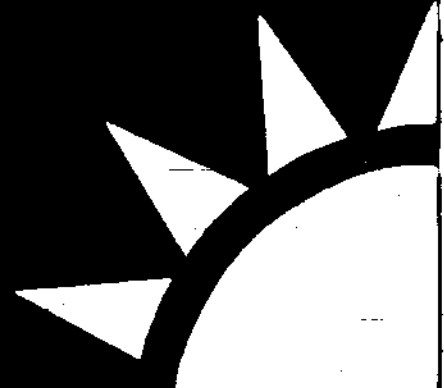
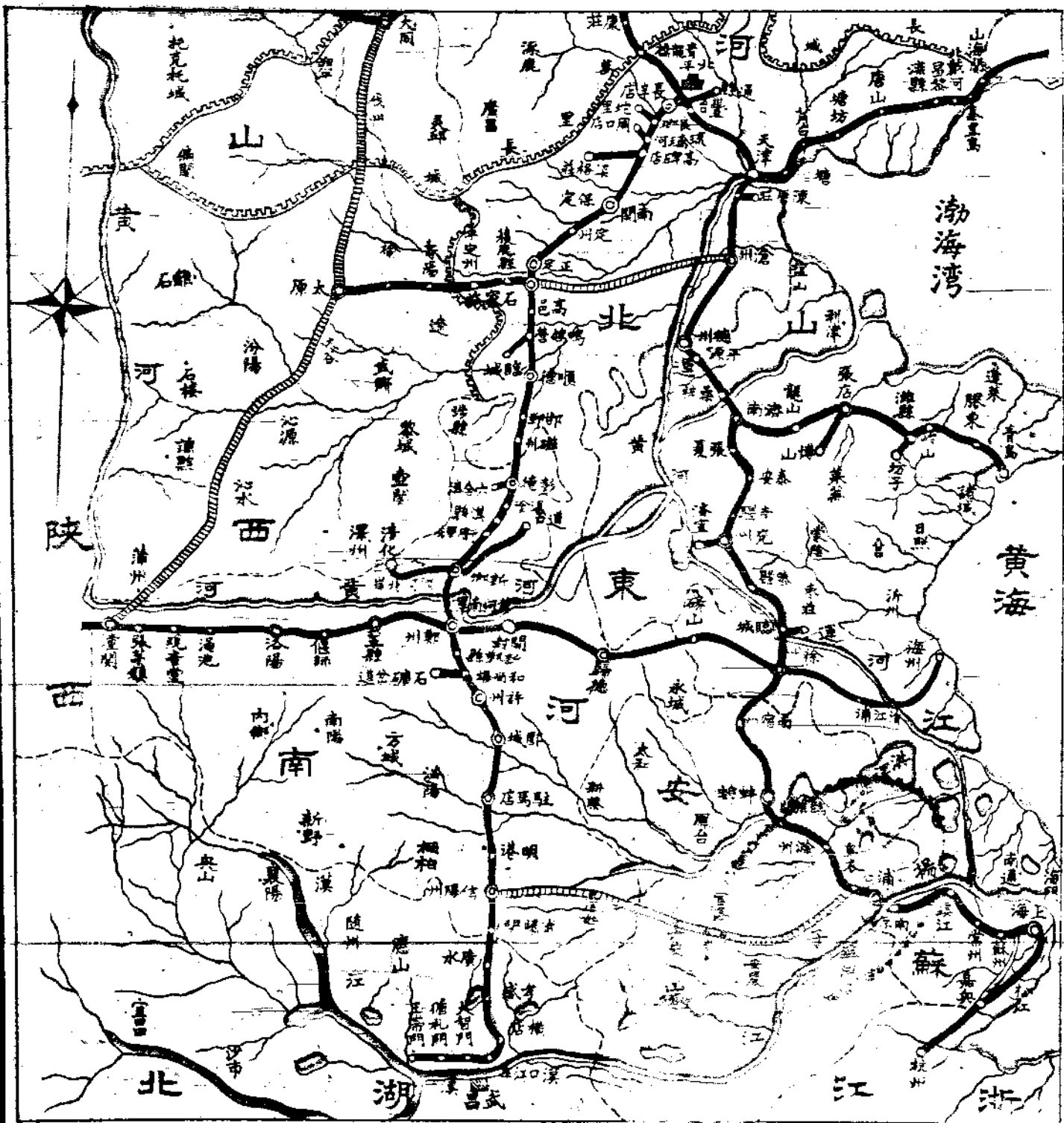


鐵路月刊

平漢綫



第四十七期



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局編譯課

鐵路月刊平漢線第四十七期目錄

總理遺像

總理遺囑

插圖

本路同人新店植樹後遊雞公山攝影拾粹
平漢鐵路第二次衛生醫務會議全體攝影

路事短評

鐵路與顧客之中間業務

研究

如何計算機車載量
說速度

目 錄

(雙)

鍾仰麒
玉旋

一

譯 述

蘇俄鐵路之電氣化

本路黃河鐵橋救護之經過

葛宏譯

熊正璉譯

調 查

平漢鐵路建築新樂橋工程概要

平漢鐵路馮村新橋基礎計劃

趙福靈

薛楚書

專 載

平漢鐵路同仁社籌備經過

參觀定縣平民教育促進會工作實況(續四十六期)

我國各路制定運價之史的分析(上)

盧嵩庵

馬廷燮

工 作 報 告

本路二十三年一月份工作報告

大事記

本路二十三年二月份大事記

紀錄

本局局務會議紀錄二則

本路第二次衛生醫務會議紀錄

本路清理欠薪委員會第二十五次會議紀錄

本局 總理紀念週紀錄四則

統計

民國二十二年下半年全路各機車廠煤舫機油收入消耗統計表

民國二十二年上半年及下半年全路各機車廠煤舫機油消耗比較表

民國二十二年上半年及下半年各處領用煤油數量比較表

民國二十二年下半年各處領用煤油數量及價值彙總表

民國二十二年全年收發硬紙客票報告表

目錄

民國二十二年每月收發硬紙客票板詳細表

本路各材料廠存廠材料價值表(二十二年十二月份)

本路現金出納旬報表(二十三年二月份)

本路營業進款概數旬報表(二十三年一月份)

本路工匠夫役增減人數月計表(二十三年一月份)

本路工匠夫役增減辛額月計表(二十三年一月份)

本路工匠夫役每月獎懲撫卹概況表(二十三年一月份)

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表(二十三年一月份)

黨務

生產建設爲今後努力的方向

平漢路特別黨部爲「二七」十一週年紀念告全路工友

汪兆銘

法制

鐵道部公務人員服用國貨委員會章程

各鐵路購發醫藥用品暫行辦法

平漢路務改進設計委員會暫行條例

平漢鐵路試辦推行國音電報規程

平漢路試辦實施國音電報暫行規程

平漢路試辦收發國音電報暫行規程

修正平漢鐵路管理局駐平辦事處規程

本路會計處出納課駐平收支所職掌規則

本路會計處抽調各站理帳員或站長輪流訓練簡章

平漢鐵路車務處存車廠編制規則

平漢鐵路招商承辦沿綫各站國貨販賣所簡章

交通鱗爪

鐵路消息七則

航空消息四則

航政消息三則

電政消息四則

公路消息五則

雜俎

目錄

目錄

六

聖三兄登鷄公山高歌雪萊抒情詩賦此贈之

道實

贈友二首并錄呈 聖三兄教正

道實

遊赤壁叙言(附詩六首)

李名章

登鷄公山(詩三首)

李名章

植樹節中兩日遊

萍

本路醫務會議的餘興——漫遊珞珈山

龍飛

附錄

鐵道部聯運處報告鐵路聯運情形

補白

俄教授發明藏血法

路事短評後

雪地阿拉斯加之大魚場

調查後

利用鐵鳥撲滅黃蟲

專載後

去年全年糧食進口統計

大事記後

各國在華獲得運費驚人

紀錄後

各國空軍實力調查

全國警察調查

蘇俄眼科之新發明

水鬼入海變成酒鬼

紀錄後

法制後

交通鱗爪後

雜俎後

平漢鐵路旅行指南第九期出版廣告

平漢鐵路為便利旅客起見特將最近調查沿綫各站情形編印第九期旅行指南
凡各站古蹟名勝實業交通概況均經詳載無遺並附插圖百數十幅裝訂美麗携
帶便利旅行堪資嚮導平居可作臥遊全書凡五百頁精裝一厚冊定價五角印刷
無多購者從速

發售處 漢口黃陂路平漢路編譯課
本路沿綫各大車站

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
有心研討者輒引爲憾爰經蒐集今昔事實蒼輯而
成年鑑一書攬撫源流綱列目舉全書計共四十餘
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

總 理 遺 像



鷄公山攝影拾粹

并序

鷄公山地當鄂豫之交，位於本路新店附近，為我國避暑勝地之一。清涼幽絕，迥有別趣。年來國內人士赴匡廬莫干諸處遊覽避暑者，極盛一時。獨斯山者，以近年兵燹阻隔之故，遂形寂寞。孤負名山，殊為憾事。去歲李聖三先生來長平漢總務，以同人日處湫隘囂塵，習為媮荒宴樂，窒礙身心，兼且影響工作。因思以提倡「生活學生化，精神勞動化」為改進之本根。爰與公益課長盧壽珩特黨部張平張瑞葵諸君議以休假之閒暇，相與娛愜於自然懷抱之中。登山臨水，鍛練體膚。蓋不僅「保清明之志氣，勵勤敏之精神」者已也。發起以後，參加者極為踴躍，於是旅行團遂告成立。首次曾作赤壁之遊。三月十二日復藉新店植樹之便，賈餘勇同遊斯山。是日霖雨初霽，春寒尚嚴。白雲霽靄。飄柔衣袖。峯迴路轉。景象萬千。或歡呼長嘯，則山鳴谷應。恣談忘歸。罄懷及暮。返漢三數日，同人猶多以該處之優美而不為社會人士所注意，相與稱道惋惜。蓋是山風景雄麗，居處幽靜。而生活交通，又復低廉便捷。於避暑養病，實有較勝於他山者也。同遊李君護業，陳君守白，杜君文佐各以茲行所攝公諸同

好，連同錢葆昂君舊作多幅，都美妙如畫圖。嗚更加選集，略附註叙。用供社會人士之清賞，閱者於此，其亦遊興勃然也歟。

蔡澤選註



頭道門

當門而立，天風浩浩。萬壑青山，排闥而來。天際蒼茫，其遠無極。此際若另有一片心境，而莫能言狀。但覺宇宙之偉大，天地之正氣，磅礴氤氳於胸中，不復知我身之渺小耳。



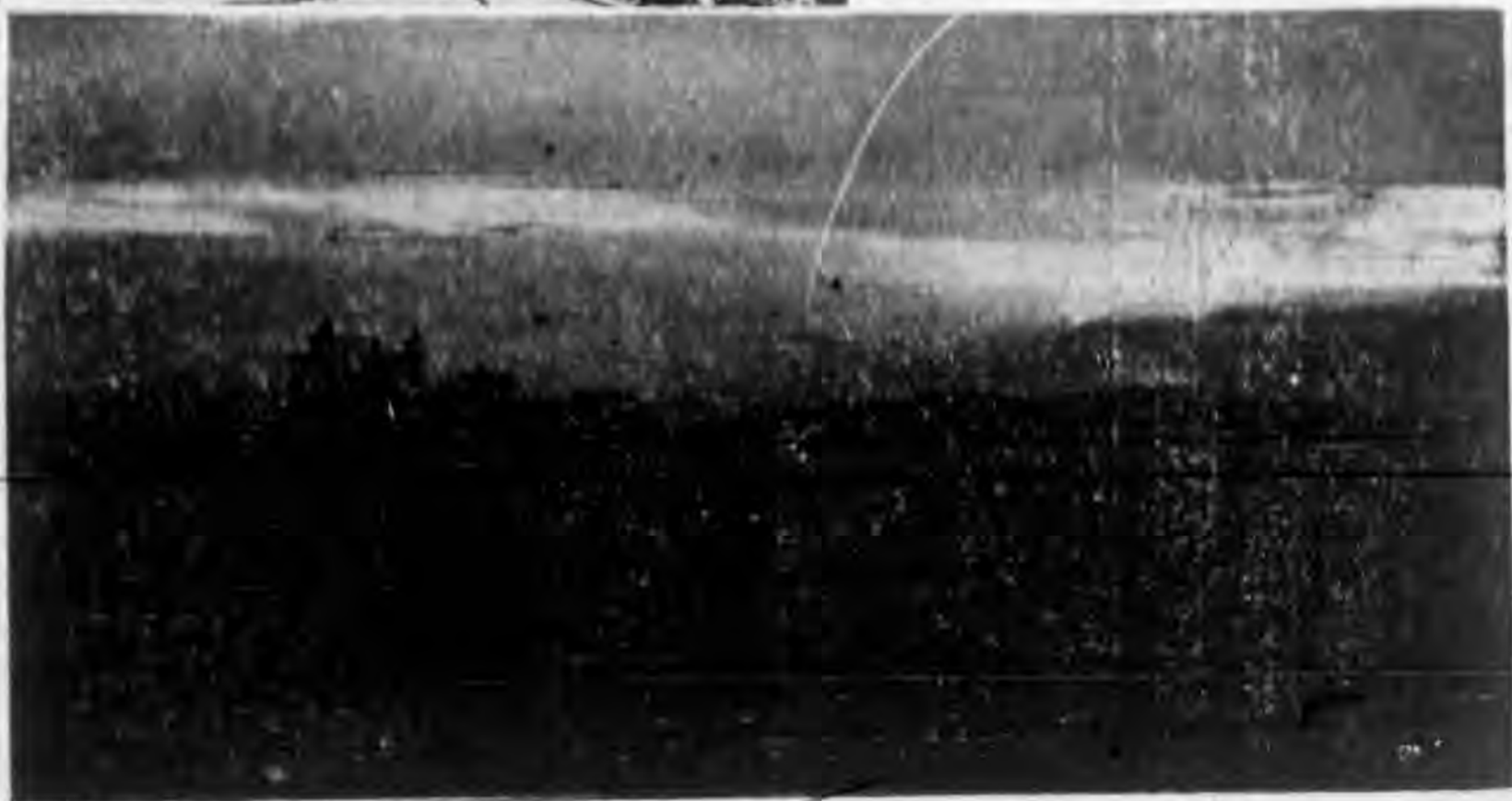
鷄公頭 →

方嶺雲廻・奇峰霞舉・孤標秀出・罩絡羣山之表。

— 酈道元水經注 —



鷄公橋上同人
一部份攝影



丹霞一綫輕。

杜甫



鷄公山遠眺



鷄公山瀑布

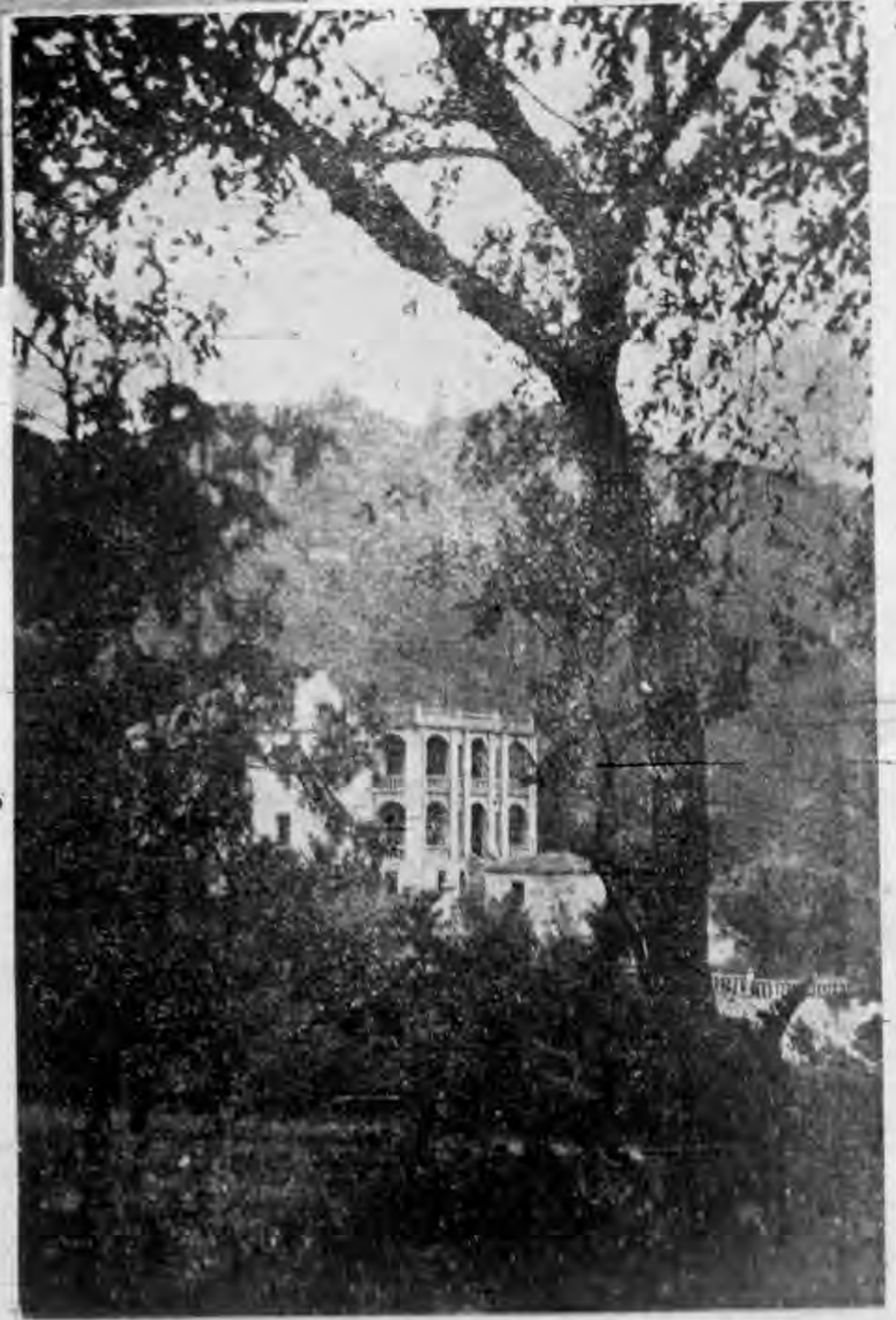
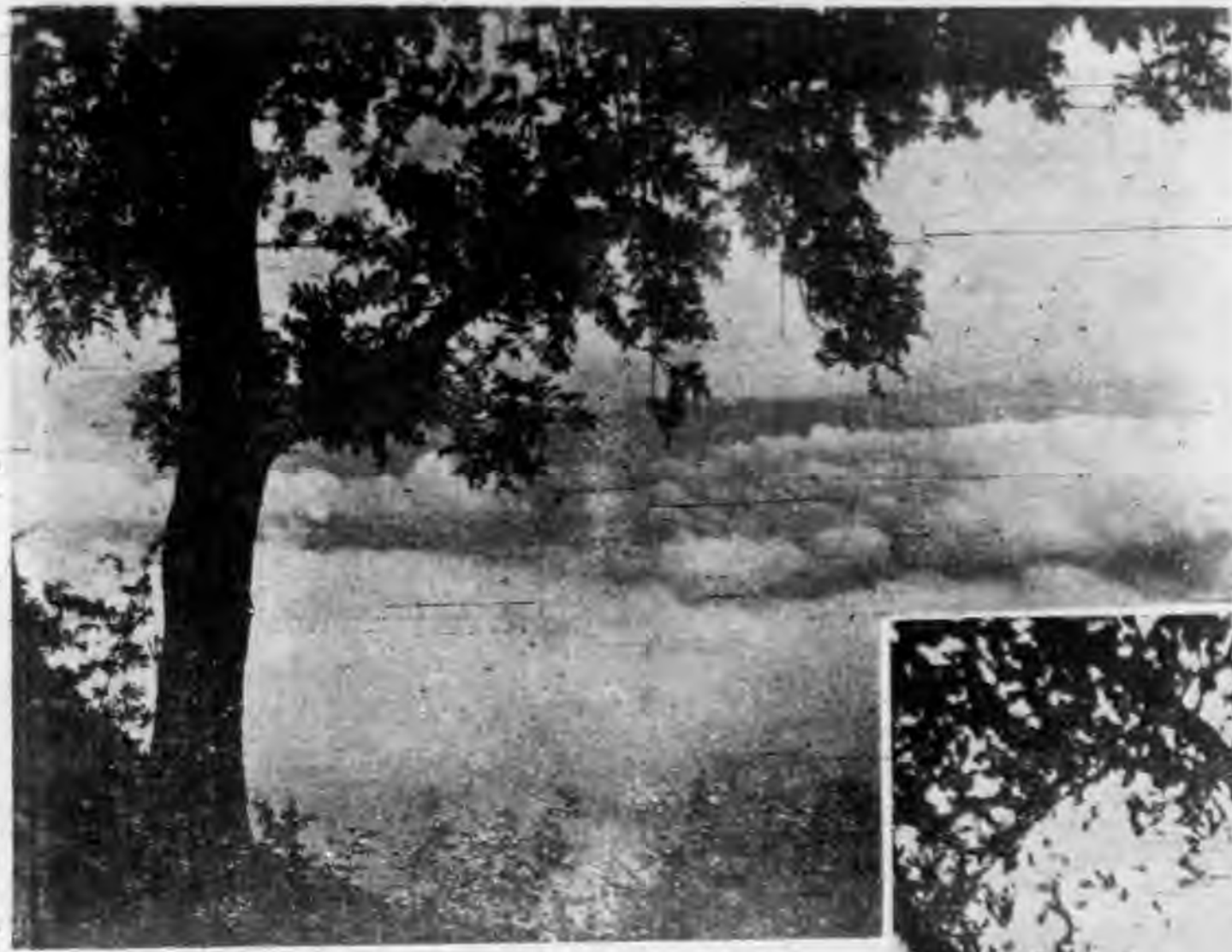
泉。流。馥。以。清。山。骨。瘦。而。堅。
誰。能。攝。二。妙。一。一。歸。詩。篇。

古寨連雲

遙。看。天。際。垣。堞。迤。邐。一。綫。
雄。奇。古。樸。隔。離。世。網。若。非。
桃。源。定。是。仙。都。



「山中何所有？
 嶺上多白雲。
 只可自娛悅；
 不堪持贈君。」

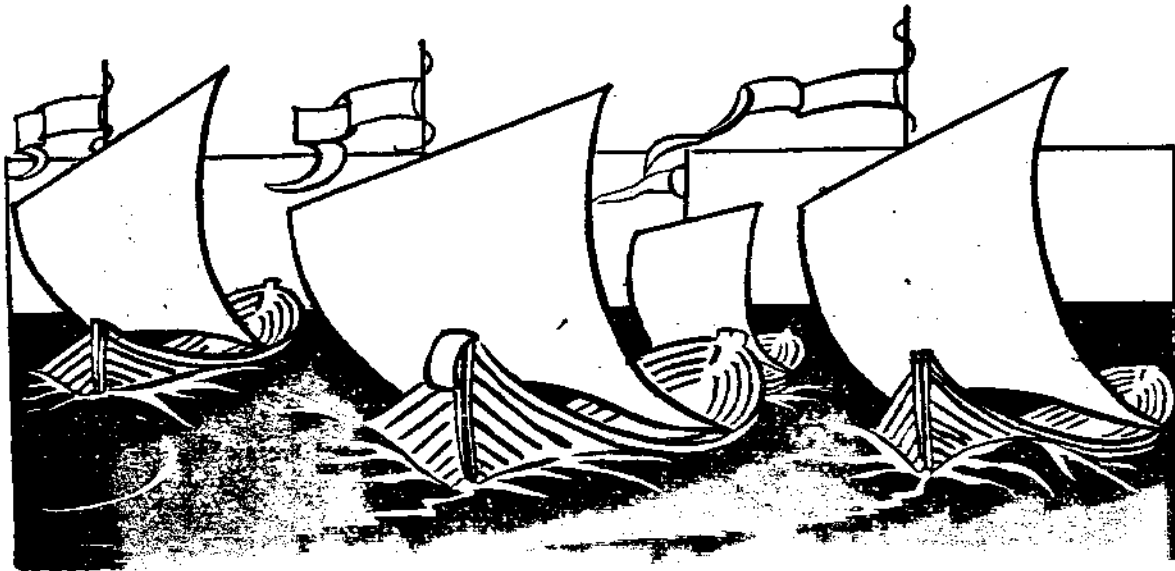


避暑山莊

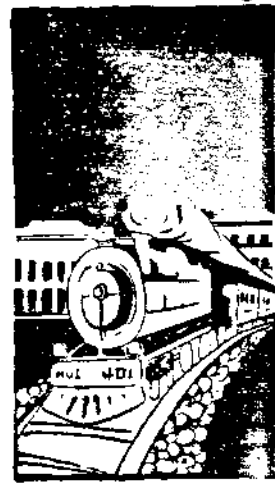
綠。蔭。白。堊，清。涼。幽。絕，西。望。遠。山。數。
 百。峰，悉。在。欄。杆。之。下。如。翠。浪。起。伏。
 ，沖。洗。胸。襟。百。籟。羣。鳴，奏。應。朝。夕。
 。暑。月。居。是。間，身。心。與。林。岫。俱。化，
 當。不。復。知。人。世。有。溽。熱。之。苦。矣。



雲山蒼茫



鐵路與顧客之中間業務



路事短評

鐵路與顧客之中間業務

(雙)

鐵道當商業化，已為今日言路政者所公認，即部路當局之設施，亦莫不於此兢兢焉。夫以純理的觀點言之，鐵路以運輸為業者也。顧客則需要運輸者也，兩者之間，完全為一契約關係，亦即完全為一商業行為也。自其成立之初，一切經營布置，即當完全同於普通之商業機關，今乃與辦數十年始瞿然高唱商業化之說，蓋別有故。

吾國鐵路，除極少數外，大多皆係官辦。官之為物，在一般心目中，久已成為一種特殊階級。辦鐵路者，既以自同於官為榮，自然不可撓避，一般人民，亦即以官視之，畏意退縮，不敢輕與周旋，加以鐵路為獨占營業，絕少其他運輸機關與之對抗，足以助長辦路者之氣燄，而一般人民知識淺短，憚於路章運價之繁複，益不敢與鐵路直接，於是而所謂中間業務者生焉。

鐵路與社會，既彼此相隔閼，而運輸之需供，決不能因此而中絕。中間業務者，即周旋於鐵路與社會之間，以促其運輸之成立者也。如轉運公司，旅行社，以及各大旅館之代客購票，接送行李包件，代辦貨運，接送貨物等等皆是。此在鐵路方

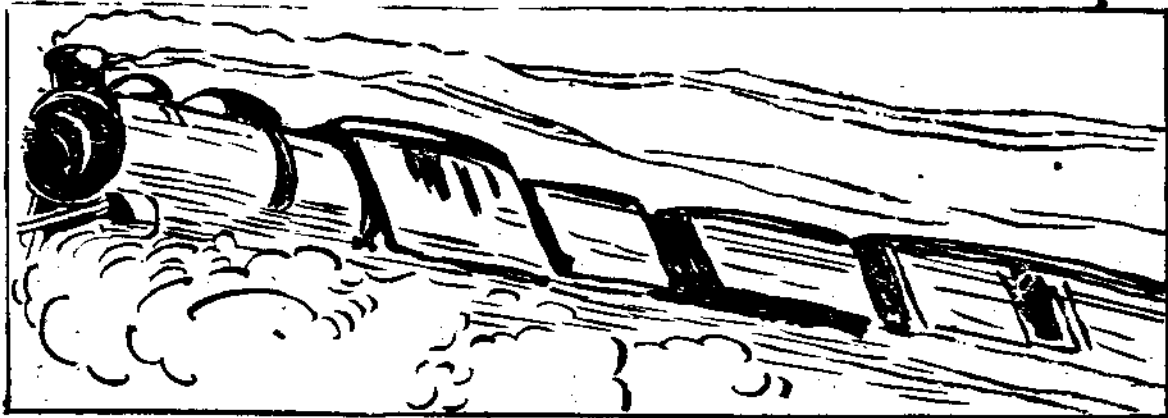
面，或致損失其應得之收益，而在顧客方面，反多耗費其不必耗費之金錢，寔至路商隔閡之度，愈趨愈遠，而鐵路遂若與其他商業機關迥不相侔，故鐵路之不能商業化，實一時習俗所釀成，非其本性然也。

今日欲求商業化，其最簡捷而易行者，莫如取前所謂中間業務者而自營之，本服務社會之旨，隨時隨事，與民衆相接近，謀民衆之便利，則不言商業化而商業化之實際自在。京滬滬杭甬之開辦營業所，即其例也。歐美鐵路，大率以運輸營業並重，吾國各路則多重運輸，而忽營業，言路政者，似宜於此加之意也。

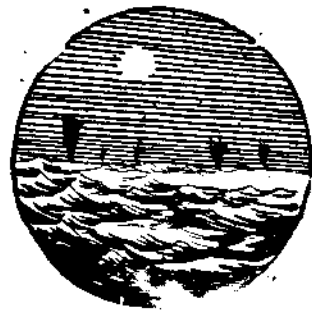
俄教授發明藏血法

攜往遠處實行接血 有效期間爲十五日

莫斯科血液研究所波格達諾夫教授已發明保藏鮮血辦法，故攜血赴遠處實行接血之舉已屬可能，該研究所已將鮮血自莫斯科送至梯弗里斯海參崴等處，完全無恙，並經證明鮮血藥力有效期間爲十五日，過期即不能爲接血之用，自是以後醫院及產科醫院均得廣用接血辦法，該研究所復稱接血得刺激其他人體器官之機能，同時能加強該體，組織之新陳代謝作用，該所現有分所百餘處云。



如何計算機車載量



研 究

如何計算機車載量

鍾仰麒

假設貨站上組織好了一列貨車，要知道何種機車可以拖動，更要知道用何種機車最為經濟，就是說，既不超過機力，也不虛糜機力，那就須要計算機車載量了。

原來機車牽引力與機車載量的意義頗有分別，但很容易混誤。所謂機車牽引力者，乃是機車汽筒所能發生之力，用以轉動機車本身及牽引煤水車與列車者。力之大小，全視機車之構造而異，其推算之公式如下：

$$\text{牽引力} = 0.25 \times \text{汽筒額平方} \times \text{轉速} \times \text{效率}$$

至於機車載量，乃指機車所拖列車的重量或輛數而言。換一句話說，就是機車牽引力與列車阻力的平衡。因為列車阻力是以每公噸若

千公斤(或每噸若干磅)計算的，假使已知道機車的牽引力，就可以算出所能拖引的列車重量或輛數。

關於機車載量的計算方法，鐵路上曾經用過的，大概共有四種。這四種方法，是逐漸演進而非同時的，順其前後次序而言乃是：

- (一)輛數或軸數計算法，
- (二)實載噸數計算法，
- (三)拖力計算法，
- (四)調整噸數計算法。

第一種方法，就是指定某一種機車，在某一區段間，可以拖行貨車若干輛，並不問車輛的大、小、輕、重、空、滿。這是最初使用的方法。假使鐵路上的貨車載重都是一律，構造都是相同，此法當然可以使用。無如實際上都非如是簡單。於是就有以軸數來計算的，比較是進了一步。但因貨車構造不同，軸上載重各異，而且相差很大，所以也是不準。比較再要進一步的，就是以某一種貨車為標準的輛數計算法。譬如以四十噸車為準，則二十五噸車一輛可以說是相當於四十噸車一輛之幾分之幾。此法在輛數方面，固然準確，但不能分別列車之係空車，或重載，或空重混合，因之對於機車的牽引力也不能確定，(按貨列車之阻力滿載與空車大不相同)。而且應用時也頗費計算，所以不甚適用而逐漸廢除了。

第二種方法，是以全列車車輛皮重，再加貨物實重的噸數計算。例如某機車之載量為一千公噸。則組織列車時，祇要掛上一千公噸重量的車輛（皮重加實重）就行，並不問全列車的輛數若干。此法在實用上確有相當便利。所應用的原理就是假定：「貨列車的重量每一公噸所需機車牽引力相等」。但自從貨列車阻力經過實地測驗後，就發現上述假定的錯誤。原來貨車阻力之變化甚多，不但受外面環境的一切影響（如坡度，彎道，氣候等），就以貨車本身而言，阻力之增減，除與行駛速率成正比例以外，其所載重量亦有關係。今舉兩個淺顯的例子：

（甲）設有滿載的四十公噸車十輛，組成列車，貨重計為四百公噸，皮重每噸十八公噸，十輛計一百八十公噸，全列車共重五百八十公噸。

（乙）設有每輛載貨十公噸的十五噸車二十九輛組成列車，皮重每輛十公噸，再加貨重共為二十公噸，全列車總重五百八十公噸。

如應用第二方法，則凡是載量六百公噸的機車均可拖動甲乙兩列車的任何一列。但實際上，如僅能拖動甲列車的機車，決不能拖動乙列車，反之，如能拖動乙列車的機車拖甲列車時，至少還可以加挂五輛四十噸車。原來甲乙兩列車重量雖然一樣，所需的牽引力都並不同。如今假定此兩列車的行駛速率，均為每小時二十公里，而推算其阻力：

（甲）重五十八公噸的貨車其阻力在上述速率時，每輛約為一百十六公斤，（即每公噸約

爲二公斤)，全列車共爲一千一百六十公斤。

(乙)重二十公噸的貨車，其阻力在土速速率時，每輛約爲六十公斤，(即每公噸約爲三公斤)，全列車共爲一千七百四十公斤。

除去他種阻力不算，甲乙兩列車如在平地直道上，以每小時二十公里的速率行駛時，所需的機車牽引力，甲爲一千一百六十公斤，乙爲一千七百四十公斤，其相差爲二與三之比。以上的例子，僅以滿載車與半載車比較，若全以空車組成列車，其差額還要大。所以第二種方法的原理依據已屬錯誤。其機車載量，原由牽引力以列車總阻力相除而得，今貨車阻力却是參差不一，則將以何爲準呢？

第三種的拖力計算法，在理論方面最爲準確，就是指定某種機車，在某區段間及某行駛速率之下，其牽引力除掉用來轉動機車本身及拖行煤水車以外，尙有可供拽行列車的拖力若干公斤(或若干磅)。此法在實用方面可是很不適宜。組織列車的人員在配挂好了以後，還須推算全列車的阻力，豈非是麻煩的事，所以結果還是不能實施。

第四種的調整噸數計算法，乃是現今最適用的一種，而於理論實用兩方能兼籌並顧的。因爲機車載量與列車的輛數及重量均有關係，二者必須同時算到，上面第一，第二兩種方法的不準確，就是因爲祇取一項而忽略了其他一項的緣故。調整噸數計算法的原則，就是在每一輛車的實重上，加上一個調整率(或稱調整噸數)，然後全列車相加，而使此列車每一調整所噸

需的機車牽引力均是一律。如仍引用上面的甲乙二例來說明：五十八公噸重的貨車，其阻力為每輛一百十六公斤，故每一調整公噸的阻力，應為 $\frac{116}{58}$ 。同樣，廿公噸重的貨車，其阻力為六十公斤，故每整公噸的阻力應為 $\frac{60}{20}$ 。此二項須使相等，即 $\frac{116}{58} = \frac{60}{x}$ 。由此等式可以算出調整率為每輛二〇·七公噸。於是甲列車的調整公噸數就是在實重五百八十公噸上，再加十個調整率，即二百零七公噸，共為七百八十七公噸。乙列車應加二十九個調整率即六百公噸，共為一千一百八十公噸。二列車的調整噸數適為二與三之比，即與其所需機車牽引力之比相同。以上僅為舉例方便起見，約略說明調整率的如何作用，實際計算時還須將軌道坡度及彎道的阻力一併加入，所以調整率的數值沒有如此之大。再有一點要說明的，就是調整率僅不過是虛擬之數，其功用就在平衡機車與列車的載量，故不能作為重量看待，倘編製車務統計時（如貨運統計之類），仍應以列車實重計算。

關於機車調整載量的計算方法，簡單言之，共有下列的幾項步驟：

- (一) 照前述牽引力公式求機車之最大牽引力。
- (二) 由(一)所得，求機車在各種速率時動輪邊上之牽引力。
- (三) 由(二)所得，減去機車及煤水車在各種速率時之阻力，及坡道彎道上行駛之阻力，而得煤水車軛杆上可應用之拖力。
- (四) 查明某區段間最大最長之坡道及彎道，並酌定列車在坡道應維持之速率，由此求每

類每輛貨車之阻力，及在坡道彎道上之阻力。

(五)取最輕及最重兩種貨車的總阻力，求調整率，及每一調整噸的阻力。

(六)由(三)所得拖力，以每調整噸的阻力相除，即得機車的調整載量。

計算詳細規則，前交通部制定國有鐵路行車規章(中文本)附則第五之「貨物列車載重之計算法」可以參看。

津浦鐵路現已實行此法。全綫計分爲浦蚌(浦口至蚌埠)，蚌泰(蚌埠至泰安)，泰濟(泰安至濟南)，濟津(濟南至天津)四段，每種機車在每段均規定兩個調整載量，一是貨列車用的，一是客列車用的。此項載量又分別爲冬夏季，及燃中興煤或燃開灤煤，冬季列車阻力增加，開灤煤則火力較小，故其載量均較低。每段又規定一調整率，其數自每輛六公噸至八公噸不等。

調整噸數計算法計有兩特點：第一，在使機車拖帶列車時，不論列車之車輛或重，或輕，或實，或空，或輕，重，空，實，混合者，均得有同量之效能。第二，在使機車之載重分配適宜，而得運用上之最大經濟，俾將運輸成本減至最低。

車輛阻力乃是計算機車載量時最重要的元素。在二十年前美國伊利諾大學的許密得教授(Prof. E.C.Schmidt)曾經做過精密的測驗，其所得結果至今奉爲標準。前面所舉兩例，以及津浦鐵路計算機車載量，所有車輛阻力亦均根據他的報告。我國鐵路的軌道及車輛構造與美國

鐵路不同，如採用許密德氏的車輛阻力是否相宜，實難懸揣。現在鐵道部正在舉辦聯運，似可購置一輛機力測驗車（Dynamometer Car）。輪流在各路測驗機車阻力，及軌道，車輛等的阻力，由此可制定一種標準的載量計算法，各路一律，則不但聯運機車，車輛，過軌時可以便利不少，就是機車運用之效率亦必能大為增進。我國鐵路機車本極缺乏，倘能充分利用機力，減少虛糜，同時更使各路通用以求調度上之經濟，不啻在無形中增加若干機車，對於聯運前途必然大有裨益也。

（完）

說「速度」

玉旋

凡是在自然界的物體，都是能移動的，小的像塵土，能在空中飛揚，大的像星球，能在天空中運行。至於各種動物，能自由的時時刻刻從某一處行到他一處，而所謂萬物之靈的人類，能戰勝自然界的人類，他的行動，是與各種物體或各種動物的移動不同的！不同在什麼地方？他的行動，是有進化的！

人類起初的行動，當然就是步行，以後制服獸類中牛馬之類，尤其是馬，使他為人類効奔走之勞，或是騎乘他，或是使他駕車，為陸地上的行動，又創造舟楫之利，為水路上的行動，那可算是人類行動的第一期進步。後來人類科學進化，發明了蒸汽機，造成輪船為航海之用。又造成了機關車，在鐵道上牽引整列的列車，為陸路上行動的利器。那可算是人類行動的第二期進步。後來又研究航空，先後發明了氣球，飛行氣球，飛艇，等等。那可算是人

類行動的第三期進步。以後或者再有進步，亦未可知。

以上所說人類行動的進化，不但行動方法的進化，並且亦有快慢的進化，什麼叫快慢？就是科學上所稱的速度，爲什麼要叫速度？因爲快慢兩個字，是太浮泛的，沒有確定的界說，乙物的移動，比甲物的移動快些，說是乙快甲慢，但是丙物的移動，比乙物的移動更快，那末丙快，乙又是慢了，有什麼確定呢？所以科學上要說速度，速度是從行動的距離，與行動這個距離所需要的時間而定的。如某物體用一秒鐘時間，從甲點移至乙點其距離爲十公尺，那末這物體移動的速度就是每小時三十六公里。因爲他一秒鐘移十公尺，一分鐘就移六百公尺，一小時就移六六三十六公里。但是這個說法，是假定這個物體的行動，每秒鐘都是行十公尺的，實際上這樣行動均勻，不是常有的，往往每秒鐘所移動的距離是不同的，那末他三千六百秒所移動的距離積起來算，就是他一小時所移動的總距離，如其這個總距離爲三十六公里，那末他的平均速度爲每小時三十六公里。所以力學上速度的定義說是「行動的距離，以所用的時間除之爲速度」。

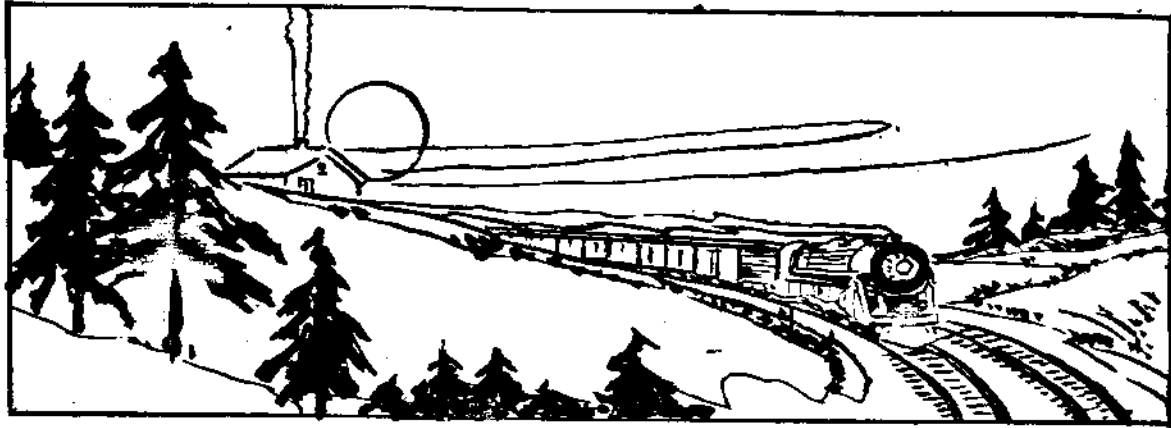
速度的定義是如此。吾們在路言路，談談鐵路上列車行駛的速度問題，鐵路上的速度分幾種呢？分三種。就是營業速度，列車速度，最大速度的三種。什麼叫營業速度？譬如有一趟列車，從他出發的一站，到他達到的末一站，一共有一千二百公里，不管他途中經過多少站，亦不管他在途中各站停了多少時間，從出發的鐘點算起，到達到末一站的鐘點，照他行

駛時刻表，連各站站點一總是五十小時，那末這趟列車的營業速度，是每小時廿四公里。因爲一千二百，擊五十去除他得二十四。什麼叫列車速度呢？譬如一趟列車，從第一站開的鐘點算起到經過第二站的鐘點用二十分鐘，這兩站的距離爲十二公里，那末這個列車速度，是每小時三十六公里。因爲二十分是三分之一小時，十二擊三去乘他，得三十六。這兒應當注意的，是同一趟列車，他的列車速度，比他的營業速度高些。因爲營業速度，是用列車行駛的時間加入各站停車的時間，把這各時間的和來除各站距離的和。所得的得數，是營業速度。那列車速度，是不算停站的時間的，就把列車行駛的時間，來除行駛的距離，所得的得數，是列車速度。後者當然比前者高些。還有什麼叫最大速度呢？不是剛纔說過，行動的物體，不能每秒鐘所行的距離常常都是一樣的麼？列車亦是這個例，他的速度不能每秒鐘都是一樣的，譬如剛纔說的第一站到第二站的距離是十二公里，一趟列車從第一站行至第二站用時二十分鐘，二十分鐘是一千二百秒，十二公里，以一千二百除之，得多少？得十公尺。這樣說每一秒鐘，應當行十公尺。二十分鐘就行十二公里。事實上能不能每秒鐘行十公尺？是不能的。總有多少秒鐘，算他所行的距離，每秒不到十公尺，此時所走的路程比應當走的少走了些。然亦有多少秒鐘算他所行的距離。每秒超過十公尺的。超過十公尺的時候的速度，是比列車速度大些。此時所走的路程，比應當走的多走了些。少走的和多走的平均起來，可以不誤點。那超過列車速度，究竟許他超過多少呢？那末必須要規定一個限度。譬如這個限度

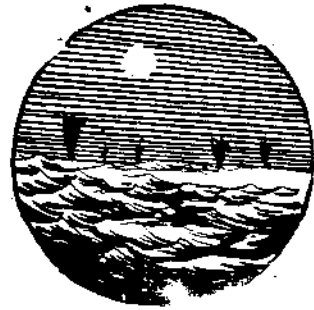
，規定的是每秒鐘不許超過二十公尺。那末就是規定的最大速度為每小時七十二公里。所以同一列車，他的列車速度，比他的營業速度高些，他的最大速度，比他的列車速度又高些。速度既定之後，那快慢就有標準了。譬如規定的速度，是每小時十五公里，如走了二十公里，那就算太快了，若是規定的速度是每小時一百公里，那末走九十公里還是算慢。所以要知道一趟列車走的快慢，先要知道他規定的速度，不能隨意判斷他是太快，或是太慢的。

規定最大速度的理由。一方面為機力，軌道狀況，安全等等關係。又一方面是與行車准點問題有關係的。警方規定的最大速度是每小時五十公里，列車速度亦是每小時五十公里。那末列車就不好准點了。因為剛纔說過，列車行走的速度，有時比他的列車速度小些。此時少走了路程。有時比他的列車速度高些。此時多走了路程。少走的和多走的平均起來，可以不誤點。如其規定的最大速度和列車速度相同。那末只能有少走路程的時候，沒有多走路程的時候了。因為要多走路程，速度必定要比列車速度高，如今列車速度就等於最大速度，要比列車速度高，就是超過最大速度。但是不許超過的，那末如何能多走路程呢？所以列車就會誤點了。就是無論如何良好的鐵路，機車軌道等都是盡善盡美，或者就說是歐洲先進國的各鐵路，假使要規定最大速度等於列車速度，那末那些最好各鐵路的列車亦就通通會誤點了。所以最大速度，總要比列車速度，高出許多，方纔是合理。並且亦是歐美各國鐵路的通例。

(完)



蘇俄鐵路之電氣化



蘇俄鐵路之電氣化

葛宏譯

——第二次五年計劃之大企圖——

(譯自 Electric Railway Traction 一九三三年十二月號)

蘇維埃社會主義共和國聯邦交通人民委員會提議在第二次五年計劃期內國有鐵道須電化一萬八千公里以上，然此雖僅佔鐵路全哩程百分之二七，而電化路線將可吸收貨物之運輸總量百分之三〇至百分之三五。改建工程業已着手於各幹綫及其附屬綫，全都改建綱目已由中央組織委員會集全邦電化聯

譯 述

合會對討論所得，列之於后。一九三三至三四年之項目，基於財政之緊縮，已被減至四一五公里之路綫；因此，全綱目之主要部分在一九三七年之終期似無完成之希望，且麥曼斯·列寧格勒·莫斯科·卡科夫 (Murmansk-Leningrad-Moscow-Khar'kov) 間幹綫之改建工程業已延期。

幹綫：

麥列莫卡哥巴 (Murmansk-Leningrad-Moscow-Khar'kov-Gori-Batum) 間，支綫：卡洛 (Khar'kov-Losvaia) 阿條 (Armarir-Tuapse) · 普基 (Prohladnana-Guider nes) · 哥第 (Gori-Tiflis) · 薩波 (Samtredi-Poti) · 等綫。

蘇俄鐵路之電氣化

庫諾古斯瑟哥下莫 (Kunnsk-Novosibirsk-Kurgan-Sverdlovsk-Shemordan-Gorki-Nizni-Novgorod-Moscow) 間。支綫：諾安 (Novosibirsk-Ansherskaia) 支綫。察德沙 (Chapino-Dnepropetrovsk-Saporoshie) 間。及察底斯士 (Chapino-Debalzevo-Sverevo-Stalingrad) 間。喀亞卡馬島 (Karaganda-Akmolinsk-Kartori-Magnitogorsk-Ufa) 間。

支綫及地方綫：

頓 (Don) 盆地。

莫斯科地方。

烏拉爾地方，包含拍爾姆，斯末羅夫斯克，車里雅賓斯克 (Perm-Sverdlovsk-Chelabinsk) 區域。

庫斯巴士 (Kuzbass) 地方。

中央亞細亞地方。

一九三二年初步之改建工事需費四千八百萬金盧布，且此年終薩蘭姆坡 (Suram Pass) 綫之斯策 (Staliniski-Zestafon) 段四十哩，及拍爾姆 (Perm) 綫之啓察 (Kisel-Chussovskaiia) 段八十哩路綫之一部業已使用電力行車；拍爾姆綫用之電氣機車七輛，乃從意大利所購，莫斯科附近之鐵路如索薩 (Sof

rino-Sagorsk) 間及列奧 (Leningrad-Oranienbaum) 綫之電化工程亦已成於一九三二年。高加索地方之民涅拉羅服斯愷雅 (Mineralovodskaiia) 綫，乃與巴·羅 (Baku-Rostov) 本綫聯絡經過皮阿提哥斯克 (Platigorsk) 厄森圖奇 (Essentuki) 瑟勒斯諾服斯克 (Shelesnovodsk) 等肥腹地方。業於本年 (一九三三) 七月一日開始電氣行車。此綫又包含至瑟勒斯諾服斯克有百分之三。六坡度之一支綫。

薩蘭姆坡路段為波提 (Poki) 至巴庫之外高加索幹綫之一部，且包含許多百分之一。五至三之坡度，其二哩半則在隧道之內。此段設備三〇〇〇伏爾脫直流電制，貨車及客車各用裝置電氣制動機之〇。〇。式機車運轉；最初之一台為設在斯刺涅塔狄地方 (Sohenechady) 之英國通用電氣公司承造，其餘部分係由莫斯科之電機工廠合全通用公司承造。此種機車每小時產生二七二五馬力，同等牽引力五二〇〇〇磅，速率每小時一九。六哩，最大起動力七七〇〇磅。此機車使用條構架，一般採取美國之標準。至其主要之容積則如次：轉向架之軸距一三呎九吋，總軸距四〇呎，車頂多解架壓下時車之高度一五呎一〇吋，全長五三呎一〇吋，實車重量一三〇噸，內含砂一二噸。敞閉機備有四十二個電力接觸路。

and 48 notches for regenerative braking. 空氣軔係到站停車時使用。此中機車二輛在薩蘭姆，山坡上之百分之三坡度，施用牽引貨車之平均速率每小時一九哩，但用蒸氣機車牽引每小時則為七·五至九哩。

蘇俄鐵路電化之企圖如斯之大，為保持適度之製造費與維持費，及使全部網目能在相當期間逐漸完成，故需求最大標準化之電流制度，架空綫之設備，車輛以及其他等件，則殊為明顯。惟最重要之一問題則為所採用之電流究屬何種；經詳細計算之結果，蘇俄各路線，此所適用之各種電流制最為合宜者，其計算表列后：

- (1) 鄂木斯克至察尼(Omsk-Chani)，長一三七哩，最大坡度百分之〇·四，每年運輸對於路線每公里最大為二千六百二十五萬噸載公里，路線每公里最小為五百二十五萬噸載公里複綫。
- (2) 伊勒司至鄂斯科爾(Eliz-Orskol)，長一一六哩，最大坡度百分之〇·九，每年運輸對路線每公里最大為一千一百二十五萬噸載公里，路線每公里最小為二百六十二萬噸，載公里，單綫。
- (3) 那夫特盧格至薩謨特勒狄(Navling-Samtredi)，經

蘇俄鐵路之電氣化

薩蘭姆坡，長一五六哩，最大坡度百分之三，每年運輸對路線每公里最大為七百五十萬噸載公里，路線每公里最小為三百萬噸載公里。

為假定各種電力之制度，總計已作一三〇組之計算，其最重要者則如后：

- (a) 三千·五千，及二萬伏爾脫，直流制。
 - (b) 一萬五千伏爾脫，二五周波單相。
 - (c) 二萬伏爾脫，坎多(Kando)相，變流機制度之五〇周波單相。
 - (d) 二萬伏爾脫，五〇周波單相，裝置蓬加，克虜伯尙(Punga-Krupp-Schon)式電動機，如用於德國之各種工業制度。
 - (e) 二萬伏爾脫，五〇周波單相，裝置布朗，波維立(Brown-Boveri)式水銀弧整流機及缺轉換器之電動機。
 - (f) 一萬伏爾脫，五〇周波三相制。
- 各路線運輸所需要列車之數目，如示於第一表；與其使用何種電話制度，可無須加以多大選擇，倘將其建設費及行車費各自互相比較，則此項類似之點即至消失。第二表及第

制流電之種各給供所與目數之車列(表一第)

制 流 電			名 綫	重 荷
單相 50周波 Kando, Punga schen 三相 直流 20,000 Voets	單 相 16 ^{1/2} 及25 周 波	直 流 3,000及 5,000 Volts		
39	39	39	Omsk-Chani	繁 忙
30	28	26	Elez-Oskol	
30	28	26	Navtlug-Samtredi	
8	8	8	Omsk-Chani	清 淡
8	7	6	Elez-Oskol	
12	11	11	Navtlug-Samtredi	

