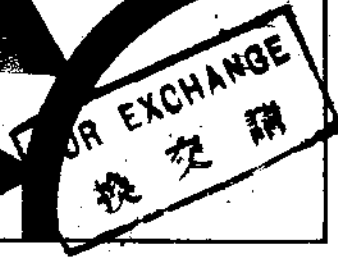


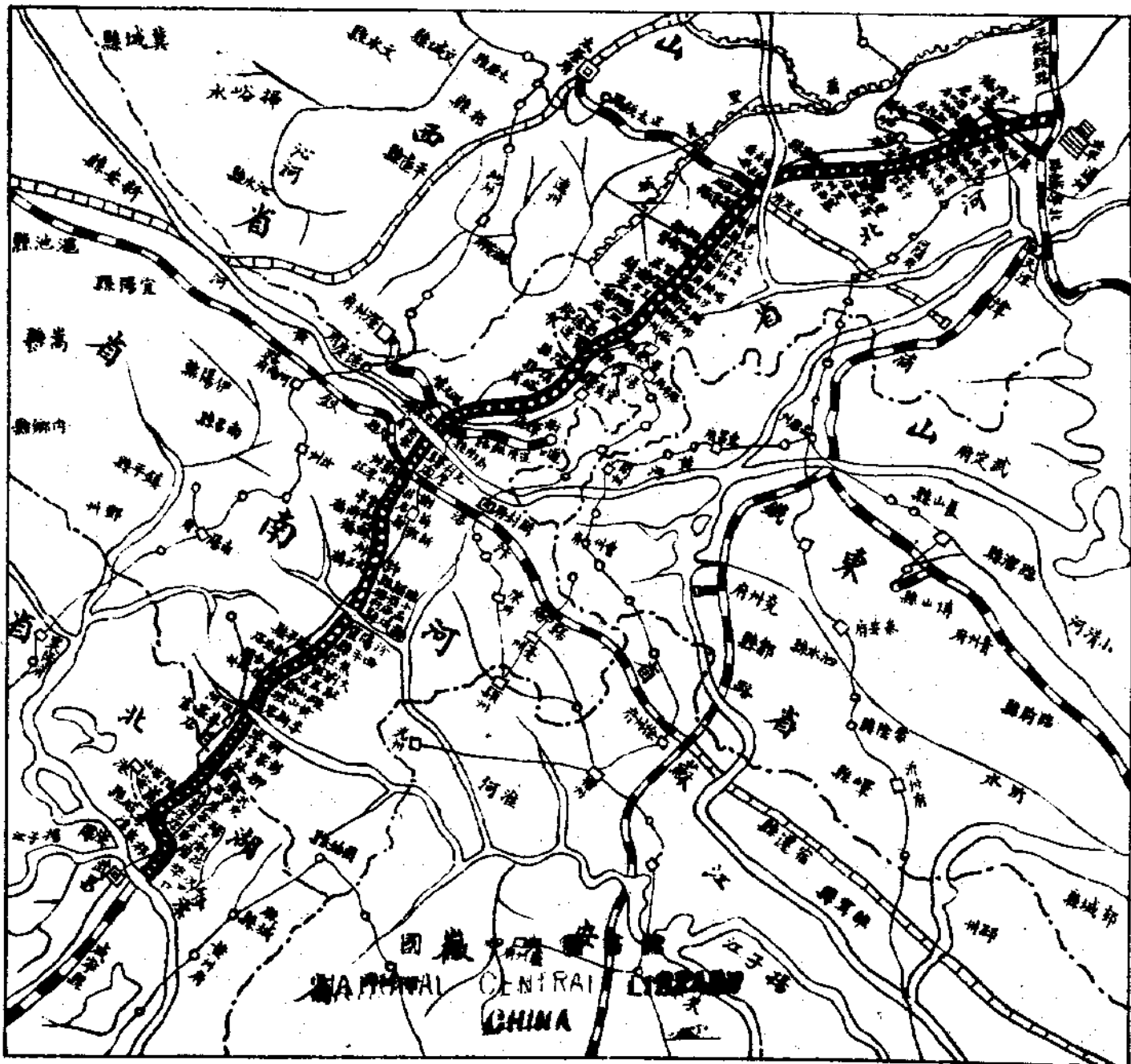
中華民國二十一年四月出版

# 鐵路月刊

## 平漢線



### 第 二 十 二 期



# 本刊啓事

本刊遵照

部令將所有命令公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實以後歡迎左列投稿

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

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞智識及改革制度等

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

漢口黃陂路三合里平漢鐵路管理委員會編譯課公報編輯室

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

# 鐵路月刊平漢線第十二期目錄

總理遺像

總理遺囑

## 插圖

平漢鐵路管理委員會委員長劉維熾

雲梯菴全景

雲居寺全景

## 法制

工廠檢查法

教育會法

棉紗火柴水泥統稅條例

導淮委員會組織法

二十年度國家預算編送程序

二十年度地方預算編送程序

各機關編製二十年度概算應行注意事項

傾銷貨物稅法

高等考試普通行政人員考試條例

應考人專門資格審查規則

修正鐵道部購料委員會規程第六條條文

修正鐵道部統計處職掌規程第七條至第十四條條文

修正鐵道部聯運處職掌規則第九條條文

修正鐵道部特派駐路總稽核職掌規程

鐵道部及部屬各路局學校員司調差旅費規程

鐵道部發給員司乘車優待券規則

鐵道部填發員司公務乘車證細則

工會分事務所組織簡則

修正平漢鐵路公電收發暫行規則

平漢路駐平辦事處派員赴站調查辦法

紀  
錄

本路局 總理紀念週紀錄五則

## 表 冊

本路十九年四月份至十二月份收支總表

本路二十年一月份收支詳細對照表

本路現金出納旬報表(二十年一、二兩月份)

本路營業進款概數旬報表(二十年一月份)

中華全國火柴同業聯合會會員表

本路員司工警人數薪餉表

各官署檢送現任公務員甄別審查證明文件清冊

各官署現任公務員甄別審查證明文件表

## 黨 務

吳委員鐵城演講中國國民黨之使命

曾委員養甫演講黨的力量與黨的基礎

平漢路特黨部通電呈請督促拒絕日本滿鐵交涉

平漢路特黨部為副共告沿路農民書

平漢路特黨部為總理逝世六週年紀念告本路同志工友書

平漢路特黨部為革命先烈紀念告全路同志工友書

### 專 載

約法精義

國民會議任務

中國的林業問題

實施造林宣傳大綱

孫部長談鐵道整理計劃

### 平漢路帶

本路帶各地概略(續)

### 交通鱗爪

鐵路消息八則

航空消息四則

于右任

戴傳賢

孔祥熙



公路消息二則

電政消息二則

航政消息三則

### 研究

機用油料(續)

### 論著

整理鐵道之我見

### 譯述

木料購買之經濟問題(下)

巴爾幹半島之鐵道概況(續)

### 調查

中國電信事業概況

一九二九年世界船舶喪失統計

李定煥

祝鴻文

譯自 Rainey 著  
文書課司事劉華卿

張傲雲

附錄

全國商運會議

附劉司長報告整理業務計劃

關於清除積弊之提案



平漢鐵路管理局委員劉維熾

雲梯菴 由接待菴  
至此崆峒陡峭  
料中



本路帶風景之一



雲居寺全景  
北石羅  
漢塔南  
高藏經  
塔

本路帶風景之二





法  
丁×  
乙

制  
乙



### 工廠檢查法

~~第一條~~ 本法所稱工廠依工廠法第一條之規定

~~第二條~~ 本法所稱主管官署除特別規定外在市為市政府在縣為縣政府

~~第三條~~ 工廠檢查事務由中央勞工行政機關派工廠檢查員辦理之

~~第四條~~ 工廠應檢查之事項如左

- 一 關於工廠法第二章及其他勞動法規所規定男女工人年齡及工作種類事項
- 二 關於工廠法第三章及其他勞動法規所規定之工人工作時間事項
- 三 關於工廠法第四章及其他勞動法規所規定之工人休息及休假事項
- 四 關於工廠法第七章及其他勞動法規所規定之女工分娩假期事項
- 五 關於工廠法第八章及其他勞動法規所規定之工廠安全及衛生設備事項

六 關於工廠災變工人死亡傷害事項

七 關於工廠法第十一章及其他勞動法規所規定之學徒年齡工作人數及一切待遇  
事項

八 關於工廠法工廠法施行法及其他勞動法規所規定之簿冊及登記事項

九 其他依法令應檢查事項

第五條

工廠檢查員應就左列人員經訓練合格者委任之

一 國內外工業專門以上學校畢業者

二 曾在工廠工作十年以上有相當學術技能者

前項人員之訓練由中央勞工行政機關辦理之

第六條

工廠檢查員應依中央勞工行政機關之規定赴該管區域內之工廠及其附屬工作場所  
為定期或不定期之檢查

第七條

工廠檢查員執行職務時應隨帶檢查證

第八條

國營工廠之檢查應會同該廠之主辦機關行之

第九條

工廠檢查員得向工廠人員工會職員詢問事實令其負責答復並得檢閱於第四條所定  
檢查事項有關之廠中簿冊文件或其他證物

第十條

工廠檢查員爲執行職務有必要時得請當地行政官署或警察官署予以協助

第十一條

工廠檢查員每三個月應將其所檢查區域內之左列事項詳報主管官署

- 一 各業工廠統計
- 二 各業工人統計
- 三 各業童工狀況
- 四 各廠工人流動狀況
- 五 各廠災變統計
- 六 各廠工作時間實況
- 七 各廠工人傷病統計
- 八 各廠安全狀況
- 九 各廠工人休假狀況
- 十 各廠衛生狀況

第十二條

工廠如有工廠法第四十四條所定之情事時工廠檢查員應即報告主管官署核辦

第十三條

關於工廠之安全或衛生事項有須立時糾正者工廠檢查員應加糾正

工廠或工人團體不服從前項糾正時工廠檢查員應即報由主管官署核辦



第十四條

工廠檢查員不得有左列各款情事

- 一 受賄或詐索之行爲
- 二 爲變更或捏造事實之呈報
- 三 洩漏工廠中工業上之秘密
- 四 破壞廠方與工人之感情
- 五 擅許廠方或工人之要求
- 六 兼任其他公職或營業

第十五條

工廠檢查員有違法或失職情事廠方或工人得根據事實向主管官署舉發之

第十六條

工廠檢查員關於增進安全杜防危險得向廠方及工人提出意見並應設法使兩方合作以改進工廠之衛生與安全

第十七條

工廠檢查員有第十四條各款情事之一者應予懲戒如涉及刑事時並移送法院治罪

第十八條

工廠無故拒絕工廠檢查員進廠檢查者處二百元以下之罰金

第十九條

工廠人員或工會職員無故拒絕第九條詢問或檢閱者處一百元以下之罰金

第二十條

本法施行日期以命令定之

教育會法

第一章 總則

第一條 教育會遵照中華民國教育宗旨及其實施方針以研究教育事業發展地方教育爲目的

第二條 教育會爲法人

第三條 教育會之職務如左

- 一 關於地方教育之研究設計及改進事項
- 二 關於增進人民生活上知識之指導事項
- 三 關於地方教育之調查統計及編纂事項
- 四 舉辦各項教育研究會學術講演會
- 五 舉辦各種教育事項但須經監督機關之核准
- 六 關於教育事項得建議於教育行政機關並答復行政機關之諮詢
- 七 處理教育行政機關委辦事項
- 八 辦理其他合於教育會宗旨之事項

第四條 教育會分左列各種

一 區教育會

第 五 條

第 六 條

二 縣市教育會

三 省教育會或行政院直轄市市教育會

同一區域內每級教育會以一個為限

教育會之區域依現有之行政區域但區教育會如有特別情形經監督機關之核准不在此限

第 七 條

第 八 條

教育會應於各該區域內設置會所

第 九 條

第 十 條

教育會不得為營利事業

下級教育會應接受上級教育會之委託為關於教育之調查及報告

教育會之監督機關如左

- 一 省教育會為省政府教育廳
- 二 行政院直轄市市教育會及其區教育會為市政府教育局
- 三 縣教育會及其區教育會為縣政府
- 四 市教育會及其區教育會為市政府

第二章

第 十 一 條

區教育會之設立應由該區域內具有第十六條所規定會員資格者二十人以上聯名

第十二條 發起召集設立大會訂立章程呈請該管監督機關核准轉呈直接上級機關備案

立章程呈請該管監督機關核准轉呈直接上級機關備案

第十三條 省教育會之設立應有所屬縣市教育會過半數之同意訂立章程呈請該管監督機關核准轉呈教育部備案

第十四條 有左列情事之一時教育部得召集全國教育會聯合會議

一 教育部認為必要時

二 有省教育會及行政院直轄市市教育會十個以上之提議時

第十五條 教育會章程應載明左列各款

一 名稱區域及會所

二 會員入會出會及除名之規定

三 職員名額職務及選解任之規定

四 關於會議之規定

五 關於經費之規定

### 第三章 會員

第十六條

教育會會員除在校學生不得為會員外以在本區域內之中華民國人民年滿二十歲具有左列各款資格之一者為限

- 一 現任公立或已立案之學校教職員或社會教育機關職員但職員中之會計庶務事務員書記不在其內
- 二 現有教育行政人員
- 三 曾在公立或已立案之高中以上學校或與高中有同等資格之學校畢業者
- 四 公立或已立案之舊制中學或與舊制中學同等之學校畢業曾在教育界服務一年以上者
- 五 對於教育確有研究并有關於教育著作者

前項會員資格應由各該管監督機關組織會員資格審查委員會審查之

第十九條

有左列各款情事不得為區教育會會員

- 一 褫奪公權尙未復權者
- 二 有反革命行為經判決確定者
- 三 禁治產者

第十八條

區教育會會員喪失第十六條第一項第一款第二款所規定資格或發生第十七條所

第十九條

列各款情事之一者即退會或除名

上級教育會以其直接下級教育會為會員

第四章 職員

第二十條

區教育會設幹事三人至五人候補幹事二人由會員大會選舉之

第二十一條

縣市教育會設幹事五人至七人候補幹事三人由會員大會選舉之

第二十二條

省教育會及行政院直轄市市教育會設理事七人至十一人監事五人至七人候補理事五人候補監事二人由會員大會選舉之理事互選常務理事三人執行日常事務

第二十三條

教育會幹事理事及監事應於就職後十五日內呈報該管監督機關并呈轉備案

第二十四條

教育會幹事理事及監事均為名譽職任期二年

第二十五條

教育會幹事理事及監事有左列各款情事之一者應即解任

一 有不得已事故經會員大會議決准其解職者

二 曠廢職務經會員大會議決令其退職者

三 職務上違背法令營私舞弊或有其他重大之不正當行為經會員大會議決令其

退職或由各該管監督機關令其退職者

四 發生第十七各款情事之一者

第二十六條 教育會得酌設有給職員佐理會務

第二十七條 各級教育會每年應將會員名冊及會務概況呈報該管監督機關并轉呈直接上級機關備案

關備案

第五章 會議

第二十八條 教育會會員大會分定期會議及臨時會議兩種由幹事會理事會召集之

第二十九條 教育會會員大會之決議以會員過半數之出席出席會員過半數之同意行之

第三十條 左列各款事項之決議以會員過半數之出席出席會員三分二以上之同意行之

一 變更章程

二 會員之除名

三 職員之退職

四 清算人之選舉及關於清算事項之決議

第三十一條 教育會經費以左各款充之

一 會員入會費及常年費

二 地方政府補助費

三 特別捐

四 資金之孳息

第三十二條

教育會收支每年除呈報該管監督機關並轉呈直接上級機關備案外應公告之

第六章

解散及清算

第三十三條

教育會之解散應經會員三分之二以上之出席出席會員三分之二以上之同意方得決議前項決議應經該管監督機關之核准

第三十四條

教育會如違背法令情節重大時該管監督機關經其直接上級機關之核准得解散之

第三十五條

教育會決議解散時應選任清算人不能選任時得聲請監督機關指定之  
教育會由監督機關解散時清算人由監督機關指定之

第三十六條

清算人有代表教育會執行清算上一切事務之權  
清算人清算及處理財產之方法應經教育會會員大會之決議或監督機關之核准

第七章

附則

第三十七條

本法施行前已成立之教育會應於本法施行後依本法改組之

第三十八條

本法自公布日施行

棉紗火柴水泥統稅條例

第一條

凡在本國製造或外國運入之棉紗火柴及水泥應依照本條例之規定分別完納統稅



第二條

棉紗火柴及水泥統稅均爲國稅由財政部經收統稅機關徵收之關於稅務之管理及稽核方法由該機關辦理之

第三條

棉紗火柴及水泥統稅率各別規定如左

一 棉紗統稅稅率

甲 本色棉紗在二十三支以內者每百觔徵收國幣二元七角五分

乙 本色棉紗超過二十三支者每百觔徵收國幣三元七角五分

丙 其他各類棉紗照海關估價徵收統稅百分之五

二 火柴統稅稅率

甲 長度不及四十三公釐或每盒枝數不過七十五枝者每大盒徵收國幣五元

乙 長度在四十三公厘以上五十二公厘以下或每盒枝數不過一百枝者每大盒徵收

國幣七元五角

丙 長度超過五十二公釐或每盒枝數在一百以上者每大盒徵收國幣一十元

火柴每大箱內容五十小箱每小箱內容一百四十四盒共七千二百盒但火柴之出廠或

進口不足一大箱者仍須依照上列稅率按其數量比例徵收統稅

三 水泥統稅稅率

第四條 凡自外國運入之棉紗火柴及水泥除由海關徵收進口稅外應按照前條規定之稅率分別徵收統稅

第五條 凡已完納統稅之棉紗及其直接織成品與火柴水泥於運銷各省時概不另徵其他稅捐

第六條 凡國內製造之棉紗及其直接織成品與火柴水泥於運銷國外時免徵統稅

第七條 關於棉紙火柴及水泥完納統稅憑證之填發事項由經收統稅機關派員駐廠或駐關辦理之不論在租界商埠內外所有運銷之棉紗火柴及水泥均應附有完納統稅憑證違者以漏稅論但本國製造之棉紗因正當原因而未繳納棉紗統稅者得於其製造之布或棉紗直接織成品審定其所含棉紗等級依照本條例第三條第一款規定之稅率徵收棉紗統稅發給完納統稅憑證隨運違者以漏稅論

第八條 關於棉紗火柴及水泥統稅之檢查防止漏稅各事項財政部得咨行各地方長官飭行所屬協助辦理

第九條 本條例自公布日施行

導准委員會組織法

第一條 導淮委員會直隸國民政府掌理導治淮河一切事務

第二條 淮河流域行政機關及駐在軍隊對於本會執行職務時應盡協助保護之責

第三條 本會對於因導治淮河而涸出之地畝應通知地政機關處理之

第四條 本會由國民政府特派委員長副委員長各一人委員若干人並就委員中指定常務委員

五人主持會務

第五條 本會每月開常務委員會一次每三個月開全體委員會一次必要時得召集臨時會議

第六條 本會議決案之執行及會內事務之處理以委員長名義行之

第七條 本會設工程處及秘書處

第八條 工程處掌左列事項

一·關於查勘及測繪事項

二·關於工程設計事項

三·關於工程之實施及保養事項

四·關於考工事項

五·關於材料工具之保管事項

六·其他一切工程事項

第九條 秘書處掌左列事項

- 一·關於文書統計及其保管事項
- 二·關於職員任免之登記事項
- 三·關於會計事項
- 四·關於預算決算之擬定編造事項
- 五·關於庶務及護工事項
- 六·關於濶出地畝之報告事項
- 七·關於典守印信事項
- 八·其他不屬於工程處事項

第十條 工程處置總工程師一人副總工程師一人或二人由本會聘任之主任工程師四人至六

人工程師副工程師助理工程師管理員工務員各若干人由本會濬用之

第十一條 秘書處置處長一人簡任科長三人或四人薦任科員二十人至二十四人委任

第十二條 本會得聘任工程專家為顧問或專門委員

第十三條 本會因事務上之必要得酌用雇員

第十四條 本法自公布日施行

一十年國家預算編送程序

- 一 凡中央各機關編造各該機關歲入歲出概算（第一級概算）各三份限二十年三月一日以前送達各該主管機關
  - 二 如有一部份未能按期編送者即由該主管機關代為編造
  - 三 各主管機關審核第一級概算彙編各分類歲入歲出概算書（第二級概算）各三份連同第一級概算書各二份限二十年三月三十一日以前送達國民政府主計處
  - 四 國民政府主計處審核第二級概算書分類簽註意見檢同第二級概算書各二份第一級概算書各一份限二十年四月三十日以前編成總概算書送中央政治會議核定
  - 五 中央政治會議核定第二級概算書內所列各個單位之單數於二十年五月十五日以前交由國民政府發還主計處
  - 六 國民政府主計處編成擬定總預算書限二十年六月十五日以前呈請國民政府提交立法院核議
- 立法院於二十年六月三十日以前將總預算書議決呈送國民政府發交主計處并由國民政府令知各主管機關及財政部審計部
- 一十年地方預算編送程序

- 一 省市各機關編送各該機關歲入歲出概算書(第一級概算)各三份限二十年三月一日以前送達各該省市財政廳或財政局如有一部份未能按期編送者即由該省市財政廳或財政局代為編送
- 二 各省市財政廳或財政局審核第一級概算彙編各該省市歲入歲出概算書(第二級概算)各三份限二十年三月三十一日以前送達各該省市政府
- 三 各省市府議定或審定各該省市第二級概算書編成該省市歲入歲出總概算書檢同第二級概算書各二份及第一級概算書各一份限二十年四月十五日以前送達國民政府主計處
- 四 國民政府主計處審核各該省市歲入歲出總概算書簽註意見限二十年四月三十日以前送達中央政治會議
- 五 中央政治會議核定各該省市概算書於二十年五月十五日以前送由國民政府發交主計處
- 六 國民政府主計處編成各該省市擬定總預算書限二十年六月十五日以前呈請國民政府提交立法院核議
- 七 立法院於二十年六月三十日以前將各該省市總預算書議決呈送國民政府發交主計處並由國民政府令知各該省市政府及財政部審計部

各機關編製二十年度概算應行注意事項

- 一 概算書格式即用原定預算書格式惟標題預算書之「預」字及本年度預算數欄內之「預」字均改為「概」字其餘須仍其舊
- 二 第一級歲入概算內所列者應以本機關及所屬各分支機關直接徵收之款為限其由他機關徵收報解及撥付者均不應列入
- 三 第一級歲出概算內所列者應以本機關及所屬各分支機關所用經費為限其撥付他機關或補助公私團體之經費均不應列入
- 四 第一級概算書之由主管機關代編者即於編製機關項下填代編機關之名稱以存其真並由代編機關長官署名蓋章
- 五 原書式前年度決算數欄內應填十八年度決算數其因科目不同無法分別者僅列每款之總數
- 六 上年度預算數欄內應列中央政治會議核定十九年度預算數未經核定者列主管機關初審擬定數未經主管機關初審擬定者原報數新設機關及新辦事業無上年度預算數者從缺
- 七 劃分國家收入標準甲款第五項捲烟稅應改為統稅凡捲烟麥粉棉紗火柴水泥等各種統稅收入均屬之第六項通過稅應行刪除第七項特稅與第八項消費稅應合併稱為特稅列為第六項凡現行各種特稅及裁釐後改辦之各種特稅收入均屬之以下各項目次遞推改正
- 八 劃分國家支出地方支出標準甲款第九第十兩項應合併改稱實業費列為第九項以實業部為

主管機關第十一項衛生費應歸併第四項內務費內以內政部爲主管機關

### 傾銷貨物稅法

第一條 外國貨物以傾銷方法在中國市場與中國相同貨物競爭時除進口關稅外得徵傾銷貨物

稅

第二條 凡外國貨物在中國市場之躉售價格有左列情形事之一者視爲傾銷

- 一 較其相同貨物在出口國主要市場之躉售價格爲低者
- 二 較其相同貨物運銷中國以外任何國家之躉售價格爲低者
- 三 較該項貨物之裝造成本爲低者

凡外國貨物向中國輸出時之出口價格有前項第一款或第三款之情事亦視爲傾銷

前二項出口價格及躉售價格之計算均應除去運輸保險稅捐及其他必需費用

第三條 傾銷貨物審查委員會對於有傾銷嫌疑之貨物得自動或因關係人之聲訴調查研究之

前項委員會以財政部關務署署長實業部農業司、商業司司長及國定稅則委員會委員三人組織之

第四條 進口貨物如經傾銷貨物審查委員會審查確有傾銷性質並對於中國實業足加危害者應

將審查結果呈請實業部財政部核擬稅率呈請行政院咨行立法院議決前項傾銷貨物稅



經傾銷貨物審查委員會認為傾銷消滅時停止徵收

第五條 傾銷貨物稅之稅率以第二條所規定計算之貨價差額為準

第六條 進口貨物如直接或間接受有各種獎勵金或其他特殊利益與中國相同貨物發生競爭並

對於中國實業足加危害者得依第四條之規定徵收傾銷貨物稅

第七條 依第四條第六條之規定應徵傾銷貨物稅之貨物業已進口而尚未售出者得向進口商或

其他代理人追徵傾銷貨物稅

第八條 本法施行細則由實業部財政部定之

第九條 本法自公布日施行

高等考試普通行政人員考試條例

第一條 凡普通行政人員之高等考試除法律別有規定外依本條例之規定行之

第二條 中華民國國民有考試法第五條所列各款資格之一者得應普通行政人員高等考試

第三條 第一試之科目如左

國文

一. 論文

二. 公文

黨義

一·三民主義

一·建國大綱

三·建國方略

四·中國國民黨重要宣言及決議案

第四條

第二試之科目如左

甲·必試科目

一·國民政府組織法

二·民法

三·刑法

四·行政法

五·中國近代政治史

六·經濟學

七·財政學

八·自治法規

九·勞工法規

乙·選試科目

一·各國政治制度

二·經濟政策

三·社會政策

四·土地法規

五·統計學

六·市政論

七·國際法

八·科學管理

九·外國文

以上選試科目任擇三種

第五條 第三試就應試人必試之科目及其他經驗面試之

第六條 本條例自公布日施行

**應考人專門資格審查規則**

第一條

本規則依考試法施行細則第三條之規定定之

第二條

爲審查考試法第五條第四款之資格設應考人專門資格審查委員會（以下簡稱審查委員會）

第三條

審查委員會於高等考試在首都舉行時附設於考選委員會在其他指定區域舉行時附設於該區域內距考試地點最近之教育廳均於每屆高等考試日期三個月前成立至考試日前二十日結束

第四條

首都之審查委員會設委員若干人由考選委員就左列人員中分別指定或聘任之并呈報攷試院備案

一·攷選委員專門委員及其他高級職員

二·大學校長及教授

三·其他富有學術經驗之專家

前項審查委員會以攷選委員會副委員長爲委員長

第五條

其他區域之審查委員會設委員若干人由所在地之教育廳長就左列人員中加倍擬定名單呈請攷選委員會核定聘任并呈報攷試院備案

一·所在地之大學校長及教授

二·其他富有學術經驗之專家

前項審查委員會以教育廳長爲委員長

~~第六條~~

各審查委員會之委員人數均由各審查委員會委員長按每屆審查事務之繁簡酌定之

~~第七條~~

各審查委員會均設秘書一人事務員若干人首都由攷選委員會職員中調用其他區域由教育廳職員中調用

~~第八條~~

凡具有考試法第五條第四款之資格者應將左列各項文件全部或一部連同本人相片及詳細履歷書分別呈驗

一·工廠公司學術團體之成績證明書

二·專門著作

三·發明或改良之憑證及圖樣

四·其他足資證明專門資格之文件

~~第九條~~

審查委員會接收前條文件後應指定委員開始審查

~~第十條~~

審查文件認爲不完備時應通知呈驗人於限定期間內補行呈驗

~~第十一條~~

審查文件認爲有疑義時得調閱該文件有關係機關之卷宗或徵求其意見

~~第十二條~~

審查文件認有面詢之必要時得通知呈驗人定期到會面詢

第十三條 第九條之審查終結後應加具意見提交全體委員會評定

第十四條 全體委員會之評定應以出席委員三分之二之同意決定及格或不及格

第十五條 審查及格者由審查委員會發給審查及格證書除公告外并呈由考選委員會轉呈攷試院備案

第十六條 經其他區域之審查委員會審查不及格者如有正當理由得於公告後五日內提出申請復核書於原審查委員會

第十七條 原審查委員會接收前條申請書時應加具意見連同各項證明文件彙送典試委員會復核

第十八條 典試委員會認申請復核為有理由者應令原審查委員會發給審查及格證書

第十九條 前條復核應由典試委員之多數決定

第二十條 本規則自攷試院公布之日施行

修正鐵道部購料委員會規程第六條條文

第六條 本會設購料專員六人至八人由鐵道部長遴選熟習材料貨價等項情形人員派充承長官之命辦理指定之事務

修正鐵道部統計處職掌規程第七條至第十四條條文

- 七 統計處設專員六人至八人由部長派充承部長之命襄助處長辦理本處事務
- 八 統計處置股長三人由 部長派充承處長之指揮分管各該股事務
- 九 統計處設事務員若干人由處長呈請派充承長官之命分理本處一切事務
- 十 本處因核算數目鈔錄文件騰寫圖表及印刷打字得酌用書記官雇員若干人
- 十一 統計處因事務上之必要得呈請 部長延聘於統計有經驗之中外專家為顧問
- 十二 關於統計之編製改良處長得與各路主管人員隨時交換意見或召集會議
- 十三 統計處辦事細則另定之
- 十四 本規則自部令公布之日施行如有未盡事宜得隨時呈請部長修正公布之

**修正鐵道部聯運處職掌規則第九條條文**

第九條 聯運處設專員十二人至十六人由部長委派輔助處長副處長辦理本處事務（原條文見鐵道法規彙編上編）

**修正鐵道部特派駐路總稽核職掌規程**

第一條 鐵道部為稽核國有鐵路路款之收支及其他有關財務事項以厲行預算制度防止浮濫用款起見特派駐路總稽核直隸本部常川駐紮各路辦事於路局設總稽核室為總稽核辦公之地

~~第二條~~

總稽核室得酌設稽核員二人至四人事務員及書記若干人其名額由總稽核呈部核定  
稽核員事務員由部派充書記由總稽核派充呈部核準備案總稽核室經費由總稽核造  
具預算呈部核定後由部飭局按月撥發

~~第三條~~

所有會計處收支款項由會計處處長負責核發後應再送總稽核審核親自簽署

~~第四條~~

總稽核對於全路一切款項之支出均以奉部核准之預算為稽核之標準所有預算以外  
之開支未經本部核准者總稽核應拒絕簽署

~~第五條~~

一切支款及銀行支票未經總稽核會同局長或委員長簽署者作為無效

總稽核應將簽字式樣送各往來銀行存查

~~第六條~~

會計處一切用款之支付送總稽核審核時應將單據連同賬單等檢齊附送

~~第七條~~

路局對外訂立契約應由總稽核審核會同局長或委員長簽署方生效力其應呈部核定  
者應先呈部請示

~~第八條~~

各處一切賬冊簿據單表契約文件總稽核得隨時調閱遇有疑義得隨時查詢主管人員  
應詳細簽復

~~第九條~~

總稽核對於其他各處及各段站廠所賬目應隨時親自前往或派員查核

~~第十條~~

總稽核遇事務上必要時得臨時借調各處員司協助辦理



第十一條 總稽核應出席局務會議

第十二條 總稽核與局長或委員會往來文件以函行之

第十三條 總稽核應將稽核工作情形按旬報部其重要事項應隨時報部

第十四條 凡於本規程頒佈前所有各路已設立之總稽核其組織及權限均依本規程之規定修改之

第十五條 各路總稽核室得分科辦事其規則另行擬定呈部核准

第十六條 本規程自公布日施行

### 鐵道部及部屬各路局學校員司調差旅費規程

第一條 本部職員奉 令調差所屬各路或學校及各機關辦事其由部至調派地點及由該地仍調

回部得依本規程支用旅費其由部屬各路或學校及各機關調部辦事者均適用本規程之規定（例如部員派出各路充當處長課長課員等職或由各路處長課長課員調部辦事者）凡新派赴任及離任均不以調差論

第二條 旅費分舟車費膳宿雜費均按調差人員原有職務等級依照左列支給

僱	委	荐	簡	等		膳宿雜費以每日計算					
				級	費別						
員	任	任	任	火、	車	輪	船				
三	等	得	得	乘	一	等	得	乘	一	等	不得逾八元
三	等	得	得	乘	二	等	得	乘	二	等	不得逾六元
三	等	得	得	乘	三	等	得	乘	三	等	不得逾四元
三	等	得	得	乘	三	等	得	乘	三	等	不得逾三元

第三條 調差旅費自起程日起至到達該地日止按日計算其因私事休假或中途延滯者不得支給

第四條 調差旅費照必經之順路計算之其有特別情形經呈部特准者不在此例

第五條 凡部令調差人員至到達地點後應於十日內依照前表將各數詳細分別逐日登載旅費日

記簿（格式照國府頒布出差旅費日記簿）造具計算書附同單據呈部核准後分別由部或節由新派服務機關支領其由附屬機關呈請調用人員該項旅費應於達到後十日內依照上項手續呈該機關核准後在該機關支領

前項一切費用除舟車費零用及膳食無從取得單據者外應隨時索取單據倘於應取得之單據竟不附呈或稱遺失而無充分理由者概不得支給

第六條 輪船火車費得依定價支給但有因公專備者或領有公務乘車證者不得開支

第七條 繕宿雜費均須據實摺節開支但合併計算後每日不得逾前表規定之數目

宿在火車輪船上時不得開支宿費供膳者不得開支膳費上落舟車時力錢賞錢並在經過地點（非有特別原因不得停留）每日開支之零星用費均應列入膳宿雜費項下不得另行列報並於摘要欄內註明其數

第八條 本規程除照前列各條明定外其有未盡事宜得參照國府頒佈之國內出差旅費規則辦理之

第九條 本規程自公佈日施行如有未盡事宜得隨時修正之

### 鐵道部發給員司乘車優待券規則

第一條 本部發給員司乘車優待券分左列三種

甲種 免費

乙種 應繳票價四分之一

丙種 應繳票價二分之一

簡薦任待遇發給頭等委任及委任待遇發給二等雇員發給三等其願請領低等者聽

本規則所稱員司以本部職員雇員及有明令調部辦事者為限

第二條 本部員司或其眷屬每年得請領單程或往返乘車優待券次數如左

甲種 本人一次眷屬一次

乙種 本人一次眷屬一次

丙種 本人眷屬各二次

本規則所稱眷屬以父母妻或夫子女及年幼弟妹爲限每次不得逾五人僕役以一人爲限  
本規則所稱每年係指自一月至十二月底止

第三條 在職病故員司靈柩回籍時得呈明本部轉飭經過各路概免運費填給憑單其隨行眷屬並得請領甲種乘車優待券

第四條 本部員司運送眷屬靈柩時得呈明轉飭經行各路按普通運價核收四分之一填給減費憑單

第五條 本部員司請領乘車優待券應填具領用憑單由主管長官審核署名蓋章轉呈  
部次長核定後送總務司按照本規則核發

領用憑單式樣附後

第六條 乘車優待券由總務司製備遇填發時由填發員簽名蓋章交領用人赴車站憑券按等換票  
或分別照減費購票

優待券式樣附後

第七條 乘車優待券於國有各路均適用之但應遵守經行各路定章如需牀位應照章繳價

第八條 凡持用乘車優待券者其隨帶行李應按照各路定章辦理如查係逾額照收運費

第九條 本部員司所領乘車優待券不得借與他人冒用亦不得代人冒領違者應按照票價五倍處

罰在薪俸內扣抵其冒領者并應從嚴懲辦

第十條 本規則自公佈日施行如有未盡事宜由本部隨時修正之

鐵道部填發員司公務乘車證細則

一·公務乘車證應遵照發給本部員司公務乘車證條例填發持用

二·填發員將公務乘車證填妥送呈總務司長蓋章後將第一二聯截下交領用人簽收持用

三·填寫公務乘車證均應楷書其數目字及日期必須大寫不得添註塗改

四·領用人於用過之第一聯繳回時填發員須將該聯加蓋一(銷)字戳記並即在存根原證繳回

日期欄內註明繳到日期

五·每月上中下三旬填發員將每旬內發出之公務乘車證分別填造旬報表兩份(如領用人未將

第一聯繳回應在「何日繳銷」欄內用紅筆填寫未繳二字)以一份呈送總務司長轉呈

部次長核閱其餘一份存科備查並俟路局將第二聯車證呈報本部時詳細核對如路局已將第

二聯呈部領用人未將第一聯繳銷者限於公畢後五日內繳還其不回部者限用後十日內郵遞繳還如確因意外遺失應有相當聲明（如登報）並即呈報主管長官核轉總務司備案

六·填發員收到路局呈報之第二聯車證時須將該聯背面驗明加蓋一（銷）字戳記連同第一聯以最便於檢查方法存儲以便總務司長隨時檢查如第二聯背面有查票員註有事由應立即將該聯呈報總務司長核辦

七·填發員於領用人領證時（除公布外）應再將持用辦法向領用人聲明以免藉辭推諉

八·領用人持公務乘車證乘車由查票員查票時將第一聯剪截並將第二聯截下繳局報部

九·領用人如因事故未經使用乘車證時應即完全繳回總務司註銷均照第五條辦理

十·本細則自公布日施行

工會分事務所組織簡則 第二一九次部務會議通過

- 一·凡工業繁盛區域於必要時其工會下之工廠得設工會分事務所
- 二·工會分事務所設幹事會受工會理事會之指揮處理本所一切事務但工會分事務所不得單獨對外
- 三·幹事會設幹事三人至五人候補幹事一人至二人由分事務所所屬會員選任之
- 四·幹事會之下得設左列三股各股設主任一人由幹事互推兼任並酌設助理員一人或二人由幹

事會就分事務所會員中擇用承各股主任之命處理本股事務

1. 第一股掌理文件收發會計庶務報告及不屬他股之事項

2. 第二股掌理合作儲蓄衛生娛樂介紹及其他工人之福利等事項

3. 第三股掌理教育訓練登記調查統計等事項

五. 幹事會不得於工廠工作時間內開會

六. 幹事會幹事任期一年連選得連任之

七. 本簡則由中國國民黨中央執行委員會訓練部頒佈施行

### 平漢鐵路黨義研究會組織法

第一條 本會定名為平漢鐵路黨義研究會

第二條 本會研究黨義及 總理遺教並其他關於發揮黨義之重要書籍及刊物以閱讀討論演講等方法行之

第三條 凡本路員工均為本會會員

第四條 本會事務應由本路各處指派一人或二人呈由 局長委任担負之

第五條 本會擬採委員制定額以七人至九人並公推常務委員一人處理日常事務

第六條 本會例會以每兩星期舉行一次由常委通知如遇特別事故得臨時召集之

第七條

本會例會以常務委員爲當然主席如常委缺席時由各委中公推臨時主席各委員如有事故不能出席時應先事請假

第八條

本會關於討論講讀 總理遺著及黨義之方法得隨時酌訂之

第九條

本會爲推進研究黨義起見得審查情形沿路設立分會

第十條

本會一切決議案均應送請路局公佈之

第十一條

本會委員任期爲六個月如連派得連任

第十二條

本會辦事細則另訂之

第十三條

本會如遇事務之需用得酌用雇員一二人

第十四條

本組織法如有未盡事宜得隨時修正之

第十五條

本組織法自公布之日施行

修正平漢鐵路公電收發暫行規則

一 本路華洋文公電專爲傳遞行車消息而設限於緊急公務始得發遞並應斟酌字句毋令冗長

二 凡非緊急公務一律用公文代達不得濫發公電其發報人與收報人同在一地者即遇緊急公務

亦應以書面通知不得填發電報

三 得發本路公電者以左列人員爲限



(甲)總務處

處長 材料課課長 駐平材料專員 材料廠廠長 收煤員 各站收煤司事 駐津轉運所  
所長 北平印刷所所長 沿路各醫院院長 警務總段長 警務分段長 駐站巡官 保安  
隊隊長 保安隊分隊長

(乙)車務處

處長 副處長 電務課長 車務總段長 車務分段長 電務分段長 電務員 車務稽查  
站長 車隊長 廠首 電務監工

(丙)機務處

處長 機務總段長 機務分段長 廠長 廠首 車輛檢查員

(丁)工務處

處長 總工程司 工務總段長 工務分段長 橋工段長 監工 橋工監工 廠首 有管  
轄地段之副監工

(戊)會計處

處長 出納課 檢查課 總查賬員 各駐段查賬員 駐平出納課主任 開支員及收款員  
遇有疑難事故時得發公電

(己)北平辦事處

處長

(庚)軍運辦事處

處長 各站軍運主任

四 凡上列各員如請假或出差派員代理時該代理員得以代理任務拍發公電

五 凡拍發中文公電其收報人職銜地址均應照法文減寫字樣填列報端文中勿庸再列中文職銜

六 奉局令或處令派出調查公務人員得發公電但以調查事件為限

七 沿路各段站廠所因事發電而無須呈明或請示該管首領者不必抄呈

八 各報處收受電稿時應先送領班電生審查電務課及電務分段長亦應隨時稽查遇有左列各款

情事之一者得拒絕收遞並隨時列單報告所屬長官核辦

(甲)發報人不在上列人員之列者

(乙)非因公務者

九 各報房不遵本規則之規定而擅發公電者一經查出電報生及其領班分別情節輕重依照左列

各款酌予處分

(甲)記過

(乙)五角以上至二元之罰金

前項之行爲關係重大者得加重其處分

十 各處交發之電有不遵守本規則者得適用前條之規定處分予以記過或照商報罰繳電費

十一 發電種類及記號次序依左表之規定辦理

電報種類	符號	發電次序	說明
公電	萬急 XXR	1	關於重要行車事變路籤及電綫之損壞路堤沖決緊急軍運及其他重大事變用之
公電	加急 XR	2	關於行車事變及緊急公務必須限定時刻到達或立等回音者用之
商電	普通 R	3	關於緊急公務用之
商電	加急 R	4	照普通商電收價三倍者用之
商電	普通 R	5	照普通商電收價者用之

