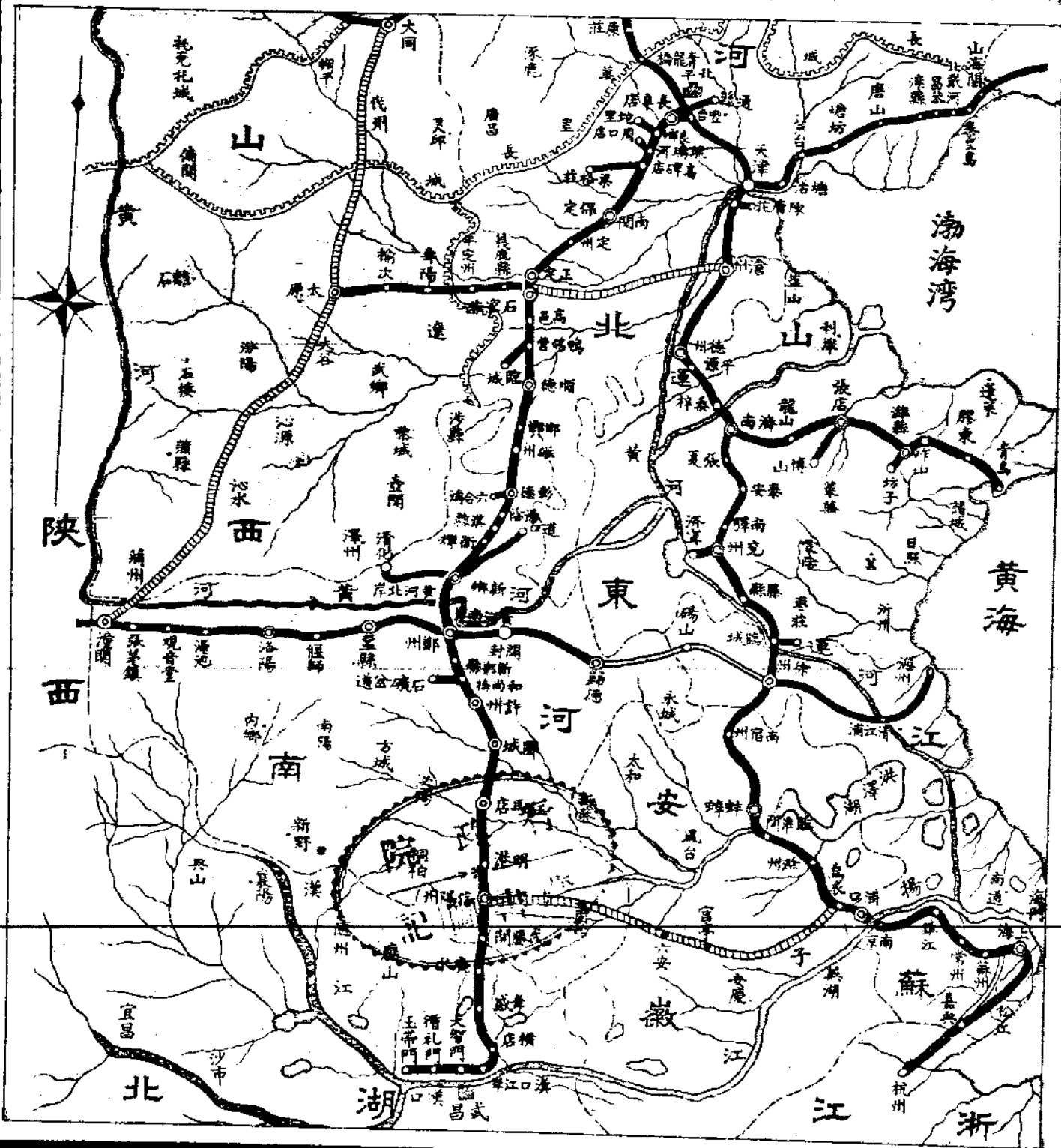


# 刊月路鐵

## 綫漢平

### 期三十四第



中華民國二十一年一月一日

# 本刊啓事

## 本刊遵照

部令將所有命令公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實  
以後歡迎左列投稿

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

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞  
智識及改革制度等

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

漢口黃陂路三合里平漢鐵路管理委員會編譯課

# 鐵路月刊平漢線第四十三期目錄

總理遺像

總理遺囑

插圖

首都二次鐵展會遠望

路事短評

鐵路材料與統計

論著

鐵道運輸與都市膨脹農村偏枯之探討

研究

吾國鐵路之貨運單據

最近英國鐵路之概況

目錄

(雙)

唐雄傑

奏庭

吳嘉麟

目 錄

譯 述

暹邏之國有鐵路

工 作 報 告

本路二十二年九月份工作報告

大 事 記

本路二十二年十月份大事記

紀 錄

本會路務會議紀錄二則

本會總理紀念週紀錄二則

調 查

記二次鐵展平漢專館及其出品

統 計

民國二十二年上半年全路各工務分段收發新道木統計表

二

熊正璉譯

民國二十二年上半年各處(所屬機關)領用煤油數量及價值彙總表

民國二十二年七月各材料廠存廠材料價值表

本路二十二年八九月份醫務工作報告表

本路現金出納旬報表(二十二年十月份)

本路營業進款概數旬報表(二十二年九月份)

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表(二十二年九月份)

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表(二十二年九月份)

平漢鐵路工匠夫役每月獎懲撫卹表(二十二年九月份)

平漢鐵路有關係各站每月起運續產總數表(二十二年九月份)

專載

統一鐵道會計統計委員會第三屆大會會議紀要

黨務

恢復民族精神與充實民族力

紀念國慶的意義

平漢路特黨部為總理倫敦蒙難告全路同志

目錄

三

邵元冲  
平漢黨部

法制

- 鐵路負責貨物聯運暫行辦法
- 國有鐵路與國營招商局聯運辦法
- 鐵路與公路聯運大綱
- 鐵道部直轄各路轉遞部電辦法
- 聯運貨物運價遞遠遞減辦法
- 平漢鐵路管理委員會保護押運機煤辦法

交通鱗爪

- 鐵路消息六則
- 航空消息五則
- 航政消息一則
- 電政消息三則
- 公路消息五則

附錄

- 建築寧濟鐵路計劃
- 首都鐵路輪渡通車典禮

劉守中

新時代航空事業大觀

補 白

- 玻璃製浴衣
- 現代科學萬能
- 日光爐
- 歐美郵航紀錄
- 飛機破紀錄速度
- 世界最大飛機
- 避彈玻璃
- 飛機輸入數量激增
- 民元至二十年外貨輸入之調查

目 錄



- 論著後
- 論著後
- 研究後
- 研究後
- 譯述後
- 紀錄後
- 專載後
- 黨務後
- 交通鱗爪後

五

---

---

## 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薈輯而  
成年鑑一書攬披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



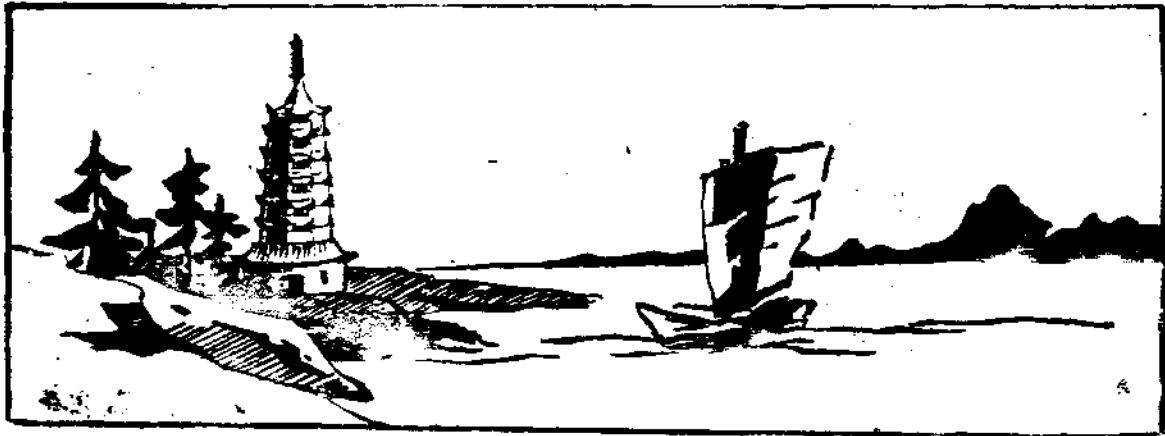
總-理-遺-囑

余致力國民革命凡四十年其目的在使中國之自由平等，此即我之主義。現在革命尚未成功，凡我同志，務須繼續努力，以期完成。此即我之遺囑。余所至囑，尤須於最短期間，促其實現。是

# 望遠會展鐵次二都首



首都二次鐵展，適於本年雙十節與全運會同時開幕，會址在中華路。本路奉令參加，先期籌備，其詳情及沿綫貨品調查說明，以及攝影等，均已分別刊入本期調查欄內，以廣宣傳。圖中有一〇記號處即二次鐵展會場



鐵路材料與統計



# 路事短評

## 鐵路材料與統計

鐵路材料，外之關係行車之安危，內之關係財力之紓窘。據鐵道部已發表之統計，全國各路材料總結數，與營業用款之比例：民十五為百分之五十一，民十六為百分之四十二，民十七為百分之四十八，但觀其數字之驚人，即可證關係之重要，故言路政者，莫不於此兢兢焉。

鐵路之購用材料，非可苟焉而已也，事前既開列預算，以樹其綱領；臨時又詳加審核，以定其需要；招標選擇，既有一定之程序。驗收保管，亦有應盡之手續。及夫材料既已入庫，用料必求其撙節；存料必求其正確，廢料必求其利用，於是稽核點查之方尚焉。若夫相市價之高下，變通採購之時期，度財力之紓窘，擬定採購之先後，因需用之緩急，斟酌採購之數量，聯絡購料發料用料各機關，使各自闡明其自身所感之痛苦，亦使各自瞭解其對方所有之困難，彼此通力合作，不致互相責難，則尤在當局之神而明之，非可拘拘於文告條目中求之矣。

今試就吾國各路觀之，關於材料則例規條，非不燦然具備也，然而求其實際，則開宗明義之材料預算，即不能謂有精確之根據，每年購料之實數，往往與預算所列者不符；用者或

鐵路材料與統計

二

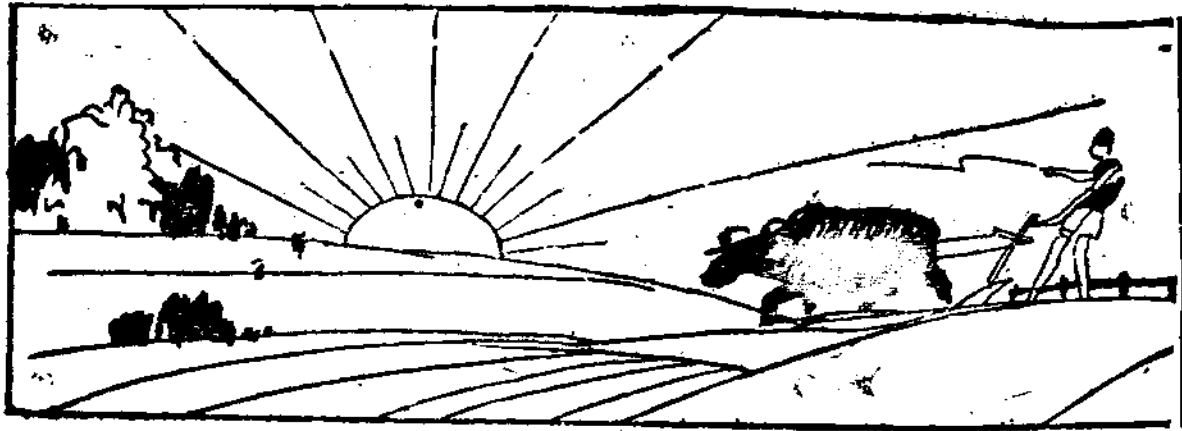
未必列，列者又未必用，所謂預算，幾等具文，推其所以致斯，則材料統計之不能完密，其主因也。

預算者，鑒往推來之一種科學的預想的數目也。故必有已往可鑒，而後來者可推，設於往年購辦收發存儲實用之數量價格，皆未能有精密之統計，將何所據以推算來年之需要，於是開報數目，遂不得不以意羅列，從寬估計，以防將來之或有不敷，而預算之精義失矣。故欲用料之謹嚴，必先求預算之正確，欲預算之正確，必先求統計之精密，言路政者，幸毋河漢斯言也。

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攜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



鐵道運輸與都市膨脹農村偏枯之探討



# 論 著

## 鐵道運輸與都市膨脹農村偏枯之探討 唐雄傑

### 引言

近年來中國農村經濟之瀕於破產，都市金融之日趨停滯，已為不可避免之事實，此素被漠視之巨大問題，已引起各界之嚴重注意，因是討論救濟之文字，連篇累幅，不厭求詳。如陳光甫先生之怎樣打開中國經濟的出路一文，主張「利用合作社，以低利向農民放款，以資週轉」，周憲文先生之穀賤傷農與食糧專賣一文，主張「在列強都以統制化的經濟政策，謀打開目前經濟恐慌的今日，自由經濟政策不足以應付，應付之法，祇有以毒制毒，實行統制經濟政策，而最澈底的食糧統制政策，莫過於食糧專賣」，唐有壬先生之中國經濟病態之診斷一文，主張「以中央最高金融機關經過各種系

統之金融機關，資助各種產業之發達，即以統制經濟，挽回目前危局』，哲明先生之中國農村經濟中的借貸問題一文，主張『應先解決重租重賦苛捐雜稅兵差徵派等問題』，韋子建先生之國際帝國主義與中國農村經濟一文，主張『在民族危亡的今日，國內謀救亡者，在改造農村經濟問題上，擬有很多方案，並且富於改良性質，此僅起為治標之計，而實際根本的要圖，則在於今日完成反帝國主義的民族革命，斬斷帝國主義資本勢力所加於中國農村經濟的桎梏，則中國農村經濟始有昭蘇的生機』。章乃器先生之發展農業金融以鞏固經濟基礎議一文，主張『創辦大規模的農業金融機關，由政府發行農業金融公債為農業銀行之基金，使都市的資金，通過農業銀行而輸送到內地去』。凡此種種，莫不切中事弊，言之成理。皆為救濟目前危局之要圖，亦恢復繁榮之良策。惟以作者管見所及，中國農村之破產，都市之膨脹，其原因以及救濟之方法，舍上述諸君子所建議者外，尚有不容忽視者，即鐵道運輸本身之不完備，以及人民之不善利用，亦未始非造成今日困難局面之一因也。蓋鐵道為深入民衆之公共交通事業，全國貨物之產銷，全國金融之週轉，皆賴鐵道為其重要之媒介，然依照近年運輸統計而論，各路皆見衰落，試舉一例如下：

民國二十一年五月份與二十一年五月份各路貨運進款比較表

路名	二十一年五月份進款數目	二十一年五月份進款數目	增減	二十一年五月份進款數目
北 專	一,二〇八,八〇四・〇一	一,五五二,四六五・三六	減	三四三,六六一・三五
津 浦	五五二,八六七・三〇	六二一,五三六・二一	減	六八,六六八・九一
京 滬	三〇,二三七・四八	二九〇,四八〇・九六	減	二六〇,二四三・四八
滬 杭	一二四,〇一〇・〇四	一九六,七四五・九五	減	七二,七三五・九一
平 綏	四一〇,七二六・八五	四一六,七二二・二五	減	五,九九五・四〇
正 太	二六五,一七三・九五	三三九,九三三・九一	減	七四,七五九・九六
道 清	四九,一〇二・九九	一三〇,五三九・三七	減	八一,四三六・三八
廣 海	四四九,一〇七・八五	六〇二,八三四・七八	減	一五三,七二六・九三
廣 九	二五,七六八・一九	二二,九三三・五一	增	一,八三四・六八
膠 濟	八一三,八九四・三七	七六四,六一二・八〇	增	四九,二八一・五七
南 潯	四一,二四五・一五	三六,三三八・一五	增	三,九〇七・〇〇
廣 韶	一八二,六九九・五五	三一五,〇九〇・八一	減	一三二,三九一・二六
共 計	四,一五三,六三七・七三	五,二九一,二三四・〇六	減	一,一三七,五九六・三三

觀上表所列之數字，可知全國鐵路除廣九膠濟南潯三路之貨運業務略有少數進步外，其他各路之收入，均日趨低落，總其數，竟至暴跌壹百十三萬七千餘元，約佔收入全數五分之一，此驚人之比例，在表面觀之，雖由農村破產所造成，但澈底研究之，則鐵路自身之責任不容忽視者也。作者今就鐵路的立場，對本問題加以檢討，分誌如后，凡非本文範圍所及者

鐵道運輸與都市膨脹農村偏枯之探討



皆從畧。

### 鐵道現狀可助成都市之膨脹

(一)路綫短少與安全問題 內地土匪縱橫，無可諱言，洗劫村舍已爲家常便飯，一般殷戶，鑒於匪患之可畏，故待米糧出新，卽易現金而藏諸城市，因之由鄉而鎮，由鎮而城，由城而至通都大邑，同時都會之金融界，亦因內地之不安全而採用放款緊縮政策，如陳光甫先生所言：「通商大埠因內地資金不能安全，非但不能充分寬放，反而逐漸收縮，例如寧波，從民國十五年以來，竟不放漢口之賬，去年各埠對於漢口也都收縮，漢口錢莊因此多數難以立足，他如通州揚州鎮江蚌埠等處，每年吸收上海銀根也在數百萬兩以上，單說鎮江一埠，在十六年以前有三十餘家錢莊，每家賬面假定最小爲三十萬兩，那便有九百餘萬兩，然而鎮江並沒有大商業大工廠，市面上用不了這許多銀錢，所以北達裏下河清江，西達漢口，都有鎮江錢莊的放款，到了十七年，上海方面的信用，已不甚靈通，前年大水之後，他們的放款不能收回，加以上海催促，自然難於支持了。通商大埠收縮內地各都市的信用，各都市收縮各村鎮的信用，所以內地現金只有流出，通商大埠只有流進，集中一家，呈露了一種分配極不平勻的現象。」此種事實，適如有人之食過其量，而患不消化之病症，其原因皆在農村之不安全，農村不安全之原因，在於匪患之猖獗，匪患之所以如此猖獗者，則鐵道路綫之過少

，交通不便，官廳鞭長莫及，爲其重要之原因。蓋匪徒出沒之區，大半爲交通不便之所，交通不便，即能從容劫掠，可避免官軍之追剿，至交通之設備，以鐵道爲最要，鐵道能在同一短促時間，用異常迅速之方法，以運送剿匪之軍隊，輸送一切軍用物品，以充實前方之需要，且其費用尤較別種運輸爲廉，試觀今日赤匪之根據地，無一爲鐵路綫所到達之區域，由此可知匪徒之對於鐵道，實有不可名狀的恐懼。然吾國鐵道充其量，不足一萬公里，以若是遼廣之土地，而僅有若是微少之路綫，當然其剿除匪徒之能力薄弱異常矣。反觀先進各國之鐵道，莫不密如蛛網，雖至窮鄉僻壤皆有鐵道可達，宜其匪徒不易猖獗也。鄭寶照先生，在「鐵路與國防」一文中，論及「鐵道交通對於軍事戰略關係之深，效用之大，吾人已知之矣，但經過悠久之實際運用，以及深刻之學理研究，吾人更知若欲鐵道交通在軍事方面獲得圓滿之成績，必須於國家承平時預先準備，而後事變發生，可以從容應付，不致臨渴掘井，蓋以近世鐵道交通性質之複雜，軍事運輸規模之繁重，惟有在事變以前，預先籌劃準備，庶幾一旦發生事變，鐵道交通之軍事作用，得以達到最高程度」。觀乎此，可知軍事戰略上，鐵道交通應有預爲準備之必要，如無足量之路綫，即易造成匪患，影響內地安全，結果資金流入都市，而釀成膨脹之象態，然則中國都市經濟之現狀，雖未必皆由鐵道路綫短少所造成，要亦爲其主因之一也。

(二)鐵道速率與都市金融 社會金融，以流通展爲原則，欲謀金融之流通。尤有賴於運

輸之迅速，例如由甲地至乙地之貨物，能三日行一來回，則每月即有流通資金十次之希望，否則，如一句行一來回，則每月祇有三次流通之機會，故運輸時間愈速，資金週轉愈靈，換言之，即金融是否流通，全在運輸之是否迅速而已。最近科學昌明，運輸之種類可謂名目繁多，就大體言之，有輪船民船汽車飛機鐵路等是，然此中能較大量貨物，而運輸又最為敏捷者，允推鐵路。因此鐵路運輸之是否迅速，即為全國經濟是否充分流通之標準。故我不欲論及中國經濟則已，欲論及中國經濟，應先明瞭中國鐵路之速率若何，方可觀其發展之程度焉，作者姑就民國二十一年八月份各路貨車行駛之里程，以及鐘點，製就下列表格，以供關心路務者之參攷：

路名	貨車行駛里程	貨車行駛鐘點	路名	貨車行駛里程	貨車行駛鐘點
平漢	二五五，七四一	一五，六九六	道清	二四，一二八	一，〇九七
北甯	二七五，六〇二	一一，七二七	隴海	八〇，五八五	三，九三六
津浦	二二八，七四九	八，七六〇	湘鄂	四八，八三二	二，四四九
京滬	四三，一六一	一，四九八	膠濟	一二九，一六五	四，八〇七
滬杭甬	三六，九九一	一，二八二	南潯	六，四六〇	二，一六六
平綏	一三八，一五二	五，八四八	廣韶	三八，九六九	一，七二三
共計				一，三〇六，五三五	五九，〇三九

每小時平均里程二二二，一三三

上表所述，祇復於實在行駛之鐘點，凡其他中途停靠裝卸交會站務等所耗之時間尙不在內，由實際言，此種中途耽擱之時間，確在「實在行駛時間」之一倍以上，（因無此項統計，故不能列表證明），即作爲一倍而論，則每小時平均約能行駛十公里，譬如京滬路綫約長三百餘公里，自滬至京之貨物，約須三十小時方可到達，然查美國鐵路貨車之速度，平均每小時約二十公里，（此項速度，包括一切掉車裝卸交會停靠等時間），二相比較，相差適有一倍，以中國鐵路如此遲緩之運輸，而欲謀各地資金之靈動，誠難乎其難矣。故曰都市經濟之呆滯，鐵道運輸遲緩不能辭其咎也。

（三）鐵路運價與金融週轉 金融之流通，全賴運輸之迅速，上文已言之矣，然欲求運貨之次數加多，除須增加速度外，當謀運價之低廉，蓋運價如廉，則一般民衆易於應付，一方面貨運來回之次數亦可於以增加，同時市場之物價，亦因運輸便宜而稍減，換言之，即增進人民之購買力，貨物得以暢銷，而資金流通之機會亦愈多，反之，如運價高昂，民衆雖有貨物而無負擔運費之能力，構成供求不應之現象，運貨之次數因之減少，市場物價低昂不勻，存貨難期脫手，屯貨不銷，則資金靈動之機會亦遂減，故鐵路運價之低廉，實爲調劑金融，救濟鄉村經濟之必要條件，返觀我國鐵路之運價，其程度若何，列表如左：

每 噸 價	每 里 公	路 名
一 分 六 厘		北 津 京
一 分 四 厘 四		滬 甯 浦
九 厘		滬 甯 浦
一 分 四 厘 二		滬 甯 浦
一 分 六 厘 五		平 正 道
二 分 一 厘 八		太 清 海
一 分 七 厘 四		滬 甯 浦
二 分 三 厘 七		滬 甯 浦
一 分 六 厘 七		滬 甯 浦
二 分 一 厘		滬 甯 浦
一 分 六 厘 九		滬 甯 浦
一 分 六 厘 九		均

此種數字，單就鐵路所收之運費而言，凡其他裝卸駁運等費均不在內，其每噸每公里各路平均所收之運費為一分六厘九毫，已不能稱之謂低廉。例如某客有貨五十噸，由天津運至上海，共計一千三百二十四公里，須付運費洋一千一百十九元五角餘，然其起運以及到達時之裝卸費，浦口南京間之駁運費均不在內，商民雖有貨物，但尚須準備如此巨額之運費方可起運，否則此種貨物，已無運入都市之機會，現在普通客商之籌款能力，均為我所共知，欲擔負大量運費，誠非其能力所及，因是貨物耽擱其起運之時日，而都市之經濟乃減少其流動之次數，同時市場物價，亦因運費過昂而提高。譬如上述之五十噸貨，每噸運費須二十二元，都市市場上每噸之市價，須增加二十二元，物價既昂，則貨物之銷路勢必呆滯，凡此種種，俱足為直接影響金融之週轉，而造成都市膨脹之局面。非偶然也。

鐵道現狀足使農村偏枯

(一) 鐵道稀少與農村崩潰 「饑饉之年，天下必亂，豐收之歲，四海承平」為農業國家必然之象態。年來穀價慘跌，造成自民元以來未有之新紀錄，因此「穀賤傷農」，乃成為羣衆呼籲之集中點，考其原因，大半均謂豐收所造成，甚而報張雜誌，大登其豐收成災之標題。但細查全國產米之統計，則豐收之地區實佔極小之數目，實際上其收穫總額，與普通產量相較，非特並無增加，且反形減少，但因國人向不注重統計，徒恃局部之觀察，即貿然武斷為普遍之現狀，馴至與事實相反，而成根本之錯誤。然則，穀賤之真正原因，究何在乎？作者以為農產品收穫量之減少，為其重要之關鍵。試觀歷年各地伏莽，萑苻不靖，匪共所至，田舍蕩然，復因國內大水為災之故，農產品歉收，穀價奇昂，結果，消費者大遭池魚之殃，不得已轉求價值稍低之西米，飲鳩止渴，言之痛心。去年五穀豐登之區，理應共慶大有，笑逐顏開，實則不然。何則？蓋農民蒙匪患與歉收，早已寅吃卯糧，室如懸磬，一旦豐收，仍屬得不償失，以故人民生計，並不因豐收而改善，反而以債權人見其豐收而逼債愈緊，於是農民苦矣。一方面造成「穀賤傷農」之慘象，一方面粒食為艱之小民，更未見因糶價低廉而稍輕其負擔，此種離奇「矛盾」之現象，誠屬費人索解。然則，釀成不景氣遠因之中國農村，已顯然入於「大有之年既不希望，饑饉之歲更速崩潰」之狀態。就通常情形而言，如果米穀歉收，農民至少可以得到高價之權益，蓋凡物以少為貴，任何人不能否認之也，反之，米穀豐收，物多必濫，濫則必賤，倘來價雖賤而產量加多，則尚可彌補其賤價之缺陷，然而皆與事實相

左。嗚呼處今之世，農民豐歉俱難，甯非怪事。請申論之。

### 甲 關於荒年者

一，連年天災人禍，農民負債累累，積逋困貧，不可終日，往年本可待秋收後緩緩糶出，以償積欠，但去年因農產歉收，各地經濟恐慌，而金融界又抱緊縮政策，因之債戶催迫，急於星火，農民不得不將其所獲農產。盡量糶出，以資敷衍，乃使市場米糧屯積，供求不平衡，而致穀價低落，民不聊生。

二，農產品由鄉運市以求售者，距市較近之地，自可肩挑步担，不必仰仗舟車，而一般遠距離之鄉村，勢非舟車代運不可，然此項轉運手續之煩瑣，運價之昂貴，使鄉民望而却步，乃有忍痛脫售於就近善於操縱工於剝削農民之米蛀虫，（米儉俗稱米蛀虫）以舒一時燃眉之急，即使一小部份較有微力之農民，能勉強負擔運費者，則已使農產品在未達到市場以前之負擔更其加重，結果還是不能得到利益。

三，貧農一年辛勞所得之米穀，以種種關係，只得以賤價出賣，至冬春時期，以高價買進食糧與種籽，以謀果腹，以作春耕下種之需，甲處市價雖較乙處為廉，但為運價昂貴所阻，而不能如願，惟有忍痛從就近米商手中出高價買進，甚有糶出為每石五六元，而糶入達十七八元（鄉間有貸米之風）以上者，故雖豐收倍蓰，而不能清償其所糶之米值，如此情形，農民安得不窮，農村安得不破產！

### 乙 關於豐年者

一，去年五穀豐登之地，以外糧充斥，進口率並不因中國糧食豐富而停止，上述種種障礙，並不因之解除，而以農產品較往年加增，故銷路更窄，米麥價格幾乎跌去其三分之一而強，農民因豐收而應得之利益，全被低價所消滅殆盡，米價雖較往昔低落半數，但事實上豐收並無半數之超出。於是豐收之歲，亦變為災歉之年矣。

二，豐收區域之剩餘，以運價昂貴，不能運往他埠，故雖他埠米價較高，而坐令失却此農民僅有之機會，卒受當地米商之宰割。

三，最近除美麥侵奪我國米糧市場以外，還有日麵亦不斷的大批進口，中國政府軟弱，不能保護的農立國之五穀之發展，一任其繼長增高的剝奪我糧食僅有之地位，長此以往，華農無噍類矣。據最近統計，本年華日貿易在極力抵制日貨之秋，匪特不見減少，反而日益發達，茲將本年春季中日兩國貿易額與去年春季比較，列表如下：（單位日金千元）

	本 年 春 季	去 年 春 季	約增百分率
進 口	九七，五一四	四九，四二四	五〇%
出 口	八一，三六五	六二，六五六	二三%

依此速度而往，中國經濟前途不堪設想，此種現實，以世界經濟之不景氣，與夫中國經濟之極度萎縮，所給與進口上之重大打擊，在日本方面自能藉政治之力量以挽回之，而中國



乃愈為列強俎上之肉矣：故近來有人主張借外債購糧食，以挽救農村之崩潰，不啻重增農民之負擔而已，豈根本之圖哉。且此事祇有一小部份比較殷實之農民方有享受之資格。目前工業衰落，非工人不謀生產，乃係資產階級投資失利，以及人民擁有現金不願投資於工業界使然，故銀行界擬減輕放款利率以活動借款，結果仍無借款之人耳。我國土地廣博，物產豐裕，農民原應十分富足，供給本國而有餘，詎知農村依舊瀕於破產，糧食反而仰給於列強，殊非意料所及。

茲研究糧食收穫量減少之原因，應先明瞭全國耕地之面積，蓋耕地之面積愈廣，則收穫之數量當然愈多。現照全國糧食之需要而論，中國全境面積河道沙漠及其他不能耕種者外，即使能全數開闢，尚嫌不敷應用，由此可知為適應全國之需要計，凡可耕種之地，不論一寸一尺均應使開闢之。但根據內政部去年各省面積調查表，可見各省土地，大半均為荒蕪而未加耕種者，其數目如下：

省別	耕地佔全境之百分比數
平均	一六·八
青	一·五
察	一一·五
哈	二四·二
遼	三三·二
四	九·〇
廣	二〇·一
福	一·八
建	一五·二
東	九·五
北	一六·三
湖	四·一
南	三·九
貴	一一·一
州	一四·三
雲	一九·六
南	一一·二
西	三三·七
北	一三·三
江	一五·九
蘇	四六·三
浙	五九·二
江	

全國耕地面積，平均祇佔全境百分之十六·八，此渺小之比照數目，足以造成收穫量之微少已甚明顯，茲再推究耕地微小而荒地遼闊之原因，則交通設備之不完備，應尸其咎。根據上表所列數字，全國荒區最少者，厥為江蘇浙江河北遼甯山東等五省，同時亦為全國交通最發達之區域。蓋交通便利，則出產之運銷易，而農村需要品之輸入亦較便則，農民自樂於開墾，農民既肯開墾，則因運輸便捷而易於獲利，當然荒地之面積，能日見減少。至各種交通設備之中，對於農村最有益者，厥惟鐵道，其他如公路，汽車道，則抵合於客運，水道船運，則速度較緩，祇合於短距離之運輸，故皆不能稱為完善，可知鐵道運輸對於開闢荒地之關係，非常密切，非常重大，此總理所以有鐵道救國之建議也。顧就現在全國鐵道之公里總數，計國有鐵路九千四百十八公里·六二，民營鐵路二千三百八十九公里·四九，兩共祇有一萬一千八百〇八公里·一一，以此與全國土地面積相較，實佔極小之數目，何怪乎各處耕地之鮮少矣。綜上所述，可知今日我國農村之崩潰，除天災人禍外，以鐵道過少，形成荒地之遼闊，而致農產品收穫量之減少，亦其中之一因也。

（二）鐵道運輸與中外糧食 我國政府，向抱門戶開放主義，一任外邦糧食暢銷本國而熟視無睹，近年來數目日見增加，往年因國內大災，糧食缺乏，故華糧尙無打擊之象徵，但去歲秋收略多。其前年向美所借之賑麥尙有餘剩，然而外糧進口之數目，仍年加無已，幾將盡奪華米之席而代之，其影響本國農業，為勢所必然之事實。茲就最近五年外糧入口情形，列

如左：

年	份	入 口 總 數 (單位海關兩)
十 七 年	年	一三一,〇一〇,五一八
十 八 年	年	一六七,四五八,六二〇
十 九 年	年	一八九,二五一,七六七
二 十 年	年	二〇六,九九〇,五六五
二 十 一 年 (一月至十月)	年	一七九,七七四,六九五

本國農產，向來運銷之目的地，為沿海之各大都市，亦為出口之大宗收入。不圖以農村不景氣之故，外糧乘間激增，喧賓奪主，以致一落千丈，勢成崩潰。夫以農立國之國家，反為進口食糧所摧毀，鉅額金錢，外溢異域，輿念及此，能無感慨。吾人處此環境，應明瞭華糧之所以不能與外糧競爭者，固自有其本身之缺點在。缺點惟何？即交通不利便，運價太高貴，使農民無法疏運而來價增高，於是外糧轉佔優勢，華米難以立足是也。蓋外邦運來之糧食，運輸費用極為低廉，其市價乃較華米為便宜，然本國農產則反是，交通設備之中，成本較貴之公路，運輸較緩之船運，姑置不論，其異常便利之鐵道，亦祇萬餘公里，加以行駛之速度又甚遲緩，農產運輸之機會，當然減少，且運費高昂，物價乃貴，於是銷路斷而外糧興，華農無生路矣。近見江北各縣農會致江蘇省政府轉請鐵道部減征運費一電中，有一近據確查江北各縣食糧，除自用者外，尚可輸出兩千萬石，惟因限於成章，車費過鉅，無法運往南

北款收之省，食糧積屯，坐視用困一節。可以證實中國鐵路運費之程度，已非一般農產物品所能負擔，此外如田賦捐稅之加重，高利貸借之壓迫，以及政府對於關稅方面之不予協助，（以上各點，因非本文範圍所及，故不贅言），其造成洋米激增農民恐慌也宜矣。準是以前言，今日洋米之所以猖獗，我國農村之所以偏枯，舍田賦等問題外，亦可謂間接由鐵道運輸高價所造成也。

（二）商民不能利用鐵道特價影響農村 鐵路運費過高，足使都市資金膨脹，農村偏枯之理由，已為上述，然有人更預明瞭此種高昂之運費，為一般普通之運費除外，凡特別情形經特許之貨物，均有規定特價，較原有運費低，雖不能稱為極端低廉，但至少亦可以減少一部份之負擔，但應用此種特價，應具有下列資格之一：（一）固定之貨運，（二）大宗之貨運，（三）利用回空之貨運，（四）利用鐵路清淡時期之貨運，（五）利用一頭運輸之貨運，（六）向未經過路運之貨運，（七）各種運輸互相競爭之貨運。現在本國農產物品，大半有此資格，極可應用特價，以求成本之減輕，惜乎商民不知要求利用，仍照普通貨物之高貴運費，以致血本加重，鎖路阻呆。

（四）農民不明鐵道運輸手續致被商人壟斷 因以上之種種原因，米糧無流通之機會，無形中予米商壟斷之可能。攷其緣由，因人民不明鐵道手續，不肯直接交運所致。蓋一般民衆，均以為鐵道為衙門式之機關，其手續非常麻煩，未易明晰，情願段手米商，聽其宰割。其

實官僚化之路員，雖屬難免，但兢兢服務，態度和善者，究屬多數：且自近來鐵道當局勵行鐵道商業化以來，此種極少數之官僚份子，亦已逐漸改革。至於運貨之手續，雖外表似甚繁複，但實際亦殊簡單，祇須稍予研究，即易明瞭，乃一般人民仍抱十年以前之態度，認為麻煩異常，以致甯可多付運費，將一切運輸上之手續，亦由他人代辦，因此經手人在此一轉移即可縱中壟斷，而米商糧儉，更利用此種弱點操縱市面，結果，農民與消費者，兩蒙其害，而不自覺，不亦大可惋惜乎。

### 結論

我國農村經濟之摧毀，以及都市金融之膨脹，既已日趨極端，則各種事業，亦皆無從進展，甚而人民之道德，社會之安甯，皆受其影響。試親近年犯罪與自殺案件之日益增加，已可之其大概。根據內政部民國二十年之違警統計，以妨害風俗者為最多，竟佔全數百分之三十八，此種妨害風俗，包括賣淫賭博及其他有礙風俗之行為，由此可以明瞭人民在無法維持其生活時，無論法律廉恥名譽均已不顧，為自身之生存着想，竟至甘蹈法網，甚矣經濟破產之危害人民道德以及社會安寧，有如是也。加之失業者之數目有增無減，智識階級毫無出路，乃運用其原有之智慧，為種種非法之行動，於是劫掠案，綁票案，詐騙案，敲索案，乃層見疊出，而社會之安寧受其打擊，進而言之，國家政治之進展，亦間接受害不淺。至於造成此項現狀之原因，雖大半由於天災人禍，苛稅雜捐，政治未上軌道所致，但鈇進制度欠善，

亦爲其中之一，有人欲謀全國經濟之恢復，舍上列各點外，對於鐵道運輸，亦不能不加以注意。其利用方法，略有五點：（一）開闢新綫，以謀耕地之增加，匪患之減少，使生產量增加，金融乃易於流通；（二）減低鐵路運費，使農人負擔較少，產品運送便利，都市資金亦可逐漸靈動，減少其膨脹；（三）增加行車速率，使物品運輸之次數增加，而資金流通之機會較多（四）：運輸手續應力求簡便，並須廣爲宣傳，深入民間，使一般民衆得以充分瞭解，利用鐵道運輸之特價辦法，而使雙方得益；（五）鐵道運輸應酌減國產運費，以扶助國產之發展，增加外糧之運費，以制止外糧之輸入，凡此種種，雖不能目爲治病去根之良劑，但至少亦能使今日都市膨脹，農村偏枯，鐵道衰微之危症，有轉蘇之望也。

### 玻璃製浴衣

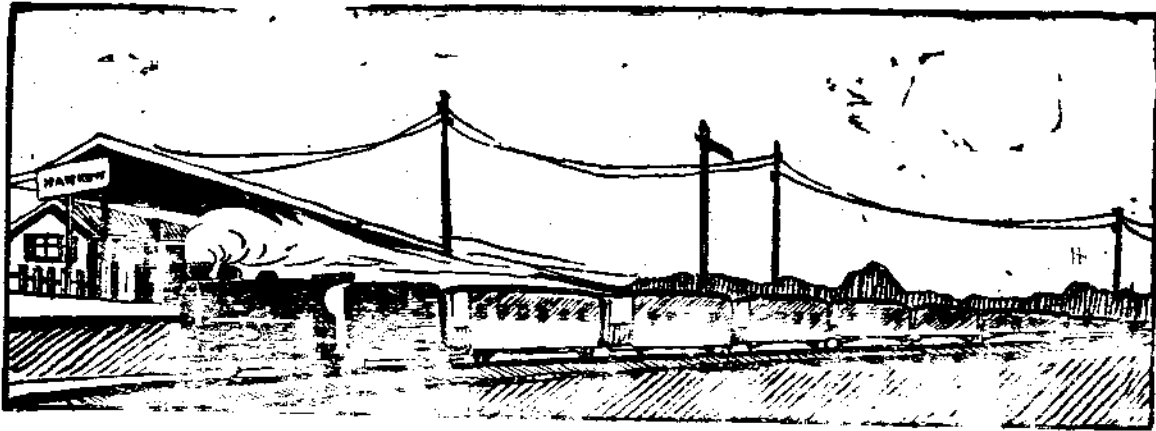
倫敦某大製造公司，現方試驗以玻璃製浴衣之方法，據該公司職員謂：公司職員一人，曾在海濱休息數日，追歸，爲陽光所災，幾不能行動，因言如能發明一種透光材料，以製太陽浴衣，免陽光灼災之苦，則巨富可立致，現有一種玻璃料，狀若薄綢，可加裁剪摺卷，一若任何織品，或可用以製新浴衣，且有數種便益，（一）入水下縮，（二）能吸水，而出水數分鐘後，即乾，（三）陽光可透至皮膚而褐之，但無直接進灸之苦，至於慮其體畢露乎，則將加以染色，可免此弊云。

能 萬 學 科 代 現

生 人 與 明 發 新

巴黎格拉蒙，平蘭化學學院主任貝爾特與里愛二氏 M. Berthe and M. Dozier, directors of the Clermont Ferrand Institute of Chemistry。十月十三日宣布頃聞新發明一種強烈的毒氣，現時所有之防毒氣面具，均無法抵禦，該氣僅須與人之皮膚接觸，登時即可令其致命，據謂此項毒氣之發明，係試驗香水所得結果，其製造尤為簡易，只須製造八日，其額量即可供法國整個國防之用，彼等對此項毒氣製造之祕密，不允告知任何人，即對法政府現時亦不肯說明，除非法國被人侵略方允告知云。

又十月十三日美國醫藥學會開會時，得悉頃已發明一種淡黃色之油，其效力較比尋常之魚肝油，高出九千二百倍，此油中所含成分，幾完全為維他命，查各國科學家研究提鍊維他命，已有多數年，尙未成功，如目前之新發明，果證明屬實，則美國在國際科學競爭中，將獨樹一幟，聞此油之製成，以鄂柏林大學之哈雷爾福爾摩斯教授 Professor Harley Holmes, of the University of Berlin 之力為多云。



吾國鐵路之貨運單據



# 研究

## 吾國鐵路之貨運單據

奏庭

鐵路辦理貨運非有種種之單據，不足以資信守，明系統，理糾紛。且貨運事務遠較客運為繁，故貨運單據亦較客運單據為多。吾國鐵路自負責貨運實行以來，所有貨運單據之種類增加不少，而負責運輸未實行前之單據亦仍有沿用者。驟視之，錯縱紛紜，一若不可究詰者然。而實際上每一單據各有其功用之所在，明悉其功用，而後乃能有整個的了解。

茲為便利明瞭起見，特將吾國鐵路現有之各種貨運單據分為六類，即：(一)關於託運及起運者；(二)關於卸車及交貨者；(三)關於授受及運轉者；(四)關於貨物事故者；(五)關於提貨單之填發及遺失者；(六)關於運布繩索者。每類之中，則就每種單據之功用加以說明，俾讀者得一全盤之瞭解，此則斯文之本旨也。

### 一、關於託運及起運者

客商將貨交由鐵路運送，謂之託運。鐵路將託運貨物檢點，過磅，起票，裝車，以至運出，謂之起運。託運人將貨送站時，其貨物往往須暫時存放貨站或貨場，而後給車起運。但貨站之地位有一定之限制，若任客商任意堆放，勢必凌亂不堪，檢查綦難，故貨站或貨場應分貨位，每一貨位有一



## 吾國鐵路之貨運單據

號數。託運人未將貨物送站之前，應先向起運站請求貨位，取得貨位憑單，按照單內指定之貨位，將貨送站堆放，以待裝車。送貨到站時，託運人應將貨位憑單繳銷。此貨位憑單之為用也。然在託運貨物直接可以裝車之站，貨位自屬無用，貨位憑單之填造，亦屬徒具形式而已。

託運人之託運貨物也，不能僅將貨物送站，而無單據以證明之，解釋之。否則貨站將不知其為何物，應運往何站，應徵收何種運費及雜費，亦即無從起運。無從收費。故託運人除將貨物自身交運外，每批貨物必須備具託運單一紙，載明貨物種類，件數，託運人姓名住址，收貨人姓名住址，貨物起運時價值等項，并加蓋圖章，連同貨物，交由貨站起運。貨站有此託運單，而後乃能進行其他貨運上之手續焉。託運單上之所以有起運時價值者，將用以作損失賠償之依據也。在負責運輸未實行以前，吾國各路均用一種寄貨人聲明書，內容較託運單略簡，現在鐵路不負責之貨物仍用此式。

託運人既將貨物交站起運，則必取得相當之收據，且收貨人在到達站提貨，亦非有相當之證據不可。鐵路為應此種需要起見，對於每批貨物，無論整車零担，均填發貨物收據一紙，以充貨物已經收到起運之證據。貨物收據均由託運人

