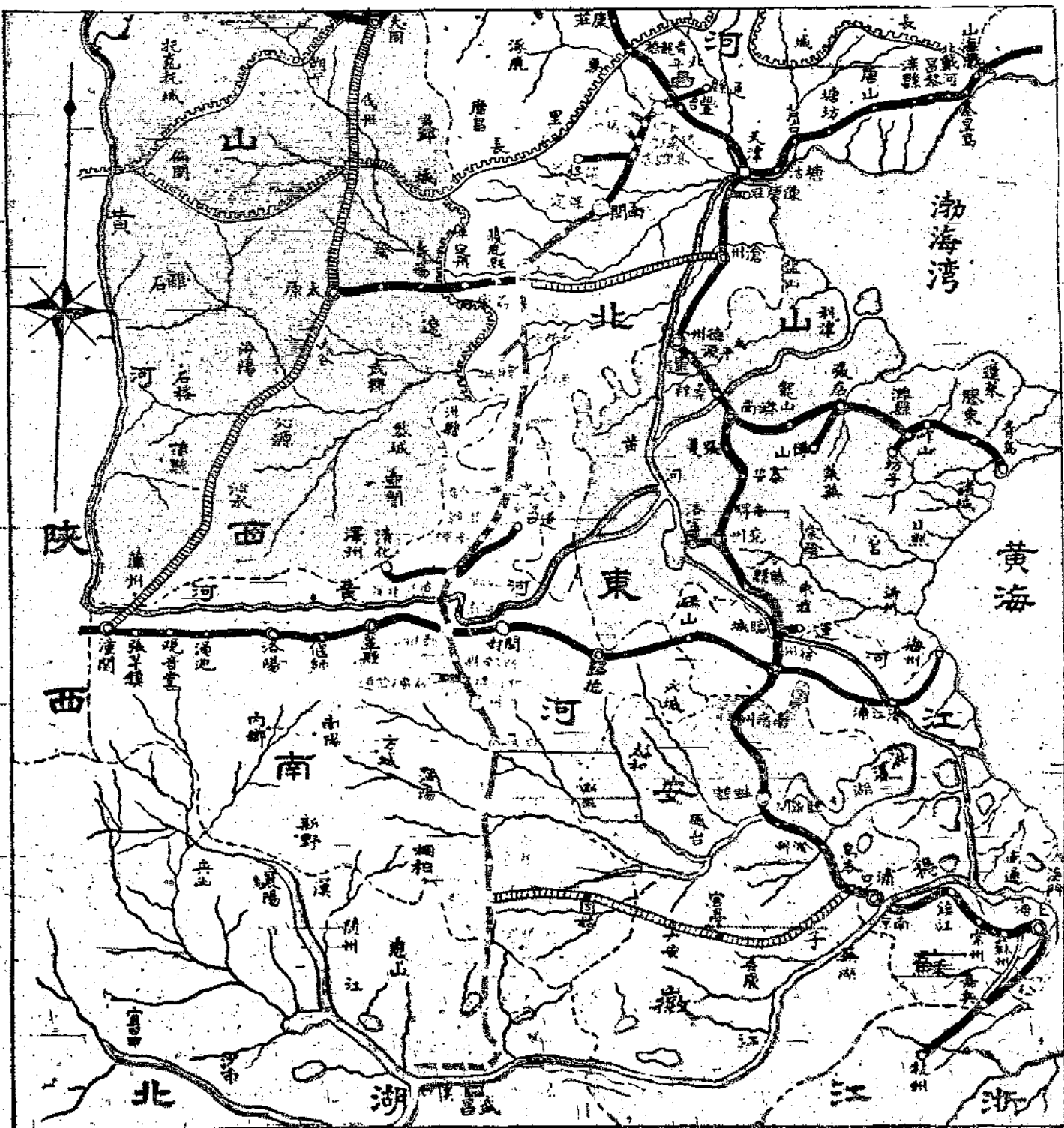


中華民國二十三年八月出版

# 鐵路月刊

## 平漢綫

### 第五十二期



# 本刊徵稿簡章

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

鐵 路 月 刊 平 漢 綫 第 五 十 一 期 目 錄

總 理 遺 像

總 理 遺 囑

插 圖

挖 里 高 綫 鐵 路 運 輸 煤 塊 狀 况

論 著

建 設 西 南 交 通 計 劃 書

章 勃

特 載

目 錄

目錄

各國鐵路事業概觀

(一) 蘇俄之鐵路事業

(二) 日本國有鐵路近況

(三) 朝鮮之交通事業

譯述

分配車輛之車站

工作報告

本路二十三年六月份工作報告

大事記

本路二十三年七月份大事記

二

張銘其譯

彭禎蘇譯

朱益金譯

錢桂一譯

紀 錄

本局局務會議紀錄三則

本局購料審查委員會常會紀錄二則

本局欠薪委員會會議紀錄一則

本局 總理紀念週紀錄三則

統 計

本路營業進款概數旬報表（六月份）

本路有關各站每月起運續產總數表（六月份）

本路各材料廠收發材料分類統計月報（五月份）

本路現金出納旬報表（七月份）

目 錄

目錄

本路機車車輛狀況月報 (六月份)

本路各機車廠煤舫機油收入及消耗統計表 (本年上半年)

本路各機車廠存煤報告表 (本年上半年)

本路總務處材料課訂購材料分類統計月報 (五月份)

本路工匠夫役增減人數月計表 (六月份)

本路工匠夫役增減辛額月計表 (六月份)

本路工匠夫役每月獎懲撫卹概況表 (六月份)

專載

材料課公佈七月份訂購材料單價表

黨務

五種制度原理與應用

陳立夫

平漢鐵路特別黨部爲北伐誓師八週年紀全路同志和工友

### 法 制

平漢鐵路藥品採購委員會辦事細則

平漢鐵路管理局總務處材料課購辦材料暫行簡章

修正本路車務處各課分股辦事細則第十九至二十四等條條文

平漢鐵路發行員工乘車證暫行規則第三條修正條文

平漢鐵路總務處庶務課購發各項庶務用品辦法

### 交 通 鱗 爪

鐵路消息七則

航空消息一則

目 錄

目 錄

航政消息三則

電政消息一則

公路消息五則

補 白

美在大西洋中設浮動航空站

國人兩種新發明

日人發明新兵器

譚延壽發明汽車代水龍

六

特載後

論著後

專載後

法制後



總 理 遺 像

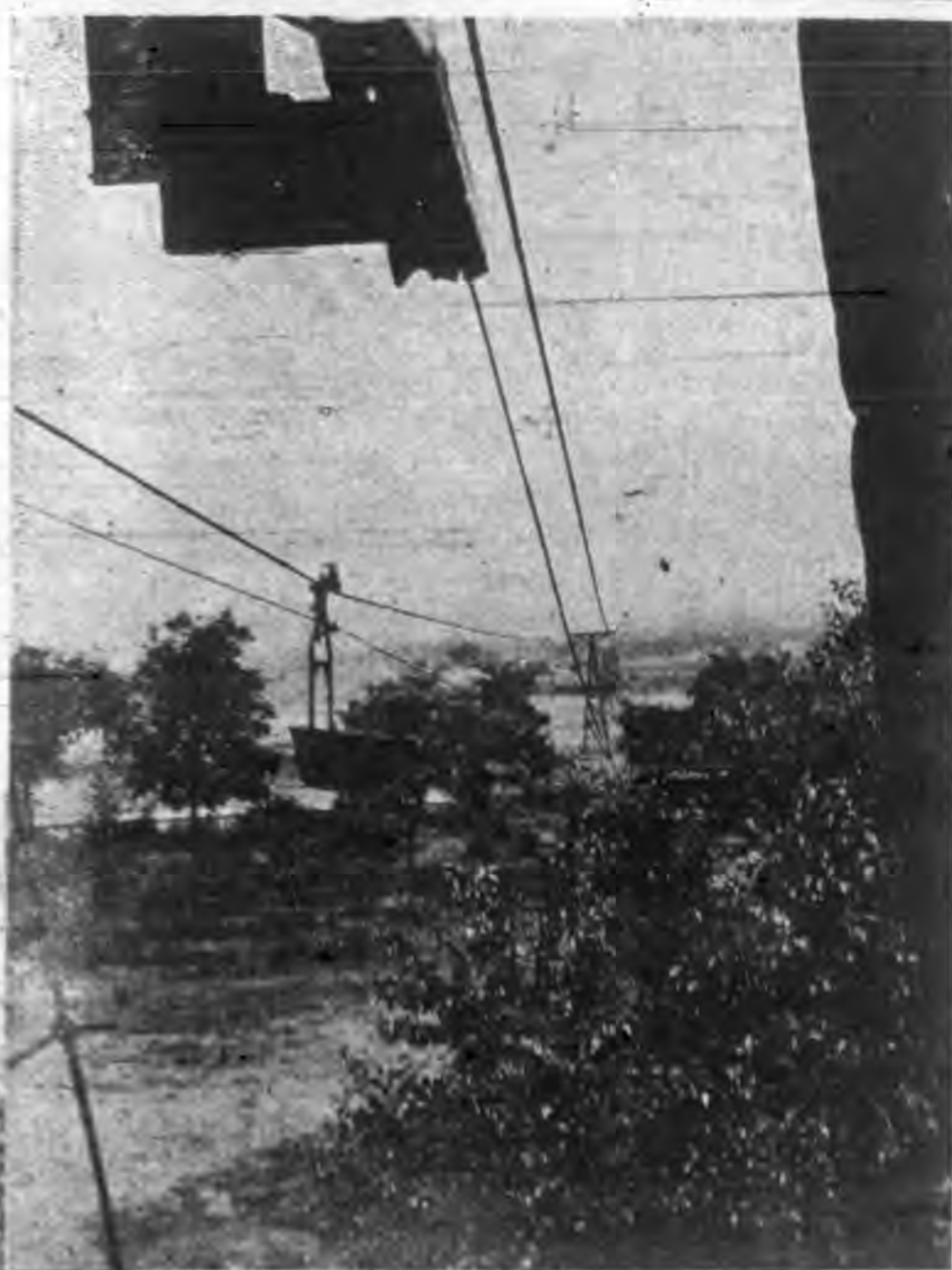


## 總 理 遺 囑

余致力國民革命凡四十年其目的在求中國之自由平等積四十年之經驗深知欲達到此目的必須喚起民眾及聯合世界上以平等待我之民族共同奮鬥現在革命尙未成功凡我同志務須依照余所著建國方略建國大綱三民主義及第一次全國代表大會宣言繼續努力以求貫徹最近主張開國民會議及廢除不平等條約尤須於最短期間促其實現是所至囑

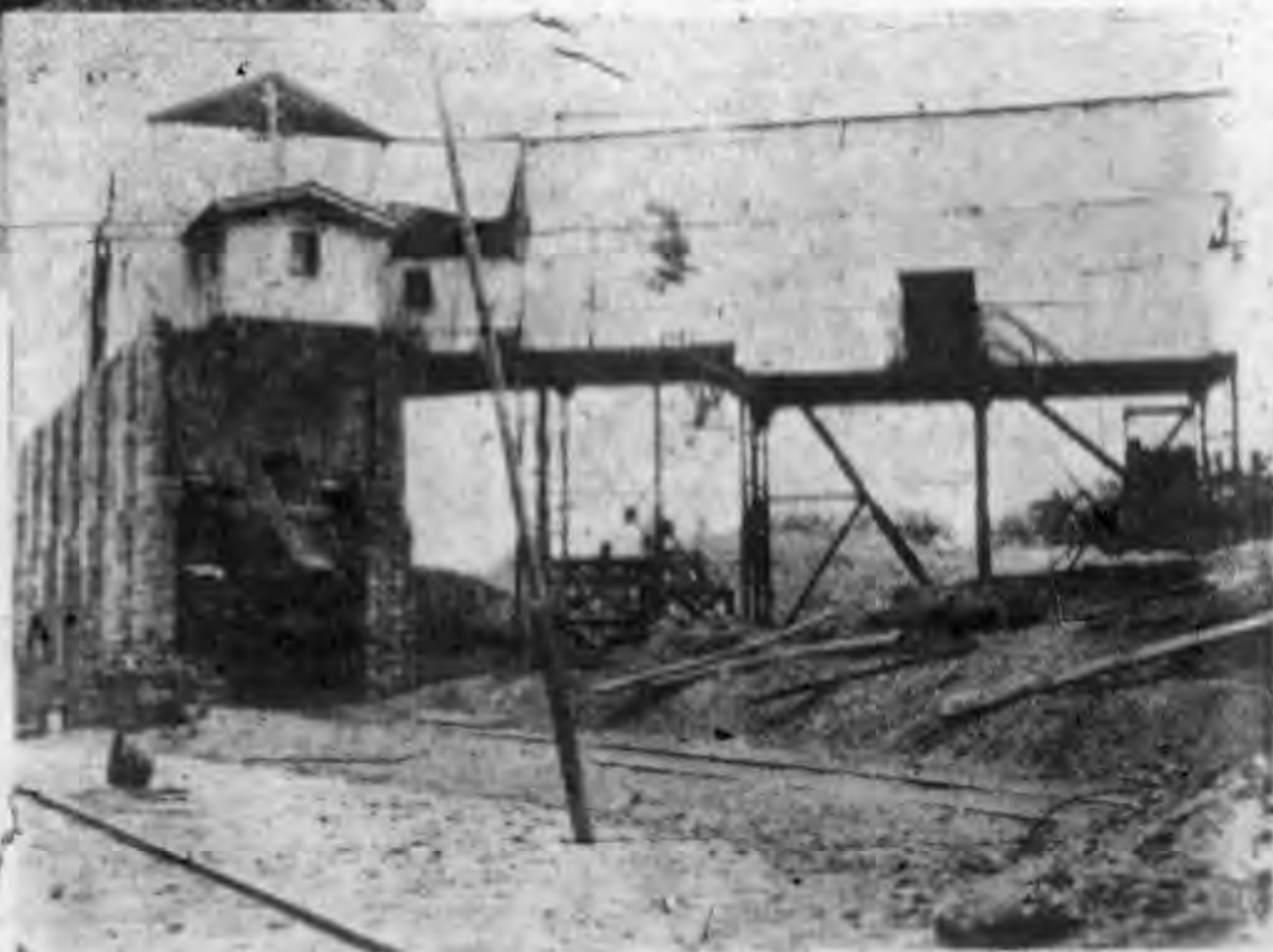
# 坨里高綫鐵路運輸煤塊狀況

煤斗由山上往下輸送 →



← 煤斗將進煤台

傾煤入車中之煤斗 →



論著

建設西南交通計劃書

章勃

一、導言

交通之於國家生存，其關係至為密切，得略舉之，則經濟政治軍事，文化等之發展，無一不惟交通是賴。即進可夷人之國家，輸人之土地，強國對於弱國，亦莫不以經營交通事業為入手之途。世界歷史俱在，可資取證，欲明斯義，請詳陳之：

何謂發展經濟之有待於交通也？夫物產豐富，各異其地，人民需要，不一其求，欲求支配之均衡，首在供求之調節，此在經濟學中，早有定論，無待贅陳；然調節供求，以一

建設西南交通計劃書

地之產品，分配各區，交通不便，必曠日持久，其不堪積存者；尤且至於暴殄，而各區所需要者，不能求之於國內，勢必求之於國外，藏富未暇獲售，舶來遂為漏卮，所受損失，何可言喻；故經營交通，直接以疏通商貨，商貨發展，生產必多，則間接即所以發展生產。今之立國於大地者，往往取實業政策為策源，而交通實為之嚆矢也。

何謂國家政治之有待於交通也？政治修明，首在正確書，交通不便，則內外隔閡，威信不著，而政令不行，以之進步，嗚呼遠矣。且世界日趨進化，政治應環境而變換，交通隔絕之區，拘墟自守，幾不知有現代文明，又何能施以相

建設西南交通計劃書

官之政制，此不特在國家行政上，窒礙滋多，且於國家之進步發展，均蒙其害。欲挽其弊，自非發展交通事業不為功。

何謂國防軍事之有待於交通也？軍行貴速，無人不知，交通不良，求速之謂何？且不特軍隊之進行也，外此一切輜重之輸送，糧秣之補充，其影響於軍事者尤大，若非先有準備，何以圖功。故謀國者，對於軍事計畫，必先妥擬聯絡輸送之途徑，務使道路修平，徵發便利，然後進可以攻，退可以守，前後得其策應而不致無援也。

何謂文化普及之有待於交通也？窮壤邊鄉，風氣較陋，文化落後，此為必然之事，無可諱言，然而國家欲普及其文化，勢非先溝通其人民不可。溝通之道，首賴交通，夫由僻邑以促進之於通都，經濟固以發展，文化亦必日進，人民沐於文化者日深，自其所以讚獻國家者亦益鉅，鐵基所在，固

舍交通莫屬矣。

然於交通事業，門類殊多，有鐵道，有公路，有水道，有航空，於此數者，近世各國，大抵皆有通盤之計畫，而在幅員廣大之國家，寒溫殊候，物土異殊，殆各依地勢，而定區域，分之則綱舉目張，合之則同條共貫，故其交通事業，能組織具統一之系統，而進行循一定之程序也。

然則我國交通事業，應如何分定區域耶，此問題甚大，非廣集專家，共同商榷，不易置答，而茲所欲陳者，西南必須特劃為一建設交通之區域耳。雖然昔之言西南者，多籠統指西南各省，或合西康西藏等處，今既欲為具體籌劃，必須確定籌劃之範圍，鄙意以為西南應包括四川貴州雲南廣西廣東（西部）湖南（西部）西康西藏八處，夫此西南區域與中原腹都之交通，在昔僅恃長江水道，與若干驛路，近則區域北部，

仍恃長江水道，而南越，或由滇越鐵路，經安南出海防，或由西江出廣州，航海北來，須受風波之險，餘如西藏，更須繞越印度，經新加坡而至本國，如就西南各處赴京之日程計之，除湖南廣東外，動輒旬日以上。返觀英之印度緬甸，法之越南，其鐵道支線，直撲國門，以彼例此，殊可寒心，是故建設西南交通，時至於今，實信慮此，何況西南有豐富之礦產，有肥美之土地，有溫和之氣候，有優秀之居民，倘能發展其交通，則於經濟前途，自有無窮之望，鄙人不敏，願贊西南之於我國未來生命異常切要，特草斯篇，以就正於有識者。

## 二、西南之農礦工商概況

建設西南交通，就經濟意義上言，所以啓發其實藏也，所以發展工商事業也。考西南地居溫帶，土地肥饒，其蘊藏

### 建設西南交通計劃書

之富，天產之豐，素為鄰國所垂涎。乃我國人，居恒棄之不顧，近年以來，淺見者流，僅言開發西北而忽略於西南，詎知西北之氣候，遠非西南可比，而西南農礦之富厚，森林之叢密，更非西北所能冀及，茲就西南農礦及工商情形分述如次：

#### 甲、農礦方面

西南礦產，素稱豐富，農業雖不及東南，然能遍墾荒地，改良種植，固亦足以自給，茲就目下行政區域逐一言之，

(一)四川：川省土地肥沃，農產豐腴，白蠟桐油為其特產，米豆產量，為各省冠，麥與絲次之，煙葉蔗糖並為出口之大宗，米產成都，資中，樂山，宜賓等處，沱沱之間，尤稱饒沃，桑植成都以東各地，煙葉以合川，成都，綿陽為最著，茶產嘉眉以南及瀘縣附近，蔗糖產日川南，川東，尤以資陽，內江，富順為夥，礦產如金銀銅鐵鉛煤汞鹽石油等均甚豐富，煤產

年額一、〇〇〇、〇〇〇噸。嘉陵江岸，實佔多數。金以鴨關江流域為最著名，銅礦彭縣、永盛西陽，鐵產瀘縣南川綦江等處，石油分嘉定自流井嘉陵三區，鹽以自流井貢所產者為最多，約佔全川十之六七。糖為樂山佔十之二。各鹽井中並產煤氣，有能以一井煤氣供給三四百鍋煮鹽之用者。

(二)雲南！滇省農產有米麥煙草玉蜀黍等，總產量以昆明尋甸為最高，耕地亦以昆明為最多。縣境之滇池，九龍池盤龍江玉帶河諸水賴以灌溉田畝者不少。如以土壤肥沃言，則曲靖嵩明，應相提而並論。茶以西南部為佳。普洱稱最優品。甘蔗種於南部各縣，蒙自附近，出產尤夥。至於鑛產錫推箇舊，開發遠自元代。今猶佔全省錫產額百分之八十。鑛區均在箇舊附近。銅以東川為最著，產於縣城西北百五十里以外，即金沙江與其支流小江之間，設有湯丹、落雪、大水，因民四

大廠，煤田儲量約三〇、一〇〇、〇〇〇噸，錫產文山阿迷廣南等縣，鉛鋅兩鑛亦稱重要，目下開採最盛者為東川礦山廠地方，鹽共有井二十四，屬鹽興縣者四井，寧江二井，景谷二井，劍川二井，其餘散在廣通、安寧、景東、鎮沅鹽豐、雲龍、麗江、蘭坪等縣。

(三)貴州！黔省地瘠山多，農產不饒，糧食種類有米麥高粱玉蜀黍豆等，貴定安順土壤肥沃，乃為產量最豐之縣。鑛產蘊藏甚富，水銀尤多。今以省溪高山場為重要產地，焚淨山之錫與鉛亦甚有名。貴陽之泡木沖石油礦，土法採取，產量不多，將來可望發達。至煤之儲量，全境計有三〇、〇〇〇、〇〇〇噸。

(四)廣西！廣西農產多在西江流域，如潯寧附近，東西五十里，南北七十里，跨平野闊，出產甚豐，馬平市西南五

塞河一帶。遼瀋鄉村，土壤膏腴，今已劃為模範農村，桂平附近農作物聚散狀況之鼎盛或其顯著之例也。至若米、麥、雜糧所在均有，甘蔗尤為其主要之產物，鑛產如五金以及鉛、煤、礦水、銀、硃砂、水晶、煤油之屬莫不具備。已探掘者凡五，一為貴縣西北小天平山之銀，二為富川賀縣之煤，三為蒼梧縣金星尾東安司兩處之金，四為桂林灌陽兩縣之鐵，惜用土法，獲利甚微。

(五)西康—康境地勢高亢，農產不饒。惟巴安附近為境內唯一平原，土沃氣和，五穀豐美。他如康定、昌都等縣，農業差與巴安相埒。太昭、碩督、雅江、定鄉、德榮、稻成、武成等縣，農作物亦有可觀。尤以康定之豆、麥、小米、青稞；及巴安之豆、類瓜類，昌都之米、粟、蔬菜出產為最多。太昭境內之河流，則頗宜於灌溉。至言鑛物，隨處皆有，惜未開採，實棄於地。

金產昌都丹巴，碩督甘孜等處，尤以昌都名冠各省，銅鑛居全國第四位，以同普德格為最著，石油產昌都以西，金沙江流域色拉嶺區域儲量居全國第一，煤最豐富之區，計有二十四處之多，鹽以鹽井同鹽，兩處所產者著聞於時，年產額三，一六三，九二〇斤。若用機器生產，年產額可達一〇〇，〇〇〇，〇〇〇斤。

(六)西藏—藏地由西向東傾斜，西部之平原穀谷多高出海面一萬五千尺，不宜農業，東南部則有低於海面五千一之地，不僅能產青稞、小米、豆類等之主要穀類，並能產玉蜀黍及水菜等。如亞東附近之春碑峽谷，有春碑河足資灌溉，土壤膏腴，穀果豐富，可稱前藏最富饒之區。又如後藏之濟隆土沃氣和，農作物年可二穫，青稞、豆、麥等，出產頗多。鑛業雖未經詳細探查，然其蘊藏固甚豐富，尤以金鑛最多，與



川康並稱為中國之加利福尼亞。鹽以唐格拉攸木等十一鹽池為最饒。與硼砂皆為藏中著名產物輸出於內地。及印度等處。

乙，工商事業

工商兩業，集中於城市，城市人口，較密於鄉村，故工商發達之區，多為人口稠密之地，既係通例，西南亦然。茲略述如左：

(一)四川——川省工業，絲為最盛。年產十萬担左右。絲織物如成都之錦羅緞、綉緞、綿緞之錦綾，巴縣關中之巴綉及綾絹，日見改良。著稱國內。此外如巴縣火柴，樂山白蠟，隆昌夏布，江津羊毛絮，皆甚有名。惟工廠之多，獨首推成都耳。至於商業，成都省會所在，固稱發達，而巴縣之重慶，早關商埠，轉運靈通，貿易尤為興旺。巴縣之外，應推萬縣。據民十五及十六兩年之調查，貿易總額，巴縣五二，一一五

。〇〇兩，萬縣，一三·九四二·六〇〇兩，他如綿陽、松潘、瀘縣、閬中、南充、廣元、三台、涪陵、忠縣、奉節、合川、瀘縣、富順、資中、雅安、樂山、宜賓等縣，商務亦均有可觀。

(二)雲南——滇省工業，除採礦及銅器、鐵器、錫器外，在昆明者，尚有製造火柴、罐頭、皮革、麵粉，以及改良醃臘、茶葉等公司，餘僅宣威之宣和醃臘公司，思茅之雲齊茶葉公司，賓川之棉業公司，騰衝之製繩公司，建水之火柴公司而已。商業蒙自居首。自開商埠以來，貿易年額，曾達二千萬兩，昆明雖兼省會，商況究次於蒙，其次者則為大理、曲靖、騰衝、昭通四處，餘則更等而下矣。

(三)貴州——黔省工業，未見發達，其製造品之著聞者，僅遵義之繭綢，畢節之布帛，獨山之斜紋布，及東北部之織錦、並製紙等，然皆未脫手工時代，至於商業繁盛之城市，

貴陽為最，次則鎮遠安順（皆定）暨畢節等縣，餘如遵義關嶺諸縣，前途亦殊有望。

（四）廣西 桂省工業，殆無足觀，製造品則有西江流域之糖，北流容縣昭平蒙山諸縣之藍靛，他如油及藥品產量亦多，商業首稱蒼梧，貿易年額，今達二千萬兩，乃西江沿岸唯一之大商埠，次推邕甯，貿易範圍甚廣，有成西南全部將來商業中心之望，再次則為桂林馬平，餘如貴縣街市亦甚華美。

（五）西康—西康工業，極為幼稚，惟礦產甚多，原料豐富，將來發展，未可限量，約而言之，冶金工場，宜設札武三土司，鐵及石油宜寧靜，採金宜昌都碩督，土敏土宜安良雅江，木料宜甘孜，探鹽宜鹽井，毛織物化學食物等工場。

則宜康定巴安雅江昌都甘孜等處。商業之繁盛者，一為康定，貿易總額年約三百萬元左右。二為甘孜，凡本省東北各地

貨物對康定青海昌都雲南四川之輸出，及各省生產之日用消費品輸入東北各地者，均聚散於其間。三為昌都，貿易年額約八十餘萬元，四為巴安與康定松潘，同為藏人對川之貿易地。五為理化，市況日隆。六為大昭，南部之克邦市，商務亦旺。

（六）西藏—西藏工業之主要者，僅毛織物絹布鐵器銅器佛像等，商業首推拉薩日喀則兩城，江孜亞東次之，噶大克又次之，餘則鮮有足述矣。

### 三·西南國防上之危機

西南邊陲，素稱多事，英法二強，窺視於側，乘時侵佔，大局岌岌，而我中國以苦於交通不便，有鞭長莫及之嘆，坐視外人勢力日張，而無可如何，此較富強之開發者更重大，凡吾人苟一加推求，則立即可知西南大局危機之急迫。

蓋以英法諸國，自十九世紀以來，對於遠東之經營，不遺餘力，而英領印度緬甸，法領印度支那之越南，與我西藏雲桂等處為鄰，茲就西南邊疆情況，分誌於次。

先以西藏言，西藏一隅，夙為英俄兩國所共爭者也，俄人以西伯利亞為根據，乃復併吞中亞細亞，以窺英之印度。

英人以印度為外府，偵知俄之窺伺也，於是不得不以全力注意橫此兩者間之西藏，帕米爾高原，及阿富汗，波斯等處以拒俄。前者英佔我屬藩之坎巨提，其命意亦即為此，茲更就

英俄關於中亞問題地勢上一研究之，英人之竭力拒俄於印度以外也。拒之於阿富汗，拒之於阿屬之侯勒特且圖拒之於阿

境以外之謀夫，謀夫者，為自歐洲出印度之要路，當俄人蠶食帕米爾高原以北諸邊地也。西自鹹海，東達中國新疆南抵

帕米爾，歷伊塔什干，撒馬爾罕諸都邑，暨土耳其斯坦省，

然自軍事上論之，則由此地入中國較之由印度者，利便殊多。蓋由歐洲以出印度，則謀夫其要衝也，而次以出侯勒特，更東南以抵於塔達赫爾，又東北上以出於喀布爾，踰喀依巴爾

卡以出印度河，斯即往時亞歷山大王征伐印度所經行，而今日為軍事上最良之道路，苟能得之，則大足以捍俄，會一八八

四年，英有蘇丹之役，而俄人乃乘機以入謀夫，英人以不能兼顧，而無可如何，俄自得謀夫，乃自此築鐵路，分兩路以

進，一東北走與土耳其斯坦各境聯合，一南下，入阿富汗之侯勒特，此中亞西南兩方英俄競爭之狀態也。至在中亞東南

則何如？俄人略地之雄心，有進無已，彼既得土耳其斯坦矣；安知新中央亞細亞之鐵路，將來不思更進一步，貫穿我國

新疆境，接入西藏以南窺印度。且西藏號稱世界秘密國，鑰山至富，貨財攸殖，英人早已垂涎其間，惟英俄兩國勢力，

即處於平均，則連綿牽制，不連獨翔；此其所以別訂有關於藏事之協約五條，而表面上不得不尊重中國之主權也。乃列國外交，瞬息萬變，侯勒特之爭甫平，而帕米爾之爭又起。帕米爾以西，俄欲以與都庫什山與英為界，而英則欲以阿母河與俄為界，兩國交涉，頗為困難，卒以阿母河以南與都庫什山以北一畛地不歸英亦不歸俄，屬於阿富汗，以弭兩國兵端。一八九五年之英俄條約，即本此意而訂立之。惟是處為我國西藏屏蔽，吾國民共知之乎？其對於藏衛，英人則承認俄人在蒙古之自由行動，而俄人則承認英人在西藏之自由行動，迨歐戰告終，中亞細亞俄人暫收其鋒，而英人在藏之勢力則益膨脹，近且利用藏軍，侵我西康，大有由西康而直趨巴蜀之勢，其為危險更何可思議耶。

次為雲南，雲南西連緬甸，南毗安南，為英法侵略雲南

建設西南交通計劃書

必爭之地，亦為我國西南國防上最受壓迫之域。就目前言之，法國勢力，處於滇省之東部，以滇越鐵路為侵略之中心，無形中將雲南東部與法屬安南打成一片，此不僅足以操縱雲南經濟之命脈，且在國防上予我以強力之控制。蓋雲南在地運上之形勢，因受西藏高原之影響，橫斷山脈，自北而南，數支駢列，東延為南嶺支幹，錯雜全省，使雲南居於萬山之中，而與中國西南各省，處於孤立之地位，而彼滇越鐵路，由河內直走昆明，交通便利，至該線沿途各站，向探軍事布置，如法人之欲佔我滇省東部，朝發夕至，值反手之易耳。

雲南西部，毗鄰緬甸，因其地在叢山峻嶺之中，國人素所漠視，近年以片馬，江心坡與班洪事件連續發生，滇西疆界，稍能注意，然亦僅知其事而已，蓋以交通不便，欲固吾國徒嘆奈何，而彼英國則有鐵路，自仰光而來，於雲南邊境，

別爲三線。一爲仰密鐵路，止於雲南邊境北方之密芝那。一爲仰密鐵路那八支線，止於雲南騰衝相對之八莫。一爲

仰密鐵路密肯支線，止於雲南班洪南方之肯倫渡。目前自密

芝那至片馬與八莫至騰衝間，且已築成公路，夫雲南與緬

甸之國界問題，在最近三十年歷史中，糾紛迭起，尙未正式

交涉，英國即以未定國界爲辭，任意向東推進，前清失地姑

且不論。即以民國成立之後而言，武力之侵佔，幾無遺誤。

如片馬西岸之野人山、江心坡、寶石坊、江拱等地，總計約

達十五萬方里，與其他一切礦產財富，先後悉爲英人所侵佔

。現在中國書坊所售地圖，於雲南、野人山、江心坡、江拱等

地，雖仍同屬中國之顏色，然按之事實，早喪我有矣。總之，

目前雲南之危急，不下於九一八以前之東北，乃國人不禁，

僅以失東北爲國難，而置英法，夾攻雲南之事於不問，談

國防者，僅知注意長城附近，而置川滇一帶國防於度外。豈其然乎。

再次爲廣西，廣西接近法屬安南，法自吞滅安南，即置

重兵於廣西鎮南，相對之諒山，老街兩地，以諒山防廣西，

以老街防雲南，合之則以高平爲策應，開道路以進貫東西，

同時且有廣州灣以遙控廣西東部，並爲安南之屏障，此外更

有龍州路之投資，欽淞鐵路之預約，西江航行權之攫取，皆

足增厚法國在桂之勢力，是則廣西國防之危機，並不亞於滇

省也。

再其次爲廣東，廣東在英國東亞航路中，自來最爲注意

。因英人既以揚子江爲其侵略之目標，必須占據長江經濟總

匯之上海，欲固上海，斯須於離上海不遠之廣東，建立根據

地，以爲戰略上之呼應，故言廣東國防，其大都皆自以英國

為對象，而法則居其次焉。英自江寧條約，奪我香港以後，即謀所以侵略廣東，而九龍之租借，實為侵略廣東之開始。其後復要求建築廣九鐵路，直達廣州，其建築廣九鐵路條約中，並限我國不得在寶安縣附近建築砲台，俾無攻擊香港之能力，更有進者。英國政府不時向我地方當局，要求廣九鐵路與我粵漢鐵路接軌，復又測量我新會之崖門，同時法國在廣州附近亦有常駐砲艦多艘，游弋廣東沿岸，去年秋間，更占我海南九小島，以為遠東航空根據地，大有與英並窺粵省之概，是則廣東之前途，大可慮也。此外如貴州交通之不便，內亂之頻仍，湘西川南在國防上所應注意危機之牽連亦為重要問題，然終不若兩廣與雲南形勢之危急，茲從略焉。

#### 四·西南交通建設之急要

現有西南交通，除極少區域，得享天然河道之便，其會

#### 建設西南交通計劃書

建設新式交通工具者，在雲南僅有法國之滇越鐵路，在廣東惟恃國營之粵漢兩段，近年各省雖努力於公路建設，然所成無幾，且以省界未除，交通恆多阻碍，而大部區域，仍以山峻嶺，往返需時，尤以康、藏、雲、貴、高原，僻居內地，山河險阻，溪流激湍不利舟航，行旅之出於其途者，或以馬，或以與，西康康定至四川成都，中經雙流新津邛崃名山，雅安，榮經，漢源，冷竹關，凡渡河十七，越山三十有二，有高出海面八千尺以上之山四，須費行程三星期，最速亦須十五日，如由西藏拉薩至康定，凡經驛站五十六，渡河五十一，繩橋十五道，越山七十八，其中高出海面達九千尺以上者十一，五百尺以上者二十七，須費行程三整月，最速亦須二月有半，其自拉薩至西甯越八千尺以上之山凡三，亦須二個月行程，故其交通之困難，達於極點。康藏如此，

建設西南交通計劃書

雲貴亦然，雲南向有十年好路千年壞，之諺，行路之難，已可想見，貴州與湖南交通，先自貴陽陸行八日至鎮遠，此後水陸均可通行，或由鎮遠雇船經洪江以達常德，或由銅仁雇船經辰溪以達常德，然二水皆灘多流急，不如陸路之平安，且自貴陽至常德陸程不過一千四百里，而貴時常達二十日左右，其自貴陽經遵義，綦江至重慶，計程九百里，陸行須十五日始達，其自貴陽至昆明，凡一千一百五十里，陸行須十八日，其自貴陽經都勻古州，沿柳江流域達蒼梧，約一千餘里，約須陸行二十日，若由水道，則需三十餘日。自昔雲南與北平交通，專出四川，自昆明經東川昭通至四川叙府，凡二十四站，計陸程四百七十一英里，行期須費二十一日，其自昆明經曲靖宣威威甯，至四川瀘州，計陸程八百英里，行期需四十日，其自昆明經鎮遠沅江流域，由湖南至漢口計

陸程四百六十英里，水程七百英里，行期須費五十日，其自昆明經東南黃草壩至百色，計至黃草壩，需九日，由黃草壩至百色十三日，共計二十二日，此途峻峻崎嶇，然以有湘江水利之故，往來皆衆，雲南與英屬緬甸爲隣，其與緬甸交通線，自昆明經大理騰越而至八莫，陸程五百英里，計需四十餘日，因自大理至騰衝，須經瀾滄江，怒江二大峽谷，橫斷山脈，中亘其間，崎嶇鳥道，旅行不易。廣西之省會爲寧寧，然自寧寧與隣省之交通，亦不甚便，西江爲溝通兩粵之要道，自寧甯至廣州，水程一千二百里，約需十二日，其經桂林順水流至湖南長沙者，計長一千四百餘里，須費四十餘日。以上所云係指西南各省區交通情況之大概，而目前西南所資爲運輸工具者，如雲南則特法人創辦之滇越鐵路，而廣

西惟賴西江航路，滇黔北部，惟賴長江幹支流得稍減其痛苦，尤其本區域之西部交通，以滇越鐵路，為惟一之命脈，現在國府定都南京，而國都與各省之聯絡自極重要，乃現在西南各省區重要都市如拉薩康定成都貴陽昆明南甯來京途程，動輒以旬月計，茲列各省重要都市到京時日如左

都市	經由	途程里數	途程日數
拉薩	經由西康 經由印度	三二〇〇 (未詳)	四個月 二十五日
康定	經由四川	一五八〇	四十日
昆明	經由四川 經由貴州 經由安南	一五七〇 一五四〇 一八一二	三十六日 三十四日 三十二日
貴陽	經由湖南	一四〇四	三十餘日
南甯	經由湖南 經由廣東	一四九五	四十五日 十二日
番禺	經由湖南 經由海道	九一二	十六日 五日
長沙	經由長江	七一二	五日

建設西南交通計劃書

反觀法屬安南與英屬印度緬甸至我西南邊境，則甚便利，由安南之海防乘滇越鐵道火車經河內老開蒙司而直趨昆明，不過三日路程耳，如由河內經諒山達廣西龍州，只有六小時之路程，英之緬甸，環我雲南邊境，築有仰密，蠻青，那八線，自緬甸之仰光乘火車至密芝那，由密芝那沿公路至片馬，不過三日，其由密芝那至江心坡，其路程亦相類似，由八莫至我騰衝，築有公路，計程不過四日，即由印度之買孟至拉薩亦僅六日兩相比較奚啻天壤之區，彼之來我邊境朝發夕至，而我自政治中心，與邊省重要都市相距動輒行程旬日以上，奈之何比鄰強國而不橫加侵略耶。夫西南各省，氣度溫和，土地肥沃，農產既豐，天惠尤厚，處大有為之地，而日坐囚困之域，工業不能興，商業無可展，蓋皆由外事之未竣，而交通之不便，實為原因之主。



建設西南交通計劃書

一四

由是論之，西南交通之建設，豈容再緩，蓋非建設交通，無以開發西南之寶藏，亦非建設交通無以挽西南之危亡，惟是建設交通，關係國家永遠大計，故於着手之初，必須斟酌環境，縝密設計，而尤應決定確切不移之原則，以為計劃之依據，竊意建設西南交通之根本原則，似應如次：

(一)就發展西南交通之目的言，應以左列四項為主：

甲·啓發西南之天然富源；

乙·便利西南與國中他部之交通；

丙·鞏固西南之邊防；

丁·促進移民屯墾之實現。

(二)就交通計劃之種類言，應以左列四項為主：

甲·鐵路計劃；

乙·公路計劃；

丙·水道計劃；

丁·航空計劃。

(三)就路線選擇言，應注意左列各點：

甲·國防軍事所關之地點；

乙·工程不甚困難之路線；

丙·將來人口之散佈地點；

丁·工商業有關之地點。

(四)計劃路線，將西南聯成一氣；但每省區均以一重要城

鎮為中心，在四川為成都，在雲南為昆明，在廣西為南

甯，在廣東為番禺，在西康為康定，在西藏為拉薩。

(五)公路暫定碎石路與沙土路兩種，在多石地帶築碎石路

，其餘築沙土路，修築公路，除必須僱用工人者外，

擬盡量徵用民工，以省經費。

(六) 鐵路與公路雖屬同一地點時，總期不相重複，但有不可避免之處，擬先修公路，後築鐵路，即以公路路面之一部加以相當修改，使為鐵路路基。

以上所云等其舉之大端，他如資金之籌集，工程之監督，實施之先後，材料之取求，與夫技術人才之養成，統制機關之設立，關係西南交通建設，亦甚重大，茲因本文限於篇幅，容另擬方案，以利施行。

### (五) 建設西南鐵道之具體計劃

原則既定，遂擬建設交通之計劃。夫西南交通系統，雖有鐵路公路水路空路之分，然其主體交通工具，實推鐵道，且以鐵道在長距離運輸，大有舍我其誰之概。蓋鐵道之為物，不僅有最大之運輸能力，而且對於運費負擔能力較小而體積笨重之貨物，例如礦石類，木材，農產品等之輸送，極為

合宜。故鐵道建設，實為西南整個交通建設系統中之骨幹，而所謂公路，水路，空路之建設，特用以輔佐鐵道事業而已。西南鐵道之建設，應選在總圖方略中，規劃其詳，茲擬本諸遺教與目前西南實際需要，分述西南應即建設之鐵路線與興築之辦法如左：

#### (甲) 鐵道線路

設計西南鐵道線路之先，有一重要問題在焉，此問題為何？即鐵道中心點是已。細攷西南有為鐵道中心點之資格者有三：一為成都，次為貴陽，再次為康定。惟就地勢而論，康定雖處川康交通之衝，惟因南部有橫臥山脈之阻隔，欲由此處修築路以達雲貴，實為困難，貴陽西接滇省，東連兩粵，就川滇桂粵諸省言之，誠可收居中策應之效，然不能悉顧康藏地勢亦嫌偏於南部，就其地形勝之地，而能同時兼顧康藏兩對點者

·惟有成都·是故建設西南鐵路系統·宜以成都為中心·並以成都為聯絡中央西北之樞紐·所有西南鐵路·宜以成都為出發點·而成四周放射式·茲就應築之鐵道綫列左：

(一)成都柳州廣州綫——該綫由成都起·東南行·至資中·折而東行·至巴縣·復折而東南行·至酉陽·入湖南至郴縣·與粵漢鐵路聯接·由郴縣至廣東之樂昌·為粵漢鐵路之一段·工程尙未完竣·故暫時附本綫以計算之·樂昌至廣州之鐵路·已經完成·不列入預算內·本路綫經過之重要城鎮·為簡陽·資陽·資中·李家街·大足·璧山·巴縣·鹿角場·觀音橋·南川·江口·彭水·鹿角沱·龔灘·酉陽·里耶·比耳場·保靖·石板·沅陵·辰陽·觀音閣·淑浦·橋江·河洛橋·新化·木山·巨口·寶慶·鄺家坪·文明鋪·祁縣·陽明·新田·桂陽·郴縣·良田·攸嶺·樂昌等處·

