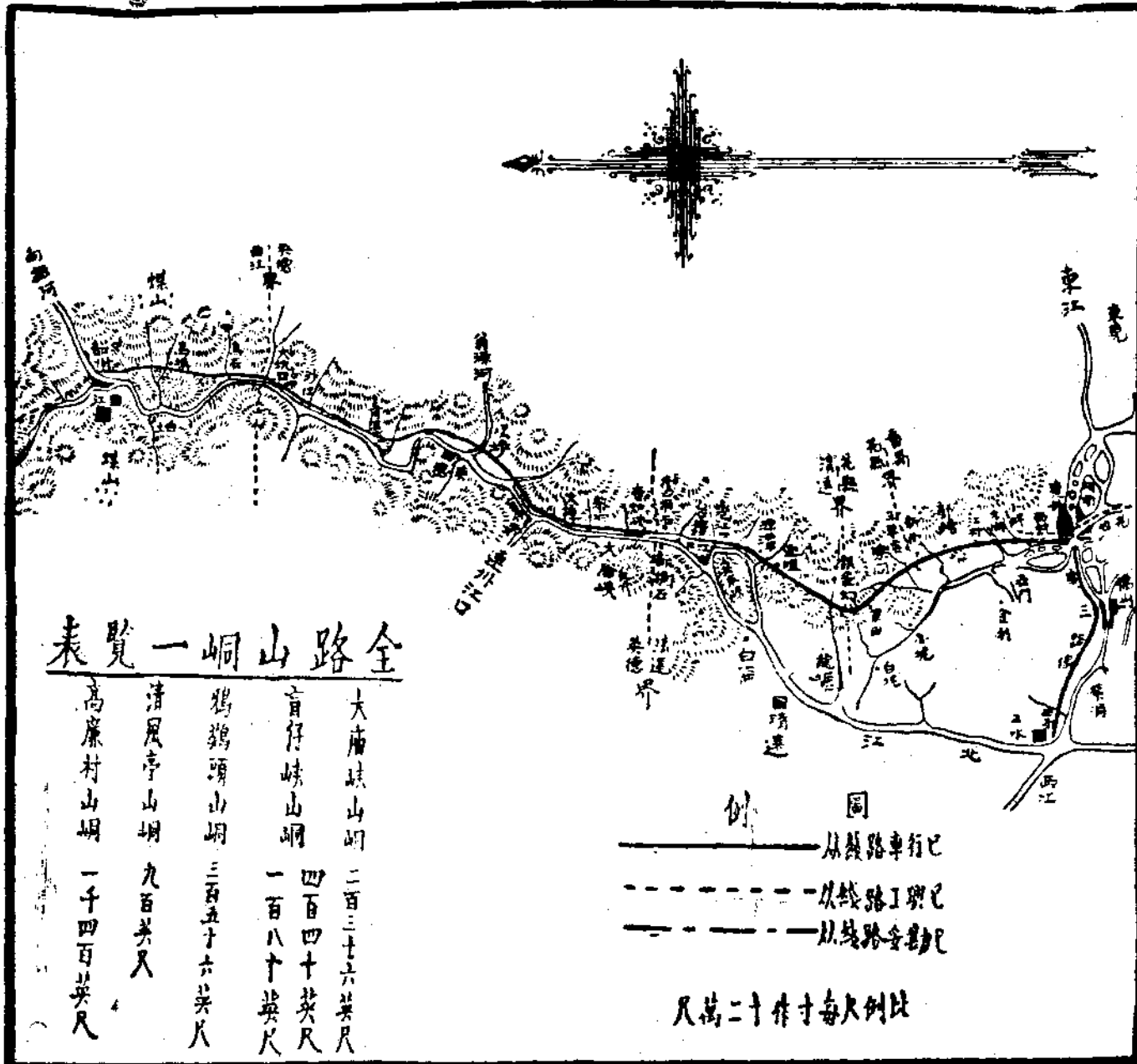


鐵路月刊 廣韶線

第 二 卷 第 七 期





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

現在革命尙未成功凡我同志
務須依照余所著建國方略建
國大綱三民主義及第一次全
國代表大會宣言繼續努力以
求貫徹最近主張開國民會議
及廢除不平等條約尤須於最
短期間促其實現是所至囑

勘誤表

第 二 卷 第 六 期	期數
統 計 欄	欄別
第 一 頁	頁數
管 理 局 二 十 一 年「六」 月 份	誤 字
管 理 局 二 十 一 年「五」 月 份	更 正

鐵路月刊廣韶綫第二卷第七期目錄

插圖

李局長仙根出巡廣韶廣三兩段沿路情形照片

論述

論築路政策

法規

審計處組織法

懲治貪官污吏暫行條例

特別法庭組織條例

鐵道部規復京滬滬杭甬鐵路建設委員會規程

鐵路職工教育實施人員任用規則

中華民國鐵路貨車負責運輸通則

鐵路職工學校教育實施暫行通則

管理中英庚款董事會處理請款規則

管理中英庚款董事會分組委員會規則

管理中英庚款董事會處理中國存儲現金辦法

管理中英庚款董事會處理倫敦儲存款項辦法

修正粵漢鐵路廣韶段管理局暫行購料規則

本局會計處查帳員辦事專則(附工作表)

本局出納課派息組規程

本局出納課派息組辦事細則

本局各處辦理預決算事務規程

附會計處覆查担保單報告表

清理商股執照辦法

公 牘

部 令

令本局 奉行政院訓令關於黨政軍糾紛案件發布新聞應飭屬注意辦理由

令本局 奉行政院訓令奉國府訓令各機關長官自中央或本省議決更調之日起不得增委人員濫增俸給仰知照由

令本局 奉院令奉國府訓令為重申前令各軍政機關對於黨員不得藉口緊急處置任意侵害尤不得違法審訊不經司法機關之審判而行處決一案仰遵照由

廳 令

令本局 據呈報兼任粵漢鐵路公債基金保管委員會委員違經即日對會視事等情已悉由

令本局 奉令行知關於英德縣黨員大會提案擬請通令各機關團體在職人員一律穿著國貨一案通飭遵照由〔附提案〕

令本局 奉令行知現任公務員甄別施行期間自本年四月一日起再展限六個月仰飭屬知照由

令本局 奉令抄發懲治貪官污吏暫行條例特別法庭組織條例仰飭屬知照由

局 呈

呈鐵道部 本路借用英庚款由倫敦購委會訂購敞車蓬車以美國鐵道協會標準為妥請鑒核轉飭照辦由

呈鐵道部 呈復遵令對於車輛消毒辦法撲滅蚤虱及分飭各站車隊特別薰洗并隨時施放臭粉臭水等消毒藥品各情形請鑒核由

呈鐵道部 奉令查明本路建築火險保險室情形一案僅將築成銀倉及將舊鐵倉改為圖倉各情形呈請鑒核由

訓 令

呈鐵道部 令將職局先後辦理林業經過情形呈覆伏祈鑒核示遵由
呈鐵道部 呈復遵將所有損壞機車客車貨車等分列清冊請鑒核由〔附清冊一份〕

令各處 通令各所屬員工染有煙癖者應自通令後自行設法戒除仰飭遵由

令會計處 奉令本局按月撥付各機關經費應分別停發緩發令仰知照由

令車務處 據報廣三車上秩序漸佳及查票得力令仰行文獎勵并助努力由

令工務處 仰會同擬議整理車路產業具覆核奪由

令工務處 仰遵照令開各節分別計劃各該站建設事項

令各處 奉令飭辦月分預算一案查會計處所擬進行辦法尙妥應准如擬辦理令仰遵照由

令各處 現當勸共時期又值本路整頓之際各員司不得擅離職守非有重大事情不准請假仰飭屬一體遵照由

令各處 仰將所屬現有職工造具準確的名額清冊一份呈報來局以便綜核由〔附表式〕

令各處 准總稽核函知嗣後辦材料報銷務須敏捷每月依限將上月用去材料價值列送查核等由令仰遵照由

令各處 仰隨時留心體察路務并勤加外巡由

令車務處 仰嗣後對於行車事變須迅速具報由

令各處 據會計處擬具辦法預決算簡章十條尙妥應准照行令仰遵照辦理由

令各處 奉部令考核禁烟成績仰注意所屬新舊員工如有烟癖嫌疑隨時送請調驗由

公 函

函交通大學 函復派員會同中大辦理招考事宜由

佈 告

布告禁止鄉人及任令牲畜殘毀場苗由

特 載

本局六月份行政事項及視察路務報告書

研 究

養路新法

鐵路道路兩用汽車

救濟失業與修築鐵路

鐵道部首都鐵路輪渡工程紀畧

德國國家鐵道公司之用人方法

中國之電氣事業

調 查

鐵道部經濟調查隊包寧線報告總述

正太鐵路路綫及工程狀況

專 載

日人侵我東北的野心

霍亂症的起源及其預防方法

雜 俎

淞滬戰地的素描

北事工務處

張厚璋譯

正太路月刊

毛 起

太 青

史鍾奇譯

劉 樓

局務會議

本局第三十五次局務會議議事錄

鐵道消息

本路要聞

李局長出巡廣韶全路

李局長出巡廣三

本路整頓後收入銳增

黃沙站月台簷蓬開始建築

黃沙鐵橋改移位置

聘請謝英伯爲本局法律顧問

本局助款修築良整圍基堤

開派第五期公債息款

英庚款購到新車

本路體育會設國術研究班

本省路聞

李朗如接任廣九局長

廣九路被水冲壞路基

廣九自製新式車輛

建廳籌築廣汕鐵路

國內路聞

統計

中央擬先完成京粵路福昌綫

前鐵道部財政司長金井羊氏逝世

膠濟工程師張名藝新聘

蕪乍輕便鐵路

大風吹翻道清車輛

淞滬路改轄有待

隴海積極進展

津浦員工甄別考試

道清路籌展築道濟綫

捷克火車失事

本局二十一年六月份職員升降調免及新委彙報表

本局二十年七月至十二月份營業進款及用款總計算書

本局二十一年六月份上中下旬營業進款概數旬報表

本局二十一年七月份醫務室診療疾病人數報告表

本路廣韶段二十一年三月份列車機車里程及機車鐘點月報表

本路廣三段二十一年三月份列車機車里程及機車鐘點月報表

本路各段二十一年三月份貨車停留月報表

本路二十一年三月份列車統計月報單

本路廣韶段二十一年三月份列車機車里程及機車鐘點旬報表

本路廣三段二十一年三月份列車機車里程及機車鐘點旬報表
本路二十一年三月份貨車停留旬報單
本路二十一年三月份列車統計旬報單
本路廣段養路經用石子枕木統計表
本路廣三段養路經用石子枕木統計表
編輯室七月份收到刊物一覽表

補 白

大輪渡 (論述欄後)

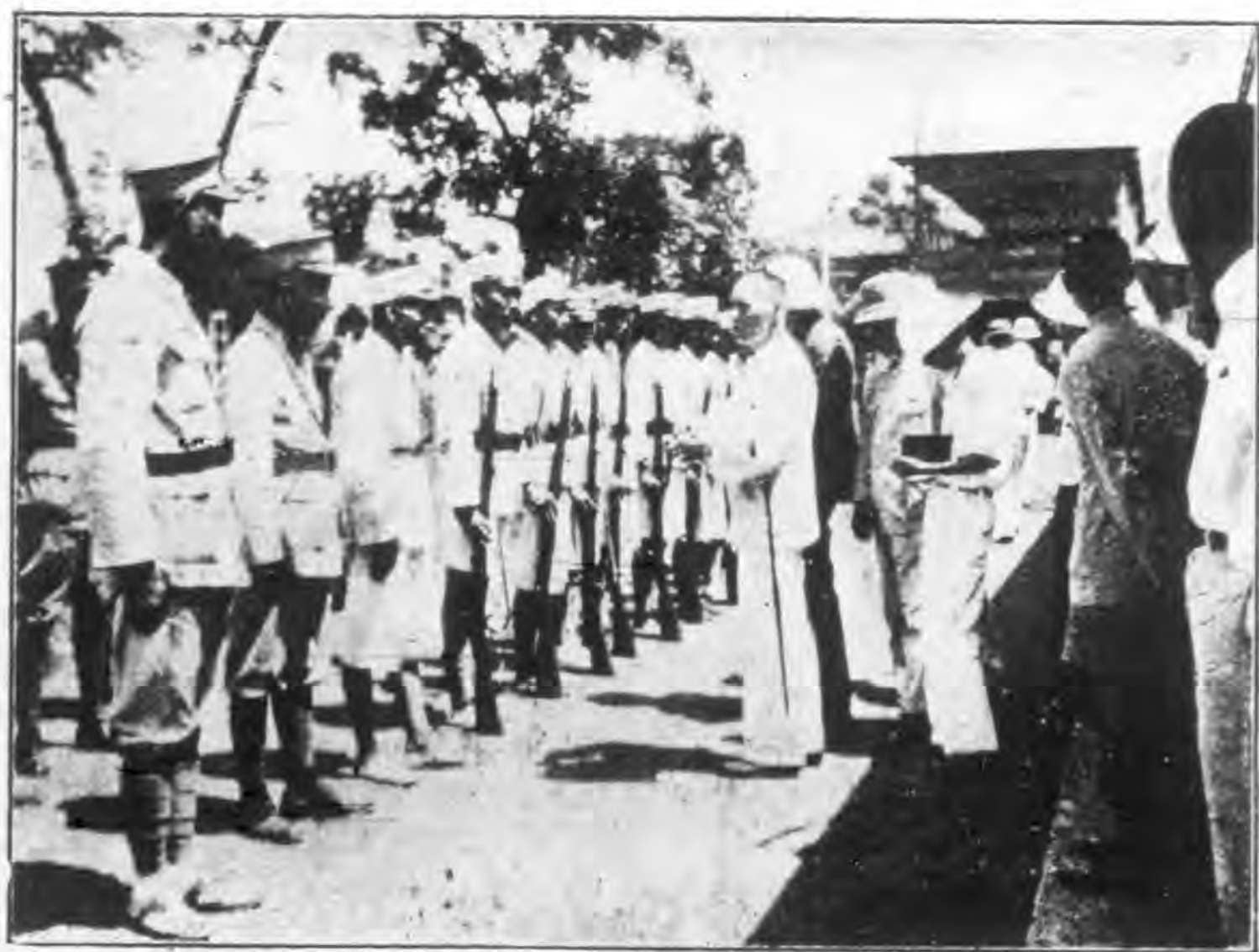
車站電影 (專載欄後)

火車上談話 (鐵道消息欄後)

插圖



視察江村站



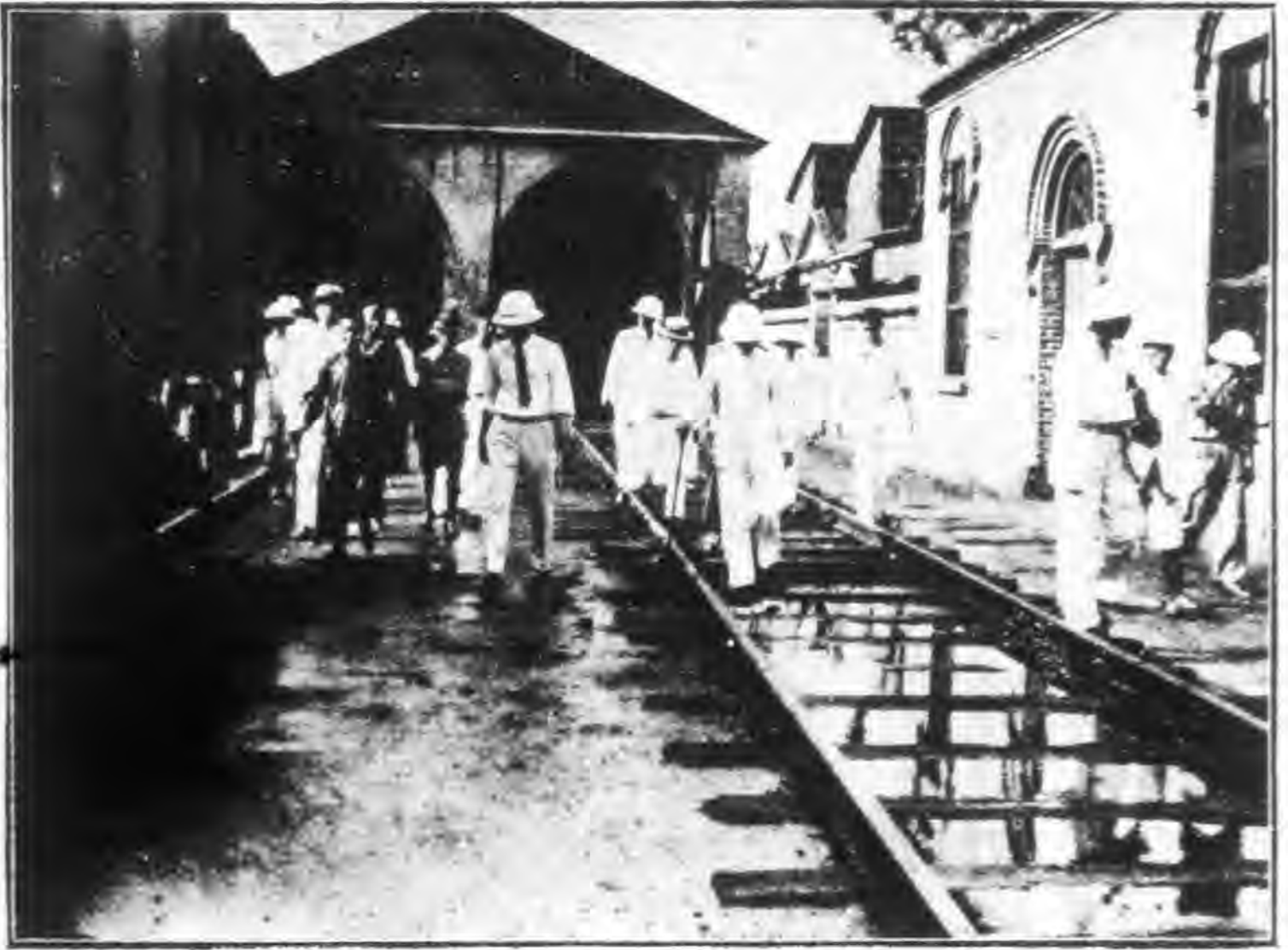
對新街站警訓話



木枕站均蓋銀察視



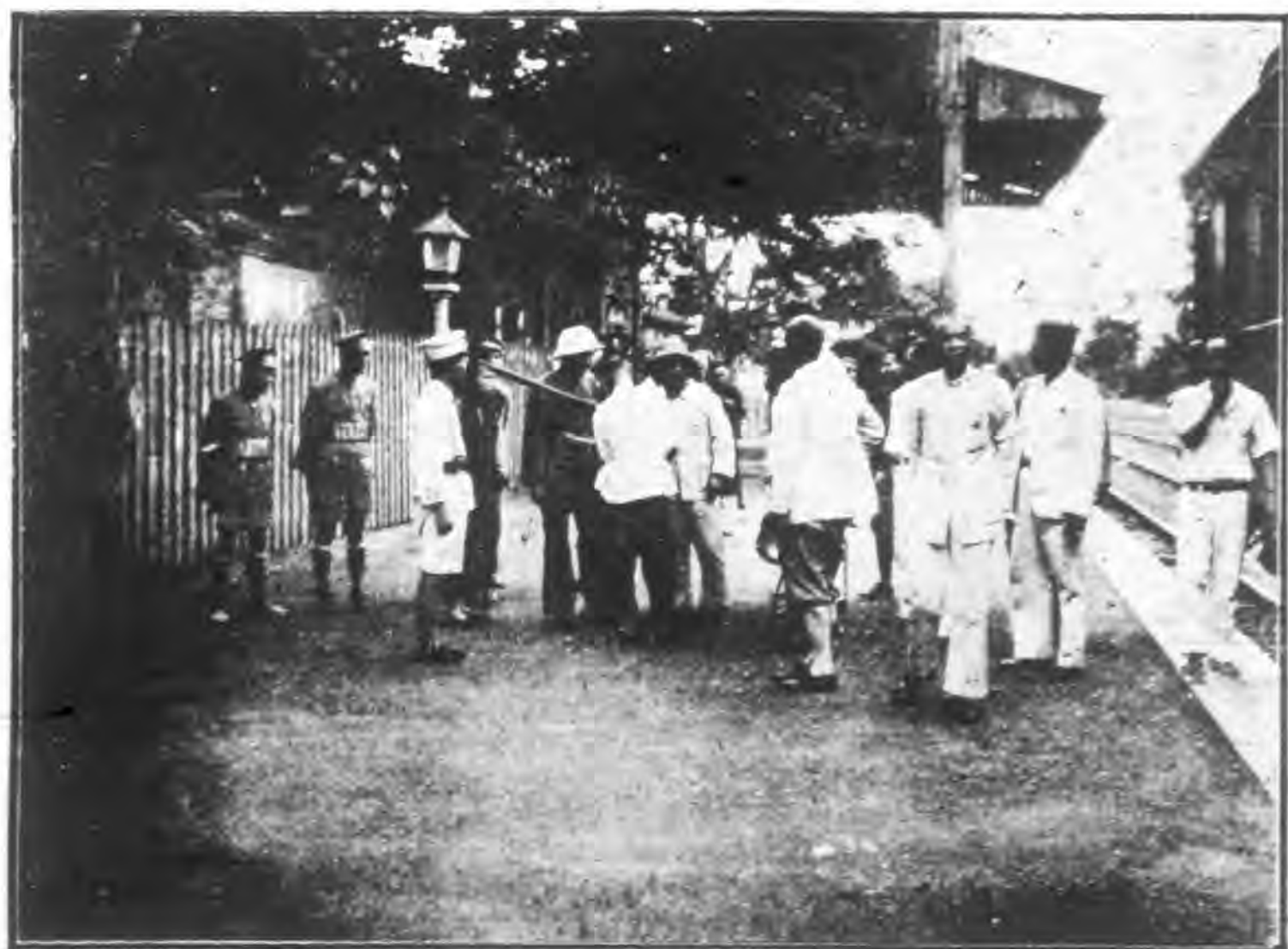
站車路公清銀察視



視察英德車站



視察利公民石礦



馬壩站檢驗槍枝



視察翁大公路



塘圍右察視



橋鐵站南西察視

述論

論 述

論 築 路 政 策

發展鐵路，爲救國建國之最大亟務；然中國貧國，勢不能同時築應築之各路，必也先其所急需。是以政府築路，貴有通盤計劃，先以全力築最急最要之綫，乃觀鐵道部最近政策，不無疑問。

華北各省中，河北省之交通，最爲便利，爲平漢津浦北寧平綏四路所集中，以理想言之，自尙有應擴充之路綫，然果發達聯運，整理各路，則就目前言，亦可敷用。乃最近鐵道部復有石大路之議，石大即滄石，爲多年懸案，然近議既改滄石爲石大，北寧路平津段煤運，將全爲奪去，平漢北段貨運，亦受其影響。是就路政本身之利害言，借正太外資築一新綫，而使純粹國有之兩路，受其打擊，則已有研究之餘地矣。況自國家大局言，今日北方最急之路，爲隴海及包寧。隴海西潼段，原定一年餘完工，近以經費無着，實際停頓，包寧則迄無計畫。政府捨此最急之兩綫，而先於河北築此錦上添花之石大綫，此計之左矣。抑石大綫者，運煤之路也，在經濟上有價值，在政治上文化上國防上則毫無關連。至隴海包寧，則爲西北建設之幹路，經濟政治上文化上國防上皆有莫大關係。西北幹路完成之日，即中國國家安全之日，即西北數省最窮苦同胞有生機之日。此乃政府應使用一切手段，集中一切力量以赴之者。政府籌款固極難，然微末之財力，更應用於最急之需。當局將曰：石大綫有正太之款，投資



者願投石大，不願投其他。故非漠視最急之路，乃最急之路無法籌款。雖然，此亦有惑。蓋國家築路，應由一整個計畫，定路線，決先後，苟認爲非急需，雖有人借款，亦不應興築，况築一線而使兩幹線營業受損，自整個的路政言，是否應爾，固大爲疑問耶。茲述吾人之具體希望：第一：西潼段之重要，鐵部當局，固審知之。此段完成，可以救災，可以養路。爲大局，爲地方，爲路政，皆利益極大。政府能否商撥正太之款，以挹注於西潼？如其不能，則宜與國內銀團，會議整理隴海舊欠銀團之債，一面商由銀團再借款若干，與以明確之保障。內國銀團對投資隴海，本有歷史，苟能整理舊欠，或可再度投資。該段需費不多，而完成之後，隴海增加之貨運則甚大，是果能整頓營業，整債必非難事。最近鐵部當局云：已籌得二百萬工事費，是各方拚湊，庶幾仍可短期完成。第二：包寧與隴海，爲有同等價值之幹路，在此重大國難期間，該路速成，尤爲必要。根據現在形勢，吾人主張將北寧平綏兩路合併經營，而以興築包寧之責任付之北寧局。慨自東北鉅變以來，北寧路縮至榆關。該局原負責外各路責任，其設備與材料，在現時狀況下，皆應發生餘裕。而平綏路爲國有各路中最貧弱之路，本身能力，殆不能支。是以爲扶助平綏之計，何不將此兩局合併，統一經營？平綏負債奇巨，應研究一整理方案，而先以北寧過剩之車輛，發展平綏貧弱之運輸。同時改訂運費，減少稅捐，澈底整頓平綏貨運，以常理判斷，必能大有起色也。兩局既併之後，則速着手包寧之展修。該路地勢平坦工費不鉅，北寧固有之能力，定可擔任一大部分，其不足者，鐵部另闢財源。繁榮邊塞，開發河套，在此一舉矣。第三：正太路經三十年之歲月，始達滿期收回。惟國府政策，本歎近外資築路，加以當年有包寧墊款之虛擲，致有今日滿期後之糾葛

，是以再借正太之款，另築他線，就原則言，固無不可。但國人最注意之點，從前正太合同，自以期滿而不適用；此次政府僅發表大潼石大兩路督辦之命令，而於計畫內容，尤其將來再用外資之契約條件，尙無所宣布，是否已訂正式契約，一般社會亦完全不知。此應請求鐵部明白聲明者。至應築之線，石大既爲錦上添花，不如專築大潼，惟大同至潼關，路線過長，原款斷不足用。而苟於太同太原段，與太原潼關段，選擇其一，則後者自較有利。晉北荒涼，遠不如晉南繁庶，而就西北全局內線聯絡上言，晉南線之價值，亦較大也。抑吾人此文之旨趣，在喚起政府兩種注意。其一：國家路政，須有通盤計畫，作整個經營。其二：西北幹路之完成，爲國家生存上之最緊急問題，應用所有力量手段以圖之。上文所述，不過其一部分耳，更須迅速有整個的方略，然後能期其完成。依現狀推延，雖半世紀亦不能通迪化伊犁也。政府當局，其果有無方略哉！

(轉載)

大 輪 渡

往來美國與古巴之間，有渡輪以爲鐵道運輸之協助，其輪可容貨車九十五輛，此九十五輛之貨車約長一英里，該輪長四百三十尺，寬六十三尺，普通渡輪，僅有甲板一層可載列車，此則三層均可裝之，其往來於美國紐阿連與古巴之哈法納之間，共用五十二小時，到埠時，列車之裝卸，以極大起重機爲之。

規 法

法 規

☀ 審 計 處 組 織 法

- 第一條 審計部於各省省政府所在地或直隸於行政院之市政府所在地設審計處
中央及各省公務機關公有營業機關其組織非依行政區域劃分者經國民政府之核准
得由審計部設審計辦事處
- 第二條 審計處設審計一人簡任協審二人稽察一人秘書一人均薦任佐理員委任其名額由審計部按事務之繁簡分別擬定呈請監察院核定之
- 第三條 審計處設處長一人由審計兼任承審計部之命綜理處務
- 第四條 審計處分左列四組
- 一、第一組掌理本省或本市內中央及地方各機關之事前審計事務
 - 二、第二組掌理本省或本市內中央及地方各機關之事後審計事務
 - 三、第三組掌理本省或本市內中央及地方各機關之稽察事務
 - 四、總務組掌理本處文書統計會計庶務及其他各組交辦事務
- 第五條 前條第一組第二組之主任以協審兼任第三組之主任以稽察兼任均由審計部派充之
總務組主任以秘書兼任
- 第六條 審計辦事處按事務之繁簡分左列二種

- 一、甲種辦事處之組織準用第二條至第五條之規定
- 二、乙種辦事處設協審一人兼任處主任並設佐理員分股辦事其名額準用第二條之規定

第七條 審計辦事處辦理事前審計事後審計或稽察事務之人員於事務簡單之機關各得兼管

數機關之同種事務

第八條 審計處及審計辦事處因繕寫或其他事務得酌用僱員

第九條 審計部組織法第九條至第十二條及第十六條之規定於駐外審計協審稽察準用之

第十條 審計部組織法第十條至十二條之規定於辦理審計稽察事務之佐理員準用之

第十二條 本法自公布日施行

☀ 懲治貪官污吏暫行條例

西南政委會二十次會議議決公布

- 第一條 本條例爲懲治貪官污吏之特別規定依據國民政府西南政務委員會組織條例第九條訂定并呈國民政府備案
- 第二條 凡公務員犯左列各款之罪者處死刑
- 一、收受賄賂者
 - 二、操縱或投機買賣紙幣圖利自己或擾亂金融者
- 第三條 公務員犯前條之罪由國民政府西南政務委員會或委托地方最高機關組織特別法庭審判之
- 特別法庭組織另定之
- 第四條 凡依本條例判決死刑案件非呈經國民政府西南政務委員會核准後不得執行前項呈報之案如西南政務委員會認爲有疑義時得交復審或認爲情節較輕者亦得飭送司法機關依普通刑法審判
- 第五條 依本條例執行死刑得用槍決
- 第六條 除本條例有特別規定外現行刑法仍得適用之
- 第七條 本條例自公布日施行

☀ 特別法庭組織條例

西南政委會二十次會議議決公佈

- 第一條 犯懲治貪官污吏暫行條例之罪者依本條例組織特別法庭審判之
- 第二條 特別法庭由國民政府西南政務委員會選派審判員三人至五人組織之
- 第三條 特別法庭由審判員互推一人為審判長
- 第四條 特別法庭判決案件呈國民政府西南政務委員會核准後執行之
- 第五條 本條例自公布日施行

鐵道部規復京滬滬杭甬鐵路建設委員會規程

民國二十一年七月二日部令公佈

第一條 鐵道部爲規復京滬滬杭甬鐵路戰後一切建築物及設備起見特設規復京滬滬杭甬鐵路建設委員會主持督促一切建設及改進事宜

第二條 規復京滬滬杭甬鐵路建設委員會應辦事項如左

- 一、確定建設改進實施方案
- 二、規畫建設經費及工事程序
- 三、監督工程實施
- 四、考核經費支出

前項第一二兩款事項應自本會成立後兩個月內辦理完竣

第三條 本委員會議決各案由本部令行京滬滬杭甬鐵路管理局實施之

第四條 本委員會會議時得召集主管各廳司及路局關係人員列席必要時得用書面徵集意見

第五條 本委員會設委員長一人由部長兼任副委員長一人由常務次長兼任委員五人由部長指派參事司長及京滬滬杭甬鐵路管理局局長兼任之

第六條 本委員會設事務主任一人由部長就部員中指派兼充辦理會議紀錄並處置會內日常事務因事務或技術上之需要得向本部各廳司酌調人員助理之

第七條 本委員會開會時以委員長爲主席委員長不能到會時以副委員長代理之副委員長不能到會時得指定委員一人代理之

第 八 條 本 委 員 會 俟 工 事 完 成 後 撤 銷 之
第 九 條 本 規 程 自 公 布 日 施 行

☀鐵路職工教育實施人員任用規則

二十一年七月五日鐵道部指令備案

- 第一條 本規則依據鐵路職工教育實施人員服務通則第八章第二十七條訂定之
- 第二條 鐵路職工教育實施人員應受本會之指揮監督對於校章館章規定之職務務須妥慎履行
- 第三條 各級職工學校校長及各級職工教育館館長均由本會遴員充任呈部備案
- 第四條 各級職工學校及職工教育館職教員任用資格之標準依鐵路職工教育實施人員服務通則第四條之規定辦理之
- 第五條 各級職工學校及職工教育館之職教員由本會遴員取具畢業證書及服務證明文件（如有著作并應附送）經審查合格者由本會任用之
- 第六條 凡資格合於第四條規定之人員經本會任用者應先填具證明書送本會備查證明書樣式另定之
- 第七條 職工教育實施人員之待遇獎懲等事項依鐵路職工教育實施人員服務通則第十四條至二十六條之規定辦理之
- 第八條 職工教育實施人員之薪給標準另定之
- 第九條 各級職工學校教員之任期暫定如左
- 一、職工高等學校及職工技術學校教員之任期均為一年
 - 二、職工公民學校及職工識字學校教員之任期均為半年

第十條 各級職工學校及各級職工教育館之職員有違犯職工教育實施人員服務通則第二十

二條規定之一者得隨時解除其職務

第十一條 各級職工學校教員在任期已滿後由本會考核其服務成績決定其去留在任期已滿後

一個月內尙未接到聘任通知書者即作爲解約

第十二條 職工教育實施人員經解約或解職後即停止薪給

第十三條 職工教育實施人員如中途因不得已事故自請解職者應於事先半月前通知本會方可

解約

第十四條 本規則自呈奉 鐵道部長核准之日施行

中華民國鐵路貨車負責運輸通則

二十一年七月十三日本部部令公佈

第一章 總綱

- 第一條 中華民國鐵路貨車負責運輸概依本通則施行之
 - 第二條 本通則未經規定者應照貨車運輸通則及各路貨車運輸附則辦理
- ### 第二章 託運及承運
- 第三條 填具託運單 凡託由鐵路負責運輸貨物者必須將貨物送至車站貨場或專用岔道填具鐵路所備之「託運單」以備檢查
 - 第四條 包裝及封固 凡貨物用包箱桶籃篾袋以及其他方法所裝者俱應堅固包裹或封鎖以防中途有遺失損壞之虞
 - 第五條 易損壞之貨物 凡用包箱桶籃篾袋以及其他方法所裝之貨物如有容易損壞者應註明於託運單內並須在貨件外面各方顯著標明「注意易破」字樣
 - 第六條 貨物之標誌 凡託運之貨物託運人須照鐵路所規定之標誌方法加以標誌其貨物如有舊標誌或人名地址等應由託運人設法除去之
 - 第七條 整車貨物託運之標準 凡託運整車貨物每一車貨物須填具一託運單每一託運單內所託運之整車貨物應參酌貨物之性質形狀重量及體積以每十五噸車或每二十噸車或每三十噸車或每四十噸車之實在所能裝載數量為限
 - 第八條 整車貨物混裝之限制 凡每一託運單內所託運之整車貨物均以一種為原則（以在

普通貨物分等表內所載每一貨物名稱爲一種）如貨物之性質形狀重量及體積不相侵害並經鐵路許可者至多得以五種爲限但其運價須按照其中之最高等貨物核收其重量至低須按照其中貨物之最高起碼重量計算倘其中任何一種貨物有未定規定起碼重量者則按照車輛載重量計算

第九條 貨物之度量衡 凡託由鐵路運輸貨物之長短體積及重量應以鐵路所備之法定度量衡爲標準

第十條 查驗及承運 凡經託運人填具託運單請求託運之貨物站長或貨物司事必須按照本通則第三第四第五第六第七各條之規定切實查驗如果相符始得過磅承運

倘所託運之貨物與託運單內所載各項不符或未按第三第四第五第六第七各條規定辦理者非俟託運人加以更正及或整理後不予承運

但遇包裹有不固或損壞之痕跡尙堪運輸之貨物託運人如於託運單內註明（內有損壞者若干件或包裝不固者若干件託運人願自負責）等字樣亦可承運

第十一條 存場貨物之保管及收據 凡送入鐵路貨場經鐵路承運之貨物如當時不能起運者鐵路先發給「貨物存場收據」貨物在起運以前由鐵路免費負責保管此項存場收據於貨物起運時應即交還鐵路查收

第十二條 負責貨運收據或提貨單之發給 凡託由鐵路負責運輸之貨物託運人須按照本通則所規定之託運手續完全履行並將交付運費及雜費之手續辦理清楚後鐵路方能發給「負責貨運收據」或「提貨單」（提貨單章程另定之）

第十三條 承運之限制 凡託由鐵路負責運輸之貨物無論何時如無相當地位堪以容納或預計

在一個月以內不能起運者鐵路得臨時拒絕接收

如因天災事變或其他原因致已經存入貨場之貨物在一個月以內不能起運者鐵路得通知託運人限期將貨物取出聲明自逾限之日起鐵路不負保管之責任

第三章 負責運價及雜費

第十四條 負責運價 凡託由鐵路負責運輸之貨物其運價照普通運價或特價加收一成其按本

通則第十八條之規定請求優先裝運者照負責運價加收三成請求最優先裝運者照負責運價加收六成

第十五條 雜費 凡託由鐵路負責運輸貨物時鐵路得斟酌情形核收裝卸費調車費延期費取保

領件手續費檢查費變更費（不另收換票費）保管費（不另收囤存費）留置車輛費（即車輛留用費）保火險費溫暖費冷藏費及其他應收之雜費

第十六條 運費之交付 凡託由鐵路負責運輸之貨物所有運費須以先付為原則但鐵路得斟酌

情形准許貨商到付或記帳或存付（即由貨商預繳之存款內扣付者）惟各項危險品及容易損壞腐化或價值不足抵償運費及雜費之貨物均不得到付

第十七條 運費雜費之退還或補收 凡鐵路對於運費或雜費如有溢收或短收時應分別退還或

補收之

凡退還運費或雜費時均須向領款人索取收據如車站一時無充足現款得暫停付由站長出具「貨商領款證明書」交領款人於五日內到站領款如領款人不能久候得於一年

內將證明書持至或寄交車務處領取逾期無效其應補收之運費或雜費須由託運人或收貨人負責照繳不得延誤

第十八條

篷布繩索之免費 凡貨物用敞車裝運或在貨場露天堆存時所需篷布繩索由鐵路供給不另收費如託運人自備篷布繩索裝運時得由起運站填給「回頭空件證」免費負責運回

第四章 裝運及交貨

第十九條

裝運之順序 凡鐵路負責運輸之貨物必須按照託運次序之先後分配車輛以便裝運但鐵路認為運輸上或公益上必要之舉動時均不在此限又鐵路為便利貨商起見特設優先裝運及最優先裝運兩種辦法

一、優先裝運 貨商遇有急待起運之貨物擬不按尋常次序而請求提前裝運者得作為優先裝運之貨物提前給車裝運

二、最優先裝運 貨商遇有更急待起運之貨物擬不按優先裝運次序而請求更提前裝運者得作為最優先裝運之貨物更行提前給車裝運

下列特種貨物一經承運應立即給車裝運仍照普通負責貨物核收運費不另加價

鮮魚類 鮮肉類 鮮繭 瓜菓 蔬菜 花草 樹苗 冰 死禽獸

第二十條

貨物之裝卸 凡貨物之裝卸概由鐵路僱工或包工辦理之並照章核收裝卸費但有特別情形經鐵路認可歸貨商自裝或自卸或自裝卸者得分別免收其裝費或卸費或裝卸費惟裝卸時須有鐵路負責人員在場監視

凡在專用岔道裝卸之貨物得由貨商自僱工人按照鐵路所定之裝卸規則辦理之鐵路免收裝費或卸費或裝卸費但在裝卸時間鐵路得斟酌情形隨時指派負責人員到場監視

第二十一條

專用岔道裝車之查驗及加封 凡託運人在專用岔道自裝之整車貨物裝妥後車輛調至車站起運之前站長或貨物司事應會同託運人對照託運單內所載各項一一核對相符後鐵路與託運人再按照鐵路規定之整車加封辦法各自加封

第二十二條

貨場辦公時間 每日自上午八時起至下午五時止為鐵路各站貨場公事房辦公時間在此時間內辦理貨物託運及領取手續此外則非有特別情由經鐵路之認可者概不承辦但自上午六時起至下午六時止凡託運人或收貨人已經鐵路許可者得在貨場搬運貨物

第二十三條

貨物之押運 凡負責運輸之貨物概不得由託運人隨車押運但遇必要時如託運人請求隨車照料並經鐵路許可者須照章購三等客票每車至多以二人為限

第二十四條

照料人應遵守之事項 照料人應隨身攜帶負責貨運收據或提貨單以便稽查其所佔貨車地位不得妨礙路務並不准吸烟及攜帶燈燭等危險品

第二十五條

託運之變更 凡貨物業經鐵路承運後託運人如欲採下列變更之一者每變更一次須繳納變更費大洋一元其請求變更之手續應將變更事項記入「變更託運請求書」內並押蓋與託運單上同一之印章或簽字向起運站請求之俟鐵路認可即可照辦但發行提貨單之貨物非將提貨單提出不能照辦

一、取消託運

二、停止裝運（凡請求停止裝運者必須同時取消託運）

三、中途停運

四、中途停運之解除

五、運回原站

六、變更到達站

七、停止交貨

八、停止交貨之解除

九、變更收貨人

十、變更裝運之順序

上列各種變更如在同時發生一種以上者得作為一次變更

第二十六條

請求變更之限制

一、對於每一託運單內所載貨物之一部份不得請求第二十四條所規定之變更

二、零擔貨物之變更只限於取消託運停止交貨停止交貨之解除變更收貨人及在未

起運以前之變更到達站

三、凡貨物運抵到達站業經收貨人交出負責貨運收據請求領取後託運人不准再有

第二十四條所規定各項變更之請求

第二十七條

中途停運或停止交貨逾限之處理 凡託運人請求中途停運或停止交貨時自停止之

時起經過二十四小時後如託運人仍無切實辦法者鐵路得逕行採取認為適當之處置因此所生一切損失應由託運人負責

第二十八條

變更貨物運費之計算 遇有第二十四條之變更得按下列各項核算運費其已收運費之差數或餘數應分別補收或退還之

一、中途停運 請求中途停運時應收其已運區間之運費

二、變更到達站 凡變更到達站之貨物須由貨物所在站沿途前進或後退或須駛入另一綫者其運費之計算方法應先將原起運站至貨物所在站間之里程及貨物所在站至新定到達站間之里程相加然後按照相加之總里程計算運費

三、運回原站 運回原站時須照章核收已運路程及回程運費

第二十九條

變更貨物雜費之計算 下列雜費及因變更所生之費用均須另外計算

一、因變更所生之裝卸費

二、取消託運時自發給貨物存場收據之時起至將貨物取出之時止其間貨物之保管費但第一次取消託運而不將貨物搬出場外並聲明在二十四小時以內仍行託運者得免收保管費惟第二次取消託運無論繼續託運與否須自貨物搬入貨場之時起至將貨物搬出或續行託運之時止核收保管費

三、停止裝運時自車輛撥給之時起算至鐵路收到停止裝運通知之時止其間車輛之留置費（每一小時或不及一小時應按車輛載重量核算每一公噸收大洋一角日夜時間在內）

第三十條

四、中途停運時自停車之時起算至起運站接到其他變更通知之時止其間貨物之保管費車輛之留置費及調車費（凡每一車輛在中途摘挂者共收調車費大洋二元）

五、因第二十六條規定之處理所生之一切費用

運輸阻滯貨物運費及雜費之計算 如遇天災事變鐵路運輸發生阻滯最短期內不能恢復時鐵路應即查明已經準備起運必須經過災變區域之貨物凡尚未裝車者不得裝運其已經裝車並收清費用者應即通知託運人起卸除應收之雜費外退還全部運費不論已未裝車如託運人請求改運某站並不經行災變區域而尚有通行列車時鐵路仍可照運但須將已收運費與至新定到達站之運費比算差額分別補收或退還

