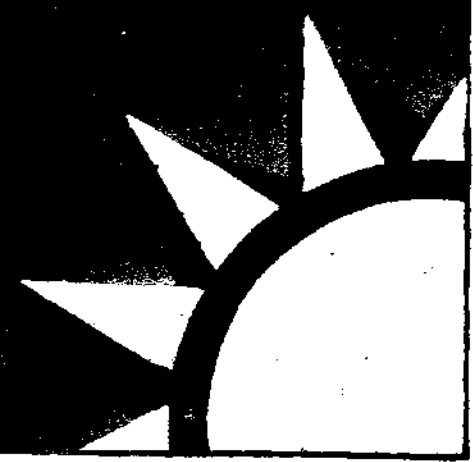


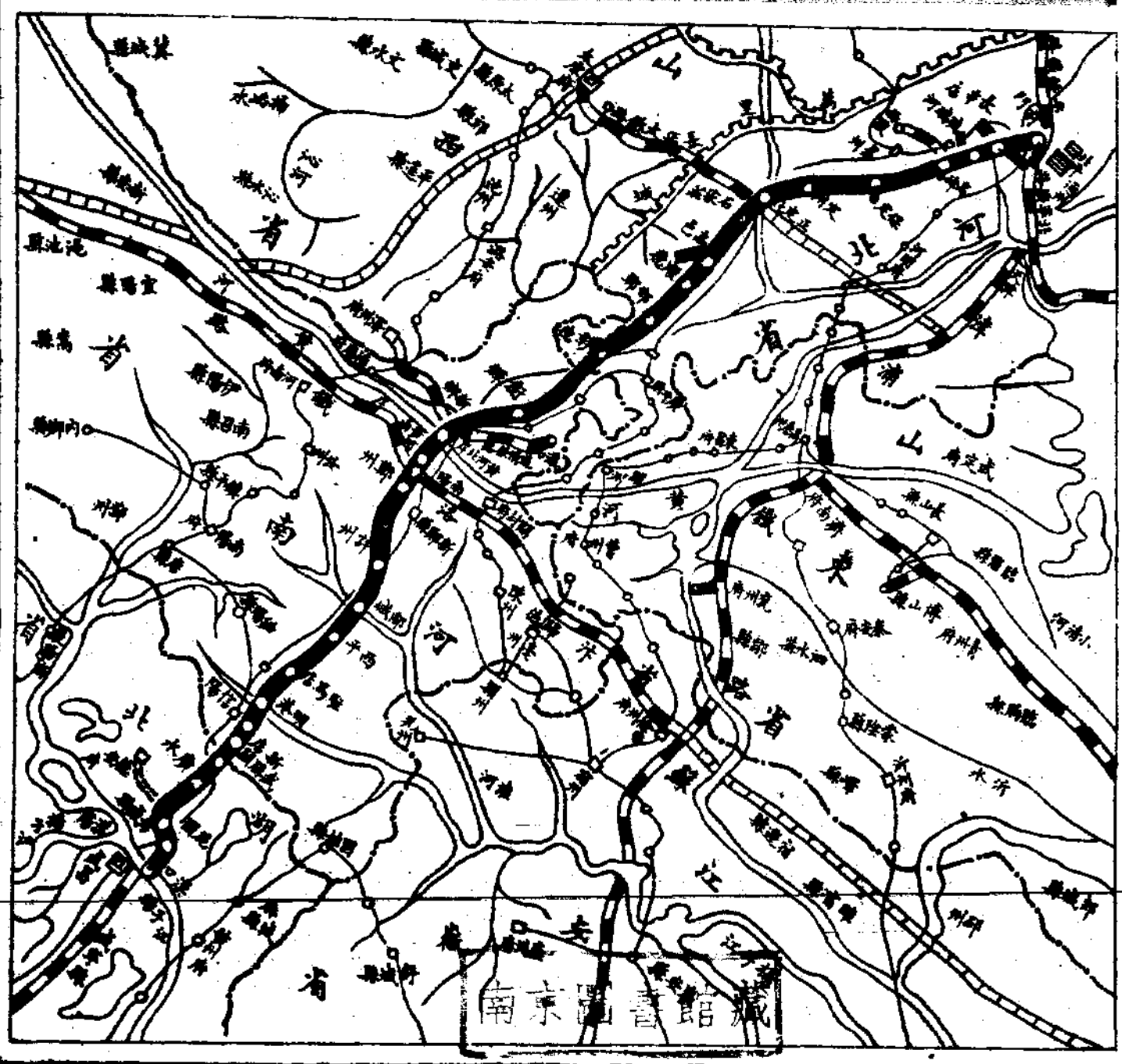
中華民國二十一年五月出版

鐵路月刊

平漢綫



第十二五期



本刊啓事

本刊遵照

部令將所有命令法制公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實以後歡迎左列投稿

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

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞智識及改革制度等

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

漢口黃陂路三合里平漢鐵路管理委員會編譯課

鐵路月刊平漢綫第二十五期目錄

總理遺囑

總理遺像

路事短評

爲中國交通界進一言

論著

論我國今後對於民營鐵路之政策

譯述

中東及南滿兩路概況

龍海路靈寶潼關段增加之工程

專載

國難會議閉會詞

國難會議閉會宣言

平漢鐵路月刊 第二十五期 目錄

弓影

錢憲倫

朱治元譯

王傳華譯

汪兆銘

611463

確立自信心拯救中國

救國要道五端

調查

海外諸國旅行事業之概況

日本在華銀行之調查

統計

平漢沿線鋪用暨亟換枕木數量表

本會二十一年一二三月份收發文統計比較表

本路各地畝段本年一二三月份收入地租成績比較圖

本年一二三月份各地畝段放租地畝暨收入租金統計比較表

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

平漢鐵路各醫院二十年度診療人數統計圖

本會二十年度全路患病人數統計表

本路營業進款概數旬報表 (廿年二十一年一月份)

本路現金出納旬報表 (二十一年三四月份)

二

戴季陶
何應欽

傅恩齡

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表（二十一年一二月份）

法 制

國難會議組織大綱

鐵道部直轄路警管理局組織大綱

郵政儲金滙業總局監察委員會規則

工人儲蓄暫行辦法

修正員工差費章程

本會車務改進研究委員會簡章

平漢鐵路北平事務會議規程

平漢鐵路各車站隊員司辦事職責規程

平漢鐵路廠工須知

平漢鐵路司機升火須知

紀 錄

本會路務會議紀錄三則

委員長召集臨時談話會紀錄一則

本會總理紀念週紀錄三則

平漢鐵路風潮 第二十五集 附錄

委員長在長辛店機廠訓話紀錄二則

擴大紀念週演辭紀錄一則

大事記

本路二十一年四月份大事記

工作報告

本路二十一年二月份工作報告

黨務

訓政與民主政治

平漢路特黨部爲清黨紀念告同志工友書

平漢路特黨部電慰馬占山

交通鱗爪

鐵路消息十則

航空消息五則

航政消息五則

電政消息一則
公路消息六則

附錄

所謂鐵路併行線問題
無條約根據之滿鐵平行線問題
夏令衛生

補白

瀋陽恐怖之奇聞
吉東義勇軍組織一覽表
二十年份留學生之統計
在起草中之蘇俄二次五年計劃
大西洋發現冰山二百多座飄流
東北之異人
中國軍樂產生
五齡童飛渡大西洋
驚人的統計

鐵道部衛生科

路事短評後

論著後

譯述後

專載後

調查後

法制後

記錄後

大事記後

工作報告後

五

平漢鐵路月刊 第二十五期 目錄

世界貿易大減

美國紐約時報去年業務統計

著名漫畫家來滬

六

工作報告後

交通鱗爪後

附錄後

總 理 遺 像



總 理 遺 囑

所 至 囑 求 第 余 現 界 欲 中 余
 平 等 貫 一 所 在 上 達 國 致
 條 激 次 著 革 以 到 之 力
 約 最 全 建 命 平 此 自 國
 尤 近 國 國 尚 等 目 由 民
 須 主 代 方 未 待 的 平 革
 於 張 表 略 成 我 必 等 命
 最 開 大 建 功 之 須 積 凡
 短 國 會 國 凡 民 喚 四 四
 期 民 宣 大 我 族 起 十 十
 間 會 言 綱 同 共 民 年 年
 促 議 繼 三 志 同 衆 之 其
 其 及 續 民 務 奮 及 經 目
 實 廢 努 主 須 門 聯 驗 的
 現 除 力 義 依 一 合 深 在
 是 不 以 及 照 世 知 求



路事短評

為中國交通界進一言

北京圖書館藏

可影

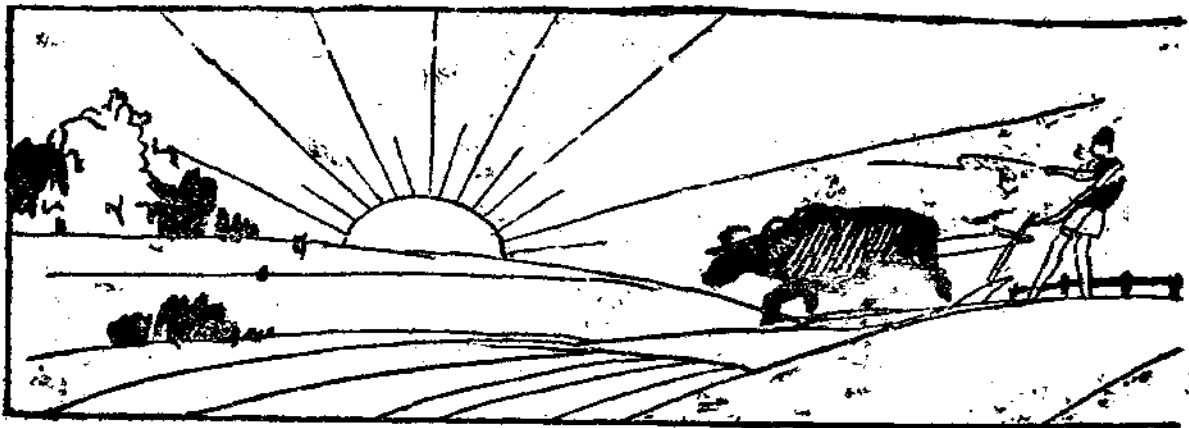
近代物質文明，群以取法歐美為職志，工程建設，郵航路電，凡所以利民生，培國脈者，無不盡力揣摩，期相并駕；結果，則形式雖具，而實質全無，甚至客卿優為之，一入中國人之手，則頹靡腐敗，每况愈下，一若不克勝其任者，夫果聰明材力之不人若耶？抑亦肅規而不曹隨之耶！

中國郵務，在客卿主辦時代，井井有條，收入盈餘，歲至巨萬，自管理權收歸國有以後，不及十年，即形竭蹶，寄郵運費，一再增加，人民之負擔日重，國庫之困難莫紓，此百思莫得其解者；膠濟鐵路，當德日兩國經營時，營業運輸，蓬勃發展，車工機務，日臻美備；迨至贖回自辦，原狀遽難保持，年來漸有低落之趨勢；正太鐵路，現正收回，將來之景象如何？恐亦難逃此例！

夫制度非不周詳，人材非全缺乏，而結果互異，優劣懸殊，殆亦有制而不循，立軌而不就；國人如不自掙扎，靦顏爲奴，則亦已矣；若尙具有心肝，爲民生謀實利，爲國交謀建設，則應翻然覺悟，頓改前非，先公後私，尙未爲晚；否則，茫茫大地，葬身無所矣！噫！！

瀋陽恐怖之奇聞

- (一) 瀋陽警察局突于日前傳語城內外商店及住戶，自十五日起至十七日止，搜查三天，搜查時間，事前嚴守秘密，且在夜裡舉行，因此人心惶惶，雞犬不寧。
- (二) 日人上星期內曠使中國警察家諭戶曉，今後境內中華人民，一律須自稱「滿州國」人，有敢再稱中國人者，即科以反動之罪，處死刑。
- (三) 瀋陽嚴禁閱讀及派銷內地報紙，違者處八年徒刑，派銷者處十二年徒刑，因此平津及內地各省報紙現已絕跡，上月瀋陽市立第二小學女教員王玉英者，因訂閱華北日報及大公報被發覺，日本憲兵將其拘留三日，百般凌辱，後經袁金鐘取保，由王女士填寫悔過書，始告無事。
- (四) 日人及漢奸，雖想盡方法，強姦民意，百般高壓，但一般人民，無智無愚，皆深信此種局面不能持久，並相信中國必有恢復領土之一日，故一般人民，雖處水深火熱，呻吟苦楚中，但很少抱悲觀者云云。



論 著

論我國今後對於民營鐵路之政策

錢憲倫

(一) 鐵路建設與鐵路政策

溯自鐵路發明以來，為時不過百年，（西歷一八二九年美國司梯芬孫創造機車為鐵路發明正式完成時期，）而至今已公認為大量運輸之唯一工具，各國之通都大邑固無論矣，即窮鄉僻地，邊陲荒漠，亦莫不有鐵路貫通其間，輪軌輻輳，密如蛛網，據最近英國交通部公報所載，全世界共有鐵道四十萬哩，每年收入達二百一十萬萬金元以上，吾國本部面積計一百五十萬方里，而鐵路總計不過七千餘哩，去年總收入不過一萬數千萬銀元，相形見拙，無怪乎國內民生凋敝，百業不振矣。

同一鐵路也，以制度言，則有國有國營，民有民營，國有民營，民

有國營之別，以工程言，則有狹軌廣軌以及輕便鐵道載重鐵道之別，以功用言，則或用以鞏固國防，或用以移民墾殖，或用以開發林礦，或用以振興實業，是故鐵路因建築時設採方針之不同，其性質因之而異，况鐵路，大企業之一也，其先也，填造路基，建築橋樑，佈置枕木，敷鋪鐵軌，其繼也，建築站台棧屋，購置機車車輛，其終也，裝設號誌，雇用職員，遂後開車營業，其間事務繁複，需款浩大，設或事前計劃未善，思慮未詳，一旦建築完成，或因路綫不宜，或因工程不良，以致營業虧累，客貨不旺，則巨款虛糜，噬臍何及，是以各國對於鐵路交通也，均有完善之政策，循此設施，夫遂後鐵路本身無慮虧負，社會經濟蒙其實益，觀夫最近蘇俄之五年鐵路計劃，施行未及二年，已成效大著，然則鐵路政策之重要，可以徵矣。

吾國自有鐵路以來，自始即無所謂政策，前清甲午戰敗，國勢凌弱，法俄德日等國以戰勝國之餘威，紛紛要素鐵路建築權，於是發生外國承辦，借款官辦等名目，究其實，則喪權辱國，任人宰割而已，其後國人逐漸覺悟，於是或提倡官辦，或提倡商辦，或提倡官商合辦，或提倡官督商辦，名目紛歧，言論龐雜，其結果一無成就。民國以來，連年戰爭，鐵路首當其衝，摧殘損毀，不堪言狀，維持無力，更無政策二字矣，自國民政府鐵道部成立，先後發表庚關兩款築路計劃，及鐵路管理統一會計獨立之施政方針，最近國民會議開幕，國府復有限期完成粵漢隴海及建築京湘新隴綏滄石等路之提案，足見舉國上下，對於鐵路事業策劃之努力，惜對於民營鐵路，尙未聞宣佈何種政策，惟是欲論國家對於民營鐵路之政策，當先明民營鐵路之利弊，

欲論我國今後對於民營鐵路應採之政策，當先明我國歷來民營鐵路之情況，作者不敏，不揣謏陋，茲爲申論如次：

(一)民營鐵路之利弊觀

鐵路制度，大別有四，一曰國有國營，二曰民有民營，三曰國有民營，四曰民有國營，後二種因國家與私人間之權利不易分配，契約難期妥協，故已漸次消滅，目下各國所通行者，惟國有國營，及民有民營兩種而已，然鐵路事業，究宜由國家經營，抑宜由人民經營，此則近代鐵路學術界聚訟紛爭之一大問題也。平心而論，兩者各有其利，亦各有其弊，而利弊之發生，又大抵視一國政治之良窳，社會經濟之盈虛，以及人民智識道德之高下而定，誠能洞悉政治之背向，適應國民之需要，顧全社會之財力，則國營民營，均無不可，吾人正未可固執一說，而抹殺一切也。

甲 民營鐵路之利

(一)服務人員之安定 一事業之成就，端賴主持之得人，及全體辦事人員之努力，所謂「事以人興」爲千古不滅之定論也，鐵路爲國家交通之命脈，關係重要，業務紛繁，尤賴主持者目光之遠大，學識經驗之豐富，以及服務人員勤奮從公，朝夕匪懈，庶克有濟，但鐵路如屬國有，則最高執政人員當必由政府委派，於是非官僚即政客，不學無術之徒，尸位素餐其間，敗壞有餘，成全不足，欲求鐵路事業之發榮滋長，其可得乎，且也，宦海變幻，中外同

例，鐵路既爲政治所牽制，路局長官，勢必隨政治而進退，京兆五日，席不暇暖，卽有才能優越之士，亦未許其從容設施也，復次，國有鐵路職員之升遷，往往不視辦事成績，向恃感情勢力，致鑽營奔競之人，每竊踞於上，黽勉從公之士，反屈居於下，涉黜不明，賞罰不公，欲求職員之努力從公難矣，至於冗員充斥，財政破產，尤爲國有鐵路之通病，德國鐵路自一九二六年改爲民營後，裁汰冗員至三萬餘人，吾國各路亦大都人浮於事，虛糜巨款，以津浦路而論，有數站之副站長多至十餘人，（見津浦路管理委員會委員孫謀之演講詞）飽煖終日，無所事事，以營業性質之鐵路，成爲變相之養老院，此國有鐵路之所以爲世人所詬病也，若夫民營鐵路則不然，蓋民營鐵路以謀利爲目的，猶如普通商業機關，非事務上迫切需要，決不願多添職員，又民營鐵路之最高機關爲（董事會）股東會，由股東以組織董事團，復由董事團聘請富有學識經驗者爲經理，綜治路務，其他一切職員，俱有經理監督考核，但能無忝職守，決不隨意更動，地位既已穩固，自能安心從公，而裨益於事業之進展，殊非淺鮮矣。

（二）辦事效率之增進 鐵路運輸，貴乎迅速，鐵路而屬國有，則一切業務設施，事事須請示政府，公文往返，輾轉費時，行政效率，因此大形減低，若民營鐵路，則經理有管理之全權，舉凡行車車輛之調度，客貨運輸之支配，車行次數之增減，行車時刻之厘訂，均能顧及社會環境，因時制宜，隨時改良，辦事迅速，商人稱便，且鐵路之任務爲運輸客貨，溝通有無，故路局爲與民衆服務之機關，非官衙也，各辦事職員爲與民衆服役之人員，非官吏也，

但國有鐵路職員，每不明此旨，以官吏自視，待人接物，常致傲慢，一般小民，每格於情勢，即遇不平，莫敢訴陳，路局與民衆日益隔膜，鐵路爲民衆服務之效率日益減低矣，反之民營鐵路爲營業計，謀招攬客貨，故職員態度和靄，指導殷勤，民衆如有意見，路局亦肯儘量容納，路商融洽，毫無隔膜，此亦民營鐵路所以爲世人稱頌之極大理由也。

(三)營業支出之節省 欲謀鐵路營業之有盈餘，一方面應設法增加收入，一方面應竭力節省支出，國有鐵路之盈餘既屬諸政府，路局人員因無關痛癢，故對於路上之設備也，燃料也，材料也，每任情消耗，不知節儉，甚之因便圖私，故意作踐，鐵路損失不貲，但民營鐵路之盈虧，與全體股東員司均有切身關係，於是在上者監察綦嚴，力求材料之節省，在下者應用彌慎，不致物力之浪費，鐵路支出減少，前途是易於發展也。

乙·民營鐵路之弊

(一)運費之高昂 鐵路爲公用事業，以便利民衆及扶助實業爲原則，與普通商業不同，但民營鐵路以圖利爲目的，鐵路方面，祇謀贏利之增多，罔顧民衆之疾苦，不卹增高運費，藉多收入，况鐵路具獨占性質，除因水路競爭有所顧忌外，雖運費十分高昂，而民衆亦不得不忍痛出之，是便民者適足害民，扶助實業者，反致阻碍實業，此民營鐵路之最大弊病也。