(說明)本綫自重慶渡長江而至南川橫過山脉·出酉陽經過川湘界順西水經過辰州·新化至寶慶一段·即 總理西南鐵路系統中廣重綫北段·本綫目的·在開發川湘粵礦產·及農區且為連絡揚子江上游流域與珠江流域之交通·兼便軍事之用·查本綫附近·就礦產言·如煤·鐵·鎳·錫·(廣東)錫·煤·銅·(湘省西南隅)·鎳·水銀(四川之酉陽)等·至為豐富·就農產言·如沙糖·花生·大麻·桐油·茶葉·菸葉·生絲·穀物·竹木·及一切林產物等·產量尤夥·

(二)成都貴陽邕甯欽州綫——該綫自成都起·東南行·由四川之赤水入貴州·以抵貴陽·由貴陽再東南行入廣西而達邕寧·再經那曉入廣東以達欽州·沿途經過之重要城鎮為·簡陽·資陽·資中·內江·隆昌·瀘州·納溪·大洲·古宋·

叙水，赤水，畢節，雙山，大定，黔西，修文，貴陽，龍里，羊場，平伐場，鴨公關，獨山，鷄場，方村，荔波，里湖，南丹河池，蓮花墟，保平墟，高嶺，都安，威香隆山，武鳴，武緣，落水塘，邕寧，那潭站，三官，那曉欽州等處。

(說明)本線自成都經簡陽，資陽，資中，內江，隆昌，渡長江至瀘州，復由瀘州東南行經納溪赤水一段，原為

總理西南鐵路系統中經由桂林瀘州之廣州成都線之北段，其由邕寧經那曉入廣東以達欽州一段，則為美人計劃之欽渝路南段也。本幹線之目的，在開發川黔桂粵內地，連絡揚子江上游與西江上游流域之交通，兼使軍事之用，幹線至貴陽，有烏蒙山脉橫亘其間山深林密，產杉柏之木，茶桐之油，其在貴省路線附近，山川迴環，溪洞深阻，多嵐烟瘴霧，乃氣鬱不洩之故，若道途通暢

，荒山開闢，地勢實為之一變，又至邕寧不獨為桂省中樞，且為西南邊防重鎮。再經三官，入廣東境，踰甸漏山脉，抵欽州，以龍門江為出海口，欽州為建國方略所稱二等港中四個之一，乃吾國最西良港也。

(三)成都昆明廣州線——該綫由成都起西南行，至榮經，折而南行，由會理入雲南，以抵昆明，再由昆明東行經邕寧入廣東至廣州而達南方大港，沿途經過重要之城鎮，為華陽，新津，邛崃，名山，雅安，榮經，漢源，富林，大樹堡，廖葉坪，海棠，越嶲，中所壩，冕寧，禮州，西昌，德昌，永定營，會理，元謀，武定，富民，昆明，揚村，易隆曲靖，陸涼，師宗，邱北，吊井，廣南，富州，剝隘，綠上，百色，恩隆，思林，果德，隆安，邕寧，永淳，橫縣，大灘，貴縣，桂平，江口，平南，潯江，安平，蒼梧，封川，德慶，悅城，祿步，高要

建設西南交通計劃書

永安。三水等處。三水以下，由已成鐵路達於終點。

(說明)本線起於成都，中經雲南昆明為西江流域及橫斷

山脉之大幹路，於西南國防，頗有關係，此線終點處之

廣州，為南方大港，由廣州西行至三水，鐵路已經完成

，獲利頗豐，自此湖西江經高要德慶，入廣西境至梧州

，潯江南挾藤江，此與桂江會，水量大增，自此以下，可

通入水八尺之汽船，改為兩粵之咽喉，通商之良港。又

西湖鬱江左岸至舊寧，左右二江會合於西，水勢大增，

航運稱便，現為廣西省治，真南腹之要區也。又西沿西

洋江經百色，入雲南境，經富州，跨六谿山脉，經曲靖

昆明北上至元謀，渡金沙江，而至成都，此線沿途礦產

極多，如滇桂兩省南部有銀錫鎳三礦，川南有井鹽，煤

油，而沿途煤鐵礦田尤多，並有多地產金銅水銀鉛等礦

，而農產，如米，花生之類亦甚夥，又有樟腦，桂油，

蔗糖，煙葉及各種著名菓類。

(四)成都康定拉薩線——此線由成都起經西康迄於西藏之拉

薩，沿途經過之重要城鎮為華陽，新津，邛峽，名山，雅安

，榮經，泥頭，瀘定，冷竹關，康定，沙俄，罕沙爾，道孚

，爐霍，丹葛，甘孜，格古橋，益隆，德格，同普，昌都，

俄洛橋，拉貢，松羅橋，恩達，瓦合塘，洛隆宗，碩督，巴

里郎，拉丁，邊場，丹達，郎金溝，阿蘭多，多洞，擦竹卡

，嘉黎，阿咱，海子，山海，常多，大明，鹿多嶺，素馬拉

定，墨竹工卡，底巴達克，布沙德慶等處。

(說明)本線即本 總理計劃高原鐵路系統中之拉薩成

都線，特其經過城鎮，略有不同，建築該線之目的，不

僅藉此開發川藏富源，且所以防制英國主義者之侵略。

年來康藏問題，糾紛不解，全因交通不便，情感隔絕，

如有便利之交通，則藏民對於政治文化必日趨進步，如

歷年康藏糾紛，當不致再行發生，查本鐵路沿綫土地，

多本開闢，惟見山林巨木，綠草茂然，楊柳為藏地最多

之木；不辨地之高下，皆能種植，青稞為麥之一種藏人

以有常食，殆與內地之食稻食同，產地亦普。至於礦產

，有金、銀、銅、鉛、松、石、青、石、金、瑪瑙、琥珀、密蠟、硼

砂、食鹽等，其詳雖不可知，要之西藏為礦產最富之地，

外人垂涎已久；惟土人不務實業，不知探探故不著耳。

(五)成都西安綫——本綫起自成都，穿越鹿頭劍門諸山循

古金牛道，此綫道至寶雞沿渭水北岸向東行至咸陽越渭水至

西安，與瀧海鐵路相接，本綫之主要城鎮為華陽，新都，廣

漢，德陽，羅江，縣陽，梓潼，劍閣，廣元，朝天關，寧志

建設西南交通計劃書

，天安，沔，褒城，馬道，留壩，鳳好，寶雞，鳳翔，岐山

，扶風，武功，馬嵬，興平，咸陽，等處。

(說明)本綫原為同成鐵路南段，其目的在開發川北與漢

中之富源，該綫對於未來軍事國防上，異常重要。乃中

華民族賴以復興者也。現在國民政府，既定西安為陪都

，且於一切物質建設，均在積極進行，惟是西北貧瘠，

經濟之取給，必須依賴於西南，而以四川天富之邦，關

係尤形密切。昔秦西有巴蜀，而滅六國，可為例證。因

本綫經過，農產礦產均極豐富，就農產言，各類皆有，

譬如褒城留壩數縣，茶棘遍野，米棉菸葉產額尤豐，沿

線林木以柏楠杉桐為大宗，秦巴二山脈，古木參天，久

未採伐。河東一帶，自近來當局提倡，亦共發達，再就礦

產言，煤鐵所在皆是，樂山附近，有大銅鐵，陝南之鎮

建設西南交通計劃書

巴縣，有無盡藏石油，曾經一度之探掘，以穿吸未深，油落未湧，復以轉運不便而中輟，舉世矚目之石油，遂亦付之無聞，殊可浩嘆！

(六)貴陽昆明澄允線——此綫自貴陽起西行經雲南之昆明大理以達澄允，沿途經過之重要城鎮，為清鎮，平壩，安順，鎮甯，關嶺，故縣，安南，普安，盤縣，亦資，孔驛，平彝，霑益，曲靖，昆明，安甯，祿豐，廣通，鎮南，普柵，彌度，鳳儀，大理，漾濞，永定，永平，保山，騰衝，千岩，蓋建等處。

(說明)本綫為黔滇二省腹部幹路，亦為成都昆明廣州線及成都貴陽邕寧欽州線之連絡線，其起點之貴陽為貴州省會，乃滇蜀湘粵水陸之通衢也。貴陽東南雲霧山，高入雲際，為烏江，沅江，盤江之大分水嶺，又西至鎮寧，

踰關索嶺，入北盤江流域，又經普安，盤縣，入雲南境，渡南盤江，至曲靖，其地通衢四達。又西經曲靖至昆明，即雲南省治，與滇越鐵路相接，昆明為黔滇越四達之衝，有金馬，碧鷄二山，夾峽滇池，池周三百里，繞池平地皆肥沃，又西踰梁王山，繞洱海，至大理，右據點倉，左環洱海，山川雄麗，冠於南服，斷倉之石，感通之茶，雲龍井之鹽，洱海之魚，皆有名，又西渡漾濞江，至永平渡瀾滄江，踰怒山山脉，至保山，永平保山間，有羅岷博南土山，高可八千尺，又西經怒江更西踰高黎貢山山脉，渡龍川江，至騰越，為滇，蜀與緬甸陸路通商之埠，出口貨以四川黃絲為大宗，運載貨物，皆以騾馬，又西經千崖土司以達澄允，與緬甸鐵路相接。

(七)重慶長沙綫——該綫由重慶東行入湖南，達長沙，沿

途經過之重要城鎮，為江北，長壽，酃都，高家鎮，石柱，

利川，國保寺，羅鎮甸，恩施，宜恩，乾壩，來鳳，龍山，

紅岩溪，永順，石龍，後坪，大庸，魚米渡，慈利，常德，

澧港，漢壽，益陽，澧水，寧鄉，油草柏葉等處。

(說明)本綫為粵漢鐵路及成都柳州廣州綫之連絡綫，經

過最富饒之農區及礦區其自重慶經石柱，利川恩施慈利

常德一段，原為總理計劃東南鐵路系統中東方大港重

慶綫之西段。

(八)營寧株州綫——此綫自營寧起，東北行，經涪口入湖

南，至株州，沿途經過之重要城鎮，為寶陽，遷江，谷堯，

三都，馬平，雒容，鹿寨，黃冕，永福，桂林，靈川，興安

，山嵐，全縣，三角，東湘，零陵，新陽，洪橋，衡陽，衡

山，石灣，朱亭，金口潭口等處。涪口而上，由已成粵漢路，以通株州。

(說明)本綫為粵漢鐵路及成都貴陽邕寧欽州綫之連絡綫

，其目的不僅在於開發沿途豐富礦產；且足鞏固國防，

便利軍事，且桂省有事，除由成都廣州分道援救外，

並可由漢口長沙，出大軍以為聲援，而於政治上，亦可

藉此打通中央與桂省之隔閡。

(乙)預算

(一)鐵路標準預算，茲以每華里為單位，列表如左：

項	目	單位	價值	附	註
測	量		五〇〇元		
土	地		三〇〇元		
路	基		一，五〇〇元		



建設西南交通計劃書

橋樑涵洞	二〇,〇〇〇元	西南地勢多山，橋樑及涵洞費必多，以上尚未計及特別長之橋樑及涵洞。
路界保護	一〇〇元	
電信保護	四〇〇元	
軌道	一〇,〇〇〇元	
標記設備	八〇〇元	
車站及房屋	五〇〇元	
水塔機及旋台等	八〇〇元	
特種機械	一八〇〇元	
機車及車輛等	八,五〇〇元	
機械設備	三〇〇元	
建設時保護費	一〇〇元	
養路	二〇〇元	
建設時辦公費	一,二〇〇元	
每華里合計需銀	四六,〇〇〇元	

(二) 計劃綫之預算，列表如次：

鐵路名稱	里數	說明
成都柳州廣州綫	里	成都經資中至樂昌，計三,五五〇里，樂昌以下已築成。
成都貴陽邕寧欽州綫	里	成都至資中三五〇里，歸成都柳州廣州綫中計算。資中至貴陽，計一,一〇〇里，貴陽至欽州，計二,九〇〇里，邕寧至欽州，計二,九〇〇里。
成都昆明廣州綫	里	成都至樂經六〇里，歸成都拉薩綫計算。樂經昆明至三水，計三,九三〇里，三水以下，已築成。
成都康定拉薩綫	里	成都至拉薩，計三,三九〇里。
成都西安綫	里	成都至西安計一,三四〇里。
貴陽昆明盤允綫	里	貴陽至曲靖計六六〇里，一由曲靖至昆明二二〇里，已見成都昆明廣州綫。自昆明至盤允計一,四九〇里。
重慶長沙綫	里	重慶至長沙，計一,七〇五里。
邕寧株州綫	里	邕寧至株州，計一,五七〇里，株州至株州業已築成。

以上合計二〇,一八〇華里，每里以四六,〇〇〇元計算，共需銀幣九二八,二八〇,〇〇〇元

(丙)分期建築辦法

以上路線，茲為集中財力與人才起見，擬分三期建築，每期定為五年，決於十五個年內全部完成。

(一)第一期所應建設之路綫如左：(五年完成)

成都郴州廣州綫

成都西安綫

成都昆明廣州綫北段(自成都至昆明一段)

成都康定拉薩綫東段(自成都至康定)

以上各綫，長凡七，一八〇華里，需銀幣三三〇，二八〇，〇〇〇元。

〇，〇〇〇元。

(二)第二期所應建設之路綫如左(五年完成)

成都貴陽邕寧欽州綫

成都昆明廣州綫南段(自昆明至廣州)

重慶長沙綫

以上各綫，長凡六，七五〇華里，需銀幣三二〇，五〇〇，〇〇〇元。

(三)第三期所應建設之路綫如左：(五年完成)

成都康定拉薩綫西段(自康定至拉薩)

貴陽昆明蠻允綫

邕寧株州綫

以上各綫長凡六，二五〇華里，需銀二八七，五〇〇，〇〇〇元。

〇〇〇元。

(未完)

### 國人兩種新發明

#### 省費電氣廣告

國人王時傑。留學法國里昂。業已返國。鑒於原有霓紅電氣玻璃管價格甚大。特發明晶霞電氣廣告。以資節省電費。該項電氣係裝置箱內。能大能小。（其裝法因專權關係未悉宣布）。箱的大小字體及各種商標圖畫等。發光甚明。不損目光。較之原有霓紅電氣玻璃管。愈亮而又經濟。聞上海南洋醫院等各商號均已裝製。發行處在上海法租界敏禮尼路悅茂里五十五號云。

#### 航海安全設備

青年航海家秦錚如氏。江蘇嘉定籍。為數字家秦汾之長公子。畢業於吳淞水產學校。十五歲時。即從事海上生活。最近發明「重向一線船位圖。」及「錚如或錚離儀」以供航海界之需要。業已試驗多次。精確便利。對於航海安全。極有關係。能於船舶航行時。可知其確實位置。以避免觸礁擱淺等之航行危險。現擬進行製造。以備航海界之採用。並擬送往英國航海學會研究。俾全世界航海界。均蒙其利云。

特

載

# 各國鐵路事業概觀

在復興民族運動中，交通事業，實在佔有很重要的地位，現在我們搜集了一些關於各國鐵路事業的稿件，依次刊登，以供留心交通事業者之參考和借鏡。

編者

## 蘇俄之鐵路事業

張銘其譯

### (一)發達概況

俄國鐵路事業以一八三六年着手興築，至翌年完成之由

聖彼得堡(現名列寧格勒)至查爾斯哥色洛(現名的多斯哥色

洛)鐵路為嚆矢，該路計長二十七公里，最初每逢星期日或

各國鐵路事業概觀

紀念日開駛區間車一次，是時所用者為小型蒸汽機車，但自一八三年一月三十日起改用馬力牽引，每日開行一次，其後在兩個月後即從四月四日起再用蒸汽機車，每日開行全綫一次。

自鐵路及機車發明之後，俄國即行興築，然提倡非為俄

各國鐵路事業概觀

人乃由維也納大學教授克爾斯德爾氏遊說俄國政府得其准許，並由自己招募資本三百萬盧布設立公司，聘請奧國工程人員從事興築。是時俄國政府內有一部分重要官員，反對建築鐵路。他們以為鐵路會壓迫運費低廉之馬車業，恐怕影響於馬車業者的收入引起社會問題。當時並以為需要將商品之價格降低，商品之運輸，無增輸運速車之必要。此種議論，在國內佔有相當勢力，因此對於鐵路之興築加以不少阻碍，故經過了十五年的時光即到一八五三年國內鐵路僅有一、〇四五公里，是年適逢克利米雅戰事發生，俄國因本身交通機關設備之不完全，對於軍隊之輸送甚為遲緩，常有戰敗之虞。是時才開始覺得鐵路之必需，在急忙間乃設定趕築計劃。惟是時國帑空虛，政府自身無力及此，於是乃獎勵民間經營鐵路事業，其結果則自克利米雅戰爭時起至二十一年後俄土

戰爭時止，國內鐵路線已延長至二一、〇〇〇公里，鐵路公司計有四十七間，因為有這許多公司分立，各人祇管着限於自己公司的營利，不能互相聯合，求交通上的便利，政府為補救此等分散狀態起見，訓令各公司設法使交通聯絡，對於請求建築之新線，復加以嚴重取締，同時以國帑漸豐或向外借款，陸續收買民營鐵路，至一九〇二年國內主要綫大部分已為政府收買，變為國有鐵路了。

至一九一八年七月二十八日蘇維埃政府公佈企業國有化，無條件將一切民營鐵路全部收歸國有，除已成路綫均由政府經營外，即使在建築中之民營鐵路約一三、五〇〇公里亦由政府接收繼續建築。但在不久之後，因國內革命戰爭，屢起屢伏，國庫空虛，建築工事，遂致停頓，更無力計劃新路。又因歐戰的結果，俄國邊境地，方有許多脫離而建獨立國家

故蘇維埃政府於戰後失去已成鐵路共一一，六九〇公里。

殆國內秩序漸次恢復，政府為利便交通起見，重行建築

從前民間經營而尚未完成鐵路。由一九一八年至一九二八年

之十年間共築成七、六九七公里。至於由蘇維埃政府計劃之

新路，則自一九二八年才開始，其計劃均包括於五年計劃中

新築鐵路所屬表（單位一千公里）

於此項建築情形，容於下節詳述。

(二) 鐵路營業里數。

下列之表乃表示舊俄帝國時代鐵路擴張之趨勢，表中所  
劃分之期間乃根據當時政府鐵路政策所列舉者。

年	度	國	有	民	營	合	計	累	計	建	一	年	平	均			
合	計	三〇.四八七	五二.〇一九	八一.五〇六	一〇〇六.二	一八三七—一八五六	一〇一八	二七	一〇四五	一〇四五	五二.三	一八五七—一八六五	二三四	二.五三八	二.七七二	三.八一七	三〇八.〇
一九〇九—一九一七	五.四六四	九.七二九	一五.一九三	八一.五〇六	二.六八八.一	一八六六—一八七八	一〇五一	一七.六四四	一八.六九五	二二.五二二	一.四三八.一	一八七九—一八八八	四.六五一	二.八三九	七.四九〇	三〇.〇〇二	七四九.〇
一九〇二—一九〇八	六.七六九	二.五二七	九.二九五	六六.三三三	一.三二八.〇	一八八九—一九〇一	一一.三〇〇	一五.七二五	二七.〇一五	五七.〇一七	二.〇七八.一	一九〇二—一九〇八	六.七六九	二.五二七	九.二九五	六六.三三三	一.三二八.〇
一九〇九—一九一七	五.四六四	九.七二九	一五.一九三	八一.五〇六	二.六八八.一	一九〇九—一九一七	三〇.四八七	五二.〇一九	八一.五〇六	一〇〇六.二	一.〇〇六.二	一九〇九—一九一七	五.四六四	九.七二九	一五.一九三	八一.五〇六	二.六八八.一

各國鐵路事業概觀



在右列表中一九一八年之機車數，較前一年減少幾及半數。其原因由於國內變亂破壞過多之故，然至一九三一年其數量仍不能回復到歐戰前一九一三年之數者，政府尚未將其原因公布，然從調查所得，知道政府將能率較低之舊機車，暫置不用，故在數量上似乎減少，在能率上實有增加。至一九三二年機車數大致已回復到歐戰前數量，牽引力並已超過

從前，此則值得注意者也。  
關於機車初期均購自外國，至二十世紀初期始從事自造，至最近則已能製出狄卡保得式機車及強力機車，且自五年計劃實行後陸續設立製造機車工廠，力謀生產力之增高。在目前其製造能力已較歐戰前進步許多矣，茲將其生產能力列表如下：

年 度	一 九 一 三 年	一 九 一 八 年	一 九 二 一 年	一 九 二 九 年	一 九 三 一 年	一 九 三 二 年
機車製造數	六〇九	六一	四二〇	約五〇〇	八二二	六七五

至於貨車及客車在最近數年間，未有公布，祇能在片段的資料中，擇出其記載數量及後來製造之車輛數，合計而製

成下表，但此表僅在大體上近於實際而已。

A 貨車量數表

年 度	一 九 一 三 年		一 九 二 一 年	一 九 二 七 年	一 九 二 八 年	一 九 二 九 年	一 九 三 一 年	一 九 三 二 年
	舊領土內	新領土內						
貨車數	四七,四六六	四〇〇,〇〇〇	四四,九六七	四八,〇〇〇	四九,二七一	四九,〇〇〇	五二,〇〇〇	五三,〇〇〇
破損率%	三.八	三.〇	三.〇	三.〇	三.三	三.〇	三.〇	三.〇

各國鐵路事業概觀



各 國 鐵 路 事 業 概 觀

B 客 車 數 量 表

年 度	客 車 數	破 損 率 %
一 九 三 三 年	三〇,八二六	一五.〇
一 九 三 四 年	二八,八八〇	四〇.五
一 九 三 五 年	三三,八〇三	三三.九
一 九 三 六 年	三三,七〇五	一七.〇
一 九 三 七 年	三三,三三〇	三三.〇
一 九 三 八 年	三三,二四四	
一 九 三 九 年	二六,〇〇〇	
一 九 三 三 年 十 月	二六,八二〇	

從上列之機車及客車貨車數量表中所揭出之破損百分比，甚難詳盡，於實際上或不祇此數。即使祇有這少許的破損，倘使不加修理，繼續使用，則必致有更大的損壞，吾人祇看交通人民委員會所發出小心使用車輛的警告，就可以明白了。

蘇俄之鐵路修機工廠，因其工作不甚進步，故對於修理車輛頗需時日，例如機車之大修約需五十五日，修理費單就主資一項而論，已達異常的鉅額。一九二九年蘇俄曾派遣捷

哥夫氏前赴日本，觀察大宮工廠，照日本方法，僅需六日半即能完成大修工作。此不特節省時日且可減少經費，其後蘇俄政府即向日本鐵道部聘請專門家，請其指導，以日本方法實施於姆林斯基鐵路工廠，能率較前突然增高，修理之完成期間顯然縮短，其他工廠見此實例，亦採用日本方法，收有相當之成績。

(四) 運輸狀況

俄國於歐戰發生之際，捲入旋渦，其後更繼續着革命及

內亂，鐵路事業，即祇戰爭與內亂已足使其陷於半破壞狀態，及革命內亂之後又繼之以經濟恐慌，貨物運輸約減四分之一，旅客運輸幾減二分之一。又以其運輸能力之激減，更使各城市發生糧食缺乏，國內又漸呈動亂之形勢，政府在此情形之下，決定緩急先後，自一九一九年三月，在此月內完全停止客運，將鐵路專門運輸糧食以給城市之用，城市糧食問題，雖然得到救濟，但一九二〇年襲擊伏爾加河全流域旱災後之大饑荒，政府方面毫無辦法，其主要原因固由於政府募集糧食困難，同時則由於運送糧食之鐵路及水運機關能力薄

弱。政府遂不得不眼看著二千餘萬人束手待斃。這可以視為俄國自有鐵路以來之最惡劣時代。其後蘇維埃政權漸見穩定，而鐵路亦日見改善。至一九二七年，貨物之運輸，開始回復到歐戰前之數量，自後遂逐年增加。雖然世界各地鐵路，因受經濟恐慌之影響，貨運隨而衰落，惟蘇俄的鐵路，反呈活動，其原因由於國內竭力實行第一次五年建設計劃，不受國外經濟衰沉之影響所致。設使第二次五年計劃完成時，當會有更好的成績也。

鐵路客運人數(單位十萬人)

年 度	旅 客 數	年 度	旅 客 數	年 度	旅 客 數	年 度	旅 客 數
一九一三年	一·八四八	一九二三年	一·七〇四	一九二七年	二·九一一	一九三三年	九·八〇〇
一九二〇年	九五八	一九二四年	二·二七三	一九二八年	三·六五二		
一九二二年	七六六	一九二五年	二·五五九	一九二九年	五·五七七		
一九二三年	一·二二八	一九二六年	二·五八一	一九三〇年	七·二三七		

各國鐵路事業概觀

各國鐵路事業概觀

右表所列最近數年間之旅客，與下表旅行距離之遠近分別觀之，則一九二四年以來，旅客人數之所以急激增加者，其原因由於住居都市近郊者之往來頻繁之故，遠距離旅客人數與戰前略成相等者祇一九二六年，其平均旅行距離數與戰前相近者，為一九三〇年。

旅行距離表

年 度	旅客數(單位十萬人)			旅行總距離(一百万延人公里)			平均旅行距離(一延人公里)		
	遠距離	都市近郊	合計	遠距離	都市近郊	合計	遠距離	都市近郊	平均
一九一三年	1,335	5,533	1,868	33,310	1,521	25,235	1.92	3.61	1.85
一九二六年	<1,333	1,335	2,668	19,040	3,331	33,371	1.85	2.51	1.87
一九二七年	1,335	1,500	2,835	20,640	3,331	24,071	1.55	2.20	1.80
一九二八年	1,335	1,918	3,253	27,397	4,606	32,003	1.86	2.20	1.86
一九三〇年	2,000	3,171	5,171	40,000	7,000	47,000	1.83	2.20	1.93
一九三一年	2,000	4,776	6,776	50,000	11,600	61,600	1.03	2.20	1.93
一九三二年	2,000	5,833	7,833	55,000	14,000	69,000	1.03	2.20	1.93
一九三三年	2,000	6,776	8,776	60,000	16,000	76,000	1.03	2.20	1.93
一九三四年	2,000	7,833	9,833	65,000	18,000	83,000	1.03	2.20	1.93
一九三五年	2,000	8,776	10,776	70,000	20,000	90,000	1.03	2.20	1.93
一九三六年	2,000	9,833	11,833	75,000	22,000	97,000	1.03	2.20	1.93
一九三七年	2,000	10,776	12,776	80,000	24,000	104,000	1.03	2.20	1.93
一九三八年	2,000	11,833	13,833	85,000	26,000	111,000	1.03	2.20	1.93
一九三九年	2,000	12,776	14,776	90,000	28,000	118,000	1.03	2.20	1.93
一九四〇年	2,000	13,833	15,833	95,000	30,000	125,000	1.03	2.20	1.93
一九四一年	2,000	14,776	16,776	100,000	32,000	132,000	1.03	2.20	1.93
一九四二年	2,000	15,833	17,833	105,000	34,000	139,000	1.03	2.20	1.93
一九四三年	2,000	16,776	18,776	110,000	36,000	146,000	1.03	2.20	1.93
一九四四年	2,000	17,833	19,833	115,000	38,000	153,000	1.03	2.20	1.93
一九四五年	2,000	18,776	20,776	120,000	40,000	160,000	1.03	2.20	1.93
一九四六年	2,000	19,833	21,833	125,000	42,000	167,000	1.03	2.20	1.93
一九四七年	2,000	20,776	22,776	130,000	44,000	174,000	1.03	2.20	1.93
一九四八年	2,000	21,833	23,833	135,000	46,000	181,000	1.03	2.20	1.93
一九四九年	2,000	22,776	24,776	140,000	48,000	188,000	1.03	2.20	1.93
一九五〇年	2,000	23,833	25,833	145,000	50,000	195,000	1.03	2.20	1.93
一九五一年	2,000	24,776	26,776	150,000	52,000	202,000	1.03	2.20	1.93
一九五二年	2,000	25,833	27,833	155,000	54,000	209,000	1.03	2.20	1.93
一九五三年	2,000	26,776	28,776	160,000	56,000	216,000	1.03	2.20	1.93
一九五四年	2,000	27,833	29,833	165,000	58,000	223,000	1.03	2.20	1.93
一九五五年	2,000	28,776	30,776	170,000	60,000	230,000	1.03	2.20	1.93
一九五六年	2,000	29,833	31,833	175,000	62,000	237,000	1.03	2.20	1.93
一九五七年	2,000	30,776	32,776	180,000	64,000	244,000	1.03	2.20	1.93
一九五八年	2,000	31,833	33,833	185,000	66,000	251,000	1.03	2.20	1.93
一九五九年	2,000	32,776	34,776	190,000	68,000	258,000	1.03	2.20	1.93
一九六〇年	2,000	33,833	35,833	195,000	70,000	265,000	1.03	2.20	1.93
一九六一年	2,000	34,776	36,776	200,000	72,000	272,000	1.03	2.20	1.93
一九六二年	2,000	35,833	37,833	205,000	74,000	279,000	1.03	2.20	1.93
一九六三年	2,000	36,776	38,776	210,000	76,000	286,000	1.03	2.20	1.93
一九六四年	2,000	37,833	39,833	215,000	78,000	293,000	1.03	2.20	1.93
一九六五年	2,000	38,776	40,776	220,000	80,000	300,000	1.03	2.20	1.93
一九六六年	2,000	39,833	41,833	225,000	82,000	307,000	1.03	2.20	1.93
一九六七年	2,000	40,776	42,776	230,000	84,000	314,000	1.03	2.20	1.93
一九六八年	2,000	41,833	43,833	235,000	86,000	321,000	1.03	2.20	1.93
一九六九年	2,000	42,776	44,776	240,000	88,000	328,000	1.03	2.20	1.93
一九七〇年	2,000	43,833	45,833	245,000	90,000	335,000	1.03	2.20	1.93
一九七一年	2,000	44,776	46,776	250,000	92,000	342,000	1.03	2.20	1.93
一九七二年	2,000	45,833	47,833	255,000	94,000	349,000	1.03	2.20	1.93
一九七三年	2,000	46,776	48,776	260,000	96,000	356,000	1.03	2.20	1.93
一九七四年	2,000	47,833	49,833	265,000	98,000	363,000	1.03	2.20	1.93
一九七五年	2,000	48,776	50,776	270,000	100,000	370,000	1.03	2.20	1.93
一九七六年	2,000	49,833	51,833	275,000	102,000	377,000	1.03	2.20	1.93
一九七七年	2,000	50,776	52,776	280,000	104,000	384,000	1.03	2.20	1.93
一九七八年	2,000	51,833	53,833	285,000	106,000	391,000	1.03	2.20	1.93
一九七九年	2,000	52,776	54,776	290,000	108,000	398,000	1.03	2.20	1.93
一九八〇年	2,000	53,833	55,833	295,000	110,000	405,000	1.03	2.20	1.93
一九八一年	2,000	54,776	56,776	300,000	112,000	412,000	1.03	2.20	1.93
一九八二年	2,000	55,833	57,833	305,000	114,000	419,000	1.03	2.20	1.93
一九八三年	2,000	56,776	58,776	310,000	116,000	426,000	1.03	2.20	1.93
一九八四年	2,000	57,833	59,833	315,000	118,000	433,000	1.03	2.20	1.93
一九八五年	2,000	58,776	60,776	320,000	120,000	440,000	1.03	2.20	1.93
一九八六年	2,000	59,833	61,833	325,000	122,000	447,000	1.03	2.20	1.93
一九八七年	2,000	60,776	62,776	330,000	124,000	454,000	1.03	2.20	1.93
一九八八年	2,000	61,833	63,833	335,000	126,000	461,000	1.03	2.20	1.93
一九八九年	2,000	62,776	64,776	340,000	128,000	468,000	1.03	2.20	1.93
一九九〇年	2,000	63,833	65,833	345,000	130,000	475,000	1.03	2.20	1.93
一九九一年	2,000	64,776	66,776	350,000	132,000	482,000	1.03	2.20	1.93
一九九二年	2,000	65,833	67,833	355,000	134,000	489,000	1.03	2.20	1.93
一九九三年	2,000	66,776	68,776	360,000	136,000	496,000	1.03	2.20	1.93
一九九四年	2,000	67,833	69,833	365,000	138,000	503,000	1.03	2.20	1.93
一九九五年	2,000	68,776	70,776	370,000	140,000	510,000	1.03	2.20	1.93
一九九六年	2,000	69,833	71,833	375,000	142,000	517,000	1.03	2.20	1.93
一九九七年	2,000	70,776	72,776	380,000	144,000	524,000	1.03	2.20	1.93
一九九八年	2,000	71,833	73,833	385,000	146,000	531,000	1.03	2.20	1.93
一九九九年	2,000	72,776	74,776	390,000	148,000	538,000	1.03	2.20	1.93
二〇〇〇年	2,000	73,833	75,833	395,000	150,000	545,000	1.03	2.20	1.93
二〇〇一年	2,000	74,776	76,776	400,000	152,000	552,000	1.03	2.20	1.93
二〇〇二年	2,000	75,833	77,833	405,000	154,000	559,000	1.03	2.20	1.93
二〇〇三年	2,000	76,776	78,776	410,000	156,000	566,000	1.03	2.20	1.93
二〇〇四年	2,000	77,833	79,833	415,000	158,000	573,000	1.03	2.20	1.93
二〇〇五年	2,000	78,776	80,776	420,000	160,000	580,000	1.03	2.20	1.93
二〇〇六年	2,000	79,833	81,833	425,000	162,000	587,000	1.03	2.20	1.93
二〇〇七年	2,000	80,776	82,776	430,000	164,000	594,000	1.03	2.20	1.93
二〇〇八年	2,000	81,833	83,833	435,000	166,000	601,000	1.03	2.20	1.93
二〇〇九年	2,000	82,776	84,776	440,000	168,000	608,000	1.03	2.20	1.93
二〇一〇年	2,000	83,833	85,833	445,000	170,000	615,000	1.03	2.20	1.93
二〇一一年	2,000	84,776	86,776	450,000	172,000	622,000	1.03	2.20	1.93
二〇一二年	2,000	85,833	87,833	455,000	174,000	629,000	1.03	2.20	1.93
二〇一三年	2,000	86,776	88,776	460,000	176,000	636,000	1.03	2.20	1.93
二〇一四年	2,000	87,833	89,833	465,000	178,000	643,000	1.03	2.20	1.93
二〇一五年	2,000	88,776	90,776	470,000	180,000	650,000	1.03	2.20	1.93
二〇一六年	2,000	89,833	91,833	475,000	182,000	657,000	1.03	2.20	1.93
二〇一七年	2,000	90,776	92,776	480,000	184,000	664,000	1.03	2.20	1.93
二〇一八年	2,000	91,833	93,833	485,000	186,000	671,000	1.03	2.20	1.93
二〇一九年	2,000	92,776	94,776	490,000	188,000	678,000	1.03	2.20	1.93
二〇二〇年	2,000	93,833	95,833	495,000	190,000	685,000	1.03	2.20	1.93
二〇二一年	2,000	94,776	96,776	500,000	192,000	692,000	1.03	2.20	1.93
二〇二二年	2,000	95,833	97,833	505,000	194,000	699,000	1.03	2.20	1.93
二〇二三年	2,000	96,776	98,776	510,000	196,000	706,000	1.03	2.20	1.93
二〇二四年	2,000	97,833	99,833	515,000	198,000	713,000	1.03	2.20	1.93
二〇二五年	2,000	9							

旅客運費 客運價目係依照遞減法，故頗有利於距離較遠之旅客。客車座位分軟(梳化)硬(木)二種，軟座位價目比硬座位多一倍半。貨車(樓房車)其運費祇收硬床位之半價。硬床位之列車又分頭等二等兩種，頭等為改良車，與尋常車價目相同，惟特別快車及臥舖費則稍有差異。幼童乘車價目

未滿五歲者免費，(但以一大人帶一幼童為限。五歲以上十歲以下者，收四分之一。手攜行李每人祇准三十五公斤，幼童准帶十五公斤，(雖五歲以下不收費者亦准攜帶)。行李交行李車運送者，則視距離之遠近按表收費。下表中軟床車之價照二等收費，使用臥舖者每三日須付寢具費三盧布。

旅客運費表摘錄(定點上係盧布下係哥比)

旅 行 距 離 (公 里)		硬 床 車		軟 床 車	
盧 布	哥 比	特 別 快 車	普 通 車	特 別 快 車	普 通 車
7.50	300	3.50	3.50	10.00	12.00
13.50	540	6.00	6.00	18.00	21.00
19.50	780	8.50	8.50	26.00	31.00
25.50	1020	11.00	11.00	34.00	40.00
31.50	1260	13.50	13.50	42.00	49.00
37.50	1500	16.00	16.00	50.00	58.00
43.50	1740	18.50	18.50	58.00	67.00
49.50	1980	21.00	21.00	66.00	76.00
55.50	2220	23.50	23.50	74.00	85.00
61.50	2460	26.00	26.00	82.00	94.00
67.50	2700	28.50	28.50	90.00	103.00
73.50	2940	31.00	31.00	98.00	112.00
79.50	3180	33.50	33.50	106.00	121.00
85.50	3420	36.00	36.00	114.00	130.00
91.50	3660	38.50	38.50	122.00	139.00
97.50	3900	41.00	41.00	130.00	148.00
103.50	4140	43.50	43.50	138.00	157.00
109.50	4380	46.00	46.00	146.00	166.00
115.50	4620	48.50	48.50	154.00	175.00
121.50	4860	51.00	51.00	162.00	184.00
127.50	5100	53.50	53.50	170.00	193.00
133.50	5340	56.00	56.00	178.00	202.00
139.50	5580	58.50	58.50	186.00	211.00
145.50	5820	61.00	61.00	194.00	220.00
151.50	6060	63.50	63.50	202.00	229.00
157.50	6300	66.00	66.00	210.00	238.00
163.50	6540	68.50	68.50	218.00	247.00
169.50	6780	71.00	71.00	226.00	256.00
175.50	7020	73.50	73.50	234.00	265.00
181.50	7260	76.00	76.00	242.00	274.00
187.50	7500	78.50	78.50	250.00	283.00
193.50	7740	81.00	81.00	258.00	292.00
199.50	7980	83.50	83.50	266.00	301.00
205.50	8220	86.00	86.00	274.00	310.00
211.50	8460	88.50	88.50	282.00	319.00
217.50	8700	91.00	91.00	290.00	328.00
223.50	8940	93.50	93.50	298.00	337.00
229.50	9180	96.00	96.00	306.00	346.00
235.50	9420	98.50	98.50	314.00	355.00
241.50	9660	101.00	101.00	322.00	364.00
247.50	9900	103.50	103.50	330.00	373.00
253.50	10140	106.00	106.00	338.00	382.00
259.50	10380	108.50	108.50	346.00	391.00
265.50	10620	111.00	111.00	354.00	400.00
271.50	10860	113.50	113.50	362.00	409.00
277.50	11100	116.00	116.00	370.00	418.00
283.50	11340	118.50	118.50	378.00	427.00
289.50	11580	121.00	121.00	386.00	436.00
295.50	11820	123.50	123.50	394.00	445.00
301.50	12060	126.00	126.00	402.00	454.00
307.50	12300	128.50	128.50	410.00	463.00
313.50	12540	131.00	131.00	418.00	472.00
319.50	12780	133.50	133.50	426.00	481.00
325.50	13020	136.00	136.00	434.00	490.00
331.50	13260	138.50	138.50	442.00	499.00
337.50	13500	141.00	141.00	450.00	508.00
343.50	13740	143.50	143.50	458.00	517.00
349.50	13980	146.00	146.00	466.00	526.00
355.50	14220	148.50	148.50	474.00	535.00
361.50	14460	151.00	151.00	482.00	544.00
367.50	14700	153.50	153.50	490.00	553.00
373.50	14940	156.00	156.00	498.00	562.00
379.50	15180	158.50	158.50	506.00	571.00
385.50	15420	161.00	161.00	514.00	580.00
391.50	15660	163.50	163.50	522.00	589.00
397.50	15900	166.00	166.00	530.00	598.00
403.50	16140	168.50	168.50	538.00	607.00
409.50	16380	171.00	171.00	546.00	616.00
415.50	16620	173.50	173.50	554.00	625.00
421.50	16860	176.00	176.00	562.00	634.00
427.50	17100	178.50	178.50	570.00	643.00
433.50	17340	181.00	181.00	578.00	652.00
439.50	17580	183.50	183.50	586.00	661.00
445.50	17820	186.00	186.00	594.00	670.00
451.50	18060	188.50	188.50	602.00	679.00
457.50	18300	191.00	191.00	610.00	688.00
463.50	18540	193.50	193.50	618.00	697.00
469.50	18780	196.00	196.00	626.00	706.00
475.50	19020	198.50	198.50	634.00	715.00
481.50	19260	201.00	201.00	642.00	724.00
487.50	19500	203.50	203.50	650.00	733.00
493.50	19740	206.00	206.00	658.00	742.00
499.50	19980	208.50	208.50	666.00	751.00
505.50	20220	211.00	211.00	674.00	760.00
511.50	20460	213.50	213.50	682.00	769.00
517.50	20700	216.00	216.00	690.00	778.00
523.50	20940	218.50	218.50	698.00	787.00
529.50	21180	221.00	221.00	706.00	796.00
535.50	21420	223.50	223.50	714.00	805.00
541.50	21660	226.00	226.00	722.00	814.00
547.50	21900	228.50	228.50	730.00	823.00
553.50	22140	231.00	231.00	738.00	832.00
559.50	22380	233.50	233.50	746.00	841.00
565.50	22620	236.00	236.00	754.00	850.00
571.50	22860	238.50	238.50	762.00	859.00
577.50	23100	241.00	241.00	770.00	868.00
583.50	23340	243.50	243.50	778.00	877.00
589.50	23580	246.00	246.00	786.00	886.00
595.50	23820	248.50	248.50	794.00	895.00
601.50	24060	251.00	251.00	802.00	904.00
607.50	24300	253.50	253.50	810.00	913.00
613.50	24540	256.00	256.00	818.00	922.00
619.50	24780	258.50	258.50	826.00	931.00
625.50	25020	261.00	261.00	834.00	940.00
631.50	25260	263.50	263.50	842.00	949.00
637.50	25500	266.00	266.00	850.00	958.00
643.50	25740	268.50	268.50	858.00	967.00
649.50	25980	271.00	271.00	866.00	976.00
655.50	26220	273.50	273.50	874.00	985.00
661.50	26460	276.00	276.00	882.00	994.00
667.50	26700	278.50	278.50	890.00	1003.00
673.50	26940	281.00	281.00	898.00	1012.00
679.50	27180	283.50	283.50	906.00	1021.00
685.50	27420	286.00	286.00	914.00	1030.00
691.50	27660	288.50	288.50	922.00	1039.00
697.50	27900	291.00	291.00	930.00	1048.00
703.50	28140	293.50	293.50	938.00	1057.00
709.50	28380	296.00	296.00	946.00	1066.00
715.50	28620	298.50	298.50	954.00	1075.00
721.50	28860	301.00	301.00	962.00	1084.00
727.50	29100	303.50	303.50	970.00	1093.00
733.50	29340	306.00	306.00	978.00	1102.00
739.50	29580	308.50	308.50	986.00	1111.00
745.50	29820	311.00	311.00	994.00	1120.00
751.50	30060	313.50	313.50	1002.00	1129.00
757.50	30300	316.00	316.00	1010.00	1138.00
763.50	30540	318.50	318.50	1018.00	1147.00
769.50	30780	321.00	321.00	1026.00	1156.00
775.50	31020	323.50	323.50	1034.00	1165.00
781.50	31260	326.00	326.00	1042.00	1174.00
787.50	31500	328.50	328.50	1050.00	1183.00
793.50	31740	331.00	331.00	1058.00	1192.00
799.50	31980	333.50	333.50	1066.00	1201.00
805.50	32220	336.00	336.00	1074.00	1210.00
811.50	32460	338.50	338.50	1082.00	1219.00
817.50	32700	341.00	341.00	1090.00	1228.00
823.50	32940	343.50	343.50	1098.00	1237.00
829.50	33180	346.00	346.00	1106.00	1246.00
835.50	33420	348.50	348.50	1114.00	1255.00
841.50	33660	351.00	351.00	1122.00	1264.00
847.50	33900	353.50	353.50	1130.00	1273.00
853.50	34140	356.00	356.00	1138.00	1282.00
859.50	34380	358.50	358.50	1146.00	1291.00
865.50	34620	361.00	361.00	1154.00	1300.00
871.50	34860	363.50	363.50	1162.00	1309.00
877.50	35100	366.00	366.00	1170.00	1318.00
883.50	35340	368.50	368.50	1178.00	1327.00
889.50	35580	371.00	371.00	1186.00	1336.00
895.50	35820	373.50	373.50	1194.00	1345.00
901.50	36060	376.00	376.00	1202.00	1354.00
907.50	36300	378.50	378.50	1210.00	1363.00
913.50	36540	381.00	381.00	1218.00	1372.00
919.50	36780	383.50	3		



