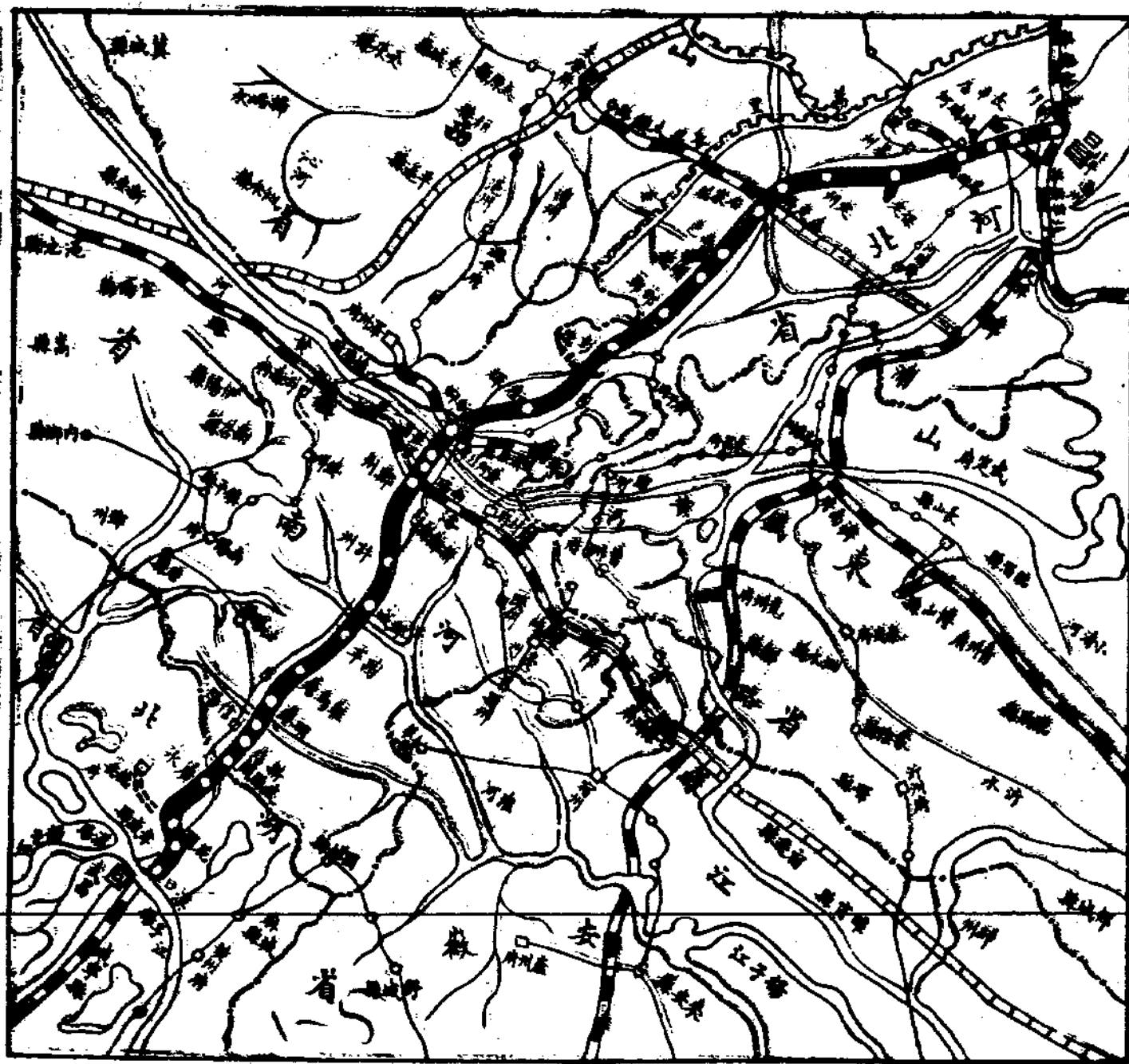


鐵路月刊

平漢綫

第三十一期



本刊啓事

本刊遵照

部令將所有命令公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實以後歡迎左列投稿

(1) 論著 關於路政之設施或改進及改良鐵路各部份工作增加工作效能之討論及意見等

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞智識及改革制度等

(3) 研究 關於各種學說發明具有研究性質者甚望海內賢達及本路同人隨時惠寄上項稿件以光篇幅一經登載薄致酬金其辦法詳本刊徵稿簡章惠稿請寄

漢口黃陂路三合里平漢鐵路管理委員會編譯課

鐵路月刊平漢綫第三十一期目錄

總理遺像

總理遺囑

路事短評

鐵路負責運輸之經濟價值

論著

日本人侵略東北鐵路之狡謀

鐵路與鑛業

研究

機車蒸汽節省之方法

鐵路管理中工人安全問題

目錄

寶照

高鳳介
陳郁

鳳介
呂炳瀨

譯 述

蘇俄最近實現之世界最大之水力發電廠

工 作 報 告

本路二十一年八月份重要工作報告

大 事 記

本路二十一年十月份大事記

紀 錄

本會路務會議紀錄四則

本會委員會會議紀錄一則

本路債務整理委員會會議紀錄四則

本路清理欠薪委員會會議紀錄四則

調 查

美國鐵路實況

全國鐵路負債之總調查

粵航政事宜之調查

湘省公路調查

統計

本路最近五年營業收支總額比較表

本路最近五年營業進款分類比較表

本路最近五年營業用款分類比較表

本路最近五年營業成績統計表

本路最近五年營業用款月別表

本路最近五年營業用款月別比較表

本路最近五年營業進款逐年分類比較增減表

本路二十一年雨季沿路軌道暨其他建築被水冲毀與修復情形報告表

各軍政機關歷年減免運費損失總數表

目錄

三

志政

目錄

本路歷年更換枕木比較表

平漢鐵路有關係各站二十一年一至六各月份起運鑛產比較圖表

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表(二十一年九月九份)

本路營業進款概數旬報表(二十一年七月份)

本路現金出納旬報表(二十一年十月份)

本路工匠夫役增減人數月計表(二十一年七八九月份)

本路工匠夫役增減辛額月計表(二十一年七八九月份)

專載

如何解決嚴重的國難

如何恢復民族精神與民族地位

實業計劃

日軍侵佔東北期間北甯路被擾紀要(續)(轉載)

黨務

葉楚傖

何應欽

陳公博

平漢鐵路別特黨部執監委員會成立宣言

平漢路特黨部爲總理倫敦蒙難三十六週紀念告本路工友同志書

平漢路特黨部爲國慶二十一週年紀念告工友同志書

法制

國有鐵路員工服務證規則

鐵路職工識字強迫施行辦法

平綏平漢兩路由廣安門西便門聯運貨物及收取過軌費運費辦法

本路職員留資停薪辦法

本路行車安全促進委員會通則

本路押護貨車長警暫行守則

平漢鐵路林務主任辦事暫行規則

本路守護貨倉貨塲長警暫行守則

本路站警協同護貨暫行守則

修正總務處各課分股辦事細則條文

目 錄

修正車務處各課分股辦事細則條文

交通鱗爪

鐵路消息十則

航空消息一則

航政消息五則

電政消息三則

公路消息四則

附 錄

正太鐵路接收典禮記

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

從鐵路立場上觀察調查團報告書

貨運損失賠償金額之核定法

交通雜誌出版

郭 續 潤
關 廣 麟
沈 奏 廷

補 白

- 南國老人何多
- 奧人新發明可免墜地之飛機
- 十九路軍威名遠著
- 十年內法西斯主義遍行
- 十九路軍殲敵陸戰隊將校
- 美新總統腰無半文錢
- 百年儲金制
- 法人沙船環游全球
- 潛艇之耳
- 無薪工作八個月
- 世界黃金橫溢
- 毒蛇唾液治癌症

目 錄

- 路務短評後
- 論著後
- 工作報告後
- 大事記後
- 紀錄後
- 調查後
- 專載後
- 專載後
- 黨務後
- 法制後
- 交通鱗爪後
- 附錄後

目
錄

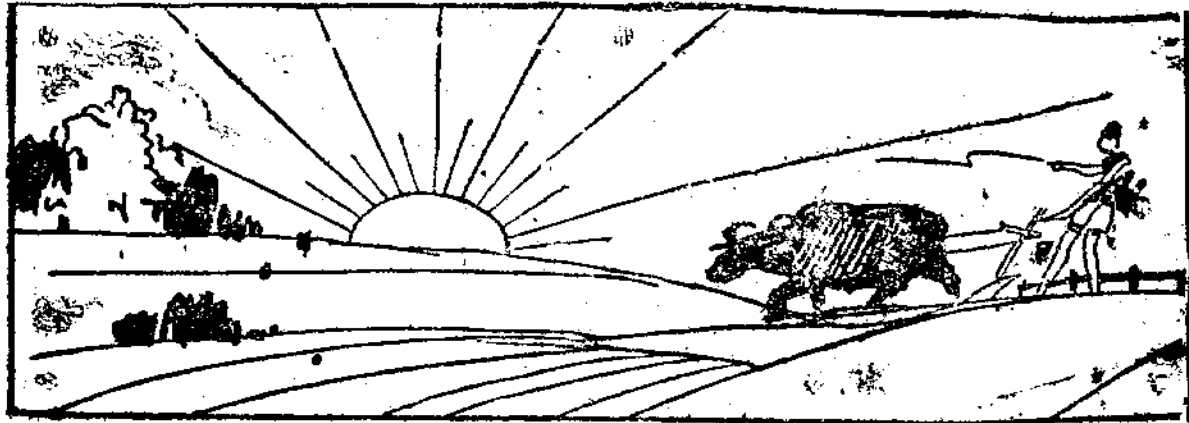


總 理 遺 像



總 理 遺 囑

余 致 力 國 民 革 命 凡 四 十 年 其 目 的 在 求
 中 國 之 自 由 平 等 積 四 十 年 之 經 驗 深 知
 欲 達 此 目 的 必 須 喚 起 民 衆 及 聯 合 世
 界 上 以 平 等 待 我 之 民 族 共 同 奮 鬥 依 照
 現 在 革 命 尚 未 成 功 凡 我 同 志 務 須 義 勇 以
 余 所 著 建 國 方 略 建 國 大 綱 三 民 主 義 及
 第 一 次 全 國 代 表 大 會 宣 言 繼 續 努 力 不
 求 貫 澈 最 近 主 張 開 國 民 會 議 及 廢 除 不
 平 等 條 約 尤 須 於 最 短 期 間 促 其 實 現 是
 所 至 囑



鐵路負責運輸之經濟價值



路事短評

鐵路負責運輸之經濟價值

寶照

此次鐵道部令各路籌辦負責運輸，津浦及京滬滬杭甬兩路，均定於九月一日起實施，其餘各路，積極籌備，各路實施後之成效如何，自有待於事實上之證明，吾人今茲姑就經濟方面觀察負責運輸之得失，以為懷疑負責運輸者進一解。

考負責運輸之利益，其榮榮大者有三：

(一)貨物交付鐵路以後，即由鐵路負完全責任，不虞中途損失(二)客商貨物，既有切實保障，即可免除往昔因不負責而所生之中間人各種苛索與小費，(三)根據鐵路所發之提貨單，客商可以向銀行押匯，流通金融，擴展貿易。

基於上述之三大利益，吾人不難作進一步之推論，首就交易方面言，因負責運輸之實施，積弊廓清，損失減少，運輸成本，亦隨之而廉，運輸成本廉，則物價趨降，社會之需要增，貿易之範圍廣，貨物之流通速，商人之交易繁，一方更利用押匯，周轉資金，獲利當可倍蓰，再就生產方面言，市場之需要增加，本供求之律，生產數量，亦必隨之激進，大量生產

鐵路負責運輸之經濟價值

之結果，每個單位之成本，隨之遞減，物價尤可步落，及其終也，市場愈趨愈廣，而生產業，遂日臻蓬勃，再次，就消費方面言，物價低廉，消費者可以同樣之金錢，購買較多或較好之貨物，生活可較優裕，且生產邁進，工人之需要增加，失業問題，亦可得一部分之解決，社會秩序因以寧靜。

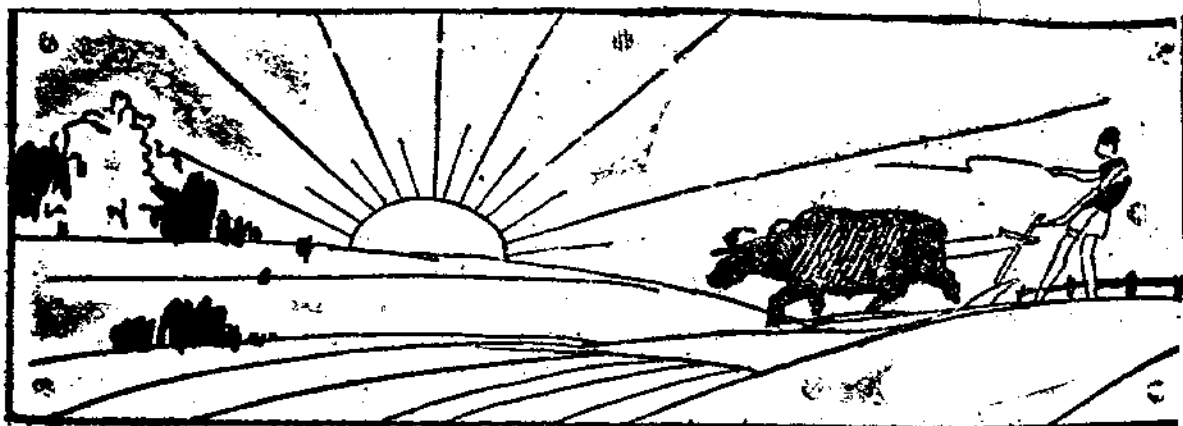
綜上以觀，可知負責運輸之實行，對於扶植生計，發展農工，擴充貿易，無不有重大之利益，影響國計民生，意義極為重大，值此民生凋敝之中國，而有此差強人意之措施，不可謂非整個社會之福音也。

或曰，鐵路負責運輸，意誠善矣，願增加運費百分之十，詎非使運輸成本，較前更昂，抑有說乎？曰鐵路實行運輸負責，對於員工，設備，警戒各方面，在在需用巨款，實行之後，所有貨物之損失，鐵路均須照值賠償，徵收運費一成，蓋所以彌補此項損失，即在歐美，亦有特別費用徵收之先例，與普通之增加運費，豈可同日而語？不寧唯是，在昔鐵路未行負責運輸，客商所付予中間人及其他之不法費用，其數常遠超運費三成以上，而所受精神上之苦痛，更難罄述，以此例彼，孰得孰失，蓋有不待辯而自明者矣，附志之，以告今之懷疑增加運費者。

—完—

南國老人何多

南斯拉夫境內，日前某處屋宇傾圮，居戶某老翁年一百一十三歲，在瓦礫堆中救出，安然無恙，傳為談資。今日又有一百二十四歲之老媪逝世，足徵天地靈氣，鍾於南國，不然，何壽至斯頭者。多也。老媪之死，有足紀者。為之媪以年老精力就衰，肢體失其作用。一日偃臥牀頭，家人疑其已死，即其腹中，此風雖迭經官廳禁止，而一般民衆，陽奉陰違。老媪後，後由其最幼會孫，遵例奉行古禮，不意鐵拴着腹老媪痛極復蘇。其後卒因年高衰弱，不堪痛苦，尋即溘逝云。



日本人侵略東北鐵路之狡謀



論

著

日本人侵略東北鐵路之狡謀

高鳳介

日本人這回以積年深謀，實行他的所謂大陸政策，竟不顧國家的人格，人類的情誼、一味用野蠻手段，盜賊行爲，佔據了我們東三省；雖然國聯議決了教他撤兵，他仍是悍然無忌，並且變本加厲，反而增加軍隊，濫擲炸彈，勾結無知的漢奸，愚蠢的蒙匪，要建滿蒙獨立國，預備把他那滅亡朝鮮的拿手好戲，重新的搬演一下。像這種又野蠻又鄙劣又殘忍又陰險的民族，我們從前全都是抱着大國民的態度，以爲這種么魔小醜，實在是不屑研究，以致弄到今日，吃此大虧，這不得不說是我國人的疏忽了。

(一) 南滿路的攫取

南滿鐵路，係從日俄戰爭訂了樸茨茅斯條約以後。纔算是由俄國

將南滿路讓租給日本的，此路的範圍，自大連至長春，四三八，五哩，安奉綫自蘇家屯至安東一六一，七哩，旅順綫自旅順至臭水子三一，六哩，營口綫自大石橋至營口一三，九哩，烟台綫自烟台至烟台煤礦，九，七哩，撫順綫自渾河至撫順三五，四哩，共六九〇。八哩。

歐洲大戰時，日本不但強佔膠濟鐵路，並對我提出二十一條，要求南滿與安奉路的期限，展至九十九年，自是而後，該路便完全政治化，凡一切政治經濟文化種種事業，無不經營，其權勢確超過東印度公司以上，尤其是安奉綫的問題，當初本係行軍鐵路，租期十五年，至民前三年，日本政府竟擅自建築，改爲專運各國工商貨物，並不放棄其警察保護權，本來南滿路的租權，係由俄國讓渡，而安奉路則確在俄國讓渡的鐵路以外，至是乃直接向中國索取，已與南滿路殊途同歸了。

(二)中日合辦鐵路的作用

日本除去直接經營的鐵路外，又積極擴充中日合辦的鐵路政策，其進行形式，爲鐵路借款，據裴錫歐君日本經濟侵略的兩個統計內載，其投資東北事業的金額十五億一千萬元，只運輸業一項，已是四億四千八百一十八萬元，他的主張有兩點：

(一)壟斷南滿東蒙的鐵路借款權、方法如下

(甲)反對任何第三國的投資

(乙)反對中國向任何第三國的借款

(丙)反對中國不向日本借款而專用中國資本建築的鐵路

(二)採取滿蒙中心政策

務使中國一切鐵路借款，全從南滿鐵路會社執行。

鐵路借款的作用有四：(一)建築的鐵路，須為南滿的培養綫。(二)多得借款利息。(三)圖謀監察或干涉鐵路的管理權。(四)預備日後直接管理的基礎，吉長鐵路，即是借款修築的一例；此外還有工程承辦的方法，如吉敦路的工程承辦契約，於民十四十月二十四日由滿鐵和交通部簽訂，工程金額一千八百萬元，洮昂鐵路，亦係由滿鐵包工，金額為一千二百九十二萬元。

上述的吉敦路，日本必欲延長至朝鮮的會寧。就是日本朝野上下，所日夜夢想的歐亞交通的大動脈，此路一成，運輸的路程，大見縮短，由日本出兵到中國，可以朝發而夕至，所以用了種種利誘威嚇的手段，必須急欲築成，在張作霖時代，業已如此。此次佔領了吉林後，馬上先建築此路，已竟達到目的，這也可以說是這回日本出兵東北的原因之一。

自田中內閣提倡滿蒙積極政策後，復極力要求新路權如下。

(甲)長春至大賚

日本人侵略東北鐵路之狡謀

四

(乙) 洮南至索倫

(丙) 延吉至海林

(丁) 吉林至五常

這四路可以說是東滿大幹路(吉會路)的支綫，可以從此侵入中東路的農林區，在政治經濟上都有很大的作用。

(四) 滿蒙五路建築權的要求

民二年二次革命的時候，南京有三個日本商人，被中國的軍隊所殺，日本以我國對懲凶遲不實行，又適值我國選舉總統之際，遂向我國要求滿蒙五路的建築權，此五路者由開原到海龍，由海龍到吉林，由長春到洮南，由洮南到熱河，由四平街到洮南，我國當時以不得已，遂允許之。

(五) 日本對於中國自辦鐵路的破壞

(一) 新法路(由新民屯至法庫門)民前四年秋，徐世昌為東三省總督，擬修此路，已與英國波林公司訂定新法鐵路契約；日本竟提出抗議，說和他的南滿路平行，是與東三省善後秘密議定書衝突，其實中日間並沒有這項議定書。後來經唐紹儀明明白白的否認了，但是日本堅執在會議紀錄內確曾有此表示好意之語，中國方面雖不承認，可是日本直到如今亦未將這

項議定書發表，而新法鐵路就從此無疾而終了。

(二)錦瓊鐵路和鐵路中立化的計劃：錦愛鐵路，原是錫良督東時，由鄭孝胥倡議，修築由錦州至愛琿的鐵路，其款項向美國借貸，那時的美國國務卿洛克司，適有滿洲鐵路中立的大計劃，建築此路，本有可能性的，而日本公使遽向外部下警告：

「中國政府在決定任何舉動之前，必須先將本政府之許可；如果中國不願本國（日本）之地位，則兩國交際上所發生之糾紛，其重大必有難測者」並提出兩項要求如下：

(A)日本須參加錦瓊鐵路，凡款項，工程和鐵路材料並建築工作皆可參加

(B)爲錦瓊鐵路與南滿聯絡起見，中國須由錦瓊路上某站築一支路，向東南行，與南滿路某站相接。自此而後，錦瓊路遂成了歷史上的一個空名詞，再也無從實現了。

(三)瀋海路 瀋海鐵路，本係商辦，由瀋陽至海龍，長僅一四六英里，民十四動工，民十六竣工，而日本必欲使該路作爲南滿的培養綫，強迫瀋海與南滿聯運協定，當時北京政府否認該協定，日本遂於民十七年四月六日出兵千五百名，儼然如臨大敵，終得中國屈服，同時日本只以空言承認以後鐵路協定，必經中政府承認乃爲有效云，

(四)吉海鐵路與打通鐵路

吉海係由吉林至海龍的一條路綫，是由吉林當局自行籌款建築的，當時日本曾提抗議，

雖然無效，但日本政府竟暗唆日商拒用中國貨幣，並由美國買來的鐵軌，不准南滿路起運，這種不道德的行爲，可說是達到極點了。

至於打通路，是自打虎山到通遼的一條短路，由北寧出款建築的，日本也曾提抗議，說是該路是與南滿路平行的，真正無理取鬧之至。

(五)新交通委員會與滿鐵關係 據最近瀋陽通訊，日本指使丁鑑修闕鐸金璧東萬成章趙欣伯等組織新東北交通委員會，業已成立；所謂中日間的鐵路問題，日本將借此機會根本一決，南滿鐵路會社，因此至爲滿意；內田江口二人，即將由日歸連，再來瀋陽與該交通委員會訂立各種密約，聞南滿當局發表談話，有兩點最值得注意；

(一)近來主張將南滿經營本源地，移到瀋陽，因瀋陽爲東北政治的中心，在對外關係上，將該機關移到瀋陽，自極便利；且因將來滿鐵更生的進展策，經濟上經營上的重心，漸由大運移到瀋陽，現在已由數名理事，輪流的常駐瀋陽，即副總裁亦將於可能範圍內，多留瀋陽。

(二)袁金凱爲交通委員會的中心人，除滿鐵北寧中東三路外，凡在東北的鐵路，全在他管轄之下，該會對於滿鐵顯取協調的態度；委員會的最高顧問，當由滿鐵選派適當人物充任。因此所有借款鐵路，都寫着由滿鐵共同經營，或委託經營兩方法辦理。所謂

滿鐵圍綫問題，自可因此解決云：

如此看來，東北的鐵路，在平時尚且屢屢執於日本的狡計，而況今日，又出了這許多漢奸，甚麼國聯，甚麼非戰，還都不是等於遠水救不着近火麼！——完——

鐵路與鑛業

(一)路鑛相互之關係

(甲)行政相互之關係 我國自清光緒年間，設立路鑛總局，管理路鑛事宜、同時興辦路鑛，所有現時已成各幹路及各大鑛，大半基於此時，民國成立，北方政府各關係部署，雖曾議及鑛業幹路，惜未見諸實行，十餘年來，如路如鑛、進行甚緩，收效亦微，職此之故，此就數十年來路鑛行政上相關係之歷史言之也。

(乙)事實上相互之關係 鑛有待於路，路亦有待於鑛，已為世人所公認，自平漢北寧津浦平綏各路，先後告成，而直魯豫遼各省之鑛業亦相繼發展，西南各省所預定之各路線，迄未完成，故西南各省之鑛業，亦遂鮮進步，即以滇省而論，箇舊之錫，東川之銅，皆係滇省特產，而箇舊錫鑛，以附近滇越路綫，能與箇碧支路接軌，遂大發展。東川銅鑛、則以交通不便，迄難進行、凡此種種，皆可證明鑛有待于路也，返觀北票煤鑛開，而後朝錦鐵路成，萍鄉煤鑛開，而後株萍鐵路成，有修武煤鑛，而後道清鐵路成，有淄博章濰之煤鑛，而後膠

路成，路因鑛舉，事蹟昭然，更以貨運而論，全國路運總重量，鑛產一項，幾佔其半，運貨收入，甚受影響，而正太路之貨運，收入幾以鑛產爲大宗，凡此種種，又可證明路有賴於鑛也。

(二)目前鑛業之救濟急有待於鐵路

目前鑛業救濟，有亟宜注意者二端。

(甲)增加車輛：我國現時之所謂鑛業，大半在煤礦一項，南方恆虞不足，北方時慮有餘，欲謀調劑，端資鐵路之轉運，乃積年以來，魯豫之煤，不能順津浦隴海而東下，直晉之煤，不能沿正太平漢以南行，遂使外煤乘間侵入，廣州上海，爲彼市場，推原其故，雖或由於軍事，要亦運貨車輛不足有以致之也。

(乙)劃一運費：說者謂減輕運費，足以發展鑛業，就鑛言鑛，誠屬不誣，無如運費收入，有關路務，(我國鑛產運費，除正太路外，衡之各國，尙非過重，)倘過削減，無法維持，理論既嫌偏重，事實至難實行，今欲路鑛兼全，各無妨礙，惟有就全國各路運費，定一適當標準，運鑛者均須依例照納，營路者不得有所增加，各守其常，歸於整齊，不令有動搖不定，彼此參差之嫌，在清宣統年間，郵傳部奏准直魯豫各礦一律酌照并徑臨城繳納運費，三省鑛業，因以興起，而膠濟路在日人掌握時，關於日鑛運費之比較，輕重懸殊，魯省鑛業，至

振，此中一興一敗，即運費劃一與不劃一之故也，故增加車輛劃一運費二者，實為救濟目前鑛業之急務，抑即整理目前路政之急務也。

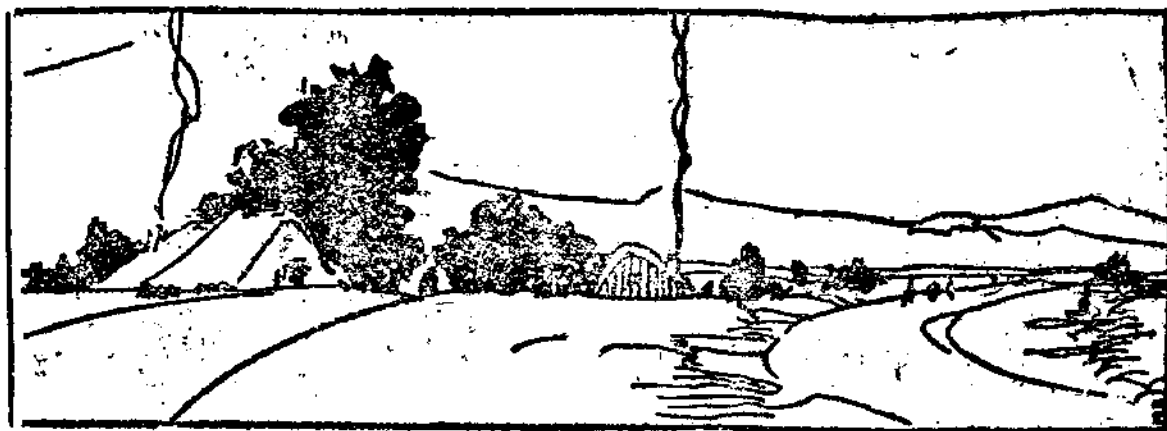
(三) 將來鑛業之發展大有賴於鐵路

現時我國工業未尙發達，一切鑛業，固難同時發展，然煤與石油為日用所需動力之母，有不得不先求發達者，我國煤鑛，現時雖稍有產額，而石油一項，尙待深求，非使陝西新疆各地交通便利，恐終難以確定其來源，此石油鑛業之有待於鐵路也，試就煤鑛而論，將來工業之發達，建設開始，其所需之量，當有十倍或數十倍於今日之二千萬噸產額者，當此之時，直魯豫各省之煤，皆僅足以自給，而江浙等省缺煤之區，依據循環接濟之方式，不得不索源於山西，然山西之煤，非僅由正太路可以大量運出者，勢必先成同成鐵路之比較，由大同至潼關同時延長，道清鐵路使入澤潞，然後晉西之煤，不至阻於河洛，晉東之煤，不致扼於太行，此關於晉煤出境救濟東南之策劃，有待於鐵路者也，又粵桂閩滇等省，亦為缺煤之區，如以湘煤濟粵，則待於粵漢路之完成，贛煤濟閩，則待閩贛路之完成，黔煤濟桂，川煤濟鄂與滇，則待渝欽川漢川滇各路之完成，西南各省煤鑛，自為救濟之策劃，其有待於鐵路者又如此，至于其他鑛業，對於鐵路之關係，雖一時尙難議及，而路鑛相互之切，相需之殷，要亦莫不皆然，甚望諸同志於討論路務時一併及之，則鄙人之所以祝鐵路之成功者，即無異斬

礦業之發達也。

奧人發明可免墮地之飛機

奧發行家兼工程師席格勒發一明之新式飛機，異常穩定，可防墮地之禍，該機性質馬達飛行器與滑艇之間。可在極小場中飛起，主要機件曰「桶翼」，為一硬面，下有若干垂直管、鼓風自管上吹，不僅可保機身之穩定，且增加浮力與動力，較之普通飛機，可用一較小馬達而得同樣速度與載重量，此機已經過種種試驗，均得滿意結果，奧當經已准其用作定期航空線之飛行器。



機車蒸汽節省之方法



研究

機車蒸汽節省之方法

鳳介

(一) 引言

機車用煤之討論，前已為文登諸鐵路月刊，而用煤以後所發生之蒸汽實為機車動力之母，此項蒸汽必使合乎經濟原則，方為鐵路技術之進步，本文即根據科學方法，以研討其如何方能省煤而省蒸汽，剖示訣竅以為從事機車人員之參考。

鐵路用煤之節約問題，各國鐵路當局無不注重，如

歐美鐵路多設燃料監督，時常開會討論，業已頗著成績，我國現在尚無此制度，而各路用煤更漫無紀律，不但煤質如何，不加研究，即其種種積弊之顯而易見者，亦不能革除。鐵部對於用煤，雖有通令塊末必須并用，更諄諄以試驗相告誡，足見當局對於煤筋問題，異常重視，究其結果如何，卒未聞有何詳細報告，令人得到相當之滿意，寧非憾事。

大凡身司燒煤職務者，莫不以燃燒化學及熱學的基礎以相詔，此等基礎智識，如不能於日常從事的業務上活用之，自不能勝任而愉快，蓋理論與實際往往相去遠，如只講學理而不顧實際，未有不僨事者，此猶自曾經學問者，言之也。至於我國各路之司機及升火，獨不少毫無學術，徒恃經驗之輩，上級人員既不予以切實指導改善新法，自無怪其只知墨

機車蒸汽節省之方法

守成規而缺乏進步。

茲擬以理論立脚，應合機車之特徵，而檢討其實行可能之經濟的蒸汽發生法為目的，分述如下。

(一)一元焚燒術之概念

吾人使用煤斤以來，已有若干年之歷史，用蒸汽機車亦近百年，但關於火底之燃燒真相，至今知者甚少，機車上汽鍋發生之蒸汽，究竟如何，乃合乎經濟原理，在今日之智識程度，只知降低燃燒率，即屬煤炭良好效率，一若此外別無他法也者，職是之故，現在機車開行，所有必要之蒸汽，亦惟知以節省燃料為唯一方法，所幸機車上之汽鍋在同一工作場合，由於燃料方法如何，可以降低燃燒率，蓋因機車蒸汽之使用狀況，與普通之其他機關原係有間歇者，且其使用區間之行動，未能均一，有難有易，是其特徵，縱在同一行動場合，亦因次第使用燃燒率，常發生相當變化，自然能於燃料消費發生影響，茲試具體言之，機車之行動，原係發汽與閉汽連續之組合，統計閉汽時間只合開行時間之三至四成，（亦有在此以上者）故在同一行動場合，雖消費同量蒸汽而活用閉汽時間，可得延長蒸汽之使用，由是以降低燃燒率而減

少燃料之消費，並非絕不可能，至機車蒸汽省用秘訣，其主
要處在將前記機車之特徵，而活用之，無論汽鍋燃燒率，全
體降低，或局部降低，俱可為使用蒸汽唯一之信條，且除去
上水一途，並其他途徑故也，故以汽鍋燃燒率降低為唯一原
則，而謀燃料之節省，特名之曰一元焚燒術，溯我國自有鐵
路以來，已有五十年之歷史，論理早應有長足之進步，無如
所有司機升火等職，社會上猶存階級觀念，以為一種匠役工
作，有學識者輒不屑為，以為此種人才，似乎不需理化智識
只要相當經驗即可常川充任，故際界上時發生事變，大多數
皆由此等職工之不慎，顛覆泄沓絕不從根本上設法改善，良
可浩歎，各國於此種職司，最為重視，絕不以燃料節約為不
關緊要之舉，本來鐵路為一集團，必須有一定原則，乃可經
營完善，如從事機車之職工，能人人以一元焚燒術為基礎，
在其工作區域，實地練習而不懈，其技術之有進步，猶屬小
事，而煤之節省，亦能從容不迫，得以達到目的，關於此項
學說，向來所為人稱道者，不過以燃燒化學之原則，所謂經
濟的焚燒法，亦只添枝加葉雜然並陳，並無萬法師一之研究
，然而根本不固，枝葉難茂，既無聯絡，又無系統，欲於此

捕捉焚煤術之秘訣，豈不憂憂乎其難哉。

(三) 機車人員之責任

升火無論如何名手，如司機使用蒸汽法拙劣，欲其降低燃燒率絕對不能，因之煤炭亦無從節省，現在多數司機者仍然任意使用蒸汽，對於火力大小悍然不顧，升火者亦隨司機之操縱，拚命燒火，此種現象如何能講到科學不科學，本來司機升火應係一人辦理之事，不過從權分為二人担任，其實兩方意思絕不可離，司機縱不直接手操鑪，但心理上須與升火相同，至升火一職，職司燃燒率降低之工作，蒸汽使用，自己亦同負第二責任，故更應盡其忠實合作之力，以補助司機，不然升火便至溺職，於此敢下一斷語曰，節省煤斤端在司機升火二人。

司機使用蒸汽之特別注意點，要在以不濫用蒸汽為歸着，如濫用之，則升火必須順司機之意，亦拚命添煤，其結果自然燃燒率高，煤之消費量亦增，故司機為降低燃燒率計，須注意下記各點。

(A) 蒸汽在可能範圍內，各種列車均應求細微而永長，照實際開駛之形勢以求蒸汽使用時間之縮短，而現在傳

機車蒸汽節省之方法

統的方法，往往一時多用蒸汽，嗣後即閉汽而務求其少。

現在大抵使用鶴嘴形上水器，多不置重絞水程度，當由上水器上水時，在事前先令火勢旺盛，趁此火勢汽壓上昇，急上水抑之，以為汽鍋補給方法，如此辦，火勢之波狀，但此火勢之波狀單位時間之上水量多則愈高，火勢之波狀亦愈高，火勢之波狀愈高，則燃燒程度愈大，煤炭之效亦愈低，故燃料之損失必更鉅，又往往於閉汽時多上水，以為如此，便能降低燃燒率，可合一元焚燒術，不知於閉汽中以上水器之全力上水確係一時未加思索之過，何以故閉汽時鍋中水之循環極惡，上水器一時押入多量之水，汽鍋中之水溫度自然相差甚多，其此重亦有差，(攝氏百度時一立方米的重量為九五九克格吉壓力一三剋之鍋水一立方米之重量為八七二克)其時直成爲一塊沉於鍋底，縱使格吉壓力不如此降低，實際上鍋水全體之循環所保留的熱量亦必降低，再到開啓調整器時鍋水之循環乃開始，然溫度亦隨汽壓而降下，此不得已而加煤燃燒率，寧能無損失乎，即先此添入之煤，亦必頓成損失的材料，而毫無所利矣，若將上水器充分絞淨不用，須知此種辦法並不能降低燃燒率，實不如用同量之蒸汽而永久使

機車蒸汽節省之方法

用之，任何列車，只要無他妨礙，皆接此法連續使用，實較有利，由來司機練習開車時只教以何處將調整器關閉，苦心研究而已，至燃燒率之降低法，並不講求，又快車於停車前二三站放足馬力以求速走，以為如此必可按時到站，其實在一元焚術上言之，仍為拙劣之開車法，與其後來故意慢走，寧於其初將蒸汽平均放細連續使用，其能降低燃燒率而節省燃料也有效多矣。

(B) 只能開致相當速度不可隨意速駛。

同是開車駛快車，而其操縱方法有巧拙之分，其巧者不必過求其速而已能按時開到，其拙者不然，一味求速，心忙手亂，動將應遲開部分，亦求其速，濫用蒸汽煤炭不免空耗，苟能不濫用蒸汽則煤炭之消耗自省。

以一定之時期開駛言，亦尚有巧拙之別，所望於駕駛機車者務求下一番苦功，以能達到省煤之目的為要，按上述之要領，開車約計在相當期間，省煤數量可有百分之三或百分之四。

(C) 凡上水一次，其使用時間，務求其永使用次數能續，上水時間則雖在發汽中燃燒率之大部分亦得減少，又

四

閉汽中，雖經上水而能充分絞淨，以永連續注水之時間，則鍋內之水，亦可生相當之溫度，絕不致如上述之不利，然而上水與燃燒究係互相關聯，如本條所言使用上水器須先將舊時燒火法，即抑壓火勢之方法拋棄之，將開車與上水要訣置諸心頭，蓋僅少之火勢即燃燒率之變化無多，乃不可忽者。

現在普通所用上水器，其上水能力未免過大，此為別一問題，姑置不論，只要能充分絞淨，不論發汽閉汽以實行其連續使用之理想便妥，倘因實際上雖能將上水器絞淨，而水仍有留餘之虞，亦應盡其力之所及以絞之，以求其能長久連續的使用，譬如在費十分鐘的開車區域內，其初之七分發汽運轉，其餘之三分為閉汽運轉，將上水器充分絞淨，在此區間應上之水量，（此水量由於前後運轉區間情形，在該區間蒸發之水量有相同者，亦有微多或微少者，並不一定有與該區域消費之蒸汽相匹敵的水量，望讀者加以注意，可參照後段上水辦法，）使用七分間便妥之場合，其發汽後三分間，不用上水器，應自第四分鐘起用之，何則，因最初三分間，前次於連續上水閉汽中所上水之溫度與鍋水全體相同，須要極多熱量，在此時間中不再上水，則燃燒率可以減少之故

開行快車如絞淨上水器於調整器之關閉時，可以自然連續上水，但此場合須確知在某區間用水應少，某區間應多，按當時情形而定，不可固執已見，蓋在繁忙區間上水，多感不足，而在簡易區間上水又易過多，此適為燃燒率上之好現象，並不勞何等工作，即能合乎一元焚燒術故也，要之時常以一元為基礎，各於本人工作區間身體而力行之，便是研究此項要訣。

至於火車走向極長坡度時，即汽鍋本已滿水，因為正值上坡仍多感覺上水未足，值坦途而行車甚忙，亦有此種感覺然皆不足為怪，只要在事先有一定計劃，絕不致發生何種意外。

上水器須常能保守絞淨之範圍，雖用同一大小之上水器，上水量自有差異，在上水器細微之加減，固然無甚效力，而在附有給水溫度裝置之機車，且使用唧筒者則上水量之加減，自生奇效，不過雖用唧筒若不向發閉汽如何，而連續上水，仍與使用上水器之場合相同，則燃燒率之大變化，不難滅絕。

機車蒸汽節省之方法

給水溫度之裝置，除收回廢汽熱為熱量之利益外，因此而降低燃燒率亦為一利，加熱溫度縱使相同，而降低燃燒率多有可能性之溫度裝置，確屬省煤有效方法，由一元焚燒術上攷量之，頗為明瞭，從此不妨將向來所用之省煤要點拋棄之矣，至此項燃燒率究竟能如何影響於節省煤斤，試作一概算如次。

列如某種機車用中興煤末七六〇〇卡羅利(熱量)燃料與蒸發量之關係約如下表。

第一表

燃燒率一磅 煤之蒸水量 200磅786磅	每分鐘火力 所能蒸發水 808磅	由每分鐘所 出之有效熱 13010卡羅利	蒸發水 有效熱 5560卡羅利
300 718	833	58920	5079
400 651	1007	71089	4605
500 583	1129	74724	4124

註 汽壓13磅給水溫度20度過熱300度由全熱 量7674卡羅利

利算出

每分之蒸汽 每分之煤量用煤總數
蒸汽總量 使用量

蒸汽六分之場合 600磅 1529磅 9174磅

同上六分三十秒之場合 600 928 1342 8749

此為延三十秒發汽時之結果，因降低燃燒率煤亦可省百

分之四·六。故活用閉汽時間以延長發汽時間，所有燃燒率降低之效力，有大大可考量價值矣，試觀第一表所示同是一粒煤而其有效熱量在燃燒率大，比燃燒率小時能減少用煤也明甚，前文曾言在工作繁忙區間，即燃燒率大之區間，與工作簡易區間，上水應有如何之不同，閱此數目字，當可恍然矣。

(D) 變壓運轉事項。

前述之一元焚燒術並無以水制火之事，不過努力於燃燒，無甚變動之工作而已，火勢之些微變動，滿可聽諸壓力之上下，不必措意，故有所謂自然變壓之名詞，但雖受變壓而超過定壓以上之汽壓，往往徒然耗費蒸汽，故變壓之最高限度，仍以不使噴吐廢汽為一定程度。

向來使用上水器者，往往為求汽鍋中水之溫度急於下降，故將蒸汽一時放盡，誠係一種傳統的尊重定壓辦法，但須知汽壓下降太急，恢復時亦殊費手續，且放之過急，則燃燒率增加，寧不多費煤助，夫指針下降有下降之理由，同時應想到自己是否有此靈活能力，如無此能力變壓，豈非毫無意義，總之變壓無特別尊重之理由，在升火者為圖燃燒率之降低，則火勢須必變壓殊非得已，最好在無妨礙範圍內，勿因

重視定壓而急於壓力之恢復，所謂變壓者實含此兩種意義，一元焚燒術中之上水方法，前文業經說明，並非以水制火，無論上水器唧筒當移入閉汽運轉之前，務須使汽相當下降，不然，則調整器內閉以後，汽壓過高，蒸汽反易致飛散。

(E) 降低蒸汽率之加煤工夫。

譬如一分鐘間起初八秒，每二秒加煤五次，或十六秒每四秒加煤五次，又或四十八秒每十二秒加煤五次，如果每次煤量相同，仍係一分間加煤五次，偶一思及燃燒率似乎相同，而仔細考驗，則可見加煤時間之隔離少者，其燃燒率有局部的加高之結果，若每分鐘加煤五次則上三者中最後辦法，可得最良好之燃燒率，若將一次煤量減少而增加次數，豈不愈為良好，在職司用煤者，固不望增加次數，以增其勞，但在事實許可之範圍內，將一次煤量減少酌量增加次數，亦未為不可，職是之故，在一元焚燒術上，此種間隔加煤法實可視為一大工作。

(四) 結論

鐵路用煤，概用多量揮發分者，揮發分之保有熱量有合煤炭總熱量之半數者，加煤後經一二秒鐘立即發散長短，譬

如存煤地方變更一次，加煤時間之間隔極短，則先所加與後所加之煤，其最後者所發生之揮發分時機，必然重相會合，故揮發分之量多，而火焰亦因之而益長，倘與汽鍋之壁相觸，則溫度反低，又易發生空氣不充分之結果，究其結局，必至揮發分不能完全燃燒為止，故分次加煤一層於多量之揮發分燃燒問題上，確成一大事件，至於一次之煤量太多，亦是局部的燃燒率多，上文已經說明。

至於一次煤究以若干為度，始能保煤之精華完全燃燒，此誠為一難問題不易判斷，然以理推之，無論大塊細末一受強烈煤火之熱，所發散之揮發分當有變化，蓋在最初所投之煤先由外部受熱而達於相當溫度，一二秒間揮發之發散量極

鐵路管理中工人安全問題

鐵路管理須當注意於機車各處工人之安全，此為世界鐵路專家所承認者也。蓋此數處之工人實為鐵路樑柱，鐵路之能巍峩矗立者，全賴此樑柱之支撐得力，故須加注意保護，免被摧殘，惟此數處之工人日夕與機車相接近。或在機器發動當中，其危險性質偶爾不慎，稍觸即發，故年中死傷不可勝數，是不能不妥籌善法以救濟之，此所以世界各國之鐵

少，迨熱度到達五六百度，其發散量必急劇增加，以至發散量徐徐減少，最終發散量。盡便為微量之揮發分與煤燃燒，果以此定為揮發分之基本狀態，則以二秒與四秒分次加煤，其揮發分之發散，必較良好可無疑義，二秒與四秒間加揮發分之發生狀態亦極相異，若假想以甲乙為水平線，在此綫以上若，揮發分即完全不燃，然則身司升火之人，無論如何，總須使揮發分發散，常能保存波浪狀態，只由於加量與分次之時間上調節之，使揮發分發散之波形，不致過大，洵為要務矣，茲更撮要言之，所加之量不宜過多，相隔時間宜求整齊，而後乃合乎用煤之正軌，即節省蒸汽發生法可以成立，此亦技術報國之一，幸身當其事者加之意焉。——完——

呂炳瀛

路專家，不惜殫智竭力，以研究此善法，俾可減少工人之危險，免踏死亡覆轍，而躋鐵路於安樂之域也，查美國費省國家鐵路籌安會，為美國鐵路界討論安全問題之總機關，每年九十月間舉行大會一次，召集各路局局長，各工程師，及管理機器廠與行車之重要人員，將過去一年中發生之危險事蹟，舉出討論，共同研究，應付安全之方法，故其研究所得極

鐵路管理中工人安全問題

中須患之肯綮，而可以為吾人之借鏡也。爰擇其筆筆大者介紹如下。

關於行車之安全

美國太平洋聯合鐵路副總司理窩夫君之言曰，最近四百年前本路之服務員工死亡率，平均一千三百五十人中有四百二十人死於非命者，而尤以路工為最多，故雖欲減低此種意外死亡之紀錄，吾人當勿忽視下列各條之事件也。

若聽到類似火車之聲者，當速環視左右，然後通過

同伴中若有一人發覺火車軌聲時，須即警告全隊，車來時，工目或副工目，急以旗號警告同伴，以示車來之方向。

路上行人須時常探望左右之信號，或行至叉道時疾走避之。

火車經過時，宜走避界外，不可立鐵軌之旁，若途中聽有類似火車臨近軌之聲，尤宜急避。

所有工目時時以此常訓練，下屬各工人。

美國紐約中央鐵路公司亦有辦安會之設，主其事者為夏

民氏，每月召集該路工目會議一次，討論如何減少工人意外事件之發生，及使各工目如何訓練各工人使其對於鐵路安全問題，極有相當認識，并發鐵路安全小冊，每人一本，冊內詳載應宜注意之事，以備隨時檢閱，夏民氏之言曰，本年之員工，死亡統計，比較去年減少百分之三十五，其所以不能完全減去者，以余之經驗測之，皆因手製肇事也，至肇事之原因，不外下列三點。

(一) 滑手鬆手或失手。

(二) 突然停止開動及傾側或兩車相避者速停。

(三) 因掣輪滑牙而掣柄被擊。

補救第一種方法，行車者於未開車以前，當先試驗手掣是否完好，并須時時保持其脚掣及手掣之位置，當脚掣滑出時，亦應預防掣柄之滑鬆及反擊。

補救第二種方法，行車者當知未發動車掣以前，其車掣之相聯處必有暗力，故無論何時對於發動手掣之頃，必須預防其有突然停頓或沖進之弊。

補救第三種方法，行車時時切記左手以推前掣柄，并用右脚以踏製輪則滑輪之事可免。

以上所舉均爲夏民氏之經驗，及擬補救手掣肇事之方法，至爲完善，但余（編者自稱）以爲行車者，雖能於未開車之前，對於手掣之巡視備極周至，惟以粗心出之，其害亦相等耳，故鐵路之中段如遇交通繁盛者，恆設活閘以阻車之進行，司機者可以遠見掛鈎之符號，而減緩行車之速率，如此亦可以減少手掣之遇事也。

美國大北鐵路公司拿福田君之言曰，考各種列車遇事之原因，大約以下列數種爲多。

（一）安全鐵鍊不甚妥當或鬆弛不正。

（二）司機人發覺前面之信號不甚清楚而生誤會，故車在進行中常有發生傾側或顛簸之危險。

吾人欲免斯弊，當於列車未啓行之先，細閱安全鍊之完好與否，及對於該管車務人員應具相當行車信號之常識，同時鐵路員工亦應互相合作，互相勸勉，則行車安全之計畫，斯過半矣。

關於工廠之安全

鐵路工廠安全之政策，宜先注重工人頭眼之保護，蓋士君爲美國賓省保安巡員，對於此點頗多發揮，茲照錄之如下

，蓋士之言曰，機廠中對於工人頭目損害，其原因約有下列三點，（一）化養接割法，（二）五金電針法，（三）炭氣接割法，此等工程之進行常發生兩種，目不能見之有損光綫，一曰內紅光，二曰外紫光，及少見之高熱光綫，所以工人之頭眼常受刺激而損害，是以保護務須週到如避光，及避鐵射，眼鏡反光手套及面具等，皆宜設備，廠內以爲保護當事工人頭眼之用，且恐此種光綫危及鄰近工人之頭眼，復設膠皮小屋以保護之，足見蓋君對於工廠工人之安全籌畫周密矣。

關於材料廠之安全

材料廠內之材料常因傾跌而危及工人之安全者，年中不可勝數，惟於救濟方法，百烈福君常有言之，其言曰，爲防止工人跌傷或撞傷起見，必須注意平時訓練，所以工目對於材料之堆積，或分配除監督工人努力工作之外，尤應注意工人所用之踏脚板，跳板，長梯，木架等，蓋此種用具安放地位之適宜與否，及其本身物質之良窳與否，關於工人之安全甚大，若不慎而有死傷，該工目亦不能盡行卸責，故近代工廠之用具佈置，異常妥當，雖一梯一架之微，其大小狹闊，製造得宜，即安放一層，亦有標準，不特可以減少工人意外

鐵路管理中工人安全問題

死傷之事，且可節省金錢與時間，因魯莽而召禍者，則非人事所能補救也。

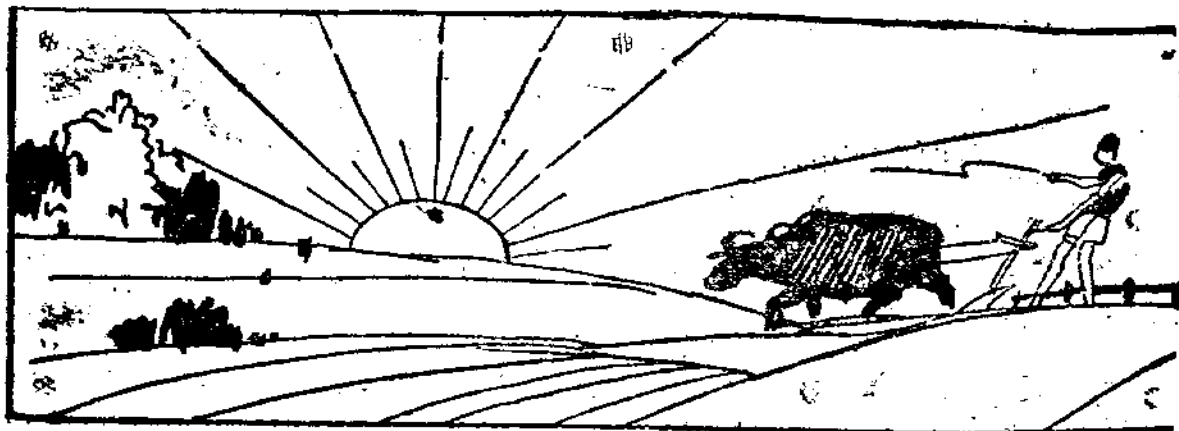
美國比絲麻工廠，主席格蘭晦拿君，對於工廠中之燒傷跌傷，其補救之方法，當使各工人所用之器具，常須保持其原有位置，不稍凌亂，庶可避免跌傷之事，至燒傷之補救方法，除在廠內多設各種標語外，更須添設各種避火鞋，面具，手套等，惟致過去燒傷與跌傷之工人，多由作事疏忽而致，故須訓練其智識，方為根本救濟方法云。

關於扳道伙與符號手之安全及選擇。

哥奴先生為太平洋米氏蘇尼鐵路公司之信號工程司，其提議如下，司道人及信號手之職務不分日夜，風雨無間，故其安全問題，尤須注意此項人才，非有專門學識不容易勝任

，所以工目或巡員對於此項人手之選擇，必須深知該人之個性，及其學識，尤應具有隨機應變之本能，方可負責一切，司道人及信號手，自己須明白一切符號，及各種習慣，并應了解本身安全之責任，常備安全小冊，隨時閱讀，若遇巡員及工目之查詢，即能應對自如，或每屆若干星期舉行一小組會議，互相討論安全計畫，若然，則採擇乘長進行之方自較易也。

上述美國各大鐵路及工廠之要人，對於計畫工人之安全問題，不厭求詳，雖其中之舉例，及實施計畫，與我國工人之環境不同，其用意無非欲當局者可以酌量採納，以增進工人之幸福，而促進鐵路之繁榮，吾國建築設素不後人，苟能於鐵路管理中稍移眼光於工人之安全，則述茲篇為不虛矣。



