

西南公路

第一八六期



(存密) 閱閱人同外內局本供專刊本 類紙聞新類一第為認記登政郵華中經

再論路邊坡安定問題

林文英

自從我在「新工程」第一期發表了「粘土路邊坡垂直試驗之類請」一文，復經「西南公路」第八十四期轉載之後，我原期有熱烈的討論，但迄今為止，文字上公開的反應，尚不多見，僅楊理準君在「西南公路」發表一文，反對余之意見，但所論未見透澈，譬如他提出四個原則，便不甚合理。何以省土方路便不能安定，何以工作便者即難美觀，未能說明其理由，如此重要之點，實不宜僅憑主觀直覺，作幾句武斷之言，尤其美觀並無一定標準，工程以安全為先，非以美觀為主。楊君謂直坡一經雨水浸入，粘固性減少，每多崩坍而成斜坡。此點實屬事實，但崩坍而後，直坡所受雨水侵入之機會與數量遠較直坡為多。又未明有許多直坡實由於斜坡雨水侵入後塌而成者，且直坡之塌場又各有原因，非僅一端。楊君又謂西北各省之黃土質地質較佳且少雨水沖刷之故而能直立。此又未能說明較佳之原因何在，且未明西北雨水在七八月間甚多，常有傾盆雷雨。至謂西南土質太劣，又未見說明。至於開天鑿若無不透水之材料，則更危險。後論階層邊坡之數層更不能成立。故楊君所論，余實未感滿意。稍可慶慰者，即私人交換意見尚屬不少，且多極有益之討論，最近半年，視察川滇樂西川中等路，更獲與多數工程師研究之良機。對於本問題之重要，都有共同之認識，且有一份份公路工程師，因受此文之影響，曾作四分之一以上之坡施工，獲得優良之結果。事實上民工所作邊坡都在一比一以上，甚難按照標準。

一般工程師，對此問題之意見可分三種：第一種為贊同者，其意見大抵與余所論相彷彿，惟提出更多之實地試驗與例證。第二種為反對者，反對意見，約分四類：第一類對於垂直邊坡之理論，在土壤力學方面認為不可能不矛盾者，此點除趙國華君之邊坡之安定問題講稿外，余尚未獲得更詳明之解答，僅偶聞其未見切實之概念而已，余對於土壤力學素鮮研究至盼有人對此為文詳論之，惟余詢某君對此頗有研究，據謂土壤力學中有所謂臨界高度 (Critical Height) 者，即每一種土壤均容許相當高度之直立，惟不能超出一定之高度，此種高度，各種土壤差異頗大，惟粘土至少在二三公尺以上 (詳確數字因手頭無書未能查出) 故彼在漢渝公路擔任總段長時曾根據此意，令各分段用階段式之垂直邊坡，此事對余之主張至為有益，第二類以爲余之主張垂直則不應該再有階級式之理論，蓋其中即有矛盾，因階級式之邊坡其結果仍爲斜坡而非直坡，此點余未作確實之計算惟余認爲單純之斜坡與階級式所成之斜坡必有不同，至盼有人於幾何方面詳爲論述，第三類以爲高挖土在施方面垂直反較不便，事實上難於辦到者如凌鴻勳先生即有此意見，此點余亦同意每級在二公尺以上時，確實如此，惟二公尺以下尚無困難，但無論如何，只能達八十餘度，鮮有能及九十度者事實上亦可不必定達九十度。第四類亦有以爲

本期要目

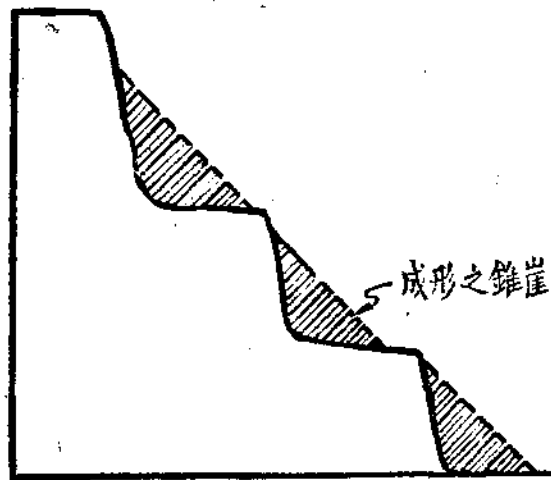
- 再論路邊坡安定問題.....林文英
- 公路路面材料研究與實驗(續).....李讓熾
- 技術人員銓敘規則續有補充規定.....
- 邊區雜談.....
- 全國鐵路公路水路聯絡沿綫交通治安維護辦法.....