運費	保險費	運費	保險費
兩盧布以下	二五哥比	二盧布以上五盧布以下	七五哥比
五盧布以上十盧布以下	一盧布七五哥比	二五盧布以上	二盧布五〇哥比

國際旅客聯運 加入此項旅客聯運者有其近隣之西歐各國，東方之日本，朝鮮，南北滿鐵路及日本之輪船公司，旅客自出發地點購買車票一冊，如是則可省途中轉車時買票之煩，對於此等聯運旅客所用規則與以上所述較有不同，即客車分頭二三等，頭等為改良軟床車，二等為普通軟床車，三等

等為硬床車，車票通用有效期間為六十日，五歲以下免費之孩童人數並無限制，車上手攜行李准帶三十公斤，凡入蘇俄或經過該國國境之外國旅客，不收傷害保險費。

貨物運輸量 貨物運輸量其逐年數字有如下表：

年	度	貨物量(十萬公噸)	單位為一億延里公里	平均運輸距離(公里)
一九一三年		一,三三四	六七五	四九六
一九一七年		一,一五二	六三〇	五四七
一九一八年		三三二	一四一	三八一
一九一九年		三〇五	一七五	五七四

各國鐵路事業概觀

各 國 鐵 路 事 業 概 觀

一九二〇年	三一九	一四三	三五七
一九二一年	三七九	一五七	三九九
一九二二年	四四六	一八二	四〇九
一九二三年	六〇七	二六二	四三一
一九二四年	七〇七	三六五	五一七
一九二五年	九二四	五二四	五六八
一九二六年	一,二三三	七三五	六〇一
一九二七年	一,三九六	八二六	五九二
一九二八年	一,五六二	九三四	五九八
一九二九年	一,八七六	一,一三〇	六〇二
一九三〇年	二,三八二	一,三三九	五六二
一九三一年	二,五八三	一,五一九	五八八
一九三二年	二,八二二	一,七五六	六二四

從上表中可以看出，一九一七年革命時代鐵路的衰況，

和一九二六年以後之進展可以反映出蘇俄經濟界之活潑。

貨物運費 不僅是貨主就是經營蘇俄鐵路之人員，從來

都被麻煩的運費率糾纏不清，自一九二九年一月公佈新運費

始能算作上了軌道，新運價將貨物分為三十八級，最下級即第三十八級之運價每一延噸公里為〇·七五哥比，每一級約增百分之十，其最高級即第一級之運價每一延噸公里為二〇哥比。然此種新運價亦不過臨時性質，其更完全之運價，目下尚在研究中。

歐亞間國際貨物聯運 蘇俄鐵路對於歐亞貨物聯運在旅客聯運同一旨趣之下與其西歐鄰近國家，東方之日本，朝鮮，南北滿等鐵路訂立聯運協定，使歐亞間貨物交換迅速，貨

鐵路營業收入(單位十萬盧布)

年 度	客 運	行李及郵政	貨 運	各種附加費	其 他	合 計
一九一三年	一,八四四	九七	七,〇五四	六一二	二五二	九,八五九
一九二三年	七六四	七四	二,二八〇	五〇〇	一〇四	三,七二一
一九三三年	一,三七六	一六五	四,三二〇	七七九	二八〇	六,九一八
一九四五年	一,九八五	二五一	五,九九八	九四九	四四四	九,六二一

各國鐵路事業概觀

主享受較大利益，並且鐵路可代貨主改裝及報關等手續。便利貨物運輸在各站及商埠之聯絡。聯運費是以起運站至到達站及通過各國國內運費之合算，而加以折減。

(五) 鐵路營業收支

關於此方面之統計，在一九二二年才有公佈，照統計數字所示，營業狀況，從那時起，已得較好狀態，收支相抵，尚有盈餘，自一九二四年起，收入已略能與歐戰前相近，近來每年漸次增加。



各 國 鐵 路 事 業 概 況

一九二五年	一九二六年	一九二七年	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年
二,七六四	二,九七四	三,一七八	三,八九七	六,六五七	二,四三二	一四,四一九	二〇,三〇四
三一〇	三〇一	二七七	三〇九	三八七	二四九	八一四	一,二五一
八,八一〇	一一,〇四五	一二,七五六	一五,三九〇	一九,〇八五	五,四三三	二四,四五四	二八,七〇三
一,三〇四	一,三七二	一,五〇一	一,九二二	二,八三一	九,六六	二,九二四	二,八八七
五〇八	七四〇	八三六	九七四	七三〇	三二一	五二四	一,二一七
一三,六九五	一六,四三〇	一八,五四八	二二,四九一	二九,六八一	九,二五一	四三,一三五	五四,二六一

鐵 路 營 業 支 出 ( 單 位 十 萬 盧 布 )

一九二五年	一九二六年	一九二七年	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年
四,四五〇	三,四一八	明	明	明	二,七七九	二,〇八四	二,七七二
二,七二九	二,五二三	明	明	明	二,〇八四	二,〇八四	二,七二九
八四七	七二五	明	明	明	八七三	八七三	八四七
八,〇二六	六,六五五	三,七三二	三,七三二	三,七三二	五,七三五	五,七三五	八,〇二六

年 份	一 九 二 六 年	一 九 二 七 年	一 九 二 八 年	一 九 二 九 年	一 九 三 〇 年	一 九 三 一 年	一 九 三 二 年
運 收 入	六, 七 七 九	八, 三 七 二	八, 八 四 〇	八, 七 七 六	一〇, 三 二 〇	一〇, 三 二 〇	一〇, 三 二 〇
運 支 出	三, 六 二 〇	四, 五 三 八	五, 〇 四 〇	四, 八 三 九	四, 九 一 一	一, 五 五 九	四, 一 八 四
盈 餘	一, 四 四 五	九 五 〇	八 一 〇	二, 〇 四 七	二, 八 七 五	九 七 四	二 二, 九 八 三
總 計	一一, 八 四 三	一三, 八 六 〇	一四, 六 九 一	一五, 六 六 一	一八, 一 〇 六	五, 六 〇 四	二七, 五 一 一
備 註							一 九 三 二 年 係 概 算 年

一 九 三 二 年 度 營 業 收 入 顯 較 歐 戰 前 增 加，其 原 因 由 於 客

運 收 入 增 加 一 二 倍 弱，貨 運 增 加 四 倍 強，營 業 支 出 之 增 加 比 較，工 資 為 五，七 倍，燃 料 及 材 料 三 倍，然 而 燃 料 及 材 料 究 係 根 據 那 個 標 準 估 價。且 其 估 價 是 否 與 騰 貴 之 物 價 價 格 相 應，則 未 常 明 白 宣 佈。

(六) 鐵 路 員 工

關 於 此 種 統 計，一 九 二 二 年 以 前 之 資 料，已 無 存 在，即 使 自 該 年 以 後 雖 有 統 計，然 在 最 初 之 二 三 年 間 之 數 字 亦 有 遺 漏 及 不 完 全 之 處，茲 始 將 較 為 可 靠 之 數 字，列 表 如 下。



根據上表一九三二年其服務員工人數較歐戰前增加二倍餘，而營業里程僅增一、四倍。驟視之似乎員工增加過多，但是因為旅客與貨物增二倍至五倍故實際上決不算多。另一方面鐵路在收入增加五倍之時而員工之收入僅增三倍，似乎不甚公允，然自一九三三年七月起工資又增加由二成至五成了。

(七) 電氣鐵路

在帝俄時代尚未有電氣鐵路。有之則在革命後之一九二六年始。最先建築者為黑海沿岸煤油貝巴庫，其後於北方鐵路之一部，改行電化工程。一九三〇年開始用電氣機車牽引列車，現在北方鐵路電化區間已有八十三公里；一九三二年夏季拉新姆斯基，比利華爾，士丹林尼，夕斯他科尼間更開通貨物綫六十三公里，至該年底止豫定開通電氣鐵路至三百

公里。現時各地之發電所正在建築中，將來此項工程完成時電化工程必隨之而擴張。照其計劃自一九三一年，進行電化工程之鐵路已有一五、〇〇〇公里，在各處復着手建築製造電氣機車工廠，其製造能力照原定計劃自一九三三年至一九三七年約可製造成一、〇〇〇輛。

(八) 五年鐵路計劃

本計劃自一九二八、九年起着手實行，應於一九三二、三年度完成，其後因縮短年限，由五年改為四年，於一九三二年已經完成第一次計劃矣，下表即所以表示五年計劃實行至如何程度者也。

營業	營業				新線建築費	計劃項目	平漢鐵路			計劃項目
	客運	合計	其他	薪水			修理費	月收	員工人數	
同	盧布	同	同	同	十萬盧布	位	盧布	百人	公里	位
	三三八	一、四四四	五、九三三	九、三〇〇	一、三三八	第一一九二八	六四、三三	一〇六一	七、六六	第一一九二八
	三九〇	一、五五五	六、八八四	八、七三三	一、六六七	第一一九二九	六四、〇六	一〇〇六	七、〇一〇	第一一九二九
	三九九	一、六六六	六、六六〇	一〇、一三〇	三、〇三三	第一一九三〇	六三、七〇	一〇五四	七、三三三	第一一九三〇
	六六六	一、八八〇	七、七六〇	一〇、三三〇	二、三六六	第一一九三一	六三、三三	一〇七〇	七、〇〇〇	第一一九三一
	一〇〇	三九九、六	二、〇三三	二、三三三	六九七	第一一九三二	六三、〇〇	一〇三三	六、九九五	第一一九三二
	三三三	三九九、四	二、三三三	三、三三三	六六六	第一一九三三	六二、六六	一二四九	六、二四八	第一一九三三
	三三三	一、八八九	七、一四〇	一〇、〇三〇	四、九四三	第一一九三四	六二、三三	一〇一七	六、〇三三	第一一九三四
	三三三	二、三三三	七、一四〇	一〇、〇三〇	三、三三三	第一一九三五	六二、〇〇	一〇一七	六、〇三三	第一一九三五
	三三三	一、九六七	七、七六〇	一〇、一〇〇	三、三三三	第一一九三六	六一、六六	一〇一七	六、〇三三	第一一九三六
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	六、三三三	第一一九三七	六一、三三	一〇一七	六、〇三三	第一一九三七
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九三八	六一、〇〇	一〇一七	六、〇三三	第一一九三八
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九三九	六〇、六六	一〇一七	六、〇三三	第一一九三九
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九四〇	六〇、三三	一〇一七	六、〇三三	第一一九四〇
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九四一	六〇、〇〇	一〇一七	六、〇三三	第一一九四一
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九四二	五九、六六	一〇一七	六、〇三三	第一一九四二
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九四三	五九、三三	一〇一七	六、〇三三	第一一九四三
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九四四	五九、〇〇	一〇一七	六、〇三三	第一一九四四
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九四五	五八、六六	一〇一七	六、〇三三	第一一九四五
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九四六	五八、三三	一〇一七	六、〇三三	第一一九四六
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九四七	五八、〇〇	一〇一七	六、〇三三	第一一九四七
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九四八	五七、六六	一〇一七	六、〇三三	第一一九四八
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九四九	五七、三三	一〇一七	六、〇三三	第一一九四九
	三三三	三、二六六	八、三三三	一〇、三三三	七、〇三三	第一一九五〇	五七、〇〇	一〇一七	六、〇三三	第一一九五〇

備考	業 收 入			
	行 李 同	貨 運 同	其 他 同	合 計 同
第二十五年計劃據宣稱由一九三三年着手實行，但未得其計劃與數子，故未能確定其已否進行。	一、元	一、零〇〇	三、六	一、九〇六
	一、三	一、零〇〇	一、二七	二、三〇〇
	三、一	一、零〇〇	六、九	二、五〇〇
	三、三	一、九〇六	三、三	二、九六八
	七、二	六、九七	一、八二、八	九、六
	三、九	五、三	二、六、二	九、三
	五、	一、六九	三、〇〇	二、五〇〇
	三、	二、四四	三、三	四、三三
	四、	一、九九	三、九	二、八〇七
	四、	二、三	三、	三、三三
	八、七	二、〇六	三、	四、〇〇一

各國鐵路事業概觀

各國鐵路事業概觀

日本國有鐵路近况

譯自一九三三年六月遠東時報

彭煥蘇譯

原名 The Japanese Government Railway.

原著 By B. Field

就世界各國國營鐵路之現况以觀，當以日本最有可望，因近年以來，日本政府於國內鐵路事業極力扶助發展，津貼補助，為發展國內鐵路計，自一九〇九年以來，日本政府特立鐵路預算，而與國家預算並重，並設執行委員會，全權辦理國營鐵路，故近年以來，日本鐵路蒸蒸日上矣。

日本國有鐵路，溯厥權輿，實自一八六九年始，其時日本政府發表第一步築路計劃，擬先自東京（Tokyo）至神戶（Kobe）築一幹線。此時正國家多難之際，財政困難，無法興築，遂委之於英人名 Horatio Nelson Lay 者建造之。Horatio Nelson Lay 氏受日政府之委後，即返倫敦，募得百萬英金之日本公債，於一八七〇年興工，至一八七二年由東京至橫濱（Yokohama）之一段告成，而神戶大阪（Osaka）諸段工程，亦於一八七七年先後告竣。

概

概

	1931 - 32	1930 - 31	1929 - 30
費	日金 8,462,322,623 元	日金 5,382,820,115 元	日金 3,285,165,893 元
每公里平均資本	日金 232,214 元	日金 233,502 元	日金 232,639 元

營 業 總 款	日 金 438,540,288元	日 金 458,140,252元	日 金 518,016,432元
營 業 用 款	日 金 266,634,480元	日 金 284,824,020元	日 金 304,149,749元
營業用款與進款之百分比	61.5	62.1	58.7
營 業 盈 餘	日 金 166,905,808元	日 金 173,316,232元	日 金 213,873,708元
付 息 及 其 他 用 費	日 金 98,454,047元	日 金 97,128,771元	日 金 94,884,195元
總 利	日 金 68,451,761元	日 金 75,587,461元	日 金 118,989,508元

其間Hokkaido一段三百七十二英里之工程，至一八八九年尚未完成，其時日本政府又於本州(Main Land)北海道(Hokkaido)諸地，另議建造其他國有路線，是時國家財政窘困，無力官辦，築路資本，多係私人投資，卒於一八八一年至一八九一年，築成一千一百五十英里之鐵路，以上所述各線，至今仍為日本鐵路網中，最重要之幹線。

日本最近之國有鐵路，計三尺六吋之標準軌距之路線，

各國鐵路事業概觀

長凡九千二百五十英里，再加單軌及狹軌路線，共計已成者，凡一萬五千二百英里，其工程設備共費資本約計日金9,323,633元有餘，全國沿綫大小站驛，共有二千七百四十八處，而以東京站為全國鐵路之中心(中央車站)。共有機車四千〇十六輛，客車九千五百五十三輛，貨車六萬五千一百三十八輛。機廠工程處規模宏大者，凡二十餘處之多。

日本鐵路之組織及管理，非中央集權制，而係分區管理



各國鐵路事業概觀

制，查分全國為六區，每區設一管理局，各局均有其完備組織，全權辦理各區鐵路事務，但關國家之重要事務或與各區有關之案件，各區首領，仍須受東京中央鐵道部之指揮（*Central Administration*），各區管理局，全權管理各路營業之推廣，路線之維持，以及各區建築新綫均由其計劃，並建造之，六區即東京名古屋（*Nagoya*）大阪門司（*Osaka*）仙台（*Sendai*）札幌（*Sapporo*）六處是也。每區各轄三個或四個工程處及機廠，修理各路機車車輛，及養路工程並建造各區之路綫，至於蒸氣及電氣機車車輛之製造，則於大阪另有 *Irail Seizo K.K.* 機車製造廠。

近年以來，日本雖屢受外界之影響，天災人禍，接踵而來，農村經濟破產，國家財政衰落，而日政府能以創收之餘，極力發展國內鐵道事業，以與公路競爭，發展鐵路營業，

樽節支出，力圖挽救，卒於一九三二年間，全國鐵路營業所獲純利，竟達日金 *80,000,000* 元，約佔資本百分之一、九八，而營業進款之贏餘，亦達資本百分之四、八，較之一九二九年亦稍有增加，近三年以來資本之增加，與營業之狀況，可參閱第一表。

由上表之比較，日本鐵路之營業進款一九三二年較一九三一年減少百分之五、三；一九三二年之營業費用亦較一九三一年減少百分之六、五；但利息之償還較之往年增高數倍，因資本加多故也，借貸懸殊，營業失敗，而各路之機車車輛，大皆歲久失修，破壞不堪，調度匪易。運輸以敗，路收減少。日本政府以營業失敗，於是極力樽節支出，以圖挽救，此時車輛購置及養路費用較之往年減少百分之九、七五；營業用款較往年減少百分之六，此正日本鐵路營業衰落時期

也。但日人以創敗之餘。力謀挽救之策。戮力同心，共謀發展，結果卒於一九三一年至一九三二年間各路電氣機車由九十七輛增至百十九輛。電氣車輛。亦由一千一百二十八輛增至千二百十九輛。並D.C.C.機車，亦於此時採用。此日本鐵路以人事之努力。故能渡此難關也。

第一一表

	1931 - 32	1930 - 31	1929 - 30
旅客人數	787,222,491	824,152,598	869,939,432
客運收入	日金 908,876,884元	日金 222,036,230元	日金 243,240,990元
包車租金	日金 239,971,712元	日金 255,086,230元	日金 285,337,862元
客車行程	83,024,503哩	80,007,500哩	74,525,762哩
平均每人里程	15.1哩	14.9哩	15.7哩
貨運噸數	Met tons, 60,590,746	64,087,099	77,224,824
貨運收入	日金 173,783,361元	日金 181,859,221元	日金 215,658,329元
貨車行程	31,707,938哩	32,528,851哩	35,662,804哩
平均每車行程	108.75哩	105.6哩	101.0哩

各國鐵路事業概觀

日本各路所用機煤。自一九三一年以來，所消費之數量，已較往年減少百分之六。五，全國共計猶不及二百七十一萬噸，煤價值日金二千四百〇七萬五千二百六十一元，以與往年比較，已減少百分之十，機車之平均行程為四萬八千英里，較往年增高百分之二五，平均每一機車每英里所消耗之煤量，已由五四。五磅，減至五〇。三磅矣。

日本鐵路以營業失敗，鐵路收入一九三一年已較一九三〇年減少甚鉅，至一九三二年會計年度三月三十日之最後統計，又較一九三一年減少，而尤以貨運為最。一九三〇年至一九三一年間，平均所載重量，達一千三百餘萬噸，至一九三二年所載貨物重量，僅及四百餘萬噸，不過貨物載運里程，較遠於往年而已，即往年貨物載重之平均里程為一〇五。六哩，本年為一〇八。七哩，運費較往年減少日金八百一

十二萬〇八百六十元，約合往年進款總數之百分之四。三。

就客運言，亦有同樣情形，一九三一年所載旅客人數，為834,106,088人，至一九三二年，所載旅客人數，已減至787,222,491人，不過每人之平均行程，往年為一四。九哩，本年已增至一五。一哩，但一九三二年之客運進款，較一九三一年減少日金一千三百一十五萬九千三百四十六元，約計本年客運收入較之往年減少百分之六，可參閱第二表。

日本國有鐵路，以近年營業失敗，各路均採緊縮政策，冗敗員工，裁汰甚多，近年以來，已由二十萬〇四千五百六十四人減至一十九萬八千六百七十八人，薪金支出亦減少日金134,296,222元，以與往年相較，約減少百分之二。五，但其所佔費用總數之百分比，較大於往年所佔費用總數之百分比，蓋一九三一年日本鐵路之薪金支出，僅佔營業用款之

百分之四十，而一九三二年之薪工支出，竟佔營業用款之百分之五〇・三

近年以來，日政府極力整理國有路線，尤於列車速率，

特別注意，最近由東京至神戶之幹線及馬關(Shimonoseki)支綫，列車速率，亦較往年增高，平均每小時可行四十英里

(在站停留時刻計算在內)除Fuji Express專載運三等旅客外

，另有由東京至馬關之直達快車Sokura Express，亦專載運

三等旅客，設備極為完備，招待極為周到，堪稱為世界最完

善之快車，由東京至神戶之快車Swallow Limited(Tsubame

)，九小時即可到達。(東京至神戶距離三百七十二英里)

日本鐵路之有三等睡車，自一九三一年Tohondo 路始

，由東京至神戶，每晚掛三等睡車二輛，頭等睡車五輛。計

該路共有睡車三十二輛，膳車三十輛，其中有十輛膳車，兼

辦歐美膳食，以供西人旅行之用，又Tohondo之快車，且開

加掛瞭望車，以供旅客之瞭望，此時各支線之二等旅客減少

，於是將各支線之二等客車，調供幹線之用，而幹綫以二等

旅客人數加多，頭等人數減少，故此時二等客車費用，亦較

頭等增多。

日本鐵路自東京改用電氣機車後，各路爭相效仿，To

hondo 路亦於此時採用電氣機車，並製特種之煤水車，由此

直達名古屋，中途可不換車，亦不添上煤水。運輸迅速，

極為經濟。

日本鐵路，近年以來，因列車速率增高，貨運繁多，特

造二十五噸貨車多輛，以利運輸，貨商稱便，鐵路營業亦益

，各貨車上，並裝有氣閘開柄，以便列車急進突遭不測時，

緊開停車之用，自日本採用此種快速貨車以來，運輸時間減

各國鐵路事業概觀

各國鐵路事業概觀

少，貨物運轉迅速，由旭川至東京間，運輸時間，較以前減少百分之二十，而由京至滿州及朝鮮間之國際聯運，亦較以前縮減一天或兩天，此種快運貨車，其於日本之國家經濟，人民生計，極關重要。

日本各路牽引快車所用機車，大皆為太平洋式，方一九三一年，日本全國機車，僅四百二十八輛，其後規定機車重量以六十六噸，煤水車以四十四噸為標準，直至今日，各路機車，仍多以此為標準。另有 *2-10-2* 機車，係專供牽引載重貨車之用，該機車重七十八噸，煤水車重四十九噸，但每一車輛平均載重，不能超過十五噸，又數年前，日本尚有木質機車多輛，行駛於東京間，其後漸行毀滅矣。

一九三二年，日本鐵路僅有電氣機車二十二輛，近數年來，已增至一百一十九輛，其中七輛，專供往來名古屋東京

間及由東京經 *Omija* 至 *Usui Toge* 之用，另有十五輛專供往返 *Kokubayashi* 及 *Kanizawa* 間之用，該路長雖僅七里，而工程極為困難，其間所經山洞廿六個，橋梁十八座，成於八九三年，至一九一二年，全路即已採用電氣機車，現在該路已有電氣機車二十八輛，專供牽引貨車之用，其中有十四輛，為東京 *Omija* 廠自造，自該路採用電氣車後，其後東京橫濱間，亦先後採用。

日本鐵路之客車，備有花車二十輛，專供皇妃巡狩及皇室眷屬之用，另有六輪轉向架客車六百七十輛，守車十四輛，睡車二百輛，膳車一百一十二輛，郵政車三百七十輛，供給暖氣車十四輛，煤油車十二輛，鮮魚車除歐洲外，多不設備，日本以魚運不旺，故此項車輛極少，日本因冬季常有積雪，阻害交通，鐵路另有除雪器 (*Snow ploughs*) 一百二十

五個，專備各路冬季，剷除積雪之用。一九三一年冬季，統計除雪器之行程為333,000哩。

日本鐵路之附屬營業，除沿線設有賣館外，並有輪船之設備，一綫航行於本州，旭川，Kyushu, Shikoku, boras 等諸埠，另一航線，由馬關與亞州連接，為國際聯運之要路。日本鐵路每年約有七百餘萬之旅客，二百五十萬噸之貨物與輪船聯運。每年輪船之營業進款，約計日金一千〇七十九萬三千九百四十六元；而營業用款，約計日金五百五十萬

〇一千五百四十七元，除航運之輪船外，另備極大之碎冰船 (Ice Breakers) 以供冬季海道冰凍時，開劈航線之用，此外尚有輪渡多艘，以供渡送機車車輛之用。

年來日本政府，急急於鐵路事業，蒸蒸日上，一日千里。近年以來，日本鐵路因天災人禍所受損失，在一九三二年為日金二萬七千四百四十元，較之一九三一年減少五百六十元，較之一九三〇年減少一萬二千五百六十元。吾人於此，即可測知日本鐵路業務之改進，運輸之安適矣。

各國鐵路事業概觀

朝鮮之交通事業 (Communication in Chosen)

朱益金譯

此篇譯自去年七月份之遠東時報。報告朝鮮各種交通之概況，及日本在朝鮮經營各種交通之情形。內中之地名皆為日音，現因身邊無詳細地圖，除重要地名譯有中文外，其餘小地名仍用英文，敢請閱者諸君原諒。

朝鮮最初的第一條鐵路，乃一九〇〇年所開闢的京仁線 (Keijo Jinsen)。繼此而起的，於一九〇四年有京釜線，此線為一條主要幹線。以上二線皆為私人公司承辦。京義幹線 (Keijo Shingishu) 及馬山支線 (the Masan branch line) 都在一九〇五年已開始營業了，此兩線之敷設完全為達到軍用目的，因該時正是日俄戰爭的時候。於一九〇六年日本政府 (Ja-

panese Government) 將上述所有之路線接收，而置於保護國鐵道局 (Railway Bureau) 管理之下。於此時期中。一切改良及建築皆得着積極進行。一九一〇年平鎮線 (Heijo-Chinna mpo) 也眼看着完成了；一九一一年在鴨綠江上架了一座鐵橋，以使朝鮮及滿洲之鐵路得以直接聯絡；在中部的太木線 (Taiden-Mokpo) 及南部的京元線 (Keijo-Gensan) 皆於一九一四年建築完成；在北部的元會線 (Gensan Kaikai) 於一九一四年開始建築，至一九二八年九月告以完成。此線長達三八三英里。其費用值九千萬日金。

- (一) Keijo 即漢城。(二) Jinsen 即仁川。(三) Shingishu 即新義州。(四) Heijo 即平壤。(五) Chinnampo 即鎮南浦。
- (六) Taiden 即太田。(七) Mokpo 即木浦。(八) Gensan 即元山津。(九) Kaikai 即會寧。

同時，由商業方面加以觀察，認為朝鮮的鐵路及滿洲的鐵路由一處管理較為得策，所以於一九一七年總督府（Government-General）與南滿株式會社訂立合同，將朝鮮所有的國有鐵路之完全管理權委託之。此合同直到一九二四年三月總督府再將此國所有的國有鐵路重掌到手中經營為止。

總督府於一九〇七年提出了一個十二年計畫，此計畫內已含有：建築一圖門江線及其四條線共長一，三八四公里，並收買Yensu-River線及其他四線，此四線長達三三九公里。現正在此計畫下極積而很有效地進行着，並希望將此計畫完成後，而再進行另一新計畫。至一九三二年，國有鐵路所投

有的資本總數達四萬萬六百萬日金，現已實行經營的路線長有三〇〇八公里，所有的車站共四二〇所，所僱有的員工，達一六，一七八人，在此等人數中有六，九八六鮮人，及四外人。為養成鐵路專門人材起見，所以於一九一九年設立了一鐵路專門學校，此校直接受鐵道局管理。至一九三二年三月，此校訓練有一，六六九人，此人數中有鮮人三五〇人，朝鮮之鐵路已成為國際鐵路系統（Inter-national Railway System）之一部，因朝鮮之鐵路可由邊境鴨綠江之鐵橋與大陸之鐵路直接連絡，如此，始能產生東京及歐洲間的直接運輸。茲將此國鐵路發展之大概狀況列表於下：

年度(會計)	里程(公里)	旅 客	貨 量 (以噸計)	開 支 (日金)
1931	3,008	19,670,000	6,025,000	36,300,000

各國鐵路事業概觀



各國鐵路事業概觀

1930	2,792	90,850,000	5,936,000	36,821,000
1925	1,809	48,241,000	4,297,000	30,708,000
1920	1,187	18,421,000	3,186,000	28,816,000
1911	674	2,124,000	888,000	4,095,000

賓館事業 (Hotel business) 為鐵路之一附屬事業，辦此項

事業之主要目的在便於外國遊覽者至此有相當立足之地。此項事業首在釜山及新義洲兩大終點站施行，利用此兩站之上樓作為賓館。一九一九年在漢城築了一規模宏大的賓館，此賓館名為朝鮮賓館 (Chosen Hotel)，並在 (Kongso-San) 設有一支店為便於遊覽山景者之用。一九二二年在平壤也築了同一樣大小的賓館。

朝鮮國內現有六綫正在建築，此中最主要者，要算直貫中部經平壤而至元山津綫了。此綫長達二二三公里，於一九

二六年動工，預計十年完成，至一九三一年三月末有九六公里業已通車經營了。並希望將來在華北及日本之西之間另謀築一重要路綫。

民有鐵路 (Private railway)

為獎勵民有鐵路起見，所以於一九一二年制定規章，規定鐵路監督及保護之條例。並於一九一四年另行規定：「若其主要綫遇有盈利 (Profit) 低於所投的資本百分之幾而致發生短少時，由政府給以特別津貼 (Special Subsidy) 之條例。一九二二年另行制定對於私有企業之國家津貼應加增之規

章，此項新規章經國會(The Diet)批准後即予施行了。雖說他們(營鐵業者)若沒有政府的補助，不能由進款中分得相當的紅利。但朝鮮之鐵路由是得的進展實在不小啊！至一九三二年三月實行營業的路綫長達一、三三二公里，由七六公司經營之，現在正在建築及已計畫建築的路綫，共長約三三七公里。在一九三二年(依會計年度計)中，私有鐵路運載的旅客達二、九三四、〇〇〇人，貨物達九六一、〇〇〇噸，進款達三、二八三、三九四日金。

電車道(Tramways)

朝鮮國內現有八二二公里電車道經營者，其分佈之大概情形如下：

在漢城有漢城電氣公司.....	55公里
在釜山有朝鮮煤氣電氣公司.....	19公里

各國鐵路營業概況

在平壤有平壤市政公司.....	13公里
共計.....	74公里

共計..... 89公里

茲將原文表附上，以便參閱，而免翻譯不統一之遺憾。

The Keijo Electric Company Tramways in Keijo	35 Kils
The Chosen gas Electric Company Tramways in Fusan	19 Kils
The Haijo Municipal Company Tramways in Haijo	13 Kils
Others	15 Kils
Total	82 Kils

由一九三二年四月至一九三三年，在此時期中，由電車運輸的旅客，四九、四〇七、三八二六、貨物，一二七四一

各國鐵路事業概觀

噸·進款，二·四一六·五九六日金。

航業 (Navigation)

關於所有的一切航線 (routes)，船隻 (ships)，船員，標識 (beacons)，燈塔 (light houses) 等各種設備品於一九一二年皆已很有系統了。歸現政府之交通局，(the communication Bureau) 管理。由一九一四年至一九一五年，在此一年中，不僅航海規章 (Marine regulation) 是統一，並設立了一航海法亭。(Marine Court) 在日韓未合併以前，僅有少數的小輪船公司由政府保護經營，後此等小輪船公司漸漸併於大輪船公司，因如此結果，所以於一九一二年成立了一朝鮮輪船公司 (the Chosen Mail Steamship Company)，按期行駛沿海岸。現有七大航業公司經營朝鮮沿江海岸。

一九一〇年據登記所得，所有各種行駛的船隻，共僅

有八八艘，噸位，九·三〇〇噸。在現行的制度之下，此種運輸得着極大的進步，尤其在大戰中更顯着特別的好現象。定期航行綫現有十九條，船隻(蒸氣船)，一九六艘，噸位，合計五三·九九八噸，其航線分為各港間航綫 (interport) 鮮日 (Korean-Japan) 航綫。及鮮中俄航綫 (Korean-China-Russia) 三種。

年 度	汽 船 (Steamers)		帆船 (Sailing boats)	
	艘 數	噸 位	艘 數	噸 位
1919	87	35,682	483	16,432
1925	147	44,530	627	21,075
1929	185	47,161	694	23,083
1930	196	53,998	692	22,911
1931	203	52,258	750	25,138

一九〇三年築有燈塔四所，至一九〇六年由上所述之數

而增到五三了，此不過表示每一六〇海哩(Nautical miles)皆有一而已，至於沿西南海岸各羣島設備之數，更不止此數，且日有增加，因該處若遇起霧時，對於航海極其危險。現所有設備品之數已達二六九了，此中包有夜用的一三四，日用的二二二。起霧用的二三，全海岸線按比例計每一二九公里皆有夜信號(Night signals)。

主要航行河流(Principal Navigable Rivers)

鴨綠江發源於長白山脈(高九千尺)，注入黃海；界朝鮮與滿洲之間，長凡八百公里，有七百公里(即由海口至Sian-kapuchin)可行駛空氣推進船(air-propeller boats)，此項船隻由政府給一種津貼。此江上流經一大叢林，木材即由此處砍伐編成木筏，順江急流而下，直流至新義州或安東木廠處為止。  
大同江經平壤而於鎮南浦處注入黃海。長有四〇〇公里

各國鐵路事業概觀

，有二四五公里可航行。二千噸之汽船可直達(Hosampo)即由海口至六三公里處。

以下所述之主要河流，皆已有帆船，汽船航行者。

河 名	可航行之里程
洛東江於釜山處注入朝鮮海峽	344 Kilos
漢江經漢城而注入黃海	300 Kilos
錦江於鞍山浦處而注入黃海	130 Kilos
圖們江於 <u>興寧</u> 處而注入日本海	95 Kilos

航空線 (Airways)

鮮之航空運輸之得以發展。自然是受着近幾年來母國及外國此項事業發展之刺激所致。營此業者開闢航空運輸(Air traffic)。訓練駕駛人員，要如此，始能得着良好的結果。民有航空事業(Private airway business)

各國鐵路事業概觀

日本航空公司 (The Japan Air Transport Company) 由本國政府 (Home Government) 給以津貼於一九二八年成立。一九二九年四月即開關由東京經朝鮮而至大連之定期航空路線，現在為寄遞郵件，運輸旅客。載運貨物起見，所以每星期有六次往返飛行。

除上面所述的營業方面飛行之外，尚有此公司在漢城及 (Urusan) 經營的娛樂飛行 (Pleasure Flights)。此項事業由觀光機 (Observation) 擔任，每年有十天及五天的二種。

茲將至一九三一年三月末的航空統計列表於左

日本航空公司	支局.....1
日本航空公司	分枝.....3
日本航空公司	營業局.....1
航空營業公司.....1	

三四

下面一表乃表示日本航空公司於一九三一年由朝鮮及到朝鮮所運輸旅客之人數及貨物之數量。

旅客人數	郵政信件	包裹信件	貨物 (Kilogram)
1,508	29,269	244	8,621.99
1,493	31,322	673	5,307.53

航空路線 (Air routes) —— 航空運輸之發展對於一國之運輸 (transportation) 及 交通 (Communication) 及

國防皆極其重要。但欲達到每種目的，必須開闢航空路線，所以交通局按照東京交通省 (the Communication Department) 的計劃，此計畫為由東京，經朝鮮而至大連的幹線，於一九二八年開闢了三個航空線，一在 Urusan，一在漢城，一在平壤，於 Urusan, K. Wokan, Taiden, Tenan, Shatin, 平壤, Telaju 及新義州等處皆各設有地盤 (Ground

(Paris)。

現有無線電台(Wireless Stations)二所：一在 Urean。

一在漢城，皆為便於航空消息之靈通而設，並於 Urean 航空埠設立了一氣象台(Meteorological Observatory) (支局)為預測天氣之用。

朝鮮現成為遠東國際航空中心點之一，自航空埠開闢以來，有許多著名飛行家光臨此地，如此看來，此豈不是向世界和睦的一條極好的坦道行吧。

郵政(Posts) 電報(Telegrams) 電話(Telephones)。

在此半島的日本郵政事業(Japanese Mail Service)，始於

一九七六年釜山郵局的設立，當時正是此地開放與外通商的時候，後因日本之移民日日增多，所以乃於其他通商口岸也遍設郵局了。一八九六年朝鮮政府採用最新式的郵政制度，

各國鐵路事業概觀

此種制度可說完全脫形於日本，於一九〇〇年正式加入萬國

郵會(the Universal Postal Union)，後因管理之不善，財政

之支絀，所以於一九〇五年七月由日本接收管理之。自此以

後，此兩地(日本與朝鮮)的郵政制度皆一色的日本郵政制度

化了。在一九〇五年以前，所有的交通機關，屬於朝鮮的有

四二七所，屬於日本的有八九所，但現在共有七八一所了，

此中包含有電報局一一四所，僱有之員工達一四〇八五人，此

中佔有六、六八七朝鮮人，及二外人，為發展此國郵政事業

便利起見，所以於一九〇七年設立了一員工訓練所(Ea Pla-

yees Training School)，至一九三二年三月畢業的有三、四五

〇人，此等人數中有九六〇鮮人。

一八八四年在釜山設立了一日本局，(Japanese Office)

，此設本為便於通信於本國，此即為朝鮮電報事業之開始。

後在漢城及其他中心地點也遍設電報局了。釜山日本間的海底電綫本屬於一外國公司財產，除很少外，其管理之方法，完全根據於萬國電報條例。(Universal Telegraph Rules)，為公眾謀更大利益起見，所以於一九一〇年，日本將此條電綫收買。電報局每年皆有增加，在一九〇五年僅有四四所，而至一九三〇年則增至七八九所了。

於一九一〇年在可西馬丸(Kosai Maru)(為一官廳檢查船之名)及海岸之西的三個燈塔上皆裝有無線電，不過此業未開放於公眾而已，但於一九二三年在漢城設立了一無線電報局(Wireless office)收送在鮮沿江海岸行駛的輪船及一般公眾的消息，過後在木浦，Saihu or Quepart，釜山，鎮南浦，Yoshin，及Ussan等處也都設立無線電台(Wireless Stations)了。

一九一〇年開始在漢城及仁川創辦電話，當時裝設電話者僅不過六五戶，一九〇三年在釜山設立了總局，在此年(即一九〇三年)末，裝設電話者僅有三一〇戶，至郵政與日本合併時(一九〇五年)則增到一，〇〇〇戶以上了，該時經營的路綫僅不過十六條，後來積極擴充，於一九〇七年開闢了平壤與漢城間的長途電話(Long distance line)，漢城釜山間長途電話也隨着於一九一一年開闢了，於一九二一年漢城木浦間電話及漢城元山津間的電話也就應運而產生了。於一九一一年經營的路綫僅八二八條，至一九三〇年則增到八，四〇三條了，此中有長途電二二〇條，於一九二六年十一月在漢城設立了二廣播無線電台(Radio Broadcasting)，於一九二七年二月開放經營，當初裝設者僅不過約二千戶，至現今則增到一四，三〇九戶了，由下表可知道此項電報事業之大概

狀況：

年 度	電 話 局	裝設之電機之數	裝設之次數
1905	6	1,065	8,489,530
1910	217	6,448	91,260,613
1920	529	13,142	59,974,020
1925	610	26,265	114,510,009
1930	681	32,664	176,445,929

電氣及煤電事業 (Electric and Gas undertakings)

一八九九年有一美國人在漢城組織了一合股公司；建築了一條電車道，此即為此項事業之開始。一九〇一年始創辦電的供給，自此以後，可說沒有什麼進步，就以郵政與日本合併的時候而言，也僅不過只有三所。所有的資本不過共三〇〇〇,〇〇〇日金。電力不過一,三〇〇啓羅瓦特 (1,300,000 Kilowatts)。

各國鐵路事業概觀

rometers)，此年以後確實也很有點進步，即以公乘需要之切，可以證明了。至一九三一年經營此業者達九二處之多。所有的電力達四六一,〇〇〇啓羅瓦特，除此而外尚有十六處專供政府之用。一〇四處專供自家之用 (Domestic use)。

一九一一年政府開始調查全國有水利 (Water power) 之處，爲利用發生電力，十一條較大的河流都於一九一四年調查完畢了。經詳細研究後，認爲水電事業 (Hydro electric enterprises) 確實能運用，所以於一九二二年再從事第三次更詳細的調查，據調查結果，有一四七處可能利用，若經營之，確實容易獲得利益。朝鮮現有水電廠 (Water power plants) 十八所。

朝鮮現有二煤氣公司，一在漢城，一在釜山。前者於一九〇九年開辦，後者於一九一五年開辦。至一九三一年彼等



之資本共達六、三七〇、〇〇〇日金，其發生之電力每年達六、三七〇、〇〇〇立方米突(Cubic meters)。

業本為電氣公司經營之一部，所以於一九一九年轉讓於交通局，自此以後而處於同一監督之下。

(完)

煤氣之管理，其初本屬於警方，但由事實觀察，此項事

### 美在大西洋中設浮動航空站

各國飛機均可利用

上年十一月十六日美國商務部長宣稱，政府在公共工程經費項下，撥款一百五十萬元，在大西洋中，距岸八百八十公里之處，建造浮於水面之飛機場一所，若試驗良好，則繼續在歐美兩洲洋面，每隔八百八十公里，即設浮動飛機場一所，以便保證兩大陸間，航空交通之安全，自有此項計劃之後，公共工程師人員，已切實研究，擬在大西洋亞索爾羣島及貝摩特羣島等處，安設數座，最近商務部，已向公共工程師，請求即撥款，以便實行，吾人由此項計劃，可以窺見美國，欲在大西洋設立多數航空站，使之聯成一線，政府方面宣稱，多數工人，可藉此項工程，獲得工作，而一經完成之後，則美國在此點上，將較他國佔先五年乃至十年，此項浮動航空站，為美國所有權，但任何國籍之飛機，均可利用，而無區別云。

譯述

分配車輛之車站 Les Gares de Triage.

