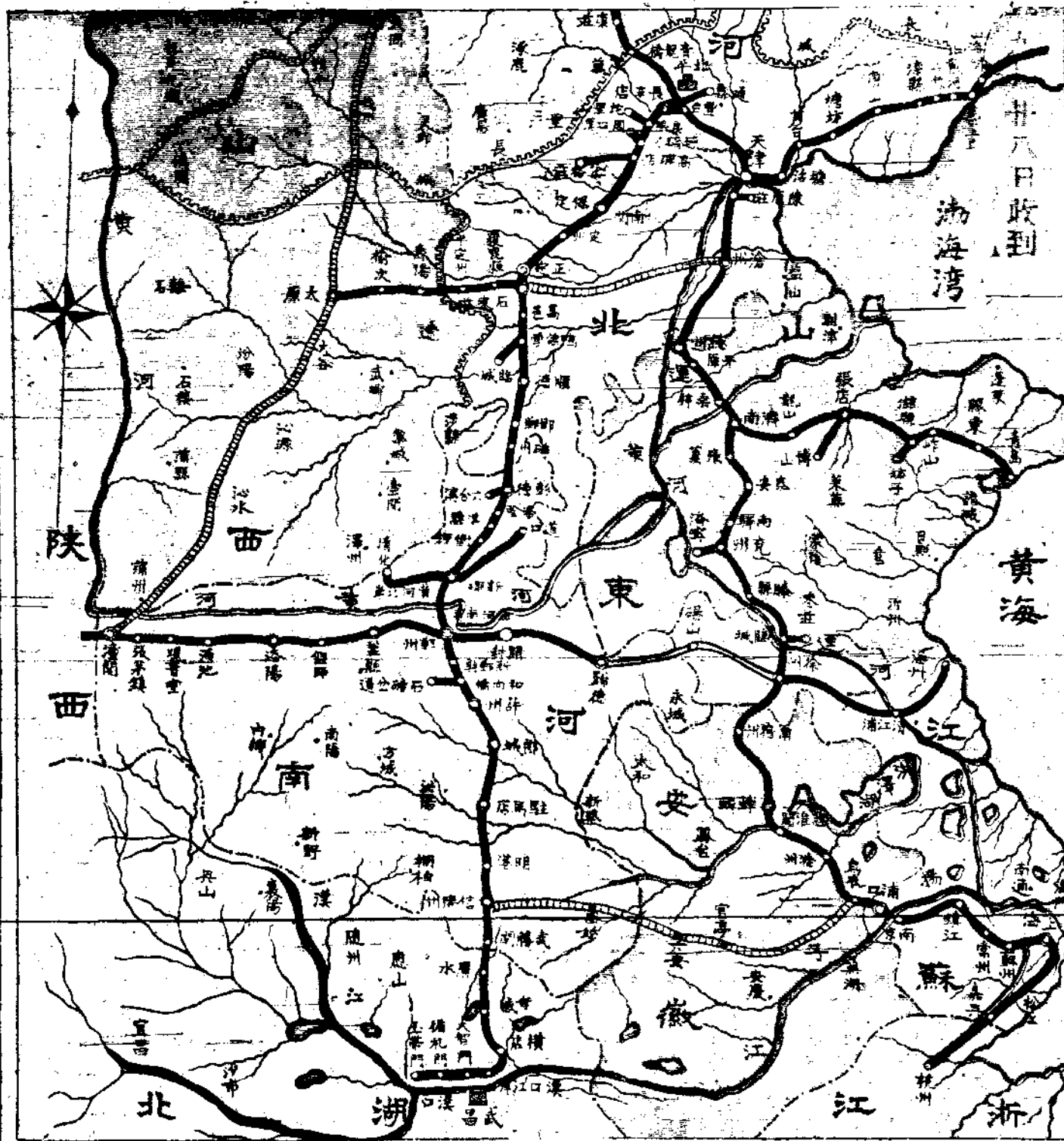


# 鐵路月刊

## 平漢綫

### 第十四期



中華民國二十一年八月二十八日

# 本刊啓事

## 本刊遵照

部令將所有命令公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實以後歡迎左列投稿

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

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞智識及改革制度等

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

漢黃陂路三合里平漢鐵路管理委員會編譯課

鐵路月刊平漢線第四十四期目錄

總理遺像

總理遺囑

指圖

本路李陽河新橋竣工攝影

路事短評

面子

論著

救濟絲紗兩業與鐵路運輸之關係

研究

車務常識

譯述

目錄

(雙)

(雙)

(蘭)

戰時之鐵路 (The Railway in Time of war)

陳敏之譯

工作報告

本會二十二年五月份工作報告

大事記

本路二十二年七月份大事記

紀錄

本會路務會議紀錄兩則

本會總理紀念週紀錄一則

調查

本路西陵名勝附說明

統計

本路二十二年上半年意外死傷人數比較圖

本路二十二年上半年診療病類比較表

本路醫務工作報告表(二十二年六月份)

本路鄭城站最近三年貨物輸出噸數比較表

本路現金出納旬報表(二十二年七月份)

本路營業進款概數旬報表(二十二年五月份)

本路工匠夫役增減人數月計表(二十二年五月份)

本路工匠夫役增減辛額月計表(二十二年五月份)

本路工匠夫役每月獎懲撫卹概況表(二十二年五月份)

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表(二十二年六月份)

### 專 載

德國的航空

### 黨 務

提倡合作運動

### 法 制

鐵道部法規委員會辦事規則

聯運包裹加封辦法

承運及授受聯運包裹辦法

目 錄

劉 欽 坤

三

平漢鐵路發給貧苦受傷者回籍川資暫行辦法

本路限制填發免票辦法

修正鐵道部法規委員會規程各條

修正搬運陣亡官兵靈柩暫行規則第五第六第十第十二條條文

交通鱗爪

鐵路消息十三則

航空消息四則

航政消息三則

電政消息三則

公路消息七則

附錄

貨物負責運輸最近進行情形

本路客貨運問答彙輯

補白

全國面積統計

大平洋底有大陸

木材可製糖

攀登世界最高峰

外交辭典

華僑發明燈光新法

新抽水機

數字奇談

否認人種有優劣之分

九百萬年前原始蜂化石

留美十五齡華童得特獎

指甲保留半百年



論著後

工作報告後

大事記後

紀錄後

專載後

專載後

黨務後

法制後

法制後

交通鱗爪後

**平漢鐵路特別快車時刻表**  
Peiping-Hankow Railway Express Time Table

下行列車 第一次	站 名		上行列車 第二次
Down Train 1	STATION		Up Train 2
22.00	開Dep.	北平前門 Peiping Chienraen	14.05
22.38	到Arr.	長辛店	13.27
22.48	開Dep.	Changsintien	13.17
2.08	到Arr.	保定	9.54
2.23	開Dep.	Paoting	9.39
6.13	到Arr.	石家莊	5.50
6.28	開Dep.	shihkiachwang	5.35
9.46	到Arr.	順德	2.19
10.01	開Dep.	Shunteh	2.04
11.19	到Arr.	邯鄲	0.43
11.21	開Dep.	Hantan	0.41
13.10	到Arr.	彰德	22.52
13.45	開Dep.	Changteh	22.12
15.52	到Arr.	衛輝	20.05
15.54	開Dep.	Weihwei	20.03
16.30	到Arr.	新鄉	19.27
16.45	開Dep.	S'nsiang	19.12
19.11	到Arr.	鄭州	16.45
19.26	開Dep.	Chengchow	16.30
21.53	到Arr.	許州	13.59
22.08	開Dep.	Shuchow	13.44
23.36	到Arr.	鄆城	12.16
23.51	開Dep.	Yencheng	12.01
1.54	到Arr.	駐馬店	9.58
2.34	開Dep.	Chumtien	9.18
5.46	到Arr.	信陽州	6.10
6.01	開Dep.	Sinyangchow	5.55
8.21	到Arr.	廣水	3.36
8.36	開Dep.	Kwangshui	3.21
13.25	到Arr.	漢口大智門 ↓ Hankow Tachihmen	22.30

注意 特別快車每日開行

Note The Express Trains Nos. 1 and 2 leave Peiping and Hankow daily.

民國二十二年六月一日實行



總 理 遺 像

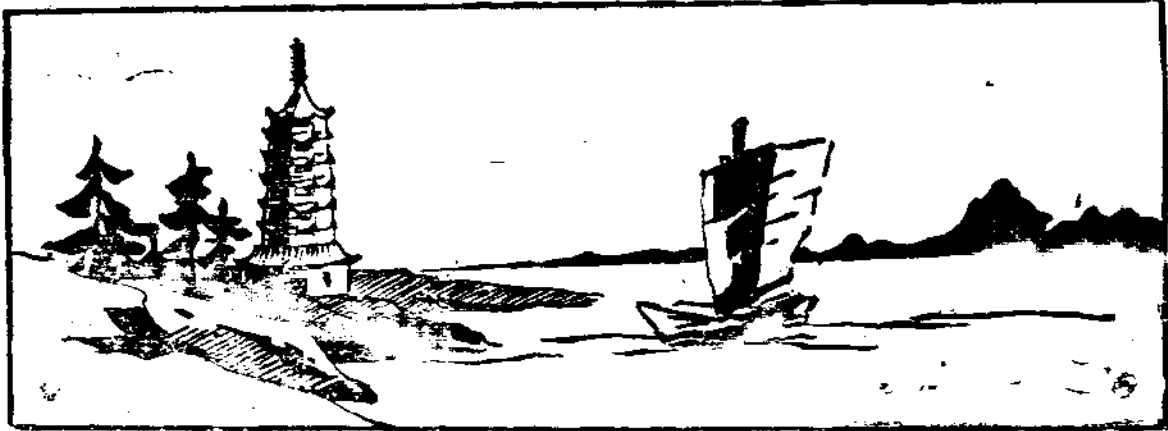


總 理 遺 囑

余致力國民革命凡四十年其目的在求中國之自由平等。欲達到此目的必須喚起民眾及聯合世界上一切革命同志，共同奮鬥。現在革命尚未成功，凡我同志務須依照余所著建國方略建國大綱三民主義以及第一次全國代表會議繼續努力，以期完成。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

民國二十六年七月十七日  
李陽河全橋竣工  
鐵道部派錢技師  
頭格驗收  
特攝影





面  
子



面  
子

## 路專短評

(雙)

爲治之道無他。辨是非。明公私。嚴賞罰而已。

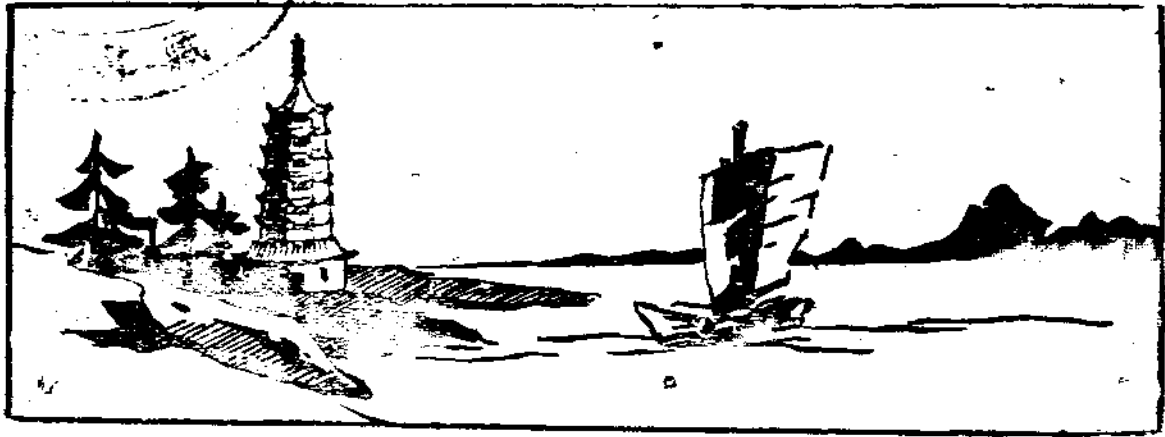
今之人好講面子。而又往往以不守法爲有面子。稍稍負聲譽握實權者。大多不甘受法律之束縛。當局仰望聲威。亦往往犧牲法律。媚茲一人。而一般社會人士。對此且不勝艷羨。以爲丈夫得志者之所爲。於是凡百設施。輕成績而先感情。混曲直而爭意氣。甚至是非功過。證據昭然。亦或以地位所關。人情所繫。亦不能不委曲遷就。舉一切是非，公私，賞罰。以徇世俗之所謂面子。今日政治之虛敗。原因甚多。此其一也。

面子。個人之虛榮而已。而其末流所趨。乃足以敗壞一國一地之綱紀而有餘。天下事固有造端甚微。而爲禍甚巨者。今之從政者。尙其善識此意哉。

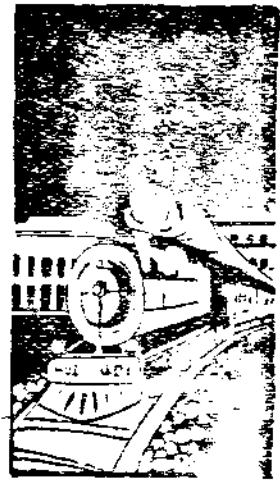
### 全 國 面 積 統 計

計 三 四 九 八 九 〇 四 方 里

我國境內面積，向無真確統計，故無由稽考，內政部及參謀本部陸地測量局等機關，為明瞭國內土地確數，以資一切設備之參考，及整理土地之借鏡起見，曾分頭積極從事調查全國各省土地面積，業已調查完竣，茲將雙方審核統計結果探錄如下（江蘇）三三一〇三五方里，（浙江）三一〇六二四方里，（安徽）四〇五一七一方里，（江西）六〇三四四方里，（湖北）六二六〇〇方里，（湖南）八二三五四方里，（四川）一三〇〇〇〇方里，（河北）四六五四九四方里，（河南）五二〇六四〇方里，（山東）五四四二一九方里，（山西）四七〇〇〇方里，（陝西）五六四八六四方里（甘肅）一一三九五〇二方里，（福建）四七八三四〇方里，（廣東）六五五二七四方里，（廣西）六五五七七方里，（雲南）九六四六六〇方里，（貴州）五四〇九六二方里，（遼寧）九七〇〇〇方里，（吉林）八五四二二九方里，（黑龍江）一三五五二〇〇方里，（熱河）五八〇〇〇方里，（察哈爾）八四〇八〇〇方里，（綏遠）八七六四〇〇方里，（甯夏）八二八六〇〇方里，（青海）二一〇一四〇〇方里，（新疆）五五一〇〇〇方里，（西康）一一二〇〇三一方里（外蒙）四八八六四三二方里，（西藏）三六六四四八四方里，總共計三四九八九四〇九方里云。



救濟絲紗兩業與鐵路運輸之關係



論

著

### 救濟絲紗兩業與鐵路運輸之關係

賈照

#### 一、紗業危機之由來

吾國紗廠之興衰，一以棉價與紗價之變遷為轉移，棉賤紗貴，則獲利；棉貴紗賤，則虧折。就表面上觀之，此固理所當然者：然紗廠營業何以一任市價變遷之支配。而不克自拔。此則必非理之所當然者，而為人事未盡環境不良之所致也。今上海華商紗廠又以減工聞矣。其危機之迫切，似較曩時之所遇者為尤甚。究其致此之由，則仍為棉貴紗賤也。考棉貴紗賤之原因固多，而其所以造成之危機者原因亦夥。舉其著者：則本國棉花品質不良，供給不足，不得不仰給於外棉，而金貴銀賤，外棉之換算價格自昂，一也；本國棉

花之產於陝西湖北等地者。運輸艱轉，水脚甚昂，以致棉價亦隨之提高，二也。門戶洞開，日商設廠於上海及其他內地，與我競爭，遂致生產過剩，相率貶價傾銷，三也；華商紗廠之財力不如日廠之厚，管理不如日廠之善，出品不如日廠之良，事事後人，相形見絀，立足之難，當可想見，四也；華商紗廠借貸，利息甚重，高者達一分五六厘之巨，返觀日廠，則有其本國銀行爲後盾，能得低利之貸款，是以華商之開繳因是亦增多不少，五也，華商紗廠以屯積爲能事，紗貴則居奇待沽，以期紗價之再漲，紗賤則脫手爲難，羣望紗價之回升，以致紗貨山積，週轉不靈，六也；年來國中工商凋敝，農村衰頹，人民購買力減低，致紗布之銷路亦滯，七也；國家缺乏保護之方，對於外商營業，未能與以差別之待遇，以資維護，譬諸弱小之花木，常受暴雨之侵凌，欲其發榮滋長，勢有未能，八也。以上所舉，或爲近因，或爲遠因，其爲紗業危機之主因則一，今上海華商紗廠均於星期六星期日兩日停工。外埠則多減工百分之二十三，以期度此難關。然減工者，減少生產之一法也，紗業困苦之原因既如是其複雜，而今欲用減少生產之法，解除其痛苦，其非根本之計，顯然可見，譬諸人身，因內部組織之不健全，外部保養之不周密，而時有積食不化之患，今若僅僅減少其飲食，必不能治其病之原，或竟因此而缺乏營養，陷於孱弱不治之境。其理至明，其事甚顯也。故除減工一法外，非速謀其他治本治標之策，不足以挽紗廠之厄運也。

## 二，絲業衰頹之原因

吾國絲業失敗之原因，與紗業頗有異同，蓋紗之銷路以國內為主，而絲之市場則遠及國外，吾國生絲之出口，向為大宗。自受日絲競爭後，一落千丈。年來日絲生產過剩，價格大跌，加諸人造絲充斥於市，可供代用，天然絲之銷路愈受打擊，鄉人之縲絲者，固不敷其資本，而絲廠之倒閉，亦層見迭出。其處境之危急，實在紗布業之上。夷考吾國絲業之所以失敗。原因亦甚明顯。養蠶業墨守舊章。規模狹小。以致蠶繭之生產成本不能減低，此其一。土絲製法固屬不良，即廠絲之能合國外標準者，亦不多見，品質如此，銷路可知，此其二。吾國絲廠之組織，除少數外，大都根基薄弱，管理無方，甚或有僅租用廠基以圖一試者。欲求出品之有標準，又烏可得？此其三。生絲出口，均由生產者而絲棧。由絲棧而洋行。層層間接，成本自昂，獲利自微，此其四。年來日本意大利之絲業突飛猛進，海外市場幾盡為其所奪，此其五。國中經濟凋殘，人民購買力減低，國產絲綢銷路不佳，此其六。舶來絲織毛織物品，源源輸入，國人多歡迎之，置國產絲綢於不顧，銷數因之減少，此其七。近年以來，救濟絲業之聲浪不為不高，終以戰勝環境之困難，而鮮有成效。其收效之不易，實遠過於紗業。蓋生絲以國外為市場，其生產之多寡，價格之漲落，非吾所能控制者也。

## 三，絲紗兩業運輸之現狀



今欲挽救絲紗兩業之厄運，一方在自身之努力，一方賴政府之維護，固不待言。然此皆非本文之所欲論者。本文討論之範圍，以運輸及運價爲限。期以各種鐵道運輸方法救濟絲紗兩業於萬一。惟在籌謀救濟方法以前，不得不先究絲紗兩業現有之運輸狀況，而後能知緩急，定取捨，決從違：爰爲簡要分述如次

紗業 紗業之原料爲棉花，其製品爲紗布。棉花除來自外洋者外，多產於陝西湖北河南河北山東山西江西浙江江蘇諸省。陝西棉有由水道運滬者，有由鐵道運滬者。後者係由蘭州路而至徐州，經津浦京滬兩路而達上海。其由產地運至鐵道車站之費用往往甚巨。湖北棉花大都取道長江，由漢至滬。河南之棉集中鄭州，亦有水陸兩道：走水道者，由鄭運漢沿長江至滬，取陸路者，由鄭州而徐州，沿津浦而南下。河北所產之棉，則彙集於石家莊及天津二埠。但南運者無多。魯棉則多數取道青島，輪運至滬，但亦有經津浦京滬而來者。浙產之棉，或由杭州或平湖運滬，或由寧波運滬，頗有經行滬杭甬鐵路者。江西棉由九江運申，多取水道。江蘇所產者，有通州棉太倉棉上海棉等，鐵路所運者，固所在多有，而取道水路者亦復不少。此棉業原料運輸情形之大概也。製成之紗布運銷外埠者，如廣東四川天津漢口汕頭廈門九江長沙青島寧波諸地，幾全部取道水路，由報關行代各幫莊客報關起運。此外僅行銷上海附近暨徐州等處者，能爲鐵路所吸收，然爲數無多，大都係不滿整車之貨物耳。

絲業 絲業之原料爲蠶繭，而製品爲生絲，蠶繭產於江蘇浙江廣東四川安徽湖北河南山東湖南廣西河北諸省。就中以江浙廣東四川安徽山東等省爲巨擘。廣東四川山東之繭。大部就近製絲，鮮有遠運者。江浙皖三省之蠶繭。則頗多運滬製絲者。江蘇之繭產於無錫江陰震澤常州宜興溧陽鎮江通州丹陽如皋泰興金壇金山等地，有由水路運滬者，有由京滬鐵路運滬者，然爲數遠不如浙江之多，浙繭產地甚夥，著名如嘉興嘉善蕭山海寧海鹽諸暨餘杭德清石門於潛湖州分水硤石南潯奉化嵒縣新昌餘姚昌化富陽武康平湖等縣。每年由滬杭甬鐵路運出者爲數不少。皖省之繭產，遠不如浙江之富，其取道鐵路運出者，數量有限也。製成之生絲可分兩種；一爲廠絲，一爲土絲。廠絲多產於上海廣東及四川。除四川外，直接運出外洋，無須經由鐵路輸送。由四川輸去之黃廠絲，亦多取道長江，爲鐵路所不能達。土絲之中，有白絲，黃絲，白經絲，黃經絲之分，白絲產於浙江及廣東。上海市場上之白絲，都爲江浙產。浙江著產地爲湖州菱湖南潯烏鎮蕪市海寧硤石嘉興平湖等地。大多數可取道滬杭甬鐵路運出。江蘇產地，以無錫溧陽震澤爲最著，乃京滬鐵路經過或附近之地，一部分係可由鐵路運送者也。白經絲盛產於浙之南潯，蘇之震澤，黃經絲則產於四川山東及湖北，能爲鐵路所運輸者甚微也。

綜上兩業之運輸情形觀之，足見紗業原料——花——頗有一部分利用鐵路運送者，而其製

品——紗布——則以取道水運者爲多，因各口岸間尙缺乏鐵路之聯貫也。紗業之原料——蠶繭——則雖產於各地，而真能運出并經由鐵路輸送者，尙以浙繭爲擘，而蘇繭次之，至於絲業製品——生絲——則廠絲大都直接由口岸運出，與鐵路無甚關係。土絲之江浙產者，則有一部分取道鐵路，其他均由水道輸送。由是可見鐵路運輸與絲紗兩業雖有相當關係，然皆不甚密切，欲從鐵路運輸救濟兩業之困難，深恐有隔靴搔癢之嫌。雖然吾人在路言路，本吾盡吾心之旨，不妨就鐵路運輸之各方面，籌謀相當挽救之法，雖不能認爲收效必宏，而要不失爲救濟中之一策。若能與其他根本大計相輔而行，當亦不無促其成功之效也。

#### 四，鐵路運輸對於救濟兩業之貢獻

就鐵路運輸而謀救濟之策，則可分三方面言之：一爲運價之修訂，二爲業務之改良，三爲設備之擴充。茲爲分別論列於後：

(一)減輕運價 鐵路之運價。原不能較運輸成本爲低，亦不能較運輸價值爲高。過低則鐵路不敷開支，過高則貨物不勝担負，均非所宜也。然運輸成本云者，有廣義狹義之分。廣義者包括一切之費用在內，狹義者則僅指直接之營業費而言。鐵路對於某種貨物，往往因其不能担負較高之運費，不得不照狹義的成本取費，以資吸引。今欲救濟絲紗兩業，似亦可循此原則而行，藉以輕其負担。茲請就棉，紗，繭，絲四種物品之等級及運價陳述如次：

(甲)棉花，國有鐵路貨物分等表，規定生棉花進口者爲三等，國產者爲四等。而滬杭甬路則有特價，較四等不滿整車運價加徵百分之五十五或一百。然津浦則反較普通運價減百分之四，無論整車零担均適用之。故自徐州至上海每噸整車運價，(連負責運價一成在內)須十二元一角五分。按津浦路之每噸每公里之營業直接費約爲八厘六毫，京滬約三厘四毫，若以此種狹義成本制定原棉之運價，則自徐州至上海每噸整車祇須四元，即再加百分之五十，亦僅六元而已。較諸現行運價每噸約能省廉六元有奇。

$(340(\text{徐州至浦口公里數}) \times 0.0086 + 311(\text{南京江邊至E北}) \times 0.0034 - 2.924 + 1.0574 = \$3.98$  或 \$4.00

(乙)棉紗 棉紗優等者爲三等貨，普通者爲四等貨。雖曾有分中外之議，卒未採用，然其意則一，因外貨多以細紗爲主也。今由上海運紗至南京，照四等不滿整車價收費，每噸須付五元(連負責一成在內)若照該路狹義成本收費，則祇須二元一角五分( $312 \times 0.0034 \times 2 = 2.1216$  或 \$2.15)。即使再加五成，亦祇三元二角五分，較諸現有運價，每噸約省一元七角五分之多。

(丙)蠶繭 蠶繭爲二等貨列等甚高，蓋以其質輕體大也。而滬杭甬路以繭蠶爲大宗之貨運，且規定有較高之特價，例如由開口運繭至申，即使適用二等普通零担運價，每噸已須八

元七角五分。若按該路狹義成本(約每噸每公里五厘一毫)收費，自閘至申，每噸零担僅一元七角五分而已(196(公里)×0051×1.75(每担營業車之指數)＝1.7493即\$1.75)。而現運有之價適爲此數五倍有奇。

(丁)生絲 生絲爲二等貨，以其價值甚貴也。鐵路所運者以浙江產之生絲爲多，故京滬滬杭甬兩路之運價。特宜加以注意，曩時京滬路對於生絲訂有本路特價，即照一等運價加四倍，以零担爲限。厥後改爲二等加百分之四百。其收費之昂，不言可喻。今已將四倍之加價取銷，當可低廉甚多也。

雖然鐵路之狹義的成本，僅指直接營業費而言，其他維持費，車務費，總務費，利息等等均未計入。鐵路不能坐視工商業之垂敗而不救，但亦不能因救濟工商業而自遭破產。年來各路財力空虛，尤不堪再遭摧折。今爲保全雙方起見，關於改減運費一層，擬作下列之建議：

- (一)棉 照各路每噸每公里之營業直接費(即狹義的成本)加五成收費。
- (二)紗 亦照各路每噸每公里之營業直接費加五成收費。
- (三)繭 將現有之等級酌予低減，定爲三等。(稿成鐵部已有改爲三等之令實與作者之意不謀而合)。

(四)絲 亦將現有之等級酌予低減定爲三等。

上述辦法可作爲一種臨時救濟辦法，暫以若干時日爲限。一俟兩業情形較好，再行改訂可耳。

(二)頒訂專價 查紗廠收買國產棉花，多由掮客向花號接洽，而花號則復向內地各花行收購，手續至爲間接。雖規模較大者常能派人前赴產地，直接收買，然往往因風險較大，辦理較難，不易普及。值茲紗業生死存亡之秋，各廠似應團結一致，組織一種直接購棉機關，從事購買合作。簡派熟悉產地人員，深入內地，自行採購。既可作大量之收集，復可免中間之盤剝。一面則與鐵路訂立專運合同，凡鐵路可通之地，交由鐵路專運。專運之棉，年達規定數量以上者，得適用一種低廉之專價，較上述之特價爲尤低。如是棉價既廉，運費又低，誠爲解決棉貴紗賤問題之良法也。至於絲廠之收購蠶繭，則大多數託由各地繭行代收，或向繭行訂購，其自營繭行者爲數無多。今如能通力合作，各廠合辦自營之繭行，分佈各地，則蠶繭之運出。可以集中，數量自巨。一面與鐵路訂立專運合同，適用一種低廉專價。在鐵路則化零爲整，亦不無便利可言，而絲廠之製絲成本，當能藉此低減不少也。

(三)寬放免費保管期限 棉花運滬多存堆棧，待與紗廠商定出售價格及條件始行送廠或在棧交付。至於絲繭，亦往往有此種存棧期間之需要，以便轉售絲棧及絲廠。故貨物運抵到

達站後，非與以相當之存棧期間，勢必另覓堆棧，增加耗費，現在國有鐵路對於到達貨物，除另有規定者外，一律給以六辦公小時或二十四小時之免費保管期間，自到達之時刻起算，未免太嫌短促。對於不能直接售去之貨物，尤不相宜。擬請今後將棉紗絲繭四種貨物之免費保管期間，延長至七十二小時，即為二十四小時之三倍，亦即三日。俾貨商得從容求售，無另覓堆棧或損耗保管費之必要，亦一減輕絲紗兩業負擔之一法也。

(四)擇要趕辦水陸聯運 鐵路既將棉紗繭絲之運價大為減低，乃不可不進一步趕辦急等之沿綫水陸聯運。良以貨物產地往往為鐵路所不能達，苟無聯運辦法，則水陸之間，裝卸交付頗費手續，貨商寧用迂迴之水道，而視鐵路為畏途。則所為減輕運價云者，對於此種鐵路不能直接吸收之貨物，仍難普及其惠。在水道縱橫之江浙，類此情形，尤為屢見不鮮，例如產於上海附近之棉花，與夫浙產之蠶繭及生絲，均非有水陸聯運之便，不能盡行取道於鐵路，亦即不能盡享減價之利益。為適應此項需要起見，應就棉花絲繭之主要產地，有水道可通者，趕辦水陸聯運，將水陸間上下裝卸之麻煩完全除去。則直接所以便利運商，間接亦所以減輕絲紗兩業之負擔也。

(五)擴充貨棧設備 免費保管期間既經延長，而水陸聯運又須擇要舉辦，則貨棧之設備，實有擴充之必要。蓋到達之貨物，既須囤存較久之時間，非有寬大之貨棧，勢必發生擁擠

。而水陸路綫銜接之處，亦非有充分之貨棧設備，不能容納多量聯運待裝之貨物。良以聯運貨物到達銜接站時，常有因待船待車，不得不有停留之所者。故應就銜接各站暨棉，紗，絲，繭之主要到達地點，將貨棧設備酌予擴充或添築，以應需要。貨棧擴充後，則雖貨物已過免費保管期間，亦得征取低廉之保管費，任其囤存，以免另覓堆棧之煩，亦減輕客商負擔之一道也。

以上所陳，一以減輕兩業之負擔為前提。善為應用而利導之，或亦救濟之一法乎？

——完——

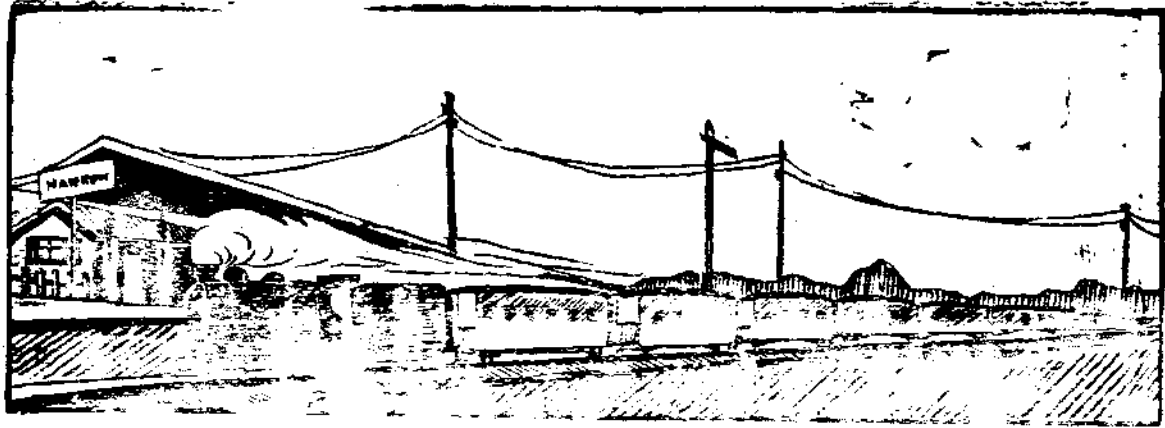
## 太平洋底有大陸

美國海軍煤油運輸艦長梅育氏宣稱，渠在太平洋中舉行海底測量，察覺如州聖貝拉羅港，及非力濱羣島首都馬尼刺兩地之間，海底有一大陸，其面積倍於美國，且有山峯，較喜馬拉雅山之常住峯尤高。渠又在日本海岸一帶，測得海底有一凹處，深達五千五百另一尋云：（按一尋約合一公尺六二，五千五百另一尋約合八千九百公尺有奇）

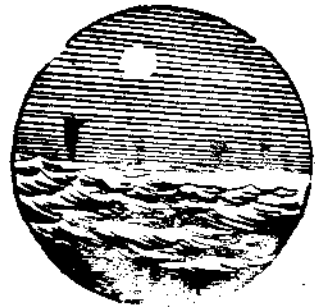


### 木 材 可 製 糖

當此糖業衰頹，正謀限制產業聲中，乃復有一消息，為紐約糖業鉅子所不樂聞者。由美國化學會發表，據稱瑞典海格倫教授，已發明木材製糖方法，每一百公斤木材，可製糖六十公斤，及醋酸四至六公斤，且手續頗簡，祇須用濃鹽酸特別提煉，故成本極廉，不難以奇廉之價，年造數百萬噸，惟此間產糖與煉糖業中人，因其未曾提及品質，尙冀木製糖在品質方面，或者不能與蔗糖及萊菔糖競爭云。



車務常識



### 車務常識

鐵路為富國便民之事業

• 盡人而知之矣。至關於一切大政方針。則純賴鐵道部主持。而實施此項政策者。則為各鐵路管理局。于是管理局承此責任。乃組織各處署。以處理之。凡掌管文書。通譯。編查。材料。庶務等事者。為總務處。掌管客貨運輸。調度車輛等事者。為車務處。掌管工程。地畝

# 研究

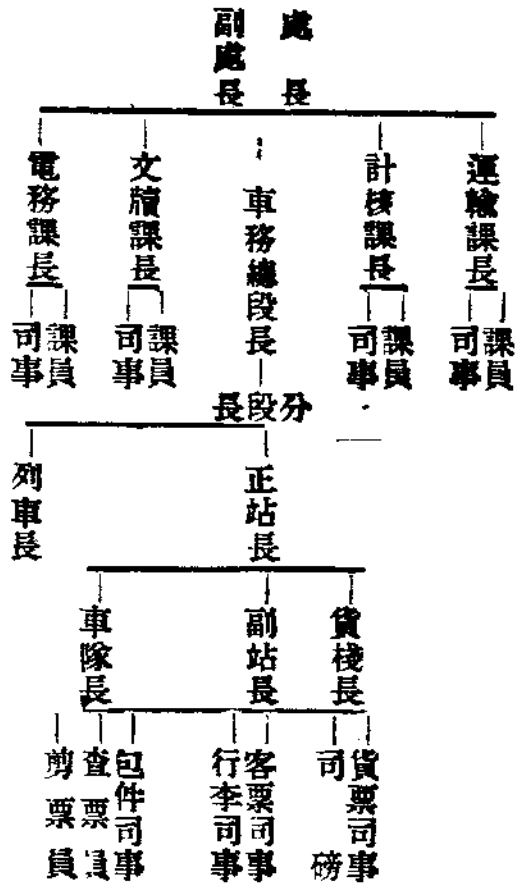
(蘭)

• 及各段工務等事者。為工務處。掌管工事機廠及各段機務等事者為機務處。掌管綜核。出納。檢查等事者。為會計處。關於護路保安各事者。則隸屬於警察署焉。

車務處之業務。在管理局佔重要地位，實為鐵路之營業部。即為進款之機關。處中設車務處長。俗稱車務總管。其職責異常繁重。又有設副處長。以輔助之者。要皆視各路情形而定。現在各管理局車務處之組織。略如下表

### 車務處之系統表

車 務 常 職



各管理局之車務處。雖各有不同。然不外文牘運輸。計核三課。電務課管理電報。電話。電氣路簽路牌號誌各事。應歸何處節制。各路劃分不一。以該課性質而論。則應歸機務處為宜。近則平漢津浦各大路。除有綫電報外。更於各大站設立無線電台。以期敏捷。

文牘課管理文牘案卷考績。及不屬於他課事務。運輸課管理營業運輸行車時刻報告。編造行車里程。訂造客貨價表。及其他運輸事項。計核課管理支配車輛編造客貨統計。及審查該處員司薪俸單據等事。此三處為車務處局內之組織。近又有設立營業課者。

二

至在局外。則有分段管理車務事宜。每總段設總段長一人。或設副總段長一人。總段長之下。設分段長數人。分段長直接管理所轄各站事務。總段長及分段長所掌之事。有如下所述。

車務總段長。係輔助車務處長而設。其權限則分內外站行車及稽查站務事宜。凡路上之營業交際。及興革事項。均應商承處長辦理。并支配各分段車輛與夫調動行車事務。如查站內有應行改良者。須直接與機務廠首領及各分段工程師商辦。仍須呈報車務處備案。如必須由車務處與該處商辦時。得將情形呈報車務處長核辦。

車務分段長。監督各列車站長車隊長及以下各員工。關於本段有調度行車配合列車一切事宜。若遇意外之事發生。應報明總段長或車務處長核辦。各站應用車輛。分段長須按重檢情形。分別緩急。酌量撥給。並查核各站客貨票長等單據單據電報路簽簿。及車輛往來紀錄簿。倘行車遇有不測或列車出軌。機車損壞。應設法救援。一面詳報總段長副處長。列車長為分段長所屬。專辦理查驗客票發售床位票與夫一切行車事務。散值後。直接報告分段長。

站長爲本站之長。其職責爲站內行車安全。調度車輛。配合車輛。招攬客貨。收發路費。清理車路。指揮號誌。查驗岔道開機以及存貯進款核實報單。依期繳局。惟其職任應依車站之大小等級而別。而其責任異常重大。所有站上辦事人員概歸其節制。他如票房行李房貨房磅房。尤爲其專責。若有增加收入之機會。應竭力招徠。如車站附近地方有體育賽會馬戲等事。亦須報告段長轉車務處長。支配列車。以免臨時爲難。充斯職者須精明強幹之人。乃能勝任。并可爲鐵路謀利益。客商求便利也。

大站事務。較小站繁雜。故設副站長數人。以便協助一切。又由局添派貨棧長。專辦貨棧事務。此外尚有車隊長。貨票司事。司磅客票司事。行李司事。包件司事。查票員。剪票員等。輔佐站長辦理所指定之各種事宜。

鐵路營業。爲客車運輸貨車運輸二種。皆能增進路款者也。茲略述如下。

客車運輸。專爲旅客乘車而設。其運客營業務，合行車時刻。無誤點之虞。如單軌兩列車迎面而來。到站交會時。欲使兩車不誤。則迎面之列車。須按時到站。若一列車延誤

。則對面之列車。必須停候。乃能相錯。因此之故。兩列車均不能按時到達。全路列車。則同受影響。不可不注意行車時刻表之編訂也。至於編送運客價格。尤須顧念鐵路築路養路購製及修理機車客車。並設備所費之款項。及員役之薪俸。他如路綫所經城市鄉鎮。社會風俗習慣。人民生活程度。生產能力。亦應審慎周詳若運客價格取之太高。雖惟不能發展客運。抑且有礙進款。如訂之太低，又不足償還各種設備費。總之規定價格。應察社會工商業發達情形。與運輸成本。而爲轉移者也。

貨車運輸。與運客營業不同。運客列車。往來按時開行。至到達時間。亦按時規定。雖天氣不佳。或有事變。及其他種原因。或旅客減少。則列車不能因此停駛。運貨列車。則有不然。假使運輸貨物。不能配置爲車隊時，即可停止開駛。又運貨列車。每在夜間行駛。而運客列車。多在日間支配行駛。以達社會之需要也。

貨車行動。關於鐵路經濟甚大。務期滿載以免虛糜。應有(一)滿載貨車。(二)輸運迅速。(三)減少公里。(四)利用機車牽引力各要點。乃能獲得最優良之成績。

製訂運貨之價格。雖與客價性質不同。而其原理則一。其貨價分零公斤。零公噸。整車三種。此外又有專價，乃為鼓勵大宗貨物之運輸也。

● 鐵路停車場。即謂車站。為運客載貨而設者也。然車站有為旅客便利及安全而設備者。有為貨車組合分解裝卸存放及掃除而設備者。有為機車及他項車輛停放掃除。及修理而設備者。雖設備各有不同。要不外守車站之範圍。至其區別。則有按車站運輸上之繁簡者。有由位置者。茲由物質上處理之差異。酌為區別如左

(一) 旅客車站。專為旅客運輸者。  
(二) 貨物車站。專為貨物運輸者。(三) 旅客列車支配站。專為配合或分解客車隊之用。(四) 貨車支配站。專為配合解放裝卸存放貨車而設。其由位置區別之車站。則有如下之所述。

