

西南公路

中華民國三十三年十一月一日出版 第三八二期 本報同人同人 (存密)

公路工程與運輸

周書濤

抗戰以還，公路運輸處，何等地位？負有何等使命？尤其是西南一帶的公路，大家知道，不用多述。辦公路只有兩個字，一是一路，二是一車。有路有車，問題就解決了。這亦是最普遍的常識。可是大家莫小看這兩個字，須知「路」就是工程，內中包含許許多多的問題；「車」就是運輸，內中也包含許許多多的問題。所以「路」與「車」，很有密切關係，要相互來解決這許多問題。

就實際講，西南公路往復盤旋於崇山峻嶺之間，二程上確是複雜艱鉅，不易處理；路不弄好，運輸效率就不免大打折扣。西南公路工程局，爲此不顧一切困難，最近舉辦路線改善工程，把路線改好，使運輸暢達。現在把幾個要點來說一說：

一、改善路面。西南路面原用泥礫石子築成，久經碾壓，就在坑槽或洞穴，有些地方路基較低，雨天就要積水。我們就把不平整的路面，加以翻修，或鋪砂石，同時把低的路基盡量填高。這可減少行車的顛簸震盪，並減少輪胎鋼板機件的損耗。一面在沿線每隔十公里的地方，派駐養路道工，擔負經常養護的工作，使路面保持良好的狀態。

二、改線降坡。西南路線，坡度量大的達百分之十五以上，馬力小的汽油車，尤其是木炭車，很不容易爬上去。有的時候，竟要卸下一部份的貨物，方能爬過。如果駕駛不得其法，或許就要倒退，甚至倒翻。所以我們先勘測附近地勢是否有比較平坦的路可走，如屬可能，就另尋新路。避高趨低，就把坡度設法降低，總使行車不用那麼吃力，同時減少倒翻等危險。

三、拓寬路面。有些傍山的險路，因爲限於地勢，祇有三四公尺的寬度，僅供單車通行。在運輸繁忙的時期，當然不敷應付，所以我們依照規定標準，拓寬至五公尺半或六公尺，使來往車輛，不論在何處地段，都能交會，行車可得到很多的便利。

四、修改彎道。在山地路線，都是接連的「之」字彎，而且彎得很急，車輛轉彎很不便，如荒草叢生的二、三彎，築漁線的釣絲岩、花秋坪等，都是這種情形。司機稍不細心，很容易發生撞車及沖落山谷等事變。因此我們把這些急彎，儘量設法改少，使彎度改緩，視距可以展長。並在路面外緣，豎立路緣石，刷以白色，使

本期要目

公路工程與運輸.....	周書濤
以松香化合物作土壤之防水與穩定.....	黃發瑞
我國戰時公路船渡之設施(續二).....	李學海
本局法令四則.....	
要聞彙報六則.....	
大從工記.....	潘世安
柳州導遊.....	
滇緬點滴.....	

對向來車，不得及早看見，各個過渡，或慢慢前進，以免碰撞。

五、改建橋渡。西南各地河道，水流都很湍急，河底礁石又多，本是難於船隻的，公路過的地方，多用渡船來過渡車輛，不但耗費很長的過渡時間，而且容易發生危險。水漲了，有時也不能過渡。如以前滇渝綏的烏江渡口，車輛多了，就發生停車待渡的情事，影響很大。所以我們盡量修築橋梁，使車輛直接駛過，免過渡的麻煩。至於已成橋梁，載重大都太輕，且一部份係臨時式，現車輛載重增大，自然不能應付需要，所以大上報告附近的養路工程處派工修復。總之，公路工程與運輸，息息相關，郵政為永久式，並將載重一律加強至二十公噸。曲端至都勻間這項工作，希望我們運輸界同人，充分合作，愛護道路，俾可加強運輸，爭取抗戰的大致已經辦好，巨重車輛都可通過，不受限制。

勝利。

(轉載運輸週刊第九期)

以松香化合物作土壤之防水與穩定

黃發瑤譯

美國在戰時科學進步甚速，公路工程方面亦多新發明；最近有一「松香化合物作穩定土壤」之發明，且在 Florida 省已試驗成功，此種經黃君譯出，頗有價值，特為介紹。

周書濤識

希式爾斯公司 (Hercules Powder Co.) 宣稱：一種新式松香化合物 (Resin Compound)，用極少之數量與土壤混和，能發生防水性能，對土壤穩定路及其他相類之建築，在時間上及經費上，均為經濟之方法。此種化合物係乾粉狀，名曰穩定料 (Stabno)；乃松香蒸餾之副產物，與其他秘密化學藥品合成。該穩定料用於土壤上已得到成功，但對所有土壤，不是一律有效，以對未用穩定料而最少需百分之十之粘土作為結合料 (Binder) 之土壤為最佳。

少至百分之二之穩定料與土壤混合，如膠質至最適宜程度，則該土壤可以防止表面水滲入，同時亦可抵抗因毛細管作用而由地下吸進之水份。因此，該穩定料對於無路面之土壤穩定，最為理想，因其可以防止雨後路面泥濘，及有車輛現象；又可用以使土路成為穩定之基層 (Base)，以鋪築其他路面材料。其他用途，如築路時之臨時便道，或穩定廣大面積之土壤，如飛機場，運動場，及停車場等工程。