(二)管理之紛歧 一國之交通事業，宜有整個之方針與計劃，以鐵道而論，何者爲鞏固國防，何者爲發展林礦，何者爲振興實業，何者爲調劑人口，均宜妥爲擘劃，至於已成之各路

，則舉凡客貨運輸之方法，物品等第之區別，列車行駛之規則，辦事人員之考成，以及聯運價目，工程號誌等等，均宜有統一之法制章則，組織管理，然後政府發縱主使，易收指臂相應之效，客商曉然一切，無徬徨遠離之苦，苦民營鐵路則個別爲政，各不相謀，管理既屬紛歧，全國鐵路亦失其聯絡功用，破壞國家整個之交通政策，殊屬不宜也。

(三)工潮之發生 一鐵路所雇用之工人，多則數千，少亦數百，此輩工人智識較淺，一旦處置不善，每易發生風潮，國有鐵路對於工人，待遇優越，政府又能用法令強制一切，且工人爲政府服務，無勞動家資本家之分別，一切勞資糾紛，自無從發生，至於民營鐵路，待遇工人苛刻，公司與工人又成爲勞資對峙局面，一旦雙方意見參差罷工怠工等事隨之發生，影響於地方治安，工商實業，至爲重大，觀夫各國民營鐵路，常有工潮，而國營鐵路則罕有所聞，足證斯言之不誣也。

(三)吾國民營鐵路過去之回顧

吾國之有鐵路也，始於英商怡和洋行所築之淞滬路。繼爲商辦之唐閩（平奉路之唐山至招莊一段）路，清光緒二十二年，朝廷令鄂湘粵紳商籌款興辦粵漢鐵路，以利交通，無如是時國人對於鐵路觀念至爲薄弱。是年冬，清廷設立鐵路總公司，任盛宣懷爲督辦大臣，議招商股七百萬兩，竟闕然無應者，盛見商辦之無成也，乃大唱其借洋款築路論調，朝廷准之，於是先後與比英美俄等國公司簽訂合同，興築蘆漢粵漢止太滬甯汴洛等路，喪權剝利，舉國譁然

，光緒二十九年，粵商張煜南三次出國向華僑募集銀三百餘萬兩創辦潮汕鐵路，而張之洞又聯合鄂湘粵人士向美合興公司爭回粵漢鐵路，於是鐵路商辦之聲浪，盛極一時，各省上至富商巨紳，下至販夫走卒，亦紛紛投資入股，風發雲湧，彌漫全國，各省奏准所舉辦之路線，先後凡三十有餘。惜進銳退速，有始無終，或則興築未幾即工程停頓，或則尙未興築，即無形消滅，其能全線工竣通車營業者。惟潮汕新甯南潯粵漢以及小清河房山周莊賈汪等運煤短線而已，而潮汕資金有三分之一，南潯資金十分之九，尙屬日本借款，茲再將該四路之興築概況略述各後：

(一)粵漢路廣韶段 自粵漢路爭回後，鄂歸官辦，湘歸官督商辦，粵則交紳商黎國廉果慶桂等集商股興築，計每股五元，收到股銀三千餘萬元，路線自廣東之黃沙築至韶關爲止，長二百二十餘公里。

(二)南潯鐵路 南潯路原名江西鐵路，係清光緒三十年間江西京官李盛鐸興辦，原擬東通浙江，西入湖南，南接廣東，後以資金支絀，僅成南潯一段，資金中商股占一百四十餘萬元，而鹽斤米穀等所抽稅捐共計四百二十餘萬元，嗣因資金不敷，又陸續向日本東亞興業會社借百餘萬元，全路里程共計一百三十餘公里。

(三)潮汕鐵路 清光緒二十九年，廣東紳商張煜南張步青等創辦潮汕鐵路，資金總額二百六十萬元，光緒三十四年工程告竣，宣統元年通車營業，路線自汕頭至潮州府，長祇四十八

公里。

(四)新甯鐵路 新甯鐵路係廣東台山紳商陳宜禧於清光緒三十一年興辦，資金總額三百三十餘萬元，均由旅美華僑籌築，線路自公益埠至北街口，長七十九英里半。

夫吾國民營鐵路事業何以初則猛進，終則失敗者，其原由固非一端，而舉其大者有三，一曰政府策劃之無方也，夫鐵路事業，須通盤籌劃，本篇上章已闡明其理，乃前清朝廷，關於見聞，一任各省自由興築，不加攷慮，以致或則路線不當，或則工程不善，且各路既不相聯絡，又彼此觀望不前，其結果則一敗塗地耳，二曰資金籌集之非計也，鐵路無論國營民營，建築之初，總須有確定的款，乃吾國民營鐵路之股款，大抵東募西捐，零星湊集，甚至出之於米捐穀捐鹽捐茶捐地畝捐膏藥捐彩票捐等項細不堪，識者早知其非久計也，三曰主持務者之不良也，鐵路事業，原屬專門，非通家莫辦，而吾國商辦鐵路，多以達官巨紳主持之，此輩一竅不通，不明鐵路為何物，甚且營私舞弊，不一而足，如粵漢路善堂之侵陷股款，川漢路經理之吞蝕巨款，鐵路根本動搖，安能再冀其有成效耶。

(四)近年來政府對於民營鐵路之措置

(一)南潯路收歸國有 南潯路本係商辦性質，惟人民國後軍閥專政，一般路賊營私舞弊之結果，遂致積巨大之外債，而路政之窳敗，路權之喪失，尤不可究詰，民國十五年秋，北伐軍克復江西，該路總協理去職，董事亦無人負責，國民革命軍總司令部為軍運便利計，曾暫派人管

理，嗣後交通部經先後派員代管，雖曾籌劃整理，適中央多故，而事涉外交，動多牽掣，十七年夏濟案發生，日人藉索債爲名，百端恐嚇，贛省人士懼因路債而牽及大局，呈由江西省政府接管，多方籌措，冀以應付一時，然是時該路全年營業收入祇一百萬元，支付日債息洋八十萬元，維持費洋約七萬元，漸瀕破產境地，是年冬國民政府鐵道部成立，經江西省政府迭次咨商結果，將南潯路收歸部轄，惟按月由贛省撥款三萬元，交部作爲應付債息之用，至十八年一月，由鐵道部派員正式接收。

(二)收回粵漢路商股 商辦粵漢鐵路因歷年辦理腐敗，於民國十二年大本營時代退由政府派員接收管理，藉資整理，故在事實上該路已早完全收歸國有，但該路商股迄未贖回，至民國十八年冬，政府以粵漢路韶關至株州一段既已興築，將來竣工後即能由廣州直達武昌，成爲南北一大幹線，惟一路之中分爲國有民有兩種制度，帳目既易混淆，管理亦感困難，遂於是年十一月公布收回廣東粵漢鐵路公債條例，發行公債二千萬元，贖回商股，股票每股票面毫洋五元，換公債票幣四元，此項債票年息二厘，自第一年起至第五年止，祇付利息，第六年起抽籤還本一百萬元，至還清爲止，並由鐵道部先後設立收回粵漢路商股辦事處，及公債基金保管委員會辦理一切該路商股總數爲四百九十八萬股，聞截至本年底止，已換債票已有二百七十八萬餘股云。

(三)派員整理潮汕鐵路 商辦潮汕路通車以來垂二十餘年，創辦最早，頗得風氣之先，惟是

路線奇短，管理等費過重，是以營業未見發展，且頻年以來，地方多故，損失不貲，各料騰貴，負擔倍重，鐵道部因鑒長此因循，勢必陷於破產，爲維護民業起見，於十八年十月設立潮汕路整理委員會，派員從事整理，計在整理期內所舉辦者，如取銷交通附加捐，以減輕旅客負擔，改客貨運價爲大洋，以裕收入，裁汰冗員，以節糜費，加開列車，以便商旅，訂購機車，以利行車，行之均有成效，至十九年六月，該路召集股東會，依法成立董事局，整委即告結束，將路務交回公司接管。

(四)新甯路交回商辦 廣東商辦新甯鐵路，於民國十五年發生工潮，總辦陳宜禧迭被股東控告，至路混亂，幾成不可收拾之局面，廣東建設廳呈准中央政治會議派員整理，至十八年春，該路董事會成立，遂仍交回商辦。

(五)今後對於民營鐵路應採之政策

鐵路爲具有獨佔性質之企業，應由國家經營，載諸國民黨黨綱，說者以爲吾國鐵路既採國有制度，則應禁止民有鐵路之建築，對於已成之民有鐵路，亦應陸續收歸國有，以示制度之統一，何得再定何種政策，自紊系統，斯言也。似是而非，蓋吾國今日交通之不便，鐵路需要之殷切，無待贅述，先總理十萬英里鐵路一語，已成爲黨國人員之口頭禪，但事實上鐵路建築之進行，又異常遲緩，推溯厥由，不外政府之困於財力而已，於是退求其次，乃謀借用外資以利進行，其實與其借外資而築路，何如鼓勵國民投資築路，蓋借外債所築之路，將來贏利之一部份屬諸

外人，而國人投資所築之路，將來贏利均屬國人，兩相權衡，當然後者優於前者，或以吾國國民及社會經濟力薄弱為疑者，則近數年來吾國各大商埠金錢滯積，各銀行信託公司等金融機關方以無無處投資為苦，滬地爾來以賣買租界地屋為唯一投資方法，徒為外人造機會，至可慨嘆，況旅外華僑，每歲滙款回國，達數萬萬元之巨，自南洋各地橡皮及錫礦事業失敗後，華僑託庇藩籬，備受壓迫，莫不思回祖國經營企業，設今後國內時局安定，政府能予以切實之協助及保障，則民營鐵路之興築，固非難事也，綜上所論，竊以為吾國今後對於民營鐵路應採之政策凡四，（一）曰積極鼓勵民營鐵路之敷設（二）曰詳細規劃民營鐵路之進行，（三）曰嚴密監督民營鐵路之設施（四）曰制定民營鐵路之各項法規，茲再依次列論於后：

（一）積極鼓勵民營鐵路之敷設 美國於一千八百五十年後，為鼓勵國民投資鐵路起見，曾定有各種獎勵辦法，成效顯著，吾國今日鐵路需要之情形，與美國曩時正復相同，為使國人踴躍投資計，端賴政府獎掖協助，其各項辦法如下：

（1）贈送土地 凡民營鐵路路線所經之地，如係國有土地，政府即無代價贈送鐵路公司，如係民地，則政府援照土地征收法收買後轉贈與鐵路公司，俾節省鐵路建築成本。

（2）兵工築路 吾國軍隊太多，糜費餉銀，裁兵呼聲，已非一日，所以遲遲未能實行者，因裁後無安插之所耳，如能化兵為工，建築鐵路，其衣食工資暫時由政府與公司平均負擔，則政府方面，既減少養兵費用，公司方面，又減少工資支出，且免除招募工人之絮煩，一舉

數得，計莫善於此矣。

(3) 補助金錢 鐵路公司如資金不足，政府得酌量貸給巨款或一次交付，或多期支付，利息豁免，以示優異。

(4) 承買股票 鐵路公司所發行之股票，政府亦可承購，以速進行，惟政府承購之股票，不得超過半數，否則成爲變相之官商合辦事業，糾紛必多，招商局覆轍俱在，宜深切注意也。

(5) 保障收入 鐵路建築，需款至巨，而營業贏虧，又未易預測，商人因此躊躇不前，不敢輕於嘗試，政府如能担保其收入，譬如某鐵路之建築成本爲一千萬元，政府担保其營業淨利爲年息四厘，換言之，即每年至少有四十萬元之贏利，如該公司營業不佳，祇及二十萬元，則政府加給二十萬元，湊足四十萬元之息金，以堅商人之信仰，則商人有恃無恐，自必樂於投資於此也。

(6) 豁免稅捐 在一定時期內，豁免鐵路應繳納之公費或營業稅等，或再豁免鐵路公司從外洋購材料之進口稅，以輕負擔，（按吾國固有鐵路進口材料免納關稅以三年爲期，民營鐵路應予以同樣待遇也）

(二) 詳細規劃民營鐵路之進行 鐵路事業，千頭萬緒，關係重要，失之毫厘，差以千里，是故對於民營鐵路之進行，政府宜廣聘專家，代爲規劃，至規劃之事項，約言之，不外下列數種：

(1) 路線 凡先 總理實業計劃中所規定之各路線，以及有關全國之一般鐵道，以國營為原則，人民不得代庖，凡溝通一地方交通之鐵路，或與國有幹路成交叉之培養線，或用以開發一地礦產農產林產之專用線，均得有人民集資興築，又實業計劃中之路線，如政府缺乏財力，於規定時期內不能興築，得分別緩急改由人民承築，以期於短時期內，全國鐵路事業，克底於成。

(2) 工程 民營鐵路之軌道寬度，應以英尺四尺八寸半為標準，俾與國有鐵道相同，庶聯運時不致發生困難，各路非因特別原因，均應建築雙軌，至其他一切路基橋樑涵洞隧道等，均應依照鐵道部所規定之技術標準辦理，各項工程，建築之先，應呈政府核准，工竣後應請政府派員視察，以免工程草率，有碍安全。

(3) 設備 民營鐵路應購置相當之機車客車貨車，應建築適當之車站月台天橋貨棧，應裝置最新式之行車號誌電報電話，以增進運輸效率，應設置路警，以保客貨安全，應建築宿舍，以改善員工生活。

(4) 組織 民營鐵路應採股份有限公司性質，每年召集股東大會，選舉董事及監察人，由董事聘請經理，所有每年當選之董事及經理，及高級員司，須呈請政府備案，如政府認為資格或學識不合，得令飭公司改選或改聘，民營鐵路組織按照國有鐵路組織設立總務車務工務會計各處，以下再分設各課股，掌理全路事務。

(二) 嚴密監督民營鐵路之設施

(1) 財政 近十餘年來吾國已成民營鐵路，辦理腐敗之最大原由，爲主持者之貪污性成，舞弊營私，財政既不予公開，股東亦不加督察，故今後政府不求民營鐵路之發展則已，否則當自嚴密監督鐵路財政始，凡民營鐵路之收支帳目，應絕對公開，並應做照國有鐵路辦法，每十日造具營業收入及支出旬報表，呈政報府及董事團，每年終應造具資產負債對照表，及收付預算表，提出股東會議核准通過，政府得隨時派員赴公司視察賬目簿冊，如發現賬目不符或舞弊情事，得以極嚴厲方法處治，庶財政澄清，鐵路本身有發展之望。

(2) 運價 民營鐵路之最大流弊爲運費之高昂，本篇第二章言之彌詳，故政府宜詳細審核鐵路公司所訂之運價是否公允適當，並由政府規定一最高最低之數，以資遵守，如公司非因特別原因，不得隨時任意增加運費，以重民衆負擔，鐵路對於各商人亦一律待遇，不得發生人的區別，或地的區別，或貨的區別 (*Discrimination between Persons districts or goods*) 卽鐵路對於甲商收費較乙商爲廉，或對於甲地收費較乙地爲廉，或對於甲物收費較乙物爲廉，又凡國有鐵路因提倡本國各種實業特准減費之貨物，政府亦得令民營鐵路減費運輸，以示一律。

(3) 運輸 民營鐵路之行車聯運及客貨運輸應遵照鐵道部頒佈之行車規章聯運規章及客貨運輸通則辦理，惟爲適應環境計，各公司得分別自訂運輸附則及單行規章，又民營鐵路如遇國

家發生對外戰事，有運輸軍隊之義務，至平時政府軍隊之調防，軍用品之輸送，則照國有鐵路所定辦法收費。

(4) 工潮 民營鐵路發生工潮，如工人與公司間談判決裂，則呈由鐵道部組織仲裁委員會秉公判決，在仲裁委員會未定辦法以前，工人不得怠工罷工，以阻碍交通。

(四) 制定民營鐵路之各項法規 吾國政府人民，向缺乏法治精神，各種事業之失敗，半基乎此，民國四年，前交通部曾公佈民營鐵道法，惟至今時遷世移，該項法規多不適用，且歷來各民營鐵路亦未遵照施行，最近鐵道部草訂鐵道法時，曾同時擬訂民營鐵路條例，及專用鐵路條例，已在立法院審查中，吾人切盼其早日公佈也，又國家收買民營鐵路，為各國所通行，吾國民營鐵路於必要時，政府自亦可收歸國有，但亟應早日訂定收買規則，以資信守。

結論 以上所論各節，掛一漏萬之處，在所不免，雖然為政不在多言，所望今後國內安定，政府當局能不尚空談，切實有所設施，則民營鐵路事業前途庶有豸乎。

吉東義勇軍組織一覽表

在東鐵路東部線之義勇軍，除丁超等之自衛軍外，前據外報調查，頗為詳晰，爰為照錄如下：

所在地	部 隊 名 稱	主 義	系 統	兵 額	武器種類	武器數
牡丹江	混成第廿一旅六百六十團第二營	灰色	張治邦部下	三〇〇	小鎗	二七一
稜穆站	王司令之一營	反熙洽	王德林部下	三五〇	小鎗	一〇〇
八面溝	吉林自衛軍二營	同上	劉萬魁部下	七〇〇	同上	四〇〇
軍子溝	吉林自衛軍本隊	同上	同上	五〇〇	同上	四〇〇
梨樹鎮	吉林自衛軍一營	同上	劉萬魁部下	四〇〇	同上	二〇〇
密 山	混成廿一旅獨立騎兵團二營	灰色	獨立騎兵團長	三五〇	同上	三五〇
細鱗河	吉林自衛軍一營	反熙洽	薄振聲部下	四〇〇	同上	三三〇
綏芬河	混成廿一旅六百六十團第二營	灰色	劉萬魁部下	三五〇	同上	三三〇
綏芬河	混成廿一旅六百六十團第二營	同上	同上	四〇〇	同上	三六〇
綏芬河	混成廿一旅第三營二連	同上	一治邦部下	二〇〇	同上	一八〇
綏芬河	混成廿一旅迫擊炮一連	同上	同上	六〇〇	小鎗	二〇〇
綏芬河	混成廿一旅山炮一連	同上	同上	六〇〇	小鎗	二〇〇
綏芬河	混成廿一旅機關鎗一連	同上	同上	六〇〇	小鎗	二〇〇
三叉口	混成廿一旅六百六十團第二營二連	同上	同上	二〇〇	機關鎗	一六〇
三叉口	東寧縣正保衛團	反吉	姜海山部下	三六〇	小鎗	三六〇

備考

- (一) 東寧縣正保衛團，現不過三百六十，與自衛軍通，有事之際，可召六百武裝。
- (二) 灰色軍與反吉軍往復連絡。
- (三) 反吉林軍正在極力蒐羅武器。



平漢鐵路月刊

第二十五期 譯述



譯
述

中東及南滿兩路概況

國際鐵路聯合會報告及
徵詢事件研究委員會 朱治元譯

我東北境內之中東南滿，乃我國政府無完全支配權之兩大鐵路也。前者橫貫吉黑，現為中俄所共管；後者縱縮吉遼，純屬日本所經營。帝國主義者所以不吝無量數之金錢，不辭筭路藍縷之艱辛，慘澹以圖功者：蓋在侵略韓滿，控制內外蒙古也。其凡百締造，莫不以侵略為目的；並因其傾全力經營之故，而逐年營業之進展，庶至繼長而增高。歐洲國際鐵路聯合會，曾蒐集一九二四年七八兩月，及一九三〇年七八兩月德國鐵路雜誌（Archiv für Eisenbahnwesen）研究中東鐵路之記載，暨日本鐵道省年報，以及南滿鐵路會社報告書中所載，於本年一月份月刊中，犧牲廣大篇幅，披露中東南滿兩路近數年營業之概況，並將建築之沿革，述其崖略。茲譯錄於後，以備留心東北鐵路者之

