

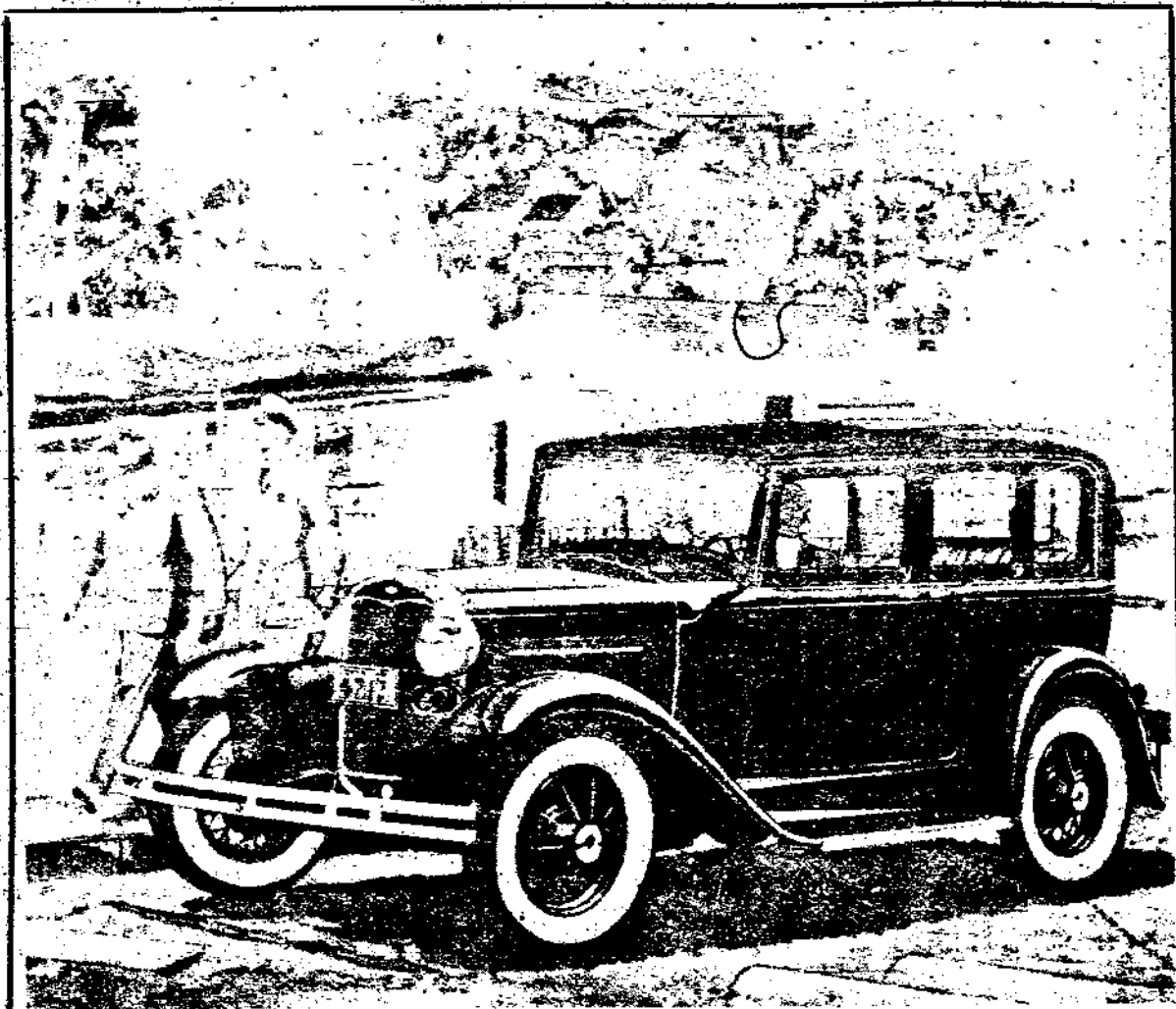
目要期本

- 湖南全省縣道工程計劃
- 桑路與勸匪
- 確定汽車噸位的研究
- 最近外國經營汽車運輸之狀況及其計劃
- 長沙市的衛生問題
- 湖南全省公路局機務狀況
- 煤汽車研究成功

道 路

期二第 卷一第

北京圖書館藏
1991



華麗之新式福特車

對於最近發明之新式福特華貴大轎車。國內人士。均有美滿之批評。各處駕車之人。於其流溢之維度。華麗之裝飾。舒適及便利之設備。無不加以注意。

新式華貴大轎車。車身較為長闊。座位均經重新設計。極令華舒適之能事。無論坐於前後。此華麗寬敞之汽車。皆能令君舒泰。飾布共有兩種。購者可以隨意採用。且顏色備有各種。尤可肆意選購。請觀上圖之福特華貴大轎車乘坐之。當知其有美麗奢華之品質。安全經濟之效用。車內設備。無不有家用汽車之氣象。

長沙經理處 獨梳港九號 其來洋行
電話二五二經理魏怡庭

中華全國道路建設協會編印

陸丹林 蔣蓉生 劉鬱櫻 合編

道路全書 再版

每部實價大洋三元二角

陸丹林 編纂

市政全書 五版

每部實價大洋四元二角

吳山 總纂 陸丹林 劉鬱櫻 合編

路市叢書第一集

每册實價大洋四元一角

趙祖康 著

測設道路單曲線簡法

每部實價大洋二角七分

楊哲明 著

橋樑工程學

每部實價大洋二元一角

顧在埏 譯著

都市建設學

每部實價大洋八角七分

黃篤楨 著

道路通論

每部實價大洋五角七分

顧在埏 譯著

最新公園建築法

每部實價大洋八角七分

本國寄費在內 特別區外另加

發行所上海勞神父路六〇八號



道聲

第一卷第二期目錄

民國二十一年七月五日出版

題詞

全國道路協會 張開鐘 宋鶴庚 陳光中

特載

湖南全省縣道工程計劃……………劉嶽厚周鳳九

論著

築路與勦匪……………唐達一

確定汽車噸位的研究……………王惟聲譯

一九三一年美國汽車出口所值金額之統計

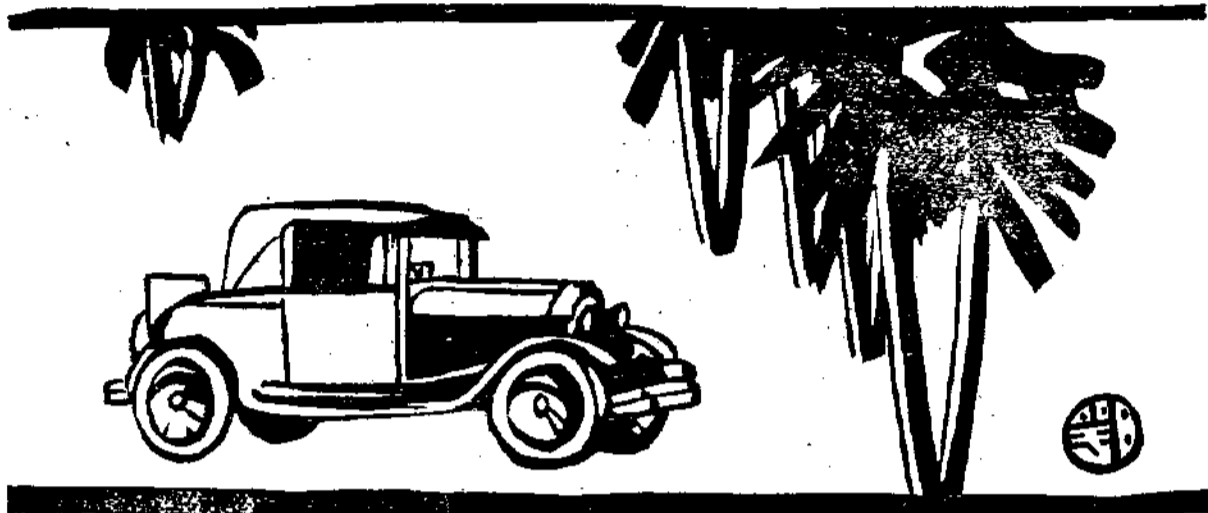
最近外國經營汽車運輸之狀況暨其計劃……………郭傳楷

長沙市的衛生問題……………朱之倬

汽車最快之速度

調查

湖南全省公路局機務狀況(婁既庭) 柳宜長永泉



洪黃高各段公路工竣通車(凡夫) 煤汽車研究
 成功(凡夫) 鄒湘各省公路溝通有期(兆嵩) 長沙市政最近改進
 計劃(鐵中)

會務

本會呈請湖南省政府促成全省縣道原呈 省府
 暨總指揮部極力促進縣道 本會致函各縣政府黨部請求協助促成縣
 道原文 促成縣道工作程序 本會第二次全體董事會議紀 第二次
 執行董事會議 第三次執行董事會議 中華全國道路建設協會湖南
 分會各縣縣支部組織章程

雜俎

洛桑會議與世界和平(時評).....碩 桴
 失蹤之前(小說).....邱夢彤

「詩歌」山居 柳陰垂釣(舞戈) 擬黃仲則雜詩(涵德)

插圖
 本會全體董事攝影(一幀)
 湖南公路橋樑風景(二幀)
 長岳公路益陽輪渡碼頭攝影(一幀)
 湖南全省縣道工程計劃圖(二張)

長沙正厚新五金號通告

本號自運歐美各國五金雜貨銅鐵機器
油漆電料軍用皮件測量儀器及輪船路
鑛局廠應需材料一概俱全如蒙
賜顧格外克己藉表歡迎

地址 小西門外上河街

電話 八二〇號

有線電掛號三八〇九

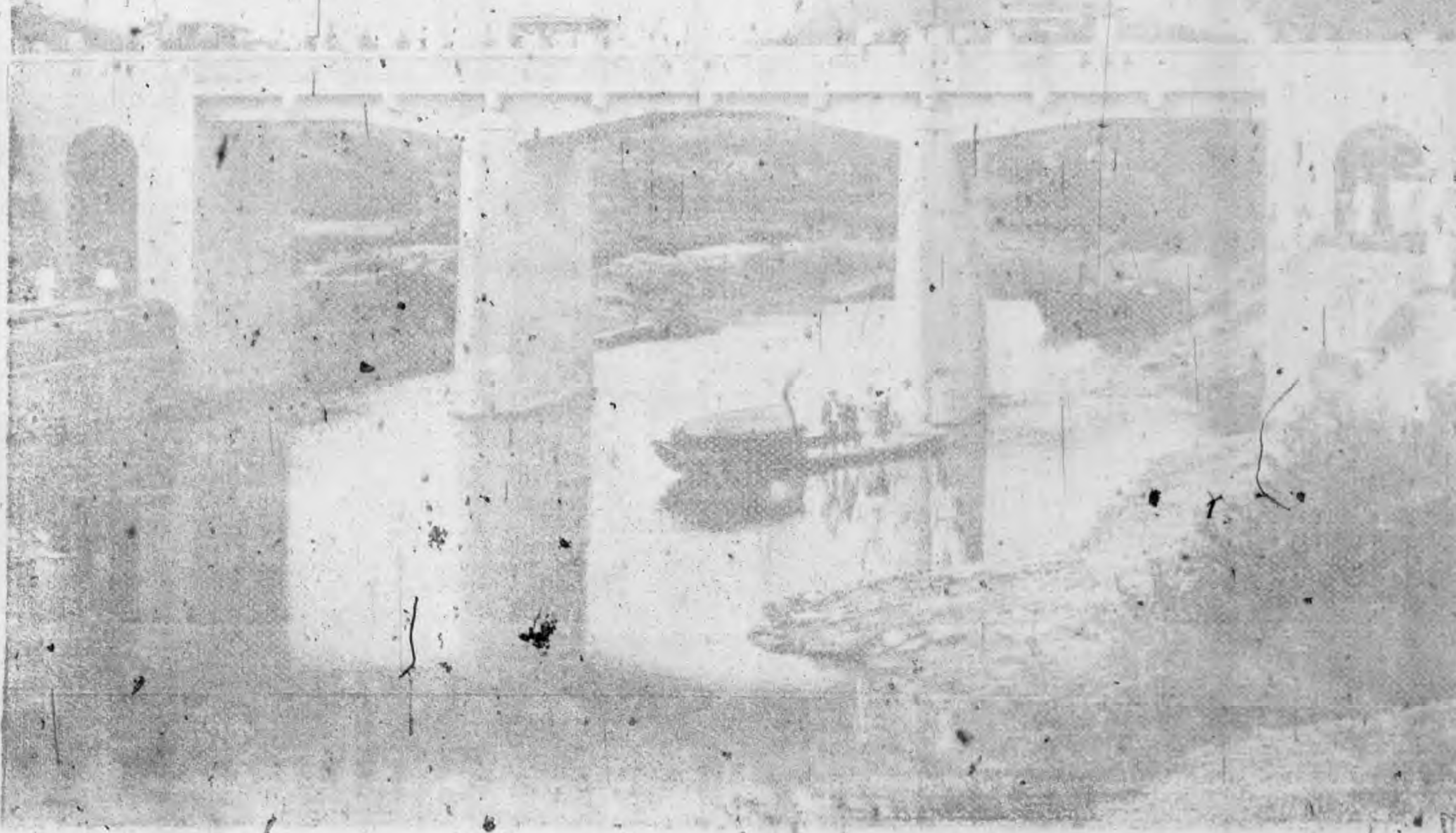
無線電掛號三八〇九

本會全體職員攝影

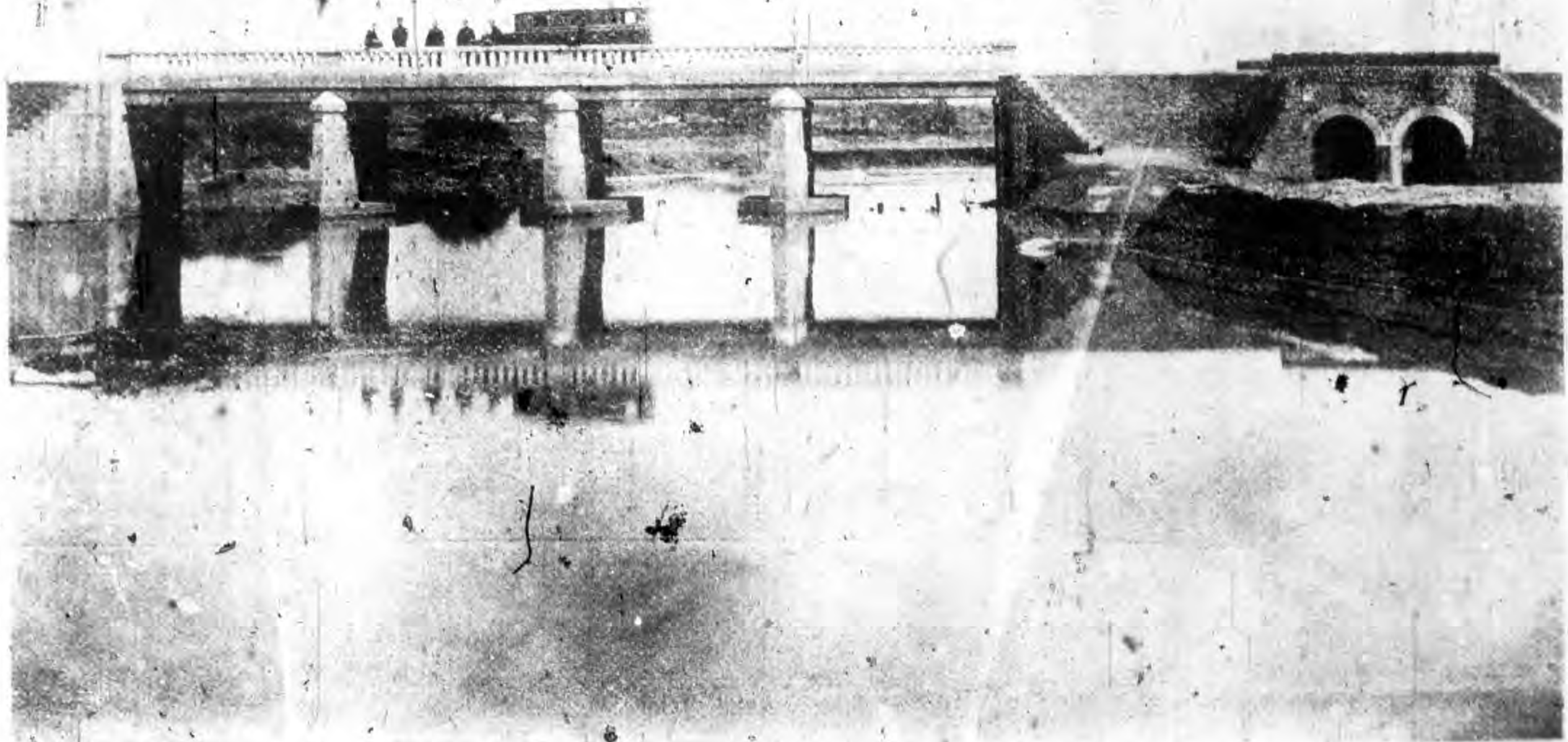


中華民國全國道路建設協會湖南分會全體董事攝影

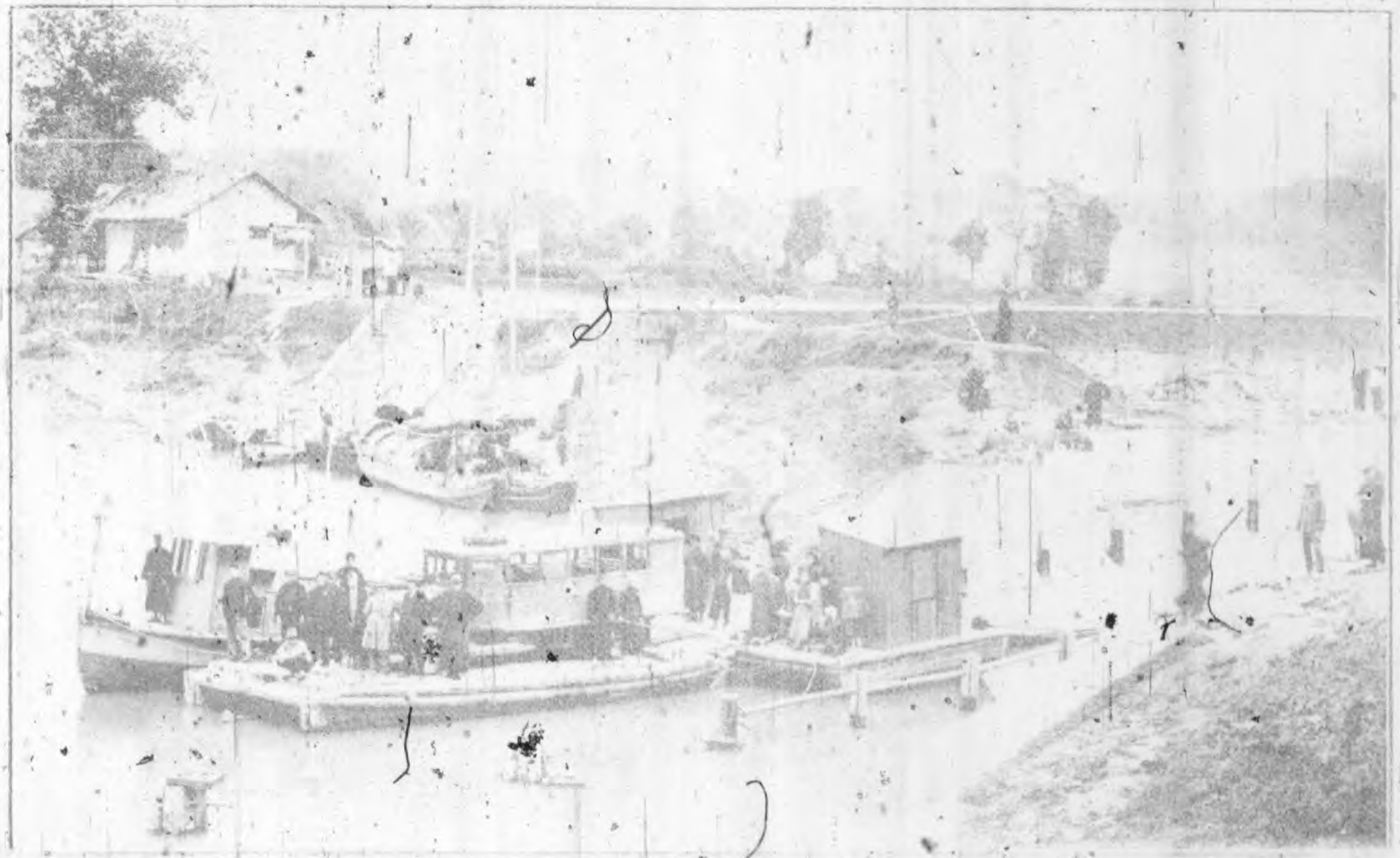
州郭西長街投樂苑



湘鄂西綫益常段太子橋



湖南全省公路局長常段益陽輪渡碼頭



湖南道路月刊出版

道路分會

湘先創設

路市制度

工程概括

皇皇貴刊

風行全國

包羅萬象

天空海濶

蕩蕩平平

四通八達

猗歟成

民興財發



王正廷
孔祥熙
張之江
吳山
同祝

悠々南國行路崎嶇何期人力俾作
康衢如禹治水庶姓離虞亦同縮地
萬里庭除豈惟楚寶功在寰區用期
日進文治權輿

張開建題



建設首要 重在民生 其道維何 衣食住行
粵籍性哲 筆路經營 準今酌古 國乃常經
維我邦產 眾志成城 周行示教 竭慮殫精
風行一統 聲大而宏 以砥以矢 賴此精誠

朱鶴庚題



道路月刊卷刊祝詞

遵 馳 鼓
波 輪 吹
皇 有 重
道 度 鼓
自 肅 天
迹 軫 下
陟 無 一
遐 譁 家
嘉

陳光中敬題



湖南全省公路局規定各段準時區間客車開到時刻表

●長衡段長潭間上午客車開到時刻

長沙東站	開	上午十點鐘	到	上午十一點三十分
易家灣站	到	上午十點五十六分	開	上午十一點零七分
湘潭東站	到	上午十一點零七分	開	上午十二點零七分

●長衡段長潭間下午客車開到時刻

長沙東站	開	下午二點鐘	到	下午三點三十分
易家灣站	到	下午二點五十六分	開	下午三點零七分
湘潭東站	到	下午三點零七分	開	下午四點零七分

●長衡段潭山間客車開行時刻

湘潭東站	開	下午二點三十分	到	下午五點十分
下攝司東站	到	下午二點三十分	開	下午四點五十九分
茶園舖站	到	下午三點零七分	開	下午四點三十分
中路舖站	到	下午三點三十分	開	下午四點三十分
中路舖站	到	下午四點鐘	開	下午三點三十分

●長衡段山衡間客車開到時刻

衡山站	到	下午三點鐘	開	下午四點三十分
南嶽站	到	下午三點三十分	開	下午四點零七分
白鷺洲站	到	下午四點零七分	開	下午四點三十分
衡陽西站	到	下午四點三十分	開	下午三點三十分

●潭寶段潭永間客車開到時刻

湘潭西站	開	下午三點鐘	到	下午五點三十分
雲湖橋站	到	下午三點三十分	開	下午五點零七分
湘鄉站	到	下午四點零七分	開	下午四點三十分
虞塘站	到	下午四點三十分	開	下午三點三十分
永豐站	到	下午五點零七分	開	下午三點三十分

●潭寶段潭永間客車開到時刻

衡山站	到	下午四點三十分	開	下午二點零七分
茶恩舖站	到	下午四點五十九分	開	下午三點零七分
衡山站	到	下午五點零七分	開	下午二點三十分

●潭寶段永寶間客車開到時刻

永豐站	開	下午三點鐘	到	下午五點四十分
青樹坪站	到	下午三點七分	開	下午五點三十分
連橋站	到	下午四點六分	開	下午四點四分
老龍潭站	到	下午四點三分	開	下午四點六分
寶慶東站	到	下午五點零六分	開	下午三點四十分

●長常段長益間客車開到時刻

長沙分站	開	下午三點鐘	到	下午六點三十分
上沙西站	到	下午三點七分	開	下午六點
白簪鋪站	到	下午四點零三分	開	下午五點三十分

●長常段益常間客車開到時刻

甯鄉站	到	下午四點四十分	開	下午四點三十分
滄水鋪站	到	下午五點一十分	開	下午三點四十分
益陽南站	到	下午六點三十分	開	下午三點
益陽北站	到	下午二點鐘	開	下午六點鐘
軍山鋪站	到	下午三點四十分	開	下午五點六分
太子廟站	到	下午四點三分	開	下午四點七分
牛路灘站	到	下午四點五十分	開	下午四點四分
德山站	到	下午五點七分	開	下午一點三十分
常德站	到	下午六點鐘	開	下午三點鐘

