

# 西 南 公 路

( 讀 閱 人 同 關 機 屬 附 暨 局 本 供 專 刊 本 ) 期 七 十 三 第 刊 週

## 本局材料配備述要

張丹如

公路材料之需求，以車輛配件及液體燃料占最主要地位，因國內基本工業之幼稚，不得不全部仰給於外貨。平時巨額之入超，已傷國本，戰時資金之外流，影響尤巨。而藉以維持後方運輸者，厥惟斯山峻區之低級公路而已。以此細巧脆弱之汽車，負重疾馳於崎嶇之長途，其配件損壞之易，燃料消耗之多，自為不可避免之事實。當此戰時經濟艱難情況之下，對於公路材料之配備，宜如何力求供給充分，設施得當，消耗減低，實為負維護後方交通之責者，所應極端注意之事項。茲將本局材料配備概況分述如次：

### 一、材料之購運

本局所轄路線雖遍及五省，但與國際路線，均不直接通聯，以故材料之內運，極感困難。自滬粵開始以後，香港為唯一外貨市場，採購材料，咸集中於此，受設港粵轉運處，辦理購運事務，所購材料，去歲尙能藉粵漢鐵路，為內運之大動脈，量巨費小，迅捷穩妥，盡得鐵路運輸之優點。自粵垣淪陷，海口封鎖，不特不繞道越南，故增設轉運分處於海防。自海防內運，一由公路，經桂省來黔，一經輕軌之滇越鐵路抵昆明。在滇南關開昆明二處，不得有轉運之組織，以經理其事。此種運輸，量小費巨，擁擠遲緩，且以耗油者甚油，以消費配件者運配件，其運輸之不經濟，莫此為甚。故雖一物之微，購運到達，需時費事，不啻巨消耗剩餘之結晶品，宜其珍貴逾常，價值不貲也。

### 二、材料庫之設立

材料庫為一切材料之收發保管機關，其設立地點，因求供應之迅速，須接近修車廠所，為求行政手續之便利，應近

### △本期要目

本局材料配備述要……張丹如  
對於公路路面之商榷……陳桂植

### 公 牘

關於總務訓令二件  
關於機務訓令一件

### 局 務 紀 要

規定客貨運日報辦法  
維護中途停駛車輛  
規定行車電報辦法  
協定威黔段營業辦法  
公布司機里程獎金

段辦事處，為求應急材料之易於添置，又不能遠離繁盛之城市。在目前西南各省之現狀下，欲覓得合於理想之處所，實非易事，爰就本局業務上分段管理之原則，各段設材料庫一處，長昆段設材料庫於長沙，供給長沙，常德，沅陵，晃縣等修車廠所，繼因局局演變，遷於三渡水，刻又遷設晃縣。依照本局現定行車日程，其供應最遠廠所之路程為一天半。柳州材料庫，供給筑柳段之柳州及河池修車廠，其供應路程為一天。平昆段設材料庫於昆明，供給昆明及平彝修車廠，供應路程亦為一天。渝筑段設材料庫於海棠溪，供給海棠溪及綏江修車廠所，供應路程為半天。在無設立貴陽材料庫，供給貴陽修車廠，及晃平段之黃平及安南，渝筑段之桐梓，筑柳段之獨山等修車所，其供應路程，亦均為一天。各修車廠所，備用材料，大都朝發夕至，且各庫段辦事處，亦都在同一城市之中，似均已備具供應迅速，管理便利之條件矣。