參考。

一·沿革

甲·朴資茅斯條約以前之中東鐵路

前俄羅斯帝國政府，爲恢復其勢力於遠東，而尤着重於韓滿兩地，曾不惜鉅大資金，計畫興築西比利亞鐵路。西由曼邪平斯克（Tscheljabinsk），與歐陸鐵路相銜接；東行至太平洋岸之海參威，爲全路之出口海港。惟路之東段，若在俄境修築，則須繞由赤塔城，東循黑龍江沿岸至伯力，復折而南行，傍太平洋岸平行之烏蘇里江，以達海參威。其繞行路線，就聯運而言，殊不經濟；且黑龍江流域，地勢崎嶇，施工匪易；况江水通航，運輸不必專恃鐵路（黑龍江段由赤塔至伯力，隨後建築，至一九一六年開始行車）。俄政府洞鑒及此，故別謀捷徑，以連絡赤塔海參威之交通。所謂捷徑者：卽於今橫貫吉黑兩省之中東鐵路也。果循原始之計劃，須由曼邪平斯克以至海參威；其經由黑龍江流域者，計程六千九百七十五公里；如取道北滿，不過六千零二十九公里矣。

俄政府新路計劃，既須假道我北滿，自不得不與我政府協商。爰於一八九六年九月八日，由華俄道勝銀行與清政府締結協定：清政府竟准許道勝銀行，組織中東鐵路公司，担任一切建築工程。路之西端，與西比利亞鐵路相會於尼布楚，以達赤塔。東行自滿洲里入東三省界，復由綏芬河入俄界，達海參威北之雙城子，與烏蘇里鐵路相銜接。協約內容：規定通車八十年後，

中政府得無條件收回，但於三十五年後，即有贖路之權。其與鐵路平行之附屬土地，均皆讓與公司管轄，地帶之廣闊，竟有達二十二公里者。於一八九六年十二月十六日，中東鐵路公司組織成立，受俄政府之監督；資本爲五百萬盧布，所有股票，均由道勝銀行經營，並得有俄政府之担保，特准公司發行債票。是公司之資金債票，均由俄政府担任管理也。

俄政府爲擴大其經濟及政治勢力於滿洲，並向朝鮮發展起見，復於一八九八年，向中政府租得遼東半島南端之旅大。復縮中俄協約，由中東鐵路公司，任修一新枝路，連接旅大，與已取得租借權之中東，經由長春瀋陽，縱縮遼吉兩省，長凡一千公里；哈爾濱爲枝幹兩綫交接之點。並照中東幹綫先例，由中政府讓與鐵路平行之附屬地帶。於一九〇三年五月開始區段行車，至一九零五年，始行全綫通車矣。

一九〇〇年五月，我國義和團突起；仇教會，戕外人，以致八國聯軍，攻陷北京。俄國既爲聯軍之一，遂乘機進據東北，以督促其新線之建築。旋因列強忮忌，羣相詰問，俄不得已，乃於一九〇二年三月，與清廷訂立東三省交收條約；但日俄利益之衝突，至是愈形露骨：醞釀多年之日俄戰爭，遂於一九〇三年二月間爆發。至一九〇五年九月五日，戰爭終止，俄軍敗北，訂和約於朴斯茅資。依和約所規定：俄國須承認日本，對於朝鮮有保護權，並將旅順大連灣，及附近領地領水之租借權，讓與日本；長春旅順間之鐵路，及其枝線，與一切附屬權利特權，暨鐵路經營之鑛業，悉歸日人所有。復於一九〇五年十二月二十五日，簽訂中日滿洲善後協約

，承認旅大，及長春以南路線之轉讓。又於一九一五年五月，日本提出二十一條，要求此項路線與旅大之租借期，展長至九十九年。嗣後屬於中東鐵路公司管轄之路線，僅由滿洲里至綏芬河，長一千四百八十公里，由哈爾濱至長春，長二百四十公里，至割讓於日本之長春旅順路段，即今茲所稱之南滿鐵路也。

乙·朴斯茅資條約以後之中東及南滿鐵路

『中東路』自一九一七年俄國革命興後，中鐵路始稍紊亂：其管理權，初握於歐戰協約國技術部組織之國際委員會。於一九二二年秋，日軍撤退西比利亞後，此項技術部委員會制度，遂亦告終，維時中政府曾有收回自管之計議，同時我國專使，提出華府會議：嗣後俄人之管理路務，僅係委託性質。至一九二四年時，前東三省巡閱使張作霖，復與蘇維埃政府，本平等原則，締結協約，收回一部份管理權：在管理局上，中政府設置一督辦公署；所有中央政府之法律警權，均得施行於鐵路附屬地內。旋於一九二九年，國民政府提議取銷前約，實行收回自管：致引起中俄軍隊之局部衝突，吉軍敗北，損失不貲。是年十二月二十二日，兩國直接談判，派員會議於伯力。會議結果：應即恢復一九二四年條約規定之原有狀態，並除其他政治問題外，另設中東俄局長一人，代表蘇維埃政府，協同中政府所派之督辦，處理一切路務。至管理制度之如何變更，應在莫斯科會議中規定，迄今尚無結果。久已中斷之西比利亞至海參威，及中日間國際聯運，已於一九三〇年一月二十二日恢復矣。

「南滿路」 當締結朴斯茅資條約時，所有中東路線，劃歸日本之段，係受日軍運輸部管理。至一九〇六年六月七日，始由日皇詔諭，組織南滿鐵路株式會社，所有各項辦事規程，均經由其遞信省核准；所轄路線，計長一千一百十六公里；除由長春至旅順段外，尚有瀋陽至韓滿交界安東之安奉線；此線係當日俄戰爭時，日軍所築之軍用輕便鐵路，以便與朝鮮鐵路銜接於鴨綠江上，嗣後改爲寬軌，現已增設雙線。滿鐵會社資金，初僅二萬萬元；由政府担任半數，以已成之路產，及其附屬資產作爲代價，附屬資產中，以撫順，烟台（在渾河流域）兩礦爲最要；其餘半數，由商股籌集，年利六厘，政府負担保之責。蓋滿鐵會社，雖爲官商合辦之鐵路公司，但亦負有實行侵略滿蒙政策之責，故除經營鐵路事業外，凡礦業，水運，電氣，倉庫，及鐵路附屬地之土木，教育，衛生等重要設施，莫不並進兼營。在歐戰期內，業務大增，爲圖充分發展起見，曾將資本金，增加至日金四萬四千萬元，其繼增之兩萬四千萬元，仍由官商各半担任。所有新舊商股，一如政府官股，計共二百二十萬股。惟此項資金，現僅收三萬八千七百十五萬六千元。滿鐵會社得隨時由政府批准，担保本利，發行分二十五年清償之債票，但不得超過已收資金之倍數；計已銷售於日本國內，及國外市場者，不止一次。新舊商股，除由政府担保之年利外，尙可得紅利若干，應視營業情形而定，但不得超過四厘。社內設社長副社長各一人，均須經國務會議議決，呈請日皇委任；社長副社長下，設總務，計劃，交涉，經理，鐵道，炭礦，製鐵，販賣，殖產，地方，工事及用度等十二部。各部首領，均由政府委任，但

須由股東中遴選，並設查賬員三人至五人，均由股東大會推任。其組織之縝密，業務之繁雜既如此，又輔以大連之出口良港，故營業亦特別興盛，南滿之其他諸綫，僅供其營養而已。惟近因中國內亂頻仍，抗日之民氣激昂，滿鐵營業，已呈衰落狀態矣。

東北鐵路，除中東南滿兩路外，其已成或未成之路，合計尙有三千公里之長。其借日資興修者，計有一千公里，較著之綫：在滿鐵之東，有長春吉林間之吉長鐵路（一二七公里），由吉林向朝鮮邊境進展，現已至敦化之吉敦鐵路（二〇八公里）；在滿鐵之西，計有四平街至洮南之四洮鐵路及其枝綫（四二二公里），復由洮南北展至齊齊哈爾附近之昂昂溪，與中東路交接之洮昂鐵路（二二四公里）。其借英資興修者，爲瀋陽至北平之北甯鐵路（六五〇公里）至由中國資本興修，自行經營者，其在滿鐵之東，由瀋陽至海龍之瀋海路及其枝綫（三二六公里），再由海龍北展至吉林之吉海路（一八三公里）；在滿鐵之西，由打虎山至通遼之打通綫。在滿洲北部之松花黑龍兩江間，有呼蘭至海倫之呼海綫（一九八公里），凡所經行之處，悉爲東北膏腴土壤云。

二一·中東南滿兩路營業概況

甲·地方富源之開拓

中東南滿兩路共長二千八百餘公里：北與西比利亞鐵路銜接，南至瀋陽，與我國有之北寧路，及直達朝鮮之安奉路相交錯；縱橫遼吉黑三省，不僅爲歐亞及中日間國際聯運之樞紐，且賴以開拓東北之富源。當鐵路未修以前，東北閉關自守，蘊藏地下之富源，多未開發；所恃以交

通內地者：僅爲笨重之大車，及天然之河流而已。兼之萑苻遍地，運輸困難，捐稅繁苛，而出口之貨稅爲尤甚：故土人大率故步自封，不圖進展。國人苟能利用科學，悉心建設，忍苦耐勞，從事墾植，前途固未可限量；無如錮蔽性成，坐棄固有之富源，外人則用種種利誘威脅之手段，締結各項條約合同，越俎開拓。自各鐵路公司成立以來，利用鐵路之效能，以開拓天然富源者，實以滿鐵會社爲最。噫！國土之侵佔，財產之剝奪，蓋有不可紀極者，積莫大之國恥，而不知有以洗之，豈中國人心盡死耶！

所謂東北者，今遼寧，吉林，黑龍江三省之土地而言，位於中國東北部，故簡稱東北；共計面積九十四萬一千七百公方里，計有法意兩國地域之廣輪。森林面積，計逾二十二萬公方里；所有鐵路經行之地，概爲物產殷阜之區，東北土性，大概均宜種植稻，麥，葡萄，故磨坊，製糖之天然工業，近已星羅棋布於東北。其物產之大宗，首推大豆，既可食用，亦作肥料，久供日人所用，現由大連以運歐者，日增月益。該項大豆，亦可供製豆油，一九二九年在哈爾濱，大連兩地，共有油坊四百六十五戶；哈爾濱佔居七十九戶，每日銷豆，可達三千三百噸，統計全年油坊銷豆，均達一千二百萬噸；每年產油，均值六七千萬元。大連油坊，爲日人所經營，建築于日俄交戰以後，設備最爲新式；自滿鐵會社設立總廠以來，產油總額，計增加百分之十四。至地下之寶藏，東北最富煤礦；據專家估計，北滿約有煤四萬萬噸，南滿約十萬萬噸；附屬於滿鐵會社之煤礦公司，以撫順，烟台兩礦爲最著。撫順居瀋陽之東，係露天開採，煤質優

良，宜於機車，輪船之用，且附設該炭爐，硫酸，電流等各工場，設備甚周。所產之煤，除供給南滿鐵路機車外，亦佔出口貨之大宗；近年東北人民生活改良，用煤噸額，大有與年俱增之勢；烟台位於瀋陽之南，居渾河流域，開始經營於一九一〇年，一九二七年產煤之數，計達十三萬一千三百二十五噸。上述兩礦之收入，自一九二六年四月一日，至一九二七年三月卅一日止一年度中，計日金七千六百十五萬四千八百元，佔滿鐵會社進款之重要部份。在同時期內該礦等之支出，爲七千零六十六萬五千四百零九元。撫順煤礦發達，工人衆多，故在近地，有極大市鎮之建設，惟係露天開採，居民隨礦工之發展，逐漸遷移，現已另擇安全地點，建置新市鎮，其工程刻已蒞事矣。

南滿之鞍山等地，藏鐵亦甚豐富，約計有四萬萬噸，該地之製鐵所，亦爲滿鐵會社所經營，年可產鐵二十萬噸以上，大半係供給日本各地工廠之用。該礦含鐵，原甚薄弱，僅平均百分之三十五至四十；但日人先經科學之製練，再置爐中溶化，所得之鐵，頗爲經濟。南滿之對外貿易，以大連爲吞吐貨物之總匯；位於滿鐵南端，交通便利，日人曾耗用日金五千八百萬元以建設，其規模之宏大，實爲遠東第二海港。一九二九年出入船舶，計達八千二百一十一艘；輸運出入貨物，計一千四百萬噸；貿易總額，達日金五萬零八百萬元。

當一九零五年時，滿洲人口，頗難統計，惟在最近二十五年中，生聚必倍於從前。根據滿鐵會社駐歐代表沙君（M. Sakamoto）著作中所載，現在滿洲戶口，約計二千九百二十萬人，大半

聚居於鐵路附近。在日本侵佔之鐵路附屬地內，計有一百三十二萬八千人，平均每英方里，爲八百七十五人，其餘各地，平均僅七十六人耳。比年中國內地各省，兵連禍結，人民之有田不得耕，有屋不能居，顛沛流離，轉徙以赴東北者，絡繹於途。茲將一九二七至一九二九年移民人數，列舉於後：

	移民總數	移民留居其地者
一九二七年人	一·一七八·〇〇〇人	九三六·〇〇〇人
一九二八年	九三八·〇〇〇	五四四·〇〇〇
一九二九年	一·〇四六·〇〇〇	四二四·〇〇〇

中國人民，素稱耐勞，而對於墾植務農，尤擅其長，故內地人民之移關外者，類多以農爲業。所謂經濟發展中心者，均在沿鐵路附近一帶，而尤以滿鐵附屬地爲最繁盛，其地計三千六百公方里，約佔滿洲全面積萬分之四；工商業之精華，亦均薈集於斯。內地物產，概由滿鐵中東兩路輸送出口；其富源之開拓，中日兩國胥沾其利潤；蓋日本既需農礦出產，以供其工商業之用，而中國亦得輸送過剩人民，以資溫飽；惟一切聽人支配，仰人鼻息，以致喧賓奪主，豈不大可惜乎？

帝國主義者之建築鐵路，原以侵略爲目的，故不僅以發展地方經濟，供養其營業，且負有灌輸文化之使命；凡學校及工廠之建設，衛生與資源之研究，滿鐵尤能殫精竭慮以經營。據最近

統計所得：在滿鐵區域，由滿鐵會社設立之學校，計有日本小學廿九，中國小學十一，日文學校廿五，初級工業學校卅二，此外尚有學會，及高級農工醫商學校等。南滿氣候，尙適衛生，但傳染病症，每有由海港流入之虞；故滿鐵會社，對於疫病之預防，如免費種痘，注射，診病，瀘水等事，均有周密之設備。現有醫院二十一所，用新式器械，經二百二十二名醫員，及無數看護婦之療養。診治各國一切病人；鐵路沿線，均設療養分所。大連之新醫院，已有一部完工，其設備之新異，器械之精良，面積之廣大，爲東亞所罕見。其於農業，亦復力謀獎勵：在各地，設有農業試驗場，分送果樹苗圃，年不下五十萬株。他如養蠶，畜牧，種植菸葉，靡不分頭鼓勵。滿鐵會社於一九二六年中，耗用學校經費，計日金二・七三一・二三八元，圖書館費一七八・三二〇元，教育費六一三・五五二元，醫院經費四・六一七・五四一元，公共衛生費一八三・一二三元，科學試驗費四三八・六一一元，農事試驗費二九六・八八六元，墾林費六五・五六一元，瀘水費四六九・二九二圓。上述各費，雖屬不貲。但地方工商各業，因鐵路設施之完備而發達，所得利益，尙足以償所失耳。

乙·鐵路營業之發展

子·中東鐵路

中東鐵路資金，於一九一七年時，爲金盧布四萬萬元；計超過資本原額甚鉅，大半係由俄政府財政部劃撥。且俄政府在鐵路附屬地內之各種建設，亦已耗用相等鉅資，蓋其目的，專在擴

充其政治及經濟勢力於遠東，實未計及盈餘也。中東鐵路公司既銜有此項使命，故於管理鐵路運輸外，凡鐵路附屬地內政治經濟之運用，教堂學校醫院之設立，以及其他公共事業之計劃，莫不均設特別會計以經營；所有鐵路營業之盈餘，悉充特別會計項下之支出。於一九一三年，鐵路營業盈餘，計六百四十萬六千七百零二盧布，而特別會計項下之支出，計一千二百三十四萬零九百六十一盧布；嗣後此項支出，逐漸遞減。迨至一九一七年時，已可與營業盈餘相抵，而有餘矣。

歐戰期內，營業因受影響，客貨車輛，及各項設備，日趨頹落，至一九二零年，已呈破舊不堪之象。翌年經當局之努力整飭，車隊載量，及其速率，漸以增加，而營業成績，亦漸有進展之象。路線共長一千七百二十六公里，均係一公尺五二四之寬軌；幹線由西而東，自滿洲里至綏芬河，長一千四百八十五公里，自哈爾濱至長春之枝線，計長二百四十一公里。全路車輛種類頗形龐雜；於一九二二年時，共有機車五百三十六輛，計俄國式者二百六十三輛。德國式者十輛，并于歐戰時補充之美國式者二百六十三輛；客車：計兩軸者四百五十五輛，四軸者一百三十九輛；貨車共有九千五百六十二輛。至一九二零年末，雖尚有機車五百零一輛，而不堪使用者，計佔二百四十三輛；其能駛用之二百五十八輛中，屬諸五連動軸者，計佔一百二十四輛，可供拖挂重載列車之用。客車總數，共七百二十六輛，計四軸者，為一百二十九輛；其他二軸之五百九十七輛中，計二百輛係昔日貨車，改為四等車用。至貨車一項，為數則減，餘專用

者四百六十六輛外，僅有六千三百十二輛；計四軸者，為一千四百八十五輛，每車平均載量，合計二十一噸。茲將近十年來，營業狀況，略舉於左：

類別	年份				
	一九二二年(一)	一九二五年(二)	一九二八年(三)	一九二九年(三)	一九三〇年(三)
機車公里	八,九七,〇〇〇	六,二九七,八六二	七,八九八,八五五	七,三三七,九六六	六,〇三七,八一九
車隊公里	五,六三,〇〇〇	四,七〇〇,〇〇〇	六,六二四,〇一一	六,一〇八,二二四	五,二二八,九二三
車軸公里	三三,〇〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇,〇〇〇	四六,一四〇,八〇〇	四三,〇六一,一九三	三三,九三〇,六六六
旅客人數	二,〇四,八八五	二,五八,九四九	五,一四七,三四	四,九三,三六五	三,五九,二五九
旅客公里		三,七,七九,二〇〇	七〇,七三三,七七	七九,八八八,七四六	五七,四七九,〇六〇
行李噸數	九,六七〇	八,二四七	二四,九九九	二五,七三〇	三,〇八七
貨運噸數	二,〇六〇,〇〇〇	三,三六六,〇三三	五,四七三,六〇八	五,七四九,一五六	四,三九,一四九
噸載公里		一,二四,四八五,四四〇	一,七六,三五六,八七三	一,六九〇,七四二,一九	一,一七三,九六七,三三

附註

- (一)轉載於一九二四年七月八月份德國鐵路雜誌
- (二)轉載於一九三〇年七月八月份德國鐵路雜誌
- (三)轉載於國際鐵路聯合會統計書
- (四)僅計商運，公用物品之運輸，未計在內

按上表所載，一九二八年之運輸，為極盛時代。茲將各年度運輸增長程度，以百分率比例於

左：

旅客人數	一九二一年至一九二五年	百分之二十五
	一九二五年至一九二八年	百分之一百
旅客里數	一九二五年至一九二八年	百分之八十一
貨運噸數	一九二一年至一九二五年	百分之六十四
	一九二五年至一九二八年	百分之六十一
噸載里數	一九二五年至一九二八年	百分之五十五

由一九二八至一九二九年，貨運噸數，微有增漲，惟噸載里數，則稍跌減；至一九三零年，運輸銳減，蓋因中俄兩國，爭執中東路管理權，以致兩國當地軍隊，發生局部衝突，兼之中國內亂頻仍，遂與內地斷其聯運，營業不無影響耳。

夫國際聯運者：啓行或到達之站，必在一國外車站也。乃中東路既穿行我國之北滿，兩端終站，均在俄境，故此項運輸，實居重要部份；其旅客人數，於一九二九年，爲一·四八九·三〇〇人，至一九三零年，曾跌至一·三七八·一〇〇人。至穿行北滿之過境旅客，亦因上述軍事及內亂原因，均皆舍徑捷之鐵路，而繞行海道，致一九二八至一九二九年之該項旅客人數，曾由六千九百人，減至四千一百人矣。又移民人數，亦見減少：一九二八至一九二九年，曾由五九〇·〇〇〇人，減至三一〇·〇〇〇人；至四等旅客中，多數爲中國移民，亦由二·〇九八·

