



中華民國三十一年九月廿一日 星期四 本報專刊 內同人閱 (存密) 紙新類第認登郵中

談生活 (四)

章鍾蘭

不良的生活習慣與一切罪惡互為因果，例如不正當的應酬即是貪污主因。所謂不正當的應酬，不外餽贈、請客、打牌、花酒之類，名為連絡感情，實則無非予貪污作惡開一方便利之門而已；連絡感情，可使互相庇護，可使分贓稍得其平，不致因不平之鳴而顯出破綻，劃分利益範圍，可使局內人不致內鬩，必要時且可聯合以對外。因以上種種使人不能不過極奢侈的生活，又因此不能不更變本加厲的搜刮；一入此境，如入泥沼，愈陷愈深，到最後無法脫身時，將無所不為，雖當漢奸，亦在所不顧！

看一個人很容易，生活腐敗，整日花天酒地者，準不可靠；任他有驚人的聰明才智，到頭來還是誤國誤民。盼望教育當局，政府當局，發必澈底講求樸實之風；予每人以水平綫的生活，予人人以充分的糧食及發揮能力的機會；鼓勵之以榮譽，切勿抹煞人類的活動天性；若有淫奢之習者，必為貪墨之徒，務必不惜去之盡淨，切勿存愛才姑惜之意。德意志之所以能以僅僅大如四川一省之疆土，發揮如此威力者，無他，以其吏治之澄清，公務員樸實從公，絕不存苟且之念，此為勝特烈大帝留下之珍貴遺產，也是德國能迅速恢復上次大戰創傷的法寶。回顧我國，人存苟且心，貪得無厭，以不取非分之財為無能，為傻瓜，指油麻為一時風氣，為人知道了，自己不以為恥，他人亦不以為怪。一摺油要摺得漂亮，祇要他轉得很快，人家還會對他表示欽佩；妻子父母亦以此等丈夫兒子為一與有榮焉！一國家在此困難時期，本來一切生產分配都應由國家統籌辦理，方能得當，我想現在當局所最顧慮的也就是人的問題，指公家的油，在一般人心目中，似乎比指私人的油更為「光明正大」，而有高貴之感！就因為人存自私自心，苟得心，以至百事無從着手。欲轉移這危險的風氣，務必由政府，與論，教育三方面同時下手。澈底由改革生活習慣做起。民國以來，連年兵禍，將總理辛苦創建的宏業中斷了好多年，也就是由于苟且營私的風氣所致。這次戰後切不能再重蹈覆轍，在土耳其與蘇聯，革命之所以能迅速收效，也就是能及早澈底消滅腐敗習氣。這次戰後不能再祇有一個新中國的名義，而無其實際。在偉大的領袖領導之下，務必要有千萬正直有為的幹部，為其運用，才能將中華民國建設得好。如何造就大量光明磊落，正直有為的青年？

本期要目

- 談生活 (四)..... 章鍾蘭
- 表面化學因素如何影響土壤工..... 程性質 (續)..... 路工試驗室
- 專載：略談公路交通管理 (續)..... 張潤倉
- 變更職員保證辦法..... 盧布管理橋梁交通暫行辦法.....
- 軍委會運輸統制局管理公路重要橋章則：梁交通暫行辦法..... 納粹進攻中之高加索..... 轉載稿
- 湘黔旅途瑣記 (上)..... 陳格勝
- 西報摘錄 (續)..... 資料室

表面化學因素如何影響 土壤工程性質

(續)

路工試驗室



土壤電解液影響於土壤之指數

(一) 塑性限度：天然勃勒土之塑性限度隨NaCl之增加而減小，如再加以CaCl₂，其值將至最低而至最高。如溶液濃度加大，其值又形減小。經NaCl處理之土壤，其曲線所以較經CaCl₂處理之土壤曲線為高者，或係因鈉土壤易於發生作用及其離子勢較大之故。

(二) 液體限度：經電解液處理後之土壤，其液體限度首先為最小，而至最大，再因鹽基性之變化及土壤結構之影響而漸次緩降。此種降低之原因，係因溶液中離子之分離使薄水膜厚度逐漸消失而起，其值如下Ca > K > Na。

