

西南公路

（存密） 本專內同 刊供外 第 二 五 〇 期 新報第一第為記登兵郵華中 號八九一照執局理管政郵州貴

中國之命運與工程師

康時振

總裁在「中國之命運」第五章第二節中，論建國工作的要點，其第五項經濟建設方面說道：「中國之自力更生，尤以工業化為當務之急，故今後國民的經濟建設，應以發達工業經濟為基礎。」隨後即以警策之結論說：「所以我全國的青年，必須立志為工程師。」領袖高瞻遠矚，洞見我國積弱的原因在經濟落後，今後建國的要點在振興工業，對全國青年，提出這樣誠懇精闢的呼聲。今天六月六日，是特定的工程師節，我們尤其應當敬謹接受，同時轉輾宣揚，務使領袖這一段至理名言，深入於每一個國民心中，以實現其願望。

中國之自力更生，何以必須以工業化為當務之急？理由很簡單。國父說：「建設之首要在民生」。而民生之基礎為經濟，經濟建設不備為各項建設之要點，而且為一切建設之先河。中國國民經濟之所以落後，唯一的癥結，即在於工業不發達，以致貨棄於地而不知用，民不聊生而失去自由獨立之地位。從前還可以說是受不平等條約的束縛，現在桎梏既已解除，正是我們振興工業發展國民經濟的良好機會到了，前途康莊，正待我們邁步前進，無稍踟躕。

從前還有一部份人士，謬執傳統的「以農立國」之說，以致釀成中國農業化抑壓工業化之論說。現在在總理實業計劃，如日麗中天之下，這種論調，固已不合時代。但即便農工並重，而農業之應機械化與電氣化，其不能離工業而自存，已為必然之趨勢。至如總理實業計劃為我國經濟建設不易之準則，然照原計劃所定的業務，若鐵路、公路、築港之土木工程，自造機車、客貨車、自動車、動力機、工具機等等之機械工程，電力有無線電之為電氣工程，疏濬水道，整治堤防，利用水力，通溝洫，暢灌溉，為水利工程，開發地下蘊藏之礦冶工程，以及其他有關足衣食安居樂業，達到「民享」之各項業務，無一而非為工業。

總裁在「中國之命運」一書中，已將實行實業計劃最初十年內所需各級幹部人才之數字分別估計，包括各級各類畢業之技術人員共為二百四十六萬四千二百人。凡此縱非完全為工程師，但為負責建設新中國之人員，與未來各項經濟建設事業之從業員，則無疑義。

此二百四十餘萬之建設人員，將如何培植？如何羅致？問題並不困難，只須今日在學之青年，奉行國父「隻手獨能」之遺教，服膺領袖之名言：「立志為工程師」，力行致知，一掃過去萎靡文弱虛妄浮誇之積習。中國之命運，繫於今日之青年未來之工程師。敬祝工程師前途光明燦爛。

（轉載貴陽中央日報）

本期要目

- 中國之命運與工程師.....康時振
- 大渡河懸索橋設計與施工概述.....郭增望
- ×江橋設計與施工概要.....葉公
- 軍事之職.....
- 職性工程工廠任職人員不得將其職位印於名片上.....
- 法規：交通部公路總局組織法.....
- 演編路歷險記（續）.....李文達
- 星.....朱惟仁
- 陪都竹枝辭.....趙壁還



大渡河懸索橋設計與施工概述

郭增望

甲、緒言

川滇西路在富林與西昌之間，跨越大渡河。該河源出青海南部，為康境巨流。河床坡度陡峻，水流湍湧，高低水位相差甚鉅。最高流速每小時達九海里。每屆洪水期間，水流奔騰，船渡危險萬狀，古來認爲長途，形成難兩橋之天險。前樂西公路興築時，因鑿及此，遂於三十年一月籌備建橋，使不爲一水之限，影響全路暢通。作者前係擔任是橋之設計與施工，知之較詳。爰將其經過情形，縷述以供參考。

乙、設計

「一」橋位及橋梁式樣之選擇

三十年二月，作者奉派赴樂西公路視察沿線橋梁，並解決大渡河之橋位問題。按樂西公路初測量時，路線在草八牌過河。該處河床寬達二百餘公尺，平水時船渡較易，建築橋梁，極非所宜。經由前樂西公路第八總段長吳文熹氏勘測，移橋位在上游五公里處農場過河。該處河面寬僅一百公尺左右，兩岸均係岩石。且兩岸石岸壁立，形成天然橋台。北岸石層高出低水位，建築橋台

可無水下工作。雖接線石方較鉅，但經實地研究結果，尙以在農場建橋較爲有利。

大渡河水深流急，故河中無法加建橋墩，勢必採用大跨徑之單孔橋梁。依該處情形而論，可能採用之式樣爲鋼拱橋及懸索橋，倘在鋼料購運方便，工具設備齊全，精練技工易於招致之條件下，則鋼拱橋有選擇之可能。但在後方偏僻之區，外洋材料採購既難，運輸更非易事；加之工具設備，難以齊備，精練技工，又不易招致，鋼拱橋似無法採用。反之，懸索橋得以大部採用本國材料，施工與設備均極簡單。作者曾在滇緬公路參加瀾滄江及怒江懸索橋工程之實施，親歷經驗，深信懸索橋施工之迅速，與應用工具之簡單，實非他式橋梁所能比擬。證諸上述理由，該處當以採用懸索橋最爲適宜。

「二」設計之條件

(子)載重：本橋設計載重爲十公噸標準貨車一輛，另加每公尺一百五十公斤之均佈載重。以現有我國行駛公路之最重車輛而論，如每次通過一輛，絕無問題。將來通車後，只須加以管制，勿使二車同時通過，則可無過度載重之危險。

(丑)寬度：本橋爲減省經費起見，寬度採用單車道、橋面淨寬四公尺。昔滇緬公路，運輸繁重，冠於全國，其長跨徑之橋梁，大都採用單車道，行車並不感受困難。蓋鄉區公路非比城市街道，其橋上交車之機會自極稀少，縱有對向車輛，亦可在橋頭稍候，費時極少也。

(寅)材料：本橋遠僻邊省，外洋材料購運極爲困難。故決定儘量多利用本地材料，以節省費用。且可爭取時間，以達短期間完成之目的。故本橋除鋼索吊桿鋼架以及索鞍等必須用鋼料外，餘均以木石材料爲之。即水泥一項，亦以運輸不便，極力設法節用。

(卯)風力及溫度變化：本橋位於崇山深谷中，據當地居民稱，無颶風發生之可能。計算風力，似可較一般規定爲低。故本橋風力之計算，假定每平方公尺爲一百公斤，已極安全。關於溫度變化，該處無酷暑嚴寒，溫度變化，亦不劇烈，故假定其變化範圍較建築時溫度上下華氏五十五度，已足敷實際之需要。

其他設計規則，大部參照交通部公路橋涵工程設計暫行準則，及國營鐵道鋼橋規範辦理。

「三」各部設計概要

本橋二塔中心相距為一百一十公尺，以適於地形，採用直線邊索，(Straight Bascstay)，其主索彎度(Sag Ratio)定為十分之一，索距為五公尺。加勁桁構不與橋塔相連接，其跨徑為一百零五公尺，懸索橋之計算，原有兩種理論，一為彈性理論(Elastic Theory)，假定受重時懸索曲線不變形。一為變形理論(Deflection Theory)，受重後懸索之變形亦已計及。後者較前者為精確，對於跨徑愈長之橋，如根據兩種理論計算加勁桁構之應力，則其差數愈大。依據美國 F. H. Frankland 氏之主張，彈性理論，用於小跨徑直線邊索式之懸索橋，已甚精確。是以本橋乃根據彈性理論而設計之。

