

抗戰與交通

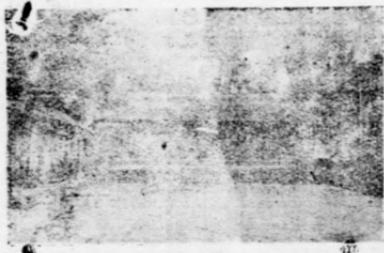
（讀閱人同關機各部本供專刊本）期九十六第刊月半

獻給赴美實習白員

本部派赴美實習員一行九人，最近首途放洋，際此抗戰期間，國家財政，萬分艱困，被派各員得以遠遊國外，吸取世界新的學識經驗，充實一己智能，一般看來，誠為良機幸遇，而國家際此時會，對能不惜斥資造就人才，其意義之重要，尤為明顯。

年來部中學術研究之風，有至佳之動向，雖值吾人注視。此次派員赴美，除因感於技術人才之迫切需求外，要亦為此種風氣從旁所助成。吾人於各實習員出發之初，謹於前途珍重聲中，發有數言，藉示嚮望。

一曰：『世界潮流，頃刻萬變，科學昌明，亦日新月異，交通事業，何能例外，國人習尚空談，不求實際進步，祇知接受人家科學的產品，絕無研究發明的精神，以致若干年來，技術方面



▲ 橋 橋 板 土 凝 混 筋 鋼 井 流 自 ▲

本期要目

對於公路運輸之認識

郵政汽車工作概要

交通技術人才之培養

對於五等電報局的管見（讀者通信）

汽車失事和警號（讀者譯著）

潘光遠

傅勝文

毛人賢

記者

士景春

魯冠

，控製由人，日形見油。際斯國難方殷，建設孔亟，故諸君實謂之餘，必需就客觀的實事或現象中深切觀察，領以國情，悉心研究揣摩，尤注意學其科學利器，用以縮短我國家進步之歷程。不啻唯是，更須注意學其所已棄置不用者，蓋我國物質文明，與人相較，在時空間上實隔相當階段，人之視為最新穎者，在我常用，或輾過早，反之，人之視為已失時尚或現已棄置者，在我皆能應變利用，適符人棄我取之旨。

二曰：『事業之進步，必也其從業人員自身在進步的途徑上邁進，始能擴大其對本位工作之處理與應付的範圍，從而負更重大之責任。諸君此行出國，第一必需在活潑實一切求與彼邦人士相融合，然後和觀合作，可啓切磋研習之門。有人喻作事需出賃，則諸君今日正如進賃，猶之汽車之加油，火車之加煤，應隨時以須，堅其盾甲，在『靜』中求實學，兩年後歸國，即以實學來多一動，將新的生命與新的精神，多多貢獻，與一己本位的工作，藉毋負本部我成之至意。』

對於公路運輸之認識

潘光旭

公路運輸地成立週年紀念告同人書

我國公路運輸事業，尚在萌芽時期，一切設備，自應求其完備。抗戰軍興以來，後方物資之輸入，幾全部集中於公路，在此動亂在定之時，公路運輸之能否適應需要，實爲抗建前途所繫，關係重要，不言而喻。年來公路運輸，雖在繼續不斷改進之中，惟國人朝之彌殷，故亦責之彌嚴。求全之毀，不絕於耳，在事人員，處此困難環境之中，應如何盡其在我，達成任務，實爲今後本局同人所當努力之目標。

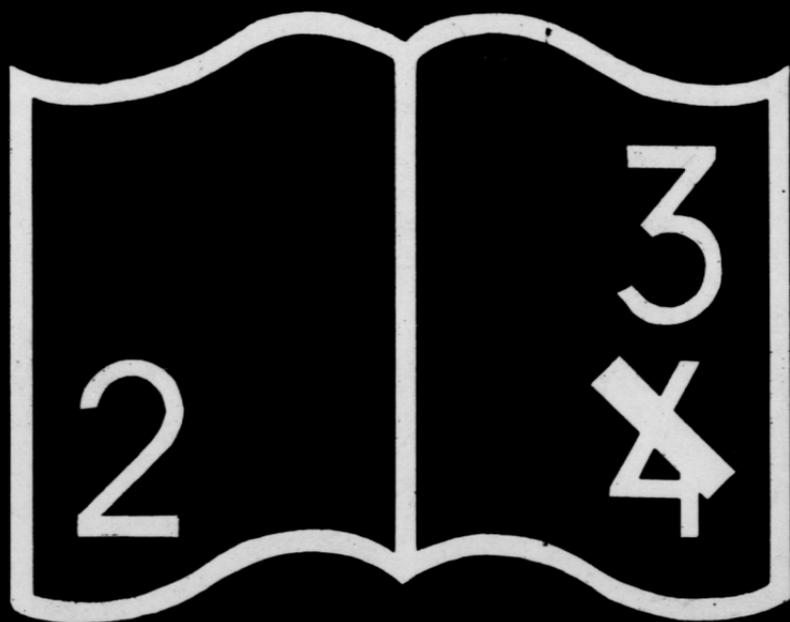
昔德兩年前，美國派遣公路專家三人來華考察我國公路運輸，其時適值交通部將公路部分劃分爲工程運輸兩機構，美專家等對於我方各種建議，頗具興趣，其要點在將公路運輸再劃分軍運民運，並建議由西南兩處負責軍運，同時組織中國運輸公司，專門負責民運，結果中國運輸公司雖告成立，但種種困難，仍未能將分工原意，徹底推動。美專家返美後，滇緬公路曾一度封閉，當時情勢頗爲緊張，迫滇緬路重行開放，形勢爲之一變，加以最近美國援華物資，源源而來，該路之重要性，與日俱增，因此路不僅爲我抗戰之一主要國際線，且爲A B C D以長略民陣

線之重要據點也。一月前，美國再度派遣公路專家安士丁台威新赫爾曼等來華，曾於國家運輸公路之後，向我政府最高當局提出書面報告及建議，想必在籌籌考慮之中。美專家來後，曾相繼從見地所及，大致與吾人日常所主張者無多出入。本人以爲公路運輸，總爲一技術問題，其辦理能否完善，及其任務能否達到，實視技術上具備之程度如何以爲斷。過去公路運輸之未盡人慮，實由於環境因素之干擾，以致影響技術方面之功夫，從而減弱公路運輸之效能，更深言之，可謂由於吾人對於公路運輸之本質認識未清，因之對於公路運輸所必需之技術條件，未即刻意講求，言念及此，感慨殊深。本人承乏本局，倏已一載，敢就實際經驗所得，提供下列數點，與同人共商討之。