原著者 法國蘇拉爾(Soulard)

錢桂一譯

分配車輛之車站，在運輸事業上，占有重要之地位，各國學者莫不致力研究，故其組織自十餘年以來進步非常迅速，其管理之職務雖極繁重，但頗感興趣。

現在法國鐵路，計有車輛五十萬輛，往來行駛，一站復一站，流通於四萬二千公里之路線上。在一九三一年間，此等車輛曾輸運貨品二萬七千五百萬噸，譬如巴黎 Toulon 愛芬 Toulon。鐵路重量為九千噸，每噸運程以一百四十公里計算，則在一九三一年間，法國鐵路能運送三萬座愛芬鐵路於巴黎

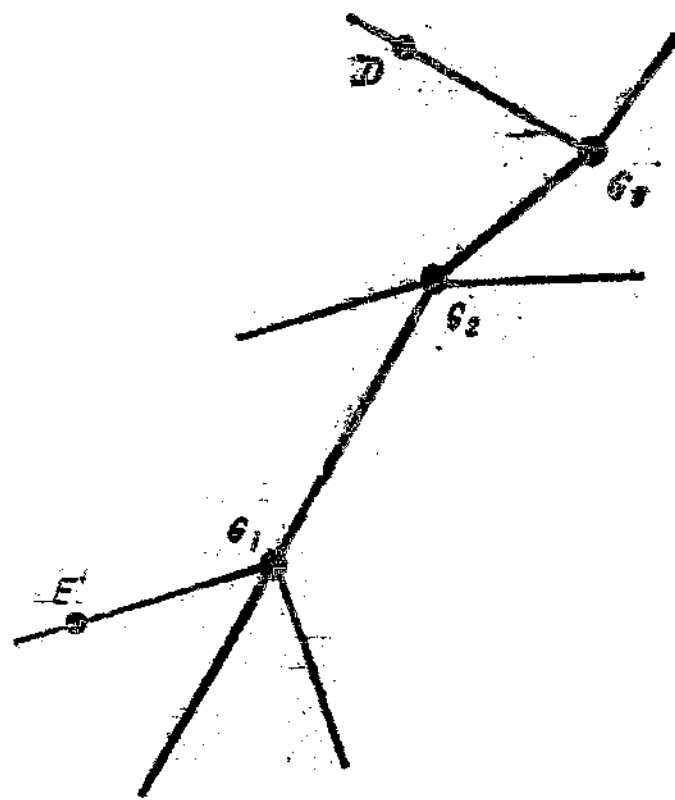
至伏恩Rouen之間。似此多量之貨品，及多數之車輛，分卸配合，此往彼來，若事前無精密設備，一任未經相當訓練之員工隨意指揮，則其運轉之不能迅速及合法，不待智者知之。故欲求運輸事業之發達，應預先詳細研究各方商務之情形，並根據運輸法則，以謀推進行車之效率，其中尤以分配車輛之方法，最足引人注意。

鐵路之路線猶人身之血脈，血液流行週身，以營養肌肉，猶運輸利用路線，以維持鐵路之生活。人體具有心臟以

分配車輛之重

分配車輛之車站

調理血液之流通，鐵路亦必需多數心臟，以精密分配各幹線及各支線之運輸，此等心臟，即所謂分配車輛之車站也。



圖一

如圖一所示，設有農戶裝載一貨車麥粉若干袋，欲由 E 站運送與其住在 D 站之買主，E 及 D 均係次要小站，發出列車，不能互相直接到達，則此裝載麥袋之貨車，自亦按照各

小支線行車規則，過站必停，經過多次停頓，而後到達 G I 站。G I 乃位於幹線上，與各大都會聯絡，而該車應行送到之 D 站，乃位於另一小支線上，與 G 8 大站接近。其間往來亦係尋常慢車，其 G I 至 G 8 幹線之間，則皆行駛直達列車，往往由車輛八十輛以上組成，上述麥車或亦得入，用大號機車米哈多式 Mikado 或得加保式 Decapod 拖引，其經過小站，向不停車。至於對於行車上應如何計劃，乃由一重要路員主持之，其辦公室內堆滿各種調查統計表，用以研究各大車站之商務情形，若知 G I 站每日收有多量車輛送往 G 8 站，該職員立即決定在該兩大站之間，每日應開直達列車若干次，即鐵路習語所謂：G I 每日分作若干組車輛運往 G 8。反之，倘統計表上指示此項車輛之數，現已減少，則由 G I 發往 G 8 之原定直達車輛，在其路程中間 G 8 站，即應令其停止，後

再由G<sub>2</sub>站另外組織車隊向G<sub>3</sub>進發，而發車於此，或亦得加入行動。

重要車站如G<sub>1</sub>G<sub>2</sub>或G<sub>3</sub>每日收有多數車輛，應組多組車隊，以資運轉，此等繁重工作，須用專門學問及經驗以處理之，故分配車輛機關之特別設備，實為行車中最重要部份，而必須加意研究者也。

設在大站上，來一列車，應與先前停在該站其他車輛，

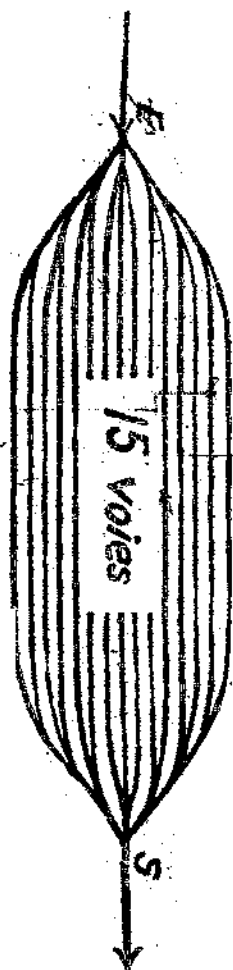


圖3

所有車輛進出車站，必須經過兩點E或S(如圖2)E為進站，S為出站，由此點至彼點，可利用聯絡其間之多數股

分配車輛之車站

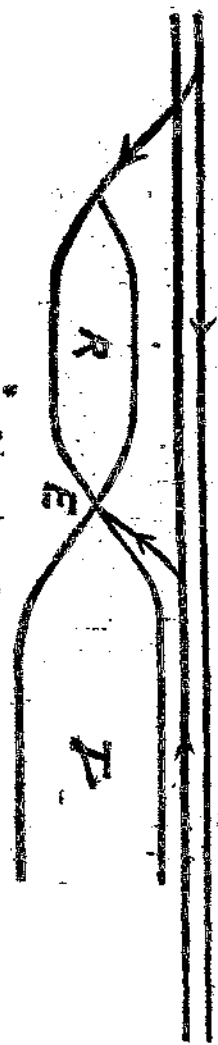
立即分配為十五組S<sub>1</sub>，又應將該列車中五輛，派歸第一組，三輛撥歸第二組，……但該第一組之五輛，在上述列車中所處位置亦不同，一輛位於該列車之首部，其餘則在中間，此時問題，乃在如何將該五輛一律引歸一處，加入先前停在該站之車輛之應配成同組者？

實際上此種工作尚稱簡便，可照下列方法行之：

道，此等股道之數，至少應等於該站應行配合車輛之組數，每股道各係專備收容由來到列車中卸下之車輛之應配成同組

分配車輛之車站

者之用。凡大站每日應配成車輛十五組，至少須建設十五個股道，每股道均專用以通過同組之車輛，如上述列車，在其首部有一車輛應歸入第一組，則令其由第一股道通過，其餘車輛應歸入第五組者，則令其由第五股道通過，似此工作，能使所有同套車輛機械的自動收集於同一股道上，致車輛數量收集至相當程度，為該站預先設備之機車所能拖引，即得組成一列車出發，至到達之點設為終點，可再進行同樣分配手續。



eau de réception 有設立之必要也。如圖 3 其位置應接近於分配股道組 I (Baliseau de triage)，各車輛隨其行駛之方向

上述各股道乃係分配車輛之重要機關，此外尚有附屬機關。因車輛到站，須先經過一種檢查手續，或因長途跋涉，受有損傷，當即送到修理廠修理。該廠位置，應與車站接近，每遇列車到站，應先查明開往何處，以及其中車輛應如何分配加入何組，此等工作，頗需時間，加以各次列車在短時間內接續來到，其車輛勢必停積於分配股道之道口，有碍交通，故應於此地點，另籌相當設備，以收容來到之車輛，俾免妨礙在其後面車輛之通行，此即收容股道組 B (Baliseau de réception) 可任意由 B 股道組之兩端進入。

在出發方面，亦需要同一設置，以資調劑，如分配股道

組恰具有十五股道，備以配合十五組之車輛，設在第三股道上已經停滿第三組之車輛，但一時不能組成列車出發，或因機車尚未備妥，或因正道上有列車通過，此時通常用下列兩種辦法以解決之，即或暫停分配工作，直俟列車過去，騰出股道，再行繼續分配工作。或將第三套車輛暫行引到第四股道上，但其原停有第四套車輛，將來必須設法分開，工作

殊覺煩瑣，二者均非完善辦法。故在分配股道組之出口，另設一種股道組，俾待發列車暫停其上，以免妨礙分配股道組之工作。此種出發股道組 (Faisceau de depart)，其股道之數，應超過車輛之套數，直接與正道聯絡，或另設獨立股道組，與分配股道組相銜接，其位置適與收容股道組相對峙，如圖 4。



圖 4

R 係收容股道組  
T 係分配股道組  
D' 係出發股道組

Faisceau de reception  
Faisceau de triage  
Faisceau de depart

又如該圖所示在兩幹線上有 X Y 兩點，均係危險區域，因設有兩列車取不同之方向行駛，極易在此兩點上相撞，若欲根本避免此項危險，可採用下列兩種辦法：

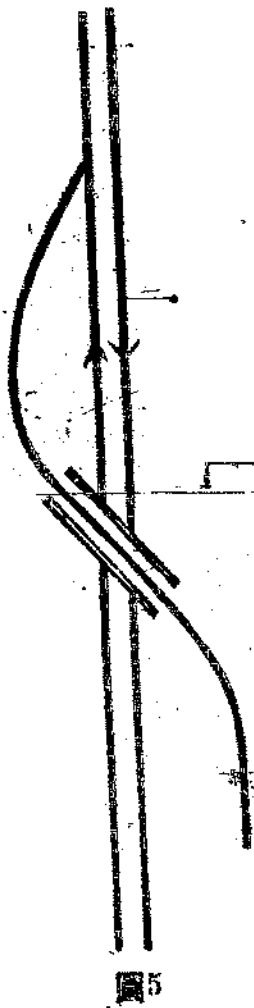


圖 5

分配車輛之車站

分 配 車 輛 之 車 站

- 一、即利用橋樑方法，使車輛能跨過兩幹線上。如圖5。
- 一、即將分配股道組設置於兩幹線之間。如圖6。

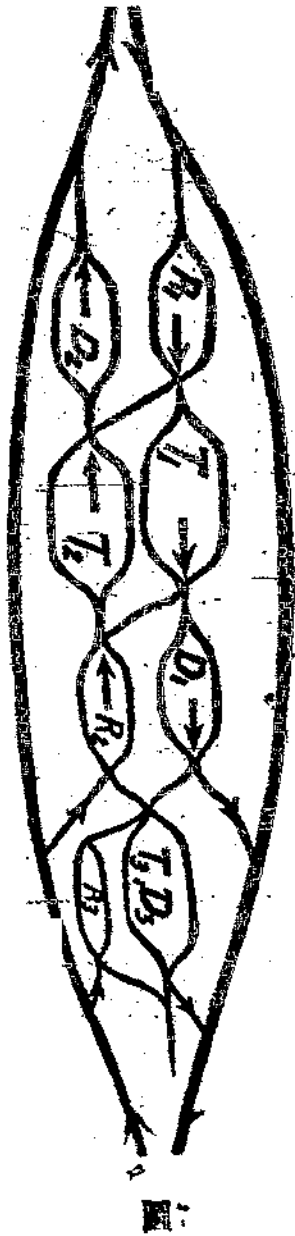
上述三種股道組互相聯繫，成爲一部，凡重要車站必須設備此等機關多部，以應需要。



設有一車站，每日收到車輛約爲三四千輛，可稱爲重要

車站，應設備上述機關三部，而位置於兩幹線之間，如圖7

所示第一二兩部列於左邊，第一部，用以分配由左向右行駛之車輛，第二部，用以分配由右向左行駛之車輛，所含三種



股道組均列爲平排式。至其第三部列於右邊，僅有收容股道組與分配股道組互相接連，不另設出發股道組，列車即在分

配股道組內，待命出發。此外尚須加設修理廠及停放機車房，始稱完備。上列各種股道共長可達一百公里之多。

每設有「列車調站」，應將其中車輛分別送入分配股道組內，此種工作依鐵路習語稱為分車工作，Déraillement。其方法，仍取材於小球在斜面寫字樓上之滾轉，因小球置在斜面上端，一放手即向下端滾轉，其自上端某一點至下端某一點滾轉之速度，乃視兩點間之傾斜度而變更。

分車工作 Déraillement 乃將各車輛引至斜坡頂端，按軌向下放行，由重力作用，各車輛亦如上述小球受有相當速度，經過安全分機，穩快的進入斜坡下面預定之各股道中。



分車車站之車站

面之點，其速度應均相等，且在全路程中發送各車輛時間之距離亦應相等，但因種種關係，實際上并不能如是，否則分配車輛之問題較為簡單矣。

茲列舉兩種方法於下，足以闡理之。

第一種方法，乃將收車股道組 Rangée de réception 設在斜坡上，每一列車到達，即將各車上一部份開機旋緊，至分車工作時，即分別將開機放鬆，使車輛徐徐自動行走，當車輛向下放行之時，一人立在斜坡下面相當地點，將正受重力作用而行動中之車輛設法勒住。

一茲將北省鐵道網 Réseau du Nord 之里爾——德利芬斯 Lille-Delvaux 車站分配車輛之方法詳細說明之如次：

該站設有收容股道組，內含十四股道，與含有三十六股道之分配股道組聯絡，該收容股道組長約八百公尺，設立于



分配車輛之車站

繼續式斜坡上，其側面如圖10所示，由上往下，取向分配股

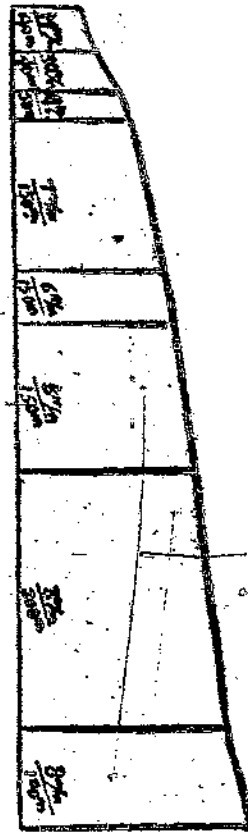


圖10

道組方面之趨勢，該斜坡之坡度，每公尺約為三十至三十公厘之間。

各車輛皆在斜坡傾度七公厘處，彼此分開，往前傾度更

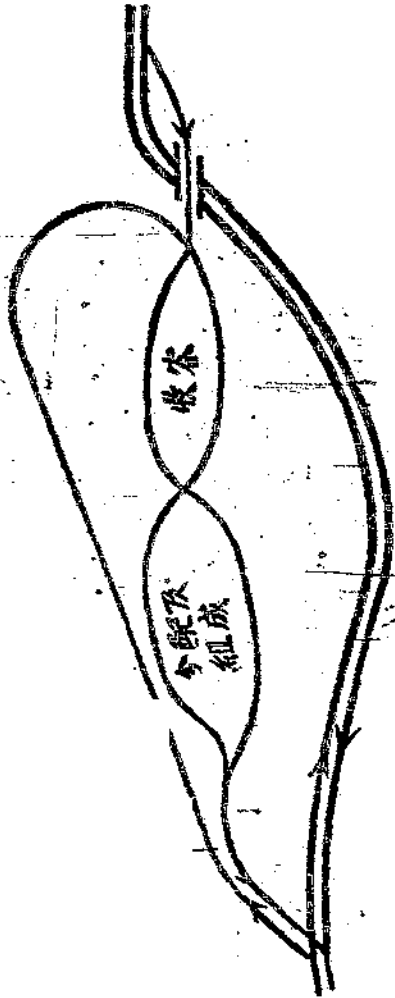


圖9

建設收容股道組于繼續式斜坡之上，分配車輛工作可

不用機車，非常經濟。但原有地勢若過于平坦，坡度太小，

大約為十四公厘至二十公厘，再往前為岔機，即股道組之通

口。

如此設置與上述方法之不同者，即列車僅能由收容股道組之一端進入，與分配股道組適為反對向，又因他一端地勢較高，其坡度之大者，可達二十公厘，即大號機車亦難于推挽而上，故必須另設一道，使列車繞由較高之一端駛入（如圖9）。

必須另行打築，則需費殊多，如里爾—德利芬斯車站，股道組兩端坡度之差，可達公五尺五寸，其土方工作之鉅，實屬可觀。

若欲避免此種耗費，可在收容股道組及分配股道組之間

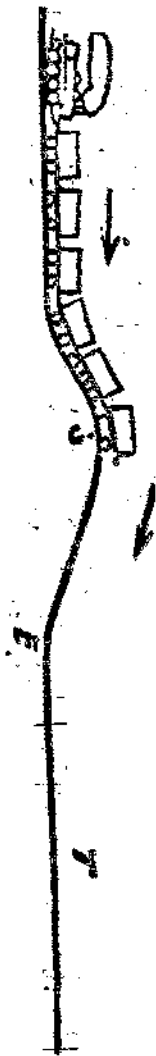


圖11

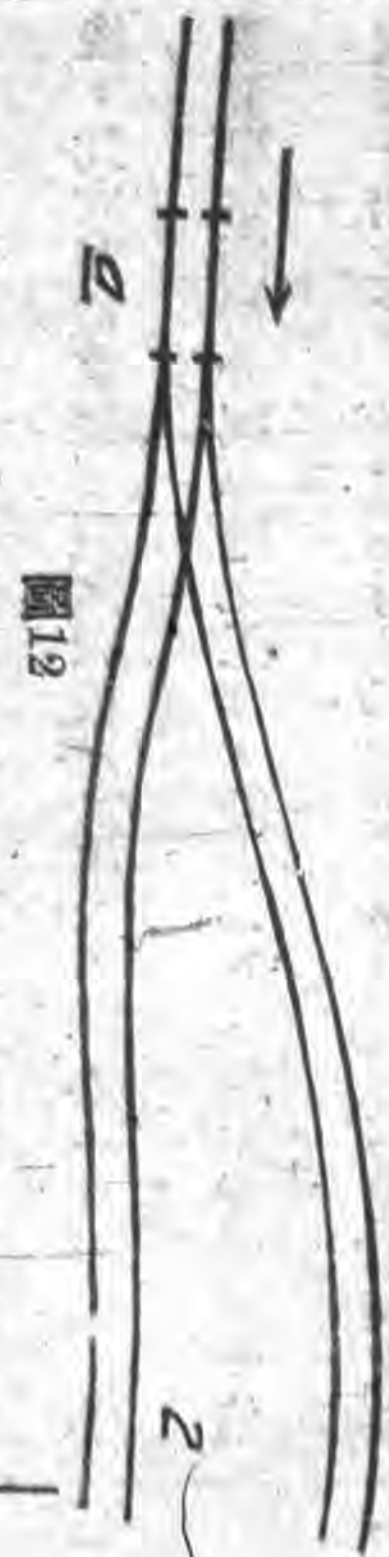
，建築土庫只留一座，應行分配之車輛，均由此土庫通過，但在工作之全時間，應備機車一輛，以資推送，如圖11所示，乃係此種土庫之側面，現在成為技術上重要問題，各國技術家莫不致力研究。

此種設置在分配車輛工作上，成效卓著，因車輛雖多，得于指定期間，分關完竣，顯于此種效率問題，在歐洲大戰後，竟成非常重要，蓋大戰後運輸事業之發達一日千里，各重要車站關於分配車輛之工作，較之一九一三年增至三十倍至五十倍之多，故欲應付此種需要，或就原有分配車輛之設

分配車輛之車站

備，設法增進其效率，或另行更建新式設備，將舊式者完全棄置不用。但改良原有設備，用費較省，是以採用之者較多。土庫放車效率因何而受限制？  
——今設有兩車輛行駛互相先後，應各分入隣近兩股道內，(如圖12)該兩車輛在同一軌道上，照矢向而行動，至岔尖

分配車輛之車站



三。a 處，該岔尖之位置，先與第一股道相連，至第一輛完全通過 a 處之後，司閘夫 *Aiguilleur* 始可撥轉該岔尖之位置，而與第二股道相連，第二輛不得于岔尖位置未撥轉完妥之前，而駛至 A 處，否則車輛即有顛覆之虞。故由高阜放下車輛之遲速，全視岔尖之工作，能否與之互相應付，設岔尖僅能于二十秒鐘內撥動其位置一次，則一分鐘內至多祇能放下車輛三個。

此種效率甚微，即舊式分配車輛之設置，亦能達到。

如圖13，司閘夫 *Aiguilleur* 常處于小棚中，欲轉動岔尖之位置，必先撥轉重量開舵 *Lever's*，且在撥轉開舵之前，必



圖13 舊式司閘夫棚屋

先視察第一輛車已否完全通過岔尖之區域，而岔尖之所在地又往往距離小棚約一百至一百五十公尺之遠，此種視察之工

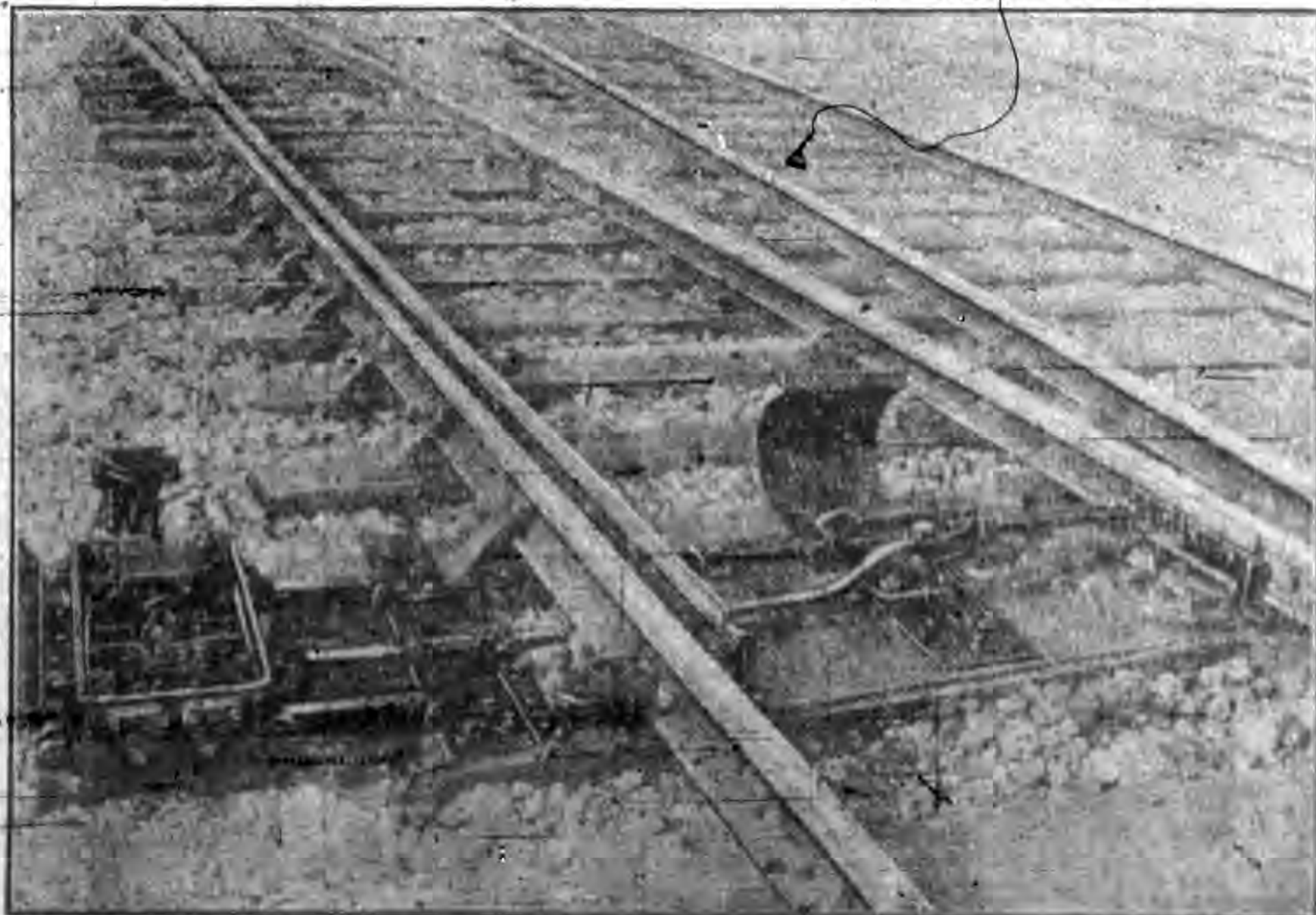
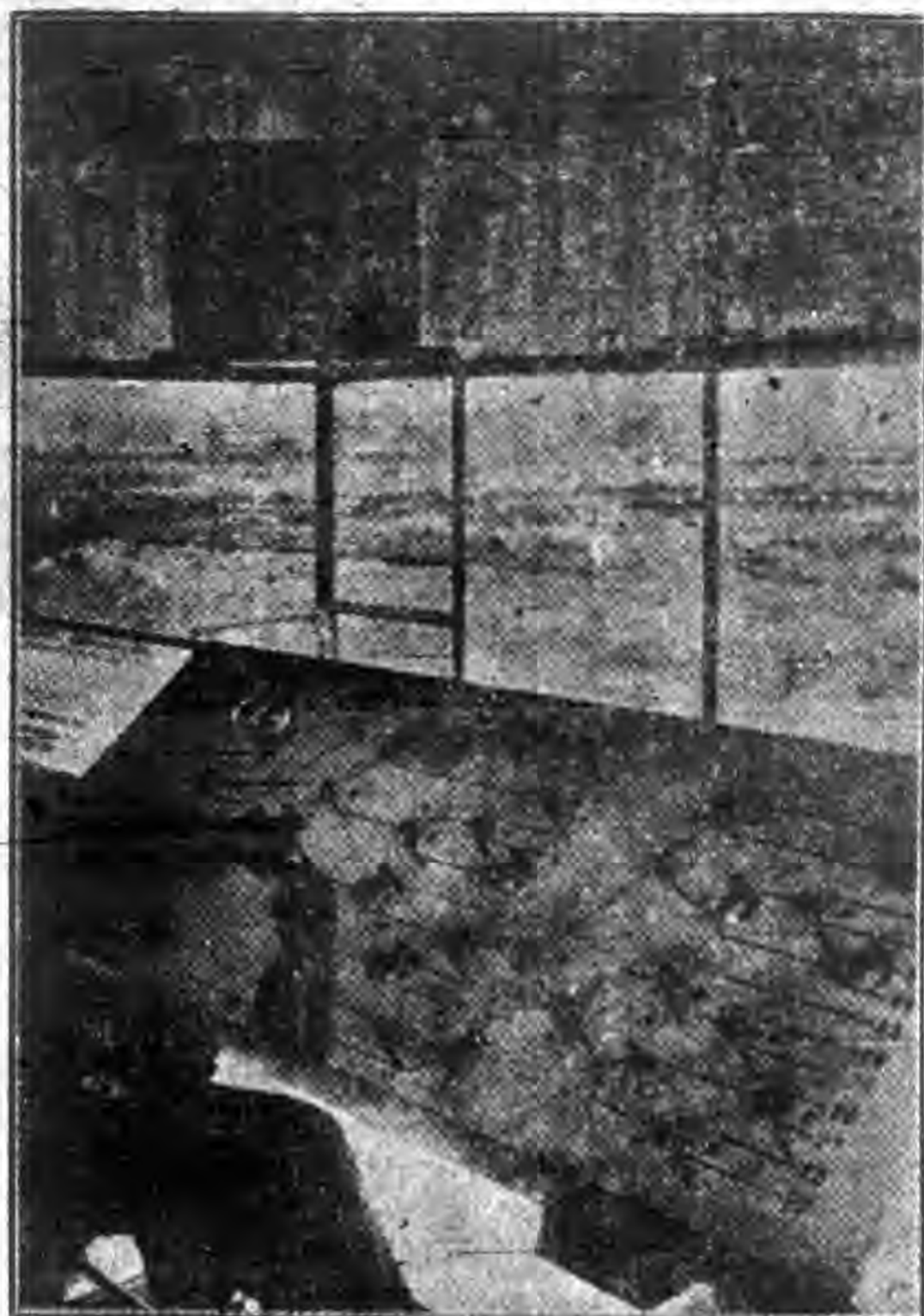
作，頗不便利，而在夜間尤多危險，不僅虛糜時間已也。

現在電學發達，可以幫助此等路員之職務，而減輕其勞苦，每當岔尖可以搬動不生危險之時，即由電汽機關精密指示，照其行動，毫釐不爽。

此種機械非常簡單，法在岔機軌道之旁，安設電 *motent électrique* 動機一具，如圖14，在司閘夫 *Aiguilleur* 小屋中置一斜面檯，如圖15，檯面畫有本站各股道聯絡全圖，其上岔

圖15 司閘夫屋內之斜面檯

圖14 岔尖之電動機



分配車輛之車站

分配車輛之車站

尖 *Pointe* 即用長約數公厘之小轉柄 *Manette* 以代表之，若以指頭推動某號小轉柄，即可引起電流直達某號電動機，而搬轉在其近旁股道上之岔尖，此種工作，非常敏捷，每次僅費一秒鐘之五分之一，此外每小轉柄之旁，尚鑿有一小孔，當車輛行經某號岔機時，即搬動該岔尖有危險之時，小孔內原設有小燈即發放紅光，至車輛已經過去，搬動岔尖無危險之時，紅光即行消滅，如此，司閘夫不必向屋外瞭望，所有軌道上各車輛往來之狀態，以及搬動某號岔尖有無危險，儘可就小孔中之燈光察之，當紅色燈光消滅，現出白色，即可從事該岔尖之搬轉矣。

且當小燈發放紅光之期間，其處電流與電動機即斷絕關係，縱使司閘夫一時大意誤動小轉柄，其同號電動機並不受其指揮而發生危險。

如上設置，司閘夫對於軌道上各車輛之行動，可勿庸眼

見，但不時加以瞭望，亦非無益，故現用電氣岔機之車站，

司閘夫所居小屋

• 應隨各地情形

而得加高，如蒙

斯 *Mans* 車站，

此項閣樓離地有

七公尺之高，各

股道中車輛之行

動，均得望見。

(如圖 16)



圖 16 蒙斯車站之閣樓

上述設備已極周密，但亦有改良之處，如圖 17，設有一車輛行駛于第三股道上，必須經過 A B C D 等岔尖，且必須

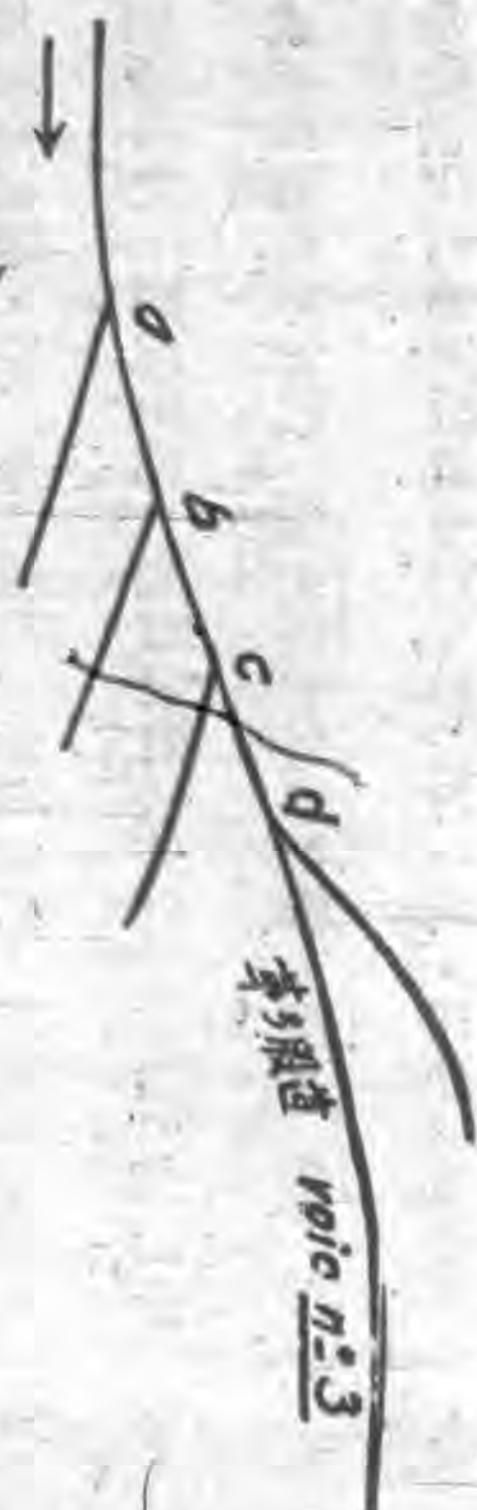


圖 17

ate. 由此一動，所有應行通過車輛之岔尖，即能隨意換轉其位置，但所有岔尖不能同時一律服從。則當前車未通過同一路程中最後岔尖時，高阜上不得再放下他車，是欲增加速率，反使其減縮。實際上，凡岔尖必俟前車通過後，始得換轉位置而成立新路線，今按動預定某路線之鈕釦，同時撥動警鈴

圖 18 掌道機關



欲使司岔夫之工作再進簡便，且一面增加分車之效率，可設一掌道機關 Poste à itinéraire 以掌理之

如圖 18，其中職員之任務不過一舉手之勞而已，即以手指按動一個鈕釦 Bouton，撥轉一小轉柄 Man-

分配車輛之其結

Cardes à vous 使各電動機預備工作，

但各電動機必俟相當時間來到，始行其動作。

上述設備，首由東鐵道公司工務處長得斯卡伯 Desobere 施諸實行，又國家鐵道網工務處副總工程司忽伯爾黎威 Robert Lové 所設與此略

分配車輛之車站

同，但較簡單，現已試驗成功。黎威 Levi 曾造一木櫃，長二公尺三，高一公尺六，厚五公分五，以指揮塔伯 F. J. Pappo 車站具有三十二股道之岔機，木櫃上面，計鑿三十二孔，若令一車輛在指定路線上行駛，司開夫可將一小球塞入某孔中，其號碼與指定路線之號碼相同，小球在櫃中隨指定路線而旋轉，並及時撥動各岔機之電動機。

一 如此設置，當發放第一輛後，似可于最短期間繼續發放第二輛，且第一輛與第二輛在全路程中始終可保其同一距離，但實際上並不如是，因各車之輪所具性質不同，或初放鬆時即能滾轉甚速，或必加力推動，始能滾轉，富有經驗者一見即能分別之。國家鐵路某老職員曾告者（蘇拉爾）曰 P.O. 公司小式平車滾轉非常敏捷而美國造貨車則極笨緩。

設使岔尖轉換其位置可於二秒鐘行一次，以分別通過車

輛，今在高阜頂端先放下車輪不甚靈敏之美國造貨車一輛，二秒鐘之後，又將車輪靈敏之車輪繼續放下一輛，則前者不久即為後者所追及，岔尖原應使此兩車輛分入兩股道，至此便不能完成其工作矣。但須用何種方法以救濟之？法應先將該兩車輛之同一路程縮短，即所以縮小岔機工作之區域，譬如警察乘坐汽車追逐騎腳踏車之匪徒，設不久遇一小徑，腳踏車可以通過，而汽車則否，匪徒于此自易逃逸，若兩車長時間均在大道上行駛，則匪徒必無幸矣，車輛行駛速度不同，其結果與此相似，匪徒之腳踏車猶之美國造之笨輪車，P.O. 小平車猶之警察之汽車，其共同路程愈縮短，即由高阜頂端至最末岔機之距離愈小，則追及之機會亦愈減少。

如圖 19，在上者為二十一股之舊式股道組，由高阜至最末岔機，其距離為二百七十公尺。在下者為三十二股之新式

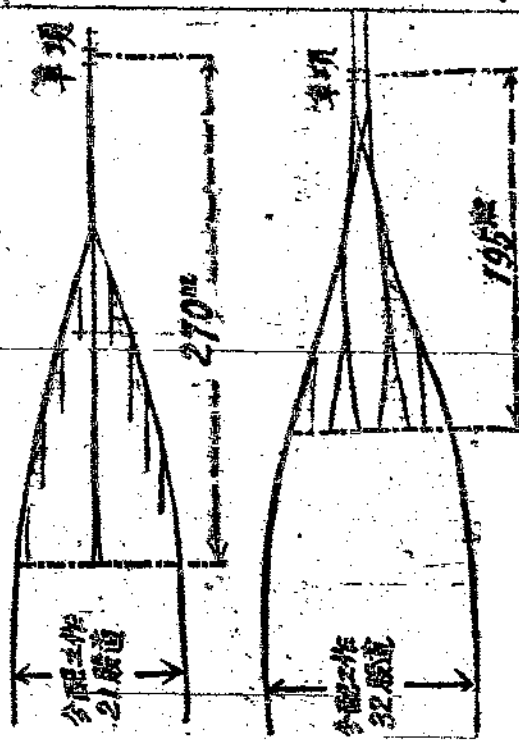


圖 19

股道組，其由高阜至最末岔道之距離，僅為一百九十公尺。

若欲縮短快輪乘車各車輛之共同路程，必將斜坡縮短。其起初之坡度應極強，使車輛之車輛受其強烈推動，雖有違貪懼，亦不得不奮勇而猛進矣。茲將新舊兩種股道組之長度，分別剖示

分配車輛之車站

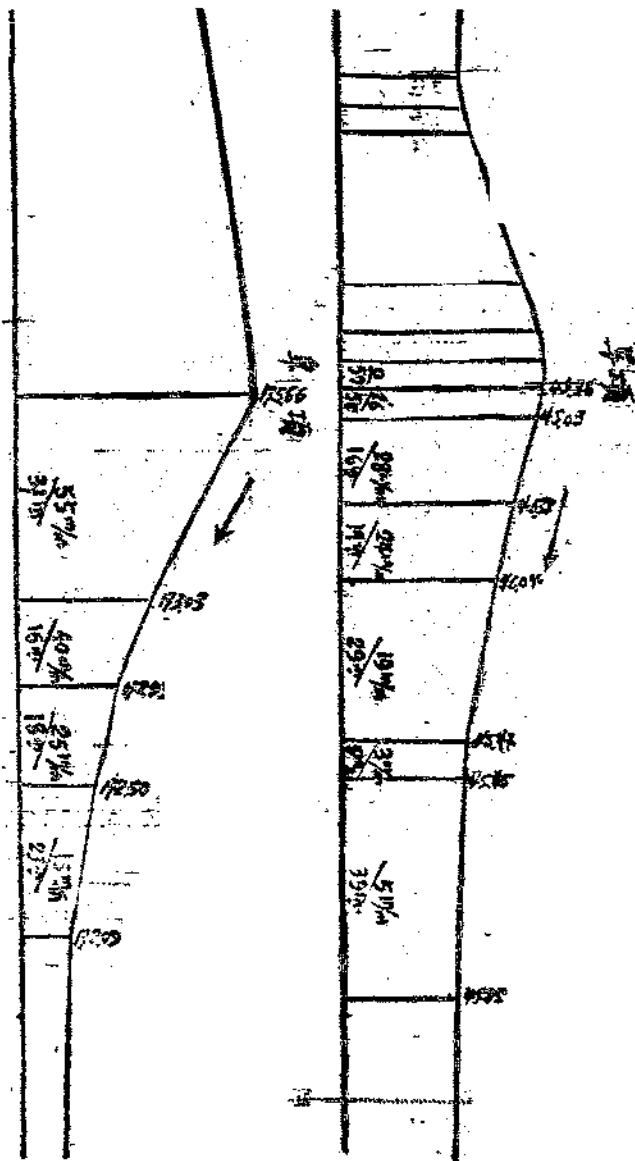


圖 20

如圖 20，舊者甚長，新者較短，舊者最初坡度每公尺僅為二十八公厘，新者竟達至五十五公厘，高阜及其股道間之坡度，最大者可達至三公尺五。

此種坡度非常重要，時時與行車效率有絕大關係，同一車輛行駛于高阜及其股道之間，其速度每因環境變遷，而發生不同之狀態，如車輛受有推動或否，或遇猛烈頂風，或天



分配車輛之車站

氣炎熱，或下雪凍冰等，均能影響及速度。秋冬二季，天氣多惡，但貨運最忙，即分車工作亦隨之加繁，故高阜坡度，應以適用於時景為前提，無論下雪凍冰，或遇猛烈頂風等等，必使笨輪之車輛通過岔機不受何種阻碍以達于分車之股道。反之，坡度大小不適用，則車輛必至在中途停頓，而令分車工作無法完成。

理想上，高阜坡度可以設法令其隨時變更，朱爾威爾那擬用起重機墊架之，其升降得隨意自如，但迄今尚未見諸實行。又擬在同站內設立兩個坡度不同之高阜，平列並峙，均可用以施行分車之工作，但坡度小者，名曰夏季高阜，即在夏季天氣較佳之時用之，坡度大者名曰冬季高阜，即在冬季天氣寒冷或括大風之時用之。

理想可成爲事實，近有人研究上述理想，發明一種機械

，能隨意調劑高阜之坡度，即以高阜頂端為起點，而在一定距離內，將鉗形機 *Machoir's* 械安置于各鐵軌上，如圖 21，平常

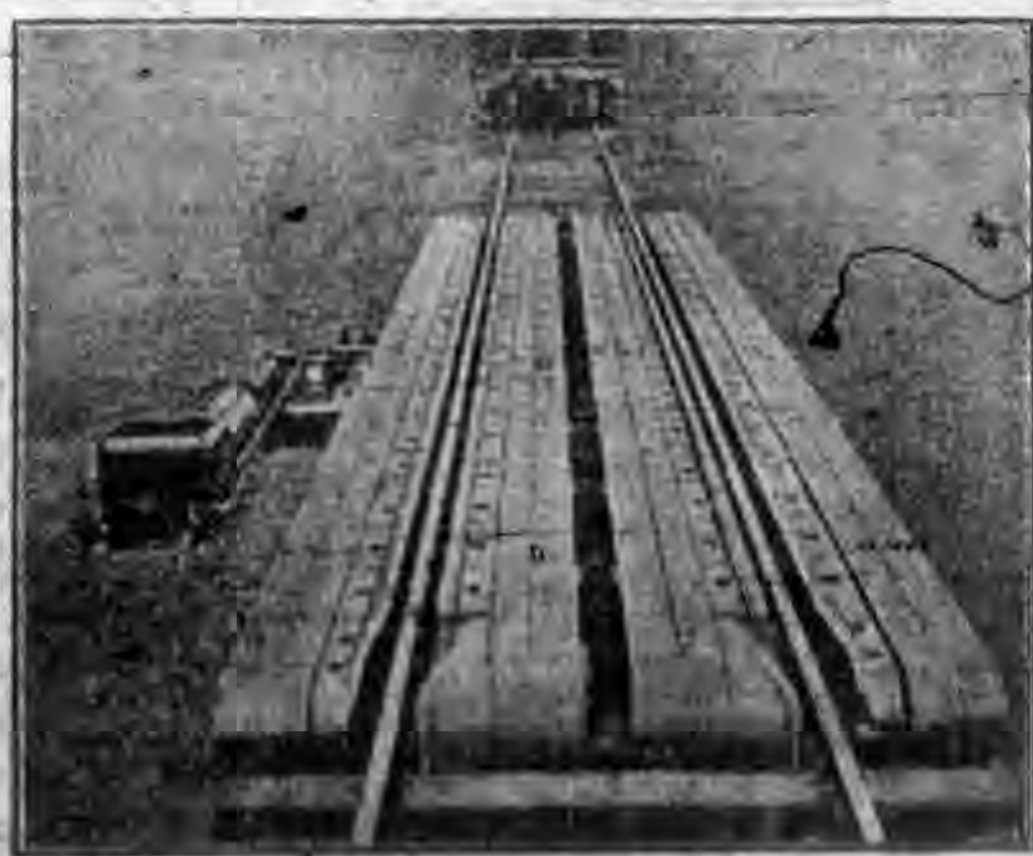


圖 21

此鉗形機械 *Machoir's* 放鬆，各車輛仍得自由在其上通過，當其拉緊之時，鉗形互相接近，車輪受其阻碍，則旋轉乃欠自然，故精密調理此種拉緊之工作，可以取消車

