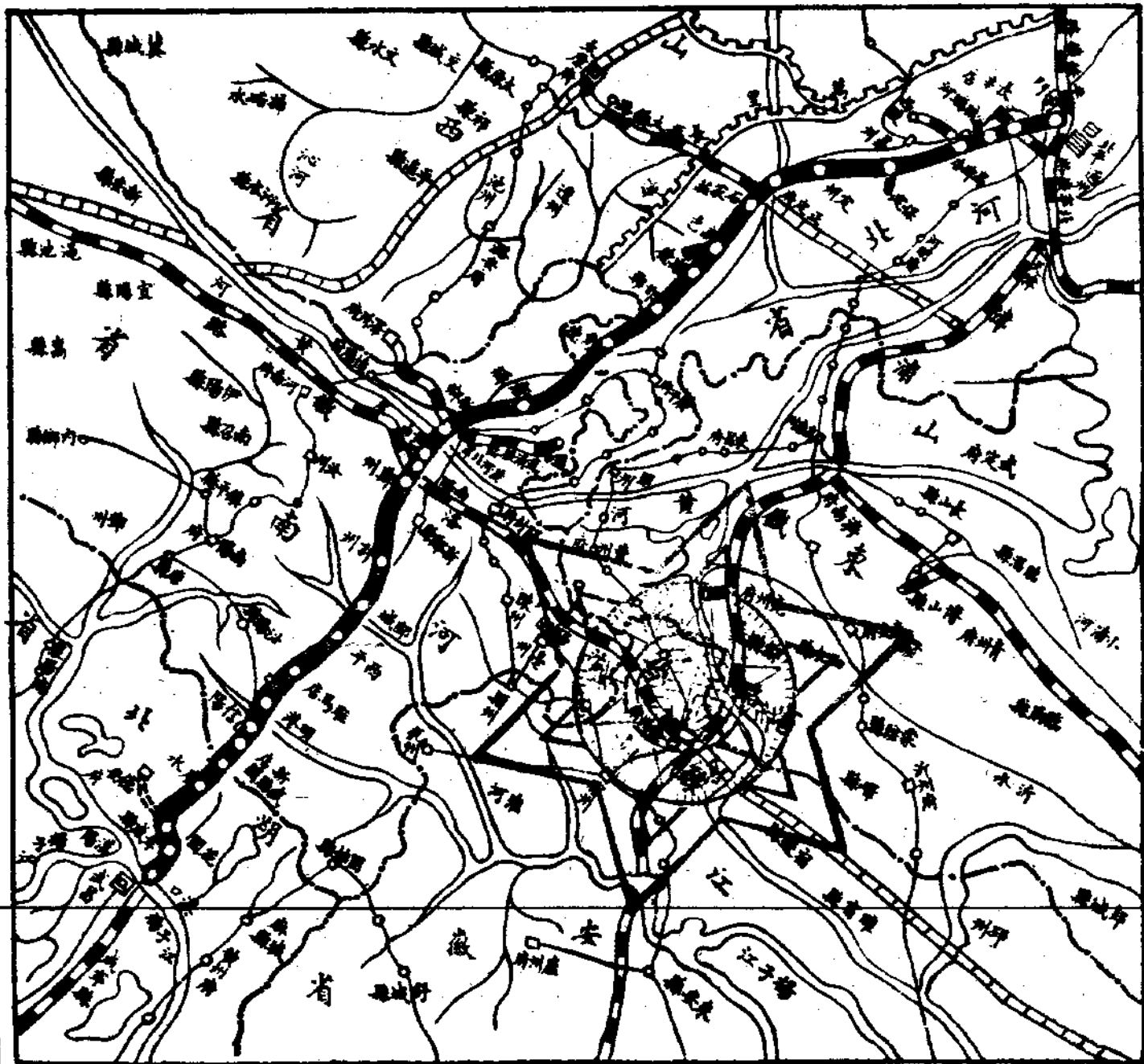


鐵路月刊

平漢綫

第三十二期



本刊啓事

本刊遵照

部令將所有命令公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實以後歡迎左列投稿

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

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞智識及改革制度等

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

漢口黃陂路三合里平漢鐵路管理委員會編譯課

鐵路月刊平漢綫第三十二期目錄

總理遺像

總理遺囑

插圖

平漢湘鄂兩路全體同人歡迎 顧部長攝影

路事短評

革新路務與人材經濟

論著

集中行車調度與國防民生之關係

東北各路失職員司之安置問題

研究

南滿鐵路問題研究

目錄

寶照

紹溪

惲寶寬

李勁亞

一

譯 述

杭江鐵路概況

工 作 報 告

本路二十一年九月份重要工作報告

大 事 記

本路二十一年十一月份大事記

紀 錄

本會路務會議紀錄四則

本會委員會會議紀錄二則

本路清理欠薪委員會紀錄一則

本會總理紀念週紀錄五則

本路湯處長在北平車務見習所訓詞紀錄一則

調 查

美國鐵路實況(續)

志政

杭江路運輸業展望

贛省公路之總調查

統計

本路二十一年上半年各材料廠存廠材料價值表

本路二十一年上半年各材料廠存廠廢料價值表

本路二十一年七月份存廠材料價值表

本路沿綫各種長度橋樑座數表

平漢各林場現有各種樹株比較表

平漢各林場現有各年生樹木株數比較圖

平漢鐵路沿站棧餘地已否放租面積畝數及岔道尺度暨租額統計月報表 (二十一年九、十兩月

份)

平漢鐵路營業進款概數旬報表 (二十一年八、九兩月份)

本路現金出納旬報表 (二十一年十一月份)

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表 (二十一年十月份)

專 載

教育改造與民族建設

中國經濟病態診斷

鐵道部完成粵漢鐵路計劃

邵元冲
唐有壬

黨 務

過去黨務失敗之原因與今後吾人應有之努力

如何解決黨部之經濟困難與黨務之工作效能

平漢路黨部執監委員補行宣誓就職禮記

陳立夫
葉楚傖

平漢路特黨部爲總理第六十七度誕生紀念告同志書

平漢路特黨部請各地中委雲集電

法 制

統計法

鐵道部職工教育委員會管理職工識字學校規程

鐵路職工教育實施人員服務通則

鐵道部職工教育委員會管理職工教育館規程

鐵道部職工教育委員會職工教育館成績考查規則

鐵路職工學校教育實施暫行通則

鐵路職工教育實施人員任用規則

鐵路職工補助教育實施規則

鐵道部鐵路材料會議辦事處規則

鐵道部鐵路材料會議規程

鐵道部鐵路材料會議議事規則

工會代表大會代表選舉大綱

修正勞資爭議處理法

本路購發冬季紅煤暨收付款項章程

本路整理各段站兵警護車用費辦法

本路各警務段處理查獲偷竊道釘等件人犯案件辦法

平漢鐵路工務處所屬職工捕獲偷竊道釘墊板等物人犯給獎辦法

交通鱗爪

目錄

鐵路消息十一則

航空消息三則

航政消息一則

電政消息三則

公路消息五則

附錄

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史(續)

天津扶輪中學校致各路局同仁書

補白

觸刑綱者何多

汽車最高速率

英斐長程飛行

最近發現世界六新島

酒之不景氣

六

郭續潤

路事短評後

論著後

研究後

譯述後

譯述後

飛行女士造成幾個新紀錄
種族之見仍牢不可破
犬救行人
歐美間縮短郵程
機器人能駕駛飛機
死人血液可救貧血病
美國選舉雋聞
英國失業者何多
營長搏虎紀
火箭
紐約銀行巨款無人領

目 錄

工作報告後
工作報告後
大事記後
紀錄後
紀錄後
專載後
黨務後
黨務後
法制後
交通鱗爪後
附錄後

七

目
錄



八

總 理 遺 像



總 理 遺 囑

余 致 力 於 國 民 革 命 之 積 累 四 十 年 其 目 的 在 於 求 得 中 國 之 自 由 平 等 及 聯 合 世 界 上 以 此 目 的 之 必 須 喚 起 民 族 共 同 奮 鬥 之 依 照 現 在 之 革 命 尚 未 成 功 凡 我 同 志 務 須 依 照 第 一 次 全 國 代 表 大 會 宣 言 繼 續 努 力 以 求 貫 澈 最 近 主 張 開 國 民 會 議 及 廢 除 不 平 等 條 約 尤 須 於 最 短 期 間 促 其 實 現 是

平漢湘鄂兩路全體同人歡迎部長攝影

青
廿
春





革新路務與人材經濟



路事短評

革新路務與人材經濟

賈照

竊嘗攷之，中國鐵道事業有悠久之歷史，而無相當之進步，論者多歸咎於環境之不良；蓋內戰迭興，外侮交迫，工商凋敝，寇盜方張，於是時也，鐵道事業，不絕如縷，補苴未遑，甯語發展，故欲維持路務于不敝，必自改善環境始，是說也，自屬無可非議，雖然，吾人對於已瀕危殆之中國路務，果認維持現狀為已足乎？

自事實而論，消極之維持現狀固屬要圖，而積極之革新進步，尤為當務之急。良以世界學術，日新月異，今日先進國之鐵道設施，與五十年前自屬迥殊，即視十年五年前亦復異趣，人方邁進，我獨遲迴，與念及此，能毋愧乎？

謀革新進步之道維何，曰充實人材而已。中國路界人材之宜專門化，往者已嘗論其大概，默察今日之形勢，路務人材新舊之間，幾同涇渭，曾受國內外鐵道高等教育者，難于理論多所闡發，願于國內鐵道實況，輒易隔膜，其所持論，亦易流于好高務遠而不切于實用，至服務路界多年之員司，于路務固瞭如指掌，惟捨諸習機械式之固定工作外，初鮮若何表現，

革新路務與人材經濟

職是之故，新舊人材，互有短長，其學識深淺，經驗宏富，而能融會貫通者，蓋不數數觀也，為經濟人材，促進路務計，吾人謹建議下列三事。

第一，已受高等教育之路員，應由部路當局，設法予若輩以實際工作，俾明瞭于國內路務實際情形，醫之療疾也，必先知其致病之由，洞其癥結，而後可以進謀整理之對策。

第二，凡國內富有實際經驗之路務專材，應由部遴派出洋，以求深造，其辦法又可分為二種，一為交換員司，由鐵道部與國外各路接洽，互相交換若干員司，以資借鑑，一為資遣出洋，逕由鐵道部資遣至各國鐵路實習，于交大畢業生之外，不妨將名額酌予擴充，歸國後職務上予以保障，俾使有用人材，不致投置閒散。

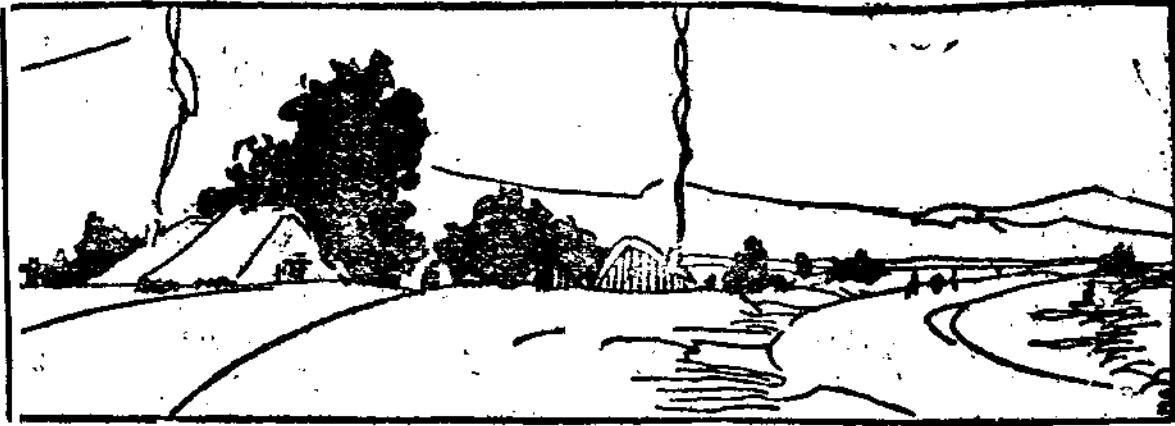
第三，如限于環境及經費而致交換員司及資遣出洋，不能實現時，第三步最低限度，應就各路籌設相當規模之圖書室，搜集世界交通名著雜誌，以供路員公餘研習之需，而倡學術。

以上云云實為今日中國路務進求發展，經濟人材之最低需要，當此舉國競謀建設之秋，敢張斯義，以就正于關心路事問題者。

觸刑網者何多

——六年統計急激增加——

被捕入獄者	一九二五年	一九二九年	一九三一年
被拷問而負傷者	五九〇	一三七〇	三六〇
被秘密處死者	一一〇	六五〇	二四〇
被宣告死刑者	一〇	一〇〇	一〇〇
被處刑與罰金者	二六〇	九〇〇	二七〇



集中行車調度與國防民生之關係



論

著

集中行車調度與國防民生之關係

紹溪

鐵路事業為富國利民之唯一工具。夫人而知之矣。直接影響國計民生之興衰。間接影響社會文化之通塞。欲救其弊。必需兼籌并顧。乃能措置咸宜。而最要關鍵。則在於行車管理之得法如何耳。

凡從事鐵路者。多注重建設與營業二種。因建設告成。必須有合宜之營業方法。乃能獲顯著之效果。而營業之發達與否。則端賴運輸之通暢。欲期運輸之通暢。又須有完善之集中行車調度制。蓋鐵路運輸至為繁複。貨運有公家商人之分。有旺月淡月之別。餘如軍事總動員緊急時一部軍隊之長途抽調。年關或遊覽特別時期客運之繁忙。亦其最著者也。惟各路各時情形均有不同。而同屬國營或某一組織之下。所統轄各路彼忙此閒。彼盈此絀。於鐵路本身經濟固乏調劑。而值

國防吃緊民生凋敝時。適有此種現象發生。尤足予軍事以重大之打擊。坐失戎機。貽誤非淺。其次如農工商商品之積屯。更爲國民經濟破產之始兆。困商病民。平日負鐵路運輸全責者。不得辭其咎也。

我國鐵路。率皆國有。應宜早行統一行車調度制。以收集中之效。而免各路分歧。以路爲界限。各分疆域。演成各自爲政。壟斷一切之惡現象。坐是而困商病民誤國。有全國鐵路之責者。平日即宜移注其眼光。集中各路行車調度。以期有事之秋。收指臂之效。實爲國營鐵路惟一應辦之事。能明乎此。始可與言下列四種。

(一)集中行車調度之利途 純視各種需要情形運用車輛。而運用之方法。在能以最敏捷之調車手續。用較短之時間。運送最多量之車輛。使機力不致空糜。車輛不致虛耗。而營業之成本既輕。運輸之效力極大。則所獲之效果。不可以道里計也。

(二)集中行車調度制應有之辦法。擬列如左。

(甲)關於總調度處。

1. 各路每日電報調度車輛情形。
2. 各路每日呈請調度車輛情形統計。

(乙)關於各路分調度處。

1. 施行統一辦法並訂各種車輛報告式。
2. 訂定各種防止虛糜車輛報告式。
3. 統一各路每日車輛運轉登記法。
4. 督促兼補助各路裝設行車電話。
5. 施行用噸數計算掛車辦法。
6. 稽核各路機車掛車成績。
7. 稽核各路機車駛行里程。

(三)集中行車調度與國防之關係

調度手續。誠如上述。則指臂相助。血脈貫通。臨事不至贛事也。夫國家統一。軍事調遣。係受軍事最高機關之派遣。其平日長途之調防。及緊急時之總動員。其集中某地之時間。類有劃一之限定。今如各地軍隊。奉令於某日集中某要塞。其分路動員時之人馬輜重上下車之時間。極為費時。在路方未行集中行車調度制時。某地之軍隊。只可就當地上車。如須續經他路。以事前無接洽不明接運之行車時間。必得至兩路聯軌站下車。再行接洽續運。如次路車輛。臨時無充分之預備。則貽誤戎機更大。豈僅上車下車候車之耗時哉。若已有集中行車調度制。頒行各路則便利殊多。惟事前須由軍路兩方祕密接洽後。路局自能按軍事當局

所示各地之軍馬輜重抵達目的地之日期。而以最敏捷及經濟之方法。支配車輛或列車於各地沿途聯挂之。而同趨一地或過軌而直趨。如是兩方調遣。同出一轍。以期脗合。師旅既無輾轉候車之勞。而耗時問題。可謂絕對無有也。

(四)集中行車調度與民生之關係

民生四要。為衣食住行。盡人而知矣。有鐵路設備。行之問題固解決一部份之困難。而衣食住三端類為農工商所經營。如無暢達之鐵路運輸以濟市面。則供不應求。處此再加以壟斷。則民生未有不感困苦顛沛者。負全國鐵路運輸專責者。如能深悉民困及壟斷之應剷除。自非集中行車不為功。如能行之。則應分別各路之旺淡月。以為車輛分配之準的。聯各路為一路。互相接濟車輛。以為周轉。則貨物既無積屯。而壟斷者亦無奇貨可居。各地經濟市場。藉之活動。百業無有不臻發達者。倘值天災人禍。政府亦可短時間多運轉多量之振濟。或移大部份人民於他地。以從事墾殖也。

結論

集中行車調度與國計民生之關係。既如此之密切。至促進二者之互相發展。非有極熟練敏捷之調度不為功。欲得熟練敏捷之調度。則專司之責者。宜於平日將各路客貨車分類而統計其輛數。容量噸數。某車輛之某號列表記明。或以簡電一字賅之。或代以一字通行各路

。並電知各路限以每日二十點鐘至二十四點鐘。專報各該路運輸之繁簡。存車之多寡。若在運輸通暢。車輛敷用時。此電核存以備參攷。值運輸繁忙。車輛缺少或意外需要時。一經電請撥車。即定明某路某站某類車有餘。某項車不足。於次早六點鐘至十點鐘分電某路酌盈濟虛。互相調用。而其間之調遣。力避周轉。尤爲要圖。至其過軌車租仍按章結算。如是行之有日。各路運輸之某月繁簡。皆可瞭如掌指。自可應付有方矣。

——完——

東北各路失職員司之安置問題

惲寶寬

九一八瀋變突起。東北淪陷。佔全國小半數之東北數千里鐵路。隨與俱亡。彼時日軍暴焰。順鐵路綫而日形擴大。軍事所至。首先接收路局。更換站員。此時站員之中。有素爲日人所忌至是而不能立足者。有不甘事敵而決然引去者。有爲日人撤換不得已而去職者。凡此人員。或暫回田里。或另謀他就。其詳細數目。未能確悉。大率多在東北交通委員會請求錄用。其小數則呈諸鐵道部設法安插。先後已逾百人。此百餘人中以部派實習已授實職或方在實習者爲多。因彼等當初爲部令所派。至今仍呈部另派。與其他本與部無關係之路員實不同也。惟現在關內各路。本皆早患人滿。近復以營業不振。尤無力添派人員。則上項人員之安插。頗成問題。然此似非僅關乎個人之生活。實鐵路專門人才。不宜久置閑散。此誠當局所亟應設法者也。

各失職員司中。其首先棄職進關。呈部請求改派者。爲四洮路部派實習生修振江曾憲炯王汝梁等三人。現充課長站長等職。彼等於九月二十六日呈稱潘變之後四日。日方以武力強力接收四洮路。彼等曾經組織協進會。爲愛國之舉動。至是乃被壓迫離職。鐵部以人數不多。又以其愛國熱忱。且精通日文。數經核議。乃改派至膠濟路服務。其後繼而呈請者日衆。計北寧·四洮·瀋海·呼海·吉長·吉敦·洮昂·洮索·等路。爲數共約百餘人。鐵部以東北各路恢復未知何時。各路員司得力者。固望其將來仍能回路供職。而各路員司衆多。或真被壓迫。無法執行職務。或乘機藉詞以圖規避。若改調之例一開。勢必援引請求。况東北各路員司。多未呈報有案。有無其人。職事是否符合。尙無法查考。不得不先行查東北交通委員會。而爲擇尤錄用之準備。於是總務司業務司始有酌量安插之議。提出部務會議。大要謂東北各路自日軍侵佔後。其職員中不願留與合作者。相率遠引他去。該員等多在路有年。不乏經驗宏富人員。現收復各路未知何時。棄置賦閑殊爲可惜。似應略籌專款分別羅致。以備任使。擬請考核酌量安插。暫留部中或即飭令研究東北鐵路。對外應付問題。遇本部及所屬機關有相需之處。亦可飭令助理事務。將來收回東北各路時。亦不致缺乏人才。惟現值部款支絀之際。祇能分別等級酌予生活費。至多每月不得逾一百六十元。並限制以年久資深歷充主要課員職務以上爲合格。以免冒濫。

綜括提案之意。所尤注重者。一。爲人才及離職情形之考核。一。爲經費及待遇之限制。考核之宗旨固以其經驗才具足備將來之任使爲主。而離職情形亦不得不取備參考。此諸人中。有前曾辦理反日集會。爲日人所忌者。有在職時索爲日人所仇視者。或變故突起。逃逸離職。而無法復回者。或因實習無一定之職務不堪危險而離局或離站者。或希圖恢復未即離職。至傀儡登場。局長易人。而被裁者。蓋鐵路營業行車。不能無熟習本路或本站情況之人。日人接收之初。當然不能將人員盡行更易。故須日久漸次更換日員。裁汰華員。如不按日期之先後以爲標準。則各路員司於各該路被日方接收之初。甘心事敵。爲虎作倀。希圖蟬聯。日久乃爲日人所裁汰。而復進關呼籲者。亦得濫等倖進矣。至於經費之額數。與待遇之限制。苟非預定至高限度。則聞風而來者日多。亦且有窮於位置之苦。此提案提出後。原則已可通過。而實行尙未定期。蓋自去冬以至今夏。長官屢易。無暇及此。前後以呈請而獲改派者祇十餘人。其餘則以滬京軍事。國府西遷。旋亦星散不能株守矣。改派諸人除學術經驗極優特加拔擢者外。大抵皆實習未滿之實習生。凡本年分發各生。確無法實習。請求改派者爲完成其實習起見。在東北未收回以前。准予暫行改派關內各路。如平漢·津浦·京滬，等路暫行繼續實習。其餘分別駁斥。當事者不過函東北交通委員會設法安置及准予存記候補。無復齒及部議之前案矣。吾人對於東北各路。如甘心聽其永淪異族則已。若猶欲以武力以外交收

回。則對於關外各路情形熟習明晰之人。不得不留以有用。非特東北收回之時。各路中甘爲敵用。爲虎作倀者。輕當裁撤。重當嚴懲。宜有補充遺缺預備。卽現在研究外交。供調查團之資料。駁日方之宣傳。亦非有此等人員不可。又國際調查團此次在日人監視之下。赴東北調查未能盡得真相。我鐵部以從前東北問題均未呈報中央。此時欲供給材料實苦於事之隔膜。所設東北鐵路研究委員會。除東北交通委員會所抄送。更無根據。此項員司。供職東北多年。凡事曾經親歷。足備顧問。假使部中能酌籌經費。將此項人員暫派在部中辦事。目前則可供給調查團材料及研究東北鐵路問題。將來爲接收東北鐵路之用。此區區數萬元。絕非擲之虛牝。惜鐵部當局數更。卒成議而未定之案。致愛國之士流離失所。尙不如甘心附逆者之得計。政策如是。消沮士氣。爲救國抗日前途之阻力。誠可惜也。今東北情形仍極嚴重。人才棄置。重伸前議。似猶未晚。未識吾當局現在是否注意於此項問題否乎。——完——

汽車最高速率

每小時駛行

二五三，九哩

英國汽車比賽家康浦培爾爵士，握有全世界速率最高之紀錄，即每小時駛行二百五十三哩九，今將於明年二月試驗其改造之汽車青鳥號，以期復得新紀錄。



南滿鐵路問題研究



研 究

南滿鐵路問題研究

李勤亞

第一章 緒論

第一節 帝國主義與鐵路

一、交通進化與帝國主義的形成

交通是人類社會關係的現象。人類的社會關係愈親切，愈擴大，交通事業，便與之相應而愈發達。社會生產力的日益增大，是人類社會關係進展的原因，交通事業，自然也隨着生產力而日

趨進化。在古代的社會裏，生產力薄弱，貨物的交換，人類的往來，還不很多，所以人力和畜力，就够當時的需要。其後生產力增進，貨物有無互易和人類往來的範圍擴大，且因生產方法的進步，分工的發達，互易及往來的需要愈緊要而繁衆，於是以前適用於小範圍的交通方法，不能供給新要求，帆船馬車道路運河之類，便應運而生，交通事業，爲之一大進步。產業革命以後，蒸汽機械工業發生，使生產力有不可思議的長足進展，於是貨物的交換和人類的往來之繁劇程度，千萬倍於昔日，交通事業，也非和他作相應的長足大進步不可。火車，輪船，汽車，電車，飛機等交通機器，又應運而生，交通事業的發展，遂達到了沸點。

生產力的增進不已，因之生出多量的過剩商品和過剩資

本，不能不借武力的保護以向生產力落後的國家輸出，於是便造成資本主義最後階級的帝國主義，而新式的交通利器，便成了帝國主義者的侵略工具。向殖民地或半殖民地開闢航路、建築鐵路，凡航路或鐵路勢力之所及，便是帝國主義者勢力之所及。所以交通發達史，是資本主義發達史的一頁，也就是帝國主義侵略史的一頁。

二、爲帝國主義侵略利器的鐵路

帝國主義的目的，是在殖民地或半殖民地中，一方面開闢市場，以消售過剩的商品，一方面尋覓原料出產地，吸收原料品，這樣大量原料品的吞入，和大量商品的吐出，自然非交通發達，利用良好的運輸器具不可。大海汪洋，輪船可以並行，帝國主義者無需乎拚命的競爭，陸地上的鐵路，情形完全相反，於是遂引起帝國主義者大大的注意。所以他們對殖民地或半殖民地，第一步就是建築鐵路。他們有了鐵路，不僅是有運輸上的便利，並且對於他們本國貨物的運輸，可以規定特別廉價辦法，在貿易競爭上，自然佔很大的優勢。他們爲爭鐵路的獨佔，不惜用威迫和利誘，有時還可以引起他們彼此間的衝突，所以鐵路的競爭，在帝國主義競爭史裏，頁頁都有的。

這就是爲什麼中國近幾十年來，常起爭路運動的原因，也就是日本帝國主義者一定要獨佔南滿鐵路，一定要在東北佈置他的鐵路網政策的原因。

第二節 日本帝國主義與東三省

日本是一個小小的島國，人口衆多，土地磽瘠，加之自明治維新以後，極力倣效歐美，使一切儘量工業化。於是商品過剩，人口過剩，資本過剩，食糧缺乏，原料不足等等問題，都應運而生了。在這種情形之下，他們除向外發展，擴充地盤以外，別無他法。所以他六十多年以來，始終只有一個目的，就是帝國的鞏固與擴張，猛烈地進行帝國主義的侵略。

我們知道，澳洲南洋一帶，早已踏滿了西方帝國主義的鐵蹄，自然沒有日本插足的餘地，那末，日本究竟向那兒去實行侵略呢？東三省土地沃腴，物產豐阜，又和他的朝鮮毗聯，自然就成了他惟一的侵略對象。數十年來，日本對東三省積極的經營，原因即在於此。到了現在，東三省完全在日本操縱之下，變成了日本帝國主義者存在的支柱。日本帝國

主義與東三省關係之重要，有如此者。茲再就日本侵略東三省的原因，分別略述如下：

一、人口的移殖

日本合許多島嶼而成，面積，不過四百三十六萬七千七百四十八方里，而人口達六千萬以上，近幾年來，自然增加的人口，已近一百萬，再過四十年，必達一萬萬以上。現在平均每方里有人二千四百十七個，密度佔世界第一。故人口問題，為日本最嚴重的問題，足以引起社會不安寧的現象。

解決人口問題的方案，計有四項：（一）限制人口的增殖率，（二）增加人民生產能力，（三）開拓新領土，（四）向外移民。

日本政府，決不願限制人民生育，斷喪生殖機，致影響大和民族前途的繁榮。至於增加人民生產能力，必須發展生產技術，改良經濟組織，施行社會政策，而此皆非一朝一夕所可成就。在日本認為至當的方法，只有第三第四兩項。東三省人口稀少，地域密邇，當然是他們拓地移民的大好所在了！

二、食糧的攫取

食糧缺乏與人口過剩 相互連貫的關係，有其一必有其二，日本食糧缺乏的原因，約有三端：

（一）耕地面積過小 日本土地可耕者不及全國面積三分之一，牧場荒野佔三百七十萬町，山林佔一千九百五十萬町，雜地佔九百七十六萬町，而耕地僅六百萬町。（一町等於二·四五英畝）

（二）每年縮廢的地超過擴張的地 日本每年由於開墾拓荒的結果，可增土地三萬三千町之譜，但同時用於建築物，道路鐵道，或荒蕪的耕田，竟有三萬七千町之多。

（三）生產額停滯個人消費增高 日本米穀產額在一九二二年為五千五百萬，至一九二七年仍為五千五百萬石。米穀消費額，在一九二二年為六千二百萬石，至一九二七年為六千七百萬石。一年內產銷相差竟至一千一百萬之鉅。這缺少數量，除朝鮮輸入五百萬石，台灣輸入二百萬之外，其餘則仰給於我東三省。

三、市場的佔有

維新以後，日本產業，一日千里，一躍而居世界八大實業國之一，商品的生產額，當然大量增加。而社會購買力，

則非常微小，其原因：

(一)土地狹小，人民貧困。
(二)日本乘歐戰機會，工業遂得長足發展。迨歐戰終結，歐洲經濟復興，日本產業，大受打擊，於是生產縮小，失業工人增多。

(三)日本工業極端發展，反使農業生產減少，農村購買力減低，購買力小，則商品自感過剩，於是又不得不賴我東三省及我國內地為消場。

四·原料的掠奪

在機械生產發展到最高狀態的時候，最根本的就是原料的供給。誰都知道日本是缺乏原料的國家，他要維持資本主義的存在和國家的生存，不得不向外奪取原料出產地。東三省地大物博，蘊藏豐富，產業又不發達，那能不使日本垂涎呢！

自日本佔有滿鐵以後，東北的大量的煤和鐵的出產，都被擠入其魔手之中，於是日本全國的百分之八十的工業用鐵，和百分之五十以上的工業用煤，有供給的地方了：除煤鐵以外，礦產方面如金，銅，鉛，石膏之類，農產方面如大豆

，羊毛，牛皮，豆餅，棉花，木材，野蠶之屬，都在滿鐵積極經營之下，每年輸入日本的，何可以千萬計，由此可見東三省是日本資本主義生命所寄託，東三省的出產，是日本帝國主義者的續命湯。

五·資本的投放

日本因資本主義發達的結果，不但有過剩的商品，而且有過剩的資本，這些資本，欲覓投放的出路，當然又是以東三省為惟一的對象。日本投資東三省的，原因約有五端：

(一)日本國內購買力薄弱，無利可圖。

(二)日本的原料向仰給於我東北，製造品又須向中國銷售，一往一來，耗去運費甚多，若就地取材，就地銷售，運費可完全省去。

(三)製造銷售，都在中國，可免繳多次的關稅。

(四)日本工價高昂，貨物的成本太大，利用東北低廉的勞動力，則成本可以減低。

(五)利用日本在東北的種種特權，於資本有充分保障，在營業上有極大的便利。

有此五因，故日本對東北的投資，日益增加，於是遂極

力剝削中國利益，損害中國社會，奪取中國政治權力，這是由資本主義走入侵略主義必由的道路！

第三節 日本帝國主義與南滿鐵路

東三省對於日本帝國主義者關係的重要，既如上節所述，而日本帝國主義對東三省所施的侵略，又都是以南滿鐵路為中心。所以南滿鐵路，實在是負有國家的使命，是個行使國家事業的特殊機關。所謂滿鐵會社，規模的偉大，性質的特別，和普通公司完全不同，日人自稱之為「滿鐵王國」，豈為無因。該會社第一任總裁後藤新平子爵，在創立會中，曾向政府要人，有下列的演說：

「本會社事業之成敗，不獨本社之利害，實關係全國實業家之幸與不幸，亦我帝國國民榮辱之所繫。」

該會社所編的滿洲課本，也有下列的供狀：

「本會社負有開發滿洲經濟文化之使命，以發展我國民之健實。標著中日兩國共存共榮主義，以經營百般的事業。南滿洲之天地，已宛然見得一個共榮國家之出現。本會社：於鐵路運輸事業之外，尚兼營海運業，港灣業，礦業，製鐵業，工業以及滿蒙事業之發展，會社所營地方內各種土地，

建物，衛生，教育之設施，與調查事實之實行。名為鐵路會社，實質上乃個全備國家諸機能的執行機關。」

總之，南滿鐵路，是日本帝國主義者的代表機關，是日本侵略東北的大本營。所謂滿鐵會社所負使命，簡直和英之東印度公司，南非洲公司，北婆羅洲公司，荷蘭之西印度公司，完全相同。這是南滿鐵路對於日本帝國者的重要性，同時，也就是牠對於東三省的危險性。

第四節 何謂「南滿鐵路問題」？

日本自霸佔南滿鐵路以後，就以之為侵略東北的中心，東北的命脈，在滿鐵積極侵略之下，已經緊握在日本帝國主義者魔手之中了。現在且更進一步，而有一口吞併東北之勢。所以我們若說南滿鐵路是東北的難治之癩，將成為東北的致命傷，亦不為過。

一切帝國主義者，是中國自由獨立的障礙，是中國革命的對象；而日本帝國主義者，是中國革命對象的第一個。我們要打日本帝國主義，要使東北脫離日本帝國主義的羈絆，就先要消滅南滿鐵路的日本勢力，這就是說，要設法將南滿鐵路整個收回，或設法使南滿鐵路的侵略的機能失掉作用。

但是，南滿鐵路是日本帝國主義者生命所寄託，他們絕對不會輕易放過的，所以我們究竟怎樣去收回南滿鐵路，或破壞南滿鐵路侵略機能，實在值得我們慎重地詳盡地研究和討論，同時，也是中國目前最難解決的一個重大問題。這個問題，就是作者進行研究的所謂「南滿鐵路問題」。

第五節 南滿鐵路問題的重要性

一、從中日兩國方面觀察

日本帝國主義的鞏固和擴張，足為中國獨立自由的障礙，中國的強盛與復興，可使日帝國主義受重大打擊，甚或至於消滅。中日兩國，差不多是處於勢不兩立的地位，所謂「共存共榮」，誰都知道，是欺人自欺的口頭禪。

東北關係日本的重要，前面已經說過，而中國在國防上，經濟上，政治上，都不能輕易放棄東北，也是很明顯的事實。所以日本欲維持其帝國主義的存在，必須拚命把住南滿鐵路，以加緊對東北的侵略；同時，中國欲謀國家的獨立與生存，必須竭力消滅南滿鐵路的日本勢力，維護東北的領土主權。

總之，欲談中國或日本的近代政治，不能離開中日關係，

欲研究中日關係，不能離開東北，而南滿鐵路問題，又是東北中日關係的中心。滿鐵問題對於中日兩國，是如此重要的。

二、從國際方面觀察

自一八五八年中英天津條約開放營口港以後，帝國主義的勢力，打開了東北的大門，引起了各帝國主義國家的垂涎，競爭，矛盾，終而至於衝突。中經中日及日俄兩大戰役的血，其間日英同盟過，俄法德聯合過，日俄默契過，同時日流與俄對立過，日與俄德法對立過，日英與俄對立過，日俄與英美法對立過，縱橫捭闔，勾心鬥角，近半世紀以來，遠東風雲重心，說是東北一隅，亦不為過。

歐戰正酣的時候，日本的勢力，幾乎是囊括華北，深入長江，勢力所波，遠及閩粵。及到華府會議，吃了美國第一次打擊，中國國民革命後，吃了美國第二次打擊，倫敦軍縮會議，吃了美國第三次打擊。日本帝國主義的營陣，退却之後而又退却，直到了最後防綫的東北，因此，日美的對立，矛盾，衝突，也一天一天的尖銳化，至終勢不能不出一戰。自中俄中東鐵路事件發生之後，美國對東北的策動，甚為有力，日本這最後一塊所以維持資本主義專命的東北，都感

受莫大的威脅，而日美戰爭，遂更加激急。日本這為迫在眉睫的日美戰爭，為維持他的物質資料來源——軍艦軍械的煤鐵及食料的農產品——尤不能放鬆東北。最近日本的實行佔領東北，便是含有這種滋味。

在國際方面觀察下的東北，是如此重要，那末，為東北問題的中心的滿鐵問題也就可想而知了。

第六節 研究南滿鐵路問題的程序

研究滿鐵問題可分四個步驟；

- (一) 對滿鐵的狀況，作概括的觀察。
 - (二) 對滿鐵的侵略政策，作精密的分析。
 - (三) 對滿鐵歷年的懸案，作詳盡的探討。
 - (四) 對滿鐵問題解決的方策，加以切實的研究。
- 本文的敘述，就是按照這個程序進行的。

本章參考書

經濟侵略下之中國	漆樹芬
日本帝國主義與東三省	許興凱
日本帝國主義侵略中國史	蔣堅忍
日本對東三省之鐵路侵略	林同濟

南滿鐵路問題研究

滿洲課本

資本主義與戰爭

鐵路經營論

世界殖民史

中日經濟關係論

日本在滿蒙之特殊地位

滿鐵會社

松下芳男

國吉省三

大鹽龜雄

長永義三

阿比留乾二

第二章 南滿鐵路的狀況

第一節 南滿鐵路的史的老察

一。南滿幹綫方面

南滿幹綫，是在日俄戰後，日本從俄國手裏奪來的，滿鐵本是中東鐵路支綫，長春到大連一段。一八九八年（即光緒二十四年），由李鴻章張蔭桓與駐華俄使訂立「旅順大連租借條約」九款，其第八款規定如下：

「自東清鐵路幹綫至旅順大連間的鐵路，及自東清幹綫至營口及鴨綠江間的鐵路，均由俄國建築。」

同年，中俄兩國代表，又在俄京羅比德堡締結旅大租借續約六款，其第三款規定如下：

「俄國允將西伯利亞大鐵路通過遼東半島，接於旅順大連海口，又公司商定此支綫經過地方，不得將鐵路利益讓與他國」帝俄根據這兩項條約，便築成哈爾濱至旅大間的鐵路。日俄戰爭後，締結朴資茅斯條約，將長春大連間的鐵路讓與日本，其中第六款說：

「俄國政府，經中國之承認，將長春旅順間鐵路及其一切支綫，聯同地方附屬的一切權利，財產，及煤礦，無條件讓與日本。」因此條中有「經中國政府之承認」字樣，所以日本政府即派人來華，於光緒三十一年與中國訂立中日滿州善後條約，其中：

第一款。中國政府承認遂行中俄媾和條約中第五款與第六款俄國讓與日本之各項。

第二款。日本政府承認遵行中俄兩國締結之租借地及建築鐵路諸條約，嗣後遇事隨時與中國政府妥商釐定。

第七款。中日兩國為圖來往運輸，均臻興旺便捷起見，妥訂南滿與中國各鐵路聯運章程。

第八款。中國政府南滿路所需各項材料，應豁免一切稅捐釐金。因為這些條約，南滿鐵路的名詞便成立。但是中

俄原定條約規定以二十五年為期，早就應當交還中國，不過民國四年（一九一五）日本向中國提出二十一條，把南滿路和旅大的租借期，展為九十九年。

關於二十一條，中國國民，並不承認，但是日本依然盤據這條鐵路。

二。安奉支綫方面

安奉本來是日俄戰爭時日本運軍需的輕便鐵路，中日善後條約的附約第六款，規定如下：

「中國政府允將安奉奉天間軍用鐵路，仍由日本政府繼續經營，改為專運各國工商貨物，自此路改良竣工之日起，以十五年為限，至一九二三年止。屆期雙方請一公估人，按該路建築各物，估價售與中國。」

後來因為會勘路線衝突，日本以武力壓迫。自宣統元年，又締結安奉鐵路協約，其要旨為：

(一)中國承認兩國委員勘定之路線。

(二)安奉鐵路軌距與京奉鐵路同。

(三)此約簽字之日，即須協議購買土地及一切細目，翌日，即行急行工事。

日本實行佔有安奉的根據如此。不過在民國十二年。應估值由中國收回。但是二十一條，又展期為九十九年。

三。營口支綫方面

營口支綫，發源於一八九九年中俄締結的東清鐵路公司第一增補條約。該約第四款規定：

「中國准該公司設營口支綫，便與諸港聯絡，但鐵路築成之後，由中國政府之要求，得將該綫撤去。」

日本承繼帝俄權利，當然應該履行中俄條約，但日本不肯如約撤去，致雙方發生爭執，至宣統元年，中日訂立「滿洲五案協定」其中第二款說：

「中國允日本將大口橋至營口支綫，俟滿鐵期滿時，一併交還中國，並允將該支綫延長至營口新市街。」

這就是日本佔據營口支綫和營口港的由來。

四。礦業方面

撫順烟台煤礦，本係光緒二十七年由華商翁某承領開採，其後加入華俄道勝銀行股銀六萬兩，即與之合併，名曰興華利煤礦公司。日俄戰後，日本硬說該礦係帝俄政府所有，應當轉歸日本，中國不允，雙方爭執不決。後來同在「滿洲

五案協定」中解決，其文如下：

「第三項 撫順烟台兩處煤礦，經中日兩國政府和平商訂如左：

(甲)中國政府承認日本政府有開採上開兩處煤礦之權。

(乙)日本政府尊重一切主權，並承認該兩處之煤礦，納稅與中國政府，但稅率應按最輕之例另行協定。

(丙)中國政府承認對於該兩處煤礦，准他處最輕輸出稅率，徵出口稅。

(丁)所有礦界及一切詳細章程，另行派員協定。

第四項 南滿幹線及安奉支綫沿綫之礦務，除撫順烟台外，由中日兩國人合辦。」

由這一紙條約，就把南滿安奉沿綫的一切礦產，通通喪失了！

第二節 滿鐵會社的組織和員司

一。組織

日本獲得南滿鐵路以後，就組織「南滿鐵路株式會社」(簡稱滿鐵會社)管理之。這個會社不僅是一個鐵路公司，并且經營一切工商礦產各業；名義上雖然是個公司，事實上受

南滿鐵路問題研究

制於外務鐵道兩省，最高首領，由政府任命。其規模的宏大，在日本各事業中，恐怕是莫與比倫了。茲將該社組織內容列表如下：

(一) 總裁室

文書課
人事課

育成學校(兼速記打字教育所)

業務課

情告課

審查員

監查員

秘書員

(二) 庶務部

庶務課

社會課

調查課

紐約事務所

上海事務所

北京公所

奉天公所

鄭家屯公所

吉林公所

洮南公所

齊齊哈爾公所

(三) 鐵道部

庶務課

鐵道教習所

營業課

涉外課

運轉課

工務課

工作課

電氣課

經理課

大連鐵道事務所

奉天鐵道事務所

沙河口工場

遼陽工場

技術研究所

(四) 地方部

庶務課

地方課

土木課

建築課

學務課

衛生課

地方事務所十三處(瓦房店，大石橋，營口，鞍山，遼陽，奉天，鐵嶺，開原，四平街，公主嶺，長春，本溪湖，安東)

滿洲醫科大學

奉天醫院

大連醫院

南滿醫學堂

南滿洲工業專門學校

南滿鐵路問題研究

滿洲教育專門學校

教育研究所

大連圖書館

奉天圖書館

大連工務事務所

衛生研究所

(五) 興業部

庶務課

商工課

農務課

販賣課

農事試驗場

熊岳城分場

獸疫研究所

地質調查所

滿蒙物資參考館

中央試驗所

(六) 經理部

南滿鐵路問題研究

一一一

主計課
會計課

用度事務所

(七)東京支社

庶務課

運輸課

經理課

東亞經濟調查局

臨時建築系

(八)撫順煤礦

庶務課

經理課

調查課

運輸事務所

工務事務所

發電所

機械工場

研究所

採煤所七處(古城子，大山，車鄉，東岡，老虎台，龍鳳，烟台，)

(九)鞍山製鐵所

事務課

製造課

(十)哈爾濱事務所

一 庶務課

運輸課

(十一)技術委員會

(十二)臨時經濟調查委員會

這組織中最可注意者，就是興業部，撫順煤礦，和鞍山製鐵所三個，這是鐵路事業以外的最重要附屬事業了！

二. 員司

滿鐵會社的重要職員，爲總裁副總裁各一人理事六人，理事四人，總攬全社事務。其下所用人員，分職員，囑託，和雇員三級。職員和囑託，全是日本人，雇員則間或也用中國人。全社人員，達三萬餘人，月薪總數，達二百餘萬日元。茲將一九二四至一九三〇年間，所用人員數目，列表如次

年次	職員	僱員		合計	薪俸月額
		日本人	中國人		
一九三〇	九·七五	二元	三·三三〇	一五·五五	三〇·六三〇
一九三二	九·六四	一·七〇	三·五三	一六·三三	三〇·九〇
一九三三	九·〇六	一·四〇	三·三三〇	一四·八〇	二八·九七
一九三六	八·六九	三元	二·八三	一四·五六	二八·八四
一九三六	八·五五	二元七	二·八五	一三·六七	二八·〇七
一九三六	八·三七	二元	二·四三	一三·〇三	二七·八八
一九三〇	八·三三	三元三	一〇·三三	一三·六六	二七·〇三

由此，可見該社規模的宏大了！

第二節 滿鐵會社經營的事業

一、鐵路

滿鐵會社所經營的鐵路，除滿鐵本綫外，尚有支綫六條，共長七百〇一哩四，計如下述：

滿鐵本綫	四三八·五哩
安奉綫——安東至蘇家屯	一六一·七哩
旅順綫——臭水子至旅順	三二·六哩
撫順綫——蘇家屯至撫順	三九·〇哩

南滿鐵路問題研究

營口綫——大石橋至營口	一三·九哩
煙台綫——烟台至烟台煤礦	九·七哩
渾榆綫——榆樹台至奉天	七·〇哩
共 計	七〇一·四哩

以上各綫，共有車站一百五十個，機關車四百二十七輛，客車四百六十四輛，貨車七千八百三十八輛，最近尙略有增加。爲修理車輛，尙有附屬工場二處，一在沙河口，一在遼陽。

二、港灣

該社經營營口，安東，大連三港，以爲東北貨物吞吐的咽喉。三港之中，以大連爲最大，已成爲頭等海港。該社對於大連港工程設施的投資額，爲七千二百五十七萬餘元，還有岸壁工費一千二百八十八萬餘元，不算在內。港內水深平均爲三十尺，二萬噸的大船可以自由停靠。現在岸壁的靠船區，分三十七區，三千噸的大船同時可泊五十七隻。港內設有倉庫一百七十七所，佔地四十九萬平方碼。貨棧空場。佔地二十五萬平方碼。並建有四層洋樓的大旅館（名大和旅館）一座。費洋九十五萬餘元，此外還有火輪十七艘。起貨棧十

南滿鐵路問題研究

台。機關車頭十四輛。貨車二百五十餘輛。該港每年吞吐貨物的能力。在七百萬噸以上。在一九二五年。港內管理貨物裝卸的人員。達二百九十四萬四千六百餘人之多。

三·航運

該社又以大連為中心。經營航業。其初是直接經營。起始在民國前四年八月。先設上海班(由大連至上海)。民國前一年四月。開設渤海沿岸諸港的近海班。民二十年。開設南沿海班。民六更開設日本及海參威營口各埠臨時班。民七二月。近海班。華南沿岸班。及臨時班。都使滿鐵會社旁系的大連汽船會社經營。民十一月。上海班亦使大連汽船會社經營。至此。滿鐵會社的航業。雖已完全出讓。但實際上。還是歸他指揮和監督。

四·煤礦

滿鐵會社所經營的煤礦。計為三處每年產量如次。

撫順煤礦 六·八四〇(單位千噸)

塔連煤礦 七〇

煙台煤礦 一四〇

其中以撫順煤礦為最大。埋藏之富。為東亞第一。鑛區

一四

面積為六億五千五百二十萬平方尺，東西長二十四里。南北寬六里。埋藏量達十二億噸。煤層平均達百三十尺。最厚處達四百二十尺。該社的開掘法皆為露天掘。可由表面探掘。不用坑通。

開採之初。平均每日出產額四百零五噸。其後方法逐漸改良。遂達到每日出煤二萬五千噸的最近盛況。烟台每日平均為四千四百五十噸。此外千金寨。楊柏堡。老虎台等處。每日也可出二百三十餘噸。

五·製鐵業

滿鐵會社經營的鐵業。以鞍山為最富。鑛區面積。約一千五百萬平方碼。推渣堆藏鐵量。約五億噸以上。鞍山鐵礦振興公司。名義上雖為中日合股實則全係滿鐵會社一手包辦。該社設有鞍山製鐵所。資本三千八百萬元。和振興公司訂立合同。所用礦石。永由該公司供給。製鐵所主要的設備。有工場用地七百九十萬平方碼二百五十噸化鐵爐兩座。百三十噸煉焦炭爐四座。每年產額。約二十萬噸，民十六年山本條太郎任滿鐵社長時。計劃擴張。產額可望增加一倍。

六·工業

滿鐵會社經營的工業甚多。其主要者有電氣。煤氣。煤。蜜業三種。後因基礎穩固。已使其獨立經營。該社對於一般企業業的成績不良者多予資助。茲將受滿鐵資助的日本工人。列表於下。以明梗概：

公 司 名 稱	種 別	所 在 地	資 本 金 (日 元)
昌光玻璃株式會社	工 業	大 連	三〇〇〇・〇〇〇
滿蒙毛織株式會社	工 業	瀋 陽	三〇〇〇・〇〇〇
滿洲紡績株式會社	工 業	遼 陽	三〇〇〇・〇〇〇
大連工業株式會社	工 業	大 連	五〇〇・〇〇〇
南滿製糖株式會社	工 業	瀋 陽	一〇〇〇・〇〇〇
滿洲鑛業株式會社	工 業	安 東	一〇〇〇・〇〇〇
滿洲船渠株式會社	工 業	大 連	二〇〇〇・〇〇〇
滿洲礦業株式會社	工 業	大 連	三三〇・〇〇〇
東亞勸業株式會社	農 林 業	瀋 陽	二〇〇〇・〇〇〇
滿鮮坑木株式會社	農 林 業	安 東	三〇〇〇・〇〇〇
中日俄採木株式會社	農 林 業	哈 埠	六〇〇〇・〇〇〇
大連汽船株式會社	交 通 業	大 連	一〇〇〇〇・〇〇〇
滿鐵鐵路株式會社	交 通 業	本 溪 湖	五〇〇・〇〇〇

南滿鐵路問題研究

朝鮮鐵道株式會社	交 通 業	京 城	五〇〇〇・〇〇〇
東亞企業土木株式會社	雜	大 連	五〇〇〇・〇〇〇
福昌華工株式會社	雜	大 連	一八〇〇〇・〇〇〇
湯岡子溫泉株式會社	雜	湯 岡 子	二〇〇〇・〇〇〇
奉天交易所信託株式會社	商 業	瀋 陽	八七〇・〇〇〇
開原交易所信託株式會社	商 業	開 原	二〇〇〇・〇〇〇
四平街交易所信託株式會社	商 業	四 平 街	五〇〇・〇〇〇
公主嶺交易所信託株式會社	商 業	公 主 嶺	五〇〇・〇〇〇
長春交易所信託株式會社	商 業	長 春	一〇〇〇・〇〇〇
滿洲市場株式會社	商 業	瀋 陽	四〇〇・〇〇〇
撫順市場株式會社	商 業	撫 順	一〇〇・〇〇〇
長春市場株式會社	商 業	長 春	五〇・〇〇〇
吉林貨棧金融株式會社	商 業	吉 林	四六・〇〇〇
大連火災海上保險株式會社	商 業	大 連	二〇〇〇・〇〇〇
撫順煤販買株式會社	商 業	東 京	三〇〇〇・〇〇〇
瓦房店電燈株式會社	工 業	瓦 房 店	五〇・〇〇〇

南滿鐵路問題研究

大石橋電燈株式會社	工業	大石橋	五〇,〇〇〇
營口自來水電氣株式會社	工業	營口	二〇,〇〇〇,〇〇〇
遼陽電燈株式會社	工業	遼陽	一〇〇,〇〇〇
鐵嶺電燈株式會社	工業	鐵嶺	一五〇,〇〇〇
四平街電燈株式會社	工業	四平街	三五〇,〇〇〇
主嶺電燈株式會社	工業	公主嶺	三五〇,〇〇〇
范家屯電燈株式會社	工業	范家屯	二五〇,〇〇〇
大連油脂工業株式會社	工業	大連	五〇,〇〇〇

七·地方設施

滿鐵會社的各種地方設施甚多。都是直接或間接有利於該社的事業。如中央試驗場。地質調查所。農事試驗場。苗圃試作場。牧羊場。醫院學校。圖書館。衛生試驗所。獸疫研究所。屠畜場。葬祭場。火葬場。公園。自來水。污水溝。市場。公會堂。堤防。護岸。橋梁。博物館。報館。雜誌社等。茲為篇幅所限。不及細述。

第四節 南滿鐵路沿綫的戶口和物產

南滿鐵路幹綫和支綫所經過地域。都有衆多的人口。和豐富的物產。以戶口而論。大連和瀋陽。都有人口二十萬以上。是東北的最大都市。其次如長春。營口。撫順。本溪。遼陽。蓋平。鞍山。開原。鐵嶺。公主嶺。四平街。安東。鳳凰城等處。人口也都以萬計。以物產而言。撫順。烟台。本溪。鞍山。是煤鐵的大出產所。安東鳳凰城。鷄冠山一帶。是主要的木材和野蠶的出產。金州。蓋平。遼陽。以及鐵嶺。開原。四平街。公主嶺。長春等處。幾無一處不產大量的大豆。高粱。玉蜀黍。大米等農產品。茲將各站的人口。戶數。和物產。列表如次：

(一)南滿幹綫

站名	戶數	人口	物產
大連	四〇,〇〇〇	二六〇,〇〇〇	豆餅, 陶器, 磁器, 玻璃, 洋灰, 石鹽, 等
周水子	一〇,〇〇〇	三三,〇〇〇	洋灰, 煉瓦, 棉類
金州	一〇,〇〇〇	九〇,〇〇〇	大豆, 玉蜀黍, 瓜子, 落花生, 魚類, 石材, 煉瓦, 織物, 高粱, 鹽, 礦物
普蘭店	一〇,〇〇〇	五九,〇〇〇	鹽, 大豆, 豆餅, 玉蜀黍, 玉蜀黍, 高粱, 綠豆, 粟, 大豆, 小麥, 花生, 野蠶繭, 林檎, 蕎麥,
瓦房店	一〇,〇〇〇	五〇,〇〇〇	