### 三、油庫之設立

液體燃料之供應，應力求避免公路車輛，蓋非特運量太

小，且因其自身消耗太多，殊不經濟，故本局由內運之油料，儘量利用鐵道及水道，初時其路有三：一由粵漢路經長沙轉水運至桃源，辰谿，一由粵漢路經梧州至柳州，一由輪運經海防，由漢口經長沙至昆明，在上述四處，均設油庫以備轉之，桃源辰谿二庫，供給長見各加油站，柳州油庫，供給筑柳段各加油站，昆明油庫，供給平昆段各加油站。復以貴陽爲四路之交點，不得不設立油庫，以利儲轉，所需油料，均須仰給於柳昆二庫，再轉供應筑柳段，見平等段各加油站，事實上雖仍不能避免車運，但已利用水運及鐵道至最大限度。近以由港內運之路，三去其二，金都油料之來源，集中昆明，將來辰柳二庫之存油用罄，長沙柳州之用油，勢必仰給於昆明，若以二噸載重之車輛，於柳昆明間運油一次，其自身消耗之油量，爲其所載運者三分之一以上，換言之，即柳昆明行車百輛，非有三十輛以上之運油車，不足以供其消耗，誠爲今後公路運輸上之嚴重問題也。

#### 四、加油站之設置

油料爲行車之命脈，而車行於山陵區之道路，耗油更多，以車輛油桶容量之限制，每日行程，必須於中途加注，方可繼續行駛。本局所轄各段，其行程少者二天半，多則四天，爲旅客便利計，均於沿途餐宿車站，附設加油站。蓋車輛開出加足油料，至午餐站，添加一次，如是車行終日，可無斷油之虞，且加油之時，並不妨礙行車，對於旅客時間亦甚經濟。綜查各段所設之加油站，計筑柳段五處，平昆段三處，筑柳段五處，見平等七處，豫沅段七處，長見段因有區間

行車，共設十處。在此三千四百餘公里路線之上，散佈加油站三十七處之多，并予外昇車輛，以購油之便利，此於管理及服務上，亦已盡其相當之努力矣。

本局材料之配備，略如上述，此外如購運之手續，保管之方法，貯發登記之表報簿冊，因車輛配件，種類繁多，牌號年份，名目各殊，限於篇幅，不克具載。又若油料危險，儲轉困難，購辦綿長，管理不便，况當本局草創伊始，行政機構，尙未健全，而時勢變遷，應付環境，尤費周章，故過去之計劃，不易全部實現，今後之工作，尙待倍加努力，幸我邦人，共予匡正，西南交通，實利賴之。

### 對於公路路面修養

陳桂植

際計抗戰期內公路交通頻繁路面極易損壞應如何妥加修養洵爲當前重要之圖本局陳工程師頃由昆明寄到論文一篇對於本問題有所論列爰爲刊布如次藉供參考 編者謹註

或曰「築路難，養路更難」余曰：知難不難。要在負責任者無論遇到如何艱困，只存心苦幹，實幹，硬幹，則無有不舉之理。養路之道，亦猶是也，雖然事有當急，亦有不可急者，如路基之修築，有時可以增工程修，惟路面則反是，搶快不但無益，且徒費金錢，難以耐久。然欲使修理

盡合法度，又非一朝一夕所能辦到。養路，猶補綴也。製新衣，尺寸式樣可以隨意而成，惟補綴則不然，必先察其破綻，權其大小，且須顧及其美觀，所以無時費事。路面修養，不得其法，非特攸關觀瞻，且車行顛簸，機件極易損壞，直接妨害行旅，間接影響路譽。負責路之責者，其任務當不重而且大耶？本文所商討者，略別爲緩急二點，應行改善者謂之緩，祇待補救處謂之急，改善工程，按照設計施工，當然合法，無庸贅述。茲將祇應補救之點，分述如下，藉供關心養路者之參攷焉。

#### 一、修改水浪坡

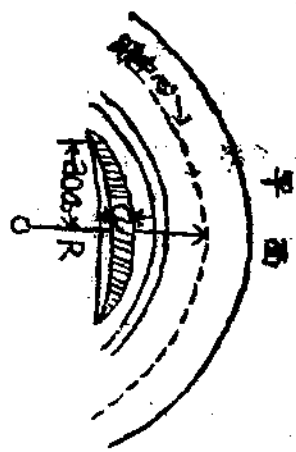
路面之有浪坡，非鋪築時即有，其起因由於平日路工修補未加注意，積日既久，變成無數小坡，小坡多，則車輛搖動甚烈，且其一部分之能率 (Energy) 亦因之消失，使路面增加其破損之度。最近於美國實驗結果，審知因衝擊而致路面所受之影響極大。故欲車行舒適機件壽命持久，對於路面水浪坡之改良，實有研究之價值。當此高速車輪日見激增之際，本問題尤須重視。

