

中華民國三十五年十一月出版 第六七期

公路公報

交通部公路總局秘書室編印

法規

公有土地管理辦法

行政院三十五年四月十五日節伍字第一一六九三號訓令奉
國民政府三十五年四月二日處字第一一五一號訓令經國防
最高委員會核准備案

第一條 公有土地除法令別有規定外均依本辦法管理之

第二條 本辦法所稱公有土地指國有土地及定着物而言

第三條 地方政府依土地法第十三條之規定對於管轄區內
公有土地除法令別有規定外有使用收益之權

前項使用收益之土地應由地方政府將土地坐落四
至面積地目地號及收益情形編具公有土地清冊分
報主管部備查

第四條 公有土地之管理包括放租放領等事項由土地管理
機關辦理之受財政部之指揮監督

總理遺囑

余致力國民革命凡四十年其目的在求
中國之自由平等積四十年之經驗深知
欲達到此目的必需喚起民眾及聯合世
界上以平等待我之民族共同奮鬥
現在革命尚未成功凡我同志務須依照
余所著建國方略建國大綱三民主義及
第一次全國代表大會宣言繼續努力以
求貫徹最近主張開國民會議及廢除不
平等條約尤須於最短期間促其實現是
所至囑

第五條 公有土地之地籍整理事項由地方機關辦理之

第六條 在財政收支系統改訂前由縣(市)政府報經主管
部署或其他所屬主管機關暨由省政府轉報主管部
署或行政院所核准歸縣(市)使用收益之公有土地

由各縣公有款產管理委員會管理之但應於本辦法
頒行後三個月內將土地坐落四至面積地目地號地
價收益情形及定着物數量造具清冊由縣(市)政府
分報主管部備查在財政收支系統改訂後已經各
縣(市)政府依法使用收益之公有土地應依第三條
之規定補辦報核手續

第七條 本辦法第三第六二條規定歸各縣(市)政府使用收
益以外之公有土地由財政部委由各省(市)財政廳
(局)管理之

會由各省(市)財政廳(局)移交各級田賦管理機
關接管其他中央或地方機關代管之國有(包括
原屬省有)土地於本辦法頒行後均應分別移交各

第八條

該財政廳(局)接收管理之

公有土地依左列規定管理之

一、已經使用獲得收益之土地予以放租其辦法由管理機關擬訂呈請主管部審核定之

二、已經荒廢之土地會同當地地政及墾務機關辦理放墾地方政府辦理定期招墾事宜其辦法由管理機關會同有關機關擬訂呈請主管部審核定之

第九條

公有土地其未經放租放墾或放租期滿者依左列規定放領之

一、由管理機關將土地坐落四至面積地目地號地價收益情形定着物數量及放領底價繪具圖說分報主管部署轉報 行政院核准轉呈 國民政府備案後始得公告放領

二、放領時以核定領價為底價超過底價最高者承領之二人相同者以抽籤法定之

三、放領價款以財產權利售價科目悉數繳解國庫核收並將繳款日期繳款書字號及繳收庫名報請財政部及地政署備查並由當地地政機關予以登記發給土地所有權狀及勘圖

第十條

公有土地除縣(市)使用收益其地租及孳息應繳解縣庫外其餘應以財產孳息收入科目悉數繳解國庫前項地租如係字物應按當地市價呈准變賣繳解之

第十一條

公有土地放租放領會同當地地政機關辦理之人民佔用公有土地者依民法第七百六十九條及第七百七十兩條之規定有應於本辦法頒行後三個月內向該管地政機關登記所有權不合前項規定之公有土地佔用人於本辦法頒行後六個月內不向各省

第十二條

有土地佔用人於本辦法頒行後六個月內不向各省

第十三條

(市)財政廳(局)申報承租者經人舉發除收回該土地暨追繳歷年應納之全部地租及孳息外並移送司法機關以竊佔究辦其自行申報承租者得免追究中央及各省(市)各級黨政軍機關不以營利為目的需用公有土地者因使用土地之專業盈餘應依法繳解國庫公有事業機關需用公有土地時應依該土地管理機關呈請核定之放租辦法承租使用

第十四條

本辦法頒行前已經核准撥用公有土地之機關應將土地坐落四至面積地目地號地價收益情形及定着物數量造具清冊報請管理機關分報主管部署備查其未經核定已予使用者應補報核撥手續

第十五條

依前條核准撥用歸由國家征收購置建築公有土地之機關對該土地應負保管責任不得毀損其因全部或一部不需用時應移交土地管理機關並照前條規定轉報 國民政府備案

第十六條

前項撥用暨征收購置建築之機關因奉令撤銷應於辦理結束時將全部撥用征收購置建築之土地移交土地管理機關並報請備案其因奉令改組應移交新成立之接替機關照前條之規定報請核准移撥用

第十七條

各省(市)財政廳(局)對公有土地管理經費得按業務實際需要編造經費概算撥給之

第十八條

各省(市)財政廳(局)應按月將公有土地管理情形收入數額表報主管部署備查

第十九條

公有土地涉及私權利紛時應由司法機關處理之本辦法頒行前各省(市)有關處理公有土地單行辦法與本辦法抵觸者應即呈請 行政院修正

命令

交通部公路總局訓令

人字第九〇七四號 三十五年九月十七日

事由：關於從軍青年復員可補考考績或考成令仰辦照由

呈奉

令本局所屬各單位

行政院五年八月十二日節京人字第八五八〇號訓令開：據青年軍復員管理處電請通飭所屬於軍青年復員後予以升遷或晉級一案經函咨銓敘部兩復略開本各政務機關從軍人員在軍期內依知識青年志願從軍優待辦法實施細則規定仍可參加原機關年終考績考成應由電部部隊其服務成績可知原機關參照辦理按卅三卅四兩年度各機關考績考成表內列有此項人員者不少且多晉級加俸其考列分數在六十分以上不滿七十分者則依法仍予留級但如原機關其於特殊原因未收此項從軍人員列入卅三卅四兩年年終考績或考成表內時則仍可參照各該從軍人員原服役單位考核之成績補行者考績或考成應詳敘由於卅五至十二月底以前專案報請銓敘部審核以期注重事實均為兼顧等由除由院分行並飭知青年軍復員管理處外合行仰知照並轉飭知照等因奉此除分行外合行仰知照轉飭知照此令

