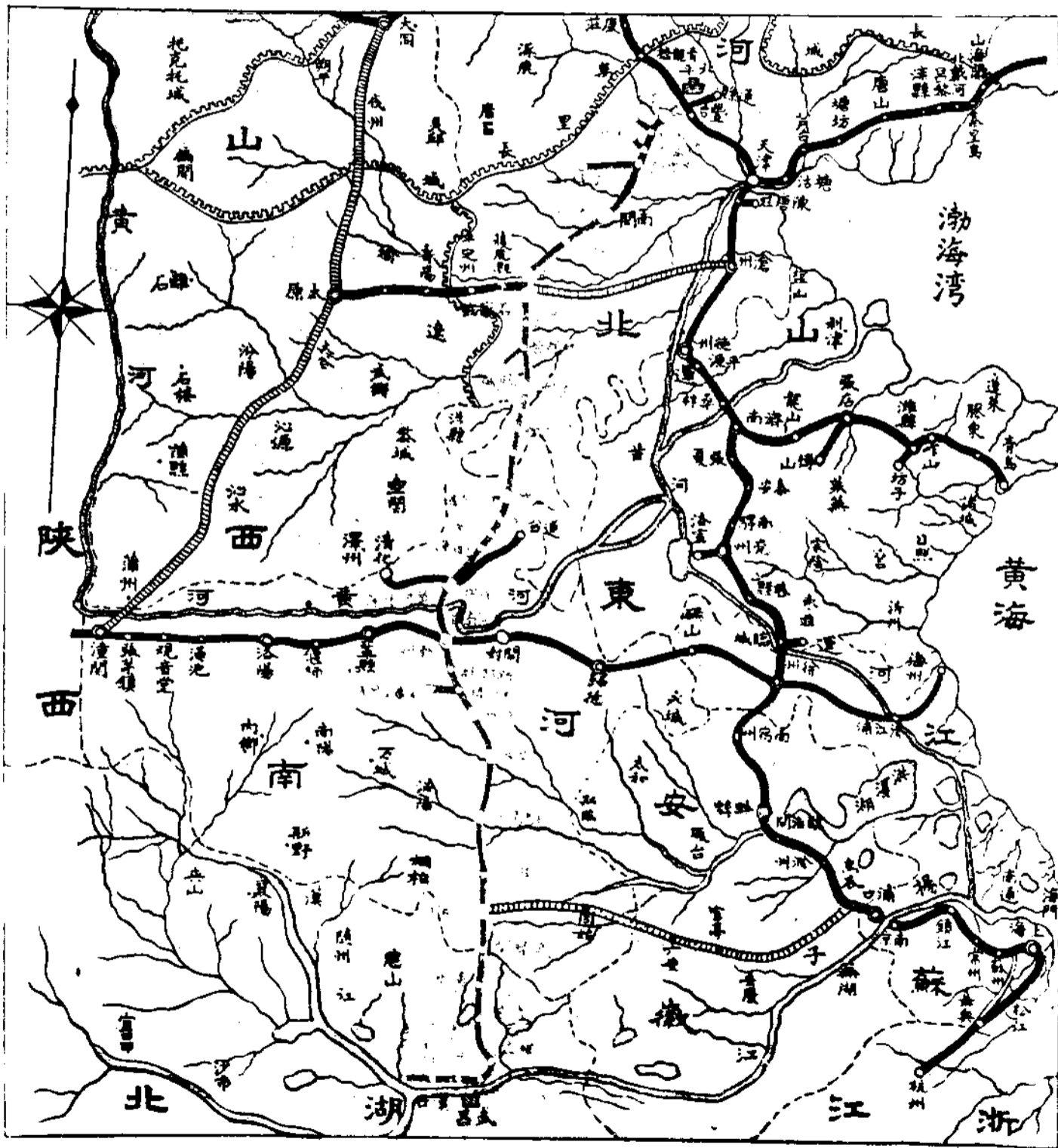


鐵路月刊

平漢後

574
200

卷三十三



本刊徵稿簡章

- (一) 本路爲研究學術增進新知起見特爲徵收稿件選登本路月刊
- (二) 徵收稿件不論長文短篇文言白話惟以關於鐵道事業者爲限
- (三) 來稿經審查合格後登入月刊不論是否本路人員一律照後開等級酌予酬金
甲等 每千字給酬十元
乙等 每千字給酬五元
丙等 每千字給酬三元
丁等 每千字給酬二元
- (四) 來稿未經選登概不寄還如篇幅較長經本人註明要求退還者亦可照辦
- (五) 來稿須一面用墨筆直寫字跡清楚並加標點其用鉛筆書寫或字跡模糊者不錄
- (六) 選譯外國文字者須附原文凡稿中引證文句須註明原書卷頁外國人地名及專門名詞術語除習見者外須於本文下附註原文
- (七) 來稿經揭載後其著作權概歸本刊所有如揭載後經發現同時另登他種刊物者恕不奉酬
- (八) 凡徵收之稿得由編輯員酌加增刪或潤色如不願他人改動者應於投稿時預先聲明
- (九) 來稿是否受酬請於投稿時切實聲明其不聲明者概以不受酬論
- (十) 來稿逕寄漢口黃陂路平漢路編譯課

鐵路月刊平漢綫第六十期目錄

總理遺像

總理遺囑

插圖

蘇門山風景照片二幀

論著

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

鄒斌

譯述

各國鐵路之新的改善與進展(續)

何石生譯

蘇俄第二次五年計劃中之運輸建設計劃

黃式仁譯

目錄

一

調查

本路沿綫經濟調查(七續)

鄭倍光

行政計劃

本路二十四年四月至六月行政計劃

工作報告

本路二十四年二月份工作報告

本路職工教育委員會二十四年二月份工作報告

大事記

本路二十四年三月份大事記

紀錄

統計

本局局務會議紀錄三則

本局購料審查委員會常會紀錄四則

採購冬煤委員會第十次會議紀錄

總理紀念週紀錄二則

總務處第一次全處職員談話紀略

本路營業進款概數旬報表 (二月份)

本路有關各站每月起運鑛產總數表 (二月份)

本路現金出納旬報表 (三月份)

本路各材料廠存廠材料價值表 (二月份)

本路各材料廠收發材料分類統計月報 (二十三年十二月份
二十四年一月份)

本路各材料廠每月收發材料分門別處表 (一月份)

目錄

目

本路機車車輛狀況月報（二月份）

本路各段貨車掛出月報單（二月份）

本路工匠夫役增減人數月計表（二月份）

本路工匠夫役增減辛額月計表（二月份）

本路工匠夫役每月獎懲撫卹概況表（二月份）

專載

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

黨務

文化與中國文化之建設

本路特別黨部爲紀念總理逝世告全路同志書

本路特別黨部爲紀念北平民衆革命九週年紀念告全路同志工友書

陳立夫

本路特別黨部爲黃花崗七十二烈士殉國紀念告全路同志書

法制

保護國有電報電話桿線規則

鐵道部禁止鐵路員工警役私運毒品聯保連坐規則

平漢鐵路管理局總務處徵聘教員登記程序及分配任用規則

交通鱗爪

鐵路消息六則

航空消息三則

航政消息四則

電政消息四則

公路消息六則

目錄

補白

目錄

東海土金在滬化驗確為雲母石

教育輔導月刊廣告

交通雜誌社廣告

世界上三大工程

魯青州山中發現周代銅器

天津扶輪中學校招考新生及編級生

漢口商業月刊廣告

六

行政計劃後

工作報告後

工作報告後

大事記後

專載後

法制後

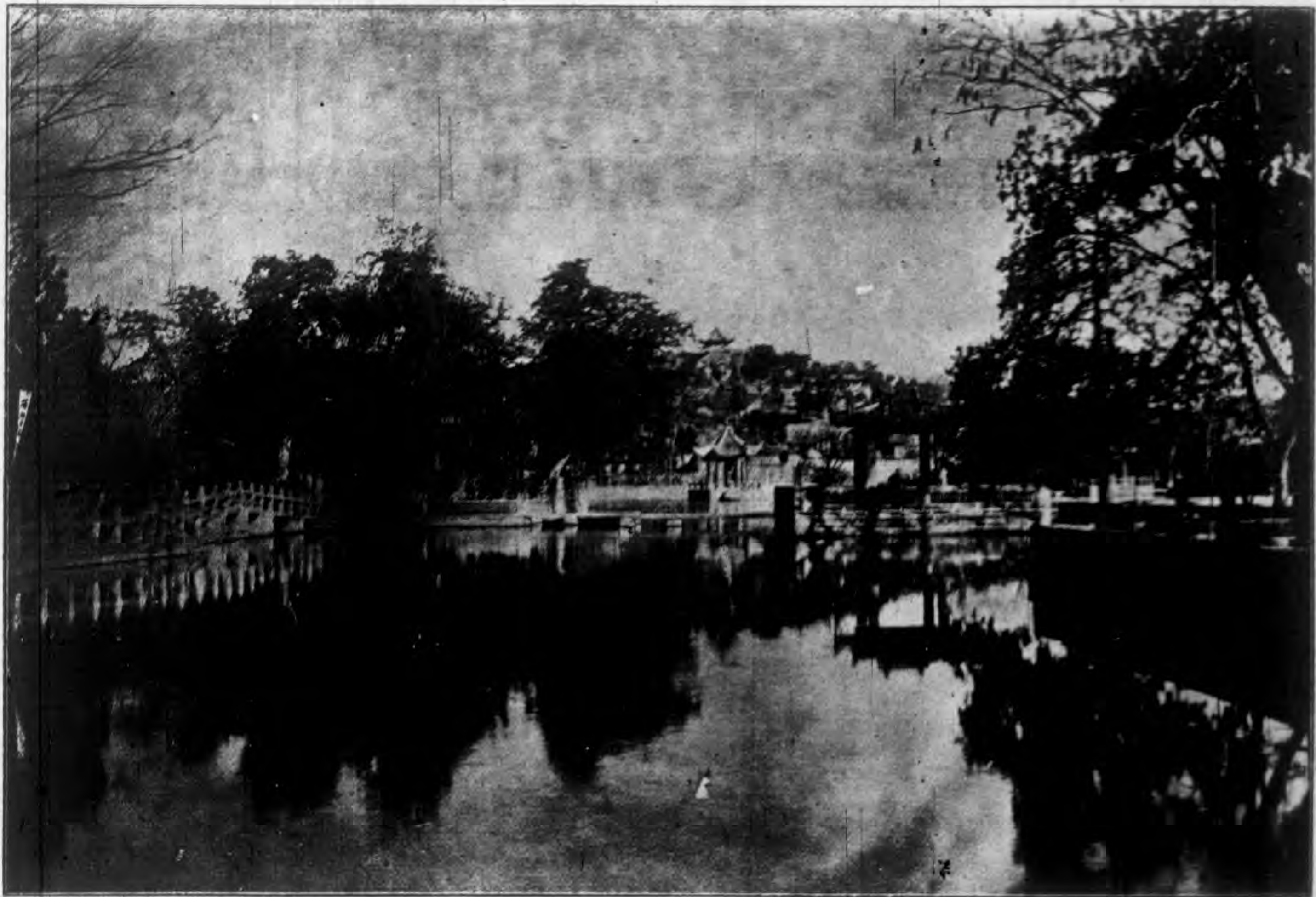
法制後

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
欲達到此目的必須喚起民眾及聯合世
界上以平等待我之民族共同奮鬥
現在革命尚未成功凡我同志務須依照
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以
求貫徹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



蘇門山風景之一



蘇門山風景之二

論 著

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

鄒 斌

(1) 平均制動力及使用平均走行抵抗而求得制動距離之方法。

一般重量 Σ 瓦之物體， v 公尺之運動速度，其運動之「能」(Energy) 爲 $\frac{v \cdot v^2}{2g}$ 。但此僅指直線運動而言，若加回轉的運動，則物體運動之「能」，須爲兩者之和。今試觀察列車之運動，列車爲直線運動，而車輪則爲回轉運動，故列車運動之「能」爲兩者之和。依計算之結果普通列車之車輪回轉之「能」約爲列車直線之「能」之 6%。

$$\therefore E = (1 + 0.06) \cdot \frac{1000 W}{2g} v^2 = (1 + 0.06) \cdot \frac{1000 W}{2 \times 9.81} \cdot \left(\frac{v}{3.6}\right)^2 = 4.16 W v^2 \dots\dots\dots (1)$$

因 Σ 列車運動之能(瓦公尺)

Σ 列車之全重量(地)

\llcorner 列車之速度(公尺/秒)

\llcorner 列車之速度(公尺/秒)

今以抵抗力爲 ρ ，距離爲 Δ ，列車行動速度由 v_1 ，至 v_2 其制輪子及其吸收熱之「能」與速度之由 \llcorner_1 至 \llcorner_2 之消費相

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

等。

$$B, R = 1.16W \left(\sqrt{V_1^2} - \sqrt{V_2^2} \right) \dots\dots\dots (2)$$

列車於制動時之抵抗力乃由列車之制動力，走行抵抗，曲線抵抗，勾配抵抗而成。

$$R = F_H + W (R_{tm} + R_g + R_c) \dots\dots\dots (3)$$

因 R 為列車之全抵抗力(瓦)

F_H 為列車制動之平均摩擦力(瓦)

R_{tm} 為列車之平均走行抵抗力(瓦/噸)

R_g 為勾配抵抗(瓦/噸)

R_c 為曲綫抵抗(瓦/噸)

茲再將各種抵抗力的特性說明如下：

(a) 列車之制動力

列車之制動力以下列算式表示之

$$F = 1000 UP \dots\dots\dots (4)$$

F 為列車之制動力(瓦)

D 制輪子與外輪摩擦數

制輪子加於外輪之制動壓力(地)

摩擦之因速度而異，速度增加則漸減，而速度因壓力之強弱而異，壓力增大則摩擦係數減小，其一般速度之函數，有如下式。

$$D = 0 \frac{1+0.01V}{1+0.05V} \dots\dots\dots (5)$$

因 C 係數 = 0.42 晴天而條件良好時

$$= 0.30 \dots\dots\dots \text{雨天而條件惡劣時} \dots\dots\dots (6)$$

標準量

其較為簡單之方法，則平均摩擦係數用 μ ，平均制動力用 P ，其表示算式如下：

$$F_m = 1000 \mu \frac{P}{W} \text{ (瓦/地)} \dots\dots\dots (7)$$

今以壓力 P 加於制輪子，運動之距離為 S ，其間之速度變化為 V 。

$$P \cdot u \cdot ds = Mvdv.$$

$$S = \frac{M}{P} \int_0^V v \, dv.$$

同一物體由其平均制動力 F_m 由 $u \cdot P$ 可以求出其停止之距離 S 。

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

$$umps = \frac{1}{2} Mv^2$$

$$um = \frac{Mv}{2p} \cdot \frac{1}{s}$$

$$= \frac{Mv^2}{2p} \cdot \frac{1}{\int_0^v \frac{v}{1+0.61v} dv}$$

$$= \frac{0.56v^2}{\int_0^v \frac{v dv}{1+0.01v} + 0.05 \int_0^v \frac{v^2 dv}{1+0.01v}}$$

$$= \frac{1}{0.01^2} \left[1 + 0.01v - \log_e(1 + 0.01v) \right]_0^v + \frac{0.05}{0.01^3} \left[\frac{1}{2}(1 + 0.01v)^2 - 2(1 + 0.01v) + \log_e(1 + 0.01v) \right]_0^v$$

$$= \frac{0.56v^2}{2.5v^2 - 40v + 40,000 \log_e(1 + 0.01v)} \dots \dots \dots (8)$$

照上式以既求得之平均摩擦係數，即可以求出平均制動力之 R_m 。

(b) 機車及客貨車之行走抵抗

(1) 機車之行走抵抗 求出機車行走抵抗其法甚多，現所採用者為日本國有鐵路所採用之實驗式其式如下：

$$R_n = 0.057V^2 + (1.8 + 0.016V)W_1 + 9.3 + 0.47(n-1)VW_a \dots \dots \dots (9)$$

$$R_n = ZWd + 2.5W_1 + 0.6A \left(\frac{V}{10} \right)^2 \dots \dots \dots (10)$$

因 R_1 || 蒸汽機關車走行抵抗(瓩)

W_P || 蒸汽機關車動輪上重量(瓩)

W_1 || 蒸汽機關車先後輪上重量及炭水車重量(瓩)

Δ || 蒸汽機關橫斷面積(平方)

V || 列車速度(里/時)

n || 蒸汽機關車動軸數

Z || 常數 || 7.3.....6輪連結

|| 8.4.....8輪連結

(9) 客貨車之走行抵抗 客貨車之走行抵抗，亦如機車有種種算式，下式乃據日本鐵路部運輸局運輸課及大井試驗所之實驗，並參酌各國專家所發表之公式構成，其式如下：

$$R_1 = 1.72 + 0.00061 \sqrt{2} \dots\dots\dots (11)$$

$$R_w = 2.07 + 0.00066 \sqrt{2} \dots\dots\dots (12)$$

因 R_2 || 八輪客車之走行抵抗

R_4 || 四輪客車之走行抵抗

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

求列車之平均走行抵抗，將機車之平均走行抵抗及客車之平均走行抵抗之和即得，其列式如下：

$$R_{\text{平均}} = \frac{R_m W_L + R_b n + W_b}{W} \dots\dots\dots (13)$$

因 $R_{\text{平均}}$ 列車之平均走行抵抗(瓦/吨)

R_m 機車之平均走行抵抗(瓦/吨)

W_L 機車之重量(吨)

W_b 八輪客車之重量(吨)

n 列車之全重量(吨)

機車及客貨車之平均走行抵抗為計算便宜上，其平均走行抵抗其速度為進度之 $1/8$

(c) 列車之曲線抵抗

列車之曲線抵抗因曲線之半徑，線路之高度，擴度及車輛構造之不同而有差異，但比之其他之抵抗力為小，故可用下

列之簡單算式：

$$R_0 = \frac{n}{r} = \frac{1050}{r} \dots\dots\dots \text{機車之曲線抵抗}$$

$$\frac{525}{r} \dots\dots\dots \text{客貨車之曲線抵抗}$$

$$\frac{610}{r} \dots\dots\dots \text{全列車之曲線抵抗} \dots\dots\dots (14)$$

(d) 列車之勻配抵抗 R_g (磅/噸)

對於一般水平有 θ 角度斜面拉上 W 重量的物體，其逆上之重力有 $W \sin \theta$ 作用以上之力的作用，故 $\frac{W}{1000}$ 以下的勻配 θ 乃非常之小，故 $\sin \theta$ 在實用上與 $\tan \theta$ 相等。

$$R_g = 1000 \sin \theta = 1000 \tan \theta$$

$$= 1000 \times \frac{i}{1000} \dots\dots\dots (15)$$

因之表示勻配之%。

依上列算式以平均制動可以求出平均走行抵抗力，曲綫，勻配及其他條件可依(2)式由 $V_2 = 0$ 即可求出制動距離。

$$B_1 = 1.16W \frac{V_1^2}{K_1} \dots\dots\dots (16)$$

$$= 1.16 \frac{V_1^2}{1000 \text{ mmk} + R_m + R_g + R_o} \dots\dots\dots (17)$$

故 $K = \frac{P}{W} =$ 制動率

(g) 以平均制動力與速度之函數之以積分方法求出走行抵抗之式。

(h) 列車之走行抵抗以 $K + \frac{1}{V^2}$ 表示者

今以 Δv 之速度運動者有重量 W 之列車，其速度與反對方向 K 之抵抗力 P ，此時運動之能的變化為 $1000 \frac{W}{g} V \Delta V$ 其工作量與「能」之變化其量相等。

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

$$R_1 B_1 = (1 + 0.06) \frac{1000}{g} W v dv$$

$$R_1 = (1 + 0.06) \frac{1000W}{g} \int \frac{v}{R} b v \dots \dots \dots (18)$$

抵抗力固然是列車之制動力，走行抵抗曲線抵抗勻配抵抗之表示，從以上諸抵抗力及走行抵抗，表出其速度之函數，現在對於制動力以(4)式，對於機車之走行抵抗用(10)式，客車之走行抵抗用(11)抵抗力之則用下式表出之，但速度以v表示之，故代入(9)式

$$R = \left(n_1 + 10000C \frac{1+0.036v}{1+0.180v} K + 1v^2 \right) W \dots \dots \dots (19)$$

$$\text{因 } n_1 = (7.3Wd + 2.5W_e + 3.172Wb) \frac{1}{W} \left[1 + \frac{v^2}{r} \right] \dots \dots \dots (20)$$

$$1 = (0.0778A + 0.00791Wb) \frac{1}{W} \dots \dots \dots (21)$$

$$K = \frac{P}{W} = \text{制動率} \dots \dots \dots (22)$$

v = 列車速度(公尺/秒)

以(19)式代入(18)式則

$$S_1 = (1 + 0.06) \frac{1000W}{g} \int_0^v \frac{v dv}{\left(n_1 + 10000C \frac{1+0.036v}{1+0.180v} K + 1v^2 \right) W} \dots \dots \dots (23)$$

本式積分記號下之分數的分母v係二次式，若因數分解不能算出者，用本式則比較容易求出其積分，若既不能因數分解，又不能以本式求得積分，則須用近似的算式解之，即將積分記號下分母之第二項不以摩擦係數為恆數，而用平均摩

關係，此種算法，其所待之結果，與實際問題，不致有所影響也。

用(23)比較容易求出積分。

$$S_1 = \frac{(1+0.06)1020}{8} \int_0^v \frac{v dv}{n+iv^2} \dots\dots\dots (24)$$

因 $n = 2, +1000C \frac{1+0.036}{1+0.180} K = 2, +1000umK \dots\dots\dots (20)$

用(24)式其積分則。

$$S_1 = \frac{(1+0.06) \times 1000}{9.81} \times \frac{1}{2 \times (0.0778A + 0.00791Wb)} \times \frac{1}{W}$$

$$\times \log_e \left\{ \frac{(0.0778A + 0.00791 \times Wb) \frac{1}{W}}{1000umK + (7.3Wa + 2.5Wc + 0.172Wb) \times \frac{1}{W} + i + \frac{ue}{r}} \right\} \dots\dots\dots (25)$$

以各式之值代入本式，即可求得制動距離。

(b) 以 $n+mv+iv^2$ 以表機車之走行抵抗。

求機車走行抵抗，可照(2)式，其速度入一次項，故列車之抵抗以 R 表之，其式如下：

$$R = (n+mv+iv^2) W \dots\dots\dots (26)$$

若代入(26)式則為

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

$$S = \int_0^v \left(1 + 0.06 \frac{1000}{g} \frac{v dv}{n + mv + v^2} \right) \dots \dots \dots (27)$$

現以機車之走行抵抗爲(9)式客車之走行抵抗爲(11)式則

$$n = 1000mK + (1.8W_t + 9.3W_d + 1.79W_b) \frac{1}{W} \left(1 + \frac{ne}{r} \right) \dots \dots \dots (28)$$

$$m = \left\{ 0.054W_t + 0.169 (u-1)W_d \right\} \frac{1}{W} \dots \dots \dots (29)$$

$$1 = (0.739 + 0.00791W_b) \frac{1}{W} \dots \dots \dots (30)$$

$n + mv + v^2$ 若不能簡單地求得因數分解，則可用(27)式求其積分。二次方程式之判別式 $\sqrt{b^2 - 4ac}$ 以(28)。

(29)(30)式代入(27)式，則 n 比 m 爲，由此虛數則難以求得制動距離，故須轉換積分方向以三角函數之函數解之。

$$\int_0^v \frac{v dv}{n + mv + v^2}$$

$$\Delta = \frac{1}{2i} \log_e(n + mv + v^2) \Big|_0^v - \frac{m}{2i} \int_0^v \frac{dv}{n + mv + v^2}$$

$$= \frac{1}{2i} \log_e(n + mv + v^2) \Big|_0^v - \frac{m}{2i} \cdot \frac{2}{\sqrt{4n - m^2}} \left\{ \tan^{-1} \frac{2v + m}{\sqrt{4n - m^2}} \right\} \Big|_0^v$$

$$= \frac{1}{2} \left\{ \log_e(n + mv + v^2) - \log_e n \right\} - \frac{m}{\sqrt{4n - m^2}} \left\{ \tan^{-1} \frac{2v + m}{\sqrt{4n - m^2}} - \tan^{-1} \frac{m}{\sqrt{4n - m^2}} \right\} \dots \dots \dots (31)$$

$$\therefore S = (1 + 0.06) \frac{1000}{g} \Delta \dots \dots \dots (32)$$

以(32)代入(27)式，以種種速度所求得之 Δ 更依(31)式求出其制動距離。

由本式求制動距離計算太過複雜，故實用之價值甚少。

(3) 以圖式的積分值算出制動距離之方法。

上節曾將以平均摩擦係數及平均走行抵抗以求出制動距離之方法詳為講述其次關於機車之走行抵抗以 $\square + \square v$ 及 $\square + \square v^2$ 之形式表示之，再依積分以求其結果，但積分計算過於複雜，特別是速度之一次項，尤為困難，故於實用方面不甚適宜。然用圖式的積分計算則不特簡單，且其結果亦甚正確也。

利用(18)式，

$$S_1 = (1 + 0.06) \frac{1000W}{9.81} \int \frac{vdi}{R} = \frac{W}{9.81} \int \frac{vdi}{R} \dots\dots\dots (33)$$

包含列車之制動力機車之走行抵抗，客車之走行抵抗，列車之勻配抵抗及曲線抵抗，若制動力用(14)式，機車走行抵

抗用(9)式客車之走行抵抗用(11)式，曲線抵抗用(15)式則抵抗力之 R 以下式表示之。

$$\begin{aligned} R &= (n_2 + 1000C) \frac{1+0.038}{1+0.18v} (K + mv + \frac{1}{2}v^2) W \dots\dots\dots (34) \\ &= R_1, W, \\ n_2 &= (1.8W_t + 9.3W_d + 1.72W_b) \frac{1}{W} H + \frac{v^2}{r} \\ m &= (0.054W_t + 0.169[r_1 - 1]W_d) \frac{1}{W} \\ I &= (0.783 + 0.00791W_b) \frac{1}{W} \end{aligned}$$

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

R 含各抵抗的制動力 $\frac{R}{G}$

以(33)式代入(32)其恆數 C 入於積分記號內則其算式如下：

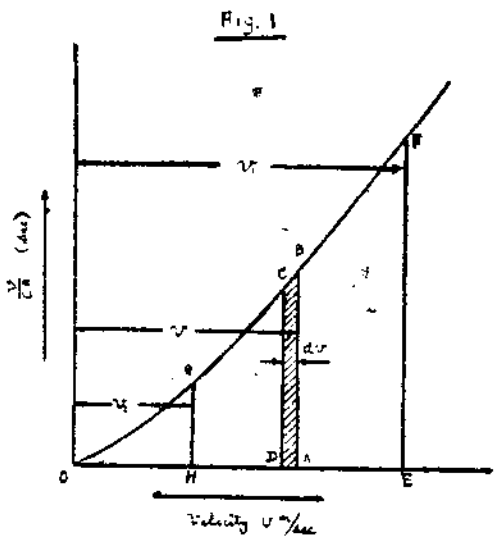
$$S_1 = \int_0^v \frac{v \, dv}{G(n_2 + 1000C \frac{1+0.036}{1+0.18v} \text{Km}v + 1v^2)} \dots \dots \dots (35)$$

$$= \int_{CR}^V \frac{V}{CR} dV \dots \dots \dots (36)$$

故 $C = \frac{9.81}{(1+0.08)1000} = \frac{1}{108.1}$ R 全制動力 $\frac{R}{G}$

式中 $\frac{V}{CR}$ 為速度函數，若將 $\frac{V}{CR}$ 畫以曲綫則 $\frac{V}{CR} dV$ 為 $\frac{V}{CR}$ 曲綫與軸間所挾之面積。

第一圖



在第一圖中以曲線 $O C B$ 示橫軸之速度，此曲綫乃用以代表

$\frac{V}{CR}$ 今速度之 V 以 AB 代 $\frac{V}{CR}$ 因其速度減退之時則 $\frac{V}{CR}$ 代以

$CD \cdot dv$ 微少之時其面積為 $ABCD$ 以代 $\frac{V}{CR} dv$ 其積分值 $\frac{V}{CR}$ 曲

綫即以挾軸間之 Δ 面積表出之，故其速度由 V 減退為 V_2 時其

列車運行距離即為 S 。

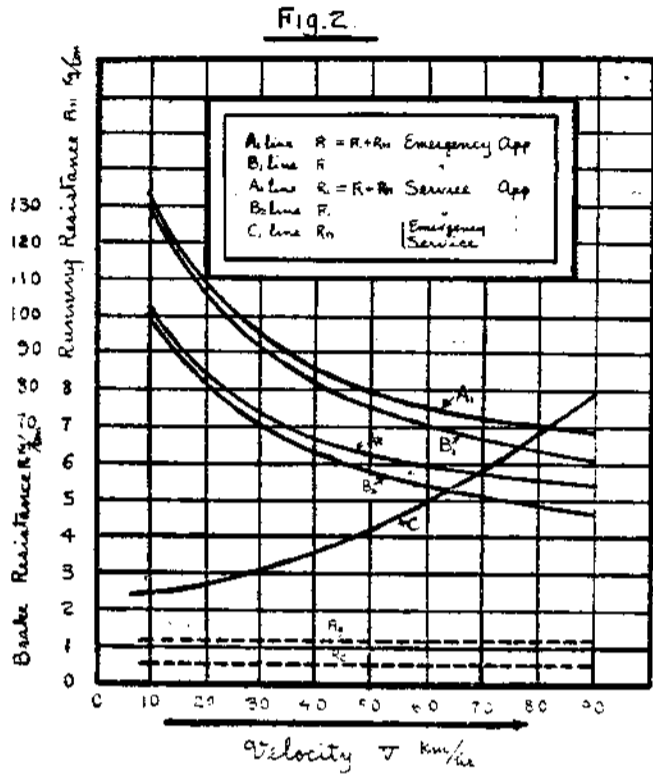
$$S_1 = \int_{V_2}^{V_1} \frac{V}{GR} \cdot dV = \text{面積 } EFGH \dots \dots \dots (37)$$

同樣最終之速度「零」即列車停止之制動距離為

$$S_2 = \int_0^{V_1} \frac{V}{GR} \cdot dV = \text{面積 } EFO \dots \dots \dots (38)$$

如上圖若曲線 $\frac{V}{GR}$ 其 R 軸若超過原點 O ，則曲線與平線非常接近，面積 EFO 與 $\triangle EFO$ 相近時其結果表示出平均摩擦係數及平均走行抵抗，而走行抵抗之速度移於二次項，其影響於摩擦係數甚少。故可以將平均摩擦係數，平均走行抵抗算出其制動距離。

第二圖



列車制動距離及時間算出方法之比較研究

第二圖以橫軸 Δ 示速度，而非非常制動及常用全制動時之制動力為 $R_0/R_1/R_2$ 。列車走行抵抗為 $R_1/R_2/R_3$ ，勻配抵抗為 $R_4/R_5/R_6$ 。曲線抵抗為 $R_7/R_8/R_9$ 。而 R 則為各數之和。

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

(4) 列車制動時分之圖式的算出法

某列車之速度 V (公尺/秒) 運行時間 t (秒) 距離 s (公尺)

$$ds = v dt \dots\dots\dots (39)$$

制動力 R 磅，其運動之方向與反對的距離 s 公尺，其牽引重量 W 磅之列車的速度變化為 dv 再加以運動量，工作量等變化，代入(18)式則為。

$$R dt = (1 + 0.06) \frac{1000 W}{g} v dv,$$

本式之 v 代入(38)式則為

$$dt = (1 + 0.06) \frac{1000 W}{g} \cdot \frac{dv}{v}$$

$$\therefore t = (1 + 0.06) \frac{1000 W}{g} \int \frac{dv}{v} = \int \frac{dv}{\frac{g}{CR_1}} \dots\dots\dots (40)$$

R 已屢如上述 V 為複雜函數，故不易積分。

若以 $\frac{1}{CR_1}$ 之曲線表示速度之 V ，則曲綫中 V 軸間之面積是表示制動時間，今 $\left(\frac{1}{CR_1}\right)$ 之曲綫，如第三圖所示，速度 V 則 $\frac{1}{CR_1}$ 為

AB, dv 減速時則 $\frac{1}{CR_1}$ 為 CD, 若 d 非常之小之時則為

$$\frac{1}{CR_1} dv = \text{面積 } ABCD$$

由速度 V_1 至 V_2 時所需之時間為

$$= \int_{V_2}^{V_1} \frac{1}{CR_1} dv = \text{面積 } EFGH \dots \dots \dots (41)$$

列車至停車時上其所需時間為

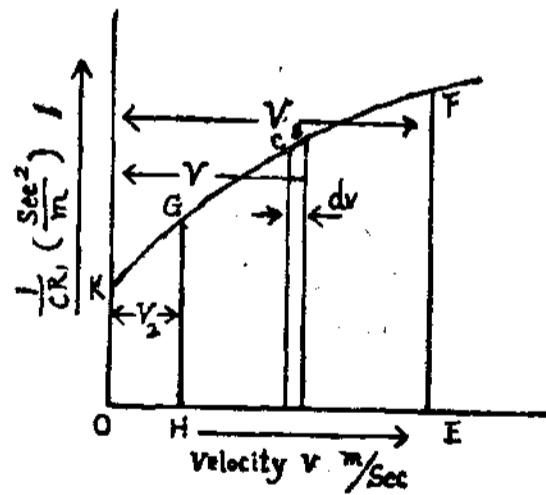
$$t_1 = \int_0^{V_1} \frac{1}{CR_1} dv = \text{面積 } EFKO \dots \dots \dots (42)$$

(5) 因空走時間致制動距離之延長

如上所述之制動力開始施行時以至列車停止其間之距離，須加入空走時間，以求其制動距離，易言之，即施行運用制動機以至制輪子壓及外輪需要之時間，所走之距離，此種空走時間同制動裝置之種類，編成車輛之多寡，制動機之運用方法等之不同，而有差異。

在昭和八年十月及同年十二月，日本鐵道部在常盤線濱吉田至阪元之間，施行試驗，試驗時就旅客列車及貨物列車，編成輛數及制動管減壓等，加以種種變更，其所得結果有如下表：

列車制動距離及時間算出方法之比較研究



第三圖

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

編成種別	空走時間			編成種別	空走時間		
	0.9缸減壓	全制動	非常制動		0.8缸減壓	全制動	非常制動
單機	—	—	1.4秒		6.7	7.9	8.3秒
	5.8	6.0	2.1,,		9.2	11.3	4.1,,

編成種別	空走時間		編成種別	空走時間	
	全制動	非常制動		全制動	非常制動
貨車 10 輛	4.4秒	2.5秒	貨車 50 輛	10.4秒	6.8秒
,, 20 ,,	5.6,,	3.5,,	,, 60 ,,	12.3,,	8.0,,
,, 30 ,,	7.0,,	4.4,,	,, 70 ,,	14.4,,	9.4,,
,, 40 ,,	8.6,,	5.5,,	,, 80 ,,		

使用「手用制動機」其運用方法較緩，關閉約需十秒左右，以下更列舉非常制動及常用制動，以爲制動距離之比較研究。

實例

用 C51 機車，制動軸數 80%，牽引重量 450 噸客車，在平坦線運轉，研究其非常制動及常用制動之制動距離及其算出之比較。

1. 使用機車之形式		O51式
2. 牽引軸數(客車)	W _b	450馬
3. 機車制動筒直徑	D ₁	254毫米
4. 機車制動筒數	n ₁	2
5. 機車制動倍率	E ₁	7.14
6. 炭水車制動筒直徑	D _t	254毫米
7. 炭水車制動筒數	n _t	1
8. 炭水車制動倍率	E _t	9
9. 客車制動率(空車時)	K _d	80%
10. 客車平均空車重量	W ₁	96.91馬
11. 客車平均積載重量	W ₂	31.27馬
12. 客車制動軸數	%	80%
13. 制動機效率	f	90%

用平均制動力及走行抵抗以求出制動距離

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

a. 非常制動

$$P = P_0 + P_t + P_b$$

因 P_0 係列車制動壓力(噸)

P_t 係機車制動壓力(噸)

P_b 係炭水車制動壓力(噸)

P_B 係客車制動壓力(噸)

$$P_t = \frac{\pi}{4} D_0^2 \cdot p \cdot n F_t f = \frac{3.14}{4} \times 25.42^2 \times 4.5 \times 3 \times 7.14 \times 0.9 = 29.320 \text{ 噸}$$

$$P_B = \frac{\pi}{4} D_1^2 \cdot p \cdot n \cdot t \cdot f = \frac{3.14}{4} \times 25.42^2 \times 4.5 \times 1 \times 0.9 = 18.470 \text{ 噸}$$

OS1 式機車之炭水車，其制動裝置有兩種，現行所採用乃舊式者。

$$P_B = K_C \cdot W_B \cdot n$$

$$= K_C \cdot f \cdot \frac{p - 0.35}{4.5} \cdot \frac{W_1}{W_2} \cdot W_B \cdot n$$

$$= 0.8 \times 0.9 \times \frac{4.5 - 0.35}{4.5} \times \frac{26.91}{31.27} \times 450 \times 0.8 = 264.600 \text{ 噸}$$

因 K_C 係制動機。

K_B 係制動效率 100%

P = 制動荷壓力 (磅/磅)

0.35 = 退後彈簧之抵抗力

客車車輛之形式不一，即使有同一形式者，但重量亦有不同，而制動裝置形式，有時亦非齊一，故採用比較粗雜之計算方法，

$$P = P_L + P_B + P_T$$

$$= 99.32 + 18.48 + 264.6 = 312.4 \text{ 磅}$$

應用(17)式

$$S_1 = 1.16 \frac{V_1^2}{1000 \frac{P}{W} \cdot um + R \cdot m \pm R_g + R_s}$$

依上式以求各項等數。

$$um = \frac{0.60V^2}{2.5V^2 - 400V + 40,000 \log_e(1 + 0.01V)}$$

V 料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
um	0.255	0.319	0.193	0.176	0.162	0.152	0.143	0.136	0.131

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

$$F_m = 1000 \cdot \frac{V}{W} \cdot um \quad P = 312.4 \text{ 噸} \quad W = 363.8 \text{ 噸}$$

V 料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
F _m 噸/噸	141.294	121.335	106.941	97.521	89.764	84.236	75.236	75.337	72.587

$$R_{pm} = \frac{R_{um}W_L + R_{bm}W_b}{W}$$

$$R_{Lm}W_L = 0.057V^2 + (1.8 + 0.015V)W_L + (9.3 + 0.047V - 1)VW_D$$

$$R_{bm}W_b = 1.72 + 0.00061V^2 \times W_b$$

$$W_L = 69.22W_D = 44.58 \quad N = 3W_b = 150$$

(以實際速度之1/2速度為走行抵抗，其速度之走行抵抗為)

V	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
R _{Lm} 噸	579.6	597.2	636.0	666.6	705.5	747.4	772.0	839.4	889.9
R _{Bm} 噸	780.9	801.5	835.8	883.8	945.6	1021.1	1110.3	1213.2	1329.8
R _{pm} 噸/噸	2.413	2.481	2.593	2.749	2.929	3.137	3.374	3.641	3.937

$$R_s = F_m + R_{pm} \quad R_g = 0 \quad R_c = 0$$

V 呎/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
R, 呎/秒	143.7	123.8	109.5	100.3	92.7	87.4	82.6	79.0	76.5

$$S_1 = 1.16 \frac{V^2}{R1}$$

V 呎/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₁ (米)	9.897	13.14	34.19	66.41	112.3	171.5	246.9	337.2	440.5

$$\text{空走距離 } S_2 = \frac{V^2}{3.6} \quad t_2 = 3$$

V 呎/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₂ (米)	8.332	16.67	35.00	33.33	41.64	50.00	58.34	66.66	75.00

$$S = S_1 + S_2$$

V 呎/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S (米)	11.23	30.11	59.19	99.74	153.9	221.5	305.2	403.8	515.5

(d) 非常制動

機車及客車之走行抵抗之常用制動與非常制動相同，祇在制動力有所差異，故須求出其制動力之數值之差異亦可求出其制動距離。

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

$$P_L = \frac{\pi}{4} D_e^2 \cdot p \cdot n_e \cdot E_e \cdot f$$

$$= \frac{3.14}{4} + 25.42 \times 3.5 \times 2 \times 7.14 \times 0.9 = 22.790 \text{ 瓩}$$

$$F_T = \frac{\pi}{4} D_T^2 \cdot p \cdot n_t \cdot E_t \cdot f$$

$$= \frac{\pi}{4} \cdot 25.42 \times 3.52 \times 1 \times 9 \times 0.9 = 14.370 \text{ 瓩}$$

$$P_B = K_D \cdot f \cdot \frac{p-0.35}{p} \cdot \frac{W_1}{W_2} \cdot W_b \cdot 7$$

$$= 0.8 \times 0.9 \times \frac{3.5-0.35}{3.5} \cdot \frac{26.91}{31.27} \times 450 \times 0.8 = 200.700 \text{ 瓩}$$

$$P = P_T + P_T + P_B$$

$$= 22.79 + 14.37 + 200.7 = 237.9 \text{ 瓩}$$

$$F_m = 1000 \cdot \text{um} \cdot \frac{P}{W}$$

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
F _m 瓩/瓩	107.539	92.409	81.438	74.265	68.357	64.138	60.339	57.387	55.976

$$R_1 = v_m + R_{1m}$$

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
R ₁ 瓩/瓩	110.00	94.89	84.03	77.01	71.29	67.28	63.71	61.08	59.21

$$S_1 = 4.16 \times \frac{V^2}{R_1}$$

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₁ (米)	3.78	17.54	44.58	86.46	146.0	222.7	320.1	436.5	569.8

$$S_2 = \frac{V}{3.6} l, \quad l=7$$

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₂ (米)	19.43	38.89	58.33	77.78	97.2	116.7	136.1	155.6	174.9

$$S = S_1 + S_2$$

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S (米)	23.21	56.43	102.9	164.2	243.2	339.4	456.2	592.1	744.7

實例 2.

以 $\frac{V}{3.6}$ 表示列車之走行抵抗，以求其積分

(*) 非常制動

列車之走行抵抗(包含機車及客貨車)通常以 $\frac{V}{3.6}$ 表示之，其計算法與實例(1)相同。此時之機車走行抵抗可用(10)計算之，或用(25)式計算亦可。

列車制動距離及時間計算方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

$$S_1 = \frac{(1+0.06) \times 1000}{9.81} + \frac{1}{2 \times (0.0778A + 0.00791Wb) \frac{1}{W}}$$

$$\times \log_e \left[\frac{(0.0778A + 0.00791Wb) \frac{1}{W} \cdot V}{1000 \text{mmK} + (7.3Wd + 2.5Wt + 0.172Wb) \frac{1}{W}} \cdot \frac{1}{8.6^2} + 1 \right]$$

本式乃依照機車之橫斷面計算。因各部份之凹凸不同，十分之正確測定殊為困難，故用 A_1, A_2, A_3, A_4 以分測定之。 A_1 為烟突及機匠運轉室頂部， A_2 為機匠運轉室弧形之通天部份， A_3 為通過灰箱底線之一邊及通過運轉室側面之矩行面積， A_4 為炭水車與運轉室中間凸出部份所佔之面積。

$$A = A_1 + A_2 + A_3 + A_4$$

$$= 0.086 + 0.630 + 7.867 + 0.1261 = 8.71 \text{m}^2$$

$$S_1 = C_1 \times \frac{1}{2} \log_e \left[\frac{C_2 V^2}{(1000 \text{mmK} + C_3) C_4} + 1 \right]$$

$$\text{則 } C_1 = \frac{(1+0.06) \times 1000}{2 \times 9.81} = 54.03$$

$$C_2 = (0.0778A + 0.00791Wb) \frac{1}{W}$$

$$= (0.0778 \times 8.71 + 0.00791 \times 450) \frac{1}{563.8} = 0.007515$$

$$C_3 = (7.3Wd + 2.5Wt + 0.172Wb) \frac{1}{W}$$

$$= 7.3 \times 44.58 + 2.5 \times 69.92 + 0.179 \times 450 \frac{1}{563.8} = 2.257$$

$$C_4 = 12.96$$

$$S_1 = \frac{54.03}{0.007517} \log_e \left\{ \frac{0.007515 V^2}{(1000 \text{ mmK} + 2.257) 12.96} + 1 \right\}$$

$$= 7191 \times \log_e \left\{ \frac{0.007515 V^2}{(1000 \text{ mmK} + 2.257) 12.96} + 1 \right\}$$

$$= 7191 \times \log_e (\psi + 1)$$

V 米/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
ψ	0.000403	0.00188	0.00178	0.00930	0.0158	0.0241	0.0349	0.0478	0.0698
$1 + \psi$	1.000403	1.00188	1.00478	1.00930	1.0153	1.0241	1.0349	1.0478	1.0698

在機械工程手冊 *Handbook* 自然對數及常用對數表 祇至 1000 為止，自此以上則無對數表，尤其對於 1000403 之數值求其對數，在對數表中 絕對不能查出，不得而應用高等代數學二項定理之副業品 *Logarithmic series* 以求其數值。

$$\log_e (1 + \psi) = \psi - \frac{\psi^2}{2} + \frac{\psi^3}{3} - \frac{\psi^4}{4} + \frac{\psi^5}{5}$$

但 $\psi < 1$

對於各速度之價代入式中之 ψ ，即能求出 $\log_e (1 + \psi)$ 之價，再利用自然對數表，照下算式即可換算自然對數。

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

$$\log e x = \log e 10 \log 10 x = 2.30259 \log 10 x$$

$$\log e(1 + \gamma)$$

V 米/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
$\log e(1 + \gamma)$	0.000403	0.00186	0.00476	0.00926	0.0167	0.0238	0.0343	0.0467	0.0609

$$S_1 = 7191 \log e(1 + \gamma)$$

V 米/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
S ₁ (米)	2.89	13.39	34.29	66.51	112.7	171.2	246.7	335.8	437.9

$$S = S_1 + S_2$$

V 米/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
S ₂ (米)	8.332	16.67	25.00	33.33	41.67	50.00	58.34	66.66	75.00
S (米)	11.2	30.1	49.30	99.89	154.4	221.2	305.0	402.5	512.9

(b) 常用制動

常用制動與非常制動所異之點祇在制動力一項而已。其他數值均相同也。

V /時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
ψ	0.000526	0.00245	0.00623	0.0121	0.0205	0.0314	0.0454	0.0622	0.0816
$1+\psi$	1.000526	1.00245	1.00623	1.0121	1.0205	1.0314	1.0454	1.0622	1.0816

$\log_e(1+\psi)$

V	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
$\log_e(1+\psi)$	0.000526	0.002447	0.00621	0.0120	0.0203	0.0309	0.0444	0.0603	0.0784

$S_1 = 7191 \log_e(1+\psi)$

V /料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S_1 (米)	3.78	17.60	44.66	86.58	145.9	222.2	319.3	438.6	563.8

$S = S_1 + S_2$

V /料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S_2 (米)	19.43	38.89	58.33	77.78	97.20	116.7	136.1	155.6	174.9
S (米)	23.21	56.49	103.0	164.4	243.1	338.9	455.4	589.2	738.7

實 例 3.