- 注
- (1) 本表所列各段除每日通票客車照常開行外特規定準時區間客車一次或二次以便旅客到站搭乘
 - (2) 本表所列區間客車開到時刻以海關鐘點為標準旅客至遲須於開車前十五分鐘到站購票以免延誤
 - (3) 各段通票客車開到時刻另有規定本表故不列及
 - (4) 各段無定時開行之區間客車(除本表所列區間客車外)旅客如欲搭乘時須候滿足法定人數方可開行
- 意



孫總理建設道路之遺教

道路者，文明之母也，財富之脈也，試觀世界今日最文明之國，即道路最多之國，此其明證也，中國最繁盛之區，即交通最便利之地，此又一證也。故吾人欲由地方自治，以圖文明進步，實業發達，非大修道路不為功。凡道路所經之地，則人口為之繁盛，地價為之增加，產業為之振興，社會為之活動；道路者，實地方文野貧富所由關也！地價既定之後，則於自治範圍之內，公家可以自由規劃，以定地方之交通；而人民可以戮力從事於修築道路。所謂人民義務之勞力，宜首先用之於此。道路應分幹路支路兩種：幹路以同時能往來通過四輛自動車為度，支路以同時能往來通過兩輛自動車為度。此等車路，宜縱橫遍布於境內，並連接於隣境，築就之後，宜分段保管，時時修理，不使稍有損壞。如地方有水陸交通，在時時修理保存，毋使稍有積滯。務期水陸交通，兼行并利，道路一通，則全境必立改舊觀，從此地方之進步，必有不可思議者也！

——地方自治開始實行法——



湖南全省縣道工程計畫

劉嶽厚擬
周鳳九

吾湘縣道之應積極興修，曾經本省道路分會條陳意見八項，請省府核奪。茲特將縣道工程實施計畫，分別述之，以備將來施工時之參考。尙望熱心路政者進而教之。

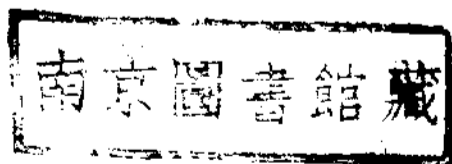
甲、組織 每縣設一縣道局，專事管理工程進行事宜。關於工程方面，設工程員一人，助理員一人，事務員一人，監工、測夫、公丁若干人，由縣道局管理之。關於工作方面，由公路局負指揮及監督之責。

乙、經費 各縣應修之縣道，茲假定大縣爲三百五十里，中縣二百五十里，小縣一百五十里，以三年完成之，平均每里經費以一千元估算，則大縣每年須款洋約一十一萬餘元，中縣約八萬餘元，小縣約五萬餘元。

丙、工程 縣道與省道性質各殊，則工程實施，自應因時制宜。值此社會經濟不振之時，人民力量薄弱，欲求縣道之成功，首在節省經費，欲節省經費，則對於工程實施，如路綫之寬度及坡度、橋梁、鋪砂等，均須從簡就易，如所立工程標準過高，則人民力量，有所不逮，難期成功。且現時工程雖取簡易，至將來交通發展，人民經濟力量充裕時，仍可隨時改良，所擲金錢，並不虛耗。根據上項理由，以節省爲原則，規定最低工程標準如下：

(1) 路面寬度 路面寬度，規定爲甲、乙、丙三種：甲種十八英尺，乙種十六英尺，丙種十二英尺，視地勢之難易爲標準。如地方平坦，土工甚易者，則定爲甲種。其次爲乙種。如開挖困難之處，則縮小爲丙種。

(2) 選擇路綫 路綫選擇，以原有驛道爲標準，如遇羊腸彎曲之處，則須改



直。若有山路或沿山邊可走時，則不必遷就驛道。

(3) 測繪

(一) 直綫彎道均用花桿布置，直綫每百英尺須打一樁，彎道每五十英尺，或二十五英尺打一樁，凡地勢變更最甚之處，須酌量打加樁。

(二) 高低須用水準儀測量，橫斷面則用花桿。

(三) 平面圖縮尺，定為五千分之一，縱斷面縮尺，水平一英寸等於四百英尺，垂尺為一英寸等於四十英尺，平面圖地形，須極簡明。

(4) 路基 路堤所須之土，須取自路綫切土，但若切土處運至填土處之距離超過八百英尺時，則切土須廢置，而填土另由路之兩旁挖取之。其取土坑邊，離路堤坡脚至少須兩英尺，以免崩潰路堤。經過水田時，其超出水面高度，不得少於二英尺。凡原有驛道路基過狹須加寬時，應將驛道兩旁草皮除盡，并剷挖成階級式，以備啣接新土。

(5) 坡度 路綫坡度，最大不得超過十分之一。

(6) 曲綫半徑 曲綫半徑，最小不得小於八十英尺。

(7) 鋪砂寬度 路面鋪砂寬度，甲種鋪十英尺，乙丙兩種鋪八英尺，其厚度均爲三英寸。凡原有驛道路面所鋪之石板，仍須鋪置路之中央，絕對不許廢棄。

(8) 鋪砂方法 路面鋪作弧形，由中部向兩邊傾斜，甲種路面中部應高出路邊五英寸，乙種四英寸，丙種三英寸，鋪路砂石分底面兩層，底層以堅硬粗糙不受風化之一英寸大石子爲相宜，卵石及碎石子均可用。面層以河中所產粗糙細砂，俗稱小魚眼砂者爲最佳。底層厚度爲兩英寸，面層厚度爲半英寸。底砂數量，甲種路面每路綫長一百英尺，須用石子二百五十立方英尺，乙丙兩種則均須二百立方英尺。(每百立方英尺石子，須攪黃泥十五立方英尺，即約十五担。)面砂數量，約須半方(無須攪泥)，鋪置時須將黃泥打成粉碎，然後加水與石子和勻，再行展開，砂石展開後，須用石或轆水泥轆壓。轆壓次數，底層三次，每次四路，

面層一次，每次六路，轆之大小爲長三英尺，對徑二英尺半，約重一千八百斤。（十二三人即可拖動）

(9) 橋梁建築 舊有驛路橋梁，不外拱橋、平橋兩種。拱橋多石建，甚合縣道之用。平橋多用石條搭架，不能載重，改良之法，應於石條之下，加以木梁，梁之大小，視橋之徑間爲轉移，至少對徑爲六英寸，木梁與石條接觸不平之處，須用木尖尖緊，梁之周圍，須塗以防腐黑油。舊橋兩端，多不與驛道路面成水平綫，補平之法，切不可將土路填高，使之相銜接。應於兩端加修木架橋或拱橋，平板橋多空以宣洩大水，兩端坡度可達百分之八，若舊有橋梁不堪就用時，則架設新橋，以木架橋較爲簡便，如取辦材料容易時，石橋磚橋亦可兼用，茲規定橋面寬度均爲十二英尺。木架橋及磚石橋建造法詳另圖。

丁、工程估計法 查工程實施估計一項，最爲重要，且極複雜。茲就本省公路局現在時價，酌定各項數目如次，以備預算經費時之標準。

(二) 土方 土方單價，普通黃泥土山，每工一個，能挖一百立方英尺，并運至距離一百英尺以內之處。如山土中含有卵石砂粒者，或係堅硬之土者，每工一個可挖八十至六十立方英尺。運送距離與前同，若用炸藥開鑿石山時，則一百立方英尺之價洋為一元至二元不等，此則須視工程之難易，隨時決定者也。運土石距離如超過一百英尺時，則每超過一百英尺，須加運費洋五分，以上價格，係包括一切工具工食在內。

附路堤每華里之土方估計表

路面寬	高度	
	二英尺	三英尺
一八英尺	七九方	一二六方
一六英尺	七八方	一二六方
一四英尺	七六方	一二六方
一二英尺	七四方	一二六方
一〇英尺	七二方	一二六方
八英尺	七〇方	一二六方
六英尺	六八方	一二六方
四英尺	六六方	一二六方
二英尺	六四方	一二六方

【附註】每方等於一百立方英尺

(二)橋梁 橋梁價值，視河底至路面之高度，及其構造種類而異，茲分述如次：

a 石墩石窰 高度爲八英尺者，每徑間一英尺，可估洋七十五元。十英尺者，可估洋八十元。十二英尺者，可估洋八十五元。

b 石墩磚窰 高度爲八英尺者，每徑間一英尺，可估洋六十五元。十英尺者可估洋七十元。十二英尺者，可估洋七十五元。

c 磚墩磚窰 高度爲八英尺者，每徑間一英尺，可估洋五十五元。十英尺者，可估洋六十元。十二英尺者，可估洋六十五元。

d 磚墩或石墩木梁 每空徑間，以五英尺爲限。高度爲八英尺者，每徑間一英尺，可估洋三十五元。十英尺者，可估洋四十元。十二英尺者，可估洋四十五元。

e 木柱木梁 每空徑間以五英尺爲限。高度八英尺者，每徑間一英尺，可估洋十五元。十英尺者，可估洋十七元。十二英尺者，可估洋十九元。

【附註】徑間之意義，即兩橋墩空間距離。

(三)砂石 路面所鋪之砂石，分採價、運價兩種。底砂由河內挖取者，每百立方英尺，須工兩個至三個。由山中採取者，每百立方英尺，須工五個至六個。如無卵石子可取，須用亂石（俗稱魚頭石）捶碎時，則每百立方英尺，須捶工九個至十個，外加開山採石工兩個至三個，硝藥一斤至斤半不等。面砂由河內挖取者，則每百立方英尺，須工一個至兩個；由山中採取者，每百立方英尺，須工兩個至三個。運價在一百英尺以內者，為起碼價，其價洋為三角。超過一百英尺者，每超過一百英尺，則須加洋五分。

以上運價係以每小工一個，價洋四角為準。

戊、工人之徵集 工程可分為兩部進行：初步為路基工程，第二步為橋梁鋪砂工程。每年以秋冬兩季農隙之時工作，春夏兩季則停工，土工鋪砂兩項，可徵集民夫分區工作，或用小包制，由公家集款修築，惟橋工必須用包工

制。

『附』磚石工程施工法

- 一、磚料宜十分燒透，火色均勻，不可含有石塊，及發現龜裂汽泡等弊，并須大小一致，體積端正，以兩磚相擊，聲音響亮爲合用。
- 一、磚工橫直連接之縫隙，均不得超過半英寸，並須將膠泥填滿，磚料使用之先，須以水浸透，於必要時，應洗滌潔淨。
- 一、磚工宜交鋪排列，使聯絡成一整塊，相隣兩垂直之接縫距離，至少須佔週磚四分之一，接口處宜預留階級磚，以備銜接。
- 一、石料宜用堅硬，且顏色均勻者。其受壓宜與該石料牀脈平行。
- 一、亂石工（俗稱魚頭石工）所用石料，不拘大小形狀，不加琢磨，但以砌牆時，其轉角處，仍須選用方正之石料。又施工時大亂石間空隙，須填以小亂石，每砌高三英尺，須鋪列較長之條石一層，使之橫貫牆壁，藉資

聯絡，并須鋪成水平，方可續砌，亂石工不用三砂者爲乾砌。用三砂者爲濕砌。三砂合以一分石灰，一分黃泥，三分砂爲佳。但須衝熟和勻，又所用石灰發水，須過半月後，方能使用。

一、亂石收方，當開山採石估計材料數量時，係收鬆方，工程完竣結算砌工時，則按照施工圖樣尺寸，估計緊方。

一、粗石工（俗稱毛方石工）所用石料，較亂石稍爲方正。但大小可不必一致，每牆高三英尺，須砌一盤，使成平水，各轉角處須砌方石以整齊之。

一、細石工（俗稱方石工）所用之石料，須塊片整齊，大小均勻，及經過或粗或細釉鑿者。鋪列時上下相隣二垂直縫距離，至少須佔週石四分之一，必要時各石相隣之間，須用鐵扯碼以聯絡之。又細石工之接縫，不得過四分之一英寸。

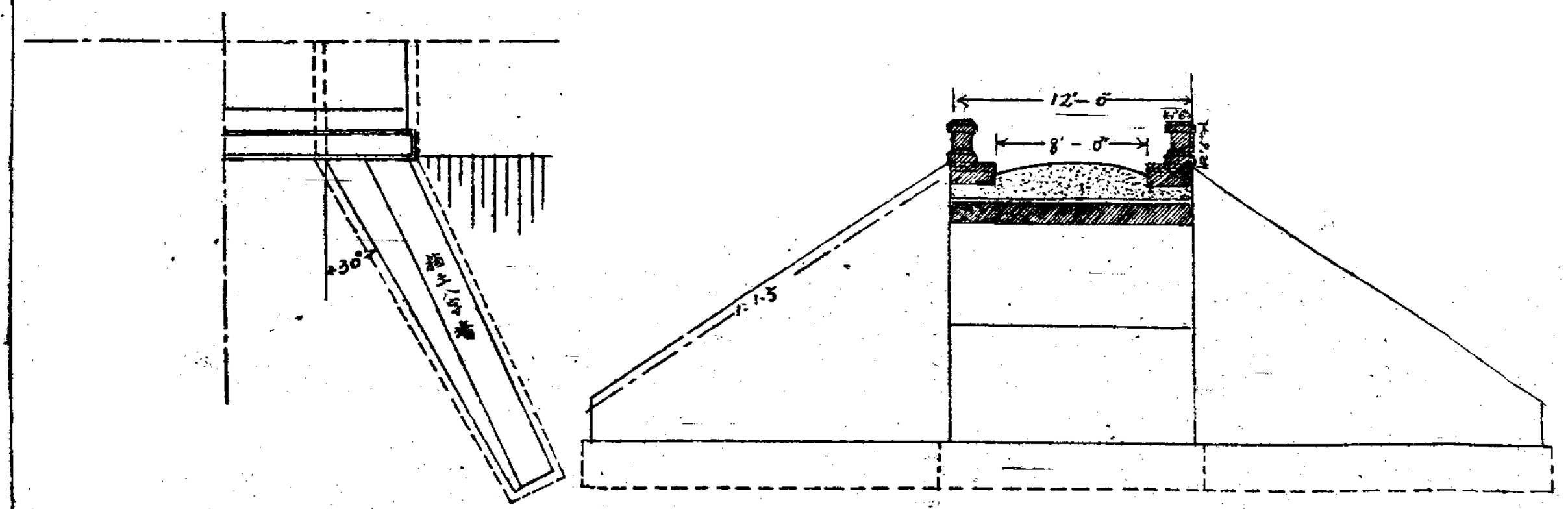
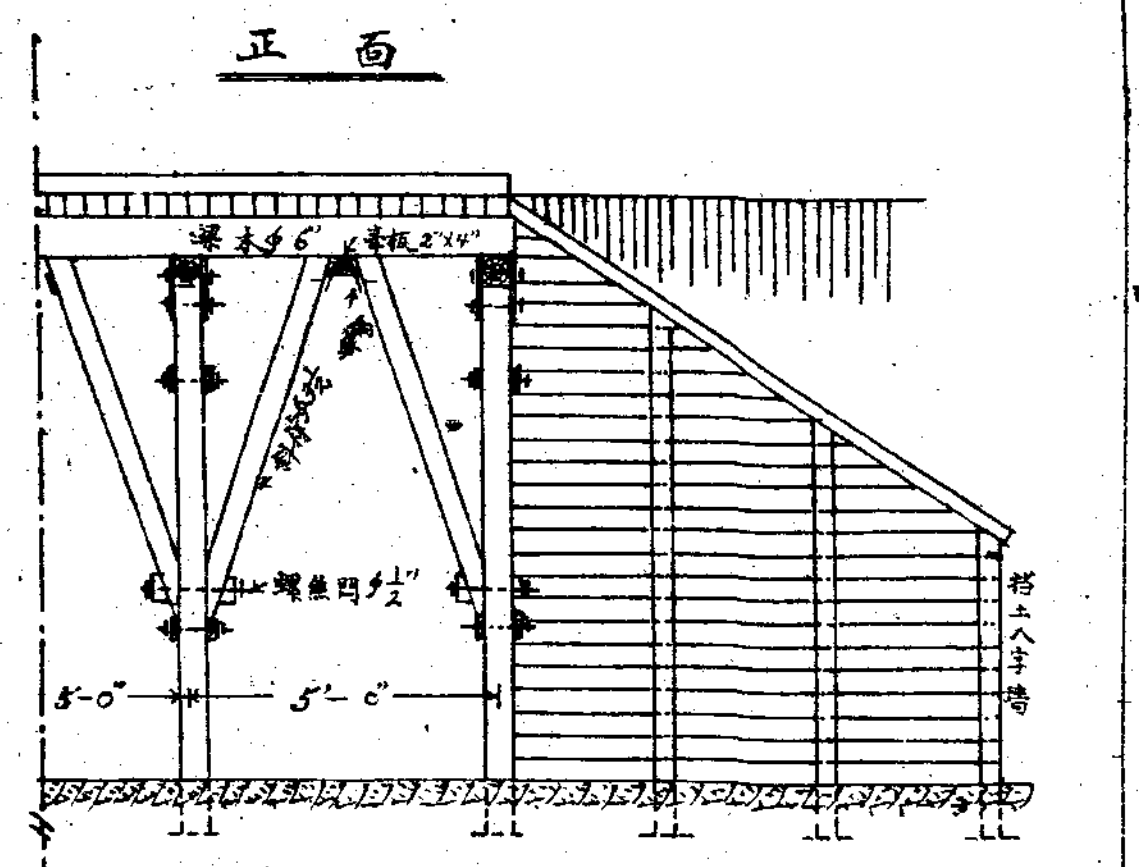
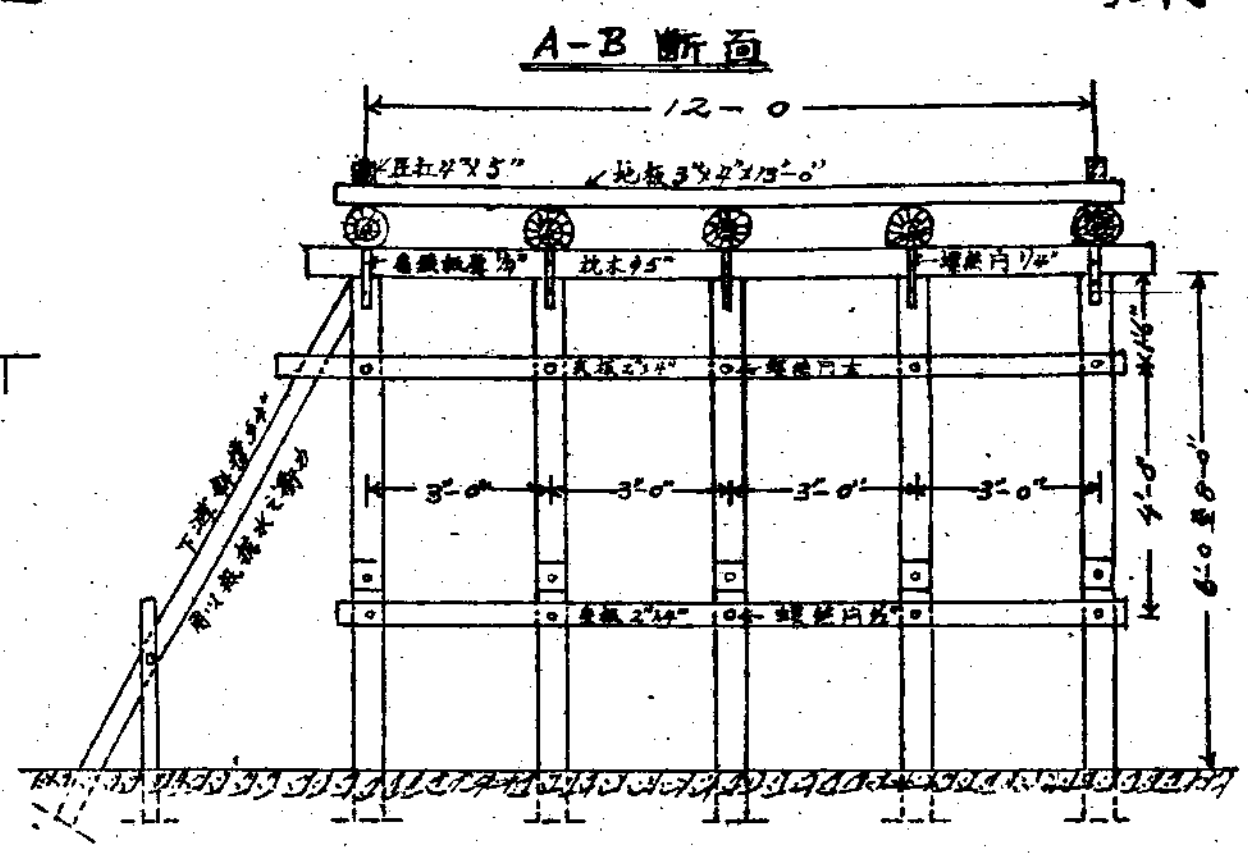
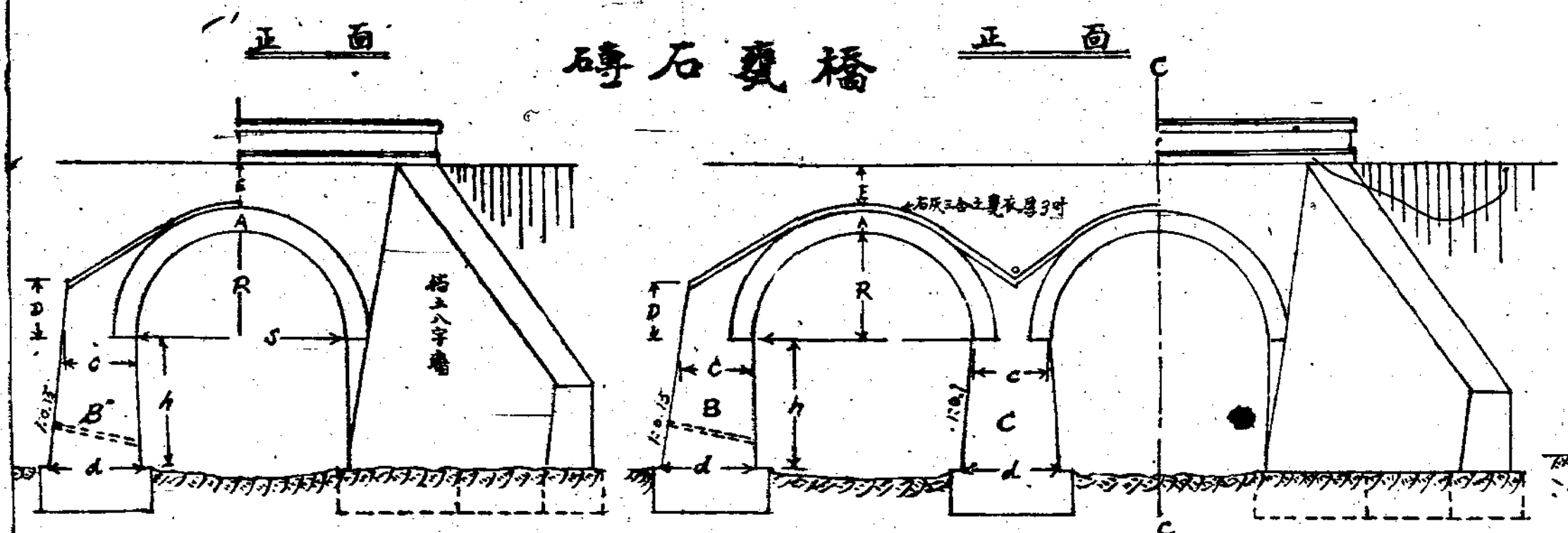
一、磚工及細石工所用膠泥之石灰，須先用清水淘洗，將渣滓去淨，注入池內，停貯半月乃至一月後方可取用。

