

中國抗日戰爭史料叢刊

910

主編
虞和平



國家出版基金項目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

文教·史地

民國二十二年湖南年鑒（下）
民國二十四年湖南年鑒（上）



大象出版社

中國抗日戰爭史料叢刊

910

文教
史地



大象出版社

虞和平 主編

民國二十二年湖南年鑒（下）
民國二十四年湖南年鑒（上）

第十編

交 通

『交通事業，爲艱巨之建設工作，須經長期間之準備，始有成效可觀』……

——交通統計年報——

第十編 交通

一 湘省交通略史

湘省交通，素稱阻滯，有清之世，輪軌未興，行李往來，帆船而外，厥爲驛站：大抵帆船多爲商有，公家第備具最少之官船，及水師所用之座船舳板而已。有所不足，則徵用民船，給其直。若驛站則悉由公家設立之，各設專員爲之管理，謂之「驛丞」。其夫馬錢糧，以時向上級印官請領，稽察整理之事，由各府州縣兼管之，而總其成於臬司。凡腹地爲「驛」，軍報所設者爲「站」；官吏奉差出入，准其馳驛者，及各省舉人之應試禮闈者，皆由兵部或各省督撫提鎮，給之「符信」，各驛站即須供給其夫馬。各處公文之往還，亦由驛站傳遞，其專派兵役往來者，亦須各給憑證，凡兵部之所給，謂之「火牌」，督

撫提鎮之所給，謂之「排單」；驛站但視「符信」或「火牌」，「排單」所載之數量，而供給之，他非所問也。惟「站」係專爲軍報所設，故只管軍報事，馳驛往來者，所不應也。至各驛站之常備夫馬，及廩給糧秣，均各視其衝要與否，以定其多少。衝要之地，平時各設夫數名至十數名，馬數匹至十數匹，一有軍事，則隨時增加；蓋遇有緊急軍報，每有用「四百里加緊馳驛遞送」，或「六百里」「八百里加緊馳驛遞送」之事，所謂四百里、六百里、八百里者，皆指一晝夜之行程，凡此者每至一驛站，則驛站之當事者，即須立刻撥給夫馬，輿之前行，不能片刻留滯，故所需夫馬尤多也。考湖南所設之驛，共有三路：一爲由皇華驛（清時出京第一驛爲皇華驛，各處驛路，均以皇華驛爲起點，蓋取小雅「皇皇者華」之詩，君遣使臣之意）。至湖南省城者計自湖北之



蒲圻，入湘之臨湘界起；爲臨湘之長安驛，雲溪驛，巴陵之岳陽驛，青岡驛，湘陰之大荆驛，歸義驛，在城驛，長沙之橋頭驛，長沙驛。一爲由皇華驛至廣西省城者，由鄂入湘而後，亦須經由上述各驛，既過長沙，爲湘潭之南岸驛，黃茅驛，衡山之臨蒸驛，衡陽之衡陽縣驛，排山驛，祁陽之祁陽驛，永州之零陵驛。一爲自皇華驛至貴州省城者，計自湖北之公安縣，入湖南之澧州界起，爲澧州之順林驛，蘭江驛，清化驛，武陵（卽常德）之大龍驛，府河驛，桃源之桃源驛，鄭家驛，新店驛，界亭驛，沅陵之馬底驛，辰陽驛，般溪驛，辰谿之山塘驛，芷江之懷化驛，羅舊驛，沅水驛，便水驛，晃州之晃州驛。此驛路之幹線也。若由長沙以至醴陵，入江西之萍鄉；由衡陽至耒陽、永興、郴州、宜章、入粵之樂昌；由善化至寧鄉、益陽、龍陽（卽漢壽），以

至常德；由武陵以至澧州……則皆爲其支線，其間亦有驛有站，以名稱至夥，故皆略之。至民間之遞寄信件，則泰半由民信局負其責，其信用較著者，曰胡萬盛，曰曾森昌；餘則有託船戶遞寄者，有託轎行遞寄者，以當時民間之水路交通特帆船，陸路之交通特輿馬，往來者衆，遂又藉之爲郵使也。若夫銀錢之匯寄，則多數者恃匯票號，營此者多晉人，曰日昇昌，曰蔚泰厚，曰百川通……其著者也；少數者則民信局轉寄之，亦穩妥可靠，特程期未能預定耳。貨物之轉運，則水路亦爲帆船，陸車則全恃人力，或車載，或肩挑，任此者俗皆稱爲「腳子」。比光緒之季，輪船暢行，郵電通達，於是驛站、民信局、匯票號、轎行、腳子……遂以漸歸天然之淘汰，回首當年，皆成陳跡矣！