局長 方兆鎬

交通部公路總局訓令

人字第九四七五號
三十五年九月十八日

事由 國民參政會建議嚴厲清除官僚資本案轉令

遵照由

令本局所屬各單位

案奉

交通部本年八月十九日公字第六三八八號訓令以准 行政院秘書處三十五年七月二十三日禮京三字第一三五三五號通知單關於國防最高委員會秘書廳函送國民參政會建議嚴厲清除官僚資本一案奉 院長諭原建議三項及五至八項交各主管機關採擇施行相應通知等由轉令到局合行抄發原函及原建議案仰遵照並飭屬一體遵照此令

附抄發原函及原建議案各一份

局長 方兆鎬

抄原函

國民參政會第四屆第二次大會建議嚴厲清除官僚資本案茲奉國府秘書長會第一一九四九次常務會議決議交行政考試兩院分別採擇施行而辦法第四項中抄附覽案除分函外相應抄原函案函達即希查照辦理為荷

抄原建議案

我國目前之經濟之病國病民各方言之其詳無庸多述當賢達亦多洞悉也。經濟本往往因借發達國空資本場高民生福利等似見而非之理論為論議。嗚呼社會社會進加攻彼等似亦有非無恐。蓋中國資本家已結成經濟利益集團。勢浩大。肆無忌憚也。倘我政府不于澈底清除。恐成爲革命之對象。心所謂危。謹安。誠懇擬定清除原則若干條如下

度

- 一、政府應澈底調整公務人員待遇使能維持適當之生活程度
- 二、公務員及公營事業機關人員之待遇應採平等原則
- 三、公務員及公營事業人員應宣誓不兼營工商業
- 四、公營事業機關之收支應受審計機關之審核
- 五、公務員及公營事業人員之職位應受法律之保障
- 六、兼營工商業之公務員及公營事業人員應自動放棄工商業否則辭職
- 七、公務員及公營事業人員兼營工商業者任何人得告發之
- 八、公務員及公營事業人員利用職權經營工商業者直接圖利或便利工商業機關間接圖利者均應依法加重處罰當否請公決

國民參政會決議文

通過送附政府採擇施行

交通部公路總局訓令

人字第九〇五〇九號
三十五年九月十九日

事由：奉頒發公務員因公傷病核給醫藥費辦法轉令

遵照由

案奉

令本局所各單位

交通部三十五年九月四日部人字第七八九四號訓令轉奉頒發公務員因公傷病核給醫藥費辦法飭遵照等因除分行外合行抄發原令及原辦法令仰遵照并轉飭遵照此令

附發原令及原辦法各一份

局長 方兆鎰

交通部訓令 部人字第七八九四號
三十五年九月四日

事由：奉頒發公務員因公傷病核給醫藥費辦法案

令公路總局

案奉 行政院三十五年八月十二日節京嘉乙字第八五七九號訓令開奉 國民政府三十五年八月一日處京字第一六七號訓令開據考試院三十五年七月五日秘文字第一號呈稱查戰時公務員因公傷病核給醫藥費辦法前經呈奉鈞府於二十三年十一月二十五日令准施行有案本年三月間准行政院咨以戰時公務員因公傷病核給醫藥費辦法所定之醫藥費本年度應如何支給及應否將該項辦法廢止囑查照見復到院當經令據銓敘部核議呈稱查戰時公務員因公傷病核給醫藥費辦法冠有戰時二字屬戰時法規自前不便適用似應予以廢止惟察酌現時環境公務員因公傷病未達殘廢或心神喪失之程度者似仍有繼續核給醫藥費之需要茲參酌原戰時公務員因公傷病核給醫藥費辦法與行政院意見擬訂公務員因公傷病核給醫藥費辦法草案以資適應繕具該項辦法草案請核轉賜准施行并將戰時公務員因公傷病核給醫藥費辦法廢止

等情據此經核似尚可行除已咨准行政院同意外理合繕具該項公務員因公傷病核給醫藥費辦法草案備文呈請 鈞府核賜准施行並准將戰時公務員因公傷病核給醫藥費辦法廢止等情應准照辦除分行外合行抄發原辦法令仰遵照并轉飭遵照等因除分行外合行抄發原辦法令仰遵照并飭屬遵照此令等因附抄發公務員因公傷病核給醫藥費辦法一份合行抄發原辦法令仰遵照并飭屬遵照此令

附抄發公務員因公傷病核給醫藥費辦法一份

部長 俞大維

公務員因公傷病核給醫藥費辦法

一、公務員因公傷病未達殘廢或心神喪失之程度者由服務機關

長官按其傷病輕重依左列規定酌給醫藥費

甲、傷病較輕可自行醫治者由該公務員就醫治療後檢同醫藥

費證件報由服務機關長官核明酌給但其所給數額以不

超過該員六個月俸額為限

乙、傷病較重須住醫院或施手術者其醫藥費由服務機關長

官核明全部發給但病室以不過二等為限

二、本辦法所稱因公傷病依公務員退休法之規定

三、第一項醫藥費得在各機關原有經費內支給但原服務機關裁

撤或經費困難者得報請動支各該主管第一預備金或呈其請

上級機關支給均作正報銷並按月送銓敘部備查

四、公務員因公傷病已領其他醫藥費者不得以同一傷病再依本

辦法聲請核給

五、本辦法自核准之日施行

交通部公路總局訓令

人字第九〇五三七號
三十五年九月廿一日

事由：令飭關於接收日偽產業調查統計一案轉仰遵照規定辦

理由

案奉

令本局所屬各單位

交通部本年九月十四日統字八九四二號訓令內開案奉 行政院節參字第一三五九三號訓令為接收日偽產業物資之調查統計一案對於接收產業如各機關展轉交接應由有關機關依照前令規定辦理如有遺漏缺略即依法究追又關於接收之全國性或非全國性資產之售賣撥發讓渡或其他任何處理有關會計份之業務應由各該機關分別清理登記送由該管第二級機關轉送財政部查核以免國庫蒙受損失所有收支賬目並應依法送審計機關審核以符規定等因奉此查本部辦理接收日偽資產之調查統計一案迭奉院令遵照規定辦理業經先後於本年二月五日以統字第一九四七號訓令及三月十三日以統字第三三三七號訓令分別令飭遵辦各在案茲奉前因合行仰遵照並轉飭所屬遵照等因奉此合行轉仰遵照

此令

局長 方兆鎰

交通部公路總局訓令

秘字第九〇七八〇號
三十五年十月四日

事由：令飭整頓業務四點仰各依限遵辦具報由

令本局所屬各單位

查本局為切實整頓業務提高工作效率起見茲決定辦法四項
(一)用人應依實際需要不得濫用
(二)緊縮機構裁汰不必要之冗員
(三)切實取消一切兼職及掛名人員
(四)提高辦事水準及效率雖重實不重量以上各節限一月內分別辦竣具報以便如有違反上項情事發生各關係主管應文連帶處分分行外仰各切實遵照辦理。

