

# 抗戰與交通

(讀閱人同關機各部本供專刊本) 期十二第刊月半

## 關於遷建的意見

最近中央對於重慶各機關遷建到附近四鄉的計劃，積極進行，不遺餘力。本部奉令之後，也在竭力籌備。不過：本部鑒於過去由漢口遷到重慶的經驗，其中尚不無可以充分改進補救的地方，所以對於這次的遷建，抱着非常慎重的態度，且曾加以再三的考慮。關於遷建的意見，大概可分爲三種：①全部遷建；②一部遷建，一部留渝；③全部留渝，暫不遷建。關於第一點，辦法是最徹底，不過事實上有很多困難。即以房屋設備一點而論，現在欲於四鄉勉强找覓適合於本部好幾百人辦公和居住的房屋，的確極不容易，假使再加上飲料問題等，恐更難解決。所以全部遷建的計劃，祇能逐步推進，決不能一蹴可幾。關於第二點，全部留渝，暫不遷建，在同人即使願意這樣做，但恐事關奉行中央命令，本部未便獨行所是。所以推想本部的遷建計劃，仍將自然而然歸到第二點意見，就是一部分遷建，一部分留渝。因爲一部遷建，四鄉一切房屋的設備，易於解決，因爲一部留渝，與中樞軍政的聯絡，和各附屬機關的指揮，較易接洽。所以第二點的折衷調和方式，恐終將成爲本問題的結論。

一部遷移，一部留渝，就重演當初在漢口時代「一部留漢，一部後遷」的劇本。我們對於遷出漢口的種種佈置和辦法，無論從公私方面說，都應表示相當的滿意。不過有一點，我們現在談論起來，覺得美中不足的，就是前後方的工作，不能充分聯繫，所以一切事務的進行，不免有相當的影響。今後更要注意的，還在以下二點：

①當初在漢口遷出時，由各部份酌留一部份人員，另將一部

## 國立北平區軍警

人員後遷，這無異使每一部份劃成前方一個單位，後方一個單位，聯絡非常困難。今後辦理遷移，似應以整個的部份爲單位。如某部份人員全體留守，某部份人員全體後遷。那末前後方聯絡的單位既較減少，工作上聯繫的辦法，自更容易了。

②過去前後方工作的地點，距離極遠，通信極不方便，所以聯絡更加困難。這次遷建，既在重慶的四鄉，距離當不甚遠。不過最重要的，關於重慶本部和遷建部份間以及和其他軍政機關的交通通信，應力謀充實和便利，否則所謂各部份間前後內外的聯絡，就無從談起。

當然，天下的事情，一切以精神爲主，各部份分處一方，上級的監督既少，惰性的把持更大。怎樣打破惰性，怎樣力求進步，還要同人充分發揮人自爲戰獨立奮鬥的精神。能人自爲戰，就能化零爲整，能獨立奮鬥，就容易聯繫成功！

## 本期要目

- 如何解決戰時交通之困難 公 播
- 飛機失事後之救護問題 彭學沛
- 公路究竟是怎麼一回事 陳本端
- 乘公路車賽過拚命 朱經農
- 改善公文制度再檢討 張梓林
- 車輛時駕駛員和站員的責任(徵文第二) 黃勁秋
- 德國國防公路(特約撰述) 趙之驊
- 關於郵政人事制度之研究 桂大中
- 薛光前

# 如何解決戰時交通之困難

公·權·

摘錄在中央訓練團黨政訓練班報告(二)

抗戰中交通方面所得之教訓與經驗，已言之矣，然則吾人將以何種方法，盡何種力量，以謀交通建設計劃之完成耶？今之言建設者，莫不以財力物力為前提，但須知國家尚有一種最偉大之力量，決不容為吾人所忽視者，即為人力。因人力為產生一切財力之原點基礎，苟運用得宜，必能產生無數量有形及無形之財力與財力，而由人力所產生之財力，更必能源源不斷，取用無窮。我國生產落後之國家，其需要人力以發展國民經濟建設之程度，較任何歐洲產業發達之國家為更迫切；而在戰事需要人力之有健全之組織與合理的運用，尤較任何事業為更重要。關於此點，以本人擬辦交通建設範圍而論，已有深切之感覺。例如建築滇緬叙昆鐵路，僅枕木一項，約需二百萬根，合約十二萬噸。假定此項枕木如由昆明起運，配備各施工地點，則平均每噸運程八百公里，用三噸重汽車裝運，約需用汽油四萬萬加倫，共需油價二十四萬萬元，此項用款，皆係外匯，假定以輸出豬鬃作抵，約至少需殺豬二十萬頭，此二十萬頭豬，苟連接排列，即可由中國之重慶排到英國之舊金山來回共十次

。此為何等可驚之數字，假定真以汽車担任此種不經濟不合理之運輸，將不知消耗幾多農民之血汗。此等情形為吾人平時所不易想到，而目下則不能不想到，不能不盡力補救矣。補救之道無他，唯有發動大量的人力，以替代各種不經濟不合理的運輸，務使平時散漫組織之鄉民，皆能個個成為產生財力之勤軍！在鐵路運料方面，或有若干材料為普通人力所不能擔任者，但深信至少有百分之六十至八十可以充分利用人力運輸；此外，尚有為建築鐵路而必須堆填之土石方，為建設電訊而需要架設之線料木桿等等，無一而不需要人力為之搬運，為之工作。總計在目前積極進行之叙昆滇緬湘桂黔桂成渝天寶成同等新路，約六千一百餘公里，每公里平均需用二萬土石方，計共需八千二百萬土石方。每人平均每日能完成一土石方，計共需八百二十萬人工，照現在桂南段徵工辦法，每人服役四十五日，計共須發動約二百萬人。鐵路每公里應用枕木器材之可用人力搬運者，每公里以一百噸計，共為四十一萬噸；包括舊路拆卸及材料搬運，平均運程為八百公里，則共為三萬二千八百萬噸

公里，每四人每日可運一噸，行三十公里，則需四千餘萬人工，每人服役四十五日，約計共需一百二十餘萬人，合計鐵路方面，需發動三百萬人。公路方面，廿八廿九兩年度改善及新建各項公路工程，共為二萬七千四百公里，共需土石方七千二百四十五萬立方，每人服役四十五日，共需發動一百六十餘萬人。電訊方面，外洋材料，在本年度內共為一萬噸，運料平均途程，設為一千公里，共為一千萬噸公里，每人服役四十五日，共須一百三十三萬餘人，又電線木桿，每一萬公里電線，約需二十一萬根，亦需發動三十一萬餘人。統計電訊方面，廿八年度，共需發動一百六十四萬餘人，如合二十九年同樣計算，即需三百三十餘萬人。以上鐵路公路電訊三項所需人力，須共發動約八百萬人，每人同時工作至四十五日，方能將二年計劃中規定鐵路公路電訊建設所需之內運材料及所需最初土石方工程，勉強辦好。而此八百萬之人力，將近等於陝西省全省之人口矣。

