

中華民國二十二年十月二十二日

路政之研究

第七期

CHINESE RAILWAY MAGAZINE
No. 7

中華民國郵政局特准掛號認爲新聞紙類

目錄

| | | | | | | | |
|----|-----------------------------|-----------------------|--------------------------------|--------------------|----|------------|------|
| 圖畫 | 論著 | 專件 | 譯述 | 調查 | 公牘 | 叢錄 | 路事要聞 |
| | 西南路政談 鐵路招徠客貨策 鐵路減政之商榷 | 全國鐵路路線意見書 議決鐵路法規草案 | 鐵路輸送與自動輸送之經濟上之比較 日本在中國之鐵路規畫 | 宛房鋼索鐵路調查記 桂路調查記 | | 天津浦口鐵路借款合同 | |

中國路政研究會發行
每月一次

國立北平圖書館藏

路政研究會月刊

告白簡章

- (一) 欲在本雜誌上登告白者請到本會事務所庶務課接洽
- (二) 告白稿件須於本雜誌出版日之前十日送到
- (三) 價目每期每行收毫洋四元全頁四分之一收洋十二元五角半頁二十五元全頁四十元特別寬幅另議
- (四) 數行均用四號字額如用花邊或木印一式三號字者均照四號字面積伸算

路政研究會徵文啓事

本會擬刊行雜誌除由會員担任撰述外凡關於鐵路之著述繙譯調查等稿件如有 惠教極表歡迎擬定徵文規例如下

- 一 撰述繙譯之稿以切於實用發達鐵路新智識爲主調查之稿以確合實事圖表詳明爲尙關於路事交涉之調查稿件尤所歡迎
- 二 來稿登入本雜誌者每篇酌定潤例 甲等毫洋三十元 乙等二十元 丙等十元 丁等五元 憑文論定不限字數如鴻篇鉅製關係新發明者特別從優酬潤
- 三 來稿請書明姓名住址以便通訊如有願以別字登載者亦請註明
- 四 未經登載之來稿恕不檢還
- 五 已經登載之來稿版權概歸本會所有

投稿者請郵寄廣州長堤二馬路榮利新街三號本會郵資自給

十二法尺橋落成紀念攝影

朱成基

監修

中華民國
十一年十月
二十一日



雲南簡碧鐵路公司



雲南簡碧鐵路蒙自車站之一部

廣東中國銀行廣告

本銀行於民國七年修正則例股東會成立公股商
股實在已收足資本一千二百二十七萬九千八百
元歷年盈餘公積金達一百二十九萬八千五百五
十二元六角特別公積金達一百八十九萬八千九
百三十三元六角八分總行設立北京各省埠設有
分行號所一百十處廣東分行存款利率無論定期
活期概從優待欲知詳細章程請來本行接洽營業
時間除例假及星期照章休業外每日自上午十時
起至下午一時止下午二時起至三時止如蒙賜顧
極爲歡迎此佈

中國銀行廣東分行謹啓

廣三鐵路團體乘車廣告

啓者本路起於廣州之石圍塘經佛山鎮而達三水縣城全綫距離八十八華里二每日開駛列車往來各五次與梧州肇慶水藤等處汽船皆可啣接車行穩速座位寬舒沿路風景之美古蹟之多不勝枚舉而尤推鼎湖西樵等處爲冠距站不遠一葦可航旅行遊獵均多樂事湖中陳設客榻亦可資休憩現本路發售團體乘車券無論普通團體與學生團體均可享減價之利益人數愈多車價愈廉以表示歡迎之意學界旅行尤爲特別優待 各界諸君欲知乘車詳細章程請函致石圍塘車務課主任可也

電話一四一零

交 通 銀 行 廣 告

本銀行設立於前清光緒年間迄今已屆十年額定資本金廣庫平銀一千萬兩國內設有分行八十餘處國外設有分行二處此外另有代理兌換機關二千餘處凡商業銀行所有之業務如電匯信匯票匯買賣生金生銀往來定期存款抵押放款代收票據款項保存貴重物件代售私家債票諸種營業本行無不具備茲奉 政府特許專有代理國庫發行鈔票代募公債之特權所有與各界來往手續俱係案照吾國社會慣習異常通融敏捷收取匯兌等費尤為公道無論通商大埠僻地遐陬凡本行已有分行或代理機關者均可滙兌是以設立以來疊蒙 政府獎勵社會贊許所發鈔票準備充足兌換便利凡公款出入完糧納稅發息放餉商場交易以及應付輪船郵電各費一律通用尤為本行之特色茲將本行總分行地點開列如左

◎總行 北京

◎分行 (京兆區域) 北京 通縣 (直隸省) 天津 保定 海甸 唐山 順德 勝芳 馬棗 障縣 (山東) 濟南 德州 濟甯 廠莊 烟台 龍口 (河南省) 開封 洛陽 周家口 觀河 信陽 鄭縣 焦作 道口 坤德 新鄉 歸德 南陽 高州 (山西省) 石家莊 豐鎮 大隅 陽高 (江蘇省) 上海 揚州 浦口 無錫 徐州 蚌埠 清江浦 鎮江 蘇州 板浦 (江西省) 九江 (浙江省) 杭州 寧波 (湖北省) 漢口 宜昌 沙市 (湖南省) 長沙 湘潭 寶慶 益陽 衡州 常德 (四川省) 重慶 (安徽省) 蕪湖 安慶 宣城 合 運濤 亳州 (廣東省) 廣州 (東三省) 營口 奉天 長春 吉林 鐵嶺 家台 建縣 臘爾濱 遠源 瑜慶 鐵縣 (特別區域) 熱河 歸化 張家口 (即秦陽爾) 赤峯 所處 (海外) 香港 新加坡 香港分行設在文咸街

茲將息價臚列於後 十二個月週息五厘 六個月週息四厘 三個月週息二厘半 月息二厘

香港交通銀行經理人啓

是廣東第一大旅館

亞洲大酒店廣告

◎歡迎中西來賓

◎房租格外相宜

本酒店設廣州西堤。仿美國最新建築法。全座用英泥鐵石結構而成。十二層樓。數百房間。形勢宏偉。地盤穩固。空氣光線。十分充足。天台花園。玻璃酒吧。升降電機。電燈水喉。無不齊備。誠粵東最安適最衛生最壯麗之大旅館。現值舊歷新年。賞玩珠海春光。定多嘉賓戾止。仍將大小房租一律減收八折。格外相宜。以表歡迎。此佈。

亞洲大酒店

專備雅潔房舍接待中西仕商

THE HOTEL "ASIA"
CANTON.

廣州西堤大馬路

電話第三〇三三號

各房租價目

一元 二元 三元
四元 五元 七元

膳費另計

長租格外相宜

菜式另詳

筵席隨時面議

唐西餐價目

「唐餐」三毫 五毫 一元
「西餐」五毫 七毫 二元

廣東地方實業儲蓄銀行廣告

大注意

愛國家 實業家 資本家 勞働家 儲蓄家
傭工家 公共團體 不可不看

本銀行資本三百萬官商合辦係於六年五月八日開幕注重實業舉凡有利地方流通市面金融之事無不積極進行公平交易匯劃溝通如蒙 仕商賜顧格外歡迎並特設儲蓄一科為國民保管資財茲將附款簡章列左

(甲) 定期存款 三箇月週息四厘八算 六箇月週息六厘算 十二箇月週息七厘二算

(乙) 往來活期存款週息六厘算按日計息每年於六月尾十二月尾為結算之期將其所得息銀加入本金內一並生息但計利方法以百元起百元以下之零數不計利息不及半年隨存隨支者週息三厘六算

(丙) 特別活期小存款此項存款以五毫起本行即立回手摺一本交執嗣後均憑此摺存入支出甚為利便週息六厘算按日計息每年以六月底及十二月底結算一次將所得息銀加入本金生息不及半年隨存隨支者週息三厘六算

通匯處

| | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 北京 | 天津 | 南京 | 上海 | 漢口 | 福建 | 廈門 | 杭州 | 桂林 | 梧州 |
| 南寧 | 龍州 | 柳州 | 欽州 | 海口 | 徐州 | 蚌埠 | 常州 | 無錫 | |
| 溫州 | 處州 | 台州 | 寧波 | 紹興 | 香港 | 汕頭 | | | |

廣州濠畔街實業銀行謹啓

電話 三百四十三號
二百六十三號

廣東地方實業儲蓄銀行廣告

儲蓄白話廣告

做人最苦的事。是沒有錢用。若要有錢用。總靠平日慢慢儲蓄起來。譬如今天身邊有五毫子。隨便用去就沒有了。若送到實業銀行裡邊儲蓄起來。這五毫子就保得住。天天就有利息了。明天再送五毫子去。就合成一元了。天天就可生出一元的利息了。一天一天慢慢儲蓄起來。能儲蓄百元或數百元。就算一筆家當了。做生意可以拿作資本。有緊要的事可以拿來用。若儲蓄到百元或數百元。能得不去用他。存到十年。二十年之後。利上加利。就變成千元萬元了。豈不是小康之家嗎。我們銀行辦儲蓄的事。是營業一部分。專為你們保管錢銀的。你們快快將銀來儲蓄。并人人相勸。節省的錢拿來儲蓄。隨時可存。隨時可拿。積少成多。人人來儲蓄。人人有錢。豈不是好。所以外國市鎮。總有一儲蓄銀行。外國人的錢。不肯放在家裡過夜。因一日有一日的利息也。你們大家應該要曉得纔是。

儲蓄南音

錢一個字。你話幾咁神通。有錢個陣。就份外英雄。事業萬般。能以運動。誰人不羨。發財公。總係若要發財。就味把錢亂用。必要首先儲蓄。裕金融。你睇實業銀行。資本咁重。生財有道。運籌工。營運多方。唔止一種。第一為人儲蓄。格外通融。有款貯在該行。穩如鐵桶。好過時常死守在家中。手摺立回。昭信用。存款不拘多少。利益實在無窮。五個單毫。就有利息奉。天天有利。有日丟空。若係日蓄五毫。日日能接踵。其中利息。就疊疊重重。如果手上有錢。唔等用。本利相生。日久有功。積少成多。好比把銀樹種。算來人世。唔駛憂窮。拾得個個有錢。都係咁弄。咁就人人都作富家翁。語云富貴心頭湧。奉勸大衆有錢唔好浪用。交到該行儲蓄喇。咁就利益無窮。

論 著

西南路政談

胡宗銓

▲按今日之情勢

▲定路政之方針

庚申既夏客有自南來者遺以書啓而視之則八省鐵路督辦署成立與路政研究會雜誌發刊事也噫嘻當此庶政廢弛之際國家多事之秋忽有此轟轟烈烈之宏圖出現於西南半壁是殆天之以佑啟我西南者佑啟我中國耶不佞於此欲貢一言

居今日而談西南之路政。有非熟籌大勢。默體時艱者。所能策其要。更非經權互用。本末兼籌者。所得善其規。籌欸也。育才也。考察運輸。選定路線也。固皆爲鐵路之要圖。然此皆平時路政之常談。究非所以謀今日之路政。究非所以謀今日西南之路政。

今日西南之路政。必外瞻時勢。內顧情形。遠足樹百世之規。近足濟目前之急。統籌全局。酌定機宜。而後西南之前途。乃得良好之結果。然欲得此良好之結果。不可不先察夫西南今日之情形。慨自護法軍興。於茲三載。生民塗炭。國計凋疲。正如病者之元氣已虧。驟難補救。然苟早弭兵禍。

猶可從容布置。勉強圖存。乃停戰雖已實行。而和議終歸停頓。異日如何結束。尙屬未定之問題。倘一日再事兵戎。將見外患內憂。一時交迫。誠恐福國利民之鐵路。亦不能收功於旦夕。以應此目前急切之需。此西南今日之情形。而謀國是者之所宜再三注意者也。

然則今日西南之路政。必如何而後可乎。曰富國者路也。強國者兵也。論西南今日之情形。築路固爲急務。而論西南今日之局勢。強兵尤屬要圖。此中完善之方。莫若築路養兵。合爲一事。兵以路養。路以兵成。以鐵路爲富國之基。即以鐵路爲強兵之具。法以現有之軍隊。重加編制。號爲鐵路軍。分佈各路。從事工築。以軍事爲其固有之知識。以鐵路爲其兼有之技能。務使路即兵。兵即路。而後鐵路之所至。即兵力之所趨。庶內足以利交通。而外足以資扞衛。計其利點。厥有數端。

一。兵餉爲國家經費之大宗。用兵難。養兵尤不易。況當此國庫空虛之日。更難爲無米之炊。今養之以工。國家無仰屋之嗟。鐵路收衆擎之效。是路未成而利已獲。兵不費而餉已籌。其利一。

兵可百年不用。不可一日不備。盛世猶然。況在今日。然備之不得其道。適爲傷財病國之階。今備之於路。既可爲工程之用。又可應緩急之需。無事爲路員。有事爲軍隊。古之所謂厲兵於農者。今則厲兵於工。其利二。

兵貴神速。古訓昭然。自世界戰術益精。運餉運兵。端資鐵路。前者日之假道東疆。其明徵也。故槍林彈雨之中。恒有鐵軌金輪之迹。當此兩軍對壘。其工程管理諸事。司之於素未經戰之路員。一時炮火驚心。難免不張皇而失措。今練兵於路。平日之操嫻既熟。臨時之作業自精。路事戎機。兩相裨益。其利二。

鐵路爲危物。戰爭爲危事。前者軍行之際。越軌撞車之禍。時有所聞。揆厥由來。殆由軍人之不諳路事所致耳。今置兵於路。舉凡路規路則。無難逐漸明瞭。利害既明。遵行自易。而一切誤會衝突之弊。不期而自除。其利四。

民國開幕。戰禍頻仍。招募之兵。已逾常額。他日大局抵定。自當以裁兵爲第一問題。今納兵於路。是向之以裁兵爲困難者。今則不裁而自裁。且可爲將來和局結束之一助。其利五。

國民生活問題。吾國久置弗講。權其害者。兵爲尤甚。故往往被裁之兵。朝出營門。暮填溝壑。國家多一兵士。即草野多一游民。此亦吾國積弱之一原因也。今化兵爲工。事前既予以生活之知能。事後即可爲生存之地步。而從前因兵失業之弊。可一舉而空。其利六。

疊橋開路。築壘掘壕。爲軍人之素職。此雖不足以盡鐵路之能事。然因而利導。尙屬易於圖功。今築路以兵。是兵因路而練習益精。路以兵而成功益速。其利七。

鐵路事業日益繁賾。在在皆需保衛。吾國路警之設。歲費甚屬不貲。今殖兵於路。他日路成之後。即移其老弱之輩。編爲護路之兵。在鐵路收防護之功。在國家無冗兵之累。且若輩路情既熟。較之新招之路警。其保衛尤屬周詳。其利八。

吾國路政不修久矣。貽人口實。故辱國喪權之禍。靡不以鐵路爲之厲階。此尤吾人之所亟宜自謀者也。今以全國之兵。築全國之路。縱不必功成一旦。而規模已具。亦足杜列強覬覦之機。其利九。

當此羅掘俱窮之際。而欲大興築路。勢不能不仰給外資。權利所關。尤易啟外人之干預。今藉兵築路。倘他日發生交涉。臨時之保衛。即在目前。是今日用兵之謀。即隱爲他日預防之地。其利十。

鐵路軍之利益如是。更進而觀世界之大勢。與夫全國之情形。鐵路軍之設。不僅爲西南今日之要圖。有爲全國目前之急務者。請再陳述其理由。

世界列強之謀國。恆隨趨勢而異途。當十九世紀以前。謀國之方針。大都在重洋絕域。謀國之政策。無非爲關地殖民。迨十九世紀以還。時勢所趨。潮流遂異。其方針之在重洋絕域者。一變而在東西大陸。其政策之在關地殖民者。一變而爲武力侵吞。越國開疆。弱肉強食。此

爭彼競爾詐我虞。寢寢至今。遂成一陸地爭衡之時代。而吾人之生成此時代者。誠不可不應自然之趨勢。以自裕其雄飛大陸之精神。此以時世言。吾國宜辦鐵路軍之理由一。

世界之趨勢。既述於前。吾國位處亞東。為世界著名之大陸國。圖強之道。自當以陸軍為首要之圖。然欲圖軍力之擴張。當謀軍隊之活動。欲謀軍隊之活動。當求陸地之交通。尤當以軍人而兼交通之能事。況論幅員之遼濶。南北相距數千里。東西相去萬餘程。覽疆域之情形。北則近迫強俄。西則遙通歐陸。平日之徵集調遣。臨時之轉餉運兵。尤非謀軍人之交通。終不足以利運輸而資策應。此以地勢言。吾國宜辦鐵路軍之理由二。

自海禁既開而後。歐風美雨。四逼而來。回思五十年來。外人之謀我者。皆相率奔逐於奧處。深居之腹地。今日結路約。明日攘路權。如狼如虎之儔。早以破我籬而踰我室。神州禹域。殆為羣雄角逐之場。邇者東鄰橫暴之誅求。歐州和會之提案。尤近証也。是列強之勢力。既隨軌迹以俱來。即吾人之禦防。當與輪聲而並進。此以外患言。吾國宜辦鐵路軍之理由三。

吾國地大物博。久震全球。茫茫方域之中。無在非金玉之府。誠使圖強有術。直足以飛揚世界而有餘。乃袤延四百萬方里之版圖。悉陷於交通塞絕之地位。形勢既多隔閡。呼應自屬難通。此蒙藏之所以屢起風潮。而南北之所以互存意見也。他如匪徒盜賊。地方之騷擾時

聞。竟委窮源。何莫非勦撫艱難之所致。此以內憂言。吾國宜辦鐵路軍之理由四。由是以觀。鐵路軍之關係。不僅在西南一隅。而鐵路軍之籌辦。尤不得不有望於西南當道。但事必端始。功乃可成。倘籌畫失宜。適以開軍人干政之機。反不足以促交通之進步。始基一壞。貽患靡窮。此又當道之所宜審慎者也。用再述其辦法於下。

一 知識之灌注

鐵路事業。無在不需學識爲經營。執此而問吾國之軍人。殆有夏蟲語冰之恨。灌輸之法。宜先設路軍講習所。擇科目之需要者。如施工方法。作業規程。以及行車運輸等類。撮其大要。淺俗爲文。擇程度稍高者。編爲甲級。教授無妨稍詳。次之則爲乙級。一如宣講之類。悉以簡明易曉之法教授之。教授之期間。臨時酌定。其中下級軍官之有待講習者。則另爲相當之教授。務使此項知識。逐漸灌注於軍人。庶知識既充。斯推行自利。

二 經驗之參練

鐵路職員。貴學識。尤貴經驗。以素無經驗之軍人。驟任至難之路事。樵人張網。難免生疏。若以生疏之軍人。與精熟之路員相互用。按路員之多寡。而配以二分之一或三分之一之軍人。使之朝夕雜居。隨時仿效。則觀摩有自。自進益無難。

三管理之注意

集多數軍人於一路。而無人以統屬之。亦大非謀慮之周。其流弊不獨礙路事之進行。且易釀齟齬之禍。管理之法。莫若參詳路則。酌採營規。明訂規章。嚴定賞罰。一面效前清無職加銜之法。除在路任職之軍官各仍原職外。其餘各級工師。各處員長等。悉予以相當之軍職。俾得直操管理之權。庶統率有方。而防閑自易。

四路事之慎重

鐵路乃富強樞紐。實國家今日之要圖。此固盡人而知。無庸贅述。鐵路軍之設。原爲一時兩全之計。究不可偏爲輕重。致貽路政之憂。倘倒行逆施。所謂皮之不存。毛將安附。故一切臨時措置。當在在以鐵路爲前提。務使交通前途。毫無障礙。庶軍人得資造就。而路事仍保無虞。

五薪餉之酌定

鐵路軍人。當離伍從公之時。究非退伍游閑之比。其薪餉之酌定。亦一問題。辦理之方。莫若多寡準自營章。而開支則任之鐵路。以示雙方之關係。而免辦理之分歧。又此項軍人養成後。左執鎗彈。右執鑿錘。敵來則戰。敵去則工。較之普通軍人。更爲寶貴。尤應予將來

優待之條。庶鼓勵有資。而造成必速。

六成績之考查

考核成績。鐵路原有專條。況此項軍人。實備他日行軍之用。以吾國交通困難。利賴尤自無窮。倘成績不良。貽誤事機。實非淺鮮。且造詣苟臻精熟。異日轉相啟迪。將全國無不學之軍人。此考績之所以尤宜注重也。應即責成該路。嚴爲考查。庶成績自優。而收效益大。上述之辦法。不過就大概而言。其餘詳細規程。是在當道之臨時制定。并宜博採各國鐵道隊之辦法。以爲參考之資。至若行車管理諸端。他日路成。無難藉資教練。不勞一役。而成數萬里鎔金鑄鐵之山河。不費一錢。而得千百輩倒海移山之戰士。事之兩善。孰有過於是者乎。芻蕘之言。伏希採擇。



鐵路招徠客貨策

(續第五期)

麗 宸

二 招徠旅客策

鐵路營業固以推廣貨運為要端。尤以利導旅客為急務。蓋鐵路為促進文明之先軌。舉凡政治之進行。文化之傳播。實業之發達。社會之進步。莫不胥賴乎是。惟文明程度日演而日繁。社會慾望愈趨而愈殷。況當此各國聯運。世界互通之際。若仍此苟安簡陋。不事改良。故步自封。不籌擴展。則何以躋於先進國之盛軌乎。大凡營利事業。不論資本之鉅細。業務之公私。其經營之精神。成就之要素。無稍或異。以普通商號論之。平素對於主顧。懇懃周旋。欸待備至。每逢季節。或紀念日。必利用此機。布散廣告。或以彩籤炫人耳目。或以折扣動人心思。千方百計。以冀博得主顧之歡心。夫如是則營業方可望其暢旺。進欸方可期其增加。至鐵路事業。亦猶是也。故東西各國鐵路。凡關於山水之秀麗。花草之燦爛。勝蹟之莊嚴。美術之精妙。皆以之為招徠旅客之資料。每遇運輸清淡季節。或加增列車。或減價售票。精求廣告之法。詳究娛樂之術。以是營業日隆。進欸日豐。吾國鐵路進步遲滯。推其原因。似於招徠方法。未盡詳密。茲就管見所及。將招徠旅客方法。臚陳於左。

1 鐵路與報館之關係

論 著 鐵路招徠客貨策

新聞報館爲代表輿論之機關。其言論評判之。有移動世人心理之偉力。故鐵路可擇其最有勢力者。與之交接。令其就鐵路事項。例如將車站附近之名勝古蹟。香火盛會。四時風景。適於避寒避暑之地。以及與旅客有關係之事。或輯爲旅行日記。或編爲遊覽文章。廣爲登載。介紹於世。亦可利用各處盛舉。與之協商。募集紳商各界人士。組織遊覽團體。總之種種方法。無非利用新聞爲之鼓吹。以引發世人之遊覽興趣。而使之樂出於其途也。雖然。今之報館記者。良莠不齊。公平廉正者固不乏其人。而性情狡猾者。亦復不少。若能善爲籠絡。固可樂爲我用。但稍拂其意。則詭罵隨之。正所謂近之不遜。遠之則怨。是以於利用之中。亦不可不慎也。

2 鐵路與客棧之關係

客棧爲仕宦駐足之所。凡客人之飲食起居。皆惟客棧是賴。故其經營之是否得宜。與旅客有直接關係。各站站長對此宜隨時查察。格外注意。見其有辦法未善者。則指導之。促其改良。其有行爲不端者。則告戒之。令其悛悔。總期使旅客快愉。博得美評爲目的。並可將行車時刻價目表。淺白客商須知。來回票。團體票。等各項淺明簡章。以及臨時廣告。隨時發給客棧。藉以灌輸鐵路智識。俾可代爲鼓吹。每當募集團體旅客時。尤宜與棧主接洽。令其幫同招徠。以謀雙方之利益。若能財政充裕。亦可選擇適宜地點。建設鐵路旅館。作爲附屬營業。未始非計之得。