如遇前項災變情事貨物已運至中途站停留時鐵路應即知照託運人詢問關於該項貨物之處置方法分別按照下列辦法辦理

一、如託運人請求一俟交通恢復繼續運輸時必須鐵路認為在最短期內運輸確有恢復之可能方可照辦

二、如託運人請求將貨物運回原起運站時鐵路應予免費運回並退還其已收之全部運費

三、如託運人請求將貨物改運某站（非原起運站）時鐵路應將由原起運站至原定到達站之運費與原起運站至新定到達站之運費比算差額分別補收或退還

四、如託運人請求將貨物卸於該中途站時鐵路應退還其未運路程之運費
凡在中途站停留或改運時所需各項雜費概不徵收惟第四項之請求經鐵路承認後及

第三十一條

第一第二第三各項請求經鐵路將貨物運抵各該到達站後所有雜費均應照章核收
貨物之檢查 凡由鐵路負責運輸之貨物運抵到達站交貨時收貨人對於貨物如認為
有遺失損壞之疑點得請求鐵路予以檢查應照章繳納檢查費但貨物之遺失損壞責任
在鐵路者得免收檢查費

鐵路於發現貨物有遺失損壞所形跡可疑時應請收貨人或託運人會同檢查免收檢查
費但鐵路遇必要時亦得逕行施以檢查將檢查結果知照託運人或收貨人

第三十二條

無人認領或收貨人拒絕收受之貨物 凡貨物運抵到達站後無人認領者或遇收貨人
拒絕收受時鐵路得將該項貨物暫存貨場保管核收保管費（倘因鐵路過失貨物受有
損失而收貨人拒絕收受時其受有損壞之貨件得予免費保管惟未受損失之貨件仍須
照收保管費）並照下列各項辦法分別處理之

一、凡貨物運抵到達站已過十日尚無人領取者或遇有收貨人拒絕領貨時鐵路應即
據情知照託運人詢問關於該項貨物之處置方法惟對於容易腐爛之物品或價值
特別低廉之貨物鐵路認為不足保證其應繳運費及雜費者鐵路得隨時自行拍賣
或用其他方法處理之

二、凡在上開知照發出以後託運人之回答尚未接到以前如收貨人前來領取貨物時
准將原貨交付一面再行知照託運人

三、凡貨物運抵到達站後經過六個月無人認領如託運人仍無相當處置方法之通知
或收貨人仍拒絕收受時鐵路得將該項貨物變價拍賣或施行其他鐵路認為適當

權宜之處置

第三十三條

貨物之拍賣 凡貨物遇有變價拍賣情事除扣出運費及雜費外如有餘款自拍賣成立之日起鐵路代為保管一年一年之內託運人或收貨人得隨時取具殷實舖保填寫一領取餘款請求書一經鐵路查對舖保合格後領取之如逾期不領即作為鐵路所有倘變賣之款不足抵付一切費用者須由託運人或收貨人負責照補但鐵路規定實行拍賣時應於可能範圍內知照託運人或收貨人

第五章 鐵路與貨商之責任

第三十四條

鐵路之責任 凡託由鐵路負責運輸之貨物除本通則特有規定者外完全由鐵路負責但其所發生之損失如不能證明確係鐵路之過失則鐵路不負賠償之責

第三十五條

鐵路負責期限 鐵路對於負責運輸之貨物其負責期限自承運之時起至將貨物交到收貨人之時止惟貨物運抵到達站逾六辦公小時仍不提取者即照章核收保管費及或延期費

鐵路對於專用岔道發出或到達之貨物其負責期限在起運站自貨車引入鐵路貨場界內經鐵路負責人員驗收完畢填發負責貨運收據或提貨單之時起在到達站以貨車送入專用岔道內之相當地點經收貨人簽字接收後為止

第三十六條

鐵路不負責任之損失 凡貨物之遺失損壞其原因為下列各項之一者鐵路概不負責
 一、貨物損失屬於天災事變及其他意外情事非人力所能抵抗者
 二、凡包件內裝有數種易於破壞物品而致彼此碰壞或傷損者

- 三、凡易於破壞物品因包裝不固致受傷損破裂者
- 四、凡因桶瓶簍罐等之封口不堅節頭不固而致漏洩或水氣蒸化發酵腐朽貨物因此遺失損壞或低減價值重量者
- 五、凡貨物之體質及重量自然減縮者
- 六、凡因貨物具有燃燒性質自然燃燒者
- 七、凡容易腐化之貨物如鮮魚類，鮮肉類，鮮菌，瓜菓，蔬菜，花草，樹苗，冰，及死禽獸等之自然腐化者
- 八、凡貨物原件內有潮濕以致霉爛輕磅或貨物受有鼠嚙蟲傷者
- 九、凡因託運人或收貨人或隨車照料人自己之疏忽遺忘而致貨物損失者
- 十、凡貨商自行裝卸之貨物因裝卸或裝載之不妥善而致貨物受有損失者
- 十一、凡託運之貨物不按實情聲明而受損失者
- 十二、凡因種種原故貨車延誤時間而致貨物低減其時價者
- 十三、凡貨物因檢疫或防疫而致損失者
- 十四、凡貨物因稅關捐局扣留而致損失者
- 十五、凡貨物因戰事或羣衆暴動而致損失者
- 十六、凡貨物因法律之制裁而致損失者
- 十七、凡貨商自備車輛因該車輛設備不善或失於修理而致貨物損失者
- 十八、凡貨物原封封皮未動其內裝貨物發生成色不符或性質變化以及殘破短少者

第三十七條

六、凡在專用岔道由託運人自裝之整車貨物如託運人自加之封印無異狀時其內裝貨物發生件數短少斤量減輕以及因包裝破壞貨物受有損失者

貨物之保火險 凡由鐵路負責運輸之貨物鐵路可代向保險公司投保火險一切皆按保火險章程辦理其保火險費於運費雜費之外另行核收如託運人不願投保火險或自覓保險者聽之

第三十八條

託運人如欲委託鐵路代保火險時須於託運單之特約欄內註明「請代保火險」字樣凡不委託鐵路代保火險之貨物如因火災而害損受者其責任概歸託運人自負之

敞車裝運或露天堆存之貨物 凡貨物由敞車裝運或在貨場露天堆存時如遇狂風暴雨或其他氣候之驟變非人力所能抵抗而致遺失損壞者鐵路暫不負責

第三十九條

貨商之責任 凡託由鐵路負責運輸之貨物如因自行爆發起火或包裝不妥或貨商及其照料人之故意或疏忽以致損害他人貨物或鐵路財產者應由該貨商担任一切損害賠償責任

各站貨場內禁止燃燈吸烟或其他易肇危險之行爲如因貨商或其使用人之疏忽致肇事端應由該肇事貨商完全負責

凡貨商對於鐵路或對於其他受損害之貨商應負賠償責任時其賠償標準如鐵路預有規定者應照規定辦理其未經規定者則臨時估定之

第四十條

鐵路不負責運輸之貨物 凡下列各項貨物鐵路不辦理負責運輸

一、凡貨物按六等貨物核收運費者惟經鐵路特別許可時不在此限

二、凡貨物按照特價運輸其運價與六等貨物相同或低於六等貨物者

三、活禽獸

四、凡空箱空桶空袋空包等外面註明「空件運回」字樣者

五、凡貨車運輸通則所附普通貨物分等表內載明之爆炸品及危險品惟煤油鞭爆火

柴電影片油品等貨及其他另有規定者不在此限

六、靈柩

七、金銀，金銀貨幣，鈔票，有價證券等項

八、凡一切重要文件及貨車運輸通則所附普通貨物分等表內已載或未載之貴重

品但經鐵路特別許可者不在此限

第六章 賠償損失辦法

第四十一條

索償手續 凡貨物之全部或一部份遇有損壞或遺失（凡貨物如按照應運抵到達站之時起算已過期一個月仍未運到而鐵路亦不能確定該項貨物之所在時亦作為遺失貨物）貨商請求賠償時在該貨尚未起運以前由託運人請求之在該貨運抵到達站以後由收貨人請求之在該貨起運以後運抵到達站以前由託運人或收貨人請求之無論託運人或收貨人在請求賠償之前須到場會同處理車站站長查驗貨物損失之情形並須在負責貨運收據或提貨單上註明「損壞或遺失若干件及其重量」然後立時或於最短期內填具鐵路所備「賠償請求書」一份連同有關之各項單據（如貨物價格證明單據貨物存場收據負責貨運收據或提貨單及貨名詳細單等）一併提交該處理站長站

長收到該項請求書後須迅速轉送車務處長查核辦理並開具「賠償請求書收據」一紙交付請求賠償者以爲日後領取賠償金之憑證如不依照上述一切手續而請求賠償者鐵路得拒絕處理之

第四十二條

調查及賠償 凡貨物遺失損壞託運人或收貨人請求賠償時鐵路應迅速調查並於查詢各事完畢後應將賠償事項立即決定

一、如於未經決定賠償以前鐵路將遺失貨物查出並將該貨物完整送交請求賠償者或其代表人收納則鐵路認爲解脫賠償之責

二、如貨物有遺失或損壞鐵路亦得斟酌情形將品質相同之貨物抵償已遺失或損壞之貨物

三、貨物如有遺失或損壞應由鐵路賠款時其賠償價格之限制以該項貨物在起運站託運時之同樣貨物普通市價爲標準其已繳之運費及雜費一併退還惟該項市價不得超過託運單內填明之數目凡在託運單內雖經填明價值然其實價仍須由請求賠償者證明之至鐵路對於貨物之一部份之損失則照該損失部份對於全部貨物之比例數賠償物價退還運費及雜費

第四十三條

賠款後查出已失貨物之處理 鐵路在已付賠款以後如將遺失貨物查出須即通知請求賠償人可將鐵路已付之賠款退還領取貨物如發出此項通知後逾一個月尙無人領取則該項貨物當由鐵路自決處理之

如因地址不明無法通知時鐵路應將查出貨物情形在起運站及到達站布告一個月如

逾期仍無人領取鐵路得將該項貨物自決處理之

第四十四條 請求賠償權之消除 貨物之損失賠償請求權除特別規定者外概自發現損失之日起算經過六個月即行消除

第七章 附則

第四十五條 本通則自公布日施行

第四十六條 本通則於各路實行後所有從前貨車運輸負責章程即予廢止

第四十七條 本通則如有未盡事宜得由鐵道部隨時修正之

鐵路職工學校教育實施暫行通則

民國二十一年七月十一日本部核准施行

第一章 總則

第一條 本通則依據本部實施鐵路職工教育計劃綱要訂定之

第二條 本通則適用於職工公民學校及職工識字學校

第二章 行政與組織

第三條 職工公民學校及職工識字學校直隸於鐵道部職工教育委員會

第四條 職工公民學校及職工識字學校每校設校長一人依奉職工教育法令秉承職工教育委員會之命令綜理學校一切行政事項

第五條 職工公民學校及職工識字學校得聘教員若干人關於學校之訓育教務體育衛生等事項得由校長指定教員分別担任之

第六條 職工公民學校及職工識字學校視其學校事務之繁簡得設事務員若干人

第七條 職工公民學校及職工識字學校視其學校雜務之繁簡得僱用校工若干人

第八條 職工識字班及職工識字處行政與組織之辦法另定之

第三章 學額與編級

第九條 職工公民學校及職工識字學校每校各級招收職工之學額至多不得過五十名

第十條 職工公民學校及職工識字學校之學級編制以採用單式編制為原則

第十一條 在單式編級制下為齊一職工之智力與學力或補救劣等職工之成績起見得酌採分團

制或助教制以救濟之

第四章 課程與教材

第十二條

職工公民學及職工識字學校之課程依據本部實施鐵路職工教育計劃綱要第九條之規定暫定如左

職工識字學校之課程暫定為

- 一、識字
- 二、寫字
- 三、注音符號

職工公民學校之課程暫定為

- 一、三民主義
- 二、國語
- 三、算術
- 四、社會公民
- 五、繪圖
- 六、職工常識

第十三條

職工公民學及職工識字學校所採用之教材須經職工教育委員會之審定通過方得採用

第十四條

職工公民學及職工識字學校各科教學時數及教學起止時間之標準另定之

第五章 教學與考查

第十五條

職工公民學校及職工識字學校之各科教學過程及教學方法得由各校長及教員酌按職工之學力及智力分別參考現行各種教學法擬定之

第十六條

職工公民學校及職工識字學校學生修學成績之考查法另定之

第六章 學制與休假

第十七條

職工公民學校之學制暫定如左

- 一、一年畢業

第十八條

職工識字學校之學制暫定如左

- 一、一學季畢業
- 二、一學季分爲六個學月
- 三、六個學月分爲二十五學週
- 四、修滿二十五學週爲畢業

第十九條

職工公民學校及職工識字學校之寒假暑假一律免休

第二十條

職工公民學校及職工識字學校星期日照常授課不得休假

第二十二條

職工公民學校及職工識字學校關於紀念日之休假規定於左

- 一、一月一日 中華民國成立紀念日
- 二、三月十二日 總理逝世紀念日
- 三、三月二十九日 革命先烈紀念日
- 四、五月一日 世界勞動節紀念日
- 五、五月五日 革命政府紀念日
- 六、七月九日 國民革命軍警師紀念日
- 七、十月十日 國慶紀念日

八、十一月十二日 總理誕辰紀念日

上列紀念日准予休假並須舉行紀念儀式及講演

第七章 設備與經費

第三十二條 職工公民學校及職工識字學校之設備須力求完善以適合職工身心之發展為原則

第三十三條 職工公民學校及職工識字學校每校之經費由職工教育委員會編造概算呈請部長核

准指定路局撥給之

第八章 附則

第三十四條 本通則有未盡事宜由職工教育委員會呈請部長修改之

第三十五條 本通則自呈部核准之日施行

☀ 管理中英庚款董事會處理請款規則

廿一年五月中英庚款董事會通過

- 一、凡鐵路或其他生產事業向本會請求借款或墊款須由其主管機關以書面提送本會核議
- 二、請款書內須將其切實計劃用款數目還本付息辦法及其他有關係各點詳細註明
- 三、本會收到請款書時所請求款項無論係屬中國存儲現金部份或倫敦存儲部份應將該項請款書及還本付息辦法等提出董事會作最後之決議
- 四、如董事會核准該項之請求本會事務所即應與該請款之主管機關商擬詳細條件擬定草約或正式契約
- 五、上項草約或正式契約擬定後即由事務所先送本會法律顧問審查再交技術委員會及財務委員會審查通過後由董事長與該請款之主管機關正式簽訂報告董事會備案
- 六、草約內應列舉以下各項
 - 甲、擬購材料之名稱種類數量
 - 乙、料價須註明（C. I. F. 上海或他埠）倘價目未詳者可載明估計約數
 - 丙、應納稅捐統由請款之機關自理
 - 丁、交付日期（分批或一批交到）
 - 戊、還本條款（載明還本年數每年還本數目及日期）
 - 己、付息條款（載明所欠本金均按週年五厘計息）
 - 庚、金磅料價均折合上海通用銀元計算

辛、(戊)(己)兩項應付各數應由請款之事業或機關於日常收入內按期支付

壬、無論借款或墊款應聲明由請款之主管機關担保之

癸、草約應由左列機關簽訂之

一、請款主管機關

二、請款事業機關

三、董事會

如係與不生利事業(例如水利工程)訂立契約則辛項不適用應另代以「由財政部指定之款還本付息」字樣

七、前項草約簽訂後即由請款之主管機關根據已經核准之提案備具同式定單二份由本會以一份寄中英庚款購料委員會交其照單購買一份存會備查

八、凡一切定單及其他函件必須由本會加蓋正式印章寄交中英庚款購料委員會方為有效但關於定單如不與原定合同有所抵觸而僅于技術上及運輸上稍有變動時得由原購料機關與中英庚款購料委員會直接商酌辦理惟同時須將詳細情形及往來函電抄送本會備查

九、本會事務所須將本會寄出之定單及有關定貨等函件登記并錄副保存

十、中英庚款購料委員會於購定貨料後即應將詳情(包含各料數量種類價格等)隨時按照本會所訂之表格報告本會至其他所有帳目亦應每月造報一次
本會所訂之表格附後

十一、本會接到中英庚款購料委員會報告後須即與原購料之主管機關簽訂正式契約內須詳填草

約內之未盡各款正式契約簽訂後草約即行作廢

三、關於每批購料之款項其銀元之折合及利息之給付應分別辦理之但購料完全運到時關於還本及付息應按每年或每半年給付一次之辦法在正式契約內明白規定之

四、凡本會與各機關所簽定之正式契約皆應由借貸雙方各執一份另付英文譯本

五、凡本會與各機關所簽訂之正式契約無論關於料款或現金部份皆應詳載還本付息辦法本會所訂還本付息辦法亦應附入契約內作為契約之一部份

六、借款或墊款之本金利息應一律以上海通用銀元計算如係料款借款或墊款應以倫敦付款之日之平均銀價折合銀元計算

七、本規則如有未盡事宜經董事長或董事五人以上之提議得由董事會通過修改之并呈報 行政院備案

八、本規則由董事會議通過後呈准行政院備案後施行

賬字第 號
 逕啓者關於
 貴會所定購下開各件之發票提單
 及保險憑單茲由本函付上祈
 查照爲荷此致

南京

管理中庚款董事會

啓

發票 第 號
 購料委員會定貨單 第 號
 董事會定貨單 第 號
 有關係之會部

用貨之事業
 由 航運至

號 記	數 號	數 件	容 內	值 價 費 免 上 船	費 運 裝	計 共	劃 匯

☀ 管理中英庚款董事會分組委員會規則

第一章 財務委員會

- 一、本會爲審查各關係機關向本會請求借款或墊款之案件特設財務委員會（以下簡稱委員會）
- 二、本委員會由董事會推選董事四人或四人以上組織之任期一年
- 三、本委員會之任務如左

- （甲）接受并審查董事會交議之各機關借款墊款購料各案件并將討論結果報告董事會
- （乙）討論并審查本會未簽訂之各種契約及草約
- （丙）審核帳目及支出款項并建議關於本會財政上之計劃
- （丁）報告各種財政計劃于董事會

第二章 技術委員會

- 一、本會爲審查請款購料之提案特設技術委員會（以下簡稱委員會）
- 二、本委員會之委員由董事會推選四人或四人以上組織之任期一年
- 三、本委員會之任務如次
 - （甲）接受并審查董事會交議之各機關借款墊款購料各案件
 - （乙）調查并研究各項提案之計劃是否相宜
 - （丙）報告審查及研究之結果於董事會

第三章 教育委員會

- 一、本會爲審查文化教育事業之請款案件特設教育委員會（以下簡稱委員會）
- 二、本委員會之委員由董事會推選董事四人或四人以上組織之任期一年
- 三、本委員會之任務爲接受并審查董事會交議之文化教育機關請款案件并報告審查結果于董事會

四、本委員會審查文化教育機關之請款案件應依照本會所規定之息金用途支配標準爲原則

第四章 附則

- 一、本規則如有未盡事宜經董事長或董事五人以上之提議得由董事會通過修改之并呈報行政院備案
- 二、本規則由董事會議通過後呈准 行政院備案後施行

☀ 管理中庚款董事會處理中國存儲現金辦法

- 一、本會所收到期庚款現金非經董事會通過不得投資或支出
- 二、本會所收金磅應將全數于收到時兌換上海通用銀元存儲
- 三、庚款現金部分之投資須有政府或本會認可之銀行定期存款為担保或認可之不動產為抵押品倘借于生產事業關於還本付息須明白規定并須有負責之主管機關簽署倘借與非生產或暫時不能生利之事業除照生產事業借款辦法辦理外并應由財政部切實担保按期還本付息
- 四、投資所得之利息應專款存儲作為文化教育事業之用
- 五、本會所收到歸還之本金應作為教育文化基金其投資辦法由本會規定之
- 六、本辦法如有未盡事宜經董事長或董事五人以上之提議得由董事會通過修改之并呈報行政院備案
- 七、本辦法由董事會議通過後呈准 行政院備案後施行

☀ 管理中英庚款董事會處理倫敦儲存款項辦法

- 一、凡鐵路或其他生產事業請求購料應由其主管機關備具同式單三份送交本會俟核准後由會以二份寄倫敦中英庚款購料委員會一份存會備查
- 二、本會為中國各機關與倫敦中英庚款購料委員會之唯一轉遞機關
- 三、凡一切定單及其他委託事件之函件必須由本會加蓋正式印章寄交倫敦中英庚款購料委員會方為有效但關於定單如不與原購料機關與中英庚款購料委員會直接商酌辦理惟同時須將詳細情形及來往函電抄送本會備查（見處理請款規則第八條）
- 四、本會事務所須將由本會寄出之定貨單及定貨等函件登記并錄副保存（見處理請款規則第九條）
- 五、中英庚款購料委員會于定購貨料後即應將詳情（包含各料數量種類價格等）隨時按照本會所訂之表格報告本會至其他所有之帳目亦應每月造報一次
本會所定之表格附後（見處理請款規則第十條）
- 六、本會所收到歸還之本金應作為教育文化基金其投資辦法由本會規定之
- 七、本辦法如有未盡事宜經董事長或董事五人以上之提議得由董事會通過修改之并呈報 行政院備案
- 八、本辦法由董事會議通過後呈准 行政院備案後施行

修正粵漢鐵路廣韶段管理局暫行購料規則

廿一年七月二十三日
五次局務會議議決公布

第一條 凡本局購辦材料除依照鐵道部規定購料暫行規程辦理外均依本規則處理之

第二條 凡購辦材料除零星消耗物品(如文具印刷什物藥物等)由庶務課採購保管分發外其餘一切材料總值在二千元以下者由材料課採購總值在二千元以上者由局照章採購

第三條 凡材料確屬獨家經理不便標購者得照鐵道部暫行購料規程第六條之規定由局詢價

第四條 凡購辦材料除標購手續應照章辦理外其由材料課採購手續應先將材料名稱品貨數量牌號及交貨日期地點明白規定逐項填寫於「探價單」內分送各商店填註價目由商店自行固封送還由課定期開拆并由局隨時派員監視

第五條 凡購辦材料須先將材料名稱數量及估計總值填明呈請購料單并附原領材料單呈請局長核定方得詢價訂購

第六條 凡經核准購辦之材料應照第四條之規定辦理并應將各商家定價列表比較以價廉者為得標標準(如品質牌號不同者應詳細註明加具意見呈局核定)呈請局長核准轉

送總稽核復核後方得填具訂購單分向各商家訂購此項訂購單應填五份送由總稽核

簽署一存總稽核室一送商家一送材料廠一送會計處一存課備查

41

第七條 凡購辦材料如有特別情形須由雙方另定合約者應呈請 局長另案辦理不以本規則為限

第八條 凡購辦之材料除普通者外須先將樣品送請原領料處核驗適用方得訂購

第九條 材料廠或庶務課會同驗收員驗收材料時應先將商家貨單與所訂「訂購單」或「合同」核對相符後即行查驗點收如查貨色或其他規定有不符之處應即拒絕點收并呈報 局長核辦如有私相授受致令本局受材料不適用之一切損失應由點收人及驗收人分別負責賠償

第十條 凡商家承辦各種材料應按期交貨如有延期除由本局酌量情形取銷合約并得沒收所繳押款外仍得責令賠償本局所受一切之損失

第十一條 如有天災事變及其他人力不能預防之事故以致不能按期交貨時承辦者須於原訂定貨期限內通知并附確實證明經本局審核屬實得酌量變更之

第十二條 凡商家交貨時應備同式貨單正單一份副單三份并註明「訂購單」號數由收料人將點收日期地點及編列號數註明於貨單或由課另加附單上一送會計處核發貨款一送材料廠一留課備查一交還原商家收執以憑領款

第十三條 材料廠收到貨物後應即填具支付傳票連同貨單送由會計處核對符合送呈 局長核簽并轉總稽核核復後交由出納課付款

第十四條 凡本局購辦材料應按旬編造購料報告表呈局及總稽核備核

第十五條 凡購辦材料如經查明商家有串同經手人員抬價虛報等情弊時除將經手人員依法嚴

懲外并得取銷該商之承辦權再向法院起訴之

第十六條 關於材料賬目應參照 鐵道部會計則例辦理之

第十七條 本規則如有未盡事宜得隨時呈局酌核再行修正之

第十八條 本規則自核准之日施行

會計處查帳員辦事專則

廿一年七月十九日局令核覆

- (1) 查帳員承會計處長之命辦理巡視各站查帳事務
- (2) 查帳員巡視各站應負責辦理左列事項
 - (一) 各站經查帳簿應于簿內簽證
 - (二) 檢查每日各項進款解繳餘存數目是否確實
 - (三) 考查發出及收到各種站帳票據是否遵章詳實填註各項進款是否按日詳細登入帳冊登記數目與票據是否相符統計有無訛誤延期費有無照收
 - (四) 考查日旬月各報是否按時造報
 - (五) 車隊駁輪填發補票有無錯誤隱匿情事
 - (六) 售出車票有無漏蓋車次印及日期章
 - (七) 查點各站客票最近號數與檢查課發出之止號相減存票是否相符
- (3) 各站車駁輪員司應隨時潛查密訪有無其他舞弊情事密報核辦
- (4) 查帳員到站查帳如發覺有拖款舞弊等事應即將詳細情形呈報倘確有重大虧欠得知照路警先行監視並即電呈核辦
- (5) 各站長遇有交替之時查帳員應會同交替站長檢查經管帳款票據是否交代清楚分別呈報但經檢查之後該站帳務票據即由接替站長負責
- (6) 查帳員每月最少必須到站一次但須于簽到簿內簽明某日前往某站以備查考

- (7) 查帳員巡視各站按日將工作報告表呈報會計處長以備查核(工作報告表另定之)
- (8) 如有未盡事宜由會計處長修改之但須呈局備案
- (9) 本專則自呈奉核准之日實行

廣 韶 路 局 會 計 處 查 帳 員 工 作 報 告 表

站 民 國 年 月 日

1 站內各種帳簿數目最近結至何月份止	
2 客貨進款日記等簿有無漏登數目及不規則情弊否	
3 該簿結餘與點驗之現款是否相符其結餘數有無錯誤	
4 票箱所存客票之最近號數與檢查課發出之止號相減存數是否相符	
5 所收之客票及免費票等逐日繳銷否	
6 旅客貨運業務平準表編造符合否其結餘之說明正當否	
7 所有短收多收之運價業經照章算入平準表否	
8 該站運款確已如數登入解款單按期繳交否	
9 出納課發還轉換次銀是否即日清換	
10 各種報單依期呈繳否	
11 其 他	

(注意) 此表須即日填報並由該站站長會同蓋章

站 長

查 帳 員

☀ 出納課派息組規程

廿一年七月十八日局令核准

- (1) 本處爲利便付派公債票息金起見特設派息組設組主任一員承課長之命辦理派息事務
- (2) 派息組設組員若干人勳助主任辦理一切事務
- (3) 派息組員不得代親友及他人收取息金以杜流弊
- (4) 派息組辦公時間除直接主管長官外如非本組辦事人不得入內免受嫌疑
- (5) 所有債票息金概由主辦人員自行負責按數交收不得由什役傳遞以免錯漏
- (6) 組內人員如有包件携出必須經組主任檢查方可離開辦公地點
- (7) 每日上下午散值時間組內全體人員必須將所收公債票及派出息金清算是否相符方能一律離開辦公地點以資慎重而免猜疑
- (8) 每日上下午散值時如有收入公債票未經發還其應派息金未能清付所餘公債票及息金一概交由組主任妥存不得私擅代貯
- (9) 經收公債票如有發生短少張數或全部遺失事情應照所失票面額數賠還公債票其有遺失原因不明者則由組內全體人員按照薪額此例賠償但經查明由某員經手遺失時則由該員負完全償還之責
- (10) 本規程如有未盡事宜得隨時修正之但須呈局備案
- (11) 本規程自呈奉核准之日實行

☀ 出納課派息組辦事細則

廿一年七月十八日局令核准

- (1) 本局發公債票分爲一百元四十元四元三種規定每年由六月十二月各派息金一次
- (2) 本課派出公債息金依照規定期間分別開派以符定章
- (3) 本課印備一百元四十元四元三種領息三聯票根以備領息人屆時到領分別取具填繳之用
- (4) 領息人填具三聯票根連同債票一併繳交派息組收發員經該員查點無訛後將聯根分別加蓋騎縫圖章發一聯交回領息人收執以爲領回債票及息金憑証餘二聯連債票送由查票員查驗屬實轉送發票員核計數目
- (5) 派息組主任收到二聯票根及債票時再行覆核如屬相符即將聯票存摺一聯備查餘一聯連同債票及息金一併交由收發員蓋章收領即由該員將聯根收存同時呼喚領息人姓名取回前發聯票核對符合即將債票及息金發給領息人收領
- (6) 派給息金照債票面額規定分關一百元四十元四元三處派息以便收發而免混亂
- (7) 本細則現已實行如有未盡事宜得呈請修改之

☀ 各處辦理預決算事務規程

廿一年七月二十日局令核准

- (1) 本局預決算事務應由會計處彙集總合造報為利便辦事起見由各處指定課員一人專任辦理並以會計處所指定之課員為主任課員承會計處長之命辦理一切預決算造報事務
- (2) 主任課員為處理預決算帳目及造報事務遇必要時得直接指導各處辦理預決算課員應辦事項
- (3) 關於各處所屬各課段廠站辦理造報人員應歸各該處辦理預決算課員指揮督率以利進行
- (4) 各處預決算課員應將處內所屬各課段廠站預決算帳目及登記一切應支之經常用款物料材料之報銷並編列統計年報表式等事項
- (5) 各處預決算課員所用帳簿表式概由會計處製印分發備用
- (6) 各處造報月分支出概算應于每月終後十日前即將各帳結出試算表送交會計處核對以為造具概算之地步而定編列下月預算之標準
- (7) 各處月分預算應于每月二十日前將下月預算書表造送會計處彙編
- (8) 各處月分決算應于每月終後經一個半月須將決算書表造送會計處彙編
- (9) 各處發出支付傳票應先交該處辦理預決算課員審核支付數目有無超過預算及能否適合支配經決定支付即須蓋章送呈主管長官蓋章轉送核發如認為不適合時得延至下月開支但須將理由即時呈報主管長官核奪
- (10) 本規程自本年七月起實行
- (11) 本規程如有未盡事宜得召集會議由會計處長決定增刪之並呈局備案

中 華 民 國 年 月 日	調 查 員 報 告 蓋 簽 章 名		保店名稱	會 計 處 覆 查 担 保 單 報 告 表
			司理人名	
			商業牌照額	
			營業狀況	
			有無其他店附設	
			店存貨物與所具保証金額能否相當	
			是否自營事業或合股生理	
			何項建築約佔面積若干	
			自業或租賃	
			與被保人關係	
	備 考			

☀ 清 理 商 股 執 照 辦 法

- 一 清理商股執照係依照部令所指下列各種爲限
 - 甲 交足三期股款本路商公司所發正式執照
 - 乙 併足三期股款本路商公司所發正式執照
 - 丙 續收三期股款本路商公司所發正式執照
- 二 各股東如有上列各項執照時得於清理期內持向本路機要課填具聲請書連同該執照送請審查
- 三 聲請審查人填聲請書時須將該執照之號碼及認股人之記名股數執照張數并聲請人之姓名住址詳爲開列
- 四 本路機要課於收到聲請書及執照時先行填發收據一聯交給聲請人收執爲憑
- 五 本路對於各項執照之審查以執照之冊底聯根爲準（如聯根不全能以其他部籍印証亦可）並須與前監察院封存候領之股票數目相符爲有效
- 六 本路審查完竣後將各項執照分爲有效無效兩種有效執照呈由局長於照面批明准許抵換公債字樣同時並將存票截銷無效執照亦呈局長於照面批銷
- 七 前監察院封存之票應於審查執照最後之日拆封核對
- 八 聲請人所繳之執照於審查完畢後由局分別函知持同本路所發收據來局換領公債或將無效執照截銷發還

九 本路對於核驗執照相符之存票核銷手續仍照向章辦理

十 清理時期定為四個月自民國二十一年六月一日起至九月底止（外洋各埠寄來者以寄發日之郵戳為準）逾期繳驗各項執照概作無效

牘公

公牘

○部令

●奉行政院訓令關於黨政軍糾紛案件發布新聞應飭屬注意辦理由

鐵道部南京辦事處訓令

總字第一〇九七號
廿一、六、廿四、

令粵漢鐵路廣韶段管理局

為令行事案奉

行政院第二〇九四號訓令開為令行事案准中央秘書處函開奉

常務委員論近查關於黨政軍各方糾紛案件每有僅據片面事實發布新聞藉端詆毀黨部既足混淆觀聽尤妨中央威信即函行政院及軍事委員會分別轉飭所屬注意等因除分函外特此函達即希查照辦理等由准此除分令外合行令仰該部即便遵照并飭屬一體遵照此令等因奉此除分令外合行令仰該局飭屬一體遵照此令

●奉行政院訓令奉國府訓令各機關長官自中央或本府議決更調之日起不得增委人員濫增

俸給仰知照由

鐵道部南京辦事處訓令

總字第一二八五號
廿一、七、八、

令粵漢鐵路廣韶段管理局

為令知事案奉

行政院第二三八一號訓令開爲令知事案奉

國民政府洛字第一二五號訓令內開爲令飭事查爲政首重擇人居官必嚴守法各機關長官既膺黨國重任董率僚司允宜遵守誓言祛除積弊庶期銓叙有序俾進無階嗣後各機關長官如有更調自經中央議決或政府任命之日起即不得增委人員及濫增俸給如有前項情事一經查出應受違背誓言之處分並將其增委增俸之命令作爲無效以肅官常除分令外合行令仰遵照並轉飭所屬一體遵照此令等因奉此除分令外合行令仰知照此令

●奉院令奉國令訓令爲重申前令各軍政機關屬於黨員不得藉口緊急處置任意侵害尤不得違法審訊不經司法機關之審判擅行處決一案令仰遵照由

鐵道部南京辦事處訓令

參字第一五三六號
廿一、七、三十、

令粵漢鐵路廣韶段管理局

爲令知事現奉

行政院第二六二二號訓令開案奉

國民政府洛字第一四一號訓令開爲令遵事查中央執行委員會前以黨員從事黨務工作易受本黨敵人之攻擊與誣陷而軍政機關每因觀察錯誤輕率處置或懷挾成見故意爲難甚至不遵守法定程序任意逮捕處決于十八年十月間函請政府通令全國軍政機關剴切訓誡了解黨員之地位改變其不當態度并令飭此後凡關於黨員犯罪案件無論案情輕重均應依法定程序經司法機關之審判絕對不得藉口緊急處置任意侵害違者即嚴予處分當經由府通飭遵辦在案近者各地軍政當局對於上項法令仍未能切實遵辦時有不經司法機關之審判藉口緊急處置任意逮捕處決者殊屬非是茲

奉

中央執行委員會來函自應重申前令不得忽視尤不得違法審訊擅行處決以資保障而符法治之精神除分令外合行令仰遵照辦理並轉飭所屬一體遵照此令等因奉此除分令外合行令仰遵照並轉飭所屬一體遵照此令等因奉此合行令仰遵照此令

○ 廳 令

●據呈報兼任粵漢鐵路公債基金保管委員會委員遵經卽日到會視事等情已悉由

廣東省政府建設廳指令 第五七六號
廿一、七、四、

令粵漢鐵路廣韶段管理局局長李仙根

呈一件呈報兼任粵漢鐵路公債基金保管委員會委員遵經卽日到會視事由

呈悉此令

●奉令行知關於英德縣黨員大會提案擬請通令各機關團體在職人員一律穿着國貨一案通

飭遵照由

廣東省政府建設廳訓令 第五七二號
廿一、七、二、

令粵漢鐵路廣韶段管理局

爲令遵事現奉

廣東省政府文字第一三三九號訓令開爲令遵事現准中國國民黨廣東省執行委員會組字第八七號公函開案據英德縣執委會呈以該縣第六次全縣黨員代表大會提案第五條請政府通令全省各

機關團體在職人員一律穿着國貨以資表率案決議交縣執委會呈省轉咨省政府通令全省各機關團體一律遵辦在案理合抄錄提案原文一份請予察核轉咨核辦等情前來相應抄同該提案原文一份函達貴府查照辦理見復等由附抄送原提案書一份准此自應照辦除函復暨分行外合將附件隨令抄發仰該廳即便辦照並轉飭所屬各機關團體一體遵照此令等因計抄發原提案書一份奉此自應遵辦除分行外合將原件隨令抄發令仰該局即便遵照並轉飭所屬一體遵照此令

計抄發原提案書一份

提案 請政府通令各機關團體在職人員一律穿着國貨以資表率案

理由 吾國現以暴日侵畧全國民衆一致奮起對日經濟絕交企圖振興國貨以挽危亡凡機關在職人員尤應該競競自勵努力提倡爲民衆表率乃不特不爲之倡導反以慌死不爲爲亡國奴的資格惟洋貨是尙似此外權利溢不失于彼必失于此長此以往若不嚴加取締何足爲民衆表率即國貨終無振興之日國家亦無興起之期基上理由應宜通令各機關團體在職人員一律穿着國貨也

辦法 請政府通令各機關人員一律穿着國貨自通令後仍穿着洋服者立即撤革以儆效尤

提議人縣執行委員會

●奉令行知現任公務員甄別施行期間自本年四月一日起再展限六個月仰飭屬知照由

廣東省政府建設廳訓令 第〇五五六號
廿一、七、二、

粵漢鐵路廣段管理局

爲令知事現奉

廣東省政府銓字第七七四號訓令開爲令行事案奉

行政院訓令第一六九九號訓令內開案奉

國民政府洛字第六六號訓令內開爲令知事查現任公務員甄別審查條例施行期間現經明令公布再展長六個月應即通行飭知除分令外合行令仰知照並轉飭所屬一體知照此令等因奉此除分令外合行令仰該省政府知照此令等因奉此正遵辦間復准銓部咨秘字第七一四號開奉
考試院令轉

國民政府以現任公務員甄別施行期間自本年四月一日起着再展期六個月飭即知照等因奉此相應咨達查照凡已屆送表期間之現任公務員希即先行填表送部審查並請轉飭所屬一體知照爲荷等由除分行外合行令仰該廳長知照並轉飭所屬一體知照此令等因奉此自應遵辦除分行外合行令仰知照並轉飭所屬一體知照此令

●奉令抄發懲治貪官污吏暫行條例特別法庭組織條例仰飭屬知照由

廣東省政府建設廳訓令

第六〇七號
廿一、七、六、

令粵漢鐵路廣韶段管理局

爲令行事現奉

廣東省政府法字第一七六七號訓令開爲令行事現奉

國民政府西南政務委員會第八二八號訓令開查本會第二十次政務會議決議凡公務員如有收受賄賂或操縱金融投機買賣等情弊一律以軍法槍決前經令行遵照有案茲爲整飭吏治利便實施起見經擬定懲治貪官污吏暫行條例特別法庭組織條例提出本會第廿二次政務會議決議修正通過

公布并呈國府備案在案除分別公布呈報暨分行外合行抄發原條例令仰該省政府即便知照並轉飭所屬一體知照此令等因計抄發懲治貪官污吏暫行條例特別法庭組織條例各一份奉此自應遵辦除呈復暨分行外合行抄發原條例令仰該廳長知照並轉飭所屬一體知照此令等因計抄發懲治貪官污吏暫行條例特別法庭組織條例各一份奉此自應遵辦除分行外合行抄發原條例令仰知照並轉飭所屬一體知照此令

計抄發懲治貪官污吏暫行條例特別法庭組織條例各一份 (見法規欄)

○局呈

●本路借用英庚款由倫敦購委會訂購敵車篷車以美國鐵道協會標準為妥請鑒核轉飭照辦
由

為呈請事現奉

鈞部工字第二九四號訓令開查該路借用英庚款訂購四十噸全鋼高邊敵車四十輛四十噸全鋼篷車十輛經本部于本年一月十一日電令倫敦購料委員會繼續訂購在案茲據該會本部代表王景春呈報已與承辦津浦路車輛之Messrs Hurst Nelson & Co Ltd.及Metropolitan Cammell Carriage, Wagon and Finance Co. Ltd.兩公司接洽所有價格及合同條件仍照津浦路車輛辦理計高邊敵車每輛為英金四百九十六鎊篷車每輛為英金五百二十五鎊並附正式安定函件前來據此除令准備案外合將王代表來函及廠方正式安定函件副本抄發該路知照此令等因嗣復奉
鈞部本年六月九日工字第九五九號訓令抄發倫敦購料委員會部代表王景春遵電在本路訂購貨車車輛上加蓋英文縮寫符號及編號情形令作知照各等因奉此即經分行知照去後現據機務處呈

稱本處鑒于前奉發比國鋼質貨車因軸箱下唇過低軸油傾瀉容易燒軸此次由倫敦購料委員會定購之敞車篷車五十輛所有各該車軸箱應採用美國鐵道協會標準較為妥善請轉倫敦購料委員會知照等情前來查前奉購發比國鋼車各項缺點嗣後購發本路車輛請採用美國鐵道協會標準以期妥善一事業于本年二月十日第一六九三號呈請

鈞部察核在案茲復據呈前情理合具文覆呈

鈞部鑒核伏乞俯賜轉行王代表景春查照辦理實為公便謹呈

鐵道部

粵漢鐵路廣韶段管理局局長李仙根 廿一、七、四、

●呈復遵令對於車輛消毒辦法撲滅蚤虱及分飭各站車隊特別薰洗並隨時施放臭水臭粉等消毒藥品各情形請鑒核由

為呈復事現奉

鈞部總字第一〇八一號訓令開查本部前由衛生處擬具各站車輛根本消毒原則九條於去年衛字第七〇〇號部令通飭各路參照辦理在案除原文有案邀免重叙外後開對於車輛消毒辦法及撲滅蚤虱一節務須切實舉辦毋稍玩忽并仰將辦理情形詳報備攷此令等因奉此遵即交本局總務處轉飭公益課遵照辦理去後茲據復稱遵查關於車輛消毒辦法本路向經參酌辦理如車輛製造時對於衛生條件之注意車輛停止時必先將窻戶打開以消毒水噴洒一次然後掃除拖洗務使內外清潔又車輛損壞時即行報請修理至臥車之蚤虱一節本路以路綫較短向無夜行車故無臥車之設祇對條板椅藤墊等座位之蚤虱隨時設法撲滅以杜傳染其餘車輛消毒廠之設一俟營業發達即行舉辦惟

現值天氣不正疫病叢生之際消毒尤加注意除經函准車務處分飭各站及各車隊特別薰洗外並隨時施放臭粉臭水等消毒藥品以重衛生等情前來理合據情轉呈

鈞部伏祈鑒核實爲公便謹呈

鐵道部

粵漢鐵路廣韶段管理局局長李仙根 廿一、七、七、

●奉飭查明本路建築火險保險室情形一案謹將築成銀倉及將舊銀倉改爲圖倉各情形呈復

鑒核由

爲呈復事現奉

鈞部工字第九九一號訓令開爲令行事查各路工機等務之設計圖表極關重要應設備禦火保險室以資保存而防意外一案據呈計劃及擬辦情形業經指令准予備案在案查各項圖表亟宜妥事保存該局所擬設備該項保險室計劃是否已經建築完竣尙未據呈報合亟令仰將辦理各情具報備查此令等因奉此當即飭據工務處復稱遵查本局原擬建築鋼筋三合土銀倉及圖倉各一所其建築計劃擬將銀倉圖倉連建兩座俟築成銀倉後即將舊有銀倉地址改建圖倉殆築成銀倉時查得該原有銀倉地址各牆壁係純用三合土建成尙屬堅固祇將該舊銀倉內之鐵閘一度改換避火鐵閘此項避火保險室全座建築工程經於本年二月間完竣并經將本處各項圖底放存該室等情前來理合具文呈復