三表各以三千伏爾脫，直流制為標準，其成本與各種電流制之變壓用費及行車費作一比較但兩表之所列之母數表示使用電氣制動方法為善。第四表乃表示各路線之平均設置費及行

車費，此表之子數係表繁忙運輸，其母數則表清淡運輸。再此表之最後兩欄亦係將三千伏爾脫，直流電制為標準，並表示各種電流制度所需銅及鋼之數量。

蘇俄鐵路之電氣化

第二表：各種電流制與三千伏爾脫直流制之設備費用之比較

電			流 直			名 綫	荷 重
單							
16½周波 15,000Volts							
整水 流銀 機弧	Bergmann 發式 機電 電動	同各 期配 變電 流站 機裝 設	20,000 Volts	5,000 Volts	3,000 Volts		
103.4 101.5	114.0 111.6	118.0 111.0	78.7	107.6	100	Omsk—Chani	重
103.7 105.0	112.8 112.8	117.5 117.8	85.4	106.1	100	Elez—Oskol	強
102.8 104.0	113.0 113.5	117.0 115.0	82.6	106.5	100	Navtlug—Samtredi	
96.4 97.3	107.4 113.1	112.3 113.1	79.8	94.4	100	Omsk—Chani	
98.1 99.5	107.8 108.7	111.8	84.4	98.5	100	Elez—Oskol	不強
87.0 89.1	96.8 99.5	100.3 103.0	72.3	92.9	100	Nartlug—Samtredi	

蘇俄鐵路之電氣化

第三表：各種電流制與三千伏爾脫直流制之車費比較

荷 重	流 制 度								
	三 相	相					25周波		
	100,000 Volts 銀電綫	50周波 20,000Volts					15,000 Volts		
50周波 10,000 Volts	Punga Schon 式 機車	Kando 式 機車	Split- Phase 式 機車	Brown- Boveri 式 機車	發機車 裝設 電動	整水 流銀 機弧	Bergmann 發式 電電 機動	同各 期配 變電 站裝 設	
強	103.9	83.0	84.0	90.0	88.0	106.1	103.3	111.5	115.5
					87.5	107.0	101.5	114.0	113.7
	116.0	92.0	89.0	95.6	89.8	107.8	103.1	110.0	114.3
					87.7	108.8	105.0	111.5	105.0
	132.0	87.6	86.4	94.1	89.0	105.8	102.8	98.6	102.1
					89.1	106.4	105.8	100.7	103.7
不強	140.5	82.8	83.3	86.3	85.5	94.7	95.8	101.0	108.8
					85.0	95.2	97.8	102.7	110.7
	161.8	88.9	89.0	92.5	88.0	98.1	97.7	105.0	107.8
					87.5	98.0	98.8	106.4	107.6
	166.0	75.4	75.4	78.4	77.8	87.7	86.5	93.7	98.0
						89.0	89.0	96.5	10.50

蘇俄鐵路之電氣化

蘇俄鐵路之電氣化

流						電			名 綫
25 周波 15,000 Volts			16 1/2 周波 15,000 Volts			流 直			
整水 流銀 機弧	Bergmann 發式 電電 機動	同各 期配 變電 流站 機裝 設	整水 流銀 機弧	Bergmann 發式 電電 機動	同各 期配 變電 流站 機裝 設	20,000 Volts	5,000 Volts	3,000 Volts	
112.0	113.5	115.5	111.7	113.5	115.5	106.3	99.4	100	Omsk-Cahni
111.0	112.7	114.7	110.8	112.2	114.3				
108.2	109.3	111.1	108.1	109.5	112.0	102.8	100.3	100	Elez-- Oskol
106.2	104.2	109.0	105.7	107.0	108.8				
107.7	109.0	111.2	107.1	109.0	111.5	99.3	100.1	100	Nvatlug-Sam'redi
102.5	108.6	106.0	102.1	103.7	106.0				
110.8	111.0	114.5	109.8	112.5	115.0	102.7	99.7	100	Omsk-Cani
109.8	111.0	113.0	109.4	112.4	114.9				
107.7	109.3	110.9	107.5	111.6	111.3	102.7	99.7	100	Elez-- Oskol
106.0	106.3	108.2	98.0	108.0	109.8				
103.0	104.8	107.1	102.8	105.0	107.3	96.2	98.0	100	Navtlug-Samtredi
99.5	101.0	103.4	99.4	101.5	103.6				

七

第四表：——三千伏爾脫安倍與各種電流制之設置費與行車費及所需要百分率銅及鋼之數量之比較

度						
相 三			相			
100,000 Volts 線電饋	35,000Volts 線電饋		50 周波 20,000Volts			
50 周波 10,000 Volts	50 周波 10,000 Volts	16 $\frac{2}{3}$ 周波 7,500 Volts	Punga- Schon 式 車機	Kando 式 車機	Brown- Boveri 式 車機	電機 動車 發裝 電設 機
110.8	108.5	111.0	108.0	108.4	108.4 107.8	112.2 111.4
107.9	105.5	107.5	104.3	104.3	105.5 103.5	108.6 106.6
109.0	104.7	106.6	101.0	109.8	103.7 99.4	107.8 103.0
122.2	105.0	117.2	106.8	106.8	106.0 105.9	109.4 109.2
122.7	112.6	124.5	103.8	103.9	104.7 103.3	107.6 106.0
120.0	108.5	112.3	98.4	98.0	99.9 96.3	102.9 99.6

臺灣鐵路之電氣化

之需 數要 量銅	之需 數要 量銅	行 車 費	設 置 費	制 流 電
100	100	100	100	直流 3,000 Volts
105	36	100	82	直流 20,000 Volts
109	30		79	
107	38	101.5	89	單相 50 周波 Brown---Boveri式 電 動 機
105	32		84	
107	41	101	86	Kando 制
114	33		83	
107.5	43	101.5	87	Punga---Schon式 電 動 機
115	33		82	
130	60	106	107	機車裝設電動發電機
135	41		94	
114	49	(103)	93.2	Westinghouse 分離相之機車
120	36		85.7	
113	36.5	109	116	單相 16 $\frac{1}{2}$ 周波 各配電站裝設電動發 電機
122	35.5		109	
101	43	104	103	Ditto式 設有水銀弧整流機
109	33		95	
---	---	113	117	三相 50 周波 20,000 Volts
---	---		150	

上列坎多分離相及布朗·波維立氏式水銀弧整流機式之更新制度，雖能於各方面證明較佳，但蘇俄由此種設備所得之經驗尚少，故該國技師亦捨此不用。至使用二萬伏爾脫，直流電制，亦尚在純粹之試驗中。又以三相法架空綫之裝設過於繁複，因是俄國即擬開始製造三千伏爾脫，直流制之機具。此係由莫斯科環郊綫之一千五百伏爾脫，直流制及斯策

(Staliniski-Zestafoni) 綫之三千伏爾脫，直流制所得之經驗；而此制度為一重要之設備，在全世界中業已證明其價值。但為使設備現代化起見，一試驗的路綫現正設置二萬伏爾脫，五〇周波，單相之電流。其電力單位為各種不同之形式，即布朗·波維立氏式水銀弧整流機，蓬加，尙電動機，坎多相，變流機，及衛斯亭好斯 (Westinghouse) 分離相等。此

蘇俄鐵路之電氣化

綫正位於莫斯科之外郭，其長約五〇哩。

蘇俄之電氣化計劃案，除莫斯科，列寧格勒，卡科夫之現有市區發電廠以外，預定設立五七所之發電廠，但莫斯科與列寧格勒二市之電廠業已供給電力於郊外各鐵路。至新設之發電廠在第一次五年計劃期內曾經完竣三十所，又有十二所現正在建造之中，上述各廠所供給之電力作普通與行車之用。

英國至少有一公司對於俄國電氣化計劃為之供給電氣機具等件，殊堪注目。據本年（一九三三）八月十八日鐵路公報之記事，莫斯科郊外鐵路之電氣工業業由墨特洛坡力坦·維列斯（Metropolitan-Vickers）電氣公司承擔，且該公司最近又供給電動發電機等件於拍爾姆（Perm）區之奇察（Kisel-Chussobskaja）線。

蘇俄中央設計委員會豫期至一九三八年蒸氣營業路線之運輸密度·每公里可達三百三十萬噸載公里，電化路線每公里為一千二百萬噸載公里。至最密之運輸將為鄂諾（Omsk-No Vosibirsk）區，因該區現已達每公里一千六百萬噸載公里之密度，至第二次計劃之終期希望其數量增加一倍。中央設計委員會對於百分之二十。電化路線之必要設備，原擬存貯一

種之豫備金，但此項計劃恐難成事實，雖曾提及電化路線設置自動號誌一項。再運輸最密之其他路線則為車庫（Cheliabinsk-Kurgan）區，現每公里為一千四百萬噸載公里。

近報章登載坎柏爾（C.D. Campbell）密勒（M.S. Miller）二氏關於過去數年內俄國鐵路運輸事業之進展，在曼利（Manchester-Liverpool）區之運輸協會。發表一種有興趣之數字：一九二九年之貨運總計一千一百三十兆噸載公里，至一九三二年達一千六百九十三兆噸載公里。同期間之客運自三百二十兆增至八百四十一兆旅客公里。貨物之增加乃由鄉村產業之發達，尤以各鑛區鐵路沿線之運輸增加為著。烏拉爾地方自一九二八至一九三二年之運輸增加數量為百分之一一七，西部西北利亞百分之二〇〇，喀紮克斯坦（Kazakhstan）百分之三〇〇一九二八至一九三二年之間完成鐵路近四千里，此項路線百分之八〇係敷設於邊遠之地；其最重要者為土耳其西布（Turksib）綫九〇〇哩，特奧（Troitsk-Osask）綫，二四六哩，及波亞卡（Borovaya-Akmalinsk-Karaganda）綫等。現路線之總長為五萬二千哩，一九一三年則為三萬七千五百哩。

C. C. 式機車行駛薩蘭姆坡（Suram Pass）路段之結果，

引導軸尚須加以裝設。因此 L.O.O.L. 式機車業已設計，此項機車將在莫斯科附近之喀細拉市 (Kashira) 新工廠內建造，但廠址尚在建築之中，完竣之後，年可出幹線及輕便綫用機車各六百輛。第二次五年計劃之電化路線預計需要客車機車一千五百輛及貨車機車二千五百輛，在此期內機車之大部分將由科倫那 (Kolonna) 工廠承造。

新式機車之容積如下：軌距五呎，輪徑五二吋，定軸距一四呎五吋，總軸距五三呎六吋，全長六一呎二吋，車頂多角架壓下時車之高度，一五呎三吋；黏力一三八噸，總重量

本路黃河鐵橋救護之經過

查本篇原文係為英語，為本路工務處王處長所著，載於遠東時報，內容叙本路黃河鐵橋上年被大水沖擊時之救護情形，及今後防護方法，至為詳盡，爰特譯，登入本刊，以供參考。

熊正璉譯

一六八噸，最大軸載重二三噸；一小時三千五百馬力，同等速率每小時二一·七哩，牽引力五萬三千五百磅，最大速率每小時五三哩；裝設六個單式電動機；行駛坡度時用之電氣制動機及到站停車使用之喀山則夫 (Kashirnev) 式壓氣軛係與手動軛同時動作，但僅用於車體之後輪。條構架，中央互鈎，及彈性均力軛機均一體結合。又此項機車之一般機件係採美國式，電氣設備之特殊部分亦多依美國之標準。但各項機件擬在莫斯科電機工廠製造，喀細拉之工廠則為完成其結構。

(完)

在兩年以前揚子江洪水氾濫，結果釀成空前巨災，沿江一帶，災區縱橫數百里，至今未能恢復原狀，已成爲過去事實矣。民二十年夏黃河暴漲，洪濤之甚，較長江有過之無不及，本路縮殺南北，在中國交通史上，實佔有重要之一頁，爲任何人不能否認。今茲黃災之際，本路跨越黃河南北岸之

巨大鐵橋，竟首當其衝，始則險象環生，繼復橋基動搖，情勢嚴重，岌岌可危，迨經前夕積極搶救後，乃告幸免，故其工作經過，實有紀載之必要，抑尤有言者，黃河鐵橋此次幸免出險，僅屬暫時安全，至若將來黃災再發，本路鐵橋應如何防範保固，殊不能不預先籌劃也。

蘇俄鐵路之電氣化

本路黃河鐵橋救護之經過

本路黃河鐵橋救護之經過

黃河鐵橋始建於西曆一九零三年(即光緒二十九年)六月，至西曆一九〇六年(即光緒三十二年)五月乃告落成，其通車典禮於西曆一九〇五年(即光緒三十一年)十月舉行，該橋原由比國鐵路公司承造，建築費為二百六十五萬元，保固期限十五年，截至民國九年即屆滿期。當該橋興建之始，似未策劃永久，或因經費限制，初擬計劃，祇求暫用，當時認為一種急造之便橋，故於落成後數年，即着手於每年盈餘項下，提存準備金若干，以備重建新橋之用，嗣因內亂頻仍，累年所積之款，被北政府挪用淨盡，至西曆一九二一年(即民國十年)議建新橋之時，已無的款可籌，自鐵橋之保固期滿後，橋身即時現不穩，每遇河水盛漲之時，祇有於防禦之法，逐年加以改進，是亦於無辦法中求辦法耳。現在列車經行橋上，每小時速率減為十公里，約需二十分鐘，始克駛過全橋。

黃河鐵橋全長三千公尺，原有一百零二孔，但北端有二孔為昔年軍事炸毀，現祇有一百孔，兩岸橋台距離減為二千九百三十六公尺，(按第一〇二孔為民國十四年軍事炸毀，第九三孔及第四七孔為民國十八年軍事炸毀，以第一〇一孔填補第九三孔。)橋係直線單軌式，兩端三一·三公度

之提式桁樑共四十八孔，中間二一，一公尺跨度之托式鋼樑五十二孔，軌頭係升高九〇、四五公尺，而軌槽則分別升高八一公尺至八三、五公尺，全橋建築之圖樣，係屬新出，而橋墩之構造，則係用螺絲鐵樁鑽入地內，上築鋼架，以承橋樑，其螺絲鐵樁係每段長二公尺，以釘連繫，內灌三合土入於河床，約深一四、五公尺左右，全橋鋼鐵重量為四千四百噸。

去年七月八日黃河水勢逐漸猛漲，其最高水平達七五、二〇公尺，較以往最高水平祇差〇、二公尺，自該日起防護工作，加緊戒備，該主管橋工段為預防計，每日派工多名拔除各橋墩間水草及一切浮物，以免壅塞，并常川測水，以探橋身是否搖動，而策安全，在水平最高之時，因水力阻壓，急流冲刷，祇及三、五公尺，工作進展，頗為困難，至八月八日水標之變動，尚屬輕微，翌日則上漲達八五、六三公尺，至八月十日山洪暴發，河水竟突增漲一·五七公尺，打破八七·二〇公尺之水平新紀錄，當斯之時，察其情急，水勢繼續增漲，橋身愈呈危險，幸於二十四小時之中，至八月十一日水勢突退二·三五公尺，水平降至八四·八五公尺，形勢和緩，橋身幸免冲塌，事後考其速退原因，或係下游堤壩

潰決，積水得以暢流，自是以後河流冲刷，亦隨之約達六·五公尺矣。

除上述之危險外，所有北岸護堤岔道，及鐵路以西各村落，完全淹沒，盡成澤國，詹店至北岸間，被鄉民先後開掘九處，宜洩積水，更爲危殆，其開掘處之闊度自五公尺至十公尺不等，詹店地處本屬低窪，較黃河水道略低七公尺，每年河水盛漲之時，該處堤壩，均須決裂，不過水勢最多於一二日即可退去，故該處決口，隨即修復，以便通車，但此次水勢太猛，倘即加以填補，鐵路方面之保護，固屬安全，然居民之生命財產，關係亦深，若阻積水不讓宜洩，則鄉民何以爲生，故其開掘軌道，亦係情有可原，且彼等聚衆開掘，又復武裝圍護，倘更加以阻止，甚或釀成命案，雖欲稍事干涉，在事實上萬不可能也。

黃河鐵橋之危險情狀，既如上述，其由各橋墩間被水冲刷，察得之嚴重危機，復日見增加，於是詹店至北岸間之交通，乃不得不於八月十日暫告斷絕，同時橋工方面之修理，亦復進行不遺餘力，至次日上午四時水力激湍，以致第六十三孔至第七十八孔各橋墩全部發現動搖，各橋墩四周被水冲刷已有孔洞多處，正當拋擲壘石填補，及修復日前鄉民開掘軌間決

口之際，第七十八孔橋墩忽向東移動約二公尺，情勢甚危，乃從速加拋壘石維護，橋墩動搖，方始停止，至八月十二日第六十一號孔橋墩，亦發現搖動，向東移動約一公尺，於是派工駐守，倘萬一不救，即擬立將該墩拆毀，以免波及其他橋墩，且該橋墩間被水冲刷去之沙土，約入河床十二公尺，而鐵樁入地僅一四、五公尺，故危機立見，拆毀之意實不得已也。至八月十四日河流方向趨南岸，水澎湃，危險更甚，乃派工多名昕夕工作，儘量加拋壘石約至三千公立方，各橋墩方告平穩，若最近能無急湍，橋身危險，可以暫免。

當環境最惡劣之時，被水冲刷至八公尺或九公尺深度，入地內樁柱雖孤懸如高蹺，而鐵樁銅管接口處螺釘堅固，未被碰斷，亦云幸矣。

當此之時，水平降落，河道變遷，以致鐵橋南半部完全淤塞，水流趨向北岸，自六十孔至第九十孔皆係急流，以致河身漸窄，水力集中下冲，橋墩大受影響，乃僱工數千，一面開導淤塞，一面由南岸修築沙堤，直達第六十孔，然後溯河西上，遠至約十公里，以分水力，而護橋墩，且河床多係沙土，因受水力激冲，頃刻間可積聚爲沙阜，以致淤塞加重，又因沙質細膩，亦能冲散分浮水面，恰如厚漿，故沙

本路黃河鐵橋救護之經過

堤之築，以應環境也。

八月十四日詹店堤壩被挖之決口，已次第填補，而橋墩愈固，第一二次特別快車暫能通行橋上，其南來機車可抵第五十孔，北來機車可抵第九十孔，惟第五十孔至第九十孔一段，不能駛行機車，至八月十九日河水漸退，水平降落至八二，三五公尺，允為最低水平，至是黃河最高與最低水平先後渡過，路局為恢復交通起見，於日夜加拋壘石後，橋墩穩定，乃用小機車拖裝十四輛壘石之列車，經行橋上，以憑試驗，發覺橋墩並無變動，乃於該日恢復第一二次及第十二二次直達客車，并於八月二十四日恢復鄭石間第八十一二次客車，但在該段內一律須用小機車推送，以免危險，至八月二十七日橋身經用重大機車試行後，所有客貨列車，均一律恢復，照常駛行。

此次拋壘石之總量，共為二萬公立方，除由本路盡量供給，裝運三七〇車，由南北兩段運往應用外，其不足之數，經北寧路協助二十八列，津浦路協助四九一公立方，隴海路協助七〇〇公立方，共裝一五〇一車，計分八二列運抵工次，壘石每公立方，價七角八分至一元零五分，總計二萬公立方，約合二萬七千元。其運抵工次之起卸與拋壘工作，共

計需時十七天，費用七千四百四十元，統計此次黃災為患，全橋交通，僅中斷四天。

河水既平，潮流恢復常態，橋墩四周被水沖擊之孔洞，亦已填補無遺，墩體穩固，交通恢復，惟就鐵橋本身之安全而言，則相差遠甚，重建新橋既無的款，聽其仍舊，亦復危險，苟不及早圖之，深恐將來遺害無窮，茲就管見所及，擬具辦法四項列后：

(一)以四萬公立方壘石，普遍維護各橋墩至三公尺深，庶幾可保安全於萬一，此為最易施行及費用最廉之法，亦係該橋自構成以來，最舊之維護方法也，預估僅需四萬八千元。

(二)以九公尺長度之鋼片鐵格環，內實壘石，外用鐵絲網係縛大石，以護橋墩，此法最有效力，確可保固橋身，惟所費甚巨，約需一百四十五萬九千二百四十五元。

(三)用鐵絲網維護基石，分堆護持橋墩，每堆約重三百公斤，約需二十萬零六千三百元。

(四)於各橋墩原有鐵樁之外，另加四個，將原有及新添之樁柱，以釘連繫，與桁樑建築相似，俾於舊樁發

生鬆動之時，而新橋可以承重，并須深入地內二十公尺，約需四十五萬七千元。

上述辦法第一項為最簡便，價亦極廉，惟每年須視其沖去礮石之數量，加以補充，方可保固，其拋投礮石工作之時間，宜於天乾之季，則更有效，此法雖廉簡，亦經大部核准後，方能施行也。

由鐵路經濟觀點而言，對於黃河鐵橋之治療方法，用基石以護橋墩，似乎適用，惟該橋扼本路南北樞紐，不特為交通命脈，亦係軍事重地，而該橋保險之年已滿，似又不能不謀重建，以資悠久，再若橋身之鋼架係屬上等鋼鐵，建築迄今，猶完好如新，尙能經用，至其所遺當局隱憂者，全在橋墩時現動搖不克荷重耳，萬一黃災再發，此百孔千瘡之鐵橋，難免不有沖塌之虞，屆時國家與人民之損失，殊為不貲也。其此觀念在心，故又有建新橋之議，欲將舊橋保留不拆，改為公路，用意至善，另築新橋可用四十至五十公尺托式桁樑，建基入河床二十五公尺至三十公尺，約需八百萬元。因建基入河床二十五公尺至三十公尺，可以避免河流冲刷所致之一切危險，其所以採用短經間建築者，取其能於事變突生之時，易於換置，抑且為法最善所需極廉也。

本路黃河鐵橋救護之經過

西曆一九二一年(即民國十年)政府確定新橋計劃，招商投標，結果，得標者有比英合組公司法國遠東公司及法國永利公司三家，標價皆在國幣一千零八十八萬一千六百元之間，其橋樑經間，則定為兩端各長六七、五公尺寬四公尺，加長一二、五公尺寬二公尺，全橋係屬鋼製，總重量為一萬零四百二十三噸。

前交通部設立之重建黃河橋之特別委員會，對於該橋會詳加研究，惟於新橋縮短之計劃，并未提及，美國佛里曼 John R. Freeman 先生曾任運河委員會顧問，為美國著名之水力工程師，對於黃河橋之縮短問題，嘗發表言論，略謂新橋重建如果實現，河面可以設法填窄則橋身自易縮短，其長度可以減少現橋長度四分之一，蓋鑒於黃河下游，已有一處其河身寬度，祇有二百六十公尺，溯自舊橋完成之後，工程專家經長久之探討，由數年之觀察，對於河床之縮短，曾經幾度辯論，無論如何，萬難見諸實行，蓋黃災為患，居民苦之，若不但設法疏濬河道，惟填窄河身是謀，以求建橋之便利，則上游居民，為身家生命計，必誓死反對也。

橋之南岸積沙淤塞，以致急湍趨沖北岸，向上游成一、五公里之角度，而後偏轉下流，由西北向東南直瀉，至橋身

本路黃河鐵橋救護之經過

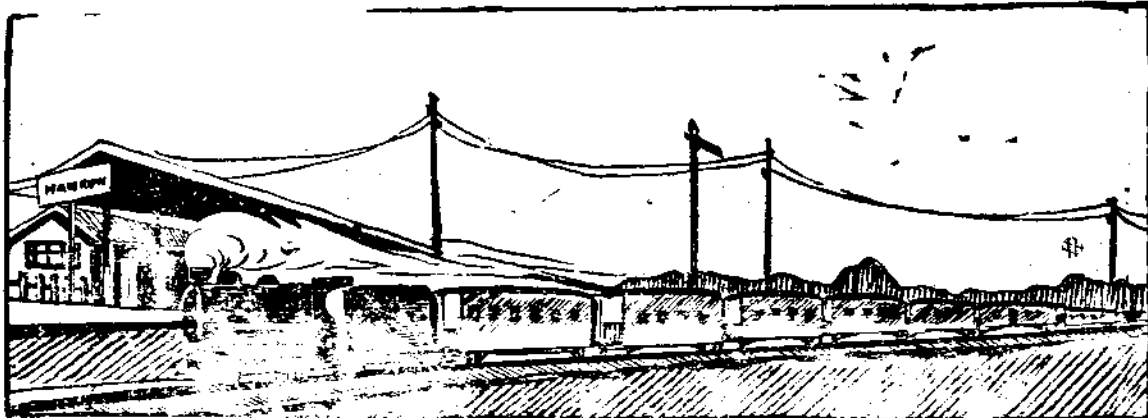
時成三十度之角度，而衝擊橋墩，其力度之偉大，雖無由驗明，可由沖擊橋墩時，降落約高二尺，形似瀑布，測知其速度，則為每秒鐘由一公尺至二、五公尺。

當河水氾濫時，北岸淹沒，水可直達廢店之大堤，水退後繼以淤塞，約深一公尺，因斯北岸沿堤支綫，及未被沖去之民房，全沒水沖，橋台以北，全村之泥屋，以及本路在該處租賃之車站房屋，亦被沖洗淨盡，上述支綫係特造以供運輸北岸護堤之石碇，去年經延展四公里，可以直達沁河之南家寨，路局并曾贈送該村壘石一萬公立方，以為拱護沁河堤壩之用，氾濫過後北岸之基石，全被沖去，水即鑽入地內，於是堤岸發生危險，尤以橋西一、七公里處為最危，迨由橋用壘石撥移三千公立方，運往填堵後，堤壩幸獲保全，倘今後欲加以適當之衛護，預估尚須沿北岸十一公里處，拋填壘石六萬公立方，約需費七萬二千元。北岸穩固後，不但本路可以減少危險，即道清路以及豫省北部，亦獲益不淺也。故豫府對於該項護堤用款，亦願加以協助，倘堤岸沖破，水侵入廢店，則黃河定必改道，原有河床即將涸竭，升高向北低流，經道清路北五五二公里處，計長一百二十二公里。

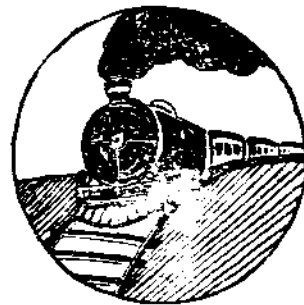
值水氾洶湧時，由上游漂下之蘆葦草木房屋船板，不一而足，流至橋墩，即被牽繫，所僱剷除該項浮物之工人，於急流之上，須鋸斧并施，工作極危，且隨除隨繫，殊難應付，事後一無損傷，可謂幸矣。

第七十一橋墩于民元時，(西曆一九一〇年)曾被大水沖斜，迄今其墩體不復垂直矣。但此其三合土支柱，雖已全部為水沖毀，該橋墩獨能絲毫無損，不亦奇乎。現正着手積極調查，對於該橋墩是否應根本抽換，以防傾陷，照舊法行之，祇須換一三合土支柱，即可承持。

該橋建造之初，各橋墩俱用厚層大石，以資圍護，落成之後，為堅固計，歷年共拋壘石十萬公立方，自光緒卅四年(即西曆一九〇八年)至民國二十年(即西曆一九三一年)間，因被水沖去，逐漸增加至一八一二五九公立方，去年大水沖去之壘石為數甚巨，其能存留于河床四公尺至五公尺深者，幾屬絕無僅有，在水災之前，曾經估計，以壘石圍護橋墩，最低限度，需有十公尺深之壘石，方足以保安全，但現在估計，祇需有二公尺至三公尺深之壘石，亦已足矣。



平漢鐵路建築新樂橋工程概要



調查

平漢鐵路建築新樂橋工程概要

趙福靈

第一章 導言

平漢為貫通我國北部之幹綫，而我國北部河流大多從西向東，路綫復由北而南，故沿途所經大河極多。初建時原係借用比國資本，由比國工程師主持，當時為資本所限，工程多甚簡略，其橋樑建築亦然，橋梁上部構造俱用鋼料，橋孔最大有達六十公尺者，但大多數橋孔俱在三十公尺以下。鋼梁構

造俱甚薄弱，其設計法照現在之力學理論觀之，極不合理，又計算橋梁各肢桿應力，俱不加算衝擊力，橋樑各肢桿於機車通過時發生衝擊力，已為現代橋樑專家所公認，照現行鐵道部規定之橋樑規範書計算；平漢路原有橋梁之載重力，實祇等於古柏氏荷重二十而已，現在行駛古柏氏荷重三十以上之機車，可謂危險已極。至於橋梁下部，即橋樑基礎，亦因當時既未得充分之參考材料，並欲節省工料，急於通車起見，其基礎亦甚簡單，除北平附近之蘆溝橋為英國工程師主，基礎其係用壓縮空氣潛函構造較為堅固外，其餘均由比國工程師主持，築於惡劣之地質上，所有橋基一律用打樁方法，雖間有用鋼鐵螺旋樁黃河及滹沱河橋乃其一例。而大多數則用木樁，長約七公尺至九公尺，四邊圍以木板樁，以防



現任新樂木便橋全側面影

止水流冲刷；但平漢路所經河流，河底多為細砂，水流湍急，冲刷力甚大，添加木板橋仍不足以資防護。故於基礎四周，復多投大蠻石以防流水之冲刷。但遇大水，橋台橋墩仍屢被冲毀，交通因之斷絕。

平漢路於二

二九公里外附近（屬於河北省新樂縣）與沙河相交，沙河發源於河北山西兩省交界外之山間，從水源至鐵路約長百六十公里，流域面積約四千平方公里，河底一面沙灘，河幅寬廣，夏季山洪暴發，水流湍急。築路時於該處河上，架有鐵橋四座，以北岸第一座鐵橋為最大，計七孔三十公尺及十六孔十

八公尺，其他三座，俱為二孔十八公尺，各橋間連以路堤，橋梁基礎俱用上述打樁方法。民國六年發生洪水，第二及第四座鐵橋完全冲毀，路堤冲毀約五百餘公尺，第一座鐵橋亦被水冲毀橋墩兩座，於大水數日後測量冲刷深度最大為八公尺，於此可推測發水時冲刷深度，實有十一或十二公尺。除將第一座橋修復外，其第二第四兩座則改為九孔十二公尺之拱形石橋，基礎打九公尺長之木樁，四週復以木板樁護之，至民國九年大水（較民國六年者略小）第一座大橋橋墩一座被冲，新築之第四座，（即拱形石橋）亦完全被水冲毀，事後復於該處建築四十九孔四公尺半之木架便橋，並在河床打洋灰混凝土一層，以防河底土砂被水冲刷。至今未變，此項木架便橋本係臨時便橋性質，且已經過十餘年之久，木質有腐敗之虞，修建正式橋梁實已不容再緩。查該處原有橋梁俱以基礎入地過淺，水流湍急，冲刷力大，遂為洪水所毀，此後建築新橋，自不宜再蹈覆轍，基礎尤須特別堅固，以收一勞永逸之功。該處河底地質大部份為砂礫夾少許粘土，探鑽至河底下五六十公尺處，仍不見有堅硬岩盤，基礎構造似以用井筒，方法為佳，支持活荷重及靜荷重，全恃井筒與地層內砂礫或粘土之摩擦抵抗力及地盤之承托力非，筒須沈下甚深，

縱使河底土砂被水沖去相當深度，其基礎仍不致發生危險。井筒基礎可用開頂做法，或用壓縮空氣潛函做法。本路自有大小打水機數種，足敷應用，又有機器打樁機數部可改作捲揚機，如用開頂做法，祇需製造挖土機斗數部，並將舊存之潛水衣數襲修理，即可着手興築，如用後法時，雖有縮短工作時間，而工費較巨，需用機器較多，又多為本路所無，且開頂沈井方法，與普通挖水井法無大差，異法包工中積有此種挖水井經驗者甚多，如用壓縮空氣潛函做法，則不易得有經驗之包工，故現在決用開頂做法。

第二章 地質調查

該處河底曾於民國八年試鑽數處，深達河底以下五六十公尺，其地質種類不一，有細砂層，有粗砂層，有粘土層，又有砂層內夾石子者，但仍未達到堅硬之岩盤。建築新橋地點附近，從前先後建有二孔十八公尺鐵橋一座，及九孔十二公尺石拱橋各一座，舊橋之一部份，沈入土砂內未能除去，又歷年為保護橋基減少水流冲刷，曾於附近河中投下疊石不少，為慎重起見，在井筒未沈下以前，應於各建築井筒之地，從新探鑽地質一次，藉此可以預知井筒沈下時，有無撞著舊橋或大疊石之危險，此項探鑽地質工作，已由本路之探地伙

平漢鐵路建築新樂橋工程概要

於二十二年十二月六日開始，鐵管內徑為二公寸，先將南北兩橋台地質探鑽完竣，即探鑽最接近舊橋之第一號及第二號（從北數起）橋墩地質，每處探鑽約二十公尺，於第二號橋墩

處河底地面下六公尺處撞遇大石，並將此石一部份取出，其石與上述兩座被水沖去之舊橋所用者完全不同，想為投落河內用以保護橋基之大疊石而已，其餘各處所探地質，與民國八年探鑽所得結果無異，第一層約五公尺為細

砂，其下約六公尺為粗砂夾石子，又其下約七公尺為大粒粗砂夾石子，再經一層約一公尺之細砂即達約厚六公尺之粘土



新樂橋上陸探鑽第二號橋墩地質時情形

層。以上四處地質，已於二十三年二月九日探完。因距井筒開工時期已近，其餘三處未探鑽之橋墩。俱離被水冲毀之舊橋較遠，故可毋庸續探，計南橋台共探二十公尺費時十七日，北橋台探二十五公尺，費時十九日。第一號橋墩探二十二公尺，費時十三日，第二號橋墩探十九公尺，費時十七日。共探八十六公尺，費時六十六時，其所需工費銀七百三十三元，平均每日可探一公尺三公分，每公尺工費銀八元五角二分。

第三章 設計大要

(1) 橋樑孔數及孔寬之選定 改建新橋之法，於該河上流建築堤壩，將該河之水，大部份導往北岸大橋，而於現在木架便橋處改築小橋，亦屬一種計劃。惟經詳細研究，建築堤壩工程浩大，且北岸大橋橋墩橋台基礎淺弱，流水洗刷，在在堪虞，孔寬減少危險更多，決非良策，現在木便橋為四十九孔四公尺半，總長二百二十公尺半。新計劃擬用總長二百四十公尺。該處水位既高，橋樑以下承式為適宜，其孔數及各孔寬度之配合有下列數種：

- (1) 八孔三十公尺下承鋼桁橋
- (2) 六孔四十公尺下承鋼桁橋

- (3) 五孔五十公尺下承鋼桁橋
- (4) 四孔六十公尺下承鋼桁橋

至於採用何種最為經濟，最為適宜，可作簡單之比較研究之：三十公尺之矮鋼桁橋以其結構不堅，鐵道部設計不採用此種型式，故不列入。橋台橋墩價格對於各種橋梁當有些少不同，惟做法無異，其每個價格相去當不甚遠。為便於計算起見，橋墩價格每個假定為一萬八千元。橋台每個二萬五千元，又三十公尺下承鋼桁梁每架重百零二噸（俱按古柏氏五十之荷重設計）四十公尺下承鋼桁梁每架重百三十一噸。五十公尺鋼桁樑每架重百九十噸。六十公尺鋼桁樑每架重二百六十噸。每噸鋼料架設油漆費以三百五十元計算，其總工料費大約如下：

- (1) 461,600元
- (2) 415,100元
- (3) 454,500元
- (4) 468,000元

參閱上列數字，知第二種最為經濟，且平漢路鋼橋除一兩座特殊者外，（漢口附近頭道橋二道橋共有六十公尺橋三孔）其餘俱為四十公尺孔以下，設該處採用每孔五十公尺或

六十公尺，將來於保養上亦多不便，又使以第一種改用土承鋼板橋，則路堤須較採用四十公尺下承鋼桁橋約提高一公尺半，非獨築堤工費增多，且離該橋約百七十公尺處，有已成橋樑一座，若將路堤提高，非將該橋改造不可，鋼料雖可減少，總工費必反增加。故仍以採用第二種較為適當。四十公尺鋼桁橋用鐵道部最近設計之標準圖。

(2) 井筒設計 沈井之井筒，或用磚砌，或用鐵筋洋灰三合土，而以後者為較堅固。每橋台橋墩可用一個或兩個井筒，普通磚砌井筒俱用圓形，故於橋台橋墩寬大者，多用兩個井筒，沈放時井筒倘發生傾斜，磚砌者即易於崩裂，故唯地質均勻之處，井筒矮小，工作簡單，且井筒數量甚少，模型板費用較大者，以用磚砌井筒為較經濟。至於本工程所用之井筒，沈下深度預定達十七公尺，且地質不均，砂礫粘土凡歷數層。而井筒共有七個，其型板可以反覆使用，自以用鐵筋洋灰三合土井筒較為得策。每橋台橋墩用兩個井筒，較用一個井筒可省許多材料及工費。但用兩個井筒時，各井筒之強弱不一，恐日後橋台橋墩有傾斜之虞。故本工程橋台橋墩只用一個洋灰三合土井筒。橋墩井筒用橢圓形，一為適合橋墩上部形狀，一為橢圓形利用穹窿作用，比較堅固也。橋

平漢鐵路建築新築橋工程概要

台上部形狀，本係方形，如井筒亦用橢圓，又覺太大，故以用方形為適當。至井筒應負之外力，為上部構造之靜荷重及列車活荷重，井筒周圍之土壓，沈下工作時發生之外力。必計算此等外力，而後其井筒之設計，乃能周密，唯精確推定井筒周圍之土壓，及沈下工作時發生之外力，為事實所不能。計算土壓固有種種公式，但能否適用之於計算地面十餘公尺以下複雜地質內所加於井筒之土壓，殊屬疑問。本工程所用之井筒構造，僅能按照已往各種先例而決定之。橋墩井筒為長徑九公尺短徑四公尺四之橢圓形，壁厚六公尺半，中間壁厚七公尺。井筒端角度為四十五度，下端以鐵板覆之。尖端用角鐵，中間壁只築至井筒壁直線之部份為止，使潛水仗自由出入井筒左右兩室。井筒壁堅之以縱橫鐵筋。橋台井筒為長八公尺寬六公尺之方形，壁厚八公尺，中間壁厚七公尺。鐵筋構造與前者無異。中間壁尖端與外壁平齊，惟中央開一孔，使潛水仗自由出入井筒兩室。井筒壁用 1:2:4 之洋灰三合土，井筒填肚最下層用 1:2:4 洋灰三合土。中間層填淨之砂，其上填 1:2:4 洋灰三合土，最上層填 1:2:4 洋灰三合土。

(3) 井筒沈下深度 井筒沈下之深度，須根據井筒應載

平漢鐵路建築新橋工程概要

之荷重及水流洗刷深度而定。今假定橋墩井筒沈下深度從低水位下十七公尺，則井筒所負荷重為：

荷重古柏氏五十之下承鋼樑及軌道重量	185噸
荷重古柏氏五十之列車最大重力	350噸
橋墩重量	281噸
井筒鐵蹄及壁重量	593噸
井筒填土三合土及沙重量	306噸

合計 1,415噸

井筒所受之總托力為浮力，井筒壁與土砂之摩擦抵抗力及井筒底地質之承托力。井筒四週如係土砂，則其浮力之作，用不甚顯明，為安全計暫時省略之。井筒壁之摩擦抵抗力，按諸往例，略為每平方公尺一噸起至四噸半以內，其範圍既如是之廣，精確之摩擦抵抗力，必俟試驗後方能確定，今使假定其摩擦力每平方公尺為二噸，井筒週圍面積凡三百六十四平方公尺，則井筒週圍之摩擦力，應為七百二十八噸。又使假定井筒底承托力為每平方公尺四十噸，底面積30.88平方公尺，其承托力應為一千二百三十五噸有奇，兩力相加得井筒總托力一千九百六十三噸，若遇流水猛烈，河底沖深，井筒壁一部分之摩擦力固當因以消失，但井筒週圍之土砂，

被水沖去，井筒及橋墩同時發生確實之浮力作用，兩力互為消長，於井筒之總托力，仍不致發生顯著之變更。井筒既能承載應負擔之荷重，又須於河底被洪水沖倒至最大深度時，仍不發生危險，則井筒頂應在河底面下一公尺，故橋墩與井筒實埋在土砂內有十八公尺之深。經計算結果（計算從略），河底土砂縱被水沖空九公尺，而於橋上行駛列車仍無危險。即遇民國六年之大洪水，河底土砂沖深至十一公尺時，仍可行駛慢車。以上計算井筒各種托力，俱不過根據學理暫行假定，為求慎重起見，於實際施工時，井筒沈下後尚須於井筒頂加以測驗荷重，俾可確知井筒壁之摩擦力。橋台井筒沈下深度亦可依上述方法決定之。惟橋台體積較大，流水沖刷力亦較弱，故井筒深度祇用十三公尺。

(4) 井筒施工方法 建築橋樑工程，以井筒沈下工作較為困難，其方法係於建築井筒地點，先將地面掘平搗實，安配鐵蹄，再築井筒最下部之鐵筋洋灰混凝土，俟經過一星期混凝土凝結後，即將模型板除去，將井筒內砂土挖出，使井筒緩緩沈下。若井內湧水不多，打水機可抽乾時，則用人工直接在井筒內挖取砂土，至井筒內湧水太多，不可在井筒內作工時，即用挖土機斗挖取砂土。至井筒沈下相當深度，

即停止挖取砂土工作，再築井筒身第二段（長四公尺），俟混凝土凝結後，照前法將井筒內砂土挖取，如遇井筒壁摩擦力太大，井筒重量不足，不能沈下時，則於井筒頂加載鋼軌。如是以四公尺為一段，將井筒沈至預定深度，即倒1:2:4洋灰混凝土一層，厚四公尺，在水中凝結。經過二星期後，即將井筒內水抽乾，再以混凝土及砂，將井筒內填塞。

第四章 工程預算

一、預算 本路所估之預算如下：

1. 六座E50.40公尺孔鋼樑.....331,800.00
2. 鋼樑架設及油漆工料費.....31,600.00
3. 橋墩井筒五個.....77,686.10
4. 橋台井筒兩個.....44,057.06
5. 橋墩五個.....11,575.30
6. 橋台兩個.....6,604.24
7. 築路堤及砌壘石滑坡.....19,864.00
8. 敷設軌條.....7,490.00

平漢鐵路馮村新橋基礎計劃

導言

貫流馮村之泚河，源出於山西之太行山。與華北各大河

9. 鑽驗地質工費.....1,200.00
 - 10 雜費.....15,703.30
- 總計540,600.00

編訂上列預算時，金價甚高，故鋼樑價格亦隨之而高，若照現在匯率計算，祇鋼樑一項，即可省約十萬元。

二、投標經過 鋼樑須俟橋基工程進行至相當程度後再行購買外，其建築橋基需用之鐵料洋灰等，均已由本路自行購備。橋基及路堤工程則招商承辦。業於二十二年八月開標，計投標者共七家，投最高標者為德商馬克斯，標價為十三萬七千餘元。投最低標價為包工倫欵，標價為三萬八千餘元。投次標者為包工高錫章，標價五萬五千一百九十五元六角七分。而本路預算則為六萬五千八百二十九元八角七分。（鐵料及洋灰除外）比較標價，雖以包工倫欵為最低，惟其所附條件不安，對於沈井時井筒內之水不負責任，故決定不取該標，而以投次低標價之高錫章承辦焉。

薛楚書

流，大抵相同。每屆夏汛，河流水面，驟升驟降。輒於一二日內，甚至十數小時中，河面滿漲或退落復原。四十年來，

平漢鐵路馮村新橋基礎計劃

最大之水患，共發三次，一在民國紀元前十二年，一在民國九年，一在民國十三年。基於民十三洪水高度，茲定該河最高水位，為 $+89.00$ 公尺。最低水位，為 $+86.00$ 公尺。查初築路時，該河之最高水位，定為 $+85.00$ 公尺。較現所定，實低 3.00 公尺。

洪水發時，常有樹板等物，隨流而下。冬季則乾涸無冰塊沖擊橋墩之患。河中無船隻航行。

河床地層之構造，曾經本路於民十四，派監工龔兆基，鑽孔研究。知其最上層全係細沙，次層為粗沙及砂礫，再下則為紅色黏土。

夏汛之水勢既急，其掏挖河床河沙之力亦猛。其最甚者，可掏挖至河床下約八公尺處，(高度 $+76.50$ 公尺處)至於掏挖至五、六公尺深處，實為此次洪水發時所常有。

關於氾河水嶺(Watershed of F.I.Ho)內之面積。而無準確地圖，可實計畫橋孔大小。現在規定洩水量，乃根據現有木便橋上游六百公尺處，測量氾河截面，在高水平時所得為二千二百方公尺(2200 C.C.M.)。同時估計其水流平均之速度，每秒鐘約有二公尺半。

本路路線跨越該河有兩處。原建有三孔三十公尺橋樑一

座($30 \times 30 \text{ M}$)又一孔十二公尺兩孔八公尺橋樑一座，($12 \times 12 \text{ M}$ 及 2×8)。因基礎過淺早被沖去；嗣再建四孔三十公尺($4 \times 30 \text{ M}$)一座，又兩孔四十公尺($2 \times 40 \text{ M}$)一座，均屬下承桁樑式(Pony Truss)。但基礎仍薄弱，復於民國十三年，被水沖毀，其後遂架木便橋，以維交通，迄今十載，木質漸朽，荷力日弱。加以橋基不甚堅固，一旦山洪暴漲，沖毀堪虞。故修建新橋，實為行車安全之急務。

設計要素

細究氾河之情形，及舊橋之歷史，與設計新橋有密切之關係。茲將各項設計要素，簡略說明如下：

(一)河床負重力 河床下之粗沙及砂礫，每一方公尺，約可載四十公噸(METRIC TON)之重力，若縱橫兩力亦加入計算，可增一半，共合六十公噸。

(二)木樁負重力 木樁負重力，全靠樁身四周之磨擦，本工程設計，按上海滬浦局規定橋身四周面積，每方一公尺，能負重九百八十公斤計算。

(三)橋基之深度 新橋基礎之深度，至少須做至最深掏挖位處，(即高度 $+76.50$ 公尺處)。如做較低一公尺，或二公尺，更屬穩固。

(四)採用單樑式之理由 逐河河床下，既無堅固之岩石，橋台橋墩建築在上，感不免不平均下沈之虞。故新橋以用單樑式之鋼樑。(Simple Spans)最為適宜。

(五)經濟跨度 新橋最節省之跨度，可採用美國「工程新聞」(Engineering News of Dec.14,1889)上所載之公式求之。

$$C = a + \frac{(R-20)^2}{b} \dots\dots\dots(1)$$

$$S = \sqrt{\frac{R-20}{a+400}} + pb \dots\dots(2)$$

此中C = 一孔之價值(銀元計算)

S = 一孔橋座中點至中點跨度(英尺計算)

P = 每個橋墩之價值(銀元計算)

a及b = 定數

今假定古柏氏 E-50 三十公尺下承鋼板梁 (Thin Plate Girder) (橋座點中至中點之跨度等於31.9) 重量為九十八公噸，每噸約估美金八十元；(就地安設費在內)又四十公尺下承鋼桁梁。(Through Truss) (橋座中點至中點之跨度等於41.4) 重量為一百三十公噸，每噸美金八十五元；(就地安設費在內)美金與國幣銀元兌換率，假定為三元二角計。

$$C = (30 \times 85) + 98 \times 80 \times 3.30 = \$35,900.00$$

平漢鐵路鄉村新橋基礎計劃

$$C = (40 \times 85) + 130 \times 85 \times 3.30 = \$35,500.00$$

將此數代入上述公式(1)內

$$25,900 = a + \frac{6779.9}{b} \dots\dots\dots(3)$$

$$36,500 = a + \frac{13409.6}{b} \dots\dots\dots(4)$$

解(3)與(4)得 a = 15,080, b = \$19,500.00。

假定橋墩之價值 P = \$19,500.00。

將a, b及P代入公式(2)內

$$S = 148 \text{英尺} = 45 \text{公尺} \text{ (橋座中點至中點之跨度)} = 40 \text{公尺}$$

淨空跨度。

由此觀之，如用四十公尺之淨空跨度，則橋上鋼梁，及橋下基礎，建築費之總數，為最經濟。

(六)軌底高度與水位之關係 新橋上之鋼軌底高度，應較現有軌底高出2.17公尺。(由高度188.04升為190.21)使最高水位，僅能與主梁下肢桿相接，同時亦可增大河流之水道。

(七)孔數之研究 水道應需之截面，可採用范寧氏(Fanning)之水量公式，推算如下：

$$Q = 900 M^{3/2}$$

平漢鐵路村新橋基礎計劃

此中 $Q =$ 每秒鐘排洩之立方英尺數。

$M =$ 受雨面積方英里數。

實測河道之橫斷面積 $= 2,200$ 方公尺，即等於 23,700

方英尺。

估計平均水流速度，每秒鐘 $= 2.5$ 公尺或 8.20 英尺。

故 $Q = 194,340 = 200M^{5/8}$

及 $M = (971,70)^{8/5} = 3846$ 方英里 (Sq. Miles)。

再按鄧氏 (Duns) 受雨表 (Drainage Table) 推求水道應

需之截面，則 3846 方英里受雨面積，應有排洩水道截面 11,9

80 方英尺。顧本河受雨區域，著水力量，甚為薄弱，所以此

數須加 30%。

故水道截面 $= 1.30 \times 11,980 = 15,599$ 方英尺

若用四十公尺桁梁橋，每孔均可容 160 方公尺或 1,720 方

英尺。

需要之孔數 $= 15,509 \div 1720 = 9$ 座

雖然一切水道公式，皆須斟酌損益，方合實情。是故實

地觀察，不能偏廢，尤在工程師之善用其學識經驗。但前所

求得九孔之數，似為最小限度，蓋本河在山洪暴發之時，狂

溢為災，殷鑑未遠，而前次被沖之橋，以總合 220 公尺之長

，猶且不能弭患，則九孔之外，再增加一二孔，亦不為多。若減少至九孔以下，殊非安全之策；既不安全，必有災損，就經濟言，亦屬非宜。

(八) 新橋之位置 附道路綫跨越處，抵河河流，分歧為

二；其北道流量較大，近三十年來，有遷移向南道之趨勢。

其南道則未改變地位。兩道河流面闊，幾等一公里。其水量

斷非一橋可以容納通流者。故規定五孔四十公尺橋座，(5 × 40 =)

40) 跨越北河道，四孔四十公尺 (4 × 40 =) 橋一座，跨越南

河道。兩橋之間，隔以道堤，護以蠻石。

(九) 各項縱橫力 一切之縱橫力，均已計算在橋墩設計

中，下列各項縱橫力乃假定以資設計者。

(甲) 列車縱力 (Tractive Force), $T = 4(4 - \frac{1}{30}) = 12$

此中 $T =$ 活重百分數之縱力；

$L =$ 載重長度之公尺數。

(乙) 風之橫力 $=$ 上肢桿及下肢桿每公尺三百公斤。

(丙) 列車之受風力 $=$ 規定之分布活重百分之十。

(丁) 橋墩所受之風力 $=$ 每一方公尺之懸影面積一百公斤。

(戊) 水流力 $=$ 每一方公尺之懸影面積八百三十公斤。

(十)浮力及沙土阻力 基礎所受之重重，將全歸河床地盤，及木橋周圍之阻力，担負之；其浮力及井筒與沙土之阻力，均未計入；因水無浸入基礎底面之可能，而井筒周圍之沙土，亦可隨時被水冲刷。

(十一)基礎築法之選擇

一、氣壓井筒(Pneumatic Caisson)固為可用，然不甚合宜，因：

甲、我國包工，少有能用氣壓井筒者。

乙、費用太昂。

二、鋼板樁(Steel Sheetpiling)亦不甚適用，因鋼價過昂，其費用較用鐵筋洋灰三合土井筒方法為貴。

三、洋灰三合土井筒(Open Caisson)用此法時，河底面層沙土，須先挖平，然後建築鐵筋三合土井筒。逐節沈之，每節高以三公尺為度；當第一節將沈沒時，即接建第二節，其連接處，應用適宜之鐵筋以鑲合之。筒中之水，則用抽水機類抽，使其乾涸。井筒既沈至預定之深度時，則繼以0.30公尺×12.00公尺之木樁，在井筒內打下。木樁之最上部份三公尺，應用三合土在筒底搗實封護，以資凝固。倘井底之水尚無法抽乾，可更以稠密之洋灰三合土用漏斗管(Tremie)

(十二)設法灌注，以資封護。若是封固之後，上層填肚之時，無復餘水上浸。

在我國建築三合土井筒，下沈沙土中，深度不宜超過十公尺；因沈井施工之不易，及各種機械設備之不充足。

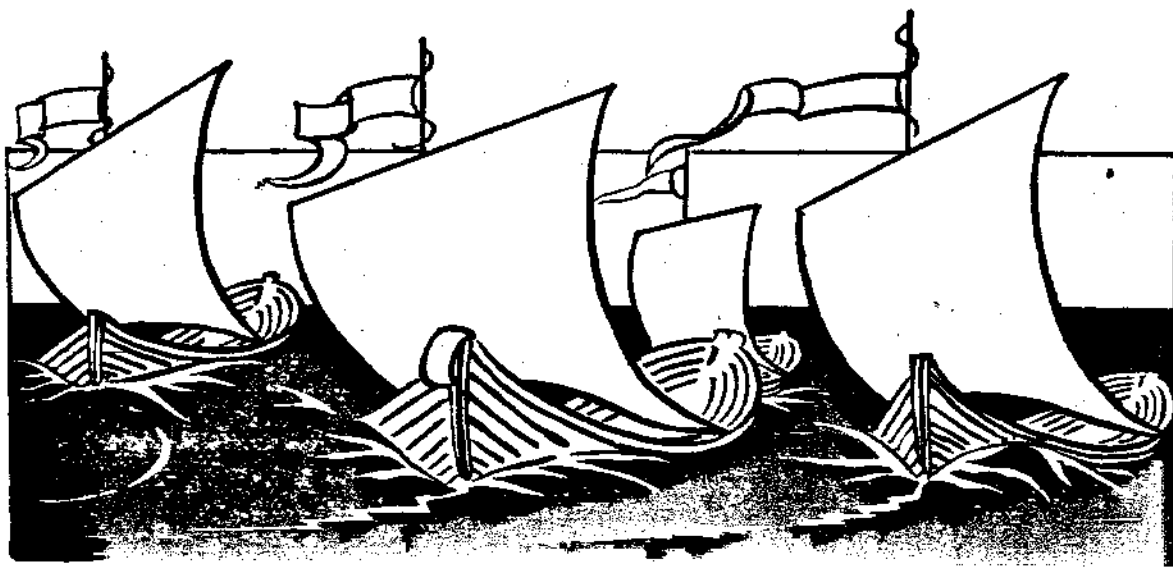
井筒下沈，務求正直。如下沈時，其平面位置，與規定地點，略有差異；應按下法糾正而補救之，欲使井筒向甲方傾斜移動，須先將甲方井筒底之土挖出，填於甲之對方井筒外部，則井筒自能向甲方傾斜下沈；然後再反其法而行之，以矯正其垂直之位置。