松樹	三三	一·三六〇	豆油，生野菜，野蠶，米。
熊岳城附城	九〇〇	五·〇〇〇	黎，林檎，黃化魚，石
蓋平附城	三〇〇	一·四〇〇	材，米，其他藥物。
大石橋	三〇七	二四·〇〇〇	米，大豆，小豆，高粱，粟
湯岡子	二六	一四〇	皮，羊皮，生魚鹽。
千山	八	五	穀類，石材，石灰，鑛
鞍山	一·五〇〇	一〇·〇〇〇	溫泉所在地
立山	一七	三·二六	大豆，高粱，大小麥，
遼陽	六·八七	四九·五九	饒鐵，
烟大台	一〇〇	一·〇〇〇	大豆，米，高粱，烟草
蘇家屯	二二〇	一·四〇〇	，礦物，
潘陽	四〇·九二	二六五·五〇	棉花，青麻，大小豆，高
新城子	七五	五五	梁，粟，玉蜀黍，
新台子	一八〇	一·四〇〇	大豆，高粱，棉花，豆
開原	三·五六三	三·七六	餅，酒類，
鐵嶺	一一·二〇〇	三·七八三	豆油，毛皮，烟草，棉

南滿鐵路附屬研究

鐵開原	二·四二	一七·七六	大豆，高粱，玉蜀黍，
雙廟子	三三	二·二六	米，豆油
四平街	一·八九五	二·三〇七	大豆，高粱，玉蜀黍，
公主嶺	六·九五〇	二·九〇〇	大豆，烟葉草，麻，木
范家屯	一·六二〇	一〇·四〇〇	材，山貨
長春	二·〇〇〇	六·〇〇〇	粟，玉蜀黍，豆餅，燒
旅順	四·八〇〇	三三·〇〇〇	酒，醬油，鈣鑛
水師營	五〇〇	二·八〇〇	大豆，高粱，小麥，小豆，
撫順	七·七四〇	六·〇〇〇	大豆，米，高粱，小豆，粟
營口	二·三三〇	七·六四〇	，大麥，煤，果實，烟草
安東	二·五六三	二〇·六九	鹽，果，繭，魚，鴉，生物
五龍背	五九	四·一	煤，高粱，米，玉蜀黍
湯山城	二〇	四〇〇	豆餅，繭，油，棉布，煉
高麗門	八〇	五〇〇	瓦，烟草
鳳凰城	二·三三	一·六四〇	野蠶，豆餅，豆油，米

鷄冠山	三三〇	六六	薪，炭，木材，野薑，
草河口	三三七	一、二二七	木炭，枕木，野薑，
連山關	三三〇	一、二四〇	林產，木炭，
橋頭	三三〇	三〇〇	木材，薪，炭，枕木，野薑，
本溪湖	四、〇〇〇	一〇、〇〇〇	銅鐵，大小豆，木材，煤，炭，煉瓦，野薑，高粱
大連寨	三三三	一、八四三	大豆，米，高粱，玉蜀黍，粟，

第五節 滿鐵會社的收支

一、投資額

滿鐵會社，在成立之初，資本總額，不過二萬萬元。其中一半出自日本政府，一半由民間募集。其後逐年增加，至民國十六年，已達六萬萬四千四百餘萬元，尚有旅館業投資二百七十餘萬元，不算在內（因為已經脫離獨立）。茲將民十六各項事業的投資額列表如次：

事業別	金額 (單位日金元)
鐵道	二、三九、五一七、九二六
工場	八、七五九、六三一
船舶	四、零四四、九三三

港灣	五九，七八九，一〇九
礦業	一〇二，七三〇，七一一
製鐵所	二〇，七四七，六〇一
地方設施	一六四，六七九，三四三
雜設施	四四，五七三，四七五
合計	六四四，八四一，七三五

到民國十七年，因為一部份附屬事業，脫離獨立，故投資總額，略為減少。截至十七年三月底止，該社投資總額為四萬萬四千萬元；內中計開：

日本政府實交資本	二一七，一五六，〇〇〇
民集股份實交資本	二，八四四，〇〇〇
實交資本	一三八，〇〇〇，〇〇〇
未交資本	八二，〇〇〇，〇〇〇

故該社實收資本，僅三萬五千五百萬元。此外尚有日本國內所借社債二萬萬三千九百一十萬元，國外所借社債四十萬磅。這是該社財力的實際情形。

二、全部收支

滿鐵會社每年的獲利，常在三千萬元以上。民十七年竟實過四千萬元（日金），遼寧全省地方的收入，不過三千萬元

(國幣) 僅及該社利益部份之四分之一，該社獲利之鉅可以想見，茲將民國十七年度滿鐵會社的營業收支列表如次：

(1) 收入之部		(2) 支出之部	
鐵路收入	一一八, 六三九, 〇八九	港灣經費	七, 二九四, 〇四三
港灣收入	一〇, 七八五, 四三五	興業經費	六八, 八七六, 一二九
興業收入	八七, 一六七, 七四八	製鐵經費	八, 〇九一, 一六六
製鐵收入	九, 七四〇, 五二二	地方經費	一七, 八二六, 二〇五
地方收入	六, 二三〇, 〇八二	支付利息	二一, 七一〇, 九五四
利息收入	六, 二四一, 四五二	雜捐	一, 八六一, 五三二
雜益	一, 六二三, 四二二	其他經費	一四, 五七八, 九四四
共計	二四〇, 四二七, 七五二	資產償却金及除却金	二〇, 七一六, 五八三
		共計	一九七, 八七四, 八九一
		(3) 利益之部	
		本年度純益金	四二, 五五二, 八六
		前年度轉入額	九, 四九六, 三五五
		共計	五二, 〇四九, 二一六

茲再將該社成立以後歷年的營業收支列表如下，以資比較：

年 度	收 入	支 出	損 益	支對收的比率	指 數
民國前五年	1,234,567	1,034,567	200,000	84	100
民國前四年	1,765,432	1,501,101	264,331	84	100

南滿鐵路問題研究

民國前三年	三三·一二三·九三三	一七·三四三·三三四	五七·一六九·九	七	一八四	一六五	二八六
民國前二年	二四·七七·六八五	三三·〇六九·六八八	四七·〇八·三六	八	一九九	二〇〇	一八四
民國前一年	二二·一五·〇八〇	二四·四八七·六三三	三六·七·四三八	八	二三四	二三四	一八二
民國元年	三三·五六·四七七	二六·六二〇·四三三	四·九六〇·四四五	八	二六七	二五二	二四四
民國二年	四二·四二七·二二三	三三·二四九·八四四	七·一六七·二七九	八	三三八	三三三	三三五
民國三年	四〇·六七〇·六二六	三三·七二二·九三二	七·四二一·〇九二	八	三五六	三三三	三七四
民國四年	四三·七八六·〇三五	三三·七〇五·五三五	八·〇八〇·四九九	八	三四九	三三九	四〇一
民國五年	五三·四〇二·四〇八	四二·五九四·八〇六	一〇·一〇七·六〇八	八	四二八	四〇二	五〇一
民國六年	六九·四九二·二五一	五四·五〇三·六二〇	一四·九二五·六四三	六	五五四	五一八	七四〇
民國七年	九六·二五七·八七八	七四·〇六四·七〇六	三三·一九三·一七一	七	七六七	七〇四	一一〇
民國八年	一五三·一三三·九七七	二六·七五八·四三三	一四·三七四·八六四	八	二二二	二二二	二〇九
民國九年	一七四·七三八·二八七	一四七·三三六·二〇三	二七·三九二·九八二	八	二九二	二四〇	一三八五
民國十年	一四七·一〇〇·六〇三	一二五·七四四·四六四	二二·三六六·二九	九	二二二	一九九	一五五
民國十一年	二六九·九五六·六四六	一三〇·八七六·四〇二	三三·〇八〇·二四四	九	二五五	二六二	二七四
民國十二年	一八五·六九八·三三四	一五〇·九〇二·七三二	三四·七九五·五九二	八	二四八	二四四	二七五
民國十三年	一九四·一八一·七八五	一五九·六八·八七二	三四·五三三·九二四	八	二四八	二五六	一七二三
民國十四年	二〇一·五九八·三〇九	一六六·七三三·〇三九	三四·八六五·二八〇	八	二六〇七	一五六四	一七二九
民國十五年	二二五·六二四·九四四	一八一·四七〇·〇六〇	三四·一五七·八八四	八	二七二九	二七二四	一六九四

照這表上的數字看來，在這二十一年內，收入和支出，均增到十八倍以上，獲利也將進十七倍。帝國主義侵略的兇狂，實在可怕！

三· 鐵路收入

南滿鐵路的收入，除民國十九年度外，以前都是逐年增加的。在民國二年時，滿鐵貨運數量，不過五百七十八萬噸，民八就增至千萬噸，民十六增至一千八百萬噸，民十七竟達一千九百萬噸，民十八乃有突破二千萬噸之勢。以民二的貨運噸數作爲一〇〇來比較，民十八的增加率即是三三四。增加的快，可以想見。茲將滿鐵最近五年的上半年的客貨運數量，列表於左：

年 度	旅 客 員 數	貨 物 噸 數
民十五上半年	四·二二七·〇六七	六·七二五·四一五
民十六上半年	四·〇二四·二九一	八·〇一九·六六〇
民十七上半年	四·五六五·八九〇	七·七三三·九二七
民十八上半年	五·四四五·一八五	八·二八九·三七四
民十九上半年	四·五七〇·六八二	七·〇〇八·二三四

半年的成績如此，全年的自然是比此還要多一倍。茲再將同

南滿鐵路的...

民國十六年 二〇·五五·三四 一五·二八〇·〇一 吳·三三·三三 八 一八元 一八元 一六元

期內的客貨收入，列表如次；(單位日金元)

年 度	客 車 收 入	貨 車 收 入	合 計
民十五上半年	七〇一·六四三	三·二九〇·三三〇	四·九六一·三六六
民十六上半年	七二七·八六〇	四·三六一·三三三	五·四八九·一三三
民十七上半年	七八九·三七七	四·二〇九·〇四七	五·一七三·六六六
民十八上半年	八七三·七三九	三·九一九·七三三	四·四八二·四三三
民十九上半年	六二四·八六二	三·五三四·九六六	三·八八五·一五五

民國十九年收入的銳減，誰都知道，是經濟恐慌的結果，全世界普遍的現象。但是，日本帝國主義，總說是受中國鐵路包圍所致，於是更加緊其侵略的行動。帝國主義者的狡詐陰險。有如此者！

——待續——

本章參攷書：

- 東北年鑑(民國二十年) 東北文化社
- 滿蒙年鑑(昭和五年) 中日文化協會
- 日帝國主義與東三省 許興凱

南滿鐵路問題研究

國際條約大全

商務書館

轉變之日本滿蒙政策(見中央公論昭和六年八月號)

日本帝國主義侵略中國史

蔣堅忍

中林義雄

以滿鐵為中心的日本對滿經濟侵略(見交通經濟彙刊四卷

滿蒙之鐵路網

大島與吉

一期)李勳亞

滿蒙物產案內

平路博三

英斐長程飛行

阿美成績勝夫婿

六千二百哩航空程
僅飛四天七小時弱

莫理遜，在打破由澳至英紀之紀錄時，亦曾懷德勞贈以千磅，阿美瓊森在最後一段航程中，甚覺疲勞，飛機發現稍有損處，但即修理之，費時無多，莫理遜夫人此次由英到斐，行六千二百哩，費四天六小時又五十二分，其夫婿之紀錄，為四天十七小時又三十二分，此勇氣絕倫之女飛行家，於羣衆盛大歡迎後，不事休息，即發電話致倫敦，與其夫談話莫理遜告以此成績，不僅為個人之榮，且稱增進英國之航空光榮，並謂長途飛行，其勞可知，阿美答稱，雖屬疲勞，然猶能談話云，女飛行家語人，由杜阿拉至班拉圭一段，夜間飛行，至覺辛苦云，其所乘者，為蛾式飛機，裝置一百三十四馬力之引擎，及特殊油箱，可載油一百二十加倫，故其航程能由六百五十哩增一千八百五十哩。

女飛行家阿美瓊森成就其由英抵南斐之飛行新紀錄，博得英帝國全部之稱讚，澳洲製造家懷德勞，現以英金千磅贈之，查阿美瓊森之夫婿



杭江鐵路概況



譯

述

杭江鐵路概況

(一) 引言

杭江鐵路自興工以來，已由杭州通至蘭谿，去年六月一日即開始營業，不過祇及全綫之一部，今年三月六日客貨運輸。已展至蘭谿矣。該路為浙省首創企業，重要建設，自不待言，且影響於社會及經濟，復又至深且鉅，故其建築之成功，實佔有廣大之意義也，關於該路已知之要點，雖曾有不少記載，業經刊布，然皆略而不詳，簡而不盡，茲特就該路之實質，連同將後計劃之商討，經過區內之財富，以及其他顯著之特性，更為詳明之論述焉。

該路自杭州對面錢塘江南岸之江邊，蜿蜒向西南行，而經過以下之諸大城市，

熊正瑾譯

杭江鐵路概況

11

車站列表及其距離統計

由江邊統計	車站名稱	由江邊統計	車站名稱
0	江邊	90	An Hwa
8	蕭山	98	Cheng Chia Wu
17	Pai Lu Tang	110	Suchi
23	Lia Pu	122	義烏
31	潛山	137	I Ting
40	Mei Chih	151	Hsiao Shun
50	Chih Pu	163	Tang Ya
57	Pai Men	178	金華
65	諸暨	187	Chu Ma Hwan
83	Pai Tou	200	蘭谿

該路自通車以來，營業頗佳，尤以貨運營業之敏捷伸展為最發達，考之我國新鐵道計劃之過去歷史，衆料客票之收入，其增長定必甚速，而以為貨運營業之發展，又必遲鈍需時，但自杭江鐵路通車以來，貨運營業之增漲，似已出乎預料之外，照現時情形觀之，貨運之擁

擠，大有應接不暇之勢，故突形成貨運車輛之不足支配，而添裝車輛，乃成一急不能緩之需求，路局刻正設法裝配，預料不久可以完全備用，否則以稀少之車輛，對於擁擠之貨運，頗不易於應付也，

業務上之容積與性質，並不以完全需要標準石碴工程，而在通車後能逐漸供給石碴已可，況現有之碴床已能使行車增進速度，預計不久即可將各重要列車，縮短行車時間，該路完成及其設備之總值，已超出七百萬元有奇。

(二) 杭江鐵路建造之形式

杭江鐵路之建造，於其斜度及彎曲，本皆依照鐵道部國有鐵道建設標準，其軌道及一切裝配，亦皆合乎標準度量，(四呎八吋半)因受目前緊縮經費之限制，對於各項標準，自不能使適合，乃不得不將鐵軌之重量減輕，軌床之寬度改狹隘、以及其他類似之情形、酌削并減，以節糜費、同時既感實行嚴密之省儉，極爲需要，又覺原定之標準，實不能削減，故於勘定路線及計劃裝配時。皆附有將來改訂較大標準之意義，至若可以實行其創辦，已成永久工程之最初建造矣、

在錢塘江附近廣闊約七十啓羅米突之沙灘上、其較大溪流之經過，概用木架，其較小溪流之經過、則用石橋，倘使經久耐用，而其值又不超過木橋之價，則將採爲永久式，於相當

限度受位置及材料運輸之限制，此策已歸結於數種水道結構之分類，由純淨木質之支架，以至小號石橋，大徑三合土之管筒，（常以四筒爲一節）三合土十六呎經間之弧拱，石質鋼樑之橋礎、間或石工之護壁及橋礎、（原定計劃用鋼樑但暫用枕木代替）

橋樑護壁小橋及類似之永久結構，均係依照一種計劃，可以供應將後更大重載之用。

（三）杭江鐵路之車輛

該路初起營業時，係選用適合起初數年內估計需要之機車及車輛，因須適合輕軌標準，故其重量與容量有必需之限制，同時各項配件亦依照最新之實用，各機車皆編裝空氣制動機及自動互聯機，客車則裝有電燈，更且別出心裁，備有多種靈巧之裝置，爲現代良好鐵路上視爲可以協助有實力之營業，增加旅客的舒適，及保障工役的安全，

機車車輛式樣數目表

半快式 2-6-0 輪 每個載重五四噸 機車六個

半快式 2-6-0 輪 每個載重三二噸 機車三個

每輛容載五十旅客客車三〇輛

建造用一五噸容量無邊敞車二〇輛

一五噸容量有邊敞車一六輛

一五噸容量有篷貨車四輛

杭州蘭谿間往來列車，每日上下開行六次，現因客運異常擁擠，除將貨運更改開行次數與時間外，每日上下六次俱爲客車，但一至早稻成熟，開始收穫時，路局即將加開貨車一列，以供運輸，

(四) 杭江鐵路之投資及其總值

該路經國民政府批准，純爲一省之計劃，其經費則全屬浙江一省之投資，前省府主席張靜江先生創辦，而由繼任主席續築成功者也，該路計劃係由總工程師杜成遠氏直接之擘謀，而受省建設廳長曾養甫氏之管理，

建築經費之全部份由省庫及省發庫券撥付，因尙不足，曾向杭州各銀行商借一部份款項，始克完竣，其總值約達七百二十萬元，即每啓羅米突需值三萬六千元，或每英哩值五萬八千元，爲數祇值同樣長度鐵路價值之半，不過其建造及裝配，皆爲 Full heavy-duty 標準

假定所採用之輕量建造，將適於營業至十年之期，及因運輸的要求，而將改用重量建造時，其輕量建造於投入資本內所節餘之利息，將可抵銷一切之損失，爲理甚明，其損失可分如下，

(甲) 輕軌改換重軌之添補(將舊料用於岔道支綫及延長綫上)

杭江鐵路概況

六

(乙)臨時木橋之重建(大多數因腐壞須完全改造)

(丙)重量機車及車輛之購買(仍將原來之裝配用於本地列車及支綫上)

因路軌及配件等皆係合乎標準度量，故翻造時可以逐步進行，節省經濟，而不致影響於營業也。

(五)杭江鐵路經過之地段

綫路由錢塘江邊起點，沿 Pu Yang Kiang 流域約一百啟羅米突經分水界至金華江流域，直抵蘭谿，初段所經因係平坦沙灘，景緻不佳，頗感乏味，但一經通過 Pu Yang Kiang 至潛山地方，即有山有水，景色煥然，且有數處山水相連，綫路傍山沿水，即形成一種極能動人之奇觀，過 Anhwang 數英哩在綫路之側，巖石屹立入雲，益以山水之急流，衝向堤岸，聲韻幽揚，極盡其妙，目覩耳聞，令人低回。

自入金華流域後，即不沿河而行，漸趨延亘平坦之鄉村，遠山蔭影，可望而不可接，更為生色，蘭谿縣城係建於西河堤岸之上，土質非常堅實，又復形崎嶇，雖工程稍較艱鉅，終能成此景色絕佳之一段，究竟得可償失，在此置一車站，既便於城內商業之運輸，又利於伸長路綫以達河邊，而聯絡河路間之轉運。

該路各車站之建築，多屬臨時性，但蘭谿車站之月台，係一塊天然堅實石頭，為最奇特

，本來路局由此處鑿石備用，當其動作車站時，取石工作，曾經非常細心，而保留此一塊整個的石頭，作成現在之月台，當局皆期望此石頭月台造成之車站，將來不致遷移，以保天然之跡。

該路軌道綫之選擇，幾全為經費所限，除預計可由通車後，營業發達，得能協助收入外，一切可以避免之耗費，莫不事先籌減，雖於審美所費不資，然沿路佳妙景物，可以一覽無餘，興奮旅客，曷其有極，綫路所經有山水之勝，有田村之樂，賞心悅目，猶其餘事，抑於路局客運之營業，亦有加焉，著名之白盤山頂可以一路在望，該山高出海面三千呎，時起時伏，尤能令人不忘，山側高出海面二千五百呎，泉清水富，奇山異景，有不能形容之妙觀，羊腸深林，村屋玲瓏，有頗饒古風之佳勝，且氣候涼爽，堪為避暑勝地，故金華蘭谿一帶土人，每至盛暑，莫不趨之若鶩，（由金華或蘭谿皆可於數小時之輻行能達山上）據曾在該處避暑者云，山上最高溫度未超過華氏八十七度，可謂涼爽之至，路局當事人，認此未經發覺之避暑地方，為一無上的生財之道，倘使能於最近修築公路一道以達山脚，則二小時內可抵山內，此正吾人所期望者也。

（六）杭江鐵路沿綫之各縣及其人口

我國除江蘇人口最多居第一位不計外，浙江人烟稠密，可居第二位，該路自杭州通至蘭

杭江鐵路概況

谿，所經之地，皆為浙省人口最繁及財源最富之區，其直接經由各縣之名稱，及其人口數列表於下，

縣名	人口數
杭州	八二〇・〇〇〇
蕭山	五二三，二〇〇
諸暨	五二九，三〇〇
義烏	二九四，一〇〇
金華	一三五，〇〇〇
蘭谿	二六七，六〇〇
總計	二，六六九，二〇〇

與上述各縣鄰近之縣，其無特別適當方法以運轉貿易及旅行外邦者，亦將依賴該路為其運輸，其人口總數較上表所載略少，由此計算浙省邊縣，已有半數依附該路，其所供應達四百萬人，尚有蘭谿以外未通綫路各縣人口未計，故該路將成主要交通之脈，亦不為過也。

(七) 杭江鐵路沿綫各縣之財源

沿綫地域內最重要之出產，以米為惟一大宗，每年運至上海為量最多，其他農產如麥黍

菜荳，及各種菜蔬之類，亦爲主要出產，蘭谿以上數哩尙產水菓如桃李等，質美味醇，現亦充斥於上海市場，在昔年其產品祇供本地應用，所有過剩，悉以廢棄，迨交通便利，運輸迅速後，此過剩農產品，始行運銷滬杭等地，倘能有一罐頭廠之組織，收納其過剩，更於製造方面，精益求精，加以保護，裝以罐頭，俾可存留，則營業之發達，未可限量也，較低山地既不宜於農產，幾全用作菜園，所產菓實，收成豐富，利息亦厚。

在義烏附近有多量鈣弗片石，及其他礦產之富藏，已經開掘及運銷外埠，歷有年所，不過在杭江鐵路未通以前，因運輸不便，致未有巨大發達耳。

該路通車以後，因運輸之敏捷，及運費之低廉，所予以所經各地之最大便利，將大大影響其農事，蓋鐵路運輸，能將內地農產過剩運出，而將外來之貨品輸入，且能減低現在輸入原料之價值，抑更能由於鼓勵內外貿易，及促進郵運事業，而改良社會情形也。

(八) 杭江鐵路之完全

上述各節，祇論及該路由杭州至蘭谿之第一段，杜總工程師於此段竣工之後，即又開始調查由蘭谿至玉山之第二段。投資方法，當時雖已得各方之贊助，但新建設廳長曾養甫氏尙未蒞任，故杜氏待其就職後，籌得一定基金，方能着手，蓋杜氏之意，祇須一經曾氏認爲該路於浙省交通上有相當之重要，即擬先與省府各委磋商，然後進與國府及各私人團體集議。

其奔走結果、甚爲圓滿，已能將全路所需經費，籌有頭緒，省府將杭州電廠讓渡得一百萬元、各銀行允再借二百五十萬元、因該路及管理人之信用堅著，利息比前格外優待、再由鐵道部在中央庚款內撥得二十萬磅，(二百六十萬元)但僅以材料代現、總計籌有七百萬元、第二段之工程，或能於七月初間動工、預計需時二十個足月，方能通至玉山。

該段性質將與第一段相似，不過須築三個頗感重要之河橋，且江山與玉山之間，山嶺綿亘，與贛浙兩省天然之省界，綫路通過時、工程稍覺艱鉅耳、好在業已尋將一特別適宜之勘定，測山頂十五米突處、加以最大的開鑿，可以無需再掘山洞或較大工程、而讓綫路通過，該段因須鑿石添橋，故預計每啟羅米突，所需之價，較第一段稍高、倘合另添裝配一齊計算，每啟羅米突，須達四萬元之數。

該段所經區域內產米較少，而五穀則較豐富，江玉之間、土質輕鬆，宜於種棉，玉山屬江西省治，其內外貿易，常由內河用船隻將貨物運至玉山、再轉上海等地、玉山至江山之貨物，多用手車，至 Changshan 則用輪車及汽車，玉山及 Changshan 兩地運杭貨物，概由內河用竹排或民船下運，(不過須視河水漲落而定)蘭谿之貨常用較大民船以運杭州。

倘由玉山用鐵路直接運輸，不但運費低廉，而且對於運輸之處理，破爛之損失，日晒雨淋之暴露，以及沿路之一切盜竊種種不便，均可無須操心。

試觀由玉山運往 Changshan 之江西細瓦，其打包之大，耗費之多，顯見笨重難運，更且船輪車運，輾轉裝卸，方得到杭，其運費之巨，損失之大，不言而喻，倘使蘭玉段修築成功，則玉山之貨，可以直達杭州，中間不須停頓，既可減少許多運費，又能節省打包材料，此僅為新路成功後，該路對於貨運許多利益之一點也。

該路除計劃展延至玉山外，全部完成計劃，其尚有將杭江與滬杭路通車之意，擬於錢塘江上築一鐵橋，或建一火車輪渡，以接兩路，不過須視該路營業之發達與否，及經費之籌措如何耳，其地點已勘定閘口附近江面，因其既合於建橋，又合於築輪渡，如此橋或輪渡可以實現，客貨運輸則將更稱便利，抑且國有鐵道之杭甬路，亦可藉此便利早日進行也。

(九) 杭江鐵路興造之原意

張靜江先生任浙主席時，因欲改良浙省之財政，及促進社會之文化，始有興築該路之計劃，張氏未離任之先，已經動工，不但影響於財政及文化，并於軍運有非常便利，更且影響於政治者極為重要，當初尚通至蘭谿時，吾人已能洞觀其一切之利益，再若通至玉山，收入日廣，其於財政方面，為課稅之源，事實甚顯而易見也，祇須管理得法，謹慎將事，坐收淨利，指日可待，其原因有下列數點，可以證明。

(一) 路線所經之地區人口稠密商業日廣已準備候路車之運輸

杭江鐵路概況

一一一

(二) 路線所經之地區有浙江全省百分之九十之富足農區將來貨運之發達雖較客運稍緩然收效定速

(三) 幾無其他有效之競爭

(四) 異常低廉之定價(幾僅為資本之利息)

(五) 該路與國有鐵路取得聯絡後對於客運有無上之利益

(十) 杭江鐵路將來之延展

該路以後或須更造支綫以達各區，但因經費問題發生困難，或將代以短程公路，蓋其價值比較低廉，浙省有此鐵路以後，雖無再行另築之必要，然支綫自應積極謀劃延長，以期發達，將來支路成功，其營業之進展，可以蒸蒸日上，實不在乎路線之增長，祇須營業發達，則延長支綫，自屬易事，逐步增加後，其建造經費，可以迎刃而解，此不過單就一省計劃之鐵路而言，若更欲延展至江西，以謀構通湘粵，因此類推，亦不難望實現，上圖(從略)所示由玉山通至南昌再接再萍鄉、以達長沙之計劃，現已實行在贛浙邊境測量，雖僅測得一短部份，然照計劃行去，實為可能，其路線將由玉山向西，以達江西東部之煤區，然後向西南通至南昌，再向西南至江西東部之煤區，而達構通湘鄂之萍鄉，此路經南昌可接南潯路，而構通揚子江上之交通，至萍鄉則接株萍路，祇一百啓羅米突，可抵長沙，而貫通粵漢綫上之交通

，况國民政府現正致力於完成粵漢鐵路之計劃，將來南北連接，東西貫通，客貨營業，洵至便也。

該路延展江西，將來抑為兩省合辦，或為各自分辦，甚至由私資分段辦理，姑置勿論，但將與杭江聯成一氣，可以斷言，即使分辦，其分別管理，如自經營，決不致阻碍全路之通行，且皆須以長沙及漢口為終點也。

上圖所述其經由之計劃，皆為全國交通制度之重要地區，倘使與粵漢路一同成功，則吾人之旅行，可直接由廣州乘車以達上海而抵哈爾濱矣

茲就所括路程列製一表以示大概

——已通綫路及未通延展綫之長度——

上海至	啓羅米突數	國有或省有	通車啓羅米突數
杭州	一九〇	國有	一九〇
開口	一九五	國有	五
江邊（杭州對面）	二〇〇	省有	
金華	三七八	省有	一七八
蘭谿	四〇〇	省有	二二

杭江鐵路概況

杭 江 鐵 路 概 況

廣 州	韶 州 (由廣州築至終站)	株 州	粵 漢 路				漢 口 (武 昌)	長 沙	株 州 (粵漢路聯站)	萍 鄉 (現在終站)	江 西 西 邊 煤 區	南 昌	江 西 東 北 煤 區	玉 山
一 八 一 〇	一 五 九 〇	一 一 六 〇		一 五 九 五	一 一 七 六	一 一 六 〇		一 〇 七 〇	八 八 〇	八 三 〇	六 五 五	五 三 二		
國 有	國 有	國 有		國 有	國 有	國 有							省 有	
二 二 〇				四 一 七	一 六	九 〇								

上列各路已通行	啓羅米突數	百分數
已經測量及勘定	一三八	五一·六
建議綫尙未有適當測量	五六二	二五·三
到達漢口與廣州鐵路總計	二二一一	一〇〇·〇

最近發現

世界六新島

隨同蘇俄北極探險隊從事探險工作之沙模華 (Somorinbe) 教授聲稱，此次「拉桑洛夫」(Russanoff) 號蘇俄破冰船，探險北極時發現六個新島，而為現在世界上一切地圖所未見者，此外該探險隊，並尋得一九一九年亞曼德森 (Amundsen) 探險家所遺留之信件，據云：蘇俄政府，擬明年再行出發探險，一切在準備中。

杭江鐵路概況

酒之不景氣

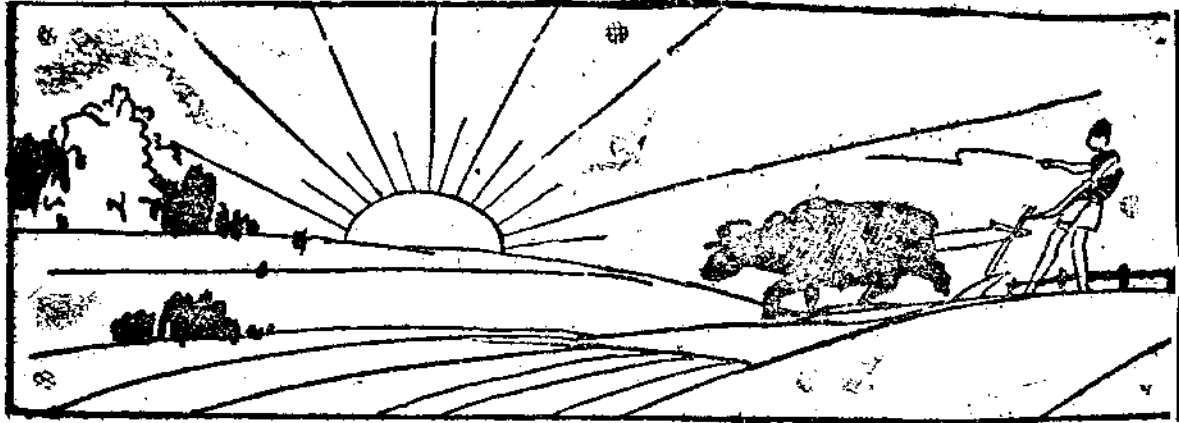
七大酒國輸出大振

法國香檳每瓶八方

據國際酒務局發表之統計，歐洲七大酒國輸出，在世界的經濟不振中，其輸出額，除德國外，皆形銳減，尤以著名之酒國法蘭西為特甚，茲列最近三年首三個月七國酒輸出額之比較如左（單位千海克士利脫）

德	一九三〇	一九三一	一九三二
西班牙	二二	二四	二八
法	一・四一五	二・〇七九	八六六
希	五九四	四二四	三六八
匈	三一二	二三一	一〇六
意	一一五	一二二	八二
葡	四八二	九一六	四六五
	三九四	三三九	三三八

法國各種酒業中，尤以香檳酒之不振為最甚，造酒業者大為困苦，預料今冬情形將更壞於去年，現在巴黎市上香檳每瓶祇售八法郎，在最良地點之葡萄樹栽培場，每海克丹（面積量名）售價跌至六千或七千法郎云。



本路二十一年九月份重要工作報告



工 作 報 告

本路二十一年九月份重要工作報告

關於總務者

本月份材料

○材料
○事項
○事項仍多屬於購

置方面依其性質可分機務工
務兩項(甲)機務(1)機務處
請購二百二十伏而脫三啓羅氏
特直流發電機一部擴充長辛
店機務修理廠經呈奉冬電姑
准由路照購當飭材料課造單
訂購(2)機務處請即購彈簧
鋼圓扁鐵條大小鋼球紫銅板
挽簧等料為漢口機廠趕修機

車車輛之用經呈奉東代電姑准由路照購當飭材料課造單訂購
(3)機務處請購191咖命魏廷敦抽水機兩具安置琉璃河保定
兩機車廠以備河水發生障礙時抽引井水之用經呈奉東電姑准
由路照購當飭材料課造單訂購(4)長辛店材料廠呈以現在車
次逐漸加多暖汽為冬季客車必需之物廠中均無存儲造單呈請
預購以備臨時應用經於七月陷日本月微日先後電呈 大都請
飭向惠司登公司訂購嗣奉鈺電准予照辦(5)長辛店材料廠請
購圓化鋼鐵絲紅銅絲青鉛片鐵板紅銅板速率圓鋼條方扁軟鋼
條角鐵紅銅管各種螺絲釘等料為長辛店機車廠及機廠修理機
車客車貨車之用經飭材料課於馬日檢單代電北平材料專員分
別購發(6)長辛店材料廠請購二十一公里黃銅管二十公尺為
機務處長辛店修車廠修理一四一一號膳車急需之用經飭材料

本路二十一年九月份重要工作報告

課於沁日代電材料專員速予購發(7)長辛店材料廠請購鐵管紫毛繩籐皮手鋸條各種玻璃磚漂白斜紋布等料為機務處長辛店修車廠修理客車之用經飭材料課於勘日代電材料專員速予購發(乙)工務(1)前據工務處呈以本路全綫枕木腐朽擬具分月抽換枕木計畫預定每月抽換六萬根當以本路前次運到之北寧路讓購枕木八萬根及津浦路讓購尚未運到之枕木十萬根儘足敷臨時抽換發路之用按月抽換計劃仍難實行經呈奉 大部八月箇電核准向發合公司續購三十萬根嗣以本路收入淡旺不齊擬按每日收入預先提存若干以免臨時拮据所有該項枕木價款請先由購委會與該公司訂立合同撥例由路出具銀行保函俟枕木運清驗收即行付現特於有日電 部請示旋奉陽代電應予照購價款准如擬辦理(2)工務處前請急購魚尾板螺拴及螺紋道釘各十萬個為修理沿綫軌枕之用經於六七兩月先後呈奉准予發交購委會標購並定九月五日開標旋恐緩不濟急呈准由購委會先向中華鋼品公司各訂購一萬個應急各在案嗣工務處以此項螺拴與道釘需用孔多不敷遂甚復於本月江日電 部請飭購委會迅向該公司再各訂購九萬個早日運漢急用又原請訂購之各十萬個仍請飭購委會向外洋訂購俾得充分接濟旋奉 大

部文電一併交購委會照辦(3)工務處請購洋灰五百五十六桶為建設沿綫站名牌燈暨挖開南關岔道溝渠工程之用經呈奉文電姑准由路訂購當飭材料課於零日電材料專員購發(4)工務處請購十五噸支重器四個為工務第三總段修理橋梁工程之用經呈奉冬電姑准由路訂購當飭材料課造單訂購(5)工務處購購岔機枕木一副為添築漢市鎮內斷頭岔道一股以便容納大批重車裝卸煤貨之用經呈奉冬電姑准由路訂購當飭材料課造單訂購(6)長辛店材料廠請購青石板一萬五千塊為更換警務分段辦公室屋頂之用經飭材料課於號日代電材料專員購發(7)工務處請購六公分圓鐵棍三十五公尺生鐵三噸為製造第一車段備用平車十一輛之需經飭材料課於漾日電材料專員購發(8)江岸材料廠敬電呈報本路向發合訂購枕木第一批計六萬九千六百八十五根業於漾晚七時半全數卸清

●……● 衛生事項 ●……● 本月份衛生事項可分車輛消毒與整頓醫務兩項 (A) 車輛消毒 前據駐平辦事處呈送北寧鐵路客車消毒辦法暨衛生章程請仿照施行經飭衛生課參酌改善嗣據衛生課簽稱因備用款項減少無法墊購消毒藥品請改由車務處自行辦理復經飭令該課繼續遵辦需用款項准予實報實銷

(B) 整頓醫務 衛生課為整頓醫務及慎重員工生命起見呈擬

處方配劑辦法四項經總務處通飭各醫院診療所遵照辦理又據

漢口醫院呈請分函各處室署凡赴院診病者均須遵章掛號以便

循序診治等情亦經總務處分函各處室署及飭令所屬員工知照

公 益 (一) 九月十八日為暴日侵佔東北國難週年紀

念日特於是日上午十時半在江岸機廠舉行紀念大

會通令全體員工屆時一律前往參加為漢口方面員工參加便利

起見於是日上午十時一刻自大智門開臨時專車一次(二)機

務處呈擬長辛店各廠工人往來平辛段內乘車均以各工人履歷

片為憑辦法尚稱妥善經指令該處照准並訓令總車工會駐平各

處一體遵照(三)本路工會呈以各事務人員出差請領免票若均

呈由本會代領則往返遲延勢必貽誤要公擬具分段請領辦法乞

核經指令照准並訓令各處遵照又據車務處呈以沿路各段填發

黨務工會等機關免票可否另定簡捷辦法乞核亦經指令依照工

會分段請領辦法辦理并訓令各處遵照(四)全國鐵路工會聯合

會前在浦口開籌備委員會本路工會呈請可否派員參加經飭在

中央未正式核准以前不必派員參加現奉 大部令知該會呈報

宣告成立一案已奉中央常務委員批准成立又經訓令各處室

本路二十一年九月份重要工作報告

署一體知照並兩請本路特別黨部查照(五)工務處呈擬信陽孝

感段內臨時加班巡夜規則及待遇辦法請核經分別修正指令遵

照

編 輯 本月份編輯事項可分編輯書報與制定章制(

甲) 編輯書報本路年鑑一書共約五十萬言現已全

部脫稿交商承印二千五百部預定十一月中旬出版(乙)制定章

制(一)警察署呈擬警務各段隊官長職守條例暨長辛店護廠門

禁規則經分別修正指令遵照(二)教育委員會呈擬職工公民學

校職工識字學校規則經分別修正指令遵照(三)材料課呈擬

修改該課分別職掌經分別修正並提交第二次委員會議通過公

佈

(1) 第一第二兩組共清查 1,152,111 D3F 各段

產 業 統計一千三百四十九戶(2) 繼續繪算 1,150 段填土

計畫平剖各詳圖(3) 勘丈漢灑段請租面積二十八戶(4) 審核

全路沿綫各段租案面積七十一戶(5) 清理全路本年秋季欠租

并填發租金詳案三百九十二戶租地保結五百零六份租約四百

二十一張收照一百二十八張

關於車務者

本路存有油罐車數輛無人承租近漢口五福

公司擬租為裝運麻油之用并請按照運煤油前例

給予特價經本會審核似可撥用第三十八款特價照二等折半價

格核收運費并照美孚租車價格收租金在貨商方面既得享用低

廉之運價本路亦可利用棄置車輛增加收入經車務處呈請合准

施行

查本路沿綫駐軍及調防部隊每因不諳路

或未按章裝卸各情事一經站員交涉大都認為有意阻撓反覆解

釋終於無效或竟起衝突迨危險發生悔已無及經車務處選擇與

軍運有關之行車規章編訂軍人須知十二條其總目為(一)軍人

不得強迫無路籤開車(二)軍人不得強迫已損壞之機車車輛勉

強行駛(三)重大機車不得強迫行駛(四)軍人掛車不得強迫超

越規定重量(五)軍人於裝車時不可阻碍止輪輟機不可伸出車

外車頂車底不可置掛零星物件(六)軍人應注意火險(七)軍人

不得任意乘登機車(八)軍人應注意乘車之危險(九)軍人不得

坐臥車底(十)軍人乘車應注意攜帶車照(十一)軍人運送軍用

品應先由本管長官報請軍部填發運照知照鐵道部飭局備運即

特別緊急事件亦應報由最高級軍事長官以函電知照路局(十

二)軍人應注意卸載事項上開十二項辦法擬分送各軍事機關

轉飭知照俾知危險所在不致妄事要求

查每次客車附掛之行李包件車往往有

則易滋流弊前六月間經車務處通飭查禁并於車內張貼佈告後

頗見整肅惟日久生玩不時仍有本路員工希圖便利雜坐其中茲

復由車務處飭屬查禁并由本會通令各處員工遵照

關於運貨負責各站添設貨倉一事前經籌備

各該總段按租用商棧或騰用本路房屋及擇地建築三種辦法繪

具草圖先後呈復前來經車務處彙案復核全綫規定試辦運貨負

責之站原為十五站嗣加入西平明港兩站共為十七站除前門豐

台兩站附近無相當房屋可供租用應自建築外其餘十五站或可

租用商棧或騰用本路房屋通融遷就粗具端倪惟各站應用房屋

有為軍人借住尚未交出者有因年久失修尚須修理者現在期限

已迫需用在急已函十五路軍將估用信陽行李房尅日遷出并飭
 工務處按照各總段所呈貨倉草圖訊予修理俾貨負責如期實
 行又運貨負責實行在即關於消防事宜急應預籌以策安全惟本
 路消防尙由警務方面辦理各站現存消防器具是否可用亟應清
 查以便統籌現由車警兩方兩商各派員一人赴路清查分別列表
 且報酌量補充至車務人員應行訓練者由車務處開單送由警署
 召集訓練消防器具仍照前例由路警担任保管以資熟手

● 運價改
 ● 革建議
 部令擬定鹽運補救方法及取消專價飭遵照
 詳議當以廣鹽貨運收入甚鉅根據本路已往運鹽

沿革詳加研究認爲取銷鹽運專價不得不能救濟准鹽運亦將
 發生重大影響或竟改道運輸已將詳情呈復 大部核示又貨物
 分等表及貨運通則內規定爆炸品危險品裝載及計費辦法顯有
 窒礙難行之處其中尙有極普通之習用品如不略爲變通辦理不
 免妨礙運貨上年全國運輸會議業已通過修改在案如何修改迄
 今尙未公布已呈 大部核示遵行

● 注意各
 ● 站清潔
 車務處准工務處函以邇來各次列車抵前門
 站看車夫即將車內垃圾掃棄軌道內外殊屬有碍
 清潔請飭屬查禁等語車務處飭查屬實惟本路各大站皆近市鎮

本路二十一年九月份重要工作報告

絕少隙地容納穢物呈請飭工務處於各大站添築水門打垃圾箱
 并利用油桶改製撮箕分發各客車應用復通飭各段站及隨車人
 員隨時監視看車伙勤加灑掃將穢物傾於垃圾箱內在垃圾箱未
 築以前應將穢物傾於站外以重清潔

● 軍事運
 ● 輸情形
 自本月三日起至三十日止四星期間開軍用
 車三十列每週平均七列又比較上月每周九列減
 少百分之二十二強茲將車次部隊及發着地點列表如次

部隊番號	需用車輛	發着地點
第二十九軍	二 列	由石莊至保定
第八十八師	一 列	由廣水至江岸
第二師	一 列	由信陽至鄭州
交通兵團	二 列	由潼關至明港
鞏縣兵工廠	一 列	由鞏縣至漢口
交通兵團	二 列	由潼關至明港
第三十二軍	三 列	往返新鄉鄭州間
第八十八師	一 列	由廣水至王家店
第一師	五 列	由江岸至許州
第二師	二 列	由橫店至信陽

五

第 二 十 二 期 平 漢 鐵 路 月 刊 工 作 報 告

本路二十一年九月份重要工作報告

劉主席專車	一	一	由信陽至汴梁
鞏縣兵工廠	一	一	由鄭州至漢口
第二十九軍	五	一	由石莊至張家口
第八十三師	二	一	由廣水至大智門
鞏縣兵工廠	一	一	由鞏縣至漢口
本月營業概況	本月自一日起至二十七日止凡四星期間營業收入計一百六十三萬二千一百一十八元零一分每周平均四十一萬弱較上月每周平均三十五萬弱增加六萬之譜較上年同月每周三十九萬弱增加二萬餘元本路營業漸入旺月今年豫省雜糧收成較佳本路運輸能力亦較上年為大下月收入或可入於激增之途茲將各周收入列表如次		
第一星期	九月一日至	四一七·八一零·四九	
第二星期	九月八日至	四三二·二四一·八三	
第三星期	九月十五日至	三七九·八一五·七〇	
第四星期	九月二十二日至	四〇二·二四九·九九	
總計	九月二十七日止	一·六三二·一一八·零一	

關於工務者

查會計處重要賬冊及各項單據文卷日益增多防禦火患必須設庫儲藏業經呈准建設廳建築文卷保險庫一所招商投標由包工孫公安承辦已於本月九日完工派員驗收

查駐鄂綏靖公署電請用鐵道砲隊現有機車運輸渡江須與湘鄂路局接洽辦理本路方面應在江邊鋪設臨時岔道除移用漢宜棧拆卸之舊軌外另需枕木道釘松木工款等項均經分別籌撥速飭施工已於本月九日運渡

查各站原有圍牆大都被毀軍事間雜人等出入站台無法防禦現擬分別緩急酌量修築石圍牆

復因信陽站附近游勇荒乞似比他站較多應先建築石圍牆以維車站秩序業經呈准招商投標由包工章義隆承辦並已簽發合同飭由工段接洽辦理

查各站站台久未修養間有坎埒不平實屬妨礙行旅現擬分別先後擇要改修前門站

商業繁盛旅客衆多兩應儘先整理以壯觀瞻業經呈准先將第二

站之風雨棚下改鋪洋灰地面招商投標由包工倫啓安承辦並已發發合同飭段督率施工

裝設各站大小磅秤工程
保定站自本月一日開工十六日工竣交站驗

新鄉站裝設七五噸大磅工程亦於本月二十七日裝安交站驗收
修繕各站小磅秤十餘架

沿綫各項建設工作概況
各站擬建築查賬員辦公室正在籌劃設計

移建江岸站乙式廁所工程已由包工任秋浦承辦訂立合同
建設廣水站廁所工程已於本月三日完工

擴充信陽站機廠內庫房並添建機務分段長辦公室由包工王治和承辦已訂立合同
推展江岸站第一二股岔道工程正在繪圖審核

第三總段所屬各站整理初步計劃應辦各項工程現正籌撥款料
加高廣水站機廠內圍墻工程業已竣工派員驗收

添設駐馬店機廠內岔道及火溝水鶴等各項工程正在設計審核
石家莊扶輪學校油飾牆壁添開門窗等工程正在審核

擬設各站公廁及建設鄆城車務分段辦公室已分飭各車工總段分別會核設計呈核
開

本路二十一年九月份重要工作報告

鑿謝莊站新井及添鋪保定站機廠內岔道工程正在審核
一二一〇公里一一〇公尺處防護路堤工程應需工料正在籌

撥
修理西陵枝路被水冲毀工程業經估計工料籌備撥用
添設沿綫各站站名牌站名燈等工程第一總段所屬各站

擬利用廠存廢軌改製其第二三兩總段所屬各站招商投標承辦
正在分別審核辦理
修鋪保定南關岔道二公里八〇八公尺處更換枕木添鋪石渣工程正在進行

關於機務者

查機車入廠施修及修竣出廠試驗手續尚
規定機車試驗手續
未規定廠段辦事均感不便經機務處參酌事實

訂定規則六條凡機車送廠施修者應由機廠將機車號數及損壞情形呈處批准後始將機車送廠由廠段會同檢驗機車損壞程度
並將研究修理方法送具詳單呈處備查修竣之後所有檢驗鍋爐

與各部機件及試用溜軸接收均有一定手續已由機務處抄同規則六條令各廠段切實遵照辦理

規定客貨車
機車修理試驗手續既經規定對於客貨車修理交付手續亦應於規定俾各廠段

循序工作復經機務處訂定客貨車輛修理交付規則四條令各廠

本路二十一年九月份重要工作報告

八

段遵照辦理凡客貨車奉令入廠上油上漆及改造車輛應由廠方
運與車務總段接洽直接送廠施工外所有車輛損壞程度應由各
總段驗車員分別情形呈由總段長簽送機廠或機車廠修理修竣
後由廠方通知車站及機務總段派驗車員檢驗後送往車站試駛
備用并由機廠於每周間將經修車輛號碼數目損壞情形修理經
過呈處備查

規定扶起
倒車辦法
本會諭飭機務處關於趕修損壞車輛并起
扶沿路傾倒車輛該處轉各段廠遵辦在案現
查此項遺棄路傍之壞車廢料第三總段為最多一二兩段甚少第
三總段呈復起車辦法擬組織檢車隊專車一列僱用短工帶同各
項應用工具從事起車工作并派富有行車經驗及熟習起車工作

之學習分段長邱懋烈督車辦理不日即可出發開始起扶工作
擬定機廠
門禁規則
關於取締材料配件走漏辦法除由各段廠
內部切實整頓收發及保管等手續以防走漏外
但以廠段地面寬闊出入各門甚多稍有不慎流弊叢生該門禁規
則實有厘訂之必要舉凡工人因公出入及材料配件之出廠放行
參觀工廠之來賓許可等等均應明白規定實行取締茲經長辛店
第七次廠務會議議決取締門禁規則十九條轉呈到會已核准備
案并轉飭各廠段一律遵照辦理

本月修車成績茲分周列表如次

車	機	週目	
		期星	日期
石家莊機廠	江岸機廠	第一星期	九月五日至九月十日
	長辛店機廠	第二星期	九月十一日至九月十七日
	353	第三星期	九月十八日至九月二十四日
	523	第四星期	九月二十五日至十月一日
	251	總計	七

車 貨		車 客	
江 岸 廠	鄭 州 廠	江 岸 廠	鄭 州 廠
二 三	九	三	二 八
一 九	二 二	二	一 六 一 六
三 四	一 二	三	一 五
三 一	一 三	一	九 五
	二 六 九		

關於會計者

擬發鐵路支票
 匪氛不靖為謀客商減少攜帶現金危險以期雙方便利起見擬發行一種鐵路支票經路務會議議決擬定規則呈部核示

抵還修車借款
 本路前收雜貨商人二成修車費借款業經第三十三次路務會議決自本年五月一日停止並准自十月一日起將預繳運貨按現款百分之二十陸續抵還在案茲為維持路收起見着總查賬轉飭查賬員嚴密注意各站每日所收回上項運費券之抵解款不得超過當日雜貨運費進款總數百分之二十并應注意本券第七條條文辦理以示限制旋據漢口市轉運同業會函以某站製給運費券仍向某站起票抵扣未免限制過

嚴望碍良多擬請將上項借款即憑借據不限站地按照起票現款百分之二十普通抵扣各情到會不無理由惟事關本路收入已由會計處擬具提案交路務會議討論俟公決後再行遵辦

北平交通大陸兩行迭次來函以本路前欠短處理交大平行舊債期借款本息閱時數載迄未歸還請設法籌還等語旋會計處長周森因公赴平該兩行又面申前請當經數次商洽以本路現在欠外債甚鉅所請以現款償還實難照辦該兩行又以漢口交通銀行舊透支改訂新透支約轉賬之前例為請擬提案辦理復與該兩行分別交涉如願訂長期透支契約減輕利息免除複息當於回漢後查案商辦該兩行表示讓步旋查民國十六年五月向北平交通銀行借款五萬元訂約載明月息一分五厘於二個半月內償還除以前擬還本金二萬三千元外截至本年六月底止利息

本路二十一年九月份重要工作報告

以便早日完成

一〇

權利共四萬零九百元零九角七分連本金二萬七千元共為六萬七千九百元零九角七分商定將利息減去三厘複息全數免除共應減免利息複息一萬九千四百三十五元四角七分實欠本息四萬八千四百六十五元五角又民國十六年六月向北平大陸銀行借短期款三萬約訂月息一分三厘五期為三個月除以抽還本金七千九百九十五元付息一個月四百零五元自十六年七月十六日起至本年六月底止共利息複息二萬五千七百八十八元六角八分連本金共四萬七千七百九十三元六角八分亦經商定減去利息一厘五複息全數免除共應減免利息複息一萬零八十五元九角一分實欠本息三萬七千七百零七元七角七分並經另與交通銀行商訂十五萬元新透支大陸銀行商訂十萬元新透支契約各將舊欠之款轉撥新透支戶兩行舊約分別註銷新透支約月息訂為一分惟此約係無定期以備永久緩急之需所有處理上兩行舊債及另訂新透支約詳情已併案呈請 大部核示俟批准即可接洽實行

○ 趕辦會計 ○ 統計年報 ○ 令會計處轉催各處編送彙辦現各處尚未送齊復由會計處抄錄四十一表路事紀要體例說明分送各處查照迅辦

○ 重要事項 ○ 辦事處電以嗣後不持北平綏靖公署軍用執照運送械彈者即行扣留已由警察署轉飭各段隊知照(一)警察署為明瞭全路轉運公司營業狀況起見製訂轉運業調查表令發各段查明具報備核(二)警察署務會議決運貨負責應行籌劃事項錄案轉飭各段遵照辦理(四)警察署擬具運貨負責長警應守規則及報告表填表手續令發各段遵照辦理(五)警察署電各總分段試辦運貨負責各站看護貨倉貨場長警應否增加仰速依據事實查明具報以憑核辦在未奉准增加長警以前仍仰就現有長警暫行支配(六)據警察署呈以據平順段報稱取締商設平漢公寓以清匪源而免混淆各節令准通令各段勒令取締平漢字樣

關於警務者

○ 解部郵件運費 ○ 本路應收郵務管理局郵件運費歷經遵照部令撥交大陸銀行收入部賬已解至上年十二月止在案茲復將本年一月至七月應解郵件運費照案撥解填具解單呈部核收備案

沿路事
變彙誌

(一)郭店站本月一日夜十一時有匪開槍襲擊擊斃護路隊哨兵于蘭亭一名劫去槍支經駐站隊警追擊匪向站西逃去(二)本月三日衛家店站經八十八師所屬士兵一班叛變搶斃排長搶劫車站票房割去電話機向站東逃去(三)本月五日三官廟站西發現匪警經護路隊往勦逃往附近山中(四)本月八日楊家寨站東發現赤匪四五百名經駐軍民團擊退(五)本月九日三官廟站西南發現大股赤匪千餘名拉去肉

票十餘人經駐明港長台關軍隊會勦向山中逃去(六)本月十八日王家店站東北嚴盤口盤據赤匪五六百名蹂躪鄉村經請駐軍擊散(七)本月十九日廣水站一零六六公里處道軌被匪破壞旋即修復并飭護路第九分隊會同駐軍第十師之士兵隨時巡視保護隊路軌(八)彰德新鄉一帶近有赤匪化裝行動企圖破壞交通已飭隊警協同駐軍嚴密防範

飛 行 女 士

◀錄紀新個幾成造▶

長距離飛行家尼古拉女士，以十三小時又二十一分鐘，自洛杉磯飛至紐約。造成飛越北美大陸之新紀錄，按女士曾於一九三一年三月間升高至二七四一八尺造成女子高度之世界紀錄，是年四月，每小時飛行一二〇哩又七五四，復造成女子速度之世界紀錄，同年十月，飛行一九七七哩，又造成女子長距離飛行之世界紀錄，此次飛行，曾載有擁護胡佛總統之傳單若干束。而於沿途拋落云。