〇〇〇人，減至一·一四四·〇〇〇人。並中東鐵路，因居歐亞間國際聯運之重要部份，兼之沿線重要城鎮，距離遙遠，故旅客之平均里數，亦較增高，計一九二八年爲一三六公里七二·一九二九年爲一四六公里二，至一九三零年爲一六二公里三九（一九二九年德國爲二三公里七八，日本爲二五公里二，法國地中海鐵路爲六一公里）。查旅客平均里數之逐年增高，蓋因近年南滿人口漸密，所有由中國內地，赴關外之移民，不得不漸向松花江流域輸送，而直達烏蘇里江流域；故一九二七至二九年間，頭二三等旅客平均里數，時有增減，但四等旅客及移民之平均里數，則有增無已也。

四等旅客平均公里數

移民平均公里數

一九二七年	一三六，九	二七七，六
一九二八年	一四〇，二	三〇三，四
一九二九年	一六五，四	三一六，一

以上所載，均係客運之大概情形也；至貨運情形亦正相同。蓋東北物產，既大抵運輸出口，由其內地，經邊境車站，而達港口，須經長途路程，故其貨運噸里亦甚高。茲將最近三年，商貨每噸平均里數，列舉如左：

一九二八年	三一七公里二二
一九二九年	二九四公里一〇

一九三零年 三一八公里

(一九二九年德國爲一五八公里一，法國地中海鐵路爲二三六公里，日本爲一六零公里)
 茲再將各該年商貨運額(公用物品，未計在內)，分列於後：

一九二八年 五，四七三，六零八噸
 一九二九年 五，七四九，三八六噸
 一九三零年 四，三一九，一四九噸

一九二八年之貨運，除上述商運外，尙須增百分之六十六之農產運輸，及百分之四十九之出口運輸。在出口貨運中，農產品幾佔全部，而農產品中，尤以豆爲大宗，豆及豆製品，幾佔百分之九十；大抵運往日本，供作稻田肥料之用。出口貨物，取道海參威者居多，因其碼頭設備較優，由鐵路運來之貨，抵達船埠，無盤駁之勞；且蘇維埃政府一面擴充設備，力圖改良，一面運用其運價及關稅政策，以資招徠。進口貨以棉花，煤油及金屬製品爲大宗，大抵來自蘇俄，其輸入運費，得享減價之優待。茲將近數年來，中東路營業收支狀況，列舉於後(下列表內所載銀數，均以金盧布爲單位，合二金佛郎六七)：

類別	年份	進款	出款
	一九二一年	四、六二、二九九	三、八三、七三三
	一九二五年	六、七四、九六六	四、四七、三五四
	一九二八年	七、五八、六二五	四、八三、七八七
	一九二九年	五、六四、八六	三、八二、三三

盈餘	七,三三六,四六〇	三,八六五,四七七	一八,九四六,一三三	二六,七四〇,七六	二六,八八〇,五三三
營業用費百分率			七.七〇	五.八四	六.七四

茲再將最後三年進款，分析如下：

	一九二八年	一九二九年	一九三〇年
客運	一四,〇八八,八八一	一四,九七五,一九四	一〇,四六〇,六九四
貨運	四六,三八九,八九二	五〇,四〇二,九九二	三七,三三一,五二四
附屬進款	三,三七五,五八三	四,〇九七,八一五	二,五〇一,四八三
運輸以外之進款	三,三六五,二九〇	二,〇九二,六一四	一,四〇一,一七七

由上列各數觀之，中東路貨運，實佔進款之重要部份；於一九三〇年，幾佔進款全額百分之七十二，二。茲再將最後三年之每旅客公里，及每噸載里之平均收入，比較如左：

	一九二八年	一九二九年	一九三〇年
每旅客公里	盧布 〇,〇一九	盧布 〇,〇一九	盧布 〇,〇一七
每商運噸載里	盧布 〇,〇二五	盧布 〇,〇二八	盧布 〇,〇二五

一九二五至一九二八年營業發達，運輸繁增，車隊及車軸里程，均有增長，故營業用款，亦隨

之增加；至一九二九及三零兩年，運輸銳減，用款亦因之而減低。茲將該三年營業用款，分列於左：

類別	年份	一九二八年	百分率	一九二九年	百分率	一九三〇年	百分率
職員薪資	盧布	一七,二五五	三三.四	一五,三六二	三三.六	二二,八九一	五九.九
其他用費		三,三六九	六.六	三,五九六	六.四	三,九三三	九.一

若以職員薪資，比較營業用款總數，其百分率之相差，僅在二五，四至三六，九之間，似遠不如歐洲鐵路職員薪資用款之大。自一九二八年後，因營業銳減，採用緊縮政策，摺節用款，裁汰冗員，其職員名額，曾由二七，八三九人，遞減至二五，四七三，及一九，一〇八人。該路附屬經營之煤礦，成績亦頗可觀：一九二八年所產煤額，計共一五四，二九〇噸；除供給路用者一七九，八二四噸，及礦用者二五，一八五噸外，其餘售諸市場者，計有四九，二八一噸云

丑 南滿鐵路

南滿鐵路會社經營之路線，自一九二五年至一九三〇年，無甚增加，計共長一千一百十六公里；由長春至大連，及旅順枝線，長凡七百五十七公里，由瀋陽至安東，長凡二百六十一公里；其他枝線，以附近瀋陽之撫順煤礦枝線（六三公里）為最重要。路軌係屬標準軌距，不若中東路之寬軌，故不僅與我國有之北寧路，互能接軌於瀋陽，且在鴨綠江下，安東新義州間，建有九百公尺長之鐵橋，以與朝鮮鐵路相銜接；運輸既便，營業異常發達，現在長春大連間，業已敷

設雙軌，以適應繁盛運輸之要求矣。

南滿鐵路會計統計年度係自四月一日，至翌年三月三十一止計算；並下列各項統計，均以一九二五年度之統計為比較。茲先將一九二六至一九二九年度機車及車輛增加數目，以百分率比較於左：

機車 由四二五輛增至四五八輛 計增百分之七，七

客車 由三八零輛增至五三三輛 計增百分之四〇，二

貨車 由六，六四二輛增至八九三六輛 計增百分之三四，五

機車之大半，均係四連動軸，但屬諸五連動軸者為數亦屬不少；蓋重載車隊，往來頻繁，不得不有此項機車，以資供應耳。客車係屬四軸，但亦有六軸者；全路貨車，幾均四軸。平均載量為三十噸，至敞車之平均載量，則在四十噸以上。所有客貨車輛，均備有連接汽軛，及自動互鈎，至言運輸，彼南滿鐵路既居歐亞中日間聯運要道，復南接出口良港之大連，故營業特佳，獲利益溥。茲將一九二五至一九二九各年度營業情形，列表於左：

類別	年 度	一九二五年度	一九二六年度	一九二七年度	一九二八年度	一九二九年度
旅客人數		九,109,004	八,290,825	八,333,089	九,702,119	10,410,579
旅客公里		八九三,三三六八	九七〇,〇〇八五	1,033,096,966	1,108,181,796	1,087,640,355
貨運噸數		15,105,123	16,355,194	18,437,775	19,333,599	20,461,826

噸載公里	五,三三三,五元,五九九	五,八六四,四六三,九六六	六,三三三,八九八,八六六	六,五八八,二〇〇,二〇六	六,九一九,〇八〇,八〇四
客運進款(一)	一四,五元,九四三	一五,二六,三三三	一六,一〇三,九三三	一七,六九,一九三	一七,四五二,五八五
貨運進款	八〇,三三三,八三〇	八九,五三三,〇九九	九四,〇〇,八九九	九七,七九,二四七	一〇一,〇八九,四七四
營業進款總數	九四,八六七,七七一	一〇四,七八六,四三二	一一〇,一〇七,八三二	一一五,四八八,四四〇	一二八,一四一,九四八

附註(一)所載銀數，均以日金爲單位，每元合二金佛郎五八三，

上表最使吾人注意之點，厥惟貨運一項：一九二九年度貨運進款，幾佔總數百分之八五，一。至一九二六年後，旅客人數，略有減色；但至一九二九年度旅客人數，已較一九二五年度，增加百分之一四，五；較一九二六年度，增加百分之四，二；當一九〇七年日人承接滿鐵之初，是年度之旅客人數，僅一，五〇〇，〇〇〇人，客運進款，僅日金三，六〇〇，〇〇〇元；在此廿一年中之進步，成績實屬可觀。至旅客里程，自一九二五至二八年度，遞有增加，共計增百分之二四，二，至一九二九年度，則略見低減；蓋斯時中東事變發生，國內聯運，雖無障礙，但與西比利亞聯運之長途旅客，則已絕跡；旅客之平均里程，由一一四公里，減至一〇四公里。滿鐵客運進款，雖不若貨運之重要，但亦力謀發展，悉心改良；所有客車車隊，其於頭二三等客車，以及膳車臥車，莫不應有盡有。且滿鐵會社，對於津滬間之航運，一如經營鐵路之精密，迭經召開會議，計畫聯運，而尤以一九二八年四月間之哈爾濱會議規模爲最大；曾聯合中東，烏蘇里，朝鮮及日本各鐵路，暨有關係之航業公司，規定經行韓滿，或取道烏蘇里鐵路及

海參威之歐亞國際旅客及行李聯運辦法，凡輪渡及行車時刻之規訂，均皆銜接，以資便利也。滿鐵貨運之重要，已如上述；其進步之速，至堪驚人。自一九二五至二九年五年度中，貨運噸數，計增百分之二六，噸載公里，計增百分之三三，一，而貨運進款，計增百分之二五，其增加之比例率，尤以最後兩年度中爲最大：計噸數爲百分之五，九，噸里爲百分之六，一，進款爲百分之三，四。蓋在一九二九年度中，中東路運輸停滯，所有北滿出口貨物，向之取道海參威者，均轉道長春，改由大連輸出矣；是年秋收時，長春站每日裝車數目，竟有達六百輛者，且均直達大連，故其噸里之增加率，亦較噸數爲高，間嘗推考滿鐵貨運發達之由，當不外乎東北富於農礦物產之故；即以豆煤兩項計之，約佔滿鐵貨運三分之二：一九二九年度之貨運，共計二〇，四六一，八一六噸，煤居九，五六四，五五一噸，豆居二，二九一，〇二五噸。東北富藏鐵礦，既如上述，鐵質既均出口運日，亦居貨運之重要部份。且東北物產之出口，專恃中東滿鐵兩路以運輸，而兩路之軌距不同，所有滿鐵經行之地，幾盡爲滿鐵所吸收，真達大連出口，享受長途運輸之利益；一九二八及二九兩年度中，整車貨運噸里，佔全額百分之九八及九七，其平均噸里爲三三九公里，且每噸里之運費，不過日金〇元，一一；一九二九年度，每營業公里之噸里數，在六百萬以上，實爲歐洲任何國家鐵路所不及也。茲再將近年滿鐵營業進款，增加一切附屬進款後，其總數列左：

一九二五年度

日金九七，三九五，二二八元

一九二六年度	一〇七，九二三，五六七元
一九二七年度	一一三，二四四，一八〇元
一九二八年度	一一九，六三九，〇九〇元
一九二九年度	一二二，一〇三，七四三元

上述五年之進款，前後共增日金二四，七〇八，五一五元，合爲百分之二五，三；計客運佔百分之二六，六，貨運佔百分之二五，五。至各該年度之用款，列舉如左：

一九二五年度	日金三八，八〇〇，六九一元
一九二六年度	四五，九五，六二三元
一九二七年度	四五，二三五，八三五元
一九二八年度	四五，三五八，〇六五元
一九二九年度	四七，二二三，五〇八元

上述五年用款數目，前後共計增百分之二一，六，殊不及進款增加率大；且一九二六，一九二七及一九二八年度之進款雖增，而用款則減。惟至一九二九年度之用款，計增百分之六，四；蓋當時運輸大增，車隊公里，曾由一七，七〇二，七九零，增至一八，一二六，九五八故也。路員人數：一九二八年度爲一六，六二二人，至一九二九年度，增爲一七，三九〇人；約合每營業公里十五人，而每千車隊公里，僅合一，二人耳。

由上觀之，以進出款比較而論，在上述五年度之營業用款，僅合營業進款百分之三五左右，較諸歐洲各國頗低；但其營業成績所以如此優良者，殊不與車輛之充分添置，路工之修繕得宜有關也。一九二九年關於車輛項下之支出，計日金一〇，一六三，三五〇元，關於工程項下之支出，計日金八，九三七，〇五八元。至所得盈餘，亦復甚薄：計一九二九年度之盈餘，佔資本金（日金三八七，一五六，〇〇〇元）百分之一九。茲將上述五年度之盈餘，分別列後：

一九二五年度	日金五八，五九四，五三七元
一九二六年度	六一，九七一，九四四元
一九二七年度	六八，〇〇八，三四五元
一九二八年度	七四，二八一，〇二五元
一九二九年度	七四，八九〇，二二五元

依照國際鐵路聯合會一九三〇年度統計之報告，是年度滿鐵營業，較諸上年甚減：旅客人數（八，一一五，八〇八）計減百分之二二；旅客公里（七一一八，九八四，六〇八）計減百分之三三；每運客平均里，由一〇四，四減至八八，六。至貨運一項，亦有同等比例率之跌減：貨運噸數，由二〇，四六一，八一六減至一五，一九三，二七二，計減百分之二五，七；噸載公里，由六，九六九，〇八〇，八〇四減至四，七六五，五一〇，三七一，計減百分之三一，六；每運噸平均里，由三三九減至三一三，七；總計進款之跌減：計客運為百分之三四，三（一一，

六一，一七五元與一七，四五—，五八五元之比），貨運為百分之二二，八（七七，九三六，六八八元與一〇一，〇八九，四七四元之比）。推其跌減原因；一因中國內亂頻仍，抗日民氣激昂，再因遠東金價昂貴，一如世界各國經濟之恐慌。惟滿鐵對於東北經濟之發展，已有顯著之功效；茲將最近二十二年中，進出口貨貿易之比較，列舉於後，亦可窺見一斑矣。

一九〇七年

一九二九年

增加百分率

進口	三〇，六八五，〇〇〇	兩	三二九，六〇四，〇〇〇	兩	百分之九七四
出口	二二，〇四二，〇〇〇		四二五，六六一，〇〇〇		百分之一，八二六
總數	五二，七二七，〇〇〇		七五五，二二五，〇〇〇		百分之一，三三二
比較	減八，六四三，〇〇〇		增九六，〇五七，〇〇〇		

附註：一九二九年每海關兩合十六法郎四二；並上列各數，均轉載於沙君(M. Sakamoto)著作中。

南滿之進口貨，以滿鐵會社工廠出品之機械工具為大宗，在最近二十二年中之該項進口貿易，計逾日金五萬萬元云。

隴海路靈寶潼關段增加之工程

王傳華譯自遠東雜誌

查建築鐵路所費甚鉅斯篇所載地道橋樑堤工路軌材料工程等用費數目甚為明顯茲特譯登本刊以供關心鐵路事業者之參考

譯者謹識

隴海路之靈寶段西沿揚子江流域經閩鄉縣高碑及盤頭鎮諸站而至潼關路綫計長七十公里此段線多山坡故地道建築必多並應多造鐵橋及地道以免敷設路軌有過長之處在交口與會興鎮相近處建設最長鐵橋在閩鄉與文底鎮間則建築較次之鐵橋

民國十三年間靈寶潼關段已動工開築經先完成觀音堂陝州段後即建築靈寶潼關段以期完成隴海路全線工程但工作近行遲緩至民國二十年靈寶潼關段仍未完成查該段所需建築費約為一千萬元以上。

沿靈潼段路道甚為灣曲計長約三百五十至二千公尺之曲道至其最大斜坡道並不超過百分之一該路段計設靈寶常家灣閩鄉高碑盤頭鎮文底鎮及潼關等處車站。

該段沿黃河邊岸所築預防水患之堤約長一千二百米達所建築鐵橋及各項工程之材料悉最堅固鋼鐵小石沙土水泥石灰調合而用下表所列係材料之成分及等次

等次	水泥(即洋灰)	石灰(立方米達)	水泥
A	一	〇、五十	一
B	一	〇、五十	一
C	一	〇、五十	一、五
D	一	〇、五十	二
E	一	〇、五十	二、五

階	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
鐵質	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
粗小石(每立方米達)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
分量及等次	○, 六〇 (立方米達)	○, 六〇 (立方米達)	○, 六〇 (立方米達)	○, 六〇 (立方米達)	○, 六〇 (立方米達)	○, 六〇 (立方米達)	○, 六〇 (立方米達)	○, 六〇 (立方米達)	○, 五五 (立方米達)	○, 五五 (立方米達)
	三	三, 五	四, 五	五	五, 五	六, 五				
	I	H	G	F	E	D	C	B		

一

○，六〇（立方米達） J

靈潼路計有數小鐵橋及下列九大鐵橋

靈寶橋費洋九萬九千一百九十五元

洲山橋費洋十一萬零二百二十元

閩鄉橋費洋四萬二千五百八十三元

盤頭橋第一號費洋五萬五千元

盤頭橋第二號費洋五萬七千六百六十一元

文底鎮橋第一號費洋七萬元

文底鎮橋第二號費洋五萬零六十一元

潼關橋第一號費洋二萬二千元

潼關橋第二號費洋三萬五千元

開築地道每一公尺或一公尺突需費自二百五十元至三百元下表所列爲開築距潼關相近之第十七號地道證明每一公尺應費之銀數

計開

穿孔鑿費洋七十六元

水泥與磚費洋六十元零一角九分

地道頂及牆邊費洋六十二圓二角四分

地道腳費洋二十八元九角八分

小石子費洋四元八角二分

沙土費洋二元四角

木料費洋十六圓

辛工費洋十三元五角一分

雜項費洋十三圓二角

以上共計費洋二百七十七圓三角四分

沿此段鐵路計有地道十一處如下

第六號地道 長九十・〇米突 費洋二六，九五五圓

第七號地道 長六二一・二〇米突 費洋一六三，六八五圓

第八號地道 長九〇・三〇米突 費洋三三三・三二〇元

第九號地道 長一〇七・四〇米突 費洋三七・九四三元

第十號地道 B 長二・八〇〇・〇〇米突 費洋九八八・〇〇〇元

第十二號地道 長六二二・六〇米突 經洋一七四・七四一元

第十三號地道 長六九五・〇〇米突 費洋一七二・〇〇〇元

第十四號地道	長六三一·八四米突	費洋一四七·〇〇〇元
第十五號地道	長三九五·〇〇米突	費洋九五·三二四元
第十六號地道	長九〇九·一〇米突	費洋二二七·五〇〇元
第十七號地道	長一·〇八〇·〇〇米突	費洋三二四·〇〇〇元

按第九十兩地道距黃河流域較近爲水患所衝臨時維持交通建築臨時道路其各項需費數目如下

疏水坑道費四千二百元

排水工程費四萬零八百元

開濬費三千元

堤防費八萬元

建築軌道材料及辛工費六萬五千元

雜項費洋七千元

以上共計費洋二十萬元

在隴海路所用鋼軌一係由漢陽鐵製造一係購自比國在靈寶以東各站用漢陽鐵廠及比國二處製造之鋼軌該站以西悉用比國鋼軌此項鋼軌爲最近出品每條計長十二公尺每公尺重四二·六歐羅下表所列爲鋼軌及材料之價值