現在歸根一點，無論從事何種建設，非人力不能補救財力之不足，非發動大量的普遍的民力，不能解決各種事實上之困難。然此項巨大之民力，吾人將如何而後使之發動，發動以後，如何使之樂於服役？欲使之樂於服役，應如何組織？如何教管？而後方能人盡其力，力盡其用，苟為不可忽視而須切實研究之問題。須知徵工

是一種短期輪流的集合，但必須於形式之外，於精神上更添上激發一種不可遏抑之熱潮，由此熱潮之振盪，而使全國人心一致趨向於共同之目標，為集團的自動的努力，方能永久保持一種偉大的力量。以為排除困難建設事業的原動力。平時吾人以爲建設一種事業，必須中樞機關或少數負責人員發號施令，即能舉辦，但現在僅就交通方面一部份之工作而論，即須動員西南七省百分之九以上的人力，方能運行。事實上無此大量的民力，爲之推動，一切難有成功之望。今願就此機會，提出關於發動民力建設交通方面，幾個實際問題，請求指教。

## 甲、如何發動民力

吾人知力量由於信仰，信仰由於思想，而思想之啓發，以教育宣傳爲最關重要。現在一般民衆，對於應征服役，尙無充分認識，故必須以各種方法，使各種力量，隨時宣傳，隨時開導，務使家喻戶曉，人人瞭解服役應征之意義與工作之偉大。一方面最好在法律上亦有一種規定，使此種服役行爲，成爲一種強迫之義務。則於推行方面，或更不無裨益。

## 乙、如何組織民力

一個單獨的人，便是人。一羣人，便是一種力量。此種力量，即是羣的組織。西語有言：「一個英國人，會辦烟斗；兩個英國人就成就一家

銀行；三個英國人便爲一個殖民地」。即言英國人民組織能力之健強。因組織健強，數量雖少而力量至大。組織不健強，數量雖多而力量至小。以吾國鐵路徵工而言，過去辦理最臻完善者，厥爲廣西。現可將最近廣西省湘桂路南段的徵工辦法爲諸位略爲報告。在該路沿線，凡征工各縣，均設征工處。由正副縣長兼任正副主任。所征民工以六十人編爲一組，設組長。每十組編爲一隊，設隊長。另於每組配置伙夫五人，專任挑水、燒飯、做雜務等事務，不兼任築路。實行分工合作，以免影響全體工程。所有組長隊長，均由鄉鎮長派充，組織極爲嚴密，並用軍事管理。民工在段工作，由各隊組長直接指揮，同時兼受工段工程師監工之指導。路工處於各工程處設，設路工辦事處，各工程分段設路工派出所。支配工作，則按每組編二千五百公方爲工地範圍，工人伙食及工具，均由路工處所屬之各派出所及辦事處發領。每一民工，原定應共做四十二公方，並以四十五日爲度，每一組工作完竣，則由派出所報請工段驗收給證。遵照向路工處結算工帳，繳回工具，由隊長領率回鄉遣散，此爲桂南段徵工大體情形。所有應征民工之住宿，膳食，工具，保衛問題，均已由地方官長預爲部署，統籌兼顧。

此項辦法，過去在廣西行之有效，甚望其他各省將來辦理征工時，亦可參酌仿行。惟其中有須特別注意者，凡直接管理民工之人員如隊長組長

以及地方鄉村保甲長，必須有良好之選擇與訓練。因此項下層幹部，與民工之影響最爲深切，必須使其以身作則，與民工生活打成一片，方能精神煥發，經久不散。

## 丙、如何利用民力

此次抗戰，日本三島康夫說：

「中國軍隊的強點，可以大量兩字形容盡之，中國人口有四億五千萬，若照賦敵比率，動員其中百分之八或九以五十二三，則可得五千四百萬以至八千五百萬，這實是一個可怕的數目。」

可見吾國在人口之數量方面，已有令人不可輕視之處。倘再加以訓練，加以組織，則其可能產生之力量，必有非常人所能想象及者。吾國年來訓練民衆，組織民衆，非不注意，非不努力，徒以缺乏訓練與組織之具體對象，無以發揮事功，廣收宏效。現在舉國抗戰，吾人正可以全國敵愾同仇之心喚起處於窮鄉僻壤之同胞，在出千戰難逢爲國效力的機會，盡國民一份天職；而向之缺乏組織民衆訓練民衆之對象者，正可以交通短設爲目標，徵集民工，共同努力。在個人言，一生中祇有四十五天之集團生活，祇做四十五天工作。但果直接之結果，國家即能得到以前數十年來從未有之現代建設。至間接之效果，即可使征工本身，因交通開發，生產增進，必能享受極豐富實際生活之福利。故征工一事，無論自何方面

曾，乃訓練民衆絕好之機會，亦組織民衆之唯一對象。吾人知在湘桂鐵路桂南段延工的組織中，在工作之餘，常有集隊唱歌及放映教育影片等種種娛樂，同時各縣長常赴各工作地點作精神講話，並用比賽獎勵辦法，如工作如期完成，則公開給予優厚獎金獎品，如工作不足，或不能依限完成，則規定照罰軍機處。此外，如疾病之醫治傷亡之撫卹，凡所以爲民工福利者，無不應有盡有。深信必有多數僻鄉之同胞在此短短四十五日間，得到終身最有價值之訓練與終身不易求到之知識。以前歐西某偉人曾謂其一身事業之成就，盡得力於某次旅行之集團生活。苟山諸位之領導關係，而使各地征工，得有健全的組織與發展，使每一個人民均能於四十五日內，得到一種意外的知識力量與精神力，則至少兩年間國家民族備因交通事業的征工一項，全國已得八百萬個新的精神單位。故以征工爲基礎而發動民力，組織民力，利用民力，決不備僅爲交通之建路着想，爲經濟之建設着想，亦所以爲全國的中華民族精神之基本建設着想也。