(三) 塑性指數：在溶液濃度較低時，鹽基性之變化及結構之影響可以影響塑性指數曲線之坡度，在溶液濃度較高時，鈉土壤之塑性指數隨鈉土壤及鉀土壤依次變化。

(四) 質水水份：當量在KCl及CaCl₂之較

高溶液濃度時，其情形均相似，惟在NaCl溶液時，則情形不同。在後者溶液中，CaCl₂系之土壤，因其鹽基性及結構之變化常保持一較大之水份。

土壤顆粒表面之重要性凡不會溶解之化質一切變化僅能作用於其表面而已。故土壤顆粒之表面性質及其大小實不容忽視。而最重要者尤為土壤中細小之份子。蓋此種細小份子之作用最大，較大之顆粒則因其具有特大化學情性之故，作用之情形不如細小顆粒之明顯。

磨擦力、黏著力及其互相關性

磨擦力與黏著力實為兩大柱石而土壤力學中之土壤支承力理論乃建築於斯也。此種兩名稱對於土壤細微顆粒之作用如何？就一般定義言之，磨擦力乃抵抗剪力作用之一部份其大小與所受之垂直壓力成比例。而黏著力或為一常數，或因各種情形而變化其值。過去曾有若干不甚適合之方法分析此兩種因素，現擬就吾人對於細微顆粒之表面關係加以討論。

無他，風氣而已！如何造成雄偉正大的風氣？亦無他，合理的新生活，可以造成蓬勃如朝陽的風氣。為青年們潛在活力開闢一條康莊大道，是我們政府，教育當局所應加倍努力的當前急務；使青年們每一點力量、思想、都開為瑰麗的花朵，結為鮮美的果實，使青年們每一絲活力，都滲入建設偉大新中國的基石裏去。別再讓青年們覺着無聊，徘徊，苦悶，沮喪。這些是一切罪惡的根源。人力的浪費，比之物力的浪費更為可怕，我相信現在每個青年人都發揮不了他三分之一的生命力，這是多麼驚心動魄的損失！

對於國家的前途；我們不必悲觀，但不能過于樂觀；糜爛的生活何時去盡，游惰的風氣何時轉移，何時我們就能得救。同盟國在太平洋，在北非，在蘇聯，吃點小虧，或得點小勝利，我們可不必為之過分擔憂或高興。國際路線切斷與否，都不是中國興或亡的主因。蘇聯于革命後曾被全世界強國所圍攻，根本就無所謂國際路線，終因全國團結，國土的廣大，終於撐過去了。美國之獨立，土耳其之驅逐英希聯軍，其困難情形均遠過我國今日，以我國土之廣大，人民之聰明，抗戰五年來之經驗，以及國際之形勢，均比之有過而無不及；祇要人人同心，澈底革除舊習，實行新生活，則不論國際局勢如何轉變，我中華民族依舊立于不敗之地。我們要始終站立在主動的地位，我們應當深信，操我中華民族命運者，乃我中華民族自己！棉繭雖弱，集腋而成巨索，亦可經得起狂瀾巨波！我們應該千萬分的自信，就是我們每人自己能給予中華以新生命！只有我們自己，才能使中華民族的光茫萬世不絕，如中國的太陽！（完）

(轉載大公報)

當兩種粗糙之平面發生滑動時，其間必產生一與垂直力成比例之抵抗力。如將此兩平面塗以液體，則結果，成爲液體與液體間之摩擦。在此種情形下，所加壓力之大小，對於抗磨擦力並無若何重大之影響。例如水之內磨擦力，則雖大至200氣壓之壓力時，猶能保持一常數。如液體僅塗於平面之一部份，則磨擦力自亦適中，如兩平面用膠體物黏合之，如氧化鐵、氧化鋁、矽酸、及土壤中之膠質等，則其情形變爲黏著現象與前二者又迥異。黏著現象之薄水膜厚度關係至大，其情況均不難於土壤試驗中見之。

基於土壤之磨擦與黏著二性質，土壤遂可分爲有黏性土壤及無黏性土壤兩大類。無黏性土壤之薄水膜或有或無，有黏性之土壤其塑性可由極強而至極大。

顆粒甚大之無黏性土壤，如礫石、砂、淤土等，當乾燥時，其穩定性之維持僅依賴於磨擦力，當潮濕時，礫石及砂粒或有時受水份之潤滑作用，但其程度並不致減低土壤之穩定性，實際上，吾人常應用少許水份參和於土壤中，使其易於達到密實程度。但此點對於淤土則甚不合宜。