(一) 終站。此係鐵路兩終點之站。凡列車起運及到達所設備者。則屬此種。倘列車自此路通過彼路之車站。不得稱為終站。應名之曰乘換車站。又如兩站聯設一站。如北甯平漢平綏之豐台。或北甯津浦之天津總站。則屬於聯合車站焉

(二) 中間站。凡位於兩終站之中間者。即屬此種。此外有因運送客貨之數量。而將車站區別者。(一) 小車站。輸送數旅客外。兼載運貨物。除慢車貨車外。多不停車。(二) 中車站。各種設備。較上述之站。略為完備。快車除交遇外。仍不停車。(三) 大車站。客貨之運送既多。無論何等列車。皆須停車。

車站既有上述各種。而其位置。與鐵路營業運輸之便利。皆有莫大關係焉。倘車站之都會。於上項無甚輕重，無論車站之位置若何。皆不能以制鐵路經營上之命運。若握有一省當權之市埠。一經選定。則於客貨之營業。有莫大之影響。如另設一競爭之鐵路。或添有他種交通機關。其營業須其吸收。故車站之建設，其關係非常重大。不可不注意也。關於此項之建設。有宜於都會商業中心點者。有宜於都會周圍者。需不外乎經濟問題。英與美注重車站設城市之中心。如紐約中央鐵路公司所設之紐約中央車站。又如費省鐵路在紐約所建之車站。各投巨資數千萬。毫不顧惜。雖投資巨大。而仍得相當之報酬也。

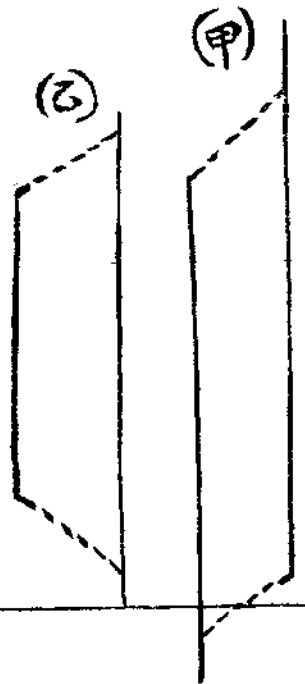
車站位置。有如前之所述。而其有連帶關係者。則為地

勢問題。如在工商業發達之城市。建設車站。若地價昂貴。礙難擴張。則宜多設地道。若紐約中央車站及費省鐵路之紐約車站。各有地道二段。每段均配置軌道。其第四段軌道。則設於地面。並其地狹隘。然其利用面積。有四倍之大也。尚有最要者。選擇地點。建設車站。無礙將來之擴張。凡殖民地之鐵路。或人民稀少之區域。應建築車站時。須照所述之計畫以辦理之。庶將來有餘地擴張。如美國鐵路公司。當乏埠人民稀少時。即建簡單車站。現工商業人民均已發達。故各公司改建車站。以供社會之需要。

其他為運輸之便利計。站內路線配置。尤須細心研究。以免發生危險。阻礙行車之運用。茲將急行列車運轉上配線法最要點列下。務宜注意焉。

(一)本綫不許停泊列車及車輛。本綫即曰正軌。專為列車通過之用。凡他種列車。不得停泊於本綫。惟調動車輛時。可暫用此綫。如欲保全此綫。無礙運輸上之便利。應另設分綫。或岔道。以為列車交會之用。(二)與本線聯絡之線。不宜過多。如轉轍器與本綫以外之軌道相聯者過多。則與本綫聯絡之部分。易致損壞。因此之故。勢必發生危險。且有

列車目分綫侵入本線之虞。(三)站內之區域。不宜過長。如區域過長。則急行列車。以速力慢緩之故。必蒙行車時間之損失。因列車在站外開行時。則保其普通速力。開行站內線時。其速力必減緩。區域過長。當受時間之損失也。(四)配綫應由站之一端。能視對面之一端。如中間有障礙物。或因曲線不能透視時。不獨於運轉安全上不利。而於站內監視亦大不便也。(五)分綫或岔道。宜設於本線之一方。如分綫設於本綫之一方。則不至有橫切本綫之患。若分綫與本線交通時。則使地道或天橋通過本綫。(六)通過列車。應用直綫軌道。配置路綫。約有二法。



普通配綫。多用甲法。然此非良法。因到達列車。由直綫進站。不得已時。亦可由曲綫或岔道駛入。以此之故。致急行列車。查曲線迴環通過轉轍器時。勢必危險。如用乙

車 務 常 識

法。則急行列車。直過本綫。不經曲線。惟普通列車。可以出入於曲綫。雖經曲綫之不利。而對於慢行列車無甚危險矣。

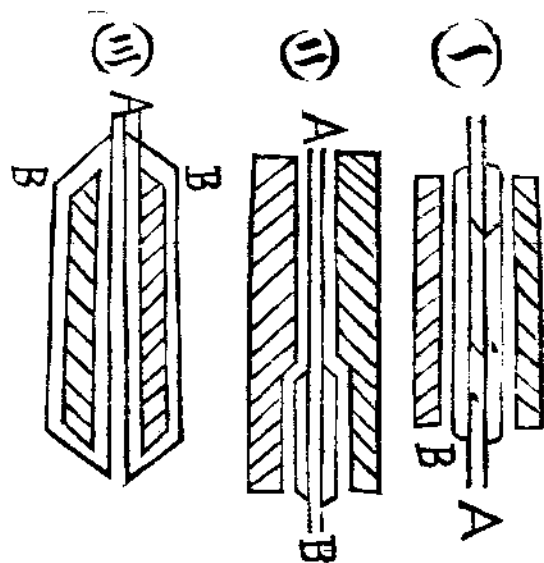
至站內之配綫法。亦關重要。特略舉如下。

中間站配綫法。應視運輸事務之情形而定。或專為運輸旅客。或專處理貨物。或為處理客貨兩種。其配綫之法。各有不同。此站配綫。應注意(一)使列車在站停留或出發。(二)使普通列車待避於此。(三)收發貨車。(四)調換客貨車以編成列車。四項作用。須視其情形而定之也。

中間旅客車站。為搭客之用。如係單軌。或單綫。其配綫之法。如前述之甲乙兩法可以敷用。若係複綫。則配綫之法亦較繁。無論單綫複綫均應將本綫(正綫或正軌)保全空虛。以備急行列車經過。倘欲保全此要則。則另設分綫。或待避綫。以或普通列車待避之用。建設分綫之法。一在本綫之外。一在本綫之內。各有便利之點。

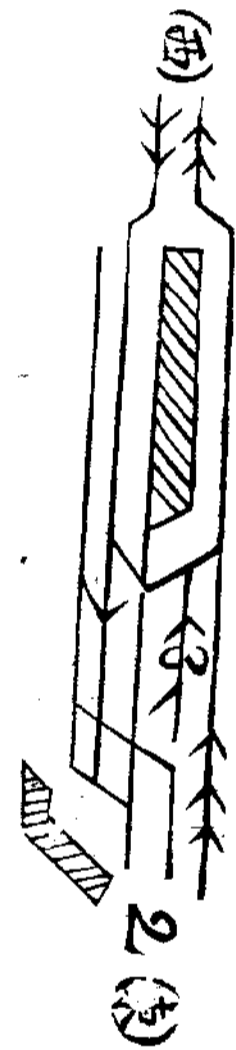
(甲)本綫外之分綫法。(一)將來容易增設軌道。(二)交錯或待避列車。置於本綫之外。監視路綫。頗為便利。(三)與其他之分岐線聯絡時。對於本綫無不便利。

六



如圖(一)B為分綫。或曰待避軌道。A為急行軌道。此為急行列車不停者用之。(二)則兩種列車。得以同時停住。急行列車停於A道。慢行列車停於B道。其延長軌道時。則須延長月台。因除橫踏本綫之患。則直設天橋或地道以繞過之。如須延長軌道則。(三)為最宜。

(乙)本綫內之分綫法。(一)一綫供上兩列車之用。(二)如必要時。本綫及分綫。得併合供一方向列車之用。(三)佔用地積較小。



如圖其橫切本線。僅一次不利。自西往東之普通列車。或慢行列車。駛入1部。即可復歸本線。兼可達於2部伸張線。自東往西之慢行列車。可令待候於三部。如有在此裝卸之貨車。使之4道。則客車可直入本線。向前進行。以免延誤鐘點矣。

貨車支配站。乃分配運貨列車之用者也。凡運輸繁雜之鐵路。不僅運轉貨車輛數繁多。而其到達出發之次亦較夥。使各方面到達之車輛。分配於各適當之方向。俾配成列車而運送之。今歐美各國。專設貨車分配站。使到達之列車。先入此站。然後再向所需之地點。分配輸送。他如裝卸貨物。修理貨車。停放貨車。或守車。不過為附帶之設備耳。而其主要目的。在貨車之分配輸送而已。

貨車站或貨車場。有多數平行之軌道。成為線隊。互相集合。藉轉轍器之作用。使各軌道。互為聯絡。而機車可以

解掛。貨車之便利場中。又分數場。因各分場之作用。各有不同。其名稱亦異。茲將各場之名稱及其作用。略述如左。

(一)運貨列車到達場 即為到達線隊。乃為停放到達列車之用。然後再由場內機車。或已調換機車。掛掛車馬。且場內軌道長短之規定。有以最長之列車為標準者。有以列車之平均長短為標準者。議論紛紜。莫衷一是。德國鐵路各以一百二十軸之列車為衡。一百三十軸之列車為數最少。故以五百三十公尺。六百六十公尺為標準。在柏林以五百五十公尺為準。法國以一百六十軸之長為衡。美國列車之長。為世界之冠。所以建設軌道普通以三千呎至三千二百呎為準。總之軌道之設備。無論為最長列車。為普通列車。皆能駛入為最宜。至安設軌道數目。須視營業之多寡而定。切放軌道。即操車線。為列車到達場之一部。凡列車抵站時。先駛入此線。解除貨車之接連器。再駛入分送線。此種之接設之法有二



• (一) 駝背法。乃按設軌道。如駝背形。將借駝背之力。以切放車輛也。如圖



所指 A 為駝背最高點。

如甲圖機車行駛堆上軌道較緩。車輛至 A 點時。則行經轉下軌道極速也。如乙圖車輛行經堆上軌道。至高點轉下時。無甚力量。惟丙圖最為適宜。車輛行經堆上軌道。至高點轉下時。力量均合而不猛。(二) 重力法乃假借重力以切放車輛。此法最適宜於溫暖地方。若在寒冷地方。則因軌道受寒氣與夫車軸酒澆易有結凍之虞。頗妨害運轉之自由。往往車輛行未到達預定地點。已停而不進。(三) 推桿法。得用推桿解放車輛。至少須用二平行軌道。以調換車輛。如其業務繁。則設三軌道。其倒車轉車在中間軌道兩外側。另有機車以司轉運。

(二) 貨車分類場 即分類線隊。此場於貨車到達場接近。以車出發之方向。分別配合列車。然美國則以地方(即車站)或品類區別者。其軌道之安設。當視車輛類多而定。如

車輛雜集於此場。可區分線路。(一) 供本路慢行貨物列車用。(二) 供過路貨物列車用(三) 供本路通運貨物列車用(四) 供聯運貨物列車用。照以上之區分。為求調集貨車配合列車之敏捷。此外尚有他種軌道。如修理貨車軌道。存放本路貨車軌道。存放他路貨車軌道。往返貨車軌道等項是也。

(三) 出發線隊。即運貨列車出發場。此種線隊。多有不安設者。以分類線隊。可作出發線隊之用。故有由分類線直接出發之便利。對於經量列車及通過列車。尤稱便利。然因貨物列車陸續到達。致分類線隊時。常不能空虛。並使該線隊不能容納。故設此等綫以處理之。出發綫之規定。恆以列車之長短為準則。其軌道之數目。純以列車出發之次數為定衡。其位置應與分類綫隊相近。在上列各節外。尚有屬於貨站之軌道者。茲略言於下。(一) 往返綫。務達設於到達綫之方。並使與地方之到達綫相接。又為聯絡便利起見。若配綫得由一方之到達綫相接。直入他方之分類綫。尤為合宜。故此綫應設於兩綫隊之間。(二) 守車綫乃為存放守車之用。德國則將守車掛往守車綫後。機車駛入機車廠。出發時先入守車綫。連絡車輛。次將編成之列車掛於守車之尾部。故守

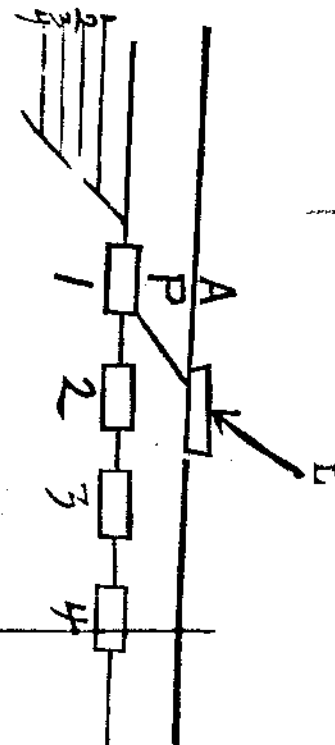
守車棧之位置。應與機車房相近。英美及我國。連掛守車於列車之尾部。凡列車到達時。先入到達棧。機車即與列車分離。駛入機車廠。待檢查列車後。再導守車入守車棧。此種車並為調車夫睡臥之用。(二)修理貨車棧。凡車輛損壞者掛入此棧。此棧應近機車廠為最宜。如修理貨車輛數繁多。可別為輕修理軌道。重修理軌道二種焉。

支配車輛者。乃使車輛由一軌道。調入他軌道。設備之際。有下列二種。(一)轉轍器。或開機。其能力最優亦最敏。除因地方上之情形。無法裝設外。無不應。用。(二)轉車台。即為調轉車輛之用。

支配貨車法。

(一)機車法。以機車調換車輛。此法用之最久。調換少數車輛。以此法為最宜。使用機車法。以尾式為最適用。其機車應行調換之列車後部。推進各車應需之地點。此際機車。往返於各線上。施行分配輸送之手續。但因往來於同一軌道。其次數必較多。此法不獨虛費時間。而列車往返牽行。致車輛連結器。亦易受損壞。即車輛停止時。亦生衝突。故英美各國調換車輛繁多之站。現已不用此法矣。

(二)推桿法。茲如略為述及。此種法。係適用於調換車輛頗多之站。茲如圖以表示之



L 為機車。1 2 3 4 為貨車。P 為推桿。用此推進貨車。即藉機車之推進力。以分支貨車也。B 為切放線。或為分類線。A 為平行軌道。為調換機車所用之道。若欲送貨車於分開棧隊。則必使 1 貨車入於棧隊中之 1 軌道。2 車入於 2 軌道。3 4 兩車入 3 4 兩軌道。故先解 1 車之連結器。或曰鈎。附以推桿。向前推進。俟到達適當之速度。即行放去。次以同法推行 2 3 4 三車。此等棧隊。須預設有相當之轉轍器。以便分調貨車。凡一次推進之貨為一切。但一切不止一車。亦有二切並為一次者。

(三)駝背法。前段已經述明。此種法則。乃建築軌道於駝背形之道基上。使機車牽行列車上。此線之最高點。及至

該點時。即解放列車之一部。使假運重量之關係車輛。遂自駛下以達應到之軌道。在一千八百七十六年歐洲採用此法。近世更盛。美國亦有此法。雖不如歐洲之久。然其規模之宏大。調換車輛數目之多。已在歐洲各國之上。自駝背點切放車輛時。其立於高點之人。負解除連結器之責任而兼手號旗號燈號之職務者也。

(四)重方法用此法既宜於溫暖之地。則其貨車亦應裝有輪制機以阻車行之速力。有此裝設。列車車輛無相撞之虞也。貨車既需有支配站。則客車支配站。亦應有設備。以為客車頻繁之需。此站之主旨。專為收容到達列車再施以相當之支配。組成列車。俾便出發。在支配時。務清潔客車。檢查爰爐。而修理支配之。尤須研究軌道之配置。運物之設備。與夫互相連絡等事。大凡尋常列車一到車站月台。所有搭客全行下車。包件及郵件即在此處卸下。然後由該列車所附之機車或倒車機車掛往客車支配站。再分送各指定之軌道。以便掃除後。引入於支配軌道。重行支配。最終連接郵車行李車。再後推入月台之出發軌道。推入時。或用列車所附機車。或用車機車。均無不可。至配合專車。或新組旅客列車

。其支配手續。亦甚簡單。不過在支配軌道。調配各種客車而組合之。我國各路。未設有此種支配站。僅在各站附近之地。設有軌道。專為存放掃除及調配列車之用。列車配掛之輛數。每日列車行駛之次數。均視旅客之繁簡而定之焉。

鐵路有單軌雙軌之分。行車手續。各有不同。我國鐵路。大都單軌。前北寧京滬兩路。雖提議籌辦。終未實行。茲將單軌行車辦法略述於下。

單軌行車。應細心支配。務期來往列車不致相撞。如欲免此危險。應於來往兩列車相遇之站。添設分線。使兩列車互避。庶免相撞。其支配之法。約有五端。(一)特別快車。祇在急要之車站停留。(二)普通快車。祇在大站停留。(三)慢行列車。或混合慢車。祇在各站停留。(四)區間客車。可以任意在半途連絡或分離(區間車者。謂列車通行之全程。無庸自始點達於終點)(五)運貨列車。為便利鐵路計。可以時止時行。以上所述各種列車。彼此均有連帶關係。若欲支配其行駛得當。而盡完善。實非易事。但旅客列車之行駛。非依規定時間出發不為功。而區分列車。又須視各種情形而定。規定時刻表之時。宜將路線經過之城市鄉鎮。旅客之數

目。貨物之噸數。應通盤計算。關於依期抵站。免除誤點各事。尤應注意。其他天時惡劣。或因工程之進行。有礙行車之速率。與夫貨載繁多時。亦宜詳細研究。如此計劃。乃能得美善時刻表。至特別列車。往來常例。多由日間早七時至晚九時。次數時刻。宜加意分配。其次規定者。為普通快車。此兩種列車規定後。再及慢車。混合列車。區間客車。運貨列車之次數時刻。

各國鐵路支配行車時刻。均用圖表。如表之第一平行綫。為量度時刻之用。重線由上而下。以示鐘點。輕綫以示半句鐘點。再輕之綫。則示五分鐘點。左行由上而下。按照車站相距遠近之相當比例。將公里數或英里數列入。並填明站名。在里數與站名之間。畫一直行線隔開。再在站名格右方。畫一直行線。及時間綫隔開。以資區別。再照各列車時間。用各色鉛筆書綫。而表明行車之分配。若以最妙之法。支配行車。則用顏色之綫釘於表上。以區分列車往來各站之時間及其速率。有如下之手續。如用紅綫代表特別快車。即以針釘該綫於開行時刻綫及車站各綫相交之點。如該列車八點三十五分由某站開行。則釘紅綫於該兩綫相交之點。再將該

車速率推算。若每小時三十英里。即據此數。推至其他車站之時刻。將該紅綫之別端。并以針釘於該鐘點綫。與車站相交之點。依此法可用藍綫代表普通列車。綠綫代表慢車。黑綫代表運貨列車。分別釘於表上。如此則每日行車次數可以一目了然矣。

夜間除睡車郵車一兩列外。旅客列車則往返稀少。路線亦間。此時宜行駛運貨列車。故當日落之後。日出之前。務宜支配運貨列車。急行轉運。以免日間行駛。有礙旅客列車也。

時刻圖表。經上述之手續製造竣事後。再將支配之時刻。詳細校對。排比。列成一表。名謂行車時刻表。此表專為車務員役及機務員役之用。並可使有關係之他處人員。得知大概。此表與分發公衆行車表不同。表中將接軌車站站名。普通車站站名。及相距之遠近。均分別列入。凡某列車向某列車方面開行。某列車迎面而來。到某站相遇。某車繼續某車行駛等情。均分別說明。又某種運貨列車。在某站停留。因換車掛車。需時甚久。可令某列車追及之。此項情節。亦可敘明。大凡行車時刻表。宜隨時修改。或增加。車務巡查

及站長所查行車之情狀。呈明車務處長辦理。

行車時刻表。既列明兩列車相會之點。及後發列車。追及先發列車之站。如各種列車。依期到達。方為妥善。惟鐵路常有天災事變。以致不能依期到達行車時刻表預定之地點。於是該表上之效能全失。不得不備另行支配方法以保行車安全。鐵路最初所用者。異常簡單。則添設警衛卒分段站立。日間執白青紅各色之旗。晚間用白青紅之燈。指示一段內之行車情形。此法甚為粗陋。未幾改用號杆。杆頂安設號板。使司機於遠方望見。而預知前途之情形。號誌夫立於柱下。因情形而之換號板。嗣又改用上下移動之號板。與今日通用者相同。查此板初創之時。有一號誌夫性情懶惰。不欲行走。以繩纏所司兩處杆上號板。連於所立之號誌夫站。所以免往返兩號之勞。後被站員察覺。見其巧妙。不惟不責其怠惰。反獎其法之精良。於是極力推廣。愈深愈精。現鐵路各區內之號誌合為一機關。設一人管理之。其後裝設電報電話。以便彼此傳達行車情形。未久路線接軌處兩車交合處。及分線處各號誌。皆改良。並使與分線互相連鎖。若分線未經佈置完善。號誌夫不能下垂號誌。以便使在正線之列車駛入

分線。此法乃防止兩列車在一軌道行動也。至行車規章前交通部已有條文規定。茲不贅述。

號杆之製法不一。有鐵質者。有木質者。有三和土製者。我國大都用木製。其長短隨各處之地勢而定。杆頂則裝設一能移動之臂形號板。號板係橫裝。一端伸出如平行式。即指示前途危險。如下垂至四十五度。則表示平安。即指路上無車。於夜間號板之地位。不易分明。則安設燈火於杆上。斜鑲紅綠二種玻璃。罩於燈火之前。若號板平行。指示危險。則紅玻璃適當燈前。如號板下垂。則綠玻璃又適當燈前。以示平安。

鐵路號誌。分固定與不固定兩種。前述杆上所指示之號誌。為固定號誌。手號旗號燈號。為不固定號誌。固定號誌。細分三種。曰起程號誌。曰出發號誌。曰遠方號誌。曰入站號誌。或近方號誌。一「」啓程號誌者。號板下垂四十五度。乃准列車駛入入段。倘指示危險。不得越過。但下列三項。不在此列。「甲」號誌損壞時。「乙」有調車橫板者。「丙」倘旁道或分線之遺尖。或過路簽離出發所在地點甚近。且不設調車橫板。而其地點。却為調車所必經者。司機可按照號誌

夫之口令。或綠色旗號。越過出發號誌。惟綠色旗號。必須穩持在手。又非俟出發號誌降落。「或下垂」及有路簽或路牌在手。不得向前進行。「二」入站或近方號誌。其形式與啓程號誌同。設立於車站及聯合軌道處。專示各路線之位置。如入站號誌。指示危險。列車不得經過。在遠號誌。指示危險時。入站號誌。當同樣指示。惟在遠號誌雖示危險。而列車已輕越過時。入站號誌。可以下垂。而令列車經過。「三」遠方號誌之形式。與啓程及入站號誌稍異。其號板作燕尾形。藉資辨別。此號誌之用意。專主警告。其機關與他號誌相連。必待啓程與入站兩號誌下垂後。此種號誌。方可下垂也。以上三種。惟遠方號誌指示危險時。司機尚可駛過之。然此時當知入站號誌。必示危險。應即減低行車速率。使列車近入站號誌時。即可停車。除此三種緊要號誌外。尚有別種附屬號誌。圓牌號誌。專為指導機車入駛或駛出分線之需。凡裝設號板。應分配重量。使外端較內端重。因運用號板之鐵絲損壞。則號板自能移動。將外端升起。宣示危險。如此列車可免因號機損壞駛入險地。

分線亦可用橫杆接連。配成機關以運用之。惟中國因種

車 務 常 識

種原因。未採用此法。凡線之處。用分道夫以管理之。然無論所用何法。當列車經過時。分道夫不可移其所管之分綫。近來發明新法。使分綫與號誌互相連鎖。務令列車駛行平安不至誤事。此等相鎖之目的。略述於下。「甲」當列車駛來時。必俟各分綫皆已安置妥協。號誌夫方能下垂號誌。「乙」為免兩列車相撞。號誌夫不能同時下垂兩號誌。「丙」號誌夫即下垂號誌令。列車行駛。則不能再移動該路相接連之分綫。「丁」各分綫必須號誌連鎖。俾列車不致相撞。「戊」遠方號誌於啓程入站兩號誌。未曾下垂之先。不能放落。

不固定號誌。或曰手示號誌。分手號旗號燈號三種。日間用旗。紅旗指示危險。綠旗表示平安前進。夜間用燈。紅燈指示危險。綠燈表示平安。手號乃無旗號代替法。雙手並舉過頭。表示危險。一臂高舉過頭。表示謹慎。一臂平舉齊肩。表示平安前行。

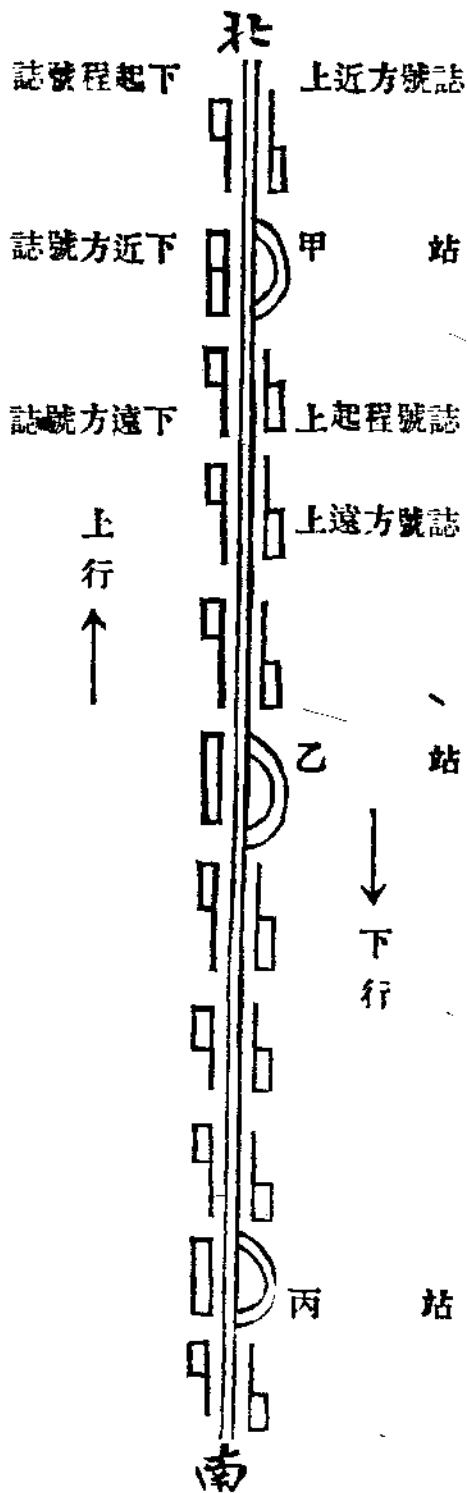
凡同一方向行駛之各種列車。其間須隔若干時，及迎面開行之各種列車。須設法不使之相撞。各鐵路局曾設備各種方法以支配之。先設分時行車制度，因行車安全不能維持。故改用分段行車制度。此項制度。即路簽法，早已通行於各

車 務 常 識

國。設備以來。倘能奉行嚴守。則路上平安足以維持。然行車全恃人力。不幸人事有誤。則發生莫大危險。不可忽略也。

路線一段以銅簽一根代表。鐵簽數根附之。司機人必持有銅簽在手。方准駛入該段。若有列車兩隊。欲駛入一段。後發列車不能待銅簽交回。則先以鐵簽交與先發列車之司機。然最要者。該司機須確見銅簽在站不得開行。若前站站長來電報告。持鐵簽之列車。業經抵站。則起發站可將銅簽交與後發列車之司機。使接續駛往。站長當彼此用電報通告到達及出發各列車。以便彼此通曉路上行車情形。

鐵路有時待候路簽。耽延行車時刻。因免除此項耽延起見。則將此法暫行停用。若一段內銅簽尙在前站。未帶回時。適有列車欲由此站急待出發。則此站站長電知前站長請將銅簽收於嚴密之處。所發之電文如下。「乙站站長鑒。第一次列車候出發。請封鎖路簽並清路。甲站站長發」收存銅簽之站接到此電。應將路簽鎖入箱內。並回電如下「甲站站長鑒。銅簽已鎖妥。案路段已清。准備第一次車駛來。乙站站長復」收到後。即將原電交與司機作為行車之憑証。以代銅簽。此銅簽必俟持該電文之列車抵站後。并得近方或入站號誌之保護。方可取出。此法以下圖表明之。



甲乙丙爲車站。站前皆有分綫軌道。以便兩列車相遇。藉可待避。並有號誌以示行車情形。如今有第三次列車。行抵押甲站。停候開往乙站。甲站站長將銅簽及附帶之鐵簽交與司機。并將起程號誌。降至四十五度。當該列車駛出該站待避綫之外時。立即電至乙站電文如下（八點二十五分第三次車下行出本站）乙站接電後。即將分綫配妥封鎖。以便此列車到時駛入分綫。若此時丙站尙無列車駛往乙站。乙站站長即應準備由乙到丙之銅鐵簽。又將起程號誌近方號誌依次放下。遠方號誌亦同時放下出發。列車即由乙到丙之段無車矣。

該項列車。行抵乙站後。乙站站長即向司機將甲站發來銅鐵文如簽取去。而交由乙到丙之路簽。并發電與甲站。其電下（八點五十七分下行第三次下行車入本站）及該車出發時。又電往丙站云（八點五十七分第三次下行列車出本站）又如下行車第五次在甲站。上行車第八次在丙站。兩列車將到乙站交會。則甲站應行之職務。一如上述辦法辦理。而丙站對於乙站應行同一之手續。乙站既接甲丙兩站之第五次下行列車及第八次上行列車之「出發」等電文。即知兩列車俱已出發

車 務 常 識

乙站長及將分綫佈置妥協。使上行列車駛入分綫。而下行別車則駛入正軌。當此之時。萬下可將各號誌垂下。兩列車之司機到時。見遠方號誌指示危險。則知前途停有列車或有別種障礙。遂減低車行速率。各信號切高揭不下。兩列車到近方號誌時。自齊停車至此。如第五次下行列車較重要。則可將指示該車之近方號誌落下准其駛入本站。列車至站停車後。再垂下指示第八次列車之近方號誌。准其入站。兩列車即停。站長將銅簽分別與司機交換。并分發「到達」等字之電。報知兩端。隨時各要事公佈。指探兩列車起程。當各列車出站後。復以「出發」等字之電拍往甲丙兩站。

以上各種行車手續。切不可作爲定例。絲毫不能更改。仍應採擇各本路之情形。隨時修改。以期完善。今舉一例以明之。

據上述之法。上行列車停留於分綫。下行列車。應停於正軌。而起程遠方遠方三號誌。俱依此指示。然國有鐵路之北甯綫。當以正綫或分綫爲上行下行兩列車公用之路。此舉可令上行下行不停之車。一直駛於正綫上。以免分綫及車身受磨擦之損害。且列車平直行駛。急行列車之乘客。則覺平



安快捷也。

鐵路有將應設遠方號誌之處。改設一外方近方號誌。如遇險時。該號誌爲停車之號。當該號誌指示危險之時。來車不能越過一步。上述之近方號誌。則改名爲內方近方號誌。如有兩號板同設於一杆上。號板之高者。專爲指示正軌之用。其低者爲指分綫之用。所有號誌。俱以槓杆連接。直至車站室內。由站長親手經理支配之。

各分綫皆有板開機關。由開夫於分綫開機。加以鎖鑰。應列車過時派駐該分綫之開夫看守。不得任意扳動。倘各分綫未妥以前。則近方號誌不能下垂。各分綫設有號誌。使站上人員一望便知分綫之情形也。

此種行車手續。簡明而穩妥。如司機偶有疏忽。路上亦可維持平安。又當列車起程之前。必俟路清後。雙方電達明白。然後方許開車。

鐵路定例。列車出發之際。須持有路簽或路簽票方可駛行。路簽者。由某站一段內行駛之憑據。路簽票。則以票代簽。簡言之曰路票。凡列車持有路票駛入一段時。須知路簽已存站內。並未發出使用。

譬如兩列車迎面而來。在一站相遇。則站之兩端所設之號誌。須指示危險所許先入站之列車。業已停車。則指示該列車之近方號誌。方可垂下。令其駛入站台或駛至起程號誌。至該列車停妥後。號誌夫查知來路已清。則將阻止迎面列車之號誌降下。使其駛入。

設有數列車繼續出發。不能俟由第一列車帶去之路簽送回。於此時可改用路票。票內言明該路簽隨後發至。此票交與第一列車之司機。接票後。須親見該路簽在站未用。再開駛出發。其後各列車皆可持用路票放行。則最後之列車持主簽爲出發之據。該簽交後。無論如何。非俟主簽交回。不可使他列車陸續出發。

路簽之上。須刻明所屬一段路綫兩端之站名。凡路簽將箱路票等件。各段不同。以顏色區別之。

此種路票。宜鎖於妥善之箱內。箱有自閉之簧。開箱之匙。即係路簽。或鑰匙於路簽之一端亦可。如此必俟該段之簽。方可開箱。箱票即鎖。則管理此簽之員司負完全責任。非得相合之路簽。而路票不能取用。

路票正面

第 號  
第 號  
列車由站 開往至 站准持此票  
為証路簽隨後即到

路簽員 簽名

中華民國 年 月 日  
路票背面

該列車到達開往之站，司機即將此票呈交路簽員註銷。

路簽之法，既已如前所言，惟國有鐵路多不採用，各大路則均用電氣路簽，或電氣路牌法，此項路簽行車之目的有二：(一)用電氣路簽之目的，專欲免兩站之間，同時有兩列車行駛，每列車須帶路簽一件，惟同時由一站祇能由路簽機取路簽一件，既取後，兩端車站之路簽機關閉，不能再取。(二)凡用電氣路簽法，行駛列車，各種號誌，仍不廢除，蓋無論何時何站，設路上有障礙時，非候號誌，指示平安，不能前進也。

凡採用電氣路簽之鐵路，每站應備有電氣路簽機一件或多件，設甲乙兩站中間為單軌路線，則甲站設一機，而乙站亦應設一件，此兩站之間，為「路簽區」。區內之兩站電氣路簽機

車務常識

，存有路簽二十件。此乃普通應用之路簽機也。而大路簽機則能收存四十件，然每處每時，祇能撥取路簽一件，此即此機最妙之功用，亦即電氣路簽行車法之唯一保護平安也。如甲站之電機，經取去一件，則甲站之電機緊鎖，不能再放，即乙站之電機，亦同時鎖閉，俟取去之路簽，返回原位，或投入乙站之電機內，則兩機之機關始開，然取出之路簽，可隨時投兩機之內，毋須通知同段之他端車輛，至於路簽製造法，各機不同，簽與機特別配合，使站長不致將簽誤放機內。路簽執行法先規定鈴響規則，以便兩站互相通問，國有各路局均有定章，雖不統一。要不出下列之範圍。

鈴響號碼	鈴響數	響	法
注意	一	一	
特別快車來路清否	四	四響連續	
普通列車來路清否	四	三連響停又一響	
車進段	二	二響連續	
車出段	三	二連響停又一響	
障礙危險	六	六連響	

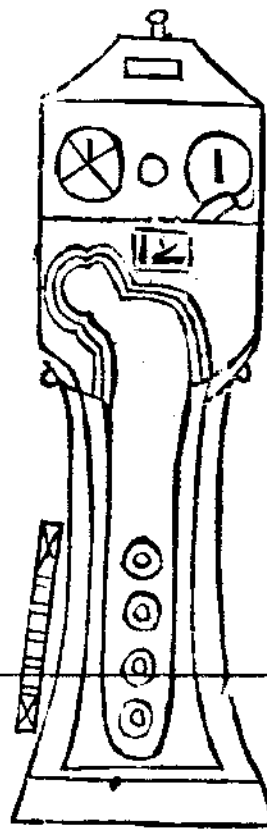
車 務 常 識

停車查驗	七	七響連續
取銷路清或車進段	八	三連響停又五連響

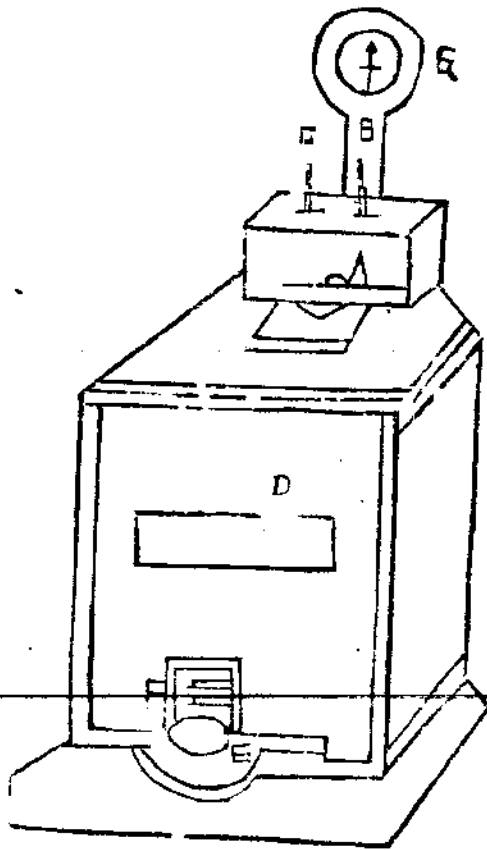
誤會以爲乙站發來之號碼。甲站旋即轉左方指針。至 (Up Staff out) 「上行車路簽出處」或 (Down Staff out) 「下行車路出」處。以車之上行下行而定。於此時須用力壓迫一二分鐘之久。至指針反至頂處而止。乙站再轉左方指針至 up staff out 或 Down Staff out 處。甲站即發「車進段」之號碼。乙站亦簽以「車進段」之號碼。以示知道之意。乙站於來車抵站後。收簽放入機內。並發出執行之法。如甲站響鈴一下。發出「注意」之號。乙站亦報鈴一下。發回「答復」注意之碼。則爲已知也。甲站發普通列車來路清舌之號。乙站報以「路清」之碼。當按鈴最後一次時。須一直壓至指針到頂處再放手。甲站既接到「路清」之號碼。即轉右方之柄。使針斜下至 Forward 取簽一處則電機自能使右方指針移至 Bar Bell 鈴處。則鈴自能響一聲。此一響不過指明機件已復原位。切不可「車出段」號碼。又轉左方指針至 Bell 處。簽入一處。甲站答「車出段」之號碼。而轉左方指針至 Bell 處。當從機內取簽時。或放

簽入內時，須謹慎運用，簽宜平取。方爲妥當。

電氣路簽機



電氣路牌機



如圖機針所指之地位，乃指段內無車行動之狀態。此機面上 A 爲活門，B 爲鈴壓鈕，C 爲通電壓鈕，D 爲標示信號處，此處揭示三種信號。(一)爲路線閉塞，(二)爲爲上行車在

路。(一)爲下行車在路。機下E爲活門。下爲扁隙。G爲指件。A活門可以移開。路牌可由此放入。又可由此抽出B鈴壓鈕下壓。則鈴響用以通傳號碼。C電壓鈕之功用。爲通電於電磁使開放E活門之鎖。E活門平常鎖閉。倘未曾與彼端司機人用電碼通過消息。得許可時。則E門不能開移。F下扁隙可窺見器內圓筒中收藏之路牌。G指件表明兩端所發之信號。電信路牌機執行之法。茲述之於左

設甲乙爲兩處相聯之站。甲處有車。準備向乙處出發。甲依上電鈴號碼。先通知乙。乙照號碼答復。甲將響鈴壓下。乙以左手壓通電鈕。右手隨即拉開下面之活門。此門即開。(祇可半開)則機內之電流流通。遂將「下行車將到」之信號揭出。

乙乃將響鈴壓下至數秒鐘之久。甲接到信號。以左手壓通電鈕。右手扯總活門。開至盡處。於是下行行在路之信號揭出。甲遂由活門取出路牌。交與司機。甲隨發號以「車進段」報知乙。火車行抵乙時。乙立開機上活門。將路牌放入後。將活門推回。路牌入機後。溜入圓筒時。自能將關之鎖開放。乙即推總活門。使機關轉動將「路綫閉塞」之信號揭出。乙即將「車出段」之號報知甲。乙發此號時。以手壓鈴直至

聞最後之響聲爲止。甲接到「車出段」之信號。即將通電鈕壓下推活門歸原位。此時「路綫閉塞」之信號復揭出。

凡列車交會掉車時。或命一列車駛入分綫。取出一牌或放入一牌。如將路簽綫放回機內。其手續照上述施行。

此外關於行車。有不用路簽路牌。而專以號誌運轉列車。名之曰不用憑證法。今有列車向某段進發。非得該段彼端之站長許可。不得下垂號誌。如該號誌。曾得許可垂下。該列車進段後。危險信號。自然復行升起。苟非再得站長許可。不得復行下垂。此等許可。必俟第一列車抵站後。方能再發。此列車抵站後。自能將機關放開。而管理此職務之司機人。在令第二列車進段之前。必須再經過應用之手續。此法所用之機具。名曰板號誌機。