(一)集中目標認清公路運輸之任務：所謂集中目標，與集中計劃不同，吾人必須先行認識清楚吾人之目標，而後計劃始能切實可行，如目標不能認識，則一切計劃無法正確，不正確之計劃，即無法實行，不實行之計劃，即無從空談。現在戰時一切須重實際，決不可粉飾面門，徒

向外表，因時至今日，公路運輸之任務，僅有一極簡單之目標，目標幾何？曰如何配合抗戰之需要而已！更明析言之，即如何使我抗戰之物資，得由仰光或沿滇緬路運抵昆明而大量內運，截至現時爲止，據吾人所知，每月運抵昆明之數量，其噸數殊屬有限，仰光等處待運與陸續到達之物資，恐非目前運輸效率所能達成其任務。是以今後公路運輸之改善，無論在機構方面，或人力物力設備方面，均應具一共同的單純的目標，即如何使此待運與陸續到達之物資，能加速其內運之效率，凡能達到此種任務之計劃，即爲良好之機構，其能助成此種任務之計劃，即爲有效之計劃，此亦即吾人所應集中目標共同認識者也。

(二)刷新對於公路運輸技術之觀念：抗戰以前，國人心中對於公路運輸僅有之觀念，爲官商合辦之公共汽車公司，爲私人集資開辦之礦場或糖運公司，充其規範，不過爲一種商人組織而已。熟料抗戰軍興之後，此種機場糖運之汽車運輸，竟一躍而在戰時交通方面佔最重要之地位，以往因範圍較小，技術問題尙不爲重，故無人注意研究，現以形勢變遷，不但技術問題特別講求，即一切行政管理與人事訓練，均須極密研究，切實探討。惟國人對於公路運輸，仍不免具有以往或視礦場糖運等公司之心理，因之無法提高其社會地位，從而提高其設備條件與技術標準。是以今後吾人一面應充分認清公路運輸任務，一



P1165 后 编码错

而上所改變前此不正確之觀念，而於技術上管理上予以深切之注意與其體之改進。

談到技術，更有爲同人言者，即吾人言公路運輸，無法脫離汽車，汽車一物，直至今日尚爲舶來品，我國迄未設廠製造，汽車既爲國外製造，自應對於國外管理汽車交通之方法，予以詳細之研究，譬如無線電報，包括天綫地綫真空管等，管理無線電者，自須知其如何配置，如何修理，保護公路運輸亦然，關於汽車之管理，乃純一技術問題，應如何應用科學管理之方法與技術之人才，自不待言，如仍以舊觀舊方法以管理此

二十世紀科學結晶品之汽車，其結果如何，不言可知。即退一步言，如完全以鐵路經驗辦理公路，亦非所宜，吾人秩感過去對於公路運輸技術管理之重要性，過於忽視，僅知於一上斤斤較量，吾人知人員之如何安插，辦公員之如何編制，固屬重要，但有關於車輛之如何保養，配件之如何補充，燃料之如何供應，更須首先籌劃，方有補於實際。因公路運輸之效率，建立於完善之技術條件的基礎之上也。

(三) 試辦運輸分區制：公路運輸之任務，既已認清，關於運輸之線路，爲適應當前之需要，不妨試辦分區運輸制，以應緩急，而收分工合作之效。例如仰光至昆明，爲今後物資輸入之生命線，不妨規定爲第一區，昆明至重慶，爲今後物資內運之命脈，可爲第二區，此兩線如能增

強其運輸效率，則今後地方公路運輸之任務，可謂完成其一半，此兩區之運輸既如斯之重要，則辦理此兩區業務之人才，自應遴選最優秀之份子充任之，同時每區內主持其事者，並須授以全權，集中管理，重組幹校之機構，必予歸併統一，劃清之事權，必予確立，如何劃整機構，如何劃一事權，亦爲技術問題之一，應予慎重考慮。吾人苟能以此種新觀念，處理一切當前重要之措置，則深信前此不敢與長官長尾之矛盾心理，或可予以避免，此亦前此所謂不可將環境因素雜

技術問題之意也。

(四) 成立公路運輸影響預算：現時公路運輸各項費用，據估計，每日所需須銀五百萬元，各運輸機構所有經費，皆取給國庫，無一不向政府請款，此種各自爲政之現象，不特無法節省開支，且一舉一動，影響工作效率至鉅，往往有一計劃爲某時期所急需，而經費難辦者，因經費無着，無如無法立即推動，及至經費有著，而時機已失。夫「兵貴神速，機難失矣」，取時間，機構健全，尙難辦事，事難於成，流弊必多，良以同一性質之事業，如甲機關，款項多，乙機關亦請款舉辦，此用多門，最不經濟，如能合併兩機關之財力人力集中辦理，不特節省開支，而成效反可增強。爲辦事敏捷計，今後公路運輸在集中目標與整體計劃下，應有一整個單獨預算，依整個業務開展之需要，以配合預算內容，

其中可包括外國與國幣兩部分，誠能如此，則最低限度，目前各運輸機構日在負債經營不濟手之苦痛現象，或可避免，而運輸業務在試無虛糜，事無不舉之日標下，當有突飛猛進之希望。

(五) 製訂戰時公路服務人員條例：公路運輸之任務，既爲配合抗戰之需要，則凡全體從業人員，應在同一目標同一步驟之下，雙方同心，一致邁進，因之全體人員之任用方法與生活待遇，以及服務獎懲與工作考成，均應有劃一之管理條例，以資統繫。此項條例應由政府以法令上之規定與保障，因目前各運輸機構各自爲謀，辦法紛歧，如同一機構之內，亦鮮有合理之規定。今日中國已感人才缺乏，公路運輸尤有才乏之嘆，於是一人身兼數職之現象有之，機關爭相「拉人」之現象有之，不願服務道德三暮四之現象亦有之，人事混亂，至斯已極。今後爲謀安定從業公路運輸人員之服務心理，使各負專責，安心工作計，亟應製訂戰時公路服務人員條例，俾全體同人皆在同一條例之下，忠於職守，則工作效率之提高，庶有實現之可能。

總之，目前公路運輸問題之解決，非常重要，吾人應有切實之認識與整個之計劃，不可顧前驚顧，脚踏脚，尤應於技術條件上力求具體，於管理方針上力求改進，幸我當局對於今後公路運輸之改善，深具認識，而於排除公路運輸之困難，尤有決心，本局同人當共勉。