也。

3 鐵路與廟宇寺觀之關係

廟宇寺觀亦爲招徠旅客最可利用之機關。各站關於此事當須豫爲調查。其每年有廟會幾次香火幾次計若干日會場大小每年到會人數約有若干除本地人外附近各站赴會者約有若干赴會範圍共有幾站調查既畢即可取鑑往年之統計斟酌現時之情形精心審查詳細攷覈見有可以擴張範圍增加進款之希望者即可試售減價來回票或減價團體票以爲推廣招徠之地步。每當香火會期更宜聯絡當地紳商及住持僧道籌辦戲劇及各種煙火餘興並於有關係各站張掛彩色廣告其餘關於當地馬路等交通機關亦可會同地方官紳酌爲改良此外應行籌備之事不遑枚舉相機施設以應其需可也。例如數年前日本西京本願寺開講經大會該國鐵路利用此機百方誘導發售團體車票加開臨時專車月餘之間驟增搭客數百萬人運費加至數百萬元其所以收效之速者無非利用世人信仰宗教之心藉以鼓動其旅行興趣吾國素重佛教廟宇寺觀不可勝紀各路若能利用此機廣事招徠則路款之增加可斷言矣。

4 鐵路與名勝古蹟之關係

鐵路之利用名勝古蹟。以招徠旅客。其方法大致與前條相同。中國爲文化最古之國。名剝古蹟。所在皆有。凡文人墨客。以及博古之徒。游歷之輩。莫不咸欲爭先觀摩。况鐵路爲國家之交通機關。運送有形之客貨。固爲應盡之責。而灌輸無形之文明。交換無形之智識。尤爲當盡之義務。故對於鐵路附近之名勝古蹟。理宜介紹於世。每年之間。按照季節。定期出售減價車票。就其已舉辦者。再加擴充。其尙未舉辦者。廣爲招徠。庶幾社會鐵路。兩受裨益。

5 鐵路與學校之關係

學校之制。每有春秋旅行。或暑冬假期。鐵路對此宜時加注意。每當旅行之期。必先選擇。適於旅行之地點。及各處風景照片。並出售團體車票章程。印送各校。求其答復。以便準備。及至放假期間。亦必須預先函致各校。詢其回家學生。計有若干。以便分送減價購票憑單。此爲各國所通行。即爲吾國各路所宜盡力招徠者也。

6 鐵路與工廠之關係

工廠匠役衆多。終年勤勞。苦悶無聊。每當春秋節令。可以勸其旅行。藉資鼓勵其興趣。而增廣其智識。並可將工廠情形。及一切布置。撮成照片。介紹他處。亦可令人組織團體。來廠參觀。一舉兩得。獲益匪淺。此於調查時。不可不特加注意者也。

以上所述各端。係鐵路對外關係。至於關於運送旅客。如何改良。如何設備。全屬內部之事。頭緒繁多。不遑枚舉。總之鐵路既為營業性質。凡招徠之事。必以鐵路為主動體。以旅客為被動體。見有可以招徠之機會。無俟旅客要求。即由鐵路自行舉辦。是所最要者也。

(完)



論著 鐵路招徠客貨考



鐵路減政之商榷

陳鴻燊

國家因辦事之必要。而後有機關之組織。因機關之組織。而後有職官之設置。但職官之多寡。視乎事務之繁簡。薪俸之厚薄。視乎經費之絀盈。泰西文明各國。凡遇一機關之設立。不憚嚴密審慎。明其職制。定其經費。限制綦嚴。罔敢或違。是以爲政者。但能循章順理。守法奉公。既無添置冗員之權。亦無超出預算之虞。事務整理。收支適宜。無所謂減政也。

吾國則不然。當其始。未嘗無章制之規定。然而徇情敷衍。奉行不力。閒席冗員。日多一日。始而府庫告窮。繼而張羅無術。於是乎有所謂減政之舉。吾國辦公機關。凡所謂衙署。局。所。公司。會社等。犯此弊者。十居其七八。外人屢詆中國爲無良好政治。誠非無因。一省如是一國如是一機關如是。各機關如是。中國安得而不亡。此留心時局者所爲長太息也。

夫使經費充裕。則冗員雖衆。支銷畧多。尙無大碍。若府庫支絀。籌借維艱。債務累累。行將破產。安得而不出於減政。吾國整頓機關。往往以此爲最後方法。則減政誠不得已之舉也。雖然。減政雖爲救危良藥。惟是一機關有一機關之情形。一機關有一機關之特質。不能相強而同。亦不必相強而異。爲政者須審察情形。對症下藥。方能指揮適當。措置咸宜。竊謂減政方法。施之政治機關。則大可行。施之實業機關。則未盡合。曷以言之。

蓋減政者節省經費之謂。語其內容則不外裁員與減薪。夫員而至於冗。人浮於事。在理所當裁。薪而至於濫。漫無準則。於例亦當減。政治機關。職官每隨政潮為進退。黨派政策不同。內容即多更易。常見行政機關用人定俸。毫無標準。祇憑勢力之大小。感情之厚薄。不論才具之長短。資歷之淺深。此等機關支銷以薪俸為大宗。其經費不敷亦以薪俸為主因。故節省經費。自當從減輕薪俸裁除冗額始也。

至若實業機關則否。其特質在營業。其目的在謀利。不受政潮之影響。不因黨派而拘牽。用人定俸。皆有一定規程。不能任意施為。銀行鐵路。其最著之例也。嘗攷銀行鐵路職員有一定之額數。非經高級官廳核議。不能隨意增減。薪俸有一定之等級。非係積資循序漸進。不能獵等求陞。其進身也甚難。其去位也不易。用人支款。一秉大公。故實業機關本無所謂裁員與減薪。即因特別情形一時變通辦理。亦祇可裁員而不能減薪。此稍有實業智識者無不知之。故關務也、稅務也、電政也、郵政也、航政也、路政也。西人對於此等機關之用人定薪。非常嚴密。用舍去留。皆有定程。觀其代辦吾國關稅郵政。可見一斑。此等機關祇聞有加薪而不聞有減薪。蓋其內部大宗支款。在乎各種購料。各種雜費。薪俸特其小焉者耳。故經費之不敷。不盡在薪俸而在各種支銷。與其撙節所得無多之薪俸。曷若減省所支較大之雜費。若因他種支銷原因而至經費不敷。遂強裁

額員。強折薪俸。以求適合。東鄰竊盜。殃及西隣。又烏乎可。此吾所以謂減政方法施之實業機關不能盡合也。

現在吾國交通四政。於用人定俸。亦已效法歐西。設爲定則。而於鐵路尤爲詳密。茲篇言鐵路。請即以鐵路論之。考交通部法規對於鐵路人才。非常注重。是以路員有保障法。有獎勵法。薪俸有等級法。有進叙法。因公傷死有酬勞撫恤金。因公停職有資歷證明書。使人人皆得安心樂意。盡職所司。不須干進。無事鑽營。法至善也。意至良也。比者吾粵鐵路因款項支絀。擬有裁員減薪之舉。蒙以爲鐵路具有工商之性質。路員尤重經驗。與其他實業機關仍有不同。敢謂員可裁而薪不可減。冗員可去。而非冗則當留。其資歷深而辦事勤者。尤應特予保留。加以獎勵。庶留者愈加勤奮而被裁者亦心甘服。不致有忠而被黜之嘆。此爲國惜才之道。而爲當事者所不可稍忽者也。

夫鐵路兼具工商性質。關係至重。事務極繁。在職員役。以社會生活程度日高。事蕃爲勞。日存增薪希望。今不惟不增而反減之。於章制似未叶於人情。亦欠安。殊未敢以爲當也。抑尤有進者。人有恒產然後有恒心。此一定之理。吾人作事總不能無慾望。如受職鐵路者。勤勞公務。日望公司營業發達。溢利優厚。而已以連帶關係。亦當得高額酬勞獎金。如使公家已達營業發達。獲利優

厚目的。而在事員役反得減薪之惡果。其有不心灰意冷荒怠公事者鮮矣。况查鐵路員役薪俸有一定等級。循序增進。有加無減。常有入路時月薪僅得二三十金。其後竟遞年增至二三百金不等者。外人已屬司空見慣矣。是以員役薪俸之增加。係以經年累月之勤勞心力博得而來。譬之店舖伙件。其職位初由小廝而陞至司理。其薪水初由數金而加至數十金。及其職薪既高。如有誤公。祇可撤除。斷不能無過而減其薪額。員役之從事於鐵路者。其情形與此畧同。故減薪政策。實不可行之於鐵路也。藉曰經費支絀。亦祇可整頓經營。增加收入。或節省購料。停止工程。不宜減及員役血汗之工錢也。

至若職員冗濫。例所當裁。惟須有一定之標準。凡有額外多設。責無專司。或祇領乾薪。毫無職守者。方謂之冗。裁之可也。其資深才優。辦事勤能。情形熟悉者。理當保留。即不得已而去。於斯數者。何先亦當比較酌量。一秉大公。方足以服人心。而表至誠。革陋習而要美譽。國家辦理路政。最重人才。故交通部路政司有育才科。以管理鐵路人才。有專門學校。以養成路政人才。由學成而經驗。由練習而實授。裁成培植。幾費經營。對於路員懲罰。則有罰薪、降級、停升、種種之規定。非有大過失。決不輕予撤換。一經過失。裁革。則全國鐵路不能錄用。故凡就路事者。皆兢兢業業。忠於所事。積一二十年之經驗。即可由下級職官。而升至上級職官。東西各國。鐵路長官多由路員出。

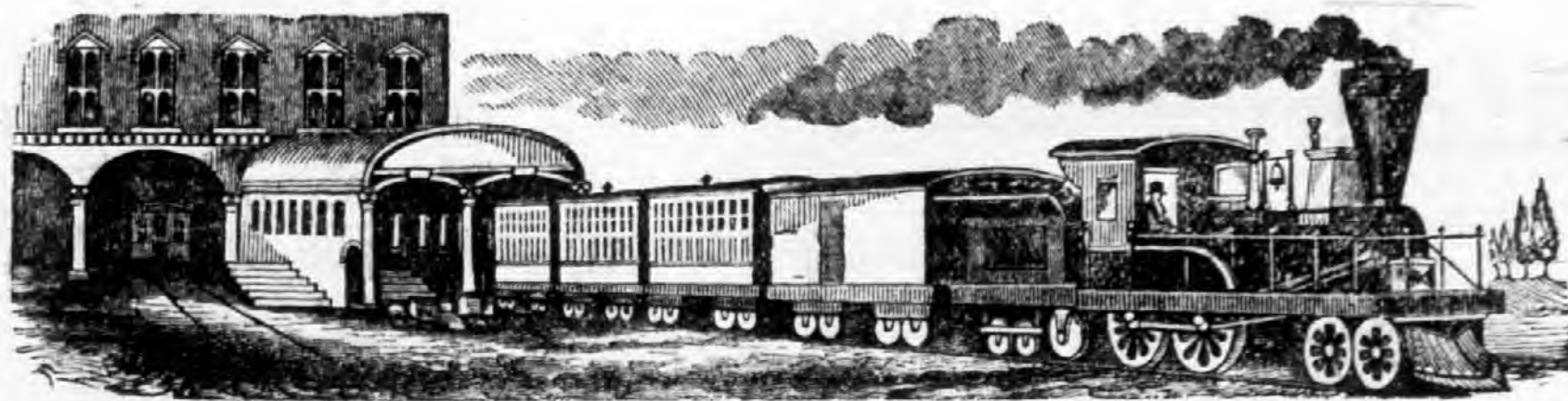
身。而路員之以路務終其身者。比比皆是。故路員之有資歷者。實不宜輕予裁換。若不能用才。而又棄才。此豈國家辦理路政之主旨哉。查鐵路章制。路員停職之場合有三。(一)因機關之合併而暫裁。(二)因機關停辦而停職。(三)因不合原有編制額外添置而裁撤。第一場合如近日京漢京綏鐵路之合併是也。第二場合如年前川粵漢鐵路因歐戰影響而停辦是也。第三場合如近日南方自主省份。不循原定章制任意增加冗員是也。上列三種情形。除第三種額外冗員無研究之價值外。其餘均應照章予以資歷證明書。俾其復入各路。其意蓋非有所偏重。特為國家保存路政人才也。

記者知識淺陋。妄草是篇。絕非反對鐵路減政。不過謂鐵路含有工商特別性質。與其他純粹政治機關不同。不宜以運用行政機關之手腕之方法。而運用之於鐵路也。井蛙之見。然歟否歟。願以質之世之有路政學識經驗者。



論著

鐵路減政之商榷



專 件

全國鐵路路線意見書

(續前期)

曾鯤化著

第六章 營業收支豫算

第一節 運輸成績

鐵路運輸不外旅客與貨物而於客貨輸送上克操必勝之權者則以在沿路兩旁三十里以內者爲主吾於前章已將各該線路人口貨物分別表示則據鐵路檢計家概算方法逐線剖解即可豫計其運輸成績如何查檢計家測客貨運輸通例係照仍路所有約數人口以十分之三貨物以十分之二計算然此種概算法吾尙嫌其空泛蓋各該路線中自地方觀察有與他項機關競爭者亦有獨占一線而爲純然專利者自客貨上觀察客有好動與不好動者貨有產額多而悉消諸本地或產額少而大半出口者決不可以一概視之故欲期與事實相近須將路線及客貨各分數種如左之所揭

(甲) 獨占線 即全立於專營地位獨當一面者

專件

(乙) 半競線 即雖有他項交通關機競爭而比較的不安便利不經濟者
 (丙) 劇競線 即他項交通機關亦具安全便利經濟三要素僅速度不如鐵路者
 此就路線地位而言之也至客貨上各種關係則宜區為右述四類

- (A) 人民開化 (好動) 貨物多出口者
- (B) 人民愚頑 (不好動) 貨物多消本地者
- (C) 人民開化而貨物多消本地者
- (D) 人民愚頑而貨物多出口者

種類俱明然後各該線客貨運輸多少可按此以得其近真之數試將各種類基本算法揭櫫於左

| 甲 | 甲 | 甲 | 甲 |
|----|----|----|---------|
| D | C | B | A |
| | | | (種類) |
| | | | (計客百分數) |
| 一五 | 三五 | 一五 | 三五 |
| | | | (計貨百分數) |
| 一五 | 八 | 八 | 一五 |

| | | | | | | | |
|---|----|---|----|----|----|----|----|
| 丙 | 丙 | 丙 | 丙 | 乙 | 乙 | 乙 | 乙 |
| D | C | B | A | D | C | B | A |
| 三 | 二〇 | 三 | 二〇 | 二〇 | 二五 | 一〇 | 二五 |
| 八 | 四 | 四 | 八 | 〇 | 五 | 五 | 〇 |

此乃以最少數計算者查通常檢計成例於沿途可裝客貨之外尙須加外來者之數即旅客照加十分之二貨物照加百分之八本表欲求其與真數相埒故概未入入如滬甯於宣統三年會運四六七二二三五人本表所列者不過其三分之一可以知矣

全國計畫線運輸成績豫算表（已成興工擬定各路之與本計畫綫有連帶關係者一併計算）

| 種類 | 路名 | 里程 | 旅 | | 客 | | 貨 | | 物 |
|----|----|----|----------------|--------------|------|----------------|--------------|------|---|
| | | | 沿路人口 (百爲單位) | 可裝人數 (全上) | 平均每里 | 沿路貨物 (百爲單位) | 可裝噸數 (全上) | 平均每里 | |

專件

期 七 第

| | | | | | 甲 | | | | 甲 | | | | | |
|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| D | D | D | D | D | B | B | B | B | A | A | A | A | A | A |
| 百騰 | 寶龍 | 海營 | 海統 | 怡欽 | 吉甯 | 鎮科 | 塔亞 | 伊塔 | 鄧陳 | 安開 | 煙延 | 重慶 | 甬騰 | 愛廣 |
| 二四三五 | 一八七九 | 一四四六 | 一一七五五 | 八八八〇 | 六三〇 | 七一〇 | 五二八〇 | 八五八七 | 一六一 | 一一〇五 | 二六三六 | 二六三五 | 七〇七五 | 七六〇八 |
| 一四六六四 | 八六二七 | 一一五二九 | 七三四二五 | 九三六七八 | 二九六九 | 六一四 | 一一二四三 | 九五三二 | 四三〇〇 | 一四四五〇 | 五四六二七 | 四五六二八 | 一一八六九二 | 二一九八三八 |
| 二二〇〇 | 一三〇〇 | 一七二九 | 一一〇一四 | 一四〇五二 | 四四五 | 九二 | 一六八六 | 一四二九 | 一五〇五 | 六〇五七 | 一九一一九 | 一二〇〇四 | 四一五四二 | 七六九四四 |
| 二八九六七五 | 三二一七二二 | 三九〇四二〇 | 一一〇四九七 | 九七六八〇〇 | 三九三七五 | 二〇六三五 | 三一六八〇〇 | 二七四七八四 | 九二四〇〇 | 一〇五五二七 | 三九五四〇〇 | 三五〇四五五 | 一三四四二五 | 九八九〇四〇 |
| 四三四六五 | 五三二五九 | 五八七六四 | 一六五七四六 | 一四六五二〇 | 三二〇〇 | 一六五〇八 | 五五三四四 | 二一九八二 | 二二三六〇 | 一五八二九 | 五九三一〇 | 五二五六八 | 二〇一六三八 | 一三八三五六 |
| | | | | | | | | | | | | | | 一八一八 |

專件

四

路 政 之 研 究

| 專 件 | 乙 | | 乙 | | | | 甲 | | | | | | | | | |
|-----|-------|--------|---------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| | D | D | C | A | A | A | A | D | D | D | D | D | D | D | | |
| 專 件 | 賓 廣 | 滬 孜 | 秦 熱 | 汾 靈 | 衢 紹 | 寶 益 | 韶 九 | 廣 興 | 雲 廣 | 蓬 資 | 廣 溫 | 施 永 | 吐 伊 | 雅 理 | 襄 榆 | |
| | 一一〇六 | 一〇三六九 | 三二五 | 一一〇〇 | 五〇〇 | 四九五 | 一八三八 | 二一五 | 五六〇 | 一七〇 | 七七〇 | 三九八 | 二〇二五 | 一七七五 | 二二六〇 | |
| | 五二二六〇 | 一五三〇〇八 | 五九二〇 | 三五八〇 | 一三七五〇 | 六四五〇 | 四六七一〇 | 一七一〇 | 六一三〇 | 二〇〇〇 | 一五〇七八 | 二三七〇 | 五三一八 | 一二一七九 | 二〇七八五 | |
| | 五二二六 | 一五三〇〇 | 一九八〇 | 九九五 | 五四三八 | 一六一三 | 一一六七八 | 二五七 | 九二〇 | 三五〇 | 二二六二 | 三五六 | 七九八 | 一八二七 | 三二一八 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 五 | 一三〇五八〇 | 一一六一三二六 | 三六八五五 | 一七七六〇 | 六一五〇〇 | 一三二六六〇 | 三二六八四〇 | 五八九二〇 | 九九八〇〇 | 四〇八〇〇 | 九二四〇〇 | 八三五八〇 | 二二五五五〇 | 一一五〇五〇 | 二二六〇〇〇 |
| | | 八三〇五五 | 一一六一三二二 | 二九四九 | 四七七六 | 九一五〇 | 五三二六六 | 三一六八四 | 一八三八〇 | 二五〇〇〇 | 一八一二〇 | 二三八六 | 三二五三七 | 一八八三二 | 二七二五八 | 三三四〇〇 |

| 丙 | | | | 乙 | | |
|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| A | A | A | A | D | D | D |
| 蕪滬 | 瓜海 | 欽廣 | 臨廣 | 延圖 | 法新 | 鄧漢 |
| 六〇四 | 六七〇 | 一二九八 | 一一五九 | 二二〇 | 三八五 | 七七五 |
| 四〇九七〇 | 一六〇六〇 | 五二九五八 | 一八七〇一六 | 一四四〇 | 八九〇 | 七四四〇 |
| 八一九四 | 三三二二 | 一〇五九一 | 三七四〇三 | 一四四 | 八九 | 七四四 |
| 七四八九六 | 一三四〇〇 | 一五五七六 | 一三四九〇 | 七七五〇〇 | 七五〇七五 | 八九一二五 |
| 八九九二 | 一九九二〇 | 二二四六〇 | 一〇七九二六 | 七七五〇 | 一七五〇八 | 一八九一二 |

專件

六

第二節 營業收入

營業收入之豐齊全視客貨運輸之多少固矣而欲查攷各路線之實際收入果孰多孰少則不可不依路線之長短以爲衡五百里以下之線路每年收入一二百萬不爲少萬里以上之線路每年達於一二萬萬亦不爲多故求出每年每里營業收入之細數實爲籌畫鐵路者之第一要著今特將宣統三年各路每年每里平均收入之數揭出以供比較之一助焉

- 京漢 四一二三元・八六
- 京奉 五一三六・五七

路 政 之 研 究

| | | |
|----|------|-----|
| 津浦 | 一一一四 | •二二 |
| 京張 | 三五〇五 | •一九 |
| 道清 | 四九八六 | •九三 |
| 萍株 | 二〇四七 | •六七 |
| 滬甯 | 四〇〇一 | •二八 |
| 正大 | 三二〇七 | •一八 |
| 三水 | 九九八五 | •八六 |

四二三四元

就中最多者為三水以路短客多之故查其平均載客之人數每日每里達一百四十八人津浦最少以當路工尙未全竣之故觀上述各路之每年每里收入而以之與本計畫綫對照則其路綫之優良可思過半矣

全國計畫綫營業收入一覽表(連已成興工擬定之有關係者)
(本表據運輸成績表合算以千元為單位)

| 路 名 | 里 程 | 客車收入 | 貨車收入 | 雜 收 入 | 總 計 | 平均每里 |
|-----|-----|------|------|-------|-----|------|
|-----|-----|------|------|-------|-----|------|

專 件

期 七 第

| 幹 | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--------|--------|--------|--------|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------|--------|---------|-----------------------|
| 副 | | | | | 幹 | | | | | 專 件 | | | | |
| 重 厦 | 韶 九 | 安 開 | 襄 榆 | 海 營 | 計 橫 幹 | 甬 騰 | 滬 孜 | 海 疏 | 伊 塔 | | 計 縱 幹 | 塔 亞 | 恰 欽 | 愛 廣 |
| 二六三五 | 一八三八 | 一一〇五 | 二二六〇 | 一四四六 | 三七七八六 | 七〇七五 | 一〇三六九 | 一一七五五 | 八五八七 | 三二九二七 | 五六〇 | 八八八〇 | 八六〇八 | 一一一五九 |
| 四八七五 | 一五〇六 | 四六九 | 四七二 | 一七五 | 二〇五七四 | 一一一〇五 | 一一一〇五 | 一一五六〇 | 八五九 | 六二三 | 八七三五 | 四〇九七七 | 二九二一四 | 二九二一四 _{千元} |
| 一三八五三 | 五八二五 | 二七五七 | 七〇〇〇 | 八五四七 | 一四二六五九 | 一一二〇三 | 一一二〇三 | 一五四八三四 | 一八八九六 | 一三三八二 | 一三〇一一〇 | 一〇五二一一 | 一一二〇四六〇 | 一一二〇四六〇 _{千元} |
| 七五〇 | 二九三 | 一二九 | 三〇〇 | 三四九 | 六五二九 | 五二五七 | 六六五六 | 六六五六 | 七九〇 | 五六〇 | 五五五四 | 五八五〇 | 五九八七 | 五九八七 _{千元} |
| 一九四七八 | 七六二四 | 三三五五 | 七七七二 | 九〇七一 | 五〇〇〇五〇 | 一六九七六二 | 一七三〇五〇 | 一七三〇五〇 | 二〇五四五 | 四六六七一三 | | | 一五五六六一 | 一五五六六一 _{千元} |
| 七三九〇 | 三六〇〇 | 三〇〇〇 | 三七六一 | 六二七三 | 一三二二三三 | 二二九九四 | 一三一八一 | 一五五五五 | 二五〇九 | 一三二七四 | 二七五八 | 一六二六一 | 一九九九九 | 一三九二四 _元 |

