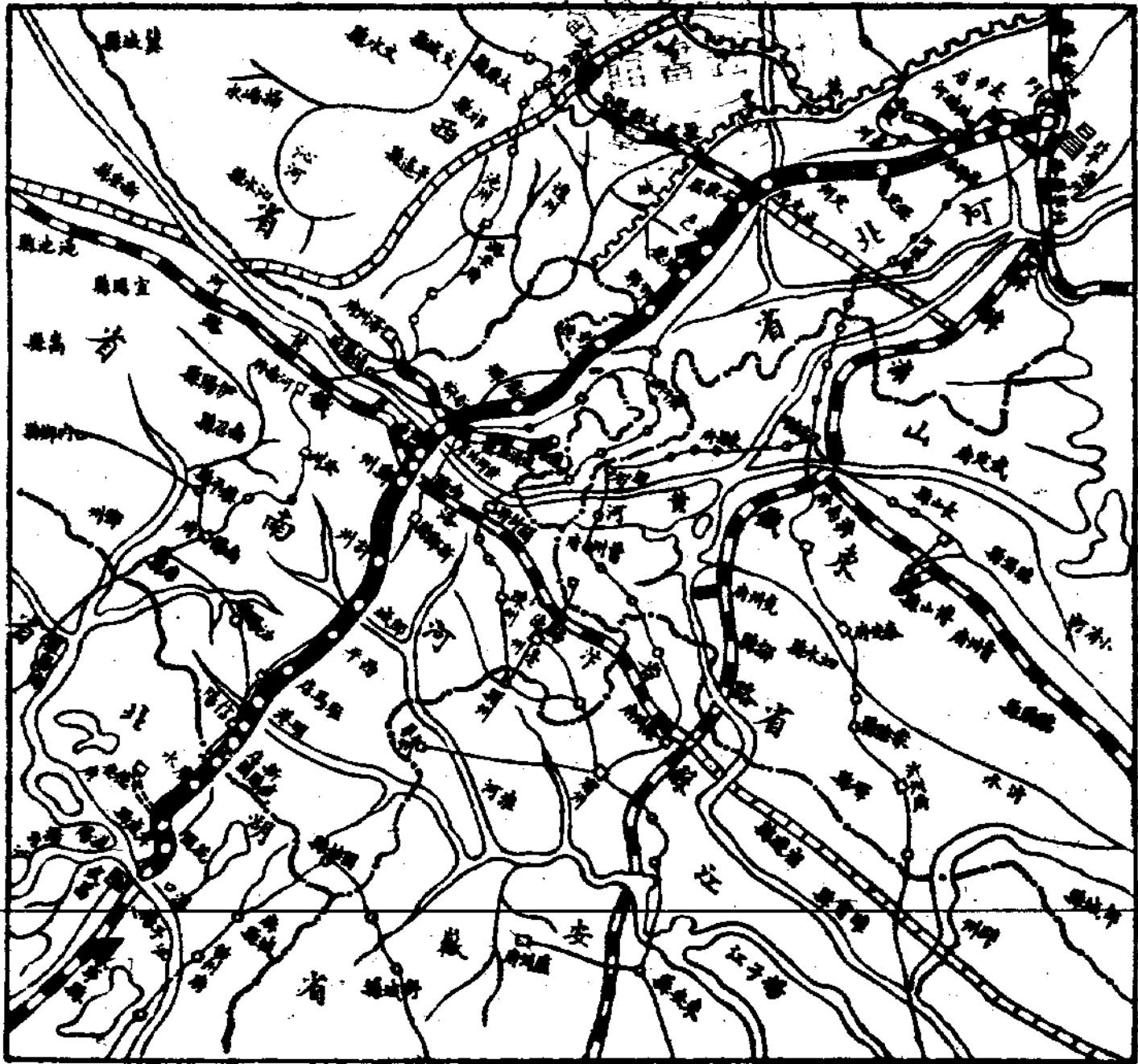


鐵路月刊

平漢綫

二年四月廿五日

第三十四期



本刊啓事

本刊遵照

部令將所有命令公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實以後歡迎左列投稿

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

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞智識及改革制度等

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

漢口黃陂路三合里平漢鐵路管理委員會編譯課

鐵路月刊平漢線第三十四期目錄

總理遺像

總理遺囑

路事短評

鐵路人員應取的態度

論著

負責運輸實行聲中之整頓設備問題

研究

南滿鐵路問題研究(續)

譯述

哥倫比亞之築路工程
卑劣道路的不經濟

目錄

(鳳)

(昭強)

李勤亞

熊正璉譯

前人譯

一

工 作 報 告

本會二十一年十一月份重要工作報告

大 事 記

本路二十二年一月份大事記

紀 錄

本會路務會議紀錄二則

本會委員會會議紀錄一則

本路債務整理委員會會議紀錄一則

本路清理欠薪委員會會議紀錄三則

本路整理產業設計委員會會議紀錄一則

本會總理紀念週紀錄三則

何委員長在鄭州召集全體員工訓話紀錄一則

調 查

本路沿綫河流調查

江蘇國道省道縣道總調查
江西全省公路調查

統計

本路各材料廠存廠材料價值表(二十一年九月份)
本路車輛用途每旬統計比較表(二十一年十至十二月份)
本路工匠夫役人辛增減比較表(二十一年十至十二月份)
民國二十一年本路各院所診療病類統計表
本路營業進款概數旬報表(二十一年十一月份)
本路現金出納旬報表(二十二年一月份)
本路工匠夫役增減人數表(二十一年十二月份)
本路工匠夫役增減辛額月計表(二十一年十二月份)
本路有關係各站每月起運鑛產總數表(二十一年十二份)

專載

平漢鐵路整理之經過與將來

黨務

目錄

克堅

三

目 錄

平漢路特黨部爲民國成立二十二年紀念告全路同志工友書
平漢路特黨部爲一二八週年敬致全路同志暨工友的痛言忠告

法 制

軍機防護法

平漢鐵路各院所診療簽假住院及收費規則

平漢鐵路各醫院診療所外診收費章程

江岸機廠門禁規則

修正國有鐵路員工消費合作社通則條文

修正國有鐵路員工撫卹通則第七條條文

交 通 鱗 爪

鐵路消息五則

航空消息三則

電政消息三則

公路消息四則

附 錄

鐵道部最近施政情形
一年來鐵路業務之整理工作(轉載)
日本侵略吉長吉敦鐵路痛更「續」

俞棫

補 白

電學新發明
我國童子軍調查
世界第一長橋
六工業國失業人數
太陽力之利用
雙手保險
長途飛行新紀錄
百萬年前地球慧星相撞
世界文明煤油化

郭續潤

路事短評後

研究後

工作報告後

工作報告後

大事記後

紀錄後

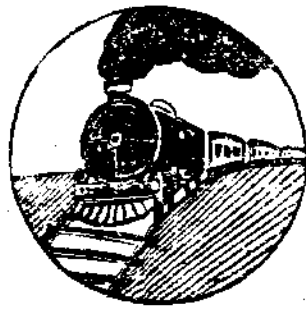
調查後

黨務後

法制後

目 錄

五

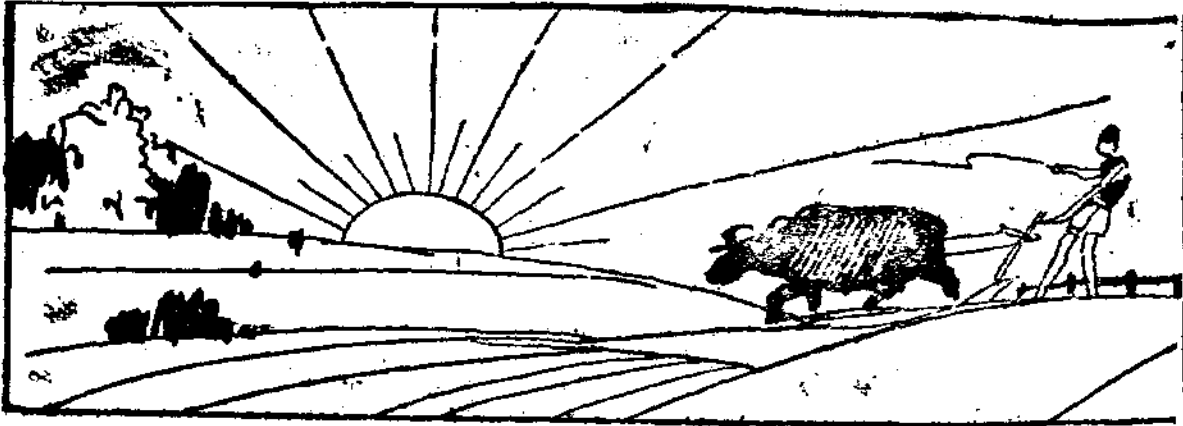


總 理 遺 像



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 衆 及 聯 合 世
 界 上 以 平 等 待 我 之 民 族 共 同 奮 鬥 依 照
 現 在 革 命 尚 未 成 功 凡 我 同 志 務 須 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 澈 最 近 主 張 開 國 民 會 議 及 廢 除 不
 平 等 條 約 尤 須 於 最 短 期 間 促 其 實 現 是
 所 至 囑



鐵路人員應取的態度



路事短評

鐵路人員應取的態度

(風)

鐵路係營業機關。與官廳殊致。本不應以官場之態度待人。况自負責運輸實行後。與商業接近之機會尤多。外自段長司事。內至辦理運輸員司。均應切實破除官場習氣。改取商業化之態度。方可期辦理完善。不然。制度雖良。積習不改。恐貨商未必不望望然去之。而所謂萬惡之轉運公司。勢必復出而暗裏操縱之。以爲隴斷居奇之計。設使此次復因此失敗。必大失商民之信用。即將來再欲完成其負責之天職。恐亦未必有效矣。幸當局者及早措意及之。

電 學 新 發 明

青年發明家斐特發表一新發明，可用無線電發送電力，供家庭電燈電爐之用，其方法一若無線電播音然，斐氏年二十二，曩充保險經理，現乃專心研究無線電，據稱渠已能將無線電理，應用於發送電能，曾邀集多郎郡工程師多人，闡述其理論，嗣後即有人供給渠三萬元作為經濟後盾，惟此人姓氏，則其不允發表、當試驗時，曾收得相隔兩所房屋外所發無線電波，發生電光，至其所需設備之天綫與收電機，與無線電話所用者相若，估計製造成本不鉅，不難以每具五金元之低價出售，以期普及，渠將往芒特里奧，表演其新發明云。



論

著

負責運輸實行聲中之整頓設備問題

昭強

引言

欲求路務之發展，須促營業之增進，而欲營業之暢旺，端賴運輸之便利，是以整頓設備，以利運輸，實為刷新路政之要圖。鐵道部因鑒於各路路務之式微，國民經濟之凋敝，乃力謀整頓，以彌時艱，一面通令各路，實行負責運輸，同時並徵集各路沿綫出產品，陳設展覽，直接以提倡生產。間接以促進貨運，如此標本齊理，兼程並進，各路貨運之日增，固無待乎著龜者也。惟是貨運之額量既增，則運輸設備之需要亦大，查我國各路之貨站設備，車場，貨棧，以及機車車輛，裝卸機器等等，或以資金支絀，而因陋就簡，或受軍事影響，而殘毀不完，求其設備完整，足敷便利運輸之用者，實寥寥不可多觀。然

自漢口至平漢鐵路之運輸設備問題

則將如何整頓此項設備，以應當今時勢之需要，而利此與日俱增之貨運，實爲目前切要之問題。惟其範圍廣泛，頭緒複雜，非此區區之篇幅，所能盡述其顛末，茲就管見所及，擇其輕而易舉者，略陳數端，聊供參攷。

一 整頓設備之先決問題

甲 資金之籌備及人材之集中

貨運設備者，乃用以裝卸運轉，及其他處置貨物之一切業務也，整理云者，即參照貨運之數量，將原有之各種設備、避重取輕，捨緩就急，施以極經濟之改良，及最適當之擴充者也。凡此種種，多係物貨上之建設，既需巨額之資金，更賴專門人材，蓋規劃設計，非有充分之學識與經驗不可，而無米之炊，終非巧婦之力，所能一氣呵成也。是以各路當局，於着手整頓之前、須謀籌金之策、如路帑不敷，可舉公債，官力不給，可邀富商。就吾國各路財政現况觀之，此項資金，最好路商雙方合力籌措，較爲易成，由鐵路於營業進款中，每月抽撥數成，專供整頓設備之用，同時由路局與沿綫礦商巨廠，聯絡接洽，曉以大義，明以利害，釀資合辦，共襄盛舉，如此則資金之籌集，可無虞矣。至於人材方面，尤須廣爲羅致，其學識淵博、經驗豐富者，固宜遴選無遺，即具一技之長、一術之精，有關於改良設備者，亦應量材使器，俾盡所能，庶幾滄海無遺珠之嘆，而鐵路收完善之功矣。

乙 設立整頓貨運設備委員會

既有固定之資金，與適宜之人材，但如何分配運用此資金，使之合乎經濟原理，所費至少，而收效最大，則非詳細研究，縝密設計不可，故須設立整頓設備委員會，負責進行之，其組織之法，除局長各處長各段長外，並宜遴選車工機會，學識經驗豐富人員，會同組織之，依照設備性質，劃分課股，分工合作。先從調查推測着手，詳考鐵路之沿革，歷年貨運之統計，循序增加之比率，沿綫貨物之類別，附近商務之情形，車站周圍之地勢，原有設備之狀況，及其殘缺之成分，以及目前貨運之情形，將來發展之範圍，及程度等等，均須兼籌並顧、詳加推究。如遇鐵路與其他運輸機關，互相聯接，則尤須顧及目下銜接情形，將來業務發達後，運輸方法，有無改變，聯接地點有無移動，凡此種種，均由該會各課專員，詳加研究，規劃設計，而將來運輸業務之發展，貨運數量之增加，何時須改良車站貨棧，何時須添築軌道站台，何時須擴充車場，何時須添置車輛，尤當統盤籌劃，預為推算，分別緩急，依次進行，庶無窒礙稽遲之弊，而收費少獲多之效。

二 關於貨物收發裝卸設備之整頓事項，

資金人材，既有相當之準備，而推算設計，復經詳密之規定，則可依照步驟，着手整理。查貨運設備，種類頗多，概要言之，有兩大類，一為起訖車站之裝卸設備，如貨車之支配

、搗調，貨物之檢查，過磅，以及收發，裝卸，存棧、轉運，等設備皆屬之，一為起訖站間之運送設備，如機車，車輛，篷布，繩索等，皆為運輸貨物所必需之工具也。茲先陳述整頓貨物裝卸設備整頓之事項，其運輸設備，則於次章申論之。

甲 貨物車站

貨站為貨物輸出輸入之總匯，在貨運設備中、為最重要之部分，必須地位適宜，設備完善、貨物方可有靈便之處置，運輸始能收迅妥之效用。我國各路建築伊始，或以資金短絀，或以運輸鮮微，往往將貨物車站，與旅客車站，合併為一，此實極不相宜，蓋二者性質效用，既迥然不同，其設備佈置、亦大相懸殊，如旅客車站必要設備之客票房，行李包裹房，候車室，問訊處，以及穿堂，月台等之位置，恆足以與貨運設備之裝卸月台，貨棧，貨倉，以及車場，裝卸機等之佈置，互相抵觸，不惟客貨混淆，客商諸感不便，而路員工作，亦覺窒礙孔多。故較為重要之車站，其旅客及貨物兩部，必須分開，使二者殊途異地，各不相妨，且今日工業倡盛，生產發達，分配消費，端賴鐵路以助其惟進，而貨物之種類既繁，運輸之數量亦鉅，貨站設備之如何佈置，當按地勢之情形，經費之狀況。運輸之性質，與需要之程度，而審核供應之。茲就普通貨物車站所應有之設備，擇其要者，分別述之！

(A) 裝卸月台

凡貨物之裝卸，必需適當之月台，其長寬可以貨運多寡為度，其高度須與貨車車底齊平，如此貨物裝卸容易，安全迅速，貨車在站停留之時間減少，而貨物運輸之效率增高，其因地勢狹小，週轉不開，不能建築大規模之月台時，則可於裝卸道旁，臨時鋪堅厚木板，使車底與地連接，以便利裝卸工作，他如易受潮濕，或須防雨雪之貨物，不能露天裝卸者，則尤須於月台之上，建築貨棚，以掩護之。

(B) 貨棧

貨棧者，乃暫時放置貨物，以備裝卸轉運，或待貨主領取之處也，因其性質與效用，而分輸入貨棧，輸出貨棧。及混合貨棧三種。茲分述於下！

(一) 輸入貨棧 凡他處運來貨物，卸下後暫為數集存放，以待貨主領取之處，謂之輸入貨棧，其內須有軌道直達，以便載貨車輛，逕拖入內，從事卸却，普通鋪設軌道一條，俾車輛靠近貨房，一列車貨物卸畢後，即由機車拖出，再繼以其他裝載列車。如此貨物由車上直接卸入存貨房，可省搬運之煩勞，此項貨棧，面積之大小，須視營業之情形而異，其內應有適宜之石路，以備工場或商戶，停放取貨車輛之用，存貨房之旁，須築盈丈寬度之石路，以為車輛靠近裝卸貨物之用，貨房各門之距離，須超過四丈，以便貨車之門，能向之裝貨取貨，靈便自如，其各門口，須標誌明晰，有條不紊，尤須有詳細之紀載，以備裝運時之易找，

如此則無紊亂錯誤之弊。而收便利迅速之效。

(二)輸出貨棧 輸出貨棧者，乃起運貨物，在站內暫爲彙集存放，待車裝運之處也。所有輸出之貨物，均於棧內裝畢封鎖，將車輛引至棧房磅橋，稱磅重量，標誌訖站，由機車拖至出發車場，以便組織列車，及時開行，他如零担貨物，則先用磅秤過磅，然後再行裝載之。此棧內部之面積，不妨較輸入貨棧稍小，其附近須鋪軌道數條，以便停放裝載之車輛。其軌道之多寡，及其長度，可視需要之程度定之，輸出貨站與輸入貨站雖各分開，但不可距離甚遠，最好二者平列對峙，中間以管理貨棧公事房，及轉移台。爲之聯接。如此不惟管理便利，照料週全，而貨物彼此轉移，亦可經濟敏捷。

(三)混合貨棧 混合貨棧者，乃輸入貨棧與輸出貨棧合併爲一之謂也，此項混合辦法，宜於運輸數量微少之貨站，蓋貨運鮮少，事務清閒，二棧分設、既非勢所必要，且多糜資金，亦殊不經濟也。

上述貨棧設備，或輸入輸出，各自分設，或二者合併，混而爲一，兩棧分設、佔地廣多，費資較鉅，但裝卸工作，各不相妨，可免擁擠錯誤之虞，至若混合爲一，佔地少而需費寡，自屬輕而易舉，然遇貨運繁忙時，裝卸並舉，紊亂窒礙，勢所難免，二者利弊參半，頗難判其優劣，要以按其地勢之情形，及需要之程度、而斟酌決定之，就吾國各路目前貨運之情

形、及經濟狀況觀之，除少數貨運繁忙之大站、須將輸入輸出貨棧分別設立外。其他運輸較少車站，似以暫設混合棧爲宜，但須預留適當地址，以備將來貨運增加時，分設擴充之用，因目下業務簡少，實無分設之必要，且經濟困難，更不宜以難籌之資金，而投之於目前所不急需之建設，不如暫移投之最有效用之設備，俟至貨運激增，不敷應用時，再分設之爲愈也，此項混合貨棧之規劃，則以U字形，或L字形者，爲最適宜，前者棧內軌道之鋪設，仿照U字形式，棧之一端，所鋪軌道、專供輸出貨物裝載之用，其他一端，則專供輸入貨物卸却之用，其輸出輸入兩軌之端，以灣軌聯接之、庶各項車輛，得以彼此轉移，方可自如、如此一方可辦輸出貨物之工作，同時他端對於卸入貨物，亦可執行卸却之工作，二者不相妨礙，可免混運延誤之弊，他如L字形者，棧內輸出輸入軌道之鋪設，依照L字之形式也，其軌道兩方長短，可按運輸之狀況而定，如輸出超過輸入，則將輸出之一部、設置於較長之一方。反之、則將輸入之部分，置於較長之一面，因L字形之兩面，一大一小，一長一短，可按業務情形，將輸入輸出兩部，斟酌分開也。

(C) 轉移台

轉移台者，乃備以將貨物由此車移轉於他車之用也，遇有零星貨物，須將一車之量，分配裝入數車時，則必藉轉移台以處理之，該台之位置。宜介於輸入貨棧。及輸出貨棧之間，

轉移之時，將輸入貨物之車輛，及輸出貨物之車輛，分別停靠於台之兩側，貨物由台跨過，而分別轉移，如輸入貨物之中，有須卸下，交與貨主者，有須移載於出發車輛，而再轉運至他處者，則貨物可一方卸下，堆存於輸入貨棧，同時可將輸出之貨物，逕行轉載於撥定車輛中，以便拖至組車場，準備出發，如此工作方可便利安妥。

(D) 貨倉

貨倉者，乃用以保管承運零担貨物，留待合併裝車、或保管到站之零擔貨物、留待貨主領取之處也，凡零担貨物報運之數量，多寡不同，鐵路若將一日內所承運同一方向，或同一車站之零擔貨物，整理合併，然後裝車，則可減少車輛容量之虛糜，而增加車輛運用之效率。此項設備，實為承運零擔貨物之所必需者也。

(E) 裝卸機

貨物種類繁多，巨細不一，尋常貨物，其裝卸轉移，人力固可勝任，但遇笨重，或巨量貨物，若以人工裝卸，不惟體巨量重，需人孔多，且裝卸困難，耗時糜車，是以重要車站，須設裝卸機，以裝卸貨物，既迅速而便利，復經濟而穩妥。此項裝卸機，用途頗廣，或用以將貨物堆存於倉庫，或用以將貨物由輪船移轉於車輛，或用以將貨物澄清，或用以將貨物晒乾，種種用途，不一而足，是以規劃貨物設備，裝卸機乃絕不可少者也，惟此項機器，種類

不一，究以何者爲宜，則視貨運之性質，及車站之地形而定，如某站糧米運輸繁多，則可將一組軌道，建於地坑之上，將米糧卸入坑中，再用起重機舉起，輸送於倉庫內，如該站巨量笨重之貨物特多，則可築一起重台，台旁鋪設軌道，停放車輛，其台面之高與車內之底板相埒，有動臂跨過台面，將笨重之貨物，由車中移置於台上，或由台上，裝入於車內，或由此車移至彼車，或由一邊運至他邊，可運用自如，迅速便利，

(F) 岔道

凡大工廠礦商，或轉運公司，常有大批貨物，自他處運來，並有巨量貨物，運至外埠，爲裝卸收發便利起見。往往由該商人等自築，或由鐵路建築軌道，由其廠內，或礦井旁。至達車站，與鐵路軌道，相爲銜接，此種軌道，謂之岔道，岔道計分公用，租用，及私有三種，公用岔道，爲普通一般客商，裝卸貨物之用，其裝卸月台，木板，堆地等設備，均可免費公用，租用岔道，爲鐵路建築之岔道，乃租與客商一家專用者，該商家須按岔道之長度，每年繳付租金若干，至若私有岔道者，乃係因客商之要求，由鐵路建築，售與該商家之岔道也，此項岔道，類皆直達工廠，或堆棧，與鐵路軌道接聯，專爲接送該商號貨物之用，凡各大站，各大商號，均多設私有岔道，租用，與私用岔道之利益，即各工廠，均得直接裝卸材料，及出品於貨車，省去許多手續，且大商家，既有租用或私有岔道，裝卸貨物，則公用岔道，

可專供普通商號之用，而擁擠混亂之虞，亦可藉以避免，此亦總站貨運設備中之重要部分。

(G) 貨車道

凡輸出貨物，由商號或工廠運至車站者，必用載重汽車駛至貨棧，準備裝車發運，其輸入貨物到站卸後，必轉裝於載重汽車，或他項車輛，運至貨主商號，故貨棧中，必須鋪設石砌之貨車道，以備此項載重汽車之行駛，其寬度之大小，可視貨運之量數而定，惟甯可略寬，以免貨運繁忙時，車輛發生擁擠之礙，如運輸貨物多係大宗巨貨，則可將此項貨車道，分類劃界，如煤道，木材道，普通貨物道，捷運貨物道等等，使之分道揚鑣，殊途同歸，庶免擁擠淆亂之煩，而收便利工作之效。

(H) 堆地

堆地者，乃車站劃定適當地址，專供商家暫時堆放貨物之用也，凡北方雨雪稀少之地，堆地不特堆存煤鐵石礮，石灰，及木材等笨重價廉之物，即糧食雜貨，亦可堆存，此項堆地，與貨棧性質相同，逾過免費時期，亦須照收地租，凡大商號，多向鐵路租用大塊堆地，設立柵欄，專為堆存該號貨物之用，

(I) 牲畜場

牲畜場，為裝運牲畜而設，各重要貨站，及牲畜運輸繁多之站，均須有此項設備，其場

可劃分部份，將每一貨主，或一羣之牲畜，置於一處，每一部份，可裝欄圍，以資隔別，其上應覆以棚罩，以便掩護，檻內並須設置餵飲器具，以供飼養牲畜之需，場中且須建築裝卸月台，以備牲畜上下車輛時之應用，

(J) 其他設備

上述種種，乃普通貨物車站所應有之設備，此外尚有許多設備，係為處置特殊貨物者，則各站可視其特殊貨物之種類，及性質，而分別增設之，茲略舉二項，以證明之，

(1) 鮮貨棧 凡近水車站，或菓林蔬圃隣近車站，時有魚蝦鮮肉，或蔬菜水菓，輸送他處者，則車站須設鮮貨棧，內築藏冰設備，專為裝卸存儲魚肉菜菓等鮮貨之用，

(2) 碼頭 碼頭為水陸聯運車站所必要之設備，其規劃佈置，則視運輸之貨物而異，如運煤碼頭，油類碼頭，糧食碼頭等，均各有其特別之建築及設備，不能混合使用，要在鐵路當局，按其運輸之性質，數量之多寡，地勢之情形，及需要之程度，等而斟酌決定耳，

(乙) 車場

貨站之如何佈置，以及各項應有之設備，上節已述其梗概矣，茲進而討論車場之設備，以便利車輛倒調，列車組合之工作，車場之規劃設備，與鐵路之行車及營業，均有重要關係，其佈置之良否，恆足以影響全路車輛之行動，及業務之運輸，故規劃設備，不可不詳密週

全，其設備之原則，爲使車輛調度經濟，行動敏速，其軌道之佈置，宜短而直，務使車輛由裝至卸，或由卸至裝之全部行動，沿一方向，或循一直綫而行，蓋車輛行反轉之方向，不惟虛耗時間，減低機車及車輛之效率，而且在場內往返調度，對於其他車輛之行動，亦妨礙殊多，不但此也，車輛調度方向時，輪軌磨擦特甚，增加輪軌二者之損耗，更屬不合經濟原理，故佈置車場，舖設軌道時，縱不能使車輛完全沿一方向及循一直道而行，然最低限度，亦必使之少轉方向，少行曲道也，吾國工商業尙未發達，各路設備，未臻完善，規模稍大之車場，亦不過舖設數種軌道，以容納分類之車輛耳，將來貨運發展，殊感不敷應用，急宜規劃擴充，以暢運輸，茲將普通終點站車場所應有之設備，擇其要者，概述於下，

(A) 收集車場

收集車場、爲終點車場內，重要之部分，全綫車輛首先薈集之所也，所有開來之車輛，無論裝卸也，修理也，或駛入貨棧商軌，或送入聯運軌道，以便他路轉運至訖站，均先行收集場內，先將機車器具車等摘下挽開，再由車輛檢查員，巡視審查，有無損壞，並標誌應往之地點，乃用倒車機車，拖送於分拆車場，或分類車場，此場內部面積之大小，及軌道之長短多寡等，須視(甲)載重及空車列車之長度，(乙)平均每日到站列車之次數及長度(丙)每日最長列車之次數及長度(丁)貨運繁忙時，車輛收集之數目等情形而定，其軌道之佈置，必須

排列有序，各部長短，須使相等，較長者列於一處，較短者合於一方，井然有序，免生錯誤，場內之軌道，總以短直爲本，以能停放一列車，兩機車，及一器具車爲度，如最長之列車，在每日進場列車中，僅佔少數成分，不過百分之二十時，則場內軌道之長度，可以列車之平均長度爲準，另設較長之軌道一二，以備該項最長列車停放之需，發生擁擠，而站內地勢之有無變化，坡度之有無改移，列車長度有無增加之可能等等，均須詳加研究，兼籌並顧，更須預留隙地，以備將來擴充之需。

(B) 分拆車場

分拆車場者，係將所收集之車輛，按其開往之地點，及所載貨物之種類，分拆組合之所也。所有車輛，其裝載貨物，有須經行全綫者，有須於中途甩下者，其須行全綫者，自以另組直達列車，運至訖站爲經濟，如此則既免中途調度之煩，且能獲迅速之運送也。其須於沿綫甩下者，則應按其卸甩之先後次序，而組成之，其最先卸落者，應置於距機車最近之處，俾抵其卸下之車站時，機車可即將其拖入岔道，依次前進，可免往返倒車，延誤行車之弊，此等分配組合之工作，均須在分拆車場辦理清楚者也。此場位置，須在收集車場之前，庶後者之車輛，可以逕入於內，以期工作便利，經濟時間，至場內軌道之數目，及長度，則視其普通分拆之種類，及所拆車輛之數目而定之，

(C) 列車組合場

列車組合場者，即多數蟠道組成之上行列車到達場，及下行之列車出發場也。凡列車到站，摘下機車，即由調車機車，掛往到達場，按各貨車之到達站，或種類，分別組成列車，再行掛出。其組合之手續，係由調車機車，將各貨倉及岔道已裝待發之車，按其種類及到達站次序，分配於各蟠道，俟噸位充足，即組成成列，拖至出發場內，指定軌道，附掛機車及守車，離站出發，所有場內軌道之多寡，及其長度，則視轉運貨車之多寡而定，可分爲本路直達貨車，慢行貨車，過路貨車，及聯運貨車等數類。其調車之方法，以駝背法（Hump）爲最適宜，蓋其利用重心力學，使車輛之分拆或組合，沿平勻之坡度下降，調車機車之力，需用至微，較之旁推之，及衝動法既經濟迅速，且可減低車輛之磨損也。其調車之時，即將貨車挽至駝背之高處，由其自動行駛，至相當地點，再由鈎夫以手軔或機關，制止其行動，惟欲利用此項調車法，車場內之坡度，須建築適宜，使車場兩端入站之軌道高起，而兩端低落均可。務須利用地勢，佈置有序爲要。

(D) 出發車場

車站往往因地勢限制，致出發車場，不能包括在列車組合場之內，此時須於緊接組合場之前方，而建築出發車場，使其軌道與組合之軌道，逕相銜接，以便貨車組成列車時，直接

拖附掛機車及守車，離站出發。

(E) 修理車場

修理車場者，乃臨時修理車輛之處也，凡車輛之小有損壞，須臨時修理者，均停於此。從事修理，其軌道與軌道之間距離，須較大，兩軌道中心之距離，應有十六呎或二十呎之遠，庶幾修理車輛時，不致妨礙工作，而其長度，則不妨稍短，能容二十輛車，即已足用，蓋同時所修理車輛之長度，絕不及一整列車之長也。

(F) 停放車場

停放車場，為車輛存放之所，凡暫時不用之車輛，悉置於此，以備客商請求時，調出裝運貨物之需。其位置須與列車組合場相毗連，庶暫時不用之空車，可以就近存放，所有車輛存放時，須分類排列，場中蟠道，尤須互相聯貫，庶幾調用之時，可以運用自如。

(三) 關於貨物運送設備之整頓事項

關於貨物收發裝卸之設備，上已述其概況，其中途運送之設備，亦屬重要，為供給完善之機車，車輛，篷布，繩索等，以求運輸敏捷，貨物安全，庶幾車站完善設備，所收靈敏經濟之效率，乃能相得益彰，否則雖有完善之車站車場等設備，貨物收發之迅速處置，亦必為中途運送之遲滯或遺損所抵銷矣。茲將貨物運送設備之急須整頓者，分別述之。

甲 運貨機車

(A) 近代機車製造之改進

鐵路運送貨物所用之動力，發自機車，故機車者，實運送貨物最重要之工具也。現在科學發達，機械精良，因機車原動力之判別，而有電氣機車，內燃機車，鐵路自動車，及蒸汽機車等數種。就中以蒸汽機車。為現今最通行，而效用最著者，近來蒸汽機車之構造，改良殊多，自過熱器 (Super Heater) 及餵水熱器 (Feed Water Heater) 發明後，汽缸之工作增加，蒸汽之需要減少，燃料既較經濟，拖力復形激增，其每次行駛之途程，及其繼續使用之年限，均可展長，而鐵路運輸所需機車之輛數，及購置機車所費之資金，亦可因而減少矣。

(B) 機車之類別

機車種類甚多，概括言之，可分為運客及運貨二種、運客機車，必須行駛迅速，動力經濟、拖力雖不妨稍低，而大動輪則必須廣大，此二者不同之要點也，目前美國運客機車之最通行者，為大西洋式 (Atlantic 4-4-2) 及太平洋式 (Pacific 4-6-2) 兩種。前者用於通常列車，其引擎及煤水車，合重有四十萬磅，大動輪所載之重，約有十四萬磅，太平洋式，重量較大，其引擎及煤水車，合計有五十萬磅，六大動輪所負之重，為二十萬磅，專用為拖駛較重列車，或行經坡度較大區段之用。至於運貨機車之最通用者，為聯合式 (Consolidation) 2-8-0 重為

四十萬磅。他如德開卜式 (Decaped 2-1-0-0) 重六十萬磅，及馬勒式 (Articulated 2-6-6-2) 則專供拖駛較重貨物列車。行經山嶺區域之用，調車機車之最通用者。為 (Prairie 2-6-2) 及六大輪機車，D-6-2 兩種

(C) 我國各路機車之現狀

我國物質文明、尙屬幼稚，科學製造，未臻發展，重以戰亂頻仍，建設毫無，截至今日尙無機車製造廠之創設、其勢不得不購自外邦，以資應用，此項機車，價值頗鉅。除原價外，並須付給運費。及購料佣金。加以金貴銀賤。虧損更屬不貲。吾國國敝民貧，資金缺乏，當鐵路建築伊始。所購機車。原不甚裕。而歷年營業不振。添購無力。重以連年內戰。破壞更多。國有各路，莫不深抱機車缺乏之感。考吾國運貨機車。多係毛格爾式 Mogul 2-6-0 聯合式 2-8-0 及米加杜式，Mikad 2-8-2 至調車機車最通用者，為 Prairie 2-。國有各路現有機車數目，最近尙無確切統計，據民國十五年統計，各路共有機車一，一三一輛，其中運客機車二七三輛，運貨機車六六六輛，調車機車一九二輛，此後各路添置，為數甚微，而頻年內戰，則損壞頗多，目下雖無確切之統計，但其數目，當在上述之下也。

(D) 整頓各路機車之方法

吾國各路機車之狀況，及其缺乏之情形，既如上述，而貨運負責實行以後，貨運數量，

勢將激增，似此供求懸殊，需要更殷，而如何整頓機車，以資補救，實為目前要圖。添置機車，自屬人所共知，但丁茲國敵民貧，路務腐蝕之時，除一二路綫，能抽集定款，以專購機車外，類多財力不給，故欲解決此問題，除各路酌量情形，添購機車外，尤須改良機車之調度，及加緊修理之工作，縮短修理之時間，即所以增進其效用。吾國機車，多因合同關係，而購自債權國者，機車樣式，多不相同，零配機件，亦自各異，此路機車，駛入他路，偶有損壞時，往往因無適當之材料，不能即時修理，而本路機車之入廠修理者，亦每因設備不全，工作鬆懈，修理緩慢，出廠遲遲，此亦致機車缺乏之一大原因。故為補救時艱計，以後各路平時，對於機車之檢查維護，宜力求詳密，以期防患於未然，如遇損壞，宜立即入廠修理，廠長應商請路局，酌量增加設備，以利修理工作，並督促工匠，加緊工作，修理務求完固，出廠力求迅速，減少機車之停設，而增加機車之效用，俟將來營業發達，收入暢旺時，再行添製機車，以應急需可也。

乙 載貨車輛

(A) 貨車之類別

拖運機車，既有相當解決，而載貨車輛，亦須力加研究，蓋貨物不能運裝車，必須載於車內，附掛於後，而由機車拖運也，現在科學進步，貨車構造，日見進步，裝設手閘汽軛，

以減少運輸危險，配置活動轉架，以增加裝載噸量，較之昔日之僅具四輪，帶蓋，祇容三五噸者，奚啻天壤哉，貨車種類，頗形繁多，概要言之，可分為有蓋及無蓋兩大類，前者又分普通與特別兩種，無蓋者復分為有邊及無邊兩種。茲不詳述

(B) 鐵路設置貨車數目之標準

貨物產額，常隨每年季節，及經濟動力為變遷，其生產有回縮與興旺之時期，運輸需要，亦因之有劇增劇減之變動，故鐵路應置貨車輛數，實一極難決定之問題。蓋苟按運輸興旺，需要最多時而備置車輛，則運輸清淡時，大宗車輛，必將置之虛糜，資金呆滯，鐵路損失殊多，反之則車輛缺乏，運輸困難，貨物堆積，腐壞損耗，不惟客商，感受損失，而農工商業，亦不能得充分之發展。近代各國經濟學者，以及鐵路專家，對此問題，頗多精密之研究，詳細之討論，歸納各學者研究結果，僉以鐵路設置車輛，應以平時運輸情形為本，而欲確定車輛之需要，則以(一)貨運之噸量及種類，(二)貨物生產消費之變更，致發生每年營業之變遷，(三)季節營業之變遷，及(四)鐵路所經各地之農工商業經濟狀況等四者為依歸，此現代鐵路確定設置貨車輛數之普通標準也。

(C) 車輛缺乏之原因

鐵路設置車輛，既以平時運輸數量為標準，而季節之變遷，又係不可避免之事實，則車

輛缺乏，自屬意中之事，車輛根本不敷，固屬車輛缺乏之主要原因，然鐵路調度之失當，客商裝卸延誤，以及軍事之破壞，修理之遲緩等等，均足以虛糜車輛，減低效用，茲將車輛缺乏之原因，擇其要者分舉如左。

(甲)關於鐵路方面者：

- (一)車輛根本不敷。
- (二)修理工作之遲緩。
- (三)調度不良，空車里程過多，致車輛虛糜，效率低微，
- (四)支配車輛之不均，致失盈虛調劑之效。
- (五)總站設備不完善，車場軌道不敷應用，或佈置欠妥，致車輛之分拆，組合，倒用，出發等，滯延遲誤。

(六)車輛駛入他路，不能準時歸還。

(乙)關於客商方面者：

- (一)季節變動，需要激增。
- (二)裝卸遲緩，延誤車輛。
- (三)佔用車輛，以代貨棧。

(四)裝載不滿，虛糜容量。

(丙)關於其他事變者：

(一)狂風雨雪，致車輛調度行駛，遲滯費時。

(二)軍隊扣留，投閒置散。

(三)軍運專車，鵲巢鳩居。

(四)軍事破壞，數量減少。

(D)我國各路貨車之狀況

我國鐵路，所設車廠，多以規模狹小，設備簡陋，自製貨車，為數甚少，所需車輛，多購自外洋，式樣不同，載量亦異，而以資金缺乏，無力多購，各路車輛，根本缺乏。且以內戰相尋，軍運浩繁，炮火破壞，毀損殊多，致使車輛缺乏，商貨山積，不惟路商雙方，同蒙極大之損失，而農工商業，亦受劇烈之摧殘，根據民國十五年統計，國有各路。共有貨車一六，七一一輛，其中棚車四，二六〇輛，敞車一一，九四二輛，特別車五一六輛，總載重為四五二，二七二噸，平均載重為二七，〇噸，此後戰事迭起，統計不全，損壞者多，添置者少，其數當在該項統計數目以下也。