郵政汽車工作競賽

薛野文
毛人傑

一、競賽起源

實施工作競賽，有三個基本條件，即（一）競賽單位工作，環境必須相同。（二）工作能力必須相等，或雖不相等而差別極微。（三）競賽機會必須相等。郵政汽車於二十八年秋試辦分段行駛，即係將每車一日行程之距離，定為一站，每站置站長，管理員，機匠，學徒，力夫，各一人。汽車三輛，足敷三輛車用之常用零件輪胎及修理工具一套，汽油機油，剎車油油漆等料各若干，每車有固定之司機一人，以上各人員及車輛為一組，每增汽車一組，（三輛）除站長外原有人員零件油料等亦屬數添加，故每組之工作環境及工作能力約略相等，至其行車程序，係每日發車一輛，到第二站宿夜，將所裝郵袋卸裝第二站之車，次日原車仍回原站，第三日司機休息，車輛停站檢修。如此週而復始，即每日有來回之車各一輛，休息之車一輛，每車每月行駛二十次，故競賽機會，亦屬相等。是時新運總督蒞鎮，佈生活改進政策，與郵局擬辦之汽車運糧獎勵辦法，不謀而合，遂訂定章程，通飭各區遵辦。

二、競賽辦法

郵局所需於郵政汽車者，為（甲）按時開車與準時間達，即所謂準班班期。（乙）節省油料。（丙）節省零件。（丁）增加行程。故暫先以四項為競賽目標，其辦法如後：（按後列各項競賽辦法及獎勵金額，業已由郵政總局根據過去經驗，依照事實需要，重加修訂）。

（甲）準班競賽，原車當日或翌晨開到，在到達站所定開車地點之前到達，且未遲他車接救者為準班，否則為誤班。

1. 管理員 每個月內維持本站班車，使郵件未致延誤者，得一百點數，延誤一次或停開一次，均扣十五點數，月終計算，凡逐日開行之信班汽車，每月能得到一百點數者，獎一百元，不滿六十點數者，罰十元，同日班車，減半獎勵。

2. 司機 駕駛逐日班車，每月達十六單程或以上而準班者，獎一百元，間日班車，每月達八單程或以上而準班者，獎五十元。誤班一單程者，取消其獎金，誤班二單程或以上，如因司機不慎，或其前過失所致，每次罰十元。

3. 機匠 比照修修汽車三輛之司機，分組準

班及誤班班期，照金額四分之一計算。即某一司機，獎一百元者，機匠獎二十五元，司機三人各獎一百元者，機匠獎七十五元，司機每次罰金十元者，機匠罰二元五角。其確因司機過失如機車與機匠無關者免罰。

4. 學徒 照機匠得獎五分之一計算。

（乙）省油獎金，各段行駛車輛，應於事前派員實測，規定耗油數量。

1. 司機 一個月內耗用汽油總數，較所定限額為節省者，按省油加給數目，給予獎金，一個月內耗用汽油總數較規定耗油量為多者，按多用加給數目，處以罰金。特別多耗者，澈查嚴懲。

前項獎金，照當地油價，由各管理員局長酌定後，呈報郵政總局備案。司機所得獎金額，不得超過當地油價百分之四十，罰金額可以較多。

全國各局年終核算，省油在二百四十加侖以上之前三名司機，由郵政總局加發獎狀，並得將其薪率提升一級或一等，其雖非前三名而省油亦達二百四十加侖以上者，由各管理員予以登記，繼續積得二次者，亦得將其薪率提升一級或一等。

2. 機匠及學徒 負責修理分段汽車之機匠及學徒，應與本人駕駛汽車三輛之司機，連帶負責油獎懲之權。照司機三人獎獎餘額，半數計算。例如司機三人某月共得省油獎金三百元，罰金一百元，獎二百元，即應由郵局加發一百元，分獎相關機匠及學徒，其分配成數機匠八成（即八十

(丙) 零件獎懲 暫以鋼板為限。

逐日班車司機，在一個月內，間日班車司機，在二個月內，駕駛同一汽車，行程滿三千里，前後鋼板均無折斷者，獎勵幣四十元。不滿三千里者不給獎。倘期內折斷鋼板在十片以內者，免罰，自第十一片起，每斷一片，處罰如後：

1. 前後鋼板主片，每片罰十元。

2. 其他鋼板，每片罰五元。

前項獎金罰數目，應嚴密注意是否適當，隨時由相關管理局，呈由郵政總局增減之。

(丁) 行程獎懲

1. 里程津貼 司機駕駛汽車，每行一公里，發給津貼一分，俟月終結算發給。

2. 山路津貼 司機指定在艱難之山路行駛者，(山路地段由郵政總局查明公佈之)，其里程津貼，每公里加給五厘，即每公里共為一分五厘。

3. 駕駛安全獎懲 司機駕駛汽車，自每年十二月二十一日起，滿足一年，行駛里程超過三萬公里，並未肇禍，如輛車撞傷車輛行人牲畜等等，應由主管管理局局長，於年終列表呈報郵政總局核發。

郵局核發「駕駛安全獎章」一枚，及獎金一百元。全國郵局領有獎章之司機，其中行駛里程最多之前三名，另由郵政總局加發獎狀並獎金，第一名三百元，第二名二百元，第三名一百元。

三、競賽成效

(甲) 準班競賽：汽車運郵，最貴班期準確，誠以一車延誤，影響之收信人，數以萬計。此項準班競賽辦法，於二十八年九月，試行於昆瀘公路，頗有成效。茲將實行競賽前後之昆瀘路郵車準班次數，列表比較於後：

標	要											
	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	一月	二月	三月	四月	五月
一、規定行車次數	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100
二、實際行車次數	922	1111	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100
三、誤班次數	50	64	13	9	14	5	7	7	7	7	7	7
四、誤班次數百分率	5.4%	5.8%	1.2%	0.8%	1.3%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%
五、誤班最多日數	14	19	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
六、誤班最少日數	1	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
七、誤班共計日數	116	141.5	6.6	2.1	7.3	0.9	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1

此項競賽辦法，對於行車準班之改觀，有顯著成效，於是陸續推行至東川、西川、陝西、廣西、湖南各省，總計二十九年度內，實行此項準班競賽之汽車，共行駛七千三百九十七次，準班七千一百七十五次，準班百分率達百分之九十七，全國十六車站中，計有十一站之行車準班率，均達百分之九十九以上，惟西川之慶元站，以及貴州之開陽車站，因管理失當，誤班較多，否則則均達百分之九十七以上。