二 湖南交通之現狀



湖南東鄰江右，西接蜀黔，南枕粵桂，北連鄂渚，其地位之重要，僅略次於武漢；而又出產豐饒，人口富庶，其民性則沈毅勇敢，兼而有之，國內商場，無地無湘產，國內有事，無役無湘人，是就其物產與民性言之，視鄂省尤爲重要。故自光緒中葉以後，湘省官紳，莫不努力於交通之發展，俾得盡用其長；三十餘年來，已饒有進步！鐵路、公路、航線、電線……已縱橫於三湘七澤間，密若蛛網矣。試就各項交通之沿革與現狀，分別言之：

甲 鐵道

在湘境以內之鐵道，僅有粵漢路幹線。已通者一爲武昌至長沙之一段，及由長沙至株洲之一段，合稱爲湘鄂線武株段。一爲株洲至萍鄉之支線，稱湘鄂線株萍段。其自株洲以上，尙僅築至綠口，由此以達廣東韶關之線，韶關至樂昌間業

已通車，則路線久經測定，正由鐵道部派定專員，設立工程局，從事興修，雖其間以山嶺嵯峨，巖石磐砢，工程浩大，開闢甚難！然鐵道部已限期竣工，督促甚力，故其成功之可待，蓋已無俟贅述。茲就武株、株萍兩段之略史及現狀，並其改進之計劃分述之。此外湘省尙有各鑛山之輕便鐵道數處：一爲常寧水口山鑛局輕便路；一爲醴陵石門口煤鑛局輕便路；一爲益陽板溪錫鑛輕便路；一爲湘潭先鋒嶺錳鑛局輕便路。現益潭兩路，以鑛局停頓，無從調查，僅將常寧醴陵兩路現狀，並附如後：

湘鄂線略史 一、武株段：粵漢鐵路，自清

光緒三十一年贖回後，初歸粵湘鄂三省商辦，三十三年，郵傳部以此路爲全國重要幹線，因定官督商辦，由部飭令粵湘鄂三省，趕速興工，限三年完竣。宣統元年，督辦粵漢鐵路大臣張之洞，



鑒於湘鄂兩段商辦集款之難，奏請向美英德法四國銀行借款興修，三年，實行接收商辦湘鄂兩路，是年六月，借款告成。民國元年八月，湘鄂線自武昌首站鮎魚套開工，嗣因購地困難，地位狹窄，不敷應用，改在武昌下游徐家棚，設置首站，鮎魚套作爲枝線。三年六月，武長段測畢，原定五年年底，完成武長線，因歐戰借款延期，應用材料，不能運到，遲至六年九月，武岳段次第開行工程票車，逾年武長全段告成，與長株段接軌通車。二、株萍段：前清光緒二十四年，萍鎮公司奏允開辦採煤，純用西法，所出噸量日增，而萍川水涸，運輸艱阻，由鐵路總公司盛督辦宜懷，於兼督辦漢冶萍事務時，定築萍醴鐵路之計劃，以官款建築。二十五年八月興工，至二十九年六月工竣，然僅通至醴，仍須由淥而湘，始可達漢，於運輸猶未便也。因是遂議展築至湘

潭之昭山，定名爲萍昭鐵路，卽於是年七月，繼續興工，至三十一年冬，已築至株洲，未成者僅株昭一段耳。會湖南粵漢公司，以株昭一線，與粵漢正幹相妨，遂僅達株洲而止。本路管理權，原由萍鎮代司，迨其後萍醴株建築費，奏准核銷，郵部以路係官款建築，不宜隸於商辦公司，遂於三十四年三月，奏歸部轄，九月奏准改名爲萍株鐵路。光復後，湖南交通司收管，定名爲株萍鐵路。民國十七年十一月，鐵道部令將株萍段併入湘鄂路，一應事宜，由湘鄂路管理。

湘鄂段民國二十一年份之整理 一、工務：

本路工程，於十九年及二十年屢遭匪災水患，維護尙感不易，整理自難奏功，所幸物質上之援助，如庚款訂購之鋼枕，及鐵道部購發之美松枕木，大批運到，乃得從事抽換及修建，於是岌岌之局，方克轉危爲安。蓋本路路基、橋樑、軌