(子)懸索：懸索為全橋之主要部份，全橋靜重及大部份活重均為懸索所承受，為施工便利起見，採用七股十九絲之普羅鋼索(Wire Rope)，其直徑為三十五公厘，每根之最大極限強度為七十二公噸。本橋每邊懸索之最大拉力為一四三公噸，用是項鋼索七根組成，其安全係數為三。五。惟後以鋼索在仰光被炸毀一部份，每邊改用三十五公厘徑鋼索六根，二十五公厘徑鋼索一根，但實際材料靜重較假定為輕，其實際最大拉力為一一公噸，實際鋼索之總強度為四六八公噸，故實際安全係數可達四。一。

(丑)加勁桁構：加勁桁構採用兩鏈式華倫桁構(Two Hinged Warren Truss)，格距為二。五公尺，高度為二公尺，兩桁構間距離為五公尺，與鋼索在同一之立面上。全部構材採用木料。

加勁桁構之作用，為使集中活重得均佈於懸索，且藉以抵抗懸索之變形，乃全橋次要建築。如有損壞，不危及全橋之安全。故木料選用應力可略為提高，普通木質建築，往往以接榫處控制太多，致使總斷面積三分之一乃至二分之一，不能利用傳導應力。如是則多費材料，且增加不需要之重量。為改善此項缺點起見，本橋乃決定採用鋼圈接榫(Ring Connector)，全部構材用十公分徑及六。五公分徑鋼圈連結。如此則控制面積減至極小限度。再此項接榫較普通接榫更為堅實，因拉力壓力均可抵抗。且受拉力之幹部構材(Weh Member)仍可用木料，不必另加鋼條，故所用鋼料，因之減省甚多。再者用鋼圈接榫之後，接點簡單整齊，線條平直，較普通木製桁構尤為美觀。對於風力之抵抗，採用橋底複式支撐組織，用鋼圈與下弦連絡，使全橋不致有橫向震動。

(寅)橋塔：橋塔係支撐懸索，使全橋重量傳於橋台。本橋橋塔採用石料建築，石塔之優點為堅實，偉大雄壯。塔頂用活動索鞍，以減少橋塔所受水平推力。索鞍用鑄鋼造成，上部為圓弧索槽，以承放鋼索，其圓弧之半徑為一二〇公分，索鞍下承軸五隻。可前後轉動。塔高一五。三公尺。塔門淨寬為四公尺。因鋼索之支中心不能與塔柱中心相合。故採用鋼筋混凝土過梁，上置重量得均勻傳佈，使塔柱不致有偏心壓力。

(卯)鋪設：鋪設係抵抗懸索之拉力，而固定其地位，其設計條件有三：不滑動，不轉動，

且其單位壓力不超過其基礎之承載力，本橋兩岸均屬堅石地層，最適合理想之鋪設位置。鋪設結構之方法，為將懸索用接索筒(Socket)與鋪設拉桿連接。為結構簡單計，拉桿邊索採用同一斜度，不彎曲與內部鋼架相連。鋼架用槽形鋼及工字鋼交錯連成井字形方格，使懸索拉力得平均傳佈於混凝土面上，以不超過其費用壓力為原則。鋼架之外，包圍以混凝土成方塊狀，底部做成階級形，以抵抗滑動。南岸以地形關係，左右分列，車輛由兩鋪設間行駛，北岸則連成一整塊，為節省水泥起見，混凝土厚度，僅使足以包容鋼架及抵抗內部之剪力為度。另在混凝土上部，砌築塊石，以增加重量，使不致滑動或轉動。

(辰)吊桿：吊桿因市上粗鋼條無法購得，改用二十一公厘方鋼條，上端打成眼形桿，下端加粗至三十二公厘徑，再做螺絲連鋼接墊板支以承橫梁。吊桿末端之螺絲，可以校正其長度。索夾主要作用，乃將吊桿固繫於鋼索上，不使滑動，故須用螺絲繫緊，以引生對鋼索之壓力，使其抗滑之安全係數大於二。本橋索夾用十九公厘厚鋼板打成，寬為十三公分。其上端與鋼索接處做就四種不同之斜面，使大致可與鋼索斜度相符合。上下各用十九公厘徑螺絲二個夾緊，下端用鋼板連接吊桿，因有鋼索之關係，吊桿得以擺動自如。不致因橋面從橫震動，而發生彎扭之處。

(巳)橋面：橋面部份設計載重為十公噸，橫梁縱梁橋面板等均用松木。為使行車平滑起見，橋面上加裝軌道板二道，各寬八十公分，所有設計及構造，均與普通木橋相似。(未完)

X江橋設計與施工概要

萊公

X江原設渡口維持交通，抗戰軍興，軍運頻繁，渡口設備雖已加強，仍不堪負此重任，加以春夏水漲，待渡車輛動以百計，乃有改建鋼橋之議。

X江河道彎曲，河面闊狹不一，河床傾度甚劇，致水位驟漲驟落，年可數見。渡口水文，原無記載，據本局調查所得，最高水位為九九·九〇公尺，最低水位為六七·五一公尺，根據假定標高（最大流速採用浮標測得約為每秒四·八公尺）。

橋址選擇可得三處：（一）在渡口附近，該處河床傾度平坦，小水時水深為五公尺，河面闊為七〇公尺，洪水時河面為二七〇公尺，擬建橋梁全長約為二〇〇公尺，防水工程，甚為艱難，且工程進行時，有礙渡船航程，不易維持交通。（二）在渡口下游六〇〇公尺，該處小水時河面闊為四五公尺，擬建橋梁全長約為一八〇公尺，且中孔可以跨越，防水工程亦可避免，惟河底均係泥結卵石，修築基礎，需用沉箱，工程艱巨。（三）在渡口上游二公里已廢鐵索橋舊址，該處河面甚狹，小水時河面寬僅四〇公尺，擬建橋梁全長為一一〇公尺，如中孔跨度定為五五公尺，即可跨越河面，避免防水工程，橋址純為堅石層，無下沉之虞，修築基礎甚為簡易，擬接續工程較大，然全工程費用仍較上述兩處低廉，且橋址隱蔽於深峽之內，在防空觀點上亦較安全，故決定以該處為新橋址。

新橋上節結構係採用連續式之鋼桁構，以期

減少鋼料，至橋墩材料之節省與夫架橋之簡便猶為餘事，鋼桁構全長為一一〇公尺，中孔跨徑為五五公尺，兩邊孔各為二七·五公尺，鋼桁構高五·五公尺，闊六·九公尺，可容兩車並行，設計載重為一五公噸，全部鋼料於民國二十八年一月交由法商愛飛爾公司承造，其上弦（Unloaded Chord）並不承荷風力，故無橋門（Portal）之設置，頂部平構（Lateral Bracing）亦僅作連繫之用，橋墩係實心，全高為三〇公尺，除墩頂部份為一、二、四混泥土外，其餘均為一、三、六混泥土，內嵌大石塊百分之二十，鋼筋僅配置於表面，以承受溫度漲縮力，故其數量甚微，民國二十八年二月興工，先挖築基石，深二公尺，上口微小，使有鋪定力，基石遇有裂縫處均用一、三、六混泥土填塞，橋墩底部標高為七〇公尺，較最低水位高出約二公尺，南北橋墩同時灌築，至七月完成。橋口台基石傾斜度達四〇度，為防範橋台滑動計，預將基礎鑿成若干階級鑿孔埋以鋼筋，並灌以洋灰漿以資穩定，橋台及翼橋至十一月底完成，所有鋼筋、混泥土工程費時十個月，共用洋灰五千桶，鋼筋二〇噸。

