

抗戰與交通

【讀聞人同關機各部本供專刊本】刊月半 期五十九第

郵資加價中應有之反省

最近各方，郵資加價問題，多所意見，茲擇自客觀立場加以申述。

我國郵政，係採自給政策，即所謂以郵養郵，以郵政之收入，用以抵補郵政之支出。抗戰以來，郵資雖曾略有增加，然所增之數，微乎其微，不足抵補。近自太平洋戰事爆發，不但國際郵件減少，即後方與前線往來郵件，亦大受影響，實際收入，頗感捉襟見肘。而前線各地物價，日趨增高，所有業務必需之運輸費用，及備用材料，人工等成本，莫不以驚人速度，而增加數十倍，郵政經濟，已因虧折太鉅，基礎動搖。

考各國郵政經濟政策，不外三種：(一)純免費政策，即舉辦郵政一律開支，均由國庫負擔維持，與國家建設一條鐵路或一條公路相等，惟郵政不若鐵路公路之建築，其建設經費僅支一次。故各國採用是項政策者，絕無備有。(二)免費政策，即計算郵政所有開支成本，而定收費，使郵政收支，得以自給平衡之謂。世界各國，大部採用之。(三)贏利政策，即辦理郵政，完全以徵取贏利，充補國庫收入為目的，現唯英國採用，英國之郵政總局，是隸屬於財政部。

我國辦理郵政，前已言之，係採取免費政策，惟對於包裹郵件，則兼採贏利政策，即以是項收益，抵補各項普通信件運費之虧損。近以交通困難，包裹寄遞，既因運輸條件有限制，而包裹收費率，又有一定限度，不可過分增高，故收入銳減，維持困難。

本期要目

- 一、公務員調訓之意義
 - 二、督促儲蓄精神
 - 三、官制與精神與新設制
 - 四、困難為吾人毅力之試金石
- 考核工作與考核制度
建築輕便鐵路與完成國防建設

本屆國民參政會紀聞

交通委員會主任委員查振採用評分制度之籌議
記者 譚耀宗 馮逸霖

此次郵資加價，雖實行略有周折，以各方圍侵之深，足見社會頗為重視。凡我郵政業員，此際應感有一深刻之反省，對於過去服務方面，除好者應力求其更好外，今後如何提高工作效率，減輕費用成本，以適應戰時國家人民之需要，實為當務之要圖。須知此次社會對於郵資加價原則，均抱一致之同情，所出入者，惟增費數目之多寡問題。是徵郵政過去辦理成績，已有相當美滿之印象，留於人們腦際，故能獲致如許偉大之同情。今後誠能更進一步，充分發揮吾人靈敏精神，至於充實之境，必益際實社會人士進一步之信賴。深望將來如遇必要，則同樣郵資加價問題之提出，不特原則上可獲一致之同情，即增費數目之多寡，亦將減少批評，可斷言也。

本部選派人員參加中訓團受訓特輯

中央訓練團第廿一期黨政訓練班調訓各機關人員，計爲交通、經濟建設、農林、糧食等部門，于八月三十日開學，訓練期間爲五星期。本部及各附屬機關遴選派參加受訓人員共計二百四十名，均于八月廿日以前向部及該團報到。部座于廿五日下午三時，在本部大禮堂召集各受訓人員茶會，並即席訓話，（詞見後）另由人事司王司長文山，黃科長伯勤分別說明入團前後應行注意各事項。本部各主管陶鳳山，王輔宜，薛光前等，均爲該團指導員，按期出席指導。至十月四日，受訓期滿。本部特于當晚便宴招待，由盧次長主席訓話，（詞見後）受訓員謝漢福鐵路工程兩路編代表答辭致謝，情況頗爲熱烈。部座自六日起，並召見各受訓人員，共分（一）鐵路人員，（二）郵電人員，（三）陸軍隊管航政人員等數批傳見，均個別談話，垂詢批評。十三日午，徐次長復召集各學員訓話。（詞見後）此次該團調訓人員成績，以交通部門所選派者最爲優異，實堪嘉許。茲特將部次長各次訓詞，彙併刊布于后，藉資共勉。

編者

一 公務員調訓之意義

公權。

此次諸位負着酷熱的天氣，來重慶參加中訓團第廿一期受訓，其內心一定是很熱烈的，希冀各位本此熱烈情緒，在入團受訓以後，個人方面，須自檢點，以維我交通界過去服務的名譽。今時受訓發覺重要之點，分別向各位率說：

就團訓治法，以期將中央所定政策，貫徹於全國各地，洗滌歷年的恥辱，爰有廬山峨嵋等地調訓的辦法，在「七七」事變之前，訓練所收效果很大，等到發動全面抗戰的時候，可以說是以廬山峨嵋等地訓練所得效果爲基礎。自武漢撤退後，仍在重慶分期訓練，迄今已逾二十一期，每期調訓人員，多係國家優秀份子，自受印袖偉大精神感召後，均能担負起國家重大責任。

我國的幅員廣大，人口衆多，往往中央的命令，未必能夠達到低層，要使中央的政教實施貫徹於全國，惟有先使全國各地的黨政軍事及教育人員等，先行瞭解中央的政策，以便推行於地方，並將中央的精神和領袖的人格，帶回各地方，使全國所有人民詳知國家現勢，對於抗戰建國，加倍努力。

我國自「九一八」被日寇侵略以後，迄今已逾十一年，在「七七」事變發生以前，中央

我國人民，雖號稱爲四萬萬五千萬人，然教育程度至爲不齊，其中受過高等教育的固然很少

我國人民，雖號稱爲四萬萬五千萬人，然教育程度至爲不齊，其中受過高等教育的固然很少

。但受過中等教育的也非不多，就是受過國民教育的，還不到百分之二十，若以歐美各國的人民教育程度來比較，我國實在落於千載。現因我國正在抗戰，同時必須建國，如用正常的方法用教育來訓練國民，實有緩不濟急，惟有施行精神訓練的簡捷方法，以期於最短時間內達到訓練的目的。又我國歷史雖有五千年，在辛亥革命以前，尚為專制政體，民主政治之實施，迄今不過三十一年，以專制政體如此長久之國家，一旦改變為民主政體，又如以國民教育一度不夠，欲求一般國民都趕上新時代，在事實上也有困難。因此各省有各省的風氣，甚至各機關亦有各機關的風氣。以國民教育和風氣不一致，實有另尋方法統一的需要，所以才用訓練制度來補救，我國拍胸吁動勞，殫精竭慮，以求國家於最短期間趨於至治，所以用訓練的方法，以期逐漸達到訓練國民的目的。

交通…… 我國交通情形，無論路電郵航，都比歐美各國落後，自對日抗戰以來，原有交通工具，日事破壞，增建補充，極感困難；政府在武漢時期，尚有粵漢線與國際聯絡運輸，自廿七年多起，我國數千里海線，均被日寇加以封鎖，國郵運輸斷絕，舖頓瀕瀕公路，不但公路運輸量極其有限，其中尚經一個封鎖時期；自香港淪陷相繼失守以後，國外物資，如海防仰光等處也不能入口，僅有的滇緬公路，也告中斷，現時所賴以維持運輸的工具，就是空運，然空運

的運輸量，較之公路又有過也。

在抗戰初起時，敵人首先佔領平津，其在北方的鐵路，即已隨著敵軍前進而淪陷；滇滬抗戰，雖逾三月，然首都幸雖保全，我中樞決意，如制粵漢鐵路運輸，同時趕修湘桂鐵路，自政府遷離武漢，以西南交通甚困難唯一路線，於是又着手建築昆滇瀾天成渝等路，其在國內運輸軍隊的重要，須將湘桂路延長，建黔桂線等，又將黔滇路延長，建築寶天鐵路，使我軍迅速進，長沙自戰三次，敵人均告失敗，黃河數年固守，使敵人不得西侵，實有賴於軍運迅速；電政與內河運輸，近年亦多方整理，對於抗戰，也收到相當效果，郵政郵政，也有相當的助力。凡此種種，均為交通人員在抗戰期間的努力表現。