十二 本規則自公佈之日起施行其十七年八月三十一日公佈之公電收發暫行規則應即作廢

平漢路駐平辦事處派員赴站調查辦法

第一條 本股調查職務依據北平辦事處第二課辦事細則第二條第五項之規定執行之

第二條 本股調查分左列兩種

第二條

普通調查 應行注意之事項如左

(一) 普通調查 凡關於本段商業經濟狀況及水陸競爭運輸等事項屬之

(二) 特別調查 凡關於奉交調查之件如客商請願控訴各事項屬之

(一) 車站附近農產物及農產附屬物種類若何以何項為大宗產量若干每年輸出量若干運銷何地市價若干

(二) 車站附近礦產物種類若何每日產額若干運銷何地每月輸出量若干山價及市價若干

(三) 車站附近林產物種類若何用途如何運銷何地每月輸出量若干市價若干

(四) 車站附近工業製造品種類及量數若何有無工廠原料來自何地運銷何地市價若干

(五) 車站附近各城鎮商務情形如何各種貨品銷額若何

(六) 車站與附近城鎮商場交通之聯絡情形如何

(七) 車站附近地方有無水運與本路競爭或其他駁運驟車運等項其情形如何及舟車脚力若干

(八) 車站附近客貨棧共有幾家係何字號有無棧規

(九)車站附近地方有無洋商營業往來交易以何項貨物爲多

(十)貨物輸入輸出時稅捐情形如何

(十一)關於客貨運輸及行車情形如何

(十二)關於車上站上之設備與秩序以及清潔各情形如何

(十三)其他有關商務營業情形如何

第四條

普通調查按月由本股輪流指定二人呈請派赴路上逐站調查並將每月調查各情形擬具報告書附陳意見呈課轉呈處長查核

第五條

前項報告書須於下月十日以前呈送

第六條

奉交調查事件由本股指定專員呈請委派嚴密調查俟全案調查完竣時即擬具報告書呈請核奪

第七條

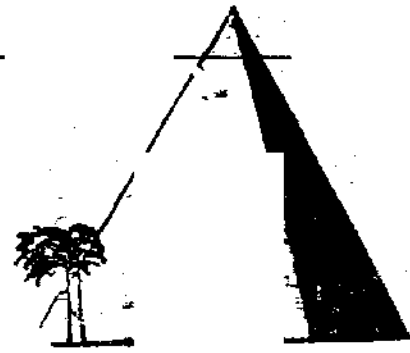
本股人員赴站調查遇有重大事故得電呈課長轉呈處長核辦

第八條

本股人員赴站調查遇有緊要事件與段站有關係者除呈報本處外仍須商知該管首領就近辦理

第九條

本辦法自奉准日施行如有未盡事宜得隨時呈請增訂之



紀<sup>4</sup>

錄<sup>力</sup>

平漢鐵路管理局三月二日 總理紀念週紀錄

地點 車務處大禮堂

主席 何局長

出席者 全體職員

司儀 鍾山

紀錄 萬亞博

開會如儀

主席講演

今天到會人數，仍覺不十分整齊，以後務望大家特別注意，總要遵守時間才好，固然，諸位於開會以前，雖不能一同整隊到會，然最低限度，也要來則同來，去則同去！

前天慶祝大會，我曾有一段報告，今天再同各位略為講講。我前天所講的，大概可分為數點：一：我很希望以前所講的許多話，都能得到實際的效果，一一地從事實上表現出來，以後見面，就可以不必常常的說了。二：希望各處開處務會議的時候，都能提出有統系的意見，以為各處相互的參攷。即可藉此作為整理的根據；以前匪共搗亂，路政不統一的時候，尚有可借口，現在的匪共，漸漸的肅清了，南北兩段，也統一了，似乎不能再推，故我很希望以後各處課能於每星期六的下午，將本週的工作，造一個簡明的工作表，交到局長，則各處課一切工作狀況及其他種種情形，就可一望而知了。再本局薪水與津貼，性質並不一樣，薪水是固定的，津貼是例外的，在局裏作事，固然都有薪水，但不必一定都應該有津貼，簡單的說，津貼是一種獎勵的意思，凡是有勞績的，才可以得獎勵，如果沒有勞績，則仍然沒有獎勵，或者已經有了津貼，而其工作忽然廢弛，則已得的津貼，仍然可以取消，並不是給了津貼，就可以永久長存的，這一層還要請諸位特別注意！完了。

### 平漢鐵路管理局二月九日 總理紀念週紀錄

主席 何局長

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席報告

各位同志，各位同事，關於舉行紀念週的意義，原有兩點：一則紀念總理，一則檢查自身，所以每屆舉行，除有特殊情形不能到會各員司外，均應一體參加，嗣後應由各課課長，督率到會，以昭鄭重。

在這一週間，曾經發生兩個事件，茲為報告如下：

一、此次立法院院長胡漢民同志之辭職，是因為關於國民會議，以及約法的主張，未能與中央大多數同志的意見一致，在其個人，為表示其對於政治主張的堅定，故有此舉，此本為極尋常之事，不足奇異，在歐美各國政局中，已恆見不鮮，外間不察，多所揣測，真不值識者一笑。至於過去的事實，在報紙上以及各處，均可看得出，更足以證明本事件的意義的單純，實毫無其他的疑義。

二、關於本路的問題：自本月一日起，迄至今日，共產黨利用三十師張印相部軍隊調防的機會，在李家寨一帶，破壞路軌電線，以致交通斷阻，路款銳減，本路統一之後，收入略有起色，今乃又遭破壞，約計十日之間損失實不在少，但吾人抱定路員護路的精神去奮鬥到



底，如破壞一里，即立刻修復一里，不得稍事因循，破壞愈甚，則工作愈緊張，看他其奈我何。溯自兄弟到局以來，一年於茲，共黨騷擾本路已有好幾次，中間雖於上年七八九三個月，信陽，花園之間，曾多次路斷，那時且在軍事期間，本路曾經組織有三個工程隊，分駐信陽，廣水，花園一帶，深賴員工努力，那時兵力甚少，比現在危急的多，兄弟親到路上觀察數次，始知共黨對於本路，組織了所謂「破壞平漢鐵路委員會」利用不肖分子來搗毀車站，破壞路軌，煽惑工人，完全是組織的。最近破了他們的機關，知道他們依舊不斷的在活動，本月二號又到李家寨，三號在柳林，八號在東篁店等處，實行破壞交通，如此看來，他們實是一種有部署的破壞，現在可以證明他們完全是按照他們已定的計劃，一步一步向本路進攻。此次本路出事，兄弟未能預防，深自抱愧，補救的方法，祇有平漢同仁大家起來奮鬥，不灰心，不畏難，定出一種有統系的方法，勇往向前做去！

再本路同人，多為專門人才，值此破壞之餘，軍事之後，已經進行之各處處務會議，仍應繼續努力工作，對於統籌現在，預算將來，尤應作永久的計劃，一旦隴海，滄石等路，工竣接軌，本路運輸，必可益臻發達，為應付將來的需要，趁此時機，研究設計，利用本路兩旁物質，及世界最新的方法，把本路建設鞏固，務使本路輸送的能力擴大起來，以符 總理交通救國的至意，凡此種種，願與本路同人，大家起來研究。完了。

## 平漢鐵路管理局三月十六日總理紀念週紀錄

主席 何局長

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席報告

各位同志，各位同事，今天舉行紀念週。這樣的莊嚴整齊，不覺追憶到以前，十餘年來，本路在軍閥蹂躪，叛逆盤據的時候，事事分歧，不能貫徹，這種原因，就是過於渙散，過於怠忽，倘能隨時隨事，都照今天的整齊，有紀律，任在某一時間精神都能貫徹到底，何愁不能向好的道上做去！

現在本路已由分崩離析，而進於統一了，大家要起來改良一切，把以前不良的習慣，刷除淨盡，貫注全副精神在平漢路的身上，同心同德，協力一致的向前做去，才好。

至公事方面，更要講求時間經濟，凡屬日行事件，希望以後能特別迅速，隨到隨辦，千萬不可輾轉遷延，以致愈積愈多，如果能夠同時抽出功夫，清理舊卷，則更能促進辦事的效能

，再進一步說：局中的事情，須要互相求速，上下加緊，不要腐化，更不要惡化，先改良自己的環境，然後推及於全盤，平漢的前途，我敢說一定希望，再我所說的這些話，完全是以同事的態度，來與各位商榷，研究，甚而至於是一種勸導的意思，我決不是拿局長的資格來命令各位。

還有一件事要報告的，就是本路自本月一日起，迭被共匪在李家寨東篋店等處，一再破壞，損失甚重，東篋店一橋，修理非枕木二千根不可，開支日期瞬息，此時收入既減，籌款亦甚爲難，開支薪水於同人生活息息相關，故局長無時不在籌維之中，無時不爲我員工設想，現惟希望我員工安心服務，不必一再要求，或派代表說話，局長管理全局事務，即係各位代表當然替各位想辦法，但是我們對於路務，應該加緊工作，方不負路員的職責。我們員工常有發言不明，或判斷事實不正確的毛病，大家要知道現在的情況與事實，是怎麼樣？才好。本路前當軍事時期，軍運商運，多賴各方維持，和員工努力工作，現在軍事收平，各方推賢荐才，函牘紛紜，因路帑支絀，國家預算所限，不能一一招致，是當然的，至各處呈請加薪，務必詳細考核，更要顧到預算，更可不必動輒找人寫信，爲種種要求，我盼望各位實心任事，求事業的發展，自可循資漸進，即所以爲自己謀出路。完了。

平漢鐵路管理局三月二十三日 總理紀念週紀錄

主 席 何局長

出席者 全體員司

司 儀 鍾 山

紀 錄 蔡希成

開會如儀

主席報告

各位同志，過去一星期，本路仍在斷路之中，現在已經修復，全線通車，這是極可慶慰的一件事！自從本月冬（二）日起以至馬（二十一）日止，中間在十一十二兩日，曾勉強通車，後來東篋店破壞情形更重，工程更爲艱巨，幸賴我信漢段內員工，不顧艱險，晝夜不斷的在那裏工作，卒能於短期內修復通車，截斷二十餘日的交通，才從此暢行無阻了，這不獨社會上得到相當的安慰，即本路收入，亦可蒸蒸日上，似此奮鬥精神，確值得敬佩和感謝的。

自本路統一以後，收入已漸有起色，在上月三十日那天，收入有十一萬四千餘元，就遭匪共用武力及物質上兩方面來壓迫本路，路斷以後，北方運輸，就利用電報指揮，尙能照常通車，但路款損失，亦不在少，約日以五萬元計算，二十餘日，有一百萬元以上，至於物質上的損失——橋樑機車——亦在十萬元左右，言之殊堪痛恨，令人髮指，但是經過了此次破壞，我們確得了相當的覺悟，前在危險時期，請求軍隊護路，那時軍隊正在疲勞休息時期，往往工

程隊出發，掩護部隊不能同時出發，感覺到此次損失，本路護路力量，的確薄弱，現蒙 總司令行營，將湖北省政府財政廳護徵隊，撥一部分，交本路接管，組一護路總隊，由陳大隊長帶領，今天全體官佐，都來此參加紀念週，將來對於本路，定有特別貢獻，由此次損失，既得到相當的覺悟，同時又充實了武力，望大家團結一致，來削平河南沿路匪共，掃除與本路為難的荒乞，更進一步來謀商民在本路一切的痛苦的解除，要知道鐵道事業，是一種國營的事業，與私人企業的不同，總要顧及輿論與批評。再附帶說一句：每次紀念週輪流講演，即係測驗黨義，鍛鍊身心，即令不善言詞，各就心得，發揮議論，亦可借此試驗黨義研究的成績，希望各位，加緊研究，為黨國服務，都要澈底明瞭主義的真諦，以免走入歧途，兄弟今後擬就本路禮堂組織黨義競賽會，備置獎品，以定優劣，藉以謀同人精神上與物質上之團結，希望大家都來參加，完。

### 平漢鐵路管理局三月二十日 總理紀念週紀錄

主席 何局長

出席者 全體員司

司儀 鍾山

紀錄 蔡希成

開會如儀

## 主席報告

各位同志，同事，在上週本路已完全通車，據得報告，此次東篋店一橋，損失特重，現在修復，當屬臨時性質，並非永久可用，故已向外商訂購材料，預備將該橋全部撤換，但由外洋運來，計時須兩月之久，所費達十萬元以上，此次爲匪所擾，路商交受其害，現在雖經痛剿，一時遠竄，而隱患依然潛伏，危險堪虞，爲維持營運與個人生活計，亟應團結一致，實行清共，爰於本星期起，舉行清共運動，擴大反共宣傳，喚起沿線民衆，勿爲利用，共同嚴密偵察，實行檢舉，絕其根株，以弭亂源。

以前各處會議決議事件，今已次第進行，但鐵路事業，經緯萬端，整理建設，百孔千瘡，雖由各處處務會議進行整理，其中恐亦不免疏漏，兄弟本着革命的意義，除舊佈新，而事事更求趨重實際，勿尙空談，有言必行，同人中或學識卓越，或經驗宏富，如有研究心得，與革意見，隨時條陳，兄弟定當竭誠接受，藉資補充，而爲整頓的標準。至舉行週報，乃係統計工作概略，參考路務情況，並不是僅僅做一篇書面的報告，就算完事，這一點要請各位注意，因爲這幾天所接到的各處報告，大都是收到了幾件公文，辦了幾件公文，這未免太簡單了，再就目前路上的情形，來作事實的比較，我們所作的事，要分做得到與做不到兩種，我不能向各處苛求，凡是一件事，立刻都要即時做到，比如撤換橋樑，鋼軌，即係一時做不到

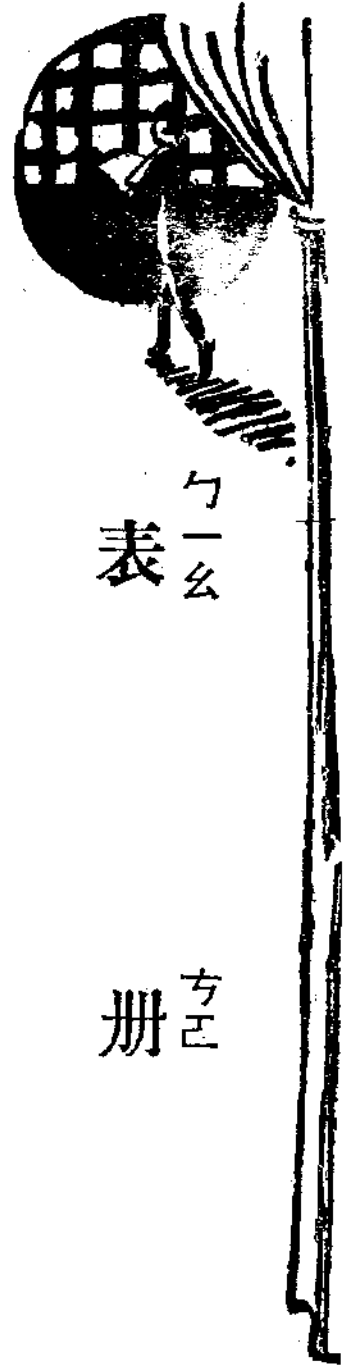
者，雖有縝密計劃，實難即於實行，然亦不可不先事預備，一俟經濟充裕，逐步辦去，此次東篁店橋樑，因無充分材料可先為預備，須臨時在外國去買，即不免要受時間的影響，工程亦因以遲緩，這就是一時難於做到的。至於做到的，如現在機車車輛以及收支狀況，我們可以拿運輸的情形與一切的事實，來作證明，去研究或討論一種辦法，一方面可作現在營業的標準，一方面也可以作將來營業的比較，不甯惟是，現當車少運多，機車車輛不斷的往來裝運，都是救急的非法的辦法，我們固然不應該使車輛虛糜，但機車的修理與休息，也必須兼籌並顧，應該如何設法，方可免去機車失修的危險，和保存機車能力不使消磨，此為很簡單的事實，也是比較容易做到的，希望各位，就此詳細研究研究。兄弟感覺處在今日中國的環境，生活之下，收入微薄，大家要設法減去消耗才好，從前苦無相當娛樂的地點，現在禮堂已經成功，為大家消磨公餘時間，和研究學術起見，爰定自本週起，每星期六由各處各推一人於下午七時半起輪流講演，以一點半鐘為限，講演之後，並可作其他的正當娛樂，以消磨時間，且可免其他種種的耗費，至講演的性質，也可分為兩種：

(一)黨義講演：每人每次定為五分鐘，俟累計成績，再行核給獎品

(二)技術講演：本路同人，多負笈海外，關於新的發明，如有未經實行，或尚未公表的，無論是科學，或者是技術，均歡迎自由演講，但每人每次定為二十分鐘，以期相互研究，煥發新知，這也是兄弟所希望於各位的。完。

## 本路十九年四月份至十二月份收支總表

項 月 別 份	收 入		支 出		註 明
	元	角分	元	角分	
四 月 份	802,521	13	523,446	11	(一) 自十九年四月份起至十二月份止共收入洋五百七十七萬三千四百八十六元五角四分共 支出洋五百九十四萬二千六百八十八元六角九分 (二) 平均計算每月收入六十四萬一千四百九十八元五角每月支出六十六萬零二百九十四元 九角六分
五 月 份	368,365	52	737,576	67	
六 月 份	485,161	66	470,948	55	
七 月 份	534,570	01	575,648	54	
八 月 份	434,977	02	484,161	47	
九 月 份	509,778	29	447,398	55	
十 月 份	555,020	39	677,674	63	
十一月份	1,000,240	05	859,430	85	
十二月份	1,046,912	47	1,126,133	52	
	5,773,486	54	5,942,318	69	



表

冊



# 平漢鐵路管理局

民國二十年一月份收支詳細對照表

日期	收 入					支 出					備 考								
	車	利	雜	項	補	水	共	計	薪	餉		材	料	煤	雜	項	共	計	
	元	角	分	元	角	分	元	角	分	元		角	分	元	角	分	元	角	分
一 日																			
二 日	6.991	49					6.991	49											
三 日	37.711	35				1	02	37.712	37										
四 日	25.967	83						25.967	83										
五 日	31.863	98	340	23				32.204	21					15.724	35	15.724	38		
六 日	34.074	18	1.748	71		2	10	37.824	99	155	00		18.600	00	29.092	80	47.847	80	
七 日	56.909	41	15	81				56.925	30	740	00				6.128	94	6.838	94	
八 日	68.825	01	80	00			10	68.915	11	820	00		18.600	00	468	23	19.897	23	
九 日	42.889	61				5	32	42.894	93	253	59	4.606	41		8.426	52	13.286	52	
十 日	53.475	98	200	49				53.606	47	34.453	88				8.145	10	42.599	78	
十一 日	31.191	17						31.191	17										
十二 日	42.068	35	1.193	60		3	32	43.265	28	516	87		18.600	00	1.535	20	20.652	07	
十三 日	55.508	52	5	60		6	60	55.520	72	8.456	21				639	68	9.095	97	
十四 日	72.913	37	339	25			56	73.253	18	647	50	35.986	42		440	06	37.073	98	
十五日	15.138	32	257	95				15.396	27	945	00				300	00	1.245	00	
十六 日	31.555	00	296	11			22	31.851	33						1.508	70	1.568	70	
十七 日	73.268	42	17.215	54				90.483	96	111.173	65				5.378	93	116.552	58	
十八 日	5.684	29						5.684	29										
十九 日	52.421	61	1.878	30				54.270	93	49.318	61				21.070	00	67.388	61	
二十 日	57.704	58	1.332	77		1	06	59.036	41	325	00				1.302	11	1.627	11	
二十一 日	42.264	98	820	67			44	43.091	09	316	00				1.633	07	20.749	07	
二十二 日	93.101	39	159	10		2	78	83.255	27	204.402	42	41.675	36		599	15	246.766	93	
二十三 日	31.326	30	1.581	20		2	16	32.909	66	653	76	34.964	80		9.529	10	45.147	66	
二十四 日	62.594	13	443	72		5	64	63.043	09	105.772	13	3.929	76	16.800	00	25.819	86	154.121	75
二十五 日																			
二十六 日	52.325	80	20.335	00			58	72.661	47	150	50				1.168	07	1.318	57	
二十七 日	55.305	98	139	19				55.445	17	365					50.589	86	50.594	86	
二十八 日	15.783	83	313	01				16.096	84	35		10.351	05		17.979	93	28.365	98	
二十九 日	56.687	85	3.708	80		1	44	60.458	12	852	50			16.800	00	6.044	47	25.496	97
三十 日	26.689	22	152	47		1	74	20.843	43	180	00				229	95	409	95	
合計	300.751	18	52.831	45		38	00	353.620	83	518.181	70	151.543	80	111.600	00	216.504	29	977.799	79

CHINA CENTRAL BANK

中華國有鐵路 統八

平漢綫

民國 20 年 1 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	存			\$71,123	47
本旬收入	收			667,225	89
客運	A	171,447	28		
貨運	B	439,063	75		
附捐	C				
雜項	D	56,505	74		
其他	E	209	09		
借入	F				
合計				\$596,102	93
減去本旬支出	付			1,049,838	98
營業支出	G				
資產支出	H				
歲計支出	I				
其他支出	J				
本旬現金結餘	餘			\$453,736	59
現金結餘類別					
各銀行存款	行			233,625	57
漢口金城銀行所得捐		12,650.3			
漢口鹽業銀行		26,193	35		
漢口交通銀行		5,206	00		
漢口中央銀行		1,265	67		
漢口上海銀行		150,304	00		
		31,192	55		

—過次頁—

—承前頁—

北平金城銀行		432	65		
北平鹽業銀行		2,011	95		
北平交通銀行		451	00		
北平中南銀行		300	00		
北平大陸銀行		512	42		
北平保商銀行		13,854	52		
北平農工銀行		896	42		
北平山西省銀行		-	26		
北平浙江興業銀行		63	24		
上海金城銀行		941	54		
各銀行透支	透			-776,095	71
漢口金城銀行		226,793	99		
漢口鹽業銀行		230,401	20		
北平金城銀行		103,624	26		
北平鹽業銀行		114,927	05		
北平中南銀行		43,475	03		
北平大陸銀行		5,583	18		
北平交通銀行		25,541	61		
北平保商銀行		25,749	39		
北平出納課存款	課				
現洋 19,557,82					
不能提用款 37,757,40		57,415	22		
漢口出納課存款					
現洋 2,980,56					
不能提用款 28,337,77		31,318	33	88,733	55
合計				\$453,736	59
不能作為現金提用各款				66,005	17
北平存鹽業銀行不兌現票		4,737	40		
西北銀行鈔票		33,020	00		
懸掛舊賬		26,609	63		
銅元		1,728	14		
合計	懸			\$66,005	17

中華民國 20 年 3 月 24 日

製表員 統計股主任 出納課長 綜核課長 會計處副處長 會計處長 副局長 局長

中華國有鐵路 統八  
平漢線

民國 20 年 1 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			\$453,736	59
本旬收入	收			690,506	10
客運	A	205,465	33		
貨運	B	430,350	32		
附捐	C	296	11		
雜項	D	21,429	12		
其他	E	32,965	22		
借入	F				
合 計				\$236,769	51
減去本旬支出	付			416,183	85
營業支出	G				
資產支出	H				
歲計支出	I				
其他支出	J				
本旬現金結餘	餘			\$179,414	34
現金結餘類別					
各銀行存款	行			449,042	39
漢口金城銀行所得捐		12,650	35		
漢口鹽業銀行		85,206	00		
漢口交通銀行		1,265	67		
漢口中央銀行		148,804	00		
漢口上海銀行		86,192	55		

—過次頁—

—承前頁—

北平金城銀行		432	65		
北平鹽業銀行		2,011	95		
北平中南銀行		300	00		
北平交通銀行		451	00		
北平大陸銀行		916	82		
北平保商銀行		13,854	52		
北平農工銀行		876	42		
北平山西省銀行			26		
北平浙江興業銀行		63	24		
上海大陸銀行		512	42		
上海金城銀行		941	54		
各銀行透支	透			717,012	53
漢口金城銀行		226,793	99		
漢口鹽業銀行		230,401	20		
北平金城銀行		103,124	26		
北平鹽業銀行		114,427	05		
北平中南銀行		24,475	03		
北平交通銀行		8,541	61		
北平保商銀行		9,249	39		
北平出納課存款					
現淨16,344,25					
不能提用款					
淨40,602,70					
漢口出納課存款					
現淨3,088,00					
不能提用款					
淨28,520,85					
合計	課	31,608	85	88,555	80
不能作為現金提用各款				8179,414	34
暫支				69,123	55
西行北銀鈔票		2,845	30		
北平存鹽業銀行不兌現票		33,020	00		
銅元		4,737	40		
懸掛舊賬		1,911	22		
合計	懸	26,609	63	69,123	55

中華民國 20 年 3 月 28 日

製表員 統計股主任 出納課長 綜核課長 會計處副處長 會計處長 副局長 局長

中華國有鐵路

統八

平漢綫

民國二十年一月下旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		共計	
		小	數		
上旬現金結餘	存			\$179,414	31
本旬收入	收			879,204	07
客運	a	239,929	87		
貨運	b	506,193	10		
附捐	c	825	67		
雜項	d	32,238	17		
其他	e	100,017	23		
借入	f				
合計				\$699,789	73
減去本旬支出	付			633,833	26
營業支出	g				
資產支出	h				
歲計支出	i				
其他支出	j				
本旬現金結餘	除			\$65,953	47
現金結餘類別	行			490,190	09
各銀行存款					
漢口金城銀行 所得捐13,92,920		24,388	82		
漢口鹽業銀行		26,657	26		
漢口交通銀行		1,282	23		
漢口中央銀行		209,101	00		
漢口上海銀行		10,293	75		

(過次頁)

(承前頁)

北平金城銀行		100,432	65		
北平鹽業銀行		2,011	95		
北平中南銀行		300	00		
北平交通銀行		451	00		
北平保商銀行		16,854	52		
北平農工銀行		896	42		
北平山西省銀行			26		
北平浙江興業銀行		63	21		
上海大陸銀行		512	42		
上海金城銀行		941	54		
各銀行透支	透			883,095	71
漢口金城銀行		226,793	99		
漢口鹽業銀行		230,401	20		
北平金城銀行		139,124	26		
北平鹽業銀行		150,427	00		
北平中南銀行		56,475	03		
北平大陸銀行		10,083	18		
北平交通銀行		34,541	61		
北平保商銀行		35,249	39		
北平出納課存款	現洋 29,179,24 不能提用款 390,926,05	420,105	29		
漢口出納課存款	現洋 5,326,87 不能提用款 33,429,93	38,756	80	438,862	09
合計				\$15,956	47
不能作為現金提用各款				424,355	98
暫支		353,151	65		
北平存鹽業銀行不兌現票		4,754	40		
西北銀行鈔票		33,020	00		
銅元		2,173	25		
懸掛舊帳		31,253	63		
合計	懸			\$124,355	98

中華民國二十年三月三十日

製表員 統計股主任 出納課長 綜核課長 會計處副處長 會計處長 副局長 局長

中華國有鐵路

統八

平漢線

民國二十年二月上旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		共計	
		小數			
上旬現金結餘	存			\$65,956	47
本旬收入	收			636,525	31
客運	a	176,364	87		
貨運	b	423,150	75		
附捐	c				
雜項	d	10,885	23		
其他	e	26,124	46		
借入	f				
合計				\$702,481	78
減去本旬支出	付			523,565	65
營業支出	g				
資產支出	h				
歲計支出	i				
其他支出	l				
本旬現金結餘	餘			\$178,916	13
現金結餘類別	行			684,731	83
各銀行存款					
北平金城銀行		100,432	65		
北平鹽業銀行		2,011	95		
北平中南銀行		300	00		
北平交通銀行		24,826	84		
北平保商銀行		13,703	60		

(過次頁)



(承前頁)

北平農工銀行		806	42		
北平大陸銀行		916	82		
北平山西省銀行			26		
北平浙江興業銀行		63	24		
上海大陸銀行		512	42		
上海金城銀行		941	54		
漢口金城銀行 所得捐	13,992,20	64,188	82		
漢口鹽業銀行		28,257	26		
漢口交通銀行		1,282	26		
漢口中央銀行		297,004	00		
漢口上海銀行		149,393	75		
各銀行透支		-		683,512	53
北平金城銀行		86,624	26		
北平鹽業銀行		97,927	05		
北平中南銀行		21,975	03		
北平交通銀行		9,041	61		
北平保商銀行		10,749	30		
漢口金城銀行		226,793	99		
漢口鹽業銀行		230,401	20		
北平出納課存款	現 洋 17,996,41 不 能 106,824,56 提 用 款	124,822	97		
漢口出納課存款	現 洋 24,369,78 不 能 28,504,08 提 用 款	52,873	86	177,696	83
合 計				\$178,916	13
不能作為現金提用各款				135,330	64
暫 支		69,052	16		
北平存鹽業銀行不兌現票		4,754	40		
懸 掛 舊 帳		26,071	43		
銅 元		2,432	65		
西 北 銀 行 鈔 票		33,020	00		
合 計				\$135,330	64

中華民國二十年四月一日

製表員 統計股主任 出納課長 綜核課長 會計處副處長 會計處長 副局長 局長

中華國有鐵路 統八

平漢綫

民國 20 年 2 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			\$178,916	13
本旬收入	收			677,092	38
客    運	A	193,977	27		
貨    運	B	432,708	78		
附捐	C				
雜項	D	25,389	27		
其他	E	25,017	06		
借    入	F				
合    計				\$856,008	51
減去本旬支出	付			1,331,935	17
營業支出	G				
資產支出	H				
歲計支出	I				
其他支出	J				
本旬現金結餘	餘				
現金結餘類別					
各銀行存款	行			65,991	48
北平金城銀行		432	65		
北平鹽業銀行		2,011	95		
北平中南銀行		300	00		
北平交通銀行		826	84		
北平保商銀行		15,525	60		

— 過次頁 —

—承前頁—

北平農工銀行		806	42		
北平浙江興業銀行		63	24		
北平山西省銀行			26		
上海大陸銀行		512	42		
上海金城銀行		941	54		
漢口金城銀行	所得捐15,351.35	22,751	92		
漢口鹽業銀行		950	16		
漢口交通銀行		1,282	26		
漢口中央銀行		19,496	22		
各銀行透支	透			1,228,353	09
北平金城銀行		159,347	56		
北平鹽業銀行		190,721	36		
北平中南銀行		53,975	03		
北平大陸銀行		9,083	18		
北平交通銀行		38,541	61		
北平保商銀行		37,249	39		
漢口金城銀行		296,240	37		
漢口鹽業銀行		300,349	94		
漢口上海銀行		142,844	65		
北平出納課存款	現洋 11,900,57 不能提用款 546,154,28	558,054	85		
漢口出納課存款	現洋 5,411,36 不能提用款 122,968,74	128,380	10	686,434	95
合計				\$475,926	66
不能作為現金提用各款				669,123	02
暫支		508,379	88		
北平存鹽業銀行不兌現票		4,754	40		
懸掛舊賬		120,831	76		
銅元		2,136	98		
西北銀行鈔票		33,020	00		
合計	懸			\$669,123	02

中華民國 20 年 4 月 2 日

製表員 統計股主任 出納課長 綜核課長 會計處副處長 會計處長 副局長 局長

中華國有鐵路 統八

平漢線

民國 20 年 2 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			\$475,926	66
本旬收入	收			494,467	00
客運	A	122,219	53		
貨運	B	336,162	62		
附捐	C				
雜項	D	36,051	07		
其他	E	13	78		
借入	F				
合 計				\$18,540	34
減去本旬支出	付			564,835	02
營業支	G				
資產支	H				
歲計支	I				
其他支	J				
本旬現金結餘	餘			\$51,294	66
現金結餘類別					
各銀行存款	行			131,751	59
漢口金城銀行 所得捐		26,744	38		
漢口鹽業銀行		39,157	31		
漢口交通銀行		1,282	26		
漢口中央銀行		3,199	22		
漢口上海銀行		6,000	00		

—過次頁—

—承前頁—

北平山西省銀行			26		
北平農工銀行		806	42		
北平金城銀行		432	65		
北平鹽業銀行		2,011	95		
北平中南銀行		300	00		
北平交通銀行		826	84		
北平保商銀行		17,525	60		
北平浙江興業銀行		63	24		
上海大陸銀行		512	42		
上海金城銀行		941	51		
各銀行透支	透			953,533	61
漢口金城銀行		282,457	79		
漢口鹽業銀行		274,348	04		
漢口上海銀行		104,809	65		
北平金城銀行		100,347	56		
北平鹽業銀行		129,721	56		
北平中南銀行		27,975	03		
北平大陸銀行		1,033	18		
北平交通銀行		17,541	61		
北平保商銀行		15,249	39		
北平出納課存款	現洋 14,938,66 不能提用款 133,083,84	148,022	50		
漢口出納課存款	現洋 2,772,16 不能提用款 121,492,68	121,264	81	272,287	34
合計				\$546,294	68
不能作為現金提用各款				254,576	52
北平存鹽業銀行不兌現票		4,754	40		
西北銀行鈔票		33,020	00		
暫支		95,309	44		
銅元		2,252	92		
懸掛舊賬		119,239	76		
合計	懸			\$254,576	52

中華民國 20 年 4 月 30 日

製表員 統計股主任 出納課長 綜核課長 會計處副處長 會計處長 副局長 局長

# 中 華 國 有 鐵 路

## 平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自 20 年 1 月 1 日至 20 年 1 月 10 日止 計通車路程 1324 公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款		列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數		客	貨	共 計		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
本 年		\$		\$		\$				
10 旬共計	44,404	153,610 25	57,748	504,789 82	7,206 98	665,587 05	48,268	51,111	99,379	
每通車公里均計	33.53	116 02	43.62	381 25	5 44	502 71	36.45	38.60	75.05	
至是日共計										
上 年										
10 旬共計	15,594	78,046 30	32,835	153,514 21	2,424 30	233,984 81	16,874	7,202	24,076	
每通車公里均計	11.78	58 95	24.80	115 95	1 83	176 73	12.74	5.44	18.18	
至是日共計										

民 國 年 月 日

造單員 統計股主任 檢查課副課長 檢查課長 會計處副處長 會計處處長 二 副局長 局長

# 中 華 國 有 鐵 路

## 平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自 20 年 1 月 11 日至 20 年 1 月 20 日止 計通車路程 1324 公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款		列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數		客	貨	共 計		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
本 年		\$		\$	\$	\$				
20		元角分		元角分	元角分	元角分				
旬 共 計	47,594	161,753.64	56,684	443,290.42	9,170.55	614,223.61	49,303	43,196	92,499	
每通車公里勻計	35.95	122.17	42.81	334.82	6.92	463.91	37.23	32.63	69.86	
至是日共計	91,998	315,363.89	114,432	948,060.24	18,377.53	1,279,810.66	97,571	84,307	191,878	
上 年										
20										
旬 共 計	37,323	106,197.80	44,152	190,366.25	2,692.71	297,256.56	22,806	6,214	29,100	
每通車公里勻計	28.19	80.21	33.35	143.78	2.03	223.02	17.23	4.75	21.98	
至是日共計	52,917	184,244.10	76,987	343,880.46	5,116.81	533,241.37	39,680	13,496	53,176	

民 國 年 月 日

造單員 統計股主任 檢查課副課長 檢查課長 會計處副處長 會計處處長 副局長 局長

# 中 華 國 有 鐵 路

## 平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自 20 年 1 月 21 日至 20 年 1 月 31 日止 計通車路程 1324 公里

摘 要	旅 客			貨 物			雜 項	共計進款		列 車 經 行 公 里 數			
	人 數	銀 數		噸 數	銀 數			客	貨	共 計			
1	2	3		4	5		6		7		8	9	10
本 年		\$ 元角分			\$ 元角分		\$ 元角分		\$ 元角分				
3e 旬共計	58,180	198,875	29	72,316	686,469	05	9,516	03	894,790	37	56,492	56,880	113,372
每通車公里勻計	14,94	150	16	54.61	518	48	7	19	675	83	42.67	42.96	85.63
至是日共計	150,178	514,169	18	186,748	1,634,538	29	25,893	56	2,174,601	03	154,063	151,187	305,250
上 年													
3e 旬共計	46,390	117,492	81	55,929	228,153	90	4,860	67	350,507	28	59,816	36,574	96,390
每通車公里勻計	35.04	88	74	42.24	172	32	3	67	264	73	45.18	27.62	72.80
至是日共計	99,307	301,736	91	132,916	572,034	26	9,977	48	883,748	75	99,496	50,070	149,566

民 國 年 月 日

造軍員 統計股主任 檢查課副課長 檢查課長 會計處副處長 會計處處長 副局長 局長



省 別		廠 名 地 址	
吉 林	廠 名	地 址	
	金華火柴廠	吉林東關團子山	
	衆志火柴廠	吉林西關五區界內	
遼 寧	惠臨火柴廠	遼寧大西關	
	丹華火柴東廠	安東六道沟	
	三明火柴廠	營口青堆子街	
	姓姓火柴廠	全前	
	關東火柴廠	全前	
廣 東	東山火柴廠	廣州市東山	
	文明火柴廠	廣州市彩虹橋	
	中國火柴廠	廣州市河南太平坊	
	光大火柴廠	廣州市河南鴨墩關	
	民生火柴廠	南海鹽步	
	西南火柴廠	三水西南埠西甲街	

中華全國火柴同業聯合會會員表 民國二十年一月底止

山					東										
華魯火柴廠	明華火柴廠	膠東增益火柴廠	振業火柴廠	振業火柴廠	華北火柴廠	大益興記火柴廠	民興火柴廠	昌明火柴廠	東興火柴廠	熾昌火柴廠	巧明火柴廠	珠光火柴廠	光明火柴廠	廣東火柴廠	
青島	青島市外滄口	即墨縣城易鎮	青島曹縣港	濟寧南城八舖	濟南麟祥門外	青島利津路十一號	廣州市花埭山村	清遠城內武安路	澳門惠愛路一〇一號	澳門連勝馬路	汕頭巷埠隴東市	廣州佛山	台山新昌埠	新會江門火車站	廣州市黃沙西約

河 江 浙 省		江 安 省		東 省	
		西 徽			
丹華火柴津廠	天津西沽	丹華火柴平廠	北平崇外後池	光明火柴廠	溫州南大街一二七號
正大火柴廠	寧波江北岸老馬渡	燧昌火柴廠	麗水縣望京門	光華火柴廠	杭州清河坊
裕生火柴廠	九江新塢老馬渡	淮上第一火柴廠	臨淮關	昌興火柴廠	烟台西沙旺
興業火柴廠	青島東台埕口鎮八號	濟南洪泰火柴廠	濟南(青島大沽路卅號洪泰火柴廠總管理處)轉	信昌火柴廠	青島順德路七十八號
振東火柴廠	青島市外金口	東益火柴廠	青州車站迤西	洪泰火柴廠	青島大沽路卅號
魯東火柴廠	青島嶗縣路				

山	廣	四	省					一	河							
西	西	川	蘇					江	南	北						
西金井火柴廠	梧州火柴廠	昌燧火柴廠	通燧振記火柴廠	大華火柴廠	上海火柴廠	華明火柴廠	周浦中華火柴公司	大中華火柴公司	蘇州鴻生廠	鎮江榮昌廠	大中華火柴公司	上海榮昌廠	同和裕火柴廠	開封大中火柴廠	北洋火柴廠	永華火柴廠
平遙縣	梧州三角咀	合江縣南門外觀音閣	南通縣大生港	上海浦東六里橋	常州	上海江灣路體育會館	南匯周浦	蘇州胥門	鎮江新河	上海浦東陸家渡	新鄉	河南開封	天津	交河縣泊鎮		

總計	廠	廠	總段	總段	總段	課室	副處長	處長	處別	本路		造	年	月份
										員司人數	處員司			
										現	支	年	月	日
										薪水	津貼	房租	差費	工警人數
										現	支	年	月	日
										薪水	差費	加點費	薪餉總數	備
														考

總												號
												數
												現
												職
												姓
												名
												證
												件
												細
												數
												證
												件
												總
												數
												備
												考

某官署檢送現任公務員甄別審查證明文件清冊

# 署官某

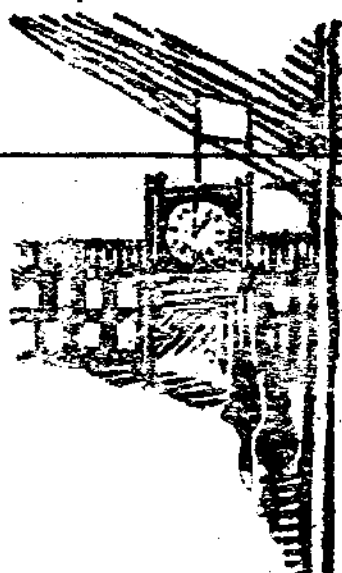
## 件文明證查審別甄員務公任現

統計							證 件 名 稱	現 職
								姓 名
							件	
件	件	件	件	件	件	件	數	

第 號







勿尤  
黨

務

## 吳委員鑛城演講中國國民黨之使命

今天是遼甯國民常議促進會開春季大會各縣工作人員，報告寒假中的工作情形，剛才聽見主席說，諸君利用寒假，回到各人的家鄉去為社會服務，這是一種很有意義的工作，就普通一般學生情形來說，平日在學校朝夕研究學問，正可乘著假期休息休息，或與家人戚友歡聚歡聚，誰還願意找那種純粹義務的工作來做呢？而諸君却能捨棄各人休息的權利，不顧天寒地凍，回到各人的家鄉，為社會服務，這種犧牲的精神，真值得使人敬佩，希望諸君永遠保持這種自立立人的精神，不但各人的學問事業可卜成功，就是中國社會的改造，也蒙受莫大的影響了。

主席要兄弟在諸君報告工作之先，來說幾句話，這是兄弟十分榮幸而願意的。因為兄弟遠隔數千里，很難得一個機會，與諸位熱心為社會服務的東北青年聚首一堂。

兄弟是中國國民黨的黨員，而此次又是為視察東北黨務來的，當然還是說關於黨的話，關外有句話，這個教門兒，因為我是這個教門兒，所以請諸位不要笑我說三句不離本行，本黨 總理孫中山先生是創造中華民國的領袖，他為了要創造一個自由平等的中華民國，便發明了三民主義為了要實行救國建國的三民主義，便又創造一個首先實行主義的中國國民黨。今天兄弟所要講的就是「中國國民

黨的使命」，簡單一句話說，中國國民黨之使命，是在遵奉總理遺教，實行三民主義，而三民主義的原理，是集世界革命理論之大成，他的目的，基於中華民族之自由平等，民權之伸張，民生之滿足，而達到世界大同，這是多麼偉大的一種使命，多麼煩雜一種工作。

民族之不平等，是由於帝國主義者作祟，帝國主義發蹤於五百年前，到十九世紀始大告成功，全民政治的運動，發生才不過一百年，從前世界各國的政治，都是受神權君權的支配，現在還留着殘餘的痕跡。至於民生之凋敝，是由個人資本主義的發達，少數人得到經濟優越的地位，大多數勞苦民衆過著惡劣的生活，這不僅經濟落後的中國如此，即產業膨脹的歐美各國，目前亦成爲嚴重的問題。我們想把以上三個問題，一氣解決，這實在不是一件容易的事，然而我們決不畏難苟安，有了 總理的三民主義，我們相信我們的努力，是可以達到目的的，而且是爲期不遠的，中國國民黨奮鬥了三十餘年，排除一切障礙，掃蕩一切反動勢力，才能得到今日國家的統一與和平，這雖是先烈的頸與同志的熱血所換得來的代價，而東北當局與民

衆的同情。接受本黨主義，參加國民革命，亦是歷史上不可磨滅的成績。

但就中國目前的情形來看，外有帝國主義者仍在耽耽虎視；並不會放棄其侵略的政策，內則各種反動份子蠢蠢思動，希圖破壞國家的統一與和平，爲要完成我們的責任（救國建國的責任），只有團結全國革命的民衆，在中國國民黨領導之下，繼續努力，所以兄弟今日特提出這個題目，中國國民黨的使命來講。本黨初起革命的時候，東北便不少同志參加，而十七年統一之完成，尤賴於張副司令與各長官及東北民衆之贊助，在理黨部早就成立了，何以遷延至今，還在籌備呢，初則因爲蘇俄侵略邊境，跟着閻馮聯合叛亂，所以遲遲至今，現在國境的秩序已恢復了，閻馮也打倒了，在東北官民一致熱烈擁護黨治情緒之下，黨部的成立便刻不容緩，兄弟又能得着這個機會，在黨部公開工作以前而來同各位講講黨的使命，雖則是應景，然亦覺得是應該而必要的。

中國國民黨既負起了救國建國的使命，其性質已顯然與普通政黨不同，普通的政黨，多半是以階級爲分野的，

他們是站在利害相同的鴻溝上，爲實現其同一階級的利益而聯合，他們的政治主張。自然是片面的，如日本的民政黨政友會無產政黨，德之保守黨社會民主黨，英之工黨及保守黨等，中國國民黨是爲四萬萬人謀解放求自由的革命黨，因爲中華整個民族是在帝國主義壓迫侵略之下，經濟上只有大貧小貧，原無階級之分，職業上只有士農工商，亦無貴賤之別，他的革命運動，是聯合各種職業的覺悟份子，去領導各種職業的民衆，在同一主義之下，向敵人進攻，換句話說：中國國民黨不是代表某一階級的黨，而是爲四萬萬人謀福利的黨，我們環顧中國現像與乎世界的潮流，只有中國國民黨能擔負這個救國建國的責任，同時全國人民也應積極擁護本黨，完成救國建國，以謀中華民族全體福利之義務。