鈞部伏乞鑒核實爲公便謹呈

鐵道部

粵漢鐵路廣韶段管理局局長李仙根 廿一、七、七、

●遵令將職局先後辦理林業經過情形呈覆伏祈鑒核示遵由

呈為呈復事本年七月六日接奉

鈞部六月三十日業字第一一八五號訓令飭將本路沿綫林業概況及現時如何整理計劃呈報查核以固路基而擴林業仰即遵照辦理毋稍遲延各等因奉此遵查本路關於林業一項從前只由各段職工採取樹苗分植沿路嗣有洋工程司威林士於軍田韶州等站試種枕木秧樹現雖間有成林然管理保護難期得法自民十八年間前管理胡繼賢任內以本路位處要江適於造林在工務處增設造林技士規劃進行隨即擇定英德站劃定路地一區面積八畝餘設立苗圃播種育苗翌年二月間奉到鈞部通令各路規劃造林之令經將情形呈報有案現計自十九年起每年出產苗秧一二萬本分植沿綫路基此為經營林業之始其後民二十年七月間路局暫隸廣東建設廳管轄時該廳以沿綫既適于造林且覺遞年需用木材甚多遂飭本省農林局會同本路造林技士查勘沿路荒山指定韶州樂昌間曲江縣屬大旗嶺為造林主場面積約二十餘萬畝軍田之西南花縣屬阿髻嶺為造林分場面積約三萬餘畝規定每年每場共造林六千畝以廿五年為輪伐期核定開辦費一萬五千元每月經常費五千元並將兩場地權撥歸本局所有本年二月間復由該廳委派林場主任來路負責辦理現計大旗嶺已闢苗圃九十餘畝阿髻嶺已闢苗圃五十餘畝迨至本年六月間適值沿路盜匪滋擾加以車收短縮路款困絀不得不縮小範圍暫將阿髻嶺分場束結大旗嶺林場撥歸工務處暫行兼理將每月經常費核減為七百元擬俟路款稍裕再復謀擴充此廣韶段造林之經過事實也至于廣三綫自歸併職局兼轄以後始計劃造林事業但沿綫均繁盛區域鮮合造林地點為貫澈造林宗旨起見亦于石圍塘開闢苗

圃育苗以備移植于沿綫兩旁藉固路基奉令前因合將驗局先後辦理林業經過情形具文呈復伏祈
俯賜鑒核并乞

訓示祇遵實為公便謹呈

鐵道部部長顧

次長曾
錢

粵漢鐵路廣韶段管理局局長李仙根 廿一、七、十六、

●呈覆遵將所有損壞機車客車貨車等分別清冊繳請察核由

為呈覆事案查接管卷內六月一日奉

鈞部五月三十日電開仰即將各該路所有損壞車輛種別號碼年齡及其損壞情形查明趕飭修理並
嚴定竣工期限一併具報其有車輛損壞過多該路限于工廠能力未能施修者仰詳細呈覆勿延為要
等因奉此案經羅前任批交機務處查覆去後茲據該處廣韶廣三兩段損壞機車客車貨車各號碼年
齡及損壞情形如何修理何時竣工等分別詳細列冊繳請核轉前來當經覆核無異奉電前因理合具
文連同清冊一份呈繳

鈞部察核謹呈

鐵道部

計呈廣韶廣三兩段損壞機車客車貨車清冊一份

粵漢鐵路廣韶段管理局局長李仙根 廿一、七、廿一、

廣			廣			廣			廣			
李行車	客車	車輛別	四	二六	二四	一五	六	九	二〇三	二三	二四	機車號數
五〇四	一〇一	車輛號數	光緒廿九年	民國八年	宣統三年	宣統元年	光緒卅三年	光緒卅三年	民國十八年	民國十一年	光緒卅三年	始用年期
同	光緒卅三年	始用年期	同	同	爐管火箱機件損壞	爐管及機件損壞	同	爐及機件損壞	機件損壞	同	爐管火箱機件損壞	損壞情形
上	車底及車身損壞	損壞情形	上	上	同	同	上	上	上	上	上	附
同	已由機廠修理約在 本年八月前竣工	附記	已由該段機廠修理約在 本年十一月前竣工	已由該段機廠修理約在 本年七月前竣工	火箱已判工修理機件已由 該段機廠修理約在 本年八月前竣工	同	同	待論鑷構到後始可修理 又因機廠能力不敷或須判工修理	已由機廠修理約在 本年十月前竣工	已判工修理約在 本年九月前竣工	已判工修理約在 本年七月前竣工	附記

韶

貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	客車	客車
一四〇八	一四一五	一四一七	一四一四	一五四一	一五六五	一五八四	八二八	七〇八	三〇六	七〇三	一五五〇	二二一	二〇四
同	同	同	光緒卅四年	宣統元年	光緒卅四年	宣統元年	光緒卅四年	同	同	光緒卅三年	同	宣統元年	同
上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上
同	同	同	木平車車身損壞改造客車	同	同	同	同	同	同	同	車底槽鐵地板角鐵車篷風開互鈎輪箍損壞	同	同
上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上
同	同	同	前竣工	同	同	同	同	同	同	同	前竣工	前竣工	同
上	上	上	已判工改造約在 本年十月	上	上	上	上	上	上	上	已判工修理約在 本年九月	已判工修理約在 本年八月	上

段											
貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車	貨車
一五九〇	一五二四	一五四七	八三九	一五三六	八二六	一五五八	一五四二	一五三七	一五六六	一四一〇	一四〇五
光緒卅四年	同上	宣統元年	光緒卅四年	宣統元年	同上	光緒卅五年	同上	宣統元年	光緒卅四年	同上	光緒卅三年
全	全	車身車架損壞	鐵篷損壞	頭尾槽鐵損壞	車篷損壞	車底鐵板損壞	同	同	槽鐵車架車篷損壞	同	同
上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上
同	同	同	全	同	全	擬分別由機廠修理或判工修理	全	已由機廠修理約在 本年九月前竣工	已由機廠修理約在 本年九月前竣工	全	全
上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上

廣		三				廣		車	種
貨車	客車	客車	客車	客車	客車	客車	客車	貨車	別
一四〇九	一〇二	四一三	九〇四	五〇〇	五〇二	五〇三	五〇四	二〇〇四	車輛號數
光緒卅二年	光緒三十年	同	同	光緒卅二年	光緒卅三年	同	同	光緒三十年	始用年期
車身車架損壞	同	同	同	同	同	同	同	全	損壞情形
擬分別由機廠修理或判工修理	已由該段機廠修理約在本年七月前竣工	已由該段機廠修理約在本年九月前竣工	同	已判工修理約在本年十月前竣工	全	全	全	全	附記

○ 訓 令

● 通令各所屬員工染有烟癖者應自通令後自行設法戒除仰飭遵由

訓令 第四二一號
廿一、七、五、

令 各 處

爲令遵事照得鴉片之害盡人皆知吸食鴉片向干例禁凡我員工斷不容染有此種惡習查本局前曾責令所屬員工填具五人聯保禁烟保結並組織禁煙調驗分會有案原期舊染汚俗咸與維新法至善美無如保結視若具文分會形成虛設歷時雖久收效甚微本局長嫉鴉片如仇敵憫吸者之愚蒙拯溺有心予人爲善若謂受毒已深自難驟戒不知改過有自新之路飲鳩無止渴之功及早回頭認登覺岸故特愷切申誡凡我親愛員工務須切實屏除惡習如仍陽奉陰違一經察覺卽執行隔離調驗查驗屬實卽予開除決不姑寬除分行外合行令仰該處卽便轉飭所屬一體遵照此令

●奉令本局按月撥付各機關經費應分別停發緩撥令仰知照由

訓令 第四二八號
廿一、七、六、

令 會 計 處

爲令知事現奉

廣東省政府令以按月撥付各機關經費爲數甚鉅際茲切實整理之時自應逐項審查分別裁減所有該局撥付之株韶段工程局經費嶺南工學院經費株韶段工程局工程費廣東建設廳公報費中華實事週刊補助告白費廣東英文新報補助告白費鐵路協會月刊補助費均應停發株韶段工程局購地費該路抗日救國會經費暫時緩撥俟該局收入充裕時再行支給自應遵照辦理除分函外合行令仰該處卽便知照此令

●據報廣三車上秩序漸佳及查票得力令仰行文獎勵並勗努力由

訓令 第四三三號
廿一、七、六、

令 車 務 處

爲令遵事近據報告廣三段各次列車車上秩序漸臻良好各員司對於無票乘客均能照章婉勸購票收效甚佳至堪嘉許合行令仰該處即便行文獎勵並勗繼續努力用副本局整頓本意是所厚望此令

●仰會同擬議整理本路產業具復核奪由

訓令 第四八二號
廿一、七、十一、

令 工 務 處

爲令遵事查本路產業日久未經清理圖籍亦漫無統系亟應早日設法清理以期一勞永逸應由該處會全工務處商酌辦法或擬訂計劃或組織產業清理委員會如需用測量人員可撥練習生多員以資助理除分行外合行令仰該處即便遵照會全擬議具復核奪此令

●仰遵照令開各節分別計劃各該站建設事項由

訓令 第四九八號
廿一、七、十一、

令 工 務 處

爲令遵事查廣三段三水站候車室上蓋滲漏應將原有上蓋加釘鏵鐵下飾白油又該站辦公室地方狹窄即將頭等候車室圈入收用以利辦公又石圍塘西南兩站時有牛隻上落均以跳板架置卡上牽引上落殊形不便應即在該兩站擇適宜地點分別加建高度月台俾利販運合行令仰該處即便遵照計劃辦理此令

●奉令飭辦月份預算一案查會計處所擬進行辦法六項尙妥應准如擬辦理令仰遵照由

訓令 第五一三號
廿一、七、十二、

令 各 處

爲令遵事現奉

鐵道部會字第一〇四五號訓令開爲令遵事查本部前令各路試辦月份預算原爲執行年度預算易收隨時考核撙節之效乃自試辦以來各路推行順利按期造報者固屬多數而仍有少數每因(一)資本工程修理車輛標購材料旅費雜支等用款以及他路積欠岔道欠租軍事運費等進款常有提前或延期收付或因事變關係頗難預計致與月份計算不符情事(二)能否移用或追加(三)編造煩複等等困難率請緩辦或竟延不具報此與本部令辦初旨殊有未合查月份預算之用意在本部爲便於考查各路每月財政及設施狀況在各路每月有預定計劃則支用不至漫無標準臨時生竭蹶之虞若云已有年度預算可資依據然年度預算乃一年度整個之計劃平時無從比較倘至半年度或一年度終了始得結果則臨時需要整理之事又屬事過境遷挽救莫及本部有鑒於此是此月份預算一種務使各路切實辦理以求功效關於編製方法及所稱困難各點亦均有相當途徑可資解除第(一)用款方面應就各主管部份專門經驗分別固定與不固定二類如薪工辦公等費不致月有若何變動可按年度預算每月平均估計又如工程購料修繕等費大都係屬不固定費用各處既已分工執事即如有專門經驗且與辦一事必先有核定之詳密計劃與用款之估計自不能以十二個月平均數爲準至於進款方面亦應根據已往經驗淡旺季節以及運輸能力等項從嚴估計總之每一處課下月一切開支無論其爲固定要否均可依照上述辦法酌量估列第一現在所列預算與將來計算有所差別亦儘可於計算書內聲敘緣由詳加說明第(二)某一項目在未超過年度預算時各月尚有伸縮餘地自無須移

用其他項目如已超過年度預算而須移用或竟須追加預算時亦有通常呈請流用或追加預算辦法呈部核辦第(三)至編造問題各路應斟酌情形於每月二十日以前自行規定一日期飭由各處課依照上述辦法各自按時造送會計處再由該處依式彙編準於每月二十日以前呈部審核似此由散而總分工合作編送月份預算斷無不舉之理又關於預算數目標準問題所有二十年度各路概算尚在中央政治會議審核之中應即參酌各該路呈部二十度及二十一年度概算之由部核轉數目為標準自二十一年開始之期即本年七月份起按期編造即仰該局切實遵照毋再延誤此令等因奉此並准總稽核第五二六號函同前因經即併案交由會計處議復核辦去後現據復稱遵將奉行辦理月份預算擬具進行辦法六項分列於後(一)由各處指定一課員預決算事務並辦理登記各該處一切應支之經常費用款及物料材料之報銷轉帳事項暨編列統計年表式其辦事細則另訂之(二)各處之預決算課員其所設立之帳簿表式由會計處印發其工作應於每月終後十日即將各帳結出試算表送交會計處核對以為造具概算之地步而定編列下月預算之標準(三)各處發出支付傳票時須先交由該處預決算課員審核支付數目之能否支配俟決定支付後即送呈主管長官蓋章轉送核發(四)會計處設預決算主任課員專司彙合各處預決算帳簿作總審核遇必要時直接指導各處預決算課員應辦事務(五)本年七月份為二十一年會計年度開始之期所有各處預算帳簿即由七月起實行辦理(六)各處指定之預決算課員須呈局備案並同時函達會計處查照是否有當呈候示遵等情前來查本局支出預算應如何改定案經第三十四次局務會議提出討論(議決)由各處各自議定一確實之整理計劃開列預算呈局核辦又本路每月預決算須遵照定期送部審核應如何派員派理以專責成案(議決)各處指定課員一人負責辦理並由會計處指導一切均已一致通過並錄案分行

各該處遵照在案茲據擬具辦理月份預算進行辦法六項尙屬妥合應准如擬辦理除分行外合行令仰該處遵照辦理並將指定員名具報此令

●現當剿共時期又值本路整頓之際各員司不得擅離職守非有重大事情不准請假仰飭屬一體遵照由

訓令 第五七〇號
廿一、七、十四、

令所屬各處課段廠

爲令遵事照得現當剿共時期又值本路進行整理之際所有本局員司自不得擅離職守用集事功自通令之後各員工如非遇有重大事情不准請假如違定予嚴處除分令各處課段廠外合行令仰該轉飭所屬一體遵照毋得違玩此令

●仰將所屬現有職工造具準確的名額清冊一份呈報來局以便綜核由

訓令 第五三八號
廿一、七、十三、

令 各 處

爲令飭事查本局各處轄屬職工人數時有更調按照舊冊核計未得真確茲爲利便統計起見特製發調查表式一紙令發該處仰將所屬現有職工依式填造準確的名額清冊一份（以本年七月十五日爲準）呈報來局以便綜核除分令外爲此令仰遵照辦理毋延此令

附發表式一紙

行各處課段廠遵辦外合行令仰該 遵照辦理此令

●仰隨時留心體察路務並勤加外巡由

訓令 第五七一號
廿一、七、十四、

令各處課段廠

為令遵事為得本局長奉令整理路政一月以來對於興革事宜不敢稍有懈怠視察所及知我職工均能勤奮奉公自堪嘉慰惟精神貴能持久習慣乃成自然應請各處長課長隨時留心體察勤加外巡務使諸事悉臻法矩以符

政府整理本路之至意至如賞罰分明規章具在本局長當與諸全人互相淬厲也除分令各處課段廠外合行令仰該 長遵照有厚望焉此令

●仰嗣後對於行車事變須迅速具報由

訓令 第六二五號
廿一、七、十八、

機 車 務 處
工

為令遵事查行車事變機工車三處各有責任嗣後遇有此事變發生時應先用電報或電話報告其詳細情形亦須於廿四小時內呈局用資查核不可仍前緩慢為要除分行外合行令仰該處即便遵照此令

●據會計處擬具辦理預決算簡章十條尙妥應准照行令仰遵照辦理由

訓令 第六八三號
廿一、七、二十、

令各處

爲令遵事前奉令行辦理月份預算一案經飭由會計處擬具進行辦法六項分行遵照在案現復據會計處呈稱茲爲便利進行起見擬具各處辦理預決算事務簡章十條並指定綜核課員譚崇衍爲預決算主任課員以專責成至各處應用帳簿表式在未印就以前應暫另設專帳處理以便將來轉正概由本年七月起實行其所指定之課員姓名並應通知本處以利進行而便辦理奉令前因理合具文連同擬訂簡章呈請察核俯賜備案並請轉行各處辦理等情前來查所擬簡章十條尙無不合應准照行除令復及分行外合抄簡章一份令發該處仰即遵照辦理此令

計抄發辦理預決算簡章一份（見法規欄）

●奉部令考核禁烟成績仰注意所屬新舊員工如有烟癖嫌疑隨時送請調驗由

訓令 第七〇三號
廿一、七、廿一、

令各處

爲令遵事現奉

鐵道部總字第一二三五號訓令開准禁烟委員會第三一一號咨開查禁烟攷績條例第八條之規定每四個月舉行考核一次嗣爲確定考核期間復經本會呈准規定一五九等月爲考查過去四個月禁烟成績之期歷經咨請辦理有案茲因五月已終所有本年一二三四等月禁烟成績亟應舉行考核以資督促業經本會第一百一十次委員會議議決通過除咨外相應咨請查照轉飭所屬對於禁烟機關人員切實舉行考核并請將辦理情形隨時咨轉過會以便彙核等由准此合行令仰該路即便遵照

辦理並將辦理情形呈報到部以便咨轉此令等因奉此當飭本局總務處轉飭公益課查復去後茲據復稱查本局禁烙事務在本路禁烟分會未成立以前經厲行員工禁烟聯保嚴密查禁嗣禁烟分會成立後原擬在本局附近設置調驗室由醫務室各醫官負責檢驗因乏相當地址始與江村普惠醫院訂約由該院指定房間施以絕對間格以爲調驗烟疾人員檢驗室及委托該院代辦檢驗事宜經呈准分行各處課廠將犯有烟疾嫌疑人員送會調驗惟迄未有犯烟疾人員交該分會轉送檢驗當以無人調驗形同虛設徒糜月款業奉核准暫行將該分會結束以後如有烟疾嫌疑人員調驗特交由公益課辦理有案現查本年一、二、三、四等月尚無犯有烟疾人員送請調驗等情前來除呈復外合行令仰該處即便遵照所屬員工有無烟癖尤應注意遇有烟疾或烟疾嫌疑員工務須隨時函知公益課以憑調驗以後新僱員工並須注意其有無烟癖以重功令而清痼疾併仰轉飭所屬一體遵照此令

○公函

●函覆派員會同中大辦理招考事宜由

函

第四二二號
廿一、七、五、

逕復者准

貴校函開關於本年在廣州招生仍擬借中山大學爲招考處請查照去年成案派員會同中山大學辦理報名及攷試一切事宜等由准此敝局經派定機務處副處長曾叔岳機要課員盧助公會同中山大學辦理矣准函前由相應函復

查照此致

交通大學

○ 佈 告

● 佈告禁止鄉人及任令牲畜殘毀林場秧苗由

爲佈告嚴禁事照得本路林場附近種植各項樹木秧苗關係造林要政至爲重要前經擬定罰則佈告禁止鄉人及象牲畜殘毀在案現據報告林場附近時有村童及任令所象牲畜入場殘毀秧苗請援案禁止等情應准照辦合再佈告嚴禁嗣後各鄉人等如有違犯或任令人人所象牲畜入場殘毀一經查出即照案科罰五元以重林業仰各知照勿違此佈

局長李仙根 廿、七、二十、

特載

伍陸兩月份各處員司名額薪津增減

處 別	五 月 份			陸 月 份			兩 月 比 較	
	人 數	薪	津	人 數	薪	津	人 增 減	薪 津 增 減
局 長 室	3	1.485.	00	3	1.485.	00		
專 員 室	3	1.060.	00	1	350.	00	— 2	—710. 00
總 務 處	186	14.815.	00	177	14.092.	00	— 9	—723. 00
會 計 處	123	10.065.	00	101	7.900.	00	—22	—2.165. 00
車 務 處	87	6.751.	50	85	6.606.	50	— 2	—145. 00
機 務 處	92	8.190	90	82	7.351.	40	—10	—839. 50
工 務 處	43	4.121.	29	44	4.146.	29	— 1	十 25. 00
林 場	14	1.450.	00	2	230.	00	—12	—1.220. 00
合 計	551	47.938.	69	495	42.161.	19	56	5.777. 50

(三)取銷翁大運料半價查翁大公路應用材料半價運載一案歷經前任再三展限其有效期間由本年七月一日起至十二月底止延期達至半年對於貨運收入影响殊巨業將原案撤銷由本年七月一日起所有該公路運輸物料一律照章收費不予減半以維收入嗣據該公路經理李果珍函以維持原案為請當以前據運輸課所呈核明該公路運輸工程材料清單所列士敏土數量太多硝磺木料電油煤油及瓦片等均非築路必需材料未便准照半價運送其餘確屬建造橋樑必需材料自可半價收費仍飭車務處核議具復再奪庶於取締之中仍寓協助之意

(四)改建韶站工人住室 前據機務處呈以韶州段工人及司機司爐住室廢爛不堪經函由工務處設計妥當繪備圖則列具預算計需工料銀陸仟叁百陸拾叁元柒角伍分請核准建造未獲實現查核該項工程關係工人棲止衛生而費用非鉅應即撥款建築一俟擬具開投章程即可定期開投招商承建

(五)維持合約信用 卷查廣韶段黃沙站月台原屬露天不蔽風雨擬在該站加建月台長廊簷篷四年來均託空言乘客頗有責言此項工程業由誠信號取價壹萬伍千壹百玖拾元投承建造經於本年五月二十三日簽約并限期於立約後十四日內興工現在時逾月餘該誠信號已否依約興工當飭工務處具復查核以維合約信用嗣據報係因軍運影响碍阻工程所致當於七月十二日興工

(六)認真審查錢銀收支人員担保 案經第三十三次局務會議議決辦法三項(甲)從新查保(乙)每年最少查保兩次(丙)如繳公債作保應照時值具足保金定額以上辦法三項即行

各處於最促時間辦妥具報如屬新委員司須要保證者應先具足保證金或商店作保併須俟審查完竣方得到差服務業經隔案執行以昭慎重

(七)懲罰工警 六月二十二日十一次車抵黃沙扳道伏謝洪未將三二號較剪口扳回原位以致十一次全列列車誤入機車澳一路將停放該路待修之七號機車猪咀碰爛十八號機車碰頭碰斷二十三號機車車架碰曲列車無恙當以該扳道伏謝洪不慎誤事實屬有忝職守經着停職三個月期滿再行降調以示懲儆又於此次出巡廣三段抵西濠口站發覺路警關德謾客經予記過一次并公佈旅客周知

(八)獎勵員工 本局產業課課員朱德輝在路服務二十餘年責任頗重薪水甚微廣三車務段電務員麥渭枝陳金培管理全段行車調動事宜職責重要異常辛勞於出巡時查察所及經將上列各員分別予以加薪以昭激勵又近據報告廣三段各次列車車上秩序漸臻良好各員司對於無票乘客均能照章婉勸購票收效甚佳經令車務處行文嘉獎並勗努力

(九)嚴行烟禁 本局前曾責令所屬員工填具五人聯保禁烟保結及組織禁烟調驗分會以期革除惡習無如歷時雖久收效甚微特從新愷切申誡通飭所屬務須屏除惡習否則一經查覺即實行隔離調驗屬實予以開除決不姑寬用是整飭

(十)修理機車客車本路所有從前廢置機車十餘輛均先後大修再過一月全部工竣行駛應付運輸不至如昔日之蹇難惟調車之機車尙形不足查本路尙有調車用之九號機車廢置十餘年之久未經修理該機車因停置過久機件早已不全若在本路機廠修理當此工作紛繁之際深恐再越一載尙難竣工若請購新車約需港幣壹拾叁萬元不如將該九號機車招商

粵漢鐵路廣韶段機務處

二十一年六月份修妥之機車客貨車輛數及用法工料表

車輛類別	輛數共計	用去工值	用去料值	工料共計
機車	17	\$ 1787.88	\$ 656.57	\$ 2446.45
客車	9	375.25	84.56	459.81
貨車	45	1478.70	857.39	2336.09

各種車輛在六月份修理而工作未竣者未計入

修理較爲合算計約需工銀毫幣伍仟伍百元特別材料如爐管銅瓦輪箍等由本路供給者約貳仟元已足是以數仟元之代價即得港幣壹拾叁萬元之機車供給路用似較經濟至修理期間約須六七月即可完成經將修理預算及修理工程單擬就公布定期開投招商承修矣計六月份修妥之機車共十七輛客車九輛貨車四十五輛其餘經在修理中而尙未竣工者亦甚夥附表

(十二)清釐購料合約 查接管卷內前任購料合約因時間發生變化或因急用備用之轉移或以附值之低昂均有考慮之必要應統將已簽未履行或在履行中各合約分別清釐何者應即運來何者應須暫緩何者須重訂合約一一再為核定庶使物歸有用款不虛糜亦即以維本局之信用而濟目前之困難經派會計處長及材料課長會同前赴三路購料委員會奉商辦理矣

(十三)限制購料分別緩急 本局支出浩繁收入奇絀統籌兼顧應付維艱即如前任積欠各商人貨款達伍拾餘萬元亦無法清結而從前訂購物料又源源運來催促驗收當此財政竭蹶之秋所欠貨款勢必愈積愈鉅自應量入為出以免窮於應付致失信用當飭所屬各處嗣後需用材料物品務須體察情形擇其急用者方可請購以示限制至如修車裝車用品路面應需枕木鐵軌已先後准照購辦

(十四)預防水患 本局於六月中旬間據報北江水漲廣韶段位當其衝亟應防患未然以固路基而維車行當飭工車機三處會同籌商預防水患計劃計關於工務方面者(1)預儲防虞水患大石其運載方法以原備之工程機車並撥吉沙車十輛拖往永利瑞利石礦場按日取大石五車分發各站大站預備儲大石拾卡小站預儲大石五卡備用(2)添備尖底卸石卡查前存有尖底卸石卡兩輛應多添造兩輛以備水患發生時便利運載石料搶救關於車務方面多備電桿電綫設遇水患全路通訊不至窒礙關於機務方面在英韶段儲備多量煤油及其他材料節經核定照辦並飭切實執行差幸潦水日就退落不致成災

(十五)化驗煤炭 本路前為鑑定物料優劣起見曾購買試驗室儀器多種裝設完備故最近將各

各種煤炭化驗成績表

開 濶

1.

試驗處所	本路試驗室	中大試驗室	香港試驗所	開濶公司
水份	3.03	1.91	0.88	—
揮發質	23.67	29.09	31.40	29.00
灰質	27.85	18.38	16.70	26.00
固定炭質	45.45	50.62	51.02	45.00
硫磺	1.04	0.84	1.09	2.00
熱量	10.5000	11.062	12.960	11.000

種煤炭成份切實化驗以備採擇購用其化驗成績如表附表

各種煤炭化驗成績表

富 國

2.

試 驗 處 所	本路試驗室	香港化驗所		
水 份	1.50	0.66		
揮 發 質	13.13	15.23		
灰 質	16.80	20.70		
固 定 炭 質	68.57	63.41		
硫 磺	—	2.08		
熱 量	12.437	11.880		

各種煤炭化驗成績表

寶祥源

3.

試 驗 處 所	本路試驗室			
水 份	6.60			
揮 發 質	10.05			
灰 質	37.00			
固 定 炭 質	46.35			
硫 磺	0.91			
熱 量	79.00			

各種煤炭化驗成績表

井 徑

4.

試 驗 處 所	本路試驗室			
水 份	1.80			
揮 發 質	18.00			
灰 質	18.53			
固 定 炭 質	61.67			

各種煤炭化驗成績表

印度 Ponia'i

5.

試驗處所	本路試驗室	印度政府		
水份	5.30	3.66		
揮發質	30.42	31.95		
灰質	16.50	9.00		
固定炭質	47.78	59.05		
硫磺	—	—		
熱量	11.800	12.790		

各種煤炭化驗成績表

印 度 (Dishergarch)

6.

試 驗 處 所	本路試驗室	Baron Ruthven		
水 份	2.37	3.10		
揮 發 質	33.43	27.20		
灰 質	12.43	9.80		
固 定 炭 質	51.37	59.90		
硫 磺	0.82	—		
熱 量	12.300	13.970		

各種煤炭化驗成績表

山東寶山

7.

試 驗 處 所	中大試驗室	香港化驗室		
水 份	0.64	0.84		
揮 發 質	14.52	17.82		
灰 質	14.51	19.82		
固 定 炭 質	70.33	61.52		
硫 磺	1.78	2.61		
熱 量	13.437	12.476		

各種煤炭化驗成績表

滿洲撫順

8.

試 驗 處 所	香港化驗所	撫順煤礦公司		
水 份	7.21	6.7		
揮 發 質	40.19	36.24		
灰 質	12.55	5.9		
固 定 炭 質	40.05	51.16		
硫 磺	0.92	—		
熱 量	12.618	13.068		

各種煤炭化驗成績表

台 灣

9.

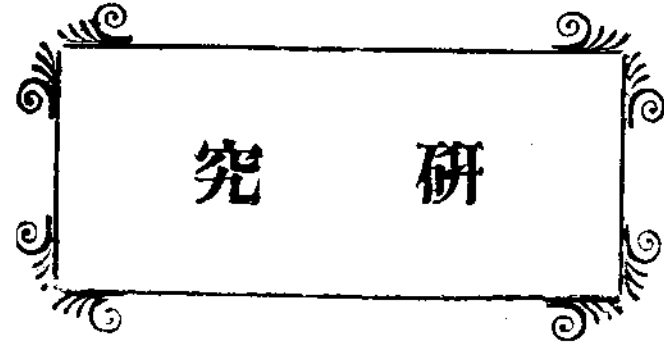
試 驗 處 所	香港化驗所	上海電力公司	基菱煤礦公司	
水 份	7.76	5.00	3.83	
揮 發 質	43.28	36.00	41.50	
灰 質	10.88	10.00	6.66	
固 定 炭 質	42.08	49.00	48.01	
硫 磺	—	—	—	
熱 量	11.880	12.000	12.771	

各種煤炭化驗成績表

荷 蘭

10.

試 驗 處 所	香港化驗所			
水 份	6.52			
揮 發 質	51.90			
灰 質	4.18			
固 定 炭 質	38.30			
硫 磺	3.74			
熱 量	14.170			



研 究

☀ 養 路 新 法 (定量撒渣法)

北甯工務處

軌道之修養以行車平穩爲第一目標

不平穩之原因甚多如超高度超寬度以及土床軟弱等等而水平度之不適宜尤爲大病

水平度之不適宜或由一枕之二端失其水平度或由於若干枕各失其水平度

失宜之水平度有目力可見者有目力不可見者

目力不可見則惟於車輪較過時方能見之蓋因道○鬆緊不勻所致者也

補救之方在1929年以來英國法國有一新法名曰定量撒○法 Soufflage measure 茲先述舊法然後詳

論新法

(舊法)維持軌道之平水度舊法有三如下

(a) 用鎬與錘以擠墊道○

(b) 翻修軌枕之底盤

(c) 撒○即用細○撒佈於軌枕下底盤上

中國習用^g二法。法尙未用更勿論定量撒○之新法

茲先論^g二法之大概

(a) 此法只宜於大翻修之軌道於新翻修之後許若干車隊通行一俟路床(土及○)壓緊即宜用鎬不用鏟其時有跳枕若干可用鎬以擠○以使○床堅實凡用卵石作道○欲得堅固之底盤須有相當之時間此項卵石宜含小塊擠時尤宜用硬且小之礫石成績始能善歐洲因近年人工太貴改用擠機以代鎬機之最通行者有二種其一曰 Fils d'Albert 式其二曰 Christiansen 式用法不同成績皆良惟機價太貴耳

(b) 此法官分二種 a 係用碎石作道○者 b 係用卵石作道○者

(a) 道○是碎石若道床乾潔無水侵溼則可將底盤翻修但費用似超過成効是故新舊工程師意見不同舊人謂其良新人謂其不良

(b) 道○是卵石底盤不宜翻修蓋一經翻修則須於長時期之後方能堅實也

(c) 普通撒○法此法與定量撒○法稍殊此法在1914年及1915年法國大北鐵路曾有試驗英國大西北鐵路亦早經試驗成績皆不劣

一九一七年法國大北鐵路將此法推行於全路之各段此法永不翻修底盤易言之非萬不得已之時軌枕永不變更其原位也各底盤下之道○宜具最善之滲性易言之宜不含少量之泥土並宜使雨水常易流盡手續如下於底盤堅實而尚有微隙之時且其底盤能容受細○(或○石或礫石)又軌枕升高度不超過15cm則將軌枕二端一律抬高再將平鏟均勻分撒細○一薄層此項細○宜硬而有稜角分撒在軌條下面左右各○cm若枕之寬度為23公分則其面積為40×23=920cm²每枕所需之工具為起重機兩具○箱一隻平鏟一把撒○工作如Fig.1及Fig.2两根軌枕可同時墊妥閱Fig.2可知平鏟兩邊甚淺平鏟由枕之兩端納於枕底若在窄小之路坎內則柄宜略短枕之兩頭宜同時抬高又

宜依適宜之水平度蓋在直線則同高在曲線則維持外軌之超高度也

在撤○以前在軌枕及其底盤之間若有亂○遺留則宜撤除之此項工作宜小心妥慎所撤細○之多少宜適可而止此兩條件似易而實難全賴工人之技能如何耳撤○已畢乃抽去起重機而將軌枕放下此時之水平度宜較正確之水平度稍高而甚微一經車隊輾過自能成爲恰好之水平度

撤○工作完畢後宜視察行車時之情況若察見水平度太低則宜施第二次工作

若底盤不甚堅或太硬或撤○須多而厚於 $\frac{1}{2}$ 公厘則應改用擠○法並應將各枕一律改擠細○由軌枕兩頭納入若在雙線則不可能只可由軌枕側面納入否則用特別形式之平鏟而仍由兩頭納入

(新法)定置撤○法即是新法此爲一九二九年以後推行之新法較普通撤○法更良普通法只用五種器具曰直尺及水平儀用以測驗二條軌線之水平度二曰小水平板用以測驗一條軌線之水平度三曰球杆四曰平鏟五曰起重機用直尺及水平儀所得結果不甚精確但已適用於事實惟須細心耳小水平板太不精確此器只能驗知軌道一部份之毛病蓋此器只能指出軌道目所易見之毛病不能顯出目所不易見之毛病也

球杆如 Fig. 7. 用以測驗 $3m/m$ 之空隙而空隙在二公厘以上則此器無能矣

由上之理故普通撤○法今已完全棄廢

定置撤○法係勒梅氏 Emairé 所創行應用六種器具如下 一曰球杆 *Canneboule* 二曰水平鏡 *viscur* 三曰平鏟四曰跳度儀 *Dansometre* 五曰○第六曰○車

水平鏡附有視板及測板如 Fig. 3. a 是水平鏡或稱測鏡 B 是視板 C 是測板此器用以驗知一條軌線上各點之水平度即目所易見之毛病器件簡單而易用大約軌枕二十根之間之長度只須三分鐘耳

例如 Fig. 3. 假定欲驗 B 間之目所可見之水平度此 B 二點在一條軌線上以測鏡置於 a 以測板置於 b

助手持視板由 c 點行向 d 點每過一枕即將視板置於軌上窺鏡人將窺見之水平度報知助手使其用白堊寫在枕上

跳度儀如 Fig. 4 重約二公斤餘 T 是豎杆 S 是三叉脚此三叉脚可摺疊亦可展開

三叉脚之橫臂有孔豎杆能在孔內活動而時升時降豎杆纏以彈簧簧頭觸三叉架之橫臂簧脚觸軌枕彈力小於三叉架孔之重量

I 是指數環車輪庄於鋼軌之時軌枕隨之而降 T 杆隨之而降 I 則滑動而升

I 之升降度如 e 即是軌枕之升降度因此即知枕底空虛之厚度亦名曰軌枕之跳度

據經驗所得不必將各枕之跳度一一測驗只須五枕或六枕即可知孰枕之跳度最大 Fig. 5 工人兩名若有此手藝則在一點鐘內可測 100 公尺之一段

所需細 O 之量則用圓筒一個名曰 O 筒直徑 10 公分高度 12 公分容量 1.2 公升

目所能見之毛病加以目所不能見之毛病即是總病即是相差之水平度

撤 O 工作之實施須遵下列之五事

第一事路病之測驗路病二種如甲與乙

甲為跳度即是目所不能見之水平度道班工目用球杆在枕上擊之即可恍然於枕底之是否空虛遇有空虛者即在枕面作一符號 X 以便可以依此符號以施跳度儀之測驗

八具跳度儀置於八枕如 Fig. 6 道班工目將各枕之跳度寫於各枕次再移於他段仍依上法以測驗之

乙爲凹度即是目所能見之水平度工人先用目力視察軌面之高低次用水平鏡由最高處測驗各枕之低度亦須一一寫明於各枕

就甲乙兩種毛病合併即知各枕應抬高之總高度

第二事撒○之量之算法應以一百公尺長度之軌道爲試驗場就路之總病而撒○假定其所需之量爲a 在每根軌條下面左右各40公分撒○四鏟此四鏟之細○宜散鋪不宜堆疊八天後再測驗路病以考驗所撒者是否恰好或太多太少多則知須減之少則知須增之以成爲標準的定量所謂恰好殆非絕對的恰好不過所差極微而已若太多而極微即軌枕太高而甚微若太少而極微即軌枕太低而甚微如是即可認爲恰好則所撒之量即可視爲標準定量

如此規定之定量不但適用於本道班且亦適用於其他各道班

第三事工人之訓練據已往之經驗訓練並非難事○斗容量若干一鏟之容量若干以及其他各事經半點鐘之練習手中即能自有分寸所抄之細○自能不多不少

第四事填孔之手續軌枕高抬之後底盤之道○未必是平面自不能無礮礮而含小孔此小孔須先填滿填孔所撒之細○並不變更原有之水平度填孔之後始照量撒○

第五事細○之尺寸此項細○宜極硬軟脆者皆不能用因其易碎而又易成細粉也既成細粉則雨後即成泥漿也尺寸不宜太大或太小至小以15m/m爲限至大以30m/m爲限而20m/m者爲最善以上五項皆得其道則撒○之成績必良

撒○方法適用於碎石道○亦適用於卵石道○

所撒細○之厚度大概以20m/m爲限若路病更大而仍用撒○方法並欲其成績仍良則須分爲二次

第二次須在二十天之後
下表所列之數量可以作為標準

路 病	1. 罐與渣筒 相當之高度
跳度十明顯之低度	相當之高度
1 m/m	2 cm
2	3
3	4
4	5
5	6
6	7
7	8
8	9.5
9	10.5
10	12
11	2+12
12	12+3
19	12+10.5
20	2×12
25	2×12+6