井筒設計，四周尺寸，須較橋墩略大，普通以三公分為度。俾下沈後，位置與規定地點，稍有差異時，尚可將橋墩略事移動。

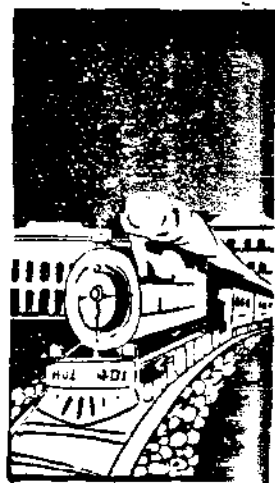
井筒牆之設計，宜有充分之縱橫鐵筋，以抵禦下沈工作時所發生之各種應力；牆中更宜備有相當之馬蹄鐵筋，以禦下沈時所受之剪力也。(附設計詳圖)

雪地阿拉斯加之大魚場

阿拉斯加州 Alaska 爲現在世界最大魚場之一，位於新大陸之極西北角。州之北部沿北冰洋，與西伯利亞之一端相近，沿太平洋岸附近一帶，設有大小魚廠達四五百家之多。該州原屬俄人管轄，後經美政府以七百八十萬美金之代價，向俄政府購得。現由美人經營，聞歷年來就漁業一項收入，已有五千餘萬之巨額矣。美政府對於捕魚時期爲七月初旬起至八月底。每星期自星期一起至星期六，每日自清晨六時起至傍晚六時爲捕魚時間。星期日例假休息，政府時或派有稽查詳察一切，給予獎勵或訓戒。魚廠之工作，分洗魚，切魚，罐頭裝魚，油漆商標等，此等工作，大半均賴機械。所捕得之魚，以大鮭魚爲最夥。魚長三尺餘，每條平均可裝六罐，每日工作時間無定，以所捕得魚之多寡爲標準。工人以日本人及菲列賓人佔多數，我國人亦多。其他美國，瑞士，意大利，墨西哥等國籍人民亦有之。該處終歲積雪，遍地皚白如銀，風景幽絕，益以樹木蒼翠，山溪環繞，誠海外仙境也。



平漢鐵路同人社籌備經過



專

載

平漢鐵路同人社籌備經過

一 發起緣因

二十二年冬，陳局長到局視事後，首注意於員工福利事業，故對於總局方面公益設施，異常重視。迭赴本路同人俱樂部，國術社及員工公寓視察，頗以精神渙散，設備不周為念，亟思擇一相當地點，將現有設置從事集中整頓。各處處長，亦以此事為不可稍緩之圖。會亞洲旅舍停辦，經公益課課長盧榕林之建議，利用該社址，將漢埠原有福利員工之設施，作有系統之組織，俾收整齊劃一之效，當蒙採納。同仁社遂從此開辦矣。

同仁社之意義茲略述如下：

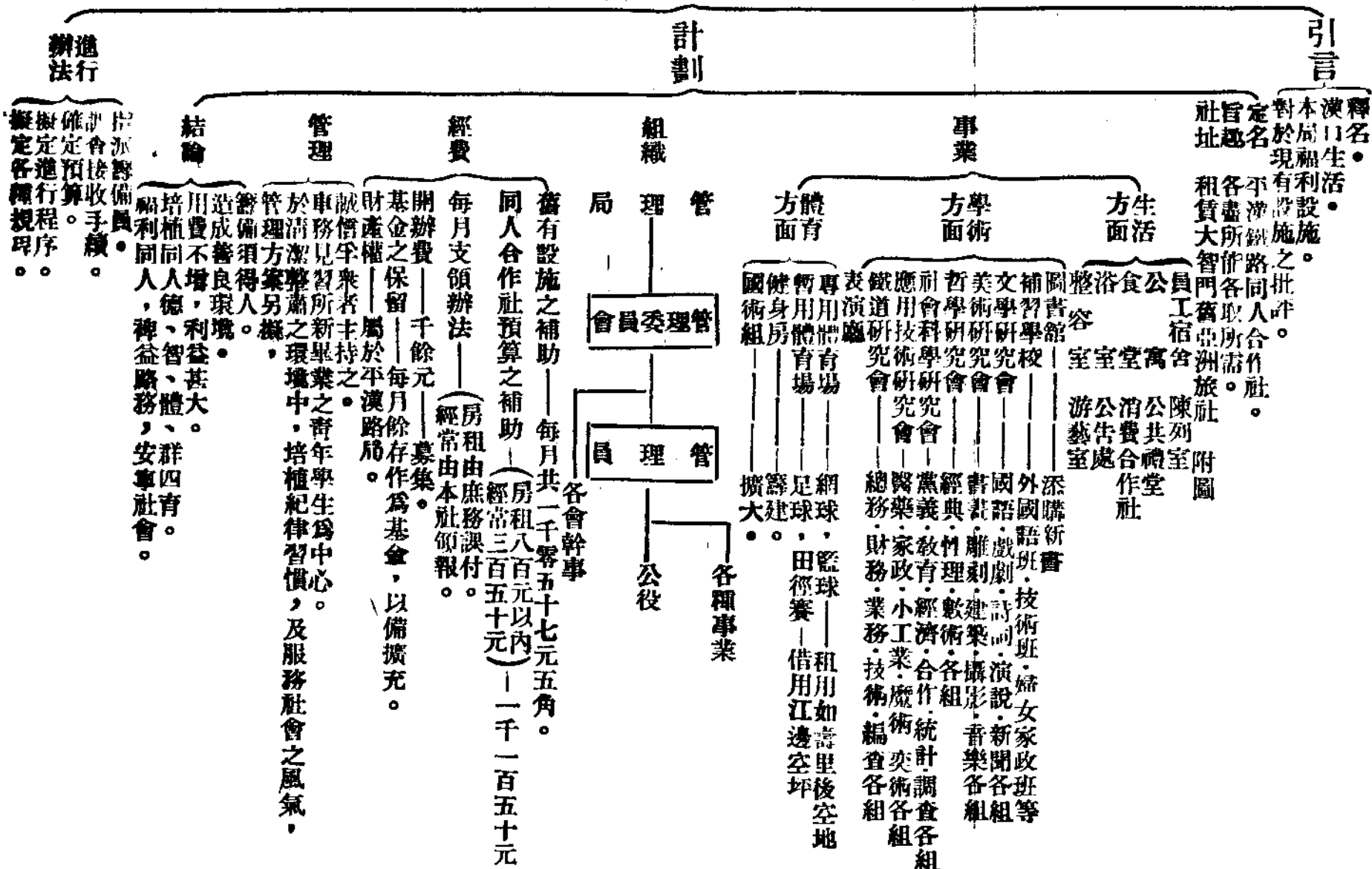
查漢埠為我國中部經濟中心，華洋雜處，風氣奢靡，生活程

度高昂，環境尤為單調。為提倡員工德智體羣四育，促進路務之發展，自非有合於現代需要之設備不為功。本路依據此旨，將原有之同人俱樂部，國術社，員工公寓等合併之，成一良善之組合，庶使同人於精誠團結之下，得以互相切磋學問，薰陶道德，鍛鍊體力，養成高尚健全之人格，以服務於國家社會，斯則同仁社之所由立也。

二 起草計劃

前述合併整理之建議，既經^{局長}副局長及各處處長之贊許，爰囑公益課起草計劃大綱。經該課長時間之設計，擬就計劃書一冊，因文字甚多，不及備錄，茲特摘要列表於次。至計劃書全文，將在本刊內刊登。

漢口同人合作社



三 局務會議

二十三年二月十日，第五次局務會議第三案，即係討論此項計劃，經議決原則通過，名稱從鄒副局長之意，定爲「平漢鐵路同仁社」。并推李副處長嘉善，陳副處長瑄，鄒副處長恩元，楊副處長格，吳副處長國良，薛署長鍊，盧課長榕林，爲該社籌備員，即日着手，籌備進行。

四 同仁社籌備會

第一次籌備會議

第一次籌備會議係於二月十二日舉行，全體籌備員均出席，考績庶務兩課長亦列席。由李副處長主席。報告後，即決定本社名稱，旨趣，及審查計劃書內容，關於生活，學術，體育，各方面之設備，稍有修改。最後議決推定人員分途辦理各事，計分九項。茲分述於下：

- 甲·推盧課長起草組織大綱。
- 乙·推鄒副處長鄒課長盧課長編定經費預算。
- 丙·推陳副處長盧課長接洽體育場所。
- 丁·由總務處通知員工公寓，同人俱樂部，公餘學術研究會，國術研究社等，原有組織，定期結束。
- 戊·關於生活方面各部分之籌備，推鄒課長盧課長莊課長會同計劃辦理。

己·關於學術方面各部份事務，推盧課長籌備。

庚·關於體育方面各部份事務，推李副處長，薛署長，陳副處長，楊副處長，會同籌備。

辛·關於各部份之管理方法，推盧莊兩課長會同擬訂。

壬·關於亞洲旅舍之租賃手續，請鄭課長正式接洽辦理。

第二次籌備會議

第二次籌備會議係於三月一日舉行，全體籌備員均出席，並由庶務考績公益三課，派員列席。由李副處長主席。首由主席報告開會意義，次李主任德懷報告租用專用體育場接洽情形，及佈置臨時體育場所需費用。次莊課長恩圻報告，生活方面管理方法在擬定中。

次張主任百培報告學術方面事務之籌備情形。至原學術研究會，應俟該會召集幹事會議後，方能結束。次主席報告體育方面籌備情形，至江邊體育場定於三月六日舉行開幕式，關於體育方面事務由白迺中主辦。次鄭課長祖壽報告租賃社址情形，議定每月租金七百四十元，一俟批准，即可簽訂租約。次韓辦事良才報告俱樂部業已遵照結束，準備移交。

隨即討論社章草案。條文略有修改，組織上李副處長另有意見，當公推李副處長修正得各委員之簽認再行呈局。次討論預算由鄒副處長報告擬訂開辦費及經常費數目，經常費決議以收支符合為原則，定為一千三百四十八元，開辦費定為二千元。次討論女職員宿舍問題，決議先行調查住宿人數。次討論本社籌備應否依照民衆團體辦法，向黨部備案，決議交周律

平漢鐵路同仁社籌備經過

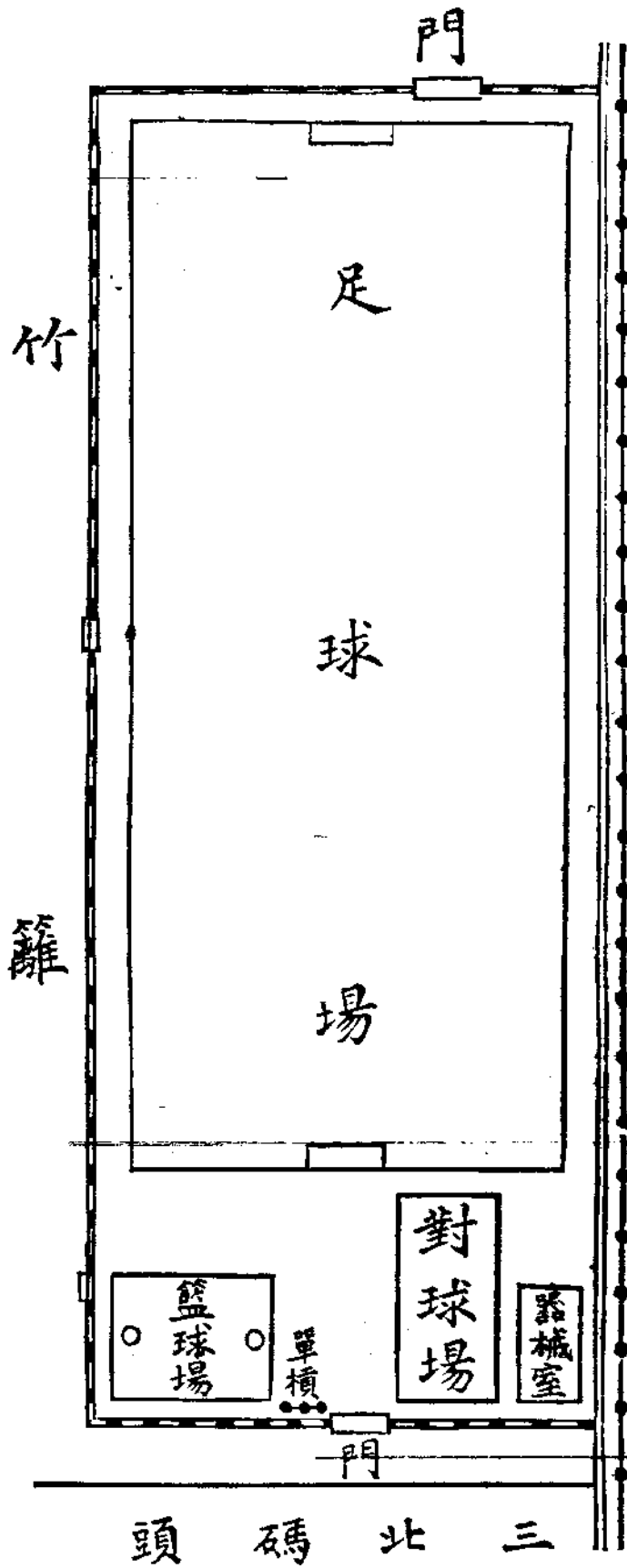
師與李主任德懷研究再行核辦。

五 同仁社籌備中之建設

一·建築臨時體育場

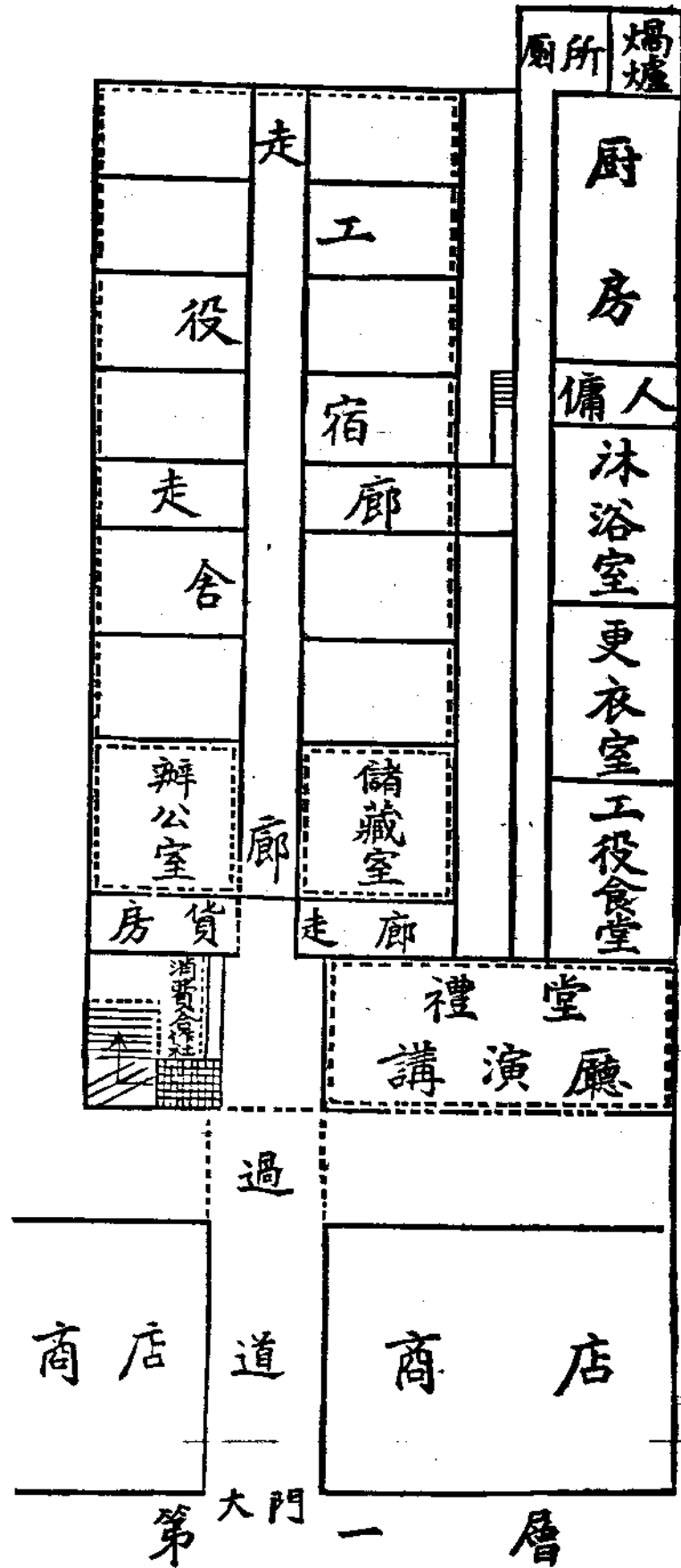
本路車務處前江邊空坪頗適合臨時體育場之用，經路局函請市政府商借，市府派員勘查後允予照辦，當由公益課從事丈量施工，計圍牆平土及安置足球籃球對球之設備，須時一星期，於三月五日竣工，即於三月六日舉行開球禮，茲將該場略圖附左：

江岸行人路



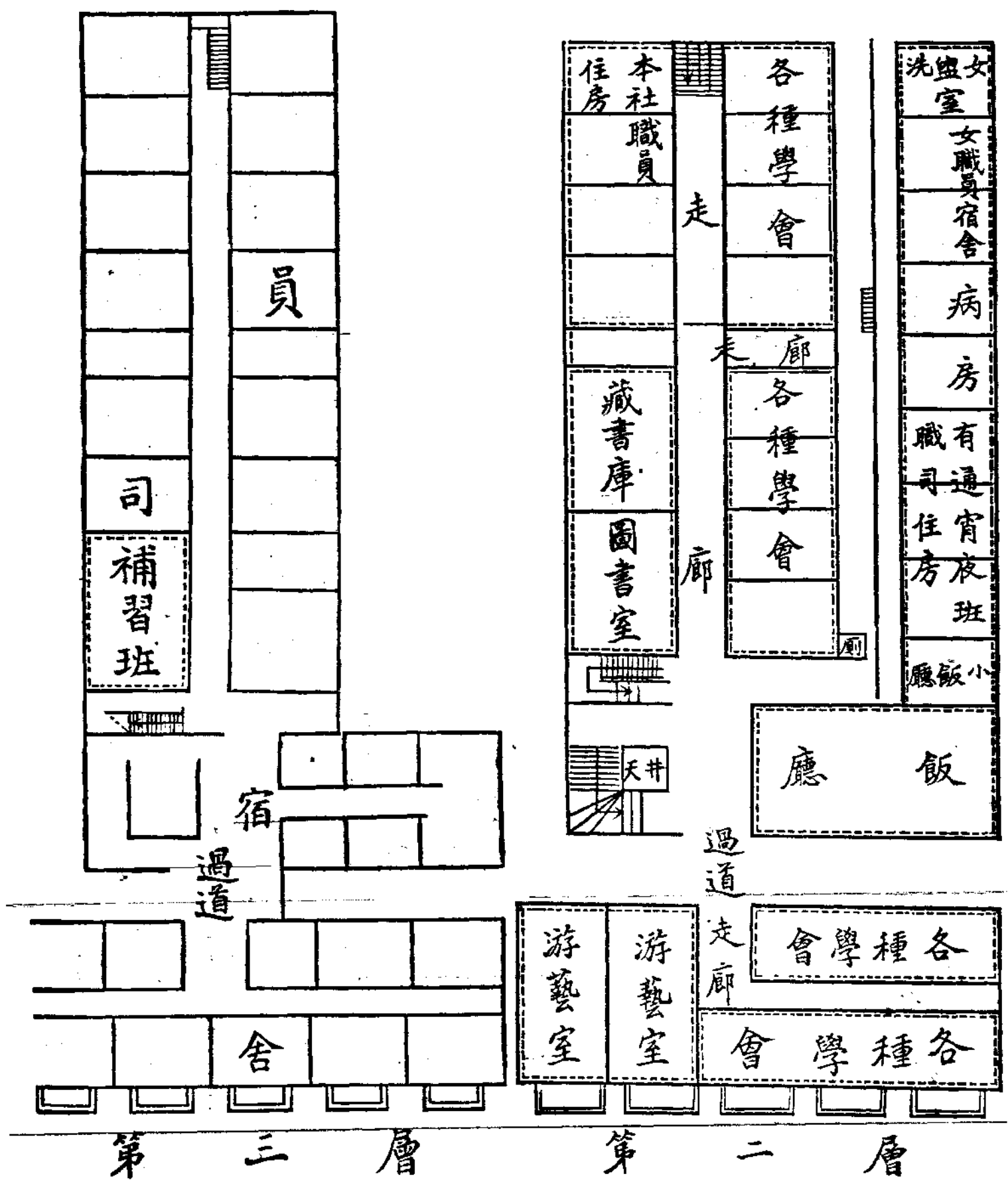
二·修繕本社社址

本社係租賃亞洲旅舍之舊址，該社內部應行加以油飾或改造之處頗多，如擴充大廳粉飾牆壁，拆建食堂及游藝室，設置盥洗室及沐浴室，現已竣工，煥然一新。茲將本社內容佈置之略圖附左：



平漢鐵路同仁社籌備經過

七.



第三層

第二層

六 呈局備案

社章修正後，經呈奉 管理局批准，派李嘉善陳瑄楊格吳國良鄒恩元薛鍊盧榕林周化人蔡澤等九人爲委員，並指定李嘉善爲主任委員。除呈 部備案外，各管理委員，業於三月二十一日就職，並已召開第一次管理委員會。此籌辦平漢同仁社經過之大略情形也，以後管理時期情形，將隨時刊布。茲將本社社章附後。

平漢鐵路同仁社社章

第一章 總則

第一條 平漢鐵路管理局爲增進員工德智體羣四育振刷服務精神暨發展鐵路業務起見特設平漢鐵路同仁社

第二條 本社設於平漢鐵路管理局所在地（暫租用漢口法租界瑪領事街六十二號爲社址）

第二章 社員

第三條 凡現在平漢鐵路服務同人經申請入社手續後均得爲本社社員有享受本社一切設施之權利及遵守社章之義務（入社申請書附後）

第四條 本社社員均有愛護本社並建議推進社務之責任如有破壞本社事業或損毀本社名譽者經管理委員會之決議得取消其社員資格

第三章 組織及業務

第五條 本社設管理委員會委員七人至九人由局長遴選委任并指定一人爲主任委員

第六條 本社設總幹事副總幹事各一人承管理委員會之命執行本社事務總幹事及副總幹事由管理委員會呈請局長委任之

第七條 本社分設左列各股

平漢鐵路同仁社籌備經過

平漢鐵路同仁社籌備經過

- 一 總務股
- 二 學術股
- 三 體育股
- 四 遊藝股

第八條 各股設主任幹事一人承管理委員會及總副幹事之命辦理各該股事務

第九條 總務股分設事務財務業務三組辦理左列各項事務

甲 關於本社文書庶務交際及不屬於各組事項

乙 關於本社一切津費之收支稽核及預決算之編製事項

丙 關於消費社員工宿舍禮堂食堂陳列室浴室整容室儲藏室等之經營管理事項

第十條 學術股分設文學美術社會科學應用技術鐵道辯論等組及補習班圖書室辦理各該組班室一切事項

第十一條 體育股分設國術足球籃球網球壘球田賽徑賽游泳各組辦理各該組一切事項

第十二條 遊藝股分設彈子乒乓球棋類音樂魔術化裝表演無綫電收音各組辦理各該組一切事項

第十三條 學術體育遊藝三股所列各組事業須由相當數目社員之請求經管理委員會之核定方得成立其中申請細則另定之

第十四條 各組各設幹事一人承主任幹事之指導辦理各該管事務但總務股各組爲辦事便利起見得改設事務員

第十五條 總務股主任幹事及各事務員由管理委員會呈請管理局就原有員司調充之常川駐社辦事學術體育遊藝各股主任幹事及各組幹事由各該股組社員推任之任期半年但得連任

圖書室仍由編譯課派員管理但須受學術股主任幹事之指導

第十六條 本社除總務股得僱用專人外至委員及各級幹事均爲名譽職不支薪津

第十七條 本社除公共處所得酌用夫役外其餘一切整潔勤務均由住舍社員輪流担任之

第十八條 各股組辦事細則另定之

第四章 會議及職權

第十九條 本社會議分爲委員會各級幹事會議及臨時會議三種

甲 委員會每月舉行一次由主任委員召集之遇必要時各級幹事得列席與議其職權如左

(1) 規劃本社進行事宜

(2) 審定本社章及提案

(3) 製定預算決算

(4) 處理本社財產

(5) 決定本社社員職員之進退

(6) 討論各股之建議事項

(7) 指導本社一切社務

乙 各級幹事會議每週舉行一次由總幹事召集之各組事務員得列席與議其職權如左

(1) 報告上週工作並討論各股組一切進行事宜

(2) 決定下週工作綱要及實施步驟

(3) 執行管理委員會決議事項

(4) 處理日常社務

(5) 陳述意見於管理委員會

丙 各項臨時會議無定期由各負責人員於必要時召集之

第二十條 本社各項會議通則另定之

平漢鐵路同仁社籌備經過

平漢鐵路同仁社籌備經過

第五章 經費

第廿一條 本社預算決算由管理委員會編製呈請管理局核定並公布之

第廿二條 本社一切經費之支出須按月呈報管理局核銷每屆年終並應造具收支概況書呈報管理局並公布之

第廿三條 本社一切財產屬於本路管理局

第廿四條 本社經費之收支保管細則另定之

第六章 附則

第廿五條 本社章自呈奉 鐵道部核准之日施行如有未盡事宜得呈請修正之

平漢鐵路同仁社員宿舍規則

一·漢口房租高昂本社秉承 管理局調劑薪資微薄員司之意旨特設本宿舍

二·本宿舍規則依據同仁社社章訂定之

三·本宿舍由本社總務股派員管理之

四·凡薪額在六十元以下之本路員司確在漢口總局服務而眷屬不在漢口者均得申請居住本宿舍(申請書樣張附後)

五·凡居住本宿舍者必須遵守紀律愛好整潔並誓行下列公約：

(一)凡確具本規則第四條之資格欲申請居住本宿舍者須先取得總務股住宿證方得依號居住 住宿證證費一元於交還住宿證時退回(住宿證樣張附後)

(二)宿舍房間床舖由總務股編定號數申請人應按照宿舍辦法依次居住不得私自更換減增或讓予(宿舍辦法附後)如雙方同意互調時應先向總務股登記並須繳納互調登記費各一元

(三)宿舍內床舖及公用器物由本社預備不得任意添換或搬入本社其他部份之器具
公用物品如有損壞應由住宿人賠償

(四)宿舍內之電燈每年更換新燈泡一次如中途損壞應由住宿人賠償其賠償燈泡之電壓及燭數須與舊有者相等如電
綫洩電或其他危險並應即時通知總務股事務組修理之

(五)宿舍內不得私添電燈及安裝電扇電灶洋油火酒燈爐等件

(六)本宿舍每晚十一時半停止出入十二時息燈

(七)本宿舍在總局辦公時間內一律閉鎖停止出入並於辦公時間前半小時振鈴預備上班

(八)本宿舍內不得炊食洗滌及喧噪以維公共秩序

(九)本宿舍內不得招待異性客人及留宿親友與子女

(十)居住本宿舍者須購國貨白布被單一個每日於起床後蒙蓋本人床以重觀瞻

(十一)居住本宿舍者須崇尙公德不得有違犯法律之行爲

(十二)居住本宿舍者一律按月繳納宿費一元先付後住不足一月以一月計算但月薪在二十四元以下之員可得免繳宿費
凡違犯上列公約之一者第一次通函警告第二次公佈警告第三次呈請管理局取消其居住宿舍權利

六·凡居住宿舍員如因疾病經本路漢口醫院證明必須修養時則立遷於本社修養室以資調治而重公共衛生

七·本宿舍爲謀整肅起見室內除臥具盥洗具及小箱外不得放置他物其笨重器物須交儲存室儲存

八·宿舍內個人物件應由住宿人自行保管倘有遺失應自負責

九·宿舍門鎖由各住宿人自備但須將同樣鑰匙之一交由總務股事務組存儲

十·宿舍不設差役室內整潔勤務由住宿人輪流担任其他公共處所之整潔及提送飲水等事由總務股事務組督率公役辦理之

十一·住宿員可遷出宿舍時應將住宿證繳回得由總務股退還證費其解職員可並應於一週內遷出

十二·住宿員可不得冒名頂替其騰出空額依登記次序遞補其私相受授者除勒令遷出外並按照第五條附件辦理

十三·住宿員可對於宿舍改進事項可隨時建議於總務股

附員司公寓遷於本宿舍辦法

- 一、凡舊住公寓之員司須重領住宿證並應候抽籤以定房間及鋪位
- 一、凡具有宿舍規則第四條之資格者欲申請居住本宿舍者應先向總務股登記由總務股定期抽籤以定先後次序如有空額依序遞補
- 一、此後新到差或調差員司按照登記次序遞補

參觀定縣平民教育促進會工作實況

盧嵩庵先生在紀念週報告(續第四十六期)

白酒中筆記

(六)調查工作——爲平教會一切工作的根基

平教會的主旨，既是在注意於整個平民教育的實施，所以要注重實際上需要的情形。因此他們的工作，就要先從調查入手。調查是了解本身社會實際情況的科學方法，也就是對症發藥的辦法，已過的數年工作，大部從事於此，他們把調查所得的材料，加以歸納，整理，分類：：等項的工作，然後再確定應興應革的方案。他們調查的項目分爲十六種，就是：地理，歷史，政治，人口，家族，教育，衛生，娛樂，信仰，風俗，救濟，交通，農業，工業，商業，生活等，所有這些項目，又都分有子目，分門別類，作爲實行四大教育的根據，進而謀農村建設。現在爲易於明瞭計，列表於後！

參觀定縣平民教育促進會工作實況

參觀定縣平民教育促進會工作實況

中國社會的通病

愚 窮 弱 私

調查統計

- 1 地理——疆域，面積，地勢，土壤，氣候。
- 2 歷史——全縣，各村，古蹟。
- 3 政治——縣政，村政，賦稅。
- 4 人口——家數，人數，分配，密度，生亡，婚嫁。
- 5 家族——家族，家庭。
- 6 教育——教育局，學校，社會教育。
- 7 衛生——家庭，公共，醫生，藥舖，產婆，常識。
- 8 娛樂——成人娛樂，兒童娛樂。
- 9 信仰——寺廟，宗教，迷信。
- 10 風俗——婚姻，喪葬，慶祝，節日，陋俗。
- 11 救濟——貧困救濟，特殊救濟。
- 12 交通——陸路，水路，郵政，電報。
- 13 農業——度量衡，幣制，田產，田莊，田權，佃租，田場，地價，農產，經營，捐稅。
- 14 工業——粗工，細工，工廠，家庭手工業。
- 15 商業——商店，集市，運輸，出口，入口。
- 16 生活——食品，衣服，住房，燃料，雜項。

文藝教育 衛生教育 計生教育 公民教育

學校式 社會式 家庭式

農村建設

一六

看了這個表，我們可以看到平教會計劃的精密了，但是要知道，計劃既精密，那末工作起來也越繁難。平教會調查了好幾年，直到現在還是在進行中，最大的原因是中國的民族性為環境所迫，處處都有所顧忌，經過許多年的習慣，成了一種天性。據李景漢先生說「調查工作方面最難的一點，是要設法和農民接近，在起初向農民談話的時候，他們不知道我們是作什麼的，所以有問不答。經了許久的解說，他們肯說話了，但是還不會給你一個滿意的

答覆。譬如問一位老先生的年齡，他最先的回答是：「五六十歲。」再問陪了很多的小心，問他到底是五十還是六十呢，他就很不耐煩似的對你說：「五十多。」這樣的回答，我們當然還不能認為滿意。就要低聲下氣的問，甚者要稱呼他，「老大爺」（北方呼伯父為大爺）問他到底是五十幾？那時這老先生便有點氣了。只是因為叫了他幾聲「大爺」，又不好不回答，便噘着嘴，又乾又硬的告訴你說「五十三」。究竟這五十三是不是真實的年齡呢，還是不敢認為一定，再要問到全家人數，那就更不敢說實話了，因為一、誤會到按照人數要稅。二、恐怕調查明白了拉夫。（就是強迫當兵或去服公役）所以老年人，在他們的心目中是不肯算數的。婦女小孩是根本就不算數。壯年的男子又不敢把實數報告出來。如此，有時一家人數共有三十或四十，可是他只告訴你一共有六個。並且這六個人裏面，至少有二分之一是老幼婦女。……」如此說來，現在中國社會調查工作，真是難而又難了。為什麼農民們這樣的畏首畏尾呢？想必諸位是可以明白的吧，李先生還說：「幸而他們知道我們不是官吏，是為他們謀幸福了，這時便可得到他們的殷勤招待。他見到你，一定要讓他家裏去坐一坐，泡杯茶給你喝，要知道他們這樣的招待，表面上看真是十足的客氣，但是實在上完全是等於受罪。旁的不用說，只就那永不洗滌的茶杯而論，無論如何，也難得使我們喝下那口茶，你要是有點為難的樣子，這久經世故的老農民，他會看出你的眼色的，知道你怕憐，這時第二步的難關，就又開始了。為什麼呢，因為他們把這茶杯擦一下，就把那解決任何事務的手帕拿出來了。一面擦

杯子，一面擦他們害顆粒性結膜實的紅眼，並且有時還要擦一兩下鼻子或嘴，然後再給你倒茶。如果不喝，他就認爲有意看不起他，那末調查的工作就受影響，這時沒法可想，只有恨着心拿起來一喝，默默的說到「生死有命富貴在天……」我們可以明瞭，作社會調查的工作，不但困難，而且於個人的健康上也有妨礙。平教會竟能用十年的工夫，作調查的工作，這真值得我們欽佩的。欲知其詳，請參看這兩本書（註 定縣社會調查上下兩冊）

（七）文藝教育——對治中國大病的「愚」

前面已然講過，中國人因爲教育不普及的原因，文盲佔全國人數的百分之八十五以上，文化思想都低得很，如果不設法提高，真是亡國滅種的根苗。平教會決定了文藝教育的方案，來解決這個重大的問題。它的內容可以分爲兩項，一是「文」一是「藝」。「文」就是文字文學，「藝」就是藝術，從文字文學的教授，來啟發一般平民的智慧，同時養成他們的運用文字的能力。從藝術的陶冶來變化一般平民的思想。現在平教會文藝教育的實施，比較其他的成績，都顯著，在文的方面，用統計方法，很審慎的選擇了一千三百多個日常最應用的字，根據這些字編輯的平民千字課，市民千字課，農民千字課，這幾種書，現在已普及全國到處可以見得到。此外還編輯了不少的平民讀物，或是關於科學的，或是關於社會的，或是關於歷史地理的，都恰合於平民閱讀的能力，無形中已將民智提高。自從九一八以後，國難臨頭，於是又增多了國難教材的編輯，或是利用演講，或是製成圖表，或是編成故事詩歌，

總期平民們的腦子裏深深的印上國難的影子，以引起他們民族思想。在藝術方面的教育；分爲圖畫的展覽、音樂的演奏，有時利用無線電收音，有時表演戲劇，使平民們有享受的機會，在情感上有適當的陶冶。

平教會對於文藝教育的實施，如此的廣泛，確是已顧到平民生活的全部了，他們用最切於生活需要，最經濟的代價，而能得到最高的效率來調查，研究製造，試驗，並推廣，總期使一般平民們普遍地得到相當的知識。

現在我們稍稍說一說平教會製定一千三百多個常用字的方法。按我國現在所有的字數，據康熙字典所載有五萬多，近年出版的字典，以中華大字典爲較完備，據他們的序文所說，較康熙字典又增加了幾千。在這五萬多字裏面，要選擇常用的字，是一件不易作的事情，平教會起初選字的時候，是完全用了客觀的方法，用一百一十五種通俗刊物，裏面共有五十餘萬個單字，然後統計每一字發現的次數，以發現次數多少，爲取舍的標準。結果選擇了八千多個單字，但是數目還嫌過多，仍用次數發現多寡爲標準，來刪減結果，又減到三千四百二十個字，卽以此數作爲『通用字』。

但是這三千四百二十個字，數目還是不便於平民學習，必須再爲歸納，減少字數，於是又選擇了最切於實用的『基本字』。基本字選擇的方法，是根據了三個原則。(1)在三千四百二十字的當中，再選發現次數最多者。計得一千三百個字。(2)用主觀的方法，在字典上

按照意義相同的歸類。擇一代表一組同意義而不相形體的單字，計得一千一百四十四個字，(3)以陳鶴琴的語體文應用字彙的字作參考。計有一千三百餘字。依照這三個原則選了一千三百二十個基本的用字。就是現在千字課所有的。

在平教會出版的各種千字課。大都每部包涵了這一千三百多個基本字，運用了這一千三百多個字，而編定各項教材。

現在平教會正在編輯平民字典，除去註釋單字的意義而外，更注意到詞的組織。如枇杷，蜻蜓，老頭子一等，凡是用了一兩個字代表一個觀念的，都歸入詞，往者對於詞字的區別，很是混淆，近來新文學勃興，成了文學上一個大問題，所以平教會對於此點特別注意。此外為民衆用詞——即枇杷，蜻蜓，葡萄——等——和新民用詞——如問題，國家，積極，消極——等。是有使一般的平民學習應用的必要，現正從事蒐集，計已做成三萬多卡片。

在普及平民教育運動時間，有一件不可忽視的，就是字體的改良，因為中國字太繁雜了，如不將字體的本身加以改革，實在是耗去了不少學習人的精神和時間，現在總是於此項問題研究的人，已然不少，各有獨到之處，平教會也有所採釋，現在略舉數例說明。

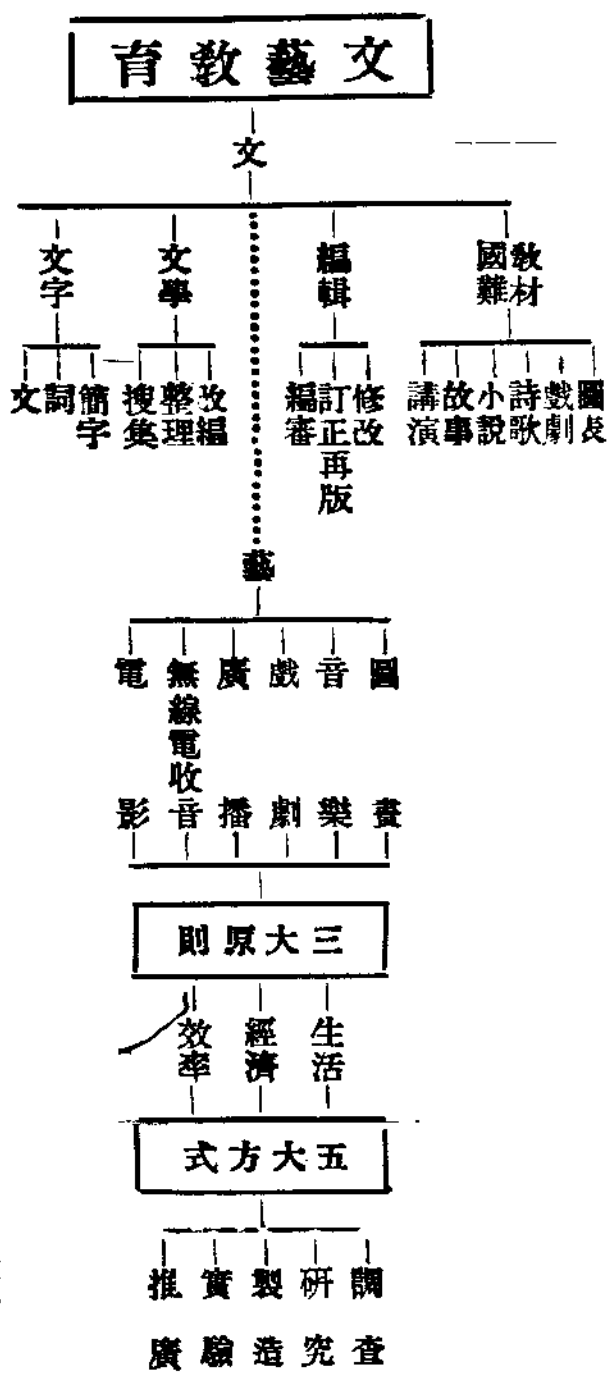
- (一)民間俗字 如劉 〓 刘
- (二)古字 如萬 〓 万
- (三)草字 如事 〓 𠂔
- (四)簡字(創造) 如徂 〓 𠂔

錢 〓 分

至於詞的方面，也不少新的創造，最普通而為一般人所承認的，就「書」，他的意義是「圖書館」讀起來也讀作「云·X尸X々X巧」，我們相信，在不久的將來這些新制簡字，定可普及全國，為一般人所採用。在失學的人來學習，更是異常便利。

總而言之，平教會文藝教育的實施，處處為一般文盲設想，無微不至，在服務方面講，人人都是把全副的精神，貫注到事業方面，所以他們的一切，都是有計劃，有方法，有系統，實事求是，絕沒有一點敷衍忽略的弊病，所有的刊物，亦能以適於普偏民衆的應用，得到很大的功效。

以上所說，都是擇要報告，現在為明瞭整個文藝教育的內容，特列一系統表，那末關於文藝教育的一切，就更容易了解了。

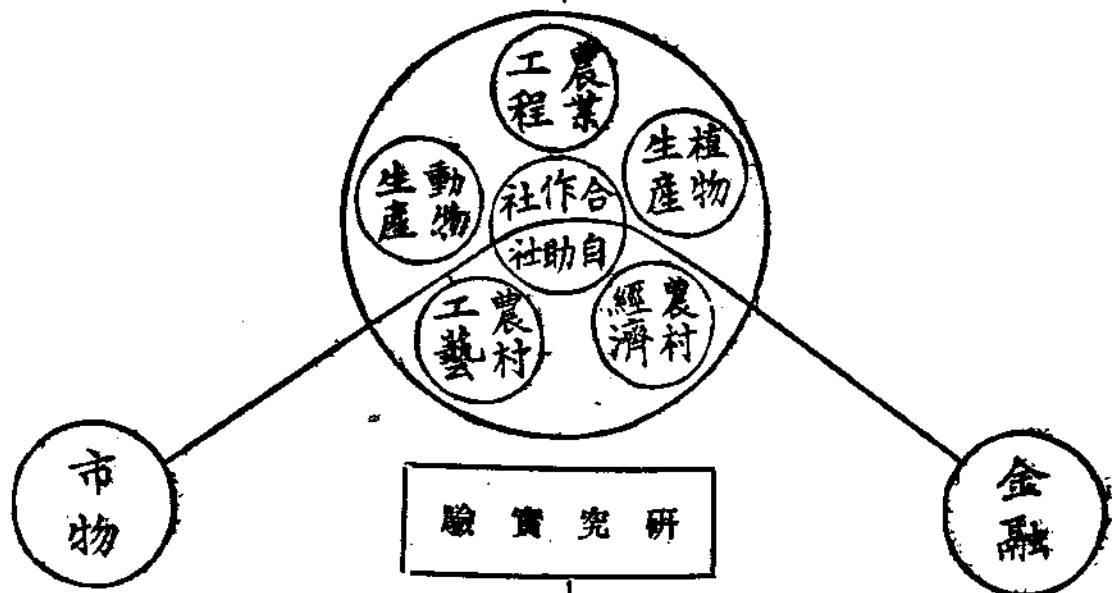


參觀定縣平民教育促進會工作實況

(八)生計教育——對治中國大病的「窮」

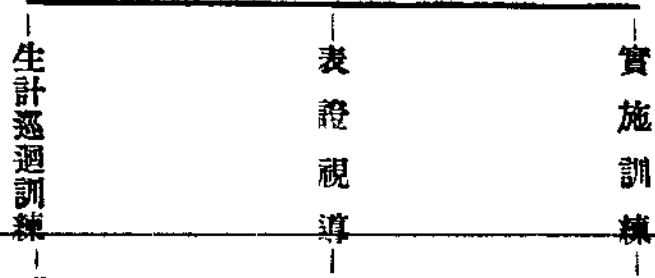
中國患窮，舉世皆知，在城市間已然看到了，可是一到農村，更是令人可怕。生活的困難已達極點，設若不加改良，真是亡國滅種而有餘。平教會生計教育的內容，可以分爲兩面，一是指導農業生產的改良，一是輔助農民增加農村經濟的活動力，前者有實施訓練舉行定時定地的講授，並實行表証視導，生計巡迴訓練，在各地設置農場，培養優良的種籽，分發農民，以增加農作物的產量，改良家畜的飼養，增加繁殖力，屬於後者有合作社自助社等的組織，以調劑金融，此外凡關農產的製造，農具的改良，以及修路濬河等之與農民生計有關係的事項，無不詳加計劃。從事革新。表解如下；

生 計 教 育



公益事業	植物改良	農村經濟	家畜改良	農業工藝
改良道路	白菜改良	棉花育種	中國豬種研究	棉花紡織
介紹農具	葡萄栽培	小麥育種	豬種繁殖研究	農村製造
病蟲害研究	新種介紹	玉米育種	五代豬種改良研究	
	土壤肥料研究	穀子育種	乳羊繁殖研究	
	高粱育種	農產倉庫販運研究	雞種繁殖研究	
	梨樹整枝	縣單位合作組織研究		
		經濟農場經營		

表 証 訓 練



農 村 經 濟 建 設

（九）衛生教育——對治中國大病的「弱」

我國的農村，關於醫藥的設備異常的缺乏，同時一般的國民對於衛生常識又極不注意，所以把整個的民族，變成了病夫。以定縣而論，全縣設有醫藥設備的村莊，佔了百分之四十八以上，在此種狀態之下，是急於要提倡衛生教育的了。平教會在定縣的衛生教育，是實實在在的去做的。全縣設一保健院，統辦一切衛生事務，如醫院，醫務行政，病的檢查，傳染病的預防，教育醫藥人材等，都由保健院負責。在保健院以下各區設一保健所，受保健院的指揮，辦理一區的衛生事項。再次則每村設一保健員，辦理每村的衛生事務。如此，則全縣衛生的設施，就有了一貫的系統，而收到最大的效果。

談到衛生教育，同時我們可以附帶把定縣的育嬰情形說一說，據平教會調查的結果，在十五年內一千個母親，共計生產的五千八百零九個嬰孩。但是在這十五年之內，先後死亡的，計有二千三百十四個，在這二千三百多死亡的孩童中，活了一年以內的有九百四十六個，活了十年以內的有九百九十二個，活了十年以上的有三百七十六個，十五年後是不是還繼續死亡，平教會沒有精確的記載，無從知道，不過按這種死亡的數目來推測，恐怕總有半數以上活不到二十歲。他們死亡的原因，有的是因為父母體質不健，有的因為營養不良，有的是病的遺傳，有的是病的傳染，雖說不只一端，總而言之，都是衛生不良情形之下，犧牲了性命，由定縣再推想到全國，可以說中國的人口，大概不會比往昔增加。這個是關係民族存亡的大問題，值得我們特別注意的。

一千個母親十五年內的生育狀況

	總 數	男	女
生 產	5098	2979	2830
生 存	3495	1785	1710
死 亡	2314	1194	1120

2314個死亡兒童生活統計

生 活 期	總 數	男	女
十 天 以 內	271	148	123
一 年 以 內	675	336	339
四 年 以 內	763	401	362
九 年 以 內	229	129	100
十 四 年 以 內	94	50	44
十 五 年 以 內	282	130	152

(註) 表中數字均根據平教會報告

關於現在定縣保健院的情況有詳細說明的必要。就這張表來說明。計分組織，職責，工作實況，每年經費四項如表，

參觀定縣平民教育促進會工作實況

這是平教會所調查的實數，特掛出，請參看，

參觀定縣平民教育促進會工作實況

組織及職責		工作實況	
縣 = 保健院	1, 醫務行政 2, 衛生教育 3, 縣醫院 4, 縣檢查室 5, 防止流行病 6, 小學校衛生實施 7, 護士訓練 8, 接生人員訓練	二十一年保健所一所	
		宣傳	公開講演 124次 聽講人數 21900人 分散小冊 320冊 分散傳單 2300張 衛生圖畫 51張
區 = 保健所	1, 保健員的訓練 2, 衛生教育 3, 預防注射 4, 逐日治病	預防注射	天霍傷白 5648人 花亂寒喉 6230人 93人 63人
		治療	診 治 22126次 診 治 7534人 出 診 601次
村 = 保健員	1, 生死報告 2, 普及種痘 3, 井水消毒 4, 救急防治		

每年之保健經費	保健院	14400元	以定縣四十萬人 平均計之每年每 人0.30元
	保健所	14400元	
	保健員	6750元	
	共計	35550元	

(待續)

我國各路制定運價之史的分析(上)

一 緒言

鐵路制定運價，與鐵路業務之盛衰，關係至鉅。即國家之經濟，民生之繁榮，實業之進展，文化之發揚，亦莫不視運價以爲轉移。故運價之輕重，如悉得其平，則運輸事業日以發達，不特鐵路收入加增，而於國計民生亦大有裨益也。

概自吾國各路創辦之初，每因借款關係，各不相謀，通常用何國款項建築，即採用何國制度。既無全國一定之標準，更無各路劃之一政策，枝枝節節，自爲風氣，至國計民生，實業文化，以及地理之通塞，客貨之多寡，固均未會計及也。

自民國二年，召集國內聯運會議之後，漸感各路運價制度，不能統一之困難。民國七年，北京交通部，始舉行第一次運輸會議。關於統一客貨運價章制，提案甚多，其後陸續召集，迄至民國二十年，召集開會七次。此項會議，萃集全國鐵路中外運輸專家，作詳密討論，對於客貨運價章制之統一，頗多供獻。凡所議次各案，皆能次第實行。自是以後，客貨運價，以及各項有關章制，遂有系統可循矣。

所惜民國十年以後，各路頗受軍事影響，而且政令紛歧

我國各路制定運價之史的分析

馬廷燮

事權不一，以致各路收入奇絀，財政困難，尤以各路沿線，苛捐雜稅之征收機關，星羅棋布；往往一站之中，有設局卡至十餘處者。名稱繁瑣，稅制紊亂。譬如釐金局卡，以及假借軍事，公路，給養，市政，公益，振災，教育，自治等名目，任意設局，征收捐稅，或就鐵路加收附捐，甚且變本加厲，初僅對於某種貨物征收，繼則徧及各貨。或由某一地區擴展延長其範圍，或本爲陸路邊境出入口稅，而征及落地貨物者。凡此種種，不勝枚舉。總之，此等捐稅，不特使鐵路運價，完全失其經濟原理，且令商貨亦不能負擔，其結果也遂使銷路停滯，而影響營業；同時鐵路收入，亦遂無形減少。茲就民國十五，六年間，各路之狀況言之；除常關及各省固有之統稅厘金，如京綏一路，計有鎮威軍第三，四方面軍團軍事善後捐，晉綏軍軍事善後捐，利商轉運局護運費，糧貨統捐，羊毛捐等；膠濟鐵路，計有山東省貨物稅，商貨統捐，貨運加快費，河工附捐等；其捐率自貨物運價百分之九至百分之九十不等。例如京綏路運糧由綏遠至西直門，每二十噸車，應繳運費五百七十一元三角二分，而應繳各項附捐，計六百二十七元三角二分，竟達百分之一〇七·八。又

我國各路制定運價之史的分析

二八

由門頭溝運煤至西直門，每車二十噸，應繳運費十二元六角，而應繳附捐，竟須五十九元一角六分。是附捐之數，已在運費五倍以上。又如京漢，京奉兩路，前此本有軍事捐，嗣於民國十五年，取消軍事捐，改為增加貨物運價，百分之二十至六十七不等，是此兩路現行運價，已含有軍事費在內。例如坨里運平之煤，計四十八公里，舊價每噸需費一元二角五分，（每公里合洋二分六厘〇三）現行專價，每噸需費二元一角七分，（每公里合洋四分五厘二）較舊價增加百分之七十四。又由門頭溝運平之煤，計二十六公里，舊價僅每噸需費四角六分四厘，（每公里合洋一分七釐八五）而現行運價，每噸需費五角八分〇一。（每公里合洋二分二釐三三）又加附收各項捐款二元九角一分八厘，共計洋三元五角三分八釐一毫，（每公里合洋一角三分六釐）是現行運價，與捐款併計，竟在舊運價七培半以上。以上情形，不過略舉數端，以觀當時運價及捐稅之紊亂情形。民國十六年，北京交通部，雖有減免捐稅及減輕運費之提議，然終以政令不行，未能發生效力。迨至民國十九年，四中全會議決，由國民政府，限令於民國二十年一月一日，實行裁撤釐金及類似釐金之捐稅，各省不得以任何理由，請求展期，至是各路捐稅問題，始得