有些人以爲革命並不需要甚麼黨，只要農工商學聯合起來，所謂揭竿而起，挺身而鬥，就可以成功革命的事業了。這種思想，我敢說在時代上已經落伍的了，歷史上固然也有過這種革命運動，但是幾次是成功了的呢？在農村經濟或手工業經濟的社會組織時代，尙不能成功，難道說

到科學世界的現代社會還能實現嗎？三十年前義和團之失敗，就是一個很明白的例證，我們認爲凡屬革命事業，必須先有合乎時代需要的主義，聯合信仰同一主義的人，組織一個嚴密的黨，革命才有成功的希望，否則散沙一盤，決沒有不失敗的，試看一看歐洲大戰以後的地圖吧，從前亡了國現在復興的，從前衰弱了現在強盛的，像波蘭土耳其等，都是因爲有黨的緣故，至於意大利的法西斯黨，蘇俄的共產黨，都是因爲先有強固的黨去領導革命與建設，方有今日的成功。

然而中國國民黨，與意之法西斯黨，俄之共產黨，也是不相同的。他們主張一黨專政，中國國民黨則只主張以黨訓政，到了憲政時期，便將政權授給全國人民選的政府，這在總理手訂的建國大綱上已明白規定了，可是剛在建國障礙掃除之餘，人民政治知識能力尙未能運用其選舉罷官制複決四權的時候，一方面本黨當秉黨命歷史的使命，訓導人民行使政權，同時代表人民執行政權，以鎮壓反動，而完成訓政的責任。東北界於赤白兩大帝國主義之間，北有蘇俄，南有日本，他挾着政治經濟的勢力，

侵入腹地，無異其管，即 總理所謂次殖民地。

兄弟去年曾經說過，中國先要救東北，救東北非要日本將在東霸佔的所謂特殊利益完全放棄不可，因國境之內，無論任何地方，一有帝國主義的勢力存在，便不能算獨立平等的國家，這是單就外交方面而論，若以中國國民經濟的力量來講，即可更覺寒心了。在歐美產業發達的國家，他們所感困難時，只是分配不均的問題，而我國則是生產的問題，因為我國生產機關非常腐舊，生產能力非常薄弱，所有一切生產的組織，尚不能脫離中古時代之狀態，人民日常生活所需的一切，大部份仰給於外國，最可笑的，就是數千年號稱以農立國的中國，現在源源不絕的輸入大量的日本米和美國麥，其他衣服住宅所用的材料，凡在

### 曾委員養甫演講黨的力量與黨的基礎

中央委員會養甫二日出席湖北省黨部 總理紀念週，

其演講詞已整理就緒，茲披露於次：

主席，各位同志，剛才聽到主席說，要兄弟對各位有所指導和訓示，並且提到兄弟對於本黨的工作情形，覺得

都市上所見的無一不是外國貨，至於鋼鐵電器等類，不用說了。外國人有句諷諷中國的話說：「中國的消費，是世界最新最大的，中國的生產，是世界最舊最低的。」我們能够否認嗎？

要發展國民的經濟，須首先發東北和西北，總理在建國方略上也曾鄭重的說過，兄弟以為從交通與外交上着眼，開發東北，比較尤便利而迫切，總之，我們要中國獨立平等，要中國國民經濟的問題得到圓滿的解決，應當集合全國人民的心思財力，首先來開發東北，不久東四省的黨，都要成立了，希望東北的同志與同胞同在青天白日旗幟之下，向着三民主義的光明大道上走，共同來完成救國的使命。

非常慚愧！我們大家都是同志，都是 總理的信徒，進黨的目的是相同的，信仰的主義是相同的，擔任的工作是相同的，所以說到訓示和指導，兄弟實在不敢，不過站在同志的立場，提出個人對於本黨的意見，與各位同志討論研

究。

兄弟今日所要說的，是黨務的一般狀況，今日是舉行總理紀念週，應該研究黨義。所以兄弟要說的，是屬於黨的理論方面，黨內問題要待我們研究開發的是很多，今天因為時間關係，只提出兩點意見：

第一點是黨的力量，第二點是黨的基礎。

一、黨的力量：何謂黨的力量？在消極方面言，是能夠掃除種種革命障礙，摧毀種種反動勢力的力量，在積極方面言，是能夠建設革命的政府，實現黨內政綱政策的力。要看黨的力量如何，只要看對於這兩方面的工作成績如何，就可知道，能夠做到，可說黨是有力量，不能做到，可說黨是沒有力量，或者黨的力量，還是不足。

黨的力量從什麼地方發生呢？這個理由很簡單，黨是黨員組織而成，黨的力量，當然就是黨員力量的總和。但是黨的力量與黨員的數量，是否成一正比例，是否以黨員的多少，定黨的力量的大小，乃值得研究的問題。黨的力量，固然是黨員力量的總和，而黨的力量之大小，有時的確不與黨員的數量成正比例，這是什麼道理呢？我們知道

、要黨有力量，先要個個黨員有力量，並且要個個黨員的力量完全貢獻於黨，為有組織有計劃的整個行動，方才黨的力量會充實偉大。否則黨員數量雖多，仍不能增加黨的力量。進一步言，要求黨的力量充實，增加，先要做到兩個條件。第一是嚴格的訓練，第二是完密的組織。黨員不經嚴格的訓練，不能發生革命的力量，不能負任重道遠革命的責任。不經完密的組織，不能表現整個的行動，不能發生極高的效率，譬之軍隊，乃係烏合之衆，雖多無用。

黨員何以要訓練，我們只要看總理三民主義第一講，開宗明義即說明先有思想，才有信仰，有了信仰，才生力量。所以黨員的力量，發生於堅確的信仰，黨員不能確信主義則力量必定薄弱。要黨員堅確信仰主義，站穩革命的立場，自然要靠嚴格的訓練。總理曾經說過，革命黨一個人可以抵三百個，或五百個敵人，因為堅確信仰主義捨身成仁，自能為主義而奮鬥，為主義而犧牲，其發生出的力量，所謂天地正氣，至大至剛，沛然莫之能禦，其力量之大萬非平昔想像所能及，在革命過去歷史中，總理這

句話是已經實驗了。所以我們全體黨員同志要經過嚴格的訓練，發生堅確的信仰，站穩革命的立場，來增加黨的力量。

黨員何以要組織，因為訓練工作，是使各個黨員增加力量，倘無完密的組織，黨的力量仍舊不能充分發揚。譬如一個人能够敵五百人，固然是訓練的效果，但是有五百零一個敵人，就要失敗了，所以組織的健全，也是非常重要。要使黨員的力量，不為各個的分立，而為整個的表現，不為各個的行動，而為整個的奮鬥，非有完密的組織不可。組織愈密，力量愈大，組織愈鬆，力量愈小。進一步言，黨員不經完密的組織，非但力量不能加大，有時竟會相消。

由此看來，要黨員力量之加大，是要靠嚴格訓練和嚴密組織的，毫無疑義的了。我們根據這個原則，來檢查本黨過去的情形，黨的力量究竟是怎樣。總理提倡革命至今，已經四十餘年，革命之力量，普及全國，一切反動勢力，摧毀不少，似乎本黨的力量，已經非常偉大，不必再求增加了。但是我們知道，本黨掃除反動勢力，取得政權，

是本黨革命之手段，而非革命之目的。革命的目的，是要實現主義及政綱政策，建立自由平等的國家，革命方才可算完成。現在離開這種目的，還是很遠，以後，所需要黨的力量，比較以前還要大，還要多，才能實現革命的目的。

還有一層，以後需要更大更多黨的力量，來完成革命，這是不錯的。但是黨的力量的應用及其應用的方向，可是同以前不同，對於此層，不可不加以深切的認識，以前我們用黨的力量打倒反革命的政府，現在應該以黨的力量扶助政府，督促政府，實現本黨的主義及政綱政策。從前以黨的力量推毀反動勢力，破壞反動的組織，現在要以黨的力量扶助社會，促進社會，換言之我們黨的力量，除對付反動派外，應用之以建設，不應再用之於破壞。我們黨的力量，從總理提倡革命以至現在，無堅不摧，任何反動勢力，皆被摧毀，故能統一中國，取得政權，革命的勢力，遍於全國，其力量之大，誠足驚人。但是自本黨統一中國以後，本黨力量，是否因統一而增加，或不能增加而反見減少，乃是值得我們注意的，檢查本黨目前的力量，

不獨不能增加，有時反不能如從前之大，其故由於力量之誤用及其力量應用方向之不對者佔其小半。而由於力量本身之發生問題者佔其大半。力量之誤用，及其應用方向之不對，已如前所述。其關於力量本身之問題，以兄弟見解，可以分成縱的與橫的兩方面。

從縱的方面說，黨部與政府分開而不能合作，政府本來由黨產生，是要他來實行主義的，是要黨政合力來實現主義的，但是有些同志，不瞭解這個意思，弄成各級黨部與各級政府互相對峙，互相爭鬥，彼此不獨不能以全力實現主義，並且以黨政力量，互相抵消，譬如有兩個人，合起來有兩百斤力量，應該共同對付敵人，現在互相抵抗，弄到一斤力量都沒有，關於此層，四中全會對各級黨部及全體黨員的訓令，說得非常沉痛，如「黨員往往誤以所在地之黨部與政府為對立之機關，而人民則反往往誤以所舉仰之黨部與政府為同級之衙門，若欲每一級黨部督責其同級政府施行黨治，則不啻視各級黨部為各個離立之政黨，而以之督責各級政府施行其各有所見之黨治，則亦不啻視各級政府為各個離立之政府。」這是黨的力量減少

的一個大原因，亦是一兩年來本黨的最大的損失。

從橫的方面來說，黨部的力量，又分成幾截，區分部與區黨部，縣黨部與區黨部，省黨部與縣黨部，好像是各個獨立的機關，好像各個獨立之政黨上級黨部之訓令是一事，本身之工作又是一事，各黨部有各黨部之工作，各黨部有各黨部之活動，既無連貫一氣之精神，復乏整個合作之行動，步驟凌亂，工作散漫，譬之人生，身既不能臂使，臂又不能使指，自然力量要減少。不知黨部是整個的，是一貫的，下級黨部為上級黨部之一體，必須緊接連成一氣，千萬不可彼此獨立，彼此分離的。現在這種情形，是黨力減少的大原因，也是本黨組織上最大的一個缺陷。

從上面看來，縱的方面既然分成兩片，橫的方面，又分成數截。譬如有千斤力量縱的方面去了一半，橫的方面再分成幾部分，結果連一百斤力量都不足。不特此也，就是一個部分之中，又每每強分派別，各自組織小團體，僅僅一百斤的力量，你取二十斤，我取三十斤，他取四十斤，並且互相爭此微力相消相磨，弄到一斤都沒有。如此情形，黨的力量那裏能增加，黨已經沒有力量，怎樣能夠實

現主義，實行政綱和政策，掃除反動派，建立自由平等的國家呢。這是一件很可痛心的事。現在要改革這種不好現象，只有從嚴格訓練和完密組織兩方面努力。這是兄弟今日要貢獻的第一種意見。

二，黨的基礎 增加本黨力量的方法，前面已經說過了。現在要說到本黨的基礎。本黨的基礎建築在何處，大家知道是建築在民衆之上，這好象是天經地義，毫無疑義的了。但是以個人的見解，本黨並非建築在民衆之上，並且不應該建築在民衆之上，大家說建築在民衆之上是錯誤的。這是什麼道理呢？因為建築在民衆之上，就是表示黨在民上，民在黨下，黨與民豈非顯分階級！倘然你要建築在民衆之上，民衆不容你建築，不願做你的基礎，又怎麼辦呢？基礎在那裏呢？譬如在江邊建築房屋，岸土坍入江心，房屋不是也傾覆了嗎？所以這種理論，非但不合，並且非常危險。本黨的主義，是要扶助民衆的，不應自高於民衆的。倘然這種錯誤的理論不加糾正，一則黨與民強行分開，二則人民或竟會反抗在他上頭的黨。我們記得民國十六年，武漢召集第三次全國代表大會，汪精衛先

生與共產黨互爭着領導民衆之權，各不相讓，逼得汪先生也要反共，真是可笑。他們以爲民衆是他們的工具，只好跟他們走，如是你拉民衆，我拉民衆，弄得民衆無所適從，這種革命方法，一定是要走頭無路。這種可笑的方法，完全是誤認本黨應建築在民衆之上的緣故。

但是本黨的基礎，究竟在那裏呢？兄弟以爲本黨的基礎，不應該建築在民衆之上，而應該建築在民衆之中，民衆本來是本黨基礎，不過應該使民衆融協於吾黨之主義，黨與民衆合成一體，不可顯分上下。能够認清此點，則用不着去拉民衆跟我走，而我要跑到民衆隊裏去幫助他。這樣一來，民衆自然會感激我而不至疑惑反抗了。民衆與黨員，並無兩樣，不過民衆未曾經過訓練，未曾接受過黨的主義，現在拿黨的主義，黨的人格，感化民衆，扶助民衆，雖然不以領導者自居，民衆自然會歡迎你做他的領導，社會自然會進步，主義自然會實現了。我們知道周太王去邠，從之者如歸市，民衆不拉而自來，這是本黨今日最應效法的。我們既然明瞭以前的錯誤，應該去扶助民衆，感化民衆，替民衆服務，取得民衆之同情與其信仰，纔可以



堅固本黨的基礎，這是兄弟今日要貢獻的第二點意見。

總括言之，增加黨部力量，先須經過嚴格的訓練，完密的組織，要鞏固黨的基礎，先須改變建築在民衆之上的錯誤觀念，而建築在民衆之中。縱的方面，要使黨政切實

### 平漢路特別黨部通電呈請督促拒絕日本滿鐵交涉

平漢路特別黨部發出通電云：(銜略)均鑒，本會頃呈中央執行委員會一文曰：呈爲呈請轉咨國府督促東北當局，拒絕日本滿鐵交涉，以保國權，仰祈鑒核轉咨事。竊日本帝國主義者，迭在我國各地橫行喧賓奪主，視滿蒙爲其外府，劃滿蒙隸其版圖，覬覦鳩占，恣意經營已成其一貫之國策。雖內閣或有變更，手段或有差異，而侵略滿蒙之陰謀，固未嘗一息鬆懈，近更阻止我東北築路計劃，特派滿鐵理事木村，向我國交涉，提出侮辱我國之交涉及強橫無理之要求，而其本國上下，更一致處心積慮，急進地作無意義之宣傳，或爲有計劃之挑撥，以企圖達到其目的而後已，夫自甲午中日戰後，我國東北遂成爲日俄競爭中心，日俄戰後，我國東北更成爲日本享有特殊權利區域，念五

合作；橫的方面，要使各級黨部聯結一氣，再以高尚之人格，熱烈之同情，扶助民衆，感化民衆，爲民衆服務，自然本黨的力量日見偉大，本黨的基礎日見鞏固，革命的目的，也就能够完成了。

年來，在日帝國主義者壟斷之下，經濟疲困，達於極點，今我國以訓政建設時期，鑒於邊省交通不便，在國民經濟衰萎之下，本國領土區域之內，修築鐵路，整理交通，乃獨立國家主權所固有，而他人絕無可置喙者也。乃日本帝國主義者，竟相驚伯有，朝野上下，幾如中風病狂，藉不平等條約爲護符，以圖完全劫持東三省之經濟權，所謂共存共榮，同文同種之鄰邦甯如是乎，屬會以日本帝國主義者持論之狂悖，政策之陰毒，其蔑視我國家政府人民，已無所不用其極，我政府直可督勵東北，按照計劃實施，拒絕其蠻不講理之要求，停止談判，縱不幸而發生外交上若何變態，亦祇有依據民意與之週旋，屬會願率全體路員，及全路革命民衆，誓爲政府後盾，仰祈轉咨國府，督促東

北當局，取斷然之處置，勿稍遲延，以保國權，尙希全國一致主張共爲後盾，特此電達，無任憤慨，等語，平漢鐵

路特別黨部籌備委員會印。

### 黨義著述獎勵辦法

中常會一三二二次會議通過

一、爲獎勵黨義著述，以發揚本黨義政綱政策，及闡明史實起見，特訂本辦法。二、爲審定黨義著述之價值與範圍，設黨義著述審查委員會，其組織另定之。三、凡有關黨義之長篇著述，不論已刊未刊，得送請審查委員會審查之。四、黨義著述包含左列各項：(一)闡發本黨黨義之著述，(二)闡發本黨政綱政策之著作，(三)闡發本黨史實之著作，(四)闡發本黨主義政綱政策及史實之譯著，(五)與本黨主義政策綱史實有關之文藝，及社會科學作品。五、凡合於左列標準之一項或數項之著作，得請中央給予獎勵，(一)於本黨主義政綱政策史實有特殊之貢獻者，

(二)能將黨義描寫爲優良之文藝作品者，(三)對於本黨主義政綱政策爲有系統之解釋者，(四)依據本黨主義政綱政策史實對反動作品，加以精密批評者，六、獎勵之辦法得爲左列之一種或數種：(一)給予獎狀，(二)介紹刊布，(三)通令全國作爲學校之黨義課程參考書，或黨員必讀書籍，(四)給予獎金，其金額分爲五等，甲等二千元，乙等一千元，丙等五百元，丁等三百元，戊等一百元。凡得獎之著作，雖取得獎金，其版權仍歸作者所有，七、凡已受獎之著作之全部或一部者，須將修改之稿件，送請審核後，始得刊行，八、本辦法由中央執行委員會議施行。

### 平漢路特別黨部爲剷共告沿路農民書

親愛的農人同胞們，現在請你們注意一件事，那是與你極有利害關係的，我們或許聽到過共產黨這三個字，或

許已經有共產黨向你們講過話，但是千萬不要聽從他們的甜言蜜語，不要上他們的當，他們的話是會引你們到傷心慘目的地步的，我們現在可將共產黨真實的行爲向你們略說幾格。共產黨是少數流氓和失業的知識份子所組成的，他們想作官，想發財，所以就利用衆多的農人的性命來爲他們爭奪政權，他們要衆多的農人替他們丟性命，所以就不能不想出許多好聽的話，如什麼「無產階級」哪，什麼「工農專政」哪，什麼「共產」哪，什麼「打倒資本家」哪「打倒地主」哪。等來欺騙來麻醉農人，使我誠實經驗少知識短的農人都來上他們的當。他們在實力還小的時候，也可以假做幾格敷衍外面的事，如搶着別人舖子或家屋的時候，把頂好的東西和洋錢都收去了，而將粗重的東西和銅元都丟下，揚言說是給無產階級大家分，將稍有幾個錢的人拉去，要很多的錢贖取，說是懲土豪劣紳，像這兩件事完全是殘忍的土匪比他們做得還要漂亮得多，而他們偏要說是什麼共產革命，這只有像俗語說的「捏着鼻子哄眼睛」有誰肯相信呢？我農人同胞若是誤入他們的夥，那不是糟塌自己清白的家世而當了殘忍的土匪嗎？並且當其匪擄掠

的人一多，勢力稍大，他們的原形就現出來了。像在江西，在湖南，他們便實行殺人放火，姦淫擄掠，不管是有產階級也好，無產階級也好，他們走到的地方，都要弄得一掃光，以致有許多地方橫直數百里都沒有煙，有田地都沒有種，而偏田野間却是拋尸露骨，村落裏盡是殘磚斷瓦，像這樣，簡直不是爲農人革命，而是革了整個農人的命，這難道是我農人同胞所願意的嗎，再者他們搶來的錢，都是歸少數首領們把持，背地裏拿到漢口上海等大地方去狂賭狂嫖的亂花，而他們所謂紅軍的（即擄掠的農人工人）弟兄們却是囚首垢面，橫身檻穽，饑餓得走路也會打抖，這樣一直到爲他們（共匪首領）擄砲子而死。他們搶來的婦女，檢漂亮的歸首領去享用，次一等的便令他們去賣淫，勾誘青年入夥，其餘的便送給紅軍輪姦，說是什麼婦女慰勞隊，這便是他們的共妻主義。農人同胞們，這種行爲是講廉恥的人類，尤其是我們講禮義的同胞所能做的嗎。農民同胞們，共匪現在所以口裏要聯絡農人，乃是一種手腕，而不是他們的本意。他們所謂無產階級，完全是指產業工人，他們以爲只有產業工人有組織力，能反抗資本

家，農人是小資產階級心性的，終久是要反動的。所以他們現在說要聯絡農人，不過是因中國農人佔十分之七八的多數，暫時利用這種大力量來助他們奪得政權之後，再來對付農人，像俄國便是他們用這種策略得了政權的，俄國是和我國情形差不多，農人佔多數，共匪起初利用農人的性命幫助他們得了政權，以後又用紅軍來屠殺農人，現在俄國農人是處於極端慘苦之境地，自己一年辛苦耕種之糧食都被政府用武力沒收了去賣到外國，農人自己只好和一家人餓肚子，稍一反抗，便被屠殺。這便共匪對付農人最終的目的。話又說回來，現在共匪在我國爲什麼能到處騷擾呢，乃是因爲有赤色帝國主義蘇俄作背景，有蘇俄接濟槍械，接濟金錢。蘇俄爲什麼肯這樣幫助呢，乃是蘇俄想侵佔我國家，而又被各白色帝國主義者所排斥，所以就利用我國亡國奴的共匪在我國內搗亂，弄得我國窮民盡的時候，蘇俄便垂手可以霸佔了。我國賣祖國的共匪也只願討得赤色帝國主義的歡心，以便有大批的盧布（俄國洋錢）供他們揮霍，他們也就不管國家的滅亡，和同胞的死活。

農民同胞們，我們能够讓賣祖國的共匪將我們的祖國都賣掉，將親愛同胞都害死嗎，我國自受國際帝國主義者的經濟政治的侵略。國民經濟不能發展，農人更被壓榨得痛苦不堪，再加以國內軍閥的蹂躪，益處於水深火熱當中，幸而我中國國民黨自出師北伐以來，歷與軍閥赤白帝國主義，奮鬥，現已完全統一中國，正宜安定秩序從事建設，以慰我流離慘苦的農人同胞，使能從此安定生活，而漸入幸福之境，熱料喪心病狂的共匪，又如此來糜爛各地方，破壞建設，其目的非使我奄奄一息的同胞完全死絕不可，所以農人同胞們！我們要圖生我們要得着安定生活，我們要享受幸福就只有一致的。

肅清殺人放火的共產黨匪！

消滅欺騙農人工人共產黨匪！

消滅出賣祖國的共產黨匪！

消滅破壞建設秩序的共產黨匪！

消滅滅絕人道的共產黨匪！

消滅喪盡廉恥的共產黨匪！

## 平漢路特別黨部爲剷共告本路工友書

親愛的工友們：

盤踞在農村，打家劫舍的共產黨，自被國軍分途追剿以後，湘鄂匪共將次第肅清，所剩殘餘，狼奔豕突的雖然企圖集合起來作最後的掙扎，但國軍追剿的計劃是如此的精密，剿匪的力量是如此的雄厚，很顯然的，這些殘餘的匪共不難被國軍一鼓殲滅。

但是國軍爲什麼要下這大的決心殲滅共產黨呢？因爲共產黨是欺騙工人的狐狸精，陰謀破壞黨國的盜匪，關於這一層，我們可以拿事實來證明：

遠的我們且不說他，單就潛伏在本路的共產黨，他是怎樣用甜言蜜語的在欺騙我們工友，是怎樣利用機會煽動我們工友起來替他們作工具，而他們却躲在連替他們送死的工友們尚不知道的安穩處所，快樂逍遙，至於被其欺騙被其利用的工友們總是在最危險的地位，白白地替他們送死！可憐呵，這些白白地替人送死的工友們！

本來，共產黨所發出的傳單是甜言蜜語，而其所提出

來的標語口號也是很好聽的，但是他們說得這樣甜蜜，這樣好聽，實際上能不能替我們工友謀得一點福利，能不能够替我們工友解除一點痛苦呢？這從他們破壞本路，欲使工友無飯吃的行爲看來，可以說是絕對沒有希望，比如蘇俄在一般人看來，應該是如何替無產階級圖謀幸福解除痛苦？那知實際竟大謬不然，一些工人，即共產黨所謂的無產階級，並沒有得到幸福，反而是增加許多從前沒受過的痛苦和壓迫，自己一點自由也沒得着，像軍隊一樣，隨便那些冒充工人專政的老爺們調遣，驅使，如有人敢說不願意的話就要加以鞭撻，甚至就以反革命的罪名拉出廠去槍斃。而口裏還裝做義正詞嚴的說：我們是替工人謀得幸福解除痛苦的國家，無產階級專政的國家，你如果不願意聽我們調遣，驅使，你就是反革命，反動派，資產階級的走狗。至於農人，他們認爲是有小資產階級的傾向的，如果

有不願意被其利用的，那更不消說，他們便不客氣成千成萬的甚至整村落的用槍斃，用砲轟，用機關槍掃！你看，這該是多麼兇橫，多麼可怕的所謂蘇俄國家呵！如此看來，蘇俄的工人和農人簡直是在如火如荼的痛苦之中，魔鬼的極大無窮的壓迫之下，過地獄生活，那裏說得上是替無產階級謀幸福解除痛苦的國家呵，這都是狐狸精用以騙人的鬼話！

因此，我們就會知道，中國共產黨所發出的傳單雖然是甜言蜜語，所提出的標語口號雖然是十分好聽。但他們却決不能夠替工人謀得一點什麼幸福，解除一點什麼痛苦，這有共匪到處破壞和俄國的事實可以替我們證明。

工友們，在這里，我們已經知道共產黨的傳單，標語口號，都是一些不兌現的欺騙工人的引誘工人的鬼話，引誘工人投到他們的旗幟之下，替他們作工具，替他們打先鋒，替他們奪取政權的鬼話。倘若得了政權，他們這些躲在後面的快樂逍遙的少數共產黨便可以升官發財，便可以掛起工人專政的招牌任意驅使工人，魚肉工人，壓迫我們工人。工人呢，除了白白地送死以外，還活着的，便要受

此種痛苦，跟蘇俄的工人一樣。假如到了這時，敢有人起來質問他們說：你們得到政權，為什麼不照你們企圖奪取政權時候的傳單，標語口號替工人謀幸福，替工人解除痛苦呢？他們便會說你是反革命，動不動就會拉出去槍斃。

工友們，這還是退了一萬步的說法，實際呢，他們並不會成功的，這就是說，他們是不能奪得政權的，為什麼呢？因為剩下來的這些共產黨的殘餘，反正會被有如此精密計劃，有如此雄厚力量的國軍所殲滅，這是一定的道理。工友們，爲了你們要得到安定的工作，爲了要保持能使你們得着安舒生活的國有產業的發達，對於這些欺騙工人，利用工人，壓迫工人中國共產黨，你們的敵人，要嚴重的防範，縝密的偵察，努力的剷除呵！

被其麻醉，被其欺騙，被其利用的工友們，你們趕快覺悟，趕快回到中國國民黨的懷抱里來，擁護中國國民黨，因爲中國國民黨所領導的國民革命，就是爲了一切被壓迫的羣衆，國民革命完成了，一切被壓迫的羣衆都可以得着解放，享受永遠的幸福，就是現在本黨主義還未能實現的時候，本路對於工友也是遵照主義，在可能範圍內，

量量的逐漸改善工友們的待遇。工友們！你們過去是被嚴重壓迫而極痛苦的人，現在還願意讓共匪搗亂而永遠過着地獄般的生活嗎？若不願意，那麼對於使你們不能脫離痛苦，

### 平漢路特別黨部為 總理逝世六週年紀念告本路同志工友書

革命的同志們，親愛的工友們：

今天是偉大崇高的革命導師，人類救星——本黨 總理逝世六週年紀念日。吾人追念 總理一生的革命事業，應如何振奮頹廢的因循的精神；回想 總理幼年即抱革命的思想，自甲午中國戰敗後，即從事於革命運動。創造革命主義，組織革命政黨，推翻滿清專制，建立中華民國。其後討袁護法諸役，亦無不身爲倡導。迨接民國十三年冬間，奉直構黨，曹吳傾覆，北方諸將領，羣請 總理北上解決時局。 總理以國事糾紛，非開國民會議不能解決，乃於十一月十日發表宣言，主張從速召開國民會議，解決國民生計問題，及廢除不平等條約。隨於十三日離粵北上，以資號召。 總理抵平後，但因沿途過於勞頓，致疾

苦，加重你們痛苦的共產黨匪就積極起來努力，幫助政府迅速肅清這些殘酷匪徒！

病復發。然仍極力籌劃國民會議，以謀全國和平統一，但段祺瑞迄無進行誠意，且多方掣肘。總理因此病益加劇，雖經各名醫細心治療，均不見效，至十四年三月十一日，這時候， 總理的病狀已萬分沉重，不能再繼續說成句的話，但猶念念不忘國事，在微弱斷續的聲中，頻呼「和平奮鬥 救中國」。不止延至三月十二日九時三十分，竟與世界長辭了！

總理一生致力於革命之時間凡四十年，中間屢仆屢起，百折不回，不知經歷了多少艱危困苦，然猶繼續奮鬥，至死不稍懈。這都是 總理革命事業之彪炳於世界的。

自 總理逝世後，一切反動派及帝國主義，乘機加緊的向本黨進攻，然吾黨同志皆能一致團結於 總理遺訓與

遺志之下，共同努力，故卒能肅清反動，奠定兩廣，進而完成北伐，統一全國，以達到厲行訓政的今日，假使不發生意外的障礙，訓政工作，必更有可觀之成績。不料兩年之間，桂馮唐閻等一切新舊軍閥，繼起叛亂，破壞黨國，本黨爲確保真實的和平統一起見，不得不集中力量於討伐叛逆，因之訓政工作未能積極進行。去冬一切反動勢力都已次第肅清，本黨乃舉行第四次全體會議，重新決定一切厲行訓政建設的大計，裁釐已於本年元旦宣佈實行，國民會議亦已積極籌備於五月五日如期舉行。這實由於總理偉大的人格所感召，和精深的遺教所啓示。

同志們，工友們！我們知道 總理逝世，是本黨和全國的一個最大損失，同時也是全世界被壓迫民族的一個最大損失。我們爲補救這個損失，全路同志及工友們必須格外振奮，作以下之努力：

(一)繼續 總理革命的精神 總理是爲革命而生，爲革命而死的。他在艱難困苦的環境中，爲國家自由民衆利益而奮鬥，前後凡四十年，失敗共十次，然其革命的意志愈挫愈堅，奮鬥的精神，再接再厲，卒能戰勝一切，成

就其偉大事業，此孟子所謂「富貴不能淫，貧賤不能移，威武不能屈」的精神，是我們最當取法的。要知道訓政的工作的艱鉅實十倍於破壞時間的工作；我們必須繼續 總

理的革命精神，以十倍的努力，才能完成這個重大的使命

(二)鞏固黨的基礎 三民主義是唯一的適合於中國的主義，本黨是唯一的能救中國的革命政黨；所以，本黨的基礎鞏固與否，實直接關係中國前途的安危。我們必須認清本黨的地位和使命，本共信互信的精神，抱與黨存亡的決心，一致團結，如 總理生前一樣；更要犧牲一己，以其全力貢獻於黨，爲民衆服務，爲民衆利益而奮鬥，使民衆對本黨發生更深厚的信仰和熱誠的合作，這樣本黨的基礎，才能因同志的精誠團結而益堅實，因廣大民衆的擁護而益鞏固。然後革命大業才能徹底完成。

(三)實現三民主義的建設 國民革命的最終目的，在實現三民主義。故當革命的破壞工作完畢之後，必須繼之以三民主義的建設，使三民主義的理論成爲具體的國家與社會組織，然後中國才有修明的政治，人民才有樂利的幸福，而國家自由平等的地位才能達到。 總理對於理論和



計劃，已經詳明確定，全國人民也已確認他為救國的基本方案。吾人今後惟有努力實行總理遺教，使整個三民主義的建設，得以早日實現，方可仰慰總理在天之靈。

(四)廢除不平等條約 從速廢除不平等條約，為總理遺囑所指示，本黨自成立國民政府以來，固無日不思實踐。總理的遺志。過去數年中在外交上的努力，雖得有相當的效果，然於整個的廢除不平等條約的工作，尙未完成。我們知道，不平等條約是我國的賣身契，此種賣身契不完全撕毀，則中國的自由平等，將永遠不能實現，故完全廢除不平等條約，實為今日不可或緩之事，紀念總理的逝世，尤其不可忘記了這一項切要的工作。

臨了，我們高呼：

## 平漢路特別黨部為革命先烈紀念告全路同志工友書

忠實的同志們：

革命的工友們：

我國在民國紀元前的社會，有一種充滿了封建思想和專制勢力的社會，也就是外侮頻仍內政腐爛的社會，滿清

1. 紀念 總理偉大的人格！
2. 繼續 總理革命的精神！
3. 完成 總理革命的事業！
4. 一致擁護中央鞏固黨的基礎！
5. 肅清建設障礙安定社會秩序！
6. 厲行地方自治完成訓政建設！
7. 誓遵 總理遺教廢除不平等條約！
8. 總理精神不死！
9. 三民主義萬歲！
10. 中國國民黨萬歲！
11. 中華民國萬歲！

政府攘外靖內都無絲毫辦法，一般底家奴走苟的官吏，依然在天王明座之下歌功頌德，稱孤道寡的愛新覺羅子孫，更高唱「甯贈友邦，不與家奴」的調子，把中國國際地位低落到比殖民地還不如，中華民族利得奄奄一息，

本黨 總理孫中山先生，便首倡革命以救危亡，一般富於革命性的志士，受了 總理的啓迪和詔示，都奔湊在 總理領導之下，四方風起，來推翻滿清的統治，廣州一隅，自乙未年九月九日起辛亥年三月二十九日止，舉義已有十次，均遭失敗，以三月二十九日一次失敗，損失爲最重大，因爲這次的舉義，參加的戰士，比歷次爲多，但是這次雖然失敗了，然因之震動全世界之耳目，啓發全中國之心：促成了同年十月十日武昌舉義之成功。

我們知道三月二十九日以前一般烈士的革命運動，已喚起了人們的同情與尊敬，更知道革命需要的迫切參加革命之刻不容緩。任是專制的壁壘如何堅固，封建勢力如何雄厚，終敵不住革命者再接再厲的奮鬥精神。勝利終屬於有主義者。當廣州革命運動發生之時，一般欲寄生在皇帝卵翼之下的反革命的保皇黨立憲黨人，拚命造謠，以爲革命黨皆係受人利用，又謂革命事起必召列強瓜分之禍。此種論調與現在之反革命份子如國家主義派，改組派等所造謠言及共產黨所行所爲的暴動搗亂事實，雖然微有差異，而其破壞本黨革命的成功，是完全相同的。從三月二十九

日失敗與十月十日成功，以及現在迭次叛逆的討平等實際經驗看來，只證明民國之建立與滿清之覆亡以及現在和平統一之確立，爲有主義者必得勝利，而反革命者種種論調終屬不攻自破。黃花崗死難諸先烈之犧牲與一般爲創建民國而犧牲的革命先烈的精神，勇氣，在在都可以作我們後死者的矜式，振奮起我們爲黨爲國的精神而努力地完成民國未來一切建設的事業。

現在國家和平統一的障礙，已次第剷除，在本黨領導之下，確立了統一的基礎，國家內政，建設事業等，尙是百端待舉，其最要的如教育如何普及，實業如何改進，交通如何發展，以及數十年來帝國主義者，所給予吾人之桎梏，國人所痛心疾首的賣身文契——不平等條約等如何撤廢，攘外靖內，均有待於吾人今後之繼續努力。吾人今天紀念 先烈，便應效法先烈奮鬥精神，犧牲勇氣，努力從事於革命建設事業，便應秉承 先烈的遺志，努力於一切不平等條約的廢除，大家能够抱定此精神和勇氣，則內亂不難收平，外患不難抵禦，一切建設事業不難實現，真正獨立自由的國家也就很容易底建立了。這就是紀念 先烈

的真義，臨了我們要下這樣的決心。

- 一，繼續革命先烈的革命精神！
- 二，完成革命先烈，革命精神！
- 三，努力國家建設事業！
- 四，打倒一切帝國主義！
- 五，取銷一切不平等條約！
- 六，掃除一切封建勢力，肅清一切反革命派！
- 七，擁護中央鞏固統一！
- 八，做一個三民主義忠實的信徒！

## 訓遺理總

---

行易知難

中國事向來不振非坐於不能行實坐不能知

中國人既知而又不能行乃誤於以知爲易以行爲難也

近代之進化也不知固行之知之更樂行之

知識皆從冒險狂進而來

能知必能行

不知亦能行

不知亦應行



### 約法精義

國民會議之召集，係本總理遺囑的意思，在這開會期日迫近的時候，本黨的同志，應當十分的努力，以促其成功，回想總理從廣州北上及在北京逝世時，其艱難困頓之情形，及其希望召集國民會議之熱誠，至今尤在心目，總理北上時，曾發表『北上宣言』，對召集國民會議之目的有兩點，（一）對內謀國家之和平統一以解決民生問題，（二）對外廢除不平等條約以提高國際地位，並說明國民會議召集之意義，在謀革命武力與人民之結合，昔之所謂革命武力，係指當時革命軍事未能統一全國而言，就現在的情形來說，則為謀政府與人民之結合，其結合的功用：

出又

專載

于右任

（一）就政府本身說，在謀一切工作的發展之利益，歸於國民，（二）從人民方面說，在使國民能自發展，以適應國民之需要，蓋必如是，然後工作選擇其需要，蓋必如是，然後國民之需要，乃得充分表現，現在召集國民會議，就是要實現這重要的意思。

上週裁委員報告「國民會議之任務，一為全國人民在法律上明白接受三民主義，一為全國人民在法律上明白的承認建設民國應按照建國大綱」，並聲明「政府與民之間，應有一種公約」，現在全國業經和平統一訓政之時，為溝通政府與人民間之意志，而召集國民會議，則政府與人

民間之關係，在法律上應有之規定，確為會議中最要之任務，上星期中央臨時常會通過設立約法起草委員會，可知中央對於需要約法，具有決心，今日下午即開第一次約法起草會議，因為本黨同志，或許有不明瞭的地方，所以再把這個問題，向大家詳細的說明。

就本黨的歷史而言，由與中會而同盟會，由同盟會而中華革命黨，由中華革命黨而中國國民黨，與中會為草創時期，同盟會與中華革命黨為播種時期，中國國民黨為成熟時期，在播種時期同盟會的時候，總理已確立他的偉大主張，如三民主義，五權憲法，及建國三時期皆一一明白宣布，其時帝國主義東侵中國，人民正當昏睡，總理能內察國情，外審大勢，創造三民主義，五權憲法，建國三時期，不特是中國很大的事情，也是世界上值得紀念的大事。但是大人人都知道三民主義，五權憲法，是總理所獨創，而對於建國三時期多所忽略，以為這是一件很平常的事體，其實這也是很不容易發明的，在中國古時有據亂昇平太平世之分，這是見於公羊疏上的，又如在禮運上有所謂大同小康時期之分，我們讀書時，往往滑口讀過，忽略古代聖傑創造精意之所在，總理在前多年的時候，為劉

成思同志作譯太平天國戰史做文裏，也有分革命程序之說明，「一曰軍政時期主權在軍府，對人民行頒定之約，二曰訓政時期，主權在政府與人民立共同議定之約，三曰憲政時期，主權還請人民組織完全憲法之國家。」並太息於洪秀全之亡，謂為未諳軍政訓政憲政之旨，致使曾國藩奏成滿清中興之續，俄國革命有所謂新經濟政策的時期，共產黨人，咸佩服列寧眼光之銳敏，實不知其受中國同盟會四綱之影響，也可以說接受總理對於本黨同志所指示的方略，我一再引證中外古今證明建國三時期之重要者，在使本黨同志能深切瞭解遺囑上所謂「余致力國民革命凡四十年」此四十年中總理之革命主張，精神完全一貫，其大的主張，從未稍有更易，順之則治，反之則亂，有必然者，故進一步言之，自同盟會以迄今日總理之主張，在革命進程中均有拘束之力，

自北伐成功後，國民會議與約法之聲即起，中央亦會數次討論，至二屆五中全會後，其聲寂然，去年大戰之後，國民會議與約法之聲，由人民及中央又為提起，至三屆四中全會後聲亦寂然，總理所分建國三時期，在同盟會

爲軍政約法憲政，在革命方路爲軍政訓政憲政，改約法爲訓政，並非變更約法的主張，因爲訓政二字範圍較廣，可以包括一切，故總理並聲明「在訓政時期中，施行約法」云云，括弧內注明「非現行者」四字，並痛切說明，指民元不能依其革命程序之主張的錯誤，蓋民元的約法，其重大之誤謬，在制法者不必盡爲瞭解革命主義之人。故所訂之約法與革命的主張，截爲兩事，與本黨及民衆所要求者相距太遠，甚至與制法者之本身亦毫無關係，此種離開革命離開民衆離開本身之約法，非落伍即係超越時代，所以成爲中華民國之一廢物，十三年總理制定建國大綱宣言，論民元約法，未經軍政訓政兩時期，故不能發生實行上之效力，並非根本否認建國程序中約法的主張，其意義：一

### 國民會議任務

今天想把國民會議事作一報告。自四中全會決議召開國民會議後，中央即努力籌備，並公佈國民會議組織法。兄弟因學校關係，請假赴粵，在此時期中中央發表兄弟與孫科同志，担任籌備選舉總事務所事宜，兄弟因向無經驗，不知如何辦理，即電請中央，另推人選，但未蒙允准。

爲不經軍政時期則反革命的勢力不能掃除，使武人有憑藉約法爲惡之危險，一爲不經訓政時期，則人民驟然解放，不能瞭解約法與本身關係之真諦，蓋指民元既未脫離軍事時期，又既未能訓政而言，現在軍事救平，訓政已獲相當成效，正本黨扶植民治之時，與從前情勢已不可同日而語。既無反側者利用之可危，亦無放棄責任之積習，是起草約法，謀人民與政府之協作，正其時也。前兩年有幾位不明白革命主義的學者，抱人權論之說，大談約法，不知總理所謂約法中之民權，係革命民權，與彼等所拾宗教家及過去政治家之民權學說，完全不同，今日說明此意，希望大家對於約法問題，深切研究，以供獻於中央，以固和平統一之基，而收長治久安之效。

戴傳賢

返京後，祇得與孫同志勉力担任，上星期四即赴總事務所任事，今日在國府就職。關於國民會議籌備情形，可以報告者截至上星期五止，各地選舉監督已就職者計十六省兩市共十八處，三數日內，當有繼續報告就職之電到京，由此可見各地均已在努力進行之中。兄弟返京時，粵省亦正

在努力進行。

○此次會議

如期開會。總事務所之主要職務，一為法令規章之解釋，

此事已由中央任命幹事十人，幹事中或則參與起草法規者，或在黨部工作長久者，對於解釋，定無困難。其次籌備

開會及招待事宜，此事由第四組担任，會場已決定借中央

大學新造之禮堂，屆時定能如期完工。招待方面，亦正妥

籌辦法，各同志所應

○者，即國民會議之任務是也。此種問題，甚

○為重大，全國人民，對於此事，大多仍不明

瞭。即黨部同志，亦多在研究之中。國民會議組織法全文

說明國民會議之意義，謂國民政府遵奉 總理遺囑，召集

國民會議，此即會議之來源。按此意義，即可知會議任務

之所在，外面議論，常謂 總理當年之所以主張召開國民

會議者完全為對付曹吳軍閥，現在目的物既已消失，可以

不必再行召集，此種議論，實由於不明白 總理遺教所在

。總理歷次演說及宣言中，均指明二事：（一）國家之

統一（二）國家之建設，統一從何可以獲得，建設又從何

做起，此乃國民會議之本身問題。但未開會之前應先有

○正確觀念 ○然後可以從事宣傳。 總理說一切建設，應

○從心理建設始，且重視宣誓之儀式，謂要成

為中國國民，即要宣誓 要接受三民主義自立為國民，革

故鼎新，從心理上建設一個中華民國，國民會議會期短促

，國事千頭萬緒，如軍事財政內政交通之統一，均須有具

體方案，凡此種種，均係專門之學識，非短時期中集會非

專門學者之代表所能決定，故欲求統一，須先從心理建設

起。過去數年中，本黨削平反動軍閥，目的在建造民國，

但建造民國，須全國人民負責建造，要建造先要決心，此

決心即心理建設之開始，故國民會議之第一任務，即召集

○於一堂，接受 總理之主義，代表全國國民

○全國代表 ○宣誓，全國國民信仰三民主義，努力建設。

其次建設之道，頭緒紛繁，但建設之方案，已由 總理製

定。譬如吾人造屋，須先有圖案，工程師按圖建築，不能

變更圖案中已決定之事。建設民國之圖案，即 總理之建

國大綱，此乃整套的圖案，必須按照進行。迨訓政完成，



本黨將所負之重任，交還國民，在國民接受之前，換言之，即在建設民國之時期中，應照此大綱進行。國府成立以來，已一心一德，按照建國大綱進行。但此種建設工作，不但本黨同志要努力，全國國民，亦應一致努力，方能成功。故國民會議中尚有一大任務，即由出席會議之代表，代表全國國民，接受總理之建國大綱，閉會以後，全國國民，信任本黨之工作，國民亦應按照大綱各自履行各自之義務。綜上所述，可知國民