種族之見仍牢不可破

美黑童毆白童案判死刑

幸聯邦大理院撤回更審

華盛頓十一月七日美大理院自絞刑架上，拯救黑人童子七名，予以重審機會，黑童因被控毆擊兩白種少女，經阿爾巴瑪州地方法庭，判處死刑後，該州最高法院庭三次審問，均維持原判，迨上訴聯邦大理院，始以辯護律師不得力為理由，准予重審。按此案因阿爾巴瑪州種族間之仇恨，及美國北部各自由與急進團體共起為黑人聲冤，故極為全國所注意，迭為各界辯論焦點，至案情內容，據被告律師所述事實，去年三月間，有白種男孩七名，少女二名，及黑童九名，同乘貨車入阿瑪爾州境內，白童忽與黑童互毆，白兒卒被推至車下，遂有人電請當道，盡驅黑人出車，但車內並未言擾及女孩，稱白童黑童互毆而已，迨稅警登車，帶去黑童後，始有女孩僅受傷之報，據兩女孩報告醫生，各被六黑童毆擊云。



大事記



大事記

本路二十一年十一月份大事記

一日

准購委會函調查各路最近十年所用各種機油牌號化驗及試用結果列表見復

北寧路函復嗣後本路商運列車在該路行駛仍當由該路照給車班飯費以資互惠

令發部頒鐵路工廠管理規則草案轉飭總車工機四處簽註呈核

奉國府軍委會令抄發赤匪文件經分令各處署轉飭所屬防範

令章雲自即日起毋庸兼代工務處長

二日

奉顧部長電飭對於漢陽廠存軌在未驗竣以前暫停提運俟驗畢分配再行飭遵

大 事 記

二

據本路工會所請恢復江岸事務所活動姑予備案并飭隨時指導具報
何委員長本日回漢照常視事

電請河南省政府轉飭各縣停發難民護照

令車平鄭三處暨警察署轉飭所屬對於旅客上下車時切實指導

三日

據車務處呈復在石家莊站南北兩頭大磅均已修復

本路特普各快車每輛三等車酌設巡警值勤經五十二次路務會議議決照辦令飭車警兩處將辦理
情形具報

呈鐵道部呈送本路十九年份會計統計年報祈鑒核

四日

呈報鐵道部張公堤角至頭道橋一段石坡工程經費劃歸本路担任

令車務處關於各站燃用汽燈應需煤油仰統籌辦法及計劃呈會核辦

五日

奉鄂綏靖署令嗣後凡向本署請領護照一律須遵限繳消以杜流弊

派總務處湯處長視察本路工會各事務所工作

令機務處飭屬嚴厲取締機車車底及列車車底附掛物件

七日

令本路工會暨警察署飭屬遵照部令嚴防共匪活動

函漢口北平各銀行本路嗣後簽發支票擬由會計處正副處長任何一人會同委員長總稽核簽署即

爲有效附送印鑑查收備驗

八日

奉部令規定生棉分等暨裝運辦法

令警察署准以交通憲兵隊撥歸該署直接統帶

九日

函漢口市政府請於修理三陽岔道工竣後按照修養辦法撥款

十日

奉顧部長佳電轉奉院電本年總理誕辰紀念經中央規定應依國慶紀念例辦理

准北平朱慶瀾佳電東北災民數逾百萬啼飢號寒慘不忍聞懇將本路員警皮棉舊衣捐贈

通令抄發鐵道部鐵路材料會議規程及辦事處規則并議事規則

本路現無積存殘廢制服呈部鑒核

大事記

四

訓令各處署准駐路總稽核室函各部分需用文具等項須分別向材料廠庶務課請領不應自行購辦
在小櫃內列銷仰知照

令知大部材料會議辦事處業於本月二日成立開始辦公

十一日

令發工務處所屬職工捕獲偷竊道釘墊板等物人犯給獎辦法及各警段查獲偷竊案犯移送處理辦法

十二日

奉顧部長真電本部舉行貨品展覽會大致籌備就緒惟徵集物品尙欠齊備仰將關於車工機各處所需材料可供展覽會之用者速設法搜齊樣品等送部備用

奉顧部長文電本部籌辦貨品展覽會已定十二月中旬在上海舉行惟應徵物品頗多遺漏查各路沿綫工業機織品甚多仰派員廣爲徵集限十二月十日以前補送到部

覆湘鄂路局所改兩路旅客聯運辦法第六條並無窒碍自可照辦

十四日

令車務處通飭所屬各站上及車上人員嗣後對於旅客攜帶笨重行李或物件者務使在起運站起行李票

令車務處轉飭嗣後各站不得藉口負責貨運車輛不敷支配勒索陋規
倫敦購委會顧問梅郁由平來漢令飭車工機三處招待屆時並酌領人員赴站歡迎

十五日

覆特別黨部關於增加司機升火等職工差費一事現值路收未裕且事關變更定章未便照准請查照
轉知

十六日

奉部令准軍政部咨復已通令各路駐軍禁止擅自推動車輛轉仰知照
訓令各處署轉飭所屬不得以函條向醫院索取藥物

十七日

奉顧部長篠電仰將該路名勝如保定公園信陽雞公山等各精攝風景佳片數張呈部以資刊印全國
旅行指南

令車會兩處煤車押運夫役按照定期或回數乘車折扣規則起票

十八日

奉部令將本會各處所屬隨車服務員工差費統盤籌劃詳細比較公平擬訂并兼顧預算另行呈核
令警察署嗣後遇有難民附車南下應由該署轉飭各警隊隨時商同當地駐軍切實阻止
據警察署呈請交通憲兵隊添設副班長十二名照准

大 事 記

二六

奉部令參加芝加哥博覽會籌委會賽品售品按照國貨展覽會前例一律照五折收費轉令車會平鄭四處遵辦

十九日

訓令各處署以本會現擬編輯一年來工作報告仰將承辦各重要事宜編撰成篇限十二月五日送會彙編

呈鐵道部自本月十六日起舉辦全綫各站整車負責貨運請備案

二十一日

奉部令飭關於鐵路清潔衛生事務應劃定權限并責成路警指揮清道

准湘鄂路函復貴我兩路聯運實行日期擬請展期至二十二年一月一日實行

電呈鐵道部派丁守仁林嗽蔣文富三人為鐵路材料會議本路列席委員

奉部電關於各項用款必須追加預算應會同總稽核統籌估計一併造具追加預算書呈核勿得陸續

追加通令各處署尅日估計具報以便提交路務會議討論依限呈部

二十二日

部令轉奉院令抄發統計法仰飭屬知照

部令據津浦路呈擬將徐州等十五站自二十二年一月一日起發售至各路聯運站頭二等來回遊覽

票應准照辦

呈報本路郭店站自十二月一日起改名郭店驛

部令轉發實業部制定工會代表大會選舉大綱通令各處署工會知照

二十三日

顧部長養電本部遵令於十二月一日將洛陽本部結束遷回南京并將南京辦事處撤銷仰知照
江岸站九一八公園着由江岸車工機三總段長等共同組織委員會就近管理負責進行特令車工機
三處轉飭遵照妥籌辦理并具報

二十四日

奉部電飭國府遷京需車本路應備傢俱等車一列於有日前開駛到洛
飭將郟城石家莊治療所改稱診療所

二十五日

部令各路規程章則須呈部核准方得施行

電復本路辦理裝卸僱工包工給費情形呈部鑒核

二十六日

奉部令嗣後對於路用材料車如超過規定時間應與商用車輛同樣核收延期費或留滯費轉令各處

大 事 記

署 遵 照

二 十 八 日

奉 順 部 長 轉 奉 國 府 電 開 本 府 現 定 於 十 二 月 一 日 到 京 辦 公 仰 飭 屬 知 照 等 因 轉 仰 知 照
本 會 協 助 修 築 永 年 街 之 片 石 寸 口 石 煤 斤 等 業 已 運 漢 函 漢 市 府 派 員 與 江 岸 史 總 段 長 接 洽 辦 理

二 十 九 日

奉 部 令 飭 詳 細 研 究 提 高 機 廠 之 工 作 效 率 以 免 修 理 之 機 車 在 廠 積 壓

令 知 工 務 處 所 請 添 建 第 一 總 段 內 各 小 站 遠 距 號 誌 照 准

三 十 日

奉 部 令 禁 止 閑 人 通 行 山 轉 飭 各 處 署 遵 照

一 完 一

犬 救 行 人

阿 爾 卑 斯 山 之 設 備

將 推 行 於 西 藏 高 原

聖 貝 那 德 教 會 之 教 士 在 歐 州 阿 爾 卑 斯 山 雪 中 率 犬 營 救 失 途 行 人 之 工 作 已 數 百 年 於 茲 茲 在 教 會 大 會 中 決 定 設 立 行 人 救 濟 所 於 西 藏 所 址 在 高 一 萬 二 千 呎 之 山 路 上 常 年 開 放 有 教 士 三 人 定 明 年 一 月 間 起 程 入 藏 開 辦 此 事



路務會議紀錄



紀

錄

平漢鐵路管理委員會第五十二次路務會議紀錄

時間 二十一年十月二十九日上午十時

列席人 沈之準 莊恩圻 梁德昂 盧榕林 傅元善

地點 本會四樓會議室

主席 關棠

出席人 關棠 朱侶雲

紀錄 王龍飛

蕭杞柁 周鍾岐

開會如儀

湯敏時 蕭聞叔

討論事項

黃兆桐 卓宙

(一)據總務處考績公益兩課會同修訂查禁員工冒替及請假逾期懲處辦法請公決案

薛鍊 周森

委員會交議

王永照 張紹元

議決 不必另訂辦法查照原有規定重申前令嚴格取締

侯士綰 吳國良

(總務處辦)

王金職章雲代

路 務 會 議 紀 錄

(二) 據總務處編譯課遵批修正材料廠辦事規則第二十八・三十七・四十二條修文請公決案

委員會交議

議決 請張總稽核會計處周處長總務處蕭處長會同審核再行提會

(三) 據警察署呈為辦理負責運輸原有護車長警不敷分配擬請增加巡長三十名巡警九十名伙夫三十名應否照辦請公決案

委員會交議

議決 通過(總務處辦)

(四) 據總務處呈為本年七月八月九月實用藥品及醫院項下等費超過本年上半年期預算比例擬定救濟辦法請公決案

委員會交議

議決 照原辦法修正通過仍由衛生課切實負責嚴格審核樽節辦理(總務處辦)

(五) 據警察署呈請令飭車務處通飭車務稽查車守對於本署及駐平督察主任因辦案所發督察員乘車手令認為有效以利公務一案應如何辦理請公決案

二

委員會交議

議決 一・特別快車查勤督查員發給長期乘車證附粘相片准乘特別快車

二・普通查案人員發給一次乘車證

三・偵查特別案件另發四張長期乘車証准乘特別快車不粘相片惟須註明查案用等字樣

(六) 據車務處呈為第二總段擬裝道棚電話電鈴估計共需電話三十一具電鈴三十份以及桿綫材料共四萬餘元應否裝設請公決案

委員會交議

議決 緩辦(補充電話一事由工車兩處另案呈請)(總務處辦)

(七) 漢口永昌轉運公司函詢本路修車二成借款對於歇業之家未能裝車扣抵者如何交還一案請公決案

會計處提議

議決 准於移轉如有不願移轉者俟明年二月底發還(會計處辦)

(八) 據車務處呈請於特普各快車三等車內就原有護車巡警中

各設巡警一名值勤以維秩序案

委員會交議

議決 照辦(總務處辦)

臨時提議

據天津蘆網公所暨各鹽商分別函呈擬請將預借二成修車借款

平漢鐵路管理委員會第五十三次路務會議紀錄

時間 二十一年十一月五日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 何競武 朱侶雲 關 棠 蕭杞柁 卓 宙 張紹

元 王水照 湯敏時 蕭開叔 薛 鍊 黃兆桐

吳國良 侯士綰 王金職 周 森

列席人 沈之準 梁德昂 莊恩圻 傅元善

主席 何競武

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)據警察署呈復查獲裂鹽一案擬請維持原案令車務處派員

監賣等情應如何辦理請公決案

路務會議紀錄

援糧商例自十月二十一日起准予抵還一案應如何辦理請公

決案

會計處提議

議決 准自二十二年三月一日起按二成抵還(會計處辦)

議決 官鹽照章辦理私鹽應通知鹽務稽核處派員到路拍

賣(總務處辦)

委員會交議

議決 據法規修訂委員會呈擬修訂本路職員居住公房及支領房

租規則草案請公決案

(二)據法規修訂委員會呈擬修訂本路職員居住公房及支領房

租規則草案請公決案

委員會交議

議決 條文通過其附表規定數目應再行核減(總務處辦)

(三)准總稽核函以本路職員薪津已超過預算請預為注意一案

應如何辦理請公決案

委員會交議

議決 各處超出預算由各處長設法彌補其部派專員及交

大實習員等薪津由會計處擬具追加預算呈部備案

路務會議紀錄

(會計處辦)

(四)據法規委員會呈送修正工務處所屬職工捕獲偷竊道釘墊板等物人犯給獎辦法及移送處理辦法請公決案

委員會交議

議決 通過(總務處辦)

平漢鐵路管理委員會第五十四次路務會議紀錄

時間 二十一年十一月十九日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 周鍾岐 關棠 朱侶雲 蕭杞栢 蕭開叔 梁永

璋 卓 宙 侯士綰 陳己 關祖章 吳國良 王

永照

列席人 沈之準 傅元善 梁德昂

主席 周鍾岐

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)據法規委員會呈為遵飭已將支領房租規則附表所定數目酌予核減一案請公決案

委員會交議

四

(五)據警署擬具籌辦十七大站消防計劃請公決案

委員會交議

議決 原案交警察署會同車工機各處造具預算再行提會

(警察署辦)

議決 照修正通過呈部核准後施行(總務處辦)

委員會交議

(二)本路查獲私鹽應如何規定處理辦法請公決案

委員會交議

議決 1.查獲私鹽交由當地鹽務機關處理以符手續但須

由該機關先行照章補足運費然後將鹽提去其應

得獎金並由提鹽機關照章補送

2.將上項辦法詳敘理由呈部核准施行(總務處辦)

(三)據機務處呈以機車廠副匠首龔海清當選為黨部監委不能

兼顧廠內工作擬請另選副匠首一名以利廠務一案應如何

辦理請公決案

委員會交議

議決 1. 先行派人代理其當選人及代理人薪津應如何支

領呈部核示

2. 關於其他同樣人員應俟大部核示後通案辦理

(總務處辦)

(四) 據本路工會呈補助鄭州員工浴室每月經常費洋二百七十

一元應否照准請公決案

委員會交議

議決 交總務處統擬辦法再行提會(總務處辦)

(五) 順德邯鄲彰德新鄉各分段車工機警段站會議議決各案遵

平漢鐵路管理委員會第五十五次路務會議紀錄

時間 二十一年十一月二十六日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 何競武 關 棠 蕭杞枏 朱侶雲 張紹元 卓

宙 蕭聞叔 湯敏時 周 森 關祖章 梁永璋

王金職 薛 鍊 王永照 侯士籍

列席人 沈之準 傅兀善

主席 何競武

紀錄 王龍飛

路務會議紀錄

批提請覆議案

總務處提議

議決 1. 本案交由各該管處酌量採納辦理如有重要者應

專案呈會

2. 嗣後各總分段會議應仍遵照本會第一四六二四

號訓令規定辦法除照例抄呈紀錄外如有重要決

議應由各該總段各就主管範圍呈請各主管處轉

呈本會核辦(總務處辦)

開會如儀

討論事項

(一) 據駐平辦事處呈以新定小櫃用款一千元不敷周轉擬請增

加預備金一千元一案應如何辦理請公決案

委員會交議

議決 准預備金五百元(總務處辦)

(二) 每次行車車變發生各分段互相推諉以致真相莫明擬請規

定取締辦法以便改善而資整飭案

委員會會議紀錄

車務處提議

六

議決 由車工機三處會同詳擬事前防範事後補救及報

平漢鐵路管理委員會第四次委員會會議紀錄

時間 二十一年十月二十九日上午九時

地點 本會四樓會議室

出席人 關棠 蕭杞柁 朱侶雲 周鍾岐 何競武 差

列席人 湯敏時 蕭聞叔

主席 關棠

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)據警察署呈請發給押護貨車長警警笛捕繩手電手簿鉛筆

平漢鐵路管理委員會第五次委員會會議紀錄

時間 二十一年十一月五日上午九時

地點 本會四樓會議室

出席人 何競武 朱侶雲 關棠 蕭杞柁 周鍾岐 差

列席人 湯敏時 卓宙 蕭聞叔 黃兆桐 薛鍊

主席 何競武

告辦法呈核(車工機三處會辦)

□ □ □ □ □

以資應用一案應否照辦請公決案

委員會交議

議決 交材料課查明預算購辦(總務處辦)

(二)據車務處呈為辦理負責運輸事務增繁原有人員不敷分配

擬請以譚士森充負責運輸股課員以資臂助一案應否照准

請公決案

委員會交議

議決 呈部請派

□ □ □ □ □

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)據法規委員會呈擬本路職員支給津貼規則草案請公決案

委員會交議

議決 呈部(總務處辦)

(二)據警察署呈請依照原案添設看護貨倉貨場長警一案究應如何辦理請公決案

清理欠薪委員會第十七次會議紀錄

日期 二十一年十月二十六日上午十時

地址 四樓客廳

出席人 周 森 蕭聞叔 王永照 麥泗泉 常振漢

梁德昂 莊恩圻 梁達祥 王文俊 晏啓柱

夏 立 范伯煌 黃篤初代 唐國彰梁祖蔭代

許建康 傅元善 朱紹標

顧問 張紹元

列席人 盧知鏗

主席 周 森

紀錄 楊承煦

開會如儀

甲報告事項

一 傅秘書報告第十六次會議議決各案辦理經過情形

乙討論事項

委員會議紀錄 清理欠薪委員會會議紀錄

委員會交議

議決 一、名額規定二百名

二、原案發還警察署重編預算呈部(警署辦)

一 晏委員啓柱提議 擬將各處在每次會議提議決定各案就其案目所訂各項清理欠薪方法逐次另照編定實施程序並依其先後緩急通告實行俾各處負責人員得資循守而便辦理是否有當請公決案

(附擬請清理欠薪各方法實施程序條目存卷)

議決 嗣後每次議決案除由本會直接辦理者外其應由各處實行者應呈請 管理委員會分飭各處照辦至會務進行應請各處明瞭經過者即由本會函知各處查照原擬條目留備參考

二 晏委員啓柱提議 查各處現正着手從事清理至其所屬欠薪情形雖無不同但對於清理應付方法以及辦理手續彼此見解或有難免歧異之處應由各處委員於每次會議時將上次會議以後所有辦理經過即席以口頭詳細報告並隨時紀錄俾獲互明真相辦理胥歸一致是否有當敬請公決案

清理欠薪委員會會議紀錄

八

議決 以後每次開會秘書報告完畢再由各處委員報告報告終了然後開始討論

三

委委員啓柱提議 查關於自漢口至東雙河十五年九月國民軍興以後所欠員司一部份薪餉迭經本委員會第一次會議

第三四兩案第二次第四次案第三次第九案第六次第一案第八次第三四案兩以及第九次第二案議決應屬積壓另案辦理不在清理之列再在會計處方面已於十七十八兩年間歷次呈明有案一俟路收稍裕此項積壓即儘先清發并確定

凡遇離職死亡者得立予發給茲除死亡離職人員均已援案發放外此項接收以後積壓薪餉迄未切實解決迨至第十四次會議報告審查第十三次第十案經過又有「所有以前欠薪應不論南段北段一律填送」辦法而在第十五次會議第四案復有「其非欠薪之月份員工有因故未領薪者另案清理」之提議惟此項接收以後積壓薪餉究應如何決定辦理以便各處此次填造欠薪表時有所適從之處尙希公決案

平漢鐵路管理委員會九月二十六日

主席 何委員長

議決 南段接收以後積壓薪餉仍先填造欠薪表俟各處造齊再由本會將此項積壓月份欠薪統計確數呈會請示辦法在未決定清還辦法以前離職死亡先發之例仍應保留其北段十七年二五兩月欠薪一律辦理

四

王委員文俊提議 擬將接收以後之積壓薪餉統行歸入欠薪由本會清理以便統一開支月份案(附理由及辦法存卷)議決 本案暫予保留由各處委員詳細研究下次會議再行討論

五

主席臨時動議 准駐平辦事處來函有三要點(一)欠薪調查表格式已略加修改(二)已交印刷所另行印發(三)填就後不交欠薪時期主管機關核辦仍應由該處彙轉關於一二兩點已電復應向本會領用第三點仍請公決

議決 應函復仍請查照第十六次第一案議決第三項辦法辦理以便審核而免紛歧

總理紀念週紀錄

司儀 高壽森

記錄 李振芬

委員長講演詞

這次紀念週到會人數：比上次雖然加多，但不到的還是不少，以後各處長課長，務必督同員司，一齊參加，我這樣不辭口舌的每次說要大家到會，第一爲的是要將一週間的重要路事報告大家知道，使不致茫然隔膜；第二是要表現我們平漢整個的精神，作全路甚至全社會的表率，大家要知道，紀念週，不是黨的祈禱，不是表面做作，是用我們的事業來結合大家的精神，用大家的精神來增進我們事業的一種表現和機會，無論何事，除了合作進取與持久三者以外，決沒有發展的可能的，甚麼叫做一盤散沙？甚麼叫做五分鐘熱度？甚麼叫做東方的病夫？爭氣的男兒，知恥的男兒，該如何振作起來！我們於平漢傳統的不良精神，已下最大決心。把他搗碎，重行建設新的好的。何某領導下的平漢，決不能讓他有種萎靡頹唐的現象！一年以來，我嘗親自到路上去觀察，路上的員工，還能努力，社會對本路本年成績的批評，也總算還好；甚至有說較之民十二年以前有過之無不及的，我們得着這種批評。不單是本年車輛較前加多，和速率較前增快，是人力精神較前貫徹，路上的精神既然還好，我們總局同人就更應該振作起來，作全路領導模範，所以我對於每週紀念週這一點鐘，決不稍稍寬假

，希望同人明瞭我的真意，以後踴躍到會！

最近，同人中有使我不愉快的兩種事：第一，一月以來，我接到不少的匿名信，攻擊同事個人的私德，這種事，我認爲是極不對的，一個人，有所長必有所短，誰沒有一差半錯呢？偶然的失足與不檢點，聖人都所不免，君子隱惡揚善，只要爲公盡力，私人的道德，同仁祇應盡友誼的規勸，似不必寫信與我匿名攻擊，所謂攻人之短，無異長人之惡，而且丈夫作事有擔當，有意見，就正大光明的提出，匿名的訐私，自己早已失去道德的立場，我不願同人中再有此類行爲！同時，希望被攻擊的人，自新自愛。一切不良嗜好與習慣，痛加悔改，同人的私德，我固然管不了許多，但有些事爲我所應辦的，我就要澈底的貫徹主張，決不寬容，譬如禁煙和守時間兩事，我是要毫不客氣的嚴厲辦理，一個人是金剛羅漢，有天天的志氣，一染了鴉片嗜好，就會銷沉萎靡成了廢物，國家的不健康，這是最大因子，第二，作事不守時間，幾乎成了中國普遍的習慣，國家的不道德，這是最大原因，這兩種惡習，足以亡國滅種，我必要把他們改革掃滅！近來我發現車上一部份工人兩次販賣金丹鴉片，已開除了幾個，又檢查課某君因遲到早散，也把他革退了，明知道，開除一個工人，要影響他一家的生活，明知道，革退一個員司，他一定終身抱怨，甚至說不定要作些不利我個人的言行，但我爲懲一儆百整飭整個平漢計，決不姑息，決不怕得罪人！我重申的說：何某領導下的平漢

，決不能讓他有萎靡頹唐的現象！我作事，只問他該不該，只問他有無裨益於團體、個人利害決不計及！同仁對於我作事，請看動機如何，如果認為動機是善的，應請大家原諒，如果認為動機是不善的，是錯誤的，就請不客氣、當面或以書函指教我，我無不誠懇的接受，我今天所說的話，總括起來有三點：一是大家有健全的體格，二是要大家有道德的修養，三是要大家有紀律的精神，除此三者以外，我還希望大家有研究的興趣，修養是個人的，要自律的檢束，紀律是團體的，要自動的遵守，學術的研究，則須個人與團體并重，同人中我知道有許多青年優秀分子，但是很少有單獨或組織的表現，屏息不鳴，多麼可惜！以後希望能努力自進，并聯合起來，互相切磋：多看書報，多作文章，組織刊物，盡情發表改進路務與抗日救國意見，成績好的我極願意加以獎勵和幫助，至於體格訓練，除了請大家戒絕一切有傷身心的嗜好外，車務處已請了一位武術教師，每星期一三五晚七時至九時在大禮堂練習指導，同人年在三十以下者必須一體報名參加，三十以外的，也可以練習太極拳，每次練習後，還可以來點餘興，不但強健體格，且有正當娛樂，這樣一面練文，一面練武，濟濟多士，糾糾健兒，合成平漢理想的精神，擔當眼前嚴重的國難，纔是良好的國民！我今天的話止於此，現在我來介紹鄭州周處長講演，周處長這次代表委員會視察路務，得到的印像，或者是同人所未曾想到的，我相信他一定能予大家以興奮和愉快！

周處長嘯潮演講詞

兄弟前天到漢，今日乘紀念週機會能和諸君見面談話，很爲高興，兩月以前，兄弟代表委員會赴路視察，在未出發之先，就有一種感想：我們有什麼可以視察的呢？平漢路綫之長，地位之重要，在國內算是第一，然而因歷年直豫鄂各省政治經濟與社會的種種不安定，軍事匪患天災的相連續，本路所受的影響打擊，創鉅痛深，凋敝之餘，物質設備一時難復元氣，沒有可以使人愉快視察的，因此，這次視察的着眼點，完全在員工精神方面，兄弟以爲我們所最怕的不是物質破產，是精神破產，所最危險的不是環境牽制，是自己不能吃苦奮鬥，我們若等到社會經濟政治都安定了，才來整頓路務是很少希望的，平漢唯一的出路是靠全路同人自行努力，越在困難時期越要加緊猛進：這次兄弟到信陽時，很得到一種好感：信陽一帶的車工機警各員工生活，很是苦楚，幾乎是屋不蔽露，食僅療飢，然而他們服務的精神，却至可欽佩，譬如十五路軍所扣的車輛，已全數交涉收回，那時停留在站的達八十餘輛之多，可見無論何事，只須振作精神去作，沒有辦不到的，由信陽至邯鄲一帶，兄弟就本着三點向大家鼓勵，第一是服務精神，第二是愛路精神，第三是合作精神，我希望總局同人，也能本此三點作去，我們在中漢作事，有的至二三十年之久，差不多以路爲家，愛護本路，就是愛護自己，發展本路，也就是發展自己，以前的中漢，需要澄清：現在的平漢，需要領

導，因為以前各局長整理的精神，還只能貫徹到員司：現在委員會整理的精神，則已貫徹到工友，上下已成一心，作事自然順利，我們應乘此良好改進機會，領導全路同人勇敢作去；努力服務，努力愛路，努力合作，把平漢辦好！這是兄弟所希望於大家的！

平漢鐵路管理委員會十月三日 總理紀念週何委員長講演詞

本路本年的預備工作，至九月止，算是告一段落，自十月起，開始實行，過去九個月中，可以總報告的，是同仁都能努力；機務處能在預定九月底以前，修好二十個車頭，成績很好；車務處負責運輸，業已開始；工務各段工程，也完成不少；現在只看我們在旺月中的收入了，我預想每日平均能收十萬元，則今冬明春旺月除正項開支外，尚可剩四五百萬元，即以此款中一百六十萬元擴充機務，三十萬元，擴充車務，工務方面，前此已購到枕木十萬根，現在又已定購三十萬根，連同修築橋樑等，須一百萬元以上，這些事都要在此數月內做到，機務王處長已赴京接洽一切，此外應添置的設備，如車務之倉庫與保險設備等，均為急不容緩，然而都是非錢莫辦，唯一的方法，就是增加路收，同人要在時間和效率上特別努力，現在因機車修好許多，從北平到漢口車行四十五小時餘已不誤點，旅客已感到愉快滿意，我想四十五小時還是太多，希望能自下月一日起減為四十小時，至下月十日減為三十六小時，這樣，本路就更有榮譽了！

上星期六日，我到公寓裏去查看，得到一個很不滿意的印象，多數的同事不在房，棹上沒有一本書，只有一位在看畫報，還有一位居然一榻烟霞，逍遙國難之外！另一位房內，甚至牀無衾褥，穢氣觸鼻，各處查看，只有一間稍爲整潔的房子，同仁對於自己衛生，應該講求，衛生最重清潔，不必定要經濟充足，佈置華麗，就是竹籬茅舍，收拾得窗明几淨，整齊清雅，自有樂趣，其次生活的習慣，也宜改善，我嘗去到劉家廟一般工友的家，他們所入者小，而所過的生活，却并不減於四十元以上的員司，而且工作完後，多半在家，這是他們能夠守分知足，澹泊自甘，沒有虛浮的要求，回頭看員司們呢；由這次視察公寓的結果揣測，就可知道全體的情形，我那天又去到俱樂部查看，所有書箱，大都蛛網生塵，未經翻閱，一切遊戲設備，也都無人理會，只有兩個人在著棋，同仁那裏去了呢？未必都在電影場，未必都在戲園裏，未必都有酬酢，不用說，有許多吸雅片烟去了！我不是愛管閒事，我覺得這是一部份社會問題，幾年來，我對於社會病態在那裏，雖無充分研究，却很認真注意，曾與張君勳胡適之諸學者談過這些問題，他們的見解和結論，似乎偏重取材於書本，沒有精確實際的調查，平漢機關不爲很小，同仁的生活狀態怎樣，值得深深攷察，以便着手如何改造，這次的查看房舍，使我感想太深了，人性本是往下的，十年不會登高，一失便沈海底，處在這樣污濁社會環境裏，同仁不免於隨俗徵逐，絲毫不足爲奇，然而國難日亟，棟宇將焚，再

不是乳燕嬉嬉的時候！今後希望上述的缺點，同仁有則改之，無則加勉！最好是每人養成一種正當良好嗜好，譬如專心研究一門學藝或探討一個問題，久而久之，自會發生興趣，就把其他無謂的嗜好忘掉了。學問是無止境的。研究學問隨時隨地都可，要這樣，纔是真正求知，國家纔有進步，同仁中、大都由大學專門畢業，受過高等教育，試問到路以後，學問有無進步？這是自己的事，是自己對國家負荷的責任，不是委員會命令所能督促的，我個人慚愧抱恨，沒有充足的時間讀過書，諸君正當年少、就不要踏我覆轍了！我每次說，要大家讀書，是大家的好處，我為何這等操心？一則自己抱恨，希望同仁努力！一則感到國民常識不足，如何能救中國！同仁努力！確定自己的人生觀，養成讀書嗜好，著一書，立一說，是自己的成績，是國家收穫，是本路的榮譽，嗜好能歸正，精神才能愉快；享受莫奢侈，經濟才不困苦，我們在今日的中國，處優越地位，若無優越的表現，就太對不起國家社會和自己了！

平漢鐵路管理委員會十月十七日 總理紀念週紀錄

關委員主席行禮如儀後致詞

略謂：各位同事，今天紀念週到會人數又較爲少，似此洩沓，殊非崇敬典禮之道，下星期起，各處同人務須整齊步伐，一體參加，俾昭鄭重，路務方面本週並無特別事件可資報告，惟查本路同人對於各處事務、每多缺乏整個的認識、各方情形隔膜滋多，委員會爲使大家

明瞭整個的路務起見，以後每次紀念週擬酌由各處處長輪流講演各處工作情形，至於負責運輸業於十月一日起試辦十一日實行，惟因近日軍運繁忙，營業運輸頗受影響，故未得確實之比較，俟日間軍運完畢，依照原定計劃施行，營業當必有進展，下週請由車務處黃處長或指定一人，將負責運輸之緣起意義及其功效，略為演講，並將本路辦理情形，以事實引伸學說，詳為比較，作一有系統之報告，今天即請工務處長報告工務工作狀況！

工務處關副處長演說詞

本處奉管委會指定在本紀念週報告工務的狀況，王處長因赴大智門視察天橋工程，由祖章代表向諸位報告！

工務方面，工程異常繁複，殊非在短時間內，可作比較有系統的報告，現在祇可簡單的說一說，我們工務處現在大部分的工程，大旨不外養路，保持行車安全，查保持行車安全，在養路而言，比較最重要部分，乃為枕木，鋼軌，橋樑三項之設備，本路歷經戰事損失，與乎匪患水災，枕木鋼軌，橋樑損壞程度，是不言而喻，所以添換修整，實不容緩，現雖財力不能澈底辦到，苟財力上有一綫可能辦的，工務方面，均在急圖改進，祖章因為時間的關係，不能向諸位詳細的報告，就將枕木，鋼軌，橋樑三大重要部分，簡單報告一下！

一、枕木 本路鋪用的枕木，全路共有二百多萬根，據本年春季調查，其中損壞特甚，亟待

更換的，有一百二十萬根之譜，約佔全數百分之六十，查在本年一月份至七月底，就緊要地段，抽換枕木數目，已逾十一萬根，最近又購到十萬根，正在江岸蒸木廠蒸煉，陸續發往各段，在最短期間，將壞枕抽換，除以上各數目，尚需一百萬根左右，最近委員會又呈請鐵道部續購三十萬根，每根約合美金四毛，在上海交貨，希望年內運到，其餘七十萬根，若繼續下去，預計明年冬季以前，似可購齊，屆時極壞枕木，亟急抽換，可以希望大致更換了！

二·鋼軌 本路全綫鋪用鋼軌，約有三十五萬根，據本年春季調查，其中急待更換的數目，有二萬五千根之譜，約佔全數百分之六，查本年一月份至七月底，曾向漢陽鋼廠，購買了兩批鋼軌，已經抽換一千六百根，除去此數，尚須更換二萬三千數百根，查鋼軌的抽換，也是保持行車安全的重要部分，希望大家注意到這一點，據最近所聞，隴海鐵路知道漢陽鋼廠，存有多數鋼軌，比較外國鋼軌價廉，並且適用，該路已向湖北省政府訂購了一批，其價額係按本路前次購價，按八折付款，此間我們委員會亦奉到鐵道部令，點驗漢陽鋼廠現存的鋼軌及配件，究竟有若干，能適用者有若干，本處已派朱斌工程司會同材料課前往點驗，將來本路如購買大批，希望能按照隴海價格，再低廉點，那麼我們可以多買些鋼軌與附件，以便更換，我們細看近數年來，行車事變的緣由，每有關於鋼

軌不良。不能負重，致使出軌，本處更希望在明年底，一百萬根枕木，大致更換了的時
候，亟須更換的二萬三千數百根的鋼軌，亦同時也大致更換了

三·橋樑 橋樑是本路工程中很難的一個問題，查本路沿綫的橋樑大小約有一千多座，因為
當初比公司興築的時候，為節省資本，急於通車，以利交通起見，對於橋樑的建築，橋
孔是否夠寬，以資宣洩，橋墩是否堅固，以防沖塌等等，頗多疎忽，此或當時權宜不能
不如此者，是以平漢鐵路，自開辦迄今，時常對於橋樑，均有增修改良，但此間急待添
修改良者，仍屬不少，有人說平漢鐵路，如多添橋梁涵洞，俾資宣洩，便可以根本上，
避免夏汎水患沖刷，如此見解，似是而非，祖章不能不向各位略為說明，查平漢幹綫，
由北而南，跨越直豫鄂三省，地勢大致西部高峻，向東部漸低，所經河流，百分之九十
為狂流，水量不均，河床無定，原因西邊太行山脈，就地質言之，大抵為堅硬石岩，上
面薄有泥與沙一層，此層泥土沙礫上，又沒有森林培植保護，一遇夏汎多雨時期，雨水
既不為下層之石岩吸取，勢隨山面由高而下，遂將在山脈高處或傾斜腰間處之薄層的泥
與砂，既無喬林灌木之根，盤繞保護 於是沖滾下來，地勢愈峻，水流愈急，水之流行
愈急，則量亦愈衆，所挾帶之物體亦愈衆，迨達平原，激湍澎湃，土石兼含，其速度之
大，竟無物不摧，此樣夏汎狂流，先出山而循河床，奔馳甚速，沖破堤岸，則四面橫溢

，力量漸小漸緩，其挾之物，隨其輕重而先後停留，最先者爲大石，小石次之，礫又次之，最次者爲沙及泥濘，所以河床爲積留之物，如細砂石礫泥土所淤塞，年復一年，愈積愈高，致新來之水，無一定之河床可通，遂於兩邊或一邊，另闢一新途徑，結果不免冲决堤岸，水流由西而東，本路路基、適當其衝，今年冲斷此處之橋梁，明年或冲斷他處之路基，漫無一定，證諸平漢水患歷史，無橋之處，往往冲斷，而有橋之處反無水流，最近如去年西平遂平段內，被水冲毀多處，本處再三計劃，本年添修與改良橋梁，共有八座，一切防護工作，亦頗重視，結果今年雨季，北段如順德彰德開水，西平遂平間，並沒有多大的水量。

所以結論，若要根本上避免水患，須要社會上，人人注重水利，基於栽種樹木，保護森林，確非平漢路本身，多添築幾座橋梁與涵洞，便可解決。

工務處自去年以至今日，除上述在西北遂平，添築或改良八座橋梁外尚有磁州，臨洛關，東篋店附近的幾座橋梁，比較爲重要，早經完工，此間正在興工建築，有李陽河鋼橋，在呈部未奉批准，有新樂大橋，在計劃中有將馮村便橋兩座，改爲鋼橋！

查運輸趨勢，經濟上主張用大機車，因用大機車可多拖貨物，多載噸量，減少列車往返數目，時間經濟，辦事亦省多次手續，第行駛大機，車須將橋梁加固，一俟平漢路收入稍裕，擬

先將漢口至郟城一段之橋梁加固，行駛大機車！

平漢鐵路管理委員會十月二十四日 總理紀念週紀錄

關委員主席。行禮如儀後。由車務處處長黃兆桐報告本路辦理負責貨運之過去現在及將來。

(甲)過去辦理情形

(一)民國二年前交通部提議舉辦國有各鐵路負責運輸。同年又奉令飭查應行籌備及增設各事項。

(二)本路奉令後。曾將建造貨倉貨棧。及添購鐵蓬車大小磅稱。暨貨廠內應需之員工等用款。編成預算。詳表呈部核示。前項增設。約需款四百萬元有奇。原擬按年籌備。限五年完成。詎是時本路進款。屢被挪用。加之歐戰發生。定購材料。復感困難。致遭停頓。

(三)民國九年十月間。前交通部頒發貨運負責規章。令飭就國內已辦聯運各站。於民國十一年一日起。一律實行。彼時本路為應付急需計。乃利用各站原有之行李房。為暫時囤存貨物之所。其無行李房各站。祇能添設臨時貨倉。所建造土房百餘所。用款萬餘元。并擬一面仍繼續修建正式貨倉。此外復招僱押貨夫看貨夫及警察等。

(四)本路各站未建築堅固圍牆。閒人出入。制止綦難。偷竊遺失。在所難免。故決定粗笨貨

物。及貴重易壞物。亦暫不按負責裝運。

(五) 民國十年。此項負責貨運收入之款。全年計十餘萬元。而用出之款僅萬餘元。

(六) 民國十二年。本路訂購之鐵蓬車。先後運到。彼時各貨主已深知負責運輸之便利。因是此項貨運進款。逐漸增加。民十二三兩年。收入之款。均有三十餘萬元。而支出之款。約三萬元。至損失賠償之款。僅三千餘元而已。

(七) 民國十四年，因戰事發生。路線中斷。運輸遂告停頓。

(八) 以前建築之臨時貨倉。因年久失修。半已坍塌。正式貨倉迄未建修。而各站之行李房。復被軍隊佔住。以前增加之員工。陸續改充他項職務。遺缺均未補派。一切設備。蕩然無存。設無變故相乘。時至今日。則本路負責運輸發達之程度。正未可限量耳。

(乙) 現在籌備經過

(一) 本處於本年七月二十八日。奉到 管委會訓令。附發部頒負責運輸通則。飭即特別注意。迅速籌辦。同時又奉 委員長手諭。決定十月一日起先行試辦。嗣經本處於八月十二十三兩日。召集會議。出席人員。有全路各總段長。暨文牘營業運輸三課課長。此外與負責有關之人員。亦一同列席經縝密之討論。結果議決辦法如次。(一) 先從大站入手。並規定前門豐台保定石家莊順德邯鄲新鄉鄭州許州鄆城駐馬店信陽廣水大智門十五站為

試辦負責運輸站。(二)整車零担。一律負責。(三)倉庫由各總段長調查後。呈候核辦。或租用或建築。(四)每站添設貨場場長一人。副場長一人或二人，同受站長之指揮。場長副場長以下。設司事若干人。分任磅務點收貨票等職。看貨夫二人至四人。場長副場長由現在車務人員中。遴選富有經驗。勇於負責者。由各總長查明呈請委用。其司事實夫。並分別調僱。(五)貨倉內應用帆布繩索等件。計目前約需帆布三百床。繩索三千根。法尺三十捲。摺子十五具。道木七百五十根。至其他傢具。隨時酌量請領。(六)在營業課內設立負責專股。(七)選用蓬車四十輛。專備負責貨運之用。除上列各項。尙有其他要點。茲不贅述。本處爲慎重辦理計。一面飭屬切實籌備。一面委派營業課湯課長。馳往北寧路調查該路辦理負責運輸情形。旋據回報。北寧此項貨運。從前頗見發達。九一八以後。祇餘少數之零担。第依照現在結算，每月尙有贏利。一面又指派鄭姜兩副總段長。分往津浦滬寧兩路。實地調查。俾資借鏡。嗣本處舉行第二次會議議決。增加四平明港兩站。實際上本路現已開辦者。全路計十七站。以上爲本處初步籌備之實在情形也。至第二步最關緊要者。爲各站貨倉問題。本處依據各總段呈報情形。經詳細研究後。決定前門豐台石家莊三站。均須從速建築。保定順德邯鄲彰德許州鄆城西平駐馬店明港大智門等十站。暫行租賃。其餘各站。或利用原有之行李房。或將其房屋。從事改造。

藉資撙節。至負責應用之原撥表冊。業由會計處及本處分別印發。帆布等件。由材料課招商承辦。關於貨場人員。前由各總段呈保前來。經本處覆核後。已呈請管委會委派。各該員等均於十月一日以前。盡赴新差。着手籌辦矣。此次計調用員司一四七人。新補者四十人。（半係點收司事）工友調用者一四九人。新補者僅十二人。綜上所述。本處根據之擬定預算概數如次。

一 開辦費計十七萬九千七百三十元。

二 經常費每月計洋一萬九千四百八十五元。

茲再將本路實行後情況。略述如次。自十月一日實行以還。負責貨運。日見發達。其中以九日裝運為最多。全路十七站運出之貨。約二百五十噸。嗣經本處規定於十月十一日起。零担貨物。一律改由負責裝運。因之貨運愈形發達。綜計兩旬之內。運出二千餘噸。實收負責加價計洋六千餘元。

（二）預測將來負責貨運。有發展之可能。蓋多數貨商。對於負責意義，現已明瞭。祇須增加少數之運費。而得到重大之保障。遇有損失短少。一經查明。即予賠償。本路此次遵奉部令。毅然實行者。其目的原為解除各商家痛苦起見。與普通加價情形。完全不同。此項貨運。本路所負之責任。異常重大。除少數運商外。凡係正當商人。匪惟不加反對。

且從而信賴之。可斷定也。現因創辦伊始。設備容有未周。迨經過相當時間。則一切措施。必臻完善。自是之後。本處惟有顧名思義督率僚屬。完成負責之任務耳。

(丙) 將來擴充計劃

- (一) 自十一月中旬起。所有零運貨物。無論由何站至何站。擬一律改歸負責裝運。
- (二) 上項辦法實行以後。則所餘未辦者。僅整車一項而已。一俟貨棧設備完善。應用之帆布等。完全發到。即佈告推行整車貨物之強迫負責。至遲不逾明年一月。
- (三) 整車及零担。統歸鐵路負責裝運以後。所有部定辦法。業已完全遵行。則此後之工作。自應注全力於改善之一項。以期推行盡利。計日程功。俾達到路商雙方。交受其益而後已。

平漢鐵路管理委員會十月三十一日 總理紀念週紀錄

關委員長席行禮如儀後。由機務處吳副處長報告機務狀況。

略謂：鐵路營業。端賴運輸暢旺。運輸暢旺，先須機車車輛充裕。是機車車輛為鐵路命脈。本處為其主管。故今日即就本路機車車輛歷年之狀況與變遷之情形。可分四個時期。茲為分別報告如下：

第一個時期：由光緒二十四年至光緒三十二年。為工程時期。本路自光緒二十四年正月

。盛督辦僱用英人金達。起首修築。由蘆溝橋至保定一段。同時張文襄僱用德人錫樂巴先施修。由漢口通濟門至瀋口填土築堤。工程逐漸展修。至光緒三十二年三月。黃河鐵橋告成。全路通車。工程時期。始告完畢。在工程時期。機車車輛。歸行車處管理。工程完竣。即設置廠務處。(民二改稱機務處)機車車輛。由其管理。當廠務處成立之時。已有機車八十九輛。(其中調車機車二十七輛。客運機車十六輛。貨運機車四十五輛)。客車一百八十七輛。貨車二千一百九十二輛。

第二個時期：由光緒三十三年至民國十三年為發達時期。以本路幹綫一千二百一十三公里。貫通直豫鄂三省。運輸日臻發達。上述機車車輛之數。當然不敷應用。故機車車輛。(車輛另報告)逐年增加計民國元年增至一百一十五輛。二年增至一百一十六輛。三年增至一百三十二輛。(中有調車機車三輛售與隴海)六年增至一百三十九輛。九年增至一百六十二輛。十年增至一百九十九輛。十一年增至二百二十三輛。十二年增至二百二十九輛。自光緒三十三年至民國十二年。共添購機車一百四十輛。此二百二十九輛中供調車者。三十三輛。供客運者四十七輛。供貨運者一百四十九輛。此一百四十九輛中。有十二輛坡道式機車。專行駛信陽廣水之間。有十輛鞏固式機車。專行駛保定以北。惟當日機車總數。雖達二百二十九輛。然每機車行駛一年至三萬餘公里。不能不小修。行駛三年至十萬公里。不能不大修。查

當日停駛修理者。平均百分之十三餘。故二百二十九輛機車。平日在廠修理者。約二十輛左右。民國十二年。本路機車達最高數目。故十三年本路運輸之旺。收入之多。爲前後三十餘年之冠。

第三個時期：由民國十四年至民國二十年。爲混亂時期。自十三年以後。軍事頻興。南北交通不時斷絕。並有時三局峙立。至民國十七年。數年中機車總數。雖能維持。然一部分供軍運。一部分爲軍隊扣用。失於保養。易致損壞。損壞後又索良好機車更換。運務受其影響。路收支絀。遑論無力添購。即修理機車之材料配件。從未大批購買。至民十七年。革命成功。本路統一。北段機車。悉被奉軍帶去關外。中段機車。亦多流入外路。以前二百二十九輛之數。一落而至一百二十三輛。民國十八九年中。本路亦時有軍事。惟機車缺乏。不敷軍運。於是外來軍隊。亦帶機車而來。其中有爲本路原有者。有爲外路者。致本路機車數目。由一百二十三輛。而達一百八十輛。其中有外路機車六十八輛。民國二十年。與津浦隴海兩路互換機車。外路機車六十八輛。減至十五輛。本路機車一百十二輛。增至一百八十五輛。（中有十八輛爲南滿路代修。至十二月底祇送十四輛）。查民國二十年機車數目。與民國十年機車數。較差一輛。惟前者機車停駛之數。平均百分之十三餘。即能行駛之數。百分之八十六餘。二百輛機車能行駛者。一百六十餘輛。二十年雖有機車二百輛。多數破壞不堪。停駛

者達百分之五十。是二百輛機車。能行駛者祇百輛也。

第四個時期：由本年一月至今爲整理時期。本年全路秩序。完全恢復。材料漸行充裕。工人亦覺努力。自一月至九月。除維持能行駛機車水平綫外。各廠段增修機車二十八輛。兼之南滿代修機車最後八輛。亦送回本路。故現能行駛機車。達一百四十輛。與總數比較爲百分之七十。至不能行駛之機車。則減爲百分之三十。現自本月起。重新計劃。選擇損壞機車三十輛。分配各廠。令於六個月內一律修竣。而同時各廠段對於行駛機車狀況不良者。亦加以施修。故預算計明年三月底。能行駛機車數目。可達一百七十輛。三月以後。尙有損壞機車三十輛。按此計劃。次第進行。明年九月底。本可完全修竣。惟該機車配件等。均爲修理他機車挪用。僅成空殼。如由外洋購訂配件。不能按時運到。則殊不易着手。所有本路歷年機車狀況。及以後計劃大抵如是。

至於客貨車狀況。歷年變遷情形。與機車一樣。亦因時期而轉移。工程時期。客貨車數目。已如前述。自光緒三十三年至民國十三年。運輸發達。客貨車逐年增加。與機車同時并進。其最大之數。客車達三百六十輛。內有藍鋼車四十輛。貨車達三千九百十九輛。在尋常時客車修理者約百分之三四。貨車修理者。約百分之五六。故常川在路行駛者。客車三百四十餘輛。貨車三千七百餘輛。民十四至十七年數年間。客貨車尙能維持原有數目。但連年發生軍

事。客貨車之供軍運。及被軍隊扣用。與機車損壞。客貨車亦無法修理。致損壞之程度日高。損壞之數目日衆。故時感車輛缺乏。常以貨車代替客運。積貨亦無車輛裝運。路商交受其困。至十七年。全路雖稱統一。而北段客貨車。爲奉軍帶出關外。中段客貨車。亦多流入外路。查當時留存數目。客車僅一百七十八輛。貨車僅一千七百八十八輛。至民國十八年。各軍隊亦多有隨帶車輛來本路。情形亦與機車同。十九年中鐵道部代本路購全鋼棚車三十五輛。二十年軍事救平。全路統一。曾與津浦隴海交換車輛。故客貨車輛時有增減。至十二月底結算。有本路及外路客車二百三十六輛。其中能行駛者一百七十三輛。損壞者六十三輛。有本路及外路貨車二千四百九十七輛。能行駛者一千六百四十九輛。損壞者八百四十八輛。是客車良好者。不過總數百分之七十餘。貨車良好者。不過總數百分之六十五。本年亦曾與津浦隴海交換車輛。其損壞之客車六十餘輛。貨車八百餘輛。當計劃修理機車時。亦曾計劃該項損壞車輛。至九月底多數修竣。無如所需配件。呈部請購。至八月十六日始行開標。須明年一二月間交貨。此刻加工修理。或由工人包修。均因配件缺乏。不能實行。然至九月底結算。客車能行駛者。一百九十二輛。較去年年底增十九輛。損壞者爲六十五輛。貨車能行駛者。一千八百八十一輛。較去歲年底增二百三十二輛。損壞者五百七十六輛。數月來。客貨車輛增加者雖不多然現在行駛之車輛狀況。確較去歲年底爲良好。現因客車修理較難。而損壞之

六十二輛又有二十輛。或為撞壞。或為火燒。僅存車架修理。無異重造。故擬請膠濟路代修貨車。如明年一月底配件可到。三月底決可完全修竣。所有本路歷年客貨車狀況。及以後計劃大抵如是。

再附帶報告：本路現有機車總數為一百九十三輛。減去外路十輛實有本路機車一百八十三輛。與從前二百二十九輛之數。相較尚差四十六輛。亦經調查清楚。此四十六輛機車。四十輛流入北寧。二輛在道清。一輛在平綏。三輛改製鐵甲機車。客車現在總數為二百五十七輛。減去外路者八十一輛。實有本路客車一百七十六輛。與三百六十輛相較。尚差一百八十四輛。貨車總數為二千四百五十七輛。減去外路者。九百六十輛。本路貨車為一千四百九十七輛。與前三千九百五十四輛之數相較。計差二千四百五十七輛。此流入外路之客貨車。少數在津浦隴海道清平綏。多數在北寧截留關外。現為日本駛用。至前言損壞之機車客車貨車。如按照計劃。將材料配件購到。明年內均可次第修竣。然修竣之後。並非全部可以在路行駛。蓋因此修竣。而現時在路行駛者。爾時亦須輪流入廠施修。所以本路三修理廠六大機車廠。均有多數固定工人。以應長年修理機車車輛之需。照此看來。將來長年每日能供運輸用者。機車不過一百六十輛左右。客車不過二百四十輛左右。貨車不過二千二百餘輛。如與全盛時代。相較所差尚鉅。故應將來運輸需要。非添購機車客貨車不可。至本年各廠大小修理機車之數。計為機車六十七輛。客車八百二十輛。貨車二千四百二十六輛。其損壞極重不

能修理之貨車。約為百輛。近已拆毀報廢者五十二輛。以其配件作修理他輛之用。本路自民十五以來。逐年或因出軌撞車。或為土匪燒壞之車輛遺棄道旁者。亦有五十餘輛。地點均在第三總段之內。該總段已於本月十日。組織列車前往施起扶工作。三汊埠及東篋店者。共八輛。已經扶起。現正從事於廣水附近。大約下月內完全可以扶起云云。——完——

本路教育委員會委員總務處湯處長在北平車務見習所訓詞之紀錄 十一月十四日

兄弟這次由漢口來到北平是因為委員長公事太忙一時不能北上所以命兄弟先到路上視察一過本來也是很忙今天因為汪教務長邀約並要兄弟說幾句話兄弟雖不善言詞但兄弟也是學生出身就個人所經歷的也可以借這個機會和大家說一兩句話

本所的性质是完全和普通的學校不同因為本所是要訓練些幹部人才將來直接派到本路去用的本所見習時間很短可是功課却都極為重要在這短的時間內要將一切功課學習嫻熟若不特別努力當然是不可能的如果成績不好的學生將來就是勉強到路上去也。是一定不能勝任結果還是會被淘汰的所以我希望大家在這裏要格外努力將來服務的時候那就不愁不隨心應手了學生通常的毛病都是喜歡好說話的教員若是學校方面管理嚴緊點他們總是不大願意這種思想是根本錯誤你們知道學校如果管理不嚴教員也一定馬馬糊糊教員馬馬糊糊結果是學生吃虧還是教員吃虧呢所以學校管理如果嚴緊教員也一定不敢隨便這正是學校能負責的表現當在作學生

的時候雖然好像有點難受但是等到畢業出去以後就知道嚴緊是對的得到的益處也是一定不少的希望你們對這一點也要明白的

汪教務長對於教育是很熱心而能負責任的今年擴充改組均能辦得很有條理這是兄弟認為滿意的尤其是對於功課的選擇也非常得當譬如公文程式一門看來是很容易的也似乎不甚重要可是將來往往辦起公文的時候常常因為格式不懂就會鬧出許多笑話來這一門功課兄弟認為在本所也是非常重要的希望大家也要加以相當的注意