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

以 $\frac{1}{2}mv + \frac{1}{2}v^2$ 表示機車之走行抵抗時。

照實例(1)應用(32)式，以求其制動距離

$$S_1 = (1 + 0.06) \frac{1000}{g} \left[\frac{1}{2} \left\{ \log_e (n + mv + \frac{1}{2}v^2) - \log_e N \right\} \right]$$

$$= \frac{m}{W} \left\{ \frac{44W - 1}{4ln - m^2} - \frac{2v + n}{4ln - m^2} - \frac{3aW - 1}{4ln - m^2} - \frac{m}{4ln - m^2} \right\}$$

$$n = 1000mmK \times (1.8W + 9.3Wd + 1.22Wb) \frac{1}{W}$$

$$m = \left\{ 0.054W + 0.169(n - 1)Wd \right\} \frac{1}{W}$$

$$l = 0.739 + 0.00791(Wb) \frac{1}{W}$$

* 非常制動

$$m = \left\{ 0.054W + 0.169(1 - 1)Wd \right\} \frac{1}{W}$$

$$= \left\{ 0.054 \times 69.22 + 0.169(3 - 1) \times 44.58 \right\} \times \frac{1}{563.8} = 0.03335$$

$$l = (0.739 + 0.00791(Wb)) \frac{1}{W}$$

$$= (0.739 + 0.00791 \times 450) \frac{1}{563.8} = 1.007620$$

$$n = 1000mmK + (1.8W + 9.3Wd + 1.72Wb) \frac{1}{W}$$

$$n = 1000 \text{umK} + (1.8 \times 69.22 + 9.3 \times 44.58 + 1.72 \times 150) \frac{1}{563.8}$$

$$= 1000. \times \frac{312.4}{563.8} \text{um} + 2.329$$

$$n = 1000. \times \frac{312.4}{563.8} \text{um} + 2.329$$

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
um	0.255	0.219	0.193	0.176	0.162	0.152	0.143	0.136	0.131
n	143.599	123.655	109.251	99.833	92.077	86.537	81.551	77.673	74.903

$$V = \frac{V}{3.6}$$

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
v米/秒	2.778	5.556	8.333	11.11	13.89	16.67	19.44	22.22	25.00

照以上之計算以E.P.代入(38)式，用V以求S₁之數值，因計算異常複雜，故將省略，祇記其結果如次：

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₁ (米)	2.87	19.96	33.85	66.52	110.1	170.3	241.5	332.8	435.0

$$S = S_1 + S_2$$

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

V 料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₂ (米)	8.832	16.67	25.00	33.33	41.67	50.00	58.34	66.66	75.00
S ₁ (米)	11.20	29.63	58.85	99.85	151.8	220.3	299.8	399.5	510.0

常用制動

此時 $P=237.9$ 噸。故 μ 之值不同。其他數值均與非常制動同。

$$n = 1000 \frac{237.9}{568.8} m + 2.329 \quad m = 0.03335 \quad l = 0.007624$$

V 料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
n	109.829	94.738	88.767	76.594	70.687	66.469	62.669	59.716	57.606

V 料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₁ (米)	3.390	17.55	42.89	81.08	144.8	220.8	315.6	430.7	558.9

$$E = S_1 + S_2$$

V 料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₂ (米)	19.48	38.89	58.33	77.78	97.20	116.7	136.1	155.6	174.9

S (米)	22.82	56.44	100.7	164.9	242.0	337.5	451.7	586.3	733.8
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

實例 4.

用圖式求出積分值，以算出制動距離。

在實例 1 求圖式之方法，已如上述，不用平均摩擦係數及平均走行抵抗，對於速度及走行抵抗以算出制動力。

(*) 非常制動

$$u = \frac{0.321 + 0.01V}{1 + 0.06V}$$

V 籽/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
u	0.285	0.192	0.166	0.149	0.137	0.128	0.121	0.115	0.110

$$F = u.P. \quad F_1 = u.K. \quad P = 312400 \text{ 瓩}$$

V 籽/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
F 瓩	73,414	59,981	51,858	46,548	42,799	39,987	37,800	35,926	34,364
F ₁ 瓩/瓩	130,213	106,387	91,979	82,561	75,912	70,924	67,045	63,721	60,951

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

$$R_f = 0.057V^2 + 1.8 + 0.015V)W_1 + (9.3 + 0.047Vn - 1)V)W_2$$

$$R_n = 1.72 + 0.00061V^2)W_b$$

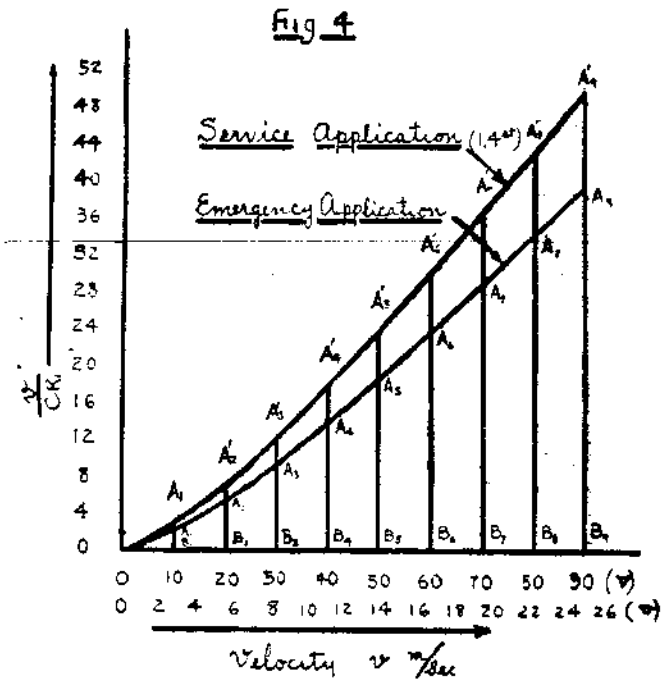
$$R_{f1} = \frac{R_f + R_n}{W}$$

V 料/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
R _f 呎	597	667	747	839	948	1058	1185	1322	1471
R _b 呎	801	884	1021	1213	1460	1762	2119	2531	2997
R _f 料/呎	2.480	2.751	3.136	3.640	4.262	5.002	5.860	6.834	7.925

$$R_1 = F_1 + R_{f1} = \frac{R_1}{108.1}$$

V 料/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
R ₁ 呎/呎	132.7	109.1	95.11	86.20	80.17	75.93	72.90	70.55	68.88
CR ₁	1.228	1.010	0.8799	0.7975	0.7417	0.7025	0.6745	0.6527	0.6375
V	2.778	5.556	8.333	11.11	13.89	16.67	19.44	22.22	25.0
V/CR ₁	2.269	5.501	9.470	13.93	18.73	23.73	28.82	34.04	39.22

第 四 圖



第四圖中 $OA_1A_1 \dots A_9$ 均用以表示非常制動及常用制動 (1.4 氣壓) 之曲線 $\frac{v}{Cr_1}$ 者， $A_1 B_1 A_2 B_2 \dots A_9 B_9$ 用以表示速度 10 呎/時 (2.778 公尺/秒) 90 呎/秒 \dots 90 呎/秒之 $\frac{v}{Cr_1}$ 之值者。今 $OA_1 B_1 OA_2 B_2 \dots OA_9 B_9$ 後 $A_1 A_2 \dots A_9$ 面積，現依照 Planimeter 及計算，求得如下之值。

V	A1 平方呎	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9
	0.818	1.478	4.113	8.12	13.75	21.13	30.93	41.13	53.75

圖中橫軸 1 呎 = 2 (公尺/秒) 縱軸 1 呎 = 1 秒，圖之面積縮小 1/8 故制動距離之面積為八倍。

$S_1 = 8A$

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

V 料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₁ (米)	2.54	11.82	32.90	64.96	110.0	169.0	241.8	329.0	430.0

$S = S_1 + S_2$

V 料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₂ (米)	8.33	16.67	25.00	33.33	41.67	50.00	58.34	66.66	75.00
S (米)	10.87	28.49	57.90	98.27	151.7	219.0	300.1	395.7	505.0

(a) 常用距離

$F = u \cdot P \quad F_1 = 1000u \cdot K \quad P = 237,900 \text{ 瓦}$

V 料/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
n	0.235	0.192	0.166	0.149	0.137	0.128	0.121	0.115	0.110
F _電	55,907	45,677	39,491	35,447	32,692	30,451	28,786	27,359	26,169
F _{1 耗/地}	99.161	81.020	70.044	62.873	57.808	54.010	51.057	48.526	46.415

$R_1 = F_1 + R_r1 \quad OR_1 = \frac{R_1}{108.1}$

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
R ₁ 耗/時	2.480	2.751	3.136	3.640	4.262	5.002	5.860	6.834	7.925
R ₁ 耗/噸	101.6	83.77	78.18	66.61	62.07	59.01	56.92	55.36	54.34
OR ₁	0.9399	0.7749	0.6770	0.6153	0.5742	0.5459	0.5265	0.5121	0.5027
v/OR ₁	9.956	7.169	12.31	18.06	24.79	30.54	36.93	43.39	49.73

面積	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9
(噸) ²	0.4138	2.191	5.175	10.34	17.69	27.98	38.94	52.94	69.46

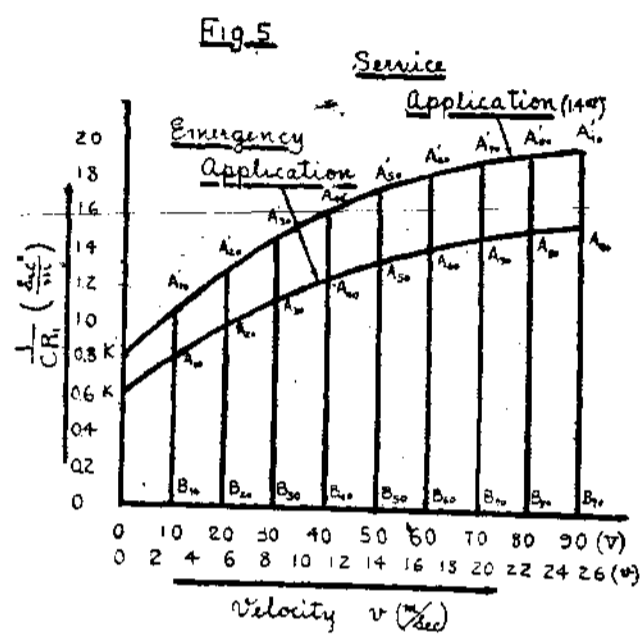
$S_1 = 8A$

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₁ (米)	3.31	17.53	41.40	82.73	141.5	218.2	311.5	423.5	555.7

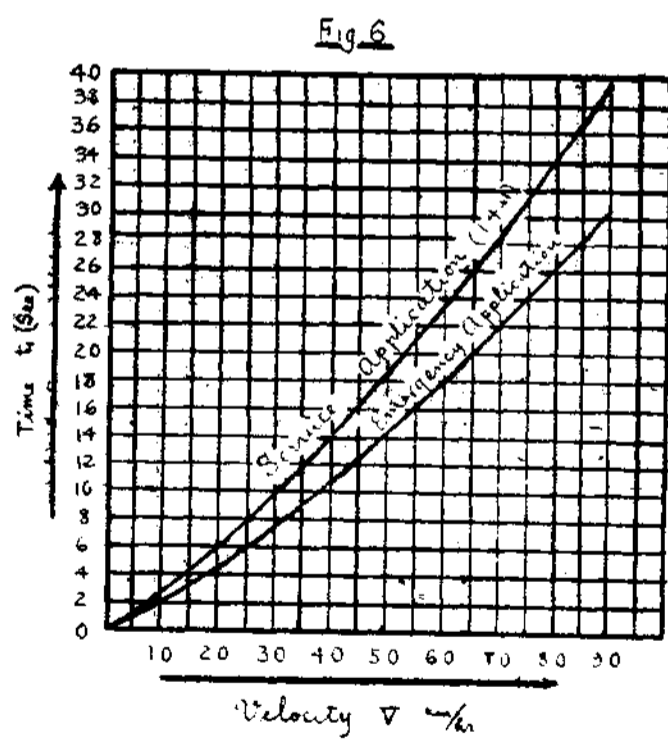
$S = S_1 + S_2$

V 耗/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
S ₂ (米)	19.43	38.89	58.33	77.78	97.20	116.7	136.1	155.6	174.9
S (米)	22.74	58.42	99.73	160.5	238.7	334.9	447.6	579.1	730.6

列車制動距離及時間算出方法之比較研究



第五圖



第六圖

線。

依照實例(一)條件之下之圖式的計算方法，以非常制動及常用全制動以算出制動時分，又依照(6)式畫出 $\frac{1}{CR_1}$ 之曲

列車制動時分圖式的計算方法之應用

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

非常制動

V 米/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
J/OR1	0.8143	0.9901	1.136	1.254	1.348	1.423	1.483	1.532	1.569

由第五圖之材料，以 $\frac{1}{OR1}$ 之曲線表示之，而 $\frac{1}{OR1}$ 乃表示 KA10A20……A90 之非常制動。現欲求出制動時分，可在 $\frac{1}{OR1}$ 與 V 軸之間之面積以求出之。OKA10B10 OKA20B20……OKA90B90 之面積用 a1a2……a9 以表出之。今照 Planimeter 及計算，其所得面積如下：

a 1	a 2	a 3	a 4	a 5	a 6	a 7	a 8	a 9
4.891	11.15	18.40	26.73	35.77	45.40	55.52	65.94	76.66

第五圖之尺度，其速度以 1 哩 = 2 公尺/秒、 $\frac{1}{OR1}$ (秒²/公尺) 5 哩 = 1 (秒²/公尺)。求制動時分用 $2 \div 5 = 1/2.5$ 式

制動時分 = $\frac{1}{2.5} \times 8$

V 米/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
1 秒	2.0	4.5	7.4	10.7	14.3	18.2	22.2	26.4	30.7
1 秒	5.0	7.5	10.4	13.7	17.3	21.2	25.2	29.3	33.7

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

b. 常用制動

V 呎/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
1/CR ₁	1.064	1.290	1.477	1.635	1.748	1.829	1.899	1.953	19.89

距離(呎) ²	8.1	8.9	8.3	8.4	8.5	8.6	8.7	8.8	8.9
	6.556	14.70	24.33	35.05	46.67	59.02	72.00	85.49	99.19

$$L = t_1 + t_2 \quad t_1 + t_2 \quad t_1 = \frac{8}{2.5}$$

V 呎/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
t ₁ 秒	2.6	5.9	9.7	14.0	18.7	23.6	28.8	34.9	39.7
t ₂ 秒	9.7	12.9	16.7	21.0	25.7	30.6	35.8	41.9	46.7

第六圖乃非常制動及常用制動所需制動時分之曲線

結 論

茲將依照上述四種方法求得之非常制動及常時制動所求得之制動距離之綜合紀錄列之如下：

非常制動 S₁(米)

V 杆/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
1	2,897	13,14	34.19	66.41	112.8	171.5	246.9	337.9	440.5
2	2,890	13.39	34.29	66.57	112.7	171.2	246.7	335.8	437.9
3	2,870	12.96	33.85	66.52	110.1	170.3	241.5	332.8	435.0
4	2,540	11.82	32.96	64.96	110.0	169.0	241.8	329.0	430.0

常用制動 S₁(米)

V 杆/時	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0
1	3.78	17.54	44.58	86.46	146.0	222.7	320.1	436.5	569.2
2	3.78	17.60	44.66	86.58	145.9	222.7	319.3	433.6	565.8
3	3.39	17.55	42.39	87.08	144.8	220.8	315.6	430.7	558.9
4	3.31	17.53	41.40	89.71	141.5	218.2	311.5	428.5	555.7

在上列四項中之第二方法即機車走行抵抗，與其他三項算式不同，故比較用其他各項微有不同，特別是(一)(二)兩項幾乎相同，此乃用第三方法所得之結果，與前二者比較其所得數較小，若與第四之圖式方法比較則更小，後列之第七圖

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時隔算出方法之比較研究

四〇

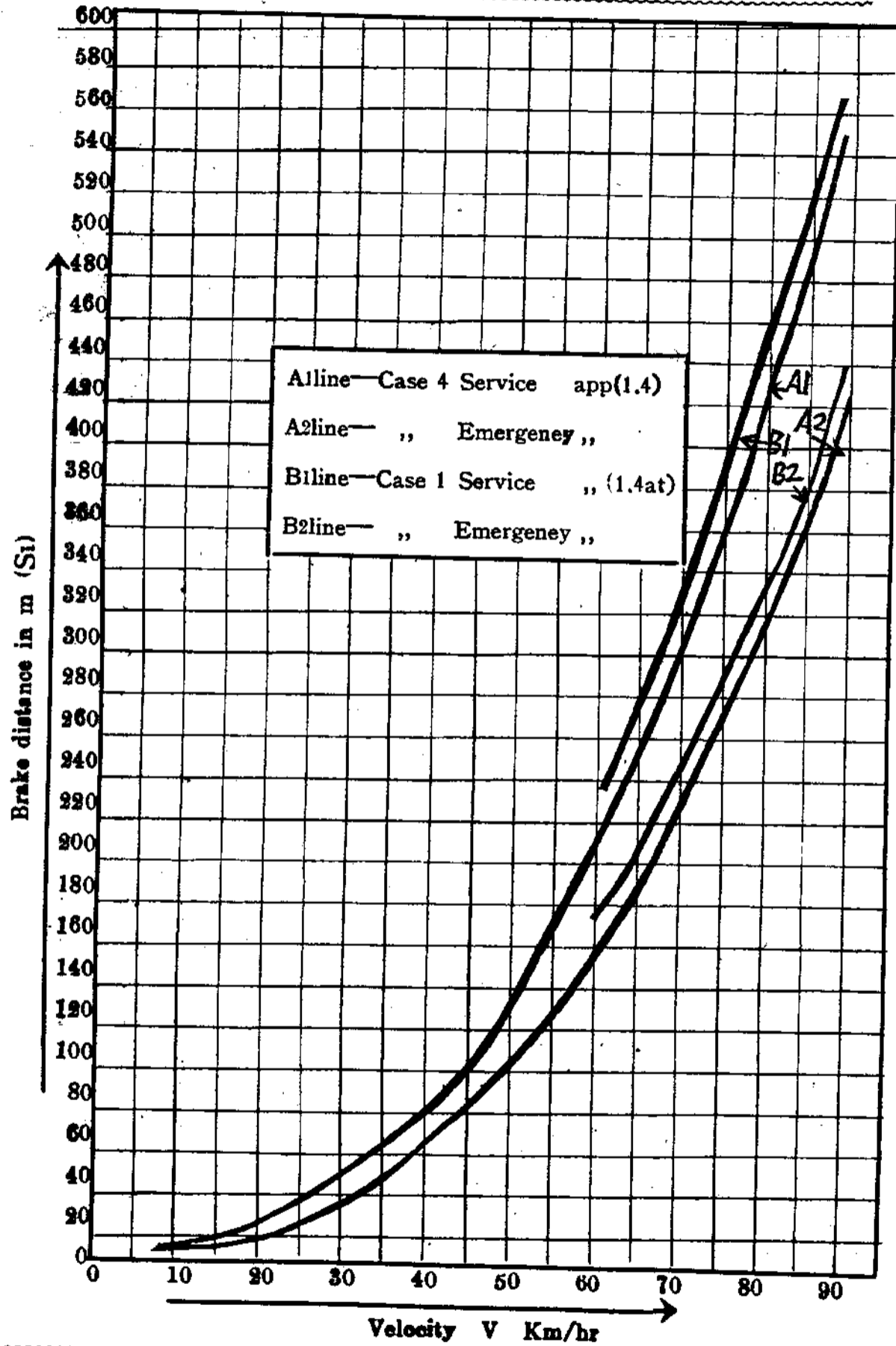
乃依據第一方法與第四方法算出之結果而畫出者。

妨碍列車之進行者在理論上有制動力，列車走行抵抗，勻配抵抗，曲線抵抗等，其中尤以制動力之妨碍力比其他三項為大。現在計算不用勻配抵抗及曲線抵抗而祇用制動力及走行抵抗兩項，然兩項中以制動力比較走行抵抗其值更大，如第二圖所示90公尺/時，其非常制動時，走行抵抗其值僅等於全制動力之十分之一，若常用全制動走行抵抗亦不過為十分之一·七而已。1.3.3.均依平均摩擦係數使用平均制動力，故三者之結果，大致相同。

圖式方法與上述三者不同，不用平均摩擦係數，對於速度祇求制動力及走行抵抗而以圖線表示之，若對於多數之速度，則求出 v/CR_1 而以曲線表示之，此法所得之結果甚為正確，

用以上所述之四種方法其信賴性以其4法為最可靠，其次則依3.2.1.而漸減。非常制動90公尺/時第4法為430.0公尺而第1法則為440.5公尺，其制動距離相差10.5公尺，又在同一速度之下常用制動，用第4法為556.7公尺而第1法569.3公尺，相差13.6公尺，由此相差觀察，何者可靠，頗難決定，蓋制動距離與制動裝置之效力，制動壓力與夫制輪子之調整良否均有關係，故難以正確決定然比較上以第四法之圖式方法比較簡單，第一法亦可應用，第2.3.方法，因其依照積分方法計算過於繁雜故實用之價值甚少。

列車制動距離及時間算用方法之比較研究



列車制動距離及時間算出方法之比較研究

其次關於制動時間，若減少速度有一定，即制動力有一定時其制動時間，以次式表出之，

$$t_1 = 30.09 \frac{V_1}{R_{1B}} \dots\dots\dots (48)$$

因 V_1 列車之初速度 (m/sec)

R_{1B} 列車之平均制動力

但實際上制動力，時刻發生變化，故求制動時分仍以(48)式為可靠

$$t_1 = (1 + 0.06) \frac{W \cdot 1000}{g} \int_0^V \frac{dv}{R} = \frac{1}{0} \int_0^V \frac{dv}{R_1}$$

$$0 = \text{恆數} = \frac{g}{(1 + 0.06) \times 1000}$$

R 全制動力 (kg/噸)

(2) 每 (a) 時 (走行抵抗 $n + lv^2$)

$$t_1 = \frac{1}{0} \int_0^V \frac{dv}{n + lv^2}$$

$$= \frac{1}{0} \cdot \frac{1}{\sqrt{n l}} \left\{ \tan^{-1} \frac{\sqrt{l} V}{n} \right\}_0^V = \frac{1}{0} \frac{1}{\sqrt{n l}} \left[\tan^{-1} \frac{V \sqrt{l}}{n} - \tan^{-1} \frac{0}{n} \right] \dots\dots\dots (44)$$

(3) 每 (b) 時 (走行抵抗 $n + mv + lv^2$)

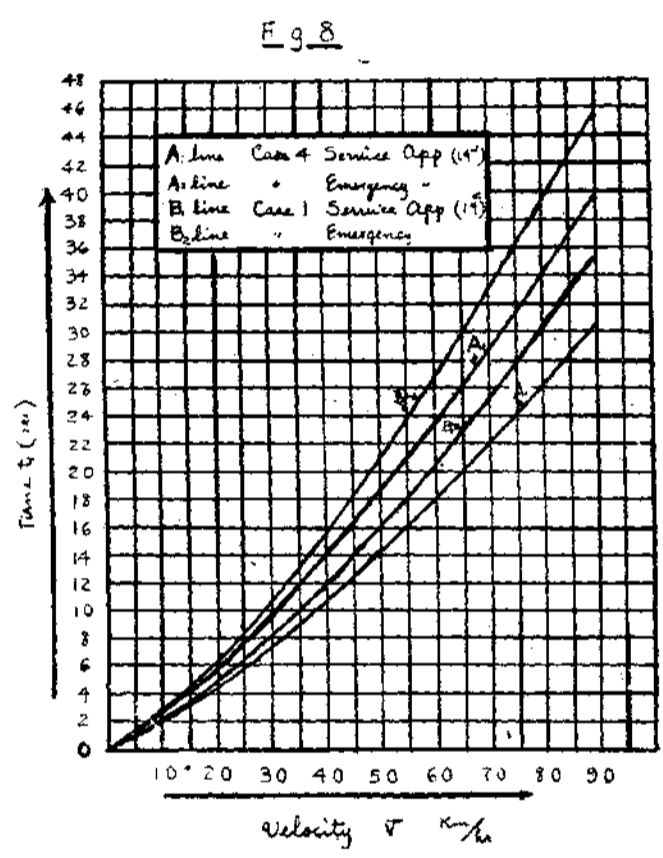
$$t_1 = \frac{1}{0} \int_0^V \frac{dv}{n + mv + lv^2}$$

$$= \frac{1}{0} \frac{2}{\sqrt{4ln - m^2}} \left\{ \tan^{-1} \frac{2lv + m}{\sqrt{4ln - m^2}} \right\}_0^V$$

$$\frac{1}{0} \frac{1}{\sqrt{4u - az}} \frac{2}{\sqrt{4u - az}} \left\{ \tan^{-1} \frac{1}{\sqrt{4u - az}} \right. \\ \left. - \tan^{-1} \frac{1}{\sqrt{4u - az}} \right\} \dots \dots \dots (45)$$

以上中(2)之(3)(4)即依第2第3之積分方法算之制動距離相同，但在實用上之價值較小故不如用最簡單之方法即理論的圖式方法——如第8圖

第八圖



根據以上四法所求得之結果，茲列舉如次：

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

列車制動距離及時間算出方法之比較研究

四四

非常制動(二秒)

V 料/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
1	9.1	4.9	8.2	19.0	16.9	20.6	25.5	30.4	35.3
2	9.1	4.9	8.3	19.1	16.4	21.6	25.7	30.9	36.3
3	9.1	4.8	8.2	19.0	16.1	20.5	25.4	30.3	35.1
4	9.0	4.5	7.4	10.7	14.3	18.2	22.2	26.4	30.7

常用制動(二米)

V 料/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90
1	9.7	6.3	10.7	15.6	21.1	26.8	32.8	39.0	45.6
2	9.7	6.4	10.9	15.8	21.5	27.4	33.8	40.1	46.8
3	9.7	6.3	10.7	15.6	20.1	26.8	32.9	39.4	45.8
4	9.6	5.9	9.7	14.0	18.7	23.6	28.8	34.2	39.7

用(一)(二)方法所得之結果，常用制動及非常用制動之距離之算出幾乎一致用第(三)方法其結果，亦極為接近，然此中因使用平均摩擦係數之故，以致於影響制動時間，而圖式方法為最合理之方法，依此法以求得之結果，最為可靠，其制動距離，無論依何方法不過僅差 $\pm 1\%$ 而已，此法既簡單又正確，故最適宜之實用也

譯述

各國鐵路之新的改善與進展 (續)

何石生

一 美國

1 最新式流綫型列車

紐約 New Haven 鐵路公司，託 Good Year 飛艇公司，

製造最高速度流綫型列車，此種列車，即所謂三輛接連的軌

道飛艇，長二〇七呎，客座一六四位，重量約二四〇・〇〇

〇磅，動力有具四〇〇馬力的機關兩個，在車輛前後兩部操

縱發動，列車在出發之三分鐘內，為每時六〇哩速度，至經

常速度，可達每時九〇哩。車體外表，為全部平滑的流線狀

，車體下部也全被掩覆。車輛用橡皮裝置，這點異常值得注

意。例如：車床，座位，機器臺架上面，以及用以防止彈動，防止音響，還有，車輛的環節，也廢棄舊式的幕狀，而用防灰塵而其伸縮性的橡皮板。

(譯自 The Ry. Age June 16, 1934)

2 Union Pacific 試行最高速度列車

Union Pacific 鐵路公司所設計的最高速度輕量客車於

一九三四年二月十二日着手試行開駛。該列車巡行東部各都

市後，即當作特別列車，開行於該路之各大都市間，並作大

陸橫斷運輸定期幹線通車，以宣傳其切實可用。現在的列車

各國鐵路之新的改善與進展

各國鐵路之新的改善與進展

二

，係三輛連接，沒有臥車，但最近預定的六輛連接列車，即有此種設備。

上述三連列車，長二百四呎，其構造，與普通列車，完全兩樣。用 Aluminum 合金，代替鋼鐵，全部重量為八十五噸，約等普通車一輛重量。車體全部成一強韌的樑形，車之中心，在軌條三十八吋的地方，軌舊有者低下二吋。車輛為鑲壓鋼，使用 Rollerbearing 軸。

動力裝置，為蒸溜燃燒內燃機關，第一車前部車架的兩個 Motor，直接連結於供給電力的發動機。為這車輛特設的機器，為 V 型十二氣筒六百馬力的東西。機器的構造，為鑄鍊鋼鐵。開行試驗結果，滿載郵包及旅客，每時九〇哩速度，約需五〇〇馬力。而前部車架之兩電氣 Motor，各供給三百馬力。

這個動力，並用於另一個小發動機，電池發電，空氣壓縮器，氣溫調節裝置，燈光及排熱等等。燃料槽裝置於動力車床下的構造內，有供行駛千二百哩的特大容量。

空氣制動器，與普通殊異，係二重制式，利用水壓與電氣制御回綫，更有德塞列諾麥亞的新式裝置，調和列車的速度。兩個頭燈，放射強力的水平光線，一個小垂直標，放送警笛信號。側面車門閉鎖時，成為流線型的外表與一般的平滑面。外部的階段與車門為聯動裝置，同時上下開閉。

氣溫調節裝置，使車內冬溫夏涼，而空氣從外部濾去塵埃流入，並使車內空氣，保持相當壓力，防止車外塵埃的流入。

六輛接連的列車製造，係九〇〇馬力的動力車與郵件行李車，三輛的臥車，座位，展望，膳室合造車云。

(譯自Engineering News-Record, Feb. 22, 1934)

3 原有客車之新式改裝

伊利諾斯森托拉爾鐵路，現正施行旅客運輸上很有趣味的業務改善。

第一：是著名世界的 Panama 快車的復活。這是因經濟關係，曾於一九三二年停業，此次設備改良，進一步提高速度耳現。第二：是芝加哥開行最高速度流綫形列車。第三：是設施空氣裝置。第四：便是將現在的客車，着手完全加以改善。

Panama 快車，於一九三四年十二月一日開行，全施以最近代的設備與裝飾，旅客一定覺得心境舒適。

列車完全設施空氣裝置，換言之，有：適當的排熱，暖房，避塵等的裝置。還有 沒有空氣裝置的車輛，也必於出

各國鐵路之新的改善與進展

發前排熱。

主要列車的車輛，差不多等於改造。座位力求舒適，而且，在設施空氣裝置的休息室，特備安樂椅，長椅，讀書燈，茶几，圖書等類。

關於裝飾：床椅色彩，均取其調和，並備有男女吸烟室及座位。

設備改良外，同時也進行時間的縮短。

(譯自The Railway Gazette, Feb. 28, 1934)

4 紐約地下鐵路客車之防音裝置

紐約之都市高速度運輸公司，在官吏，新聞記者的面前，實地試驗關於地下鐵路輛最近新設的防音裝置。此種裝置，係該公司技師們經過三年研究的成果，以之按置於十輛接連的列車，開行於地下鐵路。如果一般乘客，對這無音車

各國鐵路之新的改善與進展

批評良好，則二千二百輛之地下鐵路全部客車，悉設此種裝置。

此項裝置，與其說是除去發生音響的根源，毋寧說是防止外部音響傳達車內。怎樣的防音車，也不能避免隧道的反響與騷音，因此全然除去行駛時的音響，可說是不可能吧。可是，此項試行車輛，據乘客談，十分安靜。雖與其他地下鐵路列車對過，也能用普通聲調談話。

爲防止音響傳播，門窗全置防風板，通風窗也塞閉，車內空氣，由屋頂七個帶式二聯排風裝置排出。各排風裝置，係用兩個送風機與一個四分之一馬力電動機構成。此裝置每分鐘轉千四百次，處理七百十四立方呎的空氣，一輛每分鐘的合計，爲四千九百九十八立方呎。並有隔板，防止音響的侵入。

四

排出空氣量，由特殊裝置，適應載重多寡而調節。Motor 直列地接續全部六百福爾 (Volts) 的回路。空車，只四個 Motor 運轉，其他三個停止。載重超過定額時，此等 Motor 自動地接續回路。載重減輕，再行遮斷。爲擴充空氣於車內全部，特備四個普通風扇。

這個防音裝置試驗結果，音響減少到與地上客車略同，普通地下鐵路客車之音響程度，平均爲八十一，防音車減到平均六一·五，地上客車測定的音響爲六〇。

門窗周圍，設置縫隙，換氣時空氣由此充分流入。換氣較之普通車輛，非常迅速。空氣通過這個惟一的入口時，塵埃差不多全被遮隔，因而車內空氣，較之普通客車，特別清潔。

試驗車內的空氣時，二酸化炭素的含量非常少。兩個門

窗及通風窗開放，乘客二百人之普通客車內，其二酸化炭素之含量比例，為一萬分之二十七乃至四十，平均是三一·六七。這個試驗車之乘客數百九十八人，但其炭素含量比例為一萬分之一二·四乃至一五·七，平均是一四·一八。是普通客車較之試驗車多百五十%。

試驗車此種裝置所需費用，每輛約三百弗，假如美國地下鐵路全部車輛一起設備，能辦到百五十弗以下。

(Transit Journal Sept., 1934)

5 世界最高速度的開行

沿途不停，從契福哈登傑開行支加哥市哈爾斯特站間一〇一五哩，只需十三小時五分四四秒。其平均速度為每時七·六哩。最高速度，曾達到每時一一二·五哩。還有四〇一哩，以七九·一哩的速度開行。

各國鐵路之新的改善與進展

(The Ry Gazette, June, 1, 1934)

6 貨車的特別快

美國鐵路，也與歐洲大陸同樣，為與汽車競爭，在特種場所，開行特別快貨車，因此，超過四〇〇哩的地方，也是翌晨必到。這種特別快貨車制，初由康薩斯鐵路行，繼而施行於中部及南部地方，此後，支加哥等四鐵路，也開行每日往返特別快貨車，將從前的四〇〇哩需二二小時縮短到一一小時。這是速度增高，同時用旅客機車，與改急行車輛，以及限制車數為二五乃至三〇的結果。

汽車雖有由門口搬運的便利，但較特別快貨車，仍要慢四小時乃至十三小時。特快貨車價廉，運載託交貨物，給與迅速轉換商品的便利，加之還可直接購入。此項貨車的主要便利，再說一遍，例如：以前支加哥午后九時開行，次日午

各國鐵路之新的改善與進展

六

后七時始到森托波爾，可是特別快貨車，午後六時四〇分出發，翌晨五時四〇分即到森托波爾，這樣，迅速到達，託運品可享清晨即得的便利。

(The Railway Gazette, Sep. 7, 1934.)

7 伊利鐵路之橫過道防止事故

伊利鐵路公司，數年來在減少橫過道的事故上，大大地努力。事故一九三二年達二三七件，但一九三三年為一八一件，有減少二二%的成功。就全國言之，減少七·五%，就是伊利鐵路，較總平均約收效三倍。這種紀錄，由於下述九大努力而達到。

對於通行橫過道者，機車警笛，遵奉伊利鐵路法令一四七，在車近橫過道之際，應鳴長笛二聲及短笛二聲，其後又經改正，最後的汽笛長鳴，直到通過橫道。慢車按此法令，

不必長鳴，司機既鳴汽笛後，駛近橫過道，再行鳴響。無論怎樣，通過橫道的剎那，有勵行鳴笛的必要。這種鳴響，因僅只命令，難期剴切履行，遂特派數名鐵路監督員，每日十次巡察其履行狀況。並有監察月報，記載着時間、場所、列車號數等，以及常常提出開行次數。

據伊利鐵路的調查，橫過道本身，在事故防止上也有很大的關係，例如：橫道面非常平滑，擲送汽車的速度，在駛行上縱然不加特別注意，通過橫道亦至易事。尤其在橫道半途，發覺列車接近的場合更加顯著。原來，事故發生，多數由於汽車司機在橫道半途，列車迫來，頓形狼狽，在軌道上動作失措。因這理由，鐵路遂開始進行橫過道路面之平滑化與幅員廣大。數年來約費四〇〇·〇〇〇弗額，盡力改善。

其次防止事故方法，為講求能使汽車司機及早識別列車

接近。爲了這，移植障礙橫道視線的樹木，或更動叢林，警標，欄垣，甚至遷移古舊建築，填塞塘堤。所長連同屬區技師及賠償員，定期巡視有無妨害認識列車駛近的障礙物。萬有障礙物在私有地時，在促進交通安全上，由鐵路與其交涉除去，大半得到慨然承諾。如果對方反對，不得已，具理申訴當局。

路道交通狀況常常變動，是極普通的，鋪裝道路，則重載貨物通行增多。倘於路線前後相當距離鋪設，可成爲重載貨物通行的便道。爲調查有無此種變動，信號主任，機務主任及技術主任，共同每年巡視一次。此際，調查貨物之通行如何？並研究可否防護？需否改良？附加意見發表報告。既經調查的橫過道，建立自動警報，預告警標，或反射鏡式警標，有時或加移動。過去四年間，伊利鐵路，對自動式防護

設備之增設及改善，給以大大地努力。費去年約九七·〇〇〇乃至一六四·〇〇〇弗。一九三四年亦爲一〇三·八八六弗。在本年預定中，橫過道三十處設閃光式警報機，五處建立搖動式警報機。爲防護橫過道的列車，一九三四年在三二處設應答電回線。

美國鐵路協會標準型之閃光式警報機，在建於混凝土基礎的四吋鐵管柱上裝置。閃光燈，透視於橫過道兩面，其下按設「赤色信號立即停止」反射警標。在上部還有反射警標，昭示於橫斷軌道。在柱上更設十字形標誌，前面反射鏡浮出「鐵路橫過」字樣，背面繪飾彩色。

現在也有自動警報機改造的提案。例如：一九三三年，搖動式警報機二四〇座，將三吋光改爲五吋普照光，不特夜間，晝間也有信號功用。

各國鐵路之新的改善與進展

爲使防護效果顯著，美國鐵路協會橫道防護聯委會鼓勵着，在現有閃光警報機下，按置「赤色信號立即停止」的反射鏡警標。這種改善的數目，一九三三年有六十七處，一九三四年便達到一百八十七處。

每年施行監察時，視察信號使用狀態，建議改善。例如：旋轉十字形標，易於注目，遵照法令，某處十分必要時，可二重建立。這種防護設備，一九三三年增設五十四處，一九三四年增設六十八處。

其次是預告警標。這在伊利鐵路，非常重視。據多次經驗，汽車司機，駛近橫道，目擊預告警標，多少也得加以注意。伊利綫所經各州，每當建立此項警標，鐵路方面出購置費，其建立及保險費由該州担負。不過，實際上常常發生位置錯誤或維護不力，任草木之滋蔓，以致該標難於認別。

州或地方對此固應負責，但警標之不正確，鐵路不能辭咎。例如：調查某次事故發生原因之際，被人指摘出預告警標，爲叢林蔭蔽，未建立於所定距離。鐵路職責之盡否，在常監視此警標之指示與保持常態，和拔去草木的障礙，以及調查標識所在地適當與否，如立於非必要地點，鐵路應求其合適。

預告警標，使用反射鏡。此項警標，一九三三年設立一二一處，一九三四增設三五四處。倘有在無夜行車區，也施設不反射警標二十處。

在伊利鐵路二·四四哩間，有二·二〇〇處的橫過道。施行常置警報以外防護法的橫過道，有八一三處。閃光警報機，四二〇處，鐘擺式的一二七處，警鈴的九十七處。有門扇與閃光警報機的處所八個，門扇與警鈴的處所四十七個。

，只是門扇的有一一四處。一〇五處門扇設備的橫過道中，規定時間，晝夜防護。信號主任有對各橫道的標識，警報，及其他防護裝置種種紀錄，並且記載其透視程度和通行量。

為將關於橫道的注意給與大眾，鐵路大大地利用教育機關。保安部的代表，為兒童編簡易講義，說明對於列車的注意，與橫過道警報機的類別。視學及教員也協力常常喚起注意。司機代表與保安員，在機務俱樂部會餐席上，也漫談關於鐵路橫過道發生事故之責任問題，同着對於複線區域列車來往的注意等等。

鐵路與民衆協力，也是防止橫過道事故的必要條件。因此，如果新設警報機，必將此事通信給該地方二五哩內的新聞。並在上面說明新設機之動作。一新續者的記憶。在複線區域，更說明如列車過後，信號仍繼續動作，是表示對面列

各國鐵路之新的改善與進展

車駛近的意思。新聞紙上發表時，同時在論說欄內，刊載特殊著作，所舉材料，提供着伊利鐵路各地橫過道事故的實例，或特殊事項。

為與新聞社協力，在事故通信欄內，記述機車鳴笛，或汽車通行時警報動作之正確狀態。信號員，償賠員或司機員，事故發生，立赴該地，除將實情詳報上司，同時通信給新聞社。這樣，公眾可獲得橫過道防護的知識，並對汽車駛行方面，也受了不少的啓示。

年 別	十 萬 金 圓	廣 石	asphalt	turbine	擴 充
1929	107.647	4.860	9.800	—	—
1930	108.114	—	—	—	—
1931	57.607	—	—	—	—
1932	49.278	17.658	—	804	18.646
1933	11.127	12.010	—	—	—

各國鐵路之新的改善與進展

1934	38,845	11,933	—	—	2,893
合計	361,618	45,956	9,600	804	16,039

橫過道路修改費類表 (單位弗)

橫過道路防護設備增加表

年 別	1931	1932	1933	1934	合計
橫過道路警標			97	187	284
橫過道路機標	49	32	25	30	135
費 類(弗)	137,905	164,935	97,000	103,886	503,229
閃光式警報機	94	30	42	52	218
搖動式警報機	1	3	12	5	21
應答電氣回線	13	14	42	32	101
照壁式停止警標	8	50	—	—	58
通風機遮斷氣及其他	1	2	1	4	8
反射鏡預告警標	—	—	131	374	495
十字形預告警標	—	—	54	68	122

(The Rev Age Aug. 18, 1934)

8 業務改善與乘客增加

紐約及市俄古兩市間，設立支局，多年開行二十世紀號及蒲羅多維號兩快車，在吾以憶記中，郵政從未翌日遞送。鐵路為克服其不景氣而計劃增加速度及對旅客的業務改良，現更日臻完善。這是可慶喜的。

關於速度是怎樣地不斷改善呢？一九三四年一月至現在，重要都市間的最高度快車所需時間，與不景氣時代（一九二九年）的車行時間比較看，便可明瞭。在這裏應大書特書的是，為顧慮旅客之安全與愉快，使路線，信號機，其他設備等，必須適合最高速常的標準，雖然缺乏資金，也施行此種速率的改進。速度增高特著的例是，紐約至邁亞米間的行駛，一九二九年一月為三五小時四五分，一九三四年一月至

現在，只需二八小時，縮短二十二%。但一九二九年所需時間，較之數年前，業已縮減不少。

最近，Union Pacific 鐵路，完成流線型 Motor 列車，

其他鐵路也將漸次實現，將來更能日臻完善。此外，在高速度列車長距離行駛這點上，美國確占世界鐵路中的第一位。最近，英，法，德的鐵路，短距離列車，較之美國的普通車固占優勢，但重量二倍歐洲的列車，以一樣的速度，長距離行駛，則無足與美國鐵路匹者。英國觀光者也承認這種事實。加之，美國高速度長距離行駛，時間極準確，在英國，這種正確實難夢見。

旅客列車業務，較前不僅速度增加，且更舒適而價特廉

。一九二九年一月，每旅客平均每哩收入為二·九六八仙，據最近的統計，一九三三年十一月，上項平均收入低減為二

。〇四一仙。即：旅客運費率，降到三十%以上。十二月，西部地方，舉行一般運費的低減，旅客運費，是月更加廉賤。

鐵路，增高速度，同時低減運費，加之關於空氣淨化及溫度調節裝置，非常進步，可是這樣還不足，更益求改進，所以目前即可實現：列車旅行之清潔和愉快的程度，應與現在之安全和迅速，同樣改善。要而言之，火車旅行，在美國產業服務大眾的商品中，是最價廉的物品之一。大眾注意到這點上，鐵路一九二三年來乘客減少的傾向，亦遂停止。一九三三年五月以下各月輸運旅客，較頭年各月顯著增加。業務與運價大事改善，大眾知悉愈加廣遍，乘客愈加增進，自是意料中事。

(Railway Age Feb 17 1934)

各國鐵路之新的改善與進展

一一

9 鐵路協會的聯合

亞美利加鐵路協會及鐵路常務委員會，和其他諸鐵路協會，認為有形成總括全國的一元組織，努力於諸政策之實行調整上的提攜，企圖諸鐵路之意見統一，而且研究事業上發生的諸種問題的必要，九月二十一日，在芝加哥開協會常務聯合會，承認新設「美國鐵路協會」的計劃。本計劃為常務聯合會顧問會，及鐵路協會理事會六月召開的常務代表會所決定的諸項，採取要求承認及推舉諸鐵協的手續。

會議後發表的聲明書，謂「參與計劃的鐵路常務，爲了保護及促進私設鐵路事業，戮力同心，根本解決諸種事件，在增進鐵路投資者，社員，以及公衆利益上，積極地與政府共謀策進。