#### 二、填補小洞槽

路面何以易生洞槽？表面不緊結堅硬時，受車輛通行之頻繁，因而破損者，實居十分之七八。填補洞槽，原屬遺班日常工作，祇因修理不合法度，以致失其效用。修補方法，極爲普通而易明，先將其應修處挖鬆，深約一公分，然後填填碎石（大者置下層）勿令有空隙，務使其緻密而

後已。蓋石子緻密，則互相合接，互相支持，縱經連暴雨烈日，而砂層減，泥土飛流，亦必緊結堅硬而平坦，不致再呈小溝以槽，設若石子填小溝而灌漿，（水近最好灌漿水則以濕土鋪蓋）必致結合材有過量之弊，晴天揚塵，天雨薄泥，再經車輪衝擊之影響，溝槽又從而發現矣。苟路面過薄，破壞程度過大，則不如從新翻修。及較經濟，且可一勞永逸。

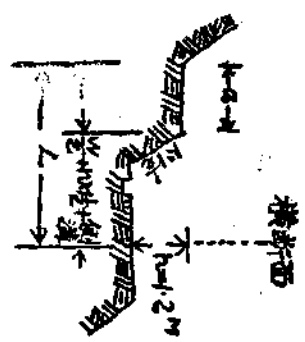
$$R = \frac{L}{2} + \frac{S^2}{8L} \dots\dots\dots$$



- a = L - { \frac{W}{2} + h \times 1.5 + 側溝寬度 }
- h = 內側人之視線高 (公尺)
- S = 直視距離 (m)
- R = 曲線半徑 (m)
- W = 溝寬 (m)
- L = 視線高之內側視界寬 (m)
- A = 階段寬 (m)

### 三、切土面之急灣內側應作階段形

急灣固所不許，但因事實上有特殊情形，有時非急不可者。語云：「戒險則全，玩平則覆。」以防止危險以便直視計，應於曲線內側之切土斜坡切成階段形，其階段之適當高度，可自路面起約為一公尺二。(四尺)欲知階段寬度之值，可依下列方式求之。



L之值與h及切土面之坡度而不同。

### 四、疏通側溝及整理路旁石料

欲求A寬度之值，先由視線高出及切土面坡度求得其道路中心至階線之距離，然後由L值中減去此值，則得A值，此階段切土之距離，可用自由曲線頂點前後各0.5倍A之距離為適當，其階段寬度，在曲線頂點之處為A，漸次減少，至2.0倍A之距離則為A/2，即復原為普通切土面。直視距離，普通以75M至100M為適當，而因地形上之關係，有時亦改為25M至50M。

本局所轄路線，多傍山繞嶺，排水最須注意側溝之深度宜加大，淤塞宜常清，務使雨水無停滯之弊。不者，一遇驟雨來襲，水無由宣洩，勢必溢過路面，路面結合材被冲刷致成凸凹不平，

水滯凹處路面漸起軟化，破壞更易。故於天雨之後，晴天乾燥時，須經一回碾壓，努力於表面之沈定硬化，至於路面之良窳與壓料之是否能合規定，亦屬重要。本路採集石料，原非易事，况所費亦屬不貲。中層材料，任其散亂路面，不加整理，殊覺可惜。此不但消滅車輛之速度，且輪胎亦易破壞。又路面面砂，往往被車輛擠開路旁，為一舉兩得計，每養路班宜添備竹箒或竹把各若干柄，一則用以掃撒面砂，一則藉資收集中層石料，以備不時之需。