再者路局現在因為經濟困難對於各方面一切設備不得不因陋就簡就如本所電報機固然年久不能使用應當要設法更換但是事實上一時恐尚不能辦到好在諸君現在只在練習研究原理尚可勉強對付將來諸君畢業後到路上去的時候當然可以有好的機器給你們用希望大家不要以為機器不好也就推諉下去才是兄弟也沒有預備不過隨隨便便的談談罷！

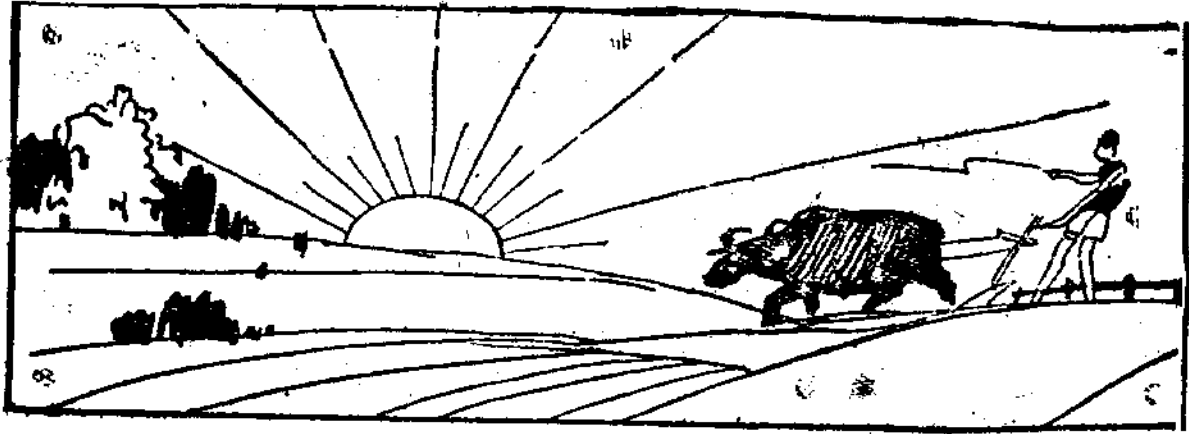
歐美間縮短郵程

——三日可達彼岸——

歐美間行客與郵件三日可達之計劃，已在籌備進行中。北愛爾蘭加爾威外將建築新式之船港，及航路口岸，著名建築技師格利芬，現計劃船港工程，擔任口岸設計事宜之艾埃頓，語路透訪員，擬用快船往來於加拿大之哈利發克斯與愛爾蘭之加爾威間，然後由加爾威用飛機聯絡歐洲各處，此種計劃之詳則，刻正由英國愛爾蘭與加拿大三方面政府研究之云。

機器人能駕駛飛機

綠杉磯十五日有一機器人駕駛之飛機，在天空飛翔三十七小時又十五分後，安然降落，竟能與航空專家單人駕駛之不添油留空時間紀錄，並駕齊驅，相差不過一小時，亦可謂科學界之驚人成績矣，機中雖有飛行家門羅乘座，但僅居監視地位，未嘗一觸駕駛機械，當該機遨翔於綠杉磯，格林台爾與附近一帶，完全由地面遙為控制，迨機中汽油將罄，門羅通知地面，仍由機器人運用機件，作一完善之降落，按單人留空紀錄，係本年十月三日飛行家史庇樞在此間附近長灘造成，計留空三十八小時四十八秒云，



美國鐵路實況



調

查

美國鐵路實況(續)

志政

改良擴充費額

七年以來，美國頭等鐵

路所耗於改良設備擴充路產者，達五，四四四，六六〇，〇〇〇元，此項擴充費，隨國內經濟開發及鐵路運用效率而增加，其數目如左！

一九三三年	四二九·七三·〇〇〇元	一九三三年	一·〇五九·一四九·〇〇〇元
一九三四年	八七四·七四·〇〇〇元	一九三五年	八八五·〇八六·〇〇〇元
一九三六年	八八五·〇八六·〇〇〇元	一九三七年	七七一·五五二·〇〇〇元
一九三八年	六七六·六六五·〇〇〇元		
總計	五·四四四·六六〇·〇〇〇元		

以上之數字，并未除去所更換之舊料價值，故非淨數，各項用費，分配如下。

美國鐵路實況

設置費	六四九,三二一,〇〇〇元
機車	一,五六六,二四四,〇〇〇元
貨列車用車	三〇五,五九〇,〇〇〇元
客列車用車	一二二,七三四,〇〇〇元
其他設備	二,六四三,八七九,〇〇〇元
合計	八,四三三,九八一,〇〇〇元
路工及建築費	二四二,八四八,〇〇〇元
添置軌道及軌道附屬材料	八五,八七九,〇〇〇元
重軌	二四二,八四八,〇〇〇元
石子	二四二,八四八,〇〇〇元
機廠及機車房	一,三八五,六〇三,〇〇〇元
其他	二,八〇〇,七八一,〇〇〇元
合計	二,八〇〇,七八一,〇〇〇元

以上費用，於七年之間，計共增加幹綫八，三〇九英里，機車一四，四〇三輛，新貨車八六一，二二九輛，新客車一八，五九六輛。茲再詳細分列如下

新 綫

年 別	頭等幹綫所增	其他幹綫所增	合計
一九二二	三三四哩	二一九哩	五四三哩
一九二三	四二七哩	七四九哩	一一七六哩
一九二四	五七九哩	五三五哩	一一一四哩
一九二五	六四四哩	七一〇哩	一三五四哩
一九二六	一,〇〇五哩	五二二哩	一,五二七哩
一九二七	七七九哩	四七四哩	一二五三哩
一九二八	一,〇二五哩	三一七哩	一,三四二哩
合計	四,六四七哩	三,三三六哩	八,〇八三哩

▲新機車	
一九三三年	一,二二六輛
一九三四年	二,七八六輛
一九三五年	一,八八二輛
一九三六年	一,〇〇七輛
一九三七年	一,〇〇七輛
合計	一四,四〇三輛

▲新貨車

一九二二年	一〇五,三四輛	一九二三年	二二〇,〇〇輛
一九二四年	一五五,五三輛	一九二五年	一三〇,八三輛
一九二六年	九〇,三九輛	一九二七年	七三,三五輛
一九二八年	六二,四七輛		
合計	八六一,二二九輛		

▲新客車

一九二二年	一,三六輛	一九二三年	二,六六輛
一九二四年	二,七五輛	一九二五年	三,三〇輛
一九二六年	三,四五輛	一九二七年	二,六四輛
一九二八年	二,五四輛		
合計	一八,五九六輛		

以上所增加之機車客貨車輛，并非淨增之數，蓋每一年度之增加，同時亦有大量舊車之減少，新增各車，其建造設置方面，均有改良。

- ……舊設備之減汰……

美國鐵路實況

七年之間，美國鐵路雖增加不少新式設備，而舊設備之減汰者，亦復不少，茲將歷年該數如下

車輛減汰表

年 別	機 車	貨 車	客 車	車
一九二二	一,六八二	一二六,四七一	一,二八六	
一九二三	三,七四六	三三三,七八九	二,三六〇	
一九二四	二,五二九	一一八,五九〇	二,三九五	
一九二五	二,八七三	一二八,五七三	三,五六九	
一九二六	三,一〇五	一〇三,一五二	三,三〇九	
一九二七	二,九七六	九六,九九一	三,六一二	
一九二八	三,〇四九	八八,九九五	三,一五二	
共 計	一九,九六〇	八七六,五六一	一九,六八三	

機車暨客貨車既更換重車，鐵路軌道，為求行車安全起見，亦隨之加重，下表所列，為美國頭等鐵路自一九二二年至一九二七年所更易之詳數，平均計之，則自八三,五〇磅至八八,〇九磅。

美國鐵路實況

每碼鐵軌磅數	幹綫軌道哩數	一九二二年	一九二七年
五十磅以下者	一,三五〇	八五三	
五十至五十九磅	一五,八〇一	一一,九七五	
六十至六十四磅	二〇,二六一	一三,六九四	
六十五至六十九磅	一一,九二九	二,二七四	
七十至七十四磅	一七,五九四	一五,〇一六	
七十五至七十九磅	二五,〇三六	二〇,一七九	
八十至八十四磅	二四,六八六	二〇,〇二〇	
八十五至八十九磅	四三,一二四	三七,一三七	
九十至九十四磅	五七,一三七	六六,三一八	
九十五至九十九磅	二三五	一〇三	
一百至一〇四磅	二九,五八五	三九,三八二	
一〇五至一〇九磅	六,二五一	一〇,五五〇	
一一〇至一一四磅	一一一	四,三八一	
一一五至一一九磅	一一〇	五三〇	

一二〇至一二九磅	六四五	一,七一
一三〇至一三九磅	三,二九六	一〇,二二一
一四〇磅及以上	〇	四六

...鐵路投資可驚...

全美頭等鐵路之總投資，包括道路，設備，材料等項截至一九二八年止，共為二五，二三四，一六二，六五一元，較一九一一年淨增百分之六十九，此項增加，自與國家需要及行車效率有關，詳情如下：

一九二一年	一四,九六八,八八,三七元	一九二六年	一七,六三六,七三,三〇元
一九二〇年	二〇,四七〇,七〇,五〇元	一九二一年	二〇,九五五,九八,六〇元
一九一三年	三,二〇〇,〇五五,四三元	一九二三年	三,二〇四,六五,三九元
一九一四年	三,〇三三,八六一,四三〇元	一九二五年	三,六六六,六九,三三元
一九一六年	二四,五一一,四六六,一六六元	一九二七年	二四,八〇九,三九,六七元
一九一八年	三三,三三三,一六二,三三二元		

再就股票及債票方面分析之，尤為明顯。

年份	股 票 額	債 票 額	總計(單位元)
一九二一	五·八七四·七八三·四一九	九·二九·六九九·四七五	一五·〇四四·四八二·八九四
一九二〇	六·四二五·九六三·〇四四	九·九六·六一五·二八四	一六·三三三·五七八·三三八
一九一九	六·七〇六·五三〇·五六二	一〇·二八七·九一九·七七一	一六·九九三·九三〇·二六三
一九一八	六·六七三·四三三·七七七	一〇·四〇九·四五一·二二六	一七·〇八二·八七五·九九三
一九一七	六·七五二·三四九·八五四	一〇·五二八·三三六·三三五	一七·二七九·七二六·一六九
一九一六	六·八四七·〇四八·五二二	一〇·九六三·三三三·七五〇	一七·八二〇·二六二·二七二
一九一五	六·八〇五·八三〇·二五五	一一·三九四·〇六七·三三七	一八·二〇一·八九七·七二二
一九一四	六·八八五·四三七·一八六	一一·三六五·〇七六·二四三	一八·二五〇·五五三·三三九
一九一三	六·八三〇·四六四·四三二	一一·四〇三·八四七·二〇五	一八·二三三·三一·六三七
一九一二	六·七五六·〇四六·六〇二	一一·三六〇·六四四·八四四	一八·一一六·六九一·四四五

換言之，即一九二七年之鐵路總值，共為一八，一三六，六九一，四四五元也。照上列之鐵路資產表觀之，一九二七年為二四，八〇九，二二九，六八七元，超過股票債票額達六，〇〇〇，〇〇〇，〇〇〇元以上。往昔之攻擊鐵路者，輒謂股票超過資產，名曰浮票 Water stock 今就統計觀之

美國鐵路實况

，殆可瞭然於個中真象矣！

...世界鐵路哩數...

按一九二六年之統計，世界各國之鐵道哩數，共為七六六，〇〇四哩，美國為二五〇，〇三〇哩，以美國不足世界百分之八之面積不足百分之六之人口，而鐵路則佔百分之三十三，為數亦可觀矣。茲將詳數列表于后(幹綫)

阿根廷	二二·四八二哩	澳洲	
奧大利亞	四·三七三哩	比利時	六·八九三哩
巴 西	一八·九五五哩	加拿大	四〇·三四三哩
中 國	七·四六九哩	捷 克	八·七一八哩
丹 麥	三·一八一哩	法 國	三三·一八四哩
德 國	三六·二四六哩	大不列嶺	二四·三九六哩
匈 牙 利	五·九二二哩	印 度	三八·五九四哩
意 大 利	一三·一一〇哩	日 本	一四·〇三二哩
墨 西 哥	一六·四四三哩	荷 蘭	二·二六七哩
挪 威	二·二五四哩		

(新西蘭在內)
三〇·六〇七哩

美國鐵路實況

羅馬尼亞	七·四二四哩	波 蘭	一·二·〇五四哩
南非聯邦	一·七四五哩	俄 國	四七·〇六一哩
西班牙	九·八四三哩	瑞 典	九·九九一哩
瑞 士	三·五八〇哩	美 國	三·五〇三〇哩

(按第一節所述哩數包括各支綫在內)

(二)服務之部

...整車貨物略遜...

一九二八年美國鐵路所裝之整車貨物，共計五一，五七六，七三一車，平均每星期約有九九一，八六〇車，一九二七年每星期為九九二，九九六車，比較上略見遜色。以每日計算，則一九二八年為一九一，六九四車，每小時為五，九〇四車，每分鐘則約一百整車，詳數如下：

一九一八年	四四，五九二，〇八九車
一九一九年	四一，八三二，五三六車
一九二〇年	四五，一一八，四七二車

依照貨物分類表，一九二八年各貨車數如下：

商 貨	一三，一五五，〇六七車	一九二八年	五一，五七六，七三一車
礦 苗	一，九〇七，六五八車	一九二七年	五一，六三五，八〇六車
森 林 產 物	三，三三四，六七九車	一九二六年	五三，〇九八，八一九車
焦 煤	五三二，三三八車	一九二五年	五一，二二四，一五二車
煤	八，七六九，三七三車	一九二四年	四八五，三四，四三二車
牲 口	一，五二〇，三八七車	一九二三年	四九，八一二，一一三車
糧 食	二，五一一，〇五五車	一九二二年	四三，二〇七，五六一車
一 九 二 一 年	三九，三三二，一五八車		

雜 項 八一九，八四六，一七四車

...貨運噸數稍增...

貨運總噸數可分兩類，一係客商逕交鐵路運輸者，一係除以上而外，尙包括聯運貨物在內者，一九二八年美國頭等鐵路屬於第一類之貨運總噸數計爲一，二八五，九四二，九七六噸，較之一九二六年之最高紀錄，減少五，〇〇〇，〇〇噸，但較一九二七年則略有起色，詳數如下：

一九一一年	九〇一，五七二，二九七噸
一九一六年	一，二〇三，三六七，一九〇噸
一九二〇年	一，二五五，四二〇，九九一噸
一九二一年	九四〇，一八二，五六〇噸
一九二二年	一，〇二三，七四五，〇〇七噸
一九二三年	一，二七九，〇三〇，二二二噸
一九二四年	一，一八七，二九五，七四四噸

美國鐵路實況

一九二五年	一，二四七，二四一，六一五噸
一九二六年	一，三三六，一四二，三三三噸
一九二七年	一，二八一，六一一，一八六噸
一九二八年	一，二八五，九四二，九七六噸

若照貨物分類，則一九二八年，所運貨物之各項噸數如下：

農 產 品	一一八，〇二一，九一一噸
牲 口	二五，六三三，八四八噸
礦 產 品	六九六，五八三，〇九七噸
森 林 產 物	九六，七三六，九二七噸
製 造 品 及 雜 項	三二二，〇一三，二五二噸
零 担 貨 物	三六，九五三，九二一噸
共 計	一，二八五，九四二，九七六噸

若照第二類之統計，包括一切聯運在內，則其數如下：

一九一一年	一，六二四，三九三，六二八噸
一九一六年	二，一七九，六九六，〇四三噸

一九二〇年	二, 二五九, 九八三, 二七八噸
一九二一年	一, 六九〇, 七六二, 六九五噸
一九二二年	一, 八四〇, 九五四, 五七〇噸
一九二三年	二, 三三三, 六〇〇, 七六四噸
一九二四年	二, 一七一, 七一八, 七〇五噸
一九二五年	二, 三〇四, 二七四, 七四六噸
一九二六年	二, 四六五, 三六八, 六〇六噸
一九二七年	二, 二六三, 六三八, 九四二噸
一九二八年	二, 三六一, 六二二, 六三六噸

...延噸哩數進益...

以上所列之鐵路運輸噸數，并未顯示所運之哩程，因之必須知其延噸哩數而後明瞭鐵路之真正工作，美國頭等鐵路之延噸哩數如下：

一九一一年	二四九, 八四三, 一六六, 三〇二
-------	--------------------

一九一六年	三六二, 四四四, 三九七, 一二九
一九二〇年	四一〇, 三〇六, 二〇九, 八〇二
一九二一年	三〇六, 八四〇, 二〇三, 五二二
一九二二年	三三九, 二八五, 三四七, 五七一
一九二三年	四一二, 七二七, 二二八, 四二二
一九二四年	三八八, 四一五, 三二二, 三三五
一九二五年	四一三, 八一四, 二六一, 〇七二
一九二六年	四四三, 七四六, 四八七, 三四八
一九二七年	四二八, 七三六, 九六一, 九九五
一九二八年	四三二, 九一五, 一八四, 五二六

...客運營業銳落...

一九二八年美國頭等鐵路之客運，因受公共汽車及私人汽車之影響，計共載七九〇, 三二七, 四四七人，係一九〇六年以來之最低紀錄，詳數如左：

一九一一年	九三八, 六五五, 七一九人
-------	----------------

延人哩數則如左列：

一九一六年	一，〇〇五，九五四，七七七人
一九二〇年	一，二三四，八六二，〇四八人
一九二一年	一，〇三五，四九六，三二九人
一九二二年	九六七，四〇九，二〇五人
一九二三年	九八六，九一三，〇七五人
一九二四年	九三二，六七八，四六三人
一九二五年	八八八，二六七，二九六人
一九二六年	八六二，三六一，三三三人
一九二七年	八二九，九一七，八四五人
一九二八年	七九〇，三二七，四四七人

一九一一年	三三二，三七一，四四四，七九三
一九一六年	三四，五八五，九五二，〇二六
一九二〇年	四六，八四八，六六七，九八七
一九二一年	三七，三一二，五八五，九六六
一九二二年	三五，四六九，九六一，五八二

美國鐵路實況

.....客貨量與人口.....

一九二三	三七，九五六，五九四，八二七
一九二四年	三六，〇九〇，八八六，四七八
一九二五年	三五，九五〇，二二二，八一
一九二六年	三五，四七七，五二四，五八一
一九二七年	三三，六四九，七〇六，一一五
一九二八年	三一，六〇一，三四一，七九八

若以全美人口與客貨運輸數量比較，則美國頭等鐵路平均每人每英里所運貨物之噸數，一九二八年較一九二七年略減，其數如下：

年	代	每人每里噸數
一九一一		二，六六七
一九一六		三，五九七
一九二〇		三，八五五
一九二一		二，八二九

年 代	每人每年乘車里數
一九二二	三、〇八七
一九二三	三、六九五
一九二四	三、四一五
一九二五	三、五八七
一九二六	三、七八八
一九二七	三、六一四
一九二八	三、六〇七

至客運方面，平均每人每年使用鐵路哩數，竟跌至空前未有之有低度，此項低落，大都由於汽車之競爭，一方亦受人口增加之影響，美國頭等鐵路之歷年平均數如下：

年 代	收 入
一九二三	三四〇
一九二四	三一七
一九二五	三一二
一九二六	三〇三
一九二七	二八四

.....日車最受影響.....

客運營業銳落聲中，倘再加以充分之分析，則知臥車營業所受影響甚少，而影響最甚者，莫如日間車，(Day coach)，茲將一九二一年來頭等鐵路臥車及日間車之收入列表如下：

(甲)臥車收入

年 代	收 入
一九二一	三五八，六五五，九〇二
一九二二	三六三，九六六，六三五
一九二三	四一二，四六九，八一六

一九二四	四〇七,二七九,五八七
一九二五	四三九,六二四,五〇四
一九二六	四五六,九三三,三一二
一九二七	四四二,二一四,五五三
一九二八	四三六,〇七三,三九六

(乙)日間車收入

一九二一	七九五,四〇二,二一六
一九二二	七一二,三四八,一六八
一九二三	七三五,一〇七,八一八
一九二四	六六九,四〇八,四一九
一九二五	六一六,六四〇,六六五
一九二六	五八七,〇一七,〇四三
一九二七	五三三,九一七,〇六三
一九二八	四六四,二五三,四五七

觀於上表，可知自一九二八年，臥車收入，較一九二一年增加百分之二十二，而日間車之收入，則於同時期間跌至百分之四十二，其趨勢可以概見也。

美國鐵路實況

...公共汽車狂增...
鐵路客運近年營業衰退，實緣公共汽車競爭劇烈及私人置車過多之故。迄今鐵路方面尚無應付之方，茲將美國歷年汽車輛數，列表如下：

年	代	輛	數
一九一一		六一九,五〇〇	
一九一六		三,二九七,九九六	
一九二〇		八,二二五,八五九	
一九二一		九,三四六,一九五	
一九二二		一〇,八六四,一二八	
一九二三		一三,四七九,六〇八	
一九二四		一五,四六〇,六四九	
一九二五		一七,五一二,六三八	
一九二六		一九,二三七,一七一	
一九二七		二〇,二一九,二三四	
一九二八		二一,三七九,一二五	

美國鐵路實況

觀於上表，可知一九二八年較一九二一年增加百分之三千三百五十一，計其輛數，達二千餘輛，誠可驚矣

(三) 財務之部

...客貨運價趨降...

計算運價之最普通單位，厥為「每延噸哩之平均收入」，即為每貨物一噸運送一哩之收費也，惟并未顯示各種貨物之種類，暨運送地段，美國頭等鐵路之每延噸哩收入，自一九二一年，逐年趨降，一九二八年較一九二一年低減百分之十五，實數如下：

一九二五年	一九二四年	一九二三年	一九二二年	一九二一年	一九二〇年	一九一六年	一九一一年
一，〇九七分	一，一一六分	一，一一六分	一，一七七分	一，二七五分	一，〇五二分	〇，七〇七分	〇，七四三分

客運運費之計算方法，亦復類是，即為「每延人哩之平均收入」也，自一九二一年以後，其數漸降，一九二八年更為八年來之最低紀錄，其數如左：

一九二八年	一九二七年	一九二六年	一九二一年	一九二〇年	一九二一年	一九二二年	一九二三年	一九二四年	一九二五年	一九二六年	一九二七年
一，〇八一分	一，〇八〇分	一，〇八一分	一，九六四分	二，〇四二分	二，七四五分	三，〇八六分	三，〇二七分	三，〇一八分	二，九七八分	二，九三六分	二，八九六分

一九二八年

二,八五〇分

●……………●
●營業收入增益●
●……………●

一九二八年頭等鐵路之營業淨收入，計爲一，一七二，八六四，一〇〇元，較一九二七年增加一〇五，〇〇〇，〇〇〇元，鐵路總財產投資額之報酬爲百分之四，六五，茲列詳表如下：

一九一一年	七二四，一八四，七〇八元
一九一六年	一，〇四〇，〇八四，五一七
一九二〇年	一七，二二六，九〇二
一九二一年	六〇〇，九三七，三五六
一九二二年	七六〇，一八七，三一九
一九二三年	九六一，九五五，四五七
一九二四年	九七三，八三七，二〇二
一九二五年	一，一二一，〇七六，三四一
一九二六年	一，二二三，〇八九，九六六
一九二七年	一，〇六七，九八五，四九五

美國鐵路實況

一九二八年

一，一七二，八六四，一〇〇

再就歷年各路鐵路總財產投資額之報酬百分數觀之，一九二八年亦較一九二七年增加，其數如下：

一九一一年	百分之四，八四
一九一六年	百分之五，九
一九二〇年	百分之〇，〇八
一九二一年	百分之二，七八
一九二二年	百分之三，五九
一九二三年	百分之四，三三
一九二四年	百分之四，二四
一九二五年	百分之四，七四
一九二六年	百分之四，九九
一九二七年	百分之四，三〇
一九二八年	百分之四，六五

●……………●
●營業支出減縮●
●……………●

美國鐵路實況

一九二八年美國頭等鐵路之營業淨收入，已如上述，茲再將營業總收入，及營業總支出列表觀之。

(甲) 營業總收入

一九一一年	二,七五二,四九七,二九七
一九一六年	三,五九六,八六五,七六六
一九二〇年	六,一七八,四三八,四五九
一九二一年	五,五一六,五九八,二四二
一九二二年	五,五五九,〇九二,七〇八
一九二三年	六,二八九,五八〇,〇二七
一九二四年	五,九二一,四九六,三二五
一九二五年	六,一二二,五〇九,八五六
一九二六年	六,三八二,九三九,五四六
一九二七年	六,一三六,三〇〇,二七〇
一九二八年	六,一一一,七三五,五一一

(乙) 營業總支出

一九一一年	一,九〇二,九九四,三三三元
-------	----------------

一四

一九一六年	二,三五七,二九八,四二二
一九二〇年	五,八二七,五九一,一四六
一九二一年	四,五六二,六六八,三〇二
一九二二年	四,四一四,五二二,三三四
一九二三年	四,八九五,一六六,八一四
一九二四年	四,五〇七,八八五,〇三七
一九二五年	四,五三六,八八〇,二九一
一九二六年	四,六六九,三三六,七三六
一九二七年	四,五七四,一七七,八一
一九二八年	四,四二七,九九五,〇三六

從上列統計，吾人可知一〇二八〇收入方面雖較一九一一年增百分之二二，惟支出方面，同時增加百分之三三，但如自一九二二年起，則一九二二年至一九二八年間收入增加百分之十，同時支出僅不足百分之一，其原因不外運用科學管理方法所獲得之結果也。

……鐵路捐稅激進……

近十七年來，美國頭等鐵路所付之捐稅，有增無已，計一九一一年為九八，六二六，八四八元，一九二八年則為三八九，四三二，四一五元，增加百分之二十五，若以每日平均計之，則一九一一年，每日平均付稅二七元，二二一元，一九二八年則增至一，〇六四，二三元，計增七九三八一二元，其數不可謂不巨矣，詳數如左：

一九一一年	九八，六二六，八四八元
一九一六年	一五七，一一三，三七二元
一九二〇年	二七二，〇六一，四五三元
一九二一年	二七五，八七五，九九〇元
一九二二年	三〇一，〇三四，九二三元
一九二三年	三三一，九一五，四五九元
一九二四年	三四〇，三三六，六八六元
一九二五年	三五八，五一六，〇四六元
一九二六年	三八八，九二二，八五六元
一九二七年	三七六，一〇，二五〇元
一九二八年	三八九，四三二，四一五元

美國鐵路實況

一九二八年所付之捐稅，佔營業總收入百分之六，三七，為十七年來之最高紀錄，歷年百分數如下：

一九一一年	三，五八%
一九一六年	三，七三%
一九二〇年	四，四〇%
一九二一年	五，〇〇%
一九二二年	五，四二%
一九二三年	五，二八%
一九二四年	五，七五%
一九二五年	五，八六%
一九二六年	六，〇九%
一九二七年	六，三%
一九二八年	六，三七%

(四) 員工之部

.....員工人數大減.....

美國鐵路實況

一九二八年美國頭等鐵路之員工人數，共為一，六五六，六八六人，較一九二七年減少八〇，〇〇〇人，查美國員工人數最高時，為一九二〇年（該年美政府將鐵路管理權移還人民）竟超過二百萬人，其歷年詳數如下：

一九一一年	一，五九九，八五四人
一九一六年	一，六四七，〇九七人
一九二〇年	二，〇二二，八三二人
一九二一年	一，六五九，五一三人
一九二二年	一，六二六，八三四人
一九二三年	一，八五七，六七四人
一九二四年	一，七五一，三六二人
一九二五年	一，七四四，三一一人
一九二六年	一，七七九，二七五人
一九二七年	一，七三五，一〇五人
一九二八年	一，六五六，六八六人

……薪工三十萬萬……

一六

一九二八年美國頭等鐵路所發行之薪工，約為二，八二五，〇〇〇，〇〇〇元，較上一年略減，因本年間減汰人員頗多也，詳數如下：

一九一一年	一，一六七，八五五，八九四元
一九一六年	一，四六八，五七六，三九四元
一九二〇年	三，六八一，八〇一，一九三元
一九二一年	二，七六五，二一八，〇七九元
一九二二年	二，六四〇，八一七，〇〇五元
一九二三年	三，〇〇四，〇七一，八八二元
一九二四年	二，八二五，七七五，一八一元
一九二五年	二，八六〇，五九九，九二〇元
一九二六年	二，九四六，一一四，三五四元
一九二七年	二，九一〇，一八二，八四八元
一九二八年	二，八二七，五九〇，四七一元

……平均年薪增加……

若以一九一一年之鐵路員工平均年薪，與一九二八年相

較，則一九二八年所增殆達兩倍又三分之一以上，茲將詳數列下：

一九一一年	七二九，九八元
一九一六年	八九一，六一元
一九二〇年	一，八二〇，一二元
一九二一年	一，六六六，二八元
一九二二年	一，六三三，二九元
一九二三年	一，六一七，一一元
一九二四年	一，六一三，四七元
一九二五年	一，六三九，九六元
一九二六年	一，六五五，七九元
一九二七年	一，六七七，二四元
一九二八年	一，七〇六，七八元

(五)貨運之部

...貨車運用優良...

一九二八年美國貨車運用率，有顯著之進步，每貨車每日之

美國鐵路實況

行駛里程。一九二〇年為二五，一哩，一九二八年則為三一，三哩，此項貨車，不但包括實在行駛之車輛，即裝卸者修理者與空車待掛者亦均在內。美國頭等鐵路每一貨車每日之平均行駛哩程如下：

一九二〇年	二五，一哩
一九二一年	二二，四哩
一九二二年	二三，五哩
一九二三年	二七，八哩
一九二四年	二六，八哩
一九二五年	二八，五哩
一九二六年	三〇，四哩
一九二七年	三〇，三哩
一九二八年	三一，三哩

因每日每車行駛哩程增加故每貨車之工作，一九二八年亦較一九二〇年增加百分之六。茲將每貨車平均每英里載重噸數列表如下：

一九二〇年	四九八噸
-------	------

美國鐵路實況

一九二一年	三八九噸
一九二二年	四二四噸
一九二三年	五一〇噸
一九二四年	四七一噸
一九二五年	四九五噸
一九二六年	五三一噸
一九二七年	五一八噸
一九二八年	五二六噸

...列車載貨增加...

美國頭等鐵路每一列車之平均載重噸數一九二八年實開空前未有之新紀錄，計為七九三噸。考其原因，大抵歸功於新式機車之運用，與夫機車調度之得宜，詳數如下：

一九二〇年	七〇八噸
一九二一年	六五一噸
一九二二年	六七六噸

一九二三年	七二三噸
一九二四年	七二五噸
一九二五年	七四四噸
一九二六年	七七二噸
一九二七年	七七七噸
一九二八年	七九三噸

列車載重增加。除上述機車關係外，列車長度增加亦為重要原因之一。一九二〇年每列平均機車三十七輛，一九二八年，則為四十八輛，計增十一輛之多，詳數如下：

一九二〇年	三十七輛
一九二一年	三十八輛
一九二二年	三八輛
一九二三年	四〇輛
一九二四年	四二輛
一九二五年	四四輛
一九二六年	四五輛

一九二七年

四七種

杭江路運輸業展望

杭江鐵路，日前在金華省立七中，召開運輸會議，籌畫該路運輸業之發展，同時，並在金華車站舉行金玉段開工典禮，建設廳長曾養甫，該路工程局長杜鎮遠等，均親往參加，當局既積極完成全路，並謀運輸之便利，是該路之貫通閩贛交通，與開發浙東產業，關係誠非淺鮮也。

按杭江路之原定計畫之江左綫，原為起自杭州閘口，沿錢塘江經富陽·桐廬·建德·蘭谿·龍游·衢縣·江山等縣而迄江西玉山縣止，嗣以經過河流水嶺過多，工程浩大，并以浙東不便，遂改為現存之江右綫，該綫起自杭州對岸之西興江邊，經蕭山，諸暨，義烏，金華，蘭谿，湯溪，龍游，衢縣而至贛之玉山，江邊至金華，計者一百七十八公里，金華至蘭谿之支綫，長二十二公里，江蘭段又於三月間通車，金華至玉山一段，長一百五十五公里，現既興工建築，二十個月後，當可全路完成也。

杭江路運輸業展望

一九二八年

四八種

運輸設備

鐵路之建設，除便利行旅外，其最大之目的為運輸貨物，現杭江路有機車九輛，均為二

六·〇式，三輛牽引力較小，可拖重二百噸，六輛較大，可拖重二百八十噸，客車三十輛，內有頭等餐車兩輛，二三等車六輛，三等車十六輛，三等廚房車二輛，行李郵政等車四輛，三等車座共一千二百七十二個，貨車計四十九輛，內平車二十輛，十二噸高邊車八輛，十二噸棚車二輛，十五噸棚車十輛，現又裝置新購十五噸高邊車三十輛，棚車二十輛，全計貨車輛，載重一一四〇噸。

車站為辦理行車與客貨運輸之所，貨棧則為囤存貨物之地，故特分段述之。該路杭蘭段共計車站念一所，為三廊廟，江邊，蕭山，白鹿塘，臨浦，尖山，涓池，直埠，白門，諸暨，牌頭，安華，鄭家塢，蘇溪，義烏，義亭，孝順，塘雅，金華，竹馬館，蘭谿，其中白鹿塘，涓池，白門三站，均不交會列車，夜班快車過蘇三站

杭江路運輸業展望

亦暫不停，三廊廟與江邊隔一江，僅作營業站，各站現均築臨時房屋暫用，而三廊廟，白鹿塘，牌頭，鄭家塢四站，則係租賃原有房屋，臨浦，諸暨，義烏，金華，竹馬館，蘭谿，蕭山，江邊各站，已先後完工，餘在興築中，至於貨棧，則已按重要各站情形，分別招標建築，計先建者為江邊，蕭山，臨浦，安華，鄭家塢，蘇溪，義烏，孝順，金華，蘭谿等十站。

沿綫各縣物產，以金華一帶而論，金華蘭谿及武義永康，產米頗豐，浙東缺米各縣，均仰給於金蘭，計年銷紹甬者四十萬袋，銷浦江東陽者三四萬袋，總值一千一百萬餘元，次為舊金蘭之火腿，東陽每年約產二十七萬隻，多運銷杭州，次為蘭谿腿產量與東陽同，多運滬，金華則年產約值十三萬元，義烏，永康，浦江，各佔東陽產量之半，值一百三十萬元，均運杭，至風肉，排肉，及活豬，牛，鴨，茶，佛手，南棗等，均銷蘇，京，杭，紹，甬一帶，輸入則為自滬杭而來之肥料，煤油，南北雜貨，東紹甬運來之鹽，棉花，紗，草蓆等，衢縣龍游兩縣，為浙東產紙最多之處，龍游紙之出產最多者為南屏，銷杭，滬，

常州，浦口，轉銷北省，蚌埠，山東河南，天津，營口，喜峯口等地，第二為花箋，共計年值九十萬元，衢縣產量更豐，年值二百四十萬元，龍游米每年輸出十萬擔，值洋百萬，衢縣每年出口三十萬擔，值洋三百萬元，衢縣隣近之遂昌龍泉，年銷杉木值百萬元銷紹杭，均由衢轉運，而嶺省之玉山，為贛東運浙貨物總匯之處，盜器，紙，夏布，等，均銷杭紹，滬，閩省之浦城，與江山接壤，所產紙，筍，及藥材，均由江山轉運，至與杭垣附近之諸暨，每年產絲值一百五十萬元，銷杭州，梨，花紅，李桃，銷紹杭，蕭山紹興一帶多將鹽運上江，絲繭則年產值六百萬元，銷滬杭，沿綫之物產大略如此。

浙東固為物產豐富之地，祇以交通不便，貨運營業漸增，運銷不易，往者，由金蘭一帶運杭之貨物，沿錢塘江而下，約時需四五日，運往紹甬之貨物，經義橋過壩者，約需八九日，由杭運往金蘭之貨物，溯江而上，約需六七日，由紹甬運往金蘭者，約需十日以上，自杭江路建至蘭谿後，今則由蘭金至杭，或至臨浦，車運一日可達，並在車站換裝內河船，直放紹興，至由義烏，東陽，永康，武義各

縣，往昔運往紹甬或由紹甬運往上海各縣者，必須繞道蘭谿，需時雖久，今則由臨浦車運，半日可達，是杭江路他日完成，貫通贛閩，其運輸貨物之激增，可預卜也。

按該路於民國二十一年六月一日自江邊通車至尖山，七月一日通至諸暨，十二月一日通至蘇溪，十五日通至義烏，

贛省公路之總調查

江西除贛江兩岸多平地外，四週盡屬山地，交通極為不便，故亦匪得以利用險惡地勢，偏僻處所，負隅自固，國軍進剿，因為交通阻梗，運輸不便，調動需時，所以收效甚微，近來本省上下一致，均以肅清匪共，非開發交通不可，故築路一項成為吾省剷除匪禍發展生產唯一要着，查該省公路係由公路處主持省道定為贛粵贛浙贛閩贛湘贛皖及贛鄂六大幹綫除上列三綫，（贛粵贛浙贛閩）均於前年先後通車逐步延長外，贛湘路於今年興工，即於七月間即通至高安，刻高安至上高段亦已完成，于本月二十日在高安行通車典禮，到者公路處長胡嘉詔，省城各機關代表，上高高安兩縣長及築路紳耆數百人，嗚砲開車頗極一時之盛，鄉民未曾見過汽車，沿途觀者拍掌歡呼，嘆為奇觀，茲將江西公路作一總報

贛省公路之總調查

今年二月十五日通至金華，三月六日通至蘭谿，當通車至尖山時，每月客貨收入僅一萬五千餘元，通至金蘭後，每月收入由五萬四千元增至十萬元，年終客運更繁，每月收入可達十三四萬元，十月間之乘車人數已有七萬六千之多矣。

告焉。

總車站設于南昌贛化門外，自此而南，沿贛江東岸而上，經豐城清江新淦峽江吉安泰和興國贛縣南康大庾，以達粵之南雄，接南韶路，而通粵漢路總長五二二，六八二公里，刻南昌至吉安間已通車，長二百餘公里，吉安至贛州段因經過各地，均是匪區，公路處擬由贛江東岸改至西岸，以兵工協同修築，自贛州至粵邊，刻因余萬謀主持，以工賑及兵工同時並進中。

由贛粵綫南昌蓮塘分枝，經進賢臨川，而東越東鄉
 贛浙
 餘江餘干貴溪弋陽鉛山上饒玉山，止于浙邊，長
 三百十四公里，自南昌至餘干之黃金埠，已全通，計一百廿
 餘公里，自此以上貴溪弋陽鉛山之信江北岸，因匪禍太深，

贛省公路之總調查

無從修築，刻已改至兩岸，以冀最短期間勾通南昌與杭州之

交通

贛閩路由贛浙綫溫圳分支而南，經過南城黎川，迄閩之光澤，長一百七十餘公里，南昌至南城段早已通車，長一百二十餘公里，南城至黎川段不久亦可完成，贛湘綫總車站設於南潯路牛行車站之側，自此而西，經新建高安上高宜豐萬載宜春萍鄉可由株萍路接粵漢路全長二百六十七公里，南昌至上高段昨行通車禮，長一百公里，上高至萍鄉路基均完成，至萬載段年內可通車，至萍鄉明春可通車云

由贛浙綫餘干分支而西北，行經萬年樂平浮

景鎮至湖口之一二一，八五二公里，曾於民國十八年興工，現因匪患水災停止，俟贛浙綫完成後再行興築云，車站亦在南潯鐵路牛行車站，由新建安義永

修德安瑞昌止於鄂邊，全長二百四十三里，俟以上各路完成後，再行修築，因財力來不及，所以只擇其要者先行完成也，以上六大省道，已通車者計一千數百里，今年年內尚可完成數百里，預計年終可通車者在二千里上下，公路一項，實為每省建設精神之所寄託也，

各縣道之建築。風起雲湧，各縣建設局呈請公路處派人前往測量設計者，紛至沓來，應接不暇，據記者所知各縣道已通車者，有贛閩支路南城，至南豐之四十四公里，廣登至玉山，計四十公里，南潯鐵路塗家埠，至武寧縣，七十公里，九江至蓮花洞十三公里，金谿至許灣二四公里，尙待完成通車者，臨川至金谿二十一公里，臨川至宜黃三十五公里，臨川至崇仁三十公里，崇仁至樂安八〇公里，武甯至修水八六公里，南潯路新祺洲站，至安義三十一公里臨川境李渡，至贛閩路長山站十公里，共二八八，七〇〇公里。

陳誠第十八軍之周至柔，羅卓英李明劉紹先等師，自駐防贛西之贛江中段後除努力清剿外，並以兵工築路，蓋認定若欲根本肅清赤匪，非便利交通不可，該軍軍部設吉安，其築路亦以吉安為中心其築之路，已通車者吉安至泰和五〇公里，泰和至遂川七〇公里吉安至安福五七公里吉安至曲灘十七，二五〇公里，吉安至三曲灘卅五公里，吉安至阜田五七公里，以上各地，多為匪區，如阜田三曲灘且為著名匪巢，完成極屬不易，該軍刻仍在修築，安福至蓮花，泰和至萬安，吉安至水豐，及吉安至東固各路，以冀衝破匪徒所恃淵藪之險惡匪巢，使赤匪無從淵藪。

各縣道之建築。風起雲湧，各縣建設局呈請公路處派人前往測量設計者，紛至沓來，應接不暇，據記者所知各縣道已通車者，有贛閩支路南城，至南豐之四十四公里，廣登至玉山，計四十公里，南潯鐵路塗家埠，至武寧縣，七十公里，九江至蓮花洞十三公里，金谿至許灣二四公里，尙待完成通車者，臨川至金谿二十一公里，臨川至宜黃三十五公里，臨川至崇仁三十公里，崇仁至樂安八〇公里，武甯至修水八六公里，南潯路新祺洲站，至安義三十一公里臨川境李渡，至贛閩路長山站十公里，共二八八，七〇〇公里。

陳誠第十八軍之周至柔，羅卓英李明劉紹先等師，自駐防贛西之贛江中段後除努力清剿外，並以兵工築路，蓋認定若欲根本肅清赤匪，非便利交通不可，該軍軍部設吉安，其築路亦以吉安為中心其築之路，已通車者吉安至泰和五〇公里，泰和至遂川七〇公里吉安至安福五七公里吉安至曲灘十七，二五〇公里，吉安至三曲灘卅五公里，吉安至阜田五七公里，以上各地，多為匪區，如阜田三曲灘且為著名匪巢，完成極屬不易，該軍刻仍在修築，安福至蓮花，泰和至萬安，吉安至水豐，及吉安至東固各路，以冀衝破匪徒所恃淵藪之險惡匪巢，使赤匪無從淵藪。

各縣道之建築。風起雲湧，各縣建設局呈請公路處派人前往測量設計者，紛至沓來，應接不暇，據記者所知各縣道已通車者，有贛閩支路南城，至南豐之四十四公里，廣登至玉山，計四十公里，南潯鐵路塗家埠，至武寧縣，七十公里，九江至蓮花洞十三公里，金谿至許灣二四公里，尙待完成通車者，臨川至金谿二十一公里，臨川至宜黃三十五公里，臨川至崇仁三十公里，崇仁至樂安八〇公里，武甯至修水八六公里，南潯路新祺洲站，至安義三十一公里臨川境李渡，至贛閩路長山站十公里，共二八八，七〇〇公里。

陳誠第十八軍之周至柔，羅卓英李明劉紹先等師，自駐防贛西之贛江中段後除努力清剿外，並以兵工築路，蓋認定若欲根本肅清赤匪，非便利交通不可，該軍軍部設吉安，其築路亦以吉安為中心其築之路，已通車者吉安至泰和五〇公里，泰和至遂川七〇公里吉安至安福五七公里吉安至曲灘十七，二五〇公里，吉安至三曲灘卅五公里，吉安至阜田五七公里，以上各地，多為匪區，如阜田三曲灘且為著名匪巢，完成極屬不易，該軍刻仍在修築，安福至蓮花，泰和至萬安，吉安至水豐，及吉安至東固各路，以冀衝破匪徒所恃淵藪之險惡匪巢，使赤匪無從淵藪。

各縣道之建築。風起雲湧，各縣建設局呈請公路處派人前往測量設計者，紛至沓來，應接不暇，據記者所知各縣道已通車者，有贛閩支路南城，至南豐之四十四公里，廣登至玉山，計四十公里，南潯鐵路塗家埠，至武寧縣，七十公里，九江至蓮花洞十三公里，金谿至許灣二四公里，尙待完成通車者，臨川至金谿二十一公里，臨川至宜黃三十五公里，臨川至崇仁三十公里，崇仁至樂安八〇公里，武甯至修水八六公里，南潯路新祺洲站，至安義三十一公里臨川境李渡，至贛閩路長山站十公里，共二八八，七〇〇公里。

陳誠第十八軍之周至柔，羅卓英李明劉紹先等師，自駐防贛西之贛江中段後除努力清剿外，並以兵工築路，蓋認定若欲根本肅清赤匪，非便利交通不可，該軍軍部設吉安，其築路亦以吉安為中心其築之路，已通車者吉安至泰和五〇公里，泰和至遂川七〇公里吉安至安福五七公里吉安至曲灘十七，二五〇公里，吉安至三曲灘卅五公里，吉安至阜田五七公里，以上各地，多為匪區，如阜田三曲灘且為著名匪巢，完成極屬不易，該軍刻仍在修築，安福至蓮花，泰和至萬安，吉安至水豐，及吉安至東固各路，以冀衝破匪徒所恃淵藪之險惡匪巢，使赤匪無從淵藪。

各縣道之建築。風起雲湧，各縣建設局呈請公路處派人前往測量設計者，紛至沓來，應接不暇，據記者所知各縣道已通車者，有贛閩支路南城，至南豐之四十四公里，廣登至玉山，計四十公里，南潯鐵路塗家埠，至武寧縣，七十公里，九江至蓮花洞十三公里，金谿至許灣二四公里，尙待完成通車者，臨川至金谿二十一公里，臨川至宜黃三十五公里，臨川至崇仁三十公里，崇仁至樂安八〇公里，武甯至修水八六公里，南潯路新祺洲站，至安義三十一公里臨川境李渡，至贛閩路長山站十公里，共二八八，七〇〇公里。

陳誠第十八軍之周至柔，羅卓英李明劉紹先等師，自駐防贛西之贛江中段後除努力清剿外，並以兵工築路，蓋認定若欲根本肅清赤匪，非便利交通不可，該軍軍部設吉安，其築路亦以吉安為中心其築之路，已通車者吉安至泰和五〇公里，泰和至遂川七〇公里吉安至安福五七公里吉安至曲灘十七，二五〇公里，吉安至三曲灘卅五公里，吉安至阜田五七公里，以上各地，多為匪區，如阜田三曲灘且為著名匪巢，完成極屬不易，該軍刻仍在修築，安福至蓮花，泰和至萬安，吉安至水豐，及吉安至東固各路，以冀衝破匪徒所恃淵藪之險惡匪巢，使赤匪無從淵藪。

統

計

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 綫

民國二十一年上半年各材料廠存廠材料價值表

編 類	材 料 種 類	存 料 價 值						共 計	備 註	
		長辛店材料廠		鄭州材料廠		江岸材料廠				
		元	角分	元	角分	元	角分			
第一類	消 耗 品	280,744	49	149,151	13	278,381	28	708,276	90	鄭州材料廠懸記
第二類	五 金	218,507	94	128,306	75	246,338	63	588,153	32	14,580.16 未列入
第三類	傢 俱 及 臥 車 飯 車 用 品	26,763	61	931	70	4,075	65	31,770	96	
第四類	工 具	54,302	91	18,558	65	75,131	73	143,023	35	
第五類	各 種 起 重 機 及 磅 秤	18,432	82	91	20	9,649	16	28,173	18	
第六類	水 管 及 鍋 爐 配 件	36,617	33	27,858	48	86,617	61	151,093	47	
第七類	電 料	260,054	42	5,270	69	37,755	91	303,081	02	
第八類	路 軌 號 誌 橋 工 等 配 件	98,107	45	28,329	16	311,018	26	435,454	87	
第九類	雜 項 配 件	45,269	95	7,908	37	19,671	81	72,850	13	
第十類	康 邦 機 車 配 件	59,662	47	35,048	72	59,667	35	154,398	54	
第十一類	合 股 公 司 機 車 配 件	27,181	07	6,874	43	28,043	29	62,098	79	
第十二類	康邦及合股公司機車炭水櫃配件	15,597	29	765	77	1,796	41	18,159	47	
第十三類	比 國 國 家 機 車 配 件	13,633	38	587	26	12,334	99	26,555	63	
第十四類	高 各 利 機 車 配 件	6,616	70	4,295	11	4,533	47	15,445	28	
第十五類	霍 協 斯 機 車 配 件	557	02	1,287	80	13,316	31	15,161	13	
第十六類	巴 都 伊 機 車 配 件	11,217	68	.....	...	.....	...	11,217	68	
第十七類	浪 柏 式 機 車 配 件	.....	...	.....	...	45,563	85	45,563	85	
第十八類	客 車 配 件	32,669	63	176	71	6,667	92	39,514	26	
第十九類	貨 車 配 件	72,841	68	5,623	93	32,510	00	110,975	61	
第二十類	各 種 車 鈎	15,392	85	3,603	50	5,114	18	24,110	53	
第二十一類	各 種 停 輪 開 配 件	8,470	32	878	20	5,662	34	15,010	86	
第二十二類	各 種 煖 氣 管 配 件	8,323	42	3,419	06	1,373	98	13,116	46	
第二十三類	各 種 快 慢 表 配 件	3,868	55	1,158	05	3,295	50	17,322	10	
第二十四類	潑 來 里 利 馬 機 車 配 件	29,284	11	12,241	13	.....	...	41,525	24	
第二十五類	潑 來 里 巴 都 伊 機 車 配 件	11,260	24	7,111	42	2,301	04	20,672	70	
第二十六類	潑 來 里 比 利 時 機 車 配 件	12,307	62	5,619	09	11,844	03	29,770	74	
第二十七類	潑 來 里 四 百 號 機 車 配 件	45,476	20	2,411	46	.....	...	47,887	66	
第二十八類	印 刷 品	83,652	05	132	66	.....	...	83,784	71	
第二十九類	文 具 類	18,486	05	.....	...	.....	...	18,486	05	
	總 計	1,513,299	36	450,640	43	1,302,714	70	3,272,654	49	

中 華 國 有 鐵 路
平 漢 綫

民國二十一年上半年各材料廠存廠廢料價值表

編 類	材 料 種 類	存 料 價 值						共 計	備 註	
		長辛店材料廠		鄭州材料廠		江岸材料廠				
		元	角分	元	角分	元	角分			
第一類	消 耗 品	10,001	96	25	97	836	25	16,864	18	
第二類	五 金	3,212	56	14	89	3,061	40	6,288	85	
第三類	傢 俱 及 臥 車 飯 車 用 品	164	96					164	96	
第四類	工 具				90				90	
第五類	各 種 起 重 機 及 磅 秤									
第六類	水 管 及 鍋 爐 配 件	23	89					23	89	
第七類	電 料	1,920	24	20	86	190	12	2,131	22	
第八類	路 軌 號 誌 橋 工 等 配 件	16,805	86					16,805	86	
第九類	雜 項 配 件									
第十類	康 邦 機 車 配 件			59	50			59	50	
第十一類	合 股 公 司 機 車 配 件			202	32			202	32	
第十二類	康邦及合股公司機車炭水櫃配件			318	32			318	32	
第十三類	比 國 國 家 機 車 配 件									
第十四類	高 各 利 機 車 配 件									
第十五類	霍 協 斯 機 車 配 件									
第十六類	巴 都 伊 機 車 配 件									
第十七類	浪 柏 式 機 車 配 件									
第十八類	客 車 配 件									
第十九類	貨 車 配 件									
第二十類	各 種 車 鈎									
第二十一類	各 種 停 輪 開 配 件									
第二十二類	各 種 緩 氣 管 配 件									
第二十三類	各 種 快 慢 表 配 件									
第二十四類	潑 來 里 利 馬 機 車 配 件									
第二十五類	潑 來 里 巴 都 伊 機 車 配 件									
第二十六類	潑 來 里 比 利 時 機 車 配 件									
第二十七類	潑 來 里 四 百 號 機 車 配 件									
第二十八類	印 刷 品	4,045	60					4,045	60	
第二十九類	文 具 類	4,128	39					4,128	39	
	總 計	46,303	46	642	76	4,087	77	51,033	99	

中 華 國 有 鐵 路
平 漢 綫

民國二十一年七月各材料廠存廠材料價值表

編 類	材 料 種 類	存 料 價 值						共 計		備 註
		長辛店材料廠		鄭州材料廠		江岸材料廠		元角分		
		元	角分	元	角分	元	角分	元	角分	
第一類	消 耗 品	274,157	53	172,253	35	211,176	52	657,587	40	
第二類	五 金	201,656	81	134,797	56	230,224	55	566,678	92	
第三類	傢 俱 及 臥 車 飯 車 用 品	24,437	71	1,106	22	4,141	65	29,685	58	
第四類	工 具	53,652	19	31,386	25	60,234	19	145,272	63	
第五類	各 種 起 重 機 及 磅 秤	21,292	42	91	20	9,649	16	31,032	78	
第六類	水 管 及 鍋 爐 配 件	35,596	17	29,077	87	88,323	95	152,997	99	
第七類	電 料	252,536	73	7,657	50	34,406	83	294,601	06	
第八類	路 軌 號 誌 橋 工 等 配 件	97,853	81	309,059	04	259,055	25	665,968	10	
第九類	雜 項 配 件	45,864	98	10,227	37	16,569	33	72,661	68	
第十類	康 邦 機 車 配 件	600,70	53	34,590	92	58,783	52	153,444	97	
第十一類	合 股 公 司 機 車 配 件	23,513	32	6,947	52	27,009	54	60,470	38	
第十二類	康邦及合股公司機車炭水櫃配件	15,383	03	909	52	1,767	66	18,060	21	
第十三類	比 國 國 家 機 車 配 件	13,633	38	568	66	12,333	79	26,535	83	
第十四類	高 各 利 機 車 配 件	6,570	08	4,288	79	4,533	47	15,392	34	
第十五類	霍 協 斯 機 車 配 件	557	02	1,287	80	13,316	31	15,161	13	
第十六類	巴 都 伊 機 車 配 件	11,217	68	.....	...	.....	...	11,217	68	
第十七類	浪 柏 式 機 車 配 件	.....	...	.....	...	45,432	88	45,432	88	
第十八類	客 車 配 件	33,161	26	191	42	6,495	98	39,848	66	
第十九類	貨 車 配 件	74,377	90	4,995	01	31,923	05	111,295	96	
第二十類	各 種 車 鈎	15,310	05	3,573	42	5,056	18	23,939	65	
第二十一類	各 種 停 輪 閘 配 件	8,807	94	836	22	5,574	96	15,219	12	
第二十二類	各 種 煖 氣 管 配 件	8,323	42	3,419	06	1,373	98	13,116	46	
第二十三類	各 種 快 慢 表 配 件	12,868	55	1,158	05	3,295	50	17,322	10	
第二十四類	潑 來 里 利 馬 機 車 配 件	29,567	57	12,241	13	.....	...	41,808	70	
第二十五類	潑 來 里 巴 都 伊 機 車 配 件	11,413	11	6,944	45	2,290	92	20,654	48	
第二十六類	潑 來 里 比 利 時 機 車 配 件	13,250	47	5,474	42	11,837	81	30,562	70	
第二十七類	潑 來 里 四 百 號 機 車 配 件	45,811	64	2,330	68	.....	...	48,142	32	
第二十八類	印 刷 品	83,420	93	744	18	.....	...	84,165	11	
第二十九類	文 具 類	18,215	52	.....	...	.....	...	18,215	52	
	廢 料	46,303	46	.....	...	.....	...	46,303	46	
	懸 記	.....	...	14,363	48	.....	...	14,363	48	
	總 計	1,541,831	21	800,521	09	1,144,806	98	34,87,159	28	