此令

局長 方兆鎰

交通部公路總局訓令

秘字第九〇八一八號
三十五年十月七日

事由：奉 令大部交通公報自九月卅日起改為每週出版各機關應作為檔案等因轉飭遵照由

令本局所屬各單位

案奉

交通部本年九月廿四日部參字第九九八四號訓令開：查本部交通公報原定每月發行兩次茲為迅速傳播法令提高行政效率起見自本年九月三十日起改為每星期出版一次凡屬普通通告今後登載公報不另行文如該機關接到此項公報應作為檔案妥慎保存除分令外合行仰遵照并飭屬遵照等因自應遵辦除分行外合行仰遵照

此令

局長 方兆鎰

交通部公路總局訓令

人字第九〇八一八號
三十五年十月七日

事由：為交通員工回籍省親掃墓一案奉 部令依照普通請假手續辦理轉令知照由

令本局所屬各單位

案奉

交通部本年九月三十日人二字第一〇六三〇號訓令為交通員工回籍省親掃墓一案奉 院令依照普通請假手續辦理無另訂辦法必要等因除分令外合行抄發原令仰知照為要 此令。

附抄發原令一件

局長 方兆鎰

交通部訓令

人二字第一〇六三〇號
三十五年九月三十日

事由：為交通員工回籍省親掃墓一案奉 院令應照普通請假手續辦理無另訂辦法必要仰知照由

手續辦理無另訂辦法必要仰知照由

令公路總局

前據川漢鐵路公司總經理處呈擬該路員工回鄉特假及貸金暫行辦法到部常以抗戰八年交通員工回鄉特假後方服收與原籍長期隔離者為數甚多勝利既屆交通復員工作雖仍艱巨繁重尚有待於交通員工之安守崗位繼續努力但如酌核情形輪流給假以資回籍省親掃墓容亦不致影響交通復員工作爰經本部核擬交通事業機關員工回籍省親掃墓公假暫行辦法一份呈奉 行政院本年八月三日節京人字第七六一號指令開「查抗戰期間服務後方員工給予公假回籍省親掃墓各機關員工均有其需要自不限於交通事業機關人員銓敘部現正擬定一適用於一般機關之辦法自不必另訂交通事業機關員工回籍省親掃墓公假暫行辦法以免紛歧仰即知照復奉 行政院本年九月十四日節京人字第一二二五七號訓令開「前據該部三十五年五月二十日部人字第四七四四號呈為擬定交通事業機關員工回籍省親掃墓公假暫行辦法請核示一案經函准銓敘部核復擬訂一適於一般機關之辦法當指令該部俟一般辦法訂定不必另訂辦法在案茲復准銓敘部三十五年八月十七日函開「案查前准大院三十五年七月十七日節京人字第五九〇四號函送交通事業機關員工回籍省親掃墓公假暫行辦法囑查核等由當時本部認為各機關員工亦有其需要擬訂一適於一般機關之辦法經函復在案惟默察國內最近局勢及國庫負擔力量深感若制統一辦法勢將引起困難如次一牽涉過廣易使復員中應行加緊之工作遭受影響二、須追加一筆預算增加國庫負擔三、勝利已滿一年各機關之職員原已請假回籍者甚多此辦法如公布將如何追認如何補發旅費易起紛擾且本可不必回籍者亦將依法請求尤易減低行政效率權衡得失本案仍以不必制訂統一辦法為宜而由各機關長官斟酌情形按照公務員請假規則分別給假以達成其省親掃墓目的至交通事業機關因情形特殊其所擬辦法如大院認為可行而不致影響預算及工作者擬請斟酌准予核定本

部對此別無意見相應函達仰請察照辦理」等由查銓敘部所持三項理由其為正當交通事業機關員工亦不應不發旅費至請回籍省親掃墓准不可由該部核照辦理等語請假手續辦理應另訂辦法必要仰知照「各等因奉此除分令外合行令仰知照此令

部長 俞大維

交通部公路總局訓令 部字第九〇八四四號 三十五年十月九日

事由：奉飭交通部與正式公文有同等效力在新舊交替時應專案移交仰遵照由

令本局所屬各單位

交通部十月三日參字第一一〇六一號訓令開：

查本部交通公報自本年九月卅日改為每星期出版一次經以部公字第九九八四號通令飭遵在案此項公報與正式公文有同等效力各該機關新舊交替時應專案移交除分令外合再令仰遵照并轉飭所屬遵照等要。一、等因奉此除分令外合行令仰遵照並轉飭所屬遵照為要此令。

局長 方兆鎬

交通部公路總局訓令 人字第九〇八六六號 卅五年十月九日

事由：為抄發赴美實習回國人員旅費及差旅費支給辦法令仰遵照由

令本局所屬各單位

案奉

交通部本年十月三日部人字第一一五〇號訓令以赴美實習返國人員陸續回國茲訂定薪費及差旅費支給辦法仰遵照等因附發辦法一份奉此除分令外合行抄發該項辦法令仰遵照。

此令

附發返國實習人員薪費及差旅費支給辦法一份

局長 方兆鎬

赴美實習返國人員薪費及差旅費支給辦法

- 一、各赴美實習人員抵滬時向本部在滬各有關機關借支旅費津貼拾萬元應由各該墊付機關將清冊收據報部轉知服務機關撥付歸墊旅費津貼應包括各實習人員自抵滬之日起至到部報到之日止之各項費用不另支給差旅費
- 二、各實習人員至都報到後在京候命分發期間准予報支差費
- 三、自部令分發之日起至分發機關報到之日止應由分發機關按旅程遠近酌計日數准予報支差旅費
- 四、二、三兩項所列差旅費均由分發前往服務之機關列支
- 五、實習人員之薪費應自向原服務機關或改派機關報到之日起按十成發給
- 六、實習人員原服務機關有已裁撤或併併改派本部其他各所屬機關服務者時向上述各不相銜按應由各該實習人員取其裁併機關之止新日期證明文件呈由改派之機關日裁併機關止新之次日起繼續發給
- 七、實習人員奉准暫留國外工作者其國內薪費應准自各該負責習期滿之月份起由服務機關十足發給
- 八、實習人員家屬旅費應按本部各附屬機關員工出差旅費規則第十四條及十五條第二款之規定辦理