道、房廠，經大水之後，盡遭損害，其中尤以枕木及五號橋損壞最重，二十一年之整理工作，因亦以此為最重要。自庚款訂購之鋼枕十四餘萬根，於二月間陸續運到後，即於是時起，開始積極抽換（由徐家棚至岳州），至六月始告竣工。復經妥為釐道及整頓，並將抽出之舊枕，移往他處，抽換朽爛枕木，行車之時，始獲免於危險。九月，復由鐵道部購發美松枕木十一萬根，於十月間開始抽換，至十二月底止，共計抽換美松枕木七千四百三十七根。行車速率，於是由十五英里增至二十英里，至於余家灣五號橋，因被大水沖激，沉落水中，當時為恢復交通計，臨時支架木便橋一座，長二百八十呎，並投填片石以固橋基，至二十一年一月，水勢退落，始克從事填土鋪軌，旋以該處飽受水浸，土質鬆浮，以致所填片石土方，輒見沉落，費時數月，方臻完固。至

其他養路、修建、設置，以及改善各節，再簡述如後：甲、路基1.本年修理路基，填鋪石渣，共計八千方。2.徐通間二英里半至三英里半沙湖一帶，受水沖毀較重，因之修復亦較費時。3.徐家棚江岸月堤陷決，於二月起，開始填修，至五月間竣工。4.鮎魚套支線路堤，加高三尺半，俾與官堤平齊。5.修理各處山口坡，填土約四百餘方，修補道臺，填土約六千方。6.咸寧站沿湖路堤，為水沖毀一處，經用片石填復原狀。乙、軌道：1.抽換鋼枕，共計十四萬六千零四十四根。2.抽換松杉等枕木，共十一萬一千二百十三根（內美松枕木九七四三七根）。3.抽換鋼軌二百九十二根。4.徐家棚站，鋪設岔道一股。5.五號橋決口處取土填補，故臨時鋪設岔道一股，計長一千四百呎，以利運土工作。6.蒲圻站北首寶塔山，鋪設岔道一股，計長八百二十三呎。南洋港



亦鋪設一股，計長四百二十六呎，均因運取石渣所設。7. 羊樓司站，因商務較前發達，故將三股道改築串道，以利運輸。丙、橋工：本路各橋，如余家灣五號橋，及兩端路基，為水沖毀，約長三百呎，除臨時修理木橋外，費時數月，路基始克用石及土填滿修復；其餘各橋橋墩壓樑等，損壞亦多，經短時間之修整，幸為狀尚好，但橋枕大都朽腐不堪，以缺乏新橋枕木抽換之故，祇能酌用普通枕木，擇要代用，以維安全。至其他各修養等工作，均隨時進行無間，惟李家橋十號橋，為狀漸現惡劣，如南端橋座發現裂痕，北頭橋基傾斜，且有沉落之勢，鋼樑因之不平，經排打木椿，填砌片石，雖得維護於一時，然久則安全難策矣。丁、房廠：1. 駐徐家棚鐵甲車礮隊，興建蘆蓆棚一座，計長六十呎，寬二十四呎，係士兵休息處所。2. 徐家棚修機車棚廠一座。3. 修

理一六、一七、四九、五二、五五、一二五、一二六、號道房，共七座。4. 長沙東站整理站場，係將窪地填高，另開水溝一道，以通積水，並添訂岔道三條，月臺一座，各項工程，於二月開工，截至十二月底止，已完成百分之九十。5. 修理蔴塘站月臺。10. 修理長沙票房，車務第三段等房屋。11. 新河工廠年久坍塌，二月間重行修建，並添蓋材料房一間。12. 修理安源車站。13. 油漆岳州全站站屋。14. 建造南津港水塔、煤房、及工人宿舍。15. 修理白水站屋全部。16. 安源修建材料廠，及工會房屋。17. 此外零星修理，如粉刷各站站屋牆垣、油漆柵欄、更換門窗、添配玻璃、修理屋頂、以及票櫃地板等，均隨時進行，因係日常應有工作，故從略。戊、站場設備：1. 徐家棚站，興建雨棚一座，安設地磅一個（計七十公墩）。2. 徐家棚機車房，裝輪地坑一個。3. 徐家