須考察土質之粘性程度者，此類問題提出者亦多，因其忽略余之題目首二字即為粘土也，倘有保守派即認為新事新物，未經確定者，不敢嘗試對於過去成規業經定為標準者認為必有至理存焉，其有竟盲目信仰外國人之成規，而不敢有所更張者，第三種為折衷派主張將現行之標準坡段即土質情形儘量採取四分之一以上之陡坡者，余已趨向於此種意見，而尚稍有引申之處，亦即本文申論之重心，實際上余當初主張直坡之原意，即係七八十度至八九十度之陡坡，並不一定九十度，不過從理論上演繹，結果所至，必趨極端而成垂直之理論，且僅從一方面之觀察，自難免有忽略其他因素之弊。

余最近隨趙祖康先生視察樂西公路地質，對邊坡問題，亦常加以注意；據觀察結果，余認為除鬆砂層黑土鬆土層極亂之堅隔土及含有潛水者外，普通土壤之切坡，均可達四分之一至八分之一之坡度。現行一比一之坡度實可不必且並不合理，若從一比一改為四分之一至八分之一，則一條鐵路或公路，在不知不覺中可省去數十萬方至數百萬方之土方，此不僅節省民力，亦為工程經濟上一極重要之問題。

何種土壤可用陡坡，可陡至何種程度，其容許之高度如何，為一般工程司所常問者，其詳細有待於個別之實驗，惟余前述除鬆砂層黑土鬆土層鬆亂之間隔及含有潛水者外，普通土壤均可用陡坡，其最普遍及最利於用陡坡者，為西北之黃

土，西南及東南之紅土，粘粘土，與一般砂礫質粘土，河流沖積土及花崗岩之風化土等，其坡度可斟酌實地情形由四分之一至八分之一，其高度約自二公尺至七八公尺，亦須視土質而定，如砂礫質粘土及河流沖積之砂礫層可達七八公尺而能安全，普通粘土在二三公尺之間亦可無虞，至於塋方問題，關係較為複雜，非僅坡之一端而已，



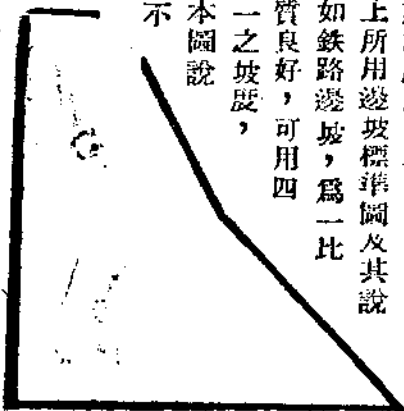
容另為文述之。

一比一坡經過相當時間，不能維持原狀，余前文業已述之直坡經過相當時間，能否維持原狀，當亦為一般人所欲問者，據余之推測，將分成兩部，上部仍維持垂直式極陡之原狀，表層一部空之脫落，自屬難免下部將形成屋錐 (Talus) 狀，由上部脫落之土，堆積而成，其坡度依土質

之靜止角而定在三十五度至四十度之間，此或為階級直坡最終之形態倘有待於證明者。

因有此最終屋錐形態之存在，以及普遍觀察之所得使余覺得合理而安全之邊坡，即屋錐形狀之邊坡 (圖二) 其錐體部份之斜面或當依是項土壤之靜止角而定，倘較一比一之坡度為平，並常有懸崖部份之坍土，加入其上。故余認為今後土質邊坡有作此形態試驗之必要。