二十九年後方各電信班快車準誤班期比較表

郵區	管站	線路	距離公里	班期	規定行駛次數	實際行駛次數	準班次數	誤班次數	準班百分率
雲南	昆明	昆明—平彝	二三七	逐日	七三四	七三四	七三四	〇	一〇〇%
貴州	平彝	平彝—安南	一八三	逐日	七三四	七三四	七三〇	四	九九·四五%
貴州	安南	安南—貴陽	二四二	逐日	七三四	七三四	七二九	五	九九·三一%
貴州	貴陽	貴陽—桐梓	二二一	逐日	六七四	六七四	六六四	一〇	九八·五一%
貴州	桐梓	桐梓—海安	二六七	逐日	七三四	七三四	六七四	六〇	九一·八二%
貴州	貴陽	貴陽—獨山	二三〇	逐日	四九〇	四九〇	四八六	四	九九·一八%
貴州	獨山	獨山—河池	一八一	逐日	五五〇	五五〇	五四七	三	九九·四五%
東川	重慶	重慶—內江	二四〇	逐日	四二八	四二八	四二四	四	九九·一四%
西川	內江	內江—成都	二一〇	逐日	四六八	四六八	四六四	四	九九·一四%
西川	成都	成都—梓潼	一九五	間日	三五六	三五六	三五五	一	九九·七一%
西川	梓潼	梓潼—廣元	一六一	間日	二九五	二九五	二八三	一二	九五·九五%
陝西	廣元	廣元—南鄭	二一四	間日	三五六	三五六	二八〇	七六	七八·六五%
陝西	南鄭	南鄭—寶馬	二五五	間日	三五六	三五六	三一八	三八	八九·三二%
廣西	河池	河池—柳州	二二一	逐日	三六八	三六八	三六七	一	九九·七二%
湖南	耒陽	耒陽—茶陵	一三三	逐日	六〇	六〇	六〇	〇	一〇〇%
湖南	茶陵	茶陵—吉安	二〇八	逐日	六〇	六〇	六〇	〇	一〇〇%
總共			三三三九八	逐日	七·三九七	七·三九七	七·七五	二二二	九七%

(乙) 省油懸念 不論已否分段行駛之汽車，一律參加競賽，成效顯著者，首推浙贛兩省，浙贛於未實行獎勵前，(二十八年六月)，每加侖汽油僅能行駛十五、三公里，係民國二十六年蕭道奇之可模式噴牛汽車，業已行過五萬至十萬公里不等)。是年七月，實行汽油獎勵，每加侖汽油之行車里程，即增至十六、四公里。其後逐月進展

二十九年度江西郵區耗用汽油逐月比較表

月		行車輛數		行車公里		耗用汽油		按每加侖行駛一五公里計算省下汽油加侖	
(廿九年)		行駛	停駛	各車	每車	各車	加侖行		
		輛數	輛數	共計	平均	共計	驗公里		
六月	三三三	一〇	一	一〇〇、三五五	三三、三	七、三三三	一、一〇	——	
七月	三三三	一一	一〇	一〇〇、三五五	三三、三	六、六六五	一、五〇	——	
八月	三三二	一〇	一〇	九五、五〇〇	三三、二	六、〇〇五	一、四九九	——	
九月	三八	一〇	一〇	七五、九九二	三二、一	四、九三二	一、二四〇	——	
十月	三三二	一六	一〇	五七、四五六	三六、〇	三、四四〇	一、一六二	——	
十一月	二二二	一九	一〇	四三、七五六	二二、九	二、四九九	一、七六六	四二六	
十二月	一六、三	二〇	一〇	三六、三三三	一八、一	二、三三三	一、六〇	九〇	
三十一年一月	二四	一四	一〇	二八、六二二	一七、五	二、六一七	一、六〇	一七〇	
二月	二〇	一八	一〇	二〇、七〇一	一四、九	二、六六〇	一、六〇	二七七	

至二十八年十二月，達十八、四公里，二十九年度六月達十八、八公里，七月以後，則均在十九、三至十九、九公里之間，上落極微，蓋已達全國各地行車里程之最高峯，汽油耗用，實已無法再事節省。至於贛省，則自二十九年九月，車務整頓就緒，始將汽油獎勵辦法，嚴密執行，照左表所示，其成效亦極顯著：

照上表所示，贛區自實行汽油獎勵，每加侖汽油行駛公里，即由十四、九公里，增為十五、四公里，至十一月而達十七、六公里，較還之汽油，達四百餘加侖之最高峯。十二月後，因車務人員更動，管理稍弛，司機汽油較少，否則成購之佳，或可與浙、贛媲美。

以上均係各車平均數字，倘以每車單獨計算，則浙區某司機駕駛業已行過十三餘萬公里之遠奇罕罕車，省油最高紀錄，為每加侖行駛二十四公里

半。贛區某司機駕駛業已行過十萬公里以上之遠奇罕罕車，每加侖汽車行駛公里，亦達二十一公里以上，至地滿意。又浙區某司機駕駛遠奇之罕罕車，規定每加侖汽車行駛十六、九公里者，在二十九年度共行四萬二千餘公里，省油四百二十七加侖，平均計算，每月節省汽油約三十五加侖，每行一百公里，節省汽油一加侖，為全國各司機冠。

至如湖南、陝西，亦有餘油繳回領獎，但為數不多。漢對西川等區，因黑市油價，往往遠每加侖三四十元，較之郵局運進油價，高得倍徙，郵局不便核發，油價成本以上之獎金，鼓勵司機繳還餘油，故雖實行汽油獎勵，而繳油之數還極少。但因多耗油料，按照市俄處罰之故，司機極少耗用油料，規定限額者，(每加侖汽油規定行駛十二至十五、五公里)亦可謂已達到制止濫用汽油之目的矣。

(丙) 銅板懸念 此項懸念，限於分段行駛班班汽

車，參加競賽之汽車，因各區汽車，結構
改組分段行駛，而車輛日增。查司機駕駛車
，對於崎嶇路面，不加注意，甚或連撞車

大，每易使鋼板折斷，其他零件，亦因顯
波過甚，其損壞程度，往往難免用鋼板成
正比。此項疲憊辦法，紀錄簡而效用大，

實為英司司機節省零件與減少車輛之最好
轉法。茲將二十九年各區郵車實行鋼板
疲憊，有報告到局者，列表比較如後：

二十九年各區分段行駛汽車折斷鋼板片數每月比較表

月份	車輛數目	行駛里程	折斷鋼板片數			獎金國幣			得輛數	車自處	警車數目	每輛一行公 鋼板片數單	每平折斷 鋼板片數
			主片	他片	共計	獎金國幣	留金國幣	得輛數					
1	15	46,806	16	51	67	40 00	25 00	1	2	700	4.5		
2	14	52,718	6	81	87	81 00	25 00	2	2	66	6.2		
3	15	61,692	32	77	109	40 00	113 00	1	3	533	6.8		
4	17	73,775	18	69	87	40 00	5 00	1	1	832	5.1		
5	17	65,904	27	83	110		55 00		4	594	5.9		
6	36	113,712	43	115	158	121 00		3		738	4.4		
7	38	111,152	35	146	182	281 00	175 00	7	7	605	4.8		
8	37	113,870	85	86	121	160 00	20 00	4	2	982	3.3		
9	39	115,715	26	112	138	820 01	51 00	8	3	830	3.5		
10	41	149,805	18	157	175	120 00	25 00	3	2	627	4.4		
11	41	117,798	33	131	164	200 00	85 00	5	4	718	4.0		
12	31	85,933	30	97	127	80 00	30 00	2	3	677	4.1		
全年共計	344	1,081,461	320	1,205	1,525	1,480 00	605 00	37	33	709	4.5		