鋼橋重量共計一九二噸，第一批一八〇噸，於民國二十九年春，由滇越鐵路運抵昆明，再用卡車運至工地，至二十九年年底全部運到，第二批鋼料包括橋座鋼釘螺絲等件，因越南事變，未及內運，擬擬向愛飛爾公司接洽交洋，幸無成數

，乃交由全州中等機器廠分別趕製，此為配件補充之情形也。

民國三十年三月鋼梁開始架設，南北兩邊孔架設方法稍有不同，北岸邊孔鋼梁係先在橋台上安裝就緒，同時在橋墩與橋台間裝置一A字式高柱，然後用人力及搖車使鋼梁向前推移，其速率每小時約為二公尺，雖因工具配備不全隨時可發生危險，幸能審慎將事，卒底於成。南岸邊孔動工稍遲，深恐江水上漲，沖及柱脚，乃改變方法，先將南岸半邊中孔鋼梁裝於橋台上，以代鋪定梁之用，然後用懸臂法逐節接出以達橋墩。

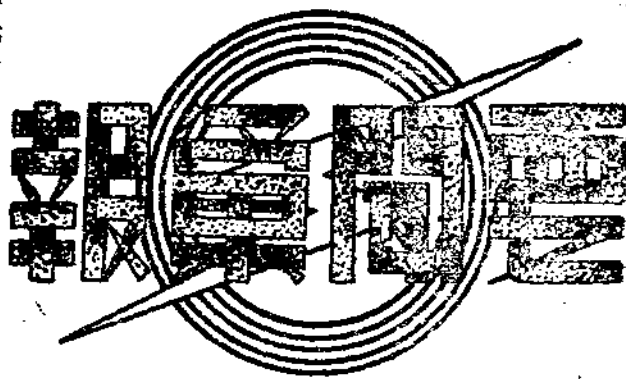
邊孔鋼梁架設後，復用懸臂法自南北兩邊向中央逐節接出，中央一節（Center Panel）接合時，下弦接好而上弦則因兩端鋼梁墜度（Deflection）較大，其相隔之距離較中孔上弦長度少一·五公分，乃將兩端橋座稍事放低使合式鑲入，然後頂平，各鋼釘係用壓氣釘槍鑲合，共二一〇〇〇餘顆，壓氣機由汽車引擎改裝木炭推動，每小時燃炭約九公升，足供兩支鋼釘槍之用，鑲合工作至三十年九月始全部完成。

橋面淨寬為六·一八公尺，橋面板厚二二·五公分，上層面板厚一〇公分，均揀選上等堅木製造，並經風乾一年，故鮮有曲裂之弊。

接續工程共長五公里，路面闊六公尺，自民國二十八年十月興工，每日役工二千名，至二十九年七月完成，工程之艱巨，概可想見。

民國三十年十月七日全橋完成通車，工程推進期間，適值國際風雲變幻，致使工具與材料之運輸，異常艱困，故歷時三載，始底於成，此X江橋設計與施工之梗概也。

（1212）



研讀 委員長講演訓詞

小冊應注意之點

奉... 交通部公路總局本年四月八日公總字第二〇四號訓令內開：一案奉交通部三十二年三月十一日人典字第七五〇七號訓令開：案奉行政院三十二年三月一日仁考字第五二〇七號訓令開：「各機關職員應研讀委員長講演訓詞小冊」，業經本院通令遵照在案。茲復奉國防最高委員會國綱字第三二五五號代電開：時因網代電計達，茲再將關於黨政各機關職員研讀本委員長各

軍事性工程工廠任職人員不得將其職位印於名片

奉... 交通部公路總局本年五月十日公總字第二一〇六號訓令開：一案奉交通部三十二年四月二十九日人典字第一一七八七號訓令開：「案奉軍事委員會三十二年四月十五日辦四二民字第三七五一六號訓令開，查近有軍事工程人員將其職位印於名片上，易於洩漏機密，茲

種講演訓詞小冊應注意之點指示如下：(1) 以後凡中正所發表與法令規章有關之講演訓詞，各機關主管必須於一週以內提出小組會議討論研究，應實行者即應澈底實行；(2) 過去中所頒發之講演訓詞小冊，凡為法令規章有關者，應由中央黨部秘書處會同行政院秘書處逐一清出，限令各級機關負責人員一致研讀，分別討論，切實貫徹，主官於核時即應擇要考試，其有無確切之認識，以及實行有無功效，以定其成績之高下。以上兩點除分電外，併希查照辦理，暨飭屬遵照等因；奉此除分令外，合行仰仰遵照此令，一等因；奉此，除分令外，合行仰仰遵照此令，等因；奉此，應即一體注意為要。

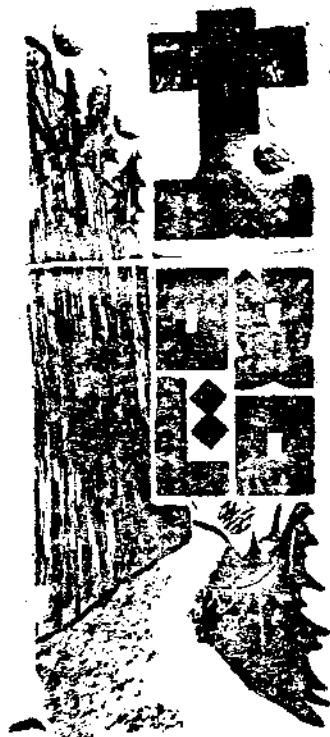
紳子弟調查征集辦法

奉... 交通部公路總局本年三月十三日公總字第二〇〇八三號訓令，以奉交通部轉奉行政院本年二月十一日仁式字第三六七六號訓令，准軍事委員會渝(31)愛政發募字第五〇二八號代電開：「查黨員公務員及紳子弟應首先服兵役，以資倡導，業經通飭進行有案，茲規定黨員公務員及

協緝司機周作玉等

奉... 資委會通飭處本年四月五日(叁貳)運字第二〇五五號公函開：「查本處司機周作玉沈克林孫翰彭傑滿守盈蘇准濬等六名，先後因案長罪潛逃，殊屬有干法紀，除飭屬緝捕外，並分飭各該司機年輪籍貫及執照號碼表，函請惠予飭屬協緝，並查扣執照」等由；准此，應即一體協緝為要。附周作玉等年輪籍貫及執照號碼表。

司機姓名	年齡	籍貫	執照號碼	案情	附註
周作玉	二十六	河北宛平	國齡 26987	盜賣油料	
沈克林	二十四	江蘇蘇州	國西 56976	翻車肇禍	
孫翰	二十二	江蘇丹陽	國齡 11120	盜賣空桶等件	
彭傑	二十三	湖南湘潭	國齡 11700	翻車損失車機及酒精	
滿守盈	二十八	廣西蒼梧	國齡 12097	盜賣酒精	
蘇准濬	二十三	廣西		超耗油料	執照已函送呈銷



滇緬路歷險記 (四)