八

路 政 之 研 究

| 專 件 | 合 | | | | | 線 | | | | | | | | | |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|-------------|--------|--------|--------|--------|-------------|--------|--------|--------|
| | 燕 滬 | 施 永 | 瓜 海 | 鄧 漢 | 吉 甯 | 計 | 幹 | | | | | 計 縱 幹 | 雅 理 | 寶 龍 | |
| | | | | | | | 計 橫 幹 | 欽 廣 | 百 騰 | 賓 廣 | 烟 延 | | | | 吐 伊 |
| | 六〇四 | 三九八 | 六七〇 | 七七五 | 六三〇 | 九三〇五一 | 九五〇〇 | 一二九八 | 二四三五 | 一一〇六 | 二六三六 | 二〇二五 | 一二八三六 | 一七七五 | 一八七九 |
| | 三四七 | 一〇 | 一五一 | 四四 | 一九 | | 九七〇 | 三七五 | 四〇五〇 | 三五四〇 | 一一三 | | 二二七 | 一七二 | |
| | 五三九 | 一三〇一 | 一三三五 | 一四六六 | 二〇一 | | 二九二〇 | 一〇五九二 | 九二一八 | 一五六五八 | 三八二〇 | | 四九〇七 | 一〇一二〇 | |
| | 三六 | 五二 | 五九 | 六〇 | 九 | | 一五六 | 四三九 | 三八五 | 七六八 | 一五七 | | 二〇五 | 四一二 | |
| 九 | 九二二 | 一三六三 | 一五四五 | 一五七〇 | 二二九 | 一〇七九六二二 | 四九五二六 | 四〇四六 | 一四四〇六 | 一〇〇〇八 | 一九九六六 | 四〇九〇 | 六三三四三 | 五三三九 | 一〇七〇四 |
| | 一五二七 | 三四二五 | 二三〇六 | 二〇一九 | 二八五 | 一一六三一 | 五二一一 | 三〇八〇 | 四六八四 | 九〇九五 | 七五七六 | 一九〇八 | 四九三四 | 三〇〇七 | 五七〇〇 |

期 七 第

| 總計 | 合計 | 枝 | | | | | | | | | | 專件 | | |
|---------|-------|------|------|------|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|----|
| | | 廣興 | 雲廣 | 鎮科 | 延圖 | 汾靈 | 秦熱 | 法新 | 鄖陳 | 蓬資 | 寶益 | | 衛紹 | 廣溫 |
| 一〇二二七八 | 七七〇二 | 二二五 | 五六〇 | 七二五 | 二二〇 | 一一〇 | 三一五 | 三八五 | 一六〇 | 一七〇 | 四九五 | 五〇〇 | 七七〇 | |
| | | 四 | 三十一 | 五 | 一 | 九 | 四四 | 二四 | 一七 | 四 | 五六 | 一九〇 | 二二二 | |
| | | 四〇四 | 一四〇〇 | 一一六〇 | 一七〇 | 五八 | 九五 | 六八二 | 三七四 | 三〇八 | 二六六三 | 四五六 | 一八三三 | |
| | | 二 | 五八 | 四七 | 七 | 三 | 六 | 二八 | 一六 | 一一 | 一〇九 | 二六 | 七八 | |
| 一〇九五六五八 | 一六〇三六 | 四一〇 | 一四九五 | 一二二二 | 一七九 | 六四 | 一四五 | 七三四 | 四〇七 | 三三四 | 三八二八 | 五七四 | 二〇三三 | + |
| 一〇八一八 | 二〇八二 | 一九〇六 | 二六七〇 | 一六八九 | 八一四 | 五三三 | 四五六 | 一九二三 | 二五四五 | 一九一〇 | 五七二一 | 一一四八 | 二六四〇 | |

第三節 營業支出

鐵路之開駛運轉也任不載一人不裝一貨其一切費用亦不能多省幾何故此項費用豫算較營業收入更容易然經營路事概屬活動資財迄無一定有因奢侈過度而耗費太繁者亦有因斜度灣渡過多而經費不能節省者查宣統三年各路統計滬甯每日每里多至二十七元與光緒三十三年京漢每日每里祇費三元一角五分者相差至八倍有奇此固不足以儀表各路然亦無可以為鐵路營業費之模範者茲不得已姑取宣統三年京張京漢京奉正大廣九道清六路之每日每里平均數作為標準以行其計算即得實數六元一角六分其內容之解剖如下表所示

| 專件 | 總務費 | 養路費 | 運輸費 | 機械費 | 其餘 | 合計 |
|----|------|-----|-----|-----|----|------|
| | 每日每里 | 全 | 全 | 全 | 全 | 全 |
| | 一〇〇 | 一四〇 | 一三〇 | 一九〇 | 五六 | 六·一六 |

雖然枝路之費用常較幹綫爲少運輸寥落之費用常較繁盛者爲少茲對於此二項路綫特照前數減其十分之三即每日每里爲四元三角一分二厘得與真數相近焉

全國計畫線營業支出一覽表(連已成興工擬定之有關係者)

| 路 | | 名 | 里 | 程 | 總務 | 養路 | 運輸 | 機械 | 其餘 | 總計 | 平均 |
|---|---|-----|--------|---|----|----|----|----|----|----------|------|
| 幹 | 正 | 臨廣 | 一一一五九 | | | | | | | 二五〇八五四三 | 元 |
| | 幹 | 愛廣 | 七六〇八 | | | | | | | 一七一〇二七九〇 | 全 |
| | | 恰欽 | 八八八〇 | | | | | | | 一九九六二二四〇 | 全 |
| | | 塔亞 | 五六〇 | | | | | | | 八三一〇七二〇 | 一五七四 |
| | | 計縱線 | 一二二九二七 | | | | | | | 一〇四六一一八二 | |
| | | 伊塔 | 八五八七 | | | | | | | 一三五一五九四〇 | 一五七四 |
| | | 海疏 | 一一七五五 | | | | | | | 二六四二五二四〇 | 二二四八 |
| | | 滬攷 | 一〇三六九 | | | | | | | 二三三〇九五一〇 | 全 |
| | | 甬勝 | 七〇七五 | | | | | | | 一五九〇三六〇〇 | 全 |
| | | 計橫幹 | 三七七八六 | | | | | | | 六九一五四二九〇 | 全 |
| | | 營海 | 一四四六 | | | | | | | 三二五〇〇〇〇 | 全 |

寬 磁 之 政 略

| 專 件 | 合 計 | 綫 | | | | | | | | | | | | | |
|-----|------------|-----------|----------|----------|-----------|----------|-------------|-------------|----------|-------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | | 幹 | | | | | | | | | | | 副 | | |
| | | 計橫幹 | 欽廣 | 百騰 | 賓廣 | 煙延 | 吐伊 | 計縱幹 | 雅理 | 寶龍 | 重慶 | 韶九 | 安開 | 襄棧 | |
| 吉 甯 | 六三〇 | 九三〇五一 | 九五〇〇 | 一二九八 | 二四三五 | 一一〇六 | 二六三六 | 二〇二五 | 一二八三八 | 一七七五 | 一八七九 | 二六三五 | 一八三八 | 一一〇五 | 二二六〇 |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| 十三 | 九九一六二〇一五七四 | 一七九一七八四五三 | 二〇〇〇一一五〇 | 二九一七九〇四全 | 五四七一二八八〇全 | 二四八六二八八全 | 五九二五七二八二二四八 | 三一八七三五〇一五四五 | 二七五六二八六六 | 二七九三八五〇一五七四 | 四二二三九九二全 | 五九二三四八〇全 | 四一三一八二四全 | 二三八四〇四〇全 | 四八五五六八〇全 |

期 七 第

| 棧 | | | | | | 枝 | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 廣興 | 雲廣 | 鎮科 | 延圖 | 汾靈 | 秦熱 | 法新 | 鄆陳 | 蓬資 | 寶益 | 衢紹 | 廣溫 | 蕪派 | 施永 | 瓜海 | 鄖陽 |
| 二二五 | 五六〇 | 七一五 | 二二〇 | 一二〇 | 三二五 | 三八五 | 一六〇 | 一七〇 | 四九五 | 五〇〇 | 七七〇 | 六〇四 | 三八九 | 六七〇 | 七七五 |

專件

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|
| 一二四八四一〇全 | 八八一四四〇全 | 一二二五四一〇全 | 三四六二八〇全 | 一八八八八〇全 | 四九五八一〇全 | 六〇五九九〇全 | 二五一八四〇全 | 二六七五八〇全 | 七七九一三〇全 | 七八七〇〇〇全 | 一二一九八〇全 | 九五〇六九六全 | 六二六四五二全 | 一〇五四五八〇全 | 一二一六八五〇全 |
|----------|---------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|

十四

專 件



十五

| 總 計 | 合 計 |
|-----------|-----------|
| 二〇二七六 | 七七〇二 |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| 二九一三一四六五五 | 一一二一三六二二二 |
| | |



議決鐵路法規草案

議決路政會議簡章草案

第一條 本會議由交通部隨時定期召集審議第二條所列範圍內之事項及應答交通部關於鐵路事件之咨詢

第二條 本會議應議事項之範圍如左

- (一) 關於運輸會計技術及其他各事項非一部分會議所能解決者
 - (二) 鐵路重要事項須與第五條所列機關協議者
 - (三) 關於鐵路法規事項
 - (四) 關於鐵路債款事項
 - (五) 關於鐵路與其他行政機關接洽事項
 - (六) 關於其他重要事項
- 第三條 前條應議事項由交通部交議外各會員亦得擬具議案建議於交通部審核交議
- 第四條 本會議以左列會員組織之
- (一) 鐵路督辦

第

七

期

(二) 交通部參事技監路政司長

(三) 各路最高長官

(四) 交通部選派荐任以上職員

(五) 各路選荐課長同等以上各職員

前項四五款員兩數視會務繁簡臨時酌定之

第五條 交通總長認為與本會議有關係時得函請左列各機關派員與會

(一) 參謀部陸軍部及其他軍事機關

(二) 財政部及銀行

(三) 內務部農商部及地方最高行政長官

(四) 其他各機關團體

第六條 本會議設議長一人副議長一人由交通總長臨時於會員中選充之

第七條 議長依議事規則整理會議事項並呈報決議案件於交通總長議長有事故副議長

代理其職務

第八條 本會議設事務長一人事務員若干人由交通總長於本部職員中派充之事務長承

議長之命處理會務事務員輔助事務長處理會務

第九條 本會議設書記若干人由議長遴員呈明交通總長派充書記承議長事務長之命辦理繕寫事項

第十條 本會議會員皆爲名譽職概不給薪

第十一條 本會議議事規則及辦事細則另定之

第十二條 本簡章自 年 月 日施行

議決國有鐵路編制通則草案

第一條 國有鐵路局之編制在官制未經制定以前悉依本通則之規定

第二條 國有鐵路置管理局或工程局直隸於交通部各局名稱及所轄路線於專章另定之

第三條 管理局依路線之長短事務之繁簡分爲一等局二等局三等局以部令定之

兩局合併時其局等得併計定之

第四條 管理局掌理全路運輸修養營業會計及其他附屬事項

展築新線或增修支線由該管理局兼理之

第五條 管理局設左列各處分掌第四條所列事項

一總務處 二車務處 三工務處 四機務處 五會計處

前項所列各處依各該局情形酌量設置得以其他職員兼領或兼理之

第六條 工程局掌理全路測勘建築設備會計及其他附屬事項

在全路未竣工以前其有一段工竣開車營業時仍由工程局兼理之工竣改爲管理局

第七條 工程局設左列各科分掌第六條所列事項

一總務科 二工務科 三會計科

工程局因工事之進行得分段設置工程處

第五條第二項之規定於工程局適用之

一段開車營業時得酌設車務科機務科

第八條 管理局工程局置職員如左

一管理局

局長 副局長 總工師 處長 所長 科長 工師 總段長 廠長 分段長

副工師 科員 工務員 機務員 分廠長 所員 廠員 段員 總查票員 站長

副站長 車長 機車庫 庫首 副庫首 監工 副監工

一 工程局

局長 副局長 總工師 工師 副工師 科長 科員 段員 監工 副監工

總段長分段長指車務工務機務三者而言工師副工師廠長分廠長廠員段員指工務機務二者而言

第一項所列職員依各該局情形酌量設置或兼理之

總工師處長以下有必添設輔助人員時得呈請交通總長核定之科員段員廠員得分爲一等二等三等

工程局依第六條第四項之規定得酌設車務機務人員準用管理局之規定

第九條 局長由交通總長派任承交通總長之命管理全路事務指揮監督所屬各職員

第十條 副局長由交通總長派任輔助局長處理全路事務局長有事故時得代行其職權

第十一條 總工師處長由交通總長派充承長官員之命分掌該管事務

第十二條 所長科長工師總段長廠長由局長呈請交通總長核准派充承長官之命分掌該管事務

第十三條 第八條所列管理局段長以下工程局工師以下各職員均由局長派充分任該管

事務呈報交通總長備案

第十四條 管理局及工程局長酌用雇員分任繕寫及其他事務

第十五條 管理局及工程局編制專章職員員額以部令規定之

第十六條 國有鐵路除其他法令契約有特別規定與本通則抵觸各條外悉應用本通則之規定

第十七條 本通則自 年 月 日施行

國有鐵路職員薪級第一表

本表技術員適用之
建設時期得照較高級給薪

| 丙 | | 乙 | 甲 | |
|--|--|---------------------------------|---|-------|
| 處長 | 總工程師 | 副局長 | 局長 | |
| 600 650 700 750 800 | 600 650 700 750 800 | 500 550 600 650 | 650 700 750 800 | 一 等 局 |
| 500 550 600 650 700 | 500 550 600 650 700 | 400 425 450 475 500 | 500 550 600 650 700 | 二 等 局 |
| 150 160 170 180 190 200 210 225 255 270 185 200 320 040 360 340 | 150 160 170 180 190 200 210 225 240 255 270 285 300 320 340 360 | | 360 380 400 425 450 475 500 | 三 等 局 |
| 三等局此類職員特別勤能者一年得進二級 | | | | 備 考 |

究 研 之 政 路

| 專 件 | 戊 | | | | 丁 | | | | 以下不分局等 |
|--------|-------------|-------|------|-----------------|-----|-----|------|-----|-----------------|
| | 分廠長 之分廠長 | 一等工務員 | 二等工師 | 副廠長 之副廠長 | 分段長 | 科長 | 一等工師 | 廠長 | |
| 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 300 | 300 | 300 | 300 | |
| 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 320 | 320 | 320 | 320 | |
| 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 340 | 340 | 340 | 340 | |
| 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 360 | 360 | 360 | 360 | |
| 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 380 | 380 | 380 | 380 | |
| 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 400 | 400 | 400 | 400 | |
| 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 425 | 425 | 425 | 425 | |
| 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 450 | 450 | 450 | 450 | |
| 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 475 | 475 | 475 | 475 | |
| 200 | 210 | 210 | 210 | 210 | 500 | 500 | 500 | 500 | |
| 210 | 225 | 225 | 225 | 225 | 550 | 550 | 550 | 550 | |
| 225 | 240 | 240 | 240 | 240 | 600 | 600 | 600 | 600 | |
| 240 | 255 | 255 | 255 | 255 | | | | | |
| 255 | 270 | 270 | 270 | 270 | | | | | |
| | 285 | 285 | 285 | 285 | | | | | |
| | 300 | 300 | 300 | 300 | | | | | |
| | 320 | 320 | 320 | 320 | | | | | |
| | 340 | 340 | 340 | 340 | | | | | |
| | 360 | 360 | 360 | 360 | | | | | |
| | 同上 | 同上 | 同上 | 特別勤能者一 年得進二級 | | | | | 特別勤能者一 年得進二級 |

| 副 監 工 | 庚 | | | | | 己 | | | |
|-------------|------------------|------------------|-----------------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------------|-------------|
| | 二 等 廠 員 | 二 等 科 員 | 三 等 工 務 員 | 機 車 庫 首 | 監 工 | 一 等 廠 員 | 一 等 科 員 | 二 等 工 務 員 | 副 工 師 |
| 25 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| 30 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 130 | 130 | 130 | 133 |
| 35 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 140 | 140 | 140 | 140 |
| 40 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 150 | 150 | 150 | 150 |
| 45 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 160 | 160 | 160 | 160 |
| 50 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 170 | 170 | 170 | 170 |
| 55 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 180 | 180 | 180 | 180 |
| 60 | 85 | 85 | 85 | 85 | 85 | | | | |
| | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | | | | |
| | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 | | | | |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | | | |
| | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | | | | |
| | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | | | | |
| | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | | | | |
| | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | | | | |
| | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | | | | |
| | 同上 | 同上 | 同上 | 同上 | 特別勤能者一 年得進二級 | | | | |

專
件

路 政 之 研 究

專 件

| 丁 | | 丙 | 乙 | 甲 | 辛 | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|
| 科 | 總 | 處 | 副 | 局 | 三等 | 三等 | 機車 |
| 長 | 段 | 長 | 局 | 長 | 廠 | 科 | 庫 |
| 長 | 長 | 長 | 長 | 長 | 員 | 員 | 副 |
| 長 | 長 | 長 | 長 | 長 | 員 | 員 | 首 |
| 130 | 180 | 320 | 500 | 650 | 25 | 25 | 25 |
| 140 | 190 | 340 | 550 | 700 | 30 | 30 | 30 |
| 150 | 200 | 380 | 600 | 750 | 35 | 35 | 35 |
| 160 | 210 | 400 | 650 | 800 | 40 | 40 | 40 |
| 170 | 225 | 425 | | | 45 | 45 | 45 |
| 180 | 240 | 450 | | | 50 | 50 | 50 |
| 190 | 255 | 475 | | | 55 | 55 | 55 |
| 200 | 270 | 500 | | | 60 | 60 | 60 |
| 210 | 285 | | | | | | |
| 225 | 300 | | | | | | |
| 240 | | | | | | | |
| 255 | | | | | | | |
| 270 | | 300 | 400 | 500 | | | |
| 285 | | 320 | 425 | 550 | | | |
| 300 | | 340 | 450 | 600 | | | |
| | | 360 | 475 | 650 | | | |
| | | 380 | 500 | | | | |
| | | 400 | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | 300 | | 360 | | | |
| | | 210 | | 380 | | | |
| | | 225 | | 400 | | | |
| | | 240 | | 425 | | | |
| | | 255 | | 450 | | | |
| | | 270 | | 475 | | | |
| | | 285 | | 500 | | | |
| | | 300 | | | | | |

國 有 鐵 路 職 員 薪 級 第 二 表

非 技 術 員 適 用 之
非 技 術 職 務 由 技 術 人 充 任 者 仍 適 用 第 一 表

期 七 第

| 庚 | | | 己 | | | | | 戊 | |
|------|-------|------|------|------|------|------|-----|-----|-----|
| 二等科員 | 一等副站長 | 二等站長 | 一等所員 | 一等段員 | 一等科員 | 一等站長 | 總查票 | 分段長 | 噸長 |
| 60 | 50 | 40 | 65 | 65 | 65 | 65 | 60 | 95 | 130 |
| 65 | 55 | 45 | 70 | 70 | 70 | 70 | 65 | 100 | 140 |
| 70 | 60 | 50 | 75 | 75 | 75 | 75 | 70 | 110 | 150 |
| 75 | 65 | 55 | 80 | 80 | 80 | 80 | 75 | 120 | 160 |
| 80 | 70 | 60 | 85 | 85 | 85 | 85 | 80 | 130 | 170 |
| 85 | 75 | 65 | 90 | 90 | 90 | 90 | 85 | 140 | 180 |
| 90 | 80 | 70 | 95 | 95 | 95 | 95 | 90 | 150 | 190 |
| | 85 | 75 | 100 | 100 | 100 | 100 | 95 | 160 | 200 |
| | 90 | 80 | 110 | 110 | 110 | 110 | 100 | 170 | 210 |
| | | 85 | 120 | 120 | 120 | 120 | 110 | 180 | 225 |
| | | 90 | 130 | 130 | 130 | | 120 | | 240 |
| | | | 140 | 140 | 140 | | | | 255 |
| | | | | | 150 | | | | 270 |
| | | | | | 160 | | | | 285 |
| | | | | | 170 | | | | 300 |
| | | | | | 180 | | | | |

專件

路 政 之 研 究

| 警務分段長 | 警務總段長 | 辛 | | | | | | |
|-------|-------|------|------|------|---------|--------|------|------|
| | | 三等所員 | 三等段員 | 三等科員 | 二等以下副站長 | 三等以下站長 | 二等所員 | 二等段員 |
| 55 | 80 | 30 | 20 | 30 | 30 | 25 | 60 | 60 |
| 60 | 85 | 35 | 25 | 35 | 35 | 30 | 65 | 65 |
| 65 | 90 | 40 | 30 | 40 | | 35 | 70 | 70 |
| 70 | 95 | 45 | 35 | 45 | | 40 | 75 | 75 |
| 75 | 100 | 50 | 40 | 50 | | 45 | 80 | 80 |
| 80 | 110 | | 45 | | | 50 | 85 | 85 |
| 85 | 120 | | 50 | | | 55 | 90 | 90 |
| 90 | 130 | | | | | | | |

國有鐵路薪級第三表

本表警務員適用之

專件

| <p style="text-align: center;">國有鐵路警察餉制表</p> | | | | | 明 說 | 帶 巡 書 記 弁 | 書 記 |
|---|------------------|------------------|------------------|----------|---|--------------|-----|
| | | | | | | | |
| 一 等 巡 警 | 三 等 巡 長 | 二 等 巡 長 | 一 等 巡 長 | 一五、 元 | <p style="text-align: center;">三等局不設總段全路警務長視總段長</p> | 20 | 30 |
| | | | | | | 25 | 35 |
| | | | | | | 30 | 40 |
| | | | | | | 35 | 45 |
| | | | | | | 40 | 50 |
| | | | | | | | 55 |
| | | | | | | | 60 |

專 件

| | | |
|------------------|-----|-----------------|
| 二 等 巡 警 | 七、五 | |
| 三 等 巡 警 | 七、二 | |
| 備 警 | 六、 | 以上祇升等不加餉 |
| 額 外 備 警 | 三、 | 補額後照備警支餉 |
| 探 警 | 八、一 | 加餉至十五元為止每次不得過五角 |
| 局 役 | 七、 | |
| 伙 夫 | 五、 | |

議決國有鐵路局辦事通則草案

第一章 總則

第一條 路局及各處所屬機關除依編制專章規定職掌外悉遵本通則處理事務

第二條 局長副局長對於所屬員司有指揮監督之責

專件

前項之規定處長及其他各首領均適用之

第三條 各處主管事務有互相關涉者應協商辦理遇意見不同時由局長副局長裁奪之

第四條 各處所屬機關主管事務有互相關涉者應協商辦理遇意見不同時由處長裁奪之

第二章 權限及責任

第五條 局長副局長及處長對於應辦文件宜酌定辦法分交主管人員擬稿其有疑義時須

陳明辦理

第六條 路局職員於其承辦事件須隨到隨辦其有特別情形不能即辦者應陳明理由

第七條 擬稿及核稿各員均須署名二人以上合辦者連署之

第八條 凡由局發行文件均須由局長副局長分別署名蓋章各處發行文件由處長署名蓋

章

第九條 鐵路職員對於路局機密事件及未經宣布之公文函電均有嚴守秘密之義務

第三章 文件收發及編存

第十條 各項文書之收發應由各該處指定專員辦理

第十一條 局長副局長及處長核定稿件後分發該管各課繕印封發

第十二條 各項文件由各處派員會同承辦員隨時編摺存案

第四章 辦公時間

第十三條 局內辦公時間每日上下午合計不得少於六小時遇有事務緊要或不能中止時得延長之

前項之規定在路員司及工匠夫役等不適用之

第十四條 辦公時間非因公預約之來賓不得延見

第十五條 各處所屬機關分立考勤簿員司上下午到局時均須劃到月終由該管首領列表呈核

第十六條 員司因病或不得已事故不能到局辦公時得按請假專章分別給假

第五章 會議

第十七條 凡關於重要事項局長副局長得開本局會議徵集意見

第十八條 會議列席職員由局長副局長就本路情形及職務上之關係酌量指派不以上級人員爲限

第六章 附則

第十九條 本通則未盡事宜得臨時修正之

議決國有鐵路管理局局長職權規程草案

第一條 國有鐵路管理局局長承交通總長之命掌理全路業務之經營及附帶營業之規劃與軌路之建築及保存工程車輛之修養各項用品之調度並特別指定之建設及改良工程事宜

第二條 局長得專決施行左列之事項

- 一 督率處長以下各職員之勤務事項
- 二 指派處長以下各職員之職務事項
- 三 委派所屬職員向各地方辦理事務之事項
- 四 課長或課長同等以下各員之獎懲進退黜涉事項
- 五 准駁課長以下各員之請假或辭職事項
- 六 按照會計規則任免現金出納員物品會計員檢查員事項
- 七 課長或課長同等以下各員之加俸減俸罰俸停俸事項
- 八 就預算定額內加給員司之公費津貼事項