× 本車站未報到收車輛數少

照上表所示，則每月行程在三千公里以上，並未折斷鋼板之汽車，約佔行車總數百分之十以上，折斷鋼板超過十片，因而處罰之車輛，不足百分之十。每行七百公里，折斷鋼板一片，每車每月平均折斷鋼板四片半。惟就表內未行一每車平均折斷片數，逐月稽核，則知一三四月之鋼板折斷片數，常在六片左右，其後漸減至八九月而僅有三片半，但十月以後，又在增加。故此種增減趨勢，或係隨雨季節，公路行車難易不同之故，而非變態之效。此或因(1)獎過少，(2)辦法過嚴，得獎之機會不易，欲求行之有效，對於獎勵之類及辦法等，似尚有改進餘地。

(丁)行程獎勵：此項獎勵，不論是否分段行駛之汽車，一律參加競賽。其結果如後：
 1. 二十九年份長途運郵汽車，逐月行程車輛平均為二〇三輛，實行五、二、七、〇〇公里，每年平均每車行駛二萬五千七百公里。
 2. 長途運郵汽車，平均行程超過三萬公里者，計有五十輛，其中行程最多者，達五萬四千四百〇九公里。
 以上二項，係以車輛為計算標準，倘以司機為標準，則在二十九年份，行車里程達三萬公里以上者，計有司機三十三名，核發駕駛安全獎章者，計二十二名，列表如後：

二十九年份後方各區行車獎勵分段比較表

區	行車三萬公里以上之司機數		行車三萬公里以下之司機數		行車里數	多
	分段行車	直達行車	分段行車	直達行車		
雲南	三	三	三	三	五三〇二五	數
貴州	一	一	〇	〇	五〇〇四九八	數
東川	一	一	一	一	三萬公里以下	數
西康	一	一	一	一	班車四日或四日開行一次故各司機行程均在三萬公里以下	數
廣西	二	二	二	二	三五、一八七	數
江蘇	四	四	四	四	三五、七六〇	數
浙江	六	六	六	六	四七、一三〇	數
浙	六	六	六	六	四七、一三〇	數
總計	二二	二二	二二	二二	一八	數

本局於試辦分段行駛班車時，規定各班車每行二日，輪流停駛一日，深思因此減少汽車行駛公里。茲據前表所示，則行車里程最多者，雖係江西之直達汽車，但行程在三萬公里以上之汽車，多數均為分段汽車。是汽車分段行駛後，雖每行二日，停駛一日，但因司機及行駛地段等固定之故，行程多而肇事少。

四、汽車競賽應用之紀錄表

汽車運輸，實行競賽，必先得有嚴密之管理，詳明之紀錄，獎勵始有所根據，該表乃可明實效。茲將本局汽車行駛競賽方法所用各種紀錄表格，摘錄如後：(表式從略)

(甲)每車工作報告表：該表於車補行駛前填寫，凡時間，耗用油料，裝用零件，行駛里程等，均可填註，交由司機隨身帶上，返至原站，交與管理員，備作編造其他一切紀錄。此表足供一車來回程一次之用。

(乙)每車月報表：該表於月終根據一月中工作報告表，編造一切行車詳情，均可填註。

(丙)郵運月報表：該表於月終按照每車月報填造，為各項競賽獎勵之約清單。

(丁)司機行車肇事耗用汽油油料報表：該表依據全年每車月報編造，呈報郵政總局核實駕駛安全獎章，及獎金。

交通技術人才之培養

本部派遣赴美實習員紀聞

記者

一、派遣動機

我國長期抗戰，建國方殷，交通界缺乏人才，已為不可諱言之事實，而戰後復興，籌才尤殷。是以如何培養人才，備為國用，實屬當務之急。本部各司處主管人員對此問題，均曾作長時間之考慮與研究，除于國內積極訓練各種技工，以養成低級之交通技術人才外，更擬派遣部中經驗豐富之技術人員，前往歐美各著名工廠實習，俾于實習經驗之中，再求深造，以養成我國之交通高級技術人才。歷經由主管部門與本部講料有關係之歐美各國著名工廠駐華代表往返磋商，擬以最經濟之方法，由部與各該工廠合作，僅由本部供給派遣實習員之旅費，由廠方供給實習期間之零用，各該代表頗表同意，同時並向各該國大使館徵詢意見，亦表贊助，且有希望能多量派遣者。去年潘司長光潤在美，經就近與華美協進社及美國各廠家洽妥，准由本部派員前往實習，合作訓練。派遣辦法，因以決定。