交通部公路總局訓令

人字第九〇九九六號
五月十七日

事由：為關於回國服務機工如願復員准其離職並遣送至集中地點辦理出國手續轉令遵照此

令本局所屬各單位

案奉

交通部卅五年十月七日人四京字第一一五五號訓令以准僑務委員會代電為准外交部代電以據白清泉等電稱機工復員事入境問題業已解決請轉軍事委員會交通部凡其所屬回國服務機工如欲復員者准其離職並負責遣送至集中地點辦理出國手續等由轉飭遵照等因自應遵照除分令外合行令仰遵照並轉飭遵照為要此令
局長 方兆鎬

公路總局人事異動表

任	免	任	任	任	免	任	免	區分服務機關姓名職別	核定日期		備註	
									年	月		日
秘書室周桂屏科員	35	10	1	35	9	25	35	第一區局彭運鴻副總工程師	35	9	17	
免機科處姚劍雲科員	35	9	30	35	9	25	35	總務處汪鍾珪科員	35	9	18	
任第四區局桂林工務總段張致秀正工程司兼總段長	35	9	25	35	9	25	35	免總務處吳孝懷科員	35	9	21	
任第四區局總工務司室黃鑑輝督察工程師	35	9	25	35	9	25	35	任第三區公路工程管理局運輸處張牧謙副處長	35	9	25	

任	任	免	任	任	任	免	任	任	免	兼派	任
工	運	統	統	第一區公路工	第一區公路工	總	工	第三區公路工	第三區公路工	同	第一區公路工
務	務	計	計	管理局款縣	管理局蕪湖	處	務	管理局	管理局	右	第一區公路工
處	處	室	室	易榮	程延昆	徐倩如	處	林華清	林華清	姚景陶	姚景陶
鄭元方	張明照	應業雅	張傳模	處	處	辦	顧念會	秘書	總務科	科	秘
技	科	科	科			事	技	書	科長	理	書
佐	員	員	員	長	長	員	佐	書	長	科	書
35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
31	31	31	25	22	22	15	14	11	11	4	4

任	任	任	任	任	任	任	任	任	任	任	免
第一區公路工	第一區公路工	第一區公路工	第一區公路工	第一區公路工	第一區公路工	第一區公路工	會計	會計	第六區公路工	機	機
管理局	管理局	管理局	管理局	管理局	管理局	管理局	處	處	管理局	料	料
謝際唐	鄭鈞振	過履鈞	沈聽潮	方立助	周唐	張頌光	夏立仁	趙承驥	陶炳光	蕭人麟	劉但為
總務科	材料科	主任	副材	副監	副工	副總	辦事	帳務	副	技	技
科長	科長	秘書	科科	科理	科務	科務	員	檢查	處	+	+
35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	10	10
11	11	11	8	8	8	8	4	4	2	31	31

派	第三區公路工	葛定康	主任	35	11	11
兼	工程處					
免	機料處	徐自慰	專員	35	11	13
任	工務處	江澤垂	技佐	35	11	16

本局技術室徵文啟事

查公路建設經緯草創以往規模不特量的方面不敷需要質的方面亦亟待改善以應現代行車經濟安全迅速之要求故革舊佈新固不容緩尤應與進步之技術配合以收自效惟茲事體大端賴羣策羣力集思廣益庶克有濟本局有鑒於此爰擬於本局發行之「公路公報」內增加篇幅為研討公路工程技術問題之園地倘蒙各方賢達惠賜宏文以經驗研空或致察之心得不諸報端以供改進之借鏡而促建設之進步豈惟本局同人之幸而已附錄徵稿簡則併希公鑑

徵稿簡則

- 一、文稿不論著作或譯述文體不分語體或文言惟譯稿請註明原稿出處
- 二、度量衡單位請盡身取公制
- 三、因本局經費預算關係登出稿件暫不致酬又因篇幅關係來稿或須酌加刪改請諒
- 四、來稿請寄南京新街口國貨大樓交通部公路總局技術室收

論著

鑽探橋基地質之研討 黃格非

欲求安全而兼經濟之適當橋基，非先探明橋位地層之構造及其性質，以供設計之張本不可。究應如何探明，除掘坑試驗

未便列入正式鑽探法外，可用下列四法：(一)桿探(二)螺旋鑽探(三)衝洗鑽探(四)軸型探。為適應各種基質情況之不同，自各有其用法之便利處。最簡單者厥為桿探，英文又名 soundi-
1. 凡二十至三十尺深之軟壤，可用錘擊鋼桿或瓦斯管試探；地質如何，多憑估斷；如顯回跳，知遇石岩。設需實樣，可用開底管取出。其次螺旋鑽探亦特宜於粘土壤。其法為螺旋鑽桿接於一長管；依情勢之需要，此管復可與多段鐵管螺絲節接。鑽用手旋，時時從孔中抽出，藉資查驗隨帶出來之地質樣品。是項質樣之檢查，及其深度之體驗，與平常鑽地質所遭困難各情，足為工程司估量審斷之根據。至五十至百尺深之泥土鑽探，可用通常木螺絲鑽，或匙狀土鑽，以便捲取土壤樣品。此項土螺旋鑽常與其他鑽探方法合用為便利。為達某幾種目的，尋常手撥短鑽即可優為。

衝洗鑽探或譯為「洗鑽法」，復有意譯為「水力鑽探」者。可分人力鑽探及水力鑽探兩種。前者效率遠勝而消費亦較大數倍。後者所能及之深度較小，至多不過百尺而已。二者之動作及進行步驟，大同小異：用掘擊工作於一管內以搗碎地質。擊柄中空，實係小管。然後用壓力抽水機將水壓入，由小管傳達在孔底時之尖擊，強列噴出；使擊碎之地質衝浮兩管間之表面。孔既淘深，外管亦隨推進。故此法又名水力淘孔，言軟壤中可用一泓射水冲刷，並藉管擊推進之力而速成深孔也。從此等水力冲刷之深度刺進之感覺以及噴出之物質種類，工程司對於地質通過之種類及其承重力量得一概估。於焉決定何處適於建墩。此法盛行於淤泥砂土頁岩及其他有限岩石之鑽探。

地下索探之另法為軸型擊孔。「軸型」或譯為「實心」；蓋以擊之構造為當旋轉時，總從岩石或堅硬地層中截取一顆柱形實心體質樣，自擊尖內上伸至攪動管部份。此軸型每隔相當

時間提出一次，故經多次裂斷取出攪管，留待考食之用。此法能使工程師看到各層地質實狀，並可取得大塊樣品試驗之，以審斷其特性，藉獲真切結果；最適於硬頁岩石灰岩及花崗岩層之鑽探。軸型鑽孔又可名爲迴旋鑽石，分兩式；一爲金鋼石鑿一爲彈鑿。