協會本部設華盛頓，支部設紐約，芝加哥及其他等地。

會長總掌本會常務，受六萬弗的薪給。會長在十四鐵路理事會，亦爲理事之一，在理事會監督之下，執行業務。此外尚有常任委員五人的委員會，處理關於增進能率，經濟經營法，積極方案等關於鐵路事業的諸種事項。會長下有副會長，分掌：一法律；二經營和維持；三運輸；四經濟，會計，稅務，評價；五計劃，研究各部。各部更行分課制。計劃的目的，在聲明書上說明：「鐵路認爲聯成一氣，使現在的鐵路協會或其他團體，在權威的指導下更加活動，必須有強力而且獨立的組織。這個新組織的團體，必須檢討事業界發生的諸種問題，而且獎勵現在地方團體之有利的活動，關於美國鐵路之進步和發達，無論何種事件，均應成爲活潑的研究和行動之指南針。新團體，在公共問題發生的場合，以攻勢的決心，設法解決，對於鐵路運輸上諸般事項，積極處理，不

止是解決困難事件，而且盡全力於業務之發展和向上。隨時指導鐵路現狀及隨經濟變遷的事業，不斷地給與協調的精神，鼓舞誘掖，毫不懈怠。美國鐵路協會，是以爲增進各鐵路共通福利，相互協力的目的而設立的組織。現在的地方諸團體及與之關聯者，應與此新協會保持協調，將來永遠地活動

承認本計劃並愈加促進其效能的理事會，議決：對其他鐵路協會的參加，採取一於計劃範圍沒有何等妨礙始給與承認的手續。

美國鐵路協會，包含原來獨立的十二以上的協會。本計劃目的之一，是運用一九三四年一月上大總統的伊思特曼氏的提案。該提案說明：鐵路在必要形成更完全的團結上，對所謂正確方向，應取圓滿的進步。創設代表鐵路的有力的中

央權威機關，給與肯定地迅速地執行公共利益的權限。會員有任何論爭，經理事會審議，由會員四分之一可決，即產生服從的義務。爲了這決議的實行，在二十日內，必須採取和解手續。這個和解判決，在六十日執行，有無上的制裁力。會員有全然服從本計劃之諸規程的義務。但九十日預告退會者，不在此限。

(Railway Age Sept. 29, 1934)

10 與飛機及汽車的競爭

現在，北美橫斷之羅斯安塞爾斯與紐約間，每日駕駛航空輸送，午後四時從紐約出發，翌晨七時能到太平洋岸，飛行時間，(包含航空線中三次換乘的時間)爲十八小時。票價包含飯費，爲一六〇弗。另一方面，鐵路特別列車，從紐約午後五時出發，翌晨九時四五分到芝加哥，等候九〇分鐘後

各國鐵路之新的改善與進展

一四

· 一小時一五分出發，翌日午後三時到羅斯安塞爾斯。這樣
· 火車需三晝夜，飛機只一夜足夠，相差實大，加之，計算
起旅費來，普通車票九四·四〇弗，鋪位費三次二三·七五
弗，以及紐約支加哥間·支加哥羅斯安塞爾斯間特快費二〇
弗，還有假定膳費共計爲一二弗，則總數一五〇弗，較飛機
僅只一〇弗。

因此，美國鐵路計劃將支加哥與太平洋岸間之車行時間
· 縮短爲二十四小時。阿馬次哈與支加哥間，一〇一五哩需
時一三小時五分，因沿途不停，其平均速度（包含有時速度
減低），每時七七·三哩。這樣，紐約與羅斯安塞爾斯間，
可縮短爲兩晝夜，但尙不及飛機的迅速。

同時，在陸路方面，支加哥至森托波爾及閔尼波利斯兩
市四〇〇哩間，行駛着平均每時快行五〇哩的汽車。八小時

左右，便可達到目的地。這樣腹背受敵的支加哥，森托波爾
及西北部之三鐵路公司，共同熱中於計劃速度的增進。這三
公司各有四〇七至四三一哩長的鐵路，現正努力於將一〇乃
至一三·五小時，縮短成六五乃至九小時。

支加哥等線，企圖用電機裝置的流線型三輛接連列車兩
個，開行特快，包含停車時間，使四三一哩走六或五小時，
達到六六哩的速度。途中停車六次只需一分鐘。以六小時四
分支加哥森托波爾間其平均速度，七一·二哩，最高速度
· 二八哩只要二一分鐘，由出發至停車，可達每哩八〇哩。

(The Railway Gazette Sept. 14, 1934)

(未完)

蘇俄第二次五年計劃中之運輸建設計劃

Margaret Muller 原著 黃式仁譯

因爲實了行五年計劃，蘇俄國家經濟得到迅速的發展，對於運輸系統也隨着經濟的發展而加重其重要性，原來在帝俄時代運輸的設備已不足應國家的需要，第一次五年計劃對於運輸方面下了不少努力，但其成績和其他經濟部門比較起來，還是落後得很多，故第二次五年計劃對於這落後的運輸制度設法使其改善及增進其效能。

運輸目的之變更

帝俄時代他的運輸系統本有兩個目的，一方面是根據經濟目的即利用運輸以輸出其原料品於世界市場，其另一目的是想聯結起俄國領土之邊疆，根據這個目的運輸發展目標是向着波羅的海、黑海及 Azov Sea 海及北太平洋，而且也向

蘇俄第二次五年計劃中之運輸建設計劃

着德國，奧匈帝國，羅馬尼亞等國之邊境，至於國內的消費利益，祇列在次等的地位，但自蘇俄政府成立後，其經濟政策便轉向對內經濟的發展，一反乎帝俄時代的政策，因爲這種原故，在運輸系統上表現了新的轉變，其明顯的例證如努力向東部移民，在第二次五年計劃中，此種政策，仍然是繼續着，而且對於運輸的聯絡，認爲特別重要，所謂運輸聯絡，即是使歐洲俄國 European Russia，烏拉爾，西伯利亞，以及遠東的 Dornik 烏拉爾，西伯利亞，乃至中部俄國與西北區間之運輸系統上之聯絡，易言之即要完成上列各地間之交通網，此種計劃純建築於經濟政策，尤其是對國內經濟發展上着眼，蓋與帝俄時代之目標迥然不同。

蘇俄第三次五年計劃中之運輸建設計劃

一六

建設統一的運輸網

蘇俄對運輸發展的基礎目的，乃欲將鐵路，公路，航空水運等相互聯結，而使貿易之運輸統一化，同等化，並且使各種需要能得到均衡的供給，在計劃經濟中的建設，沒有同一企業之競爭免除了許多障礙，同時將各種不同之被運輸，分配給不同類之運輸機關，如鐵路則使其擔負長途和沉重的運輸，水運負擔短程嚴重運輸，公路擔負短程而輕小的運輸，空運則負擔貴重物品及旅客之長途運輸，此種設施不特使運輸事業整然有序，而於經濟方面也獲得不少便利和利益，在計劃經濟中成了不可少的部份，並且與電氣化，工業，農業等，得到其互相調協的進步。

對鐵路之改進計劃

在運輸工作中，鐵路原佔有最重要的地位，故蘇俄第十

七次全黨大會對於第二次五年計劃中鐵路系統之發展之程序，予以極大注意，在其計劃中說明鐵路主要的功用為內部區域中的主要交通工具使蘇俄亞洲部份與歐洲部份得到緊密的聯絡，並且是北部俄國與 Don Basin 間的交通工具，其運輸量企圖於一九三二年每一千公里的一百六十九兆噸，到一九三七年擴展至三百兆噸，在新建築路線方面，使蘇俄邊境與各聯邦鐵路新線增加一一·〇〇〇公里務須使鐵路網發展之速率超過其他資本主義國家。此等偉大計劃的實行方法可分為二：（一）建築新路線，（二）改造舊有路線。

蘇聯建築新路線其主要目的可分為二，即（一）因本國工業化政策上之需要，（二）為實行向東發展上之需要，我們試觀察其預定新築之路線如 Kalznetsky Basin, Don Basin, Krivoi Rog 等所經過的都是金屬區及煤炭區，同時此等路線更

爲中亞細亞，高加索區 *Kuznetsky* 之聯絡綫，除此等新建築之路綫之外，烏拉爾之新綫 及富於木材工業北部歐俄之路綫，都能使當局予以極大注意，此等路綫，不特能輔助工業化之進展，并且使這等區域和北烏拉爾西部與東部之西比利亞乃至遠東都得到緊密之聯絡。

至於已建之舊綫，其改進之目的在於增加運載量，因事實上之需要，努力加強電氣化之進展，在第二次五年計劃中，至少希望能完成五千公里之電氣化鐵路，此五千公里之電氣鐵路包含在西伯利亞幹綫，聯結 *Krivoi Rog* 和 *Don Basin* 的幹綫，并與 *Murmansk-Leningrad-Moscow-Rostov* 等之幹綫及 *Armavir-Okhaldnaya-Perevalnaya* 等支綫取得聯絡，在此等路綫中其運輸量特別重大，或坡道太大，或圓軌終點如莫斯科，額可夫，與夫烏拉爾及高加索之一部，均須電

化氣。

在此次計劃中對於車輛及軌道之改進，均有預計改善之程序，許多重要路綫如 *Moscow-Koslov, Moscow-Oreuberg, Leningrad-Perm* 路綫，改用拉力宏大之蒸汽機車，此種新的設置，能使火車之行駛能力，由百分之十五增至百分之百七十五，在中央亞細亞，克薩斯坦，及北部高加索之乾燥區，改用柴油機車，因運輸上之輸要，在運輸繁忙之區域中採用大貨車，其他許多進步的技術如自動制動機，*Automatic Brakes* 自動聯結器 *Automatic Coupling* 盡量採用，貨物之裝卸，也盡量使用機械化的設備爲了實現上列各設施，在第二次五年計劃中，必須有下列的生產：四千輛重力機車，適用於電氣化鐵路所駛的貨車二千輛，柴油機車一千輛，E級機車三千輛，二十六萬輛三軸貨車，五萬輛三軸客車，其

蘇俄第二次五年計劃中之運輸建設計劃

他如自動信號機·及新橋樑之建築與舊橋樑之改進均列入重要建設項目之內。

關於水運之改進計劃

水運在蘇聯爲次於鐵路之運輸工具，在第二次五年計劃中對於水運之發展在下表所表示開始與結束之間，表示着其應增加之程序

水運貨量(單位每噸表示延噸一千公里)

一九三二	一九三七
水運 四四	一八五
(A)河 二六	六四
(B)海 一六	五

客運的數目希望自一九三二年的四六·六億到一九三七年增加至一一三·九億，可以航行之水道希望由一九三二年

的八四·〇〇〇公里到一九三七年增至一〇一·〇〇〇公里，在歐俄部份，水運的主要目的在於補助鐵路之不足，特別是注意自南至北之中間區之貿易的運輸，至於西伯利亞及遠東方面尤須注意，蓋上列兩地，除水運以外，尚無其他交通工具可以利用。

在蘇聯之北區海運佔着很重要的地位，并且是南部與北部間(波羅的海與黑海間)歐俄與遠東間(黑海與太平洋)的交通路徑。其發展企圖，除上述運貨量增加之外，客運方面希望由一九三二年的三·五億至一九三七年增加到九·四億。在第二次五年計劃完成時更希望將專門運貨之外國船舶減少。

對於水運技術的改進認爲必要，故對於船舶之形式與設備，均須予以改善，除此而外更需要特殊用途之船舶，如冷藏船 Refrigerator Ship、礦油船 Tanker 破冰船 Ice Breaker

等。

在運河方面竭力要使白波與波羅的海間之運河 (White Sea-Baltic) 完成。此運河的長度僅二百二十七公里。完成之後可省去四千公里之繞道行程，其他如聯絡莫斯科與伏爾加 (Volga) 的聯絡伏爾加與 Don 的與及經過門力希 Malykh 的嘉散 (Cassian) 與黑海的運河，亦預計在一九三七年完成。對海港方面，當局主張除改造已有之海港以外，更建設新的海港，更在所有之海港上設置最新的技術設備，如船塢，無線電，與牛裝卸貨物的機械等。

除了上述對水運之建設以外尚有更重要的目的即是要把各地可航行的主要河流與鐵路聯結起來，使水陸交通打成一片，同時在水運發展方面，更有兩個主要意思：(1) 在設備方面，運輸方法方面，在裝卸貨物方面等整個系統施以電氣

化，(2) 使全國之水運發展與整個的國家經濟發生關係，即除注意水運之外對於城市的給水田地的灌溉，漁業等同時使其在同一計劃之下發展起來。

公路發展計劃

公路在目前是不甚高明的然而因內部的交通方面，有時也需要到牠，不過祇能當作補助陸運方面之一部份，如將製造廠生產的貨物運至鐵路車站，或自車站運輸到分配的中心等。除此而外牠也可以補助鐵路與水運短途不經濟的或曲度太大不宜於鐵路之行程。其他對於集體農場之農產品之轉運及大量生產品之運輸等，公路亦有其相當地位。

對於公路的建築尤其是主要幹綫特別是在沒有鐵路及水運區域，與夫在新的工業區須趕緊建築，因有的公路對橋樑，路上安全的方法等，均加以改進。在公路建築時，對於在

蘇俄第二次五年計劃中之運輸建設計劃

二〇

公路行駛的汽車蘇俄希望於第二次五年計劃完成時每年能生產汽車四十萬輛——此生產量僅次於美國——此種生產的擴展包含着一切新式汽車，汽車停儲庫及服務站，並極力注意標準化，使修理工作能迅速施行。

由於上述計劃的完成，公路的運貨量將由一九三二年的每公里一千兆噸，到一九三七年增至一萬六千兆噸。

空運之發展計劃

在一九三二年蘇聯的航空路線計載旅客三萬一千六百名，郵件四百五十四噸，貨物五百五十二噸，在第二次五年計劃中對於空運之發展更予以極大的注意，空運在蘇聯含有下列幾種功用：在經濟方面，他聯絡起蘇聯之中部及其邊境區域，尤其是對中央亞細亞及遠東，中部與重要工業區之聯絡的交通工具，他的獨立功用是客運，小量貴重物品及郵件，

在文化方面，能輔助蘇聯國家政策之推行使遠僻的內地城能與國家文化接觸，減少鄉村與城市的仇視。

在第二次五年計劃完成時，蘇聯的人民航空隊將有一種整個的改造及合理化運動，其目的是要建設一種新的飛機使客運及郵運得到種種之便利并應用於農業上（如播種種籽，殺滅害蟲）工業運輸上（貴重物品迅速的運輸）用於森林上（尋檢森林的火災等）用於教育上等等。因為上述各種的需要，在技術上加以種種改善，其航空路線的長度由一九三二年的二萬二千公里到一九三七年要增加至八萬五千公里。

（完）

本路沿線經濟調查

有許多將棉雜植於其他作物內，故產量不多。去年各種作物平均為七成年，今年小麥歉收，因雨多致被淹死也。又本地有一種梓樹，鄉民以梓子榨油作燃料。

去年作物每畝平均產量：

大米 .8石
棉花 35斤
小麥 .6石

土地分配狀況：

所佔畝數	戶數
二十一至三十畝	一
十一至二十畝	十
一至十畝	八

就所調查戶內，佃農有八戶，佔調查百分之三〇·七六

飼養羊有三戶，豬三戶，雞六戶，鴨七地。飼養牛有十九戶，其中有九戶是與人共養者。有水車設備的共六戶，小車的六戶。

副業計：

教師一人 賣豆腐二人 織布二人 木匠一人 菜傭九人
小販一人 短工一人 姑夫三人 泥水匠一人 賣布一人

房屋狀況：

土房室數	戶數
二室	三
一室	二三

以第一表示一農戶收支狀況。該農戶有田十畝。一家四口。田間工作一人。本人在村中設館課徒兼為人卜休咎。歲

編者。據說年中收入約六十元。四間工作，委之長子，以田少，尚無力飼牛，與岳父劉某合養一頭。

每畝收益表：

類別	數量	價值
大麥	八斗	四元八角
小麥	五斗	二元七角五分
柴草	三担三十斤	一元二角七分
共入		八元八角二分

每畝支出表

稅捐	一角二分
籽料	四角
農具	四角
共支	九角二分

本路沿線經濟調查

全戶收支狀況

收入項	
類別	價值
正產	六四·七五
柴草	六·六七
救贖	六〇·〇〇
共進	一百三十一元四角二分

支出項

類別	價值
稅捐	一·二〇
留用食糧	三七·七五
留用柴草	六·六七
購入食糧	六〇·〇〇

三

本路沿線經濟調查

農具	四·〇〇
籽料	三·五〇
衣着	一五·〇〇
梓油	一·六八

共支一百二十九元八角

二十一 蕭家港

在蕭家港調查胡家院一處共三十戶。胡家院距站八里，有戶口四十七戶，人口二百一十三人，田地一百六十畝，平均每戶三畝四分，每人一畝不足，僅得七五五厘。該地有一二汶河，可通帆船。農民利用此水灌溉。本地出產以棉花為大宗，去年收成尚稱平穩。村中風氣漸開，少如甚少有纏足者。本村因貧故，尚未設立學校，兒童有志求學者，須遠走鄰村就學。

去年作物每畝平均產量：

大米	82斤
棉花	60斤
小麥	85斤

土地分配狀況：

所佔畝數	戶數
二十一至三十畝	一
十一至二十畝	七
一至十畝	二

飼養豬一十八戶，羊一十二戶，雞二十戶，鴨一十三戶。牛一十三戶，其中有兩戶是合養一牛的。

副業計：

織布七人 經店一人 理髮一人 船伕一人 人力車夫

一室	五	二室	六	三室	七	四室	四	五室	四	土房室數	戶數	工一人 小販一人	一人 牛販一人 木匠一人 布販一人 雜貨店一人 紗廠
一十室	一	四室	一	三室	一	房屋狀況：							

本路沿線經濟調查

一室 一
 在這三十戶當中，設備車水的有一十一戶，有小車的七戶。

以二十九表示一農戶收支狀況：該戶一家六口，自耕田十三畝，參與田間工作二人。一年勤勞所得的結果是這樣：

每畝收益表

類別	數量	價值
大米	八斗	四元一角六分
小麥	五斗	一元六角
柴草	三担四十斤	一元六角

共進七元三角六分

每畝支出表

稅捐 一角七分

五

本路沿線經濟調查	
農具	六角二分
共支七角九分	
全戶收入狀況	
收入項	價值
類別	價值
正產	七六・〇八
柴草	一三・二五
共進八十九元三角三分	
支出項	
類別	價值
稅捐	二・二二
鹽用食糧	四六・〇八
留用柴草	一三・二五

購入食糧	二五・〇〇
農具	八・〇〇
衣費	二〇・〇〇
煤油	八・八〇
共支一百一十六元三角四分	

行政計劃

平漢鐵路管理局行政計劃

廿四年四月至六月

甲·總務部份：

(一) 已定計劃正在進行事項：

一·舉辦四屆鐵展本路專館事務：

查四屆鐵展定於本年七月一日，在青島舉行，各路均在積極籌備中。本路專館事務，本年起劃歸總務處公益課辦理，業經擬具預算數目，及籌備計劃，並經總務處呈請調用專辦鐵展事務人員八人，兼辦鐵展事務人員三人，遵照預擬計劃，從速籌備，不日成立接洽處，以便各界接洽諮詢。此次預算暫定五千元，其標準展品，以樸實美觀為原則，預計六

本路二十四年四月至六月行政計劃

月中旬，即可籌備完竣。

二·繼續整理本路員工子弟學校：

查本路員工子弟學校，自二十三年八月由總務處接辦後，時常派員沿路調查，並於寒假內召開教職員會議一次，以便整理。茲將本年第二期整理計劃開列如後：

甲·舉行各員工子弟學校聯合運動會及成績展覽會

：查關於舉行各校聯合運動會及成績展覽會一案，已經上期詳為計劃，並經教職員會議時，決定於四月二三兩日舉行，現在一切事項，大

本路二十四年四月至六月行政計劃

致準備就緒，當可如期舉行。

乙。印發總務處管理員工子弟學校各項規則：總務處管理員工子弟學校各項規則，自去年九月間公佈後，每校僅發一份備用，不敷教職員之參閱，且前門廣水琉璃河三校接管以後，尙未發給。爲辦學方便及進行劃一計，應即按照修訂者印成單行本，每一教職員發給一本，以備應用。

丙。核辦各校學生畢業事宜：本路各校，大都秋季始業，六月底爲學年終了之期，關於各校學生畢業成績之審核，證書之發給，均須早爲籌辦，應在六月以前辦訖。

丁。填發各校職教員聘書：本路各校職教員任期，

二

依照任免規則之規定，均爲二年，往者接替伊始，爲便於考核起見，故按學期發給聘書。二十四學年度起，擬照規定辦理，於六月間填發續聘者聘書。

戊。審核各校概況計劃下學年應行改進事宜：查管理規則第四十一條之規定，各校年終造送同年概況報告表，此項報告，應於六月間送到，自應詳爲審核，以定下學年改進事宜。

三。規審各材料廠購材料手續：
查各材料廠購材料手續，與購料及用款關係甚鉅，少購則不敷用，多購則與預算不符，且各材料廠各自爲政，不相聯屬，每有同樣材料，甲廠甫請購妥，乙廠又復請購，辦理既需時日，且不經濟，茲

爲統一請購，避免重複起見，特規定材料廠請購材料手續三條，其大要如下：（一）各材料廠嗣後請購材料，務須先將名稱品質尺寸，妥爲考慮，然後列單請購，以便詢價，如有名稱困難，須說明者，即應另紙附具說明，遇有疑難，即應就近向用料機關問明質料牌號規範等詳爲說明，以便詢購而免貽誤。

•（二）請購之材料數量，應由各材料廠依據歷年總帳實發數量及最近需要情形，核實每月需用若干，負責呈請足敷三個月之用，以免臨時倉皇而利工作。

•（三）嗣後請購經常材料，由長辛店江岸兩材料廠每月輪流造具請購單一次，送由其他各材料廠填寫，請購數量，再送各處簽認，轉交材料課呈准詢購，至各用料機關請領急用材料，應由材料廠先與原

本路二十四年四月至六月行政計劃

請機關接洽詢明，如確屬緊急不能待每月請購單請購者，方得照舊造單請購，以資迅捷，經總務處以第一八八號令，連同規定手續三條，一併通飭各材料廠遵照，自二月一日起試辦。

四、頒發二十四年運輸機煤計劃：

查機煤爲行車所必需，一日不容或缺，但每值冬令，各機車廠輒感煤荒，影響行車，甚爲重大，揆厥原因，皆由於各站貨物山積，本路車輛無多，以全數應付運輸猶虞不敷，更何暇顧及機煤，以致各機車廠幾無隔宿之煤，在機務方面凍關係之重大，紛電告罄，在車務方面，感車輛分配之苦，應付爲難，雙方函電交馳，而於無可如何之中，仍須勉撥車輛，以濟煤荒，就表面觀之，此種臨時辦法，固可

本路二十四年四月至六月行政計劃

補救一時，實則多撥一車運煤，則減少一車運貨，不獨運輸行車俱感困難，亦且影響路收，損失甚鉅。現為解決上項困難起見，決定在淡月多派列車，提取機煤，分存各廠，旺月少提，俾資調劑，而免竭蹶，并規定全年各月份提取機煤噸數表，分別說明如下：(一)本路全路平均每月消用機煤二萬三千噸。(二)本路各機車廠可容機煤九萬餘噸，假使存足九萬噸，約可敷四個月之用，應於五、六、七、八、九五個淡月中儘量向各礦提取，務於九月底全路各機車廠存足九萬噸，以備十一、十二及一、二、三、四個月旺月之用，在旺月中如有車可撥，則提取少數，以補消耗，如運輸擁擠，則暫停提取，亦無煤荒之虞。(三)自五月起至九月底預存機煤九萬噸，該煤價款每

四

噸以四元計，共三十六萬元，就表面觀之，預付如此鉅款，與路幣似不經濟，然通盤核算，以週息一分計，六個月僅一萬八千元，此為本路所變有形之損失，衡諸貨運緊張之際，先抽撥一列車救濟煤荒，姑無論其杯水車薪無濟於事，僅就該列車而論，設以六百噸裝運四五等貨，十日所入已不止一萬八千元，是無形之損失，奚止倍蓰。(四)本表雖分月規定數量，并非固定，仍須視淡月運貨之多寡，酌量增減，總使各機車廠平時存煤最低限度足敷一個月之用為原則，但每年九月底，全路存煤須達九萬噸，以備旺月之需。(五)本表計算以二十四年四月底各機車廠存煤均敷一個月之用，方可按表實行，經以一、三、六、八號局令連同計劃書，附表全份，分發

總車機會四處遵照，飭屬切實辦理矣。

五、防止各站地岔租商欠租辦法：

查二十二年以前，各租戶積欠租金，經二十三年清理之結果，計二十二年份全年租金收入為二十一萬七千餘元，而二十三年份則四十七萬五千餘元，比較增收在一倍以上。惟以積重難返，且緣商業蕭條，農村破產之故，一時無從清理者尚多，而各站地岔租商，因平時積欠過鉅，一旦營業倒閉，本路雖向法院起訴，然累月經年，仍無法追繳者，尤為不少。茲為防微杜漸起見，除餘地欠租，另定清理辦法外，對於地岔租金，暫撥補救辦法如次：（一）如逾一月末日，或七月末日，尙未將上期或下期租金清繳者，除嚴催外，並函租商聲明，如延至六月底

本路二十四年四月至六月行政計劃

尙未將上期租金清繳，或延至十二月底，尙未將下

期租金清繳者，除將押款扣抵本期租金外，即取銷合同，將地岔收回，另行放租。（二）租商於本路收回地岔時，其有建築物者，應即自行拆去，如逾期一箇月，仍未拆遷，即由本路代為拆賣，所得價款，除扣除拆賣費用及延期地租外，若有餘剩，如數發還。以上辦法，現正在準備實施中。

六、舉行衛生運動大會：

四月一日為部定各鐵路衛生運動之期，本路於事前組織籌備委員會，並遵於是日舉行衛生運動大會，除沿路各段站廠校場等，由各院所首領負責宣傳及檢查外，漢口方面，由衛生課及漢口醫院捐派人員分別在各處署施行清潔檢查，至工作經過情形，容

五

本路二十四年四月至六月行政計劃

當另案呈報。

七、彙編本路第三次衛生醫務會議總報告：

本路定於三月二十四日舉行本路第三次衛生醫務會議，所有各院所二十三年份工作報告各項衛生醫務統計，及所有決議之各項醫務、保健、防疫、事務等提案，概行彙編為總報告，以示本路一年來衛生醫務之成績，及今後改進之方針。

八、舉辦全路運動會：

本路定於本年四月一日，舉辦全路運動會。此次係屬創舉，一切籌備計劃，業已厘定，並經核定經費一千元。現正趕辦報名手續，及佈置會場，聘請職員各事務。

九、實施同人健康運動：

六

本局現已遵照

蔣委員長多電昭示各節，自三月十四日起，實施同人健康訓練，暫以團體操為必修科，其他球類田徑賽國術等為選習科，所有運動方式，設備管理，經費及人事諸問題，已擬定試行辦法。在試行期中，仍當詳細籌畫，總期適合同人需要，而資提倡。

(二)已定計劃尚未進行事項：

一、整理江岸鄭州長辛店等三處醫院：

本路各院所均須從事整理，前為同時進行，諸多窒礙，故先從漢口醫院着手，茲查漢院業經整理就緒，自本季起，擬即着手於江岸鄭州長辛店三院之整理。

二、籌備消費合作社：

消費合作社為減輕員工負擔，增進員工互助之優良組織，本路僅邯鄲設有消費合作社一所，亟應普遍推行。前經漢口員工數次發起組織，惜因種種障礙，未克成立，而員工之需要此項組織，至為深切。現擬先向全國已設消費合作社之各鐵道，考察辦理該社經過情形，并徵集各項材料，以資借鏡。一面指導沿線各地員工，依法籌備，以次成立。

三、修改工廠藝徒暫行規則第五條：

查本路工廠藝徒暫行規則第五條，「藝徒初入局時，每日給予工資二角，如在廠成績優良，每屆一年後，得加辛五分」。而本路職工計辛章程第四條第一項，日辛由三角至六角……每次得加辛五分……又第十條第三項，「日辛六角以下者，每屆一年

本路二十四年四月至六月行政計劃

半，得由該管首領擇尤呈請加辛一次」。其職工辛點起訖表，各職工起點日辛為四角等語。茲查各廠藝徒，從前到路工資，多寡不等，現有加至日辛四角，業達職工起點辛級者，此項已達職工起點辛級，而每屆一年得以加辛，勢必與職工計辛章程每屆一年半加辛五分之規定抵觸。茲擬修改工廠藝徒暫行規則第五條，為「藝徒初入局時，每日給予工資二角，如在廠成績優良，每屆一年後，得加五分，但已加至日辛四角者，應按職工計辛章程第十條辦理」。以便考核，而免抵觸。

四、籌備防疫事項：

甲、施行注射：查夏令將屆，天氣漸熱，霍亂疫症，易於流行。本路為統籌預防起見，購備該項疫苗

本路二十四年四月至六月行政計劃

，分發各院所，實施預防注射，并令本路各員工分赴就近各院所注射疫苗，以防傳染。

乙·購發暑藥：本路為預防員工及旅客臨時疾病救急起見，擬仍購辦救急藥水若干瓶，中國人丹若干瓶，分發本路員工及各列車車站，以應急需。

丙·印發圖說：夏令最易發生霍亂痢疾傷寒等傳染疾病，而傳染此種疾病之媒介，即為蚊蠅。本路員工衆多，對於撲滅蚊蠅運動，自不容忽視。茲因工友智識淺薄，不識字者多，文字宣傳，難於普及，故特印就圖畫兩種，分貼宣傳，除上項圖畫外，對於白喉天花等症，另擬淺識，刊印分發。

五·舉行清潔運動：

五月十五日，為全國清潔運動之期，本路自應依期

八

舉行，以資倡導。茲擬仍照上年所定該項運動辦法四項，通令施行。

(三)未定計劃正在擬辦事項：

一·籌備漢口員工浴池：

查本路員工聚集之各重要站段，均已次第設立員工浴池，於員工衛生之增進，為利至大，而漢口尚付缺如。現奉

蔣委員長冬電，飭於每日下午五時至六時，必須督促職員，舉行運動，業已遵令實行。惟職員每于運動之後，汗流浹背，似宜設一公共浴池，以為運動沐浴之用。為適應此種需要，故宜從速設立漢口員工浴池。

二·統籌設立全路員工俱樂部：

本路員工，自動設立俱樂部者，已有數處。惟名稱不一。組織各異，指導諸感不便。為求統一及增進員工正當娛樂起見，擬於已組織之各地，統一并健全其組織，未組織者，指導組織之。

乙·車務部份：

(一)已定計劃正在進行事項：

一、改定貨商自辦裝卸辦法：

查本路貨商自辦裝卸，原以有岔道者為限，嗣以貨物之性質或貨商特殊情形關係，未租有岔道者，亦多准予自辦裝卸。其准許自辦裝卸之辦法，除六河溝，中福，怡立，正豐，井陘等五礦，特許常川自辦裝卸，無須領取自辦裝卸憑證外，其餘無論有無自用岔道，均係由貨商隨時請求由車務處核發憑證

本路二十四年四月至六月行政計劃

，規定期限，期滿另行聲請換領憑證。辦法既欠一致，手續亦覺紛繁。茲就實際情形，將貨商自辦裝卸辦法，另行規定，以期簡單劃一，而免紛亂。

(一)凡貨商租有自用岔道者，所有整車貨物，在自用岔道內裝卸，概准由貨商自辦裝卸。

(二)左列整車貨物，不論貨商租有自用岔道與否，一律准由貨商自辦裝卸，計開：煤，焦炭，石灰，砂，石，泥，土，灰燼，牲畜，及用油罐車裝載之油類。

(三)在各站貨倉未經修葺齊備以前，所有在各站公共岔道裝卸之整車負責貨物，暫仍准貨商自辦裝卸。

二、調查明港起運貨物，水路與本路競爭情形：
明港站起運貨物，以黃豆為大宗。其來源，出自距

本路二十四年四月至六月行政計劃

該站九十華里之正陽縣。該縣起運該項貨物至長江一帶，有水陸兩途，陸路用牛車載運至明港，托由本路運往漢口。水道則由淮河直接運出長江。明港站受水運競爭之影響，貨運日漸減少，為謀吸收此項運輸起見，決即着手調查各關係情形，以憑研究，并規定招攬方法。

三、舉辦產運銷合作講習班：

推行產運銷三方合作辦法，應先舉辦產運銷合作講習班，講習一切運輸手續及章制，以便實現合作。業經依據部訂講習班原則，選定指導人員，編定教材，分工担任指導，先在漢口開始進行，然後逐漸推及於其他各大小站。

四、整理營業統計及各項報單：

一〇

車務處營業統計及各項報單，均係根據各站客貨運報單所編造，倘各站報單一有錯誤，該處統計及報單，亦因之錯誤。為免除此項錯誤起見，一面嚴飭各站，慎重將事，務須不再發生錯誤，一面另飭處內經辦統計及報單人員，精心編造，并規定考核方法，以期正確，并不得稍事稽遲，致失時效。

五、改定中國旅行社與本路訂定售票合同：

查中國旅行社前訂代售客票辦法，實有修改之必要。現已通知該社知照，并從事研究改訂。

六、整理桿線：

查鄭州以北桿線，除定州至石家莊間業已整理完竣外，本年第一期本擬進行前門至長辛店一段。惟以應需材料尚未到齊，乃變更計劃，先從長辛店至定

州着手整理，以便與已整理之定石間相啣接。計此段工程長一八五公里，除以本路員工支配工作外，每日擬僱用臨時大小工約三十名，每日預計進行二公里半，約七十餘日可以完工。已將所需材料分別撥領，不日即可動工。

七·恢復各車站及閘房號誌電鈴：

本路各站固定號誌，向均裝置電鈴。其裝法，係由號誌下落時，電鈴即鳴，直至號誌上昇時為止。用以警告有車將到。嗣因屢遭軍事，電鈴裝置毀壞殆盡，曾於民國二十年間擇要整理，惟以前項裝法，耗電太多，致維持費過鉅，故改用按盒，俾按時以鈴響與否而得知號誌之落不落也。茲為維護安全暨認明責任起見，仍將各車站及閘房號誌電鈴一律恢復。

本路二十四年四月至六月行政計劃

復，並照舊法裝置。現已請領應需材料矣。

八·改善各站報房聽音收報：

本路定購蜂音機五十具，業經交到，除漢口車務處電報房已於二月九日裝就，實行取消紙條，其他各報房當可陸續實行改收。至隔離報房辦法，仍照第一期原定計劃，繼續進行。其工程進行概況，已詳本期工務部份。

(三)已定計劃尚未進行事項：

一·計劃增築及展長各站軌道：

查本路各大站軌道，凡供調車裝卸等項之用者，大抵與交通道，不相區分。因之對於行車調度及裝卸事務，多不能同時並舉，時間車輛，均不免有所虛糜。而各小站之軌道，則又大都祇有交通道二股，

本路二十四年四月至六月行政計劃

一一

致使列車之錯讓避會，頗感為難。現在計劃，先將重要大站之交通道，與調車裝卸各道，設法劃分，必要時並酌予增築或展長，俾軌道各盡其用，而行車調車與裝卸事務，可以並行不悖。至於各小站之軌道，亦經擬定，一律增為三股，或將原有貨岔，酌量增長，務使三列車，可以同時在站交會，并可容納較長之列車。此項計劃，決定逐步進行，將來行車之延誤，必見減少，車輛之周轉，亦臻敏捷，其有神於客貨運者，當非淺鮮。

二、計劃添設號誌及聯鎖機：

查本路全綫，計共一百二十五站，關於內進站號誌，雖已完全設置，但外進站號誌，已設者，祇有四十二站，其餘八十三站，尙付闕如。至於號誌與轉

轆器聯鎖機，本路僅有兩種，一為薩克士單式，已設者惟長辛店一站。一為布雷式，已設者僅北段前門等三十三站，其他各站，均未裝設。現在計劃先將未設外進站號誌各站，次第設法裝置，並將各站兩端內外進站號誌先施以聯鎖，如是則車站與行車上之防護，較前必更周密矣。

三、擬將各項貨運繼續減價展期：

本路為救濟農村，兼顧業務起見，對於各項貨運，迭經呈奉 部令減價展期。現查煤斤焦炭及鹽一五加價一案，截至本年五月廿日屆滿。黃豆芝蔴按原定等級運價八五折收費一案，則於本年六月四日屆滿。煤斤內銷按卅二款特價九折，出口八折一案，則於本年底屆滿。第五十三款漢鄭間輸出輸

入大宗貨品，如花生瓜子疋頭糖海菜等，及五十四款北段大宗輸出土產，如羊毛核桃棉花等，所定期限，亦截至本年四月底為止。但在此農村凋敝之秋，上列各項貨運，實有廣續維持之必要。擬於期滿時，分別呈請 大部，概予繼續展期。

四·擬設貨物標本室：

為便於鑒定貨物等級，應付實際需要起見，擬於車務處，設置貨物標本室，并擬看手搜集各種貨物標本，尅期陳列齊備。

(三)未定計劃正在擬辦事項：

一·籌備裝設前門新車站電燈：

前門車站，刻由工務處設計改造。將來該站裝設電燈，其綫路之分配，光度之大小，以及燈蓋之形式

本路二十四年四月至六月行政計劃

，均應事先規定，并須力求合於安全美觀及經濟原則，方為盡善。現擬及早籌備，以便裝置。

丙·工務部分：

(一)已定計劃正在進行事項：

一·繼續建築新樂大橋工程：

該橋橋基工程，第一及第二號橋墩，前因天寒，不易施工，探地工作，暫時停止。又因第一號井筒下，滿佈石頭，且為激流之衝，鋼板樁未到以前，亟欲開工，在上流擋河，導水往北，此項工料費，約須千元，已由本局與包工分擔各半，飭段看手施工，第五號橋墩井筒，第四層混攪土，計沈至低水位下十三公尺。第四號橋墩井筒，經加壓鋼軌，達一百七十噸，穿過硬黏土層，進入細砂層，現已沈至

本路二十四年四月至六月行政計劃

一四

低水位下一一·七三公尺。第三號橋墩井筒，現打第四層，第一段混凝土，開始沈下工作，井底黏土質甚堅硬，沈下甚緩，現已沈至低水位下十·六公尺。北橋台井筒，沈下工作完竣，中線全深十五公尺二寸，洋灰高度為十四公尺四四，計沈至低水位下十三公尺八寸。

二·建築馮村抵河大橋工程：

查該橋工程，共有大橋兩座，工作極繁，現組織橋工區，已於二月十五日成立，並擬定暫行規程及辦事細則以策進行，另建築卸貨岔道，約須填土三百公立方，又臨時辦公室三間，均已動工。估計該橋工程完成之期，約需兩年，應用材料，亦可按期陸續分配，如洋灰鋼料鐵筋並抽水機等，係屬全部需

要材料，現擬整批訂購，分批交貨，勻期付款，以紓財力。

三·展長及添築定興于家莊方順橋王化堡等四站三股道工程：

查該四站展長及添築股道，係車務處開送，為便利會車之緊急工程，計定興展長商岔一百七十八公尺。于家莊展長商岔二百九十七公尺，作為交通道。另添築商岔一股，長一百五十公尺。方順橋展長商岔三百六十公尺，作為交通道，另添築商岔一股，長一百五十公尺。王化堡展長二百九十六公尺。上列四站股道工程，已奉部令照准，並遵將各該站會計科目項下動支數目，呈部備案。又王化堡站華通煤棧請加長原有三股道至四百餘公尺，並准在站

北開口以東，修築卸貨岔道一段，長三百五十公尺，所需工料費，已列入二十三年度下半年，俟該項預算實施，即予興修。

四、建築信陽材料庫工程：

查信陽站原有材料庫，地位狹隘，材料稍多，必須露天放存，現用拆下舊料，添建庫房，實為保存路料切要之圖。除新舊料由段廠撥用外，其就地應用現款，八百零一元零三分，業由局核准。惟此項工程，因坊工部分，本路工匠未便擔任，故採用有限制招包辦法，嗣以信陽段內，各包商標價均高，復改歸自行僱工辦理，一切工料，仍不得超過預估就地用款數目，現工款業經核發，於三月十三日開工。

本路二十四年四月至六月行政計劃

五、改善沿線聽音收報房工程：

查沿綫各站報房，多不適聽音收報之用，茲由車務處函請工務處添蓋長辛店站新房兩間，並增高舊房一部，當即勘估，呈由本局核准，轉飭撥給料款，即行興工。至第三總段現在各報房，應行遷移或隔別辦法茲分述如次：(一)孝感站報房之木板，用磚堵塞，另開新窗，就地工料需七元二角。(二)大智門站報房，遷移隔板，毋庸添加材料。(三)李家寨報房，遷至房內，另用木板隔離。(四)新店站報房，遷至房內，改大門窗。(五)廣水站報房，移至車務案卷室，另建小屋，為存放案卷之用。(六)花園站報房，移至行李房內，加大門窗。(七)明港報房，移至後房，應加修改。(八)信陽報房，不敷應用

本路二十四年四月至六月行政計劃

一六

，應擴充一間。以上各站所需材料，除由材料廠撥發外，共需洋一千零五十二元四角一分。其餘各站報房，經飭工段會同車方，接洽辦理，一經勘定，再行次第興工。

六·興修鄆城等十五站圍牆工程：

前據車務處呈稱：「擬先就鄆城西平遂平駐馬店確山明港彭家灣廣水花園蕭家港孝感祝家灣祁家灣橫店諸家磯等十五站，同時修建需費最少之白灰煤渣或刺絲廢軌圍牆，並經估計約須洋八千元。」等語。經飭據工務處核辦稱，查刺絲圍牆，極易破壞，使用舊軌，亦屬可惜，特將稍大之站計九站，以燈石為柱，中用石灰煤渣築牆，其餘小站計六站，則以廢焰管為柱，中用刺鐵絲，計共十五站，除工段供

給石木各料及材料廠撥給刺鐵絲外，其就地購青磚石灰等，及一切工款，實需二萬二千一百五十六元零五分，經列入本期現金預算，業經核准，飭段招標興工。

七·更換武勝關南一零四一公里七零六公尺處橋梁：

查武勝關南一零四一公里七零六公尺處橋梁，係一孔三十公尺上承式，荷力薄弱，前請購換新鋼梁，以期穩固。現在運輸日繁，若待新梁購到，緩不濟急。現將所存留備他用之三十公尺鋼梁，先予挪用，其荷力可加至百分之載重，俾利運輸。計改造橋台需工料用費七百八十元，安梁工作，由橋工段自辦，已經核准，飭即施工。

八·添鑿黃河南岸車站水井，及建設廁所工程：

查此項工程，經飭段勘估據復，該站原無水井及廁所之設備，添鑿確屬需要，常時因預算無着，難予興辦。現經列入二十三年下半年期現金預算表內，即在用五—十一零小新工作內，列跑馬場沙河等九站開鑿水井項下挪支。計工料用費，添鑿水井需洋一百八十元，添築廁所一所，需洋六百四十二元，均已核准，飭段興工。

九、繼續添築長辛店停放壞車股道工程：

查添築長辛店岔道十七股，以供存放壞車之用，節經陸續修成八股，嗣因枕木缺乏，暫時停頓，業經報告在卷。（見上年第四期行政計劃）茲以機務處函請工務處，將未鋪之九股，趕修完竣，以利修車工作。現定參用舊枕，如款料仍不充裕，即可先作一

半，已飭段查照，即行興工。

十、移建東寧店車站工程：

查此項工程進行狀況，業經報告在卷。（見上年第四期行政計劃）現在包工合同，經已核准，呈部備案，并於三月四日開工。

十一、改建漢信段橋梁工程：

查此案已於上屆報告在卷。（見本年第一期行政計劃）茲奉部令，准予先由漢信一段着手，然後依次推及他段。改善方法，計分更換新梁，加建橋墩，加固舊樑三種。現已開單呈部，請准在湘鄂路庚款購料費內，先訂購鋼樑鋼軌及配件等，估價一百餘萬元。一面將加建橋墩加固橋樑二種，着手施工。一經奉准訂購，即行籌備，更換新樑。

本路二十四年四月至六月行政計劃

一八

三、整理大智門車站工程：

查該站工程，業於上屆報告在卷。（見本年第一期行政計劃）現已核定，准予招商承辦，會於三月一日開標，因投標不足法定人數，現展至三月二十日，重行開標，一經標定，即行興工。

(二)已定計劃尚未進行事項：

一、估勘黃河鐵橋新橋工程，及整理上游河槽計劃：

查黃河橋上游整理河槽事項，曾由黃河水利委員會鐵道部河南省政府及本局派員會勘，開會討論，經議決，由沁河口起，至上流方陵對面東岸止，一段防護工程，應歸本路担任，所需工料各費，約計三萬三四千元，關於新橋長度及橋址，亦經議決，橋址在舊橋上游，橋長定一千五百公尺，舊橋拆去

，舊橋墩處，挖至高水位以下六公尺。旋復率工字第六七二號部令，交下前項議決案：(一)沁河口兩岸防護工程，由本路籌措工料，會同黃河水利委員會同時興築。(二)黃河橋上游改正河床工程，及(三)新橋橋址與長度，均飭由本路按照願發設計橋圖，估計全部工程，包括改正河床工程石料，兩岸土方，及軌道材料等，一切費用。現已飭段實測新橋橋址，估計各項用款，對於縮短橋身長度的，詳加研究。一經勘估完畢，即行編具預算，呈部核奪。