有黏性土壤又可再分爲高度黏性及低度黏性者；低度黏性之土壤當潮濕時，具有強度極大而厚度甚小之薄水膜，當水份繼續增加時，水膜並不隨之加厚，此種土壤之黏著力乃藉土壤空隙間薄水膜之表面張力而生，故如將此種土壤浸入水中時，則變爲無黏性之土壤，是項土壤之代表爲理想之紅土，按紅土產生之各種因素如表面材料經水化之破壞，鋁及鐵元素之再度加水分解，使極小之顆粒形成一種圓形或正方形狀，而具有陽離子及陰離子之變化容量。此種結構成因之結果

，遂使土壤性質不致因吸收離子而起變化，吾人此間雖並未研究真正之紅土，然其情況均不難於西席土壤樣品試驗之結果中見之。從拉力強度中，可知乾燥樣品當吸收離子後，並不影響其黏性，然由壓力強度表中，則土壤吸收離子後，對於其磨擦性具有極大之影響。

介於高塑性及低塑性間之黏土，其顆粒形狀多爲扁平式而具有極弱或不規則之電荷。百非爾先生曾作試驗，渠謂此種形狀之顆粒，其具有塑性之原因係由於水份之表面張力而起。其微弱而不規則之電荷，並不足使離子勢參入其間。

高塑性之土壤如本奈特，其扁平狀顆粒之活動性極高且又具有極規律之電荷。故離子勢可以充分活動。其他足以影響土壤之塑性程度者爲有機質膠體物及砂、鋁、鐵等養化物之存在，不遇此種膠體物之影響作用究竟如何，尙非簡單學理所可解釋。

所謂塑性，實包含黏著力與磨擦力二種性質。如土壤之黏著力乃因土壤顆粒間液體之表面張力而起，則當顆粒四週之水膜足以產生一適當之厚度且使活動水份足以產生相當之內磨擦力時，塑性遂即開始。至表面張力無法與地心吸力相平衡，或土壤空隙全爲水份充滿致表面作用消失時，則土壤塑性遂即停止。如顆粒四週之離子勢足以影響土壤之磨擦力及黏著力時，則其現象頗有足述者。吸水性較大之土壤，其磨擦力並非一常數，而由土壤之含水量及顆粒間之距離決定之。此種土壤可以高黏性之黏土爲其代表。在科學立場上，若求分析此種土壤之抗磨擦力及抗黏著力頗感困難，蓋土壤如含水量增加，其黏著性質亦同時發生變化也。據試驗離子勢影響土壤之結果，

凡土壤顆粒之離子勢分佈愈廣，則塑性指數愈高；壓實土層之離子水化能愈大，則塑性限度亦愈大。故變化土壤之離子，對於其工程性質實有重大影響，由此種影響，則美公路總局所分類之八組土壤可以將其中穩定者變爲不穩定之土壤，同時自亦可將不穩定之土壤變爲穩定土壤。

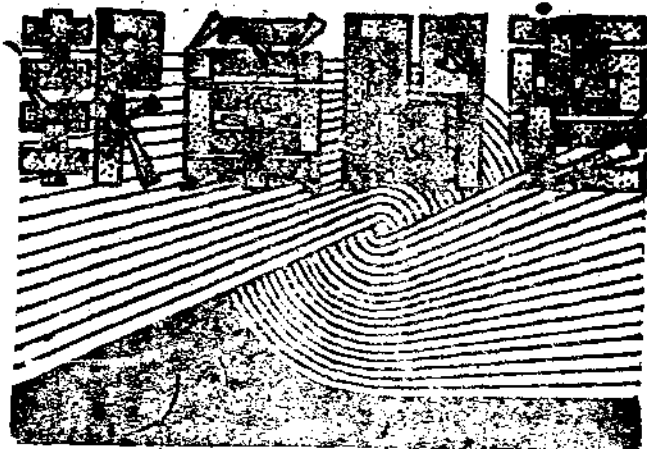
變換離子如何影響土壤之機械性質，前已詳言之矣。吾人現擬略予討論土壤經離子變化後，其影響於力學的性能爲如何。此層對於土壤之試驗，拌和，及壓實頗爲重要，蓋其影響築路時之經濟頗大也。白非爾先生及尼古拉先生之試驗會將各種普通土壤常數與力學性能的關係加以闡明，茲將尼古拉先生之結果略述如后：