解決，而同時各路運價，亦得入於正軌焉。

南京國民政府鐵道部成立之後，管理司長蔡增基，以貨物品類繁雜，訂定等級，宜先將各貨產銷之情形，市價之低昂，體積之大小輕重，水陸運輸之競爭，逐一詳確調查，並參酌鐵道運輸成本，社會經濟情形，斟酌損益，妥慎核定，然後貨物之等級，始能得宜，運價之低昂，始有標準，比年以來，各路受軍事影響，經濟支絀，於是屢增運價，藉資維持，甚或徵收捐款，協助餉糧。夫運價過昂，既與運輸原則不符，而附收捐款，亦非商民所能負擔，此皆有須通盤籌劃，詳細審核。至現行貨物分等表，所列各貨等級，適當者固多，而等級不宜，或漏未列入者，亦復不少。以今昔情形不同，等級應修改者，或新增品數，未經核定等級者，尤指不勝屈。當即呈請按照民國十年，第三次運輸會議，議決組織貨等運價委員會，以爲討論審核運價貨等之永久機關。旋於民國十七年十二月，經部長令准照辦，並於民國十八年一月將該會正式成立。實爲吾國鐵道運價統一之新紀元。

吾國鐵道運價，經過前述兩種會議改革之後，逐漸修正，大致已納入正軌。第鐵路運價，客貨之性質不同，其制定之方法，亦自各異。茲就其不同之點，概略述之：

一。旅客運價，等級簡單，一經決定之後，別無困難問題。至貨物等級，品數複雜，高低之間，主觀不同，時常引起糾紛，自應隨時改革。

二。旅客運輸之競爭，不似貨物之劇烈；旅客希望低減運價之事較少，而生產者或貨主對於運輸貨物，低減運價之希望甚奢。

三。鐵路招徠旅客，比之招徠貨物，所發生之效果為小。

因有以上種種關係，制定旅客運價，較之貨物，自屬簡單；且旅客運價，既經決定之後，運輸當局，所受各種責難，亦較貨物為少。茲為便於明晰起見，分述客貨運價如次：

二 旅客運價

甲 旅客票價

各路開辦之初，所訂客票運價，大抵以華里，英里，法里，計算；再按等加倍，或加半倍。其起碼之數，亦各不相同，蓋因各路訂定運價之始，或因借款關係，採用彼國通例，或因建築難易，以定價格之高低。此項規定，原係各路懸擬標準，施諸實行。按之制定運價原理，諸多不合。茲將民國七年以前，各路旅客票價施行辦法，列表如左：

我國各路制定運價之史的分析

路別	里別	每客票每公里價目	備註
株萍	全	八釐 一分六	以十五華里起碼
京綏	華里約 合公里	二分四 四分八 一分六 八釐	以十五華里起碼
廣三	全	一分二	以洋五分起碼
廣九	全	四分 六分 三分	以洋五分起碼
吉長	全	七分 四分六 五分 三分	以三英里起碼
道清	全	二分七 四分 二分五 一分	按里計算不及一里作一里算
滬杭甬	全	三分七 五分 二分五 八釐 一分二 五分	
滬甯	全	五分 三分 二分五 一分六 八釐 五分	以洋三分為起碼
津浦	全	四分 二分六 二分 一分六 八釐 五分	以十英里起碼
京奉	英里約 合公里	四分 六分 三分七 二分五 一分三	票價起碼頭等五角二等三角三等二角凡向用英里者悉合公里如表
正太	全	四分六 二分六 一分六	三等客票以二角為起碼即合八法里之票價
隴海	全	三分六 二分四 一分二 六釐	以十法里起碼
京漢	公里	三分六 二分四 一分二	以十法里起碼又按法里與公里同故凡用法里之路皆此種作公里

我國各路制定運價之史的分析

湘鄂	英里約	六分	四分	二分
	合公里	四分	三分	一分三厘
津夏	英里約	一分五厘	一分	五厘
	合公里	三分	二分	一分
四鄭	英里約	五分	三分	二分
	合公里	五分	三分	二分

以每華里一角起碼

當民國七年，第一次運輸會議時，提出劃一普通旅客運價標準案，經討論審查，大致謂旅客運價，各就本路情形而定，故未能一致。現在各路既互相交接聯運，自應規定標準，以便比照，並制定標準五項：

- 一、客票以三等客票為本位，定為每一公里一分四厘為標準，但三等票至少以一角為起碼。
- 二、二等客票，按三等票價加半倍，以每公里二分一厘為標準。按各路現行二等票價多為三等票價之加倍，故擬二等票價低減，以為提倡，而免三等客車之擁擠。
- 三、頭等客票，仍按三等票價加二倍，以每公里四分二厘為標準。
- 四、各路遇有特別情形，得按上列標準酌為增減，另呈交通部核准照行。
- 五、四等客票，國有鐵路中，僅有一二路，因地運運輸上，有特殊狀況，故定此項辦法。遇有需要，儘可由該路察

酌情形，呈部核定，故此項四等票價，無庸另訂。

上述運輸會議審查會所擬辦法五項，經大會討論，僉以各路情形，互有不同，有水路競爭者，則票價宜廉；否則不妨加昂。如一律定價，不無窒礙。當經議決，既有審查報告第四條，遇有特別情形，得酌量增減，自不患有何窒礙；可由各會員各回本路研究，再行討論通過，呈部施行。

自民國十年以後，各鐵路因受戰事影響，所有運價，多所變更。據民國十六年調查各路客票價目，除京滬外，較前均有增加。前列表如左：

路別	由某站至某站	公里	客票價目	每公里運價
膠濟	青島至濟南	四二	一等一元八角 二等九角五分 三等五角	一等四分五厘 二等二分二五 三等一分二六
津浦	天津至浦口	一〇四	一等三元九角 二等二元九角 三等一元六角	一等三分六厘 二等二分二〇 三等一分二六
北寧	北平至瀋陽	八四	一等二元五角 二等一元七角 三等一元	一等三分〇〇 二等二分二〇 三等一分二〇
平漢	前門至漢口	二〇八	一等四元五角 二等三元七角 三等二元八角	一等二分二六 二等一分七六 三等一分二六

平綏	隴海	滬杭	京滬
北平至綏遠	大浦至陝州	上海南至口站至開	上海北至京站至南
八七	八八〇	一七	三二
一等 四七〇 二等 二七〇 三等 一三九〇	一等 二八〇 二等 一九〇 三等 九六〇	一等 五七〇 二等 三八〇 三等 二一〇	一等 一〇四〇 二等 五三〇 三等 一六〇
一等 五〇 二等 三〇 三等 一七〇	一等 三三〇 二等 一九三 三等 一〇九	一等 三〇五 二等 二〇三 三等 一〇七	一等 三三七 二等 一六四 三等 八四

迨至民國十八年，鐵道部貨等運價委員會成立之後，以及最近鐵道部中主管運價機關，對於運價改善問題，各有進步之討論。茲按照構成旅客運價之各項要素，分別言之如下

A 各路客票基本價率

旅客票價之基本運率，應以運輸成本及最低等旅客之負擔能力為標準；惟各路經過區域之內，有他種運輸機關與之競爭者，客票價目自須較低；其無競爭者，基本價率，不妨較高，以便合乎當地之情形。更以我國幅員廣闊，各地情形不同，應由各路自定客票基本價率，呈部核定，但在鐵道部審核時，應當抱定統一政策，以便達到分區統一之目的。民

我國各路制定運價之史的分析

國十八年經貨等運價委員會，調查揚子江以北各大路現行客票運價，擬先設法統一。茲將江北各路客票價率列左：

路別	每公里			等
	頭	二	三	
平漢	五分	四分	三分	一分
平綏	五·一四八	三·四三二	一·七〇五	
北甯	四·五〇〇	三·〇〇〇	一·五〇〇	
正太	五·一〇〇	三·四〇〇	一·七〇〇	
津浦	五·二八〇	三·五二〇	一·七六〇	
膠濟	四·五〇〇	二·二五〇	一·二六〇	

按照上表所列，江北各路客票價率，大致相差無多，尚有統一之可能。經貨等運價委員會討論，決定辦法三項：

- 一、平漢平綏隴海津浦四路，三等客票基本價率，劃歸一律，為每公里洋一分七釐。
- 二、膠濟鐵路，三等客票基本價率，應由每公里洋一分二釐六毫一絲，增加至每公里一分三釐。
- 三、北寧鐵路，基本運率，每公里洋一分五釐，不便增加，仍照舊章。

頭二三等客票 比價例	普通 (里公每客每)				各等客票 每里每客 (元)	等別
	等四	等三	等二	等頭		
2-1-1	—	0.0130	0.0195	0.0260	1-50	粵漢南段
	—	0.0160	0.0240	0.0320	51-150	
	—	0.0190	0.0285	0.0380	151以上	
2-1-1	—	0.01350	0.02025	0.02700		萍株
2-1-1	—	0.0180	0.0270	0.0360		三廣
	0.00800	0.01350	0.02430	0.03645	段 杭 滬	滬杭甬
	0.00700	0.01350	0.02430	0.03645	段 曹 甬	
3-2-1	0.00715	0.01500	0.03000	0.04500	1-20	京 滬
	0.00650	0.01250	0.02500	0.03750	21-100	
	0.0064675	0.0112500	0.0225000	0.0337500	101-200	
	0.006435	0.010125	0.020250	0.030375	201-400	
3-2-1	0.00750	0.01250	0.02500	0.03750		鄂湘
3-2-1	—	0.01300	0.02600	0.03900		濟膠
3-2-1	—	0.01500	0.03000	0.04500		奉北
3-2-1	—	0.01500	0.03000	0.04500		清道
		0.02650	0.03980	0.05980	車快車慢站各	廣 九 杭 江
		0.00782	0.01900	0.03350	票聯港省通直	
3-2-1		0.01500	0.03000	0.04500	站 滬 江	浦 津 漢 平 海 隴 太 正 綏 平 濟 南
		0.02000	0.04000	0.06000	站 滬 江	
3-2-1	—	0.01700	0.03400	0.05100		
3-2-1	—	0.01700	0.03400	0.05100		
3-2-1	—	0.01700	0.03400	0.05100		
3-2-1	—	0.01700	0.03400	0.05100		
3-2-1		0.01705	0.03410	0.05115		
3-2-1	—	0.01800	0.03600	0.05400		

中華民國國有鐵路及商辦鐵路客票基本運價表 民國二十二年三月製

我國各路制定運價之史的分析

自是之後，各路基本運價，無甚變更；惟民國二十年，鐵道部為補償金價損失，呈明行政院，令京滬、滬杭甬、膠濟、道清等路，客運票價，各加二成，南萍路客運票價，加一成五，湘鄂路客運票價，加一成。其餘各路不加。均自是年五月一日實行。據最近調查國有及商辦各鐵路旅客運輸基

本運價表，列之如左：

附	註
(一)滬杭甬	二成加價在內
(二)京滬	二成加價在內
(三)廣九	(甲)上列快慢車運價係根據該路華段全段起訖站點相距里數比例算出(乙)廣州至九龍直通聯票價目係由華英兩段另訂特別運價算出
(四)杭江	(甲)江邊至諸暨因有水運競爭故基本運價與諸暨至蘭谿各站價目不同(乙)江邊至蘭谿又有水運競爭故又將三等票價改爲三元與蘭谿毗連之竹馬館金華塘雅等站如照前款計算則至江邊等站轉較蘭谿至江邊爲高故該三站票價則又比例核減

試觀上表所列各路運價，除平漢，津浦，平綏，隴海，正太等江北五路，尚屬一致外，其餘各路，均高低參差；現在鐵道部抱定劃一政策，擬選擇折衷基本價率，以爲各路之標準。使全國各路票價，得以漸就統一，各地人民得以平均發展云。

B 頭二三等客票運價比例率

客運各等票價之比例率，亦應以各等之運輸成本及各等旅客之担負能力爲標準。從前各路頭，二，三等各等間之比例率，大致爲二等爲三等之二倍，頭等爲三等之四倍；嗣經第一次運輸會議，擬調劑三等車輛之擁擠，改爲二等爲三等之一倍半，須等爲三等之三倍，最後改爲二等爲三等之二倍，頭等爲三等之三倍。當時京滬等路，因有水運競爭，其三等運價較廉，故仍用一，二，四，之比例，最近始採用一，

二，三，之比例。尙有廣九，廣三等路，爲一，一，五，二，之比例，以有特殊情形之故。現以各路客運狀況觀之，大抵三等車有擁擠之虞，頭，二等車多空閒之座。爲謀調劑之策，究竟頭，二等之比例，應否加大，或應否減小，此不無研究之餘地也。

C 客票運價遞遠遞減問題

客票運價，成爲遞遠遞減價率乎？抑爲平等價率乎？關於此項問題，經貨等運價委員會詳加討論，僉以貨運價率，關係按照里程遞遠遞減，其理由爲便於運用車輛起見，鐵路利於長途運輸；且爲顧全長途貨物之担負能力計，對於遠途運價，亦不得不減。若旅客運輸，則鐵路無論如何，必須支配列車，適敷旅客乘坐之用，殊無低減運價鼓勵長途之必要。經衆議決，應由各路加以考查，暫時仍照現時之平等價

率計算。至因營業競爭，或其他緣由，於長途運輸須訂專價者，應由部體察情形，核准行之。

D 四等客票運價

關於四等客票運價問題，在京滬杭甬兩路，開行四等客車，原為有水運競爭而設。北甯路於若干年來，對於赴東三省之避難災民，且免費運輸，即平漢路亦然。北甯路並定有分季之小工票價，大概行之於冬，春兩季。小工票價，每一成人，男客由天津至遼寧及通遼之票價，僅收洋五元，比之普通三等票價，尚不及半；小工之婦孺，尚免收費。更有一層須注意者，即缺乏車輛及各路經濟狀況，實足以妨礙四等票價之採用；倘或開行四等客車，所收票價低廉之故，則三

等票價之收入，必大為減少。此舉雖可增加四等旅客，然所得能價所失與否，殊不可知。關於此項問題，經貨等運價委員會提出討論，議決京滬、滬杭甬兩路，業已有四等客票之設備；倘有何路，認為人民經濟，需要四等客車者，應呈部核准以此為鐵路之責任故也。

E 劃一各路孩童運價

關於孩童運價問題，因早經規定；然各路之沿革，有不能不略為紀述者，即在民國初年，各路對於孩童半價之規定，自為風氣，顯見紛歧。有以三歲至十歲者，有以四歲至十二歲者，有以六歲至十二歲者，自應規定以幾歲為標準，以歸一律。據民國七年調查各路載運孩童票價，列表如左！

路別	京漢	京奉	京綏	津浦	滬寧	滬杭甬	汴洛	正太	道清	吉長	株萍	廣九
免費	不滿四歲	全	全	全	三歲以下	四歲以下	三歲以下	三歲以下	三歲以下	未滿六歲	小孩須提抱者	三歲以下
半價	四歲至十二歲	全	全	全	三歲以上至十二歲以下	十二歲以下	三歲至十二歲	三歲至十歲	三歲以上至十二歲以下	六歲至十二歲	四歲以上至十歲	三歲以下至十二歲

註 廣三、漳廈無孩童票價之規定

照表中所列，各路對於孩童票價，殊不一致，經第一次

運輸會議，討論決定，按照國內聯運辦法辦理。凡孩童在四歲以下者，免收票價；其在四歲以上，十二歲以下者，票價

我國各路制定運價之史的分析

我國各路制定運價之史的析

減半核收；在十二歲以上者，照付全價。自經規定實行後，迄無改變。

乙 統一各路特別快車加價費

從前各路征收特別快車加價費，多不一致。經貨等運價委員會規定辦法，迄今各路按照實行。其辦法如左：

每一百公里或不滿一百公里之零數

(頭等洋六角)
(二等洋三角)
(三等洋一角五分)

丙 統一床位價目

床位價目，從前客車運輸通則，規定為頭等三元，二等二元，其三等床位並無規定。嗣因各路已有三等臥車，自應訂定三等床位價目，又有上鋪，下鋪，問題。有下鋪收費較高者，應從新改定價目，由各路一律執行，經貨等運價委員會議決，臥車床位費改訂辦法如左：

頭等 上鋪三元五角 下鋪四元五角

二等 上鋪二元五角 下鋪三元

三等 上鋪二元 中鋪一元五角 下鋪二元

按照以上辦法，修訂客車運輸通則，於民國十九年公布。同年七月一日實行，嗣後體察情形，仍以三等床位，取價稍高，復經修正，定為三等上鋪一元，中鋪一元，下鋪一元

五角，於民國二十二年二月十一日，都令公布實行。

丁 行李運價

民國七年，第一次運輸會議時，曾經提議劃一行李免費，收費及起碼重量各辦法。大致謂旅客隨身行李，應免收運費之斤數，各路紛歧，至行李收費辦法，各路亦不一致。有以二十五公斤起算者，有以五十公斤起算者，甚至有逾額三四十斤，即作一担計算者，無怪旅客嘖有煩言，似宜由部規定劃一斤數，使全國鐵路，統歸一律。茲將當時各路行李免費重量及起碼重量，列表如左：

路別	行李免費重量			超過行李免費重量起碼重量	備考
	頭等	二等	三等		
京漢	二五斤	八斤	五斤	二五斤	
京奉	二五斤	九斤	六斤	五斤	
京綏	二五斤	九斤	六斤	二五斤	
津浦	二五斤	九斤	六斤	五斤	
滬寧	二五斤	一五斤	一〇斤	五斤	
滬杭甬	二五斤	一五斤	一〇斤	五斤	

汴洛	一〇〇斤	壹斤	壹斤					免收行李須納洋一角名過磅費如過重行李在車上掛號即按担收費則無過磅費亦無起碼重量
正太	一〇〇斤	壹斤	壹斤					正太行李規定大致與汴洛同
道清	一〇〇斤	一〇〇斤	八〇斤	一〇〇斤				
吉長	二〇〇斤	九〇斤	六〇斤	五〇斤				
株萍	一四〇斤	一〇〇斤	六〇斤	五〇斤				
廣九	一〇〇斤	壹斤	五〇斤	五〇斤				
廣三								並無載運行李之規定
津廈								全上

以上經第一次運輸會議討論之後，當以關於是項問題，業經國內聯運各路議定辦法。計行李免費；頭等一百二十公斤；二等九十斤；三等六十斤。其起碼重量，為二十五斤。本業自應按照國內聯運章程辦理，呈部分別各路遵辦。迨至民國十年，各路因施行萬國權度制，則將此項規定，改為免收運費之限制，頭等八十公斤（一百三十四斤），二等六十公斤（一百斤），三等四十公斤（六十七斤），其起碼重量，以二十公斤（三十三斤）為單位，計算運費。每公里二十公斤，概收洋二厘。編載客車運輸通則之內，迄今照行。

我國各鐵路制定運費之史的析

戊 包裹運價

包裹運價，從前各路如何情形，未有調查，無從紀述。只有民國十年客車運輸通則第七十五條，規定為包裹運價，每一公斤（一・六七五斤）每五十公里，核收銀元二角五分。其起碼運價，關於本路運送者，銀元二角五分；聯絡運送，銀元一元。迨至民國十四年，第六次運輸會議時，對於包裹運價問題，曾有詳細之討論。嗣後決定修改客車運輸通則第七十五條；

包裹運價規定如下：

二百五十公里以內
 二百五十公里以外五百公里以內
 五百公里以外七百五十公里以內
 七百五十公里以外

每公斤每五十公里
 或不及五十公里

五釐
 四釐
 三釐
 二釐

包裹起碼運價，在本路定為五角；聯運者，定為一元。核收包裹運費，按重量抑按容積，應以何者較高為定。至計算方法，定為三立方公尺，折合一公斤。

嗣後又經鐵道部改訂，將包裹運價，略為提高。其規定如下：

我國各路制定運價之史的分析

二百五十公里以內
 二百五十一公里至五百公里
 五百〇一公里至七百五十公里
 自七百五十一公里起

每公斤每五十公里

七釐
 五釐五毫
 三釐七毫五
 二釐五毫

包裹起碼運價，本路定為二角五分，聯運為五角。包裹重量，以每公斤為單位遞進計算；但包裹每重一公斤之體積，超過三立方公寸者，應以每三立方公寸，作為一公斤計算。又託運之包裹，至重以一百二十公斤，至大容積以三百立方公寸為限。

(待續)

利用鐵鳥撲滅黃蟲

倫敦殖民部刻將試驗剷除蝗害之新方法，前英埃蘇丹政府之昆蟲學家金氏，某日起程赴羅得西亞北部，從事試驗，以特製飛機散佈滅菌粉，按一九二九年金氏曾專心研究，認為蝗蟲深畏此種毒粉，設以飛機散佈之，則蝗害必將絕跡，此次試驗之結果，將由金氏向蝗蟲管理委員會提出報告，該會對於滅蝗新法頗加重視。

平漢鐵路管理局工作報告

二十三年一月份

一、奉行法令事項：

法令名稱	到達月日	法 令 要 旨	奉 行 方 法	備 考
國內華文電報收報人姓名住址書寫及計算辦法	十二月三十日	案經交通部改訂，凡收報地名，及收報人姓名住址，不逾十五字者，概作五字計算，逾十五字者，按字加費，其加急電報，減為加倍收費，轉飭遵辦具報。	抄發原辦法，令飭車務處遵辦具報。	
核示輪渡及聯運車輛各點	一月四日	案經京滬滬杭甬路局，呈部核示，計解釋建議五項，分令關係路遵辦。	經將原件，令發車務處知照。	
規定各路員司額數及薪工各費數額之辦法	一月五日	部定辦法五項，旨在切實遵守預算，飭自二十三年一月起實行。	經即通令各處署室，轉飭所屬，一體切實遵照。	
聯運運費計算辦法，及遞遠遞減辦法之計算方法	一月八日	查該辦法，復經大部細加研究，所有加倍及負責費等，均以按照運費加成計算，并舉例列式，令發遵照，以昭劃一。	經將原辦法，分令車務會計兩處，遵照辦理。	
洋文電報書寫及計費辦法	一月八日	查該辦法，係經馬德里國際電政會議，加以修改，交通部請自二十三年一月一日起實行，特檢同原辦法，轉飭遵照。	經即抄附原辦法，令飭車務處遵照。	
修正負責貨物聯運暫行辦法第十條條文	一月十日	查該條因與國內聯運規章第二三六條所訂稍有不同，故加修正，令飭遵照。	業經令飭車務處遵照。	
各鐵路購發醫藥用品暫行辦法附表單	一月十日	規定藥品採購委員會之組織，以及採購驗收分發領用各手續，并限制預備金之數額。	經即遵照辦法，組織採購委員會，并將原件，通令各處署會一體知照。	
決定第三屆鐵展辦法售品所辦法及應行注意各點	十二月十二日	本年四五月間，大部決定在北平舉行第三屆鐵展，特決定各項辦法，令飭分別遵辦。	經即抄附原件，通令各處遵照。	

本路二十三年一月份工作報告

本路二十二年一月份工作報告

二

中華民國鐵路運輸教育用品減價章程	一月二日	凡學校教育用品，確係教育上所專用者，不論運途遠近，每百公斤每公里按銀元一厘七毫核收運費，特加修正，公布施行。	經即抄附原件，通令各處遵辦。	
本路試辦推行實施及收發國音電報暫行規程三種	一月二日	查該項規程，係由本路自行擬訂，呈奉大部核准。	業經令飭車務處遵辦具報。	
本路駐平辦事處改設兩課	一月二日	部令本路駐平辦事處，着改設兩課，原有第一第三兩課，併為第一課，并另設秘書一人。	經即令飭駐平辦事處遵辦具報，以憑轉呈。	
軍事委員會北平分會限制軍隊佔車暫行辦法	一月二十九日	查該辦法，係北平軍分會令發到局，意在避免軍路雙方時起糾紛。	除檢呈大部鑒核外，并將原件，令發車務處飭屬知照。	
修正公務員懲戒法第三條條文	一月六日	查該懲戒法，前經國府制定公布，茲將第三條，酌加修正，通飭施行。	轉載本路第九百十五期日刊	行不 文另

二、工作實施事項：

(甲)總務事項：

一 關於產業者：

(一)查勘漢源段請租面積十二戶。(二)繪新鄉站同和裕承租地正副合同圖全份，繪玉帶門站保大公司承租地正副合同圖全份，繪新鄉站中興存承租地正副合同圖全份。(三)核繪漢市第二區內路地登記詳圖，核算漢市第一區地畝登記面積，辦理漢市第二三兩區內路地註冊圖表。(四)編造廿一年七月一日至二十二年六月底本路出租地畝面積盈道尺度暨租金收入統計表，編造二十二年度路地出租統計表，編造二十二年十二月份租金月報及統計月報表。編造廿二年十二月份收解各段棧空租金押款月報表，編造本路全線沿站劃分出租地畝面積及已否出租面積一覽表，編造各站租商積欠棧空租金一覽表。(五)核填外段餘地租金收照二百零八張，填發外段餘地詳表

二 關於公益者：

一百九十三張，保種四張。(六)填發舊地租金收照十三張，押款收照二張，新商繳租詳表三份。(七)登記新租三十戶，登記租金一百九十七戶。

(一)前准光州劉總指揮養電，囑募舊衣，施賑匪區災民，業經彙送一批。茲又據警察署續繳到舊棉軍服五百七十九件，又舊呢大衣及舊黃制服共六百九十四件，復經先後派員押運信陽，并代電劉總指揮派員洽取。

(二)前准湖北省振務會函，囑代募捐救濟難民，業經彙集轉送一批在案。茲據車務處續送捐款洋伍拾壹元叁角，復經函送該會查收。

(三)准本路特別黨部函，請轉飭新任人員，凡有黨籍者，前往辦理移轉登記手續。除函復外，并經通令各處署室，轉飭遵照。

(四)本路工會請再補助駐馬店員工浴池建築費大洋伍百元。經指令本路經濟場隊，現正極力設法樽節，茲為維護公益起見，准予再補助叁百元，并令會計處照付。

(五)准道清路局電，以該路員工消費合作社，擬由廣水購辦大米，請撥車運往新鄉，按半價計算運費。經電復照辦，并令車務處飭站遵照。

(六)查各處呈送職工各項陳請單，請假單，請領免票單，均須填註職工服務證號數，以備查考。經前管委會於上年頒發服務證後，通令遵照在案，查各處遵照填註者固多，而玩忽不遵者，亦復不少，復經通令各處，重申勸令，嗣後務須遵照填註，以符規定，而便查考。

(七)本月全路職工，計任免四十九人。遷調七十四人。加辛一千零六十八人。獎賞十三人，懲罰二人。發給救助費十人。病故二十八人。撫卹三十六人。請假一千一百二十一人。請領免票及優待券者七百五十七人。請購米運

本路二十三年一月份工作報告

四

單者四千二百零七人。

三 關於衛生者：

(一)查本路二十二年經 部核准之工程預算案內，列有修改鄭州醫院費洋伍萬元，係改建該院全部房屋之用。茲為節省經費起見，擬暫將該院原有邊房七間，折改樓房十間，其餘暫不更改，業經令飭工務處繪圖估價，以便興工。

(二)上年九月間，本路衛生醫務會議，北平江岸兩醫院提議，請於各院所，實行徵收藥瓶押款，以免糜費案。當經議決：由衛生課規定詳細辦法，呈局核准施行，等語。紀錄在卷。茲經衛生課擬訂各院所徵收藥瓶押款規則六條，請核准施行。經指令照准，并通令各處署室，轉飭所屬一體遵照。

(三)前奉 部令，飭將各院所劃歸衛生課直轄，業經遵辦在案，茲復規定管轄辦法七條，以資遵守。除檢呈一份，懇請 大部備案外，并令總務處轉飭衛生課通令各院所遵照。

四 關於材料者：

(一)本路標購新樂橋工應需鋼鐵材料一案，經前管委會呈奉 部電准向美昌久餘公利等商號，分別訂購。因其時適值局制變更，新舊交替，未及辦理。查原標僅限少數商家，且標價與漢口市價，復有參差。故就漢市五金商號，採無限制辦法，於上年十二月二十九日，會同駐路張總稽查重行開標，結果，源大祥元生久餘鈞大華中鴻泰興永豐永隆八家分別得標。統計總價壹萬壹千肆百肆拾伍元捌角壹分，比較上次標價壹萬伍千伍百伍拾貳元壹角，計減少肆千壹百零陸元陸角玖分。除依標訂購外，并經檢同比較表，呈 部鑒核備案。

(二)本路前請 大部代向大昌公司訂購車頭電燈全副十五套，茲已由江岸材料廠提到，經 部派之楊工程司實南驗收完畢。復經檢同驗收報單電呈大部鑒核備案。

(三)本路訂購螺紋道釘貳萬貳千個，狗頭道釘壹萬伍千個一案，經前管委會呈准向久除公利兩家，分別收購現貨。嗣查上項道釘單價，準諸市價，不無仍有研究之餘地。因即召集該兩商家，切實磋商，核減價格，結果每個均減去價洋貳分。除遵飭如數訂購外，并檢同訂單副本，具文呈 部鑒核備案。

(四)查標購架設調車電話需用電桿八百根一案，經前管委會開標訂購，并將開標經過，呈 部核示。嗣奉十二月鮑購電，以原呈肇華公司所報價格，每根拾陸元捌角，殊嫌過昂，飭即切實核減。或另行標購。當以減價一層，原有商家，不易就範。爰復呈准 大部定於本月十五日，會同總稽核，重行開標，共收到標函八件，結果新發和報價最廉，計十一公尺長電桿木，每根單價拾肆元貳角捌分，并限於簽定訂單後，三十五晴天交貨，尙屬相宜，業經電呈 大部鑒核示遵。

(五)去年二月間，前管委會向木商賀萬順訂購九公尺長杉木電桿七百根，每根單價拾元玖角，計共洋柒千陸百叁拾元。曾經報 部在案。乃該木商遲至上年十月間，僅交到二百二十八根，復藉詞領去料款貳千肆百捌拾伍元貳角，迄今又寸木未交。茲為應急起見，業已另行標購，結果唐春和以每根單價玖元捌角得標。較之賀萬順原標每根低去一元一角，交貨期間，亦予切實規定。經將經辦情形，具報 大部備案，并懇將前購賀萬順電桿訂單作廢，將該木商牌號註銷。

(六)查標購冬季行車需用暖汽管配件一案，經前管委會於上年十二月東代電，填具第65批甲種購料單，請由路標購。嗣奉 大部郵工代電，准予由路訂購，旋以新舊交替，未及辦理。茲查此項暖氣管配件，現時訂購，經過招標運料等手續，及至交貨時期，勢必寒季已過，失去時効。為節省路幣起見，擬改於今年秋季再行購辦。經呈報 大部鑒核，并請將前呈之第65批甲種購料單，准予註銷。

(七)查本路之購材料，向由局督飭材料課承辦，至收料事宜，則歸各材料廠經理。各材料廠是否按照訂單上所載

本路二十三年一月份工作報告

六

條款，認真驗收，或為商家廠廠，代以劣貨，殊有嚴密稽核必要，為防微杜漸起見。經通飭各材料廠，嗣後對於點收各項材料，務須督飭承管人員，會同原用料機關所派人員，依照訂單所載條款，認真驗收，總期弊絕風清。倘有單貨不符情事，應即拒絕接收，立予呈報。如扶同徇隱，一經查覺，定予撤懲。并通令車工機各處，自本年一月起，採用抽籤法，每日抽派一員，會同材料廠，負責驗收材料。

(八)查本路購買木料，例於正價之外，附帶起卸費百分之五。茲查此種辦法，索價太昂，為節省路幣起見，改定採用船邊交貨，起卸由路自辦。經令江岸材料廠，切實遵照辦理。

五 關於編譯者：

(一)本路每屆一年終了，例需編印全年工作總報告，以資參證。查二十二年業已完畢，該年工作總報告，自應從速編製付印。經訓令各處室署會，限本月底以前，將該年之內承辦重要工作，參照前編史料及年鑑之例，從速編製呈核，同時并分抄一份，逕送總務處編譯課彙編，其關於黨務者，并函本路黨部查照辦理。

(二)本路月刊，原定每期印發一千四百份，現因外界訂購與各機關函索者日多，不敷分配，經令總務處編譯課，自九零一號起，每期加印五十份，以資分發。

(三)本路民國十四年七月至二十年十二月史料，前奉 部令按照徵集史料例言各款項目，分別編訂。因其中十五六七等三年，全線混亂，蒐集資料，殊多困難，以致費時甚久。現已編製完竣，分訂兩冊，備文呈 部核示。

(四)本路員司例假抵銷病假暫行辦法，業經 呈部核准，公布施行。現據機務處呈以該辦法第四條乙項規定，員司供職九年以上，應得例假一百八十日，得以抵銷病假。與本路員司請假章程第十八條規定，員司病假，每年積計扣全薪滿一百八十日，即行解職。兩相比較，是否除以例假抵銷病假一百八十日外，再扣全薪滿一百八十日，方行解職，抑即指例假抵銷之一百八十日期滿後，即行解職，予解釋前來。查請假章程第十八條，員司病假三

十日內不加薪，三十一日至六十日扣半薪，六十一日至壹百八十日內扣全薪，過一百八十日解職。設其積有例假一百八十日，則按照例假抵銷病假暫行辦法，專案呈准者，其發給全薪期限，可展至二百十日。即照請假章程可得三十日，照抵銷辦法，可得一百八十日。過二百十日以後，應再經請假章程內半薪三十日，無薪一百二十日之時期，方得令其解職。經即指令機務處，并訓令各處室署會，飭屬知照。

(乙)車務事項：

一 減輕麵粉運費：

本路沿線所設麵粉廠頗多，以前營業，亦屬發達。邇因船運米麥麵粉，充斥市場，大量傾銷，以致各廠出品，皆形滯澀。為救濟起見，當經擬議將此卅三款特價所列之麵粉，再減為八五折核收。其餘應用普通四等價運輸者，亦按普通價八五折收費。現已呈奉 核准，定於本月二十一日實行。

二 整車棉花運輸擬按實重計費辦法：

棉花體積輕鬆，業經載入第五十九款輕笨貨品特價(附件二)收費，即整車運輸，照實重加半，以所用車輛載重量為最大限度，或分別壓實非壓實，分按三或四立方公尺，折合一公噸計算。上項辦法，無非為祛除虛糜車位，免致損失計。惟自實行後，棉商以未減輕運費負擔，紛請改善辦法。默察國內經濟凋敝，銷路滯塞，該項運輸，確有日趨衰落之勢。且各路間，正在議減棉花運費，亦有已實行者，事關路運，亟應及時改善，不應專顧車位。當經依據十六次國內聯運會議第54 55 56體笨貨品決議案，擬將棉花一項，特准按照實重計費。但以車輛載重量三分之二為起碼，其畸零不足一噸者，作一噸計算。現已呈請 核示矣。

三 由湘直接運米至北平再減運費：

本路前擬由湘直接聯運大米至平，特准改按普通五等貨價五折收費一案，現奉 部令核准，遵即公布於本月廿一

本路二十三年一月的工作報告

八

日實行。并由車務處函達湘鄂路車務處，通告湘境米商週知。

四 糶穀各項糧食運價：

本路前為扶助農村，提倡運輸米麥，業將以上兩項運價，減為五等貨價六折收費。近奉 部令飭再將各項糧食運價，澈底議減至最低限度。除米麥早已實行減至最低限度外，遵再將大麥高粱小米黍玉米蕎麥等項，議減至普通五等價八五折收費，亦即等於現行六等貨價。業經呈 部核示，靜候實行。

五 粉條等輕笨貨品實行加入第五十九款特價收運：

本路新訂第五十九款輕笨貨品特價，所舉貨名，未甚齊備。曾經飭令段站查明後，復將尚未列入該特價之粉條等五項輕笨貨品，呈請准予一併列入該特價。現已奉 令，准將粉條桐木燈罩三項加入，并定二月一日實行。

六 調查上旬收入減少原因：

本月上旬開始數日，路收突見下落，比之上年十二月，大形遜色，就中以南段收入較差，同時積貨數量，亦有急遽變化，在此旺月期間，似不宜有此現象。當經飭據第三總段查明，實因黃豆芝蔴行市過疲，各商紛紛取銷托運，而此項貨物，原為南段冬期最大宗之運輸，以故發生重大影響。但近來略見起色，非復前此現象矣。

七 核定調劑貨運辦法：

查目前本路貨車，共計二七零五輛，每日平均，除損壞待修者八五零輛，軍運用二五零輛，裝運機煤材料等用二八零輛外，其純粹用於營業者，僅有一三二五輛。機車共計二零五輛，每日平均，除損壞待修者八零輛，調車用二一輛，軍運用五輛，機煤材料等用八輛，客運用二七輛，混合列車用一九輛外，其為營業用者，不過四五輛。再就營業情形言之，以上項營業用之貨車一三二五輛，配組列車，共有五六，而每日平均運出之商貨，約共九千噸，似嫌周轉欠於靈敏。推究其故，機車之不敷，雖為主因，然調度上未甚得宜，亦為一端。補救之法，現

已與北寧路商妥，將運赴津沽之煤車，在豐台與該路換車，俾石莊豐台間，貨車之周轉加速。（從前煤車直達津沽，往返需時八日餘，茲在豐台換車，則可減為三日）一面飭屬嚴格監督裝卸，以增車輛之運用效率，并飭將各段機車，按照需要，重新支配，以免不敷過剩之弊。（現由機務處將他段有餘機車，加撥信陽二輛，石家莊五輛，）同時縮短機車在廠停留時間，即利用客車之機車於候班時，用以拖引貨車，以及隨時督促趕修機車車輛，以期應付當前困難狀況。此後如所運商貨里程之遠近，無甚變更，預計每日約可增加運量二千噸有奇。

八 爲石家莊籌撥機車以暢貨運：

查邇來石家莊車站，每因調車騰道及等候機車等事，致車輛虛糜過久，長此以往，殊屬有碍路收。經車務處於上年十二月下旬，電飭第一總段詳查具報，以便設法補救。嗣據查復，以該站目前僅有小機車二輛，均已指定作爲調車及過磅之用。但該站岔道極比，相距又復遙遠，每日裝卸貨物，平均俱在四五千噸之譜，祇此二輛小機車，平時已覺顧此失彼，值此冬令嚴寒，凡在岔道內裝妥之列車，因軸礙道滑，類皆勻分三節掛送，以故每一列車完全掛車，即須費時兩點鐘之久。各礦商岔道，本不甚長，未能容納多車，設同時到車數列，以次裝載，則其後至者，遂不免虛糜，此爲必須添派調車機車之原因也。又該站產煤豐富，需車自多，現如井陘正豐各有本路車輛四列，井陘且有北寧聯運車數列，而本路機煤車，亦由該礦岔道裝載。至大豐則有本路撥給之聯運車一列，此外如本路及各機關應用之冬煤，復均在該公司岔道裝載。准此運輸繁密情形，經與機務總段接洽，亦謂非增撥機車，不足以資周轉，此爲必須添撥掛運機車之又一原因也。車務處查核所陳，確係實情，爲救濟該站調車過磅各種困難及避免列車虛糜起見，惟有就南段酌撥大型調車機車一輛，及太機車六輛，庶有以應需要，而暢運輸。經於一月上旬，由車務處函知機務處查核辦理。

九 核擬支配調車機車辦法：

本路二十三年一月份工作報告

本路二十三年一月份工作報告

一〇

案據車務第一總段報稱，所有往來南北之各次貨車，於開抵長辛店時，機車均須入廠裝儲煤水，約皆需時一兩點鐘，開或守候登台騰道時間，更須展長，值此冬令天寒，列車停站稍久，軸盒即行凝凍，故開行時必須用調車機車，在後推送，方克前駛。第長站現在使用之調車機車，馬力本屬薄弱，鍋爐近復漏水，以致站上調車事務，極形棘手，如日來特別尋常快車之車皮，多未能按時由大廠挂出，職此之由。除電請機務總段將調車機車，從速設法更換外，一面呈報前來。經車務處復核，以所請更換調車機車，確為事實之所需要，隨於一月下旬，函知機務處飭屬，對於各站調車機車，通盤籌劃，并依據各站運輸情形，重加支配，務使調劑得其機宜，繁簡合於實用，有裨行車，當非淺鮮。

十 核擬清理軍運過軌車輛辦法：

查上年春季，北方軍運緊急，各路往返過軌車輛，為數極多，情形異常複雜，清理備感困難。案查民國二十年五月部頒之國內聯運規章第一八五條內載，如為軍運過軌，須以同等車輛互換，等語。惟當軍運吃緊之際，各路對於此項辦法，迄未實行，以故軍運過軌之後，常有逾數星期不可掛還者，縱令一再電催，亦鮮效果。甚或藉口軍隊佔用，無法卸還，致使出車之路，吃虧不少。以後如果按照聯運規章，認真執行，凡軍運過軌車輛，必須以同等車輛抵還，則車輛過軌後，所在路自必積極催卸，以彌補其所抵之車，即或各聯運站，一時車輛缺乏，無可抵換，似不妨規定於若干時間內籌抵，俟原車卸空後，再行與籌抵之車互換。如此辦理，不獨有益軍運，且於車輛運用上，亦可得其調劑之宜。業經據情呈 部核示，通令施行。

十一 計劃裝設各站外進站號誌：

查本路沿綫各站，迄今尚未裝設外進站號誌者，為數實多。曾經車務處分飭各總段，會同機工兩方接洽舉辦，并函知機工兩處，飭屬會同查勘，以便定期裝設。現在第一總段所轄各站，業經擬具計劃，核准興工。其第二第三

兩總段所轄各站，亦在設計之中，不久即可繼續裝設。并由車務處分飭所屬，隨時與工段接洽，襄助進行，以期此項保安設備，早日完成，以利行車。

十二 核擬車務衛生施行辦法：

案查上年十二月間，奉 部頒發衛生清潔管理人員暨伏役改組辦法，又 部頒鐵路車工機衛生清潔管理規則等六種，業經通飭分別遵辦。現據車務處依據車務衛生清潔管理規則及車務處清潔管理員服務規則，擬訂車務衛生施行辦法十一條，為實施清潔之手續，俾承辦員司有所遵循。業經轉呈核示。一俟奉准，即可施行。

十三 貨物運輸情形：

本月貨運，連同軍用物品，共計貳拾陸萬伍千捌百零捌噸，平均每週陸萬陸千肆百伍拾貳噸，較上月陸萬捌仟玖百壹拾肆噸又伍，計減貳千肆百陸十餘噸，約合百分之叁又伍強。茲將貨物種類噸數，列表如次：

雜	鹽	糖	油	軍用品	雜
T	T	T	T	T	T
168348	2080	21002	1755	27413	35310
					265808

十四 軍事運輸情形：

本月除軍用物品叁萬伍千叁百壹拾噸外，計開兵車伍拾捌列，平均每週壹拾肆列又伍，較上月每週貳拾肆列又柒伍，計減拾列又貳伍，約合百分之肆壹強。軍用品，平均每週捌千捌百貳拾柒噸又伍，較上月每週捌千肆百玖拾噸又伍，計增叁百叁拾柒噸，約合百分之叁又玖強。茲將車次部隊番號，列表如次：

部隊番號

需用車輛

三十二軍

四團

本路二十二年一月份工作報告

本路二十三年一月份工作報告

四十軍 十一列

二十九軍 一列

十七軍 一列

五十三軍 一列

五十七軍 十五列

第二師 四列

騎兵第十師 一列

三十八師教導團 一列

保定編練處及十三軍 一列

騎兵十四旅 六列

第一招募處 二列

第一縱隊 八列

南寧綏署驛馬 一列

第一後方醫院 一列

十五 本月營業收入：

本月四星期間，營業收入，共計壹百陸拾柒萬貳千捌百貳拾玖元柒角捌分，平均每週肆拾壹萬捌千貳百零柒元肆角肆分伍厘。較上年同月每週叁拾捌萬零貳百零叁元伍角陸分捌厘，計增叁萬捌千餘元，約合百分之壹拾貳。較上月每週肆拾玖萬貳千肆百餘元，計減柒萬肆千貳百餘元，約合百分之壹拾伍，其減落原因，已詳本項第六目

內。茲將本月收入，分週列表如次：

第一星期	第二星期	第三星期	第四星期	共計
自一月二日至一月八日	自一月九日至一月十五日	自一月十六日至一月二十二日	自一月二十三日至一月二十九日	
叁柒肆，零零捌，陸捌	肆叁壹，陸肆肆，叁叁	肆貳肆，伍玖柒，伍玖	肆肆貳，伍柒玖，壹捌	壹，陸柒貳，捌貳玖，柒捌

(丙)工務事項

一 改建一〇四四公里七六二公尺處橋樑工程：

該處原有二十公尺鋼桁橋樑，歷年已久，荷力薄弱，其地點適當灣道坡度，行車最易發生危險，實有改建穩固橋樑之必要。經工務處設計改修橋墩，擬利用舊存十八公尺板樑，估需各項工料洋叁千叁百五十元。業經核飭分撥款料，籌備施工。

二 翻修長辛店存車廠工程：

該廠棚頂滲漏，樑柱朽腐，恐有坍塌之虞。已飭段查勘，將東面原有棚架，一百四十四間，改用紅松木料，并利用舊存廢軌，改製立柱，估需工料洋貳萬貳仟玖百元(去年十月份工作報告所列用款，僅及包工價數)業已招商投標，開標結果，歸包工倫敬承辦。現正簽訂合同，不久即可興工。

三 開挖信陽站河傍水井工程：

本路二十三年一月份工作報告

本路二十三年一月份工作報告

一四

該站地層，全係石質，鑿井難達水源。本路從前用水，曾挖有濾水井一口，就近吸引獅河之水。近因河流多砂，擁塞水管，對於機車用水，不免發生障礙。經飭工段詳加研討，擬用連井濾砂方法，在獅河旁開井一口，及吸水房中間，開鑿新井二口，設置洋灰水管，使舊井之水，經過新井，藉可沈澱砂土，估需工料洋壹千叁百陸拾陸元玖角，業經核准，分別施工。

四 添建大智門站開房工程：

該站原有開房，不敷應用，與行車安危，有密切關係。已飭車工段，會同查勘，依照開房標準圖樣，在二號及十一號間處，添建磚瓦開房各一間，并設計繪圖，估需工料洋柒百五十元，業經核准，飭撥款料，籌備施工。

五 修理江岸機車廠地坪工程：

該廠地坪，原與其他廠房修養工程，併案設計。嗣因機務處催修應用，經飭繪具圖單，應需工料洋壹千叁百元，業已核准，飭撥款料，籌備施工。

六 籌備春季植林事項：

本年春季各林場造林，暨各站與沿線植樹工作，經飭主管處室，擬定辦法：以各場園現存一二年生各種新苗貳百餘萬株，其中有一部份發育較速，可供移植者約四分之一。業經指定可用樹苗陸拾壹萬餘株，酌量分配，由各場園擔任栽植。計各林場造林補植約貳拾陸萬株，又南北段沿線栽植約貳拾萬株，又第二總段所屬各頭二等站，栽植風景樹，約壹萬伍千株，其餘約拾叁萬株，備撥全路各段站，員工栽植之用，業經核准，分飭籌備。

七 各項工程進行狀況：

- (一) 鋪設長辛店修車廠臨時岔道四股，業已施工。
- (二) 李家寨舊站原有站名牌，已飭段移設新站。

- (三) 二三公里零八六公尺處橋樑帽釘鬆動，已飭段修理完竣。
- (四) 前門站裝置六角亭子，已交馬洪祺承辦。
- (五) 鄭州站接長機廠支重機基座，已於上年十二月二十八日完工。
- (六) 長辛店站存車道添設鍋爐房，業已籌備施工。
- (七) 信陽站機廠內建築警屋，已於上年十二月十一日完工。
- (八) 一九零公里五九六公尺處，修築斜坡，籌備施工。
- (九) 西便門站修理臨時貨倉，及添蓋磅房，籌備施工。
- (十) 詹店站南修理橫隄，業已籌備施工。
- (十一) 高碑店站機車廠內修理洋灰地面，業已施工。
- (十二) 九一八公團南面修理馬路，業已籌備施工。
- (十三) 二九八公里處鋼樑，撤換網紋鐵板毡氈，已於一月十五日完工。
- (十四) 修理信陽站機車廠房屋，已於一月七日完工。
- (十五) 改修江岸站材料廠第七庫磚牆，已於一月二十日完工。
- (十六) 裝設信陽站七五噸地磅，已於一月十六日完工。
- (十七) 建築黃河北岸正式票房，已於一月三十日完工。

(丁) 機務事項：

- 一 注意聯運包件車輛檢驗加油工作：
查滬漢聯運包件，事屬創舉，對於一切供應，自須慎重辦理，所有應需車輛，概由平甯京津四路撥撥，以每星期

本路二十三年一月份工作報告

本路二十三年一月份工作報告

一六

一三五等日，由漢口開行，每星期日及星期二五由上海開行。惟是項車輛，無論屬於何路，及在何路行駛時，其查驗加油等事，應由各路特加注意。經機務處函飭各總段轉飭所屬，對於聯運包件車輛，如在本路行駛時，其檢

驗加油工作，應一律慎重辦理，毋稍疏忽，以利運輸，而維路譽。

二 統籌機務所屬各段廠全年份需用油料數量：
查本路所用各項油料，以前均係逐月分批採購，手續既繁，且有緩不濟急之勢，影響工作，殊非淺鮮。茲為統籌本路全年各種油料消耗數量，以便整批訂購，隨時供給計，經飭據機務處將所屬各段廠全年份（以自本年三月份起，至十二月份止為標準）需用油料數量，按實核計，約需軸油七百噸，平常汽缸油一百六十噸，過熱汽缸油一百三十噸，煤油六千五百噸。現正核定籌購中。

三 規定會同驗收材料手續：

查本路驗收材料，因材料廠對於品質，或未深悉，難免受奸商朦蔽。經飭自本年一月起，由各關係處逐日派人會同材料廠主管人員，負責驗收，并經機務處飭知各段廠遵照。惟此項驗收材料，至為繁瑣，設不規定手續，不足以資遵守，而昭慎重，復經機務處規定手續兩條：（一）凡經機務處派員會同驗收之材料，須依本路與商號簽立之訂貨單，及所載各條件（如牌號品質等）驗收。（二）每批材料經驗收後，由各該段廠之驗料員，與材料廠主管人員，雙方照章，立即會簽驗收單，并載明訂單號數，貨品種類數量，驗收日期，以及合用與否，內中一份，由各該段廠保存，一份由各該段廠即日轉寄機務處，以資考核。除由總務處飭知材料課於驗收之前，應將該項訂貨單抄送轉發外，并經機務處轉飭所屬各段廠切實遵辦。

四 續請訂購機車特別配件：

查本路機車車輛，多數陳舊破壞，而各廠修理能力，不足應付，亟須籌擬增加修理機車車輛能力計劃，以維運輸

。業經機務處將擬請添購配件，及機械，開列清單，計長辛店機廠用水管式鍋爐二具，連附屬品，機車配件，機車鍋爐及煙管，客貨車輛配件，各機廠添置機械，各大機車廠添置機械，及機車零星配件等。復經向各洋商探詢價格，并接洽交貨付款條件。其已據報價各件，約計國幣壹百伍拾叁萬零陸百柒拾伍元有零，其未據報價各件，預估價值，約計國幣玖拾六萬伍千伍百伍拾元，總共貳百肆拾玖萬陸千貳百貳拾伍元有零。至所需款項，係分在二十二年度預算，及二十三年度預算各關係科目內，繼續支付。擬即轉呈 大部核購。

五 本月修車成績，茲分週列表如左：

客	車	機					車 別 類 目	期星	第一 月 一 日 至
		長辛店廠	石家莊廠	彰德廠	鄭州廠	信陽廠			
鄭州廠	長辛店廠		251				期星	第一 月 一 日 至	
	一五					522	一月六日		
						219			
							期星	第二 月 八 日 至	
四	一五				131		一月十三日		
							期星	第三 月 十五 日至	
	一五			230	102		一月二十日		
							期星	第四 月 廿二 日至	
	二三	201			137	206	一月二十七日		
八九					九			總 計	

本路二十三年一月份工作報告

本路二十三年一月份工作報告

車	貨	車
江岸廠	長辛店廠	江岸廠
三三二	三〇	四
六	一九	八
三三	二一	五
四六	三一	
	二四六	

(戊)會計事項：

一 彙編二十三年度概算：

本路二十三年度歲入歲出概算草案，業經飭由會計處根據各處署會開報數目彙編。當查出入兩抵，相差至鉅，與預算收支適合原則不符。已由會計處擬具議案，提交局務會議，討論核減。經先將核定歲入歲出各數，電陳鑒核，並經嚴催將概算書暨各項細單，趕編完竣，隨即另文呈送，請予核准在案。

二 部飭核減二十二年度概算：

查部飭核減二十二年度歲入歲出概算一案，經前管委會分飭各主管處切實遵辦，并由會計處分別洽辦，編表送核。經即提交第一次局務會議，討論解決，計資本用款營業用款兩項，共減去陸拾壹萬餘元，核與部飭核減總數，相差約肆拾伍萬元，委係無可再減。當經彙編詳表，附註說明，備文呈復，請予俯念實情，從寬審核，俾免決算超越。

三 部令飭編二十二年份會計統計年報及營業等帳收支概數單表：

部令飭編二十二年份會計統計年報，限本年四月底呈部。經飭會計處分函各處，迅將各該處應填各表，儘二月底編竣，送交會計處彙編。又部電飭將本路二十二年份營業等帳收支概數，分別造表送核。遵經編造單表七種，

呈送彙核。

四 部飭購署美商料債整理合同：

晏奉 部令，飭將前發路欠美商泰康等三家料債整理合同副署，并將本息數目，按照合同規定，於三個月內核竣報 部。查路欠美商料債本金，業經會計處根據帳冊，詳加復核，雙方數目，未盡符合，尙需查核交涉。至核算利息，因未奉令發各商計息詳單，頗感困難，恐未能如期竣事。經先將副署合同呈送，并請催送計息詳單，轉商寬緩時日，以利核對，而免匆促。

五 籌解車頭電燈及清銹機料款：

部電飭將代購大昌車頭電燈材料款，慎昌磚拱清銹機及軌鈎車輪款，分別照解。遵將第一二兩項價款，共合國幣壹陸，捌伍玖元伍零，於本月號日，如數交由金城漢行，滙 部核收。至軌鈎車輪價款，本路早經解清，已請 部飭查電復。