當底層地質複雜，尤其爲堅隔或頑石時，須用撞擊或「砍碎」鑿孔，連以軸型鑿孔之某式。當施撞擊鑿法時，必須注意一地層之堅結是備橋基者，緣失察覺而誤認尚未通過。此可常取乾軸型以防其患。在軸型鑿探開始以前，面層軟壤常先用洗鑽法撥開刺透。良以河底上層爲沖積物外，其下多爲沙礫膠土石岩等依次爲序。故膠土以上用洗鑽法，則簡易而效彰也。

軸型鑿探時，須注意辨別零星孤石及大礫石。當一堅硬地層發覺後，仍須鑽入數尺，以便探定此層已具分佈橋墩載重必需之厚度，不僞爲一大孤石而已。又河床地層多爲流川時代之沖積物依次爲層；自昔往往以地下水滲透溶流，地中之石灰質因而溶解，與碎石相混而硬化。如此結成之硬層，對示鑽頭阻力甚大。故鑿探時，若遇此情，宜留心考察，勿誤判爲石岩。在石灰岩及沙岩鑿探之區，常可預覺地下深洞或凹額之峭壁，由於上石地質期中受地下水之滲透溶解或地面水之冲刷剝蝕而成。爲明瞭是項地下洞穴或懸崖之有無起見，宜於鑽孔近旁數尺再鑿他孔驗之。一墩位單鑽一孔不必特爲結詞。故四隅常另各鑿一孔。設此床地質單純，無甚變化，河面復廣，則每墩一孔已足。有時可酌量情形，以定鑿孔之地位及孔數之多寡，不必每墩鑽探一孔。

(一) 桿探 桿探又有標題爲「打管探」者 DRILLING PIPE。此不適用桿或管或桿管並用之殊，而一言以蔽之曰：探宜無不可。蓋空心桿即管也。通常測探桿宜用堅實鋼針

直徑 5 至 7 8 寸，視鑽探之地質而定。底桿一端須尖頭，他端造成螺絲形以便配接另桿。凡可用手鑿進六尺至八尺深處之土，底桿宜長十至十二尺；蓋可減少一段接桿及鑿探桿打進和抽出之摩擦力。此外四至五尺長之兩頭螺絲桿，須備足根數，以達欲求之深度。迨手鑿力窮時，再用十至十二磅之鐵錘或大木鎚自臨時應架上打進探桿或諸段瓦斯管。此項探法自難精確。然地質樣品常可用一短節二寸開底瓦斯管求得。此管位於桿底以代尖部，盛取質樣。設此類工作多時，寧配用一手打樁機，探桿結果，需精良之鑑定，尤在易沖刷成深淵之河床擬建橋台橋墩之處爲然。團結之泥或膠合之礫原可被沖淘者，往往被誤認爲石層。但其差別常用錘擊桿或管而悉探。如遇石岩將呈顯明之回跳，沙礫則否。又大孤石可誤判爲河底岩，但其差別可從多次試探並留意桿管碰石之深度而估斷。

(二) 螺旋鑽探 通常木螺絲鑽探長約三或四尺，人力轉動，施於百尺深以內之泥土鑽探。土螺絲鑽多用於探究土壤情形；然其用途只限於能停滯螺絲回數內可被帶出地面之地質，如乾土粘泥等是。所取質樣雖足定其性能，然堅實度則難確定，因截取時不免受擠壓而非原形也。土鑽除粘土外，施於孔水不能排出之土質，特感困難；故常與他法兼採爲便。尤於開始鑽探時，螺旋鑽較軟變爲迅速。於尋常六寸手撥知鑽雖僅宜於淺眼，然用一短瓦勒管接於其柄上，再連層管，可達相當深度。當基脚開掘後，進懸底土四尺至六尺之深度此鑽最宜。土鑽設備爲一套三足吊車及起重機，以升降螺絲鑽。於打進管時，推進探桿。鑽用人力轉下，槓或螺絲附繫探桿。但使地質能粘附鑽頭探出面層，可用此法探深至五十或六十尺。設遇不能安定之沙礫或鬆濕土，填鑽孔須抽管。此即移去鑽頭及探桿後打進之，套管直徑能容探桿鑽頭自由通過而無

礙，管底爲具斜坡切口之撞蹄，頂戴錘帽，並用撞插奔進。再管桿或撞段須分段接，每段約長五尺。兩端螺絲陰陽配合。當錘打後，每錘刺入一淺深度，鑽頭退回，套管滌污。鑽頭再越管底前進。

管沙變或其他物質不能取出時，套管須用水射，有時或用唧沙筒，當遇大孤石時，必須用撞錘敲碎，或用猛炸藥炸毀之，與衝洗鑽探無異。

(三)衝洗鑽探 衝洗鑽探應用最廣；有經驗之工程司常可鑽達一百五十至二百尺之深度，能鑽而滿意，至於洗鑽分類前已略及，以動力言，則有人力汽力之別；以管式言，則有平節套管、錘擊管之分。何謂汽力洗鑽？即用汽油發動機，藉飛輪皮帶之力，一面牽動抽水機，一面轉動鑽探下降是也。何謂人力洗鑽？即無汽油機或輪船等設備而用手搖水壓機，手撥擊桿，餘與洗鑽法大同小異而已。深探之抽水機宜採雙動式，以便湧生連續急流，碎屑沖出外。次論套管殊形：所謂平節套管，即諸管相啣，均用螺絲陰陽配合，內外平整一式；此項套管，僅能卸降，難受重撞。若乃錘擊管，則係重管，用縮管節聯，頭戴鋼帽，足爲鋼蹄斜下切口，藉錘重之力打進，同時用探桿搗碎沖洗。此項錘擊工作較平節套管遲緩；然遇相當深之鬆沙礫，寧採此法。

通常洗鑽，二寸半徑套管已足，但深鑽探宜用三寸套管。如套管須露大部份於急流中，自用更大者爲安全。擊桿宜用一又八分之七寸重管，孔深在二百尺以內者，得用一寸桿。管長由五尺至十尺不一，戰前鐵道部所主鑽之武漢大橋鑽探，外層初用六寸徑管，後因不足以抗奔流之水勢，乃改用十三寸有奇之厚鋼管，內層則用四寸徑管以範圍鑽孔之大小。至於尋常洗鑽，均用三足吊車，或三足架頂置滑輪，運以吊索，升降擊桿。