(E)整頓各路貨車之方法

各路車輛缺乏之情形，既如上述，而負責運輸，實行以後，貨物暢旺，運輸復將激增，則車輛之供求，不將更形懸殊乎，况各路貨車中，敞車居多，棚車頗小，實行負責運輸，則鐵路須負賠償損失之責，更須添置棚車，以保貨物之安全，故如何頓貨車設置，實為目前切要之圖，解決此事，不外以下兩端，甲，創辦造車總廠，添製新車，以增加其數量，乙，改良調度支配，加緊修理工作，以增進其效用，茲分別述之。

(一)創辦車輛製造總廠 貨車製造，較為簡易，機件範圍，亦較狹小，吾國雖感資金缺乏，庫帑澀絀，但鐵道部儘可舉債贖資，籌辦車輛製造總廠，先行製造貨車，斟酌各路運輸情形，紮盤籌劃，添製新車，以應急需，而利路商。

(二)改良調度並促進修理工作 設置不敷，固足以致車輛缺乏，而效用低微，亦每致車輛虛糜，故車輛之維護修理，甚關重要。吾國各路車廠，每因範圍狹小，設備簡陋，機件不全。材料不敷，以致妨礙修理工作，車輛遲遲不能出廠。此後各路，宜設法擴充機廠範圍，增加機件設備，並由廠長負責，督促工匠，加緊工作，務須修理完堅，出廠迅速，同時各段站，對於車輛之調度支配，亦須加改善，吾國各路，除京滬，北寧，膠濟，等路，裝有調車專用電話，對於車輛之調度，支配，登記，運用，尚屬靈敏外，其餘各路，尚付缺如，車輛運用，多不經濟。以後各路，應設法裝置專用電話，以求車輛調度之完善敏捷，行車之迅速

安全，此外鐵部更須嚴定各路互換車輛辦法，督促各路，切實奉行，使借用車輛，準時歸還。同時並籌設全國各路調度車輛總處，施行車輛公用制，將全國各路，依其地帶，劃分數區，每區設立分處，直隸於調度總處，指揮該分區內，所轄各路段車輛調度事宜，由總處統籌籌劃，指揮一切，斟酌各路需要與供給情形，撥裕濟絀，挹盈注缺，庶收互相調劑之效，而免支配不均之弊，車輛之效用增進，運輸之能力擴充，路商俱蒙其利，實業亦可日臻發展，此整頓車輛之方法也。

丙 篷布繩索

凡易潮濕，或須防雨雪，或易於偷竊之貨物，須用棚車裝運，免致損傷，但我國棚車缺少，不得不借用敞車，以資週轉，為謀貨物安全起見，勢須於裝完之後，覆蓋篷布，而用繩索週圍緊繫之，以為補救權宜之計，查各路所備篷布繩索，多不敷用，且間有油刷不完，舊損不固，以致偶遇大雪驟雨，或震力稍猛，即行裂折，損及貨物者，現負責運輸，既已實行，貨運數量，既將增多，而保護責任、復形加重，各路對於篷布繩索，急須審查需要情形，添新修舊，以增維護之效用，而策貨物之安全，此亦整頓貨運設備中，所不可忽視者也。

結論

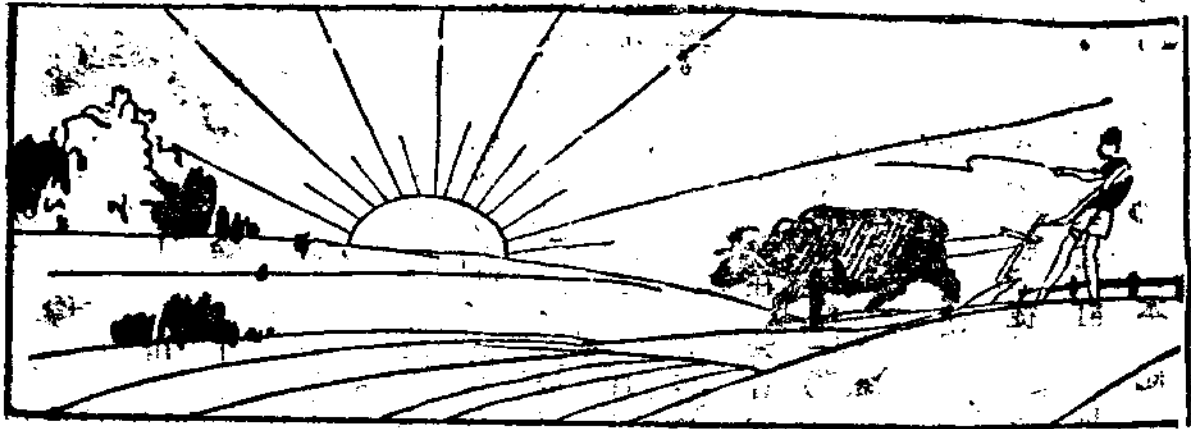
以上三章，所舉各端，均係參照各路設備情形，根據國家財政狀況，目前急切需要，且

屬輕而易舉者，爲實行負責運輸之先決問題，亦爲整頓設備，發展貨運之必經步驟，惟以範圍所限，不能對於某路，作一確定之計劃，要在各路當局，視其原有設備之情形，需要事項之緩急，營業發展之程序，經濟資金之裕絀，作統盤之籌劃，定詳密之設計，順應時勢，斟酌緩急，先擇其有利無弊，輕而易舉者，按照步驟，次第推行，庶收費少成多之經濟，而促農工商業之發展。他如縮短車站距離，採用斷節電氣路籤制，以增加行車速率，改用拖力重大機車，載噸較大車輛，以增進運輸能力，以及更換較重鋼軌枕木，鞏固橋樑路基等等，均係整頓設備範圍以內之事項。惟此項工程，或以較爲次要，現非急需，或以工程浩大，需款孔多，值茲國庫如洗，司農仰屋之際，勢難同時並舉，俟至相當時機，再爲討論介紹，蠡測一得，願與關心路務者，共商榷焉。

！完！

國民空軍創立會平漢分會發行旬刊徵稿啓事

全路同仁公鑒國難日亟國民空軍之組織既爲救國要圖自應加緊進行促其實現本會爲普遍宣傳起見特發行旬刊一種敬希我全路同人踴躍投稿各抒偉見務以二萬五千之精誠向全國同胞作痛切警惕之呼號俾一致動員共濟艱時謹啓



研究

南滿鐵路問題研究(續)

李勤亞

第五章 滿鐵問題解決的方策

第一節 廢約

日人的霸佔南滿鐵路，符，這二十一條，早經中國宣告無效。所以日本的佔有南滿路，可以說是毫無根據。只要我國能有堅決的毅力，那末，我們就可以再行鄭重的宣布。以前未經正式批准的條約，一律無效，而滿鐵的整個收回，也可不成問題。

但是，事實上怎樣呢？日人藉口以無數大好頭顱，犧牲無數健兒，才把我東北利權攫入掌中，復費二十餘年的經營，數萬萬元的投資，才有現在的成績，所以無論如何，必用強暴的武力，永久掩護。吾人如欲收回，只有空洞的宣告條約無效，實在是無濟於事，非經過一番劇烈的戰爭，決無取

南滿鐵路問題研究(續)

回的希望。以我國現狀而論，物質軍備，均遠不及人，不但談不到以武力收回滿鐵，連東北的半壁河山，都整個的陷落日人的手中了！所以用廢約的方法，解決滿鐵問題，乃萬不可能的事實，除非到了我們的武力充實以後。

第二節 改約

一、改約與不侵犯條約

所謂改約，就是把不平等條約，加以修改，使日本侵略的野心，加以限制，對於中國的自主權，中國的生存，必使其絲毫受侵犯，不過日本合法的利益，在與中國利益不相衝突的範圍內，也應准其享受。

這種主張，在日本曾經也有人提議過，就是所謂「中日間不侵犯條約的締結」茲將不侵犯條約問題，加以簡單的分析如次：

二、不侵犯條約的由來

十八年，張繼從日本歸來，稱日本外相幣原氏對他說過，日本願意與中國訂立一種互不侵犯的條約，這就是本問題的發端。後來，日本名記者小村俊三郎，著「中日締結不侵

犯條約」一文，在日本各報上發表，天津大公報，也把該文翻譯登載過（十八年十二月）。小村氏素來有對華開明之稱，為同情中國的日本言論界重鎮，在外務省方面，也有很深的關係，故小村的議論，在當時，可認為一種有實現可能性的建議，非只書生的空談。在那年的太平洋國交討論會在日本開會時，小村就把他的主張，向該會提出，該會接受之後，曾作具體的研究，不過因事實的困難，沒有見諸實現。

三、不侵犯條約的理論

小村氏以為滿洲問題，是「棋劫式」的。圍棋時，如遇有「劫」，則兩方都欲取不能，欲與不可，若勉強取之，結果惟有破壞，若徐為收拾，尚可待自然的解決。滿鐵問題，是東北棋局的大劫，如果中日兩國，都詳悉這種局勢，那末，解決的方法，自甚容易。大凡國際紛爭，多由於相互不信不安，疑惑恐怖的结果；即如滿洲問題，在日本方面，以滿鐵為根據，頻頻地向東北和內地施行侵略主義，在中國方面，欲立即取消二十一條件將滿鐵權利整個收回，彼此不信不安，各懷疑懼的心理，於是就相持不下，永久不能解決。如果兩國中間，秉「相互平等」的精神，用和平友好的態度，共圖合

理合法的外交解決，在日本，不採取中國所想像的侵略主義，在日本，不採取日本所憂慮強烈手段，那末，爲國際糾紛重要原因的「不信不安，疑惑恐怖」，必消弭化除，而滿鐵問題，也就可以迎刃而解了。譬如棋局，首先着眼全局，則自然歸於決算，而彼此得同一的結果。

以上是小村氏提倡締結不侵犯條約的理論，至於具體的辦法，他也沒有詳細的計劃。在太平洋國際討論席上，對於此問題，雖經過幾番討論，但是也沒有具體的結果。日方所主張的，約有兩點：一爲日本尊重中國主權，一爲中國承認中日間一切現行條約。中國代表，不予同意，而風動一時的「不侵犯條約問題」，遂告一段落。

四，不侵犯條約的批評

小村氏的提倡不侵犯條約，也許是誠意的表現，但是日本外交當局和所謂學者名流們的附和，則無疑義的是一種欺騙的手段。「尊重中國主權」一個名詞，是日本歷來欺騙中國，暗中施行侵略主義的護符，日人在太平洋討論會席上的主張，還是以尊重中國主權，爲中國承認現行條約的條件，可見他們還是脫不了他們的傳統政策。所以日本人的所不侵犯

條約，和我們的「改約」主張，完全不同。

真正的不侵犯條約，應該和我們所主張的「改約」一致。換句話說，就是雙方妥協政策。但是既云妥協，則雙方當各有所犧牲，各所有讓步，對於日本的利益、與中國利益不相衝突的，當然予以承認，其與中國主權絕不相容的，如滿鐵駐兵權的把持，鐵路用地政治勢力的擴張、中國自築鐵路的非法干涉，則應使日本完全放棄。總之，改約的手段，雖較廢約稍爲和緩，但阻止日人以滿鐵爲根據的侵略主義，則彼此相同。

我們知道，日本人對於東北，認爲是他們的生命所寄託，他們的侵略政策，在他們強暴的武力可以欺侮中國的時候，無論如何，是不會放棄的。所以改約主張的實行，也必須要在我們的武力充實以後。

第三節 鐵路競爭

一、鐵路競爭的意義

廢約與改約兩種方法，當然直截了當，取效較易，但是在我們武力沒有十分充實以前，絕對無實現的可能。緩進辦

法，只有採用鐵路競爭方案，我國自己多築鐵路，減低運費，將東北全部的運輸，整個的把持住，使南滿鐵路營業衰落，自然歸於死廢，這就是鐵路競爭的原則。

這種政策，並不是最近才發明的，我國着手實行，已經許多年了，我國自築的鐵路系統，也已經漸次成立，在滿鐵之東，有瀋海，吉海，吉敦三路，在滿鐵之西，有打通，洮昂，四洮，齊克四路，就是所謂東四路和西四路兩個系統。並且這兩個系統，都已實行聯運，以圖吸收滿鐵的運輸。但是，結果究竟怎樣呢？不但不能爭奪滿鐵營業，而反可增加滿鐵的運輸，不但不能使滿鐵歸於死廢，而反被滿鐵利用為培養綫，與我東北民衆努力築路的初意，完全相反。

有人說一九〇三年滿鐵收入的減少，是受中國鐵路競爭的影響，日人提出抗議，也以此理由。其實滿鐵收入的減少，是世界經濟不景氣的結果，與中國鐵路無關，因為中國鐵路，在此時期內，比滿鐵的減收，更多數倍。關於此點，日本自己也承認過。（參閱上章第三節第六款）

這是什麼原因呢？就是因為滿鐵有大連為吞吐港，我國鐵路港口，竟付缺如的原故。如果我國不趕速自築海港，那

末，無論築路怎樣的多，都變成了滿鐵的培養綫，而增加日本侵略的工具，不但不能為東北之福，而反足以為東北之害。所以用鐵路競爭方案解決滿鐵問題的真實義，除多築鐵路以外，要從速開闢葫蘆的港口，以為吞吐的咽喉。

此外，我們還要遏止吉會路的成功，以減少滿鐵的勢力；要發展秦皇島，改良路政，以為增助葫蘆島的繁榮。茲分別討論於次：

二、葫蘆島築港

(1) 葫蘆島的位置

葫蘆島位於錦縣之南，渤海的北岸，距北寧路連山站僅三十里，有一支綫，直達半島上，半島突出海中約長六七里。島周圍抱成一大港，為軍事上及商業上的重要地點。島北為連山灣。凡煙台營口和秦皇島運來的貨物，都屯集於此。惟連山灣水淺沙多，開港不易，故歷來開港的人，都注意於葫蘆島南面的環抱海港。葫蘆島的交通，在水路方面，東與秦皇島為鄰，連營口，南行經煙台青島，達我國南方各大商埠及長江流域。在陸路方面，居錦州，錦西，興城三縣的中心，有北寧路貫通其間，由此路直接與東省兩大鐵路系統相

聯絡，以吸收東西兩部的貨物運輸出口，將來築港成功，則營業的繁盛，不卜可知。

(2) 葫蘆島築港的價值

葫蘆島港的價值，不在他的本身。而在與各鐵路的關係。葫蘆島離北寧路僅七英里，遼寧省的貨物，自然經北寧路由該島出口。吉林方面的貨物，由吉海，瀋海、轉北寧經該港出口。如若吉同鐵路(吉林同江間)成功，則縱貫吉林全省，更可奏吸收貨物的功用。黑龍江方面的貨物，可由齊昂，洮昂，四洮，打通，轉北寧由該港出口。總之，該島築港成功則東省全部的貨物，必盡為該島吸收，而大連將成爲廢港，茲將各地與葫蘆島及大連的距離，列表於下，以資說明：

起點地名	距大連哩數	距葫蘆島哩數	葫蘆島比大連約合中較近哩數	約合中國里數
洮南	五五八	四七〇.八	八〇.二	二四〇
吉林	五二五	四四七.七	五.三	一七〇
瀋陽	二四四	一八四.〇	三〇	一〇〇
通遼	四八八	三三〇.〇	一五八	六〇〇
昂昂溪	七〇〇	六二〇.〇	八〇.〇	二四〇

此外，尚有朝錦鐵路，與熱河相通，熱河方面的貨物，

南滿鐵路問題研究

也可吸收。

由此看來，葫蘆島可與遼、吉、黑及熱河，內外蒙古全部鐵路相聯絡，就現在已成功的鐵路而論，已經包括一千七百九十九英里有奇，計開：

北寧路關外段及其支綫	三二五哩
瀋海及其支綫	一九九
吉海	一二八
打通	一五六
四洮	二六四
洮昂	一四一
齊昂	一八
朝錦	九六
齊克	一三〇
呼海	六九
吉敦	一三〇
吉長	七九

至於與大連相聯絡的南滿鐵路，不過六百八十七英里有奇，尚不到與葫蘆島聯絡鐵路的長度之二分之一。

葫蘆島既有這樣長的聯絡鐵路，且碼頭上可同時繫一萬噸的輪船三隻，港內可停泊輪船四十隻，每年可吞吐貨物三百萬噸，到開港成功以後，大連港不久便要廢條，這是毫無疑義的。

(三) 葫蘆島築島的經過和現狀

自日俄戰後，國人見日人侵略日急，乃謀東省內政的革新，以圖恢復主權，光緒年間，徐世昌為東省總督，鑒於大連的繁榮，乃謀築一不凍港以為對抗，光緒三十四年，聘英人休斯為工程師，從事勘測，歷三月之久，結果以葫蘆島為適宜，是為築港計畫的發端。

築港計畫，全為休斯所定，其內容(一)於半島南端築造長一萬六千呎寬百呎的堤壩。(二)建築鐵路，直達堤壩上。(三)在堤上修築停車場，旅館，和倉庫等，用鐵路聯絡。(四)於島北海岸上，建築街市。(五)建港經費，第一期定英金八十萬磅，計六年完工。

計畫擬成以後，由清政府任命董開文為總辦，休斯為工程師。宣統二年十月開工，先敷設連山到半島上長凡七里的鐵路一條，以後着手建築堤壩。已成坊堤四百呎，砌石未成

部份二百呎，北海邊半告成功的堤五百呎。辛亥革命事起，工程遂告中止。

民國成立以後，變亂相承，經費缺乏，雖屬有人提議繼續進行工作，但始終沒有動工。到國民政府成立，國內統一，該島築港之議，又甚囂塵土，卒於民國十九年一月二十四日，由北寧路局長高紀毅，與荷蘭治港公司代表陶晉施在天津簽訂築港合同，計造價美金六百四十萬元，限於民國二十四年十月十五日以前竣工，並於十九年四月間，實行動工，到現在，已經有相當的成就，但是九一八事變發生以後，又陷入停頓的狀態，將來收復東北，惟一要務，就是這項工程的繼續和完成。

三、發展秦皇島

秦皇島為渤海內已經築成的良港，港頭有棧橋兩座，港內可停泊六千噸以上的輪船六七艘，萬噸以上的輪船，在夏季水深時，也可入口，可惜此港的支配權，完全為開灤礦務局所包辦，此局雖名為中英合辦，實在華人只供英人的驅策，喪權辱國，損失利益，莫此為甚！不過該港的建築，原為開灤局運煤之用，經英人的銳意經營，才有現在的規模。

該港既係英人假中英合辦的名義，乘機攘奪，無條約的束縛，則我國自可收回自辦，且葫蘆島一旦築成，則秦皇島自有相助爲用的必要，故必收回自辦，以期其發達爲東北兩大重要商港。

四·阻止吉會鐵路的成功

日本人謀完成吉會路，開闢清津港，與南滿鐵路取包圍的形式，以壟斷東北經濟命脈，在第四章已經詳述過。吉會路如果成功，則可吸收東省北部的全部營業，由清津港出口，清津港距北部各地距離，非常短近，海參崴尙且不能與之競爭，則葫蘆島更不待言。所以吉會路的成功，影響葫蘆島的前途甚大，我們欲求葫蘆島的繁榮，欲鐵路競爭方案的實現，以制滿鐵的致命，必竭力阻止吉會路的完成。

五·改良我國路政

(一)關於運價方面

鐵路對於運價，本來自己有採縱的權利，和外路競爭時，就利用這種特權。我國欲與南滿鐵路競爭，則運價的高低，也應特別注意。

例如北寧，四洮，洮昂，齊克四路，已於十八年開始辦

理聯運，茲以大豆三十噸一車爲標準，由龍江運至秦皇島，計一千一百二十八公里，計運費大洋一千零三十九元餘，現四路核減爲八百四十三元餘。由龍江至營口，計九百五十五公里，運費爲八百四十一元餘。如經四平街走南滿至營口，計九百四十一公里，運價大洋九百十八元餘。(內南滿運費日金二百六十六元七角，按國幣一元二角計算。)如經四平街走南滿至大連，計一千一百三十一公里，運費大洋九百九十元餘。(內南滿運費日金三百二十元四角)如由昂昂溪經中東南滿直赴大連，計一千三百十九公里，運費大洋八百七十七元餘，(內中東運費二百九十餘盧布。按國幣一元三角計算，又南滿運費日金四百十七元。)可見中國鐵路所減的運費，可以和南滿路競爭，如金價高漲，中國運價更廉，這正是很好的機會，並且將來葫蘆島築港告成，則現在營口和秦皇島所感受的設備不全等等的困難，都可免除，不過南滿運費，表面上雖貴，而事實上却非常便宜，因爲他們有一種返還運費的辦法，此種辦法，即運貨時照章收取運費，而事後因契約的關係，可以將所收運費，退還幾成，切實計算，就非常便宜了，這種返還運費辦法，我們應從速做效實行，不

然，就非隨時審察，切實把運價核減不可。

(二)關於稅捐方面。

國家行政，不能與鐵路合作，是中國普通的現象，往往鐵路核減運價，政府又增加稅捐，結果還是等於零，就東北貨物稅捐來說，還是以三十噸一車大豆為標準，由中國鐵路運輸，由龍江出口時有統捐，計大洋二百十元，如往營口，加有出口稅大洋七十一元六角，又加海關常關稅大洋三十六元零五分，如往秦皇島，除統捐和常關稅外，加出口稅七十一元六角，又加山海關統捐一百四十五元八角六分。要是經由南滿路，除龍江統稅同樣徵收外，如往大連。僅加出口稅大洋四十二元七角，如往營口，加出口稅七十一元六角，比較起來，可知經由中國鐵路的稅捐，繁重得多，我們欲與南滿競爭，僅核減運費，還是無濟於事，非把稅捐一併核減或免除不行，現在常關稅雖已取消，山海關稅捐，也已核減為三成，但是這種稅捐，愈少愈好，最好能够完全取消。

(三)關於辦事手段方面

我國鐵路路員，往往以機關職員自居，完全失去營業性質，對於填發憑單，授受貨物，都要貨商遷就鐵路，鐵路決

不肯低首下心去便利客商，至於支配車輛，流弊更不可勝言，所運貨物，時有遺失情事，雖有賠償一條，而手續繁雜，有名無實，要是南滿鐵路，填發憑單，接受貨運等等，都很迅速簡單，支配車輛又很公平，保管貨物，更為可靠，并且他們招徠營業的手段，也非常週到，對於客商，異常密切，減價及種種優待辦法，均是應時而起，使客商能完全利用，又有種種宣傳，使所定辦法不致虛設，我國鐵路的情形，完全與此不同，路員與客商毫無聯絡，定有減價或優待辦法時，一登廣告便算完事，相形之下，巧拙自見，所以我國鐵路要和南滿競爭，對於辦事手段方面，也非大加改良不可。

(四)關於運輸辦法方面

南滿鐵路運輸大豆時，有所謂混合保管辦法，因為大豆是一種主要輸出品，商人常因市價或用途關係，急於提取，若必等原貨運至大連時，已有遲緩之感，滿鐵就定混合保管辦法，以投濟此弊，這種辦法，是依豆的品質成色，分為若干等級，滿鐵只將大豆往大連運輸，不管貨主為誰，交運的人，可隨時向大連領取同等級的豆，不必等自己的原貨，此法自實行以後，豆運迅速，貨商便利，運輸日見暢達，這種

辦法我國鐵路，也要做效實行，才能與之競爭，並且在自己港口設立銀行，辦理押運，多設倉庫，保險公司等等，都是急不可緩之事。

第四節 結論

在上述的文字裏，我們可以顯明地看出，廢約和改約兩策，雖較為直截了當，然在我國武力未充實以前，絕對沒有實行的可能，鐵路競爭雖收效較緩，但隨時可以着手進行，在三省之中，說是「穩健」政策，亦無不可。

不過，事實已經告訴了我們，我們自己在東北建築鐵路的時候（如北寧路打通支綫，瀋海路北山城子西安支綫及開豐，吉海等綫），日人總是假借平行綫為理由，屢次提出嚴重抗議。葫蘆島築港的消息傳出之後，日人就日夜思量，圖謀應付的方法，雖他們以為中國政治不良，這種偉大的計畫，一時不易成功，未曾大肆聲張，然而所謂二線二港主義，完成吉會鐵路的陰謀，就因此而決定，到最近兩三年來，東北築路運動，風起雲湧，各路聯運，已告成功，葫蘆島築港合同，亦已由北寧路與荷人簽訂。於是日人大起恐慌，大聲疾呼的說是滿鐵的危機，日本權益的損害。報紙雜誌，更極

力從事鼓吹，舉國沸騰，大有不可終日之勢。於是無端尋釁，乘機搗亂，所謂高寶山事件，中村事件，層出不窮，最後，竟釀成震驚全球的九一八東北事變。

我們所謂「穩健」的鐵路競爭政策，何以也有這樣不幸的結果呢？推其原因，還是不外兩端：

(一) 沒有充分的武力為後盾。

(二) 政治未上軌道，人民堅決的意志，不能表現。

這樣看來，如果我國還不力圖自強，那末，無論施行怎麼「穩健」的政策，結果還是同樣的失敗。

現在東北半壁，整個在日人武裝佔領之下，如果我國不能設法收復失地，那末，本文所討論的，已等於「明日黃花」，毫不適用於目前，不過，因國際局勢的推移，我國民氣的沸騰，東北失地，終有完璧歸趙的一天，那時候，這鐵道競爭政策，還是非促其實現不可，因為這是解決滿鐵問題的無上法門，也是挽救東北危亡的惟一要道，這裏，還有一點，我們應該特別注意的，就是在收復失地的時候，無論如何，不要簽訂喪失權利的任何條款，我們知道，東北現在所處的地位，完全是過去不平等條約所造成，如果再加上一層東縛

滿鐵問題研究

，那末，滿鐵問題，將永無解決的希望，而東北也終久免不了被日本的吞併，所以我們要解決滿鐵問題，在目前應該：

(一)從速收復失地，

(二)不簽訂喪權條約。

然後，再以全國的力量，努力

(三)澄清政治，充實武力，

(四)實行鐵路競爭政策。

這不但是東北存亡之所關，也是中華民族安危之所系。

望政府當局及全國民衆，一心一德，勇往直前的幹去！

本章參考書

滿蒙鐵路與
葫蘆島築港

(見交通經濟彙刊二卷四期)

徐克

中日締結不
侵犯條約論

(譯文見十八年十二月大公報) 小村俊三郎

大公報社評

(十八年十二月二十日)

日本帝國主義與東三省

許興凱

滿蒙權益擁護秘密會議紀錄

葫蘆島概要

(見北平晨報東北問題
第二十期至二十二期)

顧紆珣

外人在東北之鐵路侵略
政策及中國應付方略

(見東北交大校刊)

鄒恩元

東北年鑑(民國二十年)

東北文化社

滿鐵運價表

滿鐵會社

滿鐵業務報告書

滿鐵會社

葫蘆島築港合同(見東北交大校刊)

我國童子軍調查

中國童子軍自成立以來，日漸發展，據中央國童子軍總會籌備處調查所得，關於童子軍三項登記統計，截至上年底止，共有七百五十一團部，服務員三千八百八十人，童子軍共有六萬零二百二十七人，



哥倫比亞之築路工程



哥倫比亞之築路工程

熊正璉譯

譯
述

哥倫比亞共和國，位於太平洋及大西洋之間，為南美之一小國，其幅員不廣，僅四十萬方哩，人口不多，祇七百五十萬，全國在政治上分為十四省，每省又分為若干市，全國道路分國道及省道兩種，前者為中央政府所築，後者則為各省府所造，近年以來，該國對於道路之擴展，不遺餘力，其工程之進行，不仰外力，概由其國家政府及各省政府量力經辦，築路經費、原由政府課稅內籌撥，近年乃更發行公債，（其多數皆行銷於紐約市場）以補不足，最近二年在美國市場，共集有二萬萬金元以上之資本，以助其本國鐵道及公路之建築，該國因地形多山，故道路之建築艱而且費，即如由太平洋岸以至首都伯哥達，（Bogota）中間須經過安迪斯（Andes）地方之二個山嶺，有

時高出海面一萬呎，爲築路非常之阻碍，在昔內地與大西洋岸之交往，全恃麥克德命那河（Magdalena River）以爲惟一之溝通道，該河通流，幾及全國、祇便小船之航行，且達乾涸之時，常年有數月不能行船，故交通之阻碍，莫此爲甚，

距今五年之前，國內有對於公共事業熱心之市民數人，因鑒國內交通之不便，起而作改良道路之運動，奔走呼號，多方宣傳，以謀革興路政，竟能由每年數千元之預算，以達數百萬元，照去年報告，已增至二千萬元矣，

經費根基既已穩固，於是由海岸以達內地，公路之數大計劃，亦逐漸實現，其中較大之計劃，厥爲墨德甯（Medellin）至大西洋岸之公路，（長約二百英里以上）該路一通，則將聯通墨城與大西洋間之交通，其經費之一部，係由發行公債所籌，計劃之估值爲一千萬金元，

其次計劃則爲加里（Cali）至太平洋之公路，加里爲國內西部商業中心地，其與內地運輸之溝通，有鐵道公路及河道之便利，至其與海面之交通，則有太平洋鐵路可爲運輸，該公路完成之後，將由汽車往來運輸，可由太平洋直達馬尼色爾士，（Manizales）及咖啡產量最豐之崑底歐（Lundio）該路之需要已甚顯明，不過政府拮据，無款建造，故計劃之先，已定該路爲稅路，將來車馬之通行，概須徵收通行稅，現已有一私資創辦之公司，獲得政府允許，承築該路，是將來徵得之通行稅，可抵一筆建築經費也。在初尙未發行股票之先，人人對於此類

稅路之集資，因全無知識，頗多懷疑，嗣經積極宣傳之後，始獲相當了解。富與貧老與少被激之餘，義憤所驅，欣然解囊，予以捐助，初不問其投資之得能收還，其一腔熱血，蓋祇知爲國求進，以助其成功耳，迨股票發出之後，最短期間。已售入一千萬金元，亦可見其國民之踴躍輸將，不亦壯乎，迨後范里(Vale)省加以援助，復售入一百萬金元，

該路將爲八十英哩，由加里安西斯西嶺(高出海面二千呎)至山巔，(高出海面六千五百呎)然後直下以達海岸，僅就其傾斜平均價值，每英哩約合四萬金元

該路正步美國後塵，儘量投資於其道路之建築，最近國會且通過一案，議決汽油每一加侖，准徵稅五分，以作國道建築之經費也。(完)

卑劣道路的不經濟

熊正堯譯

在我鼓起勇氣來買汽車以先，曾問許多朋友詢問他們購置一輛汽車的花費怎樣，他們都回答說，他們很不想曉得這些的一切，似乎認爲有了汽車以後，未免過事奢侈，所以在我第一次越野旅行的時候，我竭力把汽車上一切的用費，作了一個計算，幸能獲得相當的結果，這次旅行共計八千五百英哩，曾駛過各種不同式的路面，也曾經過多處殊異的山嶺。

從旅行回來以後，因想作更深的探討，也許是想把自己的經驗和別的比較一下，我的注意乃被牽引到一本公報上面了，這本公報標名，「汽車及輪胎行駛價值的統計，」是埃俄窪州

立大學 (Iowa State College) 機械實習廠九十一期出版的公報。讀過之後，我才知道我的計算是在平均情形之下，同時覺得公報裏面把不同式的路面上，車輛行駛的費用，各有區別一點，和許多其他的事實，更能深切的引起我的興趣，

他將所有的道路區別為三種，就是(一)上等道路，(Pavements in average condition) (二)中等道路、(粗沙碎石及松油所鋪) (三)下等道路，(土質微量粗沙及泥所鋪) 因欲便於比較起見，我把一輛汽車行駛的費用，特製一圖，來表示其中較大幾點，

在第一點我知道我乘汽車每年行程一萬一千英哩，(公報上認此為平均哩數) 在上等道路上行駛比在中等道路上，要節省一百零八元九角，同時在上等道路上行駛比在下等道路上，每年要少二百二十六元六角，上述的差別，祇就我的一輛汽車計算，已能節省如許，假若把所有的汽車每年照一萬一千英哩數來算，加起來算，為數不是很可觀嗎，用來改進道路，也未嘗不可，

公報上已將一輛平均汽車的行駛費列舉清楚，所以我照他的意思，也製就一表，定名(“The Automobile Dollar”) 這個表可以在一瞥之中，把汽車一切的費用，顯示無餘，

不問多遠祇問多少氣力！

在我個人方面是一個車主，對於這些東西很有興趣，其中的一切，我凡是要不斷地去研

究，然則關於坐在前面和坐在後面位子上開車，在這三種道路上行駛，每英里所耗費的氣力，醫生能給我們一個測驗嗎？這樣的一個圖表，又能顯示什麼呢？我曾在下等道路上作過短程的行駛，在體格方面所需的奮力，比作一天苦工的奮力還要多，那末根據事實，我可以估計在下等道路上，所耗、行駛五十英哩的氣力，等於在上等路上行駛三百英哩的氣力，關於這一點，我深記得在一九二九年夏季，我在劣等道路上一個短程的行駛中，幾乎耗盡了我的體力和心力，

結果怎樣呢，駕汽車的人，當他計劃夏季旅行的時候，真的會因省錢而擇路行駛嗎，我不敢說他決不至於的，因為我的經驗這樣的告訴我，他必須視他開車時所耗費的氣力是否影響他旅途中的享樂，才能定他的路由，我又以為在粗蠻而且危險的路上，縱使景物絕佳，駕駛的人，祇有功夫對付他的車子，決沒有時間來賞觀風景的，照過去旅行中的經歷，我並不覺得 (Grand Canyon) 怎樣好，其實是不錯、因為向那面去的路，是要由大路走的，我的全力正聚精會神的注在駕駛上面，已沒有旁顧景物的興致，在另一方面我駛過 (Crater Lake) 的時候，因為道路良好，駕駛不出力，可以儘量地賞鑒那湖上的一切，所以他的美的印象，永遠嵌在我心目之中，

再有一點，因下等道路有增無已的每况愈下，對治路修理店舖的收入，日見豐盛，我在

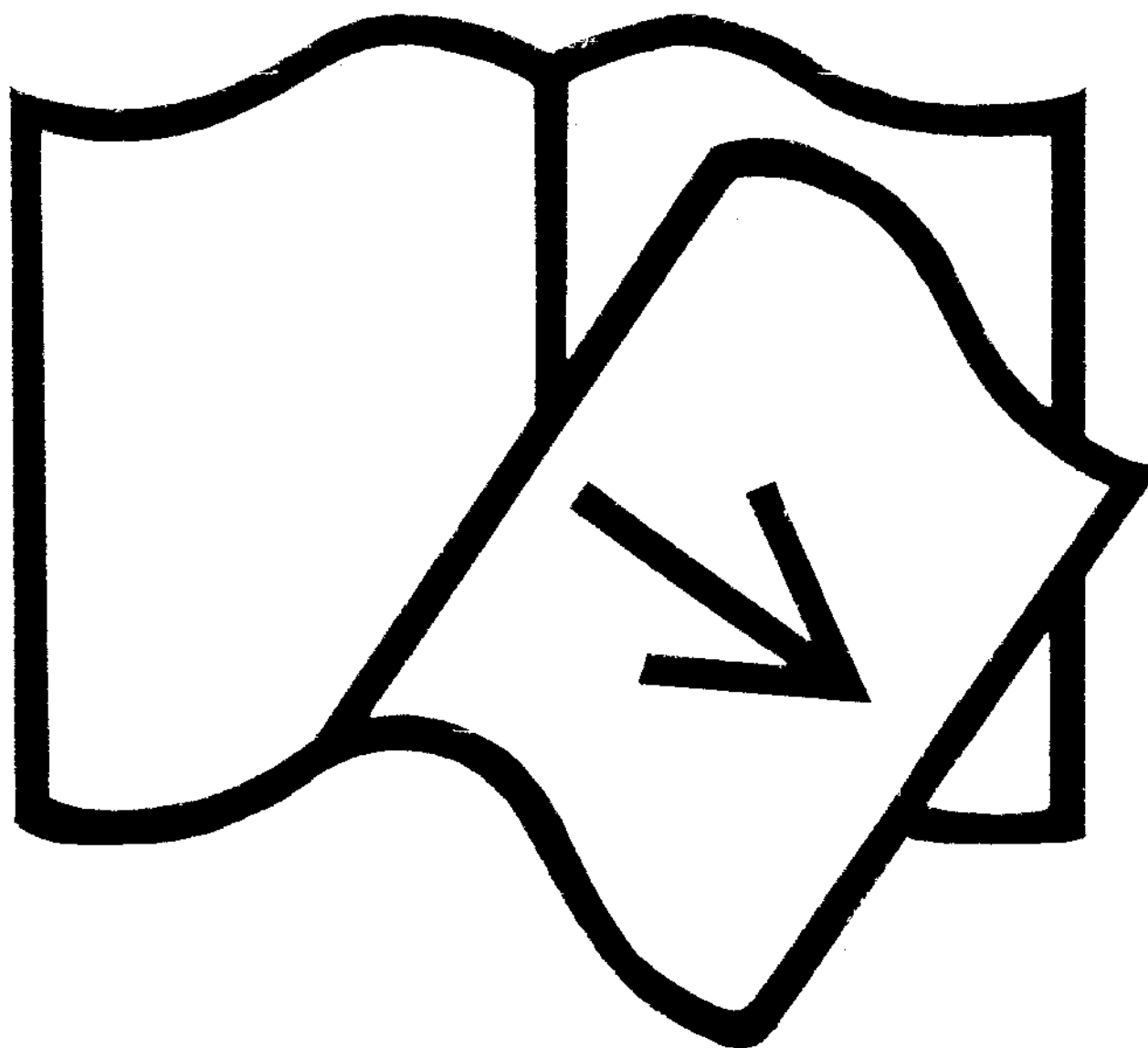
一九二八年夏季旅行經西南兩省的時候，幾乎無時無刻不會不看見輪胎有毛病的汽車，在格臘浦（Gales）地方的修理店，夜以繼日的工作，就是一個明證，那個在旅行事業上有什麼影響呢，假若旅行的人們都避路而行，擇好路而棄壞路，這班修理店舖，或者其他的營業，就不至於有這麼多，這也是有一得必有一失的道理。

奧里貢州（Oregon State）的汽車協會，曾經有過一個報告，估計一九二九年之中，遊覽的人在洲內的消費，達二千五百萬元，其他後進的洲分能不注意及此嗎？

再次重要的就是汽油稅，在一九三〇年差不多每洲都在徵收這種汽油稅，只有一洲未經實行，有的每加侖徵二分，有的六分，全國平均三分又六二，汽車協會估計在一九二九年，共有十六萬五千輛汽車到奧里貢來遊歷，每車停留七天，若使每車在洲內時用汽油三十加侖，平均稅率，可徵十七萬九千一百九十元，用來發展路政，也就可觀，

將來不久我們可以得到一個海岸和海岸中間，橫過大陸的道路已經築成的報告，到那時候我們注意觀察車務，遊幕的人曾說過，越野旅行也不會是什麼「氣力比賽」，全部的情形，也會慢慢的變為良好的道路，踴躍的旅行，豐富的收入了，

（完）



缺 **7** - **8** 页

本路二十一年十一月份重要工作報告

遺失符號例處罰補發以昭鄭重
 本月修車成績...茲將本月修車成績列表如次

貨車			客車			機車					通 月 別 發 別	
江岸廠	鄭州廠	長辛店廠	鄭州廠	江岸廠	長辛店廠	彰德廠	長辛店廠	石家莊廠	江岸廠	信陽廠		鄭州廠
三三	一九	三〇		四	一四				310	105	225	十一月三十一日 至十一月五日
三三	一三	二七		六	二二				601			十一月六日 至十一月十二日
四一	一二	三一		三	一七		229	634				十一月十三日 至十一月十九日
二一	七	一六		三	一六				579			十一月二十日 至十一月二十六日
二九	一五	三〇	一	一	二一	117	61		520		637	十一月二十七日 至十二月三日
三三六			一〇七			一一					總計	

