

114

新編地理學通譯者覽表

南京

第五卷
刊

版出日九十二月六年四十三國民華中

亦用輪船行駛，但均限於短距離航行，至用輪船以航行遠洋，在當時尚屬疑問。及至一八一九年，美國帆船，乘商號，到配九十四馬力之蒸汽機，以補助航行爲目的，從紐約出發，經由英國而達澳洲，其後英國帆船亦脫利號，亦用二百四十四馬力之蒸汽機爲補助，於一八二五年由倫敦出帆，迂迴好望角航路，以抵印度。有這兩次遠洋航行的成功，蒸汽機適於船舶的應用，更爲鞏固。及至一八三三年，其第一隻輪船以蒸汽機爲動力而航洋輪船路易惠利號，達於美國出帆，此船總噸數爲七百二十噸，馬力有四百匹，於是年八月從阿爾培克出發，以三個月間，航行二千五百海里，而達倫敦。關於輪船不斷的研究改進，逾至今日，在大海之中，無論何處，殆莫不以輪船爲運輸之利器矣。

一、輪船之進步

輪船之改進，應從材料、推進器、速率、機器、及噸位等五方面研究：(1) 造船材料的進步。在一八四〇年以前，造船都用木材，在一八四〇年至一八六〇年之間，改用鐵材，一八六〇年後，改用鋼材。現在全世界的商船，五分之四，其船殼爲鋼材。(2) 推進器的進步。輪船的推進器，起初完全用明輪 (Screw Propeller)，英國軍艦，於一八三六年，經過實地試驗之後，以明輪效率不及暗輪之大，於是始用暗輪，一老螺旋推進器 (Screw Propeller)。現在軍艦及商船，均用暗

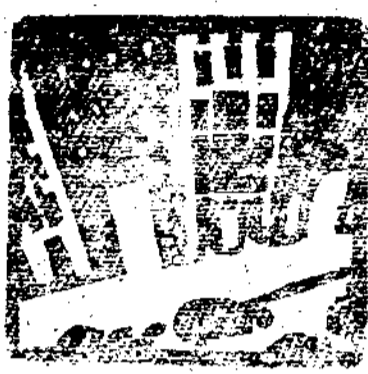


大發且自一開埠以來，即在河川中流行的商輪，為吃水所限，亦有因河道狹窄而受限制者。(3)速度的進步，輪船的發展，其速度的進步，每小時僅四五海里，現在大船及遠洋船的速度，超過三十海里，驅逐艦的速度，有超過四十海里者。還有一種魚雷快艇，其速度竟能超過五十海里，比之初期輪船的速度，已增高十倍之多。(4)機器的進步。輪船上所裝機器，最普通者有兩種，即往復式汽機 (Reciprocating Engine) 與渦輪汽機 (Turbine Engine) 是也。往復式汽機，從新裝而輪，大都用之，迄至今日，船用機器，仍以往復式汽機占多數。此種汽機的運用，以鍋爐中蒸發的蒸汽，用管導入汽機的汽缸中，藉蒸汽的膨脹作用，推動汽缸內的活塞，使之為上下往復運動，更藉活塞的柄桿及轉軸的聯絡，將汽機內上下運動，變成旋轉運動，推動地軸與船外的推進器，輪船得以前進者也。馬力小輪船，裝用往復式汽機，僅有一個汽缸，其蒸汽經過一次膨脹後，即成廢汽，馬力稍大者，有二個汽缸，即是三聯式汽機，馬力最大者，有四個汽缸，名為四聯式汽機。凡聯成式汽機，其蒸汽由高壓汽缸經過中壓汽缸及低壓汽缸，膨脹數次之後，方為廢汽，所以此之單式汽機，節省汽力頗多。渦輪汽機，又名蒸汽輪機，在一八八八年，方為船廠所採用，然在當時，尚未為一般航業界所重視，及至一八九四年，英國始有渦輪蒸汽輪船公司的設立，其時該公司之，可以蒸汽為動力，其長一百呎的 (100 ft.)