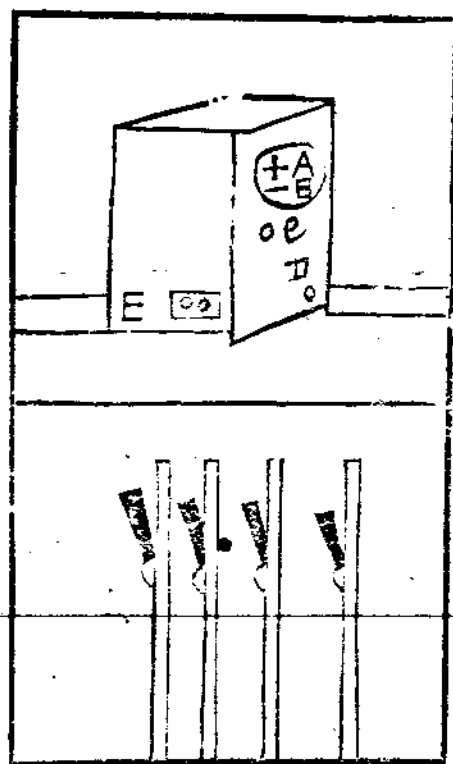
今舉一例證明之。此法之運用。如甲乙兩站各有號誌機關一具。管理單綫路某段之兩端。今有車一列。擬由甲往乙。當該列車按期駛行之先。甲處司機人先按鈴發「注意」之號碼。及「路綫否」之請問。若路線已清。則乙處之司機推。如圖。使與甲處相通。即以手徐徐用力壓B。於是乙處之活門。及壓件等。皆鎖閉不能開用。Train From「車來」二字之標

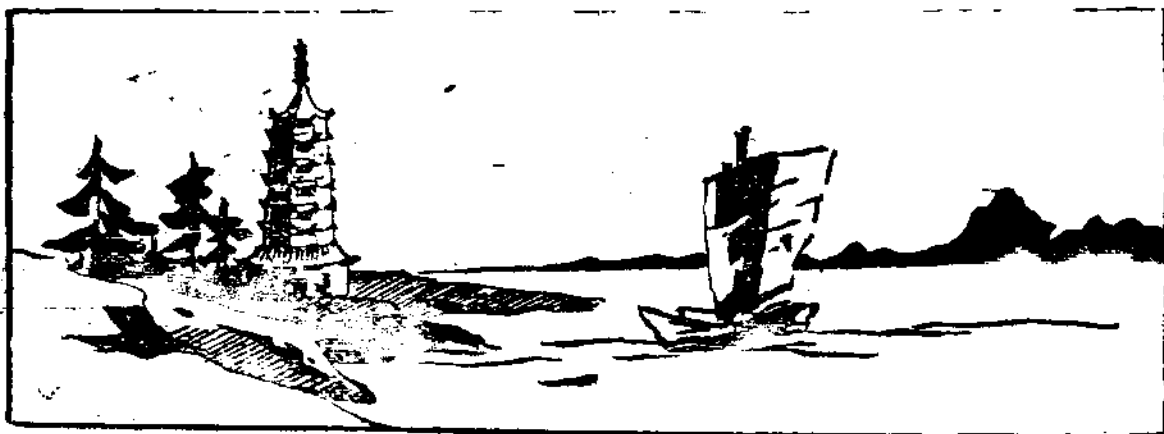
車 務 常 識

號。即行揭出。而乙處近方號誌遂開放，兩處號箱之指針由上轉下。甲處司號人見之。便知機關活門之鎖已開。即收門抽開。於是起程號誌自由垂下。而「HOLD」車去「兩字之標號發現。及列車已開輪。則宜將「車進段」之號碼發往前站。起程號誌之前。有通電板一塊。車經其上。其壓力能令該號誌復行升起。警告危險。至是司號人必須將起程號誌之槓桿。放回原位。更將桿鎖緊。然機關經已配置妥當。假使該司號人未曾放回。路線業已關閉。號誌已自升起警告危險也。此號不能再令垂下。必俟乙處司號人將桿放回。並再開放機關方可。列車行抵乙站。經過近方號誌時。再壓路上之電板。此電板在近方號誌之前不遠。板被壓。則將乙處電機D活門之後鎖板開。而乙處之A針自行轉移。將活門開鎖司號人即將近方號誌之動桿放回原位。再將活門推至中間原位。隨

將B壓下。甲處之針即隨之轉移。當此時乙處既將「車出」之鈴發出。甲處即能將活門推至中間。於是兩處之指針。俱復回上指之原位。而一段行車之手續告竣矣。

板 號 誌 電 機





戰時之鐵路



譯

述

### 戰時之鐵路

原名：The Railway in Time of War

陳敏之譯

鐵路自發明以來，已有九十年之歷史，然在此悠久之期中，其效用尙未昭然揭示，閱者苟不以余言爲異，則歐洲目前劇烈之衝突，（因著者作此文時，正值歐洲大戰，）各竭其力以保障鐵路在戰時之價值，誠屬初度之實驗耳；吾人苟推想一百年前，惠靈吞公爵 *Duke of Wellington* 與拿破崙 *Napoleon* 戰於佛蘭德爾 *Flanders* 之情形，頗有不少趣味，斯時英國若有完備之鐵路系統，以爲軍運交通，同時其敵人亦有同等之援助，則其結果，未必成現在之結果也；若將一百年前無鐵路運輸之戰爭，與現在有鐵路便利之戰爭，兩相比擬

，即素來研究歷史之專家，吾斷其亦必感覺興趣也；鐵路既具有九十餘年之歷史，屢經試用，故其效用，皆已逐漸了然，其原因即在此斷續之和平期中，曾發生五次戰爭，而鐵路之功效，亦即緣此而更顯示，此五次戰爭即爲一八五九年意大利統一戰爭 *Italian War*，一八六一年至一八六五年美國南北戰爭 *American Civil War*，一八七〇年普法之戰 *France-German War*，一八九九年至一九〇二年南非戰爭 *African War*，及一九〇四年至一九〇五年之日俄戰爭 *Russo-Japanese War* 是也。

當意大利戰爭時，鐵路功效之試驗，尙未達完全成功地步，因鐵路發明未久，一切多屬幼稚，既而美國南北戰起，鐵路之功效，亦不過能迅速運輸傷兵至後方，以便軍醫從速醫治，而減少死亡之損失；及普法之戰，鐵路乃大露鋒芒，功效亦趨顯著，是已暗示戰爭勝利，鐵路交通，乃其中要素之一，德國高級軍事長官，以充分利用鐵路之故，乃能割據法國一千六百萬哩之地，國土突形擴大，威名遠播，遂霸歐陸，反之，南非戰爭與日俄戰爭中之戰敗國家，未始非因鐵路缺乏，指揮困難，不能出奇制勝，以發揮其戰鬥力所致也。

觀乎歐戰最激烈之時，爲一九一三年七八兩月，斯時，德國苦於英，法，俄，比，四國之圍攻，疲於應付，而此四國對於一切軍事設施，更力求完備，而視鐵路，則不啻爲戰爭利器中第二種重要工具也。

本篇命題雖屬簡單，然作者之意，在喚起本國及各國政府對於鐵路事業，應力加注意，至其瑣碎節目，與乎工作情形，則非本文範圍所及，茲不贅述，今爲使閱者易於明瞭鐵路之價值起見，茲將其必需分配之情形，及其運輸上之利益，臚列如左：

1. 必將全國任何區域內之鐵路，統一其管理權，以便戰時易於達到軍事便利之目的，
2. 利用鐵路運輸軍隊，軍需，軍備及傷兵，
3. 對於鐵路之工作設施，發展等事項，戰時應較平時更加努力，
4. 鐵路應視作軍事上之要具，

(一)關於第一點，完全長久採取鐵路中央集權制，事實上頗不易做到，除非迫不得已時，始偶爲之，如目前各國多採取中央集權制，以政府力量管理鐵路者，蓋以情勢嚴重，不得不然耳，方普法戰役結束，德相畢士麥 Prince Bismarck 之遠大眼光，早已閱及此點，認爲普國鐵路，若收歸國有，則國家獲益匪輕，且以爲統一全國鐵路系統，與便利軍事運輸，兩者之間，有極重大之關係也，

四十年前，法國政府，嘗擬設立一永久之軍運機關，由平時準備管理完善之組織，以應戰時之需要，而所有鐵路，均直接受此機關之節制，即間接受政府之指揮，俾運輸方法，國家得充分利用，軍事行動，能靈便縱橫，庶免臨時措置困難，設備欠周，影響軍隊轉運，感



覺遲鈍也，

又如俄國之鐵路，無論國有民有。在軍事爆發及戰爭之際。國家可取而充分利用之。以資軍運。

至於英國鐵路，多係民有私業，然現亦漸趨於國家直轄之初胚，全國鐵路之行政，由鐵路管理協會 *Railway Executive Committee* 主宰之，鐵路一切之事故，該會有權顧問，無形中已進入國家制裁之地步矣，但此種事實，並非突然產生，考一八七一年之商約條例 *Regulation of the force act* 第十六條，即是項之規定也，

更有趣者，即一八六五年英國鐵路之情形，斯時，英國設立一機工人員協會 *Engineers and Railway stock corps*，係國家安靜時，聯絡技術良好之員工組織而成，俾集合多數優秀人才，以備國家多事之需，庶免臨渴掘井之弊；自蒸汽機關發明，對於人類之生活，已大起改革，迨後日加改良，因之日益發達，遂與國計民生相攸關，公認為交通界唯一之利器，今日英國鐵路滿布各區，民衆稱便者，即蒸汽機關發達之結果也；但民業鐵路過於發達，對於國家主權，不無侵略之趨勢，且各行其是，制度紛紜，未免漫無系統，苟欲解決此項問題，則須統一鐵路之管理權，於必要時，國家得充分利用其便利與效能，經多數專家研究所得之結果，認為在正當可能範圍之內，鐵路之管理，由官方負責担任，

因上之故，迨後乃成立一戰時鐵路法庭 War Railway Council，專門處理戰時之鐵路，但以辦理方法不良，成績欠佳，遂於次歲八月撤消，其一切職務，由鐵路管理協會執行之，其目的乃欲使政府完全直接行使其管理權，庶幾軍隊及軍用品之運輸，比較便易，此種舉動，亦為應付國內之環境與需要而設；該會會員，多係學識淵博之徒，對於鐵路知識，尤所諳悉，故其管理之結果，當屬優美無疑，至於辦事人員之期限，俱固定不移，以便事得其人，各盡其才，此輩人物，非一時所能羅致，乃鐵路平時訓練而成者也。

鐵路管理協會工作八閱月後，成績大著，其功效最顯者，厥為軍隊及軍需品之轉運，確能靈便迅速，而於鐵路營業上，又影響極微，有時客運或貨運列車，因特別事故，不能照常行駛，但不致因此而發生秩序凌亂，或使人感覺不滿之處，其實此種結果，並無足怪，蓋以多於學識豐富之徒，萃集一處，自能雙方兼顧，力臻完善，恰如諺語所云「經營者自經營」Business as Usual，至於國家利用鐵路後，如何給與報酬及利息，則非本文範圍以內，恕不述及，

(二)關於利用鐵路運輸傷兵，軍隊，軍用品，等，余已於上文略述及之，經各國試行之結果，均認為圓滿可靠，究其主因，即指揮統一之故，苟軍事當局，對於軍事行動之輸送，如不以鐵路為主體，則其所有計劃，必感困難，甚且因而俱成畫餅，是以軍事計劃之先，尤

不可不憶及鐵路，因此當統一鐵路管理權之時，即鐵路收歸國有之時首先應規定其制度設法之一致，其最要者如軌道之寬狹，車輛之大小，號誌之形狀，均須各各相符，且須預先定其標準，以便各路遵行，庶能互相連絡，而收最大之效果；德國對於此點，辦理頗有成績，彼之規定標準，甚至車輛數目之製定，亦必順序，俾免重複，而運輸馬匹軍械軍隊軍用品，均有特殊設備，且隨時隨地，皆能辦理，至若比法兩國，其情形則略有不同，於必要時，政府可將國有民有鐵路之各種車輛，調集一處，以備軍運，至於所徵取之車輛，形式如何？主權何屬？則又非本文所應論及者也，

英國之制度，較之各國，又大不同，自昔迄今，沿襲其民有私業制 *Private Ownership of Railway*，然為統一各路制度起見，政府嘗頒布一種標準，令各鐵路公司遵行，至其規定各節，皆由聯運清算所 *Railway Clearing House* 中會議議決者也，茲將其標準，列舉如左：

- 1, 軌道寬四呎八吋半，
- 2, 各公司之客貨列車，可相互在其他公司之路綫上行走
- 3, 必須準備特種車輛，以備運輸重砲或槍械，
- 4, 車輛之寬度高度，除一二例外，均須一致
- 5, 機車及車輛上之軛政韋氏風閘 *Westinghouse* 兩者必須兼具，以備不時之需，

6, 單軌或支綫上之號誌, 亦須特別準備, 且須一致

英國鐵路, 沿線俱設有電報電話, (此種設備, 自昔視之, 頗為驚異, 然較之今日, 相差又遠矣), 以資連絡, 而使各站工作。故總機關對於各站之指揮。頗為便利, 有如之腦之使臂, 臂之使指; 而於號誌一項, 莫不力圖革新, 必求精益求精, 而收事半功倍之效, 則一日意外發生, 措置庶能較易; 故不久中央鐵路公司Midland Co., 對於運輸方面, 首先擇用集權管理制Central System, 結果辦理事變及日常工作, 效率大增, 較以前大有進步也,

鐵路競爭制度Competitive System, 在英國頗有相當成績, 雖已成過去歷史, 然不能埋沒其功效, 鐵路運輸, 所以日趨迅速, 時間所以愈近準確, 贏利所以日益增加, 各路機車材料路軌等, 與夫路政上之各種設備, 所以日臻完善, 悉斯制所促成者也; 故政府苟欲取而理之, 直是坐收漁利, 此種管理權, 政府可委諸鐵路協會執行, 餘如議案之頒布, 規章之發行, 該會亦有全權, 一旦戰事爆發, 鐵路即可成爲一效率最高能力最大之軍運器具也,

數年前, 英國各幹綫, 嘗訂立一種戰時行車時刻表War Time table, 俾列車行駛, 有一定次序, 而免混亂, 一遇總動員時, 軍隊即可在預定之地點開拔, 於軍事便利上, 助益良多, 迄後此種方法漸次擴充改良, 卽每年國中各地步隊之調遣, 亦嘗仿此試行, 結果頗爲圓滿, 去歲八月, 此種戰時行車時刻表, 乃正式從新規定, 頒令各路遵行, 斯時, 適有遠徵軍Expedition

ditionary Force、運至南方海岸，果然迅速可靠；其實，此乃必然之現象，其中並無特殊之學問，不過普通學識而已；本國宣戰十四日後，官方曾在 Press Bureau 上，發表一通告如下：「遠徵軍因國際事務，被遣遠出，現已平安抵法，關於運輸一項，已能達到迅速正確之點，然而絕無不幸或意外危險產生也，」

故吉爾龍公爵 Lord Gichen，在貴族院 House of Lords 聲稱：

「當事態嚴重之際，鐵路公司不僅能達到運輸便利之目的，即就其實在之效用而言，較之戰地維持會 War Office 不能保持其運輸時間之信用，似覺可靠也，」

由上觀之，足證鐵路在戰時其價值之重要，可想而知；考德法俄諸國，其運輸軍隊之方法，頗多雷同，即以此激烈戰爭而言，我國（指英國）自對德宣戰令頒布後，因禍起倉卒，一切籌設，諸多急促簡陋，故戰事之初，殊少順利，而德國以交通之便利，鐵路之暢達，籌劃之有條不紊，是以西部一帶，一經交鋒，銳不可當，大有破竹之勢，直可謂勝利已操左券，而鐵路之價值，於斯可見，

然完備鐵路系統之功效，尚不止此也，若夫槍林彈雨之中，砲火迷漫之時，兩軍既爭，死傷隨之，重者殞命，輕者亦裂膚折骨，即地救治，既感不便，稍緩時日，則勢將殆危，乃不得不借重鐵路，以挽垂亡，蓋傷兵既能由鐵路迅速運至後方，不但因後方醫院設備周密

，救治較易，且戰地危險，難保不無意外，苟能迅速運離戰地，對於傷兵健康，亦復有關，此大陸各國及英國之所以有傷兵列車 Ambulance Train 之設置也，其主要工作，即運傷兵至全國各地醫院診治，較之簡陋喧囂之戰地醫院，自屬懸殊，不特病人易於恢復，抑亦人類道德良心之表現也，

考之俄國，不僅如上列所述，且有浴車之設，因軍隊在戰壕中戰鬥時，備極骯髒，休息之際，不可不注意衛生，故俄國對於增進士兵之健康，似較各國為注意

(三)各國自利用機車車輛之最大效能，以運輸軍事當局所指揮軍之隊軍需，功效昭然，但工作率之優劣，須視路局工程員司，是否有豐富之學識，及曾否受良好之訓練，誠然，則對於運輸車輛，(指軍用汽車等而言)槍砲，彈藥，電氣機械，摩托，電報機，抽水機，抬床，以及各種各類之軍用品等，必有優美之效果也，

各國對於鐵路之待遇，視其他營業較優，路綫所經之土地，准鐵路公司收買，即橫過之溪峽，亦能准其置為私產，必要時，且能建築船塢船埠，以應本身之需要，所以然者，因鐵路具有公共性質，非純粹以營業為目的，所負責任較大，政府此種舉動，非庸有庇護鐵路之意，蓋以鐵路能盡運輸，義務，服務於國家，尤以軍事交通為最，公私交受其益也，

各國每於鐵路沿綫之重要地點，建立鐵路醫院，驟視之，似專為鐵路而設，實則亦兼有

戰時臨時處理傷兵之用，蓋遠水不救近火，事之必然，遙遠而完備之醫院，不能施救，亟待診治，勢將垂斃之傷兵，故先昇入鐵路醫院，然後轉送戰地醫院或其他良好醫院，因此等鐵路所附屬者。多沿鐵路附近，位置適當，距離較近，重傷垂斃者，首先送入醫治，則傷兵之死亡率，與傷勢之危險性，均可因之而減少矣。

更有進者，鐵路公司對於軍運之一切設施，其權均操之軍事當局，故戰事一旦爆發，機械馬匹車輛等物，即能迅速運送。由此觀之。鐵路在戰時之重要與價值。均可想見。

(四) 建築鐵路最要之目的。即為便利軍事運輸。本國現在所有之路線。並非皆因軍事計劃而設。以其多係私有制度。常致角逐。互謀傾軋。鮮能顧及其他利害。如南北大幹綫之現在形勢。頗優於其他路線。蓋隣近之競爭綫。已終止與該路競爭。然謂為該路有特殊優越之地位。與軍事運輸有密切關係。各路不能與之比擬，亦無不可。

譬之今日歐陸各國。在築路之先。必考究其與軍事目的上。是否有重大關係；即如俄國。已採取一種不甚普遍之計劃。欲在與歐洲各國隣接之邊界上。各建一路綫。以避免各國之攻擊。增加國防上自衛能力，列車行至邊界，須與隣國更換車輛，始可通行，此種舉動，對於軍事策略上，確有巨大之利益，然而蘇俄軍隊，苟欲跨過邊境，以至他人之國土，亦感同樣之不易也。

德國鐵路之管理法，與各國又有不同，戰爭之際就原有鐵路，利用科學方法，以應軍事之需，無須專為某種計劃，另築新綫，而於普通之主要幹線，常選擇邊界上相當地點，增設雙軌三軌甚或四軌，故特殊之際，乃能應付巨量之軍運，遠過平日，同時因恐總動員時，軍隊轉運不靈，特於各幹綫之主要地點，建築支綫，以資聯絡，總之，鐵路在軍事上之利益，不勝枚舉，歐戰時，德軍司令所以能抽調如意，大肆威力於東西兩方面者，即其力量之表現也，法比國亦有多數之半軍事鐵路，各聯以支綫，便於軍隊之調遣，意亦與此相同。

軍事當局常以特殊原因，於軍隊撤退後，將所經鐵路施行破壞，利用交通不便，以阻敵軍之進行，但再欲向前攻擊時，本身未免亦受同等之不便耳，由此可見鐵路在戰略上，為極重要之軍事要具，毫無疑義也。

總之，戰爭之所以勝利，未始非鐵路便捷之效用所致，故鐵路之價值，既已暴露無遺，吾人寧能輕視耶？

(完)



# 交通雜誌

按月出版

材料豐富

## 第一卷第十期要目

### 社論

由國際技術合作聯想到本國交通問題

南洋郵資增加之平議

京滬長途電話所擬增加之回綫

宜移用於京滬

廣種郵政儲金復興農村經濟芻議

完成粵漢鐵路之必要及其價值

發展中國交通計劃

一九三二年的美國運輸概況(上)

杭江鐵路之建築管理及其營業政策

鐵道經濟原理(四)

航權喪失後之中國航業概況(下)

英國航業政策概況

### 交通插畫

- 瑞士高索電車.....二幅
- 蘇彝士運河波賽港.....一幅
- 新嘉坡船塢夜景.....一幅
- 比國列日車站.....一幅
- 香港高山電車.....一幅
- 京浦輪渡工程圖.....一幅

整理鐵路材料芻議

德國鐵路與汽車之競爭

整理鄂路之意見

交通紀述

一月來之路政

一月來之電政

一月來之郵政

一月來之航政

一月來之交通新聞

研究資料

美國飛機火庫災消防方法之試驗報告(下)

最新中國鐵道公路統計

最新之世界航業統計

編輯後記

總發行所

南京大富豐巷淳德里四號交通雜誌社

定價：月出一冊零售三角預定半年連郵一元六角全年連郵三元

總發行所

南京大富豐巷淳德里四號交通雜誌社

江波

# 平漢鐵路管理委員會工作報告

二十二年五月份

## (一) 奉行法令事項

法令名稱	到達年月	法令要旨	奉行方法	備考
修正勞資爭議處理法第三十二條	五月二日	本條內所稱「第二十四條第一項(係)第二十二條」之誤	原令刊登第六百九十七期本路日刊	
陸軍步兵師司令部組織條例	五月一日部令 (不另行文)	規定師部內分處職掌及其應設人員	轉登本路第七百零二期日刊	
鐵道部直轄各鐵路職工教育委員會組織規程	五月六日	規定該會之組織隸屬職務及其應設人員	轉令所屬各處署會一體知照	
鐵道部法規委員會規程	五月六日部令	規定該會會員資格分組辦法及整理法規事項	原令刊登本路第七百〇七期日刊	
外交部往來各路乘車待遇辦法	五月十七日	規定除到任或卸任得為掛車或酌留包房外平時均須自行購票	轉令車會平鄭四處遵照	
首都輪渡運貨車檢驗規則	五月廿二日部令 (不另行文)	核定過江貨車應行檢驗事項及其手續	轉載本路第七百一十二期日刊	
國葬先哲逝世日紀念典禮條例	五月廿二日部令 (不另行文)	規定舉行典禮之機關及儀式	轉載本路第七百一十二期日刊	
修正立法程序綱領	五月廿二日部令 (不另行文)	規定各種法律案起草審定及提出決定各項程序	轉載本路第七百一十一期日刊	
行政院駐平政務整理委員會暫行組織大綱	五月廿二日部令 (不另行文)	規定該會委員人數資格及會內分處組織	轉載本路第七百一十一期日刊	
防範國產火柴冒濫運輸辦法	五月二十七日	規定國產火柴聯合會應備之手續及提報處罰辦法	轉令車會平鄭四處一體遵照	
農村復興委員會章程	五月十九日部令 (不另行文)	規定該會委員資格及會內分組辦法	轉載本路第七百一十期日刊	
國立編譯館組織條例	五月十九日部令 (不另行文)	規定該館之組織職權及應設人員	轉載本路第七百一十期日刊	
修正監察院審計部教育組組織法條文	五月十九日部令 (不另行文)		分別轉載本路第七百九十九及二百兩期日刊	

本路二十二年五月份工作報告

本路二十二年五月份工作報告

二

## (二) 工作實施事項

### 甲 總務事項

#### 一 關於產業者

(一) 勘丈漢漢段請租面積十八戶(二) 補繪呈 部郵城駐馬店許州廣水江岸玉帶門等站各租戶副合同圖一百十份(三) 查勘漢漢段租案十六戶(四) 編造全路出租餘地地岔面積尺度租額一覽表各一份(五) 修理丹水池一帶碑墩(六) 裁豎分金爐舊比租界沿江馬路地界碑及碼頭號碑(七) 繪沿江舊比租界市政計劃馬路圖全份(八) 審核地畝請租退租過戶加大縮小各案三十五件(九) 編造各站租已展限合同一覽表(十) 核填租約二十七張(十一) 核填保結一百二十三張(十二) 核租金收照(十三) 核填各站地岔餘地租金收照一百六十四張(十四) 核造各地租金詳表五十張(十五) 核填領租地岔副合同一百零四張

#### 二 關於公益者

(一) 部令頒發工人人數工資及分佈狀況等調查表六種飭詳填具覆經轉令各處署室限一個月內填齊呈會以憑轉呈  
(二) 本路工會呈以值此國難嚴重期間工人請假甚嚴懇准單獨發給職工家屬免票以便工人家屬於遇有事故時得以乘車經指令暫准變通發給  
(三) 令各處署室規定員工遺失放工車証補發及處罰辦法仰轉飭知照  
(四) 准黨部函以國難期間所有已入工會之員役請准暫緩退出以免減少團體力量等由查本案係奉 部令辦理已抄同原函呈部核示  
(五) 准黨部函以本路員工兵警中如仍有鴉片烟海洛因嗜好者准予自由告發一經查實請即嚴懲等由經嚴令各處署室從嚴查察

六) 部頒職工服務証業經製就編號加印分發并將原有白布符號一律繳銷以職工陳請單須註明服務證號碼以便查核

(七) 本路工會呈以廣水員工子弟學校原借校舍非常窄狹擬建築新校舍一所請照估單補助經費洋二千二百餘元以便開工等情經指令准補助一千元俟二十二年度預算批准秋後路款充裕再行補撥

(八) 計職工任免一百零六人遷調五十六人加辛二百八十四人賞罰十一人病故十二人撫卹二十四人發救助費二人請假一千零六十五人請領免票及優待券六百二十五人請購米運單一百二十一人

### 三 關於衛生者

(一) 五月十五日清潔運動節訓令各處署轉飭所屬施行大掃除以去積垢而保健康以後務時時督促工役保持清潔以重衛生

(二) 信陽醫院呈以該院院址窄狹無法設置病床且孤立山頂病人上下不便信陽車站第二三兩號公房可以移作院址之用現佔住該公房之第十五路軍將移防洛陽懇俟該軍移去後准將醫院遷入以利醫務而便員工經指令照准并令警察署轉飭警務段於十五軍移去時派警隊暫駐協助俾該院得從容遷入

### 四 關於材料者

(一) 呈復 大部本路一三三四四個月所購油料化驗結果以愛字及高熱汽缸油二種較以前所購為優并附呈化驗油料結果報單二份

(二) 函復購料委員會送請購陸克武式售票機六架及備換號碼二十套圖樣英文說明二種各二十份

(三) 工務處三月梗日代電請購防禦工作洋灰四千桶現由 大部向啓新公司定購在唐山交貨車輛由車務處與駐平辦事處商洽撥運所有應納關稅經於支日電 部請轉商財部免稅放行

(四) 本路續向北寧路讓購帆布達二百床經長辛店材料廠會同車務第一總段長如數驗收并飭材料廠改印本路路徽以資識別原

本路二十二年五月份工作報告

本路二十二年五月份工作報告

四

價每床九十二元二角五分計洋一萬八千四百五十元分四個月付清至前請 大部添購帆布七百床繩索一千五百根之第四十二號料單經奉有電先行採購二百床北寧路讓購二百床懸改購帆布三百床繩索七百根解款辦法遵照第三三八四訓令第三條之規定辦理經於近日代電呈復 大部在案

(五)奉江電以購委會代本路訂購壓汽帶帽釘機三副現由信昌公司在漢交貨第一批已運到派機務處副處長吳國良逐批驗收等因經轉飭遵照辦理報 部備案

(六)前奉豫鄂皖三省剿匪總司令部飭與津浦隴海二路攤銷漢陽鐵廠存軌五十萬元一案前由本路籌撥十萬元呈奉 大部二月儉電照准本路應提鋼軌一二三四等共二五九七根已飭江岸材料廠會同工務處驗收備用復奉總司令部飭本路與隴海路共籌十萬元本路担任六萬元續提一二三四等鋼軌一五八七根款軌解收兩訖呈奉 大部四月寒日代電准予備案并飭將歷次提軌數量造單詳呈備核等因經將提軌等級數量備文開列詳表呈報備案

(七)奉令籌備三個月緊急材料案內關於構築工事部分計需杉木椿二百根美松四百根杉木椿一項天津仁和義有俄杉木椿可用計九公尺長每根價洋三十一元八角十公尺長每根價四十四元六角十一公尺長每根四十七元九角價格尙廉美松一項漢口祥泰大來兩家均有現貨計需九公尺至十二公尺長三公尺見方者一百根十公尺長二公尺寬一公尺厚者二百根九公尺至十二公尺長三公尺寬一公尺半厚一百根共四百根照 部定最近新價每千平方英尺售銀七十五兩經呈奉 大部刪電准予分別照購

(八)本路五六兩個月需用油料計應購夏季車軸油一百五十噸愛字汽缸油四十噸高熱汽缸油廿六噸點燈及擦洗煤油三千對經於近日電 部定五月十八日在漢採購部派總稽核監標結果爲美孚亞細亞德士古分別得標已於敬日代電檢同比較表呈 部鑒核

(九)長辛店材料廠請購八零公厘寬一〇公厘厚製簧用有紋扁鋼條一百噸又二五公厘徑紅銅條五百公斤二六七公厘紅銅條各一噸爲長辛店機務修理廠急需之用經於文日代電材料專員速予購發

(十)機務處前請訂製機車水門配件四種各二十套經於一月三十一日代電呈 部由路交錦記商行承造現已依式製就計總價洋

五千零四十元已發交機務處應用并檢同訂單副本填明會計科目具文呈 部備案

(十一)車務處呈以關車電話舉辦在即本路全線電桿平均每公里十二根現已掛線七條若不加密電桿再掛雙線勢將發生斷線連線等弊懇按敷設調車電話第一期計劃先加密鄭州至三汜埠一段電桿木一千四百根現以路收支絀擬視工作先後分批交貨付款并擬定五月二十日在漢開標經於佳日代電呈奉 大部皓電准予標購派張總稽核監標飭將電桿所用木料及估價補呈備核至預算列支辦法准暫照記俟二十二年度再行轉賬列銷統飭遵辦等因已分別遵辦

### 五 關於編譯者

- (一)本年職員錄底稿現已趕編完竣分處付印
- (二)本路路警棚工保護種植沿線樹木獎懲規則呈奉 部令修改現尚在改訂中
- (三)核訂本路消防隊暫行規則經呈奉 大部參字第一二六九三號指令准予備案

## 乙 車務事項

### 一 免費回空証自備篷布并免負責費

本路負責運回商人自備之篷布按照貨車負責運輸通則第十八條之規定得由起運站填給回空件證免費負責運回是負責費當然與運費一同豁免會計處以此事函詢車務處經車務處解釋函復并令各總段轉飭各站遵照矣

### 二 正太膠濟兩路加入聯運站

准聯運處函以正太路壽陽縣娘子關兩站膠濟路膠州高密兩站運輸較繁自應加入國內旅客行李包裹等聯運并定於五月一日起實行附該兩路聯運站至聯運站之里程票價表各一紙希查照辦理等因已令車務處轉飭各聯運站遵照辦理矣

### 三 租用地岔各商滿期後限令蓋送戳樣

本路二十二年五月份工作報告

本路二十二年五月份工作報告

六

查上年所准四月一日起自辦裝卸租有地岔各商及應付運輸轉運又亞細亞美孚德士古各總分莊一年期滿仍准繼續飭再蓋送截樣另換新證一事經於三月陷代電飭遵在案現已月餘尙未據將截樣蓋送齊全茲限至五月底止務將截樣一律送齊否則自六月一日起照章核收裝卸費或貼補費已令各總段遵照矣

四 運輸大小猪隻辦法

轉據許州站長呈以大小猪隻輕重不等究竟按頭計算抑按若干公斤爲一頭請予明白規定等情當以大小猪隻之區別既無明文規定惟有按裝載情形核收運費凡用筐籠或木條箱盛裝者按重量起運未盛裝之猪隻不便過磅者按頭收費該站猪隻既均用筐籠或木條箱盛裝自應逐件過磅按照重量收費已由車務處解釋令第二總段轉飭遵照并抄知第一第三總段遵照辦理

五 增加行車速率

查增加行車速率一案本年自春至夏經車工機三處會同協商共策進行至四月初一切部署就緒復由三處會同核定增加行車速率如各次客車在鄭州以北每小時改爲五十公里貨車四十公里鄭州以南客車每小時改爲四十五公里貨車三十五公里決定由六月二十一日起實行所有上年十月公布之行車時刻表一律作廢重新編製時刻表應用計一二次快車通行全路需時三十九點三十分較前減少五時餘十一二次快車需時四十五點較前減少九時餘時間縮短車皮較裕乃將一二次快車改爲逐日由平漢對開以利行旅十一二次快車仍按原有次數每星期一三五等日平漢對開俟車輛充裕再行酌增

六 信陽站恢復月台收票

本路恢復站上收票一案前以財力不充設備未完僅將前門長辛店順德鄭州許州大智門循禮門七站於本年二月提前實行茲以信陽站之圍牆及出口之雨棚欄柵各項工程先後完竣遂規定自本月十日起實行站上收票除飭屬遵照外并登報俾旅客周知

七 本月運輸情形

本月貨物運輸連同軍用品共計二十三萬五千九百七十三噸平均每週五萬八千九百九十三噸較上月約增三千九百四十餘噸茲將貨物種類數列表如次

油	42900	T	海	160739	T	糖	12449	T	茶	840	T	煤	19045	T	共	235,973	T
---	-------	---	---	--------	---	---	-------	---	---	-----	---	---	-------	---	---	---------	---

八 軍事運輸情形

本月軍事運輸計開兵車九十一列平均每週二十二列又七五較上月增十七列又五約合百分之四百三十三分又三三又軍用品給養等四萬二千九百噸平均每呢一萬零七百二十五噸較上月增五百餘噸茲將車次部隊列表如次

砲兵第七團	第四十二師	交通兵團	第二十八師	第八十七師	鐵甲中隊	第八十七師	第八十八師	第三師
七列	十五列又六列	三列	六列	五列	二列	一列	五列	四列

本路二十二年五月份工作報告



本路二十二年五月份工作報告

第四十一軍	三列
第一百十八師	六列
第七十六師	十二列
第三十五師	十列
第十一路軍	五列
新第二十師	一列

九 本月營業收入

本月四星期間共收入一百四十九萬五千八百二十四元八角八分平均每周三十七萬四千元較上年同月每周四十五萬九千餘元減少八萬五千餘元約合百分之二十二又七二較上月每周四十一萬六千餘元減少四萬二千餘元約合百分之十一又二三連月本路營業均較上年同月減少二十分上下者以抗日軍事運輸本路首當衝要本月軍用品給養等達四萬二千餘噸又兵車九十餘列共約九萬噸之譜如此大量軍運在營業上減少收入勢所必然現在戰事停止又將忙於復員運輸大約六月下半年收入可望增加茲將本月收入分周列表如次

第一星期	自四月三十日至五月六日	四〇八・一一四・四一
第二星期	自五月七日至五月十三日	三六四・七六七・三三
第三星期	自五月十四日至五月二十日	三二七・五三〇・一五
第四星期	自五月二十一日至五月二十七日	三九五・四一二・九九

合 計

一·四九五·八二四·八八

### 丙 工 務 事 項

#### 一 籌 備 防 水 工 程

查本路每值夏秋之際設雨水過量時有冲毀路堤橋樑之患關係交通至為深鉅茲以時屆夏季天雨連綿預防刻不容緩業經通飭各工務段特別注意巡視培修并籌備通用材料工具以備不時之需

#### 二 改 建 一 零 四 一 公 里 鋼 樑 工 程

本路一零四一公里七零公尺處原有鋼樑過於脆弱現擬改建兩孔洋灰鋼筋穹窿橋以保行車安全已飭工務段考驗土質測勘地勢并設計繪圖以策進行

#### 三 添 設 高 邑 正 定 兩 站 軍 用 岔 道

高邑正定兩站敷設岔道不多貨運擁擠現值軍運頻繁原有軌道愈感不敷應用擬各添設軍用岔道一股以資疏通業飭段勘估籌劃工料從速進行

#### 四 遷 移 各 站 進 站 號 誌

本路各站原設進站號誌距離尺度間有不甚適宜者對於行車安全關係至鉅亟應設法改良以利行車已通飭各工段分別測勘詳細報告俾便酌量遷移適當地點

#### 五 趕 辦 東 西 兩 站 接 軌

北平前門站與北甯路車站東西對立向未接軌茲以外患緊急運務浩繁亟應聯軌以應需要已飭段於本月二十三日加工趕辦完竣

本路二十二年五月份工作報告

本路二十二年五月份工作報告

一〇

### 六 代修民生渠橋工

淇縣水利委員會函請本路在高村橋以北濬縣以南（即五五二公里五八二公尺又五五三公里二三九公尺又五五四公里四一四公尺等處）代建小橋三座於路政農事均有益應需工費歸該會担任已飭段設計繪圖呈候核准施工

### 七 油飾沿線橋樑水塔

本路沿線橋樑水塔久未油飾間有銹蝕或塗污之處現擬分別油漆修飾橋樑油漆已逐步施工水塔修飾行將着手并擬於水塔上填寫站名及重要標語俾往來旅客知所警惕

### 八 各項工程進行概狀

(一)修築三六一公里六三公尺處橋樑工程自橋台完工後現正裝設鋼樑(二)一一一零公里處雙洞門一孔七公尺七寸鋼樑已於四月三十日完工(三)修築廣水站一部分疊石圍牆於四月二十八日完工(四)修築廣水站公廁暗溝工程於四月三十日完工(五)修理定州站添油房工程本月初完工(六)修理松林店警屋及高碑店機廠辦公室工程業已分別勘估俟工料款撥發即施工(七)修理鄭州站司機公寓圍牆工程已勘估設計俟撥發工料款即施工(八)改造鄭州機廠材料儲藏室工程已擬具計劃繪圖呈會正在審核中(九)改築江岸站一部分疊石圍牆工程已於本月二十一日開工(十)移建江岸站工務材料庫房工程已完工(十一)建築信陽站天橋工程已飭段籌備開工(十二)建築大智門站貨倉工程已飭段速籌開工(十三)改修一八一公里四公尺處橋樑工程已簽訂合同籌備開工

### 丁 機務事項

#### 一 擴充廣水機車廠

查廣水機車廠原爲保養東篁店補助機車及牽引上下列車各機車添加煤水而設規模本屬狹小設備亦極簡陋近年以遠南北往來列車多在廣廠更換機車廠務漸趨繁劇節經機務處計劃擬將車房移設車站東南就現有車房位置延長車站軌道第以軍事頻仍經費支絀迄未實行茲據第三總段呈稱查廣廠廠務日增繁劇原有廠位既形狹小設備亦極簡陋若不亟於設法擴充實不足以敷應用茲擬就該廠原有廠位略加擴充將三股路移動另鋪設修車道并建築風雨棚同時添築檢驗機車大輪地溝以應需要等情經飭機務處詳加審核確爲目前急不可緩之舉復經本會核定轉飭工務處將正式圖樣估單趕速繪造送會呈 部核示施行

#### 一 擬具核付北寧供給修理協運機車車輛料價辦法

查本路撥付北寧路供給修理協運機車車輛料價標準因大小修之區別時生爭執經飭機務處會同車務處詳加研究以此種修理機車工作其時間之短長不能以用料件之多寡作正比例例如同一工作因工廠設備良窳不同工人手藝優劣不等其竣工之遲早自爾各異故以時間爲標準似不易定至車輛方面大小修之區別亦屬困難茲爲避免兩方爭執起見特擬具核付辦法業經本會函請北寧路局查照辦理以免糾紛

#### 二 擬具堆儲機煤整理辦法

查機車用煤原爲行車最大消耗品欲求翔實之統計須定縝密之測量并列正確之公式方可從事整理前據會計處朱辦事紹標條陳整理機煤一件業經令飭機務處翔實研究妥擬整理辦法并規定測量煤堆立體公式以便施行