(戊)會計事項

● 籌備比時職...
● 員欠薪辦法...
● 除款仍予保留俟查明審卷印核議具復等因查本路前欠比籍職
員美來士白抵霜白良祚曼赫瓦德方台布六員薪水共三萬四千
八百七十八元七角一分已發欠薪支付券一萬七千六百六十二
元實欠一萬七千一百十六元七角一分茲擬定籌還辦法呈請
大部轉知該會將本路所發各該員之欠薪支付券一萬七千六百
六十二元如數寄交本會當將前欠該六員之薪水連同前發欠薪
支付券掉換現金一併照表列之共數一次匯還以資結束

○ 已請追加員... 本路遵令於十月一日起實行貨車負運輸
○ 費運輸預算... 已在不願鄭漢間各大站先行試辦旋經車會
兩處以沿路倉庫或須建築或暫行租用舉凡磅秤蓬布印刷品等
項必須添製或另印又員工不敷分配亦須略增通盤籌畫所有本
年度內資本支付及營業用款均須呈請追加預算統計資本支出
項下需追加洋十九萬二千三百三十元營業用款項下需追加洋
三十萬七千六百五十二元(內開辦費七萬二千元)以上二項
共需追加洋五十三萬九千九百八十二元但內除資本支出之全

數及營業用款內之開辦費外完全屬於經常費用者全年度自十
月份起算至次年六月共九個月不過需洋二十七萬五千六百五
十二元惟查營業用款預算向以進款數目為比例預計將來增收
運價姑照上年貨運進款數目推算約略估計查上年份貨運進款
為一千五百四十一萬一千七百五十元零八角七分內除政府及
本路他路材料等項運輸均有專價與其他貨運項下裝卸調車延
期等費不計外屬於通常貨物進款者實計一千四百一十七萬一
千一百九十九元九角六分每月平均係為一百十八萬零九十三元
三角三分按本路負責運輸自十月份起就各大站漸次推行照普
通運價增收一成以本年度上半年期負貨物按貨運總額百分之
三十預計三個月可增收運費十萬零六千二百餘元又下半年期再
按貨運總額百分之五十預計六個月可增收運費三十五萬四千
餘元九個月間預計可增收四十六萬零二百餘元此外如負責貨
物增收之優先最優先以及裝卸保管檢查等費當亦不在少數
業經彙編追加預算表營業預算薪俸單呈請 大部核准施行

本路二十一年十一月份重要工作報告

○ 撥抵認六河溝... 部令飭將部認六河溝煤礦公司應續交
... 煤礦股本十萬元... 股款十萬元由該公司欠繳本路股息及
運費項下撥抵等因已與該公司商妥如數劃抵由本路分別填發

本路二十一年十一月份重要工作報告

收到股息及運費收據另向該公司取得收到部交股款正式收據一紙填具解款聯單連同原收據一併呈 部作為本路抵解第九兩次攤還積欠部經費

○永昌轉運公司函詢
○退還修車借款辦法
漢口永昌轉運公司業已歇業函詢前納修車借款如何退還一案經路務會議次前納修車借款各商如有歇業者准予轉移他商抵繳運費如不願轉讓統俟明年二月底將款發還已錄案函復該商知照矣

○各商請還預借二成
○成運費處理辦法
此案經路務會議議決前發修車二成借款借據自明年三月一日起抵繳運費二成已錄案函復天津蘆綱公所知照并呈 大部備案

○部令飭將路款
○悉存中央銀行
應與該行商洽妥貼以期盡量交由該行存匯等因查本路與該行應行商洽者計有二點(一)本路經歷年軍事以後營業收入大受打擊近年以來概係寅支卯糧全賴各銀行透支以資周轉茲就本年最近十個月所向各銀行透支而言每月最少須透支一百餘萬元最多須透支一百六七十萬元本路預計將路款悉存該行其他各銀行勢必拒絕透支不肯通融所有必須經常透支之款關係本路各項開支甚鉅擬請該行照上列額數訂

立長期透支契約以資協濟(二)本路一切路產自疊遭摧殘之後路枕朽腐車輛殘破現正積極整理添補修建舉凡所購之料無論購或路購向係由各銀行先開保函支付承辦之商行以資保證此項料款酌量路收豐蓄逐日提存備付於付款期前存足為止現在本路所購材料已由各銀行開出之保函共約國幣一百萬元將來或因事實需要須超越此數亦未可定惟以後路款既存中央銀行則本路以後購料統應由該行照開保函以上兩點均經分別列表函致該行商洽請其允諾照辦并將邊辦情形呈報 大部核示

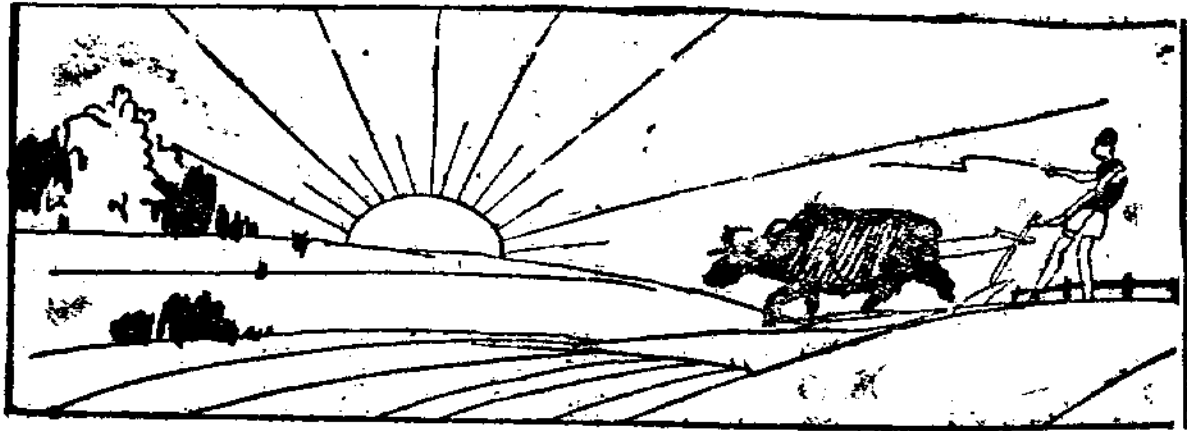
○撥付湘鄂
○路協款
部令自八月起加撥湘鄂協款五萬元以四個月為限統由前欠部經費項下扣抵已照撥至十月份在案十一月份應撥五萬元於本月十五日如數照撥該路核收取具印收此係第四次撥付之款應作第八次攤還積欠部經費已填具解款單呈送 大部鑒核轉帳此項增撥之款業經撥清

○查復協餉情形
○形一案經詳細查明呈復 大部
部令飭查前撥第三集團軍及第四方面軍協餉情形一案經詳細查明呈復 大部
○部令將比庚款車價除額
○額選撥隴海路應用
查本路借用比庚款購車應撥還之車價除屢次解繳費撥外淨欠二十

萬零五千七百一十四元三角三分經 部令准自十一月份起每月解繳一次計二萬九千六百四十七元最後以期照實欠數額匯解在案茲奉部令以隴海路展築東段路線及建築老窩碼頭工程 需款甚急飭將本路應解之比庚車價餘額按期撥該路應用等因自應遵辦已分別呈復函知該路查照自本月起按月於月終照撥

世界第一長橋

美國事事以世界第一自誇，最近建造之世界第一長橋，又已竣工，橋跨哈得孫河，自 Upper Manhattan 通至 Fort Lee 長凡三五〇〇英尺，工程共歷四半年，造費共計六〇〇〇〇〇元，如此偉大建築，亦可驚人矣，



大事記



大事記

本路二十二年一月份大事記

四日

奉部令飭各路局一律禁運私鹽

奉部令飭調查預計最近各該路可能最大運輸限度酌定需要機車車輛數

目除現有可用及可以修理駛用者外尚缺若干比例分配規定現應添購

之機車車輛數目分類詳細列表呈部以便統籌核辦

奉顧部長卅電以後各該路支付貸款除在備用款內動支零星數目可由經

辦處課領轉外其餘均應由商號依據法定手續具領

訓令會計處飭遵部限日期編送十九年度下半年二十年度上半年計算書

函知漢口稅捐稽徵處本路與湘鄂路定於二十二年一月一日起實行旅客

大事記

二

聯運希查照

五日

奉部令飭各路局酌購中國油漆提倡國貨

奉部令爲防範機車自動開行起見特訂定管理機車應行注意各點仰飭屬遵照辦理

通令各處署本路發給員工二十一年份年終獎金已奉部准仰遵照部定辦法造單逕送會計處審核

推朱委員侶雲晉京報告本路教育及產業兩委會工作狀況

呈鐵道部本路修理三陽岔道已於上年十二月二十四日完工請備案

本路規定貨運列車情形核與部令飭辦之三種貨物列車性質相同似無再另規定之必要呈部鑒核

六日

准特黨部函各區分部定期改選仰各處室署轉飭所屬屆時予各黨員時間之便利

規定機車使用煤油標準後七八九三個月實施情形呈部鑒核

七日

電各處署仰遵照部電編送行政計劃

准武漢警備司令部函送更換證章式樣通令各處署知照

奉部令整理客運轉令各處署分別遵辦具報

九日

奉部令飭本路所有臥車應厲行整潔并嚴飭隨車員役注意招待并具報

指令車會兩處據呈部頒負責提貨單章程第二章第十四條押款提貨之規定請予修正一節業奉部令應毋庸議

奉部令飭將現在應添購之機車車輛數目分類詳細列表具報轉令車機兩處會同辦理具復何委員長公畢回漢本日照常視事

十日

奉部令免除警隊與員工衝突辦法轉令各處署遵照

令知工務處建築鄭站四面圍牆奉部令核准

十一日

車務處呈送黃河橋圖樣全份作為參加芝加哥博覽會徵品

指令本路工會新鄉事務所不必參加段務會議

函本路特黨部各工會事務所不必參加各段行車安全委員會希轉知

奉部令准主計處函催二十二年度概算限二十二年二月底以前編送到部轉令各處署遵照
十二日

大事記

准湘鄂路局函請修復江邊岔道以便運輸機車渡江轉飭工務處查照辦理

十三日

訓令車會兩處轉飭所屬對於登記站帳及變更報單票據各節切實整理呈報核定

十四日

奉部通令北寧路職員楊其湛虧缺潛逃各路永不叙用

呈鐵道部凡發寄須經兩路傳遞之電報其過綫費由各路分別收免似較簡便易行

呈鐵道部本路運輸鮮貨仿照津浦核減四成運費定於一月十五日實行請備案

十六日

呈部派員監視銷燬舊價率客票

奉部令各營業管理局總稽核或稽核員經費應自辦理二十二年度預算起一律暫行列支於用·一

·二總管理處項下轉行會計處遵照

訓令車工機三處及警察署轉飭所屬嚴防站廠所橋樑路綫電綫

十七日

奉部令轉奉院令公布軍機防護法應即通飭施行轉行所屬一體凜遵

通令各處署轉飭所屬員工乘坐放工車一體遵佩證章符號

奉部令負責運輸之收貨人應依照規定簽章如不能寫字而又無印章蓋者可印手模代之

十八日

奉顧部長電飭按照中政會議決參加芝加哥博覽會徵集出品標準酌量選定出品儘一月底逕送滬會并應繳各項照名呈部備案

奉部令公布修正國有鐵路員工撫卹通則各條

奉部令取銷軍運條例第十八條第二項小麥一項規定已奉國府明令公布轉行車會鄭平四處遵照

十九日

奉部令周口店運至平豐之煤斤按照坨里同樣收費辦法姑予展期一年轉令車會鄭三處遵辦旋據車務處呈報遵自二月一日起實行

二十日

奉部令公布修正貨車負責運輸提貨單章程第一章第一條

通電全路員工籌發獎勵金困難情形并勗自勉

本路各等客車冬令加溫設備情形業經呈奉部令飭辦各點轉行車機兩處遵辦

呈復鐵道部關於建築豐楚枝綫與本路殊無利益反足削減幹綫貨運似可不必興修

二十一日

大事記

六

通電全路破除舊歷年關積習努力工作

本路上年十月因醫藥各費超過預算令將各院所冬季藥品及經臨各費分別減免現冬季已過特將前項辦法加以修正通令各處室署遵辦

奉部令道清路陳莊車站自二十二年一月一日起加入國內聯運轉令車會鄭平四處遵辦

二十三日

奉部令各路員工因公乘坐貨車應准按照本部規定四項辦法處理仰遵照

二十五日

准駐路總稽核室函本路二十一年度用一·一六預算數已支用過半請轉飭設法撙節轉令各處署

遵照

二十六日

奉部令修正國有鐵路員工消費合作社通則轉令各處署室各委員會工會遵照

呈鐵道部本年二月一日起實行全路整車貨物負責運輸請備案

二十七日

奉部令嗣後呈請購料時應將各該項材料外國幣價及當日匯兌率在附註欄內注明以憑核辦

奉部令發鐵道部統一鐵道會計統計委員會組織規程轉飭所屬一體知照

奉部令解釋工會理監事任期應自當選之日起計算轉令各處署室工會知照

二十八日

奉部令轉奉院令抄發公務人員服用國貨辦法轉飭所屬知照

奉部令本路運煤由北往南至漢口者特准按八折計算運價此種辦法以半年為期自二月一日起實行

本路因由平南下旅客近甚擁擠特增開平鄭間第三四次特別快車呈部備案

漢口市政府函請將雙洞門上單洞孔從速改寬轉令工務處查案議復

嗣後員司請領免票不得假冒持用簽發時應負責嚴核倘再查覺濫發或借用定予嚴懲轉令各處署

遵照

三十日

派錢桂一接收道清交換枕木存儲大橋附近備用

三十一日

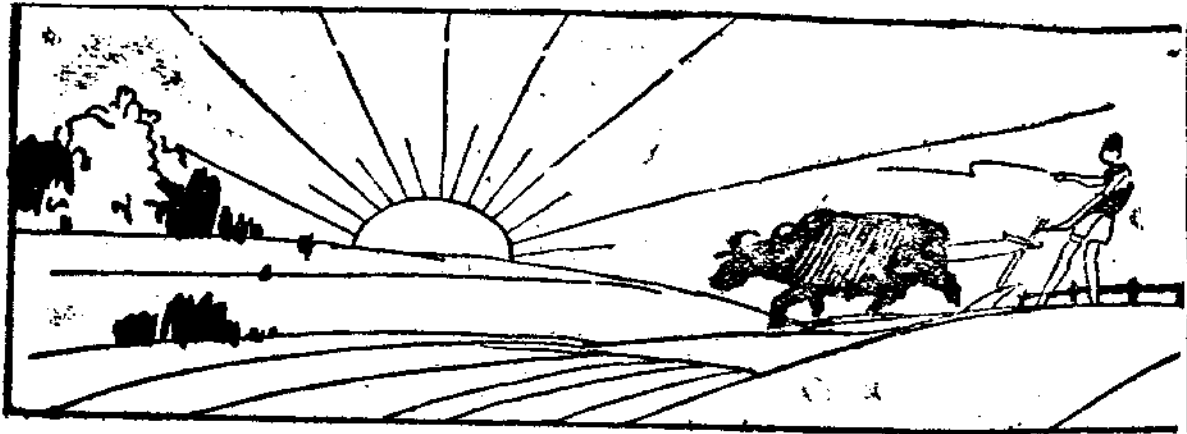
通令各醫院各診療所嗣後各院長醫師對於各員請給病假濫簽假期及調驗徇情一經查出定予嚴懲

本年二月一日起先在前門等七站實行站上收票擬具規則呈部鑒核

訓令車工兩處會商最簡省建築臨時貨倉辦法呈核

太陽力之利用

塔什干土壤學考察院近試驗太陽力積聚，已告成功。○：七一，萬米突之太陽力積聚器能在夏日使六十里突之水由十八度增至一百度（攝氏），照此計算，每米突積聚器每年可煮水一萬六千里米突，考察院又發明隔離太陽力之法一百度之水一百五十立方米突在一年中逐漸變冷至與空氣之溫度相等，按太陽力在蘇聯已被實際應用，塔什干考察院已有完全太陽力為原動力之廚房，浴室及水塔，考察院工作人員之家庭中，亦充分利用太陽力，在薩馬干地方，使太陽力為電力之試驗，已獲新奇之進步去，



路務會議紀錄



紀

錄

平漢鐵路管理委員會第六十次路務會議紀錄

時間 二十一年十二月三十一日上午十一時

地點 本會四樓會議室

出席人 蕭杞枏 周鍾岐
朱侶雲 關棠

周以森 薛鍊

湯敏時 蕭開叔

卓宙 張紹元

湯玉階代 梁永璋

關祖章章雲代

侯士箱 吳國良

列席人 傅元善 梁德昂 盧榕林 沈之準

主席 蕭杞枏

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一) 據總務處考績編譯兩課簽擬修改鄭州辦事處組織規程請

公決案

委員會交議

議決 照修正通過(總務處辦)

路務會議紀錄

(一)本路員工功過抵銷應否加以時間限制請公決案

委員會交議

平漢鐵路管理委員會第六十一次路務會議紀錄

時間 二十二年一月十四日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 何競武 朱侶雲 周鍾岐 蕭杞楮 關業 張紹

元湯玉階代 吳國良 王金職章雲代 周森 侯

士箱 湯敏時 張宗祥 薛鍊 梁永璋

主席 何競武

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)據車務第三總段呈擬組織本路營業經濟調查團研究開發

本路業務提倡貨運一案應如何辦理請公決案

委員會交議

議決 一就原有技術業務研究改進委員會分別研究

平漢鐵路管理委員會第七次委員會會議紀錄

議決 交法規委員會詳細核議具復再行核定(總務處

辦)

二關於業務事項推周蕭二委員率同車務處長研究

改進

三關於技術事項由工機兩處辦事以上參加組織共

同研究(總務處辦)

(二)據警察署呈請長辛店電汽搖車加裝鐵甲撥歸信廣段應用

以固防務一案應否照辦請公決案

委員會交議

議決 緩辦(總務處通知)

(三)據工會再呈備請恢復本路二年加辛仍以三元起碼并修改

職工計辛章程一案應如何辦理請公決案

委員會交議

議決 詳敘理由呈部核示(總務處辦)

時間 二十一年十二月三十一日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 蕭杞枏 朱侶雲 周鍾岐 關 棠 何競武 差

列席人 卓 宙 湯敏時 蕭聞叔 梁永璋

主席 蕭杞枏

紀錄 王龍飛

開會如儀

甲報告事項

主席報告第六次委員會議議決執行經過之後周委員報告略稱
查閱第六次委員會議議事日程第一案內所稱關於本席十一月
二十六日飭段發給魏君特別快車頭等三等票各一張准記會帳
一事認為漫無限制於事實上稍欠明瞭因本席當時出巡沿路適

平漢鐵路債務整理委員會第十一次紀錄

日期 二十二年一月十六日下午四時

地點 管委會四樓會客室

出席人 關 棠 蕭聞叔 常振漢 朱紹標 周 森 葉梯

雲 周 舒

債務整理委員會會議紀錄

與六河溝礦魏請工程師子毓相過談及關於修築通達衛河支棧
情形因有必須同赴該地踏勘之處故當時約同前往事關本路利
益且係臨時面邀魏君同行故不得不准予記帳乘車以盡地主之
誼特為補述俾明真相

乙討論事項

(一)據王務處呈復本路沿棧僅六河溝一處為出產製造洋灰石
料之區擬與六河溝煤礦公司合辦洋灰廠一案應否照辦請
公決案

委員會交議

議 決 推周委員率同工機專門人員先往查勘再行核辦
(總務處擬會令行知工機兩處)

主席 關 棠

紀錄 華麟光

開會如儀

一、主席報告 奉管委會訓令略開據會計處呈稱本路近向發

欠薪委員會會議紀錄

合公司訂購枕木三十萬根計價美金十六萬餘元又向斯可達訂購機車配件計價約國幣二十六萬元此兩項材料均為二十二年份整理之用請飭債委會依照原定計劃由基金內撥付等情飭查照辦理等因本席以呈部全案尚未奉到批准明文而基金保管委員會亦未成立每月預備提存之基金未便接受支付更談不到但此項料款均與整理計劃中工程方面有關應如何辦理之處請討論公決

清理欠薪委員會第十八次會議紀錄

日期 二十一年十一月十八日上午十時

地點 四樓客廳

出席人 周 森 蕭開叔 王永照 麥泗泉 常振漢 梁德

昂趙智初代 莊恩圻 梁達祥 王文俊 晏啓柱

夏 立 范伯煌黃篤初代 許建康 傅元善 朱紹

標

有撥存基金及付出料款似可由會計處暫為代辦將來再補手續

各委員先後發言意見與周委員森所言各節大致相同

議決 路局訂購之枕木及配件核與本會計劃相符但枕木

已運到一部份應由路局照尋常手續辦理本會祇能

承認二十萬根訂購機車配件則完全通過第一期應

付之款應請管委會先行籌發俟基金保管委員會成

立後再函請該會補辦手續轉入基委會帳內並將今

日通過情形呈請管委會轉部備案

散會

列席人 盧知鏗

主席 周 森

紀錄 楊承煦

開會如儀

甲報告事項

一 朱組長紹標報告第十七次會議議決各案辦理經過情形

一 主席報告 茲奉管委會第一五八七六號指令轉奉 大部會字第六三八四號指令本會改組成立經過情形清理積欠薪工辦法以及提存基金均奉准備案令開應呈復各點本席另文提案討論

一 梁委員達詳報告最近車務方面清理欠薪進行經過情形 查本處員工欠薪表曾於十七十九兩年間各已填送一次該項欠薪表除死亡離職者業於十九年間檢送欠薪委員會審核外其餘者尙存本處故此清理欠薪即以前送之欠薪表爲根據並未飭屬重行填送惟上項欠薪表既已填送兩次並局址由漢移平復又由平移漢檔案搬運難免凌亂故闕漏者固屬不少重複者亦所難免而兩次之填送日期復已事隔兩載中遷調人員不下數百十人原在甲段業已填送者至乙段後復又填送本處員工共有六千餘人之多檢查核對殊多費時現用舊薪水單人數爲依據逐一核對如有重複者即行剔除如有闕漏者列單發段轉飭補填此項工作行將完畢惟因人數衆多仍恐不免有重漏之虞至欠薪數目之覆核尙未着手現已由本處繪造各段欠薪情形表發交段站詳細查核分別更正彙據各總段復核完畢呈送到處復核員工欠薪數目

即以此表爲根據擬俟調查重漏情形完畢後即行着手復核惟欠薪表內對於欠薪期內係在何處供職並無專欄註明勢須檢查舊卷恐非極短期內即能釐事此乃本處近日清理欠薪之大概情形也

一 王委員文俊報告最近工務方面清理欠薪進行經過情形 (一) 電飭各段場速將十五年以後歷次欠薪情形詳細列表送處以備參考現在第一總段業已送到二三總段尙未送來已經函催(一)各段場欠薪表除第一總段新店林場北橋工段已經送到及第三總段已退回補蓋官章外其餘第二總段南橋工段黃山坡李家寨兩林場信陽苗圃均未送來(一)本處各課室離職及死亡員工欠薪表除已收到少數外尙有多人未經填送(一)本處收到各段之欠薪表已飭經辦各員於每日應辦公事之外積極從事辦理掛號復核及清查列表等事項

一 梁委員啓柱報告最近機務方面清理欠薪進行經過情形 機務處辦理調查欠薪事項係由處特予訂立清理步驟即先將各段欠薪複雜情形逐類查明次將當時未及造具之正式帳單一律補編齊全再次復將在欠薪時期所有借支挪用及

欠薪委員會會議紀錄

因交通梗阻致有彼此移調員工列給重複或竟缺漏等等關係事實悉行清查明確最後則將調查表紙分發按名填報現在本處除已分發調查表僅待填報復核外其餘各端辦理大致均已就緒惟茲所得欠薪總數約計洋壹百貳拾陸萬伍千餘元再除應予扣抵之各次暫發攤派挪借等項約計亦數萬元大概實欠之數不逾壹百貳拾餘萬元

一 莊委員恩圻報告 總務處方面尚無整個的成績可以報告現在所收各員欠薪表亦不多填法頗不整齊多係籠統數目考績課擬先就各員職務及薪津數目從事審核進行不免視各處為緩

一 常委員振漢報告 會計處方面員工較少清理尚易着手近日收到各員欠薪表已交綜核課復核彙齊送會

一 盧課員知鏗報告 警察方面與總務處困難情形略同各段薪餉底單署中無從查考將來只可仍在考績課員司履歷中審核職務薪津情形

一 主席報告 本日議案重要問題甚多上次議案第四項暫緩討論

乙 討論事項

一 主席提議 茲遵部令(會字第3004號)所開各點分別提出討論

(子)籌還欠薪應用何種方法是否仍發不記名欠薪支付券用抽籤辦法發還或按照欠薪成數分期攤還請公決

議決 另發新支付券將舊券收回規定按年分期攤還當由主席推定莊委員恩圻晏委員啓柱王委員文俊常委員振漢會同章擬發行支付券條例及支付券式樣由莊委員召集

(丑)上次已發欠薪支付券除已經抽籤六支約計發還欠薪八萬餘元其未抽籤之欠薪券一百二十餘萬元如何處理查經第十五次會議第二案議決「歸本會統籌辦法辦理之」似覺含糊應請一併切實購具辦法

議決 俟新券發行將舊券換回
(寅)上次清理欠薪印有備發不記名欠薪支付券二百五十萬元除已發一百三十餘萬元外其未發之券應否一律註銷倘有漏發等情被欠員工前來要求補發是否因時期關係一律不准補發請公決

議決 未發之券應查明一律註銷倘有漏發者應填入欠薪

表內聲敘理由俾便審核

(卯)至於上次已發欠薪支付券若干各處領去若干發出若干留存若干以及已抽籤之各確數及其收還之支付券如何處理是否已經注銷應由會計組分別查明列表報告俾可呈覆 大部

議決 請各處就可能範圍內儘力調查務於本月二十日以前填送本會俾便彙核呈復

(辰)其基金利息當轉知會計處收入路帳並擬將本會辦事細則第十一條略加修改將「基金利息應知照會計處收入路帳」等字訂明以遵 部令

議決 (一)修正本會辦事細則於「第十一條存入本會議定之殷實商業銀行生息」句下增加「其應得利息按

清理欠薪委員會第十九次會議紀錄

日期 二十二年十一月二十七日下午四時

地址 四樓客廳

出席人 周 森 蕭開叔 麥泗泉 常振漢 梁德昂
莊恩圻 梁達祥 王文俊 晏啓柱 夏 立
范伯煊 許建康 傅元善 朱紹標

欠薪委員會會議紀錄

期知照會計處收入路帳」(二)本會基金各行利息

太抵應由會計組分函漢平各銀行商請酌加

二 梁委員達詳提議 在欠薪期內選購之員司其欠薪表應否按照欠薪時之服務處所分別填送抑或某總填送請公決(附說明存卷)

議決 按照欠薪時期服務處所分別填送以便審核惟填表時應注明以後轉入某處

三 主席臨時動議 本會審核組應依據第十四次會議常組長報告各處參加人數趕即組織成立先請各處將派定員名開送到會以便開始審核時通知各員到會工作
議決 通過

列席人 盧知鏗

主席 周 森

紀錄 楊承熙

開會 如儀

甲、報告事項

欠薪委員會會議紀錄

- 一 主席報告 本會所訂清理欠薪調查表式暨說明書前經管理委員會巧代電呈送 大都電鑒核現奉 大都會字第七一九七號指令准予備案
- 一 傅秘書報告 第十八次會議議決各案辦理經過情形又第十八次會議紀錄主席提議子項議決確定草擬發行支付券條例委員紀錄員當時將許委員建康漏列案由莊委員函請加入並已將紀錄原案更正矣
- 一 莊委員恩圻報告 總務處所屬員工欠薪表已送到課者甚多經飭趕即審核擬俟審核完畢即可陸續移送本會
- 一 梁委員達祥報告 車務處所屬員工欠薪表無遲滯情形者業經查核完竣其有遲滯情形者正在詳細審核約在明年一月底即可移送本會
- 一 委委員啓柱報告 機務處所屬員工欠薪表業經審核大致就緒惟各員工有借支情形者本處無法稽核
主席發言此項借支由審核組與會計處接洽辦理
- 一 王委員文俊報告 工務處最近清理欠薪經過情形
(一)各屬欠薪表計第一總段第三總段北橋工段及各村場均全部收到第二總段除總段員工黃河修理廠工友死亡離職員工欠薪表業經收到外其餘尚未送齊南橋工段亦未送到(已電催)
- (二)本處各課室在職及死亡或離職各員工欠薪表均將繕造完畢
- (三)本處所收欠薪表已覆核者計一總段及北橋工段全部第三總段一部份總局各課室一部份
- (四)已經覆核之欠薪表正在掛號呈處查章者計第一總段及總局各課室
- (五)本處於十九年八月已送會計處者計有死亡及離職員工欠薪表四百八十五份
- 一 常委員振漢報告 會計處所屬員工欠薪表在職者多已填送離職者送到尚少
- 一 盧課員知鏗報告 關於警務方面員司已有頭緒長警困難極多
主席發言 各處清理欠薪進行經過已由各委員報告本處以為將來以支付券清還時可採取兩種辦法(一)欠薪月份無問題者應提前辦理有疑問者須詳細審查無妨稍緩(二)欠薪表已送到者儘先審核未送到者只好俟送到再辦

農林部一書房辦事處

一 麥委員泗泉報告 本會前請各處將所存舊支付券數目詳查具復現在總車工三處尙未查復應請各處委員轉催從速辦理

乙討論事項

莊委員恩圻許委員建康王委員文俊常委員振濱晏委員啓柱提出 遵擬發行支付券條例請 大會審定呈 部核准施行

案

清理欠薪委員會第二十次會議紀錄

日期 二十一年十二月三十日下午四時

地址 四樓客廳

出席人 周 森 蕭開叔 麥泗泉 常振濱 梁德昂

莊恩圻趙世彝代 梁達祥 王文俊 晏啓柱

夏 玄朱紹標代 范伯煊 許建康 唐國彰

列席人 傅元善 朱紹標

主席 周 森

紀錄 楊承煦

開會如儀

欠薪委員會會議紀錄

議決 將先決問題三點預先討論決定再將條文逐條通過

(一)名稱應規定為「平漢鐵路民國二十二年清理員工欠薪支付券」(二)票面種類應分百元五十元十元五元四種一元券不便採用(三)攤還辦法(討論經時未能決定)

主席報告 關於支付券發行先決問題第三點討論已久迄未決定此點正關重要本日不及解決請各委員再加研究於本星期五召集第二十次會議繼續討論遂散會

甲報告事項

主席報告 第十九次會議關於支付券發行條例先決問題第三點討論經時迄未解決本日召集會議繼續討論所有向例報告可以免除 又本會委員皆係兼職各處課務甚忙本會開會時間復極短促議案討論因慮不厭求詳但宜恪遵 總理遺教民權初步第七章規定各節減少冗論維持秩序俾易解決而利進行願共勉之

乙討論事項

一 支付券發行先決問題第三點攤還辦法

欠薪委員會會議紀錄

主席報告 關於攤還辦法第一層「每三個月攤還一次」上次

會議已經通過尚未解決者在定期發還與無定期發還而已

關於各方面主張理由及利害所在前已詳細討論現在預備

表決票請出席委員註明贊成與否以便檢查取決多數

結果 出席委員十二人贊成定期發還者十一人不贊成者

一人遂通過定期發還

一 討論草案條文

名稱(起草原文)平漢鐵路管理委員會發行員工欠薪支付

券條例

議決 應依照上次議決案第一點修正為「平漢鐵路民國

二十二年清理員工欠薪支付券發行條例」

第一條 (起草原文)本會為籌還十七年六月以前歷次積欠員

司工警薪餉津貼差費房租獎金等項發行支付券名曰

平漢鐵路員工欠薪支付券

議決 修正為「本路為籌還十七年六月以前歷次積欠員

司工警薪餉津貼差費房租獎金等項發行支付券名

曰平漢鐵路民國二十二年清理員工欠薪支付券」

第二條 (起草原文)本支付券額定四百萬元(所有前次發行

之舊券除已抽還者外均以本券照數收回併行按次攤還)

議決 修正為「本支付券額定國幣四百萬元(所有民國十

六年發行之舊券除已抽還者外均以本券照數掉換

)」

第三條 (起草原文)本支付券分爲百元五十元十元五元一元

五種祇列號數概不記名(凡欠薪尾數不滿一元者於

第一次攤還者一律以現金發清)

議決 應依照上次議決案第二點修正為「本支付券分爲

百元五十元十元五元四種祇列號數概不記名(凡

欠薪尾數不滿五元者於發給本券時找付現金)」

等四條 (起草原文)本支付券爲抵發攤還員工欠薪之憑證概

以券面十足發行並不折扣亦不給息

議決 應修正為「本支付券爲清還員工欠薪之憑證概以

券面十足發行並不折扣亦不給息」

第五條 (起草原文第七條)本支付券之發行就凡有欠薪員工

經逐名填具之欠薪表由清理欠薪委員會審核明確按

其實數欠目配發之

議決 應將次序移置並修正文字改為「本支付券之發行就清理欠薪委員會核定之員工欠薪表實欠數目配發之」

第六條 (起草原文第五條) 本支付券攤還之本金按日由本路營業進款內收入之現款暫提百分之二作為還本基金無論何項要需一概不得挪用或中止提存並由南北兩出納課各將逐日提存款目按旬迥具旬報交本路日刊刊佈(前項暫提成數一俟路收暢旺時得由清理欠薪委員會呈請核准增加之)

議決 應將次序移置並修正文字改為「本支付券攤還之本金按日由本路營業進款內收入之現款暫提百分之二路收暢旺時得由清理欠薪委員會呈請核准增加此項基金無論何項要需一概不得挪用或中止提存並由南北兩出納課各將逐日提存款目按旬迥具

整理產業設計委員會第十三次常務會議紀錄

日期 二十二年一月九日(即星期二)下午三時

地點 管委會四樓會議室

出席人 朱侶雲 張紹元勞可遠代 周 森夏 玄代

產業設計委員會會議紀錄

旬報交本路日刊刊佈」

第七條 (起草原文第六條) 每日提出之本金由清理欠薪委員會交指定之安實銀行存儲所有銀行存款憑摺及支票亦交清理欠薪委員會保管每屆還本由該會公推負有簽字提款責任之各委員(主席担任其一外部派專員一人總務會計車務工務機務五處各一人共七人)於支票上共同簽名蓋章但至少須五人以上方為有效

議決 應將次序移置並修正文字改為「逐日應提基金由清理欠薪委員會交指定之安實銀行存儲所有銀行存款憑摺及支票亦交清理欠薪委員會保管每屆還本由該會負有簽字責任之各委員於支票上共同簽名蓋章」

主席報告 本日已屆下班鐘點以下各條容再召集會議討論
通過遂散會

吳 清 黃兆桐劉存僕代 湯敏時周國瑞代

梁 園 王金職 鍾代

二席 朱侶雲

紀錄 王毓珍

開會如後

(甲)討論事項

一、本路計劃擴濶段玉帶門至濟生馬路一段地畝填土應如何着手進行案

(說明)附錄原案

主席提議

議決 1.一、二、三、四、五、六、各項關於測量水平

需用土方及預算報告原則通過

2.關於第七項 原擬利用採取襄河揚子江一帶淤

泥用以填墊一節曾由工務處王處長函託香港某

取土工程司詢商承辦據覆以工程條件不合因本

路只填六十餘萬土方而彼需百萬土方以上之工

程始能承辦未便進行又且一次須籌鉅款頗多窒

礙仍應採取本條辦法先行呈報 管委會令飭工

務處計劃取土車輛經過之軌道即將舊有之漢宜

路照舊舖回并預算恢復此段軌道工程材料費用

以資計劃而利進行

3.關於第八項 先行函產業課調查官錢局所有毗連該段之地畝若干及時值若干呈報 管委會考

慮能否趁現在未填土時斟酌情形以廉價購歸路

有以便整個填土直通中山馬路等繁盛市塵而免

為所隔斷若價格不合或另有困難之處當仍照原

擬與該局商洽代填土方舊議續訂合同

4.第九項關於該官錢局未填土之地應需多少土方

俟第八項有成議時再行詳測

5.關於第十項 預算該段填土工程照前項取土報

告地點常因雨水關係水漲時即不能工作每年取

土工作只有數月時間是以所需運土機車車輛亦

只在能取土時期內應用應由產業課設計股先將

每年能取土之時間及每年工作時期由應需運土

若干開單詳叙以便呈報管委會令行機務處車務

處預備籌備機車車輛以便運土并可由機車兩處

預算該項機車車輛撥給運土之後其運輸能力實

合運費若干俾將來填土完成可以統計此項填土

工程實合投資數目

6 關於第十一十二兩項係市政關係自應樹立馬路中心標點及指定洩水出路其第十三項修築馬路工程主權各節屆時與市政府另案商妥後再行計劃

7 關於第十四項係填土後能收地租若干之一種預算暫時勿庸討論

以上各項應彙擬詳細案由呈報 管委會核辦由玉帶門至濟生馬路全部工程預定三年完成一因水漲期間不能取土一年之間只能工作數月二則本路經濟能力能否一次籌足鉅款不如分年工作分月撥付經費較為方便每年工作并不停頓完成期間又只三年至所擬土方經費約一百零一萬餘元購取土地畝地價約二萬餘元工務處舖設玉帶門至張公堤之舊漢宜路之軌應需費用若干須俟該處計算始能確定官錢局地畝或收購為路有或代填土方之應需經費亦須另行計算統計全部工程約一百餘萬元之譜如分三年完成則每月需款四萬餘元大約可以應付應如何籌撥之處統呈 管委會核示

產業設計委員會議紀錄

二、擬先清查灤口以北已租地畝之各大站地畝庶期整理租務工作早日觀成案

(說明)附錄原案

主席提議

議決 查灤口至北平之地畝自民十二清查之後至今并未清查當時亦僅及大站而止歷年既多難免為人侵佔且十四年後續購之地亦未載入總圖業經本會第十二次常會議決組織清查隊兩隊實行出發清查并擬定組織簡章人員分配經費預算各表呈奉 管委會批准茲因北平前門坨里周口店石家莊租務糾紛請求減租及積欠太鉅之故會由管委會指定之審查會審查結果呈報路務會議議決施行擬先將北平前門至石家莊各大站先行清查并更換合同核減租價等級等因自應先行遵辦即照原擬組織法先成立一隊以省經費而便迅速進行所有該隊人員儘由產業課工務處及當地車工各段站長以及本會熟習此項工作人員借調兼任早日出發從事整理所有各該大站清查後仍應繼續順序清查沿路大小各站以便完成

總理紀念週紀錄

一四

全路清查工作如將來必須添加清查隊時再行成立第二隊以便由灤口向北對測茲先推定梁委員園担任清查隊長呈請 管委會委任并責成梁隊長負責遴選熟習此項工作人員呈請借調照案組織成立併案呈報 管委會審核分別令委并令行車工各處所有該清查隊到達當地各該段站時各該當地段長站長應隨時協助并兼任該隊交際員以利工作

三、租商退租收回棧地經由他處逕許他商借用此項辦法應如何取締案

(說明)附錄原案

主席提議

議決 呈請 管委會通令加以取締 (不叙原案)

平漢鐵路管理委員會一月二日 總理紀念週紀錄

蕭委員主席行禮如儀後致詞

略謂：各位同志。各位同事。今天並無特別事件報告。請將今天開會的意義。分作三點來談談。

一放假：今天是民國二十二年第一次紀念週。所以開一簡擴大紀念會。但是回想去去年適在

四、改良外段租案會勘防止糾紛免延時日並將餘地劃整為零

出租案

(說明)附錄原案

主席提議

議決 照案通過呈請 管委會遴派委員會同車工兩處及

產業課辦理

(乙)臨時動議

一、關於漢口慈善會及電報局借用本路地產應如何補充手續以杜將來糾紛案

主席提議

議決 另案辦理

主席宣告散會

國難。並未放假。現在國難除前年九一八。還加上去年一二八。自然更加嚴重。何以又放假。我想這箇放假。並不愉快。因爲不放假。恐怕改用陽歷紀元這一層意思。大家都忘記了。現在奉令新年放假。是一面要我們沉思默念種種國恥。同時一面不要忘記民國是改用陽歷紀元。今天擴大紀念會並不是擴大慶祝。是要大家到這裏來開會。不要忘記這兩箇意思。