我路電郵航交通人員，大家應以國家為主，無論什麼事情，都可犧牲，惟對於國家的生存和利益，則絕對不可絲毫放棄，人類生存於世，其無國家的苦處，沒有更苦的了，試問納粹黨對於猶太人，就可完全照辦，語云：一度之不振，毛將焉附，就是一例。第二我交通人員，須有一個中心思想，對於交通政策，應一貫的腳踏實地去做，不可意見紛歧，如使對於中央所定交通政策，覺得有修正的必要，只應理由正當，也可以正當的手續提出修正。我國近年的交通政策：首先在維持交通生命，其次在建造西南公路，再其次擴建西北公路；電政方面，則力

總電訊，增加長途電路，以利軍事通訊；公路方面，其在軍部管理時期，儘力建設，如川中樂內等路之完成，即其一例；郵政方面，則在力求其完善，不使對分割割裂，其次以或維持與改進；航政方面，一方增進內河運輸，一方擴充航空事業；鑛業雖新興事業，亦為最古運輸工具，在此物資缺乏時期，亦可利用其一助。我國交通事業人員，在抗戰已屆六年，應知國步艱難，通力合作，各盡所能，各竭所知，以達到抗戰勝利，建國完成。

現時…… 國家抗戰已進入第六年，一般人民疾苦，已達相當程度，我交通人員的苦痛，亦不能除外，但在此國際情形極端好轉，勝利在望時期，我交通人員所負責任重大，尤須含辛茹苦，以達到最後勝利的目的；現時生活，雖大感感覺痛苦，然不僅我國人民是這樣，凡是參加此次大戰的世界人類，都是大致相同；我交通人員的辛活津貼以及補給等費，雖難到不易，工作效能以及人員的流動，雖難有有效方法來制止，結事在人為，如大家振起精神，努力渡過嚴重困難時期，不但民族國家可以保全，即個人亦有安慰與寄託。我國交通人員如能大家公體國難，努力維持交通生命線，則我抗戰建國的大功，成就於我交通人員者必大。各種交通事業，人才均感缺乏，各部門主管應當於事前充分準備，俾在抗戰時期維持交通，尤須於人員後恢復及補充交通業務，在以前是材料與經費來補救

（1943）

缺陷，現時須以人力來補助，希望大家一致努力以赴之。

中央對於公務人員的訓練，極其注意，應任入關受訓練。大家應注意各種課程，尤其應

二、啓迪創造精神

今天得與鐵道來的諸位，重聚一堂，自由發表各種意見，實在是一個很難的機會，尤其是教育長對我說這次受訓人員，以交通方面的人成績最好，爲使我最高興的事。

交通事業在抗戰期間，是最艱難而最重要的時期，齊有的既因軍事形勢變化不定，無法維持，未成的又以財政困難，不能發展。四五年来，交通界同人無日不在磨苦奮鬥之中，近來因爲國家諸事需款，財源困難，力求緊縮，更不易發展交通。前擬修築康青公路，因預算需款五萬萬元，遂予停辦，即其一例。現在政府既無多人財力修築鐵路公路，我們修工之機關路等處許多員工生活，如何解決呢？事在人爲，初有創造精神，決不垂頭喪氣辦法，都種有可設法拿辦之處，當然儘量設法節省，而最要者仍在員工自身鑽而不舍，奮鬥圖存。各種調查工作，固爲安插員工之一法，然解決多數人之生活，莫如往西北去，西北地方，並不

接受領袖的訓導和各長官的啓示，精神方面也應特別留意，在鬧時作爲優秀團員，出關後成爲模範公務員，爲我交通部門增光，此即是我所希望於諸位的。袁伯揚紀錄

公權。

比東南苦，目前正在建設西北，需才頗多，如願前往，小事不難謀得。

西北且有復廣漠之荒地，待我們開發，如有創造精神與工作能力，立即可以自給自足，無異滿地黃金，俯拾便得。同時又因爲國家一個生產者，精神上所得安慰更多，較之向機關辦事，又勝一籌。因爲機關辦事人數有限，每位位置不多，終非解決大眾生活之道也。今天諸位在此受訓，深知三民主義之精神，亦必深知開發西北爲實現三民主義之精神，一甚望隨時隨地轉告交通員工，尤其是濟綏路員工，前往西北，以解決生活問題，並以實現三民主義之計畫。

明天諸位畢業，到了部裡，尚有談話機會，如有重要意見，並可與主管司詳談，現在的話暫此終結。

——十月二日孫德鑾記于中關大禮堂——

這次各位同仁，奉命參加中央訓練團團員，得有機會親聆領袖教誨和嚴格訓練，對於個人爲學做人做事，以及抗戰建國各方面，一定得到了不少新的精神與新的認識，這是多麼可以慶賀的事，古人說：「士別三日，當刮目相看」，今天本人見了各位一番新的精神，也有同樣的感想。

一種事業之所以能夠成功，一定有一種得力的幹部，他們忠厚的精神和對事的認識，也一定是高出於人，在這個交通事業上講，如果一般公務人員，對於交通事業，都具有正確的新精神與新認識，來爲事業服務，總後要他進步，要他發揚光大，都是很容易的，倘再有一部份傑出的幹部，對於自身所負的使命和任務，認識得非常清楚，當仁不讓的領導着努力幹去，那事業沒有不成功的，我們關心整個事業的發展，不能不想到發展整個事業幹部的需要，主要的是在認識自己應負的使命，中激發熱誠的目的，在造成實際實現三民主義與徹底奉行命令的戰士與信徒，充實主持機關的常職與領導幹部的要領；也就是着重在增進整個國家的行政效率，各位都是交通事業部門的主要幹部，現在新由中關團外清楚，必能保持著受訓時的精神，來爲整個交通事業力謀發展，以增進國家的行政效率。

本部近來感覺到交通從業人員有參加訓練的需要，尤其是高級人員，因爲在交通事業

三、發揚新精神與新認識

徐恩曾

方國體偉大，領袖會經過考驗過，「交通事業是一切建設事業的基礎」。可見交通事業是人類也是一切建設事業的主要動力，所以我們能夠促進交通的進步，就是我們對交通事業的貢獻，也是我們對抗戰建國的貢獻，所以對於三民主義所主張的一切理論與設施，大家都應當有深刻的研究，因為三民主義的偉大淵博，不僅是抗戰建國的較高政治原則，簡直是建設自由幸福世界的唯一大道，同時交通事業的建設，必須配合社會經濟政治各種事業建設同時並進，方能達到我們建國的目的，我們爲求迅速實現三民主義和提早完成交通建設，必須大家都有這種共同的信仰和激進的認識，才能由小的力量，集合而成一個大的力量，然後一切事業就容易推進，現在最重要的，就是希望各位能將此次受訓所得的新精神和新認識，永遠地繼續保持下去，以身作則，示範于人，大家互相幫助，推己及人，造成一種良好的風氣，使未曾受訓的同仁，也能同樣的得到新的認識和新的精神，這才不負此次受訓的意義。

「生活就是戰爭」，一個人如果能將在日常生活中，做到整齊，清潔，簡單，迅速的條件，事業是沒有不會成功的，因爲整齊清潔，方能有条不紊，因爲迅速，方能爭取時間，這些就是事業成功的三基本條件，同時，一個人的事業是否有前途，也可以依其日常生活習慣來作衡量的標準，我們生逢盛世，應當認識