#### 三 本月修車成績

本路二十二年五月份工作報告  
本月修車成績茲分週表列如左

貨車			客車			機車			車別	通 過 目 別	
江岸廠	鄭州廠	長辛店廠	江岸廠	鄭州廠	長辛店廠	江岸廠	信陽廠	鄭州廠			彰德廠
三一	五	三五	七		一三	519				205 12 道清機車	第一星期 五月一日至 五月六日
七	一四	二一	四	二	八		311	635			第二星期 五月八日至 五月十三日
二九	七	三三	六		二五					403 508	第三星期 五月十五日至 五月二十日
二九	七	三三			二〇		533	604			第四星期 五月廿二日至 五月廿七日
二四〇			九〇			九			總計		

戊會計事項

一 積欠美孚行油價本息及擬議撥抵辦法

查本路積欠美孚油價商減利息一案茲奉 部令以據該行來函願意接受五釐單息計算辦法惟要求以應付本路地岔油車租金及運費等項百分之二十五抵扣欠款為交換條件是否合宜飭核議具復并查明積欠本息列表呈核等因遵查本路積欠該行油價計自十年六月十三日起至本年三月底止按週年五釐單息計算共欠本息洋三五七三五元八一所有撥抵辦法該行既允減輕利息本路自當極力讓步擬即以該行應交歷年地岔油車租金等項全數撥抵如有餘欠即在運費內按二成扣抵業經開列路欠本息清單呈請大部轉知該行先與本路清算帳目互換收據俾結懸案旋奉 部電飭查以所擬辦法與前令尚有未合亦經電復各在案嗣奉部指令已函知該行飭即與該行清算帳目業經飭由會計處核辦現正派員與該行結算容俟清算後再行呈報

### 二 大昌實業公司索還舊欠料款

本路十四年十月間欠付大昌實業公司軟鋼條價款計英金三八九磅一八先令七辨士按一分二釐單息計算截至上年底止計利息英金三三一磅五先令共欠本息英金七二一磅三先令七辨士迭准函索償還節經函復統籌辦理在案茲又准該公司天津總經理李達來漢面索情詞迫切當經面洽該公司允照償還美孚油價成案減息辦法辦理經飭會計處與之切實磋商結果(一)所欠利息改按五釐單息計算(二)俟呈 部批准後每月付還英金二十磅至還清為止約(二十九個月)(三)自清算付款日起以後未還部份概不計息業將上項攤還辦法呈 部核示矣

### 三 解決史乃德鋼枕及東方匯理銀行債務糾葛

查本路前購史乃德公司鋼枕及因抵借東方匯理銀行款項糾葛一案前奉 部令飭即妥慎辦理早日解決遵飭會計處會同工務處審察事實需要兼顧經濟狀況商准該銀行變更原議第二條付款辦法自本年五月份起將付款與提貨均分十一期辦理(共計應付現金三五六·四一九元收回鋼枕六零四一零根及配件全副)并減讓以前存料棧租免除打磨各費減低以後利息現正與該行辦

本路二十二年五月份工作報告

本路二十二年五月份工作報告

理換函手續即日履行條款清算帳目並呈報 大部備案

四 撥付料價

(甲)籌解生鐵輪第二三期價款 大部前代訂購慎昌生鐵輪一千個計價美金一三三五零元約合國幣六萬餘元呈准分五期解繳本年一月下旬已先解二成計洋一萬二千餘元餘款原應按期照解祇以路款奇絀以致一再愆期茲復奉 部電備付已將第二三期應繳價款計洋二萬四千元交由金城漢行匯 部核收矣

(乙)撥付發合第七批枕價尾款 查發合第七批枕木價款本路前已付過五成計美金一五三一二元八八惟內含本路另購之橋梁木岔道木等五成價款美金三三二二元五七實僅付過美金一四九八零元三一現該批枕木業已驗收除扣交貨逾期罰款美金一九零元七七又冲除該公司繳存總罰款餘款美金七二八元八二外尚應找付美金一四零六零元七二業經本會函准鹽業漢行在滬照數撥付取具發合正式收據交回本路備查並將各保函代為收回註銷嗣據該公司補交此批枕木內短交之六十八根亦經驗收計價美金三十六元四角八分除扣逾期罰款一元零九分外實應付美金三十五元三角九分並經函准鹽業銀行在滬撥付此案業已結束

(丙)撥付發合橋樑木岔道木價款尾數 本路前向發合公司訂購橋樑木岔道木一八六根業已驗收計價美金六六五元一四除已付過五成計美金三三二二元五七又扣去逾期罰款美金五九元八六外實應找付美金二七二元七一已函請鹽業漢行在滬照數撥付矣

(丁)撥付怡和機車配件價款 本路前訂怡和機車配件業分四批驗收共價美金一二九三二元二五扣除短交貨價美金一一元六九實應付美金一二九二零元五六業經購就美金交鹽業漢行轉付并購取具怡和正式收據將保函收回註銷

五 部飭核減二十一年度總追加預算

查此案業經遵照 部令核定範圍分別核減另編總追加預算表呈 部鑒核

### 六 辦 理 二 十 二 年 度 預 算

查本路應造二十二年度歲入歲出預算書前奉 部飭趕編經將各項概數先行呈報在案現該年度歲入歲出預算書暨各項分預算編單業經彙編完竣呈請 大部核示矣

### 七 趕 辦 二 十 年 二 十 一 年 統 計 月 報

前奉 部令飭將二十一年份客貨統計月報表限本年六月內造竣等因經飭會計處檢查課遵照趕辦在案查該課上年趕辦統計年報已將十六年至二十年份五年客貨統計年報次第完成當時為便利 大部派員查帳起見先儘年報辦理故月報一項未能同時彙造自本年一月起該課努力趕辦所有二十一年二月份至十二月份客貨統計月報已於三月八日呈 部其二十一年一月份月報已於本年四月二十日呈送又同年二月份月報已於五月八日呈送同時並將二十一年十一月兩月份負責運輸月報表實式4445兩表及二十一年十一月中旬至本年三月中旬各旬統九表先後填報其餘各表因承辦人員缺乏未能同時並進現正添調人員努力趕辦中

### 八 部 飭 核 減 辦 理 貨 物 負 責 運 輸 追 加 二 十 一 年 度 預 算

本路前因辦理貨物負責運輸呈請追加二十一年度資本支出及營業用款預算茲奉 部令以各項列數未免浮濫飭分別核減業經遵照核定範圍另編追加預算表及核減清單呈 部鑒核矣

### 九 部 飭 辦 理 營 業 用 款 概 數 月 報 表

大部令發營業用款概數月報表格式飭試行按期填報等因查此項月報應賅括預付已付及到期未付各款之決算概數以本路會計手續之繁複益以限於經濟試行辦理自必難期迅速業經分飭各處署於每月終了時將營業用款之開支及各種分項帳目之報銷妥籌改善辦法提前造送會計處彙編以便按期填報一面呈復 大部察核

本路二十二年五月份工作報告



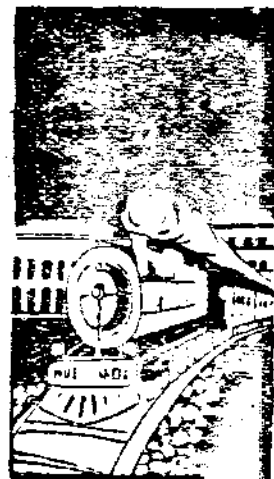
本路二十二年五月份工作報告

### 攀登世界最高峯

印度陸軍退職軍官魯里特治所率攀登常住山之隊伍十四人，曾爲大雪所阻，隔斷交通數日，不能以糧食等物運濟隆布克山谷中之根據站。攀山者今或已抵隆布克根據站上之第六站，尙餘兩站，即可達山巔目的地。魯特里治稱此次攀登所臻之站，實爲偉大之戰鬥云。按常住山高約二九一四零呎，一九二一年第一次係攀登之嘗試，嗣一九二二年，一九二四年，一九二五年續作此舉，但迄今終未能達山巔焉。



大事記



# 大事記

## 本路二十二年七月份大事記

一日

本路車務處製定整列煤車押運人證及定期票兩種自本日起實行  
本路遵照 部令在日刊上特闢客貨運問答欄自本月份起實行

奉部令蘇棟與穀穀改列六等收費轉令車會鄭平四處遵辦

三日

新任駐平辦事處長沈亞華於本日接任視事

本路車務處通飭各段站嗣後除遊覽票及監察委員半價票外所有一切  
減價票均不准乘坐特別快車

四日

奉 部令葵扇應暫准以四立方公尺折合二公噸四立方公尺折合二公

大 事 記

二

斤收費轉令車務處遵照

五 日

本會造具最近三年貨運比較表呈部鑒核

六 日

奉 部令轉知准財政部咨定本年七月一日開始發行新銀幣轉令各處署知照

奉 部令頒發各站貨運價目表式樣并加詳明附註轉令車務處遵辦

函請北寧平綏道清三路清理互換車輛

七 日

奉 部令規定鐵路免費遣送散兵游民辦法經轉令車務處警察署遵照并分函武漢警備司令部查

照

奉 部令知津浦路三界車站改稱嘉山縣站轉令各處署飭屬知照

遵令取銷五十二款專價逾重百分之六規定自本日起實行

八 日

訓令車務處警察署轉飭隨車辦公員役不得進入各次客車收款房間并不准在收款房間內存放行

李及私人物品

奉 部令飭嗣後各項關於車務設備之設計建築務須由車工兩處會商辦理經轉令遵照

奉 部令知豫鄂皖贛四省農民銀行流通券准暫收用轉令各處署知照

奉 部電麪粉減價運潼成案一律展期兩月轉電車務處遵照

十日

解釋部頒撫卹通則內傷病一時不能工作字樣係專指因天災事變遭遇危險因傷致病者而言令各處署飭屬知照

奉 部電九日爲國民革命軍誓師紀念是日適值星期休假十日不得補假經轉電各處署會遵照

十二日

奉 部令頒發修正搬運陣亡官兵靈柩暫行規則條文轉令車會鄭平四處遵辦

訂定本路發給貧苦受傷者回籍川資暫行辦法八條及領單式樣令飭總務處轉飭各醫院院長審慎辦理

奉 部令抄發隴海鐵路推行國音電報辦法轉令車務處研究核議以利推行

本會第七十七次路務會議議決准予籌備警察教練所飭由警察署再擬計劃及預算呈核

十三日

奉 部令各路應將各種客貨規章在車站候車室陳列并將客貨價目表在車站懸掛轉令車務處遵

大事記

四

辦

十四日

電飭各處署查照向例繼續造報二十二年度四月至六月行政計劃送會核轉

十五日

遵令查明鄆城貨運衰落原因列表呈 部鑒核

十七日

本路籌設新店至鷄公山電話并於每星期六第二次車加掛二等臥車一輛專駛新店由星期一第一次車掛回漢口以便旅客

十八日

准鐵道部法規委員會函知該會已於七月十二日正式開始辦公轉令各處署知照

十九日

本路車務見習所本屆畢業各生實習補缺及續招新生各辦法現經分別擬定令飭車務處教委會遵照

二十日

本路月刊公開徵求論文題為「粵漢告成與本路之關係」

二十一日

奉 部令抄發隴海呈擬之各站處理站帳規則等六種簽註補足連同本路現行規章呈核經轉令車會兩處遵辦

二十二日

通令各處署華北戰區接收委員會於本月一日成立仰飭屬知照

二十四日

奉 部令訂定聯運包裹之起運及授受查驗加封辦法轉令車務處遵辦

二十五日

奉 部令知津浦路滁州兗州府兩站加入發售來回遊覽票站轉令車會兩處知照  
解釋員工因公傷病給假及扣薪辦法指令機務處遵照

二十六日

准本路職工教育委員會函知於本月十七日組織成立開始辦公轉令各處署知照  
通令各處署嗣後令委人員限又十日內遵令到差服務至多不得過十五日如有違背前定期限者由各該主管處呈請停職以昭覈實

本會第七十七次路務會議議決限制填發免票辦法九項經通令各處署飭屬遵照

大事記

二十七日

夏季炎熱霍亂疫症最易流行一面令飭車務處及警察署轉飭各站駐警及站長取締小販售賣生冷及不潔食品一面令總務處轉飭各院所隨時檢查膳車食品以重衛生

二十九日

令車務處將派員考驗後各站辦理負責運輸應行改善各點辦理詳報

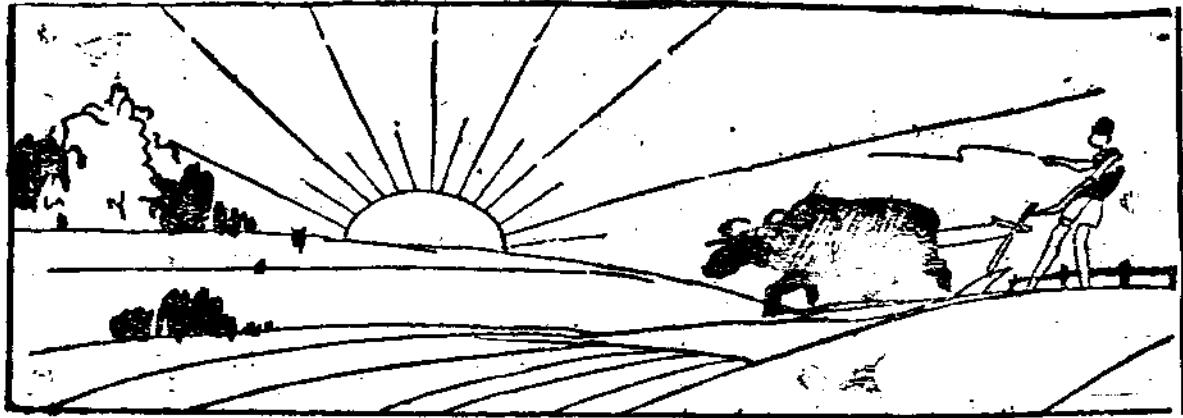
三十一日

抄發部頒警察署各項章程規則轉令遵照

—完—

外交辭典

國際外交學院，曾舉行全體大會，由主席方德爾，發表演說，繼由常任秘書某，將新編外交辭典內容，予以分析，此項辭典，係由二十七國元首，共同編成，其中關於實用外交之科學研究，係由各關係國代表，所起草，即如日本代表，係國際常設法庭庭長安達，及現任世界經濟會議日本首席代表石井子爵，此外該辭典搜羅一八五六年以來，所訂各項條約，悉予刊入，今後如有新條約訂立，當由國際外交學院隨時補入。



路務會議紀錄



# 平漢鐵路管理委員會第七十七次路務會議紀錄

時間 二十二年七月八日

上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 何競武 周鍾岐

蕭杞柟 關棠

湯敏時 蕭聞叔

侯士綰 梁永璋

王金職 吳國良

薛鍊 王永照

卓宙 關祖章

列席人 傅元善 沈之準

梁園

主席 何競武

紀錄 王龍飛

開會如儀

討論事項

(一)據警察署呈請擬在二十二年度開始時期開辦警察教練所並招募第一屆學警一百二十名應否照辦請公決案

委員會交議

議決 准予籌辦惟學警名額及畢業期限均酌予減短經費

以一千四百元為限由警察署再擬詳劃呈核(總務

處辦)

# 紀 錄



路務會議紀錄 總理紀念週紀錄

(二) 遵擬解決前門坨里周口店石家莊等站租商欠租辦法請公

決案

整理產業設計委員會主任委員朱侶雲提議

議決 原擬辦法第一二兩項由產業課切實接洽再辦第三四

二項照辦(總務處辦)

(三) 據會計處簽請嗣後如遇運送機煤損失應由總務處在

平漢鐵路管理委員會第七十八次路務會議紀錄

時間 二十二年七月十五日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 何競武 朱侶雲 關 棠 蕭杞栢 張紹元

吳國良 侯士箱 王金職章雲代 金振勳 湯敏時

王永照 卓 宙 蕭開叔 陳 巳

列席人 傅元善 沈之準

主席 何競武

紀錄 王龍飛

六月二十六日 總理紀念週周委員演詞

各位同事，現在時值淡月，運輸清淡，路款日見短絀，本週收入益形減少，車務處黃處

二

七、三、項下列第一案應否照辦請公決案

委員會交議

議決 照案分別辦理并將前次規定交廠機煤每車損失不

逾四分之一噸者由機務處出帳列銷辦法明令取消

(總務處辦)

開會如儀

一 討論事項

(一) 車工機三處擬具各種重要工程四年計劃經費概數表併案

提請公決案

總務處  
會計處 提議

議決 車務處與工務處計劃內重複之數應即剔除統由車

工機三處會同擬具整個計劃呈核以憑轉部(總務

處擬會令分行三處會辦)

長 奉委員長令赴沿路視察運務並疏通積貨，據其調查，短期間難望貨運增加。加之長江水漲，江岸水到路面。相隔不過一公尺餘，又接報告北平跑馬場附近已被水沖，惟不甚要緊，但是西平許州等處多屬危險之區，山洪暴發，泛濫堪虞，每年對於救濟材料實在不少，本年因受北方軍事影響，此項材料未能充分準備，所以希望同人都能明瞭這種困難，各處課對於加薪之類，須竭力減少，非萬不得已者則不必呈請上來，所有屆滿三年未會加薪者，擬於九月路收暢旺時統籌辦理，現在委員會極力節省各項費用，更一面設法增加路收，譬如與平綏路聯運茶磚等等，已由車務處正在接洽中，總冀大家一心一德，共體時艱，以渡難關。

### 華僑發明

### 燈光新法

華僑劉紀信，供職檀香山電話公司為電學技師，近發明保護自由車夜行之燈光方法，在車旁裝配小燈一盞，使其發電射光，可照駕者之發放手號，及距離相當之里度，雖在黑暗時間，極為敏捷，大受西人贊揚，稱之為劉氏燈光方法，該埠警廳採用已久，僑委會以此種發明，厥功頗廣，即將以法介紹回華俾國內採用云。

要明瞭平漢鐵路近况

請定閱

平漢鐵路出版的

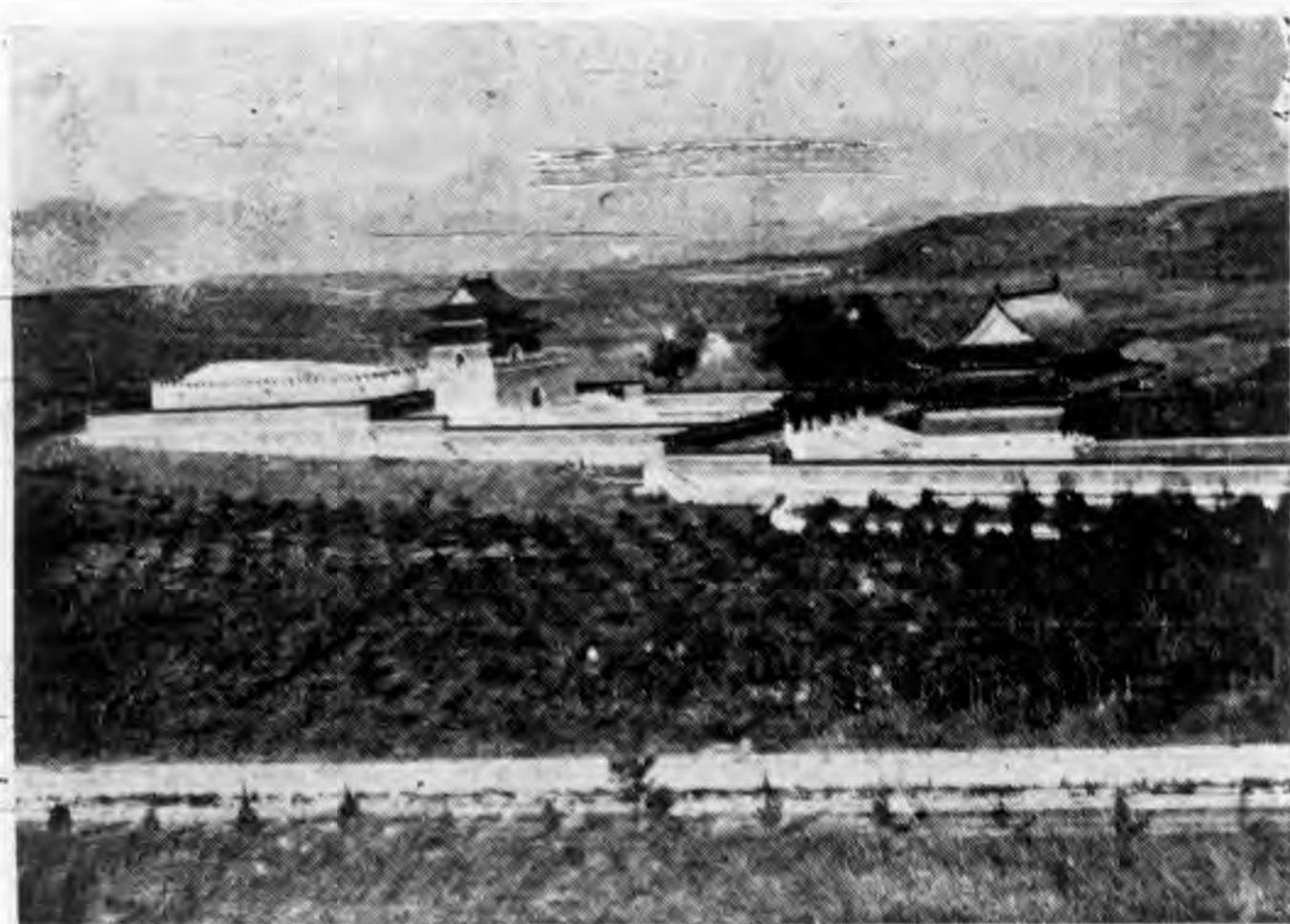
平漢  
月日  
刊

月刊價目				
外埠郵費每冊五分	本埠郵費每冊二分半	全年四元	半年二元	每月每份四角

日刊價目				
外埠郵費每月三角	本埠郵費每月一角五分	路員照價九折	全年二元九角	半年一元六角
				每月每份三角

漢口三里平漢鐵路總務處編譯課 發行所

本  
路  
西  
陵  
名  
勝



西陵崇陵全景

本  
路  
西  
陵  
名  
勝  
說  
明

按清代陵寢。區域計有二處

。一在化州。曰東陵。一

在易州。曰西陵。西陵距平

漢路梁格莊車站二十華里。

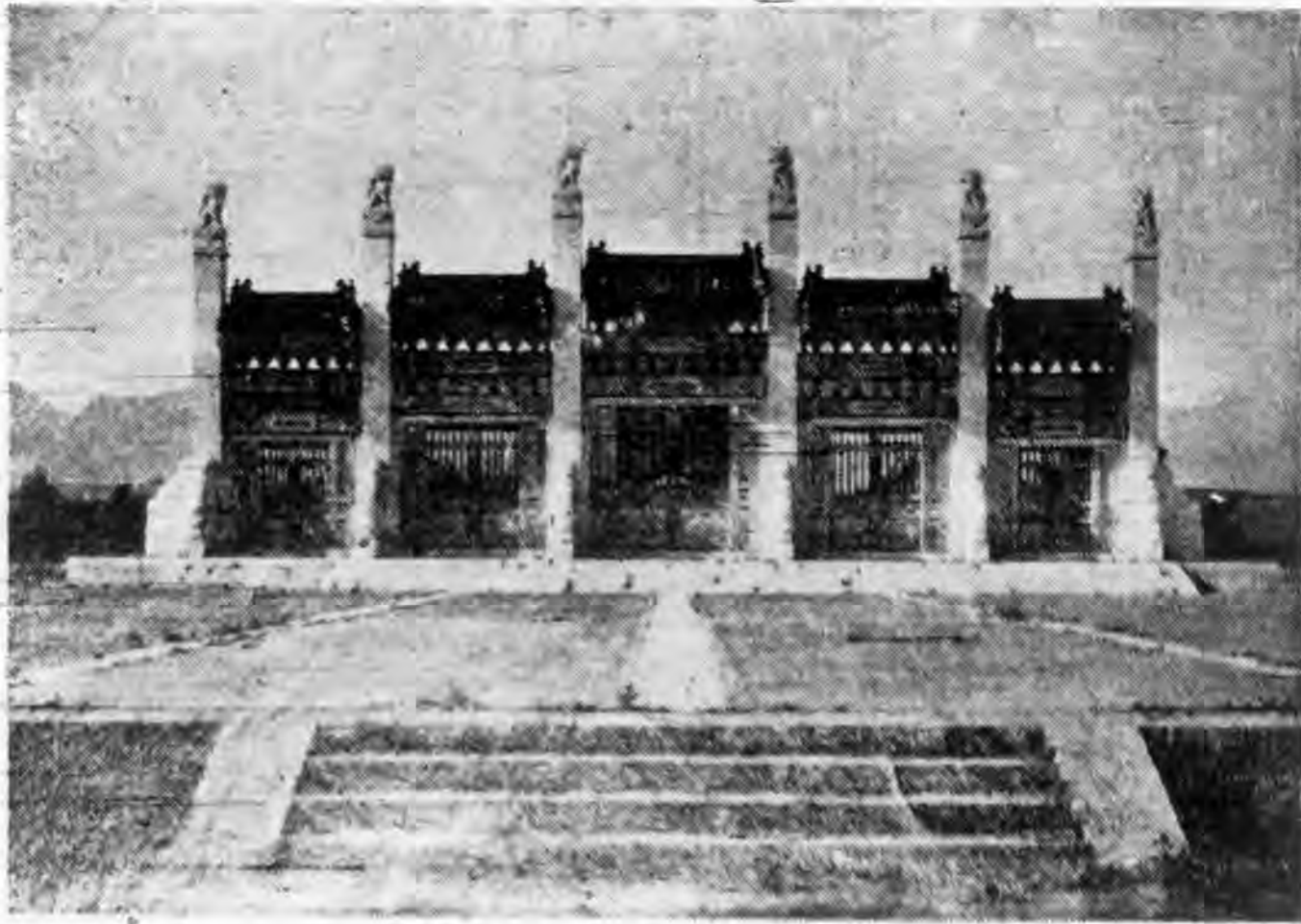
襟山帶原。景由天設。秋初

春半。尤多佳氣。陵共有五

。惟宣統陵於民國六年。從

事修築。但未竣工。實則四

區。計有泰陵屬世宗雍正帝



坊 牌 鳳 龍 陵 崇 陵 西

昌陵屬仁宗嘉慶帝。慕陵屬宣宗道光帝。崇陵屬德宗光緒帝。各后妃陵園寢。及果端裕淳懷各親王園寢。亦皆在此，各陵建築。大致相同。工巧壯麗。並修補以時。絕無毀損。四圍墻垣。樹木陰翳。石徑清幽。一片迷離。非復人間氣象。中外人士至此。莫不以一遊爲快。車站附近有村店二三家。招

本  
路  
西  
陵  
名  
勝



西陵石牌坊及石供

待遊人食宿。房金極廉。每  
日約大洋二角。飯食另計。  
由車站至各陵園寢等地。有  
籐轎可以雇坐。價無定。但  
亦不甚昂貴。遍遊各陵。約  
非三日不能及。梁格莊站。  
係屬平漢路新易枝綫。原爲  
陵寢而設。由高碑店站起。  
計長四十三公里。沿綫中途  
尚有涑水，易州兩站。自北  
平前門站至此。共一百二十



本路西陵名勝

西陵大牌樓

四

七公里。平漢路北平前門及石家莊兩站。正太路太原站。隴海路洛陽東站，開封及商邱等站。均發售來回遊覽票。每年自四月一日起。至十一月三十日止。頭二等車票。按普通單程票價兩份七五折核收。三等車票按八五折收費。藉廣招徠，而便遊客。



統

計



民國二十二年上半年  
意外死傷人數統計圖

月份	類別	合計	其他	工役	警隊	旅客	家屬	職員	類別	合計六個月	
										平均	每月
四月份	客船隊他役計	1									
	旅客	1									
	家屬	2									
	其他	15									
二月份	客船隊他役計	3									
	旅客	3									
	家屬	7									
	其他	18									
三月份	客船隊他役計	1									
	旅客	1									
	家屬	4									
	其他	17									
一月份	客船隊他役計	1									
	旅客	3									
	家屬	5									
	其他	33									
五月份	客船隊他役計	1									
	旅客	2									
	家屬	2									
	其他	7									
六月份	客船隊他役計	4									
	旅客	5									
	家屬	6									
	其他	20									
合計	81	21	50	3	4		2		81	13.5	
其他	89	102							89	14.8	
合計	160	123	100	3	4		2		160	26.7	

(本圖根據衛生課送造數目編繪)

製股輯檢課譯編

### 平漢鐵路二十二年上半年(一月至六月)診療病類比較表

衛生課保健股製

目數	病名	科別
6600	傷寒	傳染
6500	霍亂	傳染
6400	痢疾	傳染
6300	傷寒	傳染
6200	傷寒	傳染
6100	傷寒	傳染
6000	傷寒	傳染
5900	傷寒	傳染
5800	傷寒	傳染
5700	傷寒	傳染
5600	傷寒	傳染
5500	傷寒	傳染
5400	傷寒	傳染
5300	傷寒	傳染
5200	傷寒	傳染
5100	傷寒	傳染
5000	傷寒	傳染
4900	傷寒	傳染
4800	傷寒	傳染
4700	傷寒	傳染
4600	傷寒	傳染
4500	傷寒	傳染
4400	傷寒	傳染
4300	傷寒	傳染
4200	傷寒	傳染
4100	傷寒	傳染
4000	傷寒	傳染
3900	傷寒	傳染
3800	傷寒	傳染
3700	傷寒	傳染
3600	傷寒	傳染
3500	傷寒	傳染
3400	傷寒	傳染
3300	傷寒	傳染
3200	傷寒	傳染
3100	傷寒	傳染
3000	傷寒	傳染
2900	傷寒	傳染
2800	傷寒	傳染
2700	傷寒	傳染
2600	傷寒	傳染
2500	傷寒	傳染
2400	傷寒	傳染
2300	傷寒	傳染
2200	傷寒	傳染
2100	傷寒	傳染
2000	傷寒	傳染
1900	傷寒	傳染
1800	傷寒	傳染
1700	傷寒	傳染
1600	傷寒	傳染
1500	傷寒	傳染
1400	傷寒	傳染
1300	傷寒	傳染
1200	傷寒	傳染
1100	傷寒	傳染
1000	傷寒	傳染
900	傷寒	傳染
800	傷寒	傳染
700	傷寒	傳染
600	傷寒	傳染
500	傷寒	傳染
400	傷寒	傳染
300	傷寒	傳染
200	傷寒	傳染
100	傷寒	傳染
0	傷寒	傳染
	白喉	傳染
	猩紅	傳染
	流行性	傳染
	斑疹	傳染
	傷寒	傳染
	鼠疫	傳染
	腺鼠疫	傳染
	流行性	傳染
	感冒	傳染
	傷寒	傳染
	肺癆	傳染
	其他傳染病	傳染
	呼吸部病	內科
	血液部病	內科
	消化部病	內科
	神經系病	內科
	泌尿生殖器病	內科
	中毒類病	內科
	腳氣病	內科
	其他內科病	內科
	小兒科病	內科
	大天然手術科	外科
	小天然手術科	外科
	大天然手術科	外科
	小天然手術科	外科
	其他眼病	外科
	砂眼	外科
	齒病	外科
	耳病	外科
	鼻病	外科
	喉病	外科
	皮膚病	外科
	婦產科病	外科

平漢鐵路二十二年六月份醫務工作報告表

傳染病		內科病		外科 眼耳鼻喉皮膚病		其他統計							
病名	人數	病名	人數	病名	人數	人別	職員	工役	員工眷屬	警隊	旅客	其他	總計
傷寒	10	呼吸部病	◆ 943	天外科	大手術	門診	4900	13289	3500	1464	398	3363	26914
霍亂	3	血運部病	91	外科	小手術	出診	136	272	270	19	9	11	710
痢疾	514	消化部病	◆ 1277	意外受傷	大手術	住人數	24	44	11	37	30	70	216
天花	5	神經系病	123	砂眼病	小手術	院日數	349	525	170	634	507	1455	3640
白喉	3	泌尿生殖器病	◆ 264	其他眼病		痊癒者	1230	4630	1418	313	8	734	8333
猩紅熱	5	中毒類病	8	齒病		未癒者	203	499	277	32	12	234	1277
流行性腦膜炎	2	腳氣病	38	耳病		死亡者	0	0	1	0	2	6	9
斑疹傷寒	3	其他內科病	1003	鼻病		初診數	1433	5129	1696	365	22	974	9619
鼠疫	0	小兒科病	239	喉病	◆◆ 491	復診數	3603	8432	2074	1111	385	2400	18005
腺鼠疫	0	◆ 肺癆及流行性感胃除外		皮膚病	994	體格檢查	0	25	0	0	2	0	27
流行性感胃	461	◆ 傷寒霍亂痢疾除外		婦產科病	132	打防疫針者	99	136	122	109	0	7	473
肺癆病	127	◆ 凡用外科手術治療者應歸入外科類		白喉除外	◆◆	種牛痘者	2	6	24	0	9	0	32
瘧疾	495					請人數	634	3028	0	36	0	0	3698
其他傳染病	11					假日數	2826	9662	0	319	0	0	12808
總數	1639	總數	3986	總數	3994	備考							

註明：本表每醫院診所，按月填報二份，由衛生課核造總表呈局彙報到部。

填報者 衛生課



# 中華國有鐵路

## 平漢綫

民國二十二年七月上旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀 數		共 計
		小	數	
上旬現金結餘	存			\$541,055.68
本旬收入	收			459,769.03
客運	a	163,939	29	
貨運	b	250,675	66	
附雜	c	21,498	00	
借入	d	8,481	63	
其他	e	15,174	45	
合計	f			81,286.65
減去本旬支出	付			745,097.60
營業支出	g	674,468	13	
資產支出	h	.....	...	
會計支出	i	8,578	65	
其他支出	j	62,030	82	
貨運加價 23,693.97 運費 22,072.70 聯運費 7,824.20 償還借款 8,439.95				
本旬現金結餘	餘			\$826,364.25
現金結餘類別	行			838,272.49
各銀行存款				
漢口中中央銀行		15,410	96	
漢口金城銀行		67,024	87	
漢口交通銀行		769	57	
漢口鹽業銀行		284,793	03	
漢口農工銀行		98,783	04	
漢口中南銀行		15,826	73	
上海金城銀行		3,769	58	
北平山西省銀行		.....	26	
北平農工銀行		896	42	
北平金城銀行		196,650	14	
北平中南銀行		78,020	57	
北平保商銀行		77,564	13	
北平鹽業銀行		4,263	19	
各銀行透支	透			1,717,608.74
漢口金城銀行		93,050	40	
漢口交通銀行		54,426	40	
漢口鹽業銀行		295,474	41	
漢口農工銀行		491,674	41	
北平金城銀行		327,241	56	
北平鹽業銀行		242,241	56	
北平中南銀行		51,000	00	
北平大陸銀行		14,000	00	
北平交通銀行		28,000	00	
北平保商銀行		77,500	00	
北平農工銀行		29,000	00	
北平中國實業銀行		14,000	00	
北平出納課存款 現 1,428.38 不能提用款 48,740.43	課	50,168	81	
漢口出納課存款 現 1,376.04 不能提用款 1,327.15	課	2,803	19	52,972.00
合計				\$826,364.25
不能作為現金提用各款				
銅元		53	23	
懸掛舊賬		50,014	35	
合計	懸			\$50,067.58

中華民國二十二年七月二十四日

# 中華國有鐵路 平漢綫

民國二十二年七月中旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀 數		計
		小	數	
上旬現金結餘	存			\$826,364 25
本旬收入	收			497,114 22
客運	a	151,914	80	
貨運	b	271,811	40	
附捐	c	25,321	70	
雜項	d	13,859	61	
借入	e	34,206	71	
其他	f			
合計				329,250 03
減去本旬支出	付			193,792 57
營業支出	g	122,732	54	
資產支出	h	.....	...	
歲計支出	i	708	58	
其他支出	j	70,351	45	
貨運加價				21,411.80
運費				25,287.54
聯運費				22,241.36
償還借款				1,410.75
本旬現金結餘	餘			\$823,042 60
現金結餘類別	行			873,496 18
各銀行存款				
漢口中央銀行		18,336	71	
漢口金城銀行		72,280	47	
漢口交通銀行		769	57	
漢口鹽業銀行		298,786	87	
漢口農工銀行		112,263	04	
漢口中南銀行		926	73	
上海金城銀行		7,172	15	
北平山西省銀行			26	
北平農工銀行		1,193	41	
北平金城銀行		211,791	39	
北平中南銀行		65,138	52	
北平鹽業銀行		10,081	98	
北平保商銀行		74,504	19	
北平交通銀行		200	55	
各銀行透支	透			1,436,247 09
漢口金城銀行		71,412	40	
漢口交通銀行		54,426	40	
漢口鹽業銀行		265,999	41	
漢口農工銀行		433,174	41	
北平金城銀行		304,000	00	
北平鹽業銀行		224,000	00	
北平中南銀行		17,734	47	
北平大陸銀行		7,000	00	
北平交通銀行		11,000	00	
北平保商銀行		27,500	00	
北平農工銀行		12,000	00	
北平中國實業銀行		8,000	00	
北平出納課存款現不能提用款	課			35,538.67
漢口出納課存款現不能提用款	課			2,259.09
合計				59,708 81
不能作為現金提用各款				\$523,042 60
銅元		102	42	
懸掛舊賬		36,465	80	
合計	懸			\$36,568 22

中華民國二十二年八月四日

中華民國二十二年八月四日

# 中華國有鐵路 平漢綫

民國二十二年七月下旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀 數			
		小	數		
上旬現金結餘	存			\$523,042	60
本旬收入	收			1,609,182	50
客運	a	142,555	79		
貨運	b	332,887	70		
附捐	c	30,080	70		
雜項	d	87,994	64		
借入	e	700,000	00		
其他	f	365,863	67		
合計				1,086,139	90
減去本旬支出	付			1,529,940	92
營業支出	g	637,097	18		
資產支出	h	.....	...		
會計支出	i	368,670	32		
其他支出	j	524,173	42		
貨運加價 29,700.10					
課稅款 376,027.45					
聯運費 6,402.02					
償還借款 112,043.85					
本旬現金結餘	除			\$443,801	02
現金結餘類別	行			995,263	16
各銀行存款					
漢口中央銀行		19,437	56		
漢口金城銀行		78,797	31		
漢口交通銀行		769	57		
漢口鹽業銀行		330,852	87		
漢口農工銀行		135,812	42		
漢口中南銀行		926	73		
上海金城銀行		7,172	15		
北平山西省銀行		.....	28		
北平農工銀行		896	42		
北平金城銀行		246,907	68		
北平中南銀行		90,093	81		
北平保商銀行		83,596	38		
各銀行透支	透			1,483,647	60
漢口金城銀行		766	90		
漢口交通銀行		54,426	40		
漢口鹽業銀行		130,789	63		
漢口農工銀行		336,805	28		
北平金城銀行		370,005	64		
北平鹽業銀行		295,353	77		
北平中南銀行		47,500	00		
北平大陸銀行		20,000	00		
北平交通銀行		46,000	00		
北平保商銀行		114,000	00		
北平農工銀行		48,000	00		
北平中國實業銀行		20,000	00		
北平出納課存款	課	41,272	41		
現不能提用款 849.48					
洋 40,422.93					
漢口出納課存款	課	3,311	01	44,583	42
現不能提用款 2,253.96					
洋 1,057.05					
合計				\$443,801	02
不能作為現金提用各款					
懸掛舊賬		41,479	98		
合計	懸			\$41,479	98

中華民國二十二年八月十七日

# 中 華 國 有 鐵 路

## 平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十二年五月一日至二十二年五月十日止

計通車路程1324公里

備 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	95,343	452,442	108,269	546,427		14,330		1,013,199		46,898	137,616	184,514
每通車公里勻計	72.01	341 72	81.77	412 71		10 83		765 26		35.42	103.94	139.36
至是日共計	1,828,526	4,294,830	1,101,043	7,449,987		247,806		11,992,623		610,747	1,436,722	2,047,469
上 年												
.....1旬 共 計	67,800	162,646 81	119,577	593,152 59		20,087 95		775,887 35		45,852	89,781	135,633
每通車公里勻計	51.21	122 85	90.31	448 00		15 17		586 02		34.63	67.81	102.44
至是日共計	974,805	2,411,166 74	1,146,846	6,782,539 92		247,580 57		9,441,287 23		659,732	969,267	1,628,999

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二十二年五月十一日至二十二年五月二十日止

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	\$ 元角分			
.....2旬 共 計	90,784	261,428	110,468	915,059	17,863	1,193,850	51,044	137,387	188,431
每通車公里勻計	68.57	197 45	83.44	691 13	13 12	901 70	38.55	103.77	142.32
至是日共計	1,419,810	4,556,258	1,211,511	8,865,046	265,169	13,186,473	661,791	1,574,109	2,235,900
上 年									
.....2旬 共 計	75,498	178,697 85	103,548	596,145 32	18,371 83	793,215 00	44,347	93,406	142,753
每通車公里勻計	57.02	184 97	80.47	450 26	18 87	599 10	33.49	74.33	107.82
至是日共計	1,049,825	2,589,864 59	1,253,389	7,378,635 24	285,952 40	10,234,502 23	704,079	1,067,673	1,771,752