- 九 遵章發給免費乘車証事項
- 十 核給員司臨時扶助費死傷撫卹諸費及因各項事故發給百元以下之特別獎勵金事項
- 十一 關於路員之徵繳保證金許否其免除事項
- 十二 主管事務上之公文往來及與其他官署照會往復並刊登告白事項
- 十三 天災事變運轉停止時爲聯絡交通施行臨時工程購買應用物品又對於旅客貨物運送及損害之津貼等臨機之處置事項
- 十四 在工作費預算定額內及建設或改良指定工程預算內如左列之事項
 - 甲 保存之事項
 - 乙 車輛之修養工事
 - 丙 在預算總額一萬元以內之補充工程
 - 丁 收賣或補償在補充費項下其預算總額五千元以內之用地
 - 戊 建設或改良其工程費及用地費在預算總額三千元以內之工程
 - 己 設計預算已經批准之工程

- 庚 收買或補償設計預算已經批准之用地
- 辛 除別有規定外爲物品及船舶等之改製修理
- 十五 除別有指定外適用投標法出售價值在二千元以內之不用品事項
- 十六 訂定包辦工程租借土地買賣物品及運送貨物等契約事項
- 十七 前項情事其預定價格之估計保證金之免除依照投標人之須知書或契約書之條款爲一切之處置事項
- 十八 關於契約中之延滯價金之處分事項但有特別事故者不在此限
- 十九 已經批准之工程圖樣若經工師之呈請得爲左之變更事項
 - 子 橋梁溝橋每座爲十五公尺以下之伸縮及增減十五公尺以下之橋梁溝橋
 - 丑 每一隧道爲六十六尺以內之伸縮及增減其牆壁側壁仰拱等積量
 - 寅 軌路中心線或施工基面高度之輕微變更
 - 卯 因地質之關係輕微變更其填積及掘鑿之法或施工基面之寬度
 - 辰 增減或變更其浮線路及改正或變更其河道與不甚重大之道路
 - 巳 路堤護牆在三千六百方尺以內之增減

- 午 變更橋梁溝橋及其他建設物之基礎
- 未 水管水溜之伸縮增減
- 申 輕微增減房屋面積之圖樣
- 酉 第二種聯動機之變更
- 戌 各建物之輕微設計變更
- 二十 業經批准之購地費在建設費或改良費項下其總額三千元以內在工程費項下其總額五百元以內者之增減爲適宜之處置事項
- 二十一 因鐵路事業上之必要借入土地物件事項
- 二十二 關於承攬製造配合或修理鐵路物品總額在五千元以內者之准駁事項
- 二十三 訂定電燈電力(除列車及車輛運轉用者)煤汽及用水等契約事項
- 二十四 因工事或運轉之關係暫時借入應用之材料器具機械事項
- 二十五 向他路貸借客貨車事
- 二十六 與他路互借車輛破損修理費之彼此賠償事
- 二十七 爲公務或營業上之必要開行臨時列車事項

- 二十八 增減貨物列車及變更各段站旅客列車運轉時刻表事項但以勿須增減運轉度數者爲限
- 二十九 因海陸聯運上之必要爲小輪駁船及浮橋之租借事項
- 三十 因輸運臨時旅客及停滯貨物或發生事項籌備臨時船舶並以即時需要者爲限變更其航運時刻及停船駐所或停輪事項
- 三十一 於無須增減航運次數之範圍內變更其所管內之連絡航行時刻及定期停輪事項
- 三十二 所管船舶因法定檢查或修理停輪事項
- 三十三 關於所管內運費之約期交付及貨到付價等之准駁事項
- 三十四 與轉運公司訂立契約事項但零貨及速送物不在此限
- 三十五 爲損害賠償之徵收及支付事項
- 三十六 對於違反鐵路營業法者爲訴訟及附帶私訴之提起或拋棄事項
- 三十七 損害賠償價格在千元以內之訴訟又對於請求履行義務之事件爲訴訟行爲事項

三十八 關於在車站界內營業或廣告等之准駁及營者或關係業務者使用土地或建築

物之准駁事項

三十九 關於得用隨意契約租出土地之駁准事項

四十 對於他官署使用土地或建築物之允否事項

四十一 關於開廢或變更鐵路用地內之道路（除軌路上下交叉之處）鐵管土管等之埋設電杆之建植及此類建設物之設置並柵欄之開放等決其可否事項

四十二 使用國有土地為鐵路用地及以鐵路土地與國有土地林野交換及關於使用之事與該管官署協商取決事項

四十三 按照收用土地暫行章程將收用土地辦法通知地方官署事項

四十四 准駁刈採鐵路用地內植物並訂定其價目事項

四十五 處分價格不滿三千元之不用財產及因施行專決之事項為物件之撤廢事項

四十六 除對於物品會計官吏之賠償命令外處置一切物品之關於遺失損壞並訂定賠

償價格事項

四十七 允否職員之住居鐵路房屋事項

四十八 決定鐵路房屋之租費事項

四十九 對於聯絡運輸各機關爲車票船票之售與事項

五十 購入執務上必要之圖書器械事項

五十一 准駁所屬人員私集團體事項

五十二 按照鐵路職員療養規則發給療養費事項

第三條 按第二條之規定局長專決施行各項應依左之區別分別報告交通部

一 第十三項中之運輸停止及第二十七第三十兩項之事均應急速報告

二 第三十一第三十二項均應於施行前先事報告

三 第十四項之(丙)二千元以上(丁)千元以上(戊)(己)(庚)第十九項中之(子)(丑)

(寅)第三十五項第四十六項及第五十一項逾報告日期者應於翌日前報告

四 依前項中所記第十四項之事應照別定樣式第十九項之事應每件分別清楚貼附圖

樣註明施行之理由

第四條 局長得專決施行各事倘事涉重要或屬於特別者仍須呈候交通部裁決

譯 述

鐵路輸送與自動車輸送之經濟上之比較

首紹南譯自 (Engineering-News Record)

(一) 輕便鐵路問題

輕便鐵路

吾人所欲研究之問題非僅關運送貨物於鐵路車站或自車站運送卸貨於各地之謂其實尙與輕便鐵路頗有關係查輕便鐵路之貨物運賃昂貴異常較諸富於輸送力之幹路殆爲廿與一之比然有時仍苦收支不能相償故資本家咸以投資建築爲畏途即在大鐵路公司亦以擴修此等鐵路爲有損無益之舉往往置之不顧以致輕便鐵路之創建者日減目今殆無人過問矣

美國之鐵路網邇來未加擴張且有漸次減少之勢緣前三年間輕便鐵路之停止營業者日多一日若合此等廢路一一計之其里數實非微渺此等瀕死鐵路之所有者爲救其全部破產計

惟有將舊軌條車輛乘歐戰缺乏材料之時期高價出售而已

向來賴此等廢路以運輸貨物之商民因是所蒙影響爲何如又因是不得不賴馬路以轉運之農場工場將何以設法補救凡百生產因是俱不能運銷於市場農工商民之損害甚巨此豈非有碍公衆之重要事件耶雖然目今關心此事者寥若晨星中央政府州政府皆掉以輕心未嘗注意及之縱交通當局曾盡力於鐵路之整理及其制度之刷新然如鐵路時代之初期對於各路運輸之設備發達予公司以援助與公衆以絕大便宜者現時對於各廢路實未推行此項良策無怪其停業者踵相接也

良好道路與自動車

良好道路與自動車之優於輕便鐵路已爲方今世人所深信是以自動車利用馬路從事於商品貨物之輸送者所獲效果甚佳幾足與鐵路抗衡競進矣

自輕便鐵路之建設漸告休止於是良好道路之敷設日有進步奏效甚宏邇來伊利諾州發行美金五千萬美元彭希卑尼亞州發行六千萬美元之公債以爲敷設良好道路之費其他諸州倣效者陸續不絕又自動車之運轉易使道路損壞籌巨額之修整款項以備不時之需者實爲切要之圖且投巨資以建堪駛自動車之堅牢道路尤爲識者所公認此項築路費用約當廿五年前

美國採用標準碎石鋪路之費用之四倍成本巨斯路工堅此有志於廣行自動車者之不可吝惜者也

鐵路之業務範圍與自動車之業務範圍

鐵路與公路(即良好道路)之經濟上之利害得失有調查比較之必要蓋鐵路與自動車雖各有其業務範圍之優越權然二者互相競爭其經濟上之孰利孰害何得何失非經詳細調查殊不足以斷定之也若論輸運粗貨於長距離則公路實不能與鐵路競且輸送力大之鐵路其貨物之平均運賃一噸哩僅二 Mm (美幣名)乃至六 Mm 自動車之平均運賃則一噸哩需費至一角二仙或二角五仙之多且此貨額之中並未如鐵路之定賃方法以道路建設費之利息及保存費加入計算云

雖然自動車能為鐵路所不能為之業務故前述自動車與鐵路之一噸哩之運費之比較殊不足以據為定評蓋自動車之運貨物中途無須積卸可由發送地而逕達目的地其由出產地運來貨物於發站或由着站運去貨物於市場之費用固可節省且於發着車站無須裝卸所節廢費亦非微渺也

自動車之所以較鐵路為有利益者即在能節省終站之費用及免除再度裝卸之繁瑣職是之

故自動車之運賃雖數倍於鐵路之運賃亦能推行盡利日漸發達而未有已也

鐵路與貨主所負擔之終站費用以終站在大都市者爲最巨若地方鐵路之終站費用爲數較少故自動車之需用最急者厥惟都市又鐵路及貨主以對於商品所需之終站費用爲較大若遇商品須作精細品輸送時耗費尤鉅故此種貨物勢不能不賴自動車以輸運之惟粗重者則可爲鐵路之獨占品自動車不能與之競爭倘鐵路貨車能直達製造工場及貨倉之內則不特粗重者爲其獨佔即精細品亦惟鐵路有運輸優先權益以終站費用及工場內之運搬費用皆因是大得低減故也

然貨物之由自動車載運者無須包裝因有此利自動車之使用遂以大盛若賴鐵路轉運之各種商品其包裝之費恒較其運賃爲多今若工場或商人得託自動車直接運貨於目的地則其省事節費爲何如耶

貨物由自動車運輸尙有一最大利益之處即交貨迅速是也例如由紐約運貨往費府使用自動車時午後載貨於車晚間運至該市翌日午前即可交貨於貨主若依託鐵路則晝間載貨夜中運往費府雖可辦到然在該市之鐵路之貨物車站爲數五十有餘各方貨車紛至沓來且因此終站之線路錯綜異常故所託運之貨物非二三日不易達到交貨之倉庫且即令該項貨物

業已達到亦尚須函知貨主預備自動車前來取貨手續如此繁瑣故每批貨物自交鐵路載運之日起至貨主領取之時止約計總須五日左右此尚爲鐵路輸送之最迅速者若遇貨車不能共用或定期開行貨車之線路則對於每百里之輸送非一星期乃至二星期不能領取貨物云

(2) 公路及鐵路之建設費及保存費

公路之建設費及保存費

築路以供自動車之行駛爲日尙淺經驗未足故自動車之易使道路毀損雖可斷言然供自動車運轉之道路其建設費究爲幾何殊難預先估算茲以予自富有經驗之道路工程師所訪求之意見爲基則可得如下之概算

鋪路面之廣狹關係於道路費之多寡者至鉅如道路係供載重之自動車行駛則其鋪路面之幅員至少亦需十八或廿英尺此爲一般技師一致之主張今因欲以道路與鐵路爲相當之比較姑假定自動車用之道路爲寬九尺之單線且仿鐵路規則訂定運轉時刻設備車站以爲集散貨物之所如是路面雖狹亦足以運輸貨物暢其交通惟九尺寬之鋪路面以須使他種車輛便於通行殊覺太隘故實際必須大加擴張至擴張費則可課諸依他種車輛而輸運之貨物不能累及自動車也

關於鋪路面材料在專門家之意見不問使用於磨損面之基礎或使用於鋪路面之全部皆以混凝土為最適於築造自動車路之好材料若全部俱用混凝土則每平方碼之費用約需二弗倘於混凝土之上鋪以煉瓦或土瀝青 Asphalt 則每平方碼需費約三四弗又於混凝土上鋪以花崗巖或木塊則所費更多今以最低之費用為標準約計鋪路面之費用每英里共需一萬零五百六十弗又鋪面之準備工事如施工基面之掘填均勻排水架橋等工事皆較普通土道之工費為昂假如同地土道之工費為每英里一千弗則此自動車路之工費至少亦非二千弗不可加以旁側土道費一千弗合計自動車路每英里之全部費用約為一萬三千五百六十弗又道路一年所需之保存費每英里約為百六十弗而道路之耐用期間約可作為十五年至十五年終再以舊鋪之混凝土為基礎而鋪土瀝青於其上焉

上述各項預算難免不為人所非難蓋混凝土道路一英里之保存費實無須一百六十弗之多然自動車行駛其上鋪面日損開初數年雖覺其多迨後保存費用有增無減則平均每年對於一英里之保存費實不能少於一百六十弗又混凝土道路之耐用期間有以假定十五年為過短者然與其失之於長毋寧失之於短較為安全又混凝土道路在十五年終尚可為重新鋪設面之基礎其殘存之舊基每平方碼尚有七十五仙之價值是則每平方碼之原價二弗除殘存

之七十五仙外其餘一弗二十五仙因十五年中每年逐漸耗損而歸於烏有然則此耗損價額不能不於此十五年内按年攤出若干以爲償還成本之基金即以利息五厘計對於每英里每年應備償本基金三百弗

如上所論道路築造費之全部不應使自動車方面完全負擔儘可以一部分課諸行駛該路之車輛且不但築造費可以如此即保存費及每年耗損價額亦大可照此分擔然爲此預算之目的重在使道路築造費可依此種方法而估算其大概實無如斯詳密計算之必要

鐵路之建設費及保存費

鐵路建設費之多寡因鐵路之種類及地方之建設狀態而大異茲所論者係一種輕便鐵路因其輸送貨物之數量甚少應節費以輕成本故勾配曲線均取其急且因使用輕便之車輛故軌條枕木亦可以輕便者充之架設橋梁及保存路線等費皆務求其節省依是假定並比照普通道路每英里一千弗之敷設費加以掘填土方排水架橋及完成施工基面之諸般費用每英里應需費四千弗又加旁側土道費一千弗並敷設軌條枕木等費用五千弗合計每英里需費一萬弗但此預算之數與上述自動車路所含之費用項目相同尙未含有鐵路用地及事業發起之費用至線路保存費每年每英里約需五百弗縱因財政上之不得已可勉強支出較少之額

然線路保存費中之最大費目如掉換枕木及線路修理之勞工費將來必漸昂貴則每英里五百弗之養路費實不能再求減省也

鐵路與自動車路之異點在自動車路易於耗損耐用之期間不長而鐵路則否故鐵路祇須年有養路費無備儲償本基金之必要然輕便鐵路有線路廢棄之危險故仍以備儲爲宜蓋此種輕便鐵路一遇人口及輸送狀態發生變化不能獲利之時往往有不得不歸廢棄之勢投資者之對於公司廼有要求對於付息之外尙須於廿五年內能獲相當贏益足以按年攤償築路資本之舉此實爲投資者之正當要求不能不顧慮及之但此所謂償本基金額不僅對於償還軌道費用而言實指一英里一萬弗之全部線路建設費故若以五厘利息計每年對於每英里應備儲二百十弗以爲償還股本之用

(未完)



日本在中國之鐵路規畫

龍麟瑞譯述

日本謀攫中東路權可謂無所不用其極此篇係北京英美協會刊佈使中國及英美之關心大局者知日本在中國之鐵路規畫範圍頗廣成效甚著今也中東路已至不可救藥之境地矣噫

日既併韓強中國以九十九年期租滿洲之一部乘歐戰而奪據德國山東地於是直隸灣兩旁地方盡入其勢力範圍復設警崗於福州藉口交涉問題命其海軍登陸由上三點其侵畧中國實已漸由邊陲而入內地究其勢力之所以膨脹實由鐵路規畫有以促成之

南滿鐵路系統長八百哩與韓國鐵路連結實使日本兵力深入腹地歐戰期間所約定增修支線其長倍于已成者而有餘蓋將席捲滿洲深入蒙地駸駸乎有控制北京囊括中原之勢矣但其一線曾由美國資本團結約勘修于前且已託某英工程公司代爲之他線則與英國資本家之京奉路線合同相抵觸

日本承繼德國山東路權後其勢力竟達由青島至北京之半途迨各附屬綫告竣時更當迤西延長二百哩云又他一支綫若與某綫接軌可達亞陸腹地倘再延長濟順將見日本路軌遠至北京以西之地方矣

中國鐵路之有外債關係者所用外人有限寥寥數代表耳所佔位置不外乎技術師與稽查員而已如以全路職員計算洋員僅居百分之二在日本勢力各路則與此相反自路工以上無一而非日人沿途路警起訖兩端之守衛兵士盡皆日產且由陸軍出身久經訓練者故吾謂日人蓋假手交通利器布置精兵於中國內地也一旦有事不必動員而路警與守衛兵士一轉而為日本陸軍矣人為刀俎我為魚肉可為中國憂直隸一省都城所在天津又扼海陸重要之區乃有滿洲鐵路在其北山東鐵路在其南是何以異于置身虎口耶

有一擬修之路線在大陸而與台灣遙相對峙者是謂漳福九江者長江要埠之一由此已築一幹線終于南昌因借日款遂將此路線抵押於日本福建省內日本設警察者若干處更欲擴張其勢力範圍是以要求將南潯線延至福州或廈門此為日本在中國所苦心經營諒未有不達目的者

上舉各線既有關重要軍事而于中國財政影響尤大現今商業實在某幾流域圍範之內因中國交易賴乎水道城鎮之大者多旁巨川大河會合之點而設立故鐵路之建築以達到或經過城鎮為主要目的亦係自然之趨勢如揚子江可航行千有餘哩支流南北灌溉地域非常廣大船隻順流至海以與外洋貿易中國極便轉運之水道此為第一宜乎上海為國內貿易之集中

點亦爲中外通商之總滙也其在北洋直隸灣之天津與南洋之廣州其位置非不重要然商務究居其次至論滿洲之商務其一部分歸于海參威尙有一部分集中于牛莊或大連此三處雖爲商務之中心然其位置應居三等之列但能與沿海商埠如廈門福州杭州青島秦皇島等處等量齊觀故今日之鐵路系統無論已成擬修率皆就上舉各埠形勢權輕重而定方針就中尤以揚子江爲交通樞紐上有漢口下有浦口上海擇其一爲滙歸之所可也北方路綫之以北京爲源頭者政治關係耳商業則在天津特因租界各國分管頗有不便商業亦受影響上海以有公共租界故無怪其爲萬國商場而亞洲大陸印度以北之商人皆梯山航海來此交易歟

使山東鐵路向西增修而至山西省內之產鑛區域則情形又將若何曷思及之應知魯省幹支各綫果入一國之手則此國必將他國之勢力排除淨盡決無疑義此于滿洲商務之被壟斷可以見之如鐵路客貨運費多寡之訂定一遇日人勢力範圍內之鐵路其收價之高直以制他人之死命爲目的是爲顯而易見之事往往日貨儘先轉運而他國貨物則聽其堆積月台以待時日縱得登時裝載車輛敗壞損失難免他人不願犧牲于是經過山東路綫區域之商務殆由日人一網打盡矣

山東鐵路之高徐支綫與隴海連結則甘肅內地以至海濱凡鐵路經過地方均視青島爲出口

第 七 期

要埠將見青島有起而與浦口上海相競爭之一日彼時日人必設法結運輸條約漸使運輸之趨向浦口上海者轉而入于青島夫日人之經營于此者有日矣想已爲世人所洞悉前傳隴海鐵路局長曾以條件借入日本款項其條件之性質如何對于局外嚴守秘密傳聞日人已得其西段之建築權而日本工程師現正着手測量惟山東人民群起反對未知結果如何也

假使晉魯與隴海青島二綫皆以青島爲中心點則日人之鐵路計畫足以達到圓滿之目的青島之商業發展必有一日千里之勢上海既失西北亞細亞之商務將一轉而爲荒涼地矣于是汽船航路將轉移于青島大連及朝鮮各要埠而歸宿其處各該埠商務大半操諸日人掌握則將來在中國之洋商必盡爲日人所操縱試置展開之扇于地圖之上而以扇骨分置于釜山大連青島三處則扇柄適在日本如更將扇面展開少許則其一扇骨當通過上海上海爲船隻放洋之出發點于是神戶爲大洋貨船之停泊處船隻往來神戶與揚子江流域之間雖經過上海然其至杭州福州天津者在上海可不停輪由此觀之東亞大陸萬國共同經營之商務求其仍留上海而不移于日本國內豈可得乎

日本鐵路計畫尙有較此關係更大者即日本需鐵孔亟舉凡工廠船廠兵工廠以及一切軍用器具所用之鐵求之已國無有也故在歐戰期間鐵料缺乏日本幾乎束手待斃幸逢美弛鋼鐵

出口之禁始得轉危爲安美國之于日本可謂仁至義盡矣
究之從歐美商場採辦鋼鐵運費甚重價值因之增昂無怪乎日本早已抱定就近取材于中國
之宗旨

日人心理並不以能在中國市場購買鋼鐵爲己償其願也就地理而言其位置足以駕陵歐美
此殆天與以方便加以歷年中國借款合同所許條件使日人得逞其陰謀一九〇六年中政府
借日債率爾以漢冶萍列入條件內從此大冶鐵礦萍鄉煤礦漢陽鐵廠皆入日人勢力範圍從
此日本兵艦藉保護大冶漢陽間之轉運事業自由行駛于揚子江流域一九一一年駐漢日領
之舉動至今思之猶令人寒心當革命初起駐漢各國領事渡江會商應否請武昌政府派武裝
軍隊保護各國租界日領極端反對遂作罷論不謂四十八小時之後即有日本軍隊抵漢登陸
自此日兵駐紮成爲常例雖經屢次抗議亦並無撤退之意也

一九一三年中國復借日債合同條件純以漢冶萍爲目的茲條舉之（一）除從前合同所載每
年供給日本鋼鐵若干之外自本合同簽字之日起四十年內該公司每年以鐵砂一千五百萬
噸生鐵八百萬噸售與日本作爲償債之用（二）該公司以後如須再借外債日本有優先權
（三）該公司聘用一日本人爲高等工程顧問又一日本人爲稽核顧問此二員皆有對於橫濱

銀行條陳要事之權(四)該公司之契據保存于一保險箱內鑰匙二把其一交由日本人收存一九一五年日本二十一條款之第三項中有一俟時機到時漢冶萍公司應變為中日兩國合辦公司」等語