輛所受重力之作用，使車輛在鉗形機械區域內，得避免加增其速度。又此鉗形機械之動作，或用水力或用電力以推動之。實際上，可在高阜上端陸續的排設多數此項短型機械，如

圖22所示之ABC等、其長不過四五公尺、彼此動作，互不



圖22

相涉，當A在拉緊之時，車輛自高阜放下，實由A點以後，始受重力之作用，是已減去斜坡高度H，設天氣較佳，同時可利用兩個短型機械，則其高度可減去2h，餘可類推，但此種機械之採用，並不普及，因斜坡之長度增加過大也。故有人寧願放棄此種變更斜坡高度之計劃，而僅研究在天氣不佳時，具有最笨緩車輪之車輛，可以達到分車目的地，以定斜坡之高度。但車輛之速度并非均勻或一定，可於行走之時由

分配車輛之車站

推動之力而增加、他如其製造之材料，及其所載之貨物，亦可變更其速度。

矣。

于此，止輪工作 *Freinage* 之問題，乃成爲研究之焦點或僅利用舊式器具名曰止輪楔，*Sabot-calle* 如圖23以阻



圖23 持在手中之止輪楔

止股道上正在行走之車輛，法如圖24，將此器具軌道上，預

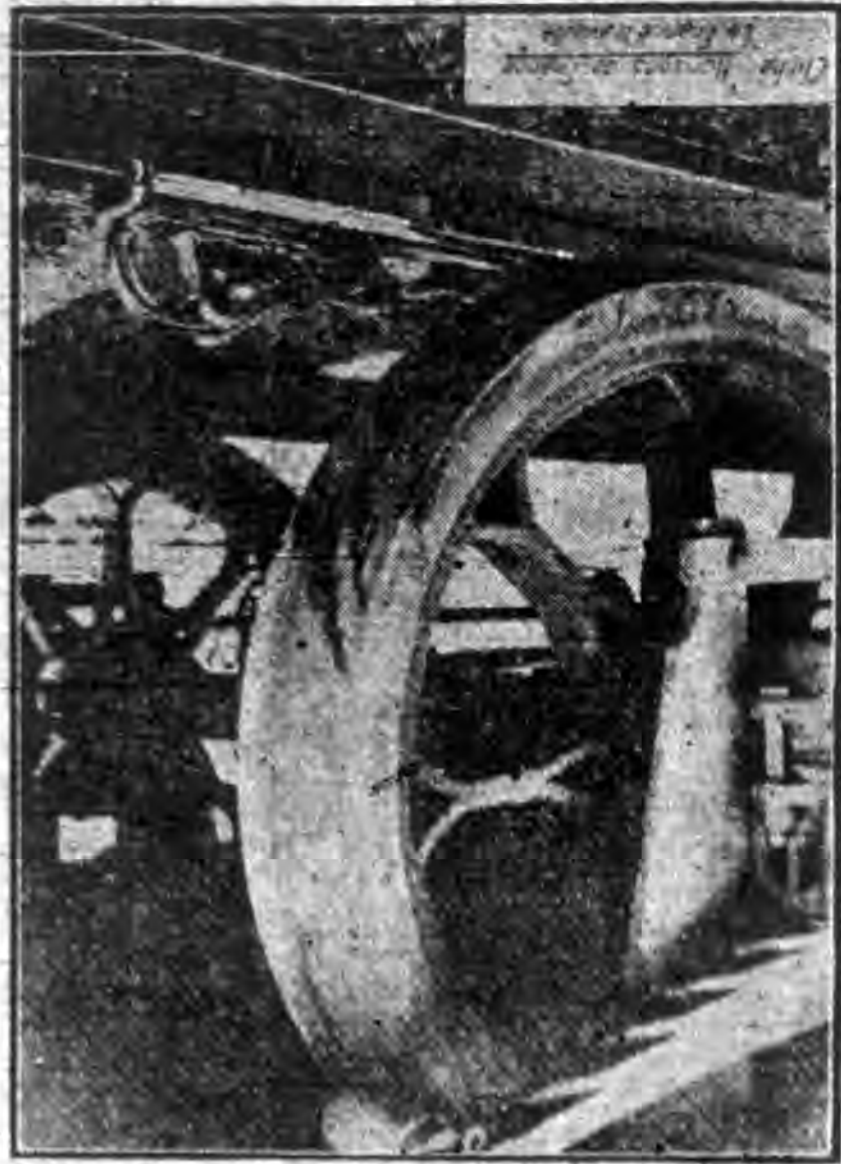


圖24 觸在輪底之止輪楔

先度取相當距離，以便迎接由高阜放下之車輛。當車輛之第一輪登上止輪楔，即受其阻抗，而在軌道上難免發生摩擦及滑溜，可在一定距離內，使車輛停止，該止輪仍可取下，以備再用。

(未完)

平漢鐵路管理局工作報告 二十三年六月份  
奉行法令事項

法令名稱	到達月日	法 令 要 旨	奉 行 方 法	備 考
特種輕笨貨物名稱表	六月四日	大部為統一輕笨貨物計費辦法、兼顧路商雙方利益起見，特定該項名稱表，飭各路一律遵辦并將實行日期具報。	經抄附原表，令飭車務處遵辦具報。	
修正負責貨運辦事細則及附表	六月四日	大部特將該項辦事細則及附表，修正公布，令飭遵照。	經即抄附修正條文及附表，令飭車務會計駐平鄭州各處遵照。	
修正貨車負責運轉通則條文	六月五日	該通則第一、二、三、十、四十、五條均經大部修正公布，令飭遵照。	經即抄附修正條文，令飭車務會計駐平鄭州各處遵照。	
改訂路員或家屬請領僕票辦法	六月十九日	關於附帶請領僕票一項，其本身或家屬照章領用頭二等者，得附請三等僕票。照章應領三等者，不得附請。	轉令各處署，飭屬一體遵照。	
民國二十三年五月津鐵路公債條例	六月十九日	查該條例係國務院為修築江西玉山至萍鄉鐵路，由財政部發行公債而訂定。并附還本付息表，由部令飭知照。	經將原條例及表通令各處室署會，一體知照。	
鐵路代收貨價章程及辦事細則	六月十九日	規定代收貨價之貨物，託運人收貨人一切手續，以及辦事各細則，業經大部制定公布，通飭施行。	抄附章程及細則，分令車務會計駐平鄭州各處，飭屬一體遵照。	
公有土地處理規則	六月十二日	規定公有土地放租及標賣一切辦法，業經行政院制定公布，由部抄發知照。	轉載本路第一〇五一期	不另行文
公務員登記條例施行細則	六月十八日	查該細則，係經國務院制定，明令公布，由院轉部，飭屬知照。	轉載本路第一〇四九期	不另行文

本路二十三年六月份工作報告

本路二十三年六月份工作報告

二

民國廿三年六厘 英金庚款公債條 例	六月二十日 部令	該條例係國府為完成粵漢路補充建築基金， 由財賦兩部發行公債而訂定，并附還本付息， 長，由院轉部，飭屬知照。	轉載本路第一〇五一期 日刊	不另行文
修正公務員卹金 條例第十八條條 文	六月廿八日 部令	查該條例，前經國府制定公布，現復將第十 八條，酌加修正，由院轉部通飭施行	轉載本路第一〇五九期 日刊	不另行文
公務員卹金條例 暨施行細則及附 件七種	六月廿九日 部令	案經考試院銜叙擬訂，呈奉國府核准再由 銜部咨請飭屬知照，其原有修正條例及施行 細則併應廢止	轉載本路第一〇六〇期 日刊	不另行文

二、工作實施事項

(甲)總務事項

一、關於產業者

- (一)查勘漢口段租案四十件。(二)繪製前門站租商合同圖二份，又棧房合同圖十份。(三)辦理漢口市第八區路地登記事宜，及五三兩區沿舊環堤路地畝登記事宜，與漢市土地註冊登記所會勘二區路地界址，訂立合同二份。
- (四)編造五月份收解各段棧房租金押款月報表，棧房租金押款收照繳核詳表，外段餘地租金月報表，及地畝月報統計表。(五)核填外段餘地收照一百卅七張。填發外段餘地租金詳表六百三十張。核填新舊商租金詳表四百零八張。填發租金收照八張。填發押款收據二張。(六)核對前門等站欠租撥帳清單，核算平順段各商積欠租金一覽表，填發餘地租約十八張，保結三份。

二、關於公益者

- (一)查上年黃河水災，其因受損失暨救護水險出力，應給救助費與獎金之各處署員工長警，曾經擬具辦法，分別令飭各處署遵照辦理，并呈 部鑒核各在案。茲奉 指令，以本路上年黃河水災，北岸員工所受損失甚鉅，擬各發給一個月平均辛查救助費共洋壹千壹百拾捌元陸角，既據查明損失屬實，自可特准照給，以示體恤。至救護水

險，原係在編員工長等服務上應盡之責。本無特給獎金必要。惟念該員工等，奮勇職守，不無特殊勞苦，姑准發給一次獎金壹千玖百零捌元柒角五分之數。藉資鼓勵，但嗣後概不得援為先例。兩共洋叁千零貳拾柒元叁角五分，均應在本年度核定預算數內，樽節列支。業經令飭各處署知照。

(二)據教育委員會呈，以藝員養成所第四年級學生張方林等二十七名。業經考試合格，請將該生等畢業文憑，加蓋關防官章，藉便轉發員領。并開送第一二三各學年考試合格各名單，請分別照章加辛。除將原送畢業文憑，加蓋關防官章，發還該會轉給外，所有該養成所第一二三各年級考試合格，應予照例加辛各生名單，經飭機務處造單送核，并據復稱。該項考試應加辛壹角之學生，名數過多，恐畢業後派職困難，請轉飭嗣後從嚴給分。經令教委會轉飭遵照。

(三)關於三屆鐵展事項：(1)武漢長沙各行商領袖暨新聞界代表。應三屆鐵展之招。於本月十四日由本路赴平參觀，除照例各贈頭等快車票一張，以資乘坐外，并派員隨車招待。(2)奉 顧部長寒展電，本屆鐵展會展期十天，以慰輿情。經通電各處署室會知照。(3)准鐵展會辦事處函，請墊撥警衛經費五百元，經令會計處轉飭駐平收支所如數照撥。(4)查該展事務，含有永久性質，現三屆展覽，即將閉幕，所有本路專館一切展品，亟應派人接收保管，以便四屆展覽之用。經令總務處派員赴平，接收管理。并飭嗣後關於鐵展一切事務，統由總務處公益課辦理。

(四)本路工會請獎敘長辛店破獲共匪在事出力工人張嘉賓等十一人。以資鼓勵。經令會計處撥給一次獎金伍百元，交工會具領轉給。

(五)前奉 部令，規定員工請領家屬乘車證，分次請領，并限定人數辦法一案。業經通飭遵照。至關於本路職工分領家屬乘車證應否依照辦理一節，現經第十三次局務會議議決，仍照本路員工乘車規則辦理。并已通令各處轉飭所屬遵照。

本路二十三年六月份工作報告

本路二十三年六月份工作報告

四

(六)本月全路職工，計任免四十九人。遷調九十五人。加辛六百八十七人。獎懲六十九人。發給救助費三人。病故八人。撫卹十四人。請假二千六百六十六人。請領免票及優待券者三百零九人。請購米運單者五千一百十六人。

三、關於衛生者：

(一)查本路第二次衛生醫務會議議決案第一案，將員工患病准假證取消。另訂請診單，凡員工患病，仍照向例，在請診單上簽假，以省手續。一案，核與員工診病及醫師簽假，頗為便利，自應及早實行。經通令自七月一日起，凡病傷員工，其病傷較重，不能工作，應行給假休養者，即由主治醫師，在請診單處置欄內，酌予填註休養日期，此項休養日期，即為准假日期。其應行住院調治者，亦由醫師填註住院之日起，至出院通知之日止，即為准假之日期。此項辦法實行之日，現行患病准假證，即行廢止。

(二)本路前奉 部令，飭辦救急訓練一案，自遵 令舉辦後，嗣因事實上之困難，中途停頓。茲為完成該項訓練起見，經令派衛生稽查，先期赴沿路考查，就便與各段站洽商訓練方法，以不誤原有工作為原則，并經決定自本月廿五日起，繼續訓練。

(三)本路每屆夏令，照例購辦暑藥，分發全路員工，以作臨時救急之需。茲查本屆夏令已到，所有應需暑藥，亟應購辦，以便分發。經令飭藥品採購委員會遵照辦理。

(四)查各院所每月造報各項表單，屬於請領款項者，多能按期造送，甚或先期預造。屬於統計考核者，每多稽延時日，以致考核診療及辦理統計，均無從着手。經由總務處通飭各院所，自本年六月份起，凡每月應報各項表單，無論關於領款領物，或關於統計考核者，均限於每屆月底，同時造送，以憑彙案核轉。嗣後如關於統計考核表單，仍未隨案并報者，則對於領款領物各項表單，決不單獨提前核轉。

四、關於材料者：

(一)本路為考核用料起見，曾派秘書鄧少庵等赴沿路觀察。嗣據該秘書等呈報觀察經過，經核對於存料與用料之

經濟。多所闡明。復經飭據材料課厘定辦法四項，通飭車工機各處，切實遵行。(甲)各處各分段，現存各種材料，應由各主管處嚴密厘定，審查稽核，庶使各分段不致有「此盈彼虛」之不平衡狀態。(乙)各處各分段應行囤積之材料，應由各主管處規定應存之數量，通令各分段嚴密遵守，庶使各分段不致有「囤積廢爛」之不經濟狀態。(丙)從前各處各分段領用材料，輒向材料廠直接領取，不經過用料主管處之考核，以致漫無限制，流弊滋深。為切實整頓用料存料計，嗣後各處各分段向材料廠領料，應規定每一定期限，得領數量，先經主管處核准，材料廠方能照發。(丁)材料之存儲材料廠者，由材料廠負責保管，其已發交各處各分段者，應由主管處負責支配。

(二)本路三四兩月應用行車油料，呈奉 大部四月馬工電，准由本路自行標購，并派湘鄂路機務處處長程文熙監標。經於四月廿三日邀同程處長蒞場開標。結果夏季車軸油以德士古報價每噸壹百二十九元六角六分最廉。煤油以鑫記報價每對陸元陸角最廉。復經填單檢同比較表呈奉 大部五月敬工電，准向鑫記德士古兩家訂購。當向鑫記訂購煤油三千六百對，德士古訂購夏季車軸油一百噸，共計價洋參萬陸千柒百廿元。已檢同訂單副本，呈 大部核備案。至本路五月至十二月行車油料，業由 大部購委會代為標購，并將訂購合同函寄到路。經根據合同飭由江岸材料廠先向美孚行提購夏季車軸油七十三噸，向德士古行提購高熱汽缸油十三噸，普通汽缸油十六噸半，煤油三千噸，并飭依照支配表支配應用。

(三)本路夏季警服，呈奉 大部指令，准由本路依照例登報標購，并派本路會計處兼領處長鄒安乘監標。選於本月四日邀同鄒兼領處長，蒞場監視開標，計收到漢口北平各軍裝商店標函共十八封，結果中華等十三家，報價低廉，分別得標。共計總價洋壹萬壹千肆百零肆元柒角五分壹厘。當經檢同比較表，及登報廣告，代電呈 大部核示。(四)機務處前請訂購本路各式機車水門配件，當經填具第七批甲種料單，呈奉 大部核准，飭交購委會訂購在案。茲據該處續稱：水門配件，待用甚急，如向外洋訂購，緩不濟急。經向漢市益錫機器廠詢價，據報各項配件

本路二十三年六月份工作報告



本路二十三年六月份工作報告

六

估價共需洋肆千柒百貳拾壹元。并可在最短期內，陸續交貨。經核尙屬實在情形，復據情電呈 大部核示。旋奉 六月養購電，准由本路就近在漢自行訂購，并飭將辦理情形具報。已飭由機務處逕與訂購具報，以憑呈復 大部。

(五)查標售空油鐵桶，業於本月廿三日正式開標，結果以張匯記出價最高，計每個貳元八角陸分伍厘。比之德士古油行四月廿三日來函，願將完整空油鐵桶，每個出洋叁元，悉數購回，價格尙屬低廉。經根據招標簡章第六項「如本路認爲標價過低時，得宣佈無效」之規定，將該張匯記標價取銷。另函德士古油行踐約承購。并請將每隻叁元之代價，即交付江岸材料廠轉送會計處入帳。

(六)查本路料賬會議議決，取消現用材料賬單，改用部定(料十三)。各材料廠應於下月五日以前，填造寄發一案，前經總務處五月冬代電通飭自五月份實行。茲爲適合會計年度起見，復經該處通飭各材料廠，所有上項議決案，改於本年七月一日起實行。并經規定手續三項，遵照辦理。

五、關於編譯者：

(一)前據駐平辦事處呈送該處分股辦事細則暨附則，請鑒核施行一案。當經分別修正，呈奉 大部指令，暫准備案。復經抄發原條文，指令該處遵照辦理，并通令各處署室會知照。

(二)查本路員工差費章程第十五條第二項規定，「預支差費，應於差竣後十五日內造報核銷」。惟外段人員雖經如期造報，因途中寄遞及主管機關分別核簽，送到會計處之日，仍不免有逾期情事。茲爲嚴密考核度支起見，經將該第二項修正爲「差竣後應於十五日內造報送到會計處核銷。」并經通令飭屬遵照。

(三)查本路現行員工獎懲規則第十四條，分懲戒爲五等，以記過列於罰薪之下。按之法理事實，均覺不甚妥洽。茲爲正等第昭平允起見，經將該條內懲戒等第，修正爲「丁記過，戊罰薪」。又該規則第廿條第廿一條丙項內「受罰薪或記過之處分」句，修正爲「受記過或罰薪之處分」。并經通令各處署室會遵照。

(四)查本路處理站款簿賬票據懲獎規則，三種，前經呈奉 大部指令，抄發修正此項規則附表，經轉令車會兩處，會同修正。旋據詳細研究，議定將處理站款賬簿懲獎規則，改為懲罰規則。其關於獎勵部份，擬重訂規則，另案呈核。至處理貨票違章懲罰規則內，有關車務辦事手續各條，亦經議定刪除，擬由車務處另訂專則呈核。經加復核，尙屬可行，業已電飭各站，定於六月一日起實行。其獎勵部份規則，一俟擬訂，即行併案呈部。

(五)前據車務處呈送修正該處各課分股辦事細則第六第十兩條條文，當經分別修正，呈奉 大部核准備案。并令車務處知照。

(六)查本路驗收材料，向無專章，應收應送，漫無準則。經斟酌本路現況，參照各路成例，制定本路驗收材料簡章十一則，通令各處署室會，公佈施行。

(七)查本路各機關員工，在本地因公往返，開報車資辦法，雖經前管委會核定數目，通令飭遵。准原令制限過節，殊不足以副節節路幣，杜絕浮濫之意。經斟酌情形，另訂本路員工就地差委給領車資辦法五則，提出第十四次局務會議通過，定七月一日起實行。并令發各處署室會，飭屬一體遵照。

(八)查供給 大部鐵道公報部路要訊材料一案，歷經飭由編譯課隨時編送。茲爲力求充實與迅速起見，經另訂改良辦法三項轉飭儘量蒐編。并規定嗣後改由總務處核發，期於敏捷之中，仍不失鄭重之旨。

### (乙)車務事項：

#### 一、擬重建大陳莊車站房屋：

查本路大陳莊車站房屋，年久失修，甚形殘舊，有碍觀瞻，每遇雨雪，屋頂滲漏，幾至無地辦公，前經飭由車務段與工務段商洽，先將屋頂修補，以節路幣。但據工務段查勘，該站屋頂全朽，所需修理各費，與重建站房，相差無幾，權衡輕重，似以重建爲宜。現由車務處轉函工務處將此項工程，估計用款，列入下屆預算，並設法提前

本路二十三年六月份工作報告

八

趕修。以應急需，而利公務。

二、擬完成彰德站刺絲圍牆：

查彰德車站，西面曠地，毫無屏障，閑雜人等，任意穿行，頗碍站上秩序。現擬仿照該站東北面刺絲圍牆辦法，用廢鐵軌為柱，繫以帶刺鐵絲，將西面圍牆完成，工料尚少，易於舉辦。且完成之後，既可禁阻閑人，并可恢復月台收票，實於路務，大有裨益。經由車務處轉函工務處查照核辦矣。

三、擬改造行李包件車：

查本路所用之行李包件車，俱為民二十一年間用棚車所改造者，原係因陋就簡，暫資應用。現以滬漢聯運，行李包件，日益繁多，往返恆需十餘日，隨車服務員工，每因車內設備欠缺，動靜食息，諸多不便，工作亦極感困難。茲為補救起見，擬先仿照京滬式樣，將本路行李包件車，重行改造，俾利辦公。現由車務處繪具圖樣，加註說明，轉函機務處先行改造十輛，以應急需。

四、編訂列車號數，改訂行車時刻：

查本年三月間，大部召集各路代表，舉行聯運時刻網會議，當經議決：(一)各路客車暨混合車，均應於可能範圍內，與聯軌站互相銜接。(二)各路至少須有聯運零擔貨車二列，并指定平漢之七十一及七十二次列車，為聯運零貨車。(三)劃一各路列車號數。(四)各路一律自七月一日起實行。各在案。其關於原有之平滬通車，則定於五月一日起，按照新訂時刻開行。同時滬海亦將該路快車鐘點修改，以與該通車銜接。本路隨即依據上述各項分別籌備。除已先將各次客車及混合車時刻，予以改定，提前於四月一日起實行。俾與滬海車銜接外，茲復將全路客貨列車號數，遵照該項議案，重行編訂，并因列車會議關係，將四月一日改訂之行車時刻，及全路幹支綫各次貨列車之行駛時刻，一律隨案修正，編製成冊，呈報備案，并分發所屬各段站，通飭由七月一日起，如期實行。

五、准將湘紙減價三個月：

查湖南寶慶瀏陽益陽等地所產時仄黃表帳連毛邊等紙，遠銷平津包綫一帶，茲為獎勵上項湘紙北運起見，業經專案呈 部核准。嗣後凡由漢口至帶門循禮門大智門江岸四站起運，或由湘鄂聯運至本路順德以北各站，均一律按由玉帶門至順德站之四等運價，每噸核收運費二十七元九角，一五加價及負責費另計。聯運至北甯平綏正太等路者，本路段內運費，亦照此核收。此項運費，凡整車起運者，均通用之。本路定自本年六月十五日起實行，以三個月為限，截至本年九月十五日為止。

六、規定大號八掛牌紙捲烟准按二等核收運費：

查大英烟公司出品之二十枝裝大號八掛牌紙捲烟，經奉 部令核准，按照普通捲烟，繳納二等運費。業由車務處通飭各段站遵照辦理，并將該捲烟列入紙捲烟牌名價格表第二版內，按二等核收運費。

七、規定黃豆芝蔴准按八五折減收運費：

查芝蔴黃豆兩項運費，經奉 部電准照貨物分等表所列等第，按八五折核收，以濟農村，而利運輸，以六個月為限。業由車務處通飭各段站，定於本年六月五日起，遵照實行。

八、新三十二款出口煤運減成，准展期半年：

查新三十二款出口煤運減成收費辦法，屆至本年五月底期滿。茲經呈奉 部令准予展期半年，截至本年十一月底為止，并已於六月九日通飭一體遵照辦理。

九、實行貨主負責貨物聯運：

查貨主負責貨物聯運，本路定於本年七月一日起實行，并經通飭段站遵照 部電規定，貨主負責聯運貨物收費辦法，應以先付後運為原則，不得各路各收運費，分別起票。

十、貨物運輸情形：

本月貨運連同軍用物品，共計貳拾伍萬玖千零壹拾伍噸，平均每週陸萬肆千柒百伍拾叁噸柒伍，較上月每週柒萬

本路二十三年六月份工作報告

本路二十三年六月份工作報告

以千壹百玖拾貳噸，計減壹萬肆千肆百叁拾玖噸零伍，約合百分之壹拾捌又貳強。茲將貨物種類噸數，列表如次：

煤	199560	糧	6355	雜糧	26657	棉花	465	其他	10358	軍用品	22630	共計	29016
---	--------	---	------	----	-------	----	-----	----	-------	-----	-------	----	-------

十一、軍事運輸情形：

本月除軍用物品貳萬貳千陸百叁拾噸外，計開兵車叁拾壹列，平均每週柒列又柒伍，較上月每週拾肆列，計減陸列又貳伍，約合百分之肆拾肆又陸強。軍用品平均每週伍千陸百伍拾柒噸又伍，較上月每週捌千零陸噸又肆，計減貳千叁百肆拾捌噸又玖，約合百分之貳拾玖又叁強。茲將車次部隊番號，列表如次：

部隊番號	需用車輛
第一零八師	十列
第一一二師	一列
第一一六師	十二列
騎兵第十四旅	七列
第一招募處	一列

十二、本月營業收入：

本月四星期間，營業收入，共計壹百肆拾陸萬捌千捌百捌拾元陸角零分伍，平均每週叁拾陸萬柒千貳百貳拾元零壹角陸分，較上年同月每週叁拾壹萬玖千玖百柒拾伍元捌角捌分，計增肆萬柒千貳百肆拾肆元貳角捌分，約合百分之壹拾肆又柒陸。較上月每週肆拾肆萬捌千貳百肆拾柒元壹角壹分，計減捌萬壹千零貳拾陸元玖角伍分，約合百分之壹拾捌強。茲將本月收入，分週列表如次：

第一星期	自六月十一日至六月十八日	參捌參·貳伍壹·壹伍
第二星期	自六月十八日至六月廿五日	參捌貳·捌伍柒·壹肆
第三星期	自六月廿五日至六月廿六日	參伍壹·伍肆玖·貳捌
第四星期	自六月廿六日至七月二日	參伍壹·貳貳參·零捌
共計		壹·肆陸捌·捌捌零·陸伍

(丙)工務事項：

一、改良石家莊站軌道及貨場：

石家莊站股道過少，調車不便。前准鐵道部業務司函囑設計改良，以利組配車輛，不至虛糜時間。經車工兩處會同研究，僉以將站南二股道及磅道，一律展長，并另添築三股道，庶可撓車敏捷，無遲緩之弊。至貨場一節，原設站西九股道外，臨時聯運站，同在站北，與正太聯運列車裝載極屬便利。惟正式聯運貨場，須於滄石路完成後，方能舉辦。一俟正太滄石平漢會商妥洽，再另案籌備。至展長及添築股道，從儉估計，約需洋五萬六千六百餘元，業經函復鐵道部業務司在案。一俟決定，再行籌備施工。

二、改建新易枝棧木橋及涵洞：

新易枝棧三六公里八二四公尺，三三公里五一九公尺處兩木橋腐朽不堪，異常危險，亟宜改修，以策安全。且一零公里一零七公尺，一零公里一四八公尺，一零公里九六公尺，一九公里七零零公尺處四涵洞，均宜添築，以資宣洩，而免發生意外。經飭段估計，約需工料費五千六百元，照章招標承辦。

三、修理鄭州站站台：

本路二十三年六月份工作報告

本路二十三年六月份工作報告

一二

該站站台，日久失修，一遇天雨，上漏下濕，旅客深感不便。於二十一年冬季曾經招標，因石價過昂，包工不願承辦，懇請取消。第二次招標石價，又昂貴一倍有餘，祇得改由總段自辦。終因石貴關係，致形停頓。現各方提議改良，乃從事籌節，另行估計約需工費二千餘元。籌備施工。

四、改裝六河溝車站五十立方尺水櫃；

該站原有水塔，容量太小，機車上水，動需一時有餘，虛糜車輛，殊不經濟。該站六河溝煤礦公司，亦因自置機車添水。顧水塔容量不大，時感困難，函請本路在該站東邊，另添較大之水塔，以利行車。經本路允許，飭段勘估，計需工料費約共三千八百元，除水櫃一具，本路尚有舊存，無須付現外，其工料用款，計一千四百四十元。工程雖由於該公司要求，而本路為互助起見，將工料用款，彼此各認一半，一俟籌備妥協，即行施工。

五、修復東寧店碼頭及蓋溝；

該處碼頭因建築時，正值土匪披猖，工料皆從簡率，土質堪梁，亦漸傾斜。迭據警署呈請修葺，經估計工料費一千七百七十餘元，除利用舊料外，實地用款僅六百五十餘元，俟雨季後，即便施工。

六、改建廣水站馬路北邊及分段材料庫各壁石圍牆；

該牆原係木質，歷年失修，墻脚腐朽，勢將坍塌，堆存材料，時虞偷竊。亟宜改建壁石圍牆，以資牢固，而便防範。經飭估工料費約需二千八百四十元，雨季後，即可施工。

七、各項工程進行狀況：

- (一) 修理玉帶門警所房屋工程，於六月一日開工。
- (二) 修復第三總段廿年水災沖壞工程，於六月十七日開工。
- (三) 修理保定站台工程，於六月二十日開工。

- (四) 修理黃河橋七十一號橋墩工程，於六月二十二日開工。
- (五) 修築三官廟三股道滑坡工程，於六月廿六日開工。
- (六) 修築李家寨警屋工程，於六月一日完工。
- (七) 建築鄭州甲式廁所工程於六月六日完工。
- (八) 增改八二公里及八三公里處橋孔工程，於六月七日完工。
- (九) 建築江岸軍用站台工程，於六月十日完工。
- (十) 展長廣水機車廠岔道工程，於六月十三日完工。
- (十一) 修築彰德營房岔道工程，於六月十七日完工。
- (十二) 移建信陽機廠內廁所工程，於六月廿一日完工。
- (十三) 修理許州站票房行李房開房工程，於六月七日完工。

(丁) 機務事項：

一、飭漢口機廠切實加緊工作，趕修機車：

查本路機車，日就損壞，而運輸需要，有加無已，自應由各機廠加緊趕修，始足以應目前之急。查漢口機廠去年修竣機車八輛，乃本年自一月至五月修竣機車，僅有 2511 號二輛，似此情形，修車成績，恐較去年為遜。經由機務處函飭該廠切實督率，加緊工作，以資挽救。在十月底以前，須將 2522 2523 2524 號機車四輛修竣，在十月底以前，應再行修竣機車二輛，以期與去年修竣輛數相符，據以考核，而資鼓勵。

二、規定試驗簧片結果登記辦法：

查機車車輛弓簧一項，關係行車安全，極為重要。機務各廠製造弓形彈簧，均經水壓試驗，但對於效用情形及經

本路二十三年六月份工作報告



本路二十三年六月份工作報告

一四

用時期，無從查考。茲為便於考核起見，特由機務處擬定試驗簧片結果登記辦法，凡製造弓簧經試驗後，須將試驗號數及試驗日期，在弓簧頭飯上戳記標誌，以資證明，并由工務員負責加蓋，而昭鄭重。所有弓簧試驗登記單，應保存一年，以便查考。業經製定登記表式，及弓簧標記圖樣，函飭各段廠遵照辦理。

三、編造本路機務綱要：

大部為謀運輸業務之發展，令發機務調查綱要，飭即逐條填報，以憑核辦。經飭機務處遵照發綱要，分別辦理，對於機廠車房之設備，修理機車車輛之統計，今昔職工之工資，存儲配件之價值，籌備材料之建議，各廠製造之物品，現存壞車之輛數，以及增加工作能力之計劃等，詳載無遺，并具各項圖表，以供參考。歷時三月，始克編成，現已呈 部鑒核。

四、飭各總段填造機車沿革詳表：

本路前為明瞭機車詳細狀況，歷年機車修理經過情形，及機車駛行能力之統計起見，經飭機務處將本路機車列具詳表。該處復擬定機車沿革詳表兩種，一為未流入外路機車之用，一為會流入外路機車之用，（返路後之公里數目，應重新起計），轉發各總段，根據「機車備忘錄」，逐項填報，以憑考核。

五、本月修車成績：

本月修車成績，分週列表如左：

機	車	通											
		日	期	星	第								
石	長	家	辛	店	廠	一	第	六	月	四	日	至	
						期	星	六	月	九	日		
石	長	家	辛	店	廠	二	第	六	月	十	一	日	至
						期	星	六	月	十	六	日	
石	長	家	辛	店	廠	三	第	六	月	十	八	日	至
						期	星	六	月	二十	三	日	
石	長	家	辛	店	廠	四	第	六	月	廿	五	日	至
						期	星	六	月	三十	日		
						總							
						計							

車		貨		客		車	
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
四六	七	二六	二		一九		635
七〇	八	四二	六		一九		119
四一	八	一七	一一		一四		607
四三	七	二二	三		一六		
			九〇				
三三六					七		

(戊)會計事項：

一、部飭核復路欠沙利洋行及麥加利銀行債款：

部令，以奉行政院特准比公使照會，沙利洋行於本路握有鉅額債權，并代擔保向麥加利銀行開立往來戶，提款甚鉅，請設法解決，等由，抄發原照會，飭查核議復，以憑核辦。遵查本路積欠沙利料價暨麥加利往來戶債款數目，核與比照會所載相符。惟路欠外商料價，不祇沙利一家，大都利率過大，又加複息，致利逾本額，均在二倍以上，自應由部通盤籌劃，商減利息，并就本路財力，厘定清理辦法，飭路遵行。至麥加利透支借款，迭准開單催償，均經聲明保留利息，如何辦理，亦應請部統籌。業經呈部核示。

二、部飭查核路欠慎昌及鮑爾溫兩家料價本息：

本路二十三年六月份工作報告

## 本路二十三年六月份工作報告

一六

部令轉發整理美商料價案內，慎昌及鮑爾溫兩家開送截至本年四月底止，本路結欠料價本息清單，飭查核發還，呈部轉發。遵查該兩商清單，除鮑爾溫新本及欠息數目，均屬相符外，慎昌多算本金，利息連帶錯誤。業經分別將清單發還及退還，并另列清單，呈部分別存轉，并轉知更正，另造息單送核。

## 三、部飭核復舊欠包工王治和等工款減抵償還辦法：

查本路舊欠包工王治和等工款，計洋參萬捌千壹百玖拾柒元玖角壹分，又押款洋壹千陸百元，兩共欠洋參萬玖千柒百玖拾柒元玖角壹分，迭據呈請發還，并奉部飭核議，均以洽商未妥。迄未解決。茲復奉部令，以該包工等呈請，願按七折發還，飭即核復憑奪。遵經轉飭會計處按照部示意旨，與該包工等代表面洽，迭經磋商，擬將工款押款分別辦理，工款以五折計算，押款以七折計算，統分十期攤付現金，不計利息，已得對方同意，擬自本年七月份起實行。查平級整理舊欠商款，凡按欠額作五折者，均一次付清，其分期攤還者，則并無折扣。本案解決辦法，似較平級為優，對於本路債整計劃，似無妨礙。業經呈復大部，應否准予如議辦理，請鑒核飭令進行。

## 四、催繳六河溝煤礦結欠運費：

查六河溝煤礦公司上年十一月份，結欠本路運費洋參萬陸千壹百壹拾壹元陸角伍分，本年一、二月份結欠運費洋肆萬陸千捌百壹拾壹元參角，三、四月份結欠運費洋肆萬貳千陸百貳拾捌元陸角。茲准該公司先後繳到一、二月份運費洋肆萬陸千陸百玖拾壹元參角，餘均未准撥付。經查一、二月份運費，當相差洋壹百貳拾元，除飭會計處先將已收各款收賬外，業經函催補繳。待請將上年十一月份及本年三、四月份欠款，一併如數撥付，以清帳項。

## 五、義興公司請還前繳押款：

義興公司函請發還前繳押款，并請援例核以押款撥抵運費。查本路各商押款原案，計有陸運集勝汝義康豐厚及

義興等五家。除汝襄陸運業已結束外，尚餘集勝等三家。未會清結。茲據義興來函催索，自應統籌辦理，以昭公允。除各該商押款屬於公債一項，應俟另案辦理外，其應還現款部份，經彙案擬具清算辦法三條，先與該礦商商洽，俟得同意，再行呈 部請示。

六、擬訂與正豐公司清理舊欠煤價與運費抵付辦法：

查本路與正豐煤礦公司歷年往來帳目糾紛，從未清結。前該公司委派代表來局，會商清理舊欠。及以後煤價與運費抵付辦法，訂定原則草案三項：(一)公司所計之煤價利息，及鐵路所計之運費利息，自十三年底以後，擬雙方免去。(二)公司應繳之站務費，擬全數免除，惟公司繳存路局之整理六厘公債捌千元，應不再要求發還。(三)以後公司應付運費，其長途者，(如石家莊至順德以南各站)應全數繳付現款。其短途者，(如石家莊北至北平，南至順德之類)按月結算，除抵本路每月用煤之煤價外，餘額應按比率——餘額之四分之一，如大於四千元，則照四分之二計算，如四分之二小於四千元，而二分之一，大於四千元，則照四千元計算。如二分之一仍小於四千元，則照二分之一計算。——分別扣抵舊欠各款。再有餘額，應掃數繳納現款。上項原則業經雙方同意。又查本路與正豐歷年帳目，經互相沖抵，并照上述原則免除各項，綜計結欠該公司帳款洋貳拾壹萬伍千貳百玖拾玖元零角壹分，經商後經函准該公司正式承認。現已呈 部核示。

七、清理十七年以前各商料價懸帳：

會計處清理舊帳，關於十七年以前各商料價，未經江岸材料廠銷帳者，為數尚多。此項料帳，亟待結束。經會計處飭課開列清單，函知總務處轉飭該廠速即照單核明，補具銷帳手續，俾便清理，而免久懸。

八、編送二十一年份會計統計年報：

查本路會計統計年報，歷經遵照 部頒格式，透送至二十二年份止，在案。惟前送二十一年份年報，係暫照 部定簡式編呈，未盡完備。茲經正式彙編竣事，呈 部彙核。

本路二十三年六月份工作報告

本路二十三年六月份工作報告

九、填寄國際鐵路協會統計表

前准駐歐代表王景春函寄國際協會索取鐵路統計格式。經飭會計處依照表式種類，分析統計事項填復。惟本路營業進款，現無附征稅收，對於表稅項各欄，無從填具，業於函中附帶聲明。

十、核議訂水陸負責貨物聯運合同商榷三點：

(一)此項貨票無起運站或口岸報告到達路局會計處或招商局會計科聯，在預付運輸固無問題。若係到付貨票，則到達路局或招商局，非俟收據及通知書兩聯繳回，即無從查考。核與現行負責聯運到付貨票缺點相同。應請聯運處查照本年四月十七日第三七三四號函所擬增加副張辦法，併案核復。(二)應請聯運處詳發水陸聯式二貨票英文項目，如貨商須知應用英文，亦請詳發以昭劃一，并請補頒水陸聯式三提貨單用法及印製說明。(三)單據名稱擬就，請商聯運處用水陸聯實式，其原定水陸聯式或留為將來實行貨主負責水陸聯運用。以上各點，業已函商聯運處，請予速復，籌備實行。

十一、整飭各處署解繳經收各款：

各處署所屬院廠段站隊所，經管扣薪截曠，以及變賣充公物品價款，或代收租金雜款罰款，暨其他公款等項，均應隨收隨解，毋得延壓。業經通令各處署轉飭遵照，限令到日將經收各款，掃數解繳會計處收賬。嗣後除有特別規定按期解繳者外，均應隨收隨解，以重公帑，而資整飭。

十二、擬具離差員工懸掛扣抵辦法：

查本路離差員工懸掛扣抵辦法，向無明文規定，有在欠薪內扣抵者，有在歷薪內扣抵者，處理未能一致，不特有失公允，抑且易滋糾紛。茲特明令規定，凡舊欠預支超過薪額能償之數，應先在歷薪內扣除。如有不足，再在欠薪內照扣，以均待遇，而重公帑。

# 大事記

## 本路二十三年七月份大事記

二日

電呈 大部呈報焦莊遂平間被鄉民挖斷之路堤七處業於東晨

七時修復通車

三日

一奉 部令麵粉壓機准予比照棉花壓機收費辦法優等列三等晉

通列四等

一四日

電呈 大部呈報本月三日鄆城西平間路堤又被鄉民挖斷不能

通車

令各處署會令發征集二十三年第一期(上半年)工作總報告材

大事記

料原則仰即迅速編送

呈 部呈復奉令飭將本路歷年各月份積壓薪餉劃入欠薪彙總

清理業經遵照辦理

五日

一奉 部令修正本路員工差費章程准予備案

奉 部令美國烟公司古印牌捲菸應准繳納二等運費

呈 部請將湘米大麥玉米高粱小米黍蕎麥小麥等各項減輕運

價辦法再予展期六個月

修正車務處各課分股辦事細則第十九至第二十四條條文

六日

大事記

奉 部令華成烟公司三鮮牌捲菸准繳納二等運費

令發各處署會本年暑葯

電呈 大部郵城至西平間被鄉民挖斷路堤於本日十二時修復

通車

本路新運促進會於本日舉行全路員工上下班時間總檢查

七日

呈 部請將青豆按照黃豆一律減價起運祈 鑒核備案

呈 部破氈按五等收費本路定自七月十一日起實行

十日

奉 部令頒發鐵路警務人員資歷證明書式樣

通令各處署會飭知差費章程第六條甲項出差時間准予接續計

算

十一日

奉 部令手織冷布應比照手織土布按五等收費

十二日

電呈 大部呈報遵令驗收大昌公司各種汽壓表共一百五十四

具

奉 部電飭令派員會同當地行政機關商定防水治水治標辦法

十三日

函北寧路請代修潑來里式機車二輛及鍋爐二具

十四日

奉 部令客運通則第一〇七條丁款改為每金壹兩作銀元壹百

元計算

令各處室會令發改良文書辦法二十九條定自七月二十一日起

先行試辦三個月

呈 部請將蛋品減等延長期限展至本年底為止

十六日

奉 部令煤油渣按三等核收運費

奉 部令零担大米運價准按照整車大米運價核收

修正本路發行員工乘車證暫行規則第三條條文

十七日

奉 部令修正鐵路代收貨價票責式號數

十八日

奉 部令永利製鹼公司出品原料六種准按分等表減一等收費

呈 部呈請派員監視焚燬會計處印廢客票

十九日

奉 部電聯運湘粵至平特價貨物暨麥米特價准各予展長六個

月

函復長蘆鹽運使公署運往遂平確山兩站蘆鹽准按第五十二款

大 事 記

特價核收運費

二十日

令各處署嗣後員司請領家屬或僕人免費車證未奉 部頒通則

以前仍遵 部令第2298號指令辦理

二十一日

奉 部令茲發材料名稱表一份仰就二十三年度內所需日常修

養材料按照附表所列分別填呈准購料單呈候核辦

二十三日

電 大部購委會請催大陸公司將訂購之枕木十二萬五千根迅

速運漢

二十四日

奉 部令綿羊皮准按三等收費作本路特價

二十五日



大 事 記

公佈本路購辦材料暫行簡章

核定鄭州辦事處各課分股辦事細則

二十六日

令各處署會室令知公文分界大綱

二十七日

電 部請購發電機五套

令車務處督察署嚴厲取締散兵游勇無票乘車

二十八日

准 大部購委會函美國發生罷工風潮各路訂購枕木俱不能如

期起運

三十日

奉 部令黃豆青豆准照同等貨物同一運價辦理

修正員工差費暫行章程第七條庚項條文

三十一日

電道清路局請撥借枕木五千根

電 部請購製員工制服皮大藍雨衣

# 紀 錄

## 平漢鐵路管理局第十六次局務會議

### 紀 錄

時 間 二十三年六月三十日上午十時

地 點 本局四樓會議室

出席人 陳延炯 鄒安泰 李嘉善 楊 格 陳 瑄 吳國

良 陳 巳 鄒恩元 陳永清

列席人 丁振亨 沈之準 莊恩圻 任孫恪

主 席 陳延炯

紀 錄 王龍飛

開會如儀

局務會議紀錄

### 討 論 事 項

(一) 據教育委員會呈，以郟城等員工子弟學校呈請添設班次，建築校舍，購置用具，彙列簡表到局，應否照辦，公決案。

### 局 長 交 議

議決：由總會車機各處派員會同職工教育委員會暨教育委員會下會兩委員研究本路教育整個改善辦法，由總務處召集（總務處辦）

(二) 據工務處呈請對於修正差費章程第六條甲項計算時間方法，予以解釋一案，經批據總務處致編兩課簽具意見前

局務會議紀錄

來：應如何解釋，請公決案。

局長交議

議決：繼續計算（總務處辦）

平漢鐵路管理局第十七次局務會議

紀錄

時間 二十三年七月十四日上午十時

地點 本局四樓會議室

出席人 陳延炯 鄭道實 李嘉善 楊格 吳國良 鄒恩

元 陳瑛 薛鍊（假）

列席人 沈之準 楊恒 李維國

主席 陳延炯

紀錄 王龍飛

開會如儀

二

甲 討論事項

一。據總務處材料課擬訂購辦材料暫行簡章，經飭議購委會及車工機各處呈復前來，應如何修正公佈施行，請公決案。

局長交議

議決：修正通過（總務處辦）

乙 臨時提議

本局材料庶務兩課購辦材料及庶務用品，再應劃清界限，以專責成案。

議決：由總務處轉飭材料庶兩課會商擬定呈核（總務處辦）

平漢鐵路管理局第十八次局務會議

紀錄

時間 二十三年七月二十一日上午十時

地點 本局四樓會議室

出席人 鄭道實 楊 格 吳國良 陳 瑄 薛 鍊 李嘉

善 鄒恩元(假)