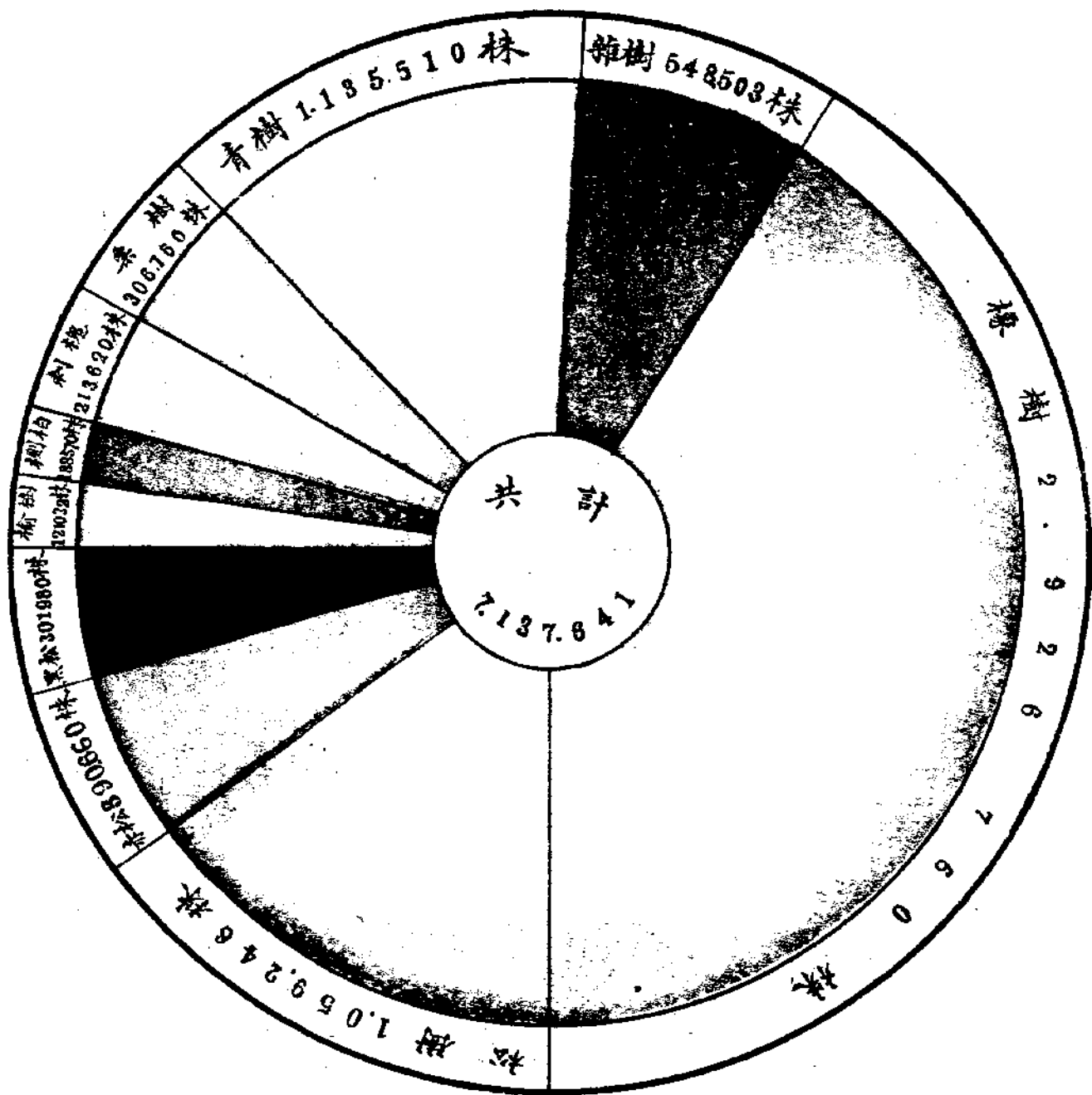
平漢沿綫各種長度橋樑座數表

座數 橋樑 長	座數					座數 橋樑 長	座數					座數 橋樑 長	座數				
	一	二	三	支路	總計		一	二	三	支路	總計		一	二	三	支路	總計
0.92				1	1	7.50		1			1	30.00	8	7	5	3	23
0.95				3	3	7.60	1				1	30.50	2				2
1.00	1			5	6	7.90			1		1	32.00		2			2
1.40				1	1	8.00	8	31	12	1	52	36.56	1				1
1.47				1	1	8.10	1	1			2	36.60	1				1
1.50	2	15		4	21	8.20		2			2	36.80	1				1
1.70		1			1	9.00	1	15	2		18	38.00		2			2
1.80	5	1			6	9.10	1				1	40.00	2	4	3		9
1.90		2			2	9.50	1	1			2	40.50	1	1			2
1.95				1	1	9.80	1				1	45.00	1	1			2
2.00	13	86	23		133	10.00	12	32	17	1	62	46.00	2				2
2.20	1	67			68	11.00	1	2			3	48.00		1			1
2.25	1				1	11.50	1	3			4	50.00		1			1
2.40			1	1	2	11.60	1				1	52.40				1	1
2.60	1				1	12.00	7	1	8	1	17	55.20	2				2
2.90	2			2	4	12.20	3	1			4	60.00	2	3	2		7
2.95	2			1	3	13.00	1	2			3	63.00		2			2
3.00	30	39	9	11	89	13.50		1			1	70.00		1			1
3.10	1				1	13.60				1	1	72.80	1				1
3.40				10	10	14.64	1				1	73.12	1				1
3.50	4	58			60	15.00	5	16	11	2	34	80.00			1		1
3.60	8	1		1	10	16.00	1	3			4	84.04		1			1
3.70	11			1	12	17.45				1	1	90.00	1	1	2		4
3.72	2				2	17.50				1	1	92.00	3				3
3.75	1				1	18.00	6	4		1	11	103.00	1				1
3.80	10	1			11	18.20	2				2	120.00	1	1	3	2	7
3.85	1				1	18.22	1				1	126.00	1				1
3.90				1	1	18.30	2				2	135.00		1			1
4.00	16	10	7	9	42	18.40	5				5	150.00	3	2			5
4.20	1				1	18.55	1				1	173.66	1				1
4.40		1			1	20.00	2	12	8	1	23	180.00		1	1		2
4.50		29	3		32	20.30		1			1	200.00		1			1
4.70	1				1	21.00				1	1	210.00	1	1			2
4.80					1	21.01		1			1	220.50	1				1
4.90				1	1	22.00		1			1	240.00			3		3
5.00	29	70	8	2	109	23.00		1			1	260.00		1			1
6.00	13	7	11	7	38	24.00	3	2			5	274.50	1				1
6.10	8				8	24.40	2				2	300.00		1			1
6.20	1			2	3	24.80	1				1	335.00				1	1
6.60	1				1	25.00		2	3		5	365.80	1				1
6.70		1			1	26.00	1				1	420.00			1		1
6.80	1				1	26.70				1	1	467.75	1				1
7.00	1	2		1	4	26.85				1	1	502.48	1				1
7.20	1	1			2	27.30	1				1	552.60	1				1
7.26	1				1	27.60	4				4	720.00					2
7.30	1				1	28.00		2			2	1092.52		2			1
...						29.00		1			1	.....				
總計	172	330	62	77	70	總計	78	139	62	13	202	總計	43	39	21	7	110
全路總計													203	568	145	97	1103

工務處技術課編工程課統計股核結

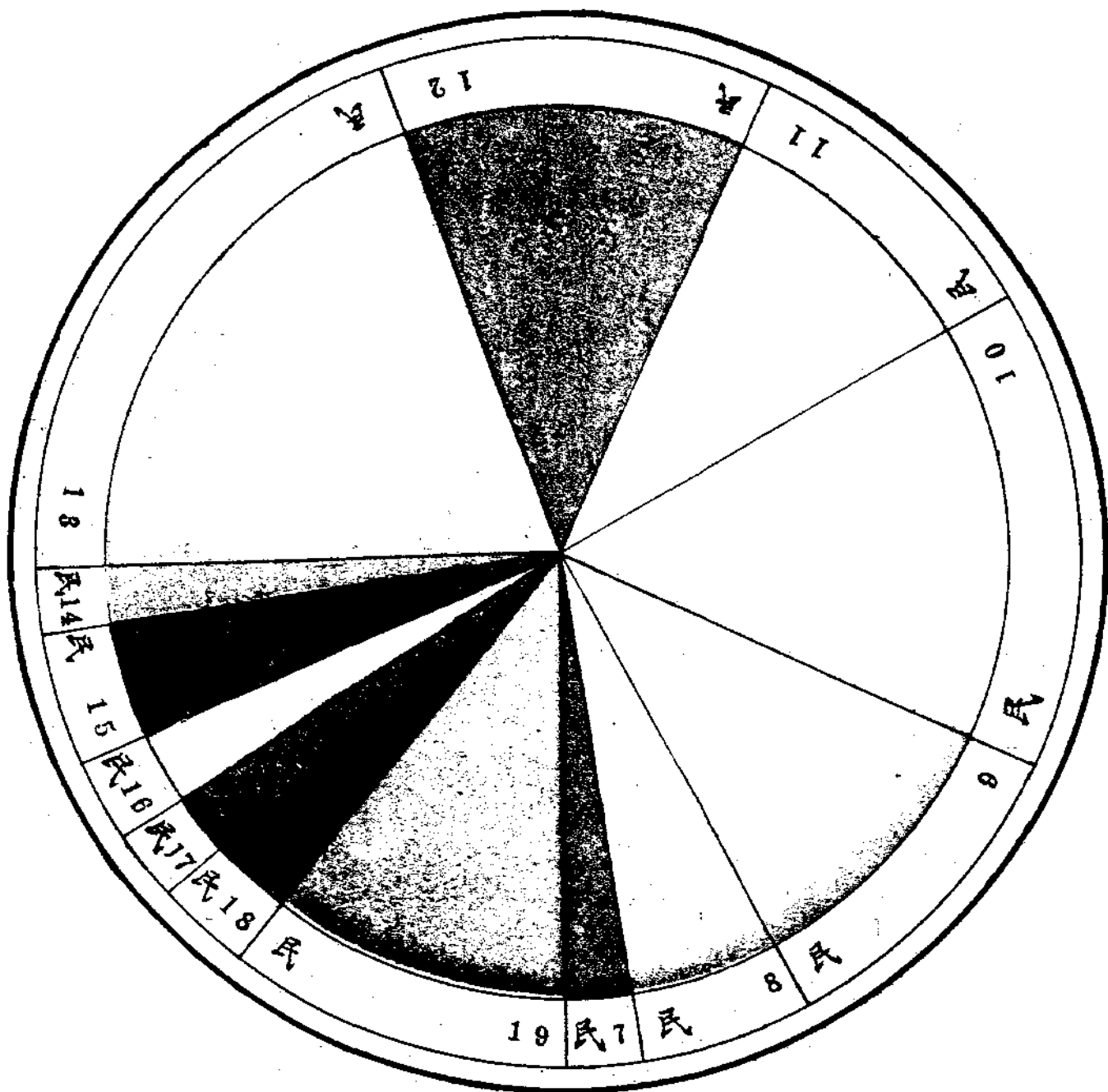
備考：橋長以每座橋樑之淨空計算譬如二孔三公尺門橋即歸入六公尺長類內除如推

平漢各林場現有各種樹株比較表



民國二十年十二月工務處工程課統計股製

平漢各林場現有各年生樹木株數比較圖



共計 7,137,641

民7	民8	民9	民10	民11	民12	民13	民14	民15	民16	民17	民18	民19
176,988	267,000	730,211	1,832,456	694,012	900,306	1,463,305	156,195	214,000	176,058	150,306	202,001	770,006

民國二十年十二月工務處工程課統計股製

平漢鐵路沿站棧餘地已否放租面積畝數及沿道尺度暨租額統計月報表

民國二十一年九月份

段別	出租種類	租商戶數	地 畝 面 積				租 金				積 欠 租 金				備 考						
			全部總面積	劃入放租總面積	已放租總面積	未放租總面積	年租額	本月份共收洋數	截至上月止共欠洋數	本月份共收洋數	截至本月止尚欠洋數										
漢 滬 段	餘地 棧地 岔道	4360	10442	00	6528	00	3983	00	2463	54	89359	85	240	23	66472	67	4228	11	62244	56	
		18				78	45	4087	公尺			14913	60	3785	16	41584	54			41584	54
												13768	00								
本段總計		4378				4064	46	4087	公尺			118041	45	4025	39	108057	21	4228	11	103829	10
滬 鄭 段	餘地 棧地 岔道	206				302	99			5483	30	363	75	1753	53	338	25	1415	23		
		25				31	93	1055	公尺			7622	20	475	90	6543	20	992	60	5550	60
												4709	10								
本段總計		228				334	92	1055	公尺			17814	60	839	65	8296	73	1330	85	6965	88
順 鄭 段	餘地 棧地 岔道	53				493	10			4742	42	393	75	590	25	312	08	278	17		
		56	114236	38	13664	70	203	12	11108	76	23829	18	4171	74	306955	32	2832	70	304122	62	
												24940									公尺	64529	00
本段總計		109				696	22	24940	公尺			98100	60	4565	49	307545	57	3144	78	304400	79
平 順 段	餘地 棧地 岔道	21				1046	27			2759	77	393	24	1297	13	9	50	1287	63		
		291				433	53	17519	公尺			100543	72	9963	38	290807	68	14244	70	276562	98
												65648	20								
本段總計		312				1529	80	17519	公尺			188951	69	10856	62	292104	81	14254	20	277850	61
各段總數		5027	194678	38	20192	70	47601	公尺	13567	30	397908	34	19787	15	716004	32	22957	94	693046	38	

平漢鐵路沿站棧餘地已否放租面積畝數及岔道尺度暨租額統計月報表

民國二十一年十月份

段別	出租種類	租商戶數	地 畝 面 積				租 金			積 欠 租 金			備 考
			全部總面積	劃入出租總面積	已放租總面積	未放租總面積	年租額	本月份收洋數	截至上月止共欠洋數	本月份收洋數	截至本月止尚欠洋數		
漢源段	餘地 棧岔	4361	10442 00	6528 00	3985 00	2447 10	89894 55	95 50	62244 56	4514 25	57730 31		
		19			95 90		18126 30						
本段總計		4380			4080 90								
源順段	餘地 棧岔	204			302 88		5459 60	1583 44	1415 28	430 35	984 93		
		24			37 87		9439 60	35 00	5550 60		5550 60		
本段總計		228			340 70								
順順段	餘地 棧岔	52			458 85		4673 92	1170 30	278 17		278 17		
		63	114236 38	13664 70	208 53	11120 39	26204 87	325 30	304122 62	142 50	303980 12		
本段總計		115			667 38								
平順段	餘地 棧岔	21			1046 27		2759 77	70 25	1287 63	310 77	976 86		
		293			489 96		101602 70	3098 28	276562 98	11847 21	264715 77		
本段總計		314			1536 23								
本段總計					17519 公尺		170010 67	3168 53	277850 61	12157 98	265692 63		
各段總數		5037	124678 38	20192 70	6625 21 47721 公尺	18567 49	406635 61	6378 07	693046 38	17245 09	675801 50		

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年八月一日至二十一年八月十日止

計通車路程1324公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款	列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年		\$ 元角分		\$ 元角分	\$ 元角分	\$ 元角分			
.....1旬 共 計	65,699	148,058.51	69,391	372,959.35	13,848.46	534,846.32	47,548	78,980	126,528
每通車公里勻計	49.62	111.83	52.41	281.67	10.46	403.96	35.91	59.65	95.56
至是日共計	1,617,119	4,060,174.08	2,046,956	11,303,913.51	387,735.10	15,751,819.69	1,119,407	1,797,013	2,916,420
上 年									
.....1旬 共 計	42,881	76,052.92	26,554	145,236.32	4,671.84	225,961.08	57,426	32,085	89,511
每通車公里勻計	32.89	57.44	20.06	109.70	3.53	170.67	43.37	24.23	67.60
至是日共計	1,309,451	3,691,763.78	1,632,599	11,027,924.19	173,014.59	14,892,702.56	1,164,826	1,142,053	2,306,879

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年八月十一日至二十一年八月二十日止

計通車路程 1324公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款	列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年		\$ 元角分		\$ 元角分		\$ 元角分			
.....2旬 共 計	78,945	174,044 83	81,651	418,861 74	14,450 12	607,386 69	53,620	94,342	147,962
每通車公里勻計	59.63	131 45	61.66	316 36	10 94	458 75	40.50	71.25	111.75
至是日共計	1,696,064	4,234,218 91	2,128,607	11,722,775 25	402,212 22	16,359,206 38	1,173,027	1,891,360	3,064,387
上 年									
.....2旬 共 計	51,402	116,012 63	36,271	163,086 19	6,799 03	285,897 85	64,441	342,86	98,727
每通車公里勻計	38.82	87 62	27.40	123 18	5 14	215 94	48.67	25.90	74.57
至是日共計	1,360,853	3,807,776 41	1,668,870	11,191,010 38	179,615 62	15,178,600 41	1,229,267	1,176,339	2,405,606

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年八月二十一日至二十一年八月三十日止

計通車路程1324公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款	列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年		\$ 元角分		\$ 元角分	\$ 元角分	\$ 元角分			
.....8旬 共計	87,713	199,071.42	110,829	534,475.17	20,650.92	754,197.51	53,155	108,780	161,935
每通車公里勻計	66.25	150.36	83.71	403.68	15.60	569.64	40.15	82.16	122.31
至是日共計	1,783,777	4,433,290.33	2,239,436	12,257,250.42	422,863.14	17,113,403.89	1,226,182	2,000,140	3,226,322
上 年									
.....8旬 共計	57,091	170,428.13	52,983	273,310.91	15,203.80	458,942.81	51,088	46,839	97,927
每通車公里勻計	43.12	128.72	40.02	206.43	11.48	346.63	38.59	35.37	73.96
至是日共計	1,417,944	3,978,204.54	1,721,853	11,464,321.29	195,017.42	15,637,543.25	1,280,355	1,223,178	2,503,533

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年九月一日至二十一年九月十日止

計通車路程1324公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款		列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數		客	貨	共 計		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
本 年		\$ 元 角 分		\$ 元 角 分	\$ 元 角 分	\$ 元 角 分				
.....1旬 共 計	87,829	220,596 60	103,873	584,670 92	23,020 97	828,288 49	50,896	106,589	157,485	
每通車公里勻計	66.84	166 61	78.45	441 60	17 39	625 60	38.44	80.51	118.95	
至是日共計	1,871,606	4,653,886 93	2,343,309	12,841,921 34	445,884 11	17,941,692 38	1,277,078	2,106,729	3,383,807	
上 年										
.....1旬 共 計	50,598	162,862 80	72,284	411,062 82	15,631 19	589,556 81	50,767	55,694	106,461	
每通車公里勻計	38.22	123 01	54.56	310 47	11 81	445 29	38.34	42.07	80.41	
至是日共計	1,468,542	4,141,067 34	1,794,087	11,875,384 11	210,648 61	16,227,100 06	1,331,122	1,278,872	2,609,994	

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年九月十一日至二十一年九月二十日止

計通車路程1824公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款	列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年		\$		\$		\$			
		元角分		元角分		元角分			
.....2e旬 共 計	78,392	174,745.89	100,917	510,053.41	19,954.53	704,753.83	47,441	106,691	154,132
每通車公里均計	59.21	131.98	76.22	385.24	10.07	582.29	35.83	80.58	116.41
至是日共計	1,949,998	4,828,632.82	2,444,226	13,351,974.75	465,838.64	18,646,446.21	1,324,519	2,213,420	3,537,939
上 年									
.....2e旬 共 計	67,887	187,492.60	81,950	491,312.57	20,313.58	699,818.75	51,732	55,582	107,314
每通車公里均計	51.27	141.61	61.90	371.64	10.49	528.56	39.07	41.98	81.05
至是日共計	1,725,395	4,867,242.28	2,111,962	13,795,371.93	288,347.47	18,950,961.68	1,532,078	1,506,172	3,038,250

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年九月二十一日至二十一年九月三十日止

計通車路程1394公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款		列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數		客	貨	共 計		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
本 年		\$ 元角分		\$ 元角分	\$ 元角分	\$ 元角分				
.....8旬 共計	97,096	227,224 88	93,811	576,446 02	20,369 85	824,040 70	58,013	102,109	155,122	
每通車公里勻計	78.84	171 62	70.85	485 88	15 39	622 39	40.04	77.12	117.161	
至是日共計	2,017,094	5,055,857 65	2,538,037	13,928,420 77	486,208 49	19,470,486 91	1,377,532	2,315,529	3,693,061	
上 年										
.....3旬 共計	67,050	167,148 27	73,568	456,485 18	21,048 14	644,681 59	46,549	54,348	100,897	
每通車公里勻計	50.64	126 24	55.56	344 78	15 90	486 92	35.16	41.05	76.21	
至是日共計	1,589,753	4,486,941 85	1,958,808	12,837,678 38	251,678 30	17,576,296 03	1,434,455	1,392,500	2,826,955	

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 綫

民國二十一年十一月上旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數		計
		小 數	共	
上旬現金結餘	存			\$401,691 19
本旬收入	收			1,307,067 42
客運	a	229,119	99	
貨運	b	648,079	12	
附捐	c	75,058	66	
雜項	d	29,500	95	
借入	e	825,308	70	
其他	f			
合 計				905,376 23
減去本旬支出	付			850,998 21
營業支出	g	529,392	16	
資產支出	h			
歲計支出	i	5,869	49	
其他支出	j	315,736	56	
貨運加價 75,058.68				
課撥款 145,066.88				
聯運費 46,641.37				
償還借款 48,969.65				
本旬現金結餘	餘			\$54,378 02
現金結餘類別	行			1,085,247 73
各銀行存款				
漢口中央銀行		2,763	94	
漢口金城銀行		35,117	53	
漢口交通銀行		769	57	
漢口鹽業銀行		359,934	64	
漢口農工銀行		42,900	00	
北平山西省銀行		.....	26	
北平農工銀行		896	42	
北平浙江興業銀行		63	24	
北平金城銀行		283,926	90	
北平鹽業銀行		252,556	57	
北平中南銀行		87,440	35	
北平保商銀行		18,878	31	
各銀行透支	透			1,05,5807 73
漢口金城銀行		59,634	42	
漢口交通銀行		54,426	40	
漢口鹽業銀行		73,583	45	
漢口農工銀行		305,163	46	
北平金城銀行		286,000	00	
北平鹽業銀行		263,000	00	
北平中南銀行		8,500	00	
北平大陸銀行		6,000	00	
北平交通銀行		7,500	00	
北平保商銀行		8,500	00	
北平農工銀行		8,500	00	
北平中國實業銀行		5,000	00	
北平出納課存款不能提用款 洋 4,472.90	課	20,153	99	
漢口出納課存款不能提用款 洋 6,529.97	課	34,784	03	54,938 02
合 計				\$54,378 02
不能作為現金提用各款				
銅 元		205	02	
懸掛舊賬		43,730	13	
合 計	懸			\$48,935 15

中華民國二十一年十一月十九日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 綫

民國二十一年十一月中旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數		共 計
		小	數	
上旬現金結餘	存			\$54,378 02
本旬收入	收			917,217 49
客運	a	188,889	88	
貨運	b	560,008	77	
附捐	c	64,663	62	
雜項	d	23,558	90	
借入	e	80,096	82	
其他	f			
合計				971,595 51
減去本旬支出	付			862,768 97
營業支出	g	564,780	67	
資產支出	h	...	...
歲計支出	i	1,134	33	
其他支出	j	286,863	97	
貨運加價 63,257.02				
運費撥款 133,379.15				
聯運費 48,094.00				
償還借款 40,623.80				
協款 1,500.00				
本旬現金結餘	餘			\$118,826 54
現金結餘類別	行			1,203,840 71
各銀行存款				
漢口中央銀行		2,763	94	
漢口金城銀行		35,609	19	
漢口交通銀行		769	57	
漢口鹽業銀行		380,615	19	
漢口農工銀行		76,600	00	
北平山西省銀行		.....	26	
北平農工銀行		896	42	
北平浙江興業銀行		63	24	
北平金城銀行		329,905	27	
北平鹽業銀行		290,556	57	
北平中南銀行		70,805	75	
北平保商銀行		15,255	81	
各銀行透支	透			1,173,789 86
漢口交通銀行		54,426	40	
漢口農工銀行		281,863	46	
北平金城銀行		301,000	00	
北平鹽業銀行		300,000	00	
北平中南銀行		49,500	00	
北平大陸銀行		20,000	00	
北平交通銀行		48,500	00	
北平保商銀行		49,000	00	
北平農工銀行		49,500	00	
北平中國實業銀行		20,000	00	
北平出納課存款	課	59,939	63	
現洋 86,693.92				
不能提用款 23,245.71				
漢口出納課存款	課	28,836	06	
現洋 4,027.21				
不能提用款 24,808.85				
合計				\$118,826 54
不能作為現金提用各款				
銅元		91	98	
懸掛舊賬		47,962	58	
合計	懸			\$48,064 56

中華民國二十一年十二月六日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 綫

民國二十一年十一月下旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數	
		小 數	共 計
上旬現金結餘	存		\$118,828 54
本旬收入	收		1,138,743 09
客運	a	209,156 25	
貨運	b	705,878 98	
附捐	c	81,152 95	
雜項	d	42,558 50	
借入	e	99,999 41	
其他	f		
合計			1,257,572 68
減去本旬支出	付		1,348,792 84
營業支出	g	988,602 64	
資產支出	h	.....
會計支出	i	4,186 80	
其他支出	j	356,003 40	
貨運加價 82,559.55 運費 85,614.09 運費 47,878.96 運費 187,950.80 運費 2,000.00			
本旬現金結餘	餘		\$91,220 21
現金結餘類別	行		1,318,008 65
各銀行存款			
漢口中 央 銀 行		2,768 94	
漢口金 城 銀 行		46,984 89	
漢口交 通 銀 行		769 57	
漢口鹽 業 銀 行		499,845 64	
漢口農 工 銀 行		78,000 00	
北平山 西 省 銀 行		.....
北平農 工 銀 行		896 42	
北平浙 江 興 業 銀 行		63 24	
北平金 城 銀 行		331,651 03	
北平鹽 業 銀 行		262,360 40	
北平中 南 銀 行		65,109 15	
北平保 商 銀 行		25,064 11	
各銀行透支	透		1,448,683 84
漢口金 城 銀 行		110,880 84	
漢口交 通 銀 行		54,426 40	
漢口鹽 業 銀 行		97,505 98	
漢口農 工 銀 行		454,263 46	
北平金 城 銀 行		296,803 83	
北平鹽 業 銀 行		296,803 83	
北平中 南 銀 行		29,000 00	
北平大 陸 銀 行		11,000 00	
北平交 通 銀 行		29,000 00	
北平保 商 銀 行		29,000 00	
北平農 工 銀 行		29,000 00	
北平中 國 實 業 銀 行		11,000 00	
北平出納課存款	課	14,191 28	
漢口出納課存款	課	30,263 70	44,454 98
合計			\$91,220 21
不能作為現金提用各款			
銅 元		133 60	
懸掛舊賬		86,465 76	
合計	懸		\$86,599 36

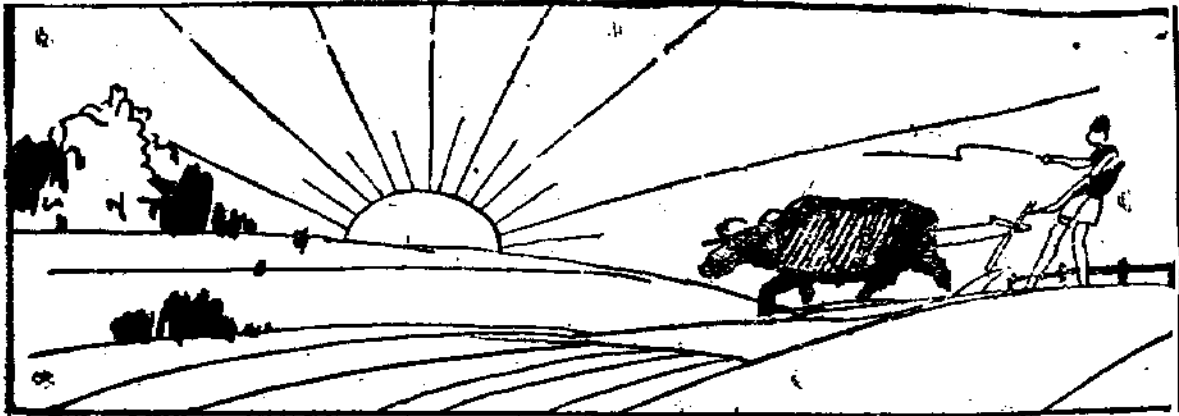
中華民國二十一年十二月十四日

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表
二十一年十月份

二十一年十二月一日填報

站名	本月起運主要鑛產名稱及噸數					由本站起運鑛產 之主要鑛廠名稱	本月本 站通貨 運日數
	煤	焦 灰	烟 煤	硬 煤	泥 土		
	噸 數	噸 數	噸 數	噸 數	噸 數		
坨 里	25760					奎業 清和	二十八日
周口店	6955					興寶 成興順 鴻豐	二十五日
石家莊		1480	64455	36567		正豐 保晉 井隆	全 月
光祿鎮		790	5530			中 和	全 月
馬頭鎮			6750			怡 立	全 月
六河溝	47780	260				六 河 溝	全 月
豐樂鎮		220				六 河 溝	二 日
新鄉縣	37073					中 原	全 月
許 州							

本路本月障礙事故 1 事由 坨里機車洗爐 2 日數 二 日
 周口店缺乏機車車輛



教育改造與民族建設



專 載

教育改造與民族建設

邵元冲

中央委員邵元冲於十一月二十一日在中央黨部總理紀念週，講演「教育改造與民族建設」原文如下：

◆◆◆各位同志◆◆◆ 近年來一般國民和一般同志，共同注意的問題，就是教育問題。所以今天的講題就是教育改造與民族建設。在過去這些年中間，我們看到社會的混亂，思想的複雜，一般國民心理不安的情狀，很可以感覺到一個國家民族，如果

不從教育方面有切實的方案，一定的步驟去做基本建設的工作，在任何環境之下，都不能使國家社會有清明之望，同時我們也認

識在過去這些年中間固然在本黨做革命運動，尚未得到政權的時候，對於基本教育的工作，無從着手，而在本黨得到政權以後，對於教育也沒有確定的方針和步驟去努力，以致這幾年的情況，比從前並沒有多少改進地方，所以我們鑒於過去的經驗與教訓，如果自今以後，對於教育問題，還是沒有確實的辦法，思想不易得到系統，民族的基礎也就永不能建設起來了，講到

教育改造與民族建設

教育問題

我們先要知道教育的意義，究竟教育是爲什麼，希望得到怎樣的結果，從廣義或學理上講來，教育的意義很複雜，有很多不同的解釋，但是我們很單純地用淺近的意思去解說，教育就是使一般人能够適合他個人與國家民族生存的條件，因爲要維持個人的生存，所以教育就給與個人生存所需要的智識與能力，同時每一個人也都有責任來維持發展國家民族的生存，所以教育又給與每人或大多數人對於國家民族生存所需要的智識和能力，總括來講，也就是教育培養各個人的智識能力，最終的目的，爲求扶植國家民族的生存與繁榮，一個人沒有智識能力，不能就非依賴他人不可，這是做人的條件不完備，但是一個人有了智識能力，是不是祇顧自己的生活，就可以不問對國家民族的責任，這也可以說一個人對做國民的條件不完備，要知道一個人所以能够生存，還是靠血統相承的民族，和保障個人權利自由的國家，個人既是在民族國家中間，纔得到生存，當然應該有幫助國家民族生存的責任，所以教育是要儘量發揮個人的知識能力，求得個人的生存，同時也要使各個人或大多數人能够適合時

代環境，幫助國家社會的生存與進展，

但是教育的根本意義，雖然相同，教育的方法，却因地因時而各異，教育的意義，在於增進各個人的知識，而各個人一個特殊的環境中間，應該採用一種特殊的教育，才能適應他的需要，求得實際的效果，決不是任何教育知識的訓練，可以適用於任何時間空間不同的社會中間，所以一個國家民族，因其

時代環境

的不同，就有他自己的特殊的教育政策和教育方案，例如歐洲中古時代西班牙葡萄牙從事海外殖民工作，他們的教育政策，就是引起一般人的探險航海的興趣，獎勵一般人去做冒險的工作，於是無論學校教材，或文藝戲曲作品，都充分發揮出這種意義，又如英國爲發展海外貿易和殖民在教育方面，就注意到經商的智識，和海外經營的利益，因此纔有克萊武這些人，來造成開拓印度等事業，又如中國漢武帝時，爲求思想統一和尊崇孔子學說，就有罷黜百家之令，又如普魯士因受拿破倫屢次的侵略壓迫，來提倡軍國民教育，這都可以證明因時代的環境不同，就應適用一種特殊教育方案與教材如果一個國家民族，不

獨立生活

就非依賴他人不可，這是做人的條件不完備，但是一個人有了智識能力，是不是祇顧自己的生活，就可以不問對國家民族的責任，這也可以說一個人對做國民的條件不完備，要知道一個人所以能够生存，還是靠血統相承的民族，和保障個人權利自由的國家，個人既是在民族國家中間，纔得到生存，當然應該有幫助國家民族生存的責任，所以教育是要儘量發揮個人的知識能力，求得個人的生存，同時也要使各個人或大多數人能够適合時

能審察本身的需要，祇拿別的國家民族，或多少年前的

教育方案

與教材來運用，就一定得不到實際的效果

我們看中國從前所編的學校教科書，因

為編輯的人，生長在長江流域，教材就多偏於長江沿海的材料，於是拿這些教本到西北或西南地方去，學生讀了就感不到實物證明的興趣，又如小學教科書應用山水的例證，本來很普通的，但在上海或海邊生長的兒童，未嘗見到真山對於書中所引證的山，就不易得到深切的了解，又如在農業區域裏面，採用了遊牧區域工業區域的教材，或在工業區域裏面採用農業區域的教材，都可使讀的人看了無法証實，而這種不適合時代環境的教材，也就不能引起一般讀者的注意了，讀了以後，也不能即刻應用於社會中間，得到大的幫助了，但是中國自前清末年，廢科舉開學堂。

直到現在

幾十年中間，雖然教育制度有了多少次的變動，教育材料有了多少次的更換，始終

注意到這一點，既不能把國家民族在時代環境所需要的智識能力，從教育方面去培植，更未能因教育方法的培養，使大多數國民增進生活的智能，多儘些國家社會的責任，或使一

教育改造與民族建設

般人認識在這個時代環境中間的思想出發點與人生努力的目的，所以在這樣情形之下無論怎樣改變教材，更換教師，改變教育行政組織與教育行政官長，而事實上還不能說是從教育的基本方面着手，不能確定教育的宗旨和方針，一般的思想，還是紊亂，而學校出來的一般學生，其智識和能力，總不能適合於現在的環境，切合於現在的需要，並且有許多學生，生活在都市方面的，還充分發展其個人的

物質慾望

和享樂，而不能負荷現在或未來國家的責任增進國家的進步，甚至一部分青年性情

剛強者走到偏僻過激的路上，一部分青年意志薄弱就走到失望消極甚至自殺的路上，沉溺於享樂，斷喪他自己的精神和生命，這種情況，青年固然是自殺，負教育責任的也擔負了殺人或殺青年的責任，這是何等嚴重的情形呢！要知道在現在這樣嚴重情況之下，就是集中全國人的知識才力，求謀國家社會的出路，在這幾十年中間，因為文化落後，經濟的幼稚，生產的低落的關係，就是全國總動員的力量，還恐怕不能應付，何況大多數的國民，尚不能集中其知識能力來為國努力，且一部份青年，

教育改造與民族建設

四

◆◆◆◆◆
徬徨歧途

悲觀失望，在這樣的情況之下，國家的困難，怎麼樣可以解除，現在國家的困難，要希望滅除，就要這些的將成壯丁的青年來發揮他個人的精神和能力，以担負拯救國家民族危亡的責任，如果這些人因思想的複雜，轉在消極或偏激的方面，那末目前國家的困難，祇有待中年的人來解決了，但是要曉得中等的人，他的思想和教育，往往不能適合於現在的時代和環境，他的知識能力，不能完全切合於目前的需要國家發展的責任，一定要靠近此勇猛發揚的青年來負担，如果這些青年，因悲觀而失望，趨於消極或偏激方面，那末國家的前途，非常危險，現在國家遭受內憂外患，所處的地位雖然危險，但是這些

◆◆◆◆◆
內憂外患

是一個國家民族所必有的事，要消滅這些內憂外患，祇看他本身的力量如何，如同一個人的身體一樣，如身體強壯的人，雖受天氣的劇變，傳染病的侵襲，但以體質的強健，可以抵得住，如身體衰弱的人，則任何疾病的侵入，便可的隨時發病，而至於損傷死亡，所以現在的國家，也如人一樣，要消滅目前的內憂外患，惟有充實他本身的力量，使全國國民對於國家負起責任，努

力奮鬥，以鞏固國家的基礎，現在中國的局勢雖然嚴重，但還是小的問題，根本的問題，還是要注重教育造成一般青年，自己本身對於人生的奮鬥和努力，適合於生存的條件，對國家民族充分發揮其知識和能力，而建立起國家民族生存的基礎，以此刻的中國教育，和一般思想來看，就可以看到，一般青年思想複雜徬徨歧途，在這種情形之下，我們有

◆◆◆◆◆
甚麼方法

來補救呢，因為過去和現在青年的徬徨歧途，是教育方面沒有確定方針和努力結果，現在要救這種弊病，就要使教育造成一個新的生機，使一般青年，一般國民，都懂得增加其本身的知識和能力，對國家社會，負起應盡的責任，這是現在一個根本的要圖，所以現在我們要求民族的建設發展，就是要使教育的本身，能適合於民族的要求，也就是要拿三民主義的精神，貫輸到一般教育方面去，關於這一點，在以前的中央全體會議和中央常會中，曾有多次的討論和決定，最顯明的就在民國十八年第三次全國代表大會開會時，曾決定了中華民國的教育宗旨，其間很具體的說『中華民國之教育，根據三民主義以充實人民生活扶植社會生存，發展國民生計，延續民族生命為目的』

「務期民族獨立，民權普偏，民生發展，以促進世界大同」，這一個意義很顯明簡單，祇有三民主義的教育，才能

做到如此

但是現在我們拿這樣一個教育宗旨來觀察現在的教育，對於教材方面，教師方面，

教育行政方面，以這些條件來判斷，我們沒有做到的地方很多，所以目前教育的改造，就要使一般青年個個能發揮其知識能力，來負國家的大任。一定要以十八年三全大會所決定教育宗旨為標準，嚴密確定一個新的方針，來切實改造教育的基本，現在一般人往往注意到治標問題，而忽略了治本的問題，無論對於軍事政治或社會方面，都是如此，大家祇顧目前問題的解決，而未顧慮到永久或基本的問題，這種頭痛醫頭，脚痛醫脚的治標工作，祇圖目前，不計將來，必使國家民的基本，永遠不能樹立得起，現在對於一般青年必施以三民主義的教育，培養

知識能力

使他每個人的知識能力能够貢獻到國家民族，以求國家民族的發展但同時我們應該

抑制他個人主義的發展，一個人的知識能力的培養，不但是為圓滿他個人自己的生活的同時對國家民族的基本建設，與

教育改造與民族建設

生存方面，也有很重要的責任，因為人類的慾望無窮，如果不節制他個人的慾望，特別對於個人的生活方面享樂方面，力求擴充圓滿，對於國家民族的責任，就不能有相當的努力，也失了教育的真義，同時我們知道民族生存，不是靠少數人努力，乃是靠大家的共同努力，不用極大的力量去努力，來改革過去教育上病的狀態，培養起教育上的生機，教育是有辦法的，一定要教育有生機，才能使青年的思想與行動方面有生機，才能够得到整個民族的生機，才可以決定民族的命運，在現在時期中，如對於教育的問題不解決，則任何事業，都可以

受到影響

民族的危險，就無可挽救，所以教育方針確定是目前急不可緩的一件事，確定以後，一般負教育責任的人，當終身去努力，才可以把教育建設基礎確立起來，也才可以把民族的生命建設起來，也才可以使民族的生機一天一天蓬蓬勃勃的發揚起來，來樹立民族的基礎。



中國經濟病態診斷

中國經濟病態診斷

唐有壬

中央大學在該校大禮堂，舉行紀念週，首由該校羅校長報告校務，繼即介紹中央政治會議秘書長唐有壬演講，題為「中國經濟病態之診斷」，詞極精闢，茲錄其原文如下：

天承羅校長不棄，敎我在最高學府中央大學內，和諸君作一度的談話，真是非常榮幸，今天所講

的題目，是極平凡的，是完全憑兄弟個人的經驗作主觀的觀察，够不上說有什麼學理上的根據，統計的證明，不過拿來作諸君研究本國社會的一種參攷，說的對於不對，我也沒有十分的自信，在現在的論壇中，對於中國經濟不振的原因，發揮的很多，差不多成了中國最流行的論題，兄弟在上月初間也曾作過經濟困難的報告題目，雖然和一般先進們所說的是一樣，而內容，却有不同的地方，所以結

論
也不能和他們一樣，現在無論什麼人，說到中國經濟不振，便定斷為完全是政治不良的結果，便是外國人，也多作同樣的論調，他們很稱贊中國民族的耐勞耐苦的美德，所以無論到什麼地方，中國人都有生存發展的

餘地，他們並且引證華僑在美國，在南洋各地的成功，以證明中國民族在善良政治之下，是有充分發展的可能，所以欲求中國經濟的發展只有趕快將政治弄好，兄弟對於這個論調，是認為很對的，兄弟也未嘗不承認

政

治不良，確足以阻礙民族的經濟的發展，文化的向上，乃至為社會上一切不良現象的主因，但是同時也認定國民經濟不振的原因，也不僅僅是政治不良，在國民經濟生活本身上，也自有其重大的理由，即以華僑在美洲南洋一帶的成功而說罷，在美華僑的職業，以洗衣業為最多，其次為飲食業，再其次為小規模的商業，其他工業金融業等，幾乎不成問題，其成功的原因，完全在乎筋肉的本能的發揮，美國人一天做八小時，我們便做十小時十二小時，乃至十四小時，美國人洗衣要一毛錢一件，我們便情願三分

五分，

美

國人要過相當舒服的生活，我們便情願咬菜根，住木房，以錙銖血汗的蓄積，剛纔得到這等成功，既然是可敬，却也是可慘，試問我們能够永遠忍耐做這種筋肉的勞動者，供他人的騙策，永遠過這種刻苦艱辛的生活，分他人的餘瀝以自滿麼，何以較大的工商業，在美國的華僑，就無法辦理呢，二十年前的南京號航船，何以便會失敗，能說是美國政治不良的影響嗎，在這一點我們還可以說是美國人的生活程度太高了，國民經濟太發達了，我們當然趕不上他，返看到南洋的情形便大不如此，在

南

洋的華僑，有大規模的橡皮園糖園糖廠，有幾千萬的資本，確是地方一大勢力，但是他們成功的原由，還是靠着土人的無智識，不能競爭和我們自己的廉價的工資勤苦的工作，而現在呢，也不免受白人的競爭的壓迫漸漸不能立足了；從上所說的看來，我們經濟不振的原因，決不是僅僅「政治不良」四字，所能籠罩包括一切的，還有人將上海的發達作為他們的論證，其實上海的發達，亦是內地政治不良的結果，決不是租界政治善美的結果，然則其他原因，

究竟何在呢，也有人說是中國民族的體力不行，在外國的

車站裏旅館裏，一個西洋的運搬夫，常能單獨舉起三四百斤重量的東西，而我中國的運搬夫，便非幾個人抬不可，一個

西

洋的勞動者，而可以拿過幾十磅重的鐵錘，運揮如意，而我們的勞動者，斷沒有這麼大的力量，再從技術上說，據日人紗廠業者的經驗對於織布機的管理三個熱練的中國工人，只能敵一個日本工人，八個日本工人，只能敵三個英國工人，再把放機關槍做譬喻吧，一枝機關槍，歐洲的兵士，一分鐘可以放到五六百發，而中國的兵士，至多只能放到三百餘發，這都是東方人的體力和技術不如西方人的地力，也便是

東

方的生產力，不如西方人的地方，這個當然是我們民族的闕陷，然而這種闕陷，也可以勤苦耐勞的美德去彌補他，還有人說，我國科學太不發達，科學人材太少，其實呢，現在留學受過嚴密的科學的訓練的，為數確不在少，然而社會上無所用之，反不得不屈就機關衙門的生活，可見得上說幾點，都還不是我國經濟不振的主因所在，我們要看出我們經濟不振的原因，便應先尋出

歐

美各國經濟發達的原因。復可以證明我們的缺點，歐美各國社會經濟的發展的特色，是資本的集中，輔之以科學的發明，資本愈集中，則生產力愈大，然後有大量的生產，然後可以把持國內的市場，而向國際市場進出，所以無論資本集中於公共團體或私人總不失經濟發展的主動力，但是資本的集中，以民族有共同生活的精神，為必要條件，這種精神，現之於能力方面的，則為組織，現之於倫理方面的，則為信用，在社會主義的國家，自不必說，即令在

資

本主義的國家，從全體上說，工業，農業，商業，金融業，以及一切大的事業等，都互相有極密切的聯絡，他們利用各種金融機關，保險機關儲金機關等等，將吸收民間的資金集中起來，而以中央銀行做最高的總匯機關，資金得應社會的需要，而隨時轉變其方向，不致有偏枯畸重的弊病，而能收得到最經濟的效果，返觀我們中國，除了商業與金融業有相當的聯絡外，農業界，工業界與金融界幾乎不相聞問，大的

工

廠，因人的關係，和金融業能够發生關係外，小的工廠，要得到資金的流通，真是一件不容易的事情。至於內地的農業，只好靠典當做金融通融機關，三分四分的重利，也只得忍受，這幾年來，內地不安，典當大半收業，他們便不得不向地主設法，同時地主也沒有什麼力量，或者條件更加苛刻，那種情形，真是可憐，然而都市上，却是資金充斥，投機極旺盛，和內地的狀況，適成比反例，再也不去

救

濟，便是想設法救濟，因為沒有農村金融機關的組織，他們也無從救濟，今年米穀豐收，本是好現象，但是因內地與都市打成兩橛，米價大跌，農民叫苦，又沒有備荒的組織，過剩的米穀，簡直無從銷納，這是今年長江流域普遍的現象，也可以證明我們社會無組織所得的惡果。再說到各種事業的本身，在別的国家，有嚴明的法律，供一般工商業者遵守，同時各事業的內部，也有嚴密的組織，使服務的人們，都能發揮其能力，地位向上，而事業也就隨着年月的增加而發達，然而我們中國的工廠則不然，內

部有如一盤

散

沙，各人利害完全不同，毫無組織。這種事例很多，（招商局等）不及一一彈述，以上所說的是組織問題，再說到信用問題，銀行能够收得存款，是靠他的信用，公司能够收集資本也靠他的信用，一切事業、能够互相發生借貸關係，也靠他的信用，但是乃至鈔票之能够發行，公債私債之能够募集，也完全靠公私兩方面的信用，如何才能得到信用呢，在國家方面，當然是以尊重法律為必要條件，而在各事業的營業者，也就非對於所經營的事業，有忠實的貢獻不可，我們看見愛迭生日夜孜孜的發明，福特日夜孜孜的謀改

良

他的車輛，電力公司日夜謀擴張他的業務，他們決不外務，也決不視他們的事業為其私有，他們時常為他們全體的利益而打算，所以自然能够得到社會的信用，然而我們中國的事業，經營者有這種精神的有幾個，又（此處舉例如各倒閉的紗廠銀行等）在這種狀態之下，他們如何能得到社會的信用呢，不僅他們的本身，其他事業，又安得而不受其影響呢，如上所述，組織和無信用則資本無從集中，而一切需要大資本的事業，便無從舉辦這確是現在我們事

中國經濟病態診斷

業界的最大缺點，換言之，即無共同生活的精神，確是我們

中國產業不發達的本身上的主因，不能完全歸罪於

政

治不良，我們而努力改良政治，同時也要努力改善事業界的弱點，而養成國民公共生活的精神，進一步說，我們要改善事業界的弱點，反而非用政治的力量不可，其方法第一為與民間互相監督，政府監督民間事業，同時民間監督政府的事業，在過去政府監督民間事業，而達到效果的很多，例如電氣事業，確是有甚大的進步，而這一次招商局的改組，也不失為民間監督政府的先聲，我們很希望其有相當的成功。有許多人反對

公

營事業，其實還是一面之詞，只要組織嚴密，反比放任民間自營的為好，而且不妨加以整頓，復仍交還民間，使民間有了良善的組織，獲得社會的信用，再加以常川的嚴密的監督，自然可以日益發達，然後可利用其信用，以求基金的集中，同時在中國特殊狀態之下，使資金集中，最有效的方法，莫如利用財務行政，例如租稅公債，動以數萬萬計，比之民間蒐集資本，容易得多，若是今後財政能力持節約，減少舊的負擔，而不增加新的負擔，即將減少

中國經濟病態診斷 鐵道部完成粵漢鐵路計劃

……
 舊
 ……
 的負擔，積蓄起來，幾年的功夫，必可得到大極的數字，以充實中央的最富金融機關，照他們營業的種類和方法，分為幾個系統，何者為工業的，何者為農業的，何者為商業的，以中央的最高金融機關做總管的機關，一面按照國家社會的需要，以支配各種產業的增減伸縮，使其各如其量，而由中央的最高金融機關，通過各種系統的金融機關，以資助各種產業的發達，如此則政府只須因管理中央最高金融機關，即可

鐵道部完成粵漢鐵路計劃

鐵道部以粵漢路工程迄未完竣，影響於鄂湘贛粵諸省交通商業文化各項至鉅，爰於最近計劃完成此路工程，預計一九三七年以前，完成全部工程，須費六千萬元華幣，折合三百七十六萬金鎊，擬直接向庚款項下撥借中英庚款二千萬，公債四千萬，鐵道部長顧孟餘，已將各項計劃詳細擬定，並已迭函管理中庚款董事會磋商進行，茲覺得其原函及各項計劃，分錄如左，

鐵道部函

逕覆者，案准貴會第九四三號公函內開，查貴部提議借撥將來期中

英庚款充作發行粵漢鐵路公債基金一案，業經九月五日第十

……
 管
 ……
 理各種系統的金融機關，同時間接即可管理全國的各種產業，換一句話說，便是國家管理金融資本以調劑支配全國的產業，同時這個中央的最高金融機關，可以許民間加以監督，則更足以堅民間的信用，而資金的集中，更為容易了。以上所談的以完全是兄弟個人的一隅之見，不是批評那一方面意見不對，也更不是代政府辯護，所說的都是極平凡的事實，毫沒新奇的意思在內，因此犧牲了諸君許多寶貴的時間，真是慚愧得很。

一次董事會議議決，此案極關重要，本會可以不加反對，即由董事長函知鐵道部，補具詳細計劃送會，再提下次會議討論等語，記錄在案，相應錄案函達，即希查照辦理見覆為荷

，等由准此，相應擬具借撥將來到期中英庚款充作發行粵漢鐵路公債基金方案一件，送請核議見覆為荷，此致管理中英庚款董事會，附方案一件，說明一件，表六份，（從略）

借撥庚款

查中英庚款，自一九二二年十二月至一九四五年退還庚款數額，依據

英庚款諮詢委員會報告，計凡英金，一一一八六五四七鎊，本部應得三分之二，計合英金七，四五七，六九八鎊有零，擬借作完成粵漢鐵路經費，比照工程計劃，其一九三三年至一九三六年到期之款，擬直接借撥應用，自一九三七年一月份起，至一九四六年十二月份止，（原至一九四五年止，因本年停付，移至一九四六年撥交故云，）將來到期之款，擬借作基金，發行公債，以所得實收之數，撥交該路應用，關於一九三二年二月以前積存及到期之英庚款經本部與貴會商訂契約，借撥應用，或直接投諸粵漢，或暫先分借其他鐵路，規定償還之後，仍由粵漢借撥，其未經商借之款，日後仍當按時續請借撥，以應粵漢鐵路工程之需，關於一九三七年一月份起，至一九四六年十二月份止，全部應得之英庚款，約為三，三六五，三六〇磅，擬請借作基金發行公債，其詳

鐵道部計劃完成粵漢鐵路

細辦法約如左例：（一）發行公債數額，以預計上開期內歷年到期英庚款，本部應得之數，足敷償清公債本息為標準，其總額定為二百四十五萬磅，（二）發行公債地點，或在上海，或在倫敦，或分向上海倫敦雙方進行，其支配數額及日期由本部斟酌市場情形隨時定之；（三）公債發行所得實收之款項，依照解決中英庚款換文規定，以半數在倫敦購置材料，其餘半數，備付粵漢工程國內應用之需；（四）前項以庚款發行之公債，在一九三六年以前粵漢工程期間僅付利息由該路建築帳下撥款支付，一九三七年開始還本，並按在外公債票面數額支付利息，概由到期英庚款項下撥款償付；（五）前項公債自一九三七年至一九四六年分十年二十期償還清畢，每半年還本付息一次，其每期攤還債票數額，由本部列表定之，（六）債票攤還次序之先後，由本部依照列表數額，屆時抽籤定之；（七）發行債票之票面數額概以英金計列，將來歸本息亦以英金核計；（八）債票之發行及償付本息經營事項，由本部直接或委託其他機關辦理之；（九）借充發行公債基金之英庚款，仍照向例，由本部與貴會訂立契約，依照貴會所訂還本保息辦法，照付本息；（十）借充發行公債基金之英庚款

，每半年由貴會以實得庚款數目三分之二交本部一次，本部收得庚款後，將來還本付息亦以此項實收之數為準(十二)借款英庚款以粵漢鐵路全棧為擔保，由本部負其全責，在一九三六年以前該路工程期間，應付利息由該路建築帳下撥款支付，一九三七年該路通車以後，應還本利由營業進款項下支付，(十三)借用庚款還本之期，應於粵漢鐵路完成通車(約在一九三七年)後四年至六年之期間開始給付，如為計算便利計，或在英庚款全數借撥後，一九四七年起開始歸還，(十四)粵漢鐵路應還前項庚款之本金，由該路營業進款項下提付，分二十年歸還清畢，在未還本以前，及開始還本以後，應付本利款額均以每半年支給一次，(十五)借撥前項庚款償付公債本息，應於撥交時按照當日上海或倫敦平均電匯銀價折合國幣，將來歸還庚款本息統以國幣銀元計算，(十六)借撥英庚款折合之銀元，及將來逐期應還本息之銀數，由本會換文知照，另表定之，附英庚款餘額表一紙，發行公債票兩紙，借用英庚款還本付息表一份。(從略)

