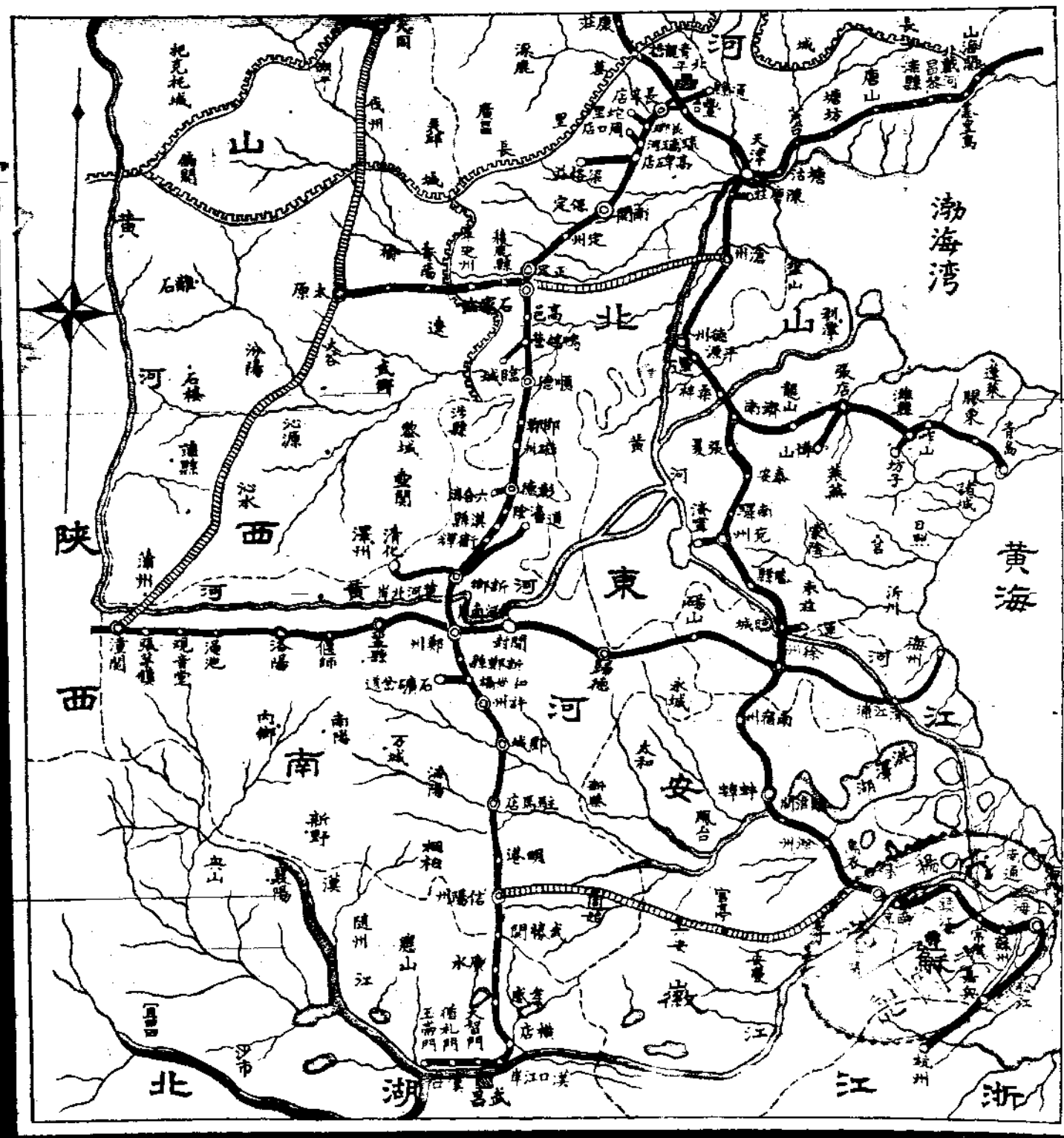


鐵路月刊

平漢綫

第四十八期



本刊啓事

本刊遵照

部令將所有命令公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實
以後歡迎左列投稿

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

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

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

漢口黃陂路三合里平漢鐵路管理局編譯課

鐵路月刊平漢線第四十八期目錄

總理遺像

總理遺囑

插圖

本路之榮譽

(一) 國民政府對於本路捐贈平漢一二號飛機褒狀

(二) 二屆鐵展獎章及交大工業鐵道展覽會謝狀

本路林場

(一) 李家寨

(二) 新店

路事短評

鐵路造林之意義

論著

目錄

(雙)

目錄

二

工用貨車支配論

黃伯魯

研究

鐵路實用統計

王道榮

譯述

蘇俄兩種新的運輸制度

熊正璉譯

膠濟鐵路權衡行動車輛之秤機

熊正璉譯

工作報告

本路二十三年二月份工作報告

大事記

本路二十三年三月份大事記

紀錄

本局局務會議紀錄一則

平漢鐵路清理欠薪委員會第二十六次會議紀錄
本路 總理紀念週紀錄三則

調查

平漢路沿綫水運調查報告

統計

本路各材料廠存廠材料價值表(二十三年一月份)

平漢鐵路二十二年全年收入各礦煤舫數量及價值表

平漢鐵路二十二年全年發往各機車廠煤舫數量表

民國二十二年平漢鐵路醫務經費分析表

二十二年度本路分段意外死傷人數及原因統計表

平漢鐵路沿站棧餘地出租地畝面積及岔道尺度暨租金統計表(二十二年度)

全路已出租棧餘地面積及岔道尺度暨租額比較表

平漢鐵路沿站棧餘地已否出租面積畝數及岔道尺度暨租額統計月報表(二十三年一月份)

本路現金出納旬報表(二十三年三月份)

本路營業進款概數旬報表(二十三年二月份)

本路工匠夫役增減人數月計表(二十三年二月份)

本路工匠夫役增減辛額月計表(二十三年二月份)

本路工匠夫役每月獎懲撫卹概況表(二十三年二月份)

平漢鐵路二十三年一月份醫務工作報告表

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表(二十三年二月份)

專載

我國各路制定運價之史的分析(下)

馬廷燮

黨務

黨務工作之推進與有效的努力

中央民運會喚起全國民衆努力新生活運動

平漢路特別黨部爲總理逝世九週年告全路同志書

平漢路特別黨部爲三一八北平民衆革命紀念告全路同志和工友

平漢鐵路特別黨部爲黃花崗七十二烈士殉難紀念告全路同志書

法
制

緝護鐵道附屬品規則

本路各站解繳進款及登記簿帳懲獎規則

本路處理客票違章懲罰規則

本路處理貨票違章懲罰規則

本路員司陳請預支薪水暫行辦法

平漢鐵路同仁社儲藏室辦法

檢查聯運包件暫行辦法

請領庶務用品辦法

修正本路職工等級表

交
通
鱗
爪

鐵路消息十則

航空消息五則

航政消息三則

目
錄

目錄

電政消息六則
公路消息四則

附錄

添設本路農場計劃書

補白

南極發現新地

一九三九年美日海軍實力比較

機器牛

黑玉

全國產棉統計

各省縣長平均年齡

國郵概況

各國造船事業

蘇聯新發明成功人造心

空中魔王

六

邱琨

路事短評後

論著後

研究後

譯述後

工作報告後

大事記後

大事記後

法制後

交通鱗爪後

附錄後

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 衆 及 聯 合 世
 界 上 以 平 等 待 我 之 民 族 共 同 奮 鬥 一 照
 現 在 革 命 尚 未 成 功 凡 我 同 志 務 須 依 照
 余 所 著 建 國 方 略 建 國 大 綱 三 民 主 義 及
 第 一 次 全 國 代 表 大 會 宣 言 繼 續 努 力 以
 求 貫 澈 最 近 主 張 開 國 民 會 議 及 廢 除 不
 平 等 條 約 尤 須 於 最 短 期 間 促 其 實 現 是
 所 至 囑

（一）譽 榮 之 路 本

現表的實事國救國愛工員路本是機飛國救難二漢平

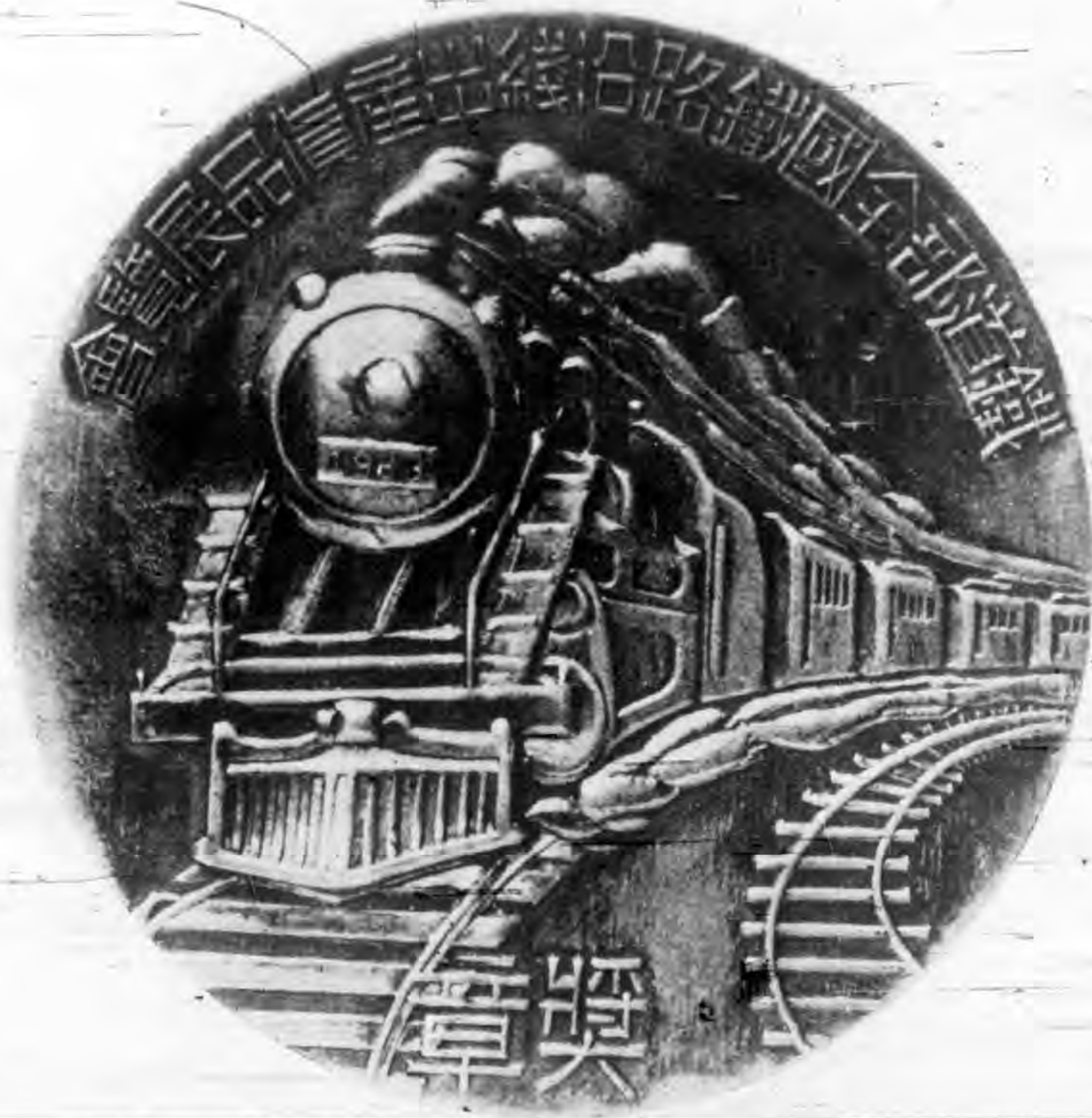


平漢二號飛機命名典禮籌備會

國民政府對於本路捐贈平漢一號飛機褒狀

本路之榮譽 (三)

二屆鐵展獎章



交通大學工業鐵道展覽會

謝狀

本會
貴局參加陳列
珍奇畢集蔚為
觀既使多士之觀
摩設供專家之探
討用仰謝意藉答
隆情謹狀

會大 蔡鴻業
副會長 胡瑞行
鍾世全
鍾偉成
中華民國二十一年六月一日



交大工業鐵道展覽會謝狀

本路林場

(一)

李家寨



一區苗圃馬路風景

二區刺柏單純林風景



二區水松林及山上辦公室風景

本路林場(三)

—新店—

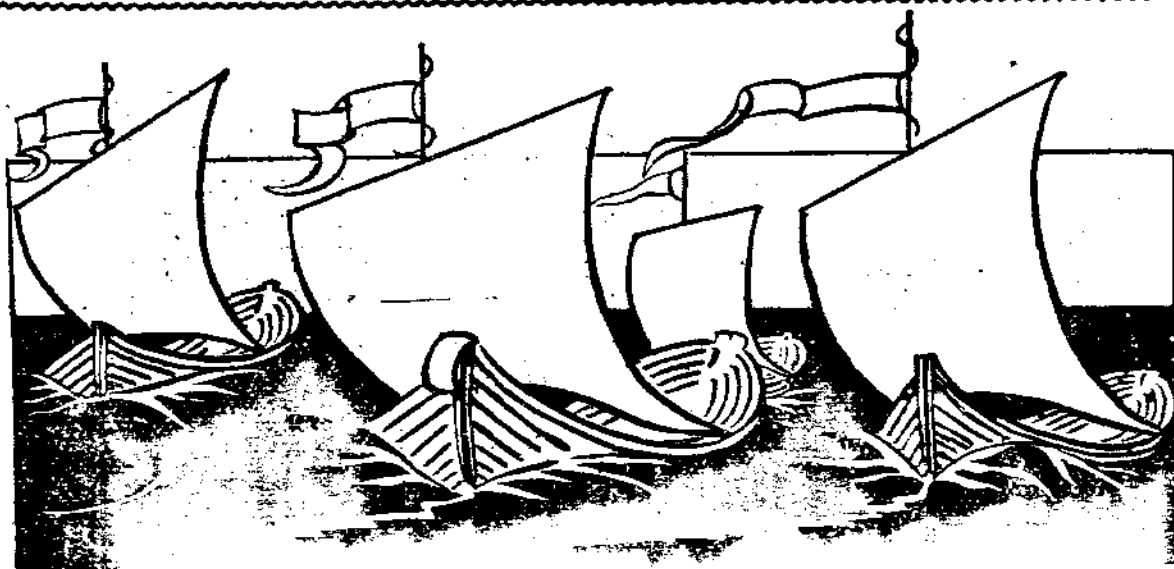


↑ 山上黒皮松林風景

← 大門風景

→ 山水風景





鐵路造林之意義



路事短評

鐵路造林之意義

(雙)

三月十二日為孫總理逝世紀念，總理嘗深慨夫吾國森林之荒落，現世木材之需要，與夫森林關係人生之密切，力主於北部及中部，建造大規模之森林。政府因之，遂定是日為植樹節，即以植樹紀念總理。改制以還，號為紀念日者衆矣。而此獨有事實為之標識，蓋不徒區區奉行典禮而已。

鐵路造林，原不始於規定植樹節以後，顧以軍事頻仍，不易防護，牛羊殘踏之，士兵斬伐之，鄉愚盜竊之；雖有萌芽，未收大效。近數年來，始稍稍有成績可觀。夫森林之有益於人生，時人言之詳矣。而吾人在路言路，尤有其特殊之意義，約其大端，可得而言。

鐵路木材，需量甚多，僅就枕木一項而論；本路全線枕木，約共一百六十萬根，以平均壽命，六年計之，每年應抽換二十六七萬根，假定每根值銀三元，全年即須八十萬元左右，加以其他各種特別枕木及工程上所需用之木材，合計當在一百萬元以上。推之全國已成各路，當十倍於此；推之總理計劃中之十萬英里鐵道，尤當

鐵路造林之意義

百倍於此而不止。而此類木材，國內特少，大都購自外洋，每年漏卮，為數可驚。假令確定計劃，逐年培植，經相當時日之後，可以無事外求，豈惟可紓鐵路之負擔，抑亦可塞國家之漏卮，此生產木材之利一也。

鐵路沿綫，河道縱橫，平時雖有防護工程，以資宣洩。然陵谷變遷，形勢靡定，每值夏秋之交，山洪暴發，河流四溢，侵蝕路隄，妨礙交通。晚近以來，無歲無有，地方固多損失。鐵路亦受影響，倘沿綫廣植林木，必能涵蓄水源，調節雨量，其根枝茂盛，尤足以鞏固土壤，而洪水橫流之慘，亦或可以少減，此保護路基之利二也。

鐵路之於旅客，其一切供應，固當力求完美，而旅行者，長途跋涉，精神上終不免岑寂寡歡，雖勝景古蹟，散見沿綫，要非車行之際，所能隨時欣賞也。設於沿綫廣植花木，疎密相間，佈置得宜，旅行者安居車廂，平步站頭，目擊夫繁葉成陰，微枝輕拂，亦足舒遠道之勞頓，增旅行之興趣，此點綴風景之利三也。

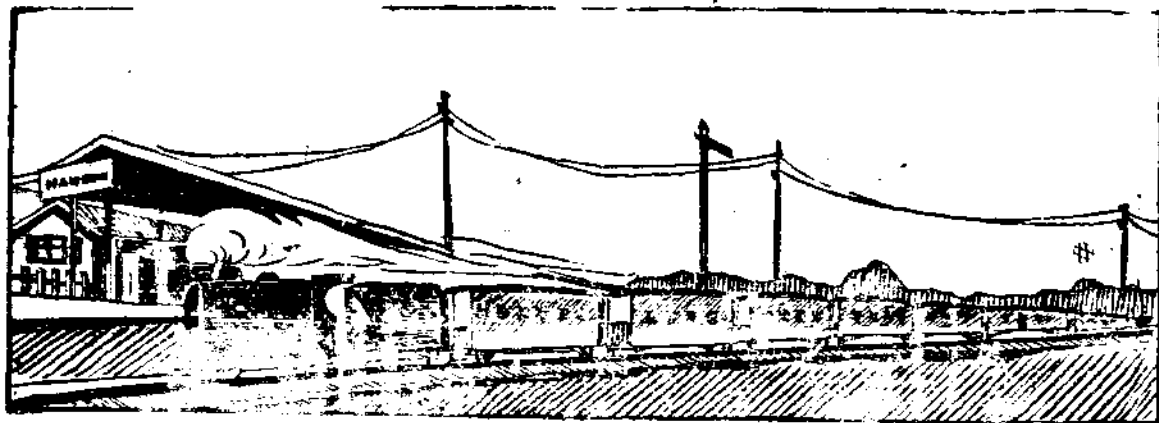
是故以鐵路之意義言之，鐵路自有其造林之必要。其用意固與普通造林，未必不同，而其起源則猶遠在規定植樹節以前，若徒以此為點綴典禮之具，手植一枝，即謂吾事已盡焉者，烏足與語鐵路造林哉。

南極發現新地

為瑞威探險家所尋得

名曰阿斯脫利得公主

瑞威博學家克利斯頓生，由南極探險歸來，行抵阿根廷京城，宣稱，渠曾在南緯七十二度相近處，發現新地，其海岸長一百五十公里，渠以「阿斯脫利得公主」名此地云，



工用貨車支配論



論

著

工用貨車支配論

黃伯魯

工商二者，既同為實業，其所運送之貨物，大都相同，前已詳論商用貨車支配法，現再論工用貨車支配法，似嫌重複。但其實則不然。蓋商店為買遷有無，居中轉運，工廠乃取天然原料，加以人工，製成貨品，交由商人代為轉賣。雖商品即工業之製造品，但自現代各國有工業區（如美之芝加哥，英之孟加斯德，德之漢堡，中國江蘇之無錫）成立，工藝區貨品之運送，則與商業區貨品之運送，大不相同。故鐵路營業，對於兩地運輸所用車輛，雖屬相同，但其方法則異。今將不同之點，詳論於左。

一 工業區域貨運之特質

所謂工藝品，乃包含天然粗質，加以人工或機力，而成一種可供

消費者，均屬之。工廠製造之物，乃製造物品之原料，因為工藝品，即如礦區之礦石礦沙，鹽區之鹽，亦均以其性質與工藝品相近，故一併論之。

(1) 貨物之質量 工藝品性質之複雜，雖與商貨相同，然某段某站之工藝品，則因原料氣候地土人工等關係，其開廠製造，多為數種特別較為有利之產物，故鐵路所運之工藝品，其性質變化尙少。每次報運之貨物，多為整車，一批之中，不同之製造品尤少。故一區所需之車輛，大都為一種形式噸量大略相同之貨車，且其數量，亦較有規律。

(2) 貨車之需要 工藝區鐵路，其貨車運送之方向，不外二端：其一由工藝區將製造品運往通商港埠，以便轉運銷售；一方面為由農業區運送各種原料至工業區，以供製造。前者其回程空車，可利用以裝運製造材料，由外洋進口之原料機械；後者可利用運送製造品往農產品之回程空車，裝運原料。惟前者以整車之製造品運出，同時有大批原料材料機械運入，故車輛虛糜甚少；後者零批貨物運出，因農產區需用之工藝品有限，而運入之原料，多為整車，因此有運量不均車輛耗廢空程增加之弊。如美國由東部往南部之車輛，其空程平均約佔百分之四十一，故鐵路聯合車輛，對此深為注意，特定種種鼓勵方法，以期減少空程。

(3) 貨運之季節 工廠管理，其最要目的，即在使機械人工日無停廢，且每一工作單位，(Working Unit) 每日所作工量，大概相同，雖有時因特別製造而變動，但以人工及機械生產能力有限，故其增加之數亦甚微緩。又所製貨品，因有氣候關係，需要有時，但製造工廠

決不能因某季需要甚多，則日夜趕造，過期則以需要絕少，或竟無銷售，即停止工作，遣散工人，暫閉工廠，如此則匪但資本損失，人工廢弛，且於社會秩序均多弊害。是故無論何種工廠，每日均須按時出貨，且其數量亦大致相同。於是鐵路每日均有定量貨品運出，每日相同，無大變動，是以工藝品貨運，多無季節之影響也。

(4) 社會之變遷。社會變化，其影響於工藝品之製造者甚多。如金融恐慌，銀根緊急，則販運商人停止定貨，工廠製造，因而停止；工人罷工，則生產量減低；農收荒歉，則原料斷絕；其他如天災流行，病疫環生，一切均足以限制工廠出產，同時即減低鐵路貨運。反之，新式機械發明，可增加製造能力，工廠管理改善，可以減少時間之耗廢，一切均足以增加生產，影響於輸運數量，為支配車輛者，所應特別留意者也。至於兵燹火災，其受害者不過少數工廠，無甚關係。惟地震及機械爆發，則為禍甚巨，如日本前年地震，橫濱工廠全數震燬，工作停止，迄有年餘，始行恢復，而鐵路貨運減低百分之七十餘，對於貨車支配，亦須發生影響也。

二 工用貨車支配之標準

運送工業貨品既因上列特點，有所損益，支配貨車，即可依據以上特點訂立分配之準則，以求公平相應，無稍偏廢，無稍歧視。但各國鐵路，以歷來習慣，與地方情形各異，故分配準則，無一定制度。茲就英國米爾蘭鐵路所訂立關於工場附近各站供給車輛之標準，擇述

如下：

(1) 資本之總額 工業製造全賴資本，蓋購買原料，付給工資，置辦機械，均需資金。故某某工廠，其每年能出貨多少，可以其資本測之。此項資本之額數，鐵路欲直接向廠家調查，恐難得良好結果。進行調查，惟有用間接方法，較為確實。固定資本能影響生產者，以機械及設備為最，其數目均可估定，至於流動資本，則可由銀行中調查，但無論如何，總難確實，故資本總額，只可用為規定標準之參考，不可用為惟一標準。

(2) 生產之數量 工廠生產，既有定額，故用其生產之數量，以為支配貨車之標準，自為確要。各國有採取一年之平均數，而以日數除之，以為一日之平均者；有以一月以來，每日成績相加，除以日數，而得每日之平均，用為生產數量之標準者。此種數量，可以向各廠調查，再視其原料工人及機械之情形，加以損益，規定之後，即由站長登記分類，以為支配車輛之基本，而定其比例。如此則各廠所得之車輛，與其生產能力成正比例，爭論之起，亦易解決，故為最妥之準則。

(3) 定貨之數量 生產數量，有時因製造時間過長，且手續麻煩，枝節橫生，難以確定。故鐵路為便於派車計，當用定貨調查。蓋工廠製造貨品，非設肆批賣，常以商人定貨多，而有增減。故多數工廠，其產量可以定貨數目計之，且交貨亦有定期，貨品出廠日期，可以預定，則以此為貨車支配標準，亦屬簡便。定貨數目，其徵集之方法，普通均用調查表，間

有派人親往諮詢者。其表中所記大都爲所定物貨定貨若干，已製成數量，待製數量，已交貨數量，未交貨數量，交貨日期，交貨地點等項。由此表將其所填各項一一計算，然後依其先後列爲日期表，站員即可知某月某日當有某種物若干，必須交運，可以將車輛預爲佈置，而後貨物出廠，即可裝車，各廠均可得公平待遇，無執拗偏廢之病，法至善也。

(4)運輸之成績 工廠貨品，其在製造時期，既有長年一致產量，又少變動，故鐵路苟不能直接向廠家取得其生產數量時，又可以過去一二日或數日之平均數成績，以爲標準。普通方法，貨物管理人員，每日須將各廠家請求車輛數目，撥給車數，已裝車數，未裝車數，待裝車數，或已卸車數，待卸車數，報告車務處或站長，由站長或車務處分別登記，再參以生產數量之報告，訂定分車標準。但此種過去成績，需以供求平穩時爲準，若依車輛供求變動劇烈時之報告，以定比例，則路廠兩方，必有一方感分配不均之困難。故支配貨車者，宜時加留意焉。

(5)機械之動力 現代工業進化，機械爲生產要素，其原動力多少，恆足以左右出品之數量。是鐵路對於工業區沿綫各種工業所用之機械，其種類軸數旋數所生動力，每日工作時間，每小時出品數量，修理及改良情形，均須有詳細調查。此種數目，大概可由鐵路聘請工程專家，向各大工廠調查而得，或向機械製造廠調查，或由報章雜誌之著述，轉爲登記，作爲表格，隨時參閱，以定分配標準。或即以機械之生產力，以定工廠某日產量，製爲分配之

準則，而定各廠每日需得車輛之比例。蓋機械動力有限，用以生產，欲多不能，過少虛耗，故數量較爲確定，用爲準則，而車輛供給，亦將因有一定方式，不致凌亂。

(6) 工人之供給 工廠第二生產要素，厥爲勞工。工人之供給，其影響於生產之數量，貨運之車數，既與機械動力等，故支配車輛者，對於某種工業，其所用工人性質，所用人數，工人來源，工作待遇，工資報酬，工作地點，生活指數，工會組織，勞資糾紛，及調協情形，工人契約，工人意外事件起數，死傷比例，均須一一調查，擇其要者，編爲統計。此種材料，可就各地勞工工會及工廠中搜集。惟其記載，因其目的異趣，多有偏重，欲藉以之估計工廠生產能力，難得真確，且以工人數目估計生產數量，因工人材能各有良莠，工作情形，有合作與分工之別，故所得結果，多不準確，但用以測計生產增減之趨勢，未來工廠之變化，而爲修改所定標準之預備，而定車輛支配比例之損益，則較爲正確也。

(7) 原料之來源 工廠製造，多取天然產物，加以人工，以成貨品。故工業所用原料，以農產品爲大宗，各地歲收之豐歉，對於原料之供給，關係甚巨。苟原料來源斷絕，則工廠勢必停閉，故貨車支配者，對於沿線工業材料之生產，工廠所用之原料種類，產地性質，每年需要，及生產量，平均每月裝車次數，所用車輛，均須分別注意，以便分配貨車，供給各工廠所用之原料。又運送原料，爲工業區鐵路最要業務之一。蓋貨車運送製造品抵到達站後，其回程空車，必須利用，雖一部分可裝運工人所用食品及用具，或工廠所用之機械材料，

其大部分則應設法鼓勵原料之運送。其他貨物多為零批，原料運送，乃屬整車。車輛裝載，可至極限，噸位虛糜，減至最低。故善於支配車輛者，於製造品之運送，固宜注意，但於運送原料車輛之供給，亦宜調遣有方，庶幾增大效用。

三 工用貨車分派之方法

工藝品之運送，以有特別需要，故有特殊性質，其特殊之性質，即為規定分車之標準。此項標準，乃根據現代工業情形而訂定其大概，各種工廠，均可通用，惟視其工廠規模及營業範圍之大小，稍有變動。但舉一反三，大體已具，而隨機應變，責在站員支配，能否得宜，是在管理之運用是否得宜耳。現在所論，乃數種支配方法，其運用上之效能，在國外鐵路，著有成績者，惟在我國能否施行，則未可一定也。

(1) 生產登記法

工廠之生產能力，既有限制，故每年產量，大都相同，以產量而為分配之準則，其手續至為簡便。故各地工業區鐵路，其貨車均照產量而定其分配之方法。惟沿線工廠林立，欲日日調查其產量，殊非易事。普通方法，乃由各廠每日將廠中屯積之貨物，分急運需運待運未運之數量，先向車站註冊，並同時將未成已成將成之貨物，同時具報，站長視其註冊產量之多少，按日將車輛分撥。苟其登記之產量，因有特種原因，須減低或增加，廠家亦須隨時報告。但其報告須在車輛未分撥以前到站，苟車輛已派定，或車輛缺乏，站長無變通辦法，則

仍將車輛按先定方針，分配各廠。此種方法，在車輛充裕時，最便施行，即寄運人以車輛可隨時供給，亦可無須捏報貨噸，多請車輛，徒增勞費，無補實益。若於車輛缺乏時，各廠所得不能如願，生產較少之廠，即須向隅，故不得不與站長舞弊，虛報貨噸，預為登記，以期獲得車輛，或同業工廠，即藉故生產較多，多求車輛，以期傾軋同業小商。如是待遇不公，釀成壟斷，助長競賣，直接摧殘工業，間接即減低一國之生產力也。

(2) 按次派車法

工廠製造同類貨物，在同一地方情形之下，往往有產量大致相同，但分配車輛，若專以產量為標準，則常多爭執，且有虛報噸量及賄通站長之弊。因此有按次派車之方法。其法即各廠家以每日產量登記後，仍須到站向站長請求車輛，站長按其產量，將各廠應得之比例規定，然後再按其請求之次序，將車輛撥給。若本日分盡，即於次日繼續分撥。如此則無論工廠生產之量若何，只須按次漸進，最遲一二日，均可得車，奸商虛報貨噸，固屬無益，但站長欲舞弊先容，亦無能為力。蓋請求車輛單，乃工廠填給站長，其秩序排定，無法更改。但此項方法，甚為呆滯。蓋若有工廠，其製造貨品，因有特種關係，變動甚鉅，其積貨不足裝滿整車，以輪次在前，車輛先給，他廠雖有大宗製造品，或原料，急需搬運，反得車甚緩。論理雖屬公允，但就事而論，一廠有車而不用，是虛耗車位，一廠有貨須待車，是妄廢時日。且往往因此而誤交貨日期，使工廠受合同之損失。至於原料用材，因是延擱，其影響更大。

，甚至工廠停工，工人罷業，機器停輪，製造業中止造貨，商人即感無貨應市，此非特工廠廠主之問題，乃社會秩序所繫也。

上論兩種方法，乃車輛供給，較為充裕，所採行之方法。但車輛缺乏時，按量分配，則產量甚少之工廠，終須向隅，按次分配，則輪次在後者，又須停滯，故支配不得謂為公平，因有第三法焉。

(3) 百分遞增法

工廠出貨，不因車輛供給之多少而增減。是以車輛縱然缺乏，但工廠多依其常量平均生產。故支配貨車者，當此情形，務宜設法調節。現今一般所用之方法，為百分遞增法。即以各廠每日平均產量為標準，定一期限，將其貨物分批，其每批數量，最初次量少，以後每次遞增，至分批次數完，貨亦運完。如某工廠，每日出貨一百石，預定十日為期，共一千石，將此一千石貨物分十批運完。其方法如下；

次數	每石數	少石運數	多石運數
1	60	40	
9	65	35	
8	78	22	
4	85	15	
5	97	3	
6	100		5
7	120		20
8	125		25
9	130		30
10	135		35
總數10次	1000	115	115

工用貨車支配論

用上種方法，車輛缺少時，貨運數量即稍減，但車輛數目依次遞增，而貨運數量亦遞增。故貨物屯積，日見減少。及至每旬下期，貨車之供給增加，以前積貨即可設法轉運，逐漸清理。是用此方法，車輛無虛耗損失之虞。貨品屯積腐蝕之害，法至善也。惟車輛缺乏時期，不能延長過久，棧中貨物愈積愈多，疏通不易，而站台擁擠，將無法收拾矣。

(4) 按戶平分法

更有一種貨車支配法，為多數工業區鐵路所採用者，即按戶平分法是也。工廠有貨待運，須先向車站請求車輛，站長視車輛存數，與所請求車輛，再參以各廠平日出貨成績，製定各廠應得比例，將車輛按戶分撥。每一廠家，至少得車一輛，比例成數較高者，則得車較多，反之運量不多者，則數家合裝一車。總之車輛無論如何缺少，凡已向站長請求車輛者，必須分得一部分車輛，俾其貨品可以運出。此法最為公允，但就原則上言之，亦最粗率。各廠貨品，日有增加，車輛支配，總難得供求適合。是則積貨日多，疏通匪易，且工廠既以戶分，則巧立牌號，妄稱廠家之弊，勢所難免。雖工廠不似商店，可以調查，但其手續至為遲緩，蒙混一時，鐵路亦無如之何也。

(5) 雙程配車法

工業區鐵路，往往利用空車回程，以供給工廠原料，故對於工藝品之運送，其回程可以裝運原料者，其車輛之供給，常較單程不同。普通方法，即雙程運輸，運價較低，且車輛有

時一定專用，即由工廠所在站規定車輛若干，由該廠專用，往來於一定地點，其一切裝卸掛，均由工廠自理。此種專用車輛之規定，須工廠之產品及原料輸送量足及整車，且每年常川運轉，無時中斷，而後車輛運用之效能，可以增加。但該項專車數目，對車輛缺乏時，可以核減，且其規定車數，須於該廠每日應得之比例數中，作一部分計算，而後不失公平分配之原則，享受專用待遇之工廠，亦無造成壟斷之機會矣。

以上所論各種車輛支配方法，均有地方性，各站宜擇其相宜者，試為施行，觀察情勢，時加修改，俾於一定時間，每日有一定若干車輛到站，以運出每日生產之貨物，使屯積減少，供售得時，斯管理工廠貨車支配者之理想成績也。

尚有一事，必須注意，即少數工廠，常自備有貨車，以運送其原料及產品。此種私有車輛，在車輛缺乏時，應視作鐵路貨車，不過撥與其所有主廠家專用。但該廠已有私有車後，則不能再向鐵路請求車輛，惟在車數不及其應得之車數時，則仍可請求。有時此種車輛租與鐵路，或由鐵路收買，其一切可由鐵路與工廠議定。苟鐵路有支配之全權，則工廠專用特權，立時取消，其車輛與普通貨車等，此工廠私有車輛之支配情形也。

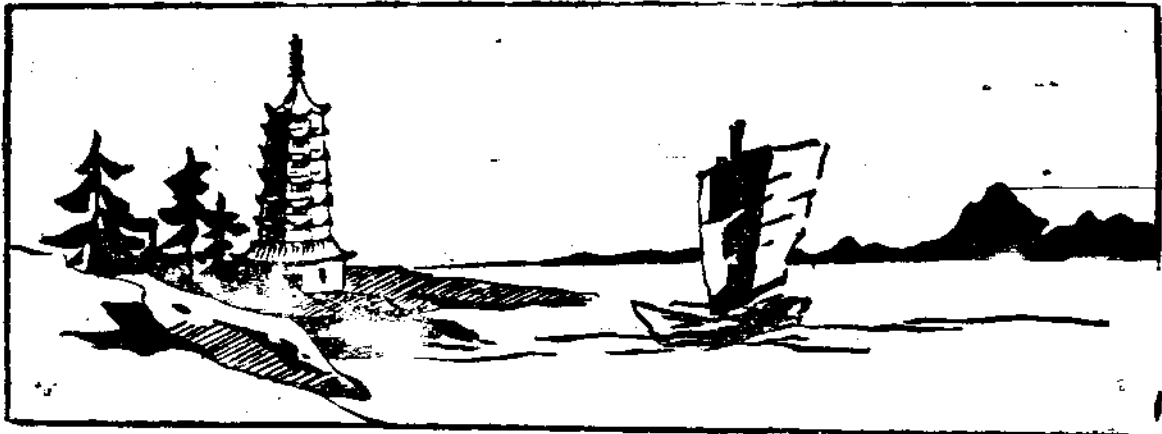
一九三九年美日海軍實力比較

美國參議院議員文生氏提議之海軍擴大案，已經參眾兩院通過，將以五年之期，完成百二艘之造船計劃，預計至一九三九年該計劃完成之時，美之海軍力如下表：

主力艦	一五艘	四五五·四〇〇噸
航空母艦	六艘	一三五·〇〇〇噸
甲級巡洋艦	一八艘	一七二·六五〇噸
乙級巡洋艦	一九艘	一五七·六〇〇噸
驅逐艦	九七艘	一五〇·〇〇〇噸
潛水艦	四〇艘	五二·五九〇噸
共計	一九五艘	一·二二三·二四〇噸
主力艦	一〇〇對六〇	
航空母艦	一〇〇對六二	
甲級巡洋艦	一〇〇對六二	
乙級巡洋艦	一〇〇對七三	
驅逐艦	一〇〇對六七	
潛水艦	一〇〇對一〇〇	

如與日本第二次補充計劃完成期即一九三六年之勢力比率，則兩國之百分比率為如下：

依照上列比率，日本於一九三六年軍縮條約滿期後，尚須增造各種軍艦云。



鐵路實用統計



研 究

鐵 路 實 用 統 計

引 言

吾國鐵路自創辦迄今，已有數十年之歷史，但因其建設資本來源之不同，會計與管理方法遂各異。此英彼法，各不相侔，故有統一鐵道會計委員會之設立，數經寒暑，會計則例，始告成功。各路財政狀況，營業情形，及歲計盈虧，根據統計年報之會計數字，得以瞭如指掌。然關於鐵路應行舉辦之各項統計，迄無明文之規定，各路多按其主觀之事實，自動發行統計刊物者甚多，（有運輸統計月報者，有工程統計報告者）性質不同，編造亦異，既無統一之規程，復無劃一之格式，而鐵路行政，及車工機各項統計之編製，關係重要，實屬刻不容緩。僅就管見所及，將鐵路應辦之各項統計，分總務，工務，機務，車務，會計五項，擇要詳述，俾供研究。惟學術淺陋，且匆促脫稿付梓，遺漏必多，尚冀海內賢哲，及統計先進，惠而教之。是幸。

中華民國二十三年四月旌德王道榮

第一章 總務統計

第一節 人事

鐵路實用統計

一。員工額數及薪費逐月比較表

近來鐵路員工額數之多，為從前所未有，標準員額，既未規定，新委員工，亦漫無限制，營業用款增加，薪餉實佔多數，路務前途，危險堪虞，似應由部按照各路事務之繁簡，切實規定員工額數，作為標準，嗣後關於員工之加薪，晉級，升遷，黜補，逐月刊表比較，庶幾人事相應，款不虛糜。

一。全路員工婚喪事假期比較表

員工婚喪事各假考核不嚴，弊端叢生，藉詞託故，在所不免，履歷片固應從詳登記，而各項假期，亦應列表比較，以資查核，而重考成。

一。員工傷亡撫卹及養老金等比較表

鐵路員工積勞病故者有之，因公傷亡者有之，撫卹不同，救濟亦異，（按日給辛之工友病假期間，有發救濟金者）至於員工養老退休之年齡，在路服務之久暫，均應分別列表，藉資比較焉。

一。員工學歷統計表

員工學歷程度，關係工作效能頗鉅，似應將全路員工學歷分別學業程度，列表考核，對於不識字之工友，及缺乏交通常識之員司，應如何予以補習之機會。

一。員工年齡統計表

員工年齡之老幼，影響工作能力者亦甚鉅，應將全路員工年齡，分別列表，俾明真相。（說明：養老金制度各路實行者頗少，各路竟有已達退休年齡之員司，仍逐日到值者，其工作能力固與身體健康為正比例，然老年與壯年工作效能之差，亦不可以道里計也。）

一。逐月填發員工及家屬本路或聯運免票報告表

為優待員工，及其眷屬起見，故有免票之發行，然考核不嚴，漫無限制，則鐵路收入，影響頗鉅，似宜由部規定劃一各路頒發免票辦法。嗣後各路免票，即依照部定辦法填發，員工固不應冒領借用，而當局亦不應任意濫發，以免漏卮，而維路收。

第二節 衛生

鐵路為注意員工健康，及診治疾病起見，每年關於衛生經費項下，需款頗鉅，若無精確統計，不能明瞭員工健康程度，病症種類，以及衛生經費，故其應辦之統計如左。

一。每年或每月之衛生經費及醫藥費用詳細比較表。

二。每一員工每年或每月應攤之醫藥費平均數（以在職員工額數，除每年或每月之醫藥費總數即得每一員工之應攤

之平均數。）

- 三．員工病症分類統計及百分比比較表。
- 四．員工家屬就診人數及病症分類表。
- 五．附診路外病人數目表。
- 六．行車軋傷附診人數表。
- 七．住院病人與就診病人數目百分比。
- 八．每一住院病人之住院日期平均數。
- 九．員工種痘人數表
- 十．防疫注射及列車衛生清潔工作統計。