六 遵令籌辦站帳式三種客貨日報單：

部令飭將部頒增改車站賬則例第十五十六十七條規定，站帳式七十七貨運進款日報單，七十八(一)客運進款日報單，及七十八(二)發售本路客票日報單三種格式，即日實行。遵飭會計處按照 部頒原格式內容，并參照本路實際情形，將站帳式七十七格式，酌為修改，連同七十八(一)(二)兩種，一併送交庶務課訂印，趕於本月底分發到站。一面擬具各種用法說明，印發各站，先期研究，以便於本年二月一日起實行。所有遵辦情形及實行日期，業經 呈 部備案。

七 核減并取消各處小櫃備用款：

查各處所屬小櫃備用款，原定數目，與報銷數相差甚鉅。值茲路幣支絀，自應分別核減或取消。業經厘訂核減清

本路二十三年一月份工作報告

本路二十三年一月份工作報告

二〇

八 單，令發各處署會，轉飭遵辦，並將應繳回之款，繳交會計處收賬。

核減各處開報差飯雜費：
現在路幣支絀，預算甚嚴，所有各處開報差飯雜費，亟應從嚴核減，以節虛糜。經飭會計處擬訂新式出差報單，送交庶務課照印，并着分函飭屬遵照領用，以便審核。

九 擬訂全路薪工開支暫行辦法：

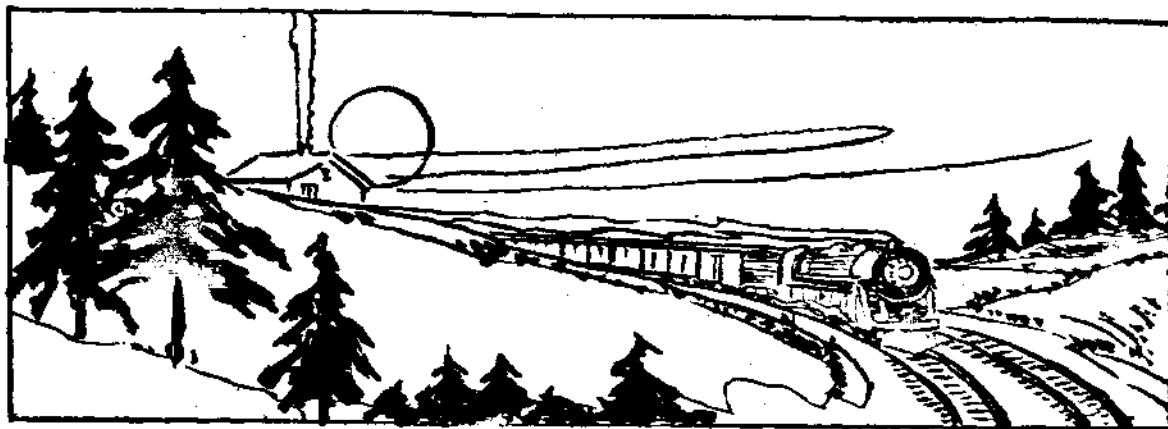
查本路路綫綿長，員工衆多，每屆開支薪餉，爲數甚鉅，亟應規定開支辦法，以期週密，而利實行。現由會計處斟酌情形，擬訂全路薪工開支暫行辦法七條，并開支車附挂暨保護各點，業經核准施行。

十 取締各材料廠現存五金等件辦法：

據材料點查員報告，本路各材料廠現存熟五金及生鏽黃銅塊等，爲數甚夥，足敷一年以上之用，際此路款支絀，自應力求撙節。已飭會計處函知總務處轉飭材料課查核，如存料尙屬可用，應即儘先撥用，緩購新料，以節路幣。

十一 改善全路各站報告每日進款數目辦法：

查本路各站每日營業進款總數，向由車務各總段按日彙總，電報會計處，輾轉抄送，頗多稽延。茲爲力求詳備起見，已由車會兩處商得同意，根據各站電報，另造現金及記賬等運費，連同加價，開列詳表，於每日午後逕送檢査課，由該課彙編，并將上年同期進款及累計總數，一律編入呈核。



大事記



大事記

本路二十三年二月份大事記

一日

本路本日起實行客貨新報單。

規定三屆鐵展籌備大綱，轉飭遵照。

本路自本日起實行核減各項粗糧運費，改按五等八折收費。

二日

通令解釋員司職工病假法定日期。

令派蔣公毅魏之萬張貽蓀三員兼充本路衛生稽查。

通令嗣後各處課員司所需文具器皿等用品，應負責保管。

委盧榕林等兼充三屆鐵展本路籌備員。

公布招商承辦本路沿綫各站國貨販賣所簡章。

三日

令飭開列預防水患急用材料清單。

公布本路員司公寓管理規則。

重申例假抵銷病假應於當時聲明，不得事後補請。

電飭嗣後無論局長副局長或各處署長官出巡，一律不得擅離職守，任意接送。

五日

本日起遵令實行滬漢旅客聯運，并改訂各次列車時刻。

通令嚴禁具條索葯或請假及借單診病。

陳局長於本晚陪同部派委員鄭華等四員，上路視察。

六日

部令各路員工薪工各費數額，應以每處原列預算為標準，轉飭知照。

七日

本日為本路「二七」紀念日。工人放假一天，并在江岸開會，各處課得派代表參加。

八日

准聯運處函知，重行規定聯運運費計算日期，轉令車會兩處查照。

本路駐平辦事處遵令於本日將第三課與第一課歸併，改為第一課。

九日

部令發第二屆鐵展會獎章一座。
轉發部頒修正本路駐平辦事處規程。

十日

本路遵令派衛生稽查會同各院所首領組織沿綫救急巡迴訓練班，自本日起開始訓練。
本日起改訂鄆漢間貨物列車行駛時刻。
通令各處署飭屬儘量搜羅陳列三屆鐵展本路特色出品。

十二日

部發鐵道部公務人員服用國貨委員會章程。
部令飭知各路警察官佐飛機捐款月薪在八十元以下者，比照陸軍尉官辦理。
部飭整理各站來往貨物月報表方法，經轉飭車務處遵辦。
新任駐平辦事處長鄒致權於本日就職視事。

十三日

部飭嗣後購辦公用物品應儘先採用國貨，轉令各處署遵照。
通令嗣後加班須呈局核准。差費亦應力求撙節。
部令舊報紙比照廢紙例。按六等收費。

大事記

四

令派辦事羅迪光會同車工及地畝各段人員調查各站棧地岔道租額。

十四日

本局於本日啓用新關防新官章，并頒發各處課段廠所院各首領新官章。

十五日

車務處等製就防範行車傷亡人命辦法十條，通傳遵照。

奉北平軍分會電知，本分會運輸處改爲軍事運輸辦事處。嗣後關於華北軍運事宜，由本分會直接辦理，轉令車平鄭警各處署知照。

十六日

通令關於路員家屬聯運優待券，現奉 部令准照議決案，分作數次請領。

部令聯運鮮貨包裹運費，按六折收費，轉飭車會兩處遵照。

令發本路車務處存車廠編制規則。

十七日

本路同人捐購之平漢一二號飛機，於本日下午一時在漢市王家墩飛機場舉行命名典禮。本路全體員工均往參加，頗極一時之盛，湖北省空軍會捐購之湖北號飛機命名典禮，亦於本日同時舉行。

十九日

通令凡部局法令規則及其他事件，一經登載日刊，即生效力，全路員工，應特別注意。
令發勸誠吸食鴉片通告，飭分別張貼。

本路組設平漢路務改進設計委員會訂定暫行條例，業於本日公布，并呈部備案。

二十日

令發整理文書減省手續辦法。

陳局長本日回漢。

二十一日

令飭車工機警各處署注意行車安全，以期減少事變。

運輸石筆改按特價收費與修正教育用品特價同於本日實行。

關於三屆鐵展事宜，電飭駐平辦事處鄒處長統籌辦理。

二十二日

部令規定輪渡郵車過江費，并附發算式，經轉令車會兩處遵辦。

本路會計處出納課駐平收支所職掌規則，已奉部准，於本日通令知照。

二十三日

部准本路取銷材料課駐平採辦室。

部准保安團隊官兵乘車在剿匪期間，准按照軍運條例辦理，經轉令車平鄭警各處署遵照。

大事記

二十四日

通令飭屬各赴就近院所施行種痘，以防天花傳染。

本晚陳局長偕同機工兩處長晉京到部面陳路務辦法。

二十六日

本路會計處抽調各站理帳人員或站長輪流訓練簡章，經於本日核准施行。

二十七日

令發取締站款撥付急需款項補救辦法三項。

令總平鄭三處分別接洽籌備植樹典禮。

二十八日

抄發部令公布修正鐵道部直轄各路職工教委會組織規程第三條條文。

(完)

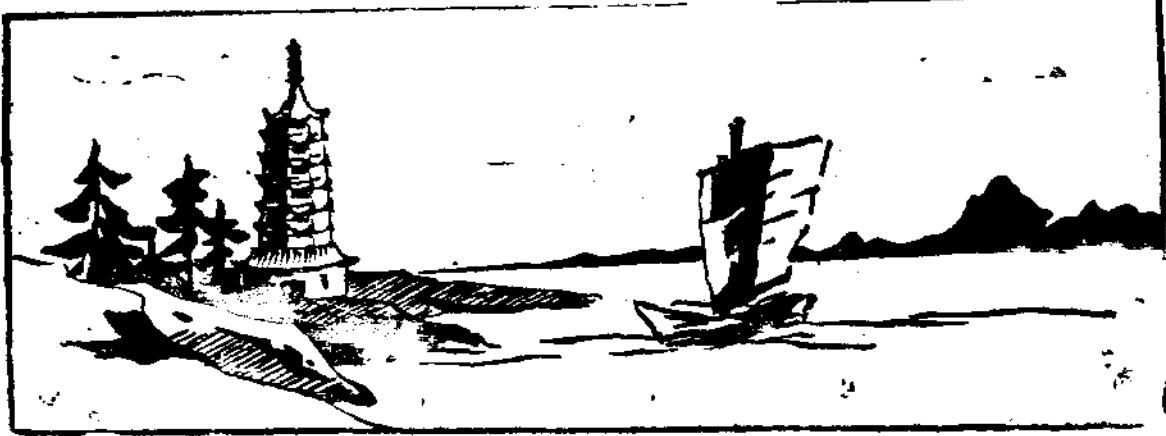
去年全年糧食進口統計

計二七四·三〇三·四三四元

尤以米穀 小麥等類 為最多

民國二十二年年度糧食進口統計如下，(一)米穀二一·四二三
 〇九一担，值國幣一五〇·一〇七·四一六元，(二)小麥
 一七·七一六·二九六担，計八七·一四八·六六七元，(三)
 麥粉三·二三六·三二一担，計二七·七五五·四〇八
 元，(四)雜糧二·〇三一·七九一担，計九·二九一·九四
 三元，共計二七四·三〇三·四三四元

局務會議紀錄



紀 錄

平漢鐵路管理局第四次局務會議紀錄

時間 二十三年一月二十七日 上午十時

地點 本局四樓會議室

出席人 陳延炯 鄭道實

列席人 鄭安衆 鄭恩元代

張紹元 湯玉階代

陳永清 李嘉善

王金職 楊 格

王承祖 吳國良

侯士綰 薛 鍊

沈之準 黃乃鏞

列席人 楊 恆

主席 陳延炯

紀錄 王龍飛

開會如儀

甲報告事項

(一)總務處材料課課長楊恆報告：關於第三次局務會議，會計處提議，對於購買收發管理材料等項，前經條陳七項辦法，迄未有具體施行，特重行提會討論一案，經議決「交由總務處材料課會同有關各處研究施行辦法呈核」等語紀錄，交辦到課，謹將本課辦理情形，分述於次

1.會計處原條陳一二兩項關於購辦材料，宜權衡緩急並應將舊存之料儘先發出各節，本課業於上年十二月二十七日規定各材料廠請料辦法，簽奉

局務會議紀錄

局長以第三零九號訓令通飭遵辦在案。

2. 關於原條陳三四兩項，係屬驗收材料問題，業由本課簽奉 局准令飭用料機關，每日抽派人員赴材料廠會同驗收，與會計處意見若符合符節。

3. 原條陳五六七各項大意，「不准商號在材料廠寄存材料」。「各處借用材料須補正式手續」。「同號材料須併存一庫」。各節，擬請通令三材料廠嚴格遵守，並飭擬議方案呈核。

(二)會計處副處長意見：以為材料課所述已經通飭整理各節，祇係治標辦法，若治本辦法，似應查明，本局從前對於購買收發驗存管理材料，有無具體規定，如已有規則而缺漏不盡適用，即應酌加修改，如或原未訂定，即應再行擬訂，以資遵守。一二兩項報告併案討論議決 仍交由總務處再行研究。

(三)總務處報告：現在辦理二十二年度文具紙張印刷用品各項統計，擬即依據該項統計，擬定各處課，領用文具紙張印刷用品之核減數目，但依研究所得，祇能對於不碍

平漢鐵路管理局第五次局務會議紀錄

時間 二十三年二月十日上午十時

一地點 本局四樓會議室

二

公務之各項用品，為武斷的假定，至若與公務直接有關之各項用品，須以實在用量為標準，方能作合理的規定，希望各處切實調查，必不可少之數目，開送本處，用作參考。

議決 仍由總務處擬定標準辦法，交由各處參照辦理，乙討論事項

(一)關於本路前擬收購合成里房屋，應如何決定用途，設計改造案。

局長交議

議決 1. 由警察署及漢口醫院各將搬入後需要改造情形，呈局核定。

2. 由工務處依照警察署醫院需要改造情形，分別設計，預估經費若干，呈局核辦。(總務處行知)

(二)關於盜釘竊犯，擬請函請當地駐軍，協助本路警隊，澈查竊賊窩戶，嚴密緝捕，以策安全案。

工務處提議

議決 由警察署妥擬嚴厲取締辦法呈核(總務處行知)

出席人 鄭道實 鄒安泰 張紹元 李嘉善 楊格 陳瑄 吳國良 侯士瑄 鄒恩元 薛鍊 陳永清

列席人 沈之準 盧榕林 蔣公毅

主席 鄭道實

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)據總務處衛生課遵照第一次衛生醫務會議議決案，改擬員工患病准假證式樣，並據公益課簽具意見前來，應如何規定請公決案

局長交議

議決 准予試辦，惟准假證名稱，應改為「平漢鐵路員工病假詢問單」內容亦應酌加修改，由衛生課重

平漢鐵路第二次衛生醫務會議紀錄

時間 二十三年三月十八日午前八時

地點 鐵道部立漢口扶輪小學校(漢口特二區蘭陵路)

出席者 李嘉善 魏之萬 沈王楨 王偉忱 王誦飛 黃時梅 虞和玠 許峴青 李嗣廷 張肩道

本路第二次衛生醫務會議紀錄

行擬訂呈核(總務處辦)

(二)請將本路員工消費合作社章程草案審定，以便呈部案。

總務處提案

議決 保留

(三)擬將本路員工公寓，同人俱樂部，同人公餘學術研究會，及國術研究社，合併改為「平漢鐵路漢口同人合作社」，以便管理，而資發展案。

總務處提議

議決 原則通過，名稱定為「平漢鐵路同仁社」。並推李副處長嘉善，陳副處長瑄，鄒副處長恩元，楊副處長格，吳副處長國良，薛署長鍊，盧課長榕林，為該社籌備員，即日着手籌備進行(由總務處通知)

張貽孫 孫泮環 蕭大中 雷漢俠 朱維拔

湯厚安 陳慶厚 袁印藩

列席者 周國瑞 王龍飛 盧榕林 鄭叔廉 莊恩圻 趙光錄代 楊恆方卓如代

本路第二次衛生醫務會議紀錄

主席 李嘉善

紀錄 陳慶厚 袁印藩

行禮如儀

主席報告

上年九月間，本路遵奉 部頒衛生醫務會議綱要，曾經召開衛生醫務第一次會議。今天是舉行第二次會議，本人得以參加，與諸位相聚一堂，共同討論，至為欣幸。本路縱貫三省，路線袤長，約二千餘里，全路員工警段二萬四千餘人。此二萬餘人，即為本路一切事業之原動力。欲求本路事業之發展必先求原動力之健全。欲求原動力之健全，則不外乎病後之療治，與事先之預防。本路之衛生醫務之設備，蓋即依據上述條件而產生。其所負使命，其一，在謀本路員工之健康。其一，在謀旅客之安全。員工健康，則工作效力增加。旅客安全，則路譽日隆，營業因之發展。由此可知衛生醫務辦理成績如何，於本路關係甚大。

現查本路各醫院及診療所過去之成績，僅於治療方面努力。而於預防方面，尙未能十分盡到責任，不能得各方滿意的批評，是無可諱言的。究其所以致此原因，不出下述範圍：1 爲物質之缺乏。2 爲精神之渙散。蓋器械不良，設備不週

四

，均足以妨礙醫務之進行。假使醫務人員不盡其心志，雖有完備物質，不能利用，亦等於虛設。本路近年以來，財力異常竭蹶，稍有餘貲，則汲汲於行車設備之培補。對於醫務衛生事業之改良，雖有計劃，均以匱於財政，不能舉辦。惟今補救之計，惟有於精神方面，力求振刷。就改良事項中，不必花錢，或不需多錢，輕而易舉者，儘先辦理，雖不能說立刻見功，若果進行不息，終有達到圓滿之一日。

大凡做一種事業，必須先有一種完備縝密的計劃。然後依着計劃，逐步施行，以底於成功。假使無整個之計劃，縱有設施，亦不過枝節爲之。且其先後緩急，亦難得相當準衡。所以計劃爲事業成就之先決條件。此次舉行衛生醫務會議，也就是想採取大多數改良意見，釐定一個改良的計劃。但是上次會議議決有五十三案。其中尙未見諸實行者，占其多數。現在各項會議一種普通弊病。大都是議而不決。決而不行。提案者，只求數量之多。不問實際是否確能辦到。而討論者亦多隨聲附和，並無深切之研究。議決之後，是否實行，更無人過問。所以提案則風起雲湧。施行則斗轉星移。其結果等空談殊少實效。此次會議，甚願不蹈前轍。每一提案望諸位慎重討論。一方避免法令之衝突。一方宜顧及本路之財

力。一經議決之後，無論如何困難，務須逐步實施。茲先將已列議程之三十七案，及追加之二案。提出討論。各位如有其他改良意見，望儘量發表，以期得到圓滿的結果。

最後尚有數句無關大體的話，順便向諸位說說：第一，即本路以前間有少數員工，不免意志薄弱，沾染不良嗜好，現雖經本局迭次誥戒，稍著成效，然恐尚有極少數份子，積習難返，未能澈底屏除，須知此種惡習一日不除，則名譽精神，一日不能恢復，務望各位對於同事，隨時作友誼之勸苦，務使全體同人將以前之惡習，消除淨盡。第二，前面已經說過，我們醫務同人的責任，不僅是治療已病，是要做先事的預防，預防之法，莫過於衛生，希望我們衛生醫務同人，對於全路員工衣食住行的衛生，負起指導的責任，尤須以身作則，從自己做起，務須利用保健的方法，促起同人對於衛生的瞭解與注意，庶能使素號老大多病的平漢路，變為一個青春健強的平漢路。第三，即提倡國貨，此事應該舉國民衆全體動員，固非某個人之事，亦非某一部份人之事，但是我們當此外人經濟壓迫最高潮之際，各人應擊出天良，服用國貨，我的服用國貨主張，並不是仇恨某國狹意的見解，是覺得我國經濟衰落，工商失業，餓殍載道，實在可憐，如果

我們能够不買洋貨，多買一文錢的國貨，直接固然是可以救濟工友的失業，間接是為國家社會謀安定，亦即是為自己謀安定，所以前日我對於本局公文用紙，主張能用中國紙者，一律改用國貨，也就是這個意思，嗣後本路關於醫務所用表冊，務須將非必需者，儘量刪除。即必須者，亦宜將紙張縮小，以免虛耗，我等在此節省些紙張，縱表面看，似所關者甚小，其實我們能從此等小處着手，積涓滴之水，可成江河，也未嘗不可以補救本路財力於萬一。以上各點，雖然是溢出自本會議範圍之外，實是我個人良心上之主張，想也是同人良心上之主張，所以不憚辭費，附帶說說，總希望同人於此特別注意為幸。

甲·關於醫務提案

一、本路員工患病准假證，經局務會議議決，改為病假詢問單，實行之後，恐有未便，茲擬仍照向例，在請診單上簽假，以省手續案。

提議者衛生課

決議 通過。惟(1)格式須改定(格式附後)。(2)處置欄內不另印字，由各院所自填。(3)「不給假，輕工作，不宜勞動……」等字，恐日久發生弊端，宜刪去。(4)簽註病

名，一律用中文。(5)因公傷病，須多給假者，應請主管首領，負責聲明。

改正格式

平漢鐵路請診單	
機關 服務證號碼 首領	職務 姓名 蓋章
診斷(病名用中文)	
處置	
醫院主治醫師(簽名蓋章)	
診所	
年 月 日 午 時	

二、擬請酌量添購化驗應用藥械案

提議者漢口醫院藥師王偉臣

決議 通過。由提案人詳細計劃購物單，以四百元為限

交衛生課專案呈請 管理局核辦。

三、請於沿途各醫院添置查驗微菌器具案。

提議者長辛店醫院院長馮國寶

決議 歸併第六案。

四、本院醫療器械傢俱，極感缺乏。擬請另行撥款添購，以應需要案。

提議者鄭州醫院院長黃時梅

決議 通過。專案呈 局核辦

五、沿路各醫院，均應設置檢查室，選派技士，專司其事，以便診斷，而重醫務案。

提議者順德醫院院長梁景昌

決議 歸併第六案。

六、病理檢查，關係重要，請將本院化驗室，略事補充，以便擔任全路檢驗工作案。

提議者北平醫院院長沈王楨

決議 擴充北平醫院檢驗室。各院所材料均送由該室負責檢驗。其開辦費(即添補費)暫定二百四十元。每月經常費(如培養基動物，玻璃器具，藥料，印刷等消耗及補充)暫定三十元。均實報實銷。并由提案人擬具詳細計劃呈請 總務處轉呈管理局核示。

七、藥品材料擬請按期提前購置案。

提議者漢口醫院藥師王偉臣

決議 請藥品採購委員會照辦，并籌救濟辦法。

八、各院所應領藥品，嗣後擬請準於每月前發下。如萬一不能如期照發，則務先發半數，以資診療，而便應付案。

提議者江岸醫院院長許靦青

決議 併前案辦。

九。擬請設立小規模製劑棉料廠。

提議者漢口醫院藥師王偉臣

決議 保留

十。請予修改二十二年第一次醫務會議(甲)第十一案，

關於辦法第二項「各院所呈報藥械存銷表時，須將原瓶原盒注射藥之原管，隨表呈處方准核銷」。原文一案。

提議者漢口醫院藥師王偉臣

決議 仍維持原案原文。惟玻璃管准免繳銷。

十一。購置材料應請注重牌號品質案。

提議者漢口醫院藥師王偉臣

決議 請藥品採購委員會照辦。

十二。擬請恢復醫務車設備以資便利案

提議者鄭州醫院院長黃時梅

決議 由衛生課擬具詳細辦法，專案呈請 管理局核辦

十三。各院所編製診療統計，擬請准以收費存根，得與家屬醫單，有同等效用，列入就診人數，而符實際案。

本路第二次衛生醫務會議紀錄

提議者江岸醫院院長許靦青

決議 (1)家屬應遵章持用醫單，不得通融。

(2)得以收費存根與醫單有同等效用，俾作統計之根據。

十四。擬請實行二十二年第一次醫務會議決議決遷移信陽醫院院址案。

提議者信陽醫院院長李麗廷

決議 專案呈局，請派幹員向第二十五路軍交涉遷讓。

十五。撥請添加醫師護士各一人案。

提議者鄭州醫院院長黃時梅

決議 由衛生課通盤籌劃後，酌調人員助理。

十六。全路各醫院，應一律添設出診藥箱案。

提議者鄭州醫院院長黃時梅

決議 由衛生課在規定藥費內，擬具辦法，呈局核辦。

十七。擬請頒示各院所工作進行方案，俾便遵循，而昭劃一案。

提議者北平醫院院長沈王楨

決議 由衛生課彙訂本路衛生法規，發給各院所。

乙。關於衛生提案

本路第二次衛生醫務會議紀錄

十八。全路各廠站除學校及列車救急藥箱，應補充完備，以資普及案。

提議者衛生課

決議 由衛生課專案呈 處局核辦。

十九。擬請擴充彰德機車廠內廁所，並添築瀾池兩座。新鄭機車廠內，添築廁所一處，瀾池一座。以維清潔，而重衛生案。

提議者彰德醫院院長黃維青

決議 呈請 總務處專函機務處核辦。

二十。擬請建築石家莊車站廁所案。

提案者石家莊診療所主任程文錦

決議 呈請 總務處專函車務處核辦。

廿一。請於長辛店江岸，添設衛生專員，監督消毒車輛案。

提議者長辛店醫院院長馮國寶

決議 交衛生稽查注意。

廿二。擬請嚴厲禁止石莊車站近旁，堆積煤塊煤末案。

提議者石家莊診療所主任程文錦

決議 呈 局核辦。

廿三。衛生宣傳，應請廢除文字標語。悉以圖畫代替，以資普及案。

提議者江岸醫院院長許觀青

決議 衛生宣傳，以圖畫為主要，并加淺鮮文字解釋之。

廿四。擬請在新店車站附近之鷄公山上，設立肺病療養院，以期減少肺病案。

提議者信陽醫院院長李騰廷

決議 由提案人速作詳細計劃，呈請 管理局轉呈 大部核辦。

廿五。本路客車廁所內，擬請各添設盛衛生球之網絲長方網盒一具，而重衛生案。

提議者彰德醫院院長黃維青

決議 請 局令飭車務處辦理。

廿六。擬請規定保健整個方案，先以調查所得，編製統計。庶能防患未然，增進效率案。

提議者北平醫院院長沈玉楨

決議 由衛生課統籌。辦理

廿七。花柳病症，例不收容。擬請略予變通，以重衛生案。

提議者北平醫院主任醫師孫葆璐

決議 撤銷。

廿八。本路員工，凡沾染嗜好，志願戒除者。擬請准由本路各院所代戒，以收成效案。

提議者北平醫院主任醫師孫葆璐

決議 撤銷。

丙·關於訓練提案

廿九。擬請組織本路醫藥學術研究會，俾醫藥人員，得互相切磋，以資深造案。

提議者衛生課

決議

(甲)醫藥學術研究會，(1)籌併本路同仁社辦理。(2)利用衛生醫務會議閉會後之時間，討論醫藥學術。

(乙)派員赴國內各大醫院考察，可呈局核辦。派員出洋，保留。

卅。輪派醫師，至國內各大醫院研習，俾增新學術，而利服務案。

提議者鄭州醫院院長黃時梅

決議 併前案辦理。

本路第二次衛生醫務會議紀錄

丁·關於事務提案

卅一。擬將關於發給醫愈荒民，窮苦旅客，回籍空白免費乘車證，請預發本院填給，以免虛耗膳費，兼省文牘手續案。

提議者漢口醫院院長孫汝環

決議 由院所請車務段發給，并請局令車務處轉飭遵照

卅二。請求以醫師受技術人員之同等待遇案。

提議者漢口醫院醫師張肩道涂敦禮游任遠

決議 通過。

卅三。擬請勿用拷貝紙印刷重要文件，以免字跡不明致生誤會案。

提議者漢口醫院事務員吳謙

決議 請提出局務會議，凡關於法規法令等，須永久保存者。請改用油印或墨寫。

卅四。各院所收家屬診費，擬請由會計處另予存儲，每於翌年之首准由各院所按照所收數目，自行購製各項應用物品案。

提議者江岸醫院院長許觀青

決議 查本路醫務經費預算項下，關於各院所購置傢俱器械，年有三千餘元。如各院所有必須添置，可專案呈請核

辦。

卅五。嗣後診療規章或手續，如有變更，除通令外，擬請由局印發布告，實貼各院所，以便週知案。

提議者江岸醫院院長許岷青

決議 通過。

三六。擬請將現用醫單之紙張面積縮小，并改用國產報紙，以資節省案。

提議者江岸醫院院長許岷青

決議 通過。併(甲)第一案辦。

卅七。各院所護士，及伺候病房之工役，擬請得由各院所首領遴選保存，以期有益治療案。

提議者北平醫院院長沈王楨

決議 護士遵照部令辦理。工役由院所考核呈局辦理。

戊·追加提案

本路清理欠薪委員會第廿五次會議紀錄

日期 二十三年二月廿六日下午四時

地址 四樓客廳

出席委員 鄒安樂 鄒恩元 王汝璠 陳永清 莊恩圻

王德芳 沈久之代表 王文俊 晏啓柱 唐國彰

梁德昂 楚湘匯 范伯煌 李嘉壽 許建康

1. 扶輪及員工子弟兩學校之學生，赴各院所門診時，請按照員工待遇，持用醫單，免費受診，以資便利，而示優待案。

提議者江岸醫院院長許岷青

決議 交衛生課統籌辦理。

2. 各院所每月支出雜費及膳費；請於下月二十日以前發還，以資週轉案。

提議者江岸醫院院長許岷青

決議 呈局請飭令會計處於次月底發給。

己·臨時提案

1. 擬請將北平醫院一部分，改為傳染病院案。

提議者漢口醫院院長孫津環

決議 通過。

衛生課及各院所報告從略

列席人 朱招標 盧知鏗

顧問 張紹元

主席 鄒安樂

紀錄 華麟光

開會如儀

甲報告事項

(一)主席報告

查上次會議案內，應辦各事，業經分別辦理就緒，惟審核組各事務員，均屬兼職，人數既少，每日又僅到會工作半天，現在各處催發欠薪甚切，應請各處加派人員，到會整天工作，俾得縮短審核期間，早日發放欠薪，以慰衆望。至審核組最近工作，應請王彙組長報告。

(二)王委員汝璠報告

本會前奉部令飭將積壓延期薪工總數，查明具報等因，經本組已將全路員工積壓欠薪，分別查明，計積壓延期薪工六十五萬餘元，欠薪二百七十五萬餘元，舊支付券尙未中籤收回者，約計一百三十八萬餘元，三項共計四百八十萬左右。至於各項確數，一俟審核完畢，再行詳細具報。

乙·議決事項

(一)北平至保定員工十七年二五兩月欠薪，及彰德至信陽員工十六年六七兩月，又漢口至東雙河員司十五年十一、十二、十六年一、二、七、等各月份延期積壓薪工，究竟應否歸併此次清理範圍之內辦理。

清理欠薪委員會會議紀錄

(甲)倘併入此次欠委會辦理，則此後會計處遇有上項各月份欠薪，應停止發給，俾可確定欠薪總數，預備印製新券數目。

(乙)倘不併入此次欠委會辦理，應將上項各月份欠薪數目，分別劃出，仍可繼續發給之。

以上兩點，因有關發放新券，不克再緩，應請決定(本會提)

議決 積壓延期薪工，共計六十五萬餘元，不歸此次清理欠薪範圍內辦理，以總數四百八十萬元劃出積壓延期薪工，及扣除員司在欠薪時期借支外。預計印新券額四萬百元，足敷支配。

(二)調換新券辦法，登記舊券限期，發放及掉換新券日期，亟宜規定，並擬登報公佈，應登何種報紙，及公推起稿人員，請公決。(本會提)

議決 (甲)登記舊券限期 自三月十五日起，至六月十五日止。

(乙)發放及掉換新券日期 自七月十五日起，至八月十五日止。

(丙)掉換新券辦法 登漢口北平上海南京天津廣

清理欠薪委員會會議紀錄

州福州等處最大報紙一家

(丁)登報期間以兩星期為限

(戊)公推委員起草登報通告底稿，送交總務組分發各委員研究決定付刊。

(三)上次公推委員重擬支付券樣張，現已擬就，請公決，以便趕速付印。(本會提)

議決 (甲)各委員以委員所擬新支付券樣張，均係遵辦大部參字第一九六一號指令指示各點，擬辦。(條例改為規則。第六條「路收暢旺時得呈請核准增加」二句已刪去。至於採用暗記加印花紋添印存根在騎縫處加蓋局印及印碼均已照辦)通過

(乙)此次印券顏色，以不與上次舊券顏色相混為原則。規定票面顏色四種，百元券粉紅色，五十元券白色，十元券淡黃色，五元券淡藍色。至於券上套色幾種，應先飭承印所打製樣張，於下次會議公決之。

(四)請委員擬定各種券類，報告數目，以資支配。(本會提)

議決 茲為節省印刷費起見，必須少印五元券及十元券

，並須調查每人欠數，及參考上次發放舊券大小券面搭放數目，由各處委員切實調查，將搭放各種券類分別開單，送交委員研究確當，再送本會付印。

(五)查現存基金總數，在六十萬元以上，其券面發行日期，似應在廿二年一月起，其期票兌換日期，應由三月底即為第一期兌現之期，至廿三年六月底，預計一次可併兌六期之款，可否請公決。(本會提)

議決 其券面發行日期，定廿二年七月一日。其期票兌換日期，由廿二年九月底起，為第一期。至於一併可發幾次，屆時視基金之多寡，再行討論規定。

(六)查五元券券面分四十期償還，每期應還一角二分五厘，其厘數不甚妥當，且兌現時以厘計算，似有不確之處，應否改第一期為一角二分，第二期為一角三分，第三期又為一角二分，第四期又為一角三分，其餘各期，以此類推，可否請公決。(本會提)

議決 通過

(七)前車務處稽核課課長邊祥，兼任本會委員，及基金保管委員，現已去職，似應推選補充，改送印鑑，請公決。(本會提)

議決 公推新任車務處稽核課課長湘滙兼任本會委員，及基金保管委員，補送印鑑，交各銀行備查。

(八)掉換新券四聯單，現已付印一萬張，請各處委員預計需用數目，以免臨時不敷。(本會提)

議決 由各處估計需要數目，開單送本會會計組彙發。

二月五日 總理紀念週紀錄

鄒副局長工作報告

本局整理工作，日形緊張，具體整理計劃，亦已擬就，內中大要，分治標治本兩項，並擬定步驟，分期實行，現將一週來治標方面工作，約略報告如下：

(一)財政方面

本路財政枯竭，每年支出，俱超越額定預算，現擬財政計劃，使現金支配與預算適合，以求預算確能有統制之功效，現在每月用款，均有一定範圍，即維持所用之材料一項，亦均按機車及各處最切要所需者分配，以期購定之後必能付款，不拖欠，致有損對外信用，並使維持路產，不致感受缺乏，至本路所負債務，已達九千餘萬，現將新舊各債，先行查核確數，

(九)請審核組對於各處員工在欠薪時期之借支，抵扣欠薪，調查清楚，特別注意，以清帳目，藉杜糾紛。(委委員啓柱提)

議決 請會計處與各處及審核工作人員，雙方調閱案卷單據。詳細查核，以明真相，在戰事時期帳目，未免凌亂，如有疑問時，應提出討論解決，以資鄭重。

(十)散會

再行擬具整理辦法，並編列「負債報告表」報部，以便將來分別輕重緩急，着手清理。

(二)工機方面

甲·本路工程，首推黃河鐵橋爲重要，橋基經用石塊壘積後，一時不虞有他，惟橋上枕木敗壞，急需抽換，現擬雇工匠一千七百工，尅日進行，以完成此項工作。

乙·其他各處橋樑，亦多失修，爲澈底整理橋樑計，特由工務處組織「橋樑視察隊」，逐一勘察，並檢查橋樑年齡及橋樑載重率計算表等，以爲改造及修理之準備。

丙·各機廠爲適應車務需要起見，對於機車及客貨車亦努力修理，計本週修理出廠車輛，數目如下：

機車 G4 355 兩輛 客車二十四輛 貨車八十輛

(三)總務方面

甲·統籌訂購路用煤斤。前經報告，對於各種大批材料，總以整批購訂爲宜。查路上所用材料，煤爲大宗，而且關係運務甚鉅，以本路全路機車及雜項用煤平均計之，每月約需二萬噸，分段計之則順德以北，需七千噸左右，彰德以南，需一萬二千噸左右，爲便利輸送全路各廠用煤計，擬自順德以北，購用石家莊煤，彰德以南，購用六河溝煤，計石家莊之井陘礦，每月約能供六千噸，六河溝礦至多能供一萬噸，所差四千噸之數，擬由上兩處增加供給噸數，或分向怡立臨城中和及正豐各礦訂購，以資應用。

乙·本局對於全路衛生事宜，極為注意，此不特對於社會健康有關，而且對於本局之工作效率能亦甚有關係，故決定於三月十八日舉行衛生醫務會議，以期改進本路衛生設備，增加工作效率。

(四)車務方面

甲·本路整理伊始，即首先設法增加運輸力量，以裕路收，現就全路運輸狀況，通盤籌畫，擬定增加貨運辦法四項，次第實施：

1 本路貨運最繁各站，以石家莊為最，其貨物出進，均在商岔上裝卸，故調車工作，亦較他站為忙，該站原有調車機車二輛，其牽引力甚弱，現已更換牽引力較大之機車二輛，俾調車靈敏，節省時間，又該站煤車岔道甚短，往往因撥車過多，不免為騰道阻碍而有所延誤，現為補救計，飭於每次空車抵站時，須事先考慮，若岔道已滿，不得再撥車輛，以免虛糜之損失。

2 本路貨車速率，原定每小時行三十公里，而貨車配掛，每列以五百噸為度，揆諸機車馬力，似未能盡量利用，現經核定改為每小時行三十五公里，載重增至五百五十噸。

3 本路機車，原不敷用，加以支配不善，故時有裝訖貨車，不能如期開行，現將各段機車，按照需要情形，重新支配，業由長辛店鄭州提出機車七輛增加於石家莊，由漢

口及鄭州提出機車四輛，增加於信陽，俾需要均衡，一面並縮短機車停廠時間，及利用客列車之機車，牽引短程貨車，例如鄭州站之特快機車，可由新鄉接拖道清開來之煤車。

4 由六河溝運漢之煤車，原由該礦機車直送漢口，來往極爲濡滯，現令該礦煤車開抵郟城後，即將原機車拖掛上行列車折回，郟漢一段，則由第三總段機車接運，俾得周轉敏捷，此外對於貨車裝卸，責成各段長嚴格督促，以免曠日費時，致受無形損失。

乙·本週運輸狀況，計全路運出貨物，總共五八，二三〇噸。每日平均爲九千七百噸，比較上週，已有顯著進步，而全路各站積存貨物，尙有一一〇，八八五噸，其中以煤及什糧爲大宗。

進款比較：
 現金三八三·九一三元
 記賬 四三·五七九元
 共四二七·四九二元
 比較上年 二一八，〇五七元
 同時增加

以上報告，僅爲局部的改進，亦即治標辦法的實施，至於治本的整個計劃，亦擬分期實行，此種復興平漢計劃，前經呈部核示，現部中特派設計科長鄭華，技正朱葆芬，京滬機務處長王弼，北寧車務處長陳清文等來漢，實施考查本路根本改進之設施與復興計劃實現之可能性，業於日前由陳局長陪同前往信陽一帶考察，兄弟亦由北平趕回與會，並回局開會詳細討論關於治標治本之方案，均有所議決。前日陳局長復偕部派各員，再行北上，作全綫視察，昨日已抵鄭州，檢閱該處機廠及勸察黃河鐵橋，然後由新鄉赴石家莊長辛店而達北平，經過此

次詳細視察後，第一步整理計劃，即將實施，擬用三百五十萬巨款，整理工程方面，將漢口至鄭州一段所有橋樑，枕木，更換一新，現在每小時車行僅三十公里，將來施工後，每小時至少可行五十五公里。機車方面，擬用二百六十萬整理，將長辛店鄭州江岸三機廠數年來所缺乏之機件，鍋爐，水管，焰管，及配件等一次購置完備，使機廠修理能力臻於最高限度，其他關於車務上之設備，亦將以三十萬元用以補充設備之不足。俟第一步復興計劃完成後，再作第二步之進行，總之，平漢復興之舉，大部極為注意，督促進行，不稍放鬆，此次派各專家實地考查，共同會議，均求實際可辦者設想，所需整理建設各費，部中已有辦法，不致由本路經常費中籌措。本局同人，際此整理進行之中，當無不冀本路復興之成功，而竭盡智力，向前邁進，此則本人與全體同人相與共勉者。

二月十二日 總理紀念週紀錄

主席 鄒副局長

行禮如儀

工作報告

各位同事，上週工作報告，約有下述各事：

一、實行滬漢聯運 本路前奉部令，以近日長江水淺，輪運停滯，特飭京滬，津浦，隴海，平漢各路實行滬漢聯運，以便行旅，着由隴海平漢兩路籌撥頭二等臥車及三等車各一輛

，在徐州接運滬平通車旅客，直達漢口，本局當即趕速辦理。查滬平通車三〇二次徐州時，爲二十點十二分，隴海一次特快車於二十一點十分由徐西開，八點四十九分抵鄭州，惟本路一二次特快及十一二次快車，俱因車輛及機車關係，不能接運，只得變更原定行車次數，以圖補救，現將一二次特快車改爲每星期一三五及星期日開行，其十一二次車，改爲每星期二四六日與一二次相間開行，截長補短，即可騰出一部分車輛機車，另組鄭漢間三四次特別快車，用與隴海一二次特快銜接，原車在鄭過軌，往返直達漢口徐州間，以完成滬漢聯運使命，此項通車辦法，已於五日起，通告實行矣。

二、改良貨票格式訓練各站理帳員 本路各站帳目，每多參差不齊，現奉部令，將SA22(A)(B)(C)及SA24(a)四種貨票改爲四聯式，並以一聯報檢查課，以備稽核，業經電車務處通飭各站，自三月一日起，一律改用。至於各站理帳人員，對於章程價則，多欠明瞭，以致檢查結帳均屬障礙，現爲統一辦法及縝密管理計，擬抽調各大站理帳員及各小站站長來局，分批受站帳訓練，俾站帳統一，增高效能。

三、改良處理文書辦法 我國各機關之文書手續，至爲繁複，輾轉稽延，每多積壓，而本局辦理公文亦有此情形，實有急行改良之必要，現經規定，緊急公文，須當日辦畢，普通公文。至遲不得過三天，但文書事項，雖以總務處佔大部分，然與各處署均有連帶關係，欲澈底改革，非與各處署主管人員，會同研究不可，因飭總務處召集會議，從事研究，並擬具

下列整理方案：

- 甲·處理文書敏捷辦法。
- 乙·調卷歸檔敏捷辦法。
- 丙·規定收文遞送稽查証辦法。
- 丁·整理各處署公文附件辦法。
- 戊·改良公文紙張辦法。
- 己·收發管卷監印三室聯合辦公辦法。
- 庚·規定收發文一覽表考查辦法。

經於本月九日召集總·會·車·工·機，警各處署文牘課長及主管人員，共同討論，對於上述各種辦法草案，大致通過，再經局審核後，即可實行，惟當前最重要之一點，即希望負責審核稿件之課長及處長，對於呈核文稿，務須立刻核閱，倘每處停留一小時，經過數處，即耽誤數小時，故必須隨到隨閱，方能進行迅速，而收敏捷之效也。

四·進款比較 本月自一日至七日，進款共為四七〇，一二二元。每日平均進六七，一五九元，較之預算額每日收進六萬四千，方能收支相抵之數，已有餘裕，與去年同期收進之款相比，則增加一四二，一四四元，尙望全體同人，加緊努力，則路收蒸蒸日上矣。

此外尙有二事報告各位的：一·即陳局長此次會同部派設計科長鄭華，技正朱葆芬，京

滬機務處長王弼，北寧車務處長陳清文，及本路車工機各處長，同車北上，作全綫實地考察，以便實施工機車各項整理，現視察已畢，在平開會數次，擬定方案，着手施行，至整理所需各費，約達五百萬元，以本路財政情形，本身無法負擔，但部中對於整理費用，已在籌劃，即不能全數照撥，而本路亦當另行設法籌措，但此時未至決定期耳。二·漢口環境，極為枯燥，同人於公餘之暇，苦無正當娛樂之所，不良習慣，賢者或亦難免，而本路同人，有新離學校者，有從外洋回國服務者，對於身心之修養，知識之增加，均有迫切之需要，本局有見於此，擬將原有之俱樂部，學術研究會，國術館等團體，集中一起，加以改組，使成爲一完善之公餘高尚娛樂地方，一方面研究新發明各項科學，於此能得到德智體育之發展，以適應新生活之需要，此項辦法，已由前次局務會議，決定籌辦，並推定籌備員七位從速進行矣。

一月十九日 總理紀念週紀錄

主 席 鄭副局長

行禮如儀

鄭副局長工作報告(二月十二日至十七日)

一·徵集第三屆鐵展物品

查二屆鐵路沿綫出產物品展覽會，早經閉幕，三屆鐵展，現已開始籌備，並定於四五月間在

平舉行，本路在二屆鐵展中之成績，已得首都人士之好評，此次參加三屆鐵展，尤須力求精美，以維路譽，除飭將二屆各項陳列品移交三屆籌備會外，並擬徵集本路特殊景物，如客車，貨車及橋樑等模型，與各地名勝風景，活動影片，統計圖表，以及同人發明或特製之機件，出版物，印刷品，工廠出品，凡可以表現本路特色者，均在搜羅陳列之列，現經訓令各處署會，轉飭所屬盡量搜羅，希望同人踴躍應徵，增加路譽，匪特本路之光，而個人亦與有榮焉。

二·成立漢口扶輪小學校

本局對於員工子弟教育，向極注意，除成立員工子弟學校十四處外，復有長辛店，石家莊，新鄉，黃河南岸，鄭州，江岸扶輪小學六所。現以本局南遷，員司集中漢口，其中子弟之逾入學年齡者，為數甚多，江岸雖有員工子弟學校及扶輪小學兩校，但距離較遠，往返不便，為適應兒童就學計，特呈請 大部，成立漢口扶輪小學一所，現經批准，並派袁芸雪君來漢籌備，所有開辦費亦已照撥，聞一經擇定校址，即可着手招生，正式成立，屆時各同事子弟，俱可報名入學矣。

三·籌備「同仁社」之進行

上次曾經報告，本局擬將原設之員工公寓，同人俱樂部，公餘學術研究會，及國術研究會等團體，集中一起，改組成一高尚娛樂之所，期於公餘之暇，得以修養身心，研究各種科學，

增進各種技能，故於第五次局務會議議決，推定李副處長嘉善，楊副處長格，吳副處長國良，陳副處長瑄，鄒副處長恩元，薛署長鍊，盧課長榕林等七人為籌備員，經於十二日集第一次會議，決議下列各項大綱，分頭進行：

1 定 名 「平漢鐵路同仁社」

2 旨 趣 本社以利用工餘時間，共謀發展德智體羣四育為宗旨。

3 組 織 本社設董事會，直隸於管理局，董事會之下，設體育，遊藝，學術，圖書，事務，五部，每部均設幹事及管理員，而以品行端正，身體健康，富於現代管理知識及有服務精神者任之。

4 生活方面 辦理員工宿舍，食堂，浴室，整容室，陳列室，公共禮堂，消費合作社，公告處，遊藝室等項。

5 學術方面 辦理圖書館，補習學校，各種學術研究會，表演廳等項。

6 體育方面 辦理專用體育場，暫用體育場，國術組等項。

四．規定各廠每月領用油料數量

查機務處所屬各廠，每月領用燃油，擦油，為數甚鉅，其中不無浮濫之處，亟應嚴加限制，以資撙節，茲經審核各廠情形，分別規定每月領用煤油數量於后：

長辛店，鄭州，江岸三機廠共七十八聽

前門，長辛店，琉璃河，高碑店，保定，石家莊，高邑，順德，八機車廠共一二七聽
 彰德，新鄉，鄭州，許州，鄆城，五機車廠共一三〇聽
 駐馬店，信陽，廣水，江岸，四機車廠共一三〇聽

以上每月共計四百六十五聽

五·運輸狀況與進款比較

本月八日至十四日，全路運出各貨噸數爲七三一六四噸，每日平均爲一〇四五二噸，惟進款方面，總數爲三〇四四九六元，上年同期進款總數爲三九三一八三元，兩相比較，本期減少八八六八六元，查減少進款原因，一爲適值舊歷年關，貨運停滯，二因軍事繁仍，計整列軍車共十五列，又代運鎗砲子彈及給養等，約八千餘噸，故進款即受此影響而減少也。

二月二十六日 總理紀念週紀錄

主 席 鄒副局長

行禮如儀

主席報告

「一」成立路務改進設計委員會

本路比年以來，迭遭兵燹，環境不良，以言整理，自非專設研究機關，加緊工作，不足以收改良整理之效，是以前管理委員會曾經分別設立各項專門委員會，以資研究，而謀改進，願

以各該委員會分別設立，不相統屬，成立以來，尙鮮實效，茲爲統一事權，增加工作效能，藉策改進起見，特將現有各項專門委員會，除必須獨立辦理者外，其餘卽行裁撤，合併改組爲「平漢路務改進設計委員會」，以研究，設計，建議各種方案，隨時呈局核定施行，並訂定暫行條例八條，內分總務，技術，業務，財務四組，卽以裁撤之各委員會事務，分別歸併各該組職掌，庶可兼籌並顧，統盤規劃，於路務之改進，較有實益，至該會辦事人員，卽就各處署現有員司中分別調充，畀以固定之工作，以展其才能，而考其勤惰，務期各盡所長，實事求是，以求路務之改進，現該會組織條例，經已呈部，一俟批准，卽可成立。

二二 嚴訂購辦材料手續

本路定章規定各材料廠請購單，應經局長核准，始由材料課購辦，惟近年以來，爲節省手續起見，乃逕由各材料廠送材料課購辦，既未經各主管處簽認，又不呈奉局長核准，大阿倒持，流弊滋生，茲爲慎重起見，特規定必須手續於下：材料廠根據各段需要數量，編造請購單，逕送各主管處長，審明用途，蓋章簽認後，卽送材料課，由材料課就三廠材料核實應購數量，再由總務處轉呈局長，經審核批准，方可由材料課照章購辦，并製定現行購料程序及擬辦購料程序圖說二種，通飭所屬各處一體知照，至於材料之購買，領發，管理各方法，及用料之查考，材料之點驗，廢料之處置，料帳之稽核造報等項，俱有嚴密之規定，以期欸不虛糜，物盡其用。

「三」籌解積欠各款

本路一年以來，積欠應解各款，爲數甚鉅，現經兩月之整理，已可按月籌解，但積欠之數，一時尙難清理，如軍事墊款，原定每月十萬元，然自去年二月至十一月，均未照解，迨陳局長到局後，始將十二月份及本年一月份應解之款，先後籌撥，茲奉部電，以迭准軍政部催請補撥十個月欠款，飭卽籌議，當以本路財力艱窘，積欠實難補清，但嗣後當設法按期籌解。至解部經費，前任亦僅解至去年四月份止，現亦設法陸續籌解，又一二月份應解沙利料款，亦於皓日交由交通銀行滙部矣。

「四」製發修理車輛工數表

兩月以來，各機廠修車能力，已逐漸增高，上週修竣一一六，五一〇機車兩輛，客車二十一輛，貨車六十輛，現爲检查工作效能起見，擬按照實際情形，編製表格四種；如大小修大機車或小機車，需用工數，舉凡定單號數，機車號數，動工日期，完工日期，及工作種類中，如鍋爐、合攏、鑲配、鑄工、鍛工、鉚工、油漆、其他，共計工數等。大小修客車或貨車需用工數，如定單號數、車號、車別、動工日期，完工日期，及工作種類中之車身，底架，車盤，內外部油飾，共計工數等。業飭各廠照表詳細填載，以憑查核。

「五」整理鄆城及駐馬店站台

據報鄆城及駐馬店兩站第一第二站台，原用煤渣墊修，業已多年，經時既久，煤渣已去，每

遇雨雪，滑濕難行，且穢水污積，有碍觀瞻，擬請改用煤渣滲合白灰漿打墊平辦法，從新改造，以便行旅，現飭工務處查照辦理。

〔六〕利用聯運機車拖送短程車輛

本路機車，素感缺乏，遇貨運旺盛之季，更屬不敷分配，現擬利用北甯聯運機車，拖帶短程距離車輛，如在比里，周口店，石家莊各站，在不耽誤聯運列車開行時間，可為本路拖送重車或加掛車輛送往鄰近各站，此項辦法，現已得北甯路車務處同意，經飭知各站遵照辦理矣。

〔七〕運輸狀況及進款比較

本週貨運狀況，每日平均仍在九千噸以上，但軍運較繁，不無影響，總計十七日至二十二日代運軍用品，給養，軍草，軍煤，及零星部隊，共六千五百二十噸，整列軍運，共計二十七列。際此軍運繁仍，又在廢歷年關之後，路收不無影響，自十五日至二十一日全路客貨進款，現金為二一〇二八七元五八，記帳三五六七六元八零。共二四五九六四元三八。與上年同期現金為三七七〇四三元七四，記帳三五二〇九元四五，共四一二二五三元一九，兩相比較，本期減少一六六二八八元八一。

以上報告，僅為一週來之行政狀況，關於本路興革大計，經於上星期六由陳局長偕同工機兩王處長赴京，與部中商榷進行，所需工機車各項設備費約六百萬元，若一時不能籌足，擬由

工務方面酌為核減，惟改革計劃，雖可由高級職員決定，但工作進行，仍須全行員工一致努力，方能達到整理目的云云。

各 國 在 華 獲 得 運 費 驚 人

年來外輪在我國境內行駛，已由沿海而至內河，如長江航務，大多均被英日航商操縱，倘非立即設法交涉收回，殊難發展國人自辦之航務，茲調查各國在華獲得運費，統計如下：

英國獲得運費一·一六二·九二六·一八一，挪威一零·八三六·四九二，日本七零七·二二零·五三四，丹麥九·四五五·三二八，美國一四五·七零四·一二九，瑞典三·八二零·七三四，法國四五·六一零·八九四，俄國四一·九零五·九四五，意國三·四九七·四五九，葡萄牙一·五八八·九七一，荷蘭一六·九九七·三六二，其他三一六·九五四，合計二·一四九·八八零·九八三，（以兩為單位）