列席人 沈之準 傅元善 黃尊生 莊恩圻 汪振鐸

主席 鄭道實

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)本局工務處函請總務處解釋員工差費章程第七條庚項意

義一案。經總務處編譯課簽註意見，應如何修正，請公

決案。

局長交職

議決：員工差費章程第七條庚項應改為「凡支月給差費

局務會議紀錄

各員，在請假期間，其差費應停止支給。(總務處辦)

### 本局購料審查委員會第十四次常會

紀錄

時間 二十二年七月四日(星期三)上午八時

地點 本局四樓會議室

出席人 李維國 余興忠 盧裕林 王汝璠 梁南山 葉梯

雲 蕭 瑾 章 雲

主席 李維國

紀錄 蕭一衡

開會如儀

報告事項

一、常務委員報告庶務課擬在二十元內自購物品一案，業經

本局購料審查委員會會議紀錄

呈准照辦但規定每月自購之數，不得超過二百元，並仍應將購物單送交本會登記。本會預備將該項自購物品之單價，另行登記，不與標購詢購單價並列，以資分別。

審核事項

一、機務處D字第634 637 638 640 641 642 643 644等號訂購單共計八件，請審查案。

議決：蓋章呈局。

二、機務處D字第609 632 605 606 621 613 615 617 618 619 620 622 610等號訂購單共十三件，車務處D字第624 633 514等號訂購單共三件，總務處D字第625 626 627 628 629 630 631等號訂購單共七件，均經本會審核蓋章呈局，請追認案。

議決：追認。

三、庶務課第766 778 765 764 761 772 768 784 782 781 746 785 745 747 749 767 763 769 752 751

681 683 673 670 671 792 788 787 786 790 793 685 760 759 770 757 758 756 774 775 753 754 776 778 755 771 750 777 779 795 696 794 789 791 802 800 801 797 796 807 806 709 748等號呈請購物單共計六十四件，業經審核蓋章呈局請追認案。

議決：追認。

四、庶務課第818號呈請購物單，係購辦六號鐵螺絲，單價每盒二角四分，經加審核，材料課前在北平訂購此項螺絲，其單價僅二角五分六厘，兩相比較，實高八分四厘，惟查該課所購數量較少，且係在漢市詢購，自難與材料課購價一致，故已將該單蓋章呈局，請追認案。

議決：追認。但嗣後材料庶務課採購同樣物品，如非有特殊情形，仍應求其單價相近，以免參差，而便登記。

五、庶務課第188號呈請購物單，所列八厘方格紙及八厘橫

格紙兩種，品質大小均同，僅印工稍異，而單價相差甚鉅，曾經詢據該課復稱，此項物品價格，含有將高補低之意等語。業經從權蓋章呈局，請追認案。

議決：追認。嗣後遇有該項情事，仍應由常務委員退還庶務課更正，以求單價之正確，而免登記之混亂。

討論事項

庶務課之標價比較表，要求本會會同蓋章，可否之處，請公決案。

議決：該項標價比較表，可由本會暨標價委員蓋章，如係根據已經送交本會審核之購料單彙造，儘可會同蓋章。其中如有尚未經過本會審核之件，須俟該課送經審核後，再行會章，此項會章之比較本會

本局購料審查委員會會議紀錄

並應留一份備查。

本局購料審查委員會第十五次常會

紀錄

時間 二十三年七月十四日(星期六)上午八時

地點 本會辦公室

出席人 李維國 余興忠 章雲 盧榕林 楚湘匯 朱紹

標 梁南山

主席 李維國

紀錄 蕭衡

開會如儀

報告事項：

(一)常務委員報告本月七日會議，因無議決案，應改作談話會，是日追認庶務課呈請購物單四件。已併入本次常會

清理欠薪委員會會議紀錄

追認案內。

審查事項：

(一)庶務課第 805 798 672 808 819 817 816 815 813 812 811 810 824 833 835 829 828 831 827 832

825 802 等號呈請購物單共計二十二件。業經審核蓋章呈局

，請追認案。

議決：追認。

(二)機務處 D 字第 644 643 642 641 640 638 637 634 636 654 653 651 650 649 648 647 645 646

652 607 等號訂購單共二十件，工務處 D 字第 554 558 等號訂購

單兩件，車務處 D 字第 533 號訂購單一件，均經審核蓋

章呈局，請追認案。

議決：追認。

(三)庶務課第 826 814 820 834 829 821 818 823 830 等號呈請購物單共計九件

，請審查案。

議決：蓋章呈局。

清理欠薪委員會第二十三次會議紀

錄

日 時 二十三年七月十六日上午十時

地 點 總局四樓會客廳

出席人 鄒恩元 李嘉善(王龍飛代) 王汝瑤 黃尊生(會

伯強代) 晏啓柱 陳永清 王德芳 莊恩圻 莊

伯煌 王文俊 楚湘瀟

列席人 朱紹標 盧知鏗

主 席 鄒恩元

紀 錄 華麟光

開會如儀

甲。討論事項

•現屆發放新券之期，似應分別「舊券」「欠薪」「歷薪」三種，分期發放以利工作，可否請公決。

議決：(一)七月十五日至八月五日止為舊券掉換新券及

收據時期。(二)八月六日至八月三十一日止為發

放欠薪時期。(三)九月一日至九月二十日止為發

放積歷薪餉時期。

二。一元券收據。已根據各處所送四聯單開列之數，分別填

齊，惟為慎重起見，擬請各處署旬日派員到會覆核，再

由主任委員加蓋官章，送交各處分發，可否請公決。

議決：通過。

乙。散會

## 七月二日 擴大紀念週紀錄

主席 特別黨部委員張平

總理紀念週紀錄

出席者 路局各處、特別黨部、工會、全體員司

開會如儀

主席報告

各位同仁，本路新生活運動中，規定第一期實行的清潔整齊，約有兩個意義：一，要使中華民族，都有高尚的精神，養成現代的國民的資格。二，要使個人體格堅強，都為國家服務，清潔就能康健身體，整齊即是高尚精神，為社會謀福利，為國家圖富強，必須要有堅強的體格，和高尚的精神，我們的事業，才有長足的進展。因此本路舉行清潔整齊總檢查。今天由漢口至北平沿綫的總檢查，感覺得此次事先皆予各方以相當的準備，印象當然是很好的，希望同仁以後永久保持這個習慣，常常注意這兩件事，切不可應為一時的檢查而清潔整齊！



總理紀念週紀錄

至於檢查漢口，係分區舉行，其組織辦法如下：

一、檢查人 第一組 鄒安樂 許士鈞 鄒恩元

第二組 鄭道實 周培卿 李嘉善

第三組 陳延炯 張平 張瑞賓

二、檢查區域 第一區 總局 教委會 公益課

車務處 同人公寓

第二區 黨部 工會 警察署

產業課 衛生課 編譯課

機務處 工務處 漢口醫院

第三區 大智門車站 循禮門車站

警務總分段 江岸各廠段

第一組許士鈞報告

本組組織及檢查區域，主席已經報告，茲將檢查成績與

工作情形報告如下

今天檢查各地方，結果都還好，惟是今天檢查的成績，因為事前有準備，自然優良，但是吾人此後的檢查，是亦不定期，不通告的，盼望以後常常如此，不要過此即行鬆懈，此為會則所定，如有不適宜地方，可以建議總局，當在可能範圍以內，盡量做去，中國的事，多是無恆心，不持久，吾人從今日起，做事應改良，要有恆心，要永久這樣做！

第二組周培卿報告

我們所檢查的地方，都還整齊，不過漢口醫院附近工廠太多，過於鬧雜，地方不大相宜，最好我們要設法擇遷僻靜之處，現在三等病房狹小一點，各處倒還清潔整齊，此外警察署工務處都很好，公益課產業課編譯課都很整潔，惟機務處同仁在四層樓上辦公，熱氣炎蒸，不免要受點委屈吧。

### 第三組張平報告

我們今天檢查的地方，我覺得警務本爲有紀律地方，車站可與辦公室不同，惟警務總段房屋地點不大好，左近即爲煤場，所以平時塵垢較多，但是尋常不能清潔，雖經一時努力尤屬掩飾不了，就中以員兵住屋最爲整潔，警務分段雖不如總段乾淨，却亦甚佳，惟江岸護廠警務辦公室，倒很優良，車站方面，大智門外表確實不惡，裏面則不敢領教，尤以售票室行李房最污穢，豬欄門裏面，爲洋灰地，故不易保持清潔，外面通告牌則太無秩序，亦頗欠整齊，江岸車站過兵時多，所以站台不如大智門乾淨，但是裏面則較好多矣，再查三廠，以工務修理廠較好，各總段則以工務總段最清潔，按第三組檢查，成績以警務方面爲最好，此次係公開檢查，將來擬不定時期，隨時舉行，也許一個月一次或兩次，希

總理紀念週紀錄

望不檢查，能使大家養成清潔整齊的精神，最後即請陳局長下一結論！

### 陳局長

剛才主席對於第三組檢查的情形已經報告得很詳細，最後兄弟還有幾句話要補充的：新生活本爲吾人最低限度的生活，爲各個人日常必要的生活。兄弟去檢查第三組時，看去大致還好，惟有幾點是值得注意的：第一，是日警察方面爲最整齊，本來警務總段房屋已極其破舊，所有窗門地板等都是破爛的，可是各種設備雖不好，但還弄得很清潔，由此可見得整齊清潔，不一定要物質充裕才能够辦到的。只要我們時時刻刻去注意，去實行，那就雖然設備簡陋，也可以整齊清潔。第二，警務總段的警察比職員整齊得多，這原因在什麼呢？這就是因爲警察過的是士兵生活，士兵對長官的命令

總理紀念週紀錄

是要絕對服從的，故此他們智識雖低，但很守紀律，就可以做到整齊清潔。職員因為過的是普通人的生活，平日對於紀律的觀念很薄弱，故此雖有智識，結果還比警察不如。可知守紀律是整齊的緊要條件了。第三，今天各處，從表面上看，都很整齊，但以兄弟所見，恐怕大部份都是臨時收拾打點的，我們須知整齊清潔是日常生活，時時刻刻都要如此，不是今天檢查，就弄好看一點，明天以後就隨隨便便過去了，希望大家以後，最低限度應保持今日那種樣子，養成一種習慣，自己檢查自己，還有一點要說的，就是員司本身方面，今日看到各處員司，衣服冠履都很整潔，但體質和精神都很差，多數都是身體瘦弱，精神萎靡的，故此我們以後應該注意這一點，須知有健全的體魄，才有健全的精神，身體健全才能夠做事，以後關於檢查辦法，不一定時期，也不預備，

或一個月檢查一次，或一個月檢查二次都不定。

還有，現在決定今年秋季，舉行全路員工體格總檢查，每個人從嚴的檢驗。本來鐵路這種身體檢驗，是應該舉行的。以前本路都沒有辦過，以後我們決定每年均舉行。完了。

七月十六日 總理紀念週紀錄

主席 陳局長

開會如儀

主席報告

各位同事，上週工作多為例行事務，並無特別事情報告。惟本路各站連日大雨，山洪暴發，有幾處路軌被沖，或因洩水挖拙路堤，交通並無阻礙，均經工務處即時修理，恢復通車矣。

關於本路公文之處理，手續繁複，進行遲緩，亟有徹底

改良之必要，本年二月間曾通飭各處組織改良文書委員會，負責辦理。迭經該會議決擬定改良文書手續敏捷辦法，先行試辦三個月，茲於上星期六通令遵照矣，其餘編檔調卷公文存檔等等辦法俟詳加研究，再行公布，此次改良之後，計可省去許多無謂周折，一以簡單敏捷為依歸，凡屬緊急公文規定當天辦畢，重要事件至遲次日辦竣，普通例行的文件，亦不得逾三天，這裏我有兩點意見：（一）凡是緊急用紅夾送的，須當天辦畢始能退值，惟這裏要注意，紅夾不可隨便亂用，非確屬急要公事，不宜用之，使得大家見了紅夾公事，都特別留意。（二）其餘重要與普通事件，至遲不得超越規定日數，在此試辦期間，務請各位注意切實依照辦理，不可因循泄沓，視為虛文，如有窒礙難行之處，可以隨時呈明，或附加意見，送總務處研究改善，並請總務處加以注意為要。

總理紀念週紀錄

餘無報告。

七月二十三日 總理紀念週紀錄

主席 陳局長

開會如儀

鄭副局長報告

各位同事，本路運輸狀況，半年以來賴車務處及各處同人的努力，成績殊為不惡，運輸比例，延順公里較去年計增加三分之一，收入比例則因貨物大宗折減運費，增進之數，故略有差異。然大致係增加，本週營業進款計為二十七萬七千餘元，記賬八萬一千餘元，共計三十五萬九千餘元，較之上年同期之三十三萬餘元增收二萬八千餘元之譜，惟近兩月雜糧市價低落不能運銷各地，本路收入因之稍受影響，本週收入雖不能達到我們原定預算進款之數，但現在小麥及各雜糧

總理紀念週記錄

運輸頗有轉機，當能逐漸增補收入。

再者改良文書辦法實行以後，凡各處課在其職責範圍內可以辦了之事儘可負責進行辦理，再不必轉到局裏來，應省的周折，儘量免除，希望以後，都本着分工合作的精神，負起責任去做，凡屬一件事當初創時不免要有許多困難，此次改良文書，好在先行試辦三個月，大家遇到困難地方，還可以隨時提出意見，設法改良，只須經過相當時間，定能臻於完善。

附帶報告：陳局長定於下月初間出巡沿綫，觀察路務，並指導車工機各廠段工作，於各大站下車稍作勾留，大約一月後始能返局。完

統

計

# 中 華 國 有 鐵 路

## CHINESE NATIONAL RAILWAYS

### 平 漢 綫

### PEIPING-HANKOW LINE.

營業進款概數旬報表自民國二十三年六月一日至六月十日止計通車路程 1321 公里  
*Approximate Return of Traffic for the period.....to.....19..... on.....Kilometres open*

類 別	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 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							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
本 年	<b>CURRENT YEAR</b>															
本旬共計	Total for decade	60,403	10,949	127,100	91,529	99,347	7,592	436,282	48,059	23,401	586,783	139,618	82,470	124,527	206,997	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	45.73	8.29	96.22	69.23	75.21	5.75	330.27	36.40	17.71	444.20	105.69	62.43	94.27	156.70	
至是日止總計	Total to date	1,321,640	273,097	2,733,114	1,638,767	1,859,673	93,964	7,608,087	694,217	246,832	10,538,033	2,332,934	1,174,413	2,039,441	3,213,854	
上 年	<b>PREVIOUS YEAR</b>															
本旬共計	Total for decade	58,977		156,861		93,401		500,377		12,554	669,792		49,824	108,240	158,064	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	44.54		118.48		70.54		377.93		9.48	505.89		37.63	81.75	119.33	
至是日止總計	Total to date	1,530,767		5,048,309		1,402,326		9,512,824		293,347	14,854,480		764,013	1,814,392	2,578,405	

會 計 處  
Audit and Accounts Department

天 雨 日 及 夜  
Rain on days and Nights

民 國 年 月 日 19

中 華 國 有 鐵 路  
CHINESE NATIONAL RAILWAYS  
平 漢 綫  
PEIPING-HANKOW LINE.

營業進款概數旬報表自民國二十三年六月十一日至六月二十日止計通車路程 1321 公里  
Approximate Return of Traffic for the period.....to.....19..... on.....Kilometres open

類 別	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	<b>CURRENT YEAR</b>															
本旬共計	Total for decade	59,333	7,693	121,561	32,586	114,193	7,421	482,399	62,530	21,788	625,948	85,116	75,000	128,892	203,592	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	44.93	5.83	92.02	24.67	86.44	5.62	365.33	33.76	16.49	473.84	64.43	56.73	97.34	154.12	
至是日止總計	Total to date	1,980,993	280,792	2,854,675	1,671,353	1,973,866	106,385	8,090,686	646,747	268,620	11,218,981	2,418,100	1,249,413	2,168,033	3,417,446	
上 年	<b>PREVIOUS YEAR</b>															
本旬共計	Total for decade	66,669		325,893		97,342		518,056		16,624	760,573		47,914	144,902	192,816	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	50.35		170.61		73.90		391.28		12.56	574.45		39.79	109.74	145.63	
至是日止總計	Total to date	1,647,439		5,274,302		1,500,168		10,030,880		309,971	15,615,053		811,927	1,959,297	2,771,224	

會 計 處  
Audit and Accounts Department

天 雨 日 及 夜  
Rain on days and Nights

民 國 年 一 月 日  
.....19



**中 華 國 有 鐵 路**  
**CHINESE NATIONAL RAILWAYS**  
 平 漢 綫  
**PEIPING-HANKOW LINE.**

營業進款概數旬報表自民國二十三年六月廿一日至六月三十日止計通車路程 1321 公里  
*Approximate Return of Traffic for the period.....to.....19.....on.....Kilometres open*

類 別	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							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
本 年	<b>CURRENT YEAR</b>															
本旬共計	Total for decade	73,415	4,573	179,076	32,833	110,222	6,088	420,814	74,217	23,337	623,277	107,050	76,113	120,801	196,914	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	55.58	3.46	135.56	24.86	83.44	4.61	318.56	56.18	17.70	471.82	81.04	57.62	91.45	149.07	
至是日止總計	Total to date	1,454,408	285,365	3,033,751	1,704,136	2,084,088	118,473	8,511,500	820,964	292,007	11,337,253	2,525,150	1,835,528	2,238,834	3,074,362	
上 年	<b>PREVIOUS YEAR</b>															
本旬共計	Total for decade	70,657		216,348		88,375		511,445		11,220	739,013		56,339	140,111	196,450	
每通車公里均計	Average per Kilometre open	53.38		163.40		66.75		386.29		8.47	558.16		42.55	105.83	148.38	
至是日止總計	Total to date	1,718,093		5,490,550		1,588,543		10,542,325		321,191	16,354,036		868,368	2,099,411	2,967,779	

會 計 處  
Audt and Accounts Department

天 雨 日 及 夜  
Rain on days and Nights

民 國 年 月 日 19

# 平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表

六月份

二十三年七月三十日填報

站名	本月初運主要鑛產名稱及噸數					由本站起運鑛產 之主要鑛廠名稱	本月本站 通貨 運日數
	煤	焦炭	烟煤	硬煤	石		
	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數		
坨里	29700T					坨清 濟偉 清和	二十六日
周口店	4818				1389	興寶 鴻豐 成興順	十八日
石家莊		1990	92087	14461		井陘 正豐 保晉	三十日
光祿鎮	13900	20				中 和	二十五日
馬頭鎮		380	19770			怡 立	三十日
六河溝	35785	2330				六河溝公司	三十日
豐樂鎮							
新鄉縣							
許州							

本路本月障礙事故1事由坨里車皮在平未回  
周口店鐵路不佳 2日數四日

平漢鐵路管理局總務處材料廠收發材料分類統計月報

第 36

民國二十三年五月份

編類	材 料 種 類	江岸材料廠		鄭州材料廠		長辛店材料廠		總 計		備 註
		收入價值	發出價值	收入價值	發出價值	收入價值	發出價值	收入價值	發出價值	
1	消 耗 品	63,195.11	44,337.33	10,493.33	23,014.09	16,672.30	27,290.52	90,360.74	99,641.94	
2	五 金 類	16,865.19	25,079.66	11,067.95	20,874.01	24,490.41	31,483.30	53,423.55	77,441.97	
3	傢俱及臥車用品	5,750.00	85.80		3.30	117.25	1,723.41	5,921.25	1,817.51	
4	工 具	638.08	1,135.43	114.00	1,211.79	720.33	920.25	1,522.46	3,267.47	
5	各種起重機及磅秤	105.00	187.32			64.00	339.00	169.00	576.32	
6	水管及鍋爐配件	1,178.76	1,728.59	438.38	703.07	3,204.29	2,112.50	4,819.43	4,549.16	
7	發光及電信用料	11,079.67	5,405.82		484.68	237.12	1,787.29	11,366.79	7,677.59	
8	路軌號誌橋工等配件	94,873.16	93,722.46	561.36	575.98	2,418.70	2,393.15	97,853.22	96,690.97	
9	雜 項 配 件		105.50	940.98	987.38	110.18	110.18	1,051.16	1,203.36	
10	康 邦 機 車 配 件			612.30	679.16	4,313.55	2,358.04	4,930.85	3,037.20	
11	合股公司機車配件	444.24	444.24	708.07	811.38			1,152.31	1,255.62	
12	康邦及合股公司機車炭水櫃配件			91.50	134.90	43.92	283.69	135.42	418.79	
13	比國國家機車配件	113.12	113.12			197.55	79.11	310.67	192.23	
14	高各利機車配件			115.44	63.80	219.33	270.73	334.77	339.53	
15	霍協新機車配件		154.20			0.50	0.50	0.50	154.70	
16	巴都伊機車配件									
17	浪柏式機車配件	282.33	558.89					282.33	558.89	
18	客 車 配 件	45.88	221.67		48.01	3.53	70.94	49.41	340.62	
19	貨 車 配 件	1,911.13	1,887.16	655.21	601.02	1,938.45	2,800.43	4,504.79	5,238.60	
20	各 種 車 鈎			152.12	28.13		23.45	152.12	49.58	
21	各種停輪開配件	17.00	36.00	217.50	195.83		215.30	234.50	447.18	
22	各種暖氣管配件	67.80	76.80	122.04	122.04	1,102.02	1,020.66	1,291.86	1,210.50	
23	各種快慢表配件		58.50		103.81		195.00		357.31	
24	滾來里利馬機車配件			44.58	66.34	283.33	385.23	328.41	471.57	
25	滾來里巴都伊機車配件	42.36	42.36	590.98	854.78	317.5	1,522.71	665.09	2,419.85	
26	滾來里比利時機車配件	298.29	554.77	444.21	1,036.23	220.91	1,234.44	963.41	2,825.44	
27	鞏固式四百號機車配件						252.50		252.50	
28	印 刷 品			8.80	8.80		43.37	8.80	52.17	
29	文 具 類						50.47		50.47	
		196,957.12	175,926.42	27,376.75	57,635.96	56,486.97	79,056.16	280,832.84	313,618.54	

二十三年七月二十日造

# 中 華 國 有 鐵 路

## 平 漢 綫

民國二十三年七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 收			1,126,441	23
本旬現金收入	a	179,079	54	501,340	59
客運	b	231,647	24		
貨運	c	21,226	36		
附捐	d	20,738	38		
雜項	e	48,649	07		
借入	f				
其他	g			625,100	64
合計	h			241,747	46
減去本旬支出	i	145,517	56		
營業支出	j				
資產支出	k				
歲計支出	l	454	69		
其他支出	m	95,775	21		
貨運加價 9,397.22 課撥款 45,306.64 聯運費 10,502.08 償還比商地價 30,569.27					
本旬現金結餘	餘 行			866,848	10
各銀行存款	透			901,792	22
漢口鹽業銀行		445,791	58		
漢口農工銀行		4,409	03		
漢口金城銀行		43,192	60		
漢口中興銀行		4,440	50		
漢口中南銀行		3,428	99		
上海金城銀行		24,106	62		
北平金城銀行		285,028	82		
北平中南銀行		33,229	54		
北平保商銀行		58,164	61		
各銀行透支				1,777,013	38
漢口金城銀行		73,545	47		
漢口鹽業銀行		204,572	80		
漢口農工銀行		209,761	86		
漢口交通銀行		117,315	38		
漢口四省農民銀行		211,547	44		
漢口上海銀行		24,179	46		
北平金城銀行		277,536	23		
北平鹽業銀行		194,666	68		
北平中南銀行		318,188	06		
北平交通銀行		39,000	00		
北平保商銀行		48,200	00		
北平農工銀行		28,000	00		
北平中國實業銀行		6,500	00		
北平大陸銀行		24,000	00		
北平出納課存款	課	7,595	12		
漢口出納課存款	課	777	94	8,373	06
合計				866,848	10
不能作為現金提用各款					
懸掛帳		6,281	70		
合計	懸			6,281	70

中華民國二十三年七月十八日

# 中 華 國 有 鐵 路

## 平 漢 綫

民國二十三年七月中旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數		共 計	
		小 數			
上旬現金結餘	存			866,848	10
本旬收入	收			647,902	76
客運	a	145,784	73		
貨運	b	396,083	64		
附捐	c	30,922	82		
雜項	d	56,254	94		
借入	e	18,856	63		
其他	f				
合計				218,945	34
減去本旬支出	付			204,539	08
營業支出	g	63,875	57		
資產支出	h				
歲計支出	i	739	19		
其他支出	j	139,924	32		
貨運加價 11,391.85					
課撥款 28,522.29					
償還借款 99,999.98					
發還押款 0.20					
本旬現金結餘	餘			423,484	42
現金結餘類別	行			886,055	15
漢口鹽業銀行		458,098	58		
漢口農工銀行		7,709	03		
漢口中央銀行		5,628	57		
漢口金城銀行		13,611	60		
漢口中南銀行		3,428	99		
上海金城銀行		24,106	62		
北平金城銀行		293,580	83		
北平中南銀行		26,486	18		
北平保商銀行		53,404	82		
各銀行透支	透			1,312,222	60
漢口金城銀行		9,159	83		
漢口鹽業銀行		114,181	66		
漢口農工銀行		121,837	66		
漢口交通銀行		35,348	37		
漢口四省農民銀行		196,547	44		
漢口上海銀行		19,898	59		
北平金城銀行		242,000	00		
北平鹽業銀行		209,100	00		
北平中南銀行		300,049	05		
北平交通銀行		21,000	00		
北平保商銀行		17,100	00		
北平農工銀行		15,000	00		
北平大陸銀行		11,000	00		
北平出納課存款現不能提用款	課	1,426.63			
		430.80			
漢口出納課存款現不能提用款	課	725.60			
		100.00			
合計				423,484	42
不能作為現金提用各款					
懸掛帳		530	80		
合計				530	80

中華民國二十三年七月二十八日

# 中 華 國 有 鐵 路

## 平 漢 綫

民國二十三年七月下旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數		共 計	
		小 數			
上旬現金結餘	存			423,484	42
本旬收入	收			922,393	35
客運	a	143,212	23		
貨運	b	435,886	76		
附捐	c	40,052	86		
雜項	d	42,436	09		
借入	e	260,805	41		
其他	f				
合計				498,908	93
減去本旬支出	付			1,655,837	81
營業支出	g	1,325,512	00		
資產支出	h				
歲計支出	i	1,034	57		
其他支出	j	329,290	84		
貨運加價 61,436.17 課撥款 261,964.46 發還押款 1,450.00 所得捐 4,440.21					
本旬現金結餘	餘			1,156,928	88
現金結餘	行			914,243	00
各銀行存款					
漢口鹽業銀行		466,284	58		
漢口農工銀行		1,509	03		
漢口中興銀行		5,633	88		
漢口金城銀行		28,468	50		
上海金城銀行		3,713	34		
北平金城銀行		310,731	48		
北平中南銀行		30,195	94		
北平保商銀行		67,706	25		
各銀行透支	透			2,076,667	55
漢口金城銀行		81,596	43		
漢口鹽業銀行		273,132	84		
漢口農工銀行		136,892	40		
漢口中南銀行		19,614	41		
漢口交通銀行		90,674	59		
漢口四省農民銀行		263,547	44		
漢口上海銀行		17,160	39		
北平金城銀行		414,800	00		
北平鹽業銀行		236,100	00		
北平中南銀行		322,049	05		
北平交通銀行		44,500	00		
北平保商銀行		115,600	00		
北平農工銀行		32,500	00		
北平中國實業銀行		7,000	00		
北平大陸銀行		21,500	00		
北平出納課存款	課	4,749	63		
漢口出納課存款	課	726	04	5,495	67
合計				1,156,928	88
不能作為現金提用各款					
懸掛帳		3,367	20		
合計	懸			3,367	20

中華民國二十三年八月八日

# 平 漢 鐵 路

## 機 車 車 輛 狀 况 月 報

中 華 民 國 二 十 三 年 六 月 份

旬 別	車 別	機 車									客 車									貨 車								
		現 有 輛 數	運 用 狀 况							輛 數 百 分 數 佔 現 有	現 有 輛 數	運 用 狀 况					輛 數 百 分 數 佔 現 有	現 有 車 輛	運 用 狀 况					輛 數 百 分 數 佔 現 有				
			營 業 用 調 車	營 業 用 客 運	營 業 用 貨 運	軍 用	路 用	修 理	其 他			共 計	營 業 用	軍 用	路 用	修 理			其 他	共 計	營 業 用	軍 用	路 用		修 理	其 他	共 計	
上 旬		205	24	46	41	9	7	78		205	54	302	157	3	43	99		302	51	2713	1313	248	272	880		2713	48	
中 旬		205	24	47	44	6	5	79		205	56	302	164	7	38	93		302	54	2713	1311	258	254	890		2713	48	
下 旬		205	23	46	45	6	5	80		205	55	302	164	5	39	94		302	54	2713	1325	219	294	875		2713	48	
共 計		615	71	139	130	21	17	237		615	165	906	485	15	120	286		906	159	8139	3949	725	820	2645		8139	144	
平 均		205	24	46	43	7	6	79		205	55	302	162	5	40	95		302	53	2713	1316	242	273	882		2713	48	
上 年 同 月																												
增 或 減																												
百 分 數																												
附 記																												

車 務 處 長

中 華 民 國 二 十 三 年 七 月 十 日

# 平 漢 鐵 路

## 民國二十三年上半期全路各機車廠煤助機油收入及消耗統計表

各機車廠名稱	煤				夏季軸油				冬季軸油				普通汽缸油				高熱汽缸油				機器油			
	舊管	收入	消耗	結存	舊管	收入	消耗	結存	舊管	收入	消耗	結存	舊管	收入	消耗	結存	舊管	收入	消耗	結存	舊管	收入	消耗	結存
北平機車廠	T	T	T	T	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K				
長辛店機車廠	T	T	T	T		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K				
琉璃河機車廠	T	T	T	T	K		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K				
高碑店機車廠	T	T	T	T		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K				
保定機車廠	T	T	T	T	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K				
石家莊機車廠	T	T	T	T		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K				
高邑機車廠	T	T	T	T	K		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K				
順德機車廠	T	T	T	T		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K				
彰德機車廠	T	T	T	T		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K		K	K	K
新鄉機車廠	T	T	T	T	K	K	K	K					K	K	K	K	K	K	K	K				
鄭州機車廠	T	T	T	T		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K		K	K	K
許州機車廠	T	T	T	T	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K				
鄆城機車廠	T	T	T	T	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K		K	K	K
駐馬店機車廠	T	T	T	T		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K		K	K	K
信陽州機車廠	T	T	T	T		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K		K	K	K
李家寨機車廠		T	T	T		K	K	K						K	K	K		K	K	K				
廣水機車廠	T	T	T	T	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K				
漢口機車廠	T	T	T	T		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K		K	K	K
共 計	T	T	T	T	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K



# 平 漢 鐵 路

## 會 計 處

民國二十三年上半年期點查全路各機車廠存煤報告表

點查日期	機車廠名稱	礦 別	實存之數	帳存之數	溢 出 或 短 少	備 考
			T	T	T	
六月二十八日	前門機車廠	井陘原煤	178,500	192,000	13,500	黑字表示 溢出 紅字表示 短少
二十九日	長辛店	井 陘	1756,740	1754,750	1,990	
二十七日	琉璃河	井 陘	324,244	302,000	22,244	
二十六日	高碑店	井 陘	240,424	245,320	4,896	
二十三日	保定	井 陘	858,362	856,787	1,575	
二十二日	石家莊	井 陘	505,694	516,210	10,516	
二十一日	高 邑	井 陘	148,142	134,950	13,192	
二十日	順 德	怡 立	859,529	840,000	19,529	
七月 六日	彰 德	豐樂鎮	459,700	457,820	1,880	
“ “	“ “	井 陘	504,510	411,719	92,791	
“ 五日	新 鄉	井 陘	399,091	284,171	114,920	
“ “	“ “	六河溝	272,721	313,904	41,183	
“ “	“ “	怡 立	420,992	447,500	26,508	
“ 十六日	鄭 州	井 陘	1698,154	1730,639	32,485	
“ 十日	許 州	六河溝	1456,781	1471,316	14,535	
“ “	鄆 城	井 陘	2382,048	2272,000	110,048	
“ “	“ “	怡 立	349,299	370,000	20,701	
“ “	“ “	井 陘	264,026	300,000	35,974	
“ 八日	駐馬店	井 陘	2361,899	2358,470	3,429	
“ “	“ “	怡 立	1812,456	1817,120	4,664	
“ “	“ “	六河溝	2500,969	2471,440	29,529	
“ 六日	信陽州	井 陘	1394,268	1295,800	98,468	
“ “	“ “	井 陘	58,486	45,580	12,906	
“ “	李家寨	六河溝	31,648	34,750	3,102	
“ 五日	廣 水	井 陘	606,651	559,001	27,650	
“ 二日	漢 口	井 陘	1570,936	1472,899	98,037	
“ 二日	“ “	怡 立	357,309	449,130	84,821	
共	計		23263,572	23508,276	244,704	

平漢鐵路管理局總務處材料課訂購材料分類統計月報

民國二十三年五月份

(本表按照購辦材料月報編製)

材料類別	本月訂購價額	本期訂購價額	預計用途	百分比
消耗品	1657 88	23225 28	0.6-1	2.45%
木料	7216 00	68413 65	" 8	2.40%
油漆顏色	37201 87	133157 04	" 10-2	0.28%
玻璃	59 02	3209 75	" 11-2	0.35%
銅鐵小件	1005 00	14087 95	" 11-5	0.28%
呢絨小布疋	32 91	182 87	" 15-3	3.72%
各式鋼條	...	17155 48	E 1-4-3	0.04%
各式鐵條	2023 83	30172 46	" 1-11-3	8.95%
銅錫合金片	1342 01	3937 60	" 2-4-1	7.83%
銅鐵板	3304 37	12070 87	" 2-4-2	0.38%
銅絲鐵絲鉛絲	2981 80	4819 72	" 2-5	1.43%
殘舊五金	...	...	" 3-1-2-4	0.24%
傢具及膳車用品	5759 60	18848 48	" 3-1-3	1.16%
各種工具	1064 08	12835 84	" 3-1-4	9.54%
起重及權度器械	64 00	344 00	" 3-1-5	2.25%
水鶴唧筒及鍋爐管接	835 42	9983 80	" 3-2-2	4.26%
石油發光	...	5447 90	" 3-2-3	0.05%
電力發光	3838 03	35273 36	" 3-4-2	4.25%
車輛蓋電	...	...	" 3-4-3	0.08%
電信電話	...	16746 93	" 4-1-3	0.09%
發動電機	...	865 60	" 4-2-1-2	8.69%
軌道配件	1540 00	7680 00	" 4-3-1-2	1.93%
號誌器	...	114 00	" 4-4-1-2	8.90%
搖車用件	...	59 20	" 4-6	1.01%
機配	...	...	" 4-7-1-2	0.33%
服裝	...	41461 88	" 4-8-1	0.24%
雜件	247 80	3215 69	" 4-8-2	1.90%
共計	70173 69	463330 28		100%

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表  
民國二十三年六月份

項 處 別	增 加 人 數			減 少 人 數					增 減 比 較		上月人數	本月人數	
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因公傷亡	共 減	增	減			
總務處	3 人		3 人	7 人	5 人	2 人		14 人		11 人	981 人	970 人	
車務處	1		1		3	3	1	7		6	4,202	4,196	
工務處	15		15		3	2		5	10		4,600	4,610	
機務處	4		4	6	5	5		16		12	5,442	5,430	
會計處		1	1						1		104	105	
駐平 辦事處					1			1		-1	110	109	
鄭州 辦事處											15	15	
共 計	23 人	1 人	24 人	13 人	17 人	12 人	1 人	43 人	11 人	30 人	15,454 人	15,435 人	
										增減相抵共減19人			

總務處公益課製

# 平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十三年六月份

項 處 別	增 加 辛 額				減 少 辛 額						增 減 比 較		上月辛額 元	本月辛額 元		
	添 僱	調 補	積 資	升 職	共 增	他 調	降 級	辭 革	死 亡	共 減	增	減				
總務處	3600		3570		7170	16300		8540	3840	28680		21510	19,452.80	19,237.70		
車務處	1200		14430		15630			6420	9650	16070		440	95,429.20	95,421.50		
工務處	11400		44770		56170		1335	5970	4440	11745	44425		102,205.50	102,619.75		
機務處	7050		97310	540	1,04900	12780		8490	17130	38400	66500		149,836.60	150,501.50		
會計處		2200	450		2650						2650		1,870.00	1,896.00		
駐平 辦事處								1350		1350		1350	2,182.20	2,168.70		
鄭州 辦事處													178.00	178.00		
共 計	23250	2200	1,60530	540	1,86580	29080	1335	30770	35060	96245	1,135元75	233元00	371,154.30	372,037.05		
											增減相抵共增		902.75			

總務處公益課製

# 平漢鐵路工匠夫役每月獎懲撫卹概況表

民國二十三年六月份

項 處 別	獎		賞		懲		罰		撫		卹	
	人 數	賞 金 元	人 數	記 功 次	人 數	罰 辛 元	人 數	記 過 次	人 數	卹 金 元	人 數	喪 費 元
總務處									2	182.10		
車務處					1	3.00			2	813.90	1	50.00
工務處	1	100			9	105.00			1	42.81		
機務處									5	1,744.79		
會計處												
駐平 辦事處												
鄭州 辦事處												
共 計	1	100	1	1	10	135.00			10	2,783.60	1	50.00

總務處公益課製

專載

平漢鐵路民國二十三年七月份購料單價表

類別	訂單號數	材	料	名	稱	單位	本月購價	備	考
書	D638	50X12	公厘扁軟鋼條			公斤	〇·一一八		
	D638	50X16	公厘扁軟鋼條			公斤	〇·一一八		
	D638	65X15	公厘扁軟鋼條			公斤	〇·一一八		
	D638	50X13	公厘扁軟鋼條			公斤	〇·一一八		
	D638	75X12	公厘扁軟鋼條			公斤	〇·一一八		
	D638	100X10	公厘扁軟鋼條			公斤	〇·一一八		
	D643	50X20	公厘扁軟鋼條			公斤	〇·一一七		
	D643	65X20	公厘扁軟鋼條			公斤	〇·一一七		
	D638	50	公厘圓軟鋼條			公斤	〇·一一七		

平漢鐵路民國二十三年七月份購料單價表

平漢鐵路民國二十三年七月份購料單價表

品名		單位	單價
D638	80公厘圓軟鋼條	公斤	〇·一一四
D640	40×40×4公厘工式軟鋼條	公斤	〇·一四四
D641	30×30×3公厘工式軟鋼條	公斤	〇·一二四
D641	25×25×3公厘工式軟鋼條	公斤	〇·一二六
D642	60×60×8公厘工式軟鋼條	公斤	〇·一二一
D644	2400×1200×1公厘黃銅皮	公斤	〇·七八
D644	2400×1300×4公厘黃銅板	公斤	〇·七八
D610	22×150公厘泡釘	公斤	〇·一七八
D634	22公厘十二號圓頭鑽木鐵螺釘	包	〇·七三
D636	22公厘十四號圓頭鑽木鐵螺釘	包	一·〇八
D637	15×4公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·一九五
D656	2公厘紅橡皮片	公斤	〇·九八
D655	3公厘紅橡皮片	公斤	〇·九四八
D655	4公厘紅橡皮片	公斤	〇·九四八
D655	14公厘紅橡皮片	公斤	〇·九四八

物

D655	13公厘紅橡皮片	公斤	0.948
D658	14公厘帶鉛粉石棉繩	公斤	0.663
D658	15公厘帶鉛粉石棉繩	公斤	0.663
D658	10公厘帶鉛粉石棉繩	公斤	1.12
D659	2公厘紅石棉片	公斤	鐘牌 0.59
D659	3公厘紅石棉片	公斤	鐘牌 0.59
D668	16公厘中國純蘇麻繩	公斤	0.157
D668	10公厘中國純蘇麻繩	公斤	0.278
D661	6000立升麥氣	筒	9.00
D666	白牛油	公斤	0.33
D608	2405×1200×16公厘紅銅板	公斤	1.18
D669	28公厘圓軟鋼條	公斤	0.217
D648	2×10公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	0.095
D648	2×15公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	0.13
D650	4×50公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	0.39

平漢鐵路民國二十三年七月份材料單價表



平漢鐵路民國二十三年七月份材料單價表

D649	5×20公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·二三八
D645	5×25公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·二五
D646	5×35公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·五六
D646	5×70公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·七三
D652	6×30公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·三六
D653	6×40公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·三八
D653	7×30公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·四四
D653	7×40公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·五〇
D653	7×50公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·四四
D653	8×50公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	〇·七二
D651	8×70公厘平頭鑽木鐵螺釘	包	一·四四
D646	3×15公厘圓頭鑽木鐵螺釘	包	〇·二一
D646	3×20公厘圓頭鑽木鐵螺釘	包	〇·二二八
D647	3×25公厘圓頭鑽木鐵螺釘	包	〇·三〇
D647	3×30公厘圓頭鑽木鐵螺釘	包	〇·三三

品				
D647	2×40公厘圓頭鑽木鐵螺釘	包	〇·四五	
D648	4×40公厘圓頭鑽木鐵螺釘	包	〇·四〇三	
D649	4×50公厘圓頭鑽木鐵螺釘	包	〇·五二五	
D646	5×55公厘圓頭鑽木鐵螺釘	包	〇·七七	
D652	8×35公厘平頭鑽木銅螺釘	包	二·一五	
D652	8×50公厘平頭木鑽銅螺釘	包	三·一〇	
D685	150×30公厘圓頭鐵泡釘	公斤	〇·〇八九	
D672	5×55公厘平頭鐵泡釘	公斤	〇·三三	
D660	16公厘石棉繩	公斤	〇·五二	
D660	18公厘石棉繩	公斤	〇·五二	
D660	3公厘伴鉛石棉繩	公斤	一·二〇	
D678	明礬	公斤	〇·〇六四	
D674	菜油	公斤	〇·一九	
D680	汽油	聽	每聽五加倫 四·〇〇	
D682	1200×2400×16公厘紅銅板	公斤	一·一八	