二、實習章程

甲 本部派遣國外實習員計劃大綱

一、目的 本部為培植高級交通專門技術人才，促進國內交通建設，特派實習員，分赴歐美各國各著名工廠實習。

二、名額 實習員之名額，暫定最多為三十名，由本部公路鐵路電訊航務材料各部門及其附屬機關分配之，派赴英德法比美

國籍大名廠實習。

三、資格

A 國內外大學畢業，專習公路鐵路航、電、材料各種專門技術之一者。

B 對於被派國之文字，須具有會話與寫作之能力。

C 在本部或附屬機關繼續服務二年以上，成績優越者。

四、辦法

A 派遣程序

公路鐵路電訊航政材料各主管部份，就本部及附屬機關遴選具有派遣資格之候選人各若干名，（候選人之名額應倍於派遣之名額）提交人事司，經審查甄別後，呈請部次長核選之。

B 派遣費用

1. 赴國外旅行費用之辦法另定之。

2. 在工廠實習期中之零用費，由本部酌量供給。

3. 原有薪金仍予照支。

C 實習期間

在國外工廠之實習期內暫定為一年，必要時得延長之，但不得過兩年。

D 實習辦法

1. 實習工廠，由部指定，出國後實習員須先赴各該國之中國大使館報到，由大使館介紹前往指定工廠實習，並受各該國之中國大使館之監督。

2. 實習課目 由各該主管部分指定。

3. 實習報告 實習員須每週提交實習日記，每月提交實習月報，實習期滿須提交報告論文一篇。

以上各種報告一份存廠方詳閱，一份由大使館轉寄本部審核。

E 回國服務

實習員實習期滿回國，視其實習之結果與成績，或另派工作，或仍繼續原有職務。

乙 本部派赴外國實習員章程

十九年五月九日部令公布
廿六年五月廿日修正公布

第一條 本部派員赴外國實習主管各項交通事務，均照本章程之規定。

第二條 實習員分左列二種。
甲、因勤務之需要由部選派者。
乙、自設實習部准派者。

第三條 實習員以在國內外專門以上學校畢業，性行純良，身體健全，嫻習國外語言文字一種以上，現在本部或所轄機關服務一年以上者為合格。

第四條 實習員名額，由部的量情形隨時核定。

第五條 實習員由本部或駐外公使介紹，分別入各國之公司工廠或其他機關實

習。派往某國實習某項事務，由部長指定，或由原機關主管人員擬呈部長核定。

第七條 實習員派定後，須遵照部定期起程，到達後，即到指定場所從事實習時。

第八條 實習員派定後，應即遵照部範圍實習，不得私行中斷或改習他項事務及另就他職，違者除免職外，並令繳還已受領之一切費用。

第九條 實習員入公司工廠或其他機關後，須於一星期內依照左列各款呈報本部。
一、住所。
二、實習之公司工廠或其他機關所在地。

三、現在實習事項。
第十條 實習員每習一部分工作終了後，應將實習情形及自己心得編成報告書，全部分工作終了後，編製總報告書，呈部考核。此項報告除專門文字外，概用中文。

第十一條 實習員對於所在之公司工廠或其他機關一切規則，均應遵守，並須絕對服從上級員司之監督指導。

第十二條 實習期內，如經所在之公司工廠或其他機關認為確有成績給予薪津時，准其受領，但須將受領數目呈部備查。

第十三條 實習員對於一切可供參攷之資料，如規章、程式、圖表、工作法、說明書等，均須隨時盡量搜集，呈部備查。

第十四條 實習員對於本部諮詢或令查事項，應依限詳晰呈報。

第十五條 實習期限定為兩年，自到公司工廠或其他機關工作之日起算，如有必要情形，得由部酌予延長或縮短之，但以一年為限。

第十六條 實習員期內，甲種實習員保留原工資，並給予津貼用資及治裝費。乙種實習員保留原工資，支給半薪，其津貼用資及治裝費均歸自備。

第十七條 實習員之成績，以平時之報告，暨所在公司工廠或其他機關所給之證明書類與所派工作之等級為考核標準。

第十八條 實習員實習期滿回國，應即向本部報到，呈報公司工廠或其他機關所給之成績證明書類，聽候核辦，由部分別等第，酌予升調晉級，或仍

同原職。但電務技術員、報務員之考核，及其升遷調補，應分別依照電務技術員章程或報務員章程辦理，不適用本條之規定。

第十九條

實習員回國，應在本部指派之機關服務，不得私自另謀他項職業，違者依照本章程第八條規定處分之。

第二十條

實習員出國前，須有荐任官之保證人二人，連署出具保證書，過實習員受本章程第八條或第十九條之處分時，保證人應連帶負責任。但實習員如係電料技術員，或報務員出身者，其保證人應以現職之技術員或一、二等報務員為限。

第二十一條

本章程如有未盡事宜，隨時修正之。

第二十二條

本章程自公布日施行。

二、審選名額

上項派遣辦法決定以後，即由本部組織國外實習員委員會，就各部份保薦人員區別考選，聘請各科專家李齊、田定庵、茅以昇、譚耀宗、謝文龍、張膺諸先生擔任各科門考試，計分筆試口試三種，筆試成績佔百分之七十，口試佔百分之三十，滿六十分為合格。審選重審選結果，計錄取下列九名：

一、鐵路運輸

吳應論 路公司專員。
趙鏗 路政司專員。

二、公路運輸

林達美 公路運輸總局專員。
蘇在山 公路運輸總局專員。

三、公路工程

徐以枋 公路總管理處科長。
郝昭憲 橋梁設計處實習工程師。

四、橋梁建築

湯棟仁 電政司技術員。
易榮庠 電政司技術員。

五、電信工程

方開 材料司補工程師。

六、材料管理

方開 材料司補工程師。

四、茶敘歡送

各實習員考取後，即在設署理出國手續，於九月底先後乘機飛港，稍事整頓行裝，即搭輪赴美。本部各司廳處主管於九月四日下午四時，在會議室舉行茶會，以資歡送。出席者：

彭次長、章技監以敬、何司長墨林、陶司長瀛山、潘司長光週、陸會計長榮光、王統計長仲、薛秘書光前、楊督辦毅、萬督辦良楨、王司長文山、孫專員伯英、袁科長伯揚、暨實習員九位。

首由人事司王司長依次介紹各實習員履歷，並赴美研習學科。次由彭次長、章技監、潘司長分別致詞，語多勉勵，散會已六時。

九月十一日上午十時，本刊聯合交通建設學刊社仍假部中會議室邀約此次赴美實習員茶敘，出席者：

吳應論、趙鏗、湯棟仁、易榮庠、方開、林達美、蘇在山、薛光前、于定、沈光示、唐潤一。

席間各人隨意交談，至為融洽，本刊當請赴美各員，隨時將所見所聞，寄登本刊，其有關交通學術研究性之文字，則可由交通建設學刊或交通文藝發表。並由薛秘書光前致詞。

略以吾人離國愈遠，當愈感覺得聆祖國之清風為愈親切而迫要，同時耳目所接，閱見增多，寫作動機，較易發覺，但寫作實與發表相聯，寫作僅能紀錄一己一時之聞見與感想，發表則可助使將此項感想與閱見，普遍播及於人，以引起同感作用。吾人欲別理解清晰，思路擴展，更非養成寫作習慣不為功。諸君遠適異國，此間除將「抗戰與交通」暨「交通建設學刊」交通文藝三種刊物，接期寄贈，以通聲氣外，並希諸位源源賜稿，當代發表，其有較長著作，須單獨刊行者，亦可代為介紹出版。本人有友人多位，昔年留學時，均從事寫作生涯，間有藉稿費收入而解決一時窮困者，且吾人在國外之寫作時間，往往較國內為多，故遇有資料，最好隨時命筆，不必俟回國後再行整理。此外諸君在未出國之前，固無時無刻不作出國之一切準備，深冀在既出國之後，即應隨時無刻作一切回國之準備，換言之，即隨時隨地研究與本位工作有關之高深學術，融會貫通，準備返國後多貢獻於所從事之事業云。