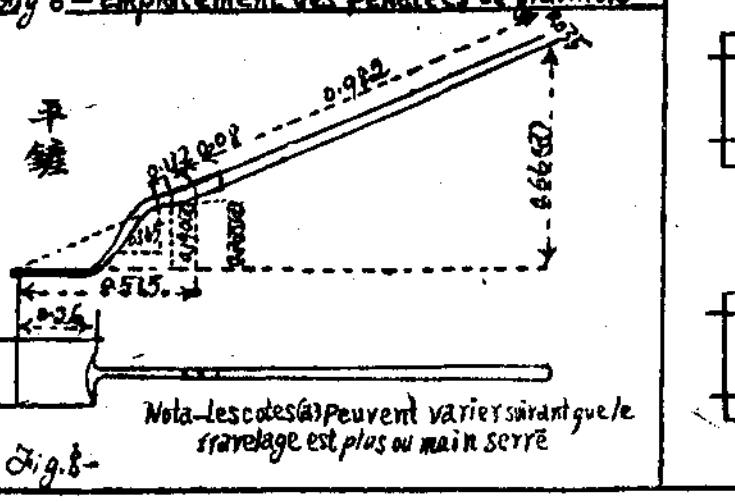
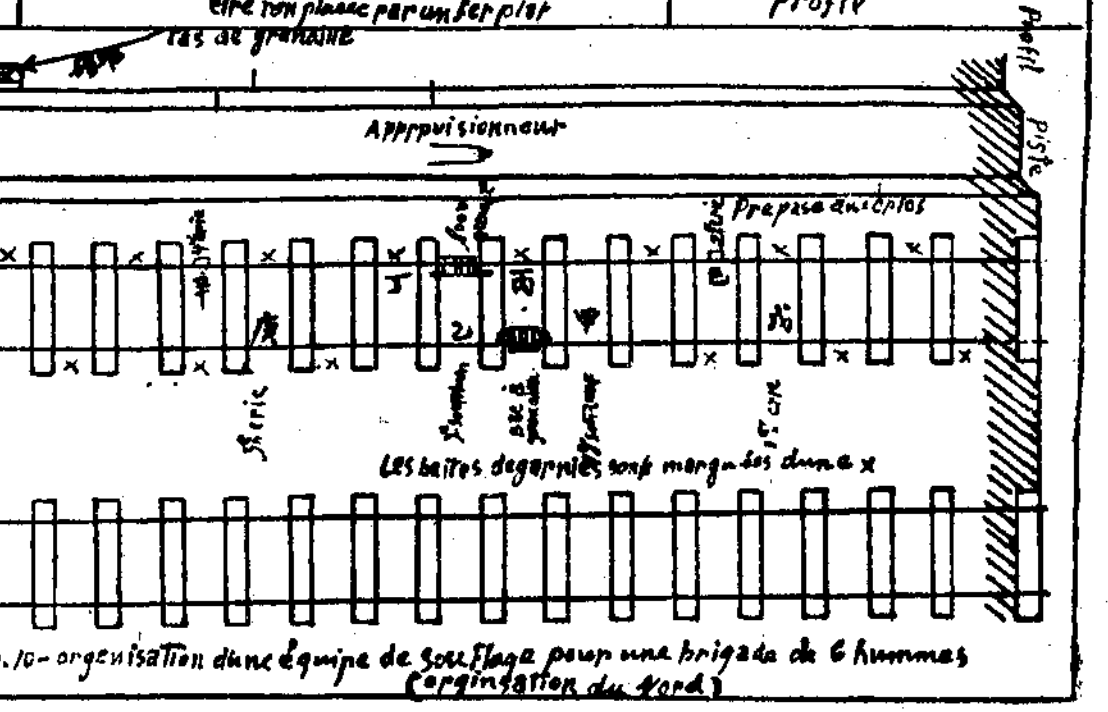
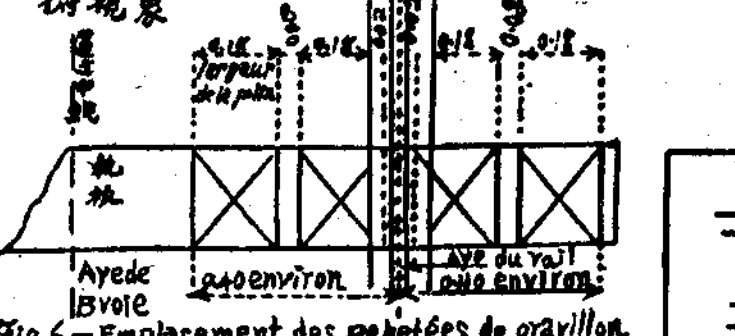
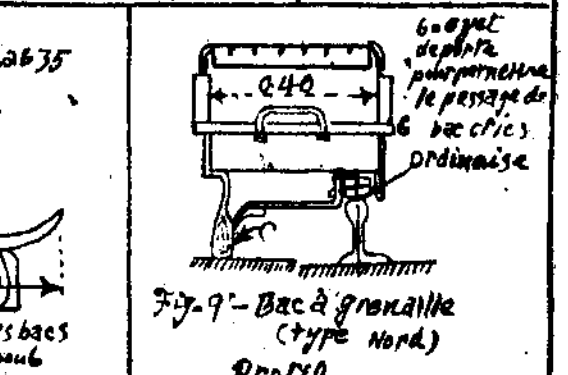
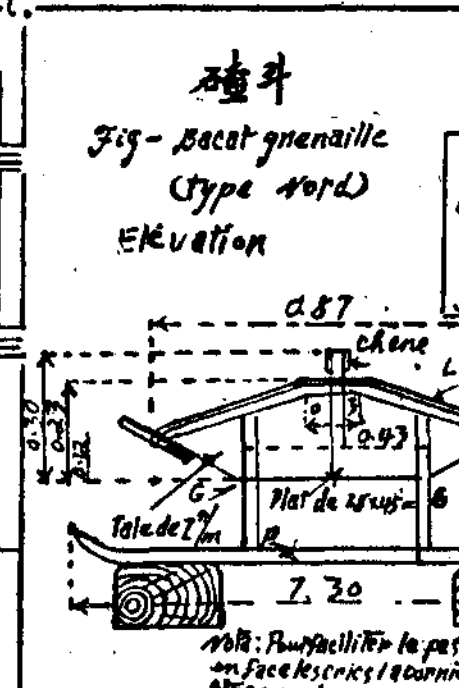
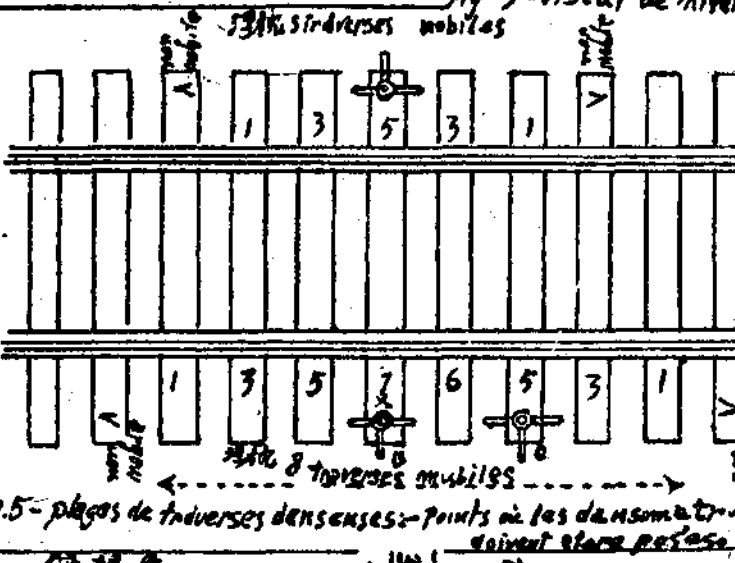
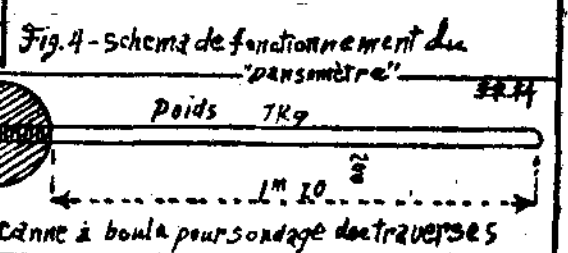
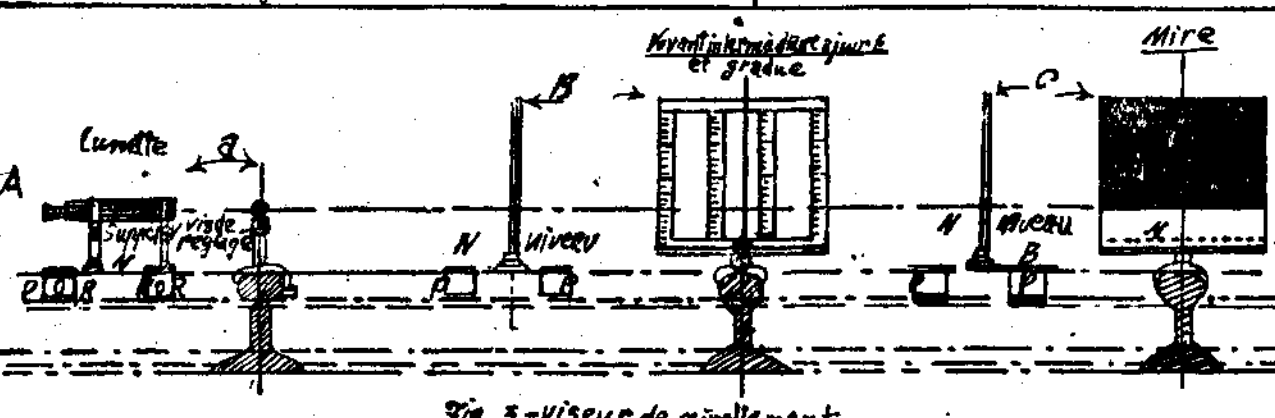
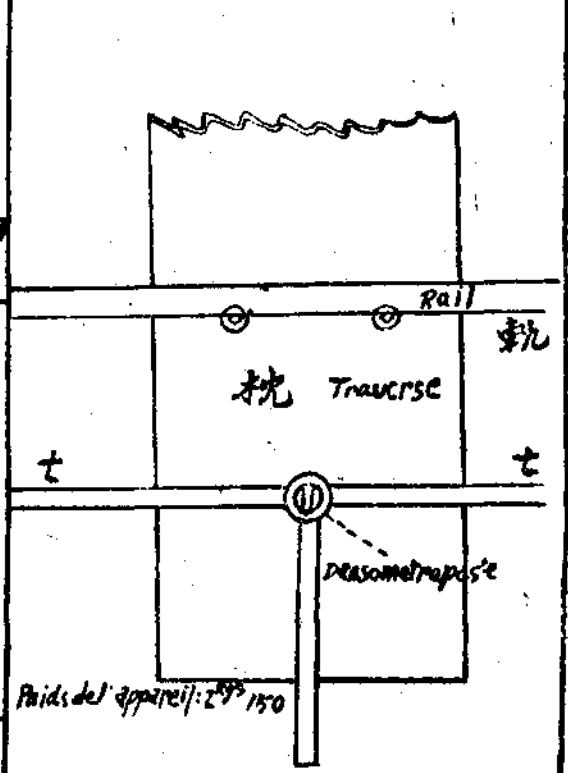
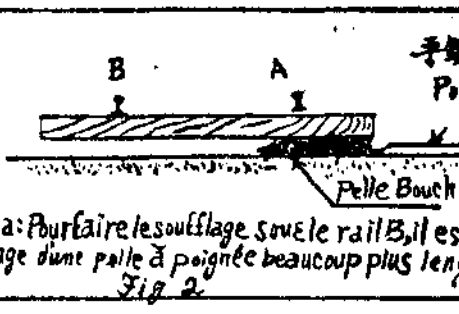
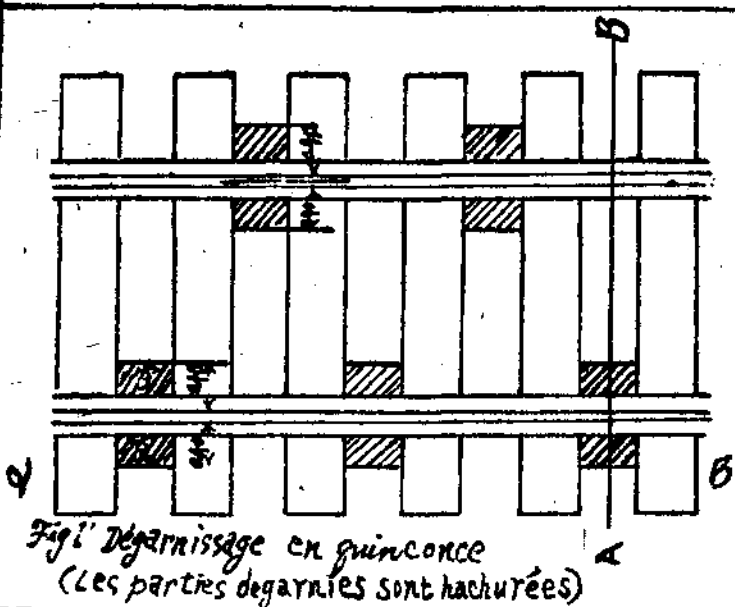
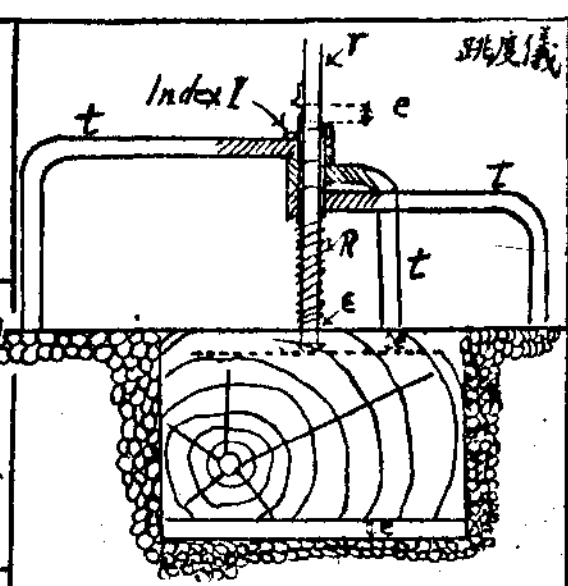
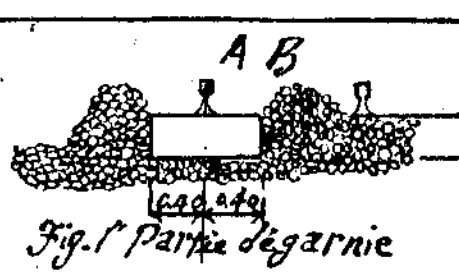
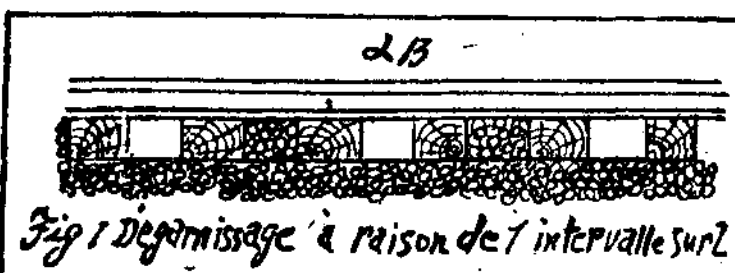
所謂相當之高度例如路病為 $3\frac{m}{m}$ 即枕之總跳度為 $3\frac{m}{m}$ 欲彌補此總跳度須在○筒內取細○其高度為4cm筒之直徑 $\parallel 10\text{cm}$ 筒之高度 $\parallel 12\text{cm}$ 筒面 $\parallel \sqrt{R^2 - 3.14 \times 5 \times 5} = 78.5\text{cm}^2$ 4cm $\times 78.5\text{cm}^2 = 314\text{cm}^3$ 7cm $\times 78.5\text{cm}^2 = 550\text{cm}^3$ 閱此二數路病6mm則相當高度為7cm路病3則相當高度為3cm而其體則為 559cm^3 及 314cm^3 並非成爲一倍

撤○之前須將軌枕間之道○撤開同時撤開者須成特勢如Fig.1所示者是也
照法國大北鐵路之經驗軌枕若須抬高5cm則宜仍用撤○之舊法

Fig.9是○車輕便而移動甚易且在同一軌線上能使工人二名同時抄○
撤○道班之組織如下

依大北鐵路之經驗以六人一班為最善其間有撤手四名助手二名撤手四名分爲二組一組在左軌

圖 法 新 路 養



Nota - Les cotes (a) peuvent varier suivant que le travailage est plus ou moins serré

一組在右軌二組工作之速度應相同如Fig10之甲乙丙丁

助手用起重機四具預將軌枕抬高如Fig10之戊己庚辛其戊庚相距約4或5己辛亦然

又助手應司細○之供給六人在一點鐘內能整理軌枕125根

中國工人之効率甚微一點鐘內能整理若干根不可究詰雖曰中國工價極廉然以効率相權衡則中國工價恐貴於他國焉

法國PO鐵路則以五人爲一班用起重機兩具撒手四名兼司起重機又一名專司細○之供給細○宜用火車預送於路旁分佈于沿線每距30公尺預備一堆

(以○代渣)

附 圖

☀ 鐵路道路兩用汽車

張厚璋譯 (平綏路旬刊)

(發明之緣起)在鐵路道路上皆可自由運轉之車輛於未發明以前雖經多人潛心研究每遇道路用車輪與鐵路用車輪更換之際往往發生窒礙終歸失敗者居多

現在此種車輛先由倫敦米得蘭及司各特鐵路公司發其端繼由巴他斯費爾得之加利亞莫他斯公司集其成特創之路名爲Pro Patent 以上困難方始完全解決一車四輪全部更換所需時間僅二三分鐘即可完事其形狀如圖所示

(兩用車係汽車)此種車輛係爲汽車之一種其設計裝置構造完全以運送旅客爲主卽用以輸送貨物亦未爲不可也

車體道路用車輪及鐵路用車輪三部分皆有專家負責製造各盡所長極爲完備

(路上用即爲道路車)此種汽車在道路上行走時除車輪之外其全體形狀與常見之他種道路車毫無差異兩旁之門便於旅客之上下設計巧妙無不適宜

(設計之苦心)有謂此車設計並未遇何等困難實屬錯誤全車外形各部尺寸彈簧之寬窄及所轉圓周之大小既須依照鐵道部訂規則不可稍有差誤更須參照鐵路四呎八寸半軌距之各種規定及站臺高低方能決定其道路輪之皮帶亦須依軸之任重詳細計算始可從事故造成車輛經多種限制確有極可寶貴之價值

道路用車輪與鐵道用車輪相結合故車輛在道路上行走時軌道用車輪在內空轉車輛在鐵路上行走時道路用車輪因其全徑大必須移上爲要既移後其運動完全停止僅有鐵輪旋轉而已

其移上至相當之高須有特別裝置並非自輪軸全部上移實由於車輛與輪軸之間安置二個兩心輪巧妙裝置動作而成其二個兩心輪之位置一兩心輪在他兩心輪內依此種提起裝置可使車輪上移而輪心不動研究此事極有趣味多年懸案藉此解決實係成功之要點也

實行移動時先將兩個關針取下用木棍將車輪旋轉至內兩心輪到上部時將第一針插入使固定再將外部兩心輪同樣操作用第二針固定另有架保持其固定位置車輪不致滑落車輛行於鐵路上所用之制動器置於車軸車體之間由兩個絞練接合不用時摺疊收入車體所備之水平溝內

制動器有防針脫落之裝置車輪與車軸間亦有同樣裝置前後車輪均用之後輪組織與普通道路車全相同即輪隨軸同轉是也車行鐵軌時因兩針已除去道路用車輪位置變更儼如軸襯故於鐵輪之轉動亦毫無妨碍

制動器雖不任重其構造在車輛初行於鐵軌時內兩心輪之軸孔與運轉轂間必須能受靜止摩擦爲

要

(鐵軌道路換輪法)車輛由鐵軌移至道路時須在鐵軌兩旁沿路線二丈長範圍內作成斜面使比路基平面漸低又漸高車輛在鐵軌上駛至斜面處即將道路輪移下再過此斜面則道路輪與地面接觸至軌條盡頭以外脫離軌道範圍可在任何道路行走若由道路移至鐵軌時正與前相反即在軌條盡頭處對準軌道方向前進至斜面後車輪與軌道接觸再將道路用車輪提上可也如無軌條盡點則在能容車輛旋轉踏切路行之

車輛在鐵路上行走時舵輪無用可任其空轉若恐其因重費力可以木製外包金屬者為宜制動器僅在後輪與普通道路車同車在鐵路上雖每時按四五十哩之速度進行亦可於較短距離間使其停止砂撒裝置由機關室操縱亦僅送砂於後車輪者

(可帶他種車輛)此種車輛欲帶他種車輛時須在車臺前後安設鐵路所用各種裝置如掛鈎螺旋緩衝器等

緩衝器須堅牢應合法定範圍內彎曲率在車後者永不卸除在前部者行於鐵軌時無用可以拆卸收存車底所備格內

預備之車輪置車臺後部以備車輪滑脫更換之用

(新車主要之用途)此種車最宜用於鐵路支線在距鐵路稍遠之鄉村用之最為相宜並無何等之限制例如向海岸線尚未規定輸送計畫以前用此種車不但可緩和輸送之擁擠且可增進運送之能力(客運之特點)(一)運費省因用牽引力小所用之汽油消費少皮帶維持費亦可少故費用極省(二)旅行安全在鐵路運轉速度之限制以採用英國制為最宜可得極安全之效果據實驗結果每小時五

十哩爲最善(三)在鐵軌上與普通支線列車比較其安全程度爲佳在道路上亦與普通道路車無異

(四)路線縮短附近地點均可送到不必用多數運價

(貨運之特點)就運送貨物方面觀之除上列各利益之外尙有一項加入(五)不拘到何處無須換車省裝卸之繁

(利用範圍)以鐵路爲業者大可藉此種車輛之幫助將建設路線修繕路線所需工人材村運送於需要之處因道路鐵路可以兩用附近任何地點均可送到直由線路運轉車輛毫無障礙可言也

(主要各部之尺寸)車全長二十六呎寬七呎五吋半

全高(道路)九呎九吋(鐵路)九呎六吋半

車底至車頂高六呎四吋又四分之一

前後兩車軸距離十七呎一時道路用車輪距離六呎一時

皮帶之呎寸前輪三六吋×六吋後輪四二吋×九吋

軌條間距離四呎八吋半

發動機馬力(六汽筒)最高一二〇馬力

最高速率(道路)每時六〇哩(鐵路)每時七五哩

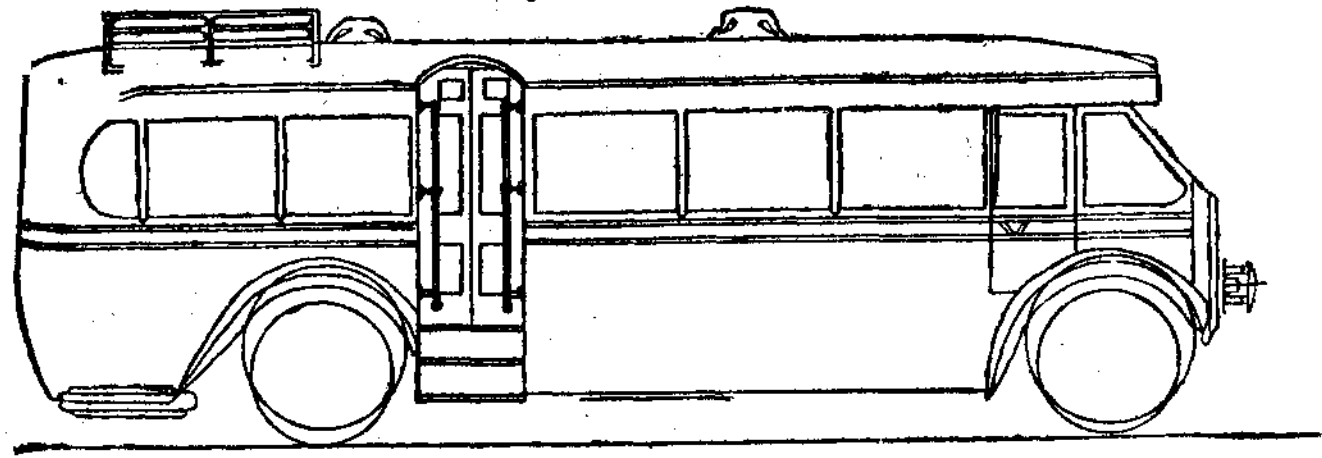
汽油消費量(道路)每加倫行八哩(鐵路)每加倫行十六哩

容量(旅客)二六人(貨物)三噸

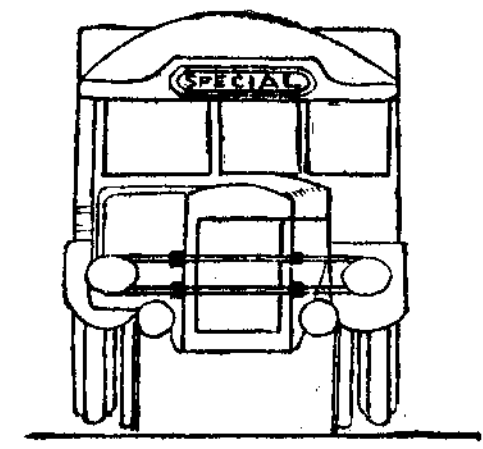
車量全重七噸二

附圖爲車輛之大概形狀

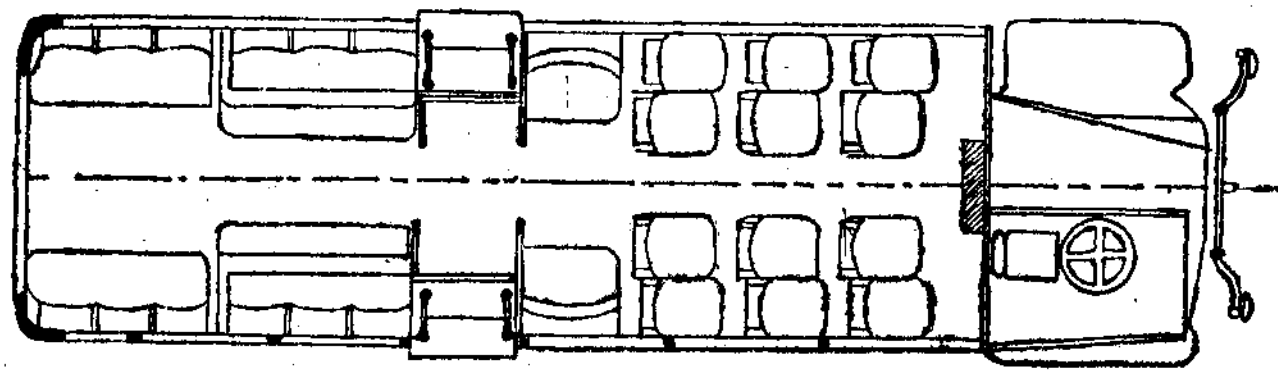
圖面側



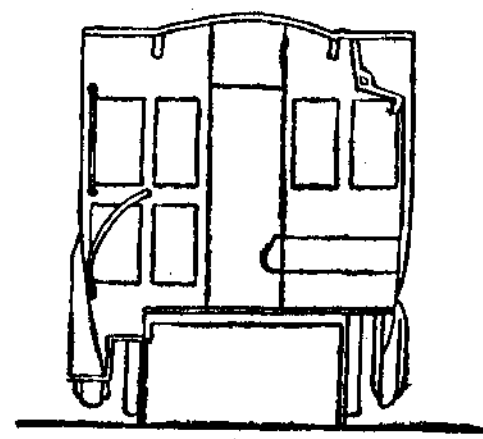
圖面前



圖面平



面斷橫



☀救濟失業與修築鐵路

一、失業與勞動權生存權

從前釋迦牟尼曾說生病老死是我們人類四苦然而現代社會的勞動工人却又加上一個失業的苦工人不作工他自己固沒飯可吃而且他的家族也連帶受饑可是工人想作工并且能够作工偏偏無工可作這便是現代社會工人的失業

基督列甯都說不勞動的人不可吃飯這是誠然不錯然而想勞動而且能够勞動反而不能勞動這要怎樣才好呢在從前太古掘井而飲耕田而食的時候只要自己勞動便有飯可吃但是一到產業革命以後工人勞動不勞動并不決於工人的勤惰是決於資本家的意思這種被動的失業豈不是人類生病老死四苦之外更加一個苦嗎在現代社會這種失業問題可以說是最大的疾患故社會要使人民負擔勞動義務一面社會本身也要有防止失業及救濟的義務此事在一七九三年法國人權宣言第廿一條便有此項主張其文如次

公的救助是神聖的義務

社會的義務對於不幸的市民要給以職業對於不能勞動的人要確保你的生活資料使營其生計

一九一九年德國共和國憲法第一百六十二條也有下文之規定

凡德國人民在德義上須將其精神肉體之力活用於公共福利之途

凡德國人民應有機會使其能依經濟的勞動求其生活資料

其無機會勞動者應給以生活費

照這樣看來勞動權利與生存權利可以是現代社會人民的基本權利了

然而反觀我國如何想勞動而且能够勞動的人其被新式產業資本家拒絕不使其勞動以致失業者固然也有而因天災人禍由有業變爲失業無業的眞是不計其數 總理的民生主義就是因爲這個緣故才有此偉大主張所以軍政破壞時期一過就要實行訓政建設時期的凡百施設來解決人民的失業問題以便入於憲政時期使人人有事可做有飯可吃所謂有恒產而後有恒心方可爲模範國民模範國家

但是目下軍政時期將終訓政時期的實際工作還未着手全國人民因內亂十九年失業非常的多若不想一個辦法那潛伏的禍患一旦爆發訓政時期便總不能實現勢必失業愈益加多後患無有已時要想辦法善後那失業的數量要先調查明白然後對症下藥逐一安排方有頭緒可尋

二、我國失業人數之估計

我國失業人數究竟有多少這是很難的一個問題因爲中國打了十九年戰從未有暇調查據魯竹書君的推算是有一六八三三二六五四人他是拿民國十五年二月廿四日北京郵政司所調查中國人口數目的報告依各國人口編製法爲其根據以最普通百分之七十爲勞動工人照上推算中國應有三萬萬〇五百二十六萬六千四百六十七人是勞動者但據各方面的調查報告推算中國只有農業工人八七·二一八·九九〇人血汗工人三四·八八七·五九六機械工人一·七四四·三九七手藝工人一三·〇八二·八四八人共計爲一三六·九三三·八一三人以應有勞動者數目減去實在勞動者數目爲一六八·三三二·六六四人這就是失業者這種推算不過是一個大概數目當

然不能說是準確可靠然而失業數量的龐大無論任何人都不能否認的
吾人在此數年間訂有京滬津三處報紙平時關於失業及其相關的統計也搜集不少茲將可參考者
列左

- (一) 民國十八年八月間江西省黨部調查匪共禍贛概況損失財產三萬萬一千二百九十四萬九千九百元焚燬房屋五萬九千一百七十六座被屠殺人數十二萬餘人難民人數一百五十七萬餘人
- 又據民國十九年一月江西賑災委員會調查災民六百餘萬財產損失六千餘萬元
- (二) 民國十八年六月華洋義賑會報告豫晉陝甘察綏被災縣分二百九十九縣災民五千七百萬餘人
- (三) 民國十七年廣東籌賑會專員江俠君報告共禍被災縣屬共六十縣被災劫者四十萬一千八百五十餘家被殺者四萬七千七百八十餘人損失財物一萬萬三千六百一十六萬三千六百餘元災民共四百二十五萬四千六百餘人
- (四) 民國十八年六月湖南省賑務會調查受災縣分六十二縣受災人口六百四十餘萬財產損失近一萬萬元
- (五) 民國十八年山西災情視察團報告民國十七年晉省被旱災兵災者有八十六縣民國十八年被水災旱災者共有災民六百〇一萬七千八百九十七人
- (六) 民國十九年一月貴州省賑務會報告災區五十餘縣災民一百十萬餘人
- (七) 民國十九年八月河南賑務會報告已調查災區二十九縣災民一百四十三萬四千二百五

十五人戰區縣分尙不在內

(八) 民國十七年十一月漢口特別市黨委會民訓會調查武漢工人失業者九萬七千〇五十人
店員失業者六千〇九人共十萬三千〇五十九人

(九) 民國十八年七月陸伯衡君調查謂南京爲工商業不發達之區域唯一出品氈花素京緞男女工人依此生活者十餘萬人近以洋貨充斥人造絲織品暢銷一時南京緞業因之一落千丈緞工失業者除女工不計外男工已達六千人

(十) 民國十七年十二月福州戶口調查總人口二十九萬有奇無職業者十七萬七千五百餘人
(十一) 民國十九年七月上海市公安局調查該市總人口一・六六九・五七五人無職業者三一八一七人

(十二) 民國十九年四月報載首都在業工人男一八・〇二五人女一・二三二人童工一・〇〇〇人共計二〇・二六一人失業工人男二・八五五人女一八人童工六五人共計二・九三八人

(十三) 民國十九年六月黑龍江省政府調查全省人口三・七八五・二三六人無職業者三二六・八九〇人

(十四) 民國十九年四月北平市政府調查全市人口七五五・七七六人貧民四五九・〇五五人
(十五) 民國十八年度遼甯省民政廳調查全省人口一五・九七九・四〇四人無職業者男三・〇〇六・九四九人女二・六三三・六〇二人共計六・二四〇・五五一人

(十六) 民國十八年度河北省民政廳調查全省人口二七・八〇九・一二五人無職業者男一・

九八七·七三四人女二·一七三·三二二人共計四·一六一·〇四六人

(十七) 民國十八年二月報載江蘇人口總數三二·一二八·〇四〇人無職業者六·五五二·

一二〇人

(十八) 民國十七年度湖南民政廳調查全省人口三一·五九一·二二一人無職業者六九六·

六九四人

(十九) 民國十九年二月浙江省民政廳調查全省八十一縣(青田慶元二縣尚在查填中)共有貧

民二百九十一萬七千九百六十八人

(二十) 民國十九年十月報載廣東高雷各屬地瘠民貧土人日常所得恒不足以自給故多有受人

利用賣身往南洋充當苦工者俗稱賣猪仔據查每月被賣出人數約有三千二百人全年計

算當在三萬八千以上

(廿一) 民國十九年九月據廣州海港檢疫所黃埔分所及南石頭分所調查今年上半年華僑失業

歸國者達二萬四千四百五十八人

上面所述各省災民以豫晉陝甘察綏六省為最多共有五千七百餘萬人其他省分概率在六七百萬上下以江浙兩省鄰近中央之地尙且共有災民將達千萬其他省分可想而知合中國本部十八省關外三省及熱察綏三特區每省災民平均數姑以七百萬計二十四省區應為一萬萬六千八百萬人是則魯竹書君所估計中國失業總數一六八·三三二·六五四人可以說雖是不中不遠矣的了據民國十八年海關貿易冊所載各省人口總數為四·三八·九三三·三七三人若以此數除魯竹書君所估計失業總數則中國失業人口便佔全人口百分之三十八又查今年日內瓦及華盛頓十月二十一

日合衆社電各國失業人數美國三百五十五萬人英國二百萬人德國一百九十萬人俄國三十六萬人波蘭廿七萬五千人奧大利十五萬五千人其他歐洲各國失業人數一萬至五萬不等又據今年三月日本內務省社會局所發表該國失業人數爲三十五萬一千五百八十九人合全歐失業人口祇不過七百萬人約當中國一省失業之數日本一國亦僅三十五萬餘人以視我國失業數量達一萬萬六千八百餘萬者相差甚遠歐美各國失業最多的不過二三百萬少的亦僅一兩萬而他們政府則認爲事實嚴重內閣幾爲此推搖今我國失業的人竟爲曠古今東西之大觀那種嚴重程度豈是歐美日本之比若不妥籌善法勢必將全國化爲共匪之區不可影響所及做官則貪婪無厭政治不能清明作農則栽種罌粟民業不能健全工商失却大批顧主率皆趨赴投機處此強隣環伺日肆侵略之秋又何以立國故解決失業問題實爲當務之急也

三、發展實業移兵殖邊與修築鐵路

至若解決實業問題時人主張不一約略言之不外發展實業移兵殖邊兩種但鐵路若不先行修築則物產豐穰之區不能運於歉收之地遇有水旱交通梗塞物資弗易運搬人必流離餓殍工業所需原料及其製品所有採辦銷售亦必以運輸不靈阻碍殊多以言商業則全視交通便利爲其生命所謂交易必有所交而後有易假設需要之地隔絕供給之地何能暢達此從發展實業上觀察急須鐵路之興修也

我國以歷年軍閥割據軍隊總數超出各國之上外不能抗敵內不能衛民國家財政三分之二充作軍費凡百建設悉以停頓故移兵殖邊實解決軍隊良好辦法今年十一月二十二日蔣主席曾對大公報記者有言「前因馮叛西北梗塞致軍隊無出路現東南西北已通過剩軍隊可開西北容納卽令紀律

不良使任邊防亦可化為勁旅西北經濟既可開發東南財政負擔亦輕故兵多不足慮無再編遣之必要」然細考過剩軍隊殖邊之策實為寓兵于農之計農則必須鐵路為之前驅方能致其效用否則偏居一隅而與內地隔閡則必養成割據獨立之勢所謂勁旅亦將化為悍兵頑民又何多此一舉乎此從移兵殖邊上觀察急須鐵路之興修也

四、中國鐵路里數及員工人數

修築鐵路用以開發實業移兵殖邊即所以解決我國失業問題吾人已述於上第其效力之大殊不能以數字表之然修築鐵路能使經過各沿線失業之人得為鐵路員工若干吾人則可依據最近統計表出之也茲將民國十八年我國各路延長公里及職員工人數目列左

路 別	延長公里	職員總數	工人總數
北 甯	二・〇三〇・〇六一	四・八八七	二四・四六一
京 滬	七七四・三五〇	二・六二四	七・六四六
滬 杭	一・三五五・九四〇	三・〇五一	一三・五五一
津 浦	一・一三二・六八五	一・七三〇	一〇・七六四
平 綏	三五三・四〇九	四五六	二・三〇三
正 太	六四八・七九〇	一・八九四	七・五八一
膠 濟	五六八・九五八	七八九	四・九七七
湘 鄂	一四二・五四〇	二六五	一・四一三
南 潯	一六三・〇三〇	二五一	一・一一五
廣 九			

日合衆社電各國失業人數美國三百五十五萬人英國二百萬人德國一百九十萬人俄國三十六萬人波蘭廿七萬五千人奧大利十五萬五千人其他歐洲各國失業人數一萬至五萬不等又據今年三月日本內務省社會局所發表該國失業人數爲三十五萬一千五百八十九人合全歐失業人口祇不過七百萬人約當中國一省失業之數日本一國亦僅三十五萬餘人以視我國失業數量達一萬萬六千八百餘萬者相差甚遠歐美各國失業最多的不過二三百萬少的亦僅一兩萬而他們政府則認爲事實嚴重內閣幾爲此推搖今我國失業的人竟爲曠古今東西之大觀那種嚴重程度豈是歐美日本之比若不妥籌善法勢必將全國化爲共匪之區不可影響所及做官則貪婪無厭政治不能清明作農則栽種罌粟民業不能健全工商失却大批顧主率皆趨赴投機處此強隣環伺日肆侵略之秋又何以立國故解決失業問題實爲當務之急也

三、發展實業移兵殖邊與修築鐵路

至若解決實業問題時人主張不一約略言之不外發展實業移兵殖邊兩種但鐵路若不先行修築則物產豐穰之區不能運於歉收之地遇有水旱交通梗塞物資弗易運搬人必流離餓殍工業所需原料及其製品所有採辦銷售亦必以運輸不靈阻碍殊多以言商業則全視交通便利爲其生命所謂交易必有所交而後有易假設需要之地隔絕供給之地何能暢達此從發展實業上觀察急須鐵路之興修也

我國以歷年軍閥割據軍隊總數超出各國之上外不能抗敵內不能衛民國家財政三分之二充作軍費凡百建設悉以停頓故移兵殖邊實解決軍隊良好辦法今年十一月二十二日蔣主席曾對大公報記者有言「前因馮叛西北梗塞致軍隊無出路現東南西北已通過剩軍隊可開西北容納卽令紀律

五、預定線養活員工人數之估計

我們再換一個方面研究鐵道部曾經擬有庚關兩款築路計劃依其緩急程序分爲四組一共有十四線其內容如次

線名	延長英里數	組別
株漢段線	二七〇	第一組
瀘海關段線	六五七	
滄石線	一三八	
京湘線	六·一四五	
京粵線	一·二一二	
韶昌線	五〇三	第二組
福昌線	五二三	
粵滇線	一三·一二五	
湘滇線	一·一〇〇	
包甯線	三四四	
成都重慶線	三二四	

道 濟 線

一八二

第三組

同 蒲 線

五一〇

寶 欽 線

七五一 第四組

查此四組十四線總里數約有五千三百七十八英里至六千一百〇二英里半折合公里爲八千六百五十八里至九千八百二十四里依前面計算每一公里應用員工十一人又一六那末就要需用員工九萬六千六百二十九人至十萬九千六百三十八人這還是鐵路成功的時候所需的員工數目至若開工的時候假定沿線都是平垣康莊大道沒有特別難工每一公里約需土量八千五百立方米四組十四線共需土量一千二百九十八萬七千八百七十七立方米至一千四百七十三萬六千三百立方米據工程專家說每一工人每天能作一立方米是則所用土工也正如上數

再就 總理修築十萬英里鐵路來說十萬英里折合公里爲十六萬一千里鐵路修好之時需用員工一百七十九萬六千七百六十人要用土量二萬萬四千一百五十萬立米所用土工也同此數

總括來說照鐵道部四組十四線修築鐵路馬上能够使用土工一千三百萬人至一千五百萬人鐵路修成之後能用職員工役十萬人至十一萬人若更照 總理十萬英里鐵路計劃便馬上可用土工二萬萬四千一百萬餘人成功之後能用職員工役一百八十萬人

又假定得了鐵路職業的人能養活本身合他的父母妻子五人那末依鐵道部四組十四線計算員工方面可養活四十八萬三千一百四十五人至五十四萬八千一百九十九人土工方面可養活六千九百九十三萬九千三百五十人至七千三百六十八萬一千六百五十人

依 總理十萬英里鐵路計劃計算員工方面可養活八百九十八萬三千八百人土工方面可養活十二萬萬〇七百五十萬人

總理十萬英里計劃以現在中國的財力看來固然一時做不到然鐵道部所計劃的四組十四線財源是庚關兩款只要政府下一決心這是辦得到的修路之時及路成之後馬上就可以直接間接解決中國失業人口一萬萬六千八百萬餘人的飯碗問題人人既能安居樂業誰願挺而走險加入共匪作彼不正當的勾當呢到那時實業發達智愚皆有出路人才分散各方地方自治便能充分發展政治也可由此清明如此豈有不富強的道理呢

(轉載)

鐵道部首都鐵路輪渡工程紀略

毛起

緣起

京滬津浦兩路。橫隔大江。致下關浦口。近在對岸。可望而不可即。行旅往來。貨物起卸。展轉費時。極不經濟。前北京交通部有鑑及此。早有輪渡之籌劃。曾屢派專家赴歐美各國考察調查。以期擇善採倣而利交通便貨運者。固意至善也。可惜內亂頻年。國是未定。此項交通要政。遂亦隨之延擱。迨國民政府奠都南京。地位所關。益形重要。首都鐵路輪渡之建設。遂更爲便利交通之最大前提。而有刻不容緩之勢。鐵道部成立以來。整理路政。不遺餘力。各項建設。積極進行。對此輪渡計劃。尤爲重視。工務司薩司長。因查交通大學唐山土木工程學院院長鄭華。於六年前在津浦路時。曾擬有活動式橋梁輪渡之計劃。呈報在案。乃請調鄭院長回部。任設計科長。同時計劃輪渡事宜。一面電孫幫辦謀凌局長鴻勛因公在歐

美之便。就近調查。復經設計專門委員會顏技監薩司長黃幫辦技正金濤鄭華盧維溥委員程孝剛康德黎暨津浦京滬兩路處長吳益銘德斯福王金職王承祖工程司韓納等專家十餘人。會議數次。詳加審核。討論進行。遂決定首都鐵路輪渡辦法。吾人盼望多年之輪渡計劃。至此始有實現之希望。此雖由於形勢需要使然。而國民政府之重視新建設。亦可概見矣。

工程計劃

京浦間聯絡交通問題。先總理建國方略。擬在長江之面。穿一隧道以鐵路聯結之。昔年交通部曾廣徵國內外各工程專家之意見。主張不一。有擬建築浮橋者。有擬將輪渡船面裝置可以升降之鐵架。上鋪軌道。按水面之漲落。使於江岸之路軌銜接。俾便裝卸者。有擬建築船塢。利用水閘。使輪渡得起落平穩者。有擬在兩邊江岸建築固定坡道。裝置有輪之木架路軌。聯以活動跳板。隨江水之高度。配置木架之地位。使輪渡靠岸時。得平穩通車者。尙有其他各種方法。大都做照各國計劃之先例。理論甚是。惟考歷年紀載長江水位漲落。相差二十四呎之多。鐵道部爲求經濟適當之辦法起見。擬具活動式橋梁輪渡計劃。卽於兩岸擇適宜地點。建築活動式橋梁四孔。每孔長一百五十呎。聯以二十呎長之跳板。使可隨江水升降。俾合適當之坡度。(最大之坡度係百分之二)輪渡停泊時與橋端之跳板接軌。車輛得上下自如。至升降機件之設備。係位置於橋墩之上部。其總機則置於近船之橋墩上。每座橋墩上裝螺絲軸二根。其螺絲母與橋梁相聯。使用電力旋轉螺絲。則橋梁卽能升降。輪渡計長三百六十呎。寬五十六呎。吃水十二呎。船面鋪軌道三股。能荷載四十噸貨車二十一輛。或客車十二輛。另載機車一輛。以備調度之用。輪渡行駛速率。每小時十二海里。

工程預算

渡輪約英金八萬鎊

一百五十英尺橋梁八孔約英金五萬八千鎊

機車一輛約英金六千鎊

裝架費約國幣三十萬元

橋墩基礎十座約國幣五十萬元

共計約英金十四萬四千鎊
又國幣八十萬元

收支預算

據歷年運輸紀錄。經專家之研究。認為京滬津浦兩路。每日來往貨物。當有三千噸之譜。將來輪渡完成。所有過江貨物。每噸收費一元至二元。似不過多。則總計每年收入已達一百二十萬元。假定渡輪由下關浦口兩方管理橋梁員工薪金及燃料等每年約二十萬元。則每年淨餘仍有一百萬元之鉅。

工程狀況

全部橋墩基礎工程。自去年十二月一日開工。迄今其已完成者。係下關方面三座。浦口方面三座。其尚在進行中者共四座。現浦口方面利用國府工賑會工人。挖掘土方。係工務組長吳啓佑接洽辦理。下關方面正從事第一號橋墩。工程係梅福強汪菊潛許鑑諸工程司管理。至於橋梁輪渡各項工程。已經英庚欵董事會通過。電請倫敦購料委員會簽訂合約。預計橋梁

於明年七月交貨。渡船於十一月可到京。現兩路局已將江岸至車站岔道佈置計劃妥善。預備接軌矣。

輪渡之利益

輪渡完成。其加惠於兩路營業方面者甚鉅。蓋車輛既無停滯在兩岸裝卸之煩。則營業效率。斯無形擴充。貨物之來。自必較前充斥。兩路因之並能互相調劑車輛。以補其不足。從此兩岸一家。將永免扞隔。然此祇就平時言之。若當有事之秋。則大江南北。既已溝通。各方軍運。立能直達。不復有展轉延誤之慮。而可收神速之效矣。

☀ 德國國家鐵道公司之用人方法

太 青

德國在歐戰中。為便利軍運計。國內鐵道。無不供一時之使用。而盡破壞其歷來之編制與規則。鐵道行政精神之規模既多消失。即鐵道建設物質之儲備亦無不缺乏。即其影響於職員工作者。自不能不趨於苟且與怠荒之途。是為德國鐵道瀕於破產危急存亡之秋也。

歐戰終了。巴黎和會和議告成。德國賠款奇鉅。而鐵道實為一百一十萬萬馬克之鉅額擔保品。德國鐵道產業。共值二百六十萬萬馬克。是擔保之數。幾達產業之半。自一九二四年九月起。德國賠款按道威斯計畫。每年須由鐵道項下。償還一萬一千萬馬克。並付息五萬五千萬馬克。至一九二九年八月。改行楊格計劃。而鐵道方面付出之數並未變更。是為德國鐵道大遭破壞之餘。仍擔負巨額賠款之支出。其艱難困頓。不言而喻。

軍事之破壞。為鐵道所不可避免。而賠款之擔負。亦非鐵道所能辭。然而德人竟整理其

鐵道。使之漸逐恢復運輸能力。居然能擔負重大之責任而應付之。此則吾人所不可不深求其故。以資借鏡者也。

年前德國實業視察團之來中國。曾在鐵道部放映電影。並演說德國鐵道之所以復興。其言簡畧。吾嘗攷究其故。而終未了澈其鐵道所以復興之辦法。近日蕭君仁源。以出洋攷察鐵道。先以德國鐵道調查記稿本。屬周君楨校勘付印。吾因得涉獵一過。乃得德國鐵道所以復興之故。於其編制。固服其精詳。而尤取其用人之法。以謂真欲辦事者。必不能不取法之也。