### 未領救國公債票者注意

查本部前經前總務部員司應領救國公債票，早經委託重慶郵政儲金匯業局核發在案，惟同人不在重慶者希即將分收據函寄該局核發，以便直接寄奉以便早日結束。

本部財務司啓

## 飛機失事後之救護問題

彭學沛

- 查近來飛機失事，航空公司方面，探查救護，如維運般，實爲各該公司職守上之嚴重問題。須知飛機爲公司之生命，航員爲公司之骨幹，乘客爲公司之主顧，必須傾注全力，謀其安全；又須知探查救護，早到一分鐘，航員旅客之生命，或即賴以保全，而旅客之中，每有社會上重要人物，其安全爲社會所重視。因此凡遇不幸事件發生，航空公司方面，應視爲最重大之事件，必須立即全體動員，星夜馳救，不可坐待失事機師之消息，或鄰近地方政府之報告。下列各點，尤宜注意：
- (一) 凡遇飛機失事，不論爲休假日或夜間，航空公司中，自總經理以下各員司，均須立即奔赴辦公地點，開始工作，各人竭盡其最大之努力，從事探查救護。
  - (二) 航空公司須立即發電於出事地點鄰近各縣政府及當地各種可以委託之公私機關，請求協助救護，供給消息。
  - (三) 不論何公司有飛機出事，歐亞中國兩公司均應爭先立即派機，探查救護，不得有絲毫躊躇坐視之意。
  - (四) 航空公司於平時應訓練一部分職員及各站人員，俾能任探查救護之職務，並應準備醫員，以便臨時應急救治。此種職員，須每日輪值，隨時均有出發之準備。其應帶之印電紙，及身份證明文件，醫藥品款項等，均須預備齊全，一聞事變，立即指示以最捷之途徑，即刻動身。除有短路公路可利用者外，並須利用足踏車，馬匹等一切工具，而救護人員，必須有能利用此項交通工具之訓練，以免遲誤。各站亦須準備此項人員，能帶背負救護無線電機更佳。
  - (五) 航空公司平時，對於各航線地理情形，各處有何可以委託協助之公私機關，其機關負責人姓名，均應有詳細調查，並於可能範圍內，取得相當聯絡。
  - (六) 航空人員在事變發生時，對於乘客保護，如何能盡最大之努力，公司應每月召集研究討論，想像各種可能之場合，而設定航員應取之行動，俾各航員胸有成竹，不致臨時倉皇失措。
  - (七) 兩航空公司各站人員，不免時有更換。內部人員，亦不免時有進退。其新進者，於航空公司服務人員之基本職責，必難澈底明瞭，於各種規則，亦或不諳悉，應編成手冊，不斷修訂，俾人手一冊，知所遵循。最應使其在精神上身體上養成活潑敏捷之習慣，以與航空人員之身份相稱合。

# 公路究竟是什麼一回事？

陳本端

## 一、公路利鐵路的評價

民國二十五年，華南經濟委員會派往美洲去研究土庫工程，兼考察英荷公路情形，在二十七年六月初回國。當時就聽到一般人對於公路方面，守兩端觀念：一、是讚揚公路運輸能力之不足；一、是說辦人且不能三分擬修公路工程所擬困難。其實公路運輸，在標準設備之下，與鐵路能力，並無二致。且運費較低，裝卸極其容易。現在一般人批評公路，不委公路本身不好，乃委公路的設備不週，工價不廉所致。以美國為例：目前共有公路三千萬英里，其中大部份是鋪有路面。全國的各種車輛，無不四通八達。且路面平坦，路線直捷，所以公路旅行，極其舒適。以普通度，每小時可開八九十英里，及低亦有四十英里之多，平均總有六十英里之譜。自東方的紐約市，到西部舊金山，距離有三千餘英里，貨運只需二天半，因為一乘速度快，二乘是日夜開駛而不停。若用火車反需三日方成，由此可見在運輸時間上，公路實不有遜於鐵路。再就運費言，一般人必以為火車容量大，汽車容重小，其實亦不確然。美國公路的運貨車，近來已有列車之設置，每列車共有四輛，第一輛前半段是機車，後半段是貨車 (Special Trailer) 其餘三輛，完全是貨車 (Unit) 每車載重十五噸，所以過一列車，可以運貨五六十噸。若同時開行四列，則每次可運貨二百餘噸。至若客車的情形，雖無列車之設置，但每輛車可容四十人左右，而且座位仍其舒適，若並每次開駛十輛，則每次的運量，亦可至四百人之多。由此可知，在量與質的兩方面，公路運輸，並不與鐵路相差甚遠。只要辦得好，設備好，就無問題。

## 二、如何改善公路工程

我在上數期的本刊上，已說到馬克當碎石路面，是慢行車最適宜的路面，現在快速度車輛已不適用。所以歐美各國，已不再修馬克當碎石路面，而完全在洋灰柏油兩方面，加緊努力。但是在最近五六年間，又生出一個變化，就是洋灰柏油路面的造價昂昂，對於經濟問題，發生很大的疑問。所以目前公路工程的問題，不僅是技術本身的問題，還要研究經濟的原則。目前歐美的公路，不僅是快穩適，造價亦比從前便宜，進步之速，實堪驚人！反觀我國公路，第一公路工程根本尚未達到標準，應速設法改善。現在每公里造價的概算，在平原區域，不過四五千元；在山嶺區域，不過一萬元；土石方極滿路面統在其內。但是鐵路的造價，平均每公里要十萬元。所

以金鐵路的眼光，來批評公路，當然是極不公平的。第二是工程設計的改良。其中如路線的選定，應以快速度為目標。坡度與曲線，須切合實際的需要。路面尤為公路最重要的問題。但如果修柏油洋灰路面，工程費太貴，所以根本上要從土壤和國產油料兩方面去研究實行經濟與適用的辦法。

## 三、如何開闢公路財源

公路財政問題，最重要的是收入。但是公路運輸之收入，與鐵路運輸之收入不同。鐵路收入，可以向客貨直接徵收；而公路則須採用間接方法。所謂間接方法者，乃徵收燃料及汽油之捐稅。蓋用路最多者，必常用油用車亦最多，故徵收汽油及汽車購買捐之收入，並不亞於直接徵收之方法。且手續簡單，分擔公平。我們先看美國公路的財政情形。其收入大宗是由捐稅而來。例如汽油稅機油稅營業稅所得稅等等，每年總額，頗有可觀。這些收入，一部份繳交中央，一部份留為省用。所以各省公路的事業，每年亦各有數百萬元，足敷本省之用，如遇國道之建築，則酌量情形另由中央津貼。我國公路事業，正待繼續發展，現在最感困難的，莫過於經費之籌措。因為經費支絀，所以工程不免因陋就簡。工程愈簡陋，事業愈衰敗。事業愈衰敗，則收入愈減少。為今之計，應注意間接徵稅的方法，制定公路的確實來源。財政當局更可規定交通事業的收入，仍

須劃歸交通事業費用的條文。例如汽油機油汽車及零件之稅收，統歸用之於公路事業之上。其中若干撥交中央，若干留歸省用，條例分明，經費自然有著。經費有著，公路事業，自然可以蒸蒸日上。

## 四、公路的管理和運輸

美國公路的組織，在建設方面來講，是分工合作的系統。華盛頓中央政府農林部之下，設公路總局 (U.S. Bureau of Public Roads)。各省設立省公路局 (State Highway Department)。至於因何將公路總局設在農部之下，這是因爲系統遺傳的關係，並無討論必要。至於公路總局，與各省公路局之組織，與我們目前相差不多。但是性質則有不同。總局主要的工作，包括計劃研究試驗指導監督五大項目。各省公路局主要的工作則僅包括實施一項。所以由此看來，中央方面，完全是統籌。省方完全是執行。但是統籌指導與監督三種工作，不是空言虛語，而是根據計劃研究試驗三大工作之結果而來。總局之內，今總務工程設計運輸及研究五科，擔任計劃研究試驗等項工作。局外分設督察區若干處，分掌督察指導各省施工之責任。至各省公路局，則僅設工務及試驗兩部，注其全力於建築工作上，以重實際之效果。如此內外一體，呼應極便，爲因公路行政感如何揮臂隨行，當不言可知。