棚，蒲圻兩站，各建廁所一所。4. 通湘門站添置閘樓一座，余家灣添置閘樓二座。5. 余家灣修換揚旗，並加油漆。6. 岳州站月臺，用小鋼軌改築全部柵欄。7. 岳州於十二月着手，改建蓄水池，現尚未竣工。8. 南津港築土壩一道，用以蓄水。9. 汨羅添建商會岔道月臺一座。10. 長沙東站入站馬路，於十一月開工興築。11. 全路各站月臺，粉刷六吋寬白邊一道。12. 沿路水塔、抽水機、轉盤、岔路棚、月臺、揚旗線、量載規、均隨時加以修整及添設，因屬瑣碎事件，故從略。二、車務：本路前因機車多有損壞，不敷支配，枕木腐朽，行車速率減低，致行車時常誤點，商旅噴有煩言。經令飭車、工、機、三處，會查誤點各障礙原因，分別改善。旋據會呈，擬定改善辦法八條，核尙可行，已於二十一年十月十四日令准，着即迅爲分別辦理。現時鋼枕枕木，逐經分段更

換，行車速率，業已增進，誤點情事，已經減少，並騰出機車一輛，開行加車，以資輔助。行車速率既增，因即改訂行車時刻表。於二十一年十二月十日實行。惟僅自徐家棚至土地堂，及蒲圻至岳州段內軌道，已換鋼枕，長安段內，只陸續抽換枕木，若再有大批枕木，則徐長段之快車，可縮短至十二小時，其他進行事件如下：甲、擬定快車臥具管理辦法：本路早擬辦理快車臥舖，因改造臥車，需款頗鉅，限於財力，迄難實行！然快車往來徐長間，途中須經一宵，旅客坐以待旦，深感不便；爲適應環境需要，遂於五六兩次快車頭等車十七座位，兼辦臥舖，並備臥具三十二套，每次快車各發十六套，交頭等車看守夫負責保管，值班夫二人，亦負連帶責任，統由快車管理員及車隊長負責監督之。發售臥舖票，暫定票價每張五角，凡購買頭等車票者，應



同時購臥鋪票一張；即本路員司，因公特許坐快車頭等者，亦應自購臥鋪票，並定有快車臥具管理規則，俾資遵守。乙、招攬鹽運：本路下行貨運，向極清淡，茲經呈准：利用回空車輛，運貨減價辦法，因擬緩用該辦法第一條之規定、由鮎魚套至長沙南站，每噸收費五元二角七分三釐六毫，招攬鹽運。嗣因百分之十加價，鹽商堅請免除，為部令所關，不能不維持大信，乃與長沙樵運局商定：每噸加價二角，裝卸概由鹽商自理，不另收取裝卸費。已轉商各鹽商同意，允先試運兩票後，再行決定。丙、減輕煤斤運費：本路擬具長短途煤斤運費，按照現行運價，減收百分之十辦法，呈請鐵道部核示，旋奉指令核准，已飭自十月二十三日起實行。核減之後，煤運噸量，確有增加。丁、設置運送包裹代辦所：本路迭奉部令，籌議設立運送包裹代辦所，經於二十一年

九月十二日呈復遵行。惟以應本路之需要，擬參酌平漢路所訂辦法，加以修改，經擬定辦法十二條，俟呈奉核准後，再行設立。戊、與平漢路辦理聯運：本路為謀旅客之便利，並增加路收，因與平漢路局，磋商辦理旅客行李包裹之聯運；平漢路暫定大智門、新店、鄖城、許昌、鄭州、新鄉、邯鄲、順德、石家莊、保定、豐臺、前門、等十二站為聯運站，本路以徐家棚、蒲圻、岳州、長沙東、等四站為聯運站，俟辦有成效，再行推廣。並經訂定聯運辦法七條，於二十一年十二月，呈報鐵道部備案。己、與湖南公路辦理聯運：本路前為溝通湘粵客運，增加本路收入，曾與湖南公路局商訂旅客行李包裹聯運合約；自二十一年一月間起，派員往返籌商，已會同公路局員，勘定路線，並擬訂客貨聯絡運輸合約草案，及辦事細則，各項票樣式樣，定期實行。



庚、節省輪渡用煤：從前輪渡用煤，漫無稽察，以致糜費甚多。因為設法整理，期能減少煤量。實行以後，每日輪渡開行次數，與前相同，而向之每月平均需煤三百一十六噸者，今則每月平均僅二百一十五噸，計月省一百噸左右，以每噸價洋四元七角五分計之，月約省費四百七八十元。辛、節省站燈用油：燈油一項，以前亦虛糜甚多。經加以試驗，定一標準，責令各站照辦之後，計每月煤油可省三十桶，豆油可省三百斤，減省油價在二百五十元以上。壬、整理鮎魚套腳夫運貨辦法：本路鮎魚套車站碼頭，搬運貨物，向由當地金白兩沙洲之夫頭辦理，曩因不歸路局指揮，並未專定規章，無所遵守，致常以競搬貨物，發生爭執，而客貨損失之事，亦時復有之。轉運公會，乃自僱常備夫四十名，以為自行搬運貨物之用，因之糾紛愈甚，爭執不已。本局遂於