第三節 材料

鐵路材料，種類既繁，數目亦鉅。新料之採購，舊料之儲藏，以及廢料之變賣，稍一不慎，影響路幣者，至重且鉅。茲將關於購料存料及廢料應辦之統計，分述於后：

一．每月購料分類報告表

材料雖屬營業資產，與現金無異，但存儲過多，亦不經濟，似以分別緩急，適合各該路之財政能力，在可能範圍內，呈請採購為宜。

一．重要材料市價調查比較表

鐵路材料，採購不善，關係匪淺，如購價不實，直接影響於資

鐵路實用統計

本帳支出。（營業路材料用於增建產業或擴充改良路產時）或營業帳支出。（指營業費中之各項材料及零小新工作等）似宜將應需應購之材料，市價，不時調查，切實比較，以免受詢價時商人之矇混。（常與路局來往之商號，時有串通一起，分別開價，雖係估價最低之商號承辦，但實際上仍係數家聯合辦理。）至其他經管材料人員，任意化整為零，希圖折扣，侵蝕路幣，則尤非本書所欲論及者也。（部中規定五千元以上歸購料委員會辦，五千元以下，路局自理，但路局可將五千元以上，分批採購）。

第二章 工務統計

鐵路在營業時期，關於路基橋樑涵洞之修養，軌道枕木及配件之補充，房屋及信號之修理，餘如河流之疏濬，及森林之培植，科目既繁，用費亦鉅，濫支則路幣不可能，簡陋則有碍行車之速度與安全。斯在公務方面，有精確之統計，為覈實之支出，則款不虛糜，功歸實際焉。

第一節 枕木

- 一．每年更換枕木之數目
全路枕木，應分期更換，以求適合枕木之壽命。（平均為六年）而保行車之安全。

鐵路實用統計

一、每公里每年更換枕木之平均數
以全路距離公里數，除每年更換枕木數，即得每年每公里更換枕木之平均數，藉以與上年度或來年度相比較。

第二節 鋼軌

一、每年更換鋼軌之數目
鋼軌經三十萬次列車經行之磨擦與震動，壽命告終，即須更換，應根據各該路行車密度，將全路每年應行更換之數而更換之。

一、每年每公里更換鋼枕之平均數。
以全路公里數除每年更換鋼枕數，即得每公里之平均數。

第三節 其他

- 一、軌道配件，輕小易失，道釘一項，損失尤多，似應將每年更換數目，及被偷竊數目，分別列表以資比較，而便考核。
- 一、每年全路橋樑涵洞維持費統計。
- 一、每年展長路線及擴充改良路產工費統計。
- 一、植林統計。
- 每年增植樹木株數，死傷及被砍伐樹木，應分別列表比較。
- 一、各工務段結存枕木數目及重要材料報告表。

各工段對於行車事變緊急工程應用之材料，均應妥為儲備每次挪用，應即隨時補充，以免貽誤。

第三章 機務統計

鐵路設備品維持費，及運務費之一部，(用，三，一，及用，三，一，)均由機務處先給報銷，每年為數甚鉅，其中數字較大者，如機車車輛之修理，折舊及燃料等是，機車車輛修理費之大小，固與其運用之密度有關，然修理時所費之工資與工料，耗費得當與否，亦有極大影響，故機廠管理之得法與否，可由其施工統計數字，而知其梗概也。茲將機務處應辦之各項統計分述於后：

第一節 機煤

- 一、機車用煤。
 - A. 每年機車用煤噸數及煤價總計。
 - B. 每機車里用煤里數。
- 歐美各國，對於機車用煤，統計非常認真，多有實行節省煤斤獎金者。(即以機務處工程司親自試車每公里所需煤斤平均數量作標準)其重視機煤之消耗，較之吾國浪費煤斤(甚有被偷竊者)為何如。
- C. 每列車公里用煤平均量數。

機車空行倒車，及留汽停駛，均費煤斤，全路機煤，每列車里應攤數量，當較每機車里所攤數量為高，因機車里較列車里為多故也。

第二節 油脂

一。油脂統計。

油脂費用，為數雖不大，然確有統計比較之價值。

A. 每機車里平均機車消耗之油脂費。

以全年機車里除全年機車用耗之油脂費。

B. 每列車里平均客貨車所消耗之油脂費。

第三節 機車里程及鐘點

一。機車里程及鐘點。

按照吾國部頒機車里程，及機車鐘點統計則例，約分如左！

A. 機車公里。

機車在軌道上行駛一公里。謂之機車公里，不論拖帶車輛與否。

B. 輔助機車里程

於傾斜地段列車後面，加用一推送之機車之行程，謂之輔助機車里程，又為保護列車，另用為嚮導之機車行程，亦謂之輔助機車里程。

C. 空機行程

凡駛回本站，或馳赴他站備用，并不拖帶車輛，單獨開行，或加掛其他列車，（無需輔助機車）之後等機車之行程，謂之空機行程。

D. 倒車行程

凡用為倒車機車，自開出至回機房時為止之時間，每小時按十公里計。

E. 留汽停駛時間

機車升火後，因其運用之目的不同，其留汽停駛時間，分車務機務兩種，前者每小時按十五公里計，後者每小時按五公里計。

機車里程，應視其為拖掛營業列車之里程多寡，及機車拖力與列車平均載重量之百分比，而斷定其機車運用之成績，故空機行程，以少為佳，無謂之留汽停駛時間，力求避免，倒車行程，應將其所倒車數，與時間，認真統計，以資比較，以上諸端，機務當道均應切實注意者也。

一。機車每小時之平均速率。

以機車鐘點共計，除機車里程共計，即得機車之平均速率。

第四節 折舊

鐵路實用統計

一。機車車輛之折舊統計。

A. 每年列入營業帳之折舊費分類統計。

B. 每年年終折舊帳分類提積數目。

C. 每年廢棄之機車車輛，由折舊準備金購置之分類統計。

鐵路產業，除土地外，俱有消耗腐蝕及磨損，吾國部頒會計則例，暫限機車車輛，分年在營業帳支出原價之一部，以爲將來廢棄時可以購置新機車車輛，但各路營業狀況，均不甚佳，每年營業用款帳，雖登記折舊費，但絕無以現金專款存儲。(列入平八、五、特別積款項下) 作爲補充新機車車輛

之使用者，試觀各路近年統計，營業用款，日漸膨脹，新建產業甚少，廢棄產業，既難彌補，有失折舊真意，故折舊統計，極宜精確，俾促當局之注意，雖不能將現金存儲，希圖微少利息，要亦可以慎重現金之運用，防患於未然也。

第五節 其他

一。機車車輛修理費之統計

茲將二十年份，平漢京滬滬杭三路機車修理費，列表比較如左：

路別	每機車每年平均修理費	每機車里每歲平均修理費	二十年來總機車數	機車里程總計	每機車平均里程	列車里程
平漢	4,587.50	15.70	200	5,844.550	29.203	3,866.151
京滬	8,393.26	13.70	69	4,738.709	69.329	3,369.786
滬杭	6,734.56	13.25	40	2,033.672	50.842	1,524.771

機車車輛修理費用，各路均高，其原因不外機廠工資太大，工作效率太差，管理不嚴之故。由上表觀之，每機車平均之修理費，平漢路雖低，而每機車里之平均修理費反高，可知平漢機車數多，可以每機車每年平均修理費少，機車里程少，可以每機車里之平均修理費反高，如將其機車里程總計，

用機車數除之，即得每機車之平均里程，平漢每機車平均里程，較京滬滬杭兩路爲少，足見平漢不但機車運用成績不佳，其機車修理費亦鉅。

一。每年修理機車車輛數目與工數分類比較表：

吾國鐵路，多受內戰影響，機車車輛，既感缺乏，修養亦多

失時，故非至萬不得已時，不入廠大修。工數既多，費用遂鉅，此各路機車車輛修理費過高之主因也，然為欲明瞭機廠施工之勤惰，減少修理費起見，不得不將各種機車車輛，應需工數，分別列表比較，而便稽核。

一、機車拖力。

機車有拖若干噸之能力也，如欲機車拖力不虛糜，須以列車平均載量，與機車平均拖力比較，始能知列車平均載量，佔機車平均拖力之百分數，此種統計，應分旅客列車，及貨物列車兩項比較。

第四章 車務統計

車務處職司行車及營業，凡列車之組織，與調撥車輛之分配，與利用旅客之補票，貨物之檢查，在在與進款有關。如辦理不善，非持弊資叢生，抑且損害路幣。茲將車務處應行辦理之各項統計，分述如后。

第一節 客務

一、延人里。(此項延人里統計，向係由會計處檢查課編製) 旅客人數，與其行程相乘之積數也，鐵路所載旅客人數，不足以表示客運成績，因旅客行程之遠近，與客票進款有關。

故以旅客人數乘其行程，所得之延人里，顯示客運成績，較為確切。

一、坐位里。

坐位數與里程數相乘之積數也，延人里固能表示客運成績，然車輛供給，坐位有無虛糜，須視坐位里之多寡為轉移，如坐位里比延人里太高，則坐位虛糜必多。

一、坐位數與乘客人數之比較。

此表係指平漢路下行客車所備坐位數與實際乘客人數之比較

站名	每水				
	甲	乙	丙	丁	戊
3			324	324	324
4				174	174
7	526	526	526		
9	468	468	468	468	468
5	346	346	346	346	346
11		412	412	412	412
	1340	1752	1550	1724	1724
	379	450	526	723	→
	28.28%	26.02%	33.93%	41.87%	

每車各客位數
每日各站至各站實際乘客人數
每日各客位數
每日乘客佔坐位百分數

鐵路實用統計

右表所示下行車，各站間乘客人數太少，虛糜坐位甚多。殊不經濟，鐵路如遇有此种情形，應酌量減少車次，或少掛客車，改開混合列車，以免耗費機車動力，如全路之一段間，旅客擁擠，則應配備區間列車，以資調劑。

一、乘客人數，佔坐位數之百分率，應逐月比較，俾明瞭一年內各站旅客增減之趨勢。

一、旅客補票銀數及罰款之統計。

為欲明瞭客車檢查狀況起見，應注意旅客之補票銀數，及罰款，如能將路線分為區段辦理統計，則更可明瞭某區間無票乘車旅客為多，設法添置柵欄，嚴密查票手續，或某區間改等旅客較多，則可配備客車座位，以免車上越等補票之煩。此旅客列車之調度，其有賴統計數字之供獻者，尤足多者也。

第二節 貨務

一、延噸里。(此項延噸里統計，向係由會計處檢查課編製)

即載運貨物噸數，與其行程相乘之積數，表示貨運成績之複合統計單位也。因載運貨物，噸數多寡，固與進款有關。然其途程遠近不同，收費亦異，故延噸里之統計單位比較精確也。

一、每實載貨車之延噸公里之平均延噸公里數。

貨車延噸公里分兩種，一為空載貨車延噸公里，一為實載貨車延噸公里，以實載貨車延噸公里，除貨物延噸公里，即得每實載貨車延噸公里之平均延噸公里。

一、貨車延噸里。

係以車之載重量，與其經行之里程相乘者也，以之與延噸里相較，即可以明瞭車輛利用之情況。

一、貨物延噸公里之空車百分數。

以貨車延噸公里，與空車延噸公里相比，即得貨車延噸公里之空車百分數。

一、車輛里。

每客車或貨車一輛，行駛一里之謂也，分重車空車二種。鐵路路綫上行車之密度，因由列車里程之多寡，而知每路綫一里所佔之列車里程平均數，然每列車所掛車數既有多少之不同，須有重車空車之分別，如欲機車動力不虛糜，似須注意列車平均載重量，列車載重量與重車，乃空車里程有關，此車輛里之足重視者也。

一、貨車法定鐘點以外之停留，及裝卸前後之延期時間之統計。

貨車以在路運轉，及不虛糜為原則，如欲明瞭貨車利用之經濟與否，須視其不正當之停留，及延期鐘點多寡為轉移，查貨車停留鐘點統計，部頒統計年報第三十六表，業經規定。惟延鐘點，向無統計，亟應舉辦，以憑查考。

一、查出控報貨品噸數補費罰款及獎金之統計
 貨等控報，影響路收。此種統計數字，一以表示貨運稽查工作之成績，一以警惕站員漏查之件尚多，尤待通力合作，俾除流弊，而裕收入。

第三節 列車

一、列車次數。
 每月及每年全綫開行之列車次數。

一、列車里程。

每一列車行駛一公里，謂之一列車里程，列車里程有三：

(A) 旅客列車里程。

(B) 貨物列車里程。

(C) 業務列車里程，(如鋪設路基，分配枕木鐵塊，及其他

鐵路材料所用列車是)。

根據部頒列車機車里程統計則例。混合列車里程，則按其客貨車數比例，分別列入旅客及貨物列車里程，如所拖貨車。

鐵路實用統計

不論客貨，均可裝載者，則此種貨車里程，三分之一，歸入旅客里程，三分之二，歸入貨物列車里程。

一、列車平均載重量。

係車輛載重量之每列車平均數也。

一、為求列車平均載重量統計確實起見，勢須規定貨車，以外之其他車輛，應計載重量之標準，以資劃一，茲將平漢路貨車以外之各項車輛，應計重量，分別列表如左。以便參考

計算各種客貨車輛重量標準表

車輛名稱	應計重量	附記
頭二等及頭二等聯合車	五噸	
三等車	八噸	
三等鋼皮車	八噸	
三等鋼膳車	五噸	
頭二三等臥車	五噸	鋼皮在內
三等膳車	五噸	
花車及小公事車	一噸	

鐵路實用統計

大守車 八五零組	五噸	
小守車	二噸	
大小膳車	五噸	
廚車	二噸	皮在外
電燈車	共作二十一噸	皮在內
行李車	按原載重量三分之	
包件車	全上	
郵政車	全上	
零担	全上	
牲畜車	按原載重量四分之	

一。每列車公里之貨車延噸公里平均數。
以列車公里數，除貨車延噸公里數，即得每列車公里之貨車延噸公里平均數。

第四節 其他

一。商務調查統計。
各站沿線各站，有固定貨物，或以季節關係，或以商情影響，鐵路均應不時調查，詳密統計，俾車輛供求相應，或酌訂

特價，藉廣招徠，或利用回空，以資週轉。

一。列車出險統計

鐵路以運輸為職責，然運輸以安全為要義，列車出險統計，應分為出險次數，原因，(如車工機錯誤)旅客，及路員傷亡人數，貨物損失價值。撫恤賠償銀數數項，俾逐年比較，可以設法將業務改善。

第五章 會計統計

會計處職司全路營業之收支，及財政之樞紐，其關於業務狀況，歲計盈虧，能無詳確統計，列表比較，俾根據已往而改善將來乎，查部頒會計統計年報，係彙列全路會計帳目，及營業統計，將一年內營業情形，作一總報告，再其中大部份表格，屬於會計事務兩處者為多，而總工機三處統計，則甚少，除總車工機四處應辦統計，已在前章述及外，茲將鐵路會計部份應辦之統計，分述於后。

第一節 財務

一。資金債款，

鐵路建築時產業上所負之債務，不外股票(商辦)借款，及政府長期資金三種。并各再分為規定數，及已發數兩欄，列表顯示，而資明瞭。

一。借款

鐵路為完成建築，或發展營業時所發生之借款，借款之是否如期還本付息，與鐵路之信用關係甚大，鐵路似應將借款數目，償還數目，餘欠數目，及逐期付息數目，彙製圖表，俾資注意，而全信用。

第二節 用款

一。資本支出

凡本年度內之新設展長路線，及擴充改良各項用款，均應由資本帳列銷，查部頒年報資本支出各項目，係詳細列表，顯示本年度路產增減情形，格式見年報第五六七八各表，第五表係按照資本支出分類則例填列。（分年初累計，本年度內之新設展長路線，擴充改良，廢棄產業資本支出淨數，及年終累計各欄。）第六表按資本支出分類則例，詳細填註。第七表為本年度之新設展長路線，如路線里程，原價車輛數目，及原價銀款來源等項，均分別列表報告。第八表為本年度之擴充改良，如工程及設備品之設施，與備置情形，暨其原價與夫款項之來源等項，均經填註，但零小新工作規定數目以上之用款，均列為資本支出，在此規定數目之下用款，則為營業費。一為增進產業之效用，或節省費用之各種擴充

改良。一為修理性質之各項工程，性質不同，出帳遂異，似應對本年度各項資本支出，及廢棄產業擇要列表，與上年度比較，藉以明瞭盈餘之提撥，用於擴充及改良路產情形。

一。營業用款

鐵路行政不良，營業用款必鉅。管理局員額過多，則總車工機各處薪費糜費必大，管理方法不良，則不經濟之過時加給，及行車辦公材料之損失必多，至於路員調部，仍由路支薪，部派人員，在路服務薪費，亦由路支給，按鐵路經濟政策，嚴格而論，則前項支出，應撥部轉帳，後項人員，應視鐵路事務之需要與否為轉移，各路對部，既按月攤解經費，則不應再有額外之負擔。路局員額，如經確實規定，則不應再由部任意委派之額外高級職員。

每年中之行車事變，在總車工機各處費用，均有支出，如總務費之賠償各費，運務費之出險清理，工務維持費之路產損壞，修理及設備品維持費之車輛修理等是，似應將因行車事變發生以上之各項用費，另行列表統計，俾鑒諸以往，而謹慎將來，蓋行車事變，有因業務設備不週，及人事過失而發生者不少，不難加以改善與警惕焉。

鐵路總務費，如有膨脹趨勢，則其路產之維持與修理，必多

失常態，蓋路線無變化，營業進款，決無異外之增加，鐵路如不擇節總務費，則路線與設備品之維持，決無充分之財力，路線無有不日漸凋敝，而頻至破產者也。運務費為行車必需之費用，亦即為構成運輸成本之直接費用，運輸之成績，因為列車里，而列車里亦即為運務費之代價，故應以每列車里之平均運務費，而視運輸成績之優良焉。

工務處設備品維持費，在費用款中，因為重要，然在路產未普遍實行折舊以前，此項維持費，尤應注意，蓋路產之維護，直接關係於行車之安全，間接影響於營業之收入，其對於總務費之任意增加，而忽視維持費，固屬不合，然工機兩處行政管理不良，非修理費過高，即枕軌抽換過少，亦不經濟，又負責運輸貨物損失之賠償，係由總務費列銷，鐵路不能不注意人事之整理，減少此項賠償，只藉口於設備之不全，而不注意賠償費之統計也

第三節 進款

國家鐵路，雖與商辦鐵路立場不同，不應以營利為目的，然為謀收支適合起見，亦不能不注意其進款，進款統計分左列數種，茲詳述之。

客運進款

客運進款，有旅客行李包裹，及其他客車各項運輸數種，每應辦之統計如下：(一)以旅客人數，除旅客進款，即得每旅客之平均進款。(二)以各延人公里數，除各該項旅客進款，即得每一延人公里所攤進款。(三)以旅客列車公里，除旅客進款，即得每一旅客列車公里平均進款。(四)客運各項進款，佔客運進款之百分數。(五)政府與尋常客運運輸之比較。(六)各項客運進款，與上年度比較增減。(七)各等旅客人數，除各等旅客延人公里，即得各等每旅客之平均行程。

貨運進款

吾國為農產國家，除極少數鐵路，因有水陸競爭關係，客貨運同等發展外，其他各路貨運為多，蓋一為農產品之運出，一為工業品之輸入，或為扶助沿綫各礦而為特價之運輸，或為招徠營業，而有聯運價章之規定，運價不同，進款遂異，然鐵路既須注意市場狀況，貨物對運價但負之最高限度，而又須顧慮本身之運輸成本之最低價率，欲求適合之運價，則統計數字尚焉，茲將貨運進款統計分別述之如左：

(一)每噸平均進款，(以噸數除貨運進款)(二)每延噸公里平均進款，(以延噸公里除貨運進款)(三)每貨運列車公里之平均進款，(以貨物列車里除貨運進款)(四)貨運分類進款統計

及其百分數，（按分等表五大門，分別統計其噸數進款，及其各佔貨運噸數，及進款之百分數。）（五）貨物分等進款統計，（按六等不同運價所運輸之貨物統計，其噸數進款，延噸公里，平均行程各項，藉以明瞭各等貨物之運輸）（六）特等貨運進款噸數，及里程統計，（即所有特價運輸貨物之進款噸數及里程）（七）政府用品運輸統計，（政府用品所運噸數進款及里程）（八）本路及他路材料運輸統計，（本路及他路材料運輸進款噸數及里程）（九）大宗貨物統計，（各路運輸大宗貨物噸數進款及里程）

客貨運輸統計，最宜於用圖表顯示，蓋可使人一目瞭然，更將各月旅客人數，貨運噸數及進款相互比較，藉明淡月旺月之差，年度與年度相比較，路與路相對照，一則可以明瞭各年度客貨運之增減，一則可以明瞭他路運輸狀況，更有以每一營業路線里程之平均進款數，（營業里程除進款總數）旅客人數，（除旅客人數）及貨運噸數，（除貨運總噸數）之各統計，比較單位，與其他各路比較者，又有以貨運噸數除進款而得之平均運費與各年度比較，而視其運費之高低者，總之：鐵路統計數字，最為確實，資料搜集，亦極容易，只要為有意義之比較，及科學化之研究，不妨多製圖表，而資參考

鐵路實用統計

焉。

第四節 結帳項下

營業進款，減去營業用款，是為進款淨數，列為歲一，營業用款，大於進款之差數，是為虧損淨數，列為歲入，其淨款淨數之大小，當視用款佔進款百分數之多少為轉移，各路營業用款，均日見膨脹，甚有每月員工薪餉一項，已達平均進款之半數，再加以養路工程，材料各費，則所餘無幾，故有以營業用款佔營業進款之百分比，而與各路比較之必要。應收租金（歲五）

鐵路沿綫餘地，率多交由產業課，或地畝課經營，每年應收租金若干，例由經管課收解，交由會計處入賬，會計處職在全收全支，似應統計每年應收若干，已收若干，待收若干，繪製圖表，俾便催收，而重路款。

出售資產之虧損（歲六）

鐵路資產，既有因業務上及天然之磨損，則其廢棄時，除有折舊之產業（如機車車輛）外，其出售之價格，自較原價減少甚多，似應按照產業種類，分別列表，而便統計。

鐵路雖為國家企業，然欲維持其發展，非使其經濟獨立不為功，故有主張以鐵路會計為特別會計之說，近十餘年來，內

鐵路實用統計

戰頻仍，軍閥每年勒派協餉為充作軍費者，而鐵道當局，為應付環境，遂置鐵路本身經濟於度外，而鐵路一方則舉債也，透支也，任銀行之剝削，另一方，則撥款也，協餉也，為軍閥之外府，近年來雖無協餉，然其不應撥付之款尚多，似應將「撥十二」撥付政府之數，分類列表統計。

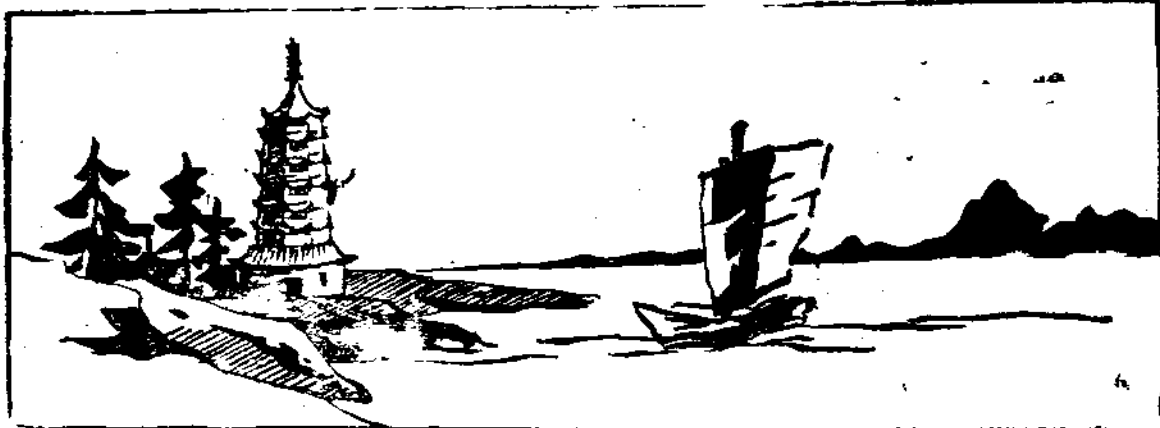
之聯運賬款，及車站之結餘。(車站短交尚未補繳者)平一。二車務賬應付之結數，為車路因運輸上關係，應付其他鐵路公司之款項，似應按債權或債務關係，分別列表統計。預算與決算比較之統計



芝加哥世界博覽會中有機器牛一頭，大小與真牛相等，完全係機械製成，此龐然巨物，內部裝滿機器，能長鳴，能嚼食，能瞬目，能搖頭擺尾，亦能呼吸，而最使人驚異者，則能產生乳汁，此機器置於新式牛奶房設備中，由新式機擠乳，見者莫不稱奇焉。

平七。三車務賬應收之結數，為本路應向其路他各公司收取

，與預算比較，以明增減情形。



蘇俄兩種新的運輸制度



譯 述

蘇俄兩種新的運輸制度

熊正瑾譯

在十九世紀末葉和二十世紀初年，這二三十年當中，鐵路的發展，總是不斷地在推進着，關於運輸敏捷的問題，各國思想家或是對於鐵路感有興趣的人們，已經有過多年的研究，祇要是現行鐵路上辦得到的，沒有不設法改進，最近克魯根堡 Yrkenberg 地方在鐵路行駛一種齊柏林式車輛，Carriage-zeppelin 德國在鐵路上行駛一種飛機式車輛，Carriage-aeroplane 和俄國的空氣車及球形車，都是增加運輸效率的鐵証。按空氣車係蘇俄思想家華納先生 Mr. Waldner 所發明，球形車係蘇俄工程專家耶謨曲克先生 Mr. Yarnolchuk 所發明。

爲什麼會有這類發明的理由，是很容易解答的，因爲現代的工業雖然甚形發達，但是現在的火車自發明以來，總脫不了凡是有凸緣

的車輛在雙軌上而行駛，在思想家的腦筋中，以為人類是一天天地在演進事業，當然也要力求推長雙軌凸緣輪的運輸的方法，既無法再謀敏捷，對於現代客貨運輸的需求，也就不能適應，所以各種新式車輛，或用電氣推進，或用單軌行駛，就應運而興了。

蘇俄因為幅員廣闊，欲謀交通便利運輸敏捷起見，所以對於運輸增加效率的需求，比較各國都要急切，舊五年計畫已經成功，新五年計畫又進行不遺餘力，在求運輸敏捷之外，更附帶着拓展經濟的企圖，故又鼓勵人民對於運輸敏捷的問題，儘量貢獻。

「重賞之下，必有勇夫」，這是兩句古話，不想現在的蘇俄竟會有這樣的發現，自從政府下令鼓勵之後，果然華納先生就發明了空氣車，耶謨曲克先生就發明了球形車，來適應蘇俄的環境，現在把這兩種新式發明，簡略地介紹一下。

空氣車

空氣車係用單軌行駛，試驗車的計畫圖樣，係以二輛齊柏林式車輛，用堅硬的鋼架連繫在一起，懸在單軌道的兩邊，他的速度可以發展到每小時行駛三百公里，至於他推進的方法，是用一種飛機推進機，內部有兩架地士爾引擎，互相連繫，可以發動一千零六十四馬力之速度，每輛空氣車可以容坐乘客四十人，將來空氣車發展到了相當的程度，他的標準車至少可以容坐三百人以上，或者用一具地士爾引擎，或者僅用電氣發動機，都可以的。

空氣車既是用單軌行駛，他的車輪也是單排安置在車輛的中間，用一種扇輪安置在車輛

的內部，和三合土築成的軌支架的當中，來保持車輛的平衡。

在精密計算之下，建造這種鐵路平均價格，包括車輛在內，大概是每一公里，約須佔值三十萬盧布，倘若以裝載旅客來說，每人每公里約合〇·五至〇·七五戈比，比較現在鐵路裝載旅客，每人每公里約合一·五至二·五戈比，要便宜得多。

現在莫斯科中央文化休息公園已經做了一個空氣車和單軌道的模型，同時運輸委員會也正在實地的建造一條長約二十公里的單軌道，來試驗這類發明的確實效驗。

球形車

球形車的發明，是由耶謨曲克先生根據腳踏車和機氣腳踏車單線動定的原理想出來的，當然他的平衡問題，也就同腳踏車一樣，車輛的形式是用最新式的水流線式，最堪注意的就是用球形的球輪，在槽軌內行駛，所以他的名稱也就叫做球形車，他的槽式軌道在模型之中，是用木製，當然施諸實用的時候，自是可以三合土或是鐵藍三合土來築造，每一輛這類的球形車，各皆安置圓球兩個，來代替一切平常車輛的車輪，以便推進，每個圓球的球軸，都附有一具很有力量的發動機，發動機的發動，全在於球軸的指揮，所以在開行的時候，球軸一動，圓球就開始推進，跟着車身就可以向前運行，這樣並可以減少開行方面的種種困難，同時代替車輪的圓球，他的構造和車身一樣的高低，這樣又可以使全車輛有一個很低的心吸力，因為這類的圓球，不能和車輪一樣的在凸軌上行駛，所以祇好用一種槽式軌道，使

他在內可以滾動如意，再因各個車輛各有他的推進方法，在重量方面的關係，一次列車所掛車輛，并不加以限制。

照若干試驗的結果，這類車輛運行的時候，非常穩妥，在直綫上或灣綫上行駛，都能保持一種穩定的平衡。

據這類球形車的發明人耶謨曲克先生聲述，他可以有每小時行二百五十至三百公里速度的可能，上月模型車（小式的）試驗的結果，居然每小時有過六十至七十公里的速度，並且在行駛時間，確能保持穩固，非常的滿意。

至於他的槽形軌道，很像一條幽長的水槽，若再說明白點，也很像玩地球時，所用的滾球路，上面按有電流，以備推行。

說到他的耗費量，更是經濟，以平常電氣火車每小時所用的電量，祇能行駛二百公里以內，在球形車上可以每小時行駛二百五十至三百公里。

車內的電氣用件，同平常電氣火車所用的大概一樣。

球形車管理的制度，是可以分車統制的，萬一外來的電源來不及供應，各個車輛的內部都備有電池，可以隨時啓用。

耶謨曲克先生和關於這類試驗的同人，都皆認為築造一條球形車的軌道，比較任何式的軌道要減省些，同時球形車在客貨運輸上的容量，要比蒸汽火車大兩倍，比電氣火車大兩倍

有半。

上面所說的一種模型車，曾經試驗滿意，他的大小直徑是〇·七五米突，長六·二五米突，所預備試驗的槽軌，長三千米突。

蘇俄政府爲便利貨運，發展商業起見，刻下正在籌畫這筆款項，預備來建造球形車，大約明年就可以着手動工，將來建造完竣，蘇俄交通史上，准可開一特別新紀錄。(完)

膠濟鐵路權衡行動車輛之秤機

熊正璉譯

最近膠濟鐵路在青島設置一種權衡的秤機，誰也不會相信這還是在中國首創採用的第一部，這部秤機能在車輛行動的時候，將所經過的車輛，逐一秤其重量，雖是車輛軸距各異其式，也不會發生問題，所以這確是鐵路貨車過秤而不可缺少的利器。

稱一種在行動的東西，固已成爲時代落伍的事情，毫無新穎之可言，但是在中國採用而有相當結果的，這次却是空前的記錄，假使中國各鐵路當局想求增高工作的效率，和節省工作用費，大可借鏡於此了。

該路曾經試車一次，方法是這樣的：將十二輛軸距不同的貨車，用每小時約走兩英里的速率，駛過秤機，五分鐘之內就完事了，倘若同樣的列車，使用舊秤機去稱，那末就要耗費半小時以上的時間，比較起來，可算遲鈍極了。

新機的載重量是九十公噸，秤台共有二處，一長十六英尺，一長二十九英尺，相隔離僅

半英寸。

新機并裝有活呆二種軌條，遇有不需過秤的車輛，仍可駛過秤機，而不致於影響所記的數目，秤機重要部份，都有油潤軸承防止鐵銹的發生。

指示重量的部份，有一個針盤，每一百啓羅為一隔，和一個印字的提秤，每十啓羅為一隔。

最後我們要知道，秤機的全部是隱藏在一個箱式構架之中，這構架是生鐵做成的，堅固異常。

(完)

黑 玉

蘇俄開始採掘——可作珍貴用品

西伯利亞東部拜可夫左林及勃恩丁之黑玉礦現已開始採掘，預計今年可採上等黑玉三千噸，黑玉為極寶貴金屬之一種，可用製精緻物件，並可代紫檀作音樂器皿，該玉之特點在堅固而光潤。

平漢鐵路管理局工作報告

二十三年二月份

一、奉行法令事項：

法令名稱	到達月日	法令要旨	奉行方法	備考
各路員工薪工各費數額應以每處原列預算為標準	一月三十一日	案經平綏正太兩路呈請核示，經將員工薪工各費開支總數表疑義三點，分別解釋，令仰遵辦。	業經通令各處署知照。	
代收包裹貨價施行細則	二月二日	查該細則，係由北寧路根據第十六次國內聯運會議第五十七議決案辦理。凡代收包裹貨價一切施行手續，均經規定，由部抄發，令飭遵辦。	經即抄附細則，令飭車務處遵辦。	
修正本路駐平辦事處規程	二月五日	查該項規程，前經大部公布，現復修正，令發遵照。	經即抄附規程，令發駐平辦事處遵照，并分行各處署會知照。	
整理全國鐵路各站來往貨物月報表方法附表	二月七日	查該項月報表，計分四種，關於各種填造方法，概經分別規定，令飭各路遵辦。	經即抄發原方法及表，令飭車務處遵照辦理。	
本路車務處存車廠編制規則	二月十二日	本規則係由本路自行擬訂，計分長辛店總廠及江岸分廠，各廠員額及職掌，均經規定，呈部核准備案。	經將規則令發車務處遵照，并分行各處署會知照。	
軍事機關及各部隊製發差假證規則附式樣	二月十四日	查該規則係由軍政部擬訂，原為訂明各軍事機關部隊之官兵，尋常差假行動及長假銷差回籍等事，得有稽察，咨請大部通飭各路知照。	經即抄發原規則及式樣，分令車務駐平鄭州警察各處署知照。	

本路二十三年二月份工作報告

本路二十三年二月份工作報告

增改貨物等級清表	二月十四日	查貨物分等表內貨物等級，時有增改，特將歷年修改者，刊印清表，通令各路一律實行。	抄發原表，令飭車務處轉飭各站遵照。	
本路會計處出納課駐平收支所職掌規則	二月十七日	本規則係由本路自行擬訂，規定收支所各組職掌，呈奉 大部核准備案。	抄附規則，令飭會計處轉飭遵照，并分行各處署會知照。	
核算郵車過江費算式	二月十九日	案經津浦路函請聯運處，規定郵車過江費，隨由 大部核定算式，令發遵照。	經即抄附算式，令發車會兩處遵照。	
保安團隊官兵乘車，在剿匪期內，暫准援照軍運條例辦理。	二月二十日	案經軍政部核定，咨請 大部通飭各路查照辦理。	經即分令車務駐平鄭州警察各處署遵照。	
修正鐵道部直轄各鐵路職工教育委員會組織規程	二月二十三日	查該規則，前經 大部公布施行，現將第三條修正，令飭知照。	經即分令各處署會知照。	
聯運貨物運費之計算方法	二月二十七日	查該方法，係依聯運運費至少應按二十公里計算之原則，而以各路普通運費為標準計算之，並經舉例列式，飭自本年三月一日起實行。	經即抄發原件，分令車會兩處遵照。	
鐵道部公務人員服用國貨委員會章程	二月一日	規定該會員額及各股職掌等項。	轉載本路第九百三十四期 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)查勘漢漢段租地案二十一件。(二)繪坵里站何記棧承租地岔正副合同圖全份。(三)辦理漢市第二第三兩區本路路地註冊登記事宜。(四)編造二十一年份二十二年份出租餘地面積岔道尺度暨租額比較表，編造二十二年下期季報清冊，編造去年十二月份，本年一月份棧岔租金押款收照繳核詳表，編造二十三年一月份收解各段棧岔租金押款月報表。(五)核算駐馬店至鄆城沿路各地畝面積。(六)核填外段餘地租金收照三十五張，岔地租金收照壹百三十九張，填發外段租金詳表壹千零肆拾張。(七)核發儲租詳表壹百拾陸張，填發餘地詳表二張，押款收照壹張。(八)填發租約肆拾陸張，核填保結拾張，編造美孚行積欠岔道租金清單。

二 關於公益者：

(一)查三屆鐵展，大部已定四五月間，在平舉行。本路特殊景物，如客車，貨車橋樑等模型，名勝風景，活動影片，統計圖表，以及同人發明或特製之機件，出版物，印刷品，工廠出品，凡可以表現本路特色者，均在搜羅羅列之列。經通令各處署會，轉飭所屬儘量搜羅，并飭將可陳列之名羅圖樣，限於文到十日內，先行呈復，以憑審核。所有本路專館一切籌備事宜，另行電令駐平辦事處鄭處長，統籌辦理。至開支經費，應先呈報預算，再行核撥。

(二)本路員工捐購飛機，第一二兩號，定於本月十七日下午一時，在王家墩飛機場，舉行命名典禮，經通令各處署會轉飭全體員工，屆時前往參加。

(三)漢口扶輪小學，已由 大部委派專員來漢，籌備開辦。所有開辦費壹千肆百伍拾叁元伍角，應由本路支給，經令會計處如數撥發。

(四)准 大部總務司，轉據江岸扶輪小學校函，以該校迭經駐軍，校室走廊，頗有塌倒之勢，請予興工修理。業經轉令工務處查修具報。

本路二十三年二月份工作報告

四

(五)本路擬利用第十署三北公司碼頭江邊空地，開作運動場，以作本路同仁公餘運動場所。經函達漢口市政府，轉知主管署，協助辦理見復。

(六)前據本路工會呈請撥發添建新鄉浴池休息室補助費叁百元一案，業經飭據各關係處，實地查勘，對於本路行車及將來營業之發展，認為毫無妨礙。該項補助費，自應照撥。已令會計處遵照撥付。

(七)本月全路職工，計任免卅二人，遷調四十一人，加辛二百零七人。獎賞七人。懲罰五人。發給救助費一人。病故十七人。撫卹十六人。請假六百十五人。請領免票及優待券者六百三十二人。請購米運單者六千零三十九人。

三 關於衛生者：

(一)前奉 部令舉辦救急訓練班一案，當以軍運忙迫，呈准展緩兩月，再行舉辦。茲查兩月期限已過，應即遵照舉辦。經指派衛生稽查魏之萬張貽孫兩員，分往南北兩段，會同各院所首領，組織救急巡迴訓練班，赴沿綫各廠站施行訓練。除規定衛生稽查職責及救急訓練辦法五項，通令遵照施行外，並將舉辦經過，呈報 大部備案。

(二)本路本年上半年衛生醫務會議，決定三月十八日舉行，業經呈奉 大部核准。并令總務處轉飭衛生課暨各院所，屆時派員出席。

(三)奉 部令頒發各路購發醫藥用品暫行辦法。遵經組織本路藥品採購委員會，派衛生課長等為委員。又本路總務處衛生課管理各院所辦法七條，業經呈 部核准，令行總務處轉飭衛生課通令各院所遵照辦理。

(四)現屆春令，天花最易流行，為預防傳染起見，經令飭藥品採購委員會，購辦痘苗一百打，以便分發各院所應用。

(五)本路前為葬埋被車輾傷致死之荒民及無家屬之暴卒旅客起見，曾購漢市牯牛洲前總子湖民地三百六十漢方，闢為義地。茲因該處荒野，毗連民地，既無專司看守之人，難免無日久被人侵佔，或牛羊踐踏之虞。經令庶務課於該處四週，挖掘界溝，興築泥牆，樹石碑一方。碑陽刻「平漢鐵路漢口義地」八字，碑陰刻載地形與四至尺寸。

用作標誌。

四 關於材料者：

(一)查本路十三年向聯華銀公司，訂購機械一批，計共三十一件，價值伍拾玖萬零叁百拾法郎，運費肆百貳拾壹金磅肆先令。原訂單末尾註有「因法郎價格兌換低落，照訂單所開原價增加百分之十五」計捌萬捌千伍百肆拾陸法郎。又訂單所開運費，係由製造地點，運至上海為止，由上海運至漢口之水脚等項，估計壹百肆拾玖金磅，以上三項，共計價款陸拾柒萬捌千捌百伍拾陸法郎，及運費伍百柒拾金磅肆先令。於定單簽訂之時，本路曾付給全部價值十分之一，計柒萬貳千法郎。該公司遲至十四年四月，十五年二月五日，先後運到高速鑽機十二具，鏟鑽機三具，規進機一具，均未將發動機帶來。且高速鑽機附屬之底座等件到廠時，有一部份已經損壞，本路代為修復，計墊去修理費壹千法郎。依據上述機械十六具，合計叁萬玖千壹百零伍法郎，除本路已付料款及代墊修理費外，結欠貳拾貳萬陸千捌百零伍法郎，又運費貳百柒拾陸金磅玖先令。茲接駐漢法領事來函，代該公司索欠貳拾肆萬玖千柒百拾伍法郎，及運費叁百陸拾金磅肆先令，核與本路所算，相差甚鉅。業經據理駁復。