讀者
通訊

對於五等電報局的管見

王景春

五等電報局，係按照部章每月收入在五百元以下者核定之，為電報局間等級最低者。但自抗戰軍興，各重要都市，相繼放棄，昔日偏僻之地，都變為政治軍事經濟文化各部門的中心。於是五等電報局，隨着環境的需要，顯然重要了。在建設大後方的口號下，現在五等局的設立，已如雨後春筍，其數量差不多比各等局要多，單就湘區論，一等局六個，二等局五個，三等局十四個，四等局十一個，五等局四十三個，要佔全區二份之一以上。在戰時固然五等局不可輕視，在戰後失地收復，尤其須要五等局到每個角落，去執行創造建設的基層工作，電報局的繁榮，固然隨着當地的地理環境而轉移，但是如果電報局經營得法，也可以影響到當地的環境一部，五等局亦不難逐漸繁榮成為四等，三等。所以欲求整頓和革新電政，對於此電政的基礎——五等局，實有不可忽視。

然而事實上現在的五等局，有相當的困難。在以前，已經說過五等局是收入的數目，比不上大局。因而有此先天的不足，故不願以較多的人力財力，去培植它，發育它，以致發生了下列的現象：

一、人手缺少 五等局為着服務問題，收入少，於是就把人手儘量縮少，其收入數目雖小，但是在報務、工務、總務、會計上的麻煩程度，以及每月所造呈的表報，還是一樣的，大局裏固然多幾多錢多，但是人多的比例數，要大於報多錢多的比例數，亦不過如彼繁忙，可是五等局，向例或設主任及報務員各一人，有時或加設事務員或業務員一人，尚是少數，主任除與報務員輪流值機外，尚須担任全日的收發譯電的工作，如有業務事務員，尚可多點幫助，若無業務事務員的協助，主任一人包攬局務，甚感業務如何簡單，亦恐難免無暇顧週，以少一二人，做着大多數人的事，負大多數的責，亦難說得是鬆閒。

二、待遇不平 現在的津貼，每每把五等局降至極低，調派到偏僻地方的員工，在精神上已經感到不快，如待遇又低，必致影響員工的工作精神，現在如服務獎勵金，五等局主任，比不在大局一個值機員，五等局的值機員，更是沒有該項津貼。誰都相信小地方的生活用品，都是來自遠都大邑，可是生活補助金，大都市大都為甲等，小地方多數為乙等或丙等。米貼一項，曾經明文

規定為：得視其財力而酌給之，則三等局如每月收入不敷，雖米貴如珠，亦無辦法。假如此種苦衷是輪流均充的，還有可說，但現在調派在五等局服務的，如非有旁人的關係，則忙，很難他調。

我們服務的目的，固然不要去虐待過，損地方，但是因為有這種事實的昇跌，結果是使員工工作不安，或者是畏難而見異思遷，使五等局難得長足的進展，以致影響到整個的電政。

我們要求五等局得到健全的發育，使能阻當抗戰建國的使命，對於以上的現象，我們應該設法以求改善。

一、增強機構 要求工作的效率增強，必須有健全的機構，過去五等局，常常滯留於不進步的狀態中，固有多方面的條件，但是我們自己沒有盡到人事責任，也不免為其原因之一，今後我們要健全自己，必定要盡到下列幾點：

1. 健全主管 五等局大多生長在交通閉塞的環境裏，管理局的督導命令，顧慮及其，主管人員之健全與否，直接關係該局的健全，一個健全的主管人員，是具備多方面的條件，無論工、總、報、話、會諸務，無一不需要澈底貫通，他個人的品行操守，政治修養，道德修養，在在需要相當的根基，過去的主管人員，多為年高資深不願值機之繁者，其老成幹練，因為特長，但是一種保守，缺乏進取的現象有時在所難免，以

後五等局日益增加，正需要大批主管人員，各報務人員，向多祇負某一部門的工作，平日甚少見習過主管人員的事務，一旦經爲挑選，必至茫無頭緒，故主管人員，需要一種有計劃的正規的訓練。

2. 充實員工。過去五等局的業務有些務疏忽之處，處，雖不是工作人員太少的原故，今後應暫時不借以相當的人員財力，去爭取社會對電局的信用，但社會深知電報者迅速穩妥的便利，自然業務可以相當的進步，不致營業虧本了，所以不必將集中於電局的大局的人才，分散一部份到五等局，以重復輕熟，五等局在工務方面設一總（總）務佐，總務方面設一事務員，報務方面設一報務員一事務員，話務方面設一話務員，會計方面由業務員或主任兼理之，上項人員，如有特殊情形，得隨時酌量增減之，如每月收支入不敷出時，亦不致影響整個電報收入，因員工在電局和大局里，還是一體的支薪。

二、提高待遇。五等局的主管人員，比大局是更負責任繁，還要多些對外不可避免的應酬，值錢員在五等局，還是一樣的值錢八小時，故輪務獎勵金，如果把五等局降至最低，容易使各方面對五等局的員工輕視，既不願來五等局工作。又生活補助金，原爲補助生活費用的不足，小地方不一定生活費用低於大都市，如果視財政能力而定津貼，均有失。獎勵一補助一的原來意義，所以有的酌予提高待遇的必要。

讀者
譯著

汽車失事和響號

Thomas Beatty 著
魯意節譯

隨着科學的進步，近代汽車肇事次數的增加

也成爲一種令人注意的問題了。在倫敦紐約等大城市中，繁事的密度竟有達到十幾分鐘一次的，汽車每出一次意外，不但警察或交通機關的事務增加，而且更令人民的生命失去了安全的保障，所以如何防止汽車肇事，便成近代市問題中很重要的一部份了。

普通市政當局防汽車肇事而努力，大抵側重宣傳方面，如張貼「馬路如虎口，當中不可走」等一類的標語，繪製爲心動魄的圖畫，散發傳單和小冊子等。這類工作在最初施行的時候，固然可以收到不少的效果，可是歷時一久，大家都不見慣而毫不把安全的重要放在心上，結果仍然不能收到顯著的效果。

在大城市中，任一個人都會感到汽車響號警的喧鬧討厭，又如我們經過一條設備比較完善的道路時，我們隨時可以看到「醫院減緩慢行」或「學校減緩慢行」的路標，前首固然是爲了避免汽車的號聲打擾在靜養中的病人，後者除了避免號聲擾及上課外，更可以避免汽車跑到學生身上，所以避免汽車響號聲也是減少汽車肇事的一種