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二十二年五月廿一日至二十二年五月卅一日止

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			
.....3旬 共計	102,480	835,190	97,414	647,401	15,624	998,215	52,398	132,040	184,438
每通車公里勻計	77.40	253 17	73.58	488 97	11 80	753 94	39.57	99.73	139.30
至是日共計	1,521,790	4,891,448	1,308,925	9,012,447	280,798	14,184,688	714,189	1,706,149	2,420,338
上 年									
.....3旬 共計	81,445	197,410 36	129,763	773,825 23	23,261 33	994,496 92	48,628	108,733	157,361
每通車公里勻計	61.51	149 10	98.01	584 46	17 57	751 13	36.73	82.12	118.85
至是日共計	1,125,323	2,787,274 95	1,383,152	8,152,510 47	289,213 73	11,228,999 15	752,707	1,176,406	1,929,113

民 國      年      月      日

# 平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表

民國二十二年五月份

項 別	增加人數			減少人數					增減比較		附 註
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因公傷亡	共 減	增	減	
總務處	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	本月份職工添僱他調辭革死亡結算 共增六十一人
車務處	4		4		5	3		8		4	
工務處	18		18	1		7		8	5		
機務處	85		85		10	15		25	60		
會計處	2		2		1	1		2			
駐平辦事處											
鄭州辦事處											
共 計	104 人	人	104 人	1 人	16 人	26 人	人	43 人	65 人	4 人	

二十二年六月二十日 總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表  
民國二十二年六月份

項 別	增加人數			減少人數					增減比較		附 註
	添 僱	調 補	共 增	他 調	辭 革	病 故	因公 傷亡	共 減	增	減	
總務處	3人	人	3人	人	1人	1人	人	2人	1人	人	本月份職工添僱他調辭革死亡結算 共增三人
車務處	11		11		3	9		12		1	
工務處	7		7		3	4		7			
機務處	15		15		6	5		11	4		
會計處						1		1		1	
駐平 辦事處											
鄭州 辦事處											
共 計	86人	人	36人	人	13人	20人	人	33人	5人	2人	

二十二年七月十日 總務處公益課製

# 平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十二年五月份

項 處 別	增 加 辛 額					減 少 辛 額					增 減 比 較		附 註
	添 僱	調 補	積 資	升 職	共 增	他 調	降 級	辭 革	死 亡	共 減	增	減	
	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元
總務處			11110		11110						11110		
車務處	4900		540		5440		150	8570	6080	14800		9860	
工務處	15600		55350	480	71430	4200	240		17790	22230	49200		
機務處	97650		2660	4190	1,04500		2350	20880	45100	68330	36170		
會計處	2400				00			1200	2150	3350		950	
駐平 辦事處			150		150						150		
鄭州 辦事處													
共 計	1,26550		69810	4670	1,95030	4200	2740	30650	71120	1,08710	96630	10310	

附註  
 本月份職工添僱他調辭革死亡結算  
 共增八百六十三元二角

總務處公益課製

# 平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十二年六月份

項 別	增 加 辛 額					減 少 辛 額					增 減 比 較		附 註
	添 僱	調 補	積 資	升 職	共 增	他 調	降 級	辭 革	死 亡	共 減	增	減	
	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	
總務處	3600		3180	150	6930			1200	2400	3600	3330		
車務處	13200		40730	600	54530		540	4740	18640	23920	30610		
工務處	7600		1770	150	9520		750	4050	9700	14500		4980	
機務處	24150		15300	450	39100		450	19990	10230	30670	9230		
會計處			150		150			-	1750	1750		1600	
駐平辦事處													
鄭州辦事處													
共 計	48550		61130	1350	1,11030		1740	29980	42720	74440	43170	6580	

附註  
 共增辛額三百六十五元九角  
 本月份職工添僱他調辭革死亡結算

總務處公益課製

# 平漢鐵路工匠夫役每月獎懲撫卹概况表

民國二十二年五月份

項 別	獎 賞			懲 罰			撫 卹				備 註
	人 數	賞 金	記 功	人 數	罰 辛	記 過	人 數	卹 金	人 數	喪 費	
總務處		元	次	人	元 11 58	次 1	人	元	人	元	
車務處	1	1 00		1			4	803 10			
工務處	5	6 50		5			10	1,799 15			
機務處							13	3,830 25			
會計處							1	238 70			
駐平辦事處											
鄭州辦事處											
共 計	6	7 50		6	11 58	1	28	6,171 20			

二十二年六月二十日 總務處公益課製

# 平漢鐵路工匠夫役每月獎懲撫卹概況表

民國二十二年六月份

項 處 別	獎 賞			懲 罰			撫 卹				備 註
	人 數	賞 金	記 功	人 數	罰 辛	記 過	人 數	卹 金	人 數	喪 費	
總務處	人	元	次	人	元	次	人	元	人	元	
車務處	9	28 00					8	976 00			
工務處	9	19 50					2	450 70			
機務處							4	442 50			
會計處							1	125 00			
駐平辦事處											
鄭州辦事處											
共 計	18	47 50					16	2,910 20			

總務處公益課製



## 平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表

二十二年六月份

二十二年七月十九日填報

站名	本月初運主要鑛產名稱及噸數					由本站起運鑛產 之主要鑛廠名稱	本月本 站通貨 運日數
	煤 噸數	焦炭 噸數	烟煤 噸數	硬煤 噸數	石 泥 土 灰 噸數		
坨里				15000		坨青 濟偉	二十九日
周口店	5120				5880	鴻豐 興寶 成興順	十六日
石家莊		1000	77025	14710		保晉 正豐 井陘	三十日
光祿鎮		1040	7240			中 和	十八日
馬頭鎮			7830			怡 立	三十日
六河溝	22625	80				六 河 溝	全 月
豐樂鎮	520					六 河 溝	五 日
新鄉縣				27118		中 原	三十日
許 州							

本路本月障礙事故 1 事由 坨里車皮在平未回  
周口店銷路不佳

2 日數 二 日  
十四日



德國的航空



專 載

德國的航空

——工學博士劉獻捷之調查——

(大公報)

十五年來德人受凡爾塞和約之束縛，不能為所欲為，將航空事業盡量發展，以與協約各國並駕齊驅，然上下一心，忍氣吞聲，報復之念，固未嘗片刻忘懷也，設半官半私之多數飛機工廠，組織軍事化（即製造飛機時，以軍事觀察點為基礎），教練軍事化，各大學及專門學校均有飛航會或飛機隊之組織，少數高中亦間有之，

甚至小學對於航空亦特別注意，設有相當淺明課程，教員負責啓導，以引起幼童之興趣，此外又提倡平民航空會，滑空飛機會，大體育會中亦有飛行隊之組織，至若多數教練飛機隊，終日與陸軍聯合演習，白晝表演空中戰鬥，傳達消息，及偵察等事，夜間與高射砲隊演習軍事防空，（探照燈，聽音器在內），無以名之而美其名曰廣告飛機隊，多數軍官以便服飛行，而射擊練習則在營壘舉行之，諸如此類不一而足，舉凡關於航空事業，其處心積慮，組織嚴密，無一非為將來擴充張本，已成公開秘密，協約國莫如之何也，故以外表觀德人，毫無空軍可言，以實際論，其潛伏勢力鮮與倫比，法人知之最詳，擴充空軍，時時提防，蓋大有因在，非虛相驚以伯有也。

德國的航空

二

今正霹靂一聲，右黨登台，面具甫卸，爪牙畢露，希特拉內閣第一次會議，即首先通過設立航空專部，統轄全國航空事業，機關設於柏林，直屬於內閣總理，不受他人支配，交通部中凡問題與航空有關者，內政部中凡問題與防空有關者，均須按命移交航空部處理，其主要任務及目的可總括如下。

(一) 集合國內各航空團體，使為一強有力之組織。  
(二) 改組國內航空事業，使民衆共同合作。  
(三) 取消凡爾賽和約之束縛，設立空防以保護德意志民族之安全。

(四) 有統系之指導，勇往直前，不容團體或個人私見參雜其間。

(五) 刪繁就簡，團結集中，督促航空各種工業及其附屬事件，為有一定目標之進行。

任其事者為桂靈格 Goring 航空部長及密耳希 Mich 秘書長，現任航空部長為歐戰時舉世著名德國第一驅逐大隊長，里希特侯夫，V. Richthof 之承繼人也，亦曾擊落協約國戰鬥機二十二架，戰後改學政治經濟，為希特拉黨中重要領袖之一

，兼任普魯士內閣總理，德國國會議長及其職務，Mich 氏曾為漢沙航空公司管理委員。

該二人者，一以百戰餘生之經驗，一以管理特長，駕輕就熟，同心協力，共謀救國之方，又有多數專門工程師及科學家為之後盾，完善工廠及有訓練之工人為之操作，倘國內不生其他政治變化，則半年之後，德國航空事業，必色彩一新矣，

德國航空部內容組織，雖稍披露，其進行詳細方針，尙未公佈，恐以軍事關係及諱避和約起見，亦不能公佈，然僅就其總綱者論，則其將來趨勢不難逆觀矣。

頃漢因克耳 Heinkel 工廠造一新式飛機，最大速度三百六十二公哩，飛重 3370 公斤，載重 1010 公斤，頂高 5700 公尺，飛遠距離 1000 公里，升至 1000 公尺需時 3.4 分，至 5000 公尺需時 5.4 分，誠一新式良好夜間之擊炸機，而德人則自豪為目今世界上最速之輸送機，此事雖微，而說者則視為德人改造大批軍用飛機之先聲，虛言無稽，請徵諸來者。

德國航空部之組織

部中共分五大處，部長為 Goring 秘書長 Mich (一) 航空

交通及航空法，主任長官肥式 *Fischer* 所管轄及處理者如下。

- (1) 國際航空法及國際航空條約。
- (2) 德意志航空法附屬於此科者為 a 稅務護照及出入口貨物事件，b 飛機場，c 規定航線外之航空交通，d 普通航空運輸事務。

(3) 飛艇交通。

(4) 國際聯盟事件，附於此科者為空軍縮裁問題。

(5) 規定航空交通。

(6) 航空交通之統計。

(7) 報章處。

(8) 飛航安全問題，附於此科者為 a 航空監察，b 航空警察。

(二) 工藝 主任長官為米里希侯夫曼 *Milr. Hoffmann* 所統轄及處理者如下。

(1) 研究工藝及科學問題，附於此科者為 (a) 發明物件

(b) 工藝上之科學問題，(c) 飛航展覽會。

(2) 陸地飛機及發動機之進化。

(3) 水上機，螺旋槳及飛機儀器之進化。

德國之航空

(4) 普通航空工業事務，附於此處者為 (A) 標準 (由專門家會議後所規定之名詞及製造格式及尺寸) (B) 原料問題。

(5) 航空器械之繼續供給問題及協助輸出問題。

(6) 飛艇及飛艇發動機之進化。

(三) 經濟 主任長官為潘采刺姆 *Panzera* 其統轄及處理者如下：

(1) 普通管理事務附於此處者為國家法律及管理法之諸問題。

(2) 經濟問題，款項出入及計算情形。

(3) 部員事務。

(4) 法律顧問科，解決保險及納稅問題。

(5) 普通經濟事件，考計價目問題。

(四) 飛行運動及人材訓練 主任長官凱斯田森 *Thursligns*

少尉船長，曾任 *D. S.* 飛船之嚮導。其下又有一名人焉，分任水陸飛機人材訓練。

(1) 哥魯撓 *V. Ginnar* 擔在水上飛機人材訓練，該氏曾駕飛船往美國數次，又作世界飛行，在航空界中頗負盛名。

### 德國之航空

四

(9)齊格來博 Dr. Zieger 擔任全體陸地飛機人材訓練。  
(五)防空 主任長官克尼普胡 Knieper 關於防空組織以軍事秘密，官方無隻字公布，然防空分爲二種：A 民衆防空（間接防空）B 軍事防空（直接防空），德國民衆防空組織極爲發達，官方亦竭力提倡，且故作危詞動人，而喚醒民衆之注意也。城市、工廠、救火隊、大學校，及其他機關時舉行此種演習，即對於婦女亦設有特別班以訓練之。上月三十日航空部且通令成立國家防空聯會，解決各項間接防空問題及訓練民衆當敵機來攻時應持之態度，其詳細組織情節，包羅極廣，茲不贅述。

軍事防空，詳情無由得悉，然就耳目之所見聞者，蓋無日不在演習中也。

#### 德國飛航學校之調查

桂靈格視事後，即將德意志之航空總會解散，改組爲德意志航空運動總會，名稱雖無甚區別，其內容及進行目的不可同日而語矣，且該氏之意以爲發展航空及軍事專家司掌其事，方能奏效，故現任命之人，多偏重於此方向，改組後會表面敷衍，請前任航空總會長多迷尼苦氏退職，國家部長馮

婦再作，但伊深悉底蘊，乃自謝不敏，知難而退，現航空運動總會之正副會長，均由航空部任命發表矣，計正會長一人，羅耳采 Brunolowatz 退職上尉軍官，副會長二人，(一)白他刺 Raulf de Betz 退職少校軍官，(2) V. Hoesperel 候補乃。本人同時並兼任飛航會之副會長。

航空運動總會劃全德國爲十六分區，每分區中設有專員以管理之，其組織與昔時航空總會之不同點，即今此之航空運動總會乃集合分區而成，非聯繫各航空會而成者也，故各航空會僅能爲其所在區內之會員，而不能直接爲航空運動總會之會員，惟航空會以其與他國航空會之關係，仍繼續獨立存在，並爲航空運動總會之正式會員。

此外德意志之航空顧問會，亦於本年四月十二日解散，其各種任務，凡國際航空問題，移交航空會管理，國內問題則由屬於航空運動總會內之最高航空運動委員會解決之。

各分區之地名及專員姓氏如下：

- 第一區 東普魯士，專員歐柏滿。
- 第二區 波麥爾，麥瑟堡司持里刺在內，專員彼勞恩。
- 第三區 北邊省，如漢堡，呂加克，麥瑟堡司微靈，及

司來微好耳司坦因均在內，專員微耳周。

第四區 撒克遜平原，如漢努帆，歐登堡，不烈門，不勞恩式微希，均屬於四區，專員鴻堡。

第五區 西法倫里培在內，專員司他特羅帆。

第六區 萊因流域，專員式羅德。

第七區 西南隅，嚇森及嚇森納廢，撒耳區域均屬北區，專員吳耳燻。

第八區 巴登登耳刺，專員式來耳夫。

第九區 微登伯，侯賀采來在內，專員克林

第十區 巴顏，發耳刺在內，專員克羅乃氏。

第十一區 士靈根，專員里克侯夫。

第十二區 撒克森，專員微得耳司特特。

第十三區 撒克森省，安哈耳特在內，專員敵特媽。

第十四區 彼蘭登堡及格靈刺馬克，專員彼蘭特。

第十五區 式來新，式來新平原及式來新高原在內，專員式來微刺。

第十六區 但齊，專員比耳恩巴黑耳。

統上以觀，則德國對於航空事業極謀發展，已可概見，

### 德國之航空

其進行目的總括如下。

(1) 普通航空教練統一，使在最短時期內，訓成多數之航空人材。

(2) 分工合作，各區中專員切實負責進行，不互相牽掣。

(3) 條理瞭然，指揮如意，一日有變，對於航空人材易於招集及補充。

組織嚴密，規模恢廓，所謂航空運動總會者，不過巧立名目，國際間爾詐我虞之慣技耳。

△附註 歐戰開始時，德國飛航員能射落敵機八架者，即得空中騎士勳章，後增至二十架，至戰事將終時增至三十二架，得有該種勳章者共七十二人，陣亡者則二十七人云。

### 德國航空學校調查

「一」德意志航空交通學校，此校雖名為交通學校，而實則為德政府訓練軍事飛航人材之惟一機關，該校分設三處，所學習者均不相同。

「二」學校設於不勞恩式微希城，教練駕駛較大之飛機，

德國之航空

至若航隊飛行，長途飛行等均在此校學習。

「b」分校一設式來氏赫母，在民興城附近，（南德首都）此校專教練技術飛行及空戰基礎，各分校學生欲兼考該種技術者，須轉來此處也。

「c」一分校設於瓦耳乃民得，濱臨東海，著名之韓克耳及亞拉斗飛機工廠，均在該處，該處有水陸機場，為東海岸軍事重地，而分校適設該處，頗耐人尋思，又不僅徒便於水上飛機也。

「二」德意志航空有限公司，屬有飛航學校三個，亦散分三處，但該公司於四月一號後已隨德國新發展航空計劃組織，而各校實仍存在也。

「a」司他懸飛航學校。在伯林近郊，其中可學習普通飛行基礎，及技術飛行。

「b」維慈堡飛航學校，可學習一切技術飛行，及B種機飛行證。

「c」伯普靈根飛航學校，可學習普通飛行基礎，技術飛行，及駕駕B種機，此校中機場同時並為克來姆飛機工廠之試飛場，故學生有在該廠實習機會也。

以上兩校學生，可在校中宿膳、及隨時加入，其設備及組織均較。校為完善。

「三」薩克森飛航學校，設來普齊希附近莫考航空站。

「四」北區飛航員會，設漢堡飛航站。

「五」運動飛航有限公司，為中佛郎聖及發耳刺高原而設，校址在肥耳特之飛行場。

「六」亞很航空會。

「七」但齊航空會。

「八」杜塞耳斗耳夫飛航會。

「九」袁森歐伯耳豪森航空會。

「十」西南德意志運動飛航員聯合會。

「十一」漢堡飛航會。

「十二」哥倫航空會。

「十三」東普魯士航空會。

「十四」來布齊航空及飛行會。

「十五」技得發耳刺航空會，在滿赫姆。

「十六」巴顏飛航員會，在民興。

「十七」民斯特及民斯特區航空聯合會，在民斯特。

(十八)萊因中區協會，在維斯技登。

以上由六至十八各團體，(學飛行地方)均屬於德意志航空協會，現已改組。

(十九)佛克武而夫飛航學校，附設於該工廠中規模不甚宏大，校在不列門航空站。

(二十)肥斯來飛航學校，附設於該工廠內，規模不大，但其本人技術精嫻，數得德國技術飛行錦標，為世界著名技術飛行家之一，大戰時充戰鬥飛航員，曾擊落協約國飛機三十二架，校設克斯耳。

(二十一)海燕飛航學校，校址在柏林約翰尼司他耳，規模雖不大，然為德國學費最廉之飛航學校。該校終年繼續工作，學生可隨時加入，且學費可分期繳納。

(二十二)亞耳巴特羅氏工廠飛航學校，在柏林約翰尼司他耳。惟該工廠向與德政府合作，中多軍事秘密，不收外國實習學生，雖欲參加亦不易，他更可知矣。

(二十三)累恩羅洗郵飛航學校，在佛郎克府累恩羅洗郵公會，為德國研究滑空機之惟一機關，該校即附屬於此機關內。校長及會長為司他麥耳氏，對於滑空機著述多種，膾炙

人口，均為家專巨擘云。該校中可學習駕駛滑空機及運動飛機消發動機者，但偏重於滑飛機方面也。

德人學飛機者，到處皆是，以上所述，僅擇其彰明較著而已，至若各工校之飛行隊，如柏林工大，漢諾帆工大，達爾姆斯特工大，亞痕工大，特蘭斯登工大，萬馬工程師學校，及其他等等，不勝枚舉，而學習滑空機學及公會尚不在此內，噫，亦盛矣。

### 德國飛機工廠數目調查

德國飛機工廠可依其製造種類分為三種。

(1)完全金屬飛機廠。

(2)木屬飛機廠。

(3)金屬木屬混合飛機廠，此種工廠佔最多數，茲將各工廠名稱分記於下，其利弊亦略為論及，以備參考。

#### 1 完全金屬機廠

(一)容克斯工廠為製造金屬飛機鼻祖，規模極大，金屬螺旋槳及其所造之狄墨耳飛機發動機尤為馳名，惟近數年來受德國經濟影響，竭力縮小，非復當年盛況矣，該廠能造各種飛機，在瑞典及蘇俄均設有分廠，其機體部率由硬鋁板及



德國之航空

管所成，杜拉耳之比重為2.8，其破裂堅固性為4%mm<sup>2</sup>，幾與西門氏馬丁鋼相等，故外部多以此種順飛行方向之波狀板張置之，波狀板足以增加全翼橫斷面之抵抗力矩，全翼之僵硬性，及局部之堅固性也，即對於危機震動，及扭轉堅固，亦有相當之安全率，換言之，此金屬機體對於動力上之過度載積，有極大之抵抗力。

(二)斗尼爾機廠，廠址在費德里港，造世界最大飛機(Dok)之工廠也，廠長斗尼耳氏，工學博士，為德國著名水上飛機設計家，工廠之名即其姓也，在一九一三年秋，徐柏林伯爵於其費德里港廠內設一(Dok)科，該科主設計繪圖製造等件，其主任即斗尼耳氏，歐戰開始，乃從事於製造飛機，十餘年來，日異月新，雖幾經滄桑，仍能與容克斯工廠並駕齊驅，執世界金屬飛機之牛耳，良可佩也。上述兩工廠雖同為製造金屬機廠，其構造方法在多數重要點上則大有出入，(一)斗尼耳工廠偏重水上飛機及飛船，容克斯則偏重陸上飛機，(二)斗尼耳採用混合金屬造法，即其重要部分以純鋼為之，他處則用硬鋁，間亦有全用杜拉耳敏者，容克斯則全用杜拉耳敏，(三)容克斯所用之張板多為波形，斗尼耳所

用者則多為光滑者，(四)斗尼耳往往利用飛船身及船形起落架之外皮為負載部分，而機翼之外皮或不用以負載，容克斯則悉以外皮為負載部分，(五)以靜力學觀察，則兩者製造不同之點，可下一極簡單之判語，即容克斯機翼造法，無靜力學上之決定，斗尼耳機翼造法，有靜力學上之決定，但此僅表明其製造不同點，非足以判其優劣也，上舉數端，不過稍為區別，其他不同點尚有，而相同之點亦甚多，又不能一一贅述矣。

(三)魯爾巴黑，廠址在柏林，廠長及總工程師即工學博士魯爾巴黑本人，伊於一九一四年曾任職於上述之「Dok」科中，兩雄不並立，由來已久，伊與科長斗尼耳氏，私人意見齟齬，憤而辭去，任職於司他壘徐柏林工廠中，至一九一九—一九二〇萬蒼頭特起，獨樹一幟，開始造其金屬飛機矣，其造法亦採用金屬混合造法，所用原料大致為杜拉魯敏，而拴軸及結連件，則用最上等之鋼，並以錫鍍之，該廠所造之機，均別出心裁，不依樣葫蘆，且飛行亦極佳，曾打破多次世界紀錄，故雖為後起者，頗惹人注目，而與上兩者異足而三也，考濱哈根亦有魯爾巴黑機廠，其資本多屬丹麥云。

由上以觀，則金屬機廠以其造法之不同，尚可析分為兩種。

(甲)混合造法，用鋼及化合輕金屬。

(乙)完全用杜拉魯敏。

2. 混合製造機廠

所用原料不外無縫鋼管，蘇布薄層木板，化合輕金屬板及其他等等，然以工人問題，資本多寡，原料供給問題，與夫工廠經驗所在，飛機應用目的，情形至為複雜，故各廠採取混合造法，亦隨之而異也，茲擇其通常採用者排列於下。

(1)飛機全體通由無縫鋼管焊成者，張罩蘇布加以塗料。

(2)機體由鋼管焊成，而機翼則由薄層板製就者，(標為金屬者)

(3)或機身為金屬，翼為薄層板者，(He70)即由此法造成者)，或機身為金屬，機尾及翼則由蘇布張罩，其他機上各件，參雜變化，形形色色，不一而足，故此處不遑盡舉為例也，各工廠之名如後。

(一)漢克耳工廠，在東海岸之瓦耳乃民德，該廠造水陸

飛機，教練機及其他特種機，即對於製造亦富有經驗，按凡爾塞和約，德國不准供給他國軍用品，故隱稱軍用機為特種機，德政府與該廠合作之機會亦較他廠為多，尚有分廠二，一在柏林，一在羅司投克。

(二)亞拉斗商業有限公司，共有二廠，一在柏林，一在瓦耳乃民得，亦造各種飛機，該廠焊管工作極佳。

(三)亞耳巴特羅氏機廠，廠址在柏林約翰尼氏他耳。

(四)佛克武而夫廠，在不列門與亞耳特羅氏合作，造水陸及各種飛機，其所造之鴨式運輸機，尤為運輸機中之別開生面者，其形式經同人等介紹，想國內已有相當認識，其原理亦至為簡單，對飛行方面看，其主翼在後，尾翼組在前，且上下均衡面有較主翼大之翼角，如駕駛員將上下舵搬動，稍為過大，以致機頭向上而近於過撥境况，則此際之上下均衡面，因其有較大之翼角也，已陷入過撥境况中矣，其浮揚力及向上之力矩，大為減少，機體隨而下降，遂足以預防飛隨入於錐狀狀況中，現該廠亦造風磨式飛機。

(五)麥塞司米特機廠，廠址在澳格氏堡，造飛行運動及特種機，該廠所製之運動機，飛行性質甚佳，曾連得兩次

歐飛行第一。

(六)費斯來工廠，廠設克斯耳，該廠造教練運動，無尾機，及滑空機。

(七)漢徹耳機廠，在柏林附近之鷹院，此廠係今年新設者，擬造何種機尚不明瞭，然主其事者均有名工程師，將來必有可觀。

(八)哈勒飛機廠，在民興，造運動教練旅行機，該廠規模不大，然創設於一九〇九年，為德國最老機廠之一，每機之價約六千餘馬克。

(九)馬克思格乃機廠，廠在佛朗克府之飛航站，所造之機完全由鋼管焊成，而張以蘇布者。

(十)米勒弟兄機廠，廠址在格里氏赫母，造教練運動旅行機，亦造木質螺旋槳。

(十一)瓦格乃機廠，廠在漢堡飛航站，規模極小，僅造一四至二〇匹馬力之運動飛機，所用材料為薄層木，鋼管，蘇布，在發動機為二擊者，現仍在試驗期中，將來繼續工作時，擬改用格拉得三〇匹馬力之發動機，或其他相等者。

(十二)侯拍機廠，廠在赫耳氏肥耳得，造運動機及滑空

機，所造之教練滑空機，頗為價廉物美。

(十三)格拉得廠，廠址在寶爾克，造小飛機及小馬力之發動機。

(十四)舍勒機廠，其所造D.V.32式機甚佳，其製造重要觀察點，為價廉，簡單，堅固，安定，旅速務求其大，落地速務求其小，該機體機翼及尾翼組，均由鋼管焊成，惟機體之外皮為薄層板，其餘則為蘇布，該機旅速為200公哩，落地速為30公哩，自重300公斤，載重270公斤。

以上由八至十四均係小規模機廠，且所製者又屬輕便機，故無關重要。

3 木製機廠

名雖為木製機，其起落架及發動機架，或尾翼組，仍由鋼管製成，即按德國製造定章，亦不准工廠對於該件施用木料也，主要機廠如下。

(一)克來姆機廠，廠址在伯普靈根，該廠造20至100匹馬力之旅行運動及教練機，其教練機飛航性極佳，絕少意外發生，故人多樂購用之，開辦以來僅數年於茲，而售出國內外之機已五百餘架，其商業隆興，出品精良，已可概見，機

身機翼均屬木質，外皮則為薄層板，尾翼組則用蘇布張罩之

(一)DKW廠，該廠本造汽車發動機及摩托自動車，現欲加造輕便飛機所造之「DKW」式機，為工程師麥耳，繪圖構造者，去歲八月間試飛成績圓滿，故今春拉氏謀森氏（即該廠之創辦人）擬造多數該式機，以便普及民衆航空運動，該機平速一百二十公哩，旅速一百零五公哩，落地速四十八公哩，落地長八十公尺，離地長六十公尺，昇至一千公尺，約須十二分鐘，最高頂點為三千五百公尺，因其所用發動機僅二十四匹馬力，該發動機為二擊機，DKW工廠自造者，該機自重二百二十公斤，載重一百二十公斤，其價值僅三千馬克左右，稱為民衆飛機，名符其實矣。

此外尚有學校，公會，團體，私人自造機及試造機多處，亦排列於後。

(二)戴克，民興人，一九一七年即着手製造飛機，今春又出一新式輕便機，該機全體從頭至尾，無一非其自造者，所用之發動機為一五至二〇匹馬力之戴克一汽缸二擊機。

(三)格羅普氏，所出之「鸚鵡」號機，為該氏繪圖及自造

者，發動機馬力僅九匹云。

(三)李溪特造「李林他耳」之原始滑空機，及試造有發動機之小機，製造處在柏林航空總站。

(四)不列斯勞工大數理特別班，亦試造飛機，在其事者為式邁得來教授，其所造之機，有一特點，即其機翼面積在飛行時有變移之可能也，故該機雖旅速較大，而起落時所需之長度，可於相當範圍內縮短也，製造原理如次：

該氏將翼面上增加一段，在飛行可隨需用目的，以機關推出拉入，機翼之面積遂因之大小，起落時速度甚小，則翼之面積必須增加，以免飛機下墜出險，反之飛行時須將翼之面積縮小，以減空氣抵抗力（注意此種機翼其原理及製造上均與「劈裂翼」不同，蓋劈裂翼僅足以增加機翼之迎角，並阻止氣流線脫離翼面，不致發生有害之漩渦氣流使飛機下墜也。）

(五)柏林工大大大學生飛航會，亦自造運動機，去年該會曾受德國航空總會委託，同特許工程師邁耶共製一二零匹馬力之民衆飛機，價值僅二千五百馬克，其他工大如達耳母司他特，特蘭斯登，不則斯勞，漢劣帆，亞痕，均能自造運動教練機。

德國之航空

(六)式來格耳，其工作處在克米洲。

(七)邁耶工程師，其製造處在日特庭，造輕便飛機，「注意此係另一人」。

(八)麥克倫堡飛航會，造形如甲蟲之飛機，蓋該機既非滑空機，又非混合造成飛機，介於二者之間，馬力數匹，藉以練習飛行，其機身亦由鋼管焊成。

(九)萊茵平原飛船航空會寶恩分會，造小馬力之教練機及運動機，工作處在寶恩，繪圖及監造均由經驗豐富之會員負責進行。

(十)海燕飛航製造同人公會費得里赫因分會，該會造滑空機及小運動機。

(十一)寶恩羅洗郵公司，地址詳上，造滑空機及小馬力之運動機。

(十二)察普，工作處在杜塞耳斗耳夫，造小運動機。

(十三)建築工人職業學校，工作處附設本校，造小運動機及滑空機。

其他私人製造處或團體學校中，尚有多處，然星佈全國，或窮鄉僻壤，不易調查，亦無必要，故滄海遺珠之憾，勢

所難免耳。

飛機種類既如上述，茲先以普通觀察點「請參看下文」為基礎，將金屬機及木屬機之優劣點逐條比較，排列於後，以備國人採納焉，現歐美各國對於飛機製造，多趨向金屬，是以混合機觸目皆是，良以該種造法為由木屬改造金屬機時，經濟上，設備上，工藝上必須經過之路徑，日與吾國航空事業前途發展，大有關係，故專論之。

木屬機之利益

(1)比重較輕，其價又廉，且樹木到處皆是，原料不致缺乏，然非盡木皆可造機者，惟吾國地大物博，樹木種類繁多，對於製造上所需要之木料，無不應有盡有。

(2)木匠工人易於招集，且易訓練，即如我國之通常木匠，選擇其聰穎者，稍事解說使能按圖造物，二三月後即克勝任矣。

(3)其最重要之利益，則為木屬機易於製造，而工廠中之設備，比較亦甚簡單，故開創伊始，不須雄厚資本及大規模之組織，對於初步發展航空極為便利。

木屬機之缺點

(一)木屬機易於變軟，所謂變軟者，即該種機氣流動力學上之性質，如速度及上昇能力等等，往往經短時期後，雖將該機依法處理亦漸次減少也。

(二)木屬機易於損壞及着火燃燒，「在熱帶中此種危險尤大，且慣為昆蟲所剝蝕，如白蟻是也」則雖愛惜使用及處理，其保全期亦極有限，而償還基金因數，乃隨之縮短，故不經濟。

(三)木屬機易感受氣候之作用，故不能露天置放，而棚廠建築其價甚昂，至於移動棚廠或真帳，運輸上又覺不便矣

(四)木屬機上之附件如油、水、電、氣、等，均難以蘇布纏繞之，(重要結連處則以鋼板為之)，然此種工作，雖最有經驗之工人，亦不能精確操持如一，故算法上之檢查，不完全可能。

(五)木料為天生質品，其構造上之變遷，往往屬於一枝幹者，亦大有差別，故經受溫度影響後或彎曲，或扭轉，不獨堅固性上受其損害，即飛行能率之縮減，尤堪注意也。

(六)取同歲含柔軟性及無裂罅之幹部，擇地置放，經年累月，自然或人工，使其乾燥，然後方為適用，木之彎曲

德國之航空

腫，支枝旁出，鳥刺蟲穿，或瘰癧者均不合格，此又選擇及置放上之難問題也，且木質之細胞組織較為鬆弛，機上所採用者須絕對順其理，故應用範圍，深受限制，而製機時殘餘木料又極多也。

### 金屬機之利益

(1)不受氣候作用及天氣影響，對於溫度變遷，陽光曝曬，雨濕雪壓，嚴霜濕露，均無甚損傷，時有金屬機在外置放數月者，其飛航性仍不稍行減縮，故可露天置放，無絕對廠棚之必要，金屬戰鬥機，可停留機場中隨時應戰，無推出推入廠棚之必要，而曠廢寶貴之時間，輻重減小其餘事耳。

(2)金屬材料可用為板管及各種形狀之切面故外表上工作範圍，全無限制，易適合於理論上之所要求者。

(3)金屬殘餘材料，可重溶爐中，廢物利用。

(4)同類金屬材料之堅固性，不致有大區別，飛機靜力學家易着手計算並準確。

(5)不易着火燃燒及經久耐用，此無論對於軍用機商用機均極重要，蓋可增加旅客及駕駛員之安全，並減少開支。

### 金屬機之缺點

(1)金屬機工廠，組織上之籌備範圍極廣，且需要多種

德國之航空

一四

特別工作機械及材料檢查機，其尤較困難者，則為構造上之要求，與科學上之預先研究，故須有大資本及多數專門人材。

(2) 原料供給及專門工人之訓練均不甚易，故飛機損壞時非到處可以修理，且需時較久。

(3) 原料工人，及設備上均甚複雜，故成本較高，每機之價或數倍於木屬機也，然若用為交通或輸送機，則此點不足為金屬機病，蓋金屬機之生命較久，償還基金因數，隨之而大，絕長補短，綽有餘裕，不能視為缺點。

(4) 金屬之比重較木料為大，然自今視之已無實際上之意義，蓋若由靜力學上之定律，及完全利用材料觀之，則杜拉耳氏(現金屬機上通用之材料)雖較木料之比重為大，而機翼之荷重，亦可使與木屬機得相等之值，或且較木屬機為低。以上利弊各點，不過思之所至，摘要紀錄，本無次序之可言，請勿按數目排列索求也。

若根據上列優劣各點而論，則金屬機僅有資本上，工藝上，製造上之難問題，其直接缺點較之木屬機則毫無也，然則吾國現應購買或開始自造金屬機乎，曰否否，蓋尚有其他

情形及軍事觀察在也，作戰期間飛機數目務求其多，能力務求其大，日新月異，時造特式飛機襲敵人於不意，最低限度亦須求其能與敵機頡頏，則迅速製造為惟一要點，耐久與否無關重輕也，且工業落後之我國，軍事吃緊之現狀，民困財竭，國若懸罄，既無專門工人及工程師，又乏相當經驗，原料仍須完全仰給外國，則金屬機雖有各種優點，奈目今不適用於我國何，故鄙人以爲混合造法戰鬥機最為適，因其無木屬機之各種缺點，堅固簡單，價廉易造，將來工業發達，欲改造金屬飛機時亦簡易，然木屬機亦不可偏廢，爲今計者宜提倡多設小規模機廠，分散全國，造木屬機以普遍民衆航空運動，以混合造法自製軍事機，并同時訓練補充飛航人材，及專門工匠工程師，(前在大公報上發表航空救國之我見一文，對於此項問題稍有建議，茲不再贅)庶足收航空救國之效也。

歐戰時德國共造飛機約五萬架，發動機四萬，出發時僅有飛機二百一十八架，戰事終結時前防尚有飛機五千架，戰鬥飛航員五千人，後防仍有五千人在教練中，每月送往前防補充者約七百五十人，此外服務人員約五倍於駕駛員云，在

德國境內共有飛機工廠三十五，製造機上所需零件及修理所約九十處，工人八萬，製造飛機工人一萬六千，以上約工人二十萬，法國戰時造機六萬八千架，發動機八萬五千，英國亦造五萬架，美國造一萬一千架，發動機三萬，戰後爾來，航空事業一日千里，倘戰事不幸發生恐將數倍此數也，沉沉古董數日本無關重要，不過舉以為例，昭示國人使明瞭真像，借以為鑑，積極發展航空工業，奠定基礎，為一勞永逸之計，若徒挖肉補瘡，買機救急，則雖傾囊倒庫，機亦不勝其買，而重國恥，雪洗恐無日矣，

### 德國飛機發動機工廠數目

(1) 容克斯飛機發動機工廠，製造大馬力之水涼式發動機，所造之第色爾發動機，(或謂重油發動機)尤為進步。該廠所造之運輸機，已有應用重油發動機者，成績頗佳，倘將來能繼續改良使重量減輕，外形縮小，可謂為此種發動機之前途最有希望者，蓋重油發動機製造較為簡單，不易發生毛病，且所用燃料亦甚經濟。

(2) 巴顏飛機發動機工廠，廠址在南德民興，該廠之水涼式發動機環球馳名，近亦兼造小馬力之氣涼式發動機(六十四

馬力)對於該廠所造之水涼式發動機，日人亦買有製造權云。

(3) 西門氏哈耳司克發動機廠，廠址在柏林西門氏城，造五·七·九氣缸星型氣缸涼式發動機，為德國造氣涼式發動機規模較大工廠，該廠亦購有英國某工廠製造五百匹馬力氣涼式發動機造特許權，該廠且兼製電燈及飛機上之儀器。

(4) 亞耳苦氏發動機有限公司，廠址在柏林萊尼恩村，該廠造一字型氣缸涼式發動機，汽缸倒懸，頗有意義，蓋藉使飛機之重心點向下，而提高其安全率，然螺旋槳葉尖離地距離，又有相當限度，故如此製造，一舉兩得。

(5) 希耳特發動機有限公司，廠址在楚芬豪森造60·705·80匹馬力倒懸汽缸V型氣涼式發動機，如此配置可增加汽缸數目及馬力并使動機長度縮短及飛機之重心點向下推移，故頗適用於旅行教練及運動機，希耳特工程師即該發動機之構造人，在德國頗有聲望。

(6) 邁巴黑發動機工廠，廠址在費德里港，造大馬力之水涼式發動機，1924年德人代美國所造之徐柏林汽艇(Navy)即初用該廠之十二汽缸250匹馬力發動機，成績甚佳。現該廠專肆力於汽車發動機，對於飛機發動機，則暫時停止工作。



(7) 達姆萊本大股份公司，造水涼式發動機，所出之四匹馬力氣涼式發動機，小運機及開始教練機多採用之，以其價廉，且飛行甚經濟。

此外尚有製造小發動機工廠已附述於上，不另記載。

### 螺旋槳工廠調查

螺旋槳以製造材料上之區別，分爲木屬金屬兩種，又以距變關係分爲固距螺旋槳及變距螺旋槳，後者因距變可能，復析分爲二，即變距工作在靜時始能舉行，及變距工作當飛行時，隨目的上之需要而舉行之也，通常木螺旋槳多採用變距(間亦有固距者)，夫惟距爲固定，則在一定旋數之下，始有相當功率，非任何螺旋槳均可合於一發動機及飛機也。此木螺旋槳之受限制者，故除固定性及經久耐用外，又多一弱點也，金屬槳有變換距之可能，故適於各機及發動機也，且易於修理。若木屬者一經破裂，即作廢物論矣，但金屬螺旋槳製造上較爲複雜，其價甚昂，約五倍於木螺旋槳，鄙意對民衆航空及教練機可採用木屬者，交通及軍用機可採用金屬螺旋槳。

(1) 容克斯工廠造靜止變距完全金屬螺旋槳，

(2) 亥乃螺旋槳工廠，廠址在柏林，該廠爲德國造螺旋

槳最老及最大工廠，所造木螺旋槳以輕金屬鑲邊，此輕金屬不受含鹽質水分之剝蝕，又固槳葉上之硬皮油漆爲透明體，故可隨時檢查是否木質發生變化。

(3) 式瓦耳刺螺旋槳廠，廠在柏林，該廠造木屬及金屬螺旋槳，近兩年來所出之輕木外套螺旋槳，頗爲德人所樂用，又並製金屬螺旋槳，應用於大圓週速率，及特別目的，其造法與他工廠稍有出入，亦爲變距螺旋槳，其葉由鋁或錳混合輕金所製，而螺旋槳殼則爲純鋼。

(4) 德意志聯合鋼廠，廠在佛朗克府，造完全金屬槳，在地面上其螺旋槳距可隨應用目的變換之，所謂靜止變距槳是也，其葉由杜拉呂敏所鍛就者，適用於各種飛機，造二葉，三葉，四葉槳，最大直徑可至5.5米達。

(5) 哈勿螺旋槳廠，廠在柏林近郊司他德，該廠所造之螺旋槳內部爲鋼架所成，而以輕而且堅之混合金屬爲表殼，其迎角在飛行時，可由駕駛員依應用目的任意變換，上所謂飛行變距槳是也。以常理論，吾人對於飛行能率所要求者不同，或偏重速度，或偏重上昇，則選擇螺旋槳之着觀點，亦隨之而異矣，若偏重上昇，則拉力務求其大，造度可較小也。

欲發動機之達到其最大能率，螺旋漿須有較小直徑及高昇角，如偏重速度者，此際速度務求其大，拉力可較小，是知以一螺旋漿，欲令同時適合兩種條件者不可兼得，故昔日多採用介於兩種之間之螺旋漿，今有此種漿可一舉兩得矣。

(6) 米勒弟兄機廠(地址詳上)亦造木屬螺旋漿工作精良，工率極佳，且價又甚廉也，其他各機廠中均能自行製造木

螺旋漿，不足為奇。

以上調查僅限於組織，造機，發動機及螺旋漿工廠等等，至於滑空機機廠，及其造機上附屬工業，以時間倉促，故略而不述，總之，德國有深穩工業基礎專門人才，車載斗量，政府竭力提倡，商人好利投機，此後對航空工業，將如雨後春筍，蓬勃日上，可斷言也。(完)

### 新 抽 水 機

美國華盛頓省西雅圖城名 C. P. Frederick 者，發明一新式抽水機。係用一無端之圈形彈簧，環繞於二滑車上。其下端浸於水中。如此二滑車速轉，則下面之水，即可由圈形彈簧帶至上端。聞將用於灌溉及排水等工作云。

### 談 奇 字 數

吾人日常所用數字，不過十百千萬，到了幾萬萬，幾百萬萬，已經够大的了。所以人類對於數字的觀念，是甚薄弱的。譬如有人問全世界的微菌有多少個呢？不但無人能對答出來。實在也無人能想像得到。

對於數字說得很大很大的，要算佛經了。把佛經中常說的一個較小的數目，「阿僧祇」來研究一番，已經非我佛家而力所能達到了。

原來這個數目若譯成漢文，就是「無央數」。照華嚴經「阿僧祇」品的說法，是「從一百「洛叉」起（一級），自乘，又托自乘的積數自乘，如是到第一百零五級，就是這個數目。要顯得這個數目如何之大，奇談駭聞始了。（洛叉有作十萬，百萬，千萬，萬萬，四種，今折中以百萬計。）假如有這麼一筆帳，假定要請人記下來。用全世界的人，無論老少男女，一秒不停手的畫圈兒，又假定要每分鐘能畫到十個圈兒，這筆帳需要二二一，五七五，四九四，七三〇，六五三年，才能寫就。（全世界人口假定為十六萬萬。）

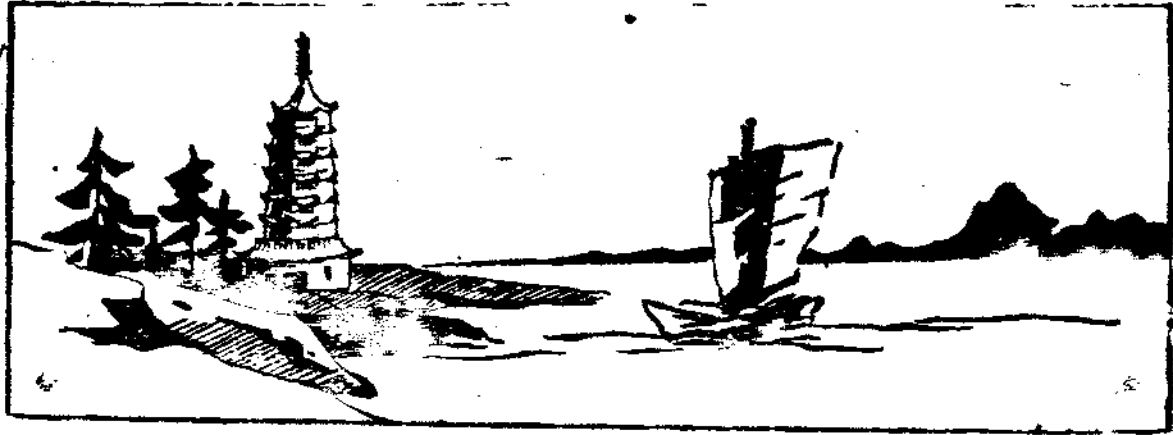
假定要寫這筆帳的紙條積長起來，而每個圈兒所佔長度是一公釐，這紙條能繞地球赤道四，〇四八，五八七，一七五，七二七，六四五，六七五，七二二七次。

假定要寫這筆帳的紙條，也是一公釐，把這條紙條卷成的紙張，拿來包地球，共需地球三二八，一五五，四四四，七六三條。

假如這寫帳的紙，是極薄的，每百張厚五公厘，把地球一層層的包起來。這樣，地球的半徑，就從原來的六三七一（平均數）公厘增加到一二九九六公厘。這了半天的，還是講到這數目，「阿僧祇」，所有的圈數。

簡單的寫起來，也許可以寫成：Log10Log1032.2101.....