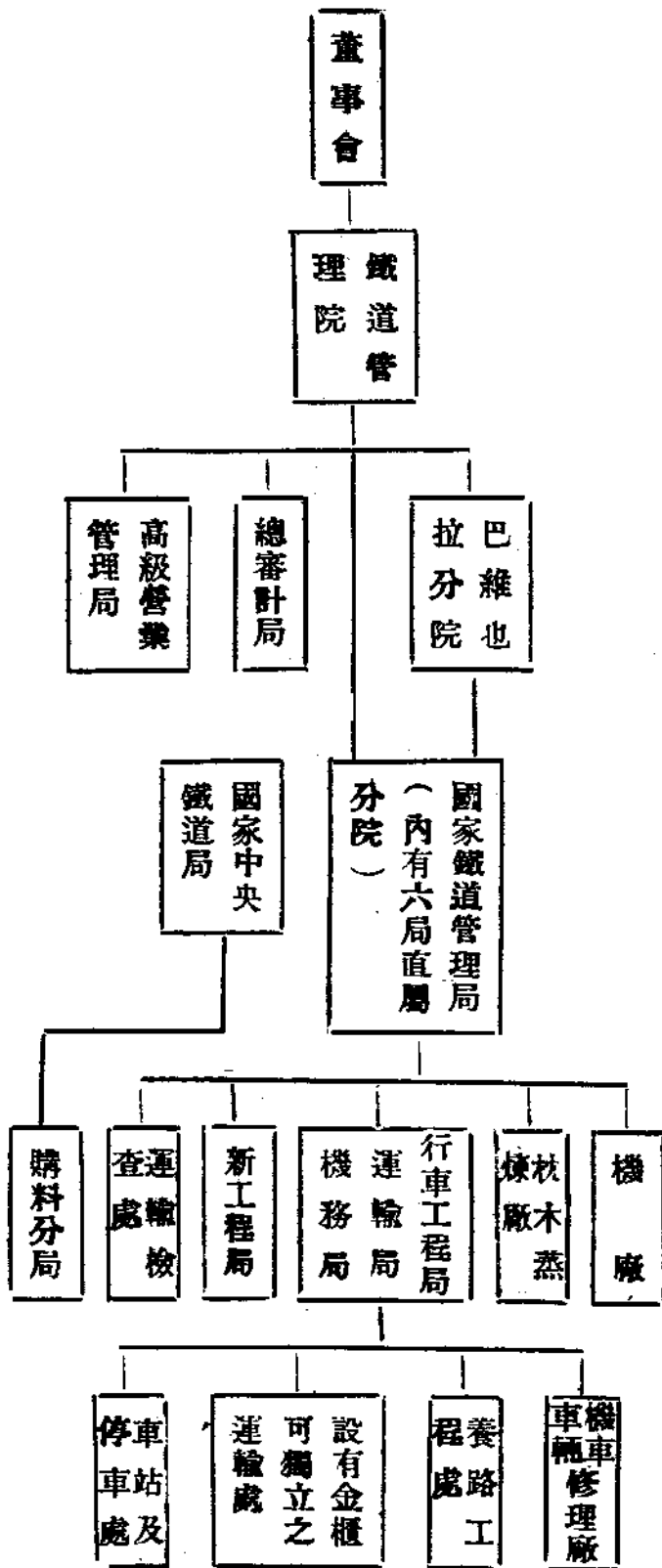
吾夙以爲辦事之原則。必使用當其才。才盡其用。然而古今亂世多於治世。甚且亡國敗家接踵而不知止者。則未有非用非其才才非所用者也。故認爲用人最難。又以爲運用一國之政治。人未有不可用者。一視乎其所以用之。用其長。舍其短。避其所短。而取其長。雖瞽瞍廢疾皆有可用者也。獨至治一部分之事。則所以用人者之量較狹。而所以斤斤於才不才之間者不得不嚴。故其用人。非徒日用之而已。其必有以養成之於先。而後其人乃可用也。故養人之法不講。即用人之法無根。由是言之。則可以知德人之復興其鐵道者之能養人以待用也。

不寧惟是。用人者量能而授之職。而其人之在職而能畢效其能者。又必有故焉。則所以設官而分職者則非甚精覈周密不可。且設官分職。又必有其精意存焉。故立法不可以不窮極細微末等之變態而預爲之防止。故吾將批評德人之所以復興其鐵道者用人之法之善。必先言其編制之佳。

據蕭君所調查者。德國於一九二〇年始組織德國國家鐵道公司。此公司雖在政府交通部監督之下。而有獨立行使其範圍內一切行政之權。完全擔負鐵道行政一切之責任。而公司所屬機關。其處理事務。並不按照國家普通公佈之法律。一切均依鐵道法規及公司所定之條例為標準。故公司所屬各機關。均能以商人經營之原則而營業。同時尤顧及國民經濟。有官廳之職權。而絕對無官廳之習氣。此立法之最善者一。

公司之組織。以董事會為最高行政機關。董事人選。半由政府任命。半由股東及銀行團推舉。凡有五萬馬克之股東資格。即可佔董事一席。所有董事。必具有財政及鐵道之專門學識。國會議員。不得任之。故公司性質。在使完全脫離政治關係。此立法之最良善者二。

董事以下各機關。列表明之如次。



董事十八人。公推一人爲董事長。必經大總統認可。可推副董事長一人至二人。董事會有罷免鐵道管理院院長及高級官長之權。

鐵道管理院設院長一人。由董事會開會選舉。院長下分設六部。部長人選。由董事會取得院長之同意選任之。其六部如次。

- 一、運輸運率部
- 二、行車工程部
- 三、機械部
- 四、財政計算部
- 五、管理部
- 六、購料部

部長下設參事數十人。分理各事務。其事務各規定一定之號數。永不變更。而參事員額。則可增減。計屬於運輸運率部者。參事事務之號數七。屬於行車工程部者。參事事務之號數十三。屬於機械部者。參事事務之號數六。屬於財政計算部者。參事事務之號數九。屬於管理部者。參事事務之號數十三。屬於購料部者。參事事務之號數八。其分職也甚細。而任職者甚專。凡一事務之號數。必有同一辦事者一人或二人。以備主辦其事者請假或遷調時之代辦或遞補。此立法之最善良者三。

總審計局設委員長一人。委員三人。審核員十三人。助理三人。審核全國鐵道各機關所實施之一切行政。是否合乎經濟。凡各機關之計算是否正確。會計是否精準。所購材料是否合乎需求。以及地畝等財產之計算有無弊端。此局設於管理院之下。而純粹爲獨立機關。不受院長之指揮。而委員及審核員所掌之事務。各有專責。分目甚細。此立法之善良者四。

至國有鐵道各管理局。局設局長一人。處長若干人。局長所處理之事務。依服務條例。有可以單獨處理者十有四目。應與各處長共同辦理者十三目。故局長並非能有龐大之權。而

處長之服務範圍。亦各有一定。各處長之下設理事若干人。理事之職權。亦均有一定。其分職略同管理院各部之參事。而事務之分目。尤爲細密詳盡。此立法之善良者五。

據上述之編制而觀。在德國各社會均有一定秩序之下。其用人似無需有特種之規定矣。然其用人。恰更有善良之法。更等述之。

德國鐵道人才。向取諸外間一般學校之畢業生。並無專門鐵道教育學校之設。其人員之任用。由各畢業生呈具志願書於所願服務之管理局。經核准後。入局實地練習。實習期滿。加以甄別。合格者方予以任用。故其高級低級之職員之養成。皆有詳密之規定。其辦法如次。

高級職員之養成 凡大學畢業生。經充當法庭陪審官三年者。方能呈送志願書聲請錄用。核准後。依其人原來曾支領之薪額。赴各局站廠所。按照規定之課程。實習一年。期滿甄試。合格者授以助理員。遇有理事缺出。則可補以二等參議。

高級技術職員之養成 高級技術員分工程技術與機械技術二種。凡工科大學畢業生。經呈准後。分發各處實習。按照規定之課程。需實習三年。期滿甄試。合格者授以工程技師。遇有理事缺出。則可補以二等工程師參議。

中級職員之養成 凡欲充當鐵道非技術職員者。其資格有三。一中學畢業生。二軍士候補生。三已支八級薪之職員。此項中級職員員額。各管理每年各僅六名。屬上開三種資格者各佔其三分之一。中學畢業生不收女生。年齡十七歲以上廿五歲以下。軍士候補生。凡在軍隊已充兵士十二年年齡三十歲以下。由軍隊加以兩次考試取錄咨送者爲合格。

已支八級薪職員。無論男女。自量學力堪與考試。須於一年前呈請核准。各生經測驗考試取准後。分發各處實習。中學生按照規定課程。實習三年。軍士候補生實習二年。在職職員仍在服務期間實習一年。再予考試升補。

中級技術職員之養成 呈請人之規定有三。一、與中學同等以上之技術專門學校畢業生。取錄之額佔總額四分之三。其資格甲、須呈驗畢業證書。乙、須在工廠或測量局有二年以上之專門實習。丙、須經鐵道公司承認其至少有五學期技術專門學校之成績。年齡不得超過二十八歲。二、軍士候補生佔一三兩項十分之一。其資格甲、須經國家普通考試。或經海陸軍學校二次考試。得有證書者。乙、須在工廠實習得有相當專門技能者。丙、須經公司承認其有在專門學校之資格者。三、已支八級薪技術職員。佔總額四分之一。其資格甲、須在各工廠得有技術專門知識。或在現職內確有切實實習經驗者。乙、取得充分技術學識之準備與攷者。丙、具有最良善之普通教育者。以上一三兩項。須經管理局考試。至少須確有四學期之專門學校程度。方許其預備與考。取錄後。除在職職員仍在原職實習一年外。餘均分發各處實習三年。實習期滿後。由各局組織考試委員會。中央派員監攷。試卷各局更易閱看。合格取錄者。優則充第六級職員。次者七級八級。最下不取錄。再准實習一年。再攷仍不合格。即黜退。

下級職員之養成 下級職員。必須在國民學校肄業八年。而曾入各工廠或入各局機廠之藝徒學校三年者。或充當工人並有相當之學力者。呈請准試。取錄後分發各處實習。各依所能勝任之職務。為實習年期之多少。皆有詳細之課程規定。

技術工人之養成——技術工人。必須國民學校畢業。考取後。入藝徒學校肄業。略給工資。工資依來公司之年期而定。三年滿期。經考試後。方得列為工人。服務三年。經考試後得升司火。司火服務於車者三年。貨車者三年。客車之尋常列車並快車等。共計為十年乃至十五年。方得升為司機。

凡在實習期間。公司均給津貼。此其大略也。其所以養才者至嚴至密。故其待遇也使服務者視為終身職而無見異思遷之心。亦無怠職荒工之慮。為平日孜孜非常公正故也。故高級職員之才力不及者降低級。低級者停職。而有過犯及成績過於惡劣。皆黜退無留連之餘地也。此其立法之最善良者在此。今中國有願切實整頓鐵路者乎。必於是乎取法矣。

中國之電氣事業

史鍾奇譯

去歲德國實業考察團。應國民政府之請。來華調查。以為建議發展中國工商業之根據。該團遍游各重要工商區域後。即返德將其考察所得之結果。報告於德國中央實業公會。就中最足引吾人注意者。厥惟電工專家特脫麥博士之報告。內有數篇。散見柏林電工雜誌中。

據特氏之言。中國輸入之電料。德貨僅佔百分之一一。五。但將來之增加。當非難事。所奇者。其中日貨竟獨佔百分之三三。此外英貨佔百分之一七。美貨佔百分之一六。而德國則位居第四。惟一旦商業情形穩定後。對華營業之增加。預計必甚發達也。

德國所供給中國之電料。其中電纜及皮線佔百分之二五。電話電報機件佔百分之十四。電燈佔百分之十。電機佔百分之九。日本對華營業所以能獨佔勝利者。一則以其與中國昆

。得地理之利。一則以其貨品價廉也。英美雖無優越之特點。然其進口貨亦年有增加。德國廠家苟不急起競爭。則將來英美各貨必激增無已。是在德人之努力而已。

考對華電機貿易雖屬可能。然該國之特殊情形。為德國及其他市場所不見者。不可不加以注意也。第一、中國土地遼闊有過全歐。故電力供給甚感困難。且其出產物總量平均。每人僅及德人百分之一。故就中國之經濟現狀觀之。大規模之電廠電網尚非其時。數十年之後。或有相當之發展。

然中國用電所以如此之少者。亦非全由居民密度之關係。蓋華人多貧窮寡慾有以致之耳。華人入款大都甚微。除生計必需各費外。實不容再有其他消費。欲其情形改進。使大多數人民能利用電氣。則為時尚久。以是所需電料與他國比較。相差遠甚。然中國地廣人衆。將來電料需要之增加必無限量。實在意料之中。因此種種特殊情形。故中國目前之電廠。大半皆規模狹小。間有少數較大之發電廠。及長距離之輸電網焉。

吾人苟以中國之電業情形。與他國相較。則特殊之點。尚不勝枚舉。如工程司工匠之缺乏。交通運輸之不便。籌畫經費之困難。在在皆足妨礙電機事業之發展。而吾人所最感棘手者。尤在與華人作交易之接洽。每一談判。因循遷延。費日良久。與歐美各國之情形不可同日而語。例如接洽某一問題。在歐洲祇須數月或至多一二年即可解決者。在中國每每須經數年之考量。其尤甚者。即輕而易舉之事業。亦延宕不決。竟達十數年之久焉。且華人語言難通。遇事游移不決。與之處理事務。尤屬困難。

華人購貨。多以價廉為原則。而不顧物質之良窳。若該物商標久享盛名。則又不問其真

偽貴賤而購之。除此以外。則惟價廉是問。

此外更有足為發展電氣事業之阻梗者。蓋華人宗族觀念之深由來久矣。無論何人。建設一廠。或僅任事其中。亦必極其能力。廣引親友。以致尸位素餐者充斥。營業因以不振。

中國電廠。向無可靠之調查。惟最近建設委員會曾發表「中國電廠之統計」一文。據其調查。截至一九二九年止。所有電廠總所如下。

民營電廠

五二三所

官營電廠

一七所

外商電廠

三五所

工廠自備發電廠

一四九所

在一九一七年以前。全國僅有九十餘廠。故最近數年增加不啻六倍之多焉。以容量比較則如下表。

民營

二〇六，一三八基羅瓦特

官營

四七，八四〇基羅瓦特

外商

二七三，二七二基羅瓦特

工廠自備電力

三〇八，一二六基羅瓦特

以電廠總數比較則如下。

民營

百分之七二・三

官營

百分之二・三

其發電容量以百分數計之則如下表。

外 商	百分之 四・八
工廠自備	百分之二〇・六
民 營	百分之二四・七
官 營	百分之 五・七
外 商	百分之三二・七
工廠自備	百分之三六・九

如不計工廠自備之電力。則截至一九二九年底。全國有公用電廠五七五所。其總電量為五二七・二四〇基羅瓦特。其中計

民 營	佔百分之九一
官 營	佔百分之 三
外 商	佔百分之 六

論其容量則

民 營	佔百分之三九
官 營	佔百分之 九
外 商	佔百分之五二

其資本如下

民 營	墨洋 五五・四〇七・二九四・〇〇
-----	------------------

官營	一六・七九五・〇八二・〇〇
外商	一四八・八二二・一八三・〇〇
總計	墨洋 二二一・〇二四・五五九・〇〇

以上統計尙未言及發電度數。但據專家推測。每年發電總量。若併廠家計之。約爲二萬萬度左右。即每一居民約有・四五度。德國發電總度。全年約爲三十一萬萬度。即每人平均得四九・〇度。兩者相較。可知中國每人所享用電力。不及德人百分之一。

此外尙有少數之短距離輸電網。其中一部份則位居滿洲。其地點如下。

上海閘北水電廠	三三基羅伏爾次
雲南省城	二三基羅伏爾次
戚墅堰	三五基羅伏爾次
南滿電氣公司(日辦)	四四基羅伏爾次
北戴河	三五基羅伏爾次
大連(日辦)	三五基羅伏爾次

戚墅堰至常錫各線。將來擬延長線路。使西至南京。東至上海杭州各處。

中國現有各電廠。大都用煤力發動。間有少數用油者。至於用水力發電者。不及該國水力總數之百分之一。蓋水源皆距用電之處甚遠。以目前之狀況而論。長距離之電力輸送。甚爲不經濟也。且交通不便。故透平及發電機運輸甚感困難。煤鑛幾無處無之。然開採者殊少。而鐵道亦不發達。但用電之處。附近產煤亦頗豐盛焉。

此外尚有可異者。中國各電廠均無運煤器之設置。即最新之開北電廠。其容量達三萬基羅瓦特。亦付缺如。（當余在華時此廠尚未竣工）惟照其廠房計劃。則將來或有裝置之一日耳。蓋中國工資極廉。故所用之煤。除少數用小車裝運外。大率由苦力用筐盛之。由碼頭直接運至汽鍋。惟僅上海電力公司。設有自動運煤機。該廠發電容量。約為十三萬基羅瓦特。

中國所用佈電之法亦甚特異。蓋皆係舊式。難與歐美比擬也。即在大城市中。亦用空線佈電。其電桿電線。類皆破舊不堪。至於電流供給。除極大城市日夜不斷外。其餘小城。則僅傍晚至夜間二時。始有電流。尤堪發噤者。往往電燈多不設置電鑰。即或有之。亦廢置不用。僅在炎夏。則下午二時以後。負荷較重。因使用電風扇增多故也。當此時未設電鑰之電燈。固仍放光明。即已設電鑰之電燈亦不熄滅。任其浪費電力。蓋用戶因公司收費用包燈制。故亦不欲多此一舉也。

電線間距離相隔甚小。電壓高低變化之大。初非吾人所逆料。往往有二百二十伏爾次之電壓。竟降至九十伏爾次以下者。用戶如覺二百二十伏爾次之燈泡光度不足。則易以一百十或六十五伏爾次之燈泡。待各工廠電力熄止後。則復恢復原狀。亦云奇矣。

中國目前用電雖少。然將來各電廠之擴充不待言也。在最近之將來。則小電廠最屬需要。若長距離之饋電。則僅工商業繁盛之區。或有實現之希望也。

在鄉村小鎮中。洋燭及油燈仍極通行。中國無瓦斯廠之設立。故可不必經過煤氣燈之時期。是以將來小電廠必林立。

孫中山先生建國方略。對於全國之電氣化提倡甚力。國民政府遵奉遺教。於一九二八年

春。特設建設委員會以督策全國電廠之進行。

中國電氣事業之發展。除上述各困難外。尚有一最大掣肘之事在焉。蓋大部分之電力。皆不獲償價也。其結果非價格特別提高。則公司必致虧本。據特氏之調查所得。償價之電力。在廣州約為百分之三十。在濟南約為百分之四十。在北京約為百分之四十。蓋各電廠非特須免費供給路燈之電流。即政府機關。及該廠之職工。債權人。股東。甚至股東之親戚。皆不付電費。於此吾人當思華人之親屬。又何其廣泛也。且公司收費。大都係包燈制。用戶又從不熄燈。故消耗電力自多。此外復多永不兌現之支票。以及偷接電燈等弊端。故電廠之損失極大。如遇紀念日或舊歷年節。公司又須免費供給慶祝所用之電燈。往往達數日之久。

電廠方面。妨礙已如此之多。而各省市政府又力主減低電價。致各電廠難於維持。例如廣州電廠。其所收入之電費。尚不及總數之三分之一。而市政府竟令其將電價從二角五分減至二角。僅建委會所轄之戚墅堰電廠。曾設法徵收總數百分之八五之電費焉。

各廠現徵之電價如下表。

廣 州	二 角
無 錫	一角六分二厘
常 州	一角八分
上海開北	一角八分至一角〇八厘
南 市	一角至一角〇八厘
浦 東	三角二分至二角二分

翔 華	一角八分至一角〇八厘
寶 明	二角三分至一角六分一厘
真 茹	二角三分至一角三分八厘
電力公司	一角五分至九分二厘
法商電廠	一角八分至一角三分六厘

此外尚有影響於電機事業之發展者。蓋自建設委員會強將戚墅堰及杭州電廠收歸國有後。各廠家皆岌岌自危。恐同樣事件發生。新廠之設立。因是大受打擊。惟政府及建委會近亦鑒及合理主權若不與以保障。大足為電氣業前途之障礙。則將來此項法規。或有取消之希望。在目前狀況之下。外商苟欲投資。必先獲充分之保障乃可。否則在此無合法主權之國家。託辭接收。隨時均可發生。但若能夠洞察情形。收費又有確實保障。則中國在電氣事業上。實外人投資最大之市場。在各省市政府監督下之各民營電廠。困難較少。如能管理適當。收入頗可樂觀。蓋電力之需要既大。電廠之發展自易也。且有多數地方。電燈及各零件之裝置。並非賣諸用戶。是又廠方之一利也。

中國之電廠。大都係用諸電光。僅在盛夏。有少數之電扇而已。供給電力者。僅楊樹浦及戚墅堰等數廠。日間負荷。亦頗為重。其餘各廠之負荷曲線。大都皆甚壞也。

中國電氣事業。實際上之改進必易達到。蓋近今工業日益達發。電動機日見增加。惟苦力之工資。遠賤於機器。故於此事。欲有所大發展。亦非易事。童工在中國亦甚盛行。廣州附近各產絲縣治。女工每日工作十一時許。其工資照去年之匯兌。僅合〇・四馬克而已。因

此之故。機器實難與競爭。僅在紡織洋灰製糖等廠。機器尙得其用耳。租界中工資較貴。且有日漲之勢焉。

但此情形亦隨地而異。在沿海岸之各大城市。機器之效用。差可與苦力競爭。至於內地則不然。工資既極低微。而機器之運輸。又甚困難。工程人員又非高其酬資。莫肯前往。且各電廠僅夜間供給電流。是亦電動機不見增加之一原因也。

在戚墅堰電廠。則利用馬達灌溉。甚爲通行。變壓機之設置。係屬固定馬達。則臨時在田間裝置電力灌溉。在福州亦極發達。杭州近亦在進行計劃之中。

中國現行法規。有二則頗堪注意。其一爲「關於電氣事業之法規。」其中對於公司之組織登記及地點皆有規定。卽如電線之如何越過河道及馬路。以至樹木之修削。亦皆有條文。其二則關於民營公用電廠之管理。凡廠中雇用之職員。皆須經政府之審查。工程及營業各項情形。亦須隨時報告。如獲利及百分之二五。并須減輕電費。苟廠中情形腐敗。則必嚴受取締。此外對於外商入股。亦有所限止。且條例中暗示政府二十年後。有出價將廠務收回公有之權焉。

由此觀之。政府法規對於電廠有組織之發展。其設計尙欠周到。如偷電竊線等事。在中國甚爲盛行。急須嚴厲制止者。現行條文中。並無此議。此外對於免費給電。亦須重行慎重核定。否則公司實難臻於經濟地位。蓋足爲公司營業妨害之人太多也。除此以外。其他必需之條文尙多。故最好能採行一種特別法規。將一切重要之點詳爲規定。

至於電廠工程方面之法規。尤屬寥寥。但卽此極少之條例。亦未見奉行。各電廠之計劃

。皆憑個人裁定。蓋祇求價廉而已。至於材料之佳否不問也。故往往經過短時期後。該廠即不能順利進行。

電光廣告。在中國甚為盛行。此項廣告。效力頗大。而以大城市中為尤甚。至於電動機及其他機件。則以最簡單最堅固之貨品為佳。蓋中國有經驗之工人甚少。修理殊為不便耳。

各城市之設有電車者。計有上海天津北平遼甯哈爾濱及大連（日辦）香港（英辦）等處。電車之所以如此之少者。一則因人力車甚為通行。二則因中國街道狹窄曲折。故電車道之設計甚感困難。惟放寬街道及建築橋樑。各處現正積極進行。將來必可改進。

國民政府對於電話電報之設置。甚為努力。其中以無線電為多。有線電報及電話則較少。然此項事業可發展之處尚多。觀其前數年進口貨。竟達六百萬馬克。即可知之矣。

各城市之設有電話交換所者雖多。然用戶總數亦僅十二萬左右。（其中滬平津三處佔百分之七十）約佔全世界二百分之一耳。德國平均每萬人有電話四百個。美國則每萬人有一千五百個。反觀中國。則每萬人僅有三戶電話而已。其電話線總長約計三十一萬五千基羅米達。故電話事業。在中國將來必大有發展。

平常之電話電報局。皆屬交通部管轄。無線電曩曾一度隸屬於建委會。但自一九二九年八月。即改隸於交通部。中國無線電台頗多。蓋內戰時期。甚為需用也。現今已成立之電台。約有三十餘所。此外復有少數之大通訊台。正在建築中云。

中國內地各處街道多無路燈。故手提燈甚為需要。其中以美貨為多。至於發電機電動機電燈電話電報機件等。在中國亦有製造廠。但規模狹小。尚待發展。

中國內部情形穩定後。則國外信用必增。舉債亦易辦到。蓋現在中國所負之債。平均每
人負擔尚輕也。且人民負擔稅率亦小。故一俟時局鞏固。中央威信確立。則稅收當可盡量增
加。至此時期。則外人投資亦甚穩當。如電車電話電報以至給水。皆可次第建設。全國經濟
狀況。必日見改進。各項事業皆可發達矣。往常中國資本。多有投資於租界者。如時局平穩
則此項國內資本亦可為用矣。

綜觀以上各情形。可知中國電機事業之發展。尚在萌芽。各地之設有電廠者寥寥無幾。
用戶(大都用作電燈及風扇)亦為數尚少也。多數鄉鎮。仍用洋燭及油燈取光。故將來電力需
要必多。且電燈之設置。於中國式房屋之安全。亦大有裨益。華人多喜用電光廣告。可於各
堆棧及店舖見之。將來工資日漸增加。電光電表必隨之而增。故電廠之負荷曲線。必可日見
改良。再則中國將來必實行實業化。故電氣事業之發展。亦必猛進無已也。

總之中國實電氣事業之最大市場。但有志於斯者。必須謹慎從事。蓋照目前情形觀之。
危險尚多也。

(轉載)

查調

調 查

☀鐵道部經濟調查隊包寧綫報告總述

包寧計劃綫東起包頭，西迄寧夏，全綫長五百四十餘公里。民國十一年十月，高恩洪長交通部時，曾與比國營業公司，商訂材料借款八十萬磅，擬由平綏鐵路終點之包頭鎮，展至寧夏，并派王瑚為包寧鐵路督辦，是為包寧鐵路籌築之始。嗣以款不敷用，迄未興工。民國二十年四月，包寧鐵路工程局長郭恩海由平南下，陳請孫部長，提前籌資建築，商議結果，以沿綫經濟狀況，不甚明瞭，應先從事調查，庶可作營業進展之推測，而決定該綫有無提前修築之必要。正擬派員前往，適本部粵桂湘區經濟調查隊已經組織就緒，遂改派該隊隊員陳延光，洪紹統，宋作楠，張漢靈，劉秉綸，吳立德等六人，先赴西北，實地調查。始於五月一日全隊北上，在北平搜集各種材料，十六日啓程赴綏，十八日在綏遠接洽，并搜集材料，十九日由綏遠至包頭，乃開始調查。當以包頭為西北貨物之總匯，包頭狀況及其在西北之地位，若有詳盡之調查，則全綫情形，當瞭如指掌，故逗留時間亦較長。由包頭出發後，經烏拉山後麓而至安北，由安北而至五原，由五原而至臨河，本擬繼續西進，查竣包寧全綫，奈因匪患為梗，兼以經費短絀，遵奉部令，由臨河經五原，取道前山而歸；故本報告所載，亦僅限於曾經調查之包臨一段（包頭至臨河）各縣之狀況。至於調查方法，除按部訂表格，逐項詢問外，其有非表格所列者，如墾殖，牧畜等項，則另行詳詢填載，故應行調查各項，均

已盡量搜集。茲將調查所得，分項撮要，陳述如左：

地理 本段以包頭為起點，經安北，五原，至臨河為止。全段位置，東界薩拉齊，約在東經一百一十度；西接磴口，（西磴口），約在東經一百零五度，北界陰山，約在北緯四十二度；南界黃河，約在北緯四十度二十分。各縣面積總計約十二萬八千方里。地勢大都平坦，陰山主脈橫其北，黃河流域經其南，近山處地勢較高，全境海拔平均在一千五百公尺以上。湖之著者，有烏拉素海子及黃河南岸之才登海子，但現已變成沙磧矣。地層表面大部為近代沖積層所成，土性粘軟。氣候為大陸性，夏季氣溫愈西愈高，冬季愈西愈寒，霜雪之期，亦愈西愈早。夏季熱度最高在攝氏表三十四五度，入夜則溫度驟降，每日之氣溫較差恆在二十度以上。冬季氣溫多在零度以下，最低者竟降至攝氏表零點下三十餘度。雨澤稀少，農田多賴河渠灌溉，水所不到之處，沃壤變為荒墟。名勝古蹟以轉龍藏，康熙下馬石，拴馬椿，長城，始皇墳，蘇武城，李陵碑，廣覺寺等為最著，然多已荒廢湮沒矣。

人口 本段沿綫人口稀少。全段總戶數為六五、〇〇五戶，人口總數為三七六、六三七人，其中男二二八、五四二，女一四八、〇九五，男多於女計八〇、四四七人。戶數以包頭為最多，安北為最少；每戶平均人數以五原為最多，平均每戶一〇、九人，臨河為最少，平均每戶三、八人。人口密度以包頭為最高，每方里四、六人，安北為最低，每方里〇、八人。年齡分配，則因各縣規定學齡童及壯丁年齡，各有不同，無從比較。職業分配，亦無確實材料足為根據，大抵以業農者為最多。

交通 本段千里平原，四處可達。鐵道僅平綏鐵路，在包頭境內長約四十華里。水道以黃河

爲主，僅容民船及筏排之行駛。此外雖渠道交錯，僅利灌溉，不便航行。汽車可由包頭直通寧夏，惟每日只有一二輛開行於包頭五原間，如越五原以西，必須預告，再定行期，蓋旅客甚少故也。郵政，電報，因地廣人稀，均不見發達。郵局僅包頭設有二等局，五原三等局，安北代辦所，臨河三等局。各縣城間，有長途電話，互通消息，營業亦不振，包頭城有營業電話，但用戶極少。運輸工具，陸地以駱駝，騾車爲主，水路以民船，筏排爲主。

物產 本段物產以農產，畜產爲最著，礦產，藥材次之，木料，水產又次之，工藝品爲最少。農產品以糜米、麥、豆，爲大宗；畜產甚夥；牲畜類以羊爲大宗，牛、馬、豬、駱駝、騾、驢、次之；毛類以羊毛爲大宗，駝毛次之，豬毛、牛毛、又次之；皮類以羊皮爲大宗，牛馬皮次之，狐皮、狗皮、狼皮、驢皮、兔皮又次之。此外如獸骨、羊腸等，爲數亦不少。礦產以石炭、石棉，爲最重要。石棉全未開採。石炭採掘，悉用土法，故產量甚微，多供地方燃料之用。藥材產品以甘草爲最著，此外如黨參、黃耆、菴蓉、柴胡、大黃、鎖陽、山豆根等出產亦多。至於木材，祇松、柏、榆、楊柳、樺諸種，然產量極微。水產以黃河鯉、鰱名全國。工藝品以麥粉、毛毯爲大宗。然麥粉出產，僅限於包頭，毛毯則包頭與五原均皆有出產，足見工業之幼稚也。

墾務 綏屬河套，沃野千里，將來發展，端賴墾殖。前清以懷柔蒙人之故，嚴禁漢人私墾蒙荒。其後變更政策，派遣大臣，專辦墾務，然風潮迭起，幾歷經營，始肯就範。迄民國十八年，沿綫報墾地約達三萬六千頃，在後套區域內者，約一萬五千頃。其他原屬達拉特旗、杭錦旗、烏拉特東、西、中、三公旗、經官方先後勸報，始告成功。沿綫各旗中，以達拉特旗

所報者爲最多，約一萬二千頃。各旗在各縣報墾者在安北縣境內爲最多，約一萬四千餘頃；包頭次之，約有一萬餘頃；五原又次之，約有七千餘頃；臨河約五千餘頃。然地雖膏腴，而領戶不諳農事，致實際耕種之地，僅佔可耕之地百分之十四，膏土荒廢，甚爲可惜。其放墾手續第一步爲報墾，先指明四界，然後派員收界，將座落何處、面積、里數、四至處所，分別查明，繪具圖說。第二步爲放丈，各旗所報如係荒地，必須先列號數，按段丈放，如係熟地，必須按已懇之各戶，先行分別編號，按號丈放。丈放既畢，最後之手續爲升科。應繳租金，分官租及蒙租二種，官租歸官，蒙租歸蒙。此報懇以至升科各種手續之大概也。惟沿綫墾務，辦理不見大效，考其原因，厥有數端：對蒙旗規定押放，每吝而不與，信用損失，一也；農民多來自內地，春來秋去，非固定之移殖，二也；地主霸佔居奇，貧者少領地之機會，而富者動領千頃，地權不均，農產減少，三也；貧富不齊，土匪充斥，耕者不能安其業，四也；資本缺乏，渠道不修，有地無用，五也；故欲將來墾務發達，對於恢復蒙人信用，提倡土著政策、限制地主、戡除匪患、以及整頓水利，均宜加以注意也。

農業 本段沿綫，土地膏腴，在昔爲游牧之地，本無農業之可言。迨至清季，墾務漸興，內地貧民，移殖者日衆，至今日始漸成耕種之地。沿綫土壤有粘土、砂土等，其色或紅或黃。可耕面積約六七萬頃，已報墾者約三萬六千頃，實際已耕地約萬六千頃。後套報墾地已丈放者約一萬五千頃，實際耕種者不過七千餘頃，私墾地則隨地皆是。居民以業農爲多，農人數達三萬餘人。每縣比較，以五原爲最多，約二萬四千餘人，分自耕農，佃農、半自耕農、及僱農四種。自耕農以包頭爲最多，平均佔百分之六十；五原次之，約佔百份之五十；臨河又

次之，約佔百份之三十；安北最少，約佔百份之十。佃農以臨河爲最多，約佔百份之七十五；五原、安北次之，約佔百份之五十，包頭爲最少，佔百份之二十強。播種時期大抵在春夏之交。收穫時期，全在秋季。所用肥料，大都爲大糞、牛馬糞之屬。大糞施於菜地，牛馬糞施於糧地。至於租田制度，係由租戶向田主租地，先訂合同。租期由三四年至二三十年不等，租價有以銀計者，有以糧計者，分春秋二期繳納。租之多寡，以地之肥瘠及水利良否而定。農民生活簡陋，夏秋多穿土布，春冬穿老羊皮，食物以糜米爲主。居室多土房，僅蔽風雨，不講衛生。田地價格，低廉特甚，良田每頃至多不過三四千元，旱地劣者不過二三十元。放墾地每頃荒價最多不過二三百元，最低者僅二十元。致於牧畜事業，因蒙人故步自封，未能改善。沿綫牲畜，以羊、駱駝、牛、馬等爲最著。牧畜方法，非常簡單，牛羊駝馬，千百成羣，逐水草而放牧。惟保護不周，禦寒防病等法，未嘗講求。沿綫爲天然之牧畜區，苟能用科學方法而經營之，其成績定蔚然可觀也。

水利 沿綫膏腴千里，極宜農業，所謂黃河百害，惟富一害是也。河套分上套、西套、前套、後套，水利以西套（甯夏）爲最著，其渠工亦最古。興修渠工，有遠自秦漢以來者。後套水利歷史較晚，益以歷代戰禍繼起，人咸漠焉視之，致渠道湮沒，元人入據以來，其地僅爲游牧之場，更不知渠務之利矣。清季自土默特旗同化後，山陝人民，移徙日衆，初不過爲餬口計，尙不知開渠溉田之利。其後郭敏修，王同春輩，苦力經營，大開渠道，溉田至千百頃。光緒年間，派大臣專辦墾務，河渠之利漸著。民元以後，或由公家籌款興修渠道，或由地方人士組織水利公司，或設水利總局，或組水利公社，或設水利管理局，幾經變易，於是廢弛

之渠利略見起色。最近各渠均歸建設廳包西各渠水利管理局監督。凡公私各渠均依法組織水利公社，設置職員，並由民戶票選董事五人至九人，設董事會為諮詢建設及監察之機關。至於灌溉，則在河水高漲季節；普通分為六期：曰春水、桃花水、熱水、伏水、冬水、以伏水為最佳。渠道之著者有永濟、剛濟、豐濟、沙河、義和、長濟、通濟、塔布等八大渠；益以楊家河渠、黃土拉垓渠、民復渠、共十一道，均在後套，即臨河、五原、安北、三縣境內；此外民福渠在包頭縣第四區，三呼灣各渠，在包頭縣第三區，合後套之十一道而為十三道大渠。本段雖渠道交錯，然灌溉亦多難，即河低、渠高、地更高之故也。此外則河水帶有鹽性，亦一難題也。

工商業 本段尚在游牧與農業相交替時期，故工商業極不發達，而工業尤為幼稚。各縣只有縫紉、打鐵、木作、磨坊、馬鞍、銅器等手工業。新式工廠僅包頭電燈麵粉股份有限公司一所，晉源西油糧麵粉公司一所。此外則包頭有手織毛毯廠二十三家，五原四家，包頭有芬蘭人設甘草膏廠一所而已。商業以包頭為中心，計分十業十六社。出口多皮毛、牲畜、藥材；進口以綢緞、土布、棉紗、磚茶、糖類為大宗。五原、臨河二縣有雜貨、米、麵、藥材、皮、毛等業。安北則僅有雜貨一業。金融機關則包頭有交通銀行分行、豐業銀行分行、平市官錢局分行、及錢莊二十餘家。安北間不通匯兌。五原臨河雖通匯兌，但不便利。市上流通之貨幣，硬幣以袁頭洋、中山洋等為普通，紙幣以交通票及平市票為通行。交通票十足通用，平市票二元約合現洋一元。各縣商業，除五原集中於離城五里之隆興長外，餘均集中於縣城。至於烏蘭腦包在五原東北五十里，在昔為通蒙要隘，商業極盛，今已失其重要矣。

社會概況 本段各地，在昔爲蒙旗舊壤，漢人足跡，鮮至其地。清季土默特旗同化，蒙地放墾，口內人民，移徙者漸衆，其中以山西人爲最多，其後冀、魯、豫籍至者亦不少，多從事農業。其他如陝、甘、湘、皖、蘇、粵等省籍人，爲數極少，皆以從事政商而至者也。至於蒙人之組織，則以盟、旗爲中心。盟之下爲旗，每盟有盟長、副盟長，總理各旗事務。旗有旗長，曰扎薩克，多由王公中任命之。旗內組織，亦頗複雜：職員曰協理台吉，辦理旗務；曰管旗章京，辦理監獄；曰梅倫，有二種：一爲地方梅倫，管理庶務；一爲和碩梅倫，管理賦閒；曰扎蘭，辦理兵務；曰章京，辦理民事，曰驍騎校，辦府邸事務；曰筆帖式，辦理文書；曰伊料達，辦理村落，曰達喇家，管理傳達、戶口。其他尚有哈巴及包衣達各名目。均在私邸管理雜務。各旗之下，又分爲若干佐領，以分治之。沿綫各地，漢人生活，非常簡陋。住宅均爲土築，平房較優者，則爲北方式之大雜院，四周住宅羅列，每院住數家至十餘家不等。食品以糜米、麥類爲首要，輔以肉類。衣服亦甚粗劣，冬天以老羊皮爲禦寒要品，夏日男女裸上身，衣料以布類居多。蒙人生活益簡單，所居爲蒙古包、包中席地而坐，喜乳茶，多肉食，衣尙簡樸，女衣色喜紅綠，長可及踝，不繫裙，男子寬袍博袖，色喜黃紫，腰繫絲帶，旁插煙袋，男女均穿馬靴。至於風俗，漢人多有燕趙遺風。婚禮重聘金，尙早婚。迷信之風亦盛。有烟癮者極多。醫藥設備極簡陋。惟民情極厚，對於生客食宿款待，毫無難色。蒙古風俗與漢人異：定婚特早，男女結婚時，年齡大都女長於男，聘禮以牲畜爲普通。葬禮有埋葬、火葬、棄葬三種。娛樂有角力及競馬二種。沿綫教育，非常幼稚，包頭有中學一所，小學則每縣僅四五所而已。社會教育除五原畧具規模外，其他各縣，均付缺如。教育經

費，支絀非常。公益事業以保衛團爲最著。五原縣新城有施醫所一處。房地價格以包頭爲最高，每畝有高至一百三十元者，最低十元，普通爲三十元；五原次之，最高一百元，最低八元，普通三十元；臨河又次之，最高七十元，最低十二元，普通二十元；安北爲最低，最高價格每畝六十元，最低八元，普通二十元。

正 太 鐵 路 綫 及 工 程 狀 况

正太鐵路。橫連燕晉。以平漢鐵路第二百七十七號道牌之石家莊站爲起點。以太原府爲終點。全長僅二百四十二公里九百五十公尺。而因山巒起伏。河谷紆迴。穿山越澗。工程備極艱鉅。就現下所分三大段而言：

第一段爲由石家莊至井陘縣即零號道牌至第五十六號道牌也。其間石家莊至獲鹿縣一截。長十六公里。地勢平坦。質屬泥沙。既無山嶺。又鮮河谿。故較平易。最大坡度。每公尺只有十釐二公尺。門之涵洞。僅有兩座。而自獲鹿縣至岩峯一截。坡度漸高。最大坡度。爲每公尺十二釐。(在於第二十號道牌五百十八公尺處)方向轉而西南。計自第十七號道牌一百七十一公尺起。至三十五號道牌五百五十一公尺止。蜿蜒環繞。約二十六次。其最小半徑。爲四百公尺。至有工程在第二十三號道牌八公尺處。於六孔八公尺門棧道一座。堤高約十三公尺五公寸。因該處上遊地勢高峻。雨後勢成急流。橫盪路堤。危及交通。故爲預防計。建設石橋。以利水流。而免後患。但過棧道二百六十四公尺。則山嶺疊嶂。勢難繞越。爰鑿二山洞。一長三百二十七公尺五公寸。跨直道上洞內。坡度爲每公尺十二釐。一長十八公尺四

公寸。跨灣道上坡度。亦爲每公尺十二釐。出洞後。乃蟠蜿而達岩峯車站。夫岩峯之地。乃在山谷之間。東近太平河。西有治河。而治河即滹沱河之上游。支流由該車站轉折西向。南環羣山之麓。沿治河南岸。而前進穿過小山洞一座。到第三十九號道牌。乃有微水橫阻焉。於是安設二十公尺四孔鐵橋一座。以跨越前進。至第四十三號道牌九百八十九公尺處。地勢尙屬平坦。惟第四十五號道牌三百公尺處。有(Shi-Han-Po)西韓河橫阻路面。河底下高相差有五十公尺之深。於是復建三孔六十公尺鋼橋樑棧道一座。跨渡前進。抵第四十六號道牌八公尺處。坡度乃向太原府。下坡每公尺五公釐。不甚陟峻。由此路線復蜿蜒曲折。而到第四十八號道牌二百六十公尺處。地勢稍平坦。乃在此地設立南張村車站。此後路線。乃行改向由十西南而轉爲西北。地勢漸陟。每公尺十二釐。迄第五十一號道牌七百九十三公尺處。山路險阻。非洞不行。於是又鑿一山洞長六百四十公尺四十分。爲本路最大山洞也。路線穿過該洞。折北而抵井陘車站。此地爲產煤最著者。

按獲鹿與井陘間。當未改線之先。路線甚陟。坡度每公尺二十二釐。最小灣道。半徑爲一百公尺。所以每次列車。只掛七輛八輛。如要配掛十四輛或十八輛。須用雙機車拖行方可。且軌條因而磨損者甚多。嗣後自第十八號道牌起至第五十六號道牌。完全改線。坡度減小每公尺爲十二公釐。灣道半徑亦擴大。最小者爲四百公尺。除鋼橋樑外。路基均照寬軌之建築規限構造。於是每列車均可配掛十六輛或十八輛之譜。營業既增加。而軌條磨損亦減少。改線成績之佳。於此可概見矣。

第二段由井陘至上湖。即第五十六號道牌至第一百八十號道牌。長約一百二十四公里。

其間山河叢錯。險峻尤多。而最陟最曲者。乃屬由井陘至娘子關一截。當初爲縮短路線節省建築費起見。遂由井陘縣車站起轉折西北。環繞山腰。就曲取直者。計有八十餘處。方抵娘子關。因而在南峪北峪間。坡度既陟。每公尺至六十公釐。而所過山峽又極狹窄。致正反兩灣道間。直線亦極短小。如在第六十六號道牌五百六十八公尺處。正反兩灣道間。直線長僅十六公尺有奇。至於工程。穿過山洞一座。長一百六十二公尺五十分。『在第六十號道牌八百八十公尺處一除石橋不計外。並有一孔七十五公尺鐵橋一座。』(在第六十一號道牌)跨渡治河而循其北岸前進。至抵娘子關附近。又有二孔五十公尺鐵橋一座。(在第十三號道牌)跨渡治河循其北岸而進。由娘子關至陽泉一截。其路線改向西南。而循治河上游之綿水南岸前進。至下盤石有七十五公尺鋼橋樑。跨渡綿水而循其北岸進至陽泉附近。由一六十五公尺鋼橋樑跨渡綿水。復循其南岸而抵陽泉。至其地勢漸高。最大坡度。每公尺爲十五公釐。除程家隴底附近。地勢坦夷外。其餘循崎嶇之山坡。遵綿水之兩岸。委蛇而行。穿過十座山洞。而抵陽泉車站。茲將該山洞逐一臚列如左：