計劃說明

粵漢鐵路未經完成部份僅株詔一段，其中由詔州至樂昌，早已動工建

築，將次竣工，所需費用當另訂預算，本計劃茲以株州至樂昌一段為根據，本部最近估計該段完成費用，計需(一)工程款二千七百五十萬元，以十七元折合英金一磅，約合英金一百六十一萬七千磅，(二)料費，英金二百一十四萬五千磅，兩項共計約需英金三百七十六萬二千磅，由株州至樂昌一段自明年起，擬分四年完成，每年平均需費約計九十四萬零五百鎊，四年完成，粵漢在工程期間，本部應得到期庚款(一九三三—一九三六)計一·五二四·三三五鎊，擬直接借撥充作株樂工料費用，比較應需數目，計不敷英金二·二三七·六七五鎊，前項直接借撥庚款，應付五厘息金，在工程期間由建築帳下開支，計共需一三九·一八八鎊，連同不敷工料費用總計二·三七六·八六三鎊，二十六年(一九二七)以後，將來到期庚款，本部應得部份約計三·三六五·二六零鎊，擬借充基金發行公債二十四五萬鎊，以九五實收，計得英金二·三二七·五零零鎊，上項公債，在工程期間，應支週息六厘，合計英金四七四·零零零鎊，以公債實收數款，撥充粵漢工程，不敷費用，扣去利息，計尚不敷五二三·三六三鎊，擬由工程期間，各階購料墊款歸還本金項下撥補之，查一

九一二年十二月至本年二月，倫敦積存款項，據本部代表王景春報告，共計三·六七三·八二五磅一四先令四便士，除應撥各款外，本部照得三分之二，計為二·一三九·二一七磅一六先令三便士，已撥借及在商借中者，計一·三一零·零零零〇，尚餘九二九·二一七磅，未經借支，粵漢鐵路，除未完成之株韶段外，湘鄂廣韶兩段，均需整理，原擬借撥庚款三十五萬磅，為湘鄂整理費，借撥庚款十萬磅，為廣韶整理費，湘鄂已借十一萬磅，廣韶三萬餘磅，湘鄂二十四萬磅，廣韶七萬磅，均擬在前項積存庚款項下撥借，本部應得未經借支之倫敦積存庚款九十二萬九千餘磅，照上列數目計

算，將來撥付湘鄂二十四萬磅，廣韶七萬磅，應尚餘存計六一九·二一七磅有零，膠濟購料墊款三十五萬磅，首都輪渡借款二十萬磅，依照合同規定，均應於二十六年以前歸還清畢，適韶樂通車之前，故韶樂不敷費用五十二萬餘磅，如不借用倫敦積存庚款，亦可以各該借款歸還之庚款充之，株韶之韶樂段未完工程，約計尚需工料款項及清理債務共計一百五十萬元，除已借庚款七十萬元外，尚需八十萬元，擬令廣韶路局分期協濟，俾於最短期間完成通車，附預算表二份，（從略）

死人血液可救貧血病

移血學會主任巴拉卓夫斯基教授，近在此有一種極有價值之發明，謂「能將死人之血保留三星期，在此三星期中可移注於病人之身，」教授歷經試驗，知人死後六小時血始凝結，故在六小時前可吸收其血，善加保存，在三星期內隨時可取以移救貧血病者，其功效與生人之血相同云。

鐵道部計劃完成粵漢鐵路

交通界唯一定期刊物

交通雜誌

第一卷第三期 二十二月出版

交一，中國之郵運航空飛機……三幅
通二，首都輪渡「長江」號落水典禮……一幅
插三，首都輪渡「長江」號落水典禮入水情景……一幅
畫四，首都輪渡「長江」號落水典禮後全影……一幅

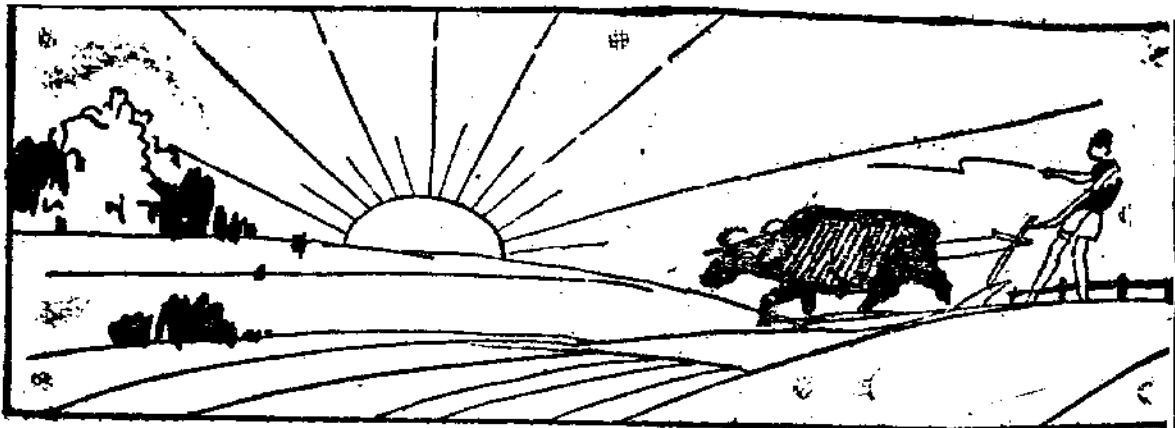
社希望於四屆三中全會者……	江波
評招商局非法押款案……	惡毅
整理航政局與確定經費……	士毅
招商局之整理與復興……	王洸
國有各鐵路實行貨物負責運輸之經過及其成績……	俞樸
蘇聯第二屆五年運輸計畫的輪廓……	張冲
編製電政會計總報告芻議……	陳其祥
中國公路發展問題之探討與建議……	洪瑞濤
招商局收歸國營之面面觀……	章勃
近代船體之結構與其內部之配置……	黃康亞
運輸事業互相調和政策之原理與實施(下)……	丁世祺

價目

零售每册大洋三角全年十二册連郵三元半年六册連郵一元六角

最近各國海運保護政策……	郎德沛
隴海鐵路之整理與發展……	徐協華
鐵路特別業務……	王英保
一九三一年以前之航空進步紀錄……	柳希權
參觀青島海港歸來……	王抵
首都輪渡「長江」號之計劃及舉行落水典禮情形紀略……	鄭華
一月來之路政……	陳震異
一月來之電政……	盧祖彤
一月來之郵政……	飛鴻
一月來之航政……	瀨霖
一月來之交通新聞……	洪瑞濤
歐遊歸程……	洪素野
附錄：招商局組織章程等……	江波
編輯後……	

總發行所：上海大豐富巷淳德里四號
全國各大埠書局均有代售



過去黨務失敗之原因與今後吾人應有之努力



黨務

過去黨務失敗之原因與今後吾人應有之努力 陳立夫

時代需要我們繼續努力，時間告訴我們過去的努力，有不少的錯誤和疏忽，我們不能不承認過去的失敗，同時不能因失敗而灰心。過去黨務失敗之原因，其最重大者是幾年來多數同志，對本黨認識，尚有幾點顯著的錯誤，因為出發點有了錯誤，一切就隨之而錯誤了，茲為

申述如次：中國國民黨是一個革命的政黨，與其他各國之政黨不同，他以革命的方式從軍閥手中取得政權，而終以有步驟有計劃的交還政權於原主——人民，所以取得政權，並不是他的目的，交還政權才是他的最終目的。取得政權以後，就藉政權的掩護來宣傳主義，因主義的廣佈和認識，造作許多新的國民再來根本改革政治，所以不能不講組織，用組織的方法來訓練人民，對四權的運用，到了人民能使用政權接受主義之時，政治制度於焉建立，社會基礎同時打好——地方自治完成——這時黨的責任告一結束，革命的民衆在實行三民主義之條件下接受了黨的政權之交還，開始憲政的

大業，這一點根本的認識就決定了黨的工作方向，同時對於現政府也有了一個準確的態度。換句話說，現在的政府，等於建築房屋時的工作架子，黨員就是工人，建國大綱就是一張細目藍圖，建國方略是一張牆基藍圖，三民主義是一張總圖，有了圖才有工程步驟，有了架子工人才可立足工作，有了工人然後可以開始工作。房屋基礎有了，工程完了，這個架子自然完成他的任務。現在一般工人既不工作，則從那裏希望房屋的完成，更無法將房屋給人民來往，而認工作架子就是房屋，人人來討厭他，這是何等錯誤呀。我們是三民主義工作者，我們的工作是要作育新民，準備着將政權交給一般接受主義的新國民，在主義之下來保持他們的政權，忽略於對人民的工作和注重在對政府的工作，是我們第一點錯誤。

本黨黨員在軍政時期的工作，是以革命的武力打倒不革命反革命的力量而已，其所注重的是一個「打」字，只有勇敢了。到了訓政時期，要作育新民，注重一個「化」字，化的工作十倍難於打的工作，非但要勇而且要智和仁，要智仁勇三者並進，無智便無法使人民認識主義，人民不認識主義，

即無法取得信仰，無信仰即無力量，無力量以推行主義，黨務焉得不一敗塗地，所以同志們不知培養本身的學力，以適應環境和時代的需要，又不知道競力徵求優秀分子入黨，這是第二點錯誤。

一般同志常說，黨部的宣傳，與政府設施不能吻合，所以感覺辦黨有極大困難。其實這種觀念是錯的，上面已經說過，政治的力量是掩護黨務於宣傳主義的成功，而政府本身乃是求政策的成功，政策不行，政府之責，主義不曉，黨員之恥。我們要知道黨和政府互相間的關係和應用，我們應知道伊尹和太甲一段歷史，知道這段歷史就知道本黨的立場。伊尹因太甲顛覆，湯之典型，將他放在桐宮三年之中政權由伊尹代行，一面教太甲如何行使政權，待太甲接受了主義並且學會做皇帝了，再請他回到亳州做皇帝，這正是本黨由軍政時期到憲政時期的過程。不過現在的太甲，從一個變成四萬萬個，伊尹也從一人變成有組織的黨，黨一方面代替人民行使政權，一方面急須培養人民四權之運用，同時依照建國大綱，為人民建立政治的基礎，依照建國方略，為人民建立經濟的基礎。人民的政治和經濟的基礎穩固了以後，我們一縣

能審察本身的需要，祇拿別的國家民族，或多少年前的

教育方案

與教材來運用，就一定得不到實際的效果

我們看中國從前所編的學校教科書，因為編輯的人，生長在長江流域，教材就多偏於長江沿海的材料，於是拿這些教本到西北或西南地方去，學生讀了就感到實物證明的興趣，又如小學教科書應用山水的例證，本來很普通的，但在上海或海邊生長的兒童，未嘗見到真山對於書中所引證的山，就不易得到深切的了解，又如在農業區域裏面，採用了遊牧區域工業區域的教材，或在工業區域裏面採用農業區域的教材，都可使讀的人看了無法証實，而這種不適合時代環境的教材，也就不能引起一般讀者的注意了，讀了以後，也不能即刻應用於社會中間，得到大的幫助了，但是中國自前清末年，廢科舉開學堂，

直到現在

幾十年中間，雖然教育制度有了多少次的變動，教育材料有了多少次的更換，始終注意到這一點，既不能把國家民族在時代環境所需要的智識能力，從教育方面去培植，更未能因教育方法的培養，使大多數國民增進生活的智能，多儘些國家社會的責任，或使一

教育改造與民族建設

般人認識在這個時代環境中間的思想出發點與人生努力的總目的，所以在這樣情形之下無論怎樣改變教材，更換教師，改變教育行政組織與教育行政官長，而事實上還不能說是從教育的基本方面着手，不能確定教育的宗旨和方針，一般的思想，還是紊亂，而學校出來的一般學生，其智識和能力，總不能適合於現在的環境，切合於現在的需要，並且有許多學生，生活在都市方面的，還充分發展其個人的

物質慾望

和享樂，而不能負荷現在或未來國家的責任增進國家的進步，甚至一部分青年性情剛強者走到偏僻過激的路上，一部分青年意志薄弱就走到失消極甚至自殺的路上，沉溺於享樂，斲喪他自己的精神和生命，這種情況，青年固然是自殺，負教育責任的也擔負了殺人或殺青年的責任，這是何等嚴重的情形呢！要知道在現在這樣嚴重情況之下，就是集中全國人的知識才力，求謀國家社會的出路，在這幾十年中間，因為文化落後，經濟的幼稚，生產的低落的關係，就是全國總動員的力量，還恐怕不能應付，何況大多數的國民，尚不能集中其知識能力來為國努力，且一部份青年，

過去黨務失敗之原因與今後吾人應有之努力

四

的常務委員，要分配每個黨員以工作，每個黨員每天八小時職業工作之外，另須為黨做二小時的工作，使黨員皆為三民主義的工作者，各盡所能，為國建設。黨員之工作：(一)用宣傳的力量，使不知不覺者知與覺。(二)用訓練的方法，使半知半覺者全知全覺。(三)用組織的方法，使已知覺者知如何去幹，使反對本黨者不反對。總之，區分部是工作同志交換意見的會場，訓練黨員使對主義增加認識的學校，所以各個黨員，要盡責，明瞭工作的方法，黨部才有存在的意義。過去我們忘了環境，忽略了對象，不管需要不需要，一味用通告通令去辦黨，所以愈辦愈無法了，這是我們第五點的錯誤。

明瞭過去的錯誤，我們容易決定我們今後努力的方向。我們不能將政權交還給官僚政客，我們要交還政權於革命的民衆。如果不能作育新民，就無法得革命的民衆來接受政權，也就是無法辦交代，我們應切實去幹，否則一定要失敗的。作育新民，必須要三民主義的工作者將能力貢獻到社會各種事業裏去，以增加三民主義的信仰者，尤須注意教育和文字方面，使青年接受三民主義，共同為求中國之自由平等而努力。因為三民主義是全體人民所需要的，絕不是本黨私有的東西，我們不過為三民主義工作而已，如果大家能這樣做去，我相信一定會有成績，三民主義的實行，乃是必然的結果。

如何解決黨部之經濟困難與增進黨務之工作效能

葉楚傖

中央黨部十一月二十八日晨九時，舉行總理紀念週，由常委葉楚傖主席，領導行禮如儀後，仍由葉氏報告，「如何解決黨部之經濟困難與增進黨務工作之效能」，茲錄其演詞如下：

各位同志，上個星期中，關於外交勳匪與中央由行都遷

回首都一切決定和情況，諒各位已在報上看到，兄弟想省略報告，在上個星期間，有一點關於黨務的，很值得我們全體同志的注意，所以要有一個說明。

在現在的期間，無論中央或省縣市區各級黨部，都感覺到經濟困難，同志因為經濟的困難，大家擔憂着恐怕影響到

黨的工作的進展，因為經濟的困難，不可避免的，而黨的工作，非設法繼續進展不可，所以在這個期間，應並一方面竭力

……緊縮……
……黨費……
的支出，而一方面還是要推動黨的工作，增加黨的力量，這的確成為當前的一個問題，我們常想

一般同志或一部份同志，以經濟的多少，和黨的工作力量，成一個正比例，就是經濟愈充裕，黨的工作力量愈圓滿，愈充實，經濟愈困窮，黨的工作力量愈鬆懈，愈薄弱，但或許不這樣有一句成語說，「巧婦難為無米之炊」，這的確不錯的，沒有米雖有巧婦也煮不出飯來，但是有了米，如果遇到了笨婦，蠢婦，也會煮出不能下咽的飯來，所以有米無米，是一個問題，而婦的巧笨，又是一個問題，譬如我們有金錢的來說，有時候固少不了金錢，而有時候也足以為患，只看用法如何，所謂節省，並不是錙銖必計，就是要用得適當，用得有效，當用雖一擲千金，也不算浪費，不當用就一錙一銖，也預節省，所以看使用的方法，和使用的效能，而並不完全在經濟力量的多少，現自中央起，到各級黨部，大家自己考察自己，有沒有不必用的地方，有沒有必用者沒有用的地

方，有沒有可用可不用，而隨便應付的地方，兄弟願很忠實的舉一個例，現在各省省黨部，沒有不在那裏鬧窮，而同時我們看到每個省黨部，都有他自己辦的報和通訊社，這已成了普遍一律的現象，為此而所化的錢，以全國計算起來，也不在少數，固然兄弟不敢說是，每個省黨部不要辦報和通訊社，但在此經濟困難的時候，我們是不是想一個兩全的緊縮辦法，不化辦報的錢，而可以有一張報，不化辦通訊社的錢，等於自己有一個通訊社，這凡是鬧窮的各省黨部同志們，所必贊成的，因為省黨部所在的省城中，除了省黨部所辦的報和通訊社以外，未必沒有另外的報和通訊社為什我們不參加進去工作，而且我往往覺得辦一張報的心理，以為有了這張報，可以儘量刊登黨的消息了，但是拿一個黨辦的報檢查一下，是不是這樣呢，差不多百分之九十，是為人家登載的，而為自己登載的，實在少數，要知辦報和通訊社，能够獨立，能够起作用，並非在儘量的登載黨的消息，而在取得社會上的地位，如何取得社會上的地位，就是須滿足社會的需要，滿足社會的需要，才是

如何解決黨部之經濟困難與增進黨務之工作效能

如何解決黨部之經濟困難與增進黨務之工作效能

六

……我們……
……辦報……
的大目的，所以在某省中如有通訊社和報館，我們同志間與通訊採訪，有經驗能力的，能予幫助，這不但幫助了通訊社和報館，即本黨也得到了許多幫助，本黨和這個通訊社或報館，成了化學作用，既可以省了許多辦報或辦通訊社的經費，而得到的効力，比自已化了錢辦的更大，雖然兄弟不敢說是各省黨部不要通訊社和報紙，但我們如何設法可以不化錢，而以通訊社和報紙為已所用，同時為此得以解決省黨部一部份經濟的困難，其他類此的例很多，我們應以自已的思想能力，方方面面，在此經濟困難的期間，找到一條効力很大的路徑。

至於我們黨部的力量，在那裏呢，兄弟有一個荒謬的思想，或許有一些意義在內。我以為看不出黨的機關，以後才有黨員，看不出黨員，以後才有黨的力量，現在一般民衆同志在地方上最痛恨的，是土豪劣紳，因為他在那裏剝削敲詐，種種不端行爲，但是我們退想一想土豪劣紳，怎麼樣的情形形成的，居然地方上的人怕他，服他，甚麼事都問他，我想他起先總有一點小信小義，以他的小信小義來培養他的一大敲詐，本黨大信大義，有總理的主義，和光榮的歷史，但是有

的地方，和無惡不作的土豪劣紳的力量，可以相當，而有的地方，還不够抵抗，這是由於我們同志，不能在實際方面做工夫，而專在大信大義的基礎上鼓吹，而且我們的主義，和正確的理论，非有受充分教育的人，不能瞭解，而實際上的事情，被那般土豪劣紳操縱着，我們因為底下空虛了，於是便發生了經濟的困難，本黨必生活於社會，為社會所用，為社會所養，才可以得到社會的力量。現在我們同志間，雖然不少，到了民間去，但是免強得很，譬如在農村中，設立區分部，農村與區分部，不能打成一片，我們的精神，就不能和農村，融在一起，這樣區分部經濟，當然很困難的，如果我們精神，能貫徹到農村中去，農村的教養，就是區分部的……教育……農村的建設，也就是區分部的建設，教養的也是……事業……我們的同志，做事的也是我們同志，以此做農村的重心，黨的機關雖然看不出來，而黨的真正力量，由此建立起來，到了這種地步，正和我剛才所說，看不見黨部，才有黨員，才有力量的一句話，差不多了，以上兩個例，雖很簡單，但很有意義，希望各同志，由此而推想到各種複雜情形，而找到各種方法，使黨的經濟困難問題，和黨的工作進

展問題，同時可以解決。

平漢路黨部執監委員補行宣誓就職禮

平漢鐵路特別黨部執監各委員，十一月十六日晨十時在平漢路車務處紀念堂補行宣誓就職典禮，到中央特派監督員朱紹良，全體執監委員劉文松，蕭開叔，周培卿，蔡孟堅，彭守信，婁伯棠，李騰，何競武，張平，龔海清，朱侶雲，黨政委員會代表陳覺吾，武漢警備部周君亮，特三區管理局湯承梯，市政府何志道，漢口地方法院劉士源，武昌地方法院瞿大德，湘鄂路特黨部石顯裕，湘鄂路局趙石龍，省公安局田準棠，管委會代表蕭杞枏，警察署陳巳，暨路局工會來賓等約二百餘人，由監督員領導行禮如儀，宣誓人讀誓詞畢，監督員

朱紹良訓詞

略謂：今天是平漢路特別黨部第一屆執監委員補行宣誓就職，本席奉中央命令代表監督，我們知道本黨第一次全國代表大會宣言內，已明白規定，是需要全體農工羣衆起來參加革命，但我們目前處在帝國主義之下，我們仍要領導農工羣衆努力革命工作

平漢鐵路黨部執監委員補行宣誓就職

，應付世界潮流，來提高我國國際地位，在歐州大戰之時，中國軍隊雖未參加，可是我國華工却實際參加作戰，巴黎和議後，中國國際地位已有相當成績，至於國內革命，雖然靠着革命軍，然而還是全賴民衆之力量，尤其是工人力量，平漢路工友，在過去對本黨革命工作，曾有很大的貢獻，最近兩年來一般民衆，對本黨主義的信仰，漸漸薄弱，這不是主義不好，不是本黨不努力，祇爲組織不嚴密，訓練漸疎，致使總理遺教不能實現，欲使總理遺教實現，全賴本黨同志一致努力，要使工友們信仰堅固不動搖，總理曾經演講過「黨員不但在團體內責任重大，團體外的責任更加大」民生主義裏和第一次代表宣言，關於工人運動的重要的說明很多，第二次代表大會宣言也曾叮嚀教誡我們，均爲我們將來努力的標準，平漢路工友同志的組織，應更嚴密，訓練應更加緊，因爲路務的發達，中國的復興與夫救國的责任，都在今日各位執路委員的肩頭上云云，次由黨政委員會代表

平漢鐵路黨部執監委員補行宣誓就職禮

八

陳覺吾致詞

略謂：平漢路黨部會經過相當的籌備，現在方正式成立，我們知道平漢路工友同志，革命在過程中確有相當的歷史，這無須重述，現在要說的有兩點，（一）要充實我們的力量，（二）要提高黨權能，做到這兩點革命才有成功的希望，本黨才有辦法，據個人觀察，覺得湖北黨務之所以不大好，大部份原因是不能得到民衆的信仰，甚至民衆還會發生反感，因此希望平漢路黨部同志，負起責任來努力工作，黨一定有力量，黨權一定可

平漢鐵路特別黨部爲 總理第六十七度誕生紀念告同志書

提高，不過這不是每個人的責任，這是大家的責任，要使全

依據中國歷史的背景，世界潮流的趨勢，先總理創造了被壓迫民族革命的最高原則——三民主義，組織了被壓迫民族革命的領導機關——中國國民黨，發動了被壓迫民族革命的狂飆運動——國民革命。前無古人，後無來者，六十六年前的今日，總理誕生於廣東中山縣翠亨村，在中國民族史上這是如何重大而值得紀念的歷史事件啊！

當十八世紀末葉，中法戰後，總理雖在青年時代，便

路員工對主義都能認識，要使全路黨員都有相當的訓練，不僅要承上而且啓下，而這樣才有希望，還希望大家作平漢路過去革命歷史得以保留，并使擴大云云，未由監察委員

何競武答詞

略謂：中央派來監督員對同人所有的訓詞，同人是絕對誠懇的接受，剛才黨政委員會代表訓詞，說應在中央指導之下，使本路黨務盡量發展，我們今後當加緊工作，增加黨的力量，不過同人才力綿薄，希望中央及各方面賢者時加指導云云。

能觀察着國事日非，非革命不足以救危亡……，乃立志顛覆清室，創建民國。總理說：「由立志之日起，至同盟會成立之時，幾爲予一人之革命；若其他之交游，聞吾言者，不以爲大逆不道而避之，則以爲中風病狂相視也」。當時，滿清政府，對外祇知割地賠款，獻媚帝國主義，對內祇知斂財養兵，以粉飾太平，一般官僚士大夫之流，醉生夢死，歌舞昇平，尤其風氣異常閉塞，從這樣的環境，我們可以証知

總理於彼時實爲創始中國革命運動的先知先覺，更可以推知彼時革命運動的困苦艱難。總理竟懸赤手空拳，借醫術從事革命運動，以口舌秘密鼓吹，結納當時有志之士，奔走內地，亡命海外，從一八八五年至一九一二年，失敗十次，卒能推翻滿清，搖出了四十餘年專制政治的葬鐘，創造了民主政治的第一頁。所以，我們知道了中華民國誕生的由來，便不能不紀念我們的總理誕生的今日！

在中國革命的黎明運動中，總理在漆黑一團的士大夫社會裏，費盡心力，冒盡危險，從事革命的組織，從事革命的宣傳，落得一個「瘋癲」和「大寇」的徽號，一八九四年成立興中會，當時了解并贊成革命本旨者，寥寥無幾，一九零五年成立中國同盟會本部，是時國內有志學生，海外熱心華僑，受總理革命思潮的洗禮，贊成者日衆，一九一二年民國成立，同盟會同志，多數變節，袁世凱復用武力解散國民黨，總理痛袁世凱之盜國，本黨革命精神之銷失，故號召一般真正革命份子，於一九一四年組織中華革命黨，二次革命失敗後，同志灰心，不肯做革命工作，中華革命黨又復渙散了，總理仍「單刀匹馬」馳驅於國內海外，與一切惡勢力

奮鬥，經四五年之久，至一九二三年始改組爲中國國民黨，盤根錯節，困苦顛沛，今日的本黨，是總理數十年幾經艱難締造的唯一革命遺產，所以，我們知道中國國民黨誕生的由來，便不能不紀念我們的總理誕生的今日。

中法戰爭失敗的時候，總理往來香港澳門間，冒險鼓吹革命，大放厥詞，其自傳說，「予常往香港，所說者莫不爲革命之言論，所懷者莫不爲革命之思想，所研究者莫不爲革命之問題」，但這時候，以目擊中國衰弱，受外國列強的宰割，所研究者以富強之學爲多，興中會宗旨爲「聯絡中外有志華人，講求富強之學，以振興中華，維持團體」，後來總理遍遊歐美，對於研究主義的思想，便大不同了。當他到檀香山的時候，看到美洲民權發達，便有了民權的思想，到歐洲考察社會情形後，便有了民生的思想，其自傳中說，「倫敦脫險後，則暫留歐洲，實行考察政治風俗，并結交其朝野賢豪，兩年之中，所見所聞，殊多心得，始知徒致國家富強，民權發達，如歐美國家者，猶未能登斯民於極樂之鄉也，是以歐美志士，猶有社會革命之運動也，予欲爲一勞永逸之計，採取民生主義，以與民族民權問題，同時解決」，故

平漢鐵路特別黨部總理第六十七度誕生紀念告同志書

一〇

於同盟會成立時，其入會誓書說，「驅除韃虜，恢復中華，建立民國，平均地權」，後來見到中國資本主義，已露端倪，因加節制資本的主張，於是三民主義，已具體的完成了，總理對本黨黨員亦承認說，「三民主義實在是集合古今中外的學說，順應世界的潮流在政治上所得的一個結晶品」，這并不是誇大其詞，我們依據理論，來對照現代中國的事實，及世界各民族的趨勢，不獨中國革命找不出第二個主義，即將來世界大革命的終結，亦必不能超出三民主義範圍以外，所以，我們知道三民主義費盡心血幾經艱困誕生的由來，便不能不紀念我們的總理誕生的今日。

現在，我們應該大聲疾呼地說，沒有今天 總理的誕生，便不會有中華民國誕生，不會有中國國民黨的誕生，更不會有博大精深救國救民的三民主義的誕生，中華民國一日存在，中國國民黨一日存在，「日月經天，江河行地」的三民主義一日存在，中國民族四萬萬同胞一日存在，我們應該永遠紀念我們的總理誕生的今日。

可是，現在要轉到如何紀念 總理誕生的問題了，我們紀念 總理，不是因為 總理建立了中華民國嗎？今年今日

，東鄰日本的獸軍跳過了鴨綠江，劫奪了我們的主權，搶割了我們的國土，槍尖炮口，殺到了我們的眼前，我們做 總理的信徒，捧起我們的民族主義，我們應當如何悲憤，由悲憤而激起我們的熱血，拚力向前，為爭民族的生存而效死，我們紀念 總理，不是因為 總理創造了中國國民黨嗎，年來本黨因致力應付帝國主義的反攻，共產黨的暴動，對政治不能有積極的建樹，貪官污吏未盡剔除，廉潔政府，僅屬理想，對人民所謂四權訓練，既未能切實施行，即約法所賦予人民之一切權利，因不肖官吏軍人摧殘蹂躪，亦徒為一紙空文，我們做 總理的信徒，翻開我們的民權主義，我們應當如何慚愧，由慚愧而激發我們的天良，努力於黨治之下，建立廉潔政府，保障人民，訓練人民，以達於真正民治，以漸進於憲政，我們紀念 總理，不是因為 總理手創了三民主義嗎，現在，共產黨盲目誣蔑，對三民主義，認為不時髦，祇為不澈底，到處暴動，造成民不聊生廣大的匪區，我們做 總理的信徒，讀到 總理「以革命手段取得政權，以和平的方法解決經濟」的民生主義，應當如何努力，造成訓政時期中的建設競賽運動，實現 總理的實業計劃，

銷滅共產黨破壞國民經濟的毒計，總之，我們要以至誠的意志，去學總理一生革命的精神，高尚的人格，宏大的胸懷，堅決的心志，更要以不斷的努力，切實去實行三民主義

平漢鐵路特別黨部請各地中委雲集電

平漢鐵路特別黨部十一月二十一日電呈中央轉各地中委，促蒞止首都，出席全會，原電云，南京中央黨部轉各中央委員鈞鑒，竊查四屆三中全會，已定本年十二月十五日舉行，舉凡內政外交一切大計，胥將於此最高會議集思以定方針，策羣力而謀實現，當此國仇未雪，國難方殷，殘餘共匪，已成囚獸狀態，國際形勢，將有轉變之際，轉捩之機，只在

及全部的遺教，完全國民革命，所以，我們為紀念我們偉大的總理，我們所要樹立的萬古不朽的紀念牌，便是。

實現三民主義，完成中國國民革命。

吾人之急起奮鬥，故此次會議之意義，至為重大，竊我中央各委員或遨遊海外，或散居內地，或以軍政要務羈身，或以積勞致病休養，務請體念國步之艱難，此會之重要，固然蒞止，雲集首都，濟濟一堂，共謀國是，安危所仗，惟在公等，臨電不勝翹企之至，中國國民黨平漢鐵路特別黨部執行委員會叩。

美國選舉傳聞

以候選總統為賭賽

紐約訊，總統選舉賭勝，羅斯福票者佔四成，胡佛票者僅一成，如星期二日選舉結果，竟如是，則三月四日後之百宮主人，將為羅斯福矣。

平漢鐵路特別黨部請各地中委雲集電

英國失業業者之多

達二百八十六萬

據調查，英國目下失業人數達二百八十五萬九千八百二十八人，但此數係僅就不受津貼者而言，此外領取救濟金之失業者及其家屬，為數亦達四十五萬九千〇四十九人，國庫所支出之津貼及救濟金，日達五十萬鎊，年計一萬八千萬鎊，目下冬令已屆，失業者更有增加之勢，輿論對此，莫不以開發國內產業為唯一解決辦法。目下中央政府及各地方當局，正在積極籌劃失業業者之職業的訓練，尤注重於農耕畜牧及礦業方面之開發云。



統計法



法 制

統計法

民國二十一年十一月二十六日
會令第一六四〇四號抄發

第一章 通則

- 第一條 中華民國各級政府統計之調查編製全國統計總報告之編纂統計辦法之統一工作之分配及事務之指導監督均依本法之規定
- 第二條 各下級政府之主計機關或主計人員關於統計事務應受該管上級政府主計機關之直接監督與指導
- 第三條 政府應辦之統計為左列各種
 - 一 基本國勢調查之統計
 - 二 各機關職務上應用之統計
 - 三 各機關新辦公務之統計
 - 四 公務人員及其工作之統計

統 計 法

第 四 條

五各機關認為應辦之其他統計
前條各種統計由有直接關係之各機關辦理之但有左列情事之一時在中央由國民政府主計處在地方由省政府或直隸於行政院之市政府主計機關分別辦理之

一屬於基本國勢調查者

二不應專屬於任何機關之範圍者

三各機關未及調查編製者

第 五 條

各級政府及中央各機關統計範圍之劃分由國民政府主計處根據需要情形擬具方案經全國主計會議之議決呈請國民政府核定之有變更時亦同但無關根本原則之變更得由國民政府主計處與關係機關商定之

立法司法考試監察等機關為行使職權所需要之特種統計應由各該機關與國民政府主計處商定其範圍

第 六 條

前條第一項方案應明定左列各事項
一統計之機關單位及分級

二統計區域

三分期進行之統計計劃

四統計科目

五統計單位

六統計表冊格式

七調查及編製之方法

八統計之公開程度

九統計報告印行範圍

十其他應行明定事項

第七條 統計之機關單位及其分級不得抵觸預算法關於機關單位及其分級之規定

第八條 統計區域之劃定除經常性質之統計應經第五條第一項程序外其臨時性質之統計國民政府主計處得斟酌全國情形劃定之

第九條 國民政府主計處為統籌全國統計事業之進行應擬定每一年每五年每十年或其他一定期間之統計計劃

全國戶口至少每十年應普查一次其他重要統計能於普查戶口時普查者應同時為之

第十條 各級政府之主計機關辦理基本國勢調查或其他有普查性質之統計除按其需要情形得設臨時附屬機關辦理外並得與其他機關為臨時之聯絡組織

前項統計非於其經費預算成立後不得舉辦

第十一條 統計科目單位表冊格式及調查編製方法除第三條第二款第三款及第五款統計中專供特殊目的之用者外均應有統一之規定但因特殊情事不能適用時關係機關主辦統計人員得呈請國民政府主計處核定變通辦法

前項專供特殊目的之用之統計國民政府主計處如認為可兼供他種目的之用時於不妨礙其原定目的之範圍內得變更其科目單位表冊格式及調查編製方法財政統計之科目及單位應與預算上及會計上所用者相合

第十二條 國民政府主計處應依第五條統計方案之規定分配工作於駐在各機關辦理統計人員並監督指導之

臨時性質之統計除準用前項規定外各機關主管長官得令其辦理統計人員辦理之

第十三條 統計人員與所在機關長官因統計事務發生爭執時由其該管上級機關主管長官及其主辦統計人員處理之

第十四條 各機關之統計檔案與公務人員及其工作紀錄之冊籍均由該機關辦理統計人員掌管之

第十五條 各級政府主計機關為辦理統計之需要得隨時調閱本政府或所屬下級政府各機關有關係之檔案表冊除軍事外交

之機密案件外各級機關長官不得拒絕各機關主辦統計人員調閱本機關之檔案表冊時亦同

第十六條 政府辦理統計時被調查者無論為機關團體或個人均有據實詳盡報告之義務

第十七條 辦理統計人員不得利用其職權及地位妨害被調查者之權利

第二章 統計之編製及報告

第十八條 每一年度之統計應自一月一日至六月三十日及七月一日至十二月三十一日各為半年度編製之但遇必要時得按

季按月或按其他一定期間為之

第十九條 各級機關之統計報告經主管長官及主辦統計人員簽名後由主管長官呈送該管上級機關但其統計非本機關所需

要而由上級主計機關或主辦統計人員直接命令辦理者由主辦統計人員呈送之

第二十條 統計報告經前條程序依次遞至中央最高主管機關時其由主管長官呈送者由國民政府轉發主計處其由主辦統計

人員呈送者逕呈主計處統計局彙編全國統計總報告

省及直隸於行政院之市其統計報告之呈遞及總報告之彙編準用前項之規定

第二十一條 關於第五條第二項之統計應由主計處或主辦統計人員逕送各關係需要機關

第二十二條 統計之公開程度分左列三類

一 秘密類 除供給政府機關或公務人員及其他利害關係人之合法需要外不得洩漏之

二 公開類 得供公眾閱覽及詢問

三 公告類 應按規定時期及其他條件於一定地域公告之

第二十三條 各級政府機關之收支統計各於其所在地按月公告一次

第二十四條 公開類及公告類統計得印行之

第二十五條 國民政府主計處每年根據全國統計總報告提要編纂中華民國分類統計年鑑呈經國民政府核定印行各省市縣亦得編印本省市縣分類統計年鑑

第三章 地方統計

第二十六條 省政府及直隸於行政院之市政府除由中央政府委託辦理之統計外於不抵觸第五條統計方案之範圍內得按其需要辦理本省或本市之統計

第二十七條 省政府與縣市政府及省政府所屬各機關應辦之統計除依第五條程序所定外其範圍之劃分由省主計處機關擬具方案經全省主計會議之議決呈請省政府核定之有變更時亦同

第二十八條 縣市政府除由中央政府或省政府委託辦理之統計外於不抵觸第五條及前條統計方案之範圍內得按其需要辦理本縣或本市之統計

第二十九條 第二十六條及第二十八條省市縣之統計應於編竣後各以一份呈送該管上級政府主計機關

第四章 附則

第三十條 國立或地方設立之學術機關或教育機關為研究學術而辦理之統計不適用本法之規定

第三十一條 本法施行細則由國民政府主計處定之

第三十二條 本法施行日期以命令定之

鐵道部職工教育委員會管理職工識字學校規程

民國二十一年十月二十九日
部令參字第二七一九號抄發

第一章 總則

統計法

鐵道部職工教育委員會管理職工識字學校規程

第一條 本規程依據鐵路職工學校教育實施暫行通則制定之

第二條 職工識字學校及之設立廢止或變更由本會定之

第三條 凡設立之職工識字學校應定名為鐵道部直轄某某站職工識字學校

第二章 組織

第四條 職工識字學校設校長一人教員若干人由本會遴員聘任之

第五條 職工識字學校不設專任訓育主任及教務主任每二級或三級設級任教員一人由校長指定之担任各級教管事項

第六條 職工識字學校關於訓育事宜得召集訓育會議關於教務事宜召集教務會議處決之

第七條 訓育會議及教務會議由校長及各級任教員組織之開會時以校長為主席

第八條 級任教員商承校長并服從訓育會議及教務會議之議決案執行本級之教管事項

第九條 職工識字學校在十班以上者得設事務員一人在十五班以上者得設事務員二人由本會派充之

第十條 職工識字學校教員之組織依左列之規定任用之

學生總數	開辦班數	教室	每週教學時間	校長	校長每週担任鐘點	教員	教員每週担任鐘點	事務員	工
二〇〇	四	二	三二	一	四	二	一四	兼	一
二五〇	五	二	四〇	一	四	二	一八	兼	一
三〇〇	六	三	四八	一	三	三	一五	兼	一
三五〇	七	三	五六	一	四	三	一七	兼	一
四〇〇	八	四	六四	一	四	四	一五	兼	二

一〇〇〇	九五〇	九〇〇	八五〇	八〇〇	七五〇	七〇〇	六五〇	六〇〇	五五〇	五〇〇	四五〇
二〇	一九	一八	一七	一六	一五	一四	一三	一二	一一	一〇	九
十	九	九	八	八	七	七	六	六	五	五	四
一六〇	一五二	一四四	一三六	一二八	一二〇	一一二	一〇四	九六	八八	八〇	七二
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
											四
十	九	九	八	八	七	七	六	六	五	五	四
一六	一七	一六	一七	一六	一七	一六	一七	一六	一七	一六	一七
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	兼
四	四	三	三	三	三	三	三	二	二	二	二

第三章 職務

第十一條 校長執掌左列事項

- 一 對外代表學校接洽一切事項
- 二 對內督率職教員及校工力謀校務之發展
- 三 召集校務會議及其他種會議并執行其議決案
- 四 校務分掌之支配

鐵道部職工教育委員會管理職工識字學校規程

鐵道部職工教育委員會管理職工識字學校規程

第十二條

訓育會議執掌左列事項

- 一、確定訓育之目標及實施方法
- 二、編制訓育上之各種表簿
- 三、編制訓育上之各種公約
- 四、處理學生之獎懲事項
- 五、指導學生之自治及集會
- 六、管理學生之體育及衛生事項
- 七、指導學生之課外活動
- 八、處理其他關於全校訓育事項

第十三條

教務會議執掌左列事項

- 一、確定教學之目標及方法
- 二、編製教務上之各種表簿

- 第十四條 級任教員職掌左列事項
- 一、處理訓育會議及教務會議議決所分配之工作
 - 二、執行訓育會議及教務會議關於本級之議決事項
 - 三、關於本級學生學行之考查
 - 四、關於本級學生個性之訓練
 - 五、指導本級學生課外作業
 - 六、考查本級學生各項成績
 - 七、調查並統計本級學生之出席與缺席
 - 八、其他關於本級學生教管事項

- 第十五條 事務員執掌左列事項
- 一、採辦學校用品
 - 二、指揮校工服務

鐵道部職工教育委員會管理職工識字學校規程

鐵道部職工教育委員會管理職工識字學校章程

三、保管校具儀器標本等項

四、經營經濟出納

五、編造預算

六、撰擬并保管文件

七、繕印講義及表簿

第四章 任課

第十六條 校長教員任課時間規定如左

甲、校長任課時間

一、十班以下之學校每週任課時間不得少於二〇〇分鐘

二、十班以上之學校得免予任課

乙、教員任課時間

一、級任教員每週任課時間至多不得超過一二〇〇分鐘不得少於一〇〇〇分鐘

二、兼任教員每週任課時間暫不規定標準得按事實上之需要由校長分配之并按比例減少薪給

第五章 學校報告事項

第十七條 職工識字學校應於學期開始兩週內造具學校行政計劃書一份呈送本會備案

第十八條 職工識字學校應於學期開始後一個月內造具教員及學生一覽表各一份呈送本會備查報告表程式另定之

第十九條 職工識字學校應於每月月終造具學校概況報告表一份呈送本會備查報告表程式另定之

第二十條 職工識字學校應於每月月終前一週內造送學校經費預算書一份呈會轉呈部長考核發給經費

第二十一條 職工識字學校應將校內一切器物分類造冊呈報本會備查嗣後如遇有添置應按期呈報本會

第二十二條 職工識字學校其校內器物如有損失應由校長按月陳報如不陳報即以未受損失論

第六章 薪給

第二十三條 職工識字學校職教員之月薪依左表之規定

職別	薪級	別
校長	80	一
級任教員	60	二
事務員	40	三
	35	四
	30	五
	25	六
	20	七

第二十四條 校長薪俸之支給除酌核其資格外并以學校班數多寡為標準制定薪給如左

- 一，十五班至二十班者為第一級
- 二，十班至十五班者為第二級
- 三，五班至十班者為第三級
- 四，三班至五班者為第四級
- 五，三班以上者為第五級

第二十五條 級任教員支給薪俸之等級除酌核其資格外按其服務成績確定之

第二十六條 兼任教員支給薪俸之等級除酌核其資格服務成績外按其每週擔任鐘點多寡確定之

第二十七條 事務員支給薪俸之等級除考其服務成績外按其學校事務之繁簡確定之

鐵道部職工教育委員會管理職工識字學校規程

鐵道部職工教育委員會管理職工識字學校規程

第二十八條 職工識字學校新聘職教員之月薪開學前到校者自任事之日起支開學後到校者自到校授課之日起支

第七章 學生成績考查

第二十九條 職工識字學校學生畢業成績之考查以平時記分及定期試驗方法行之

第三十條 平時記分於授課時間行之

第三十一條 定期試驗於每月終了舉行月考一次

第三十二條 評定學生每月各學科成績應以平時記分及月考分數平均計算之

第三十三條 評定學生畢業成績應以各月考之平均分數與畢業試驗分數平均計算之

第三十四條 評定成績分甲乙丙丁四等

甲，八十分以上 乙，七十分以上

丙，六十分以上 丁，不滿六十分

第三十五條 學生成績在丙等以上者為及格丁等為不及格各科均及格者准予畢業

第三十六條 畢業成績各科總平均分數及格其中有一門不及格者仍准予畢業

第三十七條 畢業成績兩門以上之學科不及格而總平均分數仍及格者准予補考補考後仍為兩門以上不及格者留級

第三十八條 畢業成績總平均分數不及格者留級

第三十九條 各項考試規則及操行成績考查方法由學校擬定經本會核准施行

第八章 附則

第四十條 本規程自呈奉 核准日施行如有未盡事宜得隨時呈請修正之

鐵路職工教育實施人員服務通則

民國二十一年十月二十九日
部令參字第二七一九號抄發

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第十七十八二十四各條訂定之

第二條 本通則適用於鐵路職工學校及職工教育館之服務人員

第二章 任免

第三條 職工學校校長職工教育館館長由職工教育委員會任免並呈部備案

第四條 各級職工學校及職工教育之職教員任用標準如左

(甲) 職工識字學校之職教員以人格高尚服膺黨義具有左列資格之一者為合格

一。省市縣立或已立案之私立高級中學師範科或舊制師範本科畢業者

二。省市縣立或已立案之私立初級中學或舊制師範講習所畢業曾任初級小學教職二年以上者

三。曾在初級小學校擔任教職員或辦理民衆學校五年以上者

(乙) 職工公民學校之職教員以人格高尚服膺黨義並具有左列資格之一者為合格

一。國立省立或已立案之私立大學或專科學校畢業者

二。省市縣立或已立案之高級中學師範科或舊制師範本科畢業曾任高級小學以上學校或民衆學校職教員一年以上者

三。曾在高級小學校以上學校擔任職教員五年以上或辦理民衆學校確有經驗成績顯著者

(丙) 職工教育館之職員應以人格高尚服膺黨義並具有左列資格之一者為合格

鐵路職工教育實施人員服務通則

鐵路職工教育實施人員服務通則

一四

- 一。 國立省立或已立案之私立大學或專科學校畢業會辦社會教育一年以上者
- 二。 省市縣立或已立案之私立高級中學或舊制師範本科畢業會辦社會教育三年以上者
- 三。 會辦社會教育事宜五年以上確有經驗成績昭著者

第三章 服務

第五條 職工學校及職工教育館之職教員非因疾病婚喪及確有其他不得已事故不得請假

第六條 凡職工學校之校長或職工教育館之館長因不得已事故請假在一星期以上者須先將請假理由及代理人呈報職工教育委員會核准後始得離職

第七條 凡職工學校及職工教育館之職教員在工作時間因特別事故臨時請假須託人代授或代理並須經該校長館長之核准如在一星期以上者須書面呈明請假理由及代理人由該校長館長呈報職工教育委員會備案

第八條 各校館之職教員每學年請假至多不得過兩週但因特別事故經職工教育委員會核准者不在此限

第九條 各校館之職教員在服務地點對於各該地路局規章及行政不得藉端妨害或違反但因教育行政上遇有與路局規章或行政衝突之點須事先由各該校長館長具情呈報職工教育委員會轉呈部長審核處理之

第四章 考績

第十條 職工教育實施人員之考績每學期終了行之

第十一條 職工教育實施人員考績之標準依其職務之種類分別訂定之

第十二條 各校館職教員之考績除由職工教育委員會派人視查外各該校館之校長或館長應就各該校館之職教員平素服務之實況按照表列項目逐一詳細填注密封彙送職工教育委員會審核

各校長及館長之考績由職工教育委員會之視查員就視查所得按照表列項目填報委員會審核

第十三條 考績報告書表經職工教育委員會審核後認為有獎懲之必要者呈報部長分別獎懲之

第五章 獎勵

第十四條 職工教育實施人員之獎勵方法如左

- 一。獎 狀
- 二。記 功
- 三。加 薪

第十五條 有左列各款之一者給予獎狀

- 一。忠於職務勞績卓著者
- 二。對於職工教育有貢獻者

第十六條 有左列各款之一者記功

- 一。受獎狀二次以上者
- 二。一學期內未請假者
- 三。服務二年以上辦事勤慎不辭勞瘁者

第十七條 有左列各款之一者加薪

- 一。記功三次者
- 二。辦理職工教育格外出力經視查員報確有成績者

第六章 懲戒

第十八條 職工教育實施人員如有反動行為煽惑職工藉端聚眾罷工怠工或聚眾要挾擾害治安除解職外按其首從送法院懲

鐵路職工教育實施人員服務通則

鐵路職工教育實施人員服務通則

辦

第十九條

職工教育實施人員除有特別情節應依照本通則第十八條之規定處分外其懲戒方法如左

一·申誡

二·記過

三·解職

第二十條

有左列各款之一者申誡

一·工作不力服務不忠實者

二·校務或館務不見進步者

第二十一條

有左列各款之一者記過

一·廢弛校務館務或曠誤學生課業者

二·對於校舍館所器具圖書保管不周者

三·校風敗壞毫無成績者

第二十二條

有左列各款之一者解職

一·違背黨義及規章者

二·操守不謹怠於工作者

三·侵蝕公款者

四·學力淺薄不能勝任職務者

五·記過滿三次者

第七章 待遇

第二十三條 職工教育實施人員於服務期內發生疾病經醫生證明者得送入鐵路醫院治療在治療期內第一月應給全薪第二月給半薪第三月停薪

第二十四條 職工教育實施人員服務每滿三年得照原薪給予酬勞金一個月但曾被懲戒者不在此限

第二十五條 職工教育實施人員服務至二十五年以上而年齡已達六十歲准予退休每月照最後之月薪發給半數至身故日止

第二十六條 職工教育實施人員之待遇得援用本部鐵路員工服務條例第六章之原則斟酌情形辦理之

第八章 附則

第二十七條 本通則之各種實施細則另定之

第二十八條 本通則自部長核准之日施行

鐵道部職工教育委員會管理職工教育館規程

民國二十一年十月二十九日
部令參字第二七一九號抄發

第一章 總則

第一條 本規程依據本會鐵路職工補助教育實施通則制定之

第二條 各級職工教育館之設立廢止或變更由本會定之

第三條 各級職工教育館設置之標準依本部實施職工教育計劃綱要第十四條之規定辦理之

第四條 各級職工教育館均直隸於本會

第二章 組織

第五條 職工教育館及職工教育分館各設館長一人職工游息所設主任一人並各設職員若干人均由本會遴員任用呈部備

鐵道部職工教育委員會管理職工教育館規程

鐵道部職工教育委員會管理職工教育館規程

一八

案

第六條 各級職工教育館內部組織應設左列各組但就該路經濟情形得合併設置兩組或三組

- 一·休閒組
- 二·講演組
- 三·書報組
- 四·組織組
- 五·健康組
- 六·生計組

第七條 各組設幹事一人承館主任之命處理本組事務並設助理幹事若干人襄助之

第三章 職務

第八條 館長或主任掌理左列事項

- 一，依照職工教育法令兼承職工教育委員會之命令掌理全館所一切事宜
- 二，計劃全館所事務之進行與興革
- 三，對外代表本館所接洽事項
- 四，支配館所事務之分掌
- 五，考核職員之勤惰
- 六，督率職員之服務
- 七，館所行政事項之呈報

第九條

休閒組幹事掌理關於左列各項事業活動之指導

- 八、館所經費事項之支配
- 九、其他

一、職工茶社

二、同樂會

三、音樂會

四、劇團

五、職工旅行團

六、公園

七、棋類比賽會

八、書畫展覽會

九、其他

第十條

講演組幹事掌理關於左列各項事業活動之指導

一、國語研究會

二、語言競賽會

三、雄辯會

四、巡迴演講

五、化裝演講

鐵道部職工教育委員會管理職工教育館規程

鐵道部職工教育委員會管理職工教育館規程

- 六·名人演講
- 七·學術演講
- 八·其他

第十一條

書報組幹事掌理關於左列各項事業活動之指導

- 一·圖書館
- 二·閱報室
- 三·壁報處
- 四·問字處
- 五·代筆處
- 六·職工刊物
- 七·職工畫報
- 八·其他

第十二條

組織組幹事掌理關於左列各項事業活動之指導

- 一·職工新村
- 二·工會
- 三·自治會
- 四·同學會
- 五·其他

第十三條 健康組幹事掌理關於左列各項事業活動之指導。

- 一，球類比賽會
- 二，國術團
- 三，衛生運動
- 四，拒毒宣傳
- 五，種痘宣傳
- 六，醫藥宣傳
- 七，其他

第十四條 生計組幹事掌理關於左列各項事業活動之指導。

- 一，生產合作社
- 二，信用合作社
- 三，運銷合作社
- 四，職業合作社
- 五，副業提倡
- 六，家庭工業
- 七，其他

第十五條 各組事務得按其繁簡酌分為若干股其職務由該組助理幹事分任之。

第四章 薪給

鐵道部職工教育委員會管理職工教育館規程

鐵道部職工教育委員會管理職工教育館規程

第十六條 職工教育館長主任及職員依左列之規定

職別	薪額	等	級
職工教育館館長	80	一	
職工教育分館館長	75	二	
職工游息所主任	60	三	
幹事	55	四	
助理幹事	20		
	15		
	10		
	5		
			由工人中選任酌給補助費

第十七條 職工教育館館長或遊息所主任及職員之薪級於每年年終由本會考核其服務成績酌予升級或降級

第五章 館務報告事項

第十八條 新創立之職工教育館所應於開幕後兩週內造具館所行政計劃書一份呈送本會備案

第十九條 已經成立之職工教育館所應於每年度春季一月十五日以前分別造具本年度春秋兩季行政

計劃書各一份呈送本會備案

第二十條 職工教育館所應於每年度開始後一個月內造具職員一覽表一份呈送本會備查一覽表格式另定之

第二十一條 職工教育館所應於每月月終造具館務概況報告表一份呈送本會備查報告表格式另定之

第二十二條 職工教育館所應於每年度開始前三個月造具本館所本年度經費預算書一份呈會轉呈部長核准後轉路局按月照

撥

第二十三條 職工教育館所應於每月月終前一週內造具本月館所經費支出計算書一份呈會轉呈部長核銷

第二十四條 職工教育館所應將館所內一切器物分類造冊呈報本會備查嗣後如遇有購置應按月呈報本會

第二十五條 職工教育館所其館內器物如有損失應由館長或主任按月陳報如不呈報即以未損失論

第六章 考績及獎懲

第二十六條 職工教育館長或主任及職員之考績辦法另定之

第二十七條 職工教育館長或主任及職員之獎懲事項依職工教育實施人員服務通則第十四條至第二十二條之規定辦理之

第七章 附則

第二十八條 本規程自呈奉部長核准日公布施行如有未盡事宜得呈請修正之

鐵道部職工教育委員會職工教育館成績考查規則

民國二十一年十月二十九日
部令參字第二七一九號抄發

第一條 本規則依據鐵路職工教育實施人員服務通則第十二條訂定之

第二條 職工教育館之成績考查方法分列兩種

一，派員視察

二，考核各職工教育館每月月終造送之工作報告表

第三條 視察員由本會派員充任之

第四條 職工教育館成績考查之範圍依左列之規定

一，關於組織事項

二，關於職員事項

三，關於經費事項

四，關於設置事項

鐵道部職工教育委員會職工教育館成績考查規則

鐵道部職工學校教育實施暫行通則

五、關於事業實施事項

六、關於將來計畫事項

七、關於本會特命考查事項

第五條 視察員於每次視察終結時應將視察經過及所得結果彙報本會

第六條 本會據視察員之報告并依每月各職工教育館造送之工作報告表詳加審核分別按其成績之優劣予以獎懲

第七條 職工教育館長或職員之獎懲辦法依鐵路職工教育實施人員服務通則第十四條至第二十二條之規定辦理之

第八條 職工遊息所成績攷查依照本規則辦理之

第九條 本規則如有未盡事項由本會呈准部長修改之

第十條 本規則自呈奉部長核准日公布施行

鐵路職工學校教育實施暫行通則

民國二十一年十月二十九日
部令警字第二七一九號抄發

第一章 總則

第一條 本通則依據本部實施鐵路職工教育計畫綱要訂定之

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員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 職工公民學校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 職工公民學校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 職工公民學校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