潮濕之土壤，其最大黏性與硬性之界限與液體限度接近；黏性與最大黏性之界限與塑性限度有關；最大可壓性之界限與塑性相等。關於穩定土壤時如何促成其最大工作性，在瑞典曾有試驗，如土壤不易處理平整或春季冰解時土壤發生破裂現象可以參和以低價之廢料，此種廢料可以使土壤易於拌和壓實而減少工作時多消耗人力。

結論

- (一) 用三種天然土壤各經八種不同之離子處理後，其工程性質均起變化。
- (二) 因吸收之離子不同，各種含水量不同之天然土壤之物理性質，亦隨之各異。
- (三) 土壤顆粒薄水膜之大小及其結構如何，甚爲重要。
- (四) 據民古拉之試驗，利用離子之處理，可以變換土壤之工作性，因此減低低價廢料之價值。

(完)



變更職員保證辦法

★本局職員保證辦法，向欠週密，亟宜改進。茲另訂職員保證辦法一種，自本年八月份起實行，舊辦法同時取消。所有本局職員，無論已未按照舊辦法具保，統限於文到一個月內，一律遵照附發之職員保證辦法，逐一具具安保，貼足印花。（印章正張貼印花二角副張免貼）並派員對保後，將正張彙齊送局核存，其原有保證書存局者，於核收新

保證書後發還，以後新職員到職，並應即令辦理保證手續。再各附屬部份，對於對保一節，應互相協助，如甲部份職員之保證人住所，鄰近於乙部份時，甲部份得函託乙部份對保，乙部份應即代辦，以收互助之效。經已分令各附屬部份遵照辦理矣。（附載保證辦法）

西南公路工務局

職員保證辦法

- 第一條：本局職員均須按照本辦法取其保證書格式另訂之
- 第二條：保證人保舖保二種人保一人須在後方服務具有聲望者或本局職員二人舖保須設在本路沿線各城鎮之店舖均以本局認可者為合格
- 第三條：職員本人之家屬不得為保證人
- 第四條：職員到職後須備一星期內辦竣保證手續否則停發薪費
- 第五條：保證書應具正副兩張均於對保後以副張存主官部份正張存局由人事股負責保管
- 第六條：職員辭職後須滿六個月方得聲請退還保證書
- 第七條：本辦法自局務會議通過之日施行

甄拔監工

★本局為注重初級養路幹才，甄拔監工起見，特設監工員名義，依照本局職員待遇，於現有監工中選拔升任之。凡各段之監工，品性優良，富有養路知識，而工作勝任愉快，或績卓著者，准由各工程處主任考核選拔，至多以每分段一人為限，開具詳細履歷，附同證件，並列舉在職優越事實，呈候復審，酌予提升，俾資鼓勵。惟遴選必須慎重，秉公考核，勿得稍涉浮濫，並於提升後仍令在原處辦理原有工作，庶不負本局甄拔之本旨。已令飭各工程處認真遴選具報矣。

頒布管理橋梁交通暫行辦法

★本局所轄各線重要橋梁，收歸後方交心，值茲非常時期，亟應嚴密管理，加意防範，以免奸小乘機破壞，而維交通。爰擬具管理台公路重要橋梁交通暫行辦法，呈奉運輸統制局本年五月三十日渝統路字第15722號指令核准，飭即自行布告週知等因；奉此，經已抄錄原辦

法佈告週知，茲附刊管理重要橋梁交通辦法如后：（載第八版）

飭填水毀工程

調查表

★本年雨季，各路段均有水毀工程，雖呈報有案，但或嫌瑣碎，或嫌簡略，尙難編製統計彙呈大局，茲擬定水毀工程詳細調查表格式一種，令發各工程處詳填二份呈局，以憑彙核辦理。

關於膳費的解釋

本局改訂員工膳費數目，曾通令各附屬部份遵照，嗣據南柳段工程處來呈，聲請解釋。茲略解釋於次：
（一）內勤外勤之解釋。按內勤係指加班而言，如加夜班得支膳費一餐，星期日全日加班，得支膳費兩餐；外勤如因公外出，不及趕回用膳之類。（二）司機出段一之段，係指總段抑分段。按此段字，係指總段，如南柳段。見長段之類。