## 二

或寄貨人聲明書填造，交由託運人轉寄收貨人，以便據以提貨。貨物收據之種類有五：（一）貨主負責本路貨物收據，（二）貨主負責聯運貨物收據，（三）鐵路負責本路貨物收據，（四）鐵路負責聯運貨物收據，（五）牲畜收據。前二者現仍適用於貨主負責之貨物，第三第四兩種在民國二十一年實行負責運貨之後始有之。牲畜收據載有特別不負責之條款，至今仍沿用之。貨主負責之收據計分預付到付記帳三種，而鐵路負責之收據則有「付費方法」一欄，臨時加蓋「預付」到付「字樣之圖戳。至記帳者則不適用負責收據，因記帳運送之貨鐵路例不負責也。

貨物收據乃鐵路製給客商之單據，其性質為對外而非對內者。然貨物之運送，尚須有內部所用之單據，而後卸貨，調車，會計，統計等事乃能有所依據。此貨運通知書或貨票之所由生也。鐵路為節省人工起見，特將貨物收據與貨票作為一種聯合之單據，可以用複寫紙一次填寫完成，以免轉抄之不便。故貨票之內容與收據無異，特其功用不同耳。除貨票本身外，尚有其他各聯，均各有其特殊之用途，茲為分析如次：

單據名稱	聯數	各聯名稱
貨主負責貨物收據及 (本路及聯運)	四	第一聯 貨物收據 第二聯 起運站報局 第三聯 起運站存根 第四聯 起運站存根
鐵路負責貨物收據及 (本路及聯運)	五	第一聯 起運站存根 第二聯 起運站報局 第三聯 起運站存根 第四聯 起運站存根 第五聯 起運站存根
牲畜收據及貨票	四	與貨主負責普通貨物收據 同

貨運通知書或貨票，於貨物起運時，交由車長或押貨司事帶往到達站，并作沿途摘車或卸貨之依據。蓋若無貨票，則何車應在何站摘卸，何貨應在何站卸卸，將均無根據可循也。迨抵到達站時，貨票先作檢點貨物之用，如有多裝或短裝，即可據以追查。如運貨係到付者，即可根據貨票，於提貨時核收運費。所有到達之貨票，均按期由到達站寄交會計處，以便稽核。如係聯運者，尚須由會計處轉送鐵道部聯運處清算股，因聯運會計由清算股辦理也。此外起運站存根與到達站存根二聯均係存站備查，而起運站報局一聯，則係由起運站每日呈送會計處，以備與貨票核對者也。

吾國鐵路之貨運單據

負責貨運實行後，貨物收據之外，另設提貨單一種。蓋貨物收據僅作收據及提貨之用，照例不能轉讓，不能押款。而提貨單則為可以轉讓押款之收據。託運人如欲收貨押匯者，應請發提貨單，以代貨物收據。提貨單之內容與貨物收據相同，惟蓋有會計處處長之官章，并照章應由站長親自填發，以昭慎重。關於提貨單之填發及遺失，後當續論之。

整車貨物之當日起運者，即給以貨物收據或提貨單。零担貨物送站託運之後，無論當日起運與否，一律給以貨物收據或提貨單。惟整車貨物之當日因特種原因（如車輛缺乏，貨未送齊等）不能裝出者，則應給以貨物存場收據，以示存場待運之意。雖貨物未曾起運，鐵路已開始負責矣，存場收據分三聯：第一聯存根，第二聯收據，第三聯報告會計處。迨貨物起運時，乃由起運站發裝運通知明信片，通知託運人來站，繳回存場收據，付清運雜各費，換取負責貨物收據或提貨單，託運手續乃告終結。按貨物存場收據之為用，對於託運人既感不便，而對於鐵路又多費手續。除當日貨未送齊，不得不發存場收據外，他如因車輛缺乏或管在路方之原因，當日不能起運者，似不妨逕發貨物收據或提貨單，以免客商轉來站，託運之煩。迨貨物起運之日，再發裝運通知

書是矣。

### 二、關於卸車及交貨者

貨物運抵到達站後，應發貨到通知明信片與收貨人，以便來站提貨。在今日貨運尚多間接報裝時代，此種通知尚非有十分之需要。他日客商直接托運及提貨，則到達通知書將更見其重要也。貨物卸車時，應由卸車司事檢點。卸車司事往往先由到達之貨票將貨票號數，貨名，件數等項錄入卸車司事貨物登記簿，然後據以檢點貨物。如有短少多裝或損壞情形，應在登記簿內註明，以明責任，而便查究，所有卸車時刻亦須填註，以便與到達時刻比較，察其有無延誤情事。然此亦有賴於站員之忠實耳。貨物已經卸車，如不直接提去者，應交交貨司事保管。交貨司事應將接管之貨物記入交貨司事貨物登記簿，此簿與卸車司事登記簿相若，惟卸車時刻易以交貨時刻而已。交貨司事有此登記簿，則何貨已經提去，何貨尚存棧內，均可一目了然。惜過分批提貨時，簿內無分批填註之專欄，不易瞭然，似有改良之必要耳。

曩時收貨人來站提貨，並無領貨出門證一物，自負責運輸實行，為防微杜漸起見，乃用此式。收貨人須將貨物收據

### 四

或提貨單繳銷，并付清到付各費暨保管費，換取領貨出門證，始能憑證提貨，提貨出門時，出門證由交貨司事或守門夫收回。蓋純為一種防止貨物偷竊或提貨錯誤之單據也。出門證分先付到兩種：凡預付貨物用前者，到付貨物用後者，先付者分二聯：(一)存根，(二)交收貨人領貨出門時持用。到付者分四聯：(一)存根，(二)報告會計處，(三)交收貨人存查，(四)交收貨人領貨出門時持用。到付出門證之所以多出二聯者，因有收費關係也。第三聯交付收門人存查，實不啻運貨收據也。出門證之背面有「領出記載」欄，備分批提貨時記載之用。蓋如分批提取，出門證仍交收貨人保存，至提完為止。故已提之數量不得有記載也。竊按領貨出門證之填寫至費手續，除分批提取者外，各貨均可憑繳回之貨物收據或提貨單領貨，似無另發出門證之必要，其間所省之人工當不在少也。

到達貨物存站保管，各路均有一定之免費保管期限（如京滬滬杭甬路為七日）。逾期即須照納保管費，務須於提貨時繳付。付費時，由站掣給保管費單，以作收據。此單分三聯：即(一)存根，(二)報告會計處，(三)貨主收據是也。

### 三、關於授受及運轉者

貨物既經裝車，即須由站方授與行車人員起運。反之貨物運抵到達站時，亦須由行車人員授與站方。其授受之間，

必須有相當證明書，藉昭慎重，而免糾紛。此貨物授受證之爲用也。授受證分兩種：一爲整車貨物授受證，一爲沿途零担貨物授受證。前者適用於整車，整車零担，及合裝零担貨物。例如某站有整車貨物三車起運，即須備具整車貨物授受證一紙，每車錄列一行，授方由站長簽字。迨將貨車交給車長時，受方由車長簽字，各執一紙，以爲授受完畢之證據，以免他日之爭執。車長簽字時，應檢查車門鉛封或蓬布繩索是否完好，否則應請站方更正，如不克更正，應將其損壞情形在授受證內註明，以免受方負責。反之整車貨物運抵到達站時，應由車長備具整車貨物授受證，在授方簽字，站方則在受方簽字，各執一紙，檢查亦如之。授受整車零担及合裝零担貨物時，亦用此式，惟僅填貨車種類號數起訖站名及零担貨物彙報號數而已。

沿途零担貨物授受證與整車者項目相同，惟每行記零担貨物一批，而非整車貨物一車而已。填寫與授受一如前述，惟此處所授受者乃貨物而非貨車，受方應檢查貨物之件數及狀況，而後簽字，如有損失，應即在授受證內註明，以免代

人負責。沿途零担貨物大都由押貨司事照管，故此項授受證亦多由押貨司事簽字也。

整車貨物每車祇有貨票一紙，沿途零担貨物每批亦祇有貨票一紙，在授受證內整車者每行列一車，沿途零担者每行列一批，故一看授受證，即知有貨票若干，有無遺漏，無須其他之總結單也。獨整車零担及合裝零担則不然。每車祇列一行，但一車之內必有貨票多紙，若僅就授受證觀察，無論車長或到達站站長均不能知共有貨票若干紙，即不能發覺有無貨票遺漏，藉資追究。爲應此項需要起見，故凡裝整車零担或合裝零担之站，對於每一到達站，必須備零担貨物彙報一紙（或數紙），錄列各批貨物之貨票，以便車長及到達站之查考。彙報分二聯：一聯存查，一聯交由車長，連同貨票帶交到達站備查。

沿途零担車供出發站及沿途各站裝運零貨之用，其車內所裝之貨多寡無定。若不預留空位，則中途有貨，將不能裝載，勢必發生困難與不便。爲避免此種中途困難起見，沿途各站有貨待裝者，應於事前電知零担始發站，預留相當空位，與旅客之預定臥鋪相埒。始發站應將各站電報詳爲整理，留出所需之空位，以備沿途各站之裝載，一面填具沿途零担

車知照書，詳列始發站及沿途各站已裝待裝之貨物，以便押貨司事據以裝車，知照書有二聯：一聯存根，一聯交與押貨司事，轉交到達站，呈報車務處。

押貨司事押運沿途零担貨物，從事裝卸，為便利參考統計起見，每一零担車須填造押貨司事報告一份，羅列每批貨物之件數，重量體積，起訖站名，裝卸站名等項，呈送車務處備查。現在此項報告除偶爾用以備查外，似未充分利用。實則用以編製簡明之統計，以觀零担車容積利用之程度，未始非極好之資料也。

#### 四，關於貨物事故者

貨物之遺失，損壞，誤裝，誤卸，誤填等，均稱貨物事故。凡發生貨物事故時，到達站應填造貨物事故報告表，呈送車務處，以備查究，及調查損失賠償時參考之用。報告表分三大部分：一為貨物起運暨到達狀況，二為發現損失暨檢驗情形，三為處理情形暨意見。舉凡損失狀況損失數量以及損失原因，均應詳細填註，以備作賠償之根據焉。

如遇貨物遺失或損壞，貨主認為須請求鐵路賠償者，應由貨主填具賠償請求書，載明何批貨物，損失若干，請求賠

款若干。該項請求書連同貨物收據或提貨單暨發票或價目單等，交由站長轉呈車務處，以便從事調查。一面由站製給賠償請求書收據一紙，以為他日領取賠款之證據。領取賠款時，路方應令領款者填具領取賠款收據，以備存查。

損失賠償之請求應否照准，因須由車務處處內人員調查決定，但貨站目擊貨物之損失情形，知之自較審切，故站長于收到賠償請求書時，應即填造請求賠償損失報告書，詳列調查之結果，說明應否賠償之理由。如應賠償，則擬賠若干。連同賠償請求書暨附帶單據，呈處備核。處內人員得此，不啻多一有力之參考資料，對於決定損失賠償，甚多助益之處也。

#### 五，關於提貨單之填發及遺失者

提貨單為有價證券之一種，故其發行及處理，非格外慎重不可。如站領用提貨單時，首須載入提貨單領用登記簿，載明領到之起訖號及張數。每日發行時，亦應將發行之起訖號及張數記入是簿。故現存之張數隨時可以明悉。發行提單時，并應逐一登記提貨單發行登記簿，藉以明瞭每一提貨單之內容。實則如能將提貨單存根加以變通，此簿似可省去

不用也。

如遇貨主遺失提貨單時，則首應填具提貨單遺失聲明書，加蓋保人圖章，向站聲明，一面照章登報作廢。聲明書填二份：一份存站，一份呈送會計處。收到聲明書後，站長應掣給提貨單遺失聲明書收據，交由聲明人收執。

提貨單遺失之貨物，如欲提取，厥有三法：一為到期提貨，二為押款提貨，三為銀行保證提貨。提貨之有效期間為六個月，如已滿六個月，而無輕萬時，則聲明人之為真正貨主，實無疑義。故到期提貨極為簡易，祇須由聲明人填具到期提貨請求書，加蓋保證人圖章，連同提貨單遺失聲明書收據，送交車站，即可據以提貨。保證人仍負一年之責任，如有糾紛，一年之內唯保證人是問。到期提貨請求書應填二份：一份存站，一份送會計處。

貨主對於貨物，往往函待應用，或性屬易壞，不能久存，若必到期提貨，勢有未能。因有押款提貨及銀行保證提貨二法，以資變通。蓋提單尚未滿期，聲明人是否確為真正貨主，尚難斷言，鐵路為避免糾紛計，不得不令聲明人提出押款或銀行保證狀，以資保障。請求押款提貨者，應備就現金押款，（金額應照提貨單上所開貨物價值運費雜費之共計額

另加三成）暨押款提貨請求書，連同提貨單遺失聲明收據，交由站長，據以提貨。站長除交貨外，并應掣給押款收據，以備提單滿期時，領回押款之用。押款提貨請求書應填二份：一份存站，一份連同押款呈送會計處。

銀行保證狀提貨請求書及銀行保證狀收據，供銀行保證提貨之用，其用法與押款提貨請求書及押款收據相同，惟以銀行保證狀易押款而已。

遇有提貨單遺失情事，應將經過情形記入提貨單事故登記簿，以備隨時查考。

## 六、關於蓬布繩索者

貨物之易為風雨侵損者，若裝以敞車，必加蓋蓬布，繫以繩索，以防損失。蓬布繩索常由數大站保管，小站（或非保管站）之需用蓬布繩索者，必須向保管站領用，故非有相當之報告與紀錄，則彼此領用，勢必紛亂異常，無從稽考。既無稽考，則雖遭遺失，亦必莫由知悉，殊非管理路產之道。是以每一蓬布，每一繩索，均編有號碼，以資識別。凡起運貨物加蓋蓬布運出時，起運站應填具蓬布繩索寄送單，填明發出車次月日，暨每塊蓬布與每條繩索之號數保管站名等

吾國鐵路之貨運單據 最近英國鐵路之概況

項。單有四聯；除第一聯存站備查外，其餘三聯交由車長帶交到達站。到達站經點收并填註收到年月日後，即將第三聯寄呈車務處，第四聯寄交保管站，而以第二聯存查焉。

各站每逢收到或發生蓬布繩索時，應即登記蓬布繩索出入簿。有此登記，則一布或一索是否在站，抑已發出，均可瞭然，而存站之布索若干，亦可於此得之。

各保管站則應根據蓬布繩索寄送單一記入各站使用蓬布繩索登記簿，每布一塊或索一條，佔用一頁，故何布何索

最近英國鐵路之概況

緒言

英國私人企業中，要以鐵路事業為最雄大。投資總額超過一，一〇〇，〇〇〇，〇〇〇鎊，進款額在二〇〇，〇〇〇，〇〇〇鎊以上。

凡百實業與國家經濟上關係之密切，未有如鐵路事業者。蓋鐵路仍不失為主要運輸工具，其業務之興替，受商業波動之影響甚鉅，殆為經濟繁榮之晴雨表也。

迅速，安全，定時，可靠，為業務上之特點。雖貨運數量有大小，旅客人數有多寡，里程有遠近，但鐵路服務待遇

在何站使用，隨時可由此簿見之。

每至旬末，各保管站應編造蓬布繩索旬末報告，呈送車務處備查，此項報告即將每布每索之號數，及現在使用站，逐一填明，俾車務處處長明悉各號布索之所在地，如果不信，可即詢問現在使用站，則虛實立見。此防止路產紛失之善法也。



吳嘉麟

初無歧異。

鐵路運價之廉，無與倫比。當局復用科學方法，實施運輸方法及其設備之近代化。凡確能改善旅客舒適便利娛樂上之計劃，及給予貨商更大滿意之業務，無不樂于試辦。運輸業務，得由增進焉。

客運

彼邦旅客列車速度，開世界新紀錄。廉價車票復普遍推行，故旅客列車不獨速率高，抑且票價廉。

一九三二年，一年內鐵路共載一，一五二，〇〇〇，〇〇〇

○以上之旅客，亦足以自豪而莫能拮抗者。持用休假，遊覽，星期末尾，全日，及半日票旅客，亦不下四三六，〇〇〇，〇〇〇人。

去歲旅行安樂上改遷甚多，舒適程度亦相對的提高。旅客搭在列車上能聽受無線電，任意理髮或沐浴，睡有睡車，餐有餐車，應有盡有。

旅行上各項利便既多復廣，且能適合社會各級人等需要；普通旅客與團體旅行，受鐵路同等之重視。

彼邦鐵路旅行，不獨速率高，安全著，抑且手續簡便。迅速，安全，舒適三者，奉為客運之鵠的。

(一)速率 世界最快列車，首推「艦登海飛快車」。(Orltonham Flyer)該列車每日下午三時五十分由斯文頓 (Swindon)開行，四時五十分到達終點站堡庭登。(Paddington)計行程七七，二五哩，費時僅六十五分，平均速率為每小時七一，三哩。

大西鐵路客車速率在六十哩以上者，每日行駛十二次之多。倫敦東北鐵路及倫敦米蘭蘇格蘭鐵路亦各有五次。

皇歧 (King's Cross) 至愛丁堡 (Edinburgh) 三九二，二五哩區間之夏季「飛蘇格蘭人」(Flying Scotsman)堪稱世

界最長距離之直達通車。茲將一九三二年夏季列車業務列左，以資參閱：

一百哩或以上之直達車計一三九次

二百哩或以上之直達車計一〇次

二百五十哩或以上之直達車計五次

(二)舒適 鐵路對長距離旅客，無不供給必要之舒適。

搭在裝置美滿電光冷熱氣設備之列車上，旅客得自由閱讀書報，舒展身心，隨時進餐，並得臥華麗之睡車。

(三)安全 一九三二年中列車出險僅一次，死亡旅客數祇三人。加以是年一，一五二，〇〇〇，〇〇〇旅客人數為比例，則不啻一與三八，四〇〇萬之比，實為彼邦旅行安全之佐證。

一九三二年旅客行程及進款如左

旅客行程	一，一五二，〇〇〇，〇〇〇次
客運收入	五二，二〇〇，〇〇〇磅
上項數字包括	
月季票旅客行程	三七一，〇〇〇，〇〇〇次



最近英國鐵路之概況

月季票收入	八,四〇〇,〇〇〇磅
工人票旅客行程	二〇三,三〇〇,〇〇〇次
工人票收入	一一七,二〇〇,〇〇〇磅
運出包裹件數	七八,七〇〇,〇〇〇件
包裹收入	六,三〇〇,〇〇〇磅
牛乳	一九四,〇〇〇,〇〇〇加倫

貨運

彼邦鐵路貨運年達三〇〇,〇〇〇,〇〇〇噸,其與國家生命之關係,至深且鉅。站在國家公共運輸人地位上,鐵路供獻運輸史上未有之偉蹟,設鐵路運輸中斷片刻,則全國將受莫大之影響。

一九三二年貨運業務上之改進推廣,最為顯著。機械及設備之近代化,終點站供應及車運利便之改良,主要站點路軌之增敷,號誌方法之改善,俱足以增進速率及效率;而一般貨商,亦得獲較善之業務。

約有二百以上特快貨物列車,全係氣軛車輛及強大機車組成,每夜由倫敦開往其他中心地,翌日即能運達遠如新堡

(Newcastle) 利物浦(Liverpool) 及愛賽脫(Fexler) 等地交貨,無或遲誤。

捷運業務因利便供給日增,亦有長足之進步,鐵路當局在可能範圍內,一再縮短幹線及部外行車時間,期新興之一日運達["One-day Transit"]業務,得觀厥成。

鐵路革新設備,年耗鉅款,甚有重建各大城鎮之貨棧者。移動起重機,石腦油滑車,及電氣器具,構成終點站上必需之設備,機械化車場,早經實施或正在修建中。

「貨櫃」(“Container”)運輸法,方興未艾。現用「貨櫃」已達七,〇〇〇具之多。計運貨運分配中心地,亦逐漸推廣。棧房面積共二五,〇〇〇,〇〇〇平方尺。

接送業務亦逐漸擴張,鐵路一面聯絡公路運輸,一面與輪船航空切實合作,同時擴大接送範圍及區域,因之貨商得享完全運輸之實惠。

一九三二年貨運噸量及進款額如次

貨物名稱	噸	進款額	(單位磅)
普通商品	四一,〇〇〇,〇〇〇	三七,〇〇〇,〇〇〇	〇〇〇,〇〇〇
礦產	三九,〇〇〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇,〇〇〇	〇〇〇,〇〇〇

煤斤煤及 專利燃料	一六一,〇〇〇,〇〇〇	三一,〇〇〇,〇〇〇
總噸量	二四一,〇〇〇,〇〇〇	
牲畜	一二,一〇〇,〇〇頭	
總收入額		七九,〇〇〇,〇〇〇

### 鐵路與公路

鐵路與公路之關係。殆成目前重要問題。立法上若不規定公允競爭基礎，則公路仍獨享優越待遇。最近鐵路當局冀望沙爾脫報告書(Salter Report)製成法案，以調整二大運輸工具間現有不等之待遇。

自一九二八年議會特許鐵路兼營公路運輸以後，鐵路即積極與公路密切聯絡，特別注重旅運業務。合作方式，不外與市政當局訂立協定，及獲取重要公共汽車企業股票二種。一般客商亦同受其利，如公路鐵路間車票之通用，及城市鄉村站點與公路之聯運皆是也。

緣鐵路兼營公路運輸，半為輸送鐵路貨運至目的地而設，半為全程運載特種貨物，鄉村貨運亦藉公路吸收，聚集至鐵路中心站後，交車運轉。

### 最近英國鐵路之概況

有鐵路投資之旅客汽車	一三,〇〇〇輛
包裹及貨物汽車	五,六〇〇輛
馬	四,五〇〇匹
馬車	二九,五〇〇輛

### 運輸與食品價格

遠在五四〇哩外之蘇格蘭牛肉，每日運抵倫敦。進口肉類，由利物浦運送二〇〇哩而達倫敦。專運肉類之隔絕車，各路皆備。但運費僅及四分之一便士。裝運牛乳，則有玻璃櫃，但輸送一鎊牛乳至八四哩之運費，不及四分之一便士。自皮利托(Bristol)至倫敦一一七哩間，每打雞蛋運費，乃不及四分之一便士。每鎊麥粉運行一四二哩，祇取半便士運費。普通倫敦任戶欲得一〇〇哩外之醃肉，每邊需負擔一便士之運費，牛乳亦僅需三便士，茶及咖啡則不過半便士耳。茲例舉一便士之運費品名及距離如左，亦足見食品運費低廉之一斑。

重量(鎊)	品名	運行距離「哩」
五·二五	醃肉火腿	七六

最近英國鐵路之概況

四	餅 乾	一二四
四	乳 油	一二三
四·二五	咖 啡	九九
四·二五	鮭 魚	一二二
一·五	鯊 魚	五三九
六·七五	蘋果沙梨	九九
四	肉 類	一九九
一二·五	番 薯	九三

船塢及輪船業務

彼邦船塢幾全為鐵路所經營，沿海岸線，密佈船塢港口，構成水陸聯運之鏈鎖。

鐵路企業促進國內商埠之繁榮，沙斯愛潑頓(Southamp-ton)為世界最大商船停泊之所，年有一七·〇〇〇，〇〇〇噸貨運，及五五〇，〇〇〇旅客。世界最大浮動船塢即為該埠設備之一。而各項擴充工程如最大回灣船塢，正在進行中。東北沿海鐵路船塢，全部實行近代化；應用新式起重機，及最新運貨器設備。

出口煤斤貿易之興隆，鐵路船塢與有力焉，此等港口運出普通商品及食料類繁，葛林斯勃(Grimaby)赫爾(Hull)物利河特(Tleetwood)以魚業聞名，而加斯頓(Garston)則以木材香蕉著。

四大幹路經營之短程航業，向稱優善。英吉利與大陸，愛爾蘭，海峽半島，人島(Isle of Man)及蘇格蘭西部半島間均有定期船隻，往返行駛。此項「小規模海洋班」(Ocean Liners in miniature)都用特備船隻行駛。對於旅客舒適便利諸端，均惟精益求精，睡眠餐務及其他設備，幾與世界華麗郵船，無分上下。現有船隻共一五一艘，運貨七三，八〇噸。新船亦對有添置。

鐵路尚設置駁船，供旅客上下輪埠之便利。渡船，及列車輪渡，汽車，小船，亦應有盡有。

鐵路經營輪船數	一五一艘
登記淨噸量	七三，八〇噸
船塢港口碼頭：所在地	七八處
水上面積	二·七六六畝
埠頭長度	五〇七·〇九五尺

出口貿易噸量	五二,七〇〇,〇〇〇
進口貿易噸量	一四,五〇〇,〇〇〇

資本及進款

英國鐵路事業在金融上之重要性，可由大西，倫敦東北，倫敦米爾蘇格蘭南方，及首都鐵路之資本收入及資本支出二項數字估計得之。

一九三二二年

資本收入總額 一,一三一,〇〇〇,〇〇〇 鎊  
 資本支出總額 一,一七〇,〇〇〇,〇〇〇 鎊

上項支出超過收入之數，概由公積金項下準備金，養老金，及儲蓄銀行存款等彌補。資本支出項下百分之十為船塢，輪船，運河，旅館等副業投資；而船塢則佔副業中之首要地位。

按鐵路資本都屬一般民衆所投資。保險公司建築友誼會等雖保持鉅額鐵路股票，但半係多數儲戶所委託。故若大鐵路資本，要為小資本家之零星投資，股東總數約有八四〇,〇〇〇人之多。

鐵路投資報酬從未優越，即在一九二三年時純收入亦僅

最近英國鐵路之概況

及資本總額百分之四，三八。爰將最近四年鐵路純收入分列於后，俾便參閱。

年	份	純	收	入	純收入與資本額之百分比
一九二九		四五,八二七,六五	鎊		四·一八
一九三〇		三八,五四四,一一二	鎊		三·四九
一九三一		三四,一六六,六六七	鎊		三·〇九
一九三二		二七,一三七,二三三	鎊		二·四四

鐵路收入逐年減少之主因，要不外公路競爭與經濟恐慌。一九三二年收入較一九二九年短少四三,五〇〇,〇〇〇鎊，惟支出項下節省二五,〇〇〇,〇〇〇鎊，故純收入僅一八,五〇〇,〇〇〇鎊。

設備

英國四大幹路備之完善，實已登峯造極，其有助於復興國內外市場，固無疑也。

為適應社會需求及運輸環境起見，鐵路會從事各項重要建設工程，藉抒失業危機，增進業務效率。此項工程經費來源，厥賴一九二九年進展(借款保證及給予)法案特許之退回客運稅及利息保證一項為挹注。

最近英國鐵路之概況

機車運載噸量，年有增進。迅速運輸為一般客商所需求，強大機車遂應時而興。

車輛方面改進亦多，電光，熱氣，通風，餐車，與卜爾門車(Pullman Car)之設備，俱屬上乘之選。新式睡車匪特舒適，且復便利。

為供應礦產運輸起見，二十噸及較大噸量之貨車逐漸添置，同時積極招徠是項運輸，俾增路收。

自實行路軌改良，裝置有色號誌及自動列車調度機後，行車速率及安全程度，均有增進。

南方鐵路實施世界規模最大之郊外電化行車，往年電化行車擴展至勃利登(Brighton)及佛撒(Worthing)軌道；

單軌路線(包括岔路)	五一,〇〇〇哩
電化路線	一五,〇〇〇哩
幹線上每碼標準軌重	九五磅
標準枕木重量	四六磅
每哩枕木數	二,一一二至二,二二〇根
鋼枕木	五二六,〇〇〇根
揚旗間	一〇,九〇〇所

一四

水槽	一二四具
燈道	一,九〇二條
旅客車站	六,八〇〇處
房屋	五六,五〇〇所
機車：	
煤水車	一二,九〇〇輛
水櫃車	八,四〇〇輛
	共計二一,三〇〇輛
機車總重(包括煤水車)	一,〇二〇,〇〇〇噸
蒸汽執行汽車	一五〇輛
電汽執行汽車	一,六五〇輛
車輛：	
客車	四四,五〇〇輛
客座數量	二,五四四,〇〇〇座
旅客車守車包裹郵件車馬匹及運貨車	一八,六〇〇輛
路有貨車	六五一,〇〇〇輛
容積噸量	七,四四九,〇〇〇噸
維持及更新費	

彼邦鐵路實不惜鉅資勢力，維持路軌車輛之完善。路用材料必經嚴密查驗，始得收用。每段路線日必派員巡察，以策安全。

自白腦油滑車運用以來，養路人員，以及敷設軌道機器，昇置路軌等器具之運送，均感便利，而軌道遂得保持其標準程度。

養路費年達一〇〇，〇〇〇，〇〇〇鎊，每年平均新敷或更換一，〇〇〇哩之軌道，計費二一〇，〇〇〇噸。鋼軌；四，〇〇〇，〇〇〇以上枕木，及一一，〇〇〇，〇〇〇立方碼石子。

試用鋼軌數量逐年增加，迄今已達五二六，〇〇〇根之多。鐵路每年耗鋼二三〇，〇〇〇噸，鐵條，生鐵，鐵皮，等需要亦鉅。

養路費及車輛修理費，約如左數：

養路費(包括號誌) 一五，五〇〇，〇〇〇鎊

車輛機車修理費 二〇，四〇〇，〇〇〇鎊

### 旅館及餐務營業

彼邦鐵路兼營大規模旅館，及約在六〇〇輛之餐車業務。各項設備力事近代化，甚且不惜重金改築者，具有歷史價

值之假期憩休地大廈，近被鐵路購置，改為鄉村旅社。

晚近列車上餐務進步亦速，已有用電氣烹調者。遊覽車及其他尋常列車上添掛小食車及會食車，供應迅速，行旅稱便。

列車餐務之進展，並未減少主要站上小食舖及菜館業務。此項小食舖及菜館時有改建或重行布置者。

鐵路餐務營業範圍，特用數字表示如左

旅館	八〇
餐車	六〇〇
每年餐數	七，一〇〇，〇〇〇
耗費食料數量：	
肉類	一，〇五〇噸
麵包	六五〇噸
魚類	六五噸

### 鐵路材料

鐵路需用材料之鉅，實堪驚人。特別快車機車每行程百哩，約耗費煤斤二噸，而全國現有機車共二一，〇〇〇，〇〇〇輛。鐵路年耗煤斤一四，〇〇〇，〇〇〇噸。數千礦工，得賴生活。鐵路費之輪船，旅館，機廠，以及辦公室內火

最近英國鐵路之概況

爐，亦在在需煤。

鐵路所用材料，都取自國內市場。去年共購磚頭二一〇〇〇，〇〇〇塊，布疋二，〇〇〇呎，及鐵軌二一〇，〇〇〇噸。鐵路多一分收入，實業界即增一分營業，蓋鐵路實為各市場之主顧，購料種類幾達五〇，〇〇〇種之多。茲將每歲購料數量分列於左：

煤	斤	一四，〇〇〇，〇〇〇噸
鐵	器	二九六，〇〇〇噸
木	材	一七，〇〇〇，〇〇〇方尺
石	子	一，八〇〇，〇〇〇方碼
路	軌	二一〇，〇〇〇噸
枕木數(包括縱橫木)		四，〇〇〇，〇〇〇，根
磚		二一，〇〇〇，〇〇〇塊
油	漆	九，〇〇〇噸
制	服	三，八〇〇，〇〇〇碼
油類(燃燒及光滑)		六二，〇〇〇噸

員工福利與教育

彼邦鐵路員工統計五七五，〇〇〇人，每年薪金，約在一〇〇，〇〇〇，〇〇〇之數。

(一)福利 員工福利向為當局所維護。主要站點每有學會，俱樂部，會食堂，酒肆，圖書館，及運動場所等之設置，用以增進員工社會上及娛樂上之利益。

各路復建築房屋，特許員工低利貸款購買。儲蓄制度，亦均採行。鐵路園藝會，係由鐵路資助，並指定園地，僅取低廉之租金。

(二)教育 凡鐵路員工欲增進運輸上經驗及學識者，鐵路無不樂助。大規模教育計劃，早經逐步實施；在教育中心地點，更舉行講演等課業，凡修畢規定課業者，給予商業學士。各路錄用員司標準，以運輸學校畢業為合格。

信號術會計學及其他功課定為員司必修課。講演及辯論學會所以獎勵研究及演說。工務機務人員亦時加學術訓練，並隨時在各地舉行賣貨術之演講。冬季約有二〇，〇〇〇學生。

宣傳

鐵路運輸利便及佈置情形，均藉廣告宣傳，彼邦各報無不刊登鐵路廣告，紀載遊覽，全日，半日遊行之傳單及小冊

，年發數百萬份。

「假日指南」「袖珍良友」等旅行指南書籍，詳敘海濱及鄉村避暑地，高爾夫球場，漫遊，國內外週遊、運動、消遣等等、此項書籍售價既廉，價值復大。尚有印刷品多種，主要各站均有贈送。

圖書招紙，尤多注意，車站堪稱為適宜宣傳場所。各項招紙佈告力求明瞭醒目，廣告全出著名藝術家之手。海濱及鄉村風景畫，成為各站之點綴品，効力之宏，固在意料中。

鐵路對青年方面之宣傳，亦不輕視。除刊印有名列車機車外，並時發行隱謎，明信片，圖書等，亦皆足為教育之一助。

鐵路登載廣告報館

平時招貼占用地位

每年刊發休假及旅行小冊 八，〇〇〇・〇〇〇冊

一，〇〇〇以上

二四六，〇〇〇處

——完——

### 日 光 爐

俄 科 學 家 發 明

蘇聯科學家及技師均注意於利用太陽能力之問題，為研究此項問題計，特在中亞細亞設立一太陽技術研究所，該所已發明日光爐一種，即賴集中陽光之法，提高溫度至一百五十度，以煮水煮菜，該爐構造異常簡單，即尋常家庭亦能應用云。

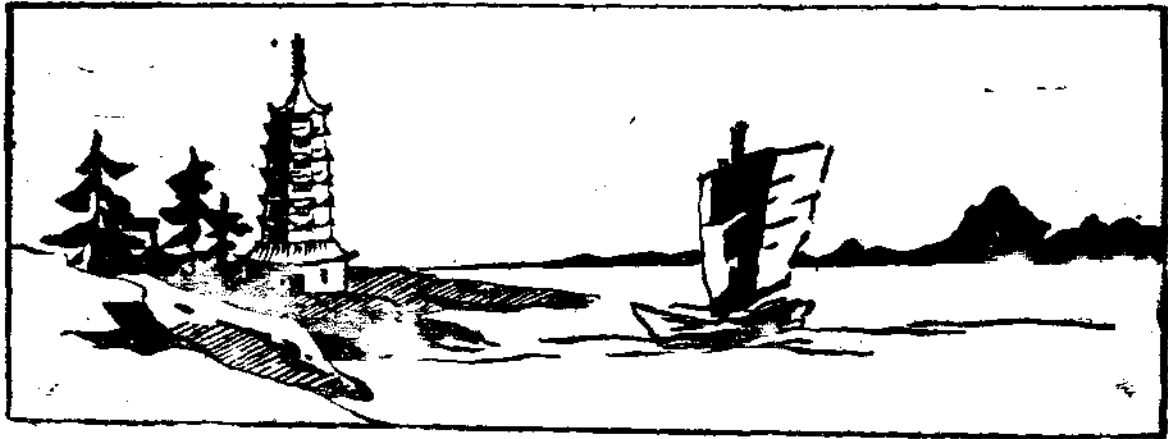
最近英國鐵路之概況



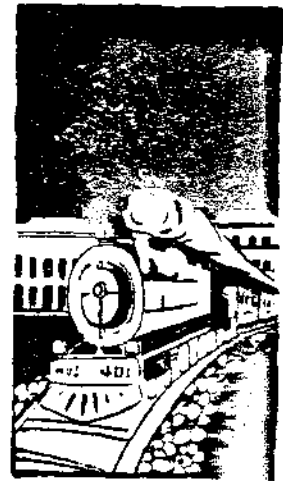
## 歐 美 郵 航 紀 錄

### 「齊 柏 林」之 偉 績

南美與柏林間郵航，頃已造成一世界航空郵件新紀錄，此項事業係由巴西「康多爾」航空公司經營，此公司在數年前為一德國公司所組織，與齊柏林飛船工廠及漢沙公司聯合，結果自阿根廷京城輸出之郵件，於一百十二小時又三十分鐘，即可抵柏林，一「康多爾」飛船於星期四日下午，裝載郵件由阿京出發赴普南伯柯，當抵該地後，所載郵件再由「齊柏林」飛船轉運至弗烈德里胥哈芬，此乃德國飛船由歐至南美常經之路，船行時間僅七十一小時。在星期一夜間達到目的地，由弗城立即改用一漢沙公司飛船，載運所有郵件至柏林，該飛船在某日上午十時餘，安抵京地飛行場，由阿京至柏林之路程，計有一萬一千公里，今只用四日又十六小時三十分鐘之飛行，比較前次紀錄，縮短六小時又三十分鐘，此番飛行成績卓著，且關係歐美間交通，實非淺鮮，公共各方，因之發生無限興趣，蓋此空中聯運事業，所費時間有限，而運輸之郵件實多云。



暹羅之國有鐵路



譯

述

### 暹羅之國有鐵路

熊正璣譯

暹羅之鐵路建設，始於一八九一年，其最初建造者，為由邦可克 Bangkok 至派克南 Paknam 僅十二英哩有半，且為私資建造，經兩年之工程，至一八九二年方實行通車。第一國有鐵路之工程、原係包工、於一八九二年始行着手，因其進展遲緩，政府乃於一八九六年實行自建，四年之間，於一九〇〇年完成由邦可克至高拉脫 Korat 一百六十五英哩。

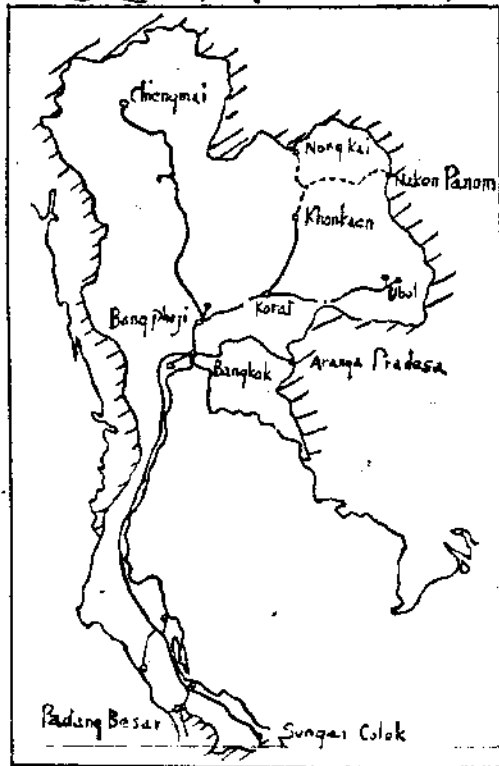
由高拉脫綫北進至度梅 Chiengmai 於一九〇〇年完成自邦勃齊聯站 Bangphai Junction 至洛浦布里 Lopburi 之二十七英哩。上述各綫路之軌距，均照標準安置，但於一八九九年計劃南進路綫時，因可直達馬來羣島，且須銜接暹羅及馬來兩國之米突軌距制度，故一時軌距之

問題、乃不得不有所變更，經專家及長時之討論，已成各路急欲改換，勢所不能。結果議決邦可克以西之未成路線，採用米突軌距，而東北兩部四呎八吋半之軌距，則暫為保留，及至一九一九年全國鐵路軌距劃一之命令，始由政府頒定，一九三〇年四月各路完全劃一為米突軌距焉。

一九〇三年南段綫路已由邦可克築至泊哲布里，Petchaburi 計九十五英里，嗣後逐年增修，於一九一九年築達伯登白沙 Padang Besar 北段綫則於一九〇七年進至弼山路魯克 Pitsanuloke 至一九二二年乃達慶梅，該年一月一日即已實行通車。亞倫雅 Aranya 浦勒得沙 Prades 綫於一九〇八年興工，一九二九年竣工，祇達印度支那 Indo-China 邊界，近年以來，延長綫路，計有自高拉脫分出之烏坡魯 Ubol 支綫一百九十五英里，及最近通車之高拉脫康庚 Khonkaen 綫兩路。

現在該國有鐵路計長一九〇八英里，尙有其他二五〇英里在建築與測量中，此數路綫投資之資本與裝具，為一八五九四八二〇一 Baht (暹幣名) (約等於一六九〇〇〇〇〇鎊，十一

暹羅國有鐵路圖



Map of Royal Siamese State Railways  
 ——— Lines Open to Traffic  
 . . . . . Lines Under Construction

金 *Balt* 等於一鎊。已通車每哩用費，爲一〇二六〇〇 *Balt*，各種價值均未包括，在高拉脫康庚之最後九十六英哩段內，因此鐵路完成在年報編纂以後，一五四八一四四 *Balt*，是用於更換路綫爲米突軌距，所有設備，內包括車站四一〇處，蒸氣機車一七一輛，地士爾式 *Dies* 機車一五輛，地士爾式電力車六輛，客車三〇七輛，貨車三二一三輛，及摩托電車若干。并設有一偉大工廠在麥卡孫，*Makassar* 距邦可克甚近。

在政體變爲君主立憲以前，鐵路原歸農商部管轄，現則隸屬於鐵道委員會，該會有委員十三人，內包括有奉職而行之農商部部長，及鐵道委員會委員長，委任分權制管理與範圍，皆不需要，所有一切事宜，直接歸邦可克總局統轄之。

雖然在此三年內，因受經濟之不景氣，商業減色，但據最近年報稱，（一九三〇—一九三一年）除各種開銷外，仍有純利，但與日本政府鐵路迥異，鐵路常年預算，不能獨立，若有贏餘，均納入國庫，每年純利有六五二九七九 *Balt*，其贏餘可代表投資資本百分之三五。營業之利益，爲七四五一一 *Balt*，其比率爲百分之五四，最後二年中資本與營業數目，載列第一表，其支出實數，列於第二表。

營業總數與去年比較，減少百分之一八·二二，因消耗增加百分之六·五，消耗之增加，係因新增工作太多，故其後款目表示減少（參看第二表）因改換二十一輛標準軌距機車爲米突軌距，并裝置過熱器與 *Caprotti* 閥動機關於六輛 *4-6-0* 式機車上，費用因是稍事增添，

惟因減少燃料與哩程，機務費與維持費則縮少百分之四。

第一表

資本 廣道每公里之資本	Bahat	1930—1931年	1929—1930年
		185,948,581	182,057,614
營業進款	Bahat	63,637	63,536
營業用款	Bahat	16,182,726	19,330,124
營業用款與收入比較	Bahat	8,731,004	8,203,928
營業利益	百分數	83,95	42,44
革新與準備金	Bahat	7,451,722	11,126,196
純利	Bahat	929,743	910,288
廣道每公里收入	Bahat	6,521,979	10,215,908
	Bahat	5,538	6,761

第二表

薪水工資等 總務費 工務費 機務費 其他工作	Bahat	1930—1931年	1929—1930年
		2,320,145	2,350,868
379,490	456,661		
1,959,532	1,983,679		
2,379,319	2,478,031		
1,692,518	984,689		
8,731,004	8,203,928		

木柴爲各蒸氣機車燒用之燃料，每年消耗總數爲四九五七三立方米突，約合三五〇〇〇噸，即每一百輛機車公里需六·七立方米突燃料，按上年七·二立方米突，於七六八四六八。減落百分之四·一四，而列車公里則爲百分之四·二八，（參看第三表）機車公里減少一部之燃料，係由於採用漢歇爾 Henschel 所造之六輛加拉脫 Garrett 式機車，此類機車現駛行於肯哥 Kenoi 高拉脫綫，該路 Pas 段運輸效力，遂增加百分之五十。

貨物噸數減少百分之九·九，貨物收入則減少百分之一六·四二，牲口運輸之不見起色，尤爲更甚，上年運送牲口頭數，爲三五五四七六頭，本年則僅運二八〇五〇一頭，牲口運輸之中，以豬爲最大部份，幾佔全部百分之九三，貨物運輸與牲口運輸之收入，爲百分之五五·二。

其客運之退化，亦甚可觀，運客數減爲百分之一九，雖平均旅程，略見增加，其收入則降爲百分之一六·五，因考之從事引用六輛佛雷斯地士爾 Frichs Diesel 式電汽車之故，以致邦可克附近各綫之車費遂爲減低，同時南段幹綫，因在星加坡快車上用一千匹馬力地士爾式機車，更見經濟，馬來盜 Malayan 錫與象皮之市價大跌，影響暹羅之鐵路收入，故客貨運輸在南段者已屬無望，運輸數目在最後兩年中，列入第三表。

第 三 表

	1930—1931年	1929—1930年
載客數量	5,284,637	6,303,410
客運收入	Bahat 6,668,552	7,763,825
頭等客運總收入	Bahat 6,896,703	8,026,923
平均旅客旅程	50.46	49.12
載貨容積	1,281,853	1,422,681
牲畜頭數	280,501	255,476
貨物與牲口總收入	Bahat 8,940,262	10,859,507
總列車公里	6,066,002	6,337,748
每列車公里運費	Bahat 1.44	1.29