計開

十二米達鋼軌每條洋五十二元九角

軌枕每條六元三角六分

枕木(櫟樹)每條五元二角

枕木(松樹)每條自三元五角至四元

螺絲釘及螺絲套每噸洋一百四十六元三角四分

挾接版每噸洋一百四十二元七角一分

鋼道床材料每噸洋一百四十六元三角四分

道釘每噸洋一百七十一元一角三分

轉轍器每對洋六百四十九元六角九分

查潼關車站爲全路最大之車站有下列各項建設

票房建築費洋五千元

站長公房建築費洋四千元

路警駐紮營建築費洋三千元

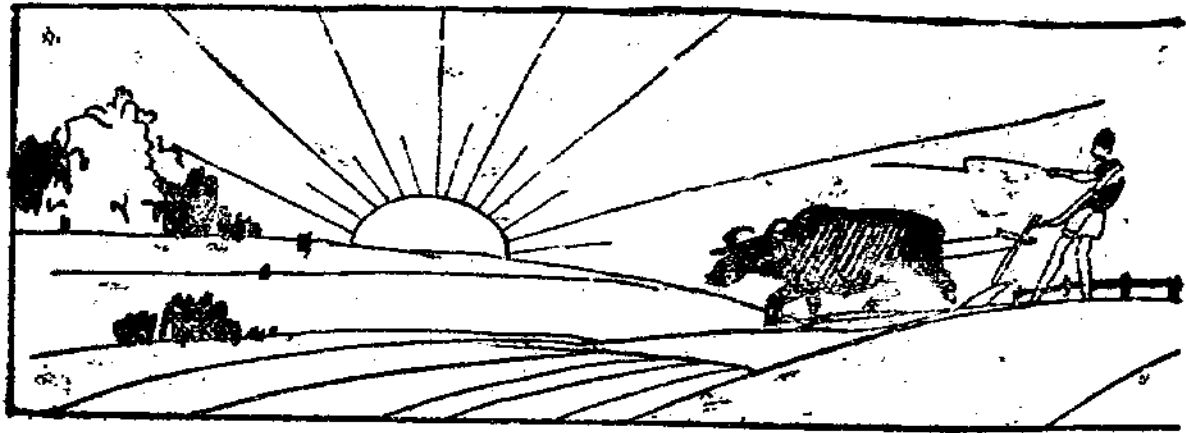
管理員公房建築費洋四千元

職員寄宿舍建築費洋一千五百元

沿潼關靈寶路共有水櫃三處靈寶水櫃溶水量爲五十立方尺潼關水櫃溶水量爲一百五十立方尺
文新水櫃溶水量一百立方尺造成文新水櫃一處已費洋五千九百元矣

十二年留學生之統計

教育部發表二十年份留學生人數，統計共爲七百三十名，其中公費五十二名，自費六百七十八名，留學國別以日本爲最多，佔全數百分之四十一強，其次爲美法德比英各國，（關於此點，有應加注意者，即日本向爲中國主要留學國，全盛時達數萬人，最近二年內亦不下三千，自九一八事變以後，人數則已大減，僅存一千人左右，且大數均謀返國）所有留學生中，曾肄業國外學校者，達五十七人，有十七人且已在外國大學畢業國內大學畢業者，佔百分之四十以上，肄業於國內大學本科者，佔百分之十四以上，中等學校畢業或專門學校出身者，爲百分之三十二，就所習學科觀之，則法科最多，幾佔總數三分之一，文工二科次之，各佔六分之一，再次爲醫科，占十分之一，理科佔十四分之一，教育農商三科，約各佔二十分之一，就省籍論，則廣東居首，佔總數六分之一以上，其次爲江蘇浙江，均在九分之一以上，在二十分之一左右者，爲河北，福建，遼寧，四川，湖南，安徽，湖北等七省，在二十五分之一左右者，爲山東，河南二省，其餘各省，合計八十六人，佔全數九分之一，女生佔全數七分之一。（十九年度爲九分之一）由此足證年來女子教育之漸趨發達，至於年齡方面，則公費平均較自費生長二點歲，同時並較爲整齊，公費生之年齡差別，未有超過十五歲者，自費生甚有差至三十歲者。



平漢鐵路月刊

第二十五期 專載



國難會議開會詞

汪兆銘

國難會議在洛開會，行政院汪院長致開會詞，全文錄誌如次：

國難會議會員諸位先生，今日在洛陽行都，開國難會議我們對於當前的國難，是抱着一種共同的希望，即是希望大家能夠領導全國來解決現在的國難問題，關於這一點，我們對於國難會議的前途，是抱着無限的熱望，而對於諸位先生的熱誠，

專

載

不惜犧牲寶貴的光陰，長途的跋涉，來此開會，我們尤其是表示十二分的敬意，此次國難會議的舉行，是根據去年十一月二十二日中國國民黨第四次全國代表大會的決議，其後十二月二十八日一中全會之時，又決定在國難會議中，討論禦侮，救災，綏靖，各事宜，接着國民政府於今年一月十八日發布命令並決定於二月一日在南京開會，但是不幸遇着上海的事件發生，一月三十日國民政府遷都洛陽，以致國難會議不能如期開會，延期兩次，到今日纔能在洛陽行都舉行開幕，這是完全因為臨時事故發生所致，要請各位會員原諒的，至於最近的情形，本來有幾位會員提議在南京開會，但是因為政府不在南京而在洛陽，所以不能不在政府的所在地舉行會議，以至遠勞各位跋涉來到此地，這是我們所最抱歉的。

我們知道，今天我們在此開會，是中國民族意識一致的表示，這種民族意識，是中國四千餘年的結晶，也就是支持我們四千餘年國家的唯一命脈，自從民國成立以來，這種民族意識的表現，更爲明顯，辛亥革命的成功，就是第一個先例，但是我們的民族意識，不獨帶有民族性，而且帶有世界性，所以有人以爲我們的民族意識是排外，那是完全錯誤的，我們對內，固然是求國內民族之自由平等，所以因此而有辛亥的革命，但是我們對外，也是求中國整個民族之對於世界的自由平等，所以因此而有二十年來不斷的奮鬥，不幸在我們努力求自由平等的當中，日本以爲這是對於他們的不利是不斷的向我們進攻，辛亥年間，日本曾有人提議將中國分成南北兩個國家，南爲共和，北爲帝制，這便是日本向我們進攻的第一步，這種意見，在日本政客當時所發表的議論，處處都可以看見，不過這種陰謀，終爲我們民族意識一致所戰勝，於是日本第一步的進攻便失敗了，民國四年，日本乘着歐戰的機會向中國突然提出二十一條的要求，這便是日本第二次向中國的進攻，因爲日本進攻的結果，致使中國國內，不斷的有革命的戰爭，雖然中經民國八年的巴黎和會，民

國九年的華盛頓會議，但仍未能完全打斷這種鎖鍊，然而自此之後，中國民族的意識，更加發揚，更加團結，所以有十五年的北伐，但是日本又在此時向中國作第三次進攻，演成十七年間的濟南慘案，因爲他不願意使中國國民革命成功，更不願意使中國達到自由平等的目的，所以到了現在，日本人又向中國作第四次的進攻了，此次的進攻，由東北而延及於東南，比之濟南慘案及二十一條件，更爲利害，所以我們要打破這個難關，必定要將我們的民族意識提振起來，加倍團結，加倍奮鬥。

自從去年九月十八日日本出兵侵佔東北以來，我們對於東北邊防軍的不抵抗，是非常失望的，但東北的民衆，能够本着固有民族的意識，繼續奮鬥，各地的義勇軍紛紛舉義，不爲日本武力所屈服，這是使我們從悲痛中生出生無限的愉快，現在滿洲所成立的傀儡政府，其實這種政府連傀儡亦不是，我們可以說俘虜政府，因爲他是完全由於日本武力強逼之下而成立的，所以我們定必以全力來解決這種俘虜的政府。至於東南方面，自從一月二十八日日本開始進攻以後，我們的軍隊，便即時抵抗，雖然我們損失極大，人民生命財

產犧牲無數，文化機關，經濟組織，破壞無餘，失業的難民，觸目皆是，但是在這種情形之下，我們淞滬的人民，不獨全無怨言，而且能够奮勇援助抵抗的軍隊，我們雖然在物質方面，戰爭利器和交通利器，都不及敵人，以至上海的軍隊不能不撤退，但是我們的民衆却因此而更加發奮，這完全是民族意識的具體表現，這種民族意識，在今日的國難會議中，反映出來，表示出中國全國人民求自由平等的努力，關於這一點，我們對於國難會議諸君是有無限的敬意的。

我們知道訓政時期的工作，最重要的便是喚起民衆，尤其是喚起生產的民衆，所謂生產，包含精神的生產與物質的生產，如農工商學裏頭，農工商是物質上的生產，學是精神上的生產，但是如再分析，則農工商之中，都是同時兼有精神上與物質上的生產的，現在我們目前最要的，便是將一切精神上物質上的生產份子，合力來奮鬥。而諸位先生便是一切生產份子中的最優秀份子，如今大家一致在國難會議之中，來共謀解決國難的方法，我們相信將來必定有極大的成功，我們因此對國難會議諸君再表示無限的敬意。

兄弟今日除了致敬於諸君以外，還有兩點意思想說明的。第一點，是責任的問題，此次國難的發生，是否由國民黨

所做出來的呢，這個問題，我們不欲多辯，但是如果以中國之情狀和世界的大勢看來，則中國因求自由平等之故，國難是必然會發生的，不過國民黨的同志，對於國難的責任，是完全擔負，不能推諉的，我們今日在此開國難會議的意義，並不是想將責任推在國難會議諸君的身上，我們固然是極願接納各位的贊助，但是我們絕沒有推諉的意思，關於這一點，是希望各位明白的。

第二點，是權限的問題，此次行政院籌辦國難會議，是遵照國民政府的命令，而國民政府的命令，是根據中央黨部的決議，在國難會議裏討論禦侮救災，綏靖各事宜，所以如果是在這範圍以內的問題諸君討論所及行政院是當然負責答覆，但是如果是在範圍以外的問題，則恕非行政院權限所能負責答覆了，然諸君如有意見，儘可以自由發表，不過兄弟只是想說明行政院的權限，至於關於軍事，財政，外交各種問題，與禦侮救災綏靖有關係的，行政院各部經已預備向各位報告，待議事日程議定後，便可依時分別報告，這也是希望各位明白的。

當此國家危急存亡之際，能得全國生產份子中之最優秀份子，集於一堂，我們相信在此必能求得解決國難的方法，

以達到求中國自由平等之目的，兄弟謹代表政府同人向各位

國難會議閉會宣言

國難會議閉會，並發表宣言，茲錄原文如下：國難會議於東北三省淪胥之後，被暴日強佔及上海戰事挫折之後，開會於行都洛陽，到會同人，深知今日國難之遠成非由一日，外來之侵略，與內地之病根，相因並至，已數十年，自非舉全國四萬萬民衆之力，與世界上以平等待我及主持正義之民族，相携並進，莫由達到國際自由平等，及國內統一和平之路。自一九零五年以後，太平洋之和平，及中國之獨立，常受重大之威脅。一九一五年之所謂二十一條條約，即日本乘大戰之時機，脅迫簽訂，歐戰以後，華盛頓之九國會議，以最大之努力，和平局勢，始再現於太平洋。然而東三省因受一九零五年中日條約之束縛，早已潛伏太平洋戰禍之根芽，中國國民，深知太平洋之戰禍，或不幸將擴大為第二次世界戰爭，對於一九一五年危及我領土及行政完整之脅迫簽訂條約，因始終未予以承認，方以為太平洋及世界之戰端，或因中國國民之容忍，得暫免於爆發，并欲乘此時機，致力於政治之革新，及社會之改進，使中國得漸躋于國際之平等自由，

謝跋涉之勞，並表示最深的敬意。

四

則太平洋及世界之和平可長期維持不敵。不料近兩年來，世界各國，遭逢空前未有之經濟恐慌，日本政府，以為歐美各國無力維持太平洋之均勢，遂蔑視國聯盟約，於一九三一年九月十八日，向我東三省開始軍事佔領之行為。當此時期，我國適值長江流域鉅大水災之後，農業破產，遍地流亡，猝遭此空前之暴力，國民忍無可忍，不得不向日本消極抵制，促其反省。日本政府竟以此為口實，於天津青島福州汕頭等處迭為有計劃之大規模暴動，最後並以彼海陸軍侵我淞滬，我國之淞滬禁軍第十九路軍，盡守土之責，不得已而為正當防衛，抵抗一月，至國際聯盟開會之前三日，乃將全線軍隊，退至崑山，以待世界各友邦，依據國聯約章，作公允之裁決。乃日本軍隊，復日益增加，撤兵會議雖開，百般狡難，毫無誠意，謂非有擾害世界和平，破壞國聯盟約，其誰信之？本會議以為中國在此嚴重局面之下，非集中全國才力，共作長期抵抗，無以圖存，而長期抵抗，必須舉國一致，為軍事政治經濟財政上之充分準備，深願全國國民，不分黨派階

級，精誠團結，犧牲一切成見，共圖抵抗之方策。本會議以為抵抗之方策，對外必須有獨立自主之外交，對內必須有充實國防之軍備，以言獨立自主之外交，消極的應革除以往因循敷衍之積習，積極的應有確定始終一貫之方針，而聯合世界上主持正義及以平等待我之國家，尤有迫切之需要，以言充實國防之軍備，當以政制改革為要圖，而依據民衆武力之原則，打破以往因循內戰之局面，實為國人今後努力惟一之途徑，願民主國家主權在民，非在全國國民合力同心，則救國禦侮之效，仍不可得而見。本會議以為欲達此目的。必須確立民主之政制，奠定民權之基礎，而國民無行使政權之機緣，即難得行使政權之訓練，故在中央應有民意之機關，在地方應謀自治之促進，為求民權之發達，憲制之生長，國民須有言論出版集會結社之自由，本會議以為民意機關之組織，必須與自由之獲得，相隨俱來，在憲政未完成以前，保障言

確立自信心拯救中國

戴院長季陶，四月二十五日在西安教育廳聯合紀念週中，對學生演講詞原文如下：各位先生，各位同學，今日幸得良機，歡聚一堂，作紀念週，紀念中華開國導師，復興衰微千

論出版集會結社自由，實為全國國民迫切之需要。抑猶有進者，中國社會經濟之衰落為一切混亂之源，而衰落之徵，於農業破產工業凋敝見之，由此而饑饉流至，盜匪橫行，由此而國勢陵夷，外侮日亟，本會議以為發展生產，自是要圖，而在發達生產之期間，信實謀利，救濟失業，尤為切要，本會議深知中國社會及政治發達之前途，必不止於此境，中國四萬萬民衆，自有其遠大之要求，對外要求民族之獨立，對內要求痛苦之解除，決不以上述數端為滿足。惟當東北三省及淞滬，橫被蹂躪之餘，禦侮尤為急務，本會議深願政府接受此最低限度之要求，採納此最切實際之見解，聯合世界上以平等待我及主持正義之友邦，共同排除破壞太平洋及國際和平之日本暴力，本會議更願追隨全國民衆之後，發揚民治享受自由，培養一線之生機，使社會政治得走上光明之前途，則本會議在此極短時間之努力為不虛矣。謹此宣言。

戴季陶

餘年之中國之孫中山先生，私心至為快慰，在此良機，亟思本我至誠，將素常渴想，欲與陝西諸先生諸同學細談者，略事報告。依照素常紀念週規則，在靜默三分鐘後，例當演講

總理遺教及報告工作，今日因時機難得，故不復效平常之僅就總理遺教中擇一定章節，作演講或報告某二種工作，然自信所報告者，仍不失為遺教之闡發，與過去工作之綜結陳述。

數十年來吾人所處之逆境，所遭之痛苦，大概相同；而西北青年同學同胞，較之東南各地所遭尤烈；洵足令人傷心墮淚。往者已矣，明日如何？前途如何？是當以現在大眾整個之意志與決心為定準。在過去有一種流行之信仰，即由歷史的研究，推定人類社會之變遷，皆有一定命運，以為決定今日社會上一切現狀，胥為歷史上一定過程所必然之結果，此種思想，在近代尤為有力。全世界青年學生工人農人，類多相信現代一切社會組織人類生活情形，全來自過去歷史事實積累而成之必然的結果，代表此種信仰最為知名者，即為德國之經濟學者馬克斯氏。此種所謂歷史哲學上之定命論，其絕果對正確無可疑義耶？若然，則人類一切制度文物組織行動，乃至善惡是非，皆當以歷史上之定命為決。

中國今日之痛苦艱難危險，亦皆人類社會歷史上事實之決定，吾人之革命之勢力，豈非徒然。願世界一切事物，宇

宙一切現象，唯整個的宇宙為絕對，其餘皆相對，並陳頃所謂定命論，吾國固有之「天定勝人」之一語，足以言之。其所謂「天」，在較低之解釋即以為「神」，神所定命；人類唯有絕對遵從，不能絲毫違反，較高之解釋即以為「自然」即天，與歷史哲學家之見解約略相似，謂凡事皆出自自然之預決，不能由人力轉移，惟無論其解釋之為高為低，其以人力為無功則同，中國歷來進步之遲滯，不事改良，惟圖苟安，但賴天意，求人力者，皆由於是，然此種思想，在中國難頗有力量，初非絕對權威，尙有人定勝天之一語，乃適與之相反，即謂人力堅定，亦可以改變自然，人亦自然之一部分，且為自然中進化最高最有力量之動物。

宇宙萬有礦物無生命，固不必言，植物容或有存在之知覺意識感情，但不能運動自如，如動物之能趨吉避凶，自決其一己個體及社會種族生存上之需要，積動物界七千萬年之進化而生成人類，能利用自然，以繼人類能力之不足，役使一切生物非生物，以造成其自身生存上之便利之地位環境，更進而就一己意識知覺所能感及之自然現象，尋因溯果，盡事物消長盈虛之理，以決定其將來進行之途境，其位置進化

高，由此可想而知。同時人既爲自然物，中國古代且有「人爲小天地」之諺，故順應自然之理以謀生存者，亦即運用自己之能力以支配自然之表現，此即所謂「人定勝天」，持以與歷史決定人類命運之思想相較，其圓滿高明相去之程度，可以不辯而自明，在今日而不知人定可以勝天，不自決定，萬事聽任於自然，則不特旋乾轉坤大專業不能有望，自身明日之生存，亦且成爲問題矣。由是今日大衆必當注意之事，即爲不論過去現在環境如何惡劣，如何困難，要當

立志圖強有能「建設新文明新文化造成新環境轉危爲安」以自信，人即可以勝天，中國現在唯一之希望，即在人人能有堅決之自信心，總理有言：「國者人之集也，人者心之器也，國家之治亂，係於社會之隆污，社會之隆污，係於人心之振靡。」即爲人定勝天之解說，使人心萎靡，不願圖社會之隆盛，民族之康樂，國政之修明，則社會窳敗，諸惡叢生，自然亦決不能強人達於修齊治平之域，此在此國家危亡之際，吾輩國人必決定意志，確然建立旋乾轉坤自救救人之中心思想，然後救國救民，方可如願，革命思想之基本原則，蓋即在此。今日何以不憚煩瑣，必斤斤以立志爲言乎，歷觀過去二三十年中，中國之亂，國家社會環境之衰敗，實由

許多錯誤所釀成，就較大範圍言，自晉之東遷，宋之南渡以來，中國民族之銷沉，亦皆由此等錯誤釀出，錯誤維何，即在不能努力自振，不思向上，結果民族墮落，國家殘破。迄至今日，處處忍氣吞聲，經歷絕大痛苦，甫能苟延旦夕，西洋諸國近代之科學文明，爲經濟武力壓迫中國之根據者，中國良有望塵莫及之嘆。願中國豈真無科學文明之足言乎。

數十年前中國之科學發明既衆且多，今日西洋科學之根，且多種在中國古代發明上，然中國人頹廢萎靡，不思努力繼承先業，坐荒歲月，遂致固有文明一蹶不振，返觀西方諸國國民，知圖存之道在乎立志自強，接受外來文明後，必須以自己之能力發揚而光大之，故進步一日千里，遂臻今日隆盛之境，例以日本，彌覺信然。日本維新後，不過五十年，惟其國民衆，自知努力向上，故其國勢日張，乃有今日，事在人爲耳，不自振作，何自建立功業，夫豈真有歷史上之定命耶！今日之事，如中國國民能自信，可以自決其歷史爲人定勝天之努力，則中國民族國家之起死回生，實屬易事。倘頹廢自甘，不信人力而信天定，則處今日外界經濟壓迫重重之中，欲建設新國家新民族新文化，以領導世界，固爲幻夢，明日之生存，亦且岌岌焉，未足以言安也。過去十數年中

國所遺損失多矣。文明成績如各種學術上之建設，文化，古蹟，森林，土地等，其數有不忍言者，然此猶小者，使國而有民，民能自信自立，恢復建設，尙屬易爲，今者民族生存中最可寶貴之青年，過去死於非命者，數當以萬爲單位計算，在東南人烟稠密之處，過去文化保存未墜者較多，環境適宜，復興尙易。