吊索繫於提水活節之半圓環上，下達三足架之鼓軸而纏繞之。

藉鑽輪轉動軸，可用人工升降擊桿自如。用抽水機由輸水管傳接相繫，以供給沖浮泥沙屑至套管頂所需之水，擊管下繫錘尖：尖分數種，最佳者爲兩鋒交叉名魚尾錘，可衝破墜入孔中之任何石子，擊尖旁留孔隙以便噴水，當水唧入時，將擊尖上下攪動振，可得一完滿圓孔，當擊孔進行時，套管須同時推進，俾與擊尖保持密接之位置，而防套管旁旁孔外，因此項套管可使泥沙緊貼擊孔四周，速即凝結而起皮膚摩擦，爲清除計可用一段筒錘，底端擊頭選用人工搗撞，以求得全力之撞擊，沖溶套管外之浮物俾管變更時，即須停止擊孔。量擊孔深度，可本算管之節數若干而立得。深度之紀錄及所遇地質之描述，須時舉行。迨所欲求之地層或深度達到足保證所需之支承阻力而後已。試驗鑽探，先用較大直徑之錘桿和擊桿插進可能之深度，然後套入較小直徑之套管。開始鑽穴時，擊入愈遠愈佳，或用較大砍擊，或土鑽稍大於插入之套管，藉減摩擦力。又平節套管鑽孔，可先用尖頭鑽掘一孔，容許五尺長之套管入地數寸，再將十尺長之探桿附砍擊於下端插入攪擊。用人工交開電回吊索，突擊擊之，使砍擊在探桿突擊之下發極強力，衝撞泥土。此項墜距常爲六至十二寸。當砍擊衝撞時，工頭已握一雙鐵管鉗夾轉轉直角，將擊沉之泥土鬆起。自水壓機運水射出。管桿逐漸下沉，再加新套管及擊桿，重行洗鑽。

鑽探於淺水處，則可打樁架棚，以裝置鑽機。如遇水深流急處，可用兩平底船並列，中距數尺，橫架木梁，聯爲一體；上鋪厚板建成平台，設三足起重架於其上，備用。嚴防駁船低傾搖擺以撞曲或破裂鑽探管，爲穩守船身計，須拋雙錨於上游，可盛石或混凝土於箱爲之。昔武漢大橋之鑽探船係兩

大貨船合併，平台縱約七十尺橫四十尺，起重架高二十五尺。以江水奔騰，停泊碼頭及下墜鋼管非常困難，嘗掛錫六具尚不能穩定。六吋套管下投，多被水力沖斷。後改用十三寸徑大管，流水衝激力，亦與俱增，逐節下墜時，甚難垂直。須另泊船上游，置滑絞車於其上，用繩絞引，始克維持鋼管垂直位置。

(四)軸型鑿探 軸型鑿孔有若干處與洗鑽法同。用一套管推進底石。未開鑿前，射水於內沖洗滑淨。軸型鑿鑽係一短鐵管，一式用黑金鋼石作主切刃；一式用硬碎鋼彈。二者均用空心桿旋動鑿鑽。鑿鑽上端螺絲接長約一尺之另管。此另管名軸型裝筒。此裝筒上端復螺絲接於空心鑿桿。除進穿泥土及軟頁岩外，一泓射水常流。茲將兩式鑿法及其利弊分述如下：

金鋼石鑿為黑金鋼石安於鑿鑽之下邊胎內。先用洗鑽法將套管下沉穿過洋泥而達石面。再將裝有鑿鑽之鑿桿放入旋動；用鑿孔機下壓。同時導水由鑿桿中胎下注，經鑿鑽溢出。被金鋼石及鑿鑽所磨碎之石粉屑和水退出。每開片刻，須將鑿桿自孔中拔出，從裝筒移去軸型，檢查鑿鑽，再續工作，所應留心者首為常供足大量水於鑿桿中強烈噴射使碎物沖出表面，否則此項碎物勢必堵塞鑿孔，終足停阻動作。故須預防鑿桿周圍不致為開鑿或沖入之沙屑繞至套管頂部。次為鑿桿之脫落於曳出孔時，實乃金鋼石鑿鑽之嚴重意外，至於安放金鋼石於鑿鑽，僅能由經驗中學到。

彈鑿與金鋼石鑿大致相同；所異者不過鑿鑽底用硬鋼球以代金鋼石耳。硬鋼球亦名鐵沙，由鑿桿心投沉孔底，藉鑿桿之轉動而紛落於鑿鑽底面之半球形孔內滾動，磨蝕底石成一圈槽，一如金鋼石鑿所為。每下一尺或數寸，旋取軸型一次。事前宜投碎石或沖沙於裝筒中攪緊軸型，然後旋鑿桿震斷之。此項工作頗而難準。當提鑿時，軸型每易落出破壞，甚至磨成碎

片硬鋼彈優於金鋼石鑿之處為全套器具之購用所費較少，且能獲取較大之軸型，景象較佳之質樣。因大軸型較難裂碎。惟彈鑿工作較金鋼石鑿遲緩，大半用於垂孔。

粘土及軟頁岩之乾軸型，可用鋸齒鑿鑽，所取者為能給地質阻力較精確之認識也。擬作基礎之硬粘土或頁岩，可資乾軸型檢驗。轉動軸型鑿需用機力。通常軸型鑿探所遇困難多為鑿鑽黏滯孔中，易見於軟礫石。有時宜用較大鑿鑽以張孔，置套管於中以恢復原鑽。金鋼石鑿之易於脫落，固屬嚴重問題，此外岩石解穴斷層或泥縫，亦具多少影響。是須廣孔推進新套管，所費比原孔大。彈鑿不如金鋼石費，鑿鑽之損失，並非嚴重問題，良以鋼彈鬆伏鑿鑽之下，當遇泥層或裂縫時，即離滾出。至另一困難為衡度流水之多寡，俾不致阻擾或沖走彈鑿，復可將切物衝成尊狀。當尊狀切物充塞準備退出時，須用強噴射水沖出孔外，或用唧沙筒以防鑿鑽之擁塞。

鑽探結果應繪具斷面圖解，以不地質種類層次深淺狀況，並研究各層荷重力量，俾作橋樑計劃及預算之標準。設僅需河底岩縱斷面，洗鑽法已足用，除無大礫石廣布。設需探求岩石之性質硬皮厚度以及阻力等時，應用軸型鑿探。洗鑽法之趨勢，為表明所取質料，比實際為粗。尤在強烈噴水之情況下，細料已分解而流出。粘土或粉沙亦不呈沙狀之傾向，沙有呈礫狀之傾向。或言洗鑽法所取質樣不準確者，其在斯乎。(完)

一註一本文所用尺寸均係公制

專 載

中國公路事業之回顧與展望(續)