我們所處的時代，改正國人一般不良的生活習慣，確立我們做人做事的根基，來盡量發揮我們的聰明才智，以補救以往的蹉跎，成就未來的事業，請位此次到中訓團受訓，對於如何做人如何做事的道理，領袖已有很明顯的指示，希望各位從今以後均能身體力行，並把這種精神發揮到事業上去，一定要想種種方法，來求事業的改進，以達盡善盡美的境地，交通事業的發展，最忌錮泥生氣，值此抗戰建國的艱苦環境中，諸位受訓同仁，尤應特別努力，使其他一切有能力認識的份子，也儘同樣振作起來，共同一致，奮鬥前進，無論個人社會國家，就一定能夠及時進步。

目前有許多團體和私營企業，是賺收人的旺盛與物價的上漲而提高了其工作人員的待遇，交通事業機關，因爲要自給自足，所以一般從業人員的待遇，還是很菲薄的，以後應從自力更生回改進他兩方面去求解決，所謂改進效能，就是要增加生產，譬如今後交通方面的無輪量增加，交通事業人員的待遇，就可以隨交通事業的發展而得合理的解決，現在抗戰最艱苦的時候，每個人的工作效能，均應盡量發揮，同時還要倡導勤儉婦女，參加實際工作，以增加生產能力，促進建設事業，而在生活方面，應盡降低水準，節省精力，以保自力更生，猶如集體生活，也很值得提倡，何況現在正是「科學發家時代」，一個人生活的價值，如果不放在集體生活中間，顯不出絲毫的功績，一切奮鬥的紀錄，失却羣衆的力量結合，都將成爲徒勞而無益，所以我個人的人生觀，應該是集體生活，我們的行動，離不了羣衆行動，而且我們應該以增進集體生活，發展羣衆力量，爲我們團結全國同胞改造國家社會唯一致力的途徑，我們能夠循此途徑作去，我們的交通事業，一定能夠順利推進，抗戰建國的目的，也一定能夠達到，在美國和蘇聯從前有很多不做工的人，但是到了現在，因爲戰爭的關係，要爲國家增加生產，都爭先恐後的作工了，尤其蘇聯，最近年老的人，也都要參加工作，這都是在戰爭中得來的經驗，我們中國有四萬萬的人民，要是每個人都能生產勞動，國家自然就有強大的力量了。

諸位都是曾經受過高深教育而服務社會多年的人，此次受訓以後，對於時代，民族，國家，社會以及個人的任務和使命，已有更深刻的認識，所以很希望永遠保持此種新的認識與新的精神，更從而發揚光大，以促進交通事業，而完成建國的使命。

四 困難爲吾人毅力之試金石

盧作孚

各位同仁經一月以上之受訓，自極辛勞，

故本部特備今日之餐會，以示慰勞之情，且以

諸君平日散處各方，不易相尋，以訓練之機會，能獲數。學員訓練一堂，晤談之中，使平常公文所不易表達之事，今日可交換其意見，中央訓練所不能提出之問題，今日可申說其見解，各省及本部之同仁，得利用此寶貴之時間，相互討論報告說明種種，今日之宴會，其意義誠不淺也。

諸同仁經一月之受訓，對於國內，國外，前方，後方，以及在交通部以外與吾人配合之問題，應已有明白之認識，而在重慶之時，以與各司局接洽之機會，對於本部之事亦有詳盡之了解。吾人對於任何事項，必須全部明瞭，然後本身之事可期盡善盡美。例如鐵路站長，如僅明一站之事，而忽於與他站之配合，則其一站之事必不能得最好之成績，所以一站站長，必須明一路之事，明一路之事，尚有不足，如在湘桂，粵漢任事者，不明粵漢駐桂湘桂鐵路之事，則其工作仍難求得與他路良好之配合。明鐵路之情形，尚有不足，在粵漢者，須知珠江以南，湘潭以北之情形，在黔桂路者，須知金城江以北之運輪。故交通界之每一職員，必須知周圍之狀況，才能與周圍有良好之配合。

同仁經此一月之訓練，余深信其原來之困難，對於本身職務與周圍之配合，必較今日以前更為洞悉。

吾人須知抗戰初期，無人信其能發展至今日，在抗戰初起時，敵人進展甚速，但愈後而愈慢，最近二年雖有前進之時，但繼之者即為

退出，可見敵人之力量，已至再而衰之階段。而吾國經多年之苦鬥，軍事上已產生一項自信，即吾國之抗戰，決能支持。過去中國單獨作戰，今日則同盟國增加甚多，可見此後之局勢，必能由退却至相持，由相持至反攻。同仁在中央訓練所聆各方面之報告與演講，對於此點必甚明瞭。交通事業之變化與軍事之進退，息息相關，但交通事業在因軍事所感受之困難下，能保持今日之秩序與局面，可見吾人已有克服困難之力量。以吾人所有之基礎，在軍事推進之時，必隨之而推進。今日以前，吾人支持日益困難之局面，今日以後，吾人必將擔負更大之責任。希望同仁於明瞭全國及周圍狀況之後，針對行將展開之局面，竭盡全力，穩定吾人當前之交通工作，隨軍事而前進，路，電，郵，航，及郵運，莫不如此。吾人事業之數量必須儘量使其加大，錯誤，必須減少至最少之限度。在軍事修頓之際，實為吾人穩定鞏固交

通事業之良機。並勸望同仁，於未離開重慶之前，與本部各司處商洽，當前應行注意之問題，部座於此，更有厚望。

今日環境之艱難，遠過於戰爭之執事：物價之高漲，材料之缺乏，人事管理之困難。均為吾人嚴重之威脅，而吾人之收入，又不能隨物價而增高，如電報郵政，每月虧空甚多，故自部座以至各司處同人，無時無刻不為所有人員之待遇着想。當然吾人不能解決整個困難，不滿意自所難免，但必須將困難支持，國家之危急存亡，繫此關頭，今日之困難，試三五年前所能比擬，但困難正為吾人毅力之試金石，吾人必須鼓起勇氣，竭盡所有之力量，克服此困難。吾人困難之克服，即為交通事業困難之克服；國家之存亡，未來國家地位之提高，均在吾人肩上有。吾人須忍耐現在之痛苦，取得將來無窮之希望，以今日所有之基礎與機會，作一番穩定與預備之工作，以待軍事轉變，恢復時期之發展，此為部座平日諄諄之訓誡，願與同仁共勉，並望在離渝之前，儘量與各司處交換意見，以研究各方面交通困難克服及穩定之道。

（范濶深紀錄）

國外交通珍聞 (一)

▲綿羊的撤退

受着戰爭的影響，在英荷荷海區域的綿羊照例也得撤退。這項工作交由汽車運輸業的人去負責辦理，這與類似的工作充份的表現了運輸汽車在國家上切實要之價值。在一個區域裡現有九萬隻羊由公路迅速撤退，他們大多數是運到百英里以上的目的地。這項工作是委託交通運輸有限公司承辦，該公司出而為有經驗的大廚師手。每天有一百五十隻綿羊由兩府牲口貨車趕運至目的地。母羊在下層，乳羊在上層，照常車上哺乳。

運輸業指出日嚴峻撤退之不可能，即由荷荷運送牲口貨車。法將母羊和羊分，而回荷運送之情形下，乳羊會自輪運時悶死車中。而回荷兩府公府汽車，則此種困難自可克服云。

漢明

考核工作與考核制度

薛光前

(一)