會議任務

○一為全國國民在法律上明白的接受三民主義

○二為全國國民在法律上明白的承認建設民國，應按照建國大綱。凡此兩點，在建設之時期中，本黨與國民應有一種公約。總理在日曾有數次演講，述及約法之事，辛亥革命後，曾模仿歐洲憲法格式頒布約法，但此非總理所希望之約法。總理所

主張約法

○即負責建國之本黨與全國國民相約，如何建

○設民國，建國之權，應交給誰，故約法之意義，與歷史上約法三章之意義大致相同，與憲法之意義則大有差別。在民國基礎未穩定以前，如擬定與憲法相同之約法，則在人民既未有實行約法之預備，在政府亦未具備

履行之條件，必致互相違法。十餘年來，約法與憲法之意義，常時混亂。總理在其建國大綱及遺囑中，已將國民應負之任務，說得

十分透澈

○故國民會議中如主張要約法，本黨為在建國

○時期中，使國民明瞭國民所應負之任務，亦可主張製定約法。但約法之意義，祇有兩點：（一）負政治責任之中國國民黨，與國民在法律上決定在建國時期中，用何種方法，履行遵奉建國大綱，實行各自之任務。（二）總理之主張載於三民主義建國大綱，總理遺囑等等

之中，頭緒殊多，應如何提綱挈領，對本黨與國民應共同奉行之最要點，簡單的規定條文，使今後有所遵循。關於

約法問題

○今後在宣傳上應謀一致之努力，勿使約法與

○憲法之意義相混。中央對於此事，尚無正式之決議，今日中央常會將有具體確實之決議，使大家有所根據。此次各地視察黨務之中央委員，均有此種意思，故

甚盼中央常會中，對於此事有具體詳細之決定。兄弟深覺此問題，甚無重要，故根據總理遺教，加以說明，甚望大家都將思想意志，謀一共同之點，然後才能收良好之效果。

## 中國的林業問題

孔祥熙

今天所要講的，是中國的林業問題。諸位知道，林業是

○的基礎，所以林業問題，就是基本的物質建設

○設問題，也就是整個的建設中華民國問題。

目前中國最大的危險，就是生產落後，這是大家所共認的：不過以吾國土地之廣，人口之多，氣候之和，物產之富，宜乎生產上有長足之超進，現在適得其反，這種癥結，究竟是在甚麼地方呢？我們可以毫無疑義的說：由於人未盡其才，地未盡其利，物未盡其用，貨未暢其流，所以在這訓政時期，政府唯一的使命，就是領導民衆去作那人盡其才，地盡其利，物盡其用，貨暢其流的工作。在目前的中

國，要想達到上項的目的，最切要的工作，就是要解決

○諸位如果懷疑吾言，且讓我分析的說來。第

○林業問題

○一 林業可以解決人民的失業問題，就是可

以實現 總理人盡其才的主張，吾國現在最大的弊病，在於人民之失業，有了失業的人民，軍閥共黨遂乘機引誘，

釀成全國不安的現象。一般淺見的人，鑒於國內此種不安現象，遂認爲人口過多，試一讀 總理民族主義第一二講當自知其言之大謬！因爲勞力爲經濟上三大要素之一，一國人口愈多，勞力愈行充實，經濟亦更易發達。歐美各國曾有來華招致華工，未聞有以人多爲患者，所以吾國今日之患，不在人口之多，實在人未盡其才。林業實具有偉大的容納勞工的可能，因爲自造林保護以至伐木，固在在需人，即伐採後，如木商，炭商，木工，火柴廠，造船廠，及其他各種林產製造廠，以及製造枕木，木箱，牙籤等工作，亦無不在在需要多數之人工。據

○專家調查 ○德國每百人中，有十二人從事林業。美國西

○部華盛頓，阿你根，埃達河三省，每百人中

竟有六十人以林業爲生活。吾國山荒既夥，如果林業開發，則從事林業工作的人，自有可觀，又何患乎人民之失業！第二，林業可以開發未盡的地利。林業問題如果解決，總理地盡其利的主張，自可實現。吾國荒山曠土，所在

多是。據專家之估計，本部十八省及滿洲新疆等處，已經耕種墾植之地，不過十五萬七千餘畝，果如所云，則吾國未經耕種墾植之地，當尚有八十七萬五千餘畝，此種百分之八十五以上之荒地，現都未加利用，坐令

○利棄於地

○直接上既感生產之缺乏，間接上復釀成各種

○災荒，誠能以上培植森林，即高瘠者用以植

樹，稍平者以之經營山農；每畝獲利最少年以一元計，則

國家已無患生產之落後；而況所獲之利，決不止此，然此

猶僅就一部未耕種之荒地言之，即就現在已經耕種之土地

言之，因為氣候失調，水旱災害特多，仍未能安全的充分

利用，致令農業生產，漸次衰落。就最淺近者言之，吾國

為農業立國的國家，最要條件，就是食糧的生產，應當

足以供給自國之食用，乃試一檢閱海關貿易冊，則每年輸

入之食米和麵粉，均各在一千萬石以上，這種原因，就是

由於水旱災害特多，致土地未能充分的利用。但是要解決

農業上之

○旱災問題

○根本的辦法，就是要先解決林業的問題，所

○以我們為開發未耕種的荒廢山地，及增進已

地耕種的利用最先決的問題，都是要解決林業問題！第三

，林業可以開發利源，實現 總理物盡其用的主張。林業

具有偉大的開發利源的功能。就直接方面言之，除產生用

材，發達各種建築製造工業外，並且可以擴大許多利用的

途徑，如製紙，製桐油，松油，製樟腦果核藥料，以及硝

皮，染漆料之製作，俱為林業上偉大的利用工事。即單就

紙料一項言之，據專家之調查，各國每年所製木漿及紙，

約三百萬噸，用木二十三萬萬立方尺。單就美國一國而論

，其造紙及紙漿工事，投資達九萬萬金元。造硝皮之樹皮

計值四千四百萬元。松油產量值七千三百萬元。是林業

○之大，有非他業所能比擬，更就間接上言之

○用途

○，如含養水源以發生電力，供給機器材料，

促進機器之發達，以作人力所不能作之工，成人事所不能

成之物，尤為擴大天然物利用最顯著之途徑。第四，林業

可以促進交通之開發，實現 總理貨暢其流之主張。吾國

貧困之原因，不在貨物之缺乏，實在貨物之不能暢其流！

有交通不便地方，嘗因產物之過剩，任意拋棄，擱置，尤

為數見不鮮之事。所以現在我們最要的工作，就是開發交

通，以利貨物之運輸。交通的利器於陸為鐵道車輛，於水為輪舟，於空為飛機，但是建築鐵路，車輪，舟輪，飛機

的  
○……○大部均取給於森林。至於節制水流，便利航  
主要材料  
○……○運，和防止土砂保障航運的安全，尤其是更

## 實施造林宣傳大綱

### 一、造林之意義

我國因數十年來受着帝國主義者經濟侵略，加之國內軍閥及封建勢力之壓迫，致產業遠落人後。雖名為以農立國，而一切生活所需，反仰給於外國。即就建築交通家具等所需的木料而說，自民國元年至七年，從外國輸入的竟達七千多萬元之鉅，近來每年輸入恐更要加多。這是我國內沒有地方可以生產木料嗎？或因我國氣候不適於栽培樹木嗎？決不是的。我國天氣寒溫熱都有，最適於生長各種樹木；而荒山荒地遍處都是，幾乎要佔全國土地十分之七八，且各種樹種又較外國為多。若能將全國荒山荒地用一小部分造林，那麼所產木料不但可以抵制帝國主義者木料之輸入，且可輸到外國供全世界之用。可惜我國同胞一向

要謀豐富的森林，總括上面所說，我們可以毫無疑義的說；林業問題就是中國的整個建設問題，所以我們為求實現三民主義的國家，應自解決中國的林業問題起。現在應高呼努力建造全國大規模森林！完成總理物質建設的計劃！實現三民主義的國家！

將這件事忽視了，且近世科學發達，不但建築交通家具等需用大量的木料，而化學工業亦多需用多量之木料為原料，水力電氣事業需要廣大森林為涵養水力之用。總之，森林佔近世一切物質需要的極重要的地位，凡欲自立於文明國家之列者，莫不重視造林事業。

我國現值國民革命進程中的訓政時期，國民革命的第一個口號便是「打倒帝國主義」，而帝國主義之能否打倒，全視我民族之能否振奮。訓政時期便是要我全民族振奮起來謀物質與精神之建設。木料在物質建設需要中，佔着重要的位置自不待言，而森林能以其自然之美觀，陶冶人民之德性，使人民精神融洽於自然而發生向上的和平的努力，以發展民族文化，輔助精神建設之成功。所以造林是

訓政時期物質基礎建設與精神基礎建設的重要工作。

我國有廣大的有用的土地，皆棄置不用，以致貧乏萬分，帝國主義者亦即乘機肆行經濟侵略，宰割我民族，使我國家淪為次殖民地之地位，事事受着帝國主義的壓迫，若欲舉辦大規模的實業，一時當不可能。而造林事業既為國民生產事業的重要基礎，又不需要多大的資本和勞力，即可收很大的效果。我國氣候適宜，荒地廣大，失業者衆多，故造林實為發展國民經濟最有效地事業。

## 二、造林的利益

造林的重要既如前所述，現再將造林直接的利益略述於下：

1. 造林可以預防水災 水災之發生，多由於大雨連綿，高山荒嶺不能收容雨水，一瀉無餘，而成水災，並且沖潰堤防，為害更大。若實行造林，則雨水下降，不至直接沖刷地面；所降雨水，除一部為樹林自身吸收，一部分為樹林間落葉所吸收外，並隨樹根而潛入土內，婉轉流出，多需時日，流勢自緩，可不致釀成水災。且樹根可保護土壤，堤岸兩旁植樹，則堤防亦不易為洪水所沖刷而崩潰，

更免免洪水汎濶之虞。

2. 造林可預防旱災 旱災發生的原因第一是氣候不調。第二是地面無儲蓄之水分以俾蒸發為水蒸汽。若實行造林，第一森林可以調和氣候，使晴雨有時，不致反常成爲久旱久雨。第二廣行造林，樹根交錯，使土壤鬆散，可含多量水分，成爲極大之泉源，第三樹林茂密之地敗葉成堆，蘚苔叢生，亦可含多量水分，地面不至枯燥，此多量水分，源源被蒸發為水汽，凝結為雲爲雨，故旱災可免。

3. 造林有益於衛生 林園不但能增進美觀，且實有益於衛生，第一凡植物在白日須吸收空中炭氣，吐出本身養氣，而與人之吸取養氣呼出炭氣正相調和，能醫治精神病，肺病，身體衰弱等病，第二，能調和氣候，不至過熱或過寒，因樹林能招風而消除酷熱之氣，亦可因樹木叢生，而能抵抗寒氣颶風之侵襲，故居樹林叢生的地方，可享受不寒不熱的氣候。第三，能減少空氣中之塵埃，因樹林能造雨，每雨不啻將不潔空氣清洗一次，再樹林繁密之地，落葉遮蓋地面，蘚苔到處叢生，亦可免塵土的飛揚。

4. 造林本身的利益 造林可以生長木材，能供燃料建

築及製造家具之用，這是誰也知道的，又可以製木醋，木精，醋酸等化學藥品，可以造紙，又有果實，樹脂，漆料，染料等副產物，造林者又因之增加收入，又可免利權之外溢。

其他造林之利益繁多，要不出上列各項之重大，茲不一一贅述。

### 二、造林的常識

1. 植樹的季節 凡種樹須在早春及晚秋二季舉行。惟早春舉行須在新芽未抽放之前。因早春後晚秋前為樹液流動旺盛的時期，若有移動，則苗木易受損傷。而晚秋後，為嚴寒之際，易受霜雪之害，亦不宜栽種。氣候溫暖地方宜於秋季植樹，因至明春則苗木之根部已固。新根生長速，發育亦易。若於寒冷地帶，秋植不過為春植之補植而已，因晚秋接近寒冬，新植樹根未固，即受冰雪侵迫，恐不易生活也。

2. 樹種之選擇 造林應該先考查林地的氣候與土質，因樹木種類各別，有性適宜生長於濕地者，有性適宜生長於乾地者，有宜生於輕鬆的土質者，有宜生於粘密的土質

者，若不依上述之性別而誤植或錯植之苗木，必不易成長。如柳，赤楊，椴松，白楊，杞柳等耐濕性甚強，宜植於濕地，如合歡，槐類，皂莢，紅荳，赤松，扁柏，落葉松，赤山楊等宜植於乾地；亦有乾濕均宜者如白樺，柳，杞柳等是，至宜於輕鬆土質者如檜榆，松栗，赤楊，赤松，黑松等，宜於粘密土質者如樺，落葉松，唐檜，柳櫟等。此外尚有深根樹淺根樹，則宜於挖樹窠時留意也。

3. 苗木之掘剪及裝運 A 掘取苗木時須在霜露消散的晴天，不可損傷苗木之根部，掘起後不可置放有風之處或晒於日光下，應用濕苔或草葉之類遮掩之，天生之苗木，應多留宿土為好，B 修剪苗木乃使其枝葉與根部有平均之分量，以免偏枯而死，修剪時須用鋒利小刀，剪成平滑細小的切口，並塗以脂蠟，以免受風雨之侵而腐爛，C 苗木須搬運他地者，切不可使曝露於風雨及日光之下，於苗木掘取後，即加以適當的修剪，計數捆紮成，束用舊布或草蓆包護根部，運較遠地者更需在根部塗以泥漿。

4. 栽樹的方法 栽樹必於苗不尙未運到時，先將土穴掘好，穴之大小，以苗木大小而定，苗木置穴中後，先用

較幼嫩而肥沃的土壤蓋在根部，用腳踏實，再加上山野的原土，用鋤鍬鎮壓結實，使土粒與根毛緊緊相粘，則根毛易於吸收土中水分。苗根入土之深淺須與在苗圃時相差不遠，各株距離亦須視苗的種類及土質之良否而定，大約樹幹大而植於土質肥沃者，距離應較遠。再者若栽植五六尺高的苗木，須略記其在苗圃時生長的方向，倘能依其方向而栽植，必生長較為迅速。以上皆為栽樹所應注意的事。

#### 四、實施造林吾人應有的努力

現在吾人既明瞭造林的直接利益，及造林為吾國建設之基礎工作，振興實業唯一的途徑。且總理的建設計劃中，鐵道建設佔着首要的地位，而鐵道建設所需木料，皆仰給於外國，現在每年從外國輸入者，不下千萬元，若將來大規模建造鐵路，則所需木料，必增加若干培，且鐵道兩旁植樹，可以保護路基，免為雨水沖潰。僅就發展鐵路

### 孫部長談鐵道整理計劃

鐵道部長孫科氏，頃發表鐵道整理計劃談話如下：  
整理舊有鐵道，及建築新線，固應同時並進，但就目

而言，造林亦為不可稍緩之圖。吾人負着發展鐵道的使命，對造林運動，尤不能不積極努力。

一、應遵照計劃切實造林 本路造林，規定有詳盡的計劃，凡本路同志工友員司，皆應切實遵照，從事造林。各

人所造之林，尤須負責使其發榮長大，若有殤折者，必須依法補植，以期達到茂林綿互的目的。如此不但自己獲得造林的各種利益，且是遵行總理遺教，而促建設之完成

2. 應努力普遍的宣傳 造林僅及於本路，所收的效益仍不甚著。必須全國各地荒山高嶺廣行造林，方能有效，欲達此目的，即須作普遍的宣傳，使各地同胞皆知造林的利益，與不可緩的趨勢。凡我明瞭的同志同胞，應不斷的努力普向不明瞭的同胞宣傳，以期獲着偉大的成績，方不負黨員國民的天職。

○ ○ ○ ○ ○

前狀況看來，整理舊路，尤為首要，近數星期，本部迭開商運會議及運輸會議，各地商界代表，雲集首都，均表示

願與本部共同努力，並肅清各路積弊，此爲一可喜現象，本部方面，向來就積極改良各路運輸，現更根據他們的決議，切實整理，談到

○整理方法

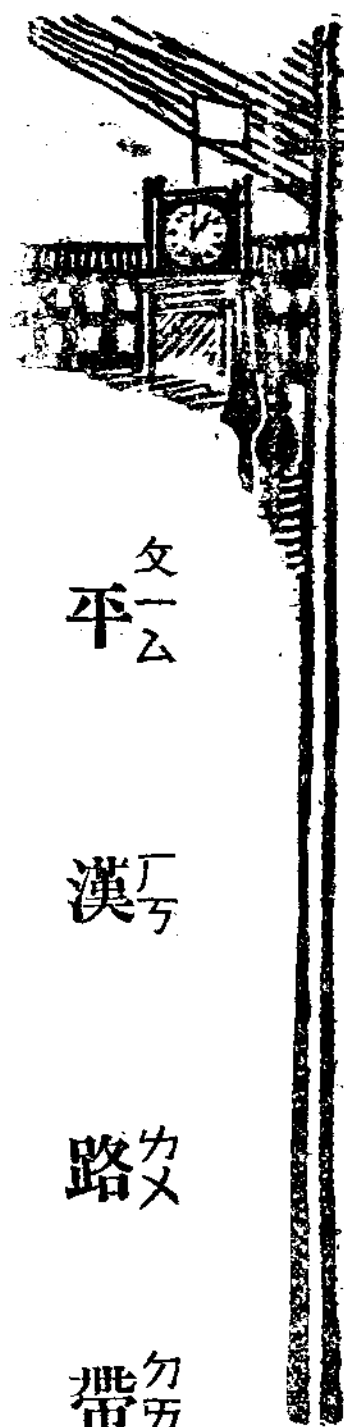
○第一是設備，近年受軍事影響，各路車輛三分之一，至橋樑，軌道尤多損壞，要補充設備起來，需五千萬元之多，一時不易集如斯鉅款，只好分三期整理，第一期（即今年）需投資二千萬元，方著成效，其他如津浦，隴海，粵漢，平綏，京滬，需要補充設備，總計在一萬萬元以上，以後當逐漸分期設法籌措，第二是財務方面——即債務——各路歷年積欠，按最近金價折算，計共十七萬萬五千七百餘萬，應歸財政部負擔者，有一萬萬三千六百餘萬，由鹽稅償還者，約六千餘萬，尚餘十五萬萬五千餘萬，須歸各路負擔，但各路出息，只能籌出一萬萬七千四

百餘萬，其餘十三萬萬八千餘萬，就無法負擔，亟應另想辦法，關於此項，現已提交內外債整委會研究具體方案，從此看來，可知鐵道本身已

○非由國庫設法，就不能維持，現在困難之點

○，一方面要補充資本，改良設備，以利運輸，同時又要整理舊債，以免債務積壓，終至鐵道破產，此外因金價高漲，各路均受金價影響，不但債務方面，即日常所需材料，均須按金價購買，在匯兌關係上，頗受損失，所以不能不酌量增加客貨運費，以資彌補，從前因在軍事時期，軍運繁忙，且附加捐甚多，爲顧慮民衆困苦，未行加價，現在全國統一，一切車票附加均已取消，商界已受益不淺，故稍爲增加運費，仍屬無妨，總之，鐵道不先加以整理，則簡直無路可行，其他更無從談起，俟將來各路整理就緒，幣制改進後，一切均易想辦法也。





文  
平

漢

路

帶

### 本路帶各地概畧

(續)

#### 七十四·豐樂鎮車站

自彰德府車站至此計程三十里河南安陽縣屬距北平前門站九百八十六里站距縣城三十里距豐樂鎮十二里本站并有輕便鐵路通六河溝乃該處煤礦局自築專為運煤之用水道有漳河交通頗便

#### 實業

大宗輸出品為烟煤焦炭兩宗每年約計十餘萬噸銷售本路南段及漢口一帶本站附近礦產甚富站西四十里六河溝烟煤鑛鳳凰嶺寶興無烟煤鑛塔溝無烟煤鑛都窩村福安烟煤鑛及其他各小礦每年產額統計約數千萬噸

#### 名勝古蹟

**韓陵山** 在縣東北十七里後魏泰常八年帝敗於鄴南韓陵山普泰二年高歡敗爾朱兆於韓陵立定國寺旌功溫子昇為碑文梁庾信使北過韓陵寺讀而愛其才既南歸論北朝人物曰唯有韓陵一片石堪共語耳

**愁思岡** 在縣南十五里唐書南宗紀乾元二年郭子儀與安慶緒戰於愁思岡敗之寰宇記隋文帝改曰崇義岡俗亦曰望喜岡岡上有防城又名防城岡

**銅山** 在縣西北四十里舊產銅有冶久廢又魯山在西北七十里又十里為高山

堯廟

在縣東四十里金承安二年建曹學銓名勝志堯廟有

古碑刻金超秉文作祠記

墨井

在縣西井中有石如墨左思魏都賦墨井鹽池元滋素

液

虎澗

在縣北三十里野馬岡下魏都賦虎澗龍山是也澗有

小泉名黃花水又有清流澗在野馬岡之北

涼馬臺

在縣北十二里寰宇記縣有涼馬臺石虎所建又有

獨樂臺在縣西南二十八里相傳高歡敗爾朱兆所築今俗誤為

獨樂臺村

靈泉寺

在縣西南唐景龍中建又乾明寺五代周顯德中建

銅雀臺遺址

在鎮東南隅五里許魏武帝所建

會盟亭

在縣北洹水上楚項羽與章邯會盟於此

魏孝文帝廟

在縣大孟村孝文南征時駐蹕於此後人立

廟祀之

七十五·雙廟車站

自豐樂鎮車站至此計程二十二里河北磁縣屬距北平前門站九百六十四里民國八年十月改驛為站

交通

站西二十里岳城鎮為河南山西陸路孔道附近有彰河一道可通滏陽河

實業

輸出品以五穀棉花為大宗棉花年產約八百萬斤五穀五十餘萬石多銷於彰德等處站西三十里梧桐莊各煤鑛年產十五萬餘噸距站三十二里台子寨各鑛年產五十餘萬噸距站四十里黃沙村各鑛年產三十餘萬噸距站四十八里都黨村各鑛年產六十餘萬噸

古蹟

天子塚 距站北二里許高十餘丈周圍百餘丈相傳為齊帝高歡之墓

涼馬崗 距站西北約里許有古柏兩株高約數十丈粗徑約

五尺有奇相傳魏武帝時歇馬於此其枝幹玲瓏蒼老甚為可觀

惟土人不知愛護任意採伐又距站西半里許有大塚二其一有蛟龍碑高丈餘字跡模糊係南北朝時魏陵也

### 七十六·磁州車站

自雙廟車站至此計程十八里今稱磁縣距北平前門站九百四十六里站距城一里許按磁州在漢為魏郡武安縣地後周分置滏陽縣隋開皇十年即其地置磁州唐天祐三年改為惠州宋為磁州滏陽郡元時屬真定路明屬河南彰德府清雍正時改屬直隸民國改稱磁縣本路線之在河北境者以此站為始上站豐樂鎮即屬河南境矣貨棧有天興鴻順復生三家商旅頗便

### 實業

本處煤磁兩業頗稱繁盛煙煤焦炭除由馬頭鎮裝車外由本站運出年約三四百車雞蛋一項日田三四十萬枚亦為出口大宗縣境煤鐵甚富現已開辦者西佐村怡立公司峰峰村中和公司每年約各出煤三萬噸

### 名勝古蹟

神農山 在縣西四十里山海經神農之山其上有文石澗水

出焉縣志昔有神鹿游於其上逐之不見世遂以為神農山下有

黑龍泉

賀蘭山 在縣西北四十里相傳賀真人居此賀蘭河亦在縣

西北三十里源出賀蘭山

五爪渠 在縣西十里明洪武間知州包宗遠引澗水作渠分

為五派溉田千頃後漸淤塞萬歷間重濬

疑塚 縣城之南土阜累累相傳魏武帝設疑塚七十二即在此處

響堂寺

在縣西四十里天統間建殿宇宏敞殿堂下空擊之

鏗然有聲故名

程宗二公祠 在縣儒學東南祀磁州守程餉宗澤二公

東魏二陵 寰宇記滏陽東魏二陵即孝靜帝父大司馬清河

王暉及孝靜帝二陵也舊志有太上塚一名天子塚在牛尾岡相

傳孝靜帝陵或以為高歡父所葬

御射亭 在縣北關外五里清康熙四十三年西巡回鑾駐蹕

於此親御弓矢以路旁柳樹爲的三發三中遂建此亭並立智聖

神武二坊以紀盛績

見山樓 在縣城內元張文煥建造望太行諸峯紫翠萬狀

遂初園 在縣西北金趙秉文別業

曲溝 在縣北十五里以水流盤曲故名又駙馬溝在縣西十

五里相傳金時駙馬韓洪居此

七十七·光祿鎮車站

自磁州車站至此計程十六里河北磁縣屬距北平前門站九百

三十里民國八年七月改驛爲站

商旅

客貨棧有廣興德源和記厚德公司等數家

七十八·馬頭鎮車站

自光祿鎮車站至此計程十四里河北磁縣屬距北平前門站九

百一十六里地當要衝人烟繁密客貨棧有元豐東方貞元聚匯

源西棧四家商旅頗便

交通

站旁滄陽河直達天津陸路距太行山三十里彭城四十里磁縣

三十里商城五十里

實業

距站西南之彭城鎮有瓦窰一百四五十處燒粗瓦器運銷北京等處月約十餘車麥子棉花皂礬運往順德漢口等處每年合計

約三四百車

七十九·邯鄲縣車站

自馬頭鎮車站至此計程三十二里河北前大名道屬距北平前

門站八百八十四里縣城在站西約二里按邯鄲縣在春秋初地

屬衛後屬晉迨三家分晉地歸趙爲國都故址猶存在今縣城西

南十二里名趙王城秦始皇滅六國卽其地置邯鄲郡漢高帝四

年改置趙國以邯鄲屬焉三國時地歸魏屬廣平郡東魏天平初

併入臨彰縣隋開皇時屬武安郡唐武德時屬磁州明清屬廣平

府客貨棧有東方元豐數家商旅頗便距站八里之蘇曹村有滄

陽河直達天津

實業

輸出品委由本路運輸年約一千餘車委四百餘車城內工藝廠一處分人工機器兩門又蛋廠二處用機器製造運銷外洋站西武安縣境之胡家村有小煤鑛一處每年約出煤二萬担

名勝古蹟

紫山 在縣西北三十里山下有石石上莖蒲一寸九節又巖間有紫石英

堵山 在縣西北三十里紫山南山勢如堵故名漢書地理志

邯鄲有堵山即此

葛山 在縣西北三十里紫山之東上有雙泉林木森鬱葛蘿

尤勝故名

劍池 在縣東南二十里相傳樂毅曾磨劍於此

雙岡 在縣西北一名盧家疇唐建中二年馬燧遣將李自良

等禦田悅於雙岡即此

蘭家河 在縣西南二十里以近相如宅而名

照眉池 在縣東南二十里相傳趙王宮人照眉處

叢臺 在城內高出城垣世傳趙武靈王所築漢光武拔邯鄲

置酒高會與馬武登叢台即此清同治十一年知縣英駿重修額曰英雄勝概壁間石刻甚多

市橋 在縣西門外相傳戰國時趙王建橋下有鐵牛鐵柱至今為商旅輳集之地

呂仙祠 在站西十二里俗稱盧生祠者誤亭館陂塘有天然之趣夏間芙蓉尤勝

邯鄲宮 在縣西北里許輿地要覽以為趙王如意建光武破

王郎居邯鄲宮即此

洪波臺 在縣東南韓詩外傳趙簡子與諸大夫飲於洪波臺

即此

樂毅宅 在縣東二十里樂家堡

廻車巷 在縣城內相傳簡相如引車避廉頗處明萬曆十二

年邑人額簡相如廻車巷六字縣西二十里蘭家河有簡相如宅

**酒務泉** 在縣西十里其水甘冽傳趙王常釀酒於此今其地亦名酒務頭

**三忠祠** 舊在縣叢臺西南明萬曆十九年建祀晉程嬰公孫杵臼韓厥今移建城西東明觀右

**三賢祠** 舊在縣西門外祀趙蔣相如廉頗李牧歲久頹廢移於城東北馬神廟內今又改建南關外增趙奢為四賢祠

**程嬰公孫杵臼墓** 在縣西十五里二人謀藏趙孤相繼以死故其墓亦相屬

**趙武靈王墓** 在縣西北二里即照眉池西之高嶺也寰宇記謂滄州城東隅先為古墓高二丈唐貞觀十三年增築外城掘得銘記係六國時趙武靈王墓遂致祠祭

**李衛公廟** 在縣東北來馬台唐李靖嘗統軍過此後人因祀之

**趙三王墓** 在縣西北二十里亦名三王陵惠文孝成悼襄也俗呼為靈台今其地名三陵村

**學步橋** 在縣北關跨沁河上取壽陵餘子學步邯鄲之意

八十，王化堡車站

自邯鄲縣車站至此計程十八里河北邯鄲縣屬距北平前門站八百六十六里民國三年十月改驛為站客貨棧有天增祥復慶

昌東昇泰三家滄陽河距站七八里

實業

車站西北三十里武安縣屬之紫山有煤礦十餘處每日出煤四五千斤

古蹟

**呂祖廟** 距站里許明代建內有盧生臥像

**半道井** 在站西相傳係漢光武帝開鑿

八十一，臨洺關車站

自王化堡車站至此計程二十里河北永年縣屬距北平前門站八百四十六里舊為縣治至宋時縣除改為鎮其舊時之土城至今尚存在車站東共六門村落皆在其中客貨棧有東方轉運公

司及元豐轉運公司

交通

站東二十餘里滏陽河有船隻可通天津陸路為南數省通北平孔道並有大路通廣平府

實業

出品以棉花小麥為大宗棉花年約四百車小麥年約一百六十車站西三十餘里有紫山煤礦所出之煤日進作居民用以燒煉石灰

名勝古蹟

婁山 在縣西六十里山頂石上有狗跡故又名狗山唐武德五年太宗討劉黑闥於此立營

聰明山 在縣西六十里邯鄲縣紫山之別峯也上有聰明神廟

冉子墓 在縣西五十里相傳冉伯牛葬此

觀泉亭寺 在縣西五十里鎮地掘井必三丈乃及泉唯寺中掘二尺即得水內有蓮花泉常溢

八十二，裕種鎮車站

自臨洛關車站至此計程十八里河北沙河縣屬距北平前門站八百二十八里民國八年八月改驛為站客貨棧有晉同升乾記生太興祺盛公等凡九家本站鄰近有曲周之滏陽河

實業

站西三十里豹頭山有煤礦一處農產以棉花小麥芝麻為大宗牧畜以牛羊為大宗人工製造有線毯褥套各物機器製造有壓實棉花銷往順德彰德天津北平等處

古蹟

二仙真人廟 元泰定元年建嘉慶五年民國三年兩次重修

八十三，沙河縣車站

自裕種鎮車站至此計程二十二里河北前大名道屬距北平前門站八百零六里車站在縣城東約一里按沙河縣在漢為襄國縣隋開皇十六年析龍崗地置沙河縣屬邢州唐武德初置溫州四年州廢仍屬邢州宋屬信德府金屬邢州元屬順德路明清屬

順德府縣城周環五里許共二門明成化十八年重修境內沙河  
上有木路鐵橋三一長二百一十六法尺一長九十六法尺一長  
七十二法尺

實業

縣西南四十里同心坡煤窰十餘處西南六七十里鑿缺村煤窰  
三處又距站六七里沙河灘內韓莊產玻璃石縣北十餘里洛陽  
村森林十餘頃產楊柳木銷售臨城六河溝煤鑛等處每年十餘  
車站旁鹽場一所每年銷售食鹽五十餘車站西南四十里黃龍  
山製造石磨每年能出三百餘盤由本路運往高邑內邱者約五  
六十盤

名勝古蹟

湯山 在縣西北七十里有湯泉

沙河 在縣南源出湯山一名風水繞流經縣南又東南入廣

平府永年縣界

磬口山 在縣西南一百里漢魏時舊鐵官也盧毓冀州論云

淇湯磬石冶鑄利器即指此

五指山 在縣西北四十里遠望山形如五指排列故名

廣陽山 在縣西七十里盤鬱高聳諸峯拱列上有泉曰漆泉

泉石有漆泉等

溫泉 在縣西北湯山唐置溫州以此

宋文貞公祠 在縣北八里留客村祀唐丞相宋璟墓在祠

後古柏蒼翠顏真卿所書墓碑記尙存在

梅花亭 在縣北八里宋璟祠東璟嘗有梅花賦後人因其故

里建梅花亭清乾隆十五年重加開拓回廊曲檻蔚然可觀

檀臺 在縣南史記趙成侯二十年魏獻榮椽因為檀臺後

漢書郡國志襄國有檀臺

九家泉 在縣北十五里九家村東南發源平地下流入狼溝

河

蓮花池 在縣南十里方數十里每夏蓮花盛開人爭遊覽

蘇秦亭 在縣西南三十里後漢書郡國志襄國有蘇人亭按

蘇秦西說秦金盡裘蔽即此地也俗呼爲十里亭(待續)





交 方 么

通 么

鱗 去 入

爪 出 4

鐵路消息

○ 合肥至蕪湖  
築輕便鐵道

建設委員會自開採淮南一帶煤礦以來，現已工竣，每日可出白煤百餘噸，該礦產量共有四億噸，將來每日可增加

出採量至三千噸左右，故其可採量及煤質，與中央開採煤礦實有過之無不及。該會為採出煤便於運輸各地起見，擬由淮南經合肥至蕪湖築輕便鐵路一條，該路線計長四百里，需費四百餘萬元，路線現已測量完竣，不日可行與築云

○ 川省將築  
簡輕便鐵道

川北遂寧一帶，為成(都)渝(重慶)上下之衝要，自民十七年春季，遂簡各段馬路告成，通行汽車後，往來行旅

均感便利。近聞駐防遂寧之李家鈺氏，以馬路不能經久

，而車用汽油，亦極不經濟，擬將由遂至簡一段，改築輕便鐵道。同時有美國包攬工程之李賜福，聞李氏此項擬議，即到遂謁李商談改築鐵路問題，計由遂至簡，改為輕便鐵道之工料及火車頭兩部，客車十六部，由美商包辦，全部價值為中幣三十一萬元，雙方尚在磋商中，聞一俟磋商妥當，即將定約開工云。

○ 陝西省政府主席楊虎城，以陝省災情奇重，餓殍載途，設法災濟，急不容緩，特於前日派陝省府顧問徐張策來京

以工代賑與築潼安鐵路。除出席全國運輸會議外，並晉謁鐵道部長孫科，承商以工代賑，與築潼安(自關至西安)段鐵路，使數十萬垂危災民，得有謀生之路，人盡其用，款不虛糜，國計民生，

兩均裨益，當蒙孫部長深為嘉納，並電令隴海西段工程局長凌鴻勳，限四月十日起，會同陝西省政府，招集災黎開始勘測，關至西安路線，俟測量完畢，限即日興工建築，庶幾一面可利用災民，開發西北交通事業，一面可節省賑款，用於其他建設事業云。

○自金潮發生以來，日人在東北各地所有事業，多受有重大之影響，其中最

○日南滿鐵路改用銀本位 重要者，莫如運輸一項，因東北特產物

向日大半由滿鐵運輸，自金價暴漲後，逐漸移運於北甯鐵路，截至最近，已有完全改由該路運輸之傾向，滿鐵當局受此打擊，不得不設法救濟，特定於上月終旬起，將四平街到營口間運費，實行改為銀本位，俾節省運戶費用，而抵制北甯鐵路，並挽回滿鐵運輸之頹勢，自改銀本位以來，每車減輕運費有六十元至八十元之數不等，若與向大連以前之運費比較，每車平均有低減一百三十元之數，例如由四平街到營口間以前運費，每車二百九十三元七角，若以銀價四十四元換算，為一百九十五元八角，相差為九十七元九角，至於四平街大連間之運費，每車三百五十九元七角，相差之額數，為一百六十二元九角，向營口運輸與向大

連運輸所差之數，竟如此之巨，則安東關之特產出口，與大連關之特產出口，不免受有重大打擊，茲按照新舊運費比較如下，(一)由遼寧到營口，舊價一百五十四元八角，新價八十五元八角，相差六十九元，(二)由開原到營口，舊價二百三十三元七角，新價一百七十八元，相差六十二元五角，(三)由鐵嶺到營口，舊價二百零八元二角，新價一百四十四元四角，相差六十三元八角，(四)由四平街到營口，舊價二百九十三元七角，新價一百九十五元八角，相差九十七元九角，根據以上所差之數，既有如此之巨，關於安東方面特產物出口之影響，更不能免。因之大連方面之日人，以東北特產為營業者，不免發生恐慌，近經日人商工代表，屢向滿鐵當局陳敘情形，聞已得滿鐵總裁仙石貢之表示，略謂該社運費改用銀本位，不獨對於四平街營口間如此，即關於大連及安東方面，亦已決定將運費減輕改用銀本位之辦法，於最近期間實現，以達該社依據安東營口大連三港為中心之目的，今有斷然改行銀本位之運費政策，故先於四平街營口間實行，逐漸向安東大連方面推展云云。

○歐亞聯運會  
定五月開幕  
○議，五月十八日至六月一日續開旅客

○歐亞聯運會議，將於今春在日本開會，擬定五月五日至十五日先開會物會  
會議，全體約有英法德意等十七國二十八鐵道之代表七十餘名與會，日鐵道省因此會議，特撥款三萬元，在該省正門前新建一層樓會議室，於日內投標建築，預定四月十日竣事，會議室可容百餘人正式會議，其重要議案，有歐亞貨物聯運之開始，運費之規定，小貨物之聯運等項，日鐵省因為本國宣傳起見，擬俟閉會後接待出席者全部，游覽日光東都箱根及北海道各處名勝云。

○日本清水大隧道（長三萬一千八百三十一英尺）之磚塊工程，已於十四日六月可竣工  
○完成，此後將着手於線路之敷設，架空

線之架設等最後的工程，本年六月間完工，九月一日開通，自大正十一年八月十六日開工以來，至今適為第十年，工程費計一千二百萬元，使用工人約三百五十萬人。

○美國鐵道營業將有改革  
○二月二十八日為美國首次成立鐵道公司之一百另四年紀念，美國各鐵道公司今後方針與營業計劃，將有重大改革

，美國現有鋼軌約計二十五萬英里，已超出歐洲各國鐵道里數總額，約等於全世界鐵道里數五分之一，一九三零年各路營業經費一項，即超出美金十萬萬元，但因經濟凋敝與新發明他種運輸方法，以致各公司均受嚴重影響，致有迅速改革之必要，一九三零年前十個月之客貨收入總數，祇及四十五萬七千二百萬元，較去年同一時期，幾減少百分之十八，客運一項，減少約百分之五十，現時全國鐵道公司五百處，均贊助合併計劃，政府方面提議將各路線合併成鐵道區十九處，另一救濟方法，為減少農產品由內地運往沿海各港之運費，第三種救濟方法為允許各鐵道公司有權辦理輪運業云。

○中日聯運會  
議即行開幕  
○中日聯運會議，定例每年開會一次，分在中國日本朝鮮南滿四處輪流開會，本年第十五次會議，定於本月二十七日在日本東京開會，我國提案，已由鐵道部聯運處擬定，共計六件，日本鐵道省，亦有六件，朝鮮鐵道提案一件，南滿鐵道提案三案。又第十四次中日聯運會議未決案二件，亦一併提交此次會議解決，茲分別探錄如下：（甲）我國國有鐵道提案（一）改正各合同，及辦法等項。中華國有鐵

路各線名稱及站名地名案(聯運處提出)。(二)擬將中於包裏聯運合同第十八條刪除案(聯運處提出)。(三)關於團體票價之減價。應由雙方協定一致之辦法案。(北甯線提出)。(四)票面簽註。擬請規定中英及日英文並用以免誤會案(北甯線提出)。(五)擬請規定團體票價之退還辦法，以期便利行旅案。(北甯線提出)。(六)本路新民站聯運業務毫無成績應行取消案。(北甯線提出)。(乙)日本鐵道省提案(一)發售取道上海中日聯運來回票案。(二)於中日旅客聯運站中，加入日本鐵道之仙台，函餘及札幌三站，辦理章程票來回票，及團體票旅客及行李聯運並加入平綏線之青龍橋站，發售由日本運輸機關所屬路線起程前往該站之團體票案。(三)中國鐵路各車站置備團體票，以便發

### 航空消息

○ 歐亞航空線 歐亞郵運航空公司，自籌備以來，歷時數月，現該公司在德所購之飛機四架，業已陸續到滬，機械及駕駛人員，亦已完全聘定，惟聞該公司以停置飛機尚須建築房屋，現在從事建築，約三星期後，方可竣事，故預計試航期，約在四月初，聞由上海至滿洲里沿途之飛機場均暫時借用軍

售案。(四)改訂中日聯運包裹重要最大限額為五十公斤案。(五)中日兩國運輸機關協力合作，以謀中日旅客聯運發展案。(六)修改結算賬目規則案。(丙)朝鮮鐵路提案，(一)擬發售下列路經之中日周遊票案，(A)起程站點，遼寧，北平，天津，大連，遼寧，(B)起程站點，(或及其行程)。(丁)南滿鐵道提案，(一)增加長春旅順安東三站發售之中日週遊票種類案。(二)增加中日周遊票附之支程票區間案。(三)擬發中日聯運團體單程票案。(戊)十四次會議未決議案，(一)發售減價聯運票，俾經由遼寧(奉天)及經由青島大連往來東三省之小工購用案。(二)轉運聯運行李及包裹，擬用保稅辦法案。

政部航空署之軍用飛機場，將來開航時，除每日規定時間，載運郵件外，並搭售乘客票，其價目尚未決定云。

○ 蘇俄計劃五萬里航空線 全聯邦航空大會，於上月十八日在莫斯科開幕，航空領袖巴朗諾夫，會見新聞界代表時，關於蘇聯一九三一年航空之進展前途有下列之申述，目前蘇聯航空線，共長有二

萬七千基羅米突(公里)，本年年底，將延長至五萬三千基羅米突，莫斯科將與蘇聯延邊各地完全聯絡，以下各線本年內均將實現，(一)莫斯科至列寧格勒及木爾曼克，(二)莫斯科至彼斯克，(三)莫斯科至基也夫及奧得薩，(四)莫斯科，至伯力及塞巴斯多波魯，(五)莫斯科至弗朗內日及斯達林格勒(六)莫斯科至薩馬拉及歐林堡至塔什干，(七)莫斯科至加贊，(八)斯羅爾得羅夫斯克至伯力及海參威，最後一線之支線，自黑龍江上之伯力，至尼拉也大斯克，霍次克，那喀也夫海灣，彼得巴夫羅夫斯克，直至瓦倫角，將為世界上最長之航空線，遠東各新線，連同現存各線，將成一縝密之航空網，使遠東各金礦及獵場，均成垂手可得之物，一九三一之空中運輸工作，將有嚴格計劃，以後將有定期往來，不做偶然載人運貨之事，五年計劃之工作已產生無數建設事業，從前主要工業均集中於蘇聯全境之中部，現在強厚之企業，多遍設於全聯邦各地，廣大之負擔，道路之缺乏，上等專家之尖銳的需要，使飛機成爲一種「機械速度之助力」目下無數飛機在製造中，製造上或機器上有問題時，均隨地有專家處理，駕駛飛機