行較時，其船身亦較小，且能節省汽力。於是英國海軍，亦逐漸利用之。蓋渦輪汽機的特點，在快速度的船舶，其蒸汽的消耗量，比之往復式汽機為少，且即使用同等汽力，則裝渦輪的船舶，可得較高的速度，為同等速度的船舶，則裝渦輪汽機者，其重量與容積比之裝往復式汽機者較為輕小。所以現在快速度的海軍艦船，及優秀的大郵船，裝相裝置渦輪汽機，使船隻得到安穩與舒適的體快。近來更有一種計劃，使渦輪汽機亦能適用於較低速度的客輪或貨輪，是即往復式汽機與渦輪汽機兩相並用的方案，以往復式汽機排出的蒸汽，推動渦輪汽機，聯合裝置，再用齒輪及其他方法，將渦輪汽機的速率，減到適當的程度，然後轉達於推進器。又有一種渦輪汽機帶動發電機，以發電機之電力，帶動電動機，使此種動作，傳至推進器，所謂電氣推進裝置，今日水中行駛的潛水艇，即用此種機器者也。船用鍋爐，亦有同樣的進步，由最初的低壓鋼管鍋爐，改進而現在的 (High Pressure) 高壓水管鍋爐，其壓力由最初的數十磅，增加到現在的四百多磅。至於船舶裝置內燃機，即煤油發動機與瓦斯發動機，為其推進的動力者，亦有七八十年的歷史，迨至一九四四年，德國發明迪塞爾 (Diesel) 內燃機，其性能比之他種內燃機為好，其燃料的消耗，亦比他種內燃機為節省，因之迪塞爾引擎，遂為各國海軍所採用，尤以戰時船隻裝置此項機器，在將來航業界上，

有打開其他船用機器，獨佔海上的趨勢。(5) 輪船噸位
 的進步。同像十九世紀初葉，普通輪船噸位，曾在三
 百噸左右，到度僅有四萬噸，至一九二一年至一八一五
 年之間，約有五萬噸，一八二三年以後，以萬噸計，而什普
 七百五十噸為最大，一八四〇年以後，增至十噸以上，一
 八七〇年，增至五十噸，一八八〇年至一八九〇年之間，

增至一萬噸，二十世紀之初，增至二萬噸，一九〇六年，
 增至四萬五千噸。現在世界上最大的輪船，為英國郵船
 曼德號，與英國的瑪利王后號，及伊利沙白王后號，前兩
 者的噸位，均為七萬五千噸，而後者為八萬五千噸，機器
 的馬力，總為十六萬匹，行駛速度，俱在三十一節里以上
 ，其他船中安全設備，衛生設備，與娛樂設備等，莫不盡
 善盡美，蓋不啻一個海上的宮殿。



鐵路與公路配合問題

方福森

鐵路與公路效用之比較，大致分析於后：

甲、運輸量方面——根據人由倫(Dillon)經驗如下：

- 一、雙車道公路——每日運輸量為二、〇〇〇噸以
 上。
- 二、輕便鐵路——平均運輸量每日為三、五〇〇噸。
- 三、標準軌距鐵路——每日運輸量為一五、〇〇〇噸
 以上。