鐵道部職工學校教育實施暫行通則

鐵道部職工學校教育實施暫行通則

二六

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定暫定如左

一、一年畢業

二、一學年分爲一學期

三、每一學期分爲二十六學週

四、修滿五十二學週爲畢業

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

第二十一條 職工公民學校及職工識字學校關於紀念日之休假規定如左

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 國民革命軍誓師紀念日

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

第二十二條 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

第二十三條 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

第二十四條 本通則有未盡事宜由職工教育委員會呈請部長修改之

第二十五條 本通則自呈部核准之日施行

鐵路職工教育實施人員任用規則

民國二十一年十月二十九日
部令參字第二七一九號抄發

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

鐵路職工教育實施人員任用規則

鐵路職工教育實施人員任用規則

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選員充任呈部備案

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選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一個月內尚未接到聘任通知書者即作為解約

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

鐵道職工補助教育實施規則

民國二十一年十月二十九日
部令參字第二七一九號抄發

第一章 總則

第一條 本規則依實施鐵路職工教育計劃綱要訂定之

第二條 補助教育之實施依實施鐵路職工教育計劃綱要第十四條之規定得按各路各站職工情形酌量呈請鐵道部核准設立

左列各種補助教育機關

一，職工教育館

二，職工教育分館

三，職工游息所

第二章 行政

第三條 職工教育館及游息所直隸鐵道部職工教育委員會

第四條 職工教育館及職工教育分館各設館長一人職工游息所設主任一人依照職工教育法令秉承職工教育委員會之命令

掌理各該館所一切事宜

第五條 職工教育館分館及游息所視事務之繁簡得設館員或所員若干人助理之但須由職工教育委員會呈請鐵道部核准

第六條 職工教育館分館及游息所應酌量舉辦休閒講演演習書報組織健康生計之各種社會教育事業

第七條 各職工教育館及游息所關於社會教育之設施應與各該路站之鐵路職工學校實行連絡以符補助教育之本旨

第八條 各職工教育館及游息所之辦事細則由各該館館長或主任訂定之並呈報職工教育委員會備案

第三章 組織

鐵道職工補助教育實施規則

鐵道職工補助教育實施規則

第九條 職工教育館應酌設休閒講演書報組織健康生計各組

第十條 職工教育館工作實施辦法規定於左

- 一、休閒組 以養成良好習慣增進欣賞志趣為目標如組織新劇團音樂娛樂會茶社等屬之
- 二、講演組 以鍛鍊說話能力發展個人思想為目標如組織討論會演說會談話會等屬之
- 三、書報組 以提高閱書能力增進政治興趣為目標如組織閱報室讀書會等屬之
- 四、組織組 以倡導羣體生活養成紀律習慣為目標如集會之訓練及其他關於組織事項者屬之
- 五、健康組 以增進衛生知識鍛鍊健康體魄為宗旨如田徑賽與各項運動及防疫清潔等衛生事項皆屬之
- 六、生計組 以增進服務之效力充實生活上應需之知識與能力為目標凡組織信用生產消費及職業各種合作社等屬之

第十一條 職工教育分館及游息所得依前條之規定酌設各組

第十二條 職工教育分館及游息所各組之工作實施辦法依第十條之規定

第四章 經費

第十三條 各職工教育分館及游息所之經費由職工教育委員會編造預算呈請鐵道部長審核令飭各路局撥發之

第五章 附則

第十四條 本規則如有未盡事宜由職工教育委員會呈請鐵道部長核准修正之

第十五條 本規則自呈奉鐵道部長核准之日施行

鐵道部鐵路材料會議辦事處規則

民國二十一年十一月十日
會令第一五七一〇號抄發

第一條 本處依鐵道部鐵路材料會議規程第七條組織之

第二條 本處設主任秘書一人事務長一人承主席副主席之命處理本處一切事務秘書及事務員各若干人分承主任秘書及事務長之命辦理各項事務

第三條 主任秘書掌理左列事項
(一)登記報到委員分發證章排定席次編印議程配發通知會場速記會議紀錄議案整理公布會議經過編輯會議專刊等事項

第四條 事務長掌左列事項
(一)撰擬收發編譯繕校保管文卷圖記及對外宣傳等事項
(二)本會經費之預算決算收支保管等事項

第五條 本處各職員均由部長令派本部職員兼充之於必要時得酌用僱員

第六條 主任秘書及事務長得召集職員會議討論事務之進行

第七條 辦事細則由各主管人員分別擬訂送由主席副主席核定之

第八條 本規則如有未盡事宜得隨時修正之

第九條 本規則自公布之日施行

鐵道部鐵路材料會議規程 民國二十一年十一月七日 會令第一五七一號抄發

第一條 鐵道部為謀全國鐵路材料管理支配之統一選購考驗方法之改進保管稽核各項制度之革新特召集鐵路材料會議其日期以部令公布之

第二條 本會議以左列派定人員組織之

鐵道部鐵路材料會議辦事處規則 鐵道部鐵路材料會議規程

鐵道部鐵路材料會議議事規則

(一)本部技監工務司司長幫辦工程科科長機務科科長為當然出席委員

(二)本部參事廳總務業務財務各司會計長辦公處購料委員會鐵道技術標準審訂委員會統一鐵道會計統計委員會均各推選一人為出席委員一人為列席委員

(三)本部在各路管理材料工務機務三項人員內各指定主任以上人員一人為出席委員並由各路各推選一人至四人為列席委員

第三條 本會議設主席副主席各一人主持會務由部長指派之開會時主席遇事缺席由副主席代理之

第四條 本會議開會期定為七日週必要時得由主席呈准部長延長之

第五條 本會議所討論之範圍以根據籌備材料方案會議所編定之方案及部長特交之議案為限

第六條 本會議議決案呈由部長核定施行

第七條 本會議設職員若干人組織辦事處辦理籌備會議及開會一切事宜至會竣結束之日撤消

第八條 本會議議事規則及辦事處規則另定之

第九條 本規程自公布日施行

鐵道部鐵路材料會議議事規則

民國二十一年十一月十日
會令第一五七一號抄發

第一條 本規則依鐵道部鐵路材料會議規程第八條規定訂定之

第二條 本會議出席及列席委員須於會期前向本會議辦事處報到

第三條 本會議各委員席次于開會第一日編定之

第四條 本會議開議時間除例假日外每日自上午九時至十一時三十分止週必要時得由主席宣告延長但至多不得逾三十

分鐘

- 第五條 本會議各項議案於開會前印送各委員
- 第六條 本會議議事日程由主席編定於開議前一日印送各委員但于開會後遇有必要主席得變更之
- 第七條 出席及列席各委員應分別於各簽到簿上署名
- 第八條 本會議各委員於開會後非經宣告散會或休息不得退席
- 第九條 出席委員因事缺席時得委託同一機關列席委員代為出席但須於事前函知辦事處並由主席於開議之先宣布之
- 第十條 本會議須有在京出席委員過半數以上方得開議
- 第十一條 委員發言須起立報告號數同時如有兩人起立報號由主席指定先後依次發言
- 第十二條 出席及列席委員均有發言權但列席委員無表決權
- 第十三條 同一議案每人發言不得逾兩次發言以五分鐘為限如有特別情形由主席准許延長發言時間
- 第十四條 討論範圍不得出議題以外但議案有關連者得併案討論
- 第十五條 各案討論既畢由主席宣告終結提付表決既表決後不得再就本案發言
- 第十六條 議案須有出席委員過半數之同意方得表決可否同數時取決於主席
- 第十七條 表決方式分舉手起立及記名投票二種由主席臨時選定
- 第十八條 議案有不能即時表決者由主席或出席委員五人以上之提議交付審查委員會審查其期限由主席定之
- 第十九條 各組審查委員會委員由主席副主席於各委員中會同指定三人至七人組織之並指定一人為審查主任
- 第二十條 各組審查委員會之開會時間及地點由各組審查主任酌定召集之
- 第二十一條 議案有關聯兩組以上者得開聯組審查委員會審查之其主任由各組審查主任互推一人担任
- 第二十二條 審查委員會審查議案取決於多數可否同數時由主任取決之仍將雙方理由報告大會

鐵道部鐵路材料會議議事規則 工會代表大會代表選舉大綱

第二十三條 審查委員會審查議案已畢應具各案報告書送交主席於下次開會前印送各委員

第二十四條 開議時由主任秘書派員列席紀錄送主席核定後於次日開會時由主任秘書當眾宣讀如有出入出席委員得聲請更正之

第二十五條 開會及表決時均由主任秘書點查人數報告之

第二十六條 本會議會場秩序由主席副主席維持之

第二十七條 新聞記者及本部或各路人員欲入會場旁聽應先向辦事處領取入場證

第二十八條 本規則如有未盡事宜得由主席副主席呈准修正之

工會代表大會代表選舉大綱

民國二十一年十月二十二日
會令第一六一九二號抄發

第一條 凡工會會員人數過多不能召集大會時得依工會法施行法第十三條之規定開代表大會

第二條 代表大會之代表由全體會員按照下表之比例分組直接選舉之

工會人數	每組人數	代表人數
100 — 500	5	1
501 — 1000	10	1
1001 — 1500	15	1
1501 — 2000	20	1
2001 — 2500	25	1
2501 — 3000	30	1
3001 — 3500	35	1
3501 — 4000	40	1
4001 — 4500	45	1
4501 — 5000	50	1
5001 — 5500	55	1
5501 — 6000	60	1
6001 — 6500	65	1
6501 — 7000	70	1
7001 — 7500	75	1
7501 — 8000	80	1
8001 — 8500	85	1
8501 — 9000	90	1
9001 — 9500	95	1
9501 — 10000	100	1

第三條 分組後剩餘人數在前表比例額半數以上時得另分一組其不足半數者歸入最後之一組合併選舉

第四條 代表選舉人及被選舉人以領有工會會員證書者為限

第五條 代表選舉以記名投票行之

第六條 代表選舉時由工會理事一人主席並以工會監事為監選人

第七條 會員不能填寫選舉票者得請監選員代填但須本人簽押或蓋章

第八條 代表選出後由主席及監選員依法繕具證明書交當選代表收執并呈報工會理事會

第九條 代表證明書款式如左

某 某 工 會		某 某 大 會 代 表	
書 明 證 表 代 會 大 表 代			
茲 選 舉	○ ○ ○	為 出 席 代 表	
主 席			
監 選 員			
		證 明	

第十條 凡出席工會代表大會之代表到大會報到時應呈繳選舉出席證明書及其本人會證交大會資格審查委員會審查其證明書或會証有不符時提出大會取銷其代表資格

第十一條 代表大會之代表選舉規則由各該工會依本大綱自行擬訂呈請各該管主管官署核准施行

第十二條 本大綱自公布日施行

工會代表大會代表選舉大綱

修正勞資爭議處理辦法

修正勞資爭議處理辦法

民國二十一年十月二十二日
部令總字第二六三七號抄發

第一章 總則

第一條 本法於僱主與工人團體或工人十五人以上關於僱傭條件之維持或變更發生爭議時適用之

第二條 本法所稱主管行政官署除有特別規定者外在市為市政府在縣為縣政府在國營事業為其主管機關

第三條 主管行政官署於勞資爭議發生時經爭議當事人一方或雙方之聲請應召集調解委員會調解之如主管行政官署認為有付調解之必要雖無當事人之聲請時亦同

第四條 調解成立時視同爭議當事人間之契約如當事人之一方為工會時視同爭議當事人間之團體協約左列各事業發生勞資爭議其事件經調解而無結果者應付仲裁委員會仲裁

- 一 供公眾需要之自來水電燈或煤氣事業
- 二 供公眾使用之郵務電報電話鐵道電車航運及公用汽車事業

第五條 前條以外之勞資爭議事件調解無結果者經爭議當事人雙方之聲請應付仲裁委員會仲裁但行政官署因爭議情勢重大並延長至一月以上尚未解決而認為有付仲裁之必要時雖無爭議當事人之聲請亦得將該項爭議交付仲裁委員會仲裁

第六條 勞資爭議事件未經調解程序者不得付仲裁但爭議當事人雙方聲請逕付仲裁時不在此限

第七條 爭議當事人對於仲裁委員會之裁決不得聲明不服
前項裁決視同爭議當事人間之契約如當事人之一方為工會時視同爭議當事人間之團體協約

第二章 勞資爭議處理之機關

第一節 調解機關

第八條 勞資爭議之調解由調解委員會處理之

第九條 調解委員會置委員五人或七人以左列代表組織之

一 主管行政官署派代表一人或三人

二 爭議當事人雙方各派代表二人

前項第一款之代表不以主管行政官署之職員為限

第十條 勞資爭議依第三條第一項之規定應付調解時其爭議當事人應於接到主管行政官署之通知後三日內各自選定或

派定代表並將其代表之姓名住址具報

主管行政官署於認為有必要時得將前項期限酌量延長之逾期未將其代表姓名住址具報者主管行政官署得依職權代為指定之

第十一條 調解委員會委員人選決定後主管行政官署應從速召集開會並以主管行政官署所派代表為主席但第十三條第二

項規定之

調解委員會以實業部所派代表為主席

調解委員會已經召集開會而委員拒絕出席致調解無從進行者以調解不成立論

第十二條 調解委員會之主席得調用各該主管行政官署之職員辦理紀錄編案擬稿及其他一切庶務

第十三條 同一勞資爭議事件該主管行政官署有二個以上者如各該主管行政官署在同一省區時第九條第一項第一款之主

管行政官署由省政府指定之於必要時第九條第一項第一款之代表並得由該省政府指派

同一勞資爭議事件不在同一省區時第九條第一項第一款之主管行政官署由實業部指定之如實業部認為有必要

修正勞資爭議處理辦法

修正勞資爭議處理辦法

三八

時第九條第一項第一款之代表得由該部指派
前二項情形在國營事業由其主管機關指定或指派之

第二節 仲裁機關

第十四條 勞資爭議之仲裁由仲裁委員會處理之

第十五條 仲裁委員會置委員五人以左列人員組織之

一 主管行政官署派代表一人

二 省黨部或該地市縣黨部派代表壹人

三 地方法院派代表一人

四 與爭議無直接利害關係之勞方及資方代表各一人

第十六條 省政府或不屬於省之市政府於其所轄區域內每二年應命工人團體及僱主團體各推定堪為仲裁委員者二十四人

至四十八人開列名單送請核准後咨實業部備案

實業部每二年應命國營事業之工人團體並分別函令各該事業之直接主管機關各推定堪為仲裁委員者二十四人

至四十八人開列名單送請備案

遇有仲裁事件前條第四款之代表由主管行政官署就前二項名單中分別指定與爭議無直接利害關係者充之

第一項及第二項仲裁委員之推定方法由實業部定之

第十七條 凡曾任調解委員會委員者不得為同一事件之仲裁委員

第十八條 仲裁委員會由主管行政官署召集之以召集機關之代表為主席

但第二十條規定之仲裁委員會以實業部所派代表為主席

第十九條 仲裁委員會之主席得調用其所屬官署或所在地地方法院之職員辦理紀錄編案擬稿及其他一切庶務

第二十條 同一勞資爭議事件其範圍不限於一省者除國營事業外第十五條第一款之代表由實業部指派第四款之代表由實業部就相關各省之仲裁委員名單指派之

第三章 勞資爭議處理之程序

第一節 調解程序

第二十一條 爭議當事人聲請調解時應向主管行政官署提出調解聲請書

第二十二條 調解聲請書應記明左列各事項

一 當事人之姓名職業住址或商號廠號如為團體者其名稱及事務所所在地

二 與爭議事件有關之勞工人數

三 爭執之要點

第二十三條 未經爭議當事人聲請而由主管行政官署提付調解時該行政官署須將應付調解事項以書面通知於雙方當事人

第二十四條 調解委員會應於召集後二日內開始調查左列各事項

一 爭議事件之內容

二 爭議當事人提出之書狀及其他有關係之事件

三 爭議當事人雙方之現在狀況

四 其他應調查事項

調查期間非有特別情形不得逾七日

第二十五條 調解委員會得因調查事項傳喚證人或命關係人到會說明或提出說明書

修正勞資爭議處理辦法

修正勞資爭議處理辦法

第二十六條 調解委員會得向關係工廠商店等調查或詢問

第二十七條 調解委員會委員不得洩漏調查所得之秘密事項

第二十八條 調解委員會調查完畢後應於二日內為調解之決定但有特別情形或爭議當事人雙方同意延期時不在此限

第二十九條 調解委員會之調解經爭議當事人雙方代表之同意在調解筆錄簽名者調解為成立

調解委員會應將調解之結果報告主管行政官署

第二節 仲裁程序

第三十條 爭議當事人聲請仲裁時應向主管行政官署提出仲裁聲請書

主管行政官署收受前項文卷後應從速於該行政官署所在地或爭議事件所在地召集仲裁委員會

第三十一條 爭議當事人因調解不成立請付仲裁時其聲請書應記明左列各事項

一 當事人之姓名職業住址或商號廠號如為團體者其名稱及事務所所在地

二 調解不成立之理由

三 請求之目的

第三十二條 爭議當事人雙方聲請逕付仲裁時其聲請書應記明第二十四條第一項所列事項

第三十三條 第二十三條至第二十八條之規定於仲裁程序準用之

第三十四條 仲裁委員會之仲裁以全體委員之合議行之取決於多數

仲裁委員會應將前項仲裁於二日內作成仲裁書送達於雙方當事人並送主管行政官署備案

第三十五條 爭議當事人不論仲裁程序至何程度均得成立和解但須將和解條件呈報仲裁委員會

第四章 爭議當事人行爲之限制

第三十六條 第四條所列各事業之僱主或工人不得因任何勞資爭議停業或罷工

其他工商業之僱主或工人其爭議在調解期內或已付仲裁者不得停業或罷工
僱主於調解或仲裁期內不得開除工人

調解或仲裁開始之期以主管行政官署通知爭議當事人之日起算

第三十七條 工人或工人團體不得有左列行為

- 一 封閉商店或工廠
- 二 擅取或毀損商店工廠之貨物器
- 三 強迫他人罷工

第五章 罰則

第三十八條 爭議當事人對於第三條第二項第七條第二項所定視同爭議當事人間契約之決定或裁決有不履行者處二百元以下之罰金或四十日以下之拘役

前項情形得由爭議當事人另依民事法規逕向法院請求強制執行

第三十九條 爭議當事人有違反第三十六條及第三十七條之規定時主管行政官署及調解委員會或仲裁委員會得隨時制止不服制止者得處以二百元以下之罰金其行為已犯刑法者仍依刑法處斷

第四十條 有左列行為之一者處百元以下之罰金

- 一 違反第二十五條規定無故不到會或不提出說明書者
- 二 違反第二十七條規定者

前項第二款情形構成刑法上之犯罪行為時仍依刑法處斷

修正勞資爭議處理法

修正勞資爭議處理法 本路購發冬季紅煤暨收付款項章程

四二

第四十一條 有左列行為之一者處百元以下之罰金但證人爲虛偽之陳述時依刑法偽證之規定處罰

一於第二十五條所定情形而爲虛偽之說明者

二於第二十六條情形無故拒絕調查答復或爲虛偽之陳述者

第四十二條 遇有本章各條所定應處罰之行為得由主管行政官署及調解委員會或仲裁委員會聲述事由移送該管法院審理該

管法院除有特別情形者外應於接收案卷後二十日內宣告裁判

第六章 附則

第四十三條 省政府或不屬於省之市政府於必要時得擬具本法施行細則呈請國民政府核定之

第四十四條 本法自公布日施行

本法修正公布前發生之爭議尙未解決者得依本法處理之

本路購發冬季紅煤暨收付款項章程

民國二十一年十一月十四日
會令第一五九二二號公布

第一條 本路每年購發冬季紅煤無論發給公用或員工價購以及收付款項均依本章程規定手續辦理之

第二條 每年冬季公用紅煤應由各處填具公用冬煤請領單(附件一)其應領噸數除經以前局令或會令規定有案者應照原

定數目開列於附註欄內註明外其餘各處附屬機關常有移動應各依其辦公室內裝爐之數按實需數目填列不得浮濫請發以節公帑此項請領單各處應逕送總務處庶務課彙案先行呈准方能發給

第三條 每年冬季員工價購冬煤應按照本路向例准購之噸數先由各處將所屬應購噸數填具員工冬煤請購單(附件二)逕

送總務處庶務課彙辦但員工請購之噸數應分單填列

第四條 每年需購紅煤數目總務處庶務課應於每年夏季根據上年購煤數量預爲核實估計如上年有餘煤應予減購呈經本

第 五 條

會核定後即向石家莊煤商分批訂購其每噸價值及訂購手續應呈奉本會核准訂立合同該合同經本會簽訂後應函送總稽核暨會計處備案所有應付煤價首次預付款項庶務課應根據合同造單送由會計處核發嗣後付款庶務課應憑收煤所簽收之發票造單送由會計處發款惟前項預付之款應於末次交煤時即行結算扣清如末次應交之煤不敷扣抵時得由會計處於末次付款前隨時扣發一部分之煤價以杜煤商取巧而免追繳

第 六 條

庶務課如於接到公用冬煤請領單及員工冬煤請購單後彙核所購紅煤噸數不敷分配時應呈請本會核准方能續購至訂購及付款手續仍應參照前條規定辦理

第 七 條

紅煤購定於未起運前庶務課應先就漢平兩處所需噸數先行預計分配數目以便飭令車務處利用夏季車輛空閒時起運但餘數應存石家莊站以備屆時或期前分運各站轉發

第 八 條

總務處庶務課發公用紅煤應填具四聯單(附件三)甲聯為公用發煤憑單交存煤處發煤由用煤機關簽收後應隨時取回以備報銷乙聯為脚力單作付脚力之用丙聯用煤機關存查應於收煤時自行截留丁聯存根此項聯單庶務課填發時應將甲乙丙三聯均送各站存煤處辦理

第 九 條

總務處庶務課發員工價購紅煤應填具四聯單(附件四)甲聯為購煤通知單乙聯為發煤憑單各員工應遵照第九條規定辦法繳款後換取乙聯自赴指定站取煤存煤處應憑單發煤將該聯保存並蓋某日付訖戳記以備報銷丙聯由庶務課通知存煤處丁聯存查此項聯單庶務課填發時應將甲聯送交各處轉發各員工簽收其乙聯應逕送南北出納課收存以便收款後蓋章簽發

第 十 條

本路員工繳納紅煤價款應將甲聯同時交出凡總局暨漢口各站及江岸站應交由會計處出納課收款北平辦事處及各處課在平附屬機關應交由會計處北出納課收款沿綫各站應交由各站負責收款連同甲聯依收款段落隨時轉解南北出納課查收南北出納課應將此項煤款隨時收帳並將甲聯繳款單附入進款憑單內以便綜核課查核一面將乙本路購發冬季紅煤暨付付款項章程

本路購發冬季紅煤發收材料款項章程

四四

聯發煤憑單蓋章發發如在漢平兩處應由南北出納課隨時掣給本人如係由站解來應隨時將乙聯蓋章後寄交原站轉發本人各站經收員工價購紅煤款應將聯單號數噸數銀數及購煤人姓名職務另立專簿登記並將收款及繳解日期分別註明以便考查俟發煤憑單由出納課寄到即交由購煤人在簿內簽收俾明了結

第十條 總務處庶務課填發員工購煤通知單應依存站之煤為發給之標準以便出納課收款後各員工即照單領煤

第十一條 員工所購紅煤每噸之價值應先由庶務課擬定呈會核定公布

第十二條 各存煤處發煤員應將收發紅煤數目逐日分別登記按旬檢同發煤憑單將收發數目逐一分別列單報告庶務課該課應按月造具報銷檢同所送之發煤憑單及脚力單呈報以便發交會計處核對銷帳最遲不得逾次月之二十日如仍前積壓各承辦員應受處分以重計政

第十三條 各處員工如有新到差者應購紅煤應由該管首領隨時填具員工冬煤請購單逕送庶務課填發聯單以符定章不得私相授受

第十四條 庶務課經辦冬煤應依本章程各條之規定辦理不得輕收煤價

第十五條 各存煤處經發紅煤應就原煤發給其分量因運輸搬卸不免損失每噸實發之數應以九折以上為定率准由各員工在站自行過磅不得減發或滲和水分如經查出有舞弊情事除嚴重處罰或責令賠償外並予以撤職之處分

第十六條 各存煤處發煤無論公用或員工價購均應依憑單發煤不得接受任何方面命令或請託通融借煤違者重究

第十七條 沿綫各工友價購冬煤應先由該管直接首領按照等三條規定之手續辦理所繳價款亦應遵照第九條之規定惟因發煤必須集中指定之站准照向例可彙總請發運單及押運人車票但應於請運單前逕與庶務課接洽辦理以便取煤

第十八條 凡其他機關請本路代為購運紅煤者或由本路贈與其他機關者均應另案辦理不適用本章程之規定

第十九條 本章程自核准之日施行

本路整理各段隊兵警護車用費辦法

民國二十一年十一月十一日
會令第一五六一九號抄發

第一條 各段隊派遣兵警隨護各次列車其派遣名額及支給飯費數目早經分別規定茲為支應嚴實杜絕浮濫起見特重訂辦法

第二條 本辦法係限於隨護各次列車之兵警其往返行程在一日(由開車時起按一日二十四小時計算)以上者得適用之如有臨時派遣其往返行程不及一日者不得援例給費

第三條 除規定必須派遣兵警隨護之各次列車仍照向例將每次派出兵警名額填載護車報告表經車隊長簽字或蓋章後送呈警察署備案外如有臨時派遣兵警護車其行程在一日以上者應即時將車輛開行時日起訖地點及派出兵警名額電呈警察署備案倘未經此項手續致將來報領飯費無案可稽者概不發給并以浮報論懲

第四條 每次派遣兵警護車除依照規定手續由派出之段隊逐次填送護車報告表外并應於請發飯費時附呈派遣兵警護車總報告表(附表式於後)以憑查核倘僅備文請發飯費而無總報告表附呈者概不發給

第五條 茲從新規定臨時派遣護車之巡官(排長比照巡官)巡長班長警士隊兵無論日數多寡均照列車性質之規定按月給飯費數目計日支給不得照出差費報領至押護開支車及專車飯費向無月給辦法准比照特別快車月給飯費數目計日支給亦不得照出差費報領

第六條 各巡官巡長班長警士隊兵往來護車其飯費均係由開車時起至到達時止按一日二十四小時計算超過六小時者發半日超過十二小時者發全日不及六小時者則減除之茲舉一例如左(餘類推)

護車四十小時……………發兩日飯費

護車三十一小時……………發一日半飯費

護車二十八小時……………發一日飯費

本路整理各段隊兵警護車用費辦法

本路各警務段處理查獲偷竊道釘等件人犯案件辦法

四六

第七條 除規定必須派遣兵警隨護之各次列車仍照向例派遣外其餘車輛非奉核准不得任意派遣兵警押護以節公帑

第八條 各段隊派遣兵警隨護各次列車其派遣名額務須據實填報如有以少報多或以其他方法濫報護車飯費意圖隱匿者一經查覺即將該原報人從嚴議處

第九條 本辦法公布後各段隊如仍有第八條所列情事經人舉發有據者除將原報人從嚴處分外對於舉發人得酌量議獎

第十條 本辦法自通令公布日施行

本路各警務段處理查獲偷竊道釘等件人犯案件辦法

民國二十一年十一月十二日
會令第一五六三七號公布

一、各警務段查獲偷竊本路道釘人犯應即備具公函連同人犯贓證一併解送該管法院或縣政府請其依法提起公訴并聲明隨時均可派人質訊以定信讞

二、解案公函內應設載左列各事項

甲 被告姓名性別年齡及其他足資辨別之特徵

乙 犯罪事實起訴理由及所犯刑法第一九八條之罪款

丙 犯罪證據及贓物種類

丁 其他必須記載者

三、各警務段查獲偷竊道釘等案件如尚有在逃人犯除自行設法緝送究外併應函請受理法院或縣政府依法逮捕歸案以憑懲治

四、解案公函內須向該管法院或縣政府聲明請將該案判決書依法送達倘經過相當時期未見送達者應即設法索取遞呈 管理委員會備查

五·各警務段接到法院或縣政府判決書後如認為科刑失當或竟不予起訴者應將該項判決書立即抄呈警察署查核以憑核飭辦理上訴或聲請再議各手續倘延不具報致誤法定上訴期限者應由各該警務段負責

附註 按照刑事訴訟法規定凡認科刑不當聲明上訴自收受判決書翌日起算以十日為限
不予起訴聲請再議

六·此項處理辦法沿綫各警段均應遵守但在漢口北平兩區域併應商同本路常年律師處理之仍隨時將案情呈由該管首領轉報管理委員會備查

七·此項辦法自會令公布日施行

平漢鐵路工務處所屬職工捕獲偷竊道釘墊板等物人犯給獎辦法

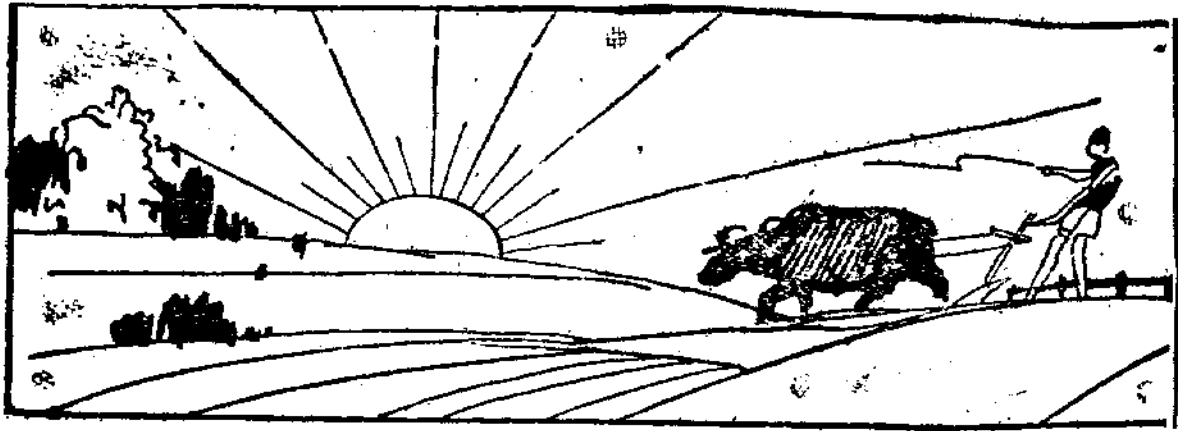
民國二十一年十一月十一日
會令第一五六三七號公布

- (一) 凡本路工務處所屬職工捕獲偷竊道釘墊板等物人犯人贓俱獲每案贓物在十件以內者得給予一次獎金一元
- (二) 每案所獲贓物達十一件以外二十件以內者得核給獎金一元五角二十一件以外三十件以內者得核給獎金二元其餘類推
- (三) 捕獲偷竊道釘等竊犯案件遇有情形特殊者得由主管處聲敘理由另行核給獎金
- (四) 捕獲偷竊道釘等物人犯及贓物由各該警段移送法院或縣政府處理辦法另定之
- (五) 凡其他各處職工如有捕獲偷竊道釘墊板等人犯除路警方面另有規定外得援引本辦法辦理之
- (六) 本辦法適用範圍以人贓俱獲之道釘墊板等物偷竊案件為限呈請給獎時須由各該首領查明情形據實遞級呈報不得浮濫
- (七) 本辦法自呈奉核准之日施行以前給獎成例同時取締

營長搏虎紀

廣東鹽運使陳維周之子陳樹堯（陳濟棠胞姪），在第七

師黃廷楨部下任營長，此次出發剿共，該營駐防峯市，某日早偕衛兵四人，至六峯山行獵，鄉人告以山中有虎，勿深入，陳曰。既有虎，應除害，命縱火焚山，一時火光熊熊，火頭到處，果有班虎一頭從林中跳出，其大如小牛，陳等舉鎗轟擊，虎乃後退，遂發足狂追，虎跳入叢草中，忽然不見。迨陳等追過虎之伏地，虎遽從後側跳出，向陳之左首直撲，陳不及舉鎗，舉拳向虎頭猛擊。中虎鼻二拳，虎噬陳左肘，衛兵即向虎發鎗，彈中虎腹。虎負痛力嚙不擇，衛兵續發數鎗，中虎要害，當即斃命，陳受重傷，左肘骨被虎嚙斷，即抬至汕頭，送荷萊醫院療治，諸醫束手，第三軍部電省向陳濟棠報告，陳立派軍醫溫泰華、另聘割症專家黃季直、乘飛機赴汕救治，洗毒接骨，現已脫險云。



鐵路消息



交通麟爪

鐵路消息

蘇省建廳與
築通海鐵路
土地廣闊

江北
為蘇省產物之寶庫，惟向
有多量荒地未曾墾發，或已
開發之土地，因農民智識閉
塞，不知改良，致未克盡其
地利，蘇省府現已決定組信
託公司，籌款一萬萬五千萬
元，作墾荒及改良農田，惟
先決問題，在交通便利，故

欲墾荒利農，必須將江北交通之難題打破，蘇省府前曾呈請行政院，請其招華僑投資與築隴海支路，行政院乃批令鐵道部核議，因循迄今，尚無消息，現蘇省府鑒於交通啓發為當今急務，決以省款與築通（南通）海（東海）鐵路，籌款七千萬元，期以一年完成，路線以南通為起點，經東臺、如皋、鹽城、淮安、淮陰、漣水，灌雲以達海州，與隴海路相接，並指令建設廳負責計劃興築，建設廳長董修甲奉令後，除邀請蘇省著紳組織視察團至預定路線各地視察外，並派該廳工程師王師義率領技術員二十人往各地測量土地，勘察路線，王氏於本月一日由鎮江出發，先至南通，經東臺、如皋、鹽城、淮

期二十三第

平

漢

鐵

路

月

刊

交通

爪鱗通交

安·淮陰·漣水·灌雲·東海等地，九日復折回清江浦，據談，省方對開發江北富源，現已決定農田與交通兩項並進，省府已指定江北東部為蘇省墾殖專區。現已籌款墾發，惟交通不便，以後江北各種建設，仍不克漸次興辦，故交通發展是各種建設之初基，省方此次決定興築通海鐵路，乃樹立江北交通之幹綫，俾使江北農產物向北可藉該路運至海州，與隴海路脚接，轉運至華北各省，向南可藉該路運至南通，與長江脚接，轉運至華南各省及國外，全路(由南通至海州)共約四百七十里，現正着手測量，預計十一月上旬內竣事，然後辦理土地及接洽購買材料等事宜，明春三月一日開工，至經費，預計(一)購買地基費二百二十萬元，(二)材料費三千五百萬元，(三)工程費三千五百萬元，共約七千二百二十萬元云云，又沿路各縣商會以該路興築，與江北生產·經濟·文化皆有莫大關係，現已聯合着手組織通海鐵路促進會，俾與政府合作，以期該路早日完成云。

完竣，預定建築經費二百萬元，由浙江長興煤礦每年提價建委會之款項下劃撥，現已儲款數十萬元。明春款齊，即可興工，因長興煤礦、前係商辦，中經建委會接辦，本年又改為商辦，由商股方面每年償還建委會之設備等費餘百萬元，分期繳集，建委會即將此款儲存，以作淮南輕便鐵道之建築經費也。(二)張氏又鑒於浙江乍浦至蕪湖間，為商賈往來要道，因無鐵路、旅行困難、文化經濟商業各情，亦在在因之落後，爰計劃由乍浦至蕪湖間、建築一交通鐵道、以便商運、但此路不屬於鐵道部、而完全由張氏私人創辦，預定建築費亦至二百萬元、明春即可開始建築云。

山西僻居西北、四面環山、交通建設
 晉省當局與
 築同蒲鐵路
 實有刻不容緩之勢、籌備興築之同蒲路
 現正積極進行、按同蒲的興築、雖說是舊話重提、而晉當局對此、確已深加注意、現在兵工築路局局經正式成立、附設的傳習所、不日亦將開幕、決定先招收大學土木工程科畢業的學生二十名、晉綏現役及編餘軍官一百五十名、施設訓練、畢業後的待遇、是先充監工職員、全路完成後、分配各站各段服務、聽說修築同蒲路的暗礁甚多、第一是款項、這問題

建設委員會委員長張人傑、最近計劃
 兩輕便鐵路
 建築兩鐵道、(一)淮南由濼州至六合建築
 輕便鐵道、專為淮南煤礦運煤之用、已經建委會派員測量道

的解決。當然是向法國息借。能否成爲事實。現在還是沒有把握。第二就是寬軌與窄軌的問題了。鐵道部的意思。是要先修築滄石鐵路。俟此路完成。再修同浦。設欲先修同浦。不惟對款項無力負擔。並且須修爲寬軌。與全國的鐵路一致。山西當局仍堅持修築窄軌。蓋當局對此項成議。持之有數。因爲民國二十一年來的內戰。全國鐵路。均蒙重大的損失與破壞。獨正太鐵路。並未倦入旋渦。這原因就是寬軌與窄軌的分別。也正是地方與中央意見不同之點。據路政專家言。窄軌與寬軌的費用是相等的。因爲世界各國。建築的都是寬軌鐵路。一切車度。機車。鐵軌。枕木等材料。均按寬軌造就的。若要修築窄軌。一切物料。均須定做。其成本恐較寬軌要高。故對修築同蒲路的意見。還是修寬軌爲宜。晉當局對修築窄軌的步驟。第一步先修西山輕便鐵道。因爲西山所含的鐵礦甚富。擬即從事開採。設廠煉鋼。由西山鐵路煉出的鋼。爲建築同蒲路的材料。根據開鑛專家的經驗。西山的鑛質不堅。即或煉成。用之築路。易於損壞。將來恐怕是得不償失。總之同蒲路的建築。晉當局是很想積極進行。祇是具體的辦法。還在不斷的擬議中。

鐵路消息

下關浦口明春開行車渡
 京滬津浦兩路之間，隔以大江，旅行往來，多感不便，前此本有建築江橋之議，嗣以此舉對於船舶通行，江防布置，均多妨礙，而浦口江岸沙土較鬆，施工亦非易事，遂作罷論，另籌良策，最後乃歸宿於「車渡」之辦法，蓋即以火車裝載輪船之上，而往還於下關浦口間是也，此項輪船，須有特殊構造，經鐵道部去年會議結果，決向英國施兒士廠訂造，歷時約十五個月，頃接倫敦我使署來電，業已造成，驗收竣事，開駛來華，本年十月底可到南京，聞有定於明年元旦開始車渡之說，此亦交通上之一福音也，至該船構造，參預訂購者能言其略，計全船長三百七十二英尺，寬五十九英尺，載重一千二百三十七噸半，船內安置鐵軌三條，每條可載火車全列，以每列七輛計之，共可載火車二十一輛，車外並設寬廣迴廊，藉資遊客散步，兼置椅若干，供送客之用，以免擁擠車內，此外一切設備，宜寒宜暑，莫不完全，而最妙者，則莫如輪岸啣接之處，以四個馬蹄式之鐵擊，（上加軟木）供其轉運，如推貨之棧者然，乘客於不知不覺間已入船中，毋須一下上之勞矣，至輪岸間之準確水平綫，雖經測繪有圖，寄往該廠，俾資

依據，然該廠仍恐或有參差，並防此後不無變遷，故對此四個馬蹄式之鉄擊，附藏有一種小小機械，俾或高或低，在一英尺內可以臨時伸縮，其用心洵為細密，聞該廠製造此船，經四度之修改而後臻於完善，其著名工程師裴倫者，年七十五，退休已久，今因此事，亦特請其至廠指導云。

北寧鐵路自製機車成功……
史悠久，經該局局長高紀毅氏之整頓擴充，工作效率日增，粵漢津浦平漢鐵路，遇有機工製造，多託該廠代製，自黃姑屯機廠被日人強佔後，高氏對唐廠之擴充，尤為注意，自去歲起，增添機車製造部，於去冬造出米卡度式貨車機車四輛，行駛以來，成績頗佳，中外技師均深讚許，乃繼續添造太平洋式大型客運機車，該機車內部設計，均仿照歐美最新式機車之構造，於前數日造成兩輛，裝配完竣，編為一八八號，一八九號，高紀毅氏親往試車，成績甚佳，較之舶來機車，初無遜色，即將撥作拖帶客車之用，自造機車，在我國本屬創舉，此種大型機車，內容複雜，設計及構造，均不易着手，今竟試造成功，在吾國交通史，亦佔有重要地位，吾國路政，近年日趨敗壞，不但無創造能力，即

固有事業，亦多未能保守，北寧自關外段被佔，收入大減，猶努力於創造事業，尤值得欽佩，吾國鐵路，名為國營，惜少通盤籌畫，對固有設備，亦未能適當利用，如津浦之大槐樹機廠，膠濟之四方機廠，及北寧之唐山機廠，山海關橋樑廠，均各有特點，如能通盤籌畫，適宜利用，則固有各鐵路所需之車輛材料大可自造，不但可訓練技術人才，而節省之公帑為數亦至可觀，茲將唐山新造機車之內容誌于後，用作鐵路當局圖謀建設之參考，新造太平洋式機車重要特點，

- (一) 汽缸之直徑為二十吋轉軸程為一十六吋，(二) 採用華氏閥動機關，(三) 蒸汽壓力每方吋一百八十磅，(四) 鍋爐係磚拱管式，而無燃燒室，(五) 徑五吋三分，長十九尺一吋之煙管，共三十四條，又徑二吋，長十九尺一吋之煙管，一百五十九條，(六) 受熱面積，火箱一四六方呎，煙管二二一六方呎，總數二二六二方呎，(七) 過熱面積，五零八方呎，(八) 爐篋面積，四一·四方呎，(九) 主動輪直徑，五·六呎，(十) 前轉向輪，直徑三·一五呎，後轉向輪，直徑三·七呎，(十一) 牽引力，二四一一零磅，(十二) 機車最高度十五呎一又十六分之一，(十三) 鍋爐中心距軌面，高九呎四，

(十四)機車全長，六十八呎。九又八分之一。(十五)機車空重，七零。零八噸，上水時重，七九。七五噸。(十六)煤水車容水量，五千加倫，容煤量八。五噸。(十七)煤水車空重。二二。零四噸，裝載時重，五三。八六噸云。

浙江建設廳為完成杭江路自金華至玉山工程，向上海信託銀行團借款，暨另行商撥庚款，共五百一十萬元，工程上已籌備進行，委定吳祥

駟等為工程段長，定十二正式動工。一面並召開運輸會議。分杭蕭諸義金五處舉行。庚款材料雖未運到。借款業經成立

，計鐵部庚款英金為廿萬磅，折合國幣二百六十萬元、企信銀團借款二百五十萬元、(一)每年終負債數、(庚款)第一年

二百六十萬、第二年三百六十萬元、第三年三百廿萬元、第

四年一百四十萬元、第五年一百五十萬元、第六年五十萬元

、(銀團)第一年一百五十萬元、第二年二百五十萬元、第三

年二百廿萬元、第四年一百九十萬元、第五年一百五十萬元

鐵路消息

五年還本九十萬元、付息十二萬元、第六還本一百萬元、年付息七萬五千元，第七年還本五十萬元，付息二萬五千元，(銀團)息一分，第一年付息十五萬元，第二年付息廿五萬元，第三年還本三十萬元，付息二十五萬元，第四年還本三十萬元，付息二萬二千元，第五年還本四十萬元，付息十九萬元，第六年還本五十萬元，付息十五萬元，(三)第七年還本一百萬元，付息十萬元，營業淨收入，第一年四十九萬八千元，第二年六十三萬九千四百六十五元，第三年一百二十三萬六千四百五十元，第四年一百四十八萬七千一百七十五元，第五年一百六十三萬八千三百十五元，第六年一百七十八萬九千四百五十五元，第七年一百九十四萬八千零五百九十五元，(四)贏餘，第一年二十一萬八千元，第二年二十萬九千四百六十五元，第三年十萬六千四百五十元，第四年七千一百七十五元，第五年二萬八千三百十五元，第六年六萬四千四百五十五元，第七年三十一萬五千五百九十五元。

膠濟鐵路將發贖路公債

膠濟鐵路委員會長葛光庭、前赴京向鐵道部報告路政、并參加膠濟鐵路理事會、

現已事畢、今日由京到濟、在膠濟飯店稍作休息、午後零時

五

鐵路消息

一刻、再搭膠濟車道返青島、臨時時、葛談、此次理事會殆完全討論贖路問題、廿五日開會、出席者為理事長王正廷、理事薩福均崔士傑及余等共四人、開會時、僉以膠濟路贖回之期限轉瞬屆滿、亟應準備贖回、況是日金跌價、尤為難得之好機會、現在國庫支絀、四千萬之鉅款當然不易籌措、當提出發行公債辦法討論、全體通過、辦法雖經決定、至於將來發行手續、或由政府發行、或由本路發行、或由人民團體發行、須由中央決定之、理事會現已函致鐵道部、由鐵道部呈行政院、行政院再提出國府會議決定施行、將來發行公債係以本路作擔保、為使擔保充分購買踴躍、并須由鐵道部呈院提出國府會議、國府下令、無論國家政府或地方政府、不准提用膠濟路款、無論任何軍隊、不准扣用膠濟路車輛、以維本路、而使早日將路產贖回、查本路所負日債、為日金四千萬元、現在日金一元祇抵國幣八角、將來或繼落亦未可知

計算發行公債三千萬即可贖回、若不及時辦理、倘日金亦如佛郎前車之鑑、有金票紙角之分、則我國將吃極大之虧、每無及矣、最近本路營業每日收現金四萬元、連同記帳、每日當有五萬之譜、淄川、博山各煤礦現均開工、因開工雖虧本

，不開工虧本更大，膠濟鐵路雖減收運費，但不減運煤之費，他貨亦極寥寥但此不過一時現象，膠濟路營業年有進展，將來希望甚大。

廣九路請撥庚款充整理
廣九路關係省港交通，極為重要，某記者訪該局長李明如，詢以該路最近情形及整理計劃，據談，鐵道部最近派出顧問關廣麟來粵視察粵漢路株韶段工程，關氏曾與兄弟晤談，并徵詢廣九路局對於鐵道部有何請求，兄弟遂將整理計劃詳言，并請北返後向鐵道部請求關於整理計劃，擬請鐵道部核撥庚款五萬磅（伸港幣九十餘萬元）為購買新式車頭三輛卡車三十餘輛之需，如奉核准，將來如開直通港快車，沿途絕不停留，則祇需二時三十分即可抵達九龍，而收入亦可因此增加，最近車利收入十月份統計約收入廿二萬餘元，為二十年來所未有，快車最近實行增價，由省往港頭等收七元二角，二等收四元二角，三等仍舊一元四角，蓋以便利平民，但廣九路建築時，曾向英國借到購置機車款項四十餘萬，自余接任後，由七月份起每月償還一萬元云。

○京杭鐵路籌備
○開辦快車
○汽車，全綫路程，八小時可到達，而火車行駛全綫，須十三小時以上，倘係特別快車，如普通快車尚不夠，與汽車相差，為十與之六比例，是以一般旅客，大都捨火車而樂乘汽車，京滬滬杭兩路車務處長鄭寶照氏，有鑒於斯，認為有作進一步計劃之必要，經一再籌議，決定於京杭全綫，開辦快車，該項快車擬將上午十時由京開出之第二號京滬聯運特別快車改用，如實現後，至多祇拖車七輛，由京至滬，費時僅五小時又十分，由滬至杭州之關口，費時二小時半，總計全綫行程，共費時七時四十分，反可勝過京杭汽車，且照平常特別快車，並不加價，惟軍用票，長期票，路員優待票，半價票，及四分之一票等，均不能應用，且沿途每到大站，僅停靠三四分鐘，如旅客或行李不及上車，亦不等留，祇可待下次上車，該車自京開出後，至鎮江須換一機頭，至常州又須換一機頭，至上海再換一機頭，然後可直駛杭州，其所用機頭，必須G字號，或C字號，惟C字號機頭速度頗快，其甩輪過大，機油時有不及滴下之虞，恐有危險，故以C字號機頭，最為妥當，速度亦與G字號不相

鐵路消息

上下，聞該項計劃業已大致就緒，一俟呈准鐵部即可實現云

○京滬杭甬路建
○殉難紀念碑
○員工，特集資製就大小銅質紀念碑，分置京滬路沿途各站，昨日上午十時，各站同時舉行安碑典禮，北站參加者，全體員工二百餘人，茲紀情形如下：(一)立碑紀念：十一月三日北站入口，特搭彩色牌樓，高懸黨國旗，左側牆上臨時懸總理遺像及黨國旗，右側牆上即立碑處，上端以百布書「精神不死」兩面懸兩路同仁輓聯，紀念碑為銅質，長四尺闊三尺，上鑄一圓形青天白日，下刻碑文，曰：兩路同仁殉職紀念碑，本年一二八事變，兩路同仁殉職計十四人，追念前徽，益慙後死，爰捐資就諸殉難處立碑紀念，並於京滬兩站，分立總碑，以誌不忘，殉職同仁姓名列左，站長季有清，徐斌，司事王景賢，葉科株，張錦殷，夫役薛三郎，慶永林，高紹泉，張生榮，張文奎，宣金大，范鴻生，張文化，周榮甫，京滬滬杭甬兩路同仁敬立，中華民國二十一年十一月一日等字樣，由扶輪小學童子軍維持場內秩序，(二)行禮情形，先由主席鄭寶照報告殉職各烈士略史及殉職

經過情形畢，即奏樂安碑，旋由兩路局長車務處長獻花圈，繼致辭，並有兩路黨部代表鄒政堅，及機務車務工務等處長演說，末由家屬代表季文烈致答辭，攝影禮成。(三)昨日各站情形如真茹南翔寶山路天通巷張華浜蘊草浜龍華新站等，均於上午十時舉行安碑典禮，由各站段長主席，路黨兩部與兩路工會方面，均派員分別前往參加。

鐵道部為整頓全國各路材料起見，特道部召集鐵道材料會議，定十一月二十八日起至下月三日，在該部大禮堂召開鐵路材料會議，討論一切，并通令各路局推派代表，準時到京出席，茲探得該會出席名單。暨會議日程。分誌如下。

出席代表主席夏光宇。副主席薩福均。委員顏季餘。孫鐵生。蔡光助。朱葆芬。鄭相衡。余肇純。鄺美傑。黃伯希。周志鐘。沈立孫。楊毅。朱起鰲。汪定華。孫伯英。楊年。楊志章。孫蔚生。譚子籌。許傳音。李法端。陳滔。吳承宗。陳瑄。程家駿。吳清度。龔光顯。應尙才。貢乙青。(以上鐵道部)鄭治安。李振民。梁振華。(以上湘鄂路)王慶莘。高憲英。鍾星樞(以上正太路)華南圭。鈕孝賢。李廣琳。(以上北寧路)濮登青。浦峻德。敏張鑒。(以上京滬滬杭

甬路)葉崇勛。鄧益光。林鳳歧。崔學攸。(以上膠濟路)錢桂一。吳國良。駱超凡。(以上平漢路)吳益銘。翁壽巽。汪聯慶。(以上津浦路)吳士思。孫繼丁。秦銘博。(以上隴海路)金濤。孫其銘。葉元熙。(以上中綏路)張務塘。潘謐。龔良。(以上南津路)孫威。韓兆琦。張博文。(以上道清路)陸鏡清。曾叔岳。黃仲儀。(以上廣韶路)周頌良。(以上廣九路)列席名單張燾。周錫三。孫多燾。趙啓華。李炳瑗。孫龍光。莊堅。范珪。(以上鐵道部)顧維藩(以上正太路)湯希春。王鴻昇。(以上北寧路)周鍾英。何梓齡。陳明壽。劉寰偉。(以上京滬滬杭甬路)姚草桂。朱學奎。王仁福。郭郁廣(以上膠濟路)蔣文富。林旭晨。丁守仁。姚元增。(以上平漢路)程宗陽。施澤民。趙國棟。馬克忠。(以上津浦路)徐國恩。方葆光。許同華。王江陵。(以上隴海路)尤乙照。莊以臨。呂獻漢。(以上平綏路)楊俊顯。楊勵吾。(以上南津路)汪珩瑾。(以上道清路)會議日程廿九日上午九時第一次大會。(一)主席恭讀總理遺囑。(二)主席秘書報告出席列席委員人數。(三)討論提案。(四)主席指定分組審查委員會。(五)攝影。(六)散會。下午二時分組審查。十一月三十日，上午

九時分組審查，十二月一日上午九時第二次大會，(一)主席
恭讀總理遺囑，(二)主任秘書報告出席列席委員人數，(三)
討論審查報告如左，(甲)管理組織類，(乙)購料類，(四)散
會，十二月二日上午九時第三次大會(一)主席恭讀總理遺囑
(二)主任秘書報告出席列席委員人數，(三)討論審查報告
如左，(甲)驗料類，(乙)分類編號類，(四)散會，十二月三

航 空 消 息

歐亞航空公
司月前試航蘭州，兩度失
事，即從事於蘭州機場之修理，並訂購
最新式高速飛機，以期開始定期飛航，最近朱家驊氏調長
交通，該公司華方發起人李景權亦任職交通部，對於歐亞定期
航空，均願促其實現，該公司德方代表石密德氏以在京接洽
事畢，業由京抵津，據談前此蘭州失事原因，(一)為該處
地質本係砂土，而機場原址又多墳墓，修築之際，因時間關
係，僅將地面鋪平，土中棺木並未完全遷徙，致夏季大雨之
後，機場地面土質鬆浮，不能載重，(二)蘭州高出海面一千
六百餘尺，空氣極薄，托力甚微，起飛之際，與沿海平原郵

日上午九時第四次大會，(一)主席恭讀總理遺囑，(二)主任
秘書報告出席列席委員人數，(三)討論審查報告如左，材料
賬目類，(四)散會，下午三時閉會，儀式如左，(一)全體肅
立(二)唱黨歌，(三)向黨旗國旗及總理遺像行最敬禮(四)主
席恭讀總理遺囑，(五)靜默，(六)主席致閉會詞，(七)委員
代表答詞(八)散會，下午六時主席副主席公議於中央飯店。