各國空軍實力調查

以法國軍用機爲最多

近年以來，各國對於航空事業，力圖發展，尤注重於軍用航空機，據最近各國空軍調查，以法國軍用機爲最多，共有四千零九架，次爲意大利，有一千八百架，即日本亦有軍用機一千一百架，茲將各國航空軍力實況分誌如下，法國有偵察機七十二隊，驅逐機三十二隊，重轟炸機十二隊，輕轟炸機二十隊，又海軍飛行隊十九隊，氣球十八隊，共軍用機四千零九架，美國有偵察機十三隊，驅逐機十一隊，攻擊機四隊，轟炸機八隊，學校教導飛行隊十二隊，共四十八隊，另護國飛行中隊十三隊，飛船隊二隊，氣球隊三隊，共有軍用機一千六百六十架，英國有常備機隊七十二隊，特別預備機五隊，補助空軍飛行隊八隊，共八十五隊，計有軍用飛機一千五百架，意國有偵察隊三十六隊，驅逐隊三十五隊，轟炸隊二十六隊，殖民飛行隊六隊，又飛艇三艘，共計一百零三隊，軍用飛機一千八百架，俄國有偵察機四十五隊，驅逐機二十八隊，轟炸機十二隊，又海軍飛機十六隊，空軍飛機一千架，日本有偵察機十一隊，戰鬥機十一隊，轟炸機四隊，氣球二隊，共有軍用飛機一千一百架，又海軍水上飛機四百七十二架，觀上表，足知列強空軍實力雄厚，此外各國，於民用航空亦極普遍，一旦有事，即可改充軍用，我國如欲自衛，與列強抗衡，非積極發展空軍不可云。

統

計

民國二十二年下半年全路各機車廠煤肋機油收入消耗統計表

各機車廠名稱	煤				夏季				冬季				機器油				普通汽缸油				高熱汽缸油			
	舊管	收入	消耗	結存	舊管	收入	消耗	結存	舊管	收入	消耗	結存	舊管	收入	消耗	結存	舊管	收入	消耗	結存	舊管	收入	消耗	結存
前門機車廠	660,720	840,120	862,900	637,940	1213	6662	7500	375		2935	489	1546					938	750	695	993	805	752	566	991
長辛店機車廠	2924,170	9897,704	12136,780	685,154	980	37463	38443			7400	5280	2120					1459	7856	5910	3435	1645	10625	7654	4616
琉璃河機車廠	793,000		379,000	414,000	500	1517	717	1300	1100		400	700					380			380	1387		252	1135
高碑店機車廠	198,000	686,550	719,550	165,000	615	1709	2324			561	391	170					132	1501	1203	430	900			900
保定機車廠	1691,410	6830,540	7948,600	573,850	335	17494	12731	5093	3346	2930	3378	2928					1913	6196	5420	1994	3157	4741	4690	3208
石家莊機車廠	719,090	15548,774	16212,000	55,864	1036	38418	39454		3452	7955	6350	5057					2389	4490	5550	1335	1128	8287	9035	330
高邑機車廠	333,350	546,620	916,800	13,170	414	7420	7098	736		2035		2035					868	756	1212	412	260			300
順德機車廠	2695,000	141,520	2663,520	173,000	573	6844	7417		390	1110	768	702					1810	2256	2673	1392	1130	2254	2170	1214
彰德機車廠	943,050	3181,740	11461,532	2663,258	2520	21318	23838		956	9380	3056	7789					1370	7018	7803	585	2305	3270	3615	1960
新鄉機車廠	1721,284	4201,240	4691,000	1231,624	1980	5818	6185	1613	3314		3314						2804	3420	4903	1321	441		120	321
鄭州機車廠	7504,477	10455,413	14300,600	3689,290	1599.9	22200	24399.9			4750	4750		3700	22668	1133.2		162.4	6270	5829.3	603.1	439.6	5430	5315	554.6
許州機車廠	3506,815	434,000	1378,200	2362,115	2365	3348	4606	1107	2034	750	82	1974					608	950	1016	542	873	180	62	991
鄆城機車廠	1891,000	4963,436	5160,636	1693,000	3630	12046	12256	2350	55	540	2363	2732					4535	8	1340	3273	1497	3484.5	3448.5	1533
駐馬店機車廠	1972,180	4651,250	6082,950	840,480	687	4572	5259		4718	672		5290		4076	2339	1687	1147	1504	1617	1034	1219	1122	748	1593
信陽州機車廠	2911,226	8631,732	10537,185	1005,773	6736	26254	32990		3429		994	2435	10770	4281	6489	1024	10254	12156	2122	3508	6191	6818		2851
廣水機車廠	537,730	739,096	7584,030	352,796	3537	15064	10785	7816	4116	572	2627	2061	3521	648	2373	3884	1142	2207	2819	3730.5		771		2959.5
漢口機車廠	7412,129	8604,346	14998,479	1077,996	1897	33214	35111			11132	9764	1368	140	8920	9920		2094	6580	7065.5	1638.5	5061.5	4462	8452.5	1071
共計	38463,131	97384,441	118033,762	17813,810	3044.9	261961	271113.9	20892	23451	60191	44744	33898	140	30987	18644.8	12482.2	29852.4	66057	66599.8	24203.6	29456.6	50798.5	53717	26538.1

製表員

材料點查主任

綜核課課長

會計處副處長

會計處處長

民國二十二年上半年及下半年各處領用煤油數量比較表

處 別	廿二年上半年 領用數量	廿二年下半年 領用數量	增 或 減	備 註
總 務 處	494 ^桶	451 ^桶	43 ^桶	紅字表示減少 黑字表示增加
工 務 處	1628	1515	113	
車 務 處	12728	14585	1827	
機 務 處	3144	2895	—	
會 計 處	150	146	249	
共 計	18174	19592	4	

民國二十二年下半年各處領用煤油數量及價值彙總表

處 別	數 量	價 值	備 註
總 務 處	451 ^桶	1388 ^元 05 ^{角分}	
工 務 處	1515	5096 34	
車 務 處	14585	45176 64	
機 務 處	2895	8573 90	
會 計 處	146	440 55	
共 計	19592	60675 47	

民國二十二年全年收發硬紙客票板報告表

名 票 板 稱	舊 存	收	入	發 出		結 存	附 註
		來 源	數 目	實 發 數	補 足 數		
頭等空白票	656,440			4,850		651,590	月台票係本國製造紙板粗鬆每包均無足數其他各種客票概為外國票板雖比較精整然亦間有虧少每次補足票數均已於旬報列銷
二等空白票	146,718	本年呈請購委會訂購	400,000	22,556		524,162	
三等空白票	2,276,762	同上	3,000,000	2,828,806	900	2,447,056	
頭等床位票	90,551	同上	100,000	7,556		182,995	
二等床位票	31,403	同上	100,000	17,206	700	113,497	
頭等聯運票	290,362			5,500		284,862	
二等聯運票	335,770	同上	200,000	8,256		527,514	
三等聯運票	246,467	同上	200,000	70,556		375,911	
月 台 票	59,850	北平保管室舊存票板	2,772,620	318,000	3,545	2,510,925	
總 計	4,134,323		6,772,620	3,283,286	5,145	7,618,512	

民國二十二年每月收發硬紙客票板詳細表

票板名稱	舊存	收 入		發 出																								結存	附註		
		來源	額數	一月份		二月份		三月份		四月份		五月份		六月份		七月份		八月份		九月份		十月份		十一月份		十二月份				共 計	
				發出數	補足數	發出數	補足數	發出數	補足數	發出數	補足數	發出數	補足數	發出數	補足數	發出數	補足數	發出數	補足數	發出數	補足數	發出數	補足數	發出數	補足數	發出數	補足數			發出數	補足數
頭等空白票	656,440			1,250		800		700		900		100				400		400		200		100						4,850		651,590	
二等空白票	146,718	本年呈請購委會訂購	400,000	2,756		3,000		3,100		2,500		1,900		1,150		600		1,700		2,100		1,350		500		1,900		22,556		524,162	
三等空白票	2,276,702	全 上	3,000,000	387,006		323,000		343,250		180,300		131,100		199,300		112,150		175,750		263,350	150	229,850	750	261,250		217,500		2,828,806	900	2,447,056	
頭等床位票	90,551	全 上	100,000	4,156		600		900		700				250						1,100		250				300		7,556	700	182,995	
二等床位票	31,403	全 上	100,000	5,706				2,200		700		4,450		800						1,450		500	700			1,400		17,206		113,497	
頭等聯運票	290,362			200		750		500				600		1,000		650				300						1,500		5,500		284,862	
二等聯運票	335,770	全 上	200,000	606		1,300		800		550		800		1,850		600				100						1,650		8,256		327,514	
三等聯運票	246,467	全 上	200,000	9,606		10,050		2,250		750		5,000		8,500		3,650		5,750		7,500		1,750		6,500		9,250		79,856		325,911	
月台票	59,850	北平保管室舊存票板	2,772,620	43,000		27,000		34,500	450	32,000		7,500	300	34,000	895	5,000		26,000	1,000	21,000	200	25,500	200	36,000		27,500	500	318,000	3545	2,510,925	
總 計	4,134,323		6,772,620	453,286		366,500		387,500	450	218,400		151,250	300	246,850	895	122,650		302,600	1,000	302,300	350	259,400	1,650	304,350		281,000	500	3,283,286	5,145	7,618,512	

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 綫

民國二十二年十二月各材料廠存廠材料價值表

編 類	材 料 種 類	存 料 價 值						共 計		附 記
		長辛店材料廠		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	290,081	17	184,574	54	291,612	03	766,267	74	
第二類	五 金	296,028	89	183,855	02	363,348	38	843,232	29	
第三類	傢 俱 及 臥 車 飯 車 用 品	35,689	07	517	38	5,118	72	41,325	17	
第四類	工 具	67,467	68	32,815	83	53,540	35	153,823	86	
第五類	各 種 起 重 機 及 磅 秤	11,743	43	212	80	12,869	92	24,826	15	
第六類	水 管 及 鍋 爐 配 件	48,806	37	26,799	24	85,095	72	160,701	33	
第七類	電 料	257,157	51	12,363	70	58,274	22	327,795	43	
第八類	路 軌 號 誌 橋 工 等 配 件	196,289	79	32,376	34	237,452	85	466,118	98	
第九類	雜 項 配 件	42,668	20	7,155	51	19,352	13	69,175	84	
第十類	康 邦 機 車 配 件	33,217	47	32,780	87	39,606	37	105,604	71	
第十一類	合 股 公 司 機 車 配 件	25,516	49	6,184	53	20,040	95	51,741	97	
第十二類	康邦及合股公司機車炭水櫃配件	6,439	41	1,050	19	1,685	65	9,175	25	
第十三類	比 國 國 家 機 車 配 件	12,929	36	448	97	12,259	91	25,638	24	
第十四類	高 各 利 機 車 配 件	4,237	22	3,362	52	3,649	54	11,249	28	
第十五類	霍 協 斯 機 車 配 件	575	78			12,268	26	12,844	04	
第十六類	巴 都 伊 機 車 配 件	6,359	18					6,359	18	
第十七類	浪 柏 式 機 車 配 件					27,366	01	27,366	01	
第十八類	客 車 配 件	21,822	17	716	65	5,461	09	21,999	91	
第十九類	貨 車 配 件	71,641	92	10,841	72	19,934	14	102,417	78	
第二十類	各 種 車 鈎	16,251	48	4,317	27	3,050	15	23,618	90	
第二十一類	各 種 停 輪 閘 配 件	14,471	79	3,068	96	3,818	17	21,358	92	
第二十二類	各 種 緩 氣 管 配 件	2,924	67	2,125	04	2,762	70	7,812	41	
第二十三類	各 種 快 慢 表 配 件	10,957	76	519	02	2,464	80	13,941	58	
第二十四類	潑 來 里 利 馬 機 車 配 件	23,157	34	12,091	18			35,248	52	
第二十五類	潑 來 里 巴 都 伊 機 車 配 件	8,679	70	5,835	50	1,533	72	16,048	92	
第二十六類	潑 來 里 比 利 時 機 車 配 件	9,800	61	4,611	46	11,612	51	26,024	58	
第二十七類	潑 來 里 四 百 號 機 車 配 件	46,089	83	2,165	45			48,254	28	
第二十八類	印 刷 品	10,487	65	1,006	00			11,493	65	
第二十九類	文 具 類	4,642	18					4,642	18	
	廢 料	26,296	22			2,074	83	28,371	05	
	總 計	1,602,412	34	571,795	69	1,296,253	12	3,470,461	15	

中華國有鐵路
平漢綫

民國二十三年二月上旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數	
		小數	共計
上旬現金結餘	存		667,315 36
本旬收入	收		941,987 74
客運	a	208,199 90	
貨運	b	419,560 84	
附捐	c	36,918 52	
雜項	d	36,046 34	
借入	e	241,262 14	
其他	f		
合計			974,672 38
本旬支出	付		1,325,476 55
營業	g	963,698 27	
資產	h		
歲計	i		
其他	j	361,778 28	
貨運加價 48,646.14 課撥款 262,834.65 聯運費 19,450.19 償還借款 30,847.30			
本旬現金結餘	餘		1,050,804 17
現金結餘	行		1,020,596 65
各銀行存款			
漢口金城銀行		118,483 33	
漢口鹽業銀行		429,778 96	
漢口農工銀行		49,026 78	
漢口中興銀行		27,892 28	
漢口中南銀行		139 43	
上海金城銀行		1,838 50	
北平金城銀行		251,284 91	
北平中南銀行		87,298 50	
北平保商銀行		54,858 70	
北平山西省銀行			26
各銀行透支	透		2,084,981 78
漢口金城銀行		61,694 62	
漢口鹽業銀行		200,061 25	
漢口農工銀行		243,883 47	
漢口交通銀行		106,026 40	
北平金城銀行		355,746 44	
北平鹽業銀行		281,000 00	
北平中南銀行		596,269 60	
北平交通銀行		73,000 00	
北平保商銀行		93,000 00	
北平農工銀行		13,000 00	
北平大陸銀行		44,000 00	
北平中國實業銀行		17,000 00	
北平出納課存款現洋 1,384.77 不能提用款 10,109.90	課	11,494 67	
漢口出納課存款現洋 1,886.29 不能提用款 500.00	課	1,786 29	13,280 96
合計			1,050,804 17
不能作為現金提用各款			
懸掛賬		10,609 90	
合計	懸		10,609 90

中華民國二十三年二月二十三日

中華國有鐵路 平漢綫

民國二十三年二月中旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數		共 計	
		小 數			
上月現金結餘	存			1,050,804	17
本旬收入	收			1,226,315	76
客運	a	128,654	36		
貨運	b	268,337	78		
附捐	c	16,377	80		
雜項	d	11,043	10		
借入	e	201,902	72		
其他	f	600,000	00		
合計				175,511	59
減去本旬支出	付			818,963	97
營業支出	g	132,905	34		
資產支出	h				
歲計支出	i	358,948	15		
其他支出	j	327,110	48		
貨運加價 86,118.66 課撥款 186,188.72 聯運費 4,803.10 償還借款 100,000.00					
本旬現金結餘	餘			643,452	38
現金結餘類別	行			983,384	43
各銀行存款					
漢口中興銀行		3,766	40		
漢口鹽業銀行		449,414	96		
漢口農工銀行		51,026	78		
漢口金城銀行		66,018	43		
漢口中南銀行		139	43		
上海金城銀行		1,838	50		
北平金城銀行		214,987	08		
北平中南銀行		88,196	14		
北平保商銀行		57,996	45		
北平山西省銀行			26		
各銀行透支	透			1,583,311	16
漢口金城銀行		15,451	48		
漢口鹽業銀行		108,507	64		
漢口農工銀行		192,884	80		
漢口交通銀行		52,709	02		
北平金城銀行		339,751	27		
北平鹽業銀行		240,509	30		
北平中南銀行		435,997	65		
北平交通銀行		60,000	00		
北平保商銀行		65,500	00		
北平農工銀行		31,000	00		
北平大陸銀行		32,000	00		
北平中國實業銀行		9,000	00		
北平出納課存款現不能提用款	課	4,458	95		
漢口出納課存款現不能提用款	課	2,015	40	6,474	35
合計				643,452	38
不能作為現金提用各款					
懸掛賬		3,296	70		
合計	懸			3,296	70

中華民國二十三年三月三日

中華國有鐵路 平漢綫

民國二十三年二月下旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數			
		小 數	共 計		
上旬現金結餘	存 收			643,452	38
本旬收入	a	143,766	83	693,045	73
客運	b	281,041	99		
貨運	c	18,186	36		
附捐	d	12,005	95		
雜項	e	238,044	60		
借入	f				
其他					
合計				49,593	35
減去本旬支出	付			1,088,315	84
營業支出	g	809,290	71		
資產支出	h				
歲計支出	i	1,998	25		
其他支出	j	277,026	88		
貨運加價 16,887.75 課撥款 237,294.53 聯運費 22,844.60					
本旬現金結餘	餘			1,038,722	49
現金結餘	行			962,291	16
各銀行存款					
漢口金城銀行		80,016	43		
漢口鹽業銀行		462,587	96		
漢口農工銀行		7,026	78		
漢口中興銀行		27	83		
漢口中南銀行		139	43		
上海金城銀行		1,883	32		
北平金城銀行		258,875	91		
北平中南銀行		95,922	04		
北平保商銀行		55,811	20		
北平山西省銀行			26		
各銀行透支	透			2,008,536	85
漢口金城銀行		39,376	48		
漢口鹽業銀行		88,391	42		
漢口農工銀行		143,774	80		
漢口交通銀行		100,578	73		
北平金城銀行		488,918	77		
北平鹽業銀行		285,000	00		
北平中南銀行		565,997	65		
北平交通銀行		74,000	00		
北平保商銀行		123,500	00		
北平農工銀行		43,000	00		
北平大陸銀行		36,000	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 洋 1,407.07	課	4,972	97		
漢口出納課存款現不能提用款 洋 2,000.23	課	2,550	23	7,523	20
合計				1,038,722	49
不能作為現金提用各款					
懸掛賬		4,115	90		
合計	懸			4,115	90

中華民國二十三年三月七日

中 華 國 有 鐵 路 CHINESE NATIONAL RAILWAYS

平 漢 綫 PEIPING-HANKOW LINE

營業進款概數旬報表自民國二十三年一月一日至一月十日止計通車路程1324公里
Approximate Return of Traffic for the period to 19 on Kilometres open

類 別	Particulars	客 車 PASSENGER				貨 車 GOODS				雜 項 SUNDRIES \$	進 款 總 數		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN			
		旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount \$		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount \$			\$	TOTAL REVENUE		客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 數 Total
		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government			尋 常 Ordinary	政 府 Government			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
本 年	<u>CURRENT YEAR</u>															
本 旬 共 計	Total for decade	71,698	6,698	153,571	32,967	123,712	6,462	496,924	53,499	12,719	662,214	86,466	53,435	133,506	186,941	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	54.15	5.01	115.99	24.90	93.44	4.88	375.32	40.41	9.61	500.92	65.31	40.36	100.83	141.19	
至 是 日 止 總 計	Total to date															
上 年	<u>PREVIOUS YEAR</u>															
本 旬 共 計	Total for decade	99,297		254,754		78,536		443,122		16,106	713,982		47,221	97,890	145,111	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	75.00		192.41		59.39		334.68		12.17	539.26		35.67	73.93	109.60	
至 是 日 止 總 計	Total to date															

會 計 處
Audit and Accounts Department

民 國 年 月 日

天 雨 日 及 夜
Rain on days and Nights

中 華 國 有 鐵 路 CHINESE NATIONAL RAILWAYS

平 漢 綫 PEIPING-HANKOW LINE.

營業進款概數旬報表自民國二十三年一月十一日至一月二十日止計通車路程1324公里
Approximate Return of Traffic for the period..... to19..... on.....Kilometres open

類 別	Particulars	客 車 PASSENGER				貨 車 GOODS				雜 項 SUNDRIES	進 款 總 數		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN			
		旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount			\$	TOTAL REVENUE		客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 數 Total
		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government			尋 常 Ordinary	政 府 Government			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
本 年	CURRENT YEAR															
本旬共計	Total for decade	198,144	10,023	163,079	26,742	119,445	3,695	518,457	34,640	15,147	696,683	61,382	56,536	116,248	172,784	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	96.79	7.57	123.17	20.20	84.93	2.79	391.58	26.16	11.44	526.19	46.36	42.70	87.80	130.50	
至是日止總計	Total to date	199,842	16,651	316,650	59,709	236,157	10,157	1,015,381	88,139	27,866	1,359,897	147,848	109,971	249,754	359,725	
上 年	PREVIOUS YEAR															
本旬共計	Total for decade	110,834		391,541		49,109		414,698		40,136	846,305		45,878	95,219	141,097	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	83.71		295.73		39.09		313.16		30.31	639.20		34.65	71.91	106.56	
至是日止總計	Total to date	210,131		646,295		128,645		857,749		56,242	1,560,286		92,099	193,109	286,208	

會 計 處
Audit and Accounts Department

民 國 年 月 日
.....19.....

天 雨 日 及 夜
Rain on days and Nights

中 華 國 有 鐵 路 CHINESE NATIONAL RAILWAYS

平 漢 綫 PEIPING-HANKOW LINE

營業進款概數旬報表自民國二十三年一月廿一日至一月卅一日止計通車路程1324公里
Approximate Return of Traffic for the period - ... to ... 19 ... on ... Kilometres open

類 別	Particulars	客 車 PASSENGER				貨 車 GOODS				雜 項 SUNDRIES	進 款 總 數		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN			
		- 旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount \$		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount \$			TOTAL REVENUE		客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 數 Total	
		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government		尋 常 Ordinary	政 府 Government				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
本 年	<u>CURRENT YEAR</u>															
本 旬 共 計	Total for decade	91,828	8,923	202,319	43,312	126,106	5,062	500,064	19,270	13,343	715,726	62,582	60,599	130,213	190,812	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	69.36	6.74	152.81	32.71	95.25	3.82	377.69	14.56	10.08	540.58	47.27	45.77	98.35	144.12	
至 是 日 止 總 計	Total to date	291,670	25,574	518,969	103,021	362,263	15,219	1,515,445	107,409	41,209	2,075,623	210,430	170,570	379,967	550,537	
上 年	<u>PREVIOUS YEAR</u>															
本 旬 共 計	Total for decade	164,698		622,089		61,890		350,279		11,618	983,986		57,538	113,043	170,581	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	124.39		469.86		46.74		264.56		8.77	743.19		43.46	85.83	128.84	
至 是 日 止 總 計	Total to date	374,829		1,268,384		190,535		1,208,028		67,860	2,544,272		150,637	306,152	456,789	

會 計 處
Audit and Accounts Department
民 國 年 月 日
.....19

天 雨
Rain on 日 及
days and 夜
Nights

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表
民國二十三年一月份

項 處 別	增 加 人 數			減 少 人 數					增 減 比 較		上 月 人 數	本 月 人 數	
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因 公 傷 亡	共 減	增	減			
	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	
總務處	8		8		15	4		19		11	962	951	
車務處					3	4	1	8		8	4,146	4,138	
工務處	15		15		1	11		12	3		4,362	4,365	
機務處	9		9	1		11		12		3	5,762	5,750	
會計處					1			1		1	105	104	
駐平辦事處											111	111	
鄭州辦事處											15	15	
共 計	32		32	1	20	30	1	52	3	23	15,463	15,443	
										增減相抵共減20人			

總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十三年一月份

項 處 別	增 加 辛 額					減 少 辛 額					增 減 比 較		上 月 辛 額	本 月 辛 額	
	添 僱	調 補	積 資	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	元	元	元
總務處	119.00		26.10		145.10			267.50	85.20	352.70		207.60	19,164.20	18,956.60	
車務處			408.00	2.40	410.40			51.40	108.60	160.00	250.10		87,755.80	88,006.20	
工務處	198.00		346.20	3.00	547.20		3.00	20.90	252.60	276.50	270.70		98,919.10	99,189.80	
機務處	156.90		1,422.70	12.80	1592.40	26.40			281.10	307.50	1,284.90		147,582.40	148,867.30	
會計處								18.00		18.00		18.60	1,883.20	1,865.20	
駐平辦事處			29.20		29.20						29.20		2,169.50	2,198.70	
鄭州辦事處													178.00	178.00	
共 計	47.90		2,232.90	18.20	2,724.30	26.40	3.00	357.80	727.50	1114.70	1835.20	225.60	357,652.20	359,261.80	
											增減相抵共增 1609.60				

總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役每月獎懲撫卹概況表

民國二十三年一月份

項 處 別	獎 賞				懲 罰				撫		卹	
	人 數	賞 金	人 數	記 功	人 數	罰 辛	人 數	記 過	人 數	卹 金	人 數	喪 費
	人	元	人	次	人	元	人	次	人	元	人	元
總務處									4	649.91		
車務處									5	1,106.35	1	50.00
工務處	11	12.50							11	2,224.35	1	50.00
機務處			1	記功1 記大功1	4	3.50			11	1,938.62		
會計處												
駐平辦事處												
鄭州辦事處												
共 計	人 11	元 12.50	人 2	次 2	人 4	元 3.50	人	次	人 31	元 5,919.23	人 2	元 100.00

總務處公益課製

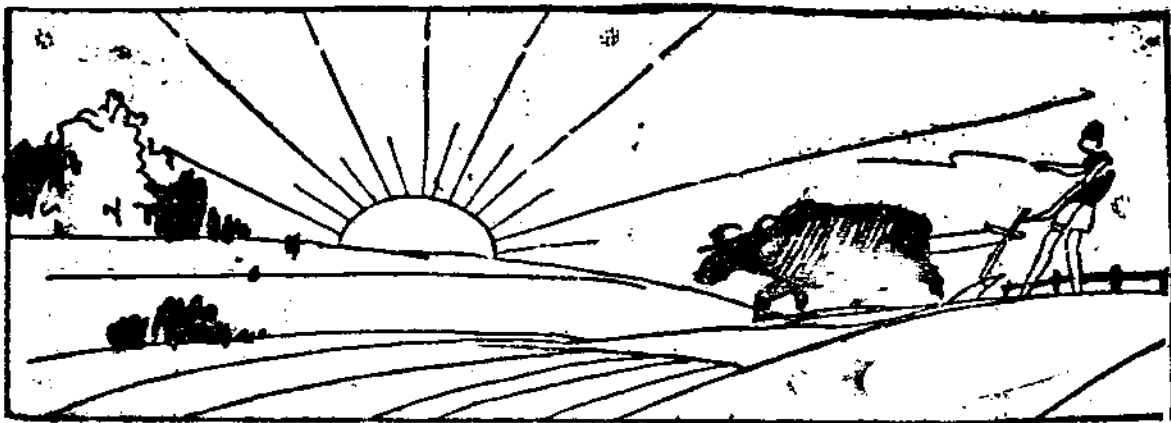
平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表

二十三年一月份

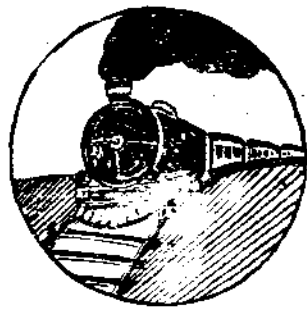
二十三年二月十六日填報

站名	本月初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	焦炭	烟煤	硬煤	石灰土		
	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數		
坨里	25000					坨清 濟偉 清和	二十八日
周口店	8545				3015	興寶 鴻豐 成興順	十四日
石家莊		560	75915	49530		井陘 正豐 保晉	三十一日
光祿鎮			2850			中 和	八 日
馬頭鎮			7905			怡 立	三十一日
六河溝	36295	1760				六 河 溝	全 月
豐樂鎮		540				六 河 溝	五 日
新鄉縣				19645		中 福	三十一日
許 州							

本路本月障礙事故 1 事由 坨里 車皮在平未回 2 日數 三十日
 周口店 機車缺乏 廿七日
 光祿鎮 缺乏車輛 廿三日



生產建設為今後努力的方向



黨 務

生產建設為今後努力的方向

汪兆銘

國府行政院二月十九日晨舉行總理紀念週，到該院全體職員，汪院長主席，領導行禮，並作報告，原詞云，上一星期，兄弟與蔣委員長聯名通電，重申救亡圖存之要旨，注重於治標莫急於剿除共匪，治本莫急於生產建設，兄弟並於國民政府紀念週報告，略述其旨趣，論起剿除共匪，在過去一年中，蔣委員長督師南昌，調度

得宜，將士用命，確已得了不少的進步，除却戰略的優勝，戰術的充分敏捷兩者之外，碉堡的建築，與公路的開闢，亦其制勝之主要原因，碉堡的建築，使共匪乘虛蹈瑕之技無所施，公路的開闢，使共匪此竄彼伏之技無所施，循此以往，鏗而不舍，敢信剿除共匪，必能確有把握，至於

生產建設 不但需要人才，並且需要物力，以中國經濟落後之現狀，國內應行建設之生產事業，如此其多，而能見諸實行者，如此其少，自然不免使人氣喪，甚至懷疑所謂生產建設，徒託空言，現在全國各種政治機關，僅僅有維持費，並無建設費，而在剿匪期間，即軍隊之建設費，亦無着落，而且軍隊因為數量繁多，其維持費較之其他機關，更形拮据，此等事實，無論何人不能否認的，所以如果對於生產建設

生產建設爲今後努力的方向

的前途，遽抱樂觀，實在過早，但是我們既然知道充實民力發展國力，除了生產建設，並無第二條路，則我們不能不於萬分拮据之中，籌劃進行，因才力物力所限，一切進行，縱使不能有大的規模，至少也要從小的一點一滴的做起，縱使不能行新的計劃，至少也要把舊的整頓起來，縱使不容易從積極方面即謀發展，至少也要從消極方面掃除積弊，以爲積極的發展掃除障礙，所謂進行得一些是一些，盼望以不斷的努力，積少成多，正如古人所謂積點滴以成江河，積土壤以成山嶽一樣，維持精心毅力，久之不懈，決不可以自暴自棄，我們不敢說兩年以來，成了多少建設事業，但我們時時刻刻，都抱着此種決心，要爲生產建設盡一些責任，做一些工作，如今且就鐵路交通兩方面略爲舉例，以證明所謂生產建設，是一種實在的努力，是過去所曾努力的事實，是今後所要努力的方向，絕不只是一種標語口號的宣傳，至於一切生產建設的情形，當然不是今天所能逐一報告的。

先講鐵路 鐵路爲全國交通之命脈，譬之人身之有血脈，故政府在最近兩年以來，認定鐵路事業，爲其重要努力之一，其工作可以分爲兩種，一爲整理舊路，一爲興築新路，固然知道舊有鐵路，自經歷年破壞以後，百孔千瘡，整理殊屬不

易，然舊路不澈底整頓，則新路無從興修，所以政府對此工事，認爲必須同時並進，大規模之興築，完成全國之鐵道網，實現固尙需時日，然政府於此，未敢諉於物力，遂爾卸責，兩年之間，計先後修築最重要的，一爲民國二十三年來從未接連自兩廣達長江之粵漢綫，今已動工，計期三年之內，可望完成了，二爲通陝甘之隴海綫，預算本年雙十節前後，亦可直達西安了，三爲通長江上下游之浙贛湘綫，粵漢隴海，皆爲原有，而未完成之路，而此則爲完全新築者，粵漢成，則中部南北，有直通之幹綫，隴海成，則西北有開發之可能，浙贛湘一綫成，則東南數省經濟文化之密接，都便利得多了，此外如隴海線老窩碼頭之建築，京滬線上海北站之修復，首都輪渡工程之完工，浙省杭江鐵路之告成，以及其他由民間經營者尙多，不暇枚舉，雖不若以上三綫之重要，然其關係交通運輸之發展亦甚大，於此有須注意的，修築鐵路，必需積鉅額之款項，在經濟落後之國家，此種鉅額之款項，惟有募借於資本充裕之國家，所以 總理在實業計劃中，不憚反復指明引用外資之必要，復剴切曉諭如何引用外資之條件，既然要招致外人投資，則對於今後之投資，不能不明示其保證，即對於過去之投資，不能不維持其信用，故政府對

於鐵路信用，頗為重視，在一定條件之下，政府極願與外資合作，並願盡力維持信用，保障投資人之利益，以前欠付外國人之鐵路債務，雖不能立刻清還，但政府確有於維持兩方利益之整理舊債之決心，在最近兩年中，對於鐵路之各種債務，無論中外，皆定有相當之整理及償還辦法，國有鐵路債務，舉其要者而言，可約略分為（一）合同借款，（二）材料借款，（三）短期借款三種，關於第一種，計津浦京滬滬杭甬道清汴洛各路之積欠，皆有相當之償還辦法，並已先後實行，北寧路之債務，則均照合同履行，關於第二種，計兩年來各路之材料欠款，已整理而有償還辦法者，計英美等國商家債務共有一萬萬元，第三種短期借款，多欠本國各銀行，亦皆有相當之償還辦法，並皆已次第實行，凡正整理與償還，現雖尚未包括鐵路債務全部，但此種政策繼續行之，必能使債務全部皆得整理，在外國債權人方面，往往對中國鐵路不能按期還本付息，嘖有煩言，中國政府，對於債務積欠，當然表示歉意，但中國政府亦有兩點，希望債權人公衆注意的，其一，鐵路債權人須知道，因一時時局之影響，債務致有拖欠，這是各國常有的事，在美洲，在歐洲，皆常有的，中國鐵路財務不振，原因甚多，不能盡歸咎於某一項之事，

生產建設為今後努力的方向

或某一方之人，譬如有數條鐵路，建築未終，歐戰爆發，款項不能依照合同繼續募集，因之工程中輟，然而已投之資，仍應逐年計利，鐵路財務狀況，遂陷於極端困難之境，此其原因，皆在歐戰之爆發，既不能責備債權人，亦不能責備中國政府，又譬如世界銀價跌落，及最近世界經濟衰敗，致中國鐵路，一方面債額增多，一方面收入減少，這直與天災無異，任何國家無方制止之，則其所致之影響，又何能獨責中國，其二，鐵路債權人須知道，中國政府並不想賴債，中國政府切願想一辦法，清理債務，不過清理債務之前提，仍在鐵路之整理與復興，如鐵路整理復興，收入增多，則債權人之利益，自可保障，所以要整理鐵路，償還債務，非債權人與中國政府切實合作不可，兩年以來，中國政府，對於一部分債務之整理，已足以表示政府有整理全部之債務之決心與能力，而在債權人方面，亦應了解中國政府之誠意，體諒中國政府目前之困難，如此開誠協助始能雙方同受其惠，

次講交通 交通事業之最重要者，一為郵政，二為電政，三為航政，至近年來民用航空，亦為重要交通事業之一，就於郵政來說，我國舉辦新式郵政，迄今六十餘年，其規模制度，本極發達，且年有盈餘，以供擴充，但近年來水災匪患

，益以東北事變，致郵政經濟大受打擊，虧折達一千萬之鉅，而內部業務亦漸形退化政府於此，極為焦念，故一年以來悉力從事於郵政本身事業之整頓，及儲金匯兌事業之發展，以現在之經濟狀況，而欲整頓郵政本身事業，唯有採取緊縮政策，由節省經費，以求擴充業務，所以將本年度預算，切實削減，使收支適合，並積極擴充郵程，添設局所信櫃，據交通部之報告，去年六月底止，全國郵局，達一萬二千餘所，信櫃代辦所，達三萬二千餘處，郵程達四十九萬公里，本年度內更積極進行添設，預計再過半年，至少展長郵路百分之五，並推及於邊疆，至發展儲金匯兌事業，則注重保障儲戶利益，故政府決定將儲匯組織，改隸郵政，但仍保持其專業發揮之優點，會計獨立，使不與郵政帳目相混，同時更設監察制度，以便人民公開監督，而對於投資限制甚嚴，凡此種種保障儲戶利益政策，雖全部規則，尙有待於立法院之通過，而事實上已次第見諸實行，因此之故，信用漸見增高，復以東四省儲金之發還，儲戶更形信賴，一二八事變後儲匯局儲金額減，不及一年竟能恢復原狀，最近且日益增加這不是無故的，就於電政來說，一年來電政之整理與發展，分國際電信與國內電信兩方面進行，國際電信從前全靠外商經營之水線

生產建設為今後努力的方向

，以為聯絡，自莫茹國際大電台落成後，我國始先後與美、法、德、瑞、及馬尼拉、爪哇、西貢、香港、等處，以無線電直接通報，去年更積極發展，一方面改訂大東大北太平洋公司在中國經營水線之合同，收回其電報收發權，一方面添開中美電路，開放中俄電路，對於英國之直接通報，復因兩國間商務之繁盛，另於莫茹國際大電台外，特別增設中英電台一座，以供專用，該台趕築迅速，已於本月開放通報成績甚佳，此外復在洛陽設置規模與莫茹電台相等之國際支台一座，現正建築，不久亦可落成了，至於國內通報，有線電方面，因頻年兵匪風災，破壞甚多，故修設之工程亦甚大，截至今日，一年中計修復桿線一萬二千餘里，新設桿線五千餘里，就中最重要者，為漢渝線路，計長二千五百里為我國中部與川藏通訊要道，不久即可完工，此外更將各處舊式報機改裝新機一年來改裝完竣者，已有五十餘處，無線電方面，過去設置無線電，偏於重要都市，稍嫌重複，一年以來，則注重於邊疆電台之聯絡，確設立邊疆之整個計劃，本年中成立通報者，有西安章嘉兩台，西安台所以發展西北電訊交通，章嘉台則使蒙旗與中央保持聯絡，至於新疆與西蒙，原擬各設八台，一切均已預備，惜以該處地方靖未，不得已暫停，進行

四

其他察綏，陝，甘，青寧，及川，康諸地，或已裝設，或在籌劃，再過一年，當可一一實現。

電話方面 一年來對於電話事業，注重於長途電話與市內電話之聯絡發展，所以對於長途電話，力謀由中央扼要統制，對於市內電話，亦擬擇要國營，以期逐漸置於國家統一管理之下，本年頒布各省代辦長途電話辦法，使各省各有進行建設之機會，而同時不妨害國家的統一監督，更確定國營幹綫，以收統一管理之實效，一年內計劃就緒者，有京漢，京津，京杭三大幹綫，與樂將竣者，為京滬沿公路，增築之綫路，業已完竣者為南撫綫與平察綫，並在蘇，浙，皖，豫，魯，冀六省，利用電報桿綫開放電話，已達三百餘處，最近復計劃江蘇全省設置電話網，其第一期計劃，已開始興工，至市內電話，一年中改良擴充者，計有上海，武漢，天津，青島，蘇州，鄭州，鎮江，七處，而以上海之成績最為可觀，本來上海受租界之束縛，改進最難，但現在南市開北，均已改變自動機，並通過租界，設置中繼綫，以為聯絡，此外更利用無線電話，以謀交通之改進，國內先舉辦南京漢口福州等處通話，至於國際電話，其設備亦已裝置完成，一俟試驗成功，即可開放了，就航政來說，這真是中國的一件奇恥

往產建設為今後努力的方向

大辱，不論內河外海，均為外人所包辦，我們僅有之基礎，惟江南馬尾兩船塢，與一招商局而已，江南馬尾兩船塢，規模不大，而招商局本有六十餘年之民營歷史，只以經營不善，遂致瀕於破產，其餘民營航業，尤屬幼稚，航政建設，需費至鉅，每一輪船，所耗千百萬金不等，以今日財政之拮据，那裏說得上什麼發展，所以政府於此，唯有先將招商局收歸國營，從事整頓，一年以來，除將該局股票收回，幾及全數，并設立債務清理委員會，從事清理積債外，對於業務，積極改革，僅上年一月至六月，半年之間，營業收入，已達三百六十六萬元，較以前同期間營業收入，增加百分之三十，同時舉辦碼頭棧房，及各項局產之整理，修理船舶，更添置新輪，以圖擴充，計定造海輪四艘，行駛滬港粵綫，江輪三艘，行駛滬漢宜綫，預定本年秋間，即可開始航行，再就民用航空事業來說，此種事業，係由交通部主管之，中國歐亞兩航空公司經營開發，中國航空公司，一年以前所通航綫，僅上海至漢口，及上海至北平兩段，一年以來，積極發展，滬漢航綫，已擴充至成都，完成滬蜀全綫，而前曾停辦之滬平綫，則改為沿海航綫，此外更增設一沿海之滬粵綫，營業均極發達，最近更着手由成都展設航綫，聯絡貴陽昆明諸處

生產建設爲今後努力的方向

，並已試航一次，歐亞航空公司歐亞航綫，係自上海至塔城，復由塔城與蘇俄航綫聯運，經莫斯科至柏林，上海至迪化，經屢次之周折，初曾通航數月，嗣因新省政局倏擾，復又間斷，今只通航至蘭州爲止，現仍繼續設法，期其恢復，此外更由歐亞航空公司增設支綫一綫，自蘭州至西寧寧夏一綫，自迪化至伊犁一綫，自迪化至塔什干至西安至北平一段，則已通航，最近復增設自廣州經漢口至西安一綫，粵漢段業已試航成功，只俟廣州機場建築完竣，即可通航，以上僅就政府對郵電航及民用航空四種事業之建設整理，舉其大者言之，至政府管理此項事業之一般政策，一年來之設施，頗有足喚起注意的，其一是。

機關之整理 在上述四種事中機關之駢枝，以電政爲最，故一年來極力注意於合併，期將電報電話有綫電無綫電之參差不齊的機關，併成一有系統的組織，祇以情形複雜，不宜輕率從事，所以正在審慎研究，計劃實施，以郵電性質相同，理應合設，在電政組織未經整理之前，自不得不先將郵電小局，各承原有系統，合設一處，共同營業，此項合設辦法，業已公布，現正進行實施，其二是。

會計之整理 郵電航民用航空，均係商業性質之政府事業

，其經營必須經濟，其發展必須合理，必使每種事業，均能不藉外力，足以自給，并圖擴充，纔可以說得是健全的，此種政策，在今日財政如此困難之中國，尤覺需要，故一年以來，政府積極設法，以新式之會計制度，適用於此四種事業，因爲要以會計之整理，進而謀管理之改良。至於各項會計制度，正着手擬訂中，此外更聘用中外會計師，對於各機關厲行查帳，使其帳目公開，關於公開查帳一點，已實行的，計有歐亞中國兩航空公司，郵政局，儲金匯業局，招商局，及國際電訊局，其餘電政及航政機關，亦將分別開始舉行，其三是

人事與業務之整頓，年來各交通機關，效率低減，業務不能有十分發展，一年中政府對於此種情形，特加注意，在郵政方面，極力設法，使其人事制度，趨於合理，現已悉心研究種種良好之制度，在電政方面，裁汰冗員，增加工作效率，更以種種方法，減低電費，謀人民之便利，以推廣業務，總之，一年以來，政府對於郵電航及民用航空四種事業，使其整理發展，趨於近代化，趨於商業化，趨於國家統制，便利人民者，無不唯力是視，雖然事實上困難極多，不能說以前做了多少，更不敢說以後做得多少，我們只有以繼續不

斷之努力，以赴事功，不敢稍懈，以上路舉最近兩年鐵路方面，交通方面建設之工作，由此可見真電所說的生產建設，不只是一種宣傳，是要着着實實的做去的，不只是一句空話，而且能够一點一滴的做起來的，我們今後只有照真電所說，集合國力，邁步做去，至於。

外交方面 呢！很有些人逐日指摘政府軟弱無能，政府對於此等指摘，全不答辯。因為他們的指摘，如出於熱心的批評，則政府不忍答辯，如出於惡意的污蔑，則政府不屑答辯，政府承認是軟弱無能，但欲矯正此等軟弱無能，惟有充實民力，發展國力，欲充實民力，發展國力，惟有努力於生產建設，就抵禦強隣來說，不外乎此，因為够得上做敵人，纔够

平漢路特別黨部爲「二七」十一週年紀念告全路工友

全路的工友們：

平漢史上最悲壯而光榮的「二七」，到今天已是十一個年頭了！

現在我們的精神有了堅強的團結，我們的生活有了安全的保障，我們可以在合理的條件之下，謀自身的福利，我們可以在自由的結合之下，反抗無理的壓迫，這一切的一切，是怎樣獲得的呢？這都是江岸的血跡，大智門的槍聲裏面產生

得上做朋友，够得上做朋友，纔够得上做敵人，這些完全取決於真實的力量，中國從前所有虛矯的心理，以及僥倖的企望，應該澈底的一掃而空，就維持國際的同情來說，也不外乎此：有人問我中國今日應取何等的外交方針，我決然的答道，修明內政，但是中國今日應取的外交方針，因為有修明內政，纔能使人看得起，纔能使人願意和我們做朋友，除此之外，求神拜佛，是自取侮辱，合縱連橫，是自取滅亡，故我們認定外交上是內政之一端，在內政上努力於奮發有爲，在外交上纔能離軟弱無能的苦境，我們所以繼去年七月儉電之後，再以本月真電，重言申明，其用意不外乎此。

出來的！簡單的說，這都是「二七」慘案之所賜予！「二七」慘案的發生和經過，大家有的曾經親身參與，有的聽着前輩談過，這裏不必多叙；不過「二七」在本路和國民革命史上都佔了很重要的地位，我們對於「二七」所及於革命的影響，不可不有一個確切的認識。「二七」先烈的頭顱，不祇換取了革命集團的總工會之成立，並且掀起了工人革命的怒潮；不祇提高了本路工友革命的精神，並且指引了全國工人革命的途徑

生產建設爲今後努力的方向 平漢路特別黨部爲「二七」十一週年紀念告全路工友 七

；它是工人起來和軍閥反抗的第一聲，也是工人走入革命隊伍的領導者；「二七」以後，革命空氣，瀰漫全國，工人運動，風起雲湧，軍閥勢力，遂日趨於崩潰，「二七」烈士的事蹟，精神，實永堪為吾人所歌頌！效法！

革命有兩個必經的階段——一是建設時期，一是破壞時期。建設與破壞，手段雖不同，而其精神是一貫的，其結果是殊途同歸的。軍閥時代，因為要摧毀牠們的政權，所以才竭全力以從事破壞；現在軍閥的勢力既經崩潰，革命工作，就應積極建設，以完成革命之最後使命，如果「二七」先烈易地而處，此時也一定是領導全路工友，埋頭建設。本路是國家的一個重要生產機關，我們要完成國家建設，首先就要把本路建設好，建設本路，我們每一個人都負有直接的責任，所以我們今天紀念「二七」，應本着烈士的革命精神，努力本身的工作，以完成革命建設。

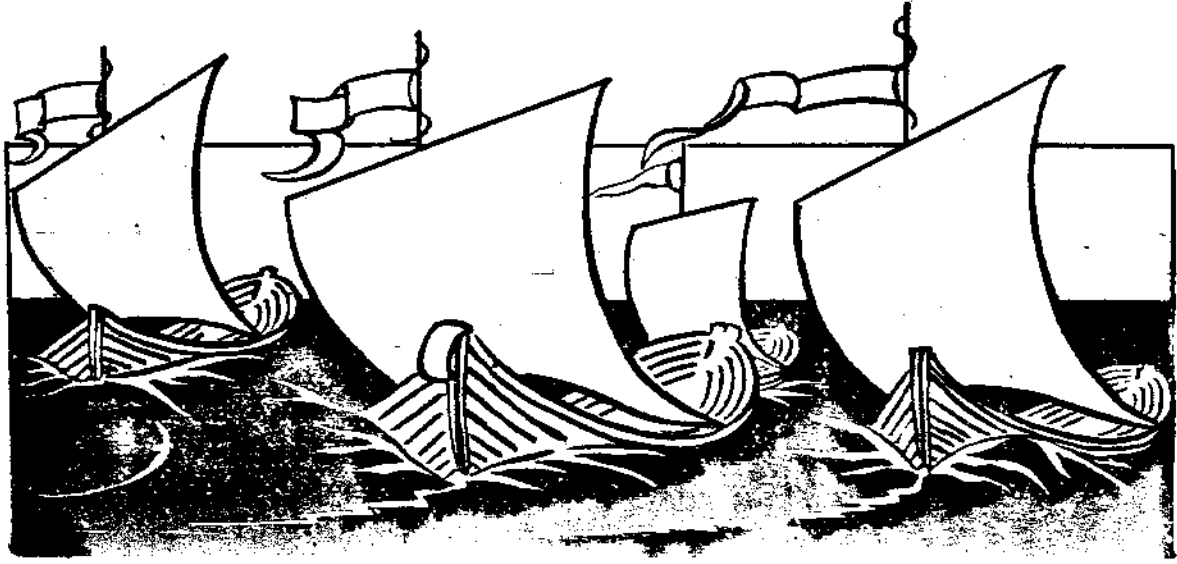
國民革命有二個最大的敵人——一是軍閥，一是帝國主義

平漢鐵路黨部「二七」十一週年紀念告全路工友

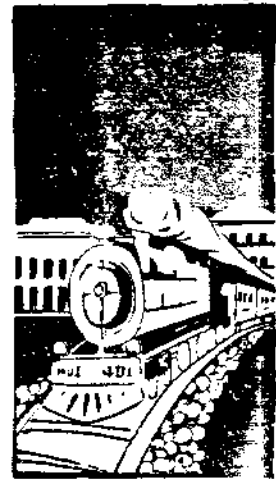
四

。現在軍閥勢力既經摧毀無遺，我們惟一的敵人，就是帝國主義——尤其是橫暴無理的日本。自從日本強佔東三省以後，它侵略的野心，無時或已，現在又一方面嗾使溥儀稱帝，一方面進擾察東，控制華北，這不祇是革命史上一個最大的污點，也是全國國民永世不忘的一種奇恥大辱；今天紀念「二七」，除了努力完成國家建設以外，還要繼續先烈犧牲反抗的精神，一方面從事經濟抵制，不買仇貨，以致敵人的死命；一方面切實團結，充實國力，務期打倒日本帝國主義，收復失土。最後我國高呼：

- 一，繼續「二七」烈士的革命精神
- 二，完成國家建設
- 三，誓死不買仇貨
- 四，充實國力，收復失土
- 五，「二七」烈士精神不死



鐵道部公務人員服用國貨委員會章程



法 制

鐵道部公務人員服用國貨委員會章程

民國二十三年二月一日
部令參字第一九五八號公布

第一條 本委員會依照 國民政府二十一年十一月通令頒布之公務人員服用國貨辦法第一項之規定組織之。

第二條 本委員會設委員長一人，由 常務次長兼充，主持本會一切事務；委員由 部長派主任秘書，參事，司長，技監，會計長，職工教育會委員長，購料委員會主任委員，路警局局長及其他各處，會長官兼充。

第三條 本委員會依照公務人員服用國貨辦法第三項之規定行使職權。

第四條 本委員會分置左列各股辦理會務：

(甲)總務股 (乙)調查股 (丙)督促股 (丁)宣傳股
每股設主任一人，幹事三人至五人，分別由委員長就委員中及本部職員中遴選，呈請 部長令派兼充；承長官之命，辦理事務。

第五條 總務股之職掌如左：

鐵道部公務人員服用國貨委員會章程 各鐵路購發醫藥用品暫行辦法

二

關於文件之收發，撰擬及保存事項。

關於不屬其他各股之一切事項。

第六條 調查股之職掌如左：

關於國貨之種類，品質，價目，調查事項。

關於現用外貨有無國貨可以代替之調查事項。

關於本部公務人員制服材料及其穿着期限之擬定事項。

第七條 督促股之職掌如左：

關於勸導本部公務人員服用國貨事項。

關於督促本部購辦公用物件儘先採用國貨事項。

第八條 宣傳股之職掌如左：

關於宣傳國貨之種類，品質，價目及其他優點事項。

關於宣傳國貨之製造，銷售及外貨之競爭情形事項。

第九條 本委員會每月開全體委員會一次；必要時得開臨時全體委員會，均由委員長召集之。

第十條 各股辦事細則另訂之。

第十一條 本章程自核准之日施行。

各鐵路購發醫藥用品暫行辦法

民國二十三年一月三十一日
局令第一五六九號抄發

第一條 各路購發醫藥用品(包括藥品，醫械及衛生材料。)辦法，依照本辦法之規定。

第二條 各路於材料處(或課)設立藥品採購委員會，由路方令派衛生醫務主管人員一人暨材料處(或課)、總務處、各一人組織之。(會內事務，由衛生課人員兼辦。)辦理各該路藥品之採購驗收事宜。

- 第三條 藥品採購委員會應根據各該路各醫院診所需要各項藥品之統計，按月採購一次。
- 第四條 藥品採購委員會於藥品驗收後，應即交衛生醫務主管機關，分發各醫院診所應用。
- 第五條 各醫院診所領用藥品，應出具領用藥品單。其領用期間，由各路自定。
- 第六條 各路衛生醫務主管機關，應會同藥品採購委員會，按期將採購藥品報告表暨各醫院診所領用藥品單，呈報路局，轉呈鐵道部查核。
- 第七條 各路衛生醫務主管機關，每月得存放五十元至二百元之預備金，以備臨時購藥之用。
- 第八條 各醫院診所如遇意外急需之藥品，得聲敘理由，請主管機關臨時採購；倘迫不及待時，並得先行購辦，再將單據呈送主管機關核銷。各主管機關每月須將臨時採購之藥品，報告藥品採購委員會登記核銷。
- 第九條 各路購發醫藥用品細則，由各路自行擬訂，呈部備案。
- 第十條 本辦法自部令公佈日施行。

平漢路務改進設計委員會暫行條例

民國二十三年二月十九日
局令第二三三一號公布

- (一) 平漢鐵路管理局為促進及改善路務起見特設平漢路務改進設計委員會
- (二) 本會以研究設計建議為主旨所有計議方案經決定後應隨時送請路局核定施行
- (三) 本會擬設總務技術業務財務四組但得因事務之緩急繁簡次第成立隨時增減之