西北方面中國古代文化發祥之所，迭經變亂，殘餘者已屬寥寥，遇此故墟，唯見蔓草荒烟，殘垣斷砌，人口本已稀少，再益以連年天災人禍，死喪頻繁，結果尤爲慘怛，以關中論，武功三原，夙稱富庶，開近數年來，殘存者已不及半，再不圖生存發展，前途何堪設想，中國舊時，恆勸人保重自己生命，總理中山先生，亦恆言一切人類文明之努力，可歸納之於保與養之二字，蓋以生命不易得，既得生存成長爲人。即當努力求於家庭爲克家之子弟，於社會爲有用之人才，於國家爲忠實之國民，乃不愧爲人，此思想可以近代科學爲解釋，吾人生命來自父母，父母來自祖先，祖先自遠古，今日世界上任何一人，上溯其生命，自有人類始至今，若爲五十萬年，則其人已生存五十萬年，此五十萬年不斷之生

命，延續至今，乃得有某，若在五十萬年中，偶一斷絕，某即無有，若再溯人類之起源，以至于爲原生動物之時，其荒烟古久，尤屬不可思議，以如此難得之生命，不善自保重，以爲世界爲人類作貢獻，而任意爲自殘殘人之無意識而犧牲，不亦可傷乎！

青年青年願長思之，爲國家計，爲民族計，善自保重，以此救世，以此承先啓後，建設人類真正幸福之文明。復觀最近中國時局，日本蔑信棄理，侵略我國，吾人試由此以假想中國之明日，其令人駭懼者尤多，十數年前所謂世界大戰之歐戰，以近東問題爲起因，德國爲中心，在歐洲大陸上作瘋狂之戰，引起空前大犧牲，死於戰場者四百萬，全局之死者則達二千萬，此多出死亡者，多在俄國，在小亞細亞，在巴爾幹半島，致死之原因，則或爲民族之不相容，或爲宗教之不相容，階級之不相容，地方間之惡感。其犧牲蓋不在國際戰爭，而在國內，再益以戰時天災無人拯救，凍餓而死，屍骸饑疫，衛生醫藥不足，疾病而死，以今日中國例之，當日南歐俄國小亞細亞等處，防止天災之設備，救濟災民之設備，衛生醫藥之設備，或則相若，或且不逮尙遠，同時衣食

之責，歲必大宗仰給於國外，每年糧食及各種棉毛衣類之輸入，爲數將及十萬萬，國內民族宗教職業，以至於社會人間相互之猜忌，則較之當時南歐等處情形，又復有過無不及，一旦第二次。

世界大戰發生，以遠東問題爲起因，以中國爲目的而作戰，中國之明日，將如何？其孰能不慄慄自危耶！此時若不及時覺悟，互相親愛，互相扶持，團結一致，以努力於國家社會文明之建設，而互爲小爭小鬥，徒作無謂犧牲，其將何以對國家對社會，且何以對自己可貴之生命耶！中國古訓云：「足食足兵民信之矣。」自古皆有死，民無信不立。」不立其信，蓋不足以言立國，更願共信人定勝天之道，毅然行之。

作紀念週時，有唱黨歌之一節，黨歌爲中山先生對中國青年學生之訓詞，黃埔軍官學校開學時，孫先生所以訓示學生者，雖簡單，中國國家民族社會生存之道，盡在於是，今試爲諸君詮之「三民主義吾黨所宗」云者，此「黨」之一語，不僅指中國國民黨，乃指整個同志適合之羣集，如孔子所謂吾黨者言欲救中國，其志其道同，即必與其以三民主義爲信仰所歸立，此信仰何用耶！即用於「以建民國」，不獨此也。

今日之世界，無整個可信之主義，大衆皆盲目無所適從，遂致各國互爭，大亂不已，救濟之道，即在吾人建立民國後，更近而以。

三民主義救濟世界，即「以進大同」之義也。吾輩學生，既得受教育，亟宜「爲民前鋒」，以求主義之實現，行之之法，則當「夙夜匪懈」不可或忘，人人能「矢勤矢勇，必信必忠，一心一德，貫徹始終」。則中國民族，即得起死回生，自拔脫於苦海之道矣。明日永久光明安樂之中國民族生命，繫於吾國人之能自信，必可人定勝天，愛惜生命，努力振作，中國近代之困苦擾亂，國家民族之衰危，至此已極，而蒙其害者，西北一隅，獨大獨深，此西北者，即我中華民族之所發源，欲建設新中國，非復與我民族文明根源之西北不可，是在諸青年同志同學，痛下決心，澈底覺悟，共同努力，信仰能堅固，則力量充盈，前途光明不可限量。今日幸得此機緣，能與諸君共相見於總理紀念週中，不勝欣幸，深盼大衆共同立信，合千萬心爲一心，依總理之訓示，努力向前，則中國民族燦爛之明日自此起，由中國文化發揚光大，以領導世界，共躋於大同，亦自此起，願於諸君共勉之。

救國要道五端

我國地大物博、人口衆多，只須於集中人力開發物力迎頭趕上，非但外患不足慮，即新國家的建設完成，亦不過五十年間之事，茲就個人見地，貢獻當前亟應辦的幾件：（一）今後全國軍人，確盡保國恤民天職，在前線者抵死自衛。盡守土之責，在後防者，加緊訓練，鞏固後方，服從中央統一軍制，俾政治趨于正軌，建設逐步進行，而訓政憲政期內之事業，乃能實現。（二）迅謀全國小學教育之普遍，並使成年人有補習識字之機會，欲國家富強，須使國民養成有相當之知識技能，此惟教育是賴，我國人民四萬萬，而文盲實佔百分之八九十，故大多數人，于國家大事，世界大勢，乃至本身生活如何改善，如何增進，均茫然不知，如農民於農作耕種方法，僅能因襲舊法，一無新知，連年西北災荒，絕不知預防補救，其他工商人民，缺乏教育情形，大多相同，本黨提倡民主政治，欲人民能行使四權，試問以百分之八九十的文盲聯來參加政治，國家情形，將成何種現象，故須以整個國家的力量，在整個教育計劃下，將全國的小學教育普遍設備起來，同時對成年人的識字補習教育，亦有充分完善

何應欽

的設備，使大家都有讀書求知識技能的機會，至於中等教育，今後應注意多造就職業人材，俾中學畢業而無力升學者，有擇業謀生之路，大學教育，應酌減政治經濟學系之學額，而增加工農醫探鑛冶金等學系之學額，造就專才，絕羣趨于升官之途。尤要者，即此後教育，應注重施以職業上的知識技能，使不致有教育普及而失業亦愈多之弊。（三）迅速籌設工業中各種重要工廠，指鋼鐵廠三酸廠機器廠石油廠飛機製造廠等，以謀國內之自給自足，我國原料之富，甲於全球，因工業落後致一切物質，反仰給於他人，平時國家經濟受無窮之損失，且國際有事，有來源斷絕之虞，故為開發富源，培養國力，及為人民謀日用需用計，上述各種，為近代國家生存要素之重要工廠，無論如何困難，都應從速籌備設立起來，所需經費，或由國庫支出，或發行公債，或向國民捐募，均無若何困難，至於工廠設立地點，除石油廠外，自應採煤鐵及所需原料出產富厚之地，關於種種籌備設立之辦法，中央已在詳細規劃中，望大家盡量貢獻好意見，以便採行。（四）全國人民，應厲行節約，國家貧乏，民生凋敝，一

方因工業不振，生產不豐，一方亦由從事浪費，不知節約之咎，年來奢侈浮華之泊來品，換去我國金錢極多，據海關報告，前年入超達四萬萬一千餘萬兩，去年乃更達五萬萬四千餘萬兩之鉅，目前國難當前，經濟衰落，中央已布緊縮命令，凡我國民，應一致遵行，以節約力，而培國本。而官吏尤應力事節省使公帑無一文虛糜，一切應酬公益之費，均宜避免支出。至青年學生，更當節約，戒絕奢侈浪漫之風，養成刻苦耐勞之器，以爲國用。要之，在此內憂外患交迫之時，個人節約一分，即國力增厚一分，能如此，則外侮不難抵禦，建設不難完成矣。（五）應將全國地方自治，於最短期內，積極籌辦完畢，使各縣市鄉鎮區的教育財政道路警察人口衛生等要政，能逐一舉辦，尤其要將地方保衛團辦妥，以充實自衛的武力，現在中央主張設立民意機關，故地方自治

，尤須先辦好，而後民意機關之選舉，方有依據，况由訓政以入憲政時期，人民行使四權，亦必以完成地方自治爲基礎。以上數點，個人以爲乃亟須實行，而亦最須實行者，關於第一點，則現時全國軍人，均已覺悟，且具決心，中央最近發表粵桂綏靖主任，廣東已派多量軍隊入贛勦匪，即爲兩廣將領一致擁護中央，共赴國難之真誠表示。又二中全會時，多數武裝同志，均主張實行軍民分治，故有重申規復軍人不兼政務長官之決議，中央現已分別緩急，次第實行，此實爲一好現象，其餘各點，希望全國教育家，實業家，乃至全國國民，一致來注意來實行，古人云，無敵國外患者，國恒亡，這就是說外患不足畏，只要我們內部能團結一致去努力奮鬥，國家定會強盛起來的。

在起草中之蘇俄二次五年計畫

哈瓦斯社莫斯科二十七日電蘇聯通信社消息，蘇聯人民委員會，議決起草第二次五年計畫，而開始組織各種工作，所有農工大團體，及一切技術科學，與各科學研究機關之代表，皆須參加工作，而以全國經濟設計委員會總其成，各人民委員部，頃已繕就計畫，以備各門經濟之採用，一切地方機關，及蘇聯所屬之各共和國當局，欲推行五年計畫，以發展其共和國，或發展其實業者，對於發展大城市，及組織其範圍以內之各種工作，尤須特別注意，全國經濟設計委員會，對五年計畫之數目，於其受檢定之後，提交人民委員會，至遲不得在本年八月二十日以後，俾各人民委員部，於審查所提數目以後，得於十一月十五日至二十五日之間，提出第二次五年計畫草案。



調查

海外諸國旅行事業之概況

傅思齡

一·概說

海外各國之旅行事業，久已發達，其所以發達之故，即由於明白承認旅行事業之經濟的價值，較之自國民外交的立場，終不如自經濟的立場，始可十分發達，歐洲諸國如瑞士意大利法蘭西等國家，政府內皆設有特別之機關，並於各市鎮協同商會鐵路輪船旅館等機關，活動於如何，方可招致外人旅

客，歐戰之後，各國之活動，尤為顯著，此乃歐洲諸國咸認為歐戰所受損失之一部，可以由旅行事業之收入而補償之方法最為適當切要之故，現在歐洲諸國，互相競爭俱致力於招致外人旅客之設施，視為經濟復興之第一策，例如法國政府，戰後對於旅行事業之補助金，增加一倍，瑞士為此目的，新加年額四十萬佛郎，作海外廣告費之支出，意大利則繼續於豫算之下，關於遊覽地方之開發及設施，投資甚多，對此方面素屬保守國之英吉利，近亦舉行外客招致之運動，藉旅行事業以資挽回成補償戰後以來之蕭條，現亦改變兩三年前之態度，而作（到英國來）之運動，民國十七年來，遂設官商合辦之旅行協會，政府年與三十萬元之補助金，今久已着手於實際之工作。

向以遊覽國不甚著名之加拿大，近亦認外人遊覽費為國家重要之資源，邇來故頗努力於招致外人旅客，其結果於民國十五年即一九二六年，收得外人遊覽費二億金元，較之民國十一年即一九二二年所得之九千萬金元，相差太多，幾不可同日語矣。

今日歐洲諸國目標中之旅客，厥為美國人，現在全世界遊覽旅客總數中，美國人約佔九成，美國國富約五千億美金，國民所得每人約為五千美金，生產及消費之數量，俱呈空前繁榮之象，國民之生活程度因漸向上，而美國人之旅行熱，與所得之增加成正比，益見旺盛。但美國人往遊之地，首推歐洲，徵諸美國商務部之發表，民國十七年度即一九二八年，海外遊覽者人數，何止四十萬六千名，其海外消費額，計有十六億美金之多。

此項旅客之中大多數皆為歐洲者，民國十四年中，美國人之往歐洲遊覽者，在英法各約二十萬人，在德十八萬人，在意大利十五萬人，其消費額，在法國為二億金元，德國為一億二千萬金元，在其他各國可推算為八千萬至二億金元，但據民國十六年度即一九二七年美國商務部所發表之統計，

海外旅行者人數增至八十四萬人，遊覽消費總額增至十五億金元。

主要旅行地點及其所往人數略誌如左：(一)往歐洲者四十萬人，(二)往加拿大者二十萬人，(三)往西印度者十五萬人，(四)往南美諸國者十五萬人，(五)往阿拉斯加者二萬人，(六)往夏威夷者一萬五千人，(七)往日本者七千人，(八)往其他各國者四萬六千人，民國十七年度海外旅行者消費總額已增至二千億金元。

美國旅行之種類 大體以中產階級為最多數，約佔總數之四成四分，次為教授學生青年等之視察旅行者，佔二成八分，業務上之旅行者則佔二成六分，百萬富翁不過僅佔二份耳。

美國人之如斯多數赴歐者，除商業關係以外，良以歐洲為彼等乃祖乃宗所居之地，令人懷想，故多往之，再歐戰後之各種變化，亦可目為原因之一，復有最重要之原因，即為上述歐洲各國對美國人旅客招致設備之完善，及對於美國人宣傳規模之廣大，關於宣傳若舉例而言之，各國與美國熱鬧中心之地，皆設有大規模之宣傳機關，或特設旅行詢問處，

互相競爭而努力於招致美國人旅客之宣傳。其他並有映演已國風景之影戲，或利用幻燈，或藉助廣告畫片，以及印刷物品而為範圍廣大顯著之宣傳。

二、日本國內外人旅客之狀況

吾國近來雖不少世界週遊旅行團體，但西式旅館幾皆為外國人所經營，故吾甚乏統計上之調查，日本與我國在風景上大致相仿，茲故取日本為例而詳論之。

日本擬圖貿易外收入之增加，爰努力於設法使外人旅客在其國內消費額之增加，過去十數年間，外人旅客在日本消費金額，略舉如左，（單位百萬元）

民國三年	一六	民國四年	一九
民國五年	二八	民國六年	三六
民國七年	三七	民國八年	四九
民國九年	五五	民國十年	三八
民國十一年	六一	民國十二年	三六
民國十三年	四八	民國十四年	四七
民國十五年	四九		

茲觀右列各金額，大體可謂頗有增加之傾向，但外人在

平漢鐵路月刊 第二十五期 調查

日本國內所消費金額，恐原於物價騰貴，故總額亦高，對於物價有重大關係，僅觀數字之增加，若即斷定為實數之增加，詳細察之不無謬誤，今從物價指數觀之，民國三年如為一〇〇，則民國七年應為二〇〇，民國九年應為二五〇，即在最終之民國十五年亦在二〇〇以上。因之民國十五年之四千九百萬元，在於絕對額固增三倍，但以物價指數對比觀之，不過僅增五成而已，十五年以上而上所增者不過五成，故刻正急於研究籌劃，並於鐵道部內特設觀光局積極使其可以增加，日人深信此乃從來日本對於招致外人旅客之方策努力不足之所致，此後如果招致得法，增加當不止僅在此種比例也。

每年往日本遊覽之旅客人數，民國十七年度，共為二萬九千三百人，吾國人佔大多數為一三，八八九人，美國人次之為七，七八一人，英國人又次之為三，七六一人，再其次則俄國人為一，二五一，德國人七四二，法國人五五五，其他各國一，八二〇人。

同年度赴日外人旅客上陸港口，最多者為神戶約為一四八六七人，橫濱次之有六三〇三人，下關有四，三七〇人，長崎有二，九五六人，其他一，三〇一人，共計二九，七九七人，日本國內之歐美旅客，大多數為美國人，此外美國尚

有數隻周遊世界旅行船，約尙有二三千人之數，若與美國人赴歐洲之人數比之，不過僅足五十分之一，日本國內外人遊覽消費額，全額亦不過僅當美國人在歐洲所消費總額之二十分之一而弱耳。

假使日本人努力之結果，將美國人之赴歐洲者，招致日本一成，當增三萬五千人，即收入約可增五千萬元，一方面美國人旅行者，最近亦有與歐洲之外另覓新地點之傾向，故日本現正積極設法，冀求其目的之達到，曩者前為旅行事業赴日本調查時，日本鐵道省及日本國際觀光局諸人，曾經提議擬聯合吾國人士共同組織，或合作，大規模之旅行機關，而便舉行(到東方來)之運動及工作，茲聞吾國交通當局及旅行事業者，已有組織大規模旅行機關之議，殊可喜也。

三、海外諸國招致外人旅客之設施

(一) 義大利

(1) ENIT (Ente Nazionale Industrie Turistiche)

組織 從來以旅行稅及與外人旅客有關係之銀行商店等之捐助而經營之，但最近以變更五五萬「拉利」之法人組織，從來之 ENIT 出資二百萬利拉，國

有鐵道出資二百萬利拉，及銀行業者出資百萬利拉。

事業 招及斡旋外人旅客，代理車船客票諸事，本部設於羅馬，辦事處置於國內外各主要都市，事務所之專屬者甚少，多設於國有鐵路，國立銀行及輪船公司之內。

現況

宣傳之點，頗為努力，民國十五年度發行之各種印刷物多至於三千五百七十一萬八千冊，其中用意文印刷者為千二百四十九萬三千冊，此外另刊行雜誌數種，分配冊數為十四萬四千份，該社每週彙送關於旅行之稿件於新聞社，必須登載，尙有重要日刊名曰 *Le Lavour'd Italia* 關於國內之美術的資料，每週發行數回「繪圖報告」分送羅馬 那波里 米蘭之各無線電台，每日有十分間關於意大利旅行事業之消息向海外各國廣播，照片等物非常豐富，亦皆免費贈送各方。