航技術不同，現在機場業經甘省府修理完竣，新購飛機不久
亦可運華，本人在津事畢，即行赴平，預定十一日至遲十二
日由平出發，經洛陽，西安，蘭州，肅州，飛往新疆塔城，
為最後之試航，並將攜帶無線電機若干架供沿線航站報告氣
象之用，至歐亞間之郵航辦法，經與俄德兩方商妥，中國郵
件概由塔城交與蘇俄民航公司運往莫斯科，再由德國漢沙航
空公司運往歐洲，歐來郵件，則經德俄兩方運抵塔城，交與
該公司運華，定期飛航預期十二月中旬開始，惟中亞細亞方
面，冬季風雪甚烈，故料前途不無困難，又該公司航線，現
由滬平兩處出發，將來計劃劃分為三處，(一)由上海經南京

航空消息 航政消息

漢口達西安，(二)由北平經太原達西安，(三)由廣州經長沙達西安，此種計劃實現後，自西安至塔城可稱幹綫，西安以東之三綫，則可稱為支綫，定期飛航開始後，歐亞間之郵運固極迅捷，而於開發西北，則其意義尤大云。

兩航空公司實行航空聯運，中國歐亞兩航公司，為謀航行便利起見，特舉行聯運，其上海至南京綫，由中國起運，自洛陽至西安等處，由歐亞接連，茲悉兩航公司自辦理聯運後，對於航行便捷多多，刻兩公司當局連日正在會商改進之辦法，俾期空中交通，益感便利云。

航政消息

閩省各界自積極抵制日貨以來，同時汕頭福州各地碼頭小工，亦均一致拒絕，不為日輪裝卸貨物，並婉勸華人，勿再搭乘日輪，以致航行派閩綫(由滬至福州)之日輪，營業日落千丈，日大阪輪船總公司方面，業經與福州分公司主任，商妥停航減班辦法，茲將詳情分誌於後，日大阪輪船公司之對於滬閩航綫，(由上海至福州)向指定福建九長沙九盛京九三輪，按單雙日輪流

開駛，平日營業，因該公司之儘量減低裝貨水腳及客票價目，故甚為發達，最近閩省各界，因鑒於日人對我國不但尙未稍戢其野心，抑且進逼不已，於是復將已成強弩之末之閩省界抗日救國會，重行組織，嚴厲抵制日貨，而汕頭福州一帶，碼頭小工，亦咸表示誓死不為日輪裝卸貨件，並按日派人，在碼頭附近，婉勸華人，勿再搭乘日輪，半月以來，成效大著，每屆日輪由閩駛滬，或由滬抵閩時，既無一客一貨，可

滬津航空明年元旦開始

由上海至天津之航空綫，自經中國航空公司着手籌備以來，一切均已就緒，原可在本年九月間，開始飛航，乃因青島飛機場，為日僑有意阻撓，未能建築，雖經該公司總經理，親往交涉，亦無結果，旋即呈請交通部，主持力爭，以利進行，茲聞此案自經交通部會同青島市政府迭向駐青日領事嚴重交涉後，已得有相當結果，公司方面現正催工趕築飛機場，約一個月後，即可完工，預定明年元旦日正式起飛云。

以裝載，因之營業一落千丈，日大阪輪船公司當局，近雖派人分赴各報關行聲言免費裝載，以迎合一部份貨客之心理，但仍無絲毫成效可見，上海日大阪輪船總公司當局，因鑒於形勢不利，行將破產，特於日前致電福州分公司主任三藏吉男，來滬協商應付辦法，茲悉三藏吉男，已於昨日到滬，並

電 政 消 息

經與總公司方面作一度之協商，結果會以為除實行通告停航外，已無較好辦法，否則即減為每星期一班，以資掙扎，至於福州分公司，則決定縮小範圍，改為辦事處，酌量裁減職員，以撙節開支，並聞此項辦法，將於本月二十日左右開始實行云。

浙省長途電話
話逐年撥充

浙長途電話，發軔於民國十一年盧永祥督浙時代，當時不過借架話綫於電報桿

上，與各地商辦電話通話，藉靈通軍事政治消息，迨至十七年三月，建設廳擬具全省長途電話分期完成計劃，提經省府會議通過，成立長途電話籌備處，規定經費六十四萬元，積極進行，十八年十二月，省府備款購回杭州市商辦電話局，遂改長途電話局為省電話局，總其成於省會，數年經營，頗稱發達，茲記述其近況於次，(一)路綫計劃省電話局之綫路計劃，極注意於將來全國電話之交通，故綫路所至之地，均為重要市政，幹綫凡七：一為杭長綫，接江蘇話綫而通南京，二為杭楓綫，接江蘇話綫而通上海，三為杭甬綫，循杭甬鐵路

而通甯波，四為溫甬綫，由甯波經臨海而達永嘉，以備日後與閩粵綫相通，五為杭昌縣，可與皖省相接，六為杭衢綫，經常山而與江西相通，七為長泗綫，即自杭長綫中之長興起經泗安而與安徽通話，此外又有衢縣經麗水而達永嘉一綫，已於去年完成，共計已成綫路長六千餘里，幹綫之外，又有分綫與支綫之分，現全省除總局外，設分局七所，一等支局二十一所，二等支局十八所，城綫代辦所四十八所，鄉綫代辦所五十處，全省七十五縣中，可以通話者已有五十五縣之多，(二)通話情形，浙省長途電話通話時間，每次以五分鐘為度，凡滿五分鐘則為第二次，惟第二次繼續通話之費，較第一次少收四成，蓋第一次接綫手續較繁故也，前此由杭州通話至永嘉

電 政 消 息

每次須待七小時，始得接通，現已規定各地的接通話時間，等候時間已漸減少，全省每月通話次數，據歷年統計所示，民國十九年六月一千一百三十次，二十年同月二萬六千次，本年六月三萬四千三百十四次，各局通話次數，據本年六月紀錄，計一千次以上者十四處，五百次以上者十一處，不及五百次者二十二處，平均每局每月約有九百餘次，觀此可知民衆樂用長途電話之增加，及長途電話業務之發達矣，

(三)營業狀況長途電話之營業收入，現亦逐年增多，計十八年六月為三百餘元，十九年同月為六千七百餘元，二十年同月為一萬一千餘元，其收費標準分為普通，加急，公務，通知，通話，定時，五種，加急電話，較普通加倍收費，通知電話，通話人不必久待，雖接話人不在，亦可達到通話目的，且減半收費，因局方可利用於晚間綫空閒時行之也，以上五種電費之收入，計普通與加急兩項，占百分之二十，公務一項，係為黨政軍各機關所設，減半收費，是以收入僅占百分之八又五云。

亞細亞電氣公司，欲上海與世界各處
 上海與外埠
 通無綫電話
 用無綫電銜接電話通話。故上海商人不久可與各處用無綫電話。現該公司正竭力工作，務與香港、澳門、廣州三處電話接通。至一九三三年二月十五日，即可全部通話。目前關於上海與上述各處及由雪梨轉世界各處銜接之試驗計劃，已在全部討論中。如一切進行順利，則至一九三三年六月一日，即告成功。雖然，本埠通話台之計劃，尙未完成。將來大約與澳門電台相似第形式稍大耳。澳門電台係以一有力之短波通話台組成，波之長度，約五十米矣。其全部設備，如通話機，交換機，收音機等，均由上海中國工人製造。并由外人監察，現希望此事進行無礙。因無綫電話對於商人確屬有益。此後發電收電均可用較短之時間，不久之將來，各商人均將樂於使用，譬如香港，總公司可搖至傳達電台。將欲通話之公司名稱地址及自己之電話號碼，詳細見告然後搖斷。三分鐘後。鈴聲一響。取起聽音機。即有人與之通話，如欲與倫敦。紐約。及其他大城市通話亦可。僅時間略形延長。因由港至歐美路綫祇有雪梨一部可通也。至于達電台及收電台之一切設備。均由亞細亞公司上海製

造廠承造云。

蘇俄建伯力
大無線電台

蘇俄決在伯力建設百〇三基羅華德伊
克庫門東建設念基羅華德以上。海參崴建
設四十基羅之大無線電台。築成之後。不過十基羅之日本放

公路消息

蘇省公路定八
幹線九支綫

蘇省公路。建設廳前勘定瓜魚。京滬
通海。三幹綫。本擬今冬徵工修築。因

蔣委員長在漢召集之七省公路會議議決，應築成七省公路網，建廳乃改變計劃，茲已改定八幹綫及九支綫如下，(甲)幹綫(一)浦和綫。由浦口經江浦。烏江以達皖省之和縣，(二)京浦綫。由南京至江邊。北達浦口。(三)浦天綫。由浦口經六合至皖之天長。(四)蔣台綫。由蔣壩經淮陰。衆興。泗陽。宿遷。運河車站。邳縣達台兒莊。(五)京蕪綫。由南京。江寧鎮。緘銅井鎮。達皖之蕪湖(六)京長綫。由南京。句容。溧陽。宜興達浙省長興。(七)京滬綫。由南京。鎮江。江陰。福山。常熟。嘉定。太倉。南翔。真茹達上海。(八)海蘇綫。由東海。沐陽。宿遷。睢寧。銅山以達蕭縣。八綫共長一

送局。必受一大威脅。甚至國內放送陷於不可能。亦未可知。從南京之怪放送問題。解決未幾，又惹起此難問題。當局頗為頭痛。

二四七八里。已通車部分為五七八里。未築者有六六九里。(乙)支綫。(一)浦定綫。由浦口，東葛，西葛以達皖省之定遠。(二)浦啓綫。由浦口，儀徵，江都，泰縣，靖江，南通，海門以達啓東。(三)鎮汴綫。由鎮江六圩，江都，高郵，寶應，淮安，淮陰以達汴陽。(四)口東綫。由口岸，泰興，秦潼以達東台。(五)通榆綫。由南通，如皋，東台，鹽城，阜寧，漣水，灌雲，東海以贛榆達。(六)淮港綫。由淮陰，欽工，漣水，新安以達陳家港。(七)睢店綫。由睢寧達店埠。(八)京郎綫。由南京，秣稜關，溧水，高淳，望生墩以達皖省郎溪。(九)鎮淳綫。由鎮江，丹陽，金壇以達溧陽。九縣共長一四四六公里，已通車部分，五百二十二公里，未築者七百二十四公里，至路基寬度，規定(甲)乙。丙三級

公路消息

期二十三第

平漢鐵路月刊

甲級路寬十二公尺，乙級路寬九公尺，丙級路寬七公尺半，築路經費除土方地價及遷移等費，由各路線所經之縣擔負外，其他全體工程經費，由蘇省建設廳籌撥，凡徵用土地，由各縣政府於本年內辦理免糧手續，三年內清償地價，決以徵工為主，遇必要時請駐軍協助，工程費幹綫部分需七百四十萬元，支綫部分需八百萬元，共需一千五百萬元，分三時期建築，第一期，為二十一年十二月至二十二年四月，第二期，為二十二年五月至二十二年九月，第三期，為二十二年十月至二十三年三月，每期完成三分之一，第一期決於十二月一日興工云

款約三十五萬元，建設廳撥用各縣建設專款二十一年度項下約二十萬元，其餘七十五萬元，不足之數，擬撥引修築國道之成案呈請省府咨請鐵道部，予以如數協助，以竟全功，茲將鳳漢路之工程長度及工程預算分別列述於下(一)全路由鳳翔起點，經寶雞，鳳縣，留壩，翼城等縣，以至漢中為終點，約長七百二十華里，惟鳳翔至寶雞一段九十里，路已築成，只須稍加修理之工事而已(二)工段，全路工程分為三段，第一段由寶雞至鳳縣約二百一十里，第二段由鳳縣至留壩長約一百九十里，第三段由留壩至漢中，長約二百三十里，三段同時興工，(三)工資，本路修成公路每華里平均約二千餘元全路綫共需洋一百五十萬元，(全路綫工程預算表)第一段，寶雞至鳳翔工程估計，(秦嶺工程費列入其內)一，測量費計洋二九二五元，一，土工計洋二〇四·二〇〇元，一，橋樑計洋七四四·〇〇元，一，涵洞水管計洋三一·五〇元，一，路面工料費，計洋一五一·二〇〇元，一，站房，計洋二四〇〇元，一，長途電話費計洋一六八〇〇元，一，修養費(寶雞至鳳翔修路費在內)計洋二〇·五二五元，一，工事監督費計洋三千元，約共需洋·五〇〇一五〇元，第二段，鳳縣至留

陝省府計劃
...修築鳳漢路...
發沿路物產，實利賴之，此次陝西考察團來陝考察，亦認該路有提前修築之必要，本省鑒於歷年災患頻仍，民生凋敝，尤非亟行修築鳳漢公路，不足以資救濟，關於全路工程費用，曾經迭次派員查勘，估計約需洋一百五十萬元，最近由省政府財政廳建設廳，與地方各方面，儘力協商籌款，及築路方法，結果籌得七十五萬元之譜，計陝南各縣已籌集築路專

陝南為全省富庶之區，漢中為陝南交通門戶，而鳳漢公路，幾貫陝省南部，開

壩估計(鳳嶺工程費列入在內)：一，測量費計洋二·九一〇元，一，土工，計洋四七五二〇元，一，石工，計洋九三·四四〇元，一，橋樑，計洋五八四·五五〇元，一，涵洞水管，計洋二九·〇五元，一，路面工料費計洋一三九·六八〇元，一，站房，計洋一·二〇〇元，一，長途電話費，計洋一五二〇元，一，修養費，計洋一〇·四八五元，一，工事監督費，計洋二·九〇〇元，約共需洋三七五〇一五元，第三段留壩至漢中工程估計(鷄頭關工程費列入其內)：一，測量費計洋二八·五〇元，一，土工計洋四〇·〇五五元，一，石工，計洋一六五·五二〇元，一，橋樑，計洋六六·二〇〇元，一，涵洞水管，計洋六五〇元，一，路面工料費，計洋一六五·六〇〇元，一，站房，計洋三〇〇元，一，長途電話費計洋一八·四〇〇元，一，修養費，計洋一〇·五七〇元，一，工事監督費，計洋二·八五五元，三段共需洋一·三五二·二六五元，附設備費計洋四八·七三五元，購置車輛費計洋一〇〇·〇〇〇元，

·湘省籌款與
·築三大幹路
·鄂湘川湘黔三大幹路，(即常澧桃里洪寶

午，在省府會議廳舉行聯席會議，到何鍵，朱浩懷，謝祖堯，蕭逢蔚，彭運斌，劉寶書，孟慶暄，黃豕聲，曹伯聞，張開璉，譚常愷，朱經農，黃士衡，曹典球，吳劍學，易書竹，徐聲金，李覺，彰位仁，楊參謀長(石松代)陳光中，(顏嘉惠代)陳渠珍，(張主任玉洲代)劉膺古，凌璋，謝琦，陳頌頌，劉岳厚，周鳳九，謝世基等二十八人，主席何健，開會如儀，討論事項，一，蔣總司令電令於六個月內，完成洪寶見桃里常澧各路，應如何辦理請討論，(主席提)結論，(一)湘鄂湘川湘黔三公路同時修築，(二)土路橋樑鋪砂同時並舉，(三)土路石砂工程，就路錢經過縣份，由縣政府負責徵工，限期完成，並由第四路總指揮部派員協助，(四)橋樑涵洞石工等，由省政府籌借款項內完成，(五)籌款方法，甲，全省黨政軍各機關職員，一律借薪一個月，分爲五個月扣付，乙，全省田賦按正供加借三成，就二十一年完糧時，一併徵收，丙，全省殷實商戶派借三十萬元以上，借款均發借券，從二十三年一月起，由公路局贏餘項下儘數歸還，丁，省政府籌撥一百二十萬元，(六)組織路款監察保管委員會監督借款收支及償還事宜，其章程另定之，(七)自本年十一月一

期二十三第 平 漢 鐵 路 月 刊 交 通 公 路

日起施行，自此項議案決定後，公路局長劉岳厚，即召集局務會議討論，工程計劃昨對局長特將該項詳細計劃，呈報何總指揮及譚建設廳長，其呈云，呈為呈報事奉諭組織興修湘鄂西綫常澧段湘川綫桃里段湘黔綫寶晃段各路工程處，及着手進行情形，仰祈鑒核示遵事，竊職前奉鈞座面諭，計劃採用徵工修築常澧、桃里、寶晃三段路綫，完成等因，奉此，遵即召集所屬在職各工程師員到局，切實討論各項計劃，以期進行順利，藉副鈞座殷殷督促之盛意，茲特將計劃，分呈於後：(一)工程處組織情形，查常澧桃里寶晃三大段擬設工程處七處，分工程處十七處，担任測量工程業務，計常澧段驛程二百七十里，設工程處一處，分工程處三處，桃里段工程七百四十五里，設工程處三處分工程處七處，寶晃段工程二百二十五里設工程處三處，分工程七處，(二)工程人員出發時期及請領開辦費數目，各工程處及所屬測量隊，擬以十月二日起至十五日止，陸續出發工作，共需開辦費三萬元，此項應懇鈞座早日籌發，以資應用，而免進行遲滯，(三)清發職局停工各段結束費，查本局在進行各段，所有工程人員，均須調赴上載新修路綫服務，原有工程擬分別停頓，發給結

束費，計黃平段約一萬二千元，郴宜段三萬元，攸奈段一萬五千元，長衡兼衡郴二段補修約二萬三千元，共約需洋八萬元，必須先行籌發遣散工人，然後各負責工程人員，始能擺脫趕赴新修路綫工程，但因無款支付，擬於鈞部暫時墊借，一俟本局營業收入暢旺，即行提前歸還。(四)請兵保護，查上載三段路綫，均須經過邊遠縣份匪盜潛滋，在所難免，常澧段所擬請兵一團，桃里及寶晃兩段擬請各派兵兩團，分任保護，而資鎮攝，並懇兵團分駐後，不再抽調，庶服務員工，得安心工作，不虞有失保障。(五)請通令路綫經過縣份，預備工人，查本局各工程人員出發一月後，即可修築土路，應請分令各縣預備工人，以免延誤。(六)請示現在已進行之黃平永澧兩段工程，應否停頓，查上載兩段路綫，職局業已着手進行，但暫時人力財力，兩均不逮，究應如何處理，以期妥善之處，懇察核示遵云云，但籌款方法之借薪，與向股實商戶派借兩項，昨各公職人員及省商聯會，均有呈文請省政當局緩辦，結果雖不可知，要之築路前途，尙未可十分樂觀也。

……鄂省公路定
……四年內完成
……話·用詳紀之於次(以下為記者問李氏答)
(問)修築全省公路·進行計劃及經費若何·(答)全省公路·

自公路會議閉幕後，本廳即着手積極進行，並遵令確定一年計劃，計劃內容，分三種辦法，(一)已成公路，隨時補修，須經費三十萬七千二百元，(二)正在興工綫，促成經費，須八十九萬一千六百元，(三)未成綫待開工修築經費須三百四十八萬九千二百元，共計四百七十三萬八千元，按照公路會議規定，十分之四由全國經濟委員會担任，十分之六，由本省担任，則本省每月須籌經費二十五萬元，然大部經費，則尚須由各縣自籌，如築土路路基，收買土地，拆遷民房，等項經費，均由各縣辦理，省方所籌經費，則完全用之於橋樑涵洞，砂石路面等項，此種初步計劃之路綫，均為收復匪區之幾大幹綫，專為便利軍事運輸，故須積極完成，至於完成全省公路網，則為時須四年。方克竣事。而經費則年須五百萬元，共須二千萬元。環顧本省目前財政及民生狀況，殊令人趑趄不敢前進。然吾人為完成新的建設，以副總司令殷殷囑望，決設法逐步打破難關，向前邁進以期完成。(餘略)

公 路 消 息

……皖西駐軍實
……行兵工築路
……第二十五路軍梁冠英部·自今夏入皖
……剿赤以來·鑒於皖西交通不便·影響軍事
……政治甚鉅·特令總部社會服務委員會工程組·負責籌劃皖西
……各縣交通網·撥派後方部隊與地方民衆·協同興築道路·計
……舒霍路(舒城至霍山)長一百五十里·於八月底開工·九月二
……十五日即行通車·桃三路(桃溪鎮至三河鎮)長六十里於十月
……中旬開工·十月底即行完成·舒安路(舒城經桐城至安慶)長
……二百五十里·原有路基·大部份已經築成·惟橋樑涵洞未修
……迄未通車·該部派員迭次與安徽省府商洽·桐城以南橋樑
……由建設廳興修·桐城以北·暫築便橋通行·現該路業於十
……月二十五日正式通車·以上三綫·據聞·係部隊與地方民衆
……協力合作之成績·除橋樑材料·暫在地方徵集·由省府給價
……外·所有經費·至為有限·諸佛菴距霍山四十里·為皖西茶
……竹·木材出產地·該部現在正興工築一支綫·直達霍山·
……下月初·即可竣工·毛坦廠為皖西茶竹木材轉運碼頭·距舒霍
……路西段之山王河三十五里·該部亦正在興工築一支綫·由山
……王河直達該埠·下月初可同時竣工·以上二綫完成後·皖西
……交通由該路可直達安合路·於清剿匪軍事有極大之幫助。

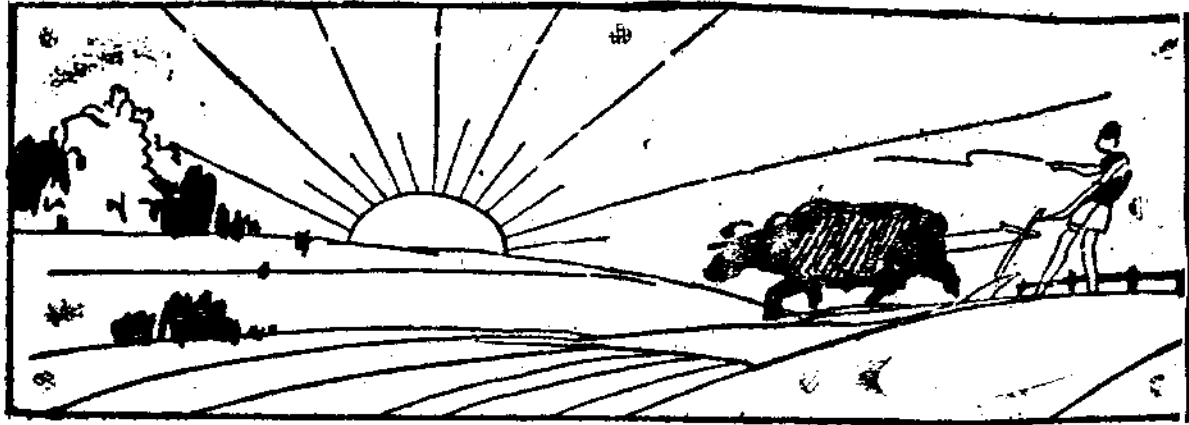
……

同時。於發展農村費濟。亦有至鉅之貢獻云。

火

箭

德工程師尼培爾，研究火箭，業已多年，近發表，渠將於明年造成一可以乘坐一人之火箭，乘之試昇天空，屆時設能成功，將為火箭史上空前創舉，開一飛行界新紀錄，尼氏希望火箭上升至三千呎高度後，其中乘客即持降落傘躍下倘試驗成功，則將續製較大火箭，預計可達十三哩之高度，其火箭內，不用火藥，係藉酒精與氫氣和合之爆發，液為發動力至歷年製造與好究之費，半由地方當道擔任，半由友人所助，而此間人民與當道，對於尼氏工作之進步，亦殊注意，前數星期日，常有無數熱心人士往郊外尼氏寓所，參觀或聆尼氏講解云。



日本侵略吉長吉敦鐵路痛史



附錄

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史(續)

郭續潤

尤其要者，我方為欲貫
 激東四路聯運之計劃，即吉
 敦須與吉海接軌，必兩路直
 通車輛，方可互助客貨運輸
 之發達，當初吉敦當事者，
 為圖一時節省經費，實屬根
 本錯誤。例如吉林省會，鐵
 路自身不設車站，而長期租
 借吉長。既與吉長同一車站
 ，因而備受滿鐵代表種種取
 巧與束縛之待遇。舉凡車輛
 之調度，列車之解結，客貨
 之發展，煤水之供給，人員之支配，一切不能自由。吉敦築
 路通車以來，運輸事業，雖係自營，而自滿鐵代表視之，則
 與吉長混為一起。動加干涉。揆其形勢，不啻為吉長之一直
 轄屬路，當著者未到任以前，吉長員役取吉敦兼薪者，達數
 百人。其處理之凌亂，可見一般，按吉敦吉海兩路南辦接軌
 之議，為日已久。只吉林未設車站，且南有松花江之為閘阻
 ，勢難實行。假如自築一聯運站，勢必另修一江橋，則需用
 經費，非一百七八十萬元，不能落成。况吉敦吉海皆為新路
 ，平日營業未臻發達，一旦驟用鉅款，尤感困難。故只有變
 更方針，向滿鐵代表委曲求全，認小吃虧，冀先與吉長聯運
 接軌。繼與吉敦通車，庶直接間接，同時互受其益。十九年
 七月著者尙未蒞任，以個人資格，與吉海總辦李銘書，於長

春越香春旅館，晤見滿鐵代表中川增藏，共商接軌問題，結果中川表示同意，并允向大連滿鐵會社徵求意見，再具答復。嗣中川復稱，滿鐵已無異議，二十年春間該代表並將商洽情形，面陳邊防張副司令一次。嗣又由吉海總辦吉長春長，迭次催促中川早日成議。而中川則謂接軌聯運，須訂合同，其簽訂合同，原為正當辦法，衆皆認可。迨至是年七月經著者在長春大和旅館，召集李總辦中川代表等，開正式會議。而中川始將吉長吉海兩路接軌聯運暨運費協定意見，提出相示，原文照錄如下。

吉長吉海兩路接軌聯運暨運費協定意見

(甲) 一般協定要項

(一) 根據滿海吉海兩路聯運協定，於平等地位，實行平等的連絡運輸，暨協定運費，以謀相互之利益，而期交通之進步發達。

(二) 尊重兩路連絡運輸暨協定運費之主旨，不得有秘密減價，或返還運費等，有反對方利益之不正當行為，又如第三者有破壞兩路平等之舉動，或事實發生時，兩路應合力劃除之。

(三) 吉海滿海間，如開駛直通旅客列車時，吉長滿鐵間亦得開同樣之直通旅客列車，以維兩路平等之地位，一方與吉林起點之鐵路，(吉敦或將來建築之其他鐵路)實行開駛旅客直通列車時，他方亦得開同樣之直通列車。

(四) 將來兩路無論何方，與鄰近新築之其他鐵路實行聯運時，應向對方協議兩路於同一條件(運費在內)下，實行聯運。

(五) 本協定宜永遠忠誠，確實履行，倘一方有違反，對方即行將本協定廢除，並拆卸接續路線。

(六) 將來兩路如實行延長，或與其鄰近新建築之鐵路合併，或修築支綫時，本協定亦應適用之。

(乙) 聯運協定要項

(一) 以吉長路之吉林車站為兩路客貨之接續站，吉長路局將吉林站之一部，以相當租金租與吉海鐵路局使用。

(二) 吉林站內之連絡路線，以及其他一切設備，統由吉長負擔建築，暨監督維持。

(三) 旅客行李零擔貨物等，在吉林站內，以換乘換裝為原則，客貨列車均不辦理直通，但整車貨物，於必要時

得直通之。

(丙)運費協定要項

(一)兩路對於旅客貨物之運費，以及附帶之雜費，均應取同一費率，其客貨費率，應另行協定之。

但運率有改定之必要時，兩鐵路應合議決定之。

(二)兩路所收運費雜費，均以現大洋為本位。

(三)貨物等級，應依中國鐵道部所制定者為原則。

但因本路地方情形，或國際關係，有難依據實行者，另協定之。

(四)兩路收入之貨幣，應用同一之換算率。

(五)貨車載重之起碼重量，應以吉長路現行者為標準，而取兩路一致。

(六)本協定所規定之費率，因特別事情，有變更之必要時，須得他方同意。

上開意見所提條件，多涉苛酷。舉其顯者，如第一項第三條內載，吉海漢海間，如開駛直通列車時，吉長滿路間，亦得開同樣之直通列車，尤無理由，在滿鐵代表心理，固以滿鐵為前提，不知聯運係吉海吉長之事，與滿鐵無涉。維時

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

吉海吉長兩路，正擬將原意見悉心研究，再與滿鐵代表復往磋商，俾求適當，而九一八事變發生，遂擱置未辦，此吉長吉海接軌聯運交涉經過之真象也。

第六章 不平等條約及日員之侵權

中國與日本簽訂吉長借款契約，凡五次。又二十一條要求，與南滿洲及東部內蒙古條約，內附吉林事件，經中國允諾，尙有二次。茲欲知甲午中日戰後，弱國本無外交，彼外人因實行經濟侵略，遂利用投資鐵路，而立於債權者之地位。造成喧賓奪主，種種把持威勢。爰將關於吉長一節不平等條約，依次說明如左

(一)新奉吉長鐵路協約 此約光緒三十三年三月初三日成立，內第二款載，現中國政府自辦吉林至長春鐵路，允將所需款項半數，向滿鐵公司籌借。按鐵路既為自辦，而修路用款，乃又中日各半，殊屬疑問，此次訂約，是為日人獲得吉長投資權利之始。當日吉林保路會出面力爭，但簽約已成，卒難撤換。又第二款載，借款還清期限，關於吉長鐵路，定為二十五年。在期限未滿前，不得還清全款。按還期必定二十五年之久，且期內不得還清，依表面觀察，似日人貪

與借款利息，而其實則含有把持路權作用。又第三款載，借款以產業及進款作保，如欠本息，暫將產業交公司代管。按產業由作保進而代管，似為相當步驟，但日人處心積慮，謀佔本路，已昭然若揭，是為借款合同沿用苛約之張本。

(二)新奉吉長借款續約 此約光緒三十四年十月十九日成立。內第二款載，借款實收價值，每百按九三扣付。按此付款面有折扣，亦借款之苛例。第六款載，吉長鐵路總工程司及司帳，按協約第三款，應用日本人。按此日方為攬權計，乃用外人為工程司及司帳，但我方不啻由自辦性質，變而合資合辦，是日人又進一步而開始干預建築，侵奪管理矣。

(三)吉長鐵路借款細目合同 此合同宣統元年七月初三日成立。內第六條載，吉長鐵路之營業收入，應放在長春或吉林之漢濱正金銀行支店，或出張所。又存款除開支外，倘有盈餘，備存六個月借款本息，按中國非無存款機關，而存款則放正金，且前項存款，非國家指有用途，而必預存六個月本息，抑何中國之信用，不足保證於日人，一至於此。

(四)吉長鐵路借款合同 此合同民國六年十月十二日成立，內第一條載，訂借建設資金，全額日金六百五十萬元

。除光緒三十三年，已付日金二百十五萬元未還餘額外，尙少日金四百五十一萬一千二百五十元，按此為未扣付之數。又載實收九一五，與前訂九三扣付不同。又載還清期限為三十年，較前訂二十五年，又增五年。又載擔保以本路財產及收入充之，按此為債權者處分財產之基礎。又載本路未還本息，歸由政府支付，延至三月之久，政府未付，即將本路及一切產業，交公司暫代管理，按此日人對中國毫無客氣，實施其侵略之淫威矣。第三條，政府因公司經營南滿路鐵路成績卓著，特以本鐵路在借款期限內委託公司代為指揮經理營業。按本條尤無充分理由。夫滿鐵成績固佳，彼亦自辦滿鐵云耳，何與中國之事。當時中國不乏鐵路人才，而必借材於滿鐵，為之指揮經理營業，豈非強詞奪理。明明爭權奪利，而曰委託代辦，卒使我國有鐵路，斷送於日人蹂躪之下。萬劫播陷，不可復活，可悲孰甚。第四條載，選任日人充運輸工務會計三主任，並於主任中選一人為代表，執行本合同範圍內公司之權利義務。按他路以借款關係，任用日人，如四洮用總工程司總會計行車總管，洮昂用顧問，吉敦用總工程司，從未有運輸工務會計三主任，而復用代表名稱，執行公

司權利義務者。日人既分據要津，又加以高級之代表位置其上，增其勢力，為滿足權利條件，遇事則與局長牽掣阻撓，至是吉長變成滿鐵支路，而中國且失其為主體矣。又本條附載，凡重要事務，代表或各主任，必先與局長協議後處理之。按重要云者，其義亦屬廣漠，一方以為重要，又一方以為不重要，勢至應協議處理之事，亦或不議。第五條載，局長及代表協議中日職員之任免黜陟，及俸給之規定，按此即隱言除三主任外，日籍職員，亦須採用。至某職應用日人或中國人，並無表示，適足以資引用日人有迴翔之餘地。第七條載，每營業期間，由淨利內除去償還各借款本利外，以其餘之二成分配公司。按此公司分配二成淨利，是由債權地位，一躍而有股東資格，得寸進尺，殊佔便宜。况股東不擔營業虧損，只分盈餘利息，其權利之優越，又孰有過於此者。第十四條載，遇有因本路特殊之事情，難於適用部章者，得聲明理由，列舉事實，陳明交通部，按特殊事情四字，尤易藉口。凡欲破壞中國成規，何必不可引為特殊之事，抹煞一切。第十七條載，政府以中國款項，自行修造路線，如須用外國資本，除契約別有規定外，先儘與公司商辦。又第十八條載，

日本侵略吉長吉敦鐵路痛史

增進本路利益，所需資金，可由政府與公司隨時商借。按此非日人要好中國，實欲壓迫中國界予借款之優先權，以遂其經濟侵略之野心焉已。第二十條載，合同解釋生疑義時，以日本文決之，按此不特有失我國尊嚴，抑亦予日人以斷之斷機會，可不懼耶。

(五)吉長鐵路借款新約細目合同 此合同亦於民國六年十二月十二日成立，前清宣統元年所訂借款細目合同，即於本同簽字時，作為失效(見第十二條)。內第八條載，每年度由總收入中，除去維持修補，折舊準備各辦公費，及其他一切經費，並各項借款本息必要之金額後，餘款作為淨利，應將淨利二成，提交公司，餘八成歸政府，按此規定，比較合同第七條所稱，由淨利內，除去償還各借款本利云云。尤易明白解釋，但日代表及會計主任，對於結帳核算，能否執此為金科玉律，尙屬疑問之點。

此外中國要求日本撤兵膠濟之際，訂成戰敗國被戰勝國屈服之條件，間有涉及吉長問題，並連類擧如下：

(一)二十一條要求

此要求在民國三年，日攻山東之後，于四年五月二十五

日，由曹汝霖照會承認。內第二號第七項載，中國政府允將吉長鐵路管理經營事宜，委託日本國政府，其年限自本約畫押之日起，以九十九年為期，按此日人以彼既有吉長債權，若各類至盡，非將該路一切權利，完全享受不可，故有委託管理經營之事。於是民國六年借款合同，訂有委託公司指揮經理營業，即為藍本于此，其管理經營年限，延至九十九年之久，則以吉長為滿鐵惟一營養綫，永無輕易放棄之理。但此要求，已由華府會議及交通部聲明廢止，或可視為一種過去之夢想。

(一)南滿洲及東部內蒙古條約 此條約亦於民國四年五月二十五日成立，內第七條載，中國政府允諾以向來中國與各外國資本家，所訂之鐵路借款合同規定事項為標準，速行從根本上改訂吉長借款合同，將來中國政府關於鐵路借款事項，將較現在各鐵路借款合同，為有利之條件，給與外國資本家時，依日本國之希望，再行改訂前項合同。按此條約為民國六年借款合同所依據。故該合同開始，即說明依據本條約第七條改訂云云。在日人知我利用外資，從事建設，故對將來有利條件，特加注意，至吉長根本改訂，究以何時借款

為例，亦不可知。實言之，鮮非變本加厲，喪權辱國之提出條件，所謂對華侵略政策，胥視此矣。

若夫日員侵害中國主權，遇事武斷，由來已久。其原因由歷任局長泥於合同載有委託公司代為指揮經理營業之明文，每事聽由滿鐵代表獨斷獨行，馴至大權旁落，局內用行政，僅有總務處，由其主持。其他運輸會計工務三處，均不能自主，若貶而處於交涉員之地位，遇與中國權利衝突時，乃反向滿鐵代表交涉，甚有代表視為尋常例行之事，並不徵局長同意，亦無干涉之機會，至合同內言明管理權屬於中國政府，及政府置局長一人為代表，以監督鐵路之全般業務，幾不知其作何說法矣，言之痛心，聞者髮指。爰將日員種種蠻橫舉動，逐項揭列如下。

民國二十年，本路每月平均支出需款二十二萬元，而員工薪資一項達十萬有奇。細考數目，本路員司共七百五十六人，內華員七百人，月支三萬一千餘元，而日員五十六人，僅達華員總數十二分之一，月支薪津日金一萬五千九百餘元，折合現洋，竟達三萬三千元左右。日本工頭一名每月薪資日金二百餘元，折合現洋，將及五百元，比較華員之處長薪

俸尙爲超過，又日本主任，月支日金七百元，折合現洋，達二千元，而中國局長薪俸，僅月支七百五十元，相差幾至三倍，此由日員薪額過大，不加縮減，積漸使然。尤其甚者，日方往往濫用額外雇員，此項額外雇員，不論中日人員皆可引用。但不用局長命令發表，僅由滿鐵代表，或各處長臨時雇用，並定月支薪水數目，事後通知總務處，員數既無規定，開支尤無標準，此日員之濫支薪資者一。

本路每月平均收入二十七萬七千元，支出二十二萬元，兩項相抵，尙有盈餘，若以償還借款本息，亦可勉強支付。但日方輒欲藉端濫用，使無餘存，冀遂其無力付還本息，移交管理之目的。不特日員旅費雜費房費等項，任意開支，即工廠用料，本應隨用隨購，乃若軸球一項，每年祇用十餘個，空購至七十個以上，其他購備，大都類此。又沿綫電柱，不施防腐，及至腐壞，雖係少數，亦必全部更換。又車站房屋，以及員役住宅，稍有傾圮，即行另建新舍，凡此糜費之類，不勝枚舉。至關於養路工程動工用料，全係自由主持事，事後通知局長，不惟不求節省，反以愈揮霍爲愈能幹，此日員之濫用款項者二。

凡購料在五百元以上者，照章應呈請局長核示許可後，始行購買，乃日本員司竟將應用物品分批購買，總期價品不及五百元，逕向日商購買，既免局長過問，且便舞弊。或有未能分購，須經投標手續者，其投標亦無詳細章程及處罰之規定，僅手續上指定久與交易之各日商投標而已，原依照合同，外國品與中國品同價者，應先購中國品，乃日商所售價值，比較中國時價則高至十分之一，或十分之二，至該路工務工程。不拘大小，雖須先行呈請局長批准，方可招標動工，然工務處向來指定日人包工，僅事後通知監理課轉呈局長，作爲具文。推其流弊，殆有不可勝言者。此日員之擅行購料包工者三。

本路機車二十一輛，客車三十九輛，貨車一百六十六輛，守車十七輛，以上列車輛，共二百四十三輛，分配一百二十七公里之路線，原可敷用，縱遇運輸旺季，客貨繁多，或有不敷分配之處，應將營業盈餘項下，撥購新車，以應需要，乃滿鐵代表不出此圖，專向滿鐵租用車輛，亦不計吉長是否需要，但見滿鐵有車閒置不用，即向之租賃而來，而所租滿鐵車輛，率多破壞不堪使用者，該車甫由滿鐵運至路線，

屢屢發生故障，即須入廠修理，既耗車租，又負擔修理費，且修理完好，使用未久，或尚未使用，而租期已滿，其有勉強可用者，每屆冬令，亦多轉運不靈，致有列車誤點之事，或由局長備向滿鐵更換好車，而滿鐵代表反謂機關車少，以致遲延，須向滿鐵多租車輛，以資應用，計自民國十三年至十七年止，五年間，共支出車租日金三十二萬二千八百餘元，修理費尚不在內，此日員之擅行租用南滿壞車者四。

依照合同第四條，凡重要事務，公司代表或各主任，必先與局長協議後處理之，但滿鐵代表視用行政無一為重要之事，其事應與局長協議者，亦謬為不重要迭不提出協議，而第壹意孤行，期於私圖之便利及局長與之駁斥，彼且引合同條文，曰是不重要者，原可隨意處理，並無協議之必要，此日員之濫引條文，強詞奪理者五。

本路雖與滿鐵聯運，向不使外路列車直通本路，乃民國二十年春適著者公出之時，竟有滿鐵列車，直通本路下九台車站載運貨物之事，該列車內司機司爐軍隊長，概為滿鐵人員，彼滿鐵代表兼運輸處長，事前既未請示局方。而竟擅許通車，事屬奇離，羣情憤慨，當時由本路機務員工，推舉代

表來路報告總務處即據此消息，提出交涉，而運輸方面則謂貨運甚忙，車次增多，本路機車缺乏，且司機不敷分配，暫時借用滿鐵人員，但所持理由，殊欠充分，且開本路未有之創例，即令改由吉敦司機等代理行車事宜，此舉乃始告一段落。此日員之擅許滿鐵機車貨車直通本路者六。

查運輸方面，如司機開車不慎，屢次軋傷人命，及吉林李站長私運煙土，證據確鑿，又車隊長私帶旅客，車上員役暗攜私貨，皆顯犯例禁，應予以相當之處分，而運輸處長為滿鐵代表兼任，竟于著者提議懲罰之際，力為袒護，卒使免究，此日員之故意庇護劣員，破壞局長威信者七。

近年物價日高，鐵路運輸資本，應隨潮流酌予增加，以吉長運費論，較東北他路約低十分之三，尤應加重，詎滿鐵代表以本路運費低廉，有利於滿鐵之聯運收入，為滿鐵吸取營業計，雖本路運費未增，勢至盈利減少，亦所不惜，致運費增加一事，幾成畫餅，此日員對運費過低，不允增加者八。

本路適用都願國有各路客貨運輸通則，民國十九年，鐵道部改訂貨物分等表，而滿鐵代表以表中所列中外貨物運價

等級不同，認為與日商有所不利，竟稱此事須請鐵道部或交委會。與滿鐵會社直接交涉，屢次阻難，不予實行，此日員對貨物分等表抗不遵行者九。

查淨利分配辦法，改訂借款合同及細目合同內，已明白規定，計自民國六年起，至十六年止，滿鐵應得二成淨利，為十四萬八千一百五十餘元，而滿鐵代表對於此項分配，不由淨利內扣算，竟由總收入中，除去付還本息辦公費兩項外，餘均作為淨利，分為十成，以二成付給滿鐵，共支八十九萬三千五百餘元，超過應付數目之一倍，對於細目合同上規定之維持修補折舊準備各費，均置不理，並將中國應得之八成利益扣留，作為擴充改良之用，此日員之企圖私益，擅支二成淨利者十。

查本路吉林樺皮廠下九台頭道溝等四站，於站長外，添有日人事務員，對於站務橫加把持，遇有調撥車輛，裝運貨物，擅自主張，雖站長亦不能過問，又對於運商往來，如遇國際運輸株式會社之日商等，均予以便利，他若華商，則多方抑壓，同是商人，顯然歧視，卒之日商因優待而踴躍託運，而華商則裹足不前。本路營業，為之減色，此日員對中日

運商施不平等待遇者十一。

本路徵收運費，依照合同，應用中國貨幣，但換函內准由各國商民使用本路貨幣，至中國商民託運貨物，並無一律援例收用外國貨幣之規定，滿鐵代表兼運輸主任，竟許各站向中國人收用日幣，以日幣折合華幣，銀行行市不一，換算率多虧損，但彼為流通日幣計，雖明知換算吃虧，本路收入，驟形短絀，亦置之不理，此日員濫收外國貨幣違反合同者十二。

第七章 九一八前交涉懸案及改進事蹟並擬行方策

本路營業，十八年以前，均有盈利，對於付還借款本息，未感困難，但十九年份收支相抵，虧短五十六萬八千餘元，致是年十月第六期應還本息日金三十萬零四千餘元，只付過一半，其餘展至二十年四月還清，當此創鉅痛深，收支不能適合，無力付債之時，適著者蒞任視事，乃以身處監督地位，責任攸關，因亟謀補救方法，預備種種交涉及整頓計畫，着手進行，所以九一八以前處理之經過，分述如下

(甲) 交涉懸案

(一) 撤換滿鐵中川代表案：本路滿鐵代表權力之大，為東北借款各路所未有，不惟運輸工務會計三處所辦事務，胥聽其指揮，即關於總務方面，亦受其干涉，例如外三處經費浩大，漫無限制，而總務處經費，則向由滿鐵代表商承滿鐵公司，定以每月支給四千元為限，此為明徵之一端，最近中川代表兼管運輸，對於運輸進行，毫無發展，馴致路款收入，一落千丈，尤其甚者，樹植黨援，養成羽翼，上自外三處員司，下至路上工役，無不在其牢籠勾結之中，而求所以朋比為奸，肆所欲為，往往事之無條約根據者，擅引舊案及慣例，貿然行之，如工人加薪，即其一端，其為本路應辦事件，局長認為速行者，如遵行部頒貨物分等表等事，彼則擱置不理，當時著者以借款合同第六條，有日員不能勝任，應通知滿鐵公司立時辭退之規定(參考附四)，即於二十年五月，呈

交通委員會，聲述滿鐵代表中川增藏，擅將滿鐵列車直通本路，幾釀事端，及員司出差，不遵定章，濫開旅費兩事，請予轉函南滿公司，將該代表調回，另選妥員接替，嗣經交通委員會據情轉函滿鐵公司照辦，而滿鐵方面竟受中川代表片

面運動，函復交通委員會，認為所述係不成問題之事，並未表示同意，此撤換中川代表之事，遂成未決懸案，而一般日員，藉滿鐵公司及代表為護符，有恃無恐，尤難望其尊重職守，服從調取矣。

(二) 長春工廠增裝發電機馬力案：本路長春工廠，關於用電一項，因電力不足以供需要，擬增裝發電機，與中國長春電燈廠接綫，經迭次提議辦理，而滿鐵代表則堅以委託頭道溝滿鐵電燈廠辦理為宜，竟爭持經年，未能解決，夫電政為國營事業利權攸關，豈有棄中國而所用日本賄賂已私人之轍，彼則為自私計，苟有利於日方者，要皆爭先恐後，此案遂無交涉結果，可為浩歎。

(三) 取消日員津貼案：歐戰時代，金價低賤，日方曾要求增加津貼，當以日金確屬太低，為養廉計，除提高薪俸外，按薪俸比例，准予酌加津貼若干，時至今時，金價異常昂貴，縱不能核減新額而津貼亦應取消，庶昭公允，經著者與滿鐵代表，迭次磋商取消日員津貼而代表為見好日員，要惟多方阻撓，致所議未行，成為懸案。

(乙) 改進事蹟

(一)廢除加收三成：本路運費收用大洋票，較現洋虧一成上下，並無折價抵補，嗣為彌補虧耗計，呈奉部令准將運費加收三成，惟查近來各站濫收日幣，其換算比用中國大洋票，損失尤鉅，經呈奉交委會，准將前此加收三成即行廢除，藉廣招徠，並提倡中國貨幣之使用，此事現已實行。

(二)不買撫順煤炭改用國貨：本路向以日金購買撫順煤炭，而以局定哈洋廉價，售賣員工，其中損失不貲，嗣查營城子及奶子山煤質俱佳，當派監理課將各該處煤質，持往南滿化驗所，實行查驗，經驗明確係優美可用，而且營城子每噸售價大洋五元七角，奶子山每噸售價六元三角，而撫順則每噸售至日金十元零五角，和大洋二十六元左右，相差甚遠

於是決定停止購用撫順煤炭，改由局批購營城子及奶子山產煤售諸員工應用，兩下比較，每年可省四十餘萬元，一面並可提倡國貨，使國產煤斤，銷路增加，無利權外溢之患。

(三)節省局轉機關經費：向者局轄中小學校，所有校內經費，均由局開支，惟查各鐵路既收教育捐，此項附設中小學校，應歸交通委員會管轄，業經呈奉交通委員會，准派新任校長崔君到校接收，每年校費一項，本路免担四萬六千餘

元，此外醫院及農林試驗所略加整頓，每年亦省一萬餘元。

(一)改組裁員務期撙節還債：自十九年十月下半月起，計有去職員司三十名，額外雇員十六名，共月省薪俸四千三百餘元，又裁汰夫役警察工人等，一百九十七名，共月省工資二千六百餘元，此為近年裁員實現之始，迨二十年夏間，實行改組，除與滿鐵代表迭次交涉，裁去日員二十名，共月省薪俸日金四千七百餘元，折合現洋共一萬二千餘元外，計總務處發表裁員一批，共月省薪俸現洋一千五百元，其他三處，裁汰中國員司，可省薪俸，亦屬不貲，良以營業退步，債款無出，推行節流辦法，實為收支平衡之大關鍵，抑尤以節省局費，藉可挹彼注茲，不至付本還息之絕無希望。

(二)銷費嚴加覈實：本路所需事務用品，辦公用品，及石炭石油等項，每一部分，均有預算數目，以憑購發，但預算數目，與用量是否相符，尙屬疑問，譬如外站用油甚多，每月發若干即銷若干，有時兩月不發，亦可照常度過，足見用有餘存，而局內仍補發如故，又工廠與機車房所用五金材料及棉絲油類，皆浪費者多而歸於實用者少，為覈實起見，除派員認真調查外，照原預算再予核定，總期款無虛糜，物

天津扶輪中學校致各路局同仁書

一一

有實用，依此辦法，每年最少限量，可省二三十萬元。

(一) 破除慣例不用公事手續：本路局長對外三處公事，

向須函交代及飭轉施行，但此種辦法，並非合同規定，現遇

天津扶輪中學校致各路局同仁書

諸位同仁公鑒

敬啟者 述修 奉聘承乏扶中興革之計百端待理謹就扶中現在狀

況與目前整理計劃為諸同仁言之

1. 扶中現狀

扶中積弊甚深欲求上軌道須得一年的工夫欲求見點成績至快

須得二年以後學生最大的壞處浪漫成性不樂學問根本莫有把

學校的紀律放在眼裏時常可以因一絕無理由的事引起絕大的

風波功課方面尤其差得利害有高二學生不識英文 *Write* 及 *Copy*

pieces 諸字者有高一學生國語既不通順英文復不能造句者有

初三學生不識英文 *See* 之字者有初二學生未學數學中之開方者

總之程度差得駭人現在的普三學生可以說是「無可救治」因為

他們的入學程度與國立大學入學試驗標準相較得差二年的工

夫目前最要是樹立學校紀律提高學生程度整頓之計有下數端

2. 目前之整頓計劃

外三處通常公事、但能免公文者，均由局長直接面諭外三處主任，並諭令直接呈復以免隔閡而昭威信。(待續)



甲·為畢業學生謀出路扶中設普通科及商科而商科學生的功課與紀律尤壞不獨扶中如此 曾任教於浙江省立高級中學及山東省立高級中學兩校均有商科而商科的成績都特別的壞原因是商科學生所學的功課既不能應昇學致試憑其所學在社會上又不易謀事前途黯淡自然就隨隨便便起來目前的計劃是商科的功課專門注重在實用方面以畢業後能在商業機關服務為目的同時已稟准鐵部此後商科學生畢業成績在八十五分以上并操行列於甲等者由部設法安插普通科學生畢業成績在八十五分以上并操行列於甲等者昇入上海南洋大學唐山工程學院北平管理學院得由部保送免致(安插商科學生已奉部核准保送昇學一節正在請部辦理中)學生有了出路自會用功讀書

乙·整頓初中初中不良高中決不能得優異成績此後扶中初中畢業生亦應與外來學生同受入學試驗惟本校學生應略予優待即本校初中畢業生總平均在八十五分以上并操行列甲等者全

部免致某科在八十五分以上得免該科之入學試驗（如英文畢業成績爲八十五分得免英文一科之入學試驗）

丙·取消旁聽生旁聽生程度不齊每不能隨班聽講決自明年度取消（此旨已奉部核准）

丁·不收編級生別個學校的優良學生決不轉學轉學收來的盡是別校不要的甚至於被開除的學生自下學期起無論高初中概不收編級生

戊·特設補習班就扶中學生程度觀之非路員子弟優於路員子弟之成績而津浦路員子弟之成績又優於北寧路員子弟之成績取消旁聽生及編級生後恐將減少路員子弟入學之機會故特爲路員子弟設補習班（非路員子弟不收）惟以校舍不敷分配自寒假後起先設夜間補習班專收後期小學已畢業之路員子弟庶可提高明夏初一年級之入學程度（以上謹就其大者而言至若填選教員加緊功課嚴厲舉行試驗則無待贅述焉）

3. 所望於諸同仁者

諸同仁如有子弟將來要入扶中者我希望時時督飭他們好好的

準備諸同仁已有子弟在扶輪者我希望時常與學校通信或能來校致察尤所歡迎務期保持學校與家庭密切的聯絡更盼時時督責他們的功課因爲扶中有一半是通學生學校萬一觀察未週家庭再一放任這個學生就毀了

更有進者扶中因爲路員子弟而設然有很少數的家庭誤解此義以爲他們子弟「命定了」該進扶輪於是扶輪就變成了他們的養老院學生成績不良或操行太壞每每託人來作不合情理的要求和請託弄得學校種種規律無法執行養成學生漫無忌憚不求學問之風我誠懇的希望諸同仁明白扶中固爲路員子弟而設然非爲某一姓或某一一人而設害羣之馬決不能留辦學的人固愛護青年然在必要的時候不能不犧牲一二人以顧全大多數的學業不然紀律樹立不起程度無法提高弄得一團糟糕受其害者還是路員子弟這一層務望諸同仁明白見諒此致
平漢路局同仁

校長陳述修啓

紐約銀行巨款無人領

紐約各銀行中現有無人領取之存款三百萬金元以上，此等存款儲入已經多年，其存戶顯已忘記彼等之尙有此財產。存戶之中有一親王，此人曾入新新監獄，該親王名雷勒宜，不知爲何國之貴胄，此外戶名中，有一「匈牙利自由殯葬會」。有「白洛克林下出俱樂部」均不知下落。無從查考云。

註	附	廣告價目			郵費	定價				
		特製加倍	三 元 五 元 八 元	四 分 之 一 頁 半 頁 全 頁		每 期 計	本 埠 每 冊 二 分 半 外 埠 五 分	全 年 十 二 期 大 洋 四 元	半 年 六 期 大 洋 二 元	每 月 一 期 大 洋 四 角
編輯室接洽	平漢鐵路總務處編譯課公報	以上各費先期繳納逕向(漢口)								
<p>鐵道部直轄平漢鐵路管理局委員</p>						<p>發行者</p>				
<p>漢口光明印刷商代印</p>						<p>印刷者</p>				

本刊徵稿簡章

- (一) 本路為研究學術增進新知起見特為徵收稿件選登本路月刊
 - (二) 徵收稿件不論長文短篇文言白話惟以關於鐵道事業者為限
 - (三) 來稿經審查合格登入月刊後不論是否本路人員一律照後開等級酌予酬金
甲等每千字給酬十元
乙等每千字給酬七元
丙等每千字給酬四元
 - (四) 來稿未經選登概不寄還勸襲抄錄及已見他處者不錄
 - (五) 選譯外國文字者須附原文
 - (六) 每期收稿日期以每月二十日為止
 - (七) 來稿逕寄平漢鐵路管理委員會總務處編譯課
-
-

南京圖書館藏