(譯者按：通常英國所築之便道，以我國立場觀之，則為極良好之路。)

該穩定料之市價，每磅約值美金二分半至三分半。處理土壤需用穩定料之數量，視土壤之類別而異。六吋厚之路面，每平方碼約用

四磅至十磅。(譯者按：即十五公分厚之路面，每平方公尺用二公斤至五公斤半。)

(原文見 Eng. News-Record, March 18, 1944)

我國戰時公路船渡之設施

(續三)

李學海



(五) 蓄備器材

自來船渡設備，易生不測，天災人禍，靡不為慮，故今日船渡器材之事變喪失，概可分為甲、乙、丙、丁、戊、己、庚、辛、壬、癸、十一種。

(六) 渡口管理

公路渡口，關係運輸能力至大，苟組織不密，則必通行遲緩，故因極應注意改善，以求達到迅速安全之原則。

(甲) 船渡

各渡口均設有渡口管理所，管理車渡事宜。凡渡車數量較多之大渡口，均得在距離各該渡口兩岸約二公里處，每端各加設管制站一處或二處，與渡口隨時通達消息，並調度過河車輛，以近渡口之站為第一管制站，較遠之站為第二管制站，渡口兩岸及第一第二管制站，候渡車輛，每岸各以若干輛為限，渡口每渡過若干輛後，通知第二管制站，再通知第一管制站，然後令各站車輛依次前進補充。

(乙) 浮橋

浮橋者，(1)用於汽划者，(2)用於碼頭引道及接線者三類。如鑽、鑿、銼、鉗、鋸、斧、剪、尺、釘、鋤、耙、攪棍、鐵等。

(丙) 材料

材料可大別之分為(1)用於民船浮橋者，(2)用於汽划者，(3)用於碼頭引道及接線者三類。如鑽、鑿、銼、鉗、鋸、斧、剪、尺、釘、鋤、耙、攪棍、鐵等。

船、板划、膠船、浮橋者，(2)用於汽划配件者，(3)用於碼頭引道接線者，(4)用於跳板、三角跳、跳板棍者。

公路渡口，關係運輸能力至大，苟組織不密，則必通行遲緩，故因極應注意改善，以求達到迅速安全之原則。

各渡口均設有渡口管理所，管理車渡事宜。凡渡車數量較多之大渡口，均得在距離各該渡口兩岸約二公里處，每端各加設管制站一處或二處，與渡口隨時通達消息，並調度過河車輛，以近渡口之站為第一管制站，較遠之站為第二管制站，渡口兩岸及第一第二管制站，候渡車輛，每岸各以若干輛為限，渡口每渡過若干輛後，通知第二管制站，再通知第一管制站，然後令各站車輛依次前進補充。

每一渡口宜沿河分為數處，並多備渡船車輛，過渡時須以迅速為原則，於距離渡口相當處所，築成二三道迂迴支路，分別駛至渡口待渡，並於

迂迴支路起點及渡口等處，設管理員負責指揮。如渡口未暢通或發生故障時，指揮人員得立即制止行車，並通知兩端管制站，再通知兩端車路或碼頭站停止放車，已到達渡口之車輛，倘不能隨時通過時，應令其退至相當距離之外，以不妨礙修復工作及不暴露目標為主旨。

車輛待渡，須順次排列，不得超越爭先，惟軍車、郵車、客車、工程車、救護車等為例外，可提前過河，但必須得主管人員之許可，停車位置距渡口不得少於五十公尺。

待渡車輛均須靠左停放，順序排列，並須按照防空疏散辦法，不得唧尾連接，以每五車為一組，車與車之距離不得少於五公尺，組與組之距離不得少於三十公尺。

待渡車輛之司機須坐守車中，並須嚴守秩序，聽從指揮，在敵機空襲發出警報後，司機須立即疏散車輛，以免暴露目標。

汽車渡河時，除司機外，其他人員均須下車，載貨逾三噸者，亦須將貨物卸過渡，而後其他非汽車載運之客貨，一律不得附搭過渡。為集中渡夫力量起見，私渡概行禁止，其他機關或私人牲畜等，則概搭人馬渡船過河。

車輛之數量，種類，均應詳細記錄，按期呈報。

所有汽劃、板划、駁船、碼頭引道、跳板、渡具、燈器、配件、燃料等物，均須時加檢查，加以補充，保證完善，未分儲備。

渡夫技工等應照規定數額配足，每一渡口，至少應常備用渡夫四人，各大渡口應設有總管理員一人及管理員若干人，以總管渡河。其下應設主任工務員，會計員，辦事員，助理員，船員等

各若干人，協助一切。每只汽劃應用大車大副機匠副匠各一人及次手五人，以司汽劃之機務，車務，鉗工，駕駛等事，每具車渡板船，用人力擺渡時，應用渡夫二十名，用汽劃拖渡時，應用渡夫十名，人馬渡板划應有渡夫十名，每班渡伏計有廿名至十名，內有正副班長各一名，每五班為一隊，另設班長一名。