一、膠泥所用之砂料，宜極潔淨不含泥質。而顆粒有稜角者，必要時須經過篩洗，其顆粒粗細，由主管工程人員，隨各該處用途分別選擇之。

民國二十一年六月。

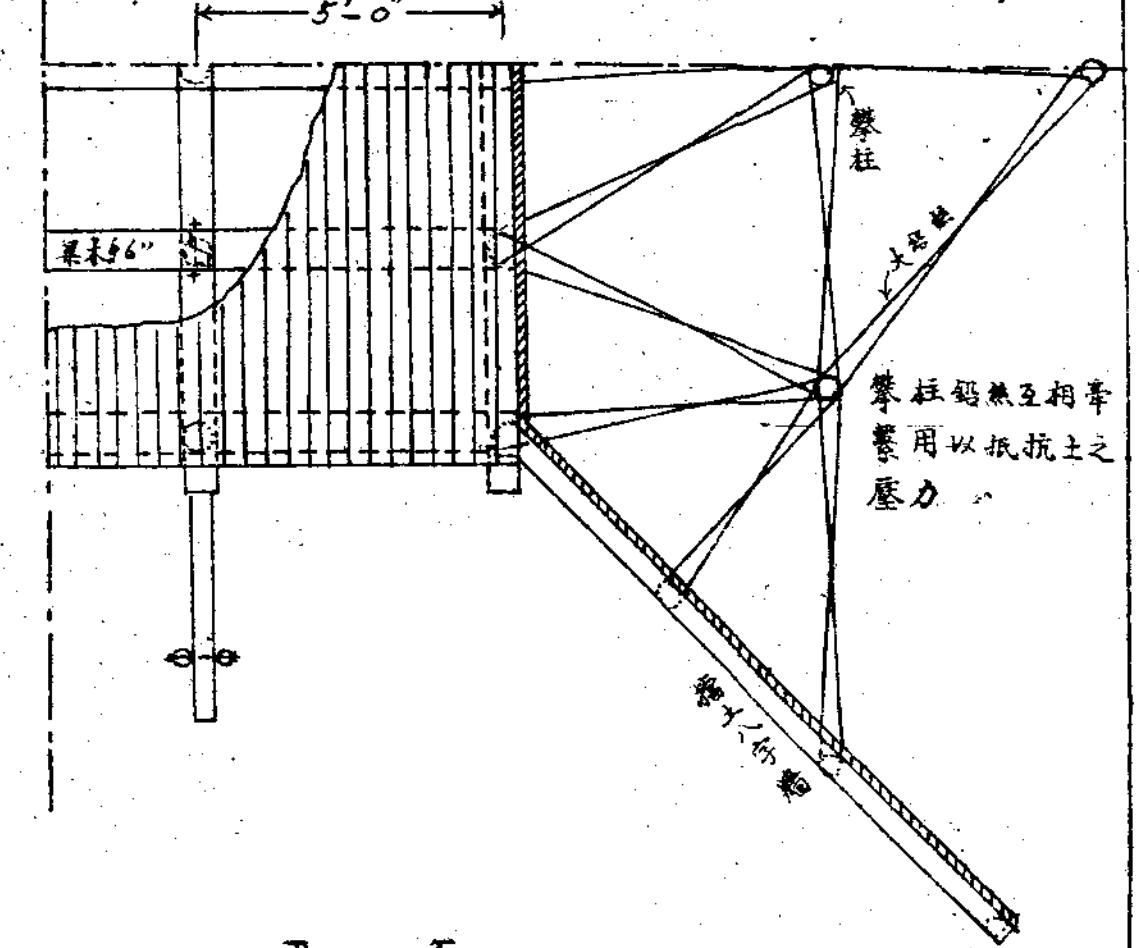
湖南縣道工程計畫圖之一

木橋

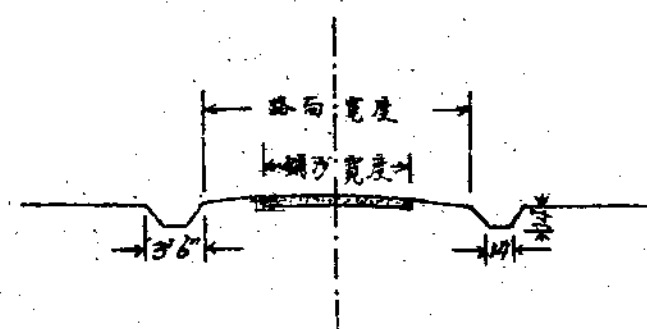


橋壘各部呎碼表

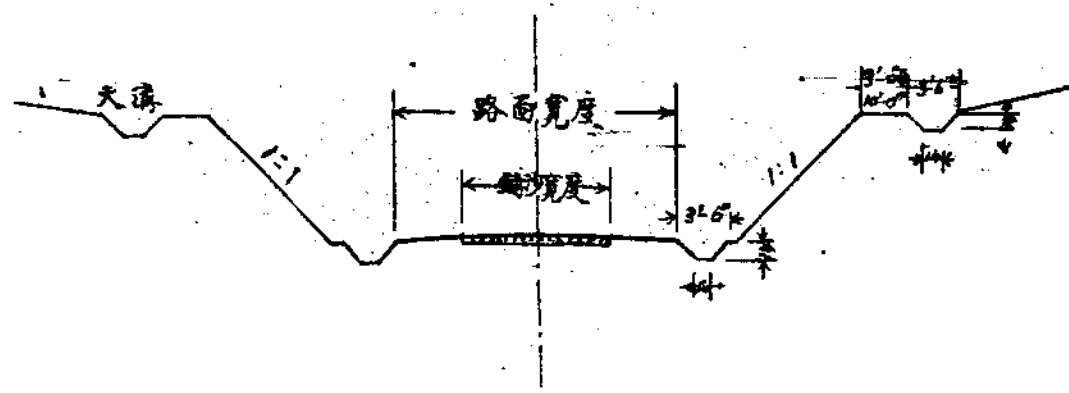
種類	S 徑間	A 墩頂厚度		B 連墩厚度		C 中墩厚度		D	E
		磚壘	石壘	磚壘	石壘	磚壘	石壘		
半圓形	6-0	18	8	3-0	9-0	5-0	3-0	D = 1/2 R	E = 墩頂至橋面高度
	12-0	18	10	3-0	9-0	5-0	3-0		



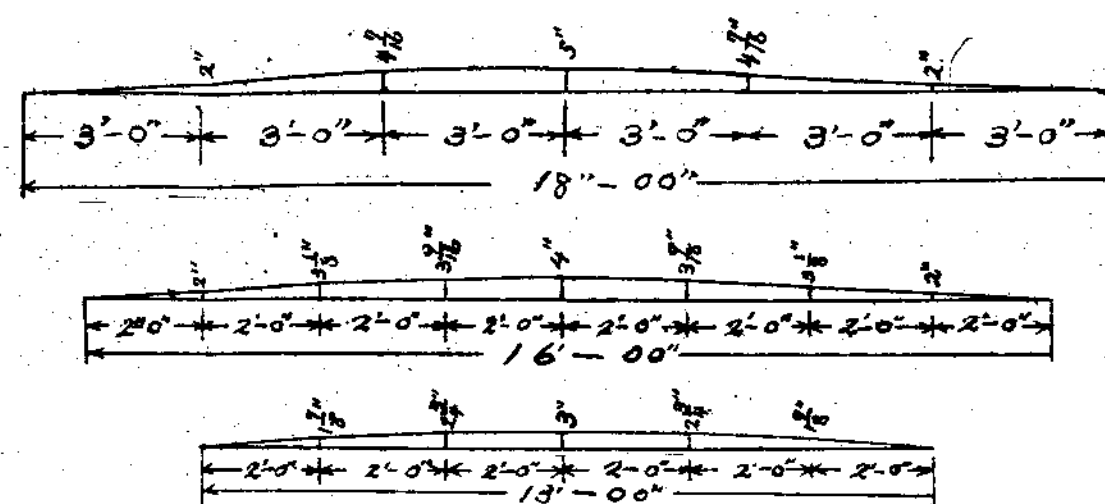
平地路基



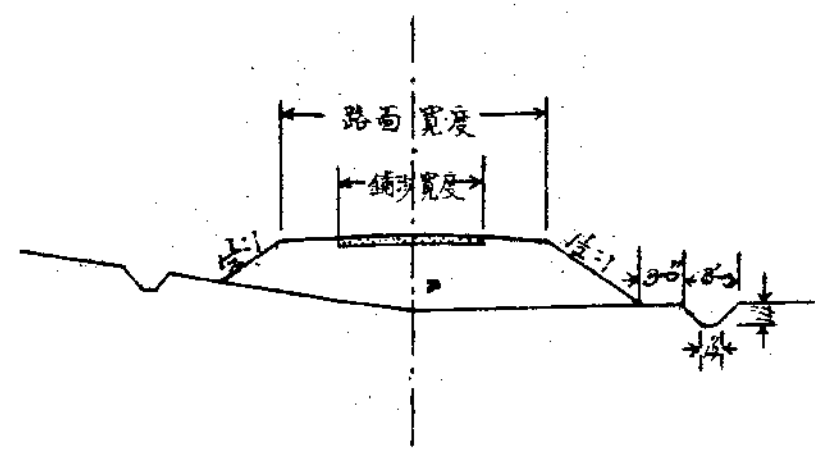
切土路基



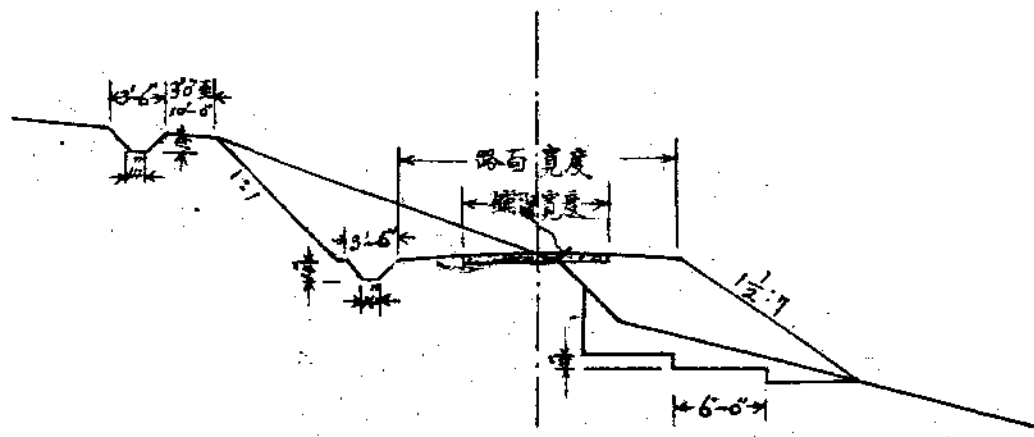
路面橫斷面路番



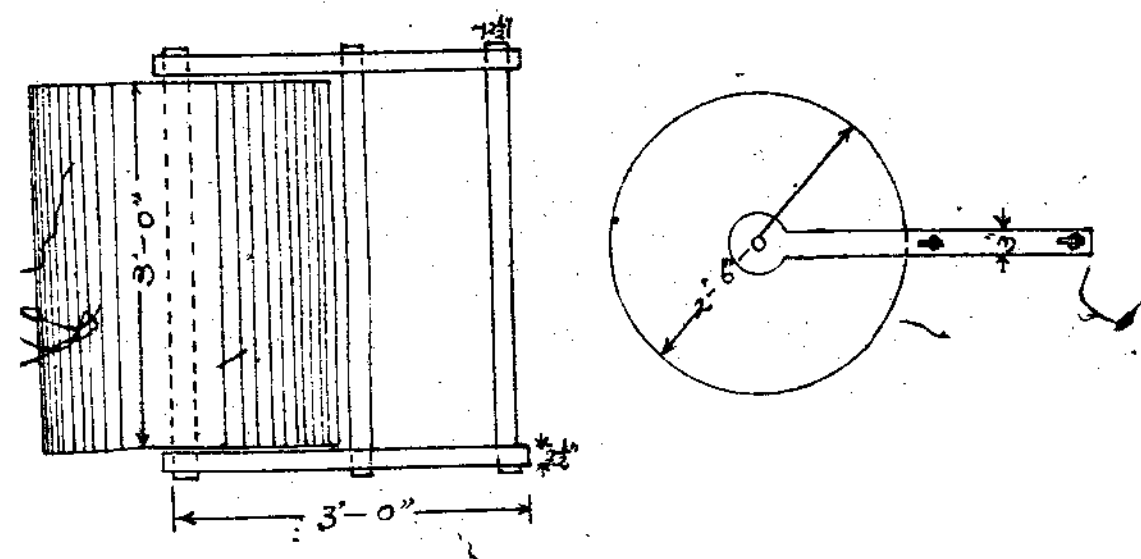
填土路基



半填半切路基



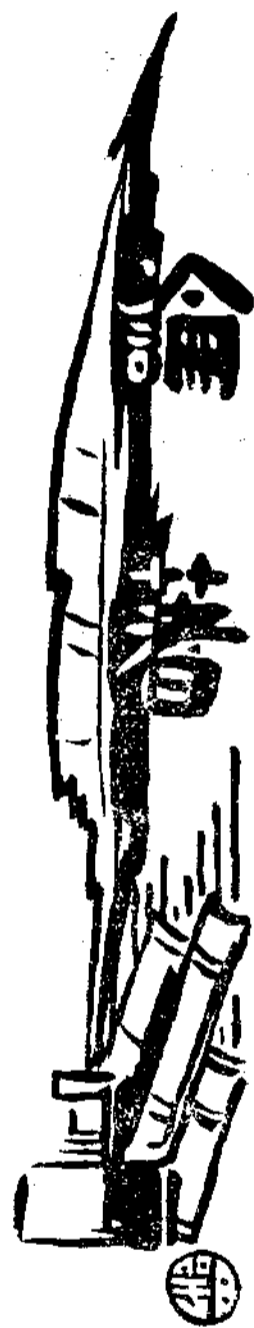
壓路轆齒



說明

路面寬度為十八呎者鋪沙寬度為廿四呎
路面寬度為十六呎或十二呎者鋪沙寬度為十八呎

湖南縣道工程計畫圖之二



築路與勦匪

唐達一

國際軍縮會議；一九二二年各國常備陸海軍數量表。第一多為中國，計完備陸軍一百八十萬人。英國常備陸海軍為十一萬二千二百七十三人。美國十五萬三千〇三十七人。法國四十二萬二千七百三十八人。因非洲越馬達加斯加等殖民地，故不得不多養兵。意國為五十一萬三千五百五十五人。因脫斯波等殖民地，須多加準備之故。日本二十七萬六千六百四十七人。朝鮮、台灣、關

東均在內。統計英美法意日五強國，共養之常備陸海軍，僅一百四十七萬八千二百四十九人。猶比吾國一國所養之兵，少三十二萬。吾國出席軍縮會議代表黃慕松，將此表寄到政府，請通令全國軍民知照。據某軍事家云，該表所列華軍，僅為正式軍隊。若將各省雜牌軍隊列入，尚可增列七十萬人。蓋吾國正雜軍隊，合計已不下二百五十萬人云。

中國土地遼闊，自昔易代之際，羣雄割據，各擁兵數十萬衆，以相角逐。以今視昔，多兵原不爲奇。然所貴有多兵者，以能內保秩序，外抗強禦也。今外寇憑陵，既熟視而不敢動。而豫、鄂、皖、閩、贛之郊，共匪渙汗大號，惟所欲爲。

官軍數十萬衆，環而伺之，可望而不可卽。其他各省土匪，爲行旅閭閻之擾者，尤所在多有。而國家養此世界無與倫比之龐大軍隊。一若對於此無一定土地人民政治組織之匪共大有莫可如何之勢。此誠可爲太息者也。凡事有必至，不揣其本，而齊其末，雖勉強爲之，無益也。昔顧祖禹著方輿紀要，舉中國歷代治亂興衰得喪，一本之於地理。其言甚辯，其理信而有徵。明乎此，知地理之影響於軍事者，至爲密切。換言之，卽地理有改變，軍事利鈍，亦隨之轉換也。明乎此，知

中國兵之所由多，匪共之所由滋蔓，與夫剿匪所應取之途徑，卽不難驕然理解矣。

養兵何以如此之多？匪共何以如此滋蔓？勦匪何以不易得手？一言以蔽之，則交通不便使然也。故欲增進剿匪效力，首在改善軍事地理。請得而備言之：

吾國省區劃分，多利用自然地勢。以交通梗塞之故，山河足以保界，險阻足以相守，形格勢禁，裁制匪易。辛亥武漢首義各省響應。專取互助，義非主從，而省自爲政之勢成。於是而聯省聯邦，集權分權，異說紛起，各衷其是。中央既欲以武力統一全國；地方亦各擁重兵劫持中央。而省與省之間，亦合縱連橫，志切吞併。非有強兵，莫能自存。由是而有中央地方之戰，南北之戰，派系之戰，新舊之戰，黨同伐異之戰。戰無已

時。兵額之擴充亦無止境。放假而收編土匪，憑借外力，亦爲勢所必至。此兵之所由多也。復次戰爭結果，勝敗殊焉。敗固潰散，失所依附，勝亦縮編，圖減軍費。究之潰敗之衆，終至流爲匪盜。編餘之兵，何嘗肯歸田里。憑山阻澤，嘯聚孽芽其間。派兵清剿，又主客異勢，地形不習。聚則爲匪、散則爲民。失勢則化整爲零，藏於九淵之下；得勢則狼奔豕突，動於九天之上。故清剿之結果，每適以爲匪資。加以內爭不息，甚或下以名義，資之餉械，爲牽制敵方之計。益成坐大不可復制。又師旅之後，必有凶年。民衆流亡，田卒污雜。官無撫輯之術，匪得裹脅之機。景從既衆，聲勢彌張。循環往復，於是兵與匪遂平分中國。

嚮使吾國全境交通完備。有十萬英里鐵道，自

萬英里碎石路。萬衢周通，重險洞開，地面則電話如織，天空則飛機如梭。人盡其才，地盡其利，物盡其用，貨暢其流。更有何人爲匪。更於何處藏匪。縱有雞鳴狗盜之儔，一警察制之爲有餘。而中央宰制於上，各省雲集風從，縮萬里如庭戶，視朝省如家人。情懷易通，隔閡皆泯。政令捷於桴鼓，措施如使指臂，逆謀無自而生，更何兵戎相見之有。則國家常備兵額，可以減至極少。國家富力，必將無形增加。國民經濟，必有驚人發展。乘戾之氣，銷爲日月之光。至治之世，其庶幾乎。

今也不然，兵愈裁而愈澎漲。匪愈勦而愈猖獗。非中國之民，樂於爲兵。亦非中國之匪，有三頭六臂也。實地勢使之然也。如能開發其阻兵負固之地險，關通縱橫交貫之道路，斯兵無所資以

爲利用。洞穿其嚆聚根據之巢穴，斯匪無所憑以恣出沒。庶乎兵可裁，匪可勦矣。匪之於官兵，器械無如也，接濟無如也，有固定之土地人民，有組織之政治系統，無如也。空有飛機，水有戰艦，陸有巨砲，無如也。此我之所長也。重巖疊嶂以爲固，深林密菁以爲險，晝伏夜動，飄忽無常，強則四面環攻，不敵則犄角自保，弱則匿跡銷聲，得地不守，望屋而食，掩護於廣大裹脅羣衆之下。官軍以正正之旗，堂堂之鼓，入不習之險地，遇無方之戰術，我之所短，而匪之所長也，故勦匪之要，在發揚我之所長，補救我之所短，消滅匪之所長，則匪可得而勦矣。蓋我之所長，須交通便利，方足以發展我之威力。匪之所長，在山河阻峻，方便於跳梁之掩護。彼此利害，全然相反。若使鄰接匪區省分，交通果然完備。

關於勦匪軍隊，接濟補充，策應各項，靈便無間。則清勦力量增加豈有限量。每恢復一地，卽迅速修築汽車路，或鐵道，與後方切取聯絡。副之以電話電報，輔之以坦克飛機，固之以碉樓要塞。安詳徐步，逐段推進。以進則出奇制勝，應變無窮。以守則掩護周密，援應靈敏。匪之行動飄忽，一日百里。而我以道路之便，一日可數百里。匪所擅長，我倍蓰之。我之所短，能補救之。以我整齊嚴肅，當匪之游擊浪戰。有我無敵，不待再計。如是得一地，我之地也。得一民我之民也。日計不足，歲計有餘。一二年間，不徒匪患可一掃而清。對地方綏靖問題，亦卽同時解決。故曰，欲增進勦匪效力，首在改善軍事地理者，此之謂也。

此次廬山會議，關於勦匪部分，對湘、粵、閩

、贛、豫、鄂、皖鄰接匪區地方，注重於修築道路。可謂洞見勦匪癥結，主辦長官，果能竭誠奉行。清勦勝利，可操左券。功似難而實易，事似紆而實徑，效似遲而實速。匪共肅清之日，即地方自治完成之時。吾今拭目俟之矣。

民國成立，二十一年矣。頻年征戰，每次軍興，所費動以千百萬計。即勦匪以來，所耗軍備，亦費重邱山。而其他直接間接損害於國計民生者，尤不可以數計。究之其豆之煎，莫不同歸於盡

，清勦之舉，亦等於抱薪救火，回首前塵，感慨係之矣！譬使歷年軍事上所耗之人力財力，悉用之修築道路，發展交通。斯時各式道路，久已縱橫交貫於中國。歐美之盛軌可接，國家之榮譽日隆，更何憂乎匪共？何懼乎外侮？何慮乎財殫兵弱？嗟乎！前事不忘，後事之師也，前車已覆。來軫方遄。東嶠雖逝！桑榆非晚。秉國鈞者鑑之哉！





確定汽車噸位的研究

Jay S. Juthill 著

王 惟 聲 譯

汽車係燃燒發動的機器，但無一定噸位，故選用者常感困難。語云「何時爲二噸車」？這一個問題現正研究其解答。

吾人是否以車盤貨載重或總載重等定其噸位，均非重大問題。其最困難者即是確立一個碼尺，如二噸車用碼尺量定後則此車確係二噸載量，無論何人去量，要無差異。商家買主及稅收機關均將用此標準算稅而其他一切糾紛亦可減免。

關於確定噸位問題，已經各工業先進費長時期之研究，本篇述其結果，力求簡要。但在未

論以前須先考察現時營業之地位及情形。例如一噸半車的車盤變化自二千四百磅至五千三百磅；二噸車自二千九百廿五磅至六千八百磅；三噸車自四千五百磅至八千五百磅；五噸車自五千八百磅至一萬一千三百磅。考究車輛之變化，必先明瞭各項車盤要素。就車胎一項而言，車胎之大小若有增減，則此車載重亦必隨而變更。故有用車胎之大小以定車輛之噸位者。車輛原力機器部分顯明的使車輛噸位起大變化。若用一過剩馬力的馬達代替某車之標準馬力，則某車之噸位增大。

但用加倍的變速齒輪，雖其引擎馬力較低，仍可作大馬力之工作。

據研究車身者云六個製造廠家用同一類的車機已造出一百〇七種車身，其中十種式樣相同，其餘九十七種均自擋風玻璃起至後軸中心止的距離各不相同。

汽車之用處在昔時與現在大異，昔時的汽車與動物拖車（如馬車牛車等）相競爭，故其用處有限而其速度亦小。直至現在汽車路及大馬路成功，商業用的汽車方纔發達。而車輛構造亦歷沿購買者之需要逐漸改良。

在先汽車祇適宜於短途用或私用，其定噸位之大小即為定載重之標準，而其定噸位之意義即使所載勿超過此噸位。現在我們進一步研究載重

(Payload) 及總載重 (Maximum allowable gross

weight) 等項。

關於汽車徵稅到底以馬力或重量抑或以其他為標準，往往稅已計算而不知其計算之由來。倘將車盤或馬達對換則其載重亦隨之而變，征稅又失其標準，即或車盤說明書上載明總載重，但何時為二噸車尙難明瞭。故車主與稅卡間之爭執成為常事。

還有一種不可捉摸又一時看不見而與定噸位有關的原素即為開駛 (Operating Condition)。車輛須行於堅實大道，或大半須消磨於碎石凹陷不平之路，以及司機者勤慎與否，均與確定噸位有莫大之關係。有一製造廠家其車重五千磅定為一噸半，另一製造廠家其車重二千五百磅定為二噸。究竟重車之噸位應大抑輕車之噸位應小？賣主當傾向於較高之噸位，但買主與修理匠等均注

重於車機之堅實及行車之經濟，二者比較當以買主與修理匠等之觀察為合理。

有不負責的人，嘗謂確定汽車噸位之標準，殆有如確定住屋之標準然，實為一容易之事。譬如某人的家庭有夫婦及兒子四人需房屋七間，建

作兩層樓，並使其兒子有房屋招待客人。另一人的家庭亦有六人，但其父母年老不能上樓故祇建

一層樓。此二家庭房屋均為七間，但其形式不同。故需用多數車輛者往往祇考察車上載重之面積

，即認為適合其需要。倘此趨勢普及時，其結果必陷製造家於困難地位。美國汽車商會正在運用革新的力量確定研究噸位問題之基礎。又汽車工程學會的有名工程師均集合討論解決此問題。