(二)本路一二兩月行車應用油料，計冬季車軸油壹百伍拾噸，愛字汽缸油叁拾噸，高熱汽缸油貳拾陸噸，煤油叁千陸百對。擬於本月二十日在漢開標，經於虞日電呈 大部派員監標。至三月以後油料，擬一律呈由 大部標購，已飭有關各處，統籌全年需用總數，彙造乙種呈請購料單呈核，以憑核轉。

(三)部令將本路積存不能利用之廢鐵，登報標售一案，現在江岸材料廠不能利用之廢鐵，玖拾陸噸，又空鐵油桶貳千伍百個，業經分登武漢各報，定一月二十二日開標。結果空油桶以新順公司所報，每個單價貳元肆角得標。廢鐵一項，各商標價均低，暫不出售。至空油桶借款陸千元，已據該商如數繳到，當限該商於三月十五日以前提清。

(四)查前D第廿號訂單內訂購新樂橋工用角鐵肆千公斤一項，工務處原單請購尺寸為3.7×3.7×4.5，由久餘五金號得

本路二十三年二月份工作報告

本路二十三年二月份工作報告

六

標承辦。比屆交貨之期，忽據該商聲稱，無貨可交，自請取消。經向漢市其他五金號查詢，均無上列尺寸存貨。工務處以待料甚急，請改用 $2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2}$ 尺寸角鐵代用。當即詢價，以元泰五金號報價，每公斤壹角貳分陸厘為最廉。除訂購外，并呈報 大部鑒核備案。

(五)查本路各材料廠請購單，照章應經局長核准。始由材料課購辦。惟近年來為節省手續起見，乃逕由各材料廠送材料課購辦，既未經各主管處簽認，又不呈奉局長核准，太阿倒持，易生流弊。茲為慎重起見，特規定下列辦法：材料廠根據各處段需要數量，編造請購單，逕送各主管處，由各主管處長，審明用途，蓋章簽認後，再送材料課，由材料課就三廠存料，核實應購數量後，呈由總務處轉呈局長審核批准後，方可由材料課照章購辦。并製現行購料程序，與擬辦購料程序圖說二種，通飭總車工機會各處，自三月一日起，一體負責辦理，以昭慎重。

(六)近查漢市五金商號，每當本路需用材料急迫之際，故意抬高市價，額外要挾。而本路因待料甚急，遂不得不忍痛訂購，影響路幣，殊屬甚鉅。為免除此種弊端起見，經通令各處署，嗣後需用材料，應先期呈請購辦，俾得外向津滬各地商家，普遍選購，不得臨時呈請。

(七)本路駐平採辦室，撤銷後，所有平津零星購料及由平津收受材料之完納關稅事宜，改由材料課駐津辦事員，繼續辦理。自應撥付相當現金，作為週轉資金。經令會計處撥付叁千元，留貯備用。

五 關於編譯者：

(一)前奉 部令頒發修正本路駐平辦事處規程一份，飭即遵照。當經訓令駐平辦事處遵照，并通令各處室署知照。

(二)本路存車廠編制規則及會計處出納課駐平收支所規程規則，前經分別呈送 大部核示在案。現已先後奉 令核准，經即通飭各處署會知照。

(三)准河北省政府主席函，請在本路沿綫各站，設國貨販賣所，招商承辦，以資推銷國貨。當經飭據直務處體察

情形，擬具簡章前來。經分別修正公布，令仰暫行試辦，并檢同該項簡章，呈報 大部備案。

(四)查本路員司公廨，原為便利薪資微薄之員司而設。廨內聽差夫役，以及一切設備，均由本路供給，自應厘定辦法，以資遵守。經制定本路員司公廨管理規則十一條，通令各處室署，公布施行。

(五)據編譯課簽稱：查本路員司，遷調頻繁，為便於稽考計，擬請於日刊上增闢員司任免獎懲報告一欄，以便查詢。經指令照准，并於第九三六號，開始刊登。

(乙)車務事項

一 核擬增加貨運辦法：

前奉 部令，飭即設法增加運輸力量，以應時機。當經轉飭車務處就全路運輸現狀，通盤籌畫，擬定增加貨運辦法四項，次第施行：(一)查本路貨運之繁，以石家莊為最，該站貨物出進，俱在商岔上裝卸，因此調車工作，亦較他站加多，而該站原有之調車機車二輛，其牽引力均甚薄弱，經由車機兩處，商得同意，更換牽引力較大之機車二輛，以期調度靈敏，節省時間。又該站運出貨物，以煤為大宗，而煤商岔道最長者，可容車二列，其最短者不過容車二三輛，或限於地勢，或因於財力，未克分別展修。設同時撥給一家之車過多，即不免為騰道而有所延誤。車務處為補救計，業已飭段於每次空列車抵站時，應先考查各商岔情形，然後酌量分撥，若果岔道已經壅塞，即不得再撥車輛，免受虛糜之損失。(二)查本路貨車速率，原定每一小時，行三十公里，而貨車配掛，每列又以五百噸為度，揆諸機車馬力，似未能盡量利用。經車務處核定，改為每一小時，行三十五公里，載重增至五百五十噸。(三)查本路機車，原不敷用，而支配於沿綫各機車廠，多寡亦未適宜，故有時裝訖貨車，因候機車拖掛，致不能如期開出。近由車機兩處磋商妥協，將各段機車，按照需要情形，重新支配：由長辛店撥出二輛，鄭州撥出五輛，一併掛送石家莊。由漢口鄭州各撥出二輛，一併掛送信陽，藉資調劑，而便運輸。一面極力縮減機車在廠停留時間，并設法利用客列車之機車，於空隙時牽引短程貨車，如鄭州站可利用特快之機車，駛赴新鄉，接拖由

本路二十三年二月份工作報告

八

道清開來之煤車是。(四)查六河溝運漢之煤車，原由該礦機車，拖送漢口，以致周轉滯滯，頗不經濟。現由車務處將該礦煤車，改為開抵鄆城後，即令原機車拖掛上行列車折回。其鄆漢一段，則飭由第三總段機車接運，俾周轉較前便捷，以增效率。此外對於各站貨車裝卸，則經責成各總分段長，嚴格監督，以免曠廢時間，致受無形之損失。以上各辦法，業經呈復審核。

二 籌開滬漢旅客聯運：

查近日長江水淺，輪運停滯，經奉 部電實行滬漢聯運，以便行旅，着由隴海平漢兩路籌備頭二等臥車及三等車各一輛，在徐州接運滬平通車旅客，直達漢口，剋日實行。當飭車務處分別籌備。查滬平通車 300 次，至徐州府時，為二十點十二分。隴海一次特快於二十一點十分西開，至鄭州為八點四十九分。本路一次特快由鄭州南開，為十九點二十六分。十一次快車為十二點五十三分。至本路上行之十二次快車，至鄭州為九點三十二分，二次快車為十六點三十分。而隴海二次特快，則係十九點由鄭開徐。是則滬漢聯運車之附掛，欲求與隴海一二次銜接，自以本路十一次及二次之時刻為適宜。惟本路十一次快車，因車皮不敷，每星期僅開行三次，未能逐日接運二次快車，則現在鄭州以南所掛噸數，已達四百二十噸，如再加掛車輛，機力殊難勝任。車務處再三考慮，應於鄭漢間，每日加開往返客車一次，俾與隴海一二次特快銜接。但目前本路車機兩缺，如欲增開客車，必須將現有之客車車次，重新改訂，設法騰挪車皮，方可敷用。再查本路平漢直達客車，現在每星期內，既有十二次尋常快車，對向開駛三次，而逐日又有一二次特別快車對開，以故每逢十一二次開駛之日，一二次之旅客，便見稀少，為應付目前需要起見，將原有之一二次快車，改為每星期一三五及星期日開行，其原有之十一二次車，改為每星期二四六等日，與一二次相間開駛，似此截長補短，即可騰出一部份機車，另組鄭漢間三四次特別快車，用與隴海路一二次銜接。惟是車次改訂後，平漢間每日有一二次或十一二次往返對開，鄭漢間有三四次對開，平石間有二十一二次對開，惟石鄭間尚缺短程客車，殊於旅客便利，仍欠周密，擬再將編餘車皮，加開四十一二次，每日

在石鄭間往返開駛，如是不獨本路各段間短程客車，可以貫連，即正太隴海兩路南北旅客，亦不致有向隅之嘆。至於滎漢聯運車輛，經與隴海協商，籌備頭二等合車及三等車各一輛，附掛本路三四次快車，及隴海一二次快車，原車在鄭過軌，往返直達漢口徐州間，所有籌備車輛，改訂行車時刻，及分登廣告各節，均經漏夜趕辦，直至本月四日，方始完竣。除規定於五日起實行外，并備文呈報在案。

三 規定調車機車速率：

前奉 部令，以行車規章二零三條所載調車機車之速率，中西文字不相符，雖經一律改為十公里，俾策安全，但以十公里之速率，事實上實嫌過低，對於調車效率，不無影響，亟應一律改為十六公里，以利調車，而增效率。查本路對於調車機車之速率，向無一定標準，即規章所載，亦僅有低減速率之一言，茲既由 大部改定上開速率，各路一律，自應照辦。經於本月下旬，轉飭各總段遵照。

四 利用北寧聯運列車之機車，以供調車及拖送短程車輛：

查本路機車，素感缺乏，際茲貨運漸旺，尤有不敷分配之虞。而北寧聯運列車之機車，除拖掛原列車外，雖在等候裝車之空閒時間，亦不願担任短期工作，迭經各站紛紛報告，轉呈前來。當經本路商准該路，關於北寧機車，在坨里周口店石家莊各站，得由本路酌量利用，但不得延誤聯運列車之開行，經已飭段知照。嗣復轉據周口店站長報稱：某日擬遣派北寧聯運列車之機車，拖送重車赴琉璃河，需時不過四十分，乃該列車行車人員，堅不允從，并謂不能在本站調車云云。經飭車務處據情函請北寧車務處，轉飭該項人員，凡屬各站利用聯運列車之機車，應不限於專在本站內調車，遇有空重車輛，送往鄰近各站，亦得用以掛行，隨由該處復允照辦。車務處復行令飭該有關段站，遵照辦理。

五 延長米麥運輸減價期限：

本路前為救濟農村發展路運計，曾於上年先後呈奉 部令，准將主要糧食之米麥兩項運價，減按普通五等貨價六

本路二十三年二月份工作報告

一〇

折收費，在案。現計該項減價有效期限，大米應截至本年一月底，小麥二月底爲止，均將滿期。揆之目下情形，農困未蘇，米麥仍然滯銷，上項減價辦法，一時尙難廢止。當經呈奉 部令，均准展至本年七月底，在此期內，仍照原來折減價格收運，現已通令所屬遵辦，并公佈週知矣。

六 各項粗糧實行核減運費：

本路前擬將大麥小米玉米高粱蕎麥等粗糧，一律核減運費，改按五等價八折收費一案，現已奉到 部令照准，并公布於二月一日實行。

七 呈請將本路沿綫所產防火磚粗瓦盆鉢等援博山產品列六等貨收費：

前奉 部令，以博山產水溝管防火磚瓦及粗瓦盆鉢沙鍋等，准改按六等貨收費，飭即一體遵照。當以本路豐樂鎮馬頭鎮等站，亦有同樣產品，似可一律辦理。業經呈請核示，以便遵行。

八 商請隴海路將鞏縣站加入聯運站：

本路豫南一帶，產米甚豐，祇因各地糧價低賤，苦少出路，惟行銷隴海線所屬之鞏縣一帶，頗爲合宜。現經商請該路，即將鞏縣加入聯運站，以暢運輸，一俟得到允可，即可實行。逆料豫南屯米，當能稍呈活動。

九 改良鄆城駐馬店兩站站台：

案據鄆城車工兩分段長會呈稱：鄆城駐馬店兩站第一第二站台，原用煤渣墊修，業已多年，經上下客人往來，以及軍事時之牛馬踐踏，滲入污泥不少，遂致原有煤渣，無形消滅，一遇雨雪，滑濕難行，且坎坷不平，時有穢水污積，殊不足以壯觀瞻，而利行旅。雖經隨時用煤渣填補，然隨填隨散，於事無補，擬請改用煤渣滲合白灰漿打墊地平辦法，除煤渣好土，無須購買及人工不必另僱外，僅需鮮白灰四十噸，當地購買，每噸不過需國幣十六元，共合洋六百四十元，等情，經車務處復核，以事關便利商旅，所費亦不甚鉅，尙屬可行。經即轉函工務處查照辦理。

十 添修許州車站風雨棚。

案據許州車站呈稱：自實行月台收票以來，站上車上，秩序尚佳。惟每次客車抵此，所有下車旅客，均應由第一月台北端之柵欄出站，當時須將柵門虛掩，僅留一隙之地，以便檢收客票，魚貫放行。顧以人數衆多，同時一擁而至，雖有警察在場維持，仍不免有擁擠紛擾之弊。設遇風狂雨暴，不但駢肩累足之旅客怨言繁興，即執事各員警，亦莫不躬受其苦。擬請仿照鄭站辦法，將月台出口處，加修風雨棚一段，添設汽燈一盞，以利行旅，而便辦公。當經車務處復核，以所陳尚屬實情，且此項設備，上年業經函請工務處飭辦，故復重提舊案，催請工務處，飭下主管工段，就近洽辦，以期早日觀成。

十一 計劃改善號誌設備：

據車務處轉據信陽分段長陳請，擬將各站內進站號誌手柄上，添設牽引鐵鍊，以防兩端號誌，有同時開放之弊。至外進站號誌手柄上，則擬加一橫栓，可使制止外進站號誌，非俟內進站號誌開放後，無法開放。經飭車務處細加審核，以此項計劃，其主旨在於保安行車，所費工料無多，而收效頗大，似可着手試辦。於是會商工務處，指定信陽一站，先行裝設，藉資試驗。迨至本年一月中，據第三總段報稱：關於信陽站之進站號誌，自經分別在手柄上裝安鐵鍊及橫栓後，運用靈活，成績亦佳，擬請推行全路，共保行車之安全。車務處隨即據請，轉函工務處，請予通盤估計，如果推廣此項設備，每站需款若干，本年度預算案內，有無可以移用之款目，倘全路各站，不能同時舉辦，可先擇無聯鎖之重要各大站，提前辦理，再圖普及。一俟工務處規畫就緒，即行飭屬洽辦。

十二 貨物運輸情形：

本月貨運，連同軍用物品，共計貳拾柒萬壹千伍百伍拾玖噸，平均每週陸萬柒千捌百捌拾玖噸又柒伍，較上月陸萬陸千肆百伍拾貳噸，計增壹千肆百叁拾餘噸，約合百分之貳又壹強。茲將貨物種類噸數，列表如次：

本路二十三年二月份工作報告

一三

196567 ^T	80 ^T	21083 ^T	1740 ^T	15644 ^T	36470 ^T	271559 ^T
運	運	運	運	運	運	運

吉 軍事運輸情形：

本月除軍用物品叁萬陸千肆百柒拾噸外，計開兵車捌拾玖列，平均每週貳拾貳列又貳伍，較上月每週壹拾肆列又伍，計增柒列又柒伍，約合百分之伍叁強。軍用品，平均每週玖千壹百壹拾柒噸又伍，較上月每週捌千捌百貳拾柒噸又伍，計增貳百玖拾噸，約合百分之三又貳強。茲將車次部隊番號，列表如次：

部隊番號	需用車輛
八十四師	六列
二十九軍	二列
三十五軍	二列
三十二軍	五列
五十三軍	三列
第一縱隊	五列
砲兵十五團	二列
五十七軍	四一列
騎二師	二列
騎三師	三列
二十二軍一百三十九師	二列

- 保安一團 三列
- 第一招募處 一列
- 四十軍 六列
- 交通兵團 二列
- 薛司令 四列

本月營業收入：

本月四星期間，營業收入，共計壹百叁拾肆萬伍千玖百玖拾元伍角叁分，平均每週叁拾叁萬陸千肆百玖拾柒元陸角叁分叁厘，較上年同月每週叁拾叁萬伍千柒百壹拾元壹角叁分叁厘，計增柒百捌拾柒元伍角，較上月每週肆拾壹萬捌千貳百零柒元肆角肆分伍厘，計減捌萬壹千柒百零玖元捌角，約合百分之壹拾玖又五強。茲將本月收入，分週列表如次：

第一星期	自一月卅日至二月五日	肆貳柒，肆玖貳，捌叁
第二星期	自二月六日至二月十二日	叁陸捌，零叁柒，零貳
第三星期	自二月十三日至二月十九日	叁零肆，肆玖陸，叁零
第四星期	自二月廿日至二月廿六日	貳肆伍，玖陸肆，叁捌
共計		壹，叁肆伍，玖玖零，伍叁

(丙)工務事項：

- 一 抽換黃河橋工枕木工程：

本路二十三年二月份工作報告

本路二十三年二月份工作報告

一四

黃河大橋，關係南北交通，至為重要。去年伏汛時期，河流泛溢，沖動軌枕，險象環生。迭經拋置礮石，防護路基，并整理軌枕，恢復運輸，對於善後工事，尤屬刻不容緩。現飭橋工段，多僱短工，抽換軌枕，藉保行車安全。

二 改換西陵枝路兩處橋工：

西陵枝路，零公里八九六公尺，及一公里一六七公尺兩處，原設木質便橋，年久朽腐，行駛列車，至為危險，亟應改建正式橋樑，為一勞永逸之計。業經設計繪圖，估需工料洋貳千壹百元。現正核飭分撥款料，以便施工。

三 展修三官廟等三站岔道：

三官廟長台關彭家灣等三站，原設岔道，不敷應用。經飭車工段會勘，必須分別展長，以利運輸。估需工料洋貳千肆百元，現正分別飭撥款料，以便興工。

四 添設黃河北岸站台柵欄工程：

黃河北岸車站新屋，業已落成，擬在站台兩邊，添設柵欄，防範閒人出入，藉維車站秩序。現正籌備施工。

五 改修鄭州醫院工程：

鄭州醫院，房屋破舊，設備不甚完備，業經繪圖設計，酌量改修，估需工料洋五百十元，擬款施工。

六 改修長辛店修理廠圍牆及地道工程：

查該廠北院，原有道木圍牆，年久朽爛，現擬利用廢窰舊磚，改築圍牆，估需工料洋陸百捌拾捌元。又北院地道，為廠外行人往來要道，原有木質牆頂，勢將坍塌，現擬改築礮石圍牆，并利用廢軌，改建洋灰牆頂，估需料價伍百伍十貳元，現正撥款，飭廠自行興工。

七 改建二二八公里等處三座大橋工程：

(甲)二二八公里零六八公尺處，原有十六孔十八公尺，及七孔，下承三十公尺等橋樑，迭被軍隊轟炸，裂痕甚多

，必須全部更換新樑。(乙)一零四一公里，七零六公尺處，原有單孔上承三十公尺樑，鋼質薄弱，該橋居武勝關以南，灣道坡度之間，為行車重要地點，必須更換新式鋼樑，以保行車安全。(丙)一零公里九七七公尺處，原有八孔下承卅公尺橋樑，建築年久，負力不勝，必須更換新樑。上列三處橋樑，業經詳加考驗，全部改建，共需卅公尺下承鋼樑七架，卅公尺上承鋼樑一架，十四公尺二十五寸鋼樑十六架，共需重量壹千壹百拾陸噸，估需工料款洋叁拾叁萬餘元，業經呈 部核示。

八 進行植林工作：

本年植林工作，略分四項；(一)各林場造林。(二)場工沿線及第二總段頭二站，栽植樹木。(三)各盤工沿線植樹。(四)全路員工循例植樹。經派林務主任，前往各場圃指導，按照原定計劃，照單籌備樹苗，次第進行。并由車務處籌備車輛，裝運樹苗。各林場苗圃需用僱工等費叁千叁百玖拾元，業經如數撥交林務主任分配。

九 各項工程進行狀況：

- (一)大智門站添建開房工程，已由包工張鴻發承辦。
- (二)李家寨新站添建警屋，業已飭段籌備興工。
- (三)修理祁家灣站南開房，於一月六日完工。
- (四)建設九一八公園竹籬及地道，於一月十三日完工。
- (五)油節潭沱河新築橋樑，已飭北橋工段照辦。
- (六)江岸材料廠展長江邊岔道，於一月二十六日完工。
- (七)一二零七公里二九七公尺處，橋墩破裂，已飭段修理。
- (八)長辛店機廠添設洗車道，現正撥款興工。
- (九)信陽站改修磅橋，已飭段辦理。

- (十) 修理北平二條胡同官房，已飭段估需工料。
- (十一) 整理鄆城駐馬店站台，現正購發白灰興工。
- (十二) 李家寨新站豎立紀念碑，業已籌備興工。
- (十三) 修理高碑店機廠辦公室，已籌備施工。

(丁) 機務事項：

一 籌擬分向各礦訂購購路用煤斤辦法：

查煤斤一項，關係運務至鉅，以本路全路機車及雜項用煤平均計之，每月約需二萬噸。而分段計之，則在順德以北，需七千噸有奇，彰德以南，需一萬二千噸有奇。機務處為便利輸送本路全綫各廠用煤計，擬自順德以北，購用石家莊煤，彰德以南，購用六河溝煤，其石家莊之井陘礦，每月約能供六千噸左右，六河溝每月至多能供一萬噸上下，其所差之四千噸，擬商由該兩公司增加供給噸數，或分向怡立臨城中和，與將來試驗合用後定購之正豐各礦訂購，以資分配應用。且為未雨綢繆計，擬再與各礦商訂供給最高額噸數，在本路運輸清淡之季，利用車輛裝運，於水汛以前，就各廠最大容量囤積，至少預儲三月用量，俾不致因意外事變，發生煤荒，以上辦法，業經機務處會同總車兩處，據實列表到局，現正核辦中。

二 從新限制各廠每月領用燃油擦油：

查機務所屬各廠，每月領用燃油擦油，為數甚鉅，其中不免浮濫，亟應嚴加限制，以資撙節。現經機務處審核各廠情形，分別擬定每月領用煤油數量：計長辛店鄭州江岸三機廠，共七十八聽，前門長辛店琉璃河高碑店保定石家莊高邑順德八機廠，共一百二十七聽，彰德新鄉鄭州許州鄆城五機廠，共一百三十聽，駐馬店信陽廣水江岸四機廠，共一百三十聽，總計每月四百六十五聽。并由機務處函飭各該廠，一律遵照領用，不得超過，以資核實，而符預算。如果實不敷用，再行酌為增加。

三 製發調查修理機車客貨車需用工作工數表：

准 大部工務司函，以各路修理機車車輛，因損壞狀況及機廠設備情形不同，以致修理期限，互有差異，特寄發英文調查單一紙，希逐項查填。經飭機務處按照工作實際情形，編製表格四種：如大小修大機車或小機車，需用工數，舉凡定單號數，機車號數，動工日期，完工日期，及工作種類中，如鍋爐合塊鑲配鑄工鑄工鍛工錁工油漆，其他共計工數等。大小修客車或貨車需用工數，如定單號數，車號車別，動工日期，完工日期，及工作種類中，如車身，底架，車盤，內外部油飾，共計工數等。函飭各廠照表詳細填載，以憑核轉。

四 本月修車成績：

本月修車成績，茲分週列表如左：

客 車	機 別						車 別	週 月
	長辛店廠	石家莊廠	彰德廠	鄭州廠	信陽廠	江岸廠		
鄭州廠							第一 一月二十九日至 期星二 二月三日	
長辛店廠	一六			64			第二 二月五日至 期星二 二月十日	
							第三 二月十二日至 期星三 二月十七日	
							第四 二月十九日至 期星四 二月二十四日	
							總 計	
							七	
							三八	

本路二十三年二月份工作報告

車	貨	車
江岸廠	長辛店廠	江岸廠
二六	四四	八
一九	三一	五
三四	三〇	三
二二	三一	七
二六六		

(戊)會計事項：

一 路欠美孚油價減息起算日期：

查本路清理積欠美孚油價一案，前經該行承認，減按週息五厘計算。惟起息日期，本路遵照 部令辦法，自民十欠付日起算，該行則堅持自十五年起算，致生爭執。前奉 部令，飭再切實查照情形，詳該具報。當以減息起算日期，本路係遵照 令辦理，并無誤會。業將經過情形，呈復核示。

二 解決六河溝懸案：

關於解決六河溝懸案第六七九各條，現奉 部令飭查細數呈核。等因，遵經飭由會計處將第六條站務費，第七條脚行費，及第九條運費一五加價，分別查明該項積欠細數，開列詳表，呈復核轉。

三 籌備本路應還義品地價本息：

查漢口義品銀行經售萬順公司分金爐地畝，本路應付地價肆拾萬佛郎，截至十三年一月二十八日止，陸續付過叁拾貳萬佛郎，尚欠捌萬佛郎，議定付給年息六厘。惟該行以地價未曾付清，不肯將地契圖件移交，致該項地畝，本路未能管業，被鄂財政廳於十八年間，圈入公產範圍。當由局呈 部請示，擬將路欠地價本息，照數付清，再與該行約期付款，移交地契，俾清手續。業奉 部令照准，飭將契地接收清楚，再行付款，以免糾葛。現已飭據

會計處，將應還地價本息，分別查明，開列清單，預為計算，以便籌備。

四 部飭籌議整理舊欠交通借款辦法：

部令以滙交通總行函請轉飭償還舊欠拾貳萬元借款，及四行借款內該行名下餘額貳萬柒千元兩項，抄發欠款節略，飭即核議具復，以憑核奪。遵查上述兩項借款，原訂利率甚高，截至二十二年六月底止，本息合計已達肆拾肆萬餘元。該行既請提前整理，自以減低利率，免除複息，為先決問題。業經呈復，請予先行函復，或由部指示辦法，飭由本路商洽進行，以便清理。

五 編送書報表件：

1, 二十三年度概算書：送奉 部令催送二十三年度概算，經飭會計處將歲入歲出各數，先行電呈。現該年度上下兩半期概算書，及各項分類細單等件，均經趕編完竣，業已呈 部覆核。

2, 十九年份會計統計年報：部令催送十九年份會計統計年報，遵經轉飭會計處依照向例，詳編彙編，現已裝訂成冊，呈部覆核，并分送各路局備查。

3, 上年十二月份負債報告表：部催編送上年十二月份本路負債報告表，遵飭會計處趕編就緒，呈部彙辦。

六 籌解料價墊款及各經費：

1, 攤還舊欠美商料款：奉 部電飭解第四次應攤還舊欠美商泰康等三家料款伍萬元。遵於一月感日，如數交由交通總行滙部核收轉給。

2, 籌付收回史乃德鋼枕價款：查關於收回東方滙理銀行所存史乃德鋼枕，本路應付價款，前經按照商定辦法，付至第八次在案。茲復於本月一日，將第九次應付價款洋貳萬玖千伍百元，如數付訖，并由會計處分函總工兩處，請照案接洽收貨。

3, 籌解沙利生鐵輪，及新民輪箱價款：部電飭解一二兩月應解沙利生鐵輪價款，及新民輪箱價款。遵查輪箱價

本路二十三年二月份工作報告

二〇

款，實付叁叁捌貳元陸貳，連同鐵輪價款，共應解壹陸陸捌貳元陸貳，惟本路前解沙利晚鈎等三項料款，曾溢解壹伍零零零元，除劃抵外，計尚應解壹陸陸捌貳元陸貳，業於本月皓日，交由交通漢行匯部核收。

4, 解繳軍事墊款：查本路應解軍事墊款，業經先將去年十二月份照解，在案。茲復將本年一月份應解墊款拾萬元，如數籌足，於一月世日，交由鹽業漢行，匯部核收。

5, 解部經費及教育費：查本路應解部經費，歷經解至上年四月份止，並將五月份經費，先解叁萬元在案。茲復將該月份尾款貳萬元，如數籌足，連同六月份一部份經費叁萬元，共伍萬元，於本月皓日，交由農工漢行，匯部核收。

七 又本路應解北平交大管理學院經費，上年七八九三個月各貳千元，業已如數籌解，并填解單呈部轉帳。部令飭填每月員工薪工各費開支總數表：

前奉部令，以本路員工薪工各費開支，務須遵守預算，附發員工薪工各費開支總數表，飭自本年一月份起，按月填報。遵查本路員工薪餉，延期兩月發放，各處署每月造送薪單，亦相沿積壓緩造，一月份開支總數表，勢須展延至二月底始克造送。業將辦理困難情形，先行呈部鑒核。一面由會計處分函各處署，將一月份薪單，即日造送。并自二月份起，另行規定日期，於當月月底以前送齊，以便彙辦。

八 遵令實行新式四聯貨票：

查 \$A92(A)(B)(D)\$ 及 \$A94(a)\$ 四種貨票。業經會計處遵照部令，加印報檢查課一聯，改為四聯式。并電車務處通飭各站，自本年三月一日起，一律改用，務於本月十五日前，造單請領，以便核發。

九 抽調各站理帳員輪流訓練：

查各站理帳人員，對於章程價章，多欠明瞭，殊與檢查結帳，頗有障礙。經會計處第一次處務會議議決，抽調大站理帳員及小站站長，到檢查課受站帳訓練，俾站帳可漸臻完善。當由該課會同總查帳，草擬訓練詳細辦法，呈

由本局核准施行。

十 擬訂處理站賬票據懲獎規則：

查站賬票據，為審核鐵路營業進款之根據，關係至為重要。乃本路各站站长及理賬員，往往漫不經心，錯誤疊出，雖經會計處隨時檢舉，轉請車務處依法糾正，殊鮮成效。當經會計處根據各路辦法，參照實際情形，擬訂處理站帳票據懲獎規則前來，業經核准，分飭施行。一面呈 部審核備案。

十一 擬具整理料賬辦法：

查材料一項，為平準表中重要科目，列入「平七·五」項下，足與現金並重。本路購料，向無限制，虛糜路幣，似欠妥善。經會計處將材料之購買領發管理各方法，及用料之考查，存料之點驗，廢料之處置，料賬之稽核造報等項，續密審核研究，擬具整理料賬辦法前來，現正核辦中。

十二 擬將編號票據，加蓋透孔戳：

查聯運貨票，向於發站時，加蓋透孔戳，以資識別，為法至善。本路各種貨票，亦擬分別情形，加蓋透孔戳，藉昭慎重。已由會計處轉函總務處，飭課購置機件，俾資應用。

全國產棉統計

全國經濟委員會棉業統制委員會以我國產棉向無統計，爰特派員調查，現已將產棉之十一省最近三年平均數量，統計如后：

省別	產量(單位千擔)	百分比數	省別	產量(單位千擔)	百分比數
山東	二〇三一·七	二六·三	湖北	一九一·〇	二四·八
江蘇	一一六三·二	一五·一	河北	九八七·二	一二·八
河南	六〇二·六	七·八	浙江	四二六·六	五·五
陝西	二二三·二	二·八	湖南	一六五·五	二·一
安徽	一〇二·八	一·三	山西	六六·〇	〇·九
江西	四二·七	〇·六	統計	七七一·五	一〇〇·〇

本路二十三年二月份工作報告

(按月出版)

交通雜誌

(材料豐富)

第二卷 第四期 出版

交通插畫

芝加哥博覽會.....圖一幅

倫敦塔橋.....圖一幅

非里特爾菲亞煤船碼頭.....圖一幅

法國馬賽港.....圖一幅

正在修築中之大潼鐵路.....圖九幅

平漢路黃河鐵橋.....圖三幅

航業與航政會議.....王洸

鐵道建設與國際合作.....江波

國難聲中不應忽視航業.....志一

統制經濟下之交通企業論.....章勃

整理黃運河航運計畫.....沈百先

平漢路黃河鐵橋.....王之翰

日內瓦國際廣播無線電公會及洛水恩歐洲無線電會議.....徐節元

電政的危機及其補救方法.....陳寶鼎

電政的危機及其補救方法.....羅英

美國航業政策.....王洸

法國在華航業之地位.....蔣用莊

鐵道機廠分區設立問題.....楊毅

鐵道經濟原理.....李續勳譯

日本國有鐵路運價政策之概況及其實施.....劉毅譯

運輸成本之計算.....高鹿鳴

鐵路運輸成本之計算.....楊文樸

芝加哥世界博覽會中交通事業展覽的概況.....

平包快車一年來之回顧.....王升庭

二月來之路政.....李芳華

二月來之電政.....劉駿祥

二月來之郵政.....飛鴻

二月來之航政.....施復昌

二月來之交通新聞.....萬琮

開闢新疆交通計畫.....羅文幹

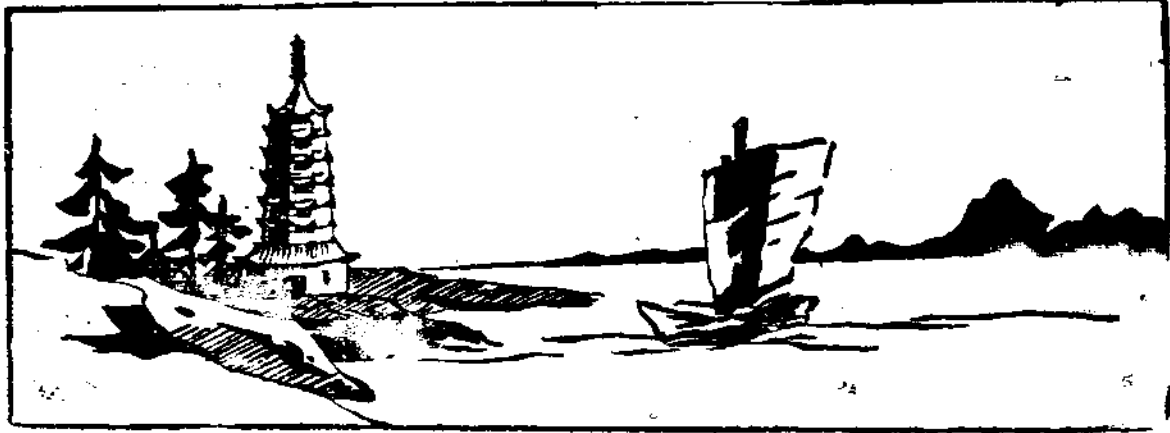
交通紀述

專載

(定價) 每月出一冊零售三角本期專號每冊六角

預定半年連郵一元六角全年連郵三元

(總發行所) 南京大石橋新民坊五號交通雜誌社



大事記



大事記

本路二十三年三月份大事記

一日

本日起，取銷西廣支綫聯運辦法。

本路行李包裹及雜項票據，自本日起一律改用四聯式票。

規定購辦材料手續，自本日起實行。

本路規定聯運旅客定座辦法，經商准各聯運路，表示贊同，自本日起實行。

部令修正二十公里聯運貨物運費計算方法，經轉發車會兩處遵照。

部飭於令到一年內，將本路所有大小修貨車，儘量修理完竣，經轉飭

機務處分別遵辦。

部飭各路與電局過綫費，暫按現行數目，由電局報費內扣除，不另加

大事記

收，自本日起實行。

二日

通令嗣後各處員司罰薪不及五元者，得由該主管處處理，月終彙報。

令發各處管理局名義木質鈴記

部令飭知貨物列車，如不隨帶貨運通知書，應作舞弊論，立予撤革，經轉令車務處遵辦。

令准各站磅橋歸工務處所屬橋工段管理，其餘各站小磅，仍撥回車務處所屬之電務分段管理。

令委本路駐平辦事處長鄒致權，兼充三屆鐵展平漢專館正館長，車務處分段長陸球，總務處

一 公益課長盧榕林兼充副館長，及車務處營業課員錢葆昂等九員為籌備員。

三日

部電煤焦運費，暫免一五加價，續展三月，經轉飭車會兩處遵辦。

部電飭知三屆鐵展，借用北平太廟為會場，並定五月二十日開幕，經轉電平處鄒處長知照。

五日

規定各處員工應領薪工差雜各費領款暨退回期限。

六日

部令各醫院診療所護士，非正式護士學校畢業者，以及學習護士，一律改稱護理生。

通令各處署對於涉及民刑事件，當事人不得違法羈押。
部令飭知派科長王畏三到路視察衛生課，及所屬各院所。

七日

通令各處署會室，規定物料轉帳單簽認辦法三條。

八日

規定本路本年份材料現金支配預算表，令飭有關各處署切實遵辦。
令派路員鄭寶蔭，實地調查沿綫出產及市場狀況。

九日

核准中國旅行社代售本路普通客票。

部令飭知西豐幫以磁絡裝運之磁器，准作粗糙器五等收費，經轉飭車會兩處遵照。

十日

部准本路與平綏路聯運蒙茶特價；茶葉改按普通價五五折，茶磚按普通六折收費，轉令車務處遵照。

令發處理站帳票款帳冊懲獎各規則。

十二日

本日為總理逝世紀念，本局分別在江岸新店舉行紀念，及植樹典禮。并遵照中央規定放假

大事記

四

一天。

十三日

令飭工務處刊刻李家寨新站紀念碑文。

十四日

令發檢查聯運包件暫行辦法。

通令飭知，中政會議決議，從二十二年度起，責成政府遵限整理出納，成立決算，并限於本年六月三十日以前整理以前各年度國庫收支。

十五日

令飭各處署遴員一人，組織本路衛生運動大會籌備委員會。

嗣後放租已劃定之各站餘地，准免會勘，經令車工兩處飭屬知照。

十六日

通令規定例假抵銷病假人員，逾年計薪辦法。

部令核准國貨販賣所簡章，并附發國產調查表式樣，經轉發車務處填報。

令飭車工機警各處署，嗣後北段各該所屬總分段，遇有對外性質事項，准分報駐平辦事處。

派車務處運輸課員潘瑞麟孫佩先出席鐵道部聯運時刻網會議。

十七日

令車機兩處嚴飭所屬各段站，對於運輸油料，務須切實負責。

十八日

本路第二次衛生醫務會議，本日舉行。以李副處長嘉善爲主席。

十九日

公布本路員司陳請預支借薪暫行辦法。

二十日

通令各處署，本路工會，部令解釋年終獎金辦法第六條第三項所載曾受記過處分，未經記功抵銷者，應以各該年爲限。

本路衛生運動大會籌備委員會本日成立。

二十一日

東長壽監工王長有，棚首李成福等勒罰鄉民，營私中飽，分別撤革。轉發查扣私事官軍電報辦法。

派工務總段長史青與漢市府協商沿江防水滑坡防護修養事宜。

二十二日

令車務處飭知本路五十二款蘆鹽特價，改按二十噸車特價表收費，已奉部令照准，飭即實行具報。

大事記

五

大事記

六

二十三日

通令規定調差人員，赴調限期，及截止繼續支領薪津各費辦法。
公布緝護鐵道附屬物品規則。

委李嘉善陳瑄楊格吳國良鄒恩元薛鍊盧榕林周化人蔡澤等九員兼充本路同仁社委員，並指派李嘉善爲主任委員。

部准國產防火磚按六等收費，轉令車務處遵照。

二十四日

令發庶務用品核減標準表及請領辦法五項。

本局換發員司新證章，所有前委員會名義證章，一律作廢。

二十六日

部飭調查各路路路塹實地狀況，經轉飭工務處遵辦。

二十七日

通電全路，規定本路舉行全路衛生運動大會辦法四項，仰切實遵辦。

二十八日

工務處通飭各段，嚴查防止私行勒罰，偷竊道釘案件，並動爲察訪，以資整飭。

二十九日

本日為黃花崗革命先烈死難紀念，放假一天。

三十日

令車務處嗣後遇有理帳員遷調，應由該處遴選熟悉站帳者請委，如尙需練習者，先送會計處受短期訓練。

部令發聯運包裹運費到付辦法，轉令車會兩處遵照。

遵令轉飭總務處副處長李嘉善車務副處長楊格，到部出席四月十日貨物負責運輸委員會會議。

三十一日

准派三屆鐵展本路專館副館長陸球，出席三屆鐵展會議。（完）

各省縣長平均年齡

內政部為慎重縣長人選起見，特於年前舉辦縣長登記計二十一年份各省登記縣長共二千二百六十四人，平均年齡如下：（一）蘇省四十二歲，（二）浙江三八歲，（三）安徽三十二歲，（四）湖南省四〇歲（五）湖北省四〇歲，（六）江西省三七歲，（八）山東省三六歲，（九）山西省四二歲（十）福建省四〇歲，（十一）廣西省四〇歲（十二）陝西省二八歲，（十三）貴州省四一歲（十四）甘肅省五八歲，（十五）綏遠省三八歲，（十六）青海省四〇歲，（十七）察哈爾二九歲，（十八）熱河省四八歲。

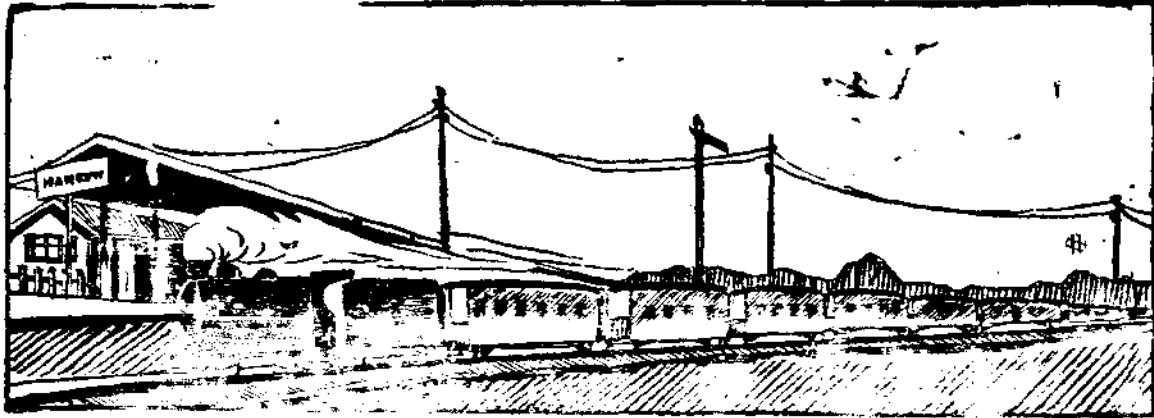
國郵概況

現在全國郵政局所，計管理局二十一處，一等局二十八所，二等局八百七十所，三等局一千〇七十六所，支局二百三十九所，代辦所九千六百四十所，城邑信櫃九百八十五所，村鎮信櫃六千八百七十六所，村鎮郵站二萬〇八百四十四所，代辦郵票處一千八百三十二所。