但是沒有人能寫得對。要是光用一個Log，就可以寫成三十三位長的數目，實際仍是表明圈數。



提倡合作運動

### 提倡合作運動



# 黨

# 務

關於合作事業，應當討論的問題，在現在時期，有三個是比較迫切的，第一是本黨為什麼要提倡合作事業，第二是如何提倡合作事業，第三是已經辦理合作事業失敗之原因，及將來補救之辦法，因為不明瞭本黨為什麼要提倡合作事業，便不肯腳踏實地的提倡，雖然能夠腳踏實地的提倡，而提倡不得其法，亦難收合作之效。

若提倡已經得法，全國人民全部注意合作事業，知已而不往合作事業失敗之原因及補救辦法，將疑合作事業不適於中國之國情，將因注意而灰心，所以因何提倡合作，如何提倡合作，及若何辦理合作，全是現在應當討論的問題。

關於這個問題 因何提倡合作！又可分三部分的說，第一是歐洲合作事業是怎樣，第二是民生主義的合作運動是怎樣，第三是本黨為什麼要提倡合作運動。

歐洲自產業革命以後，人民形成貧富兩大階級，生出許多不平事件，富者驕奢淫佚，無樂不享，貧者想當牛馬而不可能，因而產生兩種思想，一種是由勞苦之農工將地主資本家之財產暴動沒收，即所謂共產主義，一種是由貧富者之自覺自助互助共同參加經濟組織，使分配羣衆化，逐漸改善其

提倡合作運動

生活，即所謂合作主義。

合作主義又分生產消費兩派，消費派主張廢除利潤，而不主張廢除工資，以為販賣商批發商工廠主所得的利潤，不是剝削生產者，而是剝削消費者，例如一個廠主明明用十元成本製造的物品，賣給批發商時，便要十二元，這二元之利潤，是向批發商多取的，不是少給一人之工資的，因為工資是前定的，實價是臨時根據批發商之需要而定的，需要大，索價大，需要小便索價小，所以說廠主之利潤，完全是取自批發商，批發商賣給販賣商時，明明是十三元的成本，便要賣十五元，他所得兩元之利潤，也是取自販賣商的，販賣商賣給消費者時，明明是十六元之成本，至少要賣十八元，販賣商兩元之利潤，也是向消費者多取的，而不是少給批發商的，可知廠主批發商販賣商所得的利潤，直接間接全是剝削消費者，並不是剝削生產者，所以主張由消費者自己組織消費合作社，自立商店，取消販賣商的利潤，自立工廠，取消廠主的利潤，並自立農場，取消地主之利潤，但其商店內，仍然僱用店員，工廠內仍然僱用工人，農場內仍然僱用農民，這種辦法，如何能使農工之生活改善呢，該派以為農工之

所以有痛苦，不是工資小，乃是購買生活之資料貴，如果購買費減少，資料增多，則其生活自然改善，且合作之主權，以社員作單位不以股金作單位利益的分配，以消費量為標準，亦不以資本為標準，農工佔人類之大多數，則合作社之主權，大半操之農工，合作社之財產，許多規定是不可分的，則商店工廠農場，也無異是農工的，雖然不廢除工資，農工以消費者之資格，自然可以改善其生活。

生產派的主張，是廢除工資，而不廢除利潤，以為廠主批發商販賣所得之利潤，完全是剝削生產者，不是剝削消費者，消費者現在所買之物，不但不貴，並且是便宜，因為消費者買物愈賤愈好，販賣商為暢銷其物品，使不能預求成本之減少，少給批發商之貨價，批發商同理要少給廠主地主之貨價，廠主地主因勞力過賤，農工可欺，便迎合批發商之心，預將工資減少，或應加工資而不加，可知地主廠主批發商販賣商所得的利潤完全是剝削農工的，所以主張由工人組織生產合作社，自立工廠，收回廠主之利潤，自行運銷，收回批發商之利潤，所謂消費合作社，亦只有農工纔配參加，不過他們的利潤，不按股金分配，而按照勞力分配而已。

兩派之主張有根本不同之點，吾人站在客觀的地位批評資本家的利潤，是剝削生產者的呢還是剝削消費者的呢，我以為地主的利潤是剝削農民的，廠主的利潤是剝削工人的，商人的利潤是剝削消費者的，因為農工是人，並且是勞動的人，他們的生活，應當享受普通人類物質之供給，而現在之農工，不但談不到養老，談不到育兒，即其自己的健康，也有時不能維持，很明顯的，是他們的工資太少，不能不承認地主廠主的利潤是剝削他們的，同時我們知道商人的賣貨，絕不是按照成本一律加幾成賣出的，他們是看消費者之需要者定其價格的，往往因貨物之缺少，他們便照成本數倍之價賣出，也未可定，所以不能不承認商人的利潤是剝削消費者的，同理不能不承認地主的利潤是剝削農民的，至於消費派以為減少消費便等於收入之增加，也不盡然，蓋農工收入增加，可以解決其全部生活，消費合作社僅能減少其一部分生活費用，例如納稅火車費等，皆非合作社之所能減少，總之，兩派各有相當之理由，遂成對立之兩派，因西洋合作運動，係由學生所提倡，政府不加干涉，故一國之內，可有不同的主張。

提倡合作運動

中國的合作運動，同情於消費派之主張呢，同情於生產派的主張呢，還是全不同情另有主張呢，我黨們知道中國合作運動是由國民黨來提倡的，國民黨提倡的合作運動當然不能與國民黨的主義其他部份相衝突，國民黨的主張，是耕者有其田，而不是吃飯者有其田，是工者有其器，而不是穿衣者有工廠，所以民生主義的合作運動是主張廢除工資的，不主張農工由一個地主廠主手內逃出來，又跑到多數地主廠主腳下去，同時國民黨以為非農工不能剝削農工，而農工也不能剝削非農工，農工是苦的，兵士也是苦的，當小學教員的也是苦的，並且主張節制資本，對資本家的利潤，也當然主張廢除的，我們看 總理將合作社分為農業工業交易銀行保險五種，便可知 總理對合作社之分類，乃是 總理既反對資本主義的經濟組織，又不贊成共產的辦法，要將現有資本主義的經濟組織，變到共產主義的經濟組織，不能不有一種中間組織，以為階梯， 總理觀察現有之經濟組織，不外原料土產組織即農業組織，加工製造組織，即工業組織，貨物販賣組織，即商業組織，資本借貸組織，即銀行組織，災害救濟組織，即保險組織，這五種組織，直接間接全是於農工

提倡合作運動

有害的，所以 總理用五種合作社之組織代替之，使其有利於農工，針鋒相對，意原在此。不過五種合作社，確已包括一切合作社，適為最好之分類方法。

不過總理對於代替商業組織之合作社，為什麼不稱商業合作，或沿一般所用之消費合作，獨稱為交易合作，可知總理對於五種合作之命名，除意在代替五種經濟組織外，並另有其他用意，稱農業合作，工業合作，而不稱生產合作，稱交易合作，而不稱消費合作，稱銀行合作，而不稱信用合作者，是表明總理在提倡的合作，與西洋的合作不是完全相同的，例如西洋的消費合作，主張僱工人立工廠，僱農人設農場，與民生主義是不相合的，又如西洋的信用合作社，基金完全是私人的，國民黨的主張地方公款用在辦理人民事業及救濟災貧的，並為農民設立農民銀行，所以總理的銀行合作，實係私人組織，公家補助的，並且總理用五種名稱，限定五種合作經營的事項，不但生產與消費者不能彼此剝削，即生產者與生產者亦不能互相剝削，即關於農業者由農民組織農業合作社，關於工業者由工人組織工業合作，關於交易者由交易者組織交易合作，關於借貸者，由借貸者組織銀行合作

關於保險者，由保險者組織保險合作，也就是地主的利益，由農民接收，廠主的利益，由工人接收，商人的利益，由消費者接收，銀行股東的利益，由存借款者接收，保險公司的利益，由保險者接收，可知民生主義的合作運動，另有他的辦法，可惜總理去世太早，僅留下幾個名詞，未給我們解釋。

我們知道，總理所著的民生主義，僅有四講，并未講完，所以我們研究民生主義，不能僅在民生主義前四講去尋求，應當在總理全部遺教中去理會，關於民生主義的解釋，以本黨第一次代表大會宣言最為概括，茲略述於下，「國民黨的民生主義，其最要之原則，不外二者，一曰平均地權，二曰節制資本，此則平均地權之要旨也，……此則節制資本之要旨也，舉此二者，則民生主義之進行，可期得良好之基礎，於此猶有為農民告者，……國民黨之主張，則以為農民之缺乏田地，淪為佃戶者，國家當給以土地資其耕作，……又有當為工人告者，……國民黨之主張，則以為工人之失業者，國家當為之謀救濟之道，……此皆民生主義所有事也。」，由此可知民生主義解決經濟問題，實從積極消極兩方入手，一方用平均地權節制資本之方法，限制地主資本家的發

展，一方以土地與農民，爲工人謀救濟，使農工之生活改善，逐漸與地主資本家相埒，則平均地權節制資本之效用，不過奠定民生主義的基礎，尙不能達到民生主義的目的，不過如軍政時期之剷除反動，必須給土地與農民，救濟工人失業，纔能達到民生主義的目的，不過此所謂給土地與農民，絕不是國家拿土地白白送給農民，因爲國民黨主張平均地權，不是取消地權，沒有土地可給，所謂救濟工人失業，也不是國家拿出資本給工人設工廠，因爲國民黨主張節制資本，而不是沒收資本，沒有資本可給，在本黨對內政綱第十條規定，「改良農村組織，增進農人生活，」第十一條規定，「製定勞工法，改良勞動者之生活，保障勞工團體，并扶助其發展，」可知給土地與農民之辦法，是改良農村組織，救濟工人失業，是扶助其發展，至于如何改良農村組織，如何扶助工人發展，則不能不在 總理所著之地方自治開始實行法上去尋求，因爲宣言上之主義，僅能規定概念，政綱僅能指示原則，均不能有詳細辦法之規定，總理在地方自治開始實行法上告訴我們，改良農村組織，扶助工人發展，即是組織農業工業交易銀行保險五種合作社。

提倡合作運動

如果農民組織農業合作工人組織工業合作，則農，工勞力之得，不至爲資本家所剝削，其生活自能日見改善，例如一村之農民，組織土地利用合作社，凡該村之農民，皆入該社，只爲合作社耕田，不爲地主耕田，只由合作社租田耕，不向地主租田種，凡地主之田，皆由合作社承租，則地主既不能自耕，便不能不用很公平之價錢租於合作社，合作社自種或轉租於社員，地主既不能因田地得到大的租金，便不肯再出鉅金買地，且將已有田用賤價賣出，合作社便可備價收買，或斟酌各社員土地之多寡，購買之能力，轉讓各社員，則耕者盡有其田，當然農業合作，不只於此，即此一種，已足制地主之死命，又如工人組織工業合作，成立工廠，自爲廠主，所有盈餘完全由工人按照勞動之成績分配，規模由小而大，則工人亦可有其器具。

工人設立工廠雖小，亦非工人之力所易辦，僱農變爲佃農，種籽需款，肥料需款，器具牲畜又需款，佃農變爲自耕農，地價需款，亦非農民之力所易辦。故必有銀行合作社，用最低利息借給農工，補助其不足，銀行合作社之基金，應以地方公款爲主，社員之股本爲輔，因本黨建國大綱第十條



規定，地方公款之用途，爲救濟災貧等用，且本黨主張扶助農工，非難得洋政府聽其自然，銀行合作，一方鼓勵農工零星儲蓄，一方供給農工生產資本，則凡有勞動者，無不可以得其生活。

農工之收入雖然增加，如支出不能減少，亦難日就小康，因減少支出，而不能保持其健康，也是有害無益，如欲生活改善，又欲支出減少，則非組織交易合作社不可，因農工個人之生產，絕不能滿足各個之需要，必須相互交易，以有易無。始能各個滿足，而今交易行爲，完全爲商人所操縱，層層剝削，商人所獲之利，往往較生產者爲高，若農工自設商店，即可得到物美價廉之效，不但生活改善，財產且日益增加。

農工之生活，雖已改善，養老育兒，平日亦有儲蓄，惟遇天災疾病之驟臨，則非一人之力所能支持，所以於組織農業工業銀行交易四種合作社外，尚須組織保險合作社，以資救濟，則人民皆可以安居樂業，民生主義之初步，可以實現。

本黨主張用武力由軍閥官僚手裏奪取政權，施行訓政，完成憲政，即將政權交還於民，憲政開始時期，可以地方自

治之完成爲標準，是本黨專政之目的，即在地方自治之完成，其完成的標準，據建國大綱第八條所載，「在訓政時期，政府當派會經訓練考試合格之人員，協助人民籌備自治，其程度以全縣人口調查清楚，全縣土地測量完竣，全縣警衛辦理妥善，四境縱橫之道路修築成功，而其人民曾受四權使用之訓練，而完畢其國民之義務，實行革命之主義者，得選舉縣官，以執行一縣之政事，得選舉議員，以立一縣之法律，始成爲完全自治之縣，」是知清查戶口，測量土地等事，不是自治之本體，而是自治的籌備，是官治不是自治，選舉縣官及議員，是自治的形式，不是自治完成的標準，其標準是完畢其國民的義務，才能自治，能實行革命主義，才是本黨訓導的地方自治，國民的義務很多，如當兵納稅，服從法律等全是，而最要者，乃是能够辦理自治，担負本黨所給予地方自治機關團體之責任，總理在地方自治開始實行法上說，「以上自治開始之事，如辦有成效，當逐漸推廣，以及於他事，此後之事，爲地方自治團體所應辦者，則農業合作，工業合作，交易合作，銀行合作，保險合作等事，此外，有對於自治區域以外之運輸交易，當由自治機關設專局以經營之

，此即自治機關職務之大概也，總而言之，此在建議之地方自治團體，不止為一政治組織，「亦并為一經濟組織」由此可知合作運動，不但是可以提倡，而且是非提倡不可，不但是無背於民生主義，而且是民生主義的一部份，不但是民生主義一部份而且是本黨交還政權的唯一條件，所以中央黨部規

定合作運動為七項運動之一，政治會議并以總理提出之五種合作名稱，為合作的分類，而本黨同志中，尙有合作運動，不適於中國國情者，而不知惟獨中國，尤其是國民黨統治下的中國，才適於合作運動，不過此之所謂合作運動，乃民生主義的合作運動，而非西洋的合作運動。

### 平漢鐵路旅行指南第九期出版廣告

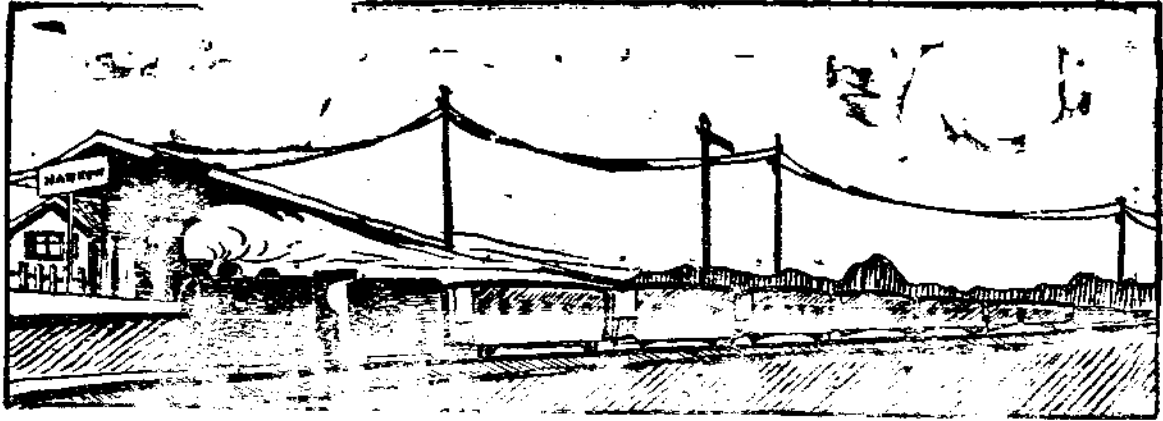
平漢鐵路為便利旅客起見特將最近調查沿綫各站情形編印第九期旅行指南凡各站古蹟名勝實業交通概況均經詳載無遺並附插圖百數十幅裝訂美麗攜帶便利旅行堪資嚮導平居可作臥遊全書凡五百頁精裝一厚冊定價五角印刷無多購者從速

發售處 漢口黃陂路平漢路編譯課  
本路沿綫各大車站

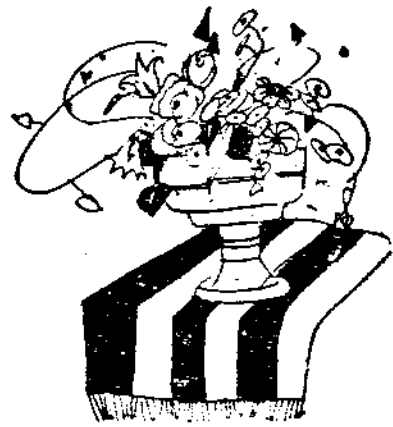
提倡合作運動

### 否認人種有優劣之分

於本年六月十日舉行十五週紀念之列寧格拉腦髓研究所，已將優等及劣等人種之學說全部否認。該研究所表示，每種人種中實存在大量之個別差異，如以腦髓之重量而論，黑人之腦髓有重於白人兩倍者，反之亦然，一般人以為腦髓之「猴溝」為劣等人種之表徵，但經考察大批之腦髓後，則知「猴溝」實為各人種或各民族間個別之差異，男子之腦髓恆較女子為重，故若干科學家遂謂女子智力較低於男子，該研究所指明此種差異實起於腦部內分泌組織，及女性機體之特種代謝機能，及其它特種點之差異，列寧格拉腦髓研究所之基本任務，在對於與其腦部及神經活動有關之人類性質，作審慎而客觀之研究，該研究所現附設一學校，有學生三千人，及一低能兒童學校，及一精神病醫院云。



鐵道部法規委員會辦事規則



法

制

### 鐵道部法規委員會辦事規則

民國二十二年七月四日  
部令參字第一五三六號公布

#### 第一章 總則

- 第一條 本規則依據本會規程第十六條規定之
  - 第二條 本會應備考勒簿凡專在本會辦公各職員均應按規定時間簽到
  - 第三條 兼任委員應辦本會事務得在原機關辦理
  - 第四條 本會應備工作日記簿由秘書指派辦事員按日登記呈送副主任委員核閱
  - 第五條 本會辦理文書及庶務等手續參照本部處務規程之規定
  - 第六條 凡有關本會各項事務須與本部各機關及直轄各機關公文往還者除應用本部名義者外得以本會名義行之
- #### 第二章 職務之分配
- 第七條 各組主任副主任指派各本組委員分任法規整理之編目起草修訂審核及參考

鐵道部法規委員會辦事規則

二

第八條

材料之搜集翻譯等事務並督促各本組工作之進行  
秘書處理左列事務

- 一．關於本會文書之處理事項
- 二．關於各項法規案件之收轉登記及整理事項
- 三．關於各組聯合會議及委員會會議之籌備事項
- 四．關於與各組及各主管機關日常接洽事項
- 五．關於本會卷宗圖記之保管事項
- 六．關於本會一切庶務事項

第九條

專任委員除分別擔任各本組工作外並應會同秘書辦理左列事務

- 一．編造本會工作旬報
  - 二．籌備召集委員會會議
  - 三．委員會開會期間整理議案及會議紀錄
  - 四．編製本會總報告
- 工作旬報式依附件一辦理之

第十條

本會各組委員如因事故不能繼續擔任工作時應俟各組主任副主任另行指定委員接辦並將經辦未完各事附簽  
意見交接清楚

第三章 事務之處理

第十一條 依照本會規程第八條一三三四各款之規定各組應將應行擬訂修正之各項法規編造目錄附具說明並分別緩急

酌定工作期限列表送交秘書彙編總目錄及工作期限表提交各組聯合會議討論決定

各組委員如有提案應送本組主任副主任核辦其不屬於本組範圍者逕送主管組主任副主任在核辦

編目格式依附件二辦理之

第十二條 依照本會規程第九條一二兩款之規定應函請各主管機關將應行擬訂或修正之各項法規先行編造目錄附具說

明酌定工作期限列表送本會秘書彙列總目錄及工作期限表之內一併提交各組聯合會議討論決定

第十三條 各組聯合會議決之總目錄應將立法原則各案綱要工作分配及期限分別列入

總目錄格式依附三件辦理之

第十四條 秘書應將總目錄分送各組及各主管機關各就目錄內應擬定或修正之法規如期辦理完竣

第十五條 本會決定總目錄並得徵集各路局意見如路局認為尚有應增訂修正之法規得在一定期限以內開列意見或附條

文案案送由本會彙齊分組審查再按第十一條手續核定增補總目錄並照第十四條辦理

第十六條 依照本會規程第八條五款之規定關於含有法規性質之命令函電應由本會各當然委員就各主管機關內指派人

員分別抄錄或將原件檢送本會轉交各組整理

第十七條 各組依照本會規程第九條三四五各款之規定須徵集意見時由各組承辦人員簽具意見或連同草案及修正條文

分別送由各本組主任或轉請主任委員簽發

第十八條 各組依照本會規程第八條第四款之規定應審核之各項法規草案應由秘書派員油印送有關各組或主管機關審

核或備參考

第十九條 各組委員擬訂草案務須於標題及條文之後逐一附加理由說明起稿意旨其有沿革可述或引用他國立法成例者

並應詳細敘入

鐵道部法規委員會辦事規則 聯運包裹加封辦法

四

修正法規及審查報告亦應詳細說明理由

草案體例依附件四辦理之

第二十條 各組依期完成之法規草案由各組主任副主任審核隨時提交各組會議

各組會議通過之法規草案由各組隨時送交秘書轉送主任委員副主任委員審核提交各組聯合會議

各組聯合會議通過之法規草案由秘書彙齊分別編列議案提出委員會會議

第二十一條 委員會會議通過之各項法規應由本會編製總報告繕呈 部長核定

第二十二條 凡有關本會之各項文件均暫由本會分類編號保管俟辦理終結再行全部移送歸檔

第四章 附則

第二十三條 本規則自公布日起施行如有未盡事宜隨時呈請修正之

(附件已載第七五六號平漢日刊)

聯運包裹加封辦法

民國二十二年七月二十四日  
會令第七二二六號抄發

一、普通聯運包裹托運人除用布包或箱裝將包裹包裝完密捆紮堅固標明收包裹人及托運人姓名住址外應照左列各條辦理之

二、托運人在托運前應於包裹之包皮夾縫處用起運路封條騎縫封固並在封條四角加蓋圖章或簽字(如圖)所需封條可向起運站索取免收費用其常有包裹交由鐵路聯運願用自製封條者亦可惟該項封條必須用堅韌之棉紙製印

三、凡包裹之包皮其質地或形狀未能貼用封條或加蓋圖章或簽字者應用成條之鉛絲捆紮如該包裹原用蔴繩捆縛者鉛絲須於繩下穿過然後絞緊堅固再將起運路封條縱橫裁取四分之一摺疊粘裹鉛絲絞緊處並由托運人於封條之粘口騎縫加蓋

圖章或簽字(如圖)所需鉛絲由托運人自備或向起運站購用按包裹計算無論大小每件取價洋五分

四·凡屬十公斤以上之包裹除照以上各條辦法加封外應用麻繩或藤條捆縛俾便裝卸搬運以免損及封誌

五·保險聯運包裹須由起運站按照保險價值聲明書查驗內容托運人不得加封

用布包裝者封條應

如圖粘貼加蓋圖記

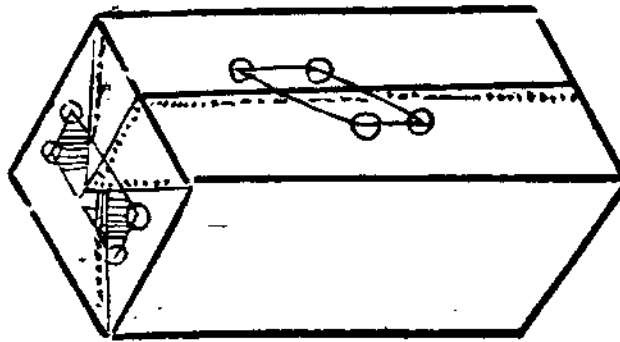
用木箱裝者封條應

如圖粘貼加蓋圖記

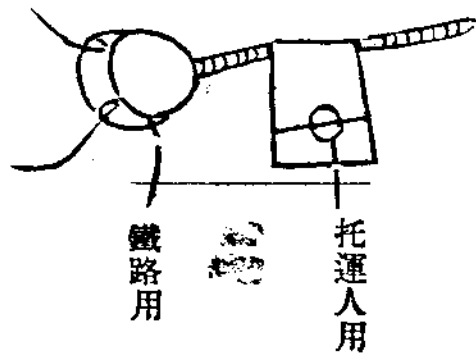
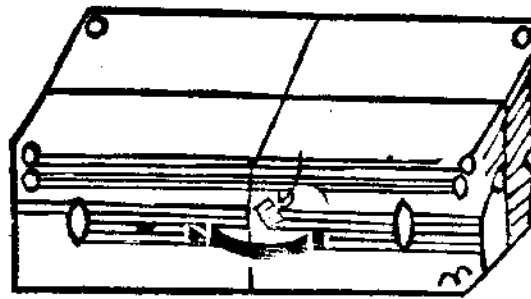
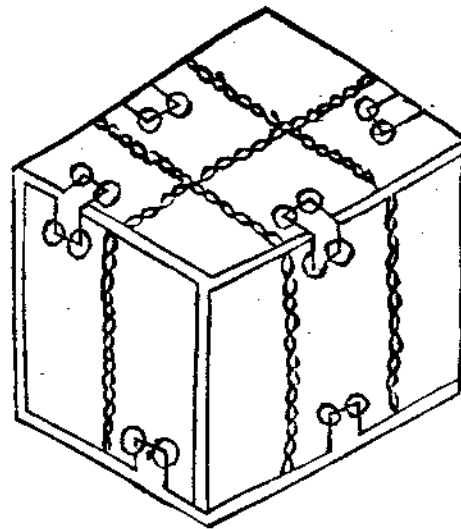
舖蓋捲，柳條包，皮包，皮箱，

用皮箱裝者用鉛絲加封分別鉛印及棉紙封條蓋用圖記

布 裹



木 箱



承運及授受聯運包裹辦法

民國二十二年七月二十四日  
會令第七二二六號抄發

一·聯運各路承運及授受運輸包裹除按照客車運輸通則及國內聯運規章辦理外應照左列各條辦理之

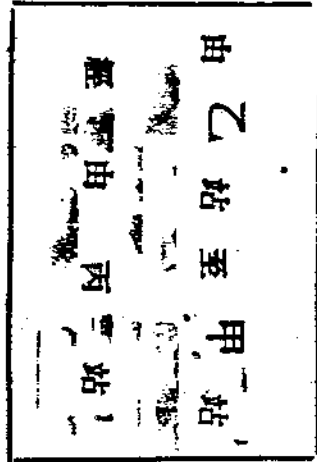
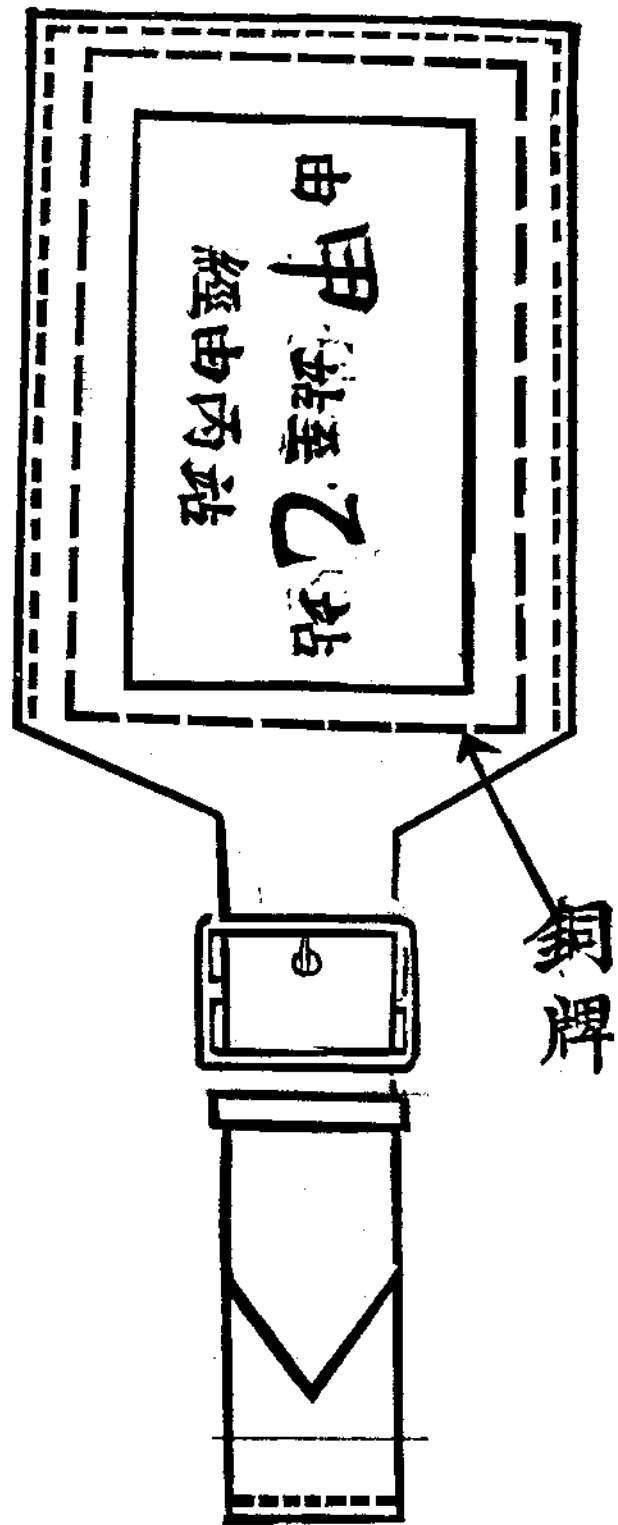
聯運包裹加封辦法

承運及授受聯運包裹辦法



承運及授受聯運包裹辦法

- 二·凡托運普通聯運包裹如未將包裹按照加封辦法加封者應令托運人如法加封其已經如法加封封條及圖章或簽字均屬完好者應於封條上加蓋起運站戳記或於鉛絲絞處用鉛印鈐封(如圖)
- 三·保險聯運包裹應由起運路起運站按照客車運輸通則第八十三條之規定查驗後照聯運包裹加封辦法加封
- 四·聯運包裹由站交車或由車交站或兩路轉運站授受時應由雙方會同查驗封條鉛印及圖章或簽字如有變動應由授方於授受憑證中註明雙方簽字其有另行加封之必要者應再加封由雙方於封條兩端騎縫蓋章
- 五·聯運包裹所用封條應由聯運各路用堅韌之棉紙印製寬八公分長十六公分上印「某某鐵路封條」字樣綠地白字四圍白邊由路局印發各站以備包裹托運人取用
- 六·捆紮聯運包裹所用鉛絲應由路局置備分發各聯運站以備應用包裹托運人向站購用時按包裹計算無論大小每件取價洋五分
- 七·聯運包裹之裝卸及搬運必須注意以防損及包裹封誌
- 八·聯運包裹運輸繁重之各站間應將體積較小之包裹用布袋裝運其辦法如左
  - (甲)此項布袋應由各路局製備分發所屬各站應用
  - (乙)此項布袋應用白帆布縫製袋外之兩面印某某鐵路第某號其一面並縫皮插袋一個內插銅牌一塊上刻起訖站名及經由站名兩面照刻惟起訖站名互相更易俾兩站互用其式如下袋之式樣尺寸及數目由各路斟酌需要情形自行規定



銅牌之背面

(丙)同裝一袋之聯運包裹以起運站及到達站相同者為限

(丁)裝袋聯運之包裹收據第二張(車隊長收執)及第三張(存根)上均應註明「裝某路某數袋」字樣而將同裝一袋之包裹收據第二張裝一信封并將布袋號碼起訖站名經由站名包裹張數包裹件數及其計重量於封面透項填明其式

承運及授受聯運包裹辦法

承運及授受聯運包裹辦法 平漢鐵路發給貧苦受傷者回籍川資暫行辦法 八

如下

..... 鐵路布袋第..... 號
甲.....站至.....站
乙.....站
丙.....站
丁.....站
戊.....站
己.....站
庚.....站
包裏重.....張計包裏.....件連袋共計重量.....公斤

(戊)裝運聯運包裹之布袋須用鉛絲捆縛絞緊固并於絞緊處用起運站鉛印鉛封所有授受等手續概按普通聯運包裹辦理

(己)聯運包裹之裝袋鉛封及拆卸須由站長監視辦理

(庚)裝運聯運包裹之布袋運抵到達站後如該到達站有包裹運往該項布袋之原起運站時得利用此項布袋裝運惟必須插袋中銅牌圖面倘一時無包裹運往者應即將卸空布袋填用普通包裹票(種類欄內填明回空布袋重量欄內填明布袋件數)交最近開行之列車免費運還原起運站

平漢鐵路發給貧苦受傷者回籍川資暫行辦法

民國二十二年七月十二日 會令第六七七二號公布

- 一、本路為體恤貧苦受傷者起見於傷愈後經調查確無川資回籍者准由主治醫院首領酌量程途遠近呈請核給川資
- 二、貧苦受傷者冬季回籍如無棉衣得呈請發給棉衣一套
- 三、請領貧苦受傷川資棉衣等費不得超過下列規定數目

1. 在該管醫務段內者酌給川資二元至三元冬季棉衣費三元
2. 出該管醫務段外者酌給川資三元至五元冬季棉衣費三元
3. 出本路者酌給川資五元至八元冬季棉衣費三元
- 四·重傷者（如兩臂兩肢切斷兩臂或兩肢關節強直不能運動者二目失明者腦部受傷而癡呆者）得另案呈請辦理
- 五·請領此項川資棉衣等費須由貧苦受傷者填具領單交由護士長簽明蓋章送請該院首領驗明確實轉呈核發
- 六·此項川資呈奉核准後如屬一二人即由主治醫院小櫃內墊付月終隨小櫃報銷倘人數過多得另案造單請領
- 七·川資發給後由主治醫院即日將受傷者送交警段護送回籍
- 八·本辦法自核准公佈之日施行

（領單式樣）

為申請事竊○○○現年○歲係○○○省○○○縣人前於○○○年○○月○○日在○○○地方被○○○○○○○○○○（列車軋傷或撞傷）  
 ○○○○部經○○○○（警段車站或診所）送至  
 貴院治療現因傷愈無資回籍請轉呈核發川資 元及棉衣費 元以便進行實為德便謹呈  
 平漢鐵路 醫院

受傷住院人○○○○（簽押或蓋章）  
 （姓名）

中華民國 年 月 日

○○○醫院院長（蓋章）  
 護士長或專任護士（簽押或蓋章）

平漢鐵路發給貧苦受傷者回籍川資暫行辦法

本路限制填發免票辦法 修正鐵道部法規委員會規程各條

本路限制填發免票辦法 (第七十七次路務會議議決)