管理員應負指揮，並列表報告上司。須視其工作情形予以獎懲，並列表報告上司。

(乙)浮橋：浮橋兩端，由管理員各派一人，以紅綠旗指揮橋上車輛之行駛。行車渡橋時，須將行車速度減低至每小時十公里以內，以資安全，車輛不得停留橋上，浮橋為單車道時，車輛過橋應按到達先後為序，同時橋上不得有二車駛行。

行人應由橋上通過，但不得逗留聚集，晚間則禁止行人，車輛在渡橋時須有警員隨行，警員應攜帶小車及其他無膠輪之板車獨輪車等，

渡橋在浮橋上通過，橋端附近則嚴禁小販或攤。浮橋跨越之河道，若必須通航時，則將浮橋日搭夜拆，並規定每日通航時間。

遇空襲警報時，所有浮橋兩端汽車行人，應即疏散，但不得由浮橋通過。管理員須在浮橋兩端各派員二名，日夜看守，勿使排筏船隻等物駛近浮橋，致遭撞擊，並應注意水位漲落時兩端跳板地位是否適合，與浮船無干涉，以及記錄每日來往車輛數目牌號載重等項，逐日呈報。

管理員須派定員工二名，按日檢驗浮橋各部螺絲釘等項有無鬆動，以及船壳是否漏水，並隨時修理之。

浮橋旁應設安設水標一座，按日記錄水位，凡遇水位高過低水位若干公尺時，(實在高處由管理員就地酌定)浮橋不能應用，須改由渡船過渡，凡遇水位高過低水位若干公尺時，須將浮橋由中間解開，以防沖斷危險。

(七) 特種設備

(甲) 防空設備

(乙) 特種防空

渡口兩岸設置高射砲陣地，並派防空部隊常駐守，嚴密監視。

(丙) 特種防空

渡河地點對於天空目標至為顯著，凡在空關

水面上之浮橋渡船等，雖無從掩蔽，適當偽裝，惟在岸邊之碼頭船隻等，若能用天然樹木作為偽裝，即可避免飛機窺見，是以設置普通偽裝，以加於河邊之渡河工具及蓋備器材等為最有效。

河岸之植物叢生以及有萬密樹木者，易於設置偽裝，故為防空起見，選擇渡河地點時，應特別注意及之。

偽裝之主旨，在避免敵機之窺見或淆亂視線，故可利用樹木棚欄以資掩蔽，否則須時花藉草，裝置假山草屋，鋪撒煤屑，漆塗彩色，避免有規則之排列與陰影之產生，務使高空敵機不易識別，至其設置詳細情形，則固需因地制宜也。

(2) 疏散浮橋渡船汽劃器材車輛等。浮橋每日下午四時搭建，夜間六時起通車，日間拆為數節門橋，向上下游迴水灣疏散隱蔽，以防集圍炸毀，并減少橋址對於高空之目標。汽劃板划均分頭向上下游隱蔽岸邊疏散。

停留渡口之車輛，遇警報時，須即向預定疏散區，或空曠地點疏散，如不及疏散，則避入車壕內。

(3) 防空建築

(a) 迂迴支路：每一渡口應分數處，在距離渡口相當地點，每岸建築支路二條，直通渡口，使車輛過渡迅速，不擁擠而昇大空以顯著之目標，並使每一渡口於炸毀時，其他渡口仍得照常過渡。

渡河地點對於天空目標至為顯著，凡在空關

注通支路邊渡處，與公路原渡處，最少應有三公里以上，注通支路路面須有與附近物體相同之橋墩。

(b) 運車道 渡口兩岸接線兩端應擇適宜地點，開闢運車岔道，或圓形（公路兩旁）半圓形（公路一旁）轉車坪一二處或數處，其曲線半徑長度不得小於十五公尺，其路基寬度不得小於九公尺，接近運車道之路基亦加寬，其寬度不得小於九公尺，加寬路基之長度不得小於五百公尺，以便空襲時待渡車輛得以迅速運車疏散。

(c) 防空洞 渡口附近應選擇地形，每岸開一公共防空洞，以便員工走避，並多挖軍人防空壕（散兵坑）以備空襲時警衛員兵避之用。

(d) 避車壕 渡口附近應利用地形建築臨時避車壕，如在山地即就地形多鑿長形山洞，每洞以容一卡車為度，每壕間隔四公尺，壕之高度及深度，則視傾斜度而定，以能掩蔽車身為原則，壕闊四公尺，如受地形限制，可酌量減小，車壕周圍須有竹木掩蔽，或偽裝。

(e) 車輛疏散區及掩蔽場 每一渡口附近數公里內，應儘量利用樹林或適當地開闢車壕，散置五處至十處，開闢掩蔽場，每處以能停放卡車十餘為度，並須自正線加鋪支線以聯結之，公路重要地區，更須多開岔道，以作空襲時疏散掩蔽之用。