辦法。

現在讓我們看看下面的故事：

一九三四年十二月十四日的一個下午，義大利首相墨索里尼正坐在辦公桌前，批閱一大堆的文件和計劃，桌傍有一個開着的大窗，由窗中斷斷傳入街上汽車尖銳的響聲。當首相正在沉思進攻阿比西尼亞的計劃不是妥善時，突然一陣尖銳的響聲衝進了辦公室，把首相的思想擾亂了，他很高興地掀着電鈴，響着走進來，站在華貴的辦公桌前，聽候命令。

首相說：「給我下一個命令，由明天起羅馬城內汽車不准使用響號！」
響號照辦了，同時並且加上了幾條補充的響則。

翌日，響號運動是在執行了，警察在街上逮捕那些不遵新則的駕駛者，由外國來的遊客每犯一次罰款兩元半，義大利人則加倍，因爲他們有遵守首相的天然義務，同時依響聲的大小定罰款的數目，響聲愈大則愈多，因爲給予別人的妨礙也愈大。

羅馬城內禁止響號後，不但市民可以享受一

個優美沈靜的環境，而且市政當局更得減少汽車肇事之意外成數，因為在羅馬城內汽車失事之數，因為禁止鳴號而減少，所以他們發現減少失事的一種有效方法了。我十二分相信，這種辦法如能在美國實行，一定會十分收效的。

著者在禁止鳴號後，曾在羅馬住了兩個星期，十四日內從來不曾聽過汽車所發出嘈雜的號聲，離開其他的不談，羅馬沒有號聲顯是如此的幽靜，居民不但享受一個靜美環境，而且更減少生命可能受汽車的威脅，這一次改革事前沒有人敢說可以有美滿的效果，事後大家却都為這次成功而驚訝不已。至於在其他的義大利城市雖然也有號聲的運動，可是却沒有羅馬的澈底和嚴格，例如羅馬是全日禁號的，而其他城市則大部份只在夜間禁號，羅馬城內任何汽車都不准鳴號，其他城市則准許「計程汽車」用手撥的喇叭。

自這運動實行以來，義大利市政當局一直在注視這個運動的結果，一般人以為不准鳴號足以增加意外，可是相反地義大利汽車肇事次數却正在減少，例如一九三五年和一九三六年比較起來，全國在一九三六年因汽車失事以致受傷或死亡的人數由三九、九九七人減到三四、九〇五人，羅馬城內則由五、二五九人減到四、三八九人，由此它可以看到成績，一般人所相信的反對意見也可以因事實上的證明而不攻自破了。

現在再讓我們看看其他各國的情形吧，夏灣

那 (Newark) 禁止在午夜到清晨五時之間鳴號，孟買 (Bombay) 也有類似的，規定滿加勒斯特 (Bhubaneswar) 在任何時刻都禁止鳴號，可見自義大利成功以來，這運動正在全世界各地廣泛推行。至於紐約却正在有氣無力地做些枝節上的功夫，對於實際上並沒有若干幫助，因為國入對它並沒有切切的認識，同時當局的推行也很不得力，至於其他的城市就更不用提了，今年內最繁盛第五路和四十二街統計起來，每分鐘內平均有四十三聲，而這四十三聲中却有百分之九十七以上絕對不需要的，目前的法令實在未曾獲得限制這些無用的號聲，如要收到和義大利同樣的效果，我們勢非採出一種更進步的立法不可。

一般人心理上常常以為用號聲可以使駕駛便利，其實不然，優良的駕駛員自然會設法避路上的人行車來車的，如用號聲反會令人驚惶不定，因此不但使駕駛員不易把舵，而且更易於觸到行人身上呢！

再者按：汽車不用號聲，可使駕駛者一心注意駕駛，同時格外謹慎避免衝撞行人，確實是有可能性的。但是我國公路路面太狹，在轉彎角上遇有來車，如無響號招呼，尤易肇事，且與人民智識程度也有關係。惟如何設法改良響號聲音，使成爲一種柔和悅耳的會浪，倒是值得提倡的。

部 務 紀 要

△設鐵路存車整委會

本部爲整理各鐵路存放滿桂，粵漢，臨海各路沿線機車車輛，特設立鐵路存車整理委員會，直隸於本部，受路司之監督，設主任委員一人，副主任委員二人，委員七人至九人，委員之下設工作保管事務會計四組整理，工作完畢，即呈部撤銷，其組織規程，已於本年五月二十八日批准，六月間頒發，即在桂林開始工作。

△烏江鋼橋落成通車

烏江鋼橋自一部份鋼料，限於國外，安裝工程亦以國際關係，不能動工。經決定由國內自行製成，自行吊裝，業已於九月二十五日全橋落成通車，橋面可容雙車並行，載重各達八噸，從此烏江天堑，安輪可越。業由部去電西南公路管理處嘉獎云。

△空襲時間處理公務

本部奉行政院八月二十五日令，抄發「空襲

時間處理重要工作大綱」一節。本部復按照事實需要，依照大綱第二、四、兩條之規定，擬定實施辦法，以大田灣本部第二防空洞爲空襲時間辦公地點，已分令本部所屬在臺各機關知照。茲將各部所定實施辦法刊載如左：

一、本部抽選編組主管及重要人員處理空襲時間緊急重要公務，其人員如左：

秘書廳主任秘書，及指定之重要人員。

總務路政電政航政各司司長，暨指定之幫辦及重要人員。

其他各廳司處局室主管及重要人員由本部次長隨時指定之。

二、本部空襲時間辦公地點，設在大田灣本部第二防空洞內，其設備依照奉頒辦法大綱辦理。

三、本部各種會議曾報於進行中遇掛空襲一個球後，移至防空洞內舉行，至在月夜及非月夜時，依照辦法大綱第三條辦理。

四、在空襲時間本部設臨時收發處於第二防空第一防空洞內，準備乘腳踏車之差役二人，備通件來公文。

五、本部於空襲時間從公員役之給養，由本部防護團隨時供給。

▲行政院交辦案件處理辦法四項

本部奉行政院九月一日訓令關於交辦案件處理辦法四項（一）交各部會署局限期辦理或核議案件應如限具復（二）交各部會署局迅速辦理或核議案件應於五日內具復（三）交各部署局辦理或核議之普通案件應於十日內具復（四）交各部會署局辦理或核議案件如不能依照上列限期具復者於限期內先行呈明情形以備查攷