## 乘公路車賽過拚命

朱經農

還是湖南教育廳長朱經農君給他友人的一封信，描寫旅行潭滸公路情形，歷歷如繪，令人讀之有身歷其境之感。我們知道現在國人對於公路交通，確多種種責難，不過沒有朱君那樣生花之筆，寫得如此有聲有色，淋漓盡致；同時我們又知道現在公路的情形，無論是國營或省辦，無分西南或西北，其不能令人滿意之處，各地皆同，不過西南交通比較方便，來往的旅客，也比較其他公路爲多，所以外界責望更切，批評也更嚴。當然，我不希望凡是朱君信裏所說的種種情形，沒有一點因爲行文方便而特別加以渲染的地方，不過編者所以把這封信披露在這裏的最大用意，亦無非希望各方負責公路運輸管理的，能更覺自己責任的重大，而作進一步的切實改善而已！

(編者)

### 如乘劣馬

余於三月廿八日清晨，乘西南公路局第一二〇六號客車離潭。路既不平，車又被舊，駕駛人員，年少性急，驅車疾馳，如乘劣馬。全身震盪，非雙手緊扶車柱，不能保持坐位。全車乘客，均覺提心吊胆。行至醴昆明十一、二公里處，左離小溝，右傍陡山；前而忽有軍裝西南兩運糧車一輛，迎面駛來，兩車均不鳴號（或鳴號）相招呼，亦不減低速以謀退讓。狹路

相逢，立時互撞，大響一聲，兩車俱破。最等所乘之車，因司機急向內轉，幸未墜入河內，否則全車乘客，縱不淹死，亦必重傷。但車上鋼板水箱，及機件多種，均已撞壞，無法開行。司機互責多時，同搭他車回昆明請求派車救濟乘客。爰知其一去，非片刻所能歸來，託帶一片，呈送月函先生報告搶車情形，恐未達到。

### 狼狽情形

我等在出事地點候車，自上午十時半至三時半消息杳然。全車之人既饑且渴，進退兩難。農難披有麵包，橘子，熱水，以之分贈各可，亦感份多粥少，不敷分配。天色漸晚，起不得已，設法分搭貨車二輛，馳往曲靖過夜，情形非常狼狽。廿九日在曲靖候車一日，未得前進。據報昆明放來之救濟車，又在中途「拋錨」，須由曲靖再派公務車前往拖帶，只得在曲靖再住二宿。廿九日昆明開出的客車到曲靖時，水箱亦壞，不能再駛，於是兩車之客，均責備司機，司機則謂車站長，站長則謂總局修理廠，相對數氣，毫無辦法。三十日清晨一二〇二號客車開到。我等即相携登車，此車較舊不堪，前窗玻璃已碎，風沙由窗口，直灌入車，長之坐位，適當窗口，適當門口，適當不避車內電鈴鈴力，俟他車抵達三三三，始將車內機器發動，強行抵平。

，因殺車損壞，只得停下修理。午後再行，方登山頂，手腳兩殺車均壞，上嶺下坡，危險異常。對面來車，避讓亦成困難。

### 等於拚命

好容易到了盤縣，司機已筋疲力竭，只得再就擱一夜，一面電告平彝，派工趕來修理，三十一日殺車修好，重行登程，司機故作豪語，一天半可到貴陽。孰知山行不遠，車上喇叭壞了。山路崎嶇千回百轉，對面來車，無法望見。又不能預先鳴號招呼。時時有撞車之虞。於是每至一轉彎處，令全車客人大聲呼叫，以冀對面來車之車，聞聲緩進。人人感到坐西南公路車，等於拚命，下次決不再坐。下午到了安南，大家決定住下，重行修車。欲發一電至昆明，電報代辦處(即郵局)說電線斷了，不能通報，只好作罷。四月一日，站長親自修車，一切準備妥當，清晨七時出發，滿望當晚到達貴陽，但行未二小時，機件又壞，在山頭等候修理車甚久。及機件修好趕到關索嶺，已在下午二時匆匆進睡，重又登程。

### 風塵之苦

行不多時，汽油用盡，車不能動。幸距路不遠，土人正在趕集，先行前往，詢得物價奇昂，甘蔗一根，需洋七角，米每斗三元餘，粗布每尺三角五分。一切交易，均用國幣，生活艱難在昆明，玩險之上，深為詫怪。旋借得汽油

三加侖，驅車前進，行抵兩安順二公里處汽油又完，只得先行至安順投宿。安順街道不闊整齊，遠在所經各縣之上，市面繁榮，旅館亦多可住，甘蔗一枝，索價一元，生活程度之高，不啻可知。二日清晨由安順出發因距貴陽僅九十餘公里，以為兩小時內必可達到，乃行至距貴陽四十公里處，汽車前右輪內外胎同時爆裂，車上既無備胎，又無修車機械，停滯途中，一無辦法。後乃附一破卡車至貴陽，行李仍留客車內。沿途所受風塵之苦，一言難盡。

### 形同傷兵

是日清晨，天氣晴朗，異常和暖，故潛衣不多。既至貴陽，氣候忽變。下午陰雨，溫度陡降三十餘度。次晨竟有微雪，行李未到，衣單無法禦寒，幸向楊西時醫生借得棉襖一件，絨衫一襲，方能勉強出門，然已暗伏病根，在五月四日，始與衣原委員會總管理處接洽妥當，附搭小車回湘。行前一日，身體已感不適，而面部腫脹，農以小車難得，且歸心似箭，不願再滯中途。遂與醫生商定，面部敷藥，包裝路程，形同傷兵，緊閉車窗，不飲吹風，七日宿黃平，八日宿晃縣，九日午夜抵沅陵。到歸之後，延醫敷藥，滿面青紫，形如戲台所飾妖怪。