余以為工程上所用邊坡標準圖及其說明，應當於彈性如鐵路邊坡，為一比一必須說明如土質良好，可用四分之一至八分之一之坡度，若照余之意見基本圖說定為一比一反而不合理。又如若遇鬆沙層則須說明當改用一比一點



七五即砂 1:1.33 (約當鬆砂層之靜止角) 或三十度，或用禦牆以擋住之，則工程司可於此彈性有所伸縮，而不致固執標準，一無變通之餘地，余深知有多數工程司亦能察出某種土質可用陡坡，惟因格於標準所示，恐不能驗收，故明知其可能，而仍不敢採用，犧牲明見，任其浪費金錢與人力，未能挽救，殊可痛惜。

☆ ☆ ☆ ☆ ☆

公路路面材料研究與實驗

(中國工程師學會第十屆年會論文) 續四

李·讓·熾



級配混合路面

級配混合路面，英文原名為 Graded Mix or Stabilized Soil Mixture，實

際亦不過為砂土與碎石路面之變相，級配混合路面，視材料之不同，可分為二種：一為細級配砂土路面，一為粗級配碎石或碎石路面，二者之組合雖有不同，但其原理則一，前者為級配砂土細料所組成，最大尺寸，普通為 1.4 公分 (1 1/4 吋)；後者為級配碎石或碎石粗料與砂土細料混合所組成，最大尺寸，普通為 3.8 公分 (1 1/2 吋)。如在運費繁密公路，自以含有粗料者為較適宜，但在石質過劣，或石料缺乏之地，採用細料級配砂土者亦有之。

級配混合路面，無論為粗料式，或細料式，其構造組合，設計之原理有五：

1. 混合物中需含有適量富有內磨擦力之石砂材料，以供給其堅韌度抵抗車輛之壓力與衝擊力。
2. 混合物中需含有適量富於黏性之泥

土結合料，以供給其黏結力。

3. 混合物中所含材料，級配必須良好，使空隙能減少至最低可能之程度。
4. 混合物整體，需壓實至最大可能性之密度，以減少其透水性。
5. 級配混合路面，需加入一種穩定劑，使不受氣候之影響。

級配材料應為健全，堅韌，耐久，軋碎至規定大小之礫石，碎石或渣滓，或因此與砂，石粉，或其他惰性細分礦質材料合併之混合物，最大尺寸，不得超過穩定層厚度三分之一，礫石磨耗率，不得大於 20%；碎石磨耗率，不得大於 80%；渣滓需為鼓風爐渣滓，每立方公尺重量，不得少於 1120 公斤。適宜舊有材料，翻鬆後與新加材料接合能合標準者，亦可應用。結合料主要成份，為細微填粒，能通過 200 號篩者。通過一吋篩為 100%，通過 4 號篩不得少於 80%，與級配材料混合時，應與塑性指數之標準相合。

根據上述構造原理，級配材料之配合需有一定之標準範圍，方能達到其目的，普通天然材料能適合於其種級配者甚少，大都需加以人工之配合。通常取三、四種天然材料以配合之，使成一種適合級配混合路面之材料，級