李·文·達·譯

降落不久，立刻就有很多中國老百姓從田裏跑出來包圍了我的飛機，這到使我并不感覺窘困，拿出了那面印着中國國徽，證明我身份的小旗後，很快的我就被他們認為是好朋友了。附近有個小村莊，我被一位鄉長模樣的老人拖拖拉拉的攔到了他的家裏。立刻鄉裏所有的鄉紳們都堆攔來訪問我。

在鄉長家裏我受到最優厚的款待，他們拿出珍藏着的罐頭菠蘿，糖果，餅乾來招待我，這些東西在他們看來有如金子一般的珍貴，比我們對一粒舊藏三十年之久

點鐘能飛一千多里的飛機，降落在田壩上的新聞後，所有的人都來瞧稀奇了，我們沿途每經過一個小村莊就得停下來，因為那裏早就有人為我們預備了有著名的一杯酒——的豐富宴席。我們這樣的停了兩三次，最後，我吃得連騎在馬背上都感覺到有些困難了。

在一個土名叫「牛房」的地方，當地的鄉長借了一匹他私人所有的馬給我騎，那匹馬比較健壯，能有每小時一英里半的速度。這便我的騎術和衛兵都不易跟得上。不久我就接到在這一區裏中國軍部的通知，說在前面的必要，因為騎行五英里已派出了一輛汽車在等候我，但我發覺有輪胎騎行五英里的必要，因為騎行五英里時我已走上過路，但這段路血已被中國軍隊激成破壞。過，要行駛汽車是絕對不可能。直到天黑，我們才走到停車的地方。隨行的衛兵這時才騎了我的馬回去，這使我感覺到欣慰不少，自己心內對那終日背着我保險傘，跟着步行的兵士，感到非常歉疚，他整大跟在我馬後步行，亦够疲倦的了。

離保山城不遠，就有三位中國軍部裏的參謀和當地的郵政局長來迎接我。進城後，遇着了駐紮在當地的戰區司令官和他的參謀長，晚上就住在司令部裏。

第二天九月二十四日，正是中國全國慶祝的中秋節，這天等於是我們的感謝節。司令部內全體官佐為我舉行了一個盛大宴會。席中舉行了「生酒」。我們從上午十點鐘入席，到中午才散。我生平從來沒有見過這麼豐富的菜看，菜多至有二十餘道，內中包括有味道不同煮法各異的雞，連頭帶尾的全魚以及其他許多滋味鮮美而叫不出名字的食物。我儘量吃喝，直到感覺有些不舒服了才停止。散席後，休息了很久才恢復過來。下午進城到一所醫院裏去拜訪派在那裏服務的幾位美國醫官。在醫院裏我結識了一位曾在美國巴的摩(Baltimore)城，約翰·霍登金斯(John Fortins)大學上學，成績冠於全班，名叫梅蘭頓的中國醫生，我們談得非常融洽。晚上梅醫

生，他的護士和另外四個英國兵士邀我參加他們的中秋宴會。宴會上除掉有豐富的菜看外，更陪有一種圓形，外面是酥麵，餡用各種不同的果實，白糖，製成，叫做「月餅」的甜點心，席間每人都非常欣賞梅醫生的「鋸樂」(Musical Saw)，我們都引喉高歌，梅醫生却為我們伴奏，那夜我借宿在醫院裏。

二十五日有一輛駛往昆明的卡車，車上裝了很多油桶，乘客除掉我，和那四個英國兵士外，還有一位中國無線電員。車是用木炭的，費了很多時間才將引擎發動。起程時使我感覺到頗像是一乘在一艘船上，慢慢離開碼頭，向着送行的人道別時的情景。車上空隙不多，我們六個人擠得滿停存罐子裏的沙丁魚。車走來慢得無以復加，在一處下坡時，忽然發覺車上無車完全失効，司機用靈方法才將車子弄停，檢查後，發現是油幫熱車裏皮碗，弄得不大妥當的毛病。很快的就修理好了，沖滿水箱後繼續前進。晚上十一點多

才到永平。我們就睡在車上。早晨醒來。我們繼續前進。下午五時左右到達大理。在大理我們得到當地教士史諾(Nr. Snow)先生的招待。晚上在史諾先生家裏吃了一頓豐富的晚餐後，立刻爬上他爲我們準備的繩床安睡。

汽車駛出大理不久，一個英國兵士停車下來，想對一座大山照一張相片，他正預備攝影，忽跑來一位中國老百姓，攔住那英國兵士，兩三下將他擲在地上，那英國兵士雖然據說以前是位足球能手，但是現在却亦無濟於事。原來在這山坡上有一個面積約等於兩個高爾夫球場，足能容納百萬具以上樹材的墓地。那位中國老百姓一定以爲對墓地照相，會將好風水或者守護神照走了的。我們請那位中國無緣電員爲我們解釋。說那位英國朋友照的祇是那座大山，根本不知道山下有着這麼大一片墓地。誤會解釋後，那位老百姓立時面露笑容，做出各種表示道歉的姿態，向那英國兵士賠罪。經過三天的跋涉，我到

達了一處停有我們自己飛機的機場，在那裏我跳上一架T-10，祇費二十分鐘就回到了出發地。計算起來，離開出發那天，恰恰是一星期。

在這一星期中，我一點困難都沒有，相反的，處處受着中國老百姓的優厚款待，這是我非常感激的。(摘載航空建設第三期)

星

朱惟仁

我愛星，那閃耀於夜空的光亮底星！

常四月槐花飄香季節，我嗅着那清幽的香味，懷着一顆清醒的心靈，行走在有着星光的黑夜底道路上；我

用壯健的步伐，急遽地踏着那古老的石板道，聽足塵揚起沙沙底音響，我彷彿得到光亮而閃耀的星底啓示，面迎那燦爛於天空底星，在黑夜去尋求那智慧的永恆的光明！

夜是曠遠，莽原有一片寥寂，星是黑夜唯一的伴侶了，我愛一個人去荒漠的曠野，聽那閃爍底繁星，獨自看星閃着快樂的眼睛，讓那光亮射入我底心靈，使我像有着南方春雨季節的憂

鬱的意境，用星光的啓示去泳譯，更願星光能給我以永遠的永遠的一種愉快；因是我特別的愛着那光亮底星了！

星，用它昏暗而微弱的

泛舟，我輕輕地用漿葉划破碧波，星對我微笑，笑得那麼的有趣啊！這笑容給我以最純粹的愉快，於是我會高歌，用我的祝福，爲星辰唱起讚美的歌。

五年來，飄浮在山的波濤里，對於海上的星夜，誰說不纏綿呢？然而久居山中，對山中的星夜，該是如何的依依啊！每當星夜，我會獨自才于石板上，看流星在天空劃一道光明的路程無聲的殞落，或者用崇高的想念去爲星辰編織成一首詩篇；再或折一支蘆笛，行吟於荒寂的黑夜，爲星辰奏一闌永恆的歌曲！我愛星辰，星辰給我更豐滿的智慧，更給我用智慧去創造生命的

力！感謝星辰給我以這些，我將永遠伴着你！

我是一個愛星的人，我行走過荒山，峻嶺，以及河川和溪澗，我始終是愛着星辰的，我經過修澗而蜿蜒的古道，涉過祖國豐沃的土地上的無數的清流，我從未停止過我的歌唱，因爲星辰是這枯寂的旅途上的唯一的伴侶，能不愛星辰嗎？……我愛星，星底光亮給我以永恆的光明；也以給我以快樂底心境，那閃耀於夜空的光亮的星辰啊！星給我崇高的想念和壯實的去創造生命！星辰啊！我得到你的啓示，用堅毅而沈着的步調，去接那自東方升起初陽！