丙、速度方面：

- 一、汽車在平直而良好路面之公路上行駛，每小時速
 度可達六十英里。
- 二、標準軌距鐵路列車，每小時速度可達四十公里以
 上。

乙、載重方面

- 一、江東最大載重為十五噸。

丁、運輸成本方面——

如以延噸公里計算，公路運輸成本，約較鐵路運輸成本高十倍。

戊、燃料方面：

(一) 汽車所用燃料。大部為汽油，我國西北各地，雖

近有發現，但產量甚微，不足供用。大抵問題。或然一

部及仍須仰給於外。煤油燈。實在不少。其

他酒精及木炭酒精。等。雖經一試試用。終終不

若汽油較廉之真。故精製車機件之壽命。

(二) 汽車所用機件。因各廠各不同之點。然我軍各

部。均自備有。故因用。較為方便。

三、建築材料。一、建築材料。約佔總費十分之

五至十五分之二。

庚、建築材料。一、建築材料。約佔總費十分之

路所需材料之六倍。

辛、建築材料：

(一) 建築公路所需材料。大部分如砂石，水泥，木料

等，可就地取用。

(二) 建築鐵路所需材料。如鋼軌，鋼釘，螺絲等，須

仰給外購。最近將悉。我國自製。鐵工作較

煩。

壬、普通公路深入性。鐵路工程繁雜，設備單

而統一，故路線僅限於若干大都會之間，鐵路工程極

難，則較廣泛伸延，故公路較之。為易深入鄉

村，故現時可深入敵後。故公路之普通性且深

入性。較鐵路為大。

癸、政治方面：公路路線，可普遍分佈於內地各

村，較發展地方交通，促進地方自治，維持地方治安，開闢邊疆，地方公路，效頗巨。

子、軍事方面：

(一) 鐵路化部隊。如坦克車，砲車，榴彈車，鋼甲車

，防護車，以及馬，步，工，輜兵，均可直接

在公路上行駛。若利鐵路運輸則更敏捷之類。

(二) 公路。通之具之。可觀軍事之需要為轉移。

各款車輛，均可隨時調撥，以應急需。鐵路行車

，務謀安全計，須受限制，不能任意增加列車。

(三) 公路。上任何車輛，在中途損壞，不能行駛時，不

能隨時更換車輛之行駛，且修理亦較鐵路火車為

容易。

丑、防空方面：

(一) 鐵路路線平直，而有規律，列車甚長，行動較為

滯笨，易受敵機之威脅，且炸毀後損壞必巨，修

復困難，交通有暫行停頓之虞。

(二) 公路路線。較為彎曲而凸凹，汽車車身小，行動

自由，受敵機威脅較小，即使炸中，損失較小，

且易於修補。

寅、警備及運輸方面：公路交通工具，種類甚

多，如人，畜，馬，牛，汽，油，煤，油，鐵，力，車，等，均

轉運機關，又復不同，故在管理及統制方面，極感困難，不若鐵路之自成一體，有管轄及統制之便利。

總上而論，鐵路運輸，成本低而效率大，宜於長途之公路運輸，而能深入鄉村，利於短途，且可補助鐵路之不足，然有時與鐵路成平行線，以增加運輸能力，有時似為鐵路之支線，以達鐵路所不能達之區，故公路與鐵路，應為相輔而行，而有同時發展之必要。即以美國而論，鐵路僅有五十餘萬公里，公路則有五百餘萬里，約多十倍，即其証也。故凡國家之運輸系統，應加本身之有循環系統，使血液在血管內流通，公路有如神經系統，其感覺可達全身之任何一點，是以鐵路系統及公路系統，應並行而各就一完善，互不相悖，如鳥亦可減少聯運上之負擔。

聯運政令

為發達江蘇省運輸新法及領用辦法

由一

本處代電

蘇省各縣政府 鑒：查本處為發達江蘇省運輸新法及領用辦法，業經呈准行政院在案。茲為便利起見，特將該辦法分送各縣，仰即遵照辦理。此電。

江蘇省各縣政府 鑒：查本處為發達江蘇省運輸新法及領用辦法，業經呈准行政院在案。茲為便利起見，特將該辦法分送各縣，仰即遵照辦理。此電。

負之困難，故上述上鐵路與公路，不應有主副之成見，但須因地制宜，擇為採用耳。

關於鐵路公路線平行問題，試一閱歐美兩強交通路線圖，即知大多數鐵路之旁，均有公路平行，蓋因交通路線之開闢，應以環境需要為根據，而非以運輸經濟者所不願否認者也。凡路線開闢之初，以路線尚未繁榮，運量尚甚微小，故先修築低級式公路較為經濟。且上述兩強或砂石運輸，行車既久，地方漸臻繁榮，運量逐漸增加，原有低級式公路，漸感不能應付需要，於是增築鐵路，以與原有公路平行，相互補助，相互維持，鐵路負其任重道遠之任務，而公路則負短途運輸之責任。如地方繁榮更甚，原有公路與鐵路均尚不敷應付需要時，則鐵路與公路均為雙軌，公路亦改為高等矣。

決定購備奎雷九十滴水兩種藥品配發各站免發發給運伏照
除將上項藥品照以前各款另案配發外茲特訂頒領用辦法
一種及各站分配數量表一份隨電附發仰即查收切實遵照
行并將奉文日期報查為要立釋會處監督計開總一已便印
領用辦法一份（見後）各站分配數量表一份（略）

各支線縣運總段

安徽省縣運管理處江北各站運快領用藥

品管行辦法

- 一、本處發運運快福利特快發運快力起見特備九
十滴水兩類藥品配發各站免費發給運快(包括快車
快船快筏快)服用
- 二、領用上項藥品之運快應為經受編組管理調度并應呈報
有案者為限
- 三、配發上項藥品標準各站經常需用快力及業務情形分
別配定
- 四、運快領用奎寧九每次三粒十滴水每次一瓶
- 五、運快領用上項藥品時應向其主管站領取中途如患急
症亦得向距離最近站領用該站不得拒絕之
- 六、領用時須由隊長或副隊長向站出具領條簽名蓋章或檢
印如患者不願親自到站得由隊長代領但站長要負責
- 七、上項藥品每年於暑前一次發給為原則
- 八、各站領用後應由站長檢舉報本處查核
- 九、本藥品專備運快服用非供員役另行醫藥配發