(甲) 總務組掌左列事項

- (1) 關於籌議改善公文程式及處理手續並掌管本會文件之撰擬收發議案之紀錄編印整理事項
- (2) 關於本路各項法規之審核修訂事項
- (3) 關於計劃全路教育事項
- (4) 關於計劃改善惠益勞工事項
- (5) 關於規劃測勘清理全路公有地畝並增益收入各事項
- (6) 關於規劃清理全路公有房屋事項
- (7) 關於規劃造林並改良沿綫農林生產各事項
- (8) 關於計劃行旅安全避免行車事變防範匪患並制止荒乞取締沿綫偷竊路產客商貨物各事項
- (9) 關於計劃全路衛生醫務暨員工健康事項
- (10) 關於計劃員工公益事項

(乙) 技術組掌左列事項

- (1) 關於計劃全路工程及一切技術改善各事項
- (2) 關於審核技藝及發明機械及改良各事項
- (3) 關於籌擬調查材料價格購料防弊查驗材料及保管節省用料利用舊料各事項

平漢路務改進設計委員會暫行條例

平漢路務改進設計委員會暫行條例

六

- (4) 關於計劃工務管理監督之改良工作效率之推進各事項
 - (5) 關於計劃機務管理監督之改良機廠工作效率之推進各事項
- (丙) 業務組掌左列事項

- (1) 關於籌擬改善行車事項
- (2) 關於調查沿線附近商務事項
- (3) 關於研究運價事項
- (4) 關於設計增進營業客貨運輸各事項
- (5) 關於推廣煤運事項

(丁) 財務組掌左列事項

- (1) 關於計劃清理內外債務事項
- (2) 關於計劃整理舊帳改良新帳各事項
- (3) 關於調查全路資產暨整理事項
- (4) 關於研究全部會計統計事項
- (5) 關於清償員工欠薪事項

(四) 本委員會設委員長一人副委員長二人委員若干人事務員司事若干

(五) 本路管理局局長為委員長副局長為副委員長各處處長副處長及有關係之課課長為當然委員

(六) 委員長副委員長主持本會一切事務委員分組辦事每組設專任主任一二人由委員長指派辦事員若干人均屬專任受主任之指揮辦理各該組事務

(七) 本條例如有未盡事宜得隨時修改增訂之

(八)本條例自管理局公佈日施行

平漢鐵路試辦推行國音電報規程

民國二十三年一月二十二日
部令參字第二零七九七號核准

第一條 試辦推行國音電報悉依本規程辦理之

第二條 試辦推行計分兩期舉行其原則規定如左

1. 第一期 於各大站派駐諳練電生並由車務處指定報類數種先行試辦

2. 第二期 於第一期實施後經車務處考核確有成效再計議統籌推行並普及全路

第三條 試辦實施報房暫以左列各處為限

漢口車務處 北平辦事處 前門 三合莊 保定 石家莊 順德府 彰德府 鄭州 鄆城 信陽州
江岸 大智門

第四條 試辦實施之電報以左列範圍為限

一·關於各段站重要職員因急請假及乞派替班事宜

二·關於電務課所轄各分段報告綫路狀況及巡修事宜

三·關於各站報告行車晚點事宜

四·關於車務處發致其他各處之簡明四碼電報其字數不滿三十者

第五條 凡屬於前條規定之報類應由發報人將中文電稿交由報房拍發不得再用洋文但收發地點不在第三條規定之內者不在此限

第六條 試辦期內關於國音電報之譯發事項應由派駐電生負責辦理如遇發報人有違反前條規定情事仍應先照原稿拍發後再行呈處核辦

第七條 凡指定收發國音電報之報房應將每日收發之電報份數填入報單並須抄附翻譯報文按日逕寄電務分段轉送電務課查

平漢鐵路試辦推行國音電報規程

平漢鐵路試辦實施國音電報暫行規程

核

第八條 推行普及規程另定之

第九條 本章程自呈奉公佈之日施行如有未盡事宜得隨時呈請修改之

平漢路試辦實施國音電報暫行規程

民國二十三年一月二十二日
部令參字第二零七九七號核准

第一條 試辦實施國音電報依照本規程辦理其現行之報務規則及部頒國音電報法式除與本章程抵觸者外均應遵守

第二條 國音電報以注音符號譯發所有應用單字或複字之音，聲，部悉依國音電報彙編內所載者為標準

第三條 國音電報等級及其略號規定如左

1. 至急 ㄗㄨㄣˊ

2. 加急 ㄗㄨㄣˊ

3. 普通 ㄗㄨㄣˊ

第四條 電文以明淺為主切忌艱深並應加用標點不得省略以免多傳聲部

第五條 電文中遇有艱深之單音字合用時(如「日鈔」)應加傳聲部以資識別至複音字(如「日本鈔票」)則可省略聲部依照彙編規定譯發

編規定譯發

第六條 電文內應用之標點暫依左列規定辦理

1. 逗 點， 句與句間關聯處用之

2. 句 點。 意思終結時用之

3. 大括弧 () 物品名稱用之

4. 引 號 () 見第七條(國電內附有洋文用之)

5. 私名標 | 人名，地名或機關名稱用之

6. 雙斜綫 // 於聲韻單用聯書時用之以示不相拚

第七條 每一電文不得以兩種文字參差合用但西文人名或各種材料名稱如無相當譯名者准夾用原文拍發惟須於該字前後各加引號一次()以資識別

第八條 電文內之數目字悉以阿刺伯字母表示(即 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0)但名詞或用語內間夾用之數字而其意並非計數者仍用注音符號拚切之(如「一一·一律，不二，再三。」等是)

第九條 電文內字數即按報紙上電文欄內方格計算凡各符號或各詞類應聯接而書或加用標點者均填寫於一格作為一字計全文佔用之格數即得總計之字數

第十條 電報紙內設有日期及收發電人名地位電文內不得再叙某某鑿或某某叩韻目日期等字樣俾免重複

第十一條 本路為經濟收發時間增進工作效率計並將各項用語酌訂簡號凡譯發時應儘量運用

第十二條 本規程自呈奉公佈之日施行如有未盡事宜得隨時呈請修改之

平漢路試辦收發國音電報暫行規程

民國二十三年一月二十二日
部令參字第二零七九七號核准

第一條 試辦期內關於叫站符號及一切電機上應用簡語除拍錯重拍之符號(F R)應改為(· · · · ·)及抄送符號(O O)改為(· · · · ·)以免混淆外餘均暫准仍用現行者俟國音電報拍用純熟全部實行再籌更正

第二條 凡甲站有報拍往乙站於呼應後即拍(· · · · ·)以示有國音電報請接受之意俟乙站拍出(· · · · ·)後依照左列次序傳遞之

- 1, 起拍 2, 發報站名 3, 號數 4, 字數 5, 月日 6, 時刻 7, 空格 8, 等級(如無即付缺)
- 9, 收報人街名及地址 10, 空格 11, 電文 12, 空格 13, 發報人街名 14, 終結

第三條 各電生於譯發時對於符號書法務須恭正其易相似之字母及數字如：(1)ㄅㄆ (2)ㄆㄆ (3)ㄆㄆ (4)ㄆㄆ

修正平漢鐵路管理局駐平辦事處規程

(5) Г Т (6) H L H (7) < > (8) P P (9) E E (10) < > 等尤宜注意

第四條 每一電報於收畢時應先核對字數是否相符然後再將電文閱讀一遍如有疑義務即詢問不得含糊從事

第五條 發電站於拍完一電如尚有報應於終結號後加拍左列符號

1. 西文或四碼電報！：

2. 國音電報！：！

第六條 現行報務規則規定之處理收發事宜及手續除與本規程抵觸者外仍應遵守

修正平漢鐵路管理局駐平辦事處規程

民國二十三年二月九日
局令第二〇三二號抄發

第一條 平漢鐵路管理局為辦事利便起見，特設駐平辦事處，依本規程組織之。

第二條 本處設處長一人，由鐵道部委派，秉承局長之命，辦理處內及在平對外接洽與臨時承辦事宜。關於北段（自北平至雙廟）車、工、機、會、警各事，得秉承局長之命，臨時處理。

第三條 本處設秘書一人，承處長之命，辦理本處機要文書事項。

第四條 本處設二課，分掌左列各事項：

(一) 第一課 掌理文牘，會計，庶務，統計，考績及不屬於第二課事項。

(二) 第二課 掌理接洽軍運，交涉，調查及臨時發生防匪護路各事項

第五條 各課設課長一人，課員若干人，司事若干人，分任各課應辦事項。遇必要時，處長得呈請借調專門技術或路務經驗人員，在處辦事；但不得逾四人。

第六條 本處事務，除例行各事外，均須請示辦理；遇有緊急事項不及請示時，得隨時相機處理；但應迅即具報。

第七條 本規程自公布日施行。如有未盡事宜，由鐵道部隨時修訂之。

本路會計處出納課駐平收支所職掌規則

民國二十三年二月十三日
部令參字第二一四二〇號核准

第一條 本處遵照 鐵道部令，於北平設立出納課駐平收支所，辦理北段收支事務。

第二條 出納課駐平收支所，設左列四組：

- (一) 總務組
- (二) 金庫組
- (三) 支應組
- (四) 點驗組

第三條 駐平收支所總務組，掌左列事項：

- (一) 關於文電撰譯，收發，暨繕校事項。
- (二) 關於檔案保管事項。
- (三) 關於員司工役之資歷考勳事項。
- (四) 關於文具材料之領發保管事項。
- (五) 關於收支解撥款項數目之登記事項。
- (六) 關於核對及造送各種款項表單事項。
- (七) 關於不屬於各組事項。

第四條 駐平收支所金庫組，掌左列事項：

- (一) 關於保管北段各站營業及其他進款事項。
- (二) 關於按日交付支應組及銀行款項事項。
- (三) 關於本所小櫃支付及報銷事項。

本路會計處出納課駐平收支所職掌規則

本路會計處出納課駐平收支所職掌規則

第五條 駐平收支所應組，掌左列事項：

- (一)關於保管充公各種貨幣事項。
- (二)關於開支北段員工薪餉事項。
- (三)關於支付各商料款事項。
- (四)關於一切雜項支出事項。

第六條 駐平收支所點驗組，掌左列事項：

- (一)關於點驗站款事項。
- (二)關於輪派收款司事，上路收款事項。
- (三)關於發還各站款單口袋及各種退款事項。
- (四)關於經收各處地租，及雜項進款事項。

第七條 駐平收支所，設主任一人。受出納課長之指揮，主管本所一切事務。

第八條 駐平收支所四組，各設組長一人，課員司事若干人，分辦各組事務。

第九條 駐平收支所，收款段落，自北平前門站起，至豐樂鎮站止。付款段落，自北平前門站起，至瑯王墳站止。

第十條 駐平收支所，關於支應管庫收款點驗事宜，應遵照出納課各項單行規則辦理之。

第十一條 駐平收支所，除因款項帳目關係，對於北平各銀行商號，得用函件往來，或因站款事項，對於各站得發電質詢，同時仍須抄呈出納課轉呈本處外，其餘對外事務，應呈請出納課，轉呈本處核辦。

第十二條 駐平收支所，關於人事考績，暨呈文表報等件，應呈請出納課核轉，但應送綜核檢查兩課表單，得逕行造送。

第十三條 駐平收支所辦事細則另定之。

第十四條 本規則如有未盡事宜，得隨時修正，呈局核定。

第十五條 本規則自奉准公布之日施行。

本路會計處抽調各站理帳人員或站長輪流訓練簡章

民國二十三年二月二十六日
局令第二二二八號核准

第一條 各站理帳人員或站長對於章程之解釋，運價之計算入帳之手續，以及其他事項，有未能了解，屢生錯誤者，得抽調輪流訓練之。

第二條 訓練時期，暫定二星期（自報到日起）但得按照實際情形分別縮短或延長之。

第三條 爲不妨礙會計車務兩處工作起見，訓練人數，每次暫以一人至三人爲限。

第四條 訓練課程，暫定旅客業務二日，貨運業務三日，結帳三日，聯運統計記帳票據各一日，站帳二日。

第五條 教材以部頒站帳則例，客貨車通則，附則，令文，通飭，爲標準，視應指導或受訓練之情形而定。

第六條 會計處處長副處長，及檢查課課長，總查帳爲指導首領，檢查課各關係股主任及總查帳室查帳員爲當然指導員。

第七條 凡受訓練人員，須將各項工作程序詳細紀錄，按日送請指導員評閱修正之，至此項日記應複寫二份，一份攜回原站留作參考，一份存課備查，訓練期滿，彙呈指導首領審核。

第八條 受過訓練人員回任職務後，如再發生錯誤，應按照本路員工獎懲規則第二十條之規定，酌量情形，分別處罰。

第九條 本簡章自呈奉核准之日施行，如有未盡事宜，得隨時呈請修正之。

平漢鐵路車務處存車廠編制規則

民國二十三年二月十六日
局令第一八六六號公布

第一條 本路爲管理各項客車花車公事車並監督指揮看車夫洗車夫起見特設存車廠由車務處直轄

第二條 存車廠本廠設於長辛店分廠設於漢口江岸

第三條 長辛店本廠管理左列各事項

I 關於文書案卷之撰擬收發及保管事項

本路會計處抽調各站理帳人員或站長輪流訓練簡章

平漢鐵路車務處存車廠編制規則

- 2 關於庫存物品及車上應用材料之保管登記收發事項
 - 3 關於材料單據之計核事項
 - 4 關於庶務材料預算之編造事項
 - 5 關於看洗車夫之派班事項
 - 6 關於各客列車及花車公事車臥具之更換事項
 - 7 關於本廠及分廠員工之升降賞罰遷調事項
 - 8 關於本廠及分廠員工履歷假單之保管登記事項
 - 9 關於本廠及分廠員工薪餉差費之計核造單及發放事項
 - 10 關於小櫃用款之結算及報銷事項
 - 11 關於人事統計表冊之造報事項
 - 12 關於客車花車公事車內外清潔事項
 - 13 關於客車花車公事車行駛存放之登記事項
 - 14 關於客車內裝修及設備之檢查整理事項
 - 15 關於客車花車公事車內部損壞之報修事項
 - 16 關於各膳車公司營業月報之造送事項
 - 17 關於車上廣告及行車時刻表之裝置張貼事項
- 第四條 江岸分廠分掌左列各事項
- 1 關於留漢客車花車公事車之整理清潔事項
 - 2 關於留漢客車花車公事車損壞報修事項

3 關於客車花車等事車應用消耗品之收發事項

4 關於看洗車夫之考動事項

5 關於看洗車夫之派班事項

第五條 本廠設廠長副廠長各一人課員三人司事六人分廠設副廠長及課員司事各一人

第六條 廠長承長官之命綜理全廠事務監督指揮所屬員工並隨時視察各次客車及膳車之清潔衛生

駐廠副廠長輔助廠長辦理前項各事宜

駐分廠副廠長承廠長之命管理分廠事務監督指揮留漢員工並隨時視察各次客車及膳車之清潔衛生本分廠員司各承所屬長官之命辦理第三四條所列各事務

第七條 本規則自呈 部核准之日起施行如有未盡事宜得隨時呈請修正之

平漢鐵路招商承辦沿綫各站國貨販賣所簡章

民國二十三年三月十三日
部令業字第二二一零號核准

第一條 本路為提倡國貨發展國民經濟起見特於各站站內指定適當地點招商承租設立國貨販賣所銷售各站土產及工藝品等

以便往來行旅隨時選購

第二條 各地商人如願承辦此項國貨販賣所者應先向本路車務處請領許可證並按本路出租餘地章程訂立租約方得開始營業

請領前項許可證時應按第三條繳納保證金

第三條 承辦人應按後列數目向本路繳納租金及保證金不得拖欠

(甲)前門，保定，定州，石家莊，順德，彰德，新鄉，鄭州，許州，大智門，等站按下列規定收費

每月租金 每平方公尺地積每月租金五角每販賣所所佔地面積至多不得超過六平方公尺
保證金 二百元

(乙)長辛店，良鄉縣，高碑店，定興縣，徐水縣，高邑縣，邯鄲縣，馬頭鎮，磁州，衛輝府，黃河北岸，謝莊，薛店

平漢鐵路招商承辦沿綫各站國貨販賣所簡章

平漢鐵路招商承辦沿綫各站國貨販賣所簡章

，新鄭縣，尉城，西平縣，遂平縣，駐馬店，確山縣，明港，柳林，新店，廣水，花園，蕭家港，孝感縣，等站
按下列規定收費

每月租金 每平方公尺地積每月租金三角，每販賣所所佔地面積至多不得超過六平方公尺

保證金 一百元

第四條 販賣所設立之地點由本路車務處指定之

第五條 販賣所地點如於本路事務上發生窒礙時無論該販賣所已否成立得隨時指令於一定期限內遷移其他適當地點承辦人如抗不遵守得撤消其許可證並沒收已繳租金

第六條 承辦人設立販賣所得在指定地點自建活動木房一所其式樣大小應先繪成詳細圖說送請本路車務處查核再行建造

第七條 販賣所專為傳揚各地土產及工藝品銷售國貨而設不得兼售舶來品如有舶來品發現本路得查封並勒令移出

第八條 販賣所如暗中經營不正當事業或販賣違禁物品經本路查覺時得立即停止其所享一切權利所繳保證金以及未滿月之租金即作罰金概不退還情節重大者並移送地方官署依法辦理

第九條 販賣所所列各種物品應比照當地市價開列詳細劃一價目單由本路車務處核准懸掛壁端不得任意提高物價欺騙客商並須填報車務處發交之國產調查表每月一次呈由車務處彙集轉局呈部備核

第十條 販賣所營業人員應穿着特製服裝佩帶徽章俾往來旅客易於辨認並應開列名單每人隨附一寸方相片二張送由本路車務處查核填發執照以憑出入站台其服裝徽章等式樣由本路規定以資一律

第十一條 販賣所營業及有關清潔衛生消防各事宜應受本路衛生稽查及各該站長路警之指揮監督

第十二條 販賣所承辦人如有違背本簡章各條者得由本路隨時停止其一切權利

第十三條 除國貨販賣所外如有相當餘地並得同時招商承辦書報社及煙錢攤等各項營業

本簡章各項規定於書報社及煙錢攤等均適用之

用法說明：

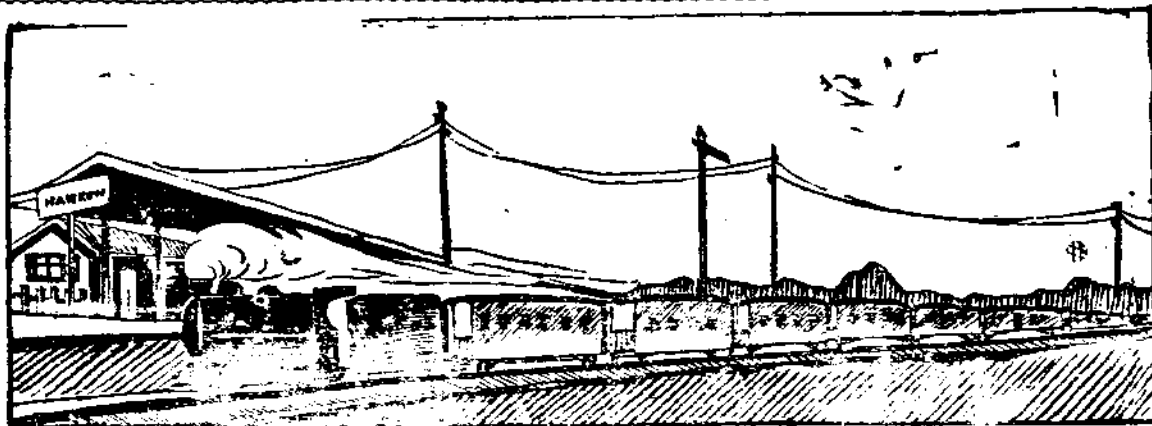
- (一)本調查表每份計爲三聯：第一聯存販賣所，第二聯呈送車務處，第三聯由處轉局呈部備核。
- (二)本調查表每月填報一次。沿綫各站販賣所售賣之貨品，統由車務處按其體積、形狀及種類編訂號碼。
- (三)凡販賣所售賣之貨品，每種只須填報一次；如有停售之貨品，須用紅筆填報，并附述停售原因於備考欄內。

印製說明：

各路印製時，應照本格式之式樣尺寸，將每份三聯，以五十份合訂成本。

全國警察調查

內政部爲整頓全國警政起見，曾向各省舉行調查，以資改進，茲悉該部業經將各省警察數目調查完竣，特照錄如下：一廣東一七·一〇二人，二吉林三九·四四九人，三江蘇一七·二八四人，四浙江一四·六八八人，五安徽五·七一一人，六江西五·〇一三人，七福建二·六九七人，八河南九·八一七人，九河北二〇·〇五五人，十山東一三·八五二人，十一河南八·六九九人，十二廣西三·〇二〇人，十三陝西四·七一五人，十四雲南三·四七一人，十五貴州一·七一四人，十六綏遠一·八七〇人，十七四川二·五一八七人，十八青海七〇四人，十九上海市五·二五〇人，二十北平市一·一八五人，二一南京市五·三〇九人，二二青島市三·〇二〇人，二三湖北一·七三八人，二四新疆二·七八一人，二五湖南四·九三三人，二六遼甯三九·四四九人，二七黑龍江一·〇五〇人，二八熱河五·七二七人，二九甯夏七二〇人，尙有甘肅·察哈爾·西康等三省，因內部尙未調查確切，故未列入云。



鐵路消息



交通鱗爪

鐵路消息

.....蕪乍路蕪竹
.....段開始營業.....

橫貫皖浙
兩省之蕪
乍鐵路，為商辦江南鐵路公
司所築，起於長江中心口岸
之蕪湖，終於東方大港之乍
浦，長約六百八十里。該路工
程興工於去年五月，迄今不
足十個月，其在皖境之路基
，係甯湘鐵路舊址，原有路
線及樁樑等項，大部不適於
用，故多改建，現在土方工
程已完成至竹絲港，軌道亦

舖至該處，其機車貨車乃自北寧購用，鐵路人員則遠自東北
四洮吉長等路聘來，駕輕就熟，故進行極速，前以廢歷年關
在邇，便利鄉人交通起見，特就貨車改建臨時客車，（其正
式三四等客車，現在裝璜中，日內即可應用，）售賣蕪湖竹
絲港間之車票，兩地距離三十五公里，每日來往開行四次，
中間在東門外下子口兩地設站上下，車價極為低廉，每站五
分，蕪湖至竹絲港僅大洋二角，第一次列車於晨七時零五分
啓行，除臨時客車四輛外，並掛有工程材料車七輛，於旭日
初昇曉色蒼茫中，蠕蠕開動，一聲長鳴，使吾儕久居於都市
中者，漸次進入鄉間，一覽田原景色，中途在下子口東門外
兩地停留三分鐘，而於八點零五分抵達竹絲港附近，某君以
其有五十分鐘之耽延，乃下車觀光，稍前行，即至工人施工

鐵 路 消 息

地點，枕木鐵軌堆積於途，道釘隊工人皆臂纏黃布，以為標誌。為數百餘，惟見鐵錘上下，火星四飛，此處為新填路綫，土質鬆薄，昨晚崩陷數十丈，舊有寧湘路基，則以灣曲過甚，已棄而不用，而以舊路之土堆填新路，輕便土車轉輸之聲不絕，竹絲港鐵橋較前降低八尺，橋上工人尤形忙碌，旋至竹絲港鎮視察，穿街而過，長約里許，商務頗具規模，浴室酒館，糟坊米棧應有盡有，路工辦事處即附設於鎮首鴻昇米號內，長途電話北達蕪湖江邊，南迄宣城孫家埠，全鎮人口共有八千，物產稱盛，駐有保安一中隊維持治安，水路交通有石砲河通民船，南陵運蕪貨物，即由此捨舟登陸，故在此時期，商務尤見繁盛。列車返蕪時，已為九點十分，經卡子口有乘轎者數人登車，一嘗火車滋味，迨抵大桃村，以路基不固，添加疊石積留十數分鐘，是處面對白馬山，娘娘廟白菓樹遙遙在望，某君於十六年春曾隨陳誠師長來此參觀野操，二十年大水汪洋，曾來此賑濟災民，今則隨車憑眺，幾經變故，農村多凋零不堪，山川形勢似亦非曠昔可比矣。列車歸程甚急，樹屋倒曳而過，於十時返抵蕪埠，此後該路即以舖軌所至，為通車地點，賣票營業，便利行旅，一至宣城大汪村，即聯絡皖南各公路，繁榮地方，當非淺鮮云。

浙贛兩省省政府，鐵道部，滬銀行團台組
 玉萍鐵路定
 三月初興工
 贛浙鐵路公司與築浙贛鐵路之玉萍段，俾
 與杭江段啣接，其章程業經省府會議通過，茲為積極進行與
 工事宜起見，浙建設廳長會養甫，於上月十一日夜車由杭赴
 滬，鐵道部長顧孟餘，則於十二日由京蒞滬會同滬銀行團代
 表張公權共同會商與築具體步驟，新任杭江路副局長侯家源
 亦趕往出席，對於贛浙鐵路公司組織章程，修正通過。至
 江西省政府發行之公債一千二百萬元，已開始發行，鐵道部
 發行之公債一千二百萬元，亦經行政院會議通過發行，全部
 債券，均可向滬銀團抵借現款，三月初興工，至該公司組織
 須於本月底成立理事會，由會養甫擔任理事長，理事會下
 設贛浙鐵路局（杭江路萍路均併入），由杜鎮遠任正局長，侯
 家源任副局長。

蘇省府計劃
 軍政部長何應欽，麵粉大王榮宗敬等，前
 鑒於江北土地廣闊，地產豐富，惟向有多
 量荒物，未盡開發，或開發之地，農民智識閉陋，不知革新
 致未克地盡其利，貨暢其流，爰經聯合實業部及江蘇省政
 府，組織大規模之信託公司，籌貸鉅款，懸荒興殖，惟先決
 問題，必須打破江北交通之便利，現江蘇省政府，鑒於啓發

江北交通，急不待緩，故決籌款興築通海鐵路，（南通至東海）期以二年完成。路線以南通為起點，經東台，如皋，鹽城，阜寧，淮陰，淮安，漣水等縣，以達海州，與隴海鐵路相接，長約四百七十餘里，此乃樹立江北交通之幹綫，完成之後，不但江北富源農田水利並進，即將來所有農產物，向北可至隴海路運往華北各地，向南至南通與長江相接，轉運華南各省及國外各地。流通暢銷，全部工程計劃，至為浩繁。惟蘇省府當局，已決竭全力籌劃興築。令飭由建設廳長沈自先氏，計劃進行，當經沈廳長邀請蘇省耆紳，組織視察團，先行出發赴預定路線視察一週。一面又派工程師三名，率領技術員二十名，分往各地測量地土，勸察一切，茲悉此項測量工作，四月初即可竣事，然後再辦理土地及接洽購買材料等事。六月間即可開始動工，期於兩年內完成，至全部工程經費，預計購買地基費二百二十萬元，材料費三千五百萬元，工程費三千五百萬元，共約七千五百萬元，將由蘇省會同實業部，蘇省農民信託公司，及榮宗敬氏等負責設法分別籌足云。

會籌款興築，並經決定路線，由蘇省江浦縣起，經六合，揚州，高郵，寶應，淮安，淮陰，泗陽，宿遷，邳縣，以達魯省之郊城，全綫計長四百十三公里，去歲十一月間，由經委會與蘇省建設廳會同派員勘察路基，現已工作完畢，經委會復派工程師余晉芳前來估勘，余氏於本月初率技術人員十人，由江浦縣出發，沿綫履勘，二十四日晨抵清江浦，據余氏語談，該路路線，前由省公路會議議決，全長計四百一十三公里。經費預算，收買土地費二百八十萬元，材料費三千四百五十萬元，工程費二千九百七十萬元，共需六千七百萬元，完全由全國經濟委員會籌撥，該路完成後，不但江北交通便利，農產品運輸，亦感便捷，良以江北為「江淮平原」，米糧產物素豐，惟因銷場缺乏，致覺生產過剩影響，農村經濟拮据，該路成功後，江北農產，向南可藉該路運集浦口，利於長江輪渡至京，轉運上海出口，向北亦可藉該路運集徐濟，轉運海州青島以出口，江北農產銷場既多，農村經濟，自可調劑，故興築該路，實為發展江北生產之要圖，且江北沿海一帶，地處衝繁，該路完成與國防亦有重大功用，本會對於興築該路工程，決與江蘇建設廳合力進行，至進行計劃，第一步為收買沿綫農田作路基，第二步為興築路基，第三步

鐵路消息

京魯鐵路預
定明年完成

蔣委員長去歲在贛垣召開之七省公路會議，曾議決興築京魯鐵路，交全國經濟委員

鐵路消息

為敷設鐵軌，本年內決將第一步第二步計劃完成，預定明年年底，第三步計劃當可完成，現正從事勘察測量工作，俟勘測完竣，即將在江浦、清江浦、鹽城三地，分設土地征收處，俾就近收買民地。決於五月初，開始興築路基云。

●淮南輕便路
●分三段興工
●國民政府建設委員會成立迄今，創辦有首都電廠、戚墅堰電廠、無錫模範灌漑場，及

淮南煤礦局四種實業，中以淮南礦局出產豐富，為天然無窮利源，建委會委員長張靜江於民十九年以百萬元之資本，慘淡經營，而成今日之規模，得有現在之成績，去歲結束，已有盈餘，將來再加數十萬元之資本，使產量日增，則年得純利數百萬，亦意中事。查該礦分東西兩礦，相距一公里，（在懷遠縣屬舜耕山），各有直井二口，井深一百米達，分開六巷，用科學方法採煤，日出烟煤六百噸，廠量約二千四百萬噸，及皖北產煤唯一之大礦，運輸方面，係由礦山至洛河鎮，約二十華里一段，已鋪設輕便鐵道，有小機車三輛，煤車數十輛，拖運至洛河鎮，循淮河下放至蚌，再改津浦路運輸，分銷淮河流域，及長江流域，自安慶至上海一帶，現因津浦路軍皮缺少，運輸困難，自去年十一月起至今歲一月止，只車運出境一萬二千噸，平均日運四百噸，致產量不能盡量

四

開採，影響礦局前途發展極鉅。建委會擬自礦山向南經皖中合肥巢縣至皖南蕪湖對江，築一輕便鐵道，直達江口蕪湖，計劃已久，路線經一度測量，預算全線三百餘公里，共需款千餘萬，後因國庫短絀，未能進行，茲已決定將全路分為三段興修，以節經費。刻先築礦山洛河鎮至合肥一段，長一百八十餘里，需款二百萬元。擔負建造該路之總工程師，已由建委會委程士範充任，在礦山成立淮南煤礦鐵路工程處。俟二十八日在首都舉行土方碎石投標開標後，下月二十日左右，即可着手興工。約半載完成，再繼續興修合肥至巢縣第二段。

●全國聯運成
●績突飛猛進
●鐵道部對於各路聯運，力圖整理與擴充，中國鐵路聯運事業，以民國十二年為最盛時期，每年聯運進款一千三百餘萬元，即平均每月總額約百萬元，民國十五年以後，因受軍事影響，貨物聯運，完全停頓，旅客聯運，亦不發達，每年進款，不過百餘萬元，即每月平均不過十餘萬元。自民國廿一年鐵道部實行負責運輸後，同時即責成聯運處，進行復興與聯運之工作，先謀局部聯運，繼則於去年十一月，全國各路整個聯運，所有聯運進款，及聯運貨票，均突飛猛進，計去年七月至十二月，旅客聯運

進款，平均每月七十餘萬元，較十二年最盛時期每月五十餘萬元之數，已增加百分之四十，貨物聯運進款，七八九三月份，均僅各為十餘萬元，至十月份增為三十餘萬元，十一月份增為六十六萬餘元，至十二月份增為八十萬元，再總計客貨聯運進款，至去年十月份，即已達至一百一十萬元，十一月份增至一百三十九萬餘元，十二月份增至一百四十五萬餘元，較之民十二最盛時期，實已增加百分之五十，而本年一月份聯運帳目，尙未清結，但約計數目，已較上月更形增益，此就進款情形而言也，再就貨票張數（每張貨物代表一批託運貨物）而言，去年七月至九月三月份，均僅各為一千餘張，至十月則為二千餘張，十一月則為四千餘張，十二月則為五千餘張矣。

● 鎮丹金溧長途汽車路線，係自鎮江經丹陽至金壇，（金壇至溧陽未通車）該汽車公司曾於上年函請與京滬路辦理聯運，并請在丹陽站外馬路上停

航 空 消 息

● 中英美三國
● 空機辦航運

粵滬港航空聯運，傳之已久，但因種種障礙，故許久仍未實現，最近中國航空公司

車，當由兩路車務處派員與之商訂聯運辦法，并由工務處飭工勘平丹陽站水潭，以便公司停車，該項聯運合同及手續辦法，近經兩路管理局核定，正式簽訂，定三月一日實行，茲將合同摘要如次，路局以南京鎮江常州無錫蘇州上海六站，公司在全路未完成前，暫以金壇先售聯運票，其他各站在需要時，經雙方同意，可逐漸推廣，雙方以丹陽為聯接站，路局按照票面規定之等級乘車，公司則不分等級，聯運客票，以二日為有效期，如火車遲到在十五分鐘以內者，公司應將原班汽車等候，如超過十五分鐘者，公司酌量人數，用專車載送之，公司行車時刻，每日自上午六時五十五分起，至下午五點十一分止，路局各列車，凡不能於下午四點十分到達丹陽火車站者，路局聯運車站不能出售聯票，公司方面，除夜車外，在行車時間內，均可出售聯票，行車時刻，如須修改，雙方先期通知，公司除載客汽車外，滿置行李拖車，接送聯運行李及包件，所有運費向旅客核收。

對於此事，已派員進行，擬在香港建中心站為聯絡，此事不日即可實現，同時英國航空公司，並有展拓航線至香港之議

鐵 路 消 息 航 空 消 息

航 空 消 息

，將來如果實現，則中英美航綫將暢行無阻，英國遠東公司亦正計劃者，由港至河內航綫，現已積極計劃中。將來係與英國航空聯接，正由滬粵港菲航綫，自中航公司開辦滬粵民航綫以來，中經溫州，福州，廈門，汕頭，廣州各站，客商往返均感便捷，尤以郵航為各界所滿意，故該公司當時原定計劃，香港亦設航空站，因當時未得港政府同意，故先辦滬粵綫，然中航公司為速求港政府加入起見，派碧工庇氏由滬南下，與港政府幾度磋商，現經雙方交換意見，認為圓滿，條約草定後，俟碧氏返滬向總公司報告，即行正式簽約，滬粵港菲(峴拉尼)航綫，即可聯接云。

西南民航公司原定計劃，通航廣，龍，南，貴，廣長，廣渝，貴昆，廣瓊，南廣福七航綫，先訂購民航機四架，已有兩架抵粵，其餘兩架，尚在途中，因機不敷用，及各處設備情形不同，擬先通航廣龍南貴兩縣，前經派員分赴廣龍南貴各站工作，關於廣龍一綫，已在梧州，南寧，龍州三處，設立航站，梧州航站已擇定南環路樓房一所為辦公地點，並派張德昌在梧裝設無線電機以便往返通航傳達消息，其餘兩站亦陸續籌設成立，本擬二月五日先行試航，但因各站電油尚未運備，須俟電油運到後始能

六

實現，惟無論如何，僅就南貴兩綫，二月底即可正式通航，現在購到之民航機，每機除機師外，可載搭客四人，馬力二百四十匹，速率每小時可航行一百三十英里，至廣龍綫航程，計由廣州機場起，至梧州約飛一點十五分，由梧州至南甯約飛二小時，由南寧至龍州，約飛四十五分，即日可以往返南貴線航程，由南寧至南丹，僅一百五十一英里，約飛一點三十分，由南丹入黔獨山八十八英里，約飛四十五分，由獨山至貴陽，九十六英里，約飛五十五分，亦可即日往返云。

中國航空公司向美國訂購飛行滬粵航線應線增加班次，用之新機一架，現已裝配完竣，茲定於三月二日起該綫航班改為每星期來回各二次，日期如下，星期二五由滬至粵，星期三六由粵至廈，星期四日由廈返滬，又該公司可以近來漢渝綫乘客及郵件異常擁擠，致使乘客常有向隅，茲為應各方要求起見，特自三月五日起，該綫航班增為每星期來回各三次，日期如下，星期一三五由漢至渝，星期二四六由渝至漢云。

日方航空建設運動，非常熱烈，陸海空當局，現已商定國內外兩種航空網計劃，遠東航空網，(一)國內航空網計劃，開始積極進行，茲探得其計劃內容如下，(一)國內航空網計

劃，分全國為東西兩部份，新設飛行場三十處，業已完成十九處，預定於兩年以內，增設五十處，其目標為每方百里設一飛行場，(二)國外航空網計劃，現已宣告完成者，有東京，京城綫，京城，大連綫，大連，東京綫，東京，台灣等綫

航政消息

長江馬當閘發現新航路
 重噸商輪，一體停止行駛後，上下客貨，頗受有重大影響，惟其間會有新航線一條，在水位進行淺落之時，江海關方面以恐發生不測，經予一體禁止輪航，茲悉該項新航線，江漢關現已測驗結果，其水位為十一尺以上，故中外商輪之經駛長江航路者，已接據該江海關通告，一致恢復航行，已聞招商局江大輪船，曾於新航道發見後，第一次經駛赴滬，照常抵埠云，招商局開行漢口宜昌綫之輪艘，係為輕噸快船快利輪，頃以新堤閘之水勢特別淺阻，該淺水快船自不便經駛往來，總經理劉鴻生氏以蕪湖間之水位，亦告淺落，爰亟將該輪調駛其間，藉免轉駁一切客貨之繁，聞該輪業已抵滬，旋即載運出口貨品啓旋。

四路，其餘如南洋東京綫，則定於本年內開辦，至日本對於滿洲方面之航空，刻已設有南北八線，將於本年內，再增設五線，共成十二線，以實現所謂遠東航空網計劃云。

鄂建廳將管
 理省境小輪
 時，召集武漢各航商談話，到航業公會執

委傅楚材，劉劍秋，姚福堂，荆河代表胡慕周，黃武代表張慶堂五人，由李廳長說明整理內河商輪辦法，內容略謂日前本廳公文，大約各位已見到了，個人在任有一年之譜，對於主管職責，始終抱定埋首去做，到相當時期，儘社會人士批評，一年以來，對於公共及交通事業最為注意，如航政處是一例，其未與本省航商加以整頓者，原希望航商能自己改進，截至本年廢歷年關止，發生許多不幸之事，使政府失却威信，本人迴思，對於各位甚為慚愧，對民衆尤覺痛心，今天請各位來講明政府用意，並非搶奪私人財產，或與民爭利，請各位轉達全體航商，以資明瞭，所有產權問題，決不動移分毫，不過暫歸政府管理營業，限期以一年，並非將私人利益攘為己有，如一年以後，政府辦理良善，則各位基礎樹起了

，往下辦去必得更大的利益，相信政府用科學方法管理，一定做得好的，在試辦期內，換一新局面，倘照舊因循下去，一定辦不通。窮則變，變則通，讓政府管理，或者辦得好，否則民衆生命及財產均失保障，恐衆怒難犯，且規定各業主利息，保障所有權，將來營業時希望社會人士監督，查核賬項，或有善意建議，本應竭誠接受，關於修理船隻，定有切實辦法，決不敷衍，此乃保存產權之一種，其次關於人事問題，如船上工人，決不更換，本人作事，決非搶飯碗，安插私人，關於各船職員，經本廳考核者仍可繼續任用，再各船茶房制度，因種種陋規，及串通流氓各情弊，不可不改革，決爲民衆利益着想，這一次政府管理辦法，乃係保全各航商權利股本，經過主席各委員詳密考查，方才施行，非辦不可，決無遷延餘地，希望各位轉達全體，以後希望善意建議，政府定能竭誠接受。整理辦法，即日施行，限三月一日以前

電政消息

交通部正籌辦內
外無線電話網
籌備國內無線電話網

交通部國際電信局，自中英通報後，即着手辦理國際無線電話，交通部最近復籌備國內無線電話網，交通部因認爲無線電話之籌設，對國內

交船，定三月一日開始正式營業，以武漢爲中心，行駛上水下襄河湘江四線，如有其他細節痛苦，儘可於交船後陳訴，務希官商合作，爲全省商旅謀利便云云。

歐洲西北與遠東間商貨運輸，往日輒以漢羅的海各大口岸貨物，欲運往遠東者，須先運往該二地後再行轉運，頗不便利，茲悉太古藍烟公司特與愛特曼布克諾爾公司合作，開闢口岸直接航線，據向老太古進口部探悉，藍烟公司郵船「巴士城」號，業於去年十二月十六日自波蘭

吉狹尼亞港開出，經過漢堡，路特丹，波賽，檳榔，斯威唐漢港，新加坡，現已駛抵滬埠，此實中波口岸直接通航之第一聲，嗣後歐洲西北與遠東間商貨運輸，祇須運至吉狹尼亞，故吉狹尼亞將成波蘭東部各口岸轉運之中心點云。

應用，甚屬重要，已直接向英國方面訂購無線電話機件多架，電話之設置，決以上海爲通話中心，第一期先在廣州漢口北平三處設置通話機，俾各埠間，均可互相通話，如成績良好

將再擴充至天津濟南青島福州各埠，並將進而擴充至邊區之新疆西北各地，俾利用無線電話，以打破過去地方與中央間之隔膜，現關於建設國內無線電話網之詳細辦法，已由電政司積極辦理，預料於短期內，當可實現。又聞國際電訊局為辦理國際無線電話通話，特向英方購來無線電話機，與各國試話結果圓滿，現已另向國外訂購避音機一架，因話機裝置避音機，中途可避免被人竊聽等情，如有重要外交上之接洽，或商業上之通話，即可避去透露消息，該機不日即可運滬，通話地點，計柏林，倫敦，紐約，巴黎，日內瓦，莫斯科各地，將來國際通話，是否須另在南京北平各地，設立直接通話機關，抑或由上海轉接，以及營業上之通話價格現正由國際電訊局積極擬草中，俟該計劃妥當後，即進行購備話機，並向各通話國，簽訂通話合同云。

我國電政事業，年來因交通部之積極整頓，
交通部籌劃各
地長途電話
頗見發達，惟是僻靜之區如江北一帶，對於有線電報之拍發，尙不能直達上海，概須經由鎮江電局轉發，費時既久，手續亦繁，交通部鑒及此，刻已從事架設滬清（上海至清江）直達電綫，同時對於籌辦滬漢（上海至漢口）滬福（上海至福州）京平（南京至北平）平漢（北平至漢口）四處

長途電話，除已向英國訂購機件外，並經派員分赴各地，進行架線事宜，查上海發往江北各地有線電報，向須經由鎮江電局轉遞至清江電局後，然後再行分發各地，歷時既久，手續亦繁，政交通部對於滬清（上海至清江）直達電綫之架設，蓄意已久，各項材料，亦早已準備就緒，並已於前日開始興工架設，約於本月內即可全部竣工，至發報電機，則採用世界最新式，而傳遞亦再迅速之韋斯登快機，一俟裝竣，下月初即可正式直達通報，毋須再由鎮江電局轉遞云云，至籌辦滬漢滬福京平平漢四處長途電話問題，自經向中英庚款董事會商借得英庚款五萬鎊，以作購辦機件之費後，進行更見積極，各種計劃，均已會商擬定，其所需之長途電話收發機，亦經由中英庚款購料委員會，代向英國著名電機廠訂購，下月中旬，即可裝運來滬，至電綫之架設，因材料已準備竣事，日內即可興工，交通部當局，已派遣專員，分赴北平漢口福州各地與該處電局，接洽分段架綫及各項籌備通話事宜，惟正式通話之期，須俟機件自英運滬，轉運各地配裝竣工後，方可決定。

交通部近為無線電台傳遞之官公通電，迭
官公通電劃
定四路傳遞
有一電數處收到，輾轉拍發，消耗電料，

電政消息

電政消息 公路消息

擁塞電路，現特將各無線電台接轉官公通電，劃分為四路，已通令各電台，定於三月一日起實行，原令如下，為令遵事。查官公通電傳遞，各台雖有專註路由之規定，但發報台往往未經註明，迨至他處始由轉報台加註，以致一電常有從數處收到，輾轉拍發，非僅消耗電力材料，且足擁塞電路，茲將本部所屬無線電台，對於接轉該項官公通電，分為四路傳遞：蕪湖，寧波，崇明，南京，定海，廈門，福州，廣州，汕頭，啓東等十處為第一路，南昌，宜昌，沙市，長沙，西安，蘭州等六處為第二路，威海衛，青島，北平，鄭州，洛陽，迪化，煙台，濟南等八處為第三路，敘州，萬縣，成都，貴陽，雲南等五處為第四路，任何一路內，任何電台，其所收之官公通電，除應拍往本路內指定之上海，漢口，天津，重慶電台外，不必自行拍轉，其不能直接拍發者，應依照交轉手續，由他台代轉，指定之接轉電台，收到該項通電後，應各按照路由分別拍發，以免遺漏，自三月一日起實行。

公路消息

近幾年來東南各省建設猛進，尤以建築公路為多，軍事委員長蔣中正氏，特發起舉行

仰即遵照，此令。

交通部國際電台，前向馬可尼公司訂購無線電話中機件，現該項話機，已在上海國際電台內裝置完竣，並在南京路沙遜大廈內，另開播音室，連日由該台總工程師張承祐，招商局總經理劉鴻生等，與英德法美瑞各國無線電話機關，試行通話，分別改正音波，成績極為良好，並於前日先實行中德通話。由劉鴻生氏與柏林我國駐德公使劉崇傑，正式通話，據劉鴻生氏談，此次通話，聲浪極為清晰正確，劉公使已有電達交部朱部長，申賀通話試驗成功，朱部長復以該話機，向英倫播送中英直達電話開幕演詞，由張工程師配音，結果圓滿此種國際通話，我國尚屬破天荒之舉，交部決逐步推廣，俾資供給商用，現因話機不多，暫由政府方面專用云。

東南交通周覽會，以聯絡各省公路之交通，參加者江蘇浙江福建安徽江西等五省，定六月十五日舉行，會期廿天，在每

省擇交通衝要富饒之地設周覽站，佈置會場，陳列沿公路交通器具，各項物產，浙江周覽會場設在天馬山雁蕩山，江西設在龍虎山，福建安徽兩省地點尚未定，江蘇設在蘇州之虎邱山，並以蘇州至無錫間並無公路可通，乃由蘇州至常熟縣關築蘇常路，現在常熟段路基已築成，蘇州段亦謀完成，蘇省建設廳於二十日特派指導工程師文蒸到蘇計劃興築，計路長三十五里，橋樑凡廿四座，全路須於五月底通車，常熟至無錫，本有錫常路可通，無錫東可通銀行界投資興築之滬錫路至上海，西可由宜錫路至宜興，由宜興而鎮江直達南京，由京燕至安徽之蕪湖徽州，再通至福建之建平以及江西等各處，一面蘇州由蘇嘉路至浙江嘉興，由嘉興而至湖州，由湖至杭州，再由滬杭公路通上海，五省公路，可以環行無阻，現吳縣鄒縣長，正在佈置虎邱會場，屆時中外人士畢集，勢必熱鬧一番，並聞蔣委員長夫婦，屆時亦須來蘇參與周覽云。

公路消息

現查已經完成之路線有由福州至興化，泉州，漳州，至龍岩一線，謂之閩南幹路，（即閩粵綫）正在趕造者，有由浦城，經建陽建甌延平至福州一綫，謂之閩北幹路，（即閩浙第二綫）業經興工，限於六個月內完成，預備建築者，有由延平，經沙綫，永安，連成至汀州一綫，謂之閩西幹路，（即閩贛第二綫）限於廿二年內完成。查閩北閩西兩綫幹路，計長三千餘里，需款三百餘萬元，由中央與地方各一半，此外尚擬架設福州至浦城，福州至漳州，閩北閩西兩綫長途電話，除電桿材料，令沿線各縣預備外，其安裝辦法正與福州廈門兩電話公司磋商，惟現任建設廳長陳體誠，以從前築路機關，每向民間派款配工，騷擾殊甚，現決定根本革新，又已完成各路，因管理不善每易損壞，而汽車公司，受匪擾及兵差影響營業多告虧本，亦須妥籌改善辦法，特於本月二十日，搭船赴滬進京，與經濟委員會，磋商籌款辦法，及築路養路全盤計劃，公畢並擬由滬赴浙，轉往閩北視察浦城至延平路工進行情形，以便加以督促，返省路事休息，再赴閩南視察興永漳泉各路狀況，及汽車公司營業情形，俾籌改善辦法，至廳務則由秘書主任陳承烈代理，查陳體誠氏曾任浙江省公路局長，及南昌行營公路處主任，對於造路殊有經驗，預料閩省

公路消息

路政前途，必有新發展。

●皖國道幹線
●已完全築成
●除幹支各線根據原定計劃，其工程設備較為完整外，他如軍用各路，皆係臨時草創，工程既嫌簡陋，且多缺乏聯絡，亟應加以整理，全國經濟委員會七省公路專委會，於客歲在漢舉行會議，對於豫鄂皖湘贛蘇浙七省公路幹綫之聯絡計劃，建築之工程標準，與夫經費之概算及籌措，均經籌劃規定，幹支各線經過本省境內者，為數頗多，俱與全省經濟文化各方面有密切之關係，建廳參酌皖省社會之需要，將已修待修之路綫，作一新規劃，俾脈絡貫通，效用增宏，總計完成或通車之路綫，共長二千九百二十九公里，對於路綫之劃分，分為四等，甲，國道幹綫，即國道通過本省境內者，乙，鄰省聯絡幹綫，即本省邊界各城市與鄰省之聯絡綫，丙，省內聯絡幹綫，即省內各重要城市間之聯絡綫，丁，支綫即各縣及鄉村間之聯絡綫，茲將施工完成各路之近況，分述於下：(甲)國道幹綫，一，京陝幹綫，由浦口起至烏江入本省境，經和縣，含山，巢縣，店埠，合肥，六安，葉家集，以達豫境，在本省境內者，全長三三二公里，分五段施工，(一)和烏段，烏江至和縣，長二二公里

，路基已成，可通軍用車，現在建築正式橋涵，(二)和巢段，和縣經含山縣至巢縣，長六四公里，和縣至含山之路基已成，惟嫌稍窄，尚須加寬，現可通軍用車，尚須修築橋涵，(三)巢合段，巢縣至合肥，長七三公里，原為合蚌路之合巢支綫，已通客車，(四)合六段，合肥至六安，長一〇七公里，為合蚌路之合六並支綫，已由商辦汽車公司通車，現須整頓路基，建築正式橋涵，(五)六葉段，六安至葉家集，長五六公里，已通軍用車，二，京川幹綫由浦迤至合肥一段，與京陝幹綫共綫，再由合肥經舒城，桐城，高河埠，潛山，太湖，至宿松出本省境入湖北，在本省境內者，長二九四公里，除與京陝共綫，自浦口至合肥一段，已詳述於前，其完成者，為合高段，合肥經舒城，桐城至高河埠，長一五〇公里，原為安合路一段，已通票車，惟原修路綫跨越溪河之處，均係臨時架設便橋，年來已改建正式橋涵，不久可全部竣工，路面已由安慶鋪至桐城，餘正招商分鋪中，(二)高太段，高河埠經潛山至太湖，長八四公里，原為安合路之高太支綫，路基便橋均完成，可通軍用車，現高潛段已通票車，正在設計建築正式橋涵，(三)歸祁幹綫，由河南之商邱入境，經亳縣，太和，阜陽，潁上，正陽關，六安，舒城，高河埠，

安慶，東流，至德，以達祁門，在本省境內者，除由舒城至高河埠一段，與京川共綫外，共長五六二公里，其間毫縣至正陽關二百一十里，正陽關至六安（七十七里）兩段，均已通車，刻正建築正式橋樑，六舒段正在籌備開工，現時可繞用，六霍及霍舒支路通車，至由安慶祁門一二六公里之一段，正式橋樑，早已完成，已通票車（四）京黔幹線，由南京起至銅井入本省境，經蕪湖，宣城，雙橋，大汪村，寧國，績溪，歙縣，屯溪，休寧，祁門，至店埠灘出境而入江西，在本省境內者，全長四一四公里，由南京至蕪湖（即京蕪路院段）由蕪湖至屯溪（即蕪屯路）休寧，均已先後告成，茲分述如次（一）京蕪路，院段由蕪湖經當塗至慈湖，長五十四公里正式橋樑路面，均於二十二年六月完竣，現由京蕪路西段商辦公司通車（二）蕪屯路，由蕪湖至屯溪，展長至休寧分三段施工，計為蕪宣段，由蕪湖至宣城，長六十五公里中間由蕪湖至灣沚一段三四公里原係寧湘路基，由灣沚至宣城卅一公里，係商辦公司代築，早由商辦汽車公司通車，近以鐵道部將蕪灣段收回，讓與江南鐵路公司，改建蕪乍鐵路，故又暫停通車籌劃另築路基，宣歙段由宣城經寧國，績溪至歙縣，長一二八公里，因橫貫黃山山脈，峰巒重疊，興修經年，始於二十二年