上述四則，知之實易，惟行則難，以其簡易而忽之也。然則重視之可乎？曰，未必。蓋此種任務不專在於主管者之主持有方，而在中下幹部之有無訓練。如監工工頭不經過相當訓練，不自知其所做之法對與不對，主管者縱欲如何理想，如何苦心督責，均難期其實行。故監工工頭之訓練，道班工作效率之增高，誠為養路方面應辦事項，不容或緩者也。

## 本刊啓事(一)

近奉 部函，以附屬機關發行刊物形式大小參差不齊，編制內容多不一致，主張嗣後與部有關刊物，應採統一方針，附發劃一各附屬機關刊物式樣編制辦法一種，囑參照辦理等因，除自本期起儘量依照 部頒格式改組外，用特布達，惟希公鑒！



○奉 部令對湘桂鐵路在職  
工人如需調用應先商  
洽轉飭知照

**機務**

部令各段辦事處修理廠機械廠  
令一二二九六號  
廿八年四月七日公布

交通部人勞字第五〇三號訓令開：據湘桂鐵路理事會二十八年二月二十八日理人八字第三四五四號呈稱：「本路貫通湘桂，維護戰時交通，職責甚重，近來迭據所屬各廠段報告，本路技術工人，時有被公路或其他政府機關以較高工價強為竊致，若輩意志活動，藉端離差，若不嚴予防止，影響所及，實非淺鮮。擬請准予通令各公署電收機關，并咨請湘桂兩省府轉飭所屬，嗣後如有需用本路職工之必要時，務與本路商洽，以維路務等情：據此。除指令照辦並分別咨令外，合行仰遵照，并轉飭所屬遵照。等因：奉此。除分令外，合行仰仰於招取技工時，注意查詢，如係湘桂鐵路在職職工而有錄用必要時，務應先時呈明，以憑轉咨辦理，并轉飭所屬遵照為要。此令！」

本刊：

歡迎投稿

歡迎索閱

**局務紀要**

▲規定客貨運日報辦法

本局客貨運收入日報，為各站報告進款之總彙，其號數之編列，至關重要，各站以往造報編號頗多參差，特規定自四月份起，除無營業收入之日無須填報外，凡有進款務須填報，其編號以月為單位，即自第一號至第卅一號，應前後銜接，按月遞轉，例如某月一日無如營業，則自二日起造報，該報單即列為第一號，餘類推。倘全月無營業，則就該報單填一無字，其編號應列第一號。此項辦法經於本年四月十日通電各段辦事處暨旅行社照辦。

▲維護中途停駛車輛

本局為維護中途停駛車輛安全起見，經於本年四月七日通令各段辦事處暨各修理廠所，請該司機關後凡運送貨車在中途拋錨或發生不幸事變不能繼續行駛時，該駕駛司機應留在拋錨，或肇事地點照料所載客貨及車輛，同時設法託人通知就近車站廠所派車救濟，倘擅自離去致遺失貨物行李或車輛損件，除實令賠償外，並予從嚴處罰。

▲規定行車電報辦法

本局編調度室業已改組為業務科調度股，所有各站行車報告辦法，自應重行規定，以合實際，爰規定行車電報暫行辦法一種，於四月十三日令行各段站廠所一體遵辦，并訂自本年五月一日起實行，茲將辦法附錄如下：

- (一) 凡設有電台各站，均須逐日準時依照本辦法向調度股呈報車輛停止情形以便統籌。
- (二) 無電台各站暫先不發行車電報，但關於損壞待救車輛，須設法迅速通知管修理廠所及調度股，以便派車救濟。
- (三) 行車電報分兩次呈報：一為十點報告：一為二十點報告。
- (四) 十點報告，即報告昨日十時以前所開各車，由站長負責填寫後，於上午十時前送交電台（海棠溪站以過江關限十一時前將報稿送台），電台收到此項電報後，限上午十二時前拍出，不得延誤，倘逾時而站長未將報稿送到電台，亦應聲明，以清責任，其有無故延誤者，查明負責人，罰該員一日薪金，以示懲罰。
- (五) 十點報告除報調度股外，並須報告指定當班應到班之宿站，以便該站長預知本日應到站車輛。
- (六) 各站報到等四站收到前站十點報告後，應即抄呈該管段主任，以備查考。
- (七) 十點報告項目次序：昨日廿點至本日十點開出車輛。