照增加里程計算工人自一六四八〇人，必須增加至一六八六六人。而薪水工資及減少百分之二又四一，所有員工內佔歐洲人一九人，暹羅人一五三三〇人，中國人一二〇四人，印度人一四〇人，及其他國籍者一七三人。在最近十八月內，裁減員司，正在嚴勵進行中。

在南北兩幹綫上，加速度既經發生效力，地土爾式機車行駛快車，又表現佳境，若特別行車，一輛地土爾式機車，復裝置四個汽機，自邦可克至伯登白沙，行駛時間由二十六小時，減為二十二小時，因各路線皆輕疾建造，最大速率，每小時可行四〇・五英里，（合六十五公里）欲求一快速時刻表，殊不能不認為滿意也。新加坡快車載重至四二〇噸於十四輛轉

向車，否則，客車仍甚輕也。

客運之龐大，由於使用六十一輛太平洋式機車，除四輛機車外，餘均為三管機車，尚有十一輛0-10-0式坦克機車，供使駛用，蒸汽工作區間運輸，曳以4-6-0式小機車，通常貨運，則用2-8-2式機車。機車種式頗有不同，係購自英法德美瑞士丹麥等國，內有二輛最近由標準軌距更換為米突軌距之0-10-0式機車，正在駛用，該機車雖為二十年以前所製造，但裝置有 *Lentz* 管閥，故能行駛平軌上拖曳一五〇〇噸貨車，每小時達二十英哩，該機車大小，為最大車軸載重所限制，無論對於暹羅任何機車，祇容一〇·五米突噸，而地士爾式機車，則能增加半噸，

六輛加拉脫式機車，原係計劃以拖五三〇噸貨車，駛行於一公尺距四二公尺高度之坡路，但因北部及東北部各路，係輕軌之關係，其速率并不需每小時超過二八英哩。該六輛機車其總重量級分一一五·五噸，可以堅附八一·五噸，能有四一六七磅之曳引力。雖其軸距為六四英呎，但能行過四·五鍊灣，在高拉脫地方，有修建該機車場之擬議矣。

客車場內，現有頭等車六輛，二等車五輛，及飯車六輛，且有轉向客車共二三五輛，內有四輪車六三輛。皇家專車及大多數客貨車，皆係歇非爾 *Sheffield* 克來文鐵路車輛公司，*Cravens Railway Carriage and Wagon Works* 所製造。新近定製之貨車，則由法國廠家承造，貨車車場規模宏大，計有轉向車二十五輛，及四輪貨車五十輛，概屬鋼製，冰車祇有一輛，



暹羅之國有鐵路

八

車輪中有二十五噸機車起重機四架，汽電車一輛，及囚車一輛。

康庚綫刻下正在積極繼續進行中，據所知現築至北部邊界上之朗開 Nong Kai 地方，由此延長綫西向，已經擬有一條支綫，用飛機測量，意欲在那康潘腦 Nakorn Panon 地方與印度支那麥康 Mekong 綫取得聯絡。其他擬築之路，正在計劃之中，北段幹綫由邦可克至邦勃齊聯站之五十一英哩，即其一也。由此北段幹綫與東北段幹綫，亦即分歧焉。

—完—

### 飛機破紀錄速度

英國飛行家布資曼氏一九三一年於施尼德杯飛行比賽時所成立之

世界紀錄，即每小時飛五百五十公里，今已為意人迦薩納里所打破，聞每小時飛六百二十五公里，但此消息尙未經官場徵實。

# 平漢鐵路管理委員會工作報告

二十二年九月份

## 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
捲烟用紙購運規則 (附四聯運照式樣)	九月一日	規定捲烟用紙購運登記繳稅及一切手續財部爲防止私運起見特咨請通飭各路協助查緝	經將規則及彙項令發車務處轉飭沿路各站一體遵照協助查緝	
額發聯單格式二種	九月四日	規定各路按期填送之各項表單報告一律改用聯單遞送毋須另具呈函以期迅速并自本年九月十日起實行	經將原辦法通飭各處署一體遵照依期實行	
各路擬訂特價時應行詳細查明有關各點	九月六日	該辦法係因貨商遷就水運爲訂定特價慎重起見應先查明各路業務上辦理是否盡善以期改革而資招徠	經將原件令發車務處按照單開各點詳查具復以憑核轉	
來往款項數字一律改用大寫	九月六日	各路呈部文電關於款項之數目字均應一律大寫以昭慎重	通令各處署一體遵辦	
修正貨車運輸通則	九月九日	該通則第三十五條第一項關於捏報貨物處罰辦法仍照原案辦理特修正公布	轉令車務會計兩處遵照	
各路各站陳列懸掛客貨規章及價目表辦法	九月十一日	規定各站應將有關客貨運各項規章表單分別陳列懸掛	經將原辦法轉令車務處遵照辦理	
首都輪渡通車後關於軍事運輸及政府記帳各項辦法	九月二十五日	規定輪渡通車後所有過江費一律核收現款概不記帳并將軍事用品及載運車輛分別加以限制	通令各處署會一體遵照	
鐵路負責貨物聯運暫行辦法	九月三十日	規定貨物聯運互通車輛互通運布繩索以及其他各項辦法自十一月一日起實行	經將原件令發車務處遵照辦理	

本路二十二年九月份工作報告

本路二十二年九月份工作報告

二

續規程	首都鐵路輪渡組	九月十九日部	規定該輪渡之組織與職掌及應設員工之數額	轉載本路第八百二十一	不另
	令			一期日刊	行文

二 工作實施事項：

(甲) 總務事項：

一 關於產業者：

(一) 查勸漢漢段請租面積二十三戶。(二) 繪前門站裕成公司承租第壹拾捌號地岔正副合同圖全份。(三) 繪新鄉站義信公司承租棧地合同圖全份。(四) 繪石家莊中國銀行承租棧地岔道正副合同圖全份。(五) 繪前門站華泰同興德合租棧岔正副合同圖全份。(六) 勘修襄河邊被水冲倒界墩。(七) 訂立合同一份。(八) 編造各站租商承租棧地岔道暨退租棧地岔道注銷合同清冊。(九) 編造本年七八月份棧岔租金押款收照繳核詳表二份。(十) 編造本年八月份收解各段棧岔租金押款月報表。(十一) 核填岔地租金收照叁拾捌張。新商繳租詳表一份。(十二) 編造外段餘地出租增減撤銷清冊二本，附租約壹拾張。(十三) 核填外段餘地租金收照壹百肆拾玖張。核填產字收照伍張。(十四) 填發外段租金詳表玖拾壹張，填發保結叁拾柒張。

二 關於公益者：

(一) 據本路工會呈：「以許州浴池，業於八月十日舉行開幕典禮，曾經呈報在案。關於浴池經費及燃料煤油，亟待需用，請按照規定等級，准自八月份起照給，以應急需。」等情，經將該浴池列入丙等，每月發給辛工洋陸拾元。至所需烟煤，據稱有鍋爐兩座，准予平常月，每月發給壹拾貳噸，冬季月，每月發給壹拾肆噸，均自八月十日開幕之日起支給。煤油一項，照章不發，業已分令會計機務兩處遵照。

(二) 准本路特別黨部函：「以九一八，為我國最慘痛之紀念日，亟應籌備紀念，藉以策勵民氣，請援例撥發補助

費」經當轉飭處會計撥給補助費洋叁佰元。

(三)據機務處呈擬職工加辛考核辦法七項，并新訂陳請單格式，尙屬妥適，業予備案，并將該項辦法及陳請單格式，令發各處室署會，一體仿照，切實辦理。

(四)通飭各處署，嗣後對於呈送各職工加辛升職等陳請單，應遵照本路職工計辛章程辦理，如有不合章程內規定名稱，或辛點起訖者，應先行查核更正，不得違予呈轉。

(五)規定各處所屬各廠段填發職工父母喪免票，應先由各該處於頒發空白票時，自行製就「父母喪專用票」六字印章，加蓋每張票面，再行填發應用，藉資識別，而杜流弊。

(六)據本路工會呈：「長辛店事務所，定於十月十日改選幹事，請派員指導，」等情，當經令派長辛店車務分段長徐維儉，屆時前往監選，并將改選經過情形具報。

(七)本月全路職工計任免二十四人。遷調六十八人。加辛二千一百零六人。獎賞二十四人。懲罰二人。病故一十三人。撫卹一十六人。請假一千二百九十八人。請領免票及優待券者陸百三十一人。外購米運單伍拾件。

### 三 關於衛生者：

(一)前准湘鄂路局函：將重傷急症及須住院員工，送由本路醫院代診。經本路擬定湘鄂路局員工診病住院辦法三項，函復征求同意，一俟復函贊同，即行正式訂立合同。三項辦法，計(1)掛號費，照本路人員待遇，一律免收。(2)門診及住院人員醫藥等費，照本路外診收費章程七折，出診八折，車資另付。(3)前項收費，均以普通藥劑，簡單交換綳帶，及小手術等項爲限。若貴重藥品及注射劑，仍照收實價。

(二)前奉 太都令發急病創傷急救法訓練綱要，當經函詢京滬津浦平綏等路辦理方法，以資借鏡。茲准各路先後函復，已轉發各院所知照。

(三)本路本年衛生醫務會議，遵照 部頒各路舉行衛生醫務會議綱要辦法，於本月十七日，在本會舉行，出席與

本路二十二年九月份工作報告

本路二十二年九月份工作報告

四

列席者，共計廿餘人，由總務處湯處長主席，議決要案伍十三件，業經呈請鑒核備案。

(四)此次本路衛生醫務會議，總務處長提議：「將各院所：用藥雜各費款項，斟酌情形，重行分配，并附表」一案，當經議決：「根據原表通過」茲已令飭各院所，自十月份起，依照該表規定之數實行。

(五)本路車務見習所本屆畢業生，加授保健訓練兩星期，自九月十日起，至廿四日止，所有課程，飭由北平醫院醫師担任。

四 關於材料者：

(一)大部購委會代本會向六河溝煤礦公司訂購生鐵壹百伍拾噸，業由機務工程司楊實南奉 部令驗收，提交江岸材料廠，附具驗收單報請核轉前來。經檢同報單於東日代電呈部備案。

(二)機務處前請就近招商定製水門外殼陸件，經呈奉 部八月巧代電：「准予就近製購，飭將列支預算會計科目訂單副本呈核」。復飭材料課訂購，計需洋壹仟壹百壹拾元，於東日檢同訂單副本，註明會計科目，代電呈 部備案。

(三)本路請購七八兩月油料一案，經呈奉 部八月養代電：「准予如擬訂購；惟煤油一項較三四兩月及五六兩月兩次所購數量，迭次增加，飭即查明具復」。經檢同清表於八五三九號文呈復，說明本路訂購煤油數量，全視需要狀況為轉移。

(四)據工務處呈：「本路沿線道釘，多數銹爛，現在行車改點，加快速率，請訂購螺紋道釘式拾伍萬枚，以資更換，而免危險」。經填具第五八批甲種購料單檢同藍圖呈 部飭購委會代購，早日運漢應用。

(五)據機務處呈：「本路各廠待修機車甚多，并由北甯道清平綏各路收回損壞機車及直達快車之守車，均須添配汽壓表，以便檢查風帆汽壓。此外如水塔鍋爐及機車暖汽機關之汽壓表，類多陳舊，不甚準確，請訂購各項汽壓表共壹百伍拾肆具，以應需用，」經填具第五七批甲種購料單檢同說明書呈 部飭購委會按數訂購。

(六)據機務處呈：「長辛店機廠軋鐵班爲增加併鐵出產，請添購五匹馬力二百二十伏特直流電動機一具，以供軋鐵班在全廠開工以前，及停工以後鼓風之用」。上項電動機，每具約須玖百捌拾元，經電部請示，可否由路就近購用。

(七)工務處請購洋灰捌仟桶，及鋼鐵料柒萬捌仟伍百叁拾陸公斤，以爲修建新樂大橋橋墩工程之用。經填具乙種購料單，註明會計科目及估價呈請 大部飭購委會訂購。

(八)機務處請購六河溝公司生鐵三百噸，以爲修理機車車輛之用。經填具乙種購料單，呈 部飭購委會向六河溝公司訂購。

(九)車務處請購帆布蓬三百床，爲辦理負責運輸之用，并在二十一年度預算項下列支。已電 部核示。

#### 五 關於編譯者

(一)早送本路發行員工乘車證暫行規則草案，包工工人請領乘車証辦法草案各一份，請 大部核示。

(二)呈復 大部，本路遵令核議權節差費情形，并請飭交法規委員會，擬訂各路統一辦法，以資遵守，乞核示。

(三)本路路警棚工保護種植樹木獎懲規則，經呈 部修正備案，令飭各處署遵照。

#### (乙)車務事項

##### 一 擬展長大智門東方岔道：

大智門站，東方轉運公司，久已歇業，所用岔道，自無保留必要。惟大智門站，地勢狹窄，原來僅有正道三股，及站南磅道一股，貨道三股，尺度甚短，存車不多，此次建築貨倉，又復拆讓，致軌道愈形短促。一遇旺月，貨車裝卸，勢將無地存放。即如客車上附掛之郵車，或包車，到站摘留時，亦無容納之地。擬將東方岔道展長，與三陽岔道銜接，俾多容車輛，以利客貨運輸。現已由車工兩處函商，提前興工。

##### 二 較準各站磅秤：

本路二十二年九月份工作報告

本路二十二年九月份工作報告

六

各站所用磅秤，因管理人員，對於磅秤構造原理，多不明瞭，每生不準之弊。致同一數量之貨，往往在起運站，與中途站，或到達站，所得之重量，相差甚多。聯運貨品，更因之每起糾紛，迄無完善辦法。現經大部採用度電衡器局，應用砵碼較準辦法，令飭各路遵照，業經轉飭所屬。一俟領到砵碼，即就各大站實行，徐圖推及全路。

三 注意輪箍檢驗：

查車輛之輪邊摺緣，各有一定限度。倘磨損逾度，則效能盡失，易肇危險。按本路規定輪箍邊厚，以三十公厘，摺緣以二十三公厘，為最小限度，年來本路財力不充，配件缺乏。所有各種車輛輪箍，已至最小限度，甚有在此限度以下者。若按照路章規定，嚴加鑒別，則廢置車輛，為數必多，運輸無法維持。根本解決辦法，自非添購輪箍，別無良策，在新輪箍尚未購到以前，擬將磨損過度者，暫行移裝於石碓牲畜等車，勉為應用。至客車，混合車，仍應依據規章，特別注意檢驗，以免危險。爰於本月上旬令行各段遵照。

四 議定平綏租用壞車辦法：

平綏路提議租用本路壞車，經與商定租車辦法五條如下：(一)平漢路就現有小修壞車，撥交平綏五十輛，計一千五百噸，歸平綏修繕駛用，自交車之日起，以六個月為修理期間，免收車租。(二)前項車輛，經平綏路修用期滿後，如欲繼續留用一部，或全部者，應付平漢車租每日每噸洋二角，按旬結算一次，不得拖欠。(三)租用期間，以一年為限，如欲續租，屆時另行商議。(四)平漢遇有特殊情形，需要前項車輛時，在交車六個月後，得隨時收回應用。(五)前項車輛，平綏路應沿用原有車號，不得變更。在平綏路駛用，以迄交還平漢時，如有損壞，概由平綏路担任修理，至能行駛為度。等辦法，議定後，即於九月十四日，由平綏路派員在長辛店將前項車輛接收過軌。并據長辛店車務總段長抄同車號呈請備案，復分抄機務處存查。

五 展長十二次車在大智門停點：

查漢口四站，以大智門客運爲最繁，原訂十二次車，停大智門時間過促，致旅客爭先恐後，秩序紊亂。玉帶門截，客運清談，停點乃有三十餘分之多。故將玉帶門停點縮減，移增於大智門站之停點，計共有四十五分之久。站長補短，在玉帶門站，既不虛糜時間，在大智門站，復可便利旅客，而於全路行車時刻，亦無妨礙。此項新訂時間，已於十月一日公布實行。

#### 六 擬展長王化堡三股道：

王化堡站，爲怡立中和兩礦煤出口站，每年約運銷六七萬噸之譜：每列車組織長度，皆在二百數十公尺。該站原有裝卸煤焦之三股道，僅有一五四公尺，實屬不敷應用，勢使每次列車停站，均須延至道岔警木以外，並須將一部份卸載於三股道西邊。倘有列車交會，更須停止起卸，往返讓道，極感不便，抑且延長時間，虛糜車輛，稍有不慎，易肇危險，茲經該站長李琳，根據上項理由，提請彰德段行車保安委員會，十二次會議議決，呈請將三股道提前展長前來，已由車工兩處飭段勘估繪具圖說，呈候核辦。

#### 七 土硝比照智利硝收費：

近有長沙溶湘公司等，以豫產土硝，品質不在智利硝之下，用途頗廣。請減按五等貨收費，以便採購運湘推銷。當以土硝在貨物分等表上，并未列舉，除一面據情呈一部核示外，一面飭屬查明，凡持有財部運照，手續完備者，暫准比照智利硝，按四等貨，核收運費。

#### 八 續減小麥運費：

本路沿綫運麥，前經呈准 大部，按普通運費，六折收費，至本年九月底止。近據各麪粉廠商等，要求繼續減價，經查明目前各地產麥，仍難暢銷，確有繼續減價必要。已據情呈 一部，請自十月一日起，繼續按六折收費。

#### 九 擬修復黃河北岸車站：

此次黃河水災，將本路黃河北岸車站，房屋沖毀。所有執事人員，均暫在蓬車上辦公，以維現狀，修復站上房屋



本路二十二年九月份工作報告

因爲刻不容緩之事。已由車務處，令鄭州段長，會同工警兩分段長，詳勘基址，按照實際需要。并據擬就車站毗連之處，添購民地一段，修人行便道，及運貨路各一條，繪具圖說，轉呈前來，正在審核，以便早日興工。

十 貨物運輸情形：  
本月貨運，連同軍用物品，共計貳拾萬零陸百伍拾陸噸，平均每周伍萬零壹百陸拾肆噸，較上月肆萬柒千肆百貳拾壹噸，增貳千柒百肆拾叁噸，約合百分之壹百零伍又柒捌，茲將貨物種類噸數列表如次。

煤	123,178 T	08 T	19,259 T	2,630 T	23,374 T	32,035	200,656 T
鹽							
雜							
軍用品							

十一 軍事運輸情形：

本月除軍用品叁萬貳千零叁拾伍噸外，計開兵車壹百零陸列，平均每周貳拾陸列又伍，較上月每周拾肆列又貳，增拾貳列又叁，約合百之壹百捌拾陸又陸二。軍用品，平均每周捌千零零捌噸又柒伍，較上月每周捌千壹百壹拾貳噸，減壹百零叁噸又貳伍，約合百分之壹又叁肆。茲將車次部隊番號，列表如次。

第五十七軍	三十六列
第一〇六師	十一列
第八十四師	十五列
第四十二師	十列
第三十二軍	二列
補充第四旅	四列
獨立第四旅	一列

河南保安隊 二列  
 第五十八師 九列  
 第六十七軍專車 一列  
 蒙旗宣化使專車 一列  
 第二十九軍 九列  
 第十七軍 五列

十二 本月營業收入。

本月四星期間，收入共計壹百伍拾肆萬玖千壹百捌拾叁元肆角陸分，平均每周叁拾捌萬柒千餘元，較上年同月每周肆拾萬零柒千元，減壹萬捌千元，約合百分之四又四五，較上月每周叁拾萬零柒千元，增捌萬元，約合百分之二十又六八，茲將本月收入，分周列表如次：

第一星期	自九月五日至九月十一日	叁叁叁，貳陸柒。陸零
第二星期	自九月十二日至九月十八日	肆零叁，玖柒陸。玖肆
第三星期	自九月十九日至九月廿五日	肆零柒，伍陸伍。陸壹
第四星期	自九月廿六日至十月二日	肆零肆，叁柒叁。叁壹
共計		壹，伍肆玖，壹捌叁。肆陸

(丙)工務事項：

一 油飾第三總段內各站號誌：

本路二十二年九月份工作報告

本路二十二年九月份工作報告

一〇

查該總段內各站號誌，據車務處呈稱：年久失修，顏色退落，亟應一律加以油漆，以資整齊，而利行車。經飭段估計，共需工料款貳千肆百柒拾叁元貳角叁分，業已核准，飭段興工。

二 籌建黃河北岸正式票房：

查黃河北岸車站公事房，前被河水沖毀，先暫用頭二等車及棚車，旋租用民房，為員司辦公之所，均極感不便，且不足以壯觀瞻。經呈部修建一正式票房，估計工料需款伍千玖百元。

三 建築新樂橋工程處臨時辦公室：

查現籌建新樂大橋，為慎重工程起見，由工務處派員常駐該地指導，而該地距站過遠，深感不便，是以建一臨時辦公室，俾便員工常川駐宿，指導工作，經估計工款捌百陸十元。

四 添建蒸木廠停放車輛軌道：

查該處軌道，只能容放車輛一百三十餘輛，現擬再容二百輛，約添軌道一千五百尺，挪用三官廟長台關兩站岔道備用材料。不敷之數，由工段補湊，需工款叁百元。

五 建築彭家灣站驗車匠房舍：

查該站向無驗車匠房舍，驗車匠工作，甚感困難。經飭車工兩處會商修建，并呈部備案。現已撥工料款叁百陸拾叁元貳角玖分，飭段興工。

六 翻修徐水盛工段四十四一四十二棚屋頂：

查該棚工房屋，建築已經三十餘年，早已破碎，每值陰雨，滲漏不堪，甚且爐灶亦浸水中，亟應翻修，以利辦公。現已核撥工料款捌百貳拾肆元貳角叁分，飭段興工。

七 保定車站新鋪粗琢鑽石：

查該站南北兩段，向未鋪築，時見坎坷，雖常用煤渣填補，而屢填屢壞，一遇霖雨，即積水泥滓，於旅客上下，頗感困苦。現擬一律鋪砌粗礮石，并撥款貳千柒百元，飭段興工。

八 各項工程進行狀況：

- (一) 建築駐馬店南開口外路綫兩旁刺絲工程，(已於九月二日完工)。
- (二) 代建高村橋滯縣間小橋三座工程(已於九月三日完工)。
- (三) 信陽機車廠後柵門上開關便門工程(已於九月五日完工)。
- (四) 更換孝感站水櫃工程，(已於九月十日完工)。
- (五) 添建磁州站花園刺絲圍牆工程，(已於九月十三日完工)。
- (六) 江岸蒸木廠鋪設停放車輛軌道工程，(已於九月十九日完工)。
- (七) 修復祝家灣站二三兩股道工程，(已於九月二十三日完工)。

#### (丁) 機務事項：

- 一、取締鐵甲車之配掛與行駛速率：  
查鐵甲車之組織，向以探道車居前，砲車第二，機車反居其三，以致司機人等，不能向前瞭望，往往發生軋斃行人及其他情事。現為尊重人命，維護安全起見，特函鐵甲車司令，轉飭各鐵甲車隊，嗣後除軍事行動外，平時在路行駛，應將機車改掛列車之前，或改掛探道車之後，砲車之前，以便瞭望。至機車行駛速率，倒行時，每小時不得過四十公里，進開位時，不得過十五公里，以免危險。且為便利公務起見，鐵甲車司機人廠時，應聽廠首指揮，以專責成。
- 二、改換風機廢汽管位置，以免汽缺閥門堵塞：

## 本路二十二年九月份工作報告

一二

查本路第六零號類機車，汽缸汽閥出入口，輒有膩質堵塞，必須拆卸種種機件，方得清除。考堵塞原因，實係風機排汽管位置不適當所致。良以該管與汽缸排洩汽座相聯，其排汽出路，除烟囪外，遇閉汽門時，亦能轉入汽缸汽閥，於是烟櫃灰塵，隨之吸入，在汽缸汽閥之內，與汽缸潤油，合成一種膩質，減小其出入口，以致影響機力，故此項排汽管，急應設法改良。經飭機務處詳加研究，將排汽管與汽缸排洩汽座隔離，引之遷入烟囪，并繪圖函飭各段一律採用，頗收成效。

## 三、擬定客貨車輛外部零件保管規則：

查邇來本路車輛，時常發生外部零件被竊情事，不特修補艱難，有碍車輛周轉，且恐偶疏覺察，致肇行車事變。經飭機務處會同車務處，擬訂本路客貨車外部零件保管規則，關於車輛停站，在途，起點，到達，沿途增掛，與沿途甩下之保管方法，以及零件被竊後之責任問題，與處理辦法，均經詳明訂定，一俟呈奉 核准，即由車機警三方面，分飭所屬，切實辦理，將來車輛外部零件被竊情事，自可減少。

## 四、規定司機升火消用油煤獎懲單：

查機煤機油，全路年耗鉅萬，為行駛列車之主要材料，自應嚴加限制，分別獎懲，以資樽節，而免虛糜。前經訂定司機升火使用機煤機油獎懲規則，通飭遵照在案。茲復飭由機務處規定消用油煤獎單，及用油油量懲罰單，載明機車，號數，職務，姓名，冊號，及每公里標準量數，函發各段，按月彙填送處，以憑核辦。

## 五、本月修車成績：

本月修車成績 茲分週表列如左：

車			客			機			通車日期
江岸廠	鄭州廠	長辛店廠	江岸廠	鄭州廠	長辛店廠	江岸廠	鄭州廠	長辛店廠	
二一	八	二二	四			123	54		第一星期 九月四日至 九月九日
二一	八	一七	五			204			第二星期 九月十一日至 九月十六日
二五	八	二〇	三						第三星期 九月十八日至 九月二十三日
一九	一〇	二三	五			532	209	505	第四星期 九月廿五日至 九月三十日
二〇二			七四			六			總計

(戊)會計事項

一、部令限期編送二十一年度決算總表：

部令，以准國府主計處函知，「各路二十一年度決算總表，限本年九月三十日以前，編齊彙送。」飭將該年度決算，從速編齊，依限呈候彙轉。遵查本路帳目，歷年迭受，異常紊亂，自軍事影響經上年核結舊帳後，始行就緒，現在甫經結至二十一年十二月份止，正在趕辦半年決算各項統計表，其自二十二年一月以後帳目，亦正在督飭趕

本路二十二年九月份工作報告

本路二十二年九月份工作報告

一四

結，所有二十一年度總決算，自須將各帳完全結束，方能核編，主計處限送日期，在本路特殊情形下，殊感迫促。除一面通令各主管處，迅將二十二年六月以前各項未報銷帳單，限九月內一律造齊，逕送會計處彙核辦理外，一面將勢難如期呈送情形，呈復 大部，請予轉函查照。旋奉 部令，准展期至本年十月底止，遵已轉飭依限趕辦。

二·編送統計年報年度決算及月份計算書：

部令催送二十年份會計統計年報，暨重編十八年份年報，又二十年度下期決算，及各月份預算書等項，均經遵令分別趕編完竣，分呈 大部彙核。

三·編送十九年份全年結決算各項計算書表：

部令催送各項統計，經飭會計處將應編十九年份全年結決算各項計算書表，按照 部令指示，暨部派查帳員指導更正各數彙結，分別編製完竣，業已呈送 大部彙核彙編。

四·部令催送二十一年份會計統計年報：

部限本年九月中旬，將二十一年份會計統計年報編齊呈送，為期已促，經飭會計處分別函促各主管處，并檢送表式，剋日查填，以便彙編呈 部。

五·撥付料價：

甲·續解各項料款：查本路應解各項料款，前曾籌解伍萬餘元。茲又續經籌措，預解信昌洋行壓氣打帽釘機第二次撥解價款，計洋玖千叁百元，又解還部墊由北寧讓購怡和枕木尾款，計洋叁萬捌千壹百肆拾肆元玖角伍分，兩共肆萬柒千肆百肆拾肆元玖角伍分，於本月庚日，交由農工漢行，匯解 大部核收。

乙·籌解第二次軌鈎車輪價款：查 大部代購軌鈎車輪一案，業經本路將第一次應解價款，於本年七月匯解在案

。茲復於本月養日，將第二次應解價款，計洋壹萬伍千元，交由鹽業銀行匯部核收矣。

六·部飭償還泰康慎昌鮑爾溫積欠料款：

部令以本路積欠美商泰康慎昌二洋行，及鮑爾溫機車廠料款，已由部與該商等商妥整理辦法，飭自本年十月一日起，由路按月撥還五萬元，自應遵辦，業經呈復鑒核。

七·規定北段料價，應憑單付欸辦法：

查北平材料專員室，向平津各商，訂購各項材料，往往於收貨後，即商由北出納課付款，一面將應造送之發欸單，隨意稽延，致北課懸帳，日益增加，如此付款，實於會計手續不合。業經會計處函達總務處，轉飭該室遵照，嗣後關於付給料價，應於收貨後，立即造具發欸單寄漢，送由會計處轉寄北課，以憑付款，而符手續。一面飭知北課遵照辦理。

八·規定南北兩出納課造送各項單表劃一辦法：

查南北兩出納課所造各項單表等件，格式歧異，殊不一致。會計處為劃一起見，特定應行分別取消及改用辦法七項，分令兩課遵辦，以資一律，而省手續。

九·擬訂「整車貨物重裝費」收取核銷辦法：

查整車貨物，有由商人自裝者，有由鐵路雇夫代裝者，惟每因裝載不良，被中途站發見，摘下原車，重裝掛運，所有重裝費用，自係一種糜費損失。各站對於此項費用，均祇在 SA34 上，按一裝一卸列報，有僅填註重裝第某號車字樣者，核對極感困難。會計處為免除損失，便利稽核起見，擬定嗣後遇有此項事件發生，其由鐵路代裝者，應由經辦員司負責，予以相當處分，如係商人自裝者，其重裝費用，應由重裝站電知到達站，向商人如數取償，剋日寄至重裝站銷抵，按月呈報各管總段，彙轉檢查課核銷。已將上述辦法，轉函車務處酌奪辦理。



# 旅 客 注 意

添設漢口北  
平問事處兼  
售客票廣告

宗旨  
售票  
特點  
優待  
地址

隨時承詢關於旅行上一切事件並發售客票預定座位便利旅客為宗旨  
本路快車票及各路特別快車聯運票  
特別快車床位票  
尋常快車聯運票  
預定房間先期售票詳答旅客質疑手續簡便並無擁擠之虞  
每購頭等或二等票一張附送袖珍旅客須知一份  
漢口特二區一德街本路車務處內電話一四七八號  
北平東長安街平漢路駐平辦事處內電話東局四八五號

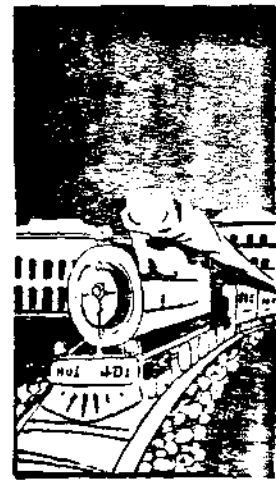
為發售漢口  
橫店間乘車  
減價票廣告

車票種類  
特別便利  
發售日期  
發售地點

此票係裝訂成冊分十張及廿張兩種十張者按八五折廿張者按七折收費  
轉用此票者除特別快車須別付快車加價費外無論何次列車均可乘坐  
二十一年九月二十一日起開始發售無論星期放假等日均可隨時購用  
本市特二區一德街三北公司隔壁平漢鐵路車務處內問事處



大事記



# 大事記

## 本路二十二年十月份大事記

一日

本路大智門車站，客運較繁，十二次車在該站僅停二十五分，以致時有旅客，爭先登車，秩序紊亂情事。經車務處設法改善，自本日起，就原定玉帶門站停點鐘點內，移撥大智門站，俾該站展長停點時間，旅客得以從容登車。

本路運麥，按照六折收費辦法，經奉 部核准，自本日起展至明年二月底止。

本路車務處警察署，各派職員二人，附護路隊一班，組織平漢鐵路巡查隊，每月上路巡查一次，以二星期為限，自本月份起實行。

二日

奉部令嗣後如遇他路司機，在本路駕駛列車，必須派人引導，以策安全，轉令車工機三處遵照。

本路職工因父母喪回籍，請領免票，概以三等票為限，通令各處轉飭遵照。

三日

奉部令以後關於軍事運輸，務須嚴厲執行軍運條例一切規定，不得玩忽，轉令車平鄭三處屬遵照。

四日

部頒鐵路負責貨物聯運暫行辦法，經令發車務處遵辦。

車務處警察署會擬取締無票軍民乘車暫行辦法八條，經核准施行。

五日

奉部令嗣後如有挪用款項之處，先行呈部按照法定程序辦竣轉賬手續，方得動支，轉令各處署遵照。

奉部令抄發鐵路與公路聯運大綱，轉令車務處遵照

添修確山站三股道，以利行車。

本路捐助上海交通大學圖書館洋五百元。

六日

奉部令知杭江湘鄂兩路，籌備加入國內貨物聯運，轉令車務處遵照。  
部令規定公用腳踏車，准按照各機關運輸乘坐之汽車辦法，比照運送公用物料運費之例，核收半價現款運送，轉令車會鄭平四處知照。

七日

部令規定各站轉遞部電辦法，轉令總車平鄭四處遵照辦理。  
令發聯運處所送聯運運費計算辦法，轉飭車會兩處遵照。

九日

奉部令規定輪渡貨物過江費爲六等，及輪渡票價，轉令車會兩處遵辦。

十日

本日爲國慶紀念日，放假一天，上午十時全體員工在車務處大禮堂，舉行紀念。

十二日

通令各處署會，嗣後如查明有冒領差飯費房租，或浮開報銷等情事，應據實呈會嚴懲。  
奉部令發國有鐵路與國營招商局聯運辦法，轉令車務處遵辦。

本路救濟信陽站水荒，准用連井辦法。

十三日

奉部令發聯運貨物運價遞遠遞減辦法，轉令車會兩處遵辦。

大事記

四

十四日

通令各處署，嗣後各該處呈會文件，如有附件者，須附呈二份，以便分別存轉。

十六日

自本日起本會各處處長署長，應於每日上午九時，下午三時以前，將各該處署本日事病各假，及遲到曠職員司姓名人數，列表呈會備查。

通令各處署，仰根據整理法規清單所列提案，從速擬具詳細意見及草案，以憑呈部核辦。  
電飭各處署會，廣續編送七月至九月之行政計劃。

十八日

奉部電首都輪渡通車後，京滬路之南京站，津浦路之浦口站，均列為聯運站，轉行車會鄭平四處知照。

通令各處，轉飭各職工，往來各站，務必佩帶服務證，以資識別。而免誤會。  
規定取締病兵辦法三項，令飭總務處及警察署，飭屬一體遵辦。

二十日

准聯運處函知，各路所用過軌車輛，應行登記之車輛交付通知書，於十一月一日實行負責聯運之日起，一律改用中文填註，逕寄清算股清算，轉令車務處遵辦。

二十一日

令發修正公文稿面式樣，轉飭各處署俟舊稿面用完時遵照辦理。

二十四日

首都舉行二次鐵展，本路特設專館，業於雙十節開幕，本日由車務處呈報經過情形，經指令准予備案。

二十五日

通令各處署，轉飭所屬，本年各處工友赴石運煤，一律由各直屬首領，先行填具請領免票陳請單，逕送庶務課查核填發運單及免票，以資迅速，而昭慎重。

二十六日

修復黃河北岸石堤，由本路主持辦理，業經豫省府轉知河務局，本日特將經過情形，呈部鑒核，并令飭工務處鄭州辦事處知照。

奉部令負責貨運，如有損失。規定自站收到賠償請求書之時起，限於二十日以內賠償，不得遷延，經轉令車會兩處遵照。

聯運處函送各路辦理負責貨物聯運站站名單，轉發車務處查照。

本路員工服務證業經製就頒發，本日特令各處署，所有內外員工兵警夫役原佩符號，一律繳呈註銷，惟內部員司銅質證章，仍准照舊佩用，同日呈部鑒核，並函沿途各駐軍飭屬協查。

遵令造送上海漢口間水運來往主要貨物表，呈部鑒核。

二十七日

奉部令規定嗣後各路對於聯運報單內，所書起訖各站之站名，應一律改用中文，以利清算，轉令車務處轉飭各站一體遵辦。

規定本路保護押運機煤辦法，及四聯單格式，令發總車兩處，及警察署遵辦。通令嚴禁本路員工任意轉賣冬煤。

二十八日

本路與平綏路商定聯運蒙茶減價辦法，加入大同一站，及茶末一項，奉部令照准，經電知平綏路局，并轉令車務處知照。

三十日

奉部令本路車務路警人員之救急訓練，展緩兩個月，期滿後仍應舉辦，經轉令總車兩處，及警察署遵辦。

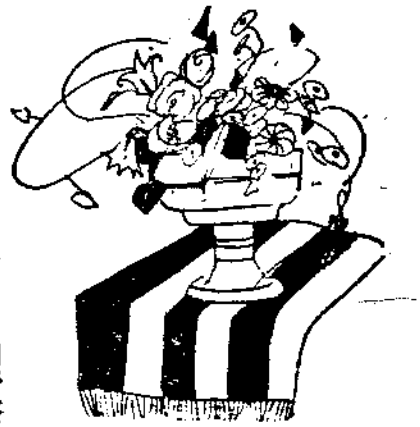
三十一日

准漢市府函知本路度量衡檢定分所，派員檢定各機關度量衡器，經轉令各處署查照。車務處訂定本日夜二十四時，清查全路車輛，通飭各總分段長，督飭所屬一體遵辦。

完



路務會議紀錄



# 紀 錄

## 平漢鐵路管理委員會第八十二次路務會議紀錄

時間 二十二年九月三十

日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 何競武 吳國良

侯士綰 王金職

關祖章 湯敏時

黃兆桐 薛 鍊

周 森 卓 宙

蕭開叔

張紹元(勞可遠代)

蔣公毅 沈之準

梁 園(惲炳炎代)

盧榕林(張百培代)

主席 何競武

紀錄 王龍飛

開會如儀

甲 討論事項

(一) 鄭州協豐公司所欠地盆租款，逾限已久，仍無繳付誠意，應如何辦理案。

委員會交議

議決 再函六河溝礦限十日內答覆，所欠租款，限一月

內清償。(總會兩處會辦)

(二) 據本路工會長辛店事務所呈擬工友二年加辛呈送陳請單

辦法，請公決案。



委員會交議

議決 仍照原定章程辦理(總務處辦)

(三)據車工警地各段，會同擬定減輕前門等站地租標準，應否一律照准，請公決案。

委員會交議

議決 照所擬減租標準，先行報部請示，俟核准後施行

。並照整理產業設計委員會前於七十七次路務會議，提議解決前門等站欠租辦法第二項，切實嚴追辦理。(總務處辦)

(四)本會醫務會議衛生課及江岸北平醫院提議，擬請准予出診醫師，乘坐特別快車，以免延誤一案。應否照准，請

平漢鐵路管理委員會第八十三次路務會議紀錄

時間 二十二年十月二十一日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 何競武 周鍾岐 關棠 卓宙 張紹元

陳己 王金職 關祖章 侯士綰 吳國良

梁永璋 湯敏時 蕭開叔 周森

列席人 梁園

公決案。

委員會交議

議決 1 非因確有重病經主管首領電報者，不得出診。

2 嗣後如因行車事變，碰軋重傷，經主管首領發電請診者，准乘特別快車。(總務處辦)

乙 臨時提議

(二)本路為實行保健訓練起見，應函擬訂「本路施行保健辦法」，及「保健人員服務條例」，以資遵守，而利推行案。

主席提議

議決 交總務處妥慎擬訂呈核。(總務處辦)

主席 何競武

紀錄 王龍飛

開會如儀

甲 討論事項

(一)據總務處擬訂保護押運機煤辦法，及四聯單式說明，應否照辦，請公決案。

委員會交議

議決 如擬試辦。(總務處辦)

(二)據南洋兄弟烟草公司，及中發存等，請將欠繳房租，由路欠借款項下扣抵一案，應如何辦理，請公決案。

委員會交議

議決 抄發清單交由車會兩處會同清查，妥擬解決辦法

呈核。(總務處辦)

(三)據總務處產業課，及周律師簽復，關於漢口義品銀行，經售萬順公司分金爐江邊ABC各段地畝付款經過情形

十月二日 總理紀念週 何委員長演講詞

今天紀念週人數較多，但仍未見全體參加，下次應由各股長負責督率到會，幸勿怠忽。本人此次到路，將及兩年，對於局內局外，感觸甚多，本路承歷年殘破之餘，整理之端千頭萬緒，兩年來自問並沒有具體的整理計劃，不過有一文錢就做一文錢的事，逐事逐處節節改進，結果雖然得到一點進步，決不能算作有計劃的整理。就本路現在的環境，如果要本着大的計劃，積極整理，當然是事實所不許，但是長此枝枝節節的做去，終究不是辦法，本人常就本路情形仔細研究，覺得「制度不良」四字，實在是本路受病之源，因為制度不良，所以管理不能得法。力量也不能集中，現在要求整理，必定要從改良制度入手：例如長辛店

，及解決辦法，應如何辦理，請公決案

委員會交議

議決 先由會計處接洽，再會同總務處產業課妥擬解決

辦法呈核。(總務處辦)

乙 臨時提議

擬將林務室改為農林事務所移駐李家寨辦公室

委員長交議

議決 辦法照案通過，仍用林務室名義，並將該室所有

人員移駐李家寨辦公。(總務處辦)

有三千工人，大廠佔一千三百餘人，人數不爲不多，但是他的工作能力，經專家考查，認爲現在的工作成績，實在只做到機器力量百分之二十五。譬如一個打螺絲釘的機器，看他的力量，可以每日做一百個，而現在只做二十五個。研究他能率減少的原因，自革命成功以後，工作時間由十小時減爲八小時，固然亦是一種重要原因，但是最重要的，還是制度不良。從前全廠除廠長以外僅有三個工程師，這們一個大廠，靠四個人來管理，當然照顧不到，管理的方法不嚴，員工又不能開誠相見，結果遂弄到不能管，不敢管。工廠到了這種地步，工作焉能滿意，所以我到路以後，即請王處長兼領廠長，切實整頓，隨後又請了曾任本路局長機械專家李維國工程師，來當廠長，並添派了幾個工務員事務員，分科管理，把廠的組織完全改造，一面施行計時考工制，每一工作，規定其應需工數，如果能在規定工數以內完工，仍照規定工數給資，所以每人如能多做工作，即可多得工資，實行以來頗收成效，從前每月僅能鑄鐵十噸，現在能出四十噸，從前修理機車鍋爐，每個需二千工，現在僅須六百工，從前修車所需配件，往往供給不上，沿路各機車房，時時懸工待料，現在已能供應全路需要，這是辛店一廠的情形。江岸的廠爲本路第二個廠，廠長多來克技藝頗精，我也派了柏工程師幫他整理，工作成績亦屬不惡，這可以見管理之重要。還有一樣，就是工作不能集中，這也是制度不良的關係。本路除機廠以外，工務車務，也多設有修理廠，如油漆翻砂木工等等，機廠有的，工車兩廠也有，工務修理廠，掌修理房屋家俱道尖道叉揚旗號誌等事，車務碎修廠

年費約二十萬元，但是細核起來，恐怕修理的費用，比買新的還多。北平工務段，現有工人八十餘，專管修理本路北平的房屋，公家每年要化好幾萬塊錢，並且北平的工人，有時還許不夠用，還要由辛店派工前去，一個工人還要開報每天八毛錢的差費，試問這種辦法合算不合算？現在修車工作，需人正殷，而添派大批工人，當然爲財力所不許，所以我主張所有車工兩廠工人，除其本廠職務上所必須者以外，一律併入大廠，雖然兩廠當局力陳困難，但是我爲本路全局着想，覺得要集中工作能力，非如此辦不可，這是就廠的一方面說。其他種種都可以作如是觀，所以我說本路最大的毛病，是制度不良，要求整頓，必先從改良制度入手。至就局內一方面說，則我唯有以御下無方誠信未孚八字自責，我個人好重感情，對於用人，不能信賞必罰，所以各部份敷衍因循的習慣，還是不能完全掃除，我本是軍人，軍隊的編制的原則是在以最少的人數，發揮最大的效率，我覺得這個原則，未嘗不可用於鐵路，希望同人各就所負職務，努力奮鬥，各部份首領，尤當爲其閑着沒事做的人員，覓取工作，總之要拿人去找事，不可拿事來添人。

### 十月九日 總理紀念週 何委員長演講詞

我在紀念週席上，常常勸同人全體出席，上一次並且聲明要各股長負責督率到會。紀念週的是否整齊，足以表示一個團體的是否團結，我所以要同人全體出席，就是要拿紀念週步伐的整齊，表示我們全路團結的精神。希望以後大家切實遵守。我近來連日到各處巡視，覺