略談公路交通管理 (續)

張潤倉

二、汽車駕駛人及技工管理：
1 汽車駕駛人(包括普通汽車駕駛人，職業汽車駕駛人及學習汽車駕駛人。)

全國汽車駕駛人，雖迄今尚無精確統計，但其數量，當必超過汽車數量而無疑義。以如是衆多之駕駛人，技術之優劣，品行之良莠，自難期一致。倘無嚴密之管理，則違法肇事，將屢見不鮮。因制訂汽車駕駛人管理規則，俾有遵循而資管制。

A 考驗發照 全國汽車駕駛人，須經指定之交通管理機關，考驗合格，發給製定之汽車駕駛人執照後，始得駕駛汽車。且駕駛人申請考驗時，須具有規定年齡，查歷，並填申請考驗書，其具備。普通及學習駕駛人，可於考驗合格後，即時填發執照。職業汽車駕駛人，須將申請書副本，連同照片，送由汽車牌照管理所審核無誤後，始能填發執照，以昭慎重。

B 受雇解雇 職業汽車駕駛人，於考驗合格初次執業時，須向交通管理機關辦理受雇手續，并簽發於執照上。離職時須同樣辦理解雇手續。倘查驗機關發現車主與執照上所簽證不符，得照章處罰。如此可限制司機之隨意遷徙。

C 執照審驗 各種汽車駕駛人執照每年定期審驗一次。審驗其相貌年齡及體格，并是否通曉有案。受雇解雇記錄是否正確，執照是否塗改或污損。D 補照、變更登記及覆驗 執照遺失或損毀，得申請補照，但須照章登報覓保，填具申請書

，經審無誤，可發原字號之執照。又執照內各種記錄，如有變更時，均應請變更登記，執照上驗考記錄，需要增加時，(如已考小客車需要加開貨車)或駕駛人性質需要變更時，(如普通與職業執照互換)均得申請覆驗，經覆驗合格，加添記錄，於原有執照上。

E 違章取締 駕駛人須恪遵各種規定，勤慎執業，倘有違反定章，不服管理情事，得按情節輕重，照章吊扣或吊銷其執照。遇案情重大，并得函請全國各公路交通管理機關一體通緝。

2 汽車技工(包括機匠，副匠及徒工。)
汽車技工，亦須照章考驗執照後方得執業，惟目前實際情形對技工管理，似較鬆弛，而一般雇主，雇用標準，只看手藝如何，而不問有無執照。以此全國汽車技工，已正式考領執照者，恐不及十之二三，即以西北而論，運輸局成立四年，汽車技工不下數百人。至卅年，始陸續考領執照，於此可見一斑，今後必須嚴格執行管理規則，以資整飭，而利管理。技工管理規則，規定應遵守事項，與駕駛人略同，茲不贅述。

三、行車肇事之處理及防範：
因公路無固定軌道，更以坡度，彎道，橋樑，涵洞，及車輛本身機件之固障。與夫駕駛人技術之拙劣，行車肇事在所難免。惟汽車肇事，直接傷人命損失財產，間接影響路譽，妨礙交通之再蹈，亟須改善於將來。故事前應一面制定嚴密之規章，使駛用者遵循一定之軌範。一面嚴格實施車輛檢查，與駕駛人之考驗，同時改良道路

之構造，完善行車之設備，以減少肇事機會。至既經肇事以後，除妥為辦理善後外，并須詳確查究肇事經過及其原因，以求改善之道，而策交通安全。交通當局鑒於汽車肇事影響公路交通之重大，爰訂定全國汽車肇事報告辦法，及報告單格式。汽車肇事時，當地或附近之管理站，或檢查站，應即派員趕往查勘處理，并詳實填寫肇事報告單，分別寄送公路主管機關及汽車牌照管理所。倘當地無站，應由司機或乘車旅客，索照填寫。公路主管機關及汽車牌照管理所，接到該項報告單，一面妥善處理，以慰傷亡，一面究其原因，以求改進。如此行車肇事雖不能避免，但其肇事次數，當可逐漸減少矣。