車號(先報客車後報貨車)；  
到達；用途。

註：(一)關於各項目次序，務須切實遵照，不得任意先後錯亂，致電文譯出後發生誤解或無法句讀。

(二)用途一項，可用下列簡字填註，以省電文。

- 班—遊班客車
- 區—區間客車或貨車
- 救—救濟車
- 行—行李車
- 油—本局汽油車
- 材—本局材料車
- 公—公務車
- 機—本局機務科用車
- 電—本局電訊股用車
- 部—大部包用車
- 專—高級長官專用車
- 商—普通商家所包車
- 軍—軍事機關包用車
- 政—黨政機關包用車
- 買—運貨委貨車
- 農—運農本局貨車
- 書—運商務印書館貨車
- 業—運大業貨物車
- 液—運液委會油車
- 工—運工廠調整處貨車
- 空—空放車輛
- 加—臨時加班客車
- 遊—遊覽車

註：(一)關於運貨委會本局工廠調整處大業或商務印書館時，在起點站開出時，該站長應酌註貨物名稱。

(二)如海棠溪站開往溫塘之遊覽車，每日指定數車往返開行，即可填註「遊」字，無須再復呈報。

(八)廿點報告，意在將各站車輛向調度股作一總報告，每日由站長會同修理所主管人將站內車輛查點清楚，按照本辦法第九條規定填造廿點報告，由站長負責，於廿點卅分前送交當台(海棠溪得於次晨搭乘第一

次輪渡送電台)，電台收到此項電報後，須於當夜發出(渝台除外)，其有無礙延誤者，查明負責人，按照前第四條所述辦法懲罰。

(九)廿點報告項目及次序：

A. 本日十點至二十點所開車輛輛數。

車號(先報客車後報貨車。到達站。用途(用途一項按照前第七條註(二)辦法填註)。

B. 本日本站實存車輛數：

(甲)昨日廿點至本日廿點到站而停站車輛輛數。

車號(先報客車後報貨車)。

註：該項車輛均係到站而尚未開出車輛，倘為過站車輛，即到站後而於本日廿點前又行開出者，則於十點報告或廿點報告開車項內已經呈報，故於到站項內可無須呈報，以免車號重複。

(乙)本日修理輛數。

車號(先報客車後報貨車)

註：此項內包含：(1)在站修理車輛；(2)待修車輛；(3)損壞待修車輛；(4)救濟到站車輛；(5)本日修竣車輛。

(丙)本日停站車輛輛數。

車號(先報客車後報貨車)。

註：(一)凡不屬甲乙兩項而停站之車輛均歸此項內，故包含以前到站，因裝卸或其他原因未開出

車輛。

(二)將甲乙丙三項輛數加在一起即為(B)項，本日本站實存輛數。

C. 中途損壞車輛(就所知者呈報)。

車號 所在地點 救濟車號

(十)本辦法得由業務科斟酌實在情形隨時增刪，以資實用。

(十一)除各站送業務科之行車日報，各修理廠所報機務科之修理車輛及損壞待救車輛，隨時呈報均照舊辦理外，其他各項行車電報辦法一律取銷。

### 協訂咸黔段營業辦法

關於本局與湖北省建設廳公路處協訂之咸黔段鄂省營業暫行辦法業經呈奉 交通部核准并抄送該處會簽，茲將所訂辦法附錄於後：

(一)西南公路電燈管理局(以下簡稱管理局)因車輛不便調度，暫以所屬石門坎至黔江一段公路計長二十二公里，讓予湖北省建設廳公路處(以下簡稱鄂公路處)營業，以維川鄂交通，經雙方同意，特規定左列各項，以資遵守。