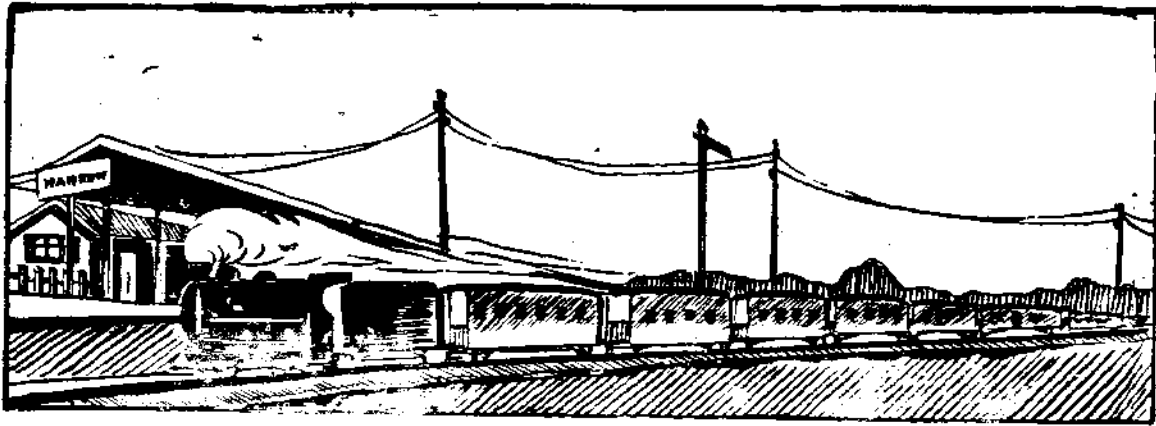
得按時到班者固多，而萎靡不振遲到早散者亦不少，我上次紀念週曾以誠信未孚自責，每念「管理」二字，實在抱愧，自今日起簽到簿改為上午八時二十分下午二時二十分送閱，凡事病各假均須填具正式假單，送由處長核定，各課及各醫院，應每日開列准假人員送處，各處應每月彙列總表送會，各首領尤應以身作則，與一般員司同時進退，工作不力或不按法定鐘點到散的，各首領應負責考察，切實糾舉。工作勤苦而位卑薪微，久未升遷的，各首領亦應分別保荐，酌予獎勵。我以為管理方面要有起色，一定要從信賞必罰入手，此節希望各首領能夠照這個方法負責做去，再我對於以後紀念週，還有一點意思，照紀念週的程序，本有講演總理遺教一節，本路同人，都是智識份子，對於總理遺教，想多研究有素，所以我很想利用這個機會，來研究當前的問題，以後擬就同人中善於演講的，指定數題，輪流講演。

蘇俄所造之「天城」，行將竣工，天城者，飛機之名，其大為世界冠，能載客七十人，船員六人，中設電影處，印刷處，短波無線電處，天空廣告處，(射廣告于電中)，其佈置不啻一城也，該機乃單翼者，翼廣二百八十呎，設發動機，約有四千匹馬力，每小時速率可達一百五十哩，此機將為取名高爾基之機行隊之「旗機」，將於明年初試飛。

蘇俄所造之「天城」，行將竣工，天城者，飛機之名，其大為世界冠，能載客七十人，船員六人，中設電影處，印刷處，短波無線電處，天空廣告處，(射廣告于電中)，其佈置不啻一城也，該機乃單翼者，翼廣二百八十呎，設發動機，約有四千匹馬力，每小時速率可達一百五十哩，此機將為取名高爾基之機行隊之「旗機」，將於明年初試飛。

可。載。七。十。六。人。

佈。置。儼。如。城。市。



記二次鐵展平漢專館及其出品



# 調 查

## 記二次鐵展平漢專館及其出品

比年土產銷沈，外貨充斥，國民經濟，日趨枯竭，鐵路營業，隨之衰落，雖曰天災人禍，抑亦人事地利，兩有未盡，鐵道部為增加商貨運輸，改進鐵路營業，發展國民經濟，調劑供求平衡起見，特舉辦全國鐵路沿綫出產貨品展覽會。以實物圖表，巡迴展覽，分期在各大都市各大商埠舉行。本年四月十日，首先開會於上海。在吾國鐵路。尚屬空前創舉。第二次大會，經部定十月十日，在首都舉行，會址設於內橋大街青年會，所有各路模型及同仁發明或特製之機件名勝風景活動影片統計圖表，凡可以表現特長者，均經儘量搜集。又以復興農村，改進工業，刻不容緩，故對於改進農工之機件及物品，尤為注意，會場佈置，以路為別，各路均另立專館，計分「北寧館」「京滬滬杭甬館」(分第一第二兩館)「津浦館」「道清館」「膠濟館」「隴海館」「中央館」

及「平漢館」九部。本路遵照部令，早經轉飭車務處籌備，徵集沿綫農產及工藝出品，分別簡別，計得工藝品二百餘種，農產品一百五十餘種，礦產品四十餘種，林產品四種。北平物產，搜羅尤豐。其精緻而有價值者，如牙刻景泰磁器等。其為國內所鮮有者，如順德府之羊毛絨，并陘礦之副產品等。由該處營業課主辦其事，即以營業課長湯毅，前門副分段長陸球，為平漢館正副館長，率同課員張潤華等十人，押運赴都。本

(二次鐵展平漢館正視)



路專館館址，即在青年會室外空地，上塔蘆棚，因地制宜，妥為佈置，所有陳列展品之櫃架等，均經匠心獨裁，式樣頗為幽雅。

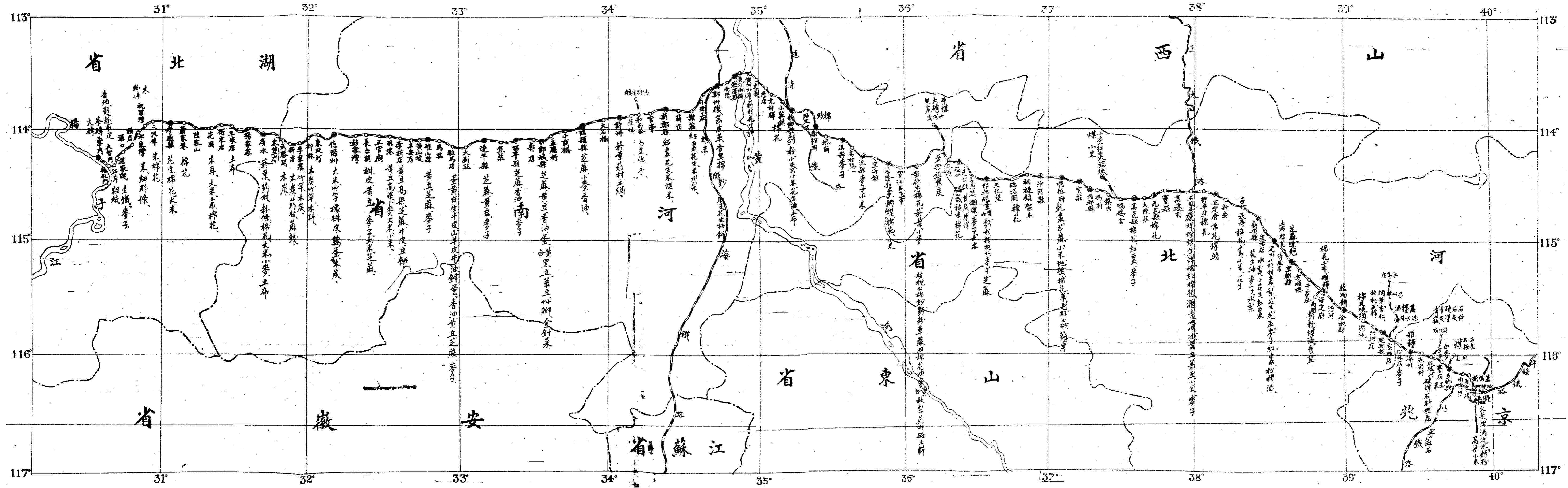


(平漢館同人合影)

館址四週，滿掛風景影片，館中遍設電燈，觀眾每日約達二萬餘人，極一時之盛，全體職員，担任招待，解釋展覽品，并編印參觀指南一冊，分贈遊人，頗得一般游眾好評。指南內所載各項調查品，顯示本路沿綫生產情形，按類列表，各加銓說，與本路業務，關係甚切，特為轉錄於左，并攝製影片數幀，以供關心路政者之參攷。

貨品說明 (附平漢沿綫出產圖)

平漢鐵路沿線出產圖





# 礦 產 門

(平漢專館礦產部之一角)



產物名目	出產地點	產量	用途	價值	生產方法	運銷地點	運輸量	捐稅	附記
硬煤	沙河縣三王村	一萬餘噸	燃料	每噸四元(平均)	人工及機械	滄州鎮沙河縣永年		煤稅局常年駐礦專收	
石棉	河北省涞源縣立馬山	六百噸	製造汽燈罩	每百斤二十餘元	人工及機械	天津上海南京漢口	天津一帶由火車運三十噸		
硯石	固城站西三十里安家莊	三十噸	文具	每塊九分	人工	北平	二十噸		
焦炭	磁縣鳳夕村	約一萬噸	燃料	每噸九元	人工及機械	平漢沿線	約萬噸	百分之十五約二萬元	

記二次鐵展平漢專館及其出品

記

砂石	粗石料	條石	漢白玉	煤	片石	料石	灰	石膏	烟煤
房山縣	房山縣	房山縣	房山縣	長溝峪 清卷陽溪	西山坡	東山口村	西山坡	山西及河南之新安	磁縣風夕村
三千餘噸	五百餘噸	六百餘噸	四百餘噸	二十五萬噸	二萬五千噸	五百餘噸	四萬噸	六車以內每車計廿噸	三十萬噸
裝飾房屋等用	建築	建築	建築房屋及耐用	燃料	建築	建築	建築	化學原料	燃料
每百斤四分五角	每丈四元	平均每丈五元	每丈八元	平均每噸六元	平均每噸六角	平均每噸六元	平均每噸三元	平均七元	每噸四元
人工	人工	人工	人工	土法及機械	人工	人工	人工	人工	人工及機械
天津北平	天津北平 高碑店	天津北平	天津北平	琉璃河至定州各站北平豐台	北平寶店	豐台	琉璃河至定州各站北平豐台	郟城	沿平漢線
三百餘噸	七百餘噸	年約二百餘噸	每年數十噸	十萬零七千二百六十噸	一萬九千九百八十噸	一百九十噸	三萬四千一百二十噸	約五車	約二三十萬噸
									百分之五約四千五百元

記二次鐵展平漢專館及其出品

記二次鐵展平漢專館及其出品

煙煤	石膏	石版	石版	硬煤塊	硬煤末	白石灰	青石灰	石板	石板石筆	琉璃石
臨城縣	湖北歷城縣	長辛店黃土坡	房山縣	坨里	坨里	坨里站北萬佛堂	坨里站北上萬村	坨里站北黃土坡	房山縣	房山縣
十萬餘噸	二十萬噸	兩千噸	一萬打	十萬噸	二十五萬噸	一萬噸	五百噸	五百噸	三萬打	三十餘噸
燃料	食料	建築	教育用品	燃料	燃料	建築土磚	建築土磚工程	建築	文具	玻璃用
平均三元餘	未詳	平均十八元餘	平均五角五分	平均七元餘	平均五元餘	平均三元餘	平均二元餘	平均三元餘	每打二角	每百斤六角
人工及機械	人工	人工	人工	人工及機械	人工及機械	人工	人工	人工	人工	人工
保定北平漢口及附近沿綫各站	出口及本國	長辛店豐台	天津北平河南山西東三省	北平天津保定	北平天津保定	北平天津	北平保定	北平豐台	上海河南山東山西	天津北平
約八千噸		百餘噸	三萬餘磅	每年四萬噸	二十萬噸	七千噸	一百噸	二百噸	打約一萬餘	
百分之十五	百分之五									

焦 炭	皂 礬	煤	解 玉 砂	烟 煤	無 煙 硬 煤	磨 石	烟 煤	烟 煤	干 子 土
村 磁 縣 峰 峯	迤 西 馬 頭 鎮 站	坡 迤 西 大 城 城	寺 鎮 邢 台 縣 皇	山 井 陘 縣 鳳	河 溝 燕 西 山 北 平 空 等 生 清 買 地 溝 漢	內 邱 縣	井 陘 縣	井 陘 縣	高 邑 縣
噸 一 萬 餘	噸 約 三 十	噸 二 萬 餘	噸 四 百 公	萬 噸 三 十 五	二 四 六 二 成 八 分	噸 一 百 餘	噸 三 十 萬	十 餘 噸 六 十 萬 八 千 一 百 九	公 噸 約 五 百
燃 料	染 料	燃 料	琢 玉	燃 料	燃 料	作 磨	燃 料	燃 料	原 料
約 九 元	元 平 均 二 角	五 角 公 斤 納 洋	元 納 三 四	噸 平 均 四 元	八 角 餘 噸 平 均 二 元	元 石 十 餘 每 塊 銅 枚	元 五 角 每 副 四 元		角 百 斤 四 每
機 人 工 及	人 工	人 工	人 工	械 及 人 機 工	械 及 人 機 工	人 工	械 及 人 機 工	械 及 人 機 工	人 工
漢 口	保 定	營 地 銷 售	北 天 上 平 津 海	漢 口 保 定 石 莊 南 北 津 平	零 各 太 石 銷 站 路 家 陽 沿 泉 線 正	莊 保 定 石 家 新 樂 縣	平 家 天 津 塘 沽 石 莊 保 定 北 口	定 石 天 津 塘 沽 北 平 保 定	順 德 北 平 保 定 天 津
五 千 餘 噸	噸 約 三 十 餘		餘 噸 二 百 三 十	五 千 噸 三 十 四 萬	二 十 噸 二 千 二 百 六 萬	約 百 噸	萬 噸 約 二 十 餘	萬 噸 約 二 三 十	一 百 噸
一 角 五 分		保 屬 包 辦 每 年 共 納 出 蜜 捐 三 百 元		一 角 兩 種			每 噸 三 角	每 噸 三 角	
停 止 燒 煉 三 年									

記二次鐵展平漢專館及其出品

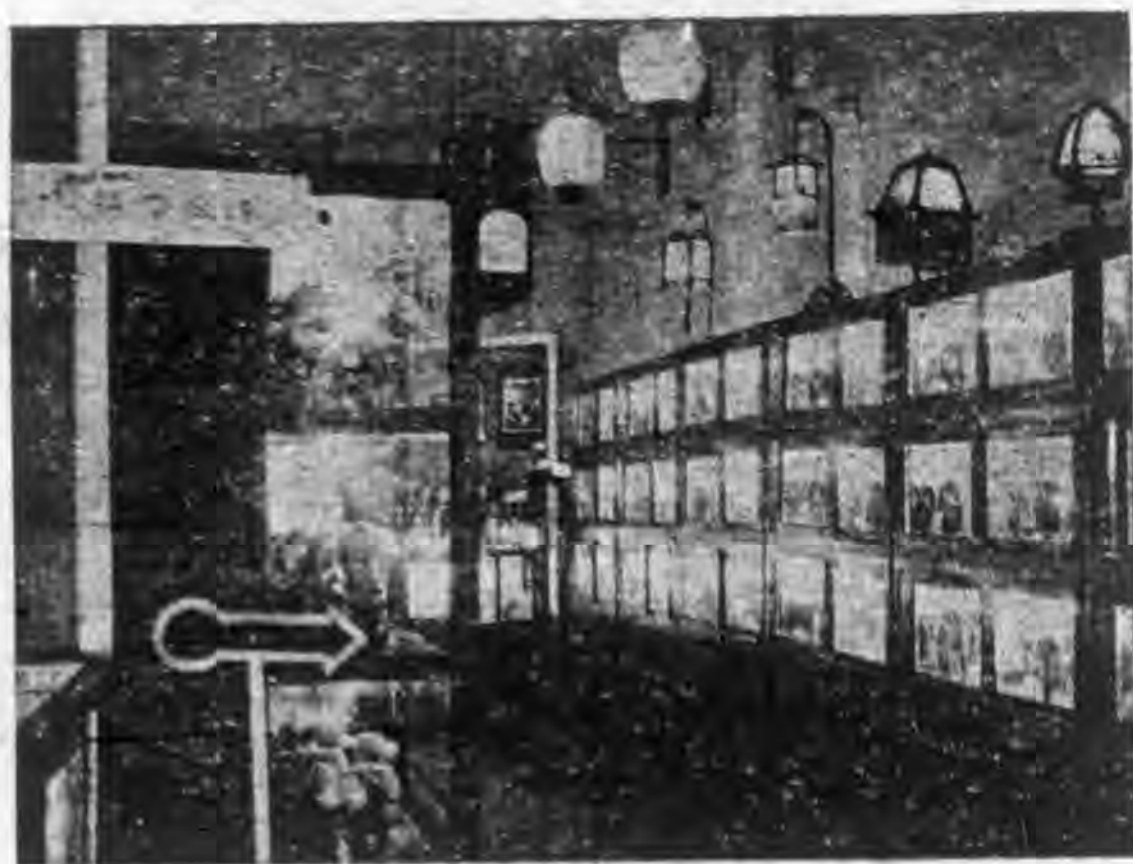
六

無烟香煤	石灰	錫	煤	烟煤
里武 灣安 縣八	柳 林	村邯 鄲大 屯	村磁 縣西 估	峯光 祿鎮 峯
噸約 三萬	噸一 千餘	約數 噸	萬約 二十	噸十 萬餘
燃料	建築	鑲品 口或 用物	燃料	燃料
斤每 約五 洋公	約每 八百 斤	二約 角一 元斤	五噸平 角四均 元每	三噸平 角三元 餘每
械及 人機 工	人 工	人 工	械及 人機 工	械及 人機 工
一武 帶安 邯鄲	漢廣 信水 陽	奉天 天津	鄭保漢 城定口 等處北 平	間縣邯 臨高 洛關
	三百 餘噸		七每 萬年 餘約 十	噸約 二萬 餘
			分捐每 一噸出 角五	分捐每 一噸出 角五
		係收集 各舊物 及煙捲 錫 鎔提 鑲而成 並無 錫礦 純		萬輸至 地以上 購以後 工年每 日用六 約故未 二由百 百餘 噸由 可運 十二

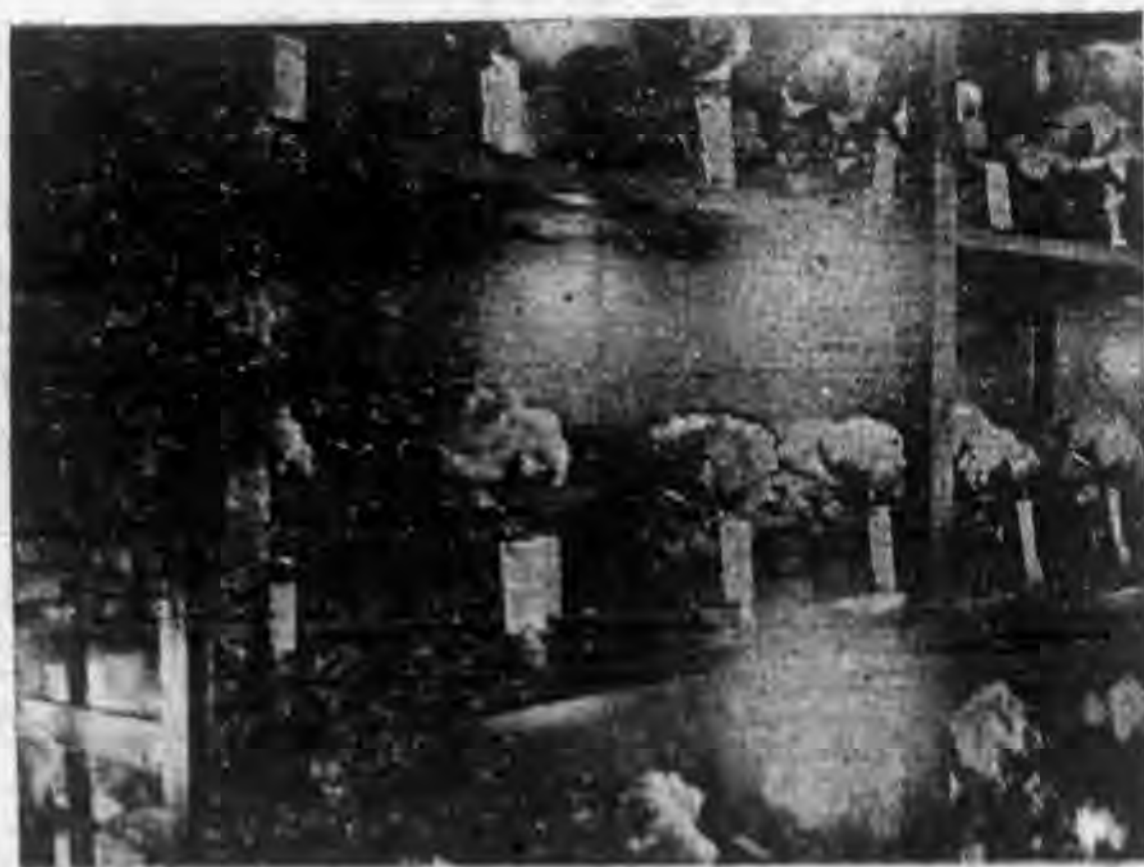
記二次鐵展平漢專館及其出品

# 農 產 部

記二次鐵展平漢專館及其出品



(農產合景)



(各稱棉花)

紅 棗	產物名目
定 縣	出產地
三 百 噸	產 量
食 品	用 途
元百平 斤均 三每	價 值
種 植	方 法
漢 北	運 銷 地 點
口 平	運 輸 量
三 百 噸	捐 稅
	附
	註

記二次鐵展平漢專館及其出品

燕 椒	蘇	連 翹 葉	芝 蔴	芝 蔴	花 生	(黃 藍 底 底)	水 梨	薏 米	白 梨	麥 子
望都	望都	望都	望都	定縣	定縣	安國	定縣南部	安國	豐台	定縣
一百 噸	三百 噸	一百 噸	二千 噸	一千 噸	一百 噸	五百 噸	五百 噸	百 噸	五百 噸	六百 噸
食品	繩 製 造	藥 品	造 油	作 油	食 品	藥 品	食 品	食 品	菓 品	食 品
四元 百斤 除十	四元 百斤 除十	元 斤 除 二十 五	元 百斤 除三	三元 百斤 除十	元 百斤 除五	十元 斤 除 一百 五	元 百斤 除六	元 斤 除 六十 二	五角 斤 除 十三 元	元 百斤 除十
種 植	種 植	泡 土 製 法	種 植	種 植	種 植	泡 土 製 法	種 植	種 植	種 植	種 植
本漢 地口	定石 家莊 正	石 家 莊	北 平	天北 津平	本天北 地津平	江湖南 西	天北漢 津平口	北湘 鄂天 津貴	天 津	府北 石平 家保 莊定
一千 噸	二百 噸	四十 噸	噸一 千六 百	約四 百噸	噸一 千一 百	早除 車由 運郵 出包 或	約六 百噸	三十 噸	三百 噸	五百 噸

棉 花	大 米	小 麥	大 麥	大 米	大 米	棉 花	棉 花	黃 底	線 蘇	棉 花
三汶埠	孝威祝家灣	祝家灣	祝家灣	祁家灣	祝家灣	磁縣	完縣蒲城	安國	方順橋	清風店
六十噸	十萬担	八萬担	五千担	担米三萬	八百噸	餘約三千噸	四百二十噸	一千噸	斤五萬餘	九百噸
紡織原料	食品	食品	食品	食料	食料	紡織品	紡織品	藥材	紡織品	紡織品
六元担平均餘三十	元百斤平均每二元五角	元二斤平均每二元	担平均每九角	元每担平均八	元百斤平均每五	噸平均每七百元	十元百斤平均每三	十元斤平均每二百五	餘角平均每三分	元斤平均每百三十二
種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	泡土製法	種植	種植
漢口	漢口	漢口	漢口	河南	鄆城漢口	鄭州	張家口	江湖蘇南西	保定徐水縣	天津張家口
約百噸	五萬担	一萬担	担二千五百	担米約三萬	八百噸	三千餘噸	噸一千四百	三百噸	公斤一千一百	九百噸
營業稅抽千分之五	營業稅抽千分之五		營業稅抽千分之五			百分之十				

記二次鐵展平慶專館及其出品



記二次鐵展平漢專館及其出品

玉米	麥子	白麥	小米	菸葉	玉米	高粱	黑豆	生米	紅棗、花生	大米
良鄉縣	良鄉縣	寶店	寶店	北平	寶店	寶店	寶店	謝莊		三汊埠
一萬担	二萬担	噸五百餘	噸四百餘	二萬斤	噸五百餘	噸四五十	百餘噸	百餘噸	紅棗約一千餘噸 花生約五百餘噸	噸約六十
食料	食料	食品	食品		食品	造酒原料	牲畜食料	食品		食料
平均每担三元	平均每担七元六角	平均每斤五角七分	平均每斤五角二分		平均每斤四角五分	平均每斤四角三分	平均每百斤四元	約每百斤洋七元八角	約每百斤洋八元	平均每担十一元
種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植
保定	北平本地	北平	清風店	本市關東	徐水縣清風店	徐水	清風店	漢口		漢口駐馬店
五六十噸	百餘噸	百餘噸	百餘噸		百餘噸	四五十噸	七八十噸	每年約運四百餘噸	每年約運一千餘噸	約百餘噸
										營業稅抽千分之五

紅 棗	乾 棗	棉 花	扁 豆	黃 瓜	黑 豆	高 粱	玉 米	麥 籽	黍 子	花 生
鴨 鵝 管	高邑贊皇 臨城	高邑趙縣 甯晉柏鄉	豐台	豐台	長辛店	南崗窪	南崗窪	南崗窪	良鄉縣	良鄉縣
噸六十公	噸二千公	二萬噸	六百噸	三百噸	二百噸	担二萬餘	石三萬餘	担兩千餘	四千担	萬斤七十餘
食品	果品	品紡織	食品	食品	食牲畜料	食料	食料	食料	食品	食料
元百平均 斤三每	元百平均 斤七每	十五元 百斤三每	九角 公平均 斤一元每	角百 條七每	四元 平均 每担	元百平均 斤四每	元百平均 斤四每	角餘 斤六元 六每百	担三元 平均 每有奇	元百平均 斤四每
種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植
甯天 普縣 津	天漢 津口	衛天 輝津	天 津	天 津	清本 風店 地	良長 鄉辛 縣店	良長 鄉辛 縣店	良長 鄉辛 縣店	北本 平地	北本 平地
	一千噸	萬餘噸	四百噸	二百噸	八十餘噸				三四千担	四五十噸
角每 百斤二										

記二次鐵展平漢專館及其出品

記 二 次 鐵 展 平 漢 專 館 及 其 出 品

桃 仁	棉 花	核 桃	棉 花	棉 花	帶 籽 棉 花	芝 蔴	香 附	紅 棗	棉 花
山邢 台縣西	東冀新 長城樂 壽無行 極唐	山邢 台縣西	晉靈冀 縣壽城 正無 定極	元氏 縣	近大 陳莊附	內邱 縣	瀋村	臨城 柏鄉	柏鄉 隆平 唐山 鉅鹿
一 千 六 百 公 斤	二 十 餘 車	十 一 百 二 十 公 斤	十 五 萬 四 百 斤	十 二 萬 二 百 斤	斤 二 十 萬	斤 三 百 公	斤 二 十 公		二 萬 七 千 三 百 八 十 餘 噸
食 品	品 紡 織	食 品	品 紡 織	品 紡 織	品 紡 織	食 品	藥 材	菓 品	品 紡 織
十 三 元 二 角 每 百 斤	兩 十 五 元 二 角 每 百 斤	元 百 六 角 每 百 斤	十 九 元 二 角 每 百 斤	五 分 三 角 每 百 斤	斤 三 角 每 百 斤	一 元 十 角 每 百 斤	角 每 斤 二	角 斤 三 元 五 角 每 百 斤	二 元 三 角 每 百 斤
人 種 工 植	種 植	種 植	種 植	種 植	種 植	種 植	泡 土 製 法	種 植	種 植
鄰本天 縣地津	天 津	鄰天 縣津	石豐綏 家莊遠 津	衛天 輝津	天 津	北天 平津	祁 州	天 津	濟天 南津
餘 噸 一 千 四 百	餘 車 每 年 二 十		十 萬 四 百 九 十 斤	一 千 噸		約 百 噸		約 二 十 噸	
				分 每 百 斤 五					
	每 車 按 二 十 噸 計 算				因 棉 花 商 人 均 集 中 元 氏 高 邑 兩 站 故 鄉 人 均 送 往 該 兩 站 售 賣				

紅棉花	細絨棉花	橡 梔	立美 司種 棉脫	美種 非立 王蜀 黎	美種 銀王 玉蜀 黍	美種 黃鳳 格玉 蜀黍	意種 白 玉蜀 黍	小花生	麥 子
馬頭鎮	馬頭鎮	山邢 台縣 西	北平	北平	北平	北平	北平	寨西店	新樂縣
噸約 數十	餘約 噸一 千	噸三 百餘						噸二 百餘	五百噸
品紡 織	品紡 織	染料	品紡 織	食用	食用	食用	食用	食品	食品
十斤平 元約均 洋每三 百	十斤平 餘約均 元洋每 六	五角均 約每 百斤 二元平						元平每 均百 六斤	角每 斗九
種人 植工	種人 植工	種 植						種 植	種 植
衛 輝	衛鄭 輝州 口	北 平						保張 定家 府口 平	石家 莊
約數 十噸	噸每 年千 餘	噸約 二百 餘						約九 十噸	四百 噸
捐每 三角 出境	捐每 三角 出境								
		因近年日本硫磺及 國煮青盛行該項出產 在廿一年內尙未起運	天然博物院出品	天然博物院出品	天然博物院出品	天然博物院出品	天然博物院出品		

記二次鐵展平漢專館及其出品

芝 蔴	美 種 棉	粗 絨 棉 花	大 米	穀 子	稻 米	小 麥	棉 花	苜 蓿 草	煙 葉	核 桃 仁
涉 縣 林 縣	武 安 磁 縣 臨 漳	馬 頭 鎮	馬 頭 鎮	磁 縣	磁 縣	磁 縣	臨 洺 關	沙 河 縣	搭 樓 鎮	陽 邑 涉 縣 林 縣 和 順
噸 百 五 十	噸 約 千 餘	噸 約 百 餘	餘 噸 約 一 千	餘 噸 約 六 千	噸 約 一 千	噸 三 千 餘	二 千 噸	華 斤 約 二 萬	噸 三 十 餘	噸 六 百 七 十
食 品	品 紡 織	品 紡 織	食 料	食 料	食 料	食 料	品 紡 織	牲 畜 或 飼 料	食 品	食 料
八 元 華 斤 約 每 百	四 元 華 斤 約 每 百	七 元 公 斤 約 每 百	八 元 公 斤 約 每 百	四 元 華 斤 約 每 百	十 元 華 斤 約 每 百	約 六 元 華 斤 約 每 百	四 元 華 斤 約 每 百	十 元 華 斤 約 每 百	三 十 元 華 斤 約 每 百	三 十 元 華 斤 約 每 百
種 植	種 植	種 植	種 植	種 植	種 植	種 植	種 植	種 植	人 工	人 工
保 西 便 定 門	衛 鄭 漢 輝 州 口	衛 輝	當 地 銷 售	當 地 銷 售	當 地 銷 售	當 地 銷 售	衛 濟 天 輝 南 津	當 地 銷 售	上 海 一 帶	外 上 天 洋 海 津
噸 四 百 五 十	噸 約 千 餘	噸 約 百 餘					未 詳		噸 二 十 餘	噸 六 百 七 十
	捐 三 角 每 包 出 境	捐 三 角 每 包 出 境					每 包 三 角			

記二次鐵展平漢專館及其出品

棉花	棉花	小麥	大麥	社干	蒼朮	棉花	棉花	麥子	花椒	乾柿子
近忠義站附	港孝感蕭家	廣水花園 蕭家港孝感	廣水花園 王店花園	廣水花園 孝感蕭家	廣水	武涉縣	亢村驛	邯鄲縣	涉縣林縣	武安涉縣
八百噸	噸約三千	約萬噸	約千噸	約百噸	約百噸	噸三十餘	噸四千餘	二千噸	十二百五	三百三十
品紡織	品紡織	食料	食料	藥材	藥材	品紡織	品紡織	食料	藥食料	食品
八元均價三十	每百斤平 十八元	平均每 百斤三元	平均每 百斤二元五角	平均每 百斤五角	平均每 百斤五角	十餘元	平均每 百斤七元	平均每 百斤四元	平均每 百斤五元	平均每 百斤五元
種人植工	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植
鄭州	漢口	漢口	漢口	漢口	漢口	廣鄭水州	鄭州	西便門	豐台	天津一帶
約二百噸	約一千五百噸	約二千噸	年約百噸	約八十噸	約八十噸	約十噸	三千餘噸	噸一百八十	噸二百五十	三百噸
	按營業徵 收千分之五	按營業徵 收千分之五	按營業徵 收千分之五	按營業收 千分之五	按營業收 千分之五					

記二次鐵展平漢專館及其出品

記二次鐵展平漢專館及其出品

白豆	薄荷	白芷	二丑	南星	連翹	小麥	玉米	小米	綠豆	棉花
縣河南長葛	縣河南長葛	縣河南長葛	縣河南長葛	縣河南長葛	太黃山	新鄉	新鄉	新鄉	新鄉	近小冀鎮附
十噸	六十噸	六百噸	十噸	六噸	斤三四萬		八約二百噸		噸九約一百餘千	噸約百餘
藥品	藥品	藥品	藥品	藥品	藥品	食品	食品	食品	食品	品紡織
元七平均價 十五	元八平均價 十二	元八平均價 十五	元七平均價 十	元五均每噸平 七十	十三元 平均價	九百平均每二 斤六元	五元七平均每 九角	九百平均每二 斤八元	九百平均每二 斤八元	二元均百斤平 價四十
種植	種植	土製	土製	土製	土製	種植	種植	種植	種植	種人工
漢口	漢口	漢口定州	漢口	漢口	漢口	本地	本地	本地	本地	鄭州
十噸	六十噸	六百噸	十噸	六噸	約萬斤					上下每年百噸

棉	綠	笋	射	金	菸	杏	菸	牛	百	玉
梗	亮	葉	干	銀	葉	仁	葉	子	合	米
信陽新店	柳林	柳林	新店	新店	長葛縣	長葛縣	許昌襄成 禹縣郊縣	河南長葛 縣	河南長葛 縣	河南長葛 縣
二萬斤	噸一百餘	噸一百餘	斤五萬餘	斤二萬餘	百噸一千五	十噸一百五	千噸一萬三	二百噸	三噸	十噸
藥品	染料	鞋製 帽蓆	藥品	藥品	香製 煙造	藥品	紙製 煙造	藥品	藥品	藥品
元二每 百斤六	元平每 百斤三	元平每 百斤四	元平每 百斤八	元均每 百斤五	元噸平 均每七	元噸平 均每九	元斤平 均每五	元均每 八十	元噸平 均每五	元噸每 八
土製	土製	種植	土製	種植	種植	土製	種植	種植	種植	種植
漢口	漢口 鄧城	漢口	漢口	漢口	漢石 家莊口	漢天 津口	上海漢 口天津 山西	漢口定 州	北平	漢口
五六千 斤	一百餘 噸	一百餘 噸		約二萬 斤	元每噸 八十五	噸一百 五十	約全量	二百噸	三噸	十噸
							每担五 元關稅 七角			

記二次鐵展平漢專館及其出品



紀念二次鐵路平漢專館及其出品

山藥 生地 牛耳 參	木 耳	菸 葉	大 米	桔 根	黃 豆	芝 蔴	蒼 朮	苧 麻	米	茶 葉
懷慶府一	花 園	廣 水	廣水花園 孝感	廣 水	明港車站	近明港站附	信陽新店	柳林新店	羅山光山 濟川	信陽白龍 潭商山車 云山
約百噸	噸約四十	噸約二百	千噸一萬五	約百噸	二萬噸	噸五千餘	三萬斤	噸二百餘	七萬噸	担三四百
藥品	食料	香煙製造	食料	藥品	榨油	榨油	藥材	織葛	食品	飲料
每百斤 平均九十元	每百斤平 均價一百 二十四元	每華斤 平均二元 十一元	每包八元 平均九元	每百斤五 元五角	每百斤三 元三角	每百斤 平均五元 五角	每百斤 平均十元 六元	每百斤三 十元	平均九角 六元	平均三元 五角
土法	種植	種植	種植	土製	種植	種植	土製	種植	種植	土製
漢口	漢口	漢口	彰鄭漢 德州口	漢口	孝漢 威口	漢口	漢北 口平	漢口	河漢 北口	
約一百車	約二十噸	約百噸	約數千噸	約八十噸	一萬餘噸	一千餘噸	二萬餘斤	約二萬噸	四萬餘噸	
	按營業抽 千分之五	按營業收千 分之五菸酒 公賣稅加半	按營業征 千分之五	按營業抽 千分之五						

黃豆	麥	麥	黃豆	芝蔴子	鮮雞蛋	黃豆	芝蔴子	麥
確山縣	確山縣	駐馬店及 汝南上蔡 新蔡泌陽	駐馬店	駐馬店	駐馬店沙 河店汝南	遂平附近	遂平附近	遂平附近
一千五百 噸	二千噸	二千餘 噸	五千餘 噸	四萬噸	千餘噸	二千噸	一千噸	二千五 百噸
食品	麵粉 製造	食品	製油及 肥料	榨油及 肥料	食品	榨油及 肥料	榨油及 肥料	麵粉 製造
平均每 斗(合 五華斤) 二元二 角	平均每 斗三元	平均每 包(合 二華斤) 四元	平均每 包(合 二華斤) 二元四 角	平均每 包(合 二華斤) 一元八 角	平均每 個銅元 八枚	平均每 包(合 二華斤) 四元	平均每 包(合 二華斤) 八元	平均每 包(合 五華斤) 四元五角
種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植
漢口	新漢 鄉口	新漢 州口	漢廣 水口 蕭家 園港	漢廣 水口 蕭家 園港	漢口	鄭漢 州口	漢口	新漢 鄉口
每年一 千五百 噸	年約二 千噸	三千餘 噸	年約萬 噸	四萬餘 噸	每年八 百餘噸	每年二 千噸	每年一 千四百 噸	每年二 千噸
營業稅 千分之 四	營業稅 千分之 四							

記二次鐵展平漢專館及其出品

記 二 次 鐵 展 平 漢 專 館 及 其 出 品

綠 豆	黑 豆	粟(小米)	芝 蔴	水 黃	黃 豆	芝 蔴 子	麥	芝 蔴 子
鄆城縣	鄆城縣	口鄆城周家	鄆城	鄆城	西平站	西平縣	西平縣	確山縣
四均每年 噸均七千平	百約每年 噸均五千二平	噸約八千	五萬噸	1260桶 每桶重 (華斤)	三千噸	千一萬八 噸	千一萬二 噸	八百噸
糕食作 餅及雜	料及葯 肥材	料作食	肥榨 料油	原化 料學	肥榨 料油	料及榨 肥油	麵製 粉造	食品
八斤(合 角)一元華	斤(合 元)一元華	斗平均 每斗二元	斤(合 元)二元華	元百斤 十每	五角斤 (合)四元華	五角斤 (合)八元華	八角斤 (合)四元華	五角斤 (合)四元華
種 植	種 植	種 植	種 植	人 工	種 植	種 植	種 植	種 植
漢鄆順新	漢高	彰順保	北漢	豐漢	漢	蘆花漢	鄭新	漢
口州德鄉	口邑	德德定	平口	台口	口	港園口	州鄉	口
六南 千北 餘共 噸計	千每 七年年 百約四 噸		萬南 噸北 共六	運均 出由 鐵所 路製	六 百 噸	14400噸	8230噸	噸每 年九 百
								營 業稅 千 之四

小 米	小 麥	高 粱	菸 葉	棉 花	菟 豆	金 針 葉	麥	芝 蔴 油	黃 豆
高邑縣	高邑縣	臨城縣	廣水	廣水花園 孝感蘆家 港	鄆城縣	(鄆城縣 陳州)	鄆城縣	鄆城縣	鄆城舞陽 周家口
四萬七千餘噸	五萬三千八百噸	二萬噸	約二百噸	約三千二百噸	三千二百五十噸	一千噸	每年平均五萬噸	每年平均五千噸	每年平均五百噸
食品	食品	食品		紡織品	錫牲口及磨麵粉條	作餚用	麵粉製造	調和食品	製油及肥料
平均每斤七元	平均每斤九元	平均每斤四元	平均每斤二元	平均每斤三元	平均每斗八角	平均每百斤四十五元	平均每斗一元七角	平均每百斤六元	平均每斗一元五角
種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	人工	種植
			漢口	漢口	鄆家灣 祝家灣 龍家灣	漢口	新鄉 開平 北平	漢口	漢口
			約百噸	約一千五百噸	二百五十噸	一千五百噸	南北共三萬三千餘噸	每年約五千噸	4500噸
			按營業徵收 菸酒公賣稅 加半	按營業徵收 菸酒公賣稅 五分	營業稅千 分之四				

記二次鐵展平漢專館及其出品

記二次鐵展平漢專館及其出品

花生油	知母	小麥	大米	小麥	小米	芝麻	小麥	紅棗	小米	芝麻
黃河北岸	臨城縣	順德府	廣水花園 孝感	鴨鵝營	鴨鵝營	鴨鵝營	臨城縣	臨城縣	臨城縣	高邑縣
噸約五十	十八噸	噸百一千二 百三十二	千一萬五	公噸約四十	公噸五十四	九公噸	噸四千公	噸四百餘	噸七千公	十七百五
食品	藥材	食品	食料	食品	食品	食品	食品	食品	食品	油製香
十百平均 一元二每	元百平均 斤四每	元百平均 斤四每 五角	九元 十(平均 元華每包 斤七)	七元 百平均 公斤每	元百平均 斤六每 五角	四元 百平均 斤十每	斤平均 六元每百 元三角	元百平均 斤三每	斤平均 五元每百	元百平均 斤九每
人工植	泡土製法	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植	種植
漢口	隆柏唐甯 平鄉山晉 縣縣縣縣		鄭彰漢 州德口					高邑縣		
約一百車	運輸 未經鐵路		約數千噸							
			千按 一分營業 之五徵							

# 門 林 森



記二次鐵展平漢專館及其出品

櫥 產 林



竹竿	桐木板	松樹	架竹桃	產物名目
柳林	縣河南長葛	豐台	豐台	出產地
一千噸	三百噸	九萬顆	二千盆	產量
傢農器	器製造	佈庭園	佈庭園	用途
元百平 一斤均 一角一每	二噸平 元三均 餘十每	元百平 顆均 七每	三元每 兩盆	價值
種植	人工	種植	種植	生產方法
鄆臨許 城縣州	黃鄭 河北岸州	津京一帶	天 津	運銷地點
一千噸	三百噸	五萬餘顆	千餘盆	運輸量
				捐稅附
				註

# 工 藝 門



工 藝 部 一 角

風 狗 皮 追 膏	松 醪 酒	產 物 名 目
定 興 縣	定 縣	出 產 地 點
一 千 張	二 千 斤	產 量
治 病	飲 料	用 途
角 平 均 三	元 二 每 十 百 餘 斤	價 值
人 工	人 工	生 產 方 法
河 南 山 東 山 西 北 平	本 地 各 村	運 銷 地 點
		運 輸 量
		捐 稅
		附 註

記 二 次 鐵 展 平 漢 專 館 及 其 出 品

香 油	薄荷冰及 薄荷油	眼 藥
定 縣	安國縣	定興縣
四 百 噸	四 百 斤	一 千 瓶
食 料	治 病	治 病
平 均 二 十 七 元	平 均 十 六 元	平 均 六 角
人 工	人 工	人 工
北 平	上 海 漢 口 天 津 平 津	上 海 南 京 天 津 北 平 廣 州 香 港 遼 寧 吉 林 黑 龍 江
一 百 噸		

正 布





記二次儲展平漢專館及其出品

粗布	高粱酒	鐵餅	球拍	高陽土布	標槍	方巾	毛巾	麵粉	小什錦菜	手織土布
磁縣	徐水縣	保定	保定	高陽	保定城內	全前	亭鄉村	保定	保定城內	清風店
二十噸	噸百一千 百二十	一千個	一萬把	噸百二千 百六十二	二千枝	十萬打	拾萬打	袋八十萬	千罐三萬五	二千噸
服料	飲料	體育用品	體育用品	服料	體育用品	沐浴	沐浴	民食	食品	衣料
查無法調	角每斤二	元平均七	一元均十	元平均七 元每	元平均二 五角	均每打平 八角	均每打平 一元	元平均二 六角	一罐平均每 三角	元平均一 三角
人工	人工	人工	人工	土法	人工	木機	木機	人工	人工	人工
本地	風店 定家石 定家石 州莊正 清	國內各省	歐國內各省 美南洋	陝山河 西西南	國內各省	北豐 平台	北豐 平台	北石家 平莊	石北漢 家莊平口	張家口 由豐台轉
	請二每年 百噸一千 之			約一千四 百餘噸	由鐵路運 輸不過百 分之一	四百公斤	八百五十 公斤	噸八千五百	多數經鐵 路運輸	噸每年二千