蘇俄最近實現之世界最大之水力發電廠



譯 述

蘇俄最近實現之世界最大之水力發電廠

熊正建譯

慶祝德尼泊水電廠 Dnieper hydro-electric power plant 開工之奉獻典禮，已於八月二十五日舉行，此事在蘇俄經濟發展上，乃記一空前未有之勝利，同時德尼泊河 Dnieper River 堤堰與電廠之完成，關於其計劃之目的與宏大，艱阻之克服，及工程完竣之速率，實足以於近代工學中，建立一最大之功績，三月二十八日竣工之堤堰，與五月一日開始供給商用電流之電氣廠，兩皆於原定計劃表期前六個月完成，尤顯神速，其建築所需之價值為一億一千萬元，若更就工商企業之集合，與乎社會主義化的城市之建造而論，其企圖將綜為八億二千萬盧布，（約合四億二千萬元）於時須用五萬以上之工人，其初步工程，已

蘇俄最近實現之世界最大之水力發電廠

二

於一九二七年三月興工矣。

德尼泊河電廠位於距黑海二百英哩之上游，離德尼泊洛浦脫洛夫斯克 Dnepropetrovsk 冶金廠可六十二英哩，在七月九日，基吝喀斯 Michka 高莊引伸傳遞綫已實行輸送其電流於各地，七月十日，最後裝置完竣之第四座八萬二千匹馬力透棚發電機起始開工，同日德尼泊地方之各廠家亦開始購用廠電，其取價之廉。較世界任何地方為低，現正希冀於八月二十五日增加容量至超三十萬基羅華德，而七十五萬六千匹馬力之最終容量，亦期於一九三三年實現也。

德尼泊水電廠企圖之完成，於蘇維埃聯邦有巨大的社會化及經濟化之重要，完成之後，并將於此全國主要工業區之滋生，記一極要地位，更欲供給電流於各工廠家及家庭，廣至七萬平方英哩之區域，（比新格蘭所能供給者較大）及一千六百萬人民之應用，電廠四周與附近，且有各式工廠正在建築中，將來各廠，如鋼鐵廠，化學廠，鐵質化合廠，鉛廠，水泥廠，肥料廠，及機械廠等，所需之原動力亦將由電廠供給，已設置之蓄水池內所貯水量，以灌溉周圍數千百畝之大草原，最後若能提升河面，沉浸灘險，則可成功一千三百英哩長度之通航綫，似此鏟除多年之障礙，而實行根本之最大發展，正未有艾也。

得未曾有之最大三合土堤

世界卓著之美國水電泰斗顧柏氏，**Col. Hays L. Cooper**（按顧氏於德尼泊洛斯却埃 **Dniprostroy** 計劃發軔時，曾任總諮詢工程師，）對於德尼泊洛斯却埃計劃，為世界得未曾有之最難工程，可見實施之艱難，是項堤堰能容納七十萬四千方米（九十六萬八千方碼）之三合土，而為世界最大之石工堤堰，長二千五百英尺，高一百七十英尺，高出水面一百二十英尺，掘挖工程始於一九二七年之三月，實在建樹則肇於一九二九年、一九三一年五月當工程僅築成一部分之時，是項堤堰曾經試驗，可抗氾濫每秒鐘計八十三萬五千立方呎之水，在工業史上開一極大新紀錄，雖計劃中所有一切障礙，如對付天然困難，及大都工人祇能担任粗笨工作於近代工程毫無經驗，必須以人力制勝，而形掣肘，然此堤堰，全部工程竟能期前六個月竣事，實打破世界自有工業以來之空前紀錄，再若一九三〇年之中三合土用於工事之容積，至五十一萬立方米，為任何計劃中得未曾有之驚人巨數，亦足見其工程之偉大，及其計劃之宏博也。

電氣廠之建造，與各種器具之裝置，亦有同樣之功績，曾有一隊青年工人從事於裝置發電機工作，竟能於七十六日之內將第一發電子（重四十三萬磅）聚集。五十日之內將第二發電子聚集，三十日之內又將第三發電子聚集，尤顯其工作之敏捷也。

因電氣廠所用之大部分器械，及全部計劃所用之建造器具，多由美國輸入，且重要部分

蘇俄最近實現之世界最大之水力發電廠

四

之工程，多受美國工程師導助，故德尼泊洛斯却埃 Dneprostroy 之建造，不能不認爲蘇美技術合作之勝利，所有九個水力透棚皆爲美國鈕卜德造船及船塢公司 (Newport News Shipbuilding and Dry Dock Comp. Inc.) 所製造及裝置，同時五個發電機爲安迪生電氣公司所造及裝置，其餘五個發電機，則爲列寧格來電氣廠所造，該透棚發電機，俱屬空前未有之最大發電機，每機裝有一水輪旋轉發電機率至七萬七千五百個啟羅華次安、配用八萬四千匹馬力之透棚推動，

德尼泊洛斯却埃電力廠，有七十五萬六千匹馬力之常態發電量，及九十萬匹馬力之最大發電量，以之比較美國奈埃加拉瀑布，Niagara Falls 四十二萬匹馬力量，及 Muscle Shoals 六十一萬二千匹馬力量，顯有軒輊，該廠發電，將較戰前蘇俄各廠集合之量更多，每年發電總數，每年將爲三十億基羅華德小時，Kilowatt hours 因德尼泊河水，漲落不定，而形成深淺，全年祇能開用九個透棚中之三個，故須以預設之汽力發動廠以代之用二十萬匹馬力發電量，以輔助水力之不足，在漲水時期，則可獲得恰當電數，

德尼泊工業集合區

若非以全宇宙而言，德尼泊工業集合於蘇維埃聯邦實構成最大野心之事業，在最近期間將實現主要企業八種及附屬工業多種，其集合區，現位於離車站約三英里之地方，將爲十四

方英哩大小，現正期望整個的企業，由興工而至於竣工，於兩年之中（即於一九三三年）完成 *Preprostal* 鋼廠可出優質鋼料，以供給原動機，機器。及建築工業之用，每年能出鐵一百二十五萬噸，鋼廠一廠所有資本，達一億三千三百萬元，焦煤及化學廠，每年可出焦煤一百四十萬噸，及多量之各種化學出品，在開浦洛仔 Zaporozhye "Pneproslav" 鐵質化合廠，現預定每年須出錳八萬噸，砂二萬噸，鑽四千噸，及錫一千六百噸，錳的製造，將於漲水時期動工，蓋屆時藉水力發動較為經濟也，鋼棕廠亦預計每年須出鋼棕二萬噸，此廠所用製造法，將為蘇俄工程師所創展之特別新法，其他各廠，將分別製造鑛渣，四敏土，石灰、普通磚，火磚，耐火磚，以及等等，各種工業企業之建造，現正與新的社會主義化城市同時建築，新的主義化城市以內，計有新穎建築，如大廈，學校，醫院，戲院，工人總會，公園等等，基齊喀斯舊鎮地，正為水淹，已另築新城一座，內容居民十萬人，

德尼泊河之關航

德尼泊洛却埃在關德尼泊河航綫任務上，亦有相當重要，原先於開浦洛仔及德尼泊洛浦却夫克 Dnepropetrovsk之間，德尼泊河不能通航。因一百啟羅米突長之急流處，碍於船隻之通行，嗣堤堰修造完全，在河之左岸，有一水閘，長八分之五之一英哩，乃將河面升高至一百二十呎，連 *Baltic* 與黑海間之航行道，故現在輪船往來，灘險之中，可以無阻，德尼泊洛

蘇俄最近實現之世界最大之水力發電廠

六

浦却夫斯克與德尼泊洛斯却埃之間貨運客運，因得暢通，中經三級航行水閘處每級可升高至四十一呎，則用電機拖曳、現正期望此閘能每年運送德尼泊工業集合區所產之穀，油，木料，及各種出產至二百萬噸，

欲知德尼泊洛斯却埃計劃驚人之一重要，僅略舉列其工程之數量，即能悉知，基本的實施，需三合土一百五十萬立方碼，石頭的開掘，二百三十萬立方碼，土的開掘，四百四十萬立方碼，撈泥，四百二十萬立方碼，此項工程，原估需用水泥三十萬噸，炸藥九百噸，木料一萬萬英呎，已經實現之建築除堤堰開掘之外，包有以下諸項，一萬二千基羅華德量之臨時發電廠一所，壓氣廠多處，流質養氣製造廠一所，水廠溝渠裝置之處置，防火設備，碎石廠，及混合土廠，分設於河之兩岸，鋸木廠一所，木工廠一所，中央機器廠一所，佔面積七千七百方米，六十二英哩鐵路系制，以及各種結構，并於工程初步之時，築有可容二萬人之宿舍，以蔽工人及其眷屬、

計劃上之建造總工程師，為蘇俄之卓越工程師溫突氏，A.V. Winter（按溫氏因其顯著之成功，致力於德尼泊洛斯却埃計劃中，近被任大工業之助理委員長），計劃之打樣及監督，概由蘇俄工程師及工頭執掌處理，但蘇俄當局及普通輿論，對於所用美德兩籍工程師之專心與毅力，稱頌不已，尤以總諮詢工程師顧柏氏 Col. Connor 最被贊揚，彼等成功中之最著者乃能

藉此工程予蘇俄工人以最新建築術之訓練機會也。

蘇俄電氣事業之成功

最大的德尼泊洛斯却埃爲近年來蘇俄記載中之著名電氣事業，自從一九二〇年受列寧命令實行第一大電氣計劃後，電氣方針、即爲蘇俄經濟發展之基礎，是時已有二十個以上之中央站，及小站，遍設全國各部，於是蘇聯電氣廠之發電量，乃由一九一三年一百零一萬基羅華德，增至一九二七年之一百六十七萬基羅華德，而至一九三一年四百零六萬基羅華德，去年蘇俄電氣廠發電總數，爲十億六千萬基羅華德小時，已較一九二八年兩倍有餘，較戰前則五倍有餘，

在第二次五年計劃內，電氣廠將受絕大激勵，預料一九三七年增進其發電量，將較現數又增五倍，現更正行計劃一最重要之企業，即大 Volbastroy 計劃是也，是項計劃將較德尼泊洛斯却埃量增大三倍，可以灌溉田地至一千萬畝，溫突氏已被任爲管理員，以專責成，而實施該項計劃，德尼泊洛堤堰之計劃人亞力山德洛夫 I. G. Alexandrov 教授，將更從事是項計劃之打樣，至於需用之工人則仍用德尼泊洛斯却埃計劃中富有經驗之工人。

當德尼泊洛斯却埃發電機開始發電之時，蘇聯因鑒其爲世界最大之水電廠，且爲五年計劃中惟一成功之作品，乃於其開工時，熱烈慶祝、在南烏克倫地方 Dnieper 由克里米亞 (Crimea)

及黑海至此，祇數小時火車可達）對透棚及發電機最後裝置成功，亦有狂熱的慶祝活動，作者（指本文）在正式開幕二星期前，曾與數十俄人及美國工程師數人視察第一次機開大門試機時，覺俄人對此動作表示內心驚異，即美國工程師曾計劃於此工作至二年三年四五年者，亦未曾不有此同情，初試時開合機關不甚得法，經機匠數分鐘修繕後，準備作第二次試驗，由電機匠將手槓板動，而重大之鐵門蠕蠕上升矣，斯時雖無熱烈之動作，而在各個俄人面上顯有小孩初次遇見機關恩物之自動狀態。

在意義上德尼泊洛斯却埃為新俄國人的最迷惑玩物，俄人對於德尼泊洛斯却埃透棚及發電機，視為空前未有之最大製造物，及開工時，此九個透棚將發出比較世界任何水電廠更多之電量，及德尼泊洛斯却埃為經濟發展原則上惟一之事業，集合後，將使蘇聯追及且超越美國，及各資本主義之大國，以上諸點，不斷的在俄人口頭述說，實顯幼稚。

蘇俄領袖無論於報上或公共演說時，莫不努力述說蘇俄事業之繼續成功，予羣衆心理上以深刻之印更，更覺不少幼稚，蘇俄人對於紐約顧柏公司 *Hugh L. Cooper Company of New York* 之計劃。是項隄堰。及專門人員之五年致力於其事業。甚少提及。即現德尼泊洛斯却埃之發電機為安迪生電氣公司所造。現有二十以上該公司美國人。正從事於廠方之裝置工作，蘇俄人并未知之。

所有九個透棚皆爲紐德造船及船塢公司 Newport News, Va., Shipbuilding And Drydock Company 所供給，計劃上所有之汽錐，汽動臂起重機，傾倒車，及鑽錐等，皆爲美國製造，及經德尼泊河之堤堰，爲優等三合土所造成，且經美國人細心察驗之事，彼等亦絕未聞問不顧事實之宣傳

蘇俄以爲戲劇已證明爲最能興奮人民，對於五年計劃中事業的興趣之有效方法，故就此而論，蘇俄趨向德尼泊洛斯却埃，態度之幼稚，似又顯明，蘇俄現正倡導工業戰爭，使彼積極工業化。在歐洲大戰中。彼等宣傳，常避事實，而入歧途，非怪現在蘇俄工業戰爭宣傳之不顧事實宜也，若人民告以不受外助而能完成之事，則工作將更緊張，故其印象，已認德尼泊洛斯却埃爲本國之事業，原始人民與幼童相若，對於「最大的」事物興趣較濃、而於均等事物興趣則較少，故德尼泊洛斯却埃透棚之大，乃極爲稱譽，

畢竟在許多意義上，德尼泊洛斯却埃之事業，已成真實的俄國事業，建造之動機，起於莫斯科，建築工程師溫突氏，雖其祖先爲德籍，本人已屬俄人，其薪工單中大部，二萬五千人自屬蘇俄，工事上所損失之生命，乃蘇俄人之生命，最近在建築河堤時，堤岸傾塌，曾傷四命，電氣廠搭棚時，有一工人不慎，墜下殞命，

德尼泊洛斯却埃產生饑饉

蘇俄最近實現之世界最大之水力發電廠

吾人倘於夜間由德尼泊河右岸堤堰上，下瞰電氣廠，可成奇觀，此水電發展或最令人有深刻之印象，在建造之中，廠內工作夜以繼日，分二十四小時為三個八小時，由工人輪班交替，故工作時，電光燦爛，機聲隆隆，甚形忙碌，而烏克倫地方，入晚無雲，月輪高懸，景象極佳，即使無電光四射，當亦不減其景色也，更聆堤堰之下，水聲澎湃，急湍赴海，更為生色，其渦漩之形景，水聲之怒吼，乃使吾人念及美國著名奈埃加拉瀑布也，

堤堰以上，潭池岑寂，恰如猛獸怒後之靜伏，但一經漲水，可以淹沒數村，田莊之浸於水者，總以百計，是為美中之不足，美國工程師初來德尼泊洛斯却埃時，寄宿之基齊喀斯鎮，位於距堤堰半英里許之一山谷中，現已被水淹沒，祇遺一小建築，可以尋跡，向右不遠，一巨大無朋之石獅昂然屹立，（為羅邁諾夫 Romanoff 來此游覽之紀念建築物）其能不被毀於水者係堤堰阻水之力也，

展拓至七十二萬匹馬力

德尼泊洛斯却埃堤堰有數點，或不能據為獨美於前，但其三合土之容量，實較世界任何堤堰為富，Muscle Shoals 之威爾遜堤堰，Wilson Dam 成一直綫，此堤則成弧綫，所以就情形而增益於河面間之兩島也，德尼泊洛斯却埃電氣廠將展拓至七十二萬匹馬力而 Muscle Shoals 祇至六十二萬匹馬力，奈爾加拉之新齊巴哇 Chippawa 電氣廠的每個透棚，展拓七萬五千匹馬

力，而德尼泊洛斯却埃電氣廠可展拓八萬五千匹馬力，但德尼泊洛斯却埃電氣廠透棚之實在容量，較齊巴哇透棚大三倍，因德尼泊洛斯却埃之驅送高度，較奈爾加拉小多矣，

四月開始發電

一九二七年二月所定原有計畫，祇求六十五萬匹馬力，廠的建築估值一億五千萬盧布，嗣後廠址擴大，估值亦高，建築工程夜以繼日，所用工人多至五萬，內有一萬二千撥築堤堰

，
百年以前，已有在德尼泊建廠之觀念，格勒夫蕭 *Griffin* 及馬克斯莫夫 *Maximov* 兩教授，於一九〇五年作最初步之建議，馬氏早故，而格氏尚任現廠之工程師，得觀其建議之成功，

一九二八年依照列寧蘇俄電氣化之計畫大綱，愛麗文得洛夫教授，*Alexandrov* 從事計劃，乃將原有多數堤堰之計劃，改爲一個單獨之堤堰，竟於一九二七年，宣告成功，

水電廠二萬五千工人之中，有百分之五十五皆在二十三歲以下，百分之十六爲女工，現并有女性工程師數人。工人中之多數，係由鄉村直接僱來，當然知識欠缺，故訓練時大感困難，而俄籍工程師之時候，多半用於此項訓練工作也，

在德尼泊左岸之工業集合區，將爲水電廠電市集中點，但其落成尚須待數月，方可完成也。

蘇俄最近實現之世界最大之水力發電廠

一一二

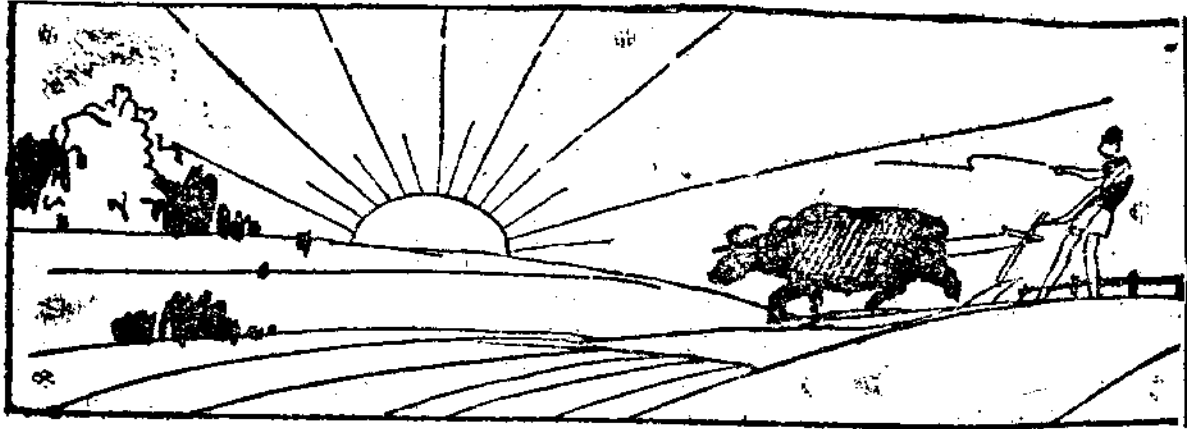
正在建築中之模範城市

德尼泊洛斯却埃新工業展拓既如是發達，市面日見繁榮，人口亦日見增加，故有模範城之建造，但是項城內之磚石灰泥的建築，目前祇能供給少數人民之需用，故工人與其眷屬，皆暫就木製工房住宿，模範城中雖尚不能稱為完備，而於純然蘇俄人口中心區之狀況，已足稱多多矣，故商聯會大廳屋頂無綫電播音機，自晨至晚，大宣揚其農工城之榮光，

最後預計鋼鐵廠年須出鋼一百七十五萬噸，在此數內將由鋼皮與鋼板廠出一百萬噸，由建築鋼鐵廠出六十七萬五千噸，又由工具鋼鐵廠出五萬餘噸，混合鐵廠出十餘萬噸，鋼標廠將有出產二萬噸，

美國工程團在外國變更其生活狀況，或未有甚於顧柏氏帶往蘇俄之工程團者，顧氏對於各工程師寄寓該國時，所需日常用品之進口，堅持免稅，在彼等初抵德尼泊斯却埃工作地點時，已實地建築美國式磚屋六所，內部純照美國建築，有火爐，汽管，美國冰箱，及一切應用諸物，并建有優等網球場一個，於冬季時可用水灌溉使成一溜冰場，可為兩用，洵至便也。

斐女士 Miss Dorothy E. Fifer (谷薛學校畢業生) 曾於該處辦一學校。專門教育美國工程師之子弟。程度由初級以至高級。是校在美國立案。受紐約教育局管督。斐女士為顧柏氏攜往蘇俄之建築專家 Captain Frank P. Fifer 氏之女子。現已與狄克遜氏 David L. Dickson 結為伉儷矣！(完)



本路二十一年八月份重要工作報告



工作報告

本路二十一年八月份重要工作報告

關於總務者

……材料…… 本月份材料專
 ……事項…… 項可述者多屬於購
 置方面依其性質又可分為機
 務工務電務三大類(甲)關於
 機務者(一)長辛店機廠待修
 之第 633、640 等號機車應挖
 補鍋爐需十六公厘厚一公尺
 寬二公尺四長之紫銅板一塊
 經筋材料課於灰日電材料專
 員購發(二)江岸機廠修理之

第 630 號機車火箱一部尚缺三公尺長一公尺六百公厘寬十六
 公厘厚紅銅板兩塊經呈奉大部元電由路購發等因當筋材料課
 照購(三)機務處請速購修理貨車所需洋松各項車牆板一案
 經呈 部核准標購并派張總稽核監標開標結果計各項洋松車
 牆板九萬一千六百二十五英尺洋松頂棚板三千三百三十三英
 尺統計需價連同脚力鋸工鉋工槽筭工各費共銀一萬一千九百
 三十四兩一錢一分當筋材料課照購(四)長辛店機廠及機車廠
 修製車機需用生鐵甚多月初所發十三噸紙數七日之用經機務
 處呈請再購八十噸應用當即電呈 大部請購五十噸同時并飭
 材料課電材料專員先購二十噸趕在十日內交運(五)機務處前
 為改善江岸機廠工作起見請購平行式鋸機五架雙頭豎鉋機一
 架豎鉋機一架成形機二架經於六月一日呈請 大部訂購現以

本路二十一年八月份重要工作報告

上項各式磁機待用孔急應經於歌日電呈 大部請飭購委會從速訂購(六)機務處呈送現存損壞車輛及修理情形表請轉呈鑒核并請准將本路最近呈請訂購之修理六百輛貨車配件如軸箱彈簧及輓鈎輪輞以及鐵屑控潔控螺墊零件等需洋八萬元飭由購委會早日購發當經轉呈 大部速予訂購茲准購委會函電已由怡和承辦(乙)關於工務者(一)查修建風雨棚一案第一站工程業已告竣第二站工程尙需木板四十六塊每塊長三公尺八五寬一公尺四厚二公分半經飭材料課電材料專員購發(二)修理電務第一分段房屋需用橡木十五立方公尺洋松木三百五十公尺鉍鍍鐵板一百張經飭材料課電材料專員購發(三)奉 大部支代電購委會本路向發合公司訂購枕木十萬根約在九月中到漢江岸材料廠請購丹礮三十噸以便該項枕木到時蒸煮之用經飭材料課照購(四)修理長辛店材料廠第三號庫房需用洋鐵瓦二百張經飭材料課電材料專員購發(五)工務處呈以第一總段內長辛店琉璃河保定高邑石家莊各站建築七十五噸大地磅多已完竣惟因建築新磅橋應另設岔道需枕木八副道釘四千五百枚魚尾板螺絲一千二百個需洋萬元請予急購應用經呈奉 大部敬代電由路自購等因當飭材料課照購(六)修理長辛店電務

分段辦公室需用木料青石板鉍鍍釘等項經飭材料課於歌日電材料專員購發(七)修理長辛店機廠房屋需用玻璃三千塊洋鐵瓦一千六百五十張白鉛鐵七十張經飭材料課電材料專員購發(丙)關於電務者車務處請購鄭州電務分段沿途更換所需電桿一案經奉呈 大部鑒電准予標購并派湘鄂路李工務處長國鈞暨標開標結果九公尺長松木電桿五百根十一公尺長松木電桿一百根共計需價洋七千一百元當飭材料課照購

衛生事項

本月份衛生事項可分防疫工作與衛生行政兩項

(A)防疫工作(1)本會據永樂村廣水江岸等站發生霍亂當經飭衛生課擬定防疫辦法五條切實防範第一條遵照部章施行檢疫及救治第二條速購注射藥品及消毒材料第三條全路員工及家屬實行強迫防疫注射第四條各站實行清潔檢查及水食檢查第五條凡發現霍亂之站由該管醫院將逐日情形列表報告又據江岸醫長院長許觀青擬呈防療霍亂最低限度方法詳述霍亂傳染之劇烈不可忽視列舉霍亂傳染由於蠅蚊傳播器具不潔及食食生冷腐敗物品所致或由露宿感受寒暑而得防止傳染應注射疫苗所有飲食及應用器具須經煮沸消毒勿食生冷不潔等物此兩項辦法對於防止疫症傳染似覺周密業經令行各

處室署及各院所一體遵照辦理(2)據衛生課簽稱本路各站先後發現虎疫實由於地方過於污穢請飭車務處及警察署迅速轉飭各站負責員警對於清潔事項應特別注意督飭工役勤加打掃禁止隨地便溺任意拋棄穢物當經分別嚴令飭遵(3)本路玉帶門至江岸間鐵道兩旁浮棺甚多臭氣薰蒸行旅掩鼻有碍公共衛生現經函請漢口市政府設法掩埋並禁止人民嗣後不得在鐵路兩旁擱置棺木(4)已發生虎疫之寶廬店忠義明港礮山駐馬店等處經分別電飭各該主管醫院迅速派員前往診療以免蔓延(5)本路頭二三等車輛前飭衛生課及長辛店在漢口及長辛店兩處分別施行消毒現仍飭衛生課研究改良方法選購藥品繼續辦理以重清潔(B)衛生行政(一)郟城診療所現已成立以前規定之醫務分段自不適用經飭由衛生課重行擬訂計劃許州至駐馬店內各站病傷員工歸該所診療并呈報 大部備案(二)民國十五年本路與正太路局商妥由該路正太醫院診治本路及滄石路病傷員工由本路每月津貼正太醫院法國醫生一百二十元現查本路石家莊診療所成立已久員工已無前往正太醫院診治之人滄石路亦早經另行設局其醫治費用更無須由本路代為負擔經函知正太醫院將該項津貼停止(三)本路禁烟調驗分會及鄭

本路二十一年八月份重要工作報告

州北平兩分所已遵令撤銷所有調驗事務即責成各醫院辦理
 公 益 事 項
 (1)本路工會呈以江岸浴池外部工程告竣在即
 內部裝安鍋爐汽水等項擬准予援照長辛店等站例
 飭知江岸電務分段及江岸機廠代為裝安經令知車機兩處轉飭
 照辦(2)本路工會前請撥給高邑本路餘地一段為建築員工浴
 室地基經飭據車工兩處查勘呈復所請指撥建築浴室地點與將
 來本路路務發展并無障礙本會以事關員工公共利益當予照准
 (3)工會暨所屬各事務所辦事人員均係由各廠段調往服務現
 經通令際此國難期間該項人員每日除在所辦公外仍應騰出時
 間回廠段工作以資振奮(4)本路職工人數衆多本會為查察使
 利暨杜絕缺額冒頂起見特製藍白兩履歷片分發各職工遵照詳
 細填明并令於片上附貼本人二寸半身相片每職工各填三張藍
 色一張由填具履歷之職工本人保存白色兩張一存主管機關一
 存本會(5)據本路工會呈以各處職工遇有缺出請依照該會第
 六次代表大會提案第十五條決議案准以工友子弟頂補當經指
 令除技術職工應按舊章辦理外其餘可由該會介紹考驗後酌量
 錄用在案茲復據該會呈請將原令通飭各處轉飭各廠段知照以
 免各事務所與各廠段首領再生誤會復經分令各處轉飭各廠段

本路二十一年八月份重要工作報告

以後關於工會介紹工友子弟補工應仰遵照前次本會指令該會各節酌量辦理

● 編輯 ● 本月份編輯事可分編輯書報暨制定章制兩項

● 事項 ● 甲) 編輯書報(一)本路年鑑自上月起着手進行惟材料紛繁篇幅甚多截至本月底止業已編成大半約下月中旬即可全部脫稿(二)本向會例每年印製懸掛日歷案頭日歷兩種分發所屬各機關應用茲二十一年已屆秋季二十二年轉瞬即到此項日歷亟應編製經飭編譯課從速趕編并通飭所屬各機關開報需用數目以憑印製(乙)制定章制(1)據衛生課呈擬本路各院所組織及服務章程暨診療發假住院出診收費四項規則草案經修正公布并呈部備案(2)據本路教育委員會呈擬管理職工學校暫行規則及職工公民學校職工識字學校學生獎勵暫行規則各草案經分別修正公佈并呈部備案

● 產業 ● (1)清查地畝仍照上月繼續進行第一二兩組共

● 事項 ● 清查B30B37B38B34B35B36B37B38B39B40C1C2C3D1E1等段統計一千七百五十一戶(2)繪算B40段填土計劃中

剖各詳圖(3)勘丈各段請租面積計全路共三十四戶(4)審核全路各段租案面積共計一百三十戶(5)清理全路積欠租商家

并填發欠租詳表三十戶

關於車務者

● 恢復六河溝礦自備機車運煤專價 ● 六河溝煤礦在全國各礦中佔有重要地位亦為本路沿綫最大之礦業本路燃煤多賴平價供給以前訂有專價互惠合約該礦并出資購有機車六輛協助運煤平時自行設廠修理間亦代修本路車機路礦關係尤為密切自上年本路改用新三十二款運煤所有專價合約一律取消該礦專約自難獨留嗣後該礦一再要求恢復原有專價終以有妨劃一運價未便照辦該礦尚能諒解復要求就自購之機車運煤准予適用以前專價其餘則按新三十二款繳費俾與各礦一律核與劃一運價原則尚不抵觸似可照辦已呈 大部核示

● 規定繳票手續 ● 本路收回已用客票向由各車隊長填單彙送會計處檢查核銷惟車次票數過多輾轉遞寄一經散失即難清查遇有弊竇互相推諉茲為慎重起見由車務處規定一種收回客票遞送單由車隊長填用標貼每批收回客票外面每經一度授受移轉以至寄到會計處須各經手人在單上簽名蓋印以期

縝密而清責任此項手續業經通飭運行

利用淡月運儲機煤早經飭屬實行并於五月份
 趕運諸... 報告在案茲復通令各屬停止煤車回空裝貨并加組
 用機煤... 煤車一列以足原定十列之數計第一總段一列第二總段二列第
 三總段七列認真督飭各段廠對於上項煤車務各隨時注意減免
 行車誤點至裝卸時間尤宜力求經濟勿使稍有虛糜俾周轉敏捷
 在九月底全路可以存儲機煤八萬三千二百噸嗣後所有車輛專
 供貨運之用藉益路收

恢復站... 本路自民十五年以後因受時局影響沿綫駐軍
 上收票... 林立匪患迭乘各站圍牆摧毀殆盡於十六年四月一
 日起改站上收票為車上收票以減車票之遺失權宜一時原非得
 已茲當整理路務期間自應恢復站上收票藉杜弊端惟恢復站上
 收票必須修整各站圍牆今將全路百二十五站按運務繁簡分三
 期修整站上收票亦分三步恢復分期漸進輕而易舉已飭工務處
 按照車務處擬定計劃分期進行

籌備負... 部令飭辦貨車負責運輸本路以設備不完諸感
 責運輸... 困難且沿綫各站舊有臨時貨倉多就塌塌尤為遺憾
 其他應用物質亦多未籌備現正積極籌備配置工作人員編訂各
 項辦事細則期於本年十月一日先由各大站開始實行

本路二十一年八月份重要工作報告

商辦正... 本路與正大縱橫銜接關係密切彼此聯運以利
 太聯運... 商旅至為切要惟兩路軌距不同貨物聯運頗多窒礙
 祇旅客聯運尚易辦理現已就原來兩路聯運辦法盡量改善由兩
 路石家莊站長互相接洽預備車座迅速移交行李俾可隨客運送
 各項均經從新議定已飭段準備九月一日實行

改訂逾重... 逾重貨物超過所報運量百分之二以上者照
 補罰辦法... 章應自起運站罰補至到站為止惟本路各站多未
 安設地磅常有由無地磅各站發運整車貨物在中途站查覺超過
 重量徵收罰補時每多爭執為便利辦理并免糾紛起見已由車務
 處擬定辦法嗣後倘發生上項逾重情事應自起運站罰補至查出
 之車站為止其未運地段准予另行起票免罰以昭公允

劃一各... 各站時計關係行車安危旅客便利設不準確則
 站時計... 各站會車錯車失所依據危險堪虞亟應修整劃一以
 維行車安全茲據查得沿綫時計除平漢兩端車站尚能一致外其
 他各站竟有相差數分鐘者已飭電務課派匠負責修整核對務一
 律準確并通令各總段飭屬按日校對如有快慢及損壞情事立即
 電請飭匠修理以免參差不齊

本路二十一年八月份重要工作報告

<p>……修飾各站房屋……</p> <p>沿綫建築物之清潔以維路譽第因年來迭經戰事路帑支絀不遑顧及非遇特別事故從事修飾動輒經過數載一任風雨剝蝕破舊不堪迨與工修葺則需款浩繁殊不經濟茲為長久保持各站清潔美觀及節省繁費起見所有沿綫各項建築每年由工務處紛飾一次遇有破壞隨時修理如此則清潔美觀并可免重大損失一舉而善數備</p> <p>自七月三十一日至九月二日凡五星期間開軍……軍事運……輸情形……用車四十五列平均每周九列較上月每周十七列強約減少百分之四十七茲將車次部隊及發着地點列表如次</p> <p>部隊番號 需用車輛 發着地點</p>	<p>第十師 一列 由漢口至廣水</p> <p>駐汴綏靖公署 三列 由鄆城至明港</p> <p>第八十八師 二列 由橫店至漢口</p> <p>交通兵團 一列 由鄭州至明港</p> <p>鄂駐綏靖公署 一列 由孝感至江岸</p> <p>第三十二軍 一列 由新鄉至彰德</p> <p>第八十八師 一列 由江岸至橫店</p>	<p>第十師 一列 由廣水至孝感</p> <p>第八十三師 一列 由花園至王家石</p> <p>第八十八師 五列 由三汝埠祁家灣漢口間往返換防</p> <p>第八十九師 一列 由大智門至橫店</p> <p>第十師 一列 由大智門至花園</p> <p>馬福祥督辦專車 一列 由信陽至北平</p> <p>東北騎兵十五旅 四列 由定州至豐台</p> <p>東北騎兵第六旅 二列 由豐台至定州</p> <p>第一師 六列 由循禮門至橫店</p> <p>第八十八師 一列 由橫店至花園</p> <p>第五十四師 一列 由花園至漢口</p> <p>第三十四師 一列 由花園至玉帶門</p> <p>第八十八師 三列 由漢口至孝感花園</p> <p>第十師 二列 由廣水至橫店</p> <p>總司令部 一列 由橫店至漢口</p> <p>第八十三師 一列 由王家店至橫店</p> <p>第二師 一列 由信陽至橫店</p> <p>交通兵團 一列 由鄭州至明港</p>
--	---	---

漢陽兵工廠

一列

由鄭州至漢口

本月營業概況
本月五星期間營業收入共計一百六十一萬四千六百八十一元六角六分平均每周三十二萬強較上月每周三十五萬弱約減少二萬餘約合百分之七本路營業尙

在淡月期間茲將各周收入列表如次

第一星期	自七月三十一日 至八月六日	三三七·五一·四三
第二星期	自八月六日 至八月十二日	三〇三·〇六三·二三
第三星期	自八月十三日 至八月十九日	三〇九·〇五六·八九
第四星期	自八月二十日 至八月二十六日	三三六·七〇〇·五五
第五星期	自八月二十七日 至九月二日	三二八·三四九·五六
總計		一·六一四·六八一·六六

關於工務者

查沁河水勢甚急民堤安危與北岸路線有密切關係祇以地方政府財政支絀不能培修經本路呈准大部擔任工料除枕枕由段撥用外另需盤石一萬立方公尺由包工王治和承辦此外應需夾板螺絲道釘等料及工款洋二千五百元均已分別籌辦先將黃河北岸護堤岔道展長至南賈

本路二十一年八月份重要工作報告

塞以利運輸石料拋護民堤

江岸機廠內原有煤台不甚適用又被水內煤台圍牆災冲壞應行翻修并增高由包工王華榮承辦

現正催訂合同

大智門站位於繁盛區域人煙稠密商賈輻

建築大智門站 站壁石圍牆 隸原有道木圍牆因年久腐爛呈准改建壁石圍牆以肅站務並免行人危險由包工汪曜記承辦業經簽訂合同籌備施工

備施工

本月適值伏汛時期雨水過多沿綫軌堤被水修復臨時 被水軌堤 冲刷臨時修復工程略列如左

- (一) 四九三至四九四公里處冲壞軌堤(在豐樂鎮彰德間)又保定南關岔道二公里九〇〇公尺處冲壞軌堤又三五三公里九五
- 一公尺處冲壞軌堤(在馮村內邱間)又三六一公里處便橋冲壞
- 橋墩(在內邱站北)又三九六公里處橋墩傍冲壞路堤(在寶店
- 站北)又三一三公里處冲壞軌堤(在高邑鴨鴿營間)又三五四
- 公里處冲壞軌堤(在馮村內邱間)又四七三·四七五·四七八
- 四七九·等公里處冲壞軌堤(馬頭鎮雙廟間)又六河溝枝路
- 一二公里處冲壞軌堤以上冲壞工程均係臨時趕修於當日或間

本路二十一年八月份重要工作報告

日通車

○各站裝修大
○小磅工程
○往開始裝設於本月二十二日完工交站驗收

(一)石家莊第二部七五噸大磅自上月運

(二)新鄉站七五噸大磅工程已由鄭州出發即日開工裝置(三)

查修沿綫各站小磅木磅小磅秤六十餘架

○各站工程
○進行概況
○工孫順泰商訂合同(二)循禮門站重建票房移建

警屋工程由盧福興承辦合同不日簽發移藥月台已開工連修柏

油路工程正在設計(三)添設全綫各站站名牌站名燈長燈工程

於八月三十一日開標(四)鄭許兩站貨台工程由包工魏光恩甘

鴻祿承辦(五)江岸站修改醫院添建乙式廁所等工程由包工任

秋浦承辦合同不日簽發(六)保定南關岔道二公里至三公里間

軌道旁擬挖溝渠建築涵洞宜洩水工程正繪圖設計中(七)防

護東窠店橋梁并改正上游流工程合同已簽發不日興工(八)挖

改一〇〇二公里處山嶺坡度并開天溝工程已與包工王治和訂

立合同正在核簽(九)修理薛店站磚井已撥工料各款即日興

工(十)修改鄭州武裝警屋正審核中(十一)擴充橫店站台已籌備

興工

關於機務者

○防範配件
○走漏辦法
○廠材料偷漏一案令各處就主管範圍內遵照議決

案迅速切實辦理在案茲機務處按議決案擬與各廠材料配件走

漏辦法九條對於材料之領用存儲與廢料之保管利用杜絕偷漏

稽核數量各節均詳為規定業經呈送到會一俟審核修正即可公

布施行將來裨益路務當非淺鮮

○督修車
○輛辦法
○十六輛茲為澈底解決此項問題以備旺月盡量運輸

起見暫定修車辦法七項(一)將沿路報廢各車拆卸回廠(限二

十日辦竣)(二)調查全路行駛車輛分甲乙丙三種以次入廠檢

查施修(限一月辦竣)(三)將可以修理損壞貨車六百餘輛按損

壞程度分爲六組編號派員督修其修理時間不得過四個月(自

八月起)並限一月內修竣客車三十輛(四)修理廠應將工程分

兩步進行(甲)注意第三項工程(乙)維持水平綫工程(五)准添

必要工匠(六)最輕損壞車輛之修理絕對禁止入廠(七)事前防

範之修理應立時辦理以上七項辦法經轉飭各段廠切實遵照刻

刻

日進行并分派辦事王紹輝工程師董家路烈日正路赴各段廠督
 修理由各總段派廠車員隨同辦理至每月各廠修竣車輛總目修
 復情形及進廠日期應於每月中彙報以憑查核

●修整機
 ●車軛機
 ●機車風軛機為機車行止機關關係行車至為重
 要近來往往使用不靈發生衝越過站情事已着機務
 處詳加考慮列舉事實轉飭各段廠將機車風軛切實修理務使靈
 便使用以免再有衝越情事并將辦理情形具報備查

上月津浦濟平漢三路在徐州舉行清理車
 輛會議決定各種互換辦法現三路車輛業已次第
 實施交換不久即可結束此後所有過軌車輛均須按照聯運驗車
 及軍運過軌辦法實行查驗并備登記簿登記以上各項辦法及登
 記簿等格式業經轉發各段廠及驗車員切實查照採用

●本月修
 ●車成績
 ●本月修車成績茲分周列表如次

車 客	車 機	別 車	
		別 廠	通 目
江岸廠	長辛店廠	第一	期星一至八月三十一日
鄭州廠	信陽廠	第二	期星二至八月十三日
長辛店廠	鄭州廠	第三	期星三至八月二十四日
	彰德廠	第四	期星四至八月三十一日
		第五	期星五至九月三十一日
		總計	

109	202	59
356		
530	208	
294	0	303
	257	407
二		
四		

本路二十一年八月份重要工作報告

車	貨
江岸廠	長辛店廠
二五	三七
二六	二二
二九	二六
二五	三〇
二二	二五
	二四二

關於會計者

部令協濟湘鄂路款項一案已呈部遵辦自六月份起月撥兩萬元以六個月為限又自八月份起加撥五萬元以四個月為限際茲淡月款收加撥之款深恐臨時周章無法應付經遵部令與鹽業銀行洽商息借二十萬元已擬訂合同草案呈請大部批准并准抵解積欠部經費已遵令將八月份協濟之款如數撥交湘鄂路局核收此款作為抵解第五期攤還積欠部經費已填具聯單報部

取消票上加印漢字 據檢查課呈稱查十九年南北兩局分立後南一號起發行以示區別而各站所存北局原發票據尚未用完者亦復不少以致兩種票據同時併用票號每多重複檢查至感困難現在全路統一已久上項加印漢字辦法應予取消以歸一律而免分岐經飭總查賬轉飭各駐段查帳員着各該站將前北局所發之各項票據儘先發售俟售畢後再繼續發售註有漢字之票以後印發新票時即繼續漢字各票號碼不印漢字以期劃一而利檢查

補編會計 部令補編十八年份會計統計年報所短各表統計年報 一案查本路前送十八年份會計統計年報因部催甚急係遵照部令變通辦法趕速編送現奉部令補編已遵將所短各表式檢送各處照辦一俟各處送齊即可彙編呈部

分還正太路聯運費 正太路局電催撥還聯運費欠款一案前已函復擬俟各路所欠本路聯運費交到即行籌匯茲准該路來電請分月攤還當以此項辦法尚可照辦擬自十月份起先發尾數嗣後每月還一萬元已電復該路查照並經復部在案

整理債務事項 近來因本路整理路務稍有成績各債權方面催還舊債者函電紛來計本月處理債務約有八項(一)部令飭將積欠甘鴻禧工款秉公辦理一案前經彙案呈部請

示擬俟路收稍裕分期償還會奉 令以現當修養元氣理債尚非其時等因茲已復 部應否依照前呈擬辦法分期抽償抑仍統籌辦理請示遵(二)漢口金鹽兩行函請撥還十八年三月借款本息一案本路對於此項借款應否先行付息分期還本或併入透支項下逐漸歸還已呈奉 大部指令俟彙案整理已函復該兩行查照(三)北平金鹽兩行函請撥還債款以現值淡月無款可撥俟收充裕於可能範圍內酌還函復并報 部(四)亞細亞公司函請以本路舊欠油價抵繳當道租全前已呈 部請示頃奉 大部指令照准已由會計處將結帳手續辦畢函總務處查照辦理(五)怡立公司函請撥還煤價已函復自二十年十月十日另立新帳後運費不能再議抵撥至以前舊賬該礦積欠運費甚鉅應俟核明另籌結束辦法(六)天津大昌實業公司函請撥還舊欠已函復本路對外債款現正由債務整理委員會積極整理該公司來單所開利息核對相差甚鉅現尙未便承認應俟付款時再行核算(七)漢口六河溝分公司函請撥付煤價已函復往來賬目十九年以前各款應俟另案辦理自二十年以後所有賬款復經詳核該公司應撥還欠付本路運費請查照迅予撥款以符協定

本路二十一年八月份重要工作報告

本月撥付款項(一)七月份應墊及增墊軍費十萬餘元(二)三萬元已於本月有餘兩日分餉南北出納賬先後匯解並填具解款聯單呈 部備案(三)本路經徵員司所得捐截至十九年底止已由鹽業銀行匯 部并函復中國國民黨中央執行委員會秘書處查照(三)本路訂購修車配件呈准由購料委員購辦共價洋八萬元第一期應付洋二萬元已於本月解部并呈報備案

關於警務者

各段現設偵緝人員有稱密查員者有稱稽查員名稱 員者有稱偵查員者名稱分歧致滋流弊於本月二十三日由警察署分呈一律改稱密查員以期劃一
新編交通憲兵隊每班十人服務不敷分配由警察署分呈每大隊添設傳令兵一班并發給自來得手槍各十支以厚防禦所有原設傳達兵二名即行裁撤業令護路隊遵照辦理

本路二十一年八月份重要工作報告

警察署以司事書記不敷支配繕校以致積壓文

添設書記四員
件甚多呈由路警局核准添設書記四員以利公務

保定站 222 次車有軍人四五名在車以查票為

捕獲行劫游勇
名推下搭客林玉振王瑞林二名搶去衣物現洋等件

車抵站全班長警拿獲軍人高子玉楊聲二名及被劫人併送平津

衛成司令部訊辦

郭店站 228 次車荒乞十餘人攜帶蘇袋鐵棍

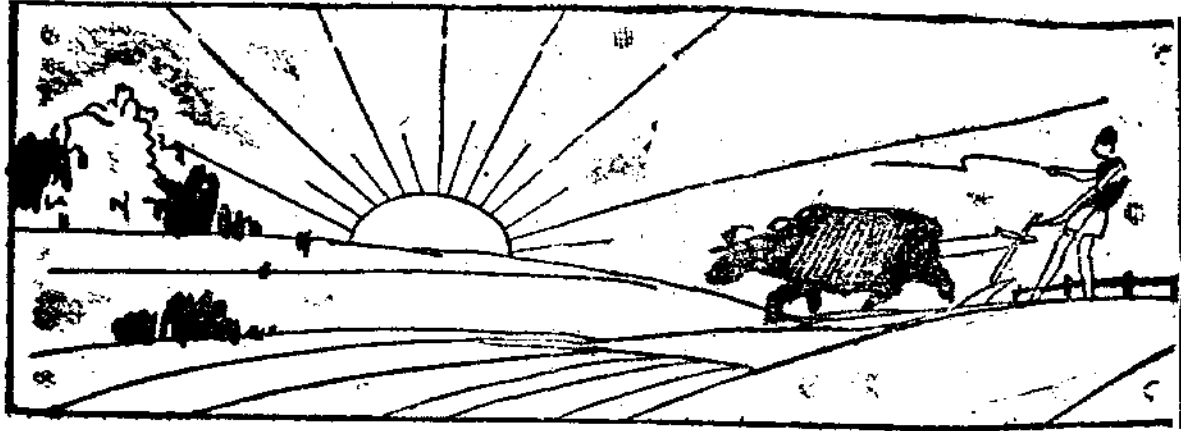
煤荒乞
小刀上車搶煤不服制止并槍押煤隊兵槍械該隊為

自衛計當即鳴槍荒乞始行下車是時午夜大雨致擊斃荒乞一名

十九路軍威名遠著

德婦女派員慰勞

德國婦女團體及數新聞通訊社，鑒於吾國十九路軍及第五軍等之奮勇抗日，特購備大批良好適用品派美籍瑪爾 Mrs. Mori 夫人到滬慰勞，並調查作戰時情形，及遠東實況，瑪爾夫人與美國上議院外交委會主席波拉君頗有聯絡，美國各大報館曾聘伊赴德，專事考察德國政治發達情形，昨據吾國駐德使館梁參贊來函，瑪爾夫人於八月二十二日自漢堡乘丹麥船 Africa 道經蘇彝士，於本月七日抵滬云。



大事記



大事記

本路二十一年十月份大事記

一日

奉顧部長電飭奉諭國難期間本年雙十節停止慶祝仰遵照

呈請鐵道部轉咨軍政部於甲種車照背面所載條例內附加此照不得塗改

違者作為無效車站應即拒絕收用等字樣以杜流弊

令工務處奉部令該路沿綫有無出產製造洋灰石料區域詳細檢查具報仰

遵辦具報

訓令各處室署奉部令准中國航空建設協會朱慶瀾等議航空救國辦法四

項仰飭屬遵照

三日

奉部令遵照前令屢續報行政計劃及工作報告并將各項會議紀錄隨時

鈔錄副本呈部核閱

大事記

二

指令車務處漢市運輸業公會請展期繼續實行應付運輸辦法已批准續辦三個月仰查照遵辦
訓令各處室署奉部令抄知修正民衆團體組織方案轉飭知照

四日

奉部令仰將該路需用員工服務證及千層紙外套數目電知總務司俾彙交上海中華書局印製該項
代價仍希速即匯司歸墊

奉部令頒發修改國有鐵路運送銅元制錢銅塊辦法各條飭屬遵辦

五日

電呈鐵道部遵推蕭委員明日赴京就商負責聯運一切辦法
訓令各處室署嚴禁各處隨車服務員工不得佔據客座

六日

准漢市府函復板子橋下水道臨時辦法既施行無效須求根本解決擬請貴會將路堤下部重新改
大至上下游水溝由本府改善

奉顧部長微電本年國慶紀念因在國難期間照常工作并毋庸照向例補給雙工統仰遵照

令車會平鄭四處奉部令修正貨物運輸通則第三十五條第一項公布之轉仰查照

令車會平鄭四處奉部令規定整理本部及其他各機關人員記帳及其運費處理辦法仰切實遵辦

七日

訓令各處室署奉部令准張鈞刪電考察豫南各縣匪區人民所受痛苦情形請撥發糧款救濟仰飭屬酌量捐助

八日

令各處署本路二十一年度預算已奉准通令各處所有一切用款應切實掙節動支仰遵照

十日

奉顧部長冬電遵照前令剋日核議取銷蘆淮鹽斤專價

准平綏路局函復廣安門西便門聯運貨物及收取過軌費運費辦法業經本路車務處飭站遵照辦理
即希查照

十一日

奉部電飭將本路路徽圖樣印製藍圖十份呈部作為參考

函湖北特稅處對於費處檢查員仍在大智門站進口地點會同實施檢查一節已飭警務九分段長照辦

十二日

函復隴海路局暨本路特別黨部本路規定員工捐辛振濟東北同胞辦法請查照

大事記

令飭機務處警察署對於列車配件仍仰轉飭所屬詳細檢查協同注意

何委員長電呈鐵道部本日乘輪來京晉謁報告本路最近情形委員長職務由關委員長代行

十三日

訓令警察署仰飭屬認真追緝偷取車輛機件竊犯并妥爲防護停存岔道及車站各車輛以重公物

十四日

訓令各處署仰轉知各燃用路電職員應於遷移或搬入住房時通知各該管電段以明責任

十五日

令警察署奉駐鄂綏靖公署令據武漢警備部呈請轉令平漢局嗣後查獲搭車人犯自行酌辦仰遵照

十七日

奉部電本部現今業務司勞工科改隸總務司財務司調查科改隸業務司統計科改隸總務司財務司

增設產業科仰知照

訓令各處署暨教委會奉部令徵集十四年六月至二十年十二月史料仰速遵照例言及承編辦法限

交到四十日內編送核轉

函復湘鄂路局准貫局請將江邊岔道繼續保留一星期等由業經轉飭遵辦希查照

電復本市平漢轉運業公會本路現將零運貨物往來於指定十七站間一律由路負責運輸并無不許

轉運公司報運希查照

十八日

訓令車務工務兩處據機務處電請在李家寨新店多備軌道臨時存置車輛仰迅即辦理具報

十九日

奉顧部長巧電東北及河南各省災民待振甚殷仰將歷年所存殘廢制服加以明顯標誌悉數檢齊開明數目報部聽候酌予支配仰遵照

函江漢關本會派課員梁清押運各站出產貨物展覽品八箱赴京請發給護照

訓令機務處仰迅將本年冬季特別快車應用鍋爐車改造完竣以便配置

令各處署准特黨部函該會成立日期并推定常委姓名及借用籌委會會印仰知照

二十日

訓令車會平鄭四處奉部令准實部咨復豐華針廠牌號商標通令各路認真查驗方准減等收費令仰知照

據工務處呈送修理總局房屋工程標單

二十一日

呈鐵道部造送歷年各軍政機關減免運費之損失詳表乞核

本 事 記

奉部令將純錫改列三等收費一案訓令車會平鄭四處遵辦

二十二日

擬訂本路職員留資停薪辦法令發各處室署遵照

二十四日

奉部令各路實行負責貨運所加收之運費應分別統計存儲并按月報部令仰遵照并附月報表式

遵令飭報廢制服數目暨捐振東北河南災民扣薪辦法電復鐵道部鑒核

令工務處飭知總局修理工程准由裕生昌承辦

二十五日

奉部令案奉行政院訓令各機關以後對外匯款應悉數交由中央銀行匯兌局代匯合行令仰遵照

訓令各處室署通飭嗣後各主管首領對於簽發就醫單應加注意如有冒領轉借情事原簽醫單之首

領應負相當責任

二十六日

遵令擬訂本路員工公墓施行簡章呈鐵道部核示

派章雲暫行代理工務處處長

二十七日

令飭總車會三處將辦理鐵道年鑑廣告情形剋日具報以憑復部

二十八日

奉顧部長儉電全國鐵路旅行指南內所有各重要機關等均須編入仰速將該路沿綫各站各重要機關等之名稱地址詳細查明開單呈部

訓令車會兩處令發部頒負責貨運加收運費統計月報表格式二種仰即遵辦

二十九日

奉部令轉奉行政院令據蒙委會呈為實現中央各機關參用蒙人之決議案請通行酌辦通令查照電鐵道部電陳周委員鍾岐已於寢日回漢照常視事

訓令各處署據車務工務機務等處會呈請仍依照本路假章辦理員司請給事假手續核與部令限制

辦法抵觸經第三次委員會議決變通辦法仰遵照

三十一日

部令奉行政院令轉奉國府明令公布修正勞資爭議處理一案令仰知照

電請河南省政府轉飭淮陽縣政府等停發難民護照

—完—

十年內法西斯主義通行

——墨索里尼出語驚人——

墨索里尼十月二十六日在此米蘭演說，謂十年內全歐將遍行法西斯主義，意國將爲法西斯主義之中心點，而在歷史中第三次具有指導文明之勢力，法西斯對於政治上反對派，現以寬恕態度待遇之，此舉尤可證明法西斯主義力量之堅強，意國非至國外仇敵欽服法西斯主義之已成事實時，不欲解散其防衛力，世界恢復健康之道，不在屢開會議，意國所欲者，會議少而決議多，提案少而建設多云。