中央訓練團黨政訓練班第二十一期工作討論會中，曾以「交通事業與行政三聯制」之題，徵求各學員意見。余以交通事業，頭緒紛繁，欲提高工作精神，增進工作效率，非切實推行行政三聯制不可。行政三聯制設計執行考核三者互為依仗，相為關聯。設計為執行之基礎，執行為考核之對象，而考核又為設計之依據，惟目前各交通事業機關，均以執行為主，而後設計考核為輔，三者之間固有輕重，尤以考核工作、因人才難得，徒具虛名，並據實際，以行政三聯制之推行，難收功效。余以為行政三聯制為 總裁倡導之最高政治理想，推行之間，不獨交通方面感覺困難，即一般事業機關亦必有此同感，知困難之所在，即進步之所在，因為文論之。

(二)

行政三聯制之設計執行考核，三位一體，不可或分。就行政三聯制之目的而論，旨在提高行政效能，當以執行為中心。惟就行政三聯制之推行步驟而論，則有二說：一說以設計為先，一說以考核為先。主第一說者，以蘇聯為先，蘇聯推行計劃經濟，有國家計劃委員會之設置，隸屬於最高指揮。計劃之程序，除主

要目標，係由中樞議決外，由計劃委員會批定各種計劃，稱為「限度與方針」(Limits and Directions)，由上而下，發交各層執行機關討論研究，而各層執行機關亦須自行擬制「相對計劃」(Counter Plan)復由上而下，送交計劃委員會審核。俾設計與執行互相配合，而配合之程序，以設計為先，此一說也，主第二說者，以中國之實際情況為依據。因設計與執行配合之先決條件有二：(一)須有完備之統計數字是為設計之依據，有數字之設計，方為切合實際，配合執行之設計。(二)須有控制預算之權力是為設計之呼應，有控制預算之設計，方為有效之設計，以中國現狀而論，一無確切之統計數字，二無設計與預算配合得當之制度，故欲與設計預算執行，常不可能，中央設計局

於編擬三十一年度工作計劃時，即採蘇聯精神，抱「大雄心」，欲以設計為中心，為推行行政三聯制之先鞭，即因上述三大先決條件之不足，無法達到理想之結果。設計既不能占先聲，即應以考核為前鋒，此又一說也。兩說之間各有所見，惟余以為為政之道，貴乎力行，尤以行政三聯制為一種政治理想，必須于力行中求進步，而設計既不能充分盡其推動三聯制之原

始力量，即不妨擬以考核工作以為促進三聯制之機能作用。因設計須有數字須有配合得宜之制度，重于「治法」，非旦夕所易集事，考核以執行機關提供之工作資料為主，牽涉制度之處較少，故重于「治人」。但求人盡其才，才盡其用，不難對考核工作有所貢獻。故以現階級推行行政三聯制之步驟而論，考核工作，更重于設計。

(三)

考核工作，重于「治人」，但人才難求，亦為嚴重問題，因各機關大都以第一流人才配屬于執行方面，欲于執行之外再求一套極端執行或與執行等量齊觀之人才，担任考核工作，實感困難，因之于「治人」之中又不得不講求「治法」之道，以為「治人」之不足。「治法」之道無他，確主考核制度而已。考核工作，無論為執行機關對自身工作之考核或上級考核機關對各級執行機關之考核，可分二種：一為室內對面考核，二為室外實地考核，兩者雖互為體用，不可偏廢，但實地考核，易于取得真情，實為請求考核工作當務之急。自黨政工作考核委員會成立以來，對實地考核，已有積極推動，而各機關對本身工作之考核，亦有分派觀察，實地考查之舉。嗣于黨政工作考核委員會實地考核中有無困難，當不取應測，惟就各機關本身推行實地考核所得之體驗而言，即以担任考核之人選難求，輒為實地考核最大之困難。以交通部門而論，各鐵路局長，皆為難

兩方面一時之選，實甚高，今于各鐵路局局員之外，再求相當之人才，担任考核工作，雖非不可能，亦屬重大困難。欲補救此缺點，唯列獨立考核制度，使考核工作，多與制度發生關係。使担任考核者，依制度行事，不能放蕩無重出入，同時被考核者，亦能瞭解考核人員之工作，何為制度而考核，保對事而非對人，雖獲雙方地位不一，實望雖不等，而兩者之觀點，皆共同集中於制度方面，宜無紛異之可言，故考核制度與考核工作，息息相關，應為以後推行考核工作之要圖，宜有一言之價值。

(四)

就考核之方法言，有實地考核，有書面考核。就考核之程序言，有本機關自身之考核，有上級考核機關對各執行機關之考核。前已言及。茲所討論之考核制度，係本機關自身所屬機關之實地考核範圍。

依本人實際服務之體驗而言，特將考核制度，必須具有以下各項之規定與辦法：

一、考核之報表必須規定，以往各機關之考核人員，實施考核工作時，無一定標準，而所具考核報告，亦無一定範圍，因之易使考核人員情感從事，有所動作，難免為個人之意向所左右，而考核之報告內容，即易建立於考核人員與被考核方面之不健全的關係之上，或明粗枝大葉，模稜兩可，或則毛筆細故，刻舟求劍，此無影響考核工作之威信，必須徹底糾正。糾正之道無他，端在釐訂各項詳細之考

核報告格式，凡應加考核之各項問題應一一具體例舉問答方式，考核人員應須就題作答，不容另有主張，是項考核報表。以郵政為例，再：

1. 該局每日對外辦公時間如何規定，按照當地情形所定辦公時間是不適宜！

2. 該處電局是否已與郵局合設一處，如已合設，應查視局房分配情形是否合宜雙方工作人員相處是否良好？

3. 當地軍政機關商號及負有聲望之士，對於本地郵局辦理是否滿意，有無意見，以及當地對於郵務之一般與否如何應親自訪問詳細（被訪問之機關人士姓名應一併具報）

此外如問答方式中應列表格者亦規定一律之表式，例如

1. 該局最近三個月營業狀況如何，應按照下列表格詳細填報，如有特殊原因，應在備註欄內註明。

| 類別 | 郵局 | | 電局 | | 電話局 | | 其他 | |
|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|
| | 業務 | 設備 | 業務 | 設備 | 業務 | 設備 | 業務 | 設備 |
| 平均 | | | | | | | | |

2. 該局各員工等級及服務詳情如何，應依

下列表式檢具員工服務詳情單呈核

| 姓名 | 職別 | 等級 | 服務年數 | 服務詳情 |
|----|----|----|------|------|
| | | | | |

諸如此類，均將進行查詢各項問題，細針細密，一一具體規定，使考核人員不能恣意出入，而被考核者亦無法遁詞。

二、考核之方法必須規定，考核人員之考

核方法，必須有以規定，大體言之，一為間接方式，一為直接方式。例如以考核郵電而言，考核人員于未達到考核之目的以前，凡所上遇見之郵車郵報報表，即應加以注意查詢，並

可在路上試辦郵電，倘能速時問之是否確切，既達目的以後，可將郵電局寄遞郵電人員，親至郵局或電局試探工作人員之服務精神，是否親切，對一切法規及會計學是否熟識？對本身所負責任是否盡職？皆可以間接方式加以考核。此外應以旁觀觀察方式，向當地機關團體轉取對郵電之批評。至于直接方式，尤應具備規定。例如：

1. 到局後，據按照該局薪水單傳見各職員工談話，俾查明員工中有無(一)冒名頂替；(二)身體衰弱不能稱職；(三)有不良嗜好或習慣；(四)遲到早退；(五)請人長期代班或請假離局等情事。
2. 到局後務須立即先行查核賬目及存款數目，並查閱上月結賬表該上級管理局核撥之現款等會否登入現金賬及相關登記簿。

3. 考核人員之行動必須穩定，考核人員之行動，甚為重要，必須有此規定。例如：
1. 考核人員執行職務時，一切言行應保守秘密；
2. 考核人員應廉潔自守，謝絕酬酢，並不得接受各郵政機關及人員之任何餽贈。