### 雜詠數首

漢黔道上，偶作打油詩數首，錄供一閱。  
石路迴環過幾峯，包身身在萬山中；桐花照眼春如畫，不減瀟池

### 桃香紅。

方過安南廿四灣，千尋巖索鎖江干，楊山巖水飛橋在，有志何愁行路難。

千尺飛泉下碧潭，奔騰十里勢迴環；巖峯斷續垂長瀑，流水滑滑韻不凡。

杜鵑紅映合歡花，幾處山村石徑斜；嶺畔峯頭聞幽畝，黔中人刀亦堪誇。

黔西物價堪驚愕，一畝銀錢照一枝；斗米三元布三角，農人生計益難支。

春風桃李筑城西，景物宜添水一溪；樹色青蒼山曲折，長渠開築賴心齊。

貴陽五日風兼霧，幸有親朋慰寂寥；樓對翠微酒清冽，興來一飲不須招。

抱病香懸別貴陽，雲峯千疊向三湘；鵬關倦眼臨開處，小樹低山過馬場。

崇安山水至清奇，李白桃紅松萬枝；碧浪二江迥古渡，田園高下菜千畦。

花苗不改古衣冠，短褐長裙襟帶寬；自織自耕還日織，全憑勞力勝腰纏。

山頭苗女擅裝姿，裙子桃花似舊時；赤足粗襟銀鎖鑰，自然紅靨勝胭脂。

住樹葱籠抱雲寺，萬山重疊落霞霞；千頃水田幽谷裏，黔東物力勝黔西。

樓閣參差鎖遠南，沙明月碧映中灘；長橋靜坐觀魚處，真個乾坤入釣竿。

# 改善公文制度再檢討

## 編者按

● 關於改善公文制度，本刊第十七期，曾有集體的具體的討論。討論結果，幾乎全體一致認為文件歸檔實為改善公文制度的中心問題。欲改善公文制度，應自改善文件歸檔始。關於這一點，承萬良楨、張梓林、黃勁秋、趙之驊諸君惠示高見。尤其萬張二君發揮了極精到的意見。本刊感佩之餘，特再彙刊如下。萬君任本部財務司理財科科長有年，凡所見地，無一而非經驗實務之談，而文中所提示解決文件歸檔的三個辦法：(一)劃分明確密文件；(二)卷日劃分大體上應照各處處掌為標準；(三)官章稿用複寫式。尤為切實易行，值得同人深切的注意。暇君現在本部總務司司卷及服務，在部路工作先後達二十餘年之久，其對於文件歸檔的經歷之多，不言可知。在這裏他提供了幾個具體的改善辦法，當然值得大家研究。黃君現任職本部賦源管理所，趙君在本部秘書廳工作有年，承蒙其熱心參加討論，本刊不勝感謝之至。

萬良楨先生 承辦文稿之困難，不在案情之複雜，及其內容之判定；而在案情之不盡接洽，與調卷宗之費時。故文件歸檔，實為改善公文制度之中心問題。集中保管，雖有不少優點。但根據個人過去經驗，亦有無數不易克服之困難。

卷宗分類不盡如主管部份之需要。有時各文件在一總標題之下彙成一冊，不但翻閱費時，如有兩人同時須閱一宗案卷，則互相牽掣，不能及時趕辦。文件性質有時在兩可之間，分別類目亦非一人一時辦理，認識不同，記憶偶誤，則前後彼此之分類，即不免混亂錯出，予調閱者以絕大之痛苦。重要文件，內容不止一端，如牽涉各方，則分類殊感困難，雖有分存單以資補救，但分存單僅具卷目而無原文，發見之後，重尋原文，加手續加多，時間延長。明密文件分置兩處，每案收發

文件，性質錯雜，則首尾均不完具。加以(一)後所舉困難，可使調閱者終日奔走，毫無所獲。抗戰以後，辦公地點，屢次遷移，卷宗分存，人手減少，又格外增加無數之周折。

調閱卷宗之外，承辦文稿者又苦於多方之接洽。其原因如下：(一)重要文件，每由長官事前接洽，或以簽字，或出口頭，詞句簡略，承辦人時不知用意所在，則多方探探，虛糜時日。(二)職權劃分，一案兩司分辦，初辦者案情瞭然，其他則根據所辦文稿，續續辦理，不知文件之外，尚有口頭接洽，前後不貫，則往來諮詢，煞費周旋。(三)立場不同，意見各別，如主辦業務者每欲工程設備之齊全，主辦財務會計者則求經濟之節約，折衷調停，亦費唇舌。(四)權限未清，收發失當。如材料司案件，分歸財務司，財務司案件分歸會計處，其他以此類推，其間雖不無調轉，然個個重要點究有所在，一經淆亂，不特各司科之職責範圍游移不定，易起推諉越權之弊，即承辦文稿人員亦加奔走訪問之勞。基於以上種種原因，於是簽註意見以及會章文件日益加多，層層核定，時日遷延，乃致案文積壓，責任難屬，難為確定之劃分。

關於文件歸檔，在集中辦理原則之下，本部財務司曾試辦若干補救辦法。(一)歸檔類目由承辦人依照總務司規定，在辦稿時自行填註，保管人據以歸檔，則首尾聯貫，免致前後錯雜，偵功科行之最久。但只能解決一部份之困難，必牽涉無多，調閱人少，且辦稿者久於其事，方能措置裕如。(二)經辦文件由辦稿人自行保管，俟小有結果，再行彙送歸檔，現時核處大抵採用此項辦法。但僅便於一部份人之檢查，其他部份則調閱更增困難，且若附件過多，皮藏亦生問題。(三)另登「案情摘要」，由經辦人隨時將收發文應行在考事項擇要登記，分案排列，理財科曾擬定一種格式，左欄登記收發文日期號數，右欄登記卷宗類目，中間登記事由



經過，按活葉式，每案分列。行之未久，以人員減少，事務忙忙，承辦人於撰擬文件之外，另辦登記工作，無暇兼顧，遂致中輟，且補登卷目及發文日期號數，手續亦甚繁多。本人以為欲解決文卷歸檔問題，第一，必先解決明密文件之劃分問題。在理論上，公務員有保守經辦文件秘密之義務，原為明文規定，事由司辦，任人調閱，則另置密件，實無必要。謂保管密件者便可信託，保管明件者即不可託，亦不合理。故密件歸檔，本人以為至少應分二類，①對外秘密，對內不必秘密者應悉數與明件彙案保管。②對內對外均須保守秘密者另外皮藏。嚴格言之，則秘書廳擬辦文件可以另外皮藏，其他各司處擬辦文件，無論明密性質，均須集中歸檔。倘以職務及其他關係，各司處所辦文件須極端秘密另外皮藏者，應視同秘書廳所辦，其數量必須極端減少，祕書廳有時代辦各司處文件，應視同各司處所辦，須與其他明密文件共同保管。第二，卷目劃分，大體上應依照各司處職掌之劃分，以每一司處為單位，其下再分細目。細目之劃分先與主管司處共同商定，其新立卷宗亦如之。最好保管卷宗之人員，每日規定一二小時，分別指定在司處辦公，專負收集文件及洽商劃分卷目事項之責，文件發出後，送回各司處。由各司處直接歸檔。第三，會章稱用複寫式，凡有關各部份均留存一份，但須以文內確有主管關係者為限。如知照性質之文件即

可不必會章。以是每日收發文事由錄必須恢復，以為檢查。若各司科發見有與本身有關文件即可調閱，發見本身主管事項，他部份已為代辦未經會章者即可責令經辦部份負責補送，以免偷惰。如是，則會章文件以須抄送副本之故，當可減少，同時案關兩司以上，亦不可不用分存單，而以抄送之文件入檔，彼此首尾。均可完全，其收文中右關各部份主管事項，除主稿司隨發文歸檔外，其會章司應應各自抄錄，附歸發文欄副本後，不由承辦人抄送以省時間。會章後如有改訂，應由經辦人通知會章司處照改，以期符合。

關於接洽時間之減少，本部現行每日會報制度，已可得一部份之解決。但為取得上下及各司科之聯絡，竊謂文件之由口頭接洽具有決定性質者，無論職位高低，均宜視將解決經過及所定辦法，作成正式紀錄，歸入卷宗以便查考。其次職權之劃分，雖不在本文討論範圍之內，但影響行政效率殊為重大。各司處官之職權，在組織法中雖有概括之規定，但施行時盤根錯節，其間宜如何劃分聯絡運用，似於辦事細則中宜有更詳密之規定，以免爭執。此外如行政計劃必須確定，預算制度必須遵守，事前有精密之計算，事後有嚴實之考查，依限程功，各有專責，則行文時之奔走接洽，時間亦可減少。