巡視工作大實行，快速郵件將亦借飛機之力，目下民用飛機，正加緊準備播種運動，本年春季播種運動上，飛機將發生切要作用，一切農具，將以飛機運至最遙遠所在，飛機又可將農場專門技巧之輔助力，輸送此類遙遠地方，巴朗諾夫氏結論時謂，各主要航空線上飛行之飛機，均爲蘇聯自製，中有可坐十人之機，又大多數架機上，均設置無線電收發機。

○日本之三大航空網計劃

日遞信省近發表開設大陸航空路計劃，其計劃內容，以朝鮮爲航空路之總根據，其目的在發展國境及東北方面之航空路，因而有朝鮮，國境及滿洲三大航空網計畫，據遞信省所述，東方航空路之中心，當在上海，至其已經營之福岡上海航空路，因地理上關係，不足爲國際航路，故當以朝鮮木浦爲經路云，茲述三大航空網計畫如下：一、國境航空網以丹義州爲出發點，經過惠山鎮羅南等國境之各要地，與朝鮮本綫聯絡軍事及經濟上有重大用效用。二、滿洲航空網，聯絡朝鮮各綫，經過東北之主要地，一綫北至長春，與蘇俄航空路相連，另一綫經過大連南下至上海。三、朝鮮航空網分東，北，南三綫，東朝鮮綫沿東海岸

向南北發展，北朝鮮線由京城起北進而至咸鏡地方不與蘇  
連絡，南朝鮮線由京城至木浦與上海線聯絡。(世界)

○ 滬宜郵航於三月尾開航  
○ 中國航空公司，為發展營業起見，決將滬漢航線，展至宜昌，籌備已久，茲  
○ 滬宜航線，業於三月三十一日正式開始營業，由滬漢飛之第三號飛機，於昨日下午二時十分抵漢

### 公路消息

○ 蘇省建設事業，凡百待舉，而目前重  
○ 蘇省各路積要工程，急須着手積極進行者，經探詢  
○ 極籌備興工詳後：

京杭路路面：自句容至蘇浙交界處，共長二百五十華里，做一丈寬石片路面，每里以一千一百元計，全路路面約計二十七萬五千元。運輸工具，用輕便鐵路，各項工程雜費，約需二十萬元。總共四十七萬五千元。

京蕪路工程：全路共長六十五華里，土基橋樑涵洞等工程，需款三十五萬元。前經蔣主席批准，並蘇省府通過，由財政廳籌借，俾資興工建築。

瓜魚路工程：自瓜州向北，至魯省魚台止。從揚州至高郵一段，就堤築路，全路計程一百四十里，所有橋樑，

，二時四十分即開宜昌，五時十分抵宜，除裝運郵件外，並有由滬赴宜之乘客二人，至往來時刻，每星期二，四，六，由滬開宜，每星期三，五，及星期日，由宜開滬，預定於兩月後，再展至成都云。

★ ★ ★ ★ ★

涵洞，石片路面等工程，每里以六千元計算，應需八十四萬元。又高郵至清江一段路面工程費需三十萬元。總計一百十四萬元。

環湖宜湖路：全路共分七段：自宜興至分水墩，長六十里，為第一段，自分水墩至無錫城，長五十五里，為第二段，自無錫城，沿京滬鐵路，至光福鎮，計程七十里，為第三段，自光福鎮至蘇州，長四十五里，為第四段，自蘇州沿運河至北咀鎮，長五十里，為第五段，自北咀鎮至江浙交界之沈家橋止，長五十五里，為第六段，另由木瀆鎮至後山鎮，長六十里，為第七段。全路計程三百九十五里，工程費約需一百九十七萬五千元。

省甸路工程：自省會起，至句容止，全路共長七十五

華里。所有重建橋樑，涵洞，及鋪砌石片路面等，需洋二十萬元，該路完成之期，因已積極進行，最近可望竣工。

江句路工程：自江寧鎮，經秣陵關至句容，計程一百

二十里。估計全路土基，橋樑，每里以六千元計，共需洋

七十二萬元。

京秣路工程：自南京至秣陵關計程四十里，工程費計

需二十四萬元。

○鄂東省道路

行分段行駛

湖北鄂東省道路管理局，自局長

龍滌英接辦從事整理後，路政已呈蓬勃

之象，龍氏為滌除陋規改良車運起見，

茲照鐵道管理辦法，規定長短客車票，分段行駛，計有漢

口至麻城，自宋埠至漢口，分為二大段行駛，長票車沿途

### 電政消息

○交通部在上海真如所建之國際無線電

國際大電台

大電台，原係中美、中德、中法、依次

通報全世界

直接通報，近自中美正式通報後，成績

甚佳，報務亦日形發達，中德電報機經過相當試驗後，并

已直接通報案，惟舉行正式通報之儀式，須待交通部核准

，再行通告，中法直接通報事，正在試驗，成績亦佳，而

經過各站，并不停留，自漢口至黃陂，自黃陂至宋埠，自

宋埠至麻城，分為三小段行駛，短票車，按照路途遠近，

確定票價多寡，再黃漢間高廟站營業收入，超過大站之數

，現已呈准建設廳改升為大站，所有用人開支，均照大站

支給，又該路路基，原就民間之路改建，均屬泥土，一遇

天雨，濘泥載塗，不能行車，龍氏為便利行旅起見，業已

呈准建設廳，將該路鋪墊砂石，以利行車。惟省庫支絀，

不能同時舉辦，茲擬將漢黃段先行鋪墊，其餘未鋪砂石之

路段，為黃宋麻等段，則鋪墊煤渣，俾天雨時，亦可通車

，同時為預防鐵軌車輛，踐踏路基起見，因擬訂處罰偷行

車輛規則，并養路班暨管理細則，呈准建廳施行。

中日、中暹、及西貢等處，於最近曾試驗直接通報多次，

中日之成績，以東京為最佳，名古屋次之，神戶又次之，

暹羅方面，極有通報之可能，西貢一線，前係中法通報之

轉接處，最近中法直接通報後，此處當獨立一線，惟以上

各地，須俟交通部與上列諸國訂約後，始克正式進行，至

中英直接通報事，近曾徵求英國駐滬代表麥康宜公司之意

見，彼方表示，在事實上固有中英直接通報之必要與可能，但為慎重報務計，須購置英國之無線電報機，始能同意，按英國電報機之價值，暨裝置工程等一切費用，概百萬元上，而依照其如大電台現有之能力，雖不添裝報機，亦有與中英及中俄通報之可能，是以此事猶待交通部之考量，將來國際無線電通報之範圍，總合為中美·中德·中法。

### 航政消息

○日航業界... 招商局圖謀恢復東北航權，因而引起斷東北航運... 日商之妒嫉，蓋東省雜糧輸運，向為日本獨占優勢，而滿鐵更視此為應享之特權，上年，將附設之大連汽社，添新資日金一千萬元，建造新輪八艘，已落成者四船，其主張本欲將營口安東大連三港出口貨，完全壟斷，利用滿鐵陸運，擬將東北輸出貨件，由其一網打盡，不令他國輪船染指，去冬，對英商太古華商肇興等輪，已開始為爭運之決戰，濫放水脚，搗亂貨運，政記等船大受打擊，因營業虧折，而有裁員減薪之舉，太古則委託日人，勸其加入公會，運費勿再濫放，為軌道上之競爭，而為該社所拒絕，上年該社獲利約六十萬

中日·中暹·中貢·中英·中俄諸國，除非洲而外，幾可通報全世界，在交通部及無線電人員，已準備其將來之發展云。

○蘇俄當道已開始阿穆爾鐵路敷設電話線，聯絡赤塔與伯力，並有支線多條，共長二千四百十公里，其幹線即係預定本年十一月間完成之莫斯科海參威間電話線之一部份。

元，俟二次四新輪出版，即開營口南華之正班綫，近聞招商局開發東北航路，大連汽社，認為營業上之勁敵，遂於此次株主會議時，提議對付招商局添派滬營班之對策，聞已經議定者，將上年所獲之盈利，全數充作抵禦華輪費用，俟招商船開行，便將運率狂跌，情願將此巨額金錢，用作退阻華輪之東北航業，故招商局輪，開航營滬班之日，即為日英華三國航商營業激爭之始，將有極大之波濤引起而日人已在準備中矣。

○日商聯盟對... 日本郵船會社與大阪商船公司，為日華發展航業... 本航輪業之最巨者，其在中國方面之營業亦最大，向來兩社之對華航業各行其



策，競爭至烈，上年兩社在對華航務上殊難獲利，現由兩社之社長會議對於中國營業取公開的同盟主張，兩社於航務上，一變競爭之態度，而為合作的同調，運費客腳，均係合議辦理，而對非日輪，則加競爭。

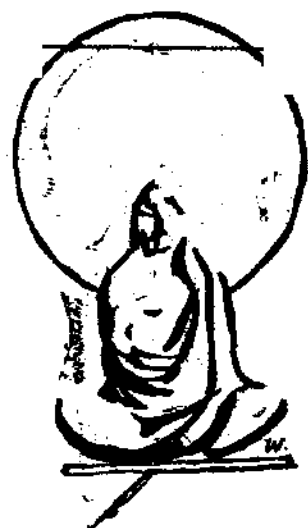
又日輪在上海方面，並無烟台班輪，近日大連汽社因鑒於太古怡和之滬烟貨運，十分發達，遂決議加入競爭，該社之滬津班輪長平九天津九兩船，已派定兼航芝罘業面

烟台幫攪裝出口貨，藉與英船激爭。

○ 招商局開南 招商輪局將恢復上海營口暨添開南北洋聯絡綫 ○ 洋（中天津開駛廣東汕頭等埠）航路兩條，茲悉該局已定即日起，先派公平輪

船一艘，往來於南北洋間，即開駛汕頭上海大連等埠，計二十日便可一次往返，至本月二十日另恢復上海營口一綫，並經過威海衛埠，輪艘大致已派定圖南云。





研

究  
4一又

# 機 用 油 料 (續)

## 第二編

### 第一章 物理試驗

比重。油之比重者。係表明在與水同量之時。含物量若干也。例如一油之比重。為〇・九〇〇者。係表明在與水同量之時。此物含物量九百。而水則含量一千也。試驗油之比重。需以十五度溫度為標準溫度。

比重試驗。對於鑛油。不能定其潤性如何。因對於粘力及潤力。均無甚關係。但比重對於有機體油之粘力及潤力則有一種密切關係。故可利用之。以定植物油也。

定潤油比重之器。有數種。其最為普通者。為阿雷阿米突 (areometer) 表。將此表浸入油中

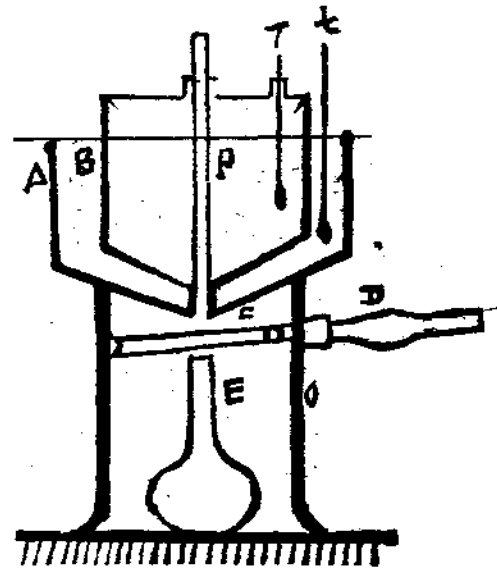
。表上有分度。察之。即知其比重若干。試驗室之溫度。當爲十五度。如溫度不同。則係以  
 ○·○○○七之係數加減之。(冬季與夏季所用之油之比重。應各自不同。如機械油。冬季  
 者。應爲○·九〇三五至○·九〇五。夏季者。應爲○·九〇六五至○九〇八〇。貨車油冬  
 季者。應爲○·九〇三至○·九〇五。夏季者應爲○·九〇六至○·九〇八。其次等者應爲  
 ○·九〇五至○·九〇八)

#### 粘力之試驗

自磨擦定律觀之。吾人可知被潤面積之磨擦。即潤油之自相磨擦。其阻力即各分子之聯接力  
 所生。故抵制此阻力所需之力。係視潤油之粘力爲轉移。再者潤油之耐久時間。亦視其粘力  
 如何而定。故粘力對於潤油。有莫大之關係。其精確之定價。至爲重要。因由此始知一油。  
 是否適用於一種之機械。而得最經濟之動力消耗焉。

試驗粘力器 *Viscosimeter* 係盛油與水。在同一容積之內。使其流出於同種同樣之管。定其所  
 需之時而比較之。即得其粘力。如一百立方生丁米突之小流出所需之時爲二十五秒。菜油所  
 需之時爲三百二十五秒。則菜油之粘力爲三二五 ÷ 二五等於十二，即菜油較水濃厚十三倍  
 也。

茲將普通所用之粘力器。名安格納式者。 *Viscosimetre d'Engler* 詳述如左



圖一第

如圖所示。A B 爲二圓筒。A 爲外筒。用以盛水。如油之溫度。在百度以下 B 爲內筒。係銅鑲銀者。用以盛油。中有一桿 P。用以塞油之出口。一寒暑表 T。用以測量油之溫度。外有一表七。用以測水之溫度。如內外筒之溫度相等。則可開油塞。使其流放於 E 餅內。E 係一圓煤氣管。用以溫水者。C 爲器架。此試驗器之油積。爲二百立方生丁米突。E 餅之容積。與之相同。

如需試驗汽缸之油。其溫度在一百度以上者。則需另用一試驗器。較前爲堅固耐火。外圓筒內。需盛以安尼林等。不易揮發之物。

用此器於二十度時。定水流時所需之秒數。得五十四秒。卽以之除他油所需之時。求其粘力。茲將各油之粘力表示於左。(第七表)

鐵 油											鐵 油				油 之 來 源	比 重	某 度 之 粘 力	附 記		
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	俄 國	英 國	同	同	同				同	美 國
九一三	九一四	九一四	九一〇	九一〇	九〇九	九〇八	九〇七	九〇五	九〇四	九〇〇	九〇〇	〇八九五	〇八九五	九二三	九一三	九一二	九〇七	〇八八五		
五二八	三〇〇	二八四	六七〇	四五〇	四三五	四〇三	三三四	二五〇	三三一	三三八	七〇〇	一六五	二二二	四七	一九四	九〇	九七	七四	三六	二十度
二三二	一五三	一九五	二九二	二〇八	二三三	二三三	二〇一	一一二	一五六	一八七	四二	八六	一一三	三二	二二七	六二	五六	三八	二七	三十度
一四八	九二	一〇六	一四四	一二六	一三〇	一三九	一〇八	八一	八六	九一	四〇	五二	六七	二七	七〇	四〇	三七	二九	二〇	四十度
七六	七〇	六二四	八九	九〇	七五	七二	七〇	六〇	五六	五六	二三	三〇	三七	一八	五〇	三一	二六	二二	一九	五十度
四六	四一	四二	五五	四七	四六	四九	四六	三七	三六	三八	二一	二二	二六	一五	三三	二二	一九	一〇	一六	六十度
二六	二二	二三	二八	二五	三三	二五	二六	一八	一八	一九	一〇	一四	一七	一一	二二					八十度
重載汽機	同右		汽缸桿	機車及汽機	同	同	汽機	機車及汽機	傳動器	機件用	紗廠針用	同	傳動器	紗廠針用	煤汽機用	速動機用	同	紗廠針用		

第 七 表

汽 缸 油 之 粘 力 及 燃 點 表

美 國 油										俄 國 油		名 稱	
紅	黑	同	紅	同	同	同	同	同	同	同	同	棕	
色	色	色	色	色	色	色	色	色	色	色	色	色	
九〇五	九〇〇	八九五	九〇六	九〇〇	八九五	〇八八五	九三〇	九二五	九一七	九一二	九一〇	〇九〇五	〇八八四
五〇	三〇	二九	一八	四九	四四	四〇	四〇	二七	二四	二〇	一三	一二	三三
二一	一五	一四	一八	一五	一四	一四	一九	一四	一三	一二	一一	一〇	一七
三〇五	二三〇	二二九	一九〇	二五五	一八〇	二九〇	二八五			二二〇	二〇〇		

據此經驗所得之結果。機械油之粘力。冬季者應在三至二。六之內。夏季者應在一。八至三。二之內。上等車軸油之粘力。冬季者應在二。六至二。八之內。夏季者應在三。四至三。二。

第 八 表

六之內爲妥。

### 潤油之凝結點

潤油者。係多種油混合所成之物。故在溫度甚低之時。一部份之油。可以分離而沉澱。但各地出產之油。其性質亦不一致。如英國之鑛油。在溫度甚低之時。卽有巴拉汾蠟之沉澱。但俄國之油。及幾種美國之油。其粘力甚大者。與黑色油均無沉澱之發現。只於溫度甚低之時。不能流動。故俄國之油。易與美國者及英國者區別。因至極冷之時。先變爲濃厚之液體。繼乃凝結。但試驗一油之凝結點時。吾人所須注意者有數事。

- 一·時間宜長。至少在一時以上。
  - 二·不可擾動潤油。否則凝結點。有變更。
  - 三·試驗之前。不可火熱。油之溫度。宜與室內者同。始能從事試驗。
- 茲將易於實行之試驗凝結點器舉述於左：

### 和夫美斯特法

此法之特點。在於施用一鹽基冰液體。此項液體。一經略成冰凍之時。卽可保持其原溫度於甚長久之時間。茲將鹽基液體表列於左。



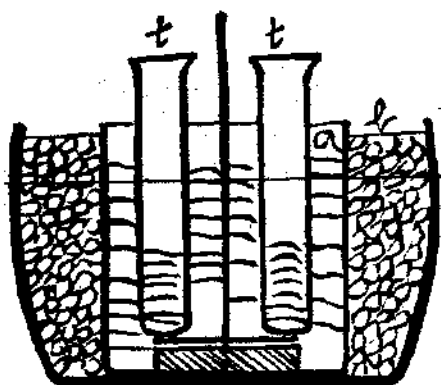


圖 二 第

鹽	硫 酸	炭 酸	硝 酸	食 鹽	綠 化 安 母 尼 亞	硝 酸 安 母 尼 亞	綠 化 鈣
在 一 百 分 之 水 中 所 含 鹽 量	一 十	二 十	十 三	十 三	三 三 三	二 十 五	四 十 五
冰 點 度	負 一 九	負 二 〇	負 二 八 五	負 五 〇	同 右	負 一 五 四	負 一 六 七 五
							負 二 一 五 〇

第 九 表

如第二圖 a 之玻璃筒。盛以鹽基液體。其外 b 筒。盛以食鹽與塊冰之混合體。t 試驗管內。或以四公寸之潤油。若 a 內之液體溫度。降至上表冰點。則即加以其鹽晶數枚。或略為攪動，使其結晶。a 器內及試管內之冷度。可保持甚長之時間。若 a 器內之液體。不完成冰凍。此狀只需將 a 器不時取出。即可得持其原狀。過一二時之後將油取出。如不流動。即認為在器內冰結點時油即凝凍。

茲將潤油之凝結點列表於左

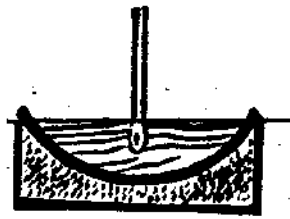
油名	凝結度數 (攝氏表)
俄國油	負八度至負二十度
美國油	零度至負三度
美國汽缸油	零度至正三十度
奧國油	零度至負五度
英國油	零度至負三度

第十表

燃燒點

試將一油熱至一定溫度之時。油氣與空氣即化合而組成一爆發或燃燒之物。若再繼續供給其熱度時。則全體之油。即行燃燒。上云之燃着點。名為燃燒點。此點之驗定。至為緊要。因燃燒點低下之潤油。用時危險甚大。在機器外部者。可以引燃附近之物件。如紗廠之棉紗等。在機器內部者。如汽缸等。則可使襯料溶化。發生變故。但動物植物油之燃燒點。較鑛油者為大。至少在二百度以上。鑛油潤油。若已經提淨者。則燃燒點亦頗高。否則含有容易蒸發之氣。易於燃燒。至為危險。故鑛油之燃燒點。至少應為一百七十五度。方可適於工廠機械之上。茲將試驗法舉述於左。

## 一·閉器試驗法



此法先將試油盛於磁盤內。外懸一寒暑表。使其墜於試油之內。再將磁盤置於一沙盤上熱之。不時。以一小火炬近於油面。若油已熱至燃燒點遇火時。即行燃着。而燃燒點可於表上測得之。

## 二·閉器試驗法

上述之閉器試驗法。雖云便捷。易於實行。然所獲結果。難得一準確之比較。因有空氣流通。火力不均。器具不等。火與油之距離。亦不相等。種種之弊。欲免除上云各弊。則惟有應用閉器試驗法。其法係取一銅盒而有蓋者。置之於一鐵盒內。外以火熱之。初時火力須大。俟與燃燒點相距不遠之時。火力減小。使油之熱度至多於一分鐘內漲高一度。每二分鐘將盒蓋揭開。以火焰試浮於油面。視其燃燒與否。由此可定其燃燒點。此種試驗之器具。極為簡單。其最著者。為彭士吉及馬丁士器焉。

茲將鑛油之燃燒烈點。與燃燒點表示於左。燃烈點者。係一潤油於被熱後。其油氣已達於爆烈之點。過此數度或數十度。即至全油能燃之點。此為二點之區別。

第二章 機械試驗

美國		俄國		英國	提淨
同	汽缸油	同	同	國油	鐵油
同	同	同	同	同	比
同	同	同	同	同	重
同	同	同	同	同	燃
同	同	同	同	同	烈
同	同	同	同	同	點
同	同	同	同	同	燃
同	同	同	同	同	燒
同	同	同	同	同	點

第十表

据經驗所得之結果機械潤油之燃烈點。應在一八〇至二百度以上。上等車軸油之燃烈點。應在一六〇至一八〇度以上。次等車軸油之燃烈點。應在一三〇至一五〇度以上。

目下歐美通用之試驗機械。為可雷耳氏Cornell試驗機。此機可用之以試驗液體潤油油膏及軸枕之合金。其利益有數油與合金之磨擦。係數及合金之消耗量。均能釐定。

此機之構造原理。係根據布龍雷氏Prony抑制器(Frein)之組織。其軸項之徑為九五·二四公分，其長為八八·九公分，軸承之寬為五〇·八公分。故受驗之面積。為四五·一六平方公寸，每平方公寸之最大壓力為四九·二二公斤。軸項除旋轉運動外。尚有一直線來復運動。使其不致一部受損。軸承只設於軸項之上部。潤油之分佈。較為便利。試用之壓力係在下部。用一手輪以傳導其力之大小，有一針表示於表上可至五千磅。(即二二七〇公斤)磨擦係數。係一橫槓桿測驗之。上有一表。可記至二五〇磅(約一七六公斤)熱度係用一寒暑表安插承上定之。試機之旋轉數。亦有一表記載之。試機開行之後。每五分鐘內需計其熱度。磨擦係於軸數。及旋轉數。直至磨擦數與熱度不變時為止，由此可定一油之結果如何，而比較焉。此機係用一電機運行。其馬力為五。每分鐘之速度。可至五百旋轉。茲將京漢鐵路所用之機車油車軸油試驗成績表於列左。

油類	來源	比重	粘		燃烈點	試驗時間	極大溫度	磨擦極小數	磨擦係數
			四	六					
車麻油		〇·九五八	一八	四	五	五	四	十	二
		〇·九五八	一八	四	五	五	四	十	二
		〇·九五八	一八	四	五	五	四	十	二

夏季軸油	冬季軸油	D 冬季軸油	E 夏季軸油	B 夏季軸油	B 冬季軸油	冬季軸油	機械油	冬季軸油	特別冬季軸油	夏季軸油	冬季軸油	夏季軸油	冬季軸油
同上	凡古公司	同上	亞細亞公司	同上	光裕公司			同上	美孚公司	同上	德古士公司	同上	美孚公司
○·九五〇	○·九三七	○·九三〇	○·九四五	○·九四八	○·九四〇	○·八九二	○·九四五	○·九四〇	○·九二八	○·九二八	○·九六八	○·九五〇	
一六分四〇秒	四分	七分三〇秒	二六分四〇秒	一二分二七秒	四分一五秒	一七分五秒	九分三十秒	五分	一九分二〇秒	四分三二秒	三六分四三秒	一七分二秒	
四分	二分五秒	三分五〇秒	六分四〇秒	六分七秒	二分二三秒	六分四〇秒	四分三十秒	二分一五秒	六分五秒	二分一九秒	一五分五秒	八分三五秒	
一九二同上	一六〇同上	一三八同上	一五〇同上	一九五同上	一七〇同上	二三五三時	一七〇同上	一七〇三時一刻	一七二同上	一五三同上	一八九同上	一五七二時一刻	
八九	八三	八二	八一	七六	七二	八六	九四	七七	七九	七五	七八	七九	
一二〇〇〇四〇	一二〇〇〇四〇	一〇〇〇〇三三	一〇〇〇〇三三	八〇〇〇二七	七〇〇〇二三	一一〇〇〇四三	一三〇〇〇四三	九〇〇〇三〇	一二〇〇〇四〇	一〇〇〇〇三三	一二〇〇〇四〇	一三〇〇〇四三	

注意試驗以上各油時。試機之速度爲五百旋轉。所施之壓力。爲三千磅（約一三六〇六斤）  
每平方公斤之壓力爲二十八公斤。試驗之時間約三時至五時。

## 第三章 鑛油之化學試驗

液體之淨油。須呈透明之顏色。且若置於一靜處數時。或數日之後。應不現何種分離物質。油分內如含瀝青至之三百。鑛酸至百分之零三時。則此油應認爲不合於潤機之用。

酸性試驗。將試油內注以溫水。而擾動數分鐘之久。使其靜止。油與水即行分離。將下部之水放出。以綠試酸紙。置於水中。若此紙呈微紅之色。則試油即內含有酸性。如加入綠化鉍於洗水中。而得混白之沉澱物。則試油內即含有硫酸。

瀝青試驗。將試油注入十倍之酒精十五倍之酒而。擾動之。使其靜放二十四小時之久。瀝青即結粘於試驗杯上。由此可定其含量。

## 訓 遺 理 總

---

以行而求知因知以進行

使中國人無所謂而樂於行則中國之事大有可爲矣

知者不必自行行者不必自知

分知分行

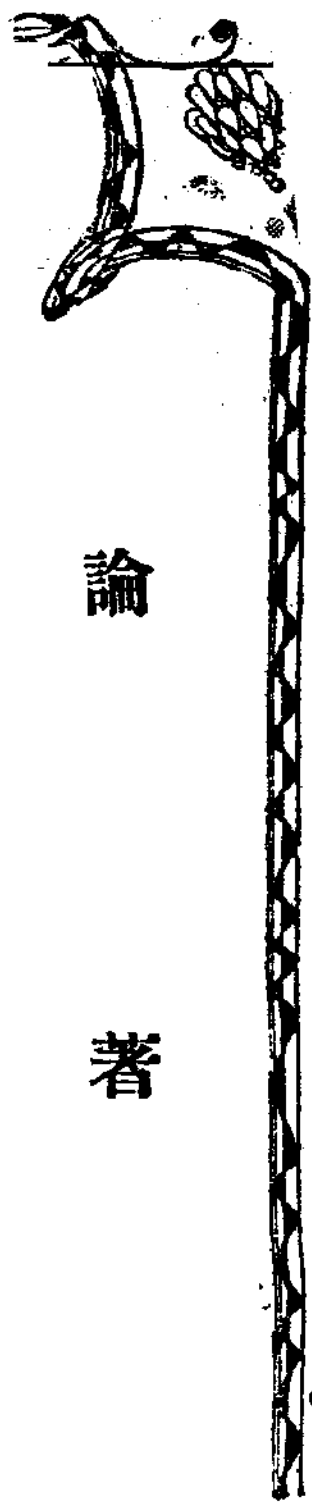
人義之進化以時考之則分三期

曰不知而行時期

曰行而後知時期

曰知而後行時期





論

著

## 整理鐵道之我見

甲·鐵道內部應先振刷精神

祝鴻文

中國今日受經濟之壓迫，亟須建築鐵道以利交通而興實業，有識者無不以此為必要，談建設者輒謂：總理已有十萬里鐵道計劃，應努力奉行，完成救國第一步工作，談整理者，謂鐵道受軍事及外債之影響，破碎牽掣，無法可施，應先從清債籌款補苴罅漏入手，凡此種種，非不言之成理，然而按之事實，則仍徒託空言，不特建設大業，不能一蹴而至，即所謂恢復固有之原狀，增進運輸之收入，亦有言之非艱行之維艱之感，此無他，良由談建設及整理者多偏重于物質方面，而於振刷精神之道或有所未盡故也，所謂振刷精神者何，約略舉之，蓋有數端，（一）職宜久任以資展布，查技術員及公務員，中央現已明定專章，加以保障，其用意所在，亦欲人安於所事，各盡所長而已，鐵路事業者，一技術事業也，當局者尤應寬以時日

課其效能，若坐不暇暖而新任已至，事未及而繼起旋更，卽有懷才欲試之士，亦知千里非一蹴可幾，九仞非一簣之力，相與敷衍目前，不圖有功，但求免過，固其宜也，今宜對於鐵路人員，重申久任之制，非有重大過失，決不輕予更動，卽令有功，祇優予獎敘，決不輕調他職，蓋人必有久於其任之望，庶無輕棄其職之心，必能不輕棄其職，乃能忠於所司，盡其職分之所當爲，此精神方面所宜注意者一，(二)確定權責以圖振奮，查鐵路各種規章，業經部令次第頒行，各路流用車輛亦已組織交車委員會次第實行，亟應嚴定限制，通令各路預算原有車輛暨此次添購新車，共計若干噸，每噸最低限度每月收入各若干元，通盤核算，務使車無空置，款不虛糜，由局責成各處，由處責成段站，指臂相使，有條不紊，其收入之數，亦應由段站按日報局，由局按日或按旬彙報鐵部，如無正當事由，不能符合收入預算之額，由當事者負其完全責任，此關於權責之概括規定也，他如路枕毀碎而不加整理，則責在工務，機件損壞而不加拆修則責在機務，調動遲誤而不加改良則責在車務，路局或其他主管首領，並隨時沿路巡視考查動情，並愷切宣傳使人咸了然路務與國家及本身之關係，路務如不能振興，不特國家建設無從着手，卽本身生活亦受連帶影響，如此則人自知職責所在，衣食所繫，不勞督促而自奮，卽就各路現在之狀況而言，最低限度，其收入亦必大有增加，此精神方面所宜注意者二，(三)實行賞罰以資勸懲，夫鐵路辦理之良窳，關於指揮監督固賴上級人員

示以準繩，而關於行車養路，尤賴下級員工各盡職守，苟非實行賞罰，則有功不賞而爲善者，息矣，有過不罰而爲惡者肆矣，連年軍事頻仍，路章失效，加以工人智識薄弱，時或受人愚弄，長此因循，流弊曷極，茲幸統一告成，刷新可期，然如興修新路，或需鉅額款項，或須稍俟時日，其不需款項而應尅日實行者，實無過於信賞必罰，而於下級員工，尤須責成各段站直接首領破除情面，不畏強項，一洗從來優柔瞻循之習，並應多派專員，秘密調查，如該管首領及此項專員，有扶同徇隱情事，即負連帶責任，例如查見乘客多未購票，則路員從中舞弊，故使人不購票以便短價肥己之弊立見矣，如查見石渣浸枕以及油煤隨處拋棄，則盜賣之弊立見矣，凡此之類，指不勝屈，一經發覺，輕則處罰，重則革除，吾知不出旬月，必互相警戒互相勗勉，精神爲之一振，而路政即煥然一新矣，此精神方面所宜注意者三，以上三者，實爲振奮精神之要圖，不然，則當事者視路局如傳舍，等權責若弁髦，以賞罰爲具文，即令物質方面，有充分之準備，亦終感有治具無治法有治法無治人之苦，如人身然，有靈魂而後能運用軀壳，無靈魂則塊然一物而軀壳無所用矣，是故談建設者，必先建設精神，談整理者，必先整理精神，精神充滿，則路政必日新月異，可斷言也。

#### 乙·中央與地方宜通力合作

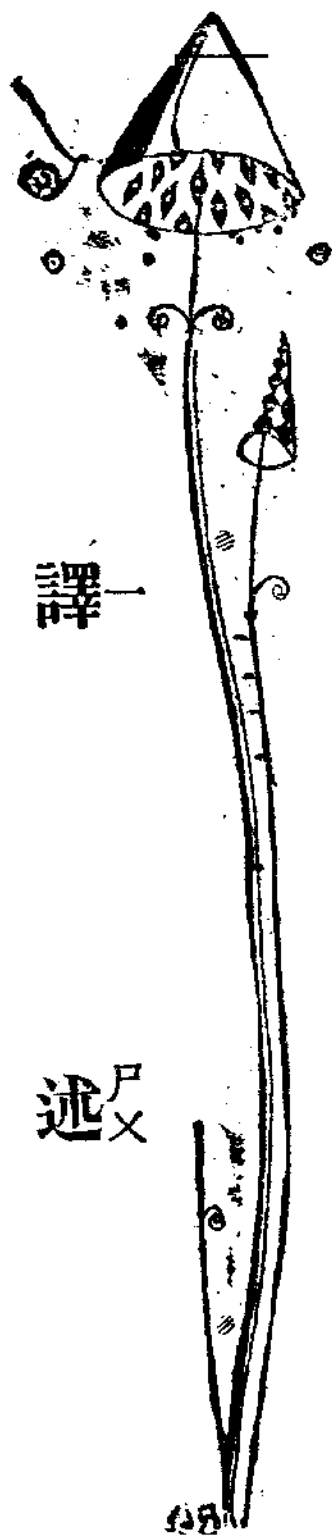
振刷精神，從內部之工作言之也，然衡以目前之實況，則路務之進行，尙有待各方面之協助

，故必中央與地方，力矯從前各自爲政之習，人人以培養鐵路爲當務之急，相與通力合作，而後整理之實效，乃可得而舉也，試分言之，交通命脉，首在鐵路，而全國鐵路，幾無不感路軌失修車輛缺乏之苦，尤以戰區爲尤甚，平漢路原有車四千餘輛，現在可用者僅有千餘，津浦路原有車三千餘輛，現在可用者更僅剩五百，其餘各路，可以類推，此次戰後，津浦隴海平漢三路，曾在徐州會議清理各路車輛，由鐵道部主持一切，加以軍政各機關之協助，現已次第實行，願吾以爲鐵路之於國家，猶氣血之於人身，人當大病之後，必先謀氣血流通而後元氣可以漸復，國家當久戰之餘，亦必先謀鐵路暢達，而後富強可以漸致，故交還車輛一端，不僅爲交通所係，實爲國計民生所關，不僅爲鐵道一部之事，實爲全國恢復元氣首要之圖，若夫調度車輛，更爲鐵道部及各路局獨立之權，嗣後無論發生何種特殊情形，尤應保持行政之系統，其他機關，不得濫行干涉，而後憑藉武力毆辱路員把持路政之事，庶幾可免，此有待於合作者一也，鐵路設施，非財莫舉，財政部前曾撥庚款三分之二，歸鐵道部管理，以爲購置機車車輛掉換軌道枕木之用，然全國鐵路設備，因戰事毀損及財政支絀過時失修，十不存一，杯水車薪，誠難有濟，查十八年鐵道提案，曾擬將庚關兩款撥借鐵路發行築路公債，共計可得的款四〇八，五〇〇，〇〇〇圓，嗣以叛徒擾亂，未克實行，茲幸大局底定，關稅自主，英款歸還，亦已成爲事實，亟應由財政部提前撥交鉅款於鐵道部，并由鐵道部依

照庚關兩款築路公債計劃，發行公債，以救各路目前之急，期年以後，各路財力稍紓，再酌量整理程度暨收入情形，分限若干時期，如數撥還財部，一轉移間，國家財政既無所損，而全國路務藉以甦復，建設前途，實利賴之，此有待於合作者二也，現在鐵路之最大障礙，不能不急謀剷除者捐稅是也，鐵路方面，往往核減運費，以期招徠客貨，而軍隊與地方政府反不免增加稅捐，背道而馳，莫此為甚，查第三屆中央執行委員第二次全體會議，議決於最近期內，整理鐵道行政案之第二項，嚴禁軍隊與地方政府非法徵收各鐵路附加軍費及其他一切正當貨捐以外之苛捐雜稅，并經通令各省軍政機關飭屬遵照，乃未幾而某省府又以財政困難，擬將鐵路軍事附捐恢復，改爲善後附捐，現在各省正苦釐金裁撤，收入減少，無法補填，此端一開，竊恐效尤者接踵而起，鐵部所苦心擘畫之提案，必致無形取消，夫苛捐雜稅之爲害，充其極，必致商賈裹足，土貨無法外運，國家正課，亦將與有影響，豈唯鐵路爲受其敝哉，且撤除苛雜，未必果足減少收入也，捐稅既輕，商貨必較易流通，地方生產數量，亦必因而增加，則其受絀於此者，未始不可取償於彼，而國家鐵路事業，已於無形中受其維護之賜矣，此有待於合作者三也，現在全國上下，均感交通爲民生之要，自動組織公司，修築汽車公路者，風起雲湧，一日千里，當局者，亟應因勢利導，以補鐵路之所不及，蓋鐵道既定爲國有，最近期內，恐無趕修支線培養幹線之可能，得公路以救濟之，因民之力，爲民之利

，而鐵路亦因以獲得廣汎之來源，一舉兩便，計無善於此者，京滬滬杭甬路局與浙江公路局所訂莫干山聯運合同，可爲明證。電務與輪運，在在與鐵路營業有密切關係，現爲調車靈敏起見，有主張創辦調車電話者，如平漢綫信陽至彰德一段，原設有長途電話，可爲改造之基礎，無如電話銅綫，往往於軍事時期，被人割毀，雖經路局分請軍事當局保全公物，卒未見有相當效果，輪船與鐵路聯運，事屬兩利，宜乎舉辦較易矣，乃又各以自身利益爲本位，權利義務之間，時有積極消極之爭，竊意全國交通事業，不問國營私營，凡可與鐵路互相利用者，皆當泯歧視之心，爲同舟之濟，化除畛域，共策進行，此有待於合作者四也，綜上所述，一三兩項所以祛除鐵路之桎梏，二四兩項，所以培養鐵路之生機，今全國統一，中央及地方，同立於革命政府之下，事當分別緩急，分任以專其責，合作以速其成，况國內中外合辦，及外人經營之鐵路，正圖逐漸收回，大規模之建設，亦正方興未艾，尤須化除私意，顧全大體，表見合作之精神，張皇中外之耳目，夫而後天然富源可以發展，全國富強亦可漸致，而總理十萬里鐵道計劃，亦庶幾易於實現矣。

本篇待續



譯一

尸文  
述

## 木料購買之經濟問題

(下)

譯自 "Railwayage,"  
文書課司事劉華卿譯

木料在買進的時候，照例是要檢查他的品質和尺寸的，對於乾製的程度，實在可以無庸注意。但是木料在買進之前，發現不乾，以致不能適用，比怨悔於買進之後，就好得多了。

木料的乾點，在表面上，很難判斷，不過乾點的試驗，是有固定方法的，若是這個方法不能應用的時候，第二步最好是雇一個巧手的木匠去裁判，因為他有年久的經驗，一斧一刨之後，就曉得木質的乾製程度的。

當木料在去皮或剖開之後，手續上是必要將他烘製一下的，木塊的脆弱，只能表示外面的乾，內心是無關係的，若在潦亂收藏十來日後，使內外平均乾得適宜而相等，木塊就可以刨得好些，而不致於狼腿，音響是一件有益的試驗，但必須有巧妙的裁判力，在試驗音響的時候，或者發覺有笨拙的聲，那就是朽爛的開始了。若在潮濕試驗不必實施的時候，這種試

驗，狠有用處。

### 瑕疵要注意

木料點驗者和使用者，要能認識因乾製所致的缺點，在買賣和使用的時候注意着。多數乾製的缺點，是由收縮和不勻的收縮得來。對於普通木料，各種查驗，如表面的與剖開的，都在允許範圍之內，但上等木料，是沒有大缺點的。木料的一端，若有瑕疵之處，寧可將他鋸去，使他免於降級。彎曲的木料，可用刨機將他刨直。這些缺點，大半是因烘製而出現的。若在刨製前儲藏數日，就可以減少脆質的。節瘤的缺點，只常發現於普通木料，而在乾製時節瘤鬆脫，也是要降級的。許多小工場，只能製造小尺寸的木料，但不能出上等貨色。這種木料，在市場中，難望良好結果，必須注意的。

變色是乾製的另一缺點，但對於必須塗色的木料，是漠不相關的，雖然他要減少效用，而不能受人歡迎。有幾種的木料，容易變黃色的，如西部黃松木，糖松木和南部松木等，這些變色的緣故，有的是因菌菇所致，其他都是化學的作用。

最普通的變色是藍的，不論在軟木或硬木的標本內，都有這種現象，而在南方各處，尤為平常。這種現象，乃是細胞養活的菌菌所致。若使細胞蘊蓄於內，而不生出菌菇，木料的受傷，就輕微得多。濕和煖的空氣，固是有益於藍斑點，而於朽爛的菌菇，也有相當的利益



• 烘製是最好的預防方法，他能殺死一切朽爛的媒介，防止他們生育，變色的標記，只能在烘製之前發育，雖然在木料烘製後再受濕時，也可以發現變色的缺點。木料在吹乾的時候，變色必多，而在濕煖的氣候裏，就更狠得多；同時損壞的程度，可以減少，而在木堆底下的木料，尤可減少。木料的使用者，在必要時，可用變色的木料，因為是狠經濟而又不妨於用

#### 不宜的乾製減低價值

在木料內部發育的乾製的瑕疵，可分外乾內濕，蜂房變態，和失敗三種，他們生存着，并不表現於外部或等級上，只在使用時候，顯現罷了。外乾內濕的缺點，是產生於乾製和收縮，因為木料在吹烘的時候，只將外表製乾，內部依然透濕。收縮的壓力，不易使內部收效，且可使表面發現污點；或將外部不使收縮，等內部乾後，自行收縮亦可，在這種情況之下，木料的內部，可以發生缺點，這便是蜂房變態的瑕疵了。這兩種缺點，發生於硬質木料的居多。軟質木料的內部和外部的壓力，各有不同，所以當鋸開的時，內部便頃刻彎曲了。然而這種現象，只要不甚嚴重，二三期之後，又可消滅，並不是永久不變的。不過這是不緊的，除非木料急於使用

交叉木的損傷，是可以發現於吹乾或烘乾，雖然多在吹乾的時候，木料發現交叉木的標

記，是常見的事，有時在標記內，且可找着腐爛的地方。不過這種標記若是太多，那就不很適用。使用這種木料，差不多要便宜在三倍上下。別の木料，若與這種木料，混合一起，也可以發生腐爛的事實的。

#### 收藏的方法非常重要

有些使用者將買進木料，委託收藏，必擇堆積之完善者，而交付之。因為這種關係，堆木的基礎，極為緊要。

普通的吹乾濕木料的木基，是包含着三塊或四塊堅實的木料，順序的放在石樁上。實心的石基，不適用於，因為不能透氣。基料最好是要堅固的，或抹了蒸油的，鐵路的廢軌，有時可以代用，在基礎以上，交叉的木料，要堆上一層，然後循序堆積上去，基面的寬度，不得超過四寸。木料要堆積得有次序，以便移動。若是交叉木料，不會抹油，那就要墊一層乾的木塊，使交叉木料內的變色或腐爛的缺點，不致傳染到好木料。基礎要平行的；木堆要傾斜的，最好每十二行一尺遠。