計中國全國每年所出鐵砂日本得百分之三十三若生鐵日本乃得其半此兩項出口貨一九一三年僅值二百萬兩至一九一八年增至一千九百萬兩中國損失之大可為太息

日本果欲與列強爭雄所得此數實仍不足于用是以主張修鐵路以與此採用不竭之鑛地相聯絡其目的非使鐵產由鐵路盡數輸入其國內即欲將鐵產出口貿易概歸日人處理二者必居一于此矣

山東為鑛物極富之地日本承繼德國山東權利後遂據各鑛產為己有山西產鑛亦多較山東僅遜一籌以地方之大小論山西大於彭錫爾藩尼亞不過四分之一以鑛產論山西幾倍之從前蓋以山西為全世界產鑛極多之地近來日人有延長山東鐵路而入山西之計畫其目的即在其煤鐵各鑛耳河南甘肅產鑛亦不少今惟有短而不相連結之鐵路以供運輸一俟高徐路與比國承修之隴海路線竣工即與青島直接聯絡矣

南滿洲出產甚富轉運事業為南滿鐵路獨攬即揚子流域如南京附近各鐵鑛亦皆與日商訂

結售銷鐵砂合同

由此觀之中國鐵鑛事業縱能日有起色其產物斷送於日本者多中國所得者少中國海陸軍一蹶不振日本則蒸蒸日上者謂非基因于此不可得也

今試思之二十世紀之戰爭器械優者勝劣者敗日本以武立國而能由中國得如此巨量之鋼鐵以製軍械其影響于世界果何如乎請看亞洲海岸屬于日本之列島之戰備進行如何注意其勢力之發展如何自香港以至冰洋界線殆已伸張至緯度二十八度之遠矣試問太平洋之亞洲各商埠除香港外餘皆在日本勢力範圍之內設一旦有事他國豈易衝破日本之防禦綫乎日本既有充足之鋼鐵以修其所屬島嶼各要港之砲台以布置魚雷于要道水軍之根基穩固他國艦隊非以極大之代價能駛近其疆土乎

且日本全國人口所需食物有韓滿鐵路系統爲之供給其在日本附近羣島之南端之水軍則仰給于閩省鐵路且利用揚子流域與中國北部諸鐵路系統使鑛產及燃料等物集中于青島如此中國全國盡歸掌握鯨吞蠶食爲所欲爲世界強國尙有能起而干涉之者乎英美在華投資與經商者之大受其影響也可以想見至其以兵力征服中國之後對於全世界有何舉動則非我之所敢言矣噫

譯
述



十
六

調 查

宛房鋼索鐵路調查記

鋼索鐵路創自北美繼及西歐日本亦相倣效現在貝嶋赤坂各地修成者已有三數處惟均設在山勢偏陂之一面借自然墜降之力以爲轉運且距離最長者不過六千尺香港上山鐵路亦係鋼索之一種然亦在一面之山坡其他礦山亦間有修之者但其距離均不過千數百尺而已未有長及萬餘尺者有之則爲大豐公司所建之宛平車廠村起至房邑三安子之鋼索鐵路是房縣三安子產煤甚旺煤質亦佳苦於西山東大嶺之隔運輸不便不免有貨棄之虞十年前曾由京漢鐵路琉璃河修築支綫至周口店專運該處所產之煤然仍苦東大嶺之隔不及裝運旋又於良鄉站加設坨里支綫並於坨里架設高綫以資轉運京漢對於該處煤運可謂無微不至然高綫鐵路祇能運煤末不能運煤塊且北地多風高線時虞危險故遇大風不得不停止運送大豐有鑒於此特將三安子劃入鑛區集資開採聘工程師張熠光建設鋼索以補高線及普通鐵路之所不及由三安子經東大嶺至車廠村共長一萬八千尺高三千五百尺現由該工程師

極力經營分途建造將來成功則三安子所產之煤不數時間即可運至周口店轉由京漢運往北京矣如是三安子煤產不致有屯滯之虞而北京煤料亦不致有缺乏之患而鋼索之用又可為路界開一大紀元記者就其調查所得分爲計劃設備兩項剖列於左

甲鋼索鐵路之計劃

- 一 車廠村車站安置原動機以便牽引由車廠至三安子之鋼索
- 二 三安子出煤量數目下每日約六百噸
- 三 由車廠村車站至三安子北廟計長一萬七千七百五十尺
- 四 鋼索鐵路每時間之速度爲二英哩即每時間能行一萬零五百六十呎每分鐘能行一百七十六呎
- 五 煤車每車容積爲一千一百二十磅即二分之一噸
- 六 每日運煤車輛之總數爲一千二百車
車數 = $\frac{600}{\frac{1}{2}} = 1200$
- 七 每日運轉時間假定二十點鐘則運轉之總距離如下

總距離 = 10560×20 時 = 211200 呎

今由車廠至三安子共長一萬七千七百五十呎故運轉之次數如下

$$\text{運轉之次數} = \frac{211200}{17750} = 11.899$$

故以十一次為最合宜茲將此數除總車數即為全線每次配置車輛之數

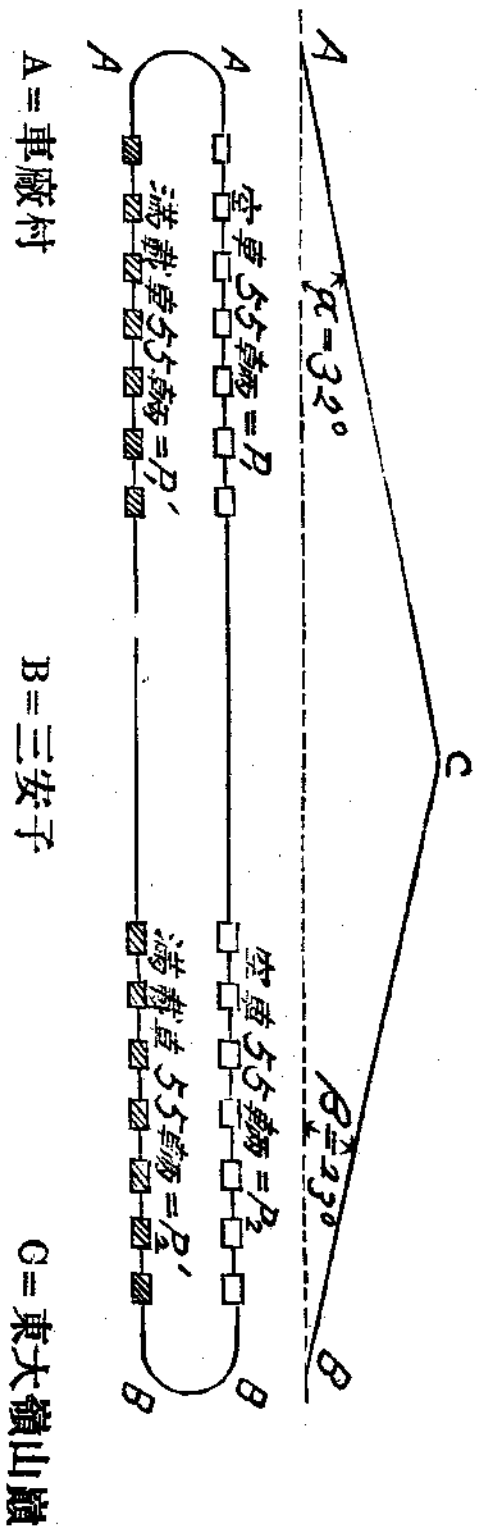
$$\text{每次總車數} = \frac{1200}{11} = 109 \text{ 車} + 110 \text{ 車}$$

煤車之距離

$$\text{煤車之距離} = \frac{17750}{110} = 161 + 160 \text{ 呎}$$

約為百六十呎即每隔百六十呎掛半噸之煤車一台而空車之數及距離亦同

八 煤車運轉之牽引力



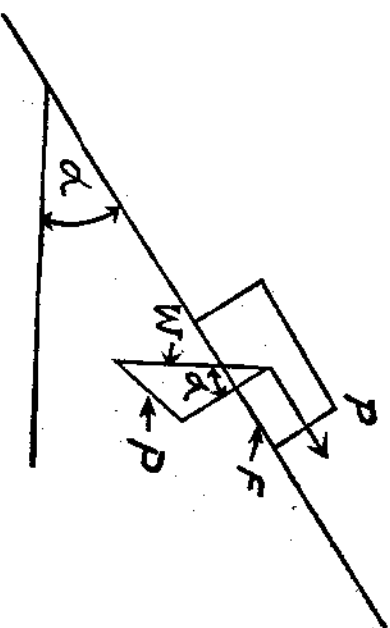
調查

圖 例

圖

 P_1 = 由A至C之空車之引力 P_2 = 由C至B之空車之引力 P_1' = 由C至A'之滿載車之引力 P_2' = 由B'至C'之滿載車之引力 n = 每空車之重量 = 500磅 M = 每滿載車之重量 = 1620磅 F = 摩擦力 = $\frac{1}{50} \times W$ W = 煤車之重量 Q = 每車之牽引力 A_c 間空車之重量 = $500 \times 55 = 27500 = \frac{27500}{2240} = 12.27$ 噸 $d_1 = 12.27 \times (\sin \alpha + F) = 12.27 \times (0.53 + \frac{1}{50}) = 12.27 \times 0.56 = 6.8112$ 噸 $P_2 = 12.27 \times (\sin B - F) = 12.27 (7 \sin 23^\circ - F) = 12.27 \times (0.39 - \frac{1}{50}) = 12.27 \times 0.38 = 4.4172$ 噸A B間之引力 = $P_1 - P_2 = 6.8712 - 4.4172 = 2.454$ 噸

又滿載車方面之計算



$$1620 \times 55 = \frac{89100}{2240} = 39.77 \text{ 噸}$$

$$P'C \text{ 間之引力} = P_2' = 39.77 (\sin B + F) = 39.77 (\sin 23^\circ + F) = 39.77 \times 0.42 = 16.7 \text{ 噸}$$

$$C'A \text{ 間之引力} P_1' = 39.77 \times (\sin 2 - F) = 39.77 (\sin 32^\circ - \frac{1}{10}) = 39.77 \times 0.5 = 19.88 \text{ 噸}$$

$$\text{則 } A'B \text{ 間之引力} = P_2' - P_1' = 19.88 - 16.7 = 3.18 \text{ 噸}$$

若煤車循環運則空車與滿載車互相牽引而其引力隨之減少

$$3.18 - 2.45 = 0.73 \text{ 噸}$$

但除以上計算外尚應加鋼索之重量及軌道之面上與灣曲部滾輪之摩擦力

九 鋼索之摩擦力

鋼索之長 = 35500 呎

今假定使用直徑 1 吋之鋼索每 呎 = 2.5 磅

故鋼索之全重量 = $2.5 \times 35500 = 88750$ 磅

$$\text{摩擦 } F_R = M_R \times \frac{1}{10} = 8875 \times \frac{1}{10} = 887.5 = \frac{8875}{2240} = 3.96 + 4 \text{ 噸}$$

十 全線上應用之牽引力假定靜止時山前山後之重量相平衡一旦使之運轉則原動機之牽引力等於由三安子至山頂之牽引力加鋼索全部之摩擦力

調查

六

$$16.7 + 4 = 30.7 \text{噸}$$

十一 馬力之計算

$$\frac{20,772,240 \times 1.70}{25000} \times \frac{1}{15} = 247.28 \text{ 匹}$$

今原動機之效率為60% or 65%

$$\text{即實用馬力} = 247.28 \div 60\% \text{ or } 65\% = 412.12 \text{ 匹 or } 380.4 \text{ 匹}$$

故擬用四百馬力之原動機為合宜

乙 鋼索鐵路之設備

- 一 原動機之馬力須用四百馬力其氣壓以一百磅為適宜
- 二 軌道中央每距五十呎之處設置木製滾輪其傾斜變更之處設置齒形滾輪以便轉運活潑

三 煤車之端設手形鐵軋緊捻鋼索以便上下運轉

四 灣曲部裝置齒形豎輪以便運轉活潑其距離每隔三呎或四呎

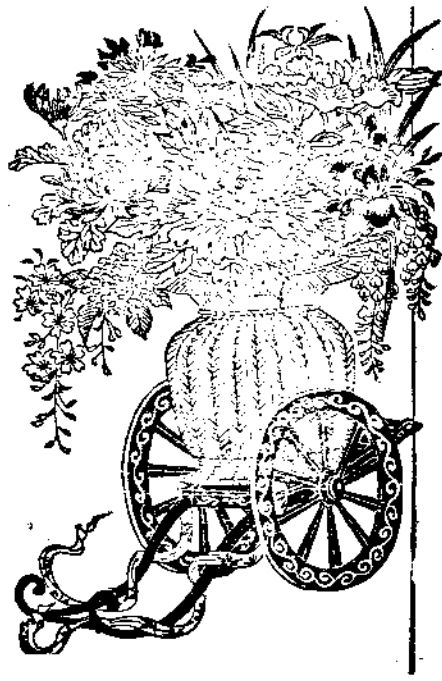
五 鋼索之延長使用鋼索至兩三個月之久每一萬呎約能延長一百呎此延長部分須用遊車法以資伸縮即於車廠村車站內原動機之側鋪設坡度最急之鐵道二百呎用

鐵骨製之遊車自遊遊動而三安子之北廟地方即鋼索鐵路之終點亦須設置遊車並常加掛滿載之煤車二三輛



圖 查

調
査



桂路調查記 (續前期)

曾鯤化編纂

裝載費

旅客運費 (自梧州起算)

| 等別 | 都城 | 德慶 | 肇慶 | 三水 | 甘竹 | 廣州 | 貴縣 | 江口 | 南甯 | 柳州 | 香港 |
|----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-----|-------|-----|-------|
| 一等 | 一、〇 | 一、五 | 二、 | 二、五 | | 一、五、 | 一、〇、 | 五 | 一、三、〇 | 一、五 | 一、七、五 |
| 二等 | 六 | 八 | 一、二 | 一、五 | 一、八 | 二、四 | 三、 | 一、五 | 一、 | 一、〇 | 二、二、五 |
| 三等 | 三 | 四 | 七、五 | 七、五 | 九 | 一、二 | 二、 | 一、 | 七、 | 五 | 一、五 |

貨物運費 以南甯至梧州爲比例

上航 上等每噸十兩 次等每噸七兩

下航 上等每噸八兩 次等每噸五兩

查西江貨物上水以蘇杭絲綢布疋洋紗爲上等一切雜貨食鹽爲次等下水以茴油艾粉樟腦爲上等以牛皮八角等山貨爲次等

營業成績 (三十四年分)

調查

調查

| 公司別 | 收 | 入 | 支 | 出 | 盈餘 |
|-----|---------|---|---------|---|-------|
| 航業 | 三九〇七〇 | 兩 | 三〇,〇〇六 | 兩 | 九,〇〇〇 |
| 兆祥 | 一七,二〇〇 | 兩 | 一五,三六〇 | 兩 | 一,三四〇 |
| 利濟 | 二一,〇〇〇 | 兩 | 一〇,五〇〇 | 兩 | 五〇〇 |
| 書安 | 四〇,〇〇〇 | 元 | 三五,〇〇〇 | | 五,〇〇〇 |
| 天和 | 一一五,〇〇〇 | 元 | 一〇五,〇〇〇 | | 二,〇〇〇 |
| 渣甸 | 三〇,〇〇〇 | 元 | 六,〇〇〇 | | 二,〇〇〇 |
| 仁和 | | | | | |

經過埠頭 邕梧間

南甯 永淳 南鄉 橫州 貴縣 桂平 江口 平南 梧州 九處

航行時日

上航約須六日 下航約須四日

損傷沉沒

三十三年各船撞灘二十五次損失五千餘元兆祥公司航興船在藤縣撞石死船夥二名客四

十

十五名傷八十餘人損害貨物不計其數三十四年各船撞灘二十四次損失八千餘元天和公司東江船在梧州下流沉沒

二 柳江 此江通行汽船祇有二艘一普安公司甯波船一兆祥公司桂富船均吃水五尺約可裝貨五六萬斤上水由大黃江三日輪所經埠頭有白沙運江象州石龍洪水武宣勒馬江口等處

三 右江 此江無一定之航行汽船每年春水發時由邕梧縣各公司派小輪前往至多不過四五艘計邕色間上水約須四日下水約須兩日半九月停輪有下顏恩隆那坡百色等埠頭
四 左江 與右江同上水約須五日下水約須三日所經碼頭有新甯馱盧崇善龍州等處
以上各江夜間均不能行輪

丑 帆船業

一 上撫河 此河有茅蓬百餘艘杷杆小駁柴扒約各七八十艘融江船百六十七艘上水裝引鹽豆麥茶蔬糖油等貨約二三千斤春夏需二十五六日秋冬需二十餘日
運費每擔每百里需銀一角三分上水加五成
經過關卡全州有統稅桂林有統稅府關倒風塘有緝私卡

二 下撫河 此河船隻頗多有小駁二百艘倒扒百五六十艘茅蓬茅村各百艘內外北流荔浦各五十艘馬江通江渡船各二三十艘共約七百艘就中以小駁倒扒茅村三種爲最大至大者上水能裝五萬下水九萬其餘自二三千以至三四萬不等至所需時日下水春夏約四五日秋冬約七八日上下水春夏約十四五日秋冬約二十日

裝載貨物上水以引鹽綢緞布疋洋貨海味爲大宗下水以穀米油糖錠麵爲大宗

運費桂梧間旅客每人需約二元貨物穀米黃豆麥子每千金運費銀二兩南粉油糖五兩舖二兩七錢上水均加一半

經過關卡府關三桂林平樂梧州統稅局四桂林平樂昭平梧州緝私卡五大墟荔浦河口昭平大灘口龍母廟計自桂至梧已多至十二所每經一卡非苦待數時或半日司巡不來查驗且未查之前有掛號費查驗費既查以後有開稟費放行費種種需索商民敢怒而不敢言實阻碍航業之大原因也

此河灘峽過多昭平平樂間尤爲險峻每年被風災灘礁所損害之船約有二三十艘

三 蘇橋河 此河有運江船數艘苗船十餘艘茅蓬船三十艘裝載量至多不能過三萬斤上水僅二萬斤以下秋冬減半行船時日上下水春夏約七八日秋冬十二日下水春夏五六日

秋冬七八日貨物上水以柳糖爲大宗下水以紙布疋爲大宗

運費旅客每人每百里四角上水加十分之三貨物粗品每石每百里上水一角六七下水五六分細品上水二角一二下水七八分有奇

四 柳江 此江自柳州以上北通懷遠古宜西通宜山思恩有木頭舟黃金舟各二百餘只大小苗舟共約五十餘隻客艇三十餘隻裝載量自一二千斤以至三四萬斤不等東通桂林凡八百四十里須由蘇橋過陡至秋冬水淺則不能通南經大黃江口達梧州約九百里有大尾舟三十艘小尾舟二十艘大小板舟各三十艘其極大之大尾舟下水可裝二十四五萬斤上水十八九萬斤此外各艘均在十萬斤以上八萬斤以下計柳至梧約需十日上水倍之至長安七日下午水四日至慶遠七日下午水三日至蘇橋十日上午下水同

裝載貨物上水以洋紗引鹽雜貨爲大宗下水以油豆穀米爲大宗貴州竹木多由此河出運費柳梧間旅客每人約需三元上水四元貨物不論粗細照米計算每萬斤每里三分柳桂間每人每百里五角貨物每石每百里二角上下

經過關卡柳州府關統稅潯州府關統稅梧州府關統稅武宣象州有緝私卡

此河灘峽甚高每年損害船隻約三四十艘又被匪劫者亦較各處爲多

五 西江 此江爲廣西水運中之巨擘有濛江波山船各百餘艘小船八十餘艘北流梧州大鳥各二百艘江口武緣百色貨縣各七八十艘盤江三枚五蓬各百餘艘貴縣鶴山各九十餘艘小艇三百餘艘白馬南鄉南甯船各百五六十艘約共二千七八百艘最大之濛江波山可裝貨約二十餘萬斤此外或二三萬斤或七八萬斤以至十餘萬斤上水祇少裝一二成自南甯至梧州上水約二十餘日下水約十餘日

貨物下水以穀米爲大宗最旺者年約五六百萬石上水以洋貨綢緞布疋海味爲大宗運貨如由南甯裝穀至梧州每萬包三十六兩米四十一兩約十四萬斤旅客多坐輪船來往經過關卡梧州南甯潯州有府關濛江有餉捐南甯永淳南鄉潯州白馬維新梧州有統稅此江有橫州三十里大灘每年被損傷沉沒者約二三十艘遭強盜劫去之貨物約值銀數萬元

此外相思江清水江紅水江思覽江等祇可通行小舟左江右江與鐵路無關係均不贅述

第四章 要隘

易曰王公設險以守其國之要隘關於國防尙矣廣西以石爲州以山爲區要隘之多冠於全國如越城如嚴關如崑崙其特著者也然欲修鐵路則產平削直難免無失險之虞商務固宜振興

殘機尤不可不預爲設備用特考核沿路要隘情形以爲審定路線研究軍事者之一助

全州

黃沙關州東北七十里有黃沙渡與永州相接

山角州東北五十里

岩墟關州西北三十里山川源口道出湖南寶慶

西延鎮州西百里

宜湘鎮州東七十里

柳浦鎮州東北七十里

長島寨州北六十里

靈川縣

永寧鎮縣東四里都靈村有土城

白石鎮縣南三十里白石潭上

千秋峽縣東北五里銀江濱

大橋堡縣西南七十里接義寧界倚山傍林夙稱要隘

藍田堡縣西北八十里接興安義寧界

高山堡獨轄四隘

興安縣

越城嶺縣北三里即始安嶠一曰金義嶺又曰臨源嶺天險無比漢路博德下湟水賴恭出零陵唐劉士政拒馬殷馬希範制馬希泉皆在於此昔人謂一失越城則桂林旦夕難保蓋粵西之咽喉實此嶺操之也

嚴關縣西十五里兩山對峙中爲通道勢極險隘僅過單騎亦戰史上有名之要地也魏氏謂關爲楚粵咽喉北負峻嶺陂陀險阻若禦嚴密以逸待勞敵師雖多不能飛渡

小嚴關距嚴關二里其地上下二巖中有一大坪寬約三四里可伏兵與嚴關相犄角

秦城縣西南四十里在嚴關南二十里秦成五嶺時所築遺趾尙存石甃無恙群山環立鳥道不可方軌唐馬殷遣將秦產暉李瓊襲秦城擒王建武秦城以南二十餘邑望風驚潰劉士政出降其關粵西之存亡有如是者