(二)鄂公路處每日開車一輛供咸黔段江開客貨運輸之用，營業暢旺時，並得酌開加車，行車時刻另訂之。

(三)鄂公路處應以石門坎對江開營業收入百分之二十付給管理局作為養路管理費，月

終由鄂公路局核結清勞，繕具結算單，連同款項送交管理局黔江站轉解取具收據。

(四) 鄂公路處爲便於管理業務起見，得委派站長站丁駐在黔江站(曹屋車場暫由管理局借用)。

(五) 石門坎至黔江鐵路事宜及瀾渡渡渡口修繕保養則快開支，均由管理局負責，沿途電報雙方各架設石門坎交與處收。

(六) 郵運暫以黔江咸豐郵局所交郵件轉遞爲限，其他直達郵件，雙方概不收投。

(七) 咸豐黔江間行車事變及客貨郵件行李保管賠償，概由鄂公路處處理。如在川境內發生時，管理局方面，並應隨時予以便利協助辦理。

(八) 黔江石門坎間郵公處，不發售途票。

(九) 營業用客貨郵運行李等票報，均由鄂公路處製發，客票價率，每延人公里四分八厘，貨運，郵運，行李，均按章收費，如鄂公路處運案增加客貨票價時，黔江咸豐間票價亦照增加。

(十) 咸豐黔江間開行車輛，均由鄂公路處出發站填發路簽甲乙兩聯，詳載旅客全票半票人數，貨物等級重量及行李郵件重量，以甲聯交管理局黔江站，以乙聯交鄂公路處咸豐兩站收轉。

(十一) 凡咸豐黔江間營業車輛，由黔江站出發或到達黔江站時，應由雙方站務人員，隨時查驗。

(十二) 本辦法暫訂試辦六個月，經管理局及鄂公路處分別呈准交通部及鄂省政府同意後，

即日公布實行，如須修改，應於半月以前通知。

(十三) 本辦法照繕四份，雙方各執一份，分別存轉備案。

### 公布司機里程獎金

本年二月份司機里程獎金，業經核定列單令由各段廠先行給付，茲附錄清單如后：

司機姓名	所屬廠所	行駛里程	應得獎金
李錦初	修理廠	(公里) 四·一三九	(元) 十一
徐蘭輝	同	四·一〇〇	十一
范阿金	柳州	三·九一五	九
梁壽初	同	三·八二三	八
楊如昌	同	三·七四八	七
宋大來	修理廠	三·四四五	四
高志遠	同	三·四二八	四
王廣銀	同	三·四一七	四
盧永	同	三·四〇〇	四
曹飛熊	同	三·三四八	三
劉景金	同	三·三四八	三
李傳東	同	三·三三二	三
黃容海	同	三·二九九	三
李玉振	柳州	三·二五八	三
郭少華	同	三·二三二	二
郭克煥	修理廠	三·一六一	二
金夢堯	海寧廠	三·一三六	一

### 朝語

(續)

楊得任

旅行爲人生所不可少之事，而旅行對於增長學識及見聞上，尤具有莫大之補益。此大地春回，新綠照眼之際，旅行之念，猝然而動，爰爲同人一談「旅行」。

今人有言：「社會即學校，宇宙即課堂，而旅行則無異於留學」。可見旅行一事，對於人生之重要。

旅行分個人及團體兩種，個人旅行，失之單調，團體旅行，便益雖多，但又似嫌拘束，以余已往兩次經驗，均屬失望。最好莫過於約集意趣相同之二三伴侶，共作同一目的之遊歷與探討。無論個人，團體，或集伴，吾人必須平日積有相當之經驗學識，及養成一種團體生活應有之道德觀念，始足以言旅行，否則，鮮有不遇事扞格，大煞風景者。茲將旅行者應行注意各點，摘要列下，藉供同人之參考。