二紀念：查前二十四年一月二日。適爲本路向比法借款團收歸國有管理的紀念日。現在已二十四年了。同事中有久在本路者。大可想想二十四年前本路景况如何。現在又如何。應該常常設法改良進步。才可不怕被外人恥笑。所以本日是值得我們紀念的。

三努力：二十二年已經開始了。俗語說：「一年之計在於春」這句話很有意義。因爲無論個人家庭。社會上農工商事業及國有各機關。以及國家大計。都要有一箇打算。現在照本路論。我們應從今日始。各處課段站廠等都要將一年之中工作計劃的設施。打算起來。齊心協力。按着步驟。實行努力去做。這就是今天紀念週所希冀於同人的。

一月九日 總理紀念週何委員長講演詞

我此次離開總局赴路視察。有五星期之久，對於沿途頭二等站站台。及各工廠各學校。都有考察。抵平後。因病住院三星期。路上這一年多多的成績。以國內各路情形。比較來看。是很滿意的：車上站上。收拾得都很清潔。不像從前那樣骯髒了；各站搭蓋風雨棚。添置排

椅。旅客可以坐談休息。可以躲避雨雪。不像從前的不便了。路上員司。對旅客都很和藹客氣。知道講究主顧的感情。不像以前那麼官僚腐化了；沿綫廁所。從前只有北平石家莊漢口三站稍好。其餘大小各站。都是隨地使溺。現在各站廁所都修建完好。很合衛生；站名牌也是很要緊的一件事。不識字或近視的乘客。往往不知身到何地。現在各站已仿京滬改換。極明瞭的站名牌。不久可已完全裝齊。還有各站加築圍牆。改由站上收票。流弊可以減少。路收自然加多。本路車站秩序之壞。為全國最。我一年來竭力主張改良。現在大智門信陽循禮門各站台圍牆。已次第完工。我相信雖化數十萬。一年即可賺回。此種設備。費小效大。應當注意。故於各站設備清潔美觀。以及路員整潔辦事程序。已有極大的進步。照路上外表來看。可以表示我們中國鐵路不是長此腐敗的。不是不能改良的。我非只擇小處着手。我認為這是重要的事。如果諸事能這樣進步下去。不但平漢生命和同人事業有很大希望。國家體面和民族精神。亦可以表現出來。以上是車務方面的事。機務方面以前惡習慣。如車頭進廠。到時不能開出。現在均已改進；一年來工作。比過去數年均有長足進步。工務處亦很努力。但是我所說的進步。不過是比較而言。若以本路人工和機器應有的效能而言。還差得遠。二萬五千員工。可以說百分之九十九心是死的。頭腦是板滯的；如此次我考察長辛店的工廠。雖然比從前好的多。但工作能率。經我自己考查。和專家估計。每人只盡到百分之三十五。

還有百分之七十五沒做出來。所以八小時開動的機器。只有二小時的生產。長辛店一處爲進步最大者。尙且如此。其他各處就可知了；斷言之。本路各處工作平均效能。只能到百分之二十。我想本路要辦好。只有大家拿出自覺的天良來。否則就是本路的寄生蟲；自二十二年起大家要以路爲家。拿出公的心思。努力奮進；爲路謀發展。就是爲本身謀幸福。我感覺本路太危險了；從前軍閥是用革命手段打倒的。現在我也決心實行革命手段來辦理本路。如果辦不通。就立刻離開本路；今天當着 總理設誓；我絕無私見。我今年要來領導全體員工。將本路一切不良惡習剷除；我的政策是實行「管理」二字。以前惡習。在不能管。今年起要層層的管。同仁也大家起來管我，世界無論何國即蘇俄共產五年計劃。也沒有說國家一切企業聽其自生自滅的。從前的惡習是不能理。今年起一切要理清。不合理的使他合理。有放棄職責的。即認爲害羣之馬。就不客氣的去掉他；必期工作效能。由現在百分之二十五的水平線超越而上。今天我說這話。是由一年來許多的積感而發。譬如最近這一月。爲本路開路以來最壞的一個月。本月是旺月。較之六月淡月的收入。還趕不上。實在是駭人聽聞的事；現在山海關失守了。如果政府出兵抵抗。則軍事進退。平津必生問題。本路適當其衝。同人未來的國難工作。至重且大；所以今年同人只有一條路可走；就是努力幫着委員長。如何生產。如何渡此難關。同時須知此時不僅是農村經濟破產。是社會整個經濟的崩潰。將來或有不發

薪之日到來。我主張從今日起。大家各自節省。各自貯蓄起來。預爲後日地步。至於公事。我已說過了。要實行革命的管理。我是富於情感的。從前不免有所通融。現在知道全憑感情是不行的。所以今後辦事。絕不通融。一切依照章程做去。不合的路章就改正重訂。必使一切趨向合理化。我重行申明：凡爲公的事。我必強幹。幹不通。即離去本路：希望同人照我所說努力做去。

平漢鐵路管理委員會一月十六日 總理紀念週何委員長演講詞

今天擴大紀念週。有個很大的意義：山海關失守了。華北的屏障。已經撤除。這不僅是守土軍人的恥辱。整個民族都丟盡了臉：不僅是守土軍人的無用。是整個民族的無用。然而在失守以前。我們守關的安德馨營長。能率領數百健兒。全體殉國。使日兵不敢輕進。設使沒有這一戰。日軍長驅直入。北方恐怕已不是這般局面。所以安營長及他同時殉義的壯士。實在可以代表中國軍人。可以證明中國民族不是沒有出息的。如果我們中國的軍人。人人能如安營長。和他所統率的健兒一樣。東三省何至於失掉。即失掉也早已收回。今天的擴大紀念週。是奉中央黨部令對安營長全營死難的熱血壯士。表示哀慟的追悼和欽敬。同時我有幾句話告訴同仁：中國人素來對於忠義廉恥。很能深刻認識。每當國難臨頭。必有幾位民族英雄出來捍衛。我們不要因爲丟了一部份土地而灰心氣餒。只要我們有整個辦法。抱定決心做

去。決不失敗到底。知識界人若灰心。那國家就真無辦法了！所謂整個辦法。據我個大的意見。還是在九一八以後發表的主張。全國一致。準備最大犧牲。決心抵抗到底！情勢如此。再不能醉生夢死。抵抗固失敗，不抵抗亦失敗。民族精神永久尙存。不抵抗失敗。我們是何等的慚愧！況且一個民族。如果能夠堅決抵抗。外力的侵陵。結果必不致於失敗。過去的失敗。漸漸證實。吉林的王德林。一年來死力阻止日人建築吉會路。現在彈盡援絕。退走俄境了！丁超有被俘的消息！吉林義軍都退入邊境。蘇炳文馬占山兩將軍。也都敗走入俄。這等事固然痛心。但是他們是因抵抗而失敗。有很大的代價。至少可以得到世界同情。先哲的格言。明白告訴我們說。天助自助。所以我們的出路。只有自助。只有抵抗，希望國聯是癡人夢想。淞滬一戰。抬高我民族的地位不少。即如此次山海關事件。日軍的武器。比我們的良好得多。但結果我們雖死安營長五百餘人。日軍的死亡數目。實在決不能比我們少。可見日人的武力。並不可怕。日本佔領東三省。國內已發到數十萬萬公債。每師團到中國來。每月要百餘萬軍費。如果增兵太多。國內必起恐慌，所以我們長期抵抗。可斷定他失敗。抵抗分直接與間接，直接的是鐵與血。間接的是努力生產。同時實行經濟絕交。本路同人服務交通界。負生產責任。希望大家一心一德。振作精神把路辦好。我對於長期抵抗。有三個理想。第一。中國是世界的商場。中日如長期戰爭。世界經濟必大受影響。必起失業恐慌。國際形

勢必生變化。那時我們從艱難困苦中磨練出真正民族精神，或者可以找出一條生路。第二。中國軍人只顧個人安逸。東省已失。內戰還是不息。我理想假定和日本開戰。日本派重兵來中國內地。現在一班好內戰的軍閥。會一齊覺悟。第三。中國人現在一般通病。是留戀於歐洲淺薄文明。真正愛國份子還要推崇到農民。其餘知識階級。大都趨向繁華。多數金錢。因此流入外國。要想把一般人從淺薄文明圈裏拖出來。只和日本開戰。重要口岸。都聽到砲聲。震醒淺薄社會的迷夢。然後才得到真正的建設。我的理想是如此。我想同人中必定有跟我表同情的。現在政府已決計抵抗了。我們要幫着政府齊心抵抗。並且向親友多多宣傳。在本路管理之下。做一個健全愛國努力抗日的國民！

本路駐平辦事處紀念週報告

二十一年十二月五日，平漢路駐平辦事處紀念週，因何委員長蒞平，所有在平各處所員司，及長辛店工友代表，一體參加，由何委員長主席，報告如次：

鄙人回憶上次來平，已經七個月有餘，此半年內，因蔣總司令抵滬剿匪，一切應付，以致延至今日，始獲來平參加紀念週，要說的話，非常之多。自到任迄今，適為一年，此一年內，關於個人感想，及路上檢查經過，愈覺報告加多，前時總局在平，故北平辦事處人員，多由舊局留用，與本路關係尤為密切，亟應就一年以來，各處工作，說其大概。本路情況，

與他路不同，年代亦比他路遠久，不能互相比較，祇能以本路今年，比較本路去年，營業進款，有無進步，其實尙須除去最初兩個月不算，祇能以十個月作比，關於理財方面，惟一政策，不外開源節流，鄙人到任之初，裁汰數百人，卽爲節流不得已之計，復在出差加班加點各費，盡力節省，在十個月內，居然省了五十萬元，此外在雜支方面，省四十餘萬元，協餉省四十萬元，總共節省一百五十萬元，就開源言之，最要在增加營業進款，憶去年到任時，各站貨積如山，南段方面，共匪蹂躪，北段亦罹水災，而今則共匪漸次肅清，漯河駐馬店等站，均無積貨，營業進款，竟比去年多一百五十餘萬元。但就客票說，去年且較今年爲多，烟葉及芝蔴，今年亦均難於銷售，而收入竟有如此成績者，實賴車工機各同人全力協助所致。蓋因車務方面，特別快及尋常快，取締綦嚴，整理生效，每週已有三次尋常快，及五次特別快之開行，計比去年客票進款增五十萬元，貨運亦增加近一百萬元，其中亦有因與北寧聯運，及煤運特別陡增者，此後再行整理，尙可增進。機務方面，去年機車，祇有七十餘輛，今年則有一百二十餘輛，除由南滿修理者外，其餘由長辛店，信陽，劉家廟各機廠自修者，亦二十餘輛，尙有因各項配件，須俟外國運來，方能修補，綜計全體壞車，在明年三月以前，當可修竣大半，此實賴全路工友之力所促成，本路工友良好者極多，概已留用，間有少數不良份子，則不得不施以淘汰，計已開革者，信陽十餘人，劉家廟及長辛店各數人，此外又

增加良好工友不少，去莠助苗，實爲增進工作效能所必要，惟據專門家推算，本路機車各件，祇能用至民國三十四年爲止，車輛只能用至民國三十八年爲止，完全改換年限，亟宜預爲補救，陸續訂購機車，及各項材料，一面仍須加緊工作。工務方面，就橋樑言，在南段者因從前建造不堅，如信陽廣水等處橋樑，均宜改築，綜計需款四百萬元，擬先籌款一半，實行改換，蓋橋樑不固，難行重大機車。欲行使大機車，須先建築堅固橋樑，此項計劃，須待大後年方能解決。他如枕木應換者，需一百五十萬根，因經濟支絀，祇得先買五十餘萬根，按三根換一根，其餘擬本年添購七十萬根，再行掉換。鋼軌破壞頗多，約需一百萬元，從事整頓。若建設方面，如風雨棚，廁所，柵欄，圍牆，天橋，澡堂等，向爲各大站所缺者，今已陸續添造，又如學校前由員工捐輸成立者，今則悉由公款辦理，另行組織教育委員會，督促進行。醫院及路警房屋，亦漸有添建。以上所述工務整理，須待至民國二十三年，機務整理，須待至民國二十四年，方能解決，皆因需用資本，及購買材料之故。若車務方面，則多恃人事整理，前因電報太慢，經竭力改良，並增加無綫電務，使電報得迅速之效；從前車務分段長，多駐局不辦事，今則令其悉赴路上奉公；餘如車務員司，吸食鴉片，調驗不檢，開革不少；從前車務人員，制服多不完整，且無皮大衣，現已陸續製發。綜計車工機三方面，一年以來，成績均有進步，從節省及盈餘所得，約三百萬元，但已購買制服，枕木，橋樑，機

器，以及配件，均已擺在路上，可是本路里數極長，年代極久，雖搬上兩千萬元亦看不出來，本路自民十五以後，各項設備，糜爛不堪，正如肺病，已入第三期，全體員工，素依本路爲生，如再不加緊努力，將何以自存，况北平人員，原爲北局所產生，尤須深知自奮，對於路政，加以深刻之研究，本會已著有本路年鑑，中創辦迄今，逐年分項，詳爲記載，同人可購買參考，俾使全路問題，研究有得，則不至有監工不知行車，機務人員不識橋樑之弊。至個人感想，前次任局長時，未有成績，此次任委員長，益自努力，幸賴同人協力，此挽彼推，互相接進，始有今日，雖尙須五年之整理，既有同人努力，共助本人，雖一旦去位，亦可使後繼者，縱非鐵路專家，當亦因之有辦法可循，北平辦事處，人員擁擠，居閒散者，頗不乏人，日後淘汰，實可顧慮，故擬將技術人才，調赴路上，壯年者調赴總局服務，以增工作效率，此外本路人員，務須革除虛僞習慣，例如車輛出軌，車工機三面，輒互相推諉，至於開會協議分擔善後之責，而呈文冗長，多至千餘言，終無獨肯負責之語，故擬自明年起，應本諸革命精神，改良公文，打倒一切虛僞，尤其應將管理二字，實行做到，先管後理，管即管束，各首領以次應實行管束所屬員工，不可如今之站長，不敢管束長夫。一任其妄行者。并希望黨部人員，隨時從旁糾察。各首領如不管束所屬。各黨員如不從旁糾察，我爲黨部監察委員，祇有盡我彈劾之責。理即條理，各項公事，如不合理，亦祇得竭力糾正之，否則因

循數衍，恐在此肺病第三期，淪於不可救藥，勢必至有管理不得之一日了。故我極希望同人從事努力改良，往前進步。明年將常來北平，與諸位談話，同人能將此次演講，對於同人等竭力宣傳，更爲鄙人之希望，演畢而散。

何委員長在鄭州召集全體員工訓話紀錄 二十一年十二月三日

我自去年到鄭州，與各位談過一次話，以後總沒有機會，今天再來與各位談談，回想我第二次接辦本路，係去年十二月一日，到現在恰是一週年，與各位談話相隔的時間，也是一週年了，這一年中，本路營業的好壞，整理建設的情形如何，就像一個商店，我是掌櫃，你們大家是夥計，到了年終要結算一下，但是全路員工，大都只知各個方面的情形，不能整個明瞭，所以我今天來把去年十二月一日起到本年九月底止十個月中本路一切情形，向大家作一概括的報告：這十個月中，大家的工作成績，與十九年比較，算是很有進步，本年因爲世界各國的經濟不景氣，波及中國，本路的營業吃虧很大，譬如漯河一帶的雜糧，因爲不能輸出外國，運到漢口去就要虧本，全國金融停滯，路上商運大受影響，加以沿綫水災匪禍。無一不使本路重受損失；在如此不景氣的當中。本路能夠辦得反有點進步。這是什麼緣故呢？就是全體員工努力的結果。不是我一人的力量。因爲我雖定有計劃。要大家照着計劃努力工作才有成績。

我這次來重辦平漢。由第一次得到經驗。知道本路的癥結所在。好像患肺病的人。將近到了第三期。再不設法挽救。必致不可救藥。非破產不可。同時感到鐵路事業。不單是國家一種營業機關。對於全社會的文化經濟政治實業等等，都有密切的關係。如果國家鐵路腐敗，一切事業都阻止進步。所以鐵路的好壞。是國勢的盛衰所關。我常想到人生做事的機會很難得，所以決計不顧一切負起責任來幹。想把本路的原氣恢復過來。所有不良的規例和各種弊害。嚴格的從根本上剷除。要使一切走上正當的軌道。所以對於員工中吃鴉片和偷閒不做事的。查明就開革。漢口信陽各廠。已經開革了二三十人。鄭州比較少點。警察不管事和舞弊的更換了很多。如漢口警察。腐敗已極。工友偷材料和外人竊煤。他們完全不管。因此我將他們全數解散。重新招募訓練。員司作弊和吃煙的也開除不少。可是真正努力作事的員司工友。我決不會將他們的功勞埋沒。經我提升的不在少數。因為優良的員工是本路的命脈。要給他一種事業的保障。如鄭州修理廠長汪人照。技藝很好。係由隴海羅致過來的。他在廠很能認真辦事。有少數人對他不滿意。用匿名信控告他。我一概不理。又如劉邦傑。技術也很好。我把他升為信陽機務廠長。他到信陽以後。很肯負責去幹。因開除腐化工人。被銜恨用槍暗擊未中。劉君向我辭職。我不但沒准。並且派便衣隊帶手槍保護他。同時對在逃人犯。通令嚴緝。非拿獲重辦不可。還有一些出沒於各站的幾十個流氓頭子和強盜。平日專靠在

路上做壞事爲生活。妨害本路很大。經我設法把他拿獲。呈請判罪或槍斃了。這樣一來。本路內外的壞人都少了。好人有了保障了。各方面的事業工作。也就自然有進步了。

從機車大修方面說。前年十二月至去年九月十個月中。修出機車二十餘輛。去年總共行駛的機車只七十餘輛。今年這十個月。修出機車二十餘輛。連南滿膠濟代修的共四十餘輛。現在總共能行駛的機車有一百二十餘輛。比較成績是可觀的。車務方面調度也很得法。工務處修築橋樑軌道。非常迅速。警務今年能切實的去行使職權。干涉有碍路章的一切行動。不像以前的因循敷衍了。由這多方面整理的結果。行車的次數加多。車到站已不誤點。不購票乘車的軍警減少。客運進款大增。貨運煤運也有增加。比較去年每月平均約增十五萬元。十個月共有一百五十萬元。譬如江岸到花園的短票車。去年每次售票只二十餘張。經我嚴加整理。今年每次可收七百餘票。這是增收的一例。其他如填發免票。必由我親自簽字。不准濫發；軍隊扣車。我不避嫌怨交涉收回。索車的設法婉拒。這樣免去虛糜的車輛不少。收入因此增加很多。再從節省方面說。這十個月中。如裁汰冗員。縮減軍隊協餉。取銷加點費。整頓路警減少偷竊煤物的損失。和撥減委員長與各委員的交際費等。總計起來。也在一百五十萬元以上。合計增收與節省兩項。共達三百餘萬元。這三百餘萬元的用途。是這樣支配的：築換各段橋樑費約五十萬元。南滿代修機車費約二十萬元。各站建築圍牆廁所風雨棚等費數

十萬元。購買機器配件費七十餘萬元。枕木鋼軌費一百五十萬元。機器配件。不久就可運到。枕木已抽換十八萬根。其餘三十萬根不日來到。此外還想設法新購機車四輛。這些都是培養本路原氣。使營業蒸蒸日上。不過路綫太長。所費雖多。整理的成績。局外人不能完全看得出來罷了。

今年過去了。明年大家要更加努力！有吃大烟海洛英和懈惰的。同仁要切實規戒：如經我查出來。必定照前例處分開革。因為少數人不好，有碍全體的名譽。非嚴厲剷除不可。依我的計劃。想到明年六月。能達到有一百七十個機車在路行駛。北平至漢口的快車。能縮到三十八小時或三十六小時。那末營業就更發達。收入自然可觀。我決計將以後的盈餘。全數培養路的本身。決不用到消耗方面去。一切不生產的都要盡力打倒！平漢成績好。不單是同人的好處。也是國家的體面。將來路收增多。同人的欠薪。我也要辦到一點。這不是不兌現的虛話。

員工子弟的教育。我也極為注意。將來打算增辦中學。使小學畢業的學生有升學機會。因為這些學生。今日受得良好教育。將來可為你們的接替人，所以辦理員工子弟學校。就是為本路建立基礎。鄭州員工子弟學校。如果經費困難。設備不完。我以後派員來視察。酌量補助。但希望學生天天增加。

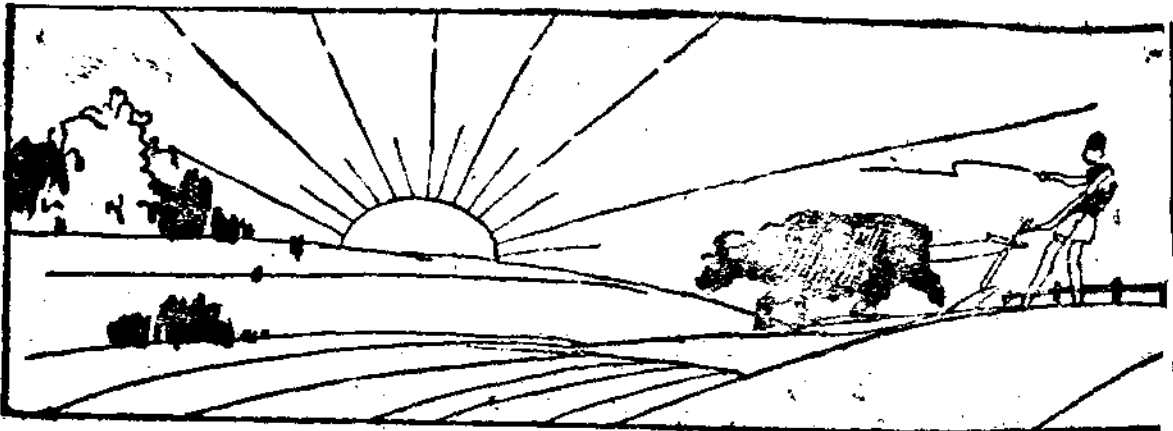
最後還有一句話。大家務須化除意見。團結一致。努力爲公。將來我想在這裏設法建一禮堂。使大家可以隨時聚會。我派辦事處周處長作我的代表。大家有什麼意見不合的事。可以請周處長解決。不要到上面去打官司。這種極不好的習氣。以前曾發生過。以後應極力改掉。希望大家記着。

雙手保險

提琴家雙手保十萬元

世界著名梵亞鈴家古比立克(Gan Rudejick)氏一月十四日在捷克京城，因所乘汽車出險而受傷。古氏雖脅部受挫，惟保有十萬元之雙手，則未受傷。而其所持之名貴之斯特刺第里發(Stsadirains)梵亞鈴，亦無恙。

「備考」古氏係奧匈東北部波希米亞(Bohemia)人氏，於八歲即在捷克京城露頭角，後受業於施維克(Svick)氏，此後十五年間曾赴各處獻技。足跡幾遍全世界，均博得好評。彼對於鮑赫(Bach)氏及巴加尼里(Bachini)氏之作品，尤所擅長。一九一四年環遊世界，並曾著有梵亞鈴合奏曲多種。



平漢鐵路沿綫河流調查



平漢路沿綫河流調查

定興	城西有溫泉河直達天津商運多取道於此農產以小麥爲多
保定	南關外有府河與附近各小河相通可達天津爲轉運要衝農產以麥爲最多黑豆次之工業品首推土布
石家莊	站北有滹沱河距站一十華里每當夏秋之交河水盛漲可通
順德	城南接沙河距城四六七十華里有滏陽河本地商業以皮毛爲最盛
馬頭鎮	站旁即滏陽河直達天津本地僅產粗磁瓦器輸出甚多
彰德	有安陽河直達天津土產棉花小麥等甚多
衛輝	衛河直達天津農產係小麥小米糜豆及黑豆等
新鄭	站北即衛河道沿路轉入此站輸出之煤筋爲大宗
新鄭	南關外有錫河通周家口農產以芝麻香油等爲大宗花生瓜子次之
臨潁	境南有潁河更南則有溲河雖淤淺而交通尙使土布香

滎爲本地出品大宗

調

查

江蘇國道省道縣道總調查

鄆城 近有深河通周家口農產以芝麻小麥黃豆小米黍子膏

梁棗豆黑豆爲大宗

江蘇國道省道縣道總調查

中華全國道路建築協會，前爲編製全國公路統計起見，曾着手調查全國各公路之狀況，現已調查竣事，茲錄其江蘇全省公路統計如下：

國道

(一)京杭路深宜段，長三六、〇〇公里，工程費約五萬九千元，(二)京杭路京湯段，長一四七〇公里，工程費約十二萬五千元，(三)滬杭路南乍段，長三七〇〇公里，工程費約二十一萬五千八百元，(四)京蕪路，長二五、〇〇公里，工程費約十七萬三千餘元，

省道

(一)省甸路，長四〇五〇公里，工程費約二十七萬五千元，(二)環湖路錫宜段，長六二、〇〇公里，工程費約四十五萬元，(三)通榆路，長二八六、〇〇公里，工程費約二十一萬餘元，(四)福禾路蘇嘉段，長五〇、〇〇公里，工程費約七十八萬一千餘元，(五)鎮廣路，長一二三〇〇公里，工程費約十一萬餘元，(六)常武路蘇蕪段，長二〇、〇〇公里，工程費約五萬五千元，(七)東淶路通揚段

縣道

，長一七三、〇〇公里，工程費約十二萬五千餘元，(八)淮海路沐海段，長七七、〇〇公里，工程費約十二萬五千元，(一)通江路，長二四、〇〇公里，工程費約一萬餘元(二)武丹路，長一六、〇〇公里，工程費約一萬八千餘元，(三)淞滬路松章段，長一一、六〇公里，工程費約二萬九千餘元，(四)武宜路，長二八、〇〇公里，工程費約八萬五千餘元，(五)靈江路，長四、〇〇公里，工程費約二萬餘元，(六)興洪路，長六、〇〇公里，工程費約一萬元，(七)茅朝路，長一二、〇〇公里，工程費約一萬四千元，(八)秣采路，長二五、〇〇公里，工程費約二千元，(九)崑翔路青浦段，長二三、五〇公里，工程費約七千餘元，(十)蘇崑路，長三一、〇〇公里，工程費約三萬五千元，(十一)翔真路，長一二、〇〇公里，工程費約五千餘元，(十二)崇新路，長二五、〇〇公里，工程費約三萬餘元，(十三)阜淮路，長五〇、〇〇公里，工程費不詳，總計全省

已成國省縣道約一，二四一，三〇公里，

江西全省公路調查

年來江西各項建設，突飛孟晉，即就修築公路一端，成績已大可驚人，省政府為完成交通便利勦匪起見，已於在去年底完成幹支各綫，共長七百二十公里，其築路經費，全年共計四百三十九萬五千六百元，所有房屋標誌電話莊路路面工事監督等費，概由省府在鹽運項下撥給，至土工水管木橋等費則由各縣負擔，現為使外間人士明瞭本省公路通車路綫里程暨幹支各綫，及縣道里程狀況確計，爰據調查所得，統計如左，

已通車公路

去年一月至十月通車路綫里程計贛粵綫新金至吉安段為九二，七八六公里，贛浙綫進賢至金埠段為九四八五八公里，贛閩綫臨川至南城段為五七六四五公里，贛湘綫新建至高安段為六〇，六〇〇公里，城豐綫南城至南豐段為四三，九一五公里，臨金綫許灣至金谿段為二四，〇〇〇公里，吉福綫吉安至安福段為五七，〇〇〇公里，吉阜綫吉安至阜田段為五七〇〇〇公里，吉曲綫吉安至曲瀨段為一

七，二五〇公里，曲固綫曲瀨至固江段為一三，〇〇〇公里，鳳橫綫鳳凰堰至橫江渡段為六，〇〇〇公里，吉泰綫吉安至泰和段為五〇，〇〇〇公里，吉衙綫吉安至衙門前為一八，〇〇〇公里，永武綫永修至武甯段為七〇，〇〇〇五公里，此外如上饒至玉豐綫去歲上半年已通車五八，二二五公里，廣豐至玉山綫去歲上半年已通車四〇，〇〇〇公里，總計已通車路綫為六七二，〇五四公里，(附註)以上述數一百公里為單位。

正興(築幹)路

甲，幹綫，已興工者有贛湘綫高安至宜春段一四五，三五〇公里，(高安至上高一段計程五〇〇二五公里，去年十一月已通車)，贛浙綫河口至上饒段三二，四〇〇公里，(地方修築現停頓中)，贛粵綫贛州至大庾段八三，九〇〇公里(粵軍修築，另設贛南公路處主持之)贛皖綫湖口至景德鎮段一二一，八九二公里，于十八年興工，現在停頓中，乙，縣道泰和至遂川七〇，〇〇〇公里(軍工修築

江西公路調查

土方行將完成) 峽江至阜田，二九，〇〇〇公里(軍工修築)
 曲瀨至舉州二〇，〇〇〇公里，泰和至三都墟一七，〇〇〇
 公里(軍工修築)八都至永豐，二〇，〇〇〇公里(軍工修築)
 ，永豐至樂安六〇，〇〇〇公里(軍工修築)，永豐至吉水五
 二，〇〇〇公里，(軍工修築)遂川至萬安一七，〇〇〇公里
 ，一本綫自泰遂綫之雲田分岔亦田(軍工修築)，衙門前至永
 新九二，〇〇〇公里(本綫衙門前至永陽鎮約十二公里亦軍工
 修築已興工)，安福至永新九二，〇〇〇公里(本綫安福至
 州約十八公里，亦軍工修築已興工)，臨川至潯潯二一，〇
 〇〇公里(地方修築)，新祺周至安義三〇，〇〇〇公里(本
 綫萬家阜至安義約十公里由地方修築已興工)，武甯至修水
 八七，〇〇〇公里，臨川至崇仁三〇，〇〇〇公里，(地方
 修築)，崇仁至樂安八〇，〇〇〇公里，(地方修築)芝陽至
 田板街五二，〇〇〇公里，(地方修築)，臨川至宜黃五一，
 〇〇〇公里(駐軍協助地方修築)，以上幹綫縣道里程總計一
 ，二三一，五四二公里，

已測量各路 去年已測量幹支各綫及縣道里程，計贛湘
 綫載萬至萍鄉有九八，〇〇〇公里，贛閩綫南城至黎川有四

四

八，〇〇〇公里，贛湘綫貴溪至河口有五四，〇〇〇公里，
 贛閩綫三曲睡至吉安有二七，〇〇〇公里，樂安至崇仁縣道
 有八〇，〇〇〇公里，吉安至安福縣道有五七，〇〇〇公里
 ，峽江至阜田縣道有二九，〇〇〇公里，修水至三都縣道有
 二九，〇〇〇公里，瑞昌至馬頭有二一，〇〇〇公里，總計
 測量路綫有四四三，〇〇〇公里，

至江西省會道路修繕工程，原由南昌市府辦理，去年三
 月市府裁撤所有市內工程部分，即由公路處接辦，其工程名
 稱地點及數量如下，粗治環城路第一段(中山路東至永和門
 口)長九九〇公尺，粗治環城路第二段，(永和門口至屠宰
 場)長一三九〇公尺，粗治環城路第三段，(屠宰場至沿江
 路口)長七〇〇公尺，粗治環城路第四段(沿江路口至計家
 巷)長一一〇〇公尺，翻修環湖路第一段(三道橋至墩子塘
 口)長一二五〇公尺，翻修環湖路第二段(墩子塘口至環城
 路北)長三三五公尺，修理德勝站各交岔口，(東西法街站
 子巷射步亭觀音巷楊家廠臬司前鐵街)共長一一六平方公尺
 ，修理中山路及橫橋(三道橋百花洲府前等處)路面三二五
 平方公尺橫橋一座)修理環城路進順段(進賢門至順化門)長

七五〇公尺，裝設墩子塘出水管（墩子塘口至北湖）四大公分洋徑洋灰水管長七六公尺，安置東湖進水管（覺園寺至城外水關橋）四大公分洋徑洋灰水管長一四五公尺，疏修東湖出水管（洪恩橋至中山路又貢院前至永和門）長一二六〇公尺，測量環城全路（德勝章江廣潤惠民進賢順化永和等處）長六七三

四公尺，（測釘路面中心及邊椿并全路地形）綜上以觀江西公路，近年實較其他省份特為發達，果能將已興工之各幹綫及早完成，并在贛南多築支路，則通衢上達，交通便利，不特農作物運輸稱便，即剿匪工作上亦可迅奏膚功也。

長途飛行新紀錄

金斯福特 (Kingsford) 大佐及其同伴四人乘南十字號飛機，已完成其澳洲至紐西蘭一千二百英里之長途飛行。彼等於一月十一日晨二點五十分，由悉得尼出發，于下午七點在此間着陸，歡迎者極衆，且有飛機十餘架護翊迎之。此次飛行之特點，為用無線電傳遞消息，及廣播通話。南十字號為單葉飛機，即係金氏數年前由太平洋至澳洲飛行時所駕乘者，金氏前次之飛行，先從歐克蘭至夏威夷，然後再往澳洲，後南十字號飛往英國，然後飛回澳洲。

本 刊 特 色

- (1) 學說新穎
- (2) 材料豐富
- (3) 印刷精良
- (4) 準期出版

第 二 卷 第 十 期 要 目

- 鐵路界合作社之後
- 顧與前瞻
- 鐵道法釋義
- 運輸和運費的研究
- 德國鐵路公司
- 軌道視察報告
- 津浦路沿革紀實

津 浦 鐵 路 總 務 處 編 查 編 輯 兼 行
每 冊 零 售 三 角
半 年 六 冊 一 元 六 角
全 年 十 二 冊 三 元

津 浦 鐵 路 月 刊

諸君要研究嶄新之鐵路學說暨最近中國鐵路之現狀麼？請看

統

計

中 華 國 有 鐵 路
平 漢 綫

民國二十一年九月各材料廠存廠材料價值表

編 類	材 料 之 種 類	存 料 價 值						共 計		備 註
		長幸店材料廠		鄭州材料廠		江岸材料廠		元 角 分		
		元	角分	元	角分	元	角分	元	角分	
第一類	消 耗 品	270,421	30	148,782	93	301,058	86	720,263	09	
第二類	五 金	201,343	26	121,047	52	296,888	53	619,279	11	
第三類	傢 俱 及 臥 車 飯 車 用 品	22,747	95	586	90	7,612	97	30,947	82	
第四類	工 具	60,829	64	22,045	15	72,593	17	155,467	96	
第五類	各 種 起 重 機 及 磅 秤	12,472	68	91	20	13,886	66	26,450	54	
第六類	水 管 及 鍋 爐 配 件	36,777	93	25,184	62	87,161	41	149,123	96	
第七類	電 料	251,296	37	5,939	81	46,026	89	303,263	07	
第八類	路 軌 號 誌 橋 工 等 配 件	91,844	33	74,232	38	252,336	40	425,420	11	
第九類	雜 項 配 件	46,195	76	9,935	77	19,162	22	75,293	75	
第十類	康 邦 機 車 配 件	56,873	47	34,324	03	57,525	01	148,722	51	
第十一類	合 股 公 司 機 車 配 件	26,324	45	6,862	75	26,731	59	59,918	79	
第十二類	康邦及合股公司機車炭水櫃配件	15,770	06	878	93	1,706	89	18,355	88	
第十三類	比 國 國 家 機 車 配 件	13,541	93	535	99	11,529	98	25,607	90	
第十四類	高 各 利 機 車 配 件	6,753	18	4,095	57	4,533	47	15,382	22	
第十五類	霍 協 斯 機 車 配 件	596	55	1,287	80	13,316	31	15,200	66	
第十六類	巴 都 伊 機 車 配 件	11,217	68	—	—	—	—	11,217	68	
第十七類	浪 柏 式 機 車 配 件	—	—	—	—	40,919	46	40,919	46	
第十八類	客 車 配 件	33,270	89	172	79	6,181	72	39,625	40	
第十九類	貨 車 配 件	72,267	13	4,935	38	30,384	94	107,587	45	
第二十類	各 種 車 鈎	15,310	05	3,524	68	5,376	95	24,211	68	
第二十一類	各 種 停 輪 閘 配 件	8,889	02	825	59	5,468	92	15,183	53	
第二十二類	各 種 緩 氣 管 配 件	7,803	07	3,147	97	1,373	98	12,325	02	
第二十三類	各 種 快 慢 表 配 件	12,813	03	1,158	05	3,198	00	17,169	08	
第二十四類	潑 來 里 利 馬 機 車 配 件	29,474	17	12,238	60	—	—	41,712	77	
第二十五類	潑 來 里 巴 都 伊 機 車 配 件	10,616	43	6,559	74	3,812	05	20,988	22	
第二十六類	潑 來 里 比 利 時 機 車 配 件	11,598	55	5,545	00	11,672	69	28,816	24	
第二十七類	潑 來 里 四 百 號 機 車 配 件	45,010	63	2,264	51	—	—	47,275	14	
第二十八類	印 刷 品	82,990	79	5.0	00	—	—	83,520	79	
第二十九類	文 具 類	16,982	63	—	—	—	—	16,982	63	
	廢 料 記	46,303	46	—	—	—	—	46,303	46	
	懸	—	—	13,626	05	—	—	13,626	05	
	總 計	1,518,336	39	510,366	71	1,327,458	87	3,356,161	97	

平漢鐵路車輛用途每旬統計比較表

(民國二十一年十月至十二月份)

旬別	車類用途數	機車			共計	客車			共計	貨車			共計	比較				
		路用	軍用	修理		路用	軍用	修理		路用	軍用	修理		機車	車輛	機	車	車輛
		百分比數																
十月份	上旬	二一	三	七三	一九四	一八	七	六四	二五三	一六〇	二二	六七	二五元	十	六三	〇二	三六	
	中旬	三三	四	六六	一九三	一六	〇	六三	二五〇	一五六	二九	七五	五三三	月	三弱	一強	二強	
	下旬	三三	二	六八	一九三	九	八	六〇	二六一	一五二	二七	六九	二五〇	份	六二	一〇	二八	
	共計	三六	九	二〇九	五八〇	五	一五	一八六	六三三	四九七	七五	三〇九	一五八一	份	六二	〇弱	八弱	
十一月份	上旬	二六	二	五五	一九三	一八	七	六二	二二七	一四五	二七	七三	二四六	十	六三	〇二	三五	
	中旬	二六	六	七一	一九三	七	二	七三	二五七	一五五	二五	六七	二四九	一	三弱	二強	五弱	
	下旬	三三	七	六四	一九三	四	八	七一	二五三	一四〇	二九	七〇	四〇九	月	六二	〇九	二九	
	共計	三六	一五	二〇〇	五八〇	五	一七	二〇七	六三三	四五一	七〇	三三二	一五九四	份	六二	〇九	九強	
十二月份	上旬	三〇	四	六九	一九三	一八	一	五九	二三四	一八四	二二	七〇	二〇〇	十	五九	〇七	三四	
	中旬	三三	五	六五	一九三	一八	八	六二	二五九	一四八	二八	七五	二九二	二	九強	七弱	四強	
	下旬	九	〇	六四	一九三	一八	一	五九	二三四	一三〇	二五	七六	二五八	月	五七	一三	三弱	
	共計	三六	九	一九八	五八〇	五	一〇	一七八	六三三	四〇六	二〇	三三九	一五九四	份	五七	一三	弱〇	