融江六峒縣西南四十里

臨桂縣

東關距城二里

南關距城三里

西關距城三里

北關距城三里

上東稅關在永濟橋北二里

下東稅關距東江門四里

蘆田市縣東三十里

峽口鎮縣東此外有永安仙保浪石慕化各鎮及蘇橋司等處

永福縣

海灣堡縣西十里

舊街西通四十八岸

寨沙南通遙山

理定堡距縣四十里爲上三里門戶

蘭蕪鎮縣西南四十里

調查

銅鼓市縣東北四十里

鹿寨縣西南一百五十里五方雜處易於藏奸

雒容縣

都勒隘縣北九十里

橋屯隘縣北九十里

三堡隘縣東北

高天堡縣東南六十里舊爲盜賊出沒之處

平樂鎮縣東北七十里

江口鎮縣西南五十里洛清江口

托定村縣北七十里

此外山有長聖坳上料村河有牛皮灘均稱險地

馬平縣

振柳營在柳江北岸

穿山堡縣南四十里

新安鎮縣東五十里

樟木鎮縣西六十里

魚窩寨縣西南五十里極稱險峻控引長江有同天塹迴臨

絕壁如守雄關乃柳慶二府之奧區也

三江堡縣南十里即洛水洛清江鵝水之總匯處

長平堡縣南三十里

烏石堡縣南八十里多獠狼狽之屬

此外如柳城界之二塘古零柳宜界之流山來賓界之門三都之水源十三都之里高四都之十二將軍山弄亦稱險要

遷江縣

鳳凰堡西四十五里

山巢山縣北六十里孤峯獨立

石陵堡縣東南三十里

平陽墟縣東四十里

調查

清水鎮縣南六十里

榜山離城半里據建 之勢若守縣城必先據此山

賓州

古漏關州西四十五里

安城鎮州東六十里

梁村墟州東一百二十里

鄒墟口縣北三十里乃賓州諸水總滙之地爲北方屏蔽

崑崙關縣西南百里峻岩聳拔高出羣山

此外如黃茶之月光巖林山之谷皮峒金雞岩鷹埠之雙山岩老鴉巢均稱要害

宣化縣

崑崙關東北百里與賓州共險爲邕管之衝要

三官堡縣南一百八十里通欽州要道

合江鎮縣西五十里左右兩江合流處

橫山寨縣東橫山上爲賓州南甯鎮鑰

永平寨縣西

金城寨縣東九十里

譚落墟縣南六十里極稱險要

遷龍寨縣西八十里

那南寨縣西六十里

那龍寨縣西七十里

大座堡縣東北三十里

關山堡縣東北八十里

團羅堡縣南九十里

淶開堡縣西北四十里

高峯隘縣北六十里

甘洞隘縣西北六十里

白雲隘縣西北九十五里

白蘭隘縣東南二百四十里

調查

第五章 名勝

鐵路運輸在旅客與貨物欲令旅客皆願出於其途則不可不引人以人勝各國之經營鐵路者凡路傍之名園勝景必詳細記載廣布海內以聳士民游覽之心證諸我國已成各路如賽會觀花日來往客人亦常增至數倍蓋山玩水覽勝搜奇爲人生極愉快之事無古今無中外一也廣西山水甲天下自古已膾炙人口遊其境者睹石山之秀拔洞竇之奧妙林泉之奇巧莫不驚爲世界之大觀非徒廣見聞而已且可研求物理茲特將沿途各名勝一一蒐集俾旅行有所稽考焉

全州

湘山州西二里峰巒鬱鬱巖洞幽深泉石秀異登其頂可盡一州之勝有飛來之羅浮石其稍夷處曰筍布台寂照大師經行之所石壁蒼翠如染中有泉曰玉虬如飛練下垂

聖禪山湘山對岸中有石象珣玕儼然如生

柳山州北二里巒崗秀麗尤多奇石拔地七十丈二江東流波影炫目應泉中有巨石乘風雨飛入井中昂首低尾如龍馬

碧巖州北十二里廣如大廈深數百丈有石田石米等皆極形似傍有洞秉燭可入漸入漸高有

飛泉七八十丈濚紆如練一名嫩玉巖中有石鼓蓮華台閣之像甚多

波斯巖州南三十里前後有龍潭二巖洞中有佛像如雕琢然多紀遊石刻

獅子巖州西三里有白石如帶可五六丈中有數疊如階磴然

讀書巖城東渡江北行三里巖口甚懸石笋數十上有石橋過橋層級而進洞益高朗懸石如蓋

四面石罅玲瓏日光射入晶瑩透徹

鳳凰山由柳山蜿蜒而南起伏奇秀形如鳳飛山陽

甲亭在湘山嶺眺覽郡中如在畫圖

漱玉亭在巖後其巖泉琤琮如漱玉

赤蘭亭州南三十里亭左右前後皆合抱大松千章狀若虬龍獨一松高大倍常松上生蘭如寄

生草葉似建蘭花赤色香聞數里

濯纓亭在州西盤石山

全勝亭在湘山上

秋高亭在柳山之陽

碧梧台在州

晚靜亭在蓮池上

合江亭在望江門外

楚南偉觀樓在州圃中一名秋高樓

鎮湘樓即湘春樓在州城大南門

翔鳳樓在鳳凰山脊

皆山閣一名萬象閣在州治旁

報恩光孝寺在西門外湘山唐建中有亭榭佳勝俯望全城如一幅畫圖誠絕景也

妙明塔即兜率宮無量壽佛真身此

雲歸菴山從中峯分枝爲佛塔左翼眺覽郡中如在畫圖

興安縣

越城嶺在縣北三里爲嶺之一即始安嶠實粵西之咽喉越城一失則桂林難保

鳴玉洞縣西南七里石乳下懸又有石床石盤石筍等泉聲琮琤

龍蟠山縣東六里中有洞產魚四足而角皆修尾四尺丹其腹人不敢傷恐致風雨

嚴關在縣東南兩山夾峙中僅容一馬爲歷代戰史中最有名之地

石龍江縣東八里江內巨石如龍有天然鱗甲水從龍腹下噴出東岩有小石形似龍頭名曰龍角

雲嶠書堂在草聖岩滌硯池

德雲院宋建聽松軒在縣城中

白雲亭在縣東一里

寶塔寺在縣懷德坊有浮圖九級宋建

全州居灘湘之源昔人謂江山猿鳥雲泉竹樹爲天下甲

靈川縣

西峰山縣西南三里高百餘丈三面峭立其中坦夷有石龍長數十丈上有龍泉每日三漲三落

獅子山縣東南四里昂立如獅

真仙岩縣西南三里內有石樓文采可玩登樓遠矚無際石屋可坐數百人乳落凝結爲纓絡寶

蓋之狀

仙隱岩縣西三里洞門高廣其內通明石乳纍纍旁有堰石田石米遊人取米不竭

舜山縣西南四里峰多奇秀如冠如笏如人趨而拜之狀下有舜池

大榕館在縣北二十三里

枕流亭在滑石舖十里旁有道鄉泉碑

龍泉寺在縣北街宋建

如意寺在縣南街宋建

大雄寺在縣城東宋建

崇貞觀在縣城東元建

佛塔寺宋建



公 牘

軍政府暨潮梅各界反對南潮鐵路抵借日款之電文

(一)廣州軍政府督軍省長省議會鈞鑒北庭以南潮鐵路抵借日款事關路權領土北庭賣國南政府豈忍坐視吾輩以桑梓攸關願誓死力爭請速嚴詰取銷為禱嶺東學生總會東印(二)北京薩鼎銘先生鑒據嶺東學生總會來電稱北庭以南潮鐵路抵借日款事關路權領土豈忍坐視請速嚴詰取銷開議等語如果有其事應即制止以保路權希即查明見復為荷
岑春煊陸榮廷林葆懌溫宗堯魚印

北京薩鼎銘先生鑒前據嶺東學生總會電請制止潮汕鐵路抵借外債一事業經轉請查明見復計遼察照茲復據潮梅國會省會議員汕頭總商會十五屬民團局學生聯合會報界全體饒美寰等電稱報載北庭將以南潮路線抵借日款詳情儘駭絕難承認萬乞據理力爭以保路權而存國脈清社以川路風潮而屋民意所在前車可鑒况魯案開案正出交涉困難之秋東路又為上年日本要求廿一條件第五項懸案之一苟成事實是南潮路線未斷送於袁世凱反斷送於現在北政府矣凡我兩省同人痛在切膚不忍坐視現經開潮梅保路大會議決誓死力爭伏乞嚴電北庭取銷前議並要求明白答覆以釋群疑臨電不勝迫切待命之至潮梅國會省會議員汕頭總商會十五屬民團局學生聯合會報界全體饒美寰溫翀遠蕭世芬陳坡吳子培陳俠乘李蜀權吳祖簫等公叩等語如有其事務希取銷前議以慰輿情並盼見覆岑春煊陸榮廷林葆懌溫宗堯魚印

廣州參議院衆議院省議會莫督軍楊省長本府外交部汕頭嶺東學生總會國會議員饒美裳君暨各公團鈞鑒前據嶺東學生總會電請制止北庭抵押潮汕路線茲復據饒議員等電請取銷南潮路線借款各等情業經先後轉電北庭查明辦理矣得復再閱政務會議庚印

軍政府爲浙軍餉需事咨復粵督軍請轉咨粵省議會文

查軍府前因浙軍向義餉需待發不得已在粵漢鐵路公司每月借撥三萬元藉資接濟經該公司董事局議決認可茲由軍府分行廣東財政廳將來照案歸還軍府復慮積欠漸多日後籌還不易并議定辦法俟時局底定由公司交通部在官款本利項下扣還或由和議於善後款內提成歸還於本年五月十五日令知該公司總協理在案是此項借款經董事局議決并非出於強迫可知復決定歸還辦法與該公司成本實無絲毫損失目下大局未寧浙軍駐守前防餉項萬難中斷與其另行籌給仍不免重苦吾民曷若照舊履行以免多滋紛擾至前浙軍坐提款項除查明告誡外准咨前由相應咨請貴督軍轉咨查照云

桂省督軍省長爲籌設滇粵桂電線致交通部電文

交通部趙部長鑒查滇粵桂三省電線添修雙線一案前據省電報總局劉總辦冊報梧及邕鎮兩路除線及鈎碗外尙需添購桿木費一萬一千五百四十四元五角二購備各種器具及工運等費銀三萬七千零七十二元九角五分業於去年十二月艷電以此項需費甚重請由軍府撥給嗣准大部第十二號咨復以雙線係依原有電桿添桿掛於原電桿並未破壞無須另購等由當飭該電局劉總辦轉飭各局遵辦在案本月江日據該總辦復稱據各局電稱工程處用器具應由總局發銀小工即可臨時備用惟桿木因年久失修已多朽腐且甚短小原掛一線尙難支持若添爲雙線非換用新桿不可請咨商軍

府購備或由本省墊款購齊伏候示遵等情至梧鎮兩路電桿確係年久失修已有朽腐自應購用新桿方可興工惟此項桿工及工運等費爲數甚鉅敝省現時財力實難籌墊擬請貴部長轉呈軍府察核可否撥款給助仍希見復以便轉飭遵辦
明靜誠叩養印





叢 錄

天津浦口鐵路借款合同

光緒三十三年十二月初十日奏准

此合同係光緒三十三年十二月初十日即西歷一千九百零八年正月十三日在北京訂立其訂立合同之人一係署外務部右侍郎梁敦彥已奉旨允准訂立合同一係上海德華銀行倫敦華中鐵路有限公司（此後名爲公司）茲議訂條款如左

第一款 中國國家准銀行等辦五釐利息金鎊借款數目係英金五百萬鎊此借款係光緒三十三年十二月初十日訂立名爲中國國家天津浦口鐵路五釐利息借款

第二款 此借款指明係爲建造官鐵路之資本其路由天津或附近天津接連津榆官鐵路經過德州濟南府至附近山東南界之嶧縣此後條款均稱天津浦口鐵路北段再由嶧縣至或附近揚子江南京對岸之浦口此後條款均稱天津浦口鐵路南段此二段共長約一千八十五啓羅邁當合中國約二千一百七十里其勘量路線可由督辦大臣核辦

第三款 所備之資本專爲建造鐵路購辦地段車輛及一切應配物件並經營行車又於造路期內付還借款利息均在其內其建造工程自實在開工之日起估計約需四年造竣其開工日期於此合同畫押後不得延至六個月外該公司亦於此期內預備五十萬鎊知會督辦大臣聽其或在歐洲或在中國提用作爲銀行等代墊第一期出售價票進款此五十萬鎊全數或經實在提用之數並其利息均由第一期出售價票進款扣除其利息常年不得過六釐

第

七

期

第四款 此借款利息按虛數常年五釐由中國國家交付或由借款進項或由別款交付嗣後先由該鐵路進款交付次由中國國家以爲合宜之別項進款交付每半年按照此合同附表數目日期於十四日前交付一次

第五款 此借款除後開之第六款詳載外以三十年爲期自訂定借款之日起至第十一年起還本每年應付還銀數由該鐵路進項或由中國國家以爲合宜之別項進款交付每半年按照此合同附表數目日期於十四日前交付銀行等一次

第六款 由訂定借款之日起至十年後無論何時若中國國家欲將借款全數清還或欲先還合同附表所載未到期之數若干均可照辦至第二十年內照債票上數目加價二鎊半即係每一百鎊債票一張還一百零二鎊半第二十年後無須加價惟每次預還若干中國國家應六個月之前用公文知會公司其預還之數照借款招帖內載括圖日期多加括圖次數

第七款 德華銀行滙豐銀行既經德英兩公司派爲經理借款代表其每年應還本利除第四款詳載外照此合同附表數目日期由督辦大臣或在上海或在天津以上海或天津紋銀交付該銀行足數在泰西交還金鎊其鎊價與該銀行同日訂定又可於還本利期前六個月內無論何時皆可隨便訂定此所還之本利可以交付金鎊

若中國國家遇有金鎊實在存在歐洲欲提用交還本利亦可用金付還但不得爲此故由中國匯去每年付還借款之本利德華銀行滙豐銀行於每百兩計收用銀二錢五分作爲經理費用

第八款 此借款本利中國國家承認全還若鐵路進項(及或)借款進項不敷全還本利之數督辦大臣奏明由中國國家設法以別項款項補足按期交付銀行清還本利

第九款 此借款以下列之款作保 直隸省釐稅每年關本銀一百二十萬兩 山東省釐稅每年關本銀一百六十萬兩

江甯釐金局釐稅每年關平銀九十萬兩 江蘇省淮安關釐稅每年關本銀十萬兩 以上釐稅不得牽連他項進款若本利照常交付不得干預各該省之釐稅倘若到期本利欠付除展緩公道時日外即應於各該省釐金及合宜稅項內撥足上開數目交與海關辦理以保執債票人之利權嗣後若有抵該三省之釐稅總以此次借款本銀利息儘先償還此借款或全未還或未還清之先倘有用該三省釐稅借抵他款用付本利一切事宜不得訂明在在次借款之前亦不得訂明與此借款平行辦理並總不得令此借款以該三省釐稅逐年抵還之質保有所窒礙減色將來若再訂立抵以上所言該三省釐稅之借款務於合同內載明所有應付還本利等事俱在在次借款之後辦理等語此借款未還清以先不得將此鐵路及其收款抵押他款此借款未還清以前倘遇中國國家議定修改海關稅則減免厘稅現在議明不得因此借款係厘稅抵押而阻止修改減免厘稅但若擬將此次所指厘稅減免則應先向銀行等商明務於新增洋稅內如數撥足補抵借款

第十款 此借款全數准銀行等印發債票其數目由銀行等酌定其式樣由銀行等商同督辦大臣或中國駐德英出使大臣酌定債票或用中英文或用中德文刊雕均隨其便督辦大臣簽字之名及其關防均摹刻於上以省其親自畫押之煩惟國駐德或駐英出使大臣於債票發售之前須逐張蓋印並其簽字之名摹仿於上以示中國國家允准及承認發售此項債票該公司駐倫敦或柏林代表人亦在債票上簽押作為發售債票經理人倘此借款發出之債票或遺失或被竊或經焚毀銀行等隨即知會督辦大臣或中國駐德英出使大臣由該大臣飭知銀行等在新聞紙上刊登告白聲明已失之票不能憑以取銀並設法按各該國例章辦理倘所失之票已過銀行等限期仍未覓回督辦大臣或中國駐德英出使大臣照原數重發副票加蓋印信交該銀行等收領所有一切費均由銀行自備

第十一款 所有此借款之債票息票以及收付各款在借款期內不納中國各樣厘稅

第十二款 所有借款招帖以及付利還本一切詳細辦法未經本合同詳載者由銀行等會商中國駐柏林或倫敦出使大臣酌定俟此合同簽字後即准銀行等出此借款招帖中國國家飭知駐柏林或倫敦出使大臣遇有應會同辦理之事與銀行等協同酌辦並將此借款招帖簽字

第十三款 此借款分兩次或數次出售債票俟此合同簽字後將頭次債票三百萬鎊之數從速出售不得延過十二個月外其價值係按照虛數九三折(即每百鎊實交九十三鎊)交付中國國家其第二次及後次出售債票之期總以不誤建造鐵路工程為準其數目由督辦大臣酌定其價值將來係按照出售之實數交付中國國家銀行等於每百分扣留用銀五分半(即每一百鎊債票扣留用銀五鎊半)銀行等在歐洲及在中國招人購買中國人與歐洲人一律照章辦理若中國國家定購自應儘先照給但須於未發出借款招帖之前購定

第十四款 借款進項或在中國或在英國或在德國交付德華銀行暨匯豐銀行收存歸入天津浦口官鐵路項下至交付此款係按照購票章程內所載購票人交付銀行之日期辦理其在倫敦在柏林所存之鐵路款項按常年四釐給發利息在中國所存之鐵路款項或作來往或作定期存放其利息嗣後酌定借款進項暨生發之利息除造路期內交付借款利息並經手用銀外銀行等將此款存放聽候督辦大臣提用款項若過二萬鎊之數應於用款前十日知照銀行等借款進項按照建造鐵路工程所需隨時提用由鐵路總辦或其代辦出支取憑單向匯豐銀行暨德華銀行支取亦須將所提用之款另單聲明緣由及給發工程所需之價值在中國所需款項開支費用可由總辦自定向匯豐銀行暨德華銀行滙至上海所滙之款存放該銀行聽候為鐵路事提用鐵路帳目用中英文字登記按照妥善新法辦理並佐以

收支單爲據於造路期內該帳目並收支憑單隨時任由銀行等自給薪水雇用之稽查帳目人查看該稽查帳目人之職只專爲公司查察此項借款是否按照本合同第三款所載提用開支並爲公司查明按照第十八款內載鐵路總局每月所購外洋材料帳目而已該查帳人可與鐵路總局商訂驗看帳目日期以便辦理上開職事鐵路總局每年年終結帳後將鐵路支收帳目及行車進款用中英文刊印以便任人取閱

第十五款 設若建造鐵路時借款進項並生發之利息除付借款利息外不敷修造鐵路以及裝配所需其不敷之數先由中國款項提付以免延誤建造工程如仍有不敷之數則向銀行等續借洋款其利息並條款仍照現時之合同辦理其價值則照此次借款之第二次及後次出售債票訂定若鐵路造成後鐵路項下尚有存款將此未用之款移入後詳第二十一款內載借款利息公積項下以備中國國家撥還此合同承認應還之款

第十六款 此借款出售債票招帖未發之先如有關繫大局或銀市格外之事致中國國家現在市面之債票價值有碍以致此次借款未能按章辦理銀行等准展期緩辦惟所展之期由立此合同之日起不得過十八個月若在限內第一次債票仍未售出將此合同作廢所有第三款內載銀行等付過之款並其利息由中國國家付還但概不給別項酬金

第十七款 此鐵路建造工程以及管理一切之權全歸中國國家辦理建造南北段工程之時中國國家選用公司認可之德英總工程師各一人若銀行等以所選總工程師爲不合宜須將其不合之緣由聲明此兩總工程師須聽命於總辦或其代辦所有繪圖造路各事須遵照總局之意辦理其平日行爲須敬重督辦大臣與總辦其聘用該兩總工程師合同由督辦大臣自行獨訂至鐵路上派用專門人員分派各該員應辦各事以及辭退各該員總辦或其代辦該段總工程師商酌辦理遇有彼此意見不合稟請督辦大臣判斷判定後彼此均不得異言工程造竣後中國國家即將南北兩段合爲一

官辦鐵路派一總工程司料理此總工程司在借款期內須用歐洲人但不須與銀行等商酌

第十八款 此鐵路南北兩段於造路期內華德銀行暨華中鐵路有限公司作為此鐵路經理購買須由外洋運來各材料機器什物之人所有購買此項緊要材料由總辦招人投票若所購之材料貨物須購由外洋者該經理須以鐵路最合宜之價購買按照原買實價每百兩加用銀五兩惟定購材料及支取費用非經總辦核准不能照行德華銀行暨華中鐵路有限公司既得上文所詳之用銀自應各在其段內代為監購鐵路所需建造裝配各外洋材料此等材料須在於公共市場擇價值最廉而質料最佳者購買若材料運至中國有與原單不符者鐵路總局有權退收德英所製貨物若質料及價值與他國所製者相同南北段應先儘由德英購買鐵路總局如欲在中國或在外國招他人經理購買各項外洋材料以為更覺合宜者可以有權照辦惟用銀仍照上文所詳給該經理人所有買貨單及驗單均呈總辦查核所有各項回用扣頭均歸還入鐵路項下所有該經理人購買各材料須有製造廠原買單並驗單為據該經理人除得上文所詳用銀外不再給用銀惟遇有雇用工程顧問人員總局須由鐵路項下提給薪水中國材料及經在中國製造之貨物若質料價值與德英或其他外洋材料相同自應先儘購買以鼓勵中國工藝購買中國材料不給用銀全路造竣後鐵路總局若為南北段內購買外洋材料應先儘向德華銀行暨華中鐵路有限公司經理購買其辦法章程嗣後彼此商酌辦理

第十九款 本合同內所言之鐵路將來或以為有益或以為必需建造枝路由中國國家以中國款項自行修造如須用外國資本則先儘公司商辦

第二十款 遵章上諭訂立之草合同內載提餘利十分之二給銀行等作擔任酬勞今免提給餘利改由頭次發售此借款債票項內提留二十萬磅給銀行等以代之其提留之法按照借款招帖所登買票人交付銀數日期照籌核算辦理所有

此借款後次發售債票或續辦借票不再給予抵換餘利之款

第二十一款 歷年除付借款本利外鐵路總局將本年鐵路淨進款盈餘足數交付來年到期借款利息之數在天津或在上海存放銀行等所存放之款按照市面情形發給最優之利息

第二十二款 德華銀行暨華中鐵路有限公司可將本合同應有之權利及責任全行或分別交與他德國公司或他英國公司接辦或再交代理人代辦其接辦代辦應商請督辦大臣核准

第二十三款 本合同係遵光緒三十三年十二月初十日上諭簽定已由外務部用公文照會英德駐北京出使大臣

第二十四款 本合同繕寫華英文各五分中國國家存三分銀行等存二分如有繙譯文字可疑之處以英為準

光緒三十三年十二月初十日

西歷一千九百零八年正月十三號 在北京簽定





路事要聞



▲內國部

◎◎廣三廣九兩路之接軌問題

日間紛傳廣三廣九兩路現已商議接軌記者因此事日昨特詢之交通當局據云此事大有研究之價值一時尙難實現蓋廣九鐵路客多貨少前數年結算每年虧損約在十餘萬以上皆挪廣三鐵路贏款項下以補之近兩年來虧損亦在數萬以上然以廣三鐵路所贏之款已移作他用故每向他方借款填補之廣九鐵路如完全爲本國所有則不生問題然英屬一都分則爲英國所有其每年亦屬虧本故接軌一事在英政府固爲甚願而在我國則情勢不同蓋接軌以後北可通漢口客貨兩增實可預卜營業之興盛必有加無已豈不是將自己權利而轉送與人也我國從前交通部亦有議及此事然必覺有一地址與首港相同而可期成商埠者俾廣九鐵路直通此間則接軌一事乃能實現故此事今日雖有人提議恐來亦難見諸實行也云云

又云廣三路減輕西段車價後乘客及收入比較表如下九年六月份乘客共三十三萬二千六百二十四人八年六月份乘客共二十萬三千九百九十七人比較實增乘客四萬八千六百二十七人九年六月份收入客脚六萬八千零三十五元四毫二仙八年六月份收入客脚六萬三千三百五十七元八毫五仙比較實增客脚四千六百七十七元五毫七仙平均每日

增加乘客一千六百二十八每日增加客脚一百五十五元九毫一仙

◎◎粵路節流計劃

粵漢鐵路公司近以財政困難已達極點非認真開源節流恐有破產之憂故連日召集董事會討論議決先從裁員減薪入手茲聞各董事以粵漢鐵路醫院開辦以來形同虛設每歲開支七千餘元糜耗已極又查鐵路員司每月既有薪水發給而於月薪之外復由公司供給伙食實為全國各路所無現計員司伙食每月開支二千一百餘元此糜費亟應先行裁撤以維路務昨經一致議決實行至各股冗員則俟按股甄別致查妥協始行着手裁撤云

又粵路公司自新任總協理接辦以來對於路政事宜雖經銳意整頓第以弊竇太深積重難返屢次籌畫均因互有牽制無法改良沿線各站多有每站用至站長三人者其他糜費可想而知現聞該路每月所收車利總計約九萬餘元而支出總額約須十五萬挖肉補疽難乎其繼綜計該路借入債額共欠台灣銀行暨其他各行號一百六十餘萬元每月繳納利息之數亦須三萬餘圓云