(二) 瑞士

(1) 國家旅行局 Swiss National Tourist Office

組織 由政府及各都市出資而經營之。

事業 主力注於海外宣傳，僅海外宣傳費年額約為三十萬佛郎以上。

其他 國有鐵路及旅行俱樂部皆努力於招致外人旅客。

各都市設有旅行問事處，各處商會銀行商店盡力以維持之。

瑞士外人旅客人數為二百萬人，其所消費金額據稱年在五億佛郎以上。

(三) 法蘭西

(1) 法國觀光局 Office National du Tourisme

組織 設於交通部內，生為政府之出資，最近每年出資

二百萬佛郎，上列出資之財源首為國庫補助金五

十萬佛郎，其外則為投機稅之一部，溫泉逗留附

加稅，七成五分，普通遊覽地附加稅之全部。

事業 設支局於國內外各主要都市，利用影片照片及印

刷物品，頗努力於國情之宣傳。

(2) 旅行 (Syndicale) 同盟

組織 地方旅行同盟及小規模旅行會之聯合，究屬關於

普通旅行之設施及其發達諸問題，具以實行其所

平漢鐵路月刊 第二十五期 調查

研究目的，經費以會員之捐助而經營之。

事業 共同宣傳，逗留及迴遊之設施，旅館業及聯絡運輸之改善。

其他 一八九〇年，曾有旅行俱樂部之創立，現有會員

五萬人獎勵對於國內外普通之旅行，圖謀增進旅行上之便宜。

法蘭西外人旅客人數年約二百萬人。

(四) 德意志

(1) 中央旅行局 Reichszentral für Deutsche Verkehrswe-

breng

組織 由政府銀行商店等出資而經營之。

事業 主為由於印刷物，向諸外國之宣傳，一年印刷物

之贈送部數為二百五十萬部。

(2) 中歐旅行指導所 Mittel-eurobaches Reisebüro

組織 國有鐵道，漢美輪船，漢北德陸亦德輪船三者出

資之所組織。

事業 發賣車船客票，辦理行李及川換銀錢等事。

德國外人旅客人數年約百三萬人。

(五) 夏威夷

夏威夷旅行局 Hawaii Tourist Bureau

組織 官商合辦，辦事人員一部由州長之任命，一部由民間即商會之選舉，最近每年預算為二千萬金元，其中三成為各州之補助金，一成五分為商會所徵之噸稅，其餘則為普通捐助。

噸數檀香山入港船隻，每噸徵收一角，五分為慈善事業，五分為旅行局用

事業 宣傳招致外人旅客

夏威夷外人旅客人數，民國十六年為一七，四〇〇人

(六) 英國

英國旅行協會

組織 商務部，鐵路，輪船，戲場，旅館，及百貨公司等出資而經營之，每年預算三十萬元。

事業 主為向海外之宣傳

(七) 新西蘭

觀光保養局

組織 光緒二十七年，即一九〇一年，創立於新西蘭政府內，現為農工商務部之一局。

事業 設旅行問事處於國內各主要都市，幹旋普通旅行，發賣車船客票，設代理店於海外，努力於招致外人旅客，有專屬之旅館，又補助認為必要之旅館。

(八) 爪哇

國立旅行局 Official Tourist Bureau

組織 創立於宣統二年，一九一〇年，由政府之補助金及鐵路輪船銀行旅館商店等之捐助，合資而成。

事業 設問事處於島內各生要地點，置代表者於海外各主要都市，免費贈送島內旅行有關之參考資料。

(九) 蘇俄

對外文化協會旅行部 Excursion Bureau

組織 屬於文化部及外務人民委員會之管轄。

事業 主為向海外之宣傳，及幹旋外人旅客，民國十七年幹旋外人旅客人數二萬人。

(一〇) 西班牙

設遊覽問事處於各主要都市，最近組織遊覽後援會。該會由各主要都市代表二十一名（內含旅館代表一名）組成

評議會，現為西班牙全體對外之宣傳機關。甚努力於旅館之改善。

(一一) 美國

國立公園及各鐵路皆有大規模之廣告，其外近於各都市商會內設(詢問處)力圖外人旅客之便利

(一二) 古巴共和國

有國立旅行委員會，設宣傳事務所於紐約。僅於美國一國，已投資二十萬元作宣傳費

(一三) 日本

(1) 日本國際觀光局 *Bakan Fairist Bureau*

組織 公益社團法人：以鐵路輪船其他主要交通關係業者商會銀行劇場商店等組織之。本部置於東京。

京城台灣大連設有支部。民國十七年度，問事處

國內三十六處，朝鮮三處，吾國東北十一處，中

國四處，台灣一處。歐美各主要都市二十八處。

并與通濟隆有互為代理店之關係。

目的(一)招致外人旅客於日本，由之增進國際之親善，

并圖國家經濟之振興。

平漢鐵路月刊 第二十五期 調查

(二)獎勵普通之旅行，尤在增進海外旅行上之便利
(三)謀有關係同業者互相間之聯絡提携。

事業(一)對於海外介紹日本之遊覽地點，產業，風俗，美術等。

(二)對於國內外之旅客，勵謀旅行上之便宜。

(三)代賣國內外主要鐵路輪船客票，及旅行指南等書。

書。

(四)旅行保險，行李保險，旅行支票，包辦旅行。

(五)辦理日華包裹及日華日文電報。

(六)編纂及發行指南地圖雜誌等物。

(七)調查與旅行事業有關係之各事。

本局及各問事處所幹旋之外人旅客數目

民國元年 三〇〇 民國五年 八，五二六

民國十年 一八，三四四 民國十五年 四一，八九四

本部所發行印刷物(支部不在此內)

民國元年 五，〇〇〇 民國五年 一二，四〇〇

民國十年 四二，〇五〇 民國十五年 二九，六〇〇

發賣客票金額

民國三年 一七〇·一六 民國五年 一七·九七·吳

民國十年 日金四〇,七九〇,六八六 民國十五年 日金一,三三〇,二七二,六
美金三,九三〇,九三〇 美金 二,三〇〇,〇〇〇

(1) 日本旅行協會

組織 以各種旅行團體。於旅行有興趣之青年團少年團，交通業者及其他有關係者組織之。

目的 鼓吹健全的旅行趣味。研究與旅行有關之諸問題。圖日本文化之向上。

事業(一)鼓吹健全旅行趣味及旅行道德而圖文化之向上

(二)為普通民衆，努力於交通機關之進步，及旅客待遇之改善。

(三)應旅行計劃之諮詢，辦理團體旅行。

(四)介紹名勝古蹟遊覽地點及旅館等。

(五)旅行指南地圖之出版。舉行關於旅行之講演展覽。

日本在華銀行之調查

甲·關外之部

行名	所在地	資本
吉林	吉林	三〇〇·〇〇〇

覽影戲映演會等。

八

(六)每月發行雜誌(旅)及鐵道部編纂之火車時刻表。日本除去年於鐵道部內亦設置國際觀光局，其目的事業大致與公益社團法人之日本國際觀光局相同。近聞擬於日本熱海附近，建設宜於外人旅客居住之溫泉旅館。地基及建築費之預算約為百萬日金。旅館內之設備有溫泉療養處，日光浴場，上覆玻璃之砂浴場，運動場，小劇場，及溫泉飲用處等，設備多取法於德國巴根巴羅溫泉旅館之設施云。

(一四)其他各國

比利時，瑞典，諾威，捷克斯拉夫，加拿大等國，俱於各主要都市，設有問事處，對於旅客設法增進便宜，努力對外之宣傳。此等機關多數為政府商會銀行商店等出資之所經營。

商工	遼陽	資本
哈爾濱	哈爾濱	二七五·〇〇〇
大連興信	大連	五〇〇·〇〇〇
		二·〇〇〇·〇〇〇

遼東	龍口	正隆	日華	大連興業	大昌	四平	開源	中日	振興	營口	滿洲貸款	安東實業	長春實業	庶民	綏遠	救育	大連商業
大連錦州	滿洲各地	正隆	鐵嶺開源	大連	遼陽	四平街	開源	鐵嶺	牛莊	營口	瀋陽	安東	長春	大連	大連哈爾濱	大連	大連
一·五七五·〇〇〇	五·七五二·〇〇〇	九·五〇〇·〇〇〇	一·〇〇〇·〇〇〇	二〇〇·〇〇〇	二五〇·〇〇〇	一五一·〇〇〇	五〇〇·〇〇〇	一·〇〇〇·〇〇〇	三三五·〇〇〇	三〇〇·〇〇〇	五〇〇·〇〇〇	一二五·〇〇〇	五〇〇·〇〇〇	三七五·〇〇〇	九·五〇〇·〇〇〇	二·〇〇〇·〇〇〇	二·〇〇〇·〇〇〇

平漢鐵路月刊 第二十五期 調查

濟南	天津	住友	三菱	三井	朝鮮	台灣	正金	滿洲	東華	奉天	鞍山	旅順	南滿	平和	協成	滿洲商業
濟南青島	天津北街	上海漢口	上海	上海	分設南北	分設南北	分設南北	滿洲各地	瓦居店	瀋陽	鞍山	旅順	安山	大連	安東	安東

乙·關內之部

九																
二五〇·〇〇〇	二五〇·〇〇〇	五〇〇·〇〇〇	三〇〇·〇〇〇	六〇〇·〇〇〇	五〇〇·〇〇〇	五二〇·〇〇〇	一〇〇·〇〇〇	八·六一九·〇〇〇	八二五·〇〇〇	一·二五〇·〇〇〇	二五〇·〇〇〇	四八七·〇〇〇	三七五·〇〇〇	二〇〇·〇〇〇	二五〇·〇〇〇	一·二七五·〇〇〇

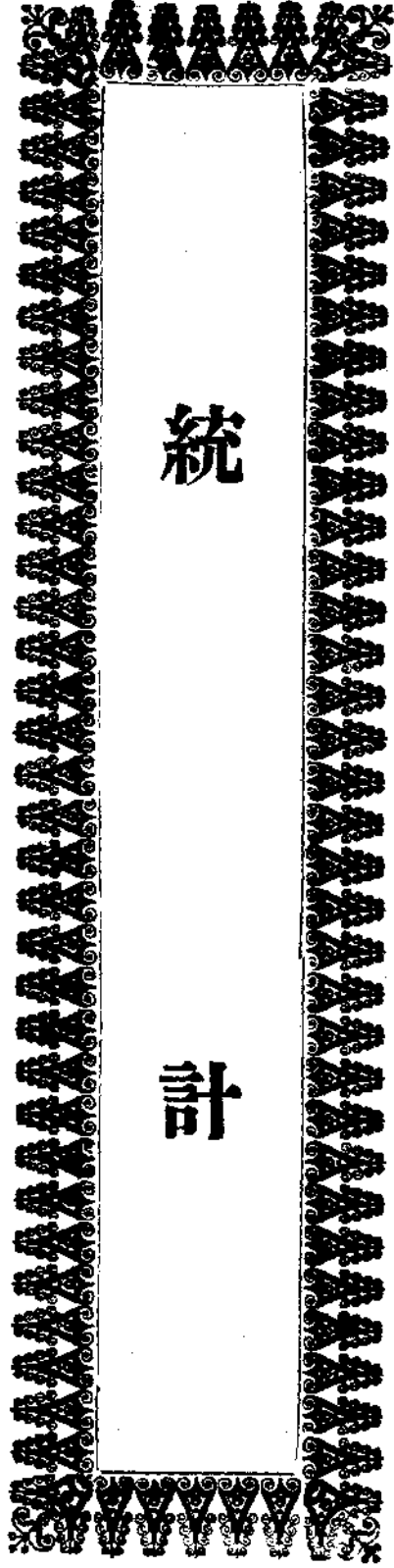
華商	台灣廣東	七·五〇〇·〇〇〇
新商	福州廈門	八〇·〇〇〇·〇〇〇
中華匯業	平津滬	五·〇〇〇·〇〇〇
大市	平津滬	六一〇·〇〇〇
上海	上海	一五〇·〇〇〇

以上四十四家銀行遍設關外及沿海沿江各地，共有資本五萬

萬元，為日本經濟侵略中國之大本營，每年吸收中國之資本與利息，在千萬以上，其他實業，商店，公司，工廠，靠此四十四家銀行，以為周轉者甚多，望我國民，下最大最後決心，不與合作，斷絕一切存款，借款，行使鈔票，服務各種關係，救國之要，莫要於此。

大西洋發現冰山二百多座飄流

北大西洋有冰山一羣數逾二百座以上，向輪船航道迅速飄流，相距已近，按此為向來未見之奇突現象，足見本年北冰洋天氣回暖非常之早，現大西洋兩岸各大輪船公司，已命船舶改行南航道。



統

計

平漢沿線鋪用暨亟換枕木數量表

總分段	分段	地段	鋪用各等枕木數量					亟待更換數量			亟待更換之百分率			附註			
			頭等	二等	三等	肆等	伍等	各段工段總數	分段總數	總段總數	各段工段	各分段	各總段		各段工段	各分段	各總段
			式	等	等	等	等	段	段	段	段	段	段		段	段	段
第一分段	第一分段	西便門	850	700	7,402	31,775	40,727				31,775			78%			
		長辛店	911	6,269	18,037	58,179	83,396				58,179			69%			
		披瀝河	0	3,907	12,815	33,099	50,191				34,099			68%			
		高碑店	248	6,007	9,667	28,757	44,679				28,757			64%			
		周口店	1,874	3,525	6,013	13,039	24,444				13,039			53%			
		涿水	0	2,121	41,121	15,000	58,249	301,589			15,000	180,849		26%	60%		
		徐水	8,078	11,184	15,604	20,893	55,759				20,893			37%			
		保定	8,938	4,845	21,121	31,380	66,284				31,380			47%			
		定州	5,744	5,794	6,124	44,315	61,977	184,020			44,315	96,588		71%	52%		
		東長壽	6,179	7,947	13,729	34,388	62,243				34,388			55%			
		石家莊	8,000	5,000	10,000	74,090	97,090	159,333			74,090	108,478		76%	68%		
		第四分段	第四分段	高邑	5,055	15,166	17,330	13,000	50,554				13,000			26%	
內邱	6,787			20,362	23,127	17,600	67,876				17,600			26%			
臨城	2,589			7,767	10,531	5,000	25,890	144,320	789,262	5,000	35,600	491,515	19%	24%	53%		
第五分段	第五分段	順德	1,500	1,500	40,000	10,000	53,000				10,000			19%			
		邯鄲	5,000	10,000	20,000	30,000	65,000				30,000			46%			
		磁州	360	440	1,600	37,600	40,000	168,000			37,600	77,600		22%	49%		
第六分段	第六分段	豐樂鎮	604	253	7,660	9,231	17,748				9,231			52%			
		六河溝	547	64	1,048	25,509	27,168				25,509			93%			
		彰德	2,026	685	11,150	38,414	52,275				38,414			73%			
第七分段	第七分段	滏縣	1,827	840	11,030	38,983	52,680	149,871			38,983	112,137		74%	75%		
		衡漳	1,411	2,321	14,623	26,761	45,116				26,761			58%			
		新鄉	1,311	2,934	15,528	42,716	62,489				42,716			68%			
第八分段	第八分段	黃河北岸	0	3,210	3,992	34,627	41,829				34,627			82%			
		黃河北岸支路	0	0	10,115	5,559	15,674	165,108			5,559	109,663		35%	66%		
		黃河南岸	1,929	459	1,909	33,569	37,166				33,569			90%			
第九分段	第九分段	鄭州	1,316	650	1,133	20,541	23,640				20,541			86%			
		謝莊	1,552	875	10,817	31,731	44,535				31,731			71%			
		許州	1,884	8,992	16,283	37,540	64,699	170,040			37,540	128,381		58%	72%		
第十分段	第十分段	許州南段	2,133	325	4,705	37,885	45,048				37,885			84%			
		鄭城	2,398	950	8,691	55,497	67,536				55,497			82%			
		駐馬店	4,174	598	10,589	59,793	75,156	187,740	830,759	59,793	153,177	575,958	79%	81%	69%		
第十一分段	第十一分段	確山縣	4,553	4,785	10,879	39,976	60,192				39,976			66%			
		明港	4,364	3,693	13,243	34,612	55,919				34,612			62%			
		信陽	3,315	5,555	11,625	23,405	43,900	160,011			23,405	98,000		53%	61%		
第十二分段	第十二分段	新店	9,377	511	5,528	15,062	23,478				15,061			64%			
		廣水	3,269	5,186	9,201	20,989	38,645				20,989			54%			
		花園	1,530	1,890	2,405	8,900	14,724	16,847			8,900	44,951		60%	58%		
第十三分段	第十三分段	孝感	6,481	1,240	15,693	17,570	40,884				17,570			42%			
		鄆家灣	7,095	6,619	13,539	19,655	46,908				19,655			42%			
		江岸	11,581	9,558	20,651	32,022	73,812	161,604	398,462	32,022	69,247	219,198	43%	42%	53%		
總數																	
			129,762	173,526	505,524	1,209,671	2,018,483	2,018,483	2,018,483			1,209,671				59%	

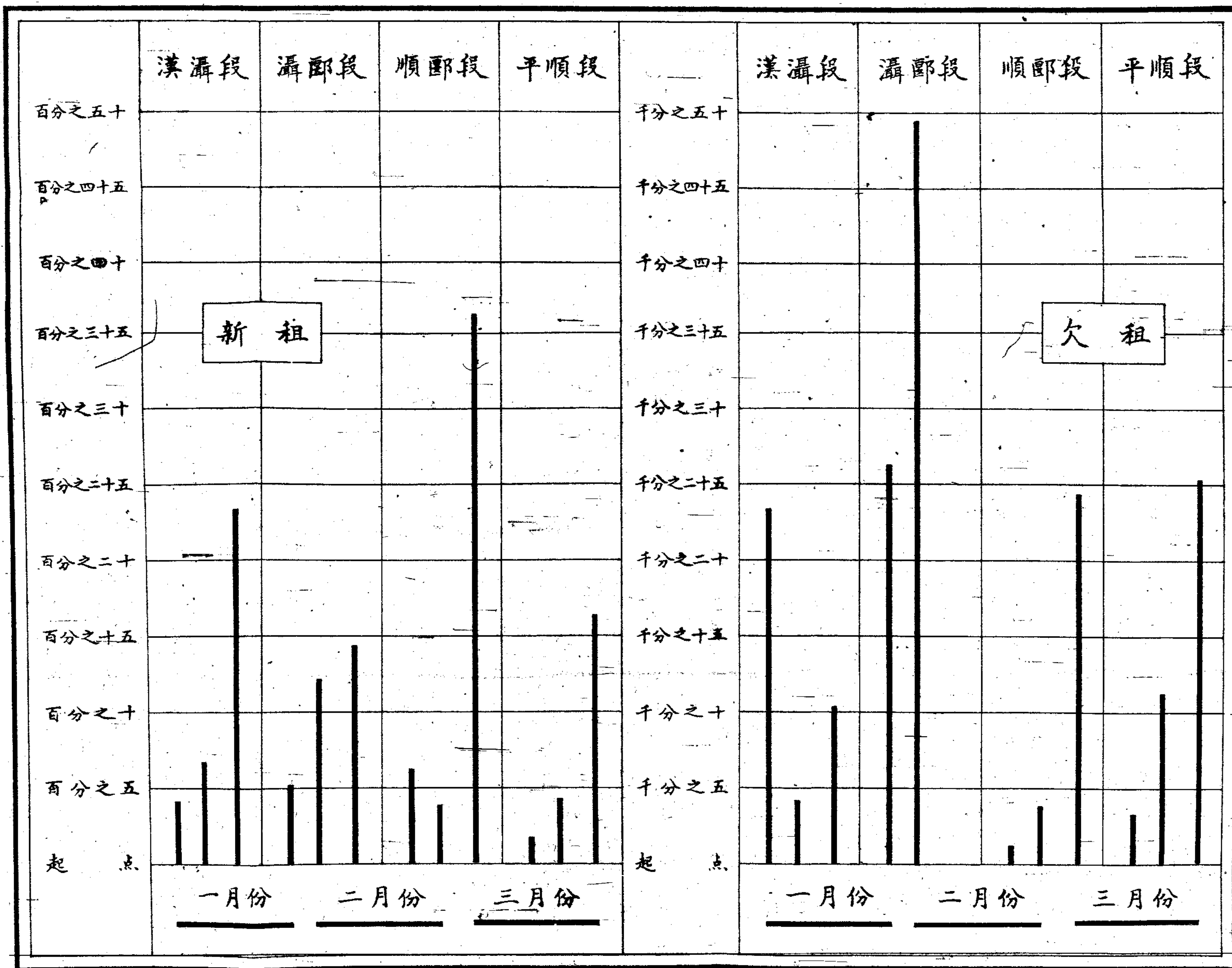
附註
 一 第十分段鋪用枕木約五萬四千餘根未經列入本表
 二 列入頭等者大都係去年抽換者
 三 列入二等者大都係經三四年以上者尚可經用二三年
 四 列入三等者大都係經五六年以上者明年亦當率數更換
 五 列入四等者大都係經用十年以上者腐朽不堪故亟待更換

本會二十一年一月三月份收發文統計比較表

月別 件數	份月三	份月二	份月一	份月三		份月二		份月一		月別 件數
				文發	文收	文發	文收	文發	文收	
二千				三四三	一九五	三四〇	一九〇	二九六	二〇八	抄指訓
一千七百五十				三四	七九	二四八	四八	三六七	五六六	抄代電
一千五百				一〇	三五	一五	三三	四九	二二	公函
一千二百五十				八	五四	八	五六	二〇	六六	呈文
一千				無	二	無	六	無	一四	稟
七百五十				七	無	四	無	二九	無	批
五百				無	四七	無	四	無	六一	簽呈
二百五十				四四七	一七〇	三七九	一五三	三九六	一八〇	共計
										一月份
										二月份
										三月份
收發文	五百	一千	一千五百	二千	二千五百	三千	三千五百	四千		月別 件數

編譯課檢輯股繪

各地畝段本年一二三月份收入地租成績比較圖



民國二十一年四月編譯課檢輯股繪

附註 (一)本圖分新租欠租二項新租項下成績係將全年租額以十二個月除之由所得之數合實收之數為百分比欠租項下成績係將以前積欠之數合本月實收之數為百分比 (二)本圖根據產業課月報表編製