磁 器

彭 城 鎮

家 庭 用 品

土 法

沿 平 漢 鐵 路

約 五 六 萬 噸

紗 布

湖 北 武 昌

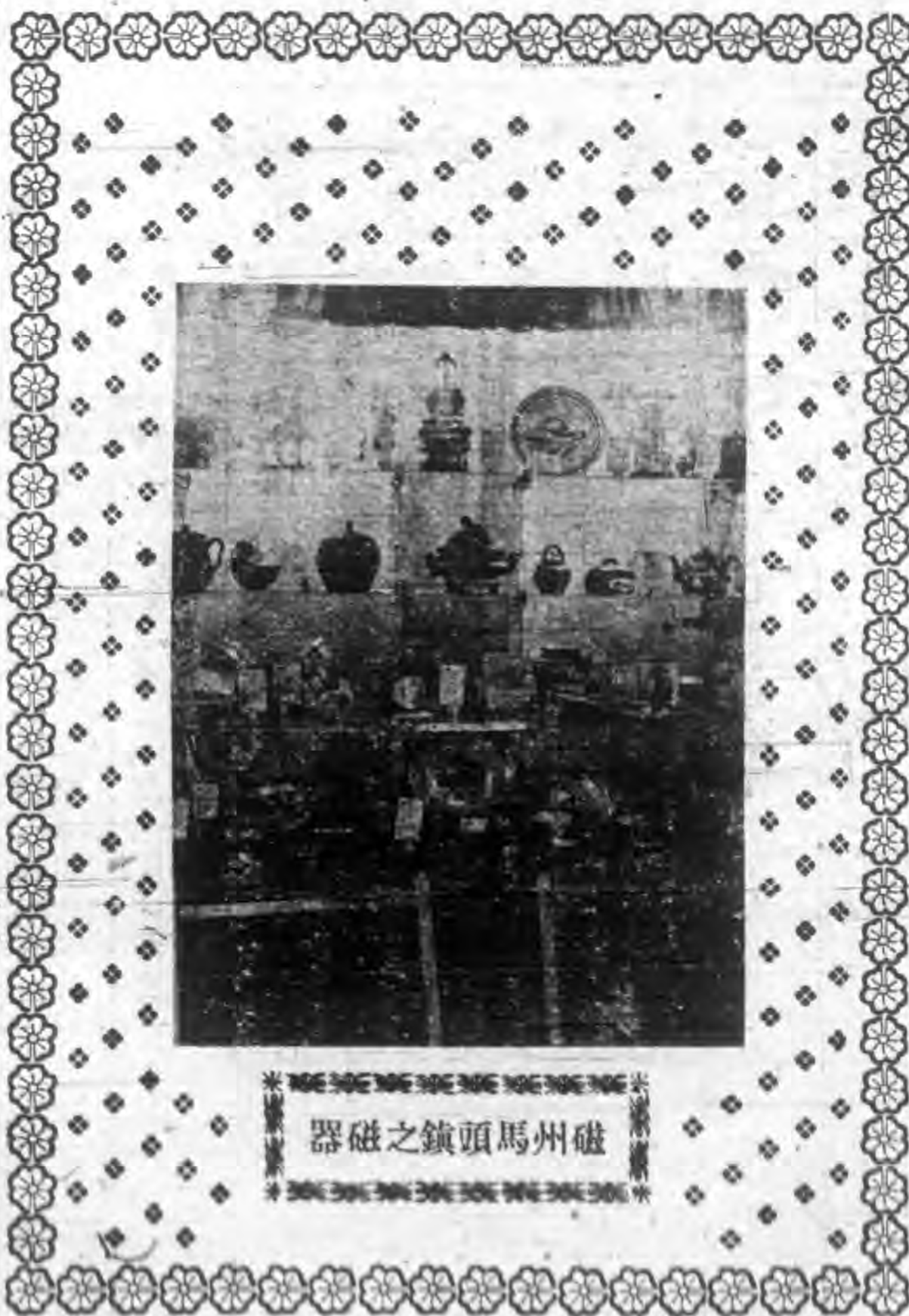
每 年 紗 約 一 萬 二 千 一 百 二 十 一 千 九 百 七 十 四 件

服 料

布 每 疋 七 元 至 九 元 四 角 一 分 每 百 九 十 二 十 六 十 元

土 法

國 內 各 省



磁 州 馬 頭 鎮 之 磁 器

記 二 次 鐵 展 平 漢 專 館 及 其 出 品

絨 駝 鴨 絨 絨 鵝
北 平
二 磅 絨 萬 駝 千 鴨 二 磅 絨 一 磅 絨 千 鵝
服 裝
一 三 鵝 一 平 元 角 絨 元 均 三 鴨 五 七 駝 角 絨 元 角 絨
人 工
國 內 外
約 半 數



國 布
北 平
六 千 疋
服 料
元 平 均 七
土 法
山 西 河 南 山 東 本 市
七 約 十 分 之

百效膏	四時帽帶 美術舞帽	各種火柴	紙書各種 皮紙宣紙 報紙	各種刀剪	掛麵	火柴	茶磚	應保赤萬 散萬	益每膏	肥皂
北平	北平	北平	北平	北平	河北北平	漢口	漢口礪口	北平	北平	北平
張二十萬	無定額	三萬五千箱	八千噸	六萬件	掛麵二萬盒	六千餘箱	五千箱	二十萬服	四千斤	
藥材	服飾	燃料	文具	品家用	食品	燃料	飲料	藥材	藥材	品日用
分每張三	每百尺三元餘每頂一元之譜	每箱二元均三十	每噸元至十數元		平均毛七分	平均十九元四	平均十七元二	每包一角二分	平均七角	每塊四分
土法	人工	工及機器	土法	人工	器及人工	人工	人工	人工	人工	人工
本地	平津	沿線北平一帶	帶張家口一帶	北平	山西安徽	北平	本市襄河一帶許州鄭州一帶	張家口新縣北城	東北及南方各省	東北及南方各省
		約七成之譜	約七成由鐵路運輸			約百餘担之譜	約計二千箱		約半數由鐵路運輸	
		統稅分五角與七元				統稅每箱七元尚有燃料業稅	每箱七角			

記二次鐵展平漢專館及其出品

各種香粉	絲綫襪	國布	各種香皂	肉鬆雞鬆 魚鬆蝦鬆	石板石筆 石硯墨水	日快丸 日快散	無極丹 避瘟散	花素呢 毛線	香水盤香
北平	北平	北平	北平	北平	北平	國產藥材	北平	北平清河	北平
三四萬斤	六萬打	五千疋	無定數	大小萬餘罐	石板三萬 打石筆五 百萬盒石 硯二萬塊	四萬餘盒	一百萬包	五十五萬碼	十餘萬匣
化妝品	服飾	衣料	化妝品	食品	文具	藥材	祛瘟	衣料	香妝品
二分至一元	三元至二毛	每尺一角有奇	數元至數角	每罐四角至九角	平均價石 版六角五 分石筆七 分石硯二 角五分	一角一分 每包兩種	平均五分	每碼二元 七角五分	每匣五角 至二元
工及機器 人	工及機器 人	工及機器 人	器及人機 工	人工	人工	人工	人工	機器	人工
省本市及各	河天本 南津市	本南 市省	山河本 西南市	莊平津石 哈爾濱	東豫滬 省滬平津	全 國	全 國	全 國	本內地 市地各省
	三分之二			六千餘罐				全量由鐵 路運輸	

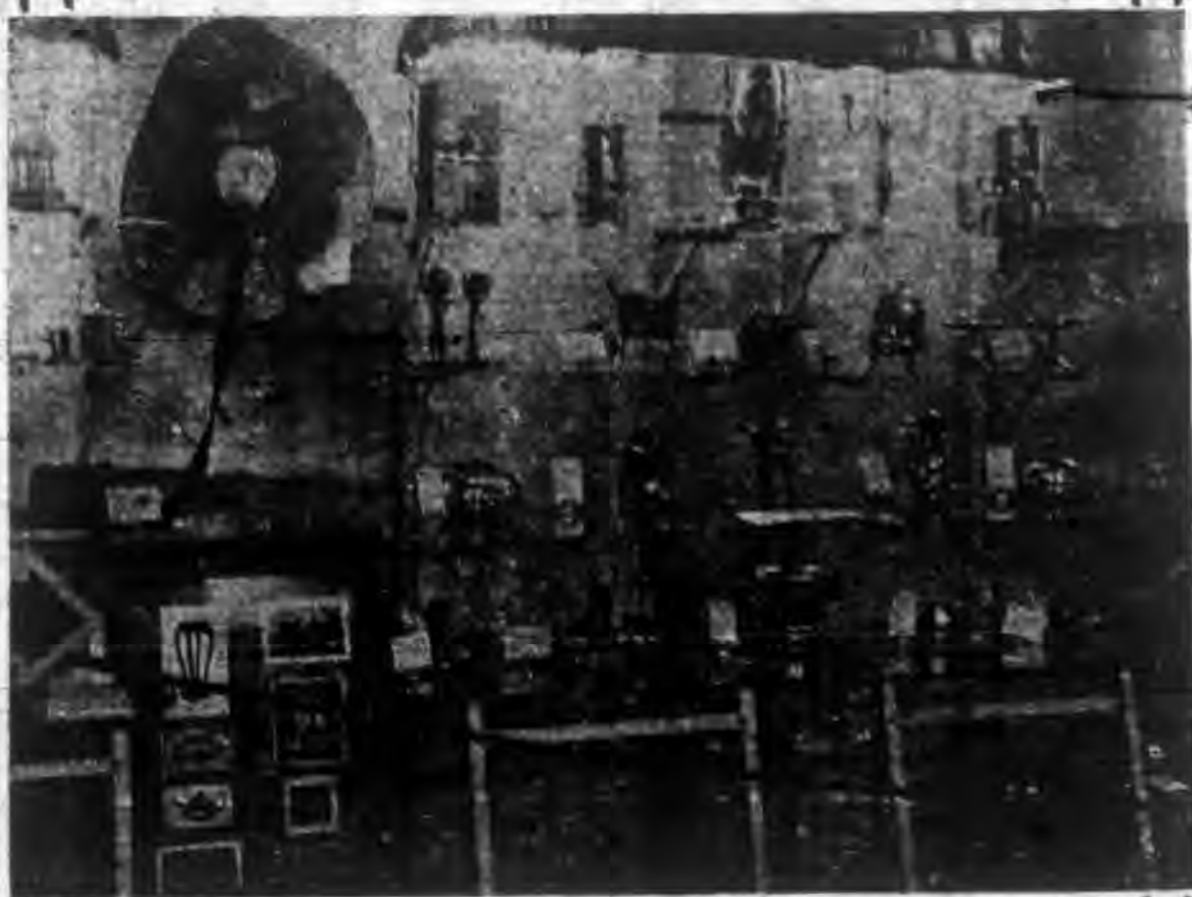
記二次鐵展平漢專館及其出品

地毯	羊毛地毯	國布	中西藥品	香皂	花旗皮	花籃皮	織布機切	棉紗	皮包
北平	北平	北平	北平	鄭州	鄭州	鄭州	鄭州		北平
	十五萬 方英尺		無定額	一百二十 噸	一百餘 噸	八百餘 架	四萬餘 件	箱二千 餘個	箱二千 餘個
裝飾品	裝飾品	服裝	藥材	化妝品	製品	農業工	織布	行具	
九角至 二元六角	六角至 二元六角			平均價 一元二角	平均價 一元五角	五十元 一百元	一百元至 二百元	四元至 十元	箱五元至 四元六角
機器	人工及 機器	土法	人工	人工	人工	機器及 人工	人工及 機器	人工	
國內外	歐美及全 國	全國	東三省 本市	許州駐馬店 信陽新鄉彰 德一帶陝西 豫西豫東	豫南豫北	豫西一帶 豫南鄭州 豫東一帶	開封徐州 許昌漢口 洛陽西安 正定保定	本市	
	八萬四千 華斤		郵寄全量	約九十噸	七十餘噸	約八百餘 架	大抵全自 鐵路運輸		
關稅每百斤 三兩五錢	國內入口稅 千分之七十 五國物出口 稅每百斤三 兩五錢								

第二次平漢鐵路展覽會及其出品

銅器	寶尊彝秘 格刻扇床	新元種 繭絲	竹盒玩具	銀製品	地 毯
北平	北平	北平	北平	北平	北平
五百份	無定額		四千件	無定額	
裝飾品	供具		玩具	裝飾品	裝飾品
二元	十五元至 數十元		四角至 四元	數十元至 數百元	九角至二 元六角 機器
人工	手工		手工	手工	人工及
國內外	國內外		美北平及歐	國內外	國內外
無定額					
					同前
		天然博物院出品			

器 銅 之 部 藝 工



記二次鐵展平漢專館及其出品

絨襪加	國劇臉譜模型	黃酒	弓箭弩弓	百花名酒	銅鼓號	院藍國布	大刀	假警瑣	鐵花掛屏	吸水機
北平	北平	良鄉縣	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平
八萬打	無定額	四千斤	無定額	五千餘瓶	三千件	五千疋	五千把	二萬件	五萬件	五百台
服裝	玩具	飲料	兵器	飲料	樂器	製衣	兵器	日用品	裝飾品	吸水機 之防火用
三元二角至	一元三角至 角一盒	五角至 三元二角	一元至 五元	一元四角至 一元			二元至 十元	一角至 一元	二元至 三元五角	數十元至 五百元
機製	手工	人工	人工	自製人工	手工	土法	手工	人工	人工	機器
滬漢北平	美、上、北、平、海、日、本、國、天津	北、本、平、地	本、津、滬、徐、州、市	西、綏、北、平、頭、遠	天、河、本、市、津、南、市	都、本、市、及、南、各、省	各、地、軍、隊	各、南、本、滬、市、洋、市、漢	歐、美、滬、廣	熱、河、河、南、綏、遠
					一千餘件		無定額		無定額	無定額

記二次鐵展平漢專館及其出品



記二次鐵展平漢專館及其出品

燒酒	綢緞玩具	彫漆鏡框	嵌銀絲盒	戲人	彩石樣片	香水綫香	藥人	錫器	珠寶首飾	美術玩具
長幸店	北平	北平	北平	北平	北平附近	北平	北平	北平	北平	北平
斤拾五萬	百件一千二	無定額	無定額	萬餘件	尺一萬方	匣十餘萬	件三萬餘	五千件	件八百萬	無定額
飲料	玩具	品陳列	品陳列	品陳列	文具書桌等	防疫	玩具	用品	品裝飾	玩具
五十每斤 五角二元	七平均 角均價	價角四元 平均六	價元捌拾 平均二	元一組三	二元平均 價	角一平均 元七價	分一平均 角八價		五元至 四角至	角八元至 八元五
人工	手工	手工	手工	手工	人工	人工	手工	人工	手工	手工
本地附近	北平	國內外	國內外	國內外	各省	本市及內 地各省	本市及南 省歐美	全國歐美 等國	歐美及本 國	本國及國 外
					無定額					

花生油	地裁毛氈絨	手織土布	土布	棉布	棉毯	缸磚	棉紗	白土布	吧嗎油	瀝青
新樂縣四鄉	邢台縣	官莊站附近	內邱縣	石家莊	石家莊	臨城買村	石家莊	鎮內	井陘礦務局煉焦廠	石家莊井陘礦務局煉焦廠
七百噸	大小三百餘塊	四十七噸	二百九十噸	十七萬三千五百六十疋	八萬八千二百三十條	一百六十噸	一千零四十包	四十二噸	四萬噸	六萬三千三百噸
食品	裝飾品	製衣品	製衣品	製衣品	軍用品	建築品	織布	衣料	漆品	化學品
平均每斤一角七分	每方四角至二元二角五分	平均一元二角	平均一元一角	平均九元	平均一元九角	約四十一元	平均二百元	平均一元四角	平均十七元	三十三元
人工	人工及機器	人工	人工	人工及機器	人工及機器	人工	人工及機器	人工	煉製	煉製
西便門	並無一定銷地	歸化城包頭鎮	豐台石家莊歸化忻州	河北山西甘肅陝西	各地軍隊	方河溝石家莊順德	河北山西四川漢口	內地	平津保定石家莊	平津
六百噸		四萬七千五百斤	約百噸	十四萬疋	八萬噸	二十噸	每年九千包		全量由鐵路運輸	全量由鐵路運輸
				每疋三角上下	八分三厘		每包抽稅八元左右			

記二次鐵展平漢專館及其出品

蛋黃蛋白	棉紙	土布	磁器	大蘇油	軋花機	煮青	羊毛	羊絨	手織土布
邯鄲縣	林縣磁縣	廣平肥鄉館陶	磁縣	彭城縣	磁縣	磁縣	邢台縣	邢台縣	東長壽
七百五十噸	二千餘噸	五千餘疋	一萬六千噸	三百噸	一百餘架	二十餘噸	五百公噸	二百公噸	二十餘車
食品	日用品	製衣	日用品	塗機器及製造棧子	軋棉花子	染料	毛織品	絨織品	口外人民服用
元四每平均價 十五斤	角每平均價 四刀	均一每疋平 七角	十五元平均價	元三平均價 十五	三十元平均約	六角平均價每 筒約一斤	元二平均價 十八	四元均價每百斤平 九十	元每疋一 平均價一角
人工	土法	土法	土法	人工	人工	土法	土法	土法	土法
天津	北平	當地售	保定西便門琉璃河定興固城黃河北岸	漢口	當地銷售	順德鄭州	天津及內地	天津	綏遠豐鎮
七百五十噸	十餘噸	未經鐵路運輸	約一萬噸	噸約二百餘		十餘元	三百餘元	一百四十餘元	二十車
			每廿出境 捐三元八角						七十五元 五十二元 半

記二次鐵展平漢專館及其出品

蜜黃	竹器	芝蔴油	花生油	麵粉	機製麵粉	麵粉	條粉	棉紗	麵粉	草蔴油
許昌	新鄉	新鄉	新鄉	新鄉	漢口	漢口	廣水四鄉	衛輝	邯鄲縣	武安縣
一百桶	九百件	十三萬一千五百二十四斤	四十一萬六千九百七十二斤	七十五萬袋	三十萬袋	二百萬包	約五百噸	約二萬餘包	一千噸	一百二十噸
食品	室內用具	食品	食品	食品	食料	食料	食料	紡織品	食品	機器用品
平均價 十一元四角	棹二元五角 椅三元五角 一對	平均每斤 十元	平均每斤 七元	平均每袋 一元三角	平均每袋 八角	每包二元 八角	平均每斤 四元	每包二元 一角	每袋約 三元	平均每斤 四元
人工	手工	人工	人工	工及機器人	工及機器人	工及機器人	人工	工及機器人	人工	人工
上天漢 海口	祇銷本地	漢天 口津	漢天 口津	莊邯鄲石家 鄭州順德	漢口宜昌	全國各省	漢口	許保定順 州鄭州德	馬石家莊 頭鎮至	天 津
未詳		未詳	未詳	年約六千 餘噸			約三百餘 噸	約四千噸	八百噸	一百二十 噸
				統稅每袋 一角	每袋一角	每包統稅 七分	按營業稅 收千分之 五	每包統稅 八元五角 七分	每袋特稅 一角	
								每包合四十華斤		

記二次鐵展平漢專館及其出品

記二次鐵展平漢專館及其出品

生牛皮	織絨	神香	蒸木油	木炭	桐木底	木炭	魯山綢	蛋黃	蛋白
羅山光山 信陽等縣	長葛縣	長葛縣	廣水楊家 寨王家店	東寧店武 勝關廣水	河南長葛 縣	柳林	魯山	許昌	許昌
五百噸	六十疋	六百噸	噸約六百	五百噸	噸三百餘	噸三千餘	拾萬疋	四百箱	十箱一百五
製革	衣料	祭用品	燃料	燃料	製木履	燃料	衣料	食品	品原料
元均每担 二十平	一元十	噸平均每 元八十	奇四平均百 元有十斤	元平均百斤 一角一	五均每噸平 十五元	九斤平均百 角一元	元平均八	元箱平均每 六十	十一平均價 百五元二
土製	工及織 人機	人工	器及機 人工	土人 法工	人工	土法	工及機 人器	人工	人工
歸漢 德口	鄭上 州海	港駐 馬店明	漢口	漢口	國青漢 外島口	開漢 封口	內地北張上 地各平口海	漢上天 口海津	漢上天 口海津
四百噸	三千公斤	約六百噸	約五百噸	約四百噸	三百噸	餘噸二千五百	八萬疋強	未詳	未詳
			按營業抽 千分之五	按營業抽 千分之五					

線粉	粉皮	肥皂	肥皂	棉布	棉紗	棉布	棉紗	土布	火磚
縣河南長葛	縣河南長葛	漢口	漢口	漢口	漢口	漢口	漢口	孝感蕭家 港花園王 家店	山武昌紙坊
十二噸	二百噸	箱五萬餘	千箱四萬五	餘萬二千九	件六百餘	萬約三十	件約六萬	噸約二千	無定額
食品	食品	品日用	品日用	衣料	品紡織	品家用	品紡織	衣料	用建築
五噸平均 十一元每	五噸平均 十一元每	箱平均 十元每	四箱平均 七元每	十每平均 二元	十一平均 兩百五			○元平均 五元每	角每塊 二分一
人工	人工	器及人 機工	器及人 機工	工及機 人器	工及機 人器	工及機 人器	機器	工及機 人器	土法
漢口	漢口	平閩四武 漢襄川漢 綫河及贛沙 宜	河湘武 贛漢沙 豫襄宜	贛川湘 豫鄂皖	豫鄂川 贛湘皖	河四兩 南川湖	河四湖湖 南川北南	店鄭州駐馬	武漢三鎮
噸二百六十	約二百噸	千箱五湘 漢平千鄂 均箱年 七平約				無定額	無定額	百噸約一千二	
		角八省運箱出 落湘四口 地另角正 稅納八稅 一該分每	每箱四角		稅平均 二約三 角五分元	已定統稅	定統稅	按營業收 千分之五	月納營業稅 一百六十六 元六角

記 二 次 鐵 展 平 漢 專 館 及 其 出 品

弓箭弩弓	改良銅壺	改良鑄器	虹角筷	各種梅脯	磁瓶花瓶	蠟燭	彫漆盒	墨盒	絨絹花	刺花料碗
北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平
一千件	五百件	五千件	五百雙	無定數	三千餘件	四萬餘包	無定數	陸萬餘個		一萬件
兵器	用品陳設	家庭用品及陳設	日用品	食品	陳設品	燃料	陳設之用	文具	裝飾	裝飾品
一元至二十元不等	數元至數十元不等	八角至五十元不等	每雙二元七角		數元至數十元	每包一角七分	數元至數百元	平均每件三元	平均每件五分	數元至數十元不等
人工	手工	人工	手工	人工	手工	人工	人工	手工	人工	人工
各省及本市	國內外	國內外	天津上海	本市及各省	歐美上海北平	北平及四鄉	國內外	北平山西河南上海	國內外	歐美滬港北平
	半數									
										百分之二五

配二次鐵展平漢專館及其出品

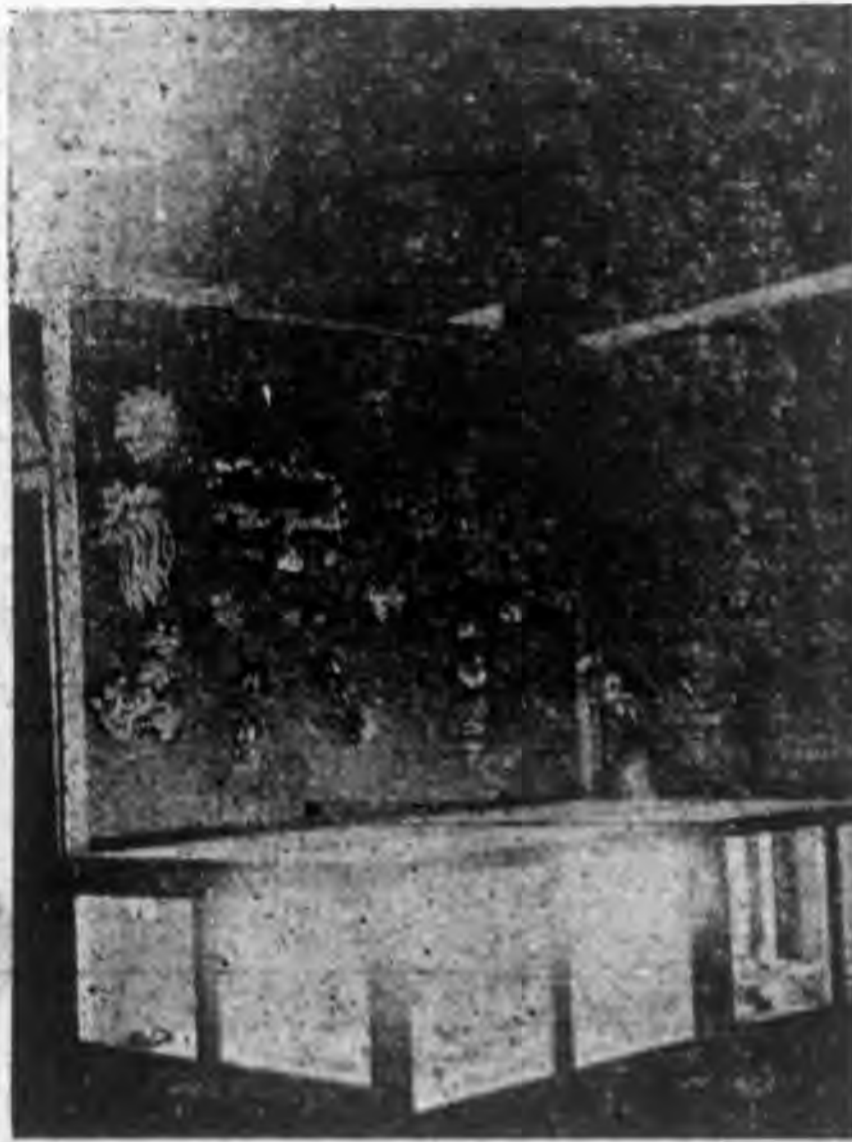
汽水	銀製機車	鑲花掛屏	各種鈔票	文房用品	國劇模型	銅鼓銅號	竹盒	還菸	磁頭飾	大刀
北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平關東	北平	北平
每年銷三千打	一千餘件	五萬件			五千餘件	五百餘件	四千件	五萬斤	八百萬件	二萬件
飲料	玩具	陳設品	印刷品	文具	劇學參考	樂器	玩具	消耗品	裝飾	軍隊用
每打一元二角	十數百元不等				平均每套一元三角	平均每件約二元	平均每件二元二角	平均一元	約四毛上下	平均三元
人工及機器	手工	人工	機器及人工	手工	手工	人工	手工	土法	手工	手工
北平市內	國內外	歐美滬廣本市			北平天津上海	天津南平	北平法美	山山西市	上海天津	各省軍隊
								五分之四		
			財政部印刷局發行齋出品	財政部印刷所出品						

記二次鐵展平漢專館及其出品



記二次鐵展平漢專館及其出品

北平絨花部



絨花	陶器	各種彫漆	洋灰花磚	各種肥皂
北平	北平	北平	北平	北平
五千件	六千件	二千餘件	萬餘塊	各數千斤
裝飾品	陳設品	陳設品	建築用品	化妝品
平均價二元〇分	平均價五角	自一元至百元不等	平均價八分	
手工	人工	手工	人工	手工
北平上海	廣東北平	國內歐美	北平山西平漢綫	本市蘇杭雲貴
			十分之五	

啤酒汽水	料器	墨汁	紅四釘磚	衛生醬油	中國茶品	中國藥品	京胡二胡 琵琶萬華	紗燈	料器
北平	北平	北平	北平	北平	川廣雲南	各省	北平	北平	北平
箱七萬餘	約二十萬件	瓶八十萬	共約一千一百萬塊	斤三十萬	無定額	無定額	二千餘件	無定額	件四千餘
飲料	日用品	文具	建築	食料	藥品	藥品	樂器	家用美術品	用品
平均一元	平均六角	平均三角四分	每斤一元	每斤五角	多少不等	多少不等	平均一元	平均十五元一角五分	平均十五元五分
及機 人製	手工	人工	人工	化學 泡製	土製	土製	手工	手工	人工
洋城省北 羣山長平 島山東江 南流河北	通浪歸北 縣家口德平	山江河南 西蘇山河北	北平附近 清華園	本市 內地各省	全 國	全 國	雲南四川 南京煙台		英 美 滬 港
	半數	六十餘萬		約百分之三十					
財政 稅務 署駐 廠徵 稅收 二角									

記二次鐵展平漢專館及其出品

記二次鐵路平漢專館及其出品

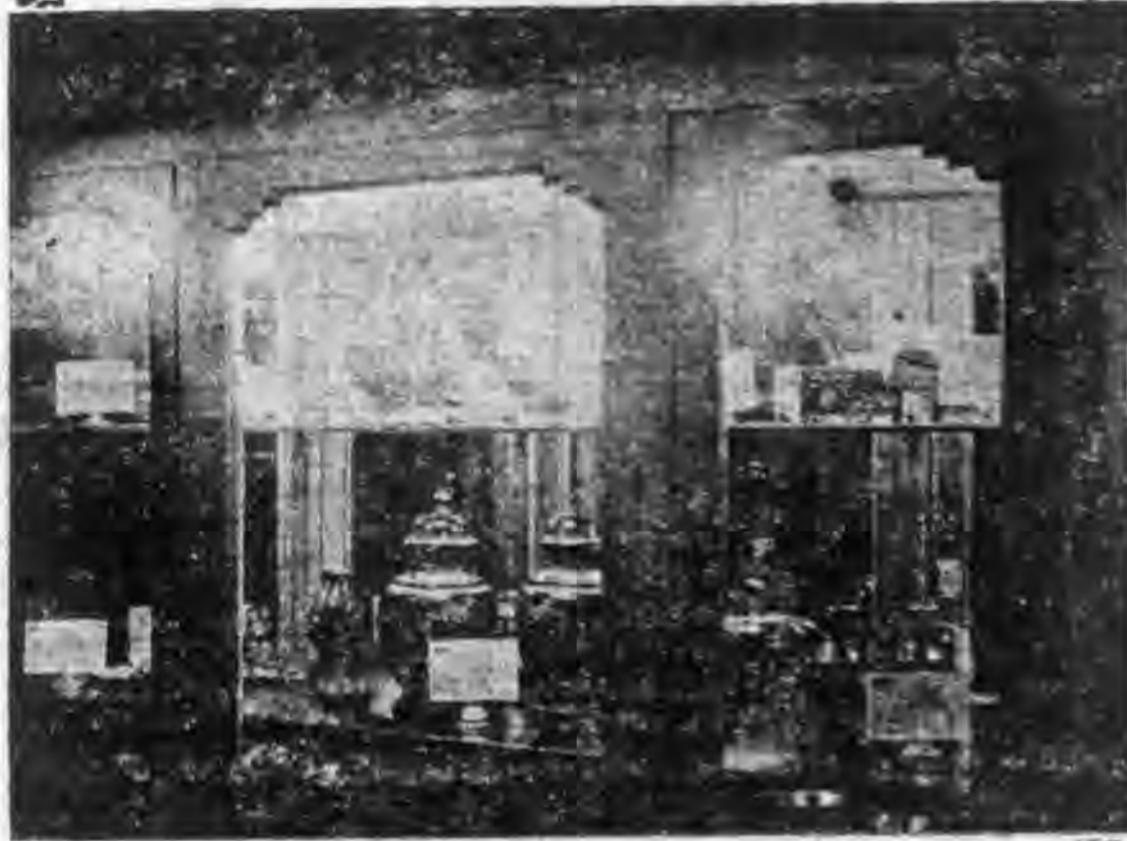
土布	石棉布	石棉枕絨	鷄毛灰	石棉筋	石棉磚	石棉綫	石棉帶圈	石棉繩	彩石	石版白光
孝感蕭家 潘花園王 家店	河北	河北	河北	河北	河北	河北	河北	河北省	平市附近	北平附近
約二千噸	無定額	無定額	無定額	無定額	無定額	無定額	無定額	無定額	計尙無統	約千噸 上下
服飾	品建築	品建築	品建築	品建築	品建築	品建築	品建築	品建築	用具建築	用具建築
平均每 正一噸 一角									每方尺 平均二 元一角	平均價 方丈八 元
工及器 人	人工	人工	人工	人工	人工	人工	人工	人工	人工	人工
店鄭州駐馬	國內外	國內外	國內外	國內外	國內外	國內外	國內外	國內外	河北省	北平天津 上海日本
約一千噸										

草帽	芝蔴油	草帽辦	乾牛皮	牛油	水黃	炕黃	炕白	飛黃	牲骨	乾羊皮
鹿邑	西平縣	鄆城	駐馬店	駐馬店	駐馬店	駐馬店	鄆城	鄆城縣	西平縣	駐馬店附
五千包	三千噸	二千噸	九百噸	噸三百餘	噸三百餘	箱二百餘	五千箱	桶百五十二	六十	噸一千餘
服裝	食料	製草帽用	製革用	製肥皂	化學原料	化學原料	化學原料	化學原料	製用品及肥料	製革用品
平均每百 頂五元	平均每 斤一角六分	每頂五 元	平均每 百斤七元	平均每 百斤廿元	平均每 百斤五元	每百斤平 均一元三 角	每百斤平 均一元三 角	平均百 斤十元	每斤平 均五分	平均每 百斤十五 元
人工	人工	人工	人工	人工	人工	人工	人工	人工	獸骨	人工
江湖 西北	漢口	漢口	漢口	漢口	漢口	漢口	豐漢 台口	豐漢 台口	漢口	漢口
三千餘包	噸一百六十	噸一千九百	九百噸	噸三百二十	譜三百噸之	約二百噸	全量	全量	五十五噸	噸一千三百

記二次鐵展平漢專館及其出品

記 二 次 鐵 展 平 漢 專 館 及 其 出 品

景 泰 藍 部



景 泰 藍 亭 閣

胎仿 燒古 磁銅	吸 水 機	芝 蔴 油	蒸 木 油	本 地 草 帽
北 平	北 平	駐 馬 店 及 毫 州	廣 水 楊 家 寨 王 家 店	鄆 城
五 千 件	五 百 台	噸 五 百 餘	六 百 噸	四 千 包
文 具 日 用 品	吸 水 之 用	食 料	燃 料	服 裝
	平 均 八 十 二 元 三 角	平 均 每 百 斤 十 六 元 八 角	每 百 斤 平 均 十 四 元	平 均 每 頂 一 百 三 十 枚
人 工	機 器 人 工	人 工	人 工	人 工
本 市	北 平 熱 河 河 南	漢 口	漢 口	湖 北 湖 南 江 西
出 口 各 國	綏 遠 十 百 分 之 七	約 全 量	約 五 百 噸	二 千 餘 包

麵粉	粉條	粉條	粉條	蜜餞藥品	各種燈罩	油墨	藥品六種	景泰琺瑯
新鄉	廣水	祝家灣	祁家灣	北平	北平	北平	國產藥材	北平
七十五萬袋	五百噸	五千担	四百担	三萬餘斤	無定額	七萬餘磅	六千餘件	一萬餘件
食品	食品	食品	食品	食品	裝飾品	印刷用品	藥品	陳設用品
每袋三元二角	每五十斤價十五元	每担約廿一元	每斤約二角	平均百斤五十餘元		平均一元一角	平均八角二分	
人工	人工	人工	人工	人工	手工	人工製	土製	手工
鄭州順德莊 邯鄲石家	漢口	漢口	漢口	歐西各國 各省市	全國	天津 山西 河南	平漢平綏 津浦北事 沿線	國內外
年約六千餘噸	三百噸	四千担	三百担	一百餘噸		多數以上		全量
統稅每袋一角	營業稅征千分之五	營業稅抽千分之五						

記二次鐵展平漢專館及其出品

統

書

民國二十二年上半年全路各工務分段收發新道木統計表

段別	舊管	收 入							發 出							結 存
		一月份	二月份	三月份	四月份	五月份	六月份	共 計	一月份	二月份	三月份	四月份	五月份	六月份	共 計	
長辛店工務分段	1,270	/	10,000	5,640	3,850	1,664	6,320	27,474	77	95	6,773	9,372	1,846	7,899	26,062	2,682
保定	1,020	/	4,000	5,000	2,514	528	4,300	16,348	7	829	1,547	5,798	3,528	2,006	13,715	3,647
石家莊	!	/	3,000	10,000	7,886	/	/	20,886	/	1,750	540	7,196	420	650	10,556	10,330
高 邑	1,458	/	3,900	600	5,451	868	3,786	13,505	51	838	767	2,894	2,488	2,385	9,423	5,740
順 德	170	/	10,500	/	/	1,700	1,000	13,200	/	10,670	/	/	1,700	600	12,970	400
彰 德	275	/	8,200	5,080	5,620	1,100	1,000	21,000	205	8,200	5,080	5,620	1,150	/	20,255	1,020
新 鄉	517	/	9,500	/	18,359	6,440	/	34,299	15	3,036	6,526	12,740	10,781	220	33,318	1,498
鄭 州	492	/	8,110	2,160	14,720	11,940	1,994	38,924	/	8,110	2,192	14,720	10,930	1,200	37,153	2,263
鄆 城	917	/	/	9,882	13,690	8,750	6,200	38,522	130	414	9,385	13,594	7,364	7,017	37,904	1,535
信陽州	137	/	400	4,150	13,850	8,866	1,150	28,416	4	19	4,403	14,000	16	9,950	28,392	161
廣 水	6,374	/	83	/	12,000	/	1,000	13,083	1,011	172	1,896	7,090	5,031	1,000	16,200	3,257
江 岸	132	/	200	11,524	4,770	1,362	3,150	21,006	32	230	5,110	11,074	1,452	3,150	21,038	100
共 計	12,762	/	56,993	54,036	102,710	43,218	29,900	286,857	1,533	34,363	44,209	104,098	46,706	36,077	266,986	32,633

附註 查信陽州工務分段六月份收入鋼枕5000根發出350結存4,650根均未列入本表



民國二十二年上半年各處(所屬機關)領用煤油數量及價值彙總表

處 別	數 量	價 值		備 註
車 務 處	12758 桶	60397	元 角分 67	
機 務 處	8144 ”	13724	26	
工 務 處	1628 ”	7634	91	
總 務 處	494 ”	2221	04	
會 計 處	150 ”	644	95	
共 計	18174 ”	84622	83	

附詳細表五份(從略)

# 中 華 國 有 鐵 路

## 平 漢 綫

民國二十二年七月各材料廠存廠材料價值表

編 類	材 料 種 類	存 料 價 值						共 計		備 註
		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	
第一類	消 耗 品	271,973	47	220,629	44	341,639	49	834,240	40	
第二類	五 金	234,545	51	176,579	45	425,642	82	836,697	85	
第三類	傢 俱 及 臥 車 飯 車 用 品	32,828	26	551	81	5,252	02	38,632	09	
第四類	工 具	67,786	87	36,527	03	66,511	03	170,824	93	
第五類	各 種 起 重 機 及 磅 秤	13,900	38	213	60	9,911	42	24,025	40	
第六類	水 管 及 鍋 爐 配 件	37,815	63	27,906	38	88,707	88	154,429	89	
第七類	電 料	258,857	52	9,359	43	66,776	86	334,993	81	
第八類	路 軌 號 誌 橋 工 等 配 件	298,908	31	246,117	36	250,356	65	795,412	32	
第九類	雜 項 配 件	42,431	92	7,335	85	25,778	36	75,546	14	
第十類	康 邦 機 車 配 件	39,228	46	32,071	87	41,233	36	112,528	69	
第十一類	合 股 公 司 機 車 配 件	27,379	62	6,494	32	21,502	56	55,376	50	
第十二類	康邦及合股公司機車炭水櫃配件	9,264	81	1,218	38	1,142	67	11,625	86	
第十三類	比 國 國 家 機 車 配 件	12,698	06	412	73	12,307	53	25,418	32	
第十四類	高 各 利 機 車 配 件	3,758	49	3,859	63	4,285	83	11,903	95	
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	6,227	40					6,227	40	
第十七類	浪 柏 式 機 車 配 件					32,851	43	32,851	43	
第十八類	客 車 配 件	20,781	22	812	05	7,315	24	28,908	51	
第十九類	貨 車 配 件	140,382	13	11,293	25	22,226	17	173,901	55	
第二十類	各 種 車 鈎	13,022	43	4,055	36	4,338	84	21,416	63	
第二十一類	各 種 停 輪 閘 配 件	14,327	73	3,196	66	3,919	93	21,444	32	
第二十二類	各 種 暖 氣 管 配 件	6,053	37	2,811	39	2,990	50	11,855	26	
第二十三類	各 種 快 慢 表 配 件	11,884	31	726	63	2,886	50	15,497	44	
第二十四類	潑 來 里 利 馬 機 車 配 件	21,524	51	12,084	80			33,609	31	
第二十五類	潑 來 里 巴 都 伊 機 車 配 件	12,081	37	5,873	46	1,838	96	19,793	78	
第二十六類	潑 來 里 比 利 時 機 車 配 件	8,742	64	5,252	37	11,540	46	25,565	47	
第二十七類	潑 來 里 四 百 號 機 車 配 件	42,492	26	2,264	51			44,756	87	
第二十八類	印 刷 品	39,981	07	1,006	00			40,987	07	
第二十九類	文 具 類	13,521	48					13,521	48	
	廢 料	35,781	60			1,675	88	37,457	48	
	總 計	1,738,841	70	818,611	77	1,434,910	72	4,022,364	19	

平漢鐵路二十二年八月份醫務工作報告表

傳染病		內科病		外科 眼耳鼻喉 齒皮病		其他統計							
病名	人數	病名	人數	病名	人數	人別 數項別	職員	工役	員工眷屬	警隊	旅客	其他	總計
傷寒	16	呼吸部病	768	天外科	41								
霍亂	108	血運部病	81	然病	1074	出診	133	282	314	12	5	10	761
痢疾	625	消化部病	1340	意外受傷	20	住人數	42	75	11	52	32	76	288
天花	0	神經系病	120	砂眼病	108	院日數	556	1005	121	501	547	1405	4135
白喉	0	泌尿生殖器病	219	其他眼病	312	痊癒者	1187	4565	1662	279	0	469	8162
猩紅熱	0	中毒類病	6	齒病	721	未癒者	452	646	341	55	37	225	1756
流行性腦脊膜炎	6	腳氣病	50	耳病	135	死亡者	1	3	0	2	3	8	17
斑疹傷寒	0	其他內科病	949	鼻病	121	初診數	1640	5214	2003	336	40	702	9935
鼠疫	0	小兒科病	231	喉病	26	復診數	4370	8771	2239	1058	747	2383	19568
腺鼠疫	0	● 肺癆及流行性感胃除外	347	皮膚病	957	體格檢查	0	23	0	0	3	4	20
流行性感胃	476	● 傷寒霍亂痢疾除外	145	婦產科病	145	打防疫針者	238	1698	365	188	14	547	3050
肺癆病	152	● 凡用外科手術治療者應歸入外科類	347	白喉除外	347	種牛痘者	0	0	0	0	0	0	0
瘧疾	773		347		347	請人數	843	2729	0	55	0	0	3627
其他傳染病	8		347		347	假日數	3665	9231	0	337	0	0	13233
總數	2164	總數	3764	總數	4007	備考							

說明：本表每醫院診所，按月填報二份，由衛生課核造總表呈局彙報到部。

填報者 衛生課

平漢鐵路二十二年九月份醫務工作報告表

傳染病		內科病		外科		眼耳鼻喉		齒皮膚病		其他					統計										
病名	人數	病名	人數	病名	人數	病名	人數	病名	人數	門診	出診	住人數	院日數	痊癒者	未癒者	死亡者	初診數	復診數	體格檢查	打防疫針者	種牛痘者	請人數	假日數	備考	總計
傷寒	24	呼吸部病	799	天外科	73	大手術	1024	喉	17	門診	5159	11588	3237	1482	297	3217	24980								
霍亂		血運部病	63	外科		小手術		自然病	87	出診	118	206	182	13		18	632								
痢疾	509	消化部病	1185	意外受傷		大手術		大手術	17	住人數	24	65	3	51	25	75	243								
天花		神經系病	85	砂眼病		小手術		其他眼病	87	院日數	329	983	41	614	46	1568	4027								
白喉		泌尿生殖器	187	齒病		其他眼病		齒病	279	痊癒者	1259	4069	1007	281	5	616	7637								
猩紅熱		中毒類病	14	耳病		齒病		鼻病	672	未癒者	205	453	265	5	35	149	1164								
流行性腦脊膜炎	6	腳氣病	43	耳病		齒病		鼻病	115	死亡者	-	-	-	1	-	2	3								
斑疹傷寒		其他內科病	892	耳病		鼻病		喉病	123	初診數	1164	4522	1672	339	40	767	8804								
鼠疫		小兒科病	213	鼻病		喉病		皮膚病	25	復診數	3813	7362	1747	1156	262	2468	16808								
腺鼠疫		◆肺癆及流行性感胃除外		喉病		皮膚病		皮膚病	316	體格檢查		46	2	2	2	4	56								
流行性感胃	470			皮膚病		皮膚病		皮膚病	632	打防疫針者	31	9	45	19	5	392	582								
肺勞病	131	◆傷寒霍亂痢疾除外		婦產科病		皮膚病		皮膚病	185	種牛痘者															
瘧疾	631	◆凡用外科手術治療者應歸入外科類		白喉除外		皮膚病		皮膚病		請人數	644	2390		39			3073								
其他傳染病	6			白喉除外		皮膚病		皮膚病		假日數	3300	827		314			11896								
總數	1825	總數	3481	總數	349	備考																			