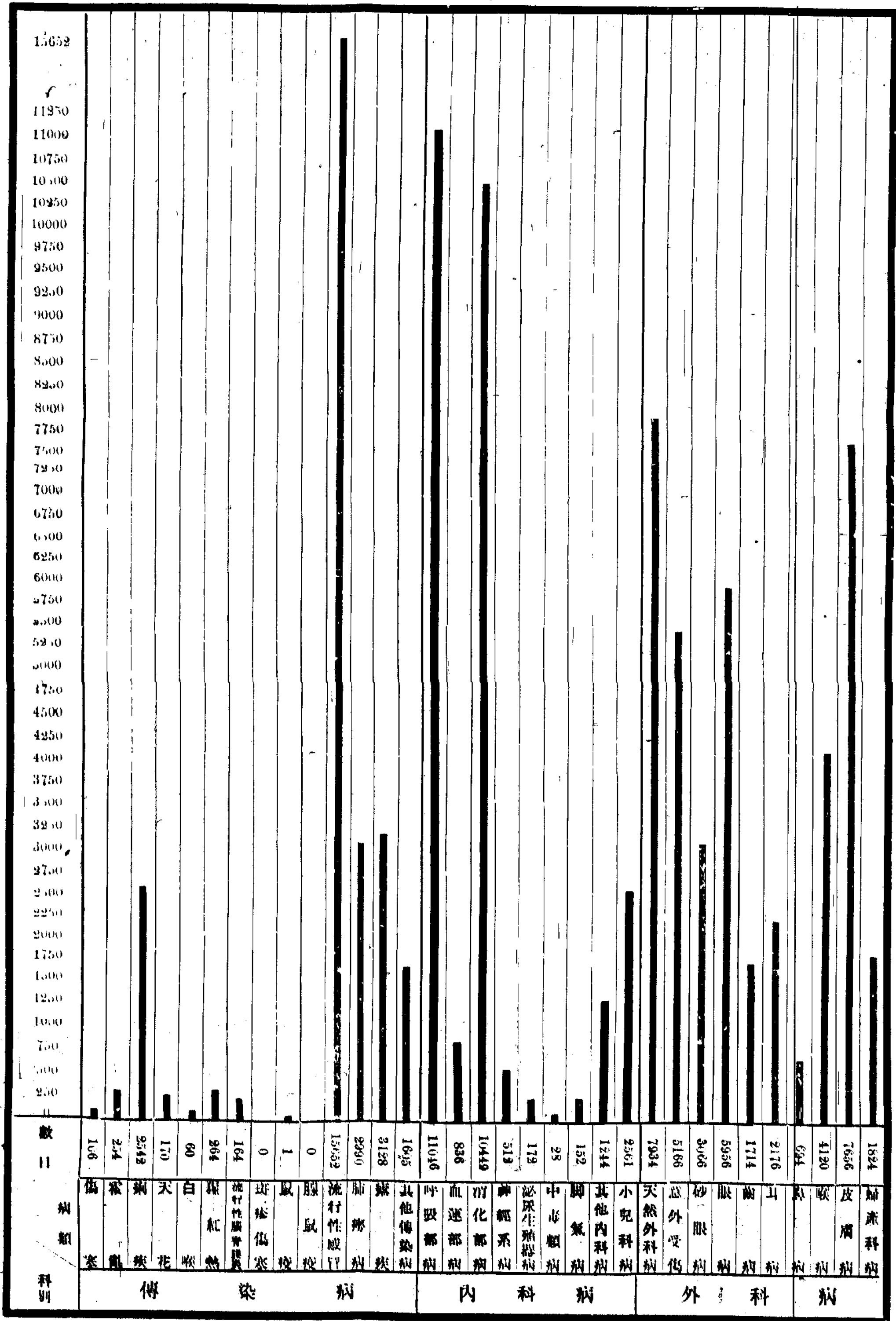
本表根據車務處機車車輛待運貨物旬報表編造 總務處編譯課檢輯股製

平漢鐵路工匠夫役人辛增減比較表
(民國二十一年十至十二月份)

月別	處別	總務處		車務處		工務處		機務處		會計處		駐平辦事處		鄭州辦事處		比較	
		人數	辛數	人數	辛數	人數	辛數	人數	辛數	人數	辛數	人數	辛數	人數	辛數	人數	辛數
十月份	增多	1	6440	61	69650			35	50990		680		2240			91	112210
	減少					6	17790										
十一月份	增多		1700					5	590		1050						
	減少	1		1	13830	3	7040										17500
十二月份	增多	8	9630	45	50380			4	87970				1540			44	119700
	減少					13	23420				400						
比較	增多	8	17770	106	106200			44	133550		1330		3780				
	減少					22	48250			1							
															總比較		
															增人	135	
															增辛	2143.80	

本表根據公益課月報表編造
編譯課檢輯股製

民國二十一年本路各院所診療病類統計表



衛生課保健股製

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報及自二十一年十一月一日至二十一年十一月十日止

計通車路程1824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			
... 10旬 共 計	90,384	194,393.03	114,519	681,634.78	32,561.58	908,389.39	50,523	80,391	130,914
每通車公里勻計	68.93	146.82	86.49	514.83	24.59	686.24	38.16	60.72	98.88
至是日共計	2,412,775	5,867,990.64	3,101,297	16,615,519.43	619,061.89	23,084,571.96	1,599,308	1,676,735	4,276,013
上 年									
... 10旬 共 計	63,751	183,925.10	100,323	626,840.18	20,834.78	831,600.06	51,628	65,756	117,384
每通車公里勻計	48.15	138.92	75.77	473.44	15.74	628.10	38.99	49.07	88.66
至是日共計	1,858,045	5,249,990.57	2,317,836	15,075,897.89	330,766.86	20,656,655.39	1,648,552	1,647,425	3,290,977

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 滬 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年十一月十一日至二十一年十一月二十日止

計程通車路1324公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款	列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年		\$ 元 角 分		\$ 元 角 分		\$ 元 角 分			
.....2旬 共 計	94,653	200,154 85	119,885	758,989 63	25,915 14	985,009 12	52,911	87,484	140,475
每通車公里勻計	71.49	151 17	90.55	578 22	19 57	748 98	40.02	68.08	108.10
至是日共計	2,507,428	6,068,144 99	32,21,182	17,374,459 06	628,977 03	24,069,581 08	1,652,290	2,764,219	4,416,518
上 年									
.....2旬 共 計	69,872	193,237 42	101,859	542,384 77	20,276 41	755,898 60	43,788	68,361	112,149
每通車公里勻計	52.77	145 95	76.93	409 66	15 81	570 92	33.07	51.63	84.70
至是日共計	1,927,926	5,443,227 99	2,419,695	15,618,282 66	351,043 27	21,412,553 92	1,687,340	1,715,786	3,403,126

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年十一月二十一日至二十一年十一月三十日止 計通車路程1324公里

摘 要	旅 客			貨 物			雜 項	共 計 進 款		列 車 經 行 公 里 數			
	人 數	銀 數		噸 數	銀 數			客	貨	共 計			
1	2	3		4	5		6		7		8	9	10
本 年		\$ 元角分			\$ 元角分		\$ 元角分		\$ 元角分				
……3旬 共計	112,774	194,248	94	123,695	742,580	80	23,340	83	960,170	57	53,590	87,570	141,160
每通車公里勻計	85.18	146	71	93.43	550	86	17	63	725	20	40.48	66.14	106.62
至是日共計	2,620,202	6,262,393	93	3,344,877	18,117,039	86	650,317	86	25,029,751	65	1,705,889	2,851,789	4,557,678
上 年													
……3旬 共計	64,935	169,098	87	98,277	535,653	78	16,488	05	721,240	70	42,867	68,859	111,726
每通車公里勻計	49.04	127	72	74.23	404	57	12	45	544	74	32.38	52.01	84.39
至是日共計	1,992,861	5,612,326	86	2,517,972	16,153,936	44	367,531	32	22,133,794	62	1,730,207	1,784,645	3,514,852

民 國 年 月 日

中華國有鐵路
平漢綫

民國二十二年一月上旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		計
		小	數	
上旬現金結餘	存			\$76,410 68
本旬收入	收			597,154 69
客運	a	220,187	82	
貨運	b	293,178	80	
附捐 貨運加價	c	30,246	05	
雜項	d	18,830	03	
借入 課撥款	e	34,711	99	
其他	f			
合計				673,565 87
減去本旬支出	付			250,863 86
營業支出	g	134,513	28	
資產支出	h	
歲計支出	i	2,268	36	
其他支出	j	114,082	22	
貨運加價 30,246.05				
課撥款 29,865.56				
聯運費 42,913.61				
償還借款 11,057.00				
本旬現金結餘	餘			\$422,701 51
現金結餘類別	行			1,490,660 63
各銀行存款				
漢口中 央銀行		2,791	57	
漢口金 城銀行		49,538	28	
漢口交 通銀行		769	57	
漢口鹽 業銀行		673,043	03	
漢口農 工銀行		125,100	00	
北平山 西省銀行		...	26	
北平農 工銀行		896	42	
北平金 城銀行		821,348	84	
北平鹽 業銀行		227,620	60	
北平中 南銀行		51,551	90	
北平保 商銀行		38,000	16	
各銀行透支	透			1,124,318 07
漢口金 城銀行		65,187	83	
漢口交 通銀行		54,426	40	
漢口鹽 業銀行		66,940	38	
漢口農 工銀行		320,763	46	
北平金 城銀行		249,500	00	
北平鹽 業銀行		249,500	00	
北平中 南銀行		20,500	00	
北平大 陸銀行		16,500	00	
北平交 通銀行		21,500	00	
北平保 商銀行		23,000	00	
北平農 工銀行		22,500	00	
北平中 國實業銀行		14,000	00	
北平出納課存款 現不能提用款 洋 3,046.49	課	36,468	85	
漢口出納課存款 現不能提用款 洋 6,240.35	課	19,890	10	56,358 95
合計				\$422,701 51
不能作為現金提用各款				
銅元		37	59	
懸掛舊賬		47,034	52	
合計	懸			47,072 11

中華民國二十二年一月二十六日

中華國有鐵路
平漢綫

民國二十二年一月中旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		計
		小數	共	
上旬現金結餘	存			51
本旬收入	收			61
客運	a	244,830	32	
貨運	b	385,830	99	
附捐	c	50,645	48	
雜項	d	23,681	37	
借入	e	79,493	45	
其他	f	50,000	00	
合計				12
減去本旬支出	付			60
營業支出	g	630,153	43	
資產支出	h	
歲計支出	i	
其他支出	j	297,297	17	
貨運加價 50,645.48 課撥款 158,010.90 聯運費 20,685.89 償還借款 67,954.00				
本旬現金結餘	餘			52
現金結餘類別	行			37
各銀行存款				
漢口中央銀行		2,791	57	
漢口金城銀行		40,331	52	
漢口交通銀行		769	57	
漢口鹽業銀行		670,811	91	
漢口農工銀行		152,300	00	
北平山西省銀行		...	26	
北平農工銀行		20,896	42	
北平金城銀行		264,884	36	
北平鹽業銀行		206,757	83	
北平中南銀行		45,688	14	
北平保商銀行		19,901	79	
各銀行透支	透			56
漢口金城銀行		41,627	02	
漢口交通銀行		54,426	40	
漢口鹽業銀行		158,039	68	
漢口農工銀行		85,963	46	
北平金城銀行		278,000	00	
北平鹽業銀行		278,000	00	
北平中南銀行		60,000	00	
北平大陸銀行		20,000	00	
北平交通銀行		79,000	00	
北平保商銀行		50,000	00	
北平農工銀行		100,000	00	
北平中國實業銀行		20,000	00	
北平出納課存款現不能提用款 20,816.00	課	93,628	96	
漢口出納課存款現不能提用款 3,214.75	課	26,026	75	
合計				71
不能作為現金提用各款				52
銅元		66	28	
懸掛舊賬		96,058	68	
合計	懸			96
				1,215,056
				1,425,183
				829,732

中華民國二十二年二月四日

中華國有鐵路 平漢綫

民國二十二年一月下旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數		計
		小	數	
上旬現金結餘	存			\$329,732 52
本旬收入	收			1,467,329 66
客運	a	184,552	41	
貨運	b	321,787	41	
附出 貨運加價	c	39,324	07	
雜項	d	14,500	63	
借入 課撥款	e	307,165	14	
其他 銀行借款	f	600,000	00	
合計				1,797,062 18
減去本旬支出	付			1,894,167 45
營業支出	g	1,592,664	19	
資產支出	h	
歲計支出	i	613	83	
其他支出	j	300,889	43	
貨運加價 39,324.07 課撥還借 214,501.88 運費 23,055.23 協價還借 22,008.75 協價還借 2,000.00				
本旬現金結餘	餘			\$97,105 27
現金結餘類別	行			1,287,895 08
各銀行存款				
漢口中央銀行		2,791	57	
漢口農工銀行		180,700	00	
漢口金城銀行		11,881	52	
漢口交通銀行		769	57	
漢口鹽業銀行		615,768	66	
鄭州金城銀行		7,887	21	
北平山西省銀行		...	26	
北平農工銀行		20,896	42	
北平金城銀行		171,084	80	
北平鹽業銀行		159,257	83	
北平中南銀行		38,767	95	
北平交通銀行		20,000	00	
北平保商銀行		58,104	29	
各銀行透支	透			1,478,291 89
漢口金城銀行		75,122	02	
漢口交通銀行		54,426	40	
漢口鹽業銀行		196,396	51	
漢口農工銀行		645,625	56	
北平金城銀行		95,721	40	
北平鹽業銀行		83,000	00	
北平中南銀行		46,500	00	
北平大陸銀行		19,000	00	
北平交通銀行		80,000	00	
北平保商銀行		87,000	00	
北平農工銀行		76,500	00	
北平中國實業銀行		19,000	00	
北平出納課存款不能提用款 詳 909.44	課	75,290	11	
漢口出納課存款不能提用款 詳 3,480.83	課	18,001	43	98,291 54
合計				\$97,105 27
不能作為現金提用各款				
銅元		100	76	
掛懸舊賬		88,801	01	
合計	懸			88,901 77

中華民國二十二年二月十一日

平漢鐵路工匠夫役增減人數表
民國二十一年十二月份

項 處 別	增 加 人 數			減 少 人 數					增 減 比 較		備 註
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因公傷亡	共 減	增	減	
總務處	17人		17人		8人	1人		9人	8人		共增四十四人 本月份職工添僱他調辭革死亡結算
車務處	57		57		1	11		12	45		
工務處	3		3		1	15		16		13	
機務處	12		12		3	5		8	4		
會計處	1		1			1		1			
駐平辦事處	1		1			1		1			
鄭州辦事處											
共 計	91人		91人		13人	34人		47人	57人	18人	

二十二年一月十日 總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十一年十二月份

處 項 別	增 加 辛 額					減 少 辛 額					增 減 比 較		備 註
	添 僱	調 補	循 例	升 職	共 增	他 調	降 級	辭 革	死 亡	共 減	增	減	
	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	
總務處	19800		930		20130			8400	2100	10500	9630		
車務處	69000		8400	6600	78060			2400	25280	27680	50380		
工務處	3600		6660		10260			1950	31730	33680		23420	
機務處	28100		75360	1000	99460		600	6750	10140	17490	81970		
會計處	1200				1200				1600	1600		400	
駐平辦事處	2350		390		2740				1200	1200	1540		
鄧州辦事處													
共 計	118450		91740	1660	211850		600	19500	72050	92150	143520	23820	

共增洋一千一百九十七元
 本月份職工添僱他調辭革死亡加辛減辛結算

二十一年十二月十日 總務處公益課製

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表

二十一年十二月份

二十二年一月十七日填報

站名	本月起運主要鑛產名稱及噸數					由本站起運鑛產 之主要鑛廠名稱	本月本 站通貨 運日數
	煤 噸數	焦炭 噸數	烟煤 噸數	硬煤 噸數	石灰 噸數		
坨里	14710				1555	寰業 偉業 濟偉 清和	二十二日
周口店	9890					興寶 鴻豐 成興順	十六日
石家莊		1240	81495	86862		正豐 保晉 井隆	三十一日
光祿鎮		120	7900			中 和	三十一日
馬頭鎮			13680			怡 立	三十一日
六河溝		160	45526			六 河 溝	全 月
豐樂鎮							
新鄉縣	35659					中 原	三十一日
許州							

本路本月障礙事故 1 事由 銷路滯塞 銷路不佳

2 日數 九 日 十五 日



平漢鐵路整理之經過與將來



平漢鐵路整理之經過與將來

克堅

平漢鐵路。北起北平。南達漢口。綿亘冀豫鄂三省。全長凡一千二百三十三公里。為我國腹地。貫通南北最大幹綫之一。地勢之衝要。經營之縝密。在昔為國有各路之冠。而與國計民生。如實業之繁榮。金融之調劑。社會事業之發展。政治軍事之設施。一在在均有重大關係。溯其通車之始。計在前清光緒三十二年。初由比公司經營。一切用人行政。悉操外人之手。光緒三十四年。始備款贖回。自行接辦。行車管理。一仍舊制。入民國後。設施漸備。規模大定。法制典章。日臻完善。行車營業。遂勃發展。民十二全年收入。達三千萬元以上。論者目為本路黃金時代。自是厥後。國內多故。政局紛紜。始以軍閥之混戰。繼以黨軍之北伐。終以共匪之蹂躪。禍變迭乘。綿延數載。本路情況。日趨衰落。局則南北分立。各自為政。人員廢雜。更迭無常。路則軌枕廢散。橋樑摧毀。一切建築物。破壞殆盡。機車車輛。或被軍隊扣留。或已流入他路。其往來行駛者。大都超過使用年齡。不能任重載遠。賠及收入。則養路費固難取給。即員工生活。亦幾不能維持。工事之推遲。路章之破壞。營業之短少。債務之繁重。均已達於極點。行將全部破

專載

平漢鐵路整理之經過與將來

產。迨十九年冬。大局漸定。中原寧息。分崩離析之平漢。始復統一之舊。方期規畫整理。次第進行。而去夏又遭空前水患。遑寧淤澀。相繼告警。國難當前。異常嚴重。補苴罅漏。萬緒千端。而又限於財力。困於環境。不能大刀闊斧。急切進行。遂後懲前。揆時度勢。唯有實事求是。不驚高談。一以圖物質上之整理，一以期精神上之改進。而揭發整理之綱要，不外開源節流二者。一年以來。裁冗溢之員。減加點之費。兩者合計。月可減少九萬餘元。全年當在一百萬元以上。其他經常用費。亦皆極力節省。而於修養建設之費，如修繕機車車輛。抽換鐵軌枕木。整理營業運輸。清查沿綫地產。廓清一切弊竇。則盡力籌撥。以求業務發展。收入暢旺。他如人事之改善。設備之增進。人才之作育。債務之整理。在在皆與路務盛衰。息息相關。試別為總務車務工務機務會計五款言之。

(1) 總務

總務方面。為路局行政之樞紐。事務既繁。關係尤重。茲擇其整理之最著者。分為地畝材料醫務教育警務五項。簡述如次。

二

甲。地畝 本路全綫餘地，約值四五千萬元，現在每年所收地租。合計不及百分之一。辦理失宜。無可為諱。為清理地產增加路收計，特重組整理產業設計委員會，專責進行。成立之初，即會同產業課考察各地實在情形，籌擬經營方法。凡清丈立界等根本事項，均按都察院整理各路地產辦法，分別進行，而測量漢滌段地畝，填土工程，尤為當務之急。經即議定組織測量隊，會同漢口市政府審核本市馬路經過漢滌段地內之統系，測立該段內馬路中心及水平綫標點，備作經營路地之基礎，并擬具詳測漢滌段最要地點，填土工程情形，依據進行，此項測量工作，六月間，已大部告竣，又本路漢滌段地畝，每三年例應清理一次，去年因水災未克舉行，改由今年辦理，當經測量隊測量，先從漢滌段着手，次第推及全路，此次清查，係為路地根本整理，凡路基道棚，工廠車站，公房住宅，林場隙地等項，所佔地畝，均詳細勘測，分別列表，以便編造地畝統計彙編，對於調查地段，更換租約，催收積欠，亦同時並舉，五月間開始工作，漢滌全段，久已測竣，再循序向北，各段進行，考

諸從前，每次清查之後，租金收入均見增加，此次清查告竣，增加收入，當更不少，又本路沿站各商，積欠地岔租金，截至六月底止，約達四十二萬元，原因由於向與本路有賬務關係者，要求抵撥，不肯付現所致，現為澈底清理計，特先行着手清查，本路舊欠租商各項賬目，以便分別輕重，擬具收現抵撥，與清償各辦法，藉資解決。

乙·材料 本路近年迭受創痛，路收奇絀，材料缺如，若不擇要添籌，勢將難乎為繼，計在最近期內，經已由鐵道部轉飭購委會運到者，如北寧路讓購枕木八萬二千餘根，修車紫銅板七塊，生鐵輪一千個，螺紋道釘一萬枚，發合承辦枕木十萬根，其在鐵道部購委會代購中而尚未運到者，為A式四十二公斤轉轍器五十副，魚尾板螺栓二十萬個，螺紋道釘十九萬個，紫銅板六塊，旋床七具，車用暖氣管，修理六百輛貨車配件，潑來里式機車八輛及配件等等，其經呈准自行採辦者，木料方面，購辦枕木二萬根，分發廣水信陽江岸等處，以資急用，繼辦一千三百八十根，臨時修復彭家灣楊家寨列車出

軌之用，又國產松木樁五百七十八根，美松木板十一萬五千零一英木尺，橋樑縱木一萬八千英木尺，岔道枕木九萬零三百六十英木尺，為本路大小橋樑一千八百餘座，急行抽換之用，五金方面，訂購漢陽鐵廠八五磅式鋼軌一千二百根，魚尾板二千四百塊，魚尾螺栓四千八百個，為換修鋼軌之用，其在設計進行購辦中者，如擬向沙利洋行洽購八十萬元之機車配件，及續購發合枕木三十萬根，此皆舉措大者，此外平時一切應用各料，無不根據事實，參照規程，或呈部派員監標，或照章擇廉選購，至於材料之購置應用，有須注重者數端，一為時間之經濟，二為盈虛之調度，三為貯藏之妥善，本路本年於此三者，特加改進，第一材料購置手續甚繁，輾轉雷時，每至緩不應急，而運輸營業，因之遲阻，欲救此弊，則材料之預算，實為重要，此項預算，必期精確準確，凡已往之用料經驗，現時之需料實況，與未來之添備計劃，均須統計參校，預為籌算，然後所擬者，不致虛濫，所需者無不詳計，惟未雨綢繆，固屬善策，而統籌設計，亦萬緒千端，爰於本年冬，擴充材料課，添置能

平漢鐵路整理之經過與將來

員，專司統計，以爲編造材料統計之準繩，庶幾來日用料，按步請購，不復臨渴掘井，再則於路帑充裕時，擬按民十以前舊例，預儲三個月材料，則緩急應用，尤當便利，此關於時間經濟者也，第二本路劃爲三段，分設長辛店鄭州江岸三材料廠，各段需料，由各段材料廠籌備請購，以資供給迅速，固屬甚善，惟積日累月，各廠所購各料，勢必有甲廠過剩，乙廠不足之病，擬於材料課擴充計核股，按月審查各廠存料，以資調濟，然此僅可爲目前計，若將來路款充足，用料可大宗預儲，無須臨急購濟之時，則籌劃既可從容，計核不厭詳確，事勢所需，自須有管理系統，擬設立材料總廠，以專事實，此關於盈虛調濟者也，第三本路材料儲藏，歷來頗臻完善，有材料庫七，分隸三廠，按材料之性質，爲適宜之度存，編號登記，按旬造報，無片金碎木之損失，現時所能，惟嚴厲督促，期無偷弊而已。

丙·醫務 本路醫務衛生情形，迭有變遷，然其設備類多因沿舊制，絕少改進，前年路線統一，成立衛生課，實施整理，正待進行，適以大水爲患，救濟繁忙，未能

四

計及全路，本年春季，始克通盤籌畫，將各院所應興廢革各事，積極進行，其已見諸事實，屬於整理者，如統一病人住院膳費，改正各院所職員名稱，修訂各項醫務規章，改正各項統計單表，屬於擴充者，如江岸醫院添置病床器具，漢口醫院加租廣大房屋，鄧城地段成立治療所，屬於改進者，如設備各站藥箱，改造沿路廁所，清潔各站列車，施行車輛消毒，其在設施進行中者，如擬設總醫官室，以便指揮，分別院所等級，以定職掌，以及改良購料手續，設置醫務車輛。建築完備醫院。自辦療養病院等。以上所列，僅就醫務而言。至於衛生方面，如設置衛生稽查，檢驗員工健康，檢查車上衛生，化驗各站井水，附設各站食堂，改良各站設備，推行公共衛生等等，亦均酌察進行，務期醫務衛生，兩臻完備。

丁·教育 本路教育，自前清開辦以來，迭經變更，或繼續授課，或中途停頓，或由黨部工會所設立，或由鐵道部所管轄，別其種類，計分普通，職工，職業三種，普通者，有沿線扶輪學校，員工子弟學校，職工者有職工補習學校，職業者，有車務見習所，藝員養成所，及

，暫停辦之看車練習所、法文補習所等考。其經費，多係由路供給，惟各校組織，多屬散漫，統籌整理，致多困難，乃於本年組織教育委員會，專管全路教育，以一專權，而謀發展，成立以來，策劃進行，不遺餘力，茲將籌劃設施，概述如下，A普通教育 本路全綫員工，約二萬餘人，平均每人有子弟二人，則全路員工子弟總數，當在五萬左右，雖有鐵道部所設之扶輪學校，可資造就，然人數過多，勢難容納，且荒鄉僻野，尙鮮就學機會，爲救濟改善起見，首將原有員工子弟學校十四所，一律收歸路辦，改爲兩級小學，先行擴充，以期盡量收容，又以員工子弟畢業之後，貧寒者無力升學，擬於長辛店鄭州江岸三大站，各設初中一所，以資深造，并於每中學之內，附設職業各一班，授以技術知識，一年卒業，擇尤補入各廠所機房練習，如年老職工死亡或退休者，以之頂補，免致重加訓練，藉收事半功倍之效，B職工教育 本路職工凡一萬六千人，入路之初，程度無遷就，甚至有不識字者，僅憑經驗，循資階升，常識技能，未經訓練，一遇事變，多難應付，且學識既淺，

平漢鐵路整理之經過與將來

難向思想，無由輸進，改進難趨，因屬冷淡，國家觀念，尤覺薄弱，爲補充智識起見，擬將鐵道部所頒職工教育規程，一律改爲識字學校，現公民學校，并於隣近小站，參酌情形，增設識字處識字班若干所，凡年在四十以下之職工，均強迫入校讀書，預計兩年以後，全路職工，不識字者，咸能識字，已識字者，更可求得相當之常識，與粗淺技能，訓練既足，路務自可增進，C職業教育 本路車機各處低級員司，高級職工之訓練，原設有車務見習所，員司養成所，範圍狹小，成績無多，而工務會計技術人員之養成，獨付缺如，究非廣育英才之道，擬將車機兩所，併爲中等職業學校，分設車工機會四系，系以下分設各技術班，專爲造就高中程度之學生，爲本路低級技術員司，及高級職工之根本，其學生即儘本路所設初中畢業生入學，而爲員工子弟謀最後之出路，以上普通，職工，職業教育，平均發展，兼施並重，爲路儲才，利在社會，救國事業，亦有賴焉，

戊。警務 本路警務設置，迭有變遷，由股而課，由課

平漢鐵路整理之經過與將來

而處，由處而分課與督察室，循環更迭，歷有年所，本年六月，奉鐵道部令，飭將原有警務課及督察室，改爲部轄路警管理局派駐本路警察署，並受管理委員會指揮監督，已於七月一日改組成立，所轄警察，計分兩種，一爲駐站警察，一爲遊動警察，前者密布全線，負巡邏捕緝之任，後者扼要駐防，負維持治安之責，性質雖有動靜之殊，其爲維護路務則一，年來整理設施，約有四項，A隊警教練 本路原有巡警教練所，民十五年即已停辦，各段警察，品類龐雜，幸多未受教育，又少教練，執行任務，往往不能應付自如，迭經通飭各段，於學術兩科，切實訓練，并於本年二月間，翻印三民主義淺說，鐵道警察服務規則等書籍，分發研究，仍恐難期成效，二十一年度預算，已將巡警教練所經費列入，現已積極籌畫，以期恢復而造警材，又護路隊兵，未受訓練者不少，爰於本年五月間，購備最新步兵操典草案，體操教範草案，步兵射擊教範等，分發各隊切實研究，惟根本教育，仍非集中訓練不爲功，現擬將十個分隊，分爲十期，輪流抽換，在漢訓練，期以兩年完竣，B補充

六

槍械 本路沿綫，匪風甚熾。毀路劫站，時有所聞，隊警兵力單薄，防不勝防，更因缺乏槍枝，尤無實力抵抗，爲鞏固防務，補充實力起見，本年先後向駐鄂豫綏靖公署，領到步槍五百枝，子彈三萬餘發，又向第十軍修械所，兩次購得七九步槍二百四十枝，又呈准價購自來得手槍一百五十枝，分發隊兵應用，又本路荒乞游勇，剪綰匪徒，日見增多，每次貨車，均有混入，或乘隙伺機，竊奪財物，或成羣結黨，搶劫路煤，而護車長警，徒手居多，輒被叢毆，推墜車下，爲防護便利計，因於本年四月間，先後購置大刀四百十九柄，分發應用，現在統計全路警兵，約共三千五百人，現有槍刀，仍不敷用，正擬陸續補充，C防護路綫橋樑 本路沿綫，荊符不靖，豫鄂一帶，匪風尤甚，破壞橋樑，拆毀軌道，數見不鮮，防範稍有不周，交通即虞中斷，亟應嚴密戒備，以消隱患，爰於上年十二月間，在東筮店大橋之東首，南北兩端，及西首山坡，共建碉樓二座，本年二月，又在祝家灣站建築一座，六月間晏家河橋之東北首，復建一座，旋又奉令飭於東筮店孝威一帶，各小站及中間

各大橋樑，容易窩藏匪類，破壞鐵道之處，扼要建築礮樓十五座，迄今完成者，已有八座。D取緝荒乞游勇

本路南段各站，荒乞游勇，向極充斥，均有頭目，從中指揮，強乘各次客貨列車，包攬搭客，私運貨物，揮之不去，驅之復來，即感當場扣捕，禁其自由，事後縱肆如故，擾亂秩序，影響路收，實為至鉅，迭經嚴飭督察員，及護車護站警兵，會同車務人員，切實取締，並呈請駐豫駐鄂綏靖公署，通令沿綫駐軍，隨時協助，而若輩勾結既深，黨羽復夥，毫無忌憚，危害實深。本年四月八日，為徹底剷除起見，通令各段隊，限一星期驅逐肅清，一面密飭訪拿，先後拿獲著名荒乞頭目，及游勇等十四名，解送駐鄂綏署從重懲治，近月以來，已稍斂跡，惟根株未絕，此後仍當積極取締，以期根本肅清。

(2) 車務

車務方面關係重要者，厥為業務，電務二項，分述於次，

甲·業務 鐵路客貨運輸，及營業收入，以逐年演進公例推之，其發達程度，原宜繼長增高，有加無已，徒以本路歷年多故，備受摧殘，機車車輛，損失不堪，車務

設備，又不完善，加以沿綫工商實業之蕭條，苛捐雜稅之繁重，以致業務衰頹，一蹶不振，年來力加整理，機車車輛之被軍隊扣留者，分別索回，流入他路者，交涉互換，召集諮詢會議，以除路商之困難，改訂運價專款，以疏貨物之運輸，而又恢復應付運輸辦法，次第興辦聯運，業務日見發展，最近舉辦負責運輸，於本路業務，關係尤重，自本年七月，奉部頒發負責運輸通則，經即決定十月一日起，先行試辦，事先召集車務負責人員，舉行縝密之討論，議決先從大站入手，並規定前門，豐台，保定，石家莊，順德，邯鄲，彰德，新鄉，鄭州，許州，鄆城，駐馬店，信陽，廣水，大智門，十五站為試辦負責運輸站，一面即就各大站籌備貨倉，帆布磅尺，及一切應需傢具，并酌量增補必要員工，一面委派營業課長，馳往北寧路調查該路辦理負責運輸情形，又派兩副總段長，分往津浦滬寧兩路，實地調查，俾資借鏡，嗣經舉行第二次會議，增加西平明港兩站，實際上全綫共計十七站，自十月一日實行以還，負責貨運，日見發達，十一月中旬起，所有零運貨物，無論由何站至何站

，一律改爲負責裝運，因之貨運愈形發達，上項辦法，實行以後，所餘未辦者，僅整車一項，一俟貨棧帆布，及應用傢具，充分完備，即佈告推行整車貨物之強迫負責，至遲不逾明年一月，此後整車零担，統歸鐵路負責裝運，在貨商祇須增加少數運費，即得重大保障，在鐵路可以掃除一切弊竇，增加多量收入，路商雙方，交受其益，願是以往，繁榮可期，國計民生，胥利賴之。

乙·電務 電氣設備之於鐵路。可以傳遞行車消息，減少行車事變，關係至爲密切，茲分電報、電話、二項言之，A電話 本路電話，創自前清光緒二十六年，分有磁石式暨混合式二種，全路電話線僅一條，與聯站通話，須逐站逐段，輾轉傳遞，不便長途之用，本年改於各大站聯絡通話之需要，先後在漢口、江岸，信陽、鄭州、彰德、石家莊，保定，長辛店，北平等站，各設混合式電話機一部，利用原有電報太直線，以費用廉，與電報同行不悖，分爲三組，北平、長辛店，保定、石家莊，爲第一組，彰德、鄭州，鄭城，爲第二組，信陽、江岸，漢口爲第三組，該項電話有效距離。約三百公里

，故每組內各站，均可隨時聽喚電話，較爲便捷，至本路車務處電報房，於二十年五月成立，裝設電話綫六對，並裝置孝威，花園，新店，明港，駐馬店，等五處工務暨工室電話，又鄭州至黃河南岸亦添掛電話專綫，此外尚有手提電話機，以備各重要客車，攜帶之用，B電報 本路電報計分爲二，(A)有綫電報 創始於前清光緒二十七年，其初僅有電綫兩條，設備簡陋，後雖略加敷設，亦不完備，前年總局南遷後，南段報務紛繁。原有綫路，不敷應用，遂添置江岸至廣水間電報新直綫一條，并添設橫店電報房，裝設電報機一部，惟本路沿途均用莫爾司電報機，全係舊式，不克運用，不得不逐漸改用新式，計在漢口車務處電報房裝設新式電報機二部，鄭州二部，長辛店三合莊二部，從此有綫電報通訊。較爲便利。至於無線一項，全綫共計一萬七千餘株，大都年久腐蝕，上年補換一千七百餘根，及十分之一，現擬添購二千根，以便繼續抽換，并將誘導之綫，亦擇尤漸次更新，以臻完備，B無線電報 創設於二十一年冬，蓋因本路綫綫綿長，車務繁劇，由平至漢，所恃以直達傳

遞信息者，僅有電報大直綫兩條，一遇匪警，電桿首被翻斷，消息阻絕，或遇軍隊掛借，或遭風雪摧折，電信即感不靈之苦，本路有鑒於此，當即訂購無線電機三部，分別建築北平鄭州漢口三處無線電台，業已通報，并可與津浦北寧及鐵道部各台互相呼應，交通消息，敏捷異常，無復顧慮電信之阻隔也。

(3) 工務

工務方面擇其重要者，分爲工程林務兩項，約述於次

甲·工程 本路因迭受軍事水災匪患之故，以致枕木鋼軌橋梁涵洞地磅號誌車站設備，頹敗不堪，修養工程未能及時興辦，年來始克分別整理，茲再分述於下，A 枕木 根據常例，枕木壽命，平均約爲六年，本路自全綫通車以來二十餘年，則全綫枕木，至少應已更換四次，全綫枕木約共一百六十萬根，更換四次，應爲六百四十萬。顧自前清光緒三十二年，迄今統計更換枕木，總數僅約五百萬與六百四十萬之數，相較則全綫應換枕木尙有一百四十萬根，本年積極籌辦，盡量抽換，計自一月至七月底，就緊要地段，抽換枕木，已逾十一萬根，後又

購到十萬根，交江岸蒸木廠蒸煉，陸續發往各段，分別抽換，近又呈請鐵道部，續購三十萬根，在上海交貨，除以上數目，尙需八九十萬根，預計明年，似可購齊，屆時極壞枕木，亟急抽換，行車安全，自能維護，B 鋼軌 鋼軌使用年齡，尋常可准行列車三十萬次，以本路平均每日行車十六次，計每年爲五千八百四十次，則鋼軌之壽命，可保持四十年，全路鋼軌，現有二十七萬根，若每年更換鋼軌五千四百根，則五十年間，全綫鋼軌，可全數更換一次，通車迄今，二十餘年，以每年更換五千四百根計算，至少應更換十四萬餘根，而實際截至二十年底，僅換四萬二千九百三十根，可見應換而未換者，尙有九萬七千根之譜，近年來，更換枕木，爲數甚微，路軌失去平準，鋼軌多被壓擠，而成彎曲應換之數，尙不止九萬七千根，經分段實地檢點，其已損壞不堪，急待更換者，至少有二萬五千根，自本年一月至七月底，尙向漢陽鋼廠，購買兩批鋼軌，已經抽換一千六百根，此外尙需二萬三千數百根，將來向漢陽鋼廠再購大批，即可大致更換，行車事變，既可減少，行車速度，復可

平漢鐵路整理之經過與將來

增加，營業勃興，可操左券，○橋樑涵洞 本路初由比公司建築時，爲樽節資本，急於通車起見，對於沿綫橋梁涵洞之建築，頗多疏忽，是以開辦迄今，時加修改，或分別添建，以應需要，截至民國二十年底止，共有各種橋梁，一千一百零三座，總長一萬九千八百三十八公尺有奇，涵洞一千一百十八座，總長一千三百十公尺有奇，惟近年以來，天災人禍，破壞不堪，尤以去歲水災沖毀特甚，計西平遂中間，被損者有八座之多，經於本年一月間，招標承辦，積極進行，修建工程，久已完竣，又磁州臨洛關東窰店等處橋樑工程較大，均已添修，先後工竣。此外正在興工建築者，有李陽河鋼橋，在呈都未奉批准者，有新樂大橋，在計劃中者，有將馮村便橋兩座，改爲鋼橋等，D地磅號誌 本路各站地磅，有因損壞過甚，或使用過繁，以致車輛出進，每多障礙，故隨時修理，或另行裝設，此項工程，按照上年磅基進行表第一總段內，除長辛店琉璃河保定高邑石家莊應設七十五噸大磅外，西便門正定石家莊等處，并應修建四十噸地磅一座，經由該段招標承包，訂立合同，分別辦

理，其餘各站裝修之地磅，如花園站添設四十噸大磅一座，六河溝站裝設七十五噸大磅一座，廣水站因鄭州改建七十五噸大磅後，卸下之四十噸大磅，經已移置該站裝設，此外如坨清高綫公司大磅橋，年久失修，亦經修復，其他修理添配零用之各站磅秤，共計數十處，茲不具述，至於本路各站號誌，原取二道制，第一道名護站號誌，第二道名遙制號誌，與部章所謂內外進站號誌，性質相同，作用無異，惟護站號誌，與轍尖之距離，既因大小站而各別。各小站遙制號誌，又有八十餘站，尙未安設，業經重行核定，每一車站，必須設立號誌兩道，定名爲內進站號誌，外進站號誌，內進站號誌必須距離第一岔道轍尖三百公尺，內外兩進站號誌，必須相距五百公尺以上，并添設連桿連鎖，即於內外進站號誌之相對主動桿（即揚旗之柄）上，各設連桿一具，使其互相關聯，不致同時開放，又於內外進站號誌之間，各添連鎖一具，使其互相牽制，以免內進站號誌不開，而外進站號誌遽開之弊，該項工程，均已先後辦理。至部章在險要各站，安設遠距號誌一節，按照本路情形

，似尚不必急於添設，擬俟路款充裕，再行興辦，其他各站號誌，因年久失修，顏色剝落者，均經修飾，以保行車安全，E車站設備 本路全綫共計一百三十四站，設備頗形簡陋，年來對於風雨棚天橋之屬，始行添置，查風雨棚所以保護客貨，免為風露所侵，從前惟重要大站有之，中小站均付缺如，自民八以後，先後增築八座，而許州鄆城駐馬店信陽廣水五站，皆於民二十年告成，天橋一項，各站建設者絕少，現惟保定鄭州有之，鄆城天橋一座，十五年被毀，刻已修復，近以大智門商賈輻輳，車次稠密，旅客及行人，越軌而行，最易肇禍，已新築天橋一座，并於車站附近，圍以柵欄，以安行旅，而便出入，循禮門車站站台，亦已全部改造，此其大概也。