陪都竹枝辭

曉暹

廚呈菜色竹支離，饌日埋頭力已疲，抽出兩時供運動，愁顏改作笑嘻嘻。

戰時公務員生活清苦，工作繁重，領袖體恤下情，勸每日抽出兩小時，從事運動，以保健康。仁慈之懷，令人感動。

日理萬幾猶著作，中華命運論端詳，請看四海風行日，紙貴豈惟數洛陽。

自委座手著一中國之命運一出版後，四海風行，不脛而走，到處人手一編，津津樂道。

交通部公路總局組織法

第一條 交通部為統一管理全國公路運輸工程

第二條 及其有關業務設公路總局

一、總務處

二、工務處

三、監理處

四、運務處

五、材料處

六、財務處

第三條 總務處掌左列事項

一、關於收發分配編製保管文件事項

二、關於典守印信事項

三、關於本局及所屬機關之人事事項

四、關於財產物品之登記保管事項

五、關於員工之福利事項

六、關於庶務及不屬其他各處事項

第四條 工務處掌左列事項

一、關於公路設計建築事項

二、關於公路保養修理事項

三、關於公路橋樑事項

四、關於公路器材之支配事項

五、關於其他公路工程事項

第五條 監理處掌左列事項

一、關於車輛牌照路線執照駕駛人技

工之登記給照事項

二、關於運量觀測行車安全事項

三、關於公路運輸機構之監督事項

四、其他關於公路監理事項

第六條 運務處掌左列事項

一、關於公路車輛調度修理事項

二、關於行車考核訓練事項

三、關於物資儲藏接轉事項

四、關於公路運輸業務事項

五、其他關於運輸業務事項

材料處掌左列事項

一、關於公路運輸工程工具材料之配

製備事項

二、關於倉庫之設備事項

三、關於燃料之化煉事項

四、關於材料之採購事項

五、其他關於公路器材事項

財務處掌左列事項

一、關於經費之支配調劑事項

二、關於款項之收支保管事項

三、關於財產之登記保管事項

四、其他關於財務事項

公路總局設局長一人簡任承交

長之命總理本局事務監督所屬職員及

機關副局長三人簡任補助局長處理事

務

公路總局設秘書四人至六人其中一人

簡任餘薦任辦理機要文件及長官交辦

事項

公路總局設處長六人簡任分掌各處事

務副處長六人薦任或簡任補助處長處

第十二條

公路總局設警稽主任一人簡任掌理公

路之保護警衛及檢驗稽查之聯繫事項

公路總局設醫務主任一人簡任掌理關

於醫務衛生及旅客之臨時救護事項

公路總局設科長二十人至二十六人薦

任科員一百六十人至二百一十人辦事

員五十人至七十人均委任承長官之命

辦理各科事務

第十五條

公路總局設技正十人至十二人其中八

人簡任餘薦任主任督察工程師一人簡

任督察工程師十二人至十五人其中二人

簡任餘薦任技士十八人至二十人薦任

技佐二十人至二十四人委任承長官之

命辦理技術事務

第十六條

公路總局因業務及技術上之需要得聘

用專門人員二十人至三十人視察十五

人至二十人

公路總局就業務之需要於全國公路線

得設公路管理局於興築新工程時得設

公路工程局

公路總局設會計處長一人承主計長之

命并受局長副局長之指揮辦理會計會

計統計事宜

會計處需用佐理人員由公路總局及主

計處就本法所定科長科員辦事員名額

中會同決定之

本法自公佈日施行

「三」各部設計概要

本橋二塔中心相距為一百一十公尺，以適於地形，採用直線邊索，(Straight Backstay)，其主索彎度(Sag Ratio)定為十分之一，索距為五公尺。加勁桁構不與橋塔相銜接，其跨徑為一百零五公尺，懸索橋之計算，原有兩種理論，一為彈性理論(Elastic Theory)，假定受重時懸索曲線不變形。一為變形理論(Deflection Theory)，受重後懸索之變形亦已計及。後者較前者為精確，對於跨徑愈長之橋，如根據兩種理論計算加勁桁構之應力，即其差異愈大。依據美國Frankland氏之主張，彈性理論，用於小跨徑直線邊索式之懸索橋，已甚精確。是以本橋乃根據彈性理論而設計之。

(子)懸索：懸索為全橋之主要部份，全橋靜重及大部份活重均為懸索所承受，為施工便利起見，採用七股十九絲之普羅鋼索(Mough See Wire Rope)，其直徑為三十五公厘，每根之最少極限強度為七十二公噸。本橋每邊懸索之最大拉力為一四三三公噸，用是項鋼索七根組成，其安全係數為三。五。惟後以鋼索在仰光被炸毀一部份，每邊改用三十五公厘徑鋼索六根，二十五公厘徑鋼索一根，但實際材料靜重較假定為輕，其實際最大拉力為一一一公噸，實際鋼索之總強度為四六八公噸，故實際安全係數可達四。一。

(丑)加勁桁構：加勁桁構採用兩鏈式華倫桁構(Two Hinged Warren Truss)，格距為二。五公尺，高度為二公尺，兩桁構間距離為五公尺，與鋼索在同一之立面上。全部構材採用木料。

加勁桁構之作用，為使集中活重得均佈於懸索，且藉以抵抗懸索之變形，乃全橋次要建築。如有損壞，不危及全橋之安全。故木料選用應力可略為提高，普通木質建築，往往以接榫處控制太多，致使總斷面積三分之一乃至二分之一，不能利用傳導應力。如是則多費材料，且增加不需要之重量。為改善此項缺點起見，本橋乃決定採用鋼圈接榫(Ring Connector)，全部構材用十公分徑及六。五公分徑鋼圈連結。如此則控制面積減至極小限度。再此項接榫較普通接榫更為堅實，因拉力壓力均可抵抗。且受拉力之幹部構材(Weh Member)仍可用木料，不必另加鋼條，故所用鋼料，因之減省甚多。再者用鋼圈接榫之後，接點簡單整齊，線條平直，較普通木製桁構尤為美觀。對於風力之抵抗，採用橋底複式支撐組織，用鋼圈串下弦連結，使全橋不致有橫向震動。

(寅)橋塔：橋塔係支撐懸索，使全橋重量傳於橋台。本橋橋塔採用石料建築，石塔之優點為笨重堅實，偉大雄壯。塔頂用活動索鞍，以減少橋塔所受水平推力。索鞍用鑄鋼造成，上部為圓弧索槽，以承放鋼索，其圓弧之半徑為一二〇公分，索鞍下承軸五隻。可前後轉動。塔高一五。三公尺。橋門淨寬為四公尺。因鋼索之支承中心不能與塔柱中心相合。故採用鋼筋混凝土過梁，上部重量得均勻傳佈，使塔柱不致有偏心壓力。

(卯)鋪設：鋪設係抵抗懸索之拉力，而固定其地位，其設計條件有三：不滑動，不轉動，

且其單位壓力不超過其基礎之承載力，本橋兩岸均屬堅石地層，最合理理想之鋪設位置。鋪設結構之方法，為將懸索用索筒(Sock)與鋪設拉桿連接。為結構簡單計，拉桿邊索採用同一斜度，不彎曲與內部鋼架相連。鋼架用槽形鋼及工字鋼交錯連成井字形方格，使懸索拉力得平均傳佈於混凝土面上，以不超過其實用壓力為原則。鋼架之外，包圍以混凝土成方塊狀，底部做成階級形，以抵抗滑動。南岸以地形關係，左右分列，車輛由兩鋪設間行駛，北岸則連成一整塊，為節省水泥起見，混凝土厚度，僅使足以包容鋼架及抵抗內部之剪力為度。另在混凝土上部，砌築塊石，以增加重量，使不致滑動或轉動。