3. 考核人員與人交接時必須儀容端正，態度溫和，切忌意氣用事，或苛事責難如有指示，亦應就應行指示之點詳為闡述，至對方充分瞭解時為止，不得急躁從事，使人無法領會。

4. 每次出外考核時，其預定進行途程，應行考核之機關名稱及先後次序等，均不得事前宣布，必要時並應隨時變更途程線，藉增放

核效能。

四、考核人員之責任必須規定，以往考核人員之責任，並無具體規定，對考核效能，殊多影響。為加強考核之功用起見，應將前後担任考核人員之責任，明白規定，使有經常連續作用。例如：

1. 凡第一次考核人員建議改進或糾正之事項，應請第二次考核人員連同考核之對象，詳察其是否確已改進或糾正。

2. 第二次考核人員考核所得之情形，認為應由第一次考核人員所當發現而尚未發現者，應由第一次考核人員負疏忽失職之咎。

誠能如此，則考核人員之建議，既有力量，而考核人之責任，亦易判明矣。以上所述，關於考核之表報、考核之方法，以及考核人員之行為與責任，均須詳細規定，無非以考核制度之基礎，助長考核之推進，而制度完備，則人事雖有不及，亦不致牽浮於利。至考核人員本身之應熟悉各項規則法令，並對考核範圍內所當充分瞭解之事項，隨時隨地，注意研究，留心體察，俾執行考核工作時，得以運用自如，又為富餘之理也。

國外交通珍聞 (二) 漢明

有人說如英海軍隊侵入英倫，他們不若擔憂沒有指路牌，因為無論那一條路都會把他們領到「地獄」去。

建設輕便鐵路與完成國防建設

宗耀譚

總理鑒於交通乃實業之母，而鐵道乃交通之母，故於建國方略中，殷殷以十萬英里之鐵道計劃為要圖，高瞻遠矚，實為國人一致努力之標的。

吾國戰前雖僅有鐵道一萬餘公里，然其運輸力之雄厚，實獻於地方經濟繁榮之偉大，以及開闢初期對於重要會戰之支持，進口軍火搶運之迅速，物資廠廠運移之協助等優良表現，昭昭在人耳目，迨戰局內移，原有鐵路多路敵手，我西南西北交通，乃驟運而生，突飛猛進，數年來敵方軍事與後方建設之得力於公路運輸者固多，顯缺陷亦復不少，而其功用尤不足與鐵路運輸同日而語。

公路運輸以汽車為工具，所有車輛油料配件輪胎，無一非舶來品，價值昂貴，而消耗甚多，故運輸成本亦甚鉅，且所需技術工人較夥，保養管理，均至繁瑣，在吾國以基礎未深，尤感困難。觀至車輛壽命短促，效率低微，行車事變特多，損失實大，以吾國量，則每車小者二三噸，大者五噸，且以設備簡陋，僅限於白晝行車，即在滇緬

公路運輸全年度時期，每月運費不過××××噸之計，簡言之，公路運輸為短期應急之用則可，若夫長期大量運輸，則非所宜，勉用之亦唯增運噸尾，加深負擔，年來後方物價之飛漲，其因固極繁複，然運輸方式之不減，致使運費日增，不不失為其一也。

自大平津戰爭揭幕，緬甸陷敵，我國陸運路受阻，汽油油料頓失補給之途，各機車輛遂多被凍停，目前雖不惜增產酒精，以救救植物汽油之燃，姑置其成本亦昂勿論，然其產量實屬有限，充其極勉供軍運之需，是後方經濟動脈，非另闢蹊徑，勢將陷於凍結，且據一般估計，國內汽車約尚能行駛×年，萬一戰局延長，則十年後汽車絕跡公路，又將何恃？

抑尤有進者，吾人抗戰建國，雙管齊下，非抗戰無以固存，非建國無以制勝，二者缺一不可，然則目前經濟竭精力，由公私汽車以維軍運，果即達成存乎？建國云者，非惟心理建設或口頭建設而已，必也開發國貨，發展工業，凡工人農器材之輸送，原料與成品之流通，莫不唯運是賴，今吾人既明知公路運輸不可復恃，倘不急起改圖，是猶束手以待斃耳。

至改圖之策，莫善於興修鐵路，其間人所共知，惟鐵路工程費鉅，國內軍工業尚未健全，能否立即興修，修成後能否應抗戰之急需，亦為人所共疑，請就輕析言之。

按標準軌距之軌距一，四三五公尺，軌重八十五磅，坡度不得大於百分之二，滿度半週

不絕小於三百公尺，路基寬度六公尺，橋樑載重六百五十，其工程費為浩大，且此項重軌及機車車輛，國內一時尚不能自製，自非戰時所能大舉興修，輕便標準鐵路軌道三十五磅，路基五公尺，滿度半徑不得小於一八〇公尺，橋樑載重二百，工程亦非易易，實之尚早，倘輕便鐵路軌距。七五公尺，軌重二十五磅，坡度可能大至百分之三四，滿度半徑可能小至六十公尺，路基寬度祇須二，五公尺，橋樑載重四百，工程較輕便，且能迅速完成，此項輕軌，目前國內公廠鋼廠均可開始製，第一年產量即足鋪設路一千公里，機車車輛悉由設計自造，（并不影響兵工及製造一般機器之鋼料）。

綜上以觀，可知輕便鐵路，大舉修築之時，實已成熟，且為抗戰前途設想，亦非速出此策，無以自力更生。又查我國鋼鐵工業，雖極慘淡經營，今始進於運物之境，即將大量生產，惟倘不於國營事業中予以大量之消納，終不免生產凋竭，難期發展，誠日後迫而歸於萎縮，如製軌鋼條，則展佈無窮，豈非交通之利，抑亦國家民墾工業前途之禍也。

輕便鐵路機車，已有自製之可能，在百分之二之坡度之路上，可牽引一五〇噸，如裝海貨約五〇噸，在初期尚可利用汽車引擎改造機車，其輪密之計算，每一汽車引擎，原在公路載重二噸半者，改用於鐵路，即可載重四十八噸，亦可裝海貨三十噸，提高其運能凡有二十

形之下，汽車運本繼續增高，殆無定準，最近昆明汽車每噸公里之成本，估達二十四元以上，如就一般而論，亦皆不下十元，而輕便鐵路運價估計，每噸公里至多不過二元，是兩者相差五倍，乃至十二倍，倘以五百公里之距離計之，輕便鐵路每噸運費至少四百元，其初期運費每月可達一萬噸，至費則達四千萬元之鉅。

輕便鐵路機車燃料，可期自給，即在初期，利用汽車引擎，實仍以液體燃料，藉以其載重最大，即不需耗油量太鉅，國內所產之實質汽油酒精成代汽油，亦可擴大其效用若干倍，此外一切器材材料，國內多能供應，技術及管員員工，亦不乏人，倘去因談論論而致失業或改業之熟練員工，正宜乘時招集，廣為安置，使其與百年建國之偉業。他如規章制度，莫不早樹良模，一旦通車，其表現之嚴整優異，必與非公路所能普及。

西南及西北山岳地區，交通最困，為因地制宜計，亦以興修輕便鐵路最為得策，估計後方主要幹線，一如滇合綫，（貴陽至合江）廣天綫，（廣元至天水）鴨綠綫（鴨綠至龍潭）等可於十八個月內運築完成，成渝綫則可於十二個月內竣事，俟將來地方經濟漸趨繁榮，工業發達，運量增加，再修標準鐵道，亦屬輕而易舉，原有輕便設備，且可移以開發他區，不需建國之急先鋒矣。