乙·林務 本路林場，發軔於民國三年，首設植木場於黃河北岸，從事種植，其意重在保護黃河鐵橋，故面積極小，僅五百畝，絕無發展餘地，及民國七年六月，部局之間，鑒於木材漏卮之鉅，另闢林場於新店，李家寨，黃山坡，等處，并設造林事務所，以董其事，自是按

平漢鐵路整理之經過與將來

年種植，截至二十年底，約已成林七百餘萬株，各場概況，大略於次，A新店林場，面積約八千二百餘畝，已成林約四千畝，已成各種森林一百二十餘萬株，本年添植枳椇栗檜等樹，六萬八千七百株，約占面積一百二十餘畝，又播育松柏椴榆栗等樹籽十餘種，約占苗圃面積十畝零，B李家寨林場，面積約一萬五千五百六十餘畝，已成林約占總面積十分之九，成林各種樹木，有四百餘萬株，現無大塊隙地，本年植松樹五萬株於新店林場所屬之財神廟，附近一帶山地，約占百畝，又補植橡樹三千株，移植榆槐松柏桃桐各小苗九萬株，栽插白楊刺柏枝條四萬四千株，播育各項樹籽八種，C黃山坡林場，面積共約一萬五千五百七十餘畝，已成林約計三千餘畝，現有各種林木一百餘萬株，本年造林及補植各種樹木十一萬四千八百株，約占面積二百二十八畝，又移植槐楊小苗一萬五千株，栽插白楊五萬株，刺柏二千株，播育各種樹籽八種，點播橡籽，佔用山地一百二十畝，此外沿綫種植樹木，為數不少，在民十五年，約計一百萬株，嗣因保護不易周至，或被牛馬踐踏，或被斧斤砍伐，

平漢鐵路整理之經過與將來

截至二十年底，全綫樹株僅及三十萬，此後樹株，已植者注意保護，未植者廣事栽插，務期蔚然成材，以供路用。

(4) 機務

機務方面，在過去七八年間，每况愈下，年來始勵精整理，茲分機車，車輛，兩項，略述於次，

甲·機車 本路機車，在民十二年，為數甚多，當時收入，亦極豐富，嗣受軍事影響，以致損壞不堪，或被軍隊扣留，或留入他路，甚至外路機車，亦有流入本路者，欲復舊觀，除將軍隊扣留者分別索還外，唯有交涉互換，及修繕添購，各種方法，茲再分述於下，A互換機車 上年奉令各路清理機車車輛，本路遂與津浦接洽互換機車，其良好與損壞者，分別交換，議將津浦所存平漢機車，在南段者，集中徐州，在北段者集中天津，平漢方面所有津浦機車，在南段者集中鄭州，在北段者集中豐台，定於是年七月八日實行。計本路由鄭州及豐台兩站先後交還津浦良好機車二十一輛，損壞機車五輛，并交還該路中興煤礦公司機車四輛，又甯滬機車一輛，徐州天津兩站，收回津浦交還本路良好機車十三輛，陸續

收回損壞機車三十二輛，又與平綏互換機車一輛，隴海方面，亦於二十年九月接洽互換，其餘機車，截至本年五月，亦一律換訖，B委託南滿代修機車 先是津浦曾與南滿鐵路，訂立合同，委託代修本路機車十八輛，迨本路與津浦互換機車時，上項機車，一律交還，本路仍照津浦原訂合同，委託南滿修理，經於二十年七月，由津浦路交送天津，押運奉天，再轉南滿，原定當年年底，悉數修竣，嗣以「九一八」事變發生，僅於事前運回十輛，其餘八輛迄至本年五月。始克完全運回，C急修機車 本路為發展運輸起見，除將機車一面互換，一面委託南滿修理外，其餘損壞機車，設法趕修，因各機廠機車廠，自本年四月至九月，即貨運淡季，加修機車二十輛，均限定九月底一律修竣，總計本年各廠修理機車六十七輛，此外又託膠濟路代修六輛，正太路代修一輛，遺清路代修一輛，至十一月底，此項新修機車，合以現所有者，約可得能行駛之機車一百二十五輛，加以調車及補助機車，則為一百四十七輛，D添購機車 本路現有各機車。既感不敷應用，且多已行駛二十五年至三十年之久，

險越保用年限，不久恐難再行駛用，函請添購新機車，以補充運輸能力，而應將來業務之需要，經呈部請准添購二、六、二，輪潑來里式機車八輛，因該式機車，在本路行駛最宜，將來即以牽引特別快車，而移原行快車者，加入貨運，此外并添購該式機車配件，以資修整，舊有潑來里式機車，同時并呈部請飭購料委員會仍向慎昌洋行，按津浦鐵路合同，代本路訂購，蓋以此項機車及配件，因該行所定付款交貨條件，較為適宜故也，

乙·車輛 本路車輛最盛時代，計有客車三百六十五輛，貨車三千九百十九輛，自發生軍事以後，所有車輛，有流入外路迄未收回者，有全部炸燬，無法修理者，有重大損壞，迄未修復者，以致應用車輛，日形減少，二十年軍事收平，全路統一，曾與津浦隴海，交換車輛，至十二月底結算，有本路及外路客車二百三十六輛，其中能行駛者一百七十三輛，損壞者六十三輛，有本路及外路貨車二千四百九十七輛，能行駛者一千六百四十九輛，損壞者八百四十八輛，是客車良好者，不過總數百分之七十餘，貨車良好者不過總數百分之六十五，本年亦

平漢鐵路整理之經過與將來

曾與津浦隴海，互換車輛，其損壞之客車六十餘輛，貨車八百餘輛，當計劃修理機車時，亦曾計劃該損壞車輛，至九月底多數修竣，無如所需配件，呈部請購，須明年一二月間交貨，現在加工修理，或由工人包修，均因配件缺乏，不能實行，然至九月底結算，客車能行駛者一百九十二輛，較去年底增十九輛，損壞者為六十五輛，貨車能行駛者一千八百八十一輛，較去年底增二百三十二輛，損壞者五百七十六輛，數月來客貨車增加者雖不多，然現在行駛之車輛狀況，確較去年底為良好，現因客車修理較難，而損壞之六十二輛又有二十輛或為撞壞，或為火燒，僅存車架，修理無異重造，故擬請膠濟路代修貨車，如明年一月底配件可到，三月底可完全修竣，惟修竣之後，並非全部可以在路行駛，蓋因此修竣而現時在路行駛者，爾時亦須輸入廠施修，將來長年每日能供運輸用者，客車不過二百四十輛左右，貨車不過二千二百餘輛，較之全盛時代，相差尚鉅，故應將來運輸需要，非分別添購不可，至本年各廠大小修理車輛之數，計客車八百二十輛，貨車二千四百二十六輛

平漢鐵路整理之經過與將來

一四

，其損壞極重，不能修理之貨車，約為百輛，近已拆毀報廢者五十二輛，以其配件作修理他輛之用，至於近年，或因出軌撞車，或為土匪燒壞之車輛，遺棄道旁者，亦有五十餘輛，地點均在第三總段之內，已於本年十月間，組織列車施行起扶工作，此項壞車之在三汊埠東篋店，及其餘各地者，均已先後扶起云，

(5)會計

會計方面，年來積極整理，對於購料付款，規定辦法，懸賬惡例，切實革除，而尤注意於整理舊賬，清理債務兩項，分述如次

甲、整理舊賬 本路會計，在昔每年編有年報，自十六年以後，軍事頻興，路線中斷，局址忽南忽北，一切帳目，凌亂不齊，甚或缺漏不全，以致歷年賬目，積未清結，年報亦無法編輯，二十年五月，由會計處召集各處，及沿綫辦賬負責人員，蒞漢開全路會計會議，議決將帳務分為兩部份辦理，即以前賬目截至民十九年年底為舊帳，以後賬目，自民二十年一月起為新帳，另立簿冊登記。俟舊帳結清，再行接登，以資連貫，同時復解決

帳務困難問題甚多，旋奉部令，嚴飭趕結舊帳，并派專員到路視察，經各關係處昕夕工作，分別趕辦，逕送會計處彙結，計自民二十一年一月四日，至七月三十一日止，已將十七十八十九三年之賬，次第結竣，所有各年份各項統計書表，以及會計統計年報，均經於結帳後，隨時趕編，陸續呈部，并一面對於舊帳，從事清理工作，以補罅漏，一面與民二十年之帳，從事銜接，俾資一貫，按會計原理，關於結帳事項，原應逐月清結，迨年度終了之際，每年決算，及編製各項統計，方可依時造就，惟本路對於各種報單，寄遞遲慢，各項報銷，亦緣迂緩，現正籌擬根本處置辦法，分別限期具報，以後自可按月清帳，不致再有積壓，

乙、清理債務 本路因歷年營業衰落，逋負甚鉅，遷延至今，利息增重，內外積欠截至本年六月底止，達國幣一萬萬元以上，非設法整理，勢將永遠為債務所困，而本路信譽，亦無從恢復，按我國現在鐵路狀況，今後欲圖發展，唯有利利用外資，利用外資，必先清理舊債，恢復信用，此項計劃，鐵部固在統籌，惟各路路綫有長短

，債務有輕重，加以軍事政治之關係，通盤籌畫，一時難得具體辦法，爰於本年五月，組織債務整理委員會，先由本路自行整理，進行辦法，不外籌備巨款，發行公債兩項，前者事實上不易辦到，後者較易着手，現擬計劃以五厘息發行公債，每月就進款內，酌量提存，作為基金，分年清償，此項公債條例，並擬請政府公布，以示中漢還債之決心，其他如滙兌價格之公平核結，複利之商請減免，舊欠利息之磋商減讓，俟公債計劃確定後，均當次第進行，又本路同人欠薪，為數亦鉅，所欠情形，各段不同，至為複雜，此項欠薪，為同人應得之款，自應予以保障，尤須早日清結，故又設立清理欠薪委員會，每日按收入提存若干，作為基金，一面調查審

核欠薪數目，將來無論續發欠薪支付券，或用其他方法，三四月後，當有相當結果，

本路整理之經過，雖未能條分縷晰，纖細盡舉，而其顯著之事實，要亦略備於斯，或亦足供國人之檢討，惟其中尚有格於時間，限於經濟，以致已定計劃，容未充分施行，或已見諸實施，而獨未臻美備，蓋以振敵起衰，事體艱鉅，揆苗助長，固非可以速成，無米之炊，亦終難為巧婦，所望時局承平，不滋意外之變，路收漸裕，再圖建設之方，鐵軌枕木，澈底更換，機車車輛，盡量擴充。廣事客貨之招徠，力謀商旅之便利，庶幾營業發展，路務繁榮，本路全盛時代之舊觀，不難等而上之也，

平漢鐵路年鑑出版廣告

本路肇建垂四十年其間興革遷替迄無專書紀述有心研討者輒引為憾爰蒐集今昔時事蒼輯而成年鑑一書攬摭源流綱列目擊全書計共四十餘萬言圖表二百餘張舉凡本路以往之沿革現在之狀況今後之設計靡不羅列無遺誠我國鐵路刊物之巨觀付梓無多購請從速

書用道林紙布面精裝

定價每部大洋四元

售書處漢口特二區三合里本路編譯課

(按月出版)

交通雜誌

(材料豐富)

第一卷 第五期

交通插畫

- 天下第一關與角山寺.....二幅
- 姜女廟及九門口.....二幅
- 葛州壩與崆嶺灘.....三幅
- 揚子江上遊黃陵廟.....三幅

社論：最近一年航政之檢討與今後應取之途徑

世界交通論(一).....陳其祥

一年來之鐵路工程.....薩福均

暴日賊使偽國劫奪東北郵政之經過.....金憲卿

二十一年江蘇省之交通建設.....董修甲

二十一年浙江省之交通建設.....曾養甫

二十一年河南省之交通建設.....張靜愚

二十一年江西省之交通建設.....龔學遂

二十一年湖北省之交通建設.....李書城

二十一年河北省之交通建設.....林成秀

二十一年山西省之交通建設.....田見龍

二十一年寧夏省之交通建設.....魏鴻發

一年來各省交通建設

(定價) 每月一冊零售三角預定半年連郵一元六角全年連郵三元
(總發行所) 南京大豐富巷淳德里四號交通雜誌社

交通紀述

各國航政之特點與最近之趨勢.....洪瑞濤

交通事業與國民經濟.....郎德沛

航運之發展與航權收回之必要.....蔡可成

鐵道經濟原理.....李續勳

國聯統一運輸統計之報告.....黃公覺

一月來之路政.....李芳華

一月來之電政.....劉駿祥

一月來之郵政.....飛鴻

一月來之航政.....宋建勳

一月來之交通新聞.....洪瑞濤

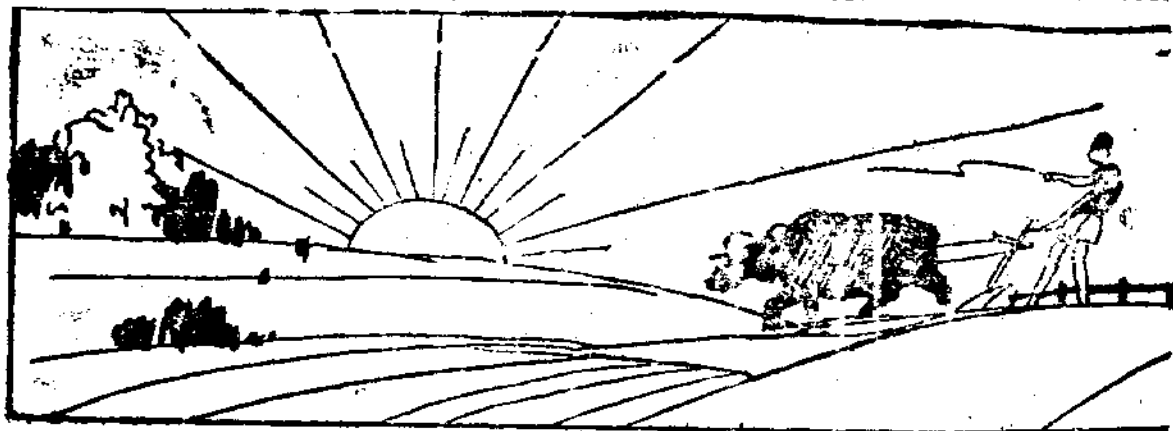
理想的丈夫(獨幕劇).....莫爾納原著 忱譯

中國歐亞航空公司現在開航及停辦擬辦中各路線表 (附錄).....江波

編輯後記.....江波

預告

本誌下期為「鐵道整理專號」，篇幅加厚，材料尤為豐富，所有擔任編纂諸君，俱係鐵道界知名之士，共有文字三十餘篇，凡常年定戶概不增價，以示優待，附此預告。



黨務

平漢路特別黨部爲中華民國成立二十二週年紀念告本路同志工友書

同志們！工友們！你們知道，經過了本黨 孫總理三十年出死入生，拚命的奮鬥，在二十二年前的今日，

呱呱一聲，才生下這一個生命活躍的小寶貝！中華民國。自然，這總可算是很幸福的，而且很值得我們慶祝的事，當着他歷屆的生辰，但是，我們無論如何，總忘不了這位偉大的創造者生育的

功績，而對這個在許多艱難險阻中長大出來的小寶貝，永遠地加以調護和珍愛，以至不惜拿出自己的力來培植，自己的血來灌溉這朵生命之花，使之在最短期間。更加繁榮滋長，在我們，實任是有無從推諉的重大的責任。

因爲這責任的驅使，更教我們記起中華民國過去所遭受的苦難，而現在應如何努力去打破這重難關，以促成他將來無限的展望。

在這二十一年當中，他會經過袁世凱的竊國稱帝，張勳的復辟與一般封建軍閥們的反動與摧殘，以及帝國主義者列強的政治經濟文化多方面的侵略。迨至本黨所領導的國民革命軍從廣東出動，霹靂一聲，才將國內軍閥們的勢力所結成

平漢路特別黨部爲中華民國成立二十二週年紀念告本路同志工友書

平漢路特別黨部爲中華民國成立二十二週年紀念告本路同志工友書

二

的烏烟瘴氣，一掃而告廓清、在全國「青天白日滿地紅」的旗幟臨風招展中，又開始我們國運重新慶的慶祝。然而，幾年以來，內遭共產黨殘酷的蹂躪，外受日本強暴的侵略，竟使今天的狂烈的慶祝，變成了悲憤的祈求，我們所祈求的，是：

(一) 豫鄂皖的共匪雖漸告肅清，而湘贛閩邊的殘餘共匪，則尙有待於我們最後之協助剷除，使社會安定，民生充裕，國基鞏固，俾得安內攘外。

(二) 本屆三中全會，雖能充分表現「親愛精誠」，團結一致，共謀解決建國救國的大計的精神，然坐言立行，則尙有待於我們之繼續。總理革命精神，努力實現，以解救當前的國難。

(三) 最近中俄代表在日內瓦正式宣佈兩國恢復邦交，相

互友好，雖因國際險惡形勢所促成，然維持東亞和平，則尙待我們自身之奮勉，完成訓政建設，實現三民主義，以期共同達到和平友好，平等互惠之目的。

(四) 鐵路爲國家之命脈，不但交通運輸關係國防便利；即努力生產，增加收入，實亦維繫國計民生，此則懇賴我員工們爲更進一步的努力，這是我們所深切企望的。

末了，謹祝和暖的春風把你們的心和血吹得更加熱烈，更加活躍；憑着這熱烈而活躍的心和血，創造出一個和平的可愛的像春天一般的世界！這樣，我們今年悲憤的祈求，當轉變爲明年，以至無限的明年狂烈的慶祝，自可成爲有效的預言。

平漢路特別黨部爲一二八週年紀念敬致全路同志暨工友的痛言與忠告

一二八！

一二八是中國民族被日本帝國主義殘酷壓迫最恥辱的一天！

一二八是中國民族對日本帝國主義奮鬥抵抗最激烈的一天！

一二八是中國民族將要滅亡的朕兆！

一二八是中國民族將要復興的萌芽！

今後的中國，究竟走入滅亡之途，還是踏上復興之路？

一句話說：全仗我們今後遇着一二八侵略的事件，有沒有一二八抵抗的精神！現在，榆關陷落，熱河危急，平津動搖，

，國難的嚴重，較之一二八砲擊淞滬事件更為險惡，我們應當如何準備一二八抵抗的精神？我們應當如何擴大一二八抵抗的精神呢？生死存亡，決於今日；現當沉痛的一二八週年紀念，敬謹地向大家貢獻左列幾點，是痛言，也是忠告！我們的精神未死，我們的血球未冷，我們務必捫着良心一讀，燃燒起我們一二八的抵抗精神，捨死拚命地和日本帝國主義一幹！

日本侵略中國，是它一貫的傳統政策。自從九一八以來，在實質方面，用海陸空軍今日佔我一城，明日奪我一地，大中華民國成了暴日凌遲碎割的囚徒；在精神方面，日本代表在國聯會議席上說中國非國家，僅地理上一名詞而已，把我們五千年文明歷史的國家，罵得狗血淋頭。拿淞滬事件來說，全上海的精華被日本砲火毀滅殆盡，我們同胞的生命財產的損失，簡直不可計算，現在，瘡痍未復，敵愾益張，我們含垢忍辱到今日整整一年了，國家的人格不存，國家的土地日削，我們再不奮起我們還配頂天立地做人嗎？

上海是我國經濟文化的中心，暴日在侵佔東三省以後，即進而侵擾滬淞，欲圖破壞我國家的經濟，使我們沒有抵抗

的能力：用心是如何的深刻，手段是如何的毒辣啊！現在，淞滬的血跡未乾，暴日的野心愈熾，更大舉發動，佔領榆關，進攻熱河，威脅平津，跡其用心，不僅在宰割東北，實欲囊括我華北、席捲我中原，亡我國家，滅我種族。我們應當深切認識，關外的得失，華北的安危，非僅局部的利害，實屬全國安危所繫，民族生存所關；去年今日我駐滬軍隊的砍頭流血，此種抵抗精神，實為生死存亡唯一的出路，我們如果不甘延頸受戮，務須發揚一二八誓死抗敵的精神，拚却任何犧牲，捨死亡命地與暴日周旋到底！

東北民衆，痛日寇的暴行，揭竿而起，羣起抗敵，現在義勇軍的活動、遍佈四省，其所採的游擊戰略，足以使日寇疲於奔命。此種忠勇奮發的義勇軍，為民族生命之所繫、是取復失地的先鋒隊。我們或則固於職守，或則阻於路途，未能一致參加這種鐵血救國工作；但是，東三省並不是東三省民衆的東三省，我們也和義勇軍一般是中國國民，對此冰天雪地中浴血苦戰的民族鬥士，應當節衣縮食，盡力援助，以加厚抗日的力量。

在這資本主義的經濟洪流衝破國界的時代，經濟侵略是

平漢路特別黨部爲一二八週年紀念敬致全路同志暨工友的痛言與忠告

四

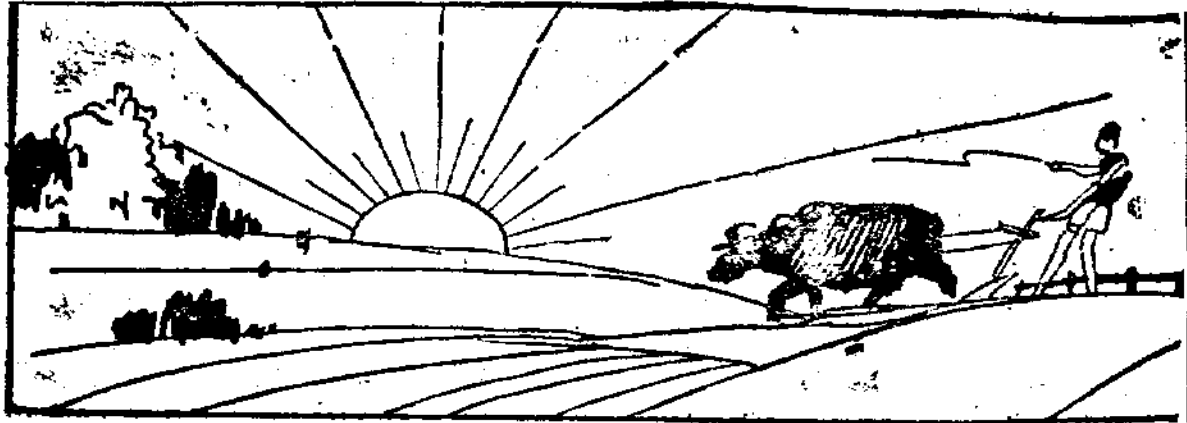
武力侵略的根源，所以，經濟絕交的抵貨運動，是禦侮的無上戰略。尤其暴口是後起的帝國主義，暴日的商品，完全是向中國傾銷的：所以，不買日貨，是我們裁制暴日極有效的辦法，一年以來，因國人厲行抵貨，日本對我貿易，一落千丈，乃近來仇貨又忽湧進，實因抵制鬆懈的象徵，我全國同胞，務應共禦國難的嚴重，民族的危亡，對經濟絕交，當再接再厲，切實地，普遍地，永遠地認定買一分仇貨，便無異是磨刀鏑，裝槍彈來自己殺害自己呢。

總之，國事日急，再不挽救，勢必滅亡：可是，挽救國難，激昂慷慨的宣言不足以救國，空疏壯闊的決議案不足以救國，救國之道，全在每個人拿出實際做的精神，像滬淞喋血的第十九路軍的一二八抵抗精神！一二八事件是中國民族將要滅亡的朕兆，同時，也是中國民族將要復興的萌芽：中國民族是存？是亡？是危？是安？那末，全看對此當前的大難，我們有沒有一二八滬淞抗敵的精神，能不能將一二八滬淞抗敵精神的發揚光大！

百萬年前

地球慧星相撞

天文學家沃克拉克霍瑪大學梅龍博士及威廉烏里勃博士，最近在阿脫倫的克市開會之「美國科學進步協會」年會席上發表一驚動科學界之學說，據兩氏謂，地球在十萬年乃至百萬年以前，曾與一較哈利慧星大三分之一之某大慧星碰撞，結果，該慧星毀爲微塵，而地球亦損毀約十九萬哩之地域，美國東南部南北兩卡洛利那州方面之陷于橢圓狀，即由於此云云，該兩博士得此結論之根據有如下數端：(一)卡洛利那地方之橢圓形陷落地帶之長軸，悉由東北向西南平行，(二)凡陷落地之四周必有高地存在，(三)陷落地之大小與其橢率爲正比例，根據此三理由，可以推知陷落地帶必爲當時地球與慧星衝突時隕石下落之結果、



軍機防護法



法 制

軍機防護法

民國二十二年一月二十一日
會令第五八九號抄發

- 第一條 洩漏交付或公示因職務上所知悉或保管之軍事上機密之消息文書圖畫或物品者處死刑或無期徒刑 預備犯本條之罪者處無期徒刑因過失犯本條之罪者處五年以上有期徒刑
- 第二條 洩漏交付或公示因刺探收集而得之軍事上機密之消息文書圖畫或物品者處死刑或無期徒刑 非以刺探收集而得之軍事上機密之消息文書圖畫或物品知其為機密而洩漏交付或公示者處無期徒刑
- 第三條 知其為軍事上機密之消息文書圖畫或物品因而以暴行使人交付或竊取者處死刑或無期徒刑
- 第四條 刺探收集或藏匿非職務上所應知悉或保管之軍事上機密之消息文書圖畫或物品者處三年以上十年以下有期徒刑
- 第五條 未受允准或以詐術取得允准而入要塞堡壘軍港軍營軍用船艦軍用航空港場軍械

軍機防護法

廠庫或其他國防上之處所建築物或留滯其內者處一年以上七年以下有期徒刑潛藏槍械或其他爆裂物品私入或強入前項處所建築物者處無期徒刑或十年以上有期徒刑

第六條 未受允准或以詐術取得允准測量攝影或描繪前條第一項之處所建築物或記述其內容者處一年以上七年以下有期徒刑

第七條 因犯本法之罪所得之財物沒收之如全部或一都不能沒收時追增其價額

第八條 本法之未遂罪罰之

第九條 犯本法之罪者得褫奪公權

第十條 犯本法所定各罪者在對外作戰區域或戒嚴區域或剿匪區域內由犯罪地或犯罪地最近之最高軍事機關審判之

第十一條 依前條判處各罪由該審判軍事機關附具案由遞級呈報中央最高軍事機關核准後方得執行中央最高軍事機關對於所屬審判案件認為有疑誤者應令再審或派員會審

第十二條 軍警團防人員逮捕本法所指犯罪行為之嫌疑犯時應立即通知有關之主管機關

第十三條 本法施行日期及期間以命令定之

平漢鐵路各院所診療簽假住院及收費規則

民國二十一年十二月二十八日 會令第一七五一四號公布

第一章 診治

第一條 本路人員及其直系家屬(即父母妻子女以報會履歷為憑)確有傷病須就醫診治者應由該管首領核發簽字或蓋章之請診單(單式見附件一)就醫請診

前項請診單員工為白色家屬為紅色不准冒領轉借如查有此等情事除由請領人照付醫藥費外(照外人收費章程)

並取消其一年內醫藥一切權利

第二條 凡就醫人員均須親赴院所就診如確係重大病傷不能行動得由直轄首領在請診單上註明情節延醫往診其無院所

各站則由各該直轄首領摘敘病狀分別函電該段院所斟酌辦理一面報告主管首領備查

第三條 凡就醫人員必須醫師診斷開給藥方始准領藥不得自由指索凡貴重或滋養藥品非必須應用者不准濫領濫發違者處罰

第四條 凡須復診之病人應由各院所發給復診證(證式見附件二)以憑復診無須再用請診單但一種傷病治愈又另患新症時或至每個月終應另換請診單以便統計

第五條 凡因行車出險受傷之旅客行人應由該管車站簽給就醫單分赴當地或附近院所就診

第六條 凡本路員工及其家屬暨因行車出險受傷之旅客行人就診時均應遵守院規及醫師之指導否則就診者停止診治住院者應令離院同時由院長呈報備案

第七條 沿路站廠設隊場所及各列車酌設救急藥箱儲存救急葯料器具粘附用葯說明書並附帶抬床交由主管首領妥慎保存以備急用

第八條 為謀救急治療起見每段應設備醫務車遇有行車出險及特別事故得隨時掛行

第九條 各院所診病時間除星期及例假外均以本會辦公時間為準

第一章 簽假

第十條 凡本路員工持請診單就診時如經主治醫師診查病傷狀況認為不宜工作者得酌計調養日期分別填給准假証(式見附件三)及病傷診斷書(式見附件四)患者即按照醫師所註日期向該管首領請求給假調養但須有左列情事之一者始得填給病傷診斷書

平漢鐵路各院所診療簽假住院及收費規則

平漢鐵路各院所診療簽假住院及收費規則

四

- 一、請假已滿二月仍未痊癒者應於滿兩月後填發之
 - 二、肢體傷殘不能恢復原狀者應於初診時填發之
 - 三、因執行職務而致傷病一時不能工作者應於初診時填發之
 - 四、病傷結果雖未殘廢而精神體力均受耗損不能担任原有工作者應於治療後填發之
- 患者對於診斷證及病傷診斷書所註調養日期及給假日數須憑醫師及該管首領酌核辦理不得任意要求或自行塗改

第十一條 員工病假屆滿倘所患仍未痊愈時得由該管首領另給請診單就診並由主治醫師審查病情續給准假證以憑續假但須於證內填明續假字樣

第十二條 員工因傷病亡故或殘廢請卹時應將經診院所傷病診斷書附呈考核

第十三條 各院所填發員工傷病診斷書及准假證應按月造表呈送總務處發交衛生課彙總呈核

第三章 住院

第十四條 凡本路人員及其直系家屬或在本路遇險受傷之旅客行人等必須住院治療時應請該管首領或原送機關簽發住院單(單式見附件五)交由本路醫師診斷批准住院後方可住院如送往各委託醫院不能得本路醫師診斷時並應由該管首領或原送機關在住院單上批明請留住院字樣交由各委託醫院酌量辦理

但係重傷急症不暇簽發住院單時可由該管首領或原送機關先以函電通知醫院留住院事後再行補送如事實上不能取得住院單即僅憑函電亦可

第十五條 凡患者入院時不論自辦或委辦各院應即日用本會製發之住院患者通知書(書式見附件六)通知衛生課出院時除一面用通知書通知衛生課並應通知該管首領如係旅客行人即毋庸通知原送機關

第十六條 凡患者之住院單應隨患者每月之住院費單(單式見附件七)一并呈報以便查核若患者仍繼續住院時應由該院函

知患者主管首領或原送機關補送住院單

第十七條 每屆月終各院應將本月內住院患者無論已否出院按照本會頒發之每月在院患者呈報表(表式見附件八)填報衛生課以憑核轉

第十八條 凡患者住院膳費無論已否出院必須逐月結帳按照表式於下月初旬報會

第十九條 路員住院等級以其因公領用免費乘車証之等級為標準因行車事變受傷之旅客應依所持車票之等級居住同等之養病室

第二十條 住院患者出院時於住院單上之出院日期下簽名蓋章不能簽名蓋章者應由主治醫師負責代簽以憑查核

第四章 收費

第二十一條 凡員工就診住院或施行手術所需醫藥膳宿手術各費一律免收但花柳病不在此例

第二十二條 凡員工依照本規則第二條之規定邀本路醫師出診者免取出診費但須酌備車馬

第二十三條 員工家屬就診住院其應繳各費依下列辦法核收之

一·掛號費 免收

二·葯費 每人每日量普通藥劑水粉及繃帶交換費各一角五分貴重藥品酌加

三·手術注射檢驗光電治療等費 按照外診收費章程員工家屬取三分之一工警家屬收三分之一

四·住院及出診 均按照外診收費章程核收半價

第二十四條 員工家屬延醫往診如遇情事危急不及請領請診單者得先按半價收費隨後再將請診單交驗

第二十五條 凡旅客行人因行車事變受傷者一律免費治療

平漢鐵路各院所診療簽證住院及收費規則

平漢鐵路各院所診療簽證住院及收費規則

六

第二十六條 各院所收費應用本會發給之三聯單(單式見附件九)按月核結呈繳

第五章 附則

第二十七條 凡非本路人員及其家屬或因行車出險受傷之旅客行人至本路各院所就診者應先至號房掛號領取號牌俟路員診

畢依次就診急症不在此限病室如空閒亦可允其住院調養其收費章程另定之

第二十八條 本規則自呈奉核准公佈之日施行如有未盡事宜隨時呈請修正

(本規則附件一三均附後餘從略)

平漢鐵路醫院復診券	
職務	姓名
性別	年齡
初診日期	就醫單號
科別	病歷書番號
▲注意▲ 復診時須持此券	

(附件二)

平漢鐵路醫院復診券	
職務	姓名
性別	年齡
初診日期	就醫單號
科別	病歷書番號
▲注意▲ 復診時須持此券	

(附件二)

平漢鐵路醫院	准
茲診得	在
光當	職務現因患
應准予	短假
自本年	月
日起至	年
止	月
此致	查照
主治醫員	印
中華民國二十	年
月	日

第 號

平漢鐵路醫院	准
茲診得	在
光當	職務現因患
應准予	短假
自本年	月
日起至	年
止	月
此致	查照
主治醫員	印
中華民國二十	年
月	日

(附件三)

平漢鐵路各醫院診療所外診收費章程

平漢鐵路各醫院診療所外診收費章程

民國二十一年十二月二十八日
會令第一七五一四號公布

第一條

普通門診 凡非本路人員在本路各醫院診療所規定診治時間內就診者概收門診掛號費大洋一角復診減半

第二條

特別門診 凡於規定診治時間內要求提前診治或於規定時間外來診者統為特別門診提前診治此次收大洋一元過時就診初收大洋五角復診三角

第三條

出診 凡病人欲請醫生到家診治者為出診其出診費以附表定之
出院助產費收大洋由十元至二十元車費在外

第四條

藥費及各項治療費 所有藥費手術費檢驗費體格檢查費注射費種痘費光線療法費電氣按摩及治療費瀉腸費滋養瀉腸費洗胃費等規定如下

一、藥費

普通內服藥	每日量由二角至五角
頓服藥	每劑由一角至五角
外服藥	每劑由一角至五角
毒包料	每劑由二角至五角
含漱料	每劑由二角至五角
點眼科	每劑由一角至五角
洗滌料	每劑由二角至五角
點耳料	每劑由一角至五角

綑帶交換費 每次二角以上
藥品及容器 另外收費

二、手術費

小手術 每次由二元至十五元

大手術 每次由二十元至一百元

三、注射費

血管注射 每針由一元至十二元

皮下或肌肉注射 每針由五角至五元

傳染病預防治療 每針由五角至十元

四、檢驗費

梅毒血清檢驗 瓦氏法每份十元 韋氏傷寒血清檢驗每份三元至五元 血液檢驗 每份三元 痰尿大便及分泌

檢驗每份一元至三元

五、體格檢查費

個人檢查須出具證明書者 每次五元

學生及工人檢查者 出具証書 每次二元

個人檢查不須證明書者 每次二元

團體檢查人數在十人以上者 臨時酌定

六、種痘費 一人收大洋五角 三人同種每人三角 十人以上每人二角 百人以上每人一角

平漢鐵路各醫院診療所外診收費章程

平漢鐵路各醫院診療所外診收費章程

- 七、光線治療費 由一元至二十元
- 八、電氣按摩及治療費 由五角至十元
- 九、灌腸費 每次由五角至二元
- 十、滋養灌腸費 由一元至四元
- 十一、洗腸費 由一元至三元
- 十二、吸入費 由二角至八角

第五條

住院 病人住院須經醫師診察病狀認為必須住院者方准入院住院病人之費用規定如下

- 一、住院費
 - 頭等病房 每日收洋三元
 - 二等病房 每日收洋二元
 - 三等病房 每日收洋一元

二、膳費 不另收

三、貴重藥費 臨時酌定

四、住院生產 除住院各費外另納助產費十元 難產手術費另議

五、住院戒烟 藥費隨時酌定所住房膳費均按定章收納

凡住院病人均應預納五日之住院費出院時按實核收餘款退還

第六條

救急治療 凡受傷服毒等急症各院所應不分晝夜隨時治療除確係赤貧者外一律收緊急掛號費一元其餘應收各費統

按第三第四第五各條辦理

第七條 收費手續 各院所收取各項費款應用本會發給之三聯單一聯存根一聯隨款繳會一聯交付本人

前項收入之款應按月核結呈繳一次以備查核

第八條 本章程如有未盡事宜得隨時呈請修正之

第九條 本章程自呈請核准後施行之

附本路各院所出診收費表

院所名稱	出診地點	出診		備	考
		全	半		
漢口醫院	漢口	三元	一元五角		
北平醫院	東城	三元	一元五角		
江岸醫院	其他	三元	一元五角		
信陽醫院	車站	二元	一元五角		
鄭州醫院	車站	二元	一元五角		
彰德醫院	車站	二元	一元五角		
順德醫院	車站	二元	一元五角		
長辛店醫院	車站	二元	一元五角		
石家莊診療所	其他	三元	一元五角		

平漢鐵路各醫院診療所外診收費章程

江岸機廠門禁規則

一四

附記	車	一元五角
	站	一元
附記	其他	二元
	一元	一元
附記	一元	一元

一、車資在外
二、出診在十里外者診費加倍
三、夜間出診費加倍(自下午九時起至翌日上午六時止為夜間)

江岸機廠門禁規則

- 第一條 本廠四週以磚塔及鋼鐵絲為範圍南首二門為本廠出入正門東西二門為本廠出入便門東首便門自上午六時起至下午六時止開放夜間鎖閉西首便門日夜僅開小門以便員工出入但須由警務人員查驗符號放行其東首便門在鎖閉時間遇緊急事項得由廠內各機關首領開單通知警務首領請為臨時開放
- 第二條 凡屬夜間進廠調車應先停放門外由調車負責者通知門丁將大門開啓後方能進廠直待倒車完畢再行開門
- 第三條 本廠門塔空隙或塔頂不得傳遞物品違者以偷竊論得由護廠巡警看守夫或其負責人員拘獲一面報告本廠各關係方面主管事務人員一面帶交護廠警務辦公處究辦
- 第四條 凡欲參觀本廠者如持有正式機關介紹公函或由本路負責人員偕同前來准許入廠如用私人名義請求參觀者須經廠方主管人許可後派員領送入廠參觀不得任意入廠致礙廠內工作甚至危及參觀人之安全
- 第五條 每逢星期例假及不在工作時間謝絕來賓參觀即屬本路人員佩有符號者亦應嚴加盤詰
- 第六條 本廠職工於入廠上工時須一律佩帶符號以資識別
- 第七條 放工時由各機關人員於掛牌號處認真檢查出廠時由護廠巡警負責檢查出廠人等遇有夾帶公物情形將人證物證一併扣留由護廠警務方面究辦
- 第八條 職工在工作時間除司機升火護路隊員兵電燈匠驗車匠加油夫飯車工人洗車夫抬煤夫汲水夫及送電報送信等

職工因需出入廠門應由警務門員查驗符號放行其他廠內職工因工作關係時須出入廠門者得由廠中各機關
頭發長其許可証白警務門員查驗放行外至其他職工如因就醫請假或赴黨部工會集會及因及廠內須由主管
人員填發臨時出廠許可証交護廠巡警查驗放行後方可出廠
長期及臨時出廠許可証另定之

第九條 職工因需出入廠門應由警務門員查驗符號放行其他廠內職工因工作關係時須出入廠門者得由廠中各機關
頭發長其許可証白警務門員查驗放行外至其他職工如因就醫請假或赴黨部工會集會及因及廠內須由主管
人員填發臨時出廠許可証交護廠巡警查驗放行後方可出廠
長期及臨時出廠許可証另定之