四、捐費之徵收：

1 季捐(包括汽車季捐，及膠輪車季捐。)
汽車及膠輪車，均按季徵收捐費，徵收標準，均以車為單位。汽車捐率由運輸統制局訂定，製發捐證，通飭各路統一徵收。膠輪車捐率，由各該管實際情形，自行訂定呈局核准施行。
2 養路費之徵收，蓋所以補償路面耗損。汽車養路費徵收標準，係根據前交通部訂定之公路徵收汽車養路費規則辦理。客車以車公里，貨車以噸公里計算。捐率由運輸統制局規定，各路不得擅自增減，至養路費票據，則由各路自行印製。
3 交通管理業務範圍，狹義言之，略如上述。廣義言之，則他如公路運輸業之督察，運量之觀測，警衛之安全。行道樹之養護，交通標誌之樹立，與衛生醫藥之設備等，亦均為附屬業務。茲以資有專歸，不另贅述。(轉載西北公路)



高加索並不是怎樣陌生的名詞，因為侵略的魔掌已伸到門前，而更被人重視。因為高加索山脈的高聳，不但將高加索橫斷為兩部，山北為北高加索，山南為外高加索；而且這個山脈成了歐亞兩大洲的分界，北高加索屬歐洲，外高加索則屬亞洲。

北高加索位於窩瓦河（按即 VOLGA 伏爾加河）下游之南，西濱里海，亞速海及烏克蘭之一部；東濱裏海；南為外高加索。境內地形複雜，高處為山脈高聳，中

以北則為平原。北部平原除偏東一部十壤稍次外，餘均屬黑土地帶，適于耕種。河流縱橫，除供灌溉及航運外，開有水力發電之河道可為水力發電之重要來源，頗具經濟價值。

本區農業以小麥、大麥及雜豆為主，其產量僅次於烏克蘭，而在蘇聯佔第二位。第二次五年計畫完成後，世界諸稱之蘇聯國營集體農場林立，耕種技術科學化，產量益形提高，而鐵路交通發達後，運輸便利，經濟漸趨繁榮，地方文化水準，亦日提高。

礦產蘊藏甚豐，在蘇聯佔重要地位，其中石油之富，世界週知，北高加索區年產石油九百七十五萬噸（一九三七年統計），佔蘇聯全產量百分之二十點八。而格洛士尼油區年產僅次於亞才倍羅之巴庫，居蘇聯產油區之第二位。此外曼爾普油區亦頗具重要價值。煤產亦富，而以加拉支埃夫之夫馬林煤田最為重要。北高加索

納粹進攻中之高加索

區現雖亦有大規模之農業機械製造廠，曳引機年可出品十數萬架，播種機年產三萬架，並有製麵粉及烟草、罐頭之輕工業，及水力火力發電廠等，但區內所產石油及煤，仍以輸出為主，重工業尚未建立。

外高加索居北高加索之南，由喬治亞、亞美尼亞及亞才倍羅三蘇聯共和國所組成。初分立，旋入蘇聯版圖，其後復合併為外高加索

蘇維埃社會主義聯邦共和國，一九三六年又分而為三，直隸聯邦政府。喬治亞全境為山岳與高原，北部為高加索山脈，南部則為小高加索山，全境所有森林，約二百八十萬公頃，境內水流湍急，可用以發電。地勢雖高，因受黑海影響，雨量最富，氣候具副熱帶性，農產以烟草、棉花、玉蜀黍及菓品為主。茶樹栽植，在試驗中。礦產以鐵

礦為最要，其產地以西北為主。礦區面積達一百四十萬公里，儲量二萬五千萬噸。煤分佈於塔克凡爾凱斯利及塔克維布爾斯利，儲量共達四萬萬噸。石油則分佈第夫利斯附近。

亞美尼亞蘇維埃共和國，在外高加索區之南部，西南界土耳其，面積三萬平方公里。全境亦均高原山脈，資源蘊藏極富，銅、石灰岩、硫磺、岩鹽、大理石、鉛等均甚豐富。耕地面積達四十餘萬公頃，棉產最富，煤雖豐，惟尚未開發。

亞才倍羅蘇維埃共和國，位於外高加索區之東，東濱裏海，西鄰喬治亞及亞美尼亞，南界伊朗，面積八萬六千方公里，全境平坦，為溝通小亞細亞及歐俄之要道。境內富石油，蘊藏量佔世界總儲量百分之二十。巴庫為油田中心，而以巴拉庫、斯拉罕、亞巴庫、自巴庫而東至亞伊朗、南到伊拉克、西至格羅士尼、油田林立，面積甚廣。據一九三七年統計，