二、監理

查我國汽車之進口，雖遠在爾清末造，而公路之興建，尙在民國二年，肇始於湘省長沙至湘潭一段之修築，彼時公路隸

屬，尙無明文規定，至民國八年，規定國道之修築，隸屬內務部，至縣道里道，則由各縣知事酌擬會同戶口團體修治之，迨民國二十年，國府成立，最初撥由交通部主管，旋鐵道部成立，改歸該部管轄，公布國道條例等項，總之在此時期以前，全國公路行政，雖歷經變更，以係在蘊育時期，乃在工程及運輸兩方面提倡擴展，以路線短車輛少，對於管理業務尙未注意及焉。

(一) 九一八事變起至七七事變 自民國二十年至二十六年期間，以九一八事變爆發，政府鑒於強鄰壓境，民族危機，對於全國統一，及交通實業等項力謀發展，爲簡捷輕便計，當以公路較鐵路爲優，爰於二十一年全國經濟委員會內，設立公路處主持公路一切事宜，并設公路交通委員會，以備諮詢，此時以工程逐漸分段完成，運輸業務增繁，爲求提高效率及安全計，交通管理業務，遂爲執政者所注意，經前蘇、浙、皖、京、滬、五省市交通委員會，及全國交通委員會，先後釐定「各省市互通汽車章程」，「各省市汽車駕駛人執照統一辦法」，「各省市管理汽車技師匠徒暫行辦法」，「各省市公路交通標誌號誌設置保護規則」，「公路安全須知」，「汽車肇事報告單」，及其他有關交通管理規章等項，分發各省市施行，中央處於監督地位，而實際交通管理工作，均由各省市各自爲政，此時監理工作，已爲各方所認識，爲應時勢需要，由地方辦理，逐漸發展，正所謂發軔時期。

(二) 七七事變至武漢撤退 自民國二十六年至二十七年期間，以盧溝橋事變，抗戰軍興，爲調強加強戰時交通行政機構起見，於二十七年一月，經濟委員會公路部份，劃歸交通部公路區，改組爲交通部公路總管理處，彼時有鑒於以往交通管理，由於少數之省市自行辦理，諸感不便，並多有不澈底之處

，爰以參用以前之管理法規，力謀集中辦理，全國普遍施行，此時雖未具有顯著成效，但亦確爲我國交通管理業務劃一推行開端也。

(三) 武漢撤退至演繹戰爭 自民國二十七年至三十一年期間，以武漢撤退，隨戰局之進展，公路監理事業，除與工程運輸並駕齊進外，益形重要，爰於以前之交通部公路總管理處內，設「監理科」，並附設「公路運量觀測隊」，及「汽車牌照管理所」，始有雛形之中央管理機關，當時因陋就簡，組織極小，同時在各地設立督察區，辦事處六處，岳城曉町兩分所一切仍委託各地代辦，組設以來，頗收全面督導施行之效，而補救各省市各自爲政之不及，經牌照管理所整理編訂之重要統一規章，關於車輛管理有「汽車管理規則」，機工管理有「汽車駕駛人管理規則」，及「汽車技工管理規則」；可資遵循，惟以對於公路管理目的尙未全部認清，僅以汽車機工之執照執照爲重心，而忽視交通管理之整體性，並以當時管理人員，稽查工作，通信設備，及經費等項之缺乏，無從監督，任由地方各自推動，除業務執行方面仍不充澈底外，以致該牌照管理處，有單屬發牌機關之稱，迨二十一年下半年，改隸軍事委員會運輸統制局，復於三十一年二月，在原有人員原有經費原則下，改組爲汽車牌照管理處，各地改組爲四個管理處，六個督察區，除重慶正式收歸第一管理處統一辦理外，其他各地，仍照舊委託代辦，以往缺點，一時尙未能改革，其間運輸統制局編訂「全國公路行車規則」一冊，內容爲標誌，號誌，車輛運輸，及行車事變處理等項規定，對於行車管理，尙有所貢獻，附以以前汽車牌照管理所釐定之各項管理規章，乃漸具公路交通管理之規模。

(四) 演繹戰爭至日本投降 自民國三十一年至三十四年

之期間，由太平洋戰爭爆發，引起全面之二次世界大戰，我國抗戰亦隨之擴大，中央增加公路運輸力量，及配合盟國軍運計劃，深感有加強戰時管理之需要，遂於三十二年成立交通部公路總局，組設管理處，以與工程及運輸相配合，而完成公路事業一元化之目的，同時各地附設九個管理所，有轄總局，統一辦理管理工作，其他各地仍照舊代發牌照，與管理所聯繫辦理，此時可稱為由地方各自辦理制度，逐漸改由中央統一執行之過渡時期，其業務範圍，亦益形擴大，除交通管理工作外，公路行政之監督亦屬之，除巡查及設備之欠週密外，餘尚沉於理想之規模，其較為重要之工作，為將駕駛人及技工之總換照，汽車總換牌照，及整車集中處理等項，一洗以前紛紊不統一之現象，而奠定統一管理之基礎，在加緊抗戰軍運繁忙之中，大後方之公路交通，尚能保持行車之秩序，有條不紊，三十四年初，發動總反攻打通國際路線，政府為加緊統制運輸，並簡化機構起見，戰時運輸管理局成立，並將管理處縮編為監理科，隸運輸處，各地監理所，先後繼續組設為十五所，改轄戰運局所屬各公路管理局，同時業務方面，仍由戰運局運輸處共同指揮，半年來除繼續推行未完工作外，並加緊車輛及駕駛人技工管理等工作。

(五) 復員時期 抗戰勝利結束，接收工作開始，復員運輸加倍忙碌，公路交通管理工作亦隨之展開，為配合收復區公路接收工作，奠定恢復運輸管理基礎計，首需打開收復區之車輛及司機技工之管理工作，前戰運局於接收動員開始之際，即擬定「收復區各種汽車臨時登記及領照辦法」，與「汽車駕駛人及技工臨時登記辦法」，飭由各區辦事處分頭進行，此項登記工作，旨在換發全國統一汽車牌照，及全國統一駕駛人執照，以便推行全國一致之公路行車管理，各區辦事處經先後在各

重要城市，及公路重要地點，成立車輛登記所，或監理所，執行此項工作，辦理經過，尚屬順利，本局現正根據各區辦事處辦理登記情形，統籌開辦全國汽車總換牌照統一牌照，及考發統一駕駛人執照之計劃，日內即開始辦理。