路務會議紀錄



紀 錄

平漢鐵路管理委員會第四十八次路務會議紀錄

時間 二十一年十月三日 主席 何競武

下午五時 紀錄 王龍飛

地點 本會四樓會議室 開會如儀

出席人 何競武 朱侶雲 討論事項

蕭杞枏 關棠 張 (一)漢市轉運同業公會函請將二成修車借款即憑借款收據於

紹元 周森 黃兆 起票時普通扣還不以站地為限制應否准予通飭照辦請公

桐 陳己 湯敏時 決案

蕭聞叔 王永照 會計處提議

關祖章 吳國良 議決 通過(總務處辦)

列席人 沈之準 莊恩圻 (二)據各處室呈報規定職員名額表請公決案

梁德昂 傅元善 委員會交議

惲炳炎 議決 留待考慮

路務會議紀錄

(二)對於興修各項工程發包付款辦法補充三項請公決案

工務處提議

議決 照工務處原擬辦法通過并加一條如下「關於批准

平漢鐵路管理委員會第四十九次路務會議紀錄

時間 二十一年十月八日上午九時

地點 本會四樓會議室

出席人 朱侶雲 關棠 張紹元 湯敏時 卓 宙 蕭聞叔

黃兆桐 薛鍊 關祖章 王金職 吳國良 周 森

王永照

列席人 沈之準 莊恩圻 梁德昂 傅元善 惲炳炎 賴世

啓

主席 朱侶雲

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)前據大智門行李員徐家齊等十七名聯名呈請援例增加差

費一案經四十三次路務會議交由法規委員會核議呈復前

來應如何規定請公決案

合同呈文應由承辦處課送會計處會稿呈委員會核

示「(總務處辦)

□ □ □ □

委員會交議

議決 呈部核示(總務處辦)

(二)據警察署轉據平順警務段呈請擬將警段辦公室及各次站

分駐所一併測勘籌備興築案

委員會交議

議決 原則通過交工警兩處會同勘估并擬定全路段所分

期建築辦法呈部核示(工警兩處會辦)

(三)所擬訂員工頂替及請假逾期懲處辦法請公決案

委員會交議

議決 原則通過仍交考公兩課參照部頒員工服務證條例

修正限期辦理(總務處辦)

(四)奉部令倡導員工合力輸將籌集衣款賑濟東北被難同胞一

案應如何辦法請公決案

總務處提議

議決 員司捐薪一天工友捐薪半天款由會計處先行墊付

在九月份薪餉內扣還至河南捐款即在此次所扣數

內酌為支配(會計處辦)

(五)關於修理三陽岔道一案應否分令總會兩處先行籌撥料款

以便工務處即日動工修理并將三陽岔道修養辦法呈部備

案請公決案

委員會交議

議決 呈部核准後照修正修養辦法並應呈部備案(總務

處辦)

(六)據教育委員會呈為轉據鄭州員工子弟學校呈請對於學生

入院診治暫免醫藥等費應否照辦請公決案

委員會交議

議決 員工子弟照員工家屬待遇非員工子弟乃照收全費

(總務處辦)

(七)合成公司積欠本路地租甚鉅可否將該公司房屋勘估購歸

平漢鐵路管理委員會第五十次路務會議紀錄

時間 二十一年十月十五日上午十時

地點 本會四樓會議室

路務會議紀錄

路用或由路墊款修理向該公司租用其修理費用及積欠地

租在應付房租項下抵還請公決案

總務處提議

議決 先由工務處全部估價並擬估修定租辦法再行提會

核辦(工務處辦)

(八)據會計處呈擬本路購發冬季紅煤暨收付款項章程草案經

飭總務處庶務課簽具意見應如何決定公佈請公決案

委員會交議

議決 原則通過條文交總會兩處會商修正呈會公佈(總

會兩處會辦)

(九)據機車兩處會同簽復對於警署所擬各次直達客車設置電

鈴意見並費呈概算應如何辦理請公決案

委員會交議

議決 緩辦

出席人 關榮 朱侶雲 關祖章 黃兆桐 湯敏時 蕭開

叔 薛鍊 吳國良 張紹元 卓宙 王金職 王

路務會議紀錄

永照

列席人 沈之準 傅元善 梁德昂 莊恩圻

主席 關棠

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一) 據法規委員會呈復審核捕獲偷竊道釘人犯及贓物給獎辦法并請轉函沿路法院對於偷竊道釘案件嚴格懲辦一案請公決案

委員會交議

議決 交法規委員會重修再行提會(總務處辦)

(二) 據總務處考績公益兩課會同邊掘員工休養金辦法請公決案

委員會交議

議決 留待下次會議討論

(三) 據總務處編譯課呈擬本路職員留資停薪辦法草案請公決案

委員會交議

四

議決 通過(總務處辦)

(四) 據總務處呈復遵令修訂行車安全促進委員會施行通則請公決案

委員會交議

議決 照修正通過(總務處辦)

臨時提議

(一) 據各礦商請求改派礦警隨車護運並給予護車通行證應否照辦請公決案

委員會交議

議決 礦警護車可收半價但以礦商為限並規定人數統交

車務處擬具辦法呈核(車務處辦)

(二) 據各礦商請免長夫貼費以解決懸案應如何辦理請公決案

委員會交議

議決 暫減為每噸二分但以礦商為限(車務處辦)

(三) 據各礦商請擬恢復運費記帳以資週轉請公決案

委員會交議

議決 交車會兩處妥擬辦法呈核(車會兩處會辦)

(四) 據各礦商請求核減運費疎通煤運藉裕路收而維礦業案應

如何辦理請公決案

委員會交議

議決 由該礦自行呈都

(五)據各礦商函為各礦在皇經堂等處卸煤岔道廠地堆積已滿

平漢鐵路管理委員會第五十一次路務會議紀錄

時間 二十一年十月二十二日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 關 棠 朱侶雲 蕭杞柵 卓宙 湯敏時 蕭聞叔

吳國良 候士綰 王永照 黃兆桐 周森 張紹元

王金職 薛 鍊

列席人 沈之準 傅元善 莊恩圻

主席 關 棠

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)據總務處考績公益兩課會同簽擬員工休養金辦法請公決

案

委員會交議

無地可容擬請就劉家廟江岸一帶另開岔道碼頭並劃定面積較大之廠地以便存煤而利路運案

委員會交議

議決 交工務處議復(工務處辦)

議決 交工務處議復(工務處辦)

議決 一養老金一次發給

二發給標準須在路服務十年以上

三交法規委員會依上述原則參照部頒養老金及撫恤兩種章程重行擬訂分發各處簽註意見再提會

決定(總務處辦)

(二)據警察署呈請提前製發憲兵隊冬季呢制服一案應否照辦

請公決案

委員會交議

議決 先查預算再核(總務處辦)

(三)工務處第二八七棚首胡傳茂被匪綁票贖金贖回請予從優核給救助費一案應如何辦理請公決案

總務處提議

議決 呈都請示并聲明遇有生命危險應請從優發款救助

五

路務會議紀錄 委員會會議紀錄

以補員工服務條例第十九條之不足(總務處辦)

(四)擬請規定嗣後本路員工預支薪水及扣還劃一辦法案

平漢鐵路管理委員會第三次委員會會議紀錄

時間 二十一年十月二十二日上午九時

地點 本會四樓會議室

出席人 關棠 朱侶雲 蕭杞枏

何競武 差 周鍾岐 差

列席人 卓宙 蕭聞叔

主席 關棠

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)據車務處簽請製發車務工友雨衣一千七百七十三件應否

照辦請公決案

委員會交議

議決 緩辦(總務處辦)

(二)據機務處呈請擬將信陽機車廠廠首林榮特准加給津貼二

十元應否照准請公決案

六

會計處提議

議決 通過(會計處辦)

委員會交議

議決 原案面交吳處長將各廠廠首關於修理機車著有特

殊勞績者統籌呈候核奪(機務處辦)

(三)據工務處呈為遵令利用長辛店廢密舊磚修築前門長辛店

保定府三站圍牆一案已經繪圖招標共需工款八千零三十

九元九角五分二厘擬請先行籌撥項款隨後補訂合同應否

照辦請公決案

委員會交議

議決 先行呈部(總務處辦)

(四)據教育委員會呈為前門員工子弟學校經費未曾列入二十

一年度預算現在該校已定於十月十五日開學應如何辦理

請公決案

委員會交議

議決 該校事前既未呈報未便准予立案並令飭工會通飭

各事務所以後不得再有此類事實發生以明統系(由

總務處通知教育委員會辦理)

(五)據警察署呈為開辦負責運輸原有長警不敷分配擬請添設巡長三名巡警八十四名附呈薪餉服裝預算請公決案

委員會交議

議決 俟負責運輸辦有成效再行呈都核示(總務處辦)

(六)據總務處衛生課簽復梅施醫士遺下之愛克司光儀器廉價讓與本路應用一案計需廉價二千一百元修整費約九百元應否收買請公決案

委員會交議

議決 不購(總務處辦)

(七)據警察署呈為遵照負責運輸計劃應由郟城分派長警三班駐紮駐馬店以便隨車押貨一案擬請添加伙夫一名暨添購器具等件應否照准請公決案

委員會交議

議決 照准(總務處辦)

平漢鐵路債務整理委員會第四次會議紀錄

日時 二十一年七月二十八日上午十時

地點 本會四樓

臨時提議

(一)據車工機三處會呈擬請嗣後關於員司請假核准權限仍照請假章程辦理一案經飭據總務處考績課簽具意見應如何辦理請公決案

委員會交議

議決 在會三日以上五日以下者在路四日以上八日以下

者暫准如簽辦理(總務處辦)

(二)據工會呈為前令准撥建築高碑店員工浴池補助費六百元不敷尚鉅請再酌予增加以觀厥成一案應否照准請公決案

委員會交議

議決 准再補助貳百元(總務處辦)

(三)據車務處呈請添派廣水司電話二名並請以陳鴻俊韓壁瑩派充應否照准請公決案

委員會交議

議決 就原有人員酌量調用不必添派(總務處辦)

出席人 葉梯雲 蕭開叔 張紹元 蔣觀圭 朱紹標 常振

演 王永照 周舒

債務整理委員會會議紀錄

主席 葉梯雲

紀錄 華麟光

開會如儀

一·主席以本會所負責任繁重現承張總稽核充任本會顧問以後指導有人本會同人深表歡迎又王處長加入共同工作本會不勝榮幸本會整理計劃經三次開會研究已修改就緒預備呈報仍請各委員詳加斟酌以期完善再委員長之意以車務處所估之進款比較似可多提準備金俾工程上之進展易於實現還本期間可以縮短常委員云多提準備金固屬最好惟付息時恐難維持顧問亦云準備金越多提越佳似須顧慮局部能力不能不切實攻慮嗣經一致主張仍以現在規定數額列表如有敷餘或再作擴充工程之用或提前還本

二·張顧問提議每年之準備金既以歷年營業進款用款平均估定似應增加營業進款用款估計表以便有所根據議決與車

平漢鐵路債務整理委員會第五次會議紀錄

日期 二十一年八月二十九日上午十時

出席人 關棠 王永照

周森 蕭開叔

務差商推算以後營業概況至三十二年止以過去之概數及加增車輛修復路工為標準估計列表藉以明示基金來源王處長加以說明請注意進款中之軍運路運等無現金收入者似應註明以免誤會

三·議決請工車兩處按照簡表七年內所支配之數額逐年分配每年確需款若干以資準備

四·主席以全案關鍵在乎基金保管得宜如是方能實行無阻對於此項各委員有何意見張顧問於呈文內應聲明基金保管委員會組織辦法如債權人似應由國內外銀行團外商華商各推代表一人立法院或行政院代表一人會同大部及本路派人組織之蕭委員云此項組織法應由本會撰擬隨同各表呈部核定議決通過

五·蕭委員提議本案因大部催辦甚急上項各條添改就緒後應即呈請管委會轉呈大部議決通過

會議紀錄

葉梯雲 常振漢

張紹元 朱紹標

主席 關棠

紀錄 華麟光

開會如儀

(甲)主席報告本會第一期工作報告呈部後已奉指令尚屬可行
惟 大部有改正及補充者六端應請各委詳細研究

一·所有該路債務除滙豐滙理銀行借款及同人欠薪可另案辦理外其川漢借款亦應與其他各債一併整理

議決 川漢借款遵令劃入一併整理

二·發行債債券利率應改為五厘

議決 債債券利率前已假定為六厘造表呈送現既奉令變更應俟第五款呈部核定後再為變更似較簡易暫予保留

三·整理債務首重基金確實有着所擬每月準備金數目應按月照數提存以堅信用

議決 遵辦

四·保管基金機關如僅由路辦理恐一有急需難免挪移應規定

平漢鐵路債務整理委員會第六次會議紀錄

日期 二十一年十月四日上午十時

地點 管委會四樓會客室

出席委員 關 棠 蕭開叔 周 森 朱紹標 王永照

債務整理委員會會議紀錄

由部派員會同該路組織共同負責保管以昭信實

議決 遵辦

五·在實行整理之前應擬定召集債權人協商辦法將債額切實審查清算

議決 召集債權人協商辦法一層各委員僉稱在計劃未確定以前召集債權人協商應先續密研究不使因各具意見而發生窒礙茲為慎重起見應先行請部示確定召集協商宗旨

除協商使其接受本計劃外對於「剔除複利」「減輕利息」

確定兌換率」是否包括在內如須認為事先有召集之必要

應請 大部派員會同協商以資妥善而期周密

六·審查債額應由部派員會同辦理以杜流弊

議決 遵辦

(乙)散會

蔣觀圭 葉梯雲 周 舒

顧問 張紹元

主席 關 棠

債務整理委員會會議紀錄

紀錄 華麟光

開會如後

一·主席報告近奉大部指令以前所擬呈整理方案綱要及各項附表核與第一期工作報告所載辦法並無出入應即遵照前令辦理等因查利息改爲五厘各表均不適用應重行核製再事前提集債權人協商辦法應續密研究現應討論者計有六項

一·先召集債權較大之債權人來漢告以整理債務辦法俟將各方面意見搜集得一折衷辦法然後作爲定案呈部核辦

二·此事重大擬請部派員會同辦理

三·同時爲各方核對數目

四·核減利息先以口頭交涉磋商俟方案核准後實行

五·兌換率俟債券交換時核定

六·部定以五厘計息擬縮短付息期間一年還本期間二年原付息期間六年改爲五年原還本期間十五年改爲七年

周委員森對於大部兩次指令有二點似須分晰

一·召集債權人協商與會同清算帳目不能同時辦理協商

應就清算方法作大綱之決定會同清算應就帳目作精確之結算

二·發行六千萬公債數目鉅大大部曾否預與財政部接洽徵得同意是否可以對債權者正式宣布請其接受指令內未奉明示因上年北甯路進行二百萬購車公債耗去半年工夫節經呈請行政院立法院核辦並得財政部同意業與廠方訂立合同忽生枝節仍未實行足見辦理公債至非易事此次本路發行六千萬債券範圍更大似應先與有關係各院部接洽妥當後再召集債權人協商否則前車可鑒或轉礙及本路之信用

張顧問以此項公債立法院能否通過財政部能否同意事前應由部用非正式方法徵求各關係部份意見此事當由部主持一面應研究召集債權人協商應採用何種方法王委員永照謂應按每一項債款派一代表惟須中外債權人分清推派至召集時只可作爲普通談話並須於事前有相當之布置

周委員森謂召集前應籌慮之處甚多萬一減息目的不能達到協商計劃不肯接受則應付步驟又將何如亦應妥爲研究

本席意見對於召集協商方法應請主席指派專員先行研究再提出下次會議議決其他尚有二點擬請常務委員注意

一、請求剔除複息如何磋商

二、請求減息至如何程度

三、兌換率標準如何

張顧問及周委員對於召集協商均以分兩次召集為宜其分次標準有兩項如左

一、有息債權人 無息債權人

二、大債權 小債權 (十萬或五萬為限)

張顧問謂本路此次發行六千萬公債債券關係甚大應呈詢大部應否先行分向行政院立法院財政部及有關係之機關

平漢鐵路債務整理委員會第七次會議紀錄

日期 二十一年十月十三日上午十時

地點 管理委員會四樓會議室

出席委員 葉梯雲 蕭聞叔 常振漢 周舒 朱紹標 蔣

甄圭 王永照

顧問 張紹元

主席 葉梯雲

債務整理委員會會議紀錄

用非正式手續接洽徵求意見並呈請鐵道部准予提前提存基金指派保管基金委員俾債權人方面得知本路整理債務已樹立根基

以上各項經各委員詳細研究歷二小時之久始議決一面呈詢大部發行債券會否徵求各關係機關同意如未徵求請轉為商洽以期內部佈置妥當一面規定召集債權人辦法分兩次召集第一次先召集十萬元以上債權人或無息債權人商減利息讓免複利及一切召集手續等此節決定組織審查委員會先行研究並由主席面請周委員葉常務委員梯雲朱委員紹標三位詳細研究提出下次會議以便呈部請示

紀 錄

華麟光

開會如儀

一、主席報告今日關主任委員因有要公不克出席囑代主席查上次議決推周委員森朱委員紹標及本席會同將召集債權人協商辦法詳細研究茲已商定辦法七條列表三種請各委員督閱此外有無卓見請一併提出討論加入以期妥善召集

債務整理委員會會議紀錄

協商辦法七條

- 一·本路債務整理計劃綱要確定後即召集債權人協商
 - 二·召集時由 大部派員會同一辦理
 - 三·第一次先召集十萬元債額以上之債權人其十萬元以下者認為有必要時再行召集
 - 四·開會地點在漢口其日期由本路規定先期函知各債權人
 - 五·將本路整理債務計劃綱要先期通知債權人俾便對方預為研究或徵求總行及股東同意免得臨時難以解決
 - 六·討論範圍(一)願否接受本路計劃(二)免除複利(三)核減利息(四)規定兌換率
 - 七·此次召集祇作談話式以本路為一方債權人為對方(議決)以上七條另表三種由主席逐條提出討論一致通過
- 並交由常委備文呈部核示
- 二·主席報告部令將債券利息改為五厘一節現已遵令重行核計編製列表二份核與六厘債券利息比較可省利息洋一千三百九十五萬元並可縮短付息期間一年還本期間二年
 - 三·主席報告此次呈復部文重要措詞計有數點先提出討論請

各委員研究公決

- 一·遵令將利率改為五厘列表二種附呈
- 二·將周森等三委員擬具前述召集債權人協商辦法七條附呈請示
- 三·召集協商辦法與核對帳目難以同時進行因利息及兌換率問題均應俟協商融洽後雙方一切辦法亦可迎刃而解且核對帳目工作繁雜須檢查賬冊單據非短時間所能辦到
- 四·召集債權人協商時請大部派員會同辦理俾免部會隔閡而遇事得有指導
- 五·擬規定從二十二年一月起先行試辦提存基金以樹立本會整理債務之基礎而表示本路清厘債務之決心藉以堅定外界對於本路有相當之信仰
- 六·發行債券似應請大部先與行政立法兩院及財政部用非正式方法接洽徵求意見因去歲北甯路發行購車公債一案往返半載節經各關係院部核准認可卒以其他枝節仍未實現前車可鑒不得不慎重從事倘此次得蒙院部同意一俟與債權人協妥後即可切實進行

(議決)以上呈文內六點要旨經全體通過

本路清理欠薪委員會第十三次會議紀錄

日期 二十一年八月十七日上午十時

地址 四樓客廳

出席人 周 森 王永照 蕭聞叔 常振漢 麥泗泉 梁

德昂 莊恩圻 戚震瀛代 梁達祥 王文俊 晏

啓柱 夏 玄 許建康 范伯煌

列席人 傅元善 朱紹標

主席 周 森

紀錄 楊承熙

甲 報告事項

一·主席報告 此次森以職務關係奉派擔任本會主任委員竊查本會前已集議十有餘次略樹基礎以前歷次議決案自當繼續有效本路何委員長對於路務積極整頓對於員工利益切實保障最近關於歷年積欠死亡員工卹金已經設法發清至於員工歷年欠薪亦當計議清理現在本會奉令改組業將組織大綱辦事細則修正公布施行本日開會為本會第四次改組成立大會各位委員於盛暑蒞會出席討論至深佩慰竊

欠薪委員會會議紀錄



以為本會創立開時數載集會十餘次固因環境關係無多成績此後應確定宗旨不尚浮文以堅毅精神實地做去本席以為清理欠薪有三要點一·欠薪清理應用如何方法(就事實上可能者從事調查用嚴格手段公開審核)二·欠薪清理得有確數後應用如何方法籌還(是否再發欠薪支付券)三·基金如何繼續提撥以上二三兩點較易解決惟第一點著手未免困難應請各處委員負責調查協力進行他日得有成績亦可以告無罪於同人也願與諸君共勉之本日先請傅辦事元善報告本會以前經過情形本席備有提案數則請付討論

二·傅辦事報告

本路欠薪始自十五年當時因時局關係交通阻隔收數銳減員工薪水無法維持積欠既多生活殊感困難十六年秋各同人乃援照津浦例呈准設立欠薪委員會由局指派各處二人組織之原請由每日進款內提取百分之五嗣因收款短絀乃改提百分之二先後均提九萬餘元一方面責成各處清查欠薪并呈准交通部發給欠薪支付券約數一百五十萬實發

欠薪委員會會議紀錄

一百三十餘萬因其時北段通車僅至保定故此項支付券亦祇發至保定為止并於十七年夏開抽籤六支共發欠薪九萬元嗣以總局南遷雖陸續成立欠薪會并經呈准自十八年三月起繼續提成但總局北遷未能實行至是年秋間繼續開會並按百分之二提款一面由各處積極清算欠薪數目并製定調查表分發各處查填未幾又因軍事停頓此後會雖常開而款則未提迨至上年總局南遷亦未進行現經周主席呈請改組繼續爲同人謀利益此本會經過之情形也

乙 議決事項

主席提議

一·選定本會辦公房屋案

議決 應在總局尋覓以便接洽先派員赴庶務課商洽如何情形後提出下次會議報告

二·推派各組長案

議決 推定莊委員恩圻擔任總務組組長常委員振漢擔任審核組組長麥委員泗泉擔任會計組組長應呈請備案

三·推派保管基金委員案

議決 保管基金委員照章應推七八人茲推周主席擔任其一

餘請蕭委員開叔梁委員達祥王委員文俊晏委員啓柱王委員永照夏委員立六人擔任

四·呈會通知銀行改送印鑑案

議決 照辦一面并由本會備函通知

五·指派本會秘書案

議決 指定傅辦事元善擔任應呈請委派

六·檢取本會官章移交秘書保管案

議決 請秘書查明官章字樣是否應繳銷另請頒發

七·本會歷次紀錄請由秘書整理以便查閱案

議決 請傳秘書照辦

八·清查基金收支結存確數并檢取存摺支票移交會計組保管案

議決 由會計組與會計處綜核接洽辦理並向銀行收取歷屆利息一面通知綜核課收帳於下次會議由會計組將收支結存細數提出報告

九·呈會繼續提撥基金辦法案

議決 擬自九月一日起每日由南北出納課按收入現款數目提出百分之二撥交指定銀行作爲籌還欠薪基金俟將來

路收暢旺再行呈請增加成數由本會備文呈請管委會核准
令飭實行

十·清算欠薪確數由總務處考績課會計處綜核課車工機各處
稽核課負責分別列表限期送由審核組彙總審定案

議決 清查詳細手續暨限定時期應先付審查會討論推定
莊委員恩圻梁委員達祥王委員文俊晏委員啓柱常委員振
漢為審查委員由常委員負責召集所有審查結果應於下次
會議提出討論解決

十一·清查已發未發欠薪支付券數目案
議決 交審核組負責清查俟清查完竣提出大會報告

十二·各組調用事務員銜名呈會備案案

本路清理欠薪委員會第十四次會議紀錄

日期 二十一年九月三日上午十時

地址 四樓客廳

出席人 周 森 蕭聞叔 麥泗泉 常振漢 梁德昂 莊恩

圻 梁達祥 王文俊 晏啓柱 夏 立 許建康

范伯煌 唐國彰 傅元善

顧問 張紹元

議決 由各組長自行擬定請主席核准彙呈委員會備案

十三·事務員應否援案給予津貼案

議決 暫不給予津貼俟將來辦有成效呈會酌予獎勵

十四·本會應否設立小櫃案

議決 擬定小櫃月支五十元呈請核准飭發

十五·本會改組成立經過應否簽請報部備案案

議決 照辦

十六·擬簽請聘請總稽核為本會顧問列席指導案

議決 通過

十七·預定下次會議日期案

議決 決定下星期再開會議何日召集期前通知

列席人 朱紹標

主席 周 森

紀錄 楊承煦

開會如儀

甲 報告事項

主席報告 現承管理委員會聘請 張總稽核為本會顧問今日

欠薪委員會會議紀錄

張顧問蒞會本席代表歡迎深望隨時指導一切俾利進行
傅秘書報告 第十三次會議議決各案辦理經過情形

(第一案)已與庶務課接洽允即設法撥用

(第二案)已呈會備案並分別函知各組長負責辦理

(第三案)已將各保管基金委員印鑑函送北平保商中南金城

漢口鹽業各銀行查照

(第五案)已呈請委派

(第六案)已呈請刊發新官章在未領到前暫用原有官章以資
信守

(第七案)已檢齊擬鉛印三百份備分送各處課室段廠院等俾
知本會經過

(第八條)支票存摺已由會計組接收所有基金本息并經分函
各行核對清查

(第九案)已呈會批准并令行會計處遵照

(第十二案)總務會計兩組已開送名單審核組擬在會議時決
定之當由常組長報告審核組事務員擬定十五人由車工機三處
各派二人總務處派四人會計處五人但本組事務員在各處欠薪
表尚未送到本會以前先到會暫由會計處綜核課負責辦理之

(第十三案)遵辦

(第十四案)已呈奉批准令行會計處照發

(第十五案)正擬辦中

(第十六案)已辦

常務委員報告 第十案審查經過情形此案已於昨日召集各審
查委員會開會討論關於清查欠薪前會印有表式分發填送有已
辦理者有尚未舉辦者據車工機三處代表說明此項欠薪表尚屬
容易辦到惟總務處獨難因該處變遷較大擬仍照原訂辦法由莊
委員負責辦理至於本會如何規定清查手續擬俟各處欠薪表送
到再由審核組擬定辦法此項欠薪表填註與以前略有不同所有
以前欠薪應不論南段北段一律填送較為妥當

麥委員報告 本會基金截至十八年十二月二十日止結存各銀

行款項款目

北洋保商 新存戶 九千一、四三

又 舊存戶 九、三五五、二二

北平金城 一零、零二一、三七

北平中南 五、〇三二、八八

共計 二五、三六〇、九〇

議決以前收支情形應電北出納課辦事文烹詳細查復並請會計組將以後應用收支帳冊提出下次會議報告

麥委員報告 第十一案清查經過情形

欠薪支付券發行總額 一百五十萬元

中籤收回 八萬四千一百七十七元

各處繳回 二萬八千九百三十元

存出納課未發 三萬五千二百四十元

存各處課待發約數 九萬二千餘元

存車務處 一萬另八百餘元 (公函第五二二〇號)

工務處(待發)四萬另二百元 (公函第二八〇七號)

又 (扣存)七千三百餘元 同上

機務處 九百十九元 (欠薪委會第110號到文)

會計處文牘課 五百六十餘元 (欠薪委會第110號到文)

長辛店醫院 一千三百七十餘元

警務方面 一萬五千二百餘元 (公函第二二四號)

總務處各課 一萬六千一百五十九元

實在流出 一百二十五萬八千餘元

乙 議決事項

欠薪委員會會議紀錄

一·主席提議 莊委員恩圻以事繁不克兼顧總務組長職務函請辭職應否挽留提請公決案

議決 暫由朱辦事紹標代理

二·總務組提議 請確定審查期限以便籌備欠薪及按成攤還欠薪等事項

議決 自九月起六個月為期前三個月為填送欠薪表期限後三個月為審核組審查期限六個月後再行酌議清還辦法現在各處欠薪表均已略有端倪惟總務處尚無辦法着手應否登報通告離職員工填報限期呈送由莊課長審慎考慮果有必要再將通告底稿提會通過

三·會計組提議 擬提存基金暨償還欠薪概算請公決案

議決 保留俟欠薪數目大體確定再行提案討論

四·會計組提議 舊券應如何整理提請公決案

議決 由會計組擬稿函請各處查明欠薪支付券當時領發情形分別「領到」「實發」「現存」各項數目填表送會俟調查清楚再議整理辦理

五·總務組提議 所有會計處保存關於本會一切案卷應否一併移交本組保管案

一七

欠薪委員會會議紀錄

議決 由本會函請會計處照辦並調查總務處有無關係案

卷應請一併移送本會保管

六·莊委員臨時動議 關於駐平辦事處員工欠薪調查表似應

本路清理欠薪委員會第十五次會議紀錄

日期 二十一年九月二十一日上午十時

地址 四樓客廳

出席人 周森 蕭聞叔 麥泗泉 王永煦 常振漢 梁德昂

趙智初代 莊恩圻 梁達祥 王文俊 晏啓柱 夏

玄 許建康 范伯煌 唐國彰 傅元善 朱紹標

顧問 張紹元

主席 周森

紀錄 楊承煦

開會如儀

甲 報告事項

傅秘書報告 第十四次會議議決各案辦理經過情形

乙 議決事項

一·主席提議 管委會呈報 鐵道部繼續設置清理欠薪委員

會經過情形及仍擬繼續提儲欠薪基金呈文一件請各委員傳觀

函請該處查明填送請公決案

議決 函請駐平辦事處照辦

□ □ □ □

議決 當場傳觀

二·主席提議 管委會令知本會據北平辦事處呈第六次常會

第一課提案稱前發員工欠薪支付券各人手中存數頗鉅請

恢復抽籤辦法除指令照准仰遵照等因查此案現正積極清

理進行籌還辦法擬應呈復管委會歸此次清理欠薪內併案

辦理或諸委員另有意見請公決

議決 應呈復管委會陳明現在不能單獨繼續抽籤理由擬

歸本會統籌辦法辦理之

三·主席提議 欠委會應函請會計處轉函各處稽核薪工機關

將員工欠薪表一律限期送交審核組如有逾期送到等情只

可另案辦理不得追加此次規定清理欠薪期內核發請 公

公決

議決 由本會函請各處儘三個月內將欠薪表造齊送會最

遲以四個月為限通計造表及審核時期不得逾六個月至總務

處調查欠薪困難情形請莊委員於下次會議正式提案討論

四·主席提議 審核組應調查欠薪月份分別總局辦事處各廠

段站院所製成一覽表為審核各員工欠薪之標準各處所送欠薪調查表應逐員依此標準詳細核對確定欠薪數目其非欠薪之月份員工有因故未領薪者另案清理當否請 公決
查車務處提議第十一案與機務處提議第十二案與第四案意見相同應併案討論

議決 將本會車務處梁委員及機務處晏委員提案提前討論與本案併同解決

十一梁委員達祥提議 在欠薪期內各段站欠薪數目似應查明列表以便審核案
(附說明存卷)

十二機務處晏委員啓柱提議擬請規定清理欠薪各方法應以第

十三次會議周主席指示之三要點為此後各處清理欠薪之準則并將本處議就此三要點樹為綱領類別案目提具議案附擬詳切清理辦法移請公同討論議決辦理以利進行案(附說明暨機務處效智代電兩件連同附訂辦法表式各件存卷)
議決 四十一十二各案併同解決如下(一)一面由審核組

欠薪委員會會議紀錄

與各處接洽彙列欠薪一覽表提會傳觀(二)一面請各處參照機務處通電辦法飭知所屬遵照辦理

五·主席提議 查此次清理欠薪基金已於九月一日由進款項下實行提儲結至最近止已共提若干元(請麥組長報告)以前欠薪基金之餘款共計二萬元(見十四次會議錄)分存北平中南保商金城三銀行此次所提基金應存何家銀行尚未討論但本席為責任關係及保存款項起見北段所提基金暫存北平金城銀行而南段所提基金暫存漢口鹽業銀行惟事關同人欠薪基金主席未便主張應否另存指定銀行或仍繼續存儲原銀行請 公決

議決 南段提款應存漢口鹽業銀行(麥組長報告自九月一日起南段共提一萬三千二百餘元)北段提款應存北平金城銀行(麥組長報告北段提款約計九千餘元)從前所存北洋保商暨北平中南銀行各款應與各該行清結息金一併提出改存北平金城銀行以昭慎重

主席報告現在已逾下班鐘點本日提案尚有第六七八九十各案五件未及討論應否延會請 公決
議決 下次會議再行提出討論遂散會

本路清理欠薪委員會第十六次會議紀錄

日期 二十一年十月五日上午十時

地址 四樓客廳

出席人 周森 蕭聞叔 王永照 常振濱 麥泗泉沈久之代

梁德昂趙智初代 莊恩圻 梁達祥 王文俊 晏啓

杜 夏立 許建康 范伯煊黃篤初代 唐國彰梁祖

蔭代 傅元善 朱紹權

顧問 張紹元

主席 周 森

紀錄 楊承熙

開會如儀

甲報告事項

一·主席報告 上次會議因時間匆促尚有六七八九十各案未及

討論當經表決留待下次會議再行提出本日開會先請傅祕

書報告上次議決各案辦理經過情形再將上次未及討論各

案暨本日提出各案依次討論解決

二·傅祕書報告 第十五次會議議決各案辦理經過情形並請

會計組報告第五案本會基金提付情形當由會計組報告北

平中南北洋保商兩行所存本會基金本息數目已經北出納
課向各該行清算電復到會當議決交審核組查核再行辦理
提存手續

乙議決事項

六·主席提議 查管委會令知核准員工欠款在欠薪項下抵扣

之件甚多應由審核組收到該項文件後設立專簿隨時登記

以便審核完畢抵扣交會計處收帳并請審核組速即開列事

務員名單急待彙呈管委會備案

議決 既據常組長報告綜核課已設立專簿登記審核組亦

可根據辦理

七·主席提議 北平辦事處員工人數不少關於欠薪者又居多

數應否函知該處推舉代表駐平辦事以資接洽

議決 與本日議案第一項併案討論

一·接准駐平辦事處函略開本處成立以來雖僅二年而現有人

員大多數均係由各處升轉調補而來各該員從前在原服務

處所大半均有欠薪此次所提清算欠薪確數辦法對於本處

人員之欠薪應由何處負責辦理應請貴會於審查此項議案

時特予注意以免將來辦事手續上發生困難等因究應如何辦理請公決

議決 (一) 函復駐平辦事處請轉飭所屬員工有欠薪關係者應向在欠薪時之服務處所接洽由原服務機關調查填表送會(二) 遇必要時再請該處派代表到會接洽(三) 如欠薪員工其原服務處所現時已不存在者則由接管機關負責辦理如前警務課應歸警察署前材料處應歸材料課警務課應歸衛生課

八·主席提議 警察署現已不屬總務處管轄全路警員警士欠薪殊屬繁瑣應否函知推派委員參加會議以資清理
議決 函請該署派員列席

九·主席提議 本會現正積極進行清理以期早日審查完畢欠薪人員究需欠薪表若干份不得而知應由審查組調查速即將確數開交總務組轉知庶務課付印以免延誤
議決 先印六萬張

十·主席提議 茲據總處莊委員前來面稱關於總處一部份欠薪單已在北平時送交欠委會茲查前北平欠委會收發本所有收到之欠薪單隨時送交審核組簽收現在該項欠薪單究

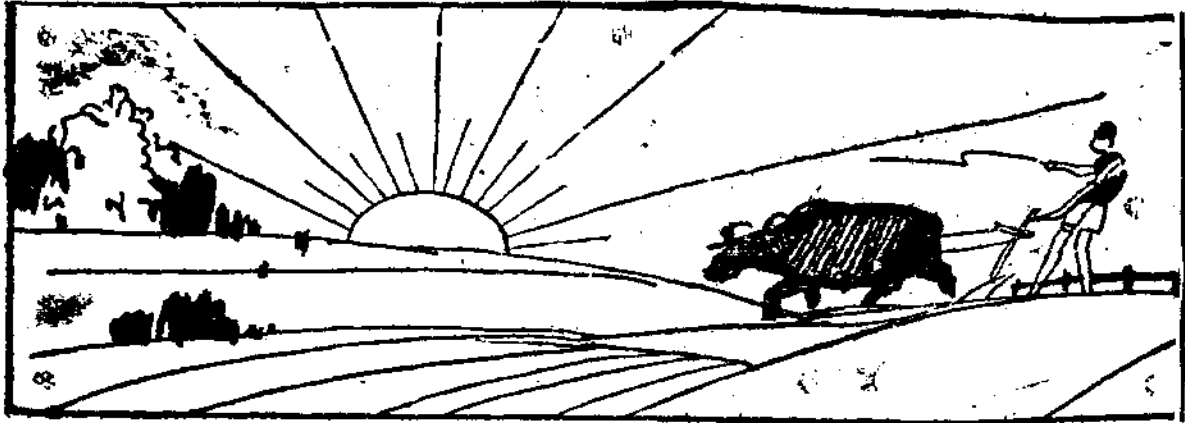
存何處應請常組長查明後送回莊委員重行整理或直接移交現在組織之審核組俾資核辦

議決 以前遺失各表作廢仍請總務處另飭查填
十一·主席提議 接准警察署公函略開警務方面歷年變遷甚多所有離差員警多數不知去向現在既須調查應否由貫會登報調查以免掛漏等因究應如何辦理提請公決

議決 與莊委員臨時動議併案解決
莊委員臨時動議 關於調查離職員工欠薪總務處亦有登報調查之議似應用本會名義登報通告以免紛歧是否請公決 議決 通過

十二·蕭委員聞叔提議 總務處調查所屬離職各員工欠薪數目具有特殊困難情形恐難如期辦竣似不受另案辦理之拘束以昭平允請公決案
議決 併十一項議決案辦理

主席報告現在已至下班鐘點尚有機務處提案三件未及討論應否延會請公決
議決 下次會議再行提出討論遂散會



美國鐵路實況



調

查

美國鐵路實況

志 政

美國鐵路實況一書，為西方鐵路公共關係委員會（Western Railways' Committee on Public Relations, Chicago, (ILL.）所編行，而由京都鐵道經濟局（Bureau of Railway Economics Washington, D.C.）所審定，年出一卷。言簡意賅。凡美國鐵路之各項統計咸與

焉。茲者一九二九年本已告出版。亟譯之。以供讀者參考。

一、路產之部

截至一九二八年十二月三十一日止。美國鐵路哩數增加。鐵路之路綫哩數。約為二六〇、〇〇〇哩。若就軌道哩數（即一百哩之路綫。如係雙軌。作二百哩計算。）及車場軌道。岔道軌道等計之。則為四二六、〇〇〇哩。與一九一一年之三六三、〇〇〇哩相較，增加六三、〇〇〇哩。此項路綫百分之九十一屬於頭等鐵路（即每路每年營業收入在百萬元以上者。美國頭等鐵路之總收入，佔全國鐵路總收

美國鐵路實況

平漢鐵路月刊調查 第三十一期

入百分之九十七。茲將歷年哩數增加，列表如左

一九一一年	三六二·八二四哩
一九一六年	三九七·〇一四哩
一九二〇年	四〇六·五八〇哩
一九二一年	四〇七·五三一哩
一九二二年	四〇九·三五九哩
一九二三年	四一二·九九三哩
一九二四年	四一五·〇二八哩
一九二五年	四一七·九五四哩
一九二六年	四二一·三四一哩
一九二七年	四二四·七三八哩
一九二八年	四二六·〇〇〇哩

...客車輛數趨降...

客車車輛，包括行李車，郵政車等在內，一九二八年底美國頭等鐵路共有五三，〇九七輛，較一九一一年之四六，九〇五輛增加，但自一九二〇年後則一九二八年實為最低之紀錄，下列表內，凡私有車輛及普爾門車皆不在內

一九一一年	四六·九〇五輛
-------	---------

一九一六年	五二·一七九輛
一九二〇年	五三·五〇一輛
一九二一年	五四·三三六輛
一九二二年	五四·三五四輛
一九二三年	五四·七一八輛
一九二四年	五五·〇四〇輛
一九二五年	五四·六二二輛
一九二六年	五四·七七三輛
一九二七年	五三·八二二輛
一九二八年	五三·〇九七輛

...機車數量銳減...

一九二八年，美國頭等鐵路之機車，共為五九，三九一輛，此一九一一年僅加百分之二，而與一九二四年之六五，三五八輛最高紀錄相較，銳落六，〇〇〇輛，此項減少，實緣各路將舊敗機車，盡量汰除，另易新式而富有引力者，一方將機車使用能率提高，共詳數如左

一九一一年	五八·〇七一輛
一九一六年	六一·三三二輛

一九〇二年	六四·七四六輛
一九二一年	六四·九四九輛
一九二二年	六四·五二二輛
一九二三年	六五·三二七輛
一九二四年	六五·三五八輛
一九二五年	六三·九七四輛
一九二六年	六二·七六一輛

...機車引力量大...

機車數量減少之原因。由于機車引力量之增大，上節已言之矣，自一九一一年至一九二八年，每一蒸汽機車之牽引力量自二八·三〇五磅增至四三·八四五磅，約增百分之五十五，而一九二八年尤開空前未有之高峰，詳數如下

一九一一年	二八·三〇五磅
一九一六年	三三·一八八磅
一九二〇年	三六·三六五磅
一九二一年	三六·九三五磅
一九二二年	三七·四四一磅
一九二三年	三九·一七七磅

美國鐵路實況

一九二四年	三九·八九一磅
一九二五年	四〇·六六六磅
一九二六年	四一·八八六磅
一九二七年	四二·七九八磅
一九二八年	四三·八四五磅

...總機車力激進...

機車引力量既較一九一一年增加百分之五五，一九二八年頭等鐵路之機車總引力量，亦較是年增加百分之五十九，計為二，五七九，七九五，八五〇磅，詳數如左

一九一一年	一·六二四·九三三·四一四磅
一九一六年	二·〇二四·一一八·七〇〇磅
一九二〇年	二·三四〇·七六一·一九六磅
一九二一年	二·三八五·四六九·九四〇磅
一九二二年	二·四〇一·四五五·五〇一磅
一九二三年	二·五四四·一一四·八二七磅
一九二四年	二·五九三·一七八·〇一五磅
一九二五年	二·五八六·八六八·一二〇磅
一九二六年	二·六一一·二三七·九七五磅

美國鐵路實況

一九二七年 二·六〇六·一七一·〇三〇磅
 一九二八年 二·五七九·七九五·八五〇磅

...貨車數輛漸少...

貨車車輛，自一九一五年達最高紀錄後，嗣即逐年低降，致其原因，不外將舊車汰除，另易容積較大之新車，一方將運用率提高，正與機車減少之原因相同，詳表列左

一九一一年	二·一七·六四四輛
一九一六年	二·二五三·二三三輛
一九二〇年	二·三二二·一二二輛
一九二一年	二·三一五·六九二輛
一九二二年	二·二九三·三九二輛
一九二三年	二·三一五·六一二輛
一九二四年	二·三四八·七二五輛
一九二五年	二·三五七·二三四輛
一九二六年	二·三四八·六七九輛
一九二七年	二·三二四·八三四輛
一九二八年	二·二九七·六七七輛

...貨車載重大增...

四

貨車之製造既已改善，每輛貨車之容積，亦隨之而增，一九一一年每車平均為三六·九噸，一九二八年則為四五·八噸，計增八·九噸，約為百分之二十四，頭等鐵路之詳細數字如左

一九一一年	三六·九噸
一九一六年	四一·〇噸
一九二〇年	四二·四噸
一九二一年	四二·五噸
一九二二年	四三·一噸
一九二三年	四三·五噸
一九二四年	四四·三噸
一九二五年	四四·八噸
一九二六年	四五·一噸
一九二七年	四五·五噸
一九二八年	四五·八噸

...總貨車載量略減...

貨車總載重量，雖較一九一一年增百分之三十五，但自一九二五年後，則一九二八年顯見為最低之數量，其詳數如下

一九一一年	七八，一〇〇，〇〇〇噸
一九一六年	九二，二八〇，三三五噸
一九二〇年	九八，三四二，六六六噸
一九二一年	九八，五〇四，〇一七噸
一九二二年	九八，八四六，八三六噸
一九二三年	一〇一，三一八，二二三噸

全國鐵路負債之總調查

全國各路，近年因天災匪禍，營業均趨衰落，又因路務整頓培修等項需料需款，刻不容緩，十餘年來常舉債與辦，致各路舊債，既無法償還，新債復漸增加，迄至現時，因借款多不能照原合同履行償還，各路信用，亦受影響，欲再舉債，亦無人承借。據鐵部最近調查，全國路局所借債務，截至廿一年六月底止，以最近之滙兌率計算，其總數已達拾三萬萬五千三百餘萬元之鉅。現擬令各路籌組債務整理委員會，從事整理，以維信用。茲探得各路負債數目表誌之如下：

粵航政事宜之調查

美國鐵路實況 全國鐵路負債之總調查

一九二四年	一〇四，一四九，三八一噸
一九二五年	一〇五，五六九，六七〇噸
一九二六年	一〇五，九五二，八一八噸
一九二七年	一〇五，八四五，五六八噸
一九二八年	一〇五，三二七，四〇四噸

(待續)

(北寧路)二五，四七六，〇二九元。(京滬路)五四，五五三，一七六元。(滬杭甬路)一〇，一三〇，六七七元。(膠濟路)五六，三二五，一三六元。(正太路)一，一七二，〇九七元。(道清路)一三，七三九，〇八二元。(隴海路)二一九，二二五，七八七元。(汴洛路)五，九九二，五〇〇元。(湘鄂路)一二八，九九二，一三〇元。(廣九路)二八，一〇五，六一〇元。(廣韶路)二八，八六二，三四七元。(東三省各路及未成各路)三三六，三一〇，〇九八元。總計一，三五三，六八四，四五七元。

粵航政事宜之調查 湘省公路調查

廣東全省內河航業，向來設有航政局專司其事，頃據航政界消息，報告最近各江航業船艘數，亟轉錄如下，甲，省河（廣州）航政局，小汽船五百二十一艘，拖渡一百二十六艘，帆船一千三百七十一艘，車渡四十五艘，柴船五百九十二艘，坭船一百三十八艘，乙，潮梅航政局，大小魚尾六百隻，大小五肚三百三十二隻，大小四肚九百三十隻，塗艚三百隻，小舟二千五百隻，八槳二十五隻，八卦八隻，干挺四十隻，風條一千五百隻，水般二十五隻，丙，東江航政局，輪船十七隻，渡船一千艘，客艇一千〇六十四隻，柴船四百八十四隻，丁，北江航政局單要電船十九隻，拖渡一艘，帆船一千一百艘，柴船二百五十隻，戊，西江航政局，帆船六百五十隻，鹽船三十八隻，車渡二隻，柴船二百七隻，己，江

湘省公路調查

湖南全省公路，年有進展，此次試驗煤氣汽車，省府歡迎各省代表參觀，亦均認為成績優良，惟各方向未深悉全部公路情形，與營業狀況，茲特調查詳情如次：

（一）組織系統 湖南全省公路局，設總務，工務，機務，管理四科，管理科所屬有物料總庫，機務科所屬有修理總

門航政局帆船六百七十三隻，搬運船一百七十三隻，沙艇二千一百隻，柴洞艇六隻，柴船十二艘，戲船七只，捕魚船九百一十五隻，庚，佛山航政局拖渡三隻，輪船十隻，帆船六十隻，搬運艇八十五只，大艇四百隻，魚船十隻，辛，中山航政局，拖渡十隻電船三隻，壬，陽江航政局，電船四艘，搬運艇五百十隻，電船四隻，帆船一百九十隻，客艇五百六十五隻，妓艇十只，魚船一千八百五十只，大艇七十只，帆船百三十只，魚船一千一百六十隻，搬運艇二百五十隻，大艇五百隻，法艇二百隻，癸，瓊崖航政局，帆船七百四十五隻，魚船六千二百只，搬運艇二千二百五十只，統計每局每年稅收四十餘萬元，全省合計每年收稅四百餘萬元，觀於上述，亦可窺見粵省航政事業之一斑矣。

廠。又會計獨立，設會計處，內分計算。出納。稽核，統計四課，局外屬於工程者，有黃高，永瀏，攸茶。洪永，柳宜五工程處，屬於營業者，有長衡，潭寶，長常，衡宜，醴茶，常桃六管理處，各管理處共分六十餘站，掌理營業，有修理分廠二十一所，司修理車輛事宜，有養路工程員，司理養

路事宜。

(二)員工數目 局內及物料總庫，修理總廠，共職員百零二人，各管理處職員二百八十人，各工程處職員九十八人，領班司機，修理技工三百餘人，機械汽船電話助手等技工二百餘人，局內外丁警八百餘人，養路工夫七百餘人，共職員四百八十人，技工五百六十人，丁警工夫一千五百餘人，築路工人不計。

(三)築路里程 計畫應修幹路四八二五驛里，支路八六六九驛里，現已成幹支路二二一五驛里共計約支工程費八百餘萬元。

(四)工程標準及設備路寬二十四尺，鋪砂分三層、厚度七吋，橋梁涵洞均磚石及鐵筋混凝土修建，各路站道，電話，碼頭站棚，大致完備。

(五)徵收地畝 現成各路，計收用土地三萬三千餘畝，徵用費銀一百萬餘元，大致每築路一里，佔地十八畝餘，需補償遷移資助等費銀四百餘元。

(六)營業組織 長衡兼永黃高段，路長六五五驛里，轄十八站，潭寶路長四七〇驛里，轄十一站，長常路長四一〇

驛里，轄九站，衡宜路長四四〇驛里，轄十一站，醴茶路長二八〇驛里，轄六站，常桃路長六〇驛里，轄五站。

(七)車輛分配及種類，各段共有車一百八十四輛，計長衡五八輛，潭寶五〇輛，長常二六輛，衡宜三〇輛，醴茶一二輛，常桃八輛，外新車二十五輛在裝釘中，車輛種類，計達極一四六輛，雪佛蘭三一輛，福特，惠白脫，萬國通用等三三輛。

(八)票價收入 票價因各段交通情形不同而有差異，潭寶最高，每里二分一釐，其次長常二分，衡宜一分九，潭衡一分八，常桃攸體一分七，長潭一分五不等，但各段實際收入，恆較票價為小，根據二十年三月，至十月，八個月之收入統計，最約為票價之七成，最低乃至四成有奇，則空車空座軍車貨車等，致短少其收益也。

(九)收支狀況 鹽稅，特稅，路捐，附加，平均約月收二萬餘元，(內材料費七萬元，視收入旺淡為伸縮，約為收入數百分之四〇左右)養路費一萬一千餘圓，工程事務費一萬三千餘元。

(十)營業狀況 營業收入，客運約百分之八四，貨運百

湘省公路調查

分之一五，雜項百分之一，潭賈收入最旺，長衡，宜長次之，營業支出，事務費約百分四二，材料費百分之五八，而材料費中汽油，約百分之六〇，車胎百分之一五弱，零件滑油各百分之一一強，

(十一)營業盈餘 十八年一月起至二十一年六月止，營業收入四百八十一萬餘元，營業支出，三百九十萬餘圓，兩

抵盈餘，十八年度六萬八千餘圓，十九年度二十四萬餘元，二十年度五十九萬餘元，

(十二)行車消耗 行車每萬里每座位之總消耗量，據二十年三月至十月，八個月之統計，最低三三〇四元，最高一九三〇三四元，則因車輛之大小新舊優劣與駛用得法與否，而有差異云，

美新總統腰無半文錢

新選美總統羅斯福氏，於十九日皆其夫人突自愛爾白尼赴紐約，羅氏行色匆匆，竟未攜有分文，乃向其都屬某君借洋十元購得車票，始克成行，聞羅氏此次赴紐約，原係事前接電，謂其第二媳即將分晚，但羅氏車方行至中途，又得續報，其媳已舉一雄，羅氏夫人極喜，

A decorative rectangular border with a repeating floral or geometric pattern surrounds the text.