菲得爾汽車公司總經理波爾克 (M. L. Puller, Federal Motor Truck Co.) 提議要首先確定

噸位的定義。並稱有些製造廠家相信噸位應表示車輛的實在載重。有些製造廠家謂噸位要充分的低，以防過載。故對於車輛之起碼噸位及過載均須預定以得其確切的最大噸位。欲達到此目的必須注意三個考究：

(一) 低限的噸位 即車輛須含載可能的過重，此為廠家與主顧所贊同者。

(二) 高限的噸位——即車輛在普通情形之下能安全載重。

(三) 噸位完全取消代以總載重。

低限的噸位：(一) 自汽車工業發端以來已普遍採用且為買主選車之普通法則。即至用總載重以定載量時，而噸位之標明仍為必要。高限噸位

(二) 即車在合宜與不合宜情形之下行駛的平均總載重。普爾克君極傾向於低限噸位的方法，此低

限噸位含有合理過載及情形之變換，并經過廿五年的實驗證明可靠。

關於車重及載重亦有密切的關係。數年前有小載重車配以加重輪軸，而大載重的車反用輕小輪軸的製造廠家，但現代科學進步，設計與製造均有標準，是以加重輪軸常比輕小輪軸大而堅強，其他各部機械之設計及製造亦無不如輪軸之有進步成爲一定之標準也。一新式設計之車盤，必能載數倍車盤之重。此種關係，即吾人承認以確定車輛噸位者。今試以一公式表之，即以車盤重乘一常數之積，爲該車之總載重。引擎發生的馬力驅動機械與後輪軸以推進車輛之載重，引擎距（Engine Torque）又爲車輛馬力的可靠標示，因此車輛之載重即爲引擎距與一常數之積，此乘積即等於總載重。試舉一例，設有一車中盤重

六千五百五十磅並指定一常數2.5爲其常數，其乘積爲一萬六千三百七十五磅，約言之此車之總載重爲一萬六千磅。假如車身重爲一千磅其載重爲七千四百五十磅，於是此車之噸位爲2 $\frac{1}{2}$ 噸至三噸。同樣又可決定引擎拖重力量，設拖車力量常數爲八十即每一呎磅引擎旋距推進車輛載重八十磅。若其車總載重爲一萬六千磅時，則引擎旋距爲以八十除一萬六千得二百呎磅。此公式僅可示一近似之數，然比全無公式爲便當。雖乏科學基礎，然公式簡單頗適合研究者及駕駛人之用。

天克製軸公司執行工程師波克達（D. K. Bulkenstale Executive Engineer, Truck and Detroit Axle Co.）發明一噸位的方法，他相信較普爾克的更合用且更爲實際。波克達說：引擎所發出馬力或引擎距應爲吾人能定車輛噸位標準因素

之一。對於車輛引擎轉數與車輛後輪轉數應有一較大比率 (Ratio Factor) 方可利用引擎有限能力的最大利益。此比率為兩部分所組合，一為傳動部分即從引擎至後輪軸桿的齒牙變速 (Gear Reduction)，一為輪胎部分即輪胎的有效半徑 (Effective Radius)。還有一個確定車輛噸位標準之重要原素即為機械效率 (Mechanical Efficiency)。

此種確定車輛噸位標準的要素——引擎、齒牙變速、有效半徑與機械效率——可將摩托車在一定情形之下能運重量決定。此『一定情形』之內應包含路面之好歹，斜坡之高低，蓋車輛行駛在上微之載重必較在平面行駛之載重為少，而行駛於平面硬路所載之重必比行於深泥中所載之重為多，即因車輛的滾動阻力 (Rolling Resistance) 較大之故。吾人研究此滾動阻力時其風

之阻力亦含在內。為便於決定摩托車的能力起見，特應用以下省寫之字：

- 總載重 (Gross Vehicle Weight).....G. V. W.
- (如研究拖車時，此即變為 Gross Train Weight.....T. W.)
- 引擎旋距 (Engine Torque).....磅—吋.....T
- (此旋距可自汽缸衝程容量 (Cubic Displacement) 算出，在低壓時以立方吋汽缸衝程容量乘以七·二，中壓乘七·八高壓乘八·四。
- 總齒牙變速 (Total Gear Reduction).....R。
- 機械效率 (Overall Mechanical Efficiency) E。
- (此效率在高牙可設為〇·八五，在初牙可用〇·七八，在加用自動運輸牙輪可用〇·七二)
- 載重時車胎之半徑(見表一).....W。
- 坡度 (Traction) 即每呎長升高之呎數.....G。

表 (1)

中胎大	胎小	載容	重量 磅數	半徑 (吋)數	動徑
5.50	20	1,225	15.19		
6.00	20	1,400	17.42		
6.50	20	1,670	17.98		
7.00	20	1,900	16.49		
7.50	20	2,100	16.90		
8.25	20	2,550	17.70		
8.25	22	2,800	18.72		
9.00	20	3,250	18.20		
9.00	22	3,700	19.10		
9.00	24	3,650	20.12		
9.75	20	3,900	18.87		
9.75	22	4,200	19.84		
9.75	24	4,400	20.80		
10.50	20	4,700	19.55		
10.50	22	5,000	20.52		
10.50	24	5,200	21.44		
11.25	20	5,450	20.23		
11.25	24	6,050	22.13		
12.00	20	6,250	21.21		
12.00	24	6,950	22.95		

此即為吾人量車輛可載噸位和尺。倘其他要素是已知數，祇有一個未知數，可從此公式算出，舉例如下：

$$GVW = \frac{T \times R \times E}{W \times (G + F)} \dots\dots\dots (1)$$

的載重力量。

表(2)表列各種道路情形與滾動阻力(F)之值。

阻 力 磅 數 (見 表 二) F
從 下 之 各 項 關 係 得 出

$$GVW = \frac{T \times R \times E}{W \times (G + F)} \dots\dots\dots (1)$$

$$F = \frac{GVW \times W \times (G + F)}{T \times R \times E} \dots\dots\dots (2)$$

$$R = \frac{GVW \times W \times (G + F)}{T \times E} \dots\dots\dots (3)$$

(此即正弦坡度並與正切的度數可對應升至10度) 滾動阻力 (Rolling Resistance) 即每磅載重

表 (2)

路的式樣	滾動阻力(F) 每磅載重容 量的磅數
三合土 (Concrete)	
最完全的……	0.01
好的……	0.015
不好的……	0.02
地歷青 (Asphalt)	
好的……	0.0125
中平的……	0.0175
不好的……	0.0225
碎石 (Macadam)	
好的……	0.015
中平的……	0.0225
不好的……	0.0375
圓石 (Cobbles)	
普通的……	0.055
不好的……	0.085
雪 (Snow)	
2 吋的……	0.025
4 吋的……	0.0375
深泥 (Dirt)	
平滑的……	0.025
細砂……	0.0375
泥……	0.0375至0.15

吾人既得有量噸位的碼尺，再研究其用法。

今取兩個一噸半車為例，第一車的引擎為一

凡笨重工作如拖拉吸等，所需要的馬力常比普通工作為大，此各種車輛之馬力，以工作之不同或道路之坡度不同而更變。就道路之坡度言，重工作之坡度為百分之七，普通工作坡度為百分之六，最普通工作之坡度為百分之五，至百分之四，又摩拖車往往用高速牙齒或直接牙齒，故定噸位宜採用高速牙齒 (High Gear) 以作碼尺。

百九十五立方吋，高速牙齒比率為五·四〇比一，車胎為三零倍五，車盤重二千九百磅。用公式 (1) 對於百分之四、五、六、七各坡度，以七八乘活塞衝程容積的立方吋得旋距，再取機械效率〇·八五滾動阻力〇·〇一五，依此計算百分之四的坡度其總載重為八一〇〇磅，百分之五的坡度為六九〇〇磅，百分之六的坡度為五九五〇

磅，百分之七爲五二五〇磅。

第二車的引擎衝程容積爲三一五的立方吋，高速齒牙比率爲六·五比一，車胎三二倍六，車盤爲四七〇〇磅，其公式(1)百分之四的坡度其總載重爲一五五〇〇磅，百分之五爲一三一〇〇磅，百分之六爲一一三〇〇磅，百分之七爲一〇〇〇〇磅。

從第一車百分之五的坡度，其總載重爲七〇〇〇磅，第二車百分之五的坡度，其總載重爲一三〇〇〇磅，同爲一噸半之車，而其量的碼尺覺又不同。

波克達君主張車輛應用總載重以定其噸位之大小；百分之四的坡度表示拖曳工作，百分之五的坡度表示普通工作，百分之六表示最普通之工作，百分之七表示笨重工作；並取機械效率百分

之八五，每磅總重的滾動阻力〇·〇一五磅。

汽車工業雜誌主筆爾德 P. M. Heald 贊成波君之主張並謂客車引擎壓縮比率 (Compression Ratio) 可爲四·二一至六，將來貨車亦可至相近的壓縮比率。貨車總載重的比較是基於拖曳的動力而與活塞衝程容積及變之比率成正比，與駕駛輪的直徑成反比，方程式中的常數自波氏公式實易推出。

車胎總載重亦易算出。每個標準大小的車胎即有一個固有載重的標明。數個同一大小的車胎可載之總重即爲每個能載之重與個數相乘之積。

大車載重與車盤重的比，大於小車，載重與其車盤重的比，即載重一噸的中盤重多於一噸，載重五噸的中盤重少於五噸。例如一噸車盤可載

重三二二六磅，其比值爲一·六一，五噸車盤的載重九〇四三磅，其比值爲〇·九〇若各種載重與車盤的比值求出後，以之乘車盤之重即得車之總載重。

綜上所說同一個車而有三個確定噸位的方法：第一個是基於發動機的馬力連同變速比率及行駛坡度與輪盤的直徑。第二個是基於車胎的載重。第三個是基於車盤的重量，其車架彈簧輪軸車輪等的載重力量均已顧及。此三種不同的確定噸位方法究以何者爲簡單亦應研究。

有人主張取三個噸位中的最低者，但著者相信取此三個噸位的平均數亦爲可靠。今就輕易工作與笨重工作兩種車輛而言，其確定噸位之常數即其載重與車盤之比率亦各有異。此兩種不同比率可從現有車輛之噸位計算得出。例如載重一噸

下的輕車盤中有十一輛其車盤重約爲二七七五磅，同噸位的重車盤中有十九輛其車盤重約爲四〇〇〇磅。

最近達極車已有確定噸位的標幟，即在車輛的前面到有一塊銅板按照車胎的大小載明前後的載重，使用主知該車實在的載量。銅板上載明在所給車胎大小之下前後總重超過限量時，則製造者之担保無效。

從前規定的三噸車，在現在新制度稱前重爲四四七九磅，後重爲一五四〇〇磅，或稱總載重爲一九八七九磅。從此數減去車盤車棚之重設共爲八一二九磅，則所餘爲一一七五〇磅，即其可載之重量，約爲六噸，即爲從前所謂三噸的兩倍。

哈利頓君 (D. R. Harrington) 係一著名汽車經理，主張用下面簡單的公式，即以三乘車盤

重即得總載重，再減去車盤車棚備胎器具等即得
載重。若用此公式則同為載重一噸半之車盤可

算出三個不同的結果如下：

A 車		磅 數
車盤重	.....	2700
車棚，備胎等	.....	1400
		<hr/> 4100
總載重	.....	8100
載重	.....	4100
		<hr/> 4000
B 車		
車盤重	.....	3000
車棚，備胎等	.....	1400
		<hr/> 4400
總載重	.....	9000
載重	.....	4400
		<hr/> 4600
C 車		
車盤重	.....	4000
車棚，備胎等	.....	1400
		<hr/> 5400
總載重	.....	12000
載重	.....	5400
		<hr/> 6600

由此得出的總載重，必須依照車胎製造廠家所標
載的大小與載量配裝車胎方能勝任，否則須減經
其總載重。

(一) 汽車工程學會 S.A.E. 標準馬力，按距，
燃料消耗表，均基於科學的設計法，標準的製造
法，并有一定之汽油溫度及氣壓

另有著作家相信美國汽車商會或汽車工程
會的熱心研究，汽車噸位事項，該會從廠家得
計算之結果如下：

(二) 標準車盤的重，其車棚及載重(算入，
若再減去發動機及機器附件即得彈簧輪盤軸與車
架重。

用此種公式相信用主均能從製造廠家公布之說明書得到各種結果。現在車輛的噸位問題仍繼續研究，相信以後必能得到最滿意的方法。

一九三一年十一月

一九三一年美國汽車出口所值金額之統計 (準)

一九三一年美國汽車及其車胎零件之出口，所值金額，為一萬萬三千三百五十

三萬九千九百二十九元。其售於我國者，所值金額，為一百五十一萬四千六百二十

九元。



最近外國經營汽車運輸之狀況暨其計劃

郭傳楷

一、緒言

汽車為陸上交通運輸機關之一，歐美諸邦，文物極盛，向重鐵路，今則莫不轉謀汽車運輸。良以築路駛中，事簡易舉，而其功效，運輸迅速，以及裝卸便利，有益社會，實較鐵路作業優點甚多。故經營者，風靡一時，不惜鉅貲，爭築汽車

汽車事業之目的，實如出一轍。至其政策為(1)國有。(2)地方政府管理。(3)商辦。(4)官督商辦之採行，雖因其國勢民情之不同，各有別異。而其運輸營業之計劃，則要不外乎依據現時民衆之志趣，與社會經濟之狀況，為之轉移也。

二、各國汽車營業之發達

道路，購車營業。蓋一以為人謀，亦即一以自為求也，此無他，實欲假營業之盈餘，以助財源之

汽車佔交通機關重要位置，現在各國經營汽車運輸事業之發達，實有不可思議。

盛旺，而謀道路運輸本身之改良，是則各國經營

(甲) 美國鐵路公司，約分三等，二等公司

目前因被汽車壓迫，影響營業，收入短少，幾不自持，不得已而兼營汽車運輸，以圖補救。其次二等公司之營業，無法抵禦汽車爭競，現亦自動開始經營汽車事業。一等公司，財力雄厚，自一九二九年起，努力收買汽車經營運輸以來，其

最顯著之效率，能使鐵路及時閉鎖車場，省祛地方區間客貨車隊之整理調運一切糜費，且同時得以弭止由來之競運惡習。發展營業，增加收入，其助長鐵路作業之利益，特徵殊多，不勝枚舉。茲將各鐵路公司經營汽車數目，列表如左：

美國鐵路公司經營汽車表

年 別	一九二六年	一九二八年	一九三〇年
鐵路公司經營汽車數量	七五〇輛	一二五六輛	一七五九輛
全美國汽車數量	三四〇〇〇輛	三三三五〇輛	三二五〇〇輛
汽車營業哩程			二八〇二八哩

上表所示，則知鐵路公司經營汽車數量，年年遞增；而政府經營之全美國汽車數量，而反減少。邇來各公司多利用大型汽車，載運客貨，輔以小車整理業務，成績優良，利益更多。茲據一九

三〇年六月美國監督局調查所得鐵路公司經營汽車客運狀況表報告於後，足見少數汽車能獲最大效率一語，非虛言也。

一九三〇年六月美國各鐵路公司經營汽車運輸狀況調查表

鐵路公司	汽車數量	營業哩	運客人數	收入(美金)
一等公司	二八八七輛	五六〇〇哩	三千四百萬人	一千五百萬元
二等公司	六六輛	九六一哩	四十七萬四千人	一十六萬三千元
三等公司	五一輛	七二九哩	五萬六千人	一十一萬九千元

右表記載，各鐵路公司經營汽車數量，比較前表最後兩年，驟增一千二百四十餘輛，營業發達，實屬非常。茲再就各個鐵路公司，經營汽車運輸情形，分別說明於後，則愈知其事業之發達矣。

美國東部沿岸，有一最有名之弗西巴尼亞鐵路公司，自收買西巴多拉哥比汽車公司以後，即以弗坦法市為中心點，築成至紐約市綫，又至阿拖拉基市綫(即著名之海水浴場)，又至巴爾卡市綫，再與自首都華盛頓市起至巴法市止路綫銜接，

造成汽車路網，聯絡東部各主要都市，現有汽車

七十六輛，經營客貨運輸；此外更收買摩托戈曼

汽車公司與坦法市郊外汽車公司，遂將東部繁

盛都市汽車運輸事業，操縱掌握，不獨為有名之

鐵路公司，亦即汽車界之一等機關也。

又紐咸浦鐵路公司，因被附近紐古拉浦戈比汽

車公司，吸收客貨，現在變更計劃，即將一千五

百二十哩鐵路廢止，改造二千三百哩汽車路網，

載運旅客不下四百六十七萬人。考其成績，比較

鐵路作業，實有過而無不及者。

中西部啓卡戈巴里古多鐵路公司，多金運動，取得蓋普羅加州全體汽車運輸特權以後，營業愈趨發達，又古藍多羅基鐵路公司，汽車路線互延三千三百哩，有汽車二百輛，運客約三百六十萬人，收入竟達二百五十萬元美金之多，獲利不少。

南部紐阿比弗鐵路公司，以美金一百五十萬元，收買戈拉多市，與蓋普斯州，坎桑斯州，密基里州之汽車公司，兼營伊羅斯泰國立公園遊覽客車，刻下更謀擴充業務，計畫經理波多拉多市，與西坡坎市及舍多拉坎市汽車運輸事業。又桑弗拉西斯戈附近之賽基巴西鐵路公司，利用三千萬元美金，投入古拉法多汽車公司，遂將延長加法尼阿州，與阿里索州及紐馬西戈州汽車路線客貨

運輸完全壟斷，說者謂美國地方多金，汽車運輸實具有左右之能力。商辦鐵路公司氣魄之大，於此可見一般矣。

(乙) 德國現有道路三千六百餘哩，經營長途汽車運輸。國有鐵路客貨收入，被其侵蝕，減少六千八百萬馬克，汽車營業成績優良可知。此德國目前運輸事業轉重汽車道路之大原因也。

(丙) 英法兩國，汽車運輸事業發達，人所盡知，茲不備述。

(丁) 南阿非利加國有鐵路機關，管理國營汽車事業，功效非常偉大。國有鐵路自南阿非利加聯合國之斯瓦基脫國起，至西南阿非利加所屬統治國止，計長一萬三千五百哩；而汽車道路，截至一九三〇年六月止，時只五載，即有一萬二千六百一十哩國營汽車道路，車輛計達四百一十

五部之多，進展之速實在駭人聽聞。運輸方法，無異鐵路，即雖笨如木料谷米等類貨物，乃特以五噸以上載重貨車裝運，并無困難，兩噸以上

改良辦法，以期消滅此種之未來隱患。要之汽車之為世重，博得國民之讚賞，其有益於社會國家，已非偶然也。

汽車，多係客貨混用；兩噸以下，則專載運旅客，且又採用道路軌條上行駛汽車，掛運多量客貨。治如鐵路車隊作業便利。是以地方人民，對於汽車運輸，認為滿意，請願政府經營其事。惟現役國有鐵路之工員，則因汽車營業不若鐵路列車開駛到着規有定時，故每值工作，各員工多懷厭惡之心，當局因鑒及此，遂設審查會，討論

(戊)：日本道路不良，汽車運輸，經營者向無一定計畫，自前二年國產汽車製造成功之後，日政府始注重汽車事業，全國道路次第改良，由鐵道省管理國有汽車運輸事業，是即日本官營汽車事業計畫之發軔。近來日本當局對此經營不遺餘力，故其客貨收入，日有增加，營業獲利無窮矣。

(未完)





長沙市的衛生問題

朱之偉

今天會着我的老師許先生。閒談之中，我問他近來尚教多少課，他說，每週還教有二十小時上的課。但是精神上，已經感覺有點應付不來，然而沒有辦法，家裏要這麼多的錢用。吃飯到怎麼樣，別的開消太大了，而尤其是醫藥費。這一年來，我只是忙於籌醫藥費，言下頗有感嘆之意。

這是一句普通的閒談，但因為有了感嘆之意，我便仔細想了一下，而發現這一句話實在有值得

探討一下的意義：說是吃飯到不怎樣，而醫藥費却反成爲問題，這實在活畫出長沙的寫真的神髓了。

自然長沙是有許多許多的失業的民衆，連吃粗米飯都成問題的。那自然說不到醫藥費，但因爲是這樣，長沙的一個大問題，便被人忽略了，這便是長沙市的衛生問題。衛生一事，初看去，似乎並不如食的問題一樣的重大；但從反面一想，倘若有飯吃了，而疾病之侵，處處堪虞，死人之

兆，除餓以外，又處處在此。則衛生一事，正有不下於食的問題。因此本來生計還過得去的人，乃不得不時時爲醫藥費而忙迫，加以食的消费是有常度可以預算的，而醫藥的消费則是一種意外的消費。沒有疾病則終年不用一文亦可，疾病多了，便終日爲之忙迫而時虞不繼，即比食的费用加到十倍八倍，還不算多。人的生活，如果常要爲疾病而忙迫，則減少其勞動之他方面的價值而疲憊其生命的力量，又可想而知。然則衛生問題，很明白的不僅是重要，而且是與衣食等問題還有密切的牽連性。故講求衛生，減生疾病，不僅是直接得到健康的幸福，而且間接增大社會其他一切福利的活動的力量。故衛生問題，實成爲現代都市的一大問題，亦即爲現代文明的中心問題之一。

論 著 長沙市的衛生問題

衛生問題分兩方面，一爲積極的保護健康；一爲消極的診治疾病。而都市中對於這問題之或可與探討，實爲最重要之一事。

長沙近二十年來，雖屢遭變亂，生計艱難，而進展發達，却日日在進行中。昔日出城即少房屋，今則南北東三面，房屋連綿各達十里，昔日一室之房屋，今則多化爲兩層三層。則此中人口之增加，事業之增加，已可概見。而儼然具備了現代都市的內容。徒以此種自然增進，無一定之預計，故都市之規模，殊未具備，一切皆漫無系統，所謂都市衛生之條件，簡直百無一有。以致人口之增加雖快，而死亡率，實超過生產率，且其所以加多，大都由他處遷來。而此中人終日輿病爲緣，與一切疫癘爭鬥，與藥物作唯一良伴，其所以構成此環境者，可舉之於下：

三五

1 長沙卑濕，自古爲然，暑熱之時，濕氣鬱蒸，最爲攝生之害，即許多非關細菌之病症，亦時時乘機侵入。疲倦、黃腫、咳嗽之類，多由此致。此本自然地理之如此。而人事之預防不足，其害乃更顯明。

2 長沙起造房屋，素缺衛生常識；舉凡通空氣，透日光，避潮濕之淺易條件，亦不知講求。而因地址狹小，本錢窄狹而因陋就簡者，尤復不計木處而顛，土處而病，一堂一室之內，上至生養死葬之具，下至灰燼便溺之坑皆在焉。此實爲腐朽之養成所，而菌毒之發祥地。無論疫疠滋生，即其惡臭惡色之所在，亦能令人五官窒塞。而市政方面對於此等構造，至今仍未定改良之善策，及來茲之限制。此固公共衛生，受害不淺，即彼私人善能抗毒者住之，亦不啻不潔藥罐作陪賓也。

3 長沙疏食魚肉，雖來自城外，然或則餒敗充鮮或則病毒不覺。而洗滌之水，又皆在一近城池沼，富於一切腐毒之溶液，公安局雖有檢查，而市民自身不注意，則檢查員亦只奉行故事而已。且司檢查者又類皆知識不足，無判別之能力，日生食，冷食、嗜腐、嗜臭。長沙人皆習慣相尙。不易矯正。攤担小販，向貧寒小兒投機，向苦力討好，殘湯、剩物、敗果，蠅腸、充滿街巷，疾疫之興，此實似小而大。

4 長沙溝渠井坑之類，向無一定計劃，及適合之限制，御溝之內，黑色廢物，深及尺許，炎暑之日，混濁之氣味，可以騰天空而干帝怒。井與廁常作莫逆之比鄰，成互濟之高誼，灰堆糞坑之腐，爲死動物及私生子之義葬場。疾疫之孕育，不必待時而發。而市民安之，當局亦或止之。

5 長沙有新式醫院幾所，率皆生意忙碌，無暇

爲平民造福，且生意上既無競爭，對於藥性及病理之研討，往往診而不入，入而不深，深而不效。而忙碌之餘，大意之處在所不免，因此亦不甚得市民信仰，而發揚光大，極爲困難。即以鼎鼎大名之霍亂症，其徵候之討論，至今尙不能給市民以正確之觀念。其所以毀譽交參者，似亦殊非冤枉。等而下之，則高等中醫，通今博古，熟讀本草之文，深明傷寒之論，乃三焦之說，命門之途，五行之合，其理既玄之又玄，其言乃懂而不懂，而醫門似侯門，則平民亦要錢不要命。再等而下之，則兼長生死之大權者，乃文王管略之流亞，關於此事，外行不便多談。