(六) 全國車馬改革右行 在接收工作開始，復員運輸最忙之際，亦正我國公路交通史上，開闢一新紀元之時，緣我國公路，及市區行車習慣，數十年來均為左行，抗戰末年，我正計劃打開國際公路，輸入大量盟國車輛，以配合反攻，為適應汽車技術上需要，節省龐大之改裝費用，及迎合世界公路行車習慣之趨勢，我最高當局，毅然決然，改革以往習慣，決定全國車輛均改右行，前戰運局奉令籌辦，事屬根本改革，關係公路行車安全至鉅，經數月之積極籌備宣傳與訓練工作，並召集全國有關各機關團體，分頭並進，頗收內外配合之效，事先並編製「汽車行車手冊」，及各種宣傳刊物，以及「改進市區及公路交通管理辦法」，通行全國，先謀改進全國行車秩序，以作行車改向之準備，數月來雖在復員接收工作繁忙之中，全國各地，籌備工作不遺餘力，三十五年元旦起，全國各地皆能按時實施，行車行人，秩序均屬良好，據各方報告及輿論，均表好評，皆稱此次全國行車之改革，已算成功，最難得者，為收復區各地，在接收伊始，百務紛繁之中，經極短時間之籌備，仍能完滿普遍實施，民衆表現守紀律，守秩序之精神，誠屬難能可貴。

(七) 今後建設計劃 今後建國大業，公路事業益趨重要，為積極發展公路運輸，提倡官督商辦為政府已定決策，今後公路監理業務，愈益重要，為謀加強公路交通管理機構，實現管理一元化之計劃起見，經重行檢討調整，統籌擬定各點如下

(一) 監理所之轄屬

(1) 監理所之隸屬 查前三十三年度冬，監理所直轄公路總局監理處時，頗收統一指揮推動迅捷之效，嗣戰運局成立，改由各路局管轄，以一年之經驗，頗感上下呈轉週折較多，以致遲緩，有失處理迅捷之原旨，爰擬仍將各監理所改為公路總局直轄，并列示如下

交通部—公路總局—運輸處—各地監理所

(2) 監理所應設之地點

(甲) 根據第一期國道網，及其分區設局管理計劃，全國公路共分九區，其區管理局設置之地點，為南京、漢口、廣州、昆明、重慶、迪化、蘭州、北平、長春九地，因此在各該地點，應設立監理所辦理業務

(乙) 為辦理各省監理業務起見，在各省公路管理局所在地點，亦應設立監理所，至於全國各市，因均係交通衝要之區，故應另設監理所以辦理該市之監理業務，根據此一原則，各省市應設立之監理所如下：

- 1 省—鎮江(江蘇) 杭州(浙江) 安慶(安徽) 南昌(江西) 武昌(湖北) 長沙(湖南) 成都(四川) 康定(西康) 閩侯(福建) 廣州(廣東) 桂林(廣西) 昆明(雲南) 貴陽(貴州) 保定(河北) 開封(河南) 濟南(山東) 太原(山西) 西安(陝西) 蘭州(甘肅) 西甯(青海) 寧夏(寧夏) 歸綏(綏遠) 迪化(新疆) 拉薩(西藏) 萬全(察哈爾) 承德(熱河) 台北(台灣) 北安(黑龍江) 佳木斯(合江) 齊齊哈爾(嫩江) 四平街(遼北) 安東(安東) 海拉爾(興安) 哈爾濱(松江) 永吉(吉林) 瀋陽(遼寧)

2 市—上海、南京、北平、重慶、天津、青島、西

(丙) 為便利沿公路線上行執業務起見，各公路要衝地點得酌設監理所，根據目前情形，各要衝地點應設立監理所地點如下：

貴州—畢節

江蘇—青江浦

浙江—紹興—金華

安徽—屯溪—蚌埠—合肥

江西—九江—贛縣—寧都—龍南

湖北—老河口

雲南—下關

湖南—沅陵—衡陽

西康—西昌

福建—永安

廣西—南寧—柳州

河南—洛陽

陝西—寶雞

(丁) 海口及國界處，亦應設立監理所，以辦理進出口車輛之登記領照等各項監理事宜，根據目前估計，除上海、天津、青島、大連、因已設市監理所外，尚須設立監理所之地點如下：

海口(廣東)

九龍、海州(蘇)

廈門、威海衛

甯波、汕頭

海口(海南島)

廣州灣

國界監理所

安東(遼)龍和(吉)

綏芬、同江(吉)

琿春、滿州里

塔城(新)、伊犁(新)

烏魯克恰提(新)

亞東(藏)、曉町

河口(滇)、岳城(廣西)

鎮南關(廣西)

從上述計劃，全國應設立之監理所約共九十餘所，

但各地以設立一所為原則，以免重複。

(3) 監理所之組織與職掌

(甲) 各地監理所按其業務之需要分別組織之，其組織編制應按下列各點原則決定之。

1 各所所屬路段之運輸情形與行車密度

2 各所所在地之商業運輸業務狀況及地方經濟情形

3 各所職掌業務之繁簡

(乙) 各地監理所掌理事項如左

1 關於汽車人獸力車之登記檢驗核發牌照事項

2 關於司機技工之考驗發照事項

3 關於汽車司機技工各項動態之登記及簽證事項

4 關於汽車司機技工及人獸力車行人之違章取締事項

項

5 關於公路行車密度之調查與運量觀測之統計事項

6 關於公路交通安全及肇事仲裁等處理事項

7 關於公路運輸商行之調查立案及監督事項

8 關於公路交通管理之巡察及執行事項

9 關於車捐征收之監督事項

10 其他有關公路監督事項

(丙) 各地監理所之組織

1 監理所設所長及副所長各一人承公路總局運務處

之命綜理所務

2 監理所為業務上之需要得分設考核車輛機工各股

各股各設股長一人股員二人或三人分別掌理各種

事項

3 監理所視業務之繁簡得設督察一人助理督察一人

至二人幫工一人工務員一人會計員一人及履

員數人分別辦理各項事務

4 監理所各職員之委派應照公路總局之規定辦理技

術人員依照公路技術人員銜級規則銜級職位會計

人員依照會計人員任用章則辦理

(4) 監理人員之甄別錄用與儲備

查以前監理所業務之不易納於正軌者，純以人才

缺乏所致，今後錄用監理所人員，必須嚴於甄別

，務求學歷資歷兼優，操行廉潔者方可錄用，對

於現任之監理所人員，亦應從嚴審核，以建立健

全之監理制度，同時為儲備各項人才供應各地之

需要起見應設立交通管理訓練班培育幹部人員。

(5) 監理所之設備

為業務上之方便，並使各監理所執行各種事務更

為有效起見，監理所應具備下列各項設備

1 無線電收發報機——其功用能使隨時能與公路總局

及其他監理所取得聯繫，亦即用以組織一嚴密之

監理通信箱