(辰)吊桿：吊桿因市上粗鋼條無法購得，改用二十一公厘方鋼條，上端打成眼形桿，下端加粗至三十二公厘徑，再做螺絲連鋼接墊板以承橫梁。吊桿末端之螺絲，可以校正其長度。索夾主要作用，乃將吊桿固繫於鋼索上，不使滑動，故須用螺絲緊繫，以引生對鋼索之壓力，使其抗滑之安全係數大於二。本橋索夾用十九公厘厚鋼板打成，寬為十三公分。其上端與鋼索接處就四種不同之斜角，使大致可與鋼索斜度相符合。上下各用十九公厘徑螺絲二個夾緊，下端用鋼板連接吊桿，因有鋼板之關係，吊桿得以擺動自如。不致因橋面從橫震動，而發生彎扭之虞。

(巳)橋面：橋面部份設計載重為十公噸，橫樑縱樑橋面等均用松木。為使行車平滑起見，橋面上加裝軌道板二道，各寬八十公分，所有設計及構造，均與普通木橋相似。(未完)

X江橋設計與施工概要 萊公

X江原渡口維持交通，抗戰軍興，軍運頻繁，渡口設備雖已加強，仍不堪負此重任，加以春夏水漲，待渡車輛動以百計，乃有改建鋼橋之議。

X江河道彎曲，河面闊狹不一，河床傾度甚劇，致水位驟漲驟落，年可數見。渡口水文，原無記載，據本局調查所得，最高水位為九·九·九公尺，最低水位為六·七·五公尺，根據假定標高，最大流速用浮標測得約為每秒四·八公尺。

橋址選擇可得三處：(一)在渡口附近，該處河床傾度平坦，小水時水深為五公尺，河面闊為七〇公尺，洪水時河面為二七〇公尺，擬建橋梁全長約為二〇〇公尺，防水工程，甚為艱難，且工程進行時，有礙渡輪航程，不易維持交通。(二)在渡口下游六〇〇公尺，該處小水時河面闊為四五公尺，擬建橋梁全長約為一八〇公尺，且中孔可以跨越，防水工程亦可避免，惟河底均係泥結卵石，修築基礎，需用沉箱，工程艱巨。(三)在渡口上游二公里已廢棄索橋舊址，該處河面狹窄，小水時河面僅四〇公尺，擬建橋梁全長為一〇〇公尺，如中孔跨度定為五五公尺，即可跨越河面，並防水工程，橋址純為堅石層，無下沉之虞，修築基礎甚為簡易，雖接續工程較大，然全工程費用仍較上述兩處低廉，且橋址隱蔽於深峽之內，在防空觀點上亦較安全，故決定以該處為新橋橋址。

減少鋼料，至橋墩材料之節省與夫架橋之簡便猶為餘事，鋼桁全長為一一〇公尺，中孔跨徑為五五公尺，兩邊孔各為二七·五公尺，鋼桁構高五·五公尺，闊六·九公尺，可容兩車並行，設計載重為一五公噸，全部鋼料於民國二十八年一月交由法商愛飛爾公司承造，其上弦(Unloaded Chord)並不承荷風力，故無橋門(Portal)之設置，頂部平樑(Lateral Bracing)亦僅作連繫之用，橋墩係實心，全高為三〇公尺，除墩頂部份為一、二、四混凝土外，其餘均為一、三、六混凝土，內嵌大石塊百分之二十，鋼筋僅配置於表面，以承受溫度漲縮力，故其數量甚微，民國二十八年二月興工，先挖築基石，深二公尺，上口微小，使有鑄定力，基石遇有裂縫處均用一、三、六混凝土填塞，橋墩底都標高為七〇公尺，較最低水位高出約二公尺，南北橋墩同時灌築，至七月完成。橋口台基石傾斜度達四〇度，為防橋台滑動計，預將其基礎鑿成若干階級，鑿孔埋以鋼筋，並灌以洋灰漿以資穩定，橋台及翼牆至十一月底完成，所有鋼筋、混凝土工程費時十個月，共用洋灰五千桶，鋼筋二〇噸。

鋼橋重量共計一九二噸，第一批一八〇噸，於民國二十九年春，由滇越鐵路運抵昆明，再用卡車運至工地，至二十九年年底全部運到，第二批鋼料包括橋座鋼釘螺絲等件，因越南事變，未及內運，遂向愛飛爾公司接洽交洋，幸無虞致，乃交由全州中等機器廠分別趕製，此為配件補充之情形也。

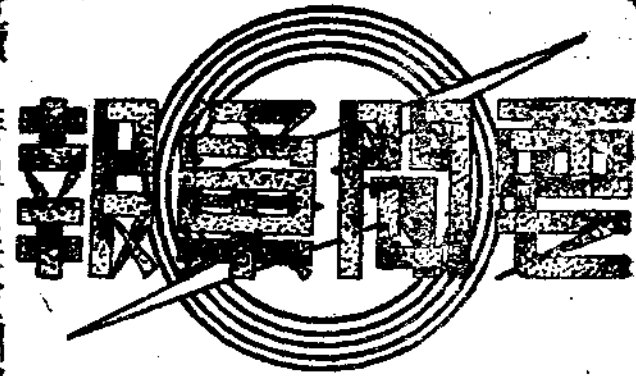
民國三十年三月鋼梁開始架設，南北兩邊孔架設方法稍有不同，北岸邊孔鋼梁係先在橋台上安裝就緒，同時在橋墩頂橋台間裝置一A字式高柱，然後用人力及搖車使鋼梁向前推移，其速率每小時約為二公尺，雖因工具配備不全隨時可發生危險，幸能審慎將事，卒底於成。南岸邊孔動工稍遲，深恐江水上漲，沖及柱脚，乃改變方法，先將南岸半邊中孔鋼梁裝於橋台上，以代鑄定梁之用，然後用懸臂法逐節接出以達橋墩。

邊孔鋼梁架設後，復用懸臂法自南北兩邊向中央逐節接出，中央一節(Center Panel)接合時，下弦接對而上弦則因兩端鋼梁墮度(Deflection)較大，其相隔之距離較中孔上弦長度少一·五公分，乃將兩端橋座稍事放低使合式鑲入，然後頂平，各鋼釘係用壓氣釘槍鑄合，共二一〇〇餘顆，壓氣機由汽車引擎改裝木炭推動，每小時燃炭約九公升，足供兩支鋼釘槍之用，鑄合工作至三十年九月始全部完成。

橋面淨寬為六·一八公尺，橋面板厚二二·五公分，上層面板厚一〇公分，均揀選上等堅木製造，並經風乾一年，故鮮有曲裂之弊。

接續工程共長五公里，路面闊六公尺，自民國二十八年十月興工，每日役工二千名，至二十九年七月完成，工程之艱巨，概可想見。

民國三十年十月七日全橋完成通車，工程推進期間，適值國際風雲變幻，致使工具與材料之運輸，異常艱難，故歷時三載，始底於成，此X江橋設計與施工之梗概也。



研讀 委員長講演訓詞

小冊應注意之點

奉交通部公路總局本年四月八日公總字第二〇四號令開：「案奉交通部三十二年三月十一日人典字第七五〇七號訓令開：案奉行政院三十二年三月一日仁考字第五二〇七號訓令開：「各機關職員應研讀委員長講演訓詞小冊」，業經本院通令各屬在案。茲復奉國防最高委員會國綱字第三三五五號代電開：「請國綱代電計達，茲再將關於黨政各機關職員研讀本委員長各