1. 不准填來回票即在票上不得加註准予往返並沿站上下字樣平鄭兩辦事處所發因公持用免票駐平辦事處填發者應以前門為起點站鄭州辦事處填發者應以鄭州為起點站本會發給各該處預領空白免票內分別加蓋起點站名戳記以資專用
2. 每票只准一人惟對於員工家屬及包工頭目或工頭帶同工人搭車者仍應按照乘車證發行規則第三十二條及施行細則第四十條辦理
3. 限定期限按照乘車證發行規則第三十條辦理
4. 總局及平鄭兩辦事處并各總段各分段各廠所發免票非經主管長官簽印者無效
5. 填發因公持用免票核准發給來回票者須在票面加蓋因公出差戳記對於免票職務欄內亦須註明本路人員職務如係特別委派密查案件不欲露其職務者可不填職務
6. 平鄭兩辦事處不得填發總車工機會警各處署所屬人員及其家屬并僕人免票
7. 平鄭兩辦事處及車工機各處所屬機關應有預領空白免票者每種等第祇准預領二本為限俟某種等第用罄須先將存根繳銷再行換發新票一本以資流轉使用
8. 車工機各處請發空白免票應於呈文內詳細書明分別轉發某總段某分段某廠持用之本數以便考查
9. 各處從前所預領空白免票無論何時具領凡未蓋有現任委員長暨車務處長名章者均不適用急應呈會繳銷不得再行存留以杜流弊并由車務處飭知各段站如遇持用此項廢票乘車者一概弔銷繳回同時照補票價

修正鐵道部法規委員會規程各條

民國二十二年七月四日  
部令參字第一五三七號公布

第二條 第一款第三項兼任委員由本會商請本部各廳司會局處或路局指派呈請部長派充

第六條 本會設秘書二人承主任委員副主任委員之命辦理本會日常事務設辦事員二人至四人承長官之命分掌文書庶務及其他事項

秘書由主任委員秉承 部長就委員中指派辦事員由主任委員呈請 部長就本部職員中調充

### 修正搬運陣亡官兵靈柩暫行規則第五條第六條第十條第十二條條文

民國二十二年七月十二日  
會令第六七九二號抄發

- 五·經軍政部核准後得發給搬運靈柩護照及靈柩免費車船票給予該遺族憑保具領
- 六·靈柩車船票運經國有鐵路及船舶一律免予繳費
- 十·運柩免費車船票由軍政部核發具領
- 三·運柩護照及免費車船票式樣另有規定

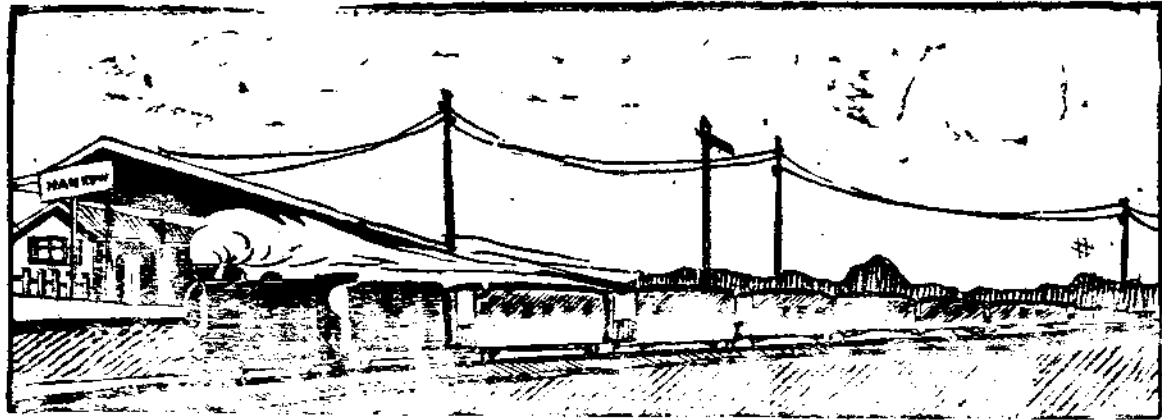
### 九百萬年前 原始蜂化石

德柯洛業教員史泰資，近數年來，在萊因倫塞文山區羅特附近，挖掘第三期層地質，以覓取動植物之化石，適於所得中檢獲一物，完全如蜂，而較諸今日釀蜜蜂軀體上之發展，相差甚微，史氏已將此發見，布告科學界，迄今似尚無人能與辯難者，此原始形之蜂，已刊入史氏所獲化石展覽品中，如確為蜂類，則去今九百萬年前，世界上已有此蟲矣。

留 美 十 五 齡

### 華 童 得 特 獎

據美國本薛文義州紐卡斯兒地方之「紐卡斯兒新聞」載稱，粵省十五歲童子奚喬治 (George Yee) 留學於卡斯兒之富蘭克林青年高等學校，成績優美，品行善良，體育亦佳，素為校中教師及同學所器重，最近該校當局決議獎以「美利堅來勳隊獎章」，此種獎章，必須德智體三育兼長者始能得之，奚生讀書成績，最為特異，彼於距今四年前，始由中國至美，不諳英語，入該校，排入第一級肄業，照章小學及初中兩級，須八年畢業，而該生竟以四年畢業，同學對於彼之得獎，咸翕然無異詞，當地公民台維斯氏特將此事函告中國公使施肇基，施氏致書奚生嘉勉，並通知在粵家屬云。



鐵路消息



# 交通麟木

## 鐵路消息

●鐵部限期完  
成潼西工程  
●開發西北

中央為謀

久擬完成隴海鐵路，惟因連年國家多故，財力支絀，故對潼關至西安段之工程，僅由該路自行動工，由鐵部月助三萬元，建築路基，現該路局長錢宗澤，為欲繁榮全路業務，先將東段連雲海港，積極開闢，同時添築台趙支路，由該路負責全責，而對潼西段之發展，似未能兼

籌並顧，當陝主席邵力子，甘主席朱紹良，在履任之時，即請求中央，急速設法完成隴海路潼西工程，並迭電顧部長，請籌劃該路西段之建築經費，該路亦鑒於東北既失，富源淪喪，故亦認開發西北，為補救東北之不二法門，爰經顧部長與上海我國銀行界商洽，暫為借款興築，已向法國訂購材料，鐵部並電隴海潼西段工程局長（兼隴海副局長兼株韶路工程局長）凌鴻勛，着赴京面示，進行機宜，諭赴鄭籌備興工設計，凌氏前由廣州赴京，並過徐赴鄭，現將各項工程進行事宜，料理就緒，據其發表談話於次，鐵道部近擬開拓西北富藏，決早日完成隴海鐵路潼關至西安段路工，已向銀行界商借鉅款，並向法國訂購鋼軌橋樑枕木各項材料，第一批在九月間可以運到，十月初即可開始敷軌，現潼西路基已築至渭



南，長約七十公里，(百四十華里)預計本年年終，即可通車至渭南，由渭南至塽橋至西安長約六十公里，現已在鄭州及京滬各報，招標承建路基土工，八月初即可動工，預定明年一月完成，第二批所購材料，明年一二月間可到，即繼續由渭南向西安敷軌，此段雖長有二百六十華里，惟沿途無山川阻隔，僅塽橋河面稍寬，水流較急，將先築便橋通車，至其他小河，甚易架橋，故該段工程，進行較爲順利也，鐵部現已限定在民國二十三年六月通車至西安，該段路線加長，機車及車輛均須添購，統計潼西段工程材料費需八百萬元，機車車輛需四百萬元，現因潼渭間路基，業已築竣，可省土工費五六十萬元，此項鉅款。除由鐵道部担負外，另由北寧路每月協助十萬元，將來該段工程告竣，車通西安。對西北之初步開發，陝災之救濟，均易舉辦，至由西安逐步西展，此列爲第二大段，俟鐵部與本路財力稍蘇，國家安定時，當繼續進行，總期在近數年間。或可通車至甘肅蘭州，庶達國人之願望也，廣東至湖南之株韶路工程，全由鐵部負擔，地方絕不過問，鐵部責成本人主持，該路工程，由湘粵兩端，同時進展，工程局初設廣東，現將移入湖南，該路阻山帶水，

興築至感困難，此次因奉部令電召，指示展築隴海路西段機宜，故到鄭籌劃，俟第一批材料運到後，余再由湘趕回，雙方兼顧，雖精神勞頓，惟爲實現國家建設事業，亦甚所願，余到京向鐵部再作一度報告畢，即先回廣州，定九十月間親來鄭潼監督工事云。

玉萍鐵路，前由行政院決議修築，並經飭鐵道部積極籌築玉萍路，鐵部積極進行，鐵部會派該部技士李文驥毛超二人，前往視察玉山至南昌一段路線，並擬其工程預算呈部核辦，頃據李技士談玉萍鐵路建築以前，實有組織酌量隊，從事詳細測量，確定路線之必要，南昌至萍鄭一段，前甯湘鐵路會測路線兩條，一由南昌經豐城樟樹臨江新喻以達萍鄉，計程一百七十六英里，另一綫由南昌經瑞州上高萬載以達醴陵，計程一百八十四英里，此兩綫就優就劣，或除此兩綫之外，更有合宜之路綫，亦未可知，似亦須從新測勘，詳細研究，方能決定，若測量工作，全綫同時舉行，則六百公里之路程，勢須派兩隊以上人員詳細測量，並需用技術人員頗多，若擇需要較急或經濟上較有利益之一段，先行確定路線，開工建築，然後測量另一段，逐漸進展，則人數可以



第十四期

定下關江面爲十里，(實則僅六七里，)計頭二等三角四，三等爲一角七分，貨物運費，則上行(由南京至浦口)每噸爲一元五角，下行(由浦口至南京)每噸爲二元，但最多一次不得超過一千二百噸，惟鐵道當局，以此項辦法，易啓客商反對，蓋貨物既係同一渡輪裝運過江，則不應分爲上行與下行收取不同之運費，而影響及於京滬津浦兩路直達貨運前途，爲減輕客商負担起見，頃已指令籌委會，將貨物過江運費，在可能範圍內，儘量予以減低，並須取消上行下行名目，劃一收費。

平漢鐵路月刊

渡輪管理事宜 至長江號輪渡之管理事宜，業經鐵道部訓令津浦路局負責辦理。蓋津浦方面，向有港務課之設立，且沿江兩岸，均設有極良好之貨棧，渡輪運貨過江，裝卸殊爲便利，而京滬路南京貨棧，係在下關車站旁，離長江號渡輪碼頭甚遠，裝卸既屬不便，轉運更必費時，故鐵部遂以此項渡輪管理權交由津浦路局負責云。

交通

閩省當清季時，由陳寶琛等向海外華僑招股，建漳廈鐵路，本係由廈門對海之嵩嶼，直逕漳州城，路程九十餘里，因辦理不得法，且僅築成六

十里，由嵩嶼抵距漳州三十餘里之江東橋，行旅行或不便，遂致營業失敗，虧本至於不可支持，八九年前華僑黃奕住李清泉等曾倡議築漳龍鐵路，即由嵩嶼抵龍巖，以便將龍巖煤炭輸至廈門銷售，黃李會與北政府接洽，旋值黨軍北伐，其事遂寢，三年前張貞詹調元李岳黃奕守等會呈中央，請准華僑商辦，由嵩嶼經漳州龍巖抵汀州之嵩汀鐵路，當時鐵道部司長薩福均，技正鄭華，均係閩籍，贊助甚力，遂得批准，近李清泉就任省府委員，對於此事極爲注意，蔣光鼐主席亦切望由華僑建築此段鐵路開採龍巖煤礦，以振興閩南工商業，故於五月間設立建設委員會，并由該會聘黃奕住、李清泉、胡文虎、李雙輝、陳培錕、黃珣、薩福均、鄭華、黃仲訓、林榮森、薛敏老爲漳龍鐵路籌備員，六月二十八日上午十時，在鼓浪嶼黃奕住公館，開成立會，議決以黃奕住爲籌備主任，會所暫假黃奕住公館，設立設計組織兩股，李清泉黃奕住分任股主任，推舉李清泉林榮森林鼎禮偕赴南京，與薩福均鄭華共同商酌，聘請鐵路工程師及礦師，以便進行測路探礦。李清泉又電省政府，請加聘黃奕住林鼎禮爲籌備委員，二十八日下午蔣光鼐電覆已函聘，合成十三人，聞該籌委

會日內擬登報徵求發起人，凡能認股五萬元或代招五萬元以上者，均得列名發起，俟發起人招足，即可呈報立案，李清泉訂七月一日乘芝尼加拿輪赴京滬，與薩福均鄭華等酌延聘工程師鑄師云。

●廿二年度杭  
●江路新計劃  
●商業，均屬重要，自西興江邊至蘭谿一段

，早已完成通車，自金華至玉山一段，長一六四公里，電話車站房屋機件及車輛等外，全路工程約需建築費四百八十萬元，上年十一月起着手興工，截至上年終了止，土方已大部完成，橋梁涵洞水管工程，均已發包，最近第一段且已從事鋪軌，浙建廳以二十二年度經已開始，本年度內該路應行計劃進行事項，按照成案，亟應先事擬具，茲錄如下。

(一)通車營業 該路關係重大，茲查土方行將全部完成，惟橋工至為艱鉅，現擬積極修築，預期十月底全部完竣，八月中旬以前開始鋪設枕木，安釘鋼軌，再視橋工進展，逐步推進，期於本年底，將全部路線修築完竣，一月中通車營業。  
(二)行車設備 金玉段線路工程，預期本年度上半年期終了，全部完成，關於行車設備自應同時舉辦，該路機車及客貨車，

均購自英倫，俟裝運抵滬，即行裝配發用，電報電話關係全路行車，至為重要，擬於年內裝設完竣，其餘站台車站機車庫，及給水設備等，均關旅客及行車安全，擬即分別趕辦，惟以經費困難，擬暫建臨時建築，以資應用，將來俟經費充裕，再行逐步擴充。

(三)發展運輸 查江蘭段一切行車設備，雖已粗具規模，但受限於經費，布置尙未週妥，茲為充分便利旅客，及增加行車安全起見，擬將下列各項，分別舉辦，一，擴充電報電話設備，二，添建會車道及貨物棧，三，加鋪道路，四，整理信號及軌間，五，增建轉車盤，貨站車廠及料房等，六，擴充總機廠，七，建造靜江站金華江碼頭，八，添置渡船，以期充分發展客貨運輸云，

●粵漢鐵路最  
●近整頓計劃  
●後進行計劃發表談話均關重要，茲撮要分述如次，  
(一)整理之部 查本局管有地畝契據，除廣三棧因兵燹焚燬外，其廣韶所收用官荒民地，多有未經契登記者，現擬按照鐵路收用地畝徵免減稅章程辦理，登記換照，以免參差，而保

## 第四十四期 平漢鐵路月刊 交通通訊

業權，俟全路地圖映就，即着手進行，又兩段警備槍枝過少，且均係舊式，難資防禦，擬將原有路警各槍枝，一律更換新式，勻配足額，并另給各長官手槍，俾資自衛，又驗客貨車票，因各站月台棚欄多有設置未完，不得已在車上驗收，以致每月售出車票與收回票尾，核對數目，相差甚遠，擬將各站月台，一律照列車長度展築，並圍以完備棚欄，分別出入口，在站驗收，以免遺漏，又兩線行車，時有輾傷輾斃人命事件發生，雖由於經行軌道者不小心，然路局方面，亦經力加防範以重生命，茲決定在沿線應響號地點，增設標誌，俾機車觸目響號警告，並責成車上執事人等，嚴防旅客跳車，各駐站路警制止旅客追車，一面在當眼地點，懸掛圖畫標語，俾知敬惕，藉期此項事變逐漸減少，其餘如車站之清潔運動，及列車之設置完備，均次第改善。

(二)建設之部 屬於利便傳達消息者，為更換全段電桿電棧，增掛韶樂段電報棧，及樂株電報電話兩線，敷設黃株間長途調度車輛電話棧等，屬於利便工人棲止者，為修建全路工人住室，各站警所，屬於養路事項者，為修造韶州水塔及車房，於全路加砌路基石料斜坡，並購置製造葯水松木機器，關

於謀行車安全者，為安裝全路號誌，以便指揮列車停開之用，又黃沙機廠係初築粵漢路時臨時設備，現粵漢全綫將次通車，宜在西村附近擇地另建偉大機器廠，以為各項修理製造之備，其餘增設英德站地磅，以利磅貨，展拓黃沙車場及改換轉盤，以便放置車輛與調車，凡此種種，均須就經濟能力次第舉辦。

(三)發展之部 查黎鋪頭站現在已行駛工程車，附帶營業接載旅客，韶樂段工竣時期，亦計日可待，屆時列車自黃河由沙直達樂昌，樂昌位居粵北，上接坪宜，為湘粵往來孔道，客貨往來，俱以此地為樞紐，為謀運輸及路收增進起見，擬於通車後，每日行駛黃沙至樂昌對開旅客快車各一列，及對開客貨混合車各一次，對開貨物列車各一次，其黃韶區間，則斟酌情形，籌定相當車次，庶沿途客貨，得以暢運，至廣韶貨運，現因贛南尚未恢復原狀，粵鹽又不能推銷湘境，以至上運貨物寥寥，其下行貨物，又以北江水漲，河道通行，多改趨航運，亟宜力謀展拓貨運計劃，以挽利權，此外廣三線貨運，向本無多，蓋因貨到石站後商人仍須自雇貨艇搬運過江。手續繁瑣不如航運之便，又三水佛山兩站，距離河干

較遠，搬運不易，故商人情願改就航運，現擬將該兩站岔道展至河干，俾得直接起卸，以期增益廣三貨收云云。

……鐵道部積極…… 隴海路為我國橫行幹綫，東起海州，西迄

……完成隴海路…… 蘭州，全綫約長二千餘公里，現僅海潼間

通車，至潼關以西一段，長一百三十一公里，經國府決議，

以俄國庚款一部份，發行債券，為完成該路工程之用，鐵道

部積極籌劃進行，向英庚款董事會，撥借存款五十萬鎊，作購

料用，即開始分段興工，所有用款，除由部按月籌撥二萬元

外，餘由隴海路自籌墊付，惟比國在華鐵路電車公司，以隴

海路係該公司款建築為詞，不願以該路收入為擴展之目，但

鐵道部方面，認為擴展路綫，與清理舊債，不能混為一致，亦

不致影響債款人利益，且事關我國主權，與開發西北大計，

尤之能因舊債關係而變更，除向該公司解釋外，仍積極進行

。去年十月，該公司總代表郎柏爾仍向鐵道部提出說帖，要求

注意債權之利益，鐵道部當據理函復，至十二月，比國駐華代

辦葛拉夫，後由平來京，向鐵道部交涉，清理該路債務辦法，

鐵道部當亦據理詳為解釋，迨最近鐵道部於海州東端，建築連雲

港，建築經費，已由鐵道部向銀行界設法，該公司復請比國公

使，向我國提出抗議外，郎柏爾復於日前由滬赴京，謁顧部

長面提隴海債權問題，據渠談，此事一時尚難解決，但顧部

長態度誠懇，意見亦頗可重視，郎柏爾為重視債權人利益起

見，處境亦殊困難，必要時，或將再向鐵道部提出第二說帖。

……兩路局沿綫…… 京滬滬杭甬兩路局，近鑒於兩路沿綫敷設

……建築之進行…… 之建築品，頗多毀損或散置，亟有修築增

添之必要，爰令工務處着手進行，刻據該局消息，兩路新工

均已次額完竣，如於各站建造雨篷，改善南京車場，修理莫

干山新舊旅館等，茲將詳情分誌如下。

京滬綫 此綫之新工已完竣者，如在安亭展長待車室及

雨篷，在無錫設新岔道，鎮江建築月台雨篷，並拓寬車站馬

路，至於正在進行之新工，其最重要者，厥為北站站址修理

工作，現該站下層未燬之牆、均經修葺，其上層並建樓屋，

約八月間可以竣工，吳淞方面，修築浮碼頭，亦已竣工矣。

滬杭綫 該綫新工已完竣者，為填築杭州公園之水塘，

該地為杭站之空地，由市府出租作公園，其間水塘頗多，蚊

蚋叢生，故填平之，又在本市滬南之龍華車站馬路經築平，

莫干山之新舊旅館，時當盛夏，避暑者頗多，該局對此項工

館、亦大事刷新，以利乘客云。

鐵道部近以我國國民，經濟之衰落，頗多  
鐵道部調查  
新三路經濟  
影響鐵道業務之發展，而鐵路營業之方策

亦能影響國民經濟之榮枯，為求兩者相互適應起見，擬於  
該部現正積極興修之株韶漢西大漢三路綫，用最經濟之方法  
舉辦沿綫經濟調查，以期明瞭沿綫民生實況，而謀相輔發展  
之計劃，頃聞該部現擬組織經濟調查隊二隊，一隊調查大漢  
路綫，一隊調查株韶漢西路綫，調查時，兼重營業發展，聯  
係各路，如隴海，平綏，正太，粵漢兩段及湘鄂段等路之營  
業，預計調查時間，約在五個月左右，所需經費，兩隊總計  
約七千五百元，調查之主要目的為，一，作各該路將來業務  
政策之參考二、發展已成各路營業，三、發展地方經濟，四  
，供企業者之參考，一俟調查完畢，即行編制報告，以供專  
家從事研究，至該項調查隊之組織，暫定每隊三人，就中指  
定一人為主任，不日即可決定，明令發表，其工作人員或即  
於該部調查科職員中分別派充，並聞顧部長對於此事極為注  
意，會面諭主管員可調查人員，如不敷用時，得向部路校三  
方面調用云。

鐵道部發表一九二九至一九三二三年中，  
鐵道近三年  
修建之鐵路  
已經完成及正在修築之鐵路統計，據稱三  
年中已經築成之鐵路，共計三二二啓羅米突，其中百分之  
三十八，係由鐵道部建造，其餘百分之六十二，係各省政府  
建造，茲分錄如下：

鐵道建造者計有(一)靈寶潼關段，此路係隴海路之一段  
，長七十二啓羅米突，建築費九，〇〇〇，〇〇〇元，此段  
已經完成通車。(二)韶州樂昌段，此段係粵漢路之一段，全  
在廣東省內，長五十啓羅米突，建築費五，七〇〇，〇〇〇  
元，現已完成一部份通車，其餘本年八月可通車。

各省建造者計有浙江省府所造之蕭山金華蘭溪綫此綫係  
杭玉鐵路之一段，蕭山在錢塘江東岸，玉山在江西省，蕭山  
至金華為杭玉路之幹綫，金華至蘭溪係杭玉路之支綫，全段  
長二百啓羅米突，建築費計六，五〇〇，〇〇〇元，此段現  
已完成通車，至現在修造中或已着手興工之鐵路，計長六〇  
九啓羅米突，其中百分之六十一係由鐵道部興辦，百分之二  
十六係由各省政府興辦，其餘百分之十三，則係私人所經營  
，(甲)其由鐵道部興辦者，計有，(一)樂昌至大喜門，株州

至雷溪市兩段，樂昌至大喜長四十五啓羅米突，係粵漢路廣東境內之一段，現已動工，一年內即可完成，株州至雷溪係粵漢路湖南境內之一段，長八十八啓羅米突，此段工程即將開始，(二)潼關華陰綫，此綫係隴海西路之一段，長二十四啓羅米突，路基已經完工，現正安放路軌，鐵橋正在修造中，不久即可通車(三)華陰西安綫，此係隴海西端之一段，長一〇八啓羅米突，刻已動工，進展頗順利，(四)榆次—大谷—平遙綫，此為大潼路之中段，長八十啓羅米突，榆次與大谷間之土基，已經完成，全段工程在進展中，(五)大浦老窩綫，大浦現為隴海路東端之終點，老窩在海邊，連雲港，即在此處，此段長二十八啓羅米突，可謂已經全部成功，僅有隧道一處，尚在開鑿，俟完成則隴海車輛，即可直達海岸矣，此外正由各省計劃建造者，計有(一)金華玉山綫，此係浙江省杭玉路之一段，為蕭山金華段之延長綫，長一五五啓羅米突，現已動工，正在進展中，(二)私人經營之鐵路，現有蕪湖，孫家埠一段，長僅八十一啓羅米突，全綫在安徽境內，此為江南鐵路公司出資建造者，現已開工，將來可以與滬杭路之嘉興聯接。

鐵路消息

同蒲鐵路自動工以來，業已多日，茲榆次段土工完成，至太谷段土方，業已完成，兩太谷至介休段，因路線接近民田甚多，前以值麥子旺盛之時，遲未能動工，現各處麥子成熟，大半並已收割，故兵工築路局近擬俟麥子割盡後，即準備動工，現築路計劃工具，均亦準備妥當，聞本月中旬，即可動工，又太原至榆次段，因地勢坎坷不平，築路工程，較為困難，前已召雇民夫五六百，並派兵士協助修築路基及土方工程，亦動工多日，又壬申製造廠，前奉令製造機車車皮，以便同蒲路應用，前經開工，聞現已製成多輛，惟車皮之鋼輪為最緊要工作，且工程複雜，為永久安全計，須經各專家研究審查後，方可鑄造云。

隴海路新浦至老窩開鑿隧道，商賈往來，輸運較前便利，惟新浦至老窩間，中隔孫家山，非開鑿隧道，不足以資貫通，而利輸運，茲為明瞭挖掘情形，及鑿道時之情形，並築港工程之確期，購地委員會委員長浦雨嶠，談及隴海管理局局長錢宗澤，對於開闢北方第二大港之重要，與繁榮我國腹部各地之宏圖，雖路款艱困，屢費周折，仍抱定不屈不撓精神，積極進行，故



鐵路消息 航空消息

於去歲八月間，令工務處長吳士恩，督率工程技術人員，趕築新客段，開始掘挖，由顧勛哉工程師，幫工程師汪庭需等督率工人，由該山西東兩面，同時發覺，晝夜辛勤，乃於七月一日上午五時掘透。當由余及事務段長張英仲等參加隧道落成典禮，洞內兩端工程，有未鑿透以前，已趕修完竣。祇需在交口處略加修築，全部工成完竣後，即可通車，當東西兩口挖通連接處相互融合，無高下偏斜之弊，足徵該工程師素有經驗，至於連雲港碼頭之建築，係由荷商治港公司承包，現已將新式築港工程用具，運至老窖，如輕便火車，軌道車輛，臨時水塔，挖溝機輪駁船等，悉已到達，刻已晝夜開始工作，預計此項工程，明年底即可完成，海屬繁榮，可言待云。

平滬通車客  
運核取全費  
直接通車，亦在下月起實行，該項通車客

航空消息

粵桂滇黔籌  
備民用航空  
近數年來，飛行事業突飛猛進，我國各省，近來對於民用航空，均有提倡，徒以經費困難，迄今開辦者仍屬寥寥，年前粵桂當局，曾一度舉辦

運，須完全核收全費，所有優待証及記帳掛車等，概不適用，國府昨已訓令直轄各機關遵照，茲錄其原令於后，為令飭事，案准中央政治會議函開，據行政院函稱，案據鐵道部呈稱，滬平通車，須完全核收全費，所有優待証及記帳掛車等，概不適用，請轉陳國民政府明令申禁，並轉請中央政治會議轉知各關係方面，經本院第一〇九次會議議決通過，送中央政治會議，謹函請核示等情到會，經提出本會議第三六四次會議報告，並經決議准照辦，除函中央執行委員會外，相應錄案，並檢同行政院原函函達，即希查照，並轉飭知照等由，准此，自應照辦，除函復並分行外，合行抄發原附件，令仰知照，並轉飭所屬一體知照，此令。

廣州至梧州之民航綫，但不數月又復停頓，頃聞西南以五省唇齒相依，但交通不便，開闢公路經費不多，現擬籌備粵桂閩滇黔五省民用航空計劃，在起草中，內容極為宏大，預定

資本為一百五十萬元，分為官商合辦，官股佔六成，由各省  
政府支出，商股佔四成，由各省向人民招股，每股十元，較  
為普遍，任何人均可入股，將來總站設於廣州，分為第一二  
兩期辦理，第一期幹線由廣州經梧州南宜至龍州，由廣州經  
汕頭廈門至福州，第二期幹線由龍州直通至雲南昆明，其餘  
各省則設支綫，關於第一期廣東支綫地點，已定為江門，北  
海，欽州，高州，韶關，汕頭，廣西則定為梧州，潯州，柳  
州，百色，平樂，鬱林，桂林等處，其餘閩粵請各省支綫，  
已在計劃中，本年十月間，即可着手啓航云。

○...蘭州西線...  
○...已籌備試航...  
交通部前以蘭州至青海西甯之航空綫，因  
西寧飛機場地面，與設備均不合用，致無  
法試飛，特具機場說明書，電青省府馬主席，飭屬設法依式  
修築，現得馬主席覆電，謂該場已飭由第九師及建設廳照部  
頒說明書，重新修築工竣，請早飭歐亞公司即日通航，以利  
交通，青省人民，莫不急切盼望等語，交部據覆後，已電歐亞  
航空公司總經理李景樞，尅日籌備試航蘭州至西寧一綫云。

○...歐亞公司又...  
○...新開兩航綫...  
歐亞航空公司開闢滬新綫，青海支路，業  
定二十五日，由李景樞駕機出發試飛，一

航 空 消 息

俟成績良好，即行開航，昨據交通部某當局云，歐亞公司二十  
二年度預算，業已送部，俟核准後，該公司於二十二年度內  
即可開闢兩航綫，(一)粵漢線，由廣州經湖南而達漢口，該  
綫曾經試飛成功，俟經費有着，及沿途各站設備裝竣後，即  
可通航，(二)平西綫，由北平經山西而達西安，該綫關係西  
北交通，故公司方面亦列入於二十二年度開闢，俟粵漢綫正  
式開航後，即可飛平陝線云。

○...已正式復航...  
○...歐亞航空公司歐亞全綫之滬新段航空，月  
飛行上安全起見，即中止前往，暫飛至蘭州為止，茲新亂雖  
未完全平息，惟在新敵對之盛世才，馬仲英兩方，均盼望滬  
新航空，照常飛行，並加保護，決無意外之慮，該公司現已  
決定正。恢復全綫，十一日(星期二)滬新上行飛機，作入新  
探航，定下星期二(十八日)起作正式恢復，關於中德俄三國  
航空聯運，據該公司南京辦事處主任石南陽談，俟滬新段開  
航得有相當成績後，再行定期三國聯運。

### 航 政 消 息

航 政 消 息

一 二

交通部積極整理招商局。招商局自經劉鴻生氏接事以來，對局務整理，不遺餘力，如裁汰冗員，撥開支，已能使收支相抵，不致虧欠，現并向英庚款董事會借款四十萬金鎊，添設航輪，發展航務，惟該局歷年以來，因措置失當，虧欠頗鉅，交通部為謀根本整理起見，特飭航政司起草整理計劃，茲悉該項計劃，不久當可起草完竣，呈送行政院審核後，即可逐步實施云。

揚子碼頭 舊為日本海洋社所有之揚子碼頭，自招商局收回後，前月曾有一度出租於申新麵粉廠榮宗敬君，作為起卸貨物之用，後以租價懸殊而擱置，近又有舊事重提，即日成交說。

通過借款 總理劉鴻生，為取消前抵押四棧碼頭合同而欲付還中國營業公司之填欸七十萬兩，及花旗銀行借款一百萬元，並李國木任內之水脚券抵押借款三十二萬四千元三種外債，擬向郵政儲金匯業總局借洋二百五十萬元，即以現有局址及法租界棧房地產作抵，業經該局同意，茲悉此案業經劉氏提交理事會決議通過，現已向郵儲匯局接洽付款日期云。

招商局購輪。交通部為整頓招商局業務，首須設法添輪，擴充航綫，藉與外輪相頡頏，爰向中英庚款會借撥庚款英金三十五萬鎊，購訂航輪六艘，二為海輪，四為江輪，即將該項新輪作為担保。茲據交通部負責者云，招商局此次訂購航輪六艘，因限於借款合同必須向英訂造，由英庚款購料委員會代為協辦，本部則派一造船技術專員赴英監造，以昭鄭重，至將來新輪落成駛華時，二海擬駛南洋航綫，四江輪則擴充於長江航綫之用云。

招商局見進。招商局向中英庚款會借四十萬鎊，添購船行計劃造船。雙，經該會三日在京召開董事大會通過後，該局即組織專門委員會，起草造船圖樣，茲據該局總經理劉鴻生，專門委員會之委員人數，並無規定，連日局內各專家正在商議中，交通部亦將派員來滬參加，內且有著名之造船專家五人，草圖擬就後，即送庚會材料會審查，將來江輪在國內招標建造，由英國供給材料，海輪則由英國代造云。

### 電 政 消 息

交通部國際電信局長溫毓慶氏，關於籌備中英通報情形之報告，茲分誌如次，

一 發展國際電信 據溫氏謂，交通部以發展國際電信起見，特籌備中英無線電報，在真茹設發報台，劉行設收報台，本埠外灘沙遜大廈內設中央控制處，購地奠基建築以來，已經多時，目今真茹裝置報機之房屋，現將落成，天線與收報機等電台上一切應用之材料，已陸續由英運滬，電台上一切設備，均在積極籌備之中，

二 借款訂購報機 真茹劉行兩處之收發報機，係向英國馬可尼公司裝購，為二十啓羅瓦特短波發報機及收報機各二座，因訂購機件及一切應用之材料建築電台等等，需費甚鉅，由交通部向英庚款會借五萬磅，支配應用，該項借款，業已成立，

三 派員赴英實習 向英國馬可尼公司所訂購之收報機及發報機，係現在之無線電用最新式之機，為便利將來管理與收發起見，非先行派員實習不可，故與馬可尼公司訂立購機合同時，訂明派工程員四人實習，已於本年三月中赴英，實習

六月，於九月間可以返國，

四 預計十月通報 中英正式開始通報之期，據溫氏謂，雖預期於十月間，或提早抑延遲，現向未能確定，蓋一切設置之完成，須視由英運來之材料而定，即如發報機在運滬時，頗為艱難，至將來通報之範圍，為中國、英國、愛爾蘭間云

蘇州鄭州... 交通部以各部電話設備以經費困難，頗多困難，電話設備... 陋就簡，為便利用戶起見，現正分頭計劃，積極擴充，現在進行中者，有蘇州，鄭州，二處，

蘇州電話 係共電式機，號額二千，業經裝滿，近來住戶日增，商業日形發達，請求裝用電話者，仍紛至沓來，殊有供不應求之勢，蘇局前為臨時救濟起見，曾呈准交通部試用分線用戶辦法，即一線供裝兩戶，但此項辦法，不能保守談話秘密，為用戶所不喜，且能如設分線用戶之號額，亦屬無多，非謀總機及綫路之擴充，不足以應話務之需要，交通部現已決定將號額擴七百號，同時將外綫加以擴充，所需交換機，即就青島話局所拆存者，修配應用，至電纜等線料，正在審議

電 政 消 息 公 路 消 息

訂購，該項工程約於年十一月中可以完成。

鄭州 交通部又以鄭州電話，近來發展頗速，原有機額亦有不敷應用之感，現經飭令武漢電話局，將武昌分局，改裝自動電話後，所拆存之磁石或交換機移裝一百號，以資擴充，再該局原有線路，均係單線傳音，難於清晰，交通部已決定掛電纜，改為雙線，漸臻完善，預料該項工程，於九月間當可完成云。

● 鎮江電話擬改  
● 用共電式機

鎮江電話局，前因原址不敷辦公，擬建築新屋，曾以五千餘元購置袁公渡基地一方

公 路 消 息

● 贛省政府續  
● 極修築公路

江西除贛江下遊及鄱陽一帶為平原外，大都萬山叢雜，交道阻梗，赤匪得以利用複雜地形，險惡山地，作為淵藪，清剿數年，往往因運輸不濟，行軍困難之故，功效難收，蔣委員長熊主席有見及此，特

決定交通清匪政策，蓋交通便利，不但調動迅速，軍事上可佔絕大優勢，而將來各路完成之後，生產亦必隨之推進是亦安定民生，根本清匪之唯一要圖也，所以贛省因為匪禍滔天百業廢弛，而公路一項，因當局之努力，得于赤匪百般破壞

，後交通部因該處地點，不在市中心，指定在五三圖書館三三，乃有購置五三圖書館餘地之議，數度接洽，略有頭緒，祇因該館係屬地方公有所有產業，遂有承租之拆衷辦法，其價約在七八千元，該館因須辦多量圖書，亦擬利用此機會完成上項計劃，故頗有成立可能，惟該館負責人對此議尚在研究，一俟計劃縝密後，即提該館委員會取決，至電話局建築新屋預算為廿萬元，其建築費來源，則擬向郵局借用儲蓄，現祇利息及手續兩項在談判中，一俟該局新屋落成，即可改用共電式機云。

之下，強力奮進，各路進展大概如下。

■ 贛粵綫，自南昌起，溯贛江南行，經豐城，清江，新淦，峽江，吉水，吉安，泰和，萬安，贛縣，大庾等十一縣，以達粵之南雄長六百廿公里，連年因贛江東岸，赤匪出沒，工程無從進行，吉水以南，改至贛江西岸，由十八軍兵工修築，剷除泰和至贛州一段，尙未完成，及贛州至大庾一段，差橋樑外，全部通車，南雄至韶州段成後，可接廣韶鐵路，以出海口。

■贛湘路，由本市贛江西岸南萍鐵路牛行車站起，經新建，高安，上高，宜豐，萬載，宜春，萍鄉七縣，接株萍路以通粵漢路，長五百六十公里，全部工程，只差袁河街西橋樑，由新建起，分段通車，可到萬載，下月初，當可全綫暢通也。

■贛浙線，由南昌向東北行，經進貢，臨川，東鄉，餘干，餘江，貴溪，弋陽，鉛山，玉山十縣，接浙常山杭江路，長三百廿公里，此路成後，可由南昌直接杭州，刻已由南昌通至餘江，餘江以上，弋陽貴溪等段，因方邵四出焚殺，工程進行極難，現擬改至信江南岸興築矣。

■贛閩路，贛閩路由南昌南經臨川，南城，黎川，以通閩光澤，嗣為勦匪便利計，由臨川南城引之南豐，冀連寧都，刻已由省暢通，至南豐幹支線，長三百九十里，此將黎川一段完成，即可達閩境矣。

■各縣道，縣道以臨川為最多，以撫州為中心，與鄰縣宜黃，崇仁，金谿均通，次為上饒，與廣豐玉山均可暢通，再次為武甯，為中委李協和所經營，可由南萍路永修徐埠站以通武甯縣城，餘亦次第展築中，已成者總長四百四十公里

公路消息

■兵工路，兵工路以十八軍為模範，其駐吉安時，以吉為軸心，四散至吉水峽江，安福，泰縣，遂川，永豐，樂安，萬安等縣及附近重要軍事，計築路十一條，長八百十公里。

■玉萍路，玉萍鐵路東起玉山，（按浙常山杭江鐵路以出乍浦海口），西經上饒，鉛山，弋陽，貴溪，餘江，餘干，東鄉進賢至南昌，再由南萍路牛行站經新建，高安，上高，宜豐，萬載，宜春，萍鄉，達株萍路，通粵漢路。此路可以溝通粵漢杭江各路，橫貫東南，在國防上經濟上均極重要，自蔣委員長建議中央後，已由行政會議通過建築，行營并己任命贛省府經濟會主席蕭純錦，財建兩廳長吳健陶，龔伯循為籌備員，積極籌備一切云。

浙省現進行修築五公路  
浙省各縣聯絡公路，及七省公路幹支各線  
浙省公路管理局，對於二十二年度內計劃，經列表呈由建設廳轉呈省府提出省政府委員會議決，本當即可着手測勘興工，惟省財政竭蹶，無餘款可撥，各縣既難籌措，經濟會又未能準期匯浙，唯有自行設法籌集經費，將

有關國防交通與聯絡之必須建築各路，提前籌款興築。

天目山，該路為本省自行計劃，興築公路之一，自東天目至西天目，中間另築支路，接連杭徽公路之臨於段，查天目山為浙西唯一名勝，中外人士之慕名前往遊覽者，四時不輟，惟山巒重疊，往返殊感不便，實有改築公路，東西互相構通之必要，且里程極短，建築經費有限，故公路局決定先行派員測勘路線，籌款興工。

臨黃路，該路為七省公路浙閩幹線之一段，自臨海起至黃岩止，因自黃壩至嶧縣，正在興築，嶧縣至新昌一段，業已完成，自新昌至天台，天台至臨海二段，均在進築，臨黃段實有提先興築之必要，使浙閩全綫，依次貫通，現公路管理局已派測量隊前往測勘，即將組織工程處，開始建築。

澤虹路，該路亦為浙閩幹線之一段，自澤國起至虹橋為止，若臨黃一段完成，則南京入浙至浙東名勝之雁蕩山，可以直達山麓，現公路管理局亦已派遣測量隊前往測勘，準備提先興築。

奉海路，該路為本省公路管理局自行計劃之海防公路，自奉化至甯海為止，全路約長四十餘公里，共需建築經費

五十萬左右，此項經費，將由省與地方各半負擔，俾便提前興築，業經公路局擬定建築計劃及經費預算，呈准省府實施。現正由公路局組織工程處，準備提前動工。

鹽善路，該路自海鹽起至嘉善為止，為嘉屬四公路之一段，亦由省公路管理局自行計劃興築之一路，與嘉平路適成交叉，所需經費，前經公路管理局長陳體誠赴嘉石開會議，議決由地方分三期籌劃解省，再由公路局支配建築，茲以該路有關浙西海防，故決提前建築，現正組織測量隊，測勘路線，並擬具建築計劃及經費預算，呈請省府鑒核施行。