全國郵路，有下列里數：(一)郵差幹綫二八九，三四四公里，(二)郵差支綫一〇六，七一六公里，(三)汽船郵路五九，一九三公里，(四)火車郵路一五，六一八公里，(五)汽車郵路二七，六三八公里，(六)航空郵路七，二八七公里。共計五〇五，六八六公里。

全國郵務員工人數，計：(一)華員郵務長一八八，副郵務長二九人，郵務員五三六九人，事務人員五〇人，郵務佐四二二人，郵寄代辦人一〇，一五五人，信差八，一二〇人，郵差六，六五四人，航工，水手三五二八人，聽差一，〇四四人，工役二，七八二人，共計三萬八千七百九十四人。(二)洋員郵務長一四人，部員一九人，郵政建築測量員一人。去年郵務局離局者一百六十一人，錄用部務員二〇一人。

年來郵政經濟狀況，因受種種影響，益形不佳，乃去年局所實行緊縮後，收支尙可相抵。據最近調查，每月收支，約在一千三百萬元左右。苟能竭力支持，免去特別開支或不致有何重大虧損云。



局務會議紀錄



紀 錄

平漢鐵路管理局第六次局務會議紀錄

時間 二十三年三月三日

上午十時

地點 本局四樓會議室

出席人 鄭道實 鄒安泰

張紹元 李嘉善

楊 格 陳 瑄

吳國良 鄒恩元

侯士綰 薛 鍊

陳永清

列席人 沈之準 莊恩圻

主席 鄭道實

紀錄 王龍飛

開會如儀

甲 報告事項

一。代理衛生課沈課長報告：關於上次議決改訂病假詢問單一案，業經遵照議決案將該單內容字句，分別修改，簽奉局批照辦，惟查此項病假詢問單，與請診單意義無大區別，且沿路各站與醫院相距甚遠，若於診病之後，仍須回向本管長官請領詢問單，始能再往醫院簽准給假，往返耽誤時間，於執行上頗感困難，擬俟本月全路醫務會議時，由課提出會議，從長審定妥善辦法，再行轉呈核定，印發施行。

二。總務處李副處長報告：關於奉令籌備平漢鐵路同仁社一事，已於二月十二日及三月一日開兩次籌備會議，所有租賃社址，及一切進行事宜，均由各籌備員，分途積極辦理，現已大致就緒。關於體育一事，擬於本月六日下午一時，在江邊臨時體育場，先行開幕，同仁社社章草

本路清理欠薪委員會第二十六次會議紀錄

業，經盧課長擬就，並提交第二次籌備會議討論，現正着手修改，一俟修正之後，即將籌備經過情形，連同社章預算等項，呈局核準備案，並指派董事正式成立，本籌備會責任，即告終了。

乙 討論事項

一、本路員司於上年會受記大過或記過處分未經抵銷者，本

平漢鐵路清理欠薪委員會第二十六次會議紀錄

日期 二十三年三月二十三日 下午三時

地點 總局四樓會客廳

出席人 張紹元 鄒安泰 李嘉善 陳永清 莊恩圻

梁德昂 王文俊 楚湖瀛 晏啓柱 王汝璠

王德芳 朱紹標 唐國彰 范伯煊 盧知鏗

列席人 沈久之

主席 鄒安泰

紀錄 華麟光

開會如儀

甲 報告事項

一、主席報告 查第二十五次會議議決各項，業已分別辦理，同時並將本會歷次會議議決重要事項，編印通告二萬

張年年終獎金應否發給，請公決案。

局長交議

議決 1 關於年終獎金辦法第六條三四兩項之處分，是否以本年之內為限，呈請大部解釋(總務處辦)

2 本路員工獎懲規則第十九條條文俟奉大部解釋後併案修改(總務處辦)

後併案修改(總務處辦)

分送各處轉發全路員司工友，一體知照。最近工會尚未明瞭辦法，來呈催發欠薪，刻已指令知照。嗣後每次會議決文，各處收到後，應通知所屬員工一體知悉，俾本會辦理情形，人人均能詳悉，以免再有呈請催發或詢問情形之事實發生也

乙 討論事項

一、新支付券發行日期，及分期兌現日期應重行研究案。(因二十五次會議議決自二十二年七月一日起發行。至大部核准，係在二十二年十二月)

議決 仍照二十五次會議議決自二十二年七月一日起發行。至大部核准在十二月一節，應呈請大部補辦手續，並指令照辦。兌現日期，規定二十二年九

月

月

月

月

月

月

月

月

月

月底爲第一期，至二十三年九月底，一次發放五期。

二·新支付券是否歸本路印刷所承印，或由商家承印，請公決案。

議決 請總務組於一星期內先與商家接洽，需價若干需時幾日，於下次會議提出討論。

三·印製新券，應否派員監視案。

議決 如在外埠印製，必須派員監視，以示鄭重。

四·預支款項，是否由本會扣除，或清理欠薪完畢後，移交會計處扣除案。

議決 審核組欠薪總表，限月底辦畢，彙送會計處，由會計處將各員之懸借預支等，一一清查填入總表備考欄內，限一個月辦事，再將總表送還審核組，以便交各處審核人員覆核。

五·剩餘未發舊支付券號碼，業由本會呈局，令知各處注意

三月五日 擴大紀念週紀錄

主席 蕭委員

行禮如儀

在案，倘有上項情事發生，各處應取同樣處理辦法案。
議決 一·由會計組將舊支付券樣本，檢發各處登諸人員存查。

員存查。

一·遇有舊支付券式樣及紙張不同者，或顏色與花紋有異者，或蓋官章號碼有遺漏者，或未發券經局令不准登記者，均應扣留。

一·下星期一下午三時，由會計組召集各處辦理登記人員，到局會商登記事宜，以期辦法一致。

六·總車警會四處員工保定至彰德十七年二月份薪水，列入壓薪，機工兩處，列入欠薪，各處均不一致，請討論決定，以歸劃一案
議決 劃出積壓，加入欠薪，以歸一律。

散會

鄒副局長報告：

各位同事；陳局長日前赴京，攜帶本路車工機全部整理計劃向部請示。現接來電，謂接洽經過，極為完滿，一俟核准，即可次第施行。至上週工作狀況，可分為三項報告：

(一)車務方面：上週收入僅達三十五萬上下，與上年同期收入三十七萬比較，相差一萬餘元。原來在此期間，係屬淡月，收入不能看漲，兼以上週為廢曆上元節，商家忙於過節，貨運因以減少。又因軍運頻繁，代運軍用物品及給養，約計一萬一千三百餘噸，整列軍車，計開三十九列車，故收入更受影響。

(二)機務方面：上週僅修竣第三零九號機車一輛，客貨車七十四輛，本路修車遲緩原因，多為配件不全和停工待款所致，故欲求修車效率加速，應在配件及材料方面設法，嗣後當本此主張做去。

(三)會計方面：上月為淡月，客貨運收入共計僅一百四十萬元上下，按每月開支在一百九十萬元，自屬不敷甚鉅，故上月開銷，透支數目，已達到與銀行訂立合同之數。嗣後望全體員工努力工作，使收入增加，以免再有此類狀況。至支出方面，經努力節省後，每月材料庶務兩項，可省十五萬以至二十萬元，關於材料者，工機各項用款，亦已規定，以後祇須按月實行。同時其他零星支出，亦當格外撙節，事雖甚微，然集腋成裘，日積月累，亦大有可觀。譬如差費一項，如漫無規定，任意報銷，則集積起來，數目便很大了，故令稽核人員，

照章規定，嚴加審核。

關於清理債務，從前由整理債務委員會辦理費時甚久，終不能澈底清查。現經一月餘之努力，已清理大部分，尚有少數，不日即可清理完竣，其材料借款，以及銀行借款，負債若干，不久當有詳晰之報告。

再次大家以後對於章程，尤應遵守，不得視為具文。譬如法定辦公時間，每日為八小時，不得任意遲到早退，到公後即須認真工作，將應做工作，逐日辦完。使工作效能加速。即以今天擴大紀念週而論，既然規定鐘點集合，就應按時參加，不得因此機會便下班回家，這是最不好現象，嗣後不應以章程視同官樣文章，望大家注意。

三月十九日 總理紀念週紀錄

主席 鄒副局長

行禮如儀

主席報告

車務方面 本週貨運數量及營業進款，均比前兩週激增：綜計貨運共七萬餘噸，每日平均約一萬噸左右。營業進款，共四十七萬一千四百一十五元，每日平均在六萬七千元以上，比較上年同期收入，約增加九萬三千餘元。與本路原定每日收入六萬四千元之預算，已超過此數，本週收入，不特比較前兩週增加，且打破今年三個月來之進款紀錄。此種原因，一方

因貨運增加，一方因軍運減少。查上兩週軍運頻繁，每週代運各種軍用品及零星部隊，總在七千噸至一萬噸之間。而本週則已減至四千噸，軍運列車，亦僅七列。比上兩週平均二十五列者，已減少四分之一矣。茲將本年一二三月每週收入，列一表以資比較。

月	收 入			
	第一週	第二週	第三週	第四週
一 月	三五九·七五八元	四六三·四五五元	四二六·一七八元	四五二·一八九元
二 月	四二七·四九二元	四七〇·一一二元	三〇四·四九六元	二四五·九六四元
三 月	三五五·五〇六元	四一四·七九四元	四七一·四一五元	

又本路現與平綏路改訂聯運蒙茶特價辦法。從前本路與平綏路會訂聯運蒙茶特價，仍嫌昂貴：故施行半年，所運蒙茶僅有二三千噸。現本路商得平綏路同意，呈部批准，自本年四月一日起，將此項蒙茶運價，儘量減低，按普通價五五折收費，而茶末茶磚則更按普通價六折收費。此後該項茶運，當可得到相當進展。

機務方面 本週各機車廠修車效率，亦比較前兩週增加。查本月份第一週僅修復客貨車七十四輛，機車一輛，第二週修復客貨車一零四輛，機車一輛。而本週則修復客貨車共一百二十輛，三五一號機車一輛。其修理效率所以增加，實因本局日前迭奉部令，規定清查全路損壞貨車車輛辦法，限於一年內將所有損壞貨車，儘量修竣。故各機車廠及各機務段奉令後

，均加緊工作也。

工務方面 本週工務方面，各段站祇有零碎修理工作，因本路車工機全部整理計劃，須待陳局長返漢後，始能實施。故本週無大規模之工程。

總務方面 本路第二次衛生醫務會議，已決定於本月十八日，（星期日）假座蘭陵路五十四號漢口扶輪小學校址舉行大會。大部派總務處李副處長嘉善參加指導。屆時本路各醫院院長均到漢出席。已收到衛生課及各醫院提案共三十八件，計關於醫務者十七件，關於衛生者十一件，關於事務者八件，關於訓練者二件。此次會議目的，在採取衆長，以爲改善衛生醫務之標準。將來決議之後，即權衡緩急，逐步實施，力戒以往「議而不決，決而不行」之弊。

會計方面 本路法租界總務局辦公房屋及地基。於十八年三月間曾向金城鹽業兩行抵押借款，現已於本月二日還清。其押券契據及致法領事照會，亦由兩行一併繳交本路收回。已由局將本案結束情形呈部鑒核矣。

又查本路原訂員司因事陳請預借薪水條例，奉行已久：現因本路薪餉既有積壓，員司借薪亦多未能恪遵定章，以致借薪帳目難於整理。上月曾經會計處決定修訂辦法，將所有借支薪水人員每月照扣還四分之一，以便清理。惟日前各處員司公呈申請，以漢地生活昂貴，請變通辦法，茲爲兼顧帳務及事實兩方計，已由會計處重新另擬訂，本路員司預支薪水暫行辦法八條，呈局核施。

三月二十六日 總理紀念週紀錄

主 席 鄭 副 局 長

行 禮 如 儀

主 席 工 作 報 告

諸位同事，現在將上週全路各種重要工作，作一報告。

車務方面 本週貨運數量及營業進款，均比較上週稍減。綜計貨運共五千二百十八噸，無日平均約八千噸。比較上週每日約減少二千噸左右。營業進款共四十一萬九千七百零五元，每日平均僅足六萬元，與本路原定每日收入六萬四千元之預算，尚屬不敷，惟比較上年同期收入，仍增加三萬五千餘元。而比較上週則減少約五萬元。其原因係本週軍運比上週增加所致。查本月初旬軍運頻繁，直至中旬始逐漸減少。至本週又復增加，計軍運共六千四百餘噸，整列軍運列車共二十六列，較上週又復增加十九列車，故收入亦同時減少矣。

機務方面 本週各機車廠修理工作效率，亦較上週略減。查上週修復機車一輛，客貨車一百二十輛。本週修竣五三一號機車一輛，客貨車共九十五輛，較上週減少二十五輛。希望機務處督飭所屬加緊工作，嗣後對於修車效率，務使逐漸增進，俾本路所有損壞機車，得以如期修竣。

工務方面 工務方面，因本路車工機全部整理計劃，尙未實施，故無重大工程。惟各段

修理工作，則甚緊張。計（一）修理黃河鐵橋第七十一號橋墩工程，局令已批准工務處飭第二總段興工。（二）建築循禮門站月台風雨棚工程，已由工務處呈局核批，不日興工。查上兩項雖係小修理工程，惟黃河橋墩關係本路行車安全，至為重大。

總務方面 本路第二次衛生醫務會議，於上星期日（十八日）在漢口扶輪小學校址開幕，上週已有報告。此次會議，討論關於改善本路衛生醫務等案頗多，惟其中有限於財力者，未克一時實現，例如修理鄭州醫院，預算需款至五萬餘元之鉅，在目前路帑困難時，恐無法即時舉辦。故惟有權衡緩急，斟酌財力，逐步實施，又現部令飭全國各路，定本年四月一日，同時舉行，「衛生運動大會」。本路方面，已遵照部定規程，令車，工，機，總，各處及警察署各派定一人，會同組織籌備委員會，負責進行。本路月來連續舉行兩項衛生會議，將來對於全路衛生醫務行政及改善，必有相當進步。

又本路同仁社經前派各處負責人積極籌備後，業已正式組織管理委員會，即定名為「平漢路同仁社管理委員會」，由局令派總務處李副處長為主任委員。已於本月二十一日舉行第一次委員會會議，推定公益課盧課長及庶務課鄭課長為總幹事及副總幹事，負責管理。以後各同事如有關於同仁社事宜，可向上述負責人接洽商辦。

會計方面 關於處理各站站員懲獎各項規則三種，現已公布。至實施手續，除獎勵方面，嗣後酌核情形辦理外，其關於懲罰方面，已由會計處擬具辦法八項，並函知車務處說明此

項手續，及施行日期。餘無報告。

總理紀念週紀錄

學 術 界 之 巨 擘 ← → 交 通 界 之 喉 舌

(按
月
出
版)

交 通 雜 誌

(材
料
豐
富)

第 二 卷 第 五 期 出 版

第 五 期 要 目

- 一年來之鐵路工程..... 薩福均
- 一年來之鐵道業務暨聯運概況..... 俞 樾
- 一年來之電政建設與整理..... 顏任光
- 一年來之郵政建設..... 章以猷
- 一年來之航政..... 高廷梓
- 一年來之揚子江..... 朱士俊
- 全國經濟委員會督造各省聯絡公路之經過..... 趙祖康
- 我國鐵路警察之過去與現在..... 沈 崧
- 中國航空公司一年來之概況與將來發展之計劃..... 戴恩基

第 六 期 要 目

- 鐵路與汽車在我國交通建設中所處地位之比較..... 王竹亭
- 入川鐵路線之研究..... 夏憲講
- 滇越鐵路與雲南交通..... 蔣用莊
- 支加哥之貨運隧道..... 洪瑞濤譯
- 蘇聯的交通概況..... 靳文譯
- 各國郵政儲金運用方法..... 吳昆吾
- 港口發達之經濟原理與青島市之前途..... 譚書奎
- 民生實業公司..... 王余杞

(定 價)

月出一冊

零售三角

預定半年

連郵一元

六角全年

連郵三元

(總發
行所)

南京大石

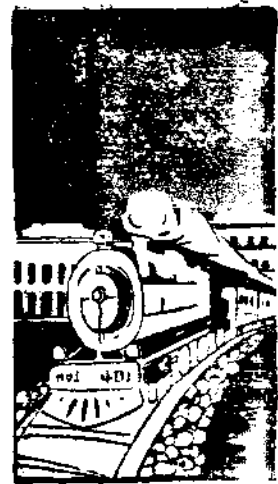
橋新民坊

五號交通

雜誌社



平漢路沿綫水運調查報告



調 查

平漢路沿綫水運調查報告

本路綫較南北，綿亘三省，沿綫水道縱橫，在在與路運有密切之關係。水陸競運，尤足以影響業務，自應詳晰調查，以明真相，而謀應付。經於上年十一月間制定調查表式，令發車務處轉飭各段站調查填列，彙集具報。茲從該表內摘編報告，刊登如次，以備關心本路業務者之參考。

引 言

玉帶門

本站為本路由漢至平之起點，站址傍漢水左岸二里許。漢水俗名襄河，源出陝西漢中播種山，故名。至本路東南三里許，與長江匯合。入夏水漲深二三丈，小輪可由漢上溯襄樊；冬後水淺，僅五六尺，則僅通沙洋鎮。木船自漢中以下，週年均可通航。小輪載重量約百噸左右，木船自二十噸至五十噸不等。小輪日行五六百里，木船日行八

九十里。航運以五穀棉花藥材蛋皮煤鹽油雜貨爲大宗，全年合計達五十餘萬噸，豫省南陽一帶貨物，以水運價廉，約減少半數或三分之一，故多由水道運輸，運銷沿河各地。惟年來匪氛甚熾，襄樊以上貨物，多改由本路裝運矣。

江岸站

本站爲本路與長江水陸聯運站，站址位於長江北岸里許。本路於沿江築有碼頭，以與水運輸舟銜接。長江上溯西蜀，下達東海全年均可通航。凡長江貨物須北運，與本路貨物須西上東下者，均於本站分別起卸改裝，故本路與長江實立於互利地位焉。

祁家灣

本站傍澧河東岸里許。澧河有兩源；一自東篁店起，沿本路南行。一自鄂豫交界之三里城起，向西南行，至本路花園站橫過鐵道，與東篁店起之源合流，復下至漢口，與長江匯流。又支流向西南行，注入襄河。當夏秋水深時，本站至漢口一段，可通木船。小者可容五六噸，大者可容二十噸，每日行六七十里。航運以五穀雜貨爲大宗。全年各約千餘噸，運銷漢口及附近各鄉鎮。運價每噸約二元九角，較之本路頗屬低廉，故實處於競爭地位，春夏通航時，商人多捨本路而就水道。

祝家灣

本站亦濱澧河，離站八里。水漲深五華尺，淺二三尺許，夏秋通航，民船小者容五噸，

大者容二十噸，日行六七十里，航運以五穀木料爲大宗，全年合計三萬担，運銷漢口。運價每噸三元二三角，較本路低廉，而裝卸便利，故夏秋通航時，本路即受其影響也。

三汊埠

本站亦濱滾河，距站里許。夏秋水漲時，深五六華尺，可行較大之木船，春冬水落，深二三尺，僅行小划，大船可容四十噸，小船可容五噸，日行六七十里。航運以五穀棉花雜貨爲大宗，全年合計四千餘噸，運銷漢口及附近鄉鎮。運價每噸約三元二角，每担約爲二角之譜，較本路爲低廉，漢口各雜糧則多在襄河邊一帶，因起卸較便，故商人多捨陸而就水運也。

孝感縣

本站亦濱滾河離站八里。夏秋水漲深丈餘，春冬水涸僅二三尺，木船常年均可通航。木船分鴉稍搭找二種，鴉稍可載二萬斤，搭找可載八千餘斤，均日行四十里。航運以棉花雜糧爲大宗，全年合計一萬五千餘噸，運銷漢口。運價大米每噸一元七角，棉花每噸三元五角，較本路低廉數倍，且不分等級。故路運蒙其影響焉。

蕭家港

本站亦濱滾河離站四里。水漲時深丈餘，水涸時深三四尺，帆船常年均可通航，大船可載一二萬斤，小船可載三五千斤，均日行百里左右。航運以棉花大米小麥爲大宗，全年合計二千噸上下，運銷漢口。運價笨重貨物每噸二元八角，輕鬆貨物每噸四元一角，本站附近市

鎮所有上項貨物出品，大半由水道運輸，其原因帆船載貨，無種類與等級之差別，尤較本路低廉一倍，故無不樂從。

陸家山

本站亦濱潁河，離站僅二里許。航運以大米小麥棉花花生為大宗，全年合計二千八百餘噸，運銷漢口。運價大米每噸四元，棉花每噸三元五角，均較本路為廉。惟水運遲緩，不及陸運之速，故商人欲求速售與趁市價者，仍多就本路運輸。或於水深時商人為近便省事計，亦仍由水道運輸。

花園

本站亦濱潁河離站約半里。木船常年均可通航，木船分夾哨小划二種，夾哨載重三噸，小划僅一噸，水漲時可日行百里。航運五穀為大宗，全年約二千八百噸。運銷孝感漢口等處。運價米麥每噸三元五角，棉花每噸五元，較本路低廉，又不分等級，故路運頗受影響。

鄆城縣

本站離潁河河南一里。潁河為淮水上游支流，西由襄縣起，東至正陽關，常年水深五華尺至八華尺，通行木船，大者可容四十噸，最小者可容十二三噸，逆流日行四十里，順流六十里。航運出口，以雜貨煤炭食鹽等，運進以雜糧芝麻小麥香油牛羊皮等為大宗，全年合計二三萬噸。運銷周家口，舞陽，北舞渡等地。運價每噸每百華里一元八角。本站輸出品由

河道而來，運入品亦由河道運往各地。故河道與路運，交受其利。

新鄭縣

本站離溱澨河八里。溱澨河亦為淮水上游支流，由密縣來，至本站橫貫而達周家口，以入潁水再達淮水。全年水深三五尺，除冰凍期間外，木船均可通航。每隻載二三萬斤，逆流日行三四十里，順流加倍。航運以煤為大宗，全年合計四百餘萬斤，運銷商水陳留懷陽等地。運價每噸每里約二分。與本路運輸無碍。

黃河南北岸

本兩站設於黃河南北兩岸，因以命名。黃河發源青海，經甘肅陝西河南橫貫本路，再入山東而注於海。河道深淺不定，深處五丈餘，淺處丈餘，且多流沙，故僅行木船。全年除嚴冬冰凍期間外，均可通航，每隻載一二萬斤，逆流日行六十里。順流加倍。航運以煤糧食鐵器為大宗，全年合計一二千噸，運銷開封山東等地。運價每噸約一分六厘。與本路運輸無碍。

新鄉縣

本站濱臨衛河。衛河起自輝縣蘇門山，下達山東臨清以入運河，經天津唐沽而入於海；故亦名運河，在豫境魯境平時水深四尺上下，秋季水漲可達八尺上下。魯境以上，平時深六尺上下，水漲時約深丈餘。除魯境在冰凍期間須停航一月外，餘均可通航。船分槽子船大煤船兩種，槽子船容三十至七十噸，大煤船容一百噸，均日行百里。航運以煤礮粉蛋黃蛋白

杏仁鐵器爲大宗，全年合計一萬三千噸，分別運銷臨清德州滄州天津等處。運價每噸每百里約三角。煤渣一項，係銷冀魯兩省，故與本路無碍。惟運往天津之蛋黃蛋白麩皮杏仁鐵貨等物，悉由此河起運。并聞清化所產大宗竹貨，亦多由道清路道口裝船運出，則此項無形損失，爲數實屬不貲，殊與路運有碍。

淇縣

本站離淇河十餘里，淇河爲衛河支流。河道深淺，通航情形，船隻種類，容量行程，均與衛河無殊。航運以鹽煤煤油糖小麥爲大宗，運銷天津新鄉道口，衛輝等處。運價每噸二元。在本路未減價以前，祇有運新鄉之小麥，由河運者居多。自本路運價減輕後，此項小麥均歸本路輪運，其他貨物均係運往沿河各鄉鎮，與本路無甚關係。

湯陰縣

本站離豫河五十里，豫河亦爲衛河支流，河道狀況，均與衛河大致相同。航運以煤竹器爲大宗，全年合計一萬餘噸。運銷臨清州鄭州一帶。運價每噸八角。與路運無碍。

彰德府

本站濱臨洹河二里。洹河即安陽河，亦爲衛河支流，起自林縣至楚旺注入衛河。水深時約七八尺，淺時約四五尺。每年春暖凍解開航，至嚴冬封河爲止。航運以小麥煤雜貨爲大宗，全年合計十餘萬噸，運銷沿河各鎮，下達天津。運價煤斤運至楚旺每噸三元，小麥運至天津

每噸五元至八元。本路運輸。頗受影響。

馬頭鎮

本站濱臨滏陽河。滏陽河發源磁州彭城鎮向東行，過磁州與本路橫貫，始折而北沿本路北流，經邯鄲縣王化堡等站，至臨洛關復改向東北流，下抵獻縣，與滹沱河匯合，改稱子牙河，至天津唐沽而入於海。自本站以下，每年四月至十二月可通航木船。大者載重十萬餘斤，小者則僅三四萬斤。航運以煤水菓粗石粗磁爲大宗，運銷沿河一帶，下達天津。運價無定，由客商與船戶臨時面議，然比鐵路絕對低廉，且鐵路捐稅較水運尤多，惟與本路尙無競爭關係。因煤粗磁粗石之由河道至衡水李家莊任縣等地，皆鐵路不通之處。棉花核桃仁柿餅花椒等，雖至天津，究屬少數，蓋水運需時，沿河又多匪氛，故客商多樂就路運也。

順德

本站濱滏陽河上游支流。每年三月至十二月可通航，河道深淺不等，遇久旱即乾涸，船分槽子船，對槽子船兩種，槽子船載重三十噸，對槽子船加倍。日行六七十里。航運以薰棗羊毛羊皮水菓爲大宗，全年合計六百餘噸，運銷天津等地。運價無定，最廉時每噸約合八元，貴時倍之，本路頗受影響。水運路運，於到達天津後均須納稅一次，名爲落地稅。

內邱

本站亦滏陽河上游支流。大致與順德無殊。航運以薰棗柿餅芝蔴小麥爲大宗，全年合計

六百餘噸，運銷天津等地。運價與順德彷彿，路運亦受影響。

鎮內

本站濱滏陽河澧河，離站約六十里左右。河流最深處有一丈五六尺，天旱久即乾涸，滏陽河發源於磁州彭城鎮，以訖天津，澧河發源於任縣之祁家灣柳晒泊至十字河，與滏陽河合流。三月至十一月通航，有槽子船與雙槽子船二種，日行六七十華里。航運以硬煤烟煤雜糧紅棗水梨落花生棉花小麥山貨油爲大宗。而運量以棉花年約三萬噸爲最多。運價則路運煤炭較水運約貴二元有奇。自民十八以來。即無大批運銷。現下所運者僅一小部份之煤炭運銷本站附近而已。至應銷本站迤東各縣煤炭統由馬頭鎮直接裝船運送，每年不下十二萬噸，盡被水路攫取。再其他運銷天津之各種雜貨，亦因雙方運價貴賤，懸殊關係，近數年來均被水路奪取淨盡，影響路收，實匪淺鮮。

高邑

本站亦濱滏陽河支流。一切情形，均同順德。航運除棉花外，無特殊大宗貨物可言，全年合計七八千噸，即棉產不暢旺之年，亦有四千噸以上由本站輸出。運價每噸約七八元，最高時至十元左右，較路運爲廉，故本路頗受影響。

石家莊

本站濱滹沱河，離站十八里。滹沱河起自山西崞縣，至獻縣與滏陽河合流，改稱子牙河

，下達天津唐沽而入於海。每年春夏秋三季可通航，船分平底槽子兩種，平底載重十噸，槽子載重二十五噸，日行三五十里。航運以棉花紅煤爲大宗，全年合計六百餘噸，運銷沿河一帶，下抵天津。運價無等級之分。由本站至津，每噸十四元，較本路爲廉，惟水運較路運遲緩，相差十日之多，故除運銷沿河一帶各貨外，其運往天津者，仍由本路運輸爲多。

保定南關

本站濱臨府河，府河爲大清河上游支流，靠近本站，水深四尺至八尺，每年自二三月至十一月可通航，船名對槽子船，每隻容四十噸至一百餘噸，日行七十餘里。航運由津來保，以麪粉煤油雜貨烟捲鹽等爲大宗。由保去津，以木屑山貨鐵鍋牲骨粗磁煤焦等爲大宗。全年合計五萬餘噸，運銷天津及其沿河一帶。運價每噸約三元，該河流甚爲活動，津保間船運往來貨物，殊見暢旺，吸收本路貨運，甚屬可觀。

北河店

本站濱臨北河，離站四里之遙。北河起於張坊，訖於天津。爲大清河上游支流。水深約五尺，每年四月至十一月可通航，船分大槽子小槽子兩種，大槽子載五千斤，小槽子載二千斤，日行三四十里。航運無固定貨物，僅高糧雜物等，全年合計數萬餘斤，運銷沿河一帶。運價由本站至津每噸約九元左右。與路運無甚妨碍。

定興

本站濱臨小西河五里。小西河起於張坊，訖於天津。亦為大清河上游支流。水深五尺。每年四月至十二月可通航，船分大槽子小槽子兩種，另有專載旅客之集船一種。航行本站與津間。大船載重五千餘斤，小船二千餘斤，日行可三十里。航運以鹽麵粉水菓雜貨為大宗，運銷易州涿水定縣三縣全境。運價由本站至津每噸約十元，小西河運輸甚為暢旺，致路運蒙其影響，此外如載客集船之開行，因票價甚低，吸收本路客運，亦屬不少。

涿州

本站濱臨拒馬河。拒馬河起自石亭鎮，亦為大清河支流。水深四五尺，每年四月至十二月可通航，船名漕船，載重五千餘斤，日行三四十里。運貨物以蘆鹽為大宗，全年合計千餘噸，運銷涿州全境。運價每噸約十元。與路運無甚妨碍。

琉璃河

本站濱琉璃河與忙牛河，各離站約一里許，琉璃河起自房山，亦為大清河支流。去津約三百餘華里，平時水深三四尺，漲時可至一丈。每年三月至十一月又可通，船為無篷平船，小者載重兩萬餘斤（合十餘噸），大者三萬餘斤（合三十噸），順流日行百里，逆流減半。運以煤礦糧食為大宗，全年合計壹萬四千餘噸，運銷沿河一帶，下達天津。運價每噸至津約五元。水運路程簡捷，故與路運處對峙地位。

(完)



統

計

中華國有鐵路
平漢綫

民國二十三年一月各材料廠存廠材料價值表

編類	材料種類	存料價值						共計	備註	
		長辛店材料廠		鄭州材料廠		江岸材料廠				
		元	角分	元	角分	元	角分			
第一類	消耗品	298,053	13	192,189	24	999,735	57	789,970	94	
第二類	五金	299,293	07	178,072	26	347,928	58	825,293	91	
第三類	傢俱及臥車飯車用品	36,254	84	517	14	5,118	72	41,890	70	
第四類	工具	67,310	80	31,636	20	52,519	02	15,466	02	
第五類	各種起重機及磅秤	11,773	43	208	80	12,831	22	24,813	45	
第六類	水管及鍋爐配件	50,374	00	25,828	86	82,780	95	158,983	81	
第七類	電料	260,148	00	11,860	59	62,282	13	334,290	72	
第八類	路軌號誌橋工等配件	117,466	78	31,669	41	239,943	05	389,079	24	
第九類	雜項配件	42,711	53	6,893	66	19,337	38	68,942	57	
第十類	康邦機車配件	32,770	34	32,672	13	38,184	55	103,627	02	
第十一類	合股公司機車配件	25,628	38	6,129	96	19,836	21	51,594	55	
第十二類	康邦及合股公司機車炭水櫃配件	5,997	02	1,031	47	1,640	05	8,668	54	
第十三類	比國國家機車配件	12,929	36	433	87	12,253	27	25,616	50	
第十四類	高各利機車配件	4,234	90	3,356	76	3,771	64	11,363	30	
第十五類	霍協斯機車配件	575	78			12,268	26	12,844	04	
第十六類	巴都伊機車配件	6,350	18					6,350	18	
第十七類	浪柏式機車配件					27,351	20	27,351	20	
第十八類	客車配件	21,588	64	715	43	5,508	10	27,811	17	
第十九類	貨車配件	75,674	23	10,797	71	20,073	03	106,544	97	
第二十類	各種車鈎	17,405	01	4,141	29	2,876	27	24,422	57	
第二十一類	各種停輪閘配件	14,182	35	2,856	14	3,792	38	20,830	87	
第二十二類	各種緩氣管配件	4,770	26	2,125	04	3,557	70	10,458	00	
第二十三類	各種快慢表配件	10,975	13	415	21	2,464	80	13,855	14	
第二十四類	潑來里利馬機車配件	23,802	23	12,101	98			35,704	21	
第二十五類	潑來里巴都伊機車配件	8,852	10	5,839	69	1,513	17	16,204	96	
第二十六類	潑來里比利時機車配件	10,097	73	4,592	73	11,564	81	26,255	27	
第二十七類	潑來里四百號機車配件	46,001	44	2,165	45			48,166	89	
第二十八類	印刷品	10,465	59	1,006	00			11,471	20	
第二十九類	文具類	4,413	66					4,413	66	
	廢料	26,296	22			2,074	83	28,371	05	
	總計	1,546,196	04	569,250	02	1,291,206	89	3,406,652	95	

平漢鐵路二十二年全年收入各礦煤助數量價值表

礦煤別	月份		一月份	二月份	三月份	四月份	五月份	六月份	七月份	八月份	九月份	十月份	十一月份	十二月份	全年總數	價值		附註			
	噸	元														單價	總價				
井陘	原煤	T	7075	7701	8640	10637	11619	15686	12651	13184	11999	5663	5483	7128	117,470	元	3 50	411,148.36			
	塊煤	T	440	970	100	360	890	850	040	500	090	360	220	140	960	元	4 00	4,675.04			
全	原煤	T	114	610	524	590	202	350	27	440			160	000	75	580	1,168	760	4 00	323,316.00	
六河溝	原煤	T	5055	9858	8113	9525	9672	6352	6430	967	9786	8567	3887	9619	80,829	元	3 55	48,400.70			
怡立	全	T	1153	430	876	907	432	1343	2060	1425	1484	2557	497	470	13,634	元	3 00	5,753.34	此煤款係該礦抵還結欠本路岔道租金三百五十噸全係機煤		
臨城	全	T		500					500				491	480	426	300	1,917	780		3 00	5,753.34
中和	全	T							300			50			350	元	3 55	1,242.50			
	原煤	T	13283	18489	17629	21067	21723	23381	21941	15576	16269	16337	10358	17643	214,201	元	3 50	789,860.90			
	塊煤	T	440	970	100	360	890	850	040	500	090	360	220	140	960	元	4 00	4,675.04			

平漢鐵路二十二年全年發往各機車廠煤肋數量表

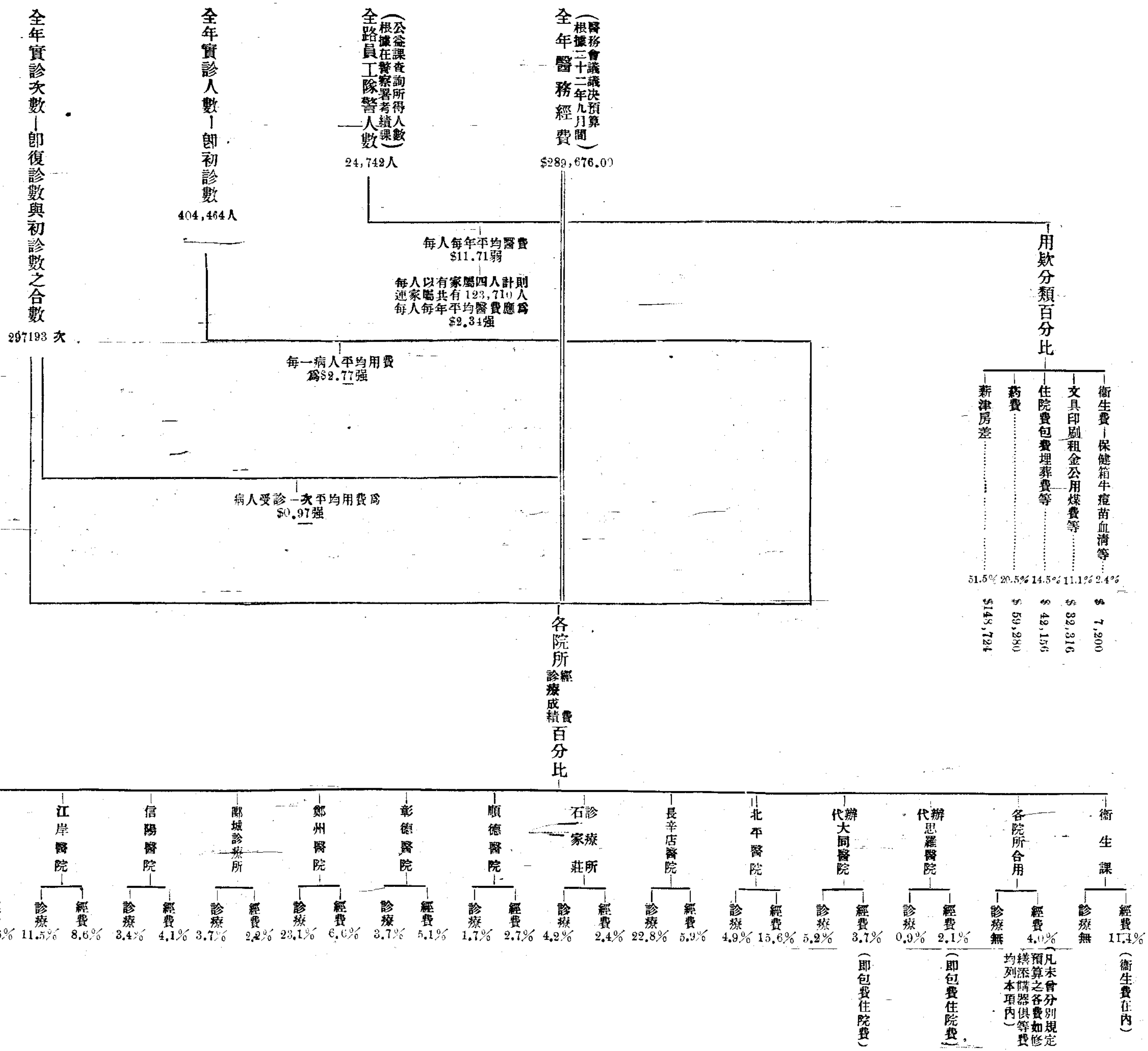
原 煤

廠 別	月 份												全 年 數 量
	一 月 份	二 月 份	三 月 份	四 月 份	五 月 份	六 月 份	七 月 份	八 月 份	九 月 份	十 月 份	十 一 月 份	十 二 月 份	
前 門		149 620	189 340	209 800	480 710		172 560	395 480		202 080		70 000	1869 390
長 辛 店	1545 860	1307 780	2582 190	3255 120	2894 320	1864 510	1312 630	2298 310	1466 910	1320 810	1973 500	2100 100	23922 040
琉璃河	227 370	563 230		255 900									1051 500
高 碑 店		505 470		190 020			85 250	99 000	38 250	133 810	80 000	251 280	1373 090
保 定 府	1575 560	1723 560	2023 380	2331 950	2269 930	853 630	953 710	1300 740	1406 380	517 080	953 010	1210 000	17118 930
石 家 莊	3362 600	2572 660	3407 760	2902 910	2926 140	1447 960	1942 760	2212 720	2716 450	2690 400	2578 680	3672 270	32433 310
高 邑 縣		20 100	134 080	197 250	266 220	70 670	40 100	20 620	158 120	101 220	80 000	120 000	1148 400
順 德 府	520 000	431 240	396 820	746 610	677 540	431 270	80 000	40 650	20 460				3344 590
彰 德 府	2365 000	913 000	3065 000	2120 000	1784 000	1719 120	2812 180	1926 570	1475 000	2239 000	2719 000	1854 000	25064 870
新 鄉 縣	440 000	1030 000	530 000	1550 000	1085 000	400 000	1276 790	1033 290	487 910	510 000	460 000		8802 990
鄭 州	315 000	1981 000	905 000	310 000	2345 000	6625 540	3289 840	1365 580	1960 730	2600 000		1000 000	22697 690
許 州		129 000		260 000	200 000								589 000
鄆 城 縣	40 000	211 000	1458 000	375 000	300 000	1544 620	939 790		961 090	1990 000		430 000	8249 500
駐 馬 店		1419 000	470 000	1410 000		1840 200	1501 390	440 960	1442 550	905 000			9430 100
信 陽 州	720 000	870 000	910 000	1515 000	1930 260	2315 900	2351 500	1867 780	1926 310	520 000		3270 000	18202 750
廣 水	500 000	1358 300		920 000	995 000		461 690	851 760	857 470	1890 000	1170 810	1760 000	10765 030
漢 口	1308 000	2860 620	1288 000	2077 150	2919 630	4268 430	4496 340	1182 220	930 750	500 000		1370 000	23192 150
長辛店機器廠	364 050	439 390	266 530	440 850	714 130		224 510	469 800	419 710	727 960	343 700	535 780	4946 410
	13,283 440	18,489 970	17,629 100	21,067 360	21,722 890	23,381 850	21,941 040	15,576 500	16,269 090	16,837 360	10,358 700	17,643 440	214,201 740