為原籍籍站主任站員轉化成等工作動勞

應予傳令嘉獎仰知照由

本處代電

字第四九六七號 (不另行文)
中華民國三十四年六月 日

江北各段站暨案據原籍籍站五月份發務報告稱一本站近來
運快業務異常繁忙主任站員轉化成站員吳志文工作尤其勞
力不勝平勞予傳令嘉獎仰知照由

松縣府布袋三五條仰賠償二一七

五元以清手續由

字第四八八五號
中華民國三十四年六月 日

青草站站暨案據總字第四二八號已據電報稱青草山
分站站員轉化成站員吳志文工作尤其勞力不勝平勞予傳令嘉獎仰知照由

發貨單據清山分站站員轉化成站員吳志文工作尤其勞力不勝平勞予傳令嘉獎仰知照由

以電報一據案據原籍籍站五月份發務報告稱一本站近來
運快業務異常繁忙主任站員轉化成站員吳志文工作尤其勞
力不勝平勞予傳令嘉獎仰知照由

是應予記過一次以示懲儆少和委一並使原籍籍站員
二七五元(每條八五元)仍由該站長負責追辦由本處

先行將上項賠款撥還宿松縣政府以請手續外各行其是據
九、收據應逐項查核勿延為要立時督屬統計營已校印

奉令轉飭整飭吏治嚴肅軍紀等因

電仰遵照由

本處代電 營計總字第 5280 號
中華民國三十四年 月 日

屯溪皖南驛運辦事處江北各段站正協運隊部均覽
奉安徽省政府二十四年六月二十七日保民字第四九七號
安 駁訓令第一案奉第十號區司令官官部本年六月續字第一一
四六號已奉駁總代電四案 委員長蔣克傳檢閱現值反攻
在即該戰區為敵後保存戰線長官任務重大希各該段站
嚴肅軍紀自勵所屬加強敵後之作戰是所厚望等語奉此仰
體進行外特電該段站所屬一體遵照等因奉此除令外合
行令仰該段站一體遵照如有貪枉不法濫職守應隨時澈底嚴
辦毋違毋縱為要一等因奉此除分行外合電仰遵照前屬一
體遵照為要立此電仰遵照管理處營計總一印

為核示龍元站承運大批食鹽路線

及申懇力於假交手續仰即遵照由

本處代電 營計總字第 5280 號
中華民國三十四年 月 日

龍元廟家橋楊湖鎮站均覽：案查前經龍元站龍元

字第 256 號代電以每次承運鹽務局大批食鹽運費收據發交
中轉站因該各站業務分節有關段站查復務求茲更據本處
主任 報告分別核飭如下：(一)查龍元廟家橋楊湖鎮

輸路線直接經黃河渡口顧家橋轉運楊湖鎮龍元站所
採運輸路線乃取道黃河築橋換工且再經 廟家橋楊湖鎮工
且運揚往增中轉手續延緩運輸日程且取河為難無驛站設
辦理換裝卸手續實屬繁瑣倘有差誤誰負其咎龍元站
後承運貨物至楊湖鎮以當願為中轉站不得擅自變更(二)
龍元站承運地項大批食鹽並舉現常現象倘被發現委託付
款手續辦到則中轉站墊付大批力價勢必有所困難反致貽誤
運輸嗣後龍元站承運大批食鹽全權運費可一次收足所中轉
站亦當力價另裝卸費款亦可由該站派員隨貨送交準據照現
交報支該費每大出動車輛既達數百輛之多途中如加查防
能無他慮所請派兵護送一節可不需要派兵以每次裝安力
領取目及貨單字樣仍應隨時核對嚴密查核仰即遵照為要
營計總一印

急務長對中央社記者談

據中央社電：委員長對中央社記者談話，所有工款，均一次撥足，以資工資之保證。桂境某一段，并已由着手重修。俞氏並及交通復員工難題，公路與鐵路之工程，均已組成訓練工作，鄂區方面，亦正在積極籌備，將來在全面反攻階段，即隨軍中外記者傳遞消息，決特別配置電台予以便利。并稱交通復員之主要困難，在於器材缺乏。

廣西殘敵崩潰後

邕色交通已恢復

越南區色公路，經禁受敵，首批車輛已抵南甯，至於南甯與色間之運送，現亦舉行無阻。

——南甯訊——

徵稿條約

- 一、本刊自起在宣傳戰線，特選專選，凡符合此類性質之文稿均所歡迎。
- 二、本刊特等短論，論著，業務報導，除從雜誌外，更選消息，遺傳介紹，人事動態，文藝，體育，技藝，諸類，各欄歡迎投稿。
- 三、譯文數目一千五百字以內為最，其特約稿除外。
- 四、本刊對來稿有刪改權，不願者請預先聲明。
- 五、來稿請用有格稿紙或十行紙，其字體，並加標點符號。
- 六、登載稿酬銀金或本刊。
- 七、來稿請寄立煌安徽省縣運管處編輯室。

每逢星期五出版

安徽縣運通刊第九十二期

民國三十四年六月二十九日出版

編輯者：安徽省縣運管處
 發行所：安徽省縣運管處
 印刷者：中原印刷廠

本報

歡迎

評論