配材料之標準範圍，視所用材料而異。可分為級配砂土，粗級配碎石或碎石三種，面層與底層之級配又各不同，下列級配限度，為通常採用之標準：

1. 級配限度表：

(1) 面層材料：

(a) 砂土：通過十吋 (25.4 公厘) 篩 100%

通過十號篩 65-100%

通過十號篩之級配如下

10 號篩 100%

20 號篩 55-90%

40 號篩 35-70%

200 號篩 8-25%

(b) 礫石：通過十吋 (25.4 公厘) 篩 100%

3 吋 (7.62 公厘) 篩 85-100%

3 吋 (9.52 公厘) 篩 65-100%

4 號篩 55-85%

10 號篩 40-70%

40 號篩 25-45%

200 號篩 10-25%

在某種情形之下，大於 1 吋 (2.5 公分) 之礫石，亦可接合使用，惟不得超過 10%，又最大尺寸，無論何時，不得超過面層厚度三分之一。

(c) 碎石：通過 3 吋 (7.62 公厘) 篩 100%

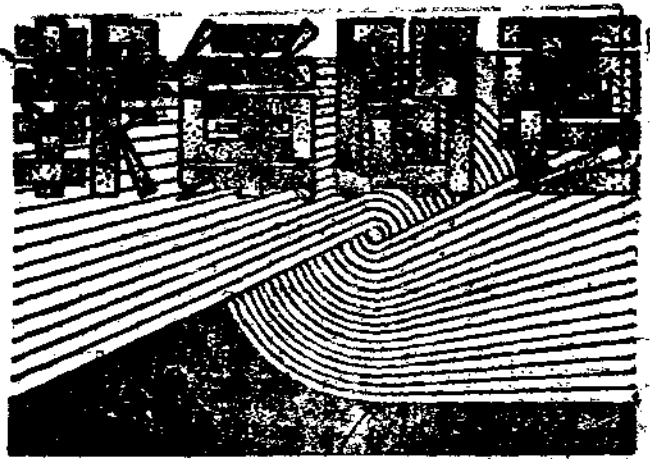
4 號篩 70-100%

10 號篩 35-80%

40 號篩 25-50%

200 號篩 8-25%

上列三種面層材料，通過 200 號篩組成成份，轉入第 (720) 頁



公路工程技術人員

銓敘規則續有補充規定

奉 大局訓令開：一、查公路工程技術人員銓敘規則前經本局訓令通飭在案，茲再補充規定如下：仰各該照等因，奉此：自應遵辦，除分令外，合行令仰遵照轉飭所屬各技術人員，除本年一月份新委者得照新員辦理外，其餘各員限二月底以前，將所有未繳證件一律趕送來局，逾期即照已送份數評分。其他未繳證件所代表之期間，不予計分，切勿自誤為要。茲將該項補充規定錄刊如下：

- 一、規定三十年年底以前派用之技術人員一律在職論三十一一年一月一日起新派人員一律照新派規定辦理
- 二、工程技術人員均限三十一一年三月底以前送審在查位未送銓定以前不得加新及任何待遇
- 三、各公路通請委派正工程師副工程師司督察工程師等職應於呈內敘明已否銓敘資位其尚未銓敘者並應依照規定辦理倘以工程迫切准遷擇資格相當人員先行試用自到差之日起以三個月

魏子才業已緝獲

駕駛人魏子才竊用未遂，畏罪潛逃，前准大局汽車牌照管理所函請緝捕在案，現准該所電略稱該魏子才業經緝獲，公路工務局在下開緝獲函請辦理。當以該駕駛人竊油未遂，除吊銷執照外，准予從寬交保釋放，免予究辦。復去後，茲准電復業已保釋，並檢送國西北第4610號執照駕駛人執照過所，除將該執照永久吊銷外，該駕駛人魏子才准予緝捕緝緝，電請查照。

公務電報應迅捷轉遞

時報核為要。本局發往未設有電台之附屬機關工務電報，向例發由最近所在地之電台，發請當地辦事處或工程處或橋工處用最迅捷方法轉遞。近據報告：每有推諉情事，似此情形，貽誤堪虞，合再令，嗣後如有公務電報，務必迅速轉遞為要。

財產目錄編號方法

據南柳段工程處報告：關於財產編號一節，倘同一名稱之財產，如有數件或數十件於財產目錄上編號時，是否編一共同號碼或逐件依次編列？又如某項財產係借憑移交清冊接收者其價格無從探悉，金額一欄應如何辦理？呈請核示，以便遵辦等情，據此：經分別核示如下（刊後），仰切實遵照並迅將財產目錄編錄呈核為要。

補植行道樹

本局沿線行道樹，迭經規定種植辦法並製訂行道樹成數調查表，由工類及應行補植株數調查表，由工料科檢發各工程處詳查填報在案。茲以春令臨屆，所有行道樹應承應從事補植。仰迅向所在地該縣政府及區保就近洽商或給價購買，按照規定樹種及種植辦法，從事補植（每七公尺一株）。如該地尚缺不足，可即飭道工於附近地點砍伐樹樺杆插（一寸徑六尺長），以壯觀瞻。至所需是項購苗款項，准予作正開支專案報銷。事關路容，務飭所屬認真辦理，填具補植株數表隨