塊 煤

廠 別	月 份												全 年 數 量
	一 月 份	二 月 份	三 月 份	四 月 份	五 月 份	六 月 份	七 月 份	八 月 份	九 月 份	十 月 份	十 一 月 份	十 二 月 份	
長 辛 店	47 830		115 380	77 180								75 580	315 970
高 碑 店				51 000									51 000
保 定 府		64 190	140 930	19 900	27 440								252 460
石 家 莊	37 400		190 260	54 270							160 000		441 930
順 德 府			78 020										78 020
彰 德 府	29 380												29 380
	1146 10	64 190	524 590	202 350	27 440						160 000	75 580	1,168 760

民國二十二年平漢鐵路醫務經費分析表 衛生課保健股製



二十二年本路分段意外死傷人數及原因統計表

		1.	2.	3.	4.	5.	合計
長辛店醫院醫務分段 (146公里)	員工人數	3	1		1	174	179
	外人數			14	2	10	26
石家莊診療所醫務分段 (181公里)	員工人數	1	1	3		196	201
	外人數			19	5	22	46
順德醫院醫務分段 (115公里)	員工人數	12	1			1	14
	外人數			18	5	27	50
彰德醫院醫務分段 (172公里)	員工人數	26	1			2	29
	外人數			14	3		17
鄭州醫院醫務分段 (166公里)	員工人數	6	2			17	25
	外人數			30	5		35
鄆城診療所醫務分段 (120公里)	員工人數	1				6	7
	外人數			14	6	7	27
信陽醫院醫務分段 (161公里)	員工人數	36	20	2		61	119
	外人數			34	23	12	69
江岸醫院醫務分段 (152公里)	員工人數	273	8	5	2	12	300
	外人數			27	40	6	73
員工合計		358	34	10	3	469	874
外人合計				170	89	84	343
總計		358	34	180	92	553	1217
百分比		29.42	2.79	14.79	7.56	45.44	100%

說明：1 工作不慎受傷——如被機器碰擦傷及蒸氣燙傷等
2 因公受傷——如因執行職務被兵士毆傷等

3 車上跌下受傷——如爬車跌下搭車不慎及跳車等
4 軌道上行走車來不及避讓致被軋傷或碰擦傷

5 其他——凡不屬於上列四項者均列入本項內如打架受傷沸水燙傷等

附記：本表所列各數係根據二十二年各月份意外死傷人數月報表數目造表

平漢鐵路沿站棧餘地出租地畝面積及岔道尺度暨租金統計表

民國二十二年 度

段 別	年 類 別	出租地畝面積及岔道尺度			租 額 及 已 收 租 金			收解總數	截至本度止 尚欠洋數	備 考
		餘地畝數	棧地畝數	岔道尺度	本度租額	收到實數	收到舊欠			
漢滙段	廿二年度	畝 3675.85	畝 107.91	公尺 3973.5	131924.88	19531.32	58884.50	78415.82	137264.57	
滙郵段	廿二年度	258.90	19.00	851	18302.65	6423.15	6677.80	13100.65	2870.12	
順郵段	廿二年度	842.83	139.22	24895	100348.91	32481.27	20306.41	52788.68	358805.37	
平順段	廿二年度	1112.28	428.54	16611.5	157965.89	31127.88	41573.80	72701.68	359833.86	
共 計		5890.86	689.67	46531	408542.33	89563.62	127443.21	217006.83	858773.92	

全路已出租棧餘地面積及岔道尺度暨租額比較表

段別	二十一年份					二十二年份					兩年增減比較									
	棧地面積畝數	餘地面積畝數	岔道尺度公尺	年租額		棧地面積畝數	餘地面積畝數	岔道尺度公尺	年租額		棧地面積畝數		餘地面積畝數		岔道尺度		棧租額洋數		餘地租額洋數	
				棧	餘				棧	餘	增	減	增	減	增	減	增	減	增	減
漢源段	95.90	3944.00	3912	31229.30	89304.15	107.91	3675.35	3973.5	34289.20	97635.68	12.01			268.65	61.5		3059.90		8331.53	
瀾滎段	19.00	268.58	851	6950.20	5944.35	19.00	258.90	851	6950.20	6352.45				9.68					408.10	
順源段	156.71	787.33	25059	95097.67	7841.42	139.22	843.83	24895	88289.59	12059.32	17.49	56.50			164		6808.08		4217.60	
平順段	439.71	1212.21	16911.5	157322.22	3614.33	423.54	1112.98	16611.5	153647.96	4317.93	16.17			99.93	300		3674.26		703.90	
各段總數	711.32	6212.12	46733.5	290599.39	106704.25	689.67	5890.36	46331	283176.95	120365.38	21.65			321.76	402		7422.44		13661.13	

平漢鐵路沿站棧餘地已否出租面積畝數及岔道尺度暨租金統計月報表

民國二十三年一月份

段別	出租種類	租商戶數	地 畝 面 積				租 金 積 欠 租 金					備 考
			全部總面積	劃入出租總面積	已放租總面積	未放租總面積	年租額	本月份共收洋數	截至上月止共欠洋數	本月份共收洋數	截至本月止尚欠洋數	
漢 灑 段	餘地	4744	10442.00	6528.00	3659.97	2750.12	98031.48	540.60	131519.59	5387.88	126131.71	罰款44.40(漢灑段)查上月所列積欠之數原結至上半年春季止茲屆二十二年秋季結帳之期應將各租戶秋季所欠租金列入欠數故本月所列積欠欄內較上月為多又上年所列全部總面積124678畝38因去歲增購地畝118畝07現改為124797畝05又上年所知劃入出租總面積為20192畝7現由局派員復勘沿綫可放租地畝僅7195畝47再加漢灑段原有6528畝現劃入出租總面積為13723畝47特為說明押款198.13(平順段)
	棧地	21			107.91		34289.20	66871.50	1486.00	65385.05		
本段總計		4765			3973.5		132320.68	540.60	198390.64	6873.88	191516.76	
灑 鄆 段	餘地	331			258.90		6052.45	38.05	2088.72	376.85	1711.87	
	棧地	15			19.00		6950.20	4917.75	290.00	4627.75		
本段總計		346			277.90		13302.65	38.05	7006.47	666.85	6339.62	
順 鄆 段	餘地	255	114355.05	7195.47	843.83	4398.70	12059.32	1174.06	2323.20	434.73	1888.47	
	棧地	52			139.42		88289.59	557.70	393429.03	687.72	392741.31	
本段總計		307			983.05		100348.91	1731.76	395752.23	1122.45	394629.78	
平 順 段	餘地	49			1112.28		4317.93	109.90	1276.00	7.80	1268.20	
	棧地	255			423.54		153647.96	1804.21	420049.44	9851.69	410197.75	
本段總計		304			1535.82		157965.89	1914.11	421325.44	9859.49	411465.95	
各段總數		5722	124797.05	13723.47	6574.65	7148.82	403938.13	4924.52	1022474.78	18522.67	1003952.11	

平漢鐵路沿站棧餘地已否放租面積畝數及沿道尺度租金統計月報表

民國二十三年二月份

段別	出租種類	租商戶數	地 畝 面 積				租 金		積 欠 租 金		備 考	
			全部總面積 畝	劃入放租 總面積 畝	已放租 總面積 畝	未放租 總面積 畝	年租額	本月份 共收洋數	截至上月止 共欠洋數	本月份 共收洋數		截至本月止 尚欠洋數
漢 滸 段	餘地 棧地 岔道	4746	10442.00	6598.00	3671.15	9738.25	98358.78	364.19	126131.71	2940.35	123191.36	
		21			118.60 公尺		34831.30	940.00	65385.05	1579.00	63806.05	
本段總計		4767			3789.75 公尺 3577.5		133190.08	604.19	191516.76	4519.35	186997.41	
滸 郎 段	餘地 棧地 岔道	346			279.95		6650.55	55.38	1711.87	176.18	1535.69	
		13			18.11 公尺 851		6786.40		4627.75	2013.80	2613.95	
本段總計		359			297.06 公尺 851		13436.95	55.38	6339.62	2189.98	4149.64	
順 郎 段	餘地 棧地 岔道	260	114355.05	7195.47	720.46	4410.32	14364.12	156.33	1888.47	553.90	1334.57	
		55			145.76 公尺 25287		91690.29	315.00	392741.31	1070.60	391670.71	
本段總計		315			966.22 公尺 25287		106054.41	471.33	394629.78	1024.50	393005.28	
平 順 段	餘地 棧地 岔道	49			1112.28		4317.93	223.06	1268.20	132.40	1135.80	
		243			408.59 公尺 15590.5		147551.63	7.40	410197.75	46706.57	363491.18	預告金902.11
本段總計		292			1520.87 公尺 15590.5		151869.56	930.46	411465.95	46838.97	364626.98	
各段總數		5433	124797.05	13723.47	6574.90 公尺 45306	7148.57	404551.00	1361.36	1003952.11	55172.80	948779.31	

中華國有鐵路 平漢綫

民國二十三年三月上旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數		共 計	
		小 數			
上旬現金結餘	存			1,038,729	49
本旬收入	收			709,974	11
客運	a	221,380	84		
貨運	b	390,762	13		
附捐	c	31,863	71		
雜項	d	15,865	96		
借入	e	50,101	47		
其他	f				
減去本旬支出	付			328,748	38
營業支出	g	579,102	31	736,926	18
資產支出	h				
歲計支出	i	53,870	23		
其他支出	j	103,953	64		
貨運加價 24,221.36					
課檢款 47,351.87					
聯運費 32,288.51					
修車借款 92.00					
本旬現金結餘	餘			1,065,674	56
現各銀行存款	行			927,750	10
漢口金城銀行		96,461	18		
漢口鹽業銀行		441,591	96		
漢口農工銀行		27,026	78		
漢口中興銀行		14,193	82		
漢口中南銀行		4,063	83		
上海金城銀行		2,420	13		
北平金城銀行		224,483	94		
北平中南銀行		59,661	60		
北平保商銀行		57,843	60		
北平山西省銀行			26		
各銀行透支	透			2,004,127	48
漢口金城銀行		76,328	15		
漢口鹽業銀行		106,809	17		
漢口農工銀行		312,503	77		
漢口交通銀行		106,590	13		
北平金城銀行		387,954	34		
北平鹽業銀行		254,000	00		
北平中南銀行		570,441	92		
北平交通銀行		48,000	00		
北平保商銀行		90,500	00		
北平農工銀行		25,000	00		
北平大陸銀行		20,000	00		
北平中國實業銀行		6,000	00		
北平出納課存款現不能提用款	課	2,951.39	69		
漢口出納課存款現不能提用款	課	5,314.30	13	10,702	82
洋 2,019.13		2,437			
現 418.00					
合 計				1,065,674	56
不能作為現金提用各款					
懸掛賬		5,732	30		
合 計	懸			5,732	30

中華民國二十三年三月十九日

中華國有鐵路 平漢綫

民國二十三年三月中旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀 數			
		小 數	共 計		
上旬現金結餘	存			1,065,674	56
本旬客運收入	a	191,595	05	753,957	11
貨運收入	b	478,109	82		
附雜收入	c	47,407	20		
借入其他計	d	9,126	66		
其他計	e	27,718	38		
減去本旬支出	f			311,717	45
營業支出	g	315,152	01	548,940	38
資產支出	h				
歲計支出	i	2,398	60		
其他支出	j	201,389	77		
貨運加價 44,588.90 課檢款 35,986.67 聯運費 20,814.20 修車借款 100,000.00					
本旬現金結餘	餘			860,657	83
各銀行存款	行			976,246	92
漢口金城銀行		75,415	43		
漢口鹽業銀行		471,808	96		
漢口農工銀行		36,426	78		
漢口中興銀行		18,163	22		
漢口中南銀行		12,308	33		
上海金城銀行		12,310	40		
北平金城銀行		231,106	40		
北平中南銀行		59,116	73		
北平保商銀行		59,590	41		
北平山西省銀行			26		
各銀行透支	透			1,843,980	70
漢口金城銀行		56,639	11		
漢口鹽業銀行		95,387	80		
漢口農工銀行		325,511	31		
漢口交通銀行		102,017	00		
北平金城銀行		384,150	23		
北平鹽業銀行		243,666	67		
北平中南銀行		555,608	58		
北平交通銀行		23,000	00		
北平保商銀行		42,000	00		
北平農工銀行		9,000	00		
北平大陸銀行		7,000	00		
北平出納課存款現不能提用款 洋 1,349.28	課	4,763	08		
漢口出納課存款現不能提用款 洋 1,944.87	課	2,312	87	7,075	95
合計				860,657	83
不能作為現金提用各款					
懸掛賬		3,788	80		
合計	懸			3,788	80

中華民國二十三年三月三十日

中華國有鐵路
平漢綫

民國二十三年三月下旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數	
		小數	共計
上旬現金結餘	存		860,657 83
本旬收入	收		1,093,914 59
客運	a	204,994 05	
貨運	b	465,967 63	
附捐	c	44,491 67	
雜項	d	18,127 75	
借入	e	360,833 49	
其他計	f		
減去本旬支出	付		233,256 76
營業支出	g	1,280,874 83	1,709,616 67
資產支出	h		
歲計支出	i	2,824 71	
其他支出	j	425,917 13	
貨運加價 36,762.99 讓撥款 349,123.36 聯運費 37,831.53 修車借款 2,199.25			
本旬現金結餘	餘		1,476,359 91
現金結餘	行		856,052 54
各銀行存款			
漢口金城銀行		62,281 04	
漢口鹽業銀行		429,343 79	
漢口農工銀行		2,826 78	
漢口中中央銀行		545 77	
漢口中南銀行		3,280 45	
上海金城銀行		185 10	
北平金城銀行		236,560 42	
北平中南銀行		59,744 63	
北平保商銀行		61,284 56	
各銀行透支	透		2,339,412 33
漢口金城銀行		100,422 03	
漢口鹽業銀行		131,337 80	
漢口農工銀行		304,044 77	
漢口交通銀行		110,838 00	
北平金城銀行		468,150 23	
北平鹽業銀行		292,666 67	
北平中南銀行		589,952 83	
北平交通銀行		79,000 00	
北平保商銀行		143,000 00	
北平農工銀行		50,000 00	
北平大陸銀行		50,000 00	
北平中國實業銀行		20,000 00	
北平出納課存款不能提用款 洋 3,152.51	課	4,631 06	
漢口出納課存款不能提用款 洋 2,019.42	課	2,368 82	6,999 88
合計			1,476,359 91
不能作為現金提用各款			
懸掛賬		1,827 95	
合計	懸		1,827 95

中華民國二十三年四月六日

中 華 國 有 鐵 路 CHINESE NATIONAL RAILWAYS

平 漢 綫 PEIPING-HANKOW LINE.

營業進款概數旬報表自民國二十三年二月一日起至二月十日止計通車路程1324公里
Approximate Return of Traffic for the period.....to.....19.....on.....Kilometres open

類 別	Particulars	客 車 PASSENGER				貨 車 GOODS				雜 項 SUNDRIES	進 款 總 數		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN			
		旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount \$		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount \$			TOTAL REVENUE		客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 數 Total	
		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government		尋 常 Ordinary	政 府 Government				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
本 年	<u>CURRENT YEAR</u>															
本 旬 共 計	Total for decade	91,314	8,218	186,219	28,446	109,788	5,467	398,905	81,659	11,980	597,104	60,105	61,408	115,062	176,470	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	68.97	6.21	140.65	21.48	82.92	4.13	301.29	23.91	9.05	450.99	45.39	46.38	86.90	133.28	
至 是 日 止 總 計	Total to date	382,984	33,855	705,188	131,467	472,051	20,686	1,914,350	139,068	53,189	2,672,727	270,535	231,978	495,029	727,007	
上 年	<u>PREVIOUS YEAR</u>															
本 旬 共 計	Total for decade	92,554		196,930		91,511		501,347		14,779	713,056		49,921	83,200	133,121	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	69.90		148.74		69.12		378.66		11.16	538.56		37.70	62.84	100.54	
至 是 日 止 總 計	Total to date	467,383		1,465,314		282,046		1,709,375		82,640	3,257,329		200,558	389,352	589,910	

會 計 處
Audit and Accounts Department

民 國 年 月 日
.....19.....

天 雨 日 及 夜
Rain on days and Nights

中 華 國 有 鐵 路 CHINESE NATIONAL RAILWAYS

平 漢 綫 PEIPING-HANKOW LINE.

營業進款概數旬報表自民國二十三年二月十一日至二月二十日止計通車路程1324公里
Approximate Return of Traffic for the period.....to.....19.....on.....Kilometres open

類 別	Particulars	客 車 PASSENGER				貨 車 GOODS				雜 項 SUNDRIES	進 款 總 數		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN			
		旅 客 人 數 Number of Passenger		台 計 Amount \$		公 噸 數 Metric Tons Carried		台 計 Amount \$			\$	TOTAL REVENUE		客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 數 Total
		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government			尋 常 Ordinary	政 府 Government			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
本 年	<u>CURRENT YEAR</u>															
本 旬 共 計	Total for decade	65,588	14,458	119,265	37,248	95,449	5,446	319,149	34,407	8,783	447,197	71,655	63,955	126,044	189,999	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	49.54	10.92	90.08	28.13	72.09	4.11	241.05	25.99	6.63	337.76	54.12	48.30	95.20	143.50	
至 是 日 止 總 計	Total to date	448,572	48,313	824,433	168,715	567,493	26,133	2,233,499	173,475	61,972	3,119,924	342,190	295,933	621,073	917,006	
上 年	<u>PREVIOUS YEAR</u>															
本 旬 共 計	Total for decade	112,579		230,005		106,816		479,901		22,067	724,973		47,410	89,981	137,391	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	85.03		173.73		80.63		357.18		16.66	547.56		35.81	67.96	103.77	
至 是 日 止 總 計	Total to date	579,962		1,695,319		288,862		2,182,276		104,706	3,982,301		247,968	479,333	727,301	

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二月廿一日至二月廿八日止計通車路程1324公里
Approximate Return of Traffic for the period to 19..... on..... Kilometres open

類 別	Particulars	客 車 PASSENGER				貨 車 GOODS				雜 項 SUNDRIES	進 款 總 數		列 車 經 行 公 里 數 TRAFFIC TRAIN KILOMETRES RUN			
		旅 客 人 數 Number of Passenger		合 計 Amount \$		公 噸 數 Metric Tons Carried		合 計 Amount \$			\$	TOTAL REVENUE		客 車 Passenger	貨 車 Goods	總 數 Total
		尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government	尋 常 Ordinary	政 府 Government			尋 常 Ordinary	政 府 Government			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
本 年	CURRENT YEAR															
本 旬 共 計	Total for decade	71,989	18,227	143,091	100,856	92,829	2,566	341,987	15,739	9,134	494,212	116,625	50,219	111,187	161,406	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	54.37	13.77	108.07	76.20	70.11	1.94	258.30	11.89	6.90	373.27	88.09	37.93	83.98	121.91	
至 是 日 止 總 計	Total to date	520,561	66,540	967,544	269,601	660,222	28,693	2,575,486	189,214	71,106	3,614,136	458,815	346,152	732,260	1,078,412	
上 年	PREVIOUS YEAR															
本 旬 共 計	Total for decade	83,656		188,550		78,736		342,859		18,040	549,449		27,091	71,401	108,492	
每 通 車 公 里 均 計	Average per Kilometre open	63.18		142.41		59.47		258.96		13.62	414.99		28.01	53.93	81.94	
至 是 日 止 總 計	Total to date	663,618		1,883,869		367,598		2,525,135		122,746	4,531,750		285,059	550,734	835,793	

會 計 處
Audit and Accounts Department

民 國 年 月 日

天 雨 日 及 夜
Rain on days and Nights

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表

民國二十三年二月份

項 處 別	增 加 人 數			減 少 人 數					增 減 比 較		上月人數	本月結數
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因公傷亡	共 減	增	減		
總務處	8		8		3	4		7	1		951	952
車務處	1	1	2	1	1	7		9		7	4,138	4,131
工務處	7		7		1	2		3	4		4,365	4,369
機務處	2		2		1	6		7		5	5,759	5,754
會計處											104	104
駐平辦事處	1		1		1			1			111	111
鄭州辦事處											15	15
共 計	19	1	20	1	7	19		27	5	12	15,443	15,436

增減相抵共減7人

總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十三年二月份

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	元 93.00	元	元 10.50	元	元 103.50	元	元	元 45.00	元 97.40	元 142.40	元	元 38.90	元 18,956.60	元 18,917.70
車務處	12.00	26.10	256.30		294.70	14.50		12.00	163.60	190.10	104.60		88,006.20	88,110.80
工務處	84.00		31.80	2.40	118.20			12.00	47.80	59.80	58.40		99,189.80	99,248.20
機務處	38.00		460.90	8.40	565.50		11.00	39.00	172.20	222.20	283.10		148,867.30	149,150.40
會計處			1.50		1.50		18.00			18.00		16.50	1,865.20	1,848.70
駐平 辦事處	40.00				40.00			40.00		40.00			2,198.70	2,198.70
鄭州 辦事處													178.00	178.00
共 計	元 266.00	元 26.40	元 761.00	元 10.80	元 1063.20	元 14.50	元 29.00	元 148.00	元 481.00	元 672.50	元 446.10	元 55.40	元 359,261.80	元 359,652.50
											增減相抵共增		390.70	

總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役每月獎懲撫卹概況表

民國二十三年二月份

項 處 別	獎 賞				懲		罰		撫 卹			
	人 數	賞 金	人 數	記 功	人 數	罰 辛	人 數	記 過	人 數	卹 金	人 數	喪 費
	人	元	人	次	人	元	人	次	人	元	人	元
總務處									3	636.85		
車務處					1	200	1	1	5	691.95		
工務處	1	100							8	1406.68		
機務處			1	1					5	1400.28		
會計處												
駐平辦事處												
鄭州辦事處												
共 計	1	100	1	1	1	200	1	1	21	4,195.76		

總務處公益課製

平漢鐵路二十三年一月份醫務工作報告表

傳染病		內科病		外科		喉鼻齒皮膚病		其他統計							
病名	人數	病名	人數	病名	人數	病名	人數	項別	職員	工役	員工眷屬	警隊	旅客	其他	總計
傷寒	24	呼吸部病	◆1311	天外科	大手術	15	門診	4656	9414	2919	1452	415	2475	12831	
霍亂		血運部病	54	外科	小手術	772	出診	130	243	246	23	8	8	658	
痢疾	145	消化部病	◆786	意受	大手術	10	住人數	27	56	6	22	19	49	179	
天花	3	神經系病	42	外傷	小手術	84	院日數	277	756	140	473	315	1027	2988	
白喉		泌尿生殖器病	◆174				痊癒者	1319	3444	1397	309	12	496	6977	
猩紅熱		中毒類病	8				未癒者	137	470	343	55	22	153	1180	
流行性腦脊髓膜炎	5	腳氣病	38				死亡者	1	4		2	1	4	12	
斑疹傷寒	3	其他內科病	1014				初診數	1457	3918	1740	366	35	653	8169	
鼠疫		小兒科病	222				復診數	3329	5739	1425	1109	388	1830	13820	
腺鼠疫		●肺癆及流行性感胃除外					體格檢查	2	23	5	3	2	1	36	
流行性感胃	884	●傷寒霍亂痢疾除外					打防疫針者								
肺癆病	144	●凡用外科手術治療者應歸入外科類					種牛痘者	35	47	72	4		91	249	
瘧疾	181						請人數	503	2021		24			2578	
其他傳染病	12						假日數	2408	5901		224			8533	
總數	1402	總數	3649				備考								
				外科	喉鼻齒皮膚病	總數	3118								

說明：本表每醫院診所，按月填報二份，由衛生課核造總表呈局彙報到部。

填報者衛生課

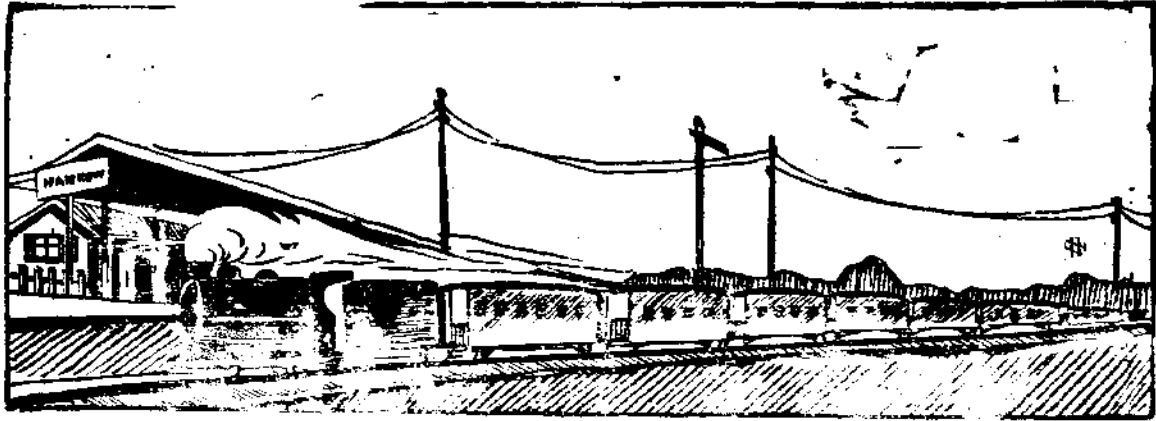
平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表

二十三年二月份

二十三年三月二十日填報

各 站 名	本月起運主要鑛產名稱及噸數					由本站起運鑛產 之主要鑛廠名稱	本月本 站通貨 運日數
	煤	焦 炭	烟 煤	硬 煤	泥 石 灰 土		
	噸 數	噸 數	噸 數	噸 數	噸 數		
坨 里	36000					坨清 濟偉 清和	二十五日
周口店	13010				8215	興寶 鴻豐 成興順	二十二日
石家莊		1400	73040	38021		井陘 正豐 保晉	二十八日
光祿鎮			1655			中 和	六 日
馬頭鎮			4120			怡 立	二十八日
六河溝		1530	33885			六 河 溝	全 一 月
豐樂鎮		250				六 河 溝	十 日
新鄉縣				8760		中 福	二十八日
許 州							

本路本月障礙事故 1 事由 坨里 機車在平未回 2 日數 三 日
 周口店 因無車輛



我國各路制定運價之史的分析



專

載

我國各路制定運價之史的分析 (續)

馬廷燮

三 貨物運價

歐美各國，對於鐵路之貨物運價，制定說學不一，概括言之，蓋有下列四端：

一、運輸成本制度——即謂運送貨物，須依照其運送實需之經費，作為標準，訂定運價。如依照此說實行，

凡運送貴重貨物，（如生絲、綢緞）與運送粗貨，（如煤、炭、石料）担負同等運輸成本，未免不合。即貴賤貨物，同一運價，在生絲，

綢緞，幾等於免費，而煤、炭、石料，未免担負過重。又如奢侈品，與通常必需品，同等價率，則社會生活上必受影響。況實際每一區間，關於運輸所需經費，如養路費，列車行駛費，辦理貨物之運輸費等等，雖能概括計算，但若按所運貨物，一一分析，計算至難。是以僅照運輸成本，作為制定運價之單純標準，於實際上，理論上，確屬窒礙。

二、價值等級制度——依照此說，須憑貨物價值，分別等級，依各等級，定其價率，蓋因高價貨物，運輸費之負擔力亦高，較之前說，理論上認為正當；但社會上之貨物，種類繁多，斷難一一列入等級。且其價值，在出產地與消費地亦復不同。更就等級而論，究宜多分為是，抑以少分為是。凡此種種，本說不無缺點。

三。容積重量制度——此說為避免價值等級制度之繁瑣起見，依照貨物之重量容積，定其價率，以冀增加車輛之使用效率。即依照託運貨物之分量，分為滿整車與不滿整車，各別訂定價率。其滿整車之價率，比較不滿整車之價率，恆為低廉。又依照容積者，以其輕質貨物，與重量貨物有別；依照運力者，快車與慢車有別；依照貨車種類者，棚車與敞車有別。為此說者，原冀斟酌各種貨車使用效率，以訂定運輸成本，故其價率，較為簡單；但對於高價貨物及低價貨物，或日常必需品及奢侈品不能劃分，是其缺點。

四。折衷制度——此種制度，係根據上述三種制度折衷訂定；以各種貨物之負擔力，作為訂定等級之標準；同時以增加貨車使用效率之目的，分為整車與不滿整車；再參酌鐵路運輸成本，訂定價率，以防等級混亂之弊。

現今東西各國，大概採用折衷制度。我國鐵路，亦係依照辦理；惟是制定運價，關係專門學術，其間俱有深遠奧妙之學理及精密詳確之計算，並非本題所述範圍之內，自應讓由運價理論的題目之下，詳細研究。茲將我各路制定貨物運價之沿革，並對於構成運價之各項要素，分別述之；

甲 鐵路施行法定權制度

鐵路運輸，準於重量；而重量則權衡於磅稱；此雖非構成運價之重要原素，然亦為運輸要點，並為客商所最注意者也。我國鐵路在建築時代，每因借材異國，而一切章制，均由該國採用。如若權衡制度，各路彼此不同，於是在業務上，深感困難。茲將各路所用貨噸，列之於左；

1. 使用法噸各路（與公噸同）者，有；

京漢 汴洛 正太等路

2. 使用英噸各路者，有；

京奉 京綏 津浦 滬寧 滬杭甬 道清 吉長 株萍 廣

九 廣三 漳廈等路。

我國現行權度法，採用萬國公制，前經立法院制定公布。而國有鐵路聯運會議，亦復歷經獻議，請予依法施行。惟是各路行之既久，改革之始，不得不慎重考慮。其應當考慮之點有二；

一。須從經濟上着想；——此時已成之路，所有權度，或用英制，或用法制，或用美制。有因建築工程時沿用者，有因購置材料時沿用者。今欲從事改革，則一切設備，當然一律更新，必須大宗款項，而後事乃有成。此時經濟困難，籌措不易，亦須分期辦理，俾得逐漸推行。

二、須從習慣上着想；凡已成各路，用他國權度以為標準，沿用已久，員司熟諳，幾成習慣。一旦改照法定權度辦理，則一切規章制度，必須重行改訂，而各路員司，尤恐臨時手足無措，易致舛誤。然手續雖繁，亦不可畏難，必須求利便之方，以免窒礙難行。

民國七年，北京交通部據第一次運輸會議議決辦法，令飭各路遵照辦理。其辦法如下：

- 一、各路沿途添設公里里程碑。
- 二、添設里程碑後，按照公里編制車站距離表。
- 三、客貨運率，按照此項距離表核算。

路別	等級	備	考	起碼里數	備	考
京漢	六等			廿五法里		
京奉	三等	三等之外有危險等		卅五英里	自黃村至北京，或通州段內，或自西沽至天津塘沽段內按卅英里計算。其餘概按卅五英里起碼。	
京綏	四等	四等之外有危險等		五十華里	環城段內按三十華里計算。	
津浦	四等	四等之上有高等		二十英里		
滬寧	三等	自滬杭甬合辦後改為六等，以第一等為最低，其第六等即危險貨		十英里	包件行李易壞物品，以二十五英里起碼	
滬杭甬	四等			十英里		
漢粵川	五等			按站規定	湘鄂定為十五英里	

我國各路制定運價之史的析

四、磅數、石數及零噸，按照農商部權度比較表之公斤，公噸折算，截留零數二位計算。

五、整車貨物，向以英噸數計者，改用公噸計價。

六、折合表內，應加立方公尺體積一項。

民國十八年二月十六日，國民政府公布度量衡法，所有全國權度；悉以此法為準則焉。

乙 普通貨物分等辦法

我國鐵路，開辦之初，貨物等級，異常淆亂，且各路運貨起碼里數，亦不一致。除未通車各路無從查考外，所有各路當時規定普通貨物分等辦法，列之於左：

我國各路制定運價之史的分析

東 廣 漢	津 浦	吉 長	株 萍	廣 九	道 清	正 太	汴 洛
三 等	四 等	四 等	五 等	四 等	三 等	不 列 等	六 等
						視貨物價值之高下，臨時核定，自一欸至廿一欸止，自五十欸至五十六欸止。	
						八法里	十法里
					無		
				十英里			
				按站規定			
				十五英里			
				三十華里			

照上表觀之，各路所分貨物等級數目，各不相同。且同一貨物，此路訂為甲等，彼路訂為乙等，甚至第三路訂為丙等，第四路訂為丁等，其參差不齊，等級互異，莫此為甚。即於各路起碼里數或起碼噸數，亦不一致。如以前京奉以十噸起碼，而京綏、京漢，均無起碼噸數。津浦前以二噸起碼，後已取消。滬杭甬係按一噸算一噸。其餘各路或有或無，各不相同。至於分等之法，有由一等至六等，以一等為最低度，遞推至六等為最高度者。此係比照歐洲鐵路貨物等級高低度數而定；惟吾國社會習慣，無論何項制度，凡有等別者

，無不以第一等為最高等。即如日本鐵路制度，亦復如是。民國四年時，第三次五路聯運會議以各路貨物等級，參互錯縱，意為高下，於聯運計算上感受困難，會議決五路劃一貨物等級，以為將來聯絡運輸貨物之預備。經京漢、津浦、京綏、滬甯、四路，各將貨物等級，分別制定，遞交京奉路編訂貨物等級表於民國五年秋間，呈部審核。復於是年十月第四次聯運會議議決，呈部請從速審訂，公布實行。民國五年十月二十四日，交通部令飭各路按照各國成例，將各路貨物等級，劃歸一律，並將現行貨物及其名稱，分別列表，限是

年十一月三十日呈報，以便考究。當由交通部編訂貨物等級草案，仍照京奉呈送之案，定為六等。自第一等，遞至六等為止。而六等之外，另加高等物，危險物兩項；但以六等為最低，以符習慣。所有聯運貨物，擬即照此辦理，經於民國七年，第一次運輸會議，由交通部將此草案，提交會中核議，同時各路對於劃一貨物等級及起碼里數各案，提出多起，當經併案討論，審查結果，議定辦法如下：

一、普通貨物，定為六等。以第六等為最低度，遞進至第一等為最高度。此外另加高等物品，特別物品，危險物品三項。

二、請將京奉路局前次呈部貨物等級草案，作為貨物分等之標準。由部按照原表，將各物分等舉列，印發各路核議；如有不能從同者，應分別簽註理由，呈部彙核。

三、運價起碼里數，定為二十公里。（在未經一律改用公里以前，如用英里者，定為十五英里）。

又普通貨物分等辦法，按照統一鐵路會計統計會所採用之美國法定貨物分類表為標準。即照會計年報，主要貨物分門辦法，先將農產品，禽畜品，礦產品，森林產品，製造品等，編為五門，以為綱；復於各門再行分類以為目。如此綱舉

目張，條明理晰，便於檢查；且與會計年報辦法，亦復相同。

嗣於民國九年四月，第二次運輸會議開會時，將貨物運輸通則及普通貨物分等表，提出研究，並說明某項分等表及通則，係第七次國內聯運會議所編訂，並奉部令核准，自民國十年一月一日起，施行於國內聯運各路。即京奉，京漢，京綏，津浦，滬甯，滬杭甬等路是也。又謂此次分等表及通則，編訂費時，且經上述之國內聯運會議，交付審查，妥為討論；凡中華民國有各路，宜自民國十年一月一日起，一律採用。蓋當起草時，已詳加透澈研究，可照原案通過。當經各路代表承認採用，並議決全案通過。所有中華民國有鐵路，均自民國十年一月一日起實行，試辦一年。各鐵路應於一年內，留心考察；如有應行修改之處，當於民國十年十二月三十一日以前，呈報交通部，以便召集會議討論。至於起碼里數，已在貨物運輸通則內，定為凡計算貨物之運價，至少應按二十公里起碼計算。

民國十年五月，第三次運輸會議，對於貨物分等表，提案甚多。大致分析，有謂華洋文譯意不符者；有謂各貨等級，貴賤倒置者；有謂原表遺漏甚多，應行增加者；有謂輕質

我國各路制定運價之史的分析

貨物，須重訂等級者；均經分別審查討論，詳為修訂。此次會議中最重要之提案，即設立貨等運價委員會；蓋此項委員會之設，非特專事修正貨物分等表，並須具有偉大之規劃，以扶助工商事業之進行，各路車務處長，事務殷繁，無暇為建設之思想，故當組織一種團體，專事考查工商變遷情形，以為修訂運價等之標準，於貨運改良統一，實有裨益。當經議決，呈請組織審訂運價等委員會，由各路代表組織之；但此項委員會，直至民國十七年，國民政府鐵道部成立之後，方獲批准組織成功。惜乎本會為經濟所限，至今仍未充分發展其效力云。

民國十一年十一月第四次運輸會議，民國十二年四月第五次運輸會議，民國十四年九月第六次運輸會議，對於貨物分等表，均有修改，勿庸重叙。迨至民國十八年，貨等運價委員會，對於貨物分等問題，議決四項辦法；

甲 修訂原有分等表格式，採用貨物分類目錄，以代舊式之字母次序目錄；其理由有三。

- 一、與中文分等表，編訂目錄辦法符合。
- 二、足使各路會計人員，易於編製運輸貨物分類統計；而且改訂貨等及運價時，亦較易辦理。

三、譯文較易編印。

經大會議決，分類貨物分等表，呈部刊印，頒發各路，定自民國十九年一月一日起實行。

乙、訂定貨等時應採用之考查貨物方法——議決呈部核准；並請從速按照所擬辦法，組織考查團。此項考查人員，前往各路訓練路員，並與路員合作辦理。本會即將所得報告，用為規定貨等及運價之標準。並可利用此項報告，編訂商務指南，以供商人及與有關係者之參考。茲將訂定貨等應採用之考查貨物方法，摘錄如左：

訂定貨等時，對於各等貨物，應按下列各條件，加以考慮：

1. 貨物之價值。
2. 每批運輸之通常數量。
3. 通常所用之包裝方法。
4. 每件體積之大小或尺度與其重量之關係。
5. 是否易於損壞。
6. 裝卸時有何困難，或其他情形。
7. 鐵道營業之担負如何，或商家對於運輸所能報酬者如何。

所有運輸競爭情形暨特種實業發展情形，皆屬訂定專價所當考慮者，應與貨等問題劃分，另行考慮。至於貨物運輸成本，實為訂定各等運輸之原素；但是否先將各等運價及其比率訂定？抑先訂貨物等級，而後再議運價？殊費研究。或以先訂貨物等級，而後根據貨等，訂定各等運價及其比率，俾全鐵路進款有相當之盈餘，較為便利耳。

我國鐵路，現行之貨物分等表，尚欠完備；但如欲切實考查，而將貨物分等表，加以修改，需時甚久。且商業情形，日有變遷，今日訂定之貨等，經年之後，或不適用；故對於各等貨物，必須繼續考查，俾可將貨物分等表，隨時修改增訂。至考查方法，須就各地市場上，所有貨物，分別種數，逐一考查。凡屬上列訂定貨等應加考慮各條件，均須考查清楚。

以上所述，為吾國各路貨物等級制度歷年改革情形。究竟限分六等，是否過少？應否增益？目下尚屬一種正待研究之問題；蓋貨物分等之多寡，須隨農、工、商各業發展程度為轉移。惟分等過多，則失運價應求簡明之旨；分等過少，又不免異等貨物受同等待遇之弊。二者之間，要以適合國情

我國各路制定運價之史的分析

與社會經濟為原則也。

丙·各路裝貨計價分為整車與不滿整車及其比例

鐵路裝車計價辦法，係屬同種貨物，由整車裝運者，其運價每比零公斤裝運者為小；此兩種運價，相差多寡，在歐美各國，則視兩者各屬於貨物分等表中之何等及兩等間運價高低，比例而定。吾國各路裝貨計價辦法，在開辦之初，多係以担計價及以車計價，而以零噸計價者甚少。及至民國九年，第二次運輸會議時，以國有鐵路，將於民國十年一月一日，改用公斤公噸制，所有貨車運輸通則內，原擬以担，噸及整車運價，均應改為公斤，公噸及整車運價，故通則第二十二條，規定運價，除另有規定外，所有運價，按照每五十公斤每公里，每公噸（或整車每公噸）每公里計算。

又第三十三條，重量之折合計算運價，應照左列折合之數為標準：

五九公斤合為一担。

一千公斤（一六担七五）合為一公噸。

二五〇立方公分（合立方英尺之三）合為一公噸。

二立方公尺（八〇立方英尺）合為一公噸。

又第二十四條，運價計算方法，每批起碼之運價，規定

如左：

甲·按公斤計算。凡貨物重量不過五十公斤者，其運價仍按五十公斤計算；倘重量超過五十公斤者，則按照超過之重量，除第一五十公斤之運價照算外，應按二十五公斤為單位計算，加收運價。即不及二十五公斤者，亦仍照二十五公斤算。每批貨物運價，至少以銀元五角為起碼之數。