吾人呼籲全局，無論軍軍政治經濟或文化之立錫，與輕便鐵路，已屬不爭之論，所

備陳。儲蓄財政問題，戰時支應浩繁，國庫
負債沉重，每五百公里之幹線鐵路，所需建築
及設備約需六萬萬餘元，吾人驟聆之下，必
以為國力或有難勝，宜從緩議，實則不然，至
輕便鐵路為解決抗建交通之唯一利器，既已言
之如上，而在運價上之節省，每五百公里之線
，既月省四千萬元，則通車十五個月，即可省
回其全部資金，是名雖費鉅，而實甚廉，有一
勞永逸之宏効，國庫雖非富裕，亦不難節次要
之開支，先注全力於急政，無待深論。

國人豪情性深，遇事長趨趨避，當此非常
時代，亟宜澈底劃清，今抗戰建國已成定局，
欲如何速求勝利，早覓全功，則尚待吾人邁一
步之努力，尤且交通建設，開百業之先河，設
非急起直追，他日悔之無及，蓋新中國之建立
，必須開發富源，振興實業，整軍經武，充實
國防，天然後乃能確保和平，永登康樂，否則
戰雖勝而貧弱有加，安能自保，異年爭得者，
仍不避日夕失之，創痛之餘，官無愧怍。凡事
勤之則興，惰之則廢，今世界富強諸國，其輝
煌成果，莫非積累而成，吾人縱不能邁進，亦
當勉步今日修一日之健路，即為來日除一里
之深淵，興廢之間，影響深遠，所望海內賢明
熱見之士，共起倡導，藉底於政，誠國家萬世
之幸也。

▲奉院電限期辦理之案件須切實

負責依限具報

本部奉行政院十月三十日代電開：「查各項業務推
行，端賴各級主管自動負責，注重時效，庶足以謀事功
，而彰政績。年來黨政軍各機關往往習於玩忽，不負責
任與時效之重要，政治效率之減退，已為社會所詬病。
近查有若干重要政務，經中手令規定限期呈報者，亦竟
有逾期不復不報之情事，長此不革，將何以資整飭，希
即通令各機關嗣後如有限期辦理之案件，務須由各該管
機關首長切實負責，依照限定期程，隨時督促辦理完成
，並依限具報，倘有逾期不復者，應即加以處分，以為
玩令者戒，其各恪遵為要。中正手啓」等因。仰一體遵
照。

本屆國民參政會紀聞

記第三屆國民參政會議

記者

國民參政會第三屆第一次大會於十月二十二日起，在重慶舉行，會期十日，本部張部長於二十三日下午出席報告半年來之全國交通設施情形略以近來交通設施方針有二：一為增開國際航運，二為加開國內運輸，國際運輸方面，運量最與日俱增，並擬開闢新線，以資補助國內運輸，除鐵路公路外，儘量發展水運航運，擬將西南西北溝通，東南之路線，以水運聯運互相配合，聯絡貫通，一面由政府增造工具，一面獎勵民間製造工具，使能發揮充分運輸力量，對水陸聯運，特別注意改進。至輕便鐵路，亦在縝密研究如何自製機車，及規划工程標準。郵政電政，亦均有改進，今後可努力設法，益求改善云云。報告畢，參政員李鴻文即席提出詢問案多件

(詳後)除由張部長口頭扼要解釋外，並另以書面作詳細答覆。茲將採悉關於大會交通方面之提案及其意見等，彙誌如下：

此次大會提案關係交通方面者共有十一件：

一、參政員張一塵等二十人提：為集調流落機工，調修舊車舊料，開闢新開路綫，以利運輸案。

二、參政員李中襄等二十八人提：為利用現有人才設備及材料，分期建設貫通西北西南之「內線鐵路」，開發資源，並聯絡國際路線，以利抗戰案。

三、參政員李鴻文等二十五人提：請動員全國工程人員，以增強鐵路效率案。

四、參政員李鴻文等二十四人提：為開發西北，請先建設西北交通，以資發展而利建國案。

五、參政員馬鏡等三十人提：為改善公路運輸統制局辦法，以利運輸案。

六、參政員李中襄等二十九人提：請設立全國公路總機關，負責統籌全國公路事宜，並分期完成國父實業計劃中公路里程案。

七、參政員張作霖等二十五人提：請限期完成陝西鐵路由寶雞至蘭州之一段，以冀定西北國防，而利抗建大業案。

八、常參政員志誠等二十四人提：為建議政府增建公私郵船，以利戰後航運案。

九、參政員王曉籟等三十九人提：請政府改進運輸，發展工礦，以利產銷而平均價案。

十、參政員曹叔實等二十五人提：請政府對於四川公路增加交通工具，厲行路政法規，厚遇公路員工，以整路政而利交通案。

十一、參政員李芝亭等二十五人提：為西北公路交通線，因省檢察視，減削運輸效率，擬請政府切實注意，力圖改善，以利抗建案。

大會對於本部張部長之交通意見如下：

(一)自我國海上及陸地地境多被封閉以後，政府尚能利用時間空間，推動各項工作，不遺餘力，殊非易易，尤以預備中印航線，以運輸國防用品營者戰事，以及輸入公私物資貢獻功效，惟對於國內鐵路公路之建築及測量，雖在逐步進行之中，尚嫌進度遲緩，似應多撥經費，從速興築，以求限期完成。

(二)抗戰以來，國內外以及淪陷區之郵件，尚能維持維持，非但各地消息得以暢通，即留居淪陷區抗戰工作人員亦無感缺乏，以備以阻滯，洵屬不易。茲以虧欠浩大，交通設備驟增加郵資，本會同人愈以事屬國家公用事業，原非以營業為目的，如能增加其增率，亦不得過併入前行高，以免刺激物價，違背政府安定民生之主旨。

此外關於國際運輸之加強，及國內運輸之充實，本會於審核之餘，亦尚有不能已於言者

，茲分述如次：

一、加強國際運輸：

1. 目前國際運輸，以航空爲主要，應多方籌劃，積極加強，並應儘量避免由外人代辦，俾運出更趨利便，藉以增進運輸效能，因際國防需要。

2. 現在國際運輸，趨重西北，原有西北國際幹線，應切實改善整裝，以增進運輸能力。

3. 國際陸路運輸，在未修築鐵路以前，應速開公路，力求早日打通，對邊疆幹線之聯絡，如康青公路（由康定經玉樹至西寧）尤須切實計劃，及早進行。

4. 溝通西藏與印度間之聯絡，可輔助國際航空運輸之不足，應從速積極舉辦，如事實上發生困難，亦應抱定決心，謀徹底之解決。

5. 滇緬路線損失物資，爲數頗鉅，端賴今後國際運輸，積極補救，運輸當局不宜以國際運輸已委託友邦代辦爲理由，忽視責任，必須竭智盡力，增加運量，俾可以及時充實及攻力量。

二、充實國內運輸：

1. 國內運輸特別注意西北交通之加強，尤應就國內產額數量及機車製造能力，從速研究輕便類之興築，以利後方交通。

2. 現公路運輸，日趨困難，此後應特別加強整頓之能力，一面增進工具，改善管理，一面儘量鼓勵民間利用原有工具，普遍發展，俾充分發揮運輸效能。

8. 凡能減少或替代公路汽車運輸之水陸聯運路綫，應速充實設備，並謀辦煤氣木船，增進水運力量。

4. 溝通水陸聯運路綫，應行修築一公路，如西陽至震澤公路，爲川鹽運米彼此互濟之水陸聯運要綫，此路築成後，可減短陸運里約二百公里，應速起完成。又水陸聯運路綫中經行各江之水利工程，如沅江、西水、烏江、嘉陵江、岷江等，本會屢經請政府注意，尤須統籌經費，責成水利機關配合運輸需要，積極改進。