二、添築玉帶門岔道工程：

案據車務處呈稱：「查本路來漢貨物，大都以襄河爲尾間，該站現有商岔，僅有一股，長約一千七百

餘公尺，且屬斷頭，遇有貨車廢棄，無法開車。」

等語，經飭工車兩段會勘，擬在商道添建聯接岔道

二條，並利用該處地勢，盡量予以加長，以利車務

。一經核准，即行興修。

(三)未定計劃現在擬辦事項：

一、防護二六六公里二一三公尺處橋基工程：

查該處原有五孔橋樑，不足宜洩水流，倘滯沱河水

，全歸該處宜洩，則橋基下沙土沖空，恐致損壞。

擬籌修河床，鞏固橋基，則需費太鉅，現又另行設

計，擬在橋墩周圍，挖土，拋填攔石，再用鐵網將

攔石包裹，以免損失。正在研究具體計劃，以防水

患。

二、四九四公里三五四公尺處，改建橋孔，添築水溝等

本路二十四年四月至六月行政計劃

工程：

查該處前因大雨，軌道被淹約六七百公尺，水位之

高，有達軌道上一公尺者，妨害交通頗鉅。防護計

畫，擬在該處開挖洩水溝渠一道，約六百九十公尺

，再將二公尺橋樑，改為五公尺橋孔，以利宜洩。

或就舊河道加以疏濬。現正飭段詳加測勘，一俟規

定計劃，估計工款，即當呈核辦理。

三、建築總局計劃：

本路局址狹小，各處署課，大多另賃房屋辦公，年

費租金，固屬不少，而職員散處，精神上亦不免渙

散，為聚精會神，整理路務計，總局之建築，實屬

不容或緩，曾就漢市各地，分別測勘，如舊比租界

，或循禮門玉帶門附近，又或江岸附近等各地址，

本路二十四年四月至六月行政計劃

110

現正嚴密審核，擇宜選定，如鄰近缺乏民房者，並擬同時規畫新村計劃，其建築經費與建築之規模，皆以月收租金為標準，務使公私經濟，兩相平衡。估計局址面積，以本路員司一千三百人計算，約須五千二百平方公尺，為辦公之用，此外圖書室等公共場所，約須一千三百二十四平方公尺。另留走廊等一切空隙，約須三千四百七十六平方公尺，又禮堂等約須一千平方公尺，共須面積一萬一千平方公尺。照上列面積，擬建四層樓房。就中常建築標準，每平方公尺建築費，照五千元計算，計（一）建築費五十五萬，（b）電梯四具，約四萬元，（c）暖汽管等設備，六萬元，（d）電話機及裝置電燈等，約五萬元，共需七十萬元。俟呈准後，再為進行。

丁·機務部份：

（一）已定計劃正在進行事項：

一·規定車輛燒軸分段負責辦法：

車輛燒軸，非惟發生虛糜車輛之弊，且因運輸遲緩，致起客商之責言，於路譽關係甚鉅。為切實整頓計，除由機務處參訂潤油合理方法，訓練沿路加油夫，期在技術方面，有所改良外，並於直達及區間各客貨車，分別規定分段負責辦法，通飭全路遵行，俾在人事方面，各專責成，知所警惕，庶燒軸情事，逐漸減少，得收整頓之實效。

二·換用惠特屋斯制螺紋

近年各路聯運事業，日漸發達，機車車輛，時常過軌，遇有機件損壞，因螺紋互異，修換時成困難。

前奉 部令飭統用惠特屋斯制螺紋，以歸一律。當經籌劃，先從製造配件需用之各種螺絲釘，及螺絲等工具着手，業經按照各廠需要數量，分別採購，分發各廠應用，期將本路現用之萬國制及美國制兩種螺紋，逐漸改為惠特屋斯制，而與各聯運路歸於一律，俾便過軌時，易於修換。

三、暫定各廠段年老職工停辛退休辦法：

查各廠段職工，年老多病，不能照常工作者，年來漸見增多。此種職工，在路服務，已有二三十年之久，畢身盡瘁路務，現因年力就衰，或因積勞成疾，不能再行工作，正應給予休養金，使其退休，以便另補新工。惟本路員工養老章程，尙未奉頒施行，在此時期，不給予休養金，強令退休，殊非體恤

本路二十四年四月至六月行政計劃

勞工之道。但不令退休，仍按日到工，不能操勞，不特虛耗路幣，抑且空占工額，有碍路務。機務處迭據各廠段來呈，此種年老職工，亦多自願退休，祇恐退休以後，身後不給卹金，無以贍養遺族。故均勉強到工，苟延殘喘。茲為顧全鐵路利益，兼示體恤工人起見，於養老章程未頒行以前，擬定一種臨時辦法，令各廠段年逾六旬，不能再行工作之職工，停辛退休，但身後仍准給予卹金，俾贍遺族。現長辛店機廠已有數人，准予照此辦理，其他各廠段年老職工，正擬通飭援案照辦，所有遺缺，另補年富力强之新工，以期增進工作效力。

(二)已定計劃尙未進行事項：

一、訂購測驗軸項暗疵裂紋專用儀器：

本路二十四年四月至六月行政計劃

二二

路車輛車軸，使用已久，近復屢有斷軸情事發生，對於行車安危，至關重要。雖經嚴訂檢驗車軸辦法，但考察其折斷起點，大都由於軸項四周發生裂紋所致。而檢驗此項裂紋，全憑目力，事實上頗屬匪易，即懸空鑿擊，審察其音聲是否嘹亮，亦無一定標準，致最初以極纖細之裂紋，經長久之使用，逐漸內向裂損，終至折斷而肇事端。為籌謀安全計，現正計劃，訂購檢驗車軸專用儀器，以期準確檢驗，以免斷軸，危及行車。

二、規定鋼皮車及各包車燃燒爐汽事宜改由看車夫辦理；
查本路鋼皮車及各包車鍋爐燒汽事宜，向由長辛店機廠派匠照料，每車各派一人，現以該廠修理機車

戊·會計部份：

車輛工作緊張，原有工匠，甚感缺乏，不能再行派遣，且一經派往服務，不論該車掛用與否，均應按日支給差費，不特妨礙本身工作，抑且虛耗路幣。現經機務處與車務處商定，所有第一次第二次二十一次二十二次客運列車，由機務處在每一列車上，派匠一名，隨車照料，其所掛鋼皮車上升火事宜，歸看車夫兼辦，遇有障礙，即由看車夫通知隨車工匠前往查看。至於其他各包車上燒汽事宜，以後由車務方面選派看車夫數名，先送長辛店廠內練習，俟訓練純熟，下屆冬季包車上燒汽事宜，概由看車夫照料。此事改歸車務方面直接管理，不獨有裨機廠工作，且於監督指揮，亦多便利。

(一) 已定計劃正在進行事項：

一、訂定管理材料及機廠帳務集中規章：

查集中管理材料及機廠帳務辦法，前曾按照預定計劃，擬有大綱。旋經局務會議議決，先擬具體詳細辦法，再呈候核正。現正就實際需要情形，詳細核擬，俟核准後，再付實行。

二、改善發款憑單及各項新單格式：

查發款憑單，係屬支付命令性質，按照原理，本應由會計處核造，以一事權、本路向來，除薪餉外，各處均係自行核造，會計處僅負覆核之責，事權不一，流弊滋多。茲擬改善辦法，所有以後各項款額之支付，應統由會計處核造發款憑單，以憑支付，各處請領款項，則另造一種領款清單，以資核對。再

本路二十四年四月至六月行政計劃

本路各項新單格式，因仍沿比公司舊制，時過境遷

，現在多不適用。茲擬一併酌改新格式，以期適用

。此案正在通盤擬議，一俟擬妥，即當核定施行。

三、修正現行發給雜項進款收據辦法：

查各處繳來雜項及地租，向係填具一種雜項收據，交原繳機關或來人存執。惟是項收據，南段僅由出納課課長，及點驗股主任，北段僅由收支所主任，及點驗組組長，分別蓋章，即完手續，似嫌簡單，應由會計處長加蓋官章，以昭鄭重。正在核擬辦法，並訂正式收據格式，定期實行。

四、換發沿線各站存驗之各銀行鈔券樣本：

查歷年各處銀行送來鈔券樣本，除批交南北出納課或收支所，製留若干份存查外，間有發交大站存驗

本路二十四年四月至六月行政計劃

二四

者，但為數有限，是項發站之樣本，向無專冊記載，難於稽考，殊欠妥慎，況所發存查之樣本，各站或有或無，售票人員收進站款時，對於某種鈔券，應收與否，亦漫無標準，萬一誤收偽鈔，難免賠累，南北票所辦理退換手續，尤感困難，上項缺點，確有亟加整理必要，現已一面向各銀行索取鈔票樣本，重新編發各站存驗，一面通令各站，將舊有樣本繳銷，並擬具整頓辦法四條，通飭沿線各站遵照。

五、改定北平各往來銀行結算利息辦法：
查從前本路與各行往來，多係每月結息一次，上年與漢口各銀行簽訂往來透支契約，迭奉部令，飭將存欠利息，改為半年一結，先後商得漢口各往來銀

行同意，均已改為半年結息一次，惟北平各往來銀行，尚未訂正，現正商請改為半年一結，以昭一律。

六、改善編製貨運統計：
本路因力謀澈底明瞭各站運出運進各項貨物起見，另訂編製方法，（見本年第一期行政計劃）現已飭由檢查課積極進行，其免費乘車證等列帳一節，（見本年第一期行政計劃）現亦在計劃進行中。

七、規定票據保存年限：
此案原奉前交通部令，訂有辦法，惟以閱時已久，間有與現狀不盡適宜之處。（見本年第一期行政計劃）現正審核規定，呈請部示。

（二）已定計劃尚未進行事項：

一、趕辦本年一二三月各月份結帳：

查各項帳目，按照部定章程，結帳至遲不得過三個月。現在二十三年十二月份帳目，正在核結，本年

一二三月帳目，擬於四五六月內，分期核結。

二、籌備本路整理計劃二十三年度應付款項：

按照本路整理計劃，本期應付款項，計約員工欠薪

一二〇，〇〇〇元，舊債五四二，五〇〇元，整理

用現金三七〇，〇〇〇元，材料準備金三三二，〇

〇〇元，以上共需一，三六三，五〇〇元，推測四

五六三個月進款情形，平均每日常約在七萬元左右，

三個月應可共收六，三〇〇，〇〇〇元，除去經常

特別兩項用款約共五，〇七五，〇〇〇元，應餘一

，二二五，〇〇〇元，以付上項需款，計約不敷一

本路二十四年四月至六月行政計劃

三八，五〇〇元。但本年一二三月三個月進款，超

出預算，平均每日常約在二十四萬元左右，三個月共

計超出七十二萬元，足以補前項不敷之數。其餘款

為籌撥購買機車之用。

三、籌撥購買機車款項：

查本路因整理路務關係，曾經預定計劃，撥款二百

萬元，購置機車。此項款額，擬自本年四月份起，

於三年之內分期撥竣，預計自四月至六月，應撥四

十萬元。此款亦擬併在前條所述一二三三個月超出

預算之七十二萬元餘額項下籌撥。

四、選員赴路考察站帳實況：

本路前因站員對於站帳多未熟諳，曾經抽調訓練，

尚未完畢。擬俟訓練竣事，再行選員赴路考察，以

本路二十四年四月至六月行政計劃

二六

圖改進。

(三)未定計劃正在擬辦事項：

一、籌購本路建築新局址款項撥付辦法：

查本局以局址狹隘，不敷辦公，各處租用民房，散處各地，不惟擔負房租，甚不經濟，抑且工作效率，因之減退，殊非得計。現擬籌資建築新局址，以利公務，而節支出。估計工料等款約需七十萬元。此項款額，將來或由銀行投資，分期攤還。或由本路自行分期籌付，計劃尚未確定。但以本路財力而論，以上兩種辦法，均尚不難措辦，擬俟計劃決定後，即詳擬撥付辦法，呈候核定。

己·警務部分：

(一)已定計劃正在進行事項：

一、舉辦各警務段隊長警識字教育：

本路所屬警務各段隊長警，曾受相當教育者，固不乏人，而不識文字者，亦復不少。特由警署遵照路警管理局所頒二十四年度教育計劃之規定，籌辦長警識字教育。擬定進行辦法，飭各段隊，先將不識字長警，調查明確，編成組數，每組指定文理清白之長警一人或二人為指導員，幫同教授，并由警規定制式，飭造且編組名冊呈核，由警呈請發給市民千字課，及應用文具紙張，定期入組，實施訓練。每日於不妨礙服務之時間內，授課一小時，分期默寫聯句作文，限定兩年完畢，其目的期在訓練完畢時，須能作淺近之文字，使全路長警，無一文盲。此項計劃，現正在積極進行中。

(二)已定計劃尚未進行事項：

一、組織警務教育委員會：

本路警務教育，已舉辦者，有基本教育，補助教育，消防教育，射擊教育等。正在進行籌辦者，有識字教育，將來必需辦理者，有幹部教育，衛生教育。以上各種教育，除已辦之基本教育，與擬辦之幹部教育外，均須於服務之外行之，其中障礙之處頗多，因之進行，亦難齊一，自應照路警管理局所頒二十四年度教育計劃之規定，籌組教育委員會，以期集思廣益，排除障礙，共策進行。現已計劃由警署組織此項委員會，其委員人選，以警署署長副署長各股主任各段隊所長，為當然委員，并由署長在職員中選聘學識明達者為委員。惟護路隊現正改編

本路二十四年四月至六月行政計劃

，此項計劃，尚未進行，俟編制完畢，即行辦理。

二、重行取其長警夫保結及履歷表：

各警段及護路隊長警夫保結及履歷表，向經照章取具。惟為時已久，兼以警務機關，屢更名稱，南北遷徙，此項文件，不無短少歧異之處。前經警署造單，向局請領空白保結紙及履歷表多份，擬乘護路隊縮編竣事重行造冊之際，將上項紙表，分發各段隊，轉飭一體重行取具，以憑考核，而昭劃一。

(三)未定計劃正在擬辦事項：

一、擬辦路警幹部教育；

各段隊巡官小隊長，為路警之中堅幹部，對於路警應具之學識，必需有相當訓練，方能勝任愉快。本路擬於警察教練所內，附設一路警幹部訓練班，凡

本路二十四年四月至六月行政計劃

二八

巡官小隊長，未曾在相當學校畢業者，更番調入該

所，施行訓練。其進行辦法，正在擬辦中。

驗化滬在金土海東 石母雲然天爲確 物緣絕具電作能

邑屬四五區之安緣，六湖兩莊，所產土金，不惟可作軍火原料，並能製作電具上之絕緣物，往昔時有外人秘密購運，日前復有滬商王子純者，來海購得數十包，裝赴徐州，轉運上海，事爲滬華通電廠所悉，即函本邑縣府索寄樣品，以爲化驗，當飭由第四區長孫士省採得六湖莊土金兩塊，轉寄該廠化驗，業經結果，即函復縣府略云：查寄下之土金，實屬天然雲母石，俗稱千層紙，用于避雷器實少，而用于其他電具上以作絕緣物甚廣，因天然雲母石，絕緣能力未甚均勻，必須經人工改製，較爲臻善，倘能合資開掘改製，則前途殊堪樂觀云。

工作報告

平漢鐵路管理局工作報告

二十四年二月份

奉行法令事項：

法令名稱	到達日期	法令要旨	奉行方法	備考
修正浙贛鐵路聯合公司組織規程	二月二日	大部奉行政院令，修正浙贛鐵路聯合公司組織規程第四第六兩條條文。令仰知照。	經抄發原修正條文，令飭各處署知照。	
修正國有鐵路運送銅元制錢銅塊辦法	二月九日	大部准財政部咨，請飭各路局依照國有鐵路運送銅元辦法，對於私運銅元，嚴密檢查，及補充，並准財政部咨復贊同。令飭遵照。	經抄發原修正條文，令飭各處署室轉飭所屬一體遵照。	
調查輕浮貨物辦法輕浮貨物名稱表及調查表	二月廿三日	部令擬取銷輕浮貨物量尺核收運費辦法，改按輕浮貨物輕浮程度，分別提高等級，以補各該項貨物因輕浮而多佔車輛部位之損失，附發調查輕浮貨物辦法，名稱表及調查表各一份，仰即遵照。	經抄發原辦法名稱表及調查表，令車務處轉飭各站切實遵辦。	
總理紀念週演講詞除關於開揚遺教者外其他一切工作報告以不發表為原則	二月八日	該原則由中央執行委員會函知國民政府，通飭施行，由院轉部，令飭知照。	轉載本路第一二四五期日刊	行不另文
保護國有電報電話規程	二月十八日	該規則由交通部呈行政院修正，通令施行。由院轉部，令仰遵照。	轉載本路第一二五三期日刊	行不另文

本路二十四年二月份工作報告

二·工作實施事項：

(甲)總務事項：

一·關於材料者：

1.規定二十四年運輸機煤計劃：

總務處呈以機煤為行車必需品，一日不可缺乏，但每值冬令，各機車廠輒感煤荒，危及行車。考其原因，皆由於各站貨物山積，本路車輛無多，以全數應付運輸猶虞不敷，更何暇顧及機煤，致使各機車廠幾無隔宿之煤，機務方面，悚關係之重大，紛電告罄；車務方面，感車輛分配之苦，應付為難；雙方函電交馳，於無可如何之中，仍須勉撥車輛，以濟煤荒。此種臨時辦法，就表面觀之，固可補救一時，實則多撥一車運煤，即減少一車運貨，不獨運

輸行車俱感困難，且影響路收，無形損失，何可勝計。現為解決上項困難起見，擬在淡月多派列車，提取機煤，分存各廠，旺月少提，俾資調劑，而免竭蹶。並擬具全年各月份提取機煤噸數表及說明五項。經飭據車機會三處簽復，一致贊同。已准予照辦。並將計劃書及附表全份，令發總車機會四處遵照，飭屬切實辦理。

2.向美孚及德士古兩行提購油料：

查大部購委會代本路向漢口美孚德士古兩行訂購本年上半年應用各項行車油料，曾經根據合同提取一月份油料分配應用。茲按照各廠段需要狀況，根據合同續提二月份應用油料，計美孚多季車軸油柒拾噸，及煤油三千聽；德士古高熱汽缸油拾噸。除

分函各該行查照辦理外，並經總務處令飭江材廠提
取，依照附表支配應用。

3. 驗收材料事項：

(甲)大部購委會代本路向新民洋行訂購修理機車用
各種彈簧及各種輪箍一百零七件，業已到漢，部派
本路機務處技術課課長左德新驗收，已如數驗收完
竣。(乙)大部購委會代本路向福羅洋行訂購機車用
鍋爐管，業已運到本路江岸碼頭，經部派本路工程
司潘尹驗收，計實收玖千玖百玖拾根，核與合同所
列壹萬根之數，計短收 4480m / m 長 $51/46\text{m}$ / m 直徑者
拾根。短交部份，已與購委會洽辦。(丙)大部購委
會代本路向怡和洋行訂購修理機車應用之汽閘配件
，業已到漢，經部派本路工程司楊寶南驗收，實

本路二十四年二月份工作報告

收各件，核與合同相符。以上驗收各項材料，均將
驗收報單，分別呈報 大部審核。

4. 請購各項材料及配件：

(甲)機務處以修理損壞機車鍋爐及製造整個火箱，
需用大批螺絲，擬請添購自動鑽螺絲機三具，以便
充分鑄製螺絲，供給製造整個火箱，俾增修理機車
效率。最近經詢據各大公司估價，每具國幣壹萬伍
千元，共約國幣肆萬伍千元(乙)車務處呈以本路辦
理負責運輸以來，貨運日漸增加，原有篷布僅一千
四百張，不敷應用，擬請添購篷布四百張，並參照
上年六月部購合同九三二號合昌承辦價格，估計約
共需洋叁萬元，附具藍圖，請予購發應用。(丙)機
務處呈以本路各項機車客貨車，前因迭經兵燹，損

本路二十四年二月份工作報告

四

壞程度甚重，而各機廠及機車均設備簡陋，所需材料配件，尤為缺乏，為整理損壞機車，增加行車效率起見，曾經通盤籌核，擬具整理計劃，以期逐漸推行，茲擬先行籌購各項機械及機車客貨車配件等，以實現整理計劃，又與實施整理計劃有關之機械，如火箱鋼板及機車速率表等，亦需籌購，共計總價需洋陸拾貳萬壹千柒百肆拾肆元。以上應購各料，經核屬實，當分別填具購料單，註明會計科目，連同說明書等，一併電呈 大部准予發交購委會代為訂購。

二、關於衛生者：

1. 擴充鄭州醫院：

總務處呈以鄭州醫院房屋狹隘，病室原係馬廄改造

暫資應用，且病室有限，時感不敷，前擬擴款就該院院址內，另建樓房十幢，以事擴充，嗣因本路經費未裕，卒未興工，茲為便利病人起見，在不增加經費原則下，擬將該處第八號官房，撥給該院，改作病房，以利醫務。業經准予照辦。

2. 利用充公乳糖咖啡精，配製其他藥物：

查本路警察署，前獲乳糖咖啡精等庫存期滿遺贖頗多，總務處衛生課以此類物品，均可配製其他藥物，本路醫院需用之處甚多，經該課通電各院所，關於本路警段查獲之乳糖咖啡精等，隨時收存函報該課核辦，以期廢物利用，藉省路幣。本局已令飭有關處署轉飭所屬遵照辦理。

3. 檢查員工體格患有輕微疾病者赴院醫治：

查本路上年派員檢查漢平兩地員工兵警體格，早經辦理完竣。茲根據檢查結果，除少數不合格者，經令飭有關處署，分別革調外，其患有輕微疾病員工，亦經抄發名冊，令飭各處署室，轉飭各有病員工，前赴本路醫院診治，以保健康。

4. 未經檢查體格員工仍須補驗：
查員工體格之強弱，對於工作效能之增減，關係極大。本路對於新委派員工，務須於接到委派後，先到本路漢口醫院檢查，以憑考核，其未經檢查者，仍須補驗。已令飭總務處衛生課遵照辦理。

三、關於公益者：

1. 本路新運促進會改選主任幹事及常務幹事：
准本路新運促進會函，以奉總會通告，規定各鐵路

會由該路局長或委員長為主任幹事，負經常處理會務責任。其他兩常務幹事，襄助辦理，對外公文仍由三常務幹事連署。本會新任三幹事，除由陳局長延炯任主任幹事外，並改推總務處副處長李嘉善及特黨部委員張平兩同志担任常務幹事，請轉所屬知照。業分令各處署轉飭所屬知照。

2. 舉行本路新生活運動週年紀念大會：
本路新生活運動促進會於本月十九日舉行新生活運動週年紀念大會，總檢閱一年來之工作。是日晨七時以前，本路全體員工由各處署室首領率領，各持新生活運動大會標幟，整隊齊集於本路江邊體育場。開會時，正值大雨，赴會各員均可整隊依次排列，秩序不稍凌亂。大會由陳主任幹事延炯主席，報

本路二十四年二月份工作報告

六

告新生活運動之意義，次由新運總會代表綏靖公署何主任代表陳光組致詞，再次由鄒副局長安衆，李常務幹事嘉善等，相繼講演，其講詞多闡明新生活運動之意義及實行之方法，並勗同人對於新生活信條應時時刻刻遵守，切切實實去做，用以推進平漢路之業務，及盡到吾人對民族復興總目的上應盡之責任。八時會畢，各員司依次退出會場，返局工作。此次舉行大會時間，為不延誤辦公起見，故定清晨七時開會。下午二時起，並分三組舉行各處清潔總檢查。

3. 對於局長秘書各室及總務各課聽差加以訓練並規定標準額：

總務處李副處長嘉善呈以聽差雜役所任事務，頗為

繁劇，如傳遞公文，收發書報，應對來賓，佈置會場，整理清潔，諸如此類，皆其所司，非僅供奉茶水，伺候呼喚而已。故須粗識文字，稍達世情，賦質聰明，秉性勤慎，方能服務無違，臨事不誤。本局聽差，除車工機會警各處署不計外，僅局長秘書各室及該處所屬各課已達一百五十二名，以名額論，不為不多，然廢職誤事，仍時有所聞，懶惰囂張之習，未能盡免，其原因實緣失於管理訓練所致。該處以職責所在，未敢漠視，擬先將總局及該處各課聽差，由副處長直接管理，輪流訓練，教以學識，馴其粗心，辨其器能，使適於任務。又本局聽差，年來並無固定名額，隨事增加，漫無限制，若按各室事務之繁簡，折中規定，則標準額不過九十九

名，下餘五十三名，本應即予淘汰，惟念該役等服務年久，並無重大過失，若遽絕其生計，情至堪憐，擬請一律保留，仍在原處服務，惟將額外之五十三名，先施訓練，嗣後遇有正額缺出，即以額外擇優補充，不再另補新人，務使額外聽差漸次歸納於正額之內，以適合標準之數為止，一俟訓練至相當程度，再行指定專人管理，如此則人不失業，用不棄才，經費日輕，而事務漸理，業已准予照辦。

4. 令各段路警協同查對各處職工舖保：

機務處呈以各廠段員額極少，職務甚忙，所有各廠工役舖保，向由各該廠逕送警方，經查對後，蓋章退回，均由警方執行，廠方並不派員查對，茲警方拒絕承辦，以後查對舖保，應如何辦理，請示前來

本路二十四年二月份工作報告

。查核對職工舖保，關係至為重要，為切實推行，期臻嚴密起見，自以派警協助辦理，較為妥適，以後各處查對職工舖保，着由警察署轉飭各警段酌派路警，切實協同辦理，以期慎密。已訓令警察署轉飭各段遵照。

四·關於產業者：

1. 暫定防止地岔租商延欠租金辦法：

總務處產業課以各地岔租商，往往延欠租金，對於路商，損失甚鉅，茲經該課擬訂暫定防止地岔租商延欠租金辦法兩條：(一)如逾一月末日或七月末日尚未將上期或下期租金清繳者，除將押款扣抵本期租金外，即取銷合同將地岔收回，另行放租。(二)租商於本路收回地岔時，其有建築物者，應即自行

本路二十四年二月份工作報告

八

拆去，如逾限一月仍未拆遷，即由本路代為折賣，所得價款，除扣除拆賣費用及延期地租外，若有餘剩，全數發還。已函各租商知照。

2. 擬定查對租戶舖保補充辦法：

查租戶舖保，關係本路利益保障甚大，茲經總務處產業課擬定查對租戶舖保補充辦法兩條：(一)租戶舖保除拒絕同業連環相保之積弊外，對於舖保身分，須有代價全年租金能力，而不致影響其本身營業者，方為及格。(二)該管地畝段，除嚴遵日期收租外，對於舖保之營業狀況，應負責隨時查報，以昭慎重。上項辦法，已由該課飭段遵辦。

五. 關於編譯者：

1. 修正本路員工乘車證暫行規則第三條條文：

會計處提議案以該處所屬查帳員，主任材料點查員

，材料點查員，職責重要，與各處分段長向無歧視，現行乘車規則列入二等，於執行職務，殊多不便，擬請酌加修正。當經第二十五次局務會議議決：

按照地位或行使職務之需要，由主管課妥為修正，轉送各處署室會簽呈核。嗣據各處署簽註意見，或請改訂等第，或請增補職稱。復經分別審核，將本路員工乘車證暫行規則第三條條文，重行修正，提交第二十九次局務會議，討論通過，并繕具修正條文，呈奉 部令，准予備案。業經抄發該項規則第三條修正條文，令各處署室會轉飭所屬一體遵照

乙 車務事項：

一、擬添修王家店蕭家港兩站岔道：

車務處以王家店蕭家港兩站，除正道外，均祇設有串道兩股，每遇三列車同時在站交會，不特彼此錯讓，延誤時間，如在深夜調會，尤多意外之虞。茲為保障安全起見，擬在該兩站各添修岔道一股以利行車。且王家店站後，原有岔道一股。民國十六年，因戰事關係，將該岔道之鋼軌，拆卸移鋪北段他站，其路基盤石，依然存在，雖稍有坍塌，現如略事整理，便可鋪軌應用。至蕭家港站，站東本有餘地，足敷添修岔道之用。經該處飭屬會同工段，分別勘估，所有應需之鋼軌枕木及一切材料，可由工方撥用不計外，統計兩站工價，共為叁百零柒元，所費無多，而裨益匪淺。現由該處與工務處洽辦中。

本路二十四年二月份工作報告

二、擬添築橫店月台：

車務處以橫店車站，現今只有月台一座，平日旅客繁多，每次列車抵站，已形擁擠，設遇鄂北駐軍來往換防，月台為之佔用，旅客上下，幾將無法通行，站內秩序，尤苦難於維持，故該站實有添築月台之必要。茲查該站對面有一土埠，接近本路斜坡，如將其路事鏟平，闢作站台一座，所費無多，而於軍運客運，交有裨益。業經該處函請工務處查核辦理。

三、規定短收運費，應分別先付到付，由起訖兩站賠補：

查客貨運票據，應由到達站復核，遇有溢收或短收

本路二十四年二月份工作報告

10

等錯誤，統歸到達站訂正，業經車務處飭屬遵照。惟關於錯收責任，尙未劃清，茲按錯誤情形及其性質，分別規定辦法於下：(一)無論先付或到付票據，凡屬錯算運雜各費，以及其他各項錯誤，除照章處罰起站負責人員外，其訖站未經復核檢舉者，亦應予以處罰。(二)凡誤算運雜各費，其屬於短收者，而事後無法追補時，先付者由起運站負責人賠補，到付者由到達站負責人賠補。此項規定，業經車務處令飭所屬於本年三月一日起實行。

四、改善遮蓋負責貨車篷布辦法：

查近來各站所蓋負責貨車之篷布，往往僅用細鉛絲拴結，加以鉛彈，即予交警接護，一遇大風，時有折斷鉛絲，吹起篷布情事，亟應改善，以策安全。

茲經車務處規定辦法兩條：(一)聯運貨物，凡由貨商自裝，自備鉛絲拴結者，本路仍應加用甲字號繩索一根扣緊之。如用篷布兩塊以上遮蓋者，在前後篷布交縫處，並應用本路乙字號繩索，捆束牢固。(二)本路貨物(即非聯運之貨)，如由貨商自裝，自備鉛絲拴結者，應責令商人改用第十六號鉛絲，或較粗鉛絲，不得再用十八號或細鉛絲拴結，並應比照上條辦法，在前後兩張篷布交縫處，加用本路乙字號繩索捆緊之。以上辦法，該處已飭屬遵照辦理。

五、規定押運人車票填寫辦法：

車務處以押運人車票，已改每人填寫一張，嗣後填寫○○○49○車票時，務將該票共計人數及票價共數

一律塗去，改填每人票價銀數，倘有漏填，應行訂辦，以免流弊。該處已飭屬遵辦。

六、紙烟捲牌名不在部頒牌名價格表者，應先請示，不得先行起運：

車務處以運輸紙烟捲，應按部頒紙烟捲各牌名稱價格表，鑑定優等普通後，分別以頭二等運價收費，毋庸以統稅憑單為鑑別標準一節，業經將紙烟牌名價格表，頒發所屬，應用在案。惟查各站間仍有以統稅憑單為標準起運者，自屬不合，經該處再通飭所屬，嗣後凡遇托運紙烟捲，其牌名不在該項表內者，應先將牌名價格，出品商號及其地點，查明呈處請示，不得先行起運。

七、規定包裹體積核收裝卸費辦法：

本路二十四年二月份工作報告

車務處以包裹每件實在重量未超過六十公斤者，每件核收裝卸費各二分；超過六十公斤者，每件核收裝卸費各四分，業經飭屬遵照在案。惟對於按包裹體積核收裝卸費辦法，尙無規定，嗣後凡包裹每件實在重量，未超過六十公斤，或其體積未超過三百立方公寸者，一律收裝卸費各二分；其每件實在重量超過六十公斤，或其體積超過三百立方公寸者，一律收裝卸費各四分。該處已通飭所屬遵辦。

八、規定負責整車貨物裝載逾計費辦法：

部令以整車貨物裝載逾計，應按何種運率補收該項逾計貨物之運費，尙未明白規定，嗣後對於鐵路所裝之負責整車貨物，無論其為本路或聯運，如查有裝載逾計超過貨車載重量在百分之五以內時，應以

本路二十四年二月份工作報告

一一一

每百公斤爲單位，按整車公噸運價核收運費及雜費，至逾量在百分之五以上者，自應卸下另裝，其逾
量之貨物，按不滿整車運價，核補運費。以上辦法
，已令飭車務處轉飭所屬自三月一日起實行。

九、規定貨等事項：

(一)部令以中國鶴豐烟草公司，雙葉牌，紫藤牌，
頤中公司快樂牌，自由車牌等四種捲烟，均准按普
通二等繳納運價。(二)部令據北寧路電呈以鐵路
用之示警霧炮，在貨物分等表內並未規定等級，擬
比照鞭炮，普通按三等，優等按一等收費，應准照
辦。定自二月一日起實行。(三)大部准實業部咨，
請獎勵耀華蛋廠兩公司出產鮮蛋乾照三等收費。
查該項鮮蛋乾與蛋粉相仿，自應比照蛋粉照三等收

費。本路定自三月一日起實行。(四)部令以棉紗腿
帶尙未列入貨物分等表，應加入該表照三等收費，
惟膠濟路周村棉紗腿帶係國產手工業出品，應准按
照四等收費，作爲特價，並可適用聯運運價。自二
月二十一日起實行。(五)部令以棉花一項，本部規
定爲精細，普通，粗劣三種核收運費，茲查晉棉各
產地價格，核與本部規定粗棉標準相若，應准列入
五等收費。(六)部令據南京市扇帽業公會呈請核減
緞帽等級，應准援照帽一項，按普通品四等核收運
費。(七)部令以滅火藥水桶一物，類似腳踏車，面
積亦與之相仿，可比照兩輪腳踏車辦理，每具每公
里收費二分，至少以五角起碼。本路定自二月十一
日起實行。以上新規定貨等事項，業已分別轉令車

務處飭屬遵辦。

十、貨物運輸情形：

本月四星期，貨運運同軍用品，共計貳拾柒萬玖千壹百叁拾柒噸，平均每週陸萬玖千柒百捌拾肆噸貳伍，較上月每週陸萬捌千柒百肆拾叁噸捌，計增壹千零肆拾噸肆伍，約合百分之壹又伍壹。茲將貨物噸數，列表如次：

海	鹽	糖	茶	煤	其他	軍需	共計
15053 T	0215 T	19696 T	2299 T	16504 T	16370 T	279137 T	

十一、軍事運輸情形：

本月四星期，除軍用品壹萬陸千叁百柒拾噸外，計開兵車七十列，平均每週十七列又五，較上月每週十列，計增七列又五，約合百分之七十五，軍用品

本路二十四年二月份工作報告

平均每週四千零九十二噸又五，較上月每週三千七百五十六噸，計增三百三十六噸又五，約合百分之九。茲將車數部隊番號，列表如次：

部隊番號	需用列車數
第六十七軍	三列
第二師	六列
第二十五師	四列
第五十四師	一〇列
第九十五師	一列
第一百零五師	一二列
第一百零七師	一〇列
第一百三十九師	三列
第二師補充旅	七列

本路二十四年二月份工作報告

騎兵第二十四旅 七列

交通第二團 一列

第一補充旅 一列

第二補充團 二列

河南第八區保安隊 一列

保定行營 一列

劉主席專車 一列

十二、本月營業收入：

本月四星期，營業收入，共計壹百柒拾壹萬伍千陸百捌拾元零伍角陸分，平均每週肆拾貳萬捌千玖百貳拾元零壹角肆分，較上年同月每週叁拾貳萬貳千貳百肆拾捌元貳角伍分，計增拾萬零陸千陸百柒拾壹元捌角玖分，約合百分之叁拾叁又壹。較上月每

一四

週伍拾叁萬柒千伍百玖拾貳元壹角貳分，計減拾萬零捌千陸百柒拾壹元玖角捌分，約合百分之貳拾又貳。茲將本月收入，分週列表如次：

第一星期 二月五日至二月十一日 叁捌肆·玖零陸·壹肆

第二星期 二月十二日至二月十八日 叁貳肆·柒貳捌·零陸

第三星期 二月十九日至二月二十五日 肆捌玖·叁貳貳·伍捌

第四星期 二月二十六日至三月四日 伍壹陸·柒貳叁·柒捌

共 計 壹·柒壹伍·陸捌零·伍陸

(丙)工務事項：

一、更換武勝關南一零四一公里七零六公尺處一孔三十公尺橋樑：

工務處呈以武勝關南一零四一公里七零六公尺處橋

標，係一孔三十公尺上承式，荷力薄弱，又適當灣道坡度，實為重要地段，前曾呈請購換新鋼樑，以期穩固，唯現在運輸繁忙，該橋若待新樑購到，殊屬緩不濟急。現擬將江岸材料廠所存留備他用之三十公尺鋼樑，先予挪用更換，約可至四〇之載重，俾利運輸，而策安全。所有改造橋台，計需工料用費七百八十八元。已准予照辦，一俟款料備齊，即行施工。

二·修改大智門車站票房：

查該站為本路起點站之一，地處衝要，商賈輻輳，票房建築年久，其外表形式陳舊，內部設備甚欠完整，亟應加以改善，俾壯觀瞻，而利行旅。經工務處估計工料款共一萬零六百二十五元五角三分。已

本路二十四年二月份工作報告

准予照辦。現正招商投標辦理。

三·增加邯鄲站刺絲圍牆：

查邯鄲原係三等站，嗣因商務發達，始改為頭等站，然一切設施，迄今仍多因陋就簡，未加改善，站後空地常有小販車夫等喧擾，並附近居民傾倒垃圾及任意便溺情事，雖經警方取締，收效甚微，長此以往，殊與衛生及秩序均屬有碍。工務處為維持該站秩序與清潔起見，擬將該站後空地增加刺絲圍牆一段，長九十公尺，估計工料需款四百二十七元二角八分，已准予照辦。

四·補充黃河北岸護堤壘石：

工務處呈以黃河北岸護堤壘道一帶，自上年河流形勢變遷，日向北趨，迭經查勘預防，其關係較重要

本路二十四年二月份工作報告

一六

者，爲該堤每經伏汛，時有汎陷變動，易生危險，亟應早事防範，擬將北岸堤壩自四公里至九公里之間，每一公尺處補充壘石六立方公尺，計需壘石三萬立方公尺。已准予照辦。現正招商投標購辦，以便在本年雨季前辦齊備用，俾得補救，而免危險。

五、各項工程進行狀況：

1. 建築馮村沘河大橋工區，業經成立。
2. 修復江岸過江岔道工程，業已竣工。
3. 修建六六六公里二六七公尺處洋灰板橋工程，已竣工。
4. 修理大智門站四十噸地磅工程，已竣工。
5. 添設和平門宜武門間鐵絲柵欄工程，已竣工。
6. 修理許州警屋東首後土牆工程，已竣工。

7. 建築廣水站後馬路北首壘石圍牆工程，已開工。
8. 遷移東黨店車站填土工程，現已興工。
9. 添鋪新店車站側道並展長涵洞工程，已興工。
10. 展長王化壘站第三股道工程，現已飭段與包工廿鴻禧商訂合同，籌備施工。

(丁) 機務事項：

- 一、訂定本年份各廠段應施大中修機車輛數表：
機務處以各廠段機車修理工作，亟應詳加規定，作有次序之統計，庶使工作計劃，有所遵循。茲根據各總段所報機車狀況，並參照各機車最近三年履歷，編定本年份各廠段應施大中修機車輛數表，所有工程，除小修工作仍由各主管人員自行厘訂，照舊輪流按期施行外，其應施大中修工作者，已由該處

函飭各廠段，遵照表列程序，分期實施，並飭將輪轉之次序，材料之規劃，悉心研究，妥為籌備，務使各廠段工作能力，與機車修養之需要相吻合，俾利廠務，而收實效。

二·規定各項列車燒軸分段負責辦法：

查近來燒軸情事，屢見不鮮，考其原因，雖由於材料不良及油盒墊塞欠善，但人事方面亦有相當關係，亟應根本解決，以資改善。除關於潤油合理方法，現在參考北寧平綏各路以期改良外，對於人事方面，茲由機務處規定車輛燒軸負責辦法，以專責成：

(1)直達快車第一次及第二十一次由長辛店負責，其第二次及二十二次歸江岸負責。(2)區間客車統由各區間起點站負責。(3)短票車其所往之站，

未設加油夫者，應由出發站負責。(4)長途客貨混合車及貨車車輛燒軸，應由發現燒軸前一驗車站負責。(5)區間各枝路貨車，路程中不經過設有加油夫之驗車站，或開往之站未設加油夫者，遇有燒軸車輛照第(3)條由出發車站或最後經過之站負責。(6)兵車作貨車論。以上辦法，業經該處函飭各總段轉飭所屬切實遵照。

三·辛廠臨時修車班職工僱用及給資辦法：

機務處呈以本路停駛機車為數尚多，亟須修復，以免感受不敷分配之苦，經該處令辛廠在設備陳舊，材料短少情形之下，盡量設法每月趕修機車三輛，以資補救。其進行辦法，一面設法充分發揮原有職工之能力，一面就力不相稱之各項職工，加以補充

本路二十四年二月份工作報告

並採用計時給資制度，添僱臨時職工，計鍋爐班二十名，鑄床班十六名，雜工班（即小工）十六名，此項職工須經技能體格考試合格錄用，其給資辦法，除小工按實際工作日數，每日支給日辛四角外，其他各項技術職工，均須按照計件給資制度支給。不定底薪，茲暫定各項平均工資數目如下：鑄床匠

一元，幫匠七角六分，鍋爐匠一元零八分，幫匠八角為標準，並開列需用材料清單前來。現正在該辦中。

四、本月修車成績：

本月修車成績茲分週列表如左：

車	機	車別		機	車	別	通	目
		修	別					
江岸廠	信陽廠	鄭州廠	彰德廠	石家莊廠	長辛店廠	第一	期星	二月四日至
512 小修 216		637 小修 617 小修 352	507 小修 252	624		期星	二月九日	二月四日至
						第二	期星	二月十一日至
						期星	二月十六日	二月十一日至
						第三	期星	二月十八日至
						期星	二月二十三日	二月十八日至
						第四	期星	二月二十五日
						期星	至三月二日	二月二十五日
						總		計
						二		二

客車		貨車	
長辛店廠	江岸廠	長辛店廠	鄭州廠
八	四	五九	八
五	三	四九	八
一一	一三	四八	六
八	四	四〇	九
五六		三六五	
		二六	三九
		三五	三八

(戊)會計事項：

一、整理舊欠沙利洋行料款：

本路舊欠沙利洋行料款，前由該行正式委託艾斯君來局接洽商定整理大綱二項。經擬定合同草稿，呈奉 部准照辦。並准該行函知，所有料款本息數目，可以本路會計處所開數字為憑。當經根據帳冊，開具詳細帳單，繕就正式合同，函送該行，請即簽署送還，以便呈部實行。

本路二十四年二月份工作報告

二、擬具發還洋員何圖欠薪辦法：

法公使館函請撥案發還離職法員何圖欠薪一案。前以來函所開欠薪五項，內有無案可稽及不符之處，經予分別駁復，並遵照 部令意旨，根據帳卷，開單送請該使館查核更正。茲經與該使館往返磋商，意見已漸接近。為迅結懸案起見，經擬定變通辦法，除將核對相符之三項，予以承認外，其要求加給六個月薪水作為獎金一項，擬予援照發還洋員郭斐

本路二十四年二月份工作報告

二〇

窩等欠薪前例，改給回國川資及途程薪水。至賑款一項，仍照路帳實扣數目發還。總計各項欠數，應爲一二，一二四元八五，擬分五個月攤還，每月計二，四二四元九七。已呈 部核示。

三·撥付整理計劃內之怡和枕木價款：

本路前請大部代購普通美松枕木四十萬根，奉部令知，已由購委會，向怡和洋行訂購，飭自本年一月份起，按月解國幣七萬元，撥交中國漢行轉匯京行收帳，俟解足八十八萬元爲止。當經呈復遵辦，並函知中國漢行查照。所有一月份應解價款七萬元，已於一月三十日照撥該行收轉。

四·整理金鹽中南十六戶債款：

查本路整理金鹽中南十六戶債款一案，所有應發期

票共計七百九十三張，業經 大部鈐印發還。茲准各該行派員押送原案各項抵押物品到漢，現正辦理點交手續，俟點交完竣，並雙方註銷舊合同後，前項期票，擬即交由各該行代表攜回，以昭鄭重。一面先將本案正式合同，分別函送各該行查收。

五·清理豫豐厚鹽運押款：

查清理豫豐厚鹽運押款一案，迭奉 部令飭查帳目情形，節經縷晰陳復。現奉 部令准予備案。按照本路所擬清理辦法，應發還該商公債兩萬元，又現款二九，九八七元六一。現款一項，應按照義興公司前例，由運費項下，以五成記帳，陸續扣抵。每月以兩千元爲限，業經令行車務處飭站自本年三月一日起實行。至公債一項，前經本路抵押在外，現

正接洽收回，以便轉發具領，已函知該商查照。

六·清理舊欠各華商帳款：

查本路舊欠各華商帳款，前次核對相符者計十八家，經依照整債原則，擬具五折計算分期攤還辦法，分函各該商知照。嗣准先後函復，多已表示同意，其間有要求縮短期限，及不甚贊同者兩三家，旋又核對相符六家。復經函知各商，以本路已定計劃，絕無變更餘地，並請檢送以前收款印鑑，儘三月底以前送局，以便彙案呈部核定實行。如不願承認，或逾期不復，即歸入另案，從緩清理。

七·部飭將晉省府所欠運送輕便鐵路材料運費轉帳：

查山西省政府自二十二年三月至二十三年六月止，共欠本路運送輕便鐵路材料運費洋一一七，三九八

本路二十四年二月份工作報告

元九五。茲奉部令，以前項記帳運費，業與該省府商妥，抵付前同蒲路所欠晉行政公署款項，飭即轉列「平—八—」暫墊政府款項下，並填呈解款聯單，以便簽認。經已分別遵辦，並呈復。

八·大部購委會代購六河溝生鐵料價擬由該公司與本路往來帳內結算：

查國有各路應用生鐵，前由鐵道部購料委員會與六河溝煤礦公司煉鐵廠訂立合同，內中代本路購用生鐵共計八四八噸，除上年九月一百噸，暨十月四十四噸，業經本路按照合同價格清付外，所有十一月份以後分批應付價款，擬按期由本路與該公司往來帳內結算，藉省滙撥手續，已函請購委會轉函該公司洽辦見復。

本路二十二年二月份工作報告

二二

九、運令結束二十二年度以前收支辦法：

前奉 部令頒發中央核定結束二十二年度以前收支辦法到路，經呈請准將截至二十三年十月止暫列平一八—六懸帳項下之軍運軍電記帳費，轉列平一八一—一項下，俾資覈實。茲奉部令，准將十八年至二十一年度記帳軍運洋八，四五—，零五九元七九，先行轉帳列銷，遵已照辦。共二十二年三月份軍運，應俟 部令飭遵，再行辦理。又本路前請將以前未結無照軍運，擬分期在盈虧帳列銷，原則業奉部令照准，當俟每會計年度終了，帳目結束後，再行擬具分年列銷詳細辦法呈核。