查

為限各公路會計部份應切實核計除在寄遞途程或本局審查之故超過定期者外其過期費一律不得簽發。過三個月期限尚未呈送銓敘如有特殊理由得呈局緩期三個月但一次為限。審查表初核審查委員會簽章欄改為初核機關長官簽章。呈局核敘資位時應附呈各該員動態登記片以憑登記。另附本人二寸半身相片一張證費費六元印花稅費四元。

例：辦公費 第一一八號

單價\$20.一 雜價\$160.一

辦公費 199-12 4張

單價\$20.一 雜價\$120.一

三、如有憑其他機關移交冊業

已接收之財產如其價格不

詳應即按市價並對酌新舊

成分予以估價填報

四、嗣後遇有前後任或兩機關

互相交接財產時於清冊上

必須列明財產價格以資根

據

茶會歡送薛處長

元月二十七日下午三時在筑全體同仁，敬備茶點在中山堂歡送薛處長，參加者共三百七十餘人，先由蕭李兩局長致歡迎詞，繼由薛處長致贈詞，賓主均依依惜別。是日並攝影以留紀念云。

舉行特別晚會

本局新運社於元月二十五日下午七時在中山堂舉行特別晚會，到有社員來賓及家屬約六百餘人，節目精彩，熱鬧較歷次為盛，演至午夜十二時許始畢云。

裁撤糧食組

本局新運社糧食組第十次幹事會議決裁撤，已公佈週知，茲探將該組辦理情形刊如次：(附表)

糧食組購銷及虧蝕情形總表

購米地區	購進數量	價 值	出售總價	虧蝕價值	備 註
安 順	15.35石	4999.15	4393.50	605.65	根據報告結算
馬 場	12.00石	4950.00	2880.00	2070.00	根據報告結算
蓬 義	9.10石	4615.00	2275.00	2340.00	根據報告結算
都 勻	米 9.13石 谷 10.00石	5000.00	4097.00	903.00	根據報告結算
黃 平	22.00石	5900.00	4797.31	1102.69	根據報告結算
本 組	9073公斤	26397.67	19010.43	7387.24	另附對照表
合 計		51861.82	31453.24	14408.58	

糧食組在筑購銷及虧蝕情形對照表

第一批出售有眷同仁27人 共售1251公斤每百公斤290元	362.790	本組購備總額9073公斤 (26397.67元) (前糧食委員會移交數在內)
第二批出售每百公斤以201元計算		
第一宿舍 400公斤	804.00	
第二宿舍 900公斤	1809.00	
第三宿舍 900公斤	1809.00	
新運宿舍 173公斤	347.73	
技工宿舍 1500公斤	3015.00	
印刷間 400公斤	804.00	
機車廠 1000公斤	2010.00	
馬 鑛 段 500公斤	1005.00	
貴 陽 區 220公斤	442.20	
有眷同仁 1660公斤	3336.60	
虧蝕	7032.84	
加虧耗 169公斤 354.90	7387.24	
	26397.67元	26397.67元
米 公益組及糧食委員會盈虧兩抵尚結餘942.72元可撥充抵補		
米 此項結餘數 \$ 942.72與虧損總數 14408.58 沖抵後實虧損 \$ 13465.86		

於邊區的民族，到處給他們一些小惠，想盡種種懷柔政策對付他們，我國政府，不准不去聯絡他們，反爲一苛政猛於虎一，使他們發生怨憤和離心的心理。

四、天天洗澡的夷女
水能夷所住的地方，大概是溪流的附近，因爲夷女最愛乾淨，他們不論春夏秋冬，是要天天在溪河內洗澡的，她們洗澡的時間，大都是在太陽將要落山的時候，你們如果站在岸上看了她們洗澡，她們並不迴避。她們的裙子，都是花紅綠綠的，肩帶上常常有銀珠的裝飾，她們的披肩，色彩令人奪目，她們無論富貴貧賤，都常出來盥洗，就是很遠的地方，她們也是去盥洗的，在綠柳等縣邊河子的老百姓，都是叫化子一樣的人，穿得破爛不堪，各個身上發臭，如果貼近一點，我們還怕這子掉在白的身上，但是在邊區一帶趕街子，大不相同，參加趕街子的人，夷女佔多數，都是花枝招展又所以你在人叢中穿過，並無半點臭氣。你如果叫年輕的夷女一聲「小菩薩」，就是表示對你漂亮的意恩，她必定非常歡