全區油產為二千九百九十五萬噸，佔全蘇產量百分之六十四，其重要可知。除石油外，銅、鐵、岩鹽、鉛、硫磺等，均蘊藏甚豐。

高加索石油之輸送，多利用油管為之。其重要者為巴庫與亞巴庫間（石油輸出港口）之油管，長八二二公里，油管直徑十吋，一九三〇年完成，年可輸油一六〇萬噸。黑海港之杜勃斯港亦為輸油港，油則自巴庫，格羅士尼運來，其間已築油管二條，長六一八公里，直徑十吋，年輸油一百七十萬噸。至於輸往內陸之油管，直徑十二吋，格羅士尼至杜勃斯間之油管互相銜接，使格羅士尼之油得以運往

烏克爾，油管長四一八公里，運油量為一百七十萬噸。此外尚有裏海鄂斯克蘭之油管，一九三二年開始建築，管長七五八公里，合全部管支管共一千公里，其輸油量，按年可達二百萬噸。（轉載七月一日重慶大公報）

湘黔旅程瑣記

(上)

陳恪昉

六月初旬，本人請假返里，為時匝月，而於七月八日晨重上征途，母親和妻，送我到津市輪船碼頭，臨別依依，難免心酸，但是爲了

生活，不得不忍痛分別了。同行者有同事宋君之夫人、公子，及余長子克懋等共四人。十六日下午到達晃縣，

一路尚屬順利，當即赴中運站接洽車座，車站站長當謂：「現因運送學生到貴陽重慶兩地投考，四五百旅客都壓下來了，最近幾天萬難辦到」，再三說項，尤于二十一日起程，我又恐怕靠不住，遂請本局昂縣管理站（現改爲養路費征收站）蕭出二輛車子，其中一輛在玉

屏拋鋪，救返站中，十九日將原車開出，班車停駛，因此，十九日應起程的旅客，移至二十一日，二十一日起程的旅客，移至二十三日，本段車子，是逢單日開行的，沒有法子可設。他的理由很充足，使我無話可說，不得已，只好等候二十三日

西報摘錦

譯自“NATIONAL HERALD”

天皇獎章送還東京

距今三十四年前紐約海軍船塢裝配員亨利馮斯雷及造船技士約翰沙雷，以美國艦隊，報聘日本之機會，蒙日本天皇頒賜獎章，以資紀念，現二人均將上項獎章，送請海軍部轉還日本，茲接海軍部長諾克斯上校覆函如次：

事由：獎章送還日本

茲准陸軍部函開：「閣下等所有之日本獎章二枚，業經代爲送還日本，上項獎章，已於四月十八日交由陸軍中尉蘭生，附於五百鎊炸彈上，一同送往東京」等語，特此通知。海軍部長佛蘭克諾克斯簽名

美報警告國人厲行日用品節約

紐約時報最近刊載一文，申述當此國家竭盡全力與敵作戰之時，對於戰時生活問題之解決，有賴全國人民盡力節約，屏除一切日常不必要之消費，略舉數例如次，據可靠統計，去年一個月中如兒童製棉所用之橡皮，可製救生艇二千八百艘，去年一年間如製婦女裝飾用之髮針所用之鋼料，可製一噸重之炸彈一萬六千枚，各種飲料瓶上所用之軟木塞，可製浮水具四百萬件，每七千七百件家常鋼精器皿所用之鋁，可製驅逐機一架，每節省假日遊玩汽車所用之油料一加侖，可使本國轟炸機對於敵國目標物飛近一英里之用，其他如製衣服所用之羊毛可製軍服，製機所用之絲織品原料可製降落傘，諸如此類，不勝枚舉。該報又稱：以往吾人對於物質享受，極少犧牲，因我國原有大量物資之存儲，但此後應一改前非，如婦女裝飾用之髮針應即停止製造而改製炸彈，橡皮童椅所用之原料應以之改製救生艇，鋼精器皿改製飛機，蓋吾人爲國家作戰而稍事克己，份所應爾，且珍惜萬物，亦非難事，須知每一國人節省購買新物一件，即可幫助政府將金錢移用於製造飛機炸彈，以膺懲東京及柏林也。