七省公路鄂... 七省公路在鄂境應修者有汴粵，京川，洛... 境在興修中... 韶三大幹線，及麻太等十餘支綫，共長二千七百餘公里，全部工程需款達千餘萬，建設當局正在分別測勘興修中，茲將各線地段長度及經費詳誌如下：  
汴粵幹線小界嶺至麻城一段，長六七六公里，需洋一四三四五元，麻城至圻水一段，長一百三十公里，需洋四六三二三元，圻水至廣濟一段，長五十九公里，需洋三七三四二元，廣濟至武穴一段，長三十六公里，需洋五〇〇〇元，京川幹綫黃梅至廣海一段，長六十公里，需洋一三八二四四元，

廣濟至團風一段，長一百一十八公里，「此段與汴寧幹綫重覆」團風至陽邏一段，長六十公里，需洋三二〇〇〇元，陽邏至漢口一段，長三十八公里，需洋二〇二〇〇元，沙洋至宜昌一段，長一百九十公里，需洋二五〇〇〇元，宜昌至利川一段，長三百六十公里，需洋一七八五〇〇元，洛陽幹綫孟客棧至樊城一段，長四十公里，需洋二一三〇〇元，沙市至公安一段，長六十公里，需洋二九七〇〇元，麻太支綫（麻城至英山）長一百二十七公里，需洋五七六〇〇元，梅池支綫（黃梅至小池口）長五十二公里，需洋二二六〇〇元，田圻支綫（田家鎮至圻水）長一百公里，需洋四五四〇〇元，花安支綫（花園至黃安）長九十五公里，需洋四三一〇〇元，六圻支綫（圻水至英山）長八十四公里需洋三八一〇〇元，河康支綫（老河口至均縣）長一百二十公里，需洋五四四〇〇元，新沙支綫「新堤至沙市」長一百八十八公里，需洋八一七〇〇元，長孝支綫「長江埠至孝感縣」長三十一公里，需洋一一三〇〇元，武澤支綫「武昌至陽新」長一百八十五公里，需洋七七七〇〇元，陽趙支綫，「陽新至趙」長二百七十五公里，需洋一五五〇〇元，新黃支

公 路 消 息

線新通段，長一百八十公里，需洋七千六〇〇元，咸宜支線咸通段，長七十八公里，需洋三二七〇〇元，永通支綫「通修段」長二十公里，需洋八四〇〇元，以上各綫總計長二千七百四十八公里，

陝省擬修鳳... 漢成榆兩路... 陝西建設廳長趙守鈺，以陝省夙稱四塞之國，時至今日，僅有小數汽車通行於東西

大道，而南北兩區，猶各自為風氣，以致貨不調劑，迄未開發，一山之隔，判若霄壤，若不設法修築南北幹路，則不特行政，諸多障礙，文化日以漸落，即民衆生活亦殊難以維持，此貫通南北之鳳漢成榆兩路，不得不立為修築，查榆林為陝北重鎮，又屬國防要區，漢中為陝南與府，物產蕃富，兩路一經修築，一則以固我國防，一則實以開發寶藏，此救濟民生之根本辦法，而亦建設之先著也，特擬訂修築兩路情形及進行辦法，略誌於次，

鳳漢路 此線北起鳳翔。以接西鳳汽車路，由鳳翔南延經寶雞鳳縣。留壩，褒城，等四縣，以達漢中，計長七百二十華里，去年曾經草測一次，以後實行修築，仍須詳測設計，但為迅速完成路工計可一面測量設計，一面動工修築（一）



路段情形，全綫中越秦嶺石路及雜石路，均佔十分之三，餘為土路，自鳳翔至寶雞九十重，及褒城至南鄭四十里兩段，已略加修築勉可通車。(二)應鑿山洞，全路應鑿山洞四處，武關梁山洞長十公尺，柴關嶺山洞長五十公尺，酒典梁山洞長一百公尺，石門關小洞長二十公尺，洞高擬十五公尺拱半徑擬二公尺。(三)應建橋梁，渭河滾水擬用船渡，其他小河除利用舊橋外，尚須建大小橋約二十座。(四)應築涵洞，路線係沿山谷傍河岸而行，多舊溝溪，故須建涵洞之處甚多，計大小涵洞共一百八十餘座。(五)工費約佔，全路各段情形不同，故需費亦異。在未詳密測量以前，甚難確實估計，僅據以前各方調查，每里平均約佔二千元。全路共需一百五十萬元。

咸榆路 此線南起咸陽。以接西鳳汽車路由此北展經涇陽，三原，耀縣，同官，宜君，中部，洛川，鄜縣，甘泉，膚施，延長，延川，清澗，綏德，米脂，等十六縣以達榆林，長一千四百四十華里，咸陽至同官一段，業經草測，同官至榆林一大段，則從未測量，故此線與鳳漢不同，須先施行草測再仿鳳漢路辦法，一面詳測設計一面修築。(一)路段情

形，此線較鳳漢線約長一倍。亦經過許多山脈，但無鳳漢之峻急，計土路約佔十分之四，石路約佔四分之一，餘為石路南起咸陽至三原一段，業經築成，三原至耀縣一段亦大致培築草測時可從同官着手。(二)工資約佔，全路工款每里以一千三百元計算，約共需洋一百八十七萬元，及橋梁費，涵洞費，工具購置費，工事監督費五宗，連同購地草測等費，共約需洋二百餘萬元。(三)草測概算，本路須先進行草測，每日限測十里，約一百二十日晴天，即可完竣，計共需測費七千五百五十五元，並擬訂兵工民工及工賑辦法甚詳云。

蘇州嘉興公路 蘇州嘉興公路，於六月二十八日，在蘇州舉行通車典禮，據經濟委員會某工程師談該路工程經過及通行途汽車情形，謂該路濱臨太湖，河流交錯，湖蕩星羅，為著名水鄉，欲選擇一路綫，避免水勢，殆不可能，該路見定之路綫係經選擇，並經國聯道路專家敖京基顧問，實地查勘而後決定者，全路計有橋樑七十餘座，湖中填路一公里餘，工程確為艱鉅，又該路路基，均高出民國廿年洪水位，現太

湖一帶，正發大水，最低路基，仍高出水面一公尺餘，決可免除水患，其路線經過湖蕩之處，兩旁建有石質護牆亦不患風浪之衝擊，現時該路所完工程橋樑涵洞護牆之類，均甚堅固，蘇州八中一段路基，完工較早，行車尚屬平穩，惟盛澤至王江涇段中約三公里路線，經過水田，土質鬆軟，帶有彈性，又因限額舉行通車典禮趕築而成，泥漿尚未乾透，未能滾壓結實，故重車經過，稍感困難，現由蘇建廳加工滾壓，不日即可竣工，又該路吳江境內，原有舊橋數座。為通行船隻起見。橋拱過高，建築稍欠完善，因限於時間經費。未能改善，車輛經過，預形顛簸，該路長途汽車，因車輛不敷通至嘉興，暫通至吳江，定於七月十五日。俟車輛加添，路面整理完畢後，始展通至嘉興，預定長途汽車蘇州嘉興間二小時半到達云。

○...錫商人等  
○...籌建滬錫路  
○...滬商朱愷濤，錫商榮宗敬等，前擬集資開辦滬錫路長途汽車公司，經向建設廳接洽妥當，允其投資辦理，該商等會成立一滬錫長途汽車公司籌備處，積極從事籌備，嗣因該路完成須款卅餘萬元，一時集股不易，遂暫行停頓，現以蘇嘉路通車後，營業尚稱發達，

公 路 消 息

意料該路完成營業，定能發展，現由發起人等，函請籌備委員，舉行籌備會議，並函請建設廳准予列考，開該路經此次之積極籌備，於本年度或能完成該路等事，建設廳方面以經費困難，將均由該商等投資興築云。

○...全國經濟委員會  
○...驗路區建設概況  
○...年來我國各地建築公路，發展之志，為其他建設事業冠，但類多草率從事，對於工程材料，漫無計劃，致耗費大而獲益少，輒見路面完工未幾，已告損壞，全國經濟委員會，特建造試驗路，從事研究，該路位於南京麒麟門外，全路工程計長二公里，共三十餘種，路面平坦，堪稱模範。

(一)建造緣起 據全國經濟委員會公路處處長趙祖康談，本會督造各省聯絡公路，而對於建築之如何可以合法，路基路面等材料之如何可以利用國產，經濟耐久之工程，如何可以成就，則殊鮮深切之研究，爰於去年七月，創議建築試驗路，將各種不同之建路材料，用各種不同之鋪築方式，規定相當之長度，連續排列於同一路段上，藉以比較造價之高低，路身之堅鬆，保養之難易，弊病之多少，歷時之長短，綜合而研究之，然後以試驗研究所得，公諸各省，脾按照就地情

，以定取舍。庶工程上及經濟上得免無謂之耗費，至試驗路之所在地。於去冬適值南京市政府由本會協助翻修京杭公路之京蘇段路面，乃即商定該段內，劃出二公里，建築第一試驗路，并於十二月十日開工，惟因雨雪頻仍，工程進行頗緩，直至今春二月底，方告完成。

(二)路面種類 本路全長二千公尺，分為第一二兩段，第一段千二百公尺，所有路面材料，計有彈石路，半整齊石路，摩賽克路，青磚路，碎石路五種，依其建築法之不同，分為十七式，第二段八百公尺，均用水泥，大別為水泥混凝土路，水泥結碎石路，水泥混凝土軌路三種，更依其建築法，細別為十四式，第一段專以試驗磚面，尤以試驗石材料，改良彈石路之是否適用為目的，第二段則試驗應用國產水泥以造路面，此本路路面種類之大概情形也

(三)路面建築 試驗路路面工程，頗為複雜，計分三十一式，去冬因天氣欠佳，包商所辦材料不能合法，所經困難甚多，茲將各部工程，分別略述於下，(一)路線係就京蘇段舊有路面放寬，所有土基工程，初由南京市工務局辦理，惟對於路幅彎道坡度等項，則由本會加以改良，期臻完善，(二)。

路基共分碎石碎磚大石塊三種，碎磚基共築八式，碎石基十二式，大石塊基一式，混凝土路均無路基，軌道各僅於軌下鋪築路基，寬二尺半，各式路基建造，均稱順利。(三)路面之彈石，半整齊石，青磚，石板等料，採自各處，大率為石灰岩，花崗岩兩種，砂礫以除縣黃砂與山砂並用，鋼又系用舊彈石青磚等料，作為試驗，各種碎石路面，均能如預定計劃完成，洋灰結碎石路，共分三式，瀝漿乾掃兩式，因水

泥漿滲透過淺，通車後有一部份損壞，其餘各式，均經堅固，混凝土路開工最早，蓋較晚，則天氣寒冷，不便建造也，混凝土之拌合鋪築，皆用人工為之，於未寒時業已完竣，(四)路肩水溝，均於路前築成後，加以整理，凡雨水可由路面滲下，各式加設竹筒暗溝，以資宣洩。(四)路面造價 本路各式路面造價，業已分別結算清楚，其每平公尺工料，因路面不同，故亦頗不一律計一元以下者有彈石碎路，一元至二元者有舊彈石路，灰結碎石路，青磚路，大石塊軌路，各種泥結碎石路，洋灰結碎石路，(瀝漿法)及混凝土軌路，二元至三元者有各種半整齊石路，青磚路，摩賽克石塊路，大石板軌路，水泥結碎石路，(乾掃法)

及透漿法)等，三元至四元者有十八或至廿四式各種混凝土路，四元以上者有廿二廿六及廿七三式混凝土路，

(五)造法研究 該路工程，初告完竣，各式路面之成效如何，尙未能遽下定論，惟關於材料之選擇鋪砌之方法，以及施工之程序，在在均有研究之價值，可分別略述如左，(一)彈石路，面造價每平方公尺不及一元。保養極易。不失為吾國築路普通材料，所用砂墊，以本山砂結果為最佳，路基材料，以碎磚為上，因碎磚價值既廉，碎石則碾壓非易，價值又鉅，惟於翻修時，大部仍可應用，不若磚料之多所廢棄也。(二)半整齊石及摩賽克式路，此種路面鋪成後，頗為美觀，尤適宜於城市街道，平整異常，堅固耐久，平時保養極為省費，惟石料採自蘇州，運費較大，路面造價，除運費未曾列入計算外，最高價值，每平方公尺二元八角左右，如加運費，每平方公尺造價約合三元八角，似嫌過昂，(三)碎石路，吾國碎石

路面，大都泥結，試驗路外有泥結灰結水泥結三種，其中以灰結碎石路成效最佳，(四)軌路，公路鋪設軌道，確為經濟辦法，試驗路所設單軌軌道兩側，均鋪彈石，除石灰軌造價較昂外，其餘大石塊軌，混凝土軌，及磚軌等路，每平方公尺，造價均不及二元，而尤以混凝土軌路為最佳，石塊軌路所用石塊，似嫌稍大，青磚軌路，成績尚佳，軌道寬度，照目前行車情形，可自九公分減至七八公分，(五)混凝土路面，試驗路之混凝土路面，僅一，二，四及一，二，五兩種，所成路面，就表面觀之，成效尚佳，然造價較昂，嗣後各地採用時，似可略厚，或應用較薄混合比例以省費用，(六)青磚路面，青磚路面用人字側砌法，頗為美觀，灌漿以後，路面極形平坦，惟因係普通磚料，於通車後，有少數磚面，略呈裂痕，是以普通磚料之能否建築路面，尙待試驗研究也。

無錫天上市有居民楊良基者，今年已七十一歲，其左手無名指甲，自二十歲起，始終未曾剪過，長度今已達二尺六寸，同手小指因經損斷其一尺，兩指甲均用蘆柴管套護，老人對長指，愛護異常，迄今五十年如一日，穿脫衣服時，亦萬分留心，故未有損傷，前此長指老人，來城往新縣前縣政府繳納地價稅，附近居民異常，應觀衆要求，脫去蘆管，後因觀衆愈聚愈多，老人不勝其煩乃去，按前人筆記，曾云某僧侶有留路指甲環繞自身至數圍者，但於常人則罕見，如楊良基者，亦頗足稱爲特殊狀態矣。

### 指甲保留

半百年

民間而圍觀者數百人，一一向老人詢問留指甲之經過，並請脫出一觀，老人和藹



貨物負責運輸最近進行情形



附

錄

### 貨物負責運輸最近進行情形

——鐵部業務司幫辦譚耀宗報告——

貨物負責運輸，為本部一年來，業務改進上之重要設施，亦為負責運輸委員會，唯一的重要工作，此項制度，實為貨運之基本辦法，其意義及實施後之成績，迭經愈司長及兄弟撮要報告，查負責運輸，亦為剷除貨運積弊之唯一辦法。溯自去年九月開始實行以後，一般不正當

之轉運公司，多方反對，設法阻撓，滬漢兩商會，且惑於片面的宣傳，為若輩所麻醉，紛紛電請本部，從緩實行，負責運輸，迭經多方解釋，又以事實俱在，及各行商之一致擁護，卒使反對者，逐漸消滅，負責運輸乃能卒底於成，三中全会，對本部施政報告，認為負責運輸，業經辦有成效，仍應努力推行，本部自當貫徹始終，以不負黨國之期望，今反對者既已悉趨消滅，自當以全力為推行之工作，以底於全部之完成，關於最近數月來，各路施行負責運輸之種種情形等等，想當為社會一般人士及本部同仁所欲知者，茲謹將(甲)各路最近辦理負責運輸情形(乙)負責貨物聯運，(丙)負責運輸

貨物負責運輸最近進行情形

委員會之最近重要工作，(丁)負責運輸對於便利商人之最近設施，(戊)一般貨商對於負責運輸最近之意見等，分爲五項撮要奉陳，報告如次：

(甲)各路最近辦理負責運輸情形

我國所有各路，除關外各路，現在暴力侵佔之下，暫時無可報告外，關內十四路中，平綏，廣九，及粵漢南段，三路，以有種種特殊情形，尙在籌備實行期間，其他十一路，悉已先後舉辦，但辦理經過及其情形，仍互有不同，計全部實行負責運輸者，有京滬，滬杭甬，津浦，膠濟，平漢，道清，正太，南潯，等八路，先就數種貨物舉辦負責運輸者，計有隴海，湘鄂，兩路，其他尙有不論整車零担，均已實行負責運輸，而同時仍保留不負責運輸制度之存在者，爲北寧一線，此外尙有浙江省辦之杭江鐵路，亦已採用負責運輸制度，進行極爲順利，以該路創業未久，任何方面，均不受舊有惡勢力之影響，員司方面，亦少惡習，而社會環境，亦以鐵路新設之故，頗爲優良，故該路成績，確甚超越，部轄各路中，京滬滬杭甬及津浦路，因設備較佳，本部又曾以全力促其成功，數度派員視察，規模粗具，成績尙佳，膠濟北寧兩路

，前已辦理負責運輸，已有初步根基，迭經部令促成辦理，亦頗完善，其他各路，自開始實行以來，損失賠償之事，尙不多見，足證其辦理，亦頗得法也。

(乙)負責貨物聯運

本部因鑒於貨物聯運，自民十七停頓以來，路商交受其病，特以最大之努力，謀爲逐漸局部之恢復，試分述如下

(1) 京滬滬杭甬津浦三路負責貨物聯運

本部於去年十月，先就京滬滬杭甬津浦三路，辦理負責聯運，成績異常優良，各商交相稱便，直接由滬至津，及由京滬杭沿線各站，至津浦沿線各站之貨物，往來均與日俱增，向由海路運輸者，亦有改由路運，負責聯運之需要，可見一斑，此後自當仍以不斷的努力，再事推進。

(2) 津浦與膠濟北寧三路負責貨物聯運

本路前爲推行負責聯運起見，曾經令由津浦膠濟北寧三路，籌辦負責貨物聯運，又以該路等關於聯運一項，尙有種種問題，不易解決，復由部令津浦錢委員宗濤先行馳赴青島，與膠濟路會商結果，異常圓滿，並將歷年以來，兩路間不能解決之各項問題，一律解決，關於津浦膠濟之負責貨物聯運，

議有具體辦法，不日即可實行，青島濟南各行商，因渴望多年之辦法，業經實現，均表示十分滿意，並經開會慶祝，其熱烈歡迎之情形，為歷年所未有，北寧方面，亦在進行中，將來北寧，膠濟，津浦，京滬滬杭甬五路間之聯運，可以相互的完成。

(3) 隴海與津浦路之負責貨物聯運

此項計劃中之已經實行者，為兩路之淮鹽及麵粉，負責聯運，其餘各項貨物，正在積極籌議進行中。

(4) 京滬滬杭甬與杭江路之負責貨物聯運

京滬滬杭甬與杭江路之負責聯運，前經部令京滬杭路，從速接洽進行，現大致悉已就緒，關於杭江路之聯運清算費用問題，如能于日內解決，則六月一日，即可實行，間接即可以與津浦，膠濟，隴海，北寧，等路負責聯運。

(5) 京滬路與京燕公路之貨物聯運

京燕公路業有一部份通車，將來全路完成後，將與京滬杭路舉辦負責聯運，已在進行洽商中。

(6) 京滬滬杭甬與紹蕭公路之貨物聯運

查滬杭甬路未完成者，尚有蕭山至曹娥一段，該段已由浙江

貨物負責運輸最近進行情形

省公路局駛行汽車，現經令飭京滬滬杭路，速行商訂合同，不久事竣貨物，即可負責聯運，以達平津。

(7) 湘鄂路與長江輪船及湘省公路之聯運

湘鄂路為粵漢線之一部份，其與水運及公路之聯運事實上，十分重要，業經令飭該路與江輪及公路方面，從速接洽，貨物聯運，不久可以觀成將來粵漢全綫完成。後，此項負責聯運，對於兩粵及國際運輸上關係之大，不言可喻。

(8) 特種貨物聯運

已舉辦及已飭辦之各路特種貨物聯運計有

子 隴海平漢兩路鹽捲烟等十餘種貨物負責聯運，

丑 平漢湘鄂與津浦隴海之糧食負責聯運，

寅 津浦隴海與平漢湘鄂之淮鹽負責聯運，

卯 湘鄂平漢平綏三路之蒙茶負責聯運

以上八項，或已辦有成效，或將次第觀成，均視其進行之程度如何，隨時加以督促，俾得分別完成也。

(丙) 貨物負責運輸委員會之最近重要工作

關於負責運輸委員會之工作，誠覺千須萬緒，今天以時間關係，不能詳細報告，茲謹擇其舉要者，簡略述之。



貨物負責運輸最近進行情形

(I) 分批派員視察各路辦理負責運輸情形

本部籌辦負責運輸，大概可分為研究，計劃，辦理，視察，指導，等步驟，現在辦理既已就緒，自應派員視察，考查其有無誤解規章，及陽奉陰違情形，設備及手續上，情形如何，有無缺點，以及負責運輸，本身有無缺點，應加修正之處，並可隨時加以指導，俾得改正，津浦路方面，會由本部派負責運輸委員會楊彭兩委員，馳往視察，將該路辦理情形，作成報告，稟然成秩，長約四萬餘言，已呈部長核閱，不久可見諸本部公報，京滬滬杭甬路方面，前會令派劉楊兩委員前往視察，其報告已載本路公報，當時曾經指出辦理不合各點，飭即改進，該路是否奉行，自非為第二步之視察不可，因之月前本人、遵奉部令，偕馬楊兩委員馳赴該路，再度視察，視第一次令飭改進各點，會否遵辦，並隨時復加指示，以後仍當為第三次四次，以至於隨時之視察，俾使奉行不懈，此外南潯路，亦經令派劉楊兩委員，不日前往視察矣。

(2) 擬定調度車輛辦法

我國自有鐵路，雖已五十餘年，而對於調度車輛，向來並無一定辦法，致車輛運用之效率，大為減低，一般路上不肖員

四

司，遂有私賣車皮等積弊，各級互相把持壟斷，遂致敲詐勒索，無所不為，病路害商，莫此為甚，運輸效率之薄弱，亦為世界所僅見，據統計上精確之計算，湘鄂路百輛貨車，僅能作四輛半之用，膠濟路運用效率，最高亦僅能用至二十輛，致車輛缺乏，益形深刻，沿綫雖有積貨，而貨運仍無法使之暢旺，此皆由於調度失宜，管理不周所致，負責運輸之實行，與車輛之調度，息息相關，自應銳意整頓，俾將所有車輛運用至最高效率如辦理能臻完善，吾人希望中之運用車輛效率，擬增至百分之六十，則現在所有車輛，將來當可增加四五倍之用途，此項辦法及表格等等，正在設計起草中，不久經過審查，當可呈部核定頒行。

(3) 擬定裝卸工人辦法及對於工資之研究

鐵路運輸貨物，兩端之裝卸工作，必須雇用工人，在以前不負責運輸時代，裝卸工作，向由客商自辦，鐵路不加開問，裝卸工人，得此機會，除照鐵路所訂之裝卸費率，向客商收取外，尚有其他不正當之費用，及種種勒索敲詐行為，如上述水費，校包費，看管費，伏酒費，船頭費等，名目繁多，不一而足，在以前負責運輸尚未實行時代，客商裝卸物貨，惟

若輩是賴，故對於種種非法敲詐，惟有忍氣吞聲，裝卸工人亦遂肆無忌憚，現在改行負責運輸以後，裝卸事宜，客商不必過問，一時各方均稱便不置。然裝卸工人，無從敲詐，遂不能不向鐵路要求增加工資，或指定某種貨物，論價或規定每噸若干，對於以前向商人之敲詐行爲，不啻自作供狀，以浦口而論，每一四十噸車，裝車費用，幾達四十元，每噸幾達一元，如遇特殊貨物，尙有加收變成之要求，殊屬太大，又如由滬運至鎮江之布疋，每二百五十公斤之運費，原爲一元一角餘，江輪運費，則爲一元二角餘，雖陸運廉於水運，仍多改走水運。京滬已將此項布疋運費，減去百分之七十五，作爲特價，每二百五十公斤，僅及江輪運費四分之一，而仍不易與水運競爭。經調查結果，即因裝卸力之大，超過運費，故總計費用，仍以水運爲廉，由此而論，鐵路對於裝卸工人之工資問題，一日不解決，則鐵路營業，一日不能發展，其關係之大有如此者，以前本人曾在關外鐵路服務，彼地裝卸工人，仍多係直魯等省之人，但所要工資，並不高大，概裝或卸，每一噸貨物至三十公尺距離，僅得工資洋四分半，後經加至六分，每一四十噸車，亦不過二元四角，年前

貨物負責運輸最近進行情形

曾在北寧最高工資，每噸不過一角，尙嫌太高，當時曾定七分半爲標準工資，天津裝卸工人，雖曾要求增加，然不若浦口情形之腐敗，故裝卸工人之管理問題，不能解決，則鐵路將無出路，本部曾於去年十一月，公布鐵路僱用裝卸夫裝卸貨物辦法，及承辦裝卸鐵路貨物辦法兩種法規，俾裝卸工人，與鐵路發生直接關係，對於管理上得一圓滿之解決，關於工資方面，現亦在調查各地生活程度，及工人實際情形，就貨物之種類，裝卸之距離等，酌定標準工資數目，此項問題，正在研究，不久當可呈部，

(4) 擬定整車起碼噸數

向來整車貨物，均照車輛載重量計算運費，此法沿用已久，但貨物之輕重不等，如生薑一項，欲裝足車輛載重量，自無不可，但如棉花等輕浮貨物，裝滿一車，往往尙不及車輛載重量之半，又因車輛種數，有敞車蓬車平車等種種之不同，其載重量及實裝容量等亦各異。商人方面，屢有煩言，我國各路對於車輛之統一，尙不注意各種噸位，車輛之大小長短，各有不同，各國各種車輛，無不具備，幾成世界所有各種貨車之展覽會，此雖由於以前當局者，購買貨車時，未能注

貨物負運輸最近進行情形

意於車輛種類之統一。現在統一標準之規定，但欲求車輛種類之統一，非待現有貨車，悉數達到使用最高年齡，廢棄不用以後，始有希望之可言，至少非數十年不辦，在此車輛紊亂情形之下，及貨物輕重之不等，按照車輛載重量計算運費之法，既有缺點，又不能待至數十年後，車輛統一時，再行改革，自應就現在情形，迅謀補救之法，近來已將各種貨物，分別規定起碼噸數，輕浮貨物，如棉花之類，則以最經濟的方法裝足一車，酌定最合情理之起碼噸數，其他各種貨物不論輕重，亦均酌為規定，以後整車貨物，悉可以起碼噸數為標準，此項工作，不日即可完成。

(5) 制定負責聯運辦法

查我國固有之聯運辦法，祇可作為車輛過軌聯運，或稱之為運費計算上之聯運，對以便利商人，簡省手續各方面，尙未充分做到，故負責運輸委員會成立以後，即會同本部聯運處業務司三方面，召開負責聯運會議，決定具體方案，以負責運輸為原則，在可能範圍內，力求減少種種手續上之麻煩，以達便利商人之目的，約再經一次修正，即可發表

(6) 籌辦煤斤負責運輸

負責運輸通則，規定六等以下貨物，暫不負責，如煤斤砂土石泥等皆是，此種貨物價值過低，既不能負較高運費，而此種貨物，又屬無法包裝，故規定暫不負責，惟礦商及實業部方面，迭次函請飭路辦理煤斤負責運輸，本部亦以煤斤運輸，為各路大宗貨運，各方既有要求，自應加以考慮，惟煤斤之沿途丟失匪徒盜竊，雨淋風吹，及煤斤乾濕，與重量減輕加重，各項問題，亟應先事研究，最初擬用石灰水澆法，並派警押運，但此法對於長途震動，或大雨大風，仍屬無法防免，次又擬用繩網覆蓋煤車，以鉛彈封誌辦法，並用押車路警，加意看守，即從平漢一路，先行試辦，約計每年可增加收入四五十萬元。

(7) 編訂運輸雜費計算法及說明

關於運費及雜費之計算，因貨物之等級里程，單裝與混裝及時間地點，變更事變及其他種種情形而有不同，其方法并非簡單，尤以各種雜費之應收與否，及如何計算，成為極複雜的問題，如無一定標準，則鐵路員司，於計算時，每致發生困難，且對於常川運輸之貨物運費，及普通情形下運費，及雜費之計算，尙可因熟練之故，無甚困難，但對於不常辦之

辦法，或發生特殊情形時，運費雜費之計算，往往發生錯誤，及至查覺，或經會計處發現，有短收多收情事，輾轉查詢，往來手續更多，費時誤事，故就運費雜費之各種計算方法，分額纂訂，彙為一編，並附加說明，作為計算運費，及雜費之標準方法，實為必要之圖，迭經開會討論，現已起草就緒，俟審通過呈部後，即可印發各路。

(8) 擬定統一磅秤辦法

各路所用磅秤，向不統一，不但各路互相參差，即同一站之磅秤，亦不能一律，致貨物包件之重量，因起運到達兩站磅秤之不同，每每發生爭執，兩路以上之聯運貨物，及包件，對於此項糾紛，尤覺無法解決，負責運輸委員會曾經會商聯運處，規定統一砵碼，託由實業部全國度量衡局，製就樣碼，並規定關於磅秤之試驗修理校對等種種詳細方法，全部計劃，業經呈部核定施行。

(9) 審查各路負責運輸附則

本部頒行之貨車負責運輸通則，及辦事細則等等，為一般的總綱，各路因各有其特殊之環境，與種種情形，故因路制宜，實有斟酌情形，增訂負責運輸附則之必要，此項附則，各

貨物負責運輸最近進行情形

路均經先後制定，呈送到部，除關海路附則，業經審查完竣，令飭遵照本部飭改各點修正實行外，其餘津浦平漢等路呈送之附則，尚在嚴密審查中。

(丁) 負責運輸對於便利商人最近設施

本部此次辦理負責運輸，其目的在求解除商民之痛苦，故凡能便利於商民之設施，無不隨時體察情形，樂為舉辦，茲以最近數事為證，

(1) 津浦路零担貨房之添設

津浦路雖以首都為起點，但車站遠在浦口，一江之隔，客商報運，諸多不便，本部有鑒於此，曾令津浦路，於長江南岸下關車站，添設零担貨房一所，以便客商隨時報運，自去年雙十節成立以來，每日報運之貨物，由十餘件遞增至數百件，一般商民，有口皆碑，交稱便利，現又更進一步，令津浦於京津等大城市，適中之處，多設零担貨房，吸收貨運，免除商人遠道跋涉，所有一切辦法，絕對公開，俾商人咸得自向鐵路就近報運，此項計劃，現仍在亟謀擴充，並擬推行各路，

(2) 京滬路靈鹼運減價及代辦包送辦法

鹼子運價，向係比照生絲按一等運價收費，後為救濟絲業，

貨物負責運輸最近進行情形

雖一律減為二等，但爾子仍悉走水運，路運全為所奪，近因鮮鹵上市，為利用時機，挽回路運起見，業經迅令京滬減列三等運價，完全按照負責運輸辦法，並用極簡計算運價方法，將運費雜費裝卸費，包送費等，一律彙總計算，規定每件運費若干，以期計算簡便，運輸迅捷省時，且爾子一經由廠家報運，所有關於裝車運輸，卸車包送一切手續，概由鐵路完全代辦，直接送達廠家，簡便非常，各商大為滿意，嘆為歷年所未有，以後對其他貨物，亦擬照此辦法，以表現貨物負責運輸真正精神，

(3) 京滬路零担貨物之減價

負責運輸之目的，在為商人謀便利，與運價有直接之關係，京滬路向來零担貨物運價，係較整車運價加收百分之一百，滬杭甬路加收百分之七十五，此較實嫌過高，不但為轉運公司造成化零為整，操縱牟利之機會，且該兩路有水運劇烈之競爭，亦有使多數零担貨物，改走水路之危險，現經令飭改為兩路，一律加收百分之五十，俾減少商人對於運費之負擔，兼以吸收貨運，該兩路業已遵照定於六月一日實行，

(戊) 一般貨商對於負責運輸最近之意見

一年前本部推行負責運輸之始，除一部份專以敲詐為業，不正當之轉運公司外，各方對於負責運輸，本多好評，尤以小資本之商人，以能直接報運，不必再受轉運公司之剝削，更覺非常歡迎，一載以來，各方輿論，更多好感，而事實上，強有力之證明，亦屢有發見，試撮其一二，略述如次，

(1) 銀行界

銀行對於放款，實為主要營業之一，運貨人對於運送之貨物，本可向銀行押款，以資流通，資本惟向來銀行之做押款，僅以轉運公司所出之字據為抵押之憑證，轉運公司每多以一批貨物，多出字據，分向數家銀行押款，致信用掃地，銀行界多不敢放款，致金融不能流通，自鐵路辦理負責運輸，發行提貨單以來，每批貨物，嚴格的祇發一張，提貨單，法律上亦較有根據，銀行得認定鐵路提貨單辦理放款，鐵路既絕對負責，銀行界有絕對的保障，自可不必猶疑，故對此多表示十分滿意，

(2) 湖南省平江縣茶商

本部前准湖南省政府咨，以據平江茶業公會，呈以轉運業，壟斷運費，向茶商收取零担運費，湊成整車，始行運漢，不

不但市價失其時效，茶質色味，亦生變化，損失不貲，每有迫而自行僱舟，改由湘江水運者，但中途匪劫，風浪覆舟，又多不測，追源禍始，皆轉運公司為厲法之階，似此操縱把持，既害牛產，亦礙路政，請專掛棚車，以利運輸，並取締轉運公司，俾免操縱等情，咨請核辦到部，關於轉運公司之非法壟斷，由此暴露無遺，而客商希望鐵路舉辦負責聯運之切，亦可見一般，本部為迅謀救濟起見，業經令飭湘鄂路，迅速遵照前令，即仿照香煙，米，鹽，辦法，將茶葉一項，不論整車零擔，一律尅日實行負責運輸，以解商民痛苦，

#### (3) 南京大同麵粉公司

本部前據南京大同麵粉公司經理來部面稱，自鐵路實行負責運輸以來，該公司由蚌埠自行報運小麥來京，較之經過轉運公司代辦者，每車約可省費二百餘元，嘉惠商民，殊非淺鮮云云：

#### (4) 南京下關正大油號

本部近日又據南京下關專營油業之正大號呈，以該號向託由

## 本路客貨運問答彙輯

貨物負責運輸最近進行情形

本路客貨運問答彙輯

津浦路大汶口三和棧，代運花生油來浦，每二十噸車輛需洋六百元，及自向路局探聽，則實在運費，祇需四百〇二元，計轉運公司每車多收一百九十八元，數年中該號已運之油，已及六千噸，損失之鉅，殊足驚人，請由部查辦等情，查此案該商如能直接報運，大可免除此項無謂的損失，而負責運輸之能解除商人痛苦，亦足證明，本部除令津浦路查復外，並飭該路對宣傳方面，特加注意，並將各等運費，分類列表，用大張粘貼各站，并另印小張，分送各外商，俾灌輸運貨方法，與運價於一般商人，不致受愚，

以上各項，以時間關係，報告極為簡略，負責運輸，自去年五月創辦以來，迄今適滿一年，種種措施，雖未能達到吾人最高希望，但回顧以前，亦尚有若干差強人意之處，溯往証今，足資警惕，自當繼續努力推行，仰副 部次長，勵精圖治之意，所望我同仁，時錫兩針，藉資章佩，欣幸如何。

—完—

本路客貨運問答彙輯

本路遵照 部令在日刊上特闢客貨運問答欄凡各站對於客貨運輸各種法規辦法需要主管處課解釋者均為逐一刊載使同一問題或同一事件全路各站均得同時明瞭已自本年七月份起實行茲特於每月底彙輯轉載月刊以便檢閱

編者附識

順德站長張樹文問

查商務通飭第三十三號內載倘商人以高等貨物捏報低等經查確實除令將高等貨物補足運費外并加十倍處罰等語惟該項捏報或以多報少貨物對於本路貨運負責加收之負責費及加價一成五應否均按十倍處罰抑祇按照普通辦法核收

車務處答

負責貨物除以多報少應由起運站負責本路對於貨商祇應追繳短少之運費不加罰款外至捏報等級自應按照貨車通則第三十五條處理所有上項追繳運費或處罰自應包括負責加價及百分之十五加價在內

車務第一總段長問

奉鈞處 1234 號電以會計處業將負責運輸到付票據十分發十七大站備用等因奉此查負責運輸通則第十六條載有

鐵路得斟酌情形准許貨商運到付款良以負責運輸有貨在路不虞欠繳運費雜費也似宜各站一律備存負責運輸到付票據一冊俾便遇有貨商請求時可以照辦

車務處答

查各站應領負責運輸到付票據早經本處通知會計處籌備除于七大站已經發領外其餘各站到付票據正在趕印中一俟印就即直接每站發給一本嗣後可由各站照需要情形隨時列單向檢查課請發

車務第二總段長問

奉鈞處第 2325 號訓令以載運棉花如果度量較重最為重祇宜補費不必加罰等因奉此除轉各段知照外惟其他輕笨貨物嗣後如查出有前項同情類事是否應一律不加罰

車務處答

凡體笨貨物商人誤按實重報運與度量計重不符者得令補足運費不必加罰但在中途或到達站查出時應由起運站負責

### 代理涿州站長呂殿元問

查自負責運輸實行以來涿州站收到之貨物比較起運站為多類如雜糧紙煙布疋等項現值夏月雨水連綿之際涿州站未備有雨布如係少數貨物例當存放站內倘若大批零擔票房容積不下如在卸貨之時正值大雨淋漓距離票房又遠其勢亦不能搬運惟請速撥雨布以防未來再向有兩項疑點如下(一)現值雨水之際見物到達涿州站後收貨人要求檢查內部是否潮濕腐爛將來如發生該項情形是否由鐵路負責抑或列入天災事變之內(二)例如七十一二次車進站時正值大雨如注又有負責貨物勢必卸下當是時如將貨物卸下

勢必被雨淋漓收貨人當然拒絕收受如不卸下又與路章不合該項事變日來已發生將來如何辦理(查此案經車務第一總段同時以夏雨綿連各小站待裝之大批負責貨物實苦無處存儲擬請就商運較繁之各中小站各予發給蓬布雨床併請車務處核示)

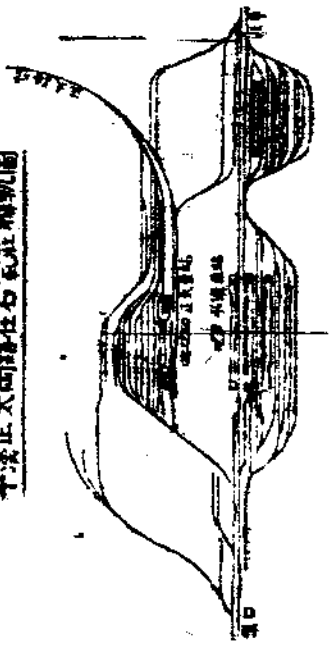
### 車務處答

各貨運較繁之中小站可暫撥蓬布一二床此項蓬布應按照內務通飭第三六〇號由本路先存之舊蓬布內撥用至涿州站長所陳兩項疑點(一)貨物受濕本路應負一任仰飭各站力予避免(二)沿途零擔車到站正值大雨時凡有風雨棚之站可倒在風雨棚下裝卸其無雨棚之站可將列車近票房傍裝卸各站並應設法預備可以避雨水之布數方以備大雨時上下搬運蓋用

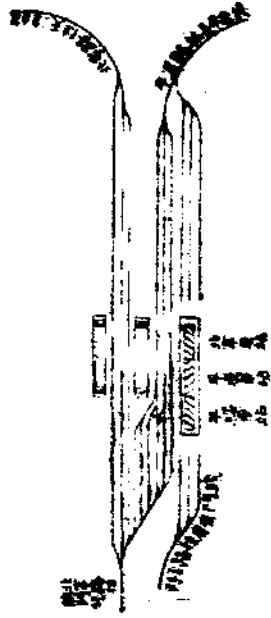


# 本路·與各路聯運接軌圖

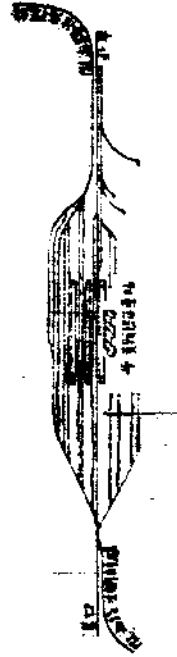
平漢正太兩線在石家莊附軌圖



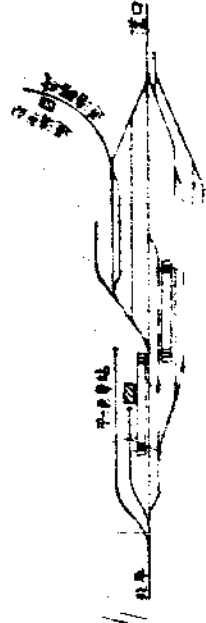
平漢平綏北平三路在豐台聯軌圖



平漢隴海兩線在鄭州附軌圖



平漢通濟兩線在新鄉附軌圖



南京圖書館藏