會章文件若能減少，卷宗劃分如可完整，同時確實確定，則行文準備時間大可縮短，至多長

官核定文稿，專屬必需，無可末減。否則督率擅揮無從入手，分官設職意義全失。向時核定文稿最費時間者莫如會章。倘能以限制，逾期即須申述原因，附黏稿面，送請秘書廳審查有無必要，則往來傳遞必較迅速。若各司處單獨主辦文件，宜由各司科按照案情之繁簡緩急，自定限制，不宜為概括之規定。大抵文件稽延，出於故意荒唐者實少，由於手續繁瑣者良多，故例行公文往往反較重要文件為迅速。如仍慮積壓，似可飭各司科逐日清理，凡當日未經辦理完畢之案件，於散值時，執行交由各主管科長保管，翌日重行分配，則辦公棹雖有抽屜，亦不致永遠壓置。至清理以前積案，事較單純，似宜責成各司科自定辦法，限期完畢，蓋所有公文，未必人人能辦，性質數重，各不相同，不必有劃一之途徑，第清理方案呈送核定之後，依限責成，即可肅事也。

查文卷歸檔，集中辦理，行之

**張梓林先生**已久。在職事未發動以前，原部存卷地點，屢次搬動，多動一次，而管卷者多一次之困難，以致調查案卷，費事費時，雖明瞭必然，但亦有其補救方法。茲就管見所及，謹陳於后：①各廳司常用之案卷，提出另存。查本部備藏地點，在未能確定，不再移動以前，各廳司宜將時常調用卷宗，開單送交案卷股，由該股照單檢出，另行備藏。不聽其他卷宗，常常移動。

④收發文事由錄，仍應送交各司參考。查現在所

印收發文事由錄，一文一紙，雖較詳細，惟以物

價昂貴，今非昔比，似可比照以前隨道部辦法，

仍用一頁十行油印事由錄，分送各屬司，用而在

案之參考。⑤主辦者暫保存全案。各屬司凡辦案

而未完結者，對於本案往返文件，不論密件普通

發出以後，概由收發股送交主辦人員暫時保存

。俟逾過相當時間，再由主辦人員，將全案送

案卷股整理，裝訂歸檔，以期完整，而免散失。

⑥卷宗綱目及號碼，用綠登記。際此非常時期，

調查案卷，既屬不易，為減省手續，檢查便利起

見，辦稿與管卷，應即切實合作，並記下類綱目

及號碼，以備下次調時，可以對照，開單調取。

⑦稿而外左上註明原卷綱目及號碼。查近來文

電；往往案山不叙，字插而該，編卷者既無線索

可尋，而主辦者，對於當時案情，往往不易記憶

。茲為案卷歸納合理化起見，擬由辦稿人員，在

稿而左上角上，註明所調原卷綱目及號碼，以利歸

編，而免分歧。⑧如有前案，務應隨時歸檔。凡

所辦之文電，曾有前案在卷者，公文發出後，應

時傳調人員，請資助理。更有遲者。編卷一事，

雖非專門技術，亦須具有相當經驗，如其不然，

即有良法，亦難運用。良以編卷人員，必須理解

清楚，思想縝密，辦法詳細，運用靈活，方能勝

任愉快。如因一案而牽涉數案者，不妨依其性質

，填錄卷單，分別歸檔，至如案卷之分合，宜先

審度案情，辨別事山，倘有疑問，亦應與主管科

辦稿人員洽商，然後編卷歸檔，將來調卷，自可

敏捷矣。

文件歸檔，調閱不易，洵為大

黃勁秋先生 小各機關不能避免之事實。茲

欲在卷如山積之紙堆中，抽調

年深日久之某一文卷，易如拾芥。非由管卷人員

細心研究，難期辦到。以個人愚見，擬分門別類

，為唯一要著。例如某年月日收到某處科組之稿

件，隨即查明性質，自行分類編定。訂明字號，

詳記卷宗登記簿內，惟不可以甲處稿件，混編乙

處稿件之內，同時並應將本件發文原稿字號及案

由附件等，分別登記，以便查檢。至於堆以卷架

或卷櫃，必須按照卷宗登記簿別號數，以及所

調閱卷宗送還時，仍須按照類別字號，歸入原組

，始可完事，最忌積壓紛亂。

再查案閱一項，日積月累，只有增加，並不

減少，除無關重要以及例行等文件，並無保留價

值者，在移動備藏時，可由各處科組主任斟酌，

予以焚毀，以免叢集，對於管理卷宗人員，當以

勤能二字為要點。勞動而不能，勢必忙無頭緒，

如能而不動，則感怪亂紛乘，隨便堆置。兩者缺

一，均有不易調閱之虞。

趙之驊先生 部稿層層蓋章，手續確係繁

複，然有重要性質與案閱可准

可駁，或與其他部分有關者，

非經過各級主管人員與最後呈報核閱，不足以昭

慎重而資接洽。至例行文稿，如承轉與有一定不

移辦法等類稿稿，似可由各屬司局處主管人員負

實核發，逕行繕發，於每月終彙列此項遞送文稿

案山，呈候查核，自可減省手續與時間。⑨積壓

之文件，似應責成承辦人員隨時清理，將不必辦

者酌擬存查，陳山直接主管人員核定，於每週開

列案由送主管人員查核。至必須擬辦者，應責成



乙、車子壞在站外，這種情況是比較容易處理些，站員除將旅客的食宿安置妥當以後，站上有駐站機匠的馬上就動手修理，沒有機匠的就用最快速度通知救濟站，趕快派來，若是原車修好讓開比另外派車來接運要快些，就不必請水救濟。不然就得請水派車或由站上和經過的空車接運到目的地去。倘若旅客有更好的建議，我們可以辦得到的就加採納；辦不到的要婉為解說，總不要使他們失望或煩惱，這才是為社會服務應有的態度。

一、裝車拋了鏽，那末趕快做到以下兩點：  
一、裝車用品，郵件，或其他重要物品的車，司機和站員對於裝載這種種物資的車壞了，其請求救濟車接運手續，要同救濟客車的那樣迅速，並且還要處理得審慎些。因代旅客自動的，貨物則須要搬運照料，所以要特別注意他的安全。  
裝的普通貨物或是空放的車輛，這類車是不須要專行派車救濟的，如壞的地點不安全，則須設法連車一併拖到附近村鎮或是車站，請求派匠修理，等車子修好原車繼續開行，假如沒有，就便的空車也可把貨先運走，倘使載貨的車壞到不能修必須運廠的時候，那就不得不派車接運了，不過無論怎樣，站員派匠修車，同樣是要迅速敏捷。