第八十六號道牌三百四十四公尺處。山洞一座。長一百四十七公尺在灣道上。

第八十六號道牌八百二十六公尺處。山洞一座。長一百二十二公尺。在灣道上。洞內坡度每公尺爲十公釐。

第八十七號道牌四百十九公尺處。山洞一座。長二百九十二公尺。在直道上。洞內坡度每公尺十三公釐。

第八十八號道牌六十六公尺處。山洞一座。長二百八十六公尺在灣直兩道上。洞內坡度

每公尺十公釐。

第九十六號道牌六十七公尺處。山洞一座。長六十五公尺四十公分。在直道上。洞內尙屬平坦。

第九十七號道牌三百八十一公尺處。山洞一座。長一百二十三公尺。在直道上。洞內坡度。每公尺十三公釐。

第九十九號道牌一百三十八公尺處。山洞一座。長六十二公尺三十公分在灣道上。洞內尙屬平坦。

第一百零三號道牌九百七十八公尺處。山洞一座。長五十九公尺五十公分在灣道上。洞內尙屬平坦。

第一百零五號道牌二百零二公尺處。山洞一座。長三十七公尺四十公分在直道上。洞內尙屬平坦。

第一百零七號道牌四百八十五公尺處。山洞一座。長一百九十二公尺九十五公分在直道上。洞內坡度。每公尺六公釐。

自陽泉至壽陽一截。路線轉而西北。仍順綿水南岸及驛路前行。其間峯迴路轉。經過灣道一百二十餘處。而抵壽陽縣車站。此地高出海平線一千零四十公尺。爲本路最高地點。惟在陽泉測石驛之間。多循河灘。沿途山澗。極其乾涸。一至雨季。則山水下沖。爲預防水患起見。在第一百二十七號道牌至第一百四十八號道牌等處。砌築護牆及堤堰。俾路基得以鞏固。河水不易侵犯。而在測石驛壽陽間。山勢驟高。因而坡度甚陡。每公尺至十八公釐有四

。及在壽陽至第一百八十號道牌間。路線轉向西南。沿壽水之南岸。（東渦水上游支流）至第一百六十九號道牌三百六十九公尺處。穿過山洞一座。長一百十九公尺五公分。（在灣道上洞內坡度每公尺十公釐）出洞進至第一百七十九號道牌九百零五公尺處。建設五孔十公尺鋼樑橋一座。而跨渡壽水。乃循其北岸而行。此爲第二段之狀況也。

第三段由上湖至太原府。即第一百八十號道牌至第二百四十三號道牌。長六十三公里。地勢仍向太原府下坡。其坡度最大者。每公尺十二公釐。至於灣度。除第一百八十四號道牌至第二百零一號道牌間。最小半徑。爲一百公尺外。其餘均在一百五十公尺以上。而此段路線。循壽水北岸山坡。向前進發。抵第一百八十號道牌一百五十公尺處。穿過山洞一座。長一百公尺。（在灣道上洞內坡度每公尺十二公釐。）又於第一百八十二號道牌九百七十一公尺穿過山洞一座。長一百三十一公尺。（在灣道上洞內坡度每公尺八公釐）及至第一百八十五號道牌六百七十公尺處。過二孔五十公尺鋼樑橋一座。而跨壽水。循其南岸。而至第一百九十九號道牌六百三十八公尺處。過一孔七十五公尺鋼樑橋一座。復跨壽水。而循其北岸後。改向正西而循在渦水北岸前進。至抵榆次。而由榆次起。地勢轉平。向轉西北而路線稍直。至太原府尙屬平易。此爲第三段之狀況也。

按正太路線之曲線。共七百三十七處。有因求與河澗成直角而設者。有因避免重大工程。循山沿河越繞村落而設者。雖然。除由石家莊至獲鹿縣一小段尙屬平地外。其餘均重山疊嶂。並有深大之河溝。所以安設橋洞。在在皆是。不特此也。且所環繞山坡。其路面亦極狹窄。雨時則山上土石常自崩塌。危及行車。殊非淺鮮。爲本路安全計。將來應須審察地勢。

或將危險地段之路線。略為改移。或將山坡略為開掘擴拓。庶可預防後患也。

工程

道渣 本路道渣床之鋪築規限。上寬二公尺二公寸。下寬三公尺。厚四公寸。全綫完全鋪用石渣。

軌條 本路所用軌條。均係威昂式。每公尺重二十八公斤。自本路開始行車以來。在第三段所鋪鋼軌。均未更換。惟第一段及第二段。每年更換鋼軌數目。平均計算。約在每百換五左右。

枕木 本路所用枕木。係為椴木或美松。所得成績甚佳。用時並未注射。其耐久期限之長短。則視所鋪之地點若何為轉移。其平均壽命。不外五六年已耳。邇來本路直綫軌道地段之內。曾亦鋪用鐵骨混合土之枕木。惟裂隙頗多。故所得成績不佳。在列車運轉希少地段。其壽命平均計算亦不過四五年而已。枕木大半來自天津。均日本三井洋行承辦。至於本國枕木之來源。多由太原府與同蒲商人承辦。枕木用於岔道者。長至二公尺二公寸至三公尺二公寸。用於普通路線者。長二公尺。原十五公分。寬二十二公分。

坡度 在物貨運暢通之區段。即陽泉向石家莊是也。其路線之坡度不甚陡。每公尺只六公釐。又由太原府至陽泉河。其坡度每一公尺十二公釐。由石家莊向太原府行駛中間路線之坡度。最陡者。在石家莊井陘間。每公尺為十二公釐。在井陘陽泉間。每公尺十六公釐半。在陽泉壽陽間每公尺十八公釐。

灣道半徑 本路規例。灣道半徑最小者。為一百公尺。但由石家莊至井陘已改線之地段。依

寬軌規例。其最小半徑爲四百公尺。

山洞 本路山洞之最長者。卽井陘縣附近第五十號道牌之山洞是也。長六百四十公尺。其穿過地質。係爲堅固青石與泥土夾雜而成。惟在石家莊洞端頂上。曾開鑿深六十公尺。皆係黃色砂土。開鑿該洞。費時甚短。並無藉用特別機械。至穿鑿炮眼。亦用平常穿孔工具。所用炸藥。亦爲平常黑色火藥。惟開鑿引道時。曾用些微爆烈之火藥已耳。開掘小引道。爲便捷起見。故曾於其中部。開鑿兩井。俾得六處進行。各引道工程。於民國八年九月八日起開始攻擊。於次年四月六日完全鑿通。洞內各工程。民國九年八月底告竣。共計工作時間。約歷一年之久云。

本路所有一切建築物。茲特臚列如左：

車站三十五處。月台三十九處。水塔二十一處。水鶴二十一處。機車房八處。轉車盤九處。抽水機房十一處。水井二十一處。煤台十五處。天橋一座。山洞二十三座。鋼橋樑一百七十座。木橋樑二百四十九座。石拱棧道四百五十七座。涵洞四百八十二座。工員辦公室六處。材料廠一處。機務工廠三處。工務工廠一處。養路道房四十九處。總務。工務。機務。會計。警務。各處員工住房共一百四十一處。岔道(租與煤商者)九十七處。

戰 象

專 載

☀ 日人侵我東北的野心

▲侵東北以鐵路侵畧爲前鋒

▲鐵路侵畧又以滿鐵爲大本營

(一)和德法兩國面積加起來差不多大的東北，不到三天，大部份就被日本軍隊占據了，這樣的容易，雖然原因很多，但是交通機關，尤其是鐵路，都把持在日本人手內，不能不承認是一個最有關係的事實，所以要研究東北問題，必須拿鐵路來做骨幹，用經濟手段滅亡人國，最是殺人不見血的妙法，今日的南滿鐵道會社，豈不是從前東印度化身，二十五年來南滿鐵道會社的勢力，在東北已經根深蒂固了，滿蒙新伍路，就是從這條幹線上生出來的枝葉，日本人天天在那裡希望開花結果，實現所謂「明治大帝第三期的計劃，」就是由滅亡滿蒙而征服中國，由滅亡中國而征服亞洲與全世界，

(二)從「南滿王國」一語，可以想見南滿鐵道會社事業範圍的宏大，除本身業務以外，採礦，鍊鐵，製油，築港，造船，堆棧，旅館，航業，密業，電氣，煤氣，以至地質調查，農業試驗，獸疫研究，市街經營，衛生，教育，警備，水道，產業商工諸種設施，幾乎無所不包，從組織上說，日本人能控制東北，與其謂爲軍人和浪人的成功，不如謂爲南滿鐵道會社的成功，較爲適當，南滿鐵道會社的目的，現已大部份達到，但爲進一步擴張其事業的範圍

，決計增加資本三億六千萬而成爲八億元，今年十月，先收二千萬元，此爲新定事業的用途，餘則視需要的緩急，分十年或十五年募足，南滿鐵道會社新定的事業，已經宣布的，有下列幾種，

(1) 爲開發滿蒙，由該會社之經濟委員會，與日本政府合作，爲滿蒙資源之經濟調查，
(2) 爲避世人耳目，將該會社之附屬事業及旁系會社，如南滿洲瓦斯株式會社，南滿洲電氣株式會社，大連鑛業會社，南滿洲旅館株式會社，滿洲船渠株式會社，撫順炭販株式會社，大連汽船株式會社，福昌華工株式會社等，另組一特殊會社，使之獨立，
(3) 爲振興滿蒙對日貿易，除錦州吉林敦化哈爾濱三姓齊齊哈爾寧安七處，已設有貿易館外，決在扶餘洮南等地，添設貿易館，

日本政府，仿吞併朝鮮前例，擬設立滿洲總監，以統一東北的政權，所以從前結與南滿鐵道會社政治上的種種便利不得不大加削弱，而改爲純粹商業的機關，該社總裁內田康哉，已被任爲外務省大臣，大約此種計劃，不久即須實現，而內田主張承認傀儡國最力，又是吾人所應該注意的，

(三) 九一八事變以後，關於鐵路方面，日人首先接我東北交通委員會，令丁鑑修爲委員長，各路職員去職的，即以日人補充，否則即加派日籍職員，初補參事，後覺無所根據，又改用顧問「囑托」或聯絡員名義，事無大小，無不干與，後來僞交通部成立，仍令丁爲部長，東北交通委員會，即於三月二十五日取消，僞交通部設總務鐵道郵務水運四司，總務司長爲大幸迂男，鐵道司長爲森田成之，郵務司長爲藤田保明，大幸迂男，係南滿鐵路長春站長，

部務全握在日人手內，可想而知，

鐵道司分庶務，路工，經理及第一至第五科，第一科長管吉長，吉敦，吉海三路，第二科長管四洮，洮昂，齊克三路，第三科長管奉山，瀋海二路，第四科長管呼海路，第五科長管中東路，組織甚為奇特，偽交通部成立後，曾於五月一日，舉行所謂「全國鐵道會議」所討論的問題，大畧如下，(1.)奉山，瀋海，吉海，吉敦，吉長，中東，洮昂，四洮，齊克各路聯運辦法之改良，及行車時刻之劃一，(2.)整頓各站候車室及增加一切設備，(3.)改良各站旅館飯店及車內販賣部，(4.)擴充護路守備隊及增加隨車保護之路警，(5.)整理各列車內之座位，並注意車內衛生，(6.)取締路員及脚行，不准欺騙旅客，及額外需索，

日人爲，防義勇軍及鬍匪的襲擊，規定鐵路區域內，不准照相，鐵路兩旁一千六百尺內，不准播種高粱等高大植物，閒雜人等不准在月台上逗留，從前各路，提倡植樹，開竄一望，青碧交蔭，今日人恐義勇軍或鬍匪藏匿其中，砍伐殆盡頓成滿目荒涼，可謂大煞風景，

日人爲澈底把持路務，除調用南滿鐵路養成所學生外，另設車務傳習所，訓練低級路員，警官學校，訓練護路領袖，又因各路行車電報，現皆改用日文，特設音響機傳習所，訓練各站司報，講師皆由南滿鐵道會社代聘，薪金極高，東北路務之完全爲日本化，又可拭目以待，東北各路，爲補助教育，向代徵教育附捐，又爲提倡殖邊，訂有移民乘車減價及農具運送免費等章程，今皆爲日人取消，由此可見日人只實行其應有政策，他人的利益，皆所不顧，

(四)日人預定的計劃，是將東北各路，統交南滿鐵路會社代管，所以將吉長吉敦瀋海吉

海四路，名爲滿鐵東部線，四洮洮昂索齊克四路，名爲滿鐵四部線，茲將各路近況，分別言之如下，

吉長路 此路由吉林至長春，長一百二十三公里六一，係向日本借款建築，於民國元年通車，現日人與熙洽訂立吉長吉敦兩路合併借款合同，借款額爲日金三千六百三十萬，利息七厘伍，期限伍十年，分四十年還清，由滿鐵道會社代管，年分紅利二成，餘四成歸吉林省政府，四成作爲路局基金，名義上爲肅親王長子金璧東，而金兼差甚多，何暇顧及，實權皆操於南滿鐵道會社代表中川增藏及總工程師田邊利男之手，現因與吉敦路合併，範圍擴大，故總務，運輸，工務，會計四處，均派人專司其事，總務處長爲味岡謙，運輸處長爲片岡賴，工務處長爲村山末男，會計處長爲谷清，從前日人在中日聯運會中屢次要索，南滿客車可以駛入吉長路，我政府顧慮軍事關係，堅持未允，今南滿已視吉長若支路，不許有兩個長春站的名義之存在，改該路之長春站爲東站，自二月十一日起，大連客車，可以直開吉林而無須另訂契約了，

吉敦路 此路由吉林至敦化，長二百十公里，係向日本借款建築，于民國十七年通車，惟此路係由南滿鐵道會社包造，不但查出工程不良，且浮冒至五百五十萬元之多，故至今未曾驗收，去年十月，長春日軍司令部，以營業清淡節省經費爲名，強令與吉敦路合併，改訂吉長吉敦管理局編制章程，查此路雖借日款，而管理權却在中國，今則車務科文牘計核兩股，併入吉長運輸事務課，車務科運輸股，併入吉長運輸處車務課，車務科機械股，併入吉長運輸處機務課，總務科材料股，併入吉長會計處用度課，此外總務科監查科，則歸併吉長總務

處，會計科工務科，分併入吉長會計工務兩處，大權輕輕移入日人之手，華人頓被排斥，而且因為吉長路與南滿吉敦兩路，向有聯運的關係，所以南滿貨車，現已駛行於吉敦路上，吉敦路的貨運，以木材為大宗，日人又利用朝鮮人，串通木商，請省政府開放山禁，為另一種利權的攘奪了，

瀋海路 此路由瀋陽至朝陽，長三百二十六公里五六七，由遼寧省政府集股建築，於民國十六年通車，管理機關為保安維持會，會長雖係華人，而監事長則為日人，故實權反在日人之手，現日人擬退還商股，故為純粹官辦，並擬由南滿鐵道會社加入資本，續修朝望撫南新等支線，

吉會路 此路由吉林至朝陽，長一百三十八公里四，由吉林省政府集股建築，於民國十八年通車，現由南滿鐵道會社與熙洽訂立合同，歸併吉長，路局總辦名義雖存，而事務工務會計，則皆由吉長日籍處長兼理，四月十日起，根據在吉林所開瀋海吉海兩路聯席會議之議決案，恢復兩路聯運，

四洮路 此路由四平街至洮南，長四百二十八公里六九七，係向日本借款建築，於民國十年通車，現日人強迫遼寧省府，改訂合同，借款額日金四千九百萬元，利息七厘五，限期五十年，歸南滿鐵道會社代管，

洮昂路 此路由洮南至昂昂溪，長三百二十四公里二八，係向日本借款建築，於民國十五年通車，此路能將哈爾濱以西的貨物，運經四洮路，由大連出口，為南滿路最有利利益的營養線，所以日人情願放棄開海鐵路，而包築這條路，近因受戰事影響，貨物堆積如山，自三月

十九日起，始與四洮路連絡，開始轉運，

洮索路 此路由遼寧之洮南，至黑龍江之索倫，長一百三十六公里，目的在開發邊荒，由興安屯墾公署負責，於民國十八年興工，但只築至懷遠鎮，即因九一八事變而頓挫，日人認此路可以阻俄人增兵北蒙，並可榨取洮兒河流域之富源，俟戰事停止，即擬繼續進行，

齊克路 此路由齊齊哈爾至克山，長二百十公里，係黑龍江省政府集股建築，於民國二十年通車，現日人強借日金三百萬元與黑省官銀號，作為復業資本，將此路與呼海路合併，委託南滿鐵道會社代管，以五十年為期，該社年分紅利二成，餘三成歸省政府，五成作為該路資本金，現時該社得派代表一人，担任該路經營一切事務，將來此路延長，無論以哈爾濱為起點抑為終點，或建築支線，得加派總工程師一人，担任建設事務，所需資本亦由該社借給，南滿鐵道會社，既攫取東西四路而入於掌握，路線再左右伸張至大賚與天寶山，則北滿之鐵道網，即告成功，故該社現決以長春為中心，為各路聯絡的總樞紐，所以該社大連工廠的一部份，已遷移至長春之孟家屯，從事各路的設計，又以長春不但為傀儡國的首都，且將為東西客商所走集，故又在八里堡圍購土地，建築一規模宏大之國際車站，舊有之大和旅館，尚覺設備簡陋，亦須重建，已着着在進行中，

(五)日人為完成滿蒙鐵路網，尤其是完成吉會路，曾有滿蒙新五路的要求，現在東北已在其鐵蹄之下，當然是為所欲為，毫無顧忌了，日人久經計劃中之敦圖，長大，拉哈三線，現已與熙洽訂立合同，借款額是日金五千萬元，但是去歲勘測結果，則敦圖哈拉二線，先行動工，長大線暫緩，不過敦圖線方面，因為王德林部義勇軍出沒無常以致工事未能迅速進行

，敦圖線是完成吉會路一部份，將來西通大賚，東達雄基，完全與中東路平行，而雄基即將取海參威的地位而代之，因為由法拉通哈爾濱，由穆城通海林，並溯牡丹江而達松花江，由洮南通昂昂溪，無異將中東路截為三段，於是南下貨物的運輸，拉哈線奪其十分之六，洮昂及海穩線，各奪其十分之二，如此則中東路簡直成爲廢物，而北滿富源遂爲日人所囊括，海林經寧安到東京城，已經築有鐵路，鍾城去穩城很近，接通即可達清津港，聞敦化至寧安的工程，估計爲日金二千萬元，海林至穩城，距離雖然和敦化到寧安差不多，但是沿途多山，實施不易，估計需日金三千萬元，現在延吉已設立工程局，實行鋪軌，預料十月間即可通車，現爲易開明瞭起見，將日人最近的計劃即吉會路舍却軍事而言經濟，則目的在於發林吉，可分本線及培養線，言之如下，

(本線)南線—清津，會寧，和龍，龍井村，銅佛寺，敦化，北線—雄基，穩城，延吉，銅佛寺，敦化，

(培養線)寧敦線—寧安，沙蘭鎮，爾站，塔拉站，靠山，敦化，海穩線—海林，寧安，東京城，義松，小松子，三岔口，大汪清，嘎呀河，灰漠洞，穩城，

在此似不能不一述天圖路，此路由天寶山到圖門江，長一百一十公里，和朝鮮由清津至會寧的鐵路相銜接，無異是吉會路的東段，從前日商以開礦爲名，朦混建築，於民國十三年通車，因爲是輕便鐵道，所以路軌很狹，如欲利用，非改寬不可，現日人爲經濟關係，尙在研究，但是無論如何，此路必成爲吉會路財產的一部份，

延吉爲日人預定爲集團殖民的區域，希望將朝鮮和吉林打成一片，故對於此路沿線的耕

地，有詳密的調查，現一併照錄如下，以供參考。

縣名	可耕地	已耕地	運輸吸收率
	(畝)	(畝)	(百分)
敦化	三〇九、四八五	五八、七五〇	一〇〇
額穆	二一六、六七二	五〇、八八九	八〇
安圖	一四〇、二二二	七、六二八	二〇
樺甸	二五六、八九一	一〇九、七三三	三〇
延吉	二七三、一八九	一五七、一六八	一〇〇
汪清	一六〇、〇二二	四三、八二八	一〇〇
和龍	一四〇、九一六	四七、二八〇	三〇
琿春	一一〇、二九三	二四、四二四	八〇
合計	一、六〇七、六八〇	四九九、七〇〇	

(六)京奉鐵路，現稱北寧鐵路的關外一段，長凡四百二十七公里，係李鴻章所創設，為的是開發東北，鞏固國防，於光緒二十年通車的，光緒二十四年，為添建北票支線，向中英借款二百三十萬鎊，自光緒二十八年起，分四十二年償還，民國十年為改建雙軌，又續借五十萬鎊及銀二萬元，因是兩共連利息，每月應攤還七千九百二十六鎊，九一八事變以後，日人即思染指，但以有英國利益的關係，頗覺難於措手，旋忽情急智生，竟援奉榆鐵路的前例，截瀋陽至山海關一段，加入連山錦州溝幫子打虎山幾條支線，改名為奉山路，令闕鐸為局

8

長，并強占山海關車站的一部份爲售票處及候車室，初因軍事關係，來往須在錦州換車，自四月一日起，已開駛直達快車，營業運輸章程，完全改照南滿鐵路，一切收支單據，須經日人小島過目，惟此路因與關內一段連接，沿途義勇軍濺起雲湧，所以旅客一到綏中，須全體下車檢查，以外各站，又有日軍和所謂「商業維持會」的委員，登車尋求形迹可疑的人，言語稍有支吾，即須嘗鐵窗風味，檢查最注意有三項，（一）槍械子彈，（二）不良份子及暗通消息，（三）不正宣傳品及印刷品，另規定妨礙鐵路安全章程，犯者加等治罪，（一）有私偷道釘枕木者，與普通盜竊罪不同，照公共危險治罪，（二）毀壞路基及枕木者，處以嚴重徒刑，（三）置危險物使車輛發生意外者，處以最重之徒刑或死刑，又恐路警爲人利用，特由一千七百人，限制爲一千二百人，添招白俄二百人，在溝帮子訓練，以便逐漸更替，新民，柳河，興城一帶的橋梁，則有農民式的便衣兵把守，在日軍官指揮之下，防範有人劫車，日人力謀侵佔該路，已代編造四個年度的預算（自大同元年至大同四年）將支出特別增加，使其有虧無盈，同時向南滿鐵路借用車輛及材料，爲變相投資之一種，已租的機關車十八輛，和客車二列，此次該路所備的國聯調查團專車，也是用南滿車輛改裝的，關於英國的借款，自一月份起，日人已按月照付，惟須英人與該路直接，以後日本在該路和英國同有債權關係，而實權則操在日人手內，已經是顯而易見了，

至於與此路有關係之葫蘆島築港，日本人初極反對，有意停止進行，後因有荷蘭公司的契約關係，倘由日人出面推翻，豈非於國際間多引起一種惡感，所以現在變消極而爲積極，已允繼續付款，惟擬完工之後，設法改歸南滿路經營，作爲大連的輔助港，而不使成爲中國

鐵路的競爭口岸，

(七)東清鐵路現稱中東鐵路，根據民國十三年中俄奉俄兩協定，才由俄國的獨裁，而成爲中俄共同管理，不過行政和經濟實權，仍在俄國人手內，中國人掛名而已，日人得隴望蜀，乘着中俄絕交的機會，所以九一八以後，不斷的在這條路上活動，俄國因爲內政和外交的關係，不願此時和日本起直接衝突，所以處處表示沉默和退讓，於是日人益無顧忌，進佔哈爾濱了，自從傀儡國成立，即強迫該局改懸五色旗，旋又改任李紹庚爲督辦，伊里春爲副局長，沈瑞麟爲首席理事，范其光，艾迺芳，金榮桂爲理事，張恕爲監事長，邵麟爲監事，改組護路隊司令部，以熙洽爲總司令，于琛激爲副司令，並將駐瀋陽辦事處移至長春，暗中指揮的是日人大橋忠一，大橋夙有俄國通之名，是日本駐哈爾濱總領事，又兼任外交次長的，但是俄國也是非常陰險，早有了消極抵抗的準備，如局中存款一千一百七十五萬元，移存遠東銀行和海參威葛斯銀行的，達百分之八十，又自一月至三月內，陸續運往俄國烏蘇里路去的車輛和材料，價值達四千萬金盧布之鉅，所有滿洲里海拉爾綏芬河等站的行車帳目，也全數取去，雖經日人令張恕赴綏芬河調查並令李紹庚向俄人交涉，直到現今，俄人毫無運還的表示，而且說這些車輛，完全是俄國資本購置的，在運去的車輛中，計有機關車七十三輛，貨車一千四百六十輛，所以車輛頗感缺乏，行車大受影響，待運的貨物各站堆積如山，商人固然訴苦無門，同時路局營業，也一落千丈，所有職員薪水，自六月起，聞將改金盧布而爲哈大洋，暫時維持現狀，現華方理事，爲索還車輛及要求存款，已組織特別委員會，並訂定保護財產辦法如下，(一)現存東鐵路總工廠各種車輛，總材料廠所存材料，及沿線各站車

輛材料，統由各該管區警負責保護，必要時，派警監視，若車輛運出或搬運材料，須請由路警處許可，由處令調查局審查，如果理由正當，方准發車，否則制止運行，(二)經調查局證明，車輛向他站運送，應由發車站路警記明車輛號碼種類，報告本處，由處通知到達站，以資保護，而防外運，(三)各站運送所用車輛，須由各站路警及該站調查員，調查許可，如有不正當行為，不准發車，(四)各站路警署，在車輛或材料由他站運到，由警官檢視車輛號碼材料數目，以便監視轉運，(五)滿綏兩站，為國境要道，路警署尤應特別注意，如有車輛或材料出境時，該站調查長及職務系之滿洲國人，監視調查後，再向站長說明，方准出境，否則制止之，(六)本辦法以保護鐵路財產為目的，責任重大，各站路警官員，不得怠於職務，否則依法處置，日人對於中東路的陰謀，揚言預備收買俄國股權，否則亦須用委託代管的名義，改為北滿鐵路，但俄人以為放棄中東路，是無異放棄太平洋，所以日軍凱旋後的爆炸，竟出于俄軍部的命令，似此相激相盪，北滿終有再成戰場的一日，不過俄人在不危害其生命以前，目前似預備放任一切，就是與傀儡國虛與委蛇，亦所不辭，近日日人宣傳傀儡國將於七月間，關於中東路問題，與俄國在哈爾濱開會討論，也許是事出有因罷，

(八)至鐵路以外的交通事業，亦有一述的價值，日人現已強迫黑龍江省政府，訂立航空運輸營業合同，自三月一日起，先行試辦五年，路線一由哈爾濱經齊齊哈爾至滿洲里，在哈爾濱及滿洲里設立停機場，一由齊齊哈爾經嫩江至黑河，及由黑河經海倫至哈爾濱，在嫩江黑河及海倫設立停機場，又關東廳遞信局，與哈爾濱長途電話局成立協定，自三月十二日起，哈爾濱大連及瀋陽間，業已直接通話，同時該廳又於大阪大連間，以二十萬元敷設直達電

線，定六月間着手，預計明春可以通報，東京瀋陽間之電話，近亦在計劃中，又大阪商船會社，在華北一帶，於大阪大連線，大阪天津線，大阪青島線外，增設大連橫濱線，來往商船，亦加至六艘，並與南滿鐵道會社商定，自四月一日起，每逢船抵大連，火車皆開至碼頭，俾旅客及貨運，益增便利，凡此種種，無非使南滿和北滿，滿洲和日本，日益接近，日益密切，在軍事及經濟上的價值，那不可漠視，

(九)日本侵畧東北，以鐵路為唯一工具，而處心積慮，又在完成吉會路，其動機不必我來續述，只看田中義一奏摺中的一二段，就可以完全了然於胸，

「我國(日本)所扶植之鐵道，多在南滿，而為富源之北滿，尙未顧及，如欲開拓富源，鞏固國防，必須竭力建築北滿鐵道，依其鐵道之開通，可移多數國民於北滿，以免掣肘南滿之政治及經濟，而可強固我國防，以奠定東亞大局，加之南滿鐵道既成之路線，多以經濟為目的，致缺循環路線，頗不利於戰時之動員，及軍需之輸運，此後必須以軍事為目的，建設滿蒙大循環線，而可包圍滿蒙中心地，以制支那之軍事政治經濟等等發達，亦可防俄勢之侵入，此乃我國之新大陸造成上最大必要之關鍵也，」

「吉會路之造成，即稱大陸之造成，從前欲往歐洲之人，須經大連或海參威，今則由清津經會寧而入西比利亞鐵道，可赴歐洲，不啻東洋之交通大動脈，將來不論人和貨，皆須經由我地，斯時也，我把此交通大動脈之權，可以隨意侵畧滿蒙，實行明治大帝第三期滅亡滿蒙之計劃，如斯即大和民族征服世界矣，且愛新覺羅，亦起於寧安附近，先平定敦化間島春地方為起源，遂定大清天下三百年之基礎，故欲造成新大陸，以開遠東之新面目者，我如不

造勢力於吉林地方，必不能征服滿蒙，從而不能征服世界及美俄矣。」

上面所謂大循環線，是指南滿中東和朝鮮的鐵路，另有所謂小循環線，是指吉會吉長長大幾條鐵路，大小循環線聯絡起來，彷彿一個十字架，把東北的運命支配着，而且玩味奏摺中的語氣，也可見日人的野心分明不以併吞東北為滿足。

此次日本佔據東北，其重要的口實，是說中國違背條約，蹂躪日本的特殊權益，置日本抗議於不顧，且從無誠意和日本交涉，關於鐵路的，曾列舉所謂懸案，如（一）打通及西安二平行綫的建設，（二）違反北寧綫延長的協定，（三）蹂躪吉海綫豫備契約的規定，（四）蔑視長大綫及吉會綫的敷設契約，（五）限制洮昂路顧問的權限，（六）不聘吉敦路會計主任，（七）打通路與四洮路的接軌，（八）否認滿鐵與四洮路的聯絡協定，（九）拒絕吉敦綫及洮昂綫工程用費的同意，（十）妨碍從弓長嶺連礦鐵路的敷設，（十一）鐵道運輸的差別待遇，（十二）推翻吉敦綫鐵軌的料價，（十三）強設通過神原農場的鐵道，（十四）否認吉會路一千萬元提前交款等，以上或虛構事實，或強詞奪理，殊不必費詞駁斥，九一八事變發生的當日，日人且自炸南滿路以為佐證，其無賴更不值識者一笑，然而東北鐵路問題的糾纏複雜，在此次交涉中，居最重要的地位，已不能不加以承認，東北受日本的控制，目前已到如何程度，這恐怕是多數人所要問的，其實日人在東北的地位，經過實地考察以後，決不能謂為已臻穩固，而且可以說彼等可以支配的，僅僅是幾條鐵軌，鐵軌以外，就非其兵力所能及，我們若能看清此點，即不必自綏太甚，當此日人毛羽未豐，自應加緊抵抗，東三省三千萬同胞，且寧為玉碎毋為瓦全的決心，正延頸以待救援，而義勇軍則到處破壞日人交通，再接再厲，已令日人疲於奔

命，所以一面希望政府不必完全倚賴國聯，從速決定方針，一面更希望國人勿買日貨，積極援助義勇軍，此雖為武力以外，退一步的辦法，然而至少可以使日人在東北不能安枕，也可表示中國人尙有多少血氣呵，（完） 廿一，七，廿五，

☀霍亂症的起原及其預防方法

霍亂是可以預防的傳染病。在十八世紀的末葉，和十九世紀的初葉，歐西各國也都時常發現霍亂，並且也都證實霍亂流行病是可以由不良的飲水傳播的。如西歷一千八百五十四年英國倫敦寬街和一千八百九十二年德國漢堡城的霍亂流行病，都曾明確證實是由水傳播的。自從霍亂傳播的方法確實明瞭以後，歐美各國就盡量利用預防醫學及公共衛生的學識，以消滅霍亂。一方面處置糞便，以絕霍亂病菌的來源；一方面建設自來水，以斷霍亂傳播的機會。結果，不數十年，霍亂就完全滅跡於歐美各國，這是霍亂可以預防的明證。

霍亂是我國一種通行的夏日時疫，江南一帶地方每年常發現霍亂流行病，每年因此病而死的，不勝計數。同一的霍亂病，為什麼歐美各國現在都已經不見此病發現，而我國尙常有此病流行？其原因在我國人不明瞭預防醫學及公共衛生的學識，所以不知道利用這種科學的設施。我們如果現在一方面能盡量灌輸一般民衆對於預防這病的常識；一方盡力設法處置糞便，改良飲水，以杜絕霍亂的病源及傳播的途徑，不數年後，我國也何嘗不能可以把霍亂完全滅絕！

病原 霍亂是一種弧形的細菌，由口傳入腸內，孳生繁殖，因而發病。這種病菌都在患

者的糞和嘔吐物內，有時在平常人或者霍亂新癒的人的糞裏，也含有霍亂弧菌。

傳染 霍亂的傳染途徑和傷寒一樣。從病菌的來源（如病人的糞，嘔吐物，霍亂帶菌者的糞）經三條路傳播到人的口裏。

水 霍亂病人的糞便未經相當的處置，任意置存在地面上，或者傾倒在池塘裏，河裏，或者井裏，這類的水內就含有霍亂弧菌。如果吃這種被染污的生水，或者吃這種污水所洗浸或洒過的水菓，就能將霍亂弧菌吃下去，就會得霍亂。

蒼蠅 蒼蠅是很髒的東西，牠生長在糞坑或者廁所裏，牠們所吃的是糞，垃圾，痰，污水，腐爛物，這一類髒的東西。凡是髒的地方蒼蠅都到，所以有蒼蠅光臨的地方，就表示那地方是髒的，蒼蠅很多的城市，也就是很髒的城市。維其是髒，所以蒼蠅能傳播各種疾病，蒼蠅喜歡糞，而且尤其是新鮮的糞，所以在糞堆裏飛爬覓食的時候，就將糞裏所有的各種病菌和寄生蟲卵粘在牠嘴及腿部的細毛上。如果牠所光顧的是霍亂病人的糞，或者是他的嘔吐物，那糞內或者嘔吐物內的霍亂弧菌就粘在牠的身上。再當牠飛到食物上的時候，就將這身上粘着的寶貴禮物——糞和病菌，送到我們的食物上。人們的眼睛很大，看不見這類微小的糞粒和病菌，所以不知道蒼蠅會送這禮物來給我們，看見蒼蠅在我們的食物上飛爬的時候，大不了揮一揮手，把牠趕走就算了，牠所贈送的這點小禮物，也就收下並且吃進肚裏去了。

手 我們的手也是很髒的，什麼地方都摸，大小便後又不洗手，所以手上常帶有各種病菌。在吃東西的時候，用手拿各種食物，就把手上的病菌都吃下去，手可從下列四種方法傳染疾病到口內：

(一)與患霍亂病人接觸 患霍亂病人的身上及他的衣着被褥用具等，都染有霍亂病菌，我們如果和霍亂病人或者他的衣着用具接觸，就有染得霍亂病菌的危險。如果接觸後不用肥皂將手洗刷乾淨並且消毒過，在拿食物或手指與口接觸的時候，就能將這病菌傳染到腸胃內，因而致病。

(二)與含霍亂病菌的糞接觸 霍亂病人，和新近得過霍亂的人的糞內，都含有霍亂病菌。如倒糞桶，刷馬子，洗霍亂病人的袴子，及用糞澆菜的時候，手上就可染得這種含有霍亂病菌的糞，或者霍亂病菌，如果不把手洗乾淨並且消毒過，也可由手將病菌傳到口內。

(三)打蒼蠅 蒼蠅身上既粘有各種病菌，我們如果用手去捉，或者打牠，牠身上的病菌就可以傳到我們的手上，再由手傳到口裏。

(四)帶菌者 有一種人糞內含有霍亂病菌，但是不害霍亂病，這種人身上的病菌對於自己的健康是沒有關係，但是對於別人可是很危險。如果家裏的厨子僕役，飯館裏的堂差，賣食物的小販是霍亂的帶菌者，他們的糞內當然有霍亂病菌，他們這班人在大小便後素來是不知道洗手，所以手裏難免不染有糞和霍亂病菌，如果用這染污的手製造或遞送的食物，病菌就傳染到食物上，吃了這染有病菌的食物，當然就會染得霍亂的。

潛伏期 霍亂病菌從上面所述的幾條路徑，傳染到人體內後，並不能立刻就發現病狀。少數的病菌在腸內，經適宜的溫度和滋養後，就起始孳生繁殖。等到霍亂病菌繁殖的很多，

小腸因爲病菌的侵染而發炎紅腫，才發現各種病狀。從病菌侵入人體，到病症發現的期間，叫做「潛伏期」。霍亂的「潛伏期」比傷寒短，平均三日，但是有的第一日就發病，也有的到五六日才發病。

症狀 霍亂是一種急性腸胃傳染病，所以症狀的發現也是來得很急。常有第一天很好，第二天忽然發現很劇烈上吐下瀉的症狀。也有在起病的一二日內，僅覺大便稀薄，次數增加，嘔吐，並且常有腹痛或頭痛等症，一二日後，腹瀉的次數加多，嘔吐亦加劇，常有一天吐瀉五六十次，吐瀉物都似清水，糞很像洗米水，幾乎完全沒有糞質。同時小腿時常抽筋伏痛。身體各部因爲吐瀉次數過多，水分甚形減少，因而發現眼眶下陷，指羅癆陷，皮縐，口渴，舌發乾，胃口不佳，脈細而快，手足寒冷，嘴唇及指甲背發紫，全身盜汗等症狀。患者在這時候已入「虛脫」的現象，苟不即速營救，就有性命的危險。患者的體溫並不一定增加，在「虛脫」的情形中，腋下的體溫也許不到三十七度，但是，肛門的體溫，也許有三十八九度，不過普通從口內測量的體溫，都不見得增加。病情危重的發病一二日後，就可致命；病情輕的，如果早時施以相當的治療，過六七日後腹瀉次數逐漸減少，嘔吐停止，胃口漸佳，病情亦漸有起色，不多日就能完全恢復原狀。

霍亂症狀中的吐瀉，是身體天然排除體內毒物的一種保障作用。霍亂病菌侵入腸內後，腸壁的血管受病菌侵染的刺激，就起始擴張，想要增加腸部的血液，以資抵抗霍亂病菌，因此腸壁充血，發現炎症。腸部發炎後，因血管擴張，腸壁充血，血內的水分都從血管浸透到腸內，希望沖淡霍亂毒素，同時腸肌起猛力的收縮，增加腸蠕動。將腸內的毒物盡量排泄出

去，所以有腹瀉的現象。腸壁被霍亂毒素刺激過甚的時候，就有時起逆行的腸蠕動，因此發現嘔吐（普通腸蠕動都是由上而下，所以排泄物從下端——肛門——出去。有時因腸壁被刺激過甚，就起逆行的腸蠕動，是由下而上的，故腸胃中容物可由上端——口——吐出）。如此，一方面吸收全身的水分到腸內以沖淡霍亂毒素，一方面盡量將腸內的毒物排除體外，繼續不斷，換言之，就是拿自己身體內的水，來洗清腸胃，這是一種天然治療霍亂的方法，不應該隨便節制。有許多人（或醫生），不明瞭這種生理的療法，一味要想迎合一般人的心理，以為滅除症狀，就算盡責，不顧病根的治疗，遇見腹瀉，就任意用鴉片或嗎啡一類的藥品來止瀉，這是違反天然的除病現象，有害而無益的，希望大家注意！

診斷 霍亂的診斷也不是隨隨便便可以定的，不能說看見一個肚瀉的人，就診斷他是霍亂，也不能見了吐瀉的人就給他一劑止瀉藥，隨便下一個「腹瀉」的診斷就算了。一個社會裏到底有沒有霍亂病人，好象一個地方有沒有土匪一樣的嚴重。一個地方有土匪，就當極力設法剿滅或防範，不使侵害居民；有霍亂，也就當盡力消滅霍亂病菌的存在，或者從速設法遏止及預防。我們不能認土匪為安分守己的居民，但是也不可輕意加人以盜匪的罪名！

霍亂的診斷方法可分臨床與實驗兩種：

（一）臨床診斷

病人患急性的吐瀉症，大便稀薄似米湯水，每日吐瀉次數甚多，眼眶下陷，指羅癆陷，四肢寒冷，嘴唇及手指發紫，小腿不時抽筋作痛，脈細而沉，這都是霍亂臨床診斷應有的症狀。夏日在有霍亂的區域內，見有止類病狀的病人，應該疑似霍亂，當照霍亂處置。

(二) 實驗診斷

除非是在霍亂流行的時候，及發現霍亂的地點，專靠臨床的經驗不足以診斷，霍亂。在某一處地方，發現第一個霍亂病人，如同判決一個盜匪的死刑一樣嚴重，必定要證據確實，方才可下這個最後的判決。因為一旦第一個霍亂發現後，地方衛生機關就應當積極的動員，加緊防範與遏止的工作，如果沒有霍亂而虛報發現霍亂，空廢了一番防範的經費與心力，這不是庸人自擾！而且國際間目下按照各海港的疫病情形分等級，如果有霍亂，鼠疫，天花這等疫病的海港，就被列入第三等海港。所以譬如上海本來沒有霍亂的，醫生不經實驗診斷隨便報告霍亂，這不是冤枉把第一等海港降到第三等海港！所以霍亂的診斷必定要確實，要確實診斷霍亂，必須用實驗的方法。

凡是吐瀉而疑似霍亂的病人，一方面必須當作霍亂處置，以防傳播；一方面尤當將病人的大便或嘔吐物送到衛生試驗所，或者醫院裏的檢驗室，用培養法或直接檢查法，鑑定其中有無霍亂病菌。霍亂的實驗診斷應該要快，最好在數小時內就能檢查出來。不然，數小時的耽誤，對於病人的治療及隔離方面都很有關係。所以醫生或家人看見疑似霍亂的病人，就當趕緊採取病人的大便，送到衛生試驗所或者各醫院的檢驗室，請求檢查，試驗所或檢驗室收到此種大便後，不應該耽誤，當立刻先取一點糞，直接在顯微鏡下檢查。如果大便內霍亂弧菌很多，就能直接在顯微鏡下看見許多環轉行動的弧菌，有經驗的細菌學家就可直接定霍亂的診斷。如果不能直接診斷，就當先將疑似霍亂病人的大便，放一點到一種特製的培養基液內，經數小時的緩解後，就可在此培養基液內看出霍亂病菌的繁殖，再取這液體染色片或直

接在顯微鏡下檢查，就可發現霍亂弧菌。拿霍亂的菌液和特製的霍亂血清放在一起，也就可以看出霍亂弧菌一堆一堆的凝結在一起，這叫作「凝集作用」也是實驗診斷霍亂的一種方法。

治療 霍亂最危險的病狀是缺乏水分。身體因為要排除腸內的毒物，所以吸收全身的水分到腸內，將腸內一切的積物如霍亂病菌及毒素等都沖瀉出來，這固然是一種自然治療霍亂的方法，但是身體內的水分因此而缺乏了，就有種種缺乏水分的症狀發生。吾人身體百分之七十是水，身體各器官都靠水分以維持生活，一旦水分缺乏，身體各部的生活機能就失常。同時連同大便及嘔吐物排洩出來的有許多無機鹽，經吐瀉後身體鹽質也就缺少了。並且因為水分都從大便或者嘔吐排出去，小便就減少，或者完全沒有，所以各種血液內的廢物，也不能由尿排洩出去，於是乎就發現酸中毒或尿毒症。這些都是霍亂致死的主要原因。所以治療霍亂的根本原則，是要供給水和鹽質（尤其是食鹽），就是注射食鹽水。

某處發現霍亂後，就立刻設法將第一個病人送至醫院裡，隔離起來。如果當地沒有醫院，或者醫院病床太少，就當設立臨時防疫醫院，以便隔離霍亂病人。如果能將初發現的病人馬上就隔離着，將病人的排泄物都受相當的消毒，霍亂就可以限止住，不致蔓延了。同時最早的能夠將病人送到醫院裡去，趕緊給他相當的療法，也可以多有救活的希望。所以如果家中發現類似霍亂的病人，就當立刻把病人送到醫院或臨時防疫所去醫治，一方面可以減少病人的死亡機會，一方面尤可以預防這病傳播到其他家人的危險。