十、研究稽核到付聯運貨物辦法：

准 大部貨物負責運輸委員會函，以第十九次國內

聯運會計會議提案第十四議決案，關於到達路稽核到付聯運貨物，擬定四種辦法，囑澈底研究見復。當經會計處詳細研討，表示贊成第二種辦法，並另擬稽核辦法三條，函請該會採擇：(一)聯運到付貨票格式，以及填寄辦法，一切照舊不改，以便各站遵照。(二)由起運路會計處印就固定格式通知單，分路編號，以便逐日鈔錄運出聯運到付貨票各項數目，專封運寄到達路會計處，以備稽核。(三)各到達路收到各起運路之編號通知單後，立即查對該到達站所繳票聯，設有某起運路通知單短少，或到達站票聯漏繳情事，應立即查詢，嚴加追究。

平漢鐵路職工教育委員會二十四年二月份工作報告

(一) 籌設信陽職工學校

本會爲使全路各站職工次第得受初步識字教育起見，茲復決定在信陽車站設立職工識字學校一所，經遴派該站機務分段長劉邦標擔任籌備事宜，俟籌備完竣開學之時，即派該分段長兼充校長，除將籌備辦法，及各項章程，逕行函寄該分段長遵照辦理外，一面並由本會函請管理局特別黨部暨工會轉飭該站之車、工、機、各段廠各區分部及各分工會，盡力協助，以利進行。現劉分段長正在辦理職工登記，及識字測驗，並已租定校址，大約下月初即可正式開課。

(二) 廣水職工識字學校呈報識字班學生舉行畢業考試日期並

暫行辦理結束

廣水職工識字學校原設識字班一班，茲已將各項課程授完，據該校呈報定於本月二十五日舉行畢業考試，俟該校將學生試卷及成績表呈送到會，經查核後，即行照章分別給獎。再該校學生每多不到或因職務所關，不能常川到校，本會擬飭該校即行辦理結束，另候籌施補助教育辦法。

(一) 鄭州職工學校公民班畢業學生分別發獎

鄭州職工學校公民第一二兩班學生，於一月十四日舉行畢業考試，嗣由該校將試卷及成績表呈送到會，經詳加審核，計應准畢業者，共四十三名。第一班首列前三名

平漢鐵路職工教育委員會二十四年二月份工作報告

係李鶴鳴、鄭國鈞、張廷蘭，第二班前列前三名係熊渭浦，姜文吉、喬恩麒。按照定章第一名給予獎金二十元，第二名十五元，第三名十元，並各另發獎狀一紙，其餘亦已分別發給獎章獎品，以資鼓勵。

(一) 鄭州職工學校續辦公民第三班

鄭州職工學校公民第一二班學生，業已畢業，茲經本會核准該校續辦公民第三班，另行招收新生授課，至前次留級及未與考之學生，並令繼續上學，俾得完成學業。統計該班共有學生四十六名。

(一) 嘉獎保定職工學校各教職員

保定職工識字學校，辦理以來，成績卓著，本會前以保定職工初步識字教育，已告完成，故將該校辦理結束。查該校各教職員，平時認真教務，均屬勤勞可嘉，除校

長錢耕翁教員武明科前已由本會給予獎狀外，茲復發給該校教員莊壽蕃義務教員趙連陞獎狀各一紙，以資激勵。

(一) 通令各校勿得任意毀壞公物

本會准管理局函開「奉鐵道部訓令內開，查各路職工識字學校，多係借用扶輪學校校舍，所有就學職工，對於扶輪學校之設置用具，應如何加意愛護，方為正辦。乃近據報上項就學職工，常有不知愛護，甚且任意毀壞者，似此情形，殊屬非是，亟應糾正，以重公物。除分令外，合行令仰該路，即行佈告嚴切禁止，等因，奉此。又據總務處聲稱，本路沿綫各員工子弟學校亦有前項情事，等情，前來，除轉飭本路員工及就學職工人等一體凜遵外，相應函達查照等因，准此，查本路各職工學校，並無借用扶輪學校校舍，惟江岸彰德兩站職工學校，係

借用員工子弟學校校舍，准函前因，業經本會令行兩該校嚴禁就學職工，勿得任意毀壞校具，以重公物。

一、鄆城職工識字學校籌備完竣定期開學

本會上月間，在鄆城車站籌備設立職工識字學校一所，經派鄆城車務分段長陳照堂兼充校長，担任籌備事宜，並先行辦理識字測驗。茲據報稱，鄆站之職工，已由車工機各段廠直接首領調查其年齡未滿四十歲者，開具名

單，先行登記，隨後逐一測驗，此次測驗結果，除已識者字准免入學外，計不識字應入學者共有八十餘名，當經本會核定暫行設立識字班一班，（因職工中在車上服務者，不能按日入學，須隔日或隔週而至，應取流動教學辦法，隨時補授功課，）於本月十五日正式開課業，將該校籌備經過情形，及開課日期，學生人數，呈部備案。

教育輔導月刊一卷七期目錄

談政教合一.....	朱堅白
我們的教育戲劇.....	邱傑爾
西善橋實驗區合作事業之推進.....	王訓仁
廿三年上學期教育電影施教概況.....	邱傑爾
意大利的青年訓練.....	戴子欽
定價 全年 十册洋壹元。另售每册壹角貳分。	
發行 南京 六中橋 江蘇省立南京民衆教育館	
日本青年的集團訓練.....	朱慰真
疑問解答彙編.....	顧子明
介紹 中國民衆文藝論.....	羅以
介紹 鄉村教育綱要.....	王含光
我的脚印子(續).....	姜龍章

(按月出版)

交通雜誌

(材料豐富)

第三卷第七八期合刊

聯絡運輸專號

工程猛進中之粵漢鐵路株韶段：四幅
最近完成之江南鐵路京蕪段：五幅

- 交通插畫
- 卷首語
- 我國聯絡運輸問題：洪瑞濤
- 我國鐵路聯運事業之過去現在與將來：俞棧
- 我國鐵路聯運業務：陸庭鑣
- 我國鐵路輪船聯絡運輸之回顧：周鳳圖
- 鐵路運輸恢復以後幾個大問題：金士宜
- 公路聯運事業之前途：趙祖康
- 鐵路貨物聯運運價與特價：劉傳書
- 改善鐵路聯運運價之我見：高鹿鳴
- 聯絡運輸與對外問題：萬宗
- 發展聯運之一實際問題：陳載華
- 近代鐵路與汽車聯絡運輸之檢討：章勃
- 運輸合作與美國運輸合作政策：王升庭
- 鐵路汽車運輸之競爭與合作：王炳南
- 運輸調整理論上之檢討：熊大惠
- 各國鐵路與航空聯運之近况：江波

各與各省之聯絡運輸

- 京滬滬杭甬鐵路聯絡運輸之過去現在與將來：吳紹曾
- 隴海鐵路聯絡運輸之過去現在與將來：蕭梅性
- 膠濟鐵路聯絡運輸之過去現在與將來：譚壽奎
- 平漢鐵路聯絡運輸之過去現在與將來：邱鴻勳
- 津浦鐵路聯絡運輸之過去現在與將來：陳舜畹
- 浙贛鐵路杭玉段聯絡運輸之過去現在與將來：謝文龍
- 湘鄂鐵路聯絡運輸之過去現在與將來：馮建統
- 道清鐵路聯絡運輸之過去現在與將來：宋篤生
- 正太鐵路聯絡運輸之過去現在與將來：朱壽青
- 浙江全省公路聯絡運輸：曾養甫
- 山東全省公路聯絡運輸：張鴻烈
- 聯絡長江兩岸交通之首都鐵路輪渡：姚光裕
- 便利錢江南北聯運之錢塘江橋：茅以昇
- 一月來之路政：李芳華
- 一月來之電政：劉駿祥
- 一月來之郵政：筑聞
- 一月來之航政：施復昌

定價：月出一冊 零售三角 預定半年 連郵一元 六角全年 連郵二元

(總發行所) 南京大石橋新長坊五號交通雜誌社

大事記

二十四年三月份大事記

一日

奉 部令各警署員司長警請假規則第二十四條內「逾期者開除」句，應改為「逾期者停職」。經訓令警察署暨總務處會計處知照。

二日

令駐平辦事處，於該處暫設統計室，辦理統計事宜。
本路為指揮便利起見，特將車務十五分段，縮減為十二分段，並重新規定各分段段落及各分段長駐在地。經訓令車務處遵辦具報，並分令各處署知照。
陳局長本晚因公晉京，職務由鄒副局長代理。

大事記

四日

奉 部令嗣後發生重大行車事變，務須依照二十年十月總電所定辦法報部，不得故違。經訓令車務處遵照。

五日

奉 部令規定甜山薯改列五等，乾薯絲按四等，乾山芋列四等收費，自四月一日起實行。經訓令車務處遵辦具報。
奉 部令紅丹一項，列為五等收費，定自本年四月十一日起實行。經訓令車務處遵辦具報。

六日

奉 部令頒發運輸災區冬期施放振品辦法。經訓令車務處照辦。

大 事 記

二

奉 部令規定章華公司暨耀華蛋廠減等年限，自本年四月一日起至二十七年三月底爲止。經訓令車務處遵照。

訓令各處署：嗣後凡路上員司因父母喪請假并請免票，准由各該管總段廠電知總務處飭課查核，是否與所報履歷相符。俟得復電無訛，即由段廠准予起假并填發免票。

七 日

奉 部令嗣後部購材料運到，應迅行報關提貨，尅日驗收。

如驗收員請假出差，亦立時呈請派員辦理，以免延誤。經

訓令總車工機會各處遵照。

奉 部電減價運輸湘紙一案，准自本年三月十四日起，再行展期三個月。經訓令車務處知照。

奉 部令隴海路零口至西安六站，自本年二月一日起加入辦理國內貨物聯運。經訓令車務會計兩處知照。

奉 部令膠濟路四方等十七站加入國內旅客聯運。經訓令車務會計兩處遵照。

本路第三次衛生醫務會議已奉 部令准於三月二十四日在衛生課舉行。經訓令各處署知照。

奉 部令頒發禁止鐵路員工警役私運毒品聯保連坐規則，飭遵照辦理。經訓令各處署遵辦。

奉 部令規定浙贛路十五噸貨車聯運辦法。經訓令車務處遵辦。

八 日

公佈修正本路發行乘路證暫行規則第七八廿八三十等條條文經訓令各處署知照。

奉 部令訂定學術團體購用減價來回客票回程領票憑證格式一種，并規定發票辦法兩項。經訓令車務會計兩處遵辦。

九日

本路定四月一日舉行春季運動大會，經訓令各處署知照。

公佈總務處徵聘教員登記程序及分配任用規則。經訓令各處

署知照。

奉 部令華美烟公司紅藍牌上海菸公司民安牌准按普通捲烟

繳納二等運費。經訓令車務處遵照。

奉 部令尸骨一項，應准比照尸骨灰按二等收費，自本年四

月一日起實行。經訓令車務處遵辦具報。

據車會兩處呈擬退還聯運旅客票款手續及車務處預領及報銷

退還聯運旅客票款辦法。經指令准予照辦，并呈報 大部鑒

核備案。

十一日

訓令各處署：改訂各處員工警役支領飯費辦法。

大 事 記

奉 部令改訂貨物分等表內馬之運價。經訓令車務處遵照辦

理。

通電各處署室：改定本局辦公鐘點。

十二日

本路以國資工廠報運破壞能修之機器，似應比照普通完好機

器減低二等收費。特具呈 大部核示。

十三日

准 大部業務司函：以部令發之分等表內瓜子仁蠟燭均誤列

四等，應改三等。經訓令車務會計兩處查照更正。

十四日

奉 部電聯運小包裹辦法，試辦期滿，仍准施行。經訓令車

務處遵照。

十五日

大事記

四

奉 部令所有國產動物標本及教授上模型，一律按教育品減價辦理。經訓令車務處遵照。

訓令各處署：凡員司病假逾六十日者，無論已否以長期例假抵銷，有無薪水，均以逾法定日期論，不發給年終獎金。

十六日

訓令各處署：嗣後如有沿線各段站廠隊就地新派職工或兵警，均應先赴就近本路醫院檢查體格。

自本日起重行改定二次特快車及二十二次直達快車次數與行車時刻。

十八日

奉 部電髮采一項 准按四等收費，自四月二十一日起實行。經訓令車務處遵辦具報。

十九日

本路機車缺乏，經具呈 大部請採用敏捷方法，訂購機車二十輛，務於十月以前交貨，以便供應冬運。

奉 部電按七五折現款撥運北平製呢廠羊毛等物。經訓令車務處遵照辦理。

二十日

奉 部令京滬滬杭甬路上海杭州各站加入發售來回游覽票，自三月二十一日起實行。經訓令車務處遵照。

訓令各處署：嗣後凡因特別事故，陳請借薪者，其第一次所借數目，未扣清一個月者，不得再以已扣餘額，續行請借。

二十一日

奉 部令頒發修正客車運輸通則第四章第七十七條條文。經轉令車會平鄭四處遵照。

二十二日

訓令各處署：嗣後員司如有與革意見，應直接呈局，不得恣意爲文，揭諸報端，否則應予開革。

二十三日

指令本路工會：該會章程在未與黨部商定前，可暫緩執行。

二十五日

奉 部令燐礦砂一項，列爲五等收費，自本年四月二十一日起實行。經訓令車務處遵辦具報。

二十六日

奉 部令抄發全國鐵路協會建議添設各路營業決議案一件，經訓令車務處斟酌辦理。

二十七日

本路員工春季運動大會改在四月七日舉行。經分電各處署室

廠段知照。

四月一日爲本路通車紀念，照章放假一天。經通電全路知照。

二十八日

訓令各處署：各站新運服務員於本月二十日起實行勸導糾正工作。

奉 部令收復匪區，歸耕農民，准按照鐵路輪船運送難民章程辦理。經訓令車會平鄭四處遵辦。

奉 部令定於本年五月十六日召開第九次全國鐵路運輸會議，并接開第二次聯運運價研究委員會，飭先期預備提案并遴選出席代表。經訓令車務會計兩處遵辦具報。

三十日

本路以部頒鐵路員工私運毒品聯保運坐規則，尙有困難之點

本報專記

。經電請 大部酌予變更。

令派總務處副處長赴路觀察各材料廠并與沿綫各新運服務團

接洽進行事務。

本

世界三大工程

高橋

美國考洛拉度 (Colorado) 洲，有一深山，中有一澗，名曰 Royal Gorge。深數千百英。近築一尺高山公路，有一鋼橋，該橋下橋面距峽澗之底為一千〇五十三尺，聞為世界第一之高鐵橋云。

大隧道

最近法意及瑞士三國專家在日內瓦會議，決定在阿爾卑斯山之最高峯勃郎山底，鑿一大隧道，長約十二英里，估計須費一二〇〇・〇〇〇・〇〇〇佛郎。費用雖多，但預計來往旅客之多，不難於數年內收回成本。

汽路車

世界遊歷者國際聯合會之委員會，最近在德國開會，計劃一條橫貫歐亞的汽路，從倫敦起，經過比利時，德意志，一直到土耳其的伊可坦布為止。聞此路對德國有莫大利益，故頗贊同云。

平漢鐵路管理局局務會議紀錄

第二十五次

時間 二十四年三月十一日上午十時

地址 本局四樓會議室

出席人 李嘉善 陳瑄 吳國良 楊格 陳永清

鄭安衆 陳巳 鄭恩元

列席人 盧榕林 王慕超 汪振鐸 王汝璠 沈之華

張學誠

主席 鄭安衆

紀錄 王一儀

局務會議紀錄

紀

錄

開會如儀

(甲)報告事項

(一)報告第三十四次會議議決各案，辦理情形。

(乙)討論事項

(一)奉蔣委員長冬電以各機關必須於每日下午五時至六時為

運動練習時間應如何遵辦請公決案。

局長交議

議決：(甲)辦公鐘點，自三月十一日起縮短一小時；自

上午八時至十二時，下午三時至五時止。各處暑

室主管長官，應注意所屬員司，嚴守上下班時間

局務會議紀錄

如有不遵守者，照章程外從嚴處罰。三月十四日起，實行運動。

(乙)運動方式，交總務處公益課擬定細則呈核。

(丙)漢口江岸兩處運動場所之設備，管理，應用，交總務處擬具統一辦法呈核。

(丁)經費所有現在有關各項體育費用交由總務處統籌辦理並應詳細編造預算呈候核定。

(二)總局聽差二十三年年終十天賞金應否發放案。

局長交議

議決：不發

(三)員司請假逾期年終獎金應否發放案。

局長交議

議決：二十四年份起，概不發給。

第三十六次

時間 二十四年三月十六日上午十時

地點 本局四樓會議室

出席人 陳已 李嘉善 吳國良 楊格 陳永清

陳瑄 鄭安素

列席人 盧榕林 汪振鐸 張學誠 沈之華 王汝璠

莊恩圻

主席 鄭安素

紀錄 王一震

開會如儀

(甲)報告事項

(一)報告上次會議決議各案辦理情形

(乙)討論事項

(一) 健康運動詳細辦法應如何規定請公決案

局長交議

議決：(1) 必習科由警察署指派教練員分別教練

(2) 必習科練習完畢後即練習選習科目

(3) 必習科暫定為二十五分鐘選習科一小時

(4) 所有本局員司必須按時到場練習並由局長副

局長隨時抽查考核

(5) 開辦費暫定壹千元每月經常費暫定壹百元

(6) 九一八公園交總務處管理在最近期間擬具整

個辦法呈核

(7) 五時以後工作未竣經主管處署長及秘書主任

許可者得遲到或免到

(二) 工機二處在處辦公各工程司應否發給長車期證案

局務會議紀錄

局長交議

議決：工機二處在處辦公各工程司各該處如認為有發給

長期車證之必要者得開列名單呈請核發必先將發

給車票章程條文修正後再辦

第三十七次

時間 二十四年三月二十三日上午十時

地點 本局四樓會議室

出席人 陳瑄 吳國良 楊格 陳巳 鄭道實

鄒安衆 李嘉善 陳永清

列席人 莊恩圻 王汝璠 沈之準

主席 鄒安衆

紀錄 王一震

開會如儀

本局購料審查委員會會議紀錄

(甲) 報告事項

(一) 報告上次會議決議各案辦理情形。

(乙) 討論事項

(一) 據總務處擬擬改正本路差費章程乙表「所長」「主任」等日給差費數目以資劃一請公決案。

局長交議

議決：車務見習所所長，北平收支所主任，車務營業所

正副經理，關度所所長，副所長等日給差費定為

三元五角治療所主任平順地畝段主任收煤所主任

等日給差費定為三元。

本局購料審查委員會常會紀錄

第四十七次

日期 二十四年二月二十七日(星期三)上午十時

地點 本局四樓會議室

出席人 章雲 盧榕林 余興忠 潘尹 劉家驥

李承祐

主席 潘尹

紀錄 秦惠歐

開會如儀

討論事項

一、庶務課庶字二八〇號訂購單訂購捆票細線球一案，查原訂購者係久豐號出售六股一公厘徑重半英磅細線，每球六角，每公斤約合五球計洋叁元，檢附貨樣到會。本會認為過昂，經調查結果，本市元泰五金號有該項物品，貨質與久豐相埒，每公斤單價一元三角七分，較為低廉。唯據會計處印票室方面聲明，如線質不甚堅固，恐不

合摺票之用。究應如何訂購，請審查公決案。

議決：原單通過，一面調查元泰貨品，如確屬國貨，將

來可酌購若干試用。

二、庶務課庶字一七一號訂購單訂印現款貨運業務分類表一

案。當時本會以承商標價每百張單價三元二五，微嫌高

昂。經請該課重行標購，結果比前標價更高。現經調查

有光明印刷局願以每百張單價二元六零承印者，究應如

何辦理，請審查公決案。

議決：根據調查結果，函請庶務課查核辦理。

審核事項

一、機務處 D 字 1501 1441 1484 1397 1396 1432 1407 1505 1506 1442 1431 1371 1482 工務處 D 字 1502

1433 1438 1437 1443 1488 車務處 D 字 1408 1484 等號訂購單共計二十一件，

業經審核蓋章呈局，請追認案。

本局購料審查委員會會議紀錄

議決：追認。

二、庶務課庶字 299 800 201 303 309 296 295 294 298 297 293 288 287 285 286 284 288 281 277

276 275 274 273 272 271 269 270 290 289 330 332 311 292 291 291 321 329 327 313 326 325 323 321 320

314 310 309 308 278 306 322 207 304 305 282 268 312 328 279 365 等號訂購單共計五

十九件，業經審核蓋章呈局，請追認案。

議決：追認。

三、車務處 D 字 1522 1415 機務處 D 字 1491 1490 1416 1521 1428 1429 1389 工務處 D 字

1467 1361 總務處印字 53 號等號訂購單共計十二件，請審查案

。

議決：蓋章呈局。

四、庶務課庶字 292 368 317 315 316 369 364 319 318 370 371 366 367 等號訂購單共

計十三件，請審查案。

議決：蓋章呈局。

第四十八次

時間 二十四年三月六日(星期三)上午十時

地點 黃陂路三台里本會辦公室

出席人 李承祜 程膺 潘尹 劉家驥 余興忠

盧榕林

主席 潘尹

紀錄 秦惠歐

開會如儀

討論事項

一、機務處 D 字 1478 號訂購單訂購長城牌白銻漆及各色調和漆案，據機廠稱，可不用調和漆採購厚漆後，自行調製，究應如何採購，請審查公決案。

議決：原單長城牌白銻漆一項通過，其餘調和漆改購厚

漆自行調製。

二、機務處 D 字 1285 1354 號訂購單訂購飛艇牌各色油漆，及 D 字 1255 1256 號訂購單訂購飛龍牌各色油漆，該四單總價較鉅，且此項油漆，是否合用，請審查公決案。

議決：每種酌購厚漆少數先行試用。

三、車務處 D 字 1512 號訂購單，除單列三百四十號避電器炭精塊一項，價格尙屬相宜外，其餘訂購風扇布套兩種價值一為八角一為四角五分，本會以為價昂，經調查有鐵和布店能照樣承製，價值一為四角八分，一為三角，究應如何訂購，請審查公決案。

課查照辦理。

四、機務處 D 字 1478 號訂購單訂購各種尺寸熊牌皮引帶一案

，查該項材料，係天津華北皮革廠出品，華中部份統由華北行獨家經理，單價高低本會甚難審核，且熊牌皮引帶本路機廠每年採用頗多，將來可否直向華北皮革廠訂購，請討論公決案。

議決：原單通過。惟請材料課試向該廠接洽，如較為合

算，不妨與其商訂合同，直接採購。

五．總務處印字51號訂購單訂購道林紙一案，經調查單列安利牌80磅道林紙，磅數不足，擬請查照印字45號訂購單改購國產天章出品，其餘兩種40磅寶華道林紙，材料課原選標價最廉之成記承辦，單價較昂，似不如改選標價最廉之同豐貨而其質料亦相埒，應如何辦理，請審查公決案。

議決：照本會調查結果，函請材料課查核辦理。

本局購料審查委員會會議紀錄

審核事項

一．機務處 D 字
 務處 D 字 1503
 車務處 D 字 1256
 1427
 1508
 1510
 1513
 1509
 1507
 1531
 總務處印字 59
 1518
 1517
 1523
 1537
 1538
 1365
 1504
 1439
 1421
 1550
 1426
 1461
 1539
 1525
 1480
 1481
 1566
 1519
 工

號等號訂購單共計二十八件，業經審核蓋章呈局，請追認案。

議決：追認。

二．庶務課庶字
 333
 372
 360
 345
 337
 341
 342
 340
 353
 359
 339
 388
 387
 386
 385
 384
 383
 336
 389
 393
 374
 375
 376
 363
 362
 361
 258
 357
 356
 355
 354
 352
 351
 350
 349
 348
 347
 346
 344
 338
 335
 334

378
 379
 380
 381
 390
 391
 398
 394
 395
 396
 377
 373
 343
 等號訂購單共計五十六件

業經審核蓋章呈局，請追認案。

議決：追認。

三．機務處 D 字
 D 字 1395
 總務處印字 94
 號等號訂購單共計十三件，請審查

1569
 1454
 1520
 1540
 1390
 1535
 1545
 1563
 1436
 1547
 車務處 D 字 1536
 工務處

本局材料審查委員會會議紀錄

案。

議決：蓋章呈局。

四。庶務課庶字 414 413 412 408 409 410 411 407 409 400 401 402 403 404 405 406 等號訂

購單共計十六件，請審查案。

議決：蓋章呈局。

第四十九次

時間 二十四年三月十三日(星期三)上午十時

地點 黃陂路六十八號本會辦公室

出席人 潘尹 劉家驥 程 膺 李承祐 余興忠

黃乃鏞

主席 潘尹

紀錄 謝緒仁

開會如左

討論事項

一。材料課函達派員赴江岸材料廠會同研究華地行所交長城

牌油漆桶皮重數量究竟若干經分別過磅桶內所留油漆用

松香水洗滌後其重量與所開皮重相差一三〇公分認爲所

受損失無從取價擬具辦法兩項擬請本會議定後呈局核示

等由到會究應如何辦理請討論公決案

議決：本路所用材料因無形消耗所受損失無從避免者例

由材料廠核實報銷此項應將原案送還材料課自行

解決

審查事項

446	440	一。庶務課庶字
471	441	
470	442	
469	443	
458	444	428
458	445	427
439	406	426
417	465	423
416	463	424
485	469	422
468	461	415
464	460	418
484	450	420
421	449	419
425	447	428
等號訂購單共計五十	448	427
	459	436
	451	435
	456	382
	455	429
	457	430
	458	422
	467	421

八件。業經蓋章呈局，請追認案。

議決：追認。

二·機務處 D 字
 1570 1573 1544 1571 1451 1479 1565 1546 1567 1448 1418 1452 1465 1466 1459 1462 1446 1463 1596

工務處 D 字
 1435 1548 1471 1458 1464 車務處 D 字
 1564 1457 1323 等號訂購單共

計二十七件。業經蓋章呈局，請追認案。

議決：追認。

三·庶務課庶字
 488 487 486 482 484 478 481 480 479 475 473 472 433 477 等號訂購單

共十四件，請審查案。

議決：蓋章呈局。

四·機務處 D 字
 1591 1388 1386 1330 1376 1360 工務處
 1387 1369 等號訂購單共八件

，請審查案。

議決：蓋章呈局。

第五十次

本局購料審查委員會會議紀錄

時間 二十四年三月二十日(星期三)上午十時

地點 黃陂路六十八號本會辦公室

出席人 潘尹 劉家驥 章雲 盧榕林 余興忠

主席 潘尹

紀錄 謝緒仁

開會如儀

報告事項

一·本年二月份購料總額，計庶務課為一九三三五·五六元

，較以前單價減低三九四·〇四五元，約合百分之二·〇

九·材料課為五〇四一三·七九元，較以前單價減低二

四二七·三八元，約合百分之五·八一，該兩課總計洋六

九七三九·三五元，較以前單價減低三三二一·四二五

元，約合百分之四·七八，均以本會審核日期為標準。

本局購料審查委員會會議紀錄

討論事項

一、材料課來函，以現在訂購單核簽手續，係先發交各商簽認寄回，再送本會審查轉呈局長批准蓋章，惟遇有以價格不合或其他原因不能通過之訂單取消後，於各商頗感不便，擬改定辦法，先造訂單草本兩份，送本會審查，經本會通過蓋章後，退還該課，再造正式訂購單發交各商簽認寄回，然後再送本會蓋章呈局，囑予同意見復等由。到會，查此項辦法，關係變更章程，是否可行，請討論公決案。

決議：此項辦法於材料課訂購材料及本會審核訂單，雙方手續，均較現時為繁，亦覺更稽延購料時日，似不若仍應最初辦法即收到各商簽送某項材料之標單後，即作為該商承認供給某項材料之憑據。

可即造正式訂單送會審查呈局批准後，再發交各商簽回，如照此辦法，則購料手續，更為簡省敏捷。

審查事項

一、庶務課庶字
 499 505 507 397 522 520 519 518 517 516 512 498 513 509 510 524 523 525 527 528 526 515 530
 531 532 529 521 535 536 537 542 540 541 等號訂購單共計五十三件，業經

蓋章呈局，請追認案。

決議：追認。

一、總務處 D 字
 處 D 字 1430 1548 1568 1475 車務處 D 字 1607 1515 1611 1542 1511 1609 1524 1512 1532 1604 1602
 1603 1592 1572 1460 1453 1597 1516 1473 1552 1541 1414 1447 1612 1478 1592 1594 1613 工務
 務處印字 50 等號訂購單共計三十三件，業經蓋章呈局，請追認案。

決議：追認。

● 庶務課庶字 558 557 556 558 553 554 555 551 550 560 559 561 549 547 546 548 545 539 438

514 材料課 D 字 1828 等號訂購單共計二十一件，請審查案

決議：蓋章呈局。

採購冬煤委員會第十次會議紀錄

日 時 二十四年三月二十二日上午九時

地 點 總局四樓會議室

出席人 李嘉善 汪振鐸 楚湘匯 程 膺 梁南山

曹 弘

列席人 羅迪光 王振崑 李俊甫 唐潤南 段其焜

盧榕林

主 席 李嘉善

採購冬煤委員會第十次會議紀錄

紀 錄 秦惠歐

開會如儀

報告事項

一、第九次會議議決案分別辦理情形。

二、羅課員迪光報告駐石辦公處經運冬煤大概情形。

迪光奉令駐石綜理本屆冬煤驗收運輸一切事宜。於上年十月二日由漢啟程。四日抵石即開始辦公，半載以來，

秉委 管理局意旨，暨本會各委員之督責及駐石辦公處

在事同人之協助，一切措施差免阻越。迨本月中旬以本

屆冬煤業已全部運竣，經奉准先行回局服務，謹將石站

經運冬煤大概情形，向本會報告；

(一) 承商之調查 查石站煤號林立而有礦者僅保晉一家

。程福興即保晉之別稱，其他各公司大都均係代辦

採購冬煤委員會第十次會議紀錄

一一

性質。迪光抵石後，即先調查承商情形，并經公務上一度之接洽，然後遵照本會命令規則，絕對依法辦理。以言煤質，程福興為最優，全路均有公論。以言道德，則義合永為最誠，凡裝煤時，顧慮較少，惟大豐公司，質量亦較低次，而其商業行為最劣，此應報告者一。

(二)冬煤車輛之洽撥 本屆冬煤，以籌備時間關係致裝運時期適在旺月，迪光抵石後，即與石莊王分段長文彬接洽車輛，當允儘量調撥，通力合作，唯各站車皮，以營業消長上比較關係，致當時情形，困難異常，而各段站索煤之函電紛至踏來。幾至無法應付，嗣經本會委員等商同車務方面陸續撥到車輛，始得依次裝運，幸沿途各段站員工均能諒察支配

車輛之苦衷，對於質量等等，尙無後言。此應報告者二。

(三)裝煤運磅之困難 查石莊各商岔道，以程福興為最長，離站又近，當冬煤裝車時，首尾相望，個人照顧，毫無困難。義合永與大豐則反是，尤以大豐公司岔道又遠又短，最易取巧，雖聲嘶力竭，徒以苦力衆多，每感照料不周之苦。而石莊磅秤，原有大小二磅，最初煤車過磅，係用七十五噸大磅過磅，以求正確，而免損失。嗣車務邱處長抵石，以在冬季運輸旺月期間，冬煤用大磅過磅，不免虛糜車輛，囑改用小磅。至過磅時間常在深夜十二時以後，往往因岔道過短，車輛摘掛，以及多退少補等情事，於時間上不免延誤。然列車支配，機車調撥，均

為職權所限，縱竭力避免，事實上仍屬困難也。此
應報告者三。

上述各節，不過略陳梗概，疏漏之處尚多，容當繕具報告，實呈大會審核。此次迪光等奉令赴石。雖無成績可言，唯奉公守法，勞怨不辭，並時以全路員工利益為前提。對於本會所舉質美量足價廉三項標準，尤為注意。竊思冬煤運輸必須利用淡月，運輸上可減少困難，而發放亦不遲誤，一得之愚，或亦可為細流土壤之助也。

三。本屆訂購紅煤二萬五千噸連同承商補繳四百噸共計二萬五千四百噸，均經駐石辦公處驗收裝運完竣。唯根據會計處方面核收煤款通知，尚有(一)沿線員工價煤三百餘噸未發。(二)漢口方面存煤亦感不敷分發。經呈奉局准按照合同第八條之規定添購一千噸，以應實際需要。

採購冬煤委員會第十次會議紀錄

四。本屆訂購紅煤於本月十五日以前，均經駐石辦公處驗收裝運完竣。經飭該處職員羅迪光等先行回局服務。嗣後所有一切未完事務，統責任石家莊收煤所代辦，已呈報管理局備案。

五。本屆(二十二年度)平存餘煤一千一百餘噸，以原堆棧地，奉局准出租，亟須騰讓，又不能再待冬季發放，經呈奉局准援例標賣，規定標準價每噸陸元，飭由庶務留平保管室辦理，並請平處就近監督，結果由大豐公司以標準價格承購，核與路幣，尚無甚損失。

六。本會將經辦工作，暨各項規則辦法，以及帳目統計等編具工作報告一書，現已大致完竣，不日即可出版，以便實呈管理局審核，并使本路同人及外界人士明瞭本會辦事之情形。

採購冬煤委員會第十次會議紀錄

一四

討論事項

一、現在各地氣候漸暖，似已無燃煤之必要，原定發煤截止期限，擬改至本月底為止，當否，請公決案。

議決：本屆員工價煤繳款日期截至本年三月底為止，發

煤日期截至四月底為止。（呈局通電飭知）

二、本屆冬煤以承商補繳四百噸，以之抵補沿途損耗當無不敷，除平方所收損耗費完全貼補承商外，漢方所收損耗費，約計當有盈餘，此項盈餘，除撥付本會工作報告印刷費外，是否依照第六次會議議決案，捐充本路公益事業，抑如何辦理之處，請公決案。

議決：此項盈餘除撥付本會工作報告印刷費外，其餘捐

充本路體育設備費。

三、此次應辦冬煤護警獎勵辦法，經曹委員擬具辦法到會，

至其他員工友各出力同人獎勵辦法，應如何辦理，併請公決案。

議決：甲、護警部份 着該管護路第三大隊長將本屆押運冬煤護警著有勞績者，分別在職去職，列表呈報，由曹委員考核後，送各委員核簽。

乙、其他部份 由李主任委員汪委員擬具辦法，送各委員核簽。

上列二項辦法決定後，併呈 管理局核示。

臨時提議

一、本會工作報告一書，應否付印，請公決案。

主席提議

議決：付印。

二、此次應辦之冬煤一千噸，是否仍照前定辦法分交三

家承辦，抑交何處承辦之屬，請公決案。

汪委員擬籌擬議

議決：根據本屆交煤成績，交程福興號承辦。

最後主席報告，下次會議日期，擬定四月二十五日，以便討論一切結束事宜，屆期再行通知。

鄒副局長在三月十一日 總理紀念

週演詞

各位同事：茲將上週比較重要工作報告如下，

一、定期舉行第三次衛生醫務會議：查大部規定各路，每年三月中旬舉行全路衛生醫務會議一次，本路去年曾舉行第二次會議，現在第三次會議，已經決定於本月二十四日起在漢口醫院衛生課內舉行。

營業進款：上週共計五十九萬餘元，每日平均約八萬餘

元，比較上年同期增加二萬餘元。

最近接奉蔣委員長電令，公務人員，每日必須撥出一小時從事運動，鍛鍊體魄，強健身體，以爲民族復興之始基，現經局務會議議決，遵奉蔣委員長之通令，更改辦公時間，將原定八小時工作鐘點，縮短一小時，每日由下午五時至六時，劃出爲運動時間。查各路辦公時間，每日多爲七小時，即在大部，亦不過七小時，而本路乃爲八小時，比之各路，每日都多了一個鐘頭的工作，不過工作效率，不在乎工作時間之長短，而在乎精神之貫注，在乎能的用科學方法來把管理，實言之，即在乎工作分配之適宜，各人之能夠努力去

一、修車工作，上週大修修竣機車三輛，小修五輛，又膠濟

路代修修竣一輛，修復客貨車一百三十二輛，修車效率

比前增進。

鄒副局長在三月二十五日 總理紀念週演詞

一六

做，及主管者之能够嚴於督促，所以，縮短一個鐘頭的工作，從事於運動，鍛煉體魄，這不特於工作不生妨碍，而且反足以增加工作的效能，不過以後各人都要認清這個意義，對於工作，加倍努力，尤其要嚴守工作時間，不得再如從前之疲玩。至於運動方式，以全體能够參加為原則，年齡不論大小，均應加入運動，運動大綱，已由總務處公益課詳細擬定，日期，則從即日（三月十一日）起，將辦公鐘點縮短一小時，即自上午八時至十二時，下午二時至五時止。五時以後，為運動時間，本擬即日開始運動，但因各項設備，尚須布置，定自十四日起，開始舉行，經費一項，無論在總局，在江岸，以至於各地，悉由總務處統籌劃一。我們做事，一方面要求知，一方面要力行，必要不斷的去的知，而後事業方有改良之望，又必要實實在在的去力行，而後一切辦法方不

至於落空，所以求知與力行四個字是聯成一氣的。我們要改造我們的體魄振起我們的國魂，實踐新生活的規律，復興中華的民族，則必要特別注意這幾個字才好。

三月二十五日紀念週紀錄

主席鄒副局長

鄒副局長講演

上週營業收入，平均每日八萬餘元，較去年同期間每日約增加一萬五千餘元，總計起來，增加的數目很多。

上週星期六本路召集各處署人員，開全路衛生運動大會籌備會，議決一切事宜由總務處負責辦理，除印就各種宣傳冊及圖畫標語外，屆時並派員赴各處講演，俾全路員工體明瞭衛生之重要，及衛生之方法。

本路新生活促進會自成立後，對於推進新生活之設計及

方案，均已擬就，現在逐步實施。希望諸位同人對於新生活能自己去，因指導者僅能負方法上指導之責，而實行則賴諸同人自己去。例如車站站台及路綫兩旁之事項，車機工等都要負相當的責任；至於內部，則我們人人皆應負責。

總務處第一次全處職員談話紀略

二十四年三月十二日晚八時，李聖三先生，召集總務處全處職員在車務處大禮堂談話，略紀如次。

兄弟自去年就早有意思邀請各位同事聚會一堂，以便交換意見，齊心一志，為平漢努力，因為時間不許可，迄未舉行，直至今日，為時勢的需要，不得不費各位幾分鐘的工夫在此聚談一下。

今天所要與各位報告的事項，第一是不但本處同人的共同新生活將要開始，即全局的共同新生活，也要開始，在未

開始之前，應有一種預備，要向各位報告，其次比較重要的問題，是在這種環境之下，好像允許我們平漢的復興，我們對此問題，應各向此目標努力，也很需要討論。再其次意義較重的，是現在一般國民似已漸次覺醒，正在謀復興民族的計劃，我們既是民族一份子，應如何共同達此目的，也是不容不深切注意的事。我曾說過，無論做甚麼事，不要忘了國家，因我們所做的事，與國家命運前途，是息息相關的，所以我們各個人做事，都不要忽略了國家整個的總目的。

說到總務處年餘以來的工作，得同人努力的結果，可以說已有初步的改進，如材料採購手續的改良，謀各個單價的減低，現在已由每月三十餘萬降至十餘萬元，已往庶務課對於庶務用品之購發，是根據某處請領若干，即發給若干，漫無限制，因此不無浮濫之處，自去年依據事實的需要，規

總務處第一次全體職員談話紀略

一八

定一個庶務用品數量的標準，關於庶務用品的支出，節省甚多，餘如漢口長辛店各醫院之改良，也是慘淡經營，煞費苦心，又如擬訂甄用醫師護士辦法，自有此規定，情面介紹之惡習斬絕，因為該項辦法，對於醫師護士的資格，都有一定

的標準，用得專學，所以本路醫務漸次就理，關於教育事項，自去年八月即奉令劃歸本處辦理，以本處事務之繁，對於教育事項，本來無暇兼辦，嗣因念及三千餘員工子弟前途的重要，所以負起這種責任，接辦之後，即決定教育方針，訂定管理章程，其所新聘的教職員，都是用公開方式，由湖北河南河北各省市教育廳局，公函推荐，合乎要求條件，始行延聘，復於年假期內，舉行第一次教職員會議，實施訓練，統一精神，再次如文書之改良，雖然所改的是不是完全妥善，尙待事實的證明，總算是一種研究，諸如此類的事務，均

賴諸同仁共同努力，已有相當的結果，可以引為安慰，但僅此仍不能認為滿足，我覺得本處應做或應發展之事，不知尙有多少，在今年可以努力環境之下，實在很需要全體同人齊心一志的推進。

我們常感覺每每做一點極小的事，因環境不良，而使所做的事受他的影響，譬如全部機器損壞，只剩一個小輪子轉，是很不容易的事情，但如等到大機器轉動，小輪隨着轉動，不自重個體責任，是不應當的，最好是大機器轉不動時，小輪子也能够自轉，並求大輪之同轉，如果想以小輪轉動大輪，就應該知道大輪的毛病，在甚麼地方，以求治理，所謂大輪，即民族國家，我常想像我們中國如此偉大的國家民族，何以衰弱到如此地步，當在國外的時候，常向對中國有瞭解的外國老先生們請教，詢問所以致此的弱點，究竟在甚麼地

方，都答曰「中華民族，是很和平的，但中國人唯一的毛病，是自己不相信自己」。我後來過細的研究，想來想去，覺得他們所說中國人自己不相信自己的話，實在是信而有徵，我從前在外國時候，時常聽見國內兄弟相爭，連年不息，至回國以後，凡這種爾詐我虞之事，幾於無處不有，譬如某機關欲用一人，必須首先問某人是否漂亮，手段是否靈活，所謂手段者，如果是一種作事的方法，那是不成問題的，如是一種牢籠或欺騙的方術，那就生下不良的果子，諸位想想如果某人，在你們面前耍手段，行欺騙。諸位一定不肯相信其人，信心失掉，彼此間之聯屬關係，便無法維持了。記得前天晚上，兄弟因牙疼無聊，散步街頭，在一個賣箱子兼營腳踏車事業的一個舖店裏，遇見一個洋人，要租一輛腳踏車，在簿子上簽了幾個洋字，交與腳車主人，腳車主人不問來由

總務處第一次全體職員談話紀略

，就很恭敬的把車子給那洋人掣去了，我問主人道「你認識他嗎？」他答「不認識」我問「你不怕他掣去不還嗎？」他答「他們不會有這不規矩的事情，」我問「若是中國人可不可以像這樣把車子掣去？」「不可以，」車主人答。你看車店的主人認為中國人是靠不住的。就是因為不信任的緣故，能相信洋人而不相信中國人，是不是自己不相信自己人呢？

孔子有云，「民無信不立」，又說「人而無信，不知其可」，猶如大車無輓，小車無軌一樣的不行，但是這種不信任的習慣，是不是到現在纔學壞呢？我起初以為是自歐風東漸，纔有這種習氣，其實這種欺詐不信的惡種子已下種在兩千年以前，試讀韓非子八姦，可知流行現代社會上，用心不正的神經病，在韓非時代已是很普遍的。我們如果想矯正這種毛病，最好的藥石，應該是個「誠」字，誠就是不欺，本來如此

就如此，絕不矯作，絕不掩飾，赤裸裸的表現出英雄本色，率性而行。誠字在中庸上講得很多，如「誠者自成也。」足見誠實的人，是自己成就自己，反之，不誠實的人，就是自己毀壞自己。又中庸上說「惟天下至誠爲能盡其性，能盡其性，則能盡人之性，能盡人之性，則能盡物之性，能盡物之性，則可以贊天地之化育，與天地參矣。」又曰「十目所視，十手所指。」故君子必誠其意，「所謂誠其意者，勿自欺也。」欺人欺物，皆是自欺，自欺者反乎自成之道，個人不自成，所以我們如果想復興我們的民族，療治我們的夙疾，則誠字應是最切中時病的良藥，則個人不成個人，民族不自成，則民族不成民族。

以上所講，僅僅祇說到人要誠信，以下所講纔是如何做事，事之好壞，常以原動力爲標準，研究治事，大都不外法

治和人治兩種，在法治未備，而以治人尤爲重要，例如本處事務做的好壞人全在你我做事的能力如何，故欲講治事必先講治人，在歐美各國，對於人事的研究有很多的著述，現在我所要講的，是在我國現代環境之下，如何方得稱爲公務員？我以為公務員最低限度，要具有下列四項條件：

第一是要能幹：不論做某種事務，必須要有某種能力，然後能勝任愉快，不至貽誤。

第二要肯幹，往住常有人本是能幹而不肯幹，或以爲公家只給八十元的薪水，也只有做八十元的事情，而不肯努力，惟其不肯幹，故雖幹亦幹不好。

第三要操守可信，不可妄取公家一介，一切人情請託，都要避免，如某人託你打聽某項消息，你如果將某消息，傳達於他，也就是操守不可信，並不一定要貪贓枉法，纔是與

失操守，只要動乎私情，而妨害公務，操守的信用，便就失掉。

第四要有國家觀念；現在有一般人做事，往往忘了國家，即如東三省的失掉，也漠不關心，所以沒有國家觀念，縱有若何企圖，也無同一目標，不能整齊步伐，與整個國家民族都無益處。

再講「能」字是如何構成，牠的構成條件有二，一是從學術得來，二是從經驗得來，希望各位閑暇之時，多多看書，研究些專門學識，使能力增高。

以上所述是我對於人事問題一點意見的貢獻，其次比較切近的，就是工作，現在我可將本處工作情形，向大家略為報告，我覺得本處的工作，要受批評的下列幾點。

第一是錯誤之處常免不了，幾乎每天總有，固然本處每

日公事太多，但為常發生錯誤，究由辦事人員過於疏忽所致

，以往每遇發生錯誤，常請辦稿的人來說明，請其改正，所以如此者，恐怕由處直接改了，辦稿人既不知道，以後仍不小心，關於如何避免錯誤一節，昨晚會請各課長共同研究，錯誤發生的原因有二，一是批公事的錯誤二是辦公事的錯誤，議定糾正方法，如果辦稿人看出批公事的錯誤，則由辦稿人，向批公事的人說明，如繕寫人發見辦稿的錯誤，應由繕寫人向辦稿人詢明更正，以免依錯就錯，諸位要曉得一個字的錯誤，所發生的關係很大，是絕不應當抹殺的。

第二缺點是辦事太慢，曾有一次對於公事之進行，自收文至發出應需若干時間，詳細之研究，本來每件公文自收至發，祇要四小時，結查費了四天工夫，尙未辦出，後來親身到課察看，則見其將公事放在案上壓着未辦。

總務處第一次全處職員談話紀略

二二二

第三缺點是辦事敷衍，遇事只求應付過去，不肯用心研究。

第四缺點是好洩漏公事，往往事未發表，外面人已盡知，常有處內想做的事，條子剛纔到課，則消息已經傳遍，希望以後注意，務以忠實態度，無論課對課間，或對於外部，均應嚴守秘密，不得洩漏。

第五缺點是好推諉，居常只求無事，有事到手則設法推諉過去，不負責任，如前面所說，假定每月薪水八十元，只做八十元的事，都是不負責任的表現，須知當此國勢蝸蟻，我們必須為公努力，就是公家不給錢，我們也要認真的幹去。

剛纔所說的五種缺點，並不是來批評各位，恐怕我自己對於上述的缺點，也不能盡免，我們如果想補救上面的缺點

，就要照着下面所說的幾點意見，切實去做。

第一要認真，須知一切事務是不是能夠進行，全看是不是認真辦理，認真，是要從事實裏面找出真理出來，然後擊此真理作為根據，如此做去，則事務一定進步，一定成功。

第二是要負責，自己應做的事，絕不委之別人，作好不必自宣，作錯絕不推諉，就是事少，也要自己找事來做，不可泄沓因循。

第三要澈底，我們做事每好只講表面，猶如抹桌一般澈澈若只擦桌面對於桌子裏的凌亂污穢，不加整理，這就是不澈底的表現，究竟澈底二字是如何解釋？常苦於僅能意會，而不可以言傳，上年在視察途中，曾遇有一段很有趣味的故事，對於澈底二字，可以得到很真確的印證，有數漁人在我們的鐵路旁塘捉魚，他們捉魚的方法，是先做一水壩，將水完

全車乾，魚現塘底，片刻之間完全捉盡，不留一個，吾人試思，他們若用釣釣，恐一年之內不能釣完，若用網取，則一月內不能取盡，只有這個放水捉魚，真是澈底的辦法，希望各位嗣後做事務須澈底，有如捉魚澈水。

第四要遵守章制，中國人向來是習尚浪漫，不愛受人爲束，充分發展個人的自由，所以至今仍是一盤散沙，不能爲有紀律的民族，一個民族如果不守章制，則一切如何能上軌道，例如上班下班，都有一定的時間，但有許多人不能遵守，可以說是有軌道而不守，我們如果要使我們的民族，爲有律的民族，則一切行動，便要遵守章制。

前面所說的五項缺點希望各位絕對的避免，後面所說的四點，希望太家盡量的採納，若能如此，則本處二十四年內的工作效率必能增加，使總務處回復到牠的本位，而逐漸達

到專門化。

此外尙有一事，要向大家報告，局內已經決定本月十四日起，在江邊運動場，舉行運動，於五時下班之後，所有全體職員，即須到場集合，本處爲先事準備計，擬於十三日即提前練習，希望各位一致到場，並以後繼續努力，惟各位身穿大褂，於運動時，殊有不便，近來公益衛生兩課同事，已全體定製學生服，很希望其餘各課同事，亦照此定製，以壯觀瞻，其餘詳細情形，請盧課長向各位報告。

李先生講畢，即由盧課長報告，其大要如左：

今天的演講台，可以說是杏壇，處長把我們應該如何做，如何做人的道理和方法，不厭求詳的，引經據典，一一的告訴我們，指導我們，是以政治的地位，而作教化，這是我們應當十二萬分的感謝。

總務處第一次全處職員談話紀略

二四

蔣委員長以爲救亡圖存，非各個人身體健康不可，同時感覺到終日伏案辦公的人們，對於健康大有妨礙，所以毅然決然的命令各機關於每日下午抽出一點鐘來，實行運動。

本局原決定自本月十四日起實行，本處預備於十三日提前練習，明日搖鈴下班，希望各位即迅速到場，場內畫有幾條粉線，各位到場後，即按各課次第排列整齊。

雖然規定五十歲以上或有疾病的人員，可以免除團體操，但很希望不以衰老自居，仍參加練習。

下星期一實行團體操，關於練習項目，現正在研究，預備在星期六於每二十人中選出一人練習，以便將來作其他人員的嚮導。

團體操爲必修科，其餘如球類拳術田徑賽等爲選修科。因江邊體育場太窄，且無網球設備，將來預備分組輪班

至江岸體育場演習。

必修科每日練習時間，大約十分至二十分，至查核人數辦法，係以處爲單位，每日報名查數，如應到三百人，若只到二百八十人，其餘二十人，因何未到，都要查明，關於請假事項，由考績課規定。

團體運動，不但能強健個人身體，並可以表示團結精神，復興民族，希望一致參加。

關於衣服一事，公益課是分期付款，原來本只希望只時常旅行人員做五六件，後來大家都願意做，現已有二十餘件，各位如果想做，或者由處長向會計處想辦法，亦可照此辦法辦理。

盧課長報告後，復由李先生介紹長辛店材料廠廠員崔玉山報告發明改良電報錄音機之經過，（報告詞略）並於台上當衆試驗成績頗佳。

統

計

中 華 國 有 鐵 路 CHINESE NATIONAL RAILWAYS

平 漢 綫 PEIPING-HANKOW LINE.