年底通車，歙休段由歙縣經屯溪至休寧，長四十公里，路基早已完成，商辦通車，現正設法收回，其他由休寧經祁門至江西一段，業在派員會同贛省府測勘，預備興修中。（乙）鄰省聯線一，蘇皖幹線，現在施工者，為（一）南京建平線，由南京至望牛墩入本省境，經郎溪而至十字鋪，以接宣長綫，正在積極趕築中，本年一月底可以通車，二，皖浙幹線，皖浙聯絡綫有三，（一）宣城長興線，由宣城經十字鋪，廣德，界牌而入浙境，以達長興，在本省境內者，長八六公里，路面路基橋樑工程，於二十二年六月全部完成，招商通行票車，（二）徽杭線，由歙縣經昱嶺關，而入浙境，在本省境內者，（即歙昱段）長八一公里，山巒重疊，工程至為浩大，經浙建廳與本省建廳分段施築，經費則由本省担負，興工逾年，始於去年十月下旬，將全部工程告竣，已通票車，（三）屯溪建德線，由屯溪經大阜，街口，以達浙屬淳安，院段計長三八公里，此路於重山中，沿新安江而進，其工程之艱鉅，可以想見，現已加工趕速修築，本年三月底可能竣工。（丙）省聯支線（一）聯絡津浦路淮河及歸祁幹線之間者有蒙亳蒙阜蒙蚌，蒙宿，靈固（靈璧至固鎮）五四（五河至泗縣），滁來（滁縣至來安）等七路，共長五百零七公里，均已先後通車（二）

聯絡於皖西各縣者，有二，六霍路，六安至霍山，五〇公里，二，舒霍路，舒城至霍山，七七公里，三，桃三路，桃鎮至三河，三〇公里，四，正葉路，正陽關至葉家集，一三五公里，五，山毛路，山玉河至毛坦廠，二〇公里，六，霍諸路，霍山至諸佛菴，一八公里，七，青獨路，青山至獨山，二〇公里，八，六石路，六安至石婆店，四〇公里，九，六葉路，六安至葉家集，五六公里，等九路，現已一律通車（三）聯絡於省蕪蚌之間者，有合蚌路，由蚌埠經臨淮關，定遠，以達合肥，與京陝京川兩幹線相接，共計一百七十七公里，（四）此線有至東路，由至德至東流，長二十公里，正在興工者，有整白路，長一六公里，有整源至白沙關，總計上列各綫段共長二千九百二十九公里。

浙省交通事業，年來頗有進展，自十六年上年份浙省築路六百哩，迄廿一年底，已完之公路，計省款建築者八九一，九四公里，商辦者四六一，二三公里，去歲（二十二年份），建應按照七省公路計劃，及本省交通需要，繼續展築，計省辦者五〇二，八九公里，縣辦者九三，七三公里，合計五九六，六二公里，均已先後完成通車，中以杭徽公路之完成，工程最為艱鉅，茲將該省二十二年份已建築完成之

公路消息

公路，探誌如下：（一）郵鎮慈路，該路幹綫自寧波經蟹浦至觀海衛止計長四，四一八公里，業已完成開始通車，支綫自蟹浦鎮海止，計長一七公里，路基已完成，其王家頭至鎮海一段劃作鎮路路之一部，刻在籌築中。（二）江甯開路該路分常桐，桐濠，峽楓三段，均屬邊防公路，自二十一年八月開工後，常桐段即於是年土路完成，桐濠，峽楓二段及保安支綫即於本年先後工竣通車，其峽楓一段路面，尚須繼續整理，各路里程計桐濠段長三三，九〇公里，峽楓段及保安支綫共長四〇，四四公里，（三）開途路華開段該段路線係由華埠經星口至開化止，計長二〇，四〇公里，分華星開二段，建築土路，現已完成。（四）淳遂路該路由淳安遂安二縣征工建築，所有土方遷拆涵洞水管等工程費用，及路面材料採運等費用，亦由各該縣籌集，其餘橋梁開山等工程費，則以省款撥補，計需四八九三七元，全路計長二八，〇〇公里，年內可以完成。（五）屯建壽路該路自威坪經淳安白沙埠至建德止，另由白沙埠築至壽昌止，共長一二七，七四公里，現已完成者為建淳建壽二段，計長八九，九九公里。（六）杭徽路是該段該段為杭徽公路皖境內是歙路之一段，自昱嶺關霞坑止，計長三〇，〇〇公里，係由該省代築，業已完成通車，

省垣車輛可直達皖南之歙縣。(七)績慶路該路自績雲經大庭廟至麗水止，計長四六，七八公里，沿江建築，開山工程頗為艱鉅，除第一第四兩分段土方係屬征工修築外，餘均招商趕築，現已完成通車。(八)麗雲路該路自麗水經大港頭石塘街至雲和止，計長五九·〇公里，為浙南邊防綫之一，現已通車營業。(九)杭寬路該路由航空學校補助經費二萬五千元，自九堡經寬橋至渡嶺止，計長八，六〇公里，業已全路完成。(十)曹縣路該路自蒿場經湯浦至杉樹潭止，並包括林伍至章鎮支線，計長三九二·六〇公里，現已完成。(十一)義長路該路自義烏經東陽至陳縣之長樂鎮止，計長七〇·〇〇公里，已全部完成，自義烏至李村一段，並已通車營業。(十二)縣辦完成公路(一)蘭谿經檀村至壽昌之蘭壽路，由蘭谿壽昌兩縣籌款建築，計長三八，二六公里，壽昌一段橋涵工程，係以省款撥補三八九〇〇元，(二)湯谿至下潘之城潘段，計長一一，二〇公里，(三)寧波區之寧穿路，計長四四，二七公里，由鄞縣鎮海兩縣聯合建築，向商人借款五十萬元，路成以後，組織公司，承租營業。

續省公路建設成績猛進
 續省公路自熊式輝主贛，復經蔣委員長坐鎮勸匪，嚴行交通清匪政策以來，頗呈突

交通概況

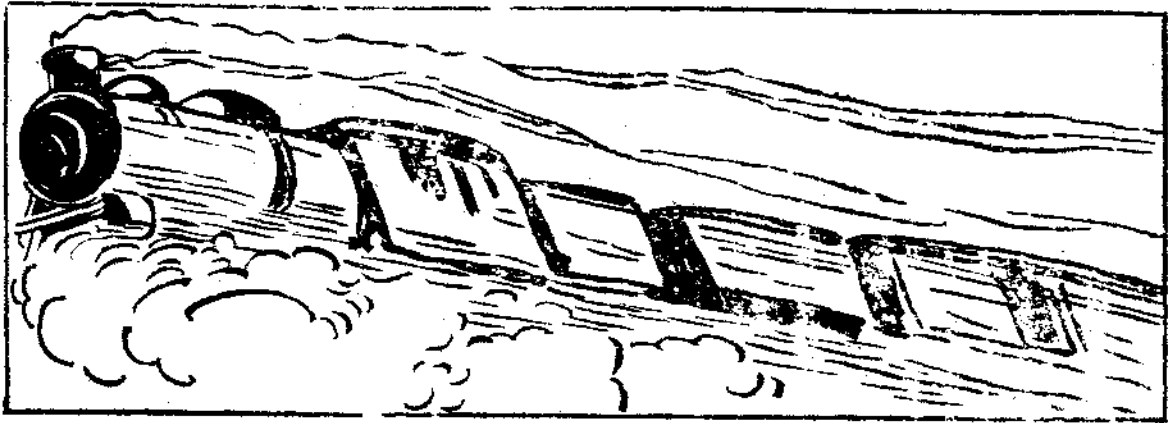
飛猛進之象，茲特將工程車務兩方面，分述如左：(甲)工程方面(一)路基工程，該省境內，截至廿二年終止，共計完成路線二千三百公里，在廿二年份修築完成者，計九百五十一公里，現在新建築尚未完成路線，計九百另二公里。(二)路面工程，已鋪設路面公路共計一千一百廿六公里，均屬廿二年鋪設完成，現尚有正在興工鋪設中者，計二百六十五公里，(三)電話工程，公路電話，隨路線延長，年有進展，截至廿二年底止，共計完成線路九百九十四公里，雙綫一百公里，百門交換機一座，二十門交換機一座，十門交換機十座，(四)測量工程，廿二年份測量幹綫縣道已測量畢者計四百四十公里，(五)養路工程，通車路線，逐漸展長，於廿二年十月間，設區贛粵贛閩贛浙贛湘四線養路段，每六十公里設一養路工，每區設方道班兩班，担任填補路基修興路面事宜。(乙)車務面路線一，營業分里程，該省境內完成路線，除歸地方營業以及少數尚未營業者外，屬公路處管理營業路線，共計一千四百八十一里，(二)車站車場之增設，車站車場隨路線之延長，亦漸次擴展，截至廿二年終止，共設車站九十四站，車場十處，(三)添購車輛，公路處車輛，隨營業發展，年有添加，截至廿二年終止，計有客車一百七十八輛。

貨車三十三輛、蓬車九輛，車底盤四十輛，合計共有汽車二百六十輛，在二十二年份購入者，計一百五十二輛，(四)營業狀況，公路處行車營業，隨路線延長，逐有進展，廿二年三月，復開始辦理貨運，所有客貨運營業進款，約計一百二十餘萬元。

蘇俄眼科之新發明

移置死人之角膜——裝入盲眼後即明

蘇聯著名眼科專家費拉托夫教授，於移置角膜於盲目方面，已有巨大成功，有一婦女雙目全盲，費氏乃取一活人眼上之角膜裝入其右眼，復取一死人目上之角膜，裝入其左眼，其後角膜漸次與周圍組織相吻接，於是雙目全明，該婦女盲目已十一年，已失去其顏色之記憶，彼自治愈後，即單身自斯凡爾特洛夫可克至奧德賽作長距離旅行，費教授現正努力完成其移置角膜之技術，彼特製一特種儀器，其構造簡單，售價亦極廉云。



詩二首 赤壁遊記



雜俎

聖三兄登雞公山高歌雪萊抒情詩賦此贈之

廿三年三月廿四夕

道實

哀樂中年感正多。偶將蹤迹托巖阿。招邀電冠剛三月。叱咤風雲且浩歌。未免情懷難遣此。擬商梅鶴復如何。遙知逸響流傳處。有約重來許我過。

註 逋仙亦有梅妻鶴子。李兄竟并此忘之耶。

贈友二首並錄呈 聖三兄教正

廿三年三月廿四夕

道實

江臬三月困春融。垂柳啼鶯小院中。夜氣沈沈星欲墜。羈懷點點語難通。拚將孤憤終宵語。信有因緣意外逢。咫尺琴聲成絕響。却憐傾蓋太匆匆。諸詠蛾眉語不倫。風塵誰解重新人。拋殘心力將慈意。散盡黃金識性真。別有情懷超跡象。獨將歌泣寄輪囷。雙修福慧非難事。異日相看刮目新。

遊赤壁叙言

李名章

甲戌之春，李聖三先生一人，因組織平漢同人赤壁旅行團，訂定湖北建設廳航政處專輪一艘，趁星期（二月十八日）之便，於清晨由漢口粵漢鐵路，偕遊赤壁，和之者二百餘。

赤壁遊記

碼頭登輪。團員共分十組且有僱眷屬携子女者。可知尋勝訪古，人俱同情。是日也，微陰不雨，惠風和暢，真天假良緣。漢口距黃州，約二百里，鼓輪東下，兩岸風光，瀏覽不盡，一江春水，潏漾多情，鷗鷺飛鳴，漁歌互答，船樓上下，士女如雲，絲竹管絃，響徹霄漢，或奕棋取樂，或飲酒賦詩，三三五五，各謀所好。另有一組，以撲克爲捉曹操遊戲，被捉者以胭脂塗其鼻，參加者鼻爲之赤，笑語喧闐。瞬即亭午，過黃石港，雲山縹緲，若有若無，遙望赤壁初如豆，漸如掌，剎那間豁然屏開，已在目前，舍舟登岸，羣就長隄，分組野餐，事前預約大中美隨船備辦食品，席地大嚼，別有風味。既而，先趨赤壁之前，但見赤石壁立，仰之彌高，就石上鑿有「赤壁」二字，又旁鑿四字曰：「江山如畫」，字大如斗，復迂迴山後，攀援登峯，縱目遙望，江天一色，孤帆遠影，如入畫圖。南中溫和，草木舒青，遠觀白鷗，近聽黃鸝，劃然長嘯，此樂何極，蘇子曰：「清風明月，不需錢買」。我則曰：「水光山色，儘儂享受。」尋雪堂之遺蹟，何勝感慨，念東坡之往事，不禁愴然，蘇公祠前，建有二賦堂，旁有喜雨亭問鶴亭等築物，斷碑殘碣，無暇瀏覽，佳聯妙句，美不勝收，建築雅潔，固堪欣賞，自然境界，亦足留戀，借時不我予，斜陽已晏

，循道歸舟，步履蹣跚，同仁眷屬，不慣跋涉，多挽臂而行，若不勝其勞者。歸輪後，溯洄而上，容與安閑，載歌載酒，觀奕取樂，入夜，電炬高懸，光輝如晝，留音機唱。不感岑寂，夜半，過臨家磯，鷓首遙望，燈火萬千，料武漢之不遠也。移時，汽笛一聲，輪已泊岸，安步歸寓，有友在坐，顧而笑曰：「赤壁之遊樂乎？」盍詩以咏之？余聞而慚慙，蓋余幼未學詩，長而不文，因客之言，勉成俚語數章，信筆拈來，不解推敲，大雅君子，幸教正之。

遊赤壁中途

七言八韻

結伴迎春汗漫遊。樓船巨艦下黃州。雍容士女樓船坐。大塊文章眼底收。兩岸風光覽不盡。孤帆遠影溯江流。歌喉檀板冲霄漢。贏得胭脂着鼻頭。款乃一聲飛渡艇。翱翔萬點起沙鷗。有棋有酒儘堪樂。無伎無求自莫愁。慷慨風流座上客。歡娛並未羨封侯。浮圖轟出城關近。赤壁倏然映入眸。

登赤壁

七絕二首

矗立江濱赤鼻磯。坡公誤作周郎示。幾番遊興幾番吟。頓使江山增價值。

按赤壁有三，一在嘉魚縣東北江濱，爲周瑜破曹軍處。二在黃岡城外，名赤鼻磯，蘇軾遊之，誤爲周郎赤壁。

三在武昌東南七十里，亦名赤圻。余等所遊，為黃岡之赤壁，所以憑吊蘇子也。

日暖風和正好遊。泛舟尋勝到黃州。東坡居士今何在。赤壁黃泥空自留。

遊赤壁 七律二首

春日遊遊興不疲。黃岡城外柳絲絲。江濱赤石宛如壁。磯上髯蘇祇剩祠。天地蜉蝣身暫寄。古今名利莫關伊。雖無賢婦謀佳釀。幸有良朋對奕棋。

慷慨登臨赤壁巔。江山縱目遠無邊。巉巖斷岸拔千尺。曲折洪流瀉九天。長嘯劃然山谷應。豪情原不讓先賢。臨臯亭樹空陳迹。徒使令人憶謫仙。

遊赤壁 七言排律

汗漫遊遊欲探奇。長江鼓櫂順流之。遙看赤壁一沙粒。近泊黃岡萬里陂。攀上巉巖踞虎豹。俯窺波浪傲馮夷。即今慕古登臨日。想像髯蘇誦降時。瀟灑風流閑似鶴。雪堂泥坡畫中詩。踴躍羽士飛何處。過我鳴鶴應勿疑。二賦有堂誌勝蹟。百年韻事留公祠。躊躇難禁滄桑感。搔首偏驚兩鬢絲。有酒無魚詩寄興。徘徊惆悵日西移。意闌呼伴謀歸去。何故蹒跚引步遲。更是僧行仙眷侶。不勝疲倦倩扶持。村童未解幽尋

赤壁遊記 登雞公山

樂。耳語同情笑我癡。

遊赤壁歸途 七言八韻

遊興闌珊道路賒。黃岡城外夕陽斜。牧童驅犢賦歸去。村女低歌罷浣紗。只為明朝五斗米。回輪望漢九雲遐。天邊綠樹若青薺。岸上白鷗伴暮鴉。大地無情黑幕幕。文屏電炬吐金花。夜光杯滿蒲萄酒。鱸膾喧闐笑語譁。鷓首鐘鳴十二度。遙看燈火萬千家。歸來支枕黃梁夢。嚶語猶將赤壁誇。

遊赤壁歸後有感 七律二首

赤壁童童未足奇。髯翁不遇誰相知。百年婦孺傳佳話。二賦永留絕妙詞。我到黃州訪勝蹟。愴懷感慨惟嗟咨。文章惜命尋常事。來日東坡安可期。

赤壁臨臯何處尋。黃岡城外柳陰陰。髯蘇韻事題詞賦。千古流傳話到今。仰慕高風訪故跡。九泉應否感知音。江山不改昔時態。烏鵲飛鳴似有心。

登雞公山 七律

平生賦性寡同儔。每到名山盡量遊。捷足登先龍子口。縱情爬上鷄公頭。雲中人語高低響。澗底泉聲日夜流。靜理方知仁者壽。極峯洗淨故鄉愁。

龍子口：在鷄公山側。高度僅及鷄公山之半，余等先登

登雞公山 植樹節中兩日遊

龍子口，復鼓勇而登雞公頭。

雞公頭：雞公山之最高峯，狀如雞頭，土人呼為雞公頭



眺遠山公雞

植樹節中兩日遊

(一) 征途之前

漫漫的長天，全不透半點光明，雨下得很大，男的、女的、都站在大智門的月台上，往新店植樹的專車，早橫在鐵軌上，像一條待時飛騰的伏龍，蓬蓬的雲烟，只往外直冒。

新店地位在鄂豫交界，是平漢鐵路的一個站，這裏還有很大的林場，總理逝世紀念日，平漢路一部份的同人，打算在這林場植樹。同時，利用其餘的時間，作短期旅行，久住城市的人們，誰不願到新的環境找尋一點新生活？一切應辦

旅行鷄公山 五律

鷄公山徑險。登去且從容。身歷三千仞。手攀十二峰。巉巖石似虎。天矯樹如龍。瀑布飛湍激。白雲四面封。

自嘲 七絕

尋詩尋到鷄公山。爭奈詩腸太澀慳。略識之無敢自炫。推敲那得不辛艱。

登山至半腰，回望原野，心曠神逸，陳公君禹，戲呼余為詩人，愧不敢當，山明水秀，隨處皆有詩景，而覓句艱難，因作此以自嘲。

萍

事宜，聽說是由總務處辦理，報名人數，起先有一百五十人，因早上下着雨，貳十餘人缺了席，到了壹百二十人，真是盛舉。

旅行者每人都有名牌，號碼，各人要按號碼找自己原有的位置。

車定七時三十分啓程，我們一行人盲目地先走進餐車。盧課長對我們說，在江岸再換車。

車外的樹林，一株株轉移，車開行了。從車廂眺望，村

居寥落，隨處見到農村破產。

風很大，絲絲的雨，吹在窗的玻璃上，江岸是到了。

(二) 車廂裏

我和陳君禹處長是隔壁房間，後來我和別人調換了，於是我們在一塊，還認識一位總務處的李聖三處長。

分派餐券，總數四張，兩頓麵包，兩頓米飯。每次先繳券才有食糧；假如把餐券失掉的話，祇好挨着肚，望望別人吃。

車行了不知多少時間，站上豎了孝感的白牌。

孝感是湖北省屬，土產以豆子芝蔴爲大宗；最著名是麻糖，無論誰到了這裏，總買點回去，送給親友。

車旁大堆人圍了賣麻糖的小販，三聽二聽的拿着。

早上沒有吃東西，便趕到車站，肚餓極了，買了兩枚雞蛋來吃，花十六個銅元；這種物價真賤，若在廣東，非有一角錢是買不到的。

車頭上了水，繼續蠕蠕地行，早不見了外面的村落，換上黃色的土山。

在車裏最好的娛樂是下象棋，我和陳李兩位下了四五盤，有敗有勝。

午餐時候，我們三人領了九個麵包，還有燻魚、牛肉，

植樹節中兩日遊

雞蛋，五香豆腐干，放在房間的小桌上；他倆吃得津津有味，我因剛才吃了雞蛋，心裏悶得發慌，總不想下咽，祇吃兩片牛肉。

(三) 武勝關

過了廣水，再行七十多分點，便是武勝關，大約要停四個鐘頭。

車站望去，隱若見

了武勝關是土泥堆成，兩旁站了幾個駐兵，荷了長槍，青色的山，黃色的山，層層重疊，山峰的烟霞，若聚若散。

我們由路警引導跨

過因鐵路所關的山洞，轉了兩個灣，便是鄉村，許多鄉民，望見我們，發出奇異視線，中國交通不便，城市和鄉村，儼如兩個世界，無怪鄉民見了我們，有特殊目光。桃花源中的「見漁人，



關 勝 武 [古

乃大驚，問所從來，……不是有同一情景嗎？

渡過許多不平坦的小丘，才抵古武勝關，牠沒有山海關，涵谷關的雄壯，很矮小，泥磚變了深黑色，四邊佈滿小洞，這是日久失修，變作蜂蟻的巢穴。歷史告訴我們，「……上官大夫，令尹子蘭之進纒言也，楚懷王入秦不返」是從這關經過。

出了關前面都是巒疊的山嶺，每隔二里路，總有一間堡壘，兩個兵守着，見有生人，目光炯炯。

「這是防線，不許走！」我們隨着喊聲，停了步。後來知道是平漢路旅行團，才許通過。再經許多堡壘時，沒有第二次盤問。

歪斜矗立的山道，昨天被雨濕潤，變成泥漿，有行不得也哥哥之嘆！繞了幾個山頭，無論走近那一個身旁，都可聽見呼吸緊促的諧汝聲。

下山較上山容易，我們走到山腰，和李處長拋了許多石子到對過的深澗上。

(四)睡在廣水站

夕陽西下，回轉廣水是五時了。今天晚上是在車站上睡覺；我們人數衆多，爲着安全起見，祇有煩麻點找平靜的地

方(廣水)寄宿。

晚餐我特別胃口好，一連三碗飯，還吃了許多菜，大概走了路的緣故。

廣水段長，飯後，陪我們沿站散步。

繞過許多街道，都是泥濘不堪，屋宇矮小，純然是鄉村色彩。拐了灣，有十多家早已關上門的商店，居民圍坐着，談今天每人所發見的新聞，聽說這是最繁盛的一條路。

他告訴我不少關於本地的傳說，和去年剿匪的故事。

天黑暗得很，沒有月亮，沒有半顆星，祇有遠處的燈光射出微絲的紅條，夜來多夢，又是一般滋味在心頭。

(五)林場植樹

今天是總理逝世的紀念日。

我被往來的步伐聲驚醒，一陣冷氣侵入來，天還未亮，滿佈着灰色的霧，鷄公山的瘴氣？我首嘗着味道。

車站不遠，便是林場，林場設在鷄公山下，進門有很大的牌坊，白底，黑字，寫着「避暑山莊」。

在赴林場辦事處途中，富有曲線美的小徑，由整齊的石塊鋪成，兩邊種的水松樹，和小盆的針狀葉的松。靠近屋角，燦爛似錦的桃花，迎風欲語，如果行人稍一留心，便知道

管理者是很細膩的佈置。

辦事處是一所平房，(共三間屋子)；中間是會客廳，有一待發。

長條木棹，放了四盆本地出產的毋蘭，右邊是辦公室，陳列着着筆墨文具，左邊有兩張牀，大概是寢室。

我和陳處長是在這處漱口洗臉；我們喝了一杯茶，兩塊雞蛋糕，他們極盡地主之誼。

離開辦事處，可以見到濃密的雲霧中露出斷崖絕壁的背影，潺潺的水聲，正從屋背傳播出來。

行集團紀念禮，是早晨之八時。

地點在林場辦事處前的空地，中懸了孫總理的遺像，行禮如儀，主席作簡短演說，便轉到車站旁的空地植樹。

我和李陳兩處長，種的是大株的水松，其餘各人手植一株，花樹枝上都掛着每人自己寫上名字的紙牌，李處長告訴我，有空閑的時間，重來新店看看這株松生長如何。

(六)爬上鷄公頭

植樹節中兩日遊



全隊旅行者，手攜竹杖，帶了攝影箱，精神奕奕的戎裝

引導者宣佈行程次序，我們開始爬引了

雞公山是亂石碎沙積成，雲霧又大，平常旅行的人很多在半途便不能徒步，所以這裏肩輿的生意，格外的多，照例上山下山是三塊大洋。我們隊中照顧了好幾乘。

從高處俯視車站的平原，軌道上的火車之，像一條黑色的繩子，山下農家的茅房髻髻可見，一帶水田，阡陌交加，顯然是不規則的私用劃分。

我們停在山徑盡處的巨石上，瀏覽這雄大樸素的風景。

行行復行行，深入山中，完全沒有樹木，祇有未發青芽的野草長在岩石上，把前路遮得密密的，我們杖藜慢步，遠遠望去，僂僂提攜，如列着一字長蛇陣。

這山實在很高，上山吃力得很，年青的還有氣力，老一

植樹節中兩日遊

點和胖一點的，無論如何，沒法繼續和大隊一同走，他們真可憐，不是氣喘如牛，便行同蟻步，抬空轎的苦力的生意經又到了。

高山仰止，疊成的鷄頭峰，突出山面，底下沒有其他石塊支持，四面空洞的，假如從下面仰望山峰，白霧彌天，你便不敢冒險，真個不留心，粉身碎骨，馬上實現；很多人因它過於危險，都裹足不前，在峰下便停步了。

我扶了峭壁，逡巡登臨，陳李兩位，正在拍照，已先我在。近人詩有「風雲生足下，星斗落襟前」，憩息峰頭，雲是低垂着，如墮五里霧中，飄飄欲仙。

(七)探問洋樓

山上洋房多數是教會佔築，以為夏日避暑之用，實則地產是平漢路所有，有洋人游泳池，有郵局，有中國街，有美國學堂。

中國街住了不少人家，商店市場都備；還有一間學校。當我們進了參觀時，學生祇有四五十人，坐在使人背倦的木椅上，教室分三間，進門那一間是空的，光線是陰沉，教師正指着黑板的白字，細別講解，他唯一的目的，是希望學生能認識幾個字，對於城市倡行的什麼道爾頓制，蒙台梭

利法，這裏全用不着。

從學校行三里，便到吳佩孚和當時他部下住的住宅區，建築大都堂乎其皇；被太陽照耀着乳白色的外牆，及射出強烈的色彩。現在，所有房子，無一居者，地板鋪滿了塵埃，角落裏掛着蛛網，窗門玻璃多被人偷去，剩下的也破碎支離；當年盛況，已不復見於今日。呵，天地不仁，以萬物為芻狗，十年前威震南北的吳大帥，十年後養晦北平，世事推移，豈人所能意料？廣東五層樓門前的聯云：

「千萬劫危樓獨存，問誰摘斗摩星，日空千古？

五百年故侯安在，祇我憑欄按劍，淚灑英雄。

可為此哀之，一拍三歎！

(八)野宴

牙齒運動，是借一幢空房子舉行，首先觸入眼簾的是黑漆漆的人頭，擠了滿屋；手指都掐着麵包。

我們把餐券換了食糧，五個人集中在一塊石檯上，我吃了麵包還不覺飽。一位詹老先生拿了兩瓶白干來，於是我們喝着酒啦。——一杯一杯又一杯。

太陽正從浮雲突射出來，霧漸漸地消失，遠處的山層，都望得很清楚。啊，今天天氣真好，沐浴在溫暖的陽光下，

是多麼高興。山鳥唱着清脆的歌，李陳兩四位猜起拳來：四季，魁首：八仙。

「隨量吧」

「多喝點」

從前續過一首聯，描寫飲酒快樂的，現在都忘記了，下半大概是：「這條路來，那條路去，光陰冉冉歲月悠悠，走

不盡楚峽秦關，填不滿深潭

慾海，貴若子儀，富若石崇

綠珠金谷空成恨，忙什麼？

解下幾文錢，沽半壺猜三道

兩，得快樂時且快樂，別後

相逢有幾人？」開懷暢飲吧

朋友，與汝同消萬古愁。

(九)歸途

路程是漸漸變為下行的坡，穿過了街道，便是花草叢生的山腰，這處不像上午行的山道這般荒蕪，到處生了含苞未放的山花，亭亭玉立，我們帶着酒興，一面笑一面走。

「這花開了很美呵，」

「是野薔薇，她最動人的是長了滿身的刺」



(一)布瀑山公雞

「沙漠裡發現一朵野花，身價就抬高了，」

「呵，有了刺便可愛了嗎。」

「那末有花當折直須折，莫待無花空折枝」

「還未開呢」

「先摘了吧，不然的話，將來反有花開花落之感」

「李博士，你愛什麼花？」

「我愛桃花，她有嬌研的顏色」

「是嗎，我愛的是臘梅

「你愛的又是什麼花？」

「我愛杏花她有如雪樣

的肌膚」

「都有對象嗎？」

The Wind of the Heaven Mixed forever,

With a sweet Emotion;

In one another being mingle.

植樹節中兩日遊

Why not I with Thine?
 The Mountain kiss the high Heaven,
 And the waves clasp one another,

 The Sunlights kiss the Earth
 And the Moonbeams Clasp the sea
 What all these Kissings Worth,
 If thob kiss dot me.

李處長說得高興，高聲的唱雪萊 Shelley 的抒情詩，音韻鏗鏘，餘音從山谷中反應過來，像一唱一和，我們都忘了疲倦。



(二)布瀑山公雞

在避暑山莊喝過了茶，休息一會，繼續到瀑布所在地。瀑布不算大，可是泉水很急，雨珠飛灑，雲氣霏微，從

兩重瀑布衝下來的水，積成深潭，作碧綠色，四圍長了很大的松樹，充滿幽緻的詩情畫意，使人留連不忍遽去，非詩的我，不會吟詩，對此美景，祇好誦讀別人的句來自慰，某君有詩為：「撲面嵐烟擁不開，澗泉隱隱走輕雷，濕雲滯樹青猶滴，錯聽松濤作雨來」。讀畢，幾疑是此間。
 我的相底早用完了，只有要求別人代拍兩張，是在瀑布旁的。

回到林場，夕陽已是掛簷前，火車已預備開行。
 管理林場的堅留酒飯，奈開車時間已過，祇作短期航籌交錯。

離開新店，整座鷄公山從暮色蒼茫中，漸漸不能見。野花的香，有節拍聲的流泉，仍徘徊腦海中，每憶之猶有餘韻，但願他日重來，名山無恙。

晚十時重抵人烟稠密燈紅酒綠的漢口市。
 踽踽而行，沿馬路送來不斷的吵耳的竹牌聲，和煙鼻的芙蓉味，與兩日間山中所聞所見的發生兩重極端的矛盾。

呵，繁華的都市？



本路醫務會議的餘興——漫遊珞珈山

提倡運動老將比賽

競走高山壯志凌雲

一 赴會

星期日的早晨，照例是可以多睡兩點鐘，以培補一星期來的疲乏，可是今天八點鐘以前，就不由自主的，要離開溫暖的春衾，因為今天是本路舉行第二次衛生醫務會議的日期，不才的我，也是被召為列席的一個，會議時間，是上午八時，我起床的時候，已經是七點二十分了，慌忙的做些洗臉漱口工作，用了早點，不稍等人的時鐘，已快八點了，為怕耽誤開會時間的緣故，僱了一輛人力車，如飛的快跑，四五里的程途，已快走了三分之二了，忽然記起一件事情，因為倉忙之間，竟將一本議事日程，忘了攜帶，這種日程，各人只有一本，大約會場是不能補發的，聽說會場的坐位，是一個人一席，又沒有同席的可以借看，怎麼辦呢？只好仍叫原來車夫，拉了轉去，取了議事日程，奔到會場，看時鐘已過八點二十分了，開會的儀式，已經過去，李處長聖三先生正在主席台上，報告開會的意義，不曉得是甚麼緣故，覺得我心裏是十分跳躍，臉上十分發燒。

本路醫務會議的餘興——漫遊珞珈山

龍飛

是日衛生醫務會議的提案，共有三十八件，大都是各醫院院長及衛生課提議，對於醫務衛生改良的意見，從第一案起，逐案討論表決，會場空氣很緊張，秩序也很嚴肅，大概是得力於先付審查的結果，應該研究的，既得從長討論，其餘容易表決的，均得順利的通過，原定終日的會議日程，至下午零二十分鐘，就將三十八案和追加兩案，完全議決了，在將要散會的當兒，主席台後的黑板上寫着簡單的一個通告：「散會後請諸位回家用餐，於下午二時以前在江漢關碼頭集合，以便共同渡江，參觀武漢大學」

二 一 等件

江漢關上的標準鐘，到了一點三刻，我就趕到預定的集合地，還有在我先到的六七位同伴，在江邊白石上圍立着談笑，過一會，接二連三的到來，看看已經打兩點鐘了，李處長也準時來到，大家都想趁輪船渡江，檢點人數，還有沈李許三院長沒到，李處長提議再等十分鐘

我們在江邊等待的時候，只見武漢輪渡，如梭的往來，

上上下下的行人，男的女的，老的少的，村的俏的，胖的瘦的，成羣結隊，如螞蟻上路一般，絡繹不絕，一一呈現於吾人眼簾，實有山陰道上，應接不暇之概。

「都」都「都」輪渡的汽笛又在催人了，沈李許三院長還沒有到來。

「時間已經到了，他們還沒有來，怎麼辦呢？」一位同伴，帶着很憂急的神氣，這樣說。

「他們三人，是邀着在一處吃飯，想是爲什麼事情耽擱了，」另一個好像答覆的說着

「他們莫非不來吧」

「他們都沒到過珞珈山武漢大學，好容易有了這種機會，我想他們一定要來的」

「或者他們已經渡江，在江那邊等着我們，也未可知。」

「我們過江去罷，他們如果後到，自然會趕上來的。」

「好：我們走罷」

船票十幾張，已經湯先生替我們買了，於是我們都魚貫的上了輪船，「今天這麼好的盛會，偏偏三院長不能參加，」各人心頭，都有這種不滿意的感想，尤其是李處長，很以爲缺憾似的。

三 渡江

「喇」渡船上的鐵柵門關了，隨後跑到的人們，都被維持秩序的警察，攔阻在柵內，伸領外望，顯出一種插翅欲飛的樣兒。

「噠噠」噠噠」的機輾聲，和「撲通」撲通」的鼓水聲，都同時發作了，緊靠着渡船的渡輪，慢慢的離開。

斯時天氣晴朗，紅日當空，我們偕同李處長攀登輪渡的上層，憑欄眺望，但見船尾過處，水如沸騰，迴漩翻滾，波沫四散，兩旁水紋如帶，相映成趣，江心白鷗點點，自在安閑，波光蕩漾，絢成黃金的顏色，晴川黃鶴，一鏡齊收。

船走的很快，不過兩刻鐘的工夫，已靠了武昌江邊的碼頭，我們相將從船頂上的木橋，下了渡船，遙望着岸邊停放着一輛黃色木廂的長途的汽車，大家都猜想到，這一定是預備在江邊等候我們的

「哈哈。那車廂裏坐着的三位，不就是他們嗎。」

「他們果然先過江來了，勞我們好等喲」大家歡呼着

「你們怎麼先過來了？」李處長及一行人同聲問着

「我們因爲向來沒到過武昌，想趁此機會，到黃鶴樓上遊覽一下，所以先行渡江，對不起，對不起，」沈李許同樣

抱歉似的說

「我們在江漢關等了好久」

「我們怕你們不知我們過江，特地寫了一個紙條，貼在買票處，你們沒有看見嗎？」

「那個看見呢？真是冤枉的空等一回」

大家坐定後，李處長遊目向車廂裏檢查一周，忽然察覺還有一個沒有來，

「密司特王，怎麼密司特周，沒有來呢？」

「聽說他的太太病沒有痊愈，想是要在家照料照料」

「哦」我看密司特周，對於他的太太，是很篤情誼的」

「這個也是做丈夫的應有的態度」

「不錯，這可以說是做丈夫應盡的義務，」

四 在汽車上

我們坐的汽車，是衛生課湯先生預向長途汽車公司僱定，一來一往，共給十元的代價，這大概是該公司挑選比較新的車輛，內部尚能潔淨，全隊二十餘人，還能勉強擠坐得下。

車由黃鶴樓下江邊發動，經武昌路，察院坡，南穿山洞，過閱馬廠，湖北省黨部踞蛇山之陽，門前塑總理遺像，

本路督務會議的餘興——漫游珞珈山

岸然屹立，由此轉折而東，經左右旗舊址，至大東門，在昔所恃以為捍衛的堅固城垣，為欲實現環城馬路計劃，已經完全拆去，片石無存，只餘殘土一堆，過此的人們，都有不勝今昔之感！

城外二三里，夾道雖間有房舍，大都敗瓦頽垣，十足的顯出一種蕭條現象，東嶽廟更破壞不堪入目，山門緊閉，僧徒闕其無人，無復當年香火之盛，再行至寶通寺，寺門飾以黃色，聞係夏主席之所重修，洪山寶塔，峙於山腰，只惜不能停車，可望而不可登，嚮往者久之。再前是臨路短垣的上方，嵌石額一面，上書退思別墅四字，筆法蒼勁，可以推測當年為雅人所居，今則蓬蒿滿地，絕無人跡了。

遇洪山山麓，一望平原，阡陌交錯，菜花綻黃，麥草搖碧，蜂蝶往來，織成大地的錦繡。

一個年約十歲的女孩，身着白布短褂，攜一吸水小桶在池旁搗衣，最令人欣賞的，是她那頭上紅線的小辮。

將被犁轉，尚未耙平的田裏，有一面目黧黑，身體強壯的男子，與一年約四十的婦人，手擎一丁字形的農具，這農具是以一根三四寸圍圓三尺長的木棍，和一塊長約兩尺五寸，寬約七八寸的木板，結構而成。木板橫聯於木棍的下端，板

的兩端，各穿一方寸的圓眼，繫以半寸粗的草繩，在兩繩合紐之處，更繫一長約五寸的小軸，看他這種農具，知道不是一個人所能做的事情，從他們年貌觀察，推想到他們一定是夫妻倆，共做田裏的生活，但不知與城市時髦婦女，與其愛人，挽手遊街，其苦樂受用如何？

微風吹過，從菜花田地送來一陣清香，固不及花露水那般刺鼻，却另是一種清幽的氣味，雖然還沒有到達目的地，到此已覺得目曠神怡，舒暢多了。

遙望前面約二里遠的地方，有兩座不平凡的山，山上有許多綠瓦白牆的房屋，一入眼都知道是珞珈山武漢大學，大家正在車廂內指點歡笑的時候，不轉瞬已經到了。

五 到珞珈山

珞珈山位於武昌之東，距城約十餘里，山雖不很高大，而起伏有勢，最足以抬高山的價值，使人贊賞不置的，是東面山腳下的東湖。

聽說珞珈山在八年以前，還是一片荒山，除了本地方的牧童樵子，間嘗光顧外，並沒有遊人的足跡，從前住在武昌的人們，每逢春天遊覽，出東門的，只到了洪山，再遠只到卓刀泉，一般人並不曉得這裏還有一個山水清悠的地方，自

從前武漢大學校長王世杰氏的慘淡經營，珞珈山竟變為武漢惟一無二的名勝，中外要人，凡是來到武漢的，無不前往遊觀，真可謂「人傑地靈」古語不虛了。

珞珈山有前山後山，新建成的武漢大學，在後山的峯頭，前山有許多新式建築的房屋，是教職員的住宅。

武漢大學的建築，是憑着原來的山勢，飛簷棟閣，氣象格外的雄壯，靠西是學生宿舍，中為講堂，及辦事所，偏東為圖書室，標本陳列處，再東為理化院，約共有五六個聚落，聽說是從美國某大學校胎脫出來的圖樣，所以堂皇壯麗，在全國學校中，要算牠首屈一指了。

汽車到了校前，戛然停止，同人等循右方坡道而上，兩旁桃李正開，芬芳馥郁，亭亭玉立，含笑迎人，黃金色的紫荊花，星羅棋布，遍地都是，首由學生宿舍，拾級而入，輾轉盤旋，到會議室休息，多謝該校當局的盛情，派人招待，我們坐定之後，在茶役的手中，一人遞了一碗龍井清茶，其味清香甘美，聽說這烹茶的甜水，就是前面東湖所取汲的。在喝茶的時候，大家計議遊覽的次序，最後還是依從李處長的提議，預備先參觀了圖書室理化院，再至東湖遊船轉回大學前面照相，會餐後再轉前山，約定汽車於七時前開赴

前山等候。

看牆上的時鐘，已經三點半了。

「大家要喝水的，快點喝吧，時間不早了，」

於是大家都忙不及一杯品茶，兩杯解渴的斯文，全是三口只做兩口的趕忙喝了，放下茶杯，撇下大衣，隨着招待者，開始做參觀的工作。

圖書室因星期日未曾打開

講堂係採取扇頁形式，光綫很好，

標本陳列處，所列人和動物骨骼，各種禽鳥螺蛤魚蟹很多，奇形怪狀，無不具備，中懸巨鷹四，一搏蛇 一搏兔 一搏雞 一搏鼠，形狀如生，理化院惟餘藥瓶等物，更有一種難得分析的氣味

六 球賽

大家如同走馬看山的瀏覽之後，魚貫出來，循着向西的石欄，下了石階，向着東湖的道路，緩步前進，忽然衆人的視線，都像發覺甚麼奇異似的，注視着校前廣大的球場，

「我們可以到球場，玩一下吧，」李處長提議

「時間不早了吧」一個這樣的回答着

「不要緊，時間還早，我們可以少玩一下，再去不遲。」

本路醫務會議的餘興——漫遊珞珈山

盧課長贊成李處長的提議

「諸位院長們，也可以都來參加，比賽比賽」

「我們恐怕不行」有幾個年紀較老的院長，都帶一種難色，這樣謙遜的回答。

「不管行不行，我們同去演試一會再說」

我們可不可以先去遊湖，再來打球？若是先去打球，出一身汗，再去遊湖，不怕傷風嗎？

「先打球，出了汗，再去遊湖，更是風涼爽快，」

李處長一面說着，一面向着球場走來，首先贊成跟着走的，就是我和盧課長蔡子華等，餘如魏畢侯王誦飛孫書城許峴青李少廣沈修是湯厚安雷沁園蕭伯謙等，看見處長對於此事非常興高采烈，也都不由自主的來了。

在我們未到球場之先，已經有幾個學生，在那裏練習籃球，看見我們來了，很表示歡迎的樣子，就向他們借了球和紅帶，組織甲乙兩個球隊，甲隊是盧課長蔡子華湯厚安等五人所組成，乙隊是李處長和王誦飛等組成，連我湊數，也只有四人，此在數的方面，已不平均，盧課長，蔡子華，湯厚安等均為球隊健將，左右衝突，應付有餘，而盧課長的投篮技術，更是嫻熟，乙隊雖有李處長精勇善戰，但可惜帮手太

戰，一個人攻守不能兼顧，是力的方面，更相差很遠，結果還是五對二，甲隊占了勝利，

約略比賽有三四十分鐘的時候，所有參加的人們，大都氣喘汗流，顯出疲乏的神氣，獨李處長還是精神奕奕，豪興未盡，很想再來一下，因為大家都怕耽誤遊湖的時間，一致的催促，纔算結局了，

七 機會

在往東湖的途中，大家感覺得急要解決的，是口渴問題，恰巧崗上有一個賣水果的小販，筐內剩有貳拾多個兩豐橘子，和兩掛香蕉，自當不肯放過，

「橘子怎麼賣」

「兩角錢一個」

「那有這貴，就是一塊錢十二個吧」

「就是一塊錢買七個，先生，」

「好，你這二十多個橘子，我一起給你貳塊錢好了」

「不能賣，不能賣，」

「就給你貳塊貳角好了，」

價錢講好了，每人分給一個橘子，同時又把剩餘的兩掛香蕉，用一塊多錢的代價，一併分銷，在平時這種橘子，最

多兩角多錢一斤，今日這位小販，可以說是利市三倍，同時我們口渴的問題，也得解決，真所謂各得其所，難得的機會

路的旁邊，有一個蝴蝶式的房屋，

「這是甚麼地方？」

「這就是女生宿舍」

「咳？這就是我去年化緣的地方，」李處長若有不勝其感慨的說。

「怎麼是化緣的地方」龍飛問

「我去夏觀察湘鄂，由長沙轉回三鎮，借友人徐劍秋君來此游覽，因為事前並未通知，所以沒人招待，天熱人倦，口渴極了，行至此處，見有一蒼頭守門，想求他化碗清茶解渴，他說這裏是女生宿舍，向來是不施捨的，正待轉身的時候，幸得裏面出來一位女生，大發慈悲，慷慨佈施，一杯玉液，起我涸轍，到如今心裏還是十分感激，只可惜我不是詩人，曾沒有寫幾首詩來申謝這番盛意，李先生一面走，一面感慨似的，溜溜說着

「這真與雲英瓊漿，差不多了」龍飛說

八 遊湖

不一刻東湖到了，湖邊有四五個划夫，很會意似的，都來兜攬生意，我們二十餘人，共僱了三隻小划，我同李處長蔡子華魏舉侯孫書城等八九人，共坐一隻，隨盧課長所坐的司令船，向對岸海光農圃進發，

東湖面積，約六十餘里，向北湖中，有一堤橫亘其間，遙望東北岸上，巍然一亭，名中正亭，據說是湖北省政府所建築，用以紀念勳匪的功勳者，南岸三山排立，各豎一坊，最南的山麓，有前市長劉文島的夫人墳墓，聖三先生曾談起登岳陽樓，泛舟洞庭，謁小喬墓的韻事。

湖水清澈，玉宇初晴，微風不波，含光若鏡，籠碧天而綺采，展紅霞而燦錦，輕舟過去，荇藻潏洄，桂棹搖來，漣漪散漫，以遊以賞，其樂無窮，天然美妙，實非筆墨所能形容。

九 奇觀

海光農圃是上海銀行開做養蜂的所在，裏內有茶亭菜圃，佈置清幽，更有一種奇菜，美麗如花，紫白相間，鮮艷奪目，望去渾如牡丹，同行諸人，均不知其名字，或曰此菜似花，可以名爲花菜，或曰此菜形似牡丹，可以名爲葉牡丹，歸途詢問船夫，纔曉得這是美國的生菜，天地造化之妙，真

本路醫務會議的繪興——漫游路環山

是無奇不有。

十 餘勇

受夕陽的催促，使我們不得不離開美麗的樂園，共趁湖邊的小划，回向原來的歸路。

在天然游泳池的南方，約十丈遠的岸邊，一小石山，瘦骨嶙嶙，形狀奇特，背後虹橋峭壁，美景如畫，同人觀賞留戀，不忍捨棄，乃囑相師攝之鏡頭，用作斯遊之紀念。

我們原定的計劃，本想遊湖之後，再逛前山，不料光陰迅速，已經到六點多鐘了，一班人都循着筆直的路徑，過歸大學，李處長豪興獨濃，欲買餘勇，約同盧課長，及我和蔡子華湯厚安等，繞道前山北路，作扒山的競賽，約略跑了貳百米達距離，我和蔡子華湯厚安，已先半途而廢，祇有盧課長勉強追隨，然已精疲力竭了。

大家集合在校前操場，攝影後，又做了一會擲鐵餅的遊戲，結果以李爲最遠，蔡盧次之，其餘諸人，則瞠乎其後，

十一 會餐

回到原來喝茶的處所，會議室，取了大衣，在暮色蒼茫內，燈光閃爍中，同赴大學的特別招待廳，參加會餐，招待處名聽松廬，建築在前山之背，是處松林四合，桃

花正開，風景很是清幽，從前遇有冠蓋往來，多假此處宴會，今天我們的會餐，也假座於斯廬，這可以看出主人敬客的誠意了。

這餐晚飯，是武漢大學替我們代為預備的，我們二十餘人，分做三桌坐下，雞魚鴨肉，擺滿了一桌，大家很努力的工作，在每個桌上，都發出一陣杯盤匙箸的響聲。

雖然有這許多的佳肴美饌，却因我有一種特別的習慣關係，簡直沒有下箸之處，不吃吧，五臟神又蠢蠢欲動，按捺不住的情勢，不得已，祇有拏着一碗白飯，勉強咽下，幸得主人拏出一碟辣椒，做我惟一佐膳的資料，卒被我送了二碗

到有肚子裏去。這大概是餓了半天的緣故。

十二 歸途

飯罷後，已經到七點二十分鐘，我們坐了原來的汽車回來，這時候天黑如漆，幸有汽車燈上發出一線光明，在車廂內望去，兩旁綠楊翠撲，都呈着一番留戀的風趣，

車停在黃鶴樓下，買票登輪，兩岸電燈照耀，繁如列星，抵江漢關的碼頭，看關上的時鐘，已是八點二十分了，回頭再望鶴樓勝蹟，如隔蓬萊。

歸來已數日，每憶湖山樂事，腦海裏的波瀾，依然時起時伏。

水鬼入海變成酒鬼

日前發生一奇突之水鬼新聞，聞者莫不為之絕倒，緣有一潛水夫，(俗稱水鬼)被僱往深海中撈尋沈沒之船貨，有一水船同往海面，由潛水夫沿海梯下水，歷數小時之久，猶無動靜，且無貨物起出，船上諸人，焦急異常，及後海面發生異動，船上人拉海梯上升，則見該潛水夫之手緊拉此梯，身已爛醉不堪，蓋彼於距海面六十尺深之水中，飲威士忌酒以致醉也，當彼在海中撈獲一木箱時，不意將該箱中之威士忌酒打開，致有多量酒流，彼遂痛飲以致洪醉云。



鐵道部聯運處報告鐵路聯運情形



鐵道部聯運處報告鐵路聯運情形

鐵道部聯運處秘書劉傳堂，在中央廣播電台報告鐵道部辦理聯運情形，茲轉錄其原詞如下：

(一)鐵路聯運之重要
一國之鐵路，等於人身之血脈；人生血脈，必須暢通無阻，而後始能營養得宜，本質康健，鐵路事業亦應必須彼此聯運，使全國客貨，互相流暢，然後各地人民之感情，始能融洽，知識始能交換

，各地生產消費上，供求關係，始能調劑，因之整個國家社會，始能繁榮，否則各路各自為政，不相聯運，則整個國家社會，必日趨萎敗，猶人身之血脈不通，未有能生存者也。

(二)我國鐵路聯運之經過 我國聯運事業，可以分四個時期，一為胚胎時期，即自民國初年至民七之時間，當時因各路規章紛歧，僅有少數鐵路辦理聯運，範圍甚狹，收效甚微，二為幼稚時間，即民國八年至民十之時間，民八設立聯運處，一切粗具規模，聯運進款，至民十已達四百餘萬元，三為極盛時期，即自民國十一年至十四年時間，當時全國聯運進款驟增，至每年一千一百四十餘萬元，四為衰落時期，即自民國十五年後，以至二十一年，國內戰事頻仍，貨物聯運，完全停辦，旅客聯運，亦不暢旺，聯運進款，遂致一落

附錄

鐵部聯運處報告鐵路聯運情形

千丈，每年或僅百餘萬耳。

(三)近年來辦理聯運情形 一、鐵路聯運情形，鐵道部鑒於聯運事業之重要，故近年來積極整理，以期於衰落時期之後，繼之以復興時期，關於貨運方面，自負責貨運於二十一年九月實行後，即飭由津浦京滬滬杭甬，於同年十月實行負責聯運，旋又令隴海津浦辦理鹽斤聯運，隴海平漢辦理特種貨物負責聯運，平漢湘鄂津浦隴海辦理糧食負責聯運，津浦隴海平漢湘鄂辦理准鹽負責聯運，正太平漢北寧辦理晉煤聯運，湘鄂平漢平綏辦理蒙茶聯運，京滬滬杭甬杭江辦理貨物聯運，以上八項，均係局部進行，然後再定整個負責聯運之計劃，故於去年九月間，召集第十六次聯運會議，決定全國鐵路負責聯運辦法，自去年十一月全體實行貨物聯運，進款乃突飛猛進，去年五月至九月，每月進款，均不過十餘萬元，至十月即增至三十餘萬元，至十一月乃增至陸十餘萬元，十二月進款尚在核算中，但較十一月進款，必須增益，可無疑問，至於旅客聯運方面，自首都輪渡完成後，即於去年十月，開行滬平通車，江北旅客，極感便利，最近因長江水淺，江輪阻滯，又令飭京滬津浦隴海平漢四路，辦理漢滬間旅

二

客聯運，東西旅客，亦將便利，因之旅客聯運進款，竟打破歷來紀錄，在過去最多之數不過每月五十餘萬元。而去年八月以後，每月竟達七十餘萬元，與貨物聯運進款之總數為一百四十萬元，是以吾國鐵路此時之聯運進款，已與民十三年最盛時期之進款相伯仲，進款多，即足徵聯運事業之發達，無形中商旅所獲便利多矣，二、水陸聯運，鐵路為陸路之運輸利器，輪船為水路之運輸利器，然後必須水陸聯運，一國之交通，始稱便利，客貨之運輸，始能敏捷，故在去年十六次聯運會議中，決定各路與招商局輪船聯運合同，現隴海膠濟等路，已分別與招商局實行聯運矣，三、鐵汽聯運，吾國公路事業，日漸發達，為謀商旅便利起見，故同積極使鐵路與公路聯運，現湖南公路，已與湘鄂路聯運，其他凡與鐵路相接之公路，亦均在商洽準備聯運中。

(四)結論 全國之運輸機關，如鐵路輪船公路等，現均陸續辦理聯運，恰如人身血脈，均流通無阻，祇須時局穩定，聯運事業，行將日益發展，亦即全國農工商鑛各業，將長足進步，使國家社會，日即繁榮也。

註	附	目 價 告 廣			費 郵	目 價 報 定		
		特 製 加 倍	三 元 五 角	四 分 之 一 頁 半		每 期 計	本 埠 每 冊 二 分 半 外 埠 五 分	全 年 十 二 期
編 輯 室 接 洽	平 漢 鐵 路 總 務 處 編 譯 課 公 報	以 上 各 費 先 期 繳 納 逕 向 漢 口	元 八 角	頁 全		大 洋 四 元	大 洋 二 元	大 洋 四 角
<p>局 理 管 路 鐵 漢 平 轄 直 部 道 鐵 者 行 發 兼 輯 編</p> <p>印 代 店 商 刷 印 明 光 口 漢 者 刷 印</p> <p>九 二 九 四 二 話 電 動 自 ； 面 街 里 民 智 街 京 北</p>								

本刊徵稿簡章

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