說明：本表每醫院診所，按月填報二份，由衛生課核造總表呈局彙報到部。

填報者 衛生課

中華國有鐵路  
平漢綫

民國二十二年十月上旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		共計	
		小數			
上旬現金結餘	存			1,155,948	39
本旬收入	收			579,530	19
客運	a	163,438	88		
貨運	b	308,965	59		
附捐	c	99,174	15		
雜項	d	5,852	47		
借入	e	72,099	10		
其他	f				
合計				576,418	20
減去本旬支出	付			683,608	61
營業支出	g	610,324	52		
資產支出	h				
歲計支出	i				
其他支出	j	73,284	09		
貨運加價 35,027.82 課稅款 25,441.24 聯運費 2,613.63 10,201.40					
本旬現金結餘	餘			1,260,026	81
現金結餘類別	行			1,126,062	15
各銀行存款					
漢口中 央 銀 行		13,855	88		
漢口金 城 銀 行		164,288	64		
漢口交 通 銀 行		769	57		
漢口鹽 業 銀 行		371,640	36		
漢口農 工 銀 行		151,973	81		
漢口中 南 銀 行		3,873	39		
北平山 西 省 銀 行			26		
北平中 南 銀 行		174,151	41		
北平金 城 銀 行		177,243	95		
北平保 商 銀 行		68,264	88		
各銀行透支	透			2,442,436	97
漢口金 城 銀 行		99,817	96		
漢口交 通 銀 行		54,426	40		
漢口鹽 業 銀 行		298,582	89		
漢口農 工 銀 行		499,887	60		
北平金 城 銀 行		370,083	62		
北平交 通 銀 行		31,000	00		
北平鹽 業 銀 行		264,000	00		
北平中 南 銀 行		706,638	10		
北平大 陸 銀 行		8,000	00		
北平保 商 銀 行		67,000	00		
北平農 工 銀 行		33,000	00		
北平中 國 實 業 銀 行		10,000	00		
北平出納課存款現洋 4,467.08 不能提用款 45,704.90	課	50,171	28		
漢口出納課存款現洋 2,028.58 不能提用款 4,148.15	課	6,176	73	56,348	01
合計				1,260,026	81
不能作為現金提用各款					
懸掛舊賬	懸	49,852	35		
合計				49,852	35

中華民國二十二年十月十九日

# 中華國有鐵路 平漢綫

民國二十二年十月中旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數			
		小 數	共 計		
上旬現金結餘	存			1,260,026	81
本旬收入	收			771,298	11
客運	a	200,287	98		
貨運	b	483,709	72		
附捐	c	37,559	55		
雜項	d	26,073	46		
借入	e	23,667	40		
其他	f				
合計				488,728	70
減去本旬支出	付				
營業支出	g	208,453	92		
資產支出	h				
歲計支出	i	3,655	80		
其他支出	j	357,671	45		
貨運加價 33,317.35 課股款 195,660.08 聯運費 23,518.22 償還借款 105,175.80					
本旬現金結餘	餘			1,058,509	
現結餘類別	行			1,145,952	73
各銀行存款					
漢口中中央銀行		29,255	80		
漢口金城銀行		117,432	24		
漢口交通銀行		769	57		
漢口鹽業銀行		432,403	92		
漢口農工銀行		153,032	46		
漢口中南銀行		7,873	39		
上海金城銀行		2,150	07		
北平山西省銀行			26		
北平中南銀行		171,440	65		
北平金城銀行		166,653	09		
北平保商銀行		64,941	28		
各銀行透支	透			2,220,373	08
漢口金城銀行		95,821	55		
漢口交通銀行		54,426	40		
漢口鹽業銀行		290,080	89		
漢口農工銀行		463,905	74		
北平金城銀行		344,500	00		
北平鹽業銀行		260,000	00		
北平中南銀行		684,638	50		
北平保商銀行		27,000	00		
北平出納課存款現不能提用款 洋 1,140.66	課	13,097	39		
漢口出納課存款現不能提用款 洋 2,365.49	課	2,813	09	15,910	48
合計				1,058,509	87
不能作為現金提用各款	懸				
懸掛賬	賬	12,404	33		
合計				12,404	33

中華民國二十二年十月三十一日

中華國有鐵路  
平漢綫

民國二十二年十月下旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		共計	
		小數			
上月現金結餘	存			1,058,509	87
本月旬收入	收			913,975	53
客運	a	190,990	32		
貨運	b	473,675	38		
附捐	c	53,483	30		
雜項	d	8,306	92		
借入	e	187,519	61		
其他	f				
合計				144,534	34
減去本月支出	付			977,312	71
營業支出	g	719,795	07		
資產支出	h				
歲計支出	i	6,092	28		
其他支出	j	251,425	36		
貨運加價 41,488.75 課權款 194,718.36 聯運費 8,001.00 償還借款 7,228.25					
本月現金結餘	餘			1,121,847	05
現金結餘	行			1,292,021	12
各銀行存款					
漢口中央銀行		40,617	95		
漢口金城銀行		144,679	24		
漢口交通銀行		769	57		
漢口鹽業銀行		452,862	61		
漢口農工銀行		169,531	31		
漢口中南銀行		7,873	39		
上海金城銀行		2,150	07		
北平山西省銀行			26		
北平中南銀行		172,380	76		
北平金城銀行		235,752	03		
北平保商銀行		65,403	93		
各銀行透支	透			2,434,212	53
漢口金城銀行		72,121	55		
漢口交通銀行		51,426	40		
漢口鹽業銀行		301,507	89		
漢口農工銀行		406,705	74		
北平金城銀行		420,000	00		
北平鹽業銀行		280,000	00		
北平中南銀行		639,450	95		
北平大陸銀行		20,000	00		
北平交通銀行		50,000	00		
北平保商銀行		120,000	00		
北平農工銀行		50,000	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 1,323.88	課	16,727	01		
漢口出納課存款現不能提用款 洋 2,912.65	課	3,617	35	20,344	36
合計				1,121,847	05
不能作為現金提用各款					
懸掛賬		16,107	83		
合計	懸			16,107	83

中華民國二十二年十一月十一日

# 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二十二年九月一日至九月十日止計通車路程 1324 公里  
Approximate Return of Traffic for the period.....19.....on.....Kilometres open

類 別	Particulars	客 車 PASSENGER				貨 車 GOODS				雜 項 SUNDRIES. \$	進 款 總 數 TOTAL REVENUE \$		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN			
		旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount \$		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount \$			尋 常 Ordinary	政 府 Government	客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 計 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							
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	76,071	30,380	169,659	112,165	80,321	5,847	351,893	37,493	12,299	573,351	149,658	56,853	114,764	171,617	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	57.46	22.95	128.14	84.72	60.65	4.42	295.61	28.32	9.29	433.01	111.04	42.04	86.68	129.62	
至 是 日 止 總 計	Total to date	2,200,046		6,587,854		2,190,522		13,228,288		395,641	20,211,733		1,274,486	2,888,745	4,163,231	
上 年	<u>PREVIOUS YEAR</u>															
本 旬 共 計	Total for decade	87,829		220,597		103,873		584,671		23,021	828,289		50,896	106,589	157,485	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	66.34		166.61		78.45		441.60		17.39	625.60		38.44	80.51	118.95	
至 是 日 止 總 計	Total to date	1,871,606		4,653,887		2,343,309		12,841,921		445,831	17,941,692		1,277,078	2,406,726	3,683,804	

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二十二年九月十一日至九月二十日止計通車路程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 TOTAL REVENUE		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN			
		旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount			\$	\$	客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 數 Total	
		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government							尋 常 Ordinary
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
本 年	<u>CURRENT YEAR</u>															
本旬共計	Total for decade	99,277	12,235	168,698	100,628	106,036	5,861	493,780	64,222	14,147	676,625	164,850	55,935	124,623	180,558	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	74.98	9.240	127.42	76.00	80.09	4.43	372.95	48.51	10.68	511.05	124.51	42.25	94.12	136.37	
至是日止總計	Total to date	2,299,323		6,756,552		2,296,538		13,722,018		409,788	20,888,358		1,330,421	2,013,368	4,343,789	
上 年	<u>PREVIOUS YEAR</u>															
本旬共計	Total for decade	78,392		174,746		100,917		510,053		19,955	704,754		47,441	106,691	154,132	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	59.21		131.98		76.22		385.21		15.07	532.29		35.83	80.58	116.41	
至是日止總計	Total to date	1,949,998		4,828,633		2,444,226		13,351,975		465,839	18,646,447		1,324,519	2,213,420	3,537,939	

會 計 處  
Audit and Accounts Department

民 國 年 月 日  
..... 19.....

天 雨  
Rain on .....  
日 及  
days and .....  
夜  
Nights

# 中 華 國 有 鐵 路 CHINESE NATIONAL RAILWAYS

平 漢 綫  
PEIPING-HANKOW LINE.

營業進款概數旬報表自民國二十二年九月二十一日至九月三十日止計通車路程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 TOTAL REVENUE \$		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN		
		旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount \$		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount \$			尋 常 Ordinary	政 府 Government	客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 計 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						
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	75,254	17,357	172,723	88,870	108,441	4,446	470,410	39,747	16,666	659,799	128,617	59,027	110,464	169,491
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	56.84	13.11	130.46	67.12	81.90	3.36	355.29	30.02	12.59	498.34	97.14	44.58	83.43	128.01
至 是 日 止 總 計	Total to date	2,374,577		6,929,275		2,404,999		14,192,428		426,454	21,548,157		1,339,448	3,123,832	4,513,280
上 年	<u>PREVIOUS YEAR</u>														
本 旬 共 計	Total for decade	97,096		227,225		98,811		576,446		20,370	824,041		53,013	102,109	158,122
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	73.34		171.62		70.85		435.38		15.39	622.59		40.04	77.12	117.161
至 是 日 止 總 計	Total to date	2,047,094		5,055,858		2,538,037		13,928,421		486,208	19,470,487		1,377,532	2,315,529	3,692,061

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

民國二十二年九月份

項 處 別	增 加 人 數			減 少 人 數					增 減 比 較		備 註
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因 公 傷 亡	共 減	增	減	
總務處	2 人	人	2 人	人	4 人	人	人	4 人	人	2 人	實計減少十四人 本月份職工添僱他調辭革死亡結算
車務處	4		4		1	3	1	5		1	
工務處	7		7			14		14		7	
機務處	5		5		2	5	1	8		3	
會計處	1		1		1	1		2		1	
駐平辦事處											
鄭州辦事處											
共 計	19 人	人	19 人	人	8 人	23 人	2 人	33 人	人	14 人	

總務處公益製

# 平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十二年九月份

項 處 別	增 加 辛 額					減 少 辛 額					增 減 比 較		備 考
	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
總務處	2400		75420	480	78300			4950		4950	73350		
車務處	4800		5850		10650		100	1800	8980	10880		230	
工務處	8400		2,17600		2,26000		240		33110	33350	192650		
機務處	8950		2,02170	1290	2,11710			5130	22800	27930	183780		
會計處	1200		450		1650			3500	1300	4800		3150	
駐平 辦事處			2880		2880						2880		
鄭州 辦事處			600		600						600		
共 計	25050		5,04970	1770	5,31790		340	15380	66190	81910	453260	3380	

計實增四千四百九十八元八角  
本月份職工添僱他調辭革死亡結算

總務處公益課製

# 平漢鐵路工匠夫役每月獎懲撫卹表

民國二十二年九月份

項 處 別	獎 賞			懲 罰			撫 卹				備 註
	人 數	賞 金 元	記 功 次	人 數	罰 辛 元	記 過 次	人 數	卹 金 元	人 數	喪 費 元	
總務處	1		1								
車務處	2	800					4	649.70			
工務處	24	800		2	100		8	1,140.47			
機務處				2	150		6	3,073.20	1	50.00	
會計處							1	13.50			
駐平 辦事處											
鄭州 辦事處											
共 計	27	1600	1	4	250		19	4,876.87	1	50.00	

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

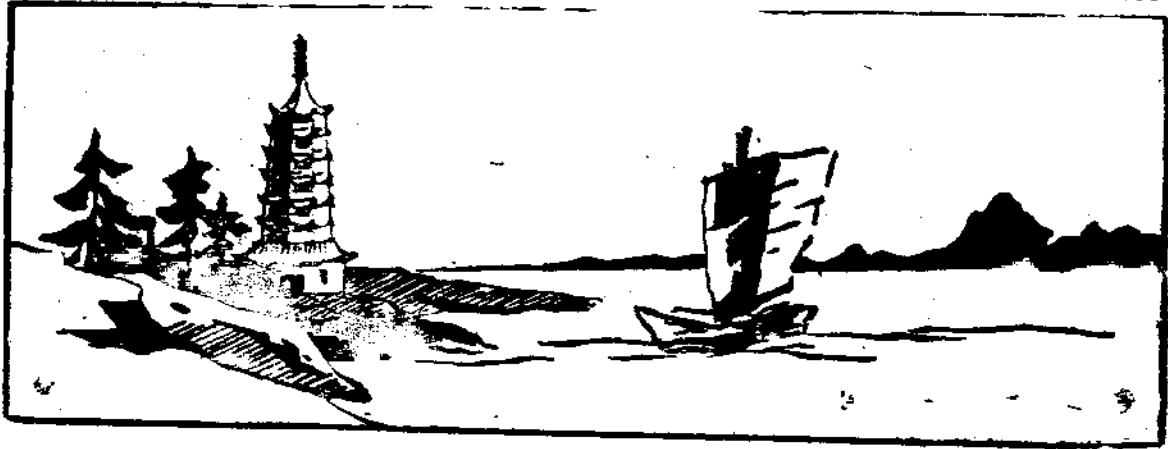
二十二年九月份

二十二年十月十七日填報

站名	本月起運主要鑛產名稱及噸數					由本站起運鑛產之主要鑛廠名稱	本月本站通貨運日數
	煤 噸數	焦炭 噸數	烟煤 噸數	硬煤 噸數	泥土 噸數		
坨里	19000					坨清 濟偉 清和	二十日
周口店	6325				2755	興寶 成興順 鴻豐	二十日
石家莊		590	74970	16175		井陘 正豐 保晉	三十日
光祿鎮		40	6580			中 和	十九日
馬頭鎮			3580			怡 立	三十日
六河溝		18015	23300			六 河 溝	全 月
豐樂鎮							
新鄉縣				29489 5666		中民 福有	三十日
許州							

本路本月障礙事故 1 事由 坨里因夏季營業不暢  
 周口店無銷路  
 光祿鎮缺乏機車車輛

2 日數 十 日  
 十 日  
 十一日



統一鐵道會計統計委員會第三屆大會會議紀要



專載

### 統一鐵道會計統計委員會第三屆大會會議紀要

鐵道部統一鐵道會計統

計委員會第三屆大會，於本年九月十九日上午九時在首都鐵道部大禮堂舉行開會儀式，計到鐵道部會長，參事夏光宇，司長薩福均，會計長張競立，國府主計處代表吳大鈞，趙棟華，吳錫永，趙德馨等，及該會各會員共百餘人，由鐵道部會計長張競立主席，行禮如儀，國府主計長陳其采代表吳大鈞，鐵道部顧部長代表會長

，先後致訓詞，未由主席張競立致開會詞後即散會。下午二時全體會員往謁總理陵，并規定自二十日起每日上午九時至十二時舉行大會，討論議案。下午二時至五時舉行分組審查。茲將訓詞，開會詞，及本屆大會會員職員名單，暨擬定本屆大會審查委員會會員單，併錄於後：

#### 國府主計長訓詞

今日為統一鐵道會計統計委員會第三屆大會開幕之日，諸位遠道參加，不勝欣幸。世界各國，經濟發達，同業之組織複雜，於會計一項，無不視為重要問題。我國工商各業，尚屬幼稚，而國營事業規模較大者，厥惟鐵路，其組織之繁瑣，不容絲毫或紊，故會計問題，尤為重要。建築之始，國庫支絀，築路資金，多借外資，格於合同規定，管理會計之權，悉操外人之手，各路制度，因亦各自為

統一鐵道會計統計委員會第三屆大會會議紀要

政。既無統一格式，復無確定辦法，此路與彼路不同，今年與往年亦異，以此等不統一之會計制度，管理最繁雜之鐵路營業，盈絀優劣，實難審定，以資比較。民國初元，交通當局有鑒及此，特設統一鐵路會計委員會，鐵道部成立，繼續召開兩次大會，本年一月重行改組，研究種種重要問題，成績非常圓滿，經二十年之慘淡經營，制度上之統一，頗具規模。惟處理會計，常因環境之變遷，業務之發展，隨時有所改造，本處職掌計政，關於鐵路會計統計制度之統一及改善，尤為深切注意，總期制度愈臻完備，事業方見進步，裨益國計民生，良非淺鮮，至於統計一項，亦頗關係於路事之進行，其性質且與會計相近，自應同時並舉，挈領提綱，積極整理，以收事半功倍之效。查閱本屆大會提案彙編，於修訂則例，站賬表單統計年報格式建築材料機廠帳格式，預算決算標準，以及辦賬手續，清理鐵路資產諸大端，較諸以前各屆，尤為詳盡，此次來會諸君，均係會計專才，服務路界有年，定能本其學識經驗，充分貢獻，將各項提案，精密討論，貫徹統一鐵路會計統計之宗旨，並望將議決各案，頒布之後，各路主管會計人員，督率員屬，切實奉行，達到良好會計制度之效能。

本處實有厚望焉。

顧部長訓詞

鐵道之有會計，猶人體之有脈絡，欲求人體之健康，必先脈絡之貫通，欲謀鐵道之發展，必先期計政之整理，而尤貴乎確定統一之規程，然後指揮如意，內外相維。民國之初，交通當局首鑒及此，特設統一鐵路會計統計委員會，延聘中外專家，悉心討論，實地調查，竭數年之力，訂定各種則例，頒布施行。迨國民政府奠都南京，以迄本部成立，仍遵舊緒，漸次進行，閱時二十年，開會數十次，內集各路之慣例，外參列國之成規，聚精會神，審慎刪訂，固已提綱挈領，粗具規模。自去年一月間，本會改組，將前第二屆大會議決未辦各案，分別性質，指交各分組續密審定，由常務委員會議決後，隨時以部分統飭遵行，其間如會計手續簿記格式統計報告，以及其他有關係會計事項，編製訂定，或研究改革者，次第實施，成績益有可觀，而揆諸實際，帳冊表式，尙應積極整理，預算決算，亦未正軌全循，良以會計統計之學，至繁且瑣，經緯萬端，固非一蹴可幾。又况兵燹頻年，疊遭蹂躪，黃台屢摘，所餘幾何，猶幸在職人員盡力維護，已往之些微成績，得以



保存，曷勝嘉慰，此次召集第三屆大會，鑒於歷次之變遷，徵諸現在之情勢，斟酌損益，折衷製定，諸君均係在路有年，閱歷既深，情形自悉，遠道戾止，聚首一堂，必能宏抒議論，入告嘉猷，庶衆議之會同，垂良規於永久，有厚望焉。

### 大會主席張競立開會詞

自來中國建築鐵路，借用外資爲多，關於會計統計一門，向未注意，編製帳冊，此英彼法，各自爲政，不但各路互異，甚致一路之會計統計，又復年有不同，辦理之成效，無從比較，支出之當否，亦難查考。民國二年，前交通部有鑒於此，設立統一鐵路會計委員會，籌議改良鐵路會計，釐記格式，及統計報告，使之漸歸統一，藉作比較考核之資。特聘前美國會計統計總裁亞當士博士爲顧問，並指派部路會計人員，分往各路調查，會計之原定辦法及沿革，編成報告。召集各路會計人員到部開會討論，一年之間，開會七十餘次。並參合各國鐵路會計制度，折衷研究，以謀適合中國鐵路之情形，閱時兩載訂立各種會計則例，如資本支出分類則例，新設展長路線及擴充改良支出則例，進款分類則例，用款分類則例，歲計盈虧各帳則例

統一鐵道會計統計委員會第三屆大會會議紀要

，總平準表分類則例，列車機車里程及機車鑿點統計則例，會計統計年報格式，於是一切重要法規大部告成。

民國五年，亞顧問返國，舉荐貝克繼任顧問。總計十餘年間，前交通部前後召開大會十次，國民政府交通部復召開大會一次，本部成立，又召開大會兩次。對於前訂則例，因時間之不同，環境之變遷，歷次大會討論修改，漸臻完善。又材料帳目則例，民國十年訂定，車站賬目則例，十五年公佈，他如工廠賬則例，建築賬則例，或已擬定從事校訂，或經頒布，尙須修正，不日均可公佈施行。

本會召開第二屆大會後，因時局之變化，會務略形停頓。會計長辦公處，有鑒於任務之重要，本年一月，重行修訂組織規程，擬派委員人選，呈奉鐵道部暨主計處轉呈國府核準備案。近數月之工作，另述於刊印之大會報告中。

再本會先後訂定各種則例，雖已頒佈施行，惟各路辦理會計手續仍不一致，處理賬目，極感困難，結賬時期，因是遲緩，常有積壓達一年以上者。整理之道，統一爲先，故近兩期大會，均有關於此類提案，決定由各路擬定，交本會常務委員會彙核，惟是會計手續，繁瑣細密，欲謀

統一鐵道會計統計委員會第三屆大會會議紀要

統一之方，必須先由各路經辦人員，注意下列各點。一，功用之所在。二，關聯之事項。三，應行注意之要點。四，辦理之方法。五，經過之步驟，詳細論列，編訂成帙，彙核轉呈，然後由部比較考覈，擇其精詳，補其疏漏，編訂統一辦法，頒行各路遵照改良，庶於會計手續，得臻統一。前此各路所送會計手續，仍嫌簡單，此次本部所提「草擬鐵路會計規程」一案，仍請各路將現行賬簿名稱及其格式單據等，并處理方法，詳擬送會，斟酌起草。此事關係至為重大，諸位回路之後，務請督飭所屬，切實擬辦，呈部採擇。

此外預算一門，關係路政根本方針，最為重要。以前各路，雖按期編造，大都依樣葫蘆，計算固難確實，執行又視具文，支付款項，概不以預算為標準，決算為比較，此因結賬遲緩，常以事過境遷，無法辦理，自會計長辦公處成立，由第二科專核各路預算。公布之後，復有駐路總稽核隨時監督遵守，以為將來收支之準繩，上期大會議決，交本會常務委員會草擬「鐵道部直轄國有鐵路編製預算暫行規程」，業經詳擬草案，提出本期大會。

至各路資產，迭經兵燹後，毀壞甚多，機車車輛，任

四

意流轉，彼此佔用，真實狀況，難以調查，邇來金價高漲，資產現值，比較原價相差甚鉅，大有清理之必要。上屆大會。雖經提出討論，議決交由本會常務委員會詳細研究。當以事關重大，清理繁難，另擬提案「組織清理資產討論委員會」推舉五人至七人，規定大綱，從事清理，以資慎重。

綜上各節，本會成立二十年。關於厘訂章則，整理賬目，均能悉心研究，次第改良，縱未俱臻完備，成績已屬可觀，但會計統計之處理，因環境之變遷，業務之發展，尤須隨時斟酌損益，以求適合現情，且歐美各國，對於此項科學，研究改良，不遺餘力，務使賬冊報表，精確詳盡，且能以最經濟之方法行之。本會既已具有良好之基礎，而與會諸君，概與本會有悠久之歷史，且均係各路辦理會計統計之負責人員，學識經驗，均極豐富，遠道惠臨，必能各抒偉見，共策進行，庶漸臻於完善之境，余深信主計處暨鐵道部，對於本會實有無窮之期望也。

會員名單

鐵道部 張競立 主席(會計長) 黃振聲 常務委員(財政司幫辦) 莫介福 常務委員(平綏路處長)

部辦事) 譚沛然 常務委員(會計長辦公處第三  
 科科長) 蔣鳳五 常務委員(財務司試用) 宗  
 之燧 常務委員(會計長辦公處第一科薦任科員)  
 孫寶鍾 當然委員(會計長辦公處第一科科長)  
 李炳環 當然委員(會計長辦公處第二科科長)  
 張毓驊 當然委員事務長(會計長辦公處第四  
 科科長) 李嘉善 當然委員(總務司統計科科長  
 ) 余彙純 委員(總務司幫辦) 李麗瑩 委員  
 (業務司營業科專員) 程家駿 委員(工務司工  
 程科技士) 朱起鰲 委員(財務司債務科科長)  
 鄧嗣雄 委員(財務司理財科專員) 劉傳書  
 委員(聯運處秘書) 楊 昭 委員秘書(會計長  
 辦公處薦任科員) 王懿剛 委員(本部專員)  
 歐福松 委員秘書主任(本會專員) 陳綬孫 列  
 席(秘書廳科長) 周 楨 列席(參事廳專員)  
 張希瑜 列席(聯運處事務員) 王 炎 列席(聯  
 運處事務員) 曹永泉 列席(聯運處事務員)  
 李祖贊 列席(料款管理委員會會計主任) 楊  
 格 列席(貨物負責運輸委員會委員) 劉熾品

統一鐵道會計統計委員會第二屆大會會議紀要

列席(貨物負責運輸委員會委員) 黃 堅 列  
 席(職工教育委員會專員) 邱鴻恩 列席(路警  
 管理局會計科科員)  
 主計處 傅光培 列席(秘書) 仇滿揚 列席(會計局專  
 員) 馬明治 列席(歲計局科長) 芮寶公 列  
 席(統計局專員)  
 平漢路局 張紹元 當然委員(總稽核) 王永照 當然委  
 員(會計處副處長) 常振漢 列席(綜核課課  
 長) 王道榮 列席(總查賬) 朱紹標 列席(會  
 計處辦事)  
 津浦路局 歐陽悅 當然委員(總稽核) 龔理徵 列席(事  
 務員) 李敬恩 當然委員(會計處處長)  
 曾 濂 當然委員(會計處副處長) 鄭文榮  
 列席(檢查課課長) 劉希贊 列席(會計處辦  
 事) 彭信徵 列席(綜核課統計組主任課員)  
 周連君 列席(綜核課簿記組主任課員) 瞿  
 聯慶 列席(總務處材料課賬務主任)  
 京滬杭甬 林則蒸 當然委員(總稽核) 嚴善坊 列席(稽  
 核員) 海禮司 F.A. Harris 當然委員(會

統一鐵道會計統計委員會第三屆大會會議紀要

計處處長) 何永元 當然委員(會計處副處長  
(黎萬初 列席(檢查課課長) 許鈞甫 列席  
(綜核課簿記股主任課員) 李佐之(George Lee  
列席(機務處計核課課長)

膠濟路局 葉崇勛 當然委員(總稽核) 韓恩炎 列席(稽核員) 左仲修 列席(事務員) 高綸瑾 當然委員(會計處處長) 歐陽鴻 列席(綜核課課長) 俞人杰 列席(綜核課課員) 汪璠 列席(檢查課課員)

北平路局 陳廷均 當然委員(總稽核) 鄒恩元 列席(稽核員) 葉如璋 代表當然委員常計高(檢查課課長)

平綏路局 周志鍾 當然委員(總稽核) 賈乙青 列席(稽核員) 鄒安衆 當然委員(會計處處長) 王汝璠 列席(檢查課課員)

正太路局 李鏡海 代表當然委員薄言(稽核員) 吳仁甫 當然委員(會計處處長) 王奉瑞 列席(車務處處長)

隴海路局 王瑋 當然委員(會計處處長) 廖君嘉 列

席(檢查課課長) 張沅會 列席(綜核課簿記股主任) 奚鵬 列席(綜核課統計股主任) 徐國麟 當然委員(會計處處長) 顧仁錕 列席(綜核課課長)

湘鄂路局 盧文鳳 當然委員(總稽核) 羅成楫 列席(代理稽核員) 趙相如 當然委員(會計處處長) 何炳星 列席(檢查課課長) 南津路局 孫祖蔭 當然委員(會計處處長) 林照 列席(檢查課課長)

粵漢南局 楊華日 當然委員(粵漢南局廣九株韶三路總稽核) 張慶瑩 當然委員(會計處處長) 馮君遠 列席(綜核課課員)

廣九路局 楊華日 代表當然委員哈立士(三路總稽核) 杭江路局 曹熾昌 列席(會計課檢查股主任) 潮汕路局 曾會同 列席(課長)

職員名單

鐵道部 張毓驊 事務長(會計長辦公處第四科科長) 歐福松 秘書主任(本會專員) 楊昭 秘書(會計長辦公處薦任科員) 袁焯 秘書(會計長辦公

總帳組

審查委員會會員名單

處薦任科員) 趙新三 秘書 (會計長辦公處科員) 沈 沈 事務員記錄 (本會事務員) 司徒宏 事務員記錄(本會事務員) 詹文輝 事務員記錄(本會調部辦事) 潘文莊 事務員 (會計長辦公處科員) 吳英豪 事務員(會計長辦公處科員) 孫登炬 事務員(會計長辦公處科員) 樓兆植 事務員記錄 (會計長辦公處科員) 奚紹芬 事務員(會計長辦公處辦事員) 黃布衣 事務員記錄 (財務司科員) 丁紹基 事務員(財務司調部辦事) 王學海 事務員記錄 (總務司調部辦事) 馬幼鏞 事務員 (總務司書記官) 朱正銓 書記 (本會書記) 畢超羣 書記 (會計長辦公處書記) 魏續山 書記 (會計長辦公處書記) 吳凌如 書記記錄 (會計長辦公處雇員) 何金盈 書記 (財務司書記官) 楊鴻辰 書記 (會計長辦公處辦事員) 胡漢文 書記 (會計長辦公處書記)

林則燕(召集) 蔣鳳五 常振濱 高綸瑾 仇滿

統一鐵道會計統計委員會第三屆大會會議紀要

站帳組

揚 孫寶鍾 鄧嗣雄 鄒恩元 賈乙青 韓恩炎 張沅會 馮君遠 周連君 歐陽鴻 陳毅孫 趙相如 會會同 王懿剛 吳仁甫 龔理激

預算決算組

葉如璋(召集) 譚沛然 鄭文榮 黎萬初 王道榮 何炳星 汪 珊 廖君嘉 林 煦 曹熾昌 左仲修 周 楨 邱鴻恩 楊 格 劉傳書 王奉瑞 劉熾晶 張希瑜 王 炎 曹永泉

統計年報組

陳廷均(召集) 宗之橫 鄒安衆 楊華日 李鏡海 盧文鳳 周志鍾 李敬恩 劉希贊 馬明治 傅光培 余肇純 葉崇助 張毓驊 黃 堅 歐陽悅 楊 昭 會 濂 李炳瑗

建築材料機帳組

莫介福(召集) 芮寶公 李嘉善 彭信徵 奚 鵬 王汝瑤 歐陽松 許鈞甫 王 煒 顧仁錕 孫祖蔭 何永元 王永照 李祖贊 趙相如 黃振聲(召集) 王懿剛 張紹元 程家駿 龔聯

## 統一鐵道會計統計委員會第二屆大會會議紀要

八

主席 朱起鵬 李佐之 張慶登 羅成懋 徐國麟  
海禮司 嚴善坊 俞人杰 李麗瑩 朱紹標

自二十日起即在鐵道部禮堂舉行大會，由會計長張競立主席，即開始討論，該會本屆收到提案計共一百八十八件，分列總帳、站帳、預算決算、統計年報、建築材料機廠帳等五組。計總帳組提案七十二件，站帳組七十件，預算決算組十八件，統計年報組十九件，建築材料機廠帳組九件，分別為直接提付大會討論，與交付各組審查，及大會討論後，另組委員會審查等三種辦法。會議經旬，全部提案，討論完畢，計可決者，九十五件，否決者三十五件，交常委會者三十七件，移送總稽核會議者四件，提案人自行撤回者十七件，二十八日上午十時舉行閉幕式，到國府主計長陳其采，歲計局長楊汝海，秘書吳錫永，鐵道部參事汪文瓊，夏光宇，會計長張競立，暨出席列席委員及代表等約百餘人，由張競立主席，行禮如儀，首由主席致閉幕詞，繼由國府主計長陳其采鐵道部顧部長代表汪文瓊先後致訓詞，末由北寧鐵路總稽核陳廷均代表各會員致答詞，至十二時禮成散會，茲將各詞分錄如左：

## 大會主席致閉會詞

今日為統一鐵道會計統計委員會第三屆大會閉會之期，計開會迄今，閱時僅十日，共有議案一百八十八件，其間由大會直接討論者七十六件，交付各組審查者一百零八件，另行組織委員會審查者四件，結果通過議案共九十五件，否決議案共三十五件，交常委會辦理之案三十七件，移送總稽核會議之案四件，提案人請求撤回之案十七件，此次進行之速，成績之佳，殊非初料所及，良以與會諸君和衷共濟，開誠合作，將一切重要問題，于短時間內，圓滿解決，較之歷屆大會形式上精神上皆為進步，諸君遠道蒞臨，深佩賢勞，實為慶幸，今後對於議決各案，凡有關中央計政，應呈報主計處者，當隨時呈請核定，屬于部方者，當請求早日批准，屬于常會者，當催促依次實行，屬于路方者，希望諸君子回路之後，督飭路屬，努力奉行，以收逐漸統一之效，抑尤有進者，環境時有變遷，事實每多阻礙，會計統計上一切章則格式帳冊單表，隨時隨地，不免發生困難，各路相互間宜彼此互商，以免紛歧，部與路間，宜內外相維，以免隔閡，則將來四屆大會，其成績必更有可觀，而會計統計必能達到真正統一之境，是則競立與會諸君共同勛勉而深表希望者也。

## 國府主計長訓詞

本日爲鐵道統一會計統計委員會三屆大會閉幕之期，鄙人躬逢其盛，不勝欣幸，鄙人忝長全國計政，對於國營事業及一切計政之會計統計，靡不希望其歸於統一之途徑，故凡規章之訂定，賬冊之編製，單表格式之頒行，悉皆參酌歐美成規，考察地方實況，以求推行盡利，間有扞格，亦必使其逐漸納諸正軌，治爲一爐，此本處之職責，亦本屆大會之重要使命也。與會諸君都係鐵路領袖，計政專家，故討論各案，能於學理事實，兼籌並顧，閉會之後，本所決議，見諸實行，行見業務收入，日益增加，行政效能，逐漸推進，其有裨於路務之發展，當非鮮眇，不第補助本處計政之進行，而國計民生咸蒙其福利矣。簡略致詞，藉慰諸君之辛勞，並祝本會之進步。

### 顧部長訓詞

本屆大會開會未及旬日，各項提案已次第議決，其形式精神，較諸上屆大會尤爲圓滿，殊深欣幸。諸君皆會計專家，學識經驗，均極宏富，對於會計統計上重要問題，成竹在胸，研究有素，一經討論，均能迎刃而解，尤爲佩慰。惟是會計統計，頭緒紛煩，學理事實，演進靡已，本會議決各案，固望分別實行，將來發生難題，亦應互相商討，大抵會計

統一鐵道會計統計委員會第三屆大會會議紀要

統計之章制簿冊，猶車之有軌也，遵而行之，自合常軌，稍有逾越，即有毫釐千里之差，統一之旨，貴乎同軌，合轍使無柄鑿之弊，况鐵路本係營業性質，猶公司然，管理會計人員，即公司中之司帳也，欲求營業之發展，必求利益之豐盈，彼持籌握算操奇計贏者，端在帳冊之整齊，計算之精確，而後營業狀況，始能表現，工作效能，始可增加，故會計統計在鐵路營業上實占重要之位置，以前各路各自爲政，互不相謀，不獨會計統計爲然，一切用人行政，恆坐此弊，枝節橫生，指揮失效，本部現正設立法規委員會，各種章制，於可能範圍內，總期以法規統一之，尙望隨時貢獻意見，俾可折衷訂定，共同遵守，尤期部路相維，俾無隔閡，則明年四屆大會，其成績當益優美矣，願與諸君共勉之。

### 北甯路陳總稽核代表會員答詞

此次統一鐵道會計統計會議第三屆大會，承主計長部次長及各長官蒞會指導，殊深慶幸，同時承主席主持會務，於最短期間，將一百八十餘議案，迎刃而解，成績甚佳，謹代表全體會員感謝賢勞。

本屆大會有兩種意義：（一）剛纔楊局長說過，會計統計不但注重學理，並應注重經驗，同人服務鐵路多年，關於會

統一鐵道會計統計委員會第三屆大會會議紀要

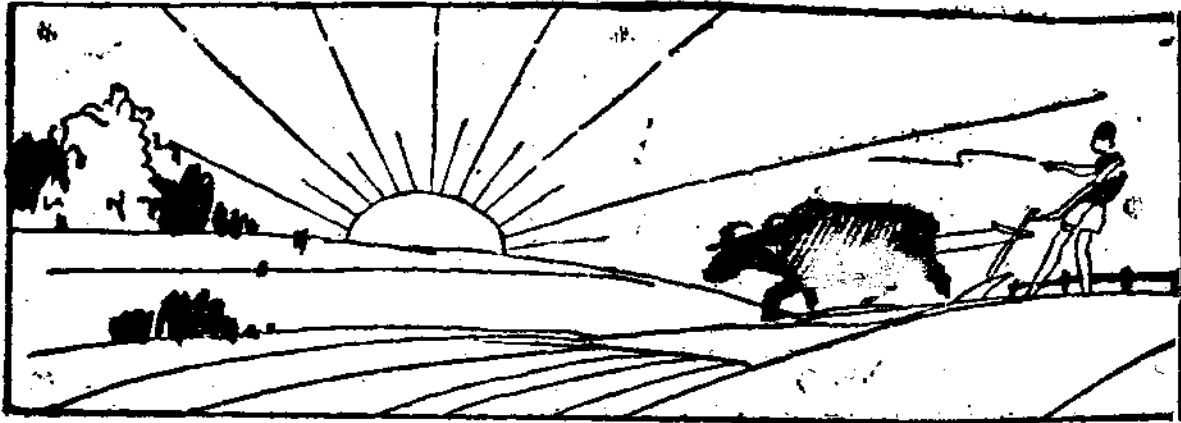
計上不敢謂有經驗，而於各路情形之不同，頗有相當認識，惟以年來國家多故，政治未能趨入常軌，鐵路會計，固亦未能積極整理，此次承主計長部次長召集會議，大部及全國鐵路會計統計人員，同叙一堂，討論各項提案，實無異將各路面彼此之特殊情形，一一羅列眼前，互相參考，逐一研究，得整理會計之方案，俾臻統一之境界。(二)凡百事業之發展，其要素在當事者必須具有同情心、而後能共同研究，共同促進、克底成功，吾等藉此次大會、各本其學識與經驗、以不偏不倚的立場，從長討論統一與整理各問題，足徵研究與促進之精神，更較精密，亦即所以增進吾等對於事業之同情

心、在閉會中得此印象，深為欣幸，又此次會議，所有關於總帳站帳材料建築機廠帳，及統計年報等議案，各會員以其平素工作之經驗，尚能一一求得圓滿之解決，同時所感覺較為困難者，為預算科目之問題，現時中央頒布之預算科目，似屬偏重于行政方面，惟鐵路係國營事業，其業務又極繁雜，如必以行政預算科目，湊合營業預算則事實上殊不易辦到，現雖將原則通過，將來執行時，尚不免有窒礙難行之處，此應請各長官隨時訓示，並希望加以原諒者，敝人忝為代表，敬致答詞，對於各長官指導、表示謝意。

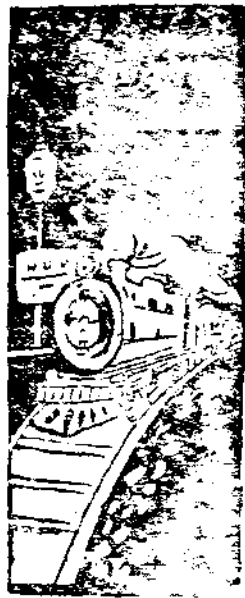
—完—

東京玻璃公司最近發明一種避彈玻璃，在旅順舉行試驗，結果成績頗為圓滿，在距離十五米遠之處，以手槍向玻璃射擊，竟得不起，僅槍彈着處有半吋周圍之黑跡而已，聞在東京時曾以機關槍及步槍試行射擊，結果亦同，該公司即將從事製造，俾便海陸軍及警界當局之採購。





恢復民族精神與充實民族力



# 黨 務

## 恢復民族精神與充實民族力

——邵元冲在國府講演——

主席，各位同志，在這一星期中間，有幾件事情，值得我們注意，第一明天就是我們辛亥革命起義創造民國的紀念日，第二中央規定的第二次全國運動會，也於明日在首都中央運動場舉行開幕，第三後天是總理在倫敦蒙難的日子，與創導革命復興民族有很大的意義，第四，昨天主席召集中央及

政府各院部會負責同志，討論修築陝西中部縣黃帝陵，與由中部至西安的黃帝陵道使全國人民，可以容易到黃帝橋陵，瞻謁我們光榮的民族始祖，因為中國的歷史，有事實可證者，就是從黃帝始，黃帝驅除蠻族，佔有中原，一面創造國家，一面並創造民族文化，文治武功。

■兩臻極盛 所以纔能建立中華民族的基礎，數千年屹立於亞洲大陸，雖中間曾經不少變亂，但是無論任何困難，任何險阻，總能本具民族固有精神，奮鬥不懈，維持整個民族的生命，這種精神的表現，就是黃帝遺留下來的，所以我們今日對於黃帝的歷史，黃帝的精神，以及民族過去歷次奮鬥的情形，必須加以深切的認識，使我們在任何困難環境中

恢復民族精神與充實民族力

間，愈加發生感奮的情緒，發憤努力，由應付環境，以至於戰勝環境這意義是非常重大的，至於辛亥起義，固然由於本黨主義的策動，而主義的根源，也就是根據黃帝建設民族的精神發生的，至於總理在倫敦蒙難，更是為發揚民族運動的一個起點，自己雖然飽嘗艱難困苦，可是民族精神的復活，就在這期間立下基礎了，再者全國運動會在首都舉行，可以使國民知道體育的重要，因為運動在健康身體強健精神，一個人有了健康的體魄，無論知識方面，或工作方面，都可以充分應付，並且用運動會整齊嚴肅的精神來糾正民族過去散漫頹廢的積習，這幾點就是總理要復興我們民族精神的表現，假使一個民族對自己祖先的歷史奮鬥的事實，以及艱難困苦締造國家的經過，沒有明瞭清楚。

□這個民族 就不會有自信力的，沒有自信力的民族，遇到困難，非但不敢抵抗，並且也沒有抵抗的力量，只是為暴力所壓迫，屈服於環境罷了，這樣頹廢的結果，國家一定會衰的，民族一定的滅亡的，如果一個民族，有自信力，能够把自己的歷史來認識，知道祖先在萬難中支持奮鬥，創造發展，那末，就感到我們自己目前困難的環境，也許還比我們祖先所處的環境還要好些，我們的祖先，既然能憑藉奮鬥

二

，戰勝環境，我們現在應當效法祖先，以奮鬥精神，來先制這種環境，這樣民族自信力，就會發生了，所以我們要保存民族精神，發揚民族精神，必須先要建立自信力，而要建立自信力，必須先知道民族自己的歷史及經過，以資激發，在中國歷史上有幾個重要的人物，值得我們紀念效法，第一個是黃帝，他是中華民族的始祖，憑他奮鬥創造百折不回的精神造成我們偉大的民族，這種精神，我們可以永遠效法，第二是大禹，他平治水土，使民得安居，農村既與上古游牧的習慣，因以逐漸改去，所以大禹是建設中國農業社會，確立民生基礎的偉人，我們應當永遠崇拜他的，第三是孔子，他是集中國政治文化倫理的大成，文教廣被，化民成俗，功績很大，他對於。

□政治教育 倫理各方面的種種理論，至今還占着民族思想上的基礎，莫能動搖，以上三位，是我們中華民族的代表人物，我們要牢牢地自信，全體國民一致以這三位為民族的模範，民族精神的發揚，一定可以實現的。