(4) 緊急設備 凡未建正橋之大渡口及已建正橋而橋身損壞時不易修復者，均應增加防空緊急設備，預備修橋渡器材，置於適中地點，加蓋鐵皮蓋，使器材在空襲時可能保護以內，

有多種渡河工具，如正橋、吊橋、便橋、浮橋、汽划渡、繩渡、縲網渡、滑網渡、繫留渡、吊車渡，互相隔開，以防空襲。

(5) 警報站 渡口兩岸兩旁應各設警報站，各渡口間，渡口兩岸間，及與鄰近車站間，均須有電話聯絡，此外須設防空監視哨對空監視，設警報聯絡站與當地防空主管機關密切聯絡。

(6) 燈火管制 晚間在警報時，渡口不必要之燈火，應即熄滅，其他亦須減弱光度或以黑布遮蔽。

(乙) 夜間設備 我國公路渡口大部缺乏照明設備，夜渡效力既微，而又易生危險，在可能範圍內，自應儘量避免，以策安全。惟當(1)運輸緊急，(2)積車過多，(3)日間空襲危險，(4)日間渡口發生事變時，則必須強制執行夜渡。惟遇有重霧及水流湍急或有危險時，概須停渡。夜間設備如下：

(1) 凡近大都市之渡口有雷燈設備之處，於兩岸碼頭上加裝電燈；

(2) 凡在野外無電燈之處，改用汽油燈、煤油燈、燈籠、火把等照明，照明器具須設於岸上及船上，無論路面寬窄，均須設置於兩岸靠河地點；

(3) 準備必要時夜渡值班員工及渡夫。

(丙) 卸載設備 渡口遇有天災事變，船渡經搶修後，雖可暫時維持通車，但不能立即恢復原狀，故在萬不得已之情況下，必須卸載過渡，以策安全。

(轉載 1964 頁)

遺失證件刊佈作廢

姓名	證件種類	證件號數	備註
邢鉅傳	證	三三九	
梁念慈	證	一二〇	
張向賢	證	九九三	
杜志襄	證	六七八	
陳任鼎	證	八八八	
穆立三	證	二二九	
沈樹德	證	六四二	
王德亨	證	九七五	
易德慶	證	一〇二九	
張民政	證	九四九	
朱鼎鴻	證	一七六三	
周曉榮	證	九四二	
周國英	證	二二九	
陳撫馨	證	六九九	監工
陳伯常	證	七〇九	監工
周邦立	證	一一九	
王蘇裕	證	一七七八	
王衛亭	證	一八〇五	
李傑	證	四五一	
私章	證	一六八	
私章	證	一〇〇七	
私章	證	二四二九	
私章	證	一八八	



西南公路工務局處理文書補充辦法

(卅三)發文祕字第七〇四二號附傳

於文書之處理除本局辦事細則第三章第十條至第十四條另有規定外，依本辦法辦理之。

- 一、凡局內收發文電之譯錄稿由編號登記封發由祕書室或總務科文書股辦理。
- 二、總務科文書股每日應將上午十時以前收發文電編製收發文電總表列明收發文號來文或送達機關事由等項油印呈閱及分送各科室備查。
- 三、收發文電總表格式另定之。
- 四、各科室辦理收發人員以一人為限股收發應即裁撤或調充其他職務。
- 五、凡發辦文件各科室應照局收文號登記不另編科室收文號亦不錄由其自動辦理之文件由主管科室編號上冠以科室名之簡稱如「技一」、「人二」、「會發會稿科室」不另編號但得錄由。
- 六、辦理收發人員不論為總收發或在各科室凡遇文件應隨時隨地轉不得耽延其各科室收發除受各科室主管管轄指揮外並受總務科文書股督策以資聯繫。
- 七、各科室承辦案件如遇有規或成規可資依據或為例行事件主管科室職掌內可以決定辦法者應儘量採用簽稿並送方式不必擬簽請示。
- 八、凡遇緊急案件已奉局長核示辦法或已由各有關科室會簽蓋章者應儘量採用先發補會方式不必檢送會章。
- 九、凡遇必須檢會之案件承辦科室應在其主管職掌內擬具具體辦法不得用「呈閱」、「呈核」或「先移核科室核辦」等類似措詞或其他模稜兩可之字樣。

- 十、承辦案件凡遇有案可查之件務應擬稿時調閱前卷以明來歷而免前後歧異並應將內將該案始末情形簡括敘明。
- 十一、凡本局發交貴陽各機關或各份辦理之事項除必須用書商飭知者其他並儘量利用電話或傳原件發交簽復以期減少行文。
- 十二、凡貴陽各附屬部份呈局轉向其他機關洽辦或請辦之事項可儘量由該部份選擇局稿用局稿紙繕就正副兩稿送用主管科室會核呈判如係主動之案應具簽附稿併呈發後正稿歸局稿副稿送還該部份存查。
- 十三、局內各科室主管及一切局內人員之簽呈或報告書均用簽呈紙單張繕寫不附複寫奉批後附卷歸檔。
- 十四、凡附屬部份呈送各項表報即由各該部份主管人表末簽蓋或加簡章之附註不必另用呈文或報告書。
- 十五、各附屬部份呈送之文件除奉批有所指示者應予批回外其餘毋庸分寄批回者由核稿祕書原稿上蓋用「不寄批回」四字木戳交由總務科文書股每週週末彙填批示表分寄有關附屬部份備查附屬部份接到此項批示表後應剪取其有關之各條附卷歸檔。
- 十六、凡致甲機關或附屬部份之公文同時須知照乙機關或附屬部份者可儘量採用抄送方式(辦稿人員於原稿上註明抄送某機關或附屬部份繕寫人員視數量多寡決定複寫或油印)。
- 十七、在何公文在本局內部傳遞務須經由祕書室登記應請以便明瞭各件之動態與其進度而為稽考之依據。