在每層木料上，要放交叉的木塊，使上面的交叉木，與下面的交叉木，不成垂線；否則木料必致彎曲。每層所需交叉木的數量，各不相同。安放的方法，要有十五至十八寸的距離，木料方可免於彎曲，直紋的軟質的木料只要三塊交叉木襯着，便可保守他的直度，有些木

行保護木料只用三塊長些的交叉木，便發生變色或損壞時，將他鋸去。軟質木料所用的持種交叉木，大約有四寸長，一寸高寬，狹小的交叉木，使高堆裏的木料，留下痕跡，但他們在高低輕重適宜的乾木料內，是能合用；而寬大的交叉木，對於木料之乾製，又有妨碍，甚而在交叉木的處所，木料發生變色霉爛的種種缺點。硬質木料，在堆放時，常常要用狹小的交叉木。軟質木料，在堆放時，不必另求交叉木，只要彼此自己交叉堆着就行。有時在西部各處，寬的兩塊一層，狹的便用作交叉木。十年以前，各種軟質木料，都是彼此交叉堆着，但現時並不如此。這種方法，可以減少交叉木的設備，不無些微利益，但是實際上木料損壞必大，而乾製必慢了，因為交叉木太寬，流通的空氣就太少。在較遠的西部各處，二寸寬高四寸長的木塊，有時可當交叉木使用，然後隨將他們移換地方。

軟木標本的兩端，堆放時要比交叉木突出一寸，使他可以得着太陽的溫暖；而上層木料，比下層木料，也要突出數分，使他可以躲避霖雨。若是木料的長度，時增時減，交叉木就要放得適中。在硬木內，交叉木要放得在兩端內三寸。若使北部硬木料，在乾製後，堆着不動，而將交叉木放在兩端的盡頭，一遇天雨，便會腐爛。

木料可以堆到十八至二十尺高，或二十尺以上。場內必須設備輕便鐵道。和起重機，使木料易於裝載堆積。

堆頂要傾斜的，用交叉木將他墊高些，使四邊突出二三尺；堆頂上木料要堆兩層，彼此不可連接一起，稍為離開，交叉木放在頂上，是使上面的木料，可以抵禦風力。木堆有時也可用同樣木料做頂，不過損失太大。

軟質木料是在長短，厚薄，寬窄上，分類成堆；但硬質木料只大體分類而已。當木料長短不一的堆着的時候，長出的頭尾，因乾得太快，便容易受傷，因晒得太烈，便容易彎曲不直。

二寸高寬四寸長的木塊，常有彎曲之虞，所以也要堆之使乾，但這只能限於四邊的不彎曲而已。木料的堆放，還有一種箱櫃式，這是將整齊的木料，藏堆中間，兩端堆以短小的木塊。木料在乾製上要降等級，在用途上却增加價值，但是烘乾木料的用途，比吹乾的木料，要廣得多。

木料在製乾之後，不妨將他實體堆着，不用交叉木，但不宜在空曠地方堆積太大，除非是低等的貨。在一個木場內，木料要堆得井井有條，徑道要布置得妥當，使木場像市鎮一樣。木堆間的徑道，要成一行一行的直線，木堆兩邊，要距離二尺至四尺遠，以便流通空氣，並要離地四尺至八尺高，木料要堆得傾向徑道，以便流水出外，重量的木料，要橫斜堆着，以便取用。

在吹乾的時候，木堆下層中間的木料，需時必久，若使木堆下層，空氣流通，使離地甚高，不為莠草所害，並用厚些或兩層的交叉木襯着，那就乾得容易些，木堆中間，有時間用通氣的烟的，使空氣易於出入，收效必宏。

已經吹乾的木料，要將他收藏得像水濕木料一樣堆着，因為木料雖乾，而雨水的侵犯，有時也要空氣的流通，這種木料的木堆，並可以堆攏些，使他們能夠彼此躲避雨雪和太陽。未乾木料的堆藏方法，與已乾待用的木料，是不同的蓋好的木堆，縱因雨打而致兩邊兩端受濕，只要堆得透氣，依然可以復乾，這於烘製的手續上，很有便利的，乾燥的天氣，於木料表面的乾得太快，極不相宜，但上面的情形，却在例外。

若是木料在應用時被雨打濕，以致沒有時間，使之再乾，那就無法可施了，木料被暴雨侵犯後，雖然潮濕不易進入內部，必須曝曬使乾，因為水濕吸收是慢，揮發是快呵，緊密堆着的木料，若遇陰雨或裂縫內有水的時候，就不能再乾，因為這種損傷，比不曾蓋着而又有傾斜的流水的力量木堆，重大得多。這樣的水濕的缺點，對於皮面的檢查，頗有資助。急待使用的木料，要堆得平直，離地至少一尺高，基料要常更換，不使水濕，這樣的木堆，要傾斜得能夠流水，和有一個彼此不聯接的兩層的頂蓋，用作堆頂的木料，也要受點損傷，這是不免的。若堆蓋在用料的時候取下，就要當時蓋上，藉防不測的風雨。

乾透的木料，大概都是緊密堆着的，不用交叉木，因為這樣就可使未乾的木料，慢慢續乾的，已乾的木料，少受潮濕。這種方法，若是堆在空曠地方的時候，雖然堆上有蓋，畢竟容易受濕，不能吹乾，並可以將木堆四週的潮濕，吸進堆內。

木料既是緊密堆着的時候，交叉木是無效用的，並要將他們收藏着，每十塊一捆，堆積一處，若是沒有頂蓋，雨水可以從頂上直到底下，正如木堆一樣，他們也要放得彼此不能聯接太緊，木堆最上的兩層是當然的頂蓋，實際上這種頂蓋不能攔阻霖雨的侵犯，只要木料彼此不相聯接，空氣可以流通便了，木料這樣堆着，若在上面行走，便會發生炸裂和彎曲情事，最好將木板鋸得二寸厚以上，因為一寸厚的木板質料太脆弱了，

(完)

## 巴爾幹半島鐵道概況

### C. I 由果斯拉夫之鐵道

I. 由果斯拉夫鐵道網之組織及其修復情形

自巴爾幹戰爭以後1914年之塞爾巴(Serbie)鐵道網乃較前增加，所增加之路線即為東方公司於得自土耳其之馬塞多(Macedoine)境內所築者，路網之總長遂達1661公里，內有為國家取得轉運權之私有鐵道266公里，

由果斯拉夫現有之固定鐵道網係自1914-1918之戰事結束後，因和平條約之規定以塞爾

巴國之路網聯合而成，

在戰事結束不久之時期內，鐵道因須供給相當之實力，故轉運方面乃大受影響，

1918年十一月之塞爾巴路網均遭破壞，至於不可修復，轉運因之停頓，此種破壞蓋由敵軍退却時拔取枕木及損毀一切重要工程所致，至於所有車輛，當1915年塞爾巴退却時所能救得者，亦均於薩羅尼克(Salonique)歸於各同盟國，至1920始確定歸復原有之車輛，但已多半損壞而不能適用矣，

此種鉅重損失，其數約在275,500,000地(Dinars)，但不久於1918年十一月至1919年三月之短時期內即修復成功，

轉運方面最大之困難原因，一方面為由果斯拉夫路網聯入後來之他國路網發生管理費用之差別，一方面則為路線性質不同而物質種類又不統一，其他如前之在奧地利及匈牙利兩地所築之鐵道及車輛亦均遭沒收，又為困難原因之一種，

由果斯拉夫新主國家為顧及經濟地位起見，應實行與維也納及布打拜司特(Budapest)線聯絡而流通東方轉運，故自1923年成立國家鐵道管理局，轉運情形遂大為改良，

若以科學眼光觀察，由果斯拉夫鐵道，在1918至1928年間，實具有極大之進步，其最顯明者，即為乘客車之速度，雖有顯著之負擔增加，亦頗見其改良，戰後之平均速度為40至50

時公里，今則為70或至80時公里，此種改良，當由火車頭之功率所生之有效增加率而成，

II 鐵路網之發展情形

路線——除國有鐵道外，由果斯拉夫復築成私有鐵道3,126公里，其中屬於前南方鐵道公司 (Compagnie de Chemins de fer du Sud) 者有531公里，惟由果斯拉夫政府，據1923年羅馬合同內所定之權利，可取得此公司在本國內路線上之轉運權，

最近四年度之年底，由果斯拉夫鐵路線之長可於下表見之：

年	總 長 度		平 均		長 度	
	寬 軌	窄 軌	寬 軌	窄 軌	合 共	合 共
1925	6,700 公里	2,186.5	6,385	2,172	8,557	8,757
1926	6,737	2,194.5	6,599	2,178	8,777	8,953
1927	6,751	2,214	6,752	2,201	8,953	9,172
1928	6,788	2,353	6,754	2,318	9,072	

此2,853公里之狹軌鐵道又分為0.76級寬者1,912公里及0.60級寬者411公里

若於此9,141公里上復加上861公里之非國家管理之狹軌鐵道，以2,833,635方公里面積及13,119,000居民之國家，與鐵道總長10,002公里相較，約合每100方公里有3.9公里或每10,000居民有7.5公里鐵道之長，



但此平均之密度在各地至不相等，富庶區域如由果斯拉夫之北部，為出產豐盛之地，鐵路網亦足供其經濟上之需要，西南部則較少，至白格拉尼斯戴得里 Beograd-Nio-Devdelija 大道及亞得里亞地克 (Adriatique) 海間之區域或僅有少數之狹軌鐵道或毫無鐵道者，

據 1926 年由果斯拉夫經濟學家密爾高維奇 (M. Mirkovitch) 考查所得，國內各地面積與鐵道長之比如下：

佛以佛丁 (Voivodine)	每 100 方公里有 10 公里 300
克老而地 (Croatie)	;; ;;; 5 公里 900
斯洛弗尼 (Slovenie)	;; ;;; 5 公里 200
波斯尼亞及黑塞哥芬 (Bosnie-Herzegovine)	;; ;;; 2 公里 000
塞爾巴及馬塞多 (Serbie of Macedoine)	;; ;;; 1 公里 900
達爾馬地 (Dalmatie)	;; ;;; 1 公里 200

由果斯拉夫鐵道網因不敷於經濟及人口發展之用，乃由工務局設一計劃，以 1919 至 1927 年為實行時期，建築新路線 798 公里內寬軌 518 公里，0.76 呎狹軌 140 公里，0.60 呎狹軌 140 公里，建築費計 905,506,000 地 (Dinars)

1927 年照此計劃，正在建築之鐵道有寬軌 271 公里及狹軌 58.2 公里，同年 (1927) 又訂立一新計劃預計至 1931 年築成新路線 1500 公里，建築費約在 5 億地 (Dinars) 以上，

此項計劃多半為在塞爾巴及馬塞多兩地增設鐵道，其主要路線，現已在建築中者，為延

至北部之斯高其米特維亞線 (Skoplje-Utirovisza) 而達雷斯開 (Raska)，克拉吉夫 (Kraljevo)，克拉古吉瓦克 (Kragujevac) 及拉寶夫 (Lopovo)，由此而與拜格拉得尼斯 (Belgrade-Nis) 大路線相聯，在克拉吉夫 (Kraljevo) 與橫穿塞爾巴自塞吉卡 (Yajecar) 至塞拉吉夫 (Sarajevo) 之狹軌鐵道相交，此線為寬軌，克拉吉夫至克古吉瓦克一段 (56公里) 於1929年12月已開始轉運，克拉吉夫至雷斯開現正在工作中，

亞得里亞地克海及愛情海各海口，雖因塞爾巴土地擴張，并未能減少其堅固海口之必須工作，由果斯拉夫地內唯一路線可直達亞得里亞地克海者為在國內西部，即自塞格萊不 (Zagreb) 至蘇薩克 (Susak) 之一線是也，此線之支線為自百老得 (Brod) 至賈特高維克 (Metkovic) 之狹軌鐵道，僅與亞得里亞地克海成間接而較遠之交通耳，故1914年前拜奧格拉得 (Beograd) 政府曾設計聯通大牛不 (Danube) 河及亞得里亞地克 (Adriatic) 海，且以此為重要工作之一。1927所訂之計劃均為使國內各地與亞得里亞地克海岸相聯接，大牛不 (Danube) 河之拍拉和夫 (Prahovo) 至尼斯 (Nis) 及拍老古吉 (Prokulje) 間之路線計劃，係於1912年開始實行，至1927年之計劃復將此線延至派里斯底那 (Pristina)，派克 (Pec) 及包開 (Boka) 各地，遂將國內交通不便之部聯成一大路線，至拍老奇尼克 (Plotchnik) 之路線現已開始轉運，此處距拍老古吉 (Prokulje) 僅21公里，拍老奇尼克 (Plotchnik) 至派里斯底那 (Pristina) 一

段現正在工作中，

爲便利愛情 (Paeo) 海口之交通計，由果斯拉夫自向東方鐵道公司買回馬塞多路網之鐵道轉運權以後，復由1923年五月10日之契約受希臘特許在薩羅尼克海口讓出一帶自由地段，由果斯拉夫及希臘間之新疆界及此自由地段間之鐵道管理方法，經長時間之重要談判，始於1929年三月簽成數種議定書保障由果斯拉夫鐵道轉運之自由，在海口及戴得里加 Devdelija 至薩羅尼克線間概不受希臘君權之管轄，

薩羅尼克海口之自由地段之豁免關稅辦法，僅限於由由果斯拉從此地段運往希臘之貨物，其由由果斯拉夫運往其他各處者不在此例，

由果斯拉夫政府曾以戴得里加至薩羅尼克70公里線間之權利，即得自馬塞多之東方鐵道公司之路線者，讓與希臘政府，仍以相等之原價償補，同時兩政府成立一特別議定書，對於由果斯之貨物轉運經過希臘境內者，得豁免其關稅，

自由地段及由果斯拉夫鐵網間往復商業轉運之機關，係據1924年十月二十三日拜恩 (Berné) 契約而組成，每日有兩次列車往復於戴得里加 (Devdelija) 邊站及薩羅尼克 (Salo- ingue) 主站間，此車復繼續自薩羅尼克主站全數開往自由地段，或從自由地段轉來之車輛亦直接由薩羅尼克開往戴得里加，

火車表由各地管理機關公同議定，可與戴得里加斯高吉尼斯 (Devdelija-Skopje-Nis) 線間之車相應，轉運時間亦經過特別規定，此車對其他各車均無損害，如他車之欲豁免由果斯拉夫關稅者，其經過希臘路線時間不得超過八小時，

戴得里加 (Devdelija) 及自由地段之貨車，凡經由果斯拉夫之主權蓋印封貼者，曾指定任何希臘主權不能揭除，雖 C. I. M. 曾預防貨車之裝載貨物與否，無可證明，然亦不能違背此規定，

為適於希臘鐵道實行條例，自由地段及戴得利加 (Devdelija) 車站應組織輜重列車，器械之交易已照 R. I. V. 國際條例實行，

締約之高級部分相約對於貨品直接轉運立一管理事務局，議定書內預定於簽字兩月以後，希臘及由果斯拉夫之定價均變為一律，

由果斯拉夫在恢復損毀路線，及統一與發展路網之時期內，對於轉運方面必需之改良，亦不遺餘力，轉運所受之限制即為全國之鐵道幾盡為單軌，至1938年年底雙軌鐵道僅有 269 公里約為全體之百分之三，雙軌之最應添設者即為拜奧格拉及薩格乃不 (Beogradza-greb) 95公里之大道，此線內一部分之重要轉運，常感覺擁塞之困難，此第二路線於1929年內築成，拜奧格拉及薩格乃不 (Beogradzagreb) 之路程，以前須24小時，今則僅需16小時而已。

，故至1928年底雙軌路線之總長已為572公里約為全線綫長之63.3%比雙軌洛線與拜奧格拉尼  
斯戴得里加(Beograd-Nis-Dvodelija)線相聯接，

至1927年止，鐵道改良及建築之資本已達66,512,000地(Dinars)  
車輛——在1918年停戰之時，由果斯拉夫境內所存之車輛之數如下：

火車頭 1,621 輛 內損壞者 850 輛  
客車 3,198 輛 1,241 輛  
貨車 36,514 輛 6,923 輛

下表為最近四年度之車輛數目，可見出由果斯拉夫車輛進步之實在情形，

	1925	1926	1927	1928
火車頭總數	2,696	2,715	2,771	2,805
每公里轉運之火車頭數	0,30	0,31	0,31	0,31
客車行李車郵車之總數	5,161	5,549	5,728	5,733
車軸總數	12,259	13,286	13,868	13,883
每公里轉運之客車行李車數	0,59	0,63	0,64	0,65
每公里轉運之車軸數	1,37	1,51	1,55	1,58
貨車總數	59,093 (1)	59,346	59,525	61,422
車軸總數	135,790	131,417	130,927	137,180
每公里轉運之貨車數	6,7	6,8	6,6	6,6
每公里轉運之車軸數	15,5	15	14,6	14,9

(1) 此數有南方鐵道公司 (Compagnie des Chemins de Fer du Sud) 之 10000 貨車在內，此車係由羅馬合同以修理名目而歸由果斯拉夫國家所有，

自 1925 至 1927 年內，狹軌路網內之雙軸貨車增加，而車軸總數及每公里轉運之車軸數則反見減少，

### III 轉運情形

由果斯拉夫之鐵道轉運事務由總事務局 (Direction Generale) 執行，此局屬於交通部惟無管理及財政之自治權，並於拜奧格拉得 (Beograd) 薩格乃不 (Zagreb) 蘇不里亞那 (Ljubljana) 蘇包地卡 (Subotica) 及塞萊吉夫 (Sarajevo) 設事務分局五處，

下表為 1925 至 1928 四年度內由果斯拉夫國有及私有鐵道財政之結果，其數均以地為單位 (Dinars) (每地 dinar 約合法郎 0.0725)。

年 度	收 入	每公里轉運收入	支 出	支出超過額	轉 運 係 數
1925	2,441,020,993	278,754	2,784,185,639	343,164,646	114.06%
1926	2,524,648,601	287,673	2,776,299,977	251,561,376	109.69%
1927	2,390,503,032	266,996	2,732,938,839	342,435,807	114.32%
1928	2,455,786,974	270,682	2,585,923,519	129,536,545	105.27%

A. 一收入

由果斯拉夫鐵道收入至不平均，蓋此國幾為專務農業之國，而鐵道轉運之發展，則因收成之優劣而略有差異，每公里之收入數至微，蓋多數路線建築之目的，均為欲發展尙未進化各山脈地域之經濟狀況，其出息則均甚微末也，最近四會計年度之收入分解如下表：

	1925	1926	1927	1928
總行	701,329,750	710,359,398	716,877,360	721,956,603
行李	37,513,512	32,761,089	30,033,636	9,603,648
貨品(快車或慢車)	1,309,002,618	1,572,495,362	1,512,777,504	1,867,506,130
各種收入	103,175,173	209,032,752	130,794,511	56,656,593
	2,141,020,993	2,524,641,601	2,390,503,033	2,455,786,974

1927至1928行李收入其所以相差若此者，蓋以前快遞包裹均歸入行李車內，至1926則將此項收入併入快轉運之貨品收入內，

上表之收入可分析如下

	1925	1926	1927	1928
客運	34,023,319	35,795,642	39,48,005	42,116,092
客	6,001,693	6,233,548	6,611,577	6,847,912
客	40,028,012	10,029,100	43,157,642	48,964,004
乘	1,388,621,940	1,711,655,082	1,829,264,129	1,937,773,621
客	240,476,932	261,783,245	280,404,504	304,143,295
每公里之乘客公里乘積	1,629,000,972	1,973,438,327	2,100,668,633	2,241,916,916
內	210,889	259,428	270,916	286,895
內	110,256	120,189	127,398	131,209
內	185,947	221,865	235,630	247,108



乘客平均之路程		1925	1926	1927	1928
內	軌	41	48	42,13	44,03
內	軌	40	41,9	42,4	44,3
內	部	40,6	46,0	45,7	45,7
內	每公里每乘客之平均收入	0,48	0,36	0,34	0,32
行李		1925	1926	1927	1928
數	內	20,192	21,951	21,342	13,577
內	軌	2,941	3,984	3,969	1,703
內	總	23,133	25,935	25,311	15,280
噸與公里之乘積					
內	軌	1,732,997	2,483,821	2,277,014	1,661,214
內	軌	188,619	222,778	291,588	189,652
內	總	1,921,616	2,706,599	2,568,602	1,850,866
貨運					
內	軌	18,337,173	17,601,620	17,625,007	17,799,861
內	軌	3,050,095	3,723,470	3,978,420	4,244,667

總數	噸公里積數		內	內	內	內
	噸	公里				
21,427,268	2,027,951,660	2,449,670,850	21,324,390	21,003,427	22,044,528	2,435,431,701
407,480,041	2,921,062,389	518,009,955	471,301,599	3,193,684,763	3,100,892,690	3,821,340,676
每公里轉運之噸公里積數	307,984	371,286	396,273	472,424	271,979	278,116
寬	軌	內	內	內	內	內
窄	軌	內	內	內	內	內
每噸平均之路程	187,605	216,431	235,352	271,979	142,196	187,605
寬	軌	內	內	內	內	內
窄	軌	內	內	內	內	內
每噸公里之平均收入	111	139	149,2	179,2	114	111
	131	126	130	148	137	131
	114	137	146	173	114	114
	0,758	0,611	0,56	0,52	0,758	0,758

1. 乘客轉運

乘客轉運之收入自1925至1928年，均繼續增加，其增加之數在：

一九二五至一九二八為.....20.636,813(dinars)地或2.9%

一九二七至一九二八為.....5.069,243地或0.7%

收入數之增加率較轉運數之增加率之速度為小

轉運乘客之增加數：

自1925至1928為.....8,935,962或22.3%

自1927至1928為.....2,836,262或 6.1%

乘客公里積之增加數：

自1925至1928為.....612,818,044或37.6%

自1927至1928為.....132,248,283或 6.2%

此種數目之差由於乘客均乘較低等次之車而減價乘客之數亦復增加，遂將每公里乘客平均收入減低，四年內自0.43降至0.32或為25%

各等車內乘客之百分比

	頭等		二等		三等		總數	
	寬軌	內軌	寬軌	內軌	寬軌	內軌		
1925	0,74	0,04	3,77	3,69	82,71	85,53	13,45	
1928	0,10	0,03	2,65	2,96	80,93	81,32	16,32	
								15,69

頭二等之乘客多半為免稅，作長旅行於國際鐵道內者，若不計乘客數而計乘客與公里之乘積數，則寬軌鐵道內一二等客之百分比在一九二八年：一等增加0.76%，二等增加7%

自1925至1928，乘客公里之乘積成正比而增加，且超乘客之增加率，每乘客平均經過之公里數亦自40.6公里而增為57.7公里，蓋與國際轉運之增加率有連帶之關係也，

由果斯拉夫國家鐵道管理力求國際間及內部之改良，故其路網直接聯通東西兩部，自意大利邊界(Postumia)至波加利亞邊界，其間以Simplon-Orient-Express花車 train de Luxe 一方面使拜勒格拉得 (Belgrade) 通於蘇非亞(Sofia)，斯登堡(Stamboul)及安丁 Anthenes 一方面則通於米蘭(Milan)，羅撒(Lausane)，巴黎(Paris)倫敦(Londres)，更由各節支路通於布大拜司(Budapest)維也納(Vienne)，法郎客福(Francfort)，布魯塞(Bruxelles)及 Prague 柏林(Berlin)等處，其外復有多數之直達車輛及臥車可使拜勒格拉得(Belgrade)與歐洲各大都市相聯通，

自1925至1928年客車經過之路程自：

16,283,281 車公里

增至 19,019,257 ,, ,,

共增 2,735,976 ,, ,, 或為16.6%

快車及花車之車數公里乘積亦自.....1,544,404

增至.....5,345,901

共增..... 801.496車公里或為17.6%

快車及花車之乘客數在1925為935.154至1928增為1,279.358

由果斯拉夫鐵道雖有上述之增加率，但國家鐵道管理局仍以爲乘客轉運之發展尙有各種障礙，即生活太高，而轉運費高昂，遂使乘客降低坐次，其他之種種競爭莫不影響於乘客轉運也，

2. 行李轉運

自1925年以後，快運包裹，均併入快運貨品車內，故1928年之行李轉運，實無可與前數年比較也，

3. 貨品轉運

貨品轉運爲由果斯拉夫國家鐵道內唯一之大宗收入，茲將各種收入與總入之百分比列下：

	總收入數	乘客收入之%	行李收入之%	貨品收入之%	其他收入%
1927	2,360,503,033	29,39	1,26	63,28	5,47
1928	2,475,736,974	29,40	0,39	67,90	2,31

此種轉運幾盡關於農產方面，其噸數與收入亦大有變動，1928年之收入因有快運包裹加

入較前為多，故僅作1925至1927年之比較：

收入之差	- 86,225,014或5.4%
轉運噸數	+ 476,159或2.2%
噸與公里乘積	+ 750,253,062或3.1%

收入與噸數及噸公里數決不平衡，其缺點蓋由1925年10月起始將轉運大重量之貨品運費減低而發生，由此長距離之轉運漸形發達，每噸平均之路程自114公里增為115公里，惟每噸每公里之收入數自0.75地(Din)減至0.56地，多數之重要農產品，如小麥及玉蜀黍等，其轉運之費用均甚低，

1928年度之統計表曾將快運貨品及慢運貨品之分別列出，且與1927年度相當，故可將最後兩年之慢運貨品之比較單獨示出，轉運噸數雖減少，但噸與公里乘積則增加，每噸平均經過之路程自146公里增為173公里。

	1927	1928	相 差	%
慢運貨車收入 dinars	1,443,915,552	1,613,141,129	+ 169,225,577	+ 11.7
轉運噸數	18,548,777	17,970,909	- 577,868	- 3.1
噸與公里乘積	2,701,515,722	3,164,139,096	+ 462,623,374	+ 17.1

工業物品僅在塞爾巴鐵道內佔一有限之位置，1928年石煤，焦炭及煉炭之噸數為1,350。

400噸尙未能超出1927年之2,911,400噸，鐵鑛，錫鑛，銅鑛，鉛鑛等之噸數爲477,507噸，在1927則爲633,626噸，

農業品以木料燃料，及建築材料之噸數爲多，1928年爲4,160,124噸，1927年爲4,224,756噸，甜蘿蔔887.610噸，1927年爲717,063噸因蘇白地卡(Subotica)及薩格乃不(Nagreb)方面糖業均漸發達，小麥515,625噸對於1927年之367,388噸，玉蜀黍437,201噸對於1927年之558,750噸，

在1926年，甜蘿蔔之噸數，曾達1,258,716噸，玉蜀黍則爲868,000噸，各種出產內，其特色者可記如下

	1926	1927	1928
鮮李及李子乾	75,000	78,000	56,409
生烟	54,500	94,170	34,758
家畜	273,247	345,071	231,363

此家畜之噸數與下表轉運各獸類之數相當：

	1926		1927		1928	
	出口者	出口者	出口者	出口者	出口者	出口者
馬	64,845	70,000	62,917	31,702	51,035	21,926
有角獸	208,915	64,200	219,871	81,702	81,702	55,633
母羊及羔羊	507,038	169,136	817,667	348,138	348,138	433,376
豬	592,774	179,800	850,028	428,896	428,886	169,759

1928年度轉運之17,970,909噸可分解如下：

國內轉運物	12,522,151噸
出口轉運	2,429,128噸
進口轉運	734,877噸
免稅轉運	2,284,753噸

出口轉運對於進口轉運之重要為塞爾巴鐵道轉運上困難情形之一種，蓋運送出鐵道網外之滿載貨車於轉回時均為空車故也，由果斯拉夫國有鐵道管理局，因欲使運出口貨之車輛於轉回時亦有相當之載重，故在1912年以後勉力與鄰近各國，如奧地利匈牙利意大利等實行轉運免稅，其後更及於捷克斯拉夫，德意志，羅馬利亞，法蘭西，比利時及瑞士，由果斯拉夫曾訂立一稅則契約名為亞德里亞稅則 (tarifs Adria)，其目的則為便利亞德里亞地克 Adriatic 海口各埠進口及出口之轉運，即對於奧地利及捷克斯拉夫之交易也，其後復參與長時期之討論成立漢堡 (Hambourg) 及特來斯特 (Trieste) 間之交易規則，

### B 開支

由果斯拉夫國家鐵道之開支已於前表內示出，自1925至1928均漸有減少，其減少之數為198,862,210地 (dinars) 或為7.1%

惟在此同一時期內，鐵道網之總長自8,757公里增至9,062公里，計增305公里或3.4%，



車輛之交通均有顯著之增加，可從下表視出：

客車火車頭及轉運車所經之路程

	公 里 數			
	1925	1926	1927	1928
客車所經之路程	40,626,698	43,704,642	45,857,902	48,895,427
每公里客車之路程	4.639	4.980	5.122	5.389
火車頭所經路程	61,710,756	66,875,166	69,351,597	72,949,423
公里之總數	43,191-165	47,344,786	49,373,678	51,937,641
有效路程	18-519,591	19,830,380	19,978,319	21,011,782
每火車頭平均之路程	22,886	24,631	25,028	26,007
公 里 數				
轉運車所經之路程	435,921,314	450,113,531	490,980,971	546,646,129
a, 運物車及客車	933,733,222	962,816,823	895,704,002	1,010,946,438
b, 滿載貨車	401,351,780	415,857,131	445,077,767	479,524,631
c, 空貨車	1,335,125,002	1,378,673,954	1,340,781,759	1,490,477,069
d, 貨車總路程	1,771,046,946	1,828,787,485	1,831,762,740	2,037,117,198
e, 各車之總路程	202,247	207,088	197,917	220,789
每公里之公里軸數				

自1925至1928客車經過路程增加 8,268.729 公里或20.3%

火車頭 ; ; ; ; 11,238.467 ; ; 或18.2%

轉運車 ; ; ; ; 266,070.522 ; ; 或15%

此種增加率蓋由乘客轉運之增加過於貨品轉運增加率之故也，從上表可見每火車頭平均路程，均顯然與年度而增加，

在同一時期內每公里內之開支自317.974 dinars 變為 284.959 dinars 共減少 33.015 dinars 或10.4%，每公里每車之開支自68.53 dinars 變為59.60 dinars 共減少 8.93或13%

此處節省之數，非由於辦事人員開支項內節省而來，乃由他種之開支節省而得，蓋辦事人員開支之數在1928年已為1,274,851.571 dinars，即轉運開支之49.31%，事實上已逐漸增加，此即鐵道網及車輛運動情形發展有以致之也，

1925年辦事人員共有 62,699

至1928則增為 72,863

共增多 10,164 或為 16.2%

此百分率較客車經過路程增加之百分率(20.3%)為低  
每公里所有之人員：

在1926為 7.2

在1928為 8

此最後之數較歐洲其他各國鐵道內者為小(德國13.06, 比國20.9, 捷克斯拉夫12.02)可見路線尙欠發展,

每公里1000火車之人員數:

在1925為 1.54

在1928為 1.54

每公里1000車軸中之人員數:

在1927為 3.75

在1928為 3.85

關於燃料方面, 當注意由果斯拉夫鑛產燃料如煤油褐煤足可供全國燃燒之用, 1928年鐵道轉運中之2,660,467噸之煤油, 焦煤, 褐煤, 進口貨僅有122,190噸, 國家鐵道所消費燃料約為全國之82%, 亦可見由果斯拉夫工業尙在幼稚時代也,

火車頭消費之燃料在 1925年為 1,328,446 噸

而在 1928年為 1,620,734 ,,

共增加 302,289 ,, 或22.4%

在同一時期內火車頭之增加率為 18.2%

## C. 轉運係數

由果斯拉夫國家鐵道雖力求撙節，然自1925年至1928年開支之總數均超過收入總數，但在同一時期內轉運係數亦由114.06%低至106.7%

此種結果，在一切緣由當中，尤以由果斯拉夫鐵道路線之側面圖均成斜面，為最大困難原因，尤其在狹軌方面成斜面者約有80%；在此80%中，24.75%之斜度為10至25%，3.27%之斜度為25%以上

## 希臘之鐵道。

## I 路網發展情形。

巴爾幹戰事結束以後，希臘遂為德薩羅尼吉(Thessalonika即薩羅尼克Salonique)之主人翁，其惟一之要務，即為將其鐵道網之北段與土耳其舊邊界及此城(Thessaloniki)相聯通，此種交通，前此曾為希臘政府所反對，故於1914年二月20日官府慶祝之日開始動工。

此外希臘復接受得下述之各鐵道：

1. 東方鐵道公司建築之170公里即：

與波加利亞邊界及土耳其新邊界間之拜奧格拉得以斯登堡(Beograd-Istambour)線...63公里。

及自古勒里布爾加斯(Roumeli-Bourgas)至亞力山杜白里司線：113公里。  
 2. 得薩羅尼吉(Thessaloniki)至塞爾巴新邊界戴得里加(Deodetija)77公里，曾為與由果斯拉夫契約內之一主要問題。

3. 聯接薩羅尼克君士坦丁(Salonique-Constantinople)線及德薩羅尼吉亞力山杜白里司(Thessaloniki-Alexandroupolis)線之路線445公里。

4. 加勒西底克(Chalcidique)半島北部自薩雷克里(Sarakli)至斯打弗羅(Stavros)之孤立狹軌路線長87公里

5. 德里羅尼吉至皮多里(Bitoli)202公里。

希臘鐵道之總長遂自1912年之1534公里而增為1928年之2691公里其內：

寬軌者 1,449公里

狹軌者 1,242公里

狹軌鐵道寬自1呎至0.6呎，其中大部分700公里為北羅卜尼斯(Peloponese)鐵道公司之路線

除德薩羅尼吉(Thessaloniki)吉舊與土耳其邊界路線外希臘政府並未添築其他路線但已

預定一計劃，成1300公里之聯絡路網在德薩里(Thessalie)及馬塞多(Macedoine)兩處成立與

安丁德薩羅尼吉(Athenes-Thessaloniki)大路之聯線，又另一線，彼乃凡羅那，(Pirae-Vai

Ona) 聯接愛情 (Ege) 海及亞德里亞地克 (Adriadegne) 海之也彼兒 (Epire)

亞爾巴尼 (Albanie) 爲歐洲僅有之無鐵道之小國，亦與各國都會商議，建築一寬軌路線，即自 Adrietigne 海口要埠德拉克 (Drac) 至其國都地拉那 (Tirana) 長44公里，希臘國乃採用一英意國際巴爾幹鐵道委員會之主張，延長此線至愛爾巴桑 (El Basan)，弗羅尼那 (Florina) 及德薩羅尼吉，於是，君士坦丁 (Constantinople) 及亞得里亞地克 (Adriatigne) 間又發現一新路線長330公里，在希臘內者510公里。

1920由希臘政府提議召一法國教會輔助鐵道改組，乃組成希臘國家鐵道網 (Le Réseau des Chemins de fer des Etats hellénique)，1920年3月18日所訂之組織條例內曾指定合法人民之資格及發行鐵道公債券之權以作建築之資，於是鐵道管理及經濟均有自治權爲波加利亞及由果斯拉夫所無者，

新路網內乃加入皮萊 (Dree) 至亞丁 (Athènes) 鐵道公司及希臘鐵道公司之寬軌路線，亞丁至舊邊界之路線，及新疆域內之鐵道，惟除去波加利亞邊界及土耳其邊界間線及古勒里 (Kouleli Bourgas) 至亞力山得魯白里斯 (Alexandroupolis) 一線，長176公里，此種轉運權仍歸之東方鐵道公司此公司在亞力山得白里斯立，希臘路網分局，與意斯登堡 (Istanbul) 土其路網分局分開，至一九二九年八月間，公司方面乃將共在希臘方面所有權利歸於法希 (法

rango-hellenique) 鐵道公司，總辦事處設於巴黎，至此東方鐵道公司僅剩其土耳其方面 337 公里之轉運權。

1928 年底，希臘國有鐵道計長 1300 公里內有薩萊克里 (Saraki) 至斯打弗羅 (Stavros) 之狹軌鐵道 57 公里；全路網皆成單軌。

自路網產生以來，所預備之資本，均作修改路道之用，最顯著者，即為亞丁 (Athens) 德薩羅尼吉 (Thessaloniki) 線，須完全改造，其他則添製車輛。

至 1928 年底希臘國有鐵道在寬軌內預備之車輛如下

火車頭	199	或每公里	0.16
客車	229	或每公里	0.18
行李車	96	或每公里	0.07
貨車	3987	或每公里	3.25

火車頭內有八十一，(即全體之 40%) 為五軸者因路線側面均成斜坡之故 (全線成斜坡者有 75.52%)

客車中之一百零一輛 (即全體之 44%) 為四軸者。

II 轉運情形

希臘鐵道之會計年度以四月一日至次年三月三十一日計算，下表為最近四年度之經濟結果，以德(Drachme)為單位(每德約合法幣0.32法郎)

年 度	收 入	支 出	淨 入	轉 運 係 數
1924-25	263,213,262	218,685,212	44,528,050	83%
1925-26	263,146,811	242,779,301	20,367,510	92%
1926-27	312,733,963	304,339,308	8,394,655	97.3%
1927-28	335,875,871	303,249,273	32,626,598	89.9%

a. 收入

自有鐵道網以來，收入均歷年增加，1925-26年度雖略為減少，然不久即行恢復原狀，此種低減原因，由於經濟之變化而發生，當年度之初全路人員又作長時期之罷工，

自1925-26至1926-27，增加49,587,152德(Drachmes)或19.1%

自1926-27至1927-28，增加23,141,908德(Drachmes)或7.3%。

下表為各項收入之分割及轉運發展之相當情形：



收 入 表

	運 送 數				最後兩年度之差	
	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28	實 數	%
乘客	114,542,787	116,806,893	134,103,744	154,184,782	+20,081,038	14.9
貨品(行李在內)	134,194,631	140,578,958	173,118,669	175,078,871	+1,960,202	1.1
各種收入	14,475,844	5,760,960	6,511,557	6,612,216	+1,100,668	19
總 數	263,213,232	263,146,811	312,733,963	335,875,871	+23,141,908	7.3
轉 送 數						
a) 乘客						
乘客數	3,699,704	3,840,503	3,515,241	3,765,266	+ 250,025	7.1
乘客公里數	326,952,221	305,178,794	250,175,036	276,601,271	+16,426,235	6
每公里乘客公里數	246,925	231,189	197,103	209,591	+ 12,488	9.4
每乘客平均路程	88	79.5	73.5	73		
每公里每客之平均收入	0.35	0.38	0.52	0.56		
b) 貨品						
運噸數	1,100,783	1,186,169	1,038,311	1,024,813	- 13,498	1.2
噸公里數	108,312,926	111,989,626	104,650,058	105,380,601	+ 730,543	0.6
每公里噸公里數	82,055	84,840	79,279	79,832		
每噸平均路程	98	94	101	102.4		
每噸每公里之平均收入	1.26	1.25	1.64	1.65		

關於乘客方面，歷年收入增加約為一恆數：

自1925-26至1926-27：17,296,851或14.7%

自1926-27至1927-28：20,081,038或14.9%

此種增加率與1921-22至1924-25間轉運數遞進至不平行：其增加數在當時為

2,041,240或123.1%對於乘客之數

155,913,680或91.1%對於乘客公里數，

其後乃漸減少至1927-28而又恢復：

乘客數 乘客公里數

自1924-25至1925-26 十140,799或3.6% 一21,773,427或 6.6%

自1925-26至1926-27 一325,262或8.1% 一46,598,904或15.2%

自1926-27至1927-28 十250,025或7.1% 一16,426,235或 6%

乘客數及乘客公里數不平行之缺點發生於每乘客平均路程之低減。

乘客收入之增加不稍停止，雖有轉運數之變動，蓋每公里每乘客之收入均不斷增加，而

票價亦漸高故也。

貨品轉運方面以同樣觀察而得之結果即收入與每噸每公里之收入均不停止增加也：

路網成立之初，貨品之收入在總收入中較乘客收入為低（1921-23年度乘客收入為83%，貨品收入為15.83%）；在1927-32年度尚未超過55.57%，此數仍低於波加利亞及由果斯拉夫之百分率。

收入增加不論，1925-26年度轉運數之低減

	轉運噸數	噸公里數
自1921-22至1925-26	+613,102或106%	+64,037,434,或133%
自1925-26至1926-27	-147,858或12.4%	-7,339,568,或6.5%
自1926-27至1927-28	-13,498或1.2%	-730,543或0.6%
b. 支出		
轉運之開支，歷年均增加，至1927-28年度乃漸減少：		
自1924-25至1925-26	+24,094,089德(Drachmes)或11%	
自1925-26至1926-27	+61,560,007德(Drachmes)或25.3%	
自1926-27至1927-28	-1,090,035德(Drachmes)或0.35%	

下表為服務人員開支及其他開支之分別數目；

	服務人員開支	佔總開支之%	他項之開支	佔總開支之%
1924, 25	131,637,353	60,20	87,047,859	39,80
1925, 26	147,679,499	60,83	95,099,802	39,17
與1924—25之差	+12,01%		+9,2%	
1926, 27	163,262,201	60,21	121,077,107	39,79
與1925—26之差	+24%		+27,3%	
1927, 28	207,493,289	68,32	96,055,984	31,68
與1926—27之差	+7,6%		-20,6%	

希臘鐵道內服務人員之開支，佔總開支之大部分，其增進甚速，雖在1927-28年度總數減少，亦未停止增加。此種開支增加，并不由於人員額數增多，蓋此額數在實際方面，尤其在路長比較之百分數，尚覺減少：

年 度	人員類數	人 數	
		每公里內	每100車輛內
1924-25	7,690	6.14	2.384
1925-26	7,381	5.89	2.162
1926-27	7,536	6.09	2.058
1927-28	7,202	5.37	1.49

增加之原因，爲人員之酬報增高，薪金係指定隨生活程度之高低標準而變化，其外則有各種專款（如遷移費，居住賠償費等）

總開支之增加則由於最初三年度火車頭及車輛之行程較多，至1927-28略少。

年 度	車 輛 之 路 程	火 車 頭 之 路 程
1924-25	3,225,369公里	5,137,611公里
1925-26	3,412,583	5,253,533
與1924-25之差	+187,214或5.7%	+115,922或2.2%
1926-27	3,635,334	5,683,210
與1925-26之差	+222,754或6.5%	+430,677或12%
1927-28	3,800,883	6,021,414
與1926-27之差	+165,549或4.5%	+338,204或2.4%

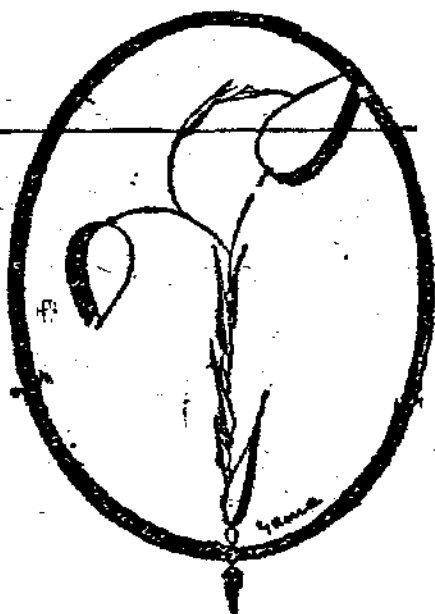
從表可見1926-27至1927-28間火車頭公里數較車輛公里爲低小。此爲火車頭行程減少之良好現象。

c. 轉運係數

在1927-28年度轉運係數爲89.9%，顯著超出前兩年度且仍較1924-25年度之83%爲多也

結 論

從此篇巴爾幹半島鐵道概狀之研究，可知各國內之路網，均以強韌之力，經過改造時期之困難，而力謀發展，鐵道經過之地一切需要均添設而改良，其轉運結果之改良，視其地經濟情形發展而定，巴爾幹諸地，其現時之經濟發展，蓋已進入良好之軌道也，