我們要發揚民族精神，同時還得要充實我們民族的力量，充實的民族力，一定要有基礎，有內容的，這就是要全體國民，對民族的生存和發展，要有忠誠毅力，有犧牲精神，然

後民族力乃能由充實而進步而發展。

造成民族力第一個重要部份，就是要造成有知識的民族，世界上有許多民族，天天在進步，有許多民族，却正在退步，退步很快的，甚至早已滅亡了，這進步退步的分野，就是知識有無的表現，我們覺得任何民族中間，都有出類拔萃的人產生，如朝鮮印度等國，都不乏明哲之士，對文學哲學有相當的貢獻，就是滅亡很久的猶太民族，也有若干出類拔萃的人，在文學科學上佔有相當的地位，但是他們雖然有天赋的聰明，卻沒有民族的認識，和民族的自信，所以他們個人有知識，而民族則仍無知識，所以國亡已久，而不能恢復，並且猶太人最喜經營，世界各處，因經商致富的猶太人很多很多，但是他們。

□只爲自己 不爲國家打算，所以個人雖富，於民族毫無補助，因此我覺得一個民族，一定要有普遍的知識，然後纔能爲國家謀利益。

其次民族力的基礎，要使民族爲健全的民族，每一個民族的分子，假使都有健全的體能，那末無論文化學術及其他種種工作，都有健全的精神去應付，一定可以做得很好結果，沒有健全的體格，一旦遇到困難事變，就是要應付，也一

恢復民族精神與充實民族力

定覺到心有餘而力不足，不能有持續奮鬥的力量，這實在是一個最大的缺點，此次全國運動會的舉行，就是要提倡達到民族的健全。

再次民族力第三個基礎，就是要造成有道德的民族，無論何人，都要有道德的訓練，道德的修養，使他們對於個人與社會國家的分際，認識得非常清楚，一旦有事，他們自己爲責任上的必要，或爲國家民族的存亡關係，雖至自己犧牲，亦所不惜，這種民族高尚的道德，實爲民族精神中重要的部分，古來歷史上殺身成仁，慷慨赴義的志士仁人，很多很多，他們所以有這種精神的，並不是到了臨時，纔決定來犧牲的，乃是平時早已修養訓練，成功這種道德精神的，遇到環境需要他們犧牲時，他們就能本着平時的修養，毫不猶豫的來。

□慷慨赴義 殺身成仁了，所以我們要養成道德的基礎，最後民族力第四個基礎，就是要造成爲團結的民族，一個民族要是內部煥散，各不相顧，一定建築不起整個偉大的力量，來抵抗其他民族的壓迫，歷史上有很顯明的例，武王伐紂，能以數千之卒，擊破紂王數萬之衆，後來武王說明所以能够勝紂的理由，就是武王的三千人能一心一德，紂的億萬

## 恢復民族精神與充實民族力 紀念國慶的意義

四

人，就各不相顧，等子有億萬個心，也就是億萬個人。這就是充分說明戰陣之勝負，不在人數之多寡，而在團結與散漫之分別。能夠團結，少亦有力，人心散漫，雖多仍弱，這是一定的道理。

所以我們要培養民族的基礎，一定要使他成為有知識健全道德團結的民族，纔可以使已失的民族精神，恢復過來，然後再從歷史方面，發揚光大，我們祖先的自信力，由自信而發生勇氣，進以充實整個的民族力，再憑着這種民族基礎

## 紀念國慶的意義

今天是中華民國廿二年的雙十節——就是說民國已經成立了廿二週年；今天舉行國慶紀念，已經是第廿二次了！在過去的廿一個國慶日，我們都曾經熱烈的舉行過慶祝典禮，無論這一年發生國恥也好，正在國難也好，照例的總是要開會，喊口號，遊行，演說；今天自然也免不了要重演一套。國家是一種最高無上的組織，人民逢着這樣隆重的盛典，即使有什麼不稱心如意的事情，也應該拋却苦臉，勉抑愁思，提高熱烈情緒來狂樂一下，可是在國恥痛深，國難未已的今天，我相信大家一定會覺得這個紀念為無意義。雙十節是辛亥革命和創造中華民國的紀念日，革命成功和民國成立就等

於，來支配環境，相信這樣的民族，一定可以在世界上得到優越的地位，決不是僅僅擁有廣土衆民，而反經不起風浪的，因此我們從歷史上的鼓勵，使我們得到自信力，另一方面從總理遺訓，使我們恢復並。

發揮民族 自信力，所以把辛亥起義，總理蒙難修理黃帝陵道及舉行全國運動會數事作一個概略的報告，希望從此切實進行，達到恢復民族精神，與充實民族力的目的。

一個垂死的病人得着起死回生的聖藥，馬上就可以回復健康一樣，國家從此可以希望富強。人民從此可以希望安居樂業地享受國民的幸福，這當然是值得全國國民的熱烈慶祝。但是自從辛亥革命以後，滿清政府的政權，完全移交到北洋軍閥，腐敗官僚，和一般無聊政客的手裏，造成數十年來兵連禍結，紊亂黑暗的局面，一直到廿二年雙十節的今天，依然是帝國主義侵略壓迫於外，赤匪燒殺破壞於內，國家不祇不能富強，反減削了四省的土地；人民不祇不能安居樂業，享受福利，反落得農村破產，生計日蹙，過去的希望，完全成了泡影，好像一個垂死的病人，得着聖藥之後，又被風邪所侵

，無法挽救一樣；大家想一想，這種慶祝，有什麼意義呢！同胞們！我們最光榮的國慶紀念日，現在已經失掉了慶祝的意義，這真是我們沒齒不亡的恥辱，希望大家秉着先烈愈挫愈奮再接再厲的革命精神，剿滅赤匪，抗禦日寇，恢復國家元氣，完全建設工作，使今年的國慶，成爲有意義的國慶。

### 平漢路特別黨部爲 總理倫敦蒙難告全路同志

全路的同志們：

值得我們歡忻鼓舞熱烈慶祝的雙十節剛剛過去，今天又要紀念 總理倫敦蒙難，總理是革命的導師，中華民國的創造者，沒有 總理，就沒有辛亥革命的成功，更沒有中華民國的成立；我們今天能够在青天白日的旗幟之下，來歡呼狂舞，慷慨悲壯的紀念國慶，紀念 總理，紀念一切革命的節日，都是 總理偉大的奮鬥精神之所賜予；倫敦蒙難，不止是 總理個人的生命問題，實是整個國民革命的存續關鍵，我們今天來舉行紀念，其意義之重大，不減於紀念雙十節。

倫敦蒙難，是 總理革命途中第一次所遭受的最大的打擊；它不祇影響 總理的革命事業，而且危及 總理的生命，不祇是革命枝節的損折，而且是革命根株的斷傷；回想

那末，我們今天的紀念，也不致成爲無意義。如果大家依然是敷衍故事，湊湊熱鬧；國慶紀念，將永遠成爲無意義的紀念，而今年的國慶，祇是今天的國慶而已！

中國國民黨平漢鐵路特別黨部執行委員會

當時革命勢力還在萌芽時期，人心極端蔽翹，滿奴竟不惜以最大的努力，圖置 總理於死地，足見清廷對於革命勢力畏懼之深。及其壓迫手段之嚴厲。在這樣的惡劣環境之下，如果不是 總理具有百折不回的大無畏精神，任何人遭受這樣的打擊，都要銷聲匿跡，中止革命的進行；然而 總理不但不稍示畏縮，反愈益堅定其革命意志，再接再厲，勇往直前，領導同志，艱苦奮鬥，其革命精神之偉大，實足資我們永世的楷模。 總理一生，不避艱難困苦，不爲環境所屈，纔能遺給我們革命的組織，革命的環境，昭示我們革命的主義，革命的精神，我們應該如何策勵奮勉，繼承 總理遺志，完全革命的工作！然而現在外患一天一天地緊迫，國勢一天一天地減削，赤匪餘患未清，建設事業無成，我們站在 總理的遺像前面，紀念 總理，想一想 總理當時蒙難的情形

平漢路特別黨部爲總理倫敦蒙難告全路同志

六

，想一想 總理奮鬥的精神和勇氣，應該是如何地慚愧！我們現在或覺得無話可說，祇有大家從今以後，下定決心，努力以下的工作：

1. 清剿殘餘赤匪！

2. 努力建設充實國力！

3. 切實團結共國國是！

4. 收復失地滿雪國恥！

### 飛機輸入數量激增

自一二八繼九一八事件發生後，我政府當局，以及全國民衆，莫不認發展航空事業，爲目前必要之舉，各國乃利用我國急起直追之良機，盡量出售飛機，爲激烈之競爭，據海關統計，本年一月至八月，各國對華輸出飛機及其附屬品，總額竟達八百一十一萬二千餘元，與一九二二年比較，則增加六倍以上，美國居第一位，英國亦積極活動，意在追上美國，茲將海關統計，撰錄於下，（以下千元爲單位）美五，六三四，英三五三，德三六四，法七二，其他一，六七九，合計八，一一二，查去年美地對華飛機輸出，僅三十七萬一千元，今則一躍增至五百六十三萬四千圓，至於英國，則由四十五萬六千元，減至三十五萬三千元，美國佔總額十分之七，現英國決派航空武官駐在上海，遠東航空公司方面，除在香港設立航空學校之外，現復派上批宣傳員來華，分駐各埠，以資推銷云。



鐵路負責貨物聯運暫行辦法



# 法 制

## 鐵路負責貨物聯運暫行辦法

民國二十二年十月四日  
會令第九一五六號抄發

### 第一章 貨物聯運

第一條 負責貨物聯運，除依本辦法所規定者外，應照部頒之現行貨車運輸通則，現行貨車負責運輸通則，暨辦事細則，提貨單章程，暨處理細則，及國內聯運規章辦理之。

聯運貨物在本路段內，得適用本路附則，但以不影響其他聯運路者為限。

第二條 辦理負責貨物聯運之車站，以全路各站起運及卸儲為原則；但為實行便利起見，得由各路預先規定次第實行。

第三條 各路負責聯運貨物，除別有規定外，應以聯軌站為互相接運站。

第四條 整車及零担負責貨物，照以下規定辦理聯運：

- 一．整車貨物，暫以十五噸，二十噸，三十噸，及四十噸車為限。
- 二．裝載同一起訖站之整車零担貨物，原車過軌。
- 三．沿途零担貨物，由聯軌路點驗接運。

鐵路負責貨物聯運暫行辦法

二

四、合裝零担貨物，暫不適用聯運。

第五條 聯運運費，暫以先付及到付兩種為限。先付者統由起運站核收現款，到付者統由到達站核收現款；此外裝卸及其他雜費，由起運站及到達站酌量情形，一次或分別核收之。

所有貨票報單，應由各路檢查課分別先付到付，先付者按五天，到付者每天彙送鐵道部聯運處清算股，按月清結。

聯運各路清結帳款，均以現款按期互撥，不得以舊帳抵扣。

第六條 聯運運費除另有規定者外，照各路運價表計算之。

聯運貨物之裝卸費，及過江駁運費，暨其他雜費，應照各路現行價目表計算之。其在聯軌站轉載者，不另收裝卸費。

第七條 凡聯運貨物係優先或最優先裝運者，各路運費，均應照優先或最優先運價核收。

第八條 聯運貨物與本路貨物，同為普通或優先，或最優先，或特種時，應分別將聯運貨物，提前聯運。

第九條 聯運貨票及提貨單，應按照所附格式印製之。

第十條 聯運貨物起運站，或到達站，或各路會計處對於貨票記載之運費，裝卸費，及其他雜費，發現錯誤時，應即電知各關係方面。（由聯運處清算股發現時，則以更正單通知。）統由到達站填發訂正單訂正，分別照章補收或退還之。

第十一條 聯運貨票所記載之運費，裝卸費及其他雜費等，到達站應負查核處理之責。倘有錯誤，而到達站未查出，如係短收，而短收之款，無法補收時；則該項短收之款，應由起運路及到達路，平均攤認，如有溢收之款，無法退還時，該項溢收之款，應由起運路及到達路平均分有之。

第十二條 凡按照貨車負責運輸通則第三十三條之規定，拍賣貨物之款項，應先扣除拍賣費用，次及各路墊款，次及運



費及雜費，再次則及到達站之保管費。如拍賣之款，扣除拍賣費後，不足各路墊款之全數，則按各該路墊款之多寡，比例分配，如扣除墊款後，不足各路運費及雜費時，則按運費及雜費之多寡，比例分配。如扣除各費外仍有餘款，而貨商逾一年尚未領取者，則歸到達路所有。

第十三條 凡聯運貨物因貨商捏報等情事，所有罰款，歸發現路所有，如於兩路授受時發現，應以交付通知簽字為準。如在簽字前發現時，歸交付路所有；在簽字後發現時，歸接收路所有。

第十四條 凡聯運貨物，貨商請求指定列車運輸；或一件貨物，重量在三公噸以上，或體積在五立方公尺以上或長度跨載兩車或兩車以上者，起運路須先向聯運各路，商洽同意後，始得聯運。

第十五條 聯運零担貨物，在起運站起運時，須於每件貨物上，拴繫堅韌標籤兩個，（格式附後。）其不能拴繫者應於顯明處黏貼紙標籤兩個，（格式附後），整路貨物，除原車送至到達站者外，亦應每件拴繫或黏貼標籤一個。

第十六條 凡聯運貨物遇有按照貨車負責運輸通則第二十五條之規定變更者，其變更費由起運站核收歸起運路所有。再因變更所生之雜費，在某路發生者歸某路所有。

第十七條 聯運貨物所用之車牌，其種類與本路所用者同；但須在中間標明一紅色（聯）字並注明經由某路（格式附後）以資識別。

第十八條 負責聯運貨物，在負責運送期內，如無損失，在何路發生者，即應由何路負責賠償；其不能證明在何路發生者，應由經運各路，按照所得運費比例攤認；關於賠償款項，應由經運各路，互相通知清理。

第十九條 所有賠償手續，悉照貨車負責運輸通則第六章之規定辦理；惟貨主要求賠償時以向到達站請求處理為原則；但客商要求在起運站處理者，起運站亦應受理，同時并應電知到達站，以免重複。

第二十條 各路對於客商要求損失賠償時，如一經證明，確係由鐵路負責者，應迅速賠償之。負責運輸整車貨物，及整車零担貨物，在聯軌站授受時，應由交付路站長，會同查驗封印，鉛彈，篷布，繩

## 鐵路負責貨物聯運暫行辦法

## 四

索，有無異狀；如無異狀，接收路站長，應即在交付路站長所填聯運貨物交付通知書各聯，加蓋中文名章接收，如有異狀，應由交付路站長，重加整理，另行加封，倘封印鉛彈損壞過甚，貨物有損失可疑之痕跡，應即會同卸車點驗，點驗後另行裝車，乃由交付路加封。凡遇有封印鉛彈發現異狀，由交付路整理加封，或卸車點驗另行裝車，交付路站長，應將重封及點驗詳細情形，註明於交付通知書各聯內，以明責任。前項卸車點驗各貨物，如有損失情事，其裝卸費由交付路擔負；如無損失情事，其裝卸費由交付路及接收路分擔。沿途零担貨物，在聯軌站授受時，應由交付路站長，與接收路站長，會同逐件點驗。如發現損失情事，應由交付路站長，在交付通知書內註明。

凡貨物在聯軌站授受時，如發現包裝破損，應由交付路負責整理。

第二十一條 負責聯運貨物價目表，專價特價表與裝卸及雜項費表，由聯運處編製，分發各路應用。

第二十二條 所有負責聯運貨物，應用票據，由聯運各路，按照部頒格式，自行印備。

第二十三條 負責聯運貨物，如在中途發生意外事變時，該中途站應電知起運站及到達站，以便轉知託運人及收貨人。

## 第二章 互通車輛

第二十四條 在各路車輛未清理以前，聯運各路，暫以現在所有之車輛，無論其屬於本路或外路，概認為各該路原有車輛

第二十五條 聯運各路，應籌備完好貨車，作負責貨物聯運之用。由起運路在車箱上，加印白色三角標誌，以便易於辨認。此項標誌內邊，應為五公分等邊三角形，綫寬為五公分，三角內寫明某路字樣。（如圖）如係平車，應酌量車邊之寬度，繪印較小之標記；但須仍用白色。



**第二十六條** 聯運各路點收聯運貨車，應以迅速為原則。於收到交付路之通知書後，應於一點鐘內接收，否則由兩路車務處嚴行取締。

**第二十七條** 關於聯運過軌車輛之檢查辦法，除按照國內聯運規章第一九〇條辦理外；凡由首都輪渡過江者，其檢查方法，應按照首都鐵路輪渡貨車檢驗規則辦理。

聯運各路對於授受車輛，一經接收後，對於該車上之手閘及風閘零件，（如閘瓦，膠皮管，及拉杆等。）應特別注意，倘有遺失，應由接收之路，負責賠償。

**第二十八條** 聯運路互通車輛結餘噸位，應由聯運路酌量運輸情形，互為協定相當限度。倘逾此限度以外，如有負責聯運貨物，交到聯軌站時，應由接收之路，將貨物卸下保管之，一面自行備車裝運。此項裝卸費用，及保管手續，應由接收聯運貨物之路，完全負責。（此項裝卸保管等費，應由接收路担負，不得向客商索取。）接收路遇有收到聯運貨物過多，無法保管時，應由兩路車務處商酌辦理。

**第二十九條** 凡屬外路聯運車輛，應按照國內聯運規章第一九四條之規定，退還原有路；但為利用車輛起見，并得順回程方向，裝載貨物，運至本路，或經過路之各站，如無貨裝運，應即將空車順原程送回原有路，倘違背本條之規定，則為誤用。每誤用一次，應由誤用路照車輛載重量，每噸另付罰金二元，歸原有路所有。

凡屬外路聯運車輛，如因故改途駛回原有路時，除按照國內聯運規章第一八八條辦理外，應由到達站電知各關係之聯軌站。聲明改途理由以便查核。

鐵路負責貨物聯運暫行辦法

鐵路負責貨物聯運暫行辦法

六

各路對於他路之聯運車輛，絕對不准撥作軍運。

說明：例如北甯路有聯運車輛，經由津浦路至隴海路開封站，其卸空後之交還辦法如下：

上例北甯路為原有路，津浦路為經過路，隴海路為到達路，開封為到達站。

(一)如北甯車至到達路隴海(開封站)卸空後，無貨可裝，必須得空車交還原有路(北甯)時，須在原先接收之聯站(徐州府)交車。

(二)到達路(隴海)有貨可裝，可許其經由原路徑，運回原有路(北甯)；或運至原程經過之路(津浦)；(但以運往徐州以北各站為限，不得運往徐州以南。)或越過原有路之路(滄海)；或順回程裝至本路(隴海)各站；(但不得運往徐州之東。)或以路徑較短，而裝載聯運貨物，經由他路(平漢)運往原有路(北甯)，或越過原有路之路(滄海)。

(三)經過路(津浦)收到到達站(隴海)退還原有路(北甯)之空車時，應將該空車送回原有路(北甯)。如有貨可裝，可許順回程裝至其本路各站，(但不得至徐州以南)或原有路，或越過原有路之路(滄海)。

(四)無論空車或重車，到達路(隴海)及經過路(津浦)，倘不照以上各項說明辦理，而將車送交其他各路，(如道清正太膠濟京滬等)或在本路相背方向行駛，(此車由隴海交到徐州，祇能往北行駛，如往南行，則為相背方向。)或再行送交到達路(隴海)，即為誤用。應由誤用之路，每次按車輛載重量，每噸交付罰金二元；此項罰金，應歸原有路(北甯)所有。

(五)倘此車因裝貨或鐵路中斷，送由平漢路經豐台回原有路，應由到達站(開封)電知徐州天津豐台鄭州各交接車輛之關係站，以及各關係路車務處，並聲明改途理由。

第三十條 聯運車輛車租及延期費率均按照國內聯運規章第一八四條之規定辦理；但交還期限，以車輛在各路行駛之里程，為計算標準。每經過一路，其里程為一百公里，或不滿一百公里者，往返以二日為限。每遞加一百公里

。或不滿一百公里者，遞加一日。在此期限以內交還者核收車租；超過上項期限交還者，另行核收延期費。凡按照本條之規定，聯運車輛，於裝貨改途送還原有路者，其計算交還期限方法，除到達路外，亦按上項辦法。每經過一路，其里程為一百公里，或不滿一百公里者，以二日為限。每遞加一百公里，或不滿一百公里者，遞加一日。超過此項期限，另行核收延期費。

聯運車輛改途送還原有路，在到達路計算交還期限方法，應按行駛較長之里程計算之。

說明：例如由北寧路送聯運車輛至隴海路之開封，按照各路里程表，由天津至徐州為六百七十四公里，往返應為八天；由徐州至開封為二百七十七公里，往返應為四天。

(一)倘北寧路於一日在天津送交津浦路，津浦於四日在徐州送交隴海路，隴海於九日送回津浦路，津浦於二十日送回北寧路；則隴海應付北寧四至九日共五天之車租，及一天之延期費，津浦應付北寧一至四日，九至二十日，前後共十四天之車租，及六天之延期費。

(二)倘北寧路於一日在天津送交津浦路，津浦於四日在徐州送交隴海路，隴海改途於九日在鄭州送交平漢路，平漢於二十一日在豐台送交北寧路；則開封至鄭州為六十五公里，較之開封至徐州二百七十七公里為短，其交還期限，應仍按徐州至開封之里程計算，以四天為限。鄭州至豐台為六百八十三公里，應按八日計算。按照以上辦法：隴海應付北寧四至九日共五天之車租，及一天之延期費；津浦應付北寧一至四日共三天之車租；平漢應付北寧九至二十一日十二天之車租，及四天之延期費。

(三)倘北寧路所送交隴海路之車，終點係商邱而非開封，則由徐州至商邱為一百四十六公里，此車之交還期限，應為三天。倘按照第(一)說明之日期，順回程送交津浦，則隴海應付北寧四至九日共五天之車租，及兩天之延期費。倘此車按照第(二)說明日期改途送回北寧，則由商邱至鄭州為一百九十六公里，仍與商邱至徐州之里程同，未逾二百公里，其交還期限仍為三天。

鐵路負責貨物聯運暫行辦法

八

(四)倘北寧所交隴海之車，其終點為馬牧集，而非開封，由徐州至馬牧集為一百二十六公里，則此車之交還期限，應為三天。倘按照第(一)說明之日期，順原程送交津浦，則隴海應付北寧四至九日共五天之車租，及兩天之延期費。倘此車按照第(二)說明，改途送回北寧，由馬牧集至徐州為一百二十六公里，而由馬牧集至鄭州為二百一十六公里，則應取較長里程計算，交還期限，應為四天，隴海應付北寧四日至九日五天之車租，及一天之延期費。

第三十一條 此項互通車輛辦法，於貨主負責之聯運貨物，亦適用之。

第三章 互通篷布繩索

第三十二條 聯運各路，應備充分篷布繩索，以備遮蓋聯運貨物。

第三十三條 聯運各路，以其本路敞車或平車，(以下簡稱敞車)裝運聯運貨物，需用篷布繩索時，必算用該本路之篷布繩索，隨車直通。此項篷布繩索，概不另計租金。凡聯運貨車覆蓋篷布，其覆蓋方法，應按照貨車負責運輸辦事細則第七十二條之規定，前張尾端，應覆蓋後張前端之上，以防風雨火燼之侵入。倘此車在過軌後轉變方向者，起運站應計算此車經行之里程，使比較上車輛行駛最長之路得順向覆蓋；倘在本路或交付路上逆向而行，認為篷布騎縫，有易被風雨火燼侵入者，該路得於原車上，另行加蓋篷布一張，但此項加蓋之篷布，於交付他路時，應由該本路卸下，毋須直通。

第三十四條 聯運直通敞車所附篷布繩索之授受，應與該車輛之授受，合為一體，整個授受。其辦法即將篷布繩索之路別號數，記入車輛交付通知書及路程單(格式附後)內一併授受。

第三十五條 各路送還附帶篷布繩索之敞車，如無貨可裝，或所裝之貨無須使用篷布繩索時，其篷布繩索，應妥為摺疊捆束，繫以標籤，標籤上填明篷布繩索之號數及原屬車輛之路別暨單號，送交聯軌站，以便查對，與原屬車輛一同授受。

第三十六條 凡聯運互通篷布繩索，在聯軌站授受時，徵由雙方檢查。如有損壞情事，并應由授方在車輛授受通知書內註明蓋章，以明責任，其損壞之篷布繩索，應由原有路修理，其修理費應由損壞路負擔之。

第三十七條 凡原來附有篷布繩索之敞車，如聯軌站交還時，短少篷布或繩索者，即以遺失論，應由遺失路賠償原有路，其賠償價格，篷布每張二百元，繩索每條三十元。其辦法即於車輛交付通知書內註明，報由聯運處清算之。

倘遺失路事後復將已失之篷布繩索覓得，亦不准再行要求退還原有路銷帳

第三十八條 聯運各路，送還他路原未附帶篷布繩索之敞車時，如利用該項車輛，裝運需用篷布繩索之聯運貨物，由裝運貨物之路。覆繫其本路篷布繩索者，該項貨物之到達路，於貨物卸下後，應即從速將篷布繩索送還原路，不得繼續使用。

上項篷布繩索，在各聯軌站授受時，以聯運篷布等件送達通知書為授受憑證。各路對於此項篷布繩索，送還原有路之期限，應照第二章第二十九條所訂送還車輛之期限辦理。倘超過此項期限，仍不送還者，即作遺失論，由原有路報由聯運處，照第三十六條之賠償規定辦理。

#### 第四章 其他各項

第三十九條 車租延期費裝卸費及罰金，應按月隨聯運貨物運費，同時以現款清結。

第四十條 聯運各路每年應舉行會議一次或二次，討論負責貨物聯運改進事宜。

第四十一條 各路因有特別情形，訂有特別使用機車車輛協定，經呈部批准者，得仍照所訂協定暫時辦理。

第四十二條 本辦法自呈奉鐵道部核准之日起施行；如有未盡事宜，得由聯運處及聯運各路提議，呈部修改之。

(格式見第六七一六七二期鐵道公報)(內第三十三、三十四兩條條文，經遵照聯字第七二九四號部令更正)

### 國有鐵路與國營招商局聯運辦法

民國二十二年十月十二日  
會令第九三二四號抄發

鐵路負責貨物聯運暫行辦法

國有鐵路與國營招商局聯運辦法

一、辦理水陸聯運之鐵路如左：

京滬滬杭甬路 津浦路 隴海路 膠濟路 北甯路 平綏路 平漢路 正太路 道清路 湘鄂路  
辦理水陸聯運之招商局輪船航線如左：

(甲) 津滬粵間各航線。

(乙) 川漢滬粵間各航線。但經由浦口上海間之聯運客貨，應由京滬鐵路聯運。

二、辦理水陸聯運之車站及口岸，由鐵路及招商局雙方商定。(聯運站名，由各路代表回路後，斟酌運輸情形，分別客貨，開單函送聯運處。)

三、每批貨物之重量，以無限制為原則。其有特殊情形者，可與招商局暫行規定；每批貨物之起碼重量，於最短期內取消此項限制。

四、如招商局輪船因故缺乏，不能或不敷辦理聯運時，其已由鐵路運至接運地點，及已起運之貨物，應由招商局負責設法，接運至到達地。

如鐵路運輸因故發生阻礙時，其已由輪船運至接運地點，及已起運之貨物，應由鐵路接收負責處理。

五、水陸聯運票價及運費，以車船兩項結總計算為原則。其有特殊情形者，另行商訂核減辦法，呈部核定。鐵路貨物運費，如有特價者，照特價核收。輪船運費，應照實在運費，再予特別核減。

輪船運費，應包括輪船部分保險費。

車船運費，概按公斤公噸公尺計算。

六、水陸聯運票價及運費，應一次收足。聯運貨物運費，暫以先付及到付兩種為限。先付者，統由起運站或口岸核收現款。到付者，統由到達站或口岸核收現款。此外裝卸及其他雜費，屬於起運者，由起運站或口岸核收。屬於到達及中轉者，由到達站或口岸核收。



- 七、聯運貨物，由鐵路運輸及保管時，發生損失者，應由鐵路按照鐵路定章負責賠償。其由輪船運輸及保管時，發生損失者，應由輪船按照輪船定章負責賠償。賠償損失之貨物，如有運費關稅及其他雜費，應一併由負責方面照數賠償。損失責任不明時，按照起運機關定章賠償。所有賠償各款，統由承運各機關，按照該批貨物所得運費，比例攤認。鐵路與輪船責任之轉移，以授受憑證簽字時為準。
- 八、聯運貨物遇有損失時，客商應憑貨物收據或提貨單，向到達車站或口岸請求賠償。如向起運車站或口岸請求賠償時，該起運車站或口岸，應立時通知到達車站或口岸，以便處理。
- 九、聯運貨物遇有損失，須請求賠償者，應自託運之日起，三個月內，提出請求賠償書，過時無效。鐵路或輪船接到客商請求賠償書時，經調查確實，應立即賠償，至遲不得過兩個月。（自接到請求賠償書之日起算。）
- 十、聯運貨物，客商得委託鐵路或船局代為報關，並墊付關稅。其詳細辦法，由招商局與各關係路分別商酌辦理。
- 十一、凡墊付之關稅，或其他墊款，由鐵路墊付者，應由鐵路通知招商局，由招商局負責在到達口岸，向客商收取，歸還鐵路；由招商局墊付者，應由招商局通知到達路，由到達路負責在到達車站，向客商收取，歸還招商局。
- 十二、聯運單據格式，應歸一律。由招商局派員與聯運處商訂。
- 十三、聯運帳目，應由聯運處清算，按照國內聯運會計規則清算。
- 十四、聯運進款，應由聯運各路及招商局，各自指定經有關各方面同意之殷實銀行，負責按期代收代付。
- 十五、國有鐵路與招商局辦理聯運，應由聯運處代表聯運各路，與招商局簽定合同，定名國有鐵路與國營招商局客貨聯運合同。有效期間，自實行之日起，暫定一年。
- 十六、凡水陸聯運貨物，除鐵路自辦輪運外，聯運各路，須照本辦法之規定，儘先與招商局辦理聯運。
- 十七、凡在接運地點，鐵路與輪船授受聯運貨物辦法，并車船銜接日期暨次數等，及其他事項，或具有特殊情形，有訂細則之必要者，應由當事之路與招商局分別商訂聯運細則。但不得與本辦法抵觸。

國有鐵路與國營招商局聯運辦法 鐵路與公路聯運大綱

一一一

十八、鐵路與船局兩方面，如有一方面不能履行合同，或細則之規定時，其他一方面得斟酌情形，隨時取消一部分或全部分之聯運。

十九、俟簽訂正式合同，並訂定各種單據格式，由部通令各路後，再由招商局派員與各路商訂聯運細則，呈部核辦。

二十、招商局對於聯運處經費，應照各路成例，比例担负。

廿一、聯運價目表，由招商局與銜接各路會商，以貨物為標準，編訂該路與招商局之聯運價目表，送聯運處彙總，編製各聯運車站與各聯運口岸間之聯運價目表。

鐵路與公路聯運大綱

民國二十二年十月五日  
會令第九四八一號抄發

(一)為運輸便利起見，鐵路與公路得辦理客貨聯運。

(二)聯運業務，包括旅客，行李，包裹，貨物等項。其實施程序，由鐵路公路，雙方斟酌情形，隨時協定之。

(三)凡公路欲與鐵路辦理聯運，須合下列之規定。

(甲)凡公路局或汽車公司，須由省府自辦，或照章立案，已經批准設立者。

(乙)公路全綫，已修理平整，橋樑，水溝，及鋪墊石子，均已完備。且有固定員工，時常培修，不致因雨雪妨碍行車，延誤聯運。

(丙)公路載運旅客，須備整潔蓬車，如用敞車載運行李或包裹，須有完好篷布遮蓋。其運輸能力，須適合聯運需要，以不感覺車輛缺乏為度。

(丁)公路須有相當設備，鐵路認為不致妨礙聯運者。

(四)鐵路公路聯運站點，由雙方議定之。

(五)聯運運費，以鐵路公路運費之和為原則。如有特殊情形者，得由雙方分別呈請核減。雙方運費，如有變更時，應於充

分時期以前，通知對方。

(六) 鐵路公路運費，應以一次核收為原則。

(七) 鐵路公路雙方代收之運費，其撥付及保證辦法，由鐵路與公路雙方商訂之。

(八) 凡與鐵路辦理聯運之公路，與連接之水路，如與鐵路營業發生妨害者，不得辦理聯運。

(九) 聯運合同，由鐵路公路雙方商訂後，分別呈准施行。

(十) 鐵路與公路辦理聯運，以不妨害其他鐵路營業為原則。

(十一) 公路與鐵路聯運，關於行李包裹貨物之接運，及其他一切辦法，應於可能範圍內，依照鐵路章程辦理之。

### 鐵道部直轄各路轉遞部電辦法

民國二十二年十月七日  
會令第九五二五號抄發

(一) 本部拍發各路電報，各轉報站，應隨收隨發，隨到隨轉，並於原電底一律註明收到及轉發日期，時刻。

(二) 本部拍發各路通電，各轉報站應嚴密注意電首所冠各路路名，分別轉拍，不得遺漏。

(三) 直轄各路設有無線電者，收到部發轉遞電報，應由各轉報站主管人員按綫路及時間，以最迅捷方法，分別交有線電或無線電拍發，不得互相推諉。

(四) 凡與本部直接通無綫電各路，平時均由本部與各該電台直接通電；惟發生障礙時，經本部直接指定各該路任何站電台代轉部電，各該站電台應即隨時代轉。

(五) 本部拍發各路電報及本部電報，均應按其性質，一律標明(XXX)萬急、(XB)加急、(B)普通，三種符號，各轉報站，應按下列之順序拍發，不得意為先後。

(1) 本部萬急電，(2) 本路萬急電，(3) 本部加急電，(4) 本路加急電，(5) 本部普通電，(6) 本路普通電。  
凡同時有本部與本路數通加急電或普通電符發者，應依序相間拍發，其順序如次：(1) 本部加急電，(2) 本路加急

聯運運費計算辦法

一四

電，(8)本部加急電，(4)本路加急電，餘類推。至萬急電次序，仍依前項規定。

凡轉電站於電報譯校，應按照上開次序先後，分別辦理；並應嚴密校對，以免訛誤。

(六) 本部電報，凡由本部電信室及無線電信室拍發者，各路應即時收轉。至因公出差人員，確係因公拍發電報，經本人簽名蓋章，各路亦得照本辦法規定程序，一律隨時代發，惟未經 部次長簽字而用本部名義者，不得拍發。

(七) 凡本部所發電報，無論明碼密碼，各收發報人員，均應嚴守秘密，其電底妥慎保存，不得隨意放置，散失或洩漏。

(八) 各路傳遞電報，其有線電或無線電無論何方發生障礙時，應立即由未生障礙之一方拍發，同時均有障礙時，而預算修復時須在六小時以上時，應即將原電退回原發報處，並申明原因。

凡原電註明緊急字樣者，遇無綫有綫電均不能轉遞時，應立即退回本部，並申明原因。

(九) 凡本部拍發各省市機關暨各方公務電報，由所在地路局轉送者，到達後應立即專差送達，不得遲延。

(十) 各路轉發電報，除應遵照本辦法規定外，仍應遵照本路所規定之收發電報規則辦理。

聯運運費計算辦法

民國二十二年十月七日  
會令第九五七三號抄發

(一) 將普通運費算至一元以下二位小數為止第三位小數四捨五入法以定出入(如四厘九毫捨去不計五厘一毫則進為一分)。

(二) 普通運費計算得將應加之負責運費優先最優先運費及附加費分別計算各得之數

其元以下第三位小數仍以四捨五入算至二位為止

(三) 所得之聯運運費其總數遇有零奇不及五分者應作五分不及一角者應作一角計算惟各本路所得之數如有零數仍照零數計算多餘之零數歸起運路所有

聯運貨物運價遞遠遞減辦法

民國二十二年十月十三日  
會令第九七四七號抄發

一、本辦法以適用於客商託運之聯運貨物為限。

二、聯運貨物運價，除按各路經行里程，照各該路現行運價，各自零點里程起，計算運費外，並得照下列第四條規定之百分率，再給予聯運貨物遞遠遞減之折扣。

三、聯運貨物經行在五百公里以上者，方得適用此項辦法。

四、除經行各路之遞遠遞減百分率外，聯運貨物遞遠遞減之百分率規定如下：

里 程	減 數
501—600...	1%
601—700...	2%
701—800...	3%
801—900...	4%
901—1000...	5%
1001—1100...	6%
1101—1200...	7%
1201—1300...	8%
1301—1400...	9%
1401—1500...	10%
1501—1600...	11%
1601—1700...	12%
1701—1800...	13%
1801—1900...	14%
1901—2000...	15%
2001—2100...	16%
2101—2200...	17%
2201—2300...	18%
2301—2400...	19%
2401—2500...	20%
2500 以上	20%

五、聯運貨物里程，應按經行之各鐵路，由起運站至到達站，合併計算，不論在某一路行駛之遠近。

六、各路特價貨物，以適用聯運遞遠遞減辦法為原則。如有不適用者，應呈部核辦。

七、各路專價貨物，在各該路段內，不適用聯運遞遠遞減辦法。但各該段內之里程，仍應接續計算。

八、凡指定起訖站點等之特種聯運貨物，不適用此項聯運遞遠遞減辦法。

九、聯運減價計算方法，由聯運處規定，呈部公布之。

十、整車與不滿整車之聯運貨物，均適用之。

十一、鐵路負責與貨主負責之聯運貨物，均適用之。

十二、凡依特定條例或另有規定優待辦法，已經享受鐵路減價運輸利益者，概不得適用本辦法。

十三、此項遞遠遞減辦法，暫行試辦一年。

十四、本辦法自民國二十二年十一月一日起施行。

聯運貨物運價遞遠遞減辦法

### 平漢鐵路管理委員會保護押運機煤辦法

民國二十二年十月二十六日  
會令第七八五六號抄發

- 一 本路運輸機煤應由收煤員會同礦方過磅後派定押煤夫押運並簽發押煤夫出差考核簿及四聯報告單將運單號數發煤日期發煤噸數分別填註清楚交押煤夫收執
- 二 押煤夫自發煤站起至到達終點站機廠收煤止對於所運機煤應負看守全責無論站上路上如遇有竊搶機煤情事務須立即盡力制止不得稍存畏意并一面報請護車長警或護站長警護路隊士等盡力協助
- 三 煤車在途如行駛中發生竊搶煤斤情事時護車長警一經目擊應不待押煤夫報告立即盡力協助制止與押煤夫同負保護責任煤車在站內停歇時應由護站長警及當地護路隊士等與押煤夫同負保護責任如遇發生竊搶煤斤情事立即協同盡力制止不得因循退避致遭損失
- 四 煤車經過素易發生竊煤地點或行車速率遲慢時押煤夫及護車長警等尤宜特別注意防護
- 五 機煤列車不准在站外停歇尤不得無故甩車致予竊搶煤斤之機會
- 六 機煤列車如在路上或站上發生竊搶煤斤情事應由車隊長將機煤損失地點(即公里站名)竊犯人數及機煤損失約數並其他一切救護情形分別詳註於四聯單及押煤夫出差考核簿內由各關係人簽名蓋章如沿途站上均無損失亦應於損失原因欄內填一無字由各交接班護車或護站長警於無字左右蓋章以明責任
- 七 煤車到達終點時應由押煤夫眼同過磅司事復磅將所得實數以複寫紙填寫三份以一份存底一份交押煤夫一份交機廠廠首核收
- 八 煤車到達終點站後應於六小時內即送機廠核收機廠廠首將煤斤實收損失各數於四聯單內填註蓋章之後即以乙聯交押煤夫回繳以丙聯由該機廠轉呈丁聯交護站長警遞轉主管署查核
- 九 機煤損失如每車超過四分噸之一以上即依左列責任按案情輕重分別予以罰薪記過之處分

- 十
1. 機煤列車非至應行停歇地點而無故停歇或用掛車輪致遭損失者應歸值班車隊長負責
  2. 沿途防護不力致遭損失者應由押煤夫及值班護車長警負責
  3. 站上防護不力致遭損失者應由押煤夫及值班護車站長警護路隊士等負責
- 機煤發生竊搶情事上列關係人如有應報告而不報告及應協助而不協助或應填註而不填註及應簽蓋而不簽蓋者查明分別懲處

甲										乙																			
存 根					平漢鐵路管理委員會押運機煤報單					機煤損失原因					進站時刻														
中華民國 年 月 日					發煤日期 年 月 日					發煤地點					發煤日期 年 月 日														
車號		噸數			發煤數口		噸數			機煤損失原因		車號			噸數			發煤數口		噸數									
計		計			計		計			車隊長		計			計			計		計									
發煤員 押煤夫					發煤員 押煤夫					車隊長 護長 車警					車隊長 護長 車警					車隊長 護長 車警									
(此聯存查)										(此聯由押煤夫於發煤回所後呈出所轉總務處)																			

(丙)兩聯內容均同之聯惟中聯附註小字照各聯規定)

押運機煤四聯報單說明

- 一 此項報單計分甲乙丙丁四聯甲聯存查乙丙兩聯交押煤夫收執於交煤回所後以乙聯繳由收煤員轉呈總務處查核以丙聯交由機車廠首遞轉機務處查核丁聯於起運時交由押煤夫轉交護車長警收執如護車長警在中途換班時應由交班者轉交接班者收執如抵護車長警換班車站時應將此聯單交護站長警收執至接班之護車長警上車時即交由接班之護車長警收執依次轉遞至卸煤終點站即交護站長警收執於機煤入廠後呈由分總段轉呈警察署查核
- 二 各聯單內發運日期運單號數發煤數目各欄均由發煤員填寫如遇沿途或站上發生竊搶煤舫事故應由押煤夫一面報請護車或護站長警協力制止一面請車隊長於各聯單內損失機煤地點及原因各欄內分別填註如無竊搶煤舫情事即於各欄書一無字並由該車隊長及各關係人蓋章
- 三 各站揚旗以內為站上揚旗以外為路上於填寫時應將出事地點道牌公里竊搶煤斤人數及行車快慢有無燒軸甩車情事均分別填註於損失地點及原因欄內
- 四 廠收實數及到廠時刻各欄由機煤廠首填註到站時刻由車隊長填註
- 五 沿途護車長警及護站長警交班者應由交班者註明經營期內有無損失由交接雙方依次蓋章以明責任
- 六 車隊長一經押煤夫申請填寫時即應據實記載不得拒絕如有應申請而不申請應填寫而不填寫應蓋章而不蓋章者查明分別懲處





鐵路消息



# 交通麟爪

## 鐵路消息

○京滬杭路將完成杭甬段  
○京滬滬杭甬兩路管理局，自長江輪渡落成，滬平直達通車實現後，鑒於滬杭甬線中間，為錢塘江及曹娥江所阻滯，有碍兩路營業之發展甚鉅，以曹娥江可架設橋梁，工程較易，惟錢塘江亦非辦輪渡不可，故擬計劃以期實現，至京滬綫前擬在滬蘇段及京鎮段敷設雙軌

，現因事實之關係，擬暫停進行，云云。

○全國貨物負責聯運下月實行  
○全國鐵路負責貨物聯運，定十一月二日二條，各路局奉令準備就緒，各路辦理負責貨物聯運站，均已決定，茲錄各路聯運站如下，(一)北寧路，北平前門，永定門，豐台，郎坊，落岱，天津總站，東站，塘沽，蘆台，唐山，胥各莊，(二)平漢路，石家莊，順德，邯鄲，彰德，新鄉，許州，鄭州，堰城，駐馬店，大智門，(三)隴海路，大浦，徐州，鄭州，潼關，(四)膠濟路，青島，大港碼頭，(五)平綏路，北平，西直門，綏遠，包頭，平地泉，宣化，張家口，大同，豐鎮，(六)京滬路，吳淞貨站，上海北站，

鐵路消息

崑山，蘇州，無錫，麥根路，常州，丹陽，鎮江，南京（七）  
 滬杭甬路，上海南站，日暉港，松江，嘉興，拱宸橋，杭州，南星橋，開口，（八）道清路，清化，柏山，焦作，獅子營，柳街，王莊，道口，三里灣，（九）正太路，太原，榆次，壽陽，陽泉，（十）津浦路，除濟南至膠濟，徐州至隴海，天津總站至北寧，下關至京滬，因特殊情形，不辦理運發到貨物外各路各站均加入負責貨物聯運，至北寧津浦京滬等路，已決定第四〇一次四〇二次為滬平聯運貨物通車，每日上海北平對開一次，今首都鐵路輪渡已通車，滬平貨聯通車，決定於十一月一日，全國各鐵路負責貨物聯運實行之日開始，開行時刻，已決定京滬路上海麥根路站下午七時開，次日晨六時四十分抵南京江邊，上輪渡北上，至北平南下車，下午二時，由南京江邊開，次晨十一時十分抵麥根路站，又聯運報單經鐵道部訓令各路局，對於各站之站名，應一律改用中文，以利清算，而資一律，云云。