交通部公路總局直轄各公路養路經費

統一收支管理辦法

(卅三)會字第六六五五號訓令轉發

第一條 交通部公路總局（以下簡稱本局）所轄公路養路經費之收

支除法令另有規定外依本辦法辦理之

第二條 前條所稱養路經費之收入部份包括下列各項

- 一、汽車養路費及人獸力車養路費
- 二、過渡費
- 三、違章罰款
- 四、中央養路補助費及其他補助費
- 五、其他雜費收入

其支出部份包括下列各項

- 一、路線經常養路工程所需人工材料費用
- 二、路線工程及設備水毀零星搶修費用
- 三、路線工程及設備零星換新費用
- 四、機關管理費用

第三條 行駛各路車輛應徵之養路費由工務局或管理局於適當地點設

立養路費徵收站徵收之其設立地點須經本局核定

第四條 各徵收站所用養路費收據概由本局統一印發

第五條 各站所收養路費應以養路費戶名向當地國家銀行或郵政儲蓄

局開戶存儲按旬彙解各局以各局養路費存戶存入國家銀行空

第六條 站應於月終將實收款額結算清楚於次月上旬列具「養路費收

入報告單」檢同收據之一報局聯及報總局聯」分別呈報各主

管局及本局備查

第七條 養路費征解之詳細辦法另訂之

第八條 養路費過渡費之徵收率由交通部呈請行政院核定後交由本局

第九條 公布之

第十條 養路經費收入預算由本局統一編報

第十一條 各路局所轄各路線由本局根據各該路之工程狀況及運輸情形

規定應有養路道工人數及材料數量以估計所需經常養路工程

第十二條 各路局每年年度應依照第九條之規定與各該局規定組織及有關

之會計法令編具養路經費歲出預算門概算呈送本局核轉備案

第十三條 各路局已核定之養路歲出預算准照月份分配數額在各該局所

收之養路費存款內坐支抵解於每月終照坐支金額填具領款書

呈報本局抵解轉款

第十四條 各路局遇有左列事項發生費額增加在第十條所定預算撥

算範圍以外者得編具養路經費歲出臨時門概算呈請本局核議

第十五條 一、水毀搶修工程

二、換新工程

各路局所收養路費於坐支經常歲出預算總額如有盈餘准就撥

餘總數內提留三分之一以公路基金專戶存儲備作興辦工程之

用但動用時仍須呈報本局核准其餘三分之二應解繳本局統籌

第十六條 本辦法自呈奉核准之日施行

全國公路植樹規則

民國三十三年六月十八日修正

第一條 全國公路植樹除法令另有規定外依本規則之規定

第二條 全國公路植樹國道（包括省府管理之公路）由公路管理機

關負責計劃育苗栽植植樹市道由所在地縣市政府負責計劃育苗

栽植植樹

前項植樹應於三年內完成新築公路自該路完工之日起算已

成公路自本規則公布之日起算

第三條

公路樹栽植後如有枯萎或病虫害時由前條規定之負責機關補植並整理防治

第四條

各省建設廳與公路管理機關及行政督察區每年應派員視察其所轄境內公路植樹成績分別呈轉農林部備查

第五條

公路植樹成績優良者其負責人員由農林部會同交通內政兩部予以褒獎

第六條

前項植樹成活率不及百分之六十或栽植數量未滿原定計劃三分之二者依法懲處
公路樹栽植後不論國道縣市道均應由縣市政府督飭警察及鄉鎮保甲長負責保護其因保護不力樹株損壞者百分之三十以上者查明請處或令其補植其保護成績優良者由該縣市政府呈請交通部及內政部商農林部分別獎勵之

第七條

有左列情事之一者應由該負責保護人員隨時監視請其有不服務誠或故意違犯者得由保護人員送交當地鄉鎮公所警察機關縣市政府依法懲辦或責令賠償
一、砍伐拔取或折損公路樹者
二、在公路樹下燃火或拋擲引火物者
三、車馬衝壞公路樹者
四、其他損壞公路樹之行為

第八條

私人或機關因建築或交通等關係必須遷移公路樹時呈報該管公路管理機關或該管縣市政府俟其核准後許遷移

第九條

前項遷移樹林過多時得令其補植或賠償

第十條

公路植樹如需技術輔導時由沿路農林機關派員指導協助
本規則自公布之日施行

本局訓令

人字第六〇五號
卅三年九月廿六日

事 為奉令抄發五屆十二中全會通過徹底澄清吏治轉移社會風氣案決定辦法兩項轉仰遵照由
令各附屬部份(不另行文)