防預 霍亂是最危險的一種腸胃傳染病，也是國際間最注意的一種疫病。一旦不幸發現

霍亂，不但損失了許多人命，而且要化廢許多金錢，這是社會最重大的一種損失。如果平時能設法預防，這種損失就可免除。預防霍亂的原則是在消滅病菌的來源，杜絕霍亂傳染的途徑。病人的糞及嘔吐物既是霍亂的來源，就應該有相當的處置法，用臭藥水（來蘇兒）或者石灰，開水，將病人糞便消毒過後，再傾倒蒼蠅不能接觸，而且離開水井，池塘或河流很遠的地方。最好在地下挖一坑，將糞便倒入坑內，再用土把坑填沒，就可防免蒼蠅粘染，或沖漏到井裡或河裡，這是在目下情形中最簡易的處置糞便方法。

水，蒼蠅，和手既是傳播霍亂的媒介，就當注意改良飲水，撲滅蒼蠅及注意手的清潔，以期杜絕這三條傳染霍亂的大路。改良飲水最好是設備自來水，因為自來水是用砂濾及消毒的方法將水充分的處置過，並且時常檢查細菌，不使染污，是應該很安全飲用的水。一城如果設置自來水，全城居民的飲水就可以有一個總管的地方。只要注意這總水廠的清潔與安全，就可保障全城居民飲水的安全，由水傳播的各種疾病也就大可減少。所以歐美各國自設置自來水後，霍亂，傷寒，痢疾，這類的病就幾乎滅跡，撲滅蒼蠅最有效能的方法，是不供給蒼蠅的食物，和消滅蒼蠅生長的機會，一方面使蒼蠅不能發育，一方面不能繁殖，那就不難使蒼蠅完全滅跡，糞便，垃圾（尤其是腐爛的食物）及穢水，既是蒼蠅最歡喜的食物，同時又是牠們繁殖所，所以如果能夠把糞便處置得法，不使蒼蠅與糞有接觸的機會，垃圾焚化或填埋，穢水引入下水道，再將食物藏置在紗罩內，使廚房及廁所清潔，並且加紗窗紗門，蒼蠅就沒有生長和繁殖的機會了。手既有染得霍亂病菌的危險，如果在與病人或者要病人的用具衣着及糞便接觸後，馬上就用肥皂洗刷乾淨，並且用火酒消毒過，就可防免這條傳染的途

徑。再如果能，成大小便後及飯前必洗手的習慣，手內的污物就絕對不致有傳染到嘴裡的危險。

預防霍亂的綱要可分個人環境及交通三方面

(一)個人方面：

甲·關於防免霍亂病菌侵入身體的

(一)務必要吃煮開的水。

(二)務必要吃用冷開水做的冰淇淋，冰水，汽水，酸梅湯這類涼飲品。

(三)務必要吃未曾用生水浸洒過的水菓。

(四)務必要吃沒有蒼蠅爬過的水菓。

(五)在大小便後及吃飯以前一定要洗手。

(六)與患霍亂病人或者他的用物接觸後，務必用肥皂將手洗刷並且用火酒或者沖淡的來

蘇兒水洗擦。

乙·關於增加個人霍亂抵抗力的：

(一)每年在各醫院醫師處，或者衛生機關注射霍亂疫苗一次，每次最好注射三針：第一

針注射半公撮；第二三針都注射一公撮，每隔一星期注射一次。注射後在二十四小

時以內發現在注射的地方紅腫覺痛，或者手攣酸痛，頭痛等症，都是注射霍亂疫苗

應有的反應，過了二十四小時就會好的，不必害怕。

(二)環境方面：

- (一) 不使糞便染污飲水。
- (二) 設置自來水。
- (三) 糞便不使暴露在地面上。
- (四) 廁所，廚房，飯廳，都要加紗窗。
- (五) 垃圾要設法焚化，不要堆積或暴露着。
- (六) 食物的渣餘當傾倒穢水溝內，或者暫時貯在有蓋的缸內，不要任意拋棄。
- (七) 居室，學校，飯館，廚房，廁所，以及公共娛樂場所都要收拾清潔。
- (八) 貯藏食物的櫥應該加紗罩。

(三) 交通方面：

某處地方雖然把環境改善得很好，霍亂的來源及傳播的機會都完全杜絕，但是霍亂仍舊可以從別個地方傳播過來。譬如上海發現霍亂，南京雖然沒有霍亂，但是從上海來的人中如果有患霍亂的，或者新近患過霍亂的，大便裡都有霍亂病菌，就可以把上海的霍亂傳帶到南京來。所以要防止別個地方的霍亂傳播入境，就當有海港檢疫或交通檢疫的辦法。

凡是從一個發現霍亂疫病地方來的旅客，在入口的地方就要嚴格檢查，患有疑似患霍亂或者新近患霍亂的旅客都要暫時隔離在入口地方的醫院或者檢疫所內，將他們的大便送到試驗所檢查，證明沒有霍亂弧菌後，方才准他們入境，這也是預防霍亂一件重要工作。

影 電 站 車

據某法文報，有英人某，擬在法京各大車站，添設電影，現已在拉薩車站，開始佈置，其資本完全由商人籌措，國有鐵道僅對於其房租發生經濟關係，其所映影片，均限於時事新聞，凡游戲滑稽愛情探險等片，均在所禁止，蓋恐旅客精神過於貫注，而忘却登車也，室內設有明亮之時計，觀衆隨時可見，取費甚爲低廉，約在本年二月間初旬，可以開幕，同時擬在芒帕納士車站，亦爲同樣之籌備，將來其他大都市車站或有聞風興起者。

祖 籍

雜 俎

☀ 淞滬戰地的素描

劉鬱櫻

一，在晨曦中向戰地出發

這次淞滬抗日的血戰，可以說是中華民族自衛的第一聲，也是反帝運動的有力的表現，在人類鬪爭史中，實佔有光榮的一頁。

那嗎，這血戰所在地的淞滬，也是值得人們的歌頌稱讚與憑弔的。上海和議簽而字後，已是一月多了，爲了自家生活的繁忙，從不曾跑到戰區去過一次，雖然是早具了參觀戰區的決心。

石榴紅了，炎威之神，已把赤熱的火箭投到人間。在一個柔和而美麗的晨曦中，同了幾位同事，到吳淞去參觀新戰場。同往者，有本會總幹事吳山先生及其夫人鏡宇女士，和丹林蓉生兩先生，此外還有服務生文中，和寶慶兩位。

從靜寂的法租界裏，向繁囂的公共租界前進，這時馬路上正是勞苦羣衆開始活動的時候，報販的叫聲，車夫的追逐，倒馬桶者的吶喊。挑小菜販的奔忙，……至於所謂都市裏的上層人物……大經理，大買辦，以及名流，寓公，公子，小姐，現在還在高樓大廈的金屋中。尋那幽香的黃金之夢哩！

風馳電掣的汽車，已把我們送到華租交界的新開橋了。

二、開北一瞥

過新開橋，便是開北的地界了！從新開橋路橫過鐵路線，轉至大統路，這一帶曾經受戰事的波及，有幾家屋宇，還留着戰時的傷痕，不過大多是重新修葺過了，市面已漸漸的恢復原狀。在這晨光中的市民，奔忙的狀態和叫囂的聲音，是歸往日——戰事未發生以前，莫有多大的分別。到太陽廟，使我想到了，這便是當日血戰的所在，我英勇的抗日軍隊，曾在此設立司令部，指揮前敵將士，血戰肉搏。現在是第四區警察署，駐紮着黑色制服白色裹腿的平警，在這裏維持治安的秩序。

過了一條悠長的中興路，南折寶昌路，到濂溪坊去望一位同事惺吾先生的舊居，可憐已成了一片焦土，剩了幾堵墻壁，這位同事的家產，是深深的埋藏在瓦礫之下而毀滅了。我們同聲的發出一聲嘆息，而在咀咒戰爭的殘酷！從寶昌路到寶山路，兩旁的住宅，莫有幾間完整的了，不是給烈火燒毀，便是給炸彈炸壞，只剩了一堆堆破碎的磚瓦，和燒黑的木炭，可以想見戰時激烈的情景。更有那經過火焚砲炸五層大廈的東方圖書館，和對面商務印書館破落的影子，早映入我們的眼簾。那附近一些建築物，也同樣的因砲火的跳躍，血花的飛舞而撕得粉碎！這裏的市民，身受倭奴的蹂躪，自然是慘痛無極！今日我們來此，對着這蕭條的慘象，復仇雪恨的心志，是愈加深刻了！

三、虹口區一瞥

行過破壞無餘的寶山路，轉寶興路，在淞滬鐵道旁邊，看見一個戴着紅纓黑帽，穿着草色戎裝的日本海軍陸戰隊的士兵，……在土堆上守衛，似哈叭狗一般望着我們的汽

車過去。我懷疑的問丹林：「這不長和……，爲甚麼還有這鬼？」丹林說：「這是越界築路區域的支路啊，無條件的被日本人暫據了！」說到此地，我又不能不責備我們那懦弱無能的政府！

入了虹口區域，從北四川路一直北去，便是虹口公園。這即是侵略淞滬的日本小軍閥小官僚，給韓國青年尹奉吉所轟炸的所在。從公園旁邊過去，只見精美的洋房，還完整的直立在悲慘的陽光中，不過牆壁間，印着不少槍彈火迸的痕跡。到了所謂日本海軍陸戰隊司令部，門外還放着六七架鐵甲車，我想便是當是橫行淞滬的毒物了，恨我沒有幾顆手榴彈，把這破壞世界和平的凶器，一輛一輛的炸毀。啊！司令部，這便是「一二八」的次日，給我英勇的十九路軍，佔領過的司令部啊！在那司令部門首，我彷彿還看見「非中國革命軍出入者，殺！一幾個字跡，這偉大的光榮的以鐵血換來的幾個金字，將永遠地不能磨滅啊！

四，投入大自然的懷裏

離了軟紅十丈的繁華市區，和戰後淒涼的開北虹口，投入了大自然的懷裏。

幻彩的晴空，柔和的陽光，清新的空氣，輕暖的南風，象徵着農忙時節美麗的江南，更有那幽靜的叢林，澄清的溪水。古樸的鄉村，迎風的田禾。一切靜的美天然的美，在在均足以給久居都市的人們，一個新奇的感覺和有利的誘引。

這距離上海繁盛區不遠的江灣路和體育會路，雖不能說是「別有天地非人間」的一個仙境，至少會使厭倦於物質文明的都市生活的人們，到此感到是另一個世界的風趣。

我們剖開黃綠相間的平原，汽車只在一條光平的路上飛奔，給我們駕車的好友寶慶，他

今天是特別興奮，駕着虎一般的汽車，開足了速度前衝，假如他是駕的坦克車的話，敵人堅固的營壘，一定會給他衝破踏平。我們在車上，只看見前面一條條地馬路給汽車吞沒。向兩旁望着翻風的麥浪，出水的秧針，有似彩色的風景影片，一幕幕地向車後逝去，我們的耳目爲之一新，精神爲之一振，望着田間割麥或插秧的農夫，不憚辛勤在日光下流着黃汗，我想他們是爲的甚麼？啊！是在爲都市裏幸福的人們預備食糧啊！更想到這一帶地方，也曾作過殺敵的戰場，這一般農人，也曾受了砲火的驚嚇而流離逃散，所幸現在是田禾無恙，今年的民食，可以無憂！農衆也能於戰亂之後，憂傷之餘，繼續其勤勞的工作，農人的偉大精神，使我們不能不致相當的敬意。

再前進，首先映入我們眼簾的，便是江灣殘影！

五，傷心劫後弔江灣

一般人認爲有瑞士風光，有田園市情調的江灣而今是滿目淒涼的死鎮了！真的，在「一二八」戰事未發生以前，這裏確是個世外桃源，平日除了一些安分樂業樸素的鄉農小販而外，只有學校裏的青春男女往來躑躅於其間。沒有都市的繁囂，只有雞犬之聲與鳥語琴音相應和，只有花草芬芳和溪水清氣的圍繞；遠近的煙樹，朝夕的雲霞，點綴着這靜寂的所在。當着夕陽西斜的時候，學子下了課，農人收了工，這小小的鎮上也會熱鬧起來，溪邊田間，也頻添了遊散的人影，然而這是平和的愉快的靜美的波浪啊！決不是那都市裏淫慾的叫囂和悲歡的雜調。

現在呢？變了！大變了！……這裏成了中日兩軍陣衝鋒的軍事重鎮。炸彈

的爆裂，槍砲的轟擊，嘶殺的吶喊；這幽靜的鄉鎮和平的空氣。這兒曾經給暴惡的日軍，八次奪去，也曾給我忠勇的十九路軍八次奪回，因此這裏的損失，也很不小啊！

那江灣路上給大砲炸彈摧殘過的法學院，持志學院，愛國女校，零亂的影子，都從我們的眼簾飛逝；跑馬場我們也在車上看見，可是不像從前我們來看賽馬時的光景了。那裏雖然還有很多馬蹄的印跡，然而恐怕不是賽馬時留下的蹄痕，而是戰馬奔馳的蹤跡啊！

江灣全鎮的屋子，是毀去三分之二，江灣車站後面的勞動大學，曾經給敵軍作為攻擊的目標，所以這所高入雲際的學校，變成了一個瓦礫之場，只有門首破敗的大鐘，和門對紀念的石碑，在淒涼景象中相對立着，有如荆棘裡的銅駝，互吊劫後的滄桑！這石碑，是為孫中山奉安紀念立的，那上面譚延闓題的「獨有千秋」四字，依然存在，我真有些為這四個字擔憂！

車站是草草地恢復了，車站旁的婦孺留養院，還不會全毀，聽說敵軍曾在內面儲藏軍用品，牆腳上尚留有無數的長方小孔，想來是為架槍向外射擊而臨時鑿的吧！牆上如蜂巢一般的小穴，當然是槍彈擊中的傷痕。

立達學園，是殘破無餘了，現已圍了竹籬，似在企圖恢復，江灣鎮，只有四圍的草木，是欣欣向榮的飄蕩在微風裏，辛苦的農人，在田中不斷的工作，不過那淺水江邊，斜陽影裏，消失了一對對青年男女的儂影，飄渺了一陣陣琴歌誦讀的聲音！

六，漸入桃源般的仙境

踏上風雅而悠長的翔殷路，真如由靜美的鄉村中而漸入桃源般的仙境，兩旁的綠槐，欣

欣向榮的爲遊人遮避着強烈的陽光，一派幽靜秀麗的空間，使我們感着無限的輕鬆與愉快！所可惜的，是這桃源般的仙境，也遭了戰神的降臨，四境中脫不掉戰後零落的景象。路旁的野草，似含着苦笑，歡迎我們；那溪邊臨風的垂柳，似向遊人們表示搖頭嘆息！

路旁的復旦大學，和東南女子體專，也給砲彈鐵鳥蹂躪過了。從前大學生中學生所認爲唯一遊散地的翔殷路，現在是人跡稀疏了。這風雅的道路上，滅却了不少的旖旎的風光。車兒很快的駛上了盧永祥所建築的軍工路，路面很平坦，不過在一段一段新補的痕跡，看來可以斷定是戰後填平的。路旁的戰壕，還可以望見，又不免令人回想起兩軍作戰的恐怖，敵人殘殺的慘況。武陵溪也變做屠殺場，生於今日的中國人，簡直無避秦之地了！

七，死滅而後的吳淞鎮

死滅了的吳淞鎮，在這淞滬大戰又移到東北去的時候，慢慢地甦醒起來了，拖着殘喘的廢軀，向着吳淞江畔嘆息！

經過蘊草濱日人題名的白川橋，便是吳淞鎮了！沿馬路有臨時搭起來的數十家茅棚攤販，此外便是殘磚碎石，昔日的屋宇，是莫有一座完整的。一種戰後蒼涼不堪描寫的殘景，活躍在遊人面前，大家不約而同的，對於倭寇的殘暴，而表示憤懣！

在這鎮上使遊人最注目而最感得興奮與愉快的，是數月來不見面的青天白日滿地紅的國徽，又飄揚在晴空，迎送着來往的遊人。我脫了草帽，給它行一個最敬禮，默道着：「久違了！」

鎮上有好幾名英武的平警，主任寺台之，指揮交通，我們便在這平警的指示之下而再向

前行，離了兩軍血戰的吳淞鎮，便是海濱旅館的遺址，昔日西式的建築，幽靜的房間，醉人的香檳，迷人的歌舞，……都早已深深地埋葬在砲火之下了，只有路旁的招牌，還依然直立着，不過已經給槍彈穿了兩個大縫。

海濱旅館，本是英人台維斯君所開設的，台君已是白髮蒼蒼的老翁了。據報載當日軍肆暴時，該處彈如雨下，英領再三勸告，請其退出，台君終不肯從。又過了幾天，戰事更激烈了，方才携其愛犬，忍痛的離開他不忍離的唯一產業的海濱，我此刻還彷彿看見一個精神矍鑠的老人，老淚縱橫的對着戰神咀咒！

在這旅館旁邊的烟屑瓦場堆中，還望見翁旅長當日作戰置放的指揮台，台上的血漬，將永遠和龍華桃花相輝映，旁邊更有江海關吳淞關房，房屋的建築，雖極堅固，但亦刻上了纍纍的彈痕！

據聞吳淞全區，佔地有五十餘方里，七千多戶口，四萬餘人數，停戰而遷回的，僅佔四萬人口中的十分之二三。回想去年來此，是市面繁盛，人煙稠密，曾幾何時，便成了滿目淒涼的景象，真使人有不勝滄海桑田之感！

八，悲壯的吳淞炮臺

戰爭是消滅了，敵人又移師到東北屠殺我們的同胞去了！這雄峙江海的吳淞炮臺，只剩下一些零亂殘痕，供人憑弔而已！

在戰事未發之前，炮臺要塞是禁止遊覽的；而今呢？門戶開放了，這全國的大海口之一，也是門戶開放了！

當我們到了炮臺灣下車的時候，先已有了幾輛汽車停在路旁。從那高聳的南北炮臺上望去，已滿立着遊人，這路旁也有平警維持秩序。從一條小道前往，便是要塞司令部的大營門，門外兩旁防禦軍事的沙包，尙未拆去，兩壁間還寫着「軍事重地」「閒人莫入」的字樣，但已失了效用，遊人是大大踏步的前進着。進門時，便看見一塊「吳淞要塞司令部」的粉白長牌，掛在毀折了的鐵架上。更進便是守衛炮臺的將士的營房，壁間「嚴守紀律」「效忠黨國」等字樣，還是墨跡如新，絲毫未損，給予遊人一個深刻的印象。營房內床帳衣帽，還依然陳列着，不過營房內的將士，是早已不見了啊！爬上炮臺，一望無涯的江水，遠處是水與天接，水天連接處，只畫了一條平行線跡，那江心泛出紅色的怒濤，是烈士犧牲的熱血啊！是烈士英魂的怒吼啊！

我在炮臺的高處，橫覽大江的奔流，回想當日江上的敵艦，向着這孤立的炮臺轟炸，圍攻的情景，使我不寒而慄！又想到二月四日的一役，敵派陸戰隊上岸來攻，被我軍設伏靜待，終於俘盡敵軍，在民族鬥爭史上，留下光榮的一頁，連想到：「願以最後一滴血，灑在吳淞——誓與炮臺共存亡」的翁照垣旅長的豪語，令我欽仰民族英雄之心，油然而生。然而想到三月三日翁旅長統率三千餘人，死守此間，敵兵以三萬之衆，四面包圍，翁旅仍不忍退。後由地方團體再三以暫時後退保存實力爲請，於是這扼制江海咽喉，鎮守中國門戶的吳淞炮臺，終於給雙雙的木屐兒踏得粉碎，這是令人多麼痛心的一回事啊！

踏遍了每一處炮臺的所在，看見那幾十座大小鋼炮，統成了廢物，不是斷折，便是破裂，而且重要的機件，通通失事。有的說給飛機炸壞的，有的說敵人佔

據時故意破壞的，我想當以後者所言不虛。不過炮臺附近的四週，那些崩坍的水泥炮基，和那一處一處的深坑巨穴，無疑地是鐵鳥的鐵彈留下的殘跡了。

我曾在一尊大炮上面探尋，尋得：「江南機器製造局，大清光緒庚子年」的字樣，我懷疑着，二三十年前的中國，難道便能造這項大炮了麼？從炮臺後面，走到兵士的營房，自然是只剩下了斷垣殘壁，破瓦零磚而已。此外是許多紅色和黑色的大炮彈，遍地擲着，大多將裏面的炸藥取出了，只剩一個個空的鋼壳，在荒草間無精打采的躺着，似在怨恨牠自己莫有飛進敵人的營壘而為祖國復仇！我更看見一件破爛的血衣，一隻遺失的皮鞋，幾根零碎的白骨，點點乾了的血跡，我是欲哭無淚了！又看見各處堆積的沙袋，上面已經生了青草，各處挖掘的戰壕，裏面是積了血水，可以想見抗日烈士昔日犧牲的精神；然而我來却無以慰烈士今日英雄的忠魂啊！

來此觀覽的人，是漸漸地多了，在這濺着壯士們熱血的炮臺灣裏，居然拖來了南京路福州路上的紅男綠女，這是我所料不到的。在他們的舉動上，却各有不同的表情，冷血的在談笑自若，熱血的在悲傷流淚，更有一對對的情侶，手挽手的似到此地來遊山玩水哩！他們真為這燬墟，生色不少！丹林說：「這些亡國奴的醜態，可謂盡態極妍了！」我聞着，不禁搖頭苦笑。

在參觀過後，使我無限憤慨，和許多疑問。何以這樣重要一個吳淞炮臺，竟沒有相當的遮蔽？裏面的大炮，究竟是我方撤退時毀壞的呢？抑是敵方佔據時毀壞的呢？今後又是否仍須修理呢？而修理又在何時？當翁旅守衛時，政府何以不派援兵？何以不移海軍兵艦的大炮

和高射炮來禦敵？難道這砲臺是無足輕重的麼？我不忍再想了！

九，慘淡的歸途

別了悲壯的吳淞砲臺，各人拾了一些紀念品——受過炮彈炸碎的石子，空的子彈銅壳，曾經給血花飛濺過的野花——從灣曲的小徑出來，乘車歸去。歸去的路線，是從軍工路經殷閘路，翔殷路，江灣路，北四川路，靶子路，界路，而由北浙江路西藏路歸來。

走上軍工路時，還遇着一輛輛的汽車，載着都市裏的有閒階級者飛奔而來。想不到這破落的江村，竟招來了這許多高貴的士女。香車過處，笑語時聞，畢竟是有閒階級，藉此偷閒消夏，觀花玩景而已。回首望望江心的波濤，猶自向這邊奔騰而來，我想縱是傾盡長江的水，也洗不淨這江千烈士的血漬啊！啊！毀壞了的中國公學，又遙遙地映入我的眼簾。去年的春天，同朋友在此聚餐的情境，又一幕幕的在我腦海中開演，「人間那有不散的筵席？」我不禁黯然！

在歸途中，腹內雖覺得有些空虛，可是，報仇雪恥的念頭，愈加興奮，恨不能饑餐倭奴肉，渴飲仇寇血，來填塞內心的孤憤，壓抑奔騰的熱血！

慘淡的陽光，照着慘淡的歸途車兒也歸心似箭，追過了前面的汽車。約莫有三十分鐘光景，已由吳淞跑到虹口，只見向戰區去憑弔的人們，是比上午還要加多，這也不能說上海人（廣義的上海人）完全莫有心肝啊！

十，沒落的神秘之街

從前所謂香艷而肉感的申……路，現在是充滿了不景氣而趨於沒落了。

回憶不久的過去，同紫楓同曼麗曾常來此地流連。那充滿着誘惑性的電燈以至女人，電影院前的廣告，咖啡館裏的音樂，常給予人們以甘甜的思味，那有畫意有詩意的一切，好像始終不能給世界的經濟的恐慌所能搖撼似的。

可是現在是墮落了，青春，曼妙，香艷，肉感，統成了過去的雲烟，音樂與輕歌的交響，脂粉和酒肉薰香都讓烈火送葬了，北四川路是死了！「好！罪惡的淵藪，我願你永遠死去！——我咀咒着。」

經過了橫濱橋，又經過「奧迪安」前面，只望見一個高聳的門框，往日的銀色之夢，在我心靈深處，換了一幕恐怖的哀景。上海大戲院門口的西洋廣告畫，已給火燒了，門口是空張着。更從那一條條的黑弄裏望去，白磁燈泡，綠色門帘，還依然存在，不過屋子裏是鳳去樓空了！

這悠長的一條北四川路，只有蛇一般的電車，載着一般莫有笑容的乘客，無精打采的往來着。此外只有從櫻花三島來的高髻白臉的東洋賣淫婦，孑孓於落沒的神秘之街。

十一，首遭炮火威脅的北火車站

界路旁邊的鐵絲網還未除去，誰到了此地，也要回想到「一二八」夜恐怖的一幕吧！

那首先受炮彈威脅的北火車站，現在是殘破不堪。只正面入口處，還剩一個空殼的牆壁，四圍還堆着傾頹四地的斷瓦殘泥，裏面除了票房莫有受着毀壞而外，那些貨棧月台，通通是變了炮彈烈火的洗禮，而成了一片焦土。「一二八」是過去了，那般鬢影衣香的青年男女，穿着漂亮的新裝，艷麗的旗袍，踏着光亮的黑靴，高跟的皮鞋，一對對地又從那租界裏的安全地

帶、跑到這方才洗去血跡的站上，購車票投向大自然的懷裏，去調劑他們晏安酖毒的生活。那曾經被炸彈炸壞的鐵軌火車，已是劫後重生，恢復了牠往日的負荷的功能。那吐着憤火的車頭，發出幾聲驚人耳鼓的不平的怨氣，隨又拖着長蛇般的車廂，循着一定的平行的軌道，向京杭兩地前進，同往日一般載着搭客和貨品。所不同的，是負載的數量和質量比較戰事未發生以前輕鬆了許多，這便是戰神的賜與啊！

十二，倦遊歸來的一杯血酒

汽車重又駛入了繁華的市區，與那車水馬龍相追逐，我們懷着戰區的慘景歸來，又看見這租界裏歌舞昇平的景象，不免有些矛盾的感覺在心頭交戰。真覺咫尺之間，而有天堂地獄的殊懸了！

車由公共租界而入法租界時，見一叢叢的人山人海給那些游藝場大戲院的門口吞沒。淞滬戰地的屍骨未寒，山海關外的風雲又緊，國難到了如此地步，猶自去過酣歌醉舞的生活，請問中華民族一部份的上海人，將何以自解啊？

倦遊歸來，友人招飲，至時，已有文貞素琴早到，雄黃酒已擺在我面前，這打不破的舊風俗，我真無法推諉。只好將雄黃美醪，當作一杯血酒，想到一般人今日在汨羅江邊弔屈原，我今日却向吳淞江畔弔淞滬抗日陣亡的烈士。於是我擎着杯中的酒，默對着冥冥中烈士的英靈，一杯兩杯，放情的痛飲。醉歸小寓，已日影西斜，握着筆，開始寫今日在戰場中拾取的斷片殘痕，以留取這可紀念的悲壯的一頁。

一九三六年六月八日寫於海天一角的斜陽影裏

議 會 務 局

局 務 會 議

粵漢鐵路廣韶段管理局第二十五次局務會議議事錄

廿一年七月二十日

出席人員

李仙根 王仁康 程耀楠 張慶瑩 楊華日 陸肇強 黃子焜

伍希呂 李錫琛 曾叔岳 連均度

一 主席恭讀

總理遺囑

二 報告事項

(一) 籌辦民用航空增收附加費業經取銷案

(二) 請派憲兵隨車維持秩序案

(三) 各處報告工作情形

三 討論事項

(一) 嚴格奉行購料手續案

(議決) 將請購單送由總稽核會簽後就近呈請省府核飭三路購委會購辦

(二) 購委會前代本局訂購各項材料之各合約(本月七日以前所訂合約)貨值甚鉅應如何籌

付案

(議決)(一) 已交定款而貨已運到或未運到之各合約由會計處審度經濟能力商同購委會向

各洋行商定分期付款辦法

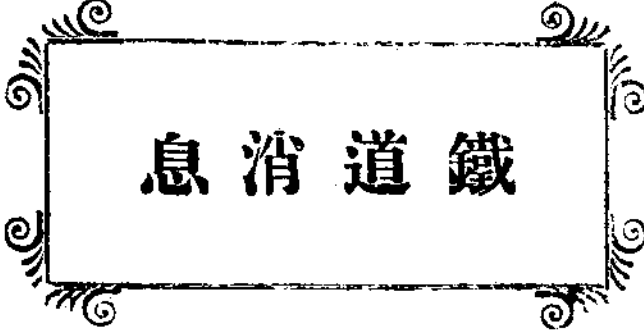
(二) 未交定款而貨尚未運到之各合約照表列之批定分別辦理

(三) 總務處草擬修正本路購料規程案

(議決)照修正通過

主席 李仙根

紀錄 連均度



鐵道消息

鐵道消息

李局長出巡廣韶全路

本路要聞

本路局長李仙根，為謀根本整理路政，特於六月廿二日上午九時，偕同車務機務工務各處長，及公益課長李思轅，警務運輸檢查各課長核計檢查公益各課員等多人，乘坐專車，出巡全路，行期定三日，即日視察小坪，新街，銀盞坳，琶江口黎洞，英德英城各站，在英德留宿，第二日視察河頭，大坑口，烏石，韶州各站，宿于韶州，第三日視察株韶段工程，韶州煤礦及商業情形，第四日（廿五）視察馬壩，連江口，源潭，江村，西村等站畢，即乘原車返局，此次出巡，沿路檢閱路警，點驗槍械，對各路警職工訓話，對照各職工相片，查察水泵，查點各客貨票數銀數，視察翁大公路，及各石礦，調查沿路各地工商業狀況，以為設計整理路務之標準云。

李局長出巡廣三全段

六月廿九日，李局長偕廣三工務段長，機務段長，車務總段長，運輸課長，公益課產業課計核課檢查課各課員，警務訓育主任等，出巡廣三全段，上午十一時半開專車，至佛山，小塘，西南，三水等站，召集員工訓話，點驗客貨票，抵西南站時，步行視察西南鐵橋，由三水乘原車返省，抵埗時已下午七時餘矣云。

本路整頓後收入銳增

廣韶路爲本省三大鐵路之一，其幹線由廣州直達韶關，爲粵漢路之一段，湘贛貨物客商，往來必經此線，每日收入，爲數本屬不少，詎年來因各種影響，以致客商多取道水路，車路收入，日形短少，每日不過八九千元，有時五六千元不等，自李局長就職後，積極整頓，一面更換枕木，以安行車，日前并親赴韶關商人接洽，商量減輕貨脚，是以日來收入，除廣三段每日約四千餘元外，每日收入由七月一日起增至一萬二千元或萬餘元，然平均總有萬元，查其原因：（一）因貨脚減輕，北江貨物均由車路運輸，（二）日前京菓海味行罷市，貨物斷絕往來，現該行風潮平息，湘贛貨物，源源運粵，（三）燬壞枕木，已先行更換一部，行旅安全，有此種種原因，是以收入頓增云。

黃沙站月台簷篷開始建築

本路黃沙車站，爲南段總站，乘客來往甚衆，祇因向無簷篷，故每遇風雨暑熱，乘客上落均感不便，本局特列入本年預算內，並由工務處計劃圖則，擬定章程轉局呈部核准後，招商投承建築，結果，爲誠信號投得，取價一萬五千一百九十元爲最低，簽定合約，準七月九日興工，限一百二十日竣工云。

黃沙鐵橋改移位置

原位置不宜改移卡皆少

分建兩橋約長四英里

前市府建廳擬合資在黃沙石圍塘間建鐵橋連接鐵軌及兩岸交通，經商定圖則，預算批與馬克敦公司承建，嗣以該橋位於內港河面，有碍船隻，經治河會工程司柯維廉建議，移出界外，又本局以該橋灣度與本路成反對線，將來接駁建築運輸均不相宜，遂由本局工務處派員前往踏勘，擬定比較線A將橋位稍向北移，較爲適宜，查該橋由西村黃沙開泮塘橋北起，橫跨牛牯沙而至五眼橋三眼橋之亨墩止，約長四英里，位在內港界外，分建兩橋，一跨牛牯沙南之大北江，長一千一百尺，一跨牛牯沙北之小北江，長七百尺，估計接軌工程費，約一百八十餘萬，（鐵橋建築費除外）比較市府位置二百餘萬之數，尙爲價廉，聞經省府一〇九次會議議決核准，積極籌備興築云。

聘請謝英伯爲本局法律顧問

卅四次局務會議通過，聘任常年法律顧問一人，現經決定聘請謝英伯律師担任，以一年爲期，送公費五百元，保障本局下列法益：（一）關於本局法律問題之諮詢事宜，（二）關於本局民事調解及債務之催討事宜，（三）關於本局民刑訴訟之控告或辯護一切事宜，以上第一第二兩項，不另送費，至第三項公費則臨時酌送。

本局助欸修築良鑿圍基堤

廣三路良鑿圍，位處西江下游，西北交通要衝，自前年夏季洪潦爲災之後，圍堤塌陷，

險象環生，迨歲底鄉人提倡修築，藉備意外，惟因連歲農業歉收，籌款匪易，費用未敷，函請本局資助，俾便竣事，經本局助銀五百元，交該鄉修基公所值理陳冕旒等妥收矣。

開派第五期公債息款

本路公債，每年向分六月十二月兩期，開派息款，現已屆第五期開派息款之期，本路公債基金保管委員會，已定期七月十五日起開派第五期息款其通告云，粵路公債持票人注意，現已開派第五期公債息款，（未領各期息者可以補領）凡持外埠寄債票（全張）領息者，希逕寄廣州市黃沙廣韶路局出納課領取可也，粵路公債基金保管委員會啟。

英庚款購到新車

本局現收到鐵道部發來由英庚款借購敞車四十輛，篷車十輛，共材料一千零五十二件，計一千二百噸交南寧船運載來省，路局接到通知，經飭屬接收起貨，趕緊裝置，以便應用矣，聞此項貨車，尚非十分需要，惟本路現所急需者，為機車及客車云。

本路體育會設國術研究班

本路職工體育會，原有國術部，因經費不裕，未能擴充，致加入人數甚少，現李局長為展揚國粹表現民族精神起見特撥款補助該部，擴張為國術研究班，分設內外家拳術，俾員工餘暇，得資研究鍛鍊體育云。

聞 路 省 本

李 朗 如 接 任 廣 九 局 長

本月十五日省府一〇二次會議議決委李朗如為廣九鐵路局長李局長，於二十一日到局視事，由省府派何啓澧監誓，禮成後委出秘書胡展雲，總務處長曾曉峯，出納課長陸滿，庶務袁羅生四人，俟同事就緒，便即出巡全路云。

廣 九 路 被 水 冲 壞 路 基

廣州澈宵風雨，場屋傷人，已紀報章，查廣九路華段約離廣州十七哩之南崗站，及二十三哩塘美兩站路基，亦被水冲穿成孔多處，長約十餘丈，高出軌面，幾達二尺，幸路基係以石子英坭混成，不至全斷，沿路電綫亦遭損壞，該局據報，當即派出工程人員率同工人駕工程車運材料趕速前往修理，翌日(廿一)晨即恢復各次列車，照常載客云。

廣 九 自 製 新 式 車 輛

廣九路局近為使乘客舒適起見，經將車輛大加改良，即三等客車，亦裝設電燈電風扇，並由機務處自行設計裝造頭等客卡二輛，以供快車之用，一輛昨經完工，其裝飾間格色澤，均極美術，全車採反光照明，令人感覺舒適，查近代建築之摩登條件，(一)綫紋強現，(二)角度稜銳，(三)色澤強而調和，此車均依此造成，為我國車輛之最新款式者云。

建 廳 籌 築 廣 汕 鐵 路

汕頭廣州間交通往來，頗為轉折須由香港乘輪從水道而行，至陸路交通，除已有公路計

劃外，尙有建築鐵路之需要，現建廳經將建築廣汕鐵路計劃呈奉省府核准，擬先派員依照路線前往查勘，以便籌款興築，查該路線由樟木頭起，經淡水，凌坑洞，稔山墟，吉隆墟，鵝土埠城，雲落墟，普寧，揭陽，浮洋市，而至汕頭。路程約六百五十華里，往返約需二十五天，省府經令財廳撥款及分令沿途各縣派兵保護，以利進行云。

國內路聞

中央擬先完成京粵路福昌線

寧粵鐵路全綫，橫過江浙贛閩粵五省，由南京起至廣州止，爲南北交通幹道，年前已由鐵道部派員測量完竣，本可興工建築，嗣因時局多故，阻碍工程，現中央爲便利軍事及交通起見，擬先完成福昌綫，由福州過延平，先揮黎川，南城，臨川，以達南昌，用六十磅鋼軌，約需六千萬元，現正計劃進行中，查此綫由福州海口直通中原唯一鐵路，對於鞏固國防，發展實業，均有莫大價值，將來此綫築成，續築廣州福州綫，構通粵閩贛三省陸路交通。

前鐵道財務司長金井羊氏逝世

金井羊博士，學問邃深，才識明練，爲近時政學界中有數人物，歷在中國公學，政治大學，光華大學，掌理教務，學生翕服，並任鐵道部參事及財務司長，以廉幹著，節概尤不苟，著有集資興國黨政評議等書，近因久病不痊，於七月十五日晨逝世，中外人士，咸深悼惜，博士在德國柏林大學畢業，以登里中醫學士學位，當時即爲世所推重云。

膠濟鐵路工程司張名藝新發明

膠濟鐵路四方機廠工程司張名藝，以該廠年中購入外國低磷銑鐵數量甚鉅，特自研究成功，利用廢鐵改鑄，其法用破彈簧鋼及廢棄鋼製輪箍，配以錳鐵石灰及焦炭等在熔鐵爐內化製而成，聞每公噸約比較外購省洋廿餘元，可塞漏卮，又可銷除大量之廢料，鐵道部對於該員特加獎勵，並分令各路仿製云。

燕乍輕便鐵路

喧騰中外之燕乍輕便鐵路，中委李石曾，張靜江等所設計，近已由理論而趨於事實，自經鐵道部核準備案後，經費亦籌有着落，國府建設委員會專門委員陳懋解，頃奉命率技正洪紳及江南汽車公司經理吳琢之等及測量人員由京抵燕，將業已築成之宣燕廣公路從事測量，然後再至浙境，以迄乍浦爲止，乍浦爲孫中山計劃之東方第一大港，現已由國府撥款開築，以地勢優越，將來吐吸之商務，定超上海而上，燕湖居長江第三口岸，人口現增至三十餘萬，每年進出口之貨物，有四十餘萬兩之多，出口米煤爲大宗，生絲茶葉紙張等次之，輸入爲木料洋廣貨，將來此路完成燕埠商務亦必與日俱進，且燕乍路橫貫滬杭路之嘉興，兼與京滬路平行，他日京燕路通車，則此京燕、燕乍、京滬、滬杭四路梯形包括之範圍，因交通便利，物暢其行，形將江浙皖三省富庶區域促成一貫矣。

大風吹翻道清車輛

(南京電)二十一日下午四時，道清路李河車站空車三輛，被風吹翻，又三輛出軌，交通

全阻，該路局即日修復，並電鐵部報告。

淞滬路改轄有待

(上海電)滬市府咨鐵部請將淞滬路劃歸市辦，改爲雙軌，展築路綫至寶山路。增置電機車，查此路於同治七年英人倡築，光緒二年築成，翌年因傷人，羣衆拆毀投於江中，光緒二十三年重築者，聞該路之管理，現時尚難分離，因機廠所在，管理不統一，即失聯絡，且有中英公司借款二百五十萬，尙未償清，亦未便變更，將來總站及機廠改建於幹線後，或可讓歸市辦云。

隴海積極進展

隴海鐵路，爲橫貫中原要道，將來發展實業，開拓西北富藏，前途至爲重要，現該路東段大埔碼頭，因航道淤塞，不便運輸，疏濬費鉅，由新浦購地，展築路綫至老窰，以西連島爲正港，以求海陸之便利，惟因購地代價一事，稍有糾紛，後經勸導，經已平息，計工程分三段，第一段由新浦至墟溝，長二十四公里，全屬土方，約需時三個月，第二段由墟溝至老窰，長十五公里，全屬石工，中經孫家山，須鑿山洞隧道，均由包承築，約需時六七個月，至第三段爲海港碼頭工程，港形擬成半島式，首先濬深港坭，俾暢航行，次築堤銜接西連島，備作船塢，又三面能入三千噸輪船，傍岸碼頭上，設兩面鐵道，俾貨客易于上下，聞初步工款，仍需二百萬元左右，又潼西路工，本擬即達長安，因材料缺乏，祇成路基，月前暫先展築至華陰止，待款裕時，即可東關每步一里，點云。

津浦員工甄別考試

津浦路局爲甄別員工資格優劣，擬考試全路查票員，行李司事，車隊長，及押運司事等云。

道清路籌展築道濟線

道清鐵路起道口迄清化鎮，長一百五十公里，光緒二十四年間，借英國福公司款八十萬磅興築，十四年前贏利頗豐，自歸部管後，久擬向東展築道濟線至濟南，以通海運，聞此路倡築自民十一年，因沿路平坦，工程甚易也，至籌款事，前交通部經與福公司擬定草約，續借二百五十萬磅爲建築費，嗣以政變停頓，查該道口展線，長二百九十里，原定築路費約三千八百餘萬元，現恐款不易全籌，擬變更計劃，暫築至大名一段，長一百二十公里，建築費僅需一百一十六萬餘磅，又清孟借款，未付款尙有二十六萬餘磅，如此撥用，僅欠二十一萬餘磅，倘鐵部能撥用庚款，則二年內，即可完成道大展線，而增加運輸及營業云。

捷克火車失事

(路透社三〇日柏拉格電)今日有火車載客前往參與斯拉夫哇林匹克運動會，駛至比尼索夫附近，突然出軌，死九人，重傷三十二人，受微傷者甚衆，車中滿載男婦幼童，當失事時，乘客若干人猶在高歌，現已有醫士看護婦及警察，馳至失事地點，從事拯救。

火 車 上 談 話

正 至

英國火車上，旅客交談之事絕少，在各國
已成爲一種佳話，莊士敦氏著有「今日之
英國」一書，書中有一段如下，凡加納大
人民赴英遊歷者，應注意以下之忠告，在
火車電車及公共汽車上，不可設法與生客
交談，即與之談亦絕無效果，徒使之滋生
疑竇，或視爲下流社會中人，蓋火車上交
談一事，在英國已絕跡矣。

計 統

統計

粵漢鐵路廣韶段管理局二十一年六月份職員升降調免及新委彙報表

姓名	原有職務	現有職務	升降調免新委	原有薪津	現有薪津	日期	備考
羅學	車務處廣三段廣韶段西村站 佛山站練習生司票		升任	津二十元	薪三十元	一日	補上月連鼎元病故缺所 遺練習生缺不入職員
彭成德	林場技術員		辭職	薪八十元		一日	因病辭職遺缺暫不派 補
葉集奎	總務處警務課 值查員	稽查課稽查	調任	薪四十元 出差費十元	薪五十元 出差費十元	三日	與陸清泉互調
陸清泉	總務處稽查課 稽查	警務課值查員	調任	薪五十元 出差費十元	同上	三日	與葉集奎互調
潘乃偉	會計處出納課 公債組事務員	本課收解員	調任	薪八十元	同上	三日	補上月唐振輝遺缺
卓佐		會計處出納課 公債組事務員	新委		薪八十元	三日	補潘乃偉缺
李炳南	機務處收煤員		病故	薪三十元		四日	遺缺候遞派
李耀華	總務處機要課 登記組事務員		辭職	薪五十五元		四日	因事辭職遺缺暫不派 補
羅少海	總務處產業課 課員		辭職	薪一百三十元		四日	因事辭職