所擬之建築寧濟鐵路計劃大綱，徵求寧夏主席馬鴻逵同意，聯請中央撥款興築，馬已函覆贊成，該路路線，係以道清綫為基礎，東自道口經河北之濮陽，清豐，南樂，大名，山東之冠縣，聊城，博平，在平，齊河，至桑梓店，與津浦路接，過黃河橋以達濟南，西自清化經山西之晉城，沁水，浮山，臨汾，蒲縣，大寧，陝西之延安，膚施，靖邊，定邊，直達寧夏，其辦法係利用兵工，分段建築，其款項先由美棉麥借款項下劃撥兩千萬元，專作築路之用，此路成後，則西北各省之物產，可運輸國內各地，充實全國經濟，裨益甚多云。

（計劃原文見本期附錄欄）

同濟鐵路為晉省發展交通事業樞紐，在省定三年竣工，政十年建設案內，佔極重要地位，故自開工，興築以來，積極進行，不遺餘力，該路全部工程，原定五年完成，現因閻氏以該省十年建設計劃，即開始進行，而該路對於各項事業之發展，關係異常重要，特擬提前完成縮為三年完工，以資促進，並為工作迅速起見，已將晉綏兵工築路局實行改組，於晉綏兵工築路總指揮部之下設總副工程師二人，統轄該路全部工程，以太原為中心點，將該路劃為南北兩大段，設兩工程局，分別進行，並由閻委謝宗周為兵

對守中動議  
 築寧濟鐵路  
 致貨棄於地，民用不足，國內人士，近雖多倡開發西北，但以種種關係，迄未見諸實現，中委劉守中以此次美國棉麥借款，係專作開發國內實業用途，特將其

工總路總指揮部總工程師，兼南段工程局局長，翟維禮為副工程師，宋彤為北段工程局局長，現該局正在積極改組中，再該路原介(由太原至介休)南段鋪軌工程，據南段負責工程人員談，現正積極進行中，已由方山運到枕木七萬根，由此間小北門外正太鐵路陸續運至檢次，第一批鋼軌，已由天津起運，二三日內可運至檢次，工程局決定於本月二十日後，開始向南鋪軌，當局已派定四〇四團士兵四百二十人，並暫雇工人若干，在機車未到以前，用平車運輸各項材料云云。

又該路向津購安之大批洋灰，日前已由探運處派押運員王德明，帶領士兵數名，前往天津起運，現已抵并，共計四百噸，至第一批及零件等，據築路局消息，十月十九日即可運抵檢次云。

鐵部當局，近因鑒於上海為鮮貨傾銷之大市場，故冷藏庫之建築，實屬刻不容緩，惟庫址應擇適中，俾鮮貨到達後，便於存儲，待銷，茲經該部派員勘得麥根路貨站內之空場，頗合建築冷藏庫之用，該地位居麥根路車站之西南，西臨蘇州河，南近康吉路，由此可繞由新開新民等路而入市區，水陸交通，均稱便利。該場面積長為六十五公尺，寬十公尺，初期建築，因經費關係，

決先劃該地二分之一，建築冷藏庫，俟將來營業發達，再行擴展。至於建築計劃，現經鐵部技士夏安世君擬定，呈由顧部長審核，一俟批准，即可鳩工興築云。

京滬滬杭甬鐵路管理局，與商辦無錫江陰澄公路聯運... 間之錫澄長途汽車公司商路聯運，業已雙方同意，訂立旅客行李包件聯運合同，其要點如左，(一)聯運站，京滬線為上北，崑山，蘇州，常州，丹陽，鎮江，南京，七站，錫澄線為塘頭橋，堰橋，青陽，南閘，江陰五站，而以無錫為鐵路與公司之銜接站，(二)聯運客票，京滬分二三四等，汽車概不分等，各照原價合併計算各站聯運票價，但乘鐵路特別快車，須另補特別快車附加費，(三)行李運費，行李總重量在二十公斤以上，每十公斤收費一角，不滿十公斤，亦以十公斤計算，如逾一百六十斤或四件者，即拒絕代運，(四)包件運費，每十公斤收費二角，不滿十公斤者，亦以十公斤計算，其最高限度，規定重量為四十公斤，體積為一立方公尺，(五)行李包件之裝卸，無論由汽車到火車，或由火車到汽車，行李包件之裝卸，均由鐵路指定外脚夫辦理，每件規定收費三分，由鐵路在無錫站劃地一方，借與公司作為堆放行李之用，(六)結算，每日雙方將發票之聯票

鐵路消息



廣州龍州間  
開航空郵遞

廣州與桂省龍州航空郵線將來聯接後，歐洲與華南之郵件，僅九日即可遞到，其辦法為凡寄往歐洲之郵件，先運往桂省，然後轉由西貢馬賽之航線運往歐洲，官方宣稱，現時廣州至龍州之航空郵運，正在積極進行中，現已向海外定購飛機四架，以資應用，該線為西南航空公司所計劃中之一綫，該公司欲華南各重要城市組成航空路線，其在計劃中者，有省城至梧州桂陽南寧福州及欽廉等綫云。

中美航空聯運  
運明秋開航

計劃中美航空直接聯運之美董事畢克斯培，已由滬赴港，與美國太平洋飛機公司接洽，前次滬斐試航及勘察沿海機場站址，作為開航之站本，將來中國航空公司之飛機到達香港後，由香港至馬尼刺一段航空隊為中美聯運中心，其開航工程歸太平洋公司辦理，畢氏赴港接洽事宜預定一個月始可返滬，關於中美聯運照畢氏

招商三北與  
各鐵路聯運

鐵道部第十六次國內聯運會議決議，辦理水陸聯運，全國鐵路陸運，已於十一月一日實行，水運歸招商局辦理，去月三十日在京簽訂總合同，

### 航政消息

計劃，務必實現。雖工程資本浩大，但開航後之收穫為數亦極鉅，中航公司負責人稱，中美聯運，遲未進行者，因滬粵線未曾通航之故，今該線正式開航，故畢氏特赴港接洽，籌備機場站址等手續，當在明春可進行佈置，故直接聯運須於明年秋間實現云。

德國民用  
航空進步

德國民用航空業，在去年有極大進步，德漢沙空運公司近公佈之計劃，內定自本年十一月一日起，該公司各大航線之運輸，在冬季均不縮減，按已過冬日之空運，皆比平日為少，而此種冬季空運之縮少，自此以後，已成不必須有之事，其主要原因，為該公司之每一旅客飛機，甚至極小者，均裝設無線電報，設備齊全，各大飛機有特別電報員，而較小者，收發電報工作，則由駕駛員手兼理之，此種制度實行後，無論飛行情形如何，均極穩當可靠，冬季減運，當成過去問題云。

航空消息 航政消息

統辦理水運口岸，(一)津滬專關為天津烟台青島海州上海寧波溫州福州廈門汕頭香港廣州，(二)川漢滬間為重慶宜昌沙市漢口九江安慶蕪湖南京浦口鎮江長沙湘潭，今各鐵路局及招商局，均已積極準備聯運，至甯海鐵路管理局與招商局進行辦理海州貨物聯運，已正式簽訂契約及辦事細則，定十一月十五日先實行，招商局已指定海祥海瑞二貨輪，行駛海州上海棧，專裝甯海路各聯運貨物，又平漢湘鄂兩鐵路之試行聯運，劃歸三北公司辦理。三北公司長江綫航輪計有滬漢間

之新甯興，長興，青浦，松浦。及漢宜漢湘間之鴻元，鴻亨，鴻利，鴻貞等輪，客貨上下甚多，聯運試行後，輪噸勢必不敷應用，而其班次亦必增加，故決將伏龍，鳳浦兩輪，加入滬漢航綫，宜安，楊安，餘杭，武康，永康加開班次於宜昌，長沙，重慶之間，大致對於原有航路，均使逐日開始，無稍間斷，倘貨物再有過剩，則將會經租出之華山，龍山等輪，收歸自用云。

### 電 政 消 息

交通部鑒於無線電應用廣大，收效較速，內外無線電年來對於國內外無線電之設備日事擴充，

國內方面已設立者計(江蘇)上海南京崇明啓東，(浙江)杭州定海甯波坎門嶼山，(杭州)電台已遷至西安坎門嶼山兩地，則係海部所設，但亦可通報(安徽)蕪湖安慶，(該台撤消)(江西)南昌，(山東)濟南青島烟台威海衛，(河南)鄭州洛陽，(河北)天津北平，(湖北)漢口沙市宜昌武昌，(長波)(湖南)長沙，(四川)重慶成都萬縣叙府，(上述四台可以轉達四川全省)(兩廣)廣州汕頭，(可轉兩廣各處)(福建)福州

廈門，(貴州)貴陽，(可轉貴州全省各地)(雲南)昆明，(可轉雲南全省各地)澳門至邊陲省分，現尚無商用無線電台之設備，如新疆西藏等省，現所賴以通報者，僅係二種軍用電台，該部刻正計劃完成全國無線電線路，新疆方面前已招考有志於邊陲服務之電報員二十餘人，於上月首途赴新，聞現已抵達迪化，一俟該省政治糾紛解決，即可正式通報，西藏青海等省，亦將依次完成，又該部對於國際間無線電通報，刻正積極進行，中俄中美中法中荷中德等均可直接通報，中英通報最遲明年元旦可以通達，中英通報之新機，一部已到

滬、甯亦已告竣，尙存一週二星期內可以抵滬，國際電訊局現已着手籌辦上海與香港間通報。

●京滬長途電  
●話明春通話  
●計劃進行，並分令南京，上海兩電話局，

交通部長途電話管理處，三方面會同辦理，自電桿及天線銅絲，向美商訂購運滬後，交部爲統一工程計劃起見，特改令管理處單獨進行，但工匠則由京滬兩電話局各調派數十名幫同辦理，總工程處設於鎮江。茲悉第一步：暨桿工程計劃工以業已完成十分之三，約於下月底可全部工竣，該長途電話線由南京起，經句容，宜興，無錫，常熟，太倉，嘉定，至上海爲止，全綫計長二百二十三英里，預算電桿木計六千七百七十一根，架設十號鋼絲四對，除敷設普通交叉線外，並加裝幻象交叉線，俾全線完成後，可得六個電話之回線，比較現有沿京滬鐵路綫之長途電話，設備爲改善，通話手續即簡便迅捷，將來鎮江將成爲長途電話總集中點，通話時期本年年內實行，因不日天氣即將轉寒，冰凍雪落，工作不無困難，各項工程恐不及如期趕竣，故通話期將轉至明年春初，關

# 公 路 消 息

粵 漢 清 島 公 路 消 息

於滬杭滬青等擴充計劃，須至明年四五月進行云。

●皖省長途電  
●話架設竣事  
●費浩繁，建設頗感不易，交通部爲求簡易

節省起見，曾有暫就原有電報桿綫加裝電話機件之辦法，業經規定從蘇浙皖豫冀六省先行舉辦，並決定於每省設一長途電話管理處，專司其事。茲悉皖南之祁門屯溪，皖中之桐城，舒城，合肥，六安，霍山，皖北之蚌埠，懷遠，鳳台，蒙城，渦陽，壽縣，正陽，霍邱，等處長途電話，均就各該處原有電報桿綫，次第敷竣，皖北方面，可逕由蚌埠電話局，與懷遠，渦陽，壽正，霍等處，直接通話，該局近爲消息敏捷起見，特減少電費，故營業頗見發達，津浦路幹綫，正在修理，一俟工竣，南至浦口，北至徐州，沿綫各局，電話均可暢通，其電話局所訂價目如次，由蚌埠至懷遠，（每次以五分爲限）一角五分，至壽縣六角五分，至蒙城七角，至鳳台七角，至正陽八角，至渦陽九角五分，至霍邱九角五分，另外收專力費，一律二角。

第一期國道... 已成五千里... 全國國道路線，自經國府於民國二十年六月六日公佈後，即由鐵道部規定興築程序

負責與各省建設廳或主管機關，進行興建，并規定以十年內完成本部綫，二十年内完成邊防綫為目的，茲悉鐵道部自進行此項工作後，現第一步已完成國道，計長五千一百餘里，第二步亦正在開始進行中，茲將已成路綫，探錄如下：(一)京桂路綫 京桂路，南京起至湯水一段，路面已完成四十里，蘇邊至閩邊一段，路面已成一百三十里，浙邊至閩邊一段，路面已成七百里，閩邊至桂邊一段，路面已成二百六十里，梧州至龍州段，路面已成一千〇十里，京桂路路綫總計已成路面有二千一百四十里。(二)京漢康綫 京漢康綫，蘇邊至鄂邊段，路面已成六十里，湘邊至滇邊段，路面已成二百二十里，黔邊至大理段，路面已成一百〇五里，京漢康綫路面總計已成三百八十五里，未成路面尚有二千七百八十七里。(三)京康路綫 京康路綫，起自南京，經六安，漢中，瀘川，成都，打箭爐，而至西藏，現已完成者，計有秦邊至成都一段，路面計長五十里，未完成路面，計有一千六百

里，預計在第一期內，祇能完鄂陽與成都間一段，此外將於

第二第三期分別完成。(四)閩新路綫 閩新路起自禮州，終至新疆之伊犁，現已完成者，計有鄂邊經西安至甘邊一段，路面計長三百二十里，秦邊至蘭邊一段，路面計長六百五十里，尚有漢口至秦邊一段，路面計長八百四十里，則尚未開工，將於第二期內再行動工興築。(五)綏新路綫 綏新路綫起自綏遠，至新疆之西寧，路長二千一百五十里，現完工者，計有綏遠邊界至甯夏一段，路面計長四百六十里，甯夏至西甯一段，路面計長一千一百里，尚有包頭至邊界一段，計長六百八十里，則尙未完工云。

鐵道部擬修築... 蕪黃間公路... 徽州黃山為皖南名勝、鐵道部顧孟餘部長，以京蕪長途汽車，本可與京滬路聯絡，如能再將由蕪湖通黃山之路綫，加以開闢，自足吸收遊旅，於發展地方文化及鐵路營業，皆有裨益，特令京滬滬杭甬兩路管理局，研究由蕪湖築公路至黃山之計劃，黃伯樵局長奉令即備文函詢蕪湖縣政府，對於由蕪湖築公路至黃山有無意見，並囑將目前蕪黃間之水陸交通狀況，如路綫經過地方重要城鎮，途程長短，所用交通器具，每次行程所需時間及費用等等，迅予答覆，以備興辦，蕪地人士聞訊，極表贊同，查黃山地屬徽州休甯縣，介於黟太等六縣之間，據地質調查



所測驗，山峯高出海面一千四百公尺，皖建廳曾於二十年間計劃，循舊甯湘鐵道之一部，與樂皖南輕便鐵路，由蕪湖起點迄屯溪鎮止，中間跨越黃山，以便利徽州富源之開發，如祁壁之紅綠茶，休夥之生漆，績溪之沙金，歙縣之竹木等項，皆可由蕪湖出口，間接發展蕪湖商務，借此項輕便鐵路計劃，以政局變遷而中止，今春旅杭徽人，曾一度督促浙皖兩省政府，完成徽杭公路，嗣由屯溪起築蕪屯路，止於宣城境內大汪村，徽人程振西等又請求當道，請展至蕪湖，以便捷入徽途徑，今復得顧部長從上提倡，蕪湖至黃山間之公路，當可早觀厥成矣。

●七省聯絡公路，第一期原規定本年六月底以前完成，第二期規定十二月底以前完成。●路湘境概況。以前完成，第二期規定十二月底以前完成。湘省對此第一，第二兩期公路幹綫，成績甚少，不但第一期應完成者，尙屬少數，且有未開工者，第二期公路，開工者亦屬無多，且有尙未測量者，如此進行遲緩，決難如限竣事，故蔣委員長，自南昌來電責備於前，全國經濟委員會來緘，催促於後，謂應趁此農隙之時，加工趕築，俾早完成，湘當局除呈覆蔣委員長及緘覆經濟委員會外，已通飭各縣，積極徵工修築，並派湖南公路局總工程師周鳳九馳赴湘西常德澧

州各縣，視察徵工築路情形。茲已視察完畢返省，將所得結果，報告建設廳，爰覓誌報告如左，以視湘省境內七省聯絡公路之近况，(甲)常德(一)該縣全縣共估計壯丁十五萬名，經過路線為六十五里，應做土方八萬餘方，(二)土方砂方，由各區負責發包，現改由該縣徵工委員會發包，工費則由各區董按照壯丁名額籌措，每名徵費八角，共可收九萬元，(三)徵工委員會，每月開支約二百元，(四)本縣救國公債計九萬元，應撥土路補助費三萬餘元，(五)土路已成三分之一，現在路線工作者約有四百五十人，(乙)澧州(一)全縣共計壯丁十一萬名，經過路線為一百三十五里，應做土方十萬零二千方，(二)土方砂方，由各區負擔，按照人口支配，並不另給伙食，如壯丁被徵不到者，則每名派費四角，(三)徵工委員每月開支約三百元，(四)該縣救國公債計六萬七千元，應撥土路補助費六萬七千元，(五)土路已成十分之一，現在路線工作者約三四百人，(丙)桃源(一)該縣全縣共分五十八團，徵工分兩期調集，第一期二十八團，第二期三十團，擔任砂方，經過路線為一百五十里，應做土方二十三萬方，(二)民工伙食費按方發給，計每一英方土發洋二角，(三)本縣救國公債計四萬八千元，撥實捐四萬元，應撥土路補助費七萬元，

公路消息

(四)徵工委員會，每月開支約三百元，(五)土路已成三分之二，砂方陸續進行，現在路線工作者約千餘人，(丁)臨澧(一)該縣共估計壯丁六萬名，經過路線為七十七里，應做土方八萬餘方，(二)土方砂方，由各區負擔，按照人口分期徵派壯丁，赴路工作，並每名每日發伙食費洋一角，現改為九分，(三)伙食費之籌措，則由各區按照壯丁名額，每名徵壯丁費四角，共可收洋二萬四千元，現改收一萬五千元，(四)本縣救國公債計一萬五千元，應撥土路補助費三萬八千元，不足二萬三千元，(五)徵工委員會每月開支二百九十元，土路已成三分之一，現在路線工作者約七八百人，(戊)沅陵(一)全縣共估計壯丁八萬名，經過路線為一百八十里，應做土方五十萬方，(二)徵工上路工作，每人每日得領伙食費洋一角(三)該縣救國公債計四萬二千元，應撥土路補助費九萬元，不足五萬元，(四)徵工委員會開支無多，(五)土路已成約十里，現在路線工作者約九百餘人云。

河北省第二省路局所轄公路，計共十三條，  
 河北公路  
 工程計劃  
 僅津保大邯，武邯三路，修有路基，可供汽車通行，乃以上質鬆軟，年久失修，致日漸頹廢，且近年來河流變遷，亦時生阻碍，至其餘津沽津滄，津鹽，保安，

盧白等十路，均與省境各縣鎮繁榮，有關至鉅，亟應分別加以整頓修築，以利交通，而興商業，刻經省路局詳細勘估，擬就原有各路，鋪墊黃土，俟款項充裕，再覆以石料磚瓦等鋪材，並規定路幅寬度十八尺，橋梁寬度十六尺，所有徵收土地，土方，修建涵洞，橋梁，以及測量等費，綜需款二百九十餘萬元，特擬具工程計劃及需款概數，具文呈請建設廳轉請施行，該廳據呈，已飭主管科及技術處會同審查，俾便呈請省府核撥興修云。

浙省交通事  
 業之總概況  
 知，近年來浙省政局較定，當局對公路，鐵路，電話線之興築敷設，不遺餘力，鄰省不靖，邊境時告匪警，交通之發展，尤覺刻不容緩，估計全省需要公路二千里，現已完成一三三〇，五五公里，杭江鐵路有關兩浙溝通，江蘭段既於二十年度通車，金玉段正在積極興築，金華至湯溪已於今年九月十二日通車，年底可全路完成，明年元旦全路通車，電綫有關消息傳達，其功用不讓於公路鐵路，現全省之電話綫已造成八千一百六十五里，無線電話亦有相當之進展，茲將浙省之交通概況，分述於後。

▲公路之進展 浙省公路之建築，自十六年後，即着手

郵進行，京杭路杭長段，滬杭路杭乍段，杭徽路杭昌段及杭紹等線，均於十九年度前完成，共計八一三·二七公里，十九年度起，繼續興築，二十年份以省庫支絀，厲行緊縮，工事不無影響，故各路完成，多在廿一廿二兩年，總計三年間完成公路五一七·二八公里，連前共計一三三〇·五五公里，在建築中者，計九七五·八八公里，在測量中者計五七三·四〇公里，今後如經費有着，自不難如期完成也。

▲已完竣者 在十九年以前完成之公路，計有京杭路（杭州至父子嶺）一二九·七三公里。滬杭路（杭州至金絲娘橋）一五四·三五里（內乍金段二三·一三三公里係廿一年完成）杭紹路（拱宸橋至三郎廟，及江邊至紹興）六一·五八里，郵奉路（郵縣至奉化及江口至入山亭）四九·二五里，杭富路（杭州至富陽）五三·六二里，杭徽路杭餘段（杭州至餘杭）三二·五五里，杭徽路臨昌段（化龍至昌化）四〇·〇〇里，陳新路（陳縣至新昌）一四·八九里，衢廣路（衢縣至廣豐，省商合辦）六五·七三公里，陳長路（陳縣至長樂鎮，以下各路均商辦）二五·七三公里，瓶湖雙路（瓶窰至雙溪）二四·七七里，杭徽路餘臨段（餘杭至臨安）四五·六六里，紹曹路（紹興至蒿壩）三六·六九里，陳杉路（陳縣至杉樹潭）七·〇〇里，常玉

路（常山至玉山）二一·四〇里，餘武路（餘杭至武康彭公嶺）二一·八〇里，杭塘路（杭州至塘棲）五一·六八里，二十年所築成者有衢常路（衢縣至常山）四二·〇〇里，廿一年所築成者，計有滄樟路（大洲至樟樹潭）一四·〇〇里，杜黃路（杜潭至黃甲山）一四·七五里，浦鍾路（浦江至鄭家塢）二四·七〇里，淤峽路（淤頭至峽口）二〇·四七里（以上四路均係商辦），黃樂路路椒段（路橋至海門）一五·九九里，衢蘭路（衢縣至蘭谿）七〇·六五里，杭徽路昌昱段（昌化至昱嶺關）四三·〇〇里，滬杭路乍平支綫（乍浦至平湖）一三·四一里，廿二年所築成者，計有長泗路（長興至泗安界牌）三八·〇二里，嘉王路（嘉興至王江涇）一五·〇〇里，永縉路（永康至縉雲）三四·〇〇里，金武水路（金華至永康及武義）六二·三〇里（廿二年完成金永段四八·〇〇里）郵鎮慈路（寧波至觀海衛及蟹浦至鎮海）六〇·八六里（廿二年完成幹線四四·一八里）黃樂路黃澤段（黃岩至澤國）二五·〇〇里，以上共計完成公路一三三〇·五五公里。

▲建築中 在建築中之公路，計有杭寬路（半山至寬橋）八·五八里，縉麗路（縉雲至麗水）四一·〇〇里，江常開路常桐段（常山至桐村）三七·〇〇里，江常開路桐濠段（桐

村至深嶺)二三·九〇里，江常開路峽楓段(峽口至楓嶺)三五·〇〇里，曹隊路(嵩壩至杉樹潭)三九·四〇里，義長路(義烏經東陽至嵒縣長樂鎮)七一·〇〇里，杭徽路昱霞段(昱嶺關至霞坑)三〇·〇〇里，遂開路華開段，(華埠至開化)二三·〇〇里，富新路(富陽至新登下江頭)三九·〇〇里，桐廬路(桐廬上江至建德十里亭)五一·〇〇里，屯建善路(建德至皖邊及羅桐埠至壽昌)一二八·〇〇里，淳遂路(淳安至遂安)七〇·〇〇里，奉新路(入山亭至新昌)五七·二〇里，麗青路(麗水至青田)七二·〇〇里，平嘉路(平湖至嘉興)二八·〇〇里，鄞穿路(寧波至柴橋小門，由柴橋至穿山)四二·〇〇里，鄞橫路(寧波經韓林至橫山埠)四〇·〇〇里，慈龍路(慈谿經汶溪河頭市至龍山)二一·〇〇里，餘周路(餘姚至周巷鎮及鄭巷至澚山)二八·〇〇里，蘭壽路(蘭谿至壽昌)三四·八〇里，麗雲路(麗水至雲和)五六·〇〇里，共計九七五·八八公里。

▲測量中者 正在測量中之公路，計有餘孝安路(餘杭黃湖經孝豐至安吉)五六·〇〇里，龍遂松路(龍游經遂昌至松陽)一五〇·〇〇里，永瑞平路(永嘉經瑞安至閩邊)一一五·〇〇里，青溫路(青出至永嘉)五二·〇〇里，新天臨

路(新昌經天台至臨海)一〇八·四〇里，奉海路(奉化至寧海)四四·〇〇里，象西路(象山至西潭)一八·〇〇里，上臨繞觀周段(觀海衛至餘姚之周巷)三〇·〇〇里，共計五七三·四〇〇公里。

▲杭江路工程 杭江鐵路於十九年開始興築，自江邊至蘭谿，為江蘭段，已於廿一年三月全段通車，自金華至玉山，為金玉段，於年底可建築完成。

全段長二百公里，自十七年踏勘江左綫之日起至廿二年五月全段工程結束之日止，共費洋六·六二三·九〇三·二九元，廿年六月，自江邊通車至尖山，七月通至諸暨，十二通至義烏，至廿一年二月通金華，三月達蘭谿，共計車站廿一處，所有沿綫站屋、站台、柵欄及臨時給水等設備，均於廿年度內趕辦齊全，復在西興設立機器廠，現有機車九輛，客車三十輛，貨車八十輛，足敷目前之用，客車駛行，初則每日往返，各開混合車一次，嗣每日加開往返快車一次，區間車一次，通蘭谿後，每日往返各開快車兩次，區間車兩次，營業方面，廿年通車尖山時，每月客貨收入約一萬五千餘元，通至義烏時，每月收入增至三萬八千餘元，通至金華蘭谿後，每月收入由五萬四千元增至十萬元，年終客運更繁，

每月可達十三四萬元，廿一年十月，實行與滬杭綫路聯運，行旅益便矣。

▲金玉段將成 金玉段自金華至玉冰溪，長計一六四公里，需費約六百餘萬，除當局自籌現款百萬，並借用庚款購料二十萬鎊，約合國幣三百五十萬元外，另向杭州中國銀行等四銀行團續借銀二百五十萬元，廿一年冬全段複測完竣，路基於同年十一月廿一日正式開工，路基寬度四〇公尺，軌寬一，四三五公尺，係單綫，路基土石方計三，一八二，〇〇〇公方，劃分八段，由遠東，協和及中華興業三公司承築，大橋計金華江，清洋，厚大溪，莘板溪，竺溪，馬報，下山溪，靈山港，上山溪，東蹟江，江山江及濱口等橋，共一六〇五公尺，小橋工程三八二公尺，水管涵洞三五五處，電話電報綫一六四公里，軌道一七四公里，全段設車站十四處，第一期增添機車六輛，客車二四輛，貨車四〇輛，橋梁大部均係永久性質，各站房屋給水等則係臨時設備，各項工程，統限於廿二年底前一律完工，現金華至湯溪，已於九月十一日通車，湯溪龍游間，九月廿一日通車，工程既積極進行，年底自可全路通車耳。

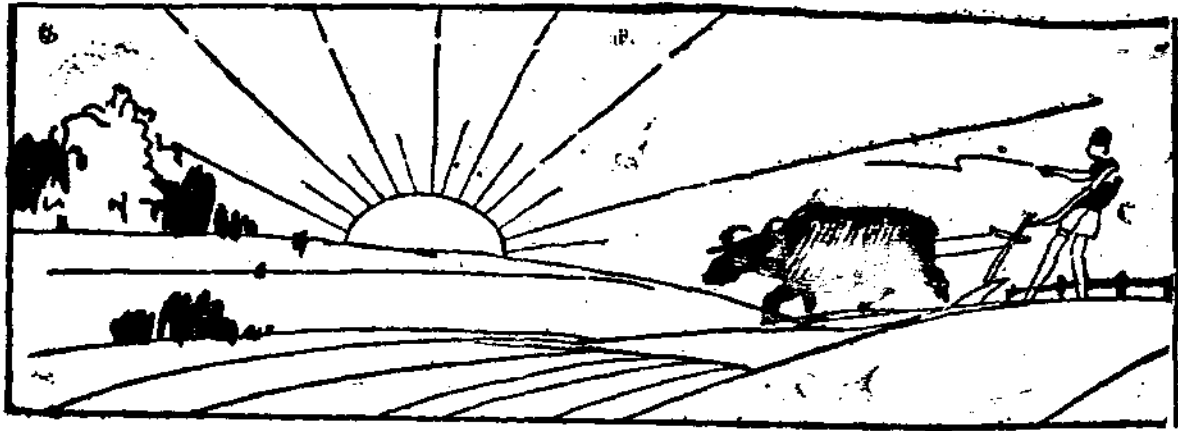
▲電話線敷設 浙省長途電話，於十七年設處籌設，杭

市電話，亦於十八年冬收回省辦，籌設自動電話，全省無綫電話，效用尤大，一併分述於次。

▲長途電話 至十八年度止，已完成杭楓，楓滬，杭長，杭昌，杭平，杭慶各主要幹綫計二千七百五十餘里，十九年度後，更有進展，經完成各長途幹綫，或加掛長途話綫，或裝設鄉村支綫，計十九年度完成話綫一千七百三十六里，二十年度完成一千五百七十七里，廿一年度採用省縣合作辦法，進行益順利，計完成話綫二千零四十五里，其中有代建公路敷設行車話綫三四五·五里。及正在建築中之分支幹綫二一〇，五里，實造綫一千四百八十九里，三年間共造綫四千七百四十二里，連前兩年共造綫八千一百六十五里，全省通話者達五十八縣，現有分局七（嘉興，吳興，寧波，蘭谿，臨海，永嘉，麗水）一等支局十九，二等支局二十四，代辦所百餘所。

▲自動電話 杭市原有電話，機件陳腐，線路零亂，且限於原有交換機之容量，未能適應全市需要，十八年冬收回省辦後，即籌設自動電話，選定三千號之旋轉式自動機，二十年六月，市內總機房落成，十一月拱宸橋分機房竣工，乃裝置機器，並繼續完成地下電纜，改裝各用戶話機，二十一





建築甯濟鐵路計劃



# 附錄

## 建築甯濟鐵路計劃

劉守中

### 甲·路線

此路以道清綫為基礎，東自道口，經河北之滎陽，清豐，南樂，大名，山東之冠縣，聊城，博平，在平，齊河，至桑梓店與津浦路銜接，過黃河橋以達濟南，西自清化，經山西之晉城，沁水，浮山，臨汾，蒲縣，大寧，陝西之延長，膚施，靖邊，定邊，直達甯夏。自道口至濟南之線，於

民國十一年經道清路局派員詳細勘測，長三百公里，名曰道清綫，十三年交通部已與福公司商擬草合同，借款二百五十萬鎊展築，以政變停止，十七年鐵道部成立，又將道清綫列入庚款築路第二期計劃中，去年膠濟路計劃展築彰濟綫，復自大名展築支綫接連道清，可知此路倡議已久，但終未能實行，最近道清路又呈請鐵道部展築自道口至大名之段，長一百一十公里，此最經濟之預算，為四百五十萬元。

自清化至晉城一段，亦早在道清路展綫計劃中，初名澤清鐵路，前福公司對此綫曾租有勘測，長八十四公里，略估需款一千五百萬元，去年晉省紳商議集資二百萬，修築澤清輕便鐵路，曾派工程師王希曾作初步勘測，本年四月復作第二次勘測，詳細報告，尚未發表，自晉城以西至寧夏，此綫

建築甯濟鐵路計劃

見於總理計劃中，未有勘測，長約七百七十公里。

此線在山西之臨汾橫貫同蒲路，在河南之新鄉橫貫平漢路，在河北之大名橫貫衛水，以通北運河，在山東橫貫南運河及津浦路，接於膠濟路。

乙·辦法

(一)分段展修 自道口至大名一段，道清路既早有詳細勘測及計劃，且其預算僅四百五十萬元，每公里不過四萬元，用款可謂最省，政府宜助其迅速完成，自大名至濟南一段，因接通青島，現在海防不固，恐被敵人利用，宜暫緩修築，自濟化至晉城一段，長雖不過八十四公里，因太行險峻，工程至鉅，然此路之最高價值，亦在打通太行，因太行阻隔，使山西及西北地下之富源，不得達於沿海，人民不得與新時代新知接觸，尤為政治統一之最大障礙故也，現晉省紳商議修輕便鐵道，純在經濟上着眼，所見亦頗扼要，惟輕便鐵道費用雖少，亦害亦大，政府極應籌資，按標準軌距修築，與道清接軌，需款約為一千五百萬元，倘道大澤清兩段完成，則本路基礎鞏固，費力充實，晉城至甯夏段之展築，自易進行。

(二)籌措工款 現棉麥借款，應會已決定專用以建設西

北，則劃撥二千萬元，修築此最重要之路，實不為多，再此路與福公司債務有關，現福公司既與中原合作，道大段展線，於該公司煤運有利，若彼願商借借款或供給材料，亦可利用。

(三)利用兵工 借外資築路，需以極經濟之方法支配之，除用以購買必要材料外，其人工一項，可利用兵工或獄囚，以求節省，此線所經，如山西之閻錫山部，孫殿英部，陝西之井岳秀部，及甯夏之馬鴻逵部，到處皆可利用，如此辦法，在政府省軍餉，在兵士得工資，在鐵路減成本，誠一舉而三得者也。

丙·利益

(一)沿線有最豐富之出產 中國地下富源，首推煤鐵與石油，煤鐵之藏量最多者，又皆萃於山西，陝西，河南數省，而晉南，豫北，陝北為尤富，皆此綫所直經，山西之鐵，雖依最近之調查，藏量不富，但尚不能據以推翻山西富有鐵礦之說，至今華北各省所用農具，皆賴山西土法鍊鐵之供給，陝北延長等數十縣之石油礦，為中國最有希望之石油區，甯夏之毛革，池鹽等各種出產，尤難數計。

(二)終端有最良之海港 查總理計劃北方大港內不及青



島者，因彼時青島尚在德人手中，實則青島遠出津滬海州各港之上，今會最優之港不能利用，而欲於此國因民疲之時，建築北方大港，及其僅限一隅之連雲港，似迂闊而遠於事情，青島為華北第一良港，日人垂涎已久，吾人極宜增闢，使發揮其最大吞吐效能，若以海防未固，恐接連海口，被敵利用，可暫以河北之大名為終點，充實內地，以蓄其勢，大名去濟南僅二百公里，若實力充足，欲進保海上利權，則接通濟南以出青島，其事甚易。

(三)甯夏為西北經濟中心 甯夏南通蘭州，接於隴海，北經五原，接於平綏，西出嘉峪，直達新疆及中亞細亞，西北又通外蒙之烏里雅蘇台，科布多及唐努烏梁海，其於軍事政治無不密切，又甯夏特產毛革，輸出海外市场，加之自清季天津變為華北商務中心以來，西北與沿海通商孔道，皆舍陝甘而北走甯夏，因是甯夏在商務上之地位，益見重要，現在之甯夏已成爲西北與沿海通商之最大集散場所，寧濟線起點於此，職此之故耳。

此線一旦完成，沿線地下富源，人民與政府皆可投資開採，以煤質之良，及工資之低，不但可以行銷國內，且可推銷於太平洋沿岸諸國，假定與開採煤礦出產煤等，每年能有

一千萬噸之出口，至少亦可換回一萬萬元，再則北方擁有工業最需要之原料與動力，而不能建設工業者，實因交通不便因而資本缺乏之故，此線既成，中外各方，皆將踴躍投資，原料與動力又兩無所缺，一切工業，自可迅速發展，而移民墾殖，不待政府之提倡，亦必事半功倍矣。

以上僅就經濟建設方面言之，至關於軍事者亦非常重要，塘沽協定簽字未乾，日本即公然發表以青島為華北第一良港，欲延長膠濟路接連道清隴海，深入西北，並反對海州築港，青島日本報紙，亦公然反對道清展線，將來有事，沿海被兵，膠濟津浦及隴海平綏之近海交通，亦必受其牽制，唯此路居平綏隴海之中間，握西北經濟之樞紐，東端離濟南二百公里，既不受敵人威脅，自可運轉自如，商務無阻，軍事策應，亦極便利，即西北邊疆有警，亦無虞鞭長莫及矣，再以内政而論，西北因交通不便，致中央與地方時常發生隔閡，如甘新甯夏各地之回漢問題，自清季以來久懸未決，即其顯例，寧大一線，越太行以達黃河，使中央與西北各省區脈絡貫通，則昔日一切制度文化宗教風俗習慣之扞格，亦將因之泯除，其統馭治理之功用，當遠過於興師動衆也。

首都鐵路輪渡通車典禮 新時代航空事業大觀

### 首都鐵路輪渡通車典禮

全部工程費用為三百七十八萬五千餘元  
觀禮專車十月廿二日上午八點半在下關車站開行  
本屆全運會游泳冠軍楊秀瓊女士剪綵

長江天塹，隔閡南北，十餘年來，屢有建橋之議，終未實現。孫院長哲生長鐵道部時，深鑒於此，研究結果，以建造輪渡最為經濟。嗚呼京滬津浦兩路，為刻下唯一之要圖。遂召集工程專家，詳加審核，決定採用活動引橋及渡船之辦法。十九年十二月一日興工，成立輪渡工程處，以鄭華為處長。彼時工程費用，因無的款，工事進行，不免棘手。二十年夏，江水陡漲，工作因之停滯數月。至二十年十二月中英庚款借成，款項有着，進行益見順利。計由倫敦中國購料委員會購定輪渡一艘，全部引橋，機車一輛，及潛泥機一艘，總計在英購料用款合國幣二百八十七萬五千餘元，渡船定名長江。於二十一年十二月下水。本年四月駕駛來華。引橋材

料，至本年六月始全部運到工程地點。至於下關浦口兩岸之橋墩工程，緊攬設備，以及安裝橋梁，橋塔，機械，電料各項，於九月底相繼完成。計國內用款為九十一萬零二百餘元，加倫敦購料用款二百八十七萬五千餘元，總數為三百七十八萬五千餘元。定於十月廿二日上午舉行通車典禮。鐵道部備有請柬及觀禮證，分送各界。在下關車站有觀禮專車，於是日上午八時三十分開至輪渡。九時在長江渡船舉行典禮。國府林主席，及行政院汪院長均致訓。並由本屆全運會游泳冠軍楊秀瓊女士行剪綵禮。俟後專車渡江至浦口。再由浦口駛回下關車站云。

### 新時代航空事業大觀

歷樵譯

現在是航空的世紀！最近蘇俄特地邀請法國航空部長到莫斯科，協助航空事業的發展。日本也有斷斷遠東航空線的

野心。同胞們，這正是我們應該急起直追的時代了。美航空專家芬德萊 Earl W. Findley 最近著有二十年來美國航空事業

一文，從這篇文章裏，我們很可以得到現代航空事業尖端的一個概念。

美國航空事業，在「速」字上，有很神奇的進步。現在飛機日夜飛行，有一分鐘三英里的速度，就是最快的飛鳥，也要瞠乎其後了。艾吉羅氏 Francesco Agello 最近造成了每小時四百四十英里的紀錄，換句話說，就是每分點合七·三三英里。

綽號叫做「女林德伯」的歐哈特女士 Miss Amelia Earhart 以一個恬靜，瘦削，愛幽默的女子，爲着喜歡冒險的緣故，却能在黑夜暴風雨當中，衝破大西洋的上空，造成女子單人的橫洋紀錄。國際航空界名人，像林德伯，白爾德，艾爾斯伍茲 Ellsworth，亞孟森 Amundsen，威爾金斯 Wilkins 和莫理森夫婦等等，全征服了宇宙的天空。美國海陸軍自從一九三三年七月一日起的財政年度當中，將要花費三十萬元在飛機和附屬品上面。

現在美國的海軍，已經認識空軍的重要。記得在二十年前，美國有一位青年，伊理氏 Eugene Ely 在太平洋戰艦的甲板上，駕駛一架柯迪斯式飛機起飛。這是在世界列強海軍史上最初一度的冒險新奇嘗試。到現在飛機從戰艦上飛起，就

和推進一個砲彈一般，已經成功一件尋常的事了。高速的鐵甲戰鬥機，日夜練習起飛偵察的工作。黑夜飛行已經成功了的按期的功課。

美國海軍的航空五年計劃，已經在四年當中完成。起先的預算經費是八千五百零七萬八千七百五十元，結果只花了六千一百七十七萬一千六百元。本年四月間乘坐「亞克隆」號飛船遇難的嘉法海軍少將 W. A. Moffet 曾經講過，以前美國有重洋的保護，可以不怕敵軍的奇襲。現在航空發達，在宣戰以後的幾天！甚或在以前的幾天！敵軍航空母艦的飛機，就可以轟炸都市。抵擋的方法，惟有訓練空軍。

我們再研究一下純粹的民用航空事業。這種事業，現在已經成功美國的一種不可少的需要了。按說萊特兄弟 Wilbur and Orville Wright 在一九零三年十二月十七日初次在北加羅萊那州吉台霍克地方 Kitty Hawk 飛行，到如今也不過只有三十個年頭。截至一九零六年爲止，全世界會飛行的，只有他們哥兒倆。在這三年當中，他們飛行了一百六十次，共計只飛了差不多有一百六十英里；一九零五年十月五日，他們曾經用三十八分三秒的時間，飛行了二十四·二英里，這可以算是當時最高的紀錄了。

美國商部航空郵務大佐 Clarence M. Young 對於近幾年航空運輸事業的發展，曾經認為有長足的進步。他講民用航空事業的真正努力，不過是七八年前方才開始；定期郵航的開辦，不過是六七年前的事；航空客運的開辦，不過是四年前的事。美國對於民用航空事業，直起疾追，現在居然佔有世界的第一位了。

在二十五年當中，飛機從一種脆弱的試驗品，變成了載運客郵的切實工具。速度從每小時四十英里，進步到每小時一百八十英里，或者每分鐘三英里。在已往十年當中，飛機的速度，安全和舒適，全有迅速的改善。

美國航空營業的發展，可以用以下的數字去表明：載重由一九二六年的八十萬磅增加到一九三二年的八百萬磅；載客由一九二六年的五千七百名增加到一九三二年的五十三萬六千名；快遞由一九二六年的三千五百磅，增加到一九三二年的二百五十萬磅。航空公司所飛行的里程由一九二六年的四百萬英里增加到五千萬英里以上。

據美國航空公司總理約翰森 P. G. Johnson 的報告，民用航空的速度，在今夏有極大的進步。從一九二零年，到一九二七年民用飛機平均的速度每小時不及一百英里。去年的平均速度增進到一百十五英里。近來該公司訂造了六十架新式的飛機，每小時最快能行一百九十英里，這種飛機在郵件以外，能載客十人，駕駛員二人，女機員一人。

航空氣重的飛機，在速度和安全方面，是很有把握的，所以在民航事業上，很為相宜，在另一方面，就是較空氣輕的飛船，也有長足的進步。去年德國的「齊柏林」飛船，在德國和巴西中間往來飛行共計有十八次。在飛行的時間方面，異常準確，其中只有一次，有一小時的誤點。

此外能搭載一百五十名乘客的 DOX 號，裝有馬達十二只。這可以算是航空界的巨鯨了。但是現在它并不飛行的原因，就是因為花費太大，不能賺錢。在航空事業上，經濟立場也是得考慮的。

定報價目 郵費廣告價目 附註

註	平漢鐵路總務處編譯課公報	以上各費先期繳納逕向(漢口)	特製加倍	三	四分之	每	本埠	全	半	每
				元	分			年	年	月
編輯室(接洽)				五	之一	期	每册	十	六	一
				元	頁	計	二	二	期	期
				八	全		分	大	大	大
				元	頁		半	洋	洋	洋
							外	四	二	四
							埠	元	元	角
							五			
							分			

鐵道部直轄平漢鐵路管理局委員

漢口光明印刷商代印 發行所

北京智民里街面；電話一三九六

## 本刊徵稿簡章

- (一) 本路爲研究學術增進新知起見特爲徵收稿件選登本路月刊
- (二) 徵收稿件不論長文短篇文言白話惟以關於鐵道事業者爲限
- (三) 來稿經審查合格後登入月刊不論是否本路人員一律照後開等級酌予酬金  
甲等 每千字給酬十元  
乙等 每千字給酬五元  
丙等 每千字給酬三元  
丁等 每千字給酬二元
- (四) 來稿未經選登概不寄還如本人註明要求退還者亦可照辦
- (五) 來稿須一面用墨筆直書標點其用鉛筆書寫或字跡模糊者不錄
- (六) 譯外國文字者須附原文並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) 來稿選寄漢口黃陂路平漢路編譯課