軍事性工程工廠任職人員不得將其職位印於名片

奉交通部公路總局本年五月十日公總字第二一〇六號訓令開：「案奉交通部三十二年四月二十九日人典字第一一七八七號訓令開：「案奉軍事委員會三十二年四月十五日辦四二民字第三七五一六號訓令開，查近有軍事工程人員將其職位印於名片上，易於洩漏機密，茲

種講演訓詞小冊應注意之點指示如下：(1)以後凡中正所發表與法令規章有關之講演訓詞，各機關主管必須於一週以內提出小組會議討論研究，應實行者即應澈底實行；(2)過去中所頒發之講演訓詞小冊，凡為法令規章有關者，應由中央黨部秘書處會同行政院秘書處逐一清出，限令各級機關負責人員一致研讀，分別討論，切實貫徹，主管於核時即應擇要考試，視其有無確切之認識，以及實行有無功效，以定其成績之高下。以上兩點除分電外，併希查照辦理，暨防屬遵照等因；奉此除分令外，合行仰遵照此令，一等因；奉此，除分令外，合行仰遵照此令，等因；奉此，應即一體注意為要。

奉發黨員公務員及士紳子弟調查征集辦法

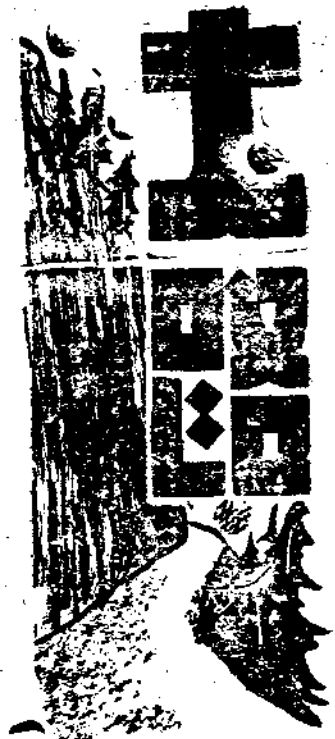
奉交通部公路總局本年三月十三日公總字第二〇〇八三號訓令，以奉交通部轉奉行政院本年二月十一日仁式字第三六七六號訓令，准軍事委員會渝(31)愛政發彙字第五〇二八號代電開：「查黨員公務員及士紳子弟應首先服兵役，以資倡導，業經通飭遵行有案，茲規定黨員公務員及

為定凡軍事工程工廠任職人員，其他工程工廠有軍事性者包括在內，概不得將其職位印於名片上，除分令外，合行仰遵照，并轉飭所屬一體遵照為要，一等因奉此，除分令外，合行仰遵照，并轉飭所屬一體遵照為要，一等因奉此，希一體遵照為要。

協緝司機周作玉等

奉資委會運務處本年四月五日(叁貳)運字第二〇五五號公函開：「查本處司機周作玉沈克林孫朝彰傑滿守盈蘇准濬等六名，先後因案長罪潛逃，殊屬有干法紀，除飭屬緝拿，並分別勒保賠償損失暨吊銷執照外，相應開具各該司機年齡籍貫及執照號碼表，函請惠予飭屬緝拿，並查扣執照」等由；准此，應即一體協緝為要。附周作玉等年齡籍貫及執照號碼表。

司機姓名	年齡	籍貫	執照號碼	案情	附註
周作玉	二十六	河北宛平	國黔6837	盜賣油料	
沈克林	二十四	江蘇蘇州	國南53878	竊車肇禍	
孫朝彰	二十二	江蘇丹陽	國黔11120	盜賣空桶等件	
彭傑	二十三	湖南湘潭	國黔11700	竊車損失車機及酒精	
滿守盈	二十八	廣西蒼梧	國黔12097	盜賣酒精	
蘇准濬	二十三	廣西		超耗油料	執照已函發吊銷



滇緬路歷險記

李·文·達·譯

降落不久，立刻就有很多中國老百姓從田裏跑出來包圍了我的飛機，這到使我并不感覺窘困，拿出了那面印着中國國徽，證明我身份的小旗後，很快的我就被他們認為是好朋友了。附近有兩個小村莊，我被一位鄉長模樣的老人拖拖拉拉的牽到了他的家裏。立刻鄉裏所有的鄉紳們都集攏來訪問我。

在鄉長家裏我受到最優厚的款待，他們拿出珍藏着的罐頭菠蘿、蘋果、餅乾來招待我，這些東西在他們看來有如金子一般的珍貴，比我們對一瓶香燻三十年之久

的老牌威士忌酒更為珍視。當夜舉行了一個盛大的宴會來歡迎我，散席後，他們又為我預備了最好的松板床鋪。我受着國王一樣的待遇，甚至洗手洗腳都有各別的水盆。

第二天早晨九點鐘左右，鄉人為我找了三匹瘦弱的小馬，準備載身上保山去。起程前，我將殘機上一切能卸下的東西，都拆了下來，隨身帶走，並且請了嚮導和衛兵。我們這一行人就用着每小時一英里的速度慢慢走這段路程。

附近村落聽到有一架一點鐘能飛一千多里的飛機，降落在田壩上的新聞後，所有的人都不離奇了，我們沿途每經過一個小村莊就得停下來，因為那裏早就有人為我們預備了有著名的「生酒」的豐富宴席。我們這樣的停了兩三次，最後，我吃得連騎在馬背上都感覺到有些困難了。

在一處土名叫「牛房」的地方，當地的鄉長借了一匹他私人所有的馬給我騎，那匹馬比較健壯，能有每小時一英里半的速度。這使我的嚮導和衛兵都不易跟得上。不久我就接到在這一區裏中國軍部的通知，說在前面已派出了一輛汽車在等候我，但我發覺有幾輛騎行五英里的必要，因為雖然這時我們已走上滇緬公路，但這段路而已被中國軍隊徹底破壞過，要行駛汽車是絕對不可能。直到天黑，我們才走到停車的地方。隨行的衛兵這時才騎了我的馬回去，這使我感覺到欣慰不少，自己心內對那終日背着我的保險傘，跟着步行的兵士，感到非常歡愉，他整大跟在我馬後步行，亦够疲倦的了。

離保山城不遠，就有三位中國軍部裏的參謀和當地的郵政局長來迎接我。進城後，遇着了駐紮在當地的戰區司令官和他的參謀長，晚上就住在司令部裏。

第二天九月二十四日，正是中國全國慶祝的中秋節，這天等於是我們的感謝節。司令部內全體官佐為我舉行了一個盛大宴會。席中特色，又是備有那著名的「生酒」。我們從上午十點鐘入席，到中午才散。我生平從來沒有見過這麼豐富的菜看，菜多至有二十餘道，內中包括有味道不同煮法各異的雞，連頭帶尾的全魚以及其他許多滋味鮮美而叫不出名字的食物。

才到永平。我們就睡在車上。要長睡來。我們繼續前進，下午五時左右到達大理。在大理我們得到當地教士史諾（Mr. Snow）先生的招待。晚上在史諾先生家裏吃了一頓豐富的晚餐後，立刻爬上他為我們準備的繩床安睡。