去一么  
調

查

### 中國電信事業概況

中國電信事業，肇基於五十年以前，與世界各國有線電事業同其悠久，而究其內容，則進步遲鈍，內容窳敗，久為中外人士所垢病，而喧賓奪主，電權旁落於洋商掌握中者，達三十餘年之久，漏卮外溢，無慮千萬，今此種契約，將與舊年同成過去則此民國二十年之開始中，實中國電信事業自主之新紀元，爰歷溯昨今經過，作一系統之概述，惟茲篇所記，祇限有線電信，此外尚有「中國無線電事業之新氣象」一文，容再述之。

(一) 洋商專利之水線

在清朝中葉，清庭士大夫不明國際大勢，宮內外賓遂多方包圍，關於電信專利權，遂為丹麥英美三國朋分而得，丹商之大北電報公司，英商之大東電報公司，美商之太平洋電報公司，於是鼎足之勢於焉告成，其後日人法人德人，均相繼要求經營，此等電報類屬海底電線，其線路分配如下：(甲)丹麥大北電報公司所經營者，一，香港至廈門線，二，廈門至上海線，三，上海至長崎線，四，廈門經托雷至海防線，(乙)英國大東電報公司所經營者，一，香港至川石山線，二，川石山線至上海吳淞線，三，香港

經關島新嘉坡至歐洲線，四，香港經西貢至新嘉坡線，五，香港至海防線，(丙)美國太平洋商務電報公司所經營者，一，上海至馬尼刺檀香山線，二，香港經馬尼刺瓜媽島至舊金山線，(丁)法國所經營者，廈門鼓浪嶼至海防線，(戊)日本所經營者，一，上海至長崎線，二，福州至台灣淡水線(此綫初爲我國所爲嗣以電線損壞久不能修復，由日本以十萬元買去)三，大連至佐世保線，四，旅順經烟台至威海衛線，(己)德國大德和電報公司所經營者，一，烟臺至青島線，二，青島至上海吳淞線，三，上海吳淞至太平洋雅浦島線(附註)按右述三線，民國三年日本攻佔青島，皆爲日人占領，民國十一年，日本交還青島，除青島至佐世保一線爲日本所增設，日本有利用權右列洋商所設水綫，按例不能於我國享受登陸權，而大北大東二公司竟請准滿清當局，在上海之吳淞寶山二地，福州之石山，廈門之鼓浪嶼等地登陸，並得於上三地設局營業，且所有陸地接線權，我國均予放棄，即租費亦不知向之收取，而二公司給與中國之交換，每字僅付給極微薄之報費，且此種水綫，竟得享受專利，在合同內聲明不准他國之人在我國沿

海或洲島敷設線道登陸，或與我國電線相接，名爲保護三方利益，實則將我國電信收完全壟斷，其後日美二國欲啣接海線，祇能被該二公司任意擺播，身居地主之中國，反無置喙餘地，此實地權旁落後損失之最著也者，

### (二)中日合辦之水線

民國紀元之前，俄人在我國至大連間敷設海區電線，日俄之役，爲日人所奪，光緒三十四年，中國向日本交涉。歸中日兩國合辦。惟此線每日須接至日本郵局若干小時，供日局傳遞消息之用。又日俄之役。日本至南滿鐵路境外，隨意敷設電綫屢經交涉，未能撤去，迨至光緒三十四年，訂立中日電約後，日本南滿鐵路境外所設之電線，始由中國出票洋五萬元收回，中國正將安東牛莊遼陽瀋陽鐵嶺長春六處，自電報局接至鐵路局境內之電線，及各該局內房間，借與日本使用以十五年爲期，早經於民國十二年期滿，此皆極瀆交涉修改之線道也，

### (三)中國國有之水線

海底水線道之屬於中國獨有者有三，一，爲自廣東雷州徐聞縣設至瓊州海口，名爲徐海線，其工程由清廷交大



北公司包定，於光緒十年工竣，民國七年，廣東戰役爲龍濟光毀壞，至今猶未修復也，一爲滬烟沾水線，當光緒二十六年間，大東大北兩公司乘義和團之役，擅於上海烟台大沽間敷設水線一條，嗣經我國一再與之交涉，始允將該水線交還中國作價英金二十一萬磅，改爲我國借款，於三十年內分期撥還，即以該水線爲抵押品，在借款未清以前，所有該水線之管理營業及維持權，均歸公司享有，又該合同第四款規定，電局與公司等從前所訂各項合同，一律再限至一九三〇年年底爲止，設無此項苛酷之條件，我國與該公司等前訂不平等合同，多數早已期滿，本有改善之望，自經訂立本合同後，所有前訂合同，一律延長解除，此外尚有沽副水線合同，公司墊付水線價款英金四萬八千磅，其一切辦法，均照滬烟沾水線合同辦理，一爲烟沾副綫，此線即滬烟沾正綫中烟台至大沽之副綫，亦於光緒二十七年由我國與大東大北兩公司議定，代價四萬八千磅，作爲借款歸我贖回，

#### (四) 中國之陸上電報

清朝同治年間，已有英美人來華架設陸上電綫，而我

國官廳猶未審其爲何物，各地士民見電柱沿鐵道遍植，以爲有損祖墓之風水。每聚衆拆毀之，洋人大恚，而無如之何也，迨光緒五年，（公歷一八七九年）直隸總督兼北洋大臣李鴻章，奏准清庭，自大沽北塘海口砲臺至天津間架設電線，李氏兼任電政總裁，是爲我國開辦電報之始，光緒七年盛宣懷倡議招集商股，發展電政事業，三年後，津滬粵漢諸巨埠已可互通電報，光緒二十三年，又由北平（當時之北京是也）橫斷蒙古展至恰克圖，以與歐洲之陸上電綫互相連絡，蓋清廷亦漸知電政之重要矣，其資本初爲官辦，其後招商投資，改爲商營後，又以管理維難，阻礙發展，遂由官督商辦，最後由政府完全收買商股，改歸國有，其經過年限有如下表

光緒五年至八年	官款官辦
光緒八年至廿八年	官督商辦
光緒八年至卅四年	商股官辦
光緒廿八年至卅四年	完全國有

自民國而還，交通部司理電政，於各省設電政管理局，截至民國十八年止，全國電報局已突破一千之數，惟技

術人員間仍延用洋員，至其發達程度，猶遠遜於東西洋各國也。

(五)有線電信不發達原因

中國有線電信之腐敗，盡人而知，然其所以無從發達實由惡劣環境使然，憶自民國創始以來，軍事頻仍，戰爭無已，各處線路，迭被節節損毀，雖經冒險勉為修復，而各地軍隊，在軍事行動時每將電報線路強掠作為軍用。祇圖個人之便，違計公眾之益，在軍事時期電訊，往往時斷時續，於是民間大感不使用者既寡，推行自難，更以伏莽載道，土匪猖獗，對於電報線路竊線毀桿之舉，時有發生，遂至電報通信，百孔千瘡，此則有線電事業，以軍事關係，匪勢橫行，而致感受影響之第一原因也，前此各地駐軍，對於盈餘之電報局，強將款項提用，且冗長之官軍電報，胥皆出以記賬，所謂記賬者，即不納費之變相，試觀各處電報局之冊報，其官軍電費，積欠已逾數百萬，各局之賴以維持現狀者，僅少數之商電報費而已，是以雖欲業務之擴充，線路之推廣，終以物力未逮一籌莫展，此則有線電事業以強有力者之壓迫，致感受無從擴充改革業務之

第二原因也，中國政客武夫素腐蠹善侵，所有各地官軍各電，每電字數動輒盈千累萬，已如前述，而按之電報章程，又須提前拍發，加以電信擁擠時之新聞電報每電字數少則百餘，多亦逾千，傳遞貴乎迅速，取費則宜從廉，以僅有之路線，彼此冗長記賬之官軍軍電，及新聞電兩種，擁塞其前，又無資力以多張新線，遂使商電不克一律順序傳遞，此第三原因也，上述三點，固為有線電事業之弱點，然處環境支配之下，是有線電事業之腐敗，實非有線電事業本身之腐敗，乃亦環境壓迫而有以使然也，查上海電報局民國十七年份，平均每月往來之報務，幾及十五萬次，五百萬字，每日平均亦須五千次，十六萬餘字，其間冗長，官軍新聞各電，尚佔全數五分之三，是以每月上海電報局傳遞官軍新聞電之能力，月須三百萬字，即每日亦須傳遞十萬字，觀此則有線電信事業，雖以環境關係，而其傳遞能力，尚復如是，若祇以腐敗二字厚非之，不太冤耶，

(六)民國二十年之新局面

總覽上文於我國水線電信主權之喪失，陸上電信環境之惡劣當可略知梗概，凡我國民，當必知所猛省矣，民國十九

年事實上為國民政府軍事終了之時，二十年實為統一開始之期，只須政治修明，納正軌物，交通部必可發奮整飭，使陸上電信事業，開始發展，至水電信，我國與大北大東等公司所訂合同，均於民國十九年底截止，惟查我國積欠該二公司借款本息，達五百萬元之巨，我政府已下大決心

### 一九二九年世界船舶喪失之統計

據德國統計學家統計，在一九二九年，各國喪失於大海中之船舶，計六百七十九艘，共六十一萬〇五百九十六噸，此喪失噸量之百分之八十七為汽船，百分之四為摩托船，一九二九年海中船舶之喪失數，比前數年增百分之十

一，業已備款清償，收回水線，此外如上海至長崎與青島至佐世保之兩道日本水線合同，亦均於十九年底截止，此後決不許其繼續存在，是則民國二十年無異中國有線電信事業之中興時期，局面展開，時不我再，實有賴我國上下之奮勉焉。

一，其中屬於德國之二船不滿十分之一，英船喪失最多，共二百二十七艘，此外美船一百二十八艘，法船五十二艘，意船四十三艘，在此機器進步航行術改良時代，失事船舶尚有如是之多，殊 爲可異云。

## 訓 遺 理 總

---

我們有七個增加生產的方法要研究

- 第一是機器問題
- 第二是肥料問題
- 第三是換種問題
- 第四是除害問題
- 第五是製造問題
- 第六是運送問題
- 第七是防災問題



### 全國商運會議

鐵道部謀發展鐵道運輸，增進國民經濟，增加工商生產起見，特召集全國各路局各省市商會各機關代表，在京開全國商運會議，出席會議之代表，陸續到齊，乃於三月一日上午十時，由次長連聲海率領全體代表一百五十人，赴中山陵恭謁總理墓，下午三時，在鐵道部大禮堂舉行開幕典禮，由孫科主席致詞，至五時許散會，六時孫部長又宴全體代表於薩家灣私宅，茲將開幕情況及會議日程會議規則等情，分誌於後：

- 會場佈置
- 該會會場，即鐵道部大禮堂，佈置極
- 為簡單，鐵道部門前僅橫懸全國商運會

議六字，用綠紙黑字書成，兩旁石柱，圍以玉綠色的布，

附

錄

再用鉛粉略繪雲勾，會場門口懸全國鐵路商運會議橫牌一塊，場內設主席台一坐，台上懸總理遺像黨國旗，及總理遺囑，并設國府代表席，行政院代表席，各一坐，主席團二坐，台下第一排正中設秘書席，速記席，左右各設記者席七坐，台之左右兩端，各設專家席二座，會場兩旁第一位為司儀席，二座以次各設旁聽席四坐，全場會員席二百坐，所有座位，全係黑色，全場無一紙花標語。

- 開會秩序
- 一，全場肅立，二，唱黨歌，三，向總理遺囑，五，主席宣讀開會詞，中央黨部代表訓話
- 國民政府代表訓話，八，行政院代表致詞，來賓致詞，

會員答詞，九，唱黨歌，（奏樂）十，散會，十一，攝影

○代表名單○ 部長孫科，次長連聲海，聘請專家吳

達銓，陳光甫，虞洽卿，各處代表行政

院謝心準，立法院陳長蘅，徐仲白，陳海澄，司法院王建

祖，考試院楊鑑，潘崇衍，曹冕，銓叙部陳步蟾，軍政部

邱煒，蔣頌禹，凌廣，實業部胡傅淵，劉蔭鼎，王世勛，

海軍部朱天生，監察委員會周傑人，建設委員會張自立，

振務委員會顧祖齡，張福蔭，教育部姜紹謨，財政部周坦

，外交部徐謨，許念曾，沈觀辰，交通部龍達夫，謝鏡第

，劉成志，內政部董英森，陳正謨，張福保，湖南省政府

王猷，新疆省政府張鳳九，陝西省政府徐勵身，貴州省政

府邱運昌，雲南省政府李培夫，遼寧省政府王聘之，山西

省政府程起陸，天津市政府東頌聲，濟南市政府徐德禧，

南京市政府梁鈞任，漢口市政府龐聲鐘，浙江建設廳杜鎮

遠，黃憲如，廣東建設廳陳延蛟，江蘇建設廳華承雲，山

東農礦廳孔令烜，河北全省商會聯合會王建中，太原總商

會梁上椿，漢口總商會林順夏，朱少香，鎮江運輸業同業

公會汪濟春，江蘇省商會聯合會于小川，濟南商會劉子乘

，北平總商會楊以儉，天津總商會許仲衡，余明德，袁錫

厚，杭州市商會蔡諒友，鐵路協進會鄒泉葆，中華全國鑛

業聯合會李祖恩，張仲平，溫文燦，中華民國鐵路協會顧

承會，汪文璣，上海市商會王曉穎，王延松，富國煤鑛公

司陳佐璇，中華民國國煤產銷聯合會方椒伯，俞舜卿，蚌

埠淮鹽運商公會丁伯雄，蚌埠總商會孫元甫，孫企齋，王

佩之，汪墨卿，徐州銅山縣商會于東海，臨淮轉運公會何

少東，中華鐵路商運協進會楊以儉，上海滬杭甬轉運業同

業公會陳載熊，沈惠泉，周三德，上海市運輸同業公會洪

少圃，李慕遠，馮雲初，全國商會聯合會蘇民生，京滬路

南京轉運同業公會周紹鏞，周維甫，何耀珊，上海煤業公

會陸祺生，陝西總商會閻幹卿，鎮江商會汪濟春，本部代

表衛生處吳南凱，池博杭，聯運處楊先芬，沈鍾鈺，李鈺

，總計處莫介福，夏立，歐福松，購料委員會盧維溥，祕

書廳鄧公玄，胡紫，吳求哲，參事廳關廣麟，張憲，孫伯

英，財務司張恩煌，林則蒸，朱起墊，工務司孫謀，沈祖

偉，朱葆芬，業務司黃振聲，蕭杞枏，譚小岑，總務司石

道伊，陳公哲，劉子影，鐵道債務整理委員會詹文忠，各路代表隴海鐵路管理局黃兆桐，蕭馨吾，京滬滬杭甬鐵路管理局劉承暢，鄧繁祚，粵漢鐵路廣韶段管理局程耀楠，南浦鐵路管理局徐燧，膠濟鐵路管理委員會周鍾歧，譚書奎，高鹿鳴，曹昌麒，東北交通委員會鄒恩元，津浦鐵路管理委員會陳永清，錢宗淵，道清鐵路管理局姚伯良，粵漢鐵路湘鄂管理局何福塔，平漢鐵路管理局關蔚麟，許建康，蔣文富，鄧公立，曹典琅，杭江鐵路局杜鎮遠，曾世榮，平綏鐵路管理局邱鴻勳，正太鐵路管理局周志恕，等一百二十三人。

○主席致詞

○孫部長主席，致開會詞，略謂：今日本部召集全體商運會議，承各省及商會

等代表，踴躍參加很是感激。此次商運會議，關於鐵路運輸及整理發展等，同時對於國計經濟，及人民生產，均有重大關係。中國鐵路已有數十年之歷史，但歷年受戰事損失，無發達之可言，直接影響國計民生，工商業不能得相當發展，國民政府成立後，對於鐵道交通，異常注意，故設專部以謀舊路之整理，與新路之建設，二年來因軍事關

係，原有各路，均未能整理，遑論建設新路，現在軍事告終，全國統一，最大任務即整理全國各路，但現在各路財產，幾瀕破產，各路共負債十數萬萬，以全國各路營業之總收入，亦無法清償，據本年京滬路報告，還本付息，近三百萬，其他購買機車，以金計算，亦數百萬，共一千三百萬，但京滬路亦不過一千三百萬，加以營業開支，亦近千萬，似此則尚虧千餘萬元矣，而且受金價影響，不敷甚鉅，至於各路運輸，亦甚薄弱，如平漢路運貨車，前有四千輛，現不過一千輛，農工商民因受痛苦甚大，故以後非補充機車車輛不可，至路局不良陋規，亦甚多，例如運費之外，尚有調車費掛車費等，種種不法之費，加增數倍，為運輸上最大障礙。此次會議，除各路負責人員之外，各地商會代表，均蒞場，甚望根據事實與經濟，及調查的結果，發為議論，補救目前的弊病，按之鐵路交通，關於國計民生，與農工商及人民利害，不能分開，此次會議後，對路政有改良辦法，使鐵路交通整理與發達云。

○代表演說

○首由專家陳光甫演說，略謂：本人服務銀行界，平常以為銀行與鐵路有密切

關係，應當協謀合作，即以現在兩件事作證：第一，如金貴銀賤，須增加生產，方可救濟，但根本辦法，即須將鐵路運輸，按經濟原則，以定運價，以增加人民生產。第二，抵制外國經濟侵略，須先整理本國鐵路以增進國內資本云云。次東北交通委員會，及東北各局代表鄒恩元演說，略謂：（上路）近年東北各路，比較尚有進步，然并非東北當局才智過人，有此成績，其所以能有進步之原因有四：（一）東北各路修築在後，所有一切辦法，均採最新式之辦法，關內各路有建築在二三十年以前者，一切自然較為陳腐。（二）路線短管理容易，譬如發布一命令，在東北各路，用電話於一分鐘內，全線各站，均能達到。（三）近年東北各路，未受軍事戰爭之蹂躪。（四）東北有外路比較路政，當局上自局長，下至工役，都不敢往不好處做，以免落人口貶。有此四種原因，所以比較成績，尚屬可言，但是機會雖然甚好，而環境異常艱難，因為東北有一種之特殊情形，東北農礦品出產甚富，如大豆一項，每年銷售外國，博取外金洋，以養東北人民，然試看運輸路徑究竟是

由中國鐵路，抑係經由外國鐵路，大家均知道，從大連或

海參威出口，是有外國承辦之路，自東而西或自北而南，如丁字形橫巨其中，一手包辦，所以近年東北各路互相聯絡於丁字形之東，聯成北寧海海吉敦為東四路，於丁字形之西聯成北寧四洮洮昂齊克為西四路，而以營口秦皇島及正在建築之葫蘆島為出口門戶，所有運價，予以折減，各種捐稅，在全國裁釐之前，即經張副司令商承中央，將常關稅予以豁免，至運輸方法之改善，亦經注意研究，逐漸進行，此種辦法，因為環境被束縛甚苦，所以不得不奮鬥，所有一切方策，均係商承大部辦理，地方與中央，向係一致進行。（下路）次立法院代表陳長蘅司法院王建勳，考試院陳楊璣，實業部胡博淵，漢口總商會朱少香，上海市運輸同業公會馮雲初等。相繼演說，至五時半始散會。

○：：：：：○ 二日上午九至十二時，開第一次大會

○：：：：：○ 議事日程

○：：：：：○ 推舉審查委員及討論一切，下午三時至五時，分組審查各項議案，三日上午九時至十二時舉行第二次討論大會，下午三時至五時，開各組審查會，四日至七日止，議事日程，均與第二日同，議會會期，暫定一



星期，如遇必要，將臨時延長之。

○ 鐵道部關於整理鐵路業務計劃報告如

○ 鐵道部報告

○ 下：查全國鐵路自經軍事以來多蒙重大損失，幾瀕破產，現在軍事告終全國統一，本部職司全國鐵路行政，責任所在，自當首謀整理計劃，以期實行，茲擬具開源節流兩大端，敷陳於左：(甲)關於開源者：(一)恢復運輸能力，(二)集中車輛及支配，(三)實行聯運，(四)取縮轉運公司，(五)增加貨倉，(六)實行負責運輸，(七)招商代辦貨物保險，(八)籌辦附屬營業，(九)取銷各路附加捐，(附表略)(十)酌加運費，以便改進業務。(十一)禁賣車皮。(乙)關於節流者：(一)嚴守預算綜核開支。(二)改良鐵道材料管理。(三)利用防腐枕木以利節支。(四)增加機車效率。(五)力求用煤之節省。(六)增加工作之效率。(七)利用統計方法，而求營業費用之節省。

○ 第一次大會 (二日)為第一次大會出席列席代表

○ 共一百四十九人，缺席者九人，主席鐵道部常任次長連聲海，先在會場舉行紀念週後，即宣告開會，開會時間，上午九點至十二時。(甲)報告事項，一、

主席報告，各位來賓，各位代表，敝部舉行全國商運會議，已於昨日開幕，今日開始討論各種提案頗多，除已送發之本有八十五件外，尚有臨時提案一本，約共提案一百三十多件，我們如把這麼多的提案，逐件由大會先行討論，未免太費時日，現在打算把各種提案分類審查，由各代表中分別担任，至于今天會議的事情很多，擬請劉司長(維熾)黃幫辦(振聲)黃幫辦(振聲)來主席台幫忙，所有關於本部各種整理計劃報告，請由劉司長擔任，

○ 討論事項 (一) 隴海鐵路局提議，隴海路請將路線展

○ 築至許溝及實行建築海港案，由原提案人黃兆桐說明理由，鄧繁祚，丁桐雄等相繼發言，決議，交鐵道部併案辦理，(二)修正商運會議章程第十九條案，決議「審查委員三人至五人」一句，修改為「審查委員，若干人」(三)主席提出組織審查委員會，應如何分組設立案，(決議)分為建設，整理，運輸，運價四組，(四)主席提出各組審查委員名單案，(甲)建設組，薩福均，沈祖偉，王獻，黃兆桐，徐德禧，梁鈞任，黃誦如，蘇祖齡，陳步蟾，周志恕，龐聲鐘，程起陸，張鳳九，徐勵身，孔令

炬，洪少圃，何福階，(乙)整理組，關廣麟，張恩鎧，楊以儉，王曉穎，孫元甫，梁上椿，洪少圃，許仲衡，關衍麟，陳永清，(丙)運輸組，鄒恩元，王建中，楊先芬，梁上椿，劉子乘，許仲衡，莊杰臣，林洎真，孫企鵠，王佩之，黃譚如，朱同申，胡博淵，(丁)運價組，陳光甫，虞洽卿，楊先芬，楊以儉，金井洋，朱起鰲，劉承暢，胡博淵，馮雲初，鄒泉蓀，高鹿鳴，龍達夫，邱鴻助，李祖恩，杜鎮遠，丁伯雄，陳步蟾，梁上椿，周志恕，徐漢，何福階，程起陸，張鳳九，江濟春，姚伯良，譚書奎，曾會同，關衍麟，陳永清，林順夏，李光登，閻幹卿，徐榮，榮宗敬，(決議)通過，至十二時散會。

○ 第二次大會

○ 下午三時，繼開二次大會計到代表一

○ 百一十六人，因正副部長均因事缺席，

照該會章程第七條規定，先期委託該會會員劉維熾主席，先請該會所聘專家虞洽卿演講大意，謂二十年來，中國十餘年俱有戰爭，不惟對於政府收入減少，商家損失亦屬甚鉅，最近復因金價高漲，中國各物價復因此增高，而商運交通為一國重要事業，審然亦同樣受其影響，惟望此次商

運會議，能使商運前途，日臻發達，車運交通日益便利云云。嗣即繼續討論議案，

(甲)議決各案，(二)湖南省政府代表王猷提，整理湘鄂鐵路意見案，(決議)交鐵道部負責辦理，(三)江蘇省政府提，添設支路由馬營至浦鎮至鐵路運價開明分發運商而路員無從施弊意見案，(決議)交鐵道部工務司及業務司分別辦理，(四)山西省政府提，展修正太路以期發展實業案，(決議)照原案交鐵道部辦理，(五)濟南市政府提，濟南市濼口鎮商會關於本鎮商業振興鐵路發展意見案，(決議)由鐵道部交津浦膠濟兩路辦理，(六)山東濟南市轉運公會提，請添購車輛案，(決議)由部辦理，(七)山東濟南市轉運公會提，請津浦膠濟兩路建築貨房站台案，(決議)與上案併辦，(八)潮汕路提，展築路線案，(決議)由該路擬定計劃呈部核辦，(九)浙江省政府建設廳代表黃譚如提，增加運務進款案，(決議)交鐵道部儘量採納，(十)北平總商會代表楊以儉提，為火車貨捐繁重妨礙運輸，有害商民，應請根本取消，俾得流通物產增加運量，以維工商案，(決議)由鐵道部查明取消，(十一)北平總商會代表楊以儉

除各路積弊，以利行旅而便運輸意見案，（決議）歸併前案辦理（乙）交付審查各案，以下各案均議決交付整理組審查

，再定辦法，（十二）曲阜縣商會提報告農工情形並請劃除弊案，（十三）請嚴飭路警保護貨物案，（十四）請劃除積弊案，（十五）臨漳縣商會報告商運情形並提議革除陋規案

，（十六）擬請整頓運輸以利商運案，（十七）請取締偷竊客貨保全商本案，（十八）請飭京滬津浦兩路增添機車貨車案

，（十九）為港務駁運客貨渡江向由港務課負責一切損失責任，並請恢復港務回佣案，（二十）擬請切實整頓路務及商運案，（二十一）整理鐵路運輸以維商業命脈案，（二十二）

為請平漢路局對於各商所繳運費記帳押款，亟應如數撥還，或仍准繼續有效，以保信用，而維商業案，（二十三）南

京市京滬鐵路轉運業公會，請津浦鐵路恢復轉運公司車價回佣，並發隨貨押運人免費乘車證案，（二十四）南京市京滬鐵路轉運業公會應請取消交通附稅案，（二十五）轉運公

司收取貨主運費最高價額擬請加以限制案，（二十六）津浦路局十七年發行之購車公債，宜如期發還，以維信用案，

（二十七）請核減津浦註冊證金，以恤商艱，發展運輸案

，（二十八）津浦路局宜實行互監查貨公開派車以除積弊案，議至此，已至下午五時，遂宣告散會。

第三次大會 全國商運三日下午二時，在該部禮堂，

開第三次大會，出席代表一百二十八人，

主席黃漢樑，（甲）報告事項（一）主席報告請審查委員會

整理組報告審查情形，（二）審查委員會整理組委員長關麟

麟，報告整理積弊意見，以為應分治本治標兩法，擬定具體計劃，所有第十二至第十七第二十第二十八各案，推定

梁上椿楊以儉，楊先芬，三委員起草，其餘各案，今日上午九時開第二次審查後再行報告，（三）劉司長報告以後送館

來提案，不再編印，（四）主席報告漢口商會代表蔡協亭，

蘇縣縣政府俞新武，雲南省政府李培天，今日報到出席，

（乙）討論議案（甲）（一）提議改善路政，以利商運案，（二）

請利用庚款盡量添置機車車輛，以資推廣路運，而免貨物立

延擱案，（三）各路沿線稅關檢驗商貨，應在站外執行案，國

（乙）（一）請撤銷鐵路交通附捐案，決議歸併交整理組審查

二，請添築京滬全綫各站岔道，以便客貨行車，而免妨礙

秩序案，決議，併案交建設組審查，三，關於東寧縣距鐵

7

路頗遠，運輸異常困難案，決議，交鐵道部與遼寧省政府磋商辦法，四，擬創辦水陸聯運，以便商旅案，決議，連同全國各路，應一致辦理貨運負責案，及路運貨物，應劃定一律運費取消，加收一成，負責運費辦法，以符法理案，交付審查，五，擬請嚴正解釋路章處罰標準，以利實施，而免流弊案，決議，原則通過，交鐵道部辦理，六，請參酌國內物產之供求狀況，厲行保護政策，將國內鐵路運費，分別減等，以示獎進案，決議，原則通過，交部辦理，七，津浦路局，亟宜招徠皖北六安蘇商，恢復車運，以增收入案，決議，交津浦路局趕速設法辦理，八，津浦路局亟宜招徠皖北六安茶商，恢復車運以增鐵路收入案，決議，併前案交津浦路局辦理，九，取銷鮮魚包運合約案，決議，由鐵道部明令取銷。十（一）上海市商會蛋廠業為鐵路運蛋請取銷本年改訂蛋品運價案，（二）上海市商會火油業請對於華商運輸火油一律七五扣收費案，（三）上海市商會麵粉業請酌減麵粉所需原料運費，並改革工人不受節制案，（四）改訂運費，應請注重民生案，（五）各路貨物運價各等間之比例，應行劃一案，（六）里程略等之路貨物運價，

遞遠遞減方法，宜修改一致案，（七）國有鐵路運價，由部頒布最高限制案，（八）對於鐵路現定運價意見案，（九）彙列各縣商會意見，請減運價案，（十）改善隴海貨物運價案（十一）北寧路請改訂鐵路運送郵件價率意見案，（十二）北寧路請改訂外國駐軍運費意見案，（十三）南海路請提高外洋物品等級意見案，（十四）南潯路請增加本路貨物運價一成五釐，以維成本案，（十五）道清路請修訂普通貨物運價意見案，（十六）道清路請修訂煤運物特價意見案，（十七）津浦路請提高外國進口貨物運費案，（十八）新寧路請修訂整車貨物運價意見案，（十九）潮汕路請增加客票運價意見案，（二十）哈爾濱市商會詳陳中東路現行運價得失意見案，（二十一）為哈埠處在北滿中東路運價奇昂，及排斥國幣不用，請改定之意見案，（二十二）為南滿路運輸糧貨情形，及對路現在運價，擬具意見案，（二十三）阿城縣商會調查農產貨物運輸情形之意見案，（二十四）改訂運價擬參照南滿運價，以便競爭意見案，（二十五）優待國貨運輸，以維實業案，（二十六）為滬陳運費增加經過，並請恢復五路聯運案，（二十七）隴海路運輸貨物，宜分別性質規定運價

發展實業案，(二十八)請改訂北寧平漢平綏運價案，(二十九)平漢路無故取消各鑛專價請恢復案，(三十)廣州總商會請核減煤助及瓷器之鐵路運價意見案(三十一)埤里商會請取消平漢路運煤專價仍按路章第三十二款核收運價意見案，(三十二)改訂運價提案，(三十三)將貨物分等表內工藝門貨物等級提高並請由實業部，精確調查本國華資各廠所出工藝品種類名稱列表，減低運價百分之二十或三十，或減低等級案，(三十四)請將奢侈銷耗品貨物等級，特別提高案，(三十五)請將貨物分等表內貨車運輸牲畜舟車輪靈柩棺木元寶金銀塊銀行鈔票回頭空箱，各項價目表，隨各路所定各案規定等級貨物之運價，增加成數，一律增加案，(三十六)上海市國產聯合大商場，推銷國貨，請優先特別減半運費，並儘先轉送案，(三十七)提議隴海鐵路洛陽站以西各貨運費，宜特別減輕案，(三十八)請改訂運煤運率，取消附加捐，並指定車輛運煤案，(三十九)請將普通貨物表，加以修改，添注遺漏物品表案，(四十)請將各貨運價特價或專價加以審查而免分歧案，(四十一)正太運價奇重，晉煤銷售維艱，請飭該路援照井陘正豐兩鑛

特予核減，以維鑛業案，(四十二)擬請劃一平漢隴海兩路運價，維持兩路平衡發展，鞏固漢口商務中心案，(四十三)津浦線蚌埠南站之車運，漸為水運所奪，津浦路局，亟應酌減，蚌埠兩站運費，以抵水運，藉保利權案，(四十四)客票加價案，(四十五)貨運加價案，決議交運輸組審查，十一(一)山東荷縣商會報告派員調查水陸運輸情形文，(二)濟南市商會聯合辦事委員會造送農工物品產銷運價情形調查清冊，(三)濟南市濰口鎮商會造民國十八年份由濰鎮經過諸貨統計一覽表，(四)北平總商會報告北平農產工業節略，決議，以上各案，屬於調查類，不必討論，十二，提請訂定適宜之標準運價案，決議交運輸組審查，十三，提請改善路政以利商運案，決議，交整理組審查，十四，擬請減輕並劃一鑛產運價案，決議交運輸組審查，十五，(一)擬請平綏路減輕甯夏食糧木材運費案，(二)擬請減輕井陘鑛煤運貨案，決議交運輸組審查，十六，全國各路應一致辦理貨運負責案，決議併第三十一案付審查，十七，全國各路應准貨主請求代報稅捐案，決議原則通過，由部令各路酌量辦理，十八，請減收銀洋鈔票運費案





委員會擬編均報告建設組審查結果，(乙)討論議案，一，審查委員會運價組報告審查運價各案五原則，原則(一)各路貨物運價構成方法，應行劃一，以貫徹統一貨等發展運輸之原則，其構成方法，內容應行劃一者如下，甲，各路貨物運價各等間高低之比例，乙，里程路等之路貨物運價遞遠遞減之構成法，丙，整車運價與不滿整車運價高低之比例，原則(二)甲，國產煤斤運價，應根據各路運輸成本，及各礦出煤成本銷煤價格之最低可能範圍為標準，乙，在一線路上之經營之煤礦，應一律平等待遇，不得因互惠情形減輕運價，原則(三)關於左列普通民生必需物品，其等級從輕規定，甲區粗糧農器籽種棉花及各種發展農產物品，乙，林苗，丙，煤柴，原則(四)略，原則(五)關於國內各地方遇有災區輸出輸入貨物或賑品及災民，應特別減輕運價，決議通過，二，審查運價各案結果如下(三十七案)報告大會交貨等運價委員會公平定價，(三十八案)報告大會，不論華洋公司，應一律待遇，並交京滬路代表詳定辦法，呈部核辦，(三十九案)報告大會第一項交運輸會議，照審查委員會所定原則，詳擬辦法後，交貨等運價委

員會詳細研究，第二項飭各路嚴行整頓，(四十，四十一，四十二，四十三各案)報告大會歸併交運輸會議詳細討論後，再交貨等運價委員會遵照原則辦理，(四十四案)報告大會第一項交運輸會議詳定辦法，並交貨等運價委員會研究，第二項由部令津浦路呈部核辦，(四十五案)報告大會，交隴海平漢兩路代表，詳細討論，報告運輸會議，再由運輸會議議決交貨等運價委員會研究，(四十六案)報告大會交運輸會議議決後，交貨等運價委員會研究，(四十七案)報告大會，由交通鐵道兩部妥議辦法，(四十八案)報告大會，由部咨請外交部交涉，(四十九案)根據審查運價第四原則，報告大會，交貨等運價委員會遵照原則辦理，並由鐵道部咨商實業財政兩部妥議辦法，(五十案)報告大會交運輸會議議決後，交貨等運價委員會遵照原則研究辦理，(五十一案)與(五十二案)報告大會，由道清路代表，報告運輸會議，交貨等運價委員會遵照原則辦理，(五十三案)報告大會由津浦路代表報告運輸會議後，交貨等運價委員會，遵照原則，妥議辦法，並由鐵道部咨請實業財政兩部辦理，(五十四案)(五十五案)報告大會，由



新甯潮汕兩路呈部核辦，(五十六案)(五十七案)(五十八案)報告大會，現在中東路問題尚未解決，應俟解決後，再行設法辦理，(五十九案)報告大會，由大會通過原則後，交東北交通委員會審查辦理，(六十案)報告大會，由大會通過原則後，隨時酌量情形減低，(六十一案)報告大會，第一項第二項根據審查運價第四原則，咨商財政實業兩部，妥商辦法，第三項飭各路隨時留意，(六十二案)報告大會第一項現正在清理車輛，竭力籌備，第二項視本路成本，及運輸能力，照原則辦理，雙方兼顧，以定運價，第三項交運輸會議由各路代表詳細討論，規定辦法，決議通過，三，(一)(六十三案及七十三案)合併報告大會，遵照原則五辦理，(二)(六十四案)本案第一項，原提案人自動撤回本案第二項，交運輸會議議決後，根據原則三辦理，本案第三項，請鐵道部根據最低成本及原則定價站務費，必須取銷，(三)(六十五案)報告大會，根據原則二規定公平辦法，(四)(六十六案)本案第一項獎勵土煤，應根據原則三由本會報告大會，請鐵道部斟酌情形辦理，本案第二項，維持盜案，應報告大會，交運輸會議根據原則四

議決後，再交貨等運價委員會詳細審核，以求劃一(五)(六十七案)報告大會交貨等運價委員會照原則二公平辦理，(六)(六十八案)遵照原則三報告大會，交貨等運價委員會詳細研究參考，(七)(六十九案)報告大會，交貨等運價委員會詳定辦法，(八)(七十案)報告大會，交貨等運價委員會研究詳定辦法(九)(七十一案)報告大會，交運輸會議討論議決後，再交貨等運價委員會研究，(原案案由「回頭空箱」四字，及說明「如本路已增百分之五十有餘」句，均由原提案聲明刪去)，(十)(七十二案)與五十三案及六十一案併案辦理，(十一)(七十三案)與六十三案併案辦理(十二)(七十四案)與六十五案及六十七案併案辦理，十三(七十五案)及(七十六案)報告大會，交貨等運價委員會詳細討論，(十四)(七十七案)報告大會，交貨等運價委員會照原則公平辦理，(十五)(七十八案)報告大會，交離海平漢兩路代表，詳細研究，提出運輸會議報告議定公平辦法，決議通過，四，(七十九案)報告大會，交津浦路局調查詳細研究，決議應交津浦路局，會同蚌埠臨淮商會及轉運公會調查詳細研究，五，(八十案)及(八十一案)，報

告大會，由汕潮代表，詳擬辦法，呈部核辦，決議通過，六，八六案，歸併第四十及第四十一案辦理，決議通過，七，（八八案）交運輸會議討論並交貨等運價委員會照原則二及原則四辦理，決議通過，八，（八九案）交運輸會議討論，並交貨等運價委員會照原則三辦理，決議通過，九，（九零案）歸併七十七案辦理，決議通過，十，九五案歸併七十一案辦理，決議通過，十一，（一〇〇案）歸併六十四案及六十五案辦理，決議通過，十二，（一〇三案）歸併五十八案辦理，決議通過，十三，（一〇四案）歸併五十六案及五十七案辦理，決議通過，十四，（一〇五案）歸併六十四案辦理，決議通過十五（一〇六案）交運輸會議討論，並案運貨等運價委員會照原三辦理，決議通過，十六，（一〇七案）及（一〇八案）交運輸會議討論，並交貨等運價委員會照原則二辦理，決議通過，十七，（一一一案）交京滬路代表提交運輸會議討論，並交貨等運價委員會，照各原則辦理，決議通過，十八（一一六案）交運輸會議討論，並交貨等運價委員會，照原則三辦理，決議通過，十九，（一一七案）交運輸會議討論，並交貨等運價委員會，照

原則二辦理，決議通過，二十，（一二二案）交運輸會議討論，並交貨等運價委員會，照原則辦理，決議通過，二十一，（一二三案）併七十五案辦理，決議通過，二十二，（一二五案）併上案及七十五案辦理，決議通過，二十三，（一二三三案及一二三四案），交運輸會議討論，并交貨等運價委員會詳細研究，決議通過，二十四，（一二三五案）歸併七十七案及九十案辦理決議通過，二十五，（一二三六案）歸併七十五及一二三案辦理，決議通過，二十六，（一三八案）交運輸會議討論，並交貨等運價委員會審核，決議通過，二十七，（一四四案）由大會請鐵道部查核辦理，決議通過，二十八，（一四五案）即六十四案，決議通過，二十九，（一四九案）即六十五案，決議通過，三十，（一五七案）歸併七十五案一二三案及一三六案辦理，決議歸併七十九案辦理，三十一，（一五九案）歸併一三三案辦理，決議通過，三十二，（一〇六案）交京滬路代表提出運輸會議並交貨等運價委員會研究，決議通過。三十三，（一六一案）交運輸會議討論，並交貨等運價委員會照原則四辦理，決議通過，三十四，山西省政府代表程起陸提議，請飭正太

路減輕煤運價案歸併七十七案及一〇八案辦理，決議通過，三十五，北平總商會代表楊以儉提議，為發展金礦事業，以資補救金貴之患案，三十六，請規定卸貨供力限制工會任意加價案，送鐵道部飭津浦路局，切實禁止，決議通過，三十七，請各路飭令路警及保安隊負責保護客貨案併，十一，十二等案決議通過，三十八，開發各路沿綫及附近煤鐵各礦振興實業，以增商運案，甲，送實業部核辦，乙，歸併添購車輛案決議通過，三十九，為請劃除各路積弊，以利行旅而使運輸案（此案與十一案同一決議通過，四十，為請平漢路局對於各商所繳運費，記賬押款，應如數撥還，或仍准繼續有效，以保信用，而維商業案，（此案與二十二案同一決議通過，四十一，提請取消鐵路貨捐以利民生案，（此案與第十案同一決議通過，四十二，為提議整理路政，改良運輸，改善運價，由鐵道部飭廣九路查核辦理，決議通過，四十三，為提議改良運輸意見案，併十一，十二案決議通過，四十四，鐵路營業，應商業化案，請鐵道部明令各路，決議通過，四十五，擬具恢復鐵路聯運案，與第五案同，無庸討論，決議通過，四十六，

請根本取消平漢路站務費，以紓商困案，平漢之站務費，係定有專價。各礦方有此辦法，現專價既議定取銷，此事不成問題，決議通過，四十七，請令全國各路與沿路各工廠，切實合作，藉以促進內地工商業發展以利民生案，併十一，十二等案決議通過，四十八陳請整理路政意見案，請飭局嚴禁照章嚴限押車人數通令句，改為不准夾帶無票客人附搭貨車，決議通過，四十九，請嚴定鐵路員司賄賣車皮，收受陋規，懲罰規則，以肅路章而除積弊案，併十一，十二，等案決議通過，五十，（一）第一二四案，擬請設立礦產運輸委員會以謀路礦共同利益案，照原案通過，請鐵道部會同各關係機關，提前辦理，（二）第一二六案各處商會，應與鐵道部通力合作，由商會轉知進出口商家按期報告，進出及通境貨品種類數量總值採銷地點，運輸方法，以及商務盈虧情形，以便鐵道部及鐵路局調劑貨運，擴充營業及新線設計案，請鐵道部通知各省商聯會商會及其他有關運輸各團體照辦，（三）第一二七案路港應合併經營以利運輸案，照原則通過，請鐵道部主持辦理，（四）第一二八案，擬請開海津浦平漢等路迅定聯運辦法，交換車輛，准予鹽車過道案，交聯運會議查酌辦理，

(五)第一二九案請函津浦路局，對於因車輛缺乏待運過久之貨物，昭章免收棧租案，請鐵道部令飭津浦路局照章辦理，(六)第一三〇案，請津浦路局規定裝運鹽斤，每十噸仍以一百零五袋計，以杜流弊案，請鐵道部令飭津浦路局按噸位裝足，(七)第一四三案商家協助鐵路增加運輸能率案，請鐵道部採納，(八)第一五〇案第三項請鐵道部飭知廣九鐵路查明辦理，決議照審查報告通過。五十一，商運會議建設組審查委員會報告，查一四〇案與一一〇案相同，一四一案與一〇九案相同，又一四二案已經一〇九及一一〇兩案，分別提出，以上三案，似均可毋庸提議，決議通過，丙，臨時動議，一，漢口市商會代表朱少香臨時動議，對於運輸審查一二八案議決案，要求除鹽車能過道外，其他相同之貨車，亦得過道，決議加入聯運會議討論，二，對於隴海路所提建築城構海港意見案，決議併案辦理，三，彙列各縣商會，對於商運之意見案，決議交鐵道部併案辦理，時已五時三十分，主席宣告散會。