5. 前後方各重要公路，應請政府實撥經費，繼續改善與養護，不可以目前汽車燃料困難，加以漠視。

6. 滇緬公路切斷後，會費鉅款訓練之機工，尤以南洋招募回國之機工，相繼裁遣，流落西南各一者，何止萬人，應由當局從速集訓，以備他日運輸繁忙之用。

7. 公路運輸管機機構，過於複雜，疊床架屋之象，互相牽制，減低效能，且檢査手續，尤爲繁瑣，實爲交通運輸之大病，應速向化機構，改進手續，如運輸體制局即應力求改進工作，以應抗建需要。公路工程亦應劃歸交通部行政系統。

此次各參政員所提交通詢問案件計爲：
一、參政員李鴻文等六人詢問：（一）抗戰建國所賴於西北各省物資，及

由西北公來之物資甚多，本會第一屆第一次開會時，原擬起運修築西北鐵路，迄未實行，則下屆既已到期，應速議決，交通部對西北運輸，有何秘密之計劃？（二）水上運輸，較陸上運輸效力爲大，既省費用，又省人力，就嘉陵江而論，由廣元至重慶一段，就黃河而論，由蘭州至青島，及由蘭州至青海各段，是否可以設法適宜小汽輪，以資利用之處？請張部長答覆。

二、參政員伍智梅等三人詢問：我西南西北大後方，供饋公路運輸，最少而費鉅，今後運輸開政府已計劃建設輕便鐵路，其建設費鉅，擬運費運輸公路，修成後不待一年即可收回其資本，且運量極大，解決運輸之困難，影響抗建最大，能否立即興辦？

三、參政員彭革隴等四人詢問：成渝交通至爲重要，而成渝鐵路工程，已有一部完成，又聞中國興業公司鋼鐵廠及四川工廠鋼鐵廠，均可鑄造三十二磅鋼軌，可否將成渝鐵路繼續建築，以利交通？

四、參政員尹敬讀等五人詢問：浙贛鐵路因浙贛軍事影響所受損失情形如何？交通部有無善後辦法？請交通部當局隨時答覆。

五、參政員席嘉錚等六人詢問：應速鐵路路政日壞，材料紛失，前運困難，以此西北唯一之交通大動脈，腐敗至此，而何以負開發西北之重責，貴部對該路不知有何整頓計劃，其計劃如何？請答覆。

六、參政員胡秋原等五人詢問：瀋陽至奉天一段鐵路，前傳有即將折毀之說，此段鐵路關係瀋陽以東各縣區之民運軍運者甚鉅。如果拆毀，不祇使各區運輸交通更加困難，對於一般人民心理上之影響，尤非數字所能估計。究竟有無此種擬議？如有，其真相如何？請予說明。

七、參政員金曾澄等五人詢問：兩個月前，曲江起至坪石止將鐵路拆卸，移置西北安裝，是否確實其事？將來是否有實行此計劃之可能？

八、參政員胡秋原等五人詢問：深交通部長報告西藏對政府川藏運輸計劃，深拒固閉，不知此係何種地方政府之態度，抑有第三國之干涉，政府對於此種情形，有無斷然負責主權政令決心？

九、參政員錢公來等六人詢問：抗戰期間，國際路線艱難，鐵路器材，購運不易，而交通部對鐵路工程，土方瀆洞工程仍在年年進行，已往瀆洞不論矣，如成渝路，天成渝路先後動工，時作時止，經時路基礎毀，妄耗人工物力，卒不可計算。最近賣天路開器材有積，究竟有無把握，而賣天路之土方，雖說極多，其包工土方投標，聞有約值至二三十萬者，似此容有快意之名，而耗費無可限量之國庫，不知張部長有所聞否？

十、參政員李中興等五人詢問：瀋陽鐵路修工程，原有之員工，材料，經費如何轉移？

用？交通部有無確定之計劃，或僅作臨時之措置，抑或聽其在長期性之停頓中而辦理結束？竊以為此路員工，實為全國各鐵路退却員工之總匯，國家自宜珍借週到，及時利用其技術，不宜任其閑散，亦不可使其有礙無事，有新無工，形同廢棄。即材料與經費，亦宜移築其他短程鐵路之中，庶人力物力不致廢棄，究竟如何情形？請以為詢。

十一、參政員羅爾第二人詢問：成渝及中航兩航空公司，飛機日益減少，而兩公司航空站，仍各保持獨立門戶，並收入愈少，消耗反日增加，交通部如何不將五合併，一以統一空運事務，一以減少人力及財力的損失？

十二、參政員蕭一山詢問：近年以來，電報通訊，有時向不及郵件之快，且密碼數字太多，誤事甚大，不知交通當局曾否注意改善？

十三、參政員區前詢問：(一)成渝鐵路購車已成，久不鋪軌，勢將毀壞，可否用作公路普通汽車？(二)此次郵遞加價，所加數目，較原價高出二、七倍，究係根據何種標準？

十四、參政員陶百川等五人詢問：依照最近改訂辦法，教育宣傳書籍可用小包辦法，由郵局寄遞，惟文化書籍，仍未能受其實惠，而一般貨物，包括非必需物品在內，反可用小包辦法寄遞，輕重失當，不知何意？請問。

十五、參政員胡秋原等五人詢問：(一)二十二日報載，自下月一日起，郵費增加附費，增加數目，殊足驚人，郵費平信而論，將一

角六分，增至一元一角六分，同人等認為：(一)既云附加，則附加之數，似不宜超過原額過多。(二)政府公用事業，增加比例，如此之大，有無刺激物價高漲之危險。(三)直接受郵費，加價影響者首先將由薪水階級，及政府機關，勢將加重薪水階級之困難，與政府之預算。又關於書籍寄遞，在航線以外，均作包郵計算，此事對於民族文化，及抗戰宣傳亦關係匪淺。同人深知交通部，籌謀收支平衡，增加郵費，誠非得已，然為全盤考慮計，政府之既定決定，有無酌量緩和之可能？

(附註：關於郵費加價一案，向有參政員羅爾成，馬宗榮，許德珩，盧前等同時詢問，詢問不錄。又有參政員黃汝鑑等七人詢問：關於樂西公路改越輕便鐵道事，因詞長從略)。

編者謹按：交通事業，深入於社會各階層，其工作進行，不啻十目所視，十手所指，倘有舛誤，實難立至。此點可反證社會人士，對於交通事業迫切需要之程度，吾人能不自揚勵，舉筆以求改進。此次大會對交通方面工作報告，均能體察實際環境之困難，進而有所指正，小如電報之遲緩，亦不憚指出，以吾人之注意。時至今日，精神之力量，可以克服許多物質上之困難，今後究竟如何充分支助與利用現有之人力物力，以期適應社會需要，實為吾人所當認真一致之鵠的，努力以赴者也。

交通從業人員任職審查擬採用評分制度

之芻議

張滄霖

用人之道，不外任職審查及考核器使二大端，而均以工作需要為唯一對象，考核器使，乃用人經常法則，公務員一經登庸以後，如何使其才當其用，更如何能盡量發揮其才能，增進工作之效率，自以嚴於考核，善為器使是賴。但任職審查，為用人初步手續，公務員任用方法及各種任用條例，均以此為規定之主旨，此種初步手續與考核器使，形影相隨，關係密切，配合失宜，人事上即形成種種糾紛，無法予以整理。諺云：始之不慎，鮮克有終，故在職審查，為人事管理制度中第一部門，為每個職員履歷發軔之初，既為考核器使之前導，且為考核器使之始基，其功效尤在於一貫聯繫，互相配合。