6 疾病傳染，全賴隔離絕病者與他人之交接，而給以種種消毒，但長沙市却知而未設，設而未全

。大有不願同生，只願同死之概。

7 中國之學，既已玄之又玄，則醫學常識，衛生常識，亦不能例外。民衆既不敢入其門，而略有此類知識者，寧肯盡力於江湖奇俠之大道，而不願於此等處有所印刷與演映及宣講。以致民衆信病理，不及信醫生，信醫生不及信神道，信神道不及信命運。因此某月某日人死大半之傳言，乃於大兵凶年之下，遍布於長沙市，代替了一切的防疫工作。

8 年來長沙市之藥店，盛及一時，而中藥店多於西藥店，巧立名目之藥攤子，及以售藥爲副業之雜貨又多於中藥店。此故代表長沙民衆之善於吃藥，而牛溲馬渤之無非藥料，又可想其善於廢物利用，而化驗之結果則只以有毒無毒聞，而不可以有效無效聞，平民有病，因貪便宜，貪方便不

願就醫，結果多花了許多冤枉錢，或者延長一點休息的時間。

以上種種，略紀目擊長沙市之衛生醫藥狀況，像這樣的長沙却難怪不有大於吃飯的醫藥費。不過這就中產之家而論，至於貧苦者流，他們無錢命擋，其醫藥費當然不會超出吃飯的錢。此所以注意的還少罷，然而在長沙市如許先生之家者，想亦不在少數。

提出長沙市的這麼一個問題來，並不想責難那一方面。只是問題有這樣重大——可以說幾乎比治安問題還重要，因為倘若真有一個大的瘟疫到了，像這樣沒有一點準備，也許比赤匪殺人還要殺得多一點。其所以不願責難某一方面者，則環境爲之也；世亂年荒，人命微漸，人不重生，故畏病者少一也；大政未修，衛生在習慣上，原

本不算要政一也。市政府未成立，市政籌備處規模狹小，而衛生上大的建設不易着手三也。本市場務凋零，市民擔負不起衛生上之大工程費四也。市民的習慣，麻木，不知衛生與疾病之關係若是密切五也。市的發展太快，一切均無預定之計劃，猝然興舉衛生事業，若不與其他市政並進，必致互相牽制，終難成功六也。有此六事，這衛生問題的致於如此情形，自屬不能責難那一方面。

然而事急矣，城市已爲一個不透空氣的城市，地面已爲一塊不見日光的^地地面。事業一天天增多，人口也一天天加密，若再不於市政上加以注意，則長沙市不僅藥店之增加爲可憂，即棺材店之缺貨亦實爲可懼。

關於此衛生事業之計劃與實行，全賴全市民衆自覺而起；一方自動提倡，宣傳，一方應幫助

及督促市政當局努力建設。

至此中計劃，事關市政衛生，醫藥專家的商

酌，本文暫不俱論。作者於此，惟有早慶藥店及
二分湯醫生之背時耳。

汽車最快之速度

(繪)

美國遜比 (Sunbeam) 特別車，前後裝置發動機兩部，其馬力各為五百匹，其速度每小時為二百零八英里。以華里計之，則為六百餘里。此實為世界上汽車速度之最快者。



湖南全省公路局機務狀況

婁既庭

婁君既庭係留學美國之汽車專門學者，現任湖南全省公路局機械工程師兼任湖南大學教授及本會董事，此篇係婁君任職公路局實際工作報告之總成，內容詳實，對於公路局機械上之設備，於此即可概見。茲特將其刊出，俾關心湘省公路者，能於機械部分得窺全豹，亦即以爲研究此項學科者之參考焉。

編者

內容要目	弁言	第一章 車輛	第一節 車輛編制	第二節 車輛分類	第三節 車輛支配	第四節 車輛裝釘	第二章 行車	第一節 行車收入(1) 票價(2) 收入量(3)	各車每月收入(4) 各段每月收入	第二節 行車消耗	第三節 機務計核	第三章 修理	第一節 修理總廠(1) 籌設經過與重要設備(2) 進行之工作(3) 擬定之組織	第二節 修理分廠	第四章 行車事變	第一節 行車出險事變之統計	第二節 行車出險事變之比較	第三節 行車出險事變之預防	第五章 機械材料員工	第一節 機務材料人員之補充	第二節 技工之現況及預備	第三節 技工之訓練
------	----	--------	----------	----------	----------	----------	--------	--------------------------	------------------	----------	----------	--------	---	----------	----------	---------------	---------------	---------------	------------	---------------	--------------	-----------

介 言

湖南全省公路局成立於民國十八年十一月，接管以前第一第二第三各汽車路局通車路線九百餘里，汽車八十餘輛，十九年十月既庭奉命掌營機務，計當時已續成通車路線六百餘里，總計以前各路局通車之路，達一千六百里。合驛路已超過二千餘里，汽車增至一百七十輛，以前機務設施，雖經各負責諸君，悉心規劃，艱難締造，然公路局成立，不到一年，路線增長三分之二，車輛增加至一倍，機械事業，遂較前頓覺煩重，邇來通車路線復增二百里，汽車加購五十輛，機務之範圍，益為擴大，既庭受

任以來，孜孜以發揮張皇爲己任，懇求完善修理設備，長進技工技術，減少行車消耗，迄今年餘，其間多爲經費所限，及能力薄弱，不能悉如夙願，但蒙局長劉之指導督促，及諸同事之努力將事，關於年來辦理機務之經過，尙有足述以求正於諸君子者，摘要分爲六章，編成報告書，疏漏之處，在所不免，高明垂察，幸有以指教之。

第一章 車輛

公路局自十八年成立以來，接收各路車輛，類多年久失修，不能全數行駛，運輸上頗感困難，十九年春增購新車八十一輛，滿擬可資應付，不料既受軍事影響於前，復遭共匪毀壞於後，以致車多停駛，費竟年之整理，除少數車輛因出險損壞太甚，修理配製費用過鉅者，已呈請建廳核准作廢外，其餘均經修復，計凡一百六十九輛，其編制支配裝訂等分別言之於后。

第一節 車輛編制

公路局新舊各種車輛之大小噸位，原無確切統計及一貫編制，於機務運輸及計核，均感不便，十九年冬曾一度調查，將重復車號，加以改編，二十年冬復派員分赴各段詳細考察，依其可能荷重數量，從新規定，編爲天地玄黃宇宙特等字號七種，茲將牌名種類及輛數列表於后。

(表一) 車輛編制表

字號	載重	座位	牌名					合計
			達極	雪佛蘭	福特	惠白脫	萬國通用	
天	一五〇〇磅	八	四		二			八
地	二〇〇〇磅	一三						一三
玄	二七〇〇磅	一六		一六	二	七	五	一五七
黃	三四〇〇磅	二〇			六			一六
宇	四〇〇〇磅	二五	六〇				一	六一
宙	六〇〇〇磅	三七	一二					一二
特	不一	不一	一		一			二
合計			一二六	一八	一一	七	五	二一六九

附記：(一)原稱一噸半(三〇〇〇磅)之雪佛蘭，惠白脫及萬國等三種車輛，以其輪心距離大知，中架彈簧輪盤單弱，故均改為玄字號車，規定載重二七〇〇磅，(二)原稱二噸(四〇〇〇磅)之福特車，以其馬力過小，機械易生毛病，故改為黃字號車，規定載重三四〇〇磅，(三)達極車之一又四分之一噸，(二五〇〇磅)者改為二七〇〇磅，一又四分之三噸(二五〇〇磅)者改為三四〇〇磅，以一編

合計	特	宙 貨客	宇 貨客	黃	玄
45	1	11	17;16		
6					5
23	1		3	7	6
22		1	9	2	7
4					2
6				2	4
18			5		13
7			4	1	2
19			4	3	9
11			2		5
8			1	1	4
169	2	12	61	16	57

第四節 車輛裝釘

公路局車輛裝釘，原無一定標準式樣，不僅觀瞻所繫，抑行旅安全舒暢有關，茲特將車輛之裝釘，尺度形式及油漆顏色字樣等均統一規定，并繪製圖樣，俟新購車輛到埠，即按照規定施行，舊有車輛亦可分期逐漸改裝，又客車車頂綫運行李，因易於破裂，一遇天雨，常感浸漏，擬在可能範圍內，將車後另闢行李間，此種裝置，在各段已試行稱便，其他應改良之處，如座位窗戶等均詳細考察，妥為計劃，正在路局修理總廠內雇工試辦，並派員監釘矣，至原有之敞貨車，購修帆布棚費用太大，且仍有漏濕貨物之虞，擬陸續改裝棚貨車，再原有客貨兩便車，於旅客有欠舒適，擬不再加釘，并擬將原訂者設法分別改裝客車或貨車，以歸劃一。

第二章 行車

公路局所用各種汽車及油料等消耗，莫不仰給於舶來品，實成爲經常鉅大漏卮，吾人既未能積極設法全完抵制，似應節省消耗，增加收入，以圖補救於萬一，欲知行車消耗之是否濫費，營業收入之是否增進，均須有賴計核之精詳，茲將公路局行車收入與消耗分述於后。

第一節 行車收入

(1) 票價

公路局行車收入，自以票價爲大宗，惟各段以經過地點有水運競爭之不同，故所訂票價各有出入，茲將各段每萬里票價開列於後。

(表三) 各段每萬里票價表

區 別	每萬里票價	票價比較率(以潭寶爲標準)
潭 寶	二一〇元	一·〇〇〇
益 常	二〇四元	〇·九七〇
長 益	二〇〇元	〇·九五〇

衡 郴	潭 衡	常 桃	衡 泉	醴 攸	東 永	長 潭
一九二元	一八〇元	一七二元	一七一元	一六八元	一六七元	一四九元
〇·九一五	〇·八五七	〇·八一八	〇·八一五	〇·八〇〇	〇·七八二	〇·七一〇

(2) 收入量

各段各車每萬里每座位之行車收入，簡稱爲收入量，各段收入量之最大限度，在理想上應爲上節所列之每萬里票價，但各段營業情形每不能適合理想，故其收入量恆小於各段之每萬里票價，茲將影響減少各段收入量之原因，略舉數端於次。

- (一) 各區段之來往旅客(或貨物)數量不一致，間有開駛空車或客不滿座之事。
- (二) 貨物之運費比旅客之票價爲低。
- (三) 軍用僅給油費不及票價之高。

(四) 公運如運砂運行李運油及材料等完全未列收入。

(五) 本局員工因公乘車完全未列收入。

(六) 車輛中途損壞或出險之救援車完全未列收入。

(表四) 二十年三月至十月之各段收入量表(每萬里每座位收入)

區間	每萬里票價	收 入				平均收入量	每萬里票價除收入量
		地	玄	黃	宇		
醴攸	一六八	一三三,〇〇〇	一一五,〇〇〇	一〇七,六〇〇	一一六,七〇〇	·七〇〇	
長寧	二〇四		一二七,三〇〇	一四〇,二〇〇	一三三,八〇〇	·六五五	
潭寶客	二一〇			一三四,九〇〇 五一,三〇〇	一三四,九〇〇 五八,九〇〇	·六四四 ·二八〇	
寶桃	一四八		九四,七〇〇		九四,七〇〇	·六三九	
常桃	一七二		一一二,五〇〇	一一〇,七〇〇	一一〇,〇〇〇	·六三九	
長潭	一四九			九〇,五〇〇	九〇,五〇〇	·六〇五	
長永	一六四		九六,二〇〇		九六,二〇〇	·五八五	
潭衡	一八〇	一一〇,九〇〇	一〇三,三〇〇	九五,五〇〇	一〇〇,九〇〇	·五六三	
衡郴	一九二		一〇九,〇〇〇	一一二,五〇〇	一〇〇,六〇〇	·五六一	

寧益	二〇〇					一〇一,〇		一〇一,〇		·五〇六
益常	二〇〇		六八,〇	八一,〇	九五,六			八一,八		·四〇八

附記：上表所列每萬里票價收入量，及平均收入量，均以元為單位。

(3) 各車每月收入

茲根據表(四)所列之平均收入量並各段路線情形，於營業最旺時，各車每月可能收入如左表。(算法冗長從略)

(表五) 營業最旺月每段每車可能收入表 (數目均以元為單位)

區間	地	玄	黃	宇	市	收入比較率 (以最大者為準)
長潭 益寶 客貨	一七五〇〇〇	一〇二五〇〇	一二八〇〇〇	一三五五〇〇	二五二〇〇〇	.445 1.
益衡 常宜 客貨	一七三四〇〇	一八三〇〇〇	一二二六四〇〇	一四八五〇〇	二四一五五〇〇	.41 .8
潭衡 寶桃 客貨	一七〇〇〇〇	一六三〇〇〇	一一一六〇〇〇	一二四五〇〇	二三一七五〇〇	.41 .71

長潭水客	長潭水客	衡洪客	常桃貨
七〇〇〇〇	七〇〇〇〇	九五〇〇〇	五〇〇〇〇
九四六〇〇	九四六〇〇	一三〇〇〇	六五〇〇〇
一八六〇〇	一八六〇〇	一六〇〇〇	八〇〇〇〇
二三四〇〇	二三四〇〇	二〇〇〇〇	一〇〇〇〇〇
二三四〇〇	二三四〇〇	一三〇〇〇	一五〇〇〇〇
.41	.41	.29	.29
.66	.66	.58	.58

(4) 各段每月收入

車輛支配於各段已見前表，(表二)若每段營業均極發達，則路局現有車輛之收入，可達三十萬元以上，茲將各段每月之可能收入列表於后，(表五)乘(表二)所列各段車輛數目但天字及特字除外)

(表六) 營業最旺月各段可能總收入表，(數目均以元為單位)

長潭永	衡泉	潭寶客	長常
四四〇〇〇	一九〇〇〇		
三六〇〇〇	八〇〇〇〇		
一一四六〇〇〇	二六〇〇〇		
一四六〇〇〇	八〇〇〇〇		
一六五六〇〇			
四〇〇〇〇			
二六九〇〇〇			
二二五〇〇〇			
三七〇〇〇			
四四二五六〇〇	四五〇〇〇	五六〇〇〇	四六七五〇〇
四五〇〇〇	八〇〇〇〇	五六一六五〇〇	一七〇〇四五〇〇
九二〇六〇		一一五六五〇	六三九七〇

衡醴	四〇二〇	一六〇〇〇〇	六七二〇	一五六〇〇〇	一八六二〇〇	一八六二〇〇
衡郴	九五〇	五二〇〇	一六〇〇	二〇〇〇	九七五〇	九七五〇
合計					三三三九九〇	三三三九九〇

附記：根據第六表各段以現在支配之車輛，於營業最旺可得如表所列之收入，則以後各段車輛之增減，即可以該段營業收入超過或不及表列收入數目為標準，惟路線加長，營業再旺，須再增加車輛其例外也。

公路局營業最旺月各段可能收入已計算如表六，茲將各段本年一月份收入列表於后，藉資比較。

(表七)各段廿一年一月份收入表。(本表數目以元為單位)

區間	計算可能收入	一月份已得收入
長潭永	九二〇六〇	八一七六九·四五
潭衡泉	一一五六五〇	九二六三九·五八
長常	六三七九〇	五六六四九·二七

體 攸	一八六二〇	一四〇五二·八四
衡 榔	三四一二〇	二四一〇二·七二
常 桃	九七五〇	六五四九·一五
合 計	三三三九九〇	二七五六六二·〇二

第二節 行車消耗

公路局行車消耗就現在之計核，可分汽油滑油車胎及修理費四種，此四種消耗，以車輛行駛愈久而愈增，其新舊同等之車輛，行駛較好路面者其消耗較行駛於較壞路面者為減少，他如每次行駛之遠近，載重之多少，速度之快慢，以及保護檢查得法與否，及修理工作完善與否，無往不與各種消耗有密切之關係，茲擇要分別言之。

各段各車每萬里每座位之行車消耗，簡稱為消耗量，茲將公路局廿年三月至十月八個月中各牌各類車輛之消耗量列表於後。（裝釘及修理車身之木工木料等費，未列入，從略）

（表八）廿年三月至十月各牌各類車輛之消耗量表

特 達 極	字 號 牌 名	汽 油 滑		油 車 胎		修 理 費		消 耗 量 每 萬 里 每 座 位 之 消 耗
		加 命	元	磅	元	元	元	
四 五	四八九、五〇	二七三	一一〇、三三	三三三、〇〇	八六四、〇〇	一六八、六三	一	

調 查 湖 南 全 省 公 路 局 機 務 狀 况

天	福	特	四五六	五〇一、六〇	六三九	二八一、一六	二六二、〇〇	四〇二、〇〇	一五四六、七六	一九三、三四
天	達	極	二九五	三三四、五〇	一五六	六八、六四	八七、〇〇	五七、三〇	五三七、四四	六七、一八
地	達	極	三七〇	四〇七、〇〇	一七四	七六、五六	一一七、〇〇	二六〇、〇〇	八六〇、五六	七一、七一
玄	福	特	四〇四	四四四、四〇	六八六	一二五、八四	一二三、〇〇	二七六、〇〇	九六九、二四	六〇、五八
玄	萬	國	三〇一	三三一、一〇	五九	二五、九六	四四、四〇	二二八、〇〇	六二九、四六	三八、三四
玄	惠	白	脫	三九〇	四二九、〇〇	一五二	六六、八八	一一八、五〇	一一六、〇〇	七二〇、三八
玄	雪	佛	蘭	四一〇	四五一、〇〇	八七	三八、二八	一〇九、〇〇	一一三、〇〇	七三一、二八
玄	通	用	四三六	四七九、六〇	八三	三六、五二	四三、四〇	三〇、二〇	五八九、五二	三六、八四
玄	達	極	三九八	四三七、八〇	一五六	六九、五二	二二五、〇〇	一四三、〇〇	七七五、三二	四八、四五
黃	福	特	四四九	四九三、九〇	二二九	一〇〇、七六	一一三、〇〇	二四一、〇〇	九四七、六六	四七、三六
黃	達	極	四三八	四八一、八〇	一六〇	七〇、四〇	一一二、〇〇	四五、〇〇	七〇九、三〇	三五、四六
字	通	用	六〇三	六六二、二〇	九四	三六、八六	一〇九、〇〇	一四一、〇〇	九四九、〇六	三七、九六
字	達	極	五二〇	五七二、二〇	二二九	一〇〇、七六	一五〇、〇〇	二三四、〇〇	一〇三六、九六	四一、四八
宙	達	極	五五五	六一〇、五〇	三五七	一六五、〇〇	二四一、〇〇	三三一、〇〇	一一三七、五〇	三三、四四

根據右表得結論如次：

(一) 表內所列之數目，係根據計核股之計算，係營業的而非機務的，蓋言機務計核者，於里程則應將營業以外之里程一併計入，亦即以該車車機上所附里程表所指示之數目為定也，言乎收入，則凡公票公運等費，均應列入計核，方為收入之全部，但機務上原無計核，故不得不以營業上之計核為標準，如消耗中原以汽油為大宗，然右表所載，則修理費有超過油費數倍者，此因右表對於修理費除零件外關於五金材料之計核，係以該處車輛之數目平均該段五金材料費總數所得也，次如汽油之運路供應，無論是否足量，每對均以十加侖計算，如聽油每對僅九·五〇加侖，其間將運時之浸漏，儲存中之揮發，試車用修理廠用以及注油時之傾洩，種種損失，均予開除，一概併入行車汽油消耗內，本表數目似覺過大，為減少汽油之浸漏揮發以及傾洩等損失起見，於上年冬特將裝盛汽油之錫聽，一律改用鐵鼓，考鐵鼓盛油，雖較錫聽笨重，轉運稍覺困難，運費亦較多，然鐵質堅硬，不易損壞，既免危險，又少浸漏，且市價每十加侖鼓汽油較聽汽油低六角，油量則鼓汽油為十足，聽汽油僅得百分之九十四五，兩相比較，鼓汽油自為經濟，此後汽油之消耗，應即因此而減少也。

(二) 車輛愈大，其總消耗亦愈大，因載客量較多，故消耗量反愈小，換言之，即大車比小車為經濟也。

(三) 滑油消耗較大之車輛，(即使用較久而汽缸已磨大之車輛)，用汽油亦多，馬力亦稍減。

(四) 公路局最大車之消耗量，僅三十三元四角四分，(表八)若使營業發達，車輛裝滿，最大收入量(每萬里每座位之收入)能達到二百一十元(即表三所載潭寶段每萬里之票價)，則每收入一元僅消耗一角六分，即最少之票價每萬里亦能收到一百四十九元，(如長潭段每萬里之票價)，而每收入一元亦僅得消耗二角三分，惜乎各段客車收入量，均不及路局所定票價百分之七十，(見表四)而貨車之貨運費又僅為客票價百分之三十左右，(見表四)且有軍事包車公物砂石救援等之運轉，以致短少應將得之收入甚大，實足令人注意。

第三節 機務計核

查機務計核，極關重要，如制定計核標準，以行駛里程每萬里為單位，則每萬里行車消耗數之高低，足以規車輛之優劣及機務管理之是否得法，非僅如營業上以元為單位之計核，路局機務計核上之各種表冊雖略其規模，然以預算所限，進行困難，今後擬設專人主管，而以整理機務為立場，作科學方式之統計，則獲結果，信足以為日後機務進行，及計劃之準繩也。

(未完)



郴宜長永泉洪黃高各段公路工竣通車

湖南全省公路局所轄湘贛線長永段，湘粵線郴宜段，湘桂線泉洪段，湘鄂東綫黃高段路工先後告竣，次第通車營業。該局原訂六月二十間同時舉行通車典禮，時因省政府主席何芸樵氏赴廬山會議未返，又值湘水泛漲，河渡梗阻，因以中止。而公路局爲使各界明瞭以上各段工程進展情形起見，比時特發佈報告書，公告各界；記者以此項報告對於工程費用及施工情況，紀述甚詳，因爲刊載如次，以供關心路政者之查考焉：

湖南全省公路局湘贛粵桂鄂東線長永郴宜泉洪黃高段通車報告書

本局自十八年十一月成立，即遵照省務會議議決 段二百里亦完成通車，其他各段工程進展頗速，修築之七大幹線，及十三支綫計劃，成立十工程 預定均可如期完成；不料本年五月桂軍入湘，七處，分段興工，至十九年二月，湘桂線衡洪段之 月匪攻陷長沙，創鉅而深，公私交困，政府既衡泉分段七十里完成通車，同年四月湘粵綫潭衡 無款接濟，本局亦因營業蕭條，報窮異常，遂決

計除寧益、益常兩段工程廣續進行外，其他郴宜、泉洪、長永、黃高、桃高、鄉婁、攸茶、桃沅八段工程，均於八月停工。此時欠付工費已達二十餘萬元。十九年十一月，益以寧常段工竣，復加欠十萬餘元，統計共欠三十餘萬元。而營業上欠付材料費車價費尙不在內。上項工程欠款，拖延至二十年十月，始全數清還。自十一月以後，以債務減輕，營業稍有盈餘，遂決定興工完成郴宜、泉洪、黃高三段，現該三段均幸如期竣工，茲值同時舉行開車典禮之日，用將各段工作經過情形，敘述概略於後，即維公鑒：

一、湘粵線郴宜段 該段起自郴縣西門外，與衡郴段銜接，經萬歲橋、良田、廖家灣、賣餃坪、沙坪嶺、宜章縣城以達距宜章十五里湘粵交界處之小塘止，驛程一百零五里。全段

調

查

郴宜長永泉洪黃高各段公路工竣通車

五七

大橋五座，徑間三百呎；小橋十三座，徑間一百九十五呎。涵洞一百零一處，徑間四百二十七呎。於十八年二月由第三路局開始測量，分段興工。是年十一月本局接收廣續進行，繼因迭經事變，路款無着，於十九年八月停工。至二十年十一月復工繼續修築，首先完成郴縣至良田四十里，於二十一年二月通車。良田至宜章五十里未完各項工程較多，至五月始行告竣。但車站，道棚等房屋，以材料缺乏，且值雨季，尙未完全竣工。又宜章至小塘十五里，現正積極進行，期於最短时间内達到粵邊，總計該段在民辦期內約支洋十二萬餘元，本局支洋三十一萬四千餘元，（車站道棚等建築費約尙需洋萬餘元在外）此路關係我國南北交通至大，查粵省公