營業進款概數旬報表自民國二十四年二月一日至二月十日止計通車路程 1321 公里
Approximate Return of Traffic for the period..... to..... 19..... on..... Kilometres open

類 別 1	Particulars 2	客 車 PASSENGER				貨 車 GOODS				雜 項 SUNDRIES \$ 11	進 款 總 數 TOTAL REVENUE \$ 12 13		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN 14 15 16				
		旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount \$		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount \$			尋 常 Ordinary	政 府 Government	客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 數 Total		
		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary
本 年 CURRENT YEAR	Total for decade	75,477	13,696	132,796	59,815	106,781	1,562	387,318	14,688	8,823	528,942	71,504	77,874	129,008	206,882		
本 旬 共 計	Average per Kilometre open	57.14	10.37	100.53	43.01	80.80	1.18	293.20	11.12	8.66	400.41	54.13	58.95	97.66	156.61		
每 通 車 公 里 均 計	Total to date	1,831,459	234,244	3,797,336	1,216,115	2,439,168	140,990	12,363,664	863,000	404,838	16,565,858	2,079,115	1,628,916	2,698,434	4,327,350		
至 是 日 止 總 計	上 年 PREVIOUS YEAR	91,314	8,218	186,218	28,446	109,788	5,467	398,905	31,658	11,880	597,104	60,105	61,408	115,062	176,470		
本 旬 共 計	Average per Kilometre open	68.97	6.21	140.65	21.48	82.92	4.13	301.29	23.91	9.05	450.99	45.39	46.38	86.90	133.28		
每 通 車 公 里 均 計	Total to date	1,752,494	876,547	3,679,431	1,929,194	2,321,830	120,916	10,604,079	980,927	336,554	14,620,064	2,910,121	1,277,934	2,656,131	3,934,065		
至 是 日 止 總 計																	

會 計 處
Audit and Accounts Department
民 國 年 月 日

天 雨 日 及 夜
Rain on days and Nights

中 華 國 有 鐵 路 CHINESE NATIONAL RAILWAYS

平 漢 綫 PEIPING-HANKOW LINE.

營業進款概數旬報表自民國二十四年二月十一日至二月廿日止計通車路程 1321 公里
Approximate Return of Traffic for the period.....to.....19..... on.....Kilometres open

類 別 1	Particulars 2	客 車 PASSENGER				貨 車 GOODS				雜 項 SUNDRIES \$ 11	進 款 總 數 TOTAL REVENUE \$		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN				
		旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount \$		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount \$			尋 常 Ordinary	政 府 Government	客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 數 Total		
		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government								
		3	4	5	6	7	8	9	10		12	13	14	15	16		
本 年	CURRENT YEAR																
本旬共計	Total for decade	100,184	14,427	202,176	43,756	110,889	7,094	462,654	39,902	15,869	680,698	83,658	79,758	130,876	210,634		
每通車公里均計	Average per Kilometre open	75.84	10.92	153.05	33.12	83.94	5.37	350.23	30.21	12.01	515.29	63.33	60.38	99.07	159.45		
至是日止總計	Total to date	1,981,648	248,671	3,999,512	1,259,871	2,550,057	148,084	12,826,338	902,902	420,706	17,246,566	2,162,773	1,708,674	2,829,310	4,537,984		
上 年	PREVIOUS YEAR																
本旬共計	Total for decade	65,588	14,458	119,265	37,248	95,442	5,446	319,149	34,407	8,733	447,197	71,855	63,955	126,044	189,999		
每通車公里均計	Average per Kilometre open	49.54	10.92	90.08	28.13	72.09	4.11	241.05	25.99	6.63	337.76	54.12	46.30	95.20	143.50		
至是日止總計	Total to date	1,818,082	391,005	3,798,696	1,966,442	2,417,272	126,362	10,923,223	1,015,334	345,337	15,067,261	2,981,776	1,341,889	2,782,175	4,124,064		

會 計 處
Audit and Accounts Department
民 國 年 月 日

天 雨
Rain on
日 及
days and
夜
Nights

中 華 國 有 鐵 路 CHINESE NATIONAL RAILWAYS

平 漢 綫 PEIPING-HANKOW LINE.

營業進款概數旬報表自民國二十四年二月廿一日至二月廿八日止計通車路程 1321 公里
Approximate Return of Traffic for the period.....to.....19..... on.....Kilometres open

類 別	Particulars	客 車 PASSENGER				貨 車 GOODS				雜 項 SUNDRIES.	進 款 總 數 TOTAL REVENUE		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN			
		旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount			\$	\$	客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 數 Total	
		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government							尋 常 Ordinary
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
本 年	CURRENT YEAR															
本旬共計	Total for decade	97,827	5,690	188,434	26,458	102,528	3,437	446,310	27,745	12,963	648,212	54,203	54,758	109,519	164,277	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	74.06	4.31	142.64	20.03	77.61	2.60	338.24	21.00	9.82	490.70	41.03	41.45	82.91	124.36	
至是日止總計	Total to date	2,029,470	254,361	4,187,946	1,286,329	2,652,579	151,521	13,273,148	930,647	433,674	17,894,763	2,216,976	1,763,432	2,938,829	4,702,261	
上 年	PREVIOUS YEAR															
本旬共計	Total for decade	71,989	18,227	143,091	100,886	92,829	2,566	341,937	15,739	9,134	494,212	116,825	50,219	111,187	161,406	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	54.37	13.77	103.07	76.20	70.11	1.94	258.30	11.89	6.90	373.27	83.09	37.93	83.98	121.91	
至是日止總計	Total date to	1,890,071	409,232	3,941,787	2,067,328	2,510,101	128,923	11,265,215	1,031,073	354,471	15,561,473	3,098,401	1,392,108	2,863,362	4,235,470	

會 計 處
Audit and Accounts Department
民國 年 月 日

天 雨
Rain on
日 及
days and
夜
Nights

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表

~~三十四年三月份~~

二十四年四月八日填報

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	其他鑛產 噸數		
坨里	14250					清和 濟偉	二十二日
周口店	13095				灰 7455 粗石 40	興寶 鴻豐 成興順	二十六日
石家莊		3020	78104	45048		井陘 正豐 保晉	二十八日
臨城			18738			臨城局	十六日
光祿鎮	7830					中和	二十八日
馬頭鎮			17165			怡立	二十八日
六河溝	40875	360				六河溝公司	二十八日
豐樂鎮							
新鄉縣	31456					中福公司	二十八日
許州							
共計	107506	3380	109007	45048	7495		

本路本月障礙事故 1，事由 坨里機車缺乏空車返站較緩
 周口店等待機車
 臨城車皮週轉不靈 2，日數 1, 六日
 2, 二日
 3, 十二日

中華國有鐵路 平漢綫

民國二十四年三月上旬現金出納旬報表

摘	要	簡	稱	銀 數			
				小 數	共 計		
上旬現金結餘	收入		存			534,877	28
本旬現金收入	客運		收			887,272	68
客運	貨運		a	242,909	62		
附雜	捐項		b	567,063	64		
借入	其他		c	52,964	93		
其他	其他		d	6,913	18		
合計	合計		e				
減本旬支出	營業支出		f	17,421	31		
資產支出	資產支出		付			1,422,149	96
歲計支出	歲計支出		g	182,800	29		
其他支出	其他支出		h			242,409	86
	貨運加價	50,107.90	i	1,248	17		
	所得捐	4,178.18	j	58,361	40		
	截還押款	537.60					
	各煤款	3,537.82					
本旬現金結餘	類別		餘			1,179,740	10
現金結餘	銀行存款		行			1,170,060	09
各銀行存款	漢口鹽業銀行	欠辛244,670.07		402,050	60		
	漢口中興銀行			4,867	08		
	漢口金城銀行	欠辛106,961.00		208,640	36		
	漢口農工銀行			18,817	83		
	漢口中南銀行			10,160	55		
	漢口交通銀行			44,841	72		
	漢口四省農民銀行			49,636	25		
	漢口上海銀行			68,656	02		
	漢口浙江興業銀行			20,077	40		
	漢口中興銀行			14,076	44		
	上海金城銀行			10,123	10		
	北平中南銀行			59,724	51		
	北平金城銀行			107,783	89		
	北平鹽業銀行			55,855	88		
	北平交通銀行			17,553	35		
	北平保商銀行			46,593	86		
	北平農工銀行			10,548	52		
	北平大陸銀行			10,544	30		
	北平中國實業銀行			9,509	43		
寄送現金				4,502	54		
北平出納課存款	現不能提用款	洋 947.52	課	947	52		
漢口出納課存款	現不能提用款	洋 947.44	課	4,229	95	9,680	01
	現不能提用款	3,282.51					
合計						1,179,740	10
不能作為現金提用各款							
懸掛帳				3,282	51		
欠辛基金				351,631	07		
合計			懸			354,913	58

中華民國二十四年三月十五日

中華國有鐵路
平漢綫

民國二十四年三月中旬現金出納旬報表

摘	要	簡稱	銀數		
			小數	共計	
上旬現金結餘		存		1,179,740	10
本旬收入		收		899,570	11
客運		a	244,386	61	
貨運		b	565,226	43	
附捐	貨運加價	c	58,073	81	
雜項		d	13,500	56	
借入		e			
其他		f	18,382	70	
合計				2,079,310	21
減去本旬支出		付		183,370	70
營業支出		g	122,585	67	
資產支出		h			
歲計支出		i	12,950	64	
其他支出	貨運加價 25,972.71 運費押款 760.00 發還煤款 6,458.99 各所所得捐 2,060.00 賑災捐 10,397.29 六河溝購地價 2,245.50	j	47,834	49	
本旬現金結餘		餘		1,895,939	51
現金結餘		行		1,880,138	21
各銀行存款					
漢口鹽業銀行	欠辛 255,029.07		434,409	74	
漢口中興銀行			4,867	08	
漢口金城銀行	欠辛 114,895.00		290,148	29	
漢口農工銀行			100,816	17	
漢口中南銀行			38,160	55	
漢口交通銀行			103,251	72	
漢口四省農民銀行			116,400	19	
漢口上海銀行			48,547	96	
漢口浙江興業銀行			50,600	30	
上海金城銀行			13,123	10	
漢口中興銀行			50,076	44	
四川美豐銀行			1,000	00	
北平中南銀行			118,543	59	
北平金城銀行			213,874	21	
北平鹽業銀行			110,648	69	
北平交通銀行			43,053	35	
北平保商銀行			76,515	18	
北平農工銀行			23,048	59	
北平大陸銀行			23,044	30	
北平中國實業銀行			20,009	43	
寄送現金			10,471	35	
北平出納課存款	現洋 957.26 不能提用款	課	957	26	
漢口出納課存款	現洋 1,196.89 不能提用款 3,175.20	課	4,372	09	15,800
合計				1,895,939	51
不能作為現金提用各款					
懸掛帳			3,175	20	
欠辛基金			269,924	07	
合計		懸		373,099	27

中華民國二十四年三月二十六日

中華國有鐵路 平漢綫

民國二十四年三月下旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數			
		小 數	共 計		
上旬現金結餘	存			1,895,939	51
本旬現金收入	收			1,218,018	59
客運	a	213,147	06		
貨運	b	912,219	38		
附捐	c	64,157	43		
雜項	d	5,923	14		
借入	e				
其他	f	22,571	58		
合計				3,113,958	10
減 本旬支出	付			1,675,668	85
營業支出	g	1,606,649	81		
資產支出	h				
歲計支出	i	214	31		
其他支出	j	68,804	73		
貨運加價 52,964.93					
所得捐 4,271.90					
發還押款 473.60					
冬煤款 5,984.05					
賑災捐 5,110.25					
本旬現金結餘	餘			1,438,289	25
現金結餘	行			1,393,137	99
各銀行存款					
漢口鹽業銀行欠辛 253,923.07		330,660	18		
漢口中興銀行欠辛 119,388.00		6,896	35		
漢口金城銀行		194,829	82		
漢口農工銀行		30,027	68		
漢口中南銀行		31,849	89		
漢口交通銀行		24,371	47		
漢口四省農民銀行		51,401	25		
漢口上海銀行		6,547	96		
漢口浙江興業銀行		1,212	87		
上海金城銀行		41,076	44		
漢口中興銀行		756	29		
漢口四川美豐銀行		13,123	10		
上海金城銀行		120,014	31		
北平中南銀行		359,996	56		
北平金城銀行		121,648	69		
北平鹽業銀行		15,053	35		
北平交通銀行		30,567	96		
北平保商銀行		6,048	52		
北平農工銀行		2,044	30		
北平大陸銀行		5,011	00		
北平中國實業銀行					
寄送現金		37,676	45		
北平出納課存款現洋 922.89	課			922	89
漢口出納課存款現洋 1,263.92	課				
不能提用款 5,288.00		6,551	92	45,151	26
合計				1,438,289	25
不能作為現金提用各款					
懸掛帳		5,288	00		
欠辛基金		373,317	07		
合計	懸			378,605	07

中華民國二十四年四月六日

平 漢 鐵 路

料39乙

民國二十四年二月份各材料廠存廠材料價值表

編 類	材 料 種 類	存 料 價 值				備 註
		長辛店材料廠	鄭州材料廠	江岸材料廠	共 計	
		元角分	元角分	元角分	元角分	
第一類	消 耗 品	250,487.93	122,700.80	201,937.86	575,126.59	
第二類	五 金	250,160.66	114,835.32	247,193.94	612,189.92	
第三類	傢 俱 及 臥 車 飯 車 用 品	33,530.45	682.21	5,902.28	40,114.94	
第四類	工 具	62,256.53	22,224.66	48,613.23	133,094.42	
第五類	各 種 起 重 機 及 磅 秤	9,026.63	222.52	12,141.82	21,390.97	
第六類	水 管 及 鍋 爐 配 件	47,758.22	19,256.58	76,451.81	143,466.61	
第七類	電 料	227,499.35	10,263.56	87,762.71	325,525.62	
第八類	路 軌 號 誌 橋 工 等 配 件	114,459.23	33,825.37	341,994.91	490,279.51	
第九類	雜 項 配 件	41,357.71	7,046.11	19,499.76	67,903.58	
第十類	康 邦 機 車 配 件	41,599.99	30,168.76	45,193.57	116,962.32	
第十一類	合 股 公 司 機 車 配 件	26,231.50	7,857.41	19,011.73	53,100.64	
第十二類	康邦及合股公司機車炭水櫃配件	1,183.34	1,326.67	1,219.57	3,729.58	
第十三類	比 國 國 家 機 車 配 件	13,034.95	421.07	12,563.23	26,019.25	
第十四類	高 各 利 機 車 配 件	4,338.28	3,418.29	4,363.36	12,119.93	
第十五類	霍 協 斯 機 車 配 件	1,015.61	—	11,629.92	12,645.53	
第十六類	巴 都 伊 機 車 配 件	6,347.49	—	—	6,347.49	
第十七類	浪 柏 式 機 車 配 件	—	—	25,155.22	25,155.22	
第十八類	客 車 配 件	22,040.19	664.15	4,924.95	27,629.29	
第十九類	貨 車 配 件	85,601.04	9,747.90	20,891.92	116,240.86	
第二十類	各 種 車 鈎	17,794.22	3,758.44	2,700.98	24,253.64	
第二十一類	各 種 停 輪 閉 配 件	15,668.58	2,552.19	5,787.65	24,008.42	
第二十二類	各 種 暖 氣 管 配 件	2,840.88	938.27	1,025.68	4,804.83	
第二十三類	各 種 快 慢 表 配 件	5,593.27	3,659.10	1,587.30	10,839.67	
第二十四類	潑 來 里 利 馬 機 車 配 件	15,341.05	11,771.87	—	27,112.92	
第二十五類	潑 來 里 巴 都 伊 機 車 配 件	10,901.38	7,826.85	4,117.01	22,845.24	
第二十六類	潑 來 里 比 利 時 機 車 配 件	11,275.38	4,032.27	11,842.15	27,149.80	
第二十七類	潑 來 里 四 百 號 機 車 配 件	47,290.08	—	—	47,290.08	
第二十八類	印 刷 品	9,725.47	1,006.00	—	10,731.47	
第二十九類	文 具 類	3,943.44	—	—	3,943.44	
第三十類	廢 料	29,379.88	—	10,631.46	40,011.34	
	總 計	1,407,682.73	420,206.37	1,224,141.02	3,052,030.12	

製表員

材料點查主任

綜核課課長

會計處副處長

會計處處長

平漢鐵路管理局總務處材料廠收發材料分類統計月報

第36

民國二十三年十二月份

編號	材 料 種 類	江岸材料廠		鄭州材料廠		長辛店材料廠		總 計		備 註
		收入價值	發出價值	收入價值	發出價值	收入價值	發出價值	收入價值	發出價值	
1	消 耗 品	47,115.25	28,844.47	324.08	17,978.69	43,276.37	56,282.55	90,715.70	103,105.71	此表所列料價俱係直接收發數量關於三廠互相轉撥各料價值概未列入以免重複
9	五 金 類	14,575.35	18,135.67	2,418.89	5,462.79	21,275.06	52,014.96	38,269.30	75,613.40	
8	傢俱及臥車飯車用品	1,233.00	874.30			7,014.44	1,178.75	8,243.04	2,053.05	
4	工 具	958.88	1,216.22	820	1,222.64	4,857.60	2,111.42	5,824.88	4,550.29	
5	各種起重機及磅秤	756.14	234.39			358.79	178.15	1,114.93	413.14	
6	水管及爐鍋配件	739.60	939.64	252	341.15	912.38	580.42	1,654.50	1,881.21	
7	發光及電信用料	4,629.12	6,410.14		1,670.69	872.83	1,526.44	5,501.95	9,607.27	
8	路軌號誌橋工等配件		5,690.19	2130	22,462.69	151	6,880.33	2231	35,033.21	
9	雜 項 配 件	2,952.15	1,111.40		2,189.16	4,185.92	7,875.15	7,138.07	11,175.71	
10	康 邦 機 車 配 件	24.58	40.60	113.59	863.03	4,203.56	10,501.03	4,341.70	11,409.36	
11	合股公司機車配件	15.19	512.85		596.72	959.31	1,090.19	974.50	2,199.74	
12	康邦及合股公司機車炭水柜配件	821.43	565.00		434.65	1,241.35	867.30	2,062.83	1,866.95	
13	比國國家機車配件	236.85	199.33		130.24	407.2	11.94	277.07	341.51	
14	高各利機車配件	21.18	21.18		104.03	591.53	1,565.23	612.71	1,690.49	
15	霍協斯機車配件		964.20				1,388.42		2,352.71	
16	巴都伊機車配件									
17	浪柏式機車配件	72.86	297.14					72.86	297.14	
18	客 車 配 件		83.72			1,209.40	56.07	1,209.40	139.79	
19	貨 車 配 件	45,907.19	11,559.93		755.49	3,952.80	46,537.44	49,949.93	58,582.86	
20	各 種 車 鈎	582.80	757.06		1,334.32	387.76	7,537.69	948.56	9,689.07	
21	各種停輪開配件		5.98	14.46	11.37	1,759.48	143.51	773.94	160.86	
22	各種暖氣管配件		244.61		73.48		300.00		618.09	
23	各種快慢表配件		58.50		237.00	50.02	63.40	50.02	408.00	
24	撥來里利馬機車配件				14.99	463.16	1,319.01	463.16	1,334.00	
25	撥來里巴都伊機車配件	182.82	606.57		430.21	1,935.97	34,988.69	2,118.79	36,075.47	
26	撥來里比利時機車配件	364.28	621.32	40.61	33,401.87		52.03	405.09	34,075.22	
27	鞏固式四百號機車配件					707.36	353.59	707.36	853.59	
28	印 刷 品						123.75		123.75	
29	文 具 類					260.20	424.06	280.20	424.06	
		121,258.79	80,015.07	2,943.85	89,880.21	150,535.52	235,951.57	224,738.16	405,849.85	

二十四年五月二十四日清

平漢鐵路管理局總務處材料廠收發材料分類統計月報

第36

民國二十四年一月份

類編	材 料 種 類	江岸材料廠		鄭州材料廠		長辛店材料廠		總 計		備 註
		收入價值	發出價值	收入價值	發出價值	收入價值	發出價值	收入價值	發出價值	
1	消 耗 品	33,263.89	21,968.81		10,958.42	12,715.25	13,538.91	45,979.14	46,468.14	此表所列料價俱係直接收發數量關於三廠互相轉撥各料價值概未列入以免重複
2	五 金 類	7,631.51	8,648.08	1,936.74	3,838.21	17,145.77	15,178.74	26,914.02	27,663.03	
3	傢俱及臥車飯車用品	264.70	951.30		2,878.00	61,798.12	54,467.91	62,017.82	58,297.81	
4	工 具	282.80	1,593.27		846.98	28.00	1,120.44	310.80	3,560.69	
5	各種起重機及磅秤	1,264.35	8.61		0.80		291.39	1,264.35	300.36	
6	水管及爐鍋配件	22.06	872.38		421.56	270.25	338.52	292.31	1,632.56	
7	發光及電信用料	12,133.16	1,808.98		1,265.37	727.45	1,752.31	11,860.61	4,826.96	
8	路軌號誌橋工等配件		62.25		882.77		1,680.24		2,625.26	
9	雜 項 配 件		61.56		1,511.81	16.47	152.91	16.47	1,726.28	
10	康邦機車配件		26.64	1,055.8	1,460.87	867.02	36.22	1,922.87	1,523.73	
11	合股公司機車配件		56.57		186.38	373.18		373.18	242.95	
12	康邦及合股公司機車炭水柜配件		11.40		697.35	90.67	455.14	90.67	1,163.89	
13	比國國家機車配件		12.81		11.34				24.65	
14	高各利機車配件				3.85	508.55	13.44	508.55	17.29	
15	霍協斯機車配件					212.44		212.44		
16	巴都伊機車配件									
17	浪柏式機車配件		7.26						7.26	
18	客 車 配 件		5.24	18.48		1.15	2.58	19.63	8.82	
19	貨 車 配 件		318.21	68.72	475.67	7,959.88	1,096.97	8,028.60	1,890.85	
20	各 種 車 鈎		99.44		1,116.50	1,950.00	297.00	1,950.00	1,512.94	
21	各種停輪開配件		13.74		26.75	102.19	31.02	102.19	71.51	
22	各種暖氣管配件	94.43			146.94	58.21		15.34	146.94	
23	各種快慢表配件		56.50				24.00		82.50	
24	濱來里利馬機車配件				38.42	91.45		91.45	38.42	
25	濱來里巴都伊機車配件		402.89		60.21	480.16	546.56	480.16	1,009.46	
26	濱來里比利時機車配件		496.44	204.03	32.90	2,227.27	1,810.23	2,431.36	2,339.57	
27	蒙固式四百號機車配件					1,083.81	1,494.43	1,083.81	1,494.43	
28	印 刷 品						21.15		21.15	
29	文 具 類						36.27		36.27	
		55,156.90	37,480.18	3,283.82	26,862.30	108,702.29	94,389.58	167,143.10	158,731.66	

二十四年五月二十五日造

各材料廠每月收發材料分門別處表

民國三十四年一月份

帳目	摘要	廠別			總數
		江岸	鄭州	長辛店	
借	上月結存料價	1,166,778.21	446,088.37	1,486,949.41	3,099,060.99
	收入部購料價	14,448.68			14,448.68
	收入路購料價	40,587.46		74,774.75	115,362.21
	收入修理銼刀價	120.00			120.00
	收入盈餘料價	0.76		88.43	89.19
	收入廢料料價		3,283.82	4,057.00	7,340.82
	收入定製料價			29,547.91	29,547.91
	收入北寧運費			34.20	234.20
	收入漏列料價		261.97		261.97
	收入轉帳料價	15,278.32	20,208.56	50,852.70	86,339.58
	沖轉在途料價	15,955.77	917.03	6,422.81	23,295.61
方	總計	1,253,169.20	470,704.75	1,652,227.21	3,376,101.16
貸	發機務處料價	26,017.17	20,733.11	38,389.53	85,139.81
	發工務處料價	4,070.05	3,750.13	4,588.02	12,408.20
	發車務處料價	5,267.48	2,179.69	46,088.14	53,485.31
	發會計處料價	61.90		59.54	121.44
	發總務處料價	1,883.58	199.37	1,113.98	3,196.93
	發鐵道砲隊料價	180.00			180.00
	發北平辦事處料價			25.97	25.97
	發警察署料價			4,174.20	4,174.20
	發出轉帳料價	21,832.55	1,215.25	25,649.82	48,197.62
	發出在途料價	52,689.14	242.30	8,506.13	61,437.57
	總計	111,501.87	28,319.85	128,545.33	268,367.05
	本月結存料價	1,141,667.33	442,384.90	1,523,681.88	3,107,734.11

機車車輛狀況月報表

中華民國二十四年二月份

車別 用途 旬別	機車										客車						貨車									
	現有 輛數	運用狀況								營業用 佔現有 輛數百 分數	現有 輛數	運用狀況					營業用 佔現有 輛數百 分數	現有 輛數	運用狀況					營業用 佔現有 輛數百 分數		
		營業用			軍用	路用	修理	其他	共計			營業	軍用	路用	修理	其他			共計	營業	軍用	路用	修理		其他	共計
		機車	客運	貨運																						
上旬	207	22	41	53	7	5	79		207	56	304	183	3	36	82		304	60	2780	1495	296	215	774		2780	53
中旬	207	22	41	50	8	3	83		207	54	304	182	3	36	83		304	59	2780	1499	336	184	768		2780	53
下旬	207	23	40	53	3	5	83		207	56	304	183	1	46	74		304	60	2780	1657	163	196	764		2780	59
共計	621	67	122	156	18	13	245		621	166	912	548	7	118	239		912	179	8340	4844	795	595	2306		8340	165
平均	207	22	41	52	6	4	82		207	55	304	183	2	39	80		304	59	2780	1548	265	198	769		2780	55
上年同月	205	23	49	43	6	2	82		205	55	303	169	7	39	88		303	55	2705	1242	226	339	898		2705	45
增或減	+2	-1	-8	+9					+2		+1	+14	-5		-8		+1	+4	+75	+306	+39	-141	199		+75	+10
百分數	1%	4%	16%	91%					1%			8%	71%		9%		7%	3%	25%	17%	42%	14%		8%	22%	
附記	營業用，客運機車減百分之一六，係以提高客運機車能率因而抽減客運機車，增加貨運機車之故。貨運機車增百分之二一，係因將客運機車抽減移作貨運機車之故。貨車增百分之二五，係因入廠修理車輛減少之故。 軍用，客車減百分之七一，係因本路極力向各佔用機關交涉收回之故。貨車增百分之一七一，係因臨時撥供軍用之故。 路用，機車增百分之一百，係因本路提前裝運煤罐每列所掛車數減少，但列數增多之故。貨車減百分之四二，係因路用散車減少之故。 修理，貨車減百分之四，係因修理車輛能力增加，損壞車輛減少之故。																									

車務處長

中華民國二十四年三月五日

平漢全路各段貨車掛出月報單

民國二十四年二月份

段 別 Sub-Section	每 段 各 站 掛 出 車 數 Number of wagons	停 站 時 間 Time at Station		每平之 段均延 各延噸 站車時 Average detention in ton hours	停 站 時 間 原 因 Explanation of time at station (ton hours)							備 考 REMARKS	
		鐘 點 Hours	延噸時 Ton Hours		調車及他 項站務 and Station Service	裝 貨 或卸貨 Loading or unloading	延車時間 Under demurrage	徵稅機關 等檢驗 Revenue Examination	軍運延車 Military demurrage	修 理 Repairing	候車掛出 waiting train		其他原因 Other reasons
1st. 第一分段	1623	26510	794620	489	112470	171044			6800	13785	490521		車 務 處 副 處 長
2nd. 第二分段	9830	61752	1723817	175	75871	412002			98345	267866	909438	30295	
3rd. 第三分段	1029	14227	376391	365	160	70175			9600	1240	294376	840	
4th. 第四分段	2343	28736	846481	361	53075	281595			19055	14900	440521	37335	
5th. 第五分段	5177	208318	5834822	1127	1409642	809176				10270	1430670	2175064	
6th. 第六分段	2086	23422	369685	177	34920	153615				9250	99470	72430	
7th. 第七分段	1499	29517	818832	546	95760	231443			6455	1800	136040	347335	
8th. 第八分段	2098	22976	676471	322	61332	311363				1870	263773	38133	
9th. 第九分段	452	9075	252420	551	21747	39811					148857	42005	
10th. 第十分段	3595	31818	812997	226	98001	84161			78985	650	178478	372722	
11th. 第十一分段	543	9258	200765	362	7555	71100			15495	520	105145	950	
12th. 第十二分段	1855	24907	881782	475	18435	128124			13135	6060	625686	90332	
13th. 第十三分段	3083	71926	1891124	613	4490	63300	3900		199005	4440	1614459	1530	
14th. 第十四分段	1945	42641	711348	365	67386	48825			138455	8700	447982		
15th. 第十五分段	4044	116515	2559867	633	76718	381968			728611	1440	693954	677176	
共 數 Total	41208	721598	18751423	6794	2137562	3257712	3900		1243941	342791	7879370	3886147	

本單所列各段係依據車務分段地段區別

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表

民國二十四年二月份

項 處 別	增加人數			減少人數					增減比較		上月總數	本月結數	
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因 工 傷 亡	共 減	增	減			
總務處	4		4		4	1		5		1	985	984	
車務處	3		3		12	3		15		12	4,078	4,066	
工務處	20		20	1	10	4		15	5		4,594	4,599	
機務處	8		8	1	11	10		22		14	5,470	5,456	
會計處						1		1		1	106	106	
駐平 辦事處											108	108	
鄭州 辦事處											13	13	
共 計	35		35	2	37	19		58	5	28	15,854	15,851	
										增減相抵共減28人			

二十四年三月二十日 總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十四年二月份

項 處 別	增 加 辛 額					減 少 辛 額					增 減 比 較		上月辛額 元	本月辛額 元
	添 僱	調 補	積 資	升 職	共 增	他 調	降 級	辭 革	死 亡	共 減	增	減		
總務處	元 4650	元	元 5160	元	元 9810	元	元	元 5300	元 1650	元 6950	元 2860	元	元 19,454.00	元 19,489.60
車務處	3600		1590		5190		1890	24110	7600	33600		28110	93,026.70	92,742.60
工務處	24000		22260	480	46740	1800	240	22970	12330	37340	9400		102,011.15	102,105.15
機務處	13950		5180	650	20180	2130	900	33420	32370	68880		48800	152,861.10	152,373.10
會計處			1470		1470				2980	2980		1510	1,900.60	1,885.50
平 辦事處													2,149.20	2,149.20
鄭州 辦事處													156.50	156.50
共 計	元 46200	元	元 35260	元 1130	元 83290	元 3990	元 3030	元 85800	元 56930	元 1,49750	元 12260	元 78720	元 371,559.25	元 370,894.60
											增減相抵共減664.元60			

二十四年三月二十日 總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役每月獎懲撫卹概况表

民國二十四年二月份

項 處 別	獎 賞				懲 罰				撫 卹			
	人 數	賞 金	人 數	記 功	人 數	罰 辛	人 數	記 過	人 數	卹 金	人 數	喪 費
	人	元		次	人	元		次	人	元	人	元
總務處					2	55.00						
車務處	1	3.00			2	14.00			7	1,169.68		
工務處	6	5.00						40	7	1,862.77		
務機處									9	3,950.15		
會計處									1	328.90		
駐平辦事處												
鄭州辦事處												
共 計	7	8.00			4	69.40			24	7,311.50		

二十四年三月二十日 總務處公益課製

專 載

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

品 物 通 普	訂單號數	材 料 名 稱	單 位	本 月 購 價	備 考
	D1595	新聽汽油	對	九·五〇	
	D1571	同前	對	九·三〇	
	D1517	四兩瓶裝鐘表油	公斤	一·〇〇	
	D1526	谷尖用黑鉛粉	公斤	〇·一三	
	D1536	¼加倫裝勝家縫紉機器油	聽	二·〇〇	
	D1361	32×197公厘扁軟鋼條	公斤	〇·一三四	
	D1365	¾×1¼英吋同前	公斤	〇·一一九	
	D1365	¼×1¼英吋同前	公斤	〇·一一九	
	D1389	1×6英吋同前	公斤	〇·一三七	
	D1431	½×2英吋同前	公斤	〇·一二五	

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

普		通	
D1439	1/8×3/4英寸同前	公斤	〇・一二一
D1436	4 3/4英寸方軟鋼條	公斤	〇・一三三
D1439	4英寸同前	公斤	〇・一二六
D1442	5英寸同前	公斤	〇・一四九
D1437	7/8英寸圓軟鋼條	公斤	〇・一一一
D1443	5/16英寸同前	公斤	〇・一二二
D1687	4英寸同前	公斤	〇・一二二
D1670	4×8英寸×1/16英寸軟鋼板	公斤	〇・一四七
D1490	14×1/8英寸威爾遜白頭六號包皮電鍍條	磅	〇・六七
D1490	14×5/32英寸同前	磅	〇・六六
D1491	14×1/8英寸威爾遜藍頭九號包皮電鍍條	磅	〇・七〇
D1491	14×5/32英寸同前	磅	〇・六五
D1491	14×3/16英寸同前	磅	〇・六五
D1491	14×1/8英寸威爾遜黑頭卅三號包皮電鍍條	磅	〇・七七
D1491	14×5/32英寸同前	磅	〇・七三

物		品	
D1503	7/8英寸磨石球黃牌圓工具鋼	公斤	○·四〇
D1504	4英寸同前	公斤	○·四七
D1395	2400×900×2公厘十四號鋅皮	公斤	○·四六九
D1471	2400×900×2公厘十四號鋅片	公斤	○·四四四
D1399	51公厘外徑紅銅管	公斤	一·〇七
D1547	12×90公厘起槽扁彈簧鋼	公斤	○·一九三
D1415	1/4×5/8英寸圓頭鐵鉚釘	公斤	國貨 ○·三五
D1416	1/2×2英寸同前	公斤	○·一九四
D1421	2 1/2英寸洋釘	公斤	○·一六八
D1321	5/8×2 3/8英寸六方頭帶帽螺絲	公斤	○·二五五
D1563	3/8×4英寸新牌開叉鐵鉗	包	三·七五
D1563	3/16×2 1/4英寸同前	包	○·五八
D1563	3/16×3英寸同前	包	○·五四
D1371	藍色鐵線牌不落色軸線	軸	○·一二八
D1371	紫色同前	軸	○·一二八

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

通		普	
D1871	深土黃色同前	軸	○·一二八
D1486	9公厘徑麻線	公斤	○·四六
D1540	10公厘徑柏油麻繩	公斤	一·二〇
D1449	3 1/2英寸熊牌中號單層皮帶	公尺	二·〇九二
D1449	4英寸同前	公尺	二·三九八
D1449	5英寸熊牌中號雙層皮帶	公尺	五·九七
D1449	5 1/2英寸同前	公尺	六·五八二
D1449	6 1/2英寸同前	公尺	七·七五八
D1461	930公厘寬3號3線飛馬牌白帆布	碼	○·五八九
D1519	6英寸寬S.W.牌帆布帶	50公尺	三五〇·〇〇
D1539	3/4英寸石棉繩	公斤	○·五二
D1539	1英寸同前	公斤	○·五二
D1539	1 1/4英寸同前	公斤	○·五二
D1566	白麻	公斤	○·一五六
D1508	400支光謙信汽燈濾油器	個	○·一〇

物		品	
D1550	密陀僧	公斤	〇・二四
D1524	紅五星牌工業燃燒用火酒	聽	一〇・〇〇
D1592	粗羊毛絨線	公斤	〇・七五
D1360	5/8 × 2 3/4 英寸厚軟鋼條	公斤	〇・二二
D1360	1/2 × 2 1/2 英寸厚前	公斤	〇・二一八
D1386	1 1/4 × 5 英寸厚前	公斤	〇・二三四
D1376	1 1/4 英寸厚軟鋼條	公斤	〇・二一八
D1376	1 3/8 英寸厚前	公斤	〇・二一八
D1376	1 3/4 英寸厚前	公斤	〇・二一八
D1376	2 英寸厚前	公斤	〇・二一八
D1376	2 1/4 英寸厚前	公斤	〇・二一八
D1376	2 3/4 英寸厚前	公斤	〇・二一八
D1376	3 英寸厚前	公斤	〇・二一八
D1376	4 英寸厚前	公斤	〇・二二八
D1380	5/8 英寸厚前	公斤	〇・二一八

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

通		普	
D1435	3/16英寸同前	公斤	〇・一四五
D1386	3/8×2×4英寸角軟鋼條	公斤	〇・一三三
D1430	10×7.5×75公厘同前	公斤	〇・一一八
D1430	10×90×90公厘同前	公斤	〇・一二三
D1430	10×80×100公厘同前	公斤	〇・一二四
D1386	3/8×1 3/4×3 1/4英寸槽軟鋼條	公斤	〇・一三二
D1386	3/8×3×6英寸同前	公斤	〇・一三八
D1386	3/8×3×8英寸同前	公斤	〇・一三八
D1387	3/8英寸徑竹節圓鋼骨	公斤	〇・一四一
D1388	12×90公厘起槽扁彈簧鋼條	公斤	〇・一八二
D1418	2400×1900×10公厘軟鋼板	公斤	〇・一四一
D1572	90×12公厘起紋彈簧鋼	公斤	〇・一七八
D1473	十九號鍍鋅鐵線	公斤	〇・一八三
D1414	7/8×2 3/4英寸六角頭帶帽螺栓	公斤	〇・二三七
D1598	3/8×5/8英寸六角頭鐵螺絲帶帽	公斤	〇・二四

品	物	單位	價格	備註
D1594	6 1/2 X 1 英寸圓頭鐵釘	公斤	〇・一六	
D1462	英國鐵練牌八號白洋線	軸	〇・一四五	
D1465	英國練子牌八號黑洋線	軸	〇・一四	
D1466	英國鐵練牌不落色紅色細軸線	軸	〇・一二	
D1475	圓徑 5/32 英寸 國風 1/2 英寸 六股七絲七蘇芯 鍍 錫鋼絲繩	百公斤	8.10-19.1	
D1452	1 1/2 英寸 國貨帆船牌單層皮帶	公尺	〇・五〇	
D1463	12 X 1800 X 2000 公厘 白羊毛毯	條	二・五〇	
D1542	細麻	公斤	〇・三〇	
D1596	白麻	公斤	〇・一五六	
D1554	絲頭	公斤	一・四〇	
D1574	1/2 X 4 英寸 扁軟鋼條	公斤	〇・一二三	
D1613	雙斧牌正號錫牌白色減摩合金	公斤	〇・九九	
D1613	雙斧牌副號鉛牌同前	公斤	〇・三八	
D1419	1 1/2 英寸 洋釘	公斤	〇・一七六	
D1578	2 3/4 英寸 同前	公斤	〇・一五七	

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

普		雜	
D1578	2吋吋同前		
D1578	2吋吋同前	公斤	○・一五七
D1578	1½吋吋同前	公斤	○・一六二
D1492	2½×5/16吋吋六角頭鐵螺絲帶帽	公斤	○・一七五
D1528	15公厘平頭釘	公斤	○・三九
D1528	3½吋吋No.2英貨炮台牌平頭入木鐵螺釘	羅	三・三三
.D1575	1¼吋吋No.11同前	羅	○・三八四
D1575	2吋吋No. 13同前	羅	○・六八
D1575	2½吋吋No.13同前	羅	○・八四
D1575	2¾吋吋No.16同前	羅	一・二四
D1575	2吋吋No.16同前	羅	○・九六
D1577	5/8吋吋No.6同前	羅	○・一八
D1577	1吋吋No.8同前	羅	○・二五
D1578	1吋吋No.10同前	羅	○・三〇八
D1578	1½吋吋No.14同前	羅	○・六三

物		品	
D1578	3/8英寸No4回前	羅	0.154
D1575	1 1/4英寸No11英貨炮台牌圓頭入木鐵螺釘	羅	0.56
D1528	1 1/4英寸No10英貨炮台牌窩頭黃銅木螺釘	羅	1.97
D1575	2英寸No13回前	羅	3.78
D1575	1 1/8英寸No11英貨炮台牌圓頭黃銅木螺釘	羅	2.20
D1474	圓頭9/32英寸圓周7/8英寸六股廿四絲七蘇芯 鐵絲繩	百公斤	\$11 11.9
D1493	15/64英寸回前	公斤	0.49
D1423	3/8英寸回前	公斤	0.49
D1423	1/2英寸回前	公斤	0.49
D1493	9/16英寸回前	公斤	0.49
D1493	7/8英寸回前	公斤	0.49
D1603	1/8英寸厚德國貨紅石棉片	公斤	0.506
D1603	3/16英寸厚德國貨紅石棉片	公斤	0.506
D1621	360×8公厘圓牌號誌燈用白玻璃	塊	0.20
D1661	震旦牌滅火機瓶子連夾子	個	1.50