統

計

本路最近五年營業收支總額比較表

年 別	營業進款		營業用款		盈 餘 (進款淨數)		營業比例 (用款占進款之百分數)
十 六 年	11,492,819	59	9,994,159	72	1,498,659	87	86.97 %
十 七 年	18,138,127	11	11,384,872	53	6,753,254	53	62.76 %
十 八 年	18,109,236	26	13,030,705	39	5,078,530	87	71.95 %
十 九 年	20,138,647	55	14,799,986	34	5,338,661	21	73.49 %
二 十 年	22,744,820	24	16,901,091	61	5,843,728	63	74.30 %

本路最近五年營業進款分類比較表

年 別	客 運			貨 運			雜 項			共 計		
	銀 額	占進款總數 百分數		銀 額	占進款總數 百分數		銀 額	占進款總數 百分數		銀 額	占進款總數 百分數	
十 六 年	3,437,812	39	29,91	7,813,695	52	67,99	241,311	68	2,10	11,492,819	59	100%
十 七 年	6,609,352	82	36,44	11,332,435	32	62,47	196,338	97	1,09	18,138,127	11	100%
十 八 年	6,906,765	99	38,12	10,984,196	54	60,65	218,273	73	1,21	18,109,236	26	100%
十 九 年	5,885,675	51	29,23	14,083,738	71	69,93	169,233	33	,84	20,138,647	55	100%
二 十 年	7,052,118	28	31,00	15,411,750	87	67,75	280,951	09	1,25	22,744,820	24	100%
										90,623,650	75	

本路最近五年營業用款分類比較表

年 別	總 務 費		車 務 費		運 務 費		設備品維持費		工務維持費		共 計	
	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比
十 六 年	3,230,138	28	1,572,651	75	1,552,144	54	2,185,193	11	1,504,032	04	9,994,159	72
十 七 年	3,087,502	88	1,912,588	60	2,283,449	10	1,965,945	69	2,185,786	26	11,384,872	58
十 八 年	3,603,637	13	1,917,170	11	2,591,295	29	2,482,933	76	2,435,669	10	13,030,705	39
十 九 年	3,962,886	96	2,081,877	93	3,735,687	88	2,514,037	28	2,505,496	29	14,799,986	34
二 十 年	5,060,742	39	2,340,874	35	3,278,654	55	3,206,398	68	3,014,421	64	16,501,091	61
											69,110,815	59

本路最近五年營業成績統計表

年 份	營業路綫 里 程 (公里)	資本金總額	營業進款	營業用款	盈 餘	每營業里平均			每營業日平均			盈餘對 利率百分數	資本 百分數
						進款	用款	盈餘	進款	用款	盈餘		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
十六年	1,324	125,400,175	11,492,820	9,994,160	1,498,660	8,680	7,548	1,132	31,487	27,381	4,106	1.19	%
十七年	1,321	125,445,615	18,138,127	11,384,872	6,753,255	13,731	8,618	5,113	49,558	31,106	18,452	5.38	%
十八年	1,321	125,780,834	18,109,236	13,030,705	5,078,531	13,708	9,864	3,844	49,614	35,711	13,903	4.03	%
十九年	1,321	126,181,965	20,138,648	14,799,986	5,338,661	15,245	11,204	4,041	55,174	40,548	14,626	4.23	%
二十年	1,321	126,111,183	22,744,820	16,901,092	5,843,728	17,218	12,795	4,423	62,315	46,304	16,011	4.63	%

- 附註 1. 此表所列營業路綫里程內有蘆溝橋至豐台枝綫計長七公里強係屬北寧鐵路非本路資產
 又民國十六年內尚有西便門至廣安門枝綫計長二公里強係屬平綏路亦非本路資產
2. 此表所列之營業路綫里程資金及營業各款單位以下之數目用四捨五入法
3. 民國十七年之營業日係按三百六十六天核計其餘各年份概按三百六十五天核計

本路最近五年營業用款月別表

年 份 月 別	民國十六年		民國十七年		民國十八年		民國十九年		民國二十年	
	一月	972,895	75	988,157	44	988,857	81	922,709	58	1,429,310	47
二月	722,033	60	956,783	95	984,123	37	1,086,945	09	1,328,930	23
三月	780,213	20	959,112	06	963,136	94	1,123,419	31	1,355,010	44
四月	903,377	29	1,038,567	72	951,223	49	1,229,141	96	1,340,781	89
五月	828,289	69	1,009,989	74	925,883	11	1,298,479	19	1,371,014	92
六月	841,859	77	1,222,482	36	1,038,900	09	1,198,644	62	1,883,874	01
七月	611,260	06	597,133	84	988,795	71	1,162,964	00	1,290,838	29
八月	628,785	11	651,785	57	1,102,292	33	1,249,093	14	1,269,015	23
九月	618,347	22	748,440	48	984,469	61	1,192,787	28	1,373,351	53
十月	725,825	38	983,498	31	1,254,924	04	1,315,262	55	1,453,110	56
十一月	750,868	02	863,673	10	1,007,086	81	1,404,042	94	1,554,077	94
十二月	1,610,904	63	1,365,247	96	1,841,012	08	1,616,496	63	1,751,776	10
全年合計	9,994,159	72	11,384,872	53	13,030,705	39	14,799,986	34	16,901,091	61
每月平均	832,840	64	948,749	38	1,085,892	12	1,233,332	19	1,408,424	30

本路最近五年營業進款月別比較表

月 別	民國十六年		民國十七年		民國十八年		民國十九年		民國二十年	
	金額	日期	金額	日期	金額	日期	金額	日期	金額	日期
一 月	576,291	83	917,215	93	1,806,868	58	981,696	82	2,107,390	43
二 月	319,904	03	1,356,256	36	1,268,393	30	1,600,771	79	1,900,072	98
三 月	1,068,553	12	1,929,904	19	1,981,551	88	1,648,642	93	2,157,087	67
四 月	1,147,562	55	1,413,115	33	1,598,641	47	2,058,139	56	2,723,190	53
五 月	1,188,841	64	1,014,509	07	1,074,623	16	1,857,240	70	2,409,918	44
六 月	636,741	73	927,895	15	1,245,964	04	1,784,511	45	2,298,148	14
七 月	690,741	21	1,091,100	11	1,455,300	07	1,277,935	01	1,038,167	20
八 月	295,633	88	1,452,176	91	1,470,149	14	2,274,259	98	929,999	53
九 月	554,460	44	1,274,550	09	2,185,900	87	1,191,824	12	1,877,476	03
十 月	388,978	31	1,970,793	50	1,764,303	67	964,173	96	1,947,332	06
十 一 月	611,364	52	1,783,778	18	1,282,604	82	2,318,794	33	1,886,426	77
十 二 月	3,983,746	33	3,006,832	29	974,935	26	2,180,656	87	1,469,610	41
全年總數	11,492,819	59	18,133,127	11	18,109,236	26	20,138,647	55	22,744,820	24
每月平均	957,734	96	1,511,510	69	1,509,103	02	1,678,220	63	1,895,401	69

本路最近五年營業進款逐年分類比較增減表

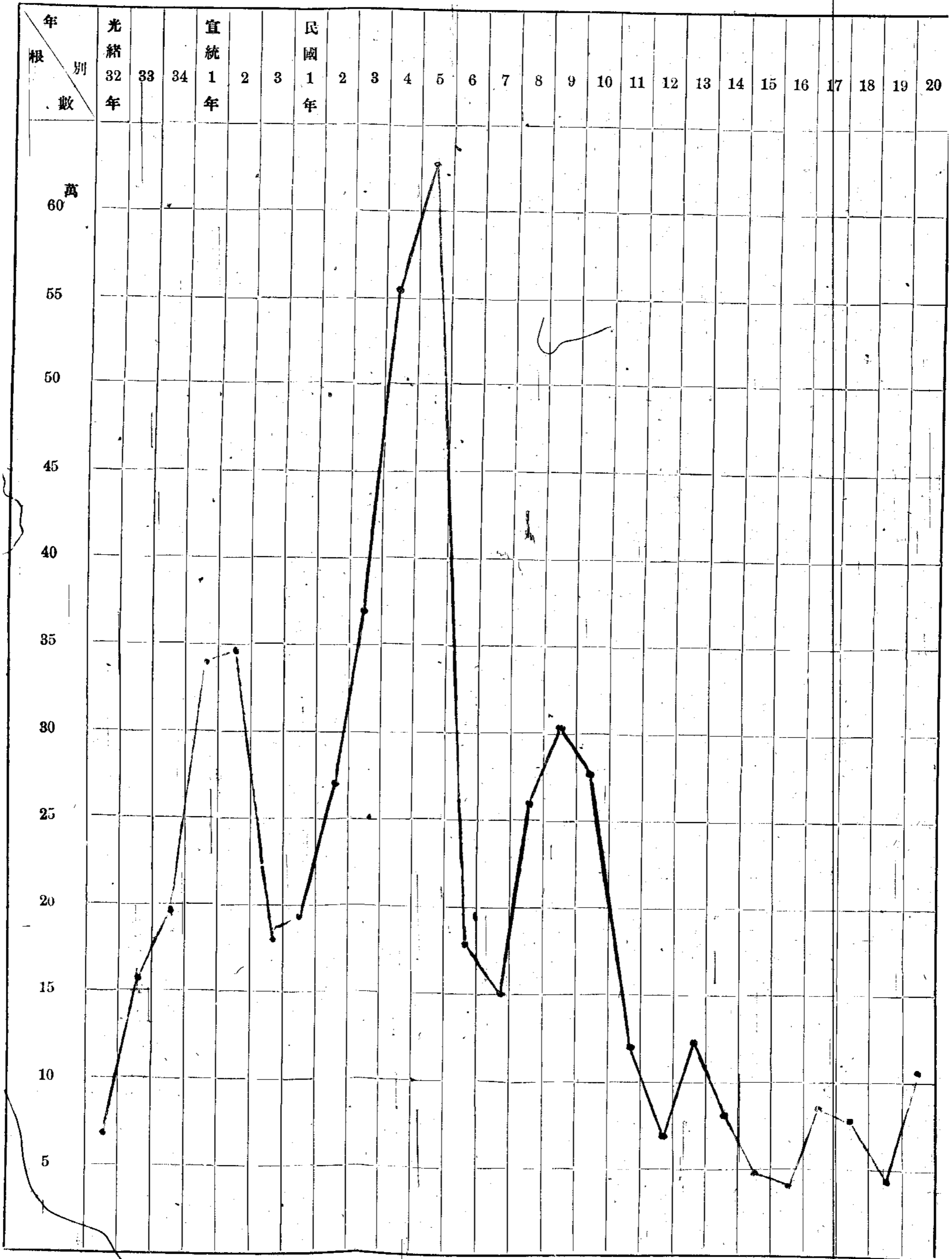
年 份	運 輸 進 款								雜 項 進 款				比 較 增 減			增 減 淨 數				
	客 運		貨 運		上 年		本 年		上 年		本 年		客 運	貨 運	雜 項					
	上 年	本 年	上 年	本 年	上 年	本 年	上 年	本 年	上 年	本 年	上 年	本 年	上 年	本 年	上 年		本 年			
十六年比十五年	4,445,628	24	3,437,812	39	9,850,634	52	7,813,695	52	442,574	13	241,311	68	1,007,815	85	2,037,239	00	201,262	45	3,246,317	30
十七年比十六年	3,437,812	86	6,609,352	82	7,813,695	52	11,332,435	32	241,311	68	196,338	97	3,171,540	43	3,518,739	80	44,972	71	6,645,307	52
十八年比十七年	6,609,352	82	6,906,765	99	11,332,435	32	10,984,196	54	196,338	97	218,273	73	297,413	17	348,238	78	21,934	76	28,800	85
十九年比十八年	6,906,765	99	5,885,675	51	10,984,196	54	14,083,738	71	218,273	73	169,233	33	1,021,090	48	3,099,542	17	49,040	40	2,929,411	29
二十年比十九年	5,885,675	51	7,052,118	28	14,083,738	71	15,411,750	87	169,233	33	280,951	09	1,166,442	77	1,328,012	16	111,717	76	2,606,172	69

附註 1. 此表比較增減及增減淨數各欄黑字指增加紅字減少
 2. 五年內進款以二十年為最旺十六年居末十八年距五年平均數相近之數

各軍政機關歷年減免運費損失總數表

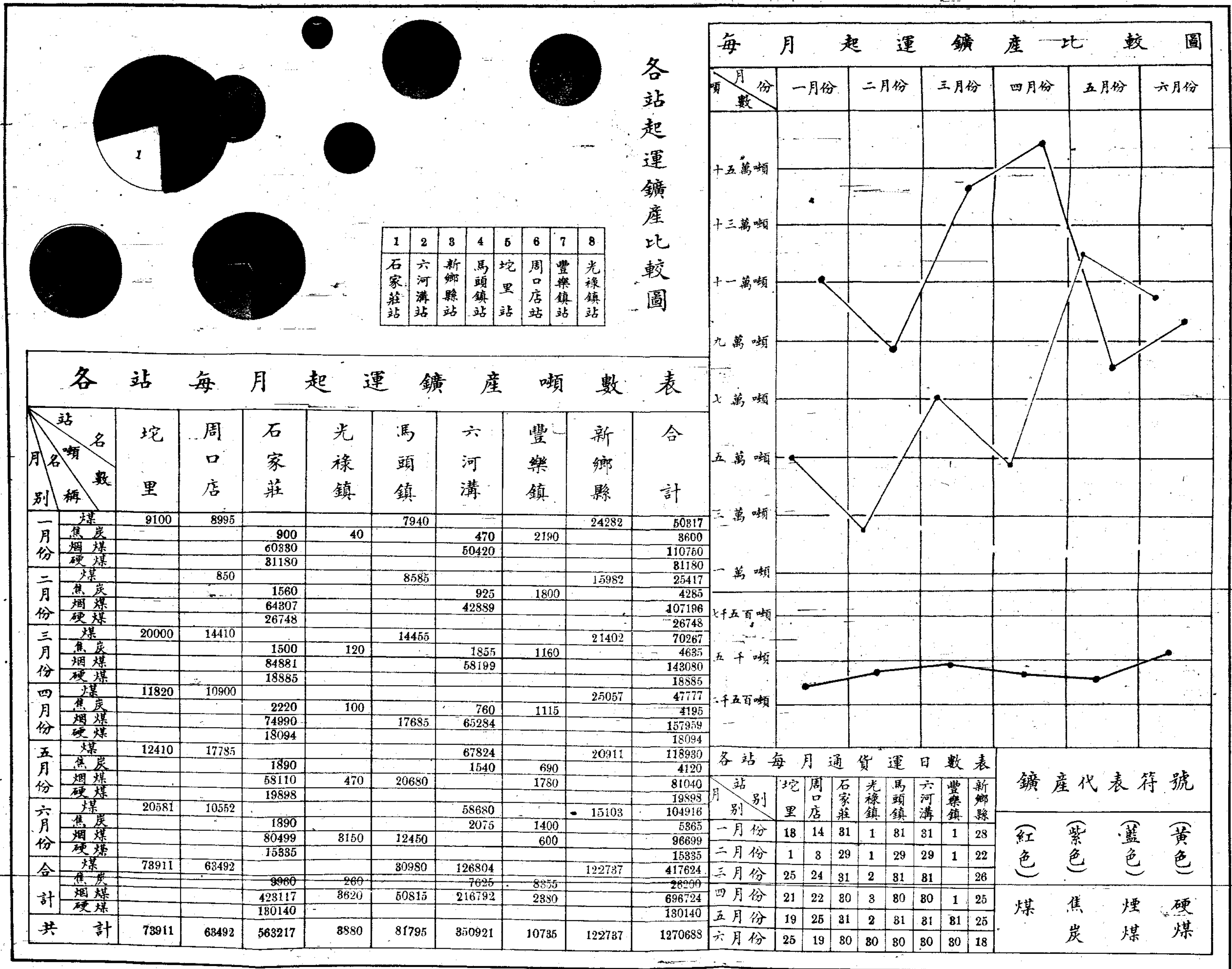
年 別	損 失 總 數	附 記
元 年	\$ 2,889,464,05	民四以前統計不齊全表
二 年	1,540,415,55	內僅係約數
三 年	2,150,041,65	民八以前各機關減免運
四 年	1,174,517,05	費之數未經登記
五 年	2,978,459,10	民十五以後戰事區間軍
六 年	1,494,889,10	人自由輸送不用票據者
七 年	2,675,368,45	無案可稽本表未能列入
八 年	1,890,947,00	民十七以前振運減免運
九 年	1,790,754,89	費未作損失登記本表未
十 年	1,747,773,10	能列入
十 一 年	1,479,121,20	
十 二 年	2,204,037,05	
十 三 年	2,364,551,20	
十 四 年	4,649,209,55	
十 五 年	2,391,314,40	
十 六 年	2,096,281,10	
十 七 年	3,214,245,17	
十 八 年	3,460,335,59	
十 九 年	4,116,419,25	
二 十 年	1,916,996,65	
總 共	48,225,141,10	

本路歷年更換枕木比較表



工務處工程課統計股製

平漢鐵路有關係各站二十一年一至六各月份起運鑛產比較圖表



(附註) 本圖表係根據本路月刊內每月起運鑛產總數表編製
編譯課檢輯股繪二十一年 月

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表
二十一年九月份

二十一年十月二十一日填報

站名	本月起運主要鑛產名稱及噸數					由本站起運鑛產 之主要鑛廠名稱	本月本 站通貨 運日數
	煤 噸數	焦炭 噸數	烟煤 噸數	硬煤 噸數	泥土 噸數		
坨里	12580					密業 清和	二十二日
周口店	1580					興寶 成興順 鴻豐	六日
石家莊		1010	57525	3095		井隆 保音 正豐	全月
光祿鎮		2030	4110			中 和	二十七日
馬頭鎮			6010			怡 立	三十日
六河溝	54399	920				六 河 溝	全月
豐樂鎮		700				六 河 溝	十日
新鄉縣	37818					中 原	二十八日
許州							

本路本月障礙事故 1 事由 坨里缺乏車輛 九日
 周口店煤斤無銷路 二十四日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年七月一日至二十一年七月十日止

計通車路程1324公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款	列 車 經 行		公 里 數
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數			客	貨		共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年		\$ 元角分		\$ 元角分	\$ 元角分	\$ 元角分			
.....1旬 共 計	72,167	207,550 32	96,955	444,801 20	13,597 70	665,949 92	55,485	87,574	143,059
每通車公里勻計	54.51	156 76	73.23	335 95	10 27	502 98	41.91	66.14	108.05
至是日共計	1,417,737	3,589,031 10	1,792,392	9,948,096 08	347,594 53	13,884,721 71	965,887	1,538,942	2,499,729
上 年									
.....1旬 共 計	61,896	146,062 23	70,408	338,887 82	8,628 73	493,578 78	46,019	52,961	98,980
每通車公里勻計	46.75	110 32	53.18	255 96	6 52	372 80	34.76	40.00	74.76
至是日共計	1,182,807	3,476,987 05	1,531,265	10,492,904 05	158,730 76	14,128,621 86	999,900	1,035,609	2,035,509

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年七月十一日至二十一年七月二十日止

計通車路程1324公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款	列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年		\$ 元角分		\$ 元角分		\$ 元角分			
.....2旬 共 計	67,134	166 604 86	76,436	446,026 85	11,347 69	623,979 40	52,899	86,752	139,651
每通車公里勻計	50,71	125 83	57,73	336 88	8 57	471 28	39,95	65,52	105,47
至是日共計	1,484,871	3,755,635 96	1,868,828	10,394,122 93	358,942 22	14,508,701 11	1,018,786	1,620,594	2,639,380
上 年									
.....2旬 共 計	51,831	91,932 37	47,283	253,415 06	7,247 58	352,595 01	51,443	44,855	96,298
每通車公里勻計	39,15	69 44	35,71	191 40	5 47	266 31	38,85	33,88	72,73
至是日共計	1,234,638	3,568,919 42	1,578,548	10,746,319 11	165,978 34	14,481,216 87	1,051,343	1,080,464	2,131,807

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年七月二十一日至二十一年七月三十一日止

計通車路程1324公里

摘 要	旅 客			貨 物			雜 項		共 計 進 款		列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數		噸 數	銀 數						客	貨	共 計
1	2	3		4	5		6		7		8	9	10
本 年		\$ 元角分			\$ 元角分		\$ 元角分		\$ 元角分				
.....3e旬 共 計	66,549	156,479	61	108,737	536,851	23	14,941	42	708,272	26	53,073	97,411	150,517
每通車公里勻計	50.26	118	19	82.13	405	48	11	28	534	95	40.08	73.60	113.68
至 是 日 共 計	1,551,420	3,919,115	57	1,977,565	10,930,974	16	373,883	64	15,216,973	37	1,071,859	1,718,088	2,789,897
上 年													
.....3e旬 共 計	81,933	46,791	44	27,497	136,368	76	2,364	41	185,524	61	56,057	29,504	85,561
每通車公里勻計	24.12	35	34	20.77	103	00	1	76	140	13	42.34	22.28	64.62
至 是 日 共 計	1,266,570	3,615,710	86	1,606,045	10,882,687	87	168,342	75	14,666,741	48	1,107,400	1,109,968	2,217,368

民 國 年 月 日

中華國有鐵路

平 漢 綫

民國二十一年十月上旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數		共	計
		小	數		
上旬現金結餘	存			\$186,017	00
本旬收入	收			810,869	21
客運	a	213,080	96		
貨運	b	408,743	19		
附雜	c	52,543	58		
借入	d	11,594	10		
其他	e	...	...
共	t	30,456	70		
合計		4,450	73	624,852	21
減去本旬支出	付			818,138	57
營業支出	g	159,006	28		
資產支出	h	.....	...
歲計支出	i	1,325	74		
其他支出	j	157,806	55		
合計					
省運加價		52,543.58			
課撥款		53,888.66			
聯運費		39,874.38			
協款		5,520.00			
償還借款		5,980.00			
本旬現金結餘	餘			\$306,713	64
現金結餘類別	行			1,226,628	08
各銀行存款					
漢口中央銀行		2,763	94		
漢口金城銀行		42,609	49		
漢口交通銀行		769	57		
漢口鹽業銀行		391,859	05		
漢口農工銀行		18,700	00		
北平金城銀行		343,067	11		
北平鹽業銀行		295,284	05		
北平中南銀行		110,324	39		
北平保商銀行		20,290	56		
北平農工銀行		896	42		
北平浙江興業銀行		63	24		
北平山西省銀行			26		
各銀行透支	透			957,470	62
漢口金城銀行		67,166	21		
漢口交通銀行		54,426	40		
漢口鹽業銀行		108,110	40		
漢口農工銀行		410,767	61		
北平金城銀行		122,000	00		
北平鹽業銀行		122,000	00		
北平中南銀行		15,500	00		
北平大陸銀行		4,000	00		
北平交通銀行		15,500	00		
北平保商銀行		15,500	00		
北平農工銀行		15,500	00		
北平中國實業銀行		7,000	00		
北平出納課存款	課	20,636	09		
現洋		3,867.91			
不能提用款		16,768.18			
漢口出納課存款	課	16,920	09	37,556	18
現洋		8,569.98			
不能提用款		8,350.11			
合計				\$306,713	64
不能作為現金提用各款					
銅元		206	17		
懸掛舊賬		24,912	12		
合計	懸			\$25,118	29

中華民國二十一年十月二十日

中華國有鐵路

平 滙 綫

民國二十一年十月中旬現金出納旬報表

簡 稱	要	簡 稱	銀 數		計	
			小	共		
上旬現金結餘		存			\$306,713	61
本旬收入		收			1,018,404	27
客運		a	230,657	17		
貨運		b	504,724	89		
附捐	貨運加價	c	52,656	70		
雜項		d	8,708	86		
借入	銀行借款	e	50,000	00		
其他	課撥款	f	171,556	65		
合計					1,325,117	91
本旬支出		付			1,170,409	32
營業支出		g	771,190	06		
資產支出		h	.....	...
歲計支出		i	.....	...
其他支出	貨運加價 52,656.70 聯運費 29,516.49 課撥款 238,311.45 協款 1,500.00 償還借款 77,234.62	j	599,219	26		
本旬現金結餘		餘			\$154,708	59
現金結餘類別		行			1,083,069	71
各銀行存款						
漢口中央銀行			2,763	94		
漢口金城銀行			44,832	41		
漢口交通銀行			769	57		
漢口鹽業銀行			338,308	95		
漢口農工銀行			33,000	00		
北平金城銀行			296,315	32		
北平鹽業銀行			268,104	21		
北平中南銀行			95,724	83		
北平保商銀行			2,290	56		
北平山西省銀行			...	26		
北平農工銀行			886	42		
北平浙江興業銀行			63	24		
各銀行透支		透			959,304	41
漢口交通銀行			54,426	40		
漢口鹽業銀行			49,810	40		
漢口農工銀行			318,037	61		
北平金城銀行			150,000	00		
北平鹽業銀行			150,000	00		
北平中南銀行			50,000	00		
北平大陸銀行			20,000	00		
北平交通銀行			48,000	00		
北平保商銀行			49,500	00		
北平農工銀行			49,500	00		
北平中國實業銀行			20,000	00		
北平出納課存款	現洋 1,980.77 不能提用款 9,104.59	課	11,085	36		
漢口出納課存款	現洋 6,684.32 不能提用款 13,173.61	課	19,857	93	30,913	29
合計					\$154,708	59
不能作為現金提用各款						
銅元			272	24		
懸掛舊賬			22,005	96		
合計		類			\$22,278	20

中華國有鐵路 平漢綫

民國二十一年十月下旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數		計
		小	數	
上旬現金結餘	存			\$154,708 59
本旬收入	收			1,094,979 03
客運	a	240,214	13	
貨運	b	627,926	45	
附捐	c	70,770	50	
雜項	d	29,794	95	
借入	e	126,273	00	
其他	f			
合計				1,249,837 62
減去本旬支出	付			1,651,378 81
營業支出	g	818,045	11	
資產支出	h	.....	...
歲計支出	i	338,057	85	
其他支出	j	495,275	85	
貨運加價 70,770.50				
搬運費 231,906.70				
聯運費 64,885.35				
協款 125,713.30				
償還借款 2,000.00				
本旬現金結餘	餘			\$401,691 19
現金結餘類別	行			1,024,050 14
各銀行存款				
漢口中央銀行		2,763	94	
漢口金城銀行		27,978	57	
漢口交通銀行		769	57	
漢口鹽業銀行		398,331	00	
漢口農工銀行		24,300	00	
北平山西省銀行		.....	28	
北平農工銀行		896	42	
北平浙江興業銀行		63	24	
北平金城銀行		248,051	78	
北平鹽業銀行		217,860	40	
北平中南銀行		88,935	62	
北平保商銀行		16,099	36	
各銀行透支	透			1,479,821 66
漢口金城銀行		73,144	20	
漢口交通銀行		54,425	40	
漢口鹽業銀行		100,883	45	
漢口農工銀行		516,367	61	
北平金城銀行		292,000	00	
北平鹽業銀行		304,000	00	
北平中南銀行		30,000	00	
北平大陸銀行		11,000	00	
北平交通銀行		28,000	00	
北平保商銀行		29,500	00	
北平農工銀行		29,500	00	
北平中國實業銀行		11,000	00	
北平出納課存款	課	17,433	52	
漢口出納課存款	課	36,646	81	54,080 38
合計				\$401,691 19
不能作為現金提用各款				
銅元		337	09	
懸掛舊賬		41,588	28	
合計	懸			\$41,925 37

中華民國二十一年十月十二日

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表

民國二十一年七月份

第 7 號

項 處 別	增 加 人 數			減 少 人 數					增 減 比 較		備 註
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因公傷亡	共 減	增	減	
總務處	70		10		7	3		10			計減十八 本月份職工添僱他調辭革死亡結算
車務處	4		4		2	2		4			
工務處	4		4		1	7	1	9		5	
機務處	15		15	1	5	3	2	11	4		
會計處	1		1		1			1			
駐平辦事處	1		1			1		1			
鄭州辦事處											
共 計	35		35	1	16	16	3	36	4	5	

二十一年八月十五日 總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表

民國二十一年八月份

項 處 別	增 加 人 數			減 少 人 數					增 減 比 較		備 註
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因公傷亡	共 減	增	減	
總務處	11 人		11 人		5 人	2 人		7 人	4 人		本月份職工添僱他調辭革死亡結算 共增十八人
車務處	5	1	6		4	4		8		2	
工務處	12		12	1	2	9		12			
機務處	30		30	1	7	6		14	16		
會計處	1		1		1			1			
駐平辦事處											
鄭州辦事處											
共 計	59 人	1 人	60 人	2 人	19 人	21 人		42 人	20 人	2 人	

二十一年九月十日 總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表

民國二十一年九月份

項 處 別	增 加 人 數			減 少 人 數				增 減 比 較		備 註	
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因公傷亡	共 減	增		減
總務處	9		9	3	4	1		8	1		本月份職工添僱他調辭革死亡結算 共增四人
車務處	10		10		6	7		13		3	
工務處	7		7		3	12		15		8	
機務處	27		27	1	6	8		15	12		
會計處					1			1		1	
駐平辦事處	1		1			1		1			
鄭州辦事處	6		6		3			3	3		
共 計	60		60	4	23	29		56	16	12	

二十一年十月十五日 總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十一年七月份

第 7 號

項 處 別	增 加 辛 額					減 少 辛 額					增 減 比 較		備 註
	添僱	調補	循例	升職	共 增	他調	降級	辭革	死亡	共 減	增	減	
總務處	元 13200	元	元 3630	元	元 16830	元	元	元 14790	元 4200	元 18990	元	元 2160	計增加辛額一百九十六元一角 本月份職工添僱他調辭革死亡加辛減辛結算
車務處	4800		1070		5870			2550	4080	6630		760	
工務處	5690		10130		15820			1500	17310	18810		2990	
機務處	25200		4660	22230	51990	6500	240	11790	12480	31010	20980		
會計處	1200		3750		4950			1200		1200	3750		
駐平 辦事處	1200		1290		2490				1700	1700	700		
鄭州 辦事處													
共 計	元 51290	元	元 24430	元 22230	元 97950	元 6500	元 240	元 31830	元 39770	元 78340	元 25520	元 5910	

二十一年八月十五日

總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十一年八月份

項 處 別	增 加 辛 額					減 少 辛 額					增 減 比 較		備 註
	添 僱	調 補	循 例	升 職	共 增	他 調	降 級	辭 革	死 亡	共 減	增	減	
	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	
總務處	13100		2700		15800			6700	3690	10390	5410		本月份職工添僱他調辭革死亡加辛減辛結算 共增辛額四百二十八元七角
車務處	6600	2550	5340	300	14790		240	5850	9780	15870		1080	
工務處	14400		12840	150	27390	3300	480	3450	18570	25800	1590		
機務處	57150		6890	7350	71390	2550		15150	18840	36540	34850		
會計處	1200		600		1800			1650		1650	150		
駐平辦事處			1950		1950						1950		
鄭州辦事處													
共 計	92450	2550	30320	7800	133120	5850	720	32800	50880	90250	43950	1080	

二十一年九月十日

總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十一年九月份

項 處 別	增 加 辛 額					減 少 辛 額					增 減 比 較		備 註
	添 僱	調 補	循 例	升 職	共 增	他 調	降 級	辭 革	死 亡	共 減	增	減	
	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	
總務處	10500		1500		12000	8900		5340	1350	10590	1410		
車務處	12000		34850		46850		340	12270	18040	25650	21200		
工務處	8400		1830	240	10470			5890	27000	32890		22420	
機務處	58880		10980	990	70800	5550		14580	30090	50220	20580		
會計處								2440		2440		2440	
駐平 辦事處	1200				1200				1500	1500		300	
鄭州 辦事處	7000			200	7200		200	3400		3600	3600		
共 計	97980		49160	1480	148520	9450	540	48920	72980	126890	46790	25160	

本月份職工添僱他調辭革死亡加辛減辛結算
 共增辛額二百一十六元三角

二十一年十月十五日

總務處公益課製



如何解決嚴重的國難



專

載

如何解決嚴重的國難

葉楚傖

中央黨部留京辦事處，
十月十日晨舉行國慶紀念會，
葉委員楚傖報告，茲將演
詞原文錄後。

各位同志 今天舉行年本
雙十節紀念會，原來十月十
日，是一個很大的紀念日，
每年此日全國都有很盛大的
慶祝，自從去年九一八事變
發生以後，在這一天的紀念慶
祝，沒有像過去那末樣的熱

烈興奮。因為在國難期中，大家應該很刻苦的注意如何打破
這個國難，解除這個國難，所以今年也是本着這個刻苦的精
神，由中央通令全國，免除一切的慶祝，單是開一個紀念會
，但是我們知道在國難期中，我們減少一切慶祝的繁文，固
是應該，但是我們在這一天，斷不可埋沒了革命建國的精神
，因目前國難期中，是必要的精神，靠這種精神，來解除國
難的，如果因為我們免了一切慶祝的繁文，而不提起革命建
國的精神來，那就失了我們刻苦的意義了。

十月十日 武昌起義的經過情形，諒各位同志都知道了，
無須再報告，不過我們回想在二十年以前，本黨的先烈，本
黨的同志，在武漢一帶，參加革命工作，其所處境地的困難

如何解決嚴重的困難

，正和現在一樣，上有三烈士的殉難，漢口機關的破壞，武漢交通的隔絕，滿清官吏的嚴密的戒備；在這個十二分嚴密情形中間，忽然在這晚上起了幾個砲聲，激動了全國革命的潮流，推翻滿清政府，事實這樣的演進，但是在這種的演進中間，我們知道有一種不可磨沒的精神，這種精神，就是所謂死中求生的精神，在那時候，如果不毅然決然的發難，不但是中部革命受莫大的挫折，並且在武漢的許多同志，沒有一個不有生命的危險，所以退是死，進是死，與其退而死，不如進而求生，以

死中求生

的精神，來造成這一段偉大的歷史，本黨的經過，自總理領導革命以至今日，可以說沒有一天不是在死中求生的經過中間，我們在這經過中間，正如波浪一高一低，在那裏掀動波浪，雖有高低大小，然而本黨以死中求生的精神，來找一條有生命的出路，在這個經過中間，是沒有斷過的，所以有時在平安中過去，斷不能認為從此無事，就是遇到了難過的時候，也不必怕的，只要問我們自己有沒有保留着死中求生的精神，如果有了這一種精神，則任何危險，我們相信不怕的，自去年九一八

二

事變發生

以後，大家都知道已到了一個很嚴重的時期了，這一個嚴重的性質，正似當時在武漢所遇到的情形一樣，但是我們相信經過了很多次的教訓，越是遇到困難，越加表現出本黨的精神來，那末，既然我們不失去死中求生的精神，大家知道退是死，進或可以求生，應該本着武漢起義的精神，不顧一切，放了砲再說，武漢起義是成功於幾個砲聲，現在我們何嘗不可以照着做呢，本人想有這一個道理在中間，在武漢起義的時候成功是中華民國的功，失敗是本黨在武漢的幾個同志的失敗，犧牲也是在武漢的幾個同志的犧牲，所以不顧一切，冒險奮起，以本黨幾個同志的性命去拚中華民國的存亡，這是

武漢起義

死中求生的一個情況，但是現在的情況，成功固然是中華民國的成功，而失敗不祇是本黨幾個同志的失敗，並且是整個中華民國的失敗，因為本黨要代全國國民，負這個責任，在武漢起義，本黨同志祇負本黨的責任，而現在的一舉一動，影響到全國全國的責任，所以過去祇要替本黨幾個同志着想，而現在要替整個的中華民國着想了，所以在現在的情況之下，負了全國責任的本黨，不能不加以多少

的審慎考慮，但是我們知道審慎和致慮，一個變相，也會走錯到懦弱無能的路上，譬如說勇猛增進，也是很好的一個精神，但問時也可以走錯到暴虎馮河的路上，所以

審慎考慮

決不是懦弱無能，勇猛增進，決不是暴虎馮河，但兩者相差極微，真正的審慎和考慮面，必藏有真實的份量。現在為中華民國整個存亡計，本黨負了中華民國整個的責任，那末當然不應該用暴虎馮河的方法，但同時如加以審慎和考慮，人家會說你懦弱無能，所以本黨在這個時候，就覺得非常困難了，我們認為沒有別的方法可以解決這個困難，只有所謂求其在我，自問有沒有一種有意義的審慎和致慮，如果自己認為有意義的，當然受一部人的懷疑，但終有一天，以審慎和考慮的事實與結果，來解釋

這個懷疑

，我們所負的責任是很大的，情願受一時的指

如何恢復民族精神與民族地位

中央黨部留京辦事處，舉行第四十六次總理紀念週由常委顧孟餘主席，旋由何應欽作報告，題為「如何恢復民族精神與民族地位」茲錄原文如次。

主席，各位同志，上一個星期，中央常會決定了一個關

如何恢復民族精神與民族地位

實。使中國得到一條生路，而不情願得到台下一時的敲擊聲，斷送了中華民國的性命，一時的指責，在任何担負責任的人，任何問題發生的時候不能免的，所以我們為民族的歷史，國家的生存着想，應該加以審慎和致慮，如我們不看明自己責任的重大，徒博得一時的敲擊聲，其結果，必被千秋萬世所痛罵。所以現在我們雖覺得一時的痛苦，一時的困難，但是大家如能振奮起

死中求生

的精神，甚麼困難都可以解決的，由此我們得一個結論，武漢起義，是死中求生。自去年九一八以後，本黨同志，又到了第二個武漢起義的時候，我們還是以歷史上給我們的精神，來解決這個問題。

何應欽

於總理紀念週的整理辦法，其要點就是規定今後對於紀念週的報告，要着重在闡述 總理的遺教，并且今天的報告，就是推定兄弟來担任。

我記得 總理在民族主義裏面曾經講過，「中國有些癡

如何恢復民族精神與民族地位

心妄想的人，以為列強對於中國的權利，彼此之間，總是要妒嫉的，列強在中國的勢力，總是平均不能統一的，長此以往，中國不必靠自己抵抗，便不至亡國，像這樣專靠別人，不靠自己，豈不是望天打卦嗎。

望天打卦，是靠不住的，這種癡心妄想，是終不得了的。總理這一段話，正正對準了中國人的老毛病，說得多麼沉痛啊，可惜中國人永遠不會長進，雖經總理這樣提撕警覺，大家仍然醉生夢死，若干年前，固然抱着這麼一個癡心妄想，難免不老抱着這麼一個癡心妄想。

不過若干年後的話，我們既不是預言家，不敢斷其一定不會變好，祇是眼前當着東北三省淪陷的今日，三千萬東北同胞，受盡了強鄰鐵蹄的踐踏蹂躪，我們要是真正求遠就抱着這種癡心妄想。

事事依靠別人，並不從各方面去積極着手準備，圖自強自立，那麼中國國家民族的前途，恐怕很快就要走到

總理所說「終不得了」的一天，民族的精神與地位，恐怕就要求遠消失沈淪，而不能夠恢復。

但是我們要怎樣去積極着手準備，要怎樣纔能斷絕這種

四

癡心妄想呢，我覺得第一個重要的條件，便須從幾千年的和平精神當中，另外培養出一個偉大的「力」來因為中國這一個民族，雖然是數千年守着忠孝仁愛信義和平八個字的舊道德，而生存，而繁榮，但是如果真要靠自己，便非有「力」不行，現代科學昌明，物質發達，所謂「力」者，自然不專限於人，然而人卻不能不站在一個重要的地位，譬如講到現代的戰爭，所恃的武器，自然是極犀利的飛機，戰艦，坦克車，以及種種新式的化學兵器，假使沒有人去運用，豈不還是等于零，並且不僅是有人就够了，還須要有健全身體與健全精神的人，其所發生出來的「力」，然後才能偉大。

講到這點，我們更覺得非趕緊提倡普遍的國民體育不可，蓋國民的個體健全，然後整個的民族纔能健全，整個的民族健全，然後纔能發揮其有餘無不盡的精神，有了充實不盡的精神，然後可以研究高深的學問，可以有新的創造與發明，可以從軍事上，政治上，經濟上，去與別的民族作生存的競爭。前幾天憲兵司令谷紀常同志告訴我，此次檢驗憲兵教導總隊新兵的體格，總計投效的新兵一千七百五十八名，其中患沙眼及結膜炎，就佔了百分之三十，患癬疥及其他皮膚

疾者，又佔了百分之二十五，患花柳病者，又佔百分之七，普通體力衰弱者又佔百分之九，健康者僅及百分之二十五，結果除健康者當然錄取外，又擇輕皮膚病者，錄取了二百四十餘名。

我當時聽了谷同志的話，便覺得非常的惶恐和危懼，并不是擔心這幾百個投考者，因為身體不及格，不能當憲兵，便因此而失業，墮落，影響到某一社會的安寧秩序，實在是覺得僅僅這一小部分的投考者當中，就有百分之七十五是不能健康的，因此聯想到其他各機關，各學校，各部隊，各社會團體，各城市鄉村的各個組成份子，更聯想到整個的中國民族，要是對於健康的檢查，隨時都有精確統計的話，恐怕四萬萬人當中，總不會有一半是完全健康的，若果長此以往，再不急謀補救，更不必別的民族用武力或經濟力來

壓迫我們，我們也會自己歸于天然的淘汰。總理在民族主義第二講內說過，「中國近來一百年以內，已經受了人口問題的壓迫，中國人口總是不加多，外國人口總是日日加多，現在又受政治和經濟力一齊來壓迫，我們同時受這三種力的壓迫，如果再沒有辦法，無論中國領土是怎麼樣大，人

口是怎麼樣多，百年之後，一定是要亡國滅種的，我們四萬萬人的地位，是不能萬古長存的」。

我們要自己問自己，中國人口何以不會加多，不用說是因為疾病死亡率過大的原故，再問中國人疾病死亡率何以如此大，則其重要的原因，恐怕就是不注重體育，與不講究衛生了，因為中國地大物博人口衆多，氣候又極溫和，人人都有「得天獨厚」的一個自信力，故平時對於身體的鍛鍊已不十分注意，一旦感受外來的病患，也就聽任自然。漫不經心，一天復一天，遂把本來抵抗環境的力量都逐漸消蝕下去，幾乎整個的中國民族都變成一個病的民族，所以外國人常常譏笑我們為「老大病夫」這些投考憲兵的身體不及格者，尙不過是「老大病夫」中的千萬分之一吧。

我們再就這次招致憲兵身體不及格的人來講其中患沙眼病的就佔了百分之二十五，而患花柳病的佔了百分之七，這兩種病，一般的國民，都不應該有，軍人尤其不宜有，如果軍人有了沙眼病，就會因視力的障礙，而影響到瞄準與射擊，如果軍人染了花柳病，就會因為個人工作能力的失去，而減少軍隊戰鬥的力量，所以無論在那一個部隊中，對於這

如何恢復民族精神與民族地位

六

兩種病的傳染，都特別從嚴加以檢查預防，但因為中國的社會，過去對於體育衛生不大十分注意，多數國民的體質，根本就不十分良好，全國現有的軍隊，既都從民間臨時招募而來，考其素質，也不能認為良好，據憲兵司令部的書面報告，這回招收的新兵，專取初中及高小的畢業學生，他們既都受過相當的教育，平日對於體育，應該也要有相當的鍛鍊，但是結果，竟有百分之七十五為身體不及格者，從這一點，便可知我們過去的教育，已經是完全失敗，更可推知整個的中國民族，去「健全」的路尚遠，這樣不健全的民族，要想從天然力和列強政治力經濟力的交互壓迫中，去依靠別人，偷安苟活，怎能不叫人惶恐和危懼呢。

現在列強各國，對於自己國防軍事的力量，無時無刻不在充實擴張中，考列強軍事力量之所以能比我們強大若干倍，一方面自然是因為武器的精良一方面就是因為他們國民的體質強健，因為軍隊以兵為主體，而兵則出自國民的緣故，今後我們要本着自衛的目的，來積極鞏固我們的國防，也非趕緊把全體國民的體質培養健全不可，照中華民國訓政時期約法第二十六條，人民有服兵役及工役之義務，「假使國民

的身體不健全，一旦國家有事，萬難盡其救國的天職，達成自衛的目的。

所以我認為現在要想恢復中國民族的地位，必先恢復中國民族的精神，要想恢復中國民族的精神，必先使整個中國民族都有健全的身體，身體健全，然後力量充實，力量充實，然後可以與天然力和列強的政治力經濟力抵抗，但是怎麼樣纔能够使整個民族的身體健全，這就要趕緊實行普及教育，並且還要尋出過去教育失敗的癥結所在，而竭力矯正之，要使全體國民，對於德育體育體育羣育美育，都有均等的發展，不可弄到教育的結果，祇替國家造出一批又一批的文弱書生，高等游民。

同時還要由國家頒佈一種預防沙眼的法令，使全體國民有所遵守，對於健康衛生的機關，如醫院藥局等，也要普遍設置於全國各地，使國民患有疾病者可以從速療治，未患疾病者，可以知道預防，關於花柳病之預防，與其高唱事實上辦不到的廢娼運動，倒不如實行公娼制度，嚴厲取締私娼，並時時檢驗娼妓的身體，也可以減少病菌的傳播，以上所講的，不過是略舉一例，只要凡事真能腳踏實地，一步一步這

樣努力做去，一洗從前因循萎靡的積習，打破依靠別人的癡心妄念，我相信中國民族的前途，一定很希望，求久的自由

實 業 計 劃

陳公博

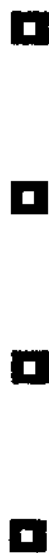
中央黨部留京辦事處，舉行第四十八次總理紀念週，由居正主席，領導行禮如儀，旋由陳公博報告實業計劃，原文如下

各位同志 今天是承中央黨部命令，到此作實業計劃的報告，現在未報告以前，有兩點要先加以說明的，（一）實部現在實業計劃以揚子江作為第一期計劃，並且以揚子江作為第一種工業中心區，外間傳說實業部。

四年計劃 是模彷彿蘇俄的，其實在去年年底，中央有一個決定，就是說中國一切建設計劃，要在四年以內完成，本人到了實部，本着中央決定，所以才作這個計劃，我們為甚麼要拿揚子江作第一期計劃，並且作為中心區呢？因揚子江是中央政府所在地，地勢居全國中部，實在是適中之地，而且物產豐富，交通便利，也是比較容易發展的。（二）在中國現在談建設，我以為最緊要的在

建設信用 信用不能建設，一切事業，都無從建設，在揚子江流域有建設成績表現，就可證明政府有建設計劃和決

平等，一定可以獲得。



心，那麼人民自然就把他投資於地產和投機事業的資本，移作建設用途了。至於實業計劃全部大概不外農業工業商業，以及漁牧等；今天所報告的只是工業計劃，尤其是工業計劃中已在實行着手舉辦的一部，作一個簡略的報告；

關於工業方面 實部在本年五月以前，已擬定十二個計劃，一煤礦二鋼鐵三三酸四機械工業五銅業六煤油七動力製造八自動車九電機工業十製糖業十一造紙工業十二磁業，上列各種計劃數字均極詳細繁長，一時不能詳細報告出來，今天只就上述十二計劃中，提出四點說明於下，（一）

煤礦計劃 我國每年產的煤類總數為二千五百萬噸，外資所產的煤類，計一千四百萬噸，本國資本所產類數計一千一百萬噸就揚子江流域，江蘇，安徽，江西，湖北，湖南，四川，及貴州雲南之近長江部份產額約一百八十四萬噸，所以長江流域銷售外資所產的煤總在二百萬噸以上，既然我們要拿揚子江作一重工業中心區，不單要塞揚子江這個漏卮還

實業計劃

八

要供給全國，每年最低限度，要使產煤達一千六百萬噸以上。揚子江流域煤田有多少。現在調查所得，在江蘇有銅山，蕭縣，安徽，宿縣，懷安，懷甯，宿松，太湖等，江西，萍鄉，吉安，餘干，湖北，大冶，陽新，廣濟，崇陽，秭歸，興山，長陽，資邱，宜都，當陽，湖南：湘鄉，常寧。未陽等四川大凡赤盆地，都是煤層極厚區域，雲貴兩省，因交通未便，暫不算入，其餘與鐵道聯貫的在津浦路有濰縣，萊蕪，秦安等縣，平漢路附近則有井陘，磁縣，安陽，禹城等縣，現計劃擬分爲二十區，每區平均每天產煤二千噸，總計係有四萬噸，成本約計十六萬元，運費二十四萬元，每日售價可得五十萬元，每年可獲盈餘三千三百餘萬元，這是第一個計劃，也是和。

鋼鐵計劃 有關係的。(二)鋼鐵廠，本來在我國有好幾處，可設鍊鋼廠，如在綏遠可設一鋼廠，利用綏遠鐵和公積坂煤來鍊鋼，山東可以設一鋼廠以膠濟路博山煤煉金嶺鎮的鐵，以及河北井陘，磁縣，齊堂的煤鍊宜化紀龍關之鐵，現在已有一個龍烟鋼廠，惜以種種關係未開，再如漢冶，京燕區域，也極便於鐵鋼，現在單就五個區域中的京燕區來講，

因爲這是開揚子江作重工業中心區的根據大概煤鐵分配，鐵就取在揚子江以南，煤則取之以北，現在所講鍊鋼問題，鍊鋼廠的廠所，當然是在產煤或產鐵所在地，至於煤和鐵的供給來源，目前我們鍊鋼廠所利用的煤，便賴棗莊，雷家溝，白土寨，賈汪等處所利用的鐵，便仰給於安徽裕繁，湖北象鼻，江蘇銅山，江西九江等處，而沿揚子江下游一帶我們所知道可利用的鐵總數，總在三千二百萬噸左右，煤則在一萬萬噸左右，將來開辦以後，只是中等一個鍊鋼場，每年可出生鐵十七萬噸，鋼鐵十餘萬噸，煙煤七十萬噸，焦炭二十萬噸，黑油一萬二千噸，肥田粉一萬四千噸，汽油三千噸，總計每年盈餘，約計八百十萬元，關於鋼鐵廠的完成時期，大概總只在二年左右，現在德國已派正式代表到我國來，正在討論，不久便可簽訂正式合同，實部在孔部長時，曾和德國喜望公司議及當時并定發行公債八千萬來開辦，本年一月本人接事以後，也訂了一個草約可是在七月間，我們因感覺財政困難，恐財部不能完全發八千萬公債，於是變更計劃，將上項公債減爲半數發行四千萬，先行開採雷家溝煤，其餘用爲建築工廠，動工以後，再用雷家溝未開發的煤，作抵

，再借四千萬元，此次所發庫券期限定為七年，利息七厘，此事最近便可成功所以我們一方面就希望鋼鐵和煤作一個基本事業，然後由此逐漸發展。(三)

硫酸亞廠 硫酸亞在平時，可作肥田粉之用，戰時又可作兵工用途，現在計劃資本，定為一千五百萬元，中與英德合辦，大概英國出資本，德國出技術，此一千五百萬元，中國方面占八百萬元，外國占七百萬元，在我國八百萬元中，政府占五百萬元，商人占三百萬元，英德各專家本年四月間，曾到我國湖南各地調查，不過現在主要用品，硫磺問題，我國硫磺儲不知有多少，而且始終未開採，非從試探不可，目前我們已派人到湖南調查硫磺儲，儲層厚薄和數量多寡，二方面等英德方面專家回國以後報告，大概在明年六月以前可以成功。(四)

機器工廠 實部關於機器工業也定十二個計劃，一，原動機製造，二，紡織機製造，三，工作機製造，四，笨重機製造，六，輕巧機製造，軸承機製造，七，鐵管製造，八，繩索製造，九，鋸刀鋸條製造，十，針釘製造，十一，儀器製造十二，印刷機製造，以上各種機器工業，要是大規模舉辦，都應獨立，不過現在我們限於力量，不能同時一齊舉辦

，最近辦理快將成功的，就是中央機器廠，機械值一百五十萬元，此款現已經中英庚款委會簽字，將來可製造原動機，工作機，鐵管，以及農具等等，廠址已在本京下關附近，向市府買二百四十餘畝，地價業已交付，現在感困難的就是流動基金，至房屋建築及其他設備約四十萬元，此款實部正在籌劃，但為數尚不多，我們相信很有把握，無論如何，一年以內，必能完成。

其餘各項 因為只有計劃，而進行方法還在考慮中，所以今天不提出報告，不過我們目前也感覺許多困難，一如資本籌劃，歡迎外人投資，本是可行的事，假定我們本身完全無資本，單望外人投資也是難能，並且在政府對於某種事業只有決心，而無實際建設表現，外人也必躊躇和顧慮，不容易馬上投資於中國，我們在中國先選某種實業一種專賣也是籌款方法，現在有兩種是可專賣的而且輕舉易行，(一)火柴專賣，(二)捲烟專賣，大概我們就初步計算一年也可得幾千萬元，不過此事尚須統計調查清楚，以及和財部合作，才有辦法，此事正在考慮中，一就是國內可採用托那斯信託公司制，現在拿棉業紗廠來看，我們為甚麼不能和外國競爭，

實業計劃

一〇

就是因為一般紗廠各不相謀，并且互相傾軋，如他們能合作的組織，一定不致失敗，再拿煤說，北有產煤公司也不少，可是也不能合作，那麼這是政府應當要替他們組織一個信託公司的組織，一方面在國內可以。

增加生產 對外才可以競爭我們所有實業計劃中，譬如煤，鋼鐵，固然有許多是條例規定由國營的，此外如煤油，電機工業，製糖業磁業，人民都可投資，政府便能與人民合作組織一種託那斯信託公司，同時我們有多少經濟力量舉辦多少事業，假定有一千萬，就擇定計劃中某一項，先辦，這是關於資本籌配方面的，二材料困難，我們每一計劃當中，都非材料不可，我們除在書本上寫數字以外，都無真確計算，譬如說某地方產煤甚多，不經詳細調查，究竟不知道，再如陝西煤油有許多人說煤油量很多，後經調查，才知煤油容量，不可靠，現在我們想派人到四川調查，再則調查費也是問題，現在我們拿蘇俄五年計劃說，我們要知道在蘇俄未實

行五年計劃以前，費了三年調查工夫，並且用了一千萬盧布調查費，到後來應用時仍有許多錯誤地方，現在我們應否籌一筆大的調查費呢。總之關於一切。

建設事業

非政府與人民共同合作不可，就是一般技術家和企業家，都要共同為政府合作才可把中國全部實業發展起來，但是自從去年以來，因為外交上和種種問題發生，政府人民尚無暇注意，以合作方法來發展實業，不過雖有這許多困難，可是我們既定了一種計劃，總希望在最近期間，大家能想出辦法去進行，如在揚子江流域我們建設力量可以表現出來時候，我相信人民對於政府一定很相信，一定可以達到政府與人民合作的目的，同時對於資本保護管理能有把握，外人對於中國投資，一定也很願意，所以全部關於。

工業計劃

打算不久就印出來，並譯成西文，作外國各企業家的參考。

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要(續)

(轉載)

二十一年一月一日

我軍撤退錦縣車運縮短 我車自錦縣撤退，本路職員於

晚九時三十分由錦赴興城，本日各次列車皆停於山海關，惟第一零一次及一零二次車至連山為終點。

二日

本路橋梁被炸 錦西本路第二六四號橋，本日下午八時四十五分被炸，秦皇島日艦增至五艘。

三日

日軍入錦縣城 本日晨，日兵四百餘人入錦縣城，日方電氣軋軍三輛，鐵甲車二列，攜帶修道材料，由錦出發，過女兒河，停於第二六四號橋修路，本路下行車通至陳家屯，即改變車次折回，陳家屯以東電綫不通，情況不明。

四日

日軍再闖西進 本晨九時半，日軍數十名乘電氣壓車至陳家屯，山海關站有日本憲兵來告，日軍來時勿須驚慌，不日即出布告，並擬發鐵路員工臂章以資識別等語。

史梯理報告日軍割綫占路 自日軍逐漸西侵，本路行車及電訊均被阻隔，本日得駐瀋運總長史梯理函稱，已遵局命向日司令及總領事抗議。據稱日軍於去年十二月二十九日起，即將新民電報電話綫完全割斷，皇姑屯巨流河新民等站，均為日本鐵路員工所轄，禁止本路員工服務，由皇姑屯開出之一零六次列車，有一車在新民出軌，因日本開夫撥開不慎