興。她們的頭上，常插有花朵，你雖不認得她們，如你用手把花取下來，這就是表示愛她的意思，他要還你一笑，表示非常高興，但是有一句話要記着，就是萬一她對你表示不高興的時候，你不要把取下來的花還給她，否則難免不發生糾紛的！

五、孔明精神不死
邊區的民族，對於孔明，各個入都崇拜，他們住的房子的形式，都像孔明殿的那種，這是孔明設計的房子，這房子的頭道水以後，一直到仰光，左右各山都不長松樹因爲松樹不宜於熱帶的氣候，當地的人民，都說不長松樹的地方，是因爲孔明沒有到過的地方。他們雖這樣崇拜孔明，但是家裏沒有孔明的牌位或肖像，地方上也沒有孔明的廟子，祇有在下關西三公里處的公路旁邊，有一座高十餘步的石台子，上面豎有好幾塊石碑，中有一塊鐫有一諸葛武侯擒孟獲處一等等字，是前清時代鐫立的，究竟是第幾次擒孟獲的地方，無從查考，這石台子的旁邊，有一條小河，河上有一

座天然的石橋，過了此橋，便登上一座突出的石山，這石山的面積，約有五六百平方公尺，上面建築一個孔明的廟，廟的四周有堅固的圍牆，這就叫孔明城。

六、帝王式的土司

的邊區，現在還有十八個王，他們對於所屬人民的權力最大，真是和從前的皇帝一樣，我們叫他們這種制度，叫做土司制度，土司的衙門，叫做司署，主持司署的人，叫做司官，又稱爲印製，是一種世襲制，司官年紀太小，不能處理政事的，另設有代辦一人，相當於攝政王，孟定土司署的實權，則操在土司官的母親的手裏，不啻是皇太后專政，這位皇太后是耿馬土司官的姐姐，而耿馬土司官年約三十餘，中學畢業，很能幹，所以他的勢力，可以及於孟定，孟定司署的一切設施，都是唯耿馬土司官的「馬首是瞻」。

(未完)

緬甸人

何德明

緬甸是熱帶地方的一個美麗國家，它位在印度支那半島西部，面積凡二十三萬三千四百九十二方哩，人口有一千四百六十六萬餘人。大多數爲緬甸族，住中南部；東部有彝人滇緬邊境則又有各種蠻族。我國人僑居於此者也，有三十萬人左右。

緬甸自元明以來，就內附於我國，清乾隆時傅恆的結果，更使緬甸人僕德威。至道光六年（一八二六年），英國以緬甸人侵入印度之孟加拉，遂取緬甸的阿薩密、阿拉干、地那三州；咸豐元年（一八五一年）又割去緬甸一州；至光緒十二年（一八八五年），遂併合全緬甸而爲印度的屬州。

緬甸人知識幼稚，柔如馴羊，且性情懶惰，迷信極深。男子習於遊蕩，一切生活勞動，多由女子任之。緬甸人衣則上衣下裳，裳即紗籠，喜用紅紫色，男女的版色大致相同。俗尚跳足，或戴前幅摺疊，腰間纏腰，殊不雅觀。頭皆岸幘，如折角巾。女子則盤髮頂心，作仰盂狀；未嫁者鬢旁披髮一縷。首飾多用珠鑽，頗講究的。緬甸人食多用手，他們以米飯鹹魚辣椒芥末爲常品，住則構屋如巢，以蕉葉，緣梯而升，席地而坐。