案奉

公路總局卅三年九月十四日公人字第四三二八四號訓令開

「案奉交通部卅三年八月廿八日人二字第一四七五九號訓令開案奉行政院卅三年八月一日義公字第一六五七一號訓令開案奉國民政府本年七月十二日渝文字第三八四號訓令內開據本府文官處呈稱中央執行委員會本年七月一日渝(三三)機字第一一〇二號公函開准中央監察委員會為本會第五屆第十二次全體會議通過徹底肅清貪污澄清吏治以轉移社會風氣案並決定辦法兩項(一)發動全體監察委員(黨員監察組)對於黨員有貪污行為者即行設法調查提出事實向所屬黨部檢舉該管黨部應即審查予以黨紀處分並送當地法定審判機關依法辦理使貪污之徒無所遁跡(二)對於公務員之貪污者由監察院及其所屬監察機關暨全級監察官履行積極性之檢舉過去之因被害人告發監察機關或檢舉機關始 管理者應即改進並由各機關之主管人員對於所屬職員嚴加注意各機關主管人員並應以身作則紀錄在案除第一項已由本會逕飭各級黨部切實遵照辦理外關於辦法二項應請轉行行政院據此原則切實施行特錄案函達查照辦理等由茲將報告本會第一一五九次常會中在案除函復外相應函達即希查照轉行監察院為荷等因陳奉批送國民政府通飭遵照相應函請查照轉飭遵照等由理合查請鑒核等情據此應即照辦除飭復并分行外合行仰遵照并轉飭遵照等因奉此除呈復外合亟令仰遵照并轉飭所屬一體遵照等因奉此除令外合亟令仰遵照等因奉此合行仰遵照此令

局長 康時辰



本局定於十月二十五日在

大

本局派副局長丘秉敏，
周書海，建築工程處主任王金發，
科徵收股股長方立勳前往出席參加
又派會計科科長周煥先出席大局
舉行之全國公路會議云。

金仲華來局講演

本局於十月三十日，國父
紀念週，邀請國際問題
專家金仲華氏來局講演
一當前國際戰局與政局，闡述甚
詳，歷一小時始畢。

本

本局國術研究班，自舉辦
以來，參加同仁至熱
興與，業已數月，所
獲進步，不欠即可學成。最近
復有一部分同仁要求加入，惟因中
途參加，不易銜接，茲特將會場
第二期，報名者頗為踴躍，已
於本週開始。

國術研究班

舉辦第二期

本局國術研究班，自舉辦
以來，參加同仁至熱
興與，業已數月，所
獲進步，不欠即可學成。最近
復有一部分同仁要求加入，惟因中
途參加，不易銜接，茲特將會場
第二期，報名者頗為踴躍，已
於本週開始。

實行互助救濟

本局為謀員工福利，舉辦
員工互助救濟，先從職
員部份試辦，上月間，
重慶區辦事處總務股股長李自初病
故，立即撥發救濟費四萬元，以示
互助。

職員放績核定

本局三十二年度職員考績
奉 大九局本年九月
廿二日八八字第五六五
二號指令核定。聞考績加新員司，
在本年十月一日以前呈准辭職者不
予補發外，其餘均自本年一月份起
補發，並補發運帶增加之生活補助
費及伸工津貼云。

歡送陳科長

本局科長陳科長，因事去
職，於本月一日，隨 康局長
蒞臨本局，主持總務科不辭勞
怨，時值正月，茲因有舊，特
呈准辭職。總務科全體及各科室
部份同仁，特於十月二十九日下午
二時，在中山堂舉行茶話會歡送，
會後並有餘興多節，在悵悵之聲
中，尤溢熱烈之空氣，聞陳科長對
本局前途深表關懷，三改善工程
建設，又身辭職，建派派派派派派

人事動態

本局人事動態，聞共計八人，
1. 總務科科長陳科長，因事去
職，於本月一日，隨 康局長
蒞臨本局，主持總務科不辭勞
怨，時值正月，茲因有舊，特
呈准辭職。總務科全體及各科室
部份同仁，特於十月二十九日下午
二時，在中山堂舉行茶話會歡送，
會後並有餘興多節，在悵悵之聲
中，尤溢熱烈之空氣，聞陳科長對
本局前途深表關懷，三改善工程
建設，又身辭職，建派派派派派派

派員出席

全國公路會議

工記

從工記

工作：在虹橋、羽高橋、見龍橋！

潘世安

自從辭卸了柳州飛機場職務風塵撲撲地來到了貴陽以後，經過友人的介紹，我又投到西南公路工務局橋工隊工作。

工作的範圍是負責貴陽附近的虹橋，羽高橋，和見龍橋三處的加強工程。到職的時候，正是農曆的臘月底，本年初奉令在關雲至貴陽一帶組織分駐所，而租賃所址一事使我費去了九牛二虎的氣力和半個月的時間，在這一帶的地點，奔上奔下，找鄉鎮長，找保甲長，找警察，託屬吏介