日軍侵佔東北期間北甯鐵路被擾紀要

所致，現皇姑只有此一列車，二十九日有日兵車四列，三十日十五列，均由皇姑西駛。

交涉通車之阻碍 本日下午三時，本路職員謝震及晏史特蘭，由陳家屯抵錦縣，訪日軍司令，請恢復通車，乃日司令答稱，所有關於檢濤間恢復交通之交涉，須與瀋陽交通委員會接洽，按此所謂之「委員會」，乃日人嗾使叛逆所設之傀儡機關，本路局不能承認與之接洽。

本路列車以山海關為終點 本日上午一時，日軍汽車一輛抵高站，下午二時據報有兵車九列鐵甲車三列及搖車多輛，開抵連山，日軍到後割斷電報電話綫，本日除第一零一次車止於興城外，所有列車均至山海關為止。

五日

日軍允本路四列車開行本路 調度主任洋員巴克，因不能與在錦之謝震晏史特蘭作任何之接洽，乃得駐山海關日軍司令之助，開行路員專車及旅客列車，直放錦縣以東，同行者有山海關日軍司令部參謀官真方，及日兵數人，翻譯一人，巴克於本日上午九時四十五分，乘路員專車啓行，一〇一次下行車即隨其後，於十時二十五分由山海關開行，車上載

日軍佔領東北期間北甯鐵路被擾紀要

有武裝路警二十七人，係經日軍官許可者，路員專車於下午三時三十分到興城，與本路蘇辦辦事處及錦縣段路員之專車相遇，該兩列車係於一月一日由錦縣開行，至是尙停該處也，第一〇一次下行客車，載有旅客多人，并郵件，停於白廟子站，以護前進之日軍列車，迨日兵車第八列開到後，日車即下車驅逐旅客及車上員工，僅留司機及火夫，并將路警繳械拘禁。

日軍派員管理本路關外各站拒絕通車 本路以關外通車及各處交通皆被阻絕，特命史梯理向日軍交涉通車事宜，惟日軍皆以「軍事行動不久即終當可恢復」爲答，所有日軍到達之處，其路線及車站之防護，均由日軍担任，並由彼方委派各站站員。

日軍佔領興城車站 本日午前十時，日軍鐵甲車及工程隊列車，由連山抵興城站，佔住工程段警務段及車站各公房，燒去少許道木，聲明路線保安日軍負責。

六日

日軍到山海關 本日下午三時至四時，山海關站前後到日軍兩列車，載來無綫電及建築材料，與南滿路員，山海關

以東電話電綫悉爲日軍割斷。

日軍在綏中建修道備轉車之用

日軍反汗阻我關外通車 本路洋員巴克已於廿軍商洽可以行車，即於昨晚由山海關開行各列車，乃行至興城，日軍忽反汗不准放行，經向其質問，日軍故作道歉延宕之語，云須候前所之日軍會議結果而定。

日軍二百餘佔據前所車站 本日日軍二百餘佔據前所車站，路員除公事外不准入內

佔據興城站之日軍移入縣城居民恐怖 車站日軍離去，而人心極不安，員工食糧無處購買，本路局關外之辦事處，前已急發白麪一百袋，但仍感不足，惟行車被日軍梗阻，又無從運輸接濟也。

路員專車到錦縣

七日

日軍佔據關外各站在綏中修三角岔道 本日本路洋員巴克沿關外路線視察，各站電話電綫均斷，無消息可通，亦無電氣路簽或路牌，祇能盲然緩緩令車前進，各站均駐日軍，聞有由日人派南滿路站長管理者，鐵道綫悉爲日方車輛塞滿

段中有車十五列及兵士甚多，正造極大之三角形路線，俾
週轉其機車及列車，並在綏中修三角岔道。

前所日軍大部退去商市閉門，佔據前所之日軍，大部退
去，留三十人看守車站，城內人心驚疑，舖戶關閉，路員無
處購食。

八日

日軍用本路電話互相連絡，關外段電報電話，本路悉不
能行使，但各站皆駐有日軍二三十名，利用本路長途電話互
相聯絡。

九日

偽奉山路局成立，本路局力圖恢復關外段通車，屢被日
軍攔阻，迭派各洋員接洽諸多推諉，並倡言瀋陽已另設奉山
路局，不允本局辦理通車，即查道修綫開支各列車，亦均被
阻，非得日軍許可不能開行，坐使本路員工飢寒難救，電話
電報亦不准通，該段管理權不啻完全被奪，本日據運輸處長
報告，遼甯偽省府設奉山路局，派關鐸為局長，律長庚為車
務處長，即將遼寧總站於本月七日開放，傳見員工，均未前
往，關鐸復於本日在甯滿附屬地交通銀行傳見員工，亦均置

日軍侵佔東北期間北甯鐵路被擾紀要

而未理，而瀋陽英領事又轉知史梯理，爾接關鐸通知，已接
任局長，從前北甯路會分兩段，此次仍照舊辦理，經史梯理
將本路祇可由一局管理不能由兩局分管理理由，告知英領事，
業已電陳英公使，一面由史梯理逕向日軍司令據理力爭。

十日

工務處長赴綏中縣 本路工務處長奉局長命於本晨
乘專車往綏中縣，謁日軍先遣隊司令，請允恢復關外段通車
，日軍官答稱，此事應在瀋陽接洽，於是工務處長又提出其
他三項請求，(一)准本路開行專車，將路員及工人載回原站
，(二)准辦糧食用品往各小站，(三)准載款發放錦縣以西各
車站之十二月份薪費，日軍官允與錦縣接洽，翌日答覆，工
務處長遂於下午返山海關。

日軍在山海關毀物索車 日軍佔據本路關外段各站時，
因言語不通，發生騷擾，據報山海關外各站公房住房，皆被
佔據，其站台之木柵欄，多被燒用，駐關日軍為與關外日軍
連絡，屢次要求開行專車。

日軍在關外段壟斷一切 本路工程司洋員牛蓋報告，由
皇姑屯沿途視察至山海關，各站完全為日人管理，沿綫日列

日軍佔東北期間北甯鐵路被擾紀要

一四

車甚多，無日方許可列車不能作任何行動，因無職員及路牌，列車之行駛，僅用電話詢問，每次用電話須得日人許可，路簽機件有若干已被損壞，或攜走，錦縣以西路軌橋樑多被損壞，日人并言瀋陽已組路局，管理瀋陽山海關間鐵路。

日方工務人員由錦至興城佔據工段房屋，日方工務人員共來二十餘名，佔住興城工務段公事房，辦公住宿。

十一日

史梯理報告日軍管理路線 本日本路運輸處長史梯理電述現在關外全段均由日軍管理，未經日軍批准，不能開行列車。

十二日

萬家屯荒地間日軍撤退，因錦西日軍敗於義勇軍，本日萬家屯與荒地間各站日軍，全數撤退，其駐綏中者，亦由兵車三列載向東行，仍留八九十名在綏中站，警戒甚嚴，前由日軍繳收之綏中縣公安局及其他各部分槍械，已予退還。

十三日

南滿技術人員到山海關 本日下午，山海關到日軍專車一列，載來南滿路員及技術人員。

本路接濟車開出 本路局屢次與日軍商開接濟車，均為日方推諉阻止，本日方得由車務段長洋員高賓開專車自山海關東行，沿站散發麵粉。

本局駐瀋辦事處副處長脫險返津 日軍在錦縣脅迫凌辱本路駐瀋辦事處副處長胡純讓，已經多次，復欲迫胡率屬為偽局服務，胡當於本日潛行由第八次車來津，至興城復遭日指名搜索，幸未被獲。

日軍擬捕本路機務段長張雲漢未遂 日軍於十月八日轟炸錦縣時，本路曾攝有慘狀影片，日軍因欲偵察逮捕當日攝取照片之人，疑及本路機務段長張雲漢，欲加殺戮，幸逃匿得免。

十四日

日軍管理本路關外段面又不願人知 本日駐滬日軍司令都員請本路運輸處長史梯理往見，對於史十一日之電（見前）大加反對，史答「確情如此，直至今日亦尚如此。」

日軍由山海關東行 日專車於昨日至山海關，本日下午三時載兵三百八十名赴綏中，據報在錦與義勇軍激戰甚烈。偽奉山局員律長庚到錦 律長庚率偽局長關壽命為車務

應具，本晚至錦縣，意圖恢復關外通車。

十六日

日軍在綏中扣留本路員工專車。本路員工專車被日軍司令扣留於綏中縣，其理由則為本路山海關瀋陽間路線，日政府與中國政府尚未商妥辦法，此事不決，不能允任何列車開至瀋陽，足證本路關外段路線，已悉被日軍強佔矣。

附錄

(一)運輸處長史梯理致日司令抗議拘捕路員及搬去傢俱書二十年十一月十八日

關於三經路路西北首第一號房屋內，本路槍械子彈為貴軍取去，並將課長張保華及員司三人僕役六人拘捕一事，鄙人業已提出通告，據被拘人員聲稱，於十二日被拘後，歷二十三小時始被釋出，在留拘時間，始終未得飲食。

奉局長命通知閣下，此項械彈係路局之物，專為保護列車防禦盜匪之用，請即交還，余當送至大虎山，或山海關警段，供保護關外段列車之用。

被封存之汽車三輛，為本路備處之物，請即飭看守之人

日軍強佔東北期間北甯鐵路被擾紀要

速即啓封，交還鄙人。

再本路瀋陽及遼寧總站門鎖，亦被貴部由該處取去，今日據報告，所有瀋陽內傢俱，皆為貴部第七十七聯隊取去，請閣下令飭該聯隊將取去傢俱及鑰匙，一並交還鄙人為荷，盼迅即賜復。

(二)巴爾瑪及高雷來電報告本路被擊後

情形 二十年十一月三十日

本日上午十一時三十分，乘專車由大虎山出發，往沿綫考察橋樑電報電話等損失情形，正午十二時至唐家窩舖，晤站長及其他職員，票房已被炸毀，車票散失滿地，長途電話及電報機皆為取去，由此處步行至喇家窩舖，下午二時四十分抵該處，途中查得軌道共損壞二十二處，內十處係被炸毀，十二處被拆去軌條兩截，其他地點皆在唐家窩舖東一英里半之內，三十一號橋(三孔)在喇家窩舖西約二英里，其最西端之橋樑炸毀，損傷甚重，喇站副站長徐清正在簽字房收發電報，其餘職員及各事皆尚照常，惟長途電話及電報機皆被拆去，繞陽河站工人以路簽電話報告交通狀況，據云，該站與白

日軍侵佔東北期間北平鐵路破壞紀要

一六

旗堡站無論以長途電話電報或路簽電話皆不能通訊，並云，長途電話電報機械皆已拆去，余等往勵站之東視察三十三號橋樑（一孔）見橋架全然炸毀，並有三十噸蓬車一輛，傾覆橋上，橋東之橋架之尾端亦被炸斷。

(三)巴爾瑪及高雷來電報告橋樑損傷情形

形二十年十二月二日

昨日發電後，今晨乘專車至唐家窩舖以東，毀壞軌道處，改乘手搖車往繞陽河，正午十二點一刻抵該站，途中並將被毀橋樑攝影，直至第三十六號A橋為止，此橋共七孔，位直於繞陽河站上行進站號誌之外，西端橋架僅受輕傷，雖已離位而易於復修，昨電所云勵家窩舖站東端之三十三號橋，係三十二號之誤，三十三號橋在勵站東約二英里之處，為單孔橋，其橋架已炸傷甚重，繞站電報及長途電話仍完好，惟不能通用，因電綫被割斷也，長途電話於下午一時三十分會於大虎山調度所通話，至白旗堡站則用畫方法亦不能通話，工人現已派出修理電綫長途電話，於午後二時四十分修復，暨大虎山繞陽河車站及路房，皆紊亂不堪，帳冊等物拋散狼

藉，據副站長云，皆係日兵所毀壞。

(四)巴爾瑪及高雷來電報告軌道損傷及

修復情形二十年十二月二日

今晨五時乘修道車離大虎山往唐家窩舖，由比處乘手搖車往白旗堡，十時到，與牛蓋，郝爾，爾賚，謝蘭諸君相遇，即與彼等同往白旗堡柳河溝間，視察被毀軌道，下午一時三十分軌道修復，職等即乘由潘開來之修道車返繞陽河，乘該站備有之手搖車返大虎山，在職等離柳河溝之前，於下午一時許到有日本兵車一列，共計機車一輛，客車二輛，載官兵約三十人，職等離去時，該車仍停在該處，職等到繞站後，潘開來之修道車即返回新民，大虎山皇姑屯間之長途電話，於本日上午十時三十分修復，至下午四時三十分復行中斷，由大虎山祇能與白旗堡通話，明晨五時將仍乘修道車前往修理三十一，三十二，三十三號橋樑，並視察長途電話何以損壞，一〇二次上行車仍行駛皇姑屯新民間，自明日起將駛往繞陽河，美國視察員借職等由大虎山至柳河溝，即由該處乘員工車往新民，並擬進至巨流河。

(五)工務處長李治辦理營口開站報告

二十一年十二月七日

局長鈞鑒。(上略)十二月四日委員團見幹綫行軍已完全恢復，正擬整裝回津，適聞營口日軍已退並奉鈞電飭令立即赴營修理軌道，委員團專車在溝幫子帶工程與電務員工數名，及號誌稽查柯樂澤，一同前往營口，是日營口管段工程司梁漢偉，已遵照電令由田莊台調遣工人，乘坐軋車，將營口站外日軍拆下之鋼軌，於是日下午重行鋪設完竣，委員團等專車於下午五點十五分開抵營站揚旗外，遂即下車步行入站，查見該站荒涼已極，在站晤公安局第七分所警察，得悉日軍係於十二月三日下午約三點時撤退，至十二月四日迄無人過河，彼時因悉日軍在河南岸，設砲直對北岸，(本路車站方面)深恐日軍或誤認處長等專車為兵車，而遽加射擊，遂經議定以書面通知日軍，函稿如下。(由王副處長奉瑞譯成日文，併附發)

「敬啓者。北甯鐵路員司。現已回至營口。預備開行客貨列車至營口。專供商業之用。敬請查照。此致日本駐牛莊日軍侵佔東期間北甯鐵路被擾紀要

軍隊司令官。

北甯鐵路工務處長李治

上函與接收營口之電令意旨尙屬相符，并經公安局長尤於次日天明，派人渡河投遞，惟在上函尙未遞達之前，在營勾留諸多不宜，並因須組織警察以資保衛，職等遂回至盤山縣。該枝殘警察總所。

十二月五日。天尙未明，洋員巴克所乘專車開到，有英國公使館副參贊一人隨之同來，并載有車務員司，及電報等項材料，當經併成專車一列，前往營口，於早八點前駛抵該站之外，彼時尙未接有日軍復函，當至車站，查見各辦公室及用具均極紛亂，顯係曾經檢查者，所有函件文具等項，均由櫥櫃卷夾內翻出，隨處拋擲，迄未歸至原處，已鎖之抽屜及鐵櫃，均已破壞，至工務段辦公室，紛亂情狀相同，各項圖本亦皆隨處拋擲，毫無秩序，其機車房及工務段各存料所，皆同一紛亂，門窗均經破壞開敞，機車廠內有機車八輛，惟所有車鈞失汽表及行車柄，全行拆去，須俟重行配設始可行駛。

當由帶來之工人掃除各辦公室，修理電報電話隨經辦理

完竣，主席等原擬與駐在皇姑屯史處長通訊，但以機件不靈成績極微至早十點時，公安局所派信差回營，攜有日本憲兵隊收條一紙（照抄附呈）並據述稱日本憲兵隊囑派人前往晤談，並在未經允許時，不准將車輛通走等語，查該信差攜回者雖僅係收條，然既有不准運走車輛之語，足徵收信者必為相當階級之人，且僅禁止將車輛運走，並無不准路員等在彼之意。

據上述情形，職等認為情形尚佳，並按車站紛亂情形，及所留機車狀況觀察，以為日軍當不再佔該處，遂經議定派洋員巴克及柯樂澤，帶同員司駐守營口，並令與日軍司令接洽恢復通車事務，委員團辦理完畢後，隨於早十一點時離營前往錦縣，以便將營口情形報知官方，及外使館員，至隨同巴克前往之英國公使館副參贊，則仍留營口，委員團抵錦縣，始悉日軍又於本午十二點復回營口，並令本路員司退出，彼時已至下午六點，職等遂即回津以便於次晨將視查情形陳明鈞座，當在錦縣時，又與國際稅查團會晤，當將本路營口狀況詳細向之說明，並聲明該枝棧實有收回之必要，請予協助，諒該稅查團自必轉報各該使館也。

比抵天津，得洋員巴克報告，始悉該員已經渡河，惟據日軍官聲稱，并未由營口撤退，僅係換防，對於本路修理軌道，表示反對，並云，如再修理，當即射擊等語，至本路員工是否尚在營口，抑往田莊台該報告並未述及，（日軍復回營口後，又將電綫截斷，該報告係由田莊台發出），職等抵津後，晉謁鈞座，決定電致洋員巴克，聲明日軍所述未由營口撤退一節，已經知照，未經商定辦法之前，本路不再在營口有何工作，（嗣又據報，本路員工已於十二月六日安抵溝帮子。）

職等愧非軍人，對於換防意義雖不能有所評斷，惟由防守之地方撤退兩日，尚謂為換防，則殊以為奇異，况日軍特別聲明，未與中國開戰，乃竟宣稱射擊非戰鬥員之工人及平民，不知此項宣言是否與軍事規律相合，且營口路款既經提供本路借款擔保，則既經查明該站已經讓出，自以恢復行車並履行借款合同為正當辦法也。

（六）列車調度所主任巴克前往營口車站擬恢復該站通車及營業之報告 二十年十

二月八日

十二月五日上午十點十五分，鈞座所用專車開離營口車站以後，該站月台公事房等處，均經收拾清潔，火爐亦均生

火，職與柯樂澤氏，於當日上午十一時即僱船渡河，以便與日方接洽關於恢復營口通車及營業各事，不意船至中流，見載有武裝日軍，用一小舟正駛向本路車站碼頭而去，當即掉轉船頭，緊隨其後，同登北岸，職等便與日軍前往營口車站及車房一帶視察，路員悉已遠颺，是時別有武裝日軍一隊，追跡而來，約十分鐘後，馳抵車房方面，其意殆欲偵察亂事，迨見各地平靜，始行釋然，日軍兩隊遂與職等下船，駛回南岸，時正午十二點三十一分也，職等於下午一點四十五分進見日本領事，彼云，營口車站問題，屬於軍務，因與日軍司令部通話，並告職等前往日軍司令部接洽，時已為下午二時，日方各軍官其初狀甚簡慢，語甚鋒厲，先提出質問如下，

(1) 十二月五日晨，為何將營口機車車輛拖走了，職答謂本路並未將營口機車車輛拖走，當將營口所有存車及機車總單付閱，並謂如願檢查，本人身任其事，乞與貴軍官一人同往，本路當時因總局專車之機車，在營口站月台內轉頭路

內，有阻碍，曾為調動數車，以便機車行駛，致發生誤會，現在第二道內停有車輛，

(2) 未經允許誰將道軌修復，况曾通知北寧路不准修復路軌，竟未知耶，職答曰，本路總工程師適將大虎山新民間幹綫修竣，通車各事，已經恢復，而見營口車站並無日軍，北甯路局當然以為日軍已退出營口，擬即送回站長及員工等，以便開站通車，愈速愈佳，此為余等前來營口之任務，彼等深表不滿，且堅詢數次，謂誰將路軌修復，未經允許而竟為此，職答以倘路員有何觸犯之處，決非本心，應請原諒，因見營口已無日人，故路員遂誤信日軍已撤出營口車站，彼等(指日軍下仿此)復作嚴厲之要求，職當筆錄之如下

- (1) 營口車站之機車車輛或材料不准取出，
- (2) 未經日軍准許路軌不得修理，
- (3) 倘有違犯上列條例或反抗日人行動，立予逮捕或即鎗斃，日軍對於此種事件之傷害或喪失生命，將不負責任，
- (4) 日軍將重行拆斷路軌。(此事於十二月五日下午二半鐘點實現)

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

職等當應允將上項條件代達北甯路總局，並於下午一點三十分離開日軍司令部，計在部中勾留一個半小時。

彼等對於余等索還公事車兩輛，表示認可，惟須在白晝預定時間爲之，因於翌晨十點鐘舉辦，五日下午三時許，有一日機在營口，上空迴翔，飛行甚低，（其號碼22）

當余等渡河返營站時，係在下午五點鐘，站內已有日軍六十名，佔據公事車兩輛，亦由日軍推出站外約一英里半路程之遙，路軌則在一英里又四分之一地方拆斷，移去鐵軌七節投入河中，營站內日軍官許余用長途電話與溝幫子通話，

並許余囑咐該站派機車來營將營站員工於次晨（十二月六日）十時送出，此外不准多發一言，並遣一了解英語之軍官，在電話機上傾聆余等之談話，日方復允許余等將營口長途電話機及電報機帶回，惟在五日後未抵此間前，任何機件均不准移動，六日晨魏立斯由溝幫子來抵田莊台，復由田莊台用搖車及步行至營口，余等出站行二三英里相迎，時爲上午十點，遂將壓車放回，因機車帶車二輛由田莊台來，將至營口即爲迎接路員及眷屬一切之事，於當日上午十點四十五分辦訖，臨行時有日軍監視余等開車，並在路軌拆斷處派兵保守，憶

職上次抵營口時，日軍並不願路員等留住營站，常加威嚇，如遇有路員違犯命令，即予逮捕或鎗斃，處此狀況之下，如令路員等仍留營站恐非長策，亦殊不敢保其安全，因隨時可以遭逢不測，甚至爲日軍所危害，或加鎗殺非不可能，故余等將路員及其眷屬等送回溝幫子，時適爲彼等於前晚遇大批日軍重行佔領營站飽受驚恐之餘，莫不慶獲安全羣情歡悅，職現回山海關調度所，可與總局通話，爲便於接洽關內外行車起見，有命令差遣任何地點可隨時準備出發，

又營口有機車八架，已被日軍拆散，不適於用，

（七）魏梯錫致錦縣國際視察團德參贊屈來

保書由通遼發十二月八日

左述節略報告，係致貴團諸團員申述日軍於上月初旬在遼通所採取之軍事行動，以及居民遭難情形，附件中文報告，則爲當地縣長所作，其中記載與余自鐵路員司方面及當地民衆方面（曾經親自目觀者）大致相同，

查通遼乃內蒙大埠之一，由於開放得力，商務蒸蒸日上，在事變先，居民約有十萬，今則市面蕭條，居民爲避免來日之襲擊，逃往較爲安全地點者十居七八，

自遼陽開來之日軍鐵甲車，對通遼城會用砲擊，機關槍掃射，且由飛機下擲炸彈，此外更招募蒙匪助以軍械，掩以砲隊，以擾害此毫無防禦之城池，所有各種細節，均見中文附件，茲不贅言，惟有不得已於言者，據目覩者宣稱，日本軍人在此有活埋人之舉，此實為日開最殘忍之酷行也，附件中文報告內，載日軍將三十二名華人悉數活埋之舉，即在上次日軍離遼不久，（時在十一月十三日晨八時）機車房與位於一百五十米突外之給水泵，均起火災，自彼時起，已多日未見日軍之足跡，乃於上星期六，復有蒙匪八百人左右，攜有野戰炮兩尊，雜以日軍炮手，化裝蒙人，逕自東北向遼遼殺戮而來，本月四五兩日，此項流寇襲攻距通遼三十英里之一村，當即攻下，將通遼商會馬會長住宅，搶掠一空，然後將全村付之一炬，婦孺因以喪命者百數十人云云，以上各節，係當地行政機關煩余轉為貴團陳述者，

照錄彰武各法團來函

處長大人鈞鑒，前派密查抵遼源縣，回報於十一月四號夜晚，遼源縣北街鐵路南，有我國民衆三十六名，在民宅聚

日軍佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

會，被日軍查夜窺見，即用手榴彈向屋拋擲，該彈被雷轟回，炸傷日兵三名，日軍當將傷兵送四平街醫院療治，屋內人民三十六名，跑一名，被日兵用槍刺札腹斃命一名，其餘三十四人，目睹險象不敢多逃，皆被細綁，解日本軍營，內有二人能操日語，覓保釋放，後日傷兵因傷過重死二名，日軍一怒將我被押人民三十二名綁赴興北，挖一深坑，一併頭腦向下活埋，並在坑上埋置炸藥，移時三十二人全死矣，據土人告說，日軍在遼源縣背街，強姦婦女，殺戮人民，劫掠財物，無日無之，被殺被埋死者，男女不下數百名，似此慘無人道，真為世界公敵，除將以上情形彙報國聯視查團知照外，肅此函報，

彰武各法團全叩

（八）照錄二十年十二月三十一日德國記者

致柏林通訊社（由錦縣發）

請將下列新聞轉電柏林阿勒斯坦亨通訊社，及巴黎小巴黎人報，據報，日人將於今日抵溝帮子，大批難民昨夜擁入列車，企圖逃出該地，鐵路車輛滿載難民及其行李，今日為

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

三十日，溝幫子車站情勢極形紊亂，晨間大虎山傳來消息，謂日本鐵甲車已開到大虎山，向瀋陽開行之列車，停於高山子，旋復開回溝幫子。上午十時，日機兩架繞車站飛翔，據云，擲彈十枚，落於向瀋陽方面之路軌上，後復在大凌河一帶環飛一小時，二時半又來飛機兩架，擲八彈，落溝幫子站上，當時正有列車停於該站，列車之上尚有外國婦女三人，見華兵三人，及路員三名重傷，鐵路一部被毀，三時復來日機四架，擲重彈八枚，落於向錦縣方面之車軌上，距車站二公里處毀路軌數百公尺，炸孔甚多，深五公尺，直徑五公尺，溝幫子因有英籍鐵路職員，得免危難，載有外籍旅客之列車，於路軌修復之前，倘滯留於該站，修路隊連夜工作，以便修復路軌，放過客車兵車，向天津方面開行，毫無保障之婦孺，攀登列車，哭聲悽慘，行李堆於車頂，甚至機車之上亦有行李，日人轟炸溝幫子確為違反其在國聯之誓約，因車站及附近並無胡匪存在也，日人蔑視人道已為新聞記者所目見，溝幫子東西交通俱斷，日軍明日即可開到。

(九)十二月二十九日一零一次車內俄客馬

丁尼等四人報告日機轟炸大虎山書

二十一年一月一日

逕啓者，上年十二月二十八日余等由天津車站購票登車，收道赴哈爾濱，薄暮五時，車抵大虎山，貴路站長，傳令停車，並通告余等知悉，謂日人不放此車前進矣，車中旅客均皆大驚，余等擬效法歐人，往站長處質問，併請其明白解釋，旋經勸慰，則謂此車停留，殆亦暫耳，前途與日軍，小有衝突，迨其終了，中國當局，當請日人放行。彼若同意，此車便開，明晨四時，當達瀋垣也。余等聞言，遂如他客，默然靜候，但余等深知，此處固無華軍，中日兩方，決不能發生衝突，既知之，則亦安之，直候至次早四時，意謂將開車，送余等東下瀋垣矣，詎乃不然，晨興，陡聞羣客喧呼「飛機」之聲，一若大難將至，於是大衆驚懼，余等固知其為日機，當地無華軍，殆未必即生危險，頗持鎮靜，神經間亦無何種激動，詎日機忽降，飛行甚低，此時車中，已漸皆知其命意所在，翹望機師，則手一彈，狀大如瓶，驟焉欲墜，客始惶擾，人人自危，顧何能為，且將何之，驟聞惶急之呼聲曰。

「逃。」逃乎，然將安往乎，平曠曠野，一望無垠，旅客徬徨，投奔無路，或暫假藏身，寄跡於車輪之下，或狂馳力竭，顛覆於積雪之中，羣情慘怛，不知命在何時，陡覺剎然一聲，巨彈爆發，但見旅羣星散，竄逐於寒雪之間，互相扎掙，因而顛蹶職者不知凡幾，人到此時，不得不拋離其幼兒弱女於曠野以遁嗚呼慘矣，初其第一彈之下落也，猶近站旁，既而第二彈續下，已離站域，兩擊皆未中鵠，日機漸飛行於客車之上，自右而左，忽轉向側面，放射機槍，旅客紛紛，縱橫奔避，而彌望平野，毫無隱身之地，因之飽受驚恐者十五分鐘，機始遠去，咸謂禍機已過，喜不自禁，復陸續返集於車中，站長亦來，言車不久可開往榆關，至是驚魂始安，方慶生還矣，就知一波甫平，一波又起，忽「飛機」之呼聲復至，且飛機之數非一，增而為六，須臾更增以四，錚錚然十架飛機。迴翔空際，競擲無情之彈，逐一下墜，第見衆人，豕突狼奔，驚駭萬狀，或隱身樹木及電桿之後，以冀倖免，彼日機者，方環繞停車，驅羣衆於一隅，衆審無處可藏，因復逃回車中，是時，又一彈落，迫近機車水泵之間，機車兩架被毀，彈落水車，水流如瀉，車輛亦均炸壞，頭二等客車，及

飯車，則門窗炸倒，道畔電桿，則木屑亂飛，是役也，延展至一小時許，多人受傷，咸自覩此流血之慘苦，漫無援助，蓋迫於自拯之不遑，焉能救人，日機去後，衆猶惴惴，震其暴威，殊不敢自信其魂猶附體也，迨站長來，邀衆換車，始寬而遽然馳向他車，而弱女老婦，自相傾軋踐踏其稚兒，似無觸覺，窺其意，殆望列車早開，他非所計也，移時，列車始發，行不逾一英里之遙，而又聞「飛機」之聲，列車遂停，衆復躍下，競趨平野如故，日機則投二彈颺去，皆不中，客復登車，車又行，而日機乃若嫉視余等車行安逸也者，復來緊相隨，殊不顧旅衆之驚懼，隱聞空中笑語，竟戲弄車衆，以為喜樂，真不知其何心，歷五時許，余等計抵站，而又遇飛機，此處有華軍駐紮，乃彼等殊無抵抗日軍之設備，日軍且夷然擲彈，已車衆又驚竄，惡寇窮追，真不知伊於胡底，而人民罹無妄之災，旅客受意外之苦，婦嬰號哭，中外痛心，彼日機者，猶未墜足，依然追逐行車，環翔空際，及晚方休，夜中幸無紛擾，翌晨車抵津門，方喜脫險，是日為新年一月一號，下車後，持據向站中領取行李，而站員答之曰無，至行李之現落何處，究緣何故，均諉為不知，余等不禁愕然

日軍佔東北期間北事鐵路被擾紀要

。踽踽路側，莫知所云，殆不啻為余等之致命傷也。較之途中所受刺激，其痛苦實遠過之，雖然，已矣，連年血汗所積，盡於斯矣，凡為日用所需，枕衾服御，蕩然無遺矣，回憶曠野中爭命時，剩與此微軀為伴者，於今蓋止此而已，嗟乎，無衣無履，資盡囊空、將何以為生，苟欲圖存，必先營生，而營生之具皆失，無已其乞靈於垂援乎。使出危機，而登衽席，使能治生，而脫絆於窮愁之域，實利賴之，屏營衛路，矧候鈞裁，其弗以預瀆見拒也，幸甚，此啓

馬丁尼劇團
莫斯科維滋
伏爾魯事 署名
海培夫
馬丁尼

(十)史梯理報告函二十一年一月二日

局長鈞鑒，日軍部對於武裝路警不能同意，聲稱軍隊前進，由日軍負維持鐵路之責，其他一切，擬俟形勢稍定即與接洽。

史梯理 一月二日

(十一)照錄二十一年一月二日上 鐵道部

電

北平副司令行營鈞鑒，現錦縣以東各站，狀況不明，南京鐵道部駐各要站，並飭駐皇姑屯處長史梯理暫行管轄關外全段一應事務，業經電陳在案，惟本局對日軍佔領區域內，沿綫各站，業務管理等項，究應若何處置，似與國家對外政策關係密切，擬請鈞部酌奪訓示，俾便遵循，高紀毅 勞勉許文國叩冬西

(十二)照錄二十一年一月四日上 鐵道部

電

副司令行營鈞鑒，日軍連日向錦縣推進情形，業經迭電馳陳，數日以來交通阻斷，情況不明，錦縣附近各站日軍屢以飛機轟炸，極為猛烈，地方糜爛及路軌破壞員工傷亡狀況，尙難得詳細報告，每日客車僅能達到陳家屯，至各站員工迭經本路督促撫慰，咸能慨念國難、勉力支持、不過處此種環境之下，凡關外被日軍佔領各地，交通應如何設法

維持，並採取何種方針，似應從速決定，當以茲事體大，於冬日馳電請示，尙未奉復，竊維本路爲歐亞交通之孔道，錦縣附近，雖被日軍侵佔，而我國領土及交通主權自不能認爲放棄，况鐵路係營業機關，尤應竭力維持，本路根據以上原則，自事變迄今艱險備嘗，全路行車始終未令中斷，第近來情勢變更，愈難應付，若不速謀補救，前途何堪設想。當經召集各部分主管人員詳加討論，擬定臨時辦法如下（一）電駐皇姑屯英籍處長史梯理從速會同中英銀公司代表。斯倍倍，向日軍當局交涉，根據國際交通理由，設法由本路自行恢復由皇姑屯西行之通車，於相當時期，並擬派洋總工程師李治前往前站，酌量推進，督飭員工積極修理，漸次恢復東行列車，一面擬組織臨時工程隊，由史李兩處長分別指揮。（二）另派洋員前往錦縣等處，隨時與當地日軍領袖接洽，逐段通車辦法。（三）擬由洋總管唐森代表本路局向天津英領事轉向英使聲明，本路力謀修復及設法通車情形，一面請中英公司以債權人關係，自動電請英使向日方提出交通阻斷妨礙債權之抗議。（四）本路既屬營業機關，局長當本此資格以私人關係往晤駐津領事，及英武官，面談一切，及本路以上

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

設施情形，極承諒解，並允酌爲轉達駐津各領，以上四項，業經分別進行，惟是事變之來不可預測，祇能儘力辦理，未敢違存奢望，誠以我方進行稍緩，即足資彼口實，於國家主權路政前途關係殊匪淺鮮，現在中央外交方策如何，迄未蒙明示，無所遵循，上列辦法是否有當，伏乞迅賜電示祇遵。

北寧路局長高紀毅副局長許文國勞勉叩支印，

（十二）關於北寧鐵路地位之備忘錄

民國二十一年一月四日

北寧鐵路因受民國二十年最後數日日軍行動之影響，其地位已成緊張形勢，先是日軍在田莊台大窪及附近鐵路，迭次擲彈，隨即有日軍由牛莊方面沿營溝支綫前進抵溝幫子，同時由瀋陽方面亦來日軍一枝，沿幹綫與牛莊方面日軍聯合。

迄今尙未收到通遼報告，溝幫子所來報告亦均簡短，略誌其事實如下，飛機轟炸溝幫子時，所用炸彈極重，炸孔直徑約十四英尺，深八英尺，車站建築爲火焚燬，情勢險惡萬狀，鐵路人員大多數退往錦縣，本路鍋爐稽查高雷君，以特別任務仍留駐溝幫子，但因電綫不通，遠未接到報告，車務

日軍佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

段長巴爾瑪君，原駐大虎山，現於轟炸侵略困難情勢之下，仍留原處，亦因綫斷未有報告，日軍聚合之後，即進溝帮子錦縣間之大凌河，在日軍轟炸溝帮子之前，張副司令軍隊即開始由錦縣向關內總退却，錦縣鐵路員工，鑒於日軍在溝帮子之大事轟炸，及軍隊撤退之後發生搶掠情事，恐錦縣亦將罹此慘劫，多數退往連山及錦縣迤西各站。

是以日軍入錦縣時，一般相信並未受實際上之抵抗，日軍繼續西進，據最近之報告，（一月四日星期一晨），日軍已抵錦縣迤西兩站之陳家屯，（甲註）

該處鐵路之現狀，則錦東俱為日軍佔領錦縣迤西之列車，開行多有阻礙，減少甚多，截至一月三日止，由山海關開行之列車，祇能開抵連山，一月二日，綏中縣（乙註）（山海關東四十英里）尙有張副司令軍隊一部，日機或將再擲彈迫其入關也。

瀋陽方面所得消息，則僅為史梯理君之電報一通，（一月二日）據云，時局平靜後即盡力討論辦法，揆其意義則當軍事行動未結束前，史氏不能獲得開行普通列車之許可，是以因日軍之行動，形成北寧路嚴重之情況。

瀋陽通車業已停止，該項通車係客運收入之主要來源，關外，錦縣及迤東各站之貨運，及當地運輸入款，完全停止，錦縣至山海關間實際亦復如是。

房屋路軌橋梁之損壞，不一而足，鐵路員工並非在役軍人，處萬分危險之中，據所知者已有數人被殺或受傷。

全路之地位亦瀕危殆，蓋日軍佔領之部份，感與關內一段脫離也，如此則非僅公眾感受不便，即鐵路中英國之權利亦遭威脅，因據借款合同所載，關外路綫「貨運及入款」及關內路綫之路軌車輛全部財產貨運及入款，均為英國借款之抵押品也。

是以必需懇祈北平英國公使，提出北寧鐵路事件與日本公使交涉，請其辦理下項事務。

- 一．北甯鐵路在天津總局管理之下不能分離
- 二．日軍不再向鐵路車站及鐵路他處擲彈危害非戰鬥之鐵路員工，亦不干涉幹綫及支綫之普通行車。

日人佔據滿洲某支綫，謂為因有日本投資之關係，然則彼等亦應同意於不干涉北寧鐵路，因其影響英國之投資事業也，現在除全路營業進款問題既已陷入紛亂情狀之外，尙有

自九月以來發生其他問題甚多，如遼寧總站之被佔，營口車站之被佔，通遼聯運之破壞，及其他影響，北寧鐵路之問題等，均應關聯于一般滿洲問題之外，參照北甯鐵路借款合同而解決之，

註：甲·星期一下午日軍抵達山

乙·一月四日已撤退

署名
唐 森 二十一年一月四日
李 治 工務處長 二十一年一月四日

(十四)照錄本局致天津領事團總領事貝斯博

士函一月五日

敬啓者，鐵路為交通事業，用謀世界人民之利益，本路縮殺平瀋，接近海港，實國際交通之孔道，關係至為重要，近來錦洲一帶發生軍事行動，致沿綫軌道橋樑多所損壞，行車阻斷，中外旅客均感不便，本路有維持交通之責，自應根據營業宗旨，積極設法恢復，當經電令駐瀋運輸處處長史梯理君逕向日本軍事當局妥為接洽，同時由本局設法向關外開行列車，以免交通久阻，想友邦人士對於本路維持運輸定必

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

同情，尚祈
貴領袖總領事知照，駐津領事團，轉知各國關係方面幸勿誤會
阻碍，至級
公誼，此致

天津領事團總領事貝斯博士
駐津德國總領事

(十五)天津德國總領事貝斯博士函一月六日

逕復者，接准本月四日台函內開，貴局恢復交通取探步驟等因，准此，當即遵囑將台函抄件，送遞本市領事團參閱，致希貴局早日成功恢復檢閱遼寧間之交通為荷，

德國總領事貝斯署名

(十六)照錄本局致天津領事團總領事貝斯博

士函一月一日

逕啓者，接准
貴領事一月六日公函，關於本路恢復全路通車一案，極承諒解，至深感荷，本路對於此事在瀋陽山海關兩方面，屢經盡力設法，迄無成效，甚為遺憾，鄙人謹將全案經過事實，另

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

行敘列，附呈古覽即希

查照為荷，再茲聞瀋陽方面在日人勢力下之偽政府已設立路局，管理本路瀋陽至山海關一段事務，消息傳來至為詫異，按中國政府根據一八九八年本路借款合同，對於本路路線永遠為中國產業，無論何國不能藉端侵佔一節，已有明確之規定，鄙人為運轉經濟公衆方便起見，不能承認任何行動將管理權分離，業經電飭本路運輸處長史梯理勿將關外段管理權移交任何非法或有害於中國利益之偽管理人，鄙人茲再鄭重宣言，凡此非法機關，與第三者締結任何契約，增加本路債務或移用本路財產，一律作為無效，以上宣言 鄙人 敢請 貴領事轉知天津各友邦領事，轉呈 北平各友邦使節，通知各國政府人民，并請友誼協助，俾北甯路之完整克以保全，并能早日恢復本路幹支綫客貨業務，中外幸甚，此致

天津領團領袖總領事 貝斯博士
駐津德國總領事

北寧鐵路管理局局長高紀毅

(十七)照錄二十一年一月六日晏史德蘭

來電

二八

職於四日下午三時到錦縣，即於是日午後與旅長會見，由謝君翻譯說明來錦縣之宗旨後，該旅長即與瀋陽總司令部通話，據復稱，關於恢復通車之事，須與瀋陽交通委員會協議，職等要求前進至皇姑屯，竟被拒絕，嗣於翌日會見參謀長，對於本路所提意見極表同意，云一俟軍事行動告竣，極願見運輸之恢復，職等因不能與總局通信，當決定令謝君於六日乘機車返津，留職一人在錦，此議未經核准，遂又將公事車附掛，職等在連山遇高賓及員工等允由職至山海關報告後，即借其餘之關外員工返錦，謝君擬於今晚赴津面陳詳情，謝君此次因擅長日語，及與南滿路高級人員聯絡，頗有裨於路務也。

(十八)照錄二十一年一月七日上

鐵道部
副司令行營
交委會

電

南京鐵道部
副司令行營鈞鑒，今日所得華洋員報告關外段情形
北平東北交通委員會

擇要分陳如下，(一)日軍二列車昨到山海關，載有滿鐵行

車及各技術員工，今日仍開回關外，(二)萬家屯至皇姑屯各站，均有滿鐵站長關度日本軍事列車，並各駐日兵，本路原有員工自南滿路員到站，即被迫不能服務，(三)沿路電話電報桿綫砍倒割斷甚多，致話報均不通，(四)本路恢復行車事，據洋員車務段長，晏史德蘭報告，在錦縣會見日軍旅長，述明大意，由該旅長與瀋陽日軍總司令部通話，答以須與瀋陽交通委員會協議，嗣見日軍參謀長，謂俟軍事行動告竣極願見行車之恢復，史梯理處長由皇姑屯來電謂，日軍同意早復通車，惟須與瀋陽新政府商榷今日舉行會議，俟開有結果再行電陳，(五)本路查道車今日又由興城繼續開往錦縣，下行客車亦先試開一列，日軍允與滿鐵員工車隨行東開，惟至錦後，須再商洽前進，(六)北票支綫現有日軍不通、溝帮子站尚有一部分房屋，已被日車焚燬，(七)被佔各站員工食糧均缺，且有被搶至衣被無存者，生活異常困難，已由局設法接濟，按諸以上情形，關外段由本路恢復通車，似尚有他種問題，惟為維護主權起見，現仍按照支西電擬陳計劃，努力進行，已派洋總管唐森，及工務處長李治，明日前往關外先辦查道修綫通車事宜以利交通，謹電陳慶督，北寧路局叩陽

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

(十九)照錄二十一年一月八日上

鐵道部 副司令行營 交通委員會

電

南京鐵道部

副司令行營鈞鑒，此次日軍西進，運用大批飛機以

北平東北交通委員會
猛烈巨彈轟炸車站列車，危害員工旅客，毀壞軌道電綫，路產房屋，並加焚燬，阻止本路行車，各站另派滿鐵站長，並派駐日兵，本路原有員工均被驅逐，不容在站服務，致關外全段幹枝各綫，交通均斷，迄已旬日，未能恢復，屢次由洋員交涉日軍均謂須俟瀋陽日軍總部解決，而該總部又以須與自命瀋陽之新政府及瀋陽交通委員會商榷，故為推諉，凡此情形，業經迭電陳報在案，所有本路擬先恢復交通辦法，今據報告，仍被該偽交委會阻難，經即召集各處華洋首領特開緊急會議，僉以中央未確定對日方針以前，我路為維護歐亞交通計，自應首先設法恢復行車，在可能範圍內，盡力進行，但此係枝節辦法，決非根本之圖，希有下各端，似宜先提出抗議，(一)日方在國聯會議，要求保留勦匪自由，今竟沿本路綫進兵，逾越錦縣，直達山海關，據本路關外

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

幹枝各線，不容本路行車，阻斷交通，員工既非土匪，則此種暴行及另派滿鐵站員，並日軍驅逐本路員工不容服務，反客為主是何理由，(二)在整箇中華民國管領區域內，嗾使賂誘組設自命之新政權，原為世界所不能承認之機關，瀋陽之交通委員會亦為偽機關之一，乃以本路恢復交通，必須與該偽交委會商榷實屬毫無理由本路自不能與之接議，設如近日謠傳，關外另行設局，本路有英國借款關係尤為絕對所不許，應速預定對付方針以策安全，(三)我國對日既未絕交，又未宣戰，現在關外段既有上述情形，關內段沿綫亦均駐有日軍，隨時可以調遣且均取敵對行動，倘在本路綫內再有軍事動作，又將如何應付，以上關係本路根本大計，不容須臾忽緩，擬請迅速籌定辦法，賜示方略，俾便遵循，毋任迫切待命之至，謹電馳陳伏乞鑒督，高紀毅勞勉許文國叩庚

(廿)照錄二十一年一月九日上北平副司令行營

鐵道部
東北交委會

電

南京鐵道部
北平副司令行營
密，本路近來努力關外通車情形

經疊電陳報，諒蒙垂察，查駐在關外各洋員，分投向日軍接洽恢復幹綫交通。數日以來，日方始而藉口軍運一再推諉，繼則無詞可措強阻通行，本路早知其遲徊延宕必有陰謀，果於八日見天津日人刊行之日日新聞，登載已由所謂奉天新政府派關鐸為本路關外段局長，成立山奉路局云云，雖尚未據正式報告，然日方蓄意破壞我國交通，強搶北寧鐵路，已不啻昭然若揭，彼意以為一路分立兩局，有前例可援，殊不知昔日之暫分，仍為我主權之所寄，現在情勢不侔，彼所謂新政權者，受日人之卵翼，根本已不能成立，就使有國人等為傀儡，然此次強搶本路完全為日本武力，初無所謂新政權之軍隊，抑日軍所至，即以滿鐵路人員執行站務，如此而猶藉詞為新政權者之命令，其荒謬無恥有逾於此者乎，又日本對國聯提出保留錦州勦匪權一節，我國領土之內務其代謀，已極奇離之致，今竟將本路員工一律驅逐，不容服務。豈本路員工皆為匪類，必須勞其斥逐耶，溯自九月十八以來，本路為日軍鐵蹄所躪踐，慘痛已不忍言，茲更進一步而搶鐵路，遮斷中外交通，若竟任令假借偽名自行設局，則淪胥之禍，寧有底止，且事關大局，決非所謂一部分之事可以從緩解決

者，近頃中外旅客責言日至，籌維因應，困難萬分，用特臚陳顛末伏乞速定方針。稍資補救，至應如何轉知外交部提出嚴重抗議，或請友邦之主持公道，俾一綫交通賴以完整之處，仰祈察察施行，無任迫切待命之至，北寧路局長高紀毅副局長許文國勞勉叩佳印

(二十一) 列車調度所主任巴克往關外恢復

通車報告 二十一年一月十日

職以一月五日搭路工車前往興城，由興城同高賓(Coppin)前進至大虎山，一〇一次車僅跟進至白廟子為止，此次東來車上，日方派有車官(Magata)一員，武裝兵數名，沿途押護，並由駐榆日軍司令部派有繙譯一員，我方有胡姓軍官一員，均由榆關動身，同往興城，與日軍先鋒隊接洽，當由日軍官(Magata)與先鋒隊長商妥，將榆關路工車一列，由高賓帶領開往錦縣，並將胡處長及員工車，又錦縣車機段長及工人車，共二列，由興城陸續開往錦縣，惟上項三列車，係在日軍專車及鐵甲車由興城開走(去綏中)之後，方得開出。

日軍官(Magata)復設法將白廟子一〇一次車由我方武裝警押護跟隨上述三列車前進至錦，惟留一喬裝華服(便衣)之

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

日軍官在興城監視。

職等於當日下午四時離興回榆，車後有日鐵甲車，均載有日兵緊隨至綏中，一〇一次仍止於白廟子，因本路員工車三列，及日軍車六列，均擠在興城，已將車道塞斷。

當日軍大隊離興往綏以後，有後部列車內日兵數人，忽將白廟子一〇一次車內之本路員工及乘客悉數驅逐，機車車輛均被扣留，並將武裝路警二十七人加以逮捕。

自此事發生以後，本路下行列車，於六日起不敢出關，但七日又由榆關日軍無線電得到高賓車抵錦縣之消息，於是晏史德蘭押一〇一次車由榆前進至錦，職即乘此車前往白廟子，將前日被扣機車車輛，(即被日兵扣留者)拖回榆關，且在東辛莊發現路警二十九人被禁於一室，當即帶領回榆關，日軍官聲明此係日兵誤會，蓋不知當日一〇一次車去錦已得到日方之允許也。

晏史德蘭及一〇一次車七日在興城過夜，八日早復前行至錦，綏中日軍告知職等，關於本路與日方接洽通車一事已不能進行，須由瀋陽日軍總司令部酌奪方可。

(二十一) 照錄鐵道部廿一年一月十一日電

日軍侵佔東北期間北甯鐵路被擾紀要

北甯路局高局長覽，密，庚電悉，該路借款合同，規定無論何國不得侵佔，並不得斷絕交通，目前日方行動不獨違反其宣言，且顯破壞國際契約，已據情呈院，並咨外交部提出嚴重抗議，並請通牒各友邦嚴切注意，在外交未解決前，該路應付一切自極困難，惟主權所在，仍仰據理堅持，妥慎應付，僞交通委員會應斷然不與接洽，統仰遵照辦理為要，部長葉灰印

照錄二十二年十一月一日 鐵道部 上副司令行營 電 交委會

南京 鐵道部 副司令行營 鈞鑒，密，本路力圖恢復關外通車，北平 東北交通委員會

，屢被日軍攔阻，經已迭電陳報，連日由各洋員與日軍接洽，復派工務處長李治，親往協商，仍多推諉，並倡言瀋陽已另設奉山局不允本局辦理通車，即查道修線開支各列車，亦均被阻，非得日軍許可，不能開行，電報電話亦不准通，該段管理權不曾完全被奪，頃據史梯理處長來函，報告奉山路局已由遼寧僞省政府派關鐸為局長，律長庚為車務處長，即

將遼寧總站於七日開放，先後傳見本路皇姑屯車務副段長，及各員司，均未前往，而英領事又轉知史處長，謂接關鐸通知，已接任局長，從前北甯路會分兩段，此次仍將照舊辦理，經史處長將本路祇可由一局管理不能由兩局分管理理由，告知英總領事，業已電陳英公使，一面由史處長逕向日軍司令據理力爭，尙未得復，在此種情形之下，應付一切備極困難，在外交上尙未得整個解決以前，本路祇能根據借款合同為局部之商洽，運輸處長史梯理係屬英籍，現已令派該處長暫兼駐瀋辦事處處長，將本路應有主權隨時負責處理，除飭遵照鈞部灰電(原文另錄送呈)遇事據理堅持，妥慎應付，僞交通委員會應斷然不與接洽外，謹電陳鑒督，北甯路局叩具

(二十四)照錄鐵道部二十一年一月十四日電

北甯路局高局長覽，密，佳電悉，前據庚電，經轉外交部分別抗議，並通告友邦，茲據佳電亦已照轉，支電所陳四項辦法，已呈奉行政院指令，尙屬妥適，應准照辦等因，在院部外交方針未明白確實以前，仰暫遵照呈准四項辦法辦理，山奉路局最近實情，仍仰詳探具復，鐵道部奉印

(二十五) 北寧鐵路客貨運 一月十四日
輸被阻情況通告

數月以來，日軍侵佔東北，本路客貨運輸均受絕大影響，至去年十二月二十九日，關外交通完全斷絕，本年一月二日，錦州失守，紀毅當即電令本局駐瀋陽運輸處長史梯理迅速恢復交通，經史處長迭次交涉結果，日軍部僅准放公事車一列，由工程司牛麻治乘坐，作視察之用，該列車於一月七日晚由瀋陽開行，經五十小時之久，於十日抵山海關。

一月五日，本路第一〇一次客車搭載旅客與郵件，向東開行，另開專車一列，為其前驅，專車之上有本路列車調度所主任巴克，駐山海關日軍麥加脫大尉，日兵數名，與翻譯等，經麥大尉之先容，與駐興城之日軍先遣司令認可，准向錦州開行，直達皇姑屯，車上並可搭乘武裝路警以資保護。

雖已經過前項手續，而一〇一次車到興城西第一站白廟子，仍被日軍扣留四十八小時之久，日兵多人用武力將全體路警解除武裝，圍禁兩日夜，虐待異常，復將車上路員與旅客驅逐下車，全體步行至興城以全生命。

七日本路又派客車一列，裝載郵件，由派克曼史德蘭兩員押送，從山海關開行，直達錦州，到錦州後，又被阻止，

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被阻紀要

進退失其自由，經數次交涉之後，第一列車底於七日由派克曼回，第二列車底則直至十三日始由考賓帶回。

在錦州時，本路車務段長考賓，與駐錦日司令要求通車，日軍齊村少佐，用書面答稱「奉天山海關鐵路已歸奉天省政府管理，是以一切交涉應與奉天鐵道局協議」云云。

一月十日日本路工務處長李治，率領牛麻治工程司，親至綏中縣站面晤日軍先遣司令，請其許可分送關外各站員工回原站服務，並發放薪水糧食，以救現在各站員工，二者均受拒絕，問其通車一事，則曰因有土匪危險，不能通車，又曰，此類事項請示奉天軍部。

因上述種種原因，本路對於恢復山海關瀋陽通車之種種設施，無法繼續進行，日軍橫逞淫威，毀炸路產，迫逐路員，現復一意孤行阻礙通車，蔑視華北中外人民之幸福，與商業之利益，凡此種種，日軍應負完全責任，特此聲明。