李之江	吳梓權	李錫琛	馬宗耀	鄭雨生	李星海	馮振彪	鄧維勳	盧漢生	羅明	郭光甫	陳海珊	鄭成	羅清樞
會計處綜核課 課長	會計處綜核課 課長	局長室秘書	局長室秘書	會計處出納課 課員	會計處出納課 課員	總務處警務課 偵查員	總務處警務二 分段警務長	總務處印務室 課員	總務處庶務課 僱員	總務處庶務課 僱員	總務處庶務課 僱員	總務處庶務課 課員	總務處產業課 課員
會計處綜核課 課長	會計處綜核課 課長	局長室秘書	局長室秘書	會計處出納課 課員	會計處出納課 課員	總務處警務課 偵查員	警務課偵查員						總務處產業課 課員
新委	辭職	新委	開缺	新委	停職	調任	調任	辭職	辭職	辭職	辭職	辭職	新委
	薪二百元津 三元租三元		薪二百元津 三元租五元		薪八十元	薪四十五元 出差費十元	薪五十五元 公薪四十五元 出差費十元	薪九十元	薪三十元	薪三十元	薪六十元	薪六十元	
薪二百元津 三元租三元		薪二百元津 三元租五元		薪一百二十 元		薪五十五元 公薪四十五元 出差費十元							薪七十元四日
七日	七日	七日	七日	七日	六日	四日	四日	四日	四日	四日	四日	四日	四日
補吳梓權缺	因事辭職	補馬宗耀缺	先經因公赴京現據呈 請開缺	補李星海缺	擅離停職	與鄧維勳對調	與馮振彪對調	因事辭職以上各缺均 未派補	因事辭職	因事辭職	因事辭職	因事辭職	補羅少海缺

何嘯齋	李耀明	王仁康	盧維澤	李思轅	容天	葉琛	陳宗虞	陳健卿	卓振南	孫世涵	林祥	張慶登	曾啓輝
	會計處檢查課 課長	部派駐局專員	總務處處長		總務處稽查課 課長		總務處材料課 課長		會計處出納課 課長		總務處庶務課 課長		會計處處長
總務處公益課 課員		總務處處長		總務處稽查課 課長		總務處材料課 課長		會計處出納課 課長		總務處庶務課 課長		會計處處長	
新委	辭職	兼任	辭職	新委	開缺	新委	辭職	新委	辭職	新委	辭職	新委	辭職
	薪一百元 元租三十元	薪三百元 元租五十元	薪三元 元租五十元		薪一百八十元 元租三十元		薪一百八十元 元租三十元		薪二百元 元租三十元		薪一百八十元 元租三十元		薪三元 元租五十元
薪一百元		津六十元 不支兼薪		薪一百八十元 元租三十元		薪一百八十元 元租三十元		薪二百元 元租三十元		薪一百八十元 元租三十元		薪三元 元租五十元	
七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日
該員後派兼粵路小學 校務主任	因事辭職遺缺候遴派	補盧維澤缺	因事辭職	補容天缺	先據辭職委員暫代現 開缺另派	補陳宗虞缺	因事辭職	補卓振南缺	因事辭職	補林祥缺	因事辭職	補曾啓輝缺	因事辭職

李伯周	鄧維勳	朱木夫	孫毅	潘桂生	沈鑠宗	陸海桴	卓洪	孔季亮	陸良興	黃祺瑞	何伯宏	溫錫	招佐義
	總務處警務課 偵查員	會計處查帳員 主任				總務處公益課 課長	會計處出納課 官庫課員	總務處庶務課 僱員	總務處庶務課 僱員		總務處印務室 課員		總務處庶務課 課員
	總務處警務課 偵查員	總務處材料廠 專員	會計處檢查課 課長	會計處出納課 課員	總務處庶務課 課員		本課派息組主 任課員			總務處印務室 課員		總務處庶務課 課員	
新委	開缺	調任	新委	新委	新委	暫裁	調任	開缺	開缺	新委	開缺	新委	開缺
	薪四十一元 出差費十元	薪一百八十元 元租三十元				薪一百六十五元 元租三十元	薪八十五元	薪三十元	薪四十元		薪五十元		薪七十五元
薪四十一元 出差費十元		同上	薪一百六十五元 元租三十元	薪一百元	薪一百元		同上			薪五十元		薪八十五元	
八日	八日	八日	八日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日	七日
補鄧維勳缺	另候任用	帶薪調職	補李耀明缺	抵補開去之缺	抵補開去之缺	該課長職務以稽查課長李思楨 兼理不支兼薪房租祇支津卅元	帶薪調職	另候任用	另候任用	補何伯宏缺	另候任用	補招佐義缺	另候任用

葉煊	總務處庶務課 僱員	薪三十元	九日	抵補開去之缺
盧日祥	總務處庶務課 課員	開缺薪六十元	十日	另候任用
楊偉民	總務處庶務課 課員	新委薪五十元	十日	補盧日祥缺
劉光碩	總務處醫務室 司藥	開缺薪六十元	十日	另候任用
王復強	會計處出納課 課員	調任薪六十元	十日	補劉光碩缺
崔耀圻	會計處出納課 課員	新委薪五十元	十日	補王復強缺
陳富忠	會計處綜核課 僱員	新委薪三十元	十日	因辦公新派
吳保民	會計處綜核課 課員	新委薪八十五元	十日	事由同前
李培生	會計處綜核課 僱員	新委薪三十元	十日	事由同前
李右銘	建廳派委駐路 專員	撤銷薪三百元	十日	奉令撤銷
曾壯夫	建廳派委駐路 專員	撤銷薪三百元 元租五十元	十日	奉令撤銷
吳仲謀	總務處機要課 課員	新委薪九十元	十一日	派管監印事
陳日之	總務處公益課 課員	調任薪一百三十元	十一日	派辦編輯事務
吳永標	機務處印圖員	開缺薪二十五元	十一日	另候任用

曾瑞振	梁超民	郭懋興	余仁初	劉光組	葉良弼	劉一衡	鄧亮丞	李兆桐	羅汝瑩	葉乃珍	陸淞安	許受民	陳焯
會計處綜核課員	會計處文牘課員	會計處文牘課員	會計處文牘課員	會計處文牘課員	機務處工程師	機務處工程師	機務處車輛材料管理員	機務處僱員	機務處木廠管理員	機務處繪圖員	機務處廠帳組員	機務處廠帳組員	機務處廠帳組員
													本處印圖員
	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	調任
	薪六十元	薪七十五元	薪一百二十元	薪一百二十元	薪一百八十元 租三十元	薪一百八十元 租三十元	薪五十五元	薪三十五元	薪九十元	薪七十元	薪五十元	薪四十五元	薪三十五元 薪二十五元
	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一
遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺候遷派	遺缺裁撤	遺缺候遷派	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	補吳永標缺

帖受卿	蘇廷因	曾棣星	何榮	翁時錕	劉允衍	陳民康	馬紹榮	霍澤垣	李有猶	蔡文友	馮景炎	唐廣文	劉觀之
會計處檢查課 僱員	會計處檢查課 僱員	會計處檢查課 僱員	會計處檢查課 僱員	會計處檢查課 僱員	會計處檢查課 課員	會計處檢查課 課員	會計處檢查課 課員	會計處檢查課 課員	會計處出納課 派息組事務員	會計處出納課 派息組事務員	會計處出納課 派息組事務員	會計處綜核課 課員	會計處綜核課 課員
開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺
薪一百一十元	薪三十五元	薪四十五元	薪四十元	薪四十元	薪五十元	薪六十元	薪五十五元	薪五十元	薪四十元	薪四十五元	薪五十五元	薪八十元	一元
十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一
遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤

許若衡	李英偉	曾漢平	陳定邦	謝柏材	葉集奎	陳榮傑	關明生	陳廷臻	王少民	盧景洛	區應彭	張廷階	黃卓明
會計處出納課 派息組事務員	粵路小學校務 主任	總務處公益課 課員	總務處警務課 事務員	總務處警務課 事務員	總務處稽查課 稽查	總務處稽查課 稽查	總務處稽查課 稽查	總務處機要課 僱員	總務處機要課 僱員	總務處機要課 課員	總務處機要課 課員	車務處文牘課 僱員	會計處檢查課 僱員
	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺	開缺
元	薪一百元	薪九十元	薪四十五元	薪四十五元	薪五十元 出差費十元	薪四十五元 出差費十元	薪五十元 出差費十元	薪四十元	薪四十五元	薪一百元	薪一百元	薪三十元	薪三十五元
十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一	十一
另候任用	所遺職務以公益課員何嘯齋 兼任不支兼薪祇給津十五元	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤

陸潤生	會計處出納課 派息組主任	派息組事務員	降薪	薪一百元	薪七十元	十一	補許若衡缺旋於十六日調文牘課辦事
賴麗華	會計處出納課 派息組事務員	檢查課課員	調任	薪六十元	同上	十三	帶薪調職
張兆民	總務處警務課 督察主任		開缺	薪一百元 出差費十五元		十三	另候任用
陳邦魁	總務處材料課 課員	警務課督察主任	調任	薪八十五元	薪一百元 出差費十五元	十三	補張兆民缺
古哲夫	總務處材料課 課員		新委		薪七十元	十三	補陳邦魁缺
徐展綸	總務處警務課 督察員		開缺	薪六十五元 出差費十元		十三	另候任用
周廷勳	總務處警務課 督察員		新委		薪六十五元 出差費十元	十三	補徐展綸缺
歐華清	林場主任		開缺	薪一百元 租房五十元		十三	遺缺暫裁以工務處工程師鄧宗權兼辦不支薪
黎燦虹		機務處收煤員	新委		薪三十五元	十四	補上旬李炳南遺缺
劉愛民		總務處機要課 僱員	新委		薪九十元	十四	派管關於廣韶廣三兩路黨部工會事項
呂華順	機務處僱員		開缺	薪三十五元		十四	遺缺裁撤
羅清權	總務處產業課 課員		開缺	薪七十元		十四	另候任用
羅植之		總務處產業課 課員	新委		薪一百二十元	十四	補羅清權缺
葉澄華	總務處產業課 課員		開缺	薪一百二十元		十四	另候任用

歐雲昌	杜文登	鄧懷淦	譚嶽鍾	葉仲芳	劉志芳	藍仲衡	李沐仁	曹梅峯	羅宗旒	郭蔭甫	李旭文	馬頌平	黃履和
林場監工	林場錄事	林場監工	林場事務員	林場事務員	林場技術員	林場技佐	林場技佐	林場技士	會計處查帳員	會計處查帳員	會計處查帳員	會計處查帳員	
													總務處產業課 課員
開缺薪五十元	開缺薪四十元	開缺薪五十元	開缺薪七十元	開缺薪八十元	開缺薪八十元	開缺薪一百元	開缺薪一百元	開缺薪一百六十元	開缺薪一百三十元	開缺薪一百元 三元租三元	開缺薪一百元 三元租三元	開缺薪一百八十元 三元租三十元	新委
													薪一百二十元
十五	十五	十五	十五	十五	十五	十五	十五	十五	十五	十五	十五	十五	十四
遺缺暫裁	遺缺暫裁	遺缺暫裁	遺缺暫裁	遺缺暫裁	遺缺暫裁	遺缺暫裁	遺缺暫裁	遺缺暫裁	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	遺缺裁撤	補葉澄華缺

羅保之	陳 棟	葉伯龍	黎 蕓	梁普恩	李奉吾	簡兆譔	嚴覺非	殷潤生	蔡家崧	徐鶴年	劉華熾	李 棠	黃漢基
	會計處檢查課 課員	總務處機要課 課員		總務處警務課 訓育主任					機務處木廠材 料管理員	機務處繪圖員	機務處機帳組 課員	總務處警務課 偵查	林場錄事
會計處檢查課 課員		會計處課員	總務處警務課 訓育主任		總務處機要課 登記組事務員	總務處機要課 登記組事務員	總務處機要課 登記組事務員	總務處機要課 登記組事務員	車輛材料管理 員	機帳組課員	木廠管理員		
新委	開缺	調任	新委	開缺	新委	新委	新委	新委	調任	調任	調任	新委	
	薪九十五元	薪九十五元		薪二百元出 差費十五元					薪四十四元	薪一百一十 元	薪九十元		
薪九十五元		同上	薪二百元出 差費十五元		薪六十元	薪六十元	薪七十五元	薪七十五元	同上	同上	同上	薪四十元 出差費十元	
十八	十八	十八	十八	十八	十八	十八	十八	十八	十八	十八	十八	十六	十五
補陳棟缺	另候任用	帶薪調職	補梁普恩缺	另候任用	事由同前	事由同前	事由同前	因協辦結束商股抵換 事宜增派	補鄔亮丞缺	補劉華熾缺	補羅汝瑩缺	因辦公新派	遺缺暫裁

記	附	馮 燦	李樹芬	陳毓梅	張 堯	李振興	蔡國階	孫東成	陳宗瓊
		總務處稽查課	總務處稽查課	總務處稽查課	總務處稽查課	總務處稽查課	總務處稽查課	機務處火車房	機務處火車房
附	月支壹百二十元裁撤	新委	開缺	新委	開缺	新委	開缺	新委	退休
		薪四十五元 出差費十元	薪四十五元 出差費十元	薪四十五元 出差費十元	薪四十五元 出差費十元	薪四十五元 出差費十元	薪五十五元 出差費十元	薪五十五元 出差費十元	薪九十元
附	月支壹百二十元裁撤	三十	三十	三十	三十	三十	三十	廿三	廿三
		補李樹芬缺	另候任用	補張堯缺	另候任用	補蔡國階缺	另候任用	補陳宗瓊缺	以合格核准退休
附	月支壹百二十元裁撤	(一) 車務處佛山站練習生羅學遺缺以廬彭派充月給津貼二十元又該處實習生林天葆 (二) 機務處文牘員陳鐵笙加月薪十元實習生盧鴻月津三十元辭職照准 (三) 會計處檢查課僱員呂偉業謝逸芬李少白陳錫章各加月薪五元 (四) 工務處派朱成志一名為練習生月給津貼二十五元							

粵漢鐵路廣韶段管理局營業進款及用款總計算書比較表

由民國二十年七月份至十二月份

類 別	七 月 份	八 月 份	九 月 份	十 月 份	十一月份	十二月份	合 計
營 業 進 款							
進-1. 旅客業務(旅客)	154,673.25	188,728.78	190,694.10	272,689.10	192,595.60	209,405.65	1,208,786.48
進-2. 旅客業務(其他)	7,385.80	3,393.30	3,963.55	5,085.35	2,493.20	2,481.90	24,803.10
進-3. 貨運業務(貨物)	95,634.85	295,109.85	228,248.74	273,237.32	359,563.95	273,185.65	1,524,980.36
進-4. 貨運業務(其他)	17,420.10	17,303.42	16,919.94	17,439.50	13,140.28	5,641.81	87,865.05
進-5. 渡船業務							
進-6. 電報	350.01	199.88	167.65	149.80	178.80	209.94	1,256.08
進-7. 總機廠贏利				1,866.07	1,866.07		
進-8. 租金	383.98	60.00	60.00	60.00	163.68	60.00	787.66
進-9. 什項	4,806.78	3,894.92	3,723.69	3,859.44	5,573.68	4,574.61	26,433.12
1931 營業進款總計	280,654.77	508,690.15	443,777.67	574,386.58	571,843.12	495,559.56	2,874,911.85
1930 營業進款總計	437,544.52	538,264.60	455,596.57	517,814.15	499,428.85	620,182.87	3,068,831.56
1929 營業進款總計	395,104.49	365,889.99	371,392.31	353,980.28	337,334.95	288,019.26	2,111,721.28
營 業 用 款							
用-1. 總務費							
用-2. 車務費	57,880.87	81,931.08	98,336.47	62,776.34	71,464.53	364,208.53	736,597.82
用-3. 運務費	31,009.27	31,172.15	33,654.00	30,634.88	35,114.02	33,109.48	194,693.80
用-4. 設備品維持費	94,551.64	102,037.66	113,319.74	112,529.71	112,629.60	112,871.27	647,939.62
用-5. 工務維持費	45,016.95	56,490.55	70,432.52	51,186.20	54,848.05	53,975.58	331,949.85
用-6. 互用車輛	103,855.19	126,499.28	59,767.07	132,802.96	66,893.62	51,067.01	540,885.13
1931 營業用款總計	332,318.92	398,130.72	375,509.80	389,930.09	340,989.82	615,231.87	2,452,066.22
1930 營業用款總計	253,881.30	266,349.78	251,416.93	261,687.13	248,254.13	809,419.49	2,091,008.76
1929 營業用款總計	255,489.93	285,584.86	244,165.25	226,685.47	218,396.24	419,628.42	1,649,950.17

除用款外營業淨利 1931 \$ 422,845.63

除用款外營業淨利 1930 977,822.80

除用款外營業淨利 1929 461,771.11

營 業 比 例 百 分 率

1931	85.29%
1930	42.13%
1929	78.13%

備考 1, 1931年7月份水浸街崩路基故是月收入較少

2, 1929年11月下旬及12月上中旬因軍事影響故該兩月收入較差

3, 1929年12月份付職工年終獎金一個月故是月支出較少

民國 21 年 7 月 7 日 編

粵 漢 鐵 路 廣 韶 段 廣 三 支 綫 (合併計)

(1)

營業進款概數旬報表自民國二十一年六月一日至六月十日止計通車路程 274¹公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款	列 車 經 行 里 數		
	2	3	4	5			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年									
上旬共計	218,167	70,881.45	9,547	57,003.05	4,485.25	131,869.75	13,551.43	9,356.50	22,907.93
每通車 公里勻計	3,447	1,027.41	49	282.76	38.29	1,348.46	164.61	49.39	214.00
至是日止共計	3,550,137	1,277,854.75	182,049	1,158,869.05	59,539.13	2,496,262.93	212,834.65	148,121.72	360,956.37
上 年									
上旬共計	169,353	59,179.70	11,416	97,810.95	1,068.32	158,058.97	13,200.53	7,755.22	20,955.75
每通車 公里勻計	2,762	861.21	58	458.88	15.60	1,335.69	160.56	42.27	202.83
至是日止共計	3,209,102	1,160,244.18	201,893	1,526,511.22	87,477.41	2,774,232.81	211,935.40	124,808.71	336,744.11

會計處檢查課製表

粵 漢 鐵 路 廣 韶 段 廣 三 支 綫 (合併計)

(2)

營業進款概數旬報表自民國二十一年六月廿一日至六月二十日止計通車路程 274 公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款	列 車 經 行 里 數		
							客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年									
中旬共計	190,315	67,617.35	10,456	83,496.75	1,741.51	152,855.61	13,342.41	9,580.65	22,923.06
每通車 公里勻計	3,096	997.68	53	468.58	10.84	1,477.10	161.82	50.39	212.21
至是日止共計	3,740,452	1,345,472.10	162,505	1,242,365.80	61,280.64	2,649,118.54	226,177.06	157,702.37	383,879.43
上 年									
中旬共計	171,640	58,193.30	11,126	94,617.80	2,914.99	155,726.09	13,303.25	7,809.03	21,112.28
每通車 公里勻計	2,827	860.10	58	451.06	30.07	1,341.23	161.02	41.74	202.76
至是日止共計	3,380,742	1,218,437.48	213,019	1,621,129.02	90,362.40	2,929,958.90	225,238.95	132,617.74	357,856.39

會計處檢查課製表

粵 漢 鐵 路 廣 韶 段 廣 三 支 綫 (合併計)

(3)

營業進款概數旬報表自民國二十一年六月廿一日至六月三十日止計通車路程 274 公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款	列 車 經 行 里 數		
	2	3	4	5			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年									
下旬共計	170,555	59,873.45	9,881	70,990.55	3,836.38	134,700.38	12,644.93	9,237.04	21,881.97
每通車 公里勻計	2,729	843.91	49	337.00	17.05	1,197.96	156.99	48.07	205.06
至是日止共計	3,911,007	1,405,345.55	202,386	1,313,356.35	65,117.02	2,783,818.92	238,821.99	166,939.41	405,761.40
上 年									
下旬共計	189,361	62,398.70	6,809	58,492.50	15,797.30	136,688.50	12,232.23	5,980.82	18,213.05
每通車 公里勻計	3,061	953.06	39	288.94	74.72	1,316.72	155.73	34.39	130.12
至是日止共計	3,570,112	1,280,836.18	219,828	1,679,621.52	106,189.70	3,066,647.40	237,470.88	138,598.56	376,069.44

會計處檢查課製表

廣韶段鐵路二十一年七月份醫務工作報告表

傳染病		內科病		外科眼耳喉鼻齒及皮膚病		其他統計						
病名	人數	病名	人數	病名	人數	病別 項別	職員	工役 警兵	員工 眷屬	旅客	其他	總計
肺癆病	4	呼吸部病 <small>註一</small>	226	天然外科病	大手術治療							
傷寒	6	血運部病	229		小手術治療	70	出診					
霍亂		消化部病 <small>註二</small>	316	意外受傷	大手術治療	8	住院人數	5	52			57
痢疾	37	神經系病	34		小手術治療	34	院日數	40	480			
天花		泌尿生殖器病 <small>註三</small>	7	砂眼病	2	痊愈者	3	30				33
白喉		中毒類病		其他眼病	84	未愈者	1	23				24
猩紅熱		腳氣病	6	齒病	18	死亡者	1	2				3
流行性腦脊 髓膜炎		其他內科病		耳病	57	初診數	223	460	242			925
斑疹傷寒		(註一) 肺癆及流行 性感旨除外		鼻病 <small>註四</small>	10	復診數	152	308	50			510
腺鼠疫	1			(註二) 傷寒霍亂痢 疾除外		喉病	55	體格檢查		26		
肺鼠疫		(註三) 凡用外科手 術治療者應 歸入外科類				皮膚病	256	打防疫針者	62	114		
瘧疾	36			(註四) 白喉除外				種牛痘者				
流行性感胃		請人數	177					304				481
其他傳染病	1					假日數	245	372				617
總數	85	總數	818	總數	620	備考						

說明：本表每醫院診所，按月填報，由醫務領袖，核造總表呈局彙報到部。

列車機車里程及機車鐘點月報表

21.年3.月1.日至21.年3.月31.日止

類 別	里 程	機 車 鐘 點	每小時之公里率
1	2	3	4
列車里程及鐘點			
旅 客			
尋 常	9,734.51	406.13	23.96
特 別	1,668.52	72.40	22.96
客貨聯車	4,755.44	239.41	19.84
總 計	16,158.47	718.34	22.49
貨 物			
尋 常	18,046.52	858.14	21.03
特 別	11,570.88	529.35	21.85
客貨聯車	9,511.42	482.23	19.72
總 計	39,128.82	1,870.12	20.92
業 務	2,655.51	117.51	22.53
列車里程及鐘點總計	57,942.80	2,706.37	21.41
機車里程及鐘點			
輔 助			
旅 客			
貨 物			
總 計			
空機里程	166.24	5.45	28.91
倒 車	14,965.83	1,496.35	10.00
機 務	630.83	63.05	10.00
總 計	15,596.66	1,559.40	10.00
停駛留汽			
車 務	12,526.50	1,015.46	12.33
機 務	7,808.00	3,904.00	2.00
總 計	20,334.50	4,919.46	4.13
合 總 計	94,040.20	9,191.48	10.23

車務處運檢課製表

列車機車里程及機車鐘點月報表 (廣三段)

21. 年 3. 月 1. 日 至 21. 年 3. 月 31. 日 止

類 別	里 程	機 車 鐘 點	每小時之公里率
1	2	3	4
列車里程及鐘點			
旅 客			
尋 常	16,909.80	756.21	22.36
特 別	80.57	3.11	25.30
客貨聯車			
總 計	16,990.37	759.32	22.37
貨 物			
尋 常	4,228.40	185.04	22.85
特 別	17.27	2.07	5.1
客貨聯車			
總 計	4,245.67	187.11	22.68
業 務	1,189.59	81.47	14.55
列車里程及鐘點總計	22,425.63	1,027.90	21.80
機車里程及鐘點			
輔 助			
旅 客			
貨 物			
總 計			
空 機 里 程			
倒 車	3,720.00	372.00	10.00
機 務	310.00	31.00	10.00
總 計	4,030.00	403.00	10.00
停 駛 留 汽			
車 務	10,501.75	1,106.55	9.49
機 務	704.00	352.00	2.00
總 計	11,205.75	1,458.55	7.68
合 總 計	37,661.38	2,890.25	13.03

車務處運輸課製表

貨車停留月報單 (全綫各段)

民國二十一年三月

段別	車輛		停站時間		說明停站時間之原因 (延噸時)								平均數	備考
	貨車輛數	載重噸數	鐘點	延噸時	調車及他項站務	裝貨或卸貨	延車時間	徵稅機關等檢驗	軍運延車	修理	候車掛出	其他原因		
黃沙段	1,648	52,565	63,687	1,768,240	478,860	380,800	720	—	—	8,410	312,640	581,810	1,069.93	
英德段	536	17,370	17,756	583,250	70	77,270	—	—	8,225	750	429,445	69,490	1,091.88	
韶州段	852	26,815	35,803	1,128,495	21,250	200,295	—	—	—	—	575,265	331,685	1,324.50	
廣韶全綫	3,036	96,750	117,246	3,476,985	500,180	658,365	720	—	8,225	9,160	1,317,350	982,985	1,145.58	
廣三段	225	5,128	1,351	34,216	34,215	—	—	—	—	—	—	—	152.07	
共計	3,261	101,878	118,597	3,511,201	534,396	658,365	720	—	8,225	9,160	1,317,350	982,985	1,076.73	

車務處運輸課製表

列車機車里程及機車鐘點旬報表

21.年3.月1.日至21.年3.月10.日止

類 別	里 程	機 車 鐘 點	每小時之公里率
1	2	3	4
列車里程及鐘點			
旅客			
尋常	3,204.83	150.47	21.25
特別	919.48	40.06	22.93
客貨聯車	1,483.97	75.49	19.57
總計	5,608.28	266.42	21.03
貨物			
尋常	5,761.18	295.10	19.52
特別	3,159.65	149.05	21.19
客貨聯車	2,968.10	152.31	19.46
總計	11,888.93	596.46	19.92
業 務	1,281.54	62.43	20.43
列車里程及鐘點總計	18,778.75	926.11	20.23
機車里程及鐘點			
輔助			
旅客			
貨物			
總計			
空機里程			
倒車	4,960.00	496.00	10.00
機車	197.50	19.45	10.00
總計	5,157.50	515.45	10.00
停駛留汽			
車務	4,048.75	325.55	12.42
機車	2,088.00	1,044.00	2.00
總計	6,136.75	1,369.55	4.48
合 總 計	50,073.00	2,811.51	10.70

車務處運輸課製表

列車機車里程及機車鐘點旬報表

21.年3.月11.日至21.年3.月20.日止

類 別	里 程	機 車 鐘 點	每小時之公里率
1	2	3	4
列車里程及鐘點			
旅 客			
尋 常	3,108.65	125.30	24.77
特 別	224.15	8.16	27.12
客貨聯車	1,625.00	83.54	19.37
總 計	4,957.80	217.40	22.78
貨 物			
尋 常	5,847.35	269.34	21.69
特 別	3,461.40	165.16	20.94
客貨聯車	3,250.20	168.54	19.24
總 計	12,558.95	603.44	20.80
業 務	680.55	27.23	24.85
列車里程及鐘點總計	18,197.30	848.47	21.44
機車里程及鐘點			
輔 助			
旅 客			
貨 物			
總 計			
空機里程	166.24	5.45	28.91
倒 車	4,755.00	475.30	10.00
機 務	204.16	20.25	10.00
總 計	4,959.16	495.55	10.00
停駛留汽			
車 務	4,219.50	341.58	12.34
機 務	2,816.00	1,408.00	2.00
總 計	7,035.50	1,749.58	4.02
合 總 計	30,358.20	3,100.25	9.79

車務處運輸課製表

列車機車里程及機車鐘點旬報表

21.年3.月21.日至21.年3.月31.日止

類 別	里 程	機 車 鐘 點	每小時之公里率
1	2	3	4
列車里程及鐘點			
旅 客			
尋 常	3,421.03	129.56	26.33
特 別	524.89	24.18	21.00
客貨聯車	1,646.47	79.58	20.59
總 計	5,592.39	234.12	23.88
貨 物			
尋 常	6,437.99	293.30	21.94
特 別	4,949.83	215.14	23.00
客貨聯車	3,293.12	160.58	20.46
總 計	14,680.94	669.42	21.92
乘 務	693.42	27.45	24.99
列車里程及鐘點總計	20,966.75	931.39	22.50
機車里程及鐘點			
輔 助			
旅 客			
貨 物			
總 計			
空機里程			
倒 車	5,250.83	525.05	10.00
機 務	229.17	22.55	10.00
總 計	5,480.00	548.00	10.00
停駛留汽			
車 務	4,258.25	347.53	12.24
機 務	2,904.00	1,452.00	2.00
總 計	7,162.25	1,799.53	3.98
合 總 計	33,609.00	3,279.32	10.25

車務處運輸課製表

列車機車里程及機車鐘點旬報表 (廣三段)

21. 年 3. 月 1. 日 至 21. 年 3. 月 10. 日 止 (上旬)

類 別	里 程	機 車 鐘 點	每小時之公里率
1	2	3	4
列車里程及鐘點 旅 客			
尋 常 特 別 客貨聯車	5,415.76	242.08	22.37
總 計	5,415.76	242.08	22.37
貨 物			
尋 常 特 別 客貨聯車	1,357.24	57.17	23.69
總 計	1,357.24	57.17	23.69
業 務	356.45	22.32	15.82
列車里程及鐘點總計	7,129.45	321.57	22.14
機車里程及鐘點 輔 助			
旅 客 貨 物			
總 計			
空機里程			
倒 車 車 務	1,200.00	120.00	10.00
機 務	100.00	10.00	10.00
總 計	1,300.00	130.00	10.00
停駛留汽			
車 務	3,439.00	358.28	9.59
機 務	224.00	114.00	2.00
總 計	3,663.00	470.28	7.79
合 總 計	12,092.45	922.25	13.11

車務處運輸課製表

列車機車里程及機車鐘點旬報表 (廣三段)

21. 年 3. 月 11. 日 至 21. 年 3. 月 20. 日 止 (中旬)

類 別	里 程	機 車 鐘 點	每小時之公里率
1	2	3	4
列車里程及鐘點			
旅 客			
尋 常	5,472.02	244.55	22.34
特 別	80.57	3.11	25.30
客貨聯車			
總 計	5,552.59	248.06	22.38
貨 物			
尋 常	1,333.98	59.02	22.60
特 別	17.27	2.07	8.16
客貨聯車			
總 計	1,351.25	61.09	22.10
乘 務	314.07	23.05	13.61
列車里程及鐘點總計	7,217.91	332.20	21.72
機車里程及鐘點			
輔 助			
旅 客			
貨 物			
總 計			
空 機 里 程			
倒 車	1,200.00	120.00	10.00
機 務	100.00	10.00	10.00
總 計	1,300.00	130.00	10.00
停駛留汽			
車 務	3,296.25	348.45	9.45
機 務	228.00	114.00	2.00
總 計	3,524.25	462.45	7.62
合 總 計	12,042.16	925.05	13.02

車務處運輸課製表

列車機車里程及機車鐘點旬報表 (廣三段)

21. 年 3. 月 1. 日 至 21. 年 3. 月 10. 日 止 (上旬)

類 別	里 程	機 車 鐘 點	每小時之公里率
1	2	3	4
列車里程及鐘點			
旅 客			
尋 常	6,022.02	269.18	22.36
特 別			
客貨聯車			
總 計	6,022.02	269.18	22.36
貨 物			
尋 常	1,537.18	68.45	22.36
特 別			
客貨聯車			
總 計	1,537.18	68.45	22.36
業 務	519.07	36.10	14.35
列車里程及鐘點總計	8,078.27	374.13	21.59
機車里程及鐘點			
輔 助			
旅 客			
貨 物			
總 計			
空機里程			
倒 車	1,320.00	132.00	10.00
機 務	110.00	11.00	10.00
總 計	1,430.00	143.00	10.00
停駛留汽			
車 務	3,766.50	399.42	9.42
機 務	252.00	126.00	2.00
總 計	4,018.50	525.42	7.64
合 總 計	13,526.77	1,042.55	12.97

車務處運輸課製表

貨 車 停 留 旬 報 單 (全綫各段)

民國二十一年三月份一日至十日

段 別	車 輛		停 站 時 間		說 明 停 站 時 間 之 原 因 (延 遲 時)								平 均 數	備
	貨車輛數	載重噸數	鐘 點	延 噸 時	調車及他 項站務	裝貨或卸貨	延車時間	徵稅機關 等檢驗	軍運延車	修 理	候車掛出	其他原因		
黃沙段	541	17,330	27,961	617,145	151,435	121,720	540	—	—	3,970	105,440	234,040	1,140.75	
英德段	138	4,490	5,415	180,310	—	14,070	—	—	—	30	133,680	32,530	1,306.60	
韶州段	305	9,635	13,825	408,880	8,465	72,375	—	—	—	—	176,255	151,785	1,340.60	
廣韶全綫	984	31,455	47,201	1,206,335	159,900	208,165	540	—	—	4,000	415,375	418,355	1,225.95	
廣三段	81	1,856	505	11,096	11,096	—	—	—	—	—	—	—	136.99	
共 計	1,065	33,311	47,706	1,217,431	170,996	208,165	540	—	—	4,000	415,375	418,355	1,143.13	

車務處運輸課製表

貨 車 停 留 旬 報 單 (全 綫 各 段)

民國二十一年三月十一日至二十日

段 別	車 輛		停 站 時 間		說 明 停 站 時 間 之 原 因 (延 留 時)								平 均 數	備 考
	貨 車 輛 數	載 重 噸 數	鐘 點	延 留 時	調 車 及 他 項 站 務	裝 貨 或 卸 貨	延 車 時 間	徵 稅 機 關 等 檢 驗	軍 運 延 車	修 理	候 車 掛 出	其 他 原 因		
黃沙段	541	17,210	17,682	571,335	162,465	128,510	180	—	—	960	95,065	184,155	1,056.07	
英德段	210	6,775	6,474	212,770	—	23,700	—	—	—	—	155,740	33,330	1,013.19	
韶州段	242	7,550	10,073	344,495	5,590	55,090	—	—	—	—	206,005	77,810	1,423.58	
廣韶全線	993	31,535	34,229	1,128,600	168,055	207,300	180	—	—	960	456,810	295,295	1,136.56	
廣三段	67	1,520	317	10,896	10,896	—	—	—	—	—	—	—	162.63	
共 計	1,060	33,055	34,546	1,139,496	178,951	207,300	180	—	—	960	456,810	295,295	1,074.90	

車務處運輸課製表

貨 車 停 留 旬 報 單 (全 綫 各 段)

民國二十一年三月廿一日至卅一日

段 別	車 輛		停 站 時 間		說 明 停 站 時 間 之 原 因 (延 噸 時)								平 均 數	備 考
	貨車輛數	載重噸數	鐘 點	延 噸 時	調車及他 項站務	裝貨或卸貨	延車時間	徵稅機關 等檢驗	軍運延車	修 理	候車掛出	其他原因		
黃沙段	566	18,025	18,044	574,760	164,960	130,570	—	—	—	3,480	112,135	163,615	1,015.48	
英德段	188	6,105	5,867	192,170	70	39,500	—	—	8,225	720	140,025	3,630	1,022.18	
韶州段	305	9,630	11,905	375,120	7,195	72,830	—	—	—	—	193,005	102,090	1,229.90	
廣韶全綫	1,059	33,760	35,816	1,142,050	172,225	242,900	—	—	8,225	4,200	445,165	269,335	1,078.42	
廣三段	77	1,752	529	12,224	12,224	—	—	—	—	—	—	—	158.75	
共 計	1,136	35,512	36,345	1,154,274	184,449	242,900	—	—	8,225	4,200	445,165	269,335	1,015.99	

車務處運輸課製表

列 車 統 計 旬 報 單

上旬 三月 (二十一年份)

上行列車

下行列車

旅 客 列 車				貨 物 列 車			列 車 載 重			段 別	旅 客 列 車				貨 物 列 車			列 車 載 重								
客 座 里 程				機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	貨 車 噸 里 程		機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)		平均載重 與機車載 量比率	客 座 里 程				機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	貨 車 噸 里 程		機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	機車載重 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	平均載重 與機車載 量比率		
頭 等	二 等	三 等	四 等			重	空			日期		車站	頭 等	二 等	三 等			四 等	重						空	由
39,890	60,020	1,060,560		13,405	9,501	893,720	212,930	27,094	22,017	40,499	31,518	78%	廣 韶 段													
													1/10 黃沙 源潭	30,168	43,200	845,840		11,489	8,916	1,078,610	18,830	29,392	26,175	40,881	35,091	86%
34,638	52,314	707,430		9,552	6,646	627,540	73,060	17,223	14,855	26,775	21,501	77%	源潭 英德	28,911	34,432	552,000		7,681	5,839	754,630	10,855	19,759	18,051	27,440	23,890	87%
25,681	66,352	783,105		9,549	5,736	515,170	16,580	13,387	10,525	22,936	16,261	70%	英德 韶州	18,792	44,006	555,160		7,205	4,744	642,195	60,312	15,786	13,721	22,991	18,465	80%
100,209	178,686	2,551,095		32,506	21,883	2,036,430	302,570	57,704	47,397	90,210	69,280	77%	共 計	77,871	122,238	1,952,000		26,375	19,499	2,475,435	89,997	64,937	57,947	91,312	77,446	85%
													廣 三 段													
146,008	229,922	2,118,900		33,775	26,685	137,432	4,168	10,685	7,648	44,460	34,333	77%	石圍塘 三水	161,376	229,922	2,118,900		33,722	26,685	141,230	4,048	11,588	7,741	45,310	34,426	76%
246,217	408,608	4,669,995		66,281	48,568	2,173,862	306,738	68,389	55,045	134,670	103,613	77%	總 計	239,247	352,160	4,070,900		60,097	46,184	2,616,665	94,045	76,525	65,688	136,922	111,872	82%

列車統計旬報單

中旬 三月 (二十一年份)

上行列車

下行列車

旅客列車				貨物列車		列車載重			旅客列車				貨物列車		列車載重													
客 座 里 程				機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	貨車噸里程		機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	平均載重 與機車載 量比率	日期	車 站		客 座 里 程				機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	貨車噸里程		機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	機車載重 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	平均載重 與機車載 量比率		
頭 等	二 等	三 等	四 等			重	空					由	至	頭 等	二 等	三 等	四 等			重	空							
38,430	68,322	979,680		14,389	9,272	679,355	398,900	29,289	20,231	43,678	29,503	68%	11/20	廣 韶 段 黃沙 源潭		35,550	62,562	974,400		11,943	9,007	1,090,580	24,840	31,063	26,097	43,006	35,104	82%
36,298	64,860	625,830		9,364	5,621	430,690	367,115	19,526	13,129	28,890	18,750	65%	"	源潭 英德		30,912	59,064	594,780		6,918	5,343	798,460	16,560	22,516	20,429	29,434	25,772	80%
22,908	66,400	553,610		6,683	4,118	344,445	147,840	11,842	8,925	18,525	13,043	70%	"	英德 韶州		22,742	62,084	541,160		5,428	3,948	512,605	15,780	13,423	11,808	18,851	15,756	84%
97,636	199,582	2,159,120		30,436	19,011	1,454,490	913,855	60,657	42,285	91,093	61,296	67%	"	共 計		89,204	183,710	2,110,340		24,289	18,298	2,401,645	57,180	67,002	58,334	91,291	76,632	84%
162,144	236,806	1,925,000		32,802	25,033	134,040	4,800	9,988	7,176	42,790	32,209	75%	"	廣 三 段 石圍塘 三水		162,144	230,818	1,907,640		32,833	25,031	134,082	2,528	10,157	7,102	42,990	32,133	75%
259,780	435,888	4,084,120		36,238	44,044	1,588,530	918,655	70,645	49,461	133,883	93,505	70%		總 計		251,348	414,528	4,017,980		57,122	43,329	2,535,727	59,708	77,159	65,436	134,281	108,765	80%

廣 韶 鐵 路
石 子 統 計 表

年 月	唐 卡		花 卡		井 數		銀 數		備 考
	每 月	共 計	每 月	共 計	每 月	共 計	每 月	共 計	
21 1	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	
„ 2	4	4	6	6	31.38	31.38	486.39	486.39	
„ 3	0	4	0	6	0.00	31.38	0.00	486.39	
„ 4	5	9	48	54	127.34	158.72	2725.52	3211.91	
„ 5	8	17	13	67	65.31	224.03	1012.31	4224.22	
„ 6	22	39	29	96	99.46	323.49	1541.63	5765.85	

枕 木 統 計 表

年 月	第 一 段	第 二 段	第 三 段	共 計	備 考
21 1	110	310	273	683	
„ 2	1530	89	63	1682	
„ 3	8527	9017	759	18303	
„ 4	3249	1075	11395	15719	
„ 5	2045	1643	1403	5091	
„ 6	549	5	10	564	
總 共	16010	12139	13903	42042	

工 務 處 製 表

廣 三 支 綫
石 子 統 計 表

年 月	卡 數		井 數		銀 數		備 考
	每 月	共 計	每 月	共 計	每 月	共 計	
21 1	18	18	62.59	62.59	1001.44	1001.44	
21 2	0	18	0.00	62.59	0.00	1001.44	
21 3	18	36	61.53	124.12	984.48	1985.92	
21 4	18	54	67.75	191.87	1084.00	3069.92	
21 5	20	74	61.89	253.76	990.24	4060.16	
21 6	0	74	0.00	253.76	0.00	4060.16	

各 種 枕 木 統 計 表

年 月	鋼 枕	木 枕	橋 枕	較 剪 口 枕	共 計	備 考
21 1	0	0	0	0	0	
21 2	0	1430	0	0	1430	
21 3	0	1831	0	0	1831	
21 4	0	2188	0	0	2188	
21 5	0	3210	0	0	3210	
21 6	0	597	0	0	597	
	0	9256	0	0	9256	

工 務 處 製 表

廣 韶 鐵 路
瑞 利 大 石 統 計 表

年 月	唐 卡		花 卡		銀 數		備 考
	每 月	共 計	每 月	共 計	每 月	共 計	
21 1	6	6	3	3	243.00	243.00	
21 2	0	6	0	3	0.00	243.00	
21 3	0	6	0	3	0.00	243.00	
21 4	0	6	0	3	0.00	243.00	
21 5	0	6	0	3	0.00	243.00	
21 6	44	50	125	128	4563.00	4806.00	

永 利 大 石 統 計 表

年 月	唐 卡		花 卡		銀 數		備 考
	每 月	共 計	每 月	共 計	每 月	共 計	
21 1	24	24	28	28	1404.00	1404.00	
21 2	16	40	32	60	1296.00	2700.00	
21 3	15	55	30	90	1161.00	3861.00	
21 4	0	55	0	90	0.00	3861.00	
21 5	0	55	0	90	0.00	3861.00	
21 6	36	91	25	115	1847.00	5708.00	

利 民 大 石 統 計 表

年 月	唐 卡		花 卡		銀 數		備 考
	每 月	共 計	每 月	共 計	每 月	共 計	
21 4	15	15	20	20	945.00	945.00	
21 5	0	15	0	20	0.00	945.00	
21 6	3	18	2	22	135.00	1.080.00	

工 務 處 製 表

☀ 編輯室七月份收到刊物一覽表

- 鐵道公報 第二七八期至三〇一期
- 交通公報 第三六〇期至三六八期
- 西南政務委員會公報 第八九期
- 廣東省政府公報 第一九〇期至一九一期
- 廣州市政府公報 第三九一期
- 隴海鐵路週刊 第七二期至七四期
- 吉長吉敦鐵路公報 第四一一期至四一二二期
- 平漢鐵路日刊 第三八六期至四〇九期
- 平漢鐵路月刊 第二四期
- 平綏鐵路月刊 第一四四期至一四五期
- 膠濟鐵路日刊 第四二六期至四四七期
- 膠濟鐵路月刊 第二卷第五期
- 正太鐵路月刊 第二卷第四期
- 正太鐵路職員錄 二十一年五月編
- 新寧鐵路月刊 第二二期
- 中華國有鐵路貨物運輸統計表 十九年下半年

德國鐵道調查記 蕭仁源
道路月刊 第三七卷第二號
中國評論週報 第二六期至二九期
正義週刊 第一期
交大經濟週刊 第五五期