紹，結果還是和我們自己馬鎮段工程處楊主任商量借住四分段的三公里道房兩間，和我們的勞苦道工共同起居，聽到他們動忙以後得到休息時的粗俗俚歌，看到他們工餘時候的愉快情形，我感覺到這世間的苦是爲辛苦勞力的人們所存在。在受命的時候，徐琳總隊長通知我歸第一隊顏隊長壽會管轄，分駐所可以有工務員一人，監工二人，公役一人，小工一人。所管的三個橋，全部由總隊交與貴陽同興營造廠承

辦。據隊長介紹該廠請三才字號現這又是橋雖小在戰局工作多年尚存優良的成績。虹橋加強工程位於黔性經緯線 30°35' 的地方，是一應僅四公尺的石拱橋。現在要做的加強工作是由拱圈以內加做欄杆，這種工作還沒經驗的，不過自信可以達成任務。該橋位置尚在貴陽市區中心地帶，跑馬場的附近，在我第一次視察工地時，同興營造廠的朱經理便通知我，這裏十二月間便開工了，但是現在因爲石場被山主阻止工作，已經停工，顏隊長已經一再向市政府交涉了。我開始知道這個橋雖小而它或者會有許多不容易克服的困難。

羽高橋在黔桂綫 30°14' 35" 的地方，是一座間徑四公尺但路面到橋基有八公尺高度的石拱橋。橋常圍雲閣下坡曲繞之上，汽車馬車每日通過繁多。現在的工作進行因爲土高車輛多，架設便橋困難，便半部車身停橋

虹橋於一月五日正式開工，因爲上述的石場被山主阻止的緣故，另行簽請總隊向省府及敬之植物園交涉，在敬之植物園虹橋近旁的廢地內採石，由公私各方面的疏通，總算辦到了石工正式開工。同時同興營造廠要求將以前開採的六十餘立公的石料動用，經調查後，逕赴山主家交涉，百般解釋，本

我文發現這又是橋雖小而需相當時間來完成它的。見龍橋在黔桂綫 30°14' 35" 的地方，橋位也相當高，自路面到基脚共約八公尺餘，是一座三孔的石拱橋，現在的工作是將橋台墩加高而另做鋼筋混凝土橋面，加強它的載重能力。這都是我第一次視察工地所得的印象，結果便將分駐所設於虹橋附近的三公里道房，而於羽高橋及見龍橋各設一監工處以便照顧。

虹橋於一月五日正式開工，因爲上述的石場被山主阻止的緣故，另行簽請總隊向省府及敬之植物園交涉，在敬之植物園虹橋近旁的廢地內採石，由公私各方面的疏通，總算辦到了石工正式開工。同時同興營造廠要求將以前開採的六十餘立公的石料動用，經調查後，逕赴山主家交涉，百般解釋，本

再運輸，將以武力制止。因爲想工程早日完成，乃於日內一方面命商局工人運輸，一方面向貴陽市警察第五分局請求保護。過了兩天，石料便全運到工地，難姓方面，沈默起來了。過後才知道他們在準備向法院和同興營造廠起訴呢！在進行運料的時候，一方面築壩挖渠。河裏水位正是低落的時候，築壩工作井無困難便完成了。在基礎挖動以後，發現老橋基礎建築在兩公尺薄岩層之上，乃命令繼續挖深達一公尺五公分深時，基沙石混土層，包含有百分之六

中以上現石，又加深二公寸。五、完成一公尺的。其餘砌砌係石基礎兩層，於三月十日橋台基完成。

橋台基進行砌做時，便準備拱架木料，因為是圓拱，所以拱架構造甚為得研究的，這時我便在想怎樣減少進行砌做工作的困難。原有拱架內緣，即橋台跨度為五公尺二公寸，現有跨度為四公尺一公寸，加橋台一公尺五，每邊有四公寸的工作空間；即拱高三公寸。所以決定先打排骨半圓拱架，後釘鐵板，所有料石，由兩頭納入，用四人擔行進入安砌位置。

於三月十五日便完成了。開始拱石清料工作及安砌，雖然只有二十公寸拱石安砌工作，却每天十個工人修理了三十個工作日。內中又有工人的糾紛，幾個月才得

柳州導遊

於四月二十五日完工，自五月五日開工。至四月二十五日完工，共計費時一百一十一萬一千四百一十八元。

日，內計雨工二十八日，實際工作日八十三日，計石工

壽材等，而木材之運輸，全賴柳江。柳江有二源：一為都江，一為龍江，皆發源於貴州都勻縣境。至柳州而會合，至象縣又與西南之桂水合。柳州實為貴州廣西三省之重要水道。工廠有中華鐵工廠，專造小馬力植物油發動機，木炭發動機，抽水機，大小車床等。中國植棉工廠柳州分廠，出品有汽油、柴油、火油、酒精等。捷和鋼鐵製造工兵器具。另有粉廠、油漆廠、製革廠，以及其他私營工廠二百餘家。