緬甸人男女間的交際很是自由，婚姻手續也很簡單，那列多妻，僧人尤多。女子未受教育的佔最多數，他們長舌毒口，往往馬街；最奇特者，爲至怒極，則在稠叢中自縊其裙，赤裸裸向敵人以折辱之。對方亦如此，從此爲仇不交語。這實在是一件趣事。（轉載東西日報）

接第(715)頁

不得大於通過40號篩者三分之二。通過8號細壤之液體限度，不得大於85%，塑性指數，通常在4至9之間，塑性指數小於4者，僅能用於多雨地帶，4至9者，用於平均雨量地帶，9至15者，僅能用於乾燥地帶，15以上，則不適用於此種建築。雲母，藻土，泥煤及其他有機物雜質之存在，由液體限度大於(1.6乘液體限度+14)之多寡判定之。超過此值愈多，則有害於含孔性之材料，其作用愈大，愈不適宜為此種路面之結合料，故液體限度之規定，不得大於85。

(2)底層材料：

(a)砂土：通過10號篩

100%

通過20號篩

55-90%

通過40號篩

35-70%

通過200號篩

8-25%

(b)礫石：

最大尺寸=1吋(2 1/2公分)最大尺寸=2吋(5公分)

通過2吋(50.8公厘)篩

100%

通過1 1/2吋(38.1公厘)篩

70-100%

通過1吋(25.4公厘)篩

100% 55-85%

通過3/4吋(19.05公厘)篩

70-100% 50-80%

通過3吋(9.52公厘)篩

50-80% 40-70%

通過4號篩

85-95% 30-60%

通過10號篩

25-50% 25-50%

通過40號篩

15-30% 10-36%

通過200號篩

5-15% 5-15%

(未完)

全國鐵路公路水路驛路沿線治安維護辦法

(續一)

第六條

當地保甲長及居民對於交通路線防護應負之責任如左

- 一、平時由本保甲內沿交通路線兩旁兩華里以內土地所有權之住戶或其他佃戶(以兩旁直接為公產者則為毗鄰公產之住戶)負有隨時調密巡視路線之責如發現異常時一面報知該路警備官長一面報告保甲長
- 二、保甲長除定期召集壯丁分段巡視外據前條居民之報告或該路警備官長之指示認情節較重者亦得召集壯丁巡視之
- 三、隨時嚴禁本保甲境內寄藏收買鑄化有關一切交通器材及附屬物品如查獲上項案件並會在其他保甲內犯有上項案件之逸犯應迅速向該路警備負責長官檢舉或捕送
- 四、遇有匪盜竊取車船機廠站倉庫貨物應協同當地警備官兵捕獲或撲滅之或報告附近其他駐地軍警團隊協力援助
- 五、遇有匪徒縱火焚燒車船機廠站倉庫或拆毀爆炸山洞橋梁路軌應召集壯丁協同警備官兵一面緊急救護一面飛報其他駐地軍警團隊馳往防剿
- 六、遇有盜匪竊取關於一切交通器材及燃料或附屬物品應協同該路警備官長嚴密防範

七、遇車船機倉庫等發生火警或因路軌橋樑損壞中途不能行駛時應召集壯丁協同當地警備官兵或其他軍警團隊前往緊急救護

八、遇境內發現反動份子及行蹤可疑之人或反動宣傳品應立即報知當地警備官長注意防範查緝

九、遇沿線匪氣不靖或發現不良徵候時應抽壯丁或巡邏隊分任協防

十、遇有警備軍警員兵至本保甲境內查訪案件或逮捕人犯時應協同嚴密查緝務獲解辦但該項官兵亦應先通知保甲長始得執行逮捕

凡各沿線區鄉鎮保甲長居民如維護路綫確有成績者應由各沿線警備負責官長按級呈報運輸統制局分別轉請獎勵

各沿線區鄉鎮保甲長及居民如有違犯本辦法之規定者應由各沿線警備負責官長直接轉知該主管機關懲處一面呈報運輸統制局查核

各沿線警備軍警員兵對當地區鄉鎮保甲如濫用職權便利私圖得由區鄉鎮保甲長呈報軍事委員會查實從嚴懲治之

本辦法自公佈之日施行

(完)