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

料		電		輛 車 車 機	
D1561	震旦牌滅火機一號藥粉	瓶	重一公斤 三·〇〇		
D1561	震旦牌滅火機二號藥粉	瓶	重一公斤 三·〇〇		
D1604	古銅色鑄鐵抽屜揪手	件	〇·〇七		
D1518	德貨不生鏽三五牌揪鈕	羅	〇·六〇		
D1545	5/8英寸S.R.O.牌軸承用鋼珠	打	二·四三九		
D1545	5/8英寸同前	打	〇·四八六		
D1510	五十八號避雷器炭精塊	塊	〇·一〇		
D1510	五十八號避雷器紅紙管連保險絲	件	〇·五二		
D1510	三百四十號避雷器玻璃管連保險絲	件	〇·一八		
D1408	十九股十四號包皮電纜	捲	五九·一〇		
D1509	七股十四號裸銅電纜	百英尺	四·八五		
D1509	大號磁頭	個	〇·二一		
D1509	25公厘寬白布包帶	捲	〇·三二		
D1498	32V15W機車用螺絲口燈泡	百個	三八·三五		
D1590	全份銅閱書電燈	盞	九·八〇		

電		料	
D1408	0.38公厘徑廿八號S.W.G.雙層絲包軟銅線	公斤	一·五七
D1408	0.32公厘徑三十號同前	公斤	一·八〇
D1408	0.30公厘徑三十一號同前	公斤	一·九五
D1509	三十號S.W.G.漆包軟銅線	公斤	二·四八
D1509	廿六號S.W.G.絲包軟銅線	公斤	四·二五
D1509	廿九號同前	公斤	四·五〇
D1513	廿六號S.W.G.漆包軟銅線	公斤	二·三五
D1513	廿八號同前	公斤	二·四五
D1513	廿九號同前	公斤	二·四八
D1513	卅一號同前	公斤	二·六八
D1513	卅二號同前	公斤	二·七八
D1523	十一號單紗漆包隔電紫銅線	公斤	三·一五
D1523	十七號同前	公斤	三·六〇
D1544	廿一號S.W.G.雙紗包軟銅線	公斤	一·九二
D1428	110V300W大口螺絲電燈泡	百個	三四四·〇〇

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

材料價公佈二十四年三月份訂購材料單價

電		料	
D1498	110V100W螺絲口電燈泡	百個	七六·五〇
D1498	110V40W同前	百個	二八·八〇
D1428	32V75W同前	百個	六一·二〇
D1499	32V75W鎢氣螺絲口電燈泡	百個	五三·五〇
D1522	60V16B亞浦耳長形電燈泡	百個	一八·五〇
D1497	1/16英寸×3/32英寸膠版	磅	一·六三
D1510	單撥開	個	〇·七八
D1546	0.02英寸×3/32英寸陶電紙	張	一·五〇
D1512	No340避雷器炭精塊	塊	〇·一二
D1511	No98絲包銅綫	公斤	四·四〇
D1515	No36德國銀阻力線	公斤	一八·五〇
D1515	20公厘膠木棍	公尺	一·一五
D1516	普通電塞帶承口	個	〇·一〇
D1607	國貨蜂音器帶耳機	個	一七·〇〇
D1609	60V16B亞浦耳長形電燈泡	百個	一八·五〇

電		料		工		具		及	
D1511	電鈴								
D1549	1/2公厘徑電話用鍍錳鐵絲	公斤							
D1610	1 1/2公厘寬白布帶	自公尺							
D1514	No.31S M.G. 絲包軟鋼線	公斤							
D1514	No.33同前	公斤							
D1514	No.35同前	公斤							
D1514	No.39同前	公斤							
D1535	勝家縫紉機器用挽花頭	打							
D1451	德國貨長柄拔釘器	具							
D1479	美貨No.47 1/2陰陽螺型全套	套							
D1548	美貨G.T.D.牌鐵管用製陰陽螺型	套							
D1565	同前	套							
D1565	陰陽螺型全套	套							
D1480	1 1/2英寸細半圓銼	把							
D1480	8英寸細圓銼	把							

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

機	廠	物	品
D1480		6英尺粗方鐵	把
D1531		8000×80公厘竹桿	根
D1454		老人頭牌零號砂布	張
D1505		翻沙用紅沙	噸
D1447		開刷干	把
D1541		2公尺長鋼尺連電木盒	件
D1619		原柄鹿牌三號生火煤鐵	把
D1452		145×75×50公厘英國砂磚	塊
D1559		5英尺108公斤重鋼質鐵砧	公斤
D1588		雙機車爐掛眼用手扳鑽	具
D1602		40×157公厘圓鉛	件
D1602		47×155公厘圓鉛	件
D1602		48×158公厘老虎手鉛	件
D1609		48×158公厘圓鉛	件
D1691		36英寸或1 3/8吋或1 1/2英寸彈簧檯木大錘柄	根

築		建		材料線路	
D1698	康邦式機車用得勝牌特字耐火磚	套	每套四塊	一一·七〇	
D1628	濃米里式機車用同前	套	每套五塊	二二·三〇	
D1507	路籤白皮袋	個		一·五〇	
D1507	路籤紅皮袋	個		一·八〇	
D1425	得勝牌二字耐火磚	塊		〇·〇四	
D1506	55×50×15公厘鐵釘	把		〇·三四	
D1467	38×33×14公厘同前	把		〇·一六	
D1467	22公厘內徑熟鐵管	公尺		〇·四〇三	
D1467	25公厘內徑同前	公尺		〇·五五一	
D1482	牛皮膠	公斤		〇·三三	
D1569	長城牌 No.1 A白鉍漆	公斤		〇·三五八	
D1568	12x20英寸方10x23英寸長製模型用白楊木	千英尺		九八·七〇	
D1591	檜木	千英尺		三八五·〇〇	
D1541	本地油灰	公斤		〇·〇七	

材料課公佈二十四年三月份訂購材料清單續

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

材		存	
D1541	英貨610公厘長5/8英寸徑水平玻璃管	根	〇·四六
D1478	長城牌No.1 A白鋅漆	公斤	〇·三五八
D1597	松香水	公斤	〇·三七一
D1495	8英寸鐵門插	個	〇·〇七
D1557	普通雙面門鎖	個	〇·五〇
D1549	1/2英寸長鐵絞鏈帶螺絲釘	塊	〇·〇一二
D1558	2×1 1/2英寸國貨黃銅抽屜鎖	副	〇·二二〇
D1559	2 1/2×1 5/8英寸同前	副	〇·二二二
D1560	2英寸No.7鐵絲釘	個	〇·〇〇八
D1583	4英寸×30公厘鐵合頁	個	〇·(四四
D1623	400×400×2公厘白玻璃	塊	〇·一二五
D1624	700×600×2公厘同前	塊	〇·一八
D1494	1×15/16英寸鐵管	公尺	〇·五四
D1601	19公厘外徑黃銅管	公斤	一·二〇
D1448	國貨老虎頭牌衛生紙	捲	〇·一二七

雜		項	
印49	34×22英寸白信紙	令	七·四三
印49	西洋膠	磅	一·一七
印52	44號劃線用黃銅皮	打	二四·〇〇
印53	40足磅模造紙	令	七·九〇
D1393	480×700公厘綠羽紗旗連白褲	百面	五三·七五
D1393	480×700公厘紅羽紗旗連白褲	百面	五三·七五
D1446	430×2900公厘廁所用拭手布	塊	〇·三一
D1453	墩布條	公斤	〇·〇九
D1457	黑肥皂	公斤	〇·二四
D1460	895公厘寬白粗洋布	公尺	〇·一七四
D1611	No93◎三角牌毛巾	打	一·七六
印50	45號吉昌牌西洋報紙	令	三·三九
印50	國產粗磨刀石	塊	九·六〇
D1620	450×60×300公厘桿用風扇布套	個	〇·四八
D1620	940×520公厘吊扇用布套	個	〇·三〇

材料課公佈二十四年三月份訂購材料單價

材料課公佈二十四年三月份訂購材料電價

雜		項	
D1697	No.81三角牌毛巾	打	一·七六
D1539	15×6公厘封口鉛餅	公斤	〇·四〇
印54	80厘米天章頭號道林紙	令	一四·三五
印54	87 $\frac{1}{2}$ 厘米寶華牌綠道林紙	令	五·五三
印54	87 $\frac{1}{2}$ 厘米寶華牌黃道林紙	令	五·五三

魯 青 州 山 中 發 現 周 代 銅 器

流 金 盃 最 名 貴 向 所 未 有
土 人 不 知 保 存 轉 售 日 人

山東之益都縣，古稱青州，金改益都州，明稱青州府，民國改稱益都縣，日前在縣城西南山中，發現大批周代銅器，內有齊刀，周鼎，周劍，鬲，彝等，大小三四十件，更有頭盃一頂，為古代將官所冠戴者，為流金質，為從來所未經發現者。情悉為日人以萬元之代價購去，現已運出國境，據一般考古家談稱，周代鼎彝刀劍等銅器，過去各地多有發現，惟此流金盃，實屬罕見，即此一件，其值已在萬元以上，至其在歷史文化上之損失，尤難數計，據此金盃，既可見古代軍帽之樣式，復可考古代軍帽之制度，按此項古物發現之處，係在山中，據想該處必係一軍官墳墓，惜發現人無考古知識，以此最名貴之古物，輕易轉售外人，至於其附近是否尚有墓誌可尋，則更不可問矣。

黨 務

文化與中國文化之建設 陳立夫

一、文，文明，文化之意義

昔人云，「質勝文則野，文勝質則史」，其言未經人力經營，而保持其原形態者謂之「質」，已經人力經營，而留存人為的形態者謂之「文」，故自然形態，勝於人為形態時謂之「野」，人為形態，勝於自然形態時謂之「史」而其最理想之狀況，是不太粗野不太造作，合乎自然而又不忽乎人力之形態，故以「文質彬彬」為調整人性之理想標準，而紀錄人力所造之一切成績之工具，遂亦謂之文。

無論自然之形態，或人為之形態，當其形成，莫不經過七個顯明之階段，即中庸所謂「誠則形，形則著，著則明，

文化與中國文化之建設

明則動，動則變，變則化」誠者其實之所在，言一切組織之單位開始向一中心點安排以自成也。（故曰誠者自成也。）形者組織之單位，逐漸依中心安排妥善，維形漸具，愈見其具也，著者形體之益見其顯著而能要別也，明者形體之狀態全透明顯，而成為獨立之個體也，動者個體在集體中之動作開展也，變者因動而生內力與外力之搏擊，不斷在互變中進展也，化者變之進展至某種階段體漸失其原形，而向新的存在，（誠）開始復進而入於新的七階段也。是故（一）以事物之本末終始而言，則自誠而形而著而明之過程，可稱為「體」之形成，自明而動而變而化之過程，可稱為「用」之實踐（二）以事物之動靜各態而言，則自誠而形而著而明之過程，可稱為靜

文化與中國文化之建設

二

態的或內在潛能的安排之時期，自明而動而變而化過程，可稱為動態的或對外動態的互競之時期。(三)以智識而言，自誠至明之過程，可稱為性之涵養，自明至化之過程，可稱為教之功能，故曰：自誠明謂之性，自明誠謂之教，誠則明矣，明則誠矣。(四)以人力達生存之成功而言，由誠至明之一切成績謂之文明，由明至化之一切成績謂之文化，夫體用動靜性教俱為一元之兩面，又無不在不斷地進展中，互為因果，則文明文化之體態與意義，自能由此而明其內容，西方學者有以動靜以別文明與文化者，有以相為因果以說明文明與文化者，又有謂文化為有生命者，諸說紛紜，未得其要，而我國中庸一書，實已將其因果體用動靜生化累進之理，按之七個階段之演進，闡發無遺，惜乎吾人未能窮究之耳。

中山先生云：「古今人類所以要有不斷的努力，就是因為

要求生存，人類因為要有不間斷的生存，所以社會才有不停止的進化。」在此不斷的生存進化之中，人類對於供應生存之一切資料法則，莫不在廣續努力發明與創製，以適應當前時間空間之所需，故必須詳悉物之表裏精粗，以定其本末，洞悉事之因果關係，以定其終始，明悉時空需要之緩急，以定其先後，此數者皆「明」之果與用也。故凡對於國家固有之一切德性智能典章文物，不能得到一個具體而有系統的概志，是對過去已明之事物，復歸於不明，亦即不明生命之來自，對於國家現在之需要，不能見其中心之所在，使其向此而努力，是對現在應明之事物，尚屬不明，亦即不明生活之意義，對於國家民族將來自己應走的路線，與對世界所負的責任，均茫無所知，是對將來必需之事物，全為不明，亦即不明生存之目的，苟一國之國民，多數對於過去現在與未來，均

不能自明，又不能使人明者，則其國民之生活方式，已不適於環境之生存條件，於已於人，均無成績之足述，換言之，即無國家文明之沒落也，吾黨今日之努力訓政者，即期全國國民對於過去現在與未來，均達於明，故以簡明之路線——三民主義，簡明之綱領——建國大綱，簡明之方法——建國方略，簡明之事項——七項運動，宣示國民，使大家均知努力之目的，與進行之所由，而共致力於民族國家之自由平等，故訓政者亦即文明建設之工作也。

化者二物相接，其一或兩俱變其形態性質之謂也，故凡不能接受他人之所長，以補己之所短，愚而自用者，謂之頑固不化，凡食物入胃，或智識入腦，不能取其精華，去其糟粕者，謂之不消化，凡事物之保守常態，謂之無變化，適應環境光大生命，謂之進化，由此而知祇知保守固有智識與資料

以自滿，而不顧時間空間之需要者，亦可稱為頑固不化，一味效法他人，不問長短，削足適履，而不顧民族特性之適應者，亦可稱為不消化。頑固不化是無進展，不進則退，不消化則為有病，病重則致於死。二者均非生存之道。古人所謂「萬物化生，蓋言萬物無不在生，亦無不在化，在不斷的變化中，求生存求進化也，是故對於祖宗之遺產妄自尊大，而不以人力擇善而從，不善而改，以應中國現時代與環境之需要者，謂之「文存」，不能謂之有文化，對於外來之貢獻，妄自尊大，與妄自菲薄之人，從事德性智能之領導，中國尙有何文化之可言耶，更何能以此建民國，進大同耶。我故曰文化建設運動者，恢復民族自信力之運動也，而自信則又從自知始。

亦即文化與文明之關係，不明過去，不知己之所有，不明現在，不知人之所長，不明將來，不知人之所需，能以己之所有，加取人之所長，以應人之所需，因而產生之生活知識與資料，謂之中國本位之文明，以上述所生之文明，不斷的貢獻人類而不讓，同時不斷的受人類貢獻而不拒，時時造成適合中華民族自身之生存，與全人類共生共存之結果，謂之中國本位之文化，吾黨之組織，即期以此發動機來產生偉大的力量，更宏發此力量，以消滌舊日之腐機，涵育今後之生機，宣傳主義，以使人「明」，開化人心，以使人「化」，三民主義者即以中國為本位之文化建設綱領也。故以如此之信仰建設國家，則國家得其生存，貢獻世界，則世界得其進化，中國本位文化建設之真義，其在斯乎。

二·中國文化將如何從事建設

文化與中國文化之建設

四

我們不能否認人類對人類所負之責任，亦不能否認民族對世界所負之責任，但人必先自己承認是具有獨立之人格，然後才能有所貢獻於人，民族亦必先自己承認是具有獨立的民族特性，然後才能有所貢獻於世界，未有己不立而能立人者，未有己不明而能明人者，更未有己不化而能化人者，有諸己而後求諸人，無諸己而後非諸人，此乃天經地義之原理也，適者生存，化者生存，亦不變之原理也。

故吾人必問「中國的文明是具有什麼特徵，」「中國現在所需要的是什麼」，「中國將來對世界應負些什麼責任」。

欲知乎此，則科學之方法尚無，蓋「科學者統系之學也，條理之學也」其於事理，則運用分析演繹歸納推論諸方法，使事理之隱晦者易明，事理之複雜者易清，事理之紛亂者易整，殆「凡真知特識，必得科學而來」，「其於事功則「從

智識而構成意象，從意象而生出條理，本條理而籌備計劃，按計劃而用功夫，無論事物如何精妙，工程如何浩大，無不指日可以樂成也，」（孫文學說）故欲明過去文明之特徵，必須運用科學方法，以整理固有之文物，欲適應現在所需要，必須以科學智識，充實現在之社會，欲盡將來之責任，必須以科學精神，創造未來之生命。

我中華民族立國於世，有史足徵者已五千年，先民舉路權，從各方面奮鬥努力以奠定民族生存之基礎，典章文物俗尚禮教，乃至一切生存之方法與工具，所遺於我人者至豐，我人將為坐吃山空之敗家子乎，抑將為克紹箕裘之賢兒孫乎，夫有遺產而不知經營者，人恒譏之為守財奴，有文明文化而不知廣續發揚者，吾人亦可名之為守文明奴，守錢奴，徒陷己身於庸弱，守文明奴亦必陷己身於庸弱，此近百年來中

文化與中國文化之建設

華民族所以迭受外人之侵凌者，固不止甲兵之利不如人，其故有由來也，故吾人今日必須幡然覺悟，確樹民族自信之心，既不安自尊大，舉祖先遺留文物以自豪，亦不安自卑薄，視歐美所創章制，為惟一之珠寶，以自己創造之精神，貫人類享用之信仰，運用科學方法，對於過去文化，切切實實下一番整理工夫，其不滿意者棄之，其仍適於今日之環境，且有實現之可能者，發揚光大之，其原意可採，方式已非者，例如神道設教等，則斟酌改良之，同時採取歐美之所長，以補吾之所短，總期推陳出新，化生為熟，以適應民族今日與世界未來之需要，則中國本位文化之建設，對於過去可謂盡其責矣。

清季以來，我國人士對於科學之運用，亦已漸審其重要，顧其始也，老士大夫斤斤於中學為體西學為用，以為科

學之所貴，僅在練堅甲利兵，而不明文明之有體而無用者，其體之弱，可想而知，蓋體用實一元之兩面，不能截然劃分也，及後所知之科學智識較博，研究較深，則又瞠然於歐美物質文明之發達，盡力模仿，盲目追求，造成厭惡自己崇拜他人之普遍心理，而民族自信力全失矣。此輩學者，大都出於仕宦之家，復以就學於城市之故，所見所聞所安所習者，無非城市情形，於是於不知不覺之中，用其所學，幾盡為少數工業城市謀畸形之發展，新式教育之結果，亦徒以造成如許四體不動五穀不分之新士大夫，城市之享樂者而已，置我國百分之八十五以上人民業農為生而於不問不顧，醫藥也，教育也，交通也，娛樂也，幾無不以城市為對象而創作，於是乎農村苦矣，國中既充滿如此滑稽之現象，是政治教育法律種種，幾為少數國民所有，為少數國民所享，為少數國民

文化與中國文化之建設

所治，與多數國民之利益不相關，則由是而生之文明，豈尙合乎中國本位之所需耶，無怪乎一方面最少數城市之消費者，出門閑遊，已有一九三五年式之汽車，供其消費，而一方面絕大多數農民謀生所用之騾車，大板車，獨是漢唐本色，一面已有美奐美輪之洋房，一面乃編茅堆土，以蔽風雨而不可得，吾人即認此少數城市之高度物質生活為文明，則所文明者亦祇大海之一粟，與整個民族國家有何大裨益耶，故吾人今日而言建設文化目標，必須周及於全社會，而明其重心之所在，至其進行方式與方法，則不妨以環境情況之不同而異其趣，譬如行車，城市大道坦坦，車行如矢，汽車之製造與管理等，未始不需講求，而鄉間載泥運貨之大板車騾車，數在幾百萬輛，裨益於農民生活者至薄，尤宜參以科學之理，加以改良，譬如音樂，城市聚會良島，大庭廣衆，可藉樂器

之合奏。無線電之設備以廣播，而鄉間則牧童牛背，一笛橫吹，飯後農閒胡琴一試，藉以怡情養性者，其需要亦至切。無線電專業誠宜極力推廣，而胡琴簫笛亦宜講求，總之，吾人以科學智識充實社會，是充實社會之全部，不宜有所偏注。吾人應以「多數人現時能享用者，才是最好的」一語，為從事工作之先決信仰，蓋多數人之文化程度提高，亦即國家之文化程度提高，能如是則自不至祇顧少數工業城市之發達，而棄絕大多數之農村如敝屣也，中國以農立國垂數千年，農民生活之否泰，農業教育之興衰，業事指導之緩急，即商業之發展，亦豈能離農業職業而言，舍本逐末之所為，一切政教，盡成虛設，不明不化，離生之道遠矣，如僅憑若干城市消費現象之發達，以作文明進展之表徵，是頭重腳輕，隨時可倒危險亦孰甚焉，故今日之一切措施，應以國防生產為中心

，亦即昔人所謂足食足兵之意，而充實自衛自給之力量，使農村文化程度，得所提高，始可謂為中國本位文化之建設。對於現在盡其責矣，生活之目的，在於增進人類之生活。生命之意義，在於光大民族之生命，吾人今日建設文化，必須預為將來之光大計，故一方面應盡力發展科學，使青年悉得科學智識與方法之薰陶，養成有系統之思想，有組織之能力，有正確之觀念，有敏捷之行動，以期迎頭趕上世界科學的文明，光大中華民族之生命，一方面尤應注意道德之涵養，使隨科學之發達以並進，蓋科學發達，製作日精，利用自然與機械之能力亦日偉，施之為善，可以益人，施之為惡，亦良足以害人，故必須慎其施為，正其操守，科學之增進是智也，道德之涵養是仁也，有智而無仁之文化，必陷人生於慘酷機械，有仁而無智之文化，亦陷人生於虛弱愚蒙，「智以

文化與中國文化之建設

及之，仁以守之」之文化，方真正有利於國家，有利於世界，中國素爲崇尚道德之民族，若能建科學於道德基礎上，科學始爲人類之福星，此種責任，惟中國人能之亦惟有中國始能以此對世界作偉大之貢獻，中國本位文化之建設，亦必如此，方能對於未來完成其「以建民國以進大同」之重任也，是故中山先生所昭示吾人之「將我國固有之德性智能，從根救起，對西方發明之物質科學迎頭趕上」二語，實是爲中國本位文化建設之方針與方法也。

盡人力之所通，以明過去之所有，以明現在之所需，以明將來之所向，以建設光華燦爛之文明，盡人力之所及，取祖先遺留於吾人之一切典章文物而化之，採世界各國貢獻於吾人之一切智能方法而化之，創造吾人現時代環境之所需，準備世界未來之所需，準備世界未來之所求，不使之食古不

化，亦不使之食今不化，以建設光華燦爛之文化，中國本位之文化建設之目的，庶其近焉。(完)

平漢路特別黨部爲紀念 總理逝世

告全路同志書

全路的同志同胞們！

今天是歷史上最悲痛的三月十二日！

十年前的今天，革命的導師——本黨 總理孫中山先生拋棄他手創的中國國民黨，離開他所最愛護的全國民衆而與世長辭了。總理的革命事業，標炳千古，總理的精神和人格，遺示後人，十年來全國同志同胞，秉承 總理遺志，在黨的領導之下，努力於 總理所遺給我們的革命事業，雖不能說是完全成功，總算是有着相當的收穫；今天紀念 總

理逝世十週年，我們於哀悼之餘，應檢示我們過去的缺點，更作不斷的努力。

總理一身事業的成功，完全在於他的百折不回的奮鬥精神。革命是一件艱難困苦的事業，隨時可以遇着很大的阻力，如果沒有這種奮鬥精神，時時刻刻都有失敗的危險。本黨自統一全國以後，同志之能勵精圖治，努力奮鬥的，固然很多，而醉心利祿，苟且因循的，也確不少；數年以來，本黨革命之所以不能突飛猛進，早底於成，本黨同志的精神鬆懈，就是一個主要原因；如不及早反省，力自振拔，恐怕革命事業要一天一天地消沈下去，那不祇不能壓國民嗚嗚之望，更將無以對 總理在天之靈。

團結是奮鬥的要件，不能團結 奮鬥就不能發生力量。

總理逝世以後，黨內同志，因了主張的歧異，有時不免意氣

之爭，內部團結既然渙散，革命力量自然要發生很大的影響。今天紀念 總理逝世，全國同志，均應恪遵 總理親愛精誠的遺訓，堅固黨內團結，集中革命力量，以負救國建國的大任。

年來外患內憂，交相迭乘，致建設事業，進行遲鈍，現在赤匪已成強弩之末，舉國上下，亟應修養生息，努力建設事業，以謀充實國力，洗雪國恥。

平漢路特別黨部爲北平民衆革命九

週年紀念告全路同志工友書

革命的同志工友們：

悲慘的三月十八日，是北平革命民衆爲了不甘受帝國主義的欺壓，不忍見國家的滅亡，自動地起來作反抗帝國主義的

愛國運動。而橫遭軍閥殘殺的一天！這是九年以前的事，當直魯聯軍和國民軍在平津一帶相持的時候，國民軍爲防阻渤海艦隊的襲擊，在大沽口埋置水雷，封鎖海口，禁止通行，此時日艦竟擅自駛入，而荷蘭公使也代表辛丑和約諸國，向我提出最後通牒，並調集軍艦，實行恫嚇。當時全國同胞，憤激萬狀，北平民衆，鑑於帝國主義之無理威脅，北洋政府之屈服媚外，乃於二月十八日在天安門舉行國民大會，表示堅決反對，旋赴執政府請願，促其嚴厲駁覆，詎料執政府竟嗾使衛隊開槍射擊，致當場殉難者五十餘人，重傷七八十人。

我們今天又來舉行這個壯烈的紀念——紀念這些革命的同胞，一方面固然要追念他們擲其頭顱，灑其碧血，甘於犧牲個人，以死殉國的熱忱，以革命的敬禮來表示無限的哀悼；一方面更要認清，直接造成這次慘案的劊子手，雖是賣國

的北洋軍閥，實際的主持人，卻是日本帝國主義，而日本所恃爲口實的，又是八國聯軍所造成的不平等條約。在今天這個沈痛的紀念中，大家應該明瞭帝國主義不打倒，不平等條約不廢除，國家將永無翻身之日，我們要立下堅決的志願，貫徹革命主義，繼承先烈遺志，打倒一切帝國主義，以慰幽靈於九原。

我國之所以一蹶不振，沉淪於今日的現象，都是國際帝國主義所造成，帝國主義加於我國的種種束縛，又是賣國的軍閥所招引，這已經是昭然若揭的事實；要打倒帝國主義，首先就要掃除國內軍閥。本黨歷年來所致力初步革命工作，就是這一點。現在甘爲帝國主義作爪牙的軍閥努力，已經先後爲本黨擊破，今後努力的目標，自然是帝國主義。可是軍閥消滅之後，赤匪又繼承了它的衣鉢，而赤匪危害國家民

族之烈，較之軍閥尤過之，年來雖迭經中央痛剿，兇鋒已成

全路的同志們：

強弩之末，而殘餘勢力，仍亟待肅清；我們要打倒帝國主義，第一步還要努力清除赤匪，消弭內亂。讓侮先要自強，自己要有充分的實力，然後才能談得上對付別人。目前我國農村破產，經濟凋蔽，要打倒帝國主義，首先當然要謀恢復國家元氣；所以，努力生產，積極建設，以充實國力，又是我們所亟應努力的一點。還有團結意志，鞏固黨基，擁護中央，集中力量，都是打倒帝國主義的準備工作。我們既然負起了革命的使命，要完成打倒帝國主義的工作，我們應當效法先烈的精神，踏着先烈的血跡，朝着我們所應努力的方向做去！

平漢路特別黨部爲黃花崗七十二烈士殉國紀念告全路同志書

今天是黃花崗七十二烈士受本黨總理孫中山先生之指導，以成仁取義之決心，懷着手槍炸彈，圍攻廣州督署，以取得革命根據地，推翻滿清政府，因而身殉黨國的最壯烈，最光榮的紀念日子！也是中華民國革命運動史上最悲痛的一天！回想當時諸先烈以少數黨人，不計衆寡，出而與武器精銳，身經百鍊的千百萬滿虜走狗，血戰肉搏；回想當時諸先烈，截去長衫，爭先加入的勇氣，張口飲彈，慷慨就義的精神，確實可以爲我們革命的表率；值得人們的歌頌。當時革命事雖未成，而七十二烈士死事之烈，已屢震動全國，播寒敵胆；殆後武昌一役，全國響應，卒致推翻專制政體，建立民主政治，把國際帝國主義共同壓迫的一個混亂局面摧毀，使中華民族獨立之精神和能力，能卓然表現于世界，使後死同志

本路特別黨部爲黃花崗七十二烈士殉國紀念告全路同志書

一一二

能繼續先烈精神，將水深火熱中的痛苦民衆納于青天白日之下，都是先烈悲壯激昂的勇氣，成仁取義的精神之感召所致。

本黨革命運動，自廣州第一次起義以迄辛亥民國成立，後失敗不下十次，在這多次革命運動之中身殉主義的先烈不知有多少，悲壯慘烈的事跡更書不勝書，而其最足以激起中國革命之高潮，促成辛亥起義之成功的，却是這次三二九之役；最使本黨蒙受重大之犧牲的，也是這次三二九之役。此役結果，殉難的有七十二人，這七十二人都是本黨的精英，海內外的革命志士；所以此役之犧牲，不祇是本黨的損失，也是國家民族的損失。我們今天紀念諸先烈，應本着他們犧牲奮鬥的決心，效法他們國而忘家，公而忘私的精神，努力完成他們的遺志。

革命重在建設；本黨自施行訓政以來，即以努力建設，充裕民生爲鵠的；徒以內憂外患，交相煎迫，致所預期之工作，大受阻碍。現在全國統一之形勢已成，殘餘之赤匪，指日即可澈底肅清；全國同胞，自應厲行生產，從事建設，以謀充實國力，應付日趨險惡之國際風雲；本黨同志，尤應一本此旨，淬礪奮發，繼承先烈艱苦卓絕的精神，爲國家民族盡其最大之努力。

法 制

保護國有電報電話桿綫規則

二十四年二月十八日
部令總字第五五四號抄發

第一條 國有電報電話桿綫(包括附屬物品以下簡稱桿綫)

經過地方，該管行政機關，應負責督率所屬警團及沿線各地方自治機關，隨時巡查保護。

第二條 各地方發覺有竊盜或毀損桿綫情事，該管行政機關，應即迅派警團協同失事地方之自治機關，嚴密緝辦，並一面通知附近電報局或電話局，查勘修復。

第三條 在一個月內轄境發生竊盜桿綫案件三起以上而不修復。

保護國有電報電話桿綫規則

能緝獲者，該行政機關之主管人員，應依照公務員懲戒法第二條第二款及第十一條之規定，交付懲戒。

第四條 在軍事區域內發生竊盜或毀損桿綫情事，確為當時地方行政機關能力所不及保護者，應由該管行政機關呈轉交通部查明核辦。

第五條 各地方行政機關對於轄境內竊盜或毀損桿綫案件，如能迅速破獲者，得由其主管機關列入考成，予以獎勵。

第六條 下列各犯一經緝獲，應解送該管司法機關依法從

鐵道部禁止鐵路員工警役私運毒品聯保連坐規則

嚴懲辦：

甲、竊盜桿線之人犯：

乙、搬運、寄藏、故買贓物或為牙保者：

丙、毀損桿線者。

第七條 各地方行政機關，應將刑法第二〇二條，第三三

七條，第三三八條，第三七六條及陸海空軍刑法

第二條及第一〇三條之條文，佈告週知，張貼所

屬城鎮鄉村。

第八條 凡向當地行政機關告發桿線竊賊或贓物所在地因

而人贓并獲者，應由當地行政機關，呈轉交通部

酌給獎金。

第九條 遇有竊盜或毀損桿線案件情節重大，須懸賞緝犯

者，當地行政機關得商由電報局或電話局，呈准

交通部施行。

第十條 交通部電報局或電話局派遣員工巡修桿線，遇必

要時，得隨地商請該管行政機關派警團同保護

第十一條 本辦法自行政院核准通令之日施行。

(附註)二十四年四月十六日局令第三四六六號抄

發 部令業字第一一九八號

鐵路之電報桿線如有被竊損壞情形准援照

辦理

鐵道部禁止鐵路員工警役私運毒品

聯保連坐規則

二十四年三月十一日
局令第二〇二一號抄發

第一條 鐵道部為厲行禁運毒品起見，特訂禁止鐵路員工警

役私運毒品聯保連坐規則，凡鐵路員工警役，均須一律遵守。

第二條 鐵路員工警役應三人互相聯保不得私運毒品。如聯保之任何一人發覺在鐵路私運毒品查明屬實時，同時保人應負連坐之責任。鐵路員工每人祇能加入一聯保，凡聯保人應為同等階級，如同等階級無三人者，得酌量情形呈部核定。

第三條 聯保人如知悉聯保中之任何一人有私運毒品情事，應隨時密行檢舉，經查明屬實者，檢舉人得免除連坐責任，另行覓具聯保。

第四條 聯保中任何一人遇聯保人有私運毒品嫌疑，得隨時陳明退保。退保後，原聯保三人，應於十日內另行覓具聯保。

第五條 凡聯保中任何一人辭職，或免職，或升降，或他調，或死亡，其聯保人均應於十日內另覓聯保。

第六條 聯保中任何一人如被他人發覺私運毒品查明屬實時除將同聯保人一律予以撤職處分外，並將運毒人送法定機關，依法辦理。

第七條 本規則施行後。路局應於三個月內辦理完竣，將聯保名冊呈部備案。其續行聯保者，均應隨時報部。凡逾限不照章具保者，以抗令論，予以停職。

第八條 本規則自路局奉令之日起施行。

平漢鐵路管理局總務處徵聘教員登記程序及分配任用規則

記程序及分配任用規則

二十四年三月九日
局令第二〇六五號公佈

第一章 登記程序

第一條 本處徵聘教員，概以書面請由本處認定之學校或管理該項學校機關介紹為限。(應徵教員之資格見本處員工子弟學校職教員任免規則第三條與第六條之規定)

第二條 凡應徵教員，須由畢業母校或管畢業學校之教育機關，用書面介紹，并附左列各項證明文件，用資審核。

- (一) 學業及操行成績表
- (二) 資歷表
- (三) 身體檢查證

(四) 最近四寸半身相片二張

第三條 本處審核前條所列各件，認為合格者，酌定日期，

函約到處談話，其談話紀錄，或其他應徵作品，應徵者筆記，或製作送處，并由本路醫院檢查身體，以憑核定。其已送身體檢查證，并經本處認為合格者，得免身體檢查手續。

第四條 本處認為合於本路員工子弟學校教員之資格者，依次予以登記。

第二章 分配任用

第五條 教員之任用，除學術或技能有特殊擅長者，遇有急需，得儘先聘用外，其餘按照登記次序，按次聘用，所有分配區域，悉依左列原則辦理之。

- (一) 湖北籍教員，分配江岸廣水駐馬店等三校。
- (二) 河南籍教員，分配開城許州鄭州彰德等四校。
- (三) 河北省南部籍教員，分配邯鄲順德高邑等三校。

第三章 附則

(四) 河北省北部籍教員，分配石家莊定州保定高碑店琉璃河長辛店前門等七校。

(五) 其他省籍教員，酌量分配適宜各校。

第六條 凡經本處任用，或徵聘合格能操純熟國語之教員，其調用聘用，得不受上條原則之限制。

第七條 本處聘用教員自收受送達聘書之翌日起，五日內倘不到校服務，以不願應聘論，取銷其登記資格，換次補充之。

第八條 本規則如有未盡事宜，隨時呈請修改之。

天津扶輪中學校招考新生及編級生

招考班級：初中一年級兩班 高中普通科一年級兩班，高中商科一年級一班；高中普通科及商科二年級收編級生。
報名日期：七月十五日起至七月三十一日止。
考試日期：八月五日上午起筆試。

(簡章函索即寄)

平漢鐵路管理局總務處徵聘教員登記程序及分配任用規則

漢口商業月刊第二卷第六期(總第十八期)要目

(A) 社 評

美國經濟考查團來華以後(肇民)世界唯一的用金集團亦將瓦解矣(宗伊)暹邏排華與國人應有之覺悟(宗伊)上海金融風潮之觀感(宗伊)

(B) 論 文

- (一)漢口市一年來主要商業異動之回顧..... 劉天民
- (二)湖北最近之農業生產及其貿易..... 幼 中
- (三)對於改良統一會計制度登記實例及原定統一會計制度登記實例之比較研究..... 吳明燿
- (四)中國稻米供求的現狀..... 王維新
- (五)二十年來的日本經濟(續完)..... 楊勇超譯

(C) 工商調查

武漢之工商業 (八)正頭販運業——糧食行業——本社調查部調查——木材業——吳熙元調查

美國經濟考查團來漢談話資料彙編

(D) 本埠金融及商品市況

(甲) 金融

(乙) 商品

劉天民

(E) 商業講座

商店經營之要訣

張一夢

編輯後記

肇 民

每册訂價二角五分。國內各大書局均有代售。

交 通 麟 爪

一 月 來 之 鐵 路

廣 九 路 收 入 銳 減

廣九鐵路為粵港交通之陸上樞紐，商旅往來至衆，該路收入本甚豐富，惟至近來適得其反，聞該路自廢歷年後，每日收入比去年相差甚巨，記者據來港之該路華段路局職員某君，談述此事甚詳，據談，廣九路局自開辦以來，平均每日收入，總有七千元以上，但自廢歷年過後，受商務凋零所影響，每日收入，祇得四千元強，而路局每日支銷，總達四千元以上，且本局每年須繳利息與中英公司，因築該路時，由該公司墊款而築者，現統計去年溢利僅得四十萬元毫銀，利

一 月 來 之 鐵 路

息仍未繳交中英公司，今歲每日收入復呈短少，前途益感困難，李局長因慮及此，日前曾一度電鐵部，請示維持辦法，但顧部長答電，亦祇云同一困難，現本局職員，統計一千二百餘人，連寫字樓三百餘，全部職員合共一千六百餘人，每月支出之經常費，至低限度須十餘萬元，支出此項鉅款，倘長此冷淡下去，實無法繼續維持，故本局已於本月一日起，已實行緊縮辦法，先將一切目前不甚需要之建設，停止辦理，其次將築路處散工工人裁撤，並停止夜工工作，以維目前現狀，至籌辦負責運輸一項，因鐵部迭電催促，現時不得不實行籌備，該事大約在下月可實現云云。

一

一月來之鐵路

二

又廣九路因受商業凋零之影響，其收入遂告銳減，近自省港輪船減收客票，互相戰爭後，旅行省港者，以其價廉，故多舍火車而趨輪船，火車搭客，更形銳減。前者每次早晚快車，附掛十餘車廂，今則掛九輛而已，廣九路華英兩段路局，有見及此，遂有減收車票，以與輪船競爭之意。醞釀多時，仍遲遲未見實現。外間遂多所揣測，有謂雙方路局未能同意削價者，有謂火車自有其優點在，不必削價競爭者，然火車搭客，日少一日，兩段路局，以近來收入已告銳減，又復受輪船減價之影響，不得不速謀應付之方。本月十九日晨英段局長獲架特爲此事，乘首次快車附掛花車晉省，與華段局長，李祿超磋商一切，旋於是晚乘原車返港，記者晤獲氏於車上詢以此行磋商結查，據稱，此次與李局長磋商，討論一切車務事宜，結果決定將每次直通快車減價，并加中午快

車速度，此事決四月一日起實行，大約比目前行車時間減少三十五分，然此乃約數，不能預定，至增加速度之法，非將沿途停站減少，乃在車行速度之增加，現下中午附掛七車廂，將來增加速度後，人數或許增多，記者復詢以兩路局對於省港輪船減價，影響火車搭客人數，將有何辦法應付，獲稱，輪船減價，確有影響火車搭客，然至現在已減至最低限度，無再減少之可能。然廣九路車今已商得應付辦法，決於四月一日起，設頭二三等來回車票，同時亦將來四票價削減，惟關於增設三等來回票及減收票價後，旅客方面，能否增加，未有把握云云。

同蒲路工程概況

同蒲路自民國二十一年十月成立築路局後，即將全綫工程擬定，分三期修築，第一期由太原南至介休縣，北至原中

鎮爲原介段、第二期南由介休縣至臨汾縣，北由原平至朔縣。第三期南由臨汾至風陵渡，北由朔縣至大同，而太原至介休一段，實爲修築同蒲路之發軔，茲述各段情況如次。

(一)原平介休段 二十二年一月成立南段測量隊，實行定線測量，出測太原至介休一段，約長一百二十四公里，最大坡度爲百分之一，最小曲綫半徑爲三百公尺，同時成立北段測量隊，實行定線測量，出測太原至原平一段，約長一百二十公里，最大坡度爲百分之一。二五，最小曲綫半徑爲二百公尺。二十二年四月太介段共成立三個工務分段，太平段內原計設立五個分段，惟因石嶺關改線關係，先成立一個分段，均於五月同時調派兵工，開始路基土石方工程，九月開始溝橋工程，所有一切木橋，均由兵工擔任，坊土橋溝，因兵工尙無經驗，均暫招商承包，十二月太介段開始鋪軌，亦因

一月來之鐵路

兵工尙無經驗，暫招具有經驗之工頭承作，並加派部隊充當小工，以資練習，二十三年五月鋪至介休，先通工程列車，七月一日太原介休段正式舉行通車典禮，各要人及民衆參加者達數千人，處女列車遂於萬衆歡呼中出站矣，太平段改綫後，二十二年十一月續成四個分段，次第開工，二十三年九月開始鋪軌，利用前在太介段練習鋪軌部隊承作，截至十二月底，已鋪過忻口，惟因車輛及機車缺乏，未能通車。

(二)介休臨汾段 二十二年九月開始定線測量，長約一百三十四公里，最大坡度爲百分之一，最小曲半徑，因靈石溝山道崎嶇之關係，縮小至一百五十公尺，自十一月起成立六個分段，十二月起陸續調派兵工開始路基土石方工程，二十三年四月開始坊工橋溝，分由兵工包商承作，十月開始鋪軌，完全由兵工擔任，截至十二月底已鋪過霍縣，同月三十

一月來之鐵路

四

日，營業列車即展通至此，現鋪軌工程，不日即可鋪抵臨汾。

(三)原平朔縣段 原朔段內採用經過寧武線路，其間崇

山峻嶺，為同蒲全線最難修築之地段，二十二年十一月開始定線測量，約長一百〇五公里，最大坡度，連同曲線折減率在內，增至百分之二，最小曲線半徑縮至一百公尺，二十三年六月起，先成立三個分段，七月起陸續調派兵工，開始路基土石方及隧道工程，橋溝一項，因購運材料困難關係。正在詳細設計中，定本年十一月開始鋪軌，預定十二月底鋪至寧武，寧武至朔縣，定二十五年繼續鋪軌。

(四)臨汾風陵渡 臨汾段於二十三年一月開始定線測量，約長二百三十公里，最大坡度為百分之一，最小曲線半徑為三百公尺，本段擬共成立五個分段，自十月起先成立三個

分段，現正調派部隊，準備開工，橋溝一項，正在設計中，業定於今春興工，六月起開始鋪軌，預定十二月底鋪至風陵渡。

(五)營業狀況 二十三年七月一日太原至介休百四十二公里間正式通車，計有車站十二，即太原，榆次，永康，徐溝，太谷，東觀，祁縣，洪善，平遙，張蘭，義安，介休是，每日對開混合列車一次，行車速度，以前定為十三公里三，後改為二十五公里，二十三年十二月三十日，太原霍縣間亦正式營業，計長二一四公里，每日太霍間對開混合列車一次，行車速度，計太介段為二五公里，介霍段為一二公里，同時以太介間貨物堆積，急待運輸，又間日加開貨車一次，至於客貨運價，大致與正太路相彷彿，營業進款，現每日平均約三千餘元，月約九萬元之譜，貨運進款，約居半數，進

款較多之站，爲太原、榆次、太谷、平遙、介休、霍縣。

此外尚有應說明者，(一)同蒲路所用材料，盡量使用土貨，曩昔吾國修築鐵路，除磚瓦沙石外，向多採用外國材料，以致建設甫興，漏卮亦開，閻錫山氏有見及此，力矯共弊，遂於築路會議議決購買材料之原則「土貨雖貴，比外貨貴一成者，亦當然採用土貨，貴一成以上者臨時議定，」以期盡量採用土貨，而杜漏卮，故所用枕木等料，均由土貨中選購，此外用壬申製造廠各種築路器具，亦達五十餘萬元，汽車修理廠碎石機共九千七百五十六元，(二)築路各機關之開支，築路總指揮部所屬之各機關，除總工程司辦公處，南北兩工程局及測量隊外，其他機關人員，督工，兵工，經理，監製，材料，會計，事務，文書，衛生九組，由綏靖公署軍務，參謀，軍需，軍械，工程處及晉綏財政整理處，綏署總

一月來之鐵路

務，秘書，軍醫等九處兼任，至南北兩工程局，局內屬外各人員，亦多有兼職，是以各項工程，均能加速進行，而開支反甚節省，(三)同蒲路之興築採用兵工政策，路基築造，以及鋪軌工程，概由兵工担任，計參加築路軍隊，有第六十六師，第六十九師，第七十一師，第七十二師，正太鐵路軍，砲兵獨立第一旅及各師旅中之工兵與採取青石隊，計參加部隊三萬餘人，此種政策，費力少而成功多，化不生產者爲生產者，行之晉省，既收宏效，以吾國軍隊之多，建設事業之繁，將來如能採行兵工政策，建設前途，獲益當非淺鮮也。