- (1) 膽大心細。(2) 出門先問俗。(3) 每到一地，須登其最高處，縱橫觀覽。(4) 考查事理，必須對人以誠，對事以真。(5) 要短衣，素食，露宿，早起，步行，寡言，多問，勤筆，內省，養神，見機，誠實。(6) 團體生活，應忘小我，顧全大我，少數服從多數，多數尊重少數。(7) 財莫露白，井須分存。(8) 生活慾望降低。
- 以上八項，備舉其要，至如何運用，是在旅行者之體會力行耳。

### 誤勘

本刊第三十六期附錄欄內：「本局近訊」第二則第四行「錢科長」誤爲「陳科長」又第八則第二行中，電桿數根下脫「隨即」二字。特此更正。

# 人事動態

二月十九日至廿五日

## 委任

姓名	高崇善	潘尹	盧啓堯	王貴恆	朱侃	高秉衍	余福昌	阮志鈞	李文邦	邵家熊	夏生	何夫中	錢靖宇	趙啓顯	陳國昌	周鏡屏	軍備	敖乃樞	陳濟	
職稱	副工程師	全辦事員	全辦事員	全辦事員	全辦事員	工務員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員
服務部	全辦事員	全辦事員	全辦事員	全辦事員	全辦事員	工務員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員	同辦事員
份組	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右

## 遷調

姓名	應龍慶	羅振民	王世成	陸士麟	李嘉祿	齊永廷	曹顯聰	邱世昌	沈昌煜	周振瀾	張曉村	翁天麟	王世鏡	龍潤偉	毛樹助	吳克中	馮運勳	楊其森		
原職	工務員兼柳州材料庫管理員	材料組辦事員	工務組工務員	工務組工務員	工務組工務員	工務組工務員	工務組工務員	工務組工務員	工務組工務員	工務組工務員	東溪站站長	東溪站站長	東溪站站長	東溪站站長	東溪站站長	東溪站站長	東溪站站長	東溪站站長	東溪站站長	
新職	材料組工務員	柳州材料庫管理員	曹謙烏江橋上程處辦事員	改委辦事員	路警隊第一分段段長	貴陽站站長	貴陽站站長	貴陽站站長	貴陽站站長	貴陽站站長	改委工務員	改委工務員	改委工務員	改委工務員	改委工務員	改委工務員	改委工務員	改委工務員	改委工務員	改委工務員
份組	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右

## 獎懲

姓名	張曉村	翁天麟	王世鏡	龍潤偉	毛樹助	吳克中	馮運勳	楊其森
事由	辦事認真	辦事認真	辦事認真	辦事認真	辦事認真	辦事認真	辦事認真	辦事認真
獎懲	獎	獎	獎	獎	獎	獎	獎	獎
份組	右	右	右	右	右	右	右	右

## 解職

姓名	呂才	陶計	謝師	丁邦	秦本	陳敏之	李昆生	余琳	王沈
原職	辰陵站站長	辰陵站站長	辰陵站站長	辰陵站站長	辰陵站站長	辰陵站站長	辰陵站站長	辰陵站站長	辰陵站站長
事由	玩忽職守	玩忽職守	玩忽職守	玩忽職守	玩忽職守	玩忽職守	玩忽職守	玩忽職守	玩忽職守
份組	右	右	右	右	右	右	右	右	右

## 本刊啓事(二)

茲爲充實本刊內容藉增讀者興趣起見，特向諸同人廣徵有關業務研究之論文，其範圍以

下列各項爲限：

子。民族意識之啓蒙……反。日常公事之改進

丑。抗戰精神之鼓勵……已。財力物力之節約

寅。服務道德之倡導……午。有關技能之研究

卯。工作效率之提高……未。沿線經濟之實况

每篇文字以長不超過三千字爲原則，倘

術投稿，當予儘量選登并酌給津貼，以資酬謝

。此外如蒙惠寄關於本路精短集描遊記雜感等

小品文字以及工程風景照片備明統計圖表，凡

足以增光篇幅者，尤所歡迎。

編者謹啓