汽車駛出大理不久，一個英國兵士停車下來，想對一座大山照一張相片，他正預備攝影，忽跑來一位中國老百姓，扭住那英國兵士，兩三下將他擡在地上，那英國兵士雖然說以前是位足球能手，但是現在却亦無濟於事。原來在這山坡下有一個面積約等於兩個高爾夫球場，足能容納百萬具以上樹材的墓地。那位中國老百姓一定以為對墓地照相，會將好風水或者守護神照走了的。我們請那位中國無緣電員為我們解釋。說那位英國朋友照的祇是那座大山，根本不知道山下有着這麼大一片墓地。誤會解釋後，那位老百姓立刻面露笑容，做出各種表示道歉的姿態，向那英國兵士賠罪。經過三天的跋涉，我到

達了一處停有我們自己飛機的機場，在那裏我跳上一架T-10，祇費二十五分鐘就回到了出發地。計算起來，離開出發那天，恰恰是一星期。

在這一星期中，我一點困難都沒有，相反的，處處受着中國老百姓的優厚款待，這是我非常感戴的。（摘載航空建設第三期）

星

朱惟仁

我愛星，那閃耀於夜空的光亮底星！

當四月槐花飄香季節，我嗅着那清幽的香味，懷着一顆清醒的心靈，行走在有着星星的黑夜道路上；我用壯健的步伐，急遽地踏着那古老的石板道，聽足風揚起沙沙底音響，我彷彿得到光亮而閃耀的星底啓示，面迎那燦爛於天底底星，在黑夜去尋求那智慧的永恆的光明！

夜是曠遠，莽原有一片寥寂，星影是黑夜唯一的伴侶了，我愛一個人去荒漠的曠野，聽那閃爍底繁星，獨自看星閃着快樂的眼睛，讓那光亮射入我底心靈，使我像有着南方春雨季節的憂

鬱的境，用星光的啓示去冰釋更願星光能給我以永遠的永遠的一種愉快；因是我特別的愛着那光亮底星了！

星，用它昏暗而微弱的光，照射這被黑暗所籠罩着的大地，更用它溫情的眼睛，給大地上的一切帶來了歡

奧的喜悅，但仰天數繁星，更多的更美的記憶：在童年，是有着縹緲的夢境的童年，愛在星夜聽髮髮斑斑的祖母訴說那關於星底故事，那時星光對我有着崇高的想念，老祖母訴說的故事是那

麼的關於詩話，我願我永遠愛着星，做星底護衛者。又是一個星夜，我獨自去湖上

泛舟，我輕輕地用漿葉划破碧波，星對我微笑，笑得那麼的有趣啊！這笑容給我以最純粹的愉快，於是我會高歌，用我的喉嚨，為星底唱起讚美的歌。

五年來，飄浮在山的波濤里，對於海上的星夜，誰說不戀戀呢？然而久居山中，對山中的星夜，該是如何的依依啊！每當星夜，我會獨自坐在石板道上，看流星在天空劃一道光明的路，無聲的殞落，或者用崇高的想念去為星底編織成一首詩篇；再或折一支蘆笛，行吟於荒寂的黑夜，為星底奏一闌永恆的歌曲！我愛星底星，星底給我更豐滿的智慧，更給我用智慧去創造生命的

力！感謝星底給我以這些，我將永遠伴着你！

我是一個愛星的人，我行走過萬山，峻嶺，以及河川和溪澗，我始終是愛着星

辰的，我踏過修澗而蜿蜒的古道，涉過祖國豐沃的土地上的無數的清流，我從未停止過我的歌唱，因為星底是這枯寂的旅途上的唯一的伴侶，能不愛星底嗎？……

我愛星，星底光亮給我以永恆的光明；也以給我以快樂底心境，那閃耀於夜空的光亮的星底啊！星給我崇高的想念和壯實的力去創造生命！星底啊！我得到你的啓示，用堅毅而沈着的步調，去盤旋黑夜的大地，去迎接那自東方升起初陽！

陪都竹枝辭 雙選

扇呈菜色計支離，鎮日埋頭力已疲，抽出兩時供運動，愁顏改作笑嘻嘻。

戰時公務員生活清苦，工作繁重，領袖體恤下情，通飭每日抽出兩小時，從事運動，以保健康。仁慈之懷，令人感動。

日理萬幾猶著作，中華命運論端詳，請看四海風行日，紙貴豈惟數洛陽。

自 委座手著一中國之命運一出版後，四海風行，不脛而走，到處人手一編，津津開讀。

（1213）

交通部公路總局組織法

第一條 交通部為統一管理全國公路運輸工程

第二條 及其有關業務設公路總局

第六條 運務處掌左列事項

- 一、關於公路車輛調度修理事項
- 二、關於行車考核訓練事項
- 三、關於物資儲藏接轉事項
- 四、關於公路運輸設備事項
- 五、其他關於運輸業務事項

第十二條

理處務

公路總局設警務主任一人簡任掌理公路之保護警衛及檢驗稽查之聯繫事項

第十三條

公路總局設醫務主任一人簡任掌理關於醫務衛生及旅客之臨時救護事項

第十四條

公路總局設科長二十人至二十六人薦任科員一百六十人至二百一十人辦事員五十人至七十人均委任承長官之命辦理各科事務

第七條

- 一、關於公路運輸工程工具材料之配製備儲事項
- 二、關於倉庫之設備事項
- 三、關於材料之化煉事項
- 四、關於材料之採購事項
- 五、其他關於公路器材事項

第十五條

公路總局設技正十人至十二人其中八人簡任餘薦任主任督察工程師一人簡任督察工程師十二人至十五人其中二人簡任餘薦任技士十八人至二十人薦任技佐二十人至二十四人委任承長官之命辦理技術事務

第三條

總務處掌左列事項

- 一、關於收發分配編製保管文件事項
- 二、關於典守印信事項
- 三、關於本局及所屬機關之人事事項
- 四、關於財產物品之登記保管事項
- 五、關於員工之福利事項
- 六、關於庶務及不屬其他各處事項

第八條

- 一、關於經費之支配調劑事項
- 二、關於款項之收支保管事項
- 三、關於財產契據之登記保管事項
- 四、其他關於財務事項

第十六條

公路總局因業務及技術上之需要得聘用專門人員二十人至三十人觀察十五人至二十人

第四條

工務處掌左列事項

- 一、關於公路設計建築事項
- 二、關於公路保養修理事項
- 三、關於公路橋樑事項
- 四、關於公路器材之支配事項
- 五、關於其他公路工程事項

第九條

- 一、公路總局設局長一人簡任承交通部之命綜理本局事務監督所屬職員及機關副局長三人簡任輔助局長處理事務

第十七條

公路總局設會計處長一人承主計長之命并受局長副局長之指揮辦理會計會計統計事宜

第五條

監理處掌左列事項

- 一、關於車輛牌照執照執照駕駛人技
- 二、關於運量觀測行車安全事項
- 三、關於公路運輸機構之監督事項
- 四、其他關於公路監理事項

第十條

- 一、公路總局設秘書四人至六人其中一人簡任餘薦任辦理機要文件及長官交辦事項

第十八條

公路總局設處長六人簡任分掌各處事務副處長六人簡任或簡任輔助處長處

第十一條

- 一、公路總局設處長六人簡任分掌各處事務副處長六人簡任或簡任輔助處長處

第十九條

本法自公佈日施行