北甯鐵路管理局局長高紀毅 一月十四日

(二十六) 工務處長李治去關 二月十三日
外辦理通車報告

竊處長於本月九日(星期六)午後由平返津，隨是日夜車

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

三四

前往山海關，次日馳抵該站。有日軍交通列車，如是日上午開往綏中縣，當經商得管理該列車之日本軍細川允許，處長即隨該列車前往綏中，並費該軍官之介紹，至該站日軍支部。

查日軍並未侵入山海關，其前鋒駐在綏中縣，現駐山海關之日軍，則係按照條約守備本路者，至日軍之交通列車，則往來於山海關綏中縣間，俾兩站得有聯絡。

日本軍官部駐在綏中縣客棧內，處長在彼見有軍官多人，由原少佐任舌人，處長首請准予恢復通車，據復稱須往遼甯接洽，此間無從解決。

繼請准予開行工程車，由牛蓋管理，俾可將本路員工，運回原段，並接濟各小站糧食，及將十二月份工資，送往錦縣或溝帮子以西各站，日軍官對此請求，頗表同情，惟稱當轉請錦縣本部核辦，以上為處長在綏中縣與日軍官接洽之結果，迨處長回綏中縣車站後，又據口頭聲稱，現在不能開行旅客列車，因沿途多匪，頗不安全也。

是日下午五鐘，有日軍交通列車由綏中縣回開山海關，處長即隨該列車回榆。

工程司牛蓋係於一月七日離濟，經史梯理處長商得日本軍官允許，開行本路工程車一列至錦縣，俾可得查沿途本路狀況，報知史處長，迨抵錦縣，牛蓋工程司以為必須馳往山海關，庶可得悉該段情況，并確查究有何人尙在任職，乃該列車雖經特准開行，且得各方協助，竟費五十小時之久，始抵山海關，幾為客車開行時間之四倍。

各站之實際情形如下，電報及電氣路簽機器，損毀多處，日本軍用列車，藉電話之力，自行開駛，該電話完全在日軍手中，實際上本路職員，皆不得使用，以致關於行車辦法，竟無從籌辦，日本兵車多列，均以兩滿路車輛組成，比項列車，佔用路綫各站，(例如錦縣)幾皆為佔滿。

關於開行客車一節，綏中縣日本軍官僅謂應與該軍遼寧總部接洽，並未云須與遼寧新政府商洽，此項答覆固在意中，然實際上阻止本路客車由山海關東行者，即為駐綏中縣之日軍官支部也。

日軍以武力佔據後，其後方作何主張，迄未談及，牛蓋工程司離遼時，僅有設局管理山海關遼寧間鐵道之傳說，惟迄未聞有實行設立之辦法，然即使成立，開始工作尙需時日。

且在遼寧方面，未經籌備齊楚之前，山海關外之鐵道，或須截斷，且必藉土匪甚多或他項理由，而繼續其武力佔據也。

處長於本月十一日回抵天津，工程列車可否由山海關東行，俟得日方答覆，當由牛蓋工程司呈報本處，設不准開行，則該工程司須自行回遼，向史處長報告一切。

所有處長馳往關外，與日軍接洽情形，理合呈請 鑒核

謹呈

局長
副局長

工務處處長李治

(二十七) 照錄二十一年一月十五日上鐵道部電
北平綏靖公署

南京鐵道部鈞鑒，近日日軍強佔本路關外全段，並由瀋陽北平綏靖公署偽政府矯設奉山路局，委派局長，阻礙行車，各情形，業經電呈鑒察，在案，茲據皇姑屯站寄來偽奉山路局第一號佈告一紙，令各部分原有員役回職服務，除分呈外，謹就原佈告攝取照片同式二張，附呈鑒察，北寧路局叩咸

(二十八) 照錄二十一年一月十六日上鐵道

部電

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

火急南京鐵道部鈞鑒，密，本路關外段由遼陽偽政府設立奉山路局情形，節經電陳在案，按目前關外情形，事實上本局已無法執行職務，第事關交通主權，斷不容默爾承認，故日來仍隨時電飭史梯理處長堅決拒絕，一面羈縻員工，免為利誘，其前此被日軍迫逐離站各員工，集中檢閱者，已電飭洋員高賓率領專車出關，各回原站，所有關外幹支各棧員工，十二月份薪工，暨前棧各站特別獎金，及二十年年終獎金等，仍由本路陸續照發，明知關外已經設局，本路籌發各款，徒滋損失，惟主權所在，關係綦鉅，所賴以維繫人心者，尤在於此，苟惜此區區之款，是無異承認關外員工已歸奉山偽局管轄，更何異一切主權悉行放棄，授彼方以機會，失沿綫之人心，似未為得計，經一再審慮，惟有暫照此項辦法，以維現狀，是否有當，伏乞 鑒核，示遵，再者，此種狀況，決難持久，并聞彼方將於十九日恢復檢通車，是屆時關外各站員工，必為壓迫服務，無法抗違，縱史處長在瀋堅拒，然斷非一人之力所能挽回，伏念本路關係國際交通，豈容日人假借偽名，妄引先例，強分兩段，阻碍交通，擬請鈞部咨商外交部迅定根本計劃，俾得早日恢復，稍資補救。

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

無任迫切待命之至，北寧路局叩鈺叩

(二十九) 照錄二十一年一月十八日鐵道部

來電

北寧路局覽，密，銑電悉，已據情函請外交部提出抗議，並請該部將抗意事通知英使，仰即知照，鐵道部巧叩

(三十) 運輸處長史梯理致瀋陽日軍司令抗

議將全路割裂函二十一年一月十九日

逕啓者。前者討論恢復本路交通以利商運之時，貴部參謀官曾告鄙人，謂時機成熟之時，即將通知鄙人，與新政府代表磋商一切事宜，此事尙未實現，而奉山路局之新局長，竟由英國總領事館轉知鄙人，謂其已受委任接收山海關瀋陽間之鐵路，鄙人茲以誠敬之態度，聲明該段路線，現由鄙人全權管理，在未與天津總局商洽之前，決不能將其移交與任何人，鄙人建議應規定一會晤時期，討論此事，鄙人在本路之經驗甚久，如能由鄙人管理一切，直至交通修復通車實現之時，則對於各方面均爲有益，鄙人以外籍助理人員，現正盡力從事修工事宜，但同時亦可進行協議，鄙人堅決反對將

鐵路分爲兩段而設立兩個路局，此事業已試驗有年終歸失敗，此種辦法絕無成功之可能，祈將此事詢問南滿鐵路職員即可知其緣由，貨物在山海關換車之費用及耽延，對於商人殊爲不便，又將鐵路分爲兩段，尙有其他各種不便，如需要時鄙人亦可陳述，但有經驗之鐵路人員均能明悉之也，未至時機而成立之路局永遠不許重現，而日本顧問竟允許之殊令人不解也，鐵路應歸一個路局管理，自軍事之觀點言之，則不論其爲一個路局或兩個路局，於其操縱之權實毫無影響也，希將上項意見詳密考慮之，更祈設法使關係當局與鄙人接洽至以爲荷

北寧鐵路運輸處長史梯理署名

(三十一) 車務處長高賓督送食料專車報告

二十一年一月十四日

余於上午十點五十分督押 377 號三十噸運車，及 0107 號四噸運車，由榆關出發，兩車係裝麵粉去錦州，

下午十二點四十五分到綏中，上站訪日司令官，請其通令放行余等所押專車前往錦州，遂允後於下午一點四十三分

離段，五點零五分抵錦，入站訪日本路務長官青村少佐，請其放讓此空車，於七日按一〇一次返回榆關後，於下午八點〇五分離錦州，在錦州得見胡處長，因同車返榆。

昨日下午在錦州有機務副段長張雲漢送來緊要報告一件如下。

「胡處長孟車務段長及呂站長在錦州均被日人逮捕，又孟段長曾告余，日人頗注意逮余，並屬余逃避，其逮捕原因，謂以十月八日錦州車房內外被擲彈炸死之路員均予攝影，且將影片宣示外人，今欲緝捕此項攝影人員，余終日不敢露面，今將詳情相告，並報告晏史德蘭云云。」

余在錦州發見皇姑屯路局來火車一列，內有彼方車務處長及路員。

余等列車駛向榆關竟未耽誤，第在車過興城時，日人查找胡處長甚嚴，並要彼將列車停放該站。

(三十二)車務段長高雷報告錦縣新民間情

形呈文

職於二十年十一月二十八日遵照同年月二十七日文字第二二三五號局令，由唐山乘第三次下行列車，馳往大虎山。

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

辦理特別任務，並處理因日軍侵佔滿洲而發生之有關本路安全及工作各項緊急事務。

二十年十一月三十日，柯樂澤，吳，張，巴爾瑪，及職同由大虎山乘專車出發，確查大虎山迤東各橋樑電報及電話綫之損毀狀況。

十一點馳抵唐家窩舖，該站站長及員工均皆在彼，票房業經關閉，車票散落地板上，長途電話及電報機，均經拆去。隨由唐家窩舖步行，前往厲家窩舖，查看軌道破壞二十二處，內有十處係經炸毀者，其餘十二處，則被拆去鋼軌兩節，所有破壞處所，均在唐家窩舖迤東一英里半以內。

第三十一號橋，「三孔」在厲家窩舖迤西二英里，其西端橋樑，已經炸毀，捲曲甚劇，副站長並司報及下級員工，均在站服務，票房一切，均尚整齊，橋長途電話及電報機，均經拆去，當由路簽電話與繞陽河工人通話，據云無法可與白旗堡通訊。

當即檢查厲家窩舖車站東端之第三十三號橋，「一孔」該橋鋼樑全致炸斷，損毀甚重，並有三十噸棚車一輛，其前方轉向四輪，均在橋上出軌，東端各逆面鐵尖之跟節，均經炸

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

三八

毀，

隨於下午三點三十分由厲家窩舖步行言旋，乘工段軌車至第三十二號橋，改軌車至唐家窩舖，並換專車於下午五點三十分回抵大虎山，

二十年十二月一日，謝君及張工程司並電務副段長，暨由錦縣來之工務處工人，及攝影師等，由巴爾瑪柯樂澤及職伴同再行出查，是日七點五十分，乘專車由大虎山出發，行抵唐家窩舖，改乘軌車，於十二點十五分馳抵繞陽河，在厲家窩舖時，據該站長報稱，

「二十年十一月二十七日晚九點，中國鐵甲車隊沈隊長，囑令該站長於鐵甲車離厲家窩舖西行後，即用車一輛，將路綫堵塞，該站長於是日晚十點，隨鐵甲車西去，以後情形如何，均不知悉，故無從報告，在第三十號橋處，亦未聞有炸聲」

十一點時，行抵第三十三號橋，（一孔）該橋在厲家窩舖迤東二英里，職等在彼查得下列情形，該橋已經炸毀，鋼樑全毀損壞甚重，橋南及橋中間之鋼軌，均經炸斷，

十二點十五分行抵繞陽河，據副站長報稱如下

（一）中國鐵甲車，於月餘以前，開抵繞陽河。

（二）二十年十一月二十七日十點，日本鐵甲車抵繞陽河遠距號誌外。該車隊前後各有機車一輛。

（三）開往新民保護第一〇四次列車之警察列車，於早九點過繞陽河，比抵白旗堡，與日本鐵甲車相遇。

（四）迨抵遠距號誌，日本鐵甲車即向中國鐵甲車開炮，中國鐵甲車亦即還擊，

（五）互擊四十分後，日本鐵甲車隨即退却，嗣以後方軌道已毀，遂回至第三十六號橋，重向中國列車射擊，並有飛機相助。

（六）繼續射擊至下午四點三十分時，中國列車開抵厲家窩舖

（七）中國列車開走後，約有日本兵三四百名，行抵繞陽河，

（八）晚六點，日本鐵甲車行抵繞陽河車站，隨又開來數列車，裝載兵士，該站聚集機車八輛，

（可供四列車之用）

（九）鐵甲車隨即西行，並未耽延，其裝載兵士之列車，則留在繞陽河，

該站長隨即避往村中。以後有何情形，無從報告，至十一月二十八日夜間，所有日本列車，均向東開回，於晚十點，由繞陽河開行，

該副站長於十一月二十九日五點回站，並招集該站全體員工，當據警察巡長報告，日本兵會搜查車站房屋，及各辦公室，

第三十六號橋樑（七孔）恰在東進站號誌外，該橋距繞陽河車站最近之鋼樑微經炸毀，繞陽河長途電話及電報機均向完整，惟已截斷，當於下午一點三十分時，將長途電話重行裝妥，以便通話，惟因繞陽河白旗堡間綫已截斷，以致不能與白旗堡通訊，當派電綫工人，前往修理斷綫，

是日下午二點十五分離繞陽河，並於晚五點抵大虎山，十二月二日早五點，率同工程車，由大虎山先往唐家窩舖，改乘軌車，前往白旗堡，早十點時與牛蓋，郝爾，爾賚，謝蘭諸君相遇，隨即同往白旗堡柳河溝間軌道損壞處所，至十二點三十分，將軌道修復，隨乘遼陽工程車回繞陽河，改乘原來軌車，回抵大虎山，

柳河溝之前，有日本列車一列，於下午一點開抵該站

日軍佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

該列車計機車一輛，並車二輛，內一車裝兵約三十名，當離開時，該列車尚停在柳河溝，遼陽工程車，隨即開往新民，

十點三十分時，大虎山皇姑屯間長途電話已經修復，重行通話，乃至下午四點三十分，又復發生障礙，自彼時起，大虎山僅能與白旗堡通話，

十二月九日，巴爾瑪及職同往新民，交涉派武裝警察，保護大虎山新民間行駛客車事宜，當與日軍司令佐賀會晤，議定下列各條，

- (1) 日本軍隊允許本路武裝警察，由大虎山立即前往新民，執行職務，
- (2) 列車上武裝警察人數，不得超過二十，
- (3) 日本軍隊發給憑證，交該項警察二十人持執，並由本路發給臂章，以資辨認
- (4) 列車停在新民車站時，該項警察不得離車，並不得商酌軍事事務，或傳遞軍事消息，
- (5) 本軍武裝警察列軍，往返新民間，必須在客車之前開行，

十二月二十一日，大虎山調度車輛所接總局電話，以營口田莊台間軌道，正由日軍修理，飭巴爾瑪及職前往實地調查，並在溝帮子暫駐一二日，巴爾瑪對於行車工作，極稱嫻熟，並因大虎山調度車輛所，須有駐守，職遂遵照前往，當於十二月二十一日，隨第一〇四次上行列車，由大虎山前往溝帮子，偕同運輸處機工課課員於十二月二十二日，隨第六〇二次上行列車，離溝帮子，並於下午二點三十五分抵田莊台。

隨乘該列車之機車到魏家溝上水站，該站延南約三分之一英里處，查有鋼軌十二條，在軌道兩旁，其枕木已經拆去，並有第一六〇一號二十噸車一輛，已經出軌，直立於軌道已毀之處，再向南行，約鋼軌八節處，軌道兩旁，拆去鋼軌兩條，又往南行鋼軌三節之處，軌道兩旁，亦各拆去鋼軌兩條，所有拆下之鋼軌及枕木，均置於軌道兩旁。

復至大窪站，各站長均已會晤，并接收其報告，當飭照常服務。

十二月二十三日，接工務處長由總局來電內開魏家溝營口間軌道，暫勿修理，如有他人代修，飭即報告。

十二月二十五日，據大窪站長報告，大窪田台間軌道，於十二點時，被飛機炸斷，適在鐵甲車兩列之後方，等情，巴爾瑪及職當即隨同工程車，馳往該處，查得大窪車站延南二英里處，共由飛機投擲大炸彈十枚，炸成大坑寬至十五英尺，深十英尺，軌道之東，落七彈，軌道之西，落三彈，計共炸毀軌道三處。

當職等行抵該處時，被毀軌道，已在分管工程司監視之下由工段工人修理，觀察日軍所投炸彈之數目及其尺寸，當可明瞭日軍主意之所在矣，軌道於晚九點三十分修復，鐵甲車當即開回大窪。

十二月二十六日，聞田莊台站長被日本軍人擄去，當即重請史梯理處長就近與駐瀋陽日軍司令部交涉。

十二月二十七日，據大窪站長由電話報告，日本飛機於十二月二十六日，在大窪飛翔，並在站東擲彈八枚，炸者六枚未炸者二枚，未炸之彈二枚，經中國義勇軍取去，日機又在北進站號誌外，擲彈五枚，當擲彈之時，適第六〇二次上行列車，正 toward 大窪開行，致所挂第一〇七四九號車被炸片損毀。

十二月二十八日，據大窪站長電稱，該站被日軍攻擊，

並在該站周圍擲彈至百枚之多，至同日下午一點，爲日軍佔據。當互擊之時，該站員工均在鐵甲車保護之下，於晚六點安抵盤山縣，同日下午五點十五分，據盤山縣電話報告，鐵甲車後方盤山縣及大窪間軌道，於下午三時已被炸斷，當由溝帮子遣派救險車馳往，將軌道修復。

十二月二十九日下午二點四十五分，據報盤山縣車站，已被日軍佔據，中國鐵甲車已退往胡家窩鋪，嗣又據報盤山縣胡家窩鋪間，遠距號誌外軌道已斷。

由彼時起，即不得與盤山縣通訊。同日巴克及謝君，隨第一〇三次下行車到溝帮子，當彼等停留之際，日本飛機，在溝帮子站周圍飛繞，復於第一〇四次上行車開到之前，在該站投擲炸彈。

十二月三十日晨間，約十鐘，日本飛機又在溝帮子站出現，至早十一點四十五分，據報第一〇五次列車開往大虎山時，其機車所擲炸彈損毀。

嗣巴爾瑪由高山子來電話云，已令第一〇五次下行車停止前進，並飭開回溝帮子，並囑職勿將電話綫掛斷，嗣職再

試與巴爾瑪通話，竟未成功。

下午約一鐘時，日本飛機在溝帮子遠距號誌迤西一英里軌道附近處，擲大炸彈八枚，至下午二點三十分，又擲重彈八枚，致將上行幹綫以南之岔道及車站西端炸毀，三點零五分時，飛機又復出現，惟據職所知，並未擲彈。

當車站被炸之時，該站停有客車兩列，及他項列車數列，內有由營口枝綫及大虎山並唐家窩鋪開來之軍用車，及鐵甲車，客車內有外國旅客三人，計二女一男，女客有一在頭等車內，另一在車登上站立，其男客則在月台上，職即往見站在車登上之女客，告以本日諒可無事，即當趕緊設法，將溝帮子站迤西所毀軌道，修理完竣，俾站內列車，可以西行。

下午三點三十分時，開始修理軌道。

下午四點時，職擬摘取機車一輛，與機務郭段長，同往視查修理軌道工程情形，乃有多數兵士，以爲職等將去而不返，拒却摘取，職即往晤前在大虎山曾經會晤之軍官，請其隨同前往，該軍官即令兵士離開機車，並與職等同往視查軌道損毀處所，當於四點三十分開行，查見工程進行，甚爲順利，隨即回站，令站內各列車預備，俟工程車回站，立即開

行。

下午六點，軌道修復，工程車亦即回溝幫子站。

第一列車，隨於下午六點四十五分首先開行，最末次車，則於夜十點三十分開出，彼時已無法通訊，即令機車司機代交電報，敘明一切情形，意在警告錦縣站，俾有防備。

各列車均開行後職在站上步行，查見各事均甚安靜，惟車站房屋及各辦公室，均極混亂，十二月三十一日七點四十五分時，至車站，見辦公室被焚，火焰由屋頂突出甚烈。

早八點十五分，日本飛機又在車站迴旋飛繞，至日午始去。

午後十二點五十五分，日本騎兵由站南開到，並在天橋上懸挂日本旗幟，騎兵之後，隨有裝甲汽車，及自行車多輛，由同一方向開來。

騎兵到後未久，在天橋上見有車一列，由東向溝幫子開來，日軍官似不知來者究係該國或中國之車，遂令預備攻擊，迨至開到，始知係日本列車，載有步兵一隊，新聞記者，攝影師，及南滿鐵路職員，為時未久，管理溝幫子站之日本軍官，即知有職在站，彼因職與中國政府有關，當然非其所

願，故對於職之地位，及在溝幫子之任務，詰問甚詳，旋即將日軍在溝度夜各事，預備妥貼，是日夜間，有一日本兵用槍柄撞擊職所乘之公事車，意圖恃強入內，旋將門鎖擊毀，迨聞職語聲，立即逃去。

二十一年一月一日，見有外國新聞記者二人，係隨日本兵車於前夜到此者，彼等擬乘首先開行之軍用車，復回瀋陽，並約前于十二月二十九日到溝之另一外國記者，及職等同行，當經婉言謝却，告以在離溝之前，尚有應辦職務，迨外國記者既去之後，職在站上散步至兩小時，嗣悉昨日所遇之軍官，已經西去，隨即尋得管理該站之軍官，並與之會晤。會晤後，職之地位及在溝幫子任務，又經詰問一次，該軍官對於職所陳述者，尙能諦聽，職當即按照工務段材料司事所開釋單說明現留該站路員情形，並述及巴爾瑪在大虎山之地位，隨又聲明，擬速離溝幫子，俾得與巴爾瑪聯絡，以備前往皇姑屯，將經過情形，報告史梯理處長，並告知該軍官，職對於溝幫子實在情形，甚為明瞭，且有留在該站各路員之詳細節略，該軍官對於職之行動，未加限制，並准與巴爾瑪聯絡，隨給職名片一紙，上書日文，職認為該片，係旅行憑

證，該軍官允許在職離溝時期，當優待留站各路員。

職之車僮，當事變之際，隨職出差，甚為忠誠，職當務之同登軍用空車，於下午五點，由溝開行，前往瀋陽。

迨抵大虎山即下車前往車站，持溝幫子軍官所給名片，在彼訪詢巴爾瑪魏錫及留站各路員情形，乃該處軍官相待粗暴無禮，令即回車，至職所交閱之憑證，及所詢各節，均置之不理，赴瀋途中，因所乘係屬空車，並無暖汽，亦無其他旅客，並因職攜車僮同行，沿途常有被日本軍人捕擄之危險，殊感不適，至早五點，卒抵瀋陽。

(三十二)車務段長巴爾瑪報告錦縣瀋陽間

情形呈文

(二十年十一月二十五日至二十一年一月二十六日)

職於二十年十一月二十五日遵照二十年十一月二十五日運輸處王副處長電，(嗣復奉同年月二十七日管理局文字第二二三五號訓令)搭乘一零一次下行車，由天津啓行，馳往大虎山，次日下午達到該站，此時情形尚稱安靖。

十一月二十七日，據報中國鐵甲車與日軍鐵甲車在繞陽河白旗堡間發生衝突，自上午八點起至十一點止，日軍鐵甲

車乃向東退去，中國鐵甲車返回繞陽河，是日上午九點及下午二點俱有日飛機在大虎山飛翔，惟未擲彈。顯係專來偵察，勵家窩鋪以東電報電話俱被阻毀。

十一月二十八日，據報日軍鐵甲車拂曉開過勵家窩鋪站，比時唐家窩鋪站停有中國鐵甲車二列，比時僅能以路簽電話與唐家窩鋪站通話，過此則不通消息矣，上午十一點左右，大虎山站來日機一架，擲彈三枚，惟無傷損。

十一月二十九日，中國鐵甲車仍在唐家窩鋪站，惟日軍鐵甲車究在何處，未得其詳。

十一月三十日上午一點，本路派電信工匠乘武裝專車出發，修理大虎山唐家窩鋪兩站間前夜阻斷之電報電話綫，以期恢復該段交通，十一點職偕同高雷及柯樂澤二人帶同工務段及電信段工匠乘專車由大虎山東行，考查軌道及電綫有何損傷，至唐家窩鋪站後，即下車改乘搖車前進，下午二點四十分抵勵家窩鋪站，下午五點三十分乃返回大虎山站，查得唐家窩鋪站以東約一英里半，軌道損毀二十二處，十處軌節被炸毀，十二處鋼軌被拆去，勵家窩鋪站以西約三英里處，第三十一號橋(三孔)西首橋樑被炸毀，又勵家窩鋪站上

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

四四

行主要號誌處第三十二號橋(一孔)橋樑被炸毀，并有三十噸蓬車一輛脫軌倒於橋上，又東端逆面轍尖之跟節亦被炸毀。

十二月一日上午六點偕同高雷柯樂澤謝杜張諸人由大虎山乘專車至唐家窩舖站，後改乘搖車前往繞陽河站，查見勵家窩舖站東約二英里處第三十三號橋(單孔)橋樑被炸，又繞陽河站上行主要號誌處第三十六號橋西端橋樑被炸微有損傷，當有錦縣派來攝影師拍攝照片，下午五點鐘等回到大虎山站。

十二月三日着手修理各處軌道橋樑，唐家窩舖以東被炸軌道，於下午一點修復，第三十一號橋於下午四點修復，在勵家窩舖站第三十二號橋處，與皇姑屯工段人員相異，俟將脫軌之車起出後，該橋於下午十一點始行修復，第三十三號橋已由皇姑屯工段人員修竣。

十二月九日，職與高雷同赴新民，與日軍商洽恢復武裝路警隨車保護旅客事宜。

十二月二十五日，據電報大窪田莊台間軌道被日本投彈炸毀，職遂與高雷於上午五點四十五分離大虎山，馳往大窪，見大窪站以南軌道，二英里間被劇烈炸彈炸毀三處，并靠近軌道有被炸彈轟炸之坑之處，俱約二十呎寬，八至十呎深

，破截阻之鐵甲車，當經救出，開回大窪。

十二月三十日，職於上午八時由溝幫子按乘一零五次下行車赴大虎山，行至高山子站，據站長云：大虎山站已能通訊，路簽出機，顯有車由大虎山開來。職遂決定將列車摘於高山子站，僅乘機車同行。當進至大虎山站西約一英里之處，有日機擲下炸彈，在道旁轟炸，僅距職所乘機車數呎之遙，該日機并開機關槍掃射該機車，槍彈擊於司機棚頂，幸職與該機車上司機火夫及山海關楊驗票員俱未受傷，當即令司機停車相率下車避於田間。時又來於日機六架，盤爲空際，約十至十五分鐘，擲下炸彈五六枚，俱落於田間，并無傷損，俟日機向東飛去，職乃令司機火夫上車開回溝幫子，職與楊驗票員步行前進，及至大虎山站，已十點左右矣，當行抵站台西首時，有日機二架返回，復擲數彈，無何損傷，該站於十點左右有兵車一列，由一零一次上行車之機車掛駛，向西開行，最後復有車一列，滿載兵士警察及本路員工，於十一點三十分鐘離該站，至下午三點三十分日軍達到該站東遠距號誌橋樑之處，在着手修理該橋之前，先由鐵甲車上開放三砲，約二十分鐘後，顯係將橋修妥，復發五砲，有一砲彈由吳管段工程

司房頂飛過。擊毀西面院墻上端。下午三點五十五分日軍乘電壓車到站。曾用機關槍掃射一次。嗣後漸趨安靖。職遂與吳管段工程司毛車務段長宋站長同往晤見日軍官。由其兵士押護至站。見其官長。當將職等職務說明。得在站逗留至七點三十分鐘。始返回吳工程司寓所。

十二月三十一日早八點偕同該站未離去之員司工役。前往車站。見前日所來之日兵。業已開往前方。現在車站者皆係新來之兵。當復向其說明職等職務。詎彼等堅不准進站。下午有日兵三人。至吳工程司寓所。搜查軍械。旋即離去。

是日尚無其他騷擾。

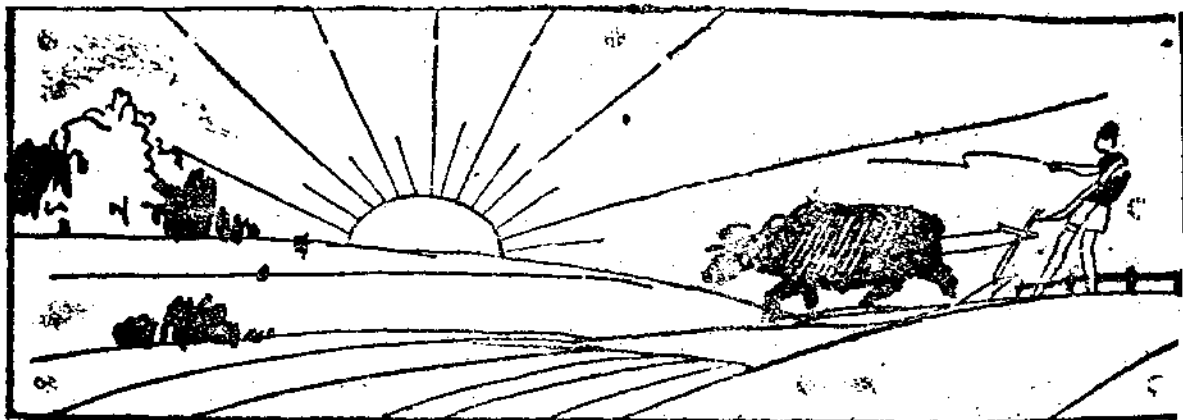
一月一日。日軍派人至吳工程司寓所。召站長往見其聯隊司令。當由毛段長代去。職亦隨往。日軍向毛段長詰問約十分鐘。嗣即令職出室。當訊問毛段長時。職被一日兵用槍刺比擬。監守約二十分鐘。日軍官令毛段長往尋該村鄉長。轉飭商戶照常開門營業。職等曾請日軍准與溝幫子站高雷威皇姑屯本路人員通電。未經允許。嗣復擬復擬請其瀋陽總司令部轉達史梯理處長。報告及在大虎山站俱各無恙。亦未邀准。

百年儲金制

近年之辦理教育者，每苦無充分基金，致教育不獲有盡量發展之機會，南通中學校長王士傑，辦理教育行政有年，近自長南中後，創設百年儲金制，為學校樹百年之基，誠足風式。聞所定儲金本金僅六百元，按週息一分半年複利計息，一百年以後本息總數，約合國幣一千餘萬元，其數至足驚人，聞第一期款定於本年雙十節開始存儲，此項百年儲金制度，在我國教育史上尚屬創見，設各校能相效仿行，其有功於來日之教育者，決非鮮淺云。

法人沙船環游全球

泰晤士報稱：刻有法人白蓄浦，結伴五人，駕一華式沙船，本月一日自漢口出發將作環球之行，測繪海圖，業於十月十八日抵滬，停泊南市求新廠前，其船係在寧波定造，全身漆紅白藍三色，懸掛法旗，船中裝有十八匹馬達一具，補助帆力之不足，又裝無線電機，以便接收電訊與播音，現擬留滬數日，在法總領事署辦妥各項必要手續後，即攜四月糧食，出法赴馬尼刺，然後再裝足糧食，經南洋羣島往澳洲，蓋沿途將測繪海島圖，放寬定時期，如自滬赴菲，尋常兩星期可達，而該船獨攜四月糧也，至抵澳之後，則擬取道南太平洋赴南美再循岸北行。過巴拿馬運河，直抵紐約，再渡大西洋，進直布羅陀海峽而返法國，預定十八個月，完此航程，船主白蓄浦，前在漢口法租界任副巡長，兩年前受法國地理學會委任，遂親往甯波監造此船，同行者一為法人泰的布偉，亦曾供職漢口法租界捕房，兼擅英俄德三國語，餘三人皆為白俄，係今春在滬雇用云。



平漢路特別黨部執監委員會成立宣言



黨務

平漢路特別黨部執監委員會成立宣言

溯自辛亥革命以還，本黨鑒於革命運動為民衆運動之放大，即致力於民衆勢力之樹立，本路員工担任交通工作，革命意識，醒覺較早，革命組織，團結較易，遠在北伐以前，全路員工，接受三民主義之信仰，發生國民革命之行動，在軍閥統治下，暴發「二七事件」，造成本黨革命民衆化，民衆革命化之先聲，迄十五年秋，北伐勢力，底定武漢，青天白日之救國大纛，招展於本路南極車站之大智門頭，彼時，以本路員工革命歷史之深遠，革命情緒之熱烈，與軍事勢力，互相呼應，北伐進展，一瀉千里，不出兩年，完成統一，於是，十八年三月一日本路特別黨部成立籌備委員會，進行全路黨的組織，實施全路黨的訓練，是年十月，因管理局北遷，籌備委員會遂亦移駐北平，十九年春，因時局影響，環境險惡，籌委會重行南遷，一二負責同志，奉令留駐北平，進行工作，雖幾經事變，本路同志，咸知聽命中央，團結一致，排除萬難，共圖奮鬥，荏苒迄今，閱時兩載，於本年五月呈准中央，舉行選舉，產生第一屆執監委員，本會遂得今日之正式成立。

平漢路特別黨部執監委員會成立宣言

二

盱衡國是，我國因感受世界經濟恐慌之波激，帝國主義經濟侵略之壓迫，國計民生，日趨衰落，加以共匪猖獗，天災頻臨，凡我同胞，愈陷絕境，迄九一八事變發生，東北三省，一夕沉淪，人民疾苦，山河破碎，內憂外患，煎迫交加，國難至此，不救必亡！夫革命本迫於圖存禦侮而起，而今日內憂外患之重大打擊，竟超過有史以來任何時代，值此存亡絕續之交，顛危萬狀之候，雖在匹夫、猶應投袂而起，本黨負歷史使命，當仁不讓，見義勇為，又安容不挺身向前，站在奮鬥線上，劍及履及？

從時間上言，本路員工具有光榮奮鬥之史，從環境上言，本會成立，正值國事蝸蟻之秋，瞻顧前後，本會責任，真不知如何重大及艱鉅，茲謹於成立之初，揭擧二義，請與全國同胞全黨同志相約為本會今後努力之鵠的，

- 一曰：從充實黨力以增進黨功，
- 一曰：從增進黨功以提高黨權，

夫本黨領導國民革命，原以三民主義為最高原則，在國際方面，圖發皇民族，在政治方面，圖伸張民權，在經濟方面，圖改進民生，於是，當敵對象，帝國主義，封建勢力，共

產匪徒，及其他反動派，亦正因本黨革命運動之進展，感受打擊，而加強其反攻，其襲擊，其暴動，同時，現代中國，革命環境，雖已極度成熟；然而，革命意識，尙未極度普遍，於是，反動勢力，利用弱點，時時設法遮蔽本黨與民衆接近之路線，使本黨政府與民衆之間，無形隔膜。且年來政府因致力於腐化惡化之剷除，致未能集中全力，以迅謀民衆利益之增進，抵抗帝國主義之侵略。至九一八國難發生，反動勢力尤復快意於過去責任之追求，絕不致力於當前危機之合作，落井下石，袖手旁觀，以造成現時震撼顛危之局面。時至今日，險象環生，致其癥結，究安所在？一言以蔽之曰：黨的力量，未能充實，因而黨的功用，不能增進；黨的功用，未能增進，因而黨的威權，不能提高故耳。先總理昭示吾人以「爲民前鋒」之黨訓，是在革命進程中，黨中同志之權利，與一般民衆相同，而其應盡之義務，則遠過於一般民衆以上。既經服膺主義，應即確定努力，奮鬥，犧牲的革命人生觀；切實接受黨的訓練，遵守黨的紀律，精誠團結，一致邁進，肩起領導革命之全責，造成推進革命之動力。值此國難臨頭，凡我同志，務應一致動員，拚力向前。以身作則。示民

衆以共赴國難之榜樣。則對此救國工作。自能合羣策。集羣心。組織四萬萬民衆爲一堅強忠勇之民族鬥士大集團。用以增進本黨革命功能。中國革命原具有受環境孕育。時代反映之必然性：在黨同志果能遵循應民衆需要而努力之路綫。不脫離黨的立場。犧牲當前。享受落後。則民之來歸，如水就下，事之演進。如火燎原。「黨權高於一切」之口號。浸假自然實現於無形。從執行中國革命到完成中國革命。直時間上問題已耳。若夫救國工作。任重道遠。頭緒萬千。決非一事之改進。一時之努力。所能有濟。凡我國人。務必人人各自覺悟其職業爲救國要務之一。人人各自覺悟各盡力於其職業爲最有效之救國方策，尤其。本路員工。担任國有交通工作。係臨站在革命之最前陣綫。負有救國之直接責任，雖屬工友

平漢路特別黨部爲總理倫敦蒙難卅六週年紀念告本路工友同志書

親愛的工友同志們！當着這個最險惡，最嚴重的國難期間，來紀念我們先總理卅六年前的今日在倫敦蒙難，這是很顯然地更能給予我們以特殊的意義啊！我們在那種特殊意義之中，更應該深信革命事業，人羣福利，並不是偶然可以倖得，而須要不顧生死，不計利害，不論成敗，去艱苦奮鬥

，亦不應誤以自已所操職業爲渺微，爲無補國事，而不盡力，誤以他人之地位爲重要，而羣趨於某一方式之救國，致救國之途，入於窄狹，救國之效，流於幾微，須知無論打旗掛鉤，司機升火，能多致一分力量於本身職業，即多致一分力量於革命工作，亦即多致一分力量於挽救國難，所謂充實黨的力量，固無一不從小已做起也。

總之，外患之亟，莫過於今日，內力之窮，莫過於今日，民衆之痛憤於國難，亦莫深於今日，而民衆之希望於本黨，尤莫急於今日，是今日本黨同志努力與不努力，實關今後國家民族之存亡，轉綠回黃，千鈞一髮，無俟來日，非異人任，本會願與全黨同志，全國同胞，共同努力，共同猛進，謹此宣言。

去努力追求的！

記得總理在廣州第一次起義之前，滿清政府之腐敗，以及列強武力的壓迫，在在實足以激增他當時革命的情緒，而使之往無前，百折不回，屢蹶屢起，再接再厲。故這次失敗以後，總理越發鞏固了革命的中心思想，但又感覺到缺

平漢路特別黨部爲國慶二十一週紀念告工友同志書

四

乏推動的力量，遂不辭涉重洋，備嘗辛苦，力謀同志之團結，以爲推倒滿清之總動力，辛亥成功，肇端於此。這可見總理倫敦蒙難一面磨礪了他革命奮鬥的精神，使之成爲尖銳化；一面更建築了他黨團革命的基礎，使之成爲具體化；同時，也暴露了滿清政府之無能，而給君主專制的權威以重大打擊。

——這正是民族主義抬頭的時候，可是三十年來，因着內亂疊起，外侮益亟，而去年日本侵佔東北，遂造成了空前未有之險惡與嚴重局勢。

我們要知道：從奮鬥中得來的生命，才有價值，經得起

平漢路特別黨部爲國慶二十一週年紀念告工友同志書

親愛的同志工友們！

武昌的炮聲，驚醒了四千多年的帝王迷夢；先烈的碧血，蕩滌了二百多年的專制餘毒！開中華民族之新紀元，佔歷史上最光榮之一頁的國慶紀念，到今天已是廿一週年了！

辛亥革命，是總理外感帝國主義之侵略日亟，內受滿清專制之荼毒益深，爲了要挽救中華民族的危亡，解除民衆的痛苦，經過數十年的堅苦奮鬥，犧牲了無數烈士的頭和顱

挫折的人生，才算偉大，所以，我們要拿這兩點來確定自己的革命人生觀，來應付當前的險惡與嚴重之局勢。我們更要拿這兩點來紀念總理倫敦蒙難，而且要繼續着總理倫敦蒙難的精神：（一）刻苦耐勞，增加生產，充裕國資，（二）力助勦赤，消滅匪黨，安靖地方，（三）努力團結，收復失地，洗滌國恥。

親愛的工友同志們！要能這樣的做去，才不失來紀念總理倫敦蒙難的意義，才配做總理信徒，才配做二十世紀的中國人。



平漢路特別黨部爲國慶二十一週年紀念告工友同志書

熱血而孕育成功的一個革命健兒，他雖不能算是革命全部的，然而他對於中華民族的貢獻和影響，確實是偉大而不可磨滅。就民族方面說：辛亥革命成功以後，中華民國成立，國內各民族能在同一政治組織之下，得到平等互助的精神，以謀民族的解放。就政治方面說：推翻歷來的君主專制政體，建立民主政治的國家，使封建思想失所憑依。總理說：「此役所得之結果，一爲革滌二百六十餘年之恥辱，使國內

諸民族一律平等，無復軋轢凌制之象；二爲剷除四千餘年君主專制之迹，使民主政治，於以開始。」所以，辛亥革命，在我國歷史上，實佔有很重大意義。

民族不幸，十餘年來，因本黨組織之未能健全，本黨同志與全國民衆之忽視 總理的主義和方略，不能繼續辛亥革命的精神，以致封建軍閥與帝國主義者互相勾結，表裏爲奸，內則反動勢力前仆後繼，外則帝國主義者日益猖獗。日本帝國主義者更乘我天災人禍交相煎逼的時候，明目張胆的佔領東三省，實行武力侵略。萬惡的赤匪，復趁火打劫地用殺人放火的手段，破壞我社會，毀滅我文化，欲將民族國家拍賣於蘇俄，以達其暴民專政的野心。同胞們！光榮偉大，可歌可泣的國慶紀念，已經苟延殘喘的敷衍度過廿一週年的壽命，在國家多難，赤匪囂張，舉國都蒙着奇恥大辱的當兒，來紀念國慶，應如何淬礪奮發，振起辛亥革命的精神，努力共赴國難，以衝破此艱難困苦的惡劣環境，完成辛亥未竟的遺業！

現在日本帝國主義的兇焰正張，一面承認傀儡組織，破

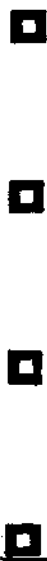
壞國際公約，一面積極圖謀熱河，覬覦平津，他的野心，簡直是要割裂我國家，毀滅我民族。我們紀念今年的國慶，應認識國家當前的危難，實行全國總動員，以抗日禦侮，復地雪恥，爭取國家民族獨立生存。赤匪是我國的心腹之患，他乘國難緊急的時候，大肆活動，破壞國家組織，摧殘社會元氣，致我國家民族，淪於萬劫不復之境。現在中央派員兜勦，已卓著成效，肅清之期，當在不遠，爲防止其死灰復燃。計全國人民都應協助政府，共同努力，使赤匪根本無立足之地。我們紀念國慶，尤應充分暴露赤匪的罪惡，與勦匪軍隊以精神上物質上的援助，俾勦匪工作，得以早日完成。

同胞們！民生日蹙，國恥日深，那裏談得上國慶？祇不過強顏作歡，狂歌當哭而已！想求得真實的國慶紀念，我們只有努力！

勦滅赤匪！

抵抗暴日！

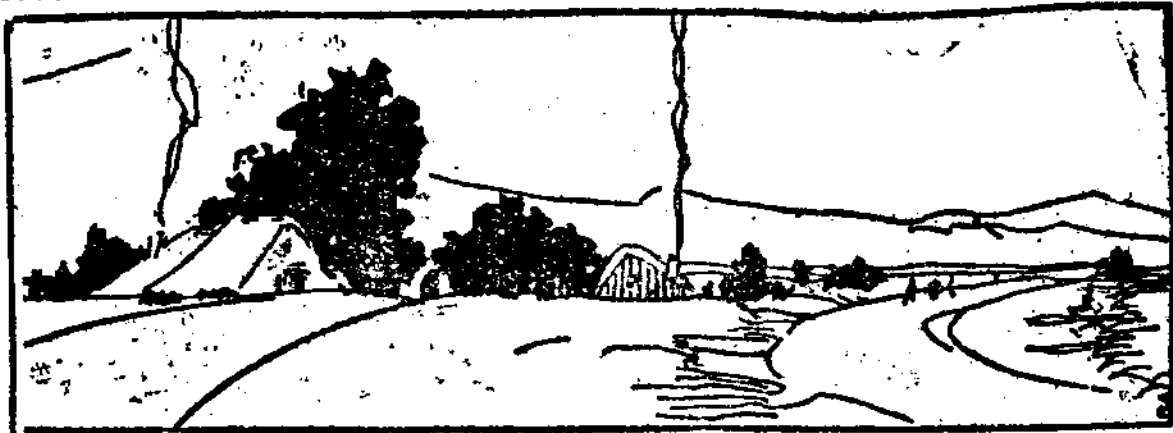
收復東北失地！



潛艇之耳

◀本日發明明新式聽音機▶
◀萬米外敵艦了了可聞▶

探聽敵艦狀況被目爲「潛水艇之耳」之水中聽音機，各國海軍當局正在刻意研究，以求進步，最近日本海軍技術研究部，已發明一種較目下使用之「K」式聽音機更優之「技研式」聽音機，經吳工廠潛水艦部試驗，將新舊兩者之各種性能加以比較，證明「技研式」聽音機之聽取水中音波之能力，遠勝於「K」式者，如自艦之機關停止運動則距離約一〇〇〇〇米突外之敵艦推進機之回轉聲，能了了聽悉，又舊式聽音機，對於針路速度等測定能力之缺點，新機亦有優美之改良。



國有鐵路員工服務證規則



法 制

國有鐵路員工服務證規則

民國二十一年九月二十六日
部令參字第八三五號公布

第一條 國有鐵路員工除臨時僱用者外應由路局（委員會）填發各該路員工服務證

前條規定省有或商辦鐵路得適用之

第二條 國有鐵路員工服務證（以下簡稱服務證）須備具左列各項

- 一，路名 鐵道部直轄某某路員工服務證
- 二，姓名
- 三，職稱
- 四，服務處所
- 五，籍貫

國有鐵路員工服務証規則

二

六，年歲

七，到路年月（如屬民國紀元前到路應填民國紀元前某年不填光緒宣統或甲子乙丑）

八，本人最近半身橫直一英寸相片

九，局長（委員長）官章路局（委員會）凸紋鋼模戮印

十，填發年月暨填發員

十一，字號 以各處為單位編列字號

第三條 凡員工執行職務時須隨身攜帶服務證遇有查驗應即繳出如無服務證或所持之證與本人不符時以替冒論開除職務

第四條 凡員工持用優待乘車證時必須兼攜服務證遇查票時應同時繳驗如查無服務證或乘車證所列之姓名與服務證不符時乘車證無效并報告其主管機關予以處分

第五條 凡領薪工時須攜帶服務證如發薪工人員認為有疑問時得查驗之

第六條 凡調差人員於到達服務處所後應將原服務證送由主管長官連同服務證請領單轉呈局長（委員長）發給服務証其原服務証即予註銷如調差仍在原處服務者應將服務証呈由主管處長改正蓋印證明

第七條 凡經手發給離差員工薪工人員應先將該離差員工服務證收回始得發給薪工違者責

令該經手發給薪工人員負責如數賠償俟將該服務證追回送由主管處轉局(委員長)註銷方能解除其責任

第八條 服務證逢五逢十年(如民國二十五年三十五年)全數更換一次并更別其顏色

第九條 服務證如有損壞得繳呈更換倘有塗改應作無效并予處分

第十條 服務證如有失遺失須報由主管長官呈局(委員會)補發并將該證字號登該路公報作廢其遺失服務證之員工應予扣薪處分職員扣薪五元工役扣工資二元

第十一條 本部直屬機關設置於各路者其服務證應向有關係之路領用於服務證上加蓋主管長官官章

第十二條 本規則未盡事宜隨時由鐵道部修正之

第十三條 本規則自部令公布之日施行

國有鐵路員工服務証規則

四

服 務 證 背 面

持 證 須 知

(將 規 則 第 三 十 四 條 五 條 六)

服 務 證 正 面

鐵 道 部 直 轄 證 某 某 字 號 某 某 路 第 某 號			
姓名		年 歲	
職 稱		到 年 月	民 國
服 務 所		到 年 月	
粘 相 片 貼 局 鋼 印		局 長 官 章 日 填 發 員 (章)	
民 國 年 月		日	

全 幅 長 九 公 分

全 幅 寬 六 公 分
 此 証 應 加 一 透 明 膠 質 套 裝 入 以 資 保 存

第一條 本辦法依據本部實施鐵路職工教育計劃綱要第十一條訂定之

國有鐵路員工服務證規則

鐵路職工識字教育強迫施行辦法

二十一年十月十八日
鐵道部核准施行

某某路某某處員工服務證請領單

民國 年 月 日

姓名	職稱	服務處所	籍貫	年歲	到路年月	服務證 字號	填發			備考
							年	月	日	

主管官 章 處長 章

- 附說**
1. 此項請領單應由路局(委員會)印就分發各處轉發各課廠段院站所應用
 2. 凡請領或調換服務證均須填造此單送主管處由處連同填妥貼就相片之服務證呈局(委員會)核蓋官章及網印後交處轉發收用此項請領單存局(委員會)備查
 3. 凡新領或調換及補發服務證須於備考欄內註明
 4. 各處應參酌此請領單製備登記簿分別登記以資查考

第二條 本辦法適用於鐵路職工識字學校職工識字班及職工識字處

第三條 職工識字教育實施期限暫定為二年各路分期舉行

第四條 凡設有職工識字學校職工識字班或職工識字處之地段內凡不滿四十歲不識字之職工應於學校或班處開學時一律強迫入學

第五條 凡不滿四十歲之職工在規定實施職工教育期限內不畢業於職工識字教育機關者得由各主管路局查明開除其職務但已具有相當之程度經識字教育機關考試取得證明書者不在此限

第六條 職工入校受課不得無故缺席暨有遲到早退情事倘因有特別事故不能到校受課者須向學校請假否則記過

第七條 職工入學在一學季中曠課時數超過受課總時數三分之二以上者留級

第八條 因曠課留級之職工得由學校函請主管路局停止其年終獎金

第九條 連續留級二次之職工其學籍與職務同時革除有特別情由者不在此限

第十條 一學季永未遲到早退並未缺席者除由學校頒給獎狀外并酌予獎金或獎品

第十一條 凡各學科畢業試驗成績特別優良者除由學校頒給優生證外并酌給獎金或獎品

第十二條 每月或學季終了學校當局應統計職工修業之勤惰分別予以獎懲

第十三條 本辦法呈由部長飭令各路局轉令所屬嚴厲執行

第十四條 本辦法自呈奉部長核准之日施行如有未盡事宜得隨時呈准部長修正之

平綏
平漢

兩路由廣安門西便門聯運貨物及收取過軌費運費辦法

民國二十一年十月十三日
會令第一四五〇三號核准

(一) 聯運貨物以整車為限

(二) 聯運貨物(甲)由平綏路廣安門以北各站運至西便門站卸車者(乙)由平漢路西便門以南各站運至廣安門站卸車者(丙)由廣安門站運至平漢路西便門以南各站者(丁)由西便門站運至平綏路廣安門以北各站者其廣安門西便門段運費概不收取無論何等貨物每公噸一律收過軌費洋五角五分平綏路得五角平漢路得五分

(三) 聯運貨物由廣安門站運至西便門站卸車或由西便門站運至廣安門站卸車者概照平漢路價章核收運費不收過軌費所收每噸運費平綏路得五角其餘歸平漢路所得

(四) 聯運貨物由廣安門以北各站運至西便門站卸車者應由平綏路將車掛送至西便門站由西便門以南各站運至廣安門站卸車者應由平漢路將車掛送至廣安門站

(五) 聯運貨物由廣安門站起運至平漢路西便門以南各站者應由平漢路送車至廣安門站裝載其一切拖掛調車等事應由平漢路担任

本路職員留資停薪辦法

八

(六)聯運貨物由西便門站起運至平綏路廣安門以北各站者應由平綏路送車至西便門站裝載其一切拖掛調車等事亦由平綏路担任

(七)聯運貨物由廣安門站起運至西便門站卸車或由西便門站起運至廣安門站卸車者均由平漢路備車裝運其一切送車拖掛調車等事應由平漢路担任

本路職員留資停薪辦法

民國二十一年十月二十二日
會令第一四九八八號公布

第一條 本路職員留資停薪均依本項規定辦理之

第二條 本路職員經其他機關正式調用有案或因其他關係暫時不克在路服務者得聲請留資停薪

第三條 凡經其他機關調用聲請留資停薪人員其留資期限即以調用之期限為準如調用期限已滿未經原機關聲請繼續調用者原有資格應即取銷

第四條 凡因職員自身關係聲請留資停薪人員其留資期限至多不得逾六個月期滿不得續請但如確有特殊情形呈奉 管委會特准者不在此例

第五條 凡留資期滿人員由原調機關咨送回差或由本人自請回差者均應俟 管委會核准飭回原差或另派職務後再赴指定處所服務

第六條 本辦法自公布之日起施行如有未盡事宜得隨時修正之

本路行車安全促進委員會通則

民國二十一年十月廿五日
會令第一四八七五號公布

第一條 本會以促進行車安全爲目的舉凡因設備不週以及因員工服務疏忽以致影響行車安全者均應研究改進之

第二條 本會得就各分段及工廠駐在地如前門長辛店保定石家莊順德彰德邯鄲新鄉黃河南岸鄭州鄆城駐馬店信陽廣水江岸等處分別設立之

第三條 本會委員無定額以第二條所列各該地之車工機警各正副總分段長站長車務稽查各廠廠長廠首暨監工巡官巡長以及醫院院長等兼充之完全爲義務職

第四條 本會委員分常務勤務兩組由全體委員開會互選之但常務委員至多不得逾全體委員人數十分之三餘十分之七爲勤務委員

第五條 本會會議應由各該地委員中現在職務最高者按月輪流主席

第六條 本會會議定每旬舉行一次所有會員均應出席如有意見須在會期前兩日用書面提出送交輪流之主席編列日程

第七條 常務委員司掌文書報告之撰擬議案之編訂以及會議記錄案件保管暨其他各事項

第八條 勤務委員司掌查察並告誡廠站及車上各員工不守規章或不合法之工作暨一切設施之有缺點是使行車有發生危險可能者但關於設施事項應建議於各主管處採擇施行

本路行車安全促進委員會通則

本路行車安全促進委員會通則

一〇

以期全路一致

- 第九條 勤務委員如查有不守規章或不合法之工作應對於當事者立即面加告誡但知警惕並一面將查察事項報告會內討論以便研究改善然後由會用書面呈報各主管處備核其有新到差員工工作不甚嫻熟須施以相當訓練者應各由其主管之委員施行之
- 第十條 各所在地委員會應按旬將本地內段所發見事變列表說明送交各主管處考核
- 第十一條 凡會中可研究一切改善方法以不抵觸規章為限得隨時會同主管首領指導之否則應建議於各主管處