天馬山。在立魚峯前，又名馬鞍山。雙峯對峙，山背相連，形似馬鞍，故名。

鷓鴣山。在柳州城西，有水白山半噴出，注成細流，會入柳江。山勢雄健，遠望若鷓鴣振翼。再下二十里為陡壁，柳宗元詩：「荒山秋日午，獨上意悠悠，如何望鄉處，西北是融州。」柳宗元此也。羣給桂鐵路車站，即設於鷓鴣山之麓。

名勝

立魚峯。位柳江南二里許，一名石魚山。蒼翠奇峭，玲瓏秀麗，土多名人題詠。山腹有巨洞，名立魚窟，高敞明潔，可供遊宴。俯瞰山麓，泉水清冽，即一小龍潭也。

柳侯公園。位柳江城東北隅，內有柳侯祠，紀念碑。柳州刺史柳宗元也。祠內唐刻甚多，牆上嵌有荔上碑，上刻甚多，牆上嵌有荔上碑，上刻甚多。

羅池在祠側，上有一石，刻有「羅池」二字。池水清冽，即一小龍潭也。

人文概况

自清心長以來，此種民性，反映於政治者，隨處可見。農村雖耕田甚少，農民對於耐勞，城市工人，因所操之職業不同，生活亦各異。工資最高者，首推機器工人，最低者為飲食業工人。佳者婦女，勤於操作，殊為他省所罕見，而在生產上與男子立於同等地位。鄉村之經濟條件既極落後，則人民之生活自亦極苦。粗食布衣，寒暑不齊，村歸安步當車，作息於田園山林之間，頗覺自得。

(1) 汽車過渡時，貨物須卸載，乘一須下車，然後汽車通過；

(2) 車抵彼岸後，將立即將貨物裝上前駛，不得停留，妨礙交通；

(3) 卸裝駁運，由渡口管理所派工協助；

(4) 渡口兩端卸裝物食車輛，每次以五輛為限，其餘須待前車通過後，挨次前進；

(5) 駁運物資，由運員司機等沿途自行負責照料。

(丙) 鋼索吊車 (Aerial Tramways) 裝運貨物過渡時，應注意事項如下：

(1) 渡口兩端適當地點裝水備沙；

(2) 裝設藥沫滅火機，并配置水槍若

(丁) 消防設備

非必要時，不得備放易於着火之性之化學藥品；

(戊) 救護設備

渡船救護工作，包括撈救人類、牲畜、車輛、器材、物資等，其應有設備為：

(1) 救生隊 隊員必須水上經驗良好，訓練純熟，兩善於游泳，并擇各渡夫中之技術精良者充之。

(2) 救生船 凡能迅速行動之船隻，配以救生之船夫及救生器具者，均可稱作救生船之用。

(3) 救生工具 如救生圈(內裝預塞子軟膠皮膠圈而吹於氣其中)輕質膠皮片，連同釣、救生槓、救生繩、救生箱、電筒等。

(4) 泗入夫及衣具 在國內各公路上目前尚無此項設備。

(4) 凡有爆炸性及易於引火之物品，非嚴密封固防護妥善者，不得通過浮橋或在水上擺渡，並禁止攜帶烟頭火屑，或其他燃料。

(5) 遴派消防人員，當碼頭及船隻上，晝夜輪流巡視，以預防火災。

(6) 亦宜一切有關消防之設備，并予所屬以消防訓練。

(本文轉載「士木」第四五期合刊為稿 輦所限全圖從略)

青年公務員當兵去

本局員工踴躍從軍

從前幾年，自 委座倡導中央發動以來，全國各地紛紛響應，消息傳來，本局員工，亦已踴躍參加，已有職員陸明震、顧慶祥、陳任忠、蔣雲鵬、曾光明、陸文俊、王宗瑞、王子端、張輝坤、王友俞文彬、池明亮、蔣復權、羅紹洲等十四人，先後參加，聞戰績而與者，尚大有人在，忠貞斷國，殊足欽仰。

虎峰点滴

1. 國術研究班第二期學員中，以馬鎮琰易主任為最熱心，每天飯後，就從朱公坡趕來，有人問他要否睡午覺，他說：「你看我這麼胖，還能再睡午覺嗎！」

2. 出納股倪股長最近碰到年輕的同事常是這樣問：「你還沒有去報名，快點從軍去，做公務員沒有意思。」

3. 天氣漸寒，藍呢制服應時上身，惟天公不做美，連朝陰雨，致褲腳管上都是泥漿斑斑，見者惜之。

4. 事務股彭股長英俊幹練，風度翩翩，惟中饋猶虛，友好見之，輒以喜訊見詢，據聞正在積極進行中，並歡迎各同仁為之幫忙。

本刊增酬啟事

本刊承內外同仁時 惠大作，致使內容充實良多，茲為酬答鼓勵寫作興趣起見，經呈准自第二八二期起，將稿酬增為每千字一百元至一百五十元，希內外同仁，公餘之暇，撰寄鴻文，藉充篇幅為荷。

西南公路半月刊編輯部啟