特約  
撰述

## 德國國防公路

陳宗濂

### 一、建築計劃中可見德國外交政策的動向

#### 動機

德國近年來戮力於公路建設，進步極速。希脫拉首次公布其興築公路計劃，遠在一九三三年五月一日勞工紀念節，同年九月間新路動工，希氏並親臨主持動土典禮，新興德國，對於公路建設之重視，可以想見。

當是時，德國失業工人佔全國勞工三分之一。此輩失業工人，日常生活，全仰國家賙濟，所費不貲，且終歲授閒置散，易為其他黨派活動煽惑，希氏有鑒於此，遂着手籌劃德國全國公路 AUSTOBANEN 線網計劃，一方面安置失業工人，安定其生活與心理，另一方面則藉以打破沿習已久之地方獨立觀念，而其最大之圭眼，當在軍事國防方面。

#### 現狀

一九三三年九月，希脫拉頒布各項公路法令，並設立德國公路部，任命年四十二歲之老國社黨員黑林工程師杜德為部長，擬定全長幾及五千英里公路線網計劃。此項公路，無論自北海平原起訖巴威阿爾卑斯山脈止，或自高度工業化之西部，直達「斯拉夫化」之東方野原，一律為平坦寬敞之康莊大道，公路本身

以兩條平行之車道組成，路面鋪設瀝土，每道各寬二十五尺，兩道中間，則隔以草地或係小之樹林，每一道上可以同時容納四車行駛，但行駛方向，則限於單程交通，車輛行駛，不能隨意轉入又道。凡與普通道路交叉各處，均特築橋樑，隧道或越橋以越過之，汽車駛入公路或退出公路，須在規定地點進出，公路無論橫貫森林或穿越平原，均作直線。故在此項公路上駕駛，可以任意馳騁，仍不出公路網，不經越村莊，不經過又路口。

在此項公路上行駛，亦不受任何速度之限制，杜德本人所駕者，即為一高速度之汽車。希脫拉曾謂乘所乘汽車每小時行駛一百英里之速率，不久當為普通車輛速率之準云云，目前由柏林至斯德丁，漢堡，或哥羅尼之載重客貨車，其往來時間表即係根據每小時六十英里之速率製訂。

#### 目的

由軍事方面觀察，此項速率之提高，其意義異常重大。德國政府某高級人員曾謂：「吾人經營公路，非係專供天際飛機之瞻仰，實此項公路，可於必要時，將軍隊編重迅速運至邊境，事實上，吾人如參閱地圖，細

籌各路完成之先後，即可發悉德國外交政策之梗概。觀此，則德國北部之公路，何以首先完成？原因河公路何以由工業區築起？初期公路，何以均以埃森，及孟滿爲中心？及公路線網，何以編擬於捷克及奧大利之邊境？

德國公路網，除本國外，在捷克新境內包括捷克，斯洛伐克，喀巴什烏古蘭等區，均有此項公路在展築中。目前杜德之築路計劃，向東歐推進，依照此項計劃，政府將築一直貫捷克之公路，由德國北部布列斯留領經南方維也納以達捷克之布魯恩城。此路築成後，德國在西利西亞及奧大利之駐軍，即可迅速集中於捷克境內，以應付其東部邊界之任何事變。此外，杜德並擬築一由西至東橫貫捷克之公路。將動員工人五萬人至十萬人，從事建築。此項公路之軍事價值，可使德國軍隊，由南北兩方動員，會師於布魯恩。然後沿山西至東之公路，直達羅馬尼亞邊境。

## 費用。

杜德擬每年建築此項公路一千公里，惟此項規模宏大之 AUTOBAN

其所須費用與人工，異常浩大，故希脫拉對於築路經費與人工一層，不得不利用其極權國家之威力，一方面徵募廉價工人，一方面勒令料商，抑低料價，總計其全築路計劃所須工款，經過獎金一萬萬八千萬鎊。希脫拉對於此項巨額工款之籌措，與應付其他政府支出，如同一般，其孰先由政府發行短期國庫券，以逐逐期延長

。換言之，即將借用借款期間，予以無定期之延宕。至於工程費用，政府每年支出築路經費三千三百萬鎊，以德國現時財政之拮据。此項支出，不可謂不巨，惟據杜德手下人員解釋，則五十餘萬失業工人，現因從事於築路工作，已無須國家救濟，故工程費用之半數，可由此次節省之經費內抵銷云。又據德國政府正式公布之數額，國家因每年失業工人減少節省費用計一萬萬二千萬馬克。故公路部根據此項核算方法，認爲工程費用三分之一，可與救濟費抵銷，其餘四分之三可與築路原料增加稅收抵銷，若此則國家所負之築路費用，實際上不過每年約支出三千三百萬鎊之三分之一強而已。換言之，即每年支出約一千二百萬鎊。

## 人工。

築路工人問題，則比較更爲複雜。大概德國南部叢山峻嶺中，建築

風其區公路者，多數爲勞動服務隊徵募之青年。其餘建築 AUTOBANE 者，則爲各大城市招募之工人。此輩工人，日常生活，多屬半軍事化，衣食兩項，所費甚微，而日常食品，尤稱簡陋，其工資最高者每星期可得四十馬克，平均每人每日工作八小時，則每小時所得約合國幣七八角（以匯兌率八便士等於國幣一元估計），但各地工資之高低，參差不一，甚至工人所得工資，係由城市慈善機關募集而得者，亦頗不乏其例，普通公路工人工資比較均低於工廠工人之工資，至

工人築路之義務一層，德國政府雖否認有強制之性質，而實際則工人築路與青年勞動服務，同爲一種強制之工作。

## 汽車。

德國全國汽車工業，現因軍事需要

者爲沙爾上校，國內一切載重汽車與汽車均受沙爾之管轄，並須依照規定之標準製造。如載重汽車限於一噸半，三噸與五噸三種，沙爾上校則審察每輛車輛軍用民用方面之需要，而決定其適用之車型。

此項統制辦法，顯視之雖不免拘束汽車工業之自由競爭，但根據德國政府之辦法，則汽車工業資本家並不受影響，蓋軍商可以自在車型設計方面競爭，一旦政府採用其車型，設計者可向做製之廠商徵收「版稅」，關於客車部份，則一切車內裝飾及娛樂設備均在禁止之列。汽車型式，政府只限製十五種，製造廠家，一經政府採用，並須繼續製造若干年，以觀其在民用及軍用上之效能。

希脫拉本人日常乘坐者爲六輪麥西底斯一牌馳牌汽車，其乘之以入維也納者，亦爲此種汽車蓋麥西底斯一牌馳牌爲沙爾上校最得意傑作之一。德國之摩托自行車數量甚多，德國陸軍，可以全部用摩托自行車運送，德國正式機械化部隊，已有十師之多，其雄心可知矣。