第十二條 本通則自公布之日起實行如有未盡事宜得隨時修正之

平漢鐵路林務主任辦事暫行規則

民國二十一年十月四日
部令總字第五三二二號核准

- 第一條 本路為振興全綫森林發展苗圃及提倡沿綫農林起見設置林務主任副主任各一員專管林務事項並監督所屬各林場事宜
- 第二條 林務正副主任隸屬於工務處由委員會遴選富有經驗之農林專門人才呈請鐵道部派充之
- 第三條 林務正副主任關於執行職務除遵奉委員會命令及各項法規外悉照本規則之規定辦理
- 第四條 林務正副主任秉承工務處長辦理林務其關於整理興革事項由處呈請委員會核示

第五條 林務正副主任分掌左列各事項

- (子) 關於督率各林場測量地界劃分林區事項
 - (丑) 關於測驗沿綫氣候土質選用適宜樹苗及籌備各站應植點綫風景花木事項
 - (寅) 關於規定年限分期完成造林事業暨籌備應需苗木數量及發展林務事項
 - (卯) 關於考察林木滋生狀況及其距離疏密情形設法改良補救各事項
 - (辰) 關於培養林木保護森林鑑別年齡預定輪伐木材事項
 - (巳) 關於防禦火患消弭沿綫水災防止蟲獸及其他傷害林木事項
 - (午) 關於指導各林場員工聯絡沿綫農民提倡改良農作物及農具並推廣植樹事項
 - (未) 關於監察各林場選購種子施用肥料及保護工具飼養耕牛徵集標本事項
 - (申) 關於調查各林場及沿綫各站植樹效率並編製統計圖表隨時呈報事項
 - (酉) 關於審核各林場一應經費及預算決算事項
 - (戌) 關於考核各林場員工辦事成績暨各工友勤務事項
- 第六條 林務正副主任應行工作其屬於外勤者必須隨時親赴各林場及沿綫各站詳細考察以昭核實不得僅用文告致蹈因循敷衍之弊
- 第七條 林務正副主任應辦各項文件暨保存案卷等事項暫由工務處長就各課員司中指定人員

平漢鐵路林務主任辦事暫行規則 本路押護貨車長警暫行守則

一二

兼辦如將來林業擴充事務繁冗必須多數人員助理時再行由處呈會酌派

第八條 本規則如有未盡事宜得隨時由處呈請修改

第九條 本規則自呈奉核准後施行

本路押護貨車長警暫行守則

民國二十一年十月四日
會令第一四二四四號核准

一 本路爲防範盜竊保護貨物起見於每次掛有負責貨物之貨車(包含其他貨車)派護貨車長警

一班(或二班)押護之

右項長警以一長三警爲一班

二 貨車出發一小時以前由起點站通知在站之護貨車巡官(或巡長)派長警押運護貨車巡官(或巡長)接到通知後應即派長警於列車出發前半小時到站(如貨車較多時應提前到站)如有延誤照章懲辦

三 起點站通知護貨車巡官(或巡長)時須填送護貨車長警押運貨物報告表註明年月日車次車種車號貨名發站到站等項(表格及填表手續附後)

四 護貨車長警到站後須會同站長或貨物負責員司車隊長押貨司事對於所押貨車之車門車窗封印篷布繩索詳細檢查如有不妥情形應即請車站負責人員從新整理如不予整理或整理後仍不妥善認爲有損壞遺失之虞時得拒絕收受

五 護貨車長警押運貨車應遵行之事項如左

- 一·隨車開行時應隨時巡車由一輛至末輛不准閑人偷搭及潛藏車底
- 二·晚間應隨時用手電照看留心保護不得隨意睡臥
- 三·列車上掛有負責貨車時應以巡長一人巡警一人專司看守其餘二警看護其他貨車並協同保護負責貨車無論何時看守負責貨車之長警不得離開
- 四·不得在中途下車諉卸責任
- 五·不准在車吸煙凡押貨人等一律禁止吸煙及攜帶燈燭以防火警
- 六·不得私帶貨物
- 七·不得有不規則之行爲
- 六 貨車無論行抵何站隨車長警應巡察列車一週對於車門車窗封印篷布繩索有無異狀如發現異狀時須即通知押貨司事車隊長及站長加以檢查整理
- 七 貨車行駛間凡遇因燒軸或其他變故發生火警時應即會同車上負責人員設法撲滅並鳴警笛三短聲三長聲召集附近車警人員前來協助
- 八 夜間遇有盜竊隨車長警應一面捕拿一面鳴警笛一短聲三長聲召集在車服務員工及附近站車警人員協捕

本路押運貨車長警暫行守則

本路押護貨車長警暫行守則

二四

- 九 貨車遇有盜警時隨車長警應將出事地點情況記載於報告表附記欄內俟車抵臨近站時即將詳情通知站長站警轉報並會同將貨車檢查如發現異狀必須將所裝貨物清點妥加整理有無短少由站長於報告表附記欄內註明蓋章但整理務須迅速不得延誤行車
- 十 貨車遇發生重大竊案隨車巡長應即下車會同當地站警辦案其護貨職務交幹練巡警代理
- 十一 隨車長警中途換班時前班應將押運貨物報告表轉交接班長警雙方須會同查驗封印篷布繩索等項如有異狀前班長警應於報告表附記欄內註明蓋章以明責任
- 十二 駐在規定換班車站之護貨車巡官(或巡長)於貨車未到站以前先行派定接班長警準備妥當貨車到站後速即前往接班並按照第十一項之規定辦理
- 十三 所有貨物如有丢失應照章罰辦但因天災事變及非抗力所能或裝載未妥者不在此例
- 十四 隨車服務長警得受該列車車隊長之合法指揮但支配勤務仍由該管巡長負責
- 十五 護貨車長警應攜帶之件如左
 - 一·警笛 二·捕繩 三·手電 四·馬刀 五·手簿 六·鉛筆
- 十六 護貨車長警於服務區間須將押運貨物報告表內關於隨車長警應填事項按班隨時逐項填寫(填表手續附表)
- 十七 中途各站掛車時隨車長警應即將所持報告表交該站站長將應填各項填妥然後會同查驗

所掛貨車之封印篷布繩索如有不妥情形應由該站站長整理妥善再行接收押運

十八 貨車如在中途各站解下時護車長警應眼同站長將該車點交護站長警三方會同驗明完妥

接收看護並由站長及護站長警在報告接收欄內蓋章以清手續

十九 車抵終點站時站長須即將所押貨車接收於隨車長警所持報告表接收欄內蓋章在未接收

前隨車長警不得擅自離車違者罰辦

二十 護貨車長警祇負保護貨物之責不得干預行車及侵越車務權限

二十一 本守則自呈准之日施行如有未盡事宜得呈請修改之

本路守護貨倉貨場長警暫行守則

民國二十一年十月四日
會令第一四二四四號核准

一 凡設貨倉貨場之站應配置守護長警協助車務盡力看守並應受站長場長合法之指揮

二 貨倉門經管理貨倉員司封鎖後他人不得擅開並不准閑人出入

三 貨物出入貨倉貨場所有搬運夫役須一律穿着號衣以便查察如未着號衣者得阻止其出入

四 貨倉貨場四週須隨時巡邏晚間尤應特別注意

五 巡邏時如遇有閑人在倉場外窺探或逗遛應嚴加盤詰認為有行竊之嫌疑者准帶案究辦否則

驅逐

本路守護貨倉貨場長警暫行守則

本路站警協同護貨暫行守則

一六

- 六 倉場圍牆如有損壞之處應即通知管理貨倉員司隨時修整
- 七 倉場附近如發生火警及其他意外事變守護長警一面妥為防護一面鳴笛知會護站長警及車站員工前來協助
- 八 倉場禁止吸煙凡易引火之物一律禁止搬入如不服禁止者應予帶究
- 九 貨倉貨場如發現撬門挖孔情事未即將竊賊拿獲者守護長警應受降級開革之處分
- 十 貨倉貨場內各事歸車務處看倉員工管理如貨物遺失或短少而門窗鎖鑰並未損壞者守護長警不負責任
- 十一 守護貨倉貨場長警祇負看護倉場之責不得干預過磅及侵越車務員司權限等事
- 十二 本守則自呈准之日施行如有未盡事宜得隨時呈請修改之

本路車站警協同護貨暫行守則

民國二十一年十月四日
會令第一四二四四號核准

- 一 站上崗警遇有貨物到站無論已否裝卸均應在旁看護以防偷竊並不准站外脚夫進站所有在站貨車於未掛行或未將貨物卸入貨場以前統應由站警負責守護之責並應受站長合法之指揮
- 二 凡貨車在站停止時各護站長警應協同隨車長警輔車務負責人員共同保護不許閑人隨意上下

- 三 貨車進站應由站派警二人接出頭道號誌貨車出站亦應派警二人送至如前地點以昭慎重
- 四 貨車在開口坡道彎道橋梁行駛車行必緩匪人易於攀登行竊應由護站護坡長警隨時巡邏驅逐閑人查緝偷竊
- 五 貨車進站除託運人及收貨人與貨棧棧夥攜帶提貨單或標記准其入站外其餘一切閑雜人等應由站警負責阻止不准放入站內
- 六 各站裝卸貨物如由站外脚夫扛抬應令夫頭編出號數身着號衣方准上車搬卸未着號衣者一律阻止設有爭奪喧嚷必須嚴厲禁止
- 七 負責貨物交站長開封時護站巡官長須眼同站長交代明白再行啟封以免短少數目發生糾紛
- 八 護貨車長警押車抵站需購物品時站警應代為購辦
- 九 站警聞隨車長警求救火警之警笛三短聲三長聲時應即馳往援救
- 十 站警聞隨車長警求助捕盜之警笛一短聲三長聲時應即馳往協捕
- 十一 站警接到隨車長警盜警通告後如丟失貨物在出事地較近者應迅速派警追捕以期賊犯並獲出事地較遠者應用電話通知距出事地較近之站派警追捕並將情形呈報至該管長官轉呈核辦
- 十二 如隨車巡長下車緝捕盜竊時站警應盡力協助

本路站警協同護貨暫行守則

修正總務處各課分股辦事細則條文

十三 本守則自呈准之日實行如有未盡事宜得隨時呈請修改之

修正總務處各課分股辦事細則條文

民國二十一年十月四日
會令第一四二五八號核准

第二十七條 材料課購辦股分掌左列事項

- (一) 關於甲乙兩種材料聯單之編造事項
- (二) 關於購辦材料之審別估價及調查選擇事項
- (三) 關於購辦材料之詢價開標及比較標價事項
- (四) 關於購辦材料訂單之核造事項
- (五) 關於本課備用款項之保管事項
- (六) 關於材料發款帳單之核造事項
- (七) 關於購辦材料已交未交之清查事項
- (八) 關於訂購材料底單之保管事項

第二十八條 材料課計核股分掌左列事項

- (一) 關於材料預算之審核彙編事項(原列第五項可包括於本項之內故未另列)
- (二) 關於各處請購材料之核計接洽事項
- (三) 關於訂購及收發材料之登記事項

(一) 關於訂購材料旬報及材料統計之編製事項

(二) 關於各廠材料之盈虛調劑事項

(三) 關於各廠材料帳單及收料清單之復核彙編事項

(四) 關於各廠日報旬報月報單之核轉事項

(五) 關於各廠材料月結清單之校對事項

(六) 關於各廠材料發出數目及各廠段院站所消耗報單之審核事項

修正車務處各課分股辦事細則條文

民國二十一年十月七日
會令第一四二三七號核准

第十八條 本條第四款內「負責運輸日報」六字刪去

第十八條後增列一條作為第十九條

第十九條 營業課負責運輸股掌左列各事項

- 一。關於全線負責貨運之管理及發展事項
- 一。關於貨場貨車及各項設備之籌劃事項
- 一。關於負責貨場一切文件單據及規章統計之審核撰擬事項
- 一。關於辦理負責貨運人員之指導事項
- 一。關於負責貨運所生路商糾葛賠償損失內部爭執及控訴事件之調查核議事項

修正車務處各課分股辦事細則條文

一。關於考核成績排除障礙及增進路商感情事項
第十九條改作第二十條以下依次順推

無薪工作八個月

勞工殖民地之新制度
匈牙利政府黨所主張

匈牙利政府黨國會議員多人十月十七日提案，主張開闢全國勞工

殖民地，每一匈牙利男子必須無薪工作二百四十日，欲免者須納

鉅額罰金，殖民地內食宿衣服均由公家供給，不取分文，所辦事

業，必須與私人事業不相競爭云



鐵路消息



鐵路消息

交通鱗爪

津滬杭三路
辦負責聯運

鐵道
部近來推

行負責運輸，不遺餘力，頃因津浦京滬滬杭甬三路，辦理已有成效因更進一步，籌辦三路聯運，以便利過江貨物，茲聞該部已於九月二十七日日上午召集三路代表，舉行三路負責運輸聯運會議，到有該部業務司長俞核，幫辦譚耀宗，及負責運輸委員

會全體委員，聯運處人員及各路代表約三十餘人，討論各項問題，均已切實辦法，現聞自本年十月一日起，杭州上海之負責運輸貨物，可以直達津浦路之徐州，由徐州至滬杭亦然，自十一月一日起，滬杭與濟南天津間之負責貨物聯運，亦將實行舉辦，又十二月一日起，由京滬滬杭甬路運至徐州蚌埠濟南天津臨淮各站貨物，一概實行提貨單辦法，以便商人可向銀行押匯，藉以流動資本，發展社會經濟，惟由津浦路運往京滬各站貨物之提貨單辦法，因該路人員之訓練問題，須遲至明年一月一日，始克實施，又聞此項聯運辦法，暫以四十噸整車為限，亦商人之福音也。

鐵 路 消 息

鐵道部以固有鐵路材料問題，向未注意，各該路請購材料，各自為政，不相為謀，以致同路各處如工機車等項事務，亦不免有畸重畸輕之憾，各路材料庫所，或則剩過量，棄置不用，或則留儲不足，時生恐慌，該部以如此情形，積累愈久，則整頓愈感困難，頭緒愈紛，則清理愈難着手，故於去年五月，曾舉行材料會議，對於各路管理及使用等項，決議方案甚多，茲聞該部最近自購料委員會改組以來，銳意整理鐵路材料問題，現擬舉行材料會議，廣徵意見，召集全國各路熟諳材料人員，共同研究，討論決定具體整理辦法，以為統一全國各路材料之稽核統計，採購考驗，調查支配等事項，藉期酌盈濟虛，適應需要，而增高經濟效率，并令派該部參事兼購料委員夏光宇為材料會議主席，司長薩福均為副主席，陸元昌為主任秘書，鄭英傑，陳浴，陳瑄，程家駿，葉志翔，莊堅，李益年，賁乙青，張松堂，魏長行等十人為秘書，張福餘為事務長，汪志銳，沈光示，張心瀨，范趾生，應克洲，鄭愛羣，劉殿聲，馬幼鏞，王微居，吳梅修，潘祖樾，方麗，郭觀儒，方仲孚等十四人為事務員，從事一切應行籌備布置等事宜，聞

該會議定於十一月二十八日舉行，會期約在一星期左右云。

津浦輪渡在英行下水禮 中國第一運火車之渡船，價值在七萬鎊，十月十二日在華樂克潭地方舉行下水禮，由駐英公使郭泰祺之夫人，執行下水儀式，該渡船長三百七十二英尺，純重量為一千五百五十噸，命名為長江，係供浦口南京間運送火車渡過長江之用，該渡船可載火車三列，計二十一輛，中國駐英代辦陳維城氏，在舉行下水式時發表演說，謂：該新船乃中國和平統一之象徵，並表示中英實業上之合作，並謂中英兩國間有更諒解與合作之必要，彼覺得倘商界實業界獨謀其進展，而不與政治家相混，則中英商業上之關係，自無不滿意之處。

鐵道部籌設製造洋灰工廠 來自歐美，其每年流出之款，殊堪驚人，即洋灰一項，已年達數十萬，最近鐵道部為挽回此項利權起見，已從事於籌設製造洋灰工廠，並將正式成立籌委會，積極進行，該部籌設製造洋灰工廠，其動機在於本月初，並經該部召集會議，對於經費廠址，開採原料礦區等，各項問題，均已具有相當之決定，並為早觀厥成起見，將正式成立一籌

我國鐵路上所需一切材料，其大半均

委會，以便積極進行，至於籌委之人選，現鐵部尚在內定中，洋灰製造原料，即係採用我國之石灰，此項礦產，我國地下蘊藏頗多，故鐵道部昨已令飭，全國各鐵車工務處，囑令各沿綫附近，着手調查有無是項礦產，據鐵部原定開採計畫，擬先從鐵路沿綫入手，然後再設其他較遠各處，其製造總廠，則決設於南京，如河南之鄭州，江西之南昌等處，則設分廠，以便就近開採製造云。

……臨海明年完
……成東段工程……

鐵道部，對於臨海路完成建築，積極進行，不遺餘力，令飭臨海路局，於預定

計劃，加緊工作，俾告早日成功，現路西華段，正在購辦建築材料，預定明夏完功，東段海港碼頭，亦將開始建築竣事，俾與各國洋商互通往來，該路局長錢宗澤派總務處長余士斌，於二十八日晚由鄭州過徐，次晚乘車東下，視察開港步驟，及新舊段工程，據談，此次東段工程第一步仍先完成新浦老窰間路綫，預計本年終，先將新浦至墟溝間一段築成，截至明春三月，可達老窰，前各報載海港已經完成，實係無稽之談，以海港碼頭，尙未着手動工，現所努力者，對墟溝建築車站，孫家山造停車廠機車房，老窰築碼頭，設貨棧

鐵路消息

，為未來之港埠市場等工作，至於海港與碼頭之工程，因我國無此大規模之工程器具，將由外人投標承包，刻已預定在德國西門子洋行及荷蘭公司中擇一包工，工程費預計一百三十萬元，此均由鐵部負責辦理，俟動工後，明年七月間可以開運，此碼頭須深加起泥，工程較鉅，原定前面五十公尺之寬現改為一百公尺，俾可傍靠巨輪，兩面各長三百公尺，三面均可傍靠載重三千噸之海船，所有建築材料，由本路在唐山訂購大批洋灰，如屆明年工程完竣後，所有各國洋商，及我國土產之遠銷海外，均可直接出進，即我國政府，亦可設一海關，增加稅收，該路近規定商人在岔道口內，自行裝卸貨物者，特製定辦法一種，定於十月一日施行，一，裝卸貨物，除由該路起卸夫辦理，另有規定之章程外，其由商人自行辦理者，率依本辦法收費，二，商人自辦裝卸祇能在該商所租用岔道上行之，其存站界綫內之貨物裝卸，概須由本路起卸夫辦理之，凡在岔道裝卸之貨物，祇照商人租用岔道合同內訂定者為限，其未經合同載明之物一概不得在岔道上自行裝卸，三，商人經本路允許在岔道自行裝卸者，本路應照下列之規定收費，每裝或卸之一〇〇，皆按所用車輛之載

鐵路消息

重量計算，一等至四等貨物，每噸收費銀元二分五厘，五等及六等貨物，每噸一分二厘五，如政府各機關運送公物，無論半價或免費，由其自行僱工裝卸免予收費，四，上項裝卸應全部報解，不得向客商需索，五，以前辦法與本章相抵觸者，一律取消，六，本辦法如有未盡事宜，得刪訂之。

● 杭江借款完成
● 成全路工程
● 托由鐵道部向管理中央庚款董事會借款二十萬鎊，(合國幣三百六十萬元)以便向英國購買鐵路需用材料，茲悉該項借款，業已成就，所訂合同，亦已正式擬定，於十月二十四日由該會董事長朱家驊簽字，即送往浙省府簽字，一俟雙方簽字完竣後，即可由英庚會電知英國購料委員會，向英商購辦該路需用各種材料運華云。

津浦鐵路局委員錢宗淵，陸福廷，奉令赴津視察路政舉。(九日)早九點乘平浦

津浦當局積極整頓路政

二零一次路來濟津浦路駐濟重要職員，均到站歡迎，錢宗淵陸福廷抵濟後，當電膠濟路局商聯運，及租借機車事宜，定明日(十日)視察濟南路政，並召集機務車務工務警務各部人

圖

員訓話，錢陸二氏，在濟公舉，三二日，即赴徐齊一帶視察，據錢氏談，顧部長(孟餘)現對全國路政，決大加整頓，津浦鐵路橫貫南北，為我國鐵路之主要幹綫，關係較平漢隴海各路尤為重要，是以鐵部迭令本路局積極整頓，本局奉令，對路政整頓，已擬有詳細計畫，分期施行，第一步辦法即實行運輸負責，電話撥車，現已定於十一月一日實行，關於運輸負責辦法，係各地貨物無論運輸至沿路何站，均由路局負完全責任，倘有損失，路局負責賠償，惟運費增加一成，此在商人不但毫無損失，且有三種利益，因在運輸負責，前商人運貨，向係保險，其保險費有時但超過運費一成之數目，現在運輸既由路局負責，則商人方面(一)貨運費用，確知其數目，對於出售貨物可預為計算，同時其他零星非法之費用，亦可免除，(二)各地貨物，不但沿津浦綫可適用運輸負責，將來更可渡江，直接運往滬杭，(三)商人可以路局發給貨物提單，向銀行押款，再以抵押之款，經營他項營業，藉謀利益，至行車電話，係澈底革除路員舞弊，緣曩者貨車支配權，向由站長操縱，致弊端叢生，革除此項弊端，決將貨車支配權收歸委員會，站路按設行車電話，分在浦口徐州濟南

設立行車電話辦事處。所有沿路貨車，統由委員會斟酌情形，直接以長途電話命令施行，現行車電話已按置到濟南，濟南天津間正在購料架設，日內亦可架設完竣，余此次奉命北上，即係向沿路員司曉諭此事，並視察路政狀況，在濟南公畢，三二日即赴兗州徐州視察，恢復快車，津浦快車因車輛缺乏，久已停駛，現路局已用庚款向英國訂購機車八輛，三等客用鋼車二十輛，機車每輛十七萬，客車每輛四萬，來年二月可運到。俟運到後，則加添客運列車，恢復民國十年交通狀況，在該車未運到前，路局擬租備大輪機車。先行恢復津浦特別快車。余到津時，曾向北甯路局商租借大輪機車。因該路大輪機車，已無餘者。故未有結果。將與膠濟路局商洽，以重金租借該路大輪機車，以便早日恢復津浦特別快車。本路現更向美國訂購道木二十萬根，每根價洋一元三角，二月後可運京分發各站。更換朽壞道木，本路收入已漸有起色。全路開支月一百二十五萬七八月份共虧四十餘萬。九月份收入達一百七十餘萬，除一切開支外，已將七八月之虧空補起。今後路政既經整頓。收入自更暢旺。每月有達二百萬之希望云。

鐵路消息

鐵道部前為便利鐵路員工子弟就學起見。於各路大站。開辦扶輪小學。並在天

津鄭州等處創辦扶輪中學。設立以來。鐵路員工幼年子弟。獲益實多。國府定都南京後。鐵部及津浦路局遷設於此。子弟陡增。下關學校均有人滿之患。曾經本屆鐵路協會年會議決。提請鐵部在下關附近設辦扶輪中學。以便員工幼年子弟就學。當經通過。決定辦法。由京滬津浦兩路局每日在進款項下提存一百元，以一年為期。作為開辦經費。不足之數。由部補給。至經常費用。每月亦由京滬津浦兩路各撥一千元。開校址為借用津浦路之與中門外空地二十畝。現正積極籌辦云。

北寧平綏兩鐵路合開之平包特別快車。於十八日由前門開行，記者為觀光起見，特購票試乘。所配車輛。均為北寧路上最完美之車。車內之舒適清潔，為國內各地所僅見，在平綏路上，尤為有史以來最佳之車輛，北寧路局長高紀毅氏，對發展西北，素抱同情，北寧平綏兩路對貨物運輸，向有密切合作，惟客運尙以此次為開端耳，此次車輛雖由北寧預備，並不向平綏徵收

車租。第規定所有乘客，均須購臥舖票，此項臥舖收入，即歸北寧，車票收入統歸平綏，車上員役，除關係行車者外，亦由北寧派出，飯車臥車之員役，均屬舊有人員，對待旅客，備極週到，飯食烟酒等物，並不加價，在缺乏機製貨物之西北，倍覺其價廉物美，平綏原有客車，既無飯車，又無臥舖及暖氣，冬日生煤爐取暖，對用煤又有限制，乘客每有饑寒交迫之感，最近力事改良，始有一列改造就緒，預料此項快車之營業，必日見發達，平綏路線之長，與北寧未被日軍占據前相埒，而沿路物產饒富，如加以開發，則貨運收入，遠非其他各路所能及，就路線將來希望言，要以平綏為第一，快車開行之頃，高紀毅率路員及傅作義代表朱錫璋，在車前合攝一影，並偕朱氏乘坐該車，經豐台至西直門，平綏局長曾廣勤，副局長于長富，亦率該局高級員司在站指揮一切，曾氏並向高民致謝撥車協助之意，高氏並派前門段長陳鴻賓，餐膳事務所經理邱潤初等，隨車同往，調查綏遠物產及行車情形，用為發展西北貨運之參考，此車開行，因社會上知者尚少，故乘客只三十餘人，抵青龍橋，日色已暮，過張家口，適在午夜，途中景色無所見，惟有高臥，過南口後，氣

候漸寒，在正陽門登車時，覺車上暖氣熱不可耐，漸行而熱度遽減，天明後由車窗外望，所見者盡屬黃沙白草，渺無涯際，村落甚少，數百里間，不見樹木，蒼涼蕭索之氣，使人知塞外生活之艱難，同時又感覺此廣大平原，埋藏甚富，加以開發，立致富強，今日之大漠窮荒，安知數十年或百年之後，不一變即為與平津相若之大都市耶，車行之翌日下午三時，抵綏遠省城，傅作義主席預先派人在車站紮綵坊三座，其中一座額書歡迎平包快車字樣，並在車站遍貼歡迎之標語，有「平包快車為開發西北之先鋒，平包快車為謀西北旅客之舒適，平包快車為發展西北物產」等語，並印有彩色傳單若干，在車站及市內散發，使人知快車之利益，慶祝西北繁榮的成功云云，傅氏並親偕省府人員，到站歡迎，參觀車內外，深致讚美，旅綏外人，亦羣來參觀，無不嘖嘖稱讚，市民往觀者尤衆，記者即在該站下車，訪傅主席談綏省政治改進情形，另文誌之，快車開往包頭後，翌日下午十一時過綏，復乘原車還平，是日天氣濃陰，大有雪意，省垣住戶，室內早已生火取暖，外出時須着皮大衣，氣候與平津相差有兩個月矣，車甫開行，雪花即飛舞而下，直至日暮尚未止，車

過懷來後，劉桂堂匪軍由此經過，開往熱河，在距站不遠某村搶劫，車上趕將燈火熄滅。急駛而過，日前該匪會橫越鐵道，致所有車輛均停開一日，此次快車雖未被擾，路上人員，已飽受虛驚矣，翌午準時開到前門，下午三時仍開包頭，惟平綏路道木因久未添換車行其上，搖搖擺擺，儼若小舟遇風之狀，且有危險性，不能不望該路當局，早日注意設法改善也。

沽石路石滄段測量完竣
 沽石路測量員出發測量，現已將石家莊至滄縣一段測量完畢，聞於明春即可動工，並擬由正太路大郭村站築一石橋，以便直接與沽石路通行，茲將由石莊至滄縣各站等次里數列後，

站名	等次	公里
石家莊	一等	〇公里
白佛村	三等	九·〇〇
崗上	三等	一九·〇〇
藁城	二等	三二·〇〇

航空消息

鐵路消息

買莊	三等	三九·〇〇
日縣	三等	四九·〇〇
新壘頭	二等	六三·〇〇
東大陳	三等	七三·五〇
李家莊	旗站	八三·五〇
深縣	二等	九五·五〇
韓莊	三等	一〇九·〇〇
武強	三等	一二三·〇〇
小範	二等	一三五·〇〇
老周家莊	三等	一四七·〇〇
李村	旗站	一六一·〇〇
淮鎮	三等	一七四·〇〇
相國莊	三等	一八六·五〇
辛莊	旗站	一九七·五〇
山呼莊	三等	二〇七·〇〇
滄縣	一等	二一八·〇〇

航空消息 航政消息

八

西北航空決將繼續試飛

歐亞航空公司西北綫試航受挫後，第五號機業於上週修復，照常按班飛行因而曾有繼續試飛之議，并定於兩週內實行，該公司北平站辦事處主任楊清氏談，關於西北綫試航事，現本公司已擬定於本月二十五日由平起行，飛往新疆，飛機將用五號，隨行試航人員，有機航組主任石密德，駕駛員盧茲，無線電技師斯波令外蘭，華人機械師邢之誠，或亦同行，至於行程，則於二十五日上午八時由南苑機場啓行，預計當日可抵蘭州，在蘭度夜，次晨由蘭西行，如不耽擱，當晚即可到迪化，如不可能，即在哈密

暫停，或止於肅州。因肅州為西北綫大站之一，設備完全，此次試飛，當在該站稍停，以資熟習，以上三地，不過理想之步驟，至於第二日能否繼續前進，仍須視天氣如何為定，此次航行因鑑於前次之事件，特加審慎，無線電，蒸氣機，（防止水箱凍結之物），零件，機械均需攜帶，然件數重量，亦力避繁重，此外如食品行李，應用物件，亦用輕簡，至於郵件及貨品則於可能範圍內，略事攜帶，關於此次試航，與新疆當局接洽事，想總公司事前必有電致該省主席金樹仁，一、六兩號機，現仍在蘭修理修復期尚無消息，粵漢綫試航事，必俟西北綫成功後，始能規定云云。

航政消息

華商輪船創行太平洋上

太平洋航輪，向來無華商輪船，在歐戰以前曾有一中國郵船公司，經營舊金山上海航路，但未幾即行失敗，從此太平洋面，無華輪行駛，今日有華僑鄺炳舜君與美商聯合組織之中美新輪公司開行太平洋一路，總公司設立舊金山，內有董事十五人，中國占十二人，美國占三名，其航路已定舊金山出發至上海，香港為

度，茲向寶隆洋行貸定新式之油機輪三艘，第一船曰廣州號，已經由美開行頭班來滬，業已抵申，即日赴香港，第二船曰西倫第亞，第三船曰發爾斯里亞，各輪排水量一萬五百噸，長四百尺計，有頭等室四十五人可乘，以後將每月開行一次來滬，第一輪定本月十五日由滬返美，係往舊金山兼赴西雅圖波特蘭及溫古華，華美合作輪船行走太平洋，此為第一

船也。

招商輪局發
展北洋航綫

上海招商總局、為發展營業起見，特在青島設立分局，並委孫振武為局長，滬

總局因青島為北洋重要通商口岸，亟有設立分局之必要。故特命孫局長來青，負責創辦，總局原有江輪九隻，海輪二十六隻。(現添造者不在其內)。所有航綫，分為南洋綫，北洋綫，長江綫，(亦名滬漢綫)，漢宜綫，川漢綫，漢長綫等，南洋綫設有分局五處，計福州，廈門，香港，廣州，汕頭。北洋綫設分局四處，計營口，天津，煙台，青島，長江綫共有十五碼頭，設分局八處，計通州，江陰，鎮江，南京，蕪湖，安慶，九江，漢口。將來青島分局正式成立後，規定添設兩航綫，一由青島駛往上海，汕頭，香港，廣州。航行此綫之輪船，擬定三隻，即公平，美麗(以上兩船均在三千噸左右)烏秧(約五千噸)三船，倘以後航運發達，輪船不敷用時，再添造海瑞兩輪加入此航綫，一由青島往返天津營口大連等處，航行此綫之船，亦暫指定三艘，即新銘，新豐，安寧，專載運土產貨物，至青島分局內部之組織，分營業總務會計文書四科，一俟局址覓妥後，即遷入正式辦公，開

始航行云。

日商輪謀爭
奪東北航權

我國封鎖東北海關以來。上海運往安東營口大連哈爾濱及龍井等處之貨。除國

貨廠製品與通稅貨以外，悉皆征收全稅，而叛逆亦于九月二十六日起對華輪及我國去貨，亦宣布偽稅則辦法六項。與備考兩類。滬上在二十七八兩日已有英輪德安國輪海順等兩艘試航東北。但去貨至微。不足二百噸，蓋客家多不願以一貨而納兩稅，予叛逆以收入也，叛逆雖用門戶開放為詞，誘我政記肇興毓大海昌惠通等公司輪行駛東北，既可增多其稅鈔，又能代銷其積貨，而我國各華輪局。自二十八日起已在會議中，大致滬上東北去貨既少，而開航一次，收入水脚至微，而叛逆之船鈔等則次第征收，何異為叛逆開利源，決計將原行東北之國輪改行華北各海岸，擬在國輪行駛較少之青島海州各地設法添班，一俟議定便擬將在東北之國輪自動撤退，以達到實行拒運東北之農產品也，此事日航商已經得訊，急在東北方面添加近海班輪，蓋準備代停班之華輪以航行于我國之南北洋各埠，而已經取得叛逆同情準備派輪之日輪社，東北方面最大的出品為大豆高粱油，而運往我南洋者尤夥。

日本航商在偽組織成立取得航行權者，第一當為滿鐵所立大連輪社，其次則為大阪商社，今先後增設之輪社，多至數十家，而船舶較多勢力巨大者厥為三井船舶部、郵船正海社、國際汽船會社，阿波商船會社，山下汽船會社，澤山商社，靖和會社，大三商社，後藤商會社，東和洋行，永生公司，九二商社，提商社，海商會社，井和川會社等，其中三井、國際山下等，均開航東北至上海綫，東和則駛長山島青島營口綫，高橋則駛東北日本，惠通則行宇野門司到東北，大山則行東北朝鮮，澤山則走台彎至東北，阿波則行駛威海膠州，後藤係航唐津，靖和則駛阪神，關於至中國南北洋之定期航業，則由大連汽社獨家取得，大連汽社為滿鐵之一部分，久存壟斷東北航業之心，上年九一八案未起之先。該社突造新輪八艘。指定行駛安東營口班者，一若預知有強占東北成立偽組織事者，顯見日人處心積慮，早有密謀已久矣，故凡東北偏僻小地，為我華商運輸所不到者，而滿鐵特成立一國際運輸社，遍布東北內地，以助日軍之奪我三省也，今東北至中國沿海各地之正班航業，大連汽社已取得優先權，該社特將四千九百噸級之新輪河南丸、河北丸、山東丸、山西丸四艘，

派行營口上海及煙津班，又將四千二百噸級之天山丸，千山丸，崑山丸，命山丸四船，則行安東班，另以三千九百噸級之長順丸，英順丸，興順丸，及鳳城丸，一進丸，博進丸，益進丸，遼河丸等八艘則派航天津龍口煙台等埠，客船班上海有長春丸奉天丸大連丸三艘，天津上海班有長中丸，龍口大連班有天潮丸及濟通丸龍平丸三艘。又有煙台九西豐丸東豐丸海龍丸鞍山丸洮南丸等，則行東洋至東北者，此外尚新購入一萬噸之蒙古丸黑龍丸滿州丸等，備行歐美，而運大豆出口，尚有甘井千丸大來丸撫順丸萬達丸龍鳳丸等。備航中國南部，及長江者，刻下該社共有三千噸以上一萬以下之輪船五十一艘，專以經營東北航業者也。

蘇俄整冰船西北利柯夫號，本年七月北冰洋探險……航行已成功……

六日由阿昌格爾冒險入北冰洋，而往太平洋，今已於數月內，告成破天荒由白海至太平洋之東北航行，途中該船喪失推動機。似未能達其目的地，但幸藉蓬帆之力，護以拖船，而完成其白令海峽之行，船中共有六十五人，其中三十人係科學家，內有一少婦，名普桑諾之女士，雖年未及三十，然在過去十年中，曾參加北冰洋探險之舉三

次，今為第四次矣，出發時船長施米特聲稱希望不在冰中過冬，但備有可支持十八個月之糧食用物。

●世界造船業
●有衰落趨勢

英國造船業報告，謂世界商業清淡，故六月底以前三個月，造船業大受不良影響，全世界在此三個月內，僅有九〇一，〇六七噸新船在建

造中，內有二三八，四三三噸，係英國所承造，此為英國造

電 政 消 息

●交通部創辦航空
●空日信電報

交通部以國內有綫電報，遠近價格一律，殊欠公允，實非整頓交通事業之道。

茲特詳「日信」電報，(即廉價電報)現已擬訂規則十五條，提交部務會議通過，決定由京滬路自蘇至京，先行試辦，然後逐漸推廣全國，該部並同時為增進航空安全起見，特辦「航空安全」電報一種，更較其他各種電報，傳遞迅捷，亦已訂定規則九條，昨以部令公布，茲將兩種電報規則，分誌如次：
(A)航空電報：航空安全電報規則。(一)交通部為增進航空安全起見，特定航空安全電報一種，此項電報，應提在其他各種電報之前傳遞，以資迅捷。(二)航空安全電報之電文，只准敘述左列各項緊急事務，不得夾雜他事或浮泛之不急之

船業紀錄中最低數字，其他各處承造六六二，六三四噸，亦為一九一一年以後之最少噸數，查英國造船工程中途停頓者，不下十五萬噸，其中有一艘七萬五千噸之大船，刻已停造，他國所造之船，大半為馬達船，計佔三八五，〇六〇噸，而汽船則佔二七七，五七四噸，英國現所造之馬達船，僅二四，九八四噸，而汽船則為二一二，八四九噸。

字句。(甲)關於航空機起航前請求報告氣象事項及其回電，(乙)關於通知航空站準備航空機降落事項，(丙)關於航空機遭遇意外事故，請求援救事項，(丁)關於警告航空注意事項，(戊)關於報告航空機起航時刻事項，(乘客及載貨目亦得附列入)，(己)關於航空安全之其他緊急事項，(三)發報人應於航空安全電報報底之上端標明「航空安全」四字，(四)航空安全電報之電文以密語書寫者，應將密碼本繳驗，以資證明，(五)航空安全電報以 Morse 為報類標識，(六)航空安全電報，照尋常電報價目收費，(七)發報局台如查有發報人標明「航空安全」之電報，不合本規則第二條之規定，應照尋常電報辦法辦理，(八)本規則如有未盡事宜，由交通部隨時修正

之。(九)本規則自公布日施行。日信電報(B)日信電報規則。
 (一)凡發往國外電報合於本規則之規定者，得列作日信電報，(二)日信電報通達地點，以交通部規定之各處為限，(三)日信電報之電文祇准用明語書寫，所用文字以左列各種之一為限，(甲)華文，(乙)英文，(丙)法文，(丁)收報局所在國准用文字之一種，(四)電文之意義，電報局或無線電台(以下簡稱台局)不能明瞭者，不得列作日信電報，發寄批號住址，不在此限，(五)電文內如有用字母或數目字書寫之數目，及含有商業標記或准用之縮寫字者，其字數不得逾電文全部字數之三分之一，(六)發報人應於報底上簽字註明電文全部均係明語，並不隱藏他意，其電內所書係何種文字，亦須註明，(七)發往國外之華文日信電報，其收報人姓名住址，應用洋文書寫，但國外來報不在此例，(八)日信電報收報人姓名住址之前，應加註納費標識C字樣，作一字計費，(九)日信電報，每電以二十字計費，(十)日信電報費，按尋常電報費三分之一收納，如有分以下之小數以一分計，(例如由南京發往倫敦日信電報一通計二十五字，如按照尋常電報，銀元價目合計全電報費為八十三圓七角五分，則該日

報收報費二十七圓五角二分)，(十一)收報局台收到日信電報時，應查明該電交到發報局台日期，由此起算，俟至第三日上午，始行投送收報人，但該電在第三日上午以後收到時，應即刻投送，(例如由倫敦發至南京日信電報一通，發電人於六月十日，交倫敦局台拍發，該電遞至南京局台後，應俟至十二日上午，始行投送收報人，但該電在十二日上午以後收到時，應隨收隨送)，(十二)各種特別遞電辦法，除電局留交郵局留交及付回報費外，不適用本規則之規定，(十三)收報局台如查有日信電報不合本規則第三第四第五條之規定者，應按尋常電報費，向收報人補收不足之數，(十四)本規則如有未盡事宜，得由交通部隨時修改之，(十五)本規則自公布日施行云。

交通部自東北郵政封鎖，預計每年收入，損失數達四百萬元，故各項經費之支出，不得不統籌節流計劃，一方面另謀發展，關於電政機關之緊縮政策，現已大體擬定，規定同一地方，限設一電報局，已有分局者，均改為收發處，由電局業務長兼任主任，計裁撤各地電報支局，改設收發處如下，(一)江蘇區鼓樓局，

上海高昌廟，及南西北四局，(二)河北區北平南東西西南西北等局，天津東南北三局，(三)廣東區西關太平惠愛路沙基四局，(四)浙江區拱宸橋江干二局，(五)湖北區漢口南局(六)福建區閩城上杭衙局，(七)熱蒙區橋東局，(八)山東區青周山村博州濰縣口東站局。

公路消息

年來國人對開發西北，極注意，惟從陝省計劃開關全省公路，事實際開發，交通建設實為要道，願陝省僻處外西，交通梗塞，運輸艱難，歷年雖築有，西潼西長等公路，然多因陋就簡，設備不周，掌司路政機關，在民十二年間雖有省道局之設置，以政局變幻，不久即告停頓，十二年建設廳成立之初，承凋敝之餘，力謀整理，惜適值兵荒連年，人民流離失所，更以省庫支絀，路政事業，未能充分進行，十九年冬陝局底定，交通恢復，建廳始以修築公路聯絡運輸為當前急務，故曾一度呈請省府設立省公路局，專司全省公路之管理暨修築，計該局計劃之公路綫網，幹綫計共十條，即西潼·西長·西隴·咸榆·西荆·西寧·鳳羗·漢白·安坪·綏邊等，共計四一五六·九九公里，西長兩綫已

交通部籌設貴陽無線電台，交通不便，故特令國際電信局在該省貴陽設置無線電台，去年冬間，即由前局長陸桂祥氏籌劃一切，頃悉該處無線電台，已佈置就緒，所有機件，亦陸續運往裝配，不日即可通電云。

完成，西隴咸榆西荆西寧四綫亦已完成一部，餘綫現均已着手測勘，準備修築，總計已築成幹綫為七七·一·八四公里，未築成之幹綫尚有二三八五·一五公里，又計劃之支綫亦有十，即西原，原潼，原交，西郿，渭韓，沔略，華澄，榆林，商洵，西南等，共計里程為一三八二·一公里，西原，原潼，原交，西郿，渭韓等五支綫，業已完成，渭略，華澄，榆林，商洵，西南等五支綫聞正在準備籌修中，總計已築公路之支綫共計為六二·七一公里，未築成者尚有七七〇·三九公里，茲將其幹支綫概況及已未成里數分述如次，(甲)已成幹綫(一)西潼綫，西安至潼關計一六七·〇四公里，寬九·六〇公尺，(二)西長綫，西安至長武計二四一·九二公里，寬九·六〇，(三)西隴綫，計三六八·六四公里，完成者西

安至鳳翔一段，計二〇七·三六公里，寬八·〇六公尺，其
 未完成者，為鳳翔至隴縣，計一六一·二八公里，(四)咸榆
 綫，計八二九·四四公里，已完成者咸原段，計四六·〇八
 公里，寬六·四〇公尺，原耀段計四六·〇八公里，寬九·
 六〇尺，全綫尚有耀縣至榆林，計七三七·二八公里，未能
 築成，(五)西荆綫，計四〇六·〇八公里，已成爲西安至藍
 田一段，計三四·五六公里，其未成者爲藍田至荆柴關一段
 ，計三七一·五二公里，(六)西寧綫，計二七九·三六公里
 已成者西午綫，計二八·八〇公里，未完成者爲子午鎮至寧
 陝一段，計二五〇·五里(乙)已成支綫(一)西原綫，由西安至
 三原，計五一·八四公里，寬一一·二〇公尺，(二)原潼綫
 ，由三原至潼關，計一四二·二七公里，寬度三原至大荔六
 ，四〇。大荔至潼關七·六八。(三)原交綫，計四三·二〇。
 寬六·四〇，(四)西郿綫，由西安致郿縣，計一六七·〇四
 公里，寬六·四〇公尺，(五)渭韓綫，計二〇七·三六公里
 ，寬五·一二公尺，(丙)未成幹綫(一)西隴綫之鳳隴段，計
 一一·二八六公里，(二)咸榆綫之耀榆段，七三七·二八公
 里，(三)鳳羗綫，由鳳翔至寧羗，計六一七·四七公里，(

四)西荆之藍荆段，三七一·五二公里，(五)西寧綫之寧午
 段，二五〇·五六公里(六)漢白綫，由南鄭至白河，六八五
 ·四四公里，(七)安坪綫，由安康至鎮平，二〇一·六〇公
 里，(八)綏邊綫由綏德至定邊，三六〇·〇〇公里，(丁)未
 成支綫(一)沔略綫，由沔縣至略陽，計二〇一·六〇公里，
 (二)澄澄綫，由北陰至澄城，一一九·八一公里，(三)榆谷
 由榆林至府谷，一二〇·九六公里(四)商洵綫，由商縣至洵
 陽，計二九九·五二公里，(五)西甯綫，由西安至甯五台，
 二八·五〇公里(此綫最近已完成)以上總計已成幹綫之里程
 爲七七·一，八四公里，未成里稱爲三三八五·一五公里，而
 支綫已成之里程爲六二·七一公里。未成之里程爲七七〇·三
 九公里，幹支綫之合計，爲五五三九·〇九公里，已完成者
 爲一三八三·五五公里未成者尙有四一五五·五四公里，
 三省勸匪總部十月八日訓令豫鄂皖三
 省政府云，爲令知事。案據河南省黨務指
 導員楊一峯等摺呈，節錄第四項交通三省邊區交通計劃，於
 廬山會議規定之汽車道外，有由麻城黃土岡雙廟關入商城余
 家集，至潢川之雙柳樹，關一南北交通縱綫，由信陽羅山過

光山城商城霍邱之葉家集，六安之麻埠，獨山至舒城，關一東西橫綫。查縱綫漢麻綫。已修至麻城北鄉黃土岡。信漢綫已南至潢商交界之雙柳樹。如由黃土岡入大界嶺過商城境。達雙柳樹，則南通漢口。北達豫南特區各縣。逕通開封橫綫。原定路綫有由羅山南宣化。過光山南之新集。沙窩集。達商城南之新店。此路越山太多。興工不易。茲擬改由羅山過光山縣城商城縣城入固始南境之張老鋪。霍邱南境之葉家集。再東過六安達舒城。不惟便於勦匪。且沿路綫六安茶麻。商城。絲紙。鐵煤均可運去。一舉兩得等。據此。查所陳辦法。簡捷易行。事關交通要政。應尅期興築。以利軍運。而便行旅。茲委派人員馳赴三省協同該省政府。限期年內修竣。應需款項。先由本部撥墊。再金家寨新設立煌縣治。亟應勘定詳細界址。即由該員與各該省所派委員。及該縣縣長。會同辦理。除分行外。合亟令仰該省政府。派員會同該員妥速籌商具體辦法。迅由該府派員鳩工。立即進行。如限完成。勿得延誤。並將籌商辦法。及會勘情形。分別具報。為要此令云。茲聞該奉派人員鄭養吾等已分赴各地矣。

公 路 通 訊

蘇浙皖京滬
將互通車輛
五省市交通。會兩度召集五省市代表舉行會議。討論互通車輛辦法在案。茲悉此次重行召集各代表在杭舉行第三次小組會議。會分別議決案件。有十五件之多。旋經提出大會。繼續併案討論。決定自二十二年一月一日起。關於互通車輛及徵收附捐辦法。議決如下。(一)附加捐稅。定名為五省市互通汽車附捐。稅率一律定為照原車捐額。附加百分之十。(二)南京市不再附加互通汽車捐稅。應於總收入內提解百分之五抵補之。(三)關於江南滬閩兩汽車公司貼費問題。在二十二年一月一日前。滬閩公司貼補六百元。江南貼補三百元。二十二年一月一日以後之貼費。共組交通委員會擬辦。(四)各省市所發試車牌照。非得有原發照省市之特別書面許可。不可互相通行。(五)省市吊銷汽車司機執照之司機人。應互相通知。並不准在其他省市駕駛。(六)先由蘇浙兩省。沿各路招商設立救濟站。裝置電話。預備救急藥品。救濟車輛修理設備。汽車配件。及機油汽油等。並附設茶食處。男女廁所。以便行旅。以上各項辦法。由全國經濟委員會分函各省市依據。分別進行辦理。

公路消息

●京滬公路經
費籌安興工●

江蘇省建設廳。以京滬公路。為本省重要幹道之一。於工商事業。及軍事交通在在均有重大關係。故董廳長前特赴滬。與中國銀行行長張公權。及滬太長途快車公司經理朱儉儔等洽商。許以京滬路完成後行駛長途汽車之預約。預認借款六十萬元。惟京滬公路全綫過長。殊難同時興工。其由京至錫一段。可別用已成之京杭路京宜段。及環湖路之錫宜段。祇須將無錫經由常熟

太倉嘉定南翔至上海之一段。長約一百三十公里。予以修築。即可全路通車。前曾派令技士張競成。孟知眠踏勘估計。約需經費一百五十餘萬。照全國經委會計劃規定。可酌請補助百分之三十。約四十萬元。再加以借款六十萬元。共計可籌一百萬元。尚差之數。現正積極設法籌措。不日即可籌妥。派員組織工程處實行開工云。

世界黃金橫溢

近者世界黃金之往來。雖略見減少。據聯邦儲備銀行發表。世界黃金可供金錢之用者在九月份已增加一萬三千四百萬金元。總計九月份底各國存金數共一百十萬萬另六十七萬金元。為存金史上最高數目足徵世界窖金已紛紛流入各國銀行。亦可為經濟情形進步人民長慮心退減之徵。並據統計。前一年內印度流出之黃金。約值三萬萬金元。又十一月中旬。美國未有黃金輸出。而儲備銀行存金僅增八百五十五萬五千金元。其中自中國輸入者。值一百二十萬九千金元云。



正太鐵路接收典禮紀



正太鐵路接收典禮紀

宣傳年餘之正太鐵路接收問題，近頃已見諸事實，其在我國外交史及交通史上，開一最光榮之紀錄，爰將一切經過情形，探誌如下：

正太鐵路自前清光緒二十八年借款興築後，迄今已歷三十年，借款本息均已還清，行車合同亦於本月十五日日期滿，除接收委員長王懋

附

錄

功，接收委員宋善羅英俊王奉瑞吳仁甫等，早遵鐵道部命令，到路籌辦接收事務外，近日復由鐵道部加派參事汪文瓊，專員楊年李丹等前來，監視及幫同辦理一切接收事宜，當經王委員長等與該法代總工程師會商，定於本月二十五日舉行接收典禮，隨即分別點收，一俟全部點收完畢，即由雙方簽字，接收手續始告完畢，接收典禮禮堂設於該路同人會大廳，二十五日上午九時，計到各方代表暨來賓三十餘人，該路中級以上職員工會代表及法籍職員十餘人共約二百餘人，全體接收人員亦均蒞集會場，首由正太路局局長，兼接收委員長王懋功主席領導行禮如儀畢，即由主席致報告辭（見後）嗣法代總工程師，鐵道部監視員，閻錫山代表等相繼演說（同

正太鐵路接收典禮紀

二

長從略)，十一時餘禮成攝影後，該路職員陪同各來賓與法籍職員至正太飯店聚餐，下午一時始盡歡而散，又該路當局，以此次接收頗堪紀念，除已舉行接收典禮外，尙擬搜集一切有關材料，刊布紀念冊，以誌不忘，而資警惕云。

接收委員……
長報告辭……
各位代表，各位來賓，各位同人和各位工友！今天本路舉行接收典禮，蒙各地長官，各團體機關的代表及諸位來賓參加指導，兄弟是非常感激並且覺得極爲榮幸！

今天距正太鐵路借款興築，已有三十年了，現在把這三十年的歷史，乘機略爲報告一下：

本路借款合同，訂於前清光緒二十八年九月間，當時的對手方，爲華俄道勝銀行，後來俄國將合同的全部權利，讓渡給法國巴黎銀公司所有了。

借款合同，共計二十八條，借款總額是四千萬佛郎；訂明自開始還本付息之日起，限二十年告清，另訂行車合同十條，自訂約日起，限三十年爲期，就以上兩合同，參照來說，本路的借款本息還清之日，或者行車合同期滿之時，就可以接收過來，本年三月，本路借款本息，已全數償清，本年

十月十五日，行車合同，又已期滿了，這便是正太鐵路三十年來，借款興築的歷史的大概。

因爲按照合同的規定，本年三月，和本年十月十五日，都可以實行收回。所以鐵道部方面，便不斷與法國有關方面，進行交涉，從去年十月起，就派有正太鐵路接收委員長和委員，籌備本路的接收事宜，至兄弟來到正太路後，接收委員會，又經一度改組，就是由局長兼充接收委員長，同時又由部陸續委派朱華羅英俊王慶幸吳仁甫爲委員，最近並派有汪參事文敏來路監視接收，蒞臨指導，回憶從兄弟到路及接收委員會成立以來，雖因交涉關係，部中未能確定何時接收，但是，借款本息還清及合同期滿後，對於接收當然沒有什麼問題，都裏對於正太鐵路的接收，看的很重要，本路接收委員會的工作，也就十分緊張，從未稍懈，計自本年四月迄今接收委員共開會十三次，在鐵道部的指示之下，對接收事宜的籌劃和進行，有種種的決議案，並經呈部備案，扼要說來，不外決定，(一)接收程序；(二)接收人員；(三)接收日期；(四)本路現行章制與部定專章之研究等等，在十月十五日以前，接收委員，曾有電請示鐵部，因爲行車合同已行滿