路僅及樂昌之風門崗，離小塘尚有二百里之遙，路線經過大庾嶺，工程又復浩大，甚望粵當局積極進行，完成此路，以慰兩省人民之渴望也。

二、湘桂線衡洪段 此段分衡泉及泉洪兩小段，衡泉段七十里，橋甕徑間大橋九十呎，小橋二百八十三呎，涵管一百二十九處。於十七年三月由第三路局興工；十八年十一月本局

成立繼續工作，已於十九年二月完成通車。泉洪段起自泉湖，經排山舖、白鶴舖、東富舖至洪橋止，驛程五十里，橋甕徑間一百六十五呎，涵管一百一十八處，亦由第三路局於十八年六月着手測量；同年十一月本局接收繼續進行。十九年五月桂軍入湘，該段適當其衝，所有材料大半損失。八月以款細停

工，至二十年十一月復工，於本年四月完成通車。總計該衡洪段，在民辦時支洋二十七千餘元；本局支洋二十三萬八千餘元，此路爲經湘入桂孔道，查桂省公路已達湘邊黃沙河，由洪橋至此驛程約二百七十里，工程尙稱平易，所費較輕，如此巨大交通，而工程又不甚大，本局已派員繼續興修，期早促成之也。

三、湘贛線長永段 從長沙起，經東南渡黃花市至瀏陽永安市，驛程六十里。土路涵管十八年十月均告完成，橋甕徑間九十八呎，亦次第開工。同年十一月本局接收辦理，將此段積極進行，至十九年八月款細停工，延至二十年三月另籌的款一萬餘元，將殘餘工作完成，即於四月底通車。總計該段在民辦時支洋

十萬零三千餘元，本局支洋十二萬二千餘元。

費尙待支付。合併聲明。

四、湘鄂東綫黃高段 此段以黃花市爲起點，經

春華山、平心店、路口砂、石門嵐達高橋止

，驛程七十里。土路涵管十八年十月均告完

成，橋壑徑間六百三十二呎，外特別大橋兩

座，總徑間五百呎，亦次第開工及採辦材料

。同年十一月本局成立後，仍照原定計劃進

行，十九年八月，因款絀停工。至本年二月

繼續開工，內中除瞿家橋、螺嶺橋工程浩大

，及車站道棚因材料缺乏，一時未能完成外

，所有鋪砂、橋壑、電話等工程，均已竣工

，此段通車後，凡由長沙往平江縣者，約一

日半可到。總計該段在民辦時支洋十萬零三

千餘元。本局支洋二十八萬二千餘元，但瞿

家墩、螺嶺兩大橋及修建正式站屋等項，經

本局自十九年八月停工後，迄今兩年來築路情形，已如前述。但尙有各段補修及新建大橋

，並計劃路線銜接等工程，有附帶報告之必要

，特分述如次：

一、湘鄂西綫長常段瀉江橋及益陽輪渡工程

甲、瀉江橋 該橋於十八年十月開工，二十

一年三月完成，中因政局變亂，停工十餘

月。實施工作期間，約二十閱月，橋位於

寧鄉木魚山之陽，橋面用鋼骨混凝土建造

，橋基平均深度爲十呎，墩脚分五層築成

，底層用魚頭石，厚一呎半，石之孔隙，

塞以混凝土，其上四層，則純用混凝土建

調

查

樞官長永泉洪黃高各段公路工竣通車

五九

造，橋長五百呎。又橋之兩端，加建八呎寬大水壘各一孔，費款共七萬五千餘元。

乙、益陽輪渡 本局長常公路，橫過湘、資

、沅三大水，商旅極感不便，因為減少此項

困難計，遂決定於益陽建設輪渡，使車輛

自長沙瀟灣市起，可直達德山。計自二十

年九月興工，至本年四月完成，共費洋約

一萬四千餘元，通車之後，商旅稱便焉。

二、湘粵綫長衡段轄神渡橋補修工程 此橋原

就用驛路老橋，長約四百呎，計七壘，橋身

薄弱，汽車經過，因感受震動，壘石脫落，

深恐坍塌，因於二十年十一月施工補修，凡

橋墩有孔隙處，用混凝土與鐵片填塞，橋面

加鋼骨混凝土柱，及鋼骨混凝土板一層，約

共費洋一萬五千餘元，現此橋通車已經三月

，橋拱因混凝土板關係，不受震動，尙可告無虞也。

三、補修常桃段路面及橋涵并潭寶段虞塘橋等

工程

甲、常桃段 查該段工程，因原有路線經過

地城過低，而鋪砂橋梁工作亦多未合法，

以致常被太水衝毀，其中損毀情形，以河

汨至陝市爲最甚，陝市至白羊河次之，白

羊河至桃源又次之。本局求行車安全計，

於十九年九月派員補修，先從最壞之段着

手，次及次壞之段，至二十年六月河汨至

白羊河路面補竣，適逢洪水泛濫，全段路

綫連淹兩月有奇，水退後檢查全段路綫，

在不補之處回加洗壞，即補完者，亦被衝

毀無餘，並倒塌雙善橋及黃金橋二座，洗

壞莊家橋一座，衝斷路堤數段，有長至二三里者，路毀橋崩，交通斷絕。旋加工分段補修，并將路堤改低，以殺水勢，橋梁分別改建磚壘或木面平橋，在此補修期內，仍分段通車，又附帶修建常德及白羊河車站各一所，並停車廠等屋，總計該段於本年一月補修完竣，約費洋四萬四千餘元。

乙、補修潭寶段虞塘橋 該橋亦因去年（二十年）五月，山洪暴發，衝毀中墩二隻，邊墩一隻，橋面沉塌三空，當時爲免阻礙交通計，在原橋上搭建木橋行車。同年十一月施工補修，首先將沉塌橋面，用起重機起上，再將衝毀橋墩重新修建，至本年四月補修完竣，恢復原狀。約共費洋一萬

五上下。又當日洪水係從永豐起至虞塘止，沿途洗壞路面，衝毀橋涵之處甚多，現均次第補修完竣。

丙、補修益常關衡衡泉衡郴各段路面 上載各段路面，因前年雨雪過久，路面多被凍壞，亦經分別補修，以利行車安全。

四、計劃銜接鐵道聯運籌設下攝司輪渡及溝通長衡衡官公路等工程

甲、開辦汽路與鐵路聯運 查本局公路以長沙小吳門爲起點，與粵漢鐵路長沙東站相去約一里許，上年曾奉到部令，飭將本省公路設法銜接鐵路，以利運輸，當與粵漢鐵路管理局駐湘辦事辦商洽，由長沙汽車局，協修一路，與中山東路銜接，另由鐵路局修一支路，與火車站聯絡，該段距離

甚適，工程不大，最近即可設法興築。復與鐵路局方訂合約，開辦聯運，將來由粵至漢，由漢至粵，雙方可以直達，商旅固益增便利，而營業亦必隨之激進矣。

乙、籌設下攝司輪渡 查長衡段延袤三百餘里，沿途橋梁均已設備完全，惟下攝司一處，因河廣流急，不能建橋，商旅既多感中途搬運之煩，車輛亦時有不敷應用之患，為避免此項困難計，擬於該處設置輪渡，直接載運汽車過河，則將來上下往返，益趨便利矣。

丙、溝通長衡衡宜公路 查湘粵幹線，原以長沙宜章為起迄地點，因限於修築程序，故劃分長衡、衡郴兩段，以資管理。現宜章業已通車，湘粵幹線全部完成，為圖溝

通兩段，以便行旅計，決定從衡陽西站測修公路一段，直達河下，與衡宜路江東岸站銜接，兼設置輪渡，以避免搬車困苦，此項計劃，目下正在進行，不久即可實現，將來南北行旅往來益無阻礙矣。

(凡夫)

煤汽車研究成功

譚建廳長常愷，前為節省汽車油費，免除金銀外溢起見，曾令該廳柳科長敏研究用煤汽代替汽油方法，並經提請省府委員會核准由公路局劉局長(嶽厚)撥款舉辦在案。茲悉柳科長奉令後，當即督同技士向德等，一再研究試驗，慘淡經營

，歷時數月，始告成功，殊功偉績，實堪欽佩，茲將各項詳情，探誌如左：

煤車構造

此次改造之汽車，係於二噸之福特汽車上加裝一煤氣發生器之構造，此器共分四部：一為煤氣發生爐內裝

置固體燃料，如煤或木炭等，經高溫之燃燒，即生煤氣。二為熱氣器，凡供發生燃燒之氣體，

皆須由此器經過，其燃燒之溫度始得提高。三為冷却器，煤氣由此經過，溫度即可降低。四為清潔器，因供發動機用之煤氣，須甚清潔，故須用此器，將煤氣內之雜質如煤膠灰屑等，一概除去之。此四器均裝於車後，寬與車之輪身相平，高亦略與車棚相等，煤氣由清潔器出來後，即用一橡皮管接至發動機之右側，於該處裝一混合器，其煤氣由此與相當之空氣相混合，再送入發動機

之汽缸內。至發動機上原有之油器及汽油管等，

則均已拆除，其增進器等則仍舊，惟將其聯接方法稍加變更。至發生爐與清潔器，均有特殊構造，其發生之煤氣，與普通工廠動力所用之煤氣不同，能受高壓，而不起自燃弊病。又其煤氣之清潔物，除至非常潔淨，無論何時起動，均不需用絲毫汽油。

實驗情形

七月一日曾作長途駛行，由長沙車站出發至易家灣，回轉里程實計為一百零八里，中經豹子嶺，金盆嶺等處，坡度均大且長，毫末發生困難，去時費時七十分，同時僅五十八分鐘，普通用汽油之汽車，約需一小時，二者實相等，其費木炭約三十五斤，由裝炭起至出發，需時約五分鐘，中途停車，在十分鐘以內，仍可隨時開動。

呈報

建廳柳科長敏，呈報譚廳長常愷云：敬呈者，竊查研究煤代汽油一案，職科前奉鈞令兼辦，並經省府委員

會議通過在卷。計自本年一月起派定人員計劃進行，歷時數月，備經困難。幸公路局於經費方面能按期遵令撥付，民生工廠於機械方面，亦能予以便利。遂於五月九日作初次試車，然成績不良，開行數分鐘即行停頓。隨即設法改造，復於本日作第二次試車，結果尚佳，車行能繼續至數小時之久，開赴要塞馬路，行駛亦頗迅速，以後仍當極力改良，以期與用汽油之車，同一靈活。至於車之重量，因現用煤氣發生器，帶煤與水共重約一千三百斤，將來仍擬減輕至六百斤上下，所有試車情形，理合呈報，伏乞察核。謹呈。

撥款

何主席以建廳研究煤汽汽車試驗成功，年省油費數十萬元，昨特飭由製造。省庫撥款二萬元，交由建廳購置機械，設廠試造該項煤汽汽車。以便早日改裝各路汽車，以資應用，而節油費。

建廳請獎

譚建廳長常愷，向省府委員會提議云：為提議事，查本廳此次研究用煤代油方法，係飭由第四科科長柳敏，技士向憲及新委研究助理員吳翰，程祥華，張有枚等負責辦理。計自本年一月着手研究，現已試驗成功，所有經過大概情形，於請撥臨時經費一案提議書內，業已述明。該科科長柳敏研究精微，督率有方，擬請省府特予晉敘一級。該技士向憲，匠心獨運，卓著勤勞，擬請提升技正。至其餘工作人員，由廳各予記功一次，以獎有功。是

否可行，相應提出會議，敬候公決。

繼續研究

此次煤汽開車，雖告成功，然尙只可稱之爲實試上之成功，實行則尙有待。蓋其中仍有待於續行研究之處也。第一則此次開車成功者爲木炭，煤汽雖經試驗，其速甚緩，而木炭卽因發火溫度較低，可資應用，然大量供給，則來源及運輸均成問題。聞原研究人尙在繼續努力研究中，務使盡善盡美，合於實用，則吾湘公路之榮譽無上矣。（凡夫）

鄰湘各省公路溝通有期

「築路救國」，「築路剿匪」，洵爲今日切要之圖，軍政當局有見及此，故對於湘贛粵桂黔各省公路之溝通，亟謀限期完成。近者中央爲便

調

查 鄰湘各省公路溝通有期

利湘黔交通運輸起見，特擬籌築湘黔兩省公路，由湘省寶武綫之桃花坪站起，經洪江以達貴州省城，全路共長一千六百餘里，約需經費三百餘萬元，其款由湘黔兩省分担，如有不足，則由中央補助，以觀厥成。湘省譚建設廳長常愷，因爲築路既便於勦匪軍事，復能發展社會經濟，亦擬具整個計劃，協商各省積極溝通湘粵、湘桂、湘黔、湘贛各綫公路，惟以工程浩大，需費極鉅，值此庫空如洗，無法籌措，業與滬漢銀行界商洽，擬借款一百萬元，專作築路費用，結果甚爲圓滿，刻正擬議詳細辦法，卽將提請省府審核施行。贛省方面鑒於年來赤禍，如此披猖，實由於交通阻塞所致，如遭匪禍最慘烈之永新、寧岡、銅鼓、橫峯、甯都、興國、雩都、石城等處，皆是萬山叢雜，鳥道羊腸，前此蔣總司令，何部長蒞贛

勦匪，及此次參加廬山會議之軍政首領，均主張發展交通爲消滅赤匪之不二法門，現該省熊主席（式輝）已下最大決心限於年內完成贛浙贛閩、贛粵、贛湘四大幹綫。贛粵綫至少通至吉安以上，現由贛州至粵屬兩雄之綫，正由余漢謀率部建築中，由上高至湘邊之萍鄉路線，則託由湘省公路局

代修，對於縣道則強制修築，并擬敷設各幹綫輕便鐵路，以便剿匪交通，業經何部長，熊主席電請中央於可能範圍內先行發款若干，以便從事，工，嚴切進行。綜上所述，築路關係救國剿匪，既如此重大，軍政當局又復若是深切注目，則各省公路局溝通有期，吾人且樂觀厥成也。（兆嵩）

長沙市政最近改進計劃

鐵 中

居今日而言建設，有識者莫不以市政革新爲首務，嘗讀 總理遺著中，所言建設，約略斷爲四種，一爲政治建設，一爲社會建設，一爲心理建設，一爲物質建設，此四種建設，惟市政建設，足以概括而無遺。故近歲以來，我政府與人民，咸知欲實行三民主義，貫徹五權憲法，非從市

政建設着手不爲功。但市政建設，頭緒萬端，又非政府與人民通力合作，難收事半功倍之效，茲請將長沙市政籌備處最近改進市政計劃，分別調查如次，想爲關心市政者所樂聞也。

長沙市，自民國肇造，深慶政治革命之成功，進而從事各種建設，故民六官民協商拆毀舊城

，一致贊同通過，藉以擴大市區範圍，並依次努力市政上應有之建設，其腦筋之靈敏，識見之遠大，毅力之雄厚，誠有足資紀述者。然自時厥後，繼有市政公所，市政籌備處之設立，迄今已越十餘年，在工程方面，雖有電燈、電話、馬路、公園、工廠、公溝、公廁、菜場、標準鐘、自流井、國貨陳列館之設備，在教育方面，雖有各學校、民衆教育館、民衆閱書室、貧兒院、平民教養所等等之設施，似已具有市政雛形，然以之持較平津滬粵各大都市，則覺膛乎其後，無長足進展之趨勢，考其原因，甚爲繁複，要非楮墨所能一刻罄舉者。

現聞新任市政處長何元文氏，就職之日，即認定欲將長沙市政辦理日臻完備，必須先具（1）本身努力，（2）市民協助，（3）政府維護，三種

要件，本個人大無畏之精神，作整個大規模之建樹，事事開誠布公，又抱不操切，不遷就，無派別之旨，日夜督飭內外員工，踴勉從事，並察酌市面現狀，及財力，於工程未完者，尅期完成，環境急需，潮流所至，務必興辦者，則極力籌劃，開始進行，以期達到圓滿目的，鑒足市民之期望，茲將其第一步工作計劃，紀錄於次。

一、沿河馬路 自中山西路出口起，向北繞至城角碼頭止，計程數里，延未完成，阻礙交通要道，茲特廣續趕緊工作，出邊行人路植樹帶，以及碎沙路，限期完竣，以利交通，惟該地段，歷係木煤磚糞等項囤聚貿易碼頭，驟改新式整潔道路，難免污穢破壞，特招工警十名，晝夜輪值巡守，並取締一切。

公溝 長沙市公溝，照舊仍分八道，均由東

向西流入河，迄今新修與疏濬者，其工程僅達十分之三四，殊於街道交通，羣衆衛生，均有妨礙，茲特督飭工作人員，努力負責修濬，擇其水流衝要者，先行着手，一面籌措經費以竟全功。

一、垃圾 長沙市人口日增，垃圾隨同加多，以致沿河一帶及市內隙地，隨處傾倒，倘仍恣置不理，害伊胡底，茲特擬具『整理長沙市灰屑辦法』，呈請建設廳，提交 省府會議議決，迅予撥款一面用汽車裝運垃圾，南至張公橋一帶，北至茨瓜垸，新河鐵道邊，沿河路之北段側，及便河附近傾填，如有市民私有產業要求填高之處，得予准行。

一、街道 長沙市舊式街道，拆寬而又修成麻石街者固多，延未舉行者，亦復不少，茲爲整

理起見，先令繁盛或行人衆多之街市，破壞不堪者，趕速興修，一面令飭該團團總，尅日動工，一面由處派員前往督促。

一、貧民教養所 長沙市原有第一第二第三貧民教養所，以房屋狹小卑濕，無異牢獄，且容人不多，何處長履新之初，見市面乞丐之多，亟欲收容，教以職業，特發起組織『貧民教養所建築委員會』，官紳合作籌款，現已籌得的款，一萬餘元，定在金盆嶺，建築可容一千人以上一層房屋，尅期鳩工庀材，而一般貧民之前途一綫曙光也。

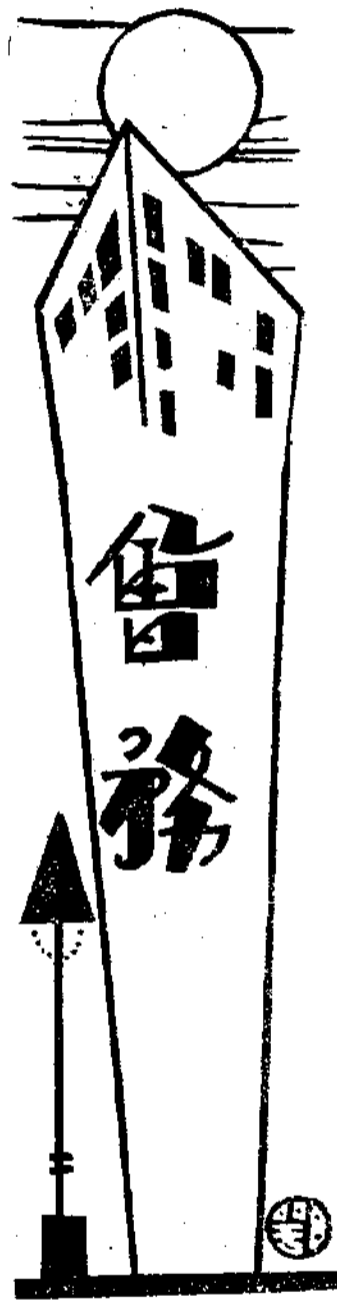
一、兒童公園 長沙市缺乏兒童公園，人多引爲恨事，茲經何處長，向各方募集捐款，於人心關動物園前坪，新建兒童公園，爲本市兒童遊玩活潑健康健全之地，並製定設計圖樣

，樓招建築，園中沿牆壁木欄，植以樹木，共設花園四處，花臺三所，水泥椅七張，所有鞦韆、搖籃、軒輊板、吊環、吊棒、等器

械，無一不備，限期完工，從此本市兒童，得有遊戲場所矣。
(未完)

本刊第一卷第一期 目 要

題詞	.....	何鍵等
發刊詞	.....	劉嶽厚
道路運輸談	.....	蕭敬一
建築縣道之必要	.....	朱之阜
煤瓦斯器研究報告書	.....	周鳳九
一九三二年汽車之改進	.....	黃 綸
湖南公路進行概況	.....	鐵 俺



本會呈請湖南省政府促成全省縣道原呈

呈爲呈擬促成縣道，繁榮公路意見，仰祈採擇
施行事，竊湘省公路，濫觴於民元長潭軍路，踵
事增華，以至今日。雖以年來事變相乘，庶政停
滯；而公路進行，仍具有相當之成績，此亦可爲
差強人意者也。惟以省庫疲於供應，於路款不能
爲有力之補助，加以社會經濟之不振，公路營業
贏餘有限，致令築路程期，較之原定築路計劃，

相差甚遠。本分會盱衡世運，瞻念湘省路政前途
，知非努力開發交通，不足以應時勢之要求，知
非另闢築路途徑，不足以促湘省道路之猛進，固
不僅關係湘省之繁榮已耳！蓋路政修明，則百業
競興，於政治、文化、經濟、軍事尤有密切關係
，今外侮正熾，禍至無日，不速圖存，時不我與
。在湘言湘，非合七十五縣，三千萬人之財力人

力，通力協作，則湘路完成，必且遙遙無期，即凡百建設事業，勢將無由進展。查湘省修築七大幹綫，十三支綫計劃，業經省府決定有案，除七大幹綫應責成公路局，併力興修，限期完成外；其十三支綫，與適應於縣境之縣道鄉道，應由省府責令各縣限期成立縣道局，集中全縣力量，從事修築，一致而百慮，殊途而同歸，不數年間，全湘道路，必有驚人發展，此非妄爲樂觀也。在十年以前，人民不悉築路之重要，或致橫生阻梗，今築路之利，既已家喻戶曉，而營業收益，復有公路局成效可資對鏡，誠使此制既定，各縣必當聞風興起。所應注意者，各縣築成之路，其路之主權及管理，非事前確定，各縣民衆，難免不無疑慮，是在政府昭示大信，明定畛域。七大幹綫，定爲省有，縣款修成之路，直由縣轄。似此

則疑慮既祛，程功可待矣。茲將設立縣道局計劃，就管見所及，謹爲鈞府分別陳之：（一）設立湖南全省縣道局，指導委員會，委員會之職權，在促進並監督各縣道局之成立，制定縣道局一切法規，統一縣道局事務行政，俾縣道進行，有整齊之步驟，以免縣自爲政之弊。委員會之性質，對縣局僅居指導地位，不直接處分事務，俾縣道局有充分發展其權能之機會。（二）縣道局之組織應以縣長兼局長，擇有築路經驗正紳副之，開支宜小，組織宜密，須令地方正紳有加入組織之機會，以增加籌款及工事進行之力量。（三）制定全省路綫網，由各縣道局測定鄉道縣道路綫，由省公路局彙制全省交通網，務使鄉道、縣道、省道支幹相輔，藉收如網在綱之効。（四）統一工程計劃，築路方法不一，工程首重實施，省公路局於

工程方面，有多年經驗，斟酌變通，具有成規可循，關於縣道寬度，及工程計劃，施工方法，應責成公路局指導監督，以免工事參差不齊之弊。

(五)籌款，各縣經濟狀況，至不齊一，貴在因時制宜，因地制宜，大致不外下列各種：1 公款、2 公股、3 捐款、4 募股、5 縣公債、6 賦稅附加、7 前汽車路股未繳餘款、8 徵工、綜上籌款方法，不必各縣從同，由各縣道局採用，呈請核定。(六)營業、查現有公路，係屬省轄，將來縣道鄉道，投資之性質既殊，營業之範圍攸分，則權利之衝突，勢可難免、關於省道、縣道、鄉道營業範圍，運輸規程，聯運規程，亦應及時訂定，一以確定權界，一以引起經營鄉道縣道者之興味，庶幾縣奮其力，鄉功其工，則事易集矣。(七)車輛之規定，查汽車營業收入，消耗於汽油

機油零件車胎者，達十分之四，此項漏卮，不設法減少，則全省道路完成之日，即全省金融瀕於危殆之時，現在建設廳正在試製煤汽車，省公路局亦已預備購換蒸汽車，默察情形，實有成功之可能。急宜先事限制，在國產汽油未生產以前，一律以採用煤汽車，或蒸汽車為限。於發展民行之中，仍寓顧全社會經濟安全之意，斯有利無弊矣。(八)養路、縣道鄉道投資之性質既異，營業之情形必難從同，無論公辦或招商承辦，既路有繁盛冷淡之分，即營業有贏獲虧折之別，結果繁盛者闐闐，冷淡者蕭條，或至無車可行，於交通固有阻礙，而於養路工程亦或以費絀而廢弛，終至以一段之毀壞，全路交通受其影響，故縣道鄉道成立後，首重養路，務使全縣路收統一，保養均勻，斯無偏枯之慮矣。上列各端，粗具崖