# 關於郵政人事制度之研究

薛光前

吾國文官制度，尙未十分健全。其中較有規模，足與歐美文官制度相比擬者，惟海關、鹽務、郵政三種。而郵政以社會公用事業，與人民關係最切，故郵政之人事制度，尤爲世人所注意。過去郵政辦理之成績，論者皆歸功於人事制度之確立。良以任免懸懸，傷病退休，皆有一定規章。郵政人員，因有此護身服之保障，用能安心工作，效忠本職。惟抗戰以來政府公務人員之待遇，比較戰前力從緊縮，以視郵政人員之俸給，以及規定之職位保障，資老儲蓄及核給長假等辦法，似覺相形見絀，從而對郵政人事發生懷疑者。其實試一研究郵政人員之俸給，並不有如外間想像之優裕；至人事制度上所定之職位保障，資老儲蓄，以及核給長假等辦法，在郵政方面行之有年，未可廢之一且。且於謀求服務精神，增進工作效率，裨益匪淺。茲就以下各點分別研究如次：

同，視當地生活程度而訂），相當於擔任職之甲等郵務員，（經過高級郵務考試即高等考試及格），月薪一百元起，較同資格之普通文官俸給，委任最低級五十元，薦任最低級一百八十元，均爲不及。惟郵政業務及事務之處理，需要服務年久，經驗豐富之人員，始得勝任愉快。故於錄用人員時，既經過嚴格考試，仍須相當時期之調育。其所以俾低級人員能安心服務，不致見異思遷者，惟藉投資遞升之制度，訂定最高之薪率，以鼓勵其上進之心。此項最高薪率，郵務員爲一百三十元左右（各區不同，視當地生活而定），乙等郵務員爲二百七十元，甲等郵務員爲五百元，雖各級人員均有晉升至高級之機會，但同時有考績章程層層限制，其晉升至該級人數，仍屬有限。如甲等郵務員服務成績特別優良者，欲遞升至最高之月薪五百元，亦須積資至二十五年以上。其成績中常者則其所需之工作時期爲二十九年六個月。

此外視爲待遇較優者，爲副郵務長與郵務長之班次，副郵務長俸給分三級，即自五百五十元至六百五十元，郵務長亦分三級，自七百元至八百元。但副郵長自一級甲等郵務員選拔，是以能支郵務長最高薪俸八百元之人員，必須繼續服務至三十三年以上，加之考績嚴密，全國中已升爲郵務長者七人，而已晉升至最高級者僅三人而已。如將該級俸給減低，於經費節省有限，於一般人員服務之鼓勵，影響至鉅。據最近統計全國華籍郵政人員月薪在四十元以上者，共八千零七十七人。其中月支一百零一元至一百十五元者，共有一千七百七十六人，約占總人數百分之二十一。月支五十一元至六十元者，共有九百四十八人，約占總人數百分之十二。至月薪在五百五十元以上者，全國僅三十九人，占總人數百分之零五。現在全國華籍郵政員工平均月薪每人爲五十九元零四分。按實支數平均每人爲五十三元五角五分。至郵政外籍人員之最高待遇，薪水爲一千零五十元，安家費爲八百二十五元，共計一千八百七十五元，其中半數係折發外匯，其故蓋以外籍人員家屬子女，每居國外，開支較大，且人數現在屈指可數。惟外界有謂郵政人員以此附洋員之故，待遇特別優厚者，殊非實情。

★☆☆★ 至職位保障，係指人員之任用及退職，皆有一定之來去程序，主管長官亦不能爲之任。進退。故郵政方面職位保障之用意，無非使郵政人員一經任用後，各以郵政爲其終身事業，因而對於郵政發生親切愛護之心理，及研究改進之興趣。此在各國政府機關多已行之，吾國向來海關鹽務以及銀行方面無不竭力推行，認爲現代人事之最高制度，國民以爲成立以來，對於公

職員之考選任用及懸職轉郵，亦由考試院規定保障辦法，惟施行日淺，基礎尚未鞏固，可見郵政方面之職位保障，並非一種特殊之優異待遇也。

### ★養老儲蓄★

查郵政現行之養老金制度，係由從前之保證防後金制度演化而來。其基金除由公家劃撥一部份外，其餘均由人口薪水項下

扣存。此項制度與前項職位保障之用意相同，人員如有違反郵章，經革退離局者即喪失領受養老金之權利。查自抗戰以來，郵政人員在任何環境之下，尚能不避艱險，盡忠職守，實不可謂非此項制度收效之證明也。

### ★長假辦法★

查郵政人員所司職務，大都固定不變，久於一職，其精神上不免陷於固滯，致少創造改革之勇氣。於是制定長假辦法，俾人員經過相當時期後，得有此長假之機會，以轉換其環境，刷新其精神，並藉以增進其工作之效能。且郵政局所普遍全國，為適應公務之需要，人員不時還鄉，背鄉離井，瓜代無期，在人情上亦宜予以回鄉省親，並料理私事之機會，此平時設立長期假之用意也。惟此項長假，事實上並非每人均按期請給，而郵局方面，亦得視公務情形以定准數，故平時給假人員代數亦不甚多，每年約佔全體人數十分之二。自抗戰以來，該項長期假，固已與其假期，一律暫行停止給給。

以上以觀，郵政人員各項待遇之創設，原各具有深意。而查吾國郵政，最初係由海關劃出一部人員辦理，後始獨立，故郵政之人事制度，亦悉仿倣海關，惟就俸給標準而言，自國民政府成立，限制郵務長薪金最多為八百元後，郵政已較海關為遜。此外自抗戰以來，郵政人員之薪水，已減成支發。(辦法為凡月薪在四十元以上一百九十元以下者，除四十元底薪外，其餘薪額按八折支給。凡月薪在一百九十元以上者除其中一百九十元照上項辦法八折支給外，餘額再打七折支給。)現在後方各區，人少事繁，各員工尚能體念時艱，努力從公。惟各地物價高漲，員工因薪水減支，生活實頗感困難。最近各區舉行郵務員佐考試，報名人數並不踴躍，遂不能按原定之名額錄取，此亦可見實情之一斑。余服務交通機關，略知詳情，特舉其梗概，以為留心人事制度者之參考焉。

# 人事彙誌

現任代理參事

字子博，福建閩侯人。歷任全國經濟委員會公路處長，浙江公路局長，福建甘肅二省建設廳長，本部西北公路特派員，本部專門委員。

仇儉

現任材料司代理技士  
江蘇泰縣人，曾任京滬滬杭鐵路管理局機務處技術員，並經留學英國。

朱禮傳

現任西南公路運輸管理局渝筑段辦事處主任。

汪德官

現任第一區電政特派員辦事處總工程師  
字籍雲，江蘇溧水人，歷任上海電話公司，浙江省電話局工程師，九省長途電話工程處機械股主任，本部電政司技術員。

毛文錫

現任本部材料司技士  
字觀慶，江蘇吳縣人。曾任京滬滬杭甬鐵路管理局車務處進檢文版總務等課課長，京滬鐵路工程局副工程師兼材料課課長，本部材料司海專辦事處事務員，粵路科辦事員。

## 代郵

○金士宜，蔣書案，川敏之，亞恆，王倚譜  
君子鑒：承惠大作，容即刊登，先此誌謝。  
○本刊自第一期至第十三期之總目錄，業經彙編印竣，如蒙函索，當即照寄。  
(編者)