乙·按公噸計算。凡以公噸計算運價者，至少應按一公噸四分之一為單位。即重量不及此數，亦仍照一公噸四分之一計算。每批運價，至少以銀元一元為起碼之數。

丙·按整車計算。凡運價按整車計算者，當照所定整車之運價計算；但起碼之數，至少應按所用車輛載重量，每公噸收銀元五角。（註：凡貨物在一路運輸者，其起碼運價，應參閱各該路運貨價章。）

民國十年第三次運輸會議議決，貨車運輸通則第二十四條乙項，關於貨車載貨問題，修改如左：

乙·按公噸計算。凡以公噸計算運價者，每批至少應按一公噸單位計算；若逾一公噸，則按一公噸四分之一計算。即不及此重量，亦按此數計算，每批至少以銀元一元起碼。

按以上辦法，即（一）公斤運價，只適用於一噸以下之零

星貨物。（二）整噸運價，只適用於不滿整車貨物而重量在一噸以上者。（三）整車運價，只適用於整車貨物。

民國十八年貨等運價委員會提議廢除現行之五十公斤，零噸及整車三種計價制度，而改用整車與不滿整車之兩種制度。其所以如此規定者，不外為求價目之簡單，便於商家及路員之計算而已。即僅訂一種整車運價，其不滿整車價目，只加收若干成，則商家既易明瞭，而鐵路方面，更易辦理。至於同等貨物之所以須收兩種運價之理由：（一）因整車裝運時，鐵路之運輸成本較低。如損失之可能性較小，車輛之裝載較滿及車輛裝卸及使用之時間較短是也。（二）因可以鼓勵商人購辦大批貨物，藉以增進鐵路之營業，經貨等運價委員會討論後，乃決定貨物運價，將來僅有整車與不滿整車兩種制度。並規定凡整車貨物，應按現行章程辦理。其不滿整車者，每批運價，最小應按五十公斤計算；倘重量超過五十公斤，則所有超過之重量，應按二十五公斤為單位計算，加收運價。至每批貨物之運價，最少以收洋五角為起碼。至於整車運價與不滿整車運價比例率，應由各路按照本路情形，自行訂定。呈部核准施行。此案即照此通過。經部令飭各路規定此項比例時，不滿整車運價，大致照整車運價加收百分之

三十為標準。據各路呈報不滿整車運價較整車運價增加情形，分別列左：

平漢增加	百分之三十五
津浦增加	百分之七十
膠濟增加	百分之五十
隴海增加	百分之三十
京滬增加	百分之一百
滬杭甬增加	百分之七十五
滇黔增加	百分之三十
平綏增加	百分之八十
正太增加	百分之三十

按整車與不滿整車之運價，相差程度如何，所影響於運輸經濟及商人彼此間之利害，關係甚鉅。各國鐵路，對此兩者之比例率，普通不得超過百分之五十。要以兩者運輸成相差之數為標準；並須適宜於該國之普通商業及各種貨運情形。吾國鐵路貨物分等表中，尚無各貨整車運價及不滿整車運價之規定。據上表所列各路情形，增加成數，參差不齊，是對於兩者相差標準，似無切實之研究。即鐵道部所定以增加百分之三十為標準，亦非科學化之辦法，只可作為過度辦法

我國各路制定運價之史的分析

。關於此項問題，自有研究改善之餘地也。

丁·貨物價率遞遠遞減辦法

鐵路運輸貨物，原為期各地之生產貨物，能得便捷經濟之運輸，以送達遠途之銷費地。將以溝通有無，推銷市場，促進實業，發展民生。而是項便捷經濟運輸之獲得，自非實行運價率之遞遠遞減制度不為功。蓋就鐵路自身言之，鐵路運輸成本，並不隨里程而有同樣比例之增加；行程愈遠，每里平均運輸所需之費用愈省，而鐵路收穫之利益亦愈大。故長途運輸，較之短途運輸，其每里費用，相差甚鉅。更就鐵路公衆雙方之利益言之，貨主運輸貨物，里程愈遠，其運費總額愈鉅，而其每里之貨物負擔力亦愈小。若長途運輸，不予遞減，則貨物負擔運費之能力，超過限度，將不能銷售，所有貨物自無法運至較遠市場。鐵路收入，社會經濟，兩受影響。是以鐵路運價之制定，適用遞遠遞減之原則者，職是故也。

我國鐵路，從前只有京滬、津浦等路，實行此項制度。其餘各路多係按里計算，即已實行之路，其遞遠遞減之成數，亦不一致。照其計算方法，更屬分歧。茲分別列於下：

甲項計算之例

我國各路制定運價之史的分析

二十五里	計二十五里	每里五分	共一元二角五分	無論遠近計此二十五里終按五分計算
二十五里至一百里	計七十五里	每里四分	共三元	如至百里其前二十五里仍按五分計算
一百〇一里至三百里	計二百里	每里三分	共六元	如至三百里其前二十五里按五分計又七十五里按四分計僅二百里按三分計
總共十元〇二角五分				

乙項計算之例

一百里以內	五分	則此一百里統按五分計	合洋五元
二百里以內	四分	則此二百里統按四分計	合洋八元
二百里以上至三百里	三分	則此三百里統按三分計	合洋九元

按甲項辦法，則每一段按該段之運價，分別計算，再行積計，手續較繁，而辦法較為公允。乙項辦法，則每一段即全按該段之運價率統算，手續較簡，但不無偏畸之弊。例如前項假定乙項之例，若運一百十里之貨，其價反較一百里之貨為廉，一百二十五里之貨，其價始與一百里之運價相等。餘可類推。

由前列甲乙兩項觀之，各有利弊，究以採用何種遞減辦法為宜；經於民國七年，第一次運輸會議，討論此項問題，議決劃一普通貨物長途運價遞減辦法如下：

- 一、凡路線里程在百五十公里以內者，按里計算，不用遞減辦法。
- 二、凡路線里程在百五十公里以上者，視其運輸狀況如何，或用按里計算，或用遞減辦法，悉由各路酌訂，呈部核辦。
- 三、如用遞減辦法，即用前述甲項之例，以一百五十一公里為起碼。其例如下：
 - 一百五十一公里至三百公里 減百分之五
 - 三百〇一公里至六百公里 減百分之十
 - 六百〇一公里至九百公里 減百分之十五
 - 九百〇一公里以上 減百分之二十
- 四、以上各條所載里程，於未經改用公里以前，得依英里計算，其檢算之標準如下：
 - 一百五十公里作為一百英里。

三百公里作二百英里。
三百〇一公里作二百〇一英里。 餘照此數推。
五。凡鐵路全線里程，短於一百五十公里者，由路局擬具辦法，呈部核准。

國有各鐵路，對於普通貨物，按照遞遠遞減辦法之原則，實行之後，迨至民國十二年第五次運輸會議提議，將此項辦法，亦施用於特別專價，衆意贊成；但對於施用方法，頗有討論，其辯論之點如次：

一。鐵路運價在五十公里以內者，每噸每公里應收一分五厘；在五十一公里以上至一百公里者，每噸每公里應收一分二厘；一百公里以外，則按此比例。如有一噸貨物運七十五公里其運費之計算方法：

$$\begin{aligned} & \text{公里} \cdot \text{元} \\ & 50 \times 0.015 = 0.75 \\ & 25 \times 0.012 = 0.30 \text{元} \\ & \text{總數} 1.05 \text{元} \end{aligned}$$

二。現在運價，既已採用遞遠遞減辦法，則普通運價，若加以百分遞減，則特別運價，亦適用之。最後決定此二辦法，其結果相同。各路普通運價，既按遞減辦法計算，則應施用第二法計算特別運價，其利在各路員可便於核

算，並可省却第一計算之手續。

各路貨物運價，按照遞遠遞減之原則，逐漸推行，惟其辦法仍未能一致。有訂定一基本運價，按段遞遠遞減，而減取若干成者；有以該路最遠路程為標準，起算運價，而遞近遞加，至最近程度者。各路之計算方法，如京漢路計算二百公里之運價，係將二十公里，三十公里，五十公里，一百公里各運價相加，北寧路計算二百公里之運價，則以二百乘基本運價之後，減去若干成；而津浦路之計算方法與北寧相同，惟其減法略有不同。經民國十八年，貨等運價委員會討論議決辦法，計算遞遠遞減運價，仍由各路按照各路情形，將路程劃分若干段，自行訂定 呈部核准施行。

計算遞遠遞減運價辦法列之於左：

計算遠路運輸，應減之運價，當定有遞減之比率。此項比率，如何訂定，雖有原則可循，而無數學上之精確公式可資應用。總之訂定遞減之數，當以各路通常貨運平均里程為標準，而將運價分段遞減。凡路程在此項平均里程以內者，其運價務須將車輛因裝卸貨物而停站之普通費用之全部，或其大部分，與在到達站之他項費用，一併計算在內。此外再加入行車費用，并酌加相當之營業費用，是為平均里程內之

膠濟		南浦		漢平	
分區距離	各區間遞減率	分區距離	各區間遞減率	分區距離	各區間遞減率
1-20	並無一定百分率	1-20	100% 100%	1-20	100%
21-100		21-30	各等遞減百分率不同	21-40	-15%
101-200		31-40		41-50	-4%
201-300		41-50		51-60	-12%
301-400		51-60		61-70	-27%
401-500		61-70		71-80	-15%
501-600		71-80		81-90	-32%
601-		81-90		91-100	-23%
共8區		91-100		101-110	-36%
		101-110		111-120	-39%
		111-120		121-130	-42%
		121-130		共12區	-38%
		共12區		杭	
				江	
				分區距離	各區間遞減率
				1-20	
				21-40	
				41-60	
				61-80	
				101-120	
				121-160	
				161-200	
				共8區	
				湘	
				鄂	
				分區距離	各區間遞減率
				1-100	
				101-200	
				201-300	
				301-400	
				401-500	
				共5區	

若運輸路程，在分段邊界，相差不得者，則到邊界內之運價分別減少成數；惟此種方法，不無窒礙。蓋分段遞減成少數，數目，計算遞遠遞減運價方法有二；

一、訂定每公里劃一之運價，而按照運輸里程之遠近，成本之外，可於運價之中，另加若干，以爲利益。（即投資之收益）此則視所運貨物之貴賤，能負擔若干運價，而定其數目。

反比到邊界外者爲高。故所算出之運價表，對於此種情形之運價，須有以訂正之也。

二、訂定第一段路程每公里之基本運價，第二段路程運價，則比照第一段略低，其餘各段，依次遞減，至所減之數，達其最大限度爲止。此種方法，爲現時各國所適用者，擬即用之於全中國鐵路。

據最近調查各鐵路分區距離及各區間遞減率列表於下：

分區距離	各區間遞減率
1-20	100%
21-100	-25%
101-200	再-50%
201-824	再-50%
共4區	

分區距離	各區間遞減率
1-20	遞近遞加 20%
21-100	12.5%
101-250	100%
共3區	

京 滬		北 甯	
分區距離	分區間遞減率	分區距離	各區間遞減率
1—20	100%	1—100	100%
21—50	-35%	101—200	-5%
51—100	再-35%	201—300	再-6%
101—200	再-25%	301—400	再-7%
201—400	再-10%	401—500	再-8%
共5區		501—600	再-10%
		601—700	再-12%
		701—800	再-14%
		801—900	再-16%
		901—1000	再-18%
		共10區	
津 浦		平 漢	
分區距離	分區間遞減率	分區距離	各區間遞減率
1—100	100%	1—20	遞近遞加計算每區遞加25%
101—200	-10%	21—50	
201—300	-20%	51—100	
301—400	-30%	101—200	
401—500	-40%	201—400	
501—600	-50%	401—800	
601—700	-60%	801—	
701—800	-70%	共7區	
801—900	-80%		
901—1000	-90%		
1001—1100	-95%		
共11區			
平 綏		滬 杭 甬	
分區距離	各區間遞減率	分區距離	分區間遞減率
1—100	100%	1—20	100%
101—200	-2.5%	21—50	-35%
201—300	-5%	51—100	再-25%
301—400	-7.5%	101—150	再-25%
401—500	-10%	151—200	再-45%
501—	-12.5%	共5區	
共6區			

觀察上表所列各路分區距離及每區間遞減率，多不相同。究竟各路遞遠遞減之區分里程，能否劃一及應當若干。又各路遞遠遞減之區分，每區遞減率，能否劃一及應當若干。又各路遞遠遞減之區分差數，能否劃一及應當若干。此均鐵路當局應當考慮之問題也。

基本運價者，即最低等貨物。每一單位距離間之運價。此項基本運價，應一面不低過運輸成本；一面不高過貨物之負擔力。此為一定不移之原則。吾國各路，前定普通貨物運價，大都因成本多少不同，地方習慣不同，土產物品不同，水陸運輸情形不同，是以各路普通運價，等級貴賤，彼此參差，雖因地制宜，當時原有各種理由；但鐵路為公共事業，

我國各路制定運價之史的分析

我國各路制定運價之史的析

各國對於國有鐵路普通運價，大都均有一定標準。非特行政之便利。茲將民國七年以前，各路貨物運價率表，列之於左；

路別	里別	噸/担	京奉		漢						津	
			噸	担	噸	噸	噸	噸	噸	噸	担	担
	高等	厘	50.00	50.00							4.00	4.00
	頭等	厘	50.00	50.00							3.80	3.80
	二等	厘	35.00	35.00							2.80	2.80
	三等	厘	17.50	17.50							1.60	1.60
	四等	厘									1.10	1.10
	五等	厘										
	六等	厘										
	備考											

京漢路整車運價二號分大號柳車二號柳車大號柳車小號柳車四種本表所探者係二等大號柳車之價至其餘三四五六等貨均按二十四噸計算運價

九廣		長吉		清道		綏京		浦						
英里		英里		英里		華里		英里一百五十里至一百五十里	英里一百五十里至三百里	英里三百里至四百五十里	英里四百五十里至六百一十里	英里六百一十里至八百一十里	英里八百一十里至一千一百一十里	英里一千一百一十里至一千五百一十里
噸	担	噸	担	噸	担	噸	担	噸	噸	噸	噸	担	担	
50.00	50.00		6.00	41.00	41.00	110.00	110.00	33.10	37.80	43.00	46.60	55.00	36.00	
80.00	80.00	6.00	4.10	36.00	31.10	160.00	160.00	17.60	18.90	21.00	23.10	26.60	22.10	
110.00	110.00	10.00	4.00	32.00	21.00	110.00	110.00	13.40	13.50	15.00	16.00	19.00	16.00	
140.00	140.00	14.00	3.00	28.00	16.00	80.00	80.00	10.10	10.20	11.00	12.10	14.00	12.00	
170.00	170.00	18.00	2.00	24.00	11.00	50.00	50.00	7.80	7.90	8.00	9.10	11.00	9.00	
200.00	200.00	22.00	1.00	20.00	6.00	30.00	30.00	6.00	6.10	6.00	7.10	9.00	7.00	
230.00	230.00	26.00	0.00	16.00	1.00	20.00	20.00	4.80	4.90	4.00	5.10	7.00	5.00	
260.00	260.00	30.00	0.00	12.00	0.00	10.00	10.00	3.60	3.70	3.00	4.10	6.00	4.00	
290.00	290.00	34.00	0.00	8.00	0.00	5.00	5.00	2.40	2.50	2.00	3.10	5.00	3.00	
320.00	320.00	38.00	0.00	4.00	0.00	0.00	0.00	1.20	1.30	1.00	2.10	4.00	2.00	

此為津浦整車每噸
每里運價為民國六
年改訂

我國各路制定運價之史的分析

明 說	津 度	
	噸	担
滬寧滬杭甬路，新訂運價規則，於七年六月一日起實行。分貨物為六等，以第六等為最高等，其每担或每噸每里運價，係按照里程之長短，（以十五英里為起碼數）將各等運價，合成整數，列表計算。在規則中，並無每担或每噸每英里運價若干之明白規定，因其繁賾，故本表未列，特附記大概於此。危險品及貴重品，應按貨物情形，分別特定。如容積，重量，長度，特異者，或過於質重之物品，亦照前項辦理。如遇大宗貨物，或未經路運之貨，或雖經路運之貨，而噸數特別加增，或有水陸競爭之處，有特別情形者，得由各路指定貨名，另擬專價臨時呈候核定。	11.00	11.00
	10.00	10.00
	10.00	10.00
	10.00	10.00
	5.00	5.00
	5.00	5.00

照上列表中觀之，各路普通貨物運價，異尚紛歧。經民國七年，第一次運輸會議，提出議案，以為運價既屬懸殊，不特聯運計算困難，即商情亦多不便；是以現擬將普通貨物運價標準，於各路原定價章之內，採取次貴之價，以為標準，作為普通定價。至於各路遇有水陸競爭，或大宗貨物，或新增運輸種種特別情，亦可隨時規定專價，以為招徠，如此則普通運價，有統一之基礎；特別運價，有操縱之善道。于交通行政經濟，各有利益。經眾討論，僉以我國幅員廣闊，水陸地勢，四方習慣，各有不同，且為劃一運價，恐于營業有礙。終以劃一運價，與貨物分等有關係，俟劃一等級之後，再議運價。且因事體重大，當時未能解決。

迨至民國十八年，貨等運價委員會，復經提出統一各路貨運基本運價問題。當以各路環境不同，情形各異，實難厘定；但基本運價，至關重要，仍須設法逐漸劃一。故經議決，貨物基本運價，准由各路自行議訂，呈部核准施行；惟本部審核該項貨運基本運價時，應設法使各路趨歸一致為宗旨。但須不致影響關係各路之進款。

近數年來，考察各國鐵路運價，均有側重劃一之趨勢。而鐵路學者，亦多逐步劃一之主張，其所持理由，不外使運價簡明，全國各地平均發展。故於民國十九年，全國鐵路商運會議時，各方所提關於劃一運價之案甚夥。其重要者，為膠濟鐵路所提，各路貨物運價各等間之比例，應行劃一案。

里程略等之路，貨物運價，遞遠遞減方法，宜修改一致案，漢口總商會所提，劃一平漢，隴海兩路運價，維持兩路平衡發展，鞏固漢口商務中心案。實業部所提，訂定適宜之標準運價案。開灤礦務總局所提，規定標準運價，及河北省農礦廳所提，減輕並劃一礦產運價案。當經會議，對於各路貨物運價構成方法，規定原則如下：

各路貨物運價構成方法，應行劃一，以貫徹統一貨等，發展運價之原則。其構成方法內容，應行劃一者如下：

A 各路貨物運價，各等間高低之比例。

C 里程略等之路，貨物運價，遞遠遞減之構成方法。

B 整車運價與不滿整車運價高低之比例。

上項原則，復經同年之第七次運輸會議議決，與膠濟鐵路所提劃一國有鐵路普通運價之過渡方法案，併案討論，交貨等運價委員會審核。以事體重大，尙無結果。根據已決原則，審度各路現狀，所有構成運價之各項原素，應分爲完全劃一及儘量劃一兩項。

應於完全劃一者：(1)貨物等級之多寡；(2)貨物之等級；(3)整車貨物起碼重量。

應予儘量劃一者：(1)整車運價與不滿整車運價高低之

比例；(2)基本運價；(3)遞遠遞減運價構成方法；(4)各等間運價高低之比例。

嗣經鐵道部令飭各路，將基本運價呈部核定。大致各路採用遞遠遞減制度，制定基本價率者，計有十二路，即津浦，平漢，北寧，平綏，隴海，膠濟，京滬，滬杭甬，湘鄂，道清，南潯等路是也。採用單純平均制度制定價率者，計有四路，即正太，廣九華段，粵漢南段，株萍等路是也。各路之基本運價，比較以平綏，平漢等路爲高，以京滬，滬杭甬，膠濟等路爲低；各路參差，自有劃一標準之必要，惟因各路環境不同，經濟狀況亦異，行之既久，驟然改變，殊感困難。然鐵路當局，對於統一運價各項問題，正作詳細討論，此後當有精密之計劃也。

己 貨物專價及特價之原則

從前各路因水陸競運，或有大宗貨物，或新增特別運輸，隨時與各大商家訂定專價，或與轉運公司，訂定回佣辦法，藉廣招徠，惟不免有失平等待遇之原則。嗣以各路設備漸周，無須轉運公司代管貨物。如津浦鐵路於民國十一年，取消轉運公司註冊辦法；其他各路，對於轉運公司回佣辦法，亦逐漸取消。及至民國十二年北京交通部以路用料價，較前

我國各路制定運價之史的分析

倍蓰。一切開支，有增無已。各路貨運專價，住往行之已久，率未變更。揆之各路現在經濟狀況，固屬不宜；且年來百貨昂貴，而運貨者，又復紛請援用昔時所定專價之例。營業受損，莫此為甚。飭由各路將現行各項專價，參酌情形，詳為審核。如有契約關係者，尤應妥慎清厘，儘於七月底以前呈部核准。嗣經第五次運輸會議議決，訂定專價應適用之原則各條，呈部編制法規，發交各路遵守。其原則如下：

A. 凡訂定普通專價，應具備左列各項情形

a, 因鐵路與其他交通機關之競運，或因提倡實業之故，視鐵路援助為不可少者。

b, 核專價宜公開，各貨商均可適用。

C 應以一年為試辦期限，期滿後，鐵路有權酌定繼續與否。

B. 凡訂定特別專價合同者，應具備左列各項情形：

一、大宗貨物，鐵路得以整列車載運，減省費用，或鐵路認為有特別提倡某項事業之必要，或其相類情事，確與鐵路有直接利益者為限。

二、以前專價不得援用。

三、合同期限，最多不得過三年。如期限已滿，任何一

方，不於六個月前，知照取消，則該合同仍繼續有效；惟任何一方，仍得於六個月前，知照取消之。

以上 A, B, 兩種辦法；(甲)以貨物為標準，凡屬同類之貨物，均適用之。(乙)以公司為限制，凡屬特許專價之公司，其貨物或出產品，均得享專價之利益，蓋此項公司，報運貨物為數甚鉅，故准予減收運費；而鐵路購買該公司之貨物，該公司亦應減收貨價，以為互惠條件；然鐵路對於公司新定專價時，必須有特別情形，并以呈部特許者為限。當民國十八年，貨等運價委員會，復將此項問題，提出討論，並經議決各鐵路准許適用專價及特價之原則如下：

一、凡許給公司之專價，經定有合同者，稱為專價。其許給公眾者，稱為特價。所有專價或特價，均須呈部核准後，方可施行。

二、專價僅可許給公司，以有特別情形者為限，並須專案呈部特許。

三、所有許給公眾之特價，凡遵守該項特價施行辦法之任何商人或公司，均適用之。

四、適用專價及特價，應有定期，至多以一年為限；但如有充分理由，由部核准較長期限。

此項期限，並應於施行辦法中訂明之。至期限屆滿時，該項專價或特價，須經審核；認為必要時，仍得另訂期限，繼續施行。

五．為免除運價表之繁雜起見，訂定專價及特價，可就尋常運價減成者，應即照尋常運價，減收成數。

六．許給專價或特價，須具有特別情形如下：

甲．凡有大宗貨物，一次裝足一列車運輸者，或此項貨物，須分托裝運，而在確定期限內，保證裝運確定之數量者。

乙．與他種運輸機關競爭者。

丙．為謀特種實業之發展，或特種區域之發達，須由鐵路協助者。

丁．為發展現有運輸業務，或創辦新運輸業務，而尤以此項運輸業務，能利用往返車輛，以免空載。

嗣後復於民國十九年第七次運輸會議議決，特別運價原則七條：同年全國鐵路商運會議議決，特別運價原則四條，均為現時核定運價之標準。茲將兩會議決原則，分別於下：

甲．關於運輸會議議決特別運價之原則：

一．特別運價，以平等待遇為原則。對人之差別運價及

差別處理，均當懸為厲禁；並不得藉口互惠，或其他關係而違反此項原則。

二．對於地方之差別運價，與本國產業間之自由競爭，有妨害者，應禁止之。

三．根據農工商保護獎勵政策，制定特別運價，以期與全國一致之經濟政策相符合。

四．為獎勵公益，或救濟災荒之目的，得設特別運價。

五．凡大宗貨物，能利用回空車輛，或於運輸稀少時期裝運者，得設特別運價。

六．為獎勵沿線之原有產業，或新興事業，以增加鐵路之運輸數量，或營業收入，得設特別運價。

七．與他種運輸機關有競爭之必要者，得設特別運價。

乙．關於商運會議議決特別運價之原則：

一．(甲)國產煤斤運價，應根據各路運輸成本及各礦出煤成本，銷煤價格之最低可能範圍為標準。(乙)在一線路上經營業之煤礦，應一律平等待遇，不得因互惠情形，減輕運價。

二．關於下列普通民生必需物品，其運價從輕規定：(甲)粗糧，農器，籽種，棉花，食鹽及各種發展農產物品。

(乙)林苗。(丙)煤柴。

我國各路制定運價之史的分析

二〇

三·因發展中國製造及獎勵土產出口起見，由鐵道部訂定運價保護政策，呈行政院核定。

四·關於國內各地方，遇有災區，輸出輸入貨物，應特別減輕運價。

除上項原則規定之外，尚有各路於訂定特價時，應須注意各點如下。

一·擬定特價之緣由及其理由，以及運輸情形。

二·水運或其他運輸，與路運運價及其他運費之比較。

三·所擬特價貨物，目前由水運路運或其他運輸，各占百分之幾。

四·水運或其他各運，與路運裝運方法及運輸所需時間之比較。

五·最近三年間，每年路運噸量及運費收入若干。

六·所擬特價貨物，生產地與銷費地，或運輸集中地之價格。

七·核減運價後，每年約能增運若干噸，增加收入若干元。

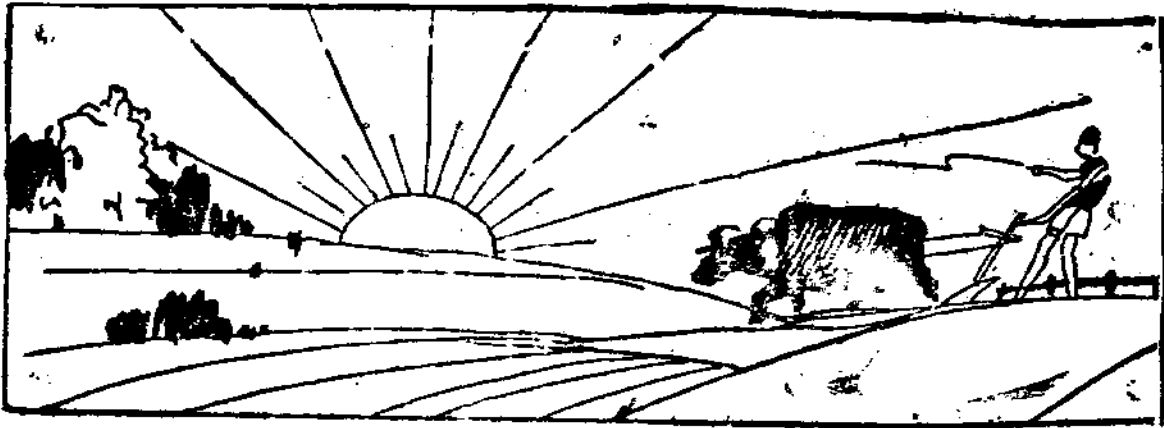
八·其他與所訂特價貨物有關各情形。

以上各點，於民國二十二年八月，由鐵道部通令各路，

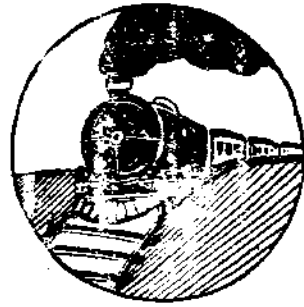
於擬訂特價時，按照上列情形，詳細調查具報，以為核定特價之參考。

四·結論

孫院長哲生氏前曾有言曰：關於規定貨等運輸問題，須有兩大原則；第一須合乎科學方法，否則運輸不能充分發展；其次須根據民生問題，規定貨等運價，藉此國家交通機關，以提高國民經濟力量，方能達到民生主義之目的，否則必使工商業之發達上發生不良之影響。旨載斯言。溯自我國創辦鐵路，以迄於今，垂五十年，一視各路現在狀況，與東西各國鐵路比較，其進步之遲緩，無可諱言。推原其故，多由各路創辦之初，因借款關係，路權悉操之外人，其對於鐵路，固不無相當學識；然於吾國社會情形，經濟狀況，不無隔膜之處。而當時中國路局員司復無遠大眼光，新穎學識，只得任憑外人隨意決定。路政相沿成習，故步自封，及至政府漸次覺悟，雖求統一，而各路已成尾大不掉之勢；益自民國以來，中原多故，各路迭遭軍事摧殘，自顧不遑，奚暇整頓。所幸者近十餘年，路政當局，銳意改革，國民政府鐵道部成立之後，對於運價問題，尤為重視，目前當局為圖達到民生主義之目的，對於鐵路運價，確已入於科學化之趨勢，以期達到民生主義之目的，此為吾人差堪慶幸者也。（完）



黨務工作之推進與有效的努力



黨 務

黨務工作之推進與有效的努力

邵元冲

各位同志，今天要報告的，就是關於黨務工作的推進和黨務方面有效的努力的問題，關於黨務工作的目的，很顯明的，大家都知道，是為達到民族的生存和繁榮，民權的促進和提高民生生活的圓滿和普遍，要達到這種目的，那末，我們在過去黨務工作方面，試從頭檢查一下，是否能完成這種目的和任務，在過去黨務工作方面，

當然有效的工作，也已經做到了不少，但是以整個黨的使命，和每個黨員對黨對國家的任務，講起來還是有許多地方不能貫徹到的，尤其現在的環境中間，民族生存的危險，國際間變化的嚴重，和人民生活的顛賴，在這種種情況之下，自己應該反省一下，覺得怎麼樣推進黨務工作，使有有效的努力，才能够完成這種任務，有效的努力，一定使一個做黨務工作的同志，他所費的時間和精神，統統在有效方面來發展，而且能看到有效的成績，在最近這幾年中間，因為有許多內憂外患和環境的牽制，所以有許多黨務工作，不能儘量推進，同時過去的工作，太偏重於機械式和形式方面，而對於精神方面的努力，沒有做到，關於黨務日常的工作，大概可分為兩部分，一部分是會議的工作，一部分是文書的工

黨務工作之推進與有效的努力

作，關於前者，負幹部責任的同志，每天平均都有許多名目和形式不同的會議，來討論解決一切的問題，關於後者，自委員以下一般工作同志，雖有在外做活動和特殊的工作，而大部分工作同志的精神和時間，都消耗在文書方面，而這種工作的表現，祇能維持現狀，並不能達到民族的生存，和完成民權民生的建設，因此在平時，社會和民衆方面，不能感覺到究竟黨務工作與他們的利害關係，有怎麼樣影響，所以一到重大的事件發生，黨的力量便不能抵抗外來壓迫的力量，這就過去幾年間所發生的內憂外患，看就可以很顯明的看得出來了，因此我們要完成的使命，必使每個同志，能以他的精神和時間，從有效方面來發展，決不單靠會議和文書的工作而可以有有效的，應該從基本方面作一番準備和努力，那末我們的基本的準備和努力，究竟從甚麼地方表現出來呢？應該從實際事業方面來表現，因為黨的工作，是要完成黨的任务，而這種任務，必須善備，在民族國家方面，需要黨的領導推進，尤其要以黨的精神普遍在整個民族，使整個民族，能以此種精神來抵抗外來的危難，以維持整個民族的生存，因此我們每個同志，懷乎責任之重大，與整個民族有休戚相共的關係，則非僅僅單純的做一點文書和會議的工作，便可

以為完成我們的任務，最大的任務，除了日常例行工作以外，還得從基本方面來努力和準備，無論求民族生存的奮鬥方面，解除國家危難準備方面，如國防建設，社會建設，經濟建設，以及文化教育諸種工作，都要自己認定一條努力的途徑，則非常的時期一到，便可以卓然自立，奮發有為，不致匆皇失措，受人宰割，大家能有這樣的修養和訓練。

一致邁進 才可以完成黨的任務，我們看到國際環境的惡劣和變化的嚴重與迫切，現在正是開始的時期，中國的國難，也正在開始的時期中，一步步往嚴重擴大的路上走，如大家以為現在中國的國難，已到了極嚴重的關頭，則未免太自慰了，我們在國際方面看，據軍事家和政治家的觀察，一九三六年，即民國二十五年，將發生更重大的變化，所謂非常時期的到來，但是我們知道人事的變遷決不是這樣呆板的，如果在 一九三六年以前，國際情況越加嚴重，則在更早的時間中，隨時可以發生重大的變化，如果到了一九三六年，國際間的嚴重性並不增加，則雖在一九三六年以後，也許不致爆發，所以我們固不能以一九三六年做標準，以為一九三六年未到，便可以在這兩年中姑息偷安，到事變發生以後，再來奮鬥不遲，或以為事變一定發生，兩年準備的時間不够設法

便只好聽天由命，抱絕端的悲觀，其實無論姑息偷安，或悲觀失望，不能解決嚴重的問題，且足以使問題越加嚴重，因為將來世界的競爭中心，必集中在太平洋，而太平洋的競爭中心，必集中在中國，所以中國本身沒有辦法，而由國際間彼此互相爭雄稱霸，競爭掠奪，無論競爭掠奪的程度怎麼樣，爆發的程度怎麼樣，而中國本身如果沒有力量解決本身的命運，則始終在被人處分解決的命運中，將來無論那一國失敗或勝利，而中國生死之權，始終操在人家手裏由此看來

中國民族 決不能有一刻的懈怠，尤不能不有迫切的準備，全國人民，都應該具備能夠為民族爭生存的力量，而這種力量，必須在知識上，體力上，精神上，生活上，使其普遍的發展，而成一整個民族爭生存的自衛力量，才足以應付一切，而維持民族生存的命運，所以我們檢查過去工作的成績，觀察現在國難的情勢，由推想到將來國際間發生空前大變化國難更嚴重的時候，可以說很少把握，這種沒有把握決不單是中國國防能力不能如人，實在從各種事業和各方面去分析較量，我們都不敢自信有勝人的地方，或們看現在現狀之下，任何國家，都感覺到國際變化的嚴重，不能不有積極的準備，在那些擁有雄厚的力量，具很強固的基礎的國家，還嫌

不足，要積極準備，在那些野心軍國主義侵略的國家，一方面侵略人家，同時還講他們的國難，要積極準備，我們既是弱的民族，又是近百年來被人壓迫侵略慣了的國家，更是今後國際大變化中被處分的目的物，更應該怎樣應付呢，我們中國今後情勢的嚴重，恐怕集中我們全國人民各個人的精神時間，在多方做去。

準備補充 與努力，還嫌不足應付，那裏可以姑息苟安，聽事情的變化，或是希望國際變化不致十分影響到中國或是希望國際變化中間國乘機可以得到一些便利，或者希望即使國家和民族遇到大難的時候，而他自己的身一家得以苟免，這種倚賴怠惰自私自利的根性不剷除，這種觀念不改變，中國將來的結果，終是被處分被解決的，而且人人希望自己僥倖苟免，不肯出努力犧牲的代價，結果不致人人都陷於悲慘的命運，沒有一個人可以置身事外的，要知道民族被壓迫，國家被侵略在中國歷史上是一件很平常的事，只要被侵略的國家民族，能够表現生存奮鬥的精神，將來總有恢復的機會，我們看歐戰初起時，德國為戰略便利計侵入比利時，比利時為國際承認的中立國，軍事設備不足，當然不能抵抗強有力的德國，但德國於國際公約，既然不顧，比利時為表示

黨務工作之推進與有效的努力

民族奮鬥的精神，就不能不去抵抗，結果雖為德國所敗，遷都法境，而這種奮鬥精神，已為國際間所尊敬，到戰事結束，在巴黎和會中，比利時終能收復失土，得到賠償的條件，可見一個國家民族被侵略被壓迫，不足為奇，祇是在被侵略而至於滅亡，永無翻身的一日，我們看過去和現在的黨務工作，雖有多少成效可見，但大部分的時間都在開會議，辦例行公事中所消耗，而在各種社會文化教育事業，以及政治工作中，也可以說，平安的現狀，除了辦理日常例行事務外，很少積極的工作，固然現在國家財政困難，國民經濟衰落，各種事業無從辦理，但我們如能把那些非必要消費的精神，才力，時間，金錢，有計劃的節約下來，對於社會建設。

國防建設 一定都有很大的助益，我們不問將來國際間如何變化，事變發生以後，中國受到怎樣牽動，我們不能不有事前的準備，決不能單是安心任運，聽天由命，所以我們對於過去的雖不可追，而對於現在的和將來的，各個人都應該努力於準備的工作，這種準備，雖不能與人家相比，但至少可以延長抵抗的時間增加奮鬥的力量，使侵略者也得到相當的損失，決不能輕易地來進攻與欺侮，所以我們現在唯一的

急務，就是各個人要增加為民族爭生存奮鬥的力量，求民族的出路，民族生存條件，能够做到，才可講到民權的普遍，民生的圓滿，現在有些人希望早些結束訓政，開始憲政，以為這樣就可以保障人民的權利，提高國家的地位，一切內憂外侮，都可以解決了，殊不知國際變化，沒有告一段落，民族生存沒有辦法，什麼制度，都沒有用的，而且深信中國如在國際大變化中，得不到民族生存的基礎，不要說憲政談不到，長期訓政不可能，還非回復到軍政不可，所以事實擺在面前，全國國民，都應該及早覺醒，貢獻各自的精神，才力，時間，物質，作有效的準備，尤其是領導民衆的黨務工作同志，大家只有從

民族生存 奮鬥方面去努力，才是黨的最有效的努力，也只有拿這種有效的努力，分別領導民衆，才是推進黨務最有效的辦法，所以在這個時期中，希望全黨同志，尤其是領導黨的幹部同志，集中各個人的精神才力，領導民衆，表現民族生存奮鬥的精神，以求民族光明的出路。

我們要使黨務工作切實有效，一定要使黨務工作，在民族生存奮鬥的路徑上去努力，不在乎許多例行的開會，和辦文書的咬文嚼字，尋行數墨的工作，而是要大刀闊斧的向前

去殺開一條血路，水滸演義上，王進看見史進使演的槍法，說道：「這是花槍，祇好看，不中用」，我們現在要使用的是真

中央民運會努力新生活運動

中央民衆運動指導委員會，三月十七日發表電，喚起全國民衆，勵行蔣委員長所提倡之新生活運動，原電云，全國各省市黨部及民衆團體均鑒，吾國國勢之岌危，民生之凋敝，至今日而極矣，外則寇患，內則匪亂，重重夾攻，愈益枵腹，將欲建設吾國家，復興吾民族，非以昨死今生之精神，作除舊布新之工作，齊圖奮發，協力推進，其道末由，惟改革之道，必求其簡易，必求其有效，其要在使一般國民，具備國民之道德與智識，然後社會始有進步之望，而此種實踐工作，當於衣食住行之，日常生活隨時改進，以求合乎現代國民之要求，而有以表現其愛國家忠民族之精神，易言之，即合乎吾國固有之禮義廉恥之道德，不論起居食息，一皆合乎規律，故總理於民族主義第六講中，涕唾之應加檢點，指甲齒牙之應加整潔，事固極微，亦如家人父子之諄諄告誡，謂爲修身之初步工夫，蓋誠中形外，即吾民族智德之表現，意義至重大焉，茲者蔣委員長正於南昌發起新生活運動，其倡導之苦心，闡發之精義，已見諸其歷次之演辭，報章宜

槍真刀，而不是耍花槍，這是望我們同志深切注意，和認清努力的途徑的。

傳，諒所同見，綜其要義，爲以人民自身各改革其日常之生活，養成整齊清潔簡單樸素之習慣，斬合乎禮義廉恥，而表現現代文明國家之國民智識與道德，自南昌各界成立新生活運動促進會以還，遐邇響應，風靡一時，足徵此救亡圖存之基本工作，爲時下所急需，而爲人心所同具，本會有領導全國民衆運動之職責，尤希與各級黨部及各民衆團體，同加倡導，移易頹風，吾人須知此新生活運動，即現代各國教育精神之所在，而亦爲吾國立國之傳統精神所固有，以今日一般國民智識之低落，社會環境與一般教育基礎之惡劣，欲期於最短期間，使全國民衆皆能認識國家與民族之時代與環境，並能一致盡其國民之責任，努力救亡建國復興民族之工作，自非提倡此項運動無自進行，而有領導民衆之責者，尤宜正躬率物，力自淬勵，刻苦耐勞，勇猛邁進，敦行約儉，戒絕侈靡，平居作息之時，酬應之際，處處不忘改革陋習，樹立楷模，雖日常生活，事甚繁瑣，不能條舉細故，資爲準則，要當奮發朝氣，蕩滌舊污，爲民衆先，同時深入民衆，因勢

黨務工作之推進與有效的努力

中央民運會努力新生活運動

平漢路特別黨部為 總理逝世九週年告全路同志書

六

利導，庶幾習俗乃變、宏效可收。吾各級黨部及各民衆團體，凜於國家民族處勢之岌危，建設國家及復興民族職責之重大，自須秉承總理恢復民族道德智能之遺教，而努力於蔣委

員長中正此次所發起之新生活運動，是則本會所欲竭誠發揚相與共勉者也，特此電達，希各力行倡導，用副切望，至要至要，中央民衆運動指導委員會謹。

平漢路特別黨部為 總理逝世九週年告全路同志書

全路的同志們！

我們最悲痛的三月十二日又到了！

時間很快地過去，總理逝世，忽忽已有九個年頭，我們回想，總理在他臨終的時候對同志所吩咐的話，再看一看九年來國事顛簸的情形，我們應該有怎樣的感覺？當總理病將不起的時候，曾經邀集同志，簽立遺囑，并且吩咐同志