○行閉幕禮 ○ 七日下午三時，在鐵道部舉行閉幕禮，出席代表一〇三人，行禮如儀，主席孫科報

告，略謂各位來賓代表，本部召集全國商運會議，於本月一日開幕，至現在已一星期，這次會議的作用，在本部一方面，集中全國鐵道運輸專門人員，和各地代表，共同研究改良鐵道運輸及種種問題，本部召集這會用意，就是集思廣益，和各地人民通力合作，使商運有澈底改良和進步，此次各代表，都能根據這目的，於幾天之內，犧牲精神，研究討論，解決運輸方面，種種應有之重要問題，這是我非常感謝各位的，我們知道國有鐵道，是國家經營的，交通事業，不單是產業上佔重要地位，就是在人民生活上，也佔很重要地位，所以各路局人員，應知鐵道事業，直接受國家委託經營，間接受人民付託辦理，不能以自己辦鐵路事業，當作特殊階級，把國家命脈之國營鐵路，作為私人產業，弄到鐵路支離破碎，成為不良現象，現在全國統一，軍事收平，軍閥和扣車截款等不良現象，可以從此清除，希望以後，沒有這種現象發生，不過我們防止各路員司把從前積弊澄清，首先要在心理上澈底覺悟，鐵道事業，不是個人經營，像普通商人為個人謀利益的，鐵路是為國家為民衆共有的，所以這一點要鐵路當局，有澈

底的認識，其次在商人方面，不能視鐵路為與商人無關係，或以為這是政府的鐵路，或路局的鐵路，商人不能有權過問，如果鐵路腐敗，也不想方法改良，他不向政府貢獻意見，那就令鐵路一天天的腐敗下去了，政府現在勵精圖治的時候，當局見不到或不知到的，自然派人去調查視察，但除派人調查視察之外，本部人員，都集中首都，只憑調查視察者的書面報告，恐也會靠不住，所以必要各地人民，與政府有密切關係，做政府的耳目，如果路員有違法營私的，就要破除情面，把事實報告政府，才可以把弊端廓清，再者我們常以為每一種會議，如果會而不議，議而不決，決而不行，行而不動，則會議結果，無所裨益，必將四個不字改成四個必字，方不負會議目的，就是會而必議，議而必決，決而必行，行而必動，這才是我們此次召集商運會議之希望云云，嗣又報告，此次大會及審查會次數，繼由北平總商會代表王建中演說，略謂余此次由平南下，抱有兩種決心，一為改良路政，剷除積弊，蓋能如此，方可增加國家收入，增進人民幸福，現大會業已閉會，尙希望鐵道當局，及各路局，能將此次議決各案，逐漸實

行，固可以保障國家元氣，再進一步說，亦可以完成總理鐵路大計劃，並希望代表同人，於各返原地後，應宣傳中央，能誠懇接受人民意見云云，嗣洪少甫亦有簡單演說，旋修正閉會宣言，（見另條）宣告散會。

閉幕宣言，國民政府統一而後，以鐵路交通為一國命脈，特設專部以董理其事，因時局未寧，事多牽掣，雖日言刷新，亦苦無澈底之規畫，邇來軍事結束，中央威信日臻鞏固，鐵道部乘時治理，有召集全國商運會議，而力謀挹注，於鐵路積弊，則周諮博訪，以期改革於鐵路運價，則統籌兼顧，以期平允，遂能於一星期之間，解決各種重要提案至一百六十餘件，往昔軍閥割據，視鐵路為利藪，任意爭奪破車毀路，無惡不作，決遞相承，每况愈甚，由是鐵路設備，日趨殘破，鐵路管理，日趨腐敗，馴至商貨滯積，行旅嗟歎，財殫力竭，公私交困，無有敢輕議其非，倡言改革者，今鐵道部毅然決然一反嚮者之所為，召集會議，本路商合作之精神，謀雙方隔閡之消弭，羣策羣力，以圖路政之刷新，商運之發展，各方代表，聞風興起，宜其結果之美滿，有非始料之所及也。

## 附劉司長報告整理業務計劃

鐵道部司長劉維熾報告該部各種整理計劃，茲錄如下：

**查** 全國鐵路自經軍事以來，多蒙重大損失，幾瀕破產。現在軍事告終，全國統一，本部職司全國鐵路行政，責任所在，自當首謀整理計劃，以期實行，茲擬具開源節流兩大端，敷陳如左：（甲）關於開源者，（乙）恢復運輸能力。鐵路之能力，為運輸，運輸之工具，為機車車輛。自軍事發生，所有機車車輛，大半移作軍運，及軍事救平，各軍事當局，所扣車輛，又延不交還，而各路以軍運關係，車輛互相過軌，數目繁多，清算匪易，乃一方面派人與各軍事機關要求放還車輛，一方面督飭各路清算過軌車輛，三四閱月。始略見成效。現在各路客貨兩運已漸復原狀，至於機車車輛之損壞者，限期修理，缺乏者設法添購補充。鋼軌枕木，量力抽換，此恢復運輸能力之情形也。（二）集中車輛支配。

**鐵道運輸能力之大小，與車輛效率之高低，實有密切之關係。故鐵道車務人員，應當設法增進原有車輛運**

輸之效率，然後再議添置新車輛。蓋添置車輛，需款甚鉅，一時不易籌措，欲充分利用現在各路原有之車輛，而達其最高效率之目的，莫善於集中車輛，及支配集中，則能統籌全局，調劑盈虧，支配靈敏，而收指臂之效。現在各國鐵路多行此法。（三）實行聯運，照民國十八年四月第一次行車時刻表會議，使國內外聯運，先謀東通日本，北通西伯利亞。現在京平遼通車，業已實行，其他各路客貨聯運，亦正在籌備。而南京浦口間之輪渡，亦已開工，約一年可以竣工，則京滬與京津浦亦可直接聯運矣。

**四** 取締轉運公司：國有各路，以無運輸負責辦法，而裝卸轉運繳納捐稅，種種手續，又極紛繁，致客商難於應付。遂不得不完全託於代理機關。而少數之轉運公司，儼成專利之事業，因其所處地位之優越，每每代客運貨取費漫無限制，甚至營私舞弊，轉賣車皮，對於客商，任意要挾把持貨運，種種弊端，不勝枚舉。直接剝削客商，間接即妨礙鐵路經營之發展，使鐵路無形中受

重大損失。故擬設法取締，於路於商，兩有裨宜。(五)增設貨倉，各路貨倉，多不宏廣，致貨物不能盡量容納，擬多設貨倉，以備藏貯。

如路局一時無此鉅款，增加建築，或由商家集資建築，路局先為承租，然後按長年出資收回，以紓財力，而應急需。(六)實行負責運輸；轉運公司，既須取締，而實行運輸負責為不可緩，由各路車務警務人員，對於貨運負完全責任，在路局既應為己責，則客商方面，無須派人押運矣。(七)招商代辦貨物保險：貨運保險，近如北運，已經實行惟征費過重，致客商裹足不前，擬由本部招商承辦各路商運保險事業，取費務使低廉，俾路局客商保險三方面各得其宜，(八)籌辦附屬營業；為增加鐵路收入計酌辦各種附屬營業，如造林採鑛電廠旅館等。(九)

取締各路附加捐，各路附加捐不但病商，而尤妨害鐵路營業，自本部成立，即盡力於取消各種附捐，幾經奔走始於本年完全取消。(附表)(十)酌加運價以便改進業務：邇來銀價低落外貨騰貴各路之營業進款，多入

不敷出，雖有種種設施計劃，終至困於無米為炊，故運價之增加為不可緩，爰列舉理由如下：(子)查各路積欠中外債款，以金價暴漲，入不敷出，每多過期不能還本，甚至無力付息，喪失信用，莫此為甚，致中外有意向鐵路投資者，乃懷觀望。為維持國家信用計，為提倡擴資計，而現時運價，不能不酌

增者也。(丑)各路軍事附捐及各種雜稅均已取消，即使運價酌增，較之客商以前之負擔，萬無超過之理。(寅)就實際上立論，中國商旅之所最感痛苦者，不在運價之增加，乃在運輸業務之不敏備，蓋普通工商業之物價，儘可低廉，而其產品或竟不佳。鐵路客貨運價亦儘可低廉，而其業務或竟不備，無論何國，如無敏捷妥便之運輸，而一切工商實業，萬無充分發達之希望。故酌加運價，改良業務，實為振興工商業急不可緩之圖，欲使鐵路改良業務，實行運輸，負責擴充聯運種種辦法，則鐵路即須添置機車車輛，整頓裝卸設備，多設貨倉，加派路警及運輸員，押護車輛，如此種種，需款甚多，在鐵路方面，實不能不將現時運價，稍

事提高，以昭平允，而免損失，總之，為維持國家信用計，為提倡鐵路投資計，為改良業務計，為發達實業計，無論從任何方面着想，而現時鐵路運價，實有酌加之必要。如水運之競爭，及其他有特別情形，不能酌加者，應作為例外變通辦理。(十一)禁賣車皮；各站員司，奉公守法者固不乏人，而不肖者亦所難免，往往藉口車輛缺乏，而私與奸商勾結，串賣車皮，欲除此弊，勢必路商合作，苟有不肖員司，私售車皮者，應由商人據實稟陳本部及路局，嚴為查辦，冀可澈底除此積弊。

乙 關於節流者：(一)嚴守預算，綜核開支；本部為綜核名實計，派有總稽核，分駐各路，對於各路出入款項，嚴為稽核，迭經令行各路，不得多用一人，多費一錢，對於預算，無論如何，不得超越。(二)改良鐵道材料管理，鐵路主要成分，厥為材料，而材料之管理，可分四端：曰購料，曰儲料，曰發料，曰收集廢料。屬於購料者首為集中購買享受大宗之折價，故本部成立伊始，即設購料委員會，凡各路需要大宗材料，均由該會招商標購，而尤注重國貨。對於儲料則改良貯儲之法，

以免損壞，而便收發。對於發料務使核實，而收集廢料或標賣或設法利用，並改良材料賬。

使存發用廢四端，一目了然，編製材料統計圖表，

舉行各種材料會議，以期管理完善，而收集思廣益之效。(三)利用防腐枕木以節開支，各路以經濟關係，多未能採用鋼枕及甲拉木枕，擬利用有防腐油質之枕木，以固路基，而省養路之費，蓋此種枕木，生命較長，且極堅固也。(四)增加機車效率；嚴防機車房發生阻礙，以免列車等候，致誤行車時刻，延致幹練技術人員，設備充足機件及工具。(五)力求用煤之節省；機車節省用煤，已為東西各國鐵路專家所注意。最近美國鐵路，自一九二三年至一九二九年七年之間所省之煤

共為一萬三千萬噸，約值三萬三千八百萬金元，我國各路用煤浪費，已成不可掩之事實。甚至購用外煤利權外溢，現已通飭各路，先就國產煤斤，儘量購用，並謀節省方法，以資節流。(六)增加工作之效率；用人太多則糜費鉅，而功效少，此為各路之通病。考其所以然由人過多，難免有推諉之弊，及超升俸進之嫌，現已通



行各路，就原有員額任用，不得妄增一人，詳訂考績辦法，登用專門人材，以求一人有一人之用，則工作效率，當有進步。(七)利益統計方法而求營業費用之節省。

### 鐵路事業至繁且雜，非洞悉本末，纖細不遺，不能

言改進。例如欲改良業務上之設施，必須有延車公里機車小時，列車小時，總噸公里，平均應用機車，及車輛裝載之效率，以及空車行程之增減，分別監查，設法改進，力求營業效率之增加，而免用費之虛糜。再關於用費統計之最要者，厥為薪工用費，非有精細之統計，不能領導，當局着手改進，無論某項工務費及維持費，均須有詳細之統計，分爲材料與薪工兩項，然後方可供當局之分析與參考，以求經濟及節省也。

鐵道部發展京滬路計劃報告：京滬路聯貫南京上海其一爲全國首都，其一爲世界名港，路線雖短，亦爲國內重要之路，向因軍事期間飛挽倥傯，路政設施未遑計及；現在軍事結束，時局救平，一切發展計劃，自當積

極綢繆，以利輸運，關於發展該路計劃，本部現經着手者，計有五事：(一)該路機車車輛向非充裕，自國民政府建都南京，客貨運輸數量突增，各項機車車輛益形缺乏，本部年前預爲籌及，業經爲之添購機車八輛，客車二列，貨車二百輛，及吳淞線用蒸汽汽車五輛，以資補助，惟區區之數，仍覺不敷運用，現正積極設法再謀添置，一俟籌有的款，自當再行補充以資應付，(二)上海爲世界第六大港，商貨雲集。

惟河道淤淺，吃水較深之商輪，往往不能駛入吳淞，在黃浦江口倘能於此停泊商輪，裝卸貨物，自較上海爲便，惟該處現有之碼頭，貨倉甚屬單簡，不敷應用，現經積極計劃，擬就該路原有吳淞地畝，建一極大碼頭，及相當貨倉，同時可以停泊大商輪十艘左右，以便裝卸貨物，此計劃一旦完成，將來外洋進口貨物固由吳淞直達內地，而內地貨物亦可直接由吳淞出口，吳淞一埠將成爲國內商貨出入口之中心，不特利商抑且利國，(三)該路客貨運輸既較前繁忙，爲免除行車調度之困難

起見，自宜敷設雙軌，惟茲車體大，限於經濟，一時尙難舉辦。

茲擬先就上海至無錫一段籌設雙軌，俟此段完成，再行敷設其他各段，(四)鎮江金露港，商航廣集，而河道淤淺，貨物運輸，不能與鐵路聯接，原擬築一支線，由車站直達該港，以利商運，惟需款甚鉅，一時未易籌集，已決定先就車站海關間，築一較短支線，暫資應付，現時一切計劃，業經妥定，不日即將開工，俟此綫築成，運輸發達，再行籌築金露港之線，以期逐步進行，無竭蹶之患，(五)南京下關車站，設備單簡，原僅爲接連津浦路客貨運輸之用，現南京既經定爲全國首都，車站設備不容因陋就簡，已着手計劃明，在故宮附近建

大規模之車站，以便行旅，而壯觀瞻，俟大體決定，即行興建，以上五項計劃，現已由本部竭力從事設法，倘經濟方面無甚問題，必可於最短期間見諸實行，務使京滬一路，成爲全國各鐵路之模範，想爲關懷路政諸公所樂聞者也。

整理平漢路計劃報告 平漢路·稻穀幽燕，提封江

漢，晉，綏，秦，隴，臨其右，冀，魯，蘇，皖，據其左，橫亘正太，道清，隴海，各路，政治得失，軍事利鈍，經濟盛衰，無一不與相關，曆年時局多故，路政首當其衝，摧殘破耗，不一而足，馴至今日，路基傾圮，軌枕腐壞，車輛缺乏，橋梁失修，行車誤點。

無論物質方面，經濟方面，均有難以維持之勢，倘不速加整理，一二年後，必將不可收拾，本部爲維持該路起見，業經按照實際需要，向國內銀行，商借二千萬元，以爲第一步之救濟，往返磋商，大致已有頭緒，一俟決定，即可開始整理，俟將來路款收入增加，再謀根本之整頓，務期於最短期間內，將此重要路綫改善，以備與粵漢線接軌。

鐵道部首都輪渡計劃報告：津浦路自浦口，北迄津沽；京滬路自南京，東迄上海，南京，浦口之間，實爲南北交通之

樞紐，只緣大江間阻，商貨往來，須以小舟駁運，爲事甚煩，爲費甚鉅，商貨運輸遂難暢旺，歷來津浦京滬兩路，營業未能充分發展者其故以此，本部前以津浦京滬兩路，近在京畿，商貨運輸，不可無聯接之道

於去年夏間，有籌建首都輪渡之決定，預計需費約五百萬元。需時約十五個月；現兩岸碼頭業已開工建築，明年春初全部計劃可望觀成，其過江輪渡，係用大輪一艘，上設軌道三股，同時可載火車數列，目前招商投承，昨已開標，一俟選定，即行興工；完成之期大約亦不出

**明年**春初，從前商貨，過江各項費用，每噸約需五元左右，將來輪渡開行，過江費用約可減少一半有奇；穩快費廉，商貨必極踴躍，利國利民，將一舉而兩得，實現之期，屈指不遠，各界可拭目而俟也。

**鐵路財政狀況報告：**比年以來，鐵路營業不振，乃致收入逐年銳減，考其原因，不外三端：曰，軍事影響；曰，車輛窳敗，無力添置，客貨運輸，不敷支配，曰，附捐雜稅過重，商運裹足，現在軍事救平，國家統一，釐金苛稅，先後取銷；在鐵路方面，得此轉機，正可從事整理，不期竟逢金貴銀賤之厄，使一切計劃，難于實現，此真痛心疾首者也，若再不設法補

**救**，將來鐵路陷於絕境，運輸命脈，曷堪設想！爰將最近兩年，鐵路財政狀況，分述於次，幸垂察焉！

一，各路最近兩年營業進款，營業用款，與進款最高年份之比較，進款最高年份之進款：銀元一五七·五三六·六〇五元。民十八年份，銀元一二三·三〇一·四六九元，比較最高年份，減收銀元三四·二三五·一三六元，民國十九年份銀元一二三·二九三·六八六元，比較最高年份，減收銀元三四，二四二·九一九元，以上進款。

**減少原因：**(一)軍事阻碍，(二)路產毀壞，機車車輛減少，(三)捐稅加重，進款最高年份之用款：銀元七八·八二二·〇三六元。

民國十八年份，銀元九六·〇〇五·六九一元，比較進款最高年份增加銀元一七·一八三·六五五元。

民國十九年份，銀元一〇〇·九二四·五二一元，比較進款最高年份增加銀元二二·一〇二·四八五元。

以上用款增加原因：(一)金價增漲。(二)材料昂貴。(三)修理及維持費增加，(四)薪工增加，茲再於下列各項證明之。

一、二、各路路線里數工作人數及工資之比較，民國十

三年路線里數：七，五四六里，工作人數：七六，三一九人，工資：七，五六一，〇七元，民國十四年，路線里數：七，七〇公里，工作人數：七八，七八二人，工資：八，二四七，〇〇元。比十三年增加：二一四公里，二，四六三人，七〇六，〇六元，民國十八年，路線里數：八，一四五公里，工作人數：八七，九七〇人，工資：一一，四〇一，三七五元，比十三年增加：六〇八公里，一一，六五一元，一二，八六〇，二九八元。

三，最近三年設備品及工務維持經費之比較：民國十七年二二，一一五，四〇六元，民國十八年：二八，五二二六，二六元：比十七年增六，四〇八，二二〇元，民國十九年：三一，二〇三，〇八五元：比十七年增九，〇八七，六七九元。

四，各路現在履行之外債，十九年份實付數目，與十八年份金價之比較：查十九年份所付外債本息計合銀元二一，八四五，四三三元，如按十八年份金價計算僅合銀元一五，二六三，七七一元，比較實增銀元六，五八一，六六二元，以上增加數目全為金價增漲之影響。

五，各路十八年底所負債按現在金價計算之比較：

查民國十八年底所負外債，按照現在金價折合銀元一，五〇四，六五八，四九八元，如按十八年底金價計算，祇折合銀元八〇三，七六三，六八一元，比較實增銀元七〇〇，八九四，八七元，以上增加數目全受金價增高之影響。

六，各路資產負債之比較：資產七六九，三〇六，二六元（負債）內債一一五，九三三，六七一元，外債一，五〇四，六五八，四九八元，共計一，六三〇，五六二，一六九元，財政部以鐵路名義訂借各款均未在內，相抵不敷八五〇，七三一，五四三元。

七，最近三年金價匯兌指數：根據上海市社會局所編之表，民國二年作為一百分。

民國十七年美匯一〇八，四英匯一〇二，三，民國十八年美匯一二三，八，英匯一二三，一，比較十七年增高百分之二〇，四一二〇，三，民國十九年美匯一八六，〇英匯一八四，七，比較十七年增高百分之八二，六一八二，九。

八，最近三年與鐵路有關之貨價指數：（民國二年作

爲一百分)

年	份軌枕	五金	木料	建築材料	開平煤	枰島煤
十七年	一三一.五	一六八.九	一三四.四	一五七.一	八二五.〇	
十八年	一三三.七	一八三.一	一三九.五	一四九.六	一八三.九	
十九年	一七〇.二	二〇九.九	一六八.四	一七〇.八	一五五.六	一六三.六
十九年比十七年增	二二.三	三三.二	三三.一	一三.一	七二.六	一六.六
十九年比十七年增	五.六	四.〇	三.〇	二.一	八.二	五.一
九，最近三年上海物價指數：(民國二年爲一百分)						
年	份	躉售物價	輸出物價	輸入物價		
十七年	年	一六〇.七	一六八.〇	一六九.一		
十八年	年	一六四.七	一七二.二	一八三.二		
十九年	年	一七七.七	一七六.三	二一九.五		
十八年比十七年增		四.〇	四.二	一四.一		
十九年比十七年增		一七.〇	八.三	五〇.四		

關於完成粵漢鐵路報告：粵漢鐵路爲貫通南北幹線，前以歐戰募債爲難，致該路株詔一段未能完成，遂使已完之湘鄂，廣韶，內段不能聯絡，行車效用爲之減

少，本部成立之始，即向中央建議，以庚關兩款爲築路之用，乃設立株詔工程局，開始測量，計劃興工，自二中全會議決，以庚款三分之二，建築鐵路，三中全會復指定以英國退還之庚款完成粵漢；上年復經中央代表換文，同意以退還庚款投資鐵路，作爲文化基金，該款用途原則，已經英國會下院通過，並已任上院討論中，不久當能得英政府批准，俟該款撥到，即可先將株詔段作大規模進行。以期及早完成，惟該款照換文條件，大部份限於購料之用；而建築鐵路，則以國內購料及人工等所費爲多，應如何利用購料部份之庚款，使建築株詔各項費用有着，勢須審慎籌劃，以期適合，至於英國退還之庚款，一部份爲一九二一年來所積存者；大部份爲將來陸續到期者，如能以未到期之款爲擔保，先發行期票，債票之購買材料，及籌募現金，尙有種種問題待決，本部已派完成粵漢鐵路委員會委員長

陳伯莊赴英商權進行矣，將來庚款撥到，株詔全段開工，對於需用材料，分期購買之計劃，應先事籌備，庶工程能順序而進，不因等候材料而延時日；不因購料

過早，而損失利息，本部已派員組織委員會，悉心研究，並擬應購料單，俾得從容布置，至已完工之湘鄂，廣韶兩段之機廠，規模極小，設備簡陋，將來自應大加擴充，另闢新廠，其現有機車車輛，多半朽壞，亟應計劃添置以爲全路通車之用，本部亦已指派機務專門人員赴粵漢各段實地調查，悉心規畫，使車輛及機廠得以

**最**經濟最合理之程序修復，而擴充之本部對於建築株韶全段之計畫如此，惟查粵漢路，係中央限期完成者，自不能株待庚款撥到而後興工，本部爰就財力所及，將韶州至樂昌一段，於上年三月先行開工，該段計長三十一英里，建築費約需六百七十餘萬元，應用網料，先期向比廠訂購，現已分批運到，路基工程，分段包工，

### 附關於清除積弊之提案

鐵道部以各鐵路前在軍事時期積弊甚多，各路駐軍甚多，各路駐軍，多擅扣車輛，自由操縱，或與路上員司，串同舞弊，任意勒索，以致路商兩方交困，在軍事時期，鐵道部雖有清理積弊之心，而事實上困難甚多，

亦已興築過平，橋墩，涵洞，溝渠，等項工程，已於去冬水淺時開始興築，現在訂購枕木，準備鋪軌，預計本年年內，定能竣工通車矣，其樂昌以北路線正在勘測中，其已成之湘鄂段

**頻**年以戰事影響，近復受匪共蹂躪，各項設備破壞不堪，尤以枕木朽壞爲甚；本部爲之代購枕木十萬根，爲抽換之用，廣韶段自收歸國營以來，經竭力整頓，營業日有起色，十九年一月至十月，十個月內，營業款四百五十餘萬元，較之十八年同一期間之三百萬進款，約增加百分之五十，將來全路完成，其營業前途正未可限量也。

現在軍事告終，大局救平，此種積弊，亟應剔除，以蘇民困，而維路政，故此大鐵道部於三月一日召集商運會議對於鐵路積弊之清除，尤爲注意，決心於會議閉幕之後，即切實整頓，爾後如再有上述流弊，當一律嚴辦矣，茲將該會議關於清除積弊之提案，彙誌於下：(一)南

京市京滬鐵路轉運業公會應請取消交通附稅案，（南京市京滬路轉運業同業公會提）國基統一，訓政開始，財政部實行裁釐加稅，減輕人民擔負，薄海同欽，

**全國稅則統一**，免除重征，所有鐵路征收之交通稅，自應一律附取消，以抒民困，（二）為鐵路火車貨捐繁重，妨礙運輸，有害商民，應請根本取消，俾得流通物產，增加運量，以維工商，而利民生意見案。（提案人北平總商會代表楊以儉連署人冷家驥高倫堂姚毓嵩鄒泉葆）竊維鐵路之創設，原為商民轉輸物產，發達工商事業，以裕國民經濟為主，是以各國凡鐵路達到之處，其工商業無不隨之日益發展，國家與鐵路機關，概不得仰賴，以圖意外收入，增加商民擔負，妨害運輸發達，因國內之物產，非賴路運之便利，

**勢必成本過重**，無法暢銷。各國政府為預防鐵路操縱把持高抬運價，有害運輸起見，皆訂有約束，與監督辦法，絕不能因鐵路對於商民為求運輸便利，減少運費關係，而反另設鐵路收稅機關，以自相矛盾之理，我國

自改元以來，當局多恃武力為奧援，每置政治法律于不顧，任意破壞國民經濟政策，取舍自由，私圖便利，而商民之生死利害，概所不顧，洵惡政也。茲幸全國統一，人民望治甚殷，所有以往誤國殃民雜捐苛稅，皆在一律取消之列，俾使凡百政務，咸入正軌，以期徐圖富強之基，如鐵路與火車貨捐之設，

**實與調劑物產流通**，維持實業前途，本旨大相逕庭，其有害於國計民生者，至深且鉅，此際若不根本剷除，非特路政無法整頓，即與鐵路有關之一切事業，亦必日趨凋敝，久之馴至不堪收拾。且商民自民十以來，因受捐稅繁重痛苦，內地物產均受打擊，儼然封鎖，有物者不能變價，缺乏者無處購置，致使富者變貧，而貧者或竟變而為盜，全國匪氛不靖，概由生計所迫，而足以傷害商民生計者，則不外不良政治，與繁重捐稅。當此勵精圖治之時，

**政治不良**，圖不難使之改善，而捐稅繁重，似亦應提前減輕，否則鐵路運價，縱有良好規定，而商民一方亦必因貨捐太重陳而運輸依然不能暢利，可斷也。爰就

管見所及，約略言述，懇請提交大會討論公決施行（三）爲請剷除各路積弊，以利行旅，而便運輸意見案。（北平總商會代表以楊儉運署人冷家驥高倫堂姚毓高鄭泉霖）竊維中國自有鐵路以來，最初本係商辦，名爲北平鐵路公司，對於行旅運商，純係營業性質，一律公平待遇，毫無弊情事，至官辦鐵路成立後，

漸有員司請託，及包工行賄之弊。但係鐵路內部之事，尙無勒索客商行爲，甲午之役，晝夜運送全國軍隊，而調度車輛與行車各權，仍歸路局管理，故無紛擾之處，庚子以後，鐵路乃爲外人佔據，所有行車管理主權，概由外人主持，因係臨時性質，又非外人財產，於是弊竇叢生，至交還後，雖經竭力整頓，運貨弊端，固屬少減，而客票流弊，仍未盡絕，後至日俄戰事發生，初則俄軍糧需用浩繁，但求有物可買，不問價值低昂，承辦種種供養意圖撻足先將獲售善價者，對於要車裝車，過磅掛車以及沿路行車等事，圖其便利，皆以金錢賄買，由此天開運動之門，

羣相効尤，日甚一日，鐵路員司工役將此意外收入竟有一日能進數千元者，此風一開，無法查禁，後袁世凱督直時，查明此種流弊始將路員拘捕重罰，并將一切設有名目之陋規，亦均化私爲公，經此一番整頓，風氣煥然一新，但行之未久，暗中又將陋規恢復，運商於無形中須用兩倍小費，而掛車行車澆油車，種種需索，始終未能禁絕。至民國又因戰事頻仍，各路流弊較前尤甚加以管理事務，主權旁落，軍隊輸運部分，可以自由操縱把持於是變本加厲，商民不勝苛擾所有痛苦罄竹難書，然各軍隊管理車輛，概係臨時性質，軍事偶告結束，車輛即須交還，最主要者仍在鐵路自身之弊，類如磁縣彭城鎮共有磁窯二百數十座之多，其所產之粗磁各裝一車，運至保定或北平，如要車掛車澆油行車，併到達地點。所花種種小費，不下二百餘元，否則不但要車困難，即經時亦不能到裝貨便利地點，至裝妥後掛車時，各非得開車者之同意，依然不能掛足，且掛時之輕重，關係全車之安危，動輒猛力撞掛，故使磁貨破碎，又貨客一人押車，若使車軸燒熱，必在中途卸下，勢須自



行看車修理，何時修妥，遙遙無期，即便完全帶至卸貨地點，何時送入卸車岔道，亦有種種問題，因此關係

**磁商**為避免煩瑣苛擾計，乃皆由磁陽河路裝船運出

，鐵路營業，遂致大受影響，又如各種水產林產商人受害尤甚，稍不滿足站上車上員役之意，雖使腐爛亦不裝掛，甚至沿途在貨包或貨篋上任意踐踏，或在中途捏故將車摘下，倘一人押送兩車，即失兼顧能力，其苦可知。又如沿站停車，多有保護不力之事，強有力之壯丁，竟敢直由車上搬運偷竊，即無力之婦孺，亦時由車底竊取散碎貨物，站員見之，竟置不理，一任客商大受損失，屢常初辦鐵路之時各站並無路警，及軍隊，但亦無任意偷竊之事，比及路警林立，保護宜周，反多此種現象，實屬大惑不解，此不過略舉一二端耳，實則無地無弊，無時無弊，長此以往，漫云發展路務目的難達，

**深**恐全國工商事業，久則亦必日趨淪亡，殊非國利

民福之道也。此次召集全國運價會議，尚為整理路務良機，除應規定核減各路運價，以廣招徠，俾維國民經濟，而謀路運通暢外，所有各路舞弊積習，亦應根本剷除

，以清劣政，此事雖非運價問題，而所關於運價之增進，及路政路務之興衰，則至為重要，如能實力查禁，從此弊絕風清，不償商民之，實亦各路之大幸也。謹陳概略，聊貢蕝蕞，是否有當，懇祈提交大會核議，採納施行。(四)報告農工業情形並請剷除弊竇案，曲阜縣商會提，查曲阜縣工業幼稚不振，農產小麥花生為大宗，黃黑綠豆紅糧谷稻次之，小麥花生，本處各商購銷，轉售他埠，均須由鐵路運輸。至於鐵路現定運價，經鐵部審定，並無意見。惟各站員司，弊竇叢生，不勝枚舉，於規定運額外，需索幾多一倍，商人直接受影響，農民間接受損失，如蒙嚴禁各站員司需索，並故意為難，商民則受惠良多。(五)請剷除積弊案，山東濟南市轉運公會提，鐵路員司，任意勒索，苟不隨其慾望，則肆意刁難，商民受困，告訴無門，似此貪婪成風，若不嚴行制止，何以肅箴規而維商民。

**六**河南建設廳代臨漳縣商會報告商運情形，并提議請革除陋規意見案。河南建設廳提，臨漳縣商會，查臨漳縣居平漢鐵路之東距磁縣站四十里，邯鄲縣站七十里

，本縣農產，以各種糧食棉花爲大宗，其次即棗梨花生瓜籽，農家附產係雞蛋等物，均賴火車運銷平津各埠，及鐵道沿綫，工業製造，尙無出產，惟以上糧食等項，運磁運邯，皆賴馬車人力車分別運往，猶以忙閑爲比例，農忙時磁糧食一百五十斤，計洋三角，閑時二角，農忙時運邯每糧食一百五十斤，計洋五角，閑時四角，及運往各該站，尙須向站長交涉火車，每二十噸車運往北平車價二百五十一元六角。

此係固定之數，現僅南至新鄉，北達沙河岩運北平，亦係此價。至運貨物猶以等次而分，惟車價以外，尙有種種陋規，每二十噸車站長公費二十元，要車費洋三元五角，掛車費二元，現因有此各項情事，多有棄火車而改爲船運者，似此弊竇多端，既屬無補於國家，實則有害於商民，倘能於全國鐵路會議時，加以取締，並於運價中再行酌減，庶商運得以發展，而路政亦可恢復矣。

(七)擬請整頓運輸以利商運案，提案者工商會議會員劉鴻生，(實業部次)吾國年來工商業之衰落，固由外貨之侵略，內戰之頻仍，然國內交通梗塞，實爲工商業發

展之惟一障礙。

故欲求商貨之流通，必先使運輸之無阻。而現狀之下，鐵路運輸，尤與商運有密切之關係。此因車輛噸位，不敷分配，貨物每經擱置，或遭朽腐，或被偷竊，押運人員，坐耗開支，此於時間上痛苦者一。貨物成本加入運貨，平時已嫌售價昂貴，難與外貨競爭，乃額外需求，何止倍蓰，偶違所欲，動遭擱置，若應所求，愈增虧累，此於經濟上痛苦者二。運貨實權，操諸路局，平時聯絡，已費周章，遇事周旋，更啓刁難，稍不愜便有動輒得咎之概，此於精神上痛苦者三。綜此三因，故凡與路運有關之工商業者，無不痛心疾首，投資內地，尤視爲畏途。現狀若此，實未敢臆默自安。

擬請大部咨商主管部對於各鐵路運輸積弊，亟宜大加整頓，治標之策，應先將各鐵路管理方法，重行訂定；管理人員，嚴加甄別，務使弊絕風清，商民稱便，方符政府維護實業之至意。治本之策，應酌量各路財力，添購車輛，以應商貨之需求，從前爲軍隊所佔有之車輛，亦宜設法，悉令歸還路局，仍由局中主辦運輸，公平

調撥，毋使商人，各圖私便，爲不正當之競爭。至全國聯運辦法，於商運時間及手續上均有莫大之便利，尤宜尅日實行，以上所擬，是否有當，敬乞公決。(八)津浦路局宜實行互監查貨，公開派車，以除積弊案，(提議人蚌埠運輸業同業公會代表孫元甫，孫企鵠。)查津浦各站，查貨派車，原有定章，慨自軍興以來，道阻車停，路政以紊，流弊因以叢生。

**運商爲積貨待輸，情急勢危，不惜四出奔走，請求得車，以解本身之痛苦。於是鐵路主管機關，遂視車輛爲奇貨可居，乘機操縱，私相授受，以致貨少之站，每多派車輛；貨多之站，反而少派車輛。派車既失公允，查貨乃多朦報，相沿成習，視爲固然，路政之積弊既久，運商之困苦愈深。茲爲掃除積弊，刷新路政起見，必須先自監查貨公開派車，作澈底之整理。例如甲站查貨，乙丙下站之運商，各派代表隨同監視，乙站查貨，則甲丙下等站之運商，亦派員監查一如甲站，互相監督以免朦報，各站查得噸位，除報管理局備查，並由路局另設專司監視派車，及各站貨物出入公布事宜，以免再**

蹈前轍外，各段各站亦須一律懸牌公布，俾全路運商。

**曉然於各處貨物之多少，路局派車亦自以各站存貨之多寡爲比例。且各站派車，例如本站到車若干，有無軍用拉煤各若干派裝南北貨物若干，均各懸牌，一律公布，如是辦理，則全路各站存貨若干，派車成分緩急情形，莫不瞭如指掌，雖欲朦報錯派，勢不可得，路局既不敢公然操縱，運商又何願運動妄求。如是則路政積弊以除，運商之痛苦以解，是否有當，敬祈公決。(九)擬請嚴正解釋路章處罰標準，以利實施，而免流弊案：(漢口總商會提)理由，竊查中華民國鐵路貨車運輸通則，關於捏報物品處罰與貨物裝載逾量處罰，其於處罰標準雖有規定，然於實施處罰之際，往往失之過苛。**

**殊與規定處罰標準不符。馴致流弊滋生，重爲商困，請析爲甲乙兩點以說明之，(甲)運輸通則第三十五條第一項規定捏報物品，倘查有高等貨物捏報低等者，其全批貨物運費，應照捏報貨品之運費，責令補足，並照補收之運費加十倍處罰云云。按此項條文規定處罰標準，所謂其全批貨物，當然連續上文，倘查高等貨物捏報**

低等者而言，即是捏報低等者之高等貨物爲其全批貨物，當然實無疑義。譬如二十噸三等貨物整車之中，倘查有頭等貨物兩噸或一噸，此兩噸或一噸之頭等貨物，卽爲高等貨物捏報低等者之全批貨物，若其頭等貨物爲二十噸。

則此整車貨物方可謂爲全批貨物，故非除二十噸貨物悉爲捏報低等者外，所謂其全批貨物當然爲此兩噸或一噸之頭等貨物。至於處罰標準，按此捏報三等者之兩噸或一噸頭等貨物，補足此捏報三等者之兩噸或一噸頭等貨物運價並照補收，運費加十倍處罰，運輸通則規定，實是如此。無論就文理解釋，或論理解釋，皆不能獨異，無如實施之際，往往斷章取義，而將緊接上文，其全批貨物之其字率予割裂，譬如二十噸三等貨物整車之中，倘查有不滿一噸甚至百數十斤之頭等貨物，本因路章限定，裝車時間爲三小時，至爲倉率，而臨時收入零星客貨，匆遽搭配，甚至夜間裝車，一時疏虞，偶爾誤裝，抑或軍人強於整車搭帶高等貨物，原爲事所難免。但無捏報故意，乃竟以此少數誤裝強帶之頭等貨物，遂舉登車貨物，亦按頭等貨物補足運價，再接整車所

補運費加十倍處罰，係以此條所規定，其全批貨物而誤解爲整車貨物也。姑無論其他十九噸甚至十九噸以上之貨物，本係三等，原未捏報，不惜悉按頭等運價補足，再按十倍處罰，是不啻於未犯罪者科以犯罪之刑，古今中外，當無此罰法，在事實上雖舉整車貨物脫售以盡，不足以當罰額，雖併運商貨客運帶破產不足以繳罰款，其罰之苛，實已太甚。

既不合理，復不近情，久爲商人茹苦忍痛，而莫伸訴者，伏查捏報物品，不過購稅性質，海關素稱處罰購稅最公極嚴之地，其於處罰標準，亦不過將購稅部份貨物充公，已臻極度。海關管理輪船與鐵路運輸，同爲交通行政，似不能獨任鐵路方面誤解法規，側重苛罰爲商人無窮之隱患，此應請嚴正解釋以資糾正者一。

(乙)運輸通則第三十八條第一項規定貨物裝載溢量，凡按公斤公噸或整車運價運送之貨物，其實裝貨物未超過貨單所開之重量百分之二者，不另加收運費，倘超過百分之二者，其逾重之貨物應照普通運價加收運費，並照加收之數十倍處罰(下略)云云。

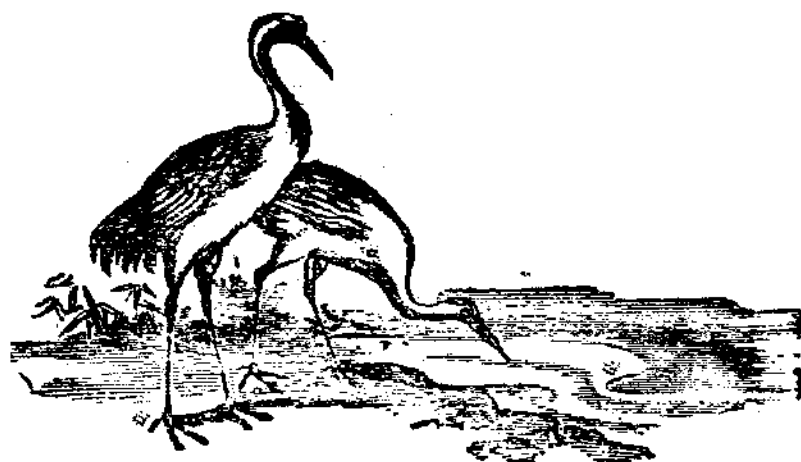
按此條項規定處罰標準，必須鐵路方面起票伊始重行過磅，迨重行過磅後，再發現逾重情形，始行罰款。觀於運輸通則第三十六條規定自明查第三十六條貨物之重行過秤，凡貨物收據內所填之貨物種類及車量，係專為估算運費之用，鐵路不能認為該收據內所開之重量，為確已收到之實在重量，或所開貨物之種類，毫無訛錯。鐵路於貨物運至分站或到達車站時，仍可將貨重行過磅，或重量其體積，或重分其貨等，或重算其運價等因，足知貨車起票後，必須重行過磅，重量其前積。

誠以鐵路設置磅位，原意在求車貨噸位相符，若其重行過磅之後，私行偷裝加載，始行處罰，做其逾重，足以損壞鐵路，往年重行磅車，都在起票以前，後因車輛缺乏，事務忙碌，輒於起票之後，重行磅車，甚至竟不過磅而待駛至中途，或訖站過磅，處置逾量，不稍體卹，是使磅位之設，轉為陷阱之所，核諸重行過磅原意，殊非乖違。蓋運商代客裝車運貨，率皆零星收進，斤重不一：縱今置有小磅，亦率零星約量，因係零星收進，湊合裝車，抑或湊合計算偶有差誤，一入站置大磅，自

難完全照合，故於重行過磅之後，方為確實重量。

倘以運商事實上難期準確之合算為憑，則是各站何須設置磅位果陷阱耶，否則必須重行過磅。多卸少補，而後起票，本站無磅，即至鄰站過磅亦可。凡未重行過磅，即至分站或到達車站發現逾量，祇能重量，其體積適用第三十六條規定，不能適用第三十八條第一項規定處罰，此為運輸通則最明確之標準，從以實施之際，鐵路方面，誤解處法標準，無論在起站分站或到達車站，初次重行過磅，輒行處罰，商人實不堪其痛苦，此應請嚴正解釋，以資糾正者二。

辦法，擬請嚴正解釋中華民國鐵路運輸通則第三十五條第一項規定，檢報物品處罰標準，所指其全批貨物第係檢報部份之貨物，並不包括非檢報貨物在內。又第三十八條第一項規定貨物裝載逾量處罰標準，應先重行過磅，而後起票，凡未重行過磅發現逾量不能處罰，如已重行過磅，發現逾量方處罰款，以上解釋，並擬建議鐵道部，通飭各路遵行，以紓商困，是否有當，敬祈公決



註	附	目 價 告 廣			郵 費	目 價 報 刊			
		特 製 加 倍	三 圓 五 圓 八 圓	四 分 之 一 頁 半 頁 全 頁		每 期 計	本 埠 每 冊 二 分 半 外 埠 五 分	全 年 十 二 期	半 年 六 期
接洽	平漢鐵路總務處編譯課公報編輯室	以上各費先期繳納逕向（漢口領事街）					大洋四元	大洋二元	大洋四角

發行者 國民政府鐵道部平漢鐵路管理局委員

印刷者 湖北官紙印刷局

(武昌大朝街電話三六九)

---

---

## 本刊徵稿簡章

- (一) 本路為研究學術增進新知起見特為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為限
  - (三) 來稿經審查合格登入月刊後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
    - 乙等每千字給酬七元
    - 丙等每千字給酬四元
  - (四) 來稿未經選登概不寄還勸襲抄錄及已見他處者不錄
  - (五) 選譯外國文字者須附原文
  - (六) 每期收稿日期以每月二十日為止
  - (七) 來稿逕寄平漢鐵路管理委員會總務處編譯課
- 
- 

南京圖書館藏