平漢鐵路民國二十三年七月份購料單價表

平漢鐵路民國二十三年七月份購料單價表

機車車輛		電料		工具及機			
D681	2' X 10' X 10' 美松車底板	英方尺	九五.〇〇	D667	145 X 75 X 80 公厘砂磚	塊	〇.一九
D681	2' X 6' X 10' 美松車底板	英方尺	九七.五〇	D667	60 公厘扁油刷	把	〇.二〇
D614	尋常開關	件	〇.〇六五	D667	70 公厘扁油刷	把	〇.二〇
D623	無線電發筒	件	德律風根牌 一一.〇〇	D657	80 公厘扁油刷	把	〇.二七
D679	220 伏特 16 英吋 桌置 直流電扇	具	西門子 六八.〇〇	D667	90 公厘扁油刷	把	〇.三〇
D696	220 伏特 16 英吋 桌置 直流電扇	具	西方電氣 七五.〇〇	D671	630 X 400 X 60 公厘竹篾煤筐	隻	〇.三〇
D664	50 公尺鋼尺	件	三〇.〇〇	D607	繩級機索字用梭子	件	五.五〇
D668	20 公尺鋼尺	件	一七.〇〇				



裝			
D664	皮鞋	雙	三、六五
D664	白帆布制服連帽	套	六、八〇
D664	雨衣連帽	套	一一、〇〇

平漢鐵路二十三年七月月份購置價表

### 日人發明新兵器

#### 飛機捕獲網 迴轉防彈帽

日本民間於一九三五、六年危機之前，發明各種兵器，至今日止，已得特許局特許之貴重兵器，如下：(一)飛機捕獲網，即裝捕獲網於炮彈之中，以高射炮或烟火筒，向敵飛機前發射炸裂之際，其網自開捕獲敵機，考案者為物理療院長藤井百太郎。(二)迴轉式防彈鐵帽，雖為普通之鐵帽，然一着用，即能迴轉掩蓋面部，能完全防止炮彈砂塵，發明者瀨川勝平，三馬匹用防彈裝身具，考案者本田博士。

# 黨務

## 五權制度原理與應用

陳立夫

中央黨部於七月十六日上午八時，舉行第一三九次總理紀念週，由常委居正主席，領導行禮如儀後，即由中央組委會主任委員陳立夫報告，陳氏近頃方自華北各地視察黨務返京，關於華北各地黨務情況，前週已由居正常委委員報告，故未再詳述，特講五權制度之原理與應用，從唯生觀立場詳細探討五權憲法之至理妙用，極為切當，至九時餘方詞畢散會，茲陳氏原詞刊布如後。

在革命大破壞之後，一切制度均有待於重新建設，破壞的心理尚未盡除，建設的障礙依然存在，新制之推行，更感知難之苦，在繼續不斷的推行中，往往遇到了行不通的時候。

這時候才是我們對於新制發生認識和致善的時候，我們應該歡喜，我們應該益加認識。總理知難行易的學說之高深，在革命過程中，尤能給予吾人不少前進的勇氣，上星期中監

察，行政兩方面所發生的小小困難，也一定能在這種認識之下，得以解決和改進，所以兄弟今天特地選擇這一個題目，作為報告。

中山先生說，古今一切人類之所以要努力，就是因為要求生存，人類因為要有不間斷的生存，所以社會才有不停止的進化，實在是一部人類史，就是求生進化的進化史。

五權制度原理與應用

五權制度原理與應用

二

人類要生存，必需有相當的生存資料，上古之世，地廣人稀，供給多而需要少，資料分配，還不成為如何重大問題，後來人口日繁，已有的資料之分配，和不敷的資料之期待，生產就成了很切要的問題，當然，如果殺掉別人，以求自己的獨存，或者殺掉自己，以讓別人的獨存，當然也是使現有資料是無分配的辦法，但是殺人和自殺以求生，決不是人類求生的正道，所以「既欲其生又欲其死是惑也」，人人殺人，或人人自殺，枕骸遍野，了無生息，那不還是個求死的絕道罷了，所以最好的辦法，是大家從共生共存中尋求出路道。

因為要共生共存一方面須互助，以努力生產，一方面尤須互讓，以講求分配，道德觀念，就因之而生，何謂道德，道者，人類共生共存之最高原則，德者，本於此項原則之一

切動作而為也，忠以律己，恕以待人，道也。為忠須勤勞，剛毅，鞠躬盡瘁，以行其義為恕須謙恭禮讓，寬裕溫柔，以盡其禮，德也，禮與廉，是分配之積極與消極兩面，義與恥，是生產之積極與消極兩面，這是一例。

人類體會到共生共存之必要，所以有道德觀念之產生，而為此項共生共存原則之共信共守，更進而由禮教之產生，禮教就是道德之具體化，在某種時間空間，如何才能得到親聽言動之合理化，就是禮，子女對父母應該孝，父母對子女應該慈，夫妻互待應該和，兄弟互待應該友恭，朋友互待應該信，推而君臣，上下鄉黨里族，都須有其正確之態度，對人如此，對事亦然，前者曰禮，後者曰理，其揆一也這就是禮教之功用，時日演進愈見其完整，而與文化成正比例焉。

人事日繁，人與人相互間的關係，日益複雜，共生共存

辦法之具體規定，且見需要，遂更進而見諸於文字，以資遵守，所以就有契約的草創，如何生產，工藝如何分配，權利，都有顯明的規定，以便遵循，與時演進，即成爲今日之法律。

人類相互間的關係，既日漸繁複，因生活之聯繫，而感組織之需要愈著，所謂衆人之事，就需要人來管理，依照法律所規定來管理，這些衆人之事，就需要行政制度的建立，到這時候，人類不僅有了具體的組織，還能使整個組織發生動能，成爲有軌跡之行動。

大規模的長期的行動中，不免有些人企圖非分，故意越軌，如果不加糾正，很易使整個組織爲之毀壞，所以就有司法制度的建立，對於犯法的，如何加以懲戒，企圖犯法的，如何加以防止，其目的在使大家都不越軌，以保持法的尊嚴

五權制度原理與應用

，以維持其組織之存在。

這樣因共生共存之道之演進，由道德而禮教，由禮教而立法，一步比一步，具體而完整，既有了立法，又有了行政，更有了司法，對於衆人之事的管理，已很周至，五權憲法的創見，實在是時代所造成，而具有偉大的時代需要，不過還有一層很重要的，就是立法、行政、司法三機關本身都是有機體，牠所組成的細胞（人），應該如何使他起了新陳代謝的作用，以永遠保持整體，優生榮長，那就不能不崇拜我們 總理五權憲法的發明，實在較三權的更爲偉大了。總理知道一切有機體，是無時不在生動，無時不需要新陳代謝的作用，所以致試制度的建立，是爲新細胞之補充，監察制度之建立是爲舊細胞之淘汰，一面吸收，并培育新的優秀的分子，一面排出并糾正舊的腐惡的分子於立法，行政



五權制度原理與應用

，司法，三個合就的，大有機體中更加上這種偉大作用的機能，使制度的本身和行制度的機關人，都成了有生命的機體，能生能長，這真是何等美妙的政治組織啊。

宇宙間一切事物進化的步驟，都可用誠，形，著，明，動，變，化，七個字來表示，上古之世，各求其生，是僅有無數無組織的動能，是謂誠的階段，後來體會到共生共存的必要，而有道德觀念之產生，是已入於形的階段，因其共生存原則之共信共守，而須有較為具體而顯著之禮教之產生，是又入於著的階段，法律之草創，是指示共生共存之明白保障，是又入於明的階段，行政制度之依法建立，是入於動的階段，司法制度之建立，是防變於未然，與應變於已生，以便行政之終能入於常軌，是入變的階段，而考試監察之運用，則為應新陳代謝之需要，代老為少化舊為新，而入於化的

四

階段者也，化之後又進而為更大之誠，形，著，依自然律演進，以至於無窮，就空間言之各圖（一）三日就擴大，就時間言之各圖，（二）三日益進展，（圖從略）

三權憲法，正能推動與因變，還不能到造化的功用，所以這止是應付一時的，而制度之本身，一是長久有生命的，惟有五權憲法一方面既能宏發治權的效用，使衆人之事管理得很周至，一方面本身更能適應新陳代謝，使這偉大之有機體生生不已，而日進於無疆，這真是多麼美妙的富有生命的政治制度啊，不過近來，我們在實際試驗施行的當中，常常有類乎矛盾的事實發現，這又是為什麼呢，是制度的未盡妥善嗎，是人事之未咸嗎，我以為有如下幾個原因，第一是重心的失墜，五個治權機關，彷彿是五個官能，各有其作用，各有其任務，分工合作，相生相成，但必須還有個「心」來作為

動的總管領部，才不致南轅北轍，各自東西，故五權之致用靈活，全在主席之有權。建國大綱中，明白規定，若如全會規定以不負責任政治責任為主席之責任，則雖有廢能之主席，亦無法盡調劑之功能，治權失其樞紐矣，識者或許說說，現行改制又何嘗沒有這個重心機關呢，中央政治會議不是總持中樞大計的嗎？是的，但是中央政治會議是政權之行政機關，而非治權之總樞紐也，且待說明之如次（一）權能之不分中央政治會議，誠然是被賦有決定適合主義的，一切政策創制複決法律，乃至高級行政官吏的選任，罷免的大權，但是我們試一考究，這個機關的組成分子，是怎樣的呢，顯然是一個革命過渡時期的現象，任命者與被任命者，罷免者與被罷免者，呈請者與決定者同坐一堂，有時任命者即被任命者，罷免者即被罷免者，呈請者即為決定者，換言之，治權之行政

使者，即政權集團中之一份子，而各要審判一件案件，由報由，原告，檢察官，合組一個審判庭，自然難以判別其是曲直了，民權主義告訴我，人有能的，掌使治權有權的，掌使政權，現在是掌使治權者，和掌使政權者混合不分，是權能之應用不靈，綱紀自難建立矣。五權之妙處，全在四種政權之靈活，應用於人則有選舉與罷免，於法則有創制與複決，操縱自如，調度有力，然後能者不致濫用，其權之者，不致妨礙其能，而五權制之妙用，以出這裏我們應得原諒，這種現象，並不是本黨有心之過，實在是過渡期中，無法可免的苦事，譬如一個局長，一時找不到適當的秘書，和某科的科長，爲了熱心推行局務起見，不得不義務的來兼秘書和某科科長，雖於法未甚適宜，而於情則至可原諒，所謂環境使然，而本黨爲了適應革命環境之故也，就無法的鑄下了這個制度施行

五權制度原理與應用

上的錯誤，(三)法制之不全，我國現行行政法規，勢亂極矣。一件事常常甲機關要管，乙機關又要管，乃至於丙機關，丁機關，都列為工作大綱主管項下的要目，而實則大家都未嘗真正去管。這種法制上的缺點，常使施政發生矛盾重複疏忽和無謂的爭執種種現象，戴季陶先生提議在辦的整理法規的工作實在是目前政府中很切要的工作而有加緊工作之必要(四)道德的墜落，人類組織愈進化，事務愈複雜，管理衆人之事者，愈要盡心，所以人類組織進化人類道德也要隨之而進化，現在我國，正是適逢其會，一面制度之建設在作極迅速的猛進，組織的進化，真是一日千里，而一面社會道德的舊標準，又正是被人丟棄，新標準尚未建立的時候，社會上充滿虛偽，怪誕，種種無奇不備的惡現象，從政的人，潔身自好固然也有，但是政治道德跟不上政治組織的，也實在

不少，因此更予現政施行一種大的障礙，甚至使十分正當的設施，會遭遇到無理的碰壁，這也是很可痛心的事實，總此種種原因，關於制度的也有，關於人事的也有，但是我人并不因此而覺悲觀，反之我人更因此項障礙的認識而欣喜，因為知道了病症。我人就可以對症下藥，不怕病人不日有起色，譬如關於法制的深信，法規整委會的工作，一定可予後日立法的一個莫大的幫助，而過渡時期逐漸過去，人民四權訓練的工作逐漸完成，則權能不分重必失墜的現象，也一定可於最短時期內，予以免除，近來蔣先生發起新生活運動，風行全國，大家對道德有個深刻的認識，力行禮義廉恥，不久也一定可以增高全民族的道德，無論社會道德政治道德，一定同時增進，所謂恥者，就是不做不應做的事，廉者，進二步不僅不做不應做的事，而且將應做的事都做好求，義則尤為

事情做好之後遇到有利益分配時遇優劣以優者，與人遇大小以大者，與之推而至於過高下以高者，遇美醜以美者，遇厚薄以厚者……與人都是禮，如果這四者都做得到，那當然什麼政事的施行都好辦了。因為從上面的解析，我們知道一切無非為的共生共存，而共生共存的基礎，還在道德，我故曰：道德者，人類組織精神基礎也，近來很多人斤斤於人治，法治之事，以為人治是落後的，法治是優越的，中國政治就在未能法治，固然也有一部份道理不知「徒善不足以為政，徒法不足以自行」，古人也早已看到，絕不是單純的人治，或法治所可行得盡善盡美的了，人與法須同時求其上進而完整，才是文化的前進，「道之以政，齊之以刑民免而無恥，道之以德，齊之以禮，有恥且格」，五權制度之推行，亦

決不單靠政刑而能收效的，不講道德，不明禮義制度，是不能自立的，希望從偉大的五權憲法的運用，以達到有恥且格的功效，這是我們今後所應努力的。

### 平漢路特別黨部為北伐誓師八週年紀念

#### 告全路同志和工友

全路的同志，工友們：

偉大莊嚴而有重大歷史意義的北伐誓師紀念日，到今天又是八週年了！回顧十載以前，我國革命運動，須賴本黨的領導與努力，得以發揚滋長，然而在討袁護法諸役，多半是旋起旋仆，終不能掃蕩軍閥，排除國際帝國主義的障礙；直至七九誓師北伐，終能在短促的期間，得到巨大的勝利，推毀帝國主義的障礙，奠定國家統一的基業；這種偉大的成績

，都是國民革命運動的收穫，武裝同志奮鬥的結果，我們對於這個有歷史價值的北伐誓師，應永遠致其熱烈之紀念。

當十五年北伐的時候，革命軍實力和物質上的準備，比較受帝國主義援助的軍閥，相差甚遠，然而革命軍所恃的，有黨的主義，有犧牲的精神，可以戰勝敵人；所以，出師以來，以少勝多，以一當百，彼老大的軍閥，雖有精良的器械和充實的糧餉，終敵不過民衆的同情和擁護，而迅速的歸於滅亡之一途，可見爲主義而奮鬥，爲民衆而犧牲的偉大精神，終能得着最大的勝利。現在殘餘赤匪，尙未肅清，民族生機，已被斷絕，全國同胞，均應本先烈爲國殺賊的精神，盡絕赤匪根株，庶可盡全力於禦侮雪恥的工作。

完成北伐，祇是初步的革命工作，軍事終束之後，即應積極實現本黨的建設計劃，現在世界各國，都陷於經濟恐慌

平漢路特別黨部爲北伐誓師八週年紀念告全國同志和工友

八

的厄運，我國生產落後，影響更大，加之年來戰爭頻仍，國內生產事業，都很凋敝，如果再不厲行生產建設，以謀充實國力，民族將更趨於危難之境，我們今天紀念北伐誓師，應認清國家民族處境的難危，和自身責任的重大，一致努力於復興民族的工作。

# 法 制

## 平漢鐵路藥品採購委員會辦事細則

民國二十三年六月十八日  
聯令總字第二五四三五號核准

- 一、本會辦事細則，依據部頒「國有鐵路購發醫藥用品暫行辦法」第二條之規定訂定之。
- 二、本會直隸於管理局。辦理全路各院所藥品採購驗收事宜。
- 三、本會每月開常會一次，於必要時，得由委員二人之提議，召集臨時會議。
- 四、本會採購藥品，根據衛生課之請購藥料單，用招標方法行之。
- 五、招標投標，應以信用可靠之藥商為限，並以貨高價廉者為得標。
- 六、藥商交貨時，由本會商請衛生課指派富有藥學經驗者，會同驗收之，必要時，並得加以化驗。如查有冒充混用，品質不良，分量短少等弊，應即拒絕收受，或責令圖補。
- 七、藥品驗收完畢，應將貨價通知材料課造單，並將藥料交衛生課分發應用。
- 八、各院所如遇意外急需藥品，得聲敘理由，請衛生課臨時採購，倘迫不及待時，得先行購辦，再將單據送請衛生

平漢鐵路藥品採購委員會辦事細則

平漢鐵路管理局總務處材料課購辦材料暫行簡章

請核轉本會登記核銷。

九、本會應同衛生課按期將採購藥品報告單，造報管理局呈  
部查核。

十、本會為辦理招標，估價，選標，驗收，文書等事宜起見，  
得呈請管理局分別調派材料課及衛生課人員兼辦之。

十一、本規則自呈奉部令核准之日施行，如有未盡事宜，得  
隨時呈請轉呈修正之。

平漢鐵路管理局總務處材料課購辦材

料暫行簡章

民國二十三年七月二十八日  
局令第七三八九號公佈

第一章 總則

第一條 本路購辦材料均須遵照 部頒之購料暫行規程，  
並按照經 部核准之材料年度預算酌量本路經濟

二

及各處需用情形 以招標或詢價方式，分別選  
購。

第二條 凡屬經常材料在 部章規定內數目較大者，得  
查其實際用料情形，按月分批購辦。數目較少者，  
以數月之數量彙批購辦，以備應用，而省手續。

第三條 凡用料機關認為緊急零星材料，價值在五千元以  
下迫不及待經總務處購委會同意者，得呈局核准  
變通辦理，免予開標，而以上次標得之商家承辦  
，或以報價方式選決，以期迅捷，而免貽誤。如  
以上各機關意見不一致，仍應呈局核定。

第二章 採購手續

第四條 凡屬甲種材料及乙種材料價值在五千元以上者，  
則分別造具甲乙兩種呈請購料單，并說明書或圖

樣呈 部請購。乙種材料價值總額如不滿五千元者，得按照下列手續，自行採購。

(甲) 凡經核准之呈請購料單，應由材料課審查需用情形，考核預算數目，分別填就詢價單，並附說明書或圖樣，分發各登記商行報價，但請購之材料如係獨家經理，或由專門製造廠供給者，該課詢價時，不必以登記各商家為限。

(乙) 各商行應就材料課詢價單於規定期內，將價格填報寄回材料課，即由材料課彙造標價比較表。

(丙) 凡每項料價在五千元以下二千元以上者，由局派員監視開標。二千元以下者，由材料課

平漢鐵路管理局總務處材料課購辦材料暫行備章

定期開標，用書面通知購料審查委員會派員監視。

(丁) 開標比較審核竣事後，材料課應即造具訂單，以料價及料質均合宜者承辦。

(戊) 材料課造訂購單時，應連同承商貨樣及規範書送由購料審查委員會審查蓋章，經總務處長局長核准後，即檢正副訂單三份發交承商簽認，其餘副單照訂購單支配表分發。

(己) 訂單經承商簽認送交材料課時，除將正副各一份仍交該商以備交貨應用外，其餘一份，轉送綜核課查考。

### 第三章 承商登記

第五條 凡願承辦本局各項材料之商人，無論中外國籍，



平漢鐵路管理局總務處材料課購辦材料暫行簡章

均須依照本規則填繳登記表，經材料課調查確實後，方准登記。

第六條 登記表應填寫之事項如左：

(一) 承商名稱(有外國文名稱者，加註外國文名稱。)

(二) 公司組織性質。

(三) 資本額。

(四) 公司地址。

(五) 負責人姓名及其職務。

(六) 經售材料之種類及其牌號。

(七) 貨樣或說明書(說明有無貨樣或規範書。)

第七條 各承商於申請登記時，凡資本在一萬零一元以上，應繳納保證金洋三百元；一萬元以下者須繳納

四

保證金一百元，逕送本局會計處出納課，如該商自請撤銷登記時，保證金無利發還，但資本較小之商家申請登記投標之材料，如係國產，免納保證金。

如係因故被本局取消登記資格者，須俟扣清損失費後無利發還。

第八條 承商於申請登記時，應將貨樣標本或說明書，送交本局材料課編號註冊陳列參考，以資選購。

第九條 凡經登記之商行，本局材料課即按照其所承辦之材料，分別分發詢價單或標單。

第四章 投標手續

第十條 本局購料無論招標或函詢，均須按照本章規定各條辦理。

第十一條 投標商家須開報實價，裝入本局定製信封以火漆封固，加蓋印章，於開標限期以前投到本局材料課，倘逾限期，則報價無效。

第十二條 商家報價時，應注意單內原定之交貨期限及交貨地點，如不能照其所定之日期或地點交貨者，應於報價單上註明原因，以便選決。

第十三條 商行報價時，務須明瞭貨樣或先向本路材料廠看明，以免錯誤，倘與廠樣不符，應將出產地名，製造廠所，商標牌號，及尺碼重量等件，於單內詳細逐項註明，如有圖說或分析成分表，并應附寄，否則標函作為無效。

第十四條 材料價格統以國幣為標準，但遇有特殊情形者，得用書面聲明，不在此限。

第十五條 所報價目僅能包括運費，保險費，關稅附加稅，裝卸費，及一切正當雜費，不得暗加佣金，違者取銷登記，并沒收登記押款。

第十六條 所開價目，須聲明標價有效期限。

第十七條 所開價目應以毛筆水筆填寫，不得用鉛筆，如有更改，應用紅墨筆，并應加蓋印章。以昭慎重。報價填畢，其「管主簽字」處，務須蓋章以資信守，否則無效。

第十八條 凡承商得標在五元以上者，應繳承辦押款百分之十，候貨交清，無利退還。

第十九條 本局對於各商所報材料，有自由選購之權，無必向最廉一家訂購之拘束。

第二十條 凡承商得標後，應將訂單即日簽認送回，如無故

平漢鐵路管理局總務處材料採購辦法暫行簡章

不肯承辦，本局得將其登記時所繳存之登記押款沒收其一部分，或全部，賠償損失。

第五章 交貨付款

第二十一條 本埠現貨自訂單發出之日起。限五天以內交到，如係定貨，須遵照本規則第十二條辦理。

第二十二條 凡因天災事變及其他人力不能預防之事，以致不能履行合同时，承商須於未逾交貨期限前，立即來局以書面報告，并附確實證明，經本時查明屬實，得將原合同酌量變更，否則本局得按本規則第廿三、廿四、兩條辦理。

第二十三條 承商交貨應以訂單內所載之數量為準，一次交足，倘有溢交或短交時，應分別運回或即日補足，但所差在百分之五以內者，本局得酌量準

形處理之。倘有承辦材料係為特殊原因，經本局特許免交者，不在此限。

第二十四條

交貨如逾訂單規定日期，應按未交料價總值，每日扣千分之二，逾三十日以上者，本局得取銷其訂單，或仍令繼續承辦。如取銷訂單，本局得沒收其承辦押款（如無承辦押款者，則以保證金扣抵，責令補足後，始有投標之權。）并責令賠償路局因另行訂購所受價格之損失。如令繼續承辦，應自第三十一日起，按照材料總值，每日扣千分之八，承商倘不遵照上項辦法辦理，本局得停止其報價或投標權。

第二十五條 本局有查驗材料之權，其不符訂單規定或不對樣者，概予拒絕收受，承商應即更換適宜之貨。

如換交之貨仍屬不符，路局得沒收其承辦押款，取銷訂單，或停止其投標。至驗收材料簡章另訂之。

第二十六條 凡被拒收之材料，不得存放於本局材料廠，其因事實上不能即時運回者，至多不得逾三天，在寄存期間，本局完全不負保管之責。

第二十七條 各商家交貨材料廠時，應將訂單及所附規範圖樣，連同註明訂單號數之正副發票五份，送與收貨之材料廠，經材料廠及驗收員驗收核簽無訛後，掣取材料廠材料收據正副各一張，附以簽認發票正副四份轉送材料課，以憑開送發款賬單請款。

第二十八條 料款於材料驗收清楚後，三十天內，按照本局平漢鐵路管理局總務處材料課購辦材料暫行簡章

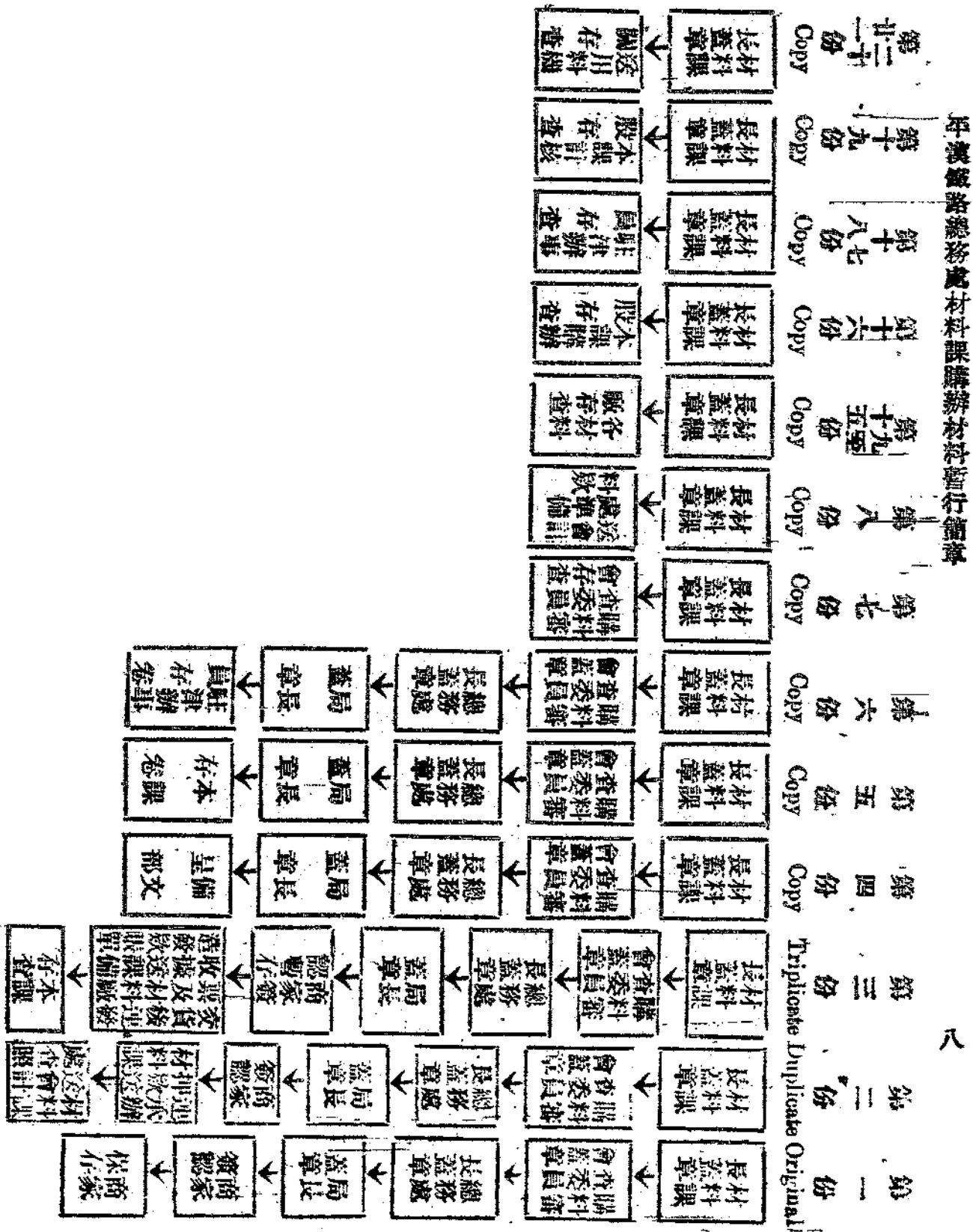
發給商家料款辦法，由會計處出納課支付之。

### 第六章 附則

第二十九條 本規則如有未盡事宜，得提出局務會議議決修正之，並呈請 鐵道部備案。

第三十條 本規則自公布之日施行。

平漢鐵路材料課訂購單份數及支配表



平漢鐵路材料課訂購單份數及支配表

### 修正本路車務處各課分股辦事細則

#### 第十九至二十四等條條文

中華民國二十三年七月五日  
局令第六八六五號修正

第十九條 稽核課總務股掌左列各事項

- 一 關於撰擬文書稿件譯發電報編彙表冊及報告事項
- 一 關於本課收發調卷保管合同及繕校各種文件表冊事項
- 一 關於辦理本課人事及庶務事項
- 一 關於臨時購辦零星用品及掌管本處小櫃事項
- 一 關於本路膳車管理事項
- 一 關於沿路商人承租地畝事項

修正本路車務處各課分股辦事細則第十九至二十四等條條文

第二十條

稽核課料件股掌左列各事項

- 一 關於監視點驗站款事項
- 一 關於不屬其他各股事項
- 一 關於本處及各段站用料預算之編造及審核事項
- 一 關於領發本處及各段站用料事項
- 一 關於領發用料賬簿之登記及編造報銷事項
- 一 關於考查各段站用料消耗情形及清點保存事項
- 一 關於驗收保管本處及各段站材料事項
- 一 關於領發車務員工制服事項
- 一 關於核議廢棄材料之處分事項
- 一 關於預算決算編審事項

平漢鐵路發行員工乘車證暫行規則第三條修正條文

關於各項收支審核事項

關於核製賬單登記賬簿及製造表冊事項

關於員工薪金底冊登記事項

關於編造員工人數薪餉統計事項

第三二四條 刪除(以下各條依次上推)

平漢鐵路發行員工乘車證暫行規則

第三條修正條文

民國二十三年七月十七日奉  
部令參字第二五五八六號核准

第三條 發給乘車證，依左列之區別，定其等級：

一等：

局長，副局長，部派專員，秘書，各處處長，副處

長，課長，警察署正副署長，段長副段長，分段長

副分段長，學習分段長，警務長副警務長，分警務

長，護路大隊長，廠長副廠長，院長，所長，工程  
司，副工程司，總查帳，總機司。

二等：

課員，警員，工務員，交大實習生，廠員，所員，

檢事官，醫師，大隊附，大隊員，稽查員，警察士

，材料點查主任，材料點查員，查帳員，地畝段主

任，電務員，繪圖員，事務員，看護長，藥師，站

長，副站長，替班站長，正副廠首，林務主任，林

務管理員，司事，書記，巡官，排長，分隊長，分

隊員，車隊長，司電，售票，剪票，行李員，正副

監工，學習替班及試用監工，正副匠首，見習生，

總司機。

三等：

司機、巡記、巡長、巡警、護路隊士、聽差、信差、工匠、學徒、小工、夫役。

本條等第，有未經包括者，按相等之職，比照辦理。

家屬乘車證等第，比照本人等第發給。

### 平漢鐵路總務處庶務課購發各項庶

#### 務用品辦法

此項辦法自本年七月一日起實行

本課購辦各項庶務用品，約可分為三種：(一)標購(二)詢購

(三)自購，凡在五元以上者，概用標購。自二十元以上不

滿五十元者，則用詢購，以上兩種，須將標價或詢價比較表

送由購料審查委員會審核後，始能造單訂購(其已經過標購

或詢購各物而價值相宜者，得由本課酌量辦理)至若日常需

零星物品，每單價值不滿二十元者，經呈准後，即由本課從

平漢鐵路總務處庶務課購發各項庶務用品辦法

續自購，但仍須報知購料審查委員會登記，此項自購物品，

每月至多不得超過貳百元，以示限制。所有請領、定購、收

貨、分發、轉賬，等項詳細手續，茲經重新規定如后：

一、各處請領物品單(單照原式)

(甲)審核：各處每期請領物品單到課後，即由承核員遵

照庶務用品消耗標準預算案，切實審核，以去浮濫

，再行遞呈核准簽章。

(乙)研究：在審核中同時將各個領單所列之印刷品，依

據整理表格辦法緊縮用紙，規定尺寸，以求物無棄

材，文具及雜件，亦求質料適用，以價廉物美為原

則。

二、呈請採購物品單(附單式一)

(甲)備用品：由料物股依照標準數目，按期統籌預算逐



平漢鐵路總務處庶務課購發各項庶務用品辦法

一一

一 估價開單呈核請購，并須逐項詳註品質式樣及牌號尺碼，以符規定。

(乙) 定製品：由料物股斟酌情形其為各處專用或臨時需用物品，即查照核准數目，逐一估價開單呈核請購，開單時亦應詳註品質式樣及牌號尺碼。

三 採購物品詢價單(附單式二)

(甲) 呈請採購物品單核准交購後，即由購辦股依照物品式樣牌名等項分別詢價，定期當衆開標。

(乙) 開標時應請購料審查委員會派員到場監視，以昭慎重。

四 詢價比較表(附表式三)

(甲) 各商詢價單收到後，當衆逐一開拆時，即由購辦股承辦人員，分別填製比較表，以憑選定。

(乙) 比較表須填製二份，以一份送購料審查委員會選定存查，一份留課。

五 物品訂購單(附單式四)

(甲) 詢價單選定後，即由購辦股分別填造物品訂購單六份遞呈核發。

(乙) 訂購單簽發後，即由購辦股分別交得標之商號，依照規定牌名或樣張承辦之。

(丙) 交貨時并應由購料審查委員會隨時派員會同驗收。

六 收料

(甲) 料物股收貨時，應依照訂購單及貨樣查驗清楚後，即由驗收員分別驗收，并在訂購單及商號之發票上蓋驗收清楚圖記，再分別遞送。

(乙) 依據訂購單及商號之發票，應即登入收料日記

總賬。

(丙)備用料由印刷文具雜件三組根據收料日記總賬各就主管物品分別登入收料日記分賬。再行轉入料物牌及料物總登簿。

(丁)定製品根據訂購單檢同原領單通知領用機關簽收，同時登入專用收料日記賬。

七·發料

(甲)備用品由印刷文具雜件三組根據核准領單，各就主管物品逐一填入四聯發料單依照發料，同時將各個價值填明，甲聯按日送賬務股彙集，以備月終填造轉賬單。乙聯隨料寄領用機關簽認退回(此聯僅係對外段領料機關使用)丙聯交領用機關存查，丁聯存根，以憑登入料物總登簿，每屆月終，即根據總

平漢鐵路總務處庶務課購發各項庶務用品辦法

登簿填造四柱月結表。

(乙)定製品由管理員根據原領單填具發料單，并批明價值給領，一面取具各領用機關正式收證，連同商號發單正張移送賬務股造單，每屆月終，即根據專用日記收料賬及發料日記帳填造定製品收發月結清單。

八·發款賬單(單照原式)

(甲)由賬務股根據戊己兩聯訂購單及商號之發單正張(定製品連同正式收証)造具發款賬單移送會計處核核。

(乙)綜核課覆核後，應即隨時呈局核發，發交出納課付款。

(丙)交貨後定期三十天以內將款付清。

平漢鐵路總務處庶務課發各項庶務用品辦法

九、轉賬單(單照原式)

(甲)賬務股逐日將接受料物股移送之發料單甲聯覆核後，月終彙齊，編造轉賬單四份，送請各領用機關核對，除領用機關留存一份備查外，其餘三份簽認退還，以憑報銷。

呈請單

呈請採購物品單

庶務一

送購辦股 年 月 日 請批准下列物品發交庶務處庶務課 造單日期 民國 年 月 日

領料機關	領單號數	物品編號	物品名稱	品名及規格	單位	估計		共	價	聲明請購理由及附註
						數量	單價			
1	2	3	4	5	7	6	8	9	10	

造單員

料物股主任

庶務課課長

副處長

處長

副局長

局長

總務處

平漢鐵路總務處庶務課發各項庶務用品辦法

此單分送聯丁總辦領料等股留存在丙聯交購辦股查照辦理

庶務二

平漢鐵路管理局總務處庶務課採購物品詢價單

詢價單號數

民國 年 月 日 此項定購物品於得標後接到定單之日起限 日交貨逾期二日不收貨並另訂處罰

呈請單號數	物品編號	物品名稱	品質狀況及牌號尺碼	種數	總數		商號報價		請領機關	附註
					數目	單位	銀元	元		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

承辦商號蓋章

庶務課課長

此單專作發交商號詢價之用

造單人蓋章

報價須知

一、本局辦理採購物品，其價值在五元以上者，應由本局出納課付具  
 二、本局辦理採購物品，其價值在五元以上者，應由本局出納課付具  
 三、本局辦理採購物品，其價值在五元以上者，應由本局出納課付具  
 四、本局辦理採購物品，其價值在五元以上者，應由本局出納課付具  
 五、本局辦理採購物品，其價值在五元以上者，應由本局出納課付具  
 六、本局辦理採購物品，其價值在五元以上者，應由本局出納課付具  
 七、本局辦理採購物品，其價值在五元以上者，應由本局出納課付具  
 八、本局辦理採購物品，其價值在五元以上者，應由本局出納課付具  
 九、本局辦理採購物品，其價值在五元以上者，應由本局出納課付具  
 十、本局辦理採購物品，其價值在五元以上者，應由本局出納課付具

平漢鐵路管理局總務處庶務課各項採購用品辦法

六

# 中華國有鐵路平漢線 庶務課 物料詢價比較表

庶購三甲

附註	交擬商號承印	請購機關及領單號數	最廉價格		價	報	號	商	名	單位	數目	種類	品類狀況及牌號尺碼	物品名稱	呈請單號數	詢單號數	年	月	
			商號	單價總價															

(甲勝) 庶務課主任蓋章 庶務課課長蓋章 庶務課主任蓋章  
庶務課課長蓋章(甲) 庶務課主任蓋章(乙) 庶務課課長蓋章  
庶務課主任蓋章

平漢鐵路總務處庶務課購辦各項庶務用品辦法

平漢鐵路總務處庶務課

庶務課

訂購單號數 \_\_\_\_\_ 請領機關 \_\_\_\_\_  
 承辦商號 \_\_\_\_\_ 物品訂購單 領單號數 \_\_\_\_\_  
 交貨日期 \_\_\_\_\_ 付款辦法 \_\_\_\_\_  
 交貨地點庶務課料務股 民國 年 月 日

平漢鐵路總務處庶務課發各項庶務用品辦法

此單共分六聯：甲聯交由承辦商號收執。乙聯歸購料審查委員會存查。丙聯歸本課購辦股存根。  
 丁聯交本課料務股存查。戊聯交本課賬務股登記。己聯由賬務股轉送會計處。

一八

注意：交貨時須隨時附發單同式三份  
 印刷品須繪送原樣并附新樣二份以憑核驗

呈請單 號數	物品 編號	物品名稱及品質 狀況牌號尺碼	額數		單價		共價		附註
			數目	單位	銀數	銀數	銀數	銀數	
1	2	3	4		5		6		7
送單員	購辦股 主任	承辦商號應繳押 款洋 元 俟貨交齊無利發還						共計	

承辦商號 \_\_\_\_\_ 庶務課課長 \_\_\_\_\_ 購料審查委員會 \_\_\_\_\_ 總務處 \_\_\_\_\_  
 副處長 \_\_\_\_\_ 處長 \_\_\_\_\_ 副局長 \_\_\_\_\_ 局長 \_\_\_\_\_

### 訂購物品條例

第一條 凡商家承辦本路物品除訂立合同另有規定外均依本條例辦理之

第二條 承辦押款除原繳登記保證金不計外應按照貨值百分之十繳納其有特別情形不在此例

第三條 凡承辦物品倘查驗與原樣不符或故意取巧用劣品頂交希圖濫混者得由路局酌量情形

拒絕收貨并沒收押款及停止其投標權但如係急用物品并應酌令賠償一切損失

第四條 各商逾期交貨須依照左列各項處分之

- 一 逾期三日以上者扣罰貨價百分之二
- 一 逾期五日以上者扣罰貨價百分之三
- 一 逾期十日以上者扣罰貨價百分之五
- 一 逾期十五日以上者扣罰貨價百分之十并沒收其押款
- 一 逾期一月以上者扣罰貨價百分之十五并沒收其押款及停止往來

第五條 商號逾期交貨二次以上者得取消投標權

第六條 本條例自公佈之日起施行

平漢鐵路總務處庶務課購發各項庶務用品辦法



## 譚延壽發明汽車代水龍

南昌市商會救火總部，歷來救火，頗具成績，隊長譚延壽，平日對救火用具，尤細心研究，期有

新發明，近因本市廣益昌百貨店購贈該部新式汽車一輛，遂觸動譚氏心機，就汽車之口汽缸，裝設射水龍頭，力量甚偉大，特召機匠參加研究，結果試驗成功，其內容改變機構，純係利用汽車之汽缸力量，就汽車頭部原有之汽管上，裝置首尾三寸許之小汽管頭三具，用時套以射水龍頭，踏動車頭機關，（不必按動進行針）水則立時射出，不用覆以螺旋蓋，仍無礙於汽車進行，自外觀之，不知裝有三具龍頭，車下有三汽管，每汽管置汽缸兩口，射水力量，兩倍於水龍，設遇火災發生，汽車固可裝載救火人員，到達火場，即可隨時安設三支射水龍頭，開機射水，較水龍不但靈便，並減去人力不少，聞譚氏以此項新發明，關係施救火災，決定不保守秘密，公開構造，俾資普及，該市商會以商人有此偉大貢獻，決將構造圖樣，檢呈建廳，轉呈實業部從優褒獎，用資鼓勵，並請通令國內各地仿製，藉以減少火災云。

# 交通鱗爪

## 一月來之鐵路

### 平瀋首次通車被炸

平瀋直達通車第一次列車，七月一日上午八時四十五分由北平東車站開出，宣傳甚久之通車問題，至此遂告實現，所用列車原停豐台備用者，於六月三十日開抵北平，機車係一九八號，全車共計九輛，計守車一，行李車一，膳車一，飯車一，二等車一，三等車四，因北寧路八時二十五分開出列車一日起改點，故旅客異常擁擠，但多係搭車赴津者，送客及參觀人亦衆多，以售出之月台票言，即達八百餘張，站

一月來之鐵路

上大員亦多到站照料一切，列車並無任何標記，只在每車窗下懸有「北平瀋陽特別快車」磁牌，車票亦改爲三聯式，旅客由平赴津者三等二百五十五人，頭等二人，三等赴遼寧者七十二人，二等赴錦州者二人，並不甚多，列車職員亦由東方旅行社派定，計列車長周德昌，守車宋子光，查票王文蔚等，均着東方旅行社制服，抵檢後，再由日方派員，警備方面，我方派路警二人，護路隊二人，由分隊長率領照常工作，日方亦派警察六人，由柳下少尉率領隨行，並攜有軍用鴿二箱，車站方面本指定三等車爲路警座位，但日方堅持改乘二等，我方警隊最後亦改乘二等車，以示平等，中外僑民到站參

一月來之鐵路

觀者甚多，日使館武官柴山亦曾到站，及列車開行，參觀人員始相繼散去，南滿路方面所備列車，亦於一日上午十一時許開來北平，車形與我方略同，計該車一，頭等車一，二等車一，二等車二，三等車四，行李郵政車各一，是日下午一時十五分平漢列車駛抵北塘東茶淀車站，方逢第一道揚旗，該站警署隊郭警長正在站台前線望之際，突見車頭後所掛第一輛三等客車內濃烟瀰漫，正詫異間，忽轟然一聲巨響，勢如雷殛，震耳皆昏，隨見該輛客車前半部由兩旁崩裂，搭客五人，二男二女及一女童，於巨聲中由車上飛下，車即停止，繼之復有受傷搭客多人紛紛墜下，時該車內乘客均被劇烈震動，一時窒息無聲，其後面所掛車中乘客，則紛紛下車，秩序大亂，移時受傷乘客漸次蘇醒，婦女兒童，哭聲四起，受重傷者則血肉狼藉，以最先由車上拋下之五人受傷最重，

骨折腦裂，慘不忍睹，立即死去者三人，死傷人數共男子八名，女子三名，女童二名，在茶淀車站當時死去者，計隨車車役斬達，年四十五歲，山東德平人，自車上拋下後立即身死，不知名姓之女客一名，兩腿均被炸傷，髌骨露出，復由車上拋下時，將腦後碎破甚重，當時尚未氣絕，掙扎一小時許，始死去，年約二十歲上下，剪髮，面豐腴，着紫藍色花長衫，形似學生，又女童王小栓，年四歲，由車上拋下即死，以上三屍，均在茶淀車站，經寧河縣長陳贊其驗屍畢，備棺裝殮候領，又女客宋龍舟，唐山人，受重傷，女客王少嫻，保定人，受重傷，男客么寶林，天津人，受重傷（關係本市日商義昌洋行職員）呂義可大城人，由津赴北戴河避暑，受輕傷，張青山遼寧人，東北大學學生，由平赴滬，受輕傷，劉爾熾遼寧人，十八歲，省一中學生，由津赴古冶，