略，斟酌損益，是在裁察。抑更有進者，竊交通之爲用，如人身血脈，然互相聯接貫通，而生機乃暢。支路之銜接愈多，則幹路之繁榮愈甚，車輛之種類愈雜，則運輸之能力愈宏。現有公路，僅限於行駛汽車，其他車輛，頗在禁止之列，是道路之能力，夫盡發揮，交通之功用，尙難溥及也。各種車輛皆有所長，各有所用，汽車行止以站爲單位，站與站之間，則非所勝任，如能輔以不害路面之各式特製人力車，馬車，及私人汽車，則長途之汽車功用愈大，其利益亦愈廣。江海之所以能爲百谷王者，以不擇細流，故能就其深。是宜改造人力車輛，並制定各式人力車輛馬車通行公路稅捐規則，制定私人汽車通行公路稅捐規則，務使全部民衆均得享受使用公路之利益，則路盡其利，物暢其流，循此以往，地無遺利，

貨無棄材，非難事也。豈僅公路繁榮收激增已哉！若是則湖南鄉道、縣道、省道完成之日，即湖南地方自治完成之時，接中華五千年文明之盛軌，納吾湘三千萬人民於康莊，胥視此矣。本分會倡導道路建設，歷有年所，殫思所及，難安緘默，所有呈擬促成縣道，繁榮公路各緣由，理合備文呈祈 鈞府鑒核施行，不勝屏營待命之至！謹呈。湖南省政府。

省府暨總指揮部

極力促進縣道

發展縣道，爲本會重要工作之一，除由本會勵行促進之外，並呈請省政府及四路軍總部，對於本會所派各縣支點籌備員，予以維護，茲軍政兩

方，均已分別令行各處竭力協助，則縣道之進行，不難一帆風順矣。茲錄省政府主席何鍵氏令各縣縣長原令如次：爲令遵事，案據中華全國道路建設協會湖南分會會長劉嶽厚呈稱：呈爲遴派籌備員，分赴各縣組織縣支部，促成縣道，仰祈鑒核通令協助事，竊查湘省公路，已成幹線，達二千餘里，而各縣縣道，則故步自封，仍無絲毫改進，揆厥原因，或因民智未開，無人領導；或因工程浩大，籌款維艱。袖手旁觀，以至今日，值此訓政時期，開闢縣道，推行地方自治，實爲首要之圖。若不及時提倡，派員鼓吹，則長此因循，終難收省道溝通之效，實業文化諸端，更無增進之可言。本會職在促成道路建設，發展交通事業，茲爲求職責之完成起見，爰依據會章第三條第一第二兩項之規定，遴派會員，分赴各縣組織本

會縣支部，俾盡宣傳之能事，作有效之進行，使各縣紳民，咸曉然於縣道之重要，而從事於實地之建築。則影響於政治前途，誠不可以道里計，惟茲事體大，創辦伊始，非仗鈞府威信，令縣協助，難期推行順利，而觀有成，用敢具文呈請鈞府，俯賜察核，准予分別通令各縣縣政府，一體協助，共襄進行，至爲路便，謹呈。等情，據此，除指令呈悉，查開闢縣道，爲訓政時期建設之要政。該會分派籌備員，前往各縣籌設支部，倡導進行，毅力爲忱，殊堪嘉慰，所請通令各縣政府協助進行一節，應予照准，仰即知照，此令。印發並分令外，仰即遵照切實協助爲要，此令。又第四路軍總指揮何芸樵氏訓令新編三十四師師長陳渠珍云：爲令遵事，案據湖南全省公路局局長兼中華全國道路協會湖南分會會長劉嶽厚呈

稱，呈爲呈請事，竊路政修明，則百業競興，湘省修築七大幹線，十三支線計畫，業經省政府決定有案。年來事變迭乘，庶政停滯，而公路仍有相當成績，已築幹線達二千餘里。惟經費有限，除七大幹線，應由公路局併力興修，限期完成外；其十三支線，與適應縣境之縣道鄉道，則非各縣民衆自動經營，縣奮其力，鄉勸其工，不足以資猛進。是以派員前往促進，藉收實效。節經總請省府鑒核通令各縣政府切實協助在案，伏查湘

西上游各縣交通梗阻，開闢道路，尤爲當務之急，特派□□□前往□□縣籌設支部，倡導進行。查當地防軍陳師長渠珍，寓兵於農，提倡建設，素爲湘西民衆所愛戴，擬懇令飭陳師長協助進行，則衆望所歸，收效尤易。爲此具文呈請鈞座鑒核施行，至爲路便，謹呈。等情據此，除指令照准外，合行令仰該師長即便遵照，轉飭所屬切實協助，以利進行爲要，此令。

本會致函各縣

政府
黨部

請求協助促成縣道原文

本會促進縣道，現已遣派籌備員分赴各縣。茲爲求取地方黨政之聯絡與協助起見，特致函各縣政府縣黨部，請予贊助。其原函云：逕啓者：竊

查建設事業首重交通。蓋交通便利，百業乃得發展。民生問題，方能次第解決。是以孫總理於建國大綱，明定修治道路，以利民行，爲訓政時

期要務之一。顧吾湘素稱山國，交通梗阻。年來雖已築成公路二千餘里，稍增利便，而各縣縣道，仍故步自封，尙少改進，即高明具求治更新之心，終少推行順利之望。本會有見於是，爰依據會章第三條第一第二兩項之規定，曾擬具修築縣道計畫，呈請省政府採納施行在案。茲爲貫徹主張，早期實現起見，特遴派□□□君爲組織本會□□縣支部籌備員，前來貴治，着手籌備，限期

成立。盡官傳之能事，作實際之提倡。務期縣道速成，省縣得以溝通。則影響於政治民生者，誠不可以道里計。惟茲事體大，非羣策羣力，難見實效。佩仰執事求治心切，善政懋著。對於建設事業，倍具熱忱。用特函達，務祈特予協助，鼎力倡導，則將來縣道觀成，民生樂利，人民當永誌盛德不忘也，此致，□□縣政府縣長。

(致各縣黨部函詞意大體相同茲不冗錄)

促成縣道工作程序

(各縣籌備員須知)

(一)籌設縣支部：

第一步 由籌備員分向縣中黨政各機關接洽，

說明修築縣道意義，請其協助。

第二步 徵求二十人以上之會員，則於會員中

推舉縣支部籌備主任一人(以湖南省

分會所派籌備員爲當然主任)，籌備

委員三人至五人，成立籌備處。

第三步 籌備處成立後，即擴大會員成分，至

會員名額滿一百人以上，二百人以下，即應照章選舉職員，成立正式支部，積極工作。（籌備期間暫定爲三個月，如有特殊情形，不能如期成立支部者，得報由湖南省分會，酌量延長籌備時間）。

第四步 縣支部正式成立後，應照章聘請該縣黨、軍、政、教、商各界領袖，及聲望素孚，熱心社會事業之士紳爲縣支部名譽正副會長，名譽董事，及顧問等職，以收羣策羣力之效。

（二）促成縣道工作之方法：

甲、宣傳 各縣籌備員，應勤苦耐勞，以身作則，領導全體會員將修築縣道之利益，時向全縣民衆，詳爲說明，其方式如下：

- a、發佈文告標語；
- b、隨時派員就地當衆講演；
- c、散發傳單；
- d、商同縣長召集各村鎮市鄉團董以上人員來縣開會，使其明瞭縣道之重要，分途興修。
- e、與黨部、學校、地方團體分別計畫，務期多獲宣傳之機會，如能使各校組織學生宣傳隊，更善。

乙、促進成立縣道機關：（如縣道局等，政府當有整個計畫，將來必有明令，分飭各縣組織之。但各籌備員須努力及早促成）。

丙、勘修路線。

（1）擬定縣中應修路線計畫圖說，報由湖南省分會轉核施行。

(2) 分別社會需要情形，斟酌緩急，實施撥勘，擇要興修。

分段興修。
『附』(一)各縣路線，務以與鄰縣縣道相銜

(3) 造具工程費用計算書，(須召集縣務會議審核通過，其籌款方法，由各縣自行斟酌，呈核撥用)。

接，與公路相溝通為根本原則，其工程計劃詳載本刊，參閱便知。
(二)如需要工程人員，得報由湖南省分會介紹之。

(4) 施工：

a、徵工修築，或以工代賑；

(三)籌備員對於縣支部會務進行狀況

b、商請保安團隊，義勇隊，及駐防國軍，於不勦匪時間內，組織兵工築路隊，

，每月須作報告兩次，不得間斷敷衍。

本會第二次全體董事會議紀

本會於六月十四日召開第二次全體董事會議，
計出席者：文 斐，唐達一，曹只常，張光棠，
舒 羣，龍 乾，李秀璋，蕭敬一，朱名澤，曹
，蘇忠恕，黎曉陽等二十餘人，主席劉嶽厚，紀
楚材，黃鍾嶽，鄭業性，王惟聲，劉嶽厚，張
英，易 錚，劉 鍵，張春台，何 廉，婁旣庭

錄蕭敬一，開會如儀，報告事項，(一)奉准省黨部，省政府，教育廳，協會備案，(二)第一次全董會後，召集執董會兩次，(三)發行會刊，(四)聘任名譽會長副會長董事顧問，(五)向省府建議

促成縣道，(六)四五兩月開支情形，(七)駐會幹事改聘趙君經熙。討論事項，(甲)各縣應否成立

縣分會派委籌備員分往各縣組織案，議決：(1)應分別成立並定名為本分會某某縣支部；(2)由本分會派員分往各縣協同當地官紳籌備成立。(乙)組織會刊編輯委員會案。議決：暫緩成立，俟發行第二期刊物後，再由總幹事提出會議討論。

(丙)鐵道協會來函，請償還十八十九兩年舊欠房租電燈費案。議決：承付五十七元。(丁)修改本會章程案，議決：由總幹事彙集各董事簽註意見，交由執行董事會審查，修正通過。(戊)擬訂各

縣支部規章案，議決：由總幹事擬定，交執行董事會於討論本分會會章時，並案審查通過。議畢攝影散會。

第二次執行董事會議

本會於六月一日召開第二次執董常會，到會者劉嶽厚，蕭敬一，李昌郁，張春臺，鄭業性，婁既庭，徐行，文斐，黎曉暘，主席劉嶽厚，紀錄張督，開會如儀，議決各案如下：(一)照章本會應推定本屆名譽會長副會長顧問董事以利會務案，議決：敦請何健，劉建緒為本會名譽會長，曹伯聞，張開璉，曹典球，譚常愷，彭國鈞，葉開鑫為名譽副會長，周震麟，仇驚，劉膺古，易書竹

，賓步程，雷鑄寰，譚丙堯，謝琦爲顧問，朱侶雲，龍鐵元，陳旭，龍滌英，左益齋，王聘莘，袁德宣，劉業昶，吳肇余，唐叶平，張墨蘇，謝浴淮，周蒲仙爲名譽董事。(二) (略)。(三) 本廚房請援照鐵路協會例，按月請增津貼洋二元請核議案，議決，照准。議畢散會。

第三次執行董事會議

本會於七月一日召開第三次執董常會，出席者劉嶽厚，蕭敬一，何廉，曹楚材，黃鍾岳，徐行，

婁既庭，文斐，李昌郁，易錚，鄭業性。主席劉嶽厚，紀錄趙經熙，開會如儀，議決案如下：

(一) 對於各縣縣道，可否函請華洋籌賑會，及湖南水災賑務委員會，查照先年以工代賑辦法，請同合作完成案，議決：由本分會函商該會辦理。

(二) 本分會執行董事常會原照定期舉行不用通知致多不能如時到會，請救濟案。議決：以後仍照原定期間先行通知。

(三) 本分會章程修改案，議決：修正通過。

(四) 審定本分會各縣支部組織章程案，議決：照案通過，議畢散會。

中華全國道路建設協會湖南分會各縣縣支部組織章程

第一章 名稱及會址

第一條 本縣支部經湖南分會依照 總會頒行條例派員發起組織成立定名為中華全國道路建設協會湖南分會某縣縣支部

第二條 本縣支部會址設(某處)

第二章 宗旨及範圍

第三條 本縣支部遵照

總理遺訓並根據總會分會宗旨專謀本縣道路之建設早日完成不涉及政治問題

第四條 本縣支部應辦事務之範圍如左

- (一) 關於本縣縣道之建設鼓吹提倡之
- (二) 就本縣之道路實地測量之
- (三) 測量結果編製預算可在本縣支部或湖南分會之刊物發表之

- (四)本縣縣道機關需用專門人材時本縣支部得介紹之
- (五)管覆建設本縣縣道之諮詢

第三章 組織

第五條 本縣支部由會員中選出十五人為董事再由董事互選七八組織執行董事會並於選舉董事時以得票之次多數五人為候補董事如遇董事出缺依次遞補

第六條 本縣支部就董事中互選會長一人副會長一人總幹事一人但執行董事不得當選

第七條 本縣支部總幹事得就會員中指定幹事若干人分任文牘會計庶務等職

第八條 第五條第六條第七條所定各職員均報由 湖南分會發給證書但候補董事須補實後方得報請發給

第九條 本縣支部董事一年改選半數以抽籤法定之其未當選之董事仍得連選連任

第十條 本縣支部正副會長任期一年得連選連任但不得過三次

第十一條 本縣支部總幹事及各幹事暫為無給職俟會款充裕時再行核議給薪但駐會幹事得由執行董事會酌議津貼

第十二條 本支部經執行董事會之議決得推舉名譽正副會長及董事顧問等職均報由湖南分會發給證

書

第十三條 本支部對內對外文件均以會長名義行之

第十四條 本縣支部辦事細則另定之

第四章 會員及會費之徵集

第十五條 本縣支部區域內之國內外男女個人或團體凡贊同本縣支部宗旨經會員一人以上之介紹者皆得入本縣支部為會員

第十六條 凡有左列情事之一者不得為本支部會員

- 一 違反三民主義之言論或行動者
- 二 褻奪公權者
- 三 患神經病者
- 四 嗜好賭博或吸食鴉片者

第十七條 本縣支部會員應繳納會費根據湖南分會之規定區別如左

- | | | |
|-------------|--------|--------|
| (甲) 學生及工人會員 | 入會費洋五角 | 常年會費五角 |
| (乙) 普通會員 | 入會費洋一元 | 常年會費一元 |

會 務

(丙)特別會員 入會費洋五元 常年會費五元

(丁)贊助會員 入會費洋十元 常年會費十元

(戊)贊成會員 入會費洋二十元 常年會費二十元

(己)維持會員 入會費洋五十元 常年會費五十元

(庚)名譽會員 入會費洋百元 常年會費百元

右各種會員如不按年繳納會費即喪失其在本縣支部之選舉及被選舉權

(辛)永久會員 入會費洋二百元永久有選舉權及被選舉權

第十八條 凡對於本縣支部特捐三百元以上者得由本縣支部報告 湖南分會轉報全國協會照章優獎之

第十九條 本支部徵求會員於每屆選舉完竣時限期舉行之

第五章 會期

第二十條 本縣支部應於每年十二月之第一星期內開年會一次報告一年之經過情形於會員及湖南分

會并商酌次年度之一切進行計劃地點由本縣支部執行董事會議決通告全體會員

第二十一條 本縣支部經執行董事會之議決或會員二十人以上之書面請求確有理由者得開臨時會

第二十二條 本縣支部執行董事會每月開兩次如遇必要時得隨時召集開會

第二十三條 本縣支部會議細則另定之

第六章 會員之義務與權利

第二十四條 本縣支部會員有繳納常年會費及籌備介紹徵求會員之義務

第二十五條 本縣支部會員有始終維持并贊助會務進行之義務

第二十六條 本縣支部會員可發起關於發展建設本縣道路一切事業及修治道路之必需機關之權（如組織道路儲蓄銀行長途汽車馬車公司及汽車馬車製造修理工廠之類）但以上各事業本縣支部只爲提倡不得以本縣支部名義及將會費投入任何營業以免蹈藉公漁利之積弊

第二十七條 本縣支部會員均有選舉及被選舉本縣支部職員之權

第二十八條 本縣支部會員對於建築道路確有專門學識經驗者得開具履歷請求本縣支部依照本簡章第四條第四項辦理

第二十九條 本縣支部職員會員對於建設縣道進行事宜確有成績者得由本縣支部報告湖南分會呈請政府獎勵之

第三十條 本縣支部得創辦會刊

第七章 本縣支部與湖南分會之關係

第三十一條 本縣支部對於湖南分會經濟上每月有協助常費之義務

第三十二條 本縣支部對於湖南分會之徵求諮詢有搜集及答復之義務

第三十三條 本縣支部對於湖南分會之文件往來通用公函一律平等待遇

第八章 附則

第三十四條 本章程如有未盡事宜得隨時議決修改之但須報請湖南分會備案

第三十五條 本章程自頒布之日施行

附職員錄

名譽會長

名譽副會長

名譽董事

名譽顧問

會長一人

副會長一人

總幹事一人

執行董事會七人

工程兼測繪董事一人

經濟董事一人

編輯董事一人

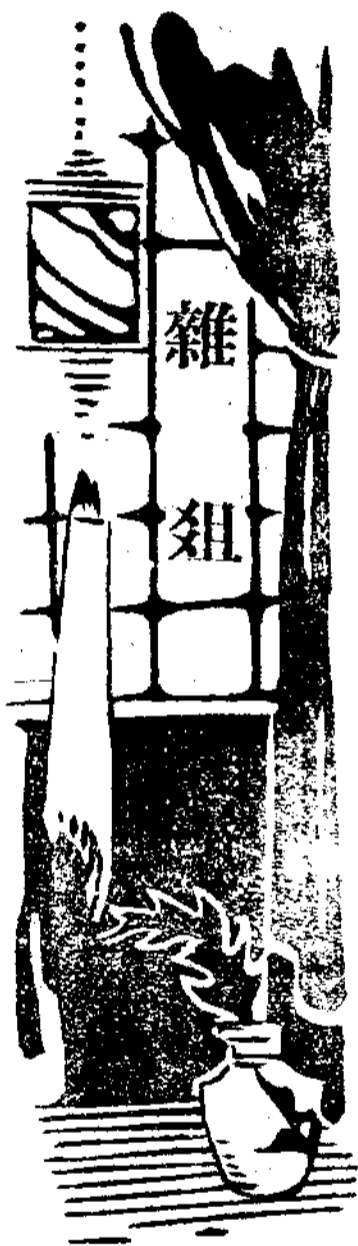
介紹兼調查董事一人

講演兼交際董事一人

幹事

會 務





時 評

洛桑會議與世界和平

碩 桴

世界大戰之後，經濟恐慌一天天的擴大，失業問題一天一天的嚴重，以前所謂週期律的循環，現在恐怕也要認為世界最後的恐慌了。資本主義這東西，根本就會隨着她先天帶來的矛盾走入自掘的墳墓。十三年以來，左右歐洲各國政治的賠款問題，不過加緊了不景氣的普遍現象；尤其是法國想要榨取了德國的賠款，來繁華她的未來，想要趁此獲得世界第二藏金大國的徽號。結果呢，把德國榨得幾乎喘不過氣來，於是實行產業合理化而壓戰勝國的榨取；殊不知反因此增進了她們所期待的另一面，促成德國幾百萬產業工人的失業，以致釀成政治的及社會的騷動不安，國家社會黨領袖希脫拉乃應運

而與，赫賽邦內之國會選舉，遂以得票較去年十一月多十分之一而獲得競選勝利，這足以表示德國人民對德國國內政治及外交的意見了。他們標榜的政綱，竟宣稱不付賠款及否認凡爾賽和約的政治責任，這個倔強的怪物，卒至獲得相當的成功，而予國際間一巨大的震愕和影響。

原來賠款會議，在大戰以後，不知開過了多少次數，然而總沒有找到真正解決的途徑，始終在壓迫德國，利用賠款，來彌補戰爭損失，以振興其國內的頹廢現象。都是想要用經濟壓迫制德國的死亡，這確是違反人類和平的殘酷行爲。所謂道威斯計劃與楊格計劃，都是要用德國人民的勞力作底力來造成賠款的根源，而以美國的金錢或信用借貸與德國作運轉的活力。即賠款不過由美國借給德國，在德國打一個圈子，付與英法諸國，英法諸國又把牠當作戰債轉付到美國去，這確是滑稽的現象。但是，這能不能達到他們的期豫呢。德國因實行合理化而釀成廣大失業，且其生產設備之陷入無政府狀態，其恐慌乃益墮入無底之深淵而不能自拔，賠款的支付能力遂由減低，幾頻於不能支付的境地。去年六月胡佛總統的延期支付賠款案，就是表明德國的賠款的支付能力發生疑問，然而延期支付賠款實施以來，差不多一年多，德國失業之激增却不因暫時停止支付賠款而有所奏效，以失業總數看來，全德國六千五百萬人口中工人約有二千萬，以工人人口和失業者數相比較就更加駭人，在每三個工人之中就有一個失業者！因此失業問題而造成了德國財政空前的大災害，而所謂賠款問題之宰割，就決定了希克脫拉派國家社會黨的強硬政綱。

經濟的恐慌，與失業的嚴重，不僅是德國的現象，英國自從去年實行禁止金輸出以來，英鎊在國際金融界既失其王冠，輸入超過總數，復有四萬萬一千一百萬鎊，貿易以外的收入計三萬萬一百萬鎊，兩者比較有一萬萬一千萬鎊的輸入超過，無法彌補，造成英國資本主義成立以來得未曾有的惡現象。法國雖克服了高據金融王座的英國，回復了拿破崙時代的威武，可是在左邊有個蘇俄對她牽起叛旗，足以妨害法國在歐洲的霸權，及其對外的發展；所以法國一面利用國聯的政治勢力，聯合歐洲諸小國結成政治約的反俄戰線，白里安提倡歐洲經濟同盟以及現在轟動全歐的多腦河流域經濟聯盟，都是想以法國為中心結成歐洲的經濟單位，抑止美國的橫車，防備蘇俄再度發展，抑制意大利在中歐的霸權，以求保持法蘭西既得勢力！她在政治上既占歐洲的絕對優越，在經濟上復擁有九萬萬二千六百萬金佛郎，故法蘭西實執歐洲金融牛耳，坐了世界金融的第二把交椅，可是至一九三〇年二四半期之後，繁華漸漸向後退了。其衰落的原因，也不外世界經濟恐慌加甚的影響，國外市場對奢侈品的需要減低，於是輸出貿易也逐漸退落，因為產業界的惡化，惹起金融界的不安，銀行的破綻也就相繼出現，在一九三〇年的時候即有銀行五百五十八家倒閉，迄至去年竟有七百五十五家銀行停業了。美國之與賠款戰債問題，實為美國將征服歐洲的一個威脅，德國之無力支付戰債，即世界經濟恐慌的一個大信號，美國企圖弭除恐慌而常常提高關稅以保護自己，別國亦高築關稅壁壘，使美國過剩的生產物，無從銷售於歐洲。美國雖欲重唱門羅主義，以謀金融霸權之鞏固，金融市場之安定。然因賠款與戰債，

已成爲世界經濟凋弊之主因，而世界各帝國主義者彼此的對立發展，形成了像暴風暴雨一般向着資本主義破滅的途程前進，而美國即担任了資本主義存亡繼續的大責任了。

於是延期支付賠款一年將要滿期的時候，洛桑會議在此緊急難關的時候，就應運而生了，洛桑會議的目的，誠如英國政界耆老喬治氏在他近著賠償及戰債間之真相(The Nuet About Reparations and War Debts)一書所云，爲解決釀成現金分配不勻，各國高築關稅壁壘，以及混亂世界經濟之戰債及賠款問題。該會主要之工作，爲集合法、意、德、比、日、英六國代表，交換意見，使對於上述諸問題，得到共同解決的方策。并集合小協約國及與賠款問題有關係的各小國代表討論各國特殊問題，最後并由各國代表聯合開一大會，以解決歐洲財政問題。中歐諸國第一個敲起警鐘報告經濟危機的就是奧國，去年夏天克勒特安休塔銀行的破綻，就是經濟大混亂快要來了的危急信號，這不單是奧國的危機，實是中歐及東歐各國的財政都瀕於破產的縮影呢。

洛桑會議幾經衝折，現在算是已經成功了，各國的財政專家和政治家，外交家，都捏了幾把冷汗，德國已經放棄其要求撤廢凡爾賽條約中第八款責任問題的政治條件，賠款總額，已依照法國的要求，定爲三十萬萬馬克，用債票交付，此種債票將於一九三五至一九四七年間分批發行。要是世界恐慌仍不解除，德國經濟狀況仍然沒有進步，無能力付款時，則債票不能發行。如自簽字日起，十五年期滿，債票還是不能夠發行，屆時德國的債務，將自動永久的取消。并且此項債票用九折實交，實際上