蒙受重大影響，也是人類的一個重大損失，我們自應永遠表示無限的痛悼，可是 總理雖死，他的精神實永遠照耀着人寰，他的主義與事業，無時無地不爲我們革命的南針，我們如果能够遵循他的遺訓，實現他的主義，總理雖死，其死猶生！

說：「余此次北來，欲以國民會議建設新國家，務使三民主義五權憲法實現，乃爲痼疾所累，行將不起。死生常事，本無足惜。但數十年來，爲國奔走，所抱主義，終未完成，希望諸同志能努力奮鬥，早日達到三民主義五權之主張，則吾死亦瞑目矣！」我們撫心自問，總理所吩咐我們的話，我們是否遵從？總理三民主義的主張，是否完全實現？凡屬以

總理信徒自居，以革命自矢的同志，應該是如何慚愧！

總理畢生爲革命奔走，他是革命的導師，也是人類的救星，他放棄手創的中華民國，而永遠離開人類，這不祇革命

總理逝世以後，本黨繼承遺志，努力完成革命事業，數年來黨內雖不免時常發生糾紛，然終能銷除一切敵人，完成國家統一；當中央集中精神，力圖建設的時候，萬惡赤匪，跳盪於內，橫暴日寇，侵凌於外，以致國事無日不在顛危困苦之中，建設要政，無由實現，最近暴日更嗾使滿鐵，妄僭帝號，進窺內蒙；國家至此，可謂已達萬分危難之時，我們在這個悲痛的紀念中，更應認識本身責任的重大，加倍努力以下工作，挽救國家的危亡：

1. 積極奉行 總理遺教 紀念 總理的最大意義，就在認識 總理遺教的偉大而努力奉行， 總理遺教爲我們立

身處世與革命奮鬥的南針，凡屬三民主義的信徒，都應矢志遵循，奉為主臬。

2. 厲行剿滅赤匪 赤匪為我國數年來最大心腹之患，他不祇妨碍建設，益且牽制國防，如不根本勦除，則建設無從着手，統一不能實現，欲救亡圖存，祇有共同努力，協助政府，清勦赤匪，以奠建設之基。

3. 努力建設事業 國難發生以後，中央詳察國情，認定治標莫急於勦除赤匪，治本莫急於生產建設；建設為發展

革命的同志，工友們：

慘痛的三月十八，又展現在我們的眼前！這是革命民衆直接起來反抗軍閥的表現，也是軍閥政府屠殺民衆最殘酷的一幕！

慘案的揭幕，是在民國十五年的春天，當時直魯聯軍與國民軍在平津一帶爭持，國民軍為防止渤海艦隊的襲擊，在大沽口埋置水雷，封鎖海口，禁止中外船舶通行；這是我國主權所在，任何國家均無干涉之理由；乃日本帝國主義者，因欲庇護北洋軍閥，故意將軍艦駛入海口，致與守軍發生衝突，青國公使，復根據不平等之辛丑和約，公然向我國提出

民力充實國力所必經之階梯，國力民力充實之後，才能談到對外，現在祇有全國國民一致努力於生產建設，中華民族才有復興之望。我們的口號是：

1. 紀念 總理偉大的人格！
2. 繼續 總理革命的精神！
3. 完成 總理的革命事業！
4. 遵從 總理遺教！
5. 澈底肅清赤匪！
6. 努力生產建設！
7. 總理精神不死！
8. 三民主義萬歲！
9. 中國國民黨萬歲！

平漢路特別黨部為三一八北平民衆革命紀念告全路同志和工友

最後通牒，並調集各國軍艦，實行其恫嚇政策；北平革命民衆，鑒於軍閥政府之有意屈服，乃於三月十八日在天安門舉行國民大會，堅決反對，并赴執政府請求嚴厲駁復；詎傷心病狂的軍閥政府，甘心媚外，竟嗾使軍警，實行屠殺，致手無寸鐵的愛國民衆，當場死難者達五十餘人，傷者不計其數。三一八革命運動，對內是打倒軍閥，對外是打倒帝國主義，結果雖是犧牲了無數的頭顱和熱血，然而全國民衆的革命情緒，却因之而增長增高。這次慘案的直接兇手雖是北洋軍閥，實際是帝國主義者所造成；帝國主義者和軍閥，始終是互相利用，狼狽為奸，和革命勢力立於敵對的地位。自從

平漢路特別黨部為黃花崗七十二烈士殉難紀念告全路同志書

八

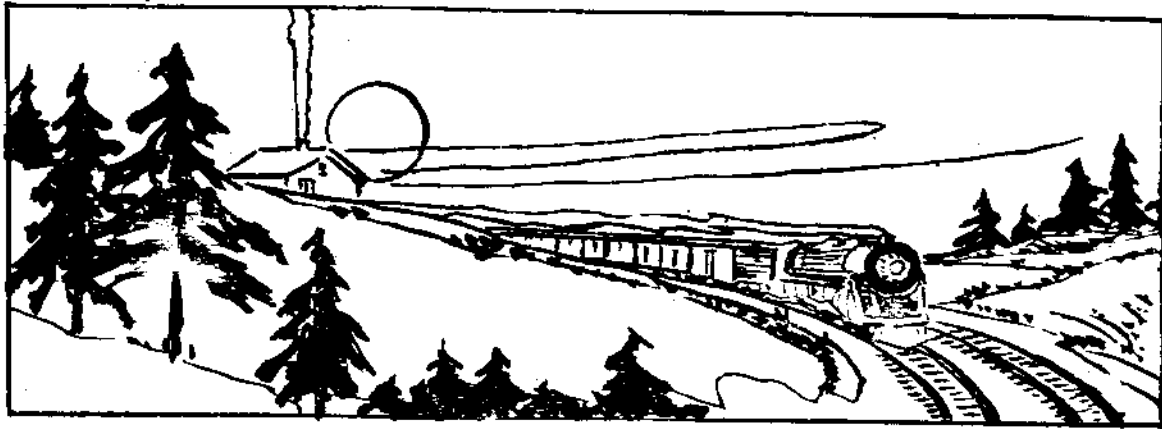
革命勢力統一全國以後，軍閥勢力完全崩潰，而日本帝國主義者復利用亡清餘孽，組織傀儡政府，盡量發展其侵略政策，軍閥餘孽，也時刻在想乘隙而動，冀圖破壞國家統一；現在我們的國家，無時不在萬分危急之中，要救亡圖存，第一

步祇有努力生產建設，充實國力；等到國力充實以後，再進而恢復失地，報仇雪恥。今天紀念三一八，大家應本着三一八烈士的犧牲精神，發揚革命民衆的偉大力量，切誠擁護中央，鞏固國家統一。

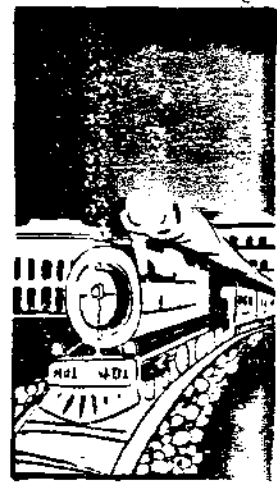
革命的同志們：
平漢路特別黨部為黃花崗七十二烈士殉難紀念告全路同志書

今天七十二烈士身殉黨國的光榮紀念日，也是民國革命運動史上最壯烈，最慘痛的一個紀念日！回想諸先烈當時在滿清的橫暴壓迫之下，不計生死，以少數黨人，和器械精銳，兇狠殘毒的無數滿清的走狗，血戰肉搏，事雖未成，然而七十二烈士慷慨赴義的精神，已足驚醒全國民衆的酣夢。震動世界人士的耳目；迨後全國革命的呼聲，隨着先烈的殉難而風起雲湧，武昌一役，全國響應，把四千多年的專制政體推翻，建立民主政治，把國際帝國主義共同壓迫的一個混亂局面摧毀，使中華民族獨立的精神和能力，屹然表現於世界，使後死的同志，能繼續先烈的精神，將水深火熱之中的痛苦民衆，納於青天白日之下，這都是先烈悲壯激昂的勇氣和成仁取義的精神之感召所致！同志們！一個真正的革命者，必具有殺身成仁，捨生取義的犧牲精神，也一定要這種犧牲

精神，纔能擔負偉大的革命工作，黃花崗七十二先烈，確能當一個真正革命者而毫無愧色！我們今天紀念先烈，一方面固然應以十二分的悲痛來追悼先烈的慘死，一方面更應繼承先烈偉大的犧牲精神，掃除革命的一切障礙，把先烈的頭顱碧血所換來的中華民國強固地建設起來。現在滿清餘孽潰儀，又在日人卵翼之下，扮演傀儡喜劇，僭號稱帝，甘為人奴，日本帝國主義者，利用傀儡組織，以避免國際干涉，希圖永久佔據東省，再進而謀我華北，我國家民族，實無日不在危亡中，凡我同志，均應亟謀收復失地，消滅傀儡組織。祇是年來國家多故，百廢莫舉，匪患未清，叛亂相循，我中央熟籌深慮，乃決定勦匪與建設，同時並舉，前者以治標，後者以治本；我全國同胞，亟應本此方針，在中央領導之下，努力進行；這樣，國事纔有復興之日；這樣，纔可以安慰七十二烈士在天之靈。



緝護鐵道附屬物品規則



法 制

緝護鐵道附屬物品規則

民國二十三年三月二十三日
局令第三四二七號公布

第一章 總則

第一條 本路為緝護鐵路附屬物品，力求周密起見，除他項章程，不相抵觸者，得併適用外，關於防範偵緝處理獎懲一應事宜，悉依本規則辦理。

第二條 前條所稱鐵道附屬物品，凡道釘墊板揚旗號誌燈鐵軌枕木及其他零星物件，均屬之。

第二章 防範

第三條 鐵路附屬物品，應由各段監工，督飭所屬棚工巡夜夫，分班巡查，負責看守。各段站路警護路隊，并應隨時竭力防護。凡在站台兩端一公里以內，由站警巡視保護。距站台兩端一公里以外，由護路隊巡視保護，如無護路隊駐紮，則仍由該站路警負責。

第四條 關於防護事項，各警段護路隊長官，應不分畛域，負責處置。遇必要時，全綫站警及駐站護路隊，應按照警察署規定之順郵警務段及護路第二大隊會巡辦法，會同各棚棚工，巡查防護。

維護鐵道附屬物品規則

第五條 各段警務長，各就所管區域範圍。商請地方官，在沿鐵路十里以內各村莊，布告禁止偷竊道釘等物，并責成當地保董村長，隨時注意無業游民，倘有形跡可疑者，保董村長，應立時密報該管警段，嚴加防範，以杜盜源。

第六條 各段警務長，應隨時會商沿線駐軍地方官，公安局或縣政府，嚴禁各鐵匠店及小爐匠，寄頓收買鎔化鐵路道釘墊板及其他鐵路用件。倘有違犯，立即送請所在地方官，依法嚴究。

第七條 警務段應向所在各縣政府各法院，對於最近已判決偷竊道釘墊板等案人犯，商請拍照半身相片，註明年齡籍貫，以便分貼各站，俾警隊熟識形貌，以防再犯。

第三章 偵緝

第八條 偷竊道釘等類案件發生時，該管棚工巡夜夫站警護路隊，應立即報告該管警務工務段，轉報警察署工務處查核。一面督飭勒限設法緝獲，并分別函請當地公安局縣政府協緝。

第九條 偷竊道釘墊板等物，在兩段交界處所，應由兩段之該管長官，負責查緝。不得互相推諉，其段先行破獲者，即由破獲之段領獎，未破獲之段，仍酌予處分。

第十條 偷竊道釘案件，應即限期破獲，至遲不得逾兩星期。如有特別情形，未能依限破獲者，得呈明酌量展限。

第十一條 各警務段對於偷竊案件，除認真追緝外，每屆月終，應將查緝各案情形，分別已獲未獲，列表呈報警察署，以資考核。(附表式)

第四章 處理

第十二條 偷竊道釘墊板等物各案犯，無論何方查獲，應即送由警務段，備具公函，連同人犯贓物，一併解送該管法院，依法辦理，并聲明隨時均可派人質訊，以成信讞。

第十三條 如巡夜夫巡查不力，發生竊案，或監守自盜，於工警會巡時，經查明檢舉，確有證據者，即應由工務處，照

章處分，或送地方官依法追究。

第十四條 各警務段解案公函，應附載左列各事項：

- (一) 犯人姓名性別年齡，及其他足資辨別之特徵。
- (二) 犯罪事實，起訴理由，及所犯刑法第一九八條之罪款。
- (三) 犯罪證據，及贓物種類。
- (四) 其他必須記載者。

第十五條 警務段查獲偷竊道釘等案件，如尚有在逃人犯，除自行設法緝送究外，并應函請受理法院，或縣政府，依法捕送。

第十六條 前項解案公函，應聲明將判決書，依法送達。倘經過相當時期，未見送達者，應設法索取，遞呈管理局。

第十七條 判決書送達後，警務段認為科刑失當，或不予起訴，應將判決書，抄呈警察署查核，以憑核飭辦理上訴或聲請再議各手續。倘延不具報，致誤法定上訴期限者，應由各警務段負責。

附註 查刑事訴訟法規定：凡認科刑不當聲明上訴，自收回判決書後，以七日為限。

第十八條 前項偷竊案件，如在漢口北平兩區域，併應商同本路常年律師處理之。仍隨時將案情呈由該管首領，轉報管理局備查。

第五章 獎懲

第十九條 獎賞分左列六等：

- (一) 記升。
 - (二) 晉級。
 - (三) 記大功。
 - (四) 記功。
 - (五) 獎金。
 - (六) 嘉獎。
- 前項獎金，按贓物件數核結，每案贓物在十件以內者，得給一次獎金一元。十一件以外二十件以內者一元五角。二十一件以外，三十件以內者二元。餘類推。

緝獲鐵道附屬物品規則

緝獲鐵道附屬物品規則

四

第二十條

站警護路隊警探巡夜夫棚工，及其他各處職工，有左列情事之一者，由警察署、工務處分別核獎。

(一) 遇匪破壞軌道，立時擒獲，消免匪患者。

(二) 依限查獲全案人犯贓物，或犯贓得獲其一者。

(三) 於竊案發生後，三日內緝獲全案人犯及原贓，或即日獲犯過半者。

(四) 緝獲鄰段人犯者。

(五) 因緝案出力，奮不顧身，至受重傷者。

第二十一條

懲罰分左列六等。

(一) 撤革。(二) 降級降等。(三) 記大過。(四) 記過。(五) 罰薪罰餉。(六) 申斥。

第二十二條

站警護路隊警探巡夜夫棚工，有左列情事之一者，由警察署、工務處分別議懲。

(一) 棚工巡夜夫，看守巡查不力者。

(二) 竊案發生後，匿不具報者。

(三) 竊案發生後，緝捕不力者。

(四) 警段每月發生重要竊案，在五次以上者。

(五) 勒限飭緝之案，一再逾限，不能破獲者。

(六) 破獲重要案件，復被逃脫，或賄縱者。

(七) 與竊犯通氣，或有贓守自盜確據者。但其情節涉及刑事範圍者，仍應送法院，依法懲辦。

第二十三條

部屬所受賞罰，如查係該管長官，指揮合宜，或督率乖方者，各長官得并獎懲之。

第二十四條

長官之獎懲，依照本規則辦理。

第二十五條

依本規則記功與記過者，得互相抵銷。

第二十六條 在辦理本規則案件時，因而連類破獲其他各案者，得照普通破案條例并獎之。

第六章 附則

第二十七條 本規則如有未盡事宜，得隨時呈請修正之。

第二十八條 本規則自呈奉核准之日施行。

附記	日期	地點車次	失主姓名	隊段	破獲	破案長警駐地及姓名	竊犯姓名	贓物種類數量	贓物處置	供	略	備考

附記	月 日	地點車次	隊段	管轄	失主姓名	被竊物品種類數量	現在查緝情形	備	考

緝獲鐵道附屬物品規則

本路各站解繳進款及登記簿賬懲獎規則

六

本路各站解繳進款及登記簿賬懲獎規則

民國二十三年三月十日
局令第二四八六號公布

- 第一條 每日站收各項進款，應於次日掃數解繳來局，如延不解繳每逾一天，罰月薪兩天，有意積壓站款私自挪用者，按情節之輕重，分別記過或撤懲。
- 第二條 逐日站收各項進款，如有短解漏繳情事，一經查實，應於三天內補繳到局，如逾限一天罰月薪兩天。
- 第三條 經前兩項辦法罰薪至七天後，依然玩忽不照繳清者，呈局從嚴懲處。
- 第四條 站收進款，如有以多報少，或故意將報單數目少填，使與解款單數目相符者，以舞弊論，呈局從嚴處分。
- 第五條 各站點收各式客票行李包裹、雜項等票，及貨票後，應即登入存票簿SA3，倘查有漏登情事，處以一元之罰金。
- 第六條 客運進款日記簿(SA5)須按日登記，如有顛倒程序，及延誤者，處以五角之罰金。
- 第七條 客運進款總簿AG6及貨運進款日記簿(SA33)應按日登記結清，如延誤一日，處以一元之罰金。
- 第八條 本路及聯運運出貨物登記簿SA31(a,b)應於每晚結賬時登齊，如延誤一日，處以一元之罰金。
- 第九條 本路運進貨物登記簿SA32(a,b)應按日登記，每延誤一日處以五角之罰金。倘係到付貨票，如遲登一日，每張處以二元之罰金。
- 第十條 車隊長補價票登記簿(CCS22)每次將票本發交車隊長，應即將票號登記，並令車隊長蓋章。否則處以五角之罰金。每次車隊長連同票根繳款時，應即登記其補繳銀數，否則處以一元之罰金。
- 第十一條 自第五至第十各條，如經第一次之處罰，仍延不登記至第二次第三次，或第二日第三日者，則依照第一次或第

一廿之罰金，分別加一倍或二倍處罰，處罰至第三次或第三日以上，則據情呈請嚴處。

第十二條 賬簿登記潦草，初次申斥，仍不照改，處以一元罰金。

第十三條 司賬人發覺賬簿數目錯誤（屬於筆誤一類）應用墨筆將原數劃去，再用墨筆重寫，並在旁邊簽字或蓋章。倘不照此辦理者，處以一元之罰金。

第十四條 故意塗改賬簿（即以多改少）應以舞弊論，呈局嚴予撤懲。

第十五條 款項簿帳，報單票據，滿一年或二三年，均無錯誤，及漏繳短解情事者，得按本路員工獎懲規則第九條甲乙丙三項之規定，酌量情形，分別呈請獎勵。

第十六條 本規則如有未盡事宜，得隨時呈請修正之。

第十七條 本規則自公布之日施行。

本路處理客票違章懲罰規則

民國二十三年三月十日
局令第二四八六號公布

第一條 各種月報單應於次月十日以前，由站寄繳，每逾限三天，應將負責人員罰薪五角，逾限九天以外者，每天罰薪五角。

例如 一月份報單，應於二月十日以前寄繳，遲至二月十三日，罰薪五角，二月十六日，罰薪一元，九天以後，每逾一天，罰薪五角。

第二條 各種旬報單，應於次旬之第四日以前由站寄繳，每逾限二天，應將負責人員罰薪五角，逾限六天以外者，每天罰薪五角。

例如 上旬報單，應於本月十四日以前寄繳，遲至本月十六日，罰薪五角，是月十八日罰薪一元，六天以後，每逾一天，罰薪五角。

第三條 各種日報單，應於次日首次來漢車，由站寄繳，如逾限二天後，延不造繳。每逾限一天，應將負責人員罰薪五角。

本路處理客票違章懲罰規則

本路處理客票違章懲罰規則

例如 一月一日之報單，應於一月二日首次來漢車寄繳，遲至一月四日，罰薪五角，一月五日，罰薪一元，餘類推。

第四條

各種客運票據，均應照章隨同各項原報單依限寄繳，除有特殊情形，得由站長聲明理由，經審核無悞，酌予分別減輕，或免罰外，所有各項票據，每遺漏一張，應將負責人懲戒如下：

(一)名片式客票，每站收回此項客票，如遺失漏繳至百分之十者，罰薪五角，至百分之十五，罰薪一元，至百分之二十，罰薪一元五角，餘類推。

(二)其他各種薄紙票據各聯，每遺失一聯，罰薪五角。

(三)客運各種註銷票據，及未售半價票，有確定價目者，除照價賠補外，仍照本條所列各例科罰。其無確定價目者，酌量情形，從重科罰。

(四)遺失行李包裹及雜項等票甲聯罰一元，乙聯罰五元，甲乙兩聯罰十元。

(五)上列各種客運票據，逾限遲繳者，每張每次罰薪五角。

第五條

越號售票應視情節之輕重，分別罰薪，記通或撤懲。

第六條

客票日期，漏軋，軋錯或軋印不清，或軋印機忘換日期，每張罰薪五角。或已軋日期，未經呈報緣由而註銷者，應按票面價目賠償。又售出客票未經加蓋車次戳記者，按數目之多寡議處。

第七條

補價票及條紙票，如少剪銀數者，每張罰薪五角，多剪價票，應按所錯剪之數賠補。

第八條

學生旅行來回憑證，應由起站將回程車費一次收清，倘祇收往程，其回程之票費，應由起站負責賠償。

第九條

各種減價乘車證，如漏填售出之票號，每張罰薪五角。若售出之客票與原憑證所填之人數不符，或減少時，得由站長在憑證上簽字證明，免予追究，否則照補。

第十條

行李包裹及雜項等票與薄紙票，如誤墊複寫紙自行呈請註銷者，每張罰薪五角。售出由客車運輸旅客自用之自

行車票，倘漏蓋自用戳記，或行李包裹及雜項等票，未填註件數，或重量者，每票均罰五角。

第十一條 誤填票據而應用包裹票如誤填行李或雜項票，每張罰薪五角。

第十二條 塗改禁據降職罰薪，存心舞弊者撤懲。

第十三條 本規則如有未盡事宜，得隨時呈請修正之。

第十四條 本規則自公布之日施行。

本路處理貨票違章懲罰規則

民國二十三年三月十日
局令第二四八六號公布

第一條 誤填或漏寫貨票各欄應視情節之輕重，予以申斥，或科以五角以上，五元以下之罰金，故意填寫錯誤混取巧，舞弊有據者，撤職懲辦。

例如

整車運輸貨票，如漏填或誤填車號或其路別者，每次罰一元。

誤墊複寫紙，錯誤牽連上下號，以致發生糾紛者，科罰兩元。

違章誤填有專用之票據者，罰兩元。

誤填減價及記帳運輸貨票，如在票上漏填明憑以減價或記帳之憑証名稱，及其號碼日期或在憑證上漏註換票日期，及票號銀數者，每次罰五角。

第二條 塗改貨票，以違章論，科以五元以上之罰金，並記過降級，有舞弊情事者，撤職懲辦。

第三條 越號填票，未發出前自行檢舉，呈請註銷者，責令賠償印刷費洋五角，免予議處。不願號跳用票本者，罰一元。
• 如有意越號，或越本抽填，藉圖挪用站款者，撤職究辦。

第四條 分發票聯，如誤以報告會計處聯，或到達站存查聯，作為收據聯交給貨商者，每次罰五角，如到達站誤以到達存查聯作為通知書聯寄繳檢查課者，初犯罰一元再犯罰兩元續犯罰三元，仍不留心者罰五元並加記過處分。有

本路處理客票違章懲罰規則

本路處理貨票違章懲罰規則

本路處理貨票違章懲罰規則

一〇

意誤寄，而將通知書聯留下，藉圖重行裝運貨物，舞弊有據者，撤職究辦。

第五條 漏收或遺失貨票，如係收據聯應查明緣由，除照章繳納取保領件證手續費外，每聯罰一元，如係通知書聯，每聯罰五元，如係報告會計處聯，及到達聯每聯罰一元，如併失三聯或四聯罰三十元。

遺失聯運貨票，每聯罰五元，（收據聯並須照章繳納取保領件證手續費）各聯並失者，罰三十元，併失各聯，連犯三次降級，四次革除。

負責人員保管貨票不慎以致遺失者，應立即自行檢舉，呈由總分段長通飭扣留禁用，如在通飭以前，發生盜賣情事，所有票價損失，應由負責人全數賠償，其有監守自盜者，以舞弊論，撤職懲辦。

第六條 遺失及遲繳各種憑證，如交通部運送電料減價憑證，郵局公用物料半價憑證，鐵道部運送公用物料空件證，以及憑以換票之各種憑証，或証函，應視填發憑証機關而定罰金之多寡，凡遺失各部所發者，罰薪五元並加記過處分。各路或各機關憑証及函件罰五元。本路所發，有存根可查者罰貳元。遲繳上項各種憑証，初犯罰一元，再犯罰貳元，續犯每次以一元遞加。

第七條 交貨不令收貨人在收據聯，填明領貨時日，每票罰一元，不令收貨人在收貨人簽章欄蓋印簽字，或所蓋圖記，與票上所指之收貨人不符者，罰五元，通知書聯，到貨領貨各時間，記載不詳實，或漏註者罰五角，票聯上負責人員不蓋名章者罰五元。

第八條 誤核運費，應考核其錯誤緣由，予以申斥，或科以二元以下，五角以上之罰金。應按照體積計算之輕笨貨物，不用尺量以違章論。除照章追補錯收銀數外，並科以五元至拾元之罰金。累誤達五次以上者，應予以記過處分。達十次者，以不稱職論，應予降調。如因誤核而有少收運費等情事，其無法追由商人補繳者，應由負責人員墊賠。

第九條 整車貨物，自起運站掛出有車無票，或有票無車，不滿整車貨物，有票無貨，或有貨無票，應科以一元至五元

之罰金。有舞弊情事者，撤職究辦。

第十條 整車貨物，已抵目的站，未將車摘下，以致越站者，以疏忽論，除令負責人員分攤賠償越過區間，往返運雜各費外，應予記過，或科以五元至十元之罰金。未至到達站誤將車摘下者，應科以一元至五元之罰金。

第十一條 不滿整車貨物，應南運者，起運站誤裝往北貨車，或起運站誤填站名，（如由甲站運至乙站者，填票誤填丙站）以及車上誤卸，（如由甲站運至乙站者，忘在乙站卸下，而卸在丙站，又帶回乙站）因此錯誤，而往返託帶運送者，除科以一元至五元之罰金外，並應責令賠償往返運費，由各負責員司分擔之。其互相隱匿者，應予以記大過處分，一併列為負責人，再分攤賠償往返區間運費。

第十二條 凡用本路長夫，或臨時雇夫裝載之貨物，行至中途因裝載不良，以致傾斜，經中途站為避免危險摘下重行整理者，應處罰起運站監視裝載負責人員以兩元以上五元以下之罰金。中途站整理後，再傾斜者，又經重整者，與起運站同科。

第十三條 設有地磅車站，起運之整車貨物，經復磅查出逾重時，不逾百分之二者，不罰。逾百分之二不及百分之五者，科以一元以上五元以下之罰金。超過百分之五者，科以五元至十元之罰金。未設地磅車站，運出整車貨物，復磅不逾百分之五者，免罰。逾限者罰一元。如經復磅查出重量短缺，但交貨時收貨人認為貨物並不差少者，申斥免罰。如重量差少，因而發生貨物短少，經客商請求賠償者，除責令賠償外，並斟酌情形罰辦。又中途站應予復磅之貨物，漏未復磅者，科以二元至五元罰金。

第十四條 整車或不滿整車貨物，查出捏報貨等，如所夾運之高等貨物，重量超過其全批貨物重量百分之十以上者，除照章處罰貨商外，起運站負責員司，應科以三元至五元之罰金，不逾百分之十者，申斥。如全批貨物等級不符，以溺職論，初犯記大過，再犯降調，受賄舞弊者撤懲。

第十五條 遲繳到付貨票，初犯罰三元，再犯五元，三次罰十元，並加記過處分，估過不俊者降調。寄繳日報單及取回票

本路處理貨事違章懲罰規則 本路員司陳請預支薪水暫行辦法

一一一

據，遲誤一日(如三日寄繳一日之件)罰一元。遲誤二日(如四日寄一日之件)加罰五角。遲誤三日，以每五角遞加。屢戒不悛者記過。大站以站長及理賬員，小站以站長為負責人。

造送月報逾定期限，或造報不準確者，科以二元之罰金。

第十六條 本規則如有未盡事宜，得隨時呈請修正之。

第十七條 本規則自公布之日施行。

本路員司陳請預支薪水暫行辦法

民國二十三年四月二十八日
局令第四零二零號修正

(一)非具有下列事由不得陳請預支薪水

甲·凡屬婚喪大故，婚者以本人為限，喪者以承重祖父母，父母，妻，為限。已嫁之女職員，以翁姑夫為限。得借兩月薪水之共數。但曾有預支尚未扣清者，應將餘額扣清。綜合前後預支，不得超過兩月薪水之共數。

乙·新委員司到差後滿二十天，得借一月薪水之半數。滿四十五天，得再續借一次。但兩次所借以一月薪水之共數為限。

丙·其他因天災疾病及特別事故，陳請預支薪水者，預經主管首領負責證明呈請 局長特准。每次以一月薪水之數為限，但曾有預支者，綜合前後仍不得超過兩月薪水之共數。

(二)第一條所列，除乙項預支薪水，應造薪單送簽丙項須由該管處具文專案呈請，不得適用三聯單陳請外，甲項應填具正式三聯陳請單，按照下列手續辦理。其手續欠缺，或非正式陳請單暨使用現行之藍條收據者，一律無效。

甲·(一)陳請單三聯，應由借薪人及保證人蓋章，將第一聯存根製留備查。(二)陳請單第二三聯經該管處長暨直轄首領蓋章，送考績課長查核蓋章，經總務處長查章轉呈 局長批示。(三)陳請單奉 局長批准後，以第二聯發交考績課存案。第三聯退還該管處室轉交借薪人送會計處核發存查。

乙·員司預支薪水，須將陳請單內各欄填註明確，不得稍涉含混，遇必要時得飭連同證件送核。

丙。員可預支薪水，非經上述手續辦理者，會計處得拒絕核發。

(三)預支薪水之款，應照下列辦法分別扣還。

甲。屬於第一條乙項者，應自支領全薪之月起扣還。屬於甲丙兩項者，應自最近領薪之月起扣還。

乙。預支薪水，應照借薪人每月薪津等總額百分之十五，按月扣還，每月至少應扣五元。

丙。在本規則公布以前，員可預支薪水，有已超過兩月以上者，應照所借總額每月扣還百分之二十五，但所扣之數，

如超過該員月薪總額三分之一以上時，得酌予變通，暫扣月薪三分之一以示體恤，俟扣至不超過兩月時，准按本條乙項辦理。

(四)預支薪水除第一條乙項無須覓保外，其甲丙兩項應覓局內員司作保，方得陳請。如保人係一人，其薪級須在借薪人以上或同級者。如覓得保人二人合計其薪級在借薪人以上或同級者亦可，但本人借薪尚未扣清者，不得為他人作保。

(五)員可預支薪水，如不及扣還，而自行離差或撤差者，應將借支薪水全數扣還。遇有不能清償時，由保人應領薪水項下，分期扣還。

(六)以上各條，所稱薪水，係包括薪津公費，房租暨固定差費而言。

(七)此項暫行辦法，如有未盡事宜，得隨時修正之。

(八)此項暫行辦法，自批准之日施行

附陳請單式樣

本路員司陳請預支薪水暫行辦法

本處員工預支薪水暫行辦法

一四

第一聯 第 號 存 查

預支薪水陳請單 中華民國 年 月 日
姓名
職務
預支 個月之薪金洋 元按照預支薪水辦法第三條規定扣還
事由
本年曾否預支薪金 (按照預支薪水辦法第一條之規定凡已預支滿兩個月者不得再借)
擔保人簽名 陳請人簽名
該管直接首領簽名
備 考

第二聯 第 號 總務處備案

預支薪水陳請單 中華民國 年 月 日		
姓名		
職務		
預支 個月之薪金洋 元按照預支薪水辦法第三條規定扣還		
事由		
本年曾否預支薪金 (按照預支薪水辦法第一條之規定凡已預支滿兩個月者不得再借)		
局長批准	總務處處長	考績課課長
.....處處長	直轄首領	
擔保人簽名	陳請人簽名	

第三聯 第 號 交支薪人送會計處核發存查

預支薪水陳請單 中華民國 年 月 日		
姓名		
職務		
預支 個月之薪金洋 元按照預支薪水辦法第三條規定扣還		
事由		
本年曾否預支薪金 (按照預支薪水辦法第一條之規定凡已預支滿兩個月者不得再借)		
局長批准	總務處處長	考績課課長
.....處處長	直轄首領	
擔保人簽名	陳請人簽名	

平漢同仁社儲藏室辦法

民國二十三年四月九日
局令第三八六三號公布

- 第一條 本辦法根據平漢鐵路同仁社宿舍規則第七條之規定訂定之
- 第二條 本室專為宿舍員可儲存物品之用不在本社宿舍居住者不得存儲
- 第三條 儲存物品以衣箱柳籐包網籃行李為限但衣箱無鎖柳籐包行李未經封紮及網籃無網者均拒不收
- 第四條 儲存物品每人至多不得超過四件
- 第五條 儲存物品均須各自標記姓名
- 第六條 凡儲存物品送交本室時由本社出具正式收據(收據格式另定之)
- 第七條 儲存人提取物品時均以收據為憑倘收據遺失儲存人須在本社公告處聲明三日如無糾葛得繕具證明書請求補發之
(證明書格式另定之)
- 第八條 本室提取存物時間規定如下
每日下午一時至二時 (星期一至星期六)
放假日每日上午八時至十一時
- 第九條 儲存人寄存物件不得暗藏違禁品及易發火險之物件倘經查出呈請管理局處分
- 第十條 儲存物品倘有虫咬鼠傷及霉損等情本社概不負責
- 第十一條 本辦法自呈奉 管理局核准之日施行如有未盡事宜得隨時呈請改定之

檢查聯運包件暫行辦法 請領庶務用品辦法

平漢鐵路同仁社儲藏室收據 第 號

茲收到

君(住宿證第 號)交存下列各件

衣箱	件	字第 號
柳藤包	件	字第 號
行李	件	字第 號
網籃	件	字第 號
以上共計	件	

經收人

中華民國 年 月 日

檢查聯運包件暫行辦法

民國廿三年三月十四日 局令第二五四四號公布

- 一、檢查聯運包件應於起點站或到達站施行之
- 二、檢查聯運包件由車警兩方會同舉行凡屬起運包件應有託運人在場同檢査到地包件應有領件人在場同檢査
- 三、駐站警所應派定人員常川留在站上以便會同站長或其指定站員執行檢査工作
- 四、查出一切違禁品或毒品時應由車警兩方會同過磅用火漆嚴密封固在外面標明物品淨重與連皮重量交由警方連同託運人或領件人移送當地法院依法辦理并由警方出具收件收據付給車方以便分別呈報主管處署
- 五、凡駐有護路隊之站遇有必要時由路警通告派兵協助
- 六、以上檢査辦法於本路包件亦適用之

請領庶務用品辦法

民國二十三年三月廿四日 局令第二八五二號抄發

一 各處領用消耗品非經聲明理由不得超過審定標準數目

- 一 標準數目有按月或按季者領單內仍須填明一月或一季之用并須填明職員人數以憑審核
- 一 標準數目雖經核定倘有舊存或暫時不用者不得具領應責成各處主管人員負責清理以免虛糜
- 一 各處專用物品向係專案定製者不得與普通用品混合開單以便分別辦理
- 一 核減消耗標準表隨函寄發有僅祇一份者發還登記後仍請寄回存候查核

修正本路職工等級表

甲、釐正工務處橋工段職工等級表

民國廿二年十一月廿三日
會令第一一五二號核准

- 帽釘匠首.....帽釘副匠首.....燒釘匠.....小工
- 錘匠.....
- 鑲配匠 即機匠.....幫鑲配匠.....小工
- 鐵匠.....幫鐵匠.....小工
- 木匠.....
- 收發匠.....