尤以現時各國營業機關，以招致人才，對於才能經驗之標準，降格以求，而職位待遇，競相提高，以致各政府機關人事上頗起不穩定之波動，際茲抗建交通事業，需才既殷，大局復員，更需大量人力以赴事功，所有任職之審查，實有亟謀改善，統籌分類，以應時需而清積弊之必要，謹將管見所及，依據公路技術人員銓敘之經驗，探擬評分制度，擬訂交通部附屬機關職員任用條例草案，(草案從略)並分別詳於后：

一、廣收材用 查我國教育，向未普及，專門學科人材，更屬有限，而交通事業百端待興，需要人才之數量，與目前情形相比較，突止倍蓰，倘能統定其任用資格，庶幾未能概括多項工作之需要，其資格復刻立界限，則不合者均在棄棄之列，新用人員難於羅致，舊有人員亦無法維繫，古制設官置吏，任賢與能，徵及州里，俾無遺才，故欲人盡其才，而才當其用，非廣收材用不可。交通事業需用人才，對於工作歷具備之條件，如學歷經歷、體格操行，以及一般能力之表現，舉凡語言常識理解解區等，以及有無創造改進之才能，不避艱險之毅力，整理艱巨事項領察之資歷，凡屬一知之籍，一長之技，均應均致，以應專業需要，使會選擇，致試圖驗以評分為衡度之標準，總分多則職級高，任務繁重而待遇較優，總分少則職級低任務輕簡，而待遇較差，如是既無選才之可信，且量才為配，亦可得平適經濟之行使。

二、職位分類 人事管理務其公平合度，非從職位分類着手不可，此已成不易之論。蓋職位有定，任撤易新，考考獎懲等均有中心依據，用以配合獎勵，如職位不定，則一切人事上之措施，均不免倒置逆履，顯此失彼之現象。服務交通事業人員，專業性為運輸通信，營業儲備，以及管理等等，均為交通本身業務上必有之工作，其技術性如土木機械、電氣化學、材料等類，亦係建設交通事業之原動力，而普通性如文書人事財務會計庶務等類，輔助交通事業之進行，亦為不可或缺者，各類各有其專門學識，而每類均又包括各種不同性質之工作，即工作性質相同，其職責重輕，事務繁簡，亦各殊異，倘一以字以調查統計，分析歸納，決非短時期內可以澈底從事，試觀我國辦理職位分類之情形，倡議推行，為時已久，政令不謂不普及，動員人手不謂不廣眾，或因辦法未臻妥善，或因人事未盡努力，迄未成就，其工作艱巨可知。交通方面正復相同，在職位分類未會明定之前，任職審查，固未何因廢置矣，在一方面選人才之下，一方面應注意其工作之分析，職位類別之趨向，評分制度同一工作性質同一等之標準，并以總分多寡區分其等

級之高下，所有在職人員應受試以紀錄，周備
職位之分類，事半功倍，亦可藉以初步完成。

三、確定身分 從事交通事業人員，對國
家負責與責任，較之其他公務人員，並無
異致，其應受國家之保障及名位，亦似未可有
所軒輊，故該服務交通事業人員，亦必比照
循行政府等官等規定，以定身分，而利內外之
互調。否則仍難選下列各項情事：(一)具畢
生心力從事交通事業人員，受公務員任用法律
之限制，多不能轉任政府官吏。(二)本部
主管交通事業之人員，不能取才於從事實際工
作人員之中。(三)無名圖利，易於養成貪賍
營私之行為。

四、區分等級 按照公務員級支級俸之規
定，除初任支級低級俸外，可以比照照薪，而
支級級，交通亦附屬總職員級薪亦多以不誠
任而待遇為原則，但級薪數目，是否合理，彼
支級薪之範圍有無限制，均屬無所研究之處，
甚有借此規定，取得一紙證明，視同一定之遺
產，非承繼不可者，或竟因原薪數目牽涉其所
任職務者，此種遺產不平之現象，似非設
法糾正不可。評分制度非可以空言等，且
可以區分多寡，客觀定其實位等級，按照等級
支給薪俸，不致發生上述依薪原薪之弊。

五、調轉工作 按照公務員任用法，及各
種任用條例之規定，資格條件不同，因以調轉
職務為難，譬如技正以技術員資格合格，但缺
乏公務員科長任用之資格，即不得轉任為該項

官等之科長，事實上應以技術人才充任之科長
，不得取才於技術人員，何異緣木求魚。且才
堪重用之人員，以編配或或個人工作範圍所
關，轉調職務，亦屬情理之常，今予以限制，
似失人才調度經濟使用之道。交通事業繁複
異常，譬如鐵路警運人員，未嘗不可為水運警
運之用，有土木或機械學識之人員，亦可作建
設行政或車輛調度之工作，故其調轉職務，不
得不因事因人，隨時作適宜之高置，評分
制度，雖分類嚴，其不同性質之出身實際，
并不棄棄，不予承認，仍可調轉自如。

六、實習試用 職員初次任職，缺乏經驗
，工作不免掙扎，甚且妨礙他人工作，若任其
暗中摸索，或錯誤叢生，於公於私，均非所宜
。故凡向未任過職務者，應予以實習機會，暫
勿給發任用，實習期間，規定程序，派員指導
，按月考核，觀其對於工作之認識及進度，是
否合於工作之要求，而定其期滿與否，又凡初
任非本類職務人員，雖會服務有時，但工作性
質不同，對於所調職務未必能勝任愉快，故亦
應予以實習機會，俟定實位，暫不任用，其試用
期間，前直接主管人員予以指導考核，此種實
習試用，擬另定辦法，以重規定任用制度之意
旨。

七、劃定評分制度百分比率 任職審查，
以工作需要為唯一對象，故凡工作應具備之條
件，均可評分，但其對於職務分數之成分，不
得視其性質，予以參差劃定百分比率。本草

案試分學識德行體能及一做能力表現四項，體
格按百分之一做能力，教育程度為工作之標準，所
謂學識一項，定佔總分百分之三十，資歷經驗
一項，實為工作需要之主腦，凡無經驗者必先
實習試用，以其難予從事工作之故，此項百分
比則，定為五十。所有本類非本類職務，每年
相差二分，取其重於本類工作之意，其重要者
要普通性質，每年亦各相差一分，亦因工作
經驗有高低之不同，至於交通界與非交通界，
每年一分之差別，應視之似有門戶之見，但
表即有差，以安定為上進程序，使得上進者，
表即有望，以免後顧憂慮，均使入乎其內之
意，任職審查為用人之始，亦未此定分以示
獎勵，且職員在交通界工作，實際情況有案可
稽，在非交通界工作，憑一紙之證明，評分略
予差別，似亦有其必要。

八、維持在職人員現職現薪 任職審查，
同調薪人員之手續，但在職人員未經評項手
續者，不得補行辦理，以示公允一律，交通
人員司不下數萬人，為階規定評分，其結果實位
等級與現職及薪不能符合者必多，立予更正，
勢必引起糾紛，倘另訂別辦法，降薪審查實
格之標準，或照現時規定，增加評分數目，實
在與新調，朝夕相處，既失公允，且難免比較
之弊，影響工作効能，故在一體遵照規定辦理
之下，應急圖其現職現薪，經調查，不使發
生糾紛，至相當時期，即可完全與規定相符
合。

以上各項，為擬訂交通部附屬機關職員任
用條例草案之原則，希望國會議員立法程序，
以昭慎重。現時各方主張國營事業公務員任用
問題，而人事管理調度之改進，亦在各方進
步之中，此項建議或可為當代籌辦之一助，
竊以為國之見，英中商會，尙有將此之建議
，而推廣之玉，所冀於事有神，此則區區之
意也。