二十一年九月，特派專員，前往該站，召集有關各方，迭經討論，會議由金白兩幫，公推人員負責，設立兩宜搬運公司，繳納保證金一千元，並訂立辦法十四條，力資表一份，公布實行，俾資遵守。癸、二十一年份之收益：湘鄂路由漢口以至安源，其民國二十一年份之收益，約如下表：

項	目	金	額
旅	客	一、三七九、四八八·一五	
其	他	八二、五五五·一六	
貨	物	一、七八七、三四九·〇〇	
其	他	四八、八一七·四五	
渡	船	一七、五四四·三九	
電	報	九·五二	
租	金	一〇、八〇〇·〇〇	
雜	項	一七、五五五·七九	
共	計	三、三四四、一九四·六	

三、機務：甲、機車之修理：本路機車，年久失



修，以致停駛者，幾及百分之五十，應付客貨運，時有竭蹶之虞。爲補救計，除向北寧路租借摩古式機車四輛，並託該路代修六輛外，本路復自採用獎金修車制度，於五個月中，修復機車十輛。乙、客車之改造：本年度因客車不敷應用，特將二十五噸蓬車五輛，改建三等客車，以增客運。丙、組織救援隊：本路各段無救援隊組織，遇有列車出軌，及其他事變，臨時救援，頗感困難。因分飭各段，組織救援隊，及補充救援車設備。丁、添設各車房機件：第一段車房，添建輪軸地坑，以備機車修換輪軸，每軸替換，一日即可完功，省工甚多。此外復訂購車床、刨床、鐵床、等六部，分配各段應用，所有機車中修，均可由各段自行處理。戊、擴充機廠機件：本路修理損壞物件，向用養氣焊；二十一年份，特採購電焊機一具，所有機廠燒焊工作，經改用電焊，

以求迅速經濟。又本廠發電力能力不敷，特訂購六十四匹舊臥式引擎一具，以資補助。此外又訂購風鑽、風錘、風鎚、等多具，爲修理鍋爐之用，以求工作之敏捷。

湘鄂鐵路改進計劃 一、工務：本路當年建

設之際，係就款計工，勉強落成，是以一切設備，極不完全，自不能與國內其他完成之路相比。以技術眼光觀之，凡一切未臻完備者，概應添設；且完成粵漢路，業已定期，所有湘鄂段內各項工程，自應加以整理，俾資連貫。因由湘鄂路局秉承鐵道部意旨，參酌本路現狀，分別與行車有直接或間接關係者，擬定計劃，次第舉辦：甲、與行車有直接關係者，各項工作，列在四年計劃中，由第一年着手，分四年畢事。乙、與行車無直接關係者，各項工作，列在四年計劃中，由第二年着手，分三年畢事。丙、由長沙至株洲



一段，當年係湘路公司所經營，後經本路贖回，其間所用標準，概不與本路賅合，自接收之後，本路工務處，亦經規劃：如改善彎線、改良坡道、棄彎取直、棄重就輕等，無如計劃雖有，始終未能實現！近數年來，因路款支絀，變故頻仍，各項工程，年久失修，益形窳敗。現在粵漢路之自株洲以南者，既已興工，則上項工作，應在完成之前，先行辦妥。考此段有數處路基，落在洪水平位之下，尤應即行提高，免被水患。至於改善彎線，工程浩大，此時暫為緩圖，期於將來南北通車後，路款充裕，再為辦理。完成粵漢路，固為當務之急，而維持湘鄂行車工程，使之設備完全，尤為急中之急。湘鄂局工務處所擬工作計劃，茲編成說明書，表示各該工作之情況，另列預算表，俾知工作程序，暨用款數目，其中分年舉辦，有與車機兩處稍有不同之處，因將來