期滿。關於接收日期的決定，雖然權在鐵部，和法國有關係方面，但是，接收委員會及係路局代表，鐵部負責辦理接收正太路責任的，自然應該策劃周詳，剛剛十月十四日也奉到部電，令本路接收委員會趕緊準備接收事宜，並派了汪參事和幾位重要職員，偕同來路，監視並幫同辦理接收事宜，自從汪參事等來後，關於一切籌備工作，進行更為迅速和順利，馬上使辦理得告個段落，本路接收負責人員與法籍人員及代理总工程师維諾君，大家會商，對接收應辦手續，大體均經決定，就是決定今天，（十月二十五日）舉行接收典禮，典禮舉行後，便開始點收，因為正太路已有三十年的歷史，在這期間，一切事務都是法方職員管理，而且關於一切技術上產業上的事非常複雜，如果要接收清楚，妥當，自然需要相當的時間，大概一月左右方可畢事，將來把某一部份接收完畢，就由中國人員執行職權，而法籍人員，則易居前此中國人員之地位，以備隨時諮詢藉利路務，俟全都接收完畢，即雙方簽字，現法國總工程師瑪爾丹即銀公司交代本路代表已在返華途中，將來便由他來完畢這簽字移交的使命，而本路也就完全歸中國管理了，這就是籌備接收本路的經過情形。

正太鐵路接收典禮紀

數月以來，就本人的觀察所得，覺得本路有兩個特點，第一個特點就是開支小而收入之餘款較多，第二個特點是職員很少而辦事的能力很大，關於這兩個特點，祇要稍為熟悉正太路情形，說到這一層，不能不感謝本路法國職員過去辦理的優良，同時亦不能不贊許本國員工工作的努力！

本路今天舉行接收典禮，固然很值得的慶祝，但社會上對於本路的接收，恐怕少不了行在那兒打個問號？覺得正太路在法國人管理的時候，成績很好，但是一經收回自辦以後，路務前途如何，很堪疑慮！不過，我們對於本路，無論如何，只要環境允許，總要想法維持以往的成績，並且還得更求發展！因為這樣，一方面庶幾才符了國人的期望，一方面才可表示中國人並不比任何民族為弱，才可保持中華民族的榮譽，所以這一點的關係，尤特別嚴重，使我們感覺到接收以後的責任尤非常的重大！所以希望內部的全體員工，一致努力，尤其希望各地方長官各團體及全華北的民衆，繼續加以維護，方能日趨發展，方能不比未收以前稍有退步，才算不失今日接收的意義，完結。



日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

郭續潤

日本侵略東北鐵路，以吉會爲最重要，吉敦爲吉會之一段，而吉長則爲吉會與南滿鐵路之連絡綫，故欲知吉會鐵路沿革者，不可不先明吉長與吉敦，此兩路歷史讀之不知須流多少血淚，郭續潤君服務該兩路多年，知之最詳，茲編之作，實爲日本侵略我東北最重要之文獻。全書約十餘萬言，凡所敘述皆爲防間著作所未及者。而附載文件，尤爲前此所未見者。茲承郭君惠寄刊載，得與讀者相見，誠幸事也。

第一章 吉長鐵路建築之經過

吉長路鐵起吉林省城，迄長春商埠，計長一百二十七公里七百公尺，以最短路綫（握三省交通樞紐，北貫中東，南連南滿，東由吉林而抵吉敦吉海，形勢便利，莫過於此，清光緒二十四年，政府與華俄道勝銀行，訂定建造東清支路台同時，本路即在俄人計劃之中，二十九年，催訂草約，吉林將軍長順拒之，奏請自辦，因日俄戰起，議寢，三十一年五月，吉林將軍達貴，奏奏准由度支部撥銀八十萬兩，吉林銀元廠撥銀七十九萬九千餘兩爲建築費，八月，日俄和議成，

簽訂有關東三省事宜正約三款附約十二款，由清政府全權奕劻瞿鴻禨袁世凱，與日本全權小村壽太郎內田康哉，在北京會同簽印，其議節錄內載：長春至吉林鐵路，由中國自築，不敷之數，允向日本貸借，以半數爲度。三十三年三月，外務部大臣那桐，與日本公使林權助，簽訂收買新奉暨自造吉長條款，十一月，郵傳部奏派候選道羅國瑞，會同日本所派。直諒，測勘路綫。三十四年十月，郵傳部奏派鐵路總局局長梁士詒，與日本公使館一等書記官阿都守太郎，根據前約，協定新奉吉長續約七款，計吉長借款日金二百十五萬元，年息五厘，折扣九三，期限二十五年，總工程司及總會計須用日人（參看附二）。時吉林紳民力爭廢約，組設吉林鐵路公司及公民保路會，堅請集股自辦，未經邀准。嗣以該會虛耗一萬元之數，作爲附股。宣統元年六月，部派朱獻文張鴻藻盧祖華，與南滿鐵路公司理事野村金五郎，訂定吉長鐵路借款細目合同，並在東京交付借款。九月，委日人曲尾長二郎爲總工程司，內垣實衛爲總會計，由部奏派傅良佐爲總辦，顏世清爲會辦。十月設局，翌年一月開工，民元十月完成通車。

計設車站十五站，另表列後，又宣統二年，與南滿議定展築頭道溝至長春聯絡綫，計長僅一英里有奇，此為吉長鐵路建築之經過情形也。

吉 鐵路各站里數表(以公里為單位)

站名	各站距離	積算里數
頭道溝		○
長春	四·五	四·五
與隆山	一一·〇	一五·五
卡倫	九·四	二四·九
龍家堡	九·九	三四·八
飲馬河	八·三	四三·一
下九台	八·九	五二·〇
營城子	七·一	五九·一
土們嶺	一三·七	七二·八
河灣子	一二·七	八五·五
樺皮廠	七·五	九三·〇
孤店子	一一·二	一〇四·二
九站	一〇·二	一一四·四

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

哈達灣	八·二	一二三·六
吉林	五·一	一二七·七

十五站共長一百二十七公里七百公尺

第二章 (二) 吉長鐵路組織之沿革

吉長鐵路總辦，繼首任傅良佐後，有李鳳年孫多鈺虞慰等，民國二年十二月，都督吉長鐵管理局正式成立，時虞慰為總辦，改稱局長，局長下，僅有總務工務會計車務機務五科，各科之下，並未分課分股，總務科內，亦惟秘書文牘員譯員收發管卷監印等項辦事人員而已。嗣五六兩年，先後由都派王維珍闕鐸繼任局長，六年十月，政府依據日本提出二十一條要求，由財政總長梁啟超交通總長曹汝霖，與南滿鐵路公司理事龍居賴三，改訂吉長借款合同二十條，會同簽字，另定借款細目合同十一條，由都派委員權量陸夢熊，與龍居賴三，會同簽字，連同前借款在內，共借日金六百五十萬元，當約明借款期內，委託公司代為指揮經理營業，並任日人充運輸工務會計三主任，就中選任一人為代表，執行合同內公司之權利義務，凡收支款項，均以局長會計主任會同簽字票據為憑，七年一月，該公司派遣運輸主任兼代表村田慈

日本侵略首長吉敦鐵路痛史

磨，偕同工務會計兩主任來局，行交代禮。另設代表室，直轄運輸工務會計三處，引用日員二十餘人，分踞要職。十一月，擬訂暫行分掌事務規程，竟以總務一部分為局長之事，將總務處容為局長室，由局長直接用事務員，斯時，闕譯以換文內有由局長酌定數員特別任用之語，雖見組織未善，亦瞠目結舌，無如之何，八年一月，都派吉會督辦權量兼領局長，七月，南滿公司改派三本武重為代表，九年十一月，都派魏武英代理局長，十年三月，南滿公司改派加藤黑二為代表，七月，按照國有鐵路編制，恢復總務處職制，以局長室所屬四課改隸之，十二年五月，南滿公司改派中川增藏為代表，同時制定本路暫行編制專章，公布施行，十七年五月，都派趙鎮繼任局長，六月，照約開始還本，十一月，趙調四洮局長，四洮李副局長端，調任本路局長，十八年九月，奉東北交通委員會令，局長李端另候任用，派韓麟生繼任，十九年十月，交通委員會以韓經他調，改派四洮局長郭穎潤繼任，此時路款短絀，擬由裁員減薪着手，於是本此方針，商議改組，另訂編制專章（參看附六），迭向南滿交涉，結果裁去日員二十人，茲將原定編制及改組規定之異同，列表於後，以

資參考，

吉長鐵路組織比較表

原定編制

局長 副局長

總務處（處長中國人）文書課 調查課 稽核課 監理課
警務課（課長均中國人）警務長（中國人）警務分段三（段長中國人）林業試驗所（所長中國人）醫院（院長中國人）

運輸處（處長日人代表兼）文牘課（課長日人）運轉課（課長日人）審查課（課長中國人）營業課（課長日人）機務課（正課長日人副課長中國人）工廠（廠長中國人）車務段二（段長中日各一人）機務段二（段長中日各一人）

工務處（處長日人）文牘課（課長日人）工程課（課長日人）養路課（課長中國人）工務段二（段長中日各一人）

會計處（處長日人）經理課（課長日人）用度課（正課長日人副課長中國人）材料廠（廠長中國人）文牘課（課長中國人）代表室庶務課（課長日人）總計中國段長以上職員人數，處長一人課長十二人廠長一人段長六人統共二十人日本段長以上職員人數，處長三人課長九人段長三人統共十五人。

改組規定 (民國二十年經郭績潤任內交涉結果者)

局長 副局長

總務處(處長中國人)文書課(課長中國人)監查課(課長中國人)警務課(課長兼警務長中國人)警務分段二(段長中國人)林業試驗所(所長中國人)醫院(院長中國人)

運輸處(處長日人代表兼)事務課(課長日人)機務課(課長中國人)長春工廠(廠長中國人)機務段二(段長中日各一人)

工務處(處長日人)事務課(課長日人)工程課(課長中國人)工務段二(段長中日各一人)

會計處(處長日人)計理課(課長中國人)用度課(課長日人)

總計中國段長以上職員人數，處長一人課長六人，廠長一人，段長四人，統共十二人，日本段長以上職員人數，處長三人，課長四人，段長二人，統共九人。

△說明▽前列中日雙方縮減人數，均按百與四十為比例，各課段職務之分配，中國職員比前較占重要。

第三章 吉長借款之內容

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

本路借款有借外債與內債之分，茲將所有借款內容，分別列下：

(甲)外債

(一)本路建設資金借款，光緒三十四年，本路開辦時，訂借兩滿鐵路公司款日金二百一十五萬元，已詳前述，民國四年一月，日本提出二十一條要求，其第二條第七項內稱：中政府允以吉長鐵路，移歸日本政府管理經營九十九年，自此約簽訂日起等語，嗣經議訂兩滿及東部內蒙古條約，約內第七條載：中國政府允諾以向來中國與各外國資本家所訂之鐵路借款合同規定事項為標準，速行從根本上改訂吉長鐵路借款合同，將來中國政府關於鐵路借款事項，將較現在各鐵路借款合同為有利益之條件，給與外國資本家時，依日本國之希望，再行改訂前合同云云。六年十月，政府依據前約，改訂本路借款合同二十條，另定借款細目合同十二條，連前借款在內，共借日金六百五十萬元，年息五厘，以本路財產及收入為擔保，折扣九一三，還清期限定為三十年，期限未滿以前，不得全部還清，一切進款，須存入正金銀行長春分行，收入盈餘，除償還借款及政府墊款本利外，以二成分配於

錄 附 刊 月 路 鐵 平		期一十三第	
<p>公司，每年付息二次，自第十一年起(即民十七)，每年還本二次，扣計截至十八年終止，業經照約付息二十四次，還本四次，尙欠債本日金五百八十五萬元，十九年除付息二次，計二十六次，共付四百一十六萬四千元外，又還本一次，計五次，惟是年第六次應還債本日金十六萬二千五百元，因金價昂貴，貨運減少，本路營業不振，無力歸還，即向滿鐵會社函商展期，嗣接復函內稱：第六次還本，可展至二十年四月內，務須全數還清等語，合計截至十九年十月，還過第六次債本之半數，共還日金八十九萬三千七百零五元，尙欠本五百六十萬零六千二百五十元，推算目簽訂合同之日起，每年攤息還本，至民國三十六年合同期滿之日止，共應付本息日金一千三百零八萬一千二百五十元。附還本息表</p>			
吉長鐵路借款還本付息表			
期別	還 本	付 息	本期本息共數
一期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
二期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
三期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
四期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
五期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
六期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
七期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
八期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
九期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
十期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
十一期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
十二期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
十三期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
十四期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
十五期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
十六期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
十七期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
十八期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
十九期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
二十期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
二十一期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00
二十二期	1,311,500.00	1,311,500.00	2,623,000.00

平 漢 鐵 路 月 刊 附 錄 第 三 十 一 期

三九期	一六三, 五〇〇	九三, 四七, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
三八期	一六三, 五〇〇	九三, 四七, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
三七期	一六三, 五〇〇	九三, 四七, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
三六期	一六三, 五〇〇	一〇一, 五六二, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
三五期	一六三, 五〇〇	一〇五, 六二, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
三四期	一六三, 五〇〇	一〇九, 六八七, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
三三期	一六三, 五〇〇	一一三, 七五〇, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
三二期	一六三, 五〇〇	一一七, 八二, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
三一期	一六三, 五〇〇	一二一, 八七五, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
三〇期	一六三, 五〇〇	一二五, 九三七, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
二九期	一六三, 五〇〇	一三〇, 〇〇〇, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
二八期	一六三, 五〇〇	一三四, 〇六二, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
二七期	一六三, 五〇〇	一三八, 二五, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
二六期	一六三, 五〇〇	一四二, 一八七, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
二五期	一六三, 五〇〇	一四六, 二五〇, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
二四期	一六三, 五〇〇	一五〇, 三二, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
二三期	一六三, 五〇〇	一五四, 三九, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
二二期	一六三, 五〇〇	一五八, 四六, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
四〇期	一六三, 五〇〇	一六二, 五三, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
四一期	一六三, 五〇〇	一六六, 六〇, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
四二期	一六三, 五〇〇	一七〇, 六七, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
四三期	一六三, 五〇〇	一七四, 七五, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
四四期	一六三, 五〇〇	一七八, 八二, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
四五期	一六三, 五〇〇	一八二, 九〇, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
四六期	一六三, 五〇〇	一八六, 九七, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
四七期	一六三, 五〇〇	一九〇, 〇五, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
四八期	一六三, 五〇〇	一九四, 一三, 五〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
四九期	一六三, 五〇〇	一九八, 二二, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
五〇期	一六三, 五〇〇	二〇二, 三〇, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
五一期	一六三, 五〇〇	二〇六, 三九, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
五二期	一六三, 五〇〇	二一〇, 四八, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
五三期	一六三, 五〇〇	二一四, 五七, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
五四期	一六三, 五〇〇	二一八, 六六, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
五五期	一六三, 五〇〇	二二二, 七五, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
五六期	一六三, 五〇〇	二二六, 八四, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇
五七期	一六三, 五〇〇	二三〇, 九三, 〇〇	一六三, 五〇〇	一八二, 八二, 五〇

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

平漢鐵路月刊附錄 第三十一期

五八	一六二, 五〇〇	一三, 一七, 五〇	一七四, 六七, 五〇
五九期	一六二, 五〇〇	八, 二五, 〇〇	一七〇, 六三, 〇〇
六〇期	一六二, 五〇〇	四, 〇二, 五〇	一六六, 五二, 五〇
總計	五〇〇, 〇〇〇	二五, 〇〇, 〇〇	二五〇, 〇〇, 〇〇

(一)八十磅鋼軌整款 本路訂購八十磅鋼軌經過始末，詳見另篇，該鋼軌每噸合日金八十八元二角九分，係向三菱商事會社購辦，於民國十七年二月間，分四批交到，價共日金九十萬零七千六百九十七元八角八分，先由滿鐵公司墊付，該墊款年息九厘，每半年付息一次，未付作為複利計算，但試驗費，日金一千九百五十二元七角二分一項，單已開送迄未核付，茲以複利計算，截至十八年十二月底止，共積欠本息日金一百零五萬八千零五十四元八角一分，又推至十九年十二月底止，共積欠本息日金一百一十三萬一千一百五十六元。

(二)交通部抵借滿鐵債款 民國十一年十月，交通部向滿鐵公司借日金五十萬元，期限二年，年利九厘五毫，以期限之內之本路盈餘為担保，每月償還二十四分之一，如期內不能償還，應以同一條件，續訂新約，十三年九月三十日期

滿，本息未能付，還至十四年五月三十一日止，共積欠本息日金六十三萬二千四百七十六元八十五錢，乃將其中之六十萬元日金展期，並續借日金四十萬元，共為一百萬元，尾欠三萬二千四百七十六元八十五錢，於八月十日，遵照部令，由本路以現款代為撥付，訂立新約，自五月三十一日起，以一年為期，年利九厘，仍以期內本路盈餘為担保，按月均分償還，如期內不能償還，應以同一條件續訂新約，十六年五月，交通部又以本路餘利，向滿鐵抵借日金四十萬元，年利九厘，連前借計日金一百四十萬元，此項前後借款，由本路付息，每次日金九萬元，計十八萬元，迭准滿鐵公司函請付息，因款絀未付，推至十八年十二月三十一日止，共欠本利日金一百七十二萬三千六百零五元三角九分，若依滿鐵以複利計算，應為一百七十四萬八千三百八十五元五角七分。

(乙)內債

(一)吉林永衡官銀錢號借款 宣統三年十一月，本路會借用永衡官銀二十六萬兩，民國元年，又借用該號吉平銀二十四萬兩，均以週息七厘訂約，至三年五月，因週期已久

，未能清償，而原約復有願作本路附股之聲明，經部核准，即由是年六月起，將積欠本付息改為附股，並填給股票息摺，交由該號存執，前欠本息，截至三年五月底止，共八十萬零三千零七十餘元，化零為整，找足尾數百元，共八十萬零三千一百元，即作為八千零三十一股，息率改為週息五厘，惟南滿鐵路公司借款新約細目合同第三條內載：第一條借款之實收數，由交通部支配，為歸還鐵路資金之用，又本條第二項內載：借款實收數，不敷付還該路資金時，所有不敷之數，仍作為該路資金之一部份，又本條第三項內載：前項資金之本利，政府由所得吉長鐵路餘利金額中，自行支付，本條第二項之資金，即交通部對於本鐵路之債權，公司依合同第一條之規定，行使擔保權時，失其效力，此項合同履行之後，七年四月，接准交通部路政司第五二六七號密函內開：關於永衡股息一案，村田和地於此項欠息，既已承認應由日本借款交付以前局存現款內撥付，則對於七年一月一日以後之該項股本股息，伊等不認為貴路負債，按照借款細目合同第三條所載，應准照辦，惟七年以前，貴路欠付永衡股息，共十四萬三千八百八十八元七角五分，除前月台電准先將一

年欠息四萬零一百五十五元照撥該號收領外，所餘十萬零三千七百三十三元七角五分，即可撥付交通銀行收本都帳，以期兩清，嗣後即由本部陸續撥還該號各等因，而永衡股息，則因履行南滿新約，而劃歸都結矣，但局都兩方，始終未將履行新約情形，向該號公布，所以該號猶照附股原章，要求付息獲利，本局則以都款關係，且為南滿借約束縛，必須各方通過，始克撥付，更兼奉准備付之款，因都中別有要需時又提用之，以致該號每次函索，必須展轉磋商，積時累月，方照付一次，該號情急，曾有坐索之舉，以後稍悉新約原委，於十二年三月，函請退股，維時交通部設立籌還內外債委員會，經本局詳具說帖，呈請清結，旋因時局關係，都局隔闕，未得結果，十五年七月，交通部會咨行吉林省署，轉知該號，分作十年償還，惟此項償還辦法，無案可稽，而省署永衡兩方，亦未正式可決，遂為一種過去事實，十七年七月，該號又來函催索積欠息款，由局呈請交通委員會，將經過確情，詳細聲明，由會咨省轉行該號暫緩提索，另候清理，旋奉指令，應准將是案都司密函，抄送吉林永衡官銀號，俾明真相，除轉知靜候妥籌辦法，徐圖清理外，仰即遵照辦

理等因，計截至十八年八月止，本局代部付過股息共四十六萬零一千餘元，其息款係每年付給一次，並非按期照付者，此外尚有因前借建設資金款實收數不敷歸還政府資金餘額，計四十二萬一千八百六十三元，又開辦時，吉林紳民力爭集股自辦，組織保路會虛耗之款，嗣奉部令作為附股計一萬元，另作債務表列後：

- 一·滿鐵改訂建設資金借款，日金六百五十萬元，年利五厘。
- 二·八十磅鋼軌墊款，日金九十萬零七千六百九十七元，年利九厘。
- 三·交通部抵借滿鐵積款，日金一百四十萬元，年利九厘。
- 四·借款實收不敷歸還政府資金餘額，日金四十二萬一千八百六十三元，年利五厘。
- 五·保路會附股資本，現洋一萬元，無利。
- 六·吉林永衡官銀號股本，現洋八十萬零三千一百元，年利五厘。

以上除利息不計外，共日金九百二十二萬九千五百六十

元，現洋八十一萬三千一百元。

第四章 八十磅鋼軌之糾葛

民國十七年春間，魏局長購辦八十磅鋼軌借款一案，延至數年，歷經趙李韓各任局長，迭以案內辦理手續不備，未將借款本息還付一次，而案遂懸者不決，及不佞蒞任後，始闕集卷宗，從事交涉所有本案始末及預備交涉情形，陳述如左：

查南滿鐵道改用一百磅鋼軌後，所有換下之八十磅舊軌，原擬將一部分售與本路，故滿鐵代表於民國十年十月提出分年換軌之計，並列入十一度預算，以期實行，十一年二月及十三年三月，代表復一再提議，均格於局方反對，未成事實。十五年，魏局長因據代表提議，換軌需用日金一百萬元，依照吉長借款合同第十八條，可向滿鐵會社商借一節，遂致函滿鐵會社商借日金一百萬元，一面擬以長敦兩路本綫均用八十磅鋼軌，而側綫則用吉長換下之六十磅舊軌，所需八十磅新軌另向漢陽鐵廠訂購。爰將辦理情形，呈報上將軍公署及交通委員會備案。嗣准代表函稱：借款購軌一案，據滿鐵會社復稱：參酌情形，可由滿鐵以八十磅舊軌供給本路使

用，其價款以掛賬形式處理之。因是借款之事，稍形停頓，而換軌計劃，仍在進行，曾由吉敦借給本路八十磅鋼軌六十公里有半，以便先換長春飲馬河間之一段，（參看後表），十六年十月，魏局長因公赴大連，與滿鐵商定，由三井洋行及三菱商事會社投遞標單，至十月二十一日，在大連開標，滿鐵代表提出回議箋，以每噸日金八十八元二角九分之代價，決定交由三菱承辦，並為免納關稅計，決由吉敦鐵路代訂購買合同，先是兩路會函滿鐵會社，商借換軌費日金一百萬元，旋接復稱：換軌自無異議，借款一節，按照合同條件，請與交通部訂立正式借款合同。同時滿鐵代表又函請滿鐵會社，保證支付三菱軌條價款，而滿鐵復稱根據借款合同第十八條，此項價款之支付，應候交通部借款合同成立時行之，惟正式借款未成立之前，如軌條已到，則會社按照保證條件，可代為墊付三菱鋼軌價款，作為一筆掛賬，每年九厘行息，每半年付息一次，未付利息，作為複利計算。迄十七年二月，局方復函認可。請先墊付三菱價款，容後再為清算。是年三月，三菱鋼軌，四批用輪船運到。當第一批到大連時，因傳聞該軌係屬舊品，故派前監理課長沈經赴大連察看，惟鋼

軌品質，非僅目力所能辨識，照部頒鋼軌及機件規範書，凡驗收軌條，須加以科學試驗，而是時既未請部派員監同驗收，又未照規範書詳加試驗，所可為憑信者，僅三菱交來之美國卑得司昂公司試驗報告而已。且照本路辦事程序，凡購入材料，經材料廠驗收清楚，即將價款請求書，送經監理課審核後，呈請局長簽字，再交會計處發價。此案在購辦時，因由吉敦訂立合同，既未經由監理課，而於貨到以後，亦未將價款請求書送由監理課核簽，其第三第四兩批價款請求書，僅有魏前局長簽字，未經加蓋局長官章，手續諸多不全。至於全部價款，共計日金九十萬零七千六百九十七元八角八分，已於十七年四月六日，由滿鐵會社如數付給三菱，並已作為墊款，於該日起息。此外尚有試驗費日金一千九百五十餘元，尙未核付，而運費日金六萬餘元，則已由吉敦代為墊付，本案經過始末，大略如此。

覆按本案始末，在日方固壟斷購軌，而魏局長亦不能辭濫借新債之責，原魏局長向上將軍公署及交通委員會遞呈立案，係稱向漢陽鐵廠採購新軌，乃忽改購三菱商事會社出品，而事前並無呈請核示批准，此不可解者一。據滿鐵代表中

川增藏述稱：經辦漢陽鋼軌商人，確有來局磋商售軌，結果以僅有鋼軌而無附屬零件，且價格較歐美貴至十分之二以上，以後貨由漢陽運長，亦無法起運，所以擬向該廠購買一節，應作罷論；然按三菱售軌價目，每噸八十八元二角九分，比吉敦原購八十磅鋼軌，每噸七十九元五角，多至八元七角九分，何以採購之人，並無磋商減價，以期節省，此不可解者二，民國十六年七月二十九日，滿鐵代表會將擬向三菱購軌一事，徵求滿鐵同意，並保證代付價款，乃按諸事實，三菱承辦鋼軌，至十月二十一日，在大連開標結果，始行成議，此不可解者三。滿鐵會社對於購軌墊款，係於十六年十二月一日始行認可，而十五年七月請求立案原呈，則已謂滿鐵會社允予墊款一百萬元，此可解者四。本路借款年息向皆五厘，此次日人墊款達至一百萬元，年息且定九厘，其利率是否過高，當事人亦能自知，乃時經兩個月以上之猶豫期間，竟未向部會請示遵行，此不可解者五。依照交通部定章，凡購辦五萬元以上之材料，須先登報招標，並應請交通部派員蒞局監視開標，此次購軌，未按法定手續辦理，此不可解者六。當時鋼軌購到，應照部章，請交通部派員驗收，並照部頒鋼軌規範圍加以學科試驗，不謂驗收鋼軌，既未請交通部或交委會派員，又據三菱片面之試驗報告為信證，何弁髦部章，有如此者，此不可解者七。查三菱代辦之試驗報告，並無試驗工程師簽字，且鋼軌兩端，亦無試驗工程師名目，當局對工程師試驗手續之欠缺，從無駁斥，此不可解者八。請求立案原呈文內，對於滿鐵墊款辦法，本謂俟吉敦吉長兩路合併時，再行清算，乃十七年二月十一日覆滿鐵函，則謂容後再行清算，語涉含混，與立案原呈不符，此不可解者九。購軌一事，雖經十五年十月呈准備案，但十一月向滿鐵磋商借款未能妥協之時，原可暫緩實行，乃必刻不能待，竟向吉敦借軌，造成必須借款購軌，以還吉敦之趨勢，此不可解者十。三菱訂軌合同內載，一年以內，發現物品品質不良，應負賠償義務，或換納良品，乃驗收且無正當手續，及移交使用後，誰復具有判斷之能力，起而責難，是該合同立意雖周，等於具文而已，此不可解者十一。購軌用吉敦名義，謂係求免關稅，實則免稅手續，本路何嘗不可辦到，乃既由吉敦與三菱訂立合同，所有購辦及價款請求書，均未由監理課核辦，此不可解者十二。上列各點，均屬局方辦事錯亂，使人

不可思議之處。

抑就日方言之，利令智昏，時復不免。本案性質，非僅購料墊款之交涉，實屬改良鐵路計劃。所需經費，根據吉長借款合同第十八條之規定，應由政府與公司商借。是該公司辦理此案，即不應與局方直接交涉，若認局長為政府代表，有對外交涉借款之權，則根本已屬錯誤。查吉長借款合同第二條內載，政府置局長一人為代表，秉承交通部命令，對於本鐵路全般業務，有監督之權等語。是局長雖為政府代表，而其權能祇限於監督本路全般業務而止。至本路對外借款，則另有十八條之規定，觀日人迭次來函，均以請向交通部訂立正式借款合同為言，可見日人亦知此案僅與局方交涉，實屬不妥，且此案交涉以來，中日雙方不以正式合同訂立墊款條件，而僅以公函行之，其債權與債務間之發生效力，穩乎不穩，日人亦有疑慮，他若第三第四兩批鋼軌價款請求書，僅有魏局長簽字，並未蓋局長官印，其又何以為徵信之憑證，綜上所述，日人對於根據合同之解釋，及一般契約成例，均有顯示弱點之處，要之，日人急於剷斷採辦，而我會於對方恫嚇之下，懼於應付，厥失維均。最近著者有鑒於此，本

日本侵略吉長吉敦鐵路簡史

解決懸案宗旨，起與日人交涉，初不必依照合同解釋，呈請政府儘翻前案，不予追認，但退一步求之，訂立正式合同，對於利息有所商確，向交通委員會提出二種辦法，如下列：
 (甲)由交通委員會與日人交涉，免除利息。將此項墊款作為購料借款，另訂正式合同

(乙)併息作本，訂立正式借款合同，且減輕其利率。

以上辦法，擇一行之，均獲減息實利。據滿鐵代表中川增藏述稱，曾詢公司，此案利息能否減少，據稱該利息若與他項借款同有關係，則可連帶辦理，專對此案。頗覺困難，他日一切借款，如能減息，本案亦援例辦理。(參看附七)。由此言之，減息一事，亦非絕對不可能者，是在用外交圓滑之手段，實行解決焉已。如果解決順利，前此儲有餘剩六十磅之舊軌，儘可售與瀋海吉海等路應用，免使貨存日久，年虧利息無算，抑此時滿鐵代表亦不能以事涉八十磅鋼軌範圍，拒絕售賣矣。(前瀋海吉海要購六十磅鋼軌，滿鐵代表從中作梗)。

八十磅鋼軌交貨細數及向吉敦借軌還軌數目表

一 交貨細數

錄	附	刊	月	路	鐵	漢	平	期一十三第
鋼軌	二三·三六四根	價款	八十二萬一千九百六十一元三角八分					
繼目板	四九·一四零枚	價款	七萬一千九百八十一元九角六分					
螺絲	一二八·七零零根	價款	一萬一千二百九十二元零六分					
鐵戒子	一一一·零五七個	價款	二千四百六十二元四角四分					
共計		價款	五十萬零七千六百九十七元八角八分					
二 向吉敦借軌數目								
五年十一月十一日借用								
第三種乙型軌條(三十三呎)				十公里				
繼目板				四千三百枚				
螺絲(坐鐵附)				八千四百個				
十五年十二月十三日借用八十磅軌條及附件								
十六年五月廿六日借用第三種乙型軌條(三十三呎)八·四七五根								
繼目板				一六·九五零枚				
螺絲				三五·零零零根				
螺絲帽帶墊圈				三五·零零零個				
十六年七月三十日借由第三種乙型八番岔道一組(連同附屬品)								
十六年八月二十五日借用第三種乙型軌條(卅三呎)一·五三〇根								
繼目板				三·〇六〇枚				
螺絲				六·二五〇根				
螺絲帽帶墊圈				六·二五〇個				
三 交還吉敦軌條類數目								
八十磅軌條								
繼目板				一二·〇三〇根				
螺絲				二四·一三〇個				
鐵戒子				四九·九五〇根				
四 吉敦由吉長讓與軌條類數目								
六十磅鋼軌								
繼目板				二·八五七·三一二噸				
螺絲及襯圈				一八·六一〇噸				
計讓與一項價合日金十八千三萬六千六百六十一元九角八分								
第五章 吉長吉海接軌聯運之交涉								
吉長與吉海同為中國鐵路，俱隸屬於吉林省界。為謀營業發展，及交通便利計，自有互相接軌，實行聯運之必要，以形勢言，吉海既與瀋海合作聯運，所有客貨，可由瀋陽直								

達大連出口，不經長春通過。但吉長銜接南滿幹綫，未始非出大門戶，似吉海不能不另闢途徑，與吉長作彼此之連絡，即吉長得吉海為尾閘，亦足以資救濟。邊防副司令張副帥及東北交通委員會，均認兩路接軌，事屬要圖，三令五申，迭催吉長吉海兩路局長，與滿鐵代表商洽辦理。但民國十九年以來吉長收入，受世界經濟衰落影響，每日進款，由一萬餘元，減至四五千元。且吉敦一部份客貨，為便利起見，亦有由吉海瀋海兩路運出者，滿鐵代表鑒於此情形，恐一旦實行接軌，而滿鐵對於長春奉天間，運費不免吃虧，乃藉口吉海

從鐵路立場上觀察調查團報告書

國聯調查團於中日爭議之調查報告書之發表已一週矣，其全文雖未得見，但讀外交部公布之節略，其最要之建議載在九十兩章者，已甚明瞭，鐵路事件，在此整個大問題中，雖然係一部分之小問題，而不能不認為此大事件之導火綫，又對方之南滿鐵路，實為策畫此吞併滿蒙事件之大本營，是以我國鐵路界同人，不得不對此報告書，有深切之認識與研究也。

調查團之大意以為由各種條約合同，知日本所享絕無僅

從鐵路立場上觀察調查團報告書

為南滿之平行綫，百方阻止，願平行綫云者，不過根據一種會議錄之文字，不生法律之拘束力，直可拒絕無疑，而況兩路同屬中國所有，關於接軌聯運進行，毫無問題，觀中日借款合同第四條內載，凡重要事務，公司代表，必先與局長協議後處理之。該代表對於接軌之事，既無正當理由，何得推翻協議，甚且強詞把持，經年不決，迹其所為，是不探部會政策，不顧本路利益，而且以滿鐵利益為背景者，至違反於借款合同內第四條之義務履行，更不必論已，夫吉長與吉海接軌聯運，事屬需要，已詳上述。——待續——

關廣麟

有經濟權及行政權，與現在中國主張減少外人特殊利益者，絕不相容，在勢不能不起衝突，是以認定此次事件之歷史背景為中日兩國在滿之權益問題，故欲對兩國之根本利益，予以調和，為可能的解決辦法，反言之，即僅能調停兩方面之間，求一將來免生衝突之法，而依以前之責任解決，則隱然認為不可能者，其措詞至妙，而用心甚苦也。

節略發表後吾國人士上自黨國要人下至報章輿論，觀察似不甚同，有認為比較滿意者，有認為完全失望者，其實滿

意者，乃是悲觀之反應，失望者亦係倚賴之結果，皆非深切之認識，僅為客感之批評，或以為我國見為失敗，必同時日本見為勝利，何以發表後我國尚無表示，而日本朝野，已一致攻擊，詎為毫無價值，越權行為，此言是乎有理，不知是非曲直，本非絕對，譬如兩人訴訟，各有不是，法官乃權其責任之輕重，以為折衷之裁判而已，彼日本方儼以戰勝國目居，軍閥跋扈，民氣囂張，即使十之八九利於彼國，而對於其餘十之一二，利於我者，依強國外交手腕，與其無厭之慾

望，亦必全力抗爭，表示不滿，此固不能引彼之不滿，即為我之勝利也，平心論之，使日本人不承認滿洲國，則此次調查團之報告建議，可謂完全為日本人之勝利，今日人所云第九第十章之建議絕不能接受者，乃謂此既承認之滿洲國，已成事實，不能取消也，夫日人何嘗不知，調查團之報告，計日可以到達公布，而必急急於此時承認者，其作用非止圖破壞調查團之工作，實則為再進一步，更索大價，即以保障前此所得而已，彼東省之事，而錦州而上海南京而熱河，皆此故智，務使事體擴大，而後小小讓步，使我國為所脅服，希望保全平津，不擾沿海而已足，則其計售矣，國聯調查團圖

滑之口吻，不負責之主張，純然所謂八面美人，人大接其顏色者，皆以為愛我也，實則彼之不能主張以公斷方式解決此案，不但明知各國力所不能，或者早已接有國聯方面之默示，故直言之不諱，且中國外交往往得一實亡名存之結果，能麻醉國民，暫時免於反對黨之攻擊，即已意滿，調查團何嘗不知，故以改東省自治政府國際合作為言，一方日人又激昂反對，謂之皆預構成，以待我之入其圈套可也。

調查團屢言，華府會議時，中國已踏入國際合作政策之途徑，而以排外之宣傳過甚，十年來乃無進步，故仍根據華府會議各國代表之主張，以扶助中國建設維持中國領土完整，為保持和平之必要條件，亦為此次解決惟二之善法，國際合作，吾人何嘗不相對贊成，惟必須以權自我操為先決條件，今所擬之顧問委員會，乃以占有重要比例之日人為主，則是以實亡名存者愚我，以名亡實存者誣日，同時乃為各國本身利益打算而已。

吾意中國依此報告書之結果其最大之失敗不在建議第九第十兩章而在撇開以前行動之責任，止注重以後不再發生此種行動之方法，蓋吾人之比較滿意者，僅在此證明中國無敵

意而日本非自衛之一點，以其足以確定九一八事件之責任也，而報告書即亟亟聲明對此責任問題，持之甚輕。此一言出，而我慘死之數千同胞，損失之千萬財產，無從索償。無從撫卹，若果如此則國聯尙有何價值，故中日兩國，對於報告，見解雖不同，而有一雙方意見共同之點，即認識國聯調查團已暴露其無解決滿案之能力是也。

國聯所以成立之宗旨，本欲不恃武力而別尋解決國際爭議之法者也，然強國與弱國爭議，強國不受公斷之制裁，弱國又無抗拒之力量，則解決之法窮，彼各國之名流與報紙，咸責吾之倚賴性，以爲各國絕無爲遠東事件出兵之理非中國自身能拒敵，固無望於人之相助也，故今日之事，除戰之外，已無他途，而中國現勢之不能戰，並對於東北亦不易公然討伐，又無待再計而決，即使宣戰以後，能有一二強國爲我後援，亦必歷相當時間，彼國見其形勢爲於已有利益，始行助我，此則不啻先等於孤注之一擲，爲日人所已料定者會，願比利時，不決心犧牲爲孤注一擲，則亦無由得全世界之同情，此則吾國當思所以自處也。

若必不能戰，而猶欲委曲求全，則依調查團之建議，即

從鐵路立場上觀察調查團報告書

假令日人能完全接受，而國家之主權經濟國防損失之大，已不可勝言，其受害尤重，而當爲鐵路，調查團建議之關於鐵路者，其要點有四（一）爲中國保留之主權，可以管轄海關郵政鹽務，或及於印花稅烟酒稅，而獨不及鐵路，是除顧問會議，特予同意外，已包在一切權限之中，均歸東三省自治政府（二）爲日本鐵路守備隊，應見其他兩國之武裝實力，一併退出東三省境內（三）爲另訂鐵路使用之協定，俾實行兩國經濟合作（四）爲變南滿爲營業性質，鐵路地域範圍內之地產市政，應另定特別制度，以保障日本及南滿之利益。此第二第四款，皆日本所不願聞，而第一第三款，則於我國最不利。報告中所明指者惟此而已。若以吾人所觀察而推度之，則殊不止此。

東三省劃爲自治政府，而顧問多數權又操於日人，則鐵路方面所得之結果，其最明顯易見者，（一）從前一切非法之條約，未能解決之交涉，關係鐵路之屈辱條件，將悉於東三省自治政府未成立前，由偽國簽約承認，視爲既定事實，（二）一切鐵路之損失及負擔爲我國所不承認者，如洗昂工事費，四洮借款費等，亦皆如日本人之意承認且了結之，（三）此後東三省必根據合作宗旨，組成於日本最有利益之鐵路網。

於是東北各路盡成爲南滿給養線，即無所謂平行綫問題，亦無所謂貨物區域協定與運費協定等問題，(四)急築吉會路綫，打成一片，以便利軍事，破壞兩國國防，(五)與東北各綫組織聯運，且由大連營口安東水陸接連，而北寧咽喉受扼，日漸衰落，(六)北寧關外路綫，將永不能收回，而有不得不歸併他綫之勢，即中英借債權，亦不難因之而生變化，(七)熱河方面擬築之綫，必急速成功，以威脅我國北方，(八)與大連競爭之葫蘆島港，勢必破壞已有之工程，使無復競爭之用，(九)東省由鐵路入關貨物之運價，將完全操縱於日本人之手，(十)東北各路，日人必藉合作之名，希圖握有自由徵發及占有之權，以上所推度，雖似言之過甚，而依日人強暴情形料之，殊不足爲怪，然則吾國聽國聯之調停，即令日本不爲已甚，其爲患於我國，僅鐵路一端，已復如此，況日本尙嚴詞拒絕，各路依然在僞國之下，豈不更有所欲爲乎？又况雙方即有接近之可能，而交涉結果，亦必經年累月，總在日本布置完備之後，青島收回之事，可以爲鑑，此從鐵路立場觀之，至可爲痛心棘手之點也。

國人責難政府，甚以國聯調查團忠日之言爲深中吾病者

，雖吾國在革命之演進中，無可諱言，然此亦不能無辯，試細讀報告書，即盛其面目爲祖華，而其精神爲祖日，如有批評及主張，無不根據日人的報告，變換其語調，其措詞巧妙，使聽之者不之覺，例如日人云我爲無組織之國，報告則云必大多數民衆具有國家觀念而後能成真正統一之國家，日人云我軍閥割據日事內戰，報告則云對於各省之行政軍隊及財政要逐漸使其具有國家性質，日人云我排外，以激動列邦感情，報告則云國家內部建設需要列強之合作，故應先與鄰邦維持良好友誼之關係，而置民族主義於後，日人云抵制日貨，係國民黨政府授意指揮，報告則云希望以後擔保有組織之抵貨運動不再發生，其言語之妙如此，故表面上似能主持公道，而實際完全替日人說話，所不同者，同時爲各國利益計，將木村理事之南滿與我國鐵路網合併爲合辦事業之政策，擴充之爲國際合作，然日人近水樓台，根深蒂固，殊不畏他國之奪其利，而必有種種抵拒之方法，况明許以多數顧問之大權乎，

此極甘之言，味其內容，無無一非含有誣我諉我之意，吾人固不對國聯希望兩國互諒合作之好意，而偏聽之詞，則亦何能忍受，願毀辱之來，有可以言語辨之者，有不能以言語辨

之，而必須以事實雪之者。彼日人之進調查團之謔言，固非政府及出席代表之空言所能辨，惟上下覺悟，舉國一心，始有以證明而洗滌之耳，否則我方日言國人覺悟，廢止內戰，而一面山東戰起。同時四川戰又起，將令代表何詞以自圓其說乎。吾國鐵路同人，勿以鐵路在滿案中已成附屬之一小問題，遂不進行研究也，須知兩國如進行直接交涉，抑或雙方接受國聯調停將來對於主權經濟國防諸大計，無一不與鐵路有關，彼日本承認滿洲以前，先以其管轄下之鐵路，委託南滿

貨運損失賠償金額之核定法

鐵路負責運輸實行後，則凡遇有貨物損壞或失少，按照貨車運輸通則，應由鐵路賠償者，自應與以相當之賠償，但決定賠償之先，有極關重要之步驟凡二：一為調查損失之實情及其責任之誰屬；二為核定應行賠償之公平金額，二者皆為辦理賠償案件中之重要工作，缺一不可者也，茲篇所欲論者，姑以後者為限，即每次賠償之公平金額應如何核定是也。

按賠償之起因不外二種：一為貨物失少Loss，一為貨物

損壞Damage。凡失少之物，其應行賠償之數，先進國多以貨物

代行管理，又武藤專使以關東租借地總督名義，管轄南滿鐵路株式會社，是軍事與鐵路，日本鐵路與滿國鐵路，已聯成一氣，其布置之密，進行之速如此，我國則何如，政府有何根本計畫，民衆有何積極準備，國聯以外，有無新途徑可循，美國再三聲明，不承認既定之事實，而調查團認恢復原狀為不可能，正與之相反，在此政府方沉默考慮之中國，民復毫無表示，我智識界，我鐵路界，不能不負研究鼓吹領導之責也已。

沈奏廷

之原價Original Invoice Price為準則，如運費已付則連同運費退還之，蓋貨物之原價乃貨之所遭損失之確數，易言之即其實在之損失Actual Loss也，按照保險學原理，貨主所能取者之賠償，應以其實在之損失為衡，蓋多於此，則貨主獲不當利益，少於此，則貨主之受損也依然，均有背於保險之原則也，鐵路負責運輸云者，即運輸與保險二者相併之業務也，故賠償金額以貨物原價為準，實為不易之原則，最近部頒貨車負責運輸通則中亦有相似之規定，茲為摘錄於後：

第四十二條第三項 貨物如有遺失或損壞應由鐵路賠款

貨運損失賠償金額之核定法

時，其賠償價格之限制，以該項貨物在起運站託運時之同樣貨物普通市價為標準，其已繳之運費及雜費一併退還，惟該項市價不得超過託運單內填明之數目，凡在託運單內雖經填明價值，然其實價仍須由請求賠償者證明之，至鐵路對於貨物之一部分之損失，則照該損失部分對於全部貨物之比例數賠償物價，退還運費及雜費，

以上所述，以貨物全部或一部之遺失為限，至於損壞，則與遺失略異，損壞之程度各有不同，有貨物極端損壞無可修理者，有損壞過甚，雖可修理，而修理費已超過修後之貨價者，有損壞尚輕，仍可加以修理者，前二者貨物已歸無用，貨主必拒絕收受，與遺失完全相同，所不同者，殘體尚存鐵路就得拍賣耳，既與遺失相同，故其應賠之金額亦當以貨物之原價為標準，此理之必然者也，至於尚可修理之損壞，則或由貨主自修，或由鐵路代修，則鐵路祇須支出修理費，不必對貨主付賠款矣，此則與保險原理又相吻合者也，蓋貨主所受之實在損失，非貨物之價值，乃修理之費用也，但有時經修理貨後，貨物未必遂能恢復原狀，較諸全新之貨，價必稍低，此亦貨主之損失，鐵路亦應酌予賠償也。

以上就原則而言也，至言實施方法則舉美國鐵路所採用之辦法簡述之，在美貨主之請求損失賠償時，除請求書外，應呈繳下列之文件：

- 一、提貨單 Original bill of lading
- 二、運費收據 Freight bill
- 三、貨物發票 Original Invoice or certified copy
- 四、其他必要之單據 Other Particulars

貨物原價之應賠償者，即根據貨主呈繳之貨物發票決定之，實際上往往對於發票內之金額，認為準確，除特殊情形外，不加若何調查，蓋發票或係原本，或係貨主保證之副本也，是以核定貨價之法，在美至為簡單，既無託運單內填註貨價之辦法，亦無搜集貨物市價以資覆核之麻煩，行之無弊已非一日，然其所以大體能無弊者，則因法令中有嚴格之規定，犯者處罰極重，按聯邦商務管理法規 The act to Regulate Commerce 之規定，凡以偽造之物證，取得賠償或退款者，應處以五千元以下 罰金或二年以下之徒刑，或兩者並科之，茲錄其原文如次，以備參考

SECTION 10 OF THE ACT TO
REGULATE COMMERCE

"Any, person, corporation, or company, or any agent, or officer thereof, who shall deliver property for transportation to any common carrier subject to the provisions to this Act, or for whom, as consignor or consignee, any such carrier shall transport property, who shall knowingly and willfully, directly or indirectly, himself or be employee, a agent, officer, or otherwise, by false billing, false classification, false weighing, false representation of the package or the substance to the property, false report or weight, false statement, or any device or means,, whether with or without the consent or connivance of the carrier, its agent or officer, obtain or attempt to obtain transportation for such property at less than the regular rates then established and in force on the line of transportation, or who shall knowingly and willfully, directly or indirectly, himself or by employee, agent, officer, or otherwise, by false statement or representation as to cost, value, nature or extent of injury, or by the use of any false bill, bill of lading, receipt, voucher, roll, account claim, certificate, affidavit or deposition, knowing the same to be false, fictitious or fraudulent, or to contain any false, fictitious, or fraudulent statement or entry, obtain or attempt to obtain a allowance, refund or payment for damage or otherwise in connection with or growing out of the transportation of agreement to transport such property whether with or without the consent or connivance of the carrier whereby the compensation of such carrier for such transportation, enter before or after payment, shall in fact, be made less than the regular rates then established and in force on the line of transportation ,shall be deemed guilty of fraud, which is hereby declared to be a misdemeanor, and shall, upon conviction thereof in any court of the United States of competent jurisdiction, within the district in which such offense was whol wholly or in part committed, be subject for each offense to a fine of not exceeding five thousand dollars or imprisonment in the penitentiary for a term of not exceeding two years, or both in the discretion of the court PROVIDED, That the penalty of imprisonment shall not apply to artificial persons,

貨運損失賠償金額之核定法

貨運損失賠償金額之核定法

凡貨物損壞應賠償修理費時，請求賠償者應呈繳真實修理費收據 Repair Bills 鐵路審核無訛，則照此種收據內之全額賠償，其因修理價格減低，請求賠償所減之價值 Deprecation in value 者應繳送售貨單據，載明全新貨物售得之價值，暨修理貨物售得之價值；兩者之差。即為所減之價，亦即應購之數，此種文件單據如有虛偽，均受前述法律之制裁。一般貨商均不願牟小利而犯重刑，故假造單據，希圖混淆者殊鮮。

我國固有鐵路現實行負責運輸，則核定賠償金額之法，究將如何，始能無弊，此則極饒興趣之問題也。按照貨車負責運輸通則之規定，鐵路欲核定貨價不外二法；即（一）令貨主在託運單內填明貨價。（二）調查各貨市價，以資考核，如填明貨價小於市價，仍照所填之價值賠償。此法初若簡單，然欲普遍實施，其煩殊甚，茲舉其缺點如次：

- 一、貨物類及牌號至夥，若欲一一調查市價，則手續太繁，費用亦鉅。
- 二、貨價既以起運站為標準則沿路各站均須派員調查各種物價，亦屬太不經濟。

二四

三、貨價有零售躉售之分，而貨商亦有零售躉售之別，若僅顧其一，則失之不平，兼顧其二，則費用愈鉅。

目下負責運輸限於整車，而且先擇少數大站試辦，所有貨物種類尚少起運，地點亦尚無多，從事調查，尚非甚難，將來負責運輸普及，零貨亦在負責之列，小站亦有負責之貨，則貨品增多，地點增多，上述之困難及糜費必將實現，固非可以作久長計也。

然則此法他日將不適用乎？曰是亦不然。蓋此法可用於大宗之貨物，而對於零雜之貨品，則應另訂辦法，以省手續，而節糜費。茲為擬具治本之辦法，以就正於當局：

- 一、就各站之少數大宗貨物（可由近一年來之商品運出統計得之）逐日調查其市價，編列成表，以備賠償損失時之參考。
- 二、凡非大宗之貨品，遇有損失，請求賠償時，可僅就貨主呈繳之發票，加以審查以決定其全額。此種發票於呈繳之前，應由起運人及收貨人雙方蓋章，保證其真確。
- 三、其原無發票者，應呈繳相當之代用單據。（可名曰代價證明書由鐵路頒印）亦由起運人及收貨人雙方蓋章證明。

• 以昭信實。

四。由鐵道部頒訂相當法規。規定偽造文件以圖漁利之處罰條例。略仿美國聯邦商務管理法規之規定。務求嚴密。

五。遇有情節可疑。案情重大者。仍可臨時將市價查明。或吊查請求賠償者之單據及簿記。

六。經過一二年之經驗以後。可用統計方法。揀出非大宗之貨物而賠償數額較大者。從事調查其市價。俾與大宗貨物同樣辦理。

有此防範。虛偽之事當不至常見。蓋有嚴法以繩。貪小利而忘大害者究屬少數。一也。發票或貨物證明書須由起運

人及收貨人雙方蓋章證明。則除通同作弊外。無由偽造。但

得賠款者大都係兩造之一。非得賠款之一造。豈肯代人受過

。二也。情節可疑并重大者。仍可作特別之調查。以防弊竇

。三也。即間有貪利忘害之流。希圖漁利。竟被漏網。然因

限於非大宗之貨品。鐵路之損失必不甚鉅。較諸糜費鉅款。

作普通之物價調查。所省猶多。四也。非大宗貨物。而根據

過去經驗。賠款數額較鉅。認為值得調查市價者即可開始調

查以昭嚴密。五也。語云：避重就輕。吾人宜味斯言。否則

不權輕重！不分緩急。徒見自取辛勞。於事無補也。！完！

毒蛇唾液治癩症

——小量醫法成績報告之一——

歐美兩洲之小量醫法家，Zomeopachist 向例每隔五年，集會一次，討論所有成績及計畫。最近在巴黎開第十次大會，決定今後以巴黎為小量醫法之研究機關所在地。此次大會，到有二十國之代表二百五十人，會中發表種種關於本國法之成績報告。中有兩件報告最引人注意，其一為羅山之尼貝爾博士，用蛇之毒液，治療癩症，彼將產於南美之毒蛇蜘蛛及他種蛇之液，注於鴿身，以作試驗，據云得有奇效。結果，彼將於羅山及美國繼續進行試驗，又其為美國小量醫術院長哈得教授，用養氣注入大腸，以治各種病症，如腸醉及滋養不足等，每一分鐘約注入養氣四十滴，結果此等病之病菌，均可殺死。

貨運損失賠償金額之核定法

交通界惟一定期刊物

交通雜誌

第一卷 第二期

出版

插圖

世界最大之商船歐羅巴號.....一幅
最新式之自動電話機.....一幅

最近中華民國公路全圖及其說明.....薩福均

社取締免費乘車之感想.....藝圃
評評國聯調查報告書.....江波

航業政策與中國.....蔡培

運輸事業應採取相互調和政策之原理與實施(上).....丁世祺

國有鐵道負債之實況及其整理之方策.....章勃

鐵道貨物負責運輸之意義與實施.....譚耀宗

無錢電之過去與將來.....聶傳儒

商港之研究.....王洸

郵政簡易人壽保險制度之創設.....王輔宜

航空保險問題.....周鐵民

交通會計之鳥瞰.....張心激

我國電政固定資產之估價問題.....陳其祥

我國交通機關幾個應當改良的問題.....郎德沛

統計(郵政)

交通一月來之路政.....陳震異

交通一月來之郵政.....顧允賓

交通一月來之航政.....既遠

(文藝)犧牲.....王余杞

附錄：三路負責貨物聯運暫行辦法等

編輯後.....江波

價目 每冊大洋三角 定閱半年連郵費一元六角 全年連郵費三元

總發行處：南京大豐宮巷淳德里四號交通雜誌社