十三齡幼童秘密投軍

美籍希臘青年名尼格得兒者，年僅十三齡，自五月間第一星期中由家外出失蹤後，數月來杳無音訊，刻已在美國軍隊中發現。該青年將年齡滿爲十八歲，被派在工程兵團服役，但不久渠之實姓名及年齡即被察，渠乃致書於其父，謂渠之從軍目的有二：一欲報珍珠港一役仇；二欲爲解放希臘而戰。惟入伍後終日操練，兩足酸痛，否則，至少可服兵役一月云。

車站取座位證，六時半開車，心花怒放，不料車行不及五公里就拋錨了，修理了一回，才繼續前進。車中有兩位司機因公返家，車上出的一時候，他們兩人就下車，一個搖風門，使煤氣加足，一個換車輪，以免車子倒滑，始得平安的到了三穗。這兩位司機的勞苦功高，同行者真是感謝之至。（未完）

同 仁 投 稿 迎

軍事委員會運輸統制局管理各公路重要橋樑交通暫行辦法

一、本局為管理所轄各公路重要橋樑交通秩序特訂定本辦法

二、通過各橋之車輛行人及驢馬等均應聽從工務局（或工程處）所派駐橋員工或駐軍之指揮如有不守秩序妨礙交通藉端滋事者得由駐橋員工或護橋軍警向當地軍政機關罰辦之

三、橋上不得停留任何車輛人畜及物品致阻礙交通在橋端一百公尺以內並不得有停車加油或修理等情事

四、通過各橋車輛應順序先後行駛速度以每小時十公里為限凡單車道之橋梁如遇兩端均有車輛欲駛過橋梁之時應遵駐橋員工之指揮分先後過橋不得有爭先搶越等情形

五、橋梁如有載重限制者過橋之車輛載重不得超過限定重量否則應將逾重貨物先卸下後再行過橋

六、車輛過橋擠擠時應一律在橋端一百公尺以外靠左停列按序陸續行進停列方法不得首尾銜接應以每五輛為一組每輛間距離至少三公呎每組間距離至少十五公尺如附近闕有停車場則車輛應先就場內停列

七、行人驢馬通行橋上時應一律靠左邊行走不得在橋上徘徊亦不得有拋棄烟屑火種及遺留人畜糞溺等情事

八、人畜車輛如有損毀橋樑任何部份或附屬物應責令賠修如有蓄意破壞偷竊木石料及鉄件或測繪地形潛攝照片等情事應予拘獲嚴辦

九、橋端十公尺以內禁止擺設障礙物及小販攤攤

十、過空襲警報時所有車輛行人應即遵照本局所訂公路車輛空襲疏散辦法疏散並嚴防奸人乘機破壞交通

軍事委員會運輸統制局管制公車暫行辦法

（三十一年三月四日大略公布）

一、凡政府機關運輸物資之自備車輛除建設生

產機關車輛另定管制辦法外悉依本辦法管制之

二、各機關應填具車輛登記申請書及登記表報由各局備查

三、各機關每月車輛動態及運輸數量統計應按月分別填報由本局備查

四、各機關自運物資准由管制站憑各該機關證明文件填發准行證查放

五、各機關車輛以自運本身機關物資為限非經特准不得運輸其他貨物或攬運其他機關物資及商貨

六、公車如裝運其他機關物資或合作社物品或專載因公調遣人員應先報本局核准

七、公車回空或放空時應報由本局所在地管制站配裝軍品公物或商貨不得私自攬運非領

一、有空駛證者不得空駛

二、各機關如遇本身物資缺乏時得將車輛交由管制站為公服務不得任意贖還

三、每次行駛須載足噸位如有剩餘噸位應交由管制站配裝

四、本局遇有緊急軍運得酌調各機關公車担任搶運

五、公車代運軍品公物或商貨得按定章發給運費是項運費應作為軍屬機關正當收入

六、公車行駛停放裝卸應遵照交通法規之規定並須服從交通人員之指揮

七、行車發生互撞及其他糾紛事件應遵照本局頒佈之仲裁辦法辦理

八、本辦法如有未盡事宜得隨時呈請修正之

九、本辦法自公佈之日施行

十、本辦法自公佈之日施行

十一、本辦法自公佈之日施行

十二、本辦法自公佈之日施行

十三、本辦法自公佈之日施行

十四、本辦法自公佈之日施行

十五、本辦法自公佈之日施行