舉辦，尚須酌量，故無須更改也。二、車務：本路自開辦以來，至民國六年，湘鄂段始行通車，通車之時，均為工程路，而非營業路，故設備方面，因陋就簡，諸多草創；原擬經濟稍充，逐漸改善，乃通車迄今，以頻年軍事及逃警，致營業不振，舊貫仍因。如沿途各站，大半尚為兩股道，水塔建在岔道外，正線之上，營業繁盛之徐、鮎、長東、新、易、各站、無較大之貨倉，拖輪太少，不敷支配等等，概與營業運輸，關係甚鉅。現以鐵道部銳意整理，限定四年完成粵漢路全線，本路亟應按照歷年財力範圍，參酌緩急情形，分期建設，俾全國南北幹線，如期觀成。茲將四年計劃，撮述如下：

本路車輛，極形缺乏，尤以三等客車及八噸豬車為甚。其他關於行車設備，如發展長沙南站、添設岔道、安設轍尖標識燈、添築各站第三



股道、修理各站柵欄、改進水塔、並添購小蘆船等，均爲營業上最關重要之點，且與增進路收，確有直接關係。擬在第一年內，逐漸建造，至修築鮎魚套車站、水陸碼頭、加築易家灣岔道、株洲南站與北站接軌、及添購大渡輪一艘、並將所有車輛、裝設風閘等項，亦應於第二年內循序設施。至於第三年，則本路路線增長，營業定有發展，再行添築長站鮎站大貨倉，以吸收鉅量貨運。第四年全路工程，將次告竣，各項設備，亦應於是年同時完成，所有徐家棚車站貨倉，安源峽山口兩站購換大磅，均增設完備，並酌量聯運情形，在徐站、或鮎站，改建一大規模車站，便利客貨運輸。以上四年計劃，均屬舉措大者，至其他應行建設之事，凡爲現時本路財力所及者，固無時不在籌劃改善之中。

又考本路電務，設備未臻完善，將來全線完

成，應增設備，非止一端；茲經考核緩急，分年舉辦，以期改進。電報桿以年久失修，現狀可危，設或加掛線條，更難負載，勢非完全更換不可。至原有線條，多半鏽壞，亟應換掛，長株段更須加添新線；此項設施，實爲急務。擬定於第一年與第二年辦理。他如建築材料存儲所，擴充電務修機廠，添設各報房避雷器及時鐘，更換總局電話交換機，均爲不可延緩之設施，亦擬於第一年與第二年辦理，第三年裝設調車電話，於電報機器，則整理或添置之。第四年添設電器路簽、無線電臺、及電報傳習班、俾電務設備，逐年改進完全。

又本路各種客貨車輛，合湘鄂株萍兩段計之，雖有六百三十八輛之多，惟完好可用者，僅有四百零五輛，以現時本路客貨運之清淡，尙可勉強支配，第以株韶段工程局，專負工程進展之



責，將來通車營業，一切設備，在本路管理方面，亟宜預爲計劃，故四年計劃內，一方面參酌本路營業上之需要情形，並須兼顧全路通車後應用之客貨車輛，統籌兼顧，胥視財力範圍所能及者，爲未雨之綢繆。現時本路客車，以三等客車最爲缺乏；在第一年內最低限度，應購備十四輛，以應本路目前客運之急需，其餘頭二等客車，及其他各項車輛，爲備將來粵漢通車時之需要，第四年全路完工，即應全數購就。至於貨車則以豬車、及營業與工程均極需要之平車、石子車、暨負責運輸應用之二十噸蓬車、等爲最急，惟數量頗鉅，擬由第一年與第二年内分購之。第三年添購三十噸高邊車全部，及四十噸高邊車半數，所餘之半，應由第四年與其他各項貨車，一併購足。如是則全路通車之後，客貨車輛，自無不足之虞。三、機務：湘鄂路爲粵漢路全線之一

段，故設備方面，無論工、機、車、務，當年祇求適合需要，並無遠大宏規，降及今日，全線尙待完成，而此已成之一段，以迭受軍事影響，不但不能有所設施，即保持狀況，已屬萬分踴躍！現因鐵道部已着手完成粵漢全路，並定以四年爲期，而在此四年中，積極整理已成之路。故令湘鄂段管理局，擬定四年計劃，使廣韶湘鄂已成之兩段。先事補充建設，以便株韶中段完成時，應付全路運輸。湘鄂段管理局，以本段機務部份，設備過於簡陋，不足以應幹路之需要；徐家棚機廠地點，是否適宜？尙須酌定，即今廠屋狹小陳舊，與夫布置錯落之不適於工作，無可諱言。當稍加擴充，以應目前之急。將來全路通車，機車車輛增多，機廠能力，應適合全路機車車輛之修養，在全線北段內（即湘鄂段），如須有機廠之必要，則宜另建新廠，於此段之適宜地點，而舊