受傷，押車路警王佳田，陳明，均受輕傷，又已死女童之父王紹先，保定人，保僱妻王李氏及其兩女赴太虎山，長女已死，王本人及其次女亦受重傷，出事後該站路局人員，除一面用藥布扶救受傷搭客外，並分報唐山塘沽兩站，請派人前往施救。至二時十八分四次快車由唐山開到，即將重傷者，宋龍舟，王少燭，么寶林，劉爾熾及受輕傷願返津之張青山等五人，隨車送津醫治，該車在站耽誤至三時三十五分，始行西開來津，到津時，途中有一女客，因腦後破裂，流血過多，已死去，抵天津後，復有不知姓名之一男客，兩耳出血，不省人事，劉爾熾傷及肺部，以上兩人均送入馬大夫醫院，至其餘在茶淀之輕傷者，於二時五十六分由塘沽鐵路醫院派醫生護士，臨時開一守車趕到，即一併送至塘沽醫治，又肇事後多數赴東北之旅客，因畏禍，乃搭四次車折回，遇禍之列

一月來之鐵路

車，於三時三十八分始將炸燬之車遺下，繼續由茶淀東開，該被炸燬之第十一號三等車上有黃色鐵盒一個，內有皮袋兩盛未炸之藥，鐵盒則已崩裂，當係爆炸之來源，就其爆炸力之劇烈觀察，放置者蓋意欲連同機車一併炸燬，所幸藥力並未完全爆發，否則當更不堪設想，又於受重傷者所遺零星物品中，檢出雙面人女照片一張，內中有一人，甚似已死之無名女客，因死者面目青腫，不能確認，該照片，背面，有藝文中學四字，現存於寧河縣政府，以待辨認，般同據報後，隨即來平，下車即赴日使館，與柴山談出事經過，般氏以炸車人犯不但破壞交通，影響國際觀聽，故主張嚴緝兇犯，已將出事經過報告中央暨地方當局，對在逃人犯一體協緝，據般氏談，本人於午後一時餘據報，車過塘沽將達茶淀時，三等車內忽有爆炸物爆發，據查炸裂情況，似自內向外，並非拋

一月來之鐵路

擲，可知犯人係將爆炸物混於旅客之中，裝置完畢之後，該犯已在塘沽下車，聽其自然爆發，本局以此次係第一次通車，故保護本已周密，不料仍出此不祥事件，十分抱歉云云。

江南鐵路公司興築京蕪段

江南鐵路公司，自張人傑李石曾二氏發起成立後，業已半年餘，收足資本國幣三百萬元，以建設東南鐵道網為目的，根據該公司規定，係分期建築，原有蕪湖至乍浦線則以計劃開闢之東方大港尚渺無期，縱將此段修築，於地方繁榮與鐵路本身皆無裨益，故決計從緩，然此段之測量土方等工程早竣事，倘東方大港於最短期間能實現，則只須敷設路軌，毫無困難，另一線按其計劃之路程，係自北而南，自江蘇起，經過皖贛而迄閩省，第一期興建者為蕪湖至孫家埠一段，(宣城屬)計長八十五公里，業已竣工。出售臨時車票，並準

四

於下月底補行通車典禮，第二期興築者為南京(全線之起點)至蕪湖一段，計長九十四公里，測量業已竣事，現正積極趕修，準於明春二月底完工，同時舉行盛大通車典禮。並與京滬滬杭甬二路直接通車聯運。此後則由孫家埠展修，經寧國、永平、屯溪、貴溪、祁門、景德、漳州、福州，而達詔安，全綫所需材料計機車除得自北寧路六輛外，並向德比二國定購十二輛，貨車除得自北寧路七十輛外，新向美國定購二百輛，客車車體係向德國定購，運回國內，裝修車身，經裝配完竣者，計十二輛，尚有二十輛，正趕工裝配，以備應用，全路所需枕木，多係洋松，間有國產松木，計購進二十七萬根，鋼軌一千三百餘噸，頃據該公司負責人語記者，謂如將全綫築成，其經費不敷甚鉅，當另招新股，或由現在董事繼續繳納，至於報載將發行公司債券向銀行界抵借現款，殊屬傳

聞失實云云。

### 鐵道部籌建首都中央車站

關於中央車站之籌備建築情形，鐵道部業經召集各關係機關詳細商議，所有經費籌措及工程進行，現已完全決定，鐵道部因此次經費與將來管理有連帶關係，中央車站既不屬於一路，如由各路分管，似不十分適宜，決定作為獨立性質，其經費故決定由該部直接主持籌措。車站工程，決定委由京滬路担任，京滬路本身之聯絡綫，亦由京滬路辦理，惟途經金陵大學農場，無法避免，祇有拆除，津浦聯絡綫亦委由京滬路代辦，惟其經費，則由津浦路管理委員會担任。據江蘇鐵路公司同鐵道部報告，京滬鐵路舖軌工程，最早本年年底至遲明年三月，可以完竣通車，預料屆時中央車站臨時部份，當可建築竣事。惟經鐵道部聯運處業務工務各司會同研究結

一月來之鐵路

果，認為京滬路與中央車站之一部，應暫緩建築，現先修築津浦聯絡綫，俾下關車站與中央車站聯絡往來，較為便利。津浦路方面，亦可藉以應用。至於車站之性質，亦經決定為客運總站其貨物上下設備，暫時附帶一小部份。將來於擴展時，建築正式車站，再行規劃。又南京市政府以中央車站建成通車後，市鐵路恐將成廢棄，故應由鐵道部出資收買，惟鐵道部昨日函復市政府，謂似宜暫從緩議。故京市鐵路，將來之如何處置，現時尚未定有具體辦法也。

### 同蒲路太介段首次通車記

同蒲輕便鐵路太原至介休段，經積極興築，已達年餘，今始行正式通車。太介全段計長一百四十一公里，原定七月一日晨七時半，兩地對開客貨車各一輛，在太谷站發車，下午七時，分別到達太原介休，路基因初修成，土質甚鬆，車

一月來之鐵路

行頗緩，故平均每小時僅行十三公里半，每機車各掛貨車八輛，客車兩輛，嗣因籌備倉卒，客車尚未購妥，由王申製造廠改裝國產國子車為客車，故由太原南下車機車僅掛客車二輛，國車三輛，平車一輛，由介休北上機車，亦僅掛國車三輛，國子車一輛，此次因非全路通車，故未舉行通車典禮。但以究屬首開同濟通車紀錄之舉，甚為當局及社會人士所重視。政府及路局方面，有秘書長賈景德、參事張至心、探運處長邊廷登、秘書朱點、建設廳長陸近禮、同濟路總工程司謝宗周、南段工程局長祝善堂、行車室科長李慶華等乘車試行，一以考查通車成績，一以借資取信人民，到太原總站參觀民衆，亦達千人，盛極一時，惟車站尚未修築完竣，總站以外之各站，多僅暫借民房廟宇辦公，路局亦未正式成立，車務、機務、電務等事，由築路總指揮部行車室負責，

六

總務、票務、會計等事，由築路總指揮部會計組負責，路警則係由各屬地方公安局派警暫充，故售票等秩序，均欠整齊，早七時四十分，離站列車，由太原開出，下午六時半，介休北上列車，開抵太原站，全段十四站，均有乘客上下車，共收票價洋二百七十餘元，已足維持本路開支，記者亦隨車南下觀察，據賈景德氏在車中對記者談稱，閻錫山氏與蔣同濟鐵路之動機，始自清末，彼時即籌劃已定，中央曾向比法公司借款一千萬元，當正太鐵路負債本付息之責，年付百二十萬元，此款於民國四由袁世凱移作帝制之用，後由山西屢請中央籌款興築未果，民國十七八年間，余（賈自稱）曾赴京交涉此事，中央祇允由第三期工程，改列二期，但聞已決意提前修築，曾聘請德工程師王蕪，模勒二人，將全綫測出，王等測畢後，即建議以修輕便窄軌為最經濟，此次閻氏東山再起

，以發展社會經濟，並從交通上建設，而交通建設，尤以興築鐵路為要，乃即積極進行，經詳確之計劃。如修標準軌，需款一萬萬元，修輕便軌，需款一千數百萬元，而獲利更大，即數十年後，應社會之需要，改建標準軌，亦甚合算，其理由均見修築標準軌理由書內，若不計算損益，盲從興修，勢必至同蒲永遠賠累，而山西永遠負債云，記者復向謝宗周詳詢興築同蒲路之工程計劃，據談，閻氏決定修築同蒲鐵路後，即飭西北實業公司調查蒲綏間每日貨運情況，調查結果，每日祇有八十五噸，將該鐵路修成，交通便利，社會因以繁榮後，即可增至一百八十五噸，然距離遠軌路日運千二百噸之比較遠，乃決定比擬正太路工程進行，定於五年內完成，嗣又縮短為三年，現縮短六月，期於二年半內完成，今日於一年內完成太介段，今年年底，擬完成太原至原平，介休至臨汾

一月來之鐵路

兩段。胡季學底，參路工程報告後，余(謝自稱)今日願道南下至運城，勘測通津津渡與風陵渡之二綫，先修茅津渡綫，可與隴海路實行聯運，期能便利山西物產之輸出，風陵渡則為運輸晉省物產於陝西等省之要道云云。記者對於記者談興築同蒲路之工程進行，謂太介段土方，去歲即已完成，先鋪便道，用機車運料。以減輕民間用大車輸送之累，去歲十二月一日，開始鋪軌，五月間鋪設竣事，橋樑工程，去歲十月前完成五分之二，鋪軌竣事後，始繼續修築完成，石道則因車輛缺乏，無法鋪設，現僅由太原鋪至北營，再南行，只有枕軌，鋪鋪石道，故車行尤緩，以求安全，今以開車時間愈促，太谷附近約十公里，尚行便道。本月五日，可將正軌鋪妥，卸去便道，至修築費用，每公里需款一萬二千元，太介段則需款二百五十餘萬元云。



### 浙贛鐵路玉南段開工典禮記

浙贛鐵路自蕭山江邊至江西玉山一段，即為杭江鐵路，早經通車營業。自下籌築自玉山至南昌一段，計長三百餘公里，政商合辦，決定於本月份開始興工，並於本月八日上午，在玉山舉行開工典禮。事前由浙贛鐵路公司東邀各界觀禮，來賓於七日下午三時至四時，向公司方面報到，並在清泰第二旅館設立臨時招待處，派楊德壽招待。至四時三刻，分兩批起江干第一馬路渡第一批為清泰旅館來賓，第二批為浙贛鐵路公司及建設廳長曾養甫等，該局副局長侯家源謝文龍率領科長及各部主任譚君等，於是日下午三時先行渡江，在江邊車站迎候招待，來賓陸續上車休息，至五時五十二分鐘，專車出發，共計掛頭二等及三等客車十輛，至翌晨（八日）六時半抵達玉山車站，開工典禮原定上午八時舉行，以江西方面財政建

設民政三廳長由南昌乘汽車至玉山，至九時猶未見到，禮堂設於杭玉段鐵路終點，在玉山車站之左，相距約半里許，禮台臨時用棚簾蓋就，台前又搭松柏彩牌，滿懸黨國旗，台上懸總理遺像，下為理事及黨政代表席，台前為主席台，台下前列為新聞記者席，餘均為來賓席，台上懸大道為公橫額，兩聯對云，「方始經營勇往邁進，相依車輪一道路風，」俟至九時半許，財政廳長吳乾道民政廳長呂威已到，即與來賓全體上專車，駛至鐵路最終點，舉行開工典禮，曾養甫及該路副局長侯家源先後致詞，即由江西省黨部代表俞百慶，浙江省黨部代表李楚狂致詞，江西省政府熊主席則派民政廳長呂威為代表，呂君語多慷慨警惕，暢論原有國有鐵路之不完整狀況，及困苦各點，最後說有三點可分，第一點是原有國有鐵路之可悲，第二是今日在此地舉行開工典禮之可喜，末

謂浙贛路將來管理之可慮，痛快淋漓。聞者鼓掌不絕。次由四省剿匪總司令趙觀濤致詞，趙語亦熱切動聽，謂交通可以救國，可以安內，浙贛鐵路完成後之使命甚大。看過去杭江段完成之迅速，玉甬段工程之快可想而知。鐵道部顧部長則派鄭華為代表，浙贛鐵路理事吳肅兩君報告後，繼而演說者，計為上海銀行公會張公權代表霍寶樹，杭州市商會及中國銀行代表壽毅成，江西行政督察專員郭肅，開工典禮完成後，經贛閩浙皖邊區剿匪總司令趙觀濤之邀請，由江西公路局備公共汽車，赴匪區參觀。玉山在去年冬間，亦匪會盤踞上饒一帶，玉山縣西門外四十里，即有赤匪，西門一帶，隱約可聞鎗聲，城內亦告戒嚴，在玉山火車站至縣城經過之冰川浮橋上來往行人，須備良民証，橋上檢查甚嚴，今以縣城附近無匪，業已解散，城內外居民，有安居樂業之景况，惟城內

暗中仍有戒備，一出城外，以國軍完全調赴前方剿匪，後方守備，均由居民中十六歲以上，五十歲以下男子擔任，當出玉山縣城十餘里後，手持長矛之農民自衛兵，每離里許設一崗位，隨時可以見到，是日參觀隊由趙觀濤本人，及四省邊區警備司令都黨政處科長夏仲高等陪同出發，並派有隊伍保護。於下午二時出發，汽車出西門，尚屬平坦，一路人烟甚少，荒涼之地居多數，及過沙溪，公路高低不平，車行顛頓頗甚，路旁敗垣頹牆，觸目皆是，至靈溪人車均須擺渡，到上饒時已三點五十分，是處駐有四省邊區剿匪司令部，趙司令衛隊在是處排隊歡迎，趙囑必須往羅橋一看，方見炮火餘蹟，遂又車行二十里而抵羅橋，是處會為赤匪盤踞甚久，地方荒涼更甚，羅橋以上，即可見匪蹤，為國軍防地，已不能於此短時參觀矣。至浙贛鐵路玉甬段係浙贛兩省政府及金融

一月來之鐵路

界所合辦，其資本為二千四百萬元，計分十六站，即(一)玉山(二)上饒(三)大路口(四)橫峯(五)沙溪(六)弋陽(七)橫渡(八)貴溪(九)麻潭(十)鄧埠(十一)朱崗(十二)東鄉(十三)將軍巷(十四)進賢(十五)梁家渡(十六)南昌，現各段多已測量竣工，惟三、四、五、六段，因尚係匪區致未竣事云。

完成滬杭甬路經費有着

中國建設銀公司自成立開業以來，對於投資方面，異常慎重，其營業第一聲，為投資滬杭甬鐵路，建築曹娥江鐵橋，投資數額，現已商定為五百五十萬元，以該路一部份營業收入為擔保，按滬杭甬鐵路，現僅通至杭州及百官至寧波一段，中間自杭經蕭山紹興而達百官一段尚未完成，其間除錢塘江橋已另向滬銀行接洽，借款開建外，所有亟待完成之路軌，約需經費

一千萬元，現除中英銀行公司方面，已允再投資四百五十萬元外，餘五百五十萬，即由建設銀公司投資，同時並規定其中一部份款項，為建造曹娥江橋之用，按曹娥江鐵橋，於歐戰前，曾由德國某公司包工開築，並已完成一部份填基工作，後因大戰爆發，遂致停頓，此次重加建造，可省一部份工程，俟該橋與錢塘江兩大橋完成時，滬杭甬路即可全綫貫通。

廣九路修約談判圓滿解決

廣九鐵路修約，經中英兩方代表二次談判後，雙方意見經已接近，再過三數日，修約問題，即可完全解決，七月十七日午，復在廣九英段局長辦公室舉行審查會，並草訂新約，中英兩方均由鐵道專門人材主之，我方代表為鐵道部代表莫介福，及廣九路車務處長鄭耀厚，而英方則為英段局長獲加氏，而我方各修約代表均不參加。

據記者調查，是日之審查會議，關於直通快車之佔益問題，業經商決我方佔百分之七十二，英方佔百分之二十八，經修訂之合約，雙方認為同意時，即各向當局報告，該約遂告修改成功，將來簽字，英方簽妥後，我方由省政府及鐵道部代表簽署，照現在情形，再經一度正式談判，即可竣事，聞雙方代表已定二十日再開正式會議，討論條文草稿矣，香港華商總會以我方代表到港磋商修訂廣九路約，為一盡地主之誼，特於十八日下午四時，在該商會三樓議事廳設茶會招待代表，赴會者有胡繼賢，李仙根，張慰慈，李石深，胡棟朝五人，商會人員到者有主席黃廣田，幹事趙超凡，周長池，郭泉，杜澤文等十餘人，直至五時許始散，記者於散會時遇各代表，遂借其步行返其旅邸，作簡單之談話，據胡繼賢談，此次來港訂約，於初次談判時，英方代表曾提及與粵漢路接

軌問題惟我等以此次乃奉命修訂廣九路中英兩段聯運合約而來，旁的問題不能涉及，婉辭却之，即於抵港之日應港督貝璐爵士茶會時，港督亦曾談論此事，其提出之理由為（一）接軌後於廣九路有益，（二）接軌後於廣東全省有益，（三）接軌後於廣州市不甚有利，基於上述三點，有利者二，不利者一則利大害小，接軌事實，不應再事遷延，惟余（胡自稱）以為此乃修約範圍以外之事，未奉上官命令，未敢擅專，故不能有若何表示，至本人對此事現時不便發表意見云云，又據李仙根謂：（一）關於直通快車之佔益問題，現新約商定我方較前多佔百分之七，前為百份之六五，今改為百份之七十二，英方佔百份之二八，英方此次答允開會修約，足見其所懷之善意，故此次雖不能稱為我方勝利，但亦差強人意，（二）明日（即二十日）繼續舉行談判，預料經一度之談判後，便可終結（三）今

一月來之航空

日(十九日)在華商總會茶會時，該會主席黃廣田君並未與余談及廣九粵漢兩路接軌問題，因余本人平素絕不贊成此案，蓋若果成爲事實，則我國商務，必爲之蹂躪殆盡，(四)余歷年奔走國事，仕宦一途，甚覺厭倦，今之長廣韶路局，不過像做生意一般而已，外間傳余將繼任中山縣長絕對不確云，又聞十九日所開之第三次談判，結果甚佳，對於新約，雙方代表均認爲滿意，午間即宣佈開會；我方代表胡繼賢夏支等，已於十九日晚乘泰山輪返省，向粵當局報告談判經過，另定日期簽字，而李仙根、張慰慈、胡棟朝等，則定於二十日上午八時零五分乘廣九快車回省復命云。

一月來之航空

中航公司準備滬粵復航

中國航空公司自滬粵線失機停航以後，即積極籌備恢復，前曾向美訂購新機，據該公司總經理戴恩基氏語記者，自滬粵線停航之後，該公司即電美名廠訂購最新式道格拉斯達爾芬式飛機二架，自建造以來，爲時已久。昨得該廠來電，謂新機下月底準可竣事，屆時當即交輪運滬。預計本年十月間可到，再經試飛後。滬粵線，十月底可以完全恢復，該公司對於海路飛行不易，爲謀安全計，特在象山建造氣候報告台一座，且新機建造堅固，機件靈活，旅客可得最完善之保障，又原有微損之十九號塞可斯機。現已修竣，屆時將加入飛航。該公司鑒於原有滬平線客運發達，特電美訂購洛克喜式機兩架。每機可容十二人。發動機兩具，每小時行二百英里，爲最新式速率最高之陸路飛機。此機每架美金五萬元。現正在加工趕造，數月之後，工竣運滬。將以用諸平滬一線。加開蘇

次與原有史汀生機來往對飛，此外仍擬添購洛克喜機數架，須明年始能竣工。該公司前擬開關西南及康藏新綫，以種種關係，尙難實現，照原有計劃，尙須開川省環形新綫一條，自重慶起飛，沿岷江經敘州嘉定等處以達成都，緣該區商業發達，借交通不便，前曾派機試飛，結果圓滿，洛克喜新機到滬後，所餘史汀生機，將用於此綫，以利交通，至龍華機場，所建大機棚，佔地廿餘畝，可容飛機十餘架，三月前早經動工，據戴氏談，此棚工程現已大致就緒，旬日後準可竣工，屆時該公司將分遣本埠各界領袖及新聞界前往參觀，以接該公司所有飛機，悉數移入停放，同時籌備建造旅客休息室等工程，至龍華飛機場，佔地僅二百畝，將來擬擴充至五百畝，現正派員向農民接洽，陸續添購民地，以作實現水陸飛行港之準備云。

一月來之航政

一月來之航政

招商局新造四海輪將竣工

國營招商局前向中英庚款會借款，在英訂購之元亨利貞海輪四艘，由中英庚款會倫敦購料處轉托兩造船公司同時趕建；按照建築程序，在十月底竣工駛華，該局除已派員前往實習，茲又決派公平輪船主鄧士標，新銘輪船主馬家駿，前往點收，兩氏定於本月底搭輪赴英，大約在十月底，四輪可同時駛回，此項輪隻將用於華南近海駁航，前傳開駛南洋之說，係屬訛傳，又該局添建海輪，原擬同時建造江輪三艘，並經呈准交通部，旋以海輪運費超出預算，致江輪運費不敷，故即打消前議，茲悉該局以長江上游漢口長沙間貨運甚旺，原有輪隻不敷調用，租船承運，成本甚巨，故擬添建江輪一艘

一月來之航政

駁船三隻，以資應用。曾由該局經理劉鴻生提出上星期四之理事會討論，經會通過。現正呈請交通部核示中，聞其建費，向銀行界商洽借款云。交通部方面，對於遠洋航行一事，現已在計劃中。據航業界消息，交通部所計劃者，擬先辦現由上海至南洋荷屬與英屬間之航綫。海輪噸數，以一萬噸至萬二千噸為限，最初擬每月開行一次，嗣後各業務上有擴展之必要，則改為每兩星期一次，惟因種種關係，尙有待他日，始能實現云。

浙建廳謀發展浙東航路

浙東金華、衢縣、蘭溪三江河流，為浙東唯一大港，經過十餘縣，長達數百里，各縣商貨土產出入，均賴此水道運輸，亦為錢江上游主要航綫，沿江自杭州，經富陽，桐廬，為輪船航綫，自桐廬經嚴州至蘭溪，為快駁航綫，自蘭溪而上，

一四

經開化，常山，江山在衢會合，再經龍游以達蘭溪之衢港，為蘭常快駁航綫，自東陽義烏，及永康，武義兩江，在金會合以達蘭溪之婺港，為蘭義快駁及民船航綫。在嚴州會合自皖南徽州入浙之徽港，為杭深快駁航綫。（杭州至歙縣深渡）各路航綫網之周密，運輸向稱便利，近日杭江鐵路通車，及衢蘭，衢常，衢廣，常玉，江浦各公路完成，金衢蘭三江水運，大受影響，但大量貨件運輸，及其水脚費之低廉，汽車仍非民船之敵，故三江航綫，在浙省水路交通上，還有繼續存在之必要，惟三江河道，因多年洪水泛濫，未加疏浚，沙淤石積，河身日高，尤以嚴州東之七里灘一段，春夏水漲成江，秋冬水涸如渠，航運艱阻，甚感不便，每值山洪暴發，下注不暢，沿江各縣，時罹水災，淹沒田疇，年常三四次，公私損失，為數甚巨，刻建廳為發展三江水路交通，消弭水患計，

決進行疏浚金甯蘭三江、現除工程方面、飭由水利局並聘請專家組織疏浚委員會、主持一切疏浚計劃外、擬即函請全國經濟委員會、按導淮先例、予以劃撥專款、俾即着手進行云。

### 太平洋中日美航業競爭

日本商船之噸位、及速度增加極速、足引起航業界之注意、此事或將促進美國政府決定其永久航業政策、日本兩抵之造船計劃、不僅驟然增加日本近代貨運之便利、且將其舊船減至小於各國之噸數海軍戰術家、則以為日本擁有潛在船隻、足供戰時之用、以增加海軍力量、故現正注意新貨船之最後影響、一九三二年、日本議會通過之造船案、擬造新商船二十萬噸、拆毀舊船四十萬噸、據此間最近所得之報告、已有三十一艘新船、安置龍骨、約計十九萬九千三百十噸、拆毀之舊船計九十三艘、約三十九萬三千噸、據稱、航業

一月來之航政

界仍要求擴充造船云、據統計、英國及愛爾蘭造船最多、其次即推日本、美國則退居第十位、英國及愛爾蘭在三月三十一日以前三個月中造船四八一、四四〇噸、日本一二二、五九〇噸、美國二七、三四四噸、去年三個月中、英國造三三、〇〇〇噸、日本一〇六、七六〇噸、美國一二、三七三噸、日本之邁進太平洋航業、可於日本商船載往美國生絲達百分之七十、及價值美金二千一百萬元之貨物以證明之、一九三三年之美國國外貿易中、日本商船載運美國出口貨價值美金六七、二八一、〇〇〇元、進口貨一二〇、六五三、〇〇〇元、各國以及日本商船裝運美國出口貨價值美金八九三、二〇三、〇〇〇元、進口貨七三三、八三一、〇〇〇元、美國商船裝載出口貨值美金四六九、七二〇、〇〇〇元、進口貨值四三〇、六三一、〇〇〇元、日美貿易、且船運貨最多、一



九三二年日船運回本國之美國貨，價值美金五九·九七一·〇〇〇元，及運入美國之日本貨，價值美金八二·三六八·〇〇〇元，美船於祇載運美國出口貨一五·七五八·〇〇〇元，進口貨二八·五一二·〇〇〇元，各國以及日本商船裝運美國出口貨美金一一六·八七〇·〇〇〇元，進口貨美金一〇四·七四八·〇〇〇元，故美國對於橫貫太平洋之航業，不如日本，一九三二年日船運往美國之斐島貨物，計值美金二一·一四五·〇〇〇元，但運往斐島之美國貨物，僅值美金九一·〇〇〇元，各國及日本商船運往斐島之美國貨物，共計美金二七·二九〇·〇〇〇元，及運入美國之斐島貨物值美金四七·七六〇·〇〇〇元。

# 一月來之電政

## 交通部計劃架設九省長途電話

交通部前為積極發展長途電話事業，特成立九省長途電話工程處，專司籌劃九省長途電話幹線之建設及其聯絡，並已委胡瑞祥為該工程處長，令其即日籌劃一切，茲據中央社記者探悉，該部此次九省長途電話敷設之計劃，係就蘇、浙、皖、贛、鄂、湘、豫、魯、冀，九省中之政治都會，商業城市，均以南京為其中心，使各省得互相直接通話之便利，其全部工程除利用該部原已設有長途電話之京滬、滬杭、青濟平津南潯等幹線外，擬再加敷設「京漢」「京津」「濟青」「徐鄭」「漢長」等五大長途幹線網，計（一）京漢線係自南京沿長江南岸，經蕪湖，九江而至漢口，擬掛設銅綫三對，（二）京津線係由南京過江由浦口沿津浦鐵路，經蚌埠，徐州，濟南而至天津亦擬掛設銅綫三對，（三）濟青線係沿膠濟鐵路，

原有話綫兩對加以整理，將該段桿木重行修築後，再加掛若  
線一對，以上三幹綫，並各裝置幻象設備，將來全綫設竣，  
得有四個迴線之用，至於(四)徐鄭及(五)漢長兩幹綫，係分  
別沿隴海，武長鐵路敷設，各暫掛話線一對，此外復於適當  
地點裝設各種報電機，一則各地得以任意互相聯接，再則藉  
以減低傳話等量，俾即距離八百餘公里之京漢暨距離一千餘  
公里之京津兩線，均能維持直接通話之效能，聞該部對該項  
工款現正在審計中，即可按照計劃進行，將來敷設完竣後，  
則九省之內均有通話之便利云。

### 浙長途電話部省合作完成

交通部辦浙江長途電話，與浙江省辦長途電話，因種種  
問題，迄未實行合作，致交通部滬杭話線不能轉接浙江全省，  
滬浙民衆咸以為憾，近以部省雙方感覺此事如不亟謀解決，

不特人民感受不便，並阻礙雙方事業之進展，影響殊鉅，最  
近經浙江省電話局與交通部切實磋商，雙方意見，極為接近  
，詳細辦法，經雙方開誠相與，得以安然訂妥，此後浙省各  
地均可與上海通話，至雙方所訂辦法，據記者探悉，內容約  
有下列各點：(一)交通部在浙經營之各縣長途電話，(滬杭  
幹綫除外)六月底止一律停止營業，(二)交通部以四萬八千  
元之代價，將省電話局所建築滬杭長途幹綫收回為部有，  
(三)交通部於七月十五日夜為止，將電話營業完全移交省方  
接收辦理，交通部浙江長途管理處同時裁撤，(四)交通部各  
縣分支局話務人員移交省電話局，(五)浙省電話局營業以收  
入千分之五作為交通部執照費，聞部方長途電話，已於本月  
底停止營業，浙省電話局並定於本月十六日起開始全省與上  
海通話云，又交通部在浙省各縣本設有駐限局之處，所有往

一月來之公路

來電報，並委託浙省電話各分支局代收代送。亦經雙方洽商妥協，與長途電話合作辦法同時實行云。

# 一月來之公路

## 甘建廳籌築甘川路

軍委會蔣委員長，前電甘肅省政府，迅速完成甘川公路。省府令建設廳照辦，並經省府於七月二十四日會議議決。以建築市路經費十餘萬元，移築該路。茲悉建廳以甘川綫大路之第一幹線，尤為重要，故特編組測量隊一隊，派技正郭鑑若率領該隊前往實行測繪，其出發點，係利用甘陝公路（即西蘭路）由秦蘭出發，經甘草店，定西，而至華家嶺，此為甘陝路綫，再由華家嶺沿甘川第一幹線，轉向馬營，經通渭，秦安，天水，娘娘壩，江洛鎮，成縣，望子關，武都，蒿子

店，而達碧川入四川。是為終點。幹線全長五百餘公里。沿線均須詳細測量。其工程之標準，如路基，橫斷，曲線，加寬，超高，及各式橋樑涵洞護欄路牌路樹等，亦須特別注意。現在該廳業經繪就圖說，以備測繪時分別標識，此項工作約費時一月方能測量竣事，約在八月中旬，可以實行。並測量隊之組織，分為選線，中心，水平，地形，四組，查隊長一員，測量員四員，助理員三名，測工八名，小工九名，外設車務員一員，勤務二名，伙夫二名，事務員專管全隊一切庶務事宜。其各組測量員之工作分配，為選線組隊長一員，測量員一員，測工小工各一名。中心組測量員一員，助理員一員，測工二名，小工四名。水平組測量員一名，助理員一名，測工小工各二名。現聞建廳對於測量隊人員，除隊長由郭鑑若担任外，其餘均在選派中云。

### 韓復榘整理魯省公路

山東建設廳，數年以來，對於整頓汽車路不遺餘力，現共有烟濰（烟台至濰縣）台濰（台兒莊至濰縣）東臨（濟南至臨沂）濟曹（兗州至曹縣）濟民（濟南至惠民）膠萊（膠縣至萊陽）等六區汽車路局，總計共長九千四百八十八里。營業均極暢旺，前此省府主席韓復榘，赴滬謁見蔣委員長，鑒於江西公路發展之情形，返魯以後，對於本省汽車路，亟思加以整頓，乃令建設廳，將烟濰東臨台濰濟曹濟民膠萊六區汽車路局，一律裁撤，另組山東省建設廳全省汽車路管理局並已委牛照為管理局局長劉熙業為管理局副局長辦公費先由建設廳墊付二萬元，內部組織分五科。科長亦已委定，總務科杜棟，業務科袁鐵岩，機務科丁離卿，財務工務未詳，局址正在尋覓，以前各區局開將改設段或站，章程尚在擬議中，各區局長聞訊，今晨先後來濟請示交待辦法，聞建廳以交待手續繁雜，在此時間，先由廳內撥派人員，往各區局接收局內職員，除局長外，一律照舊供職，俟管理局成立後，再定去留，接收人員，今晨已指定技士徐景芳，科員孔令瑞，孫步月，接收烟濰局技士姜次端，科員曹豐年，接收膠路局技士宋文田，小清河工程局職員鍾寶琇接收台濰路局，視察員李冠熙技士鮑連瑞，事務員王樞垣，接收東段路局，秘書張俊龍，科員曹慈壽，接收濟民路局，視察員周輔世接收濟曹路局，以上人員奉委後，均定日內出發云。

### 浙省趕築京閩路浙境段

浙省各公路，經積極趕築以來，公路網已漸次完成，公路管理局副局長李育，新自邊境督察工程歸來，本報記者特往訪問，據李氏談稱，京閩路經過浙境之新昌，天台，臨海

一月來之公路

黃巖，樂清，永嘉，瑞安，平陽等縣，聯接閩邊之福鼎而達福州，原為全國經濟委員會所規定，自閩建設廳長陳體誠就任後，以閩東南之路綫，不如閩北之重要，乃商由全國經濟委員會，增築一線，提前完成，即自浙省之永嘉縣起，經縉雲，麗水，雲和，龍泉，乃閩北之浦城，建甌，延平，而直達閩垣，於交通運輸及剿匪軍事上，均有極大便利，現閩省浦城至延平段正分段建築，短期內即可竣工，福州至延平，地處閩江流域，原有輪運可通，閩省陳建廳長決建築輕便鐵道以利民行，浙境路線係沿甌江而上，且永嘉本屬商埠，地處衝要，於公路交通之開發，尤屬急不容緩，惟沿綫盡為高約數千尺之石山，工程艱鉅所有石方工程達三十餘萬方，橋樑亦多，經加緊趕工後，開山工程已完成十分之六七，工人由一萬增至一萬五千餘名，晝夜開工，數日前因氣候酷熱

。工人患病者甚多。全國經委會公路處衛生處，雖備有大批藥品應用，尙屬不敷分配，現青田至溫州段路線共五十二公里，七月底完成，麗水至青田段為七十二公里，八月底可完成，至經費問題，除已用去六百餘萬元外，現相差仍有二百餘萬，會廳長此次因公晉京，順道向京滬各方商借應付，俾各路工程，均得如期完成云。

贛省公路發展計劃

贛省為復興民族策源地，各種建設或在積極籌劃，或已有顯著之進步，尤以公路一項，年來在突飛猛進之狀態中，頗見成績：二十三年度公路建設計劃在工務方面。(甲)測量路線，(一)繼續測量章新及仙湯修水線，貴溪資溪線，金谿南城綫，河口新豐市綫，南豐建寧綫，蓮花安福綫，約共計三十六〇公里。(二)將七省公路規定之幹支各綫，尙未經測量者

如滬桂幹綫，金田永新蓮花段城隍支綫，南昌寧都等部續修段甯鄆支綫，甯都會昌瑞金尋鄆路永通支綫，修水通城段咸宜支綫，修水通山段武潭支綫，界方舖瑞昌段金口支綫，瑞金潼嶺段等路綫。各約共計七八〇公里。令測量隊分別踏勘並實測。(三)將已通車及已興工之路未經測量者，如滬桂幹綫之臨川崇仁段石塘永豐八都段，甯福金田段，及臨川宜黃綫，崇仁宜黃綫，仁鳳兩綫，宜黃河口綫，永豐石龍岡綫，新塗戴坊綫，宜黃李坊綫。約共計四四〇公里。分別派員予以補測。(四)應各屬要求由本處勘酌路綫重要與否派員施測。

(乙)修築路綫。(一)繼續修築溫澤支綫，黎川光澤段，永古綫，龍岡古龍岡段，宜南綫，棠陰李坊營段，宜豐段，饒河口新豐市綫約共計一八〇公里之路綫，並將汴粵幹綫，遂川贛縣段之黃山岡及京贛幹綫，萬載瀏陽段，萬載境內已開

鑿及未達規定寬度之石山部份路具繼續施工保其完竣。(二)將汴粵幹綫萬家埠潭段，京贛幹綫新門景德鎮段滬桂幹綫金田永新蓮花段，咸宜支綫，通山修水銅鼓宜豐約共計五一六公里。(三)隨時派員督修指示本省境內縣道修築並協助軍工修築公路。(丙)鋪設路面。(一)繼續鋪設汴粵幹綫，白土街遂川路面。(二)將汴粵幹綫牛行萬家埠稱潭段，遂川贛縣段，京贛幹綫新門景德鎮段，萬載瀏陽段，安福永新蓮花茶陵段，溫澤支綫黎川杉關段，咸宜支綫，通山修水銅鼓宜豐及永古綫之龍岡古龍岡段，宜黃新豐市綫，新塗戴坊綫之路面，約共計八六三公里，均於本期內鋪設並應完竣。

(丁)架電話線。將汴粵幹綫。牛行萬家埠稱潭段，吉安馬家洲遂川贛縣段，京贛幹綫黃金埠景德鎮段，萬載瀏陽段，滬桂幹綫崇仁臨川永豐八都段，吉安安福段，溫澤支綫南城

一月來之公路

黎川杉關段，及永古綫之永豐藤田段，宜新綫之宜黃二都段

，宜李綫之宜黃棠陰段，並宜黃臨川綫，崇仁宜豐綫，崇仁

鳳岡線戴坊新淦綫，潭港樂安綫之電桿電話共計延長九九七

公里，均應於本期內架設完畢，以利行車，至車務方面(甲)

推廣營業路線本年度工程部份，預計完成之汴粵幹綫，萬家

埠藕潭段，京黔幹綫，祁門景德鎮段，溫桂幹綫，金田新淦

蓮花段，溫澤支綫黎川光澤段，城隍支綫廣昌寧都段，永古綫

之龍岡古龍岡等幹支各綫，車務方面，自當分別設置車站，

車場，陸續通車，以謀客貨營業之推廣，而使各地之交通便

利。(乙)籌辦客貨聯運，本省幹支各綫，均已次第修達省界

與隣省路綫頗多啣接，亟應籌辦聯運，以利客貨運輸，茲將

俟京黔幹綫本省之高載瀏陽及湘南之瀏陽長沙段，完全通車

時，即與湖南公路局商定南昌至長沙聯運通車辦法，如實施

便利當逐漸推行他綫云。

瓊崖公路建設概況

瓊崖位近海濱，自奉政治致力整理，已將當地共匪肅清

，積極整理治安交通建設諸端，現當局以治標工作完成，現

正進行治本工作努力，墾殖開闢矣。記者以瓊崖交通關係極

防極大，其發展情況如何，致關重要，特從交通方面調查，

茲將所得分述如下：(甲)黎境公路(一)嶺門經新市至加答洞

一百一十里，均能通車，(二)臨高縣南豐白沙洞至元門洞一

百六十里，能通車至白沙洞之雅又光化市九十里，其餘七十

里嶺門洞尙欠橋樑涵洞，(三)陵水縣經五弓團至保亭登一百

一十里，能通車十餘里，其餘尙欠橋涵(四)崖縣藤橋市經加

答弓至保亭登九十里，能通車約十里其餘尙欠橋涵，(五)

崖縣雅縣市以南二十里，之炳邦園附近，至海頭附近瓊海公

路七十六里，(內有漢境路約二十里)能由海頭環海路前往通車十餘里，其餘尙欠橋涵，(六)威恩縣北黎，東方洞九十里，(內有漢境三十里)能由北黎通車十餘里，其餘路基於本月中旬始能完成，但橋涵未築，(七)昌江縣大風車經烏里至保平六十里，(內有漢境三十里)能通車約二十里，其餘尙欠橋涵，(八)崖縣九所經千家東附近，至樂安城九十里，(內有漢境十餘里)，能由九所通車約六十里，其餘路基，本月中旬始能完成。(乙)漢境公路(一)慶縣那大經南辰大成和盛至雅星以南二十里，共一百七十五里，能通車至和盛市一百一十里，其餘尙欠橋涵，(二)儋縣黎境炳邦團至麻花三十五里，(內有漢境二十餘里)尙欠橋涵，(三)儋縣大成經塘舖至五市八十里，尙欠橋涵(四)儋縣大成經大星巴黎至金富鄉七十里，因該路於本月中旬，始能完成，故橋涵未築(五)儋縣金

富鄉至南豐四十里，尙欠橋涵(六)儋縣路基附近經抱合接駁臨高公路九十里，能通車至抱合四十里，其餘本月中旬，始能通車，(七)儋縣抱合經四方山至東成，十五里，尙欠橋涵，(八)臨高縣至加來市五十里，橋涵月底完成，即通車，(九)海口市附近之漢光路，警衛路，龍歧路，共四里，尙能通車，(十)萬寧縣加榮村，經美場，至中原附近七十里，尙欠橋涵，(十一)由萬寧之中興起，經祿馬坡至陽江一百零五里，能由中興通車至祿坡十八里，其餘尙欠橋涵，(十二)儋縣老城至鐵曼市六十里，正在建築中，合共八百餘里(丙)瓊海公路(一)由海口經老福山那大王至珠江，共五百二十餘里均修築路基及建築橋涵完全通車，(二)由澄邁瀾山經臨高至新盈港現十餘里，均修築路基完全通車(三)由海口經東山新吳至屯昌一百九十餘里，均修築橋涵及碼頭路基等，完全通車。



一月來之公路

(四)由府城至永興六十餘里，均建築橋涵及路基等，現通車至順水橋，其餘本月中旬有通車。(五)由瓊山秀英村至接駁府城附近二十餘里均建築橋及涵路面，本月中旬完全通車(六)由瓊山秀英砲台附近至秀英村轉出燈塔至游泳場十餘里，均修築路基完全通車，(七)由瓊東縣加積至煙墩五十餘里，均修築路基，完全通車，(八)由加積至樂會縣三十餘里，均修築路基，完全通車，(九)由加積經龍環至萬寧縣一百五十里，均修築路基及橋涵，完全通車，(十)由萬甯縣中興出大新至環海路二十餘里，均修築路基，完全通車，(十一)由萬寧縣至興隆七十餘里，均修築路基及橋涵，完全通車，(十二)由萬寧縣興隆經分界嶺至陵水一百一十里，均修築路基及橋涵浮渡等，完全通車，(十三)由陵水縣至藤橋七十餘里，均修築路基及橋涵浮渡等，完全通車，(十四)由藤橋經竹路嶺至三亞港九十餘里，均建築路涵基及橋涵浮渡等，本月上旬完全通車，(十五)由儋縣珠江至大風車一百二十餘里，均修築路基橋涵，完全通車(十六)由昌江大風車經北黎至那帶河七十餘里，均修築路基及橋涵，本月中旬完全通車，合計一千八百餘里，統計以上三項築成及修築之公路，共三千四百七十餘里云。

### 本刊廣告價目

面積	期	期	期	期
全頁	二十元	五十四元	九十六元	一百七十元
半頁	十二元	三十二元	五十六元	一百元
四分之一	七元	二十元	三十三元	六十元
	一期	三期	六期	十二期

### 廣告刊例

- (1) 封面之裏頁或底頁之外頁照價加倍
- (2) 彩色紙或彩印價目另議
- (3) 圖版可由本刊代製其製版費由刊登者負擔
- (4) 廣告費須預付半數其餘俟期滿時全數付清

### 平漢月刊第五十二期

中華民國二十三年八月三十一日出版

發行者 鐵道部直轄平漢鐵路管理局

印刷者 漢口光明印刷商店代印

地址：北京街智民里街面三十一號

郵費	定價		
	每月一期	半年六期	全年十二期
本埠每册二分半外埠五分	大洋四角	大洋二元	大洋四元



瑞

南京圖書館藏