第十條 客貨車修竣後出廠須由該廠巡警指定人員檢查有無機噐遺留物件或材料在內然後放行

第十一條 本規則由各關係機關會同審核核准後公布施行

第十二條 本規則如有未盡事宜得由該內各機關會同擬定呈請修正之

修正國有鐵路員工消費合作社通則條文

民國二十二年一月二十六日
會令第九五〇號抄發

第六條 消費合作社每年應開社員大會或社員代表大會一次報告全年總賬及議決重要事項

第七條 消費合作社應設董事監察各若干人由社員大會或社員代表大會選舉分別處理監督全社事務之進行不支薪津

第二十條 消費合作社各項帳冊每月應由監察檢查一次遇必要時本部及路局得派員檢查

第二十一條 消費合作社每屆年終應將一年之社務進行狀況及營業結算呈報該路局轉呈本部備案

修正國有鐵路員工撫卹通則第七條條文

民國二十二年一月二十八日
會令第一〇八二號抄發

第七條 因執行職務而致殘廢尚能從事輕便工作者除給予一次卹金三個月平均薪資外仍應支給原有薪資

原第七條改為第八條以下，條依次遞改

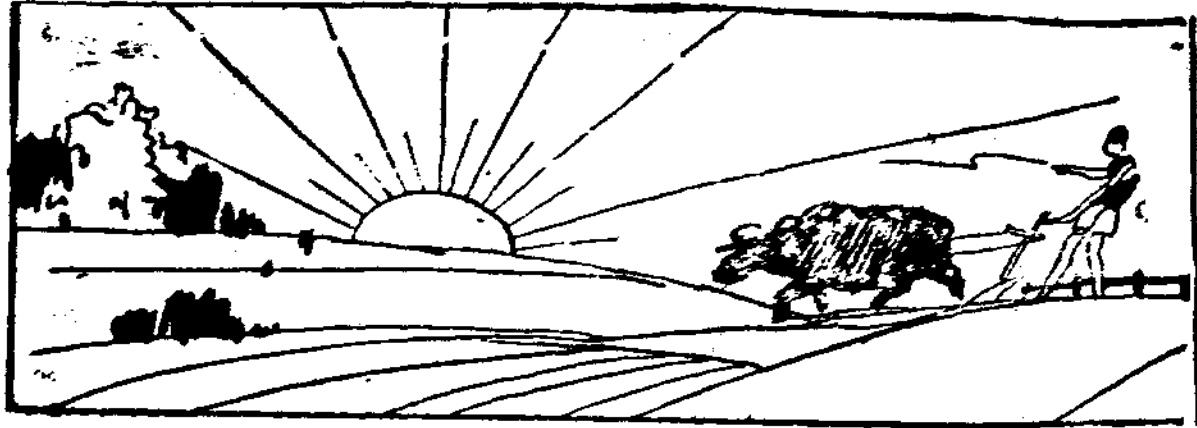
修正國有鐵路員工消費合作社通則條文

世 界 文 明 煤 油 化

各 國 油 產 額 為 最 多

美國煤油雜誌載稱數前年美國某國務卿有言，美國文明為一種煤油之文明，其實不獨美國文明為然，世界之文明亦成煤油化，苟無煤油者，世界文明將受阻碍，國家生存將遭脅害，工商業將成停滯，而戰爭亦不可能矣，查全世界各國之煤油產額如左，（單位千桶每桶四十二加倫）。

國 名	一九二七年	一九二八年	一九二九年
美 國	九〇一	八三九	八〇〇
墨 西 哥	六〇一	五九八	五〇〇
俄 國	七四〇	五五九	五〇〇
波 蘭	三九六	四一五	三〇〇
荷 屬 東 印 度	二五九	四〇五	三〇〇
委 內 瑞 拉	六三九	三〇四	二〇〇
羅 馬 尼 亞	二六三	一七〇	一〇〇
可 倫 比 亞	一五六	一〇七	〇〇〇
日 本	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇
全 世 界 產 額	二六一〇七三	二四一八七〇	二〇三六〇〇



鐵路消息

鐵路消息



交通鱗本

晉省兵工修築輕便鐵道... 當局近數月來，實行兵工築路，對於興築全省輕便鐵路，積極進行，並設專局辦理，開辦傳習所，招收閒散軍官等，該局所有技術人員，全體奉令出發，分往南北兩段從事測量，計劃工程，異常緊急，近因平原介休一段輕便鐵路開工在即，各種應由材料，如鋼軌，橋樑，機車。客貨運料等，亟宜早日購備，除於綏署組織購料委員會，連日召集本市各洋行報價投標外，復以前同成鐵路在榆次，祁縣，平遙，介休等縣貯存鋼軌，車輛，料石，枕木，電杆，為數甚夥，擬儘先借用，以節省時間及費用，該局刻已派定工務員潘鳳雛，前至存貯此項材料之各縣鎮，切實調查，一俟完竣，即將分撥各段應用，此外更派員前往石樓關一帶，勘驗河床深淺，計劃將來在該處建築一大規模之水塔以供應用，關於全省築路綫問題，聞為觀早日厥成計，擬於必要時，利用舊日汽車路，敷設鐵軌行駛，日前綏靖公署兼辦山西全省汽車路管理委員會，咨由省府，撥歸綏署管轄，以利進行，省府方面，已連開一二四次會議照辦，其關於路軌寬窄問題，該局原來計劃，係修築寬七十五生的之窄軌路，並擬有修

第三十四期

平漢鐵路

月刊

交通通爪

築理由書，長萬餘言，惟于舉行鐵路會議時，討論多時，食以此路成後，關係本省南北交通甚大，若以七十五生的之軌建築鐵路，功用有限，又礙觀瞻，幾經商酌，遂決定改為米達軌，此項計劃業經令行兵工築路局遵照辦理，其他事項完全準備就緒，各幹路於廢歷正月月中旬，即行開始動工修築云。

廣汕鐵路正
式着手籌備
交通，比其他各路，更有加倍之需要，省

府頃已委定籌備委員十五人，多為省汕兩埠之商界聞人，籌委龍思鶴蔡昌卓叔和曾國琛黃伯誠到汕，在招商街修廬開籌備會，蔡為廣州大新公司總理，卓為先施公司總理，曾為省議會議員，黃為中大教授，汕頭方面，如陳少文等，均為潮汕商界聞人，據龍言，粵省府照鐵道部計劃，成立廣汕與南潮兩路，廣汕路各籌委此來係交換雙方意見，此路純係民辦性質，務望潮汕各界踴躍投資認股，因省汕陸路交通，距離並不甚遠，在公路未通之前，山川阻梗，貨物行旅多經香港之轉折，極為不便，自公路通後，縱覺鐵道與辦需要之迫切，彼等在汕稽延約三數日，下月即再來汕，成立籌備會於汕頭，著手進行云。

粵漢路株韶段工程局兼臨海路瀘西段
五月底通車
工程局長凌鴻勳，此次因察勘工務情形，特由粵經韶州郴州株州沿綫視察至瀘，因臨海西段工程事，

又由瀘赴西安，稍事整理，已於一月十一日抵京，向鐵部接洽粵漢工程事宜，在京約作四五日之勾留，仍返粵主持工務之進行。據其談稱，粵漢路工程，現正積極進行韶關至樂昌之一段，其最困難工程部份之韶州大橋，上月已經完成試車，此段土基，亦早修好，現正從事敷設鐵軌，所有材料如枕木鋼軌，均由英庚款購辦，俱已齊備。敷軌工程，乃較易之部分，至本年五月底，韶樂段工程，準可完畢。屆時粵漢路即可通車至樂昌矣，至於由樂昌至株州之一段，係粵漢工程最困難之部，湘粵交界間，應開山洞甚多，現亦開始籌劃該段工務進行事項。此次由樂昌沿綫察勘至湖南株州，亦係因實地籌劃，如材料之運需，工務段之分配，工程進行之程序等項，均須先事佈置也，鐵部本規定完成粵漢路期為四年，即從去年起算，至民國二十五年必須完成，現材料毫無問題，已由英庚款購辦，工款亦由英庚款撥借，工務當不致再發生停頓，則粵漢路準可於二十五年通車。至臨海瀘西段

發生停頓，則粵漢路準可於二十五年通車。至臨海瀘西段

即潼關至西安工程，因無經費，只能從事小規模之進行，故全段七方工程，尙未完畢云云。

膠濟鐵路局前奉鐵道部訓令，以水陸聯辦水陸聯運。關係鐵路運輸至為深切，膠路東據天然良港，為貨運出入之總匯，輸運往來，尤以青滬為盛，此項海運與鐵路索乏聯絡，難收指臂之效，為挽回利權，擴充運輸計，實有由路局自辦水路聯運之必要，特令該局酌量旅客貨物運輸情形，擬具水陸聯運計劃，呈候核定施行，以利營業，該局奉令後，當令總務車務兩處，籌議辦法，經管理委員會第一六六次臨時會議決，先行設立水陸聯運籌備委員會，推彭委員東原担任主任委員，負責組織，擬定籌委會規程，請分別函派總務核葉崇勛，總務處長錢鏞，副處長朱錦鳴，車務處長加賀山學(日人)，副處長譚書奎。會計處長高綸瑾。大石定吉(日人)，秘書尹援一，郭大中，編查課長梁煥焮，運輸課長曹昌獻，營業課長魏馨，綜核課長歐陽鴻，車務第一分段長劉迪德等為該會委員，依照該會規程第六條之規定，派梁煥焮，郭大中兩委員兼充該會第一第二兩股股長，其餘職員由該會函調，地址暫設于太平路二十九號。

鐵路消息

請由管理局頒發官章，以利辦公，茲將籌委會規程錄次。

第一條，本路為擴充營業便利交通特設水陸聯運籌備委員會，備關於水陸聯運一切事宜，第二條，本會組織由管理委員會公推委員一人為主任委員，遴選各處室高級員司十人至十四人為委員，並就本會委員中指定二人為副主任委員，第三條本會職掌如左，(一)關於水陸聯運調查及接洽事項，(二)關於水陸聯運籌劃及設備事項，(三)關於擬定章程制合同草案事項，第四條，本會關於重要事務由主任委員召集全體會議議決施行，關於普通事務選由主任委員暨副主任委員商酌辦理，第五條，本會開會以主任委員為主席，主任委員缺席時，由副主任委員依次代理，第六條，本會設第一第二兩股，各置股長一人事務員書記若干人，由本局遴派各處員司兼充，第七條，本會職員承主任委員副主任委員之命，辦理本會一切事務，第八條，本規程自公布之日施行。

出席去年冬間在意國奈泊而開會之第七次歐亞客運通車大會之日遞信省旅行管理局主任島田氏，及鐵路專家加藤等，取道莫斯科返日，經過海埠，據談，大會於去年十月二十五號開始，十一月九號

鐵路消息 航空消息

四

閉會，所草協定於十一月十一號在羅馬簽字，出席人員，除日遞信省及滿鐵會社之代表外，有蘇聯。波蘭。立陶宛。拉的維亞。德。法。英。荷。瑞典及各大船公司之代表，共計三十餘人，大會由蘇聯鐵路總裁畢凡洛夫主席，討論事項共三十七件，多數得同意通過，其主要者如下，(一)減輕學生團旅客車票價，(二)確定來回票減價率，(三)確定東半球(經由西比利亞及蘇彝士運河)旅行服務辦法，(四)改善蘇聯

境內之旅行服務狀況，又第三次歐亞運貨通車大會在立陶宛首都谷扶諾召集，自十二月一號起至十七號閉會，協定即於同日簽字，出席人雖為日本滿鐵蘇聯立陶宛德國之代表，共約二十人，其通過之要項如下，(一)改善蘇聯境內之貨物處置及海關手續，(二)開始日本波蘭間之貨運，(三)修改現行章程，使任何種貨物皆得由通車運載，(對於此項經議決，俟一九三四年在蘇聯開第四次大會之後實行之)。

航空消息

中國航空公司新訂滬漢之滬平三綫
 表，并據該公司秘書李蝶莊語記者，滬中綫定於二月一日起
 開售客票，如無其他困難，決可如期實現，至紆道南京，本
 為漢滬沿途與平津郵件銜接便利起見，日前公司呈請交通部
 暫裁京站，已奉批令，亦未見異議，故時間表客票表均未列
 入京站，茲誌新訂各綫客票價目及飛航時間於後，(甲)客票
 價目(一)滬平綫 (單程)上海至海州七十五元，至青島一百
 二十元，(回來)上海至海州一百四十元，至青島二百十元，
 至天津三百五十元，至北平四百元，購有來回票者，其回程

部份，自發票之日起一個月內有效，逾期作廢，乘客每人得
 帶行李二十五磅，逾重每磅按程收費自三角起至二元五角止
 ，另有詳表，(二)滬漢綫 (單程)上海至南京四十八元，至
 安慶一百一十二元，至九江一百五十二元，至漢口二百元(來
 回)上海至南京八十四元，至安慶一百九十六元，至九江二
 百六十六元，至漢口三百五十元，(三)漢滬綫 (單程)漢口
 至沙市五十八元，至宜昌八十七元，至萬縣二百〇五元，至
 重慶三百元，(回來)漢口至沙市九十八元，至宜昌一百四十
 八元，至萬縣三百四十八元，至重慶五百十元，(乙)飛航時
 刻(一)滬平綫 (北上)每逢星期二四六飛行，上午七時上海

.....改定三航空
綫價目時間.....
開航時刻及客票價目行李逾重收費價目三

.....(單程)上海至南京四十八元，至
 安慶一百一十二元，至九江一百五十二元，至漢口二百元(來
 回)上海至南京八十四元，至安慶一百九十六元，至九江二
 百六十六元，至漢口三百五十元，(三)漢滬綫 (單程)漢口
 至沙市五十八元，至宜昌八十七元，至萬縣二百〇五元，至
 重慶三百元，(回來)漢口至沙市九十八元，至宜昌一百四十
 八元，至萬縣三百四十八元，至重慶五百十元，(乙)飛航時
 刻(一)滬平綫 (北上)每逢星期二四六飛行，上午七時上海

開，上午十時海州到，十時十五分開，上午十一時三十五分青島到，上午十一時五十分開，下午三時天津到三時十五分下午四時北平到，(南下)每逢星期三五日飛行，北平上午七時開，七時四十五分天津到，八時開，十一時十分青島到，十一時二十五分開，下午十二時四十五分海州到，一時開，四時上海到，(二)滬漢綫 除星期一外，每日飛行(西上)上海上午八時開，十時十五分到南京，十時三十分開，下午十二時十五分到安慶，十二時二十分開，一時二十分到九江，一時三十五分開，下午三時零五分到漢口，(東下)上午八時漢口開，九時三十分到九江，九時四十五分開，十時四十五分到安慶，十時五十分開，下午十二時三十五分到南京，十二時五十分開，下午三時零五分到上海，(三)漢渝綫 (西上)每逢星期三六飛行，上午七時五十分漢口開，九時二十分到沙市，九時三十五分開，十時二十分到宜昌，十時三十五分開，下午十二時四十五分到萬縣，下午一時開，下午二時五十分到重慶，(東下)每逢星期四日飛行，上午九時重慶開，十時五十分到萬縣，十一時零五分開，下午一時十五分宜昌到，下午一時三十分開，二時十五分沙市到，二時二十

航 空 消 息

十分開，下午三時五十分漢口到，

歐亞航空公司... 關之西北航綫後，每週往返一次，按期飛行。航未嘗間斷。邇來盛傳該公司又將另闢由粵至漢之新航綫，據談該公司新闢之航綫，確以粵漢兩處為終點，現正積極籌畫，四月間即可試航，將來該航綫是否經過江西或湖南，將俟試航後決定，該綫完成後則與現有漢口至西安之幹綫銜接，以期發展西北一切云。

蘇俄不久又將新闢航空綫兩條，一由長途航空綫... 莫斯科至堪察加半島之彼得羅巴夫洛夫斯克，另一通阿穆爾省之伯力，頃間擬議，在夏季此項飛行將直達，途中並不降落，但遇必需時，西比利亞各處將建設特別飛行場，接目前伯力與哈爾濱間，已舉辦航空，將來西歐旅客，可直接由西歐經而飛至哈爾濱云，又訊蘇聯飛行家伏多培那夫，將於下月在莫斯科莫斯科與堪察加之彼脫洛夫斯克間，作一來回之大飛行，其全程達二二五〇〇公里，中經沃木斯克，伊爾庫次克，伯力，及鄂霍次克等處，在海面飛行者三百公里，伏氏所乘者為一十七號馬達之蘇聯郵航飛機

電 報 簡 章

，預定抵彼脫洛夫斯克後，休息二日，即行飛回，期於十三日日間飛畢其全程，按伏氏此次飛行目的，為欲測驗莫斯科

電 政 消 息

魯省長途電話，自民國十九年開始架

立五大幹綫... 設後，截至現在，已成立五大幹綫一濟德

綫，係由濟南北，上經禹城平原恩縣到德縣，二濟東綫，係由

濟南西架，經齊河在平博平等縣到東昌，三濟濟綫，係由濟南

南下，經長清東平肥城汶上等縣到濟寧，四濟濟綫係由濟南

沿津浦路，經泰安曲阜兗州到濟寧，五濟即綫，由濟南東去經

周村長山桓台益都高密濰縣膠縣到即墨，除此五大幹綫外，

尚有各支綫，已大半先後設立，至少數未曾架設之縣份，建

廳亦在籌備中，至濟南通青島之長途電話，原規定由建設廳

與青市分別架設，自上月起動工，聞已架至即墨境內，再有

十餘日即可完竣，壽光通羊角溝海口支綫，已架設竣工，據

長途電話管理處主任胡學憲談，現全路電話收入，每月約有

一萬二千餘元，營業尚佳，惟所感覺不便者，則為所有綫路

，均為單綫，通話時須依次遞接，實覺不便，且一處有通話

者，其餘均須等候，故計劃今春多添綫路，以便敷用，又為

與遠東太平洋岸間冬季定期飛行之可能，期在最近成立該綫之郵航及運客飛行云，

統盤籌劃計，擬於二月間，召集全省各縣電話分局長來省開

會，共同討論一切章程，及解除一切困難，魯北因受黃河之

阻，各縣電話，多未建設，現正在籌劃中，下游蒲台至博興

之過河綫，建設廳已派員工前往架設，鄆城濰縣之過河綫，

亦將派工架設云，

交通部上海電話局，前為發展青浦南

滬青長途電話，業及便利滬青交通起見，特設滬青長途電

話，已於去冬完工，開始通話，茲誌各情如下，

動工情形 滬青長途綫，於去歲冬初，即由電話局呈准

交通部裝設，並為謀青縣所屬交通便利起見，特將延長至縣

屬最繁盛鎮區朱家角，除由松江至青浦綫，樹植新桿外，松

江至上海一段，則利用原有之滬杭長途電話木桿，僅加電綫

一對，

完工通話 自動工以來，進行頗為迅速，至去歲十二月

二十日左右，業已完工，當由該局將敷設情形，呈報交通部

，請部派員驗收，並請示通話日期，已於日前奉部令核定，開始通話。

話費價目 此線計長由滬至松江約九十華里，松江至青浦三十六里，青浦至朱家角十二里，通話費價目亦經記者探悉，自滬至松為三角五分，至青四角五分，至朱家角五角，松江至青浦一角，至朱家角一角五分，青浦至朱家角五分，往返均同，惟接通租界，須另收轉接費五分云。

鄂東長途電話即將竣工 建設廳，對於各縣長途電話，決積極完成，以利交通，而對於鄂東各綫，架設

公路消息

皖省府建設廳廳長劉貽燕，發表皖省最近公路修築情形報告，謂前在漢口開七

省公路會議之後，關於安徽全省應築之公路，長約三千餘公里，現所報告者，即此三千餘里之公路，又經全國經濟委員會，決定分期完成之辦法，計第一期應即完成者，為蕪屯路，徽杭路，南京郎溪線，郎溪縣崔村綫，宣城泗安綫，英山太湖綫，羅田太湖綫，第二期應完成者，為京陝幹綫之烏和段，和巢段，巢合段，合六段，六葉段，京川幹綫之安

軍政消息 公路消息

尤為迅速，計圻(水)英(山)段，自蔡家河起，經鷓鴣河，架桿掛綫，至英山縣長一百里，已完成鷓鴣河飛綫一道，是項飛綫長八丈餘，兩邊懸崖絕壁，架設極感困難，此次居然架成，係利用最新方法，又羅田至團陂支綫二道，已架成二十里，設立英山團陂兩電話分處，漢(口)黃(安)綫內漢黃黃麻及宋安各段，已於上月底全部栽架完工，各電話分處，已互相通話，至麻羅段，業經勘測竣事，約長一百六十里，日內即可開工架設，預計鄂東各縣，整頓長途電話，共長數千里，二三個月後，可完全竣事云。

合路合高段，高太段，歸祁幹綫之正懷路，高懷段等，大抵中央認為應先期完成者，完全在注重邊防，關於第一期應建築各段，其用意可以洞見，至於本省公路進行之情形，即蕪屯路正在分段開工，徽杭路因浙江早已築至皖境，皖省勢不能再緩，故而派員趕築，長宜路亦在積極進行，此大約二三月間可以通車，外尚有京蕪路，本期亦到，蓋中央視為已經完成之路，本路長約九十餘公里，在安徽境內者，為五十四公里，貽燕到任之始，即注意修築此路，以期爾中央今年一

七

公路消息

月一日通車之希望，此路有十三道橋樑，大者長約一百公尺，小者二十八公尺，有當塗大橋江面寬約六百餘公尺，建築之費須十餘萬元現非本省財力所能辦，故暫用渡船辦法，即汽車從船渡過，費時不到五分鐘，本擬於一月一日行開車典禮，惟因路濕未能進行，二月由本局工程師乘車巡視全路一週，貽燕於日前亦由南京經該路往返一次，該路路面正在趕鋪，大約三月間可以完成，總之築路一事，一方須奉行中央之命令，一方仍須顧本省之需要，至安蚌路中央雖認次要，但於皖南北之交通關係實鉅，故安蚌路路工實不能視為緩圖，現該路以積極進行，故業於一月一日通車，以上為皖省最近公路之大致情形，尚有一事可附帶報告者，即京蕪路之營業為招商承辦，貽燕以為建設方面，應做之事很多，今在皖省服務，仍本從前之主張，不但公路如是，即其他建設事業，亦均可仿辦，俾官商可以切實合作云云。

閩省府趕築
 ...上下游公路...
 福州，建築公路二條，一經下游之興化泉州漳州以達廣東，一經上游之延平建甌邵武以達浙江江西，現下游公路經十九路軍軍路工程處積極進行後，興化經泉州

至漳州二段工程，業經完竣一俟汽車公司組織就緒，即可開始通車，惟福州至興化一段，因閩侯與福清兩縣交界處有烏龍江水路，與常思嶺山路，工程需款較巨，故尚未興築，前特由十九路軍軍路主任周醒南特由廈來省，與建設廳長孫希文磋商辦法，計全部工程費共需九萬元由建設廳担任五萬元，軍路處担任四萬元，以便早日興工，限兩個月內完成，一面令福峽公共汽車公司，擴充資本，增加車輛，俾由福州通至福清止，（按該公司車輛現僅由福州南台橋南起，通至烏龍江邊峽兜止）一現周氏以接洽事件已經完畢，業於昨日搭船返廈，至上游公路現僅由福州洪山起，築至白沙止，長約六十里，而福州與延平兩處商帶，因爭組延建路款配債委員會，又大起糾紛，現建設廳已將兩地商帶各自組織之委員會，統行解散，令重推代表，混合組織，一面令省公路局長蔡宗遲即日籌備興工，以延平為中心，幫面由延平而下，築至水口止，一由延平而上，築至建甌止，分頭進行，以期早日完成，俟築至預定地點，再行計劃展長云。

湘省公路限
 ...兩年內完成...
 成湘境各段公路，當經集召黨政軍聯席會

議，討論籌款征工各項重要計劃，茲省府將築路責任，交建設廳轉飭公路局負責進行，該局現正指派工程師分途工作，昨建設廳長譚常愷，將分段完成各公路期間，函告全國經濟委員會，預定兩年全部完成，其分期完成各段公路期間如下

第一期二十二年一月至六月完成路線，(一)永安市至瀏陽五十公里，(二)桃花坪至江口一百零五公里，(三)常德至臨澧七十公里(四)宜章至粵邊九公里，(五)巴集至茶陵十公里(六)高橋至平江六十八公里，(七)桃源至木燭舖一百三十公里，第二期二十二年七月至十二月完成路線，(一)瀏陽至贛邊十公里，(二)江口至洪江一百一十公里，(三)臨澧至澧縣四十六公里，(四)茶陵至贛邊五十公里，(五)平江至鄂邊七十三公里，(六)木燭舖至沅陵一百二十公里，第三期二十三年一月至二月完成路線，(一)洪江至芷江七十三公里，(二)澧縣至鄂邊四十五公里，(三)洪橋至零陵四十一公里，(四)沅陵至保靖一百十三公里，第四期二十三年七月至十二月完成路線，(一)芷江至黔邊八十二公里，(二)攸縣至衡陽一百零六公里，(三)零陵至桂邊一百二十一公里，(四)保靖至川邊一百八十五公里。各段公路分四期興築，兩年可以全部完

公路消息

成云。

粵東區公路
已全部通暢

粵省去年頗努力於築路勸匪工作，東區綏靖公署，特發行築路獎券一百萬元。

協助各縣公路建築各段橋樑涵洞巨大工程之完成，此項獎券，分爲四期發行，每三個月爲一期，每期二十五萬元，請潮梅各縣市長商會等負責勸銷，第一期二十萬五元經已銷清於去年臘底開獎，得獎者爲汕頭市商會，現又發行第二期公債，趕速完成各段公路，茲將粵省東區公路近况調查如下

(一)第一幹線，從惠州廣九路樟木頭車站起點，經海豐。陸豐。普寧。揭陽。潮安。饒平，各路段業已完成，分段自行通車，從汕頭起程，若沿途接駁快捷，中站不致候車，則本日常晨趁搭揭陽輸入揭，是晚八時可抵省，若自備電油單車，時間可縮短三份之一，查此路潮安至饒平一段，正在趕築中，如饒平黃崗方面，本春可趕造至詔安分水關，接駁閩南各公路，從潮汕啓程，只費一日時光，便可達漳廈，(二)第二幹線，從惠州博羅縣起至白沙，經河源。龍川。五華。興寧。梅縣。松口，各路亦分段通車，該線多山川之阻，接駁遲鈍，車輛缺乏，旅行困苦，松口至大埔，大埔至峯市間邊者

公 路 消 息

，亦正在趕緊修築中。查此一段龍川河源之間，燈塔至虎頭崗，橋樑涵洞石方工程浩大，現正在趕築中，(三)第三幹綫，從揭陽起點，經豐順、興寧、平遠，而達贛邊，只有揭透至豐順城，水口至興寧，興寧至大龍田，各段已完成通車，其他受山嶺阻礙，工程困難，興寧至平遠山路較平坦，由陽段起，透石(正)段，石正至大拓大拓，大拓至八尺，八尺至平遠各段公路經已築成，於十二月二十八日舉行通車典禮。

(四)第四幹綫，從惠陽起至紫金，紫金至五華安流，接揭陽河婆，貫通三大公路，此綫多山，僅紫金至五華，安流至河婆兩段已通車，其他仍在趕築中，惠陽至紫金，沿途多石山，此項工程，三個月後，可望完成，(五)各支綫情形，第一幹綫之支綫，如海豐至山尾，汕尾至鮎門，汕尾至青浪，普寧至汕頭，汕頭至達濠，均已通車數月，潮安護堤公路，亦通車二十餘里，惠來至靖海，惠來至和平，惠來至澳角，各路已完成，籌備通車，惟潮安至黃岡一段，今始着手籌備

趕築，惠來至葵潭，潮陽至南山兩路，正在籌劃測勘中，(六)東區各縣道情形，其中已完成通車者，有龍川至和平，惠陽至水淡，海豐平山，公平至海豐，潮陽司馬浦至兩英圩，蕉嶺至白渡，梅縣至丙村，蕉嶺至平遠各路，其中路基已完成而未通車者，計有潮陽兩英圩至林招，林招，林招至雷領，(以上毗連南山區匪)安黃路之寒碧段，惠來神泉段，普寧池邊至鯉湖，鯉湖至河婆，淡水至平山各段，(七)東區各段正在趕築即將完成者，計有梅縣至畚，坑梅縣至大拓，梅縣至石扇，梅縣至瑤上松口至上杭，平遠至蕉嶺，大埔高陂至仁同，仁同至三河，淡水至白沙，平山、東瀾、楊平等段，河源至龍川，新豐至連平，和平至連平，新豐至翁源，潮安至饒平，潮陽至南山，饒平至黃岡各路段，又已經派員測量者有和平至贛邊定南，河源至惠州各路，計共已經築成者，其長二千三百餘里。



鐵道部最近施政情形



附

錄

鐵道部最近施政情形

一、提倡民營鐵道以補助國營鐵道

本黨政綱對內政策第十五目規定企業之有獨佔性質者，及為私人之力所不能及者，如鐵道航政等，當由國家營經管理之等語，此為本黨對於鐵道事業之根本政策，鐵道國有固為本部所懸之正鵠，惟進行之方法，則又不能不因時制宜，夫以中國地方之大，鐵道之少，在政

府雖竭力經營，因限於財力，未能充分發展，此類事實，在此革命建設過程中，實難避免，然在此過程中，欲求鐵道之發展，唯一的途徑，惟有鼓勵人民投資，分頭建築，審定適當路線，凡私人之力所能辦者，准其經營，經過若干年後，得估價收買，或於相當年限以後，無價收歸國有，則所謂企業之有獨佔性質者，根本仍屬諸國家，不過於相當年限以內，協助政府，負此經營管理之責，仍與本黨鐵道國營之正鵠，不相違背，而實相成。

世界創辦鐵道最早之國家，首推英美，自史梯文生發明機關車後，英人羣起投資築路，自一八四四年至一八四六年

鐵道部最近施政情形

二

，許可建築之路線，超過九千三百餘公里，美國自一八一三年鼓勵人民築路，政府給予土地，免納地價，人民競相投資，美國鐵道可繞地球十匝，發展之速，實賴人民經營之力，據德國一八七一年之統計，國營僅九，九〇二公里，而民營爲一一，五六九公里，超過國營一六〇〇餘公里，及至畢士麥克當國，德國鐵道幹綫，均已完成，應國情及時勢之需要，乃倡國有之議，我國雖自始採用國有政策，自苦里米亞戰爭後，政府感於種種之困難，乃採保護制度，凡國內商業路綫，盡力鼓勵人民建築，而以國家之財力，經營國防路綫，可見採取國有政策之國家，莫不以民營爲補助者也。

我國創辦鐵道已五十餘年，自鄂湘粵贖回，美國合興公司承築粵漢台同後，三省人民，羣起以拒款築路爲號召，各省咸以創辦本省鐵路爲唯一大事，故自清光緒二十九年至三十四年，各省請修路綫，多至三十餘處，民國成立，商辦各路，始陸續收回，從前已興工之路，廢置日久，不免損壞，在此國幣支絀之時，希望全國人民，大家起來投資築路，以補助國營鐵道政策之不及。

一、整理各路債務維持鐵道信用

國有各路所欠外債本息，本部現正着手切實整理，例如津浦鐵路原有之德發債票，前因歐戰，停止還本付息，至民國十三年中德換文以後，又因款絀未付，近來津浦營業漸有起色，對於此項債票，由部飭令該路按月保存專款，以備清理，現已將存款撥付德發債票一期利息，歐洲市場，對於此項債票價格陡增，同時本部對於湖廣債票，也設法回復信用，因此項借款所築成之路，僅鄂湘一段，收入無多，無自行籌付本息之能力，擬由本部設法籌付到期利息，希望各路債務，均能逐漸整理，維持我們鐵路固有的信用。

二、減價運輸米糧接濟北方民食

去年湖南鄂北豫南一帶農產豐收，積米充斥，穀賤傷農，又苦無法運出，農村經濟，將陷於破產的地步，而我北方各省，素不產米，平津一帶，外米傾銷，本部爲調劑盈虛起見，擬將湘鄂平漢兩路運米運費減低成數，指定平漢路大智門廣水信陽爲起站，運銷平津，並電令津浦路同時推行，與平漢互爲策應，以便積米得以暢銷，北方各省，藉塞漏卮，而蘇農困。

四、釐訂鐵道重要法規統一各路規章

本部重要法規，類皆因沿舊制，以事業與時勢之變遷，成法已不適用，且闕略甚多，例如國有鐵道營業法和民營鐵道保障法等，現擬分別起草，呈送行政院，轉送立法院審核，此外關於鐵道法規，擬採取東西各國法制，草擬各種法規，因各國鐵道事業，一日千里，其優良之點，類皆有法可循，本部現正搜集英美法等國各項鐵道法規，選擇重要部份，足資效法者，從事譯編，借供參考，以期逐步改進。

其餘關於各路現行規章，前因種種關係，不能統一，即

一年來鐵路業務之整理工作(轉載)

緒言

二十一年獻歲之始，即逢中日淞滬戰役，在其前，復有九一八之變。北寧京滬兩路夙稱設備較佳，辦理較善者，或遭雷殛，或受炸毀，損失莫可數計。此外平漢隴海等路，匪警頻聞，幸大軍圍剿，漸告收平。而魯省東部之爭，又復影響於膠濟路線，此一年來數大重要幹路，不幸遭遇外患內憂，足以直接或間接妨礙路務之進程者也。茲者歲律維新，試檢討二十一年之全年中，處此種艱危情況之下，而鐵路業務

一年來鐵路業務之整理工作

以鐵路職工名稱一項而論，列如列車車隊長，有稱爲車隊長者，有稱爲車長者，有稱爲車守者，即搬開之工人有稱爲搬開夫者，有稱爲轉轍夫者，凡此種種，不一而足，所以本部擬在最近期間，召集鐵道法規會議，以期集思廣益，而收統一之效。

以上四端不過舉其荦荦大者言之，其他纖細事故，不暇縷舉，所望政府民衆，上下一心，共謀我國鐵道事業之發展，以開拓中國之富源，以完成總理昭示之鐵道政策。

俞樸

之改進，尙微有若干之成績，亦非容易倖致。其所舉辦各事或係創辦或係改革，或係整頓辦理，既有難易之分，而其性質亦有不同。茲特將可以發表供學術界上之討論者，按其性質，分類條述於後，以供讀者之研究參考焉。

(甲) 關於改良客貨運輸者

(一) 舉行應急貨運會議——各路積存待運貨物過多，亟待疏通；惟各路車輛多寡不一，自應統籌辦理。爰於上年一月十八日舉行應急貨運會議，由各路派代表與會，專心討論，

一年來鐵路業務之整理工作

疏通積貨辦法，計議決案三十七件，均由部分別執行。

(二)積極整理各路營業——年來各路客貨運收入不甚暢旺，原因固有多端，而枕軌失修，行車遲緩；車輛缺乏，不能暢運；商貨經營，不得其法；則為原因中之較為重要者，補救之法，亦有多種，酌量目前情形，惟有抽換軌枕，趕修車輛，修改貨物等級，增加各種設備，以求營業之增進，已飭各路遵行。

(三)籌設包裹代辦所——包裹運輸，原為鐵路營業項目之一。本部為謀社會便利及發展此項營業起見，已令由各路先就繁盛地點，設立運輸包裹代辦所，收費務期低廉，辦理務求妥捷，將來推及其他各地，則此項營業，當更日臻發達矣。

(四)舉辦應付運輸——應付運輸，即商人託運貨物可俟貨物運抵到達站後，始行繳付運費之謂。與現時之先繳後運辦法，相較不啻貨商方面借到無利息之運費。自然成本減輕，推銷容易，商貨之運輸亦必額外增加。運費有貨物担保亦無落空之虞；在現時商業凋敝之情形中，實為路商兩利之法。北平膠濟平漢等路曾經試辦，具見成效，實有繼續推行之必要。

要。

(五)改善零掛車掛運辦法——零掛車所以便利商人託運不滿整車之貨物而設。通常附掛於整車貨物列車；然零掛貨件多沿途卸下，即不免延誤整車貨物列車之到達時刻，不若附掛於普通客車，既足以便利貨主之提取，客車本須停站，亦不致延誤行車時間，實為兩利。各路雖原有此項辦法；但規定零掛貨車附掛客車，須加倍收費，貨主力難擔負，現已飭各路將加倍收費辦法停止，仍照通常零掛運費繳納，以利貨運。

(六)加大各路運送包裹之容積重量及賠償限度——鐵路運送包裹，原定重量容積過嚴而賠償限度過小，不足以廣招徠。茲經重為規定，加大其重量容積等，即賠償限度，亦比例加增，以期此項營業日趨發達。

(七)整頓各路客運——鐵路載運旅客，應以安全迅速舒適為三大原則。經飭各路務須力求行車設備之完整，開到時刻之準確，列車次數之酌增，行駛時間之縮短，座位之寬暢，車用以及各種清潔衛生之事項，並飭設法宣傳，或與旅行業合作，或應時地之宜，開游覽專車，以資吸引。其各路所發之

長短期服務員工乘車證，亦須嚴為限制，庶適合於安全迅速舒適三原則，則客運自可發達。至其餘關於客運改良細目，則於改良行車事務項內述之。

(乙)關於改訂客貨運價及減免費或記帳運輸者

(一)改訂郵政包裹運費——郵件運費，低於鐵路運輸成本計郵車容積，每立方公尺，每公里收費一厘。即等於每公噸每公里三厘，而鐵路貨物運輸成本，在民十六年間，每公噸每公噸在六厘至二分五厘左右。近年金價高漲鐵路因負債及購料關係，運輸成本當益增高，而郵件運費仍僅一厘，鐵路虧折愈深。僅十九年一年中，鐵路運郵虧折之數，據本部詳細計算，竟達二千餘萬之鉅。茲本部為補助郵政發展文化計，對於函件運費仍照每公里一厘收費。對於包裹一項，則照鐵路運輸包裹同等價率收費，庶鐵路包裹營業不至虧損太甚，而路政郵政得以平衡發展，此節已咨請交通部查照酌辦。

(二)訂定優待學術團體年會會員乘車辦法——以前各學術團體每年集會，恆來函請優待會員乘車：雖迭經核准，然辦理頗不一致，易滋流弊，故特訂定優待辦法公布，令行各路一律照辦。

(三)調查各路客貨基本運價——國有各路，及商辦各路客貨票，基本運費，價目迄無詳確之統計。業經擬定調查各路客貨基本運費價目表，貨票基本運費價目表兩種，飭各路詳細填注，以為日後規定客貨運價之根據。

(四)調查各路客貨減免費運輸之損失——各路對於公用軍用或慈善性質之運輸，多有減費或免費者，此種減免之損失，殊有調查整理之必要。已製表發交各路將歷年之減免費運輸所有損失運費數目填呈備核。

(五)整頓各機關乘車記帳辦法——各機關長官職員，因公乘車，隨便准予記帳，致鐵路損失不貲，已擬定整理辦法六項，以除宿弊，業已實行。

(丙)關於負責運輸者

(一)各路實行負責運輸——我國鐵路運輸貨物，多不負責，致貨物易於損失，貨主乃另求轉運公司代為押運，於是在運費之外，尚須繳納轉運公司之押運費。其數無定，或且高於運費，故貨物成本加重，銷流不易，鐵路亦受其影響。補救之道，唯有改行鐵路負責制度。查各路中，唯膠濟路係德人創辦，故運貨採鐵路負責制。又北寧路於十九年二十年之

一年來鐵路業務之整理工作

間，因與南滿路爭攬東北貨運，亦曾改行負責制，但該兩路所行僅有數種貨運負責（仍未能達到鐵路運輸最高之目的。）本部為發展貨運計，決意將全國鐵路所有貨運除少數貨運因

有特別情形不便負責者外，一律改行負責制度，組織負責運輸委員會，制定各種負責運輸章程，頒行各路，又以各路建築之初，多未從負責運輸着想，故設備不全，須先令籌備舉辦分期實行。又制定各路實施程序，最先舉辦者，為京滬滬杭甬津浦南潯中澳隴海等路，繼之膠濟北甯兩路，又遵照部章改正其負責運輸之辦法，並推廣其範圍。其他如平綏湘鄂道清正太廣韶廣九各路亦在籌劃推行之中。至聯運貨物負責亦已開始，另條詳述。