小工頭

- 看車夫
- 小工

乙、工務處橋樑工役辛點起訖表

民國廿二年十一月廿三日
會令第一一五二號核准

- 職務 辛資起點 月辛十五元 辛資終點 月辛四十五元
- 收發 月辛十五元

丙、工務處工役辛點起訖表

民國廿二年十一月廿三日
會令第一一五二號核准

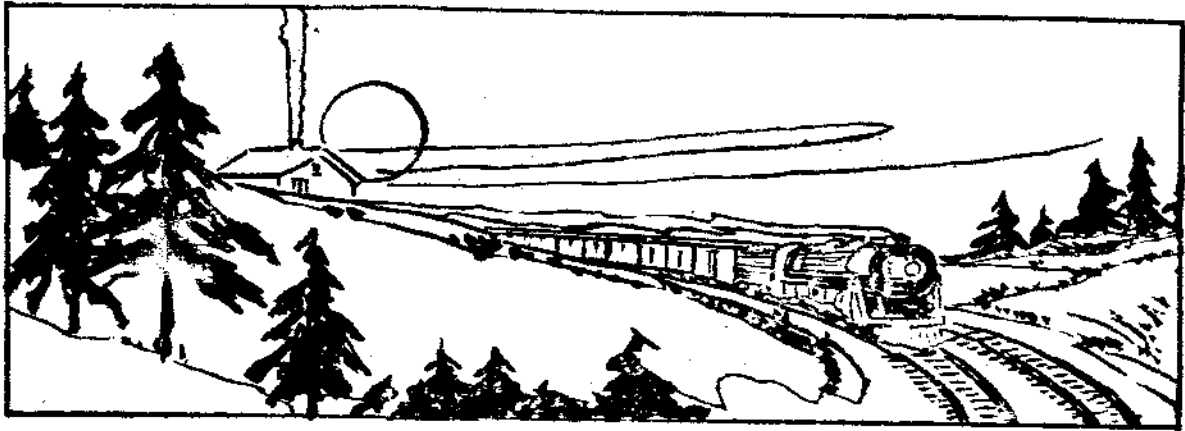
- 職務 辛資起點 月辛十五元 辛資終點 月辛四十二元
- 石印匠 月辛十五元

修正本路職工等級表

各國造船事業

英爲首日次之法又次之

英國造船事業，年來雖受經濟恐慌之影響，然去年造船總數，仍佔全世界造船總噸數之半，英國及愛爾蘭去年造船數額，共計三十三萬一千五百四十一噸，較之一九三二年增加十萬〇六千〇四十四噸，據船隻註冊處報告，此數佔全世界造船總額百分之四十四，日本佔第二，計十萬〇六千七百六十噸，法國第三，計造九萬〇六百五十六噸，瑞典第四，計六萬四千六百四十噸，荷蘭又次之，計四萬〇五百四十噸，即西班牙亦有三萬五千七百二十四噸，按英國造船噸數所以增加之原因，乃因政府現正積極建造大商船「五三四」號，預計在一九三五年春間，即可行駛於大西洋之北部云。



鐵路消息



交通鱗爪

鐵路消息

(一) 江南鐵路公司承築京韶鐵路

中委張靜江重視建設事業，以復興國民經濟，現倡辦之江南鐵路公司，除積極開發皖南交通，建築蕪乍鐵路，藉以構通浙皖經濟外，茲以東南蘇皖浙閩粵五省，橫越黃山天台等重要山脈，地藏蘊富，出產衆多，而在商業運輸則異常不便，遂呈准鐵道部，承建京韶鐵路，以蘇省南京爲起點，至閩粵交界處之韶安爲止，全路長

約一千二百公里，工事較蕪乍路浩大，預算建築經費定爲三千萬元。工程設計已由蕪乍路總工程師洪紳壽劃藏事。全路工程概分京蕪、蕪孫、孫江（浙江江山）、江延（福建延平），延韶五段進行，別爲五個建築時期，迨抵韶安以後，更擬展至粵之廣州市會，以實現東南五省交通大計劃，至全路所建者，係京蕪等四段而已，但第二段蕪湖至孫家埠間之路基，則利用蕪乍路目前所建之軌道，然第一段工程路線，現撥派該路測量人員辦理，由汪組長率領勘測，不日即可首途出發，餘則依次施工建築，在京蕪間多屬平原，施工較易，當塗縣屬淠河，則駕以一三孔鐵橋聯貫，約本年六月底，即可完成通車云。

(二) 鐵道部籌劃鄂湘鄂南潯兩路

中央以湘鄂贛三省，連年陷於匪禍，村落為墟，民生凋敝，雖經國軍大舉痛剿，漸次收復，而劫後荒涼，復興匪易，茲鑒於該三省農村亟待興復，為救濟農村金融，首須謀交通之便利，使農產物易於運輸銷售，金融賴以調劑，兼之漢口漢陽，均為長江上游之重鎮，尤為三省貨物之蒼萃市場，且對於三省剿匪軍事之調度，更須仰賴交通之便利，以期迅速，而利戎機，爰飭鐵道部擬計劃，接湘鄂南潯兩路，藉資增進該省等陸路交通之便利，鐵道部對於此項計劃，已具端緒，決定下月初旬，專派測量隊，前赴湘贛兩省測勘路基，並由鐵道部飭湘鄂路局，積極籌備，趕繪路基草圖，以便屆時派員，隨同部方測量隊出發工作云。

(三)平綏路修復北平環城路軌

北平之環城鐵路，環繞北平內城一週，在往年有車行駛時，每日均開行環城客車，不但各城住戶得乘此來往，一般人亦願乘此車作郊外之遊，以北平為出發點之三大鐵路，亦藉此路為聯運列車過軌之用，自國都南遷後，環城路停開，路軌久不使用，多已損壞，平綏平漢北寧三路之聯運列車，則改在豐台過軌，較由環城綫過軌，耗費時間在一倍以上，該綫本屬平綏路所築，刻該路自經整頓後，營業較前增多倍

餘，聯運列車，次數尤多，為節省時間計，乃擬即日將環城綫修復，將來三路聯運，仍循此綫，並於每日加開環城客車，便利市內與四郊之交通，現已將不適用之路軌枕木，先後抽換，定下月中旬，恢復該綫原來之用途，平漢北寧之聯運，是否避去豐台改走該綫，現尚未定，惟平綏與平漢北寧兩路之聯運，決定循環城支綫開西直門站入本綫以省時間。

(四)同蒲路南段實行通車

同蒲路南段，現已實行通車，運輸材料，由太原直達太原縣東陽鎮，近復由東陽鎮通至祁縣子洪鎮，計程約達二百華里，太原至靈石縣土方工程，業已完全告竣，運來正以炮藥轟炸靈石間山嶺，據聞約需三四十天，始可轟炸竣事。同蒲路運費，閻錫山氏前已令路局本經濟統制政策，妥為規定，日前閻又手諭路局，規定原則七項，茲將原則照錄於下，(一)火車運費，當本運輸成本而定，此為原則，(二)原則雖本成本，但須照顧關係各路，將貨爭去，致我無貨運，此原則之補充，可按某貨考慮，減其運費，(三)土貨減價，應由政府臨時按土貨收獲，及外銷情形，臨時規定若干，不能死減，(四)減易增難，規定大好減，規定小難加，(五)如不照上四條，年終路上無法開支，將廢路平抑借債開支乎，(六)

大至比驛馬運費大尙賠錢，則只好賠，否則不應當賠，反過來說，比驛馬車運費大尙賠錢，是主張修路人的錯，不到這就賠錢，是主張運價人的錯，(七)如現時不好規定，可定一臨時運價，以免窒礙云。同蒲輕便鐵路全綫建築費，在未興築前，曾經數鐵路專家詳加預算，估計多在五千萬元以上，閱錫山氏爲節省民力財力，悉心研究，以最經濟之辦法，使之早日完成，據熟悉築路人員談稱，同蒲輕便路全綫建築費，北段約需六百萬元，南段路線雖長，但極易修，約需七百萬元，全綫共需一千三百萬元，與昔日北京政府時代估價七千萬圓比較，其經濟可想而知，據專家觀察，按該省築路工程進行情形，其經濟與成績，實開全國新紀錄云。

(五) 蚌正鐵路初步測量已完竣

津浦路支綫蚌正鐵路基，於三月初由津浦鐵路管理委員會工務處派工程師楊立人陳鵬遠張廷楨陳祖德四人，由蚌出發測量，楊等即攜帶測繪器具，沿淮河南岸，向西南勘測由蚌至洛河之東段路基，並附帶調查沿途山嶺河道地勢交通，物產及市鎮工商情形，農村經濟狀況，經過蔣家崗，席家灣，桃園，宋家灘，懷遠，仁和集，新河口一帶，越過上窰河，隨地丈量，詳細測繪，對於附帶調查工作，尤爲注意，頃

已到達洛河，計由蚌至洛，相距五十公里，限一個月測竣，因楊等工作敏捷，現已大致蒞事，正從事整理繪圖工作及搜羅調查資料，一星期內，準可回蚌，將繪就詳圖及種種說明，擬具報告書，向工務處呈報，茲據該地路方工務負責人談，蚌正鐵路之籌劃建築，分兩期進行。第一期籌築東段，即由蚌埠至洛河，第二期籌築西段，即由洛河至正陽，東段係應大通淮南兩煤礦之請求，爲便利運煤計，始有測量該段路基之初步工作，至何時動工興修，須俟路局工務處接到測量人員之報告後，再加以縝密考慮，估計建築款額，確定投資標準，始克定奪，故此段何時開工，現在尙談不到云。

(六) 淮南煤礦鐵路即開工建築

建設委員會在皖北懷遠開辦之淮南煤礦，因交通不便，運煤困難，由建委會籌備自礦山九龍崗至長江北岸裕溪口，(與蕪湖對岸)建築礦用輕便鐵路，全綫路基，業已測量完竣，由礦山至合肥之第一段土石方工程，歸南京周永記李森記總貴記李雲程四商，分別承包，已派人前往礦山招工，準備興築，該段建築費，約需一百五十餘萬元，所需軌道枕木材料，(所用軌道爲英國製造之五千磅鋼軌)亦均訂購齊備，二月內，即可運到，茲據淮南煤礦局方面負責人談，礦用鐵

第十四期

平漢鐵路月刊交通

路第一段工程，本月二十日前後可實行動工，并擬舉行開工典禮，以示隆重，淮南煤礦鐵路工程處總工程師程士節，係建委會所派，為最有經驗之建築鐵路工程專家，全段工程將概由程負責監視，督促進行，查礦山(即九龍崗)至洛河街，原有該礦築就之運煤輕便鐵路一段，長約二十餘里，目前開工時，即在礦山就原路，銜接修築，預計本年秋冬之交，該段工程即可完成，明年夏秋之後，由合肥至巢縣之第二段，可以築竣，三年之內，全路可以通車，此後淮煤運往長江一帶銷售，當異常便利，不獨該礦可因而發達，即皖北農村經濟及交通治安，亦均有莫大裨益云。

(七)京滬滬杭甬路局進行完成滬甬綫

建築錢塘江鐵橋，經浙江財政廳向滬市銀行界成立二百萬元借款後，並組設委員會計劃進行，規定經費為五百萬元向滬浙江興業等五銀行借款二百萬元，定本年六月底分期解款，利息為週年一分，六年還清，向中英庚款保管委員會借款十六萬磅，向全國經濟委員會借款一百萬元，並由浙江省政府聘請張人傑，顧孟餘，葉珠堂等為委員，計劃進行，以便早日完成，兩路管理局長黃伯樵，鑒於錢塘江鐵橋興建在即，為完成滬杭甬鐵路計，對於已停頓之工程，即自西興至

曹娥江一段鐵路，繼續進行，計自曹娥江至紹興三十一公里，由紹興至西興四十七公里，估計建築費五百六十餘萬元，今路綫等早已劃定，決先收買曹娥江至西興一段民地，然後再動工興建，完成以後紹興區域人口密度，與寧波段相同，貨運方面，生產有菜油，錫箔，紹興酒，鮮果，穀麻，絲繭，棉花，棉紗，糖蔗，石灰，粗紙，南北食品，鹹魚，烟葉等。

(八)玉萍鐵路玉南段踏勘完畢

鐵道部會同浙贛兩省當局所興築之玉萍鐵路，自成立浙贛鐵路公司理事會後，即設立工程局，積極進行踏勘隊，由南昌出發後，已於本月二十五日抵達玉山，現踏勘工程已告結束，定四月間開始實地測量，其測量人員，已由局方派定，共分八隊出發，預算玉南段需工程費二千餘萬元，而萍鄉至南昌一段，雖路線較玉南段為短，但該處山地甚多，故工程較為困難，蔣委員長以該路築成後，浙贛交通暢達，且玉萍鐵路工程處，已計劃與南潯鐵路聯絡，陸行當更便利，茲為溝通浙贛鄂粵四省交通起見，擬在南潯與粵漢兩路間築一鄂贛鐵路，已勘定東自南潯路之沙河站或黃老門站起，西至粵漢鐵路之咸寧站，共長一百七十餘公里，正飭鐵道部籌款興築云

(九)隴海潼西全段本年秋季可通車

隴海路潼西全段開始鋪軌之潼關至西安路線，共長一百三十二公里。中間潼關至渭南一段土方橋洞工程，早經告竣，其渭南至西安土工橋工，亦將於最近期內完成，所有鋪軌應需之枕木，鋼軌等材料，自上年冬間先後到華後，即行陸續趕速運潼，惟因魚尾鋸道岔小鋼梁等，未能同時到華，以致未能即辦鋪軌工作，現以該項材料，已陸續到有相當數量，特於三月十五日起由潼關開始鋪軌，約於五月下旬，即可鋪至渭南，其渭南至西安一段，俟潼渭段鋪竣，即行銜接辦理，如材料應手，預計潼西全段，可於本年秋季，完成通車。

(十)國內各鐵路聯運時刻綱會議

鐵道部以滬平通車之行車時刻，將於四月一日更改，因之各路各次列車時刻，亦必重新規定，方資銜接，特於二十六日召集各路代表，在鐵部大禮堂，開各路聯運時刻綱會議，討論更改時間之整個計劃，該會議主席為俞棧，副主席譚

航空消息

(一)中航招商太古辦理海空聯運

中國航空公司與國營招商局英商太古公司辦理聯運合同

鐵路消息 航空消息

耀宗，委員楊先芬，許傳音，沈鍾鈺，劉傳書，金廷璽，魏景行，龔有新，張忠傳，各路代表，京滬路王志剛，任佩青，津浦路趙鏗，隴海路呂雲孫，平漢路潘瑞麟，膠濟路梅趙任，道清路張冲霄，北寧路原定貞，湘鄂路鄧斯謙等二十餘人，上午十時開會，俞棧主席，下午三時開會，由譚耀宗主席，開對於各路行車時間之總變更，業已討論將竣，二十七日繼續開會一日，即可完畢，據譚耀宗談，以前全國各路之行車時刻，毫無銜接，各自為政，致旅客由此路至彼路。多在中途候車，甚至有候一日之久者，不便孰甚，此次會議之目的，即欲矯正此弊，通盤籌劃，現在所討論者，其一，為依據滬平通車之新時間表令各路將各次行車時刻改正，與通車時間銜接，業將竣事，其二，以前聯運客票，僅限某某車站發售，極為不便，現在經研究之後，決定令全國各路所有之車站，均售通行全國之聯運票，其三，籌劃聯運旅客轉路時之汽車運送方法，俾行旅不感麻煩，二十八日討論完畢，即令全國各路遵照，於一月內實行云。

已簽訂定四月一日實行。海空聯運合同，計九條，規定(一)中國航空公司發售招商局及太古公司輪船聯運票，得抽回佣

第四十八期

平漢鐵路月刊

交通通訊

按照票價百分之五。(二)招商局及太古公司發售中國航空公司航空聯運票，得抽回佣百分之五，例如(一)凡旅客由滬赴北平者：滬津段乘輪船，津平段乘飛機。(二)凡旅客由滬赴廣州者：滬汕段乘輪船，汕粵段乘飛機，或反之均可，聽旅客之自便，其聯運各站(甲)中國航空公司航空線，分(一)滬平線為上海，海州，青島，天津，北平，等五站，(二)滬粵線為上海，溫州，福州，廈門，汕頭，廣州，等六站，(三)滬蓉線為上海，南京，安慶，九江，漢口，沙市，宜昌，萬縣，重慶，成都等十站，(乙)招商局航線分(一)滬漢線，(二)漢宜線，(三)宜渝線，(四)滬湘線，(五)滬烟津線，(六)滬青線，(七)滬汕港粵線，(八)滬甬線，(九)滬海線，(十)滬甌線，(十一)滬閩線。(丙)太古公司航線，分(一)滬漢線，(二)漢宜線，(三)宜渝線，(四)滬烟津線，(五)滬蓉線，(六)滬廈汕港粵線，(七)滬甬線等，以上各線，經過口岸，及各綫航空站，均得辦理聯運。

(二)平陝綫開航

歐亞航空公司，前因北平洛陽段營業不振，乘客無多，郵件亦頗稀少，經決定改為平陝綫，由平經太原至西安，該公司總經理李景樞，前由滬赴平試飛，勘測路綫，結果甚為

圓滿，除山西境內比較多山外，其餘並無若何困難，李氏返滬後，即籌備開航，總公司三月十二日電平站，由十三日起，改訂航綫，是日上午八時十五分，由平飛蘭州之歐亞機七號機，即經太原至西安，再飛蘭州，因事前外間知者甚少，故是日所載郵件不多，乘客亦只有一人，係赴蘭州者，前由平經洛赴陝，路程為七百里，今由平經太原至西安為四百三十公里，計減少路程二百七十公里，除時間節省外，乘客所費亦可減少，將來平太間，賴此航綫溝通，商業等或可逐漸發展，該航綫發達亦正不可限量，又該公司溝通歐亞交通之新疆航綫，自新省發生戰事停頓以來，影響甚大，現新省戰事雖已平息，該公司仍須候新省督辦盛世才來電，方可恢復航綫，迄今仍無確期，該公司總經理李景樞，以平陝綫已開航，特定本月底赴平視察一切云。

(三)交通部籌劃中英航空聯運

交通部為溝通中英航空消息起見，曾有中英聯航之計劃，並與英國數度接洽，意見極為接近，至詳細辦法，尚在考慮中，據航空界極可靠消息，此事發動，計有兩因，(一)自東北四省淪入偽組織後，中歐郵件，不能經過西伯利亞，並中東路方面傳遞，須繞道大連，或改由海道直寄，每一信件

，須費時四十餘日，交通上頗感遲滯之虞，(二)歐亞航空公
司之西北航綫，原定計劃，自上海至西北塔城，再接蘇俄航
空綫轉遞德俄航空綫，以達德京，近西北航綫，因新疆盛馬之
變，迄未敲定，故西北航綫，僅通至蘭州為止，由蘭州至迪
化，仍難通航，迪化至塔城，更非短時間內所能辦到，向蘇
俄接洽通航，其提出條件尤極苛刻，故有中英通航之議，俟
辦法商定後，中英通航即可實現。

(四)滬粵綫縮短航程

中國航空公司滬粵綫北上機，原為每星期二六日飛滬，當
日停於廈門，次日抵滬，乘客深感不便，故於四月起縮短飛行
時間，為當日到達，以免中間延擱，經該公司決定，北上機
改為當日由粵到滬，故對飛行時刻，業已重行修改，定於四
月二日起開始實行，北上航期原為每星期二六離開廣州宿於
廈門次日抵滬者，改為每星期四日直接由粵飛抵上海，飛行

航 政 消 息

(一)收回航權聲中日英擴充在華航業

交通部召集全國航業會議，力謀收回航權各節，乃最近
日，英兩國航業公司，利用不平等條約為保障，積極擴充在

時刻(南下機)上海上午六時開，九時二十分溫州開，十一時
三十分福州開，下午一時三十分廈門開，三時十分汕頭開，
五時四十分抵廣州，(北上機)廣州上午六時開，八時五十分
汕頭開，十時三十分廈門開，十二時二十分福州開，下午二
時十五分溫州開，下午四時四十分到上海。

(五)中航公司籌劃縮短滬蓉行程

中國航空公司，以上海，漢口，重慶，成都間商務繁盛
，客郵異常發達，為縮短時間，便利客郵起見，擬於今年夏
間，改用最新式之飛機飛行，該公司刻正籌劃訂購，至是項
新機，其單飛速度為一百五十英里，約合四百五十華里，較
目下所用之機更快三分之一，將來清晨由上海起飛，正午可
到漢口，下午可達成都，屆時上海成都間僅須兩日行程，其
在空中亦僅須十小時，客郵方面將更形便利云。

華航業，若不從速設法，根本取銷不平等條約，則其為害之
大，實不堪設想，各國之在我國航業，佔有最大之勢力者，
厥惟日，英兩國，現日本方面經營我國之航輪公司，計有大

航政消息

連汽船會社，日清汽船會社，日本郵船會社，大坂商船會社專營華南方面航業，日清公司專營長江航業，日本郵船會社及川崎商船會社，則共同經營我國與日本歐美各港間遠洋航業，日清公司於一二八上海事變後，因受我國各地之抵制，營業一落千丈，遂宣告暫停航駛，迨至本年一月，日政府發給補助費二千萬日金後，聲勢大振，除恢復長江航業外，並新開滬漢滬閩滬渝三班，並在上游增設洞庭宜渝二班，與英商太古公司競爭營業，大連公司於最近亦增加天潮，益進兩輪，加入滬津綫，且開始大連，天津，青島，上海，福州，台灣間之聯運，大板商船公司，原以十八艘經營南華各地航線，自本月起亦增加新輪五艘，並添開南洋與南華各口岸之航線，至日郵船公司及川崎公司，均已恢復原狀，茲據確息，日在華八家航輪公司，現擬聯合組織一大商船托辣斯，第一步以五十艘統制我國近海及內河航權，此項計劃，夏間即可正式成立云，英商太古，怡和兩公司，為英國經營我國近海及內河航業之最大兩機關，太古公司總行設香港，以南華為根據地，最近日商積極經營航業，至太古營業大受打擊，於是該公司乃增設南洋印度海防新加坡間之航線，以示抵制，在長江方面，則增輪三艘，開駛上游航綫，於北洋班亦

新增噸位較重之商輪五艘，原有安康及連(大連)營(營口)班，自日人強佔東北後，太古營業悉被侵奪，現悉太古公司決改變策略，注重於華北航綫之擴充，以挽回東北沿海航業之損失云。

(一)各輪船公司競航上海福州綫

定期行駛上海福州間之輪船，本為國營招商局之泰順輪，民營三北公司之萬象輪，華安公司之常安輪，英商怡和公司之捷陸輪等四艘，閩變時，華商各輪均停航，迨閩變收平，各輪已先後恢復，旅滬閩幫，照常辦貨，每次開航客票水脚，收入甚佳，聯安航務公司代理之益利輪，及大振公司之泳安輪，均加入行駛閩綫，泳安輪定本月底首次由滬開航，至於招商局之泰順輪，今已修竣，定下月起恢復行駛滬閩綫，代班之嘉禾輪，則改駛滬甌綫云。

(二)北德郵船公司設中德特快郵船

北德郵船公司因鑒於中歐航業，被意郵船壟斷，決定添航中德間特快新郵船兩艘，以資競爭，該項郵船噸量二萬噸，每小時行廿二海哩，較意郵船更速，短期內可實現，又中美航綫，該公司亦擬派輪四艘或六艘行駛，該公司總董鐵黎博士廿一日已到滬主持兩項計劃進行。

電 政 消 息

(一) 交通部積極籌設九省長途電話

交通部對於整頓電政交通，不遺餘力，除在江蘇全省設置長途電話網，已在分區進行興工外，邇來計劃蘇浙皖贛湘鄂豫冀魯等九省長途電話幹綫網，並向中央庚款董事會借用庚款廿萬元作為經費。一俟該會四月廿三日大會提出討論通過後，即可撥用，茲探錄其九省路綫如下：(一)自南京經上海至杭州為幹綫，(二)自南京經蕪湖安徽九江至漢口為幹綫，(三)自南京經徐州蚌埠濟南天津至北平為幹綫，(四)自徐州經開封至鄭州為幹綫，(五)自九江至南昌為支綫，(六)自漢口經武昌至長沙為支綫，(七)自濟南至青島為支綫，(八)自天津至山海關為支綫，上述共分四幹綫，四支綫，於借用庚款解決後，即可着手趕辦云。

(二) 滬揚長途電話已開始通話

交通部京滬長途電話管理處，自與江北長途電話管理處合併以後，遂於鎮江設立一江蘇長途電話管理處，管理本省長途電話一切事宜，該處成立後，對長途電話之發展，進行不遺餘力，鎮江揚州間之過江水綫，茲已改放完竣，故定於

四月一日開放通話，屆時揚州可與京滬沿綫各地互相通話，已由該處電上海電話局知照，從此江南江北間之交通，當更行便利，茲將該項通話收費價目錄誌如下，計由上海真如吳淞浦東打往揚州，或揚州打往上述各地之長途電話，每次收費洋一元四角五分，寶山南翔及上海租界至揚州，或由揚州發至上述等處電話，每次則收洋一元五角云。

(三) 交通部計劃有無線電合併

交長朱家驊氏，以有線電報局與無線電台同為國營電氣通信機關，不宜分立，素主合併，即交通人員對於合併，亦莫不認為切要之圖，極表同情，且以目下郵電已實行合設一處，而有無線電性質相同，尤不宜分立門戶，各自為政，故該部電政司為早日實現此項有無線電台合併新計劃起見，現正積極擬訂章程，並由電政司主管科通函各地電報局及無線電台負責人員，囑即條陳進行辦法意見，以備參考。

(四) 整頓河北省境長途電話

河北省長途電話綫路，一自北平南行，經保定，石家莊，邢台，而至大名，亘一千一百餘里，是為南路幹綫，一自

北平經密雲，至古北口，長二百五十里，為北路幹綫，至平東綫路，則係由北平分向喜峯口及天津，一長四百餘里，一長二百四十里，是為東路幹綫，除此三路幹綫之外，尚有津保聯絡綫，亦為重要幹綫之一，但以上各綫路，雖各為幹綫，實際皆係單鐵綫，綫條甚細，途程距離較遠，即聲音柔細，模糊莫辨，而其他各處，聯絡支綫，情況亦復相同，茲據調查，河北全省綫路，共長八千七百零六里，話機一六八部，分電機一百一十部，已通電話者九十七縣，未通電話者二十四縣，冀建設廳為澈底整頓，完成本省電話網起見，擬增開綫路，並將所有各路綫條，一律改用銅綫，俾通話時，聲音清晰，則正擬具預算，以便呈請省府核撥工款云。

(五)國際無線電台積極籌備中意直達通報
交通部國際無線電台，自中英直達通報後，報務日形發達，最近每日收發報務達百餘件，以商報佔多數，因發報手續之敏捷，故外商方面，皆樂於拍發，交通部鑒於意國

尚無直達通報電台之設立，擬於最近期間籌備中意直達通報，亦將於真茹建築電台一座，至經費方面，大致已無問題，該局並擬籌備國際無線電話，現正從事計劃，訂購最新式機械，一俟正式就緒，即行覓址建築機房云。

(六)交部訂購國際通話隔音機

交通部國際電訊局，為便利國際間之電訊交通起見，特進行國際間直接通話，經歷次試話，結果圓滿，再經一度籌備，即可正式通話，現正開始籌備通話，已先後與英美法及馬尼刺菲律賓等埠次第舉行試話，成績頗為滿意，該局現有之馬可尼無線電機，可兼作通話之用，惟正式通話日期，仍未確定，因將來通話之後，各國商人利其迅速，均將假以報告商情，此項市價行情，殊有不能公開之處，交部已向英國定購隔音機二架，俾聲浪不致為他人聽到，此種機器，不久即可運到，至所籌辦之中意通報，因羅馬之電力低弱，聽辨困難，現仍在試驗中云。

公路消息

(一)全國經委會決闢西北十大公路

西北各省地處邊陲，發展實業，殖邊移民，鞏固國防，

及統一政治，無不以交通梗阻，致礙實施，中央當局，有鑒及此，曾一再派員視察，詳擬計劃，除將西北各省舊有路線加以修治外，特另行計劃新開公路十條，長約二萬六千五百餘里，需費二千二百九十餘萬元，期使甘陝新三省交通，完全聯絡，並悉該項開路計劃，將由全國經濟委員會西北辦事處會同進行，俟宋子文氏親往西北實施視察後，即可決定緩急情形，逐步實施，茲探得其新路經過地點，及其工程費用總預算，摘誌如下，(一)西伊線，由西安經蘭州酒泉，安西，哈密，迪化，至伊犁，計長六千五百里，建築工程費，約需三百六十三萬一千元，(二)西漢綫，由西安經鳳翔，至漢中，計長一千零八十里，建築工程費，約需一百二十一萬六千五百元，(三)包蘭線，由包頭，至太原，甯夏，至蘭州，計長二千二百四十里，建築工程費，約需一百零三萬七千元，(四)蘭疏綫，由蘭州經西園，都蘭寺，燉煌，塔羌，和蘭，莎車，至疏勒，計長五千五百里，約需三百二十七萬二千元，(五)包塔綫，由包頭，經賽爾，馬里雅蘇台，科布多，承化寺，至塔城，計長六千零四十五里，約需費四百三十八萬五千元，(六)塔疏綫，由塔城，經烏蘇，迪化，吐魯番，焉耆，庫車，巴楚至疏勒，計長四千八百里，約需費三百三十八千

元，(七)漢白綫，由漢中，經西鄉，漢陰安康，至白河，計長一千一百九十里，約需費八十二萬六千五百元，(八)青玉線，由西寧，經湟源，至玉榆，計長一千六百二十里，約需費一百四十八萬元，(九)西包線，由西安，經三原，延安，延長，榆林至包頭，計長一千八百九十里，約需費二百六十六萬二千元，(十)蘭漢線，由蘭州經臨洮，隴西，天水，陽平，至漢中，計長一千三百里，約需費一百四十一萬元云。

(二)河北建設廳擬定完成本省公路計劃

河北省幅員遼闊，廣袤千里，北平為政治教育之樞，天津乃華洋通商之埠，重市巨鎮，星羅棋布，徒以道路失修，交通不便，致民情閉塞，百業待興，建設廳為溝通內地文化，振興各縣商業起見，頃特擬定該省公路網計劃，其內容計幹綫兩條，(一)平景線，由北平起，向外修築，經固安，雄縣，任邱，河間，獻縣，交河，阜城而至景縣，以達山東德縣，長四百七十里，(二)平成綫，由北平起，向外修築，經房山，張坊，易縣，清苑，安國，深澤，晉縣，甯晉，隆平，鉅鹿，曲周，肥鄉而至成安，長七百九十里，為南北通行之大道，此線修成以後，可以補助平漢津浦兩路運輸之所不及，非惟河北內地產品，可以銷行於河南各地，而河南鄭州清

化之貨物，亦可運售河北各縣，至於井陘、臨城兩礦之煤，與辛集道口之商務，以能通海之故，勢必益為發達，所獲利益，誠無窮盡，另有支綫三十二條，一經興修完成，則形若蛛網，四通八達，復興農村，繁榮商業，指顧可期，估計幹支各綫，綜需工款三百餘萬元，此項計劃，已由財政廳長魯穆庭，攜帶赴京，提出最近在京舉行之全國經濟委員會議討論，業經決議交付行政院審核，一俟核定，即可由該會撥款興修云。

(三) 浙省定期舉行東南交通展覽會

浙省奉蔣委員長令飭，舉辦東南交通展覽會，於本年六月間舉行，凡有關蘇浙閩皖贛五省之交通，靡不搜羅在內，並經蔣委員長指令浙江建設廳，負責籌備，以專責成，規定遊覽日程二十一天，並已呈請省府借款十萬，籌備辦理沿綫旅館，以利旅行，同時籌備處設廳長，下再設立總務交通宣傳三組，業已分別開會積極辦理，茲探得所規定之遊覽日程如下，第一線第一天，由杭州出發，沿京杭國道至長興，再沿長泗宜廣等路，經泗安入安徽境，是夜宿宣城，（沿途名勝，吳興白雀山，宣城太白樓），第二天，由宣城出發，沿蕪屯路至蕪湖，又沿蕪湖路至南京再沿京建路經秣陵溧水，即

溪返長興，是夜宿長興夫子嶺，（沿途名勝南京采石磯秣陵關），第二線第三天由長興夫子嶺出發，沿京杭路經宜興溧陽句容至鎮江，是夜宿鎮江，（沿途名勝宜興張公洞鎮江山焦山）第四天，由鎮江出發，經江陰無錫，至蘇州，是夜宿蘇州，（沿途名勝無錫惠泉山鼇頭渚虎丘天平山）第五天，蘇州出發，沿蘇嘉平路，經吳江，嘉興，平湖至乍浦，是夜宿乍浦，（沿途名勝嘉興南湖烟雨樓乍浦小普陀），第三線第六日，由乍浦出發，沿滬杭杭徽公路，經海鹽海寧餘杭臨安，至天目山，是夜宿天目山，（沿途名勝海鹽東方大港，徽浦，南北湖，海甯觀潮，臨安玲瓏山，於潛天目山）第七天，由天目山出發，經昌化皇嶺關，至安徽歙縣，是夜宿黃山，（沿途名勝徽州黃山）第八天，由黃山出發，經休寧至屯谿，再沿屯建杭蘭等路，經淳安建德桐廬新登富陽，回至杭州，是夜宿杭州，（沿途名勝休寧白岳，桐廬七里瀾，桐君山杭州雲棲，虎跑，六和塔），第四線第九天，由杭州出發，沿蕭紹樞縣長長東永等路至永康，是夜宿方岩，（沿途名勝，永康方岩，紹興柯岩，禹陵東湖），第十天，由方岩出發，經縉雲至麗水是夜宿南明山，（沿途名勝縉雲仙都，麗水南明山）第十一天，由麗水出發乘竹筏至青田，是夜宿石

門洞，(沿途名勝青田石門洞)第十二天，由石門洞出發，經永嘉樂清至雁蕩山，是夜宿雁蕩山，(沿途名勝雁蕩)第十三天，由雁蕩出發，經溫嶺黃岩，臨海至天台，是夜宿天台山，第十四天，由天台出發，經新昌至奉化溪口，是夜宿雪竇寺，(沿途名勝奉化雪竇寺)第十五天，由雪竇寺出發，至寧波沿鄞鎮，慈觀百蕭沿等路回杭州(沿途名勝寧波東鎮湖天童育王)第五線第十六天，乘杭江路由杭州出發，至金華，是夜宿北盤山，(沿途名勝諸暨五洩金華北盤山)第十七天，由金華出發，乘杭江鐵路至玉山，再由玉山乘汽車至安徽婺源，是夜宿婺源，(沿途名勝婺源文公嶺)，第十八日，由婺源出發，經白沙關常山玉山至仙霞嶺，是夜宿仙霞嶺，(沿途名勝江郎山仙霞嶺)第十九天由仙霞嶺出發，經浦城至龍泉，是夜宿龍泉)，第二十天，由龍泉出發，經雲和松陽遂昌龍游至蘭谿，上快船，是夜宿船上，第二十一天，由蘭谿乘快船出發，至桐廬改乘小汽輪沿錢塘江至杭州，(沿途名勝七里瀟富春江)

(四)偽鐵路局陸續經營擴充東北汽車網
偽鐵路總局，根據監督機關之指令，陸續經營作為鐵路化用線或作為鐵路培養線之汽車網，其已築成者，合熱河線

公路消息

之外五線，計達二、四〇五公里，其作為九年度之計劃綫者如左。

瀋陽—旅順	四三公里
吉林—長春	一二三
發所—義院口	四〇
凌源—冷口	一六五
平泉—喜峯口	九二
又偽國道局預定之繼續上述各綫之運行網如左。	
赤峯—林西	二一五公里
赤峯—通遼	四八六
長春—洮南	三〇〇
洮南—索倫	二二〇
索倫—滿洲里	六七五
瀋陽—康平	一二七
本溪湖—城廠	一〇五
通化—寬甸	一三八
通化—南雜木	一八九
通化—輯安	九四
通化—臨江	一三九
	一三

公 路 消 息

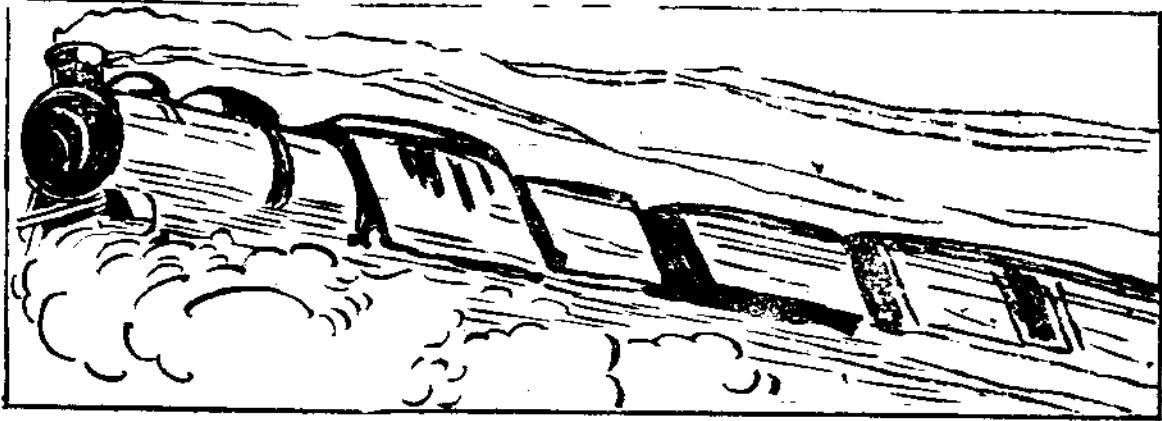
琿春—東寧 二八六
東寧—寧安 一八九
寧安—依蘭 二四六
依蘭—勃利 一五〇
鎮東—碾子山 一三六

鳳凰城—大孤山 六九
合計 三、七一六

目下在日人經營下之東北汽車網，合計既營業綫二，四〇五公里，與不久即可運營之四六三公里，計二，八六八公里，至其從業員，現在計一千名左右，將來並將急速增加云。

蘇 聯 新 發 明 成 功
人 造 心

蘇聯巴格達薩羅夫中央注血研究院工作人員，最近在布魯哈寧可醫士指導下，構造一種器血，名為「自動注血器」，此物可使人體血液藉人工力量，而自動流轉，著名醫生切列賓斯基已利用此項「自動注血器」對動物之心房，實行多次成功之手術，一次切列賓斯基剖出一犬之心，並對該心施以若干治療上必要之手術，復縫上十七針，在施行手術期間，該犬之心與肺，完全藉「自動注血器」活動，迨將真心療治完畢後，始將該器換下，試驗者曾對心房施以各種人造疾病，數月以後，再加以療治，而療治後則完好如初，按此項發明，不僅使蘇聯研究院在課程上增加人心試驗之工作，且在世界醫界上發生一革命之作用云。



添設本路農場計劃書



附錄

添設本路農場計劃書

邱琨

第一節 添設農場之必要

國家之繁榮，實有賴於農村之穩定與生產。農村者，都市之泉源，國家之細胞，抑亦我們鐵路與生命脈之所關也。現在全國上下，一致標出復興農村之口號，我們鐵路，為國家故，為自身計，允宜協助進行。且我們平漢所賴以生存者，為中部之農產品，及農村需要品，故對於農村，尤有切膚之關係。

凡整頓經濟計劃者，不外開源與節流，我們開源，須注意沿平漢路之農村。他們有貨輸出及需貨運入，我們才有運輸，故我們平漢宜放大眼光，注意於鐵軌兩旁之農村，多方謀慮，促進其生產，而為本路大開其源。

東省南滿路，附設農場，試種黃荳，選擇優良種子，（南滿農場不止試種黃荳一種，不過其最成功者，為黃荳耳）待其成功，即分送附近村民，不若干時，即使東省黃荳，成為世界供給市場而南滿本身亦賴興盛繁榮，他山之石，可以為錯也。

第二節 進行的條款

我國教育未普及科學不發達，全部分農民，對於科學之

添設本路農場計劃書

認識，毫無基礎，對於生產方法，故步自封，數千年如一日，實少改進之希望。如麥患黑穗病，鄉人曰，此黑霜也。本由傳染而來之病菌，彼謂從天而降，其謬誤為如何。牛馬雞豚患痘病，鄉人曰，此由瘟神所致，若語以可用血清治療，必為彼所非笑，農村頑固情形如此。是以欲使其生產科學化，——合理化——則必須有先知先覺者，為大力之策勵，且必須有實行之法，實行之人，實行之事實。使農民耳聞目見，以動其改遷模倣之念。而我們農場所遵循之條款，則應如次：

- 一．農林生產技術方面之指導。
- 二．介紹優良之種子，及家畜種。
- 三．改進農林生產工具。
- 四．農林蟲害病害之預防及救治。
- 五．家畜痘疫之預防及救治。
- 六．灌輸農林科學智識。

夫平漢貫通南北，交通便而消息靈。假如有一完善之農場，其影響於全國之生產，為効之速且大，必非一般之地方農場所得比擬。如本路現有之林場，直接雖僅為本路造七百餘方之森林，而間接贈送各處之苗木，為數亦屬不少，且對於造林樹種及技術方面之影響，亦極重大。不過林產收効遲

，而農產則當更速也。

第三節 工作種類

農場首宜興辦之事，約分下數部。

甲．育種部

此部中宜分二項工作

- 一．搜集本地佳種，「實行擇種留良法」改良種子。
- 二．購買外地或外國優良種子，試種是否合宜。

此兩項已收成效之種子，可分散或賣給沿路村民。現在宜注意之種子。

- (1) 美棉 (2) 黃豇 (3) 小麥 (4) 芝麻 (5) 煙葉

乙．家畜部

應注意者，為雞、鴨、豬、牛、羊、等之優良種畜之繁殖，及傳播。而牛羊兩種，宜從速籌辦牛羊乳房，提倡人民乳食，以強種族。

丙．獸疫治療部

此部為急宜設置之部，本人近處河南，悉家畜痘疫之損失，實鉅大已極。從前河南境內，雞及雞蛋之價值，極便宜。因之平漢沿路多有雞蛋廠之設，(將蛋白烘乾運銷外洋)近數年來，雞瘟盛行，聞往往有一村不留一雞種者。雞及雞蛋

，價乃奇昂，雞蛋之輸出，幾至絕跡。此皆由於不知雞痘之預防，及治療之故也。

但現在雞痘已有最新之治療法，——從前藥品不準確之治療法，已成過去——其法，即疫苗及血清法是也。

疫苗與牛痘苗之製法相似，是將患有雞痘之雞，用其血清，注射於抵抗性強之畜種，減低其毒性後，再取出此雞之血清，儲於玻管，以為注射用，此疫苗為預防用，即已發生雞痘之處，趕速將未生病之雞注射，可防患於未然，牛、豚、等畜之疫苗製法，均如此。

血清，是將已病雞痘之雞血，用蒸氣蒸殺其毒菌，提出其血清，儲於玻管，有患雞痘之雞，可將此液注射，聞初病者，可保全愈，牛馬等畜之血清製法，均如此。

此二種注射液，青島獸疫處已有出賣，本場初期宜由彼處購買，並可派人攜藥，分往雞痘盛行之處，治療。但將來如需用藥液過多時，宜求自製，據青島公佈之治療費，牛三元，豚一元，雞一角，牛豚治療費不昂，雞則農民必以為不合算耳。若我們能自製注射液，定可減低費用也。

再者，有雞痘發生之站，似宜禁止該站雞隻之運輸，以免互相傳染，此事初視為小事，但關係農民經濟，則甚大也

添設本路農場計劃書

丁·園藝部

此部注意果樹，蔬菜，如梨、桃、梅、杏、沙果、枇杷、甘藍、包心菜，以及根菜類等。

戊·化驗部

化驗土壤，肥料。分析作物等，即屬此部。

第四節 人員之組織及分配

農場需要人員大約如下

場長一 技術員二 練習員六 監工二 庶務一 司事二。人員除不得已者外，宜由局中閑員中撥，但應有以之規定。

- 一·有研究農林科學之熱心者
 - 二·有中學畢業之程度者
 - 三·對理、化、數、及外國文，四門有一特長者
 - 四·年齡在二十五歲以上者（此指練習員）
 - 五·誓願終生為農林界服務者
 - 六·有刻苦耐勞之精神者
- 欲達以上目的，須經過以下之手續。
- 一·由局中公佈上項規定，徵求為農林界服務之人。

添設本路農場計劃書

- 二．由願意者，填就志願書，交存局中。
 - 三．由局中將此項志願書，彙交林務室。
 - 四．由林務室，召見各志願者，面詢一切，以定選拔。
 - 五．再由林務室，請局改委。
- 欲農場將來辦理成績完好，則此項手續，實為必要。

第五節 設備

此項詳預算書內

第六節 地點

前何委員長，已擇定江岸站蒸木廠對面地段為場基，併已繪具圖形，此次似宜廣續前議也。

空中魔王

蘇俄之特製飛機
機中人可坐十六人

莫斯科報載，刻下有一特製轟炸飛機，該報并詳其製造法，據云，此機造成後，可在蘇俄全國境內，從事宣傳事務，聞有五名家製造廠化學廠及其他有關係之機關，共同參加合作，此機將名「瑪西門可機」然亦可混稱之為「空中魔王」此機身長一萬英尺，兩翼張開時，達二百另四英尺之廣，中裝有引擎八座，其飛行速度，為每小時一百五十英里，機中除司機人員外，可載客六十人，內中並裝有發音器，當該機飛至三十尺高度時，其所發之音，可使二英里內之人，皆聽得，又云，其中更裝有在天空發表信號之器具，行動時可以閃光在天空發出信號云。

註	附	目 價 告 廣			郵 費	目 價 報 定				
		特 製 一 加 倍	三 元 五 角	四 分 之 一 頁 半		每 期 計	本 埠 每 冊 二 分 半 外 埠 五 分	全 年 十 二 期	半 年 六 期	每 月 一 期
編 輯 室 (接 洽)	平 漢 鐵 路 總 務 處 編 譯 課 公 報	以 上 各 費 先 期 繳 納 逕 向 (漢 口)	元 八 角	元 五 角	元 三 角	每 期 計	本 埠 每 冊 二 分 半 外 埠 五 分	全 年 十 二 期 大 洋 四 元	半 年 六 期 大 洋 二 元	每 月 一 期 大 洋 四 角
<p>局 理 管 路 鐵 漢 平 轄 直 部 道 鐵 者 行 發 兼 輯 編</p> <p>印 代 店 商 刷 印 明 光 口 漢 者 刷 印</p> <p>九 二 九 四 二 話 電 動 自 ; 面 街 里 民 智 街 京 北</p>										

本刊徵稿簡章

- (一) 本路為研究學術增進新知起見特為徵收稿件選登本路月刊
- (二) 徵收稿件不論長文短篇文言白話惟以關於鐵道事業者為限
- (三) 來稿經審查合格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稿幅較長經本人註明要求退還者亦可照辦
- (五) 來稿須一面用墨筆圈點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

瑞

南京圖書館藏