◎◎粵路餉鹽案

黃沙鴻鈞泰福昌和同興等運館三間因代運餉鹽三車經於本月八號赴黃沙查緝廠驗明蓋戳准九號早放彩不料粵路公司因沈督辦八號夜赴韶因機車不敷應用遂將九號早加車改走八號夜軍車并將該鹽三車搭掛拖上於九號早六點鐘抵韶時粵路公司因倉猝未有通知該運館以致牽累被韶廠翁委員為私鹽報運使充公查其原委皆因粵路將加車收走軍車以致誤會其實確非私鹽云

◎◎粵路工人之盜竊汽遮案

時事社通訊粵漢鐵路機務長溫祖蔭昨據司機報告近來到站替車殊欠靈動嗣派匠察驗發見各車失去汽鼓內之汽遮共四十九輛總計失去八十餘件查此項汽遮銅器仿造雖係不難惟製成之硬鋼刻下極難採辦此案發生後該機務處查出花紅訪得係小工溫永流所竊詎該犯聞風遠遁多方設法始誘其回廳餘差拿獲供開同夥行竊尚有許謙周勝二人所竊汽遮八十餘件內有廿餘件售與河南尾合成雜架店每斤價銀二毫六仙其餘押在河南小押者計公利隆二件公源五件押在黃沙者德安四件宏安二件和生二件春和一件萬成一件尚有週隆里至源昌街五仙門永漢馬路東堤長壽里各小押均有典押件數多少及押店名號則不復記憶等語當將該犯交路巡看管所失汽遮除備價往雜架店購回十二件外其餘各押店均須受該警區飭知或持有警廳公文注銷質票方許備價取贖特請警廳分行河南黃沙兩警區轉飭各押店知照所有押入此項汽遮准上取銷質票由該公司備價業同式樣到店取贖並請發公文一件以便携同該犯前赴不知名之押店贖取以免爭執頃已由警廳准予照辦矣

◎◎廣三路之整頓

廣三鐵路局長勞勉邇來因局費不支特開局務會議討論與革事宜集議經旬關於購煤購料車務警務及該局種種進行計劃現已議決對於會計事項擬採用新式簿記俟特別委員會組織後即籌議一切云茲將該局連日議決各案訪錄如下(甲)購煤事項(一)以後凡遇購煤須先向各處詳細探明目前市值以為根據市價及收煤細則另行規定(二)以後凡購煤由本局承投招商再行開局務會議決定攔標價額即最高之價然後開投攔標價額與議人員應負秘密之責(乙)購料事項(一)同一種貨物價格在五元以上者先行探價然後採買探價細則另行規定(二)同一種貨物價格在五元以下者一面探價由會計課按所探之價與採買之價按旬比對審核(三)車頭車輛枕木鐵軌輪船機器制服及其他材

料價達二千元以上者須招商投承辦法與購煤同但遇有別種原因不能開投時則照第二辦理(丙)車務事項(一)起築佛山第一段馬路以便貨物交通(二)三水展築枝軌至河口須詳晰調查貨物確數及工程費用若干併約計每年車脚約可增收多小具一精細報告以便決定進行(三)遇有人欲於省佛適中附近本路地點建設跑馬場或遊戲場及關於該工程之運脚概予免收以助其成立或由本局酌量情形自行籌辦(四)每年悅城龍母誕前一月本路籌議屆期加開三水至悅城之駁輪聯絡火車以增客脚(五)趕築各站棚欄以便在站上驗票收票先由石圍塘舉行其餘各站以次興辦(六)每日開駛各隊貨車責成行車稽查員隨時將附載貨物復磅核與貨票是否相符以杜朦混(七)各站買票司事貨物司事及練習生由車務主任因其事務之繁簡先行勻配以後每員須三個月調站一次一年之內不得在一站服務兩期(八)各車隊驗票司事行李司事及練習生亦每三個月調車一次(九)凡遇買票及驗票司事出缺必須先以現充練習生候補未經練習生階級者不得逕補司事(十)實行站上驗收票後行車稽查員須兼檢查核銷票事務與核銷票各員負連帶責任(十一)車上清潔事宜歸車隊長負責站上清潔事宜歸船長負責船上清潔事宜歸船長負責如清潔夫役有不履調度情事車隊長站長船長得先行開補後再行具報行車稽查員對於車上站上船上清潔事務應負隨時督察報告之責(十二)各站苦力一律報名編號方許入站接客先從三眼橋及奇槎兩站實行其餘以次續辦但現有伏頭承充者不在此限(丁)警務事項各大站設有巡官巡長者遇有事時該站長應會商該官長督飭警兵辦理其各小站祇有警兵而無官長者該站長有直接指揮警兵之權警兵須服從該站長命令(戊)機廠事項(一)籌議在機廠之西北隅另設早船牌一座以施容長一百尺之輪船為率以爲本路修船之用除本路修船時期外則租商應用或接修機件詳細辦法另行規定(己)會計事項(一)另設審定會計科目及編訂歲入歲出預算案併改訂新式簿記兩委員會以爲根本改革

◎◎粵桂間之實業進行

▲暹梧鐵道

▲欽州煤礦

訪聞譚根此次由美洲歸來不獨於飛行前途抱莫大希望即與兩粵實業亦頗有關試述之如下(一)桂中當道以蒼梧距離邕甯不第陸太形隔塞即水道亦甚多滯礙特倡邕梧鐵道之建設此議發起和者爭先故不崇朝即集得鉅款一面從事草創一面致電美國囑譚根就隨近延聘極有經驗之工程師開此項人材日前已同譚根抵港矣(二)某公司在欽州發現一礦區煤質極佳年來運省出售獲利頗厚惟規模狹小究多未便特以鉅款匯交譚根在美國購辦上等機器以為擴大營業之準備聞此次譚氏歸來已將泥車機鋤鏟鐵軌鐵釘以及各項機器帶回經此一番整頓該公司前途之發展定可預卜

◎◎擬辦電車

旅滬某華商擬由香山石岐至前山測勘一帶興築一條電車路全路約長四十英里聞已邀政府批准此路若成將來該處必是暢旺因該路所經地方全是繁盛村鄉云

◎◎息借電車公司欸合約之內容

布政公所向電車公司息借之欸經於廿一日雙方正式簽押過付已見前報現復探悉其借約內容亟照錄之以供衆覽條文如下廣州市市政公所今因需欸動用擬向廣東電車有限公司商借毫銀四十萬元由中華民國九年六月二十一日起為第一次交付借欸之期為雙方保持信用起見先立借欸合約如下屆時雙方須遵照合約所載切實履行不得有所反悔計開借欸合約(一)債權者廣東電車有限公司(二)債務者廣州市市政公所(三)借欸總額廣東通用毫銀四十萬元分

作四期交付每期十萬元自中華民國九年六月二十一日起為交付借款之第一期嗣後每月為一期計至中華民國九年九月二十二日共四期照額交足(四)息率週息一分由每次交款之日起算限六個月清息一次不得延欠以後每六個月付息一次至借款清償之日止(五)借款期限由每次交款之日起計俱以兩年為期第一期借款自中華民國九年六月廿二日起至中華民國十一年六月二十二日止其餘按期類推(六)還款時期市政公所得提前將借款彙作一次本息清還交款之日即停止利息如一次不能清還亦可分作四次每次還銀十萬元自中華民國九年六月二十二日起為第一期嗣後以一個月為一期至中華民國十一年九月二十二日清還其利息按次攤還伸算(七)抵押品(一)廣州市惠愛西路舊將軍署地址全段計面積共華井一千七百三十九井零七十七方寸(二)廣州市育賢坊內禺山臨時市場地址及四週街道花園全段計面積華井七百零二井七方尺九十五方寸暨上列兩地段之上蓋及樹木包含在內在借款未清還期內不得將上列之抵押品再向別處按揭或投充變賣其全部或一部份市政公所並須擔負保管之責不得將該地段內之上蓋損壞設或於借款期內市政公所對於上列兩地段認為有增加建築或改造或開闢街道之必要時必須預先與電車公司商訂妥協立有允許字樣方能着手動工(抵押品另附圖說二件)(八)如屆還款之時市政公所未能將借款清還廣東電車有限公司有權將本合約第七條所列之抵押品自由處分以扣足借款清還本息為止市政公所不得爭執(九)電車公司處分抵押品時如有別人或別機關冒名管業或強佔宿居或用其他方法抵抗等情須由市政公所負完全責任由廣東電車有限公司通告之日起限一箇月內清理妥當交由廣東電車有限公司處分(十)如在借款期內或在還款期間市政公所欲將該抵押品自行處分須得廣東電車有限公司簽立允許字樣並須廣東電車有限公司派員會同監收款項先以收入之款歸還借款至全數收清為止若有餘款市政公所始得收用(十一)市政公所得將上列抵押品續向廣東電車

有限公司爲第二次之借款惟此項續借之款以毫銀十萬元爲限(十二)本合約由市政公所呈請督軍省長批准雙方簽押之日發生效力至本息清還之日廢止(十三)本合約分繕中西文各式份以一份存市政公所一份存廣東電車有限公司(十四)本合約立於廣東省廣州市廣州市市政公所督辦楊永泰總辦魏邦平廣東電車有限公司總理伍學晃副司理鄭堯楷董事余道生董事伍於瀚中華民國九年西歷一千九百二十年六月念二日立

◎◎否認滄石鐵路簽定草約

北京交通部否認滄洲石家莊鐵路公司與意公司簽定草約建造該路之說謂該路乃歸部直接管理今並無此鐵路公司存在亦未與意人簽定此項草約云

◎◎北京電

施肇基携隴海路借款草案回京徐諭交部悉心核議

又云隴海鐵路續借比款合同俟新內閣成立方正式簽字

又隴海路借款債額五千萬荷金因比禁現銀出口故與荷蘭合辦一切條件均照中比前議惟海州商埠現由比讓與荷國聞簽字時由荷蘭銀行先交五分之一

◎◎曹琨反對石德路抵款

北政府接曹琨來電極力反對以石德鐵路抵借外債語頗激昂

◎◎北政府將加入新銀團

北政府因準備加入四國銀行團特派外交部參事嚴鶴齡爲書記已致電照會倫敦四國銀行團書記局長

◎◎俄人覬覦中東路

俄國軍官數十人連日在道外俱樂部開大會議以中東鐵路警權自中國接收後迭次發生匪警足徵能力之不足應向中國官吏交涉仍將警權交還俄人自辦云

◎◎中東路之中俄解決談

大陸報北京通訊云現有種種氣象似中東鐵路問題不久將催迫解決沿路情形日形惡劣苟欲繼續行駛誠有改組之必要北京俄人顯得法人同意現向中國運動欲開股東會議重舉董事部今可預決者他日舉出之新董必盡為擁護俄國舊朝廷之人物而尤當注意者此間舊黨俄人與日人間之關係今頗不可忽略視之中國對於此路漸格外表示注意非僅欲利用之以締結外債數日前中政府派外人顧問員美人福開森英人辛博遜法人賈杜出京調查此三人將在北滿費數星期時日考察中東鐵路沿途情勢直至西比利亞邊疆然後再在西比利亞盤桓若干時上烏克斯定政府即遠東新民國之駐京代表刻向中政府提議欲組織委員會代表三個民國開會討論中東鐵路之局勢所謂三個民國者係指末斯科勞農政府上烏定斯克新政府與北京政府而言實則此三者無一具有民國之形似也上烏定斯克提議之根據以為此路乃俄羅斯帝政府之產業今勞農政府為帝政府之繼承人而勞農政府現已將西比利亞各項權利連中東鐵路在內讓與遠東新政府此種根據固屬不錯奈中國並未承認末斯科政府亦未承認上烏定斯克政府何無論中國之未承認得失若何然在將來合法之考慮上此層甚有關係焉雖然中東鐵路之最善解決似無過於此若華俄銀行之要求則無甚合法之根據以事實言中東鐵路並無所謂股東其獨一主人翁即彼得格勒之政府耳歷年傀儡董事皆此政府所產出此路實為政治作用而非商業性質俄政府為掩飾起見故有公司之組織以期用商業之名掩政治之實於是華俄銀行遂應運而出但華

俄銀行之真正所有權固隸屬於受人合法承認之俄政府也以中國在此路之關係而論中國僅有莫可否認之主權

雖原定合同中國可投資俄幣五百萬枚然中國竟未投資又合同規定永遠以華人爲董事部領袖藉此爲中國讓與權之交換物然此徒有其名不過以華人領袖爲裝飾品耳中國今可根據鐵路土地主權所屬之理由有權收回鐵路而不償給俄政府且俄政府已不在此路尤當歸還中國此舉固屬可行但此路所有權應及永遠屬諸中國則不無疑義故最合實際之解決在俄國革命後法律上紛爭未結束之前宜爲一種暫時試行之辦法以管理路政有關係者爲中俄與西比利亞三方面俄與西比利亞之政府皆未爲中國所承認今直接快捷方法當然在承認末斯科政府歐美不久必承認末斯科者中國首先爲之定佔勝着况末斯科現以優惠條件貢諸中國乎惟剛毅有爲非可望於今日之北京政府就實際言北京直無所謂政府故此問題惟有任其延擱以待他方面之強迫其決斷耳瞻望前途中國殆終歸失敗而已

◎◎中東路與江防

謝米諾夫謀擾中東路形勢危迫吉督鮑貴卿電催宋小濂張作相迅赴新任籌備防範聞政府昨復鮑督一電謂東路軍事路政同時吃緊仍希力飭防軍嚴密佈置勿稍疏忽至宋督辦張總司令已催令迅速赴哈矣並聞政府昨接鮑貴卿來電報告黑省江防情形大意謂沿江一帶防衛向係責成防區軍隊兼顧並由江防艦隊巡弋保護前次被匪擊襲事出偶然所稱航路斷絕未免過甚其詞惟經某國人勾結鬪匪一事已電沿江駐紮軍隊妥籌布置實行剿辦云云

◎◎宋小濂整頓中東路計畫

宋小濂日前致電北政府條陳整頓中東鐵路計劃聞其內容(一)財政方面拒絕抵借日款以免各方面之反對(二)所需各款除由政府接濟外再由股東籌商辦法(三)關於該路內外之騷擾提出抗議外則由該路嚴行防止(四)各站之損失

要求日俄賠償

◎◎天津電

三十晚華兵一隊由軍糧城強行乘車北上過津被站長稽查留難隊兵怒痛毆之方欲細縛站長回營忽聞法兵追至乃捨之逃遁此為兩日間京奉路發現軍隊滋事之第二次初次為鮑日在北倉站亦因無票乘車被路警驅逐含恨伏站傍候車返程入而毆之畢乃遁

◎◎蘇浙路債權團續呈平政院文

蘇浙兩路債權團代表陳則民汪支溥虞光祖楊起澄等因北京交通部延遲不付兩路股款本息曾經具詞平政院提起行政訴訟當經平政院批准受理移知交通部答辯在案茲聞此案擱延數月交通部仍未答辯以致各債權人紛紛函催陳代表等急速進行陳代表特集各代表討論如何辦法大衆贊成續呈平政院請求早日解決俾免拖延茲將續呈錄下為債款久懸被累不堪具狀續訴請求迅予裁決事竊代表人等代表蘇浙兩路債權為交通部應付本息屢次遲發向部訴願不服決定提起行政訴訟一案已蒙鈞院准予受理並由代表楊起澄到京面訴暨抄呈兩路清算處復函並廳券冊等一併呈請察核在案惟是兩路債權所受痛苦實匪淺鮮亟欲求鈞院之裁決俾債權早受清償迭據各處債權人函催前來情勢迫促若望雲霓為特具狀呈催伏乞鈞院鑒核迅賜裁決實為公便

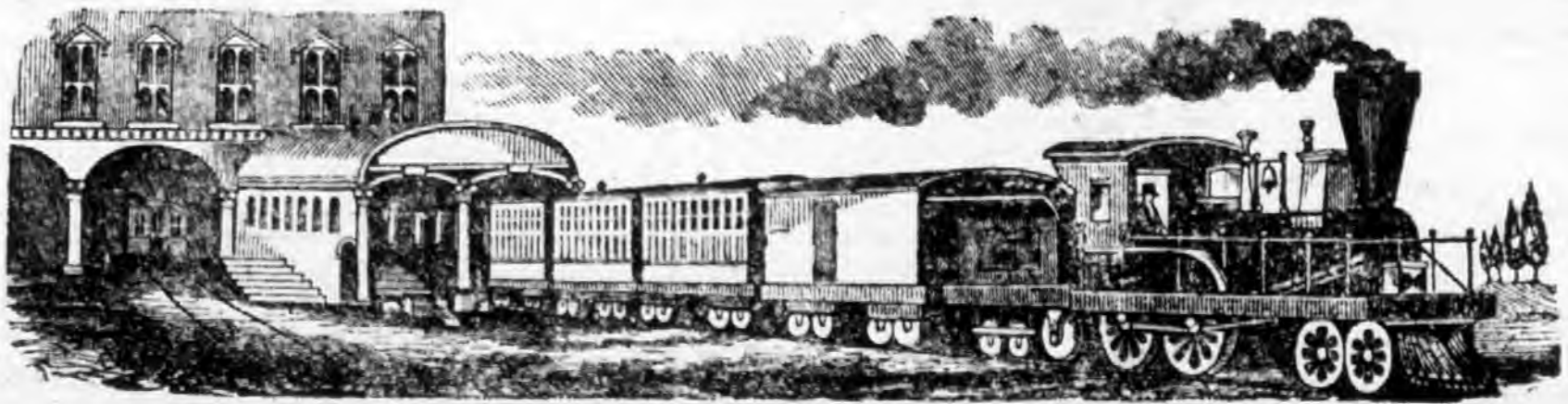
◎◎安正鐵路之新波瀾

皖省安正鐵路產生於民國元年由民黨議員管鵬等創議開辦經議會通過核准曾向日商森格氏借款二十萬元作為勘路線之用嗣因款方提撥到皖適政變發生勘路亦即中止而所借之款除由官廳挪用八萬有餘外其餘之十一萬有

零悉由該路協理程慶福經手存放政局定後官廳曾經追查未有結束近皖紳等因籌辦安穎汽車路其路線即撥安正鐵路加以延長安正路所借日款現尙未償還恐有外人干涉情事有碍進行因函詢程慶福請其明白答覆並與磋商該款究當如何結清亦應早爲之所程接函後迄未答覆現皖紳等以安正路借款一日不結束清楚卽一日增加皖人負擔且程經手存放此款已八九年卽長年以六釐生息已有五萬餘元息金均被程用從未有人知其內幕者故擬呈請官廳暫省議會請飭程慶福將經手所存之款歷年賬目據實詳報存案備查以待設法清理將來如何歸結容俟續誌



路事要聞



▲外國部

◎◎日本外務大臣關於新銀團之演說誌

關於由日英法四國銀行團組織而成之借款團我日本銀行團代表者曾於本年三月與因前事而渡日之美國之銀行團代表者一再協商結果甚佳互得圓滿之諒解遂于五月十一日交換文書確認此次之了解蓋對中國借款之事日本恆確守與列國協調之方針曩者曾與英美法俄德組織六國財團乃未幾而美國自行退出德國因開戰之故致被除去惟日本至今尚為該財團之一員始終與列國協調之方針且屢次勸誘美國復入財團最近由日英法之協調會努力于五百萬元之借款又此次新借款團日本于主義上甚為贊成故前歲（即大正七年）六月美國政府提議由日英法四國銀行團組織新對華借款團凡中國政府或中國政府保證之借款其可由公募者不分政治借款與實業借款概為新借款團之事業斯議起後其提案經關係各國政府之贊同遂于去年五月由四國銀行團代表者於巴黎會合協議其結果大體以美國政府所提議者為基礎而議決組織新借款團之綱要以求各本國政府及銀行團本部之承認日本因是決組織新銀行團以為參加之地其他三國亦確認巴黎之決議而新借款團組織之根本義遂由是確定（東京電）

◎◎外交團協議新銀團

八日日英法四國公使會議新銀團組織案已為具體的協議（七月八日北京電）

◎◎美國鐵路問題

勞動代表之注意 今天此間聚集十五路工團體領袖會議均以為本國鐵路情形自歐戰發生大受影響彼等深慮能否

却除交通上之障礙但必須將勞動薪金爭論問題首先取決云(六月二十六日芝加哥電)

◎◎美國之路工問題

二十二日美國菲拉台爾菲亞電 轉輸工人罷工風潮已延至紐架塞州與唐萊克蒂克州鐵路二路不得不減少開車次數

二十三日美國華特白里電 警察今日驅散罷工者千人之會議死罷工者一人傷警察兩人

二十三日紐約電 公共事務委員致電威爾遜總統請先撥煤供給紐約之公共役務否則街車鐵路及電氣煤氣廠不日均將停閉或將範圍大加縮小

二十四日華盛頓電 威爾遜總統致書鐵路局促速判決工資爭端

◎◎擬就萬國鐵路公約

巴黎和會組設交通股協議國際交通事宜開顧專使近電政府報告交通股已將萬國鐵路制度之公約擬就草案內容共分六項(一)規定萬國運輸聯絡辦法(二)規定商品運輸統一辦法(三)規定車票直接及車輛互用辦法(四)規定萬國運輸平等待遇辦法(五)規定與會各國互守平等主義辦法(六)規定與會各國對第四條解釋不同辦法以上各項均附有詳細說明現由與會各國委員抄錄副本寄呈本國政府請示云

烏蘇里鐵路之混純 烏蘇里鐵路因(保赤克料夫)及(喀爾梅關夫)流氓隊之擾亂至今無秩序沿路車站房屋被日軍佔據週圍俄民無日不被該流氓隊勒索恐嚇或殘殺

海參威電 雙城子電稱日軍圍雙城子鐵路車站拘死鐵路委員會之會員時會員正在集議也日人稱鐵路委員會通過

不利於日本之議案烏蘇里鐵路北段仍未由日人交還烏蘇里政府日人謂須獲有鐵路照常行駛之擔保始允交還但據專家意見六個月內斷未能照常行駛

◎◎新式修路機之發明

此機重約一噸爲混凝土製成前部爲滾軸與普通者無異惟後部有多數少錘經滾軸之轉動能上下不動使道路經滾壓之後更受以錘立時可以平坦云

◎◎電車上之郵政機關

比利時之勃力克賽爾市地方寥闊故其處郵局乃利用街市電車轉遊郵件並於電車上設以郵筒以便乘客此郵筒裝置於車上出入之處形如小箱可容信件三十餘封每至一站箱能自啓卽有專員將件取出而投送前途云

◎◎火車消毒新法

火車上乘客衆多易於傳染病菌美國衛生處例以一種藥物消毒次須二百七十餘元歲費不貲故特設蒸氣消毒工場中有直徑五米突長二十三米突之大鐵管兩端有蓋內附迴腸形細管消毒時將火車推入閉其兩端之蓋乃由工場中輸送蒸氣此法消毒每次所費僅七元左右而其功效則不亞於藥物消毒云