(二)特准煤斤負責運輸——查鐵路負責運輸通則，訂明由路負責運運之貨，須五等以上之貨物。煤斤為六等貨，本不在負責運輸貨物之內；但目前國煤營業衰微，煤業中人深欠負責運輸，可免除各種損失。故呈由實業部咨請本部准將煤斤亦辦負責運輸。經本部一再考慮，為維護國煤營業起見，特准所請，並定辦法四條，飭各煤商遵照。

(三)實行貨物負責聯運——京滬滬杭甬津浦各路既已全路

實行負責運輸，各該路原辦之聯運貨物，亦宜辦理負責。經由各該路舉行會議議決實施辦法，經本部核准後，各該路即於十月一日起實行。

(四)厲行鐵路廉潔政策——鐵路辦理負責運輸，原以革除夙弊，便利商人為目的，故商人皆可隨時向站直接託運貨物。本部深恐路員夫役或有勒索情事，除嚴加詰誅，隨時督察外，並廣告商人，如遇路員勒索情事，准直接來部呈控。

(丁)關於整理軍運販運及公物之運送者

(一)運送各軍隊給養以人馬實數為準——各軍隊運送給養，徵發車輛，幾無虛日，究其人馬實數若干，每月需運給養幾何，無可稽考，影響鐵路貨運收入至鉅，因咨請軍事委員會，請飭各軍按人馬實數，運送給養，並請轉飭北平分會製就所屬部隊人馬實數，及月需給養數量表送部，以便飭各路得以預為調度，以免溢運之弊。

(二)收回各軍所扣車輛——各路車輛為軍隊扣留者，數尚不少，歷經努力設法收回，奏效尙鮮。(一)面各軍給養又須購由鐵路運輸，以致鐵路應付不暇，影響收入。(二)適九月間某軍將所扣之機車車輛組成一列，自行開赴蚌埠運送麵粉，為

本部所知，當咨請軍政部轉飭交還，並令津浦路就近接收，卒能完全辦到。嗣後各軍請運品物時先查明其向有無扣留車輛，再定准否。

(三)整理賑運——近歲各地遇有災荒，辦賑者紛起，所有運輸賑品，類多免費運送。前歲水災，各地多辦平糶米糧，經由鐵路者，均准減價運輸。在政府發政施仁，原期惠及災黎；乃事久弊生，各路在二十一年中，因辦理賑運而損失運費三百萬以上，是否盡能惠及災黎，頗屬疑問。本年豐收，災情已減，為整頓收入起見，經呈院核准所有減免運輸賑品，及平糶糧食，俟限滿一概停止，不再展期矣。

(四)整理運送公物辦法——運送公物辦法，施行已久，近因各機關各學校建築房舍，所需材料，亦請照公物運送與該辦法所規定祇適用於中央及地方機關之原意不符，自不便照辦，已呈院備案並令路遵照。

(戊)關於改良行車事務者

(一)各路應嚴守客車鐘點不得延誤——客車誤點，於鐵路及旅行方面無形中實有莫大損失。已嚴飭謹守時刻，而特別快車尤不得稍有延誤，否則，即予嚴懲。

(二)改善二三四等客車設備——鐵路客運收入，以二三四等票價佔大部份。而二三四等之設備，往往簡陋不堪，殊非招徠旅客之道。故飭各路籌劃改良，並飭遇旅客過多時，應增掛車輛。

(三)以列車運行圖管理各路行車——鐵路行車調度，非根據科學方法，難期適於迅速安全準確經濟之原則。查列車運行圖，係一科學之管理行車方法。而各路向未利用，行車事務迄無進步，半由於此，業經繪製列車運行圖式樣，並附說明及使用方法，令各路實行。

(四)改善三四等客車供給茶水辦法及二等車廁所——各路對於三四等客車茶水之供給，時有不敷或竟缺如。長途旅客，痛苦不堪，雖車輛容積無多，不足以開烹茶貯水之所。但亦應設法改良，經飭各路，此後每三輛三等或四等車應另開一燒水間，使有充分之茶水供給，並可酌交小營公司承辦。惟不得於廁所中燒水，或處置飲用器具，以重衛生，又各路三等車設備過陋，廁所中尤甚。往往污穢不堪，已飭各路改造，廁所所以白磁為之。務使環境清潔，使三等旅客受其利益。

一年來鐵路業務之整理工作

(五)設法減縮貨車在站停留時間——各路車輛之所以缺乏，雖由被扣與損壞，而運用之不經濟，亦為一大原因。查十九年一月至十二月間，各路貨車，大半虛耗時間，停站過久，故部製就統計表發交各路嚴飭設法減縮貨車停留時間，以利運輸。

(六)製定貨物延噸公里標準——各路車輛，雖感缺乏；倘能運用經濟，調度迅速，尙可勉為應付；惟各路近兩年車輛運用之統計，即以成績最佳之膠濟路而論，每百輛僅當二十輛半之用。至湘鄂路則百輛車僅當四輛半耳。似此虛糜，倘不設法增進運用能率，則添增車輛，亦無大裨補。現就各路十九年及二十年貨物平均里程，及現有車輛噸數，規定各路每日應有貨物延噸公里之標準，以為各路按日查核貨物延噸里數之標準，如不及此標準者，即嚴飭設法改善。

(七)飭各路利用夜間裝卸貨物——各路裝卸貨物，多於晝間辦理，夜間則工作停頓，致車輛停置，不能利用，殊不經濟。經飭各路籌備夜間裝卸貨物，以免虛糜車輛，已有平漢平綏膠濟隴海正太道清湘鄂南潯廣九等九路遵辦，其餘亦在籌備進行。

(八)修訂行車規章——修改行車規章一案，前於十九年夏飭據各路簽註意見到部，當經派員詳加修改，嗣於二十年全國運輸會議時，提出討論，僉認舊規章之編制，未盡妥善，爰由該會議另訂新規章之目錄一份，呈部核辦。復經派員按照所擬目錄，編就鐵路行車通則一冊。計共分為七章及附則五項，業於上年十一月將所印樣本，令發各路簽註最後意見，一俟各路復到，即從事彙核正式付印頒行。

(己)關於調查編述者

(一)調查各省公路行駛長途汽車與鐵路聯絡運輸情形——各省公路完成者甚多，其間行駛汽車，所載貨物，如能利用之與鐵路聯絡運輸，則互相利益。已飭各省建設廳先行調查

(一)汽車運貨之分等辦法，及貨物種類；(二)客貨運價；(三)客貨運平均數；(四)與鐵路聯絡運輸情形；詳細具報，以利推行。

(二)調查各路沿綫糧食產銷狀況——糧食關係民生，供求不得其平，各方交受其害。本年各地頗多豐收，除當地銷費外，餘糧應設法使之運出，以免穀賤傷農，其災歉之區，或平日向仰外來糧食之地，則常告糧荒。投機者更囤積居奇

，一般社會，同受損失。鐵路負運輸上重大使命，為調劑民食起見，特製就各站運出入糧食調查表各一種，飭各路按照查填呈核，以便妥訂糧食特價，從鐵路運輸上，設法調劑。

(三)編纂鐵路旅行指南——鐵路所經各地，物產豐盛，亟待開發；惟內地情形，非有著述，無由得知。又我國文化最古，山川秀美，訪古搜奇，尋幽探勝，重譯而來者，歲不乏人。鐵路所經必饒古跡，倘能利用此點，輯為旅行專書。將鐵路沿線，經濟，物產，古跡，風景，等項，宣傳於世；則各界人士來游者必多，尤可增進鐵路營業。各路舊有本路旅行指南一書，但格式既不一律，內容亦嫌繁複，且多注重景物而略於實業，輕重倒置，茲由部另行編製，以應需要。

(四)編纂鐵路貨運指南——鐵路貨運，所分等次，種類至為繁夥，雖定有章則，亦非一般商人所能盡曉，自應另輯專書，力求簡明，以便貨商，已指定人員担任編纂。

(五)編纂京粵綫福建段經濟調查報告書——京粵綫所經福建段，前經本部組織閩浙贛區經濟調查隊，派赴調查。自福建沿海以至內地凡經二十餘縣，所得材料甚豐，現加以整理，分輯為工業商業物產交通雜述五篇，已完成大半。

一年來鐵路業務之整理工作

(六)編製鐵路便覽——鐵路欲求普通發達，非啓發人民之鐵路知識，增進其興趣不為功。我國鐵道書籍雖夥，但多供專家之研究參考，近日人民感於鐵路之需要，而欲研究者，頗不乏人，自應另編簡要明瞭之書，以資誘導。故從事編製袖珍式之鐵道便覽一小冊，以應需求。內容供給鐵路常識；但仍注重客貨運輸以發展營業為目的，而於旅客貨商應知之事，亦較詳盡。其資料求新穎，詞句務淺明，並附各種圖表日歷，及空白紙張，俾可利用為筆記以求易於銷流，最短時間內，當可付印。

(庚)關於煤運者

(一)煤運暫停加價再展期——前以金價高漲，鐵路成本驟增，為維持成本起見，曾呈奉行政院核准增加各路運費；惟煤斤一項，為民生及工業必需品，又值煤荒之際，自應設法疏運，故暫准停加運費三個月。嗣屆滿期，而煤荒未減，仍有展長停加期限之必要。復將停加期限，展長三個月，以資救濟，至五月間，應時勢之需要，再續准停加三個月。

(二)調查全國煤礦產運銷情形以謀路礦間互助發展——鐵路與沿綫煤礦，彼此休戚相關。故煤礦之產運銷三種情形，

鐵路亟待明悉，以爲訂定煤飭運價之標準，庶於路礦雙方，均收互助之益。

(三)利用夏季貨運清淡時期鼓勵運煤——各地冬季需用煤斤至切，而鐵路每屬冬季，貨運亦繁，所有車輛忙於貨運，故冬季煤斤，恆苦供不應求；惟夏季鐵道貨運稍淡，正宜利用此時多運煤斤，貯備冬令之需，經飭知煤商趁此時期內儘量出產，以免冬令車輛不敷應用。

(四)力爭淮鹽給耗——淮鹽聚於海州，向分舟車兩途運銷；唯以當地鹽場，給耗辦法不同，水運每百斤給耗九斤。陸運爲五斤，無異水運每百斤可多得免稅之鹽四斤；故淮鹽遂多改由水運。津浦隴海兩路向以淮鹽爲貨運大宗，故大受損失。而水運又多爲外輪操縱，更無異奪鐵路之營業，而昇之外輪。經迭與財政部磋商，最後經該部允將給耗辦法，一律改爲五斤，聽運商自擇途徑，預料津隴兩路此後鹽運，必可大增。

(辛)其他

(一)擬定各路用煤斤油類耗費標準——行車材料，以煤斤油類爲大宗。每年各路耗費甚巨，亟應制定各路消耗數量之

標準，經將二十年七月以後各路消耗煤與油類之數量，列表發飭各路參考，擬具標準數量呈報，又以員工司機升火等與材料之耗費，關係至爲密切，應訂有員工體用材料獎懲辦法，視其能否節省，以爲獎懲，庶挽濫費公物之頹風。其有偷竊者，則送法庭究辦，已飭各路遵辦。

(二)趕速修理損壞車輛限期竣工並查明種類年齡號碼以便分配——各路雖感機車車輛缺乏，而在廠待修者，爲數甚多。經嚴飭趕速修理，限期竣工。又車輛之種類，年齡，號碼，本部亦應詳悉，庶分配時有所依據，調度運用上亦較爲便利而經濟，並飭詳查具報。

(三)飭各路購用國產生鐵——吾國鋼鐵業，如漢冶平廠，早已停辦。龍烟廠尙在籌備之中。僅有六河溝煤礦公司之國家鐵鍊鐵廠，現已復工，出產生鐵，亟應設法提倡，已飭各路向該廠購用。

(四)整頓各路沿線林業——林產本爲鐵路副業之一，其主旨不徒鞏固路基，增美風景，尤注重廣植良材，儲爲路用。願歷年辦理，不甚得法，其效不彰，枕木來源，多仰外國。每年伏汛，各地患水，路基尤形危險，非廣植林，無以資

補救，經飭各路將現有苗圃林場情形，暨詳擬整頓計劃具報。

(五)飭京滬路查報站員弊端——查各路站上員役，頗有不知自愛，巧立名目，而向旅客索費之事，時代公論第十三號內，亦曾刊有關於此事之一文，涉及京滬路南京無錫兩站之員役，當將原文，發由該路嚴查。旋據查明無錫站行李司事，確有舞弊情事：惟已另因他案速送法院。至南京站則查無主名，僅能普通施以訓誡呈報到部。當飭此後應令各員役東身自好，痛改前非，並由該路隨時嚴密巡察。

(六)令各路採用警犬防守貨物——以警犬防守貨物，消費無多，收效甚鉅，并可協助路警耳目之不及。現既實行負責運輸：看守貨物，尤應謹慎，經飭各路仿行。

(七)推行戶外保安制度——戶外保安制度，可以減少各種事變與服務員工之傷亡，故美國芝加哥及西北鐵路有戶外保安委員會之組織。互相糾察，遵守安全規章，如遇有不安全之舉動，面加警告，頗能收減免意外之效。茲為推行我國各

路起見，將該項保安辦法，譯成行車保安一冊，頒行各路採用。

(八)籌開鐵路沿綫出產貨品展覽會——我國地大物博，鐵路所經，物產至夥。情知之者鮮，以致無由採辦，而通商大邑中各物，多仰給於舶來品，實則內地所產，未嘗不足以代用。茲為發展國內工商業起見，徵集鐵路沿綫出產各種物品，陳列於大都市，供人觀覽，並輪流在各地陳列，以期普遍庶國人提用國貨，而鐵路業務，亦藉以發展。

(九)整理各路相同站名——各路站名頗有相同者，易滋誤會。已飭各路查明同名各站，有無別名，可以更改，以便規定。

以上各項，僅略敘事實與辦理經過，以資讀者研究其得失。至於詳細情形，則篇幅所限，未能盡述，此外猶有應行舉辦，或以上各項已辦而未完成者，當繼續進行，以不息不懈之精神，促其成功，而尤願讀者於研究之餘，糾其闕失，舉其遺忘，而匡助其進行，此則綏之大幸也。

(完)

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史(續)

第十三章 吉敦鐵路將來之設施

一年來鐵路業務之整理工作

郭續潤

我國固有鐵路，往往在開辦前三五年，營業多蒙虧耗，而其後則收入日裕，運輸漸形起色，準此而言，吉敦財政，目前雖屬奇絀，將來經營設法發展，所有本地輸出各貨，如木材農產礦物牲畜山貨等項，自必日形增多，未始無蹶然復振之希望。茲將各種擬行事件、略述如下：

(一) 催促官銀號開山藉廣營業，本路沿綫山林，多為永衡官銀號產業。就黃松甸言，計共一萬五千方里。又日商荒川採木公司，與該銀號合辦，所繪林圖，且擴至八萬餘方里之大。所有林區，面積廣闊，當然界限不清，致與山主時有爭執。乃於十八年秋間宣言封山，靜俟談判，並測量劃清界限，迄今為日已久，尙未開山，鐵路營業，受無形打擊，本路迭與永衡商開山之事，情辭懇摯，業經允可，將來實行開山採伐，木材一項，每年約可增加二萬一千餘車。每車運費，平均按現洋一百二十元計算，合共三百五十二萬元，此外作工之人，經營木業商人之來往乘車各聯帶收入，又併以沿綫商業發達，零担貨物輸入進款一項，合共五十餘萬元左右。是每年所得營業利益，預算能在三百萬元以上，可謂盛已。

(二) 救濟小木商予以運輸便利 本路沿綫有所謂木帮者，所採木材，植價五六萬元至一二十萬元不等，但因經濟困難，每苦運費無出，即將木材賤售日商，致前年七獲利益，付諸烏有，而鐵路營業亦間接受其影響。為救濟計，若該木材尙未承運，則用代客看守貨物辦法，由本路負責看守，並酌減保管費。若已經承運，則用記賬辦法，先記賬後再付款，一面由本路與吉林長春銀行號商定發行提貨單辦法，以為商人經濟困難之調劑。業飭車務科將各辦法議妥送核，果積極辦理木業勃興，本路運輸亦隨之發達矣。

(三) 實行東四路聯運 曩在天津北寧路局，舉行東四路聯運會議。本路代表聲明吉敦實行聯運日期，尙須稍待。蓋因吉林車站，未與吉海接軌，於聯運上殊感困難，故有此聲明。果吉長與吉海接軌告成，彼此已經聯運即本路與吉長合為一綫，亦可互換車輛，共同聯絡，至是聯運實行，本路因北寧瀋海吉海客貨之通過，比之現在進款，自可增加一倍，而營業更形發展矣。

(四) 減輕墊款利息 本路墊款共為日金二千四百萬元，照合同規定，年息九厘，將來全路收工後，按照利率計算，

每年須付利息日金二百一十六萬元。而吉敦最近十九年份收入，僅一百六十八萬餘元，舉以開銷，尙屬不敷，其他還息更不必言，度其情勢，不至滾利作本，債額日高，陷於經濟破產，斷送路權不止。故前次擬將吉長吉敦合併，另訂長敦鐵路借款合同，即研究年息問題，擬就吉長五厘吉敦九厘之中，拆息改爲六厘或七厘，其實本路減爲五厘，與吉長行息相同，亦不爲少。如滿鐵不承認五厘，即以不收工爲抵抗，並依合同不收工清算，不能起息之意義，與之聲明，彼悚於利息之損失，未必不就我範圍，作爲收工交涉之交換條件也。

第十四章 吉敦鐵路主要財產之統計

(甲) 財產類別

本路工程，係由滿鐵墊款包修，迄未正式收工，並無財產確數之可言。茲姑就原墊款預算數目，列舉如下：

名 稱	金 數
測量費	九萬二千元
購地費	九十四萬七千元

土工費	三百零三萬一千元
橋梁費	二百一十萬零六千元
涵洞費	七萬四千元
軌道費	五百一十萬元
停車場費	七十五萬九千元
電報電話費	三十六萬九千元
建築物費	六十五萬九千元
柵垣及境界費	二萬一千元
運送費	六十五萬九千元
建築用具費	一十三萬二千元
建築用列車費	三十九萬五千元
機械場費	二十六萬四千元
總務費	一百四十九萬二千元
工期內警備費	一十七萬五千元
車輛費	一百九十萬元
共 計	一千八百萬元
追加開鑿洞費	三百萬元
追加土工費	二百萬元

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

平漢鐵路月刊附錄 第三十四期

追加購地費	五十萬元
追加總務費	五十萬元
總共	二千四百萬元
除去提解鎮威上將軍公署	三百七十萬元
除去增送興業公司	二十萬元
除去建築事務所開銷	二十四萬元
除去遣派員費用	十六萬元
除去工價溢支	五百四十六萬元
除去滿鐵浮開	三十九萬元
張子豐領款	千三百元
除去魏武英名戶提存奉天邊業銀行	二萬零零二十七元
實共	一千四百八十二萬三千六百七十七元

(乙) 資金

墊款 本路建築資金，完全由日本墊借，計滿鐵首墊日金一千八百萬元，又續墊六百萬元共日金二千四百萬元。又蛟奶支綫建築用款，不在上列，歸由吉林省庫籌撥。

(丙) 營業進款用款

十九年營業進款用款盈虧比較表

月份	進款	用款	比較	盈或虧
一月	一八四·六三〇·三三	二五·八七三·八二	五八·七五六·四二	盈
二月	一五二·一九七·七七	二四·七七八·五九	三六·四一九·三三	盈
三月	三三三·五八八·一〇	二一九·八五三·四二	八三·六三四·六九	盈
四月	二五九·八三七·二九	二二二·五九九·〇二	二七·三三八·二七	盈
五月	二八·九〇一·八〇	二二四·四〇〇·二五	五·四九八·四五	虧
六月	一〇五·八七二·二四	一六二·一〇四·〇〇	五六·二二六·七六	虧
七月	九五·八七八·六二	一六七·〇八一·四二	七二·二〇二·八〇	虧
八月	二八·七六一·二六	一五〇·二四三·五九	三三·四八二·三三	虧
九月	一一·六九一·七二	一四四·五五七·三三	三三·八六五·六一	虧
十月	九三·二五四·〇六	一五八·七六六·二二	六五·四八二·一五	虧
十一月	二六·二六一·六五	一五六·九三六·九八	四〇·六七八·三三	虧
十二月	一九六·四四三·三七	三三二·八九六·二三	三三·四四六·七六	虧
共計	一六八·三六九·〇九	一七九·〇三三·六九	一〇八·六六四·六〇	虧

上表進用款，兩下對抵，共計虧一十萬零八千八百八十四元六角，如以還息論，本年進款僅一百六十八萬零二百六十九元零九分，而墊款已出賬數目，為二千三百八十八萬五

千三百零七元三角六分，每年行息九厘，合共三百一十四萬九千六百七十七元六角六分，尙少五十四萬九千四百零八元五角七分。

第十五章 東北鐵路現勢及吉長吉敦兩路之重要地位

研究東北鐵路問題，不明現勢，即其歷史無由說起。按民國十八年以前，東北自造或借款築成之路，則有北寧四洮鄭白天圖開拓齊昂洮昂打通潘海呼海吉海齊克吉長吉敦等綫（參看附圖），除天圖開拓齊昂係輕便鐵路不計外，其餘當以北寧爲基幹，合呼海齊克洮昂四洮鄭白打通爲西路一大幹綫，以通遼吉二省。此二大幹綫，皆與北寧聯絡。使北寧勢力貫通滿蒙全部，則吾中國鐵路之系統，可以屹然獨立，雖不足與日俄抗爭，但保鐵路自身之權益，不至受人打擊或利用，亦庶乎其可也。故明乎此，即東北鐵路現勢，如網在綱，思過半矣。若吉長吉敦兩路在東北之地位，實具有特殊之重要性，再分斷言之。

（一）交通上之地位

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

長春居遼吉黑三省之衝要，介於中東路南滿路俄日二國勢力之間，其形勢如楚漢中分，以鴻溝爲界者。吾吉長以長春爲終點，亦可鼎足而三，東與南滿相接，既與南滿聯絡，北與中東平行，對於軍事運輸早已銜接。至吉敦由吉長而引伸之，爲吉長延長綫，所處地位，與吉長正復相同。

（二）經濟上之地位

長春爲滿洲金庫，物產充綽。若吉林省農礦森林菸草藥材以及獸皮等之出產，爲數尤夥，吉敦沿綫木材，如採伐後，供給鐵路枕木，足敷全國鐵路每年換用四百萬根之需要。

（三）政治及軍事上之地位

長春交通繁盛，爲文化輸入之區，吾鐵路由長春而吉林而敦化，直達腹部，則文化亦隨之而輸進，其他工商業之發達，稅收之增加，可勿論已。東北數十年來，鬻匪猖獗，此則彼竄，皆由交通不便之所致，今而吉長吉敦橫貫滿洲中部，則軍事上調遣敏捷，即匪勢爲之一戢。

唯吉長吉敦以借款及墊款包修關係，日人參與其間，彼以併吞滿蒙爲職志，則所施鐵路政策，與中國絕不相容。茲依中日兩方對鐵路之進行，分別言之：

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

(甲)日本方面 南滿勢力之大，贏利之多，實得吉長路為其培養綫。尤其吉長與吉敦聯絡，而滿洲中部及北滿貨物，由吉敦至吉長，再至南滿，由大連出口，與中東路能逞其競爭之能力。然南滿為營業補充計，其惟一鐵路政策，積極的則要求修築吉長吉敦之新綫，以培其自路之力，消極的則不允吉長吉敦與他路聯運。致吉林以北貨物，不由大連出口，所謂新綫者何，即吉長之長大綫，與吉敦之敦圖綫，分述如下：

(1)長大綫 此綫由吉長之長春起，迄大賚止，與中東路平行。按大賚位於黑省南部平原，東依嫩江，可望遼寧之洮南，由此入嫩江，可直達黑省北部各要塞之區，故此綫修成，不但中東貨物，東運海參崴者，可改由大連出口，且該路力勢，由黑省南部，侵入北方各部，於軍事上亦為便利。

(2)敦圖綫 此綫即完成吉會之路綫，由吉敦之敦化站起，迄圖們江岸止，再出國境，與會寧相接，達清津港，與南滿中東為大循環綫，此綫修成，北滿貨物，一方由敦化直通大連，一方以最短路程及時間，運至清津出口，則中東路形成虛設而已。

此外吉長吉敦，與吉海辦理接軌聯運，必多方阻撓之。否則吉林以北貨物，由吉海瀋海運至北寧，為葫蘆島吸收，是為大患（刻下吉海已由日人與吉長接軌，僅開至朝陽鎮，仍不能直達瀋陽，以致沿線糧食，反皆運往吉長，僅將吉海作為吉長之營養綫），此日本方面之鐵路政策也。

(乙)中國方面 吾中國為維持現狀，於東西四路聯運上之計劃，深加注意。就東三省之開發言之，吉長已與西四路之洮聯聯絡，其貨物即由四洮打通，轉至北寧，達葫蘆島，則可不走南滿向大連出口，又吉敦能與東四路之吉海瀋海北寧完全聯絡，其貨物即由吉海瀋海通至北寧，達葫蘆島，亦可不走南滿向大連出口。如此計劃，未始不能脫離日人之勢力範圍。致長大敦圖二綫，隸屬國境，雖日人要求修築，其允否之權，猶操諸我，即臥榻之旁，不容鼾睡，亦事實之可能，此中國方面之鐵路政策也。但依中國計劃，亦有深感困難者，一則吉長委託滿鐵經理營業，彼於進行上，以滿鐵為主觀，則與中國牴觸。二則吉長與吉海接軌，輒生阻礙，吉敦如死胡同之不通，迄未加入東四路之實行聯運。其結果僅足完成日人發展吉會之企圖焉者，此由中國作始之不慎階之

屬也。反念及此，予欲何言！

第十六章 日本侵略吉長吉敦鐵路之索隱

日本在吉長吉敦鐵路上之橫施侵略，吾人要知其為建築吉會鐵路之基礎。所謂吉會鐵路者，即由吉林經過敦化老頭溝至圖門江岸，再出國境而達朝鮮之會寧，以抵清津港是也。自光緒三十一年，日俄休戰後，訂立樸實茅斯和約，該約第五條內載：俄國政府以清國政府之允許，將旅順口大連灣，並其附近領土領水之租借權內一部分之一切權利，及所讓與者，轉移與日本政府，俄國政府又將該租界之疆域內，所造有一切公共及財產，均移讓於日本政府。是中俄旅大租地，因本條協定，變為中日旅大租地矣。又第六條內載之俄國政府允將由長春寬城子至旅順口之鐵路，及一切支路，並在該地方鐵道內所附屬之一切權利財產，以及在該處鐵道內附屬之一切煤礦，或為鐵道利益起見，所經營之一切煤礦不受補償，且以清國政府允許者，均移讓於日本政府，是東清鐵道之南滿枝路，自長春以南，因本條之協定，變為日本經營之南滿洲鐵道矣。日人獲得南滿鐵路，及旅大港灣，而意猶

未足，欲造勢力於吉林，與北滿成爲一氣，於是同時有中日東三省事宜會議，即於會議錄內載：由長春至吉林省城鐵路，由中國自行籌款築造，不敷之數，允向日本國貸借，約以半數爲度，（即今年一月十四日日本外務省公布中日密約之第一條，後半增添清國政府不得在吉林地方，予他國人以鐵道敷設權，或與之合辦云云）。日人以爲吉長鐵路築成，一方面該路貨物，由南滿運至大連，有利於南滿之營養棧，一方面又可爲經營吉會鐵路之第一起點，故光緒三十二年新李吉長鐵路協約訂成以後，又於宣統元年訂立間島條約（即圖門江中韓界務條款。該約第六款內載之中國將來將吉長鐵路接展至延吉南邊界，在韓國會寧地方，與韓國鐵路聯絡，其一切辦法與吉長一律辦理，至應何時開辦，由中國政府酌量情形，再與日本政府商定。所謂吉長辦法，即由日本代行管理，唯開辦時間，由吾政府自由決定，而吾政府以有損國權，人民反對不願進行，日人亦無法催促。民國七年段祺瑞組閣時，歐戰未停，中國舉債，均仰仗於日本，日本乘此中國需款之絕好機會，進行吉會鐵路之完成，特組織興業台灣朝鮮三銀行團，派遣西原龜三爲代表，要求訂定吉會鐵路借款

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

預備合同十四條，並墊款日金一千萬元，約定六個月內訂立正式合同，發行五釐金幣公債，……：中略……

(五)吸收輸出輸入貨物，攫取北滿商權鐵路權，及海參崴運權也，北滿物產豐富，吉省實居商業重要位置，田中內閣言：據日本參謀部與前滿鐵路之調查，敦化木材產額，確有二億萬噸之巨，足供日本二百年之應用，不僅可以替代每年消費八千萬元至一億二千萬元之美國木材輸入，且可因吉會路之成立，不勞而獲十億元之森林利權，尙可得吉林良木材，以發展製造器具或製紙工業，增加每年二千萬元之實際收入，若礦產方面，則有新邱煤礦，其埋藏量有十四億噸之多，而品質又駕於撫順煤礦之上，礦質土層，多為硬石質，便於開採，且可得多量附產品，尙有牡丹江流域之大金礦，及其附近之森林，均可依吉會之交通而開拓之，若農產方面，敦化附近之農產物，如大小麥粟高粱等，每年可產二百餘萬斤，此外移民方面，依吉會交通之權，可以最短時間，大批移民北滿，開拓水田，以解決人口與食糧問題，並防止中國移民之侵入，他如縮短北滿富源之距離，則清津至會寧三小時，會寧至上三峰三小時，又圖門江至龍井村三小時，

即晨發日東岸，夕至聞島中心點，所謂六十餘小時，能將北滿富源揭破者，吉會路之權能也。

以上所述，關於北滿商權鐵路權之攫取情形已具梗概，毋庸再贅，茲就與中東路競爭，奪取海參崴運權者言之，吉會路綫，完全與中東路平行，將來長大及延海（今改琿海為延海）築成，西由長春至大賚，東由中東路之海林至延吉，再由延吉達穆城，與朝鮮鐵道相接，至羅津威雄基，其綫路更互相聯絡，勢力愈伸，將見羅津威雄基清津三港，皆能取海參崴之地位而代之，抑且延海至長大再至洮南。成一小循環綫，則中東路截成數段，其南下貨物之運輸，不奪於延海，則奪於長大，不奪於延海長大，亦奪於與中東平行之洮昂路，是則中東變成廢物，舉全北滿之富源，悉為日人所有矣，今以長春為基點，比較中東吉會與日本內地之距離，亦足以驗其競爭之能力。

基點	經由鐵路	到達	距離里數
長春	由中東路	神戶	一，一八三哩
長春	由吉會路	神戶	九五三哩

上列距離里數，吉會較中東短三百三十哩，夫距離既短

，自然時間快速，運價減少，中東不能與之抗衡必矣，按運輸原理，貨物之達其目的地，從無捨近圖遠者，即以出口言之，遼吉貨物，往葫蘆島比大連為近，將來葫蘆島開港，所有大連之出口貨，被為吸收，是固然已，至若黑省貨物，如不往葫蘆島，亦必趨往海參崴，何者海參崴比大連則近甚，據調查報告，十九年十月一日起，至二十年一月二十日止，北滿貨物，共計七二五，八六六噸，東行出海參崴四九八，三二一噸，占百分之六五，南行出大連二二七，五七四噸，占百分之二五，其貨物輸出之途徑，限於里程之距離，有如此者，然大連鉅量出口之來源，向亦皆恃瀋陽以北之貨物，如果運輸減色，自不能不進一步無作營業之競爭，今者葫蘆島工事尚未告成，即成矣，就大連方面設法抵抗，尚可戰勝，惟海參崴為北滿獨一障礙物，視之如眼中釘者，深堪焦慮，故必完成吉會，奪取海參崴之運權，使清津為大連之輔助，而後北滿富源庶能予取予求，如探囊拾物，飽歷慾望者已

等，凡九次，共一億四千萬元，而吉會墊款一千萬元，僅為一部，當時借款，不由日本駐華公使與中國政府交涉，僅以銀行代表，與某氏親信之交通總長曹汝霖私相授受，既無確實擔保，又無詳細用途，於債權上不無危險，所以然者，北滿利益，因中東路與俄衝突，非積極的向中國買收中東路，據為已有，即消極的密佈鐵道網，與中東路對抗，果使中東勢力，劃入自身範圍以內，雖需費鉅大，而彼握有經濟之來源，不患其無收債之一日，當一九一八年，列強會議勸赤，出兵西伯利亞時，海參崴之運命，亦危在旦夕，乃勞農政府，復有勘定能力，各國相繼撤兵，在日人垂涎之中東路，且歸我國合辦，彼固不能不深懷觊望，謀奪吉會而與中東對抗，此吉會墊款一千萬元之所由來也，按吉會本身地位，與中東比，實占優勝，且與南滿遙遙相應，已詳前述，若依田中預算言之，吉會收入，每年不過在八百萬元以上，而其附帶權利，則復倍蓰無算，如北滿富源，因吉會日形發展，則中東原為吉會之競爭者，一變而為吉會之營養線，抑或擊敗大彼得之鐵路政策，使俄國在太平洋唯一之海參崴港灣，不能存在，亦未可知，尤有言者，東北各路貨物運輸，均以冬季

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

農產收成，爲最旺盛時期，而中東路平時貿易尚佳，至冬季則陡形衰落，其故何在，海參崴港遇冬凍結，即營業爲之銳減，若吉會之清津港，長年不凍，出入便利，非海參崴比。異日移海參崴之貨物，造成清津之繁榮，打倒海參崴，即打倒俄在太平洋之勢力，則未來日本海與地中海之優勝劣敗，可料也已。

日帝國主義欲在滿蒙實行其經濟上政治上軍事上種種侵略，則有建築吉會鐵路之計劃，而其建築着手，又以吉長爲無形之發軔，吉敦爲着點之演進，由與俄人訂樸資茅斯和約，而得南滿之勢力，再與中國訂新奉吉長協約，而得吉長之投資侵略，又再與中國訂間島條約，而得吉會之敷設權，乃至吉會墊款籌約，未生效力，又以吉敦與天圖兩路分假期成辦法行之，其情況愈急迫亦愈懇切，吾國對於日人之要求，所能無期延長日復一日者，則以彼認圖們江爲吾領土，而吾以間島條約，有吉會開辦時間由吾政府自由決定之規定明文耳，夫日人欲完成吉會之工事，亦在滿韓交通之聯絡，有安奉鐵路，伸朝鮮之左臂，由安東以據遼寧，即有吉會鐵路，伸朝鮮之右臂，經圖們江以達吉林，其平日視滿蒙爲第二之

朝鮮即須以滿蒙與朝鮮呵成一氣，惟遼寧爲東三省之門戶，而吉林則深入堂奧，在吉會路之位置，比安奉有較爲重要者，爲拓殖計，北滿地曠人稀，移數百萬韓人於其中，以吉會路爲交通之先驅，亦易事耳，此後吉會全綫建築完成，再佐以拉哈（由拉法至哈爾濱）寧敦（由敦化至寧安）二綫，北可橫斷中東路，遠伸勢力於東蒙古，南可由清津越日本海而達日本北部舞鶴之軍港，於軍事上驟增其數倍之價值，即吾東北失地，悉行收復，而境內藩籬盡撤，國防空虛，亦名存實亡，終淪爲異域而已矣。

第十七章 吉長四洮南滿三路客貨聯運

紀要

吉長路線較短，非與他路聯運，不足維持營業，但自民國六年，日人改訂借款合同，委託滿鐵代爲指揮經理營業，直受滿鐵勢力之支配，其與滿鐵辦理聯運造成該路支線，早成事實，此外四洮與南滿聯運，自民國七年開始通車時，即已辦理，迨民國十一年十二月，吉長路魏武英爲局長時，商由滿鐵代表中川增藏與四洮路車務處長吉川達四郎，滿鐵會

社鐵道部長樂島倍司，訂立吉長四洮經由南滿鐵道客貨聯運

各合同。所有聯運辦法，均照合同及細則內，訂條件辦理。查

貨物聯運細則內載：凡整車貨物及裝載封鎖零担車之貨物俱

用南滿貨車。於發站訖站間，直通運輸。自路雖有餘裕車輛，

限制中途換車，實為日人壟斷車租之基本原則。每年車租損

失，為數亦屬不貲，但一時旅客往來，尚感便利。其貨運成績

，則以木材大豆為佳，依十八年計算，木材為二十二萬一千

九百九十五公噸，大豆為二十六萬六千二百七十九公噸，此

吉長四洮南滿三路聯運之概要也。附客貨聯運合同及細則。

吉長四洮經由南滿鐵道旅客聯運合同

中華民國國有鐵路吉長路(以下稱A)四洮路(以下稱B)

與南滿鐵道株式會社(以下稱C)以經由南滿鐵道吉長四洮旅

客聯運之名稱，依據下列條項，訂立旅客及行李包裹之聯運

合同。

第一條，辦理聯運旅客及行李包裹之車站，規定如左：

A 下九台，樺皮廠，九站，吉林。

B 八面城，三江口，鄭家屯，大林，錢家店，通遼。

等二條，聯運旅客及行李包裹之運價，照各關係鐵路所定

運價結總計算之，但新聞紙及雜誌之運價，不論距離之遠近

，按照左開核銷運價。

A 或 B 每公斤銀元五厘，起碼運價銀元二分。

C 每公斤日金五厘，起碼運價日金三分。

運價之計算方法如左：

於 A 或 B 路以銀元徵收 C 路之運價時，須適用 C 路指定之

金銀兌換徵收之。

於 C 路追繳或退之 A 或 B 之運價時，須分別適用 A 或 B 各

路所預先指定之金銀，兌換率核計之。

凡折算或計算上所生金銀之零數不滿錢或分者，不計。

本條所定兌換率之通知，至遲須約計於實施三日以前，能

達到關係鐵路。

第三條，凡孩童未滿四歲者，免收車費，四歲以上，十二

以歲下者，照成人票價減半，各路均適用之。

第四條，凡左列行李包裹，不能承運聯運。

甲 行李

一，登記價格，或為保險運輸者。

二，火藥，及其他爆炸或容易發火之物，及搬運上有危險

之物。

三，有恐累及他物以危害或損壞之物。

四，發生臭氣或不潔淨之物。

五，容易破壞之物。

六，一件之重量，逾一百八十公斤(三百日斤)之物。

七，車輛類。

八，貴重品(除衣服類)。

九，違禁品。

十，捆包不完全之物

乙 包裹

一，火藥及其他爆炸，或容易發火之物，及搬運上有危險

之物

二，有恐累及其他物以危害之損壞或物。

三，發生臭氣或不潔淨之物。

四，一件之重量逾一百八十公斤(三百日斤)或容積逾九百

立方公尺(三十三立方日尺)長度逾三公尺(日尺十尺)之物

五，違禁品。

六，保險運送及代收貨價之物

七，活獸類(除犬)。

八，車輛類(除小孩車，二輪腳踏車，三輪腳踏車，摩托
腳踏車)。

九，死體及棺。

十，貴重品。

十一，捆包不完全之物。

第五條，聯運行李之免費重量限制如左：

頭等八十公斤(一三四日斤)

二等六十公斤(一零零日斤)

三等四十公斤(六七七日斤)

孩童付半價者，照上列重量減半。

第六條，行李包裹收據之式樣，及所應用文字另定之。

第七條，聯運車票應由起運路主管者置辦，發交所屬聯運

車站備用，所有式樣，應用文字，等級及着色等規定如左：

式樣，耶特盲松式。

應用文字，中文及英文。

等級及着色，一等黃色，二等綠色，三等棕色，A及C各

路一律。

發售聯運孩童車票時，應自票面橫線處截去之，照章繳納
快車費者，得沿長春四平街間，乘坐快車。(待續)