只有二十七萬萬馬克，利息五厘，在三十七年內贖還。此項協定，已經在七月九日正式簽字了，於是十三來糾紛未解之賠款問題，到此告了一個段落。捏汗的也就喘過氣來，聰明的歐洲人，似乎也從歐洲裏找到了經驗。

洛桑會議的成功，就德國言，解除了他制命的桎梏，爭得了蘇息的機會。就世界言，可以渡過全體崩潰的危機，走進繁榮復興的階段。現在聽說那枝簽字的金筆桿兒，已經送給英勞働黨魁麥克唐納氏了，送給這位老頭兒作爲紀念。誠然，此種成功的勳績，我們誠不能不讓之麥克唐納與法之急進社會黨領袖赫歐二氏。因彼等能以遠大的眼光，崇高的理想，明敏的決心，豁達的度量，從中斡旋商洽，打破歷來的傳統政策，放棄卑污的疑懼心理，建立起世界經濟和平的基礎，解決不能解決的糾紛，我想他見了那枝金筆桿兒幌着金光，一定會發笑呢。

洛桑會議雖然閉了幕，還有軍縮會議，世界的和平能否將永遠維繫，這是一個重大問題。現在遠東的暴日又侵熱河了，這種違反世界和平的蠢魚，竟會橫衝直闖，毫無忌憚，究竟還是歸誰負這責任呢？我們且等待着東方的洛桑會議降臨吧。



說小

失蹤之前

邱夢彤

許多的朋友中，江濤是我最難忘情的一個。無論是在什麼時候和什麼地方，都容易從許多不經意的感觸中追想到他的行動和他的事蹟。

祇要是想到他很快的就會記起他清癯的面容，高瘦的身材，有如放射出刺一般光芒的兩目，要是陌生的人，當你的視線與他的視線集合在一個焦點時，他臉上雖隱露着一種不出聲的笑影，然你一定會感覺他的目光是於你的一種有力的壓迫，一種可怕的表情，而使你對他生出一種捉摸不定的疑惑與情感。要是相熟一點的朋友，當他的目光注視在你身上的時候，也會感覺他有一種不可名狀的威嚴，誠懇摯愛和熱烈。在我，覺得當他這樣的注視，好像是芳醇般的感受到不可言喻的沉醉與興奮。

江濤是很沉默的，他不常笑，也不常有多的言語使一班朋友感覺得狂喜，雖然有時他也愛說一兩句俏皮話使大家發笑，而他自己終保持他固有的嚴肅，一點也不改變他的面容，好像他的話是專惹人笑而不能影響自己的一樣。但是他常能用幾句極輕渺的話使朋友覺得是沉重而有力，好似宗教家或者

是政治家那樣一開口就能捉住人家的心情。

我認識江濤，是在預科的第二年，認識之初，我就覺得他是個可敬愛的青年，爲了他老是保持他永恆不變的冷靜，我也無從與他親暱。入本科的第一年，以選科相同的關係，接近與談話的時候就漸漸地多了，於是他便成了我敬畏的朋友。

後來，我從親戚家裏搬出來的時候，便同他住在接近學校的一個廟裏——紫竹禪林。我們一共住了三間北房，我住在靠東的一間，江濤住在靠西的一間，正中的那間，便成了我們接待室了。

我們自己做飯，雖沒有怎樣分開我們各人所應做的工作，但做菜似乎成了我專門的手藝，因爲他是河南人，他除了會做饅頭餃子或烙餅以外，菜應該怎樣烹調，他是沒有經驗的，當每次我把菜弄好以後，他常會讚說南方的口味是比北方強得多。

他自己是勤謹節儉，身體也很強健，他能夠在北京的濃冬天氣中，不燒爐子；出門的時候，不被大氅，晚睡的時候，僅蓋一幅薄薄的絮被。我常常耽心他冷，他不承認，他說大氅是他有的，燒爐子也花不了多少錢，我看他，的確是沒有冷顫的瑟縮。有時當北風侵骨和大雪紛飛的時候，他也常推開一邊窗門。我常說他是有意抵抗環境。

我們雖然相任很久，長談的時候也多，他家庭中的一切，我是無從知道的，他有時偶然地談到我的家庭，似乎是非常羨慕，當我詢問他的家庭情況時，只是疑視着我，搖着頭，不肯說。有時覺是這

樣回答我：

「我的家庭嗎？談什麼，——也可以說沒有家庭呢。」

他說話的語調很沉滯，現出很悲戚的樣子，我不敢向他追問。但是江濤的家庭，終成爲我腦中一種神秘不可破的東西。

記得有一個棗子初熟的時節，和我們洗衣服的突子的媽媽很敬意的送兩盤棗子給我和江濤，他沒有喫一個，都給了我，我問他，他不答我的話。那天晚上，我從外面回來，照例的走到他房裏時，他獨自坐在澹黃的燈光下發癡，當我進門去時，他才把手巾插到褲袋裏去。臉上還有淚痕。

我很驚疑，他爲什麼哭？從我相識以來，不曾見他哭過，雖然他有很悲痛的時候。我退出來，問老和尚，老和尚回覆我不知道。我終於祇好疑惑的問江濤。

「你什麼事傷心呢？可告訴我不？」

他沒有睬我，好像沒有聽見我的話，從口袋裏掏出手巾來。

「無論什麼事，傷心是無益的……」

我想用怎樣的話去安慰他，當我這句話還沒有說完，他放聲的哭了，我着了慌，只好呆呆地相對的在燈影下坐着，很久很久，他才止住了他的號啕，默然而無言。

那晚，我睡後還聽見他隱隱地在牀上啜泣，我始終不知他爲什麼事傷慟，是不是因爲棗子而引起

了他的傷心？從此以後，我不敢對他隨意的說話，恐怕惹起他埋伏的隱衷和善感的心情。

又是一年的春天有一個下午，他似乎很難過的告訴我他要搬到京城總布胡同去，因為有一個同鄉把家事托他照料。於是我們便分開了，但是我們來往還很稠密，見面的日子也很多。

他搬去後的第三天，我到了他那裏，知道他住的地方是一位在京綏路局辦事的人，姓胡，家裏很有錢，有太太姨太太和兩個在C女中讀書的小姐。

那天，江濤告訴我，他住在胡家是很不安的，雖然比住在廟裏時要舒適，但他終不願過那樣沒意義的生活，他覺得我們自己做的菜飯比那裏的魚肉要可口。

兩個月以後，他到我那裏來的時候就稀疏了，就是每次來了，也不會係從前一樣的坐得很久。最使我難過的，就是他近來的談話間似乎有些傷感的情緒，在我和他相識以來，他常是奮發自勵的，雖常有他難以抑制的傷痛在他的心頭，然而他並沒有一絲頹喪的氣味，就是有時我偶然因為刺激說一兩句消極一點的話，他一定毫不遲疑向我說：

「我生平最腦恨頹喪的青年，老是天天嘆着不幸呀，苦悶呀，他不曉得人生幸運的路程，要自己建築的；苦悶是青年墮落的泉源，我相信只要自己果敢的前進，沒有什麼是衝不破的。要是誰也想法創設幸運的平坦的路來給自己走，那簡直不是青年，至少現代是不需要這樣的青年的。」

他這樣的話，好像一條鞭，當他抽落在我的心上時，我感覺無限的興奮。

江濤爲什麼也會變態呢？我總覺得他這樣反常的變態，於他的前途是莫大危險的。有一次，我會問過他爲甚麼心情變遷了，他沒有答覆我，兩目眈眈地望着我作凄苦的慘笑。

有一個新雨過後涼爽的夏的下午，我到東城去看他，當推門進去的時候，在他的桌前，有一個身材窈窕，面容秀麗的少女，穿一件淺色輕紗的旗袍，從窗子裏透進來的光映着她薄薄地外衣，可以看見裏面淺紅色的襯衣。

『這是密十胡。』

江濤介紹之後，她坐了一下便往裏面去了。從她的眼光眉梢看去，似乎有不少的憂戚。

自此之後，江濤對我漸漸地疏遠了，他不常來我那裏，有時在學校裏相遇的時候，好像是很不寧靜的向我略一招呼就去了，這樣以來，便給與我一種難於了解的疑惑，不知道爲什麼會對我這樣疏遠了。

又有一次，我走到他那裏，他正在獨自一個喝着酒，桌上還有一個剩了三分之一的酒的瓶子。在他的箱子的角落裏有十多隻空的酒瓶。

『江濤！你爲什麼好喝酒？』他以前並沒有這種嗜好，我偶然的發現他這種類乎自殺的酗酒，心裏非常的難過，耐不住的這樣問他。

他沒有答話，移一把椅子要我坐下，我又責問他。

「我看你近來的思想和行動完全變了，爲什麼會變成這樣頹喪的呢？我知道你有隱痛在你的心中，但希望你能信我把你的隱痛告訴我！」

「沒有什麼……」他搖着頭，神情很傷感。

「我相信你不會怎樣懷疑我們的友情吧？爲什麼老是把自已的傷痛，老是埋藏在自已的內心，而不肯向朋友吐露一絲呢？」

「XX！在我的朋友中，你是我最相信的，但是現在我不願使人知道我的一切，但是你，我終於要告訴你的，一點也不隱瞞。不過請原諒我，今天還不能告訴你呢。」

此後江濤的神情差不多完全變了。在朋友間發生了許多的推測。

在中秋以後的北方天氣，漸漸地有些秋意了，是一個月色朦朧的深夜，我從朋友家裏走回寓所來的時候，老和尚很和藹的遞一封從天津寄來的信給我。

二

XX 鑒友：

請不要驚疑罷，我現在願將我心裏一切的話都告訴你了。

在從前，我並不是懷疑或者是不相信你，也不是不願告訴你關於我的一切；然而我知道，我是這

人寰間千萬個苦命孩子中的一個，但是我覺不相信命運是永遠可以左右人生而人生絕對不能從牠的手裏扭轉過來的，所以我從出生以來便在惡劣的境況中奮鬥與掙扎，關於我的一生，并沒多少可歌可泣的事蹟，所經歷的，不過是現在這淆亂的人世間一些極平凡的事而已，不過有把人生看到比較嚴肅的一點的人，就會覺得我這經歷都是最悲苦的一幕，因此，也許就是我不想對你訴說的理由。誰願意將自己負載不起的傷痛而使朋友來分擔呢。

但是，現在我實在不能再隱忍而不向你訴說了，這龐大的塵寰間，有什麼是屬於我的呢？真摯的朋友！

對於我家庭間父母的慘死，家產的被人掠奪，這些，現在似乎都無須對你詳細傾訴的必要。——其實我也不忍再提起我過往的事。父母的慘死，家庭之破碎，我現在都覺得不過是現實世中爭攘的一幕而已。我知道沒有弱者的失敗與傷痛又怎能建造出強者的勝利與誇榮呢？同時，沒有弱者的失敗，又怎能鍛鍊出這更堅苦更猛進的人生呢？所以關於我家庭的凌替，雖造成我這生飄流和不幸的命運與環境，然終不能傷損於我的心靈，而創造我堅貞耐勞的壯志，我父母的慘死，誰說不是這時代中一種弱者的淘汰呢？

於今，我所應使你知道詳盡的，不是那些，而是我一生的創造與痕跡。

我是一個孤獨的人，從十二歲起便在四方流浪着，如一隻斷了綫的風箏，我當過兵，也曾一次在

某某桿首下入過匪的夥，不過這都是很短的時間，後來我也做過乞兒，沿京綏鐵路從綏遠逃到北京，從北京乞食到保定，後來，我一個供職在保定路局的叔父，他把我收留了，但是嬸嬸對我又非常不滿意的，有時當叔父不在家的時候，差不多把我當牛馬一般的虐待。到十六歲那年，叔父才送我到一個師範學校讀書，畢業後才到北京來。

我爲家庭的不堪，經過了不少崎嶇險峻的路，而感覺到人生真實的意義，知道人生是奮發和格鬥中創設出來的，因此，養成我一種與人們不相調洽的孤癖的性格。

當我從紫竹禪林搬到胡家來的時候，在你的心上未必會願意我離開你；其實我自己也萬分無奈而不願意的；在人家的也許認爲這是對我一種莫大的恩惠的施與，胡家的主人，和我的叔父有相當的交誼，因爲他在家的日子很少，家庭的瑣碎事情，就要他一位內姪料理，後來，他內姪的父親在河南被匪架去了，急忙的回去贖票，當時我的叔父剛死不久，我的接濟已中途斷絕，他那內姪爲了以前同學的關係，介紹我到這裏來。朋友！誰知便在這裏遺下了不可彌縫的傷傷和罪過呢？

當學校放過暑假以後，主人胡先生曾一度回到北京，因爲談起我叔父的關係，對我便有了相當信仰，並且以老伯的資格，要我在暑期的間暇中爲他的兩位小姐補習英算，於是我便成爲她們姊妹——琳和玫的教師了，從此朝夕相見，整日不離，有時便同她們的母親去看電影或者遊公園，從此我在她們的家庭間好像成了一個親屬似的。

兩個星期的光景，我對於琳和在無意中感受到一種莫明其妙的陶醉，在她們的問字或談話中，有時無意的手觸到我的手上，有時額前散亂的短髮挨到我的額前或臉上，在她們孩子的心中似乎是漫不經心的，於我覺是一種有力的使人迷醉的誘惑。

我對於琳，便在我心上鑄成了一座不可毀滅的愛之型了，我對於她，常發出許多美麗的幻想，有如桃紅色的雲在我的眼前飄動；但要是思想得很苦悶的時候，也會因為她而感覺人生的缺陷，而且這缺陷是沒有法子可以補償的。

我常常望着她的影子，會生出莫大的悲哀——而且這悲哀是永遠屬於我的，也並不和我對於父母慘死的悲哀是一樣，那悲哀不是永恆的麻醉，而是永遠興奮的炸發；對於琳，我感受的悲哀，是會從她一切的美好的影像，在我的心上幻出許多的凶惡的影像與恐怖，而這種惡像與恐怖所給與我的刺激是迷惑，是墮落，而不是興奮的炸發。於是我便跌落在這不可超拔的深淵中了。

琳終於是個聰明的孩子，不久，我對她那神秘的不可探測的心情，她完全窺破了。有一個早秋的夜晚，她假姓何的名字從北海打電話要我去，我在電話中已經知道她是琳，但是於她這樣的邀請，給我一種意外的驚疑和猶豫，我終於去了，她很遠，望見我走近，便從濛濛的石山下跳下來接待我，我沒有說什麼，——其實我又有什麼可說呢。

我們同走上石山，在一株蒼老的柏樹下坐着，我倆相對，她的兩膝與我的兩膝相隔不到兩寸的距

離，他低着頭，短髮在她的額上，和頸上不時的飄動，她無言地用手弄捲她的裙邊。我望着她，心裏好像大禍將臨的跳動得很厲害，柔和的夕照中，我的臉上無端的發熱起來，全身好似要炸裂一般。

我倆相對無言的坐着，差不多有半點鐘的光景。

「先生！你近來似乎有什麼事情不快意似的，是不是可以告訴我？」琳終於忍耐不住了，向我這樣的問。

「我，沒有什麼，不過近來精神稍微萎靡一點……」我搜索不出一句相當的話來答覆她。她抬起頭來，含笑的望我一眼，當她靈活的眼珠從我的身上瞟過時，差不多全身都顫慄了。

「我不相信先生這話是真的……」然而她說不下了。

那時候，我好像跪在法庭前被審判的囚犯，不知道那一句是我所應招認的供詞。我默然地不敢正眼望她。心裏好似沸水一般的翻騰得很厲害，我不時昂首望天，有秋蟬在樹梢斷續的嘶叫；遠望太液池中，荷葉間有往來蕩動的小艇，心裏不知要怎樣才好。

「我們蕩小艇去好嗎？琳！」

她沒有答話，很決絕的站起身來，瞟我一眼，很大真的。我不自然的跟她走上甬道，緩步走着，清風從水面吹來，柳絲不時拂在我們的臉上。她挨着我走，我也不知是有意也還是無意的，她的手常常會碰到我的手上，這於我，好像是一種牽惹，心老是不住的悸跳，如一個小偷想從巡警手裏逃跑。

我跳上漪瀾堂前的小艇，小艇不定的擺動。琳站了石階上，望着我，伸手要我引她上來，我心神無主的手伸出去又想縮回來的時候，她已經緊握着我的手跳上船來了，小艇受不住她那樣猛力的震動，如着狂般的搖擺，她驚恐得幾乎倒在我的懷裏來。

小艇緩緩地在清澄的水波上蕩漾，荷葉不時招展的探身到小艇裏來，從微風中不時送來叫人陶醉的香味，我真不知是荷葉的清香呢，也還是由琳身上發散出來脂粉和香水的氣息。那時候我的心，比被漿撥動的波浪還要激動得厲害。

小艇蕩到池中了，她握住了我的漿，叫我停住莫再動了。

「先生！我有件事和你商量，不知道你肯不肯替我主張。」琳突然很嚴肅的問我。

「什麼事？請告訴我！」

「我現在想毀除從前的婚約。」

「啊！你從前訂過婚的嗎？」

我聽了她突然的話，很驚駭而且帶着失望的神情急忙的追問她。她點着頭。

她把從前訂婚的事情和她爲什麼不滿意的話完全告訴了我，要我替她設法，我不好怎樣回答她，我也不知我應當怎樣去回答她所問我的問題。

後來，她又說了許多悲憤的話，要是沒有人幫助她解除她這種痛苦的時候，自殺便是她最後的

解決。

我呆呆地望着她，她的嘴唇輕微的顫動，臉上罩着一層愁苦的輕紗，眼淚在晶濤的眼眶中好像就要奔流出來一樣，我的呼吸只是急促，心情只是緊張，如亂絲般的情緒終理不出條理來。

這次以後，她約我單獨出遊的日子一天天的增多了，每一次都是設法擺脫她的母親和妹妹，而且每次的邀約，都不會和同伴出去和同伴歸來，我當時，對於她那樣邀約，在我自己的心上是極端矛盾的：有時會覺得她的約我，是予我生命一種莫大的力量，但有時也覺得這是她對我一種有意欺侮和刺激。

她對於毀婚的事情，進行得非常急迫，她的母親反對，決意不肯，後來看見琳似乎抱有很大的決心，事情非做成功不可的情勢，她母親便改變從前強硬的態度，當每次琳談到這問題時，她放聲大哭。

朋友！我在這樣的局勢中，有什麼辦法呢？我惟有在深宵無人知道的時候，獨自對着淒涼的影子喝酒，醉後悄然的睡去，或者偷偷地在枕上哭泣。也可以是這樣說吧：當我的心上增加一分愛琳的心情時，便增加了十分的痛楚，我相信，琳的心上，何嘗不是一樣的呢？

後來，琳從他她妹妹的口中探聽她母親柔和的政策時——不以強硬的態度逼琳，只等冬天琳的未婚夫來到北京的時候，強迫她結婚——她約我到中央公園水榭的土山上談話，那晚，月色昏黃的，她

倒在我的懷裏哭了，她也自知這事情是無可挽回的，并且毫無顧忌的告訴我她是永遠愛我，她的心靈將永遠屬於我，要是家庭不能諒解她而逼迫她走入絕徑時，她只有抱着她不渝的心情到另一國度裏等待着我。

現在，事情已趨嚴重而急迫了，琳的父親昨天從綏遠回來，知道她近日心情的變遷，異常震怒，他說如琳不肯屈從家庭的時候，他決意驅逐這樣的逆女。後來，他的姨太太又進了不少的讒言，說琳的變遷完全是我的誘惑，於是我便成爲她家庭中人懷疑的一個。

我的摯友！忠實的對你說罷！我現在真是罪惡盈貫了，琳之變遷，琳的受創，我應負完全的責任，我不應該搬到這裏來，我是不適合生存於這環境中的，琳爲着愛我而萌了對一切都厭惡的心；爲了我的愛她而使她墮入這深不可拔的罪孽之海，朋友！現在我是明白了，像我這樣的人，是沒有愛人的權利的，尤其是不應愛琳這樣的女兒，誰說愛是沒有階級能突破一切的呢？鬼話！我現惟有深深地懺悔而已。

我現在要離開這裏，我將埋葬我一切的走上渺茫的前面去，我已經沒有了悲哀，沒有了傷慟，在我的心上。我從此將超脫這狹小的爭奪的人間，走上那很遼闊的很遙遠的國度裏去，我相信那裏是沒有痛苦，也沒有愛情。

琳現在已經消損得不是你從前所見的情形了，也許是她從前一切美麗都是爲我而生就的吧？現在

已收藏於我的靈魂中去了。朋友，這是我的勝利。

我希望在你的心上也不要再有我的影像，這封信也希望你看過後把它燒毀，我不願留一絲痕跡在朋友的心間。

啊！朋友！別矣！

江濤十月十七日。

詩 歌

山 居

舞 戈

結廬在深谷，耦耕層崖陰，雖居人間世，而無車馬音。春風及南疇，饁餉時躬臨，及爾田事畢，携酒歡然斟；游魚潛碧波，好鳥翔深林，際此形骸適，世事無相侵。遙望行役人，茫茫懷古今，頓悟枯榮理，洗我百年心。

柳 陰 垂 釣

舞 戈

綠波如畫映長天，兩岸垂楊隱釣船，一笛曉風初過雨，半篙春水觸籠煙。
短竿搖動驚鷗鷺，覆蔭輕移泣杜鵑，尺許魚兒新釣得，呼僮沽酒醉頽然。

擬黃仲則雜詩

涵德

仲則詩情婉練，胸次超特，風標清代，名右時賢。雜詩之作，尤字經濯磨，光騰芒燄，抒其怨藻，流厥隱衷者矣。夫勁堅之草，觸風作聲，愁絕之客，攬物生感。沉玩數首，雖未分標厥題，而會其所歸，遂顯有所指。嗟呼！肅氣填胸，流光如駛，黏竹寒螢，劍颯征雁，微耀難掩，遠響可聞，咏懷嗣宗，悲秋平子，其仲則之謂乎！僕傲骨零仞，落落寡合，竊擬仲則，殆亦近似。因仿其意，以抒予懷云耳。

愁擁夢裏春，崇蘭顏欲披，玉兒不常保，始信終棄夷。歡娛馳心曲，浮沉漾游絲，習風來幽谷，啼鶯濕高枝。幃幙遺花信，疏廉有燕窺，榮瘁春未識，溫涼秋近知。空篴歌鸞霜，黃金贖漢姬，不言雨露恩，何以苦相疑？錦瑟思年華，瑤琴想鳳儀，良辰在何許，久約眇前期，中夜不成寐，弱質焉能支！

本刊廣告價目				
普通	上等	優等	特等	等第
正文前後	圖畫前	封面底封面之內面	底封面之外面	地位
全	全	全	全	面積
一五元	二五元	三十元	四十元	一個月
二五元	四十元	五十元	七十元	兩個月
三十元	五五元	六五元	九十元	三個月

本刊投稿簡章

- 一、本刊以促進路市建設為宗旨投寄之稿凡切本刊宗旨者無論撰譯均屬歡迎文體不分文言語體
- 二、投稿者請繕寫清楚篇末須註明姓名暨詳細地址並將句讀點明寄至本刊編輯社收者繕寫潦草或洋紙兩面寫及用鉛筆寫者概不發表如有插圖須另用洋紙墨墨繪就貼上請勿繪在稿上以便製版
- 三、稿件如欲受酬現金須註明受酬兩字酬謝分爲三種(一)現金(二)書籍關於路市兩政各種叢書(三)月刊贈本兩
- 四、凡刊出之稿係抄襲而來者一經查覺或被人指摘當即取消其酬
- 五、投稿登載時編者得酌量增刪其字句但投稿人不願編輯增刪者可於投稿時預先聲明
- 六、稿件如欲發還須註明「不錄仍還」四字并附足回件郵票以便照寄

中華民國二十一年七月五日出版

第一卷 第二期

會長 劉懋厚 總幹事 董敬一

副會長 王猷 編事 徐行

編輯發行所 道 廉 編事 張春亭

編輯發行所 道 廉 編事 張春亭

印行者 中華全國建設協會湖南分會

印刷者 六合公司

代售處 上海漢口長沙常德 南京北平衡陽寶慶 各大書局

本	刊	價	目
全	國	郵政特品及外國	郵費
年	內	一元五角	一元五角
十	外	一元五角	一元五角
冊	國	一元五角	一元五角
		二角五分	二角五分
		二角五分	二角五分
		八折	八折
		內	內

長沙福華汽車公司營業種類

達極廠客貨汽車

發斯登牌橡皮車胎

光裕油行各種機器油及汽車油

美國名廠各種軍用商用飛機

修理汽車飛機應用各種零件材料

地址 碧灣街十六號

電話 二百一十七號