京蕪段鐵路鋪軌工程到達蘇境

江南鐵路公司建乘京蕪段鐵路，興工以來，進展至爲迅速，土方早已到達南京中華門，沿路車站亦在分別趕築中，鋪軌工程，現已進抵江蘇轄境銅井鎮，該處距離中華門，僅

一月來之鐵路

有三十三公里，日來天氣晴和，晝夜趕築，由燕開出之材料車，日有六七起之多，釘道工程每日由一公里半增至兩公里

較前進展更速，再經半月或二十天之時間，准可到達南京。預定四月一日，開始全路通車，該公司以京蕪段既將竣工

。蕪湖江口總站地點狹小，恐將來客貨擁擠，難以應付，是

以特在蕪孫京蕪兩段起點建一支路，俾京蕪車可與蕪孫段接軌，將來由京來蕪之搭客，不必經過江口站，即逕行開往東

門站下車，其有赴宣寧一帶者，則改乘蕪孫段火車前往，使

旅客處處便利，不致有絲毫周折，又該公司前為靈通沿線消

息起見，曾僱工架設京蕪間長途電話，現已完全告成，業於

日前開始通話，以外該公司以鐵道部召集之津浦，京滬，江

南三路聯運會議，已定（三月一日）在京舉行，今日特派襄

理兼運輸處長周賢頌，借處員張心田於午後三時赴京，參加

六

該項會議，並順便與南京市政府，簽訂京市小火車租用合同云。

粵漢鐵路株韶段工程近訊

粵漢鐵路完成通車者，為廣州至韶州之南段，其由韶州

至株州一段，工程亦積極進行，此間近日召開粵漢路三段聯

席會議，即係商討全路一切設備，及章則之統一，以利各段

聯運，關於株韶段工程，據該段管理局長凌鴻勳稱，株韶路

局自廣州遷衡州後，已有一年餘，此一年中，所有由株州至

樂昌四百〇六公里，已全程動工，沿路工作工人有十餘萬，

最近全段土石方已成約百份之七十五，隧道已成者約百份之

七十，鋼土牆已完成者百份之九十，大小橋樑涵洞約已成百

份之四十，株州，衡州，樂昌，三方鋪軌，共約六十五公里

，其餘尚在敷設中，株韶全段工程，以粵境一段為最困難，

因北江上游石山重疊，路線迂迴，山洞既多，水度又淺，不利交通，山谷瘴氣甚盛，計由樂昌至坪石五十餘公里，自二十二年興工以來，地面工作大致就緒，由樂昌向北鋪軌已有三十餘公里，惟連月多雨，山坡崩卸，工程未免受影響，預計尚須三個月，始可完成，屆時工程車直達坪石，工可告一段落，坪石以上，有公路經湘南，通衡州及長沙，暫時公路與鐵路聯運，南北交通當較便利，至株韶段鐵路工程，如無阻碍，則二十五年年底可望通車云云。

又粵漢路三段聯席會議，十八十九兩日仍繼續開會，如各案討論完畢，十九日下午即可閉會。

又關於粵漢路株韶段工程，已大部告成，約期明年底可望全線通車一節，前報略有記載，此次該路各段局長，率召赴粵參加會議，據聞對將來通車辦法，已有詳細討論，昨有

一月來之鐵路

隨湘鄂路局長殷德洋赴粵參加會議之某君，因會畢先行返漢，記者以該路北通平漢，成南北交通之一大幹線，將來通車後，不惟湘鄂粵各省出產，得以暢通運輸，而對於溝通南北文化，亦大有裨益，比趨車往訪，承告各情如下，據云此次隨股局長在粵參加會議，會畢股局長因由滬轉京，向中央有所報告，約二三日內方可回漢，至本路株韶段工程，現已完成大半，預計不久工程車可達坪石，查該段工程自二十二年七月開工，迄今至現在，由株州至樂昌間四百零六公里之路軌，均已全部動工，計沿線參加工作之工夫數達十萬以上，工作異常緊張，現在全段土石工程已完者，約百分之七十五，隧道工程已完者百分之七十，築土牆工程已完者百分之九十，涵洞橋樑工程已完百分之四十，綜計全部各工程已完成十分之六，其餘仍在繼續進行未稍鬆懈，但該段

一月來之鐵路

工程，則以廣東方面較為艱鉅，樂昌以北已鋪軌三十餘公里，兩三月後，工程車可到坪石，至全線通車，預計明年底可期實現，一俟工程車到達坪石，該段工程可算告小段落，蓋由坪石至長沙間，現已有公路可通，擬定屆時先辦鐵路與公路聯運全綫路程三四日即可到達，查此次在粵召開之三段會議，對粵湘兩省公路聯絡辦法，已有詳細決定，在此二年內，須積極準備全線一切通車設備，及統一各項章則，俾路工完成，全路行政與設施，均可統一，將來全線通車後三段路面，將合併成一總管理處，以一事權，某君又談鐵部完成此粵漢全線工料費約需三千萬元，係由中央庚款項下借撥，其不足之處，仍由鐵部補撥云云。

鐵部興築蘇嘉鐵路

鐵道部興築自蘇州至嘉興之鐵路，交由京滬滬杭甬道

八

路管理局代辦，正在積極進行，所需築路地畝，現經鐵道部咨准內政部依法收用，茲錄內政部公告如下。

案准鐵道部二十四年二月二十日財字第三〇五號咨開，「查蘇嘉路線自蘇州經行葑門，吳江，北圩，平望，盛澤，三江涇，至嘉興，關係交通，至為重要，業經本部令飭京滬滬杭甬鐵路管理局測量完竣，亟應依照核定計畫，積極進行，所有全綫應需土地，并須從速徵收，以期早日興築，當經令行該局遵照土地徵收法第八條之規定辦理去後，現據該局備具蘇嘉鐵路購地計畫書，并附地圖，呈送前來，相應徵同書圖，咨請依法辦理見復」，等由，准此，核與土地徵收法第二條第二款之規定相符，應予核准，除咨復查照，仍請依法辦理外，合極依同法第九條之規定，將應行公告事項，列表於後，俾衆咸知。特此公告，計開，（一）興辦事業人鐵道

部，(二)事業之種類發展交通之事業，(三)興辦事業之地域。自江蘇省之吳縣京滬鐵路蘇州站起，經吳江縣，至浙江省之嘉興縣，滬杭甬路嘉興站止。全綫共長約七十四公里，寬度自四十二公尺至二百公尺不等，共徵土地約六千八百畝，中華民國二十四年二月二十五日。

膠濟鐵路召開商運改進會

膠濟鐵路召開之商運改進討論會，業經籌備多日，並通知沿線各地商會派遣代表來青參加，該路局刻接到各地提案約百餘件，已印刷成冊，將分別提交大會討論，現各地代表均已到齊，山東建設廳長張鴻烈，亦於六日晨七時乘二次車抵青參加，至十時各代表簽到後，即在該局大禮堂舉行開幕儀式，到會者除各地代表外，有山東建設廳長張鴻烈，青島市長沈鴻烈，社會局長儲鎮(董志道代表)暨膠路委員長葛光

庭，委員陸夢熊，崔士傑，彭東原，陳延焮，車務處長譚書奎等，如儀開會後，首由主席葛光庭致開會詞，次由車務處長譚書奎報告該路最近車務方面情形，繼由沈市長張廳長陸委員等演說，最後由主席致答詞，事畢時已十二時許，即攝影散會，計會期兩天，六日下午及七日仍在該局繼續開會，討論各提案，六日晚六時膠路局特在北平路順興樓款宴各地代表，並邀張廳長沈市長等作陪，茲將車務處長報告略誌如次。車務處長報告略謂，本路召開商運改進討論會之意義，主席業已報告，茲再將最近車務方面之措施及改進情形，向大家略為報告，本路貨運大宗為煤焦，花生，菸葉，棉花，其次為木料，麵粉，小麥，棉紗，大豆，生牛等，去年運輸總量約四百三十三萬噸，較十八年運輸總量二百四十四萬噸，約增加一倍，所以能有此成績，全賴路商雙方合作所致

一月來之鐵路

，關於過去客貨兩運改進情形，及車輛支配狀況，分述於下，(一)客運，關於改進客運者可分二十項言之。一。添設二等臥車，二。改造頭等臥車，三。改造三等客車座位，俾乘客舒適，四。各次客車擬添設到站放音機，五。各站張貼安全圖畫，六。注意車內清潔，七。改良飯車，務使平民化，增築滌縣站鐵路賓館，八。各站添設候客室，九。增加或延長各站月台，十。增築各大站雨棚，十一。延長賣票時間，十二。增設旅客問訊處，十三。添設冷藏車，十四。擴充旅客聯運車站，十五。舉辦水陸聯運，十六。籌辦汽車聯運，十七。籌開青平通車，十八。延長夏季遊覽票時間，十九。添設平津及各地團體遊覽青島二等臥車，二十。縮短白晝行車時間。(二)貨運，關於改進貨運者可分二十項言之，一。擴充負責運輸範圍，舉行國內聯運，三。舉行水陸聯運，

四。實行洛黃間通車，五。實行鐵路代收貨價，六。發行鐵路提貨單，七。代辦貨運抵價保險，八。減低大宗貨運運費，九。舉辦沿線經濟調查，十。擬訂聯運貨物特價，十一。與學術機關合作改良農產，十二。增築或延長各站貨台，十三。增築各站貨房倉庫，十四。增設各站叉道，十五。增設十九噸調車機，十六。增築大港張店兩站調車場，十七。增加機車車輛，十八。增加貨車附屬品，十九。縮短裝卸貨物時間，二十。延長夏季貨車停留時間，至於本路支配車輛，向本公平原則，對於幹支線各種商貨，毫無軒輊，本路貨運來源，通常以支綫各站之煤焦，濟南之土產，青島之進口雜貨佔大多數，其運輸方向，以東來者較西去者為多，而西去者不過佔東來者之半數，本路貨車前因軍事迭興，車輛多被徵調，截至十八年底未回者仍有三百餘輛，佔本路原有貨車

六分之一，後經本路先後增購四十噸之煤車一百五十輛，蓬車五十輛，共八千噸，對於過軌車輛之損失，始克恢復舊觀，計本路所有車輛總數，共有四萬一千餘噸，除去過軌未回者，及常年存廠輪流修理者外，其餘供實用者共計三萬五千二百餘噸，若按平均三日週轉一次計之，每日可供實際裝用者，約一萬餘噸，故以之應付冬季暢旺之貨運，時感困難，關於支線支配煤車方法，係先以站為單位，而後以運煤商號為單位分配之，分配各站車輛之辦法，即按照一定之比例分配撥給，此比例之厘訂，乃根據各站歷年運煤量而定，博山為百分之五十一，巖山為百分之二十七，大崑崙為百分之二十二，總計近三年來撥給支線煤車之總數，實與年以俱增，計二十二年份較二十一年份約增五分之一，而二十三年份又較廿二年份增加五分之一強，此固由於煤焦運銷漸見暢旺，

一月來之航空

而車輛週轉加速，亦可概見，至幹綫裝運噸數，通常每日為四千餘噸，旺時可達五六千噸，合以支線運貨噸數，每日年均約一萬噸左右，衡以上述本路車輛每日之實際裝運能力，實僅可應付陸續之疏運，殊難有突飛之增加，若值大宗貨運暢旺之際，而欲對於某種貨物予以充分疏運，勢所不能，加以各站貨商，請求車輛常隨市價漲落而增減，則市價漲則急於請運，市價落則又囤積觀望，未能繼續平均託運，以致供應之間，往往不能相應，此本路所至感困難，希望有以協同改進者也，總計近六年來之運貨成績，除十九年份因戰事影響，路線中斷，停運兩月，致形減色外，其他年份，均有增加，而尤以二十三年為最，計較十八年激增百分之四十九，是則調度成績之年見增進，可資明證也。

一月來之航空

三航空公司實行全國航空聯運

交通部所屬之中國航空公司、歐亞航空公司及西南航空公司，為便利旅客及運輸起見，擬定全國航空聯運辦法，中國歐亞兩公司已訂定聯運，西南航空公司亦已進行聯運合作，記者昨特向有關方面，探誌各情如次。

國內航空路線，經中國、歐亞、西南三航空公司積極發展後，全國航空網大部已告完成，關於全國航空聯運辦法，中國、歐亞兩公司業已訂定辦法，西南航空公司，現亦表示合作，故國內航空聯運，業已實行，其辦法凡有須經二個航空公司以上所轄航線實行聯運者，由出發航綫所轄之航空公司，負責通知另一航空公司，代辦聯運客票等手續，即如有客須由滬往北平轉漢口者，則可由中國航空公司代辦聯運客票，搭客抵平後，轉搭歐亞之平粵機飛行，可不用另購客票

，各公司向每月折扣結賬一次，至郵件方面，亦係照以上辦法進行聯運，手續殊為簡單。

至各公司各線聯運接卸之日期及地點，其規定如下（一）星期三歐亞平粵南行機，在鄭州與滬新西行機聯絡，（二）星期六歐亞平粵北行機，在鄭州與滬新東行機聯絡，（三）星期二及星期日之中航滬漢綫西行機，在漢與歐亞平粵南行機聯絡，（四）星期二星期六之中航滬漢西行機，在漢與歐亞平粵北行機聯絡，（五）星期二及星期六之中航漢渝綫東行機，在漢與星期三及星期日之滬漢東行機聯絡，（六）星期一三五日之中航滬漢西行機，在漢與星期二四六日之漢渝綫西行機聯絡，（七）一三五之漢渝綫西行機，在重慶與渝蓉綫星期三五之西行機聯絡，（八）星期三五日之渝蓉東行機，在重慶與漢渝綫星期四六日之東行機聯絡，（九）星期二六日

之中航，滬平線北行機在北平與歐亞平粵線星期三之南行機相聯絡，(十)星期二六日之歐亞平粵線北行機，在北平與中航滬平線星期三之南行機相聯絡，(十一)星期三歐亞之滬新線西行機，在蘭州與包蘭線星期四之東行機相聯絡，(十二)星期五包蘭線西行機，在蘭州與滬新線星期六日之東行機相聯絡，(十三)星期三六西南之廣龍綫東行機，在廣州與歐亞平粵線星期二六日北行機及中航滬粵綫星期四之北行機相聯絡。

滬新航綫

歐亞航空滬新線自新省發生戰事停頓後，迄未恢復，新省建設廳長高惜冰由新過平南下後，歐亞公司總經理李景樞在滬曾與高氏再三磋商，期航路早日恢復，現中央及新省當局均望滬新綫早日復航，以謀亞北交通之便利，但新省自戰

一月來之航空

事平靖後，因地方政治等項有特殊情形，故商洽於某種手續下，可恢復飛航至哈密，此事已由高氏致電盛世才請示，俟得復電後，即開始籌備一切，日期當在不遠，由哈密至塔城間，尚有一零二五公里之航程，則將由新省府自行辦理飛航，該公司已委平站辦事員光開甲氏為哈密站主任，定日內備技術人員由平飛哈佈置，此事經各方促請，即將實現，將來歐亞機由蘭州至哈密，則增一一七五公里之航程，旅客及郵件均感便利，李景樞氏前因私事北來，已定今晨搭機飛滬，記者昨晤李氏於某處，據談，歐亞航空公司營業虧累頗顯多，因全公司設備及預算均係按照歐亞通航計算，滬新航綫一旦停頓，影響甚大，雖自客貨運減價七五折後，營業較佳，但歪水車薪，無濟於事，俟歐亞綫復航後，方有轉機云。又滬新綫復航後，價目仍按照原訂額數統予七五折，計

一月來之航政

由蘭州至肅州六二五公里，肅州至哈密五五〇公里，蘭州至哈密票價五十五元，由上海至哈密全線三〇三五公里，票價一〇一〇元云。

中航公司滬平綫設立南京航空站

中國航空公司鑒於南京自奠都以來，各項事業突飛猛進，交通亦日益發達，除該公司原有滬漢及歐亞之京洛綫經過該地外，現為便利首都與華北航空交通便利起見，特將滬平綫機繞道南京，在該處設立滬平綫航空站，此事業經該公司當局，確定該公司所購之新機中最大者之道格拉斯陸地機，現已由美國機廠製就，於前日裝由德輪馬克司號來華，准本月底抵滬，該機有發動機兩座，機中容量，除機師二人，無線電員一人，招待一人外，尙可坐乘客十四人，每小時之速率達二百英里，抵滬裝竣後，即行駛滬平綫，屆時由京經海

一四

州，青島，天津而至北平，僅須四小時有半，同時該機並改為每日飛行，俟該機抵滬裝竣，即可實行，據該公司營業組主任黃寶賢氏語記者云，前日抵滬之福特新機，已運往龍華機場裝置，再有一星期左右，即可裝竣，在滬先行試飛，貴陽電台，業已裝竣，工程師阮任刻正離黔赴漢，裝置昆明電台，昆渝下月當可正式開航。

一月來之航政

招商局擴充江海航輪

招商局自收編國營後，竭力整理，決籌劃再購造江海輪二十四艘，約七萬噸，擴充國內航綫，然後再開國外航綫。茲誌詳情如下：

- 招商輪國內航綫，沿江為（一）漢漢綫，（二）漢宜綫，（三）宜渝綫，（四）滬湘綫。沿海北洋綫為（一）滬烟綫，（二）

滬青連綫，(三)滬營綫。南洋爲(一)滬廈汕港粵綫，(二)滬閩綫，(三)滬甌綫，(四)滬甬綫，(五)滬海綫。輪船，江輪爲江順輪等十一艘，海輪除元亨利貞四新輪外，爲新銘等九艘。此外海輪嘉禾，廣濟，廣利，暨江輪峨嵋等四艘，已先後停航。以上航綫中，滬營綫自閩南失事後，已放棄行駛，宜渝綫自峨嵋擱淺後，亦已暫行停航。

招商局自收歸國營後，營業日見起色，初則收支相抵，繼即獲有盈餘。同時全國各路水陸聯運次第實行，以致原有船隻，不敷分配，不得已實現租船政策，及至昨日截止，承租船隻，爲無恙安興等輪，專駛沿海各口岸，以裝貨爲主。至於前承租大振公司之泳平，泳安，泳吉等三輪，業已期滿退租。如各路聯運貨擁擠時，得臨時租用海輪行駛。

總經理劉鴻生，鑒於國內航綫，尙未普及，且時覺船隻

一月來之航政

不敷分配，曾與交通部長朱家驊會商，籌劃先擴充國內航綫，預定於民國二十四年度，購造江海輪二十四艘，總約七萬噸。是項計劃，業經交通部核准，刻正在進行中，至於添購江海輪之費用，亦在籌劃中，將來成功後，海輪駛南北洋綫，江輪駛滬漢綫。

海外僑胞各業等，曾要求交通部令飭國營招商局，從速開航國外航綫，經該局再三設計，擬以向海軍部所租之普安輪駛馬尼刺，旋因營業無把握而中止。今鑒於國內航綫尙未普及，故決定俟國內航綫完成後，再行籌劃行駛國外航綫，故非短期內所能實現。

關於招商局之舊債，連歷年未付之利息，總約二千九百萬元，雖經一再設法整理，終因財政支絀，以致中止。此次交通部依照電政舊債整理辦法，飭該局參考辦理，經局核議

一月來之航政

後，認為事實上困頭，業已由理事會呈復矣。惟該局總經理劉鴻生，對於舊債問題，認為倘不設法整理，則該局永無辦法，故今決設法將零散債戶，先予歸償，逐漸整理云。

日清汽船會社籌劃擴充長江綫

日商日清汽船會社航綫，側重長江上下游，前受抵制影響，各輪船停航殆盡，今決籌劃擴充長江班論，實行競爭，茲誌詳情如下：

日清汽船會社共有江海輪約三十餘艘，總噸數在四萬噸以上，除行駛南北洋線外，側重長江上下游綫，自東北事件發生後，受抵制影響，營業大受打擊，每次開航，客水脚收入，不敷船上開支，不得已暫行停航，以待時機，經一再設法恢復無效，今鑒於我國各地排日運動已中止，復計劃恢復，並擴充長江航綫。

一六

日清汽船會社江海輪除年老出售拆毀外，目前尚有江輪鳳陽，洛陽，南陽，襄陽，瑞陽，岳陽，信陽，當陽，雲陽，長陽，宜陽，大貞，湘江，武陵，沅江，嘉陵，清陵等十七艘，海輪唐山，嵩山，廬山，華山等四艘，此外尚有日清號輪八艘，噸位自百餘噸至三百噸不一，專駛長江綫，現行駛定期班者，除南北洋，華山，嵩山，唐山，廬山等四艘外，長江綫為洛陽，鳳陽，南陽，襄陽等四艘，漢渝綫信陽九一艘，餘均停泊在滬漢等處。

日清汽船會社每年均受日本政府之津貼，以噸位計算，此次擴充長江航綫計畫，擬先調瑞陽，岳陽等輪，行駛上海漢口線，當陽，長陽，雲陽等輪，行駛漢口宜昌重慶線，嘉陵，湘江等輪，行駛漢口長沙線，視營業如何，逐漸恢復之，同時並開擬訂造新式江輪五艘，噸位三千噸左右，專駛上

海漢口線，實行競航。

中外各輪公司締江輪大同盟

長江航路，招商，太古，怡和，等三家，本來合作一致，後又增入甯紹，三北，日清，三家，成爲六公司合作。上下貨水脚，初均一律，遵守公訂價目，自一九二五年以後，六公司合作無形解散，各公司自由放扣，爭攬客貨，由是成爲各自爲政之局面，釀成今日之局勢。

自上年我國創辦水陸聯運以來，長江內洋商輪，更將下水貨運費，一再狂跌，甚至有減落到不及原率十分之三者，更有創出「五個九扣」、「六個九五折」等實收名詞，水脚減跌之濫，至斯而極，結果各輪公司，無不同蒙損失，去年各公司江輪營業，竟有虧損至百萬元以上者。

本年各輪公司，悉於競爭失計，感於前途危險，知非聯合，無以維持，乃由太古，怡和，招商，等提議，聯合同航

線內各輪公司，實現合作大同盟，第一個主點，在泯除競爭，打破跌價多裝之積習，經各該公司將此意徵求三北，寧紹，日清，提江，等各公司同意，結果，一致贊同，公推三大公司草訂合作同盟，及營業公攤草約，以便公決實行。

七公司對於同盟公攤合作辦法，已召集各該公司代表，開議四五次，關於船舶班次，貨量支配，提高運率，與公攤水脚等項，因公司既多，船舶又夥，範圍甚巨，辦法自繁，會商數次，於限定班次，規訂運額，廢除不規則的放開等等，已在草約內逐項訂定，大致貨量超出限度，即須攤出水脚，貼補少裝之船，祥泰，慶興，因各有船行駛長江，故亦請加入，現正積極進行中，一俟草約議妥，經各公司簽訂後，便組織一聯合辦事處，管理此合作營業云。

招商局購買法輪在萊茵河交船

國營招商局，總經理劉鴻生，鑒於國內各路水陸聯運，先後實行，以致船隻不敷分配，向法國購買巨貨輪一艘，經交通部核准後，即與駐滬法國之代理人談判，業已簽訂合同，規定在萊茵河交船，該船總噸數為五千六百噸，價為七千七百五十英鎊，當談判之初，約合華幣十五萬元，今因匯水之高低，及至訂合同時，約合華幣十三萬餘元，分三期付款，今第一第二期款業已付訖，招商局於合同簽訂後，即派外籍船主由滬赴萊茵河領船，今已經該船主驗領駛滬，約下月底抵滬，俟抵滬後，即將買價如數付清，駛滬之時，曾攬得裝滬貨物若干，該輪抵滬後，即駛上海連雲港航線，專裝載隴海鐵路聯運貨物，如棉花等類，該輪原名靈飛，（譯音）現決改名，但其命名尚未決定云。

一月來之電政

交通部國際電訊局籌建中菲無線電話

交通部國際電訊局因菲律賓為我國毗鄰，商業政治頗佔重要，特籌建無線電話，菲方已派員來滬接洽，國內之滬粵滬漢滬津三線，工程亦積極進行，茲經記者探誌各情如下：

我國與菲律賓建設無線電話計劃，自菲律賓無線電話公司於去年底初次派員來滬與交通部國際電訊局長溫毓慶接洽後，建設工程各項辦法，均經雙方決定，因我方建築材料及經費關係，致未能早日實行，現菲方再派代表蒞滬催促，故該局擬向中央庚款委員會撥借材料經費，業已連同計劃呈請交通部核示，批准後，即着手進行。

交通部國際電訊局遵照部令建設國內各大都市之無線電話，計先辦滬粵，滬漢，滬津三線，上海真茹無線電報收發

台內附設無線電話券，一切構件材料已配裝完竣，粵方第二批材料日前鄂宗堯來，後運粵配裝，預定四月十日試話，所有電話費章程尚在擬訂中，其次漢口天津二處無線電話均在分別積極進行，至遲於五月中可正式通話。

關於我國與美法義德日等國籌備無線電話，曾經分別以非正式互相交換通話，成效甚佳，惟此項電話可直接傳達，無需再用電碼譯述，於政治外交商業各方均屬重要，是以通話必須避免傳音洩漏外交上之祕電，故工程建設較國內為複雜，電話期尚未確定，但對合同話費等項，交換意德國購料，用分期付款辦法，前外間所傳發行水電建設公債，係屬不確，龔氏在滬約有三三日勾留，即離滬赴杭返贛。

蘇北各縣電話網行將完成

江北各縣長途電話，南通，東海，鹽城三行政區內，已

一月來之電政

於二十二年度裝設完成，實行通話，此三區內，計包括江都，泰縣，泰興，如皋，東台，南通，靖江，鹽城，阜寧，灌雲，東海，贛榆等十二縣，現蘇建廳為完成江北電話網起見，決定在最短期間，再將淮陰銅山兩行政區內長途電話，裝設完成，刻已著手先行裝設淮陰區內所屬各縣，工程處已在淮陰東門內舊都司署內設立，並派工程師袁鳳祥來淮，負責計劃一切工程，淮陰市內電話，昨已開始裝設，據袁工程師談，淮陰市內電話，裝設竣事，即行裝設揚(州)泗(陽)線及淮(陰)阜(甯)線，揚泗，淮阜兩線完成，則淮陰行政區內長途電話，完全通達，然後即將再行裝設銅山區內長途電話，銅山區內完成，江北電話網，即張設安定，江南江北各縣長途電話，亦即連成一氣，此項工作完成時期，約在明年五六月間，又淮陰市內電話及揚泗綫，淮阜綫長途電話裝費，現

一月來之電政

已規定，計淮陰市內電話材料費，為三千〇三十二元六角八分。機械費為四千一百五十元。工程費為一千元，揚泗線長途電話，材料費為四萬七千七百四十八元七角六分，工程費為九千八百二十八元六角八分，淮阜線長途電話，材料費為二萬二千五百一十三元六角二分，工程費為四千六百三十五元三角六分。

京漢間長途電話年底可完成通話

交通部籌建京漢長途電話，各臺站應用機件，已由國外購來，運抵南京。約本年底可完成通話，本報記者昨訪漢口電話局周總工程師，承告詳情如次：據談修建京漢線，對於軍事商業及新聞界，便利殊多，經費係由庚款中撥付，可不成問題，為求迅速完成起見，決於下月分五段同時動工。第一段為京滬段，第二段為蕪湖段（殷家匯），第三段為殷湖段

（湖口），第四段為湖修段（修水），第五段為修漢段，綫路有三對，沿長江重要市縣，均設分台。完成後，即展至長沙，次再展至重慶。京平線亦正在籌劃中，如實現後，凡漢口與平津通話，可由京漢綫轉，毫無阻礙，故暫不設平漢線。又武漢三鎮自動電話，因長江襄河中，均有水底電線，計陽漢間三百三十根，武陽間一百廿根，當集稼嘴江漢合流之水底線路，因自去夏襄河暴漲時，被船戶拋錨毀斷，雖比經修復，但當每天上午十時至十二時，下午四時至六時，通話擁擠，線路即感不敷，近日新增四十對。嗣後無論任何時間，可暢通無阻云云。

魯電話網完成

濟南通信，魯省長途電話，經建設廳三年來積極架設，所有省縣長途電話，大致均已聯絡完成，所遺者僅沿浦支登

築成等縣，亦於最近開工，定四月底架設完成，全省電話網，均可聯絡銜接，此後建設廳對省有電話，則設法改良整理，對縣有電話，則使其普遍於鄉區村鎮，長途電話管理處理，奉令編輯三年工作報告統計，及長途電話誌，茲將長途電話概況，及此後整理計劃，分誌如後：全省省有電話，共分七大幹綫，計為濟青，濟泰滕，濟東濟，濟聊，濟德，濟惠，濟沂等七大幹綫，其行政區則劃為濟東濟武萊濟沂濟曹等五區，有電話局一百十六局，代辦所十九處，綫路共一萬四千六百一十二里，銅綫有四千六百七十六里，鐵綫有九千九百四十五里，綫條長度共一萬七千八百九十二里，有話機二百八十八部，交換機一百一十部，行路機一百二十部，另外有由蒲台至博興，洛口，東阿等三水底電綫，並有霍家溜水綫一條，縣有電話，係屬於各縣，由建設廳轄管，每縣有長途

電話事務所一處，全省縣有電話網，共長五千六百九十一里，連同舊有綫路，共計三萬零三百七十八里，掛綫三萬九千八百三十七里，共有話機二千九百六十三部，凡各村鎮，均可直接與縣通話，並可與省有電話銜接，全省電話，既分省有縣有，其收入亦劃分省有縣有，每月底解款一次，係零解法，每月收入在四萬元左右，營業旺盛時期，可得五萬餘元，淡月則收三四萬元不等，此中記賬佔三分之二，預計文登縣電話局設立後，其收入可增加一倍有餘，蓋沿海以後與各縣銜接，其電務自當繁忙也。全省電話網聯絡完成，建設廳暨長途電話管理處，對省有縣有電話，故着重於整理，其整理計劃，(一)整理各機電桿，先由魯南各縣辦理，凡已有電桿過矮或腐爛，均另換口徑五寸底徑七寸之沙木桿，(二)各縣由縣政府督促民團及聯莊會，負保護綫桿之責，凡省有電

一月來之公路

話，由縣政府令附近村莊負責，如有損失，即由該莊村負責，縣有電話，則由縣府第四科令行各村莊負責，此種辦法，各縣均已實行。

一月來之公路

湘黔路徵工辦法

湘黔公路，原定路線，係以屯口為起點，經寶慶，洪江，各地，而達黔境，現屯口至寶慶一段，長約二百餘公里，業已修竣通車，惟由寶慶至洪江一段，沿綫所經各地，多係石山，工程極感困難，故暫時不能從此路修築，業經呈准蔣委員長，將湘黔路線，改為由桃源，經沅陵，辰谿，麻陽，芷江，晃縣，玉屏，鎮遠，而達貴陽，此段路線，在湘省境內者，長約八百餘里，修築經費，約需二百五十萬元，業由湘省府通過，撥建設公債三百萬元，以作修築經費，不足之

數，則由中央補充，因公債須向上海銀行界，抵押現款，始得應用，故湘建設廳長余籍傳，財政廳長張開建，聯袂往滬，向銀行界要人張公權，陳光甫等，交涉押款一切手續，其款額總數，聞已商定為六百萬元，（按建設公債發行爲一千萬元）抵款合同，亦無變化，最近期內，即可在滬簽字，至前次在漢口四省農民銀行以建設公債抵借之二十四萬元，除留少數款項，在長沙購米運往接濟路工徵工糧食外，其大部份，即匯解沅陵行營公路處應用，至湘黔公路征工辦法，已由行營規定，頒發來湘，茲探誌如下，（一）民工津貼，按照所做方數發給，其各項工程單價，規定如次，鬆土，每公尺，〇・〇八，緊土，或堅隔土，每公尺，〇・一四，軟石，每公尺，〇・二二，遠運，（在三十公尺以外，每三十公尺照加），每公尺，〇・〇二三，各組民工能提前完成者，除

照以上所列單價津貼外，另加給獎金一成。其不能如期完工者，由工程處，呈請行營公路處處鑒之。(二)民工工作，得預領膳金，五日一次，但每人每日，不得超過一角六分。(三)各段督工委員，或徵工人員，核准各組預領膳金數目後，由該組長向湘黔公路處所派之會計人員領款。(四)各組民工，將指定工作完成後，即由經管工程處，將實做方數結算，經該處驗收後，呈請湘黔公路工程處，照結算金額，一次發清，但應扣回預領之膳金。(五)各組組長，對於民工工作，如督促不力，以致所領膳金總額，超過所做土方之結算金額，應由各縣縣長分別情形輕重，酌量處罰。或責令各組組長負責籌還。(六)各組民工，沿路紮無相當住所，可由經管工程處，呈請酌給津貼，搭蓋草，其材料徵用之云。

浙省去年築路完成千二百公路

一月來之公路

浙省建築公路，於民國十三年開始，截止二十二年終止，已完成之公路，計省築者一三二九·八九公里，商築者四九九·三四公里，二十三年仍照七省聯絡七路計劃及本省交通需要，繼續展築，計省築者一〇八〇·三二公里，縣築者一八四·六八公里，合計一·二六五·〇〇公里，均經先後完成通車，至二十三年底止，本省已完成之公路，已達三〇九四·二三公里，茲將去年一年中已建築完成之公路，及正在建築之公路，分錄如下：已完成者 一·富新路，自富陽至新登上江口，計長三九·一二公里。二·桐建長，自桐廬至建德陽村橋，計長五〇·〇九公里。又鈞台支綫，計長六·三〇公里。三·新民路，自新昌至天台，計長六四·六三公里。又天台支綫，長二·七〇公里。四·天臨路，自天台至臨海，計長五六·〇〇公里。又臨海申城接綫計二公里

一月來之公曆

五。建澤路淳感路，自淳安至感坪界口，接通安徽之屯溪，計長二七·七六公里。六。奉新路，自奉化溪口鎮至新昌拔茅，計長五〇·八四公里。七。平嘉路，自平湖至嘉興，計長二七·八〇公里。八。江常開路白沙支線，自常澤路十八跳至白沙關，計長一二·三四公里。九。杭富路梵雲支線，自杭富路梵村站至雲樓寺止，計長二·〇四公里。十。雲龍路，自雲和至龍泉，計長七四·四〇公里。十一。永縉路縉仙支線，自縉雲至仙都止，計長七·八四公里。十二。天目山支線，自杭徽路藻溪站至天目山麓止，計長一八·七一公里。十三。茶巖支線，自東長路茶場站至巖山止，計長二〇〇公里。十四。東永路，自東陽至永康，計長五五·六〇公里，又方岩支線，自世雅至方岩，計長六·七七公里。

十六。奉海路，自奉化至奉海，計長四五·一一公里。十七。鄞江橋支線，自鄞奉路之橫溪橋至鄞縣橋，計長八·四五公里。十八。鎮駱路，自鎮海至駱駝橋，計長一三·五〇公里。十九。象西路，自象山至西澤埠，計長一八·六〇公里。二十。臨黃路，自臨濟至黃岩，計長三八·〇〇公里。二十一。澤清館路，自澤鎮經樂清至永嘉之館頭鎮，聯接已成之黃澤路，計長一〇一·〇〇公里。又澤國樂清間添築雁蕩山支線，計長四公里。二十二。麗溫路，自麗水經青田至永嘉對江龜山塔計長一二四·〇八公里。二十三。永館假為聯絡麗溫及澤清館兩路路線，計長一五·六二公里。二十四。龍浦路，自浙省龍泉至閩省浦城，浙境內計長五一·〇〇公里，閩境內計長四〇·〇〇公里。二十五。金蘭路，自金華至蘭谿，計長三一·七四公里，又金華接綫計長二·九

五公里，北山支綫計長七·六〇公里。二十六·縣縣接綫，聯接曹嶧·嶧新·嶧長三路，計長二·〇〇公里。二十七·玲瓏山支綫，自杭徽路玲瓏站至玲瓏山，計長一·二〇公里。二十八·龍遂松路遂松段，自遂昌至松陽，計長三七·〇〇公里。二十九·縣辦完成之公路，計有十二綫，(一)甯波穿路，自寧波至穿山柴橋，計穿長四〇·〇〇公里，(二)寧橫路，自寧波盛墊橋至橫山埠，計長三九·六五公里，(三)餘周路，自餘姚至周巷，長一四·九七公里，(四)餘岩路，自餘姚至謝山，長一二·六四公里，(五)龍遂松路龍溪段，自龍游至溪口，長二三·五〇公里，(六)汝駱路，自慈谿汝溪至溪口，長八·一五公里，(七)慈龍路，自慈谿至龍山衛，長一九·四八公里，(八)桐徐路，自開化桐村至徐村止，長八·六五公里，(九)桐岩路，自開化桐村至辭村，長五·

一月來之公路

七九公里，(十)三巖寺支綫，自麗水至三巖寺，長一·〇〇公里，(十一)南明山支綫，自麗水至南明山，長一·八五公里，(十二)球萍路，自常山球川至草萍，長九·〇〇公里。建築中者 一·開遂路，自開化至遂安，計長六七·〇〇公里 預定本年底完成。二·龍遂松路溪遂段，自龍游溪口至遂昌，計長四九·六四公里，約本年底完成，三·餘安孝路，自餘姚之橫湖鎮至安吉及孝豐，計長五五·二六公里，約本年底完成。四·嘉湖路，自吳興經南潯至江蘇之平望，計長五八·一三公里，約本年底完成。

嘉湖路湖潯段路基土方將完成

省公路管理局本月十四日將最近一週間各路段工程進行概況及營運狀況，簡要報告建設廳審核，關於工程者，(一)嘉湖路湖潯段徵工所做路基土方，本週內可告竣，(二)

一月來之公路

桐分路路線業已測量完竣，經發振款，飭自分水縣城起築，
(三)計劃改建衢關路羅埠橋及西大街修車廠洗車池武林門總
車場門面圖樣 (四)奉令各路沿線行道樹，限於本年春季一
律植畢，現屆植樹之期，經飭各區管理處及養路所，遵照廳
頒各公路車植及保護行道樹實施辦法第八條之規定，督促道
班隨時灌溉，並飭各商辦汽車公司遵照前項辦法第十一條之
規定，購買樹苗負責栽植，灌溉及保護，關於營運者，(一)
本局為增進外勤員司服務效能起見，特組織附屬機關員司訓
練委員會，業於二月二十八日成立，並呈廳備案。(二)六區
各路行車時刻，以日晷漸長，於三月一日起改行新訂行車時
刻表。(三)所屬各路段代辦站為數甚多，業經嚴加考核，以
定去取，合格者一律發給代辦站務許可證，以昭鄭重。(四)
四月一日至七日為各學校春假之期，本局屆時擬開駛杭州至

天目山及杭州至嚴子陵釣台專車，以便遊旅。(五)定於三月
二十一日招考汽車駕駛人十餘名，以便分發各路段補充。(六)
籌辦本局機司養成所，並指派教職員及準備招生各事宜

蔣令建築蘇滬公路

蘇省公路建設，年來經建設廳積極進行，成為公路網，
特設公路管理處，專司管理事宜，查各公路之已成通車者，
計有鎮句路，錫宜路，鎮澄路，錫澄路蘇嘉路，滬太路鎮溧
路在建築中而行將完竣者，為錫滬路，蘇木路正在測量路線
者，除松楓路外，最近復有蘇滬公路，此路係蔣委員長令飭
蘇省府與滬市府分工合築，其路線起自蘇州之葑門外，經外
跨塘，官濱里，正儀，唯亭，而達崑山，是為蘇崑段，與京
滬鐵路平行，惟公路在鐵路之北，自崑山跨越鐵路沿京滬路

南行，直抵南翔，即接已成之真北。(真茹至北新涇)路，實
 滬崑段，其路線已在測量，全線長約一百十餘公里，需費七
 十萬元，約四個月完工，路面擬鋪煤屑，全路港汊紛歧，以
 蘇崑段為最多，然河面平狹，建築橋樑施工尚易，需費亦輕
 ，惟青陽港橋與夏家河橋，為全路最大工程，而事實上又為
 最重要之二大橋，各長五百公尺，需費浩大，此二大橋皆屬
 崑山縣境，日前沈建廳長赴滬與市長吳鐵城接洽之結果，省
 市合辦，蘇崑段歸省府出資招標建築，滬崑段歸滬市府建築
 ，青陽港及夏家河兩大橋經費及工程，亦歸滬市府招標興築
 ，而蘇省酌予補助，此路與鐵路營業，并不衝突，而交通上
 便利良多，長途汽車，聞將由蘇省府滬市府合資創辦云。

一月來之公路

小橋樑八十一座 橋墩用水泥，橋面用洋松建造，此項工程
 ，均已分段開工，約本月底可竣 水管三〇三道，涵洞五十
 三個，均已於上月完工，全路路面，分段建築，目下正在趕
 造中，約六月底可完竣，七月初可通車，路面決以石片鋪砌
 ，並開錫滬長途汽車公司，現已有大批職工，分往無錫常熟
 太倉嘉定南翔上海等處，計劃建築汽車站。(二日)

新綏公司近况

年來國內人士目光，集注西北，自新綏汽車開駛後，在
 溝通新疆與內地交通上，增加不少便利。關於新綏汽車開駛
 ，及該公司組織，甚為國人注意，有人特訪新綏長途汽車公
 司總經理朱西亭氏，詢問該公司之組織經過，及近况，誌其
 談話如下：問：「貴公司創辦及成立的經過，願聞其詳？」答
 ：「前數年綏新商運，純恃駱駝，每年兩地僅來往一次路途稍

一月來之公路

有不靖，一年來往一次也辦不到，又加沿途滯碍重重，更給予商運上種種不便，有一次商有駝戶數十家，為避免沿途過甚的束縛，繞走外蒙路線（俗呼大草地），結果被外蒙將所駝駝二千餘隻，商貨四五千擔，息數扣留，後經竭力交涉，放還駝駝二三百隻貨四五百件。此次損失，達三百餘萬元，實為新綏商業最大之致命傷。自此以後，談虎色變，視為畏途，而商運亦逐漸減少。本人（朱氏自稱）於十八九年間，同其他同人乘駝往來該路線數次，以沿途留心考察，所得之結果，為改善運輸之張本，並確知此線可以通行汽車，故於考察歸來之後，與新綏各同業，聚議釀資創辦新綏長途汽車藉以減少運輸上已往之若干困難。此為本公司創辦之起緣。問：「貴公司創辦資本若干，可否見告？」答：「敝公司股東純係新綏商人，命脈所關，最初資本之召集，自較容易，公司成

二八

立以後，即遭新變，停頓年餘，經濟方面，萬感困難，不得已故由舊股東陸續添加股本，並分別擔任週轉金。近來車雖通行，沿途建設甚多，現已將股本擴充為一百萬元，已籌到之數為六十餘萬元，其餘三十餘萬元，刻在正募集中。問：「現有股東雖為新綏商人，而將來之希望，甚願中央及各方當局以及有志西北建設事業之士，都來參加」問：「貴公司現有車若干輛？」答：「現有車五十餘輛，以現在商運情形言，足敷應用。隨後當陸續增加，按諸已往統計，新綏貿易最盛年份有八十輛車，即足用矣。」問：「貴公司現在開車有定期否，大約每月可開幾次？」答：「原定每月開車四次，嗣因新省甫經變亂之後，商業尚未復原，商貨無多，故每月開行不過一二次，全視商貨多寡為標準。」問：「貴公司通車後，營業上有無盈餘？」答：「雖已通車而營業上毫無盈餘。」

餘，因沿途設施殷繁，消耗頗多，且商貨又少，自無利可言。」「問：「貴公司修路計劃如何。」答：「敝公司自經通車後，頗獲經驗，前月本人親往履勘，現在急應修築者，計為松嶺附近之白薊墩，約七八十里，居延海附近之稜沙地約三百餘里，班定陶賴蓋，海牙阿馬圖間有大沙河數道，均須分別加以平剷起墊之工作。又百靈廟 黑沙圖間有小河數道，亦須修作橋樑。此為較大之工程，刻正積極設法進行，其餘各地之起伏不平者尚多，當隨時修治，現擬分為三步辦理，第一步即上述工程，需時約一年，修路用之主要機器，已在滬定妥，俟下月運到後，即着手循序辦理。」問：「內蒙各地人口稀少，關於修路之人工，貴公司如何辦理？」答：「此誠為極可注意之點，現敝公司已規定計劃居延海，二里子河附近人工，由金塔，天倉兩地招募。綏遠至二里子河段

一月來之公路

，由綏遠招募，哈密附近者則在哈密招募。肅州支線，在肅州招募。均由敝公司分段用汽車載赴工作地點。至食料等項，均雇駝載送分存各站。」問：「貴公司車行時間，將來路途修理完整後，最少需時幾何？」答：「由綏遠到哈密路線，共長為五千餘里，最初定二十天，最近則僅費時八天半，預計敝公司修路計劃第一步完成的，由綏遠至哈密可減至七日，第二步完成後，可減至六日。第三步完成後，可減至五日。較以前往返經年者自不可同日而語。」

甘青間駛行汽車

甘青交通梗阻，呎尺天涯，影響於本省文化及商業之發達，至為巨大，前年曾有某商所辦之長途汽車，一度試駛此路，卒以票價過昂，乘客無幾，不堪賠累，而致停駛，青蘭交通遂不得不仍賴於迂緩之牲畜為工具，去歲陝甘亞洲汽車

一月來之公路

行，爲開發蘭青及甘涼肅間交通，藉資促進西北繁榮起見，計劃蘭青蘭肅兩路之試駛，茲悉該行首次試車已於二十一日抵達西寧，該行已先呈准甘建廳准予免去手續費，並在甘省府呈准備案駛行蘭州西寧及蘭州肅州間，試駛期間暫定六個月，在此期內，票價特別低廉，以便行旅，使西北人民，認識汽車在交通上之重要，該行汽車現暫不輸運貨物，專搭乘

客，並可由西寧直接購票至西安，如專包一車前往甘涼肅等地，更所歡迎，所有車輛均爲新置，機件堅固，行駛迅速，此後蘭州西寧間交通爲之便利，即文化商業，亦當獲益不少，以前數百里之隔，需時近週，今指顧即達，可不再感受長途艱勞之苦，尤餘事也，該批汽車達西寧後，即在東關設立辦事處，并開始售票，以後每週蘭青對開一次，甚稱便利云。

本刊廣告價目

面 積	期 間	全 頁	半 頁	四 分 之 一
一	期	二十元	十二元	七元
三	期	五十四元	三十二元	二十元
六	期	九十六元	五十六元	三十三元
十二	期	一百七十元	一百元	六十元

廣告刊例

- (1) 封面之裏頁或底頁之外頁照價加倍
- (2) 彩色紙或彩印價目另議
- (3) 圖版可由本刊代製其製版費由刊登者負擔
- (4) 廣告費須預付半數其餘俟期滿時全數付清

平漢月刊第六十期

中華民國二十四年四月三十日出版

發行者 鐵道部直轄平漢鐵路管理局

印刷者 漢口光明印刷商店代印

地址：法租界公德里街面一號

郵 費	定 報 價 目		
	每 月 一 期	半 年 六 期	全 年 十 二 期
本埠每册二分半外埠五分	大洋四角	大洋二元	大洋四元