廣三鐵路由石圍塘至三水行車時刻表

| 站名 | 列車次數 | | 種類 |
|------|-------|-------|-----|
| | 客貨列車 | 旅客列車 | |
| 三水開 | 八·四〇 | 八·四〇 | 二 |
| 西南開 | 八·三一 | 八·三一 | 四 |
| 走馬營開 | 八·二二 | 八·二二 | 六 |
| 獅子營開 | 八·一五 | 八·一五 | 八 |
| 小唐開 | 八·〇八 | 八·〇八 | 十 |
| 上柏開 | 七·五七 | 七·五七 | 十二 |
| 羅村開 | 七·五二 | 七·五二 | 十四 |
| 街邊開 | 七·四七 | 七·四七 | 十六 |
| 佛山到 | 七·三五 | 七·四〇 | 十八 |
| 橫滘開 | 七·二九 | 七·二九 | 二十 |
| 大鎮開 | 七·二六 | 七·二六 | 二十二 |
| 奇槎開 | 七·二三 | 七·二三 | 華里數 |
| 譚邊開 | 七·一九 | 七·一九 | 八·二 |
| 邵邊開 | 七·一六 | 七·一六 | 八·二 |
| 三眼橋開 | 七·一〇 | 七·一〇 | 八·二 |
| 五眼橋開 | 七·〇四 | 七·〇四 | 八·二 |
| 石圍塘開 | 七·〇〇 | 七·〇〇 | 八·二 |
| 前午 | 七·〇〇 | 七·〇〇 | 八·二 |
| 前午 | 八·〇〇 | 八·〇〇 | 八·二 |
| 前午 | 九·〇〇 | 九·〇〇 | 八·二 |
| 前午 | 一〇·〇〇 | 一〇·〇〇 | 八·二 |
| 前午 | 一一·〇〇 | 一一·〇〇 | 八·二 |
| 正午 | 一二·〇〇 | 一二·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 一三·〇〇 | 一三·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 一四·〇〇 | 一四·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 一五·〇〇 | 一五·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 一六·〇〇 | 一六·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 一七·〇〇 | 一七·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 一八·〇〇 | 一八·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 一九·〇〇 | 一九·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 二〇·〇〇 | 二〇·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 二一·〇〇 | 二一·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 二二·〇〇 | 二二·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 二三·〇〇 | 二三·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 二四·〇〇 | 二四·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 二五·〇〇 | 二五·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 二六·〇〇 | 二六·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 二七·〇〇 | 二七·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 二八·〇〇 | 二八·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 二九·〇〇 | 二九·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 三〇·〇〇 | 三〇·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 三一·〇〇 | 三一·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 三二·〇〇 | 三二·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 三三·〇〇 | 三三·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 三四·〇〇 | 三四·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 三五·〇〇 | 三五·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 三六·〇〇 | 三六·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 三七·〇〇 | 三七·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 三八·〇〇 | 三八·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 三九·〇〇 | 三九·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 四〇·〇〇 | 四〇·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 四一·〇〇 | 四一·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 四二·〇〇 | 四二·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 四三·〇〇 | 四三·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 四四·〇〇 | 四四·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 四五·〇〇 | 四五·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 四六·〇〇 | 四六·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 四七·〇〇 | 四七·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 四八·〇〇 | 四八·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 四九·〇〇 | 四九·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 五〇·〇〇 | 五〇·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 五一·〇〇 | 五一·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 五二·〇〇 | 五二·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 五三·〇〇 | 五三·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 五四·〇〇 | 五四·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 五五·〇〇 | 五五·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 五六·〇〇 | 五六·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 五七·〇〇 | 五七·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 五八·〇〇 | 五八·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 五九·〇〇 | 五九·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 六〇·〇〇 | 六〇·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 六一·〇〇 | 六一·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 六二·〇〇 | 六二·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 六三·〇〇 | 六三·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 六四·〇〇 | 六四·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 六五·〇〇 | 六五·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 六六·〇〇 | 六六·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 六七·〇〇 | 六七·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 六八·〇〇 | 六八·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 六九·〇〇 | 六九·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 七〇·〇〇 | 七〇·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 七一·〇〇 | 七一·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 七二·〇〇 | 七二·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 七三·〇〇 | 七三·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 七四·〇〇 | 七四·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 七五·〇〇 | 七五·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 七六·〇〇 | 七六·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 七七·〇〇 | 七七·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 七八·〇〇 | 七八·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 七九·〇〇 | 七九·〇〇 | 八·二 |
| 後午 | 八〇·〇〇 | 八〇·〇〇 | 八·二 |

廣告

一

廣三鐵路由三水至石圍塘行車時刻表

| 站名 | 列車次數 | |
|------|--------|-----|
| | 種類 | 次數 |
| 三水開 | 旅客列車 | 一 |
| 四南開 | 客貨列車 | 三 |
| 走馬營開 | 旅客列車 | 五 |
| 獅子營開 | 客貨列車 | 七 |
| 小唐開 | 旅客列車 | 九 |
| 上柏開 | 客貨列車 | 十一 |
| 羅村開 | 旅客列車 | 十三 |
| 街邊開 | 行急旅客列車 | 十五 |
| 佛山開 | 客貨列車 | 十七 |
| 橫瀆開 | 旅客列車 | 十九 |
| 大鏡開 | 客貨列車 | 二十一 |
| 奇邊開 | | |
| 譚邊開 | | |
| 邵邊開 | | |
| 三眼橋開 | | |
| 五眼橋開 | | |
| 石圍塘到 | | |

| 站名 | 前午 | 前午 | 前午 | 前午 | 前午 | 前午 | 前午 | 前午 | 前午 | 前午 | 前午 | 後午 | 後午 | 後午 | 後午 | 後午 | 後午 | 後午 | 後午 |
|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 三水開 | 六點 | 六點二五 | 六點四〇 | 九點 | 九點二五 | 九點四〇 | 九點四〇 | 九點四〇 | 九點四〇 | 九點四〇 | 九點四〇 | 二點 | 二點二五 | 二點四〇 | 二點四〇 | 二點四〇 | 二點四〇 | 二點四〇 | 二點四〇 |
| 四南開 | 六點四五 | 六點五〇 | 七點〇〇 | 九點一〇 | 九點一五 | 九點二五 | 九點二五 | 九點二五 | 九點二五 | 九點二五 | 九點二五 | 二點〇五 | 二點一〇 | 二點二〇 | 二點二〇 | 二點二〇 | 二點二〇 | 二點二〇 | 二點二〇 |
| 走馬營開 | 六點五〇 | 七點〇〇 | 七點一〇 | 九點二〇 | 九點二五 | 九點三五 | 九點三五 | 九點三五 | 九點三五 | 九點三五 | 九點三五 | 二點二〇 | 二點二五 | 二點三五 | 二點三五 | 二點三五 | 二點三五 | 二點三五 | 二點三五 |
| 獅子營開 | 七點〇〇 | 七點一〇 | 七點二〇 | 九點三〇 | 九點三五 | 九點四五 | 九點四五 | 九點四五 | 九點四五 | 九點四五 | 九點四五 | 二點三五 | 二點四〇 | 二點五〇 | 二點五〇 | 二點五〇 | 二點五〇 | 二點五〇 | 二點五〇 |
| 小唐開 | 七點一〇 | 七點二〇 | 七點三〇 | 九點四〇 | 九點四五 | 九點五五 | 九點五五 | 九點五五 | 九點五五 | 九點五五 | 九點五五 | 二點四〇 | 二點四五 | 二點五五 | 二點五五 | 二點五五 | 二點五五 | 二點五五 | 二點五五 |
| 上柏開 | 七點二〇 | 七點三〇 | 七點四〇 | 九點五〇 | 九點五五 | 十點〇五 | 十點〇五 | 十點〇五 | 十點〇五 | 十點〇五 | 十點〇五 | 二點五〇 | 二點五五 | 三點〇五 | 三點〇五 | 三點〇五 | 三點〇五 | 三點〇五 | 三點〇五 |
| 羅村開 | 七點三〇 | 七點四〇 | 七點五〇 | 十點〇〇 | 十點〇五 | 十點一五 | 十點一五 | 十點一五 | 十點一五 | 十點一五 | 十點一五 | 三點〇〇 | 三點〇五 | 三點一五 | 三點一五 | 三點一五 | 三點一五 | 三點一五 | 三點一五 |
| 街邊開 | 七點四〇 | 七點五〇 | 八點〇〇 | 十點一〇 | 十點一五 | 十點二五 | 十點二五 | 十點二五 | 十點二五 | 十點二五 | 十點二五 | 三點〇五 | 三點一〇 | 三點二〇 | 三點二〇 | 三點二〇 | 三點二〇 | 三點二〇 | 三點二〇 |
| 佛山開 | 七點五〇 | 八點〇〇 | 八點一〇 | 十點二〇 | 十點二五 | 十點三五 | 十點三五 | 十點三五 | 十點三五 | 十點三五 | 十點三五 | 三點一〇 | 三點一五 | 三點二五 | 三點二五 | 三點二五 | 三點二五 | 三點二五 | 三點二五 |
| 橫瀆開 | 八點〇〇 | 八點一〇 | 八點二〇 | 十點三〇 | 十點三五 | 十點四五 | 十點四五 | 十點四五 | 十點四五 | 十點四五 | 十點四五 | 三點一五 | 三點二〇 | 三點三〇 | 三點三〇 | 三點三〇 | 三點三〇 | 三點三〇 | 三點三〇 |
| 大鏡開 | 八點一〇 | 八點二〇 | 八點三〇 | 十點四〇 | 十點四五 | 十點五五 | 十點五五 | 十點五五 | 十點五五 | 十點五五 | 十點五五 | 三點二〇 | 三點二五 | 三點三五 | 三點三五 | 三點三五 | 三點三五 | 三點三五 | 三點三五 |
| 奇邊開 | 八點二〇 | 八點三〇 | 八點四〇 | 十點五〇 | 十點五五 | 十一點〇五 | 十一點〇五 | 十一點〇五 | 十一點〇五 | 十一點〇五 | 十一點〇五 | 三點二五 | 三點三〇 | 三點四〇 | 三點四〇 | 三點四〇 | 三點四〇 | 三點四〇 | 三點四〇 |
| 譚邊開 | 八點三〇 | 八點四〇 | 八點五〇 | 十一點〇〇 | 十一點〇五 | 十一點一五 | 十一點一五 | 十一點一五 | 十一點一五 | 十一點一五 | 十一點一五 | 三點三〇 | 三點三五 | 三點四五 | 三點四五 | 三點四五 | 三點四五 | 三點四五 | 三點四五 |
| 邵邊開 | 八點四〇 | 八點五〇 | 九點〇〇 | 十一點一〇 | 十一點一五 | 十一點二五 | 十一點二五 | 十一點二五 | 十一點二五 | 十一點二五 | 十一點二五 | 三點三五 | 三點四〇 | 三點五〇 | 三點五〇 | 三點五〇 | 三點五〇 | 三點五〇 | 三點五〇 |
| 三眼橋開 | 八點五〇 | 九點〇〇 | 九點一〇 | 十一點二〇 | 十一點二五 | 十一點三五 | 十一點三五 | 十一點三五 | 十一點三五 | 十一點三五 | 十一點三五 | 三點四〇 | 三點四五 | 三點五五 | 三點五五 | 三點五五 | 三點五五 | 三點五五 | 三點五五 |
| 五眼橋開 | 九點〇〇 | 九點一〇 | 九點二〇 | 十一點三〇 | 十一點三五 | 十一點四五 | 十一點四五 | 十一點四五 | 十一點四五 | 十一點四五 | 十一點四五 | 三點四五 | 三點五〇 | 四點〇〇 | 四點〇〇 | 四點〇〇 | 四點〇〇 | 四點〇〇 | 四點〇〇 |
| 石圍塘到 | 九點一〇 | 九點二〇 | 九點三〇 | 十一點四〇 | 十一點四五 | 十一點五五 | 十一點五五 | 十一點五五 | 十一點五五 | 十一點五五 | 十一點五五 | 三點五〇 | 三點五五 | 四點〇五 | 四點〇五 | 四點〇五 | 四點〇五 | 四點〇五 | 四點〇五 |

廣告

廣三鐵路駁輪由省城開往石圍塘時刻

| 龍母廟站開行 | 午前 | 午後 |
|--------------------|-------|-------|
| 六、三〇 ^{點分} | 七、三〇 | 八、三〇 |
| 六、四〇 | 七、四〇 | 八、四〇 |
| 六、五〇 | 七、五〇 | 八、五〇 |
| 七、〇〇 | 八、〇〇 | 九、〇〇 |
| 七、一〇 | 八、一〇 | 九、一〇 |
| 七、二〇 | 八、二〇 | 九、二〇 |
| 七、三〇 | 八、三〇 | 九、三〇 |
| 七、四〇 | 八、四〇 | 九、四〇 |
| 七、五〇 | 八、五〇 | 九、五〇 |
| 八、〇〇 | 九、〇〇 | 十、〇〇 |
| 八、一〇 | 九、一〇 | 十、一〇 |
| 八、二〇 | 九、二〇 | 十、二〇 |
| 八、三〇 | 九、三〇 | 十、三〇 |
| 八、四〇 | 九、四〇 | 十、四〇 |
| 八、五〇 | 九、五〇 | 十、五〇 |
| 九、〇〇 | 十、〇〇 | 十一、〇〇 |
| 九、一〇 | 十、一〇 | 十一、一〇 |
| 九、二〇 | 十、二〇 | 十一、二〇 |
| 九、三〇 | 十、三〇 | 十一、三〇 |
| 九、四〇 | 十、四〇 | 十一、四〇 |
| 九、五〇 | 十、五〇 | 十一、五〇 |
| 十、〇〇 | 十一、〇〇 | 十二、〇〇 |
| 十、一〇 | 十一、一〇 | 十二、一〇 |
| 十、二〇 | 十一、二〇 | 十二、二〇 |
| 十、三〇 | 十一、三〇 | 十二、三〇 |
| 十、四〇 | 十一、四〇 | 十二、四〇 |
| 十、五〇 | 十一、五〇 | 十二、五〇 |
| 十一、〇〇 | 十二、〇〇 | 下午 |
| 十一、一〇 | 十二、一〇 | |
| 十一、二〇 | 十二、二〇 | |
| 十一、三〇 | 十二、三〇 | |
| 十一、四〇 | 十二、四〇 | |
| 十一、五〇 | 十二、五〇 | |
| 十二、〇〇 | | |
| 十二、一〇 | | |
| 十二、二〇 | | |
| 十二、三〇 | | |
| 十二、四〇 | | |
| 十二、五〇 | | |
| 下午 | | |

駁輪由石圍塘開往省城時刻

| 開往龍母廟站 | 午前 | 午後 |
|--------------------|-------|-------|
| 七、二〇 ^{點分} | 八、一五 | 九、一五 |
| 七、三〇 | 八、二五 | 九、二五 |
| 七、四〇 | 八、三五 | 九、三五 |
| 七、五〇 | 八、四五 | 九、四五 |
| 八、〇〇 | 八、五五 | 九、五五 |
| 八、一〇 | 九、〇五 | 十、〇五 |
| 八、二〇 | 九、一五 | 十、一五 |
| 八、三〇 | 九、二五 | 十、二五 |
| 八、四〇 | 九、三五 | 十、三五 |
| 八、五〇 | 九、四五 | 十、四五 |
| 九、〇〇 | 九、五五 | 十一、〇五 |
| 九、一〇 | 十、〇五 | 十一、一五 |
| 九、二〇 | 十、一五 | 十一、二五 |
| 九、三〇 | 十、二五 | 十一、三五 |
| 九、四〇 | 十、三五 | 十一、四五 |
| 九、五〇 | 十、四五 | 十一、五五 |
| 十、〇〇 | 十、五五 | 十二、〇五 |
| 十、一〇 | 十一、〇五 | 十二、一五 |
| 十、二〇 | 十一、一五 | 十二、二五 |
| 十、三〇 | 十一、二五 | 十二、三五 |
| 十、四〇 | 十一、三五 | 十二、四五 |
| 十、五〇 | 十一、四五 | 十二、五五 |
| 十一、〇〇 | 十一、五五 | 下午 |
| 十一、一〇 | 十二、〇五 | |
| 十一、二〇 | 十二、一五 | |
| 十一、三〇 | 十二、二五 | |
| 十一、四〇 | 十二、三五 | |
| 十一、五〇 | 十二、四五 | |
| 十二、〇〇 | 十二、五五 | |
| 十二、一〇 | | |
| 十二、二〇 | | |
| 十二、三〇 | | |
| 十二、四〇 | | |
| 十二、五〇 | | |
| 下午 | | |

廣告

三

旅客注意

- (一) 幼童五歲以下免費 五歲至十二歲未滿 減收五折 十二歲以上 照章收足
- (二) 搭客攜帶行李 每頭等客限一百斤 二等客限七十五斤 三等客限四十斤 在此限內 概不收費 半票幼童 限額折半
- (三) 搭客攜帶金銀紙幣 每人以三百元為限 如逾三百元 照左列收費
 - 五十里內 (三百元以上至五百元 收費二毫)
 - 一百里內 (三百元以上至五百元 收費四毫)
 - 五百元以上至一千元 收費八毫
- (四) 搭客必須購有車票 方可乘車乘船 否則照價加五收費

運貨注意

- (一) 凡貨物運費最少以五分起碼 共計末尾之數在二分者可免 如逾二分者作五分核收 在七分者亦照五分核收 如逾七分者作一角核收
- (二) 凡一種貨物至少以一擔起碼 不滿一擔亦作一擔收費 一擔以上其零數不滿半擔 概作半擔計算 凡一批之貨 其斤量之總尾數 在五斤以內者得通融免計
- (三) 貴重品 照頭等貨加倍收費
- (四) 貨物必須購有貨票方可附車 否則照價加五收費

廣三鐵路車務課訂

廣東漢鐵路行車時刻規則表

| 由黃沙站起 | | 計之華里數 | | 站名 | 快車 | 第二次 | 第四次 | 第六次 | 第八次 | 第十次 | 第十二次 | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|
| 七里三九 | 二十一里零六 | 二十八里六六 | 三十七里二二 | 四十七里五三 | 五十五里七八 | 六十五里五五 | 七十七里五二 | 一百零四里五 | 一百二十一里二五 | 一百三十一里四三 | 一百五十三里零三 | 一百六十一里八四 | 一百七十一里八二 | 一百九十二里九三 | |
| 黃沙 | 西村 | 小坪 | 大朗 | 江村 | 郭塘 | 新街 | 樂同 | 軍田 | 銀蓋 | 迎嘴 | 源潭 | 琶江口 | 昇平 | 舊橫石 | 黎洞 |
| 開到 | 開到 | 不 | 不 | 不 | 不 | 開到 | 不 | 不 | 不 | 不 | 開到 | 開到 | 不 | 不 | 不 |
| 十點零七分 | 十點十二分 | 十點 | 十點 | 十點 | 十點 | 十點四十九分 | 十點四十九分 | 十點四十九分 | 十點四十九分 | 十點四十九分 | 十點四十九分 | 十點四十九分 | 十點四十九分 | 十點四十九分 | 十點四十九分 |
| 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 | 開七點三十分 |
| 開六點 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 |
| 開三點二十分 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 | 不 |
| 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 | 開十點三十分 |
| 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 | 開十五點二十分 |

廣告

五

廣東粵漢鐵路行車時刻規則表

| 下 | | 車 | |
|----------|-------|----------|-----|
| 由韶州站起 | 計之華里數 | 二百一十七里七五 | 連江口 |
| 二十六里九八 | 馬壩 | 二百三十三里八五 | 波羅坑 |
| 五十一里一八 | 鳥石 | 二百五十七里零二 | 英德 |
| 六十里零八六 | 大坑口 | 二百七十九里九六 | 河頭 |
| 八十七里七九 | 沙口 | 三百二十里零七二 | 沙口 |
| 一百二十八里五五 | 河頭 | 三百四十七里六五 | 大坑口 |
| 一百五十一里四三 | 英德 | 三百五十七里三三 | 鳥石 |
| | | 三百八十一里七八 | 馬壩 |
| | | 四百零八里五一 | 韶州 |
| | 站名 | | |
| 快車 | 第一次 | 到韶州 | 到韶州 |
| 客貨車 | 第三次 | 到韶州 | 到韶州 |
| 貨車 | 第五次 | 到韶州 | 到韶州 |
| 石車 | 第七次 | 到韶州 | 到韶州 |
| 客貨車 | 第九次 | 到韶州 | 到韶州 |
| 客貨車 | 第十一次 | 到韶州 | 到韶州 |

廣告

六

廣 東 粵 漢 鐵 路 行 車 時 刻 規 則 表

| 車 | | 行 | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 四百零八里五一 | 四百零一里一二 | 三百八十七里四五 | 三百七十九里八五 | 三百七十一里二九 | 三百六十里零九六 | 三百五十二里七二 | 三百四十二里九六 | 三百三十三里零八四 | 三百零四里零一 | 二百八十七里三五 | 二百七十七里零八 | 二百五十八里二九 | 二百四十六里六七 | 二百三十六里六九 | 二百一十五里五八 | 一百九十里零七六 | 一百七十四里六六 |
| 黃沙 | 西村 | 小坪 | 大朗 | 江村 | 郭塘 | 新街 | 樂同 | 軍田 | 銀盞坳 | 迎嘴 | 源潭 | 琶江口 | 昇平 | 舊橫石 | 樂洞 | 連江口 | 波羅坑 |
| 到開 | 到開 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 到 | 不 | 到 | 不 | 到 | 到 |
| 十四點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十二點 | 十一點 | 十一點 | 十一點 | 十一點 | 十點 | 十點 |
| 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 | 四十五分 |
| 到開 | 到開 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 到 | 不 | 到 | 不 | 到 | 到 |
| 十七點 | 十七點 | 十七點 | 十七點 | 十七點 | 十七點 | 十六點 | 十六點 | 十六點 | 十六點 | 十六點 | 十五點 | 十四點 | 十四點 | 十四點 | 十三點 | 十三點 | 十二點 |
| 四十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 |
| 到開 | 到開 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 到 | 不 | 到 | 不 | 到 | 到 |
| 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十二點 | 十二點 | 十二點 | 十二點 | 十二點 | 十一點 | 十一點 | 十一點 | 十一點 | 十點 | 十點 | 九點 |
| 四十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 |
| 到開 | 到開 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 到 | 不 | 到 | 不 | 到 | 到 |
| 十九點 | 十九點 | 十九點 | 十九點 | 十九點 | 十九點 | 十八點 | 十八點 | 十八點 | 十八點 | 十八點 | 十七點 | 十六點 | 十六點 | 十六點 | 十五點 | 十五點 | 十四點 |
| 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 | 四十分 |
| 到開 | 到開 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 到 | 不 | 到 | 不 | 到 | 到 |
| 九點 | 九點 | 八點 | 八點 | 八點 | 八點 | 八點 | 七點 | 七點 | 七點 | 七點 | 六點 | 六點 | 六點 | 六點 | 五點 | 五點 | 四點 |
| 二十分 | 二十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 | 十分 |
| 到開 | 到開 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 不 | 不 | 不 | 不 | 到 | 到 | 不 | 到 | 不 | 到 | 到 |
| 十四點 | 十四點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十三點 | 十二點 | 十一點 | 十一點 | 十一點 | 十點 | 十點 | 九點 |
| 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 | 三十分 |

廣 告

七

廣東粵漢鐵路行車時刻規則表

廣告

八

- 一 凡火車經過正道及環道較剪口每點鐘速率不得過十英里
- 一 凡火車經過各山洞及山子貝破山每點鐘速率不得過十五英里經過有綠旗表示謹慎之處每點鐘速率不得過五英里
- 一 凡到堅有謹慎牌及放汽笛牌之處司機匠務須謹慎及放汽號司機匠須常預備減縮行車速率每點鐘可在十五英里之下以便一遇有事易於慢行停駛並須向前眺察有無物件阻碍道軌遇有行人或牲畜行近軌道留心使之避開以免傷害
- 一 如加開專車或材料車或墊路石渣車須先一日知照車務處長以便預備
- 一 凡火車由黃沙源潭及韶州開行機車須照訂定開車時刻表於車未開以前二十分鐘將車排列妥當停泊月台
- 一 凡客車與專車車貨或材料車到站相遇則客車應行正道專車貨車材料車應行環道
- 一 如客車與客車到站相遇則上行客車須行正道下行客車須行環道如無車相遇無論何車均行正道
- 一 直通快車行經過車之站不停車者當進站時務須格外謹慎行駛先到之車即進站停定其次到之車行經車站其速率每點鐘不得過十英里以便交換路牌
- 一 直通之車行經車場如不停車其速率每點鐘不得過十五英里將到車場司機匠須吹放汽號小心前進
- 一 夜間行車司機匠及車守須格外小心從事凡在路上行駛及行經各站不得過限定之速率如違革除不貸
- 一 所有訂定行車章程標桿號誌路牌規則務須格外留心照辦

中華民國八年九月一日

車務處長鄭文祺謹訂