本年一二三月份各地畝段放租地畝暨收入租金統計比較表

月別		一月份					二月份					三月份			共計			
類	段別	漢灘地畝段	瀾灘地畝段	順灘地畝段	平順地畝段	共計	漢灘地畝段	瀾灘地畝段	順灘地畝段	平順地畝段	共計	漢灘地畝段	瀾灘地畝段	順灘地畝段	平順地畝段	共計	共計	
		目	別															
放租地畝面積	已放出租地之數	四〇三	三〇〇	六四二	二六三	六六八	四〇三	三〇〇	六六九	二六四	六六六	四〇八	三〇〇	六六一	二五九	六六九		
	未放出租地之數	二四七	(三段共計)			四〇三	二四七	(三段共計)			四〇九	二四〇	(三段共計)			四〇七	四三六	
	放出岔道之數	三〇〇	二二〇	二四八	一八七	四九六	三〇〇	二二〇	二四八	一八八	四九六	三〇〇	一九七	二四八	一七五	四七七	四三六	
租金	全年應收之數	一〇五三	二二八	八八八	一八八	二〇九	一〇五三	三三三	八八七	一八七	二〇九	一〇五三	二〇九	八八七	一六八	二〇九		
	本月收入之數	三〇〇	一〇五	四三	二九	一〇九	三〇〇	三三	二七	六八	一七五	二〇九	一四	二七	一〇四	三三	一〇九	
租商戶數		四二	一八	九	三	四九	四二	一〇	九	三四	四九	四二	三	九	二	四九		
積欠租金	以前積欠之數	二二二	一八八	二四二	三七八	六九七	二二二	一七〇	二八八	三六六	六八三	二二二	一六三	二八八	三三三	六八三		
	本月收入之數	三〇〇	四七	三〇	八三	四九	三〇	八〇	一〇四	二二	四二	二〇	一	六九	四三	二二		
	尚未收清之數	二二二	一七〇	二四二	三七八	六九七	二二二	一七〇	二八八	三六六	六八三	二二二	一六三	二八八	三三三	六八三		

(附註) 本表根據產業課月報表編造
 本表內數目租地以畝為單位岔道以尺為單位租金以元為單位尾數不列
 二十一年四月編譯課檢輯股製

平漢鐵路工匠夫役增減人數月計表

民國二十一年三月份

第3號

項 處 別	增加人數			減少人數					增減比較		備 註
	添補	調補	共增	他調	辭革	病故	因公傷亡	共減	增	減	
總務處	19	人	12	1	13	3	人	17	人	5	本月份補職工添僱調補辭革死亡結算計減少二十一人
車務處	15	人	16	1	7	11	人	19	人	3	
工務處	16	人	19	人	4	16	1	21	人	2	
機務處	7	人	7	1	4	9	人	14	人	7	
會計處	1	人	1	人	5	人	人	5	人	4	
駐平辦事處											
鄭州辦事處											
共計	54	1	55	3	33	39	1	76	人	21	

總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十一年三月份

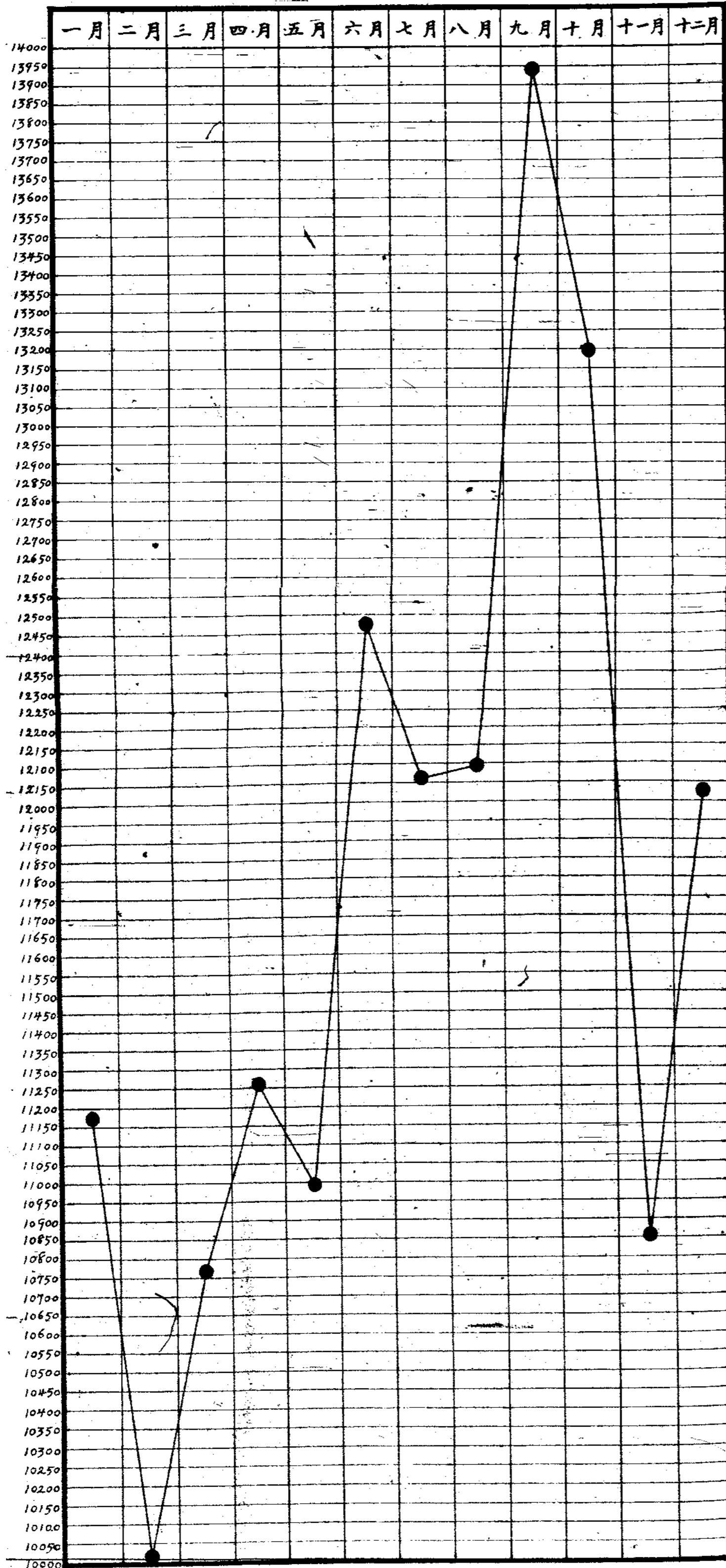
第 3 號

項 處 別	增加辛額					減少辛額					增減比較		備 註
	添僱	調補	循例	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	154.30		31.80		185.80	12.00		170.50	42.00	224.50		38.70	本月份職工添僱調補辭革死亡加辛給算計增加辛額洋七百四十二元七角
車務處	193.50	12.00	52.80	3.00	261.30	24.00		112.00	231.30	367.30		106.00	
工務處	225.00		787.50	8.70	1021.20			59.90	334.50	394.40	626.80		
機務處	131.70		569.00	25.4	727.00	18.00	3.00	127.00	24.40	393.40	333.60		
會計處	12.00				12.00			86.00		86.00		74.00	
駐平辦事處													
鄭州辦事處													
共計	716.20	12.00	1,412.00	37.10	2,207.30	54.00	3.00	557.40	853.20	1,465.60	960.40	218.70	

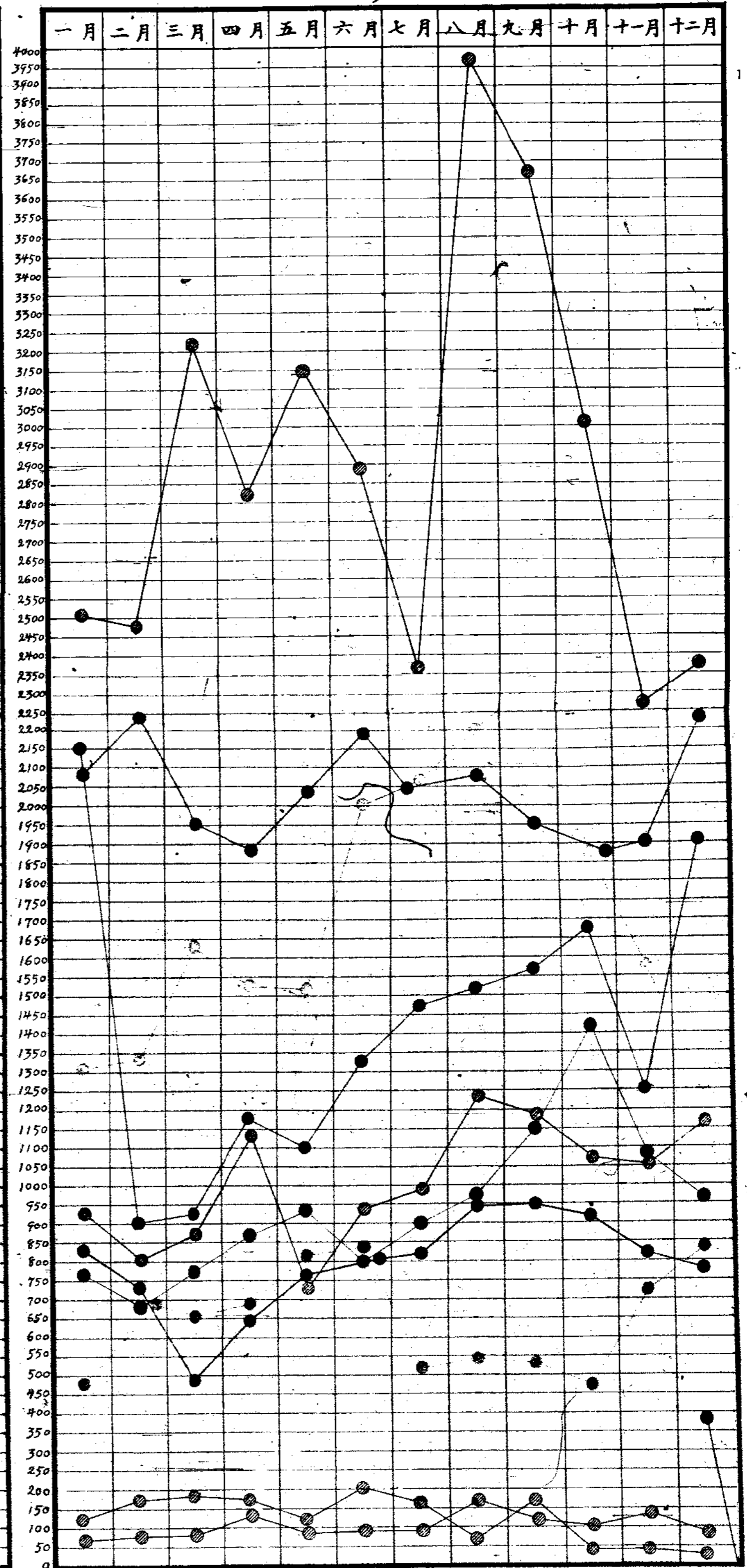
總務處公益課製

平漢鐵路各醫院二十年度診療人數統計表

二十年度診療總人數



各醫院診療人數



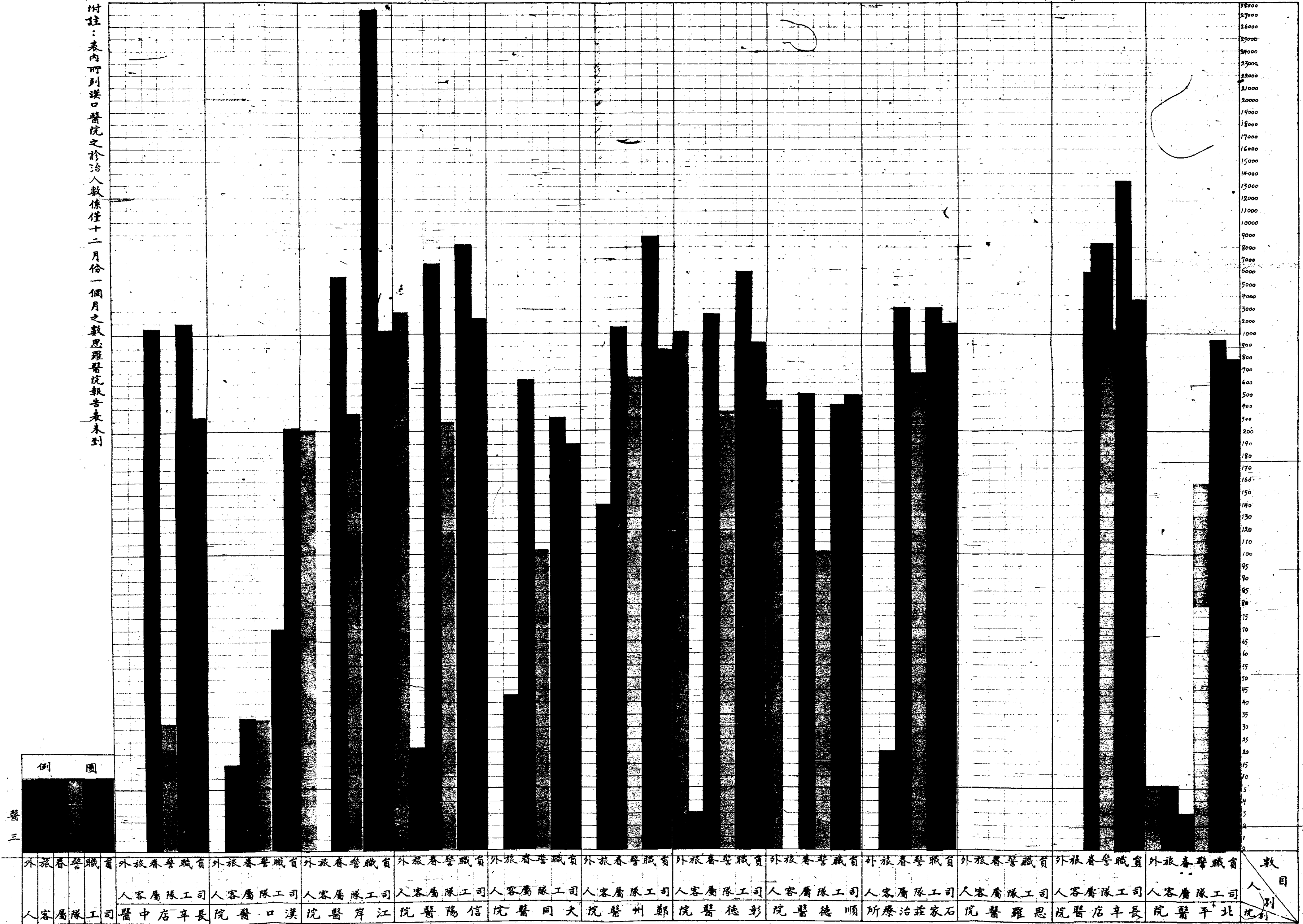
圖例

總數	●	石家莊治療所	●
漢口醫院	●	長辛店醫院	●
江岸醫院	●	鄭州醫院	●
信陽醫院	●	北平醫院	●
彰德醫院	●	長辛店中醫	●
濼德醫院	●	信陽大同醫院	●

衛生課保健股製

平漢鐵路管理局自會國民二十二年全年度患病人數統計表

附註：表內所列漢口醫院之診治人數係僅十二月份一個月之數。恩羅醫院報告未列。



例圖

醫三

總務處醫務課製

數目

外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首 外旅客警職首

人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司 人客屬隊工司

醫院店辛長 院醫口漢 院醫岸江 院醫陽信 院醫同大 院醫州鄭 院醫德彰 院醫德順 所療治莊家石 院醫羅恩 院醫店辛長 院醫平北

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十年十二月一日至二十年十二月十日止

計通車路程1324公里

簡 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
		\$ 元角分		\$ 元角分		\$ 元角分			
本 年									
..... 10旬 共 計	61,288	161,581 91	115,315	508,640 20	16,540 06	686,762 17	48,236	67,084	115,323
每通車公里勻計	46.29	129 94	87.10	384 17	12 46	518 70	36.43	50.67	87.10
至是日共計	2,054,149	5,773,908 77	2,633,287	16,662,576 64	384,071 38	22,820,556 79	1,778,446	1,851,729	3,630,175
上 年									
..... 10旬 共 計	53,504	189,523 95	69,496	534,887 68	11,701 95	736,113 58	55,531	44,147	99,678
每通車公里勻計	40.41	143 15	52.49	403 99	8 84	555 98	41.94	33.34	75.28
至是日共計	1,382,398	5,016,993 36	2,072,496	13,137,541 21	241,336 39	18,395,870 26	1,893,675	1,104,797	2,988,473

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年十二月十一日至二十年十二月二十日止 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	
		\$ 元角分		\$ 元角分		\$ 元角分				
本 年										
..... 20旬 共 計	64,566	178,970 39	99,071	461,017 88	15,770 50	655,758 77	48,649	63,415	112,064	
每通車公里勻計	48.77	135 17	74.83	348 90	11 91	495 28	36.74	47.90	84.64	
至是日共計	2,118,715	5,952,879 16	2,732,358	17,123,594 52	399,841 88	8,476,315 56	1,827,095	1,915,144	3,742,239	
上 年										
..... 20旬 共 計	51,704	175,070 22	79,814	482,906 89	10,451 28	668,428 39	57,149	44,273	101,422	
每通車公里勻計	39.05	132 23	60.28	364 73	7 89	504 35	43.16	33.44	76.60	
至是日共計	1,434,102	5,192,063 58	2,152,310	13,620,448 10	251,787 67	16,064,299 35	1,940,824	1,149,070	3,089,894	

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年十二月二十一日至二十年十二月三十一日止 計通車路程1324公里

簡 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				
…… 30旬 共 計	70,247	189,227 53	96,684	480,717 91	17,540 26	687,485 70	51,961	71,951	123,912	
每通車公里均計	53.06	142 92	73.02	363 08	13 25	519 25	39.23	54.34	93.59	
至是日共計	2,188,962	6,152,106 69	2,829,042	17,604,312 43	417,382 14	24,163,801 26	1,879,056	1,887,095	3,866,151	
上 年										
…… 30旬 共 計	54,071	183,664 74	50,005	333,659 37	10,989 31	528,313 42	61,798	51,094	112,892	
每通車公里均計	40.81	138 72	37.77	252 01	8 30	399 03	46.68	38.59	85.27	
至是日共計	1,488,173	5,375,728 32	2,202,315	13,954,107 47	262,776 98	19,592,512 77	2,002,622	1,200,164	3,202,786	

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年一月一日至二十一年一月十日止

計通車路程1324公里

摘要	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款		列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	噸 數	銀 數		客	貨	共 計		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
本 年		\$ 元角分		\$ 元角分	\$ 元角分	\$ 元角分				
..... 1旬 共 計	65.460	162.812 19	95.939	453.620 01	13.799 94	630.232 14	45.447	65.708	111.155	
每通車公里勻計	49.44	122 97	72.46	342 61	10 42	476 00	34.32	49.63	83.95	
至是日共計										
上 年										
..... 1旬 共 計	44.404	153.610 25	57.748	504.769 82	7.206 98	665.587 05	43.268	51.111	99.379	
每通車公里勻計	33.53	116 03	43.62	381 25	5 44	502 71	36.45	38.60	75.05	
至是日共計										

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年一月十一日至二十一年一月二十日止

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	
		\$ 元角分		\$ 元角分	\$ 元角分	\$ 元角分				
本年										
..... 2旬 共 計	66,660	171,925 95	94,399	471,636 71	14,030 43	657,583 09	47,730	67,825	115,555	
每通車公里勻計	50.35	129 85	71.30	356 21	10 60	496 60	36.05	51.23	87.28	
至是日共計	182,120	334,738 14	190,338	925,246 72	27,830 37	1,287,815 23	93,177	133,533	226,710	
上年										
..... 2旬 共 計	47,594	161,753 64	56,684	443,299 42	9,170 55	614,223 61	49,303	43,196	92,499	
每通車公里勻計	35.95	122 17	42.81	334 82	6 92	463 91	37.23	32.63	69.86	
至是日共計	91,998	315,363 89	114,432	948,069 23	16,317 53	1,279,810 66	97,571	94,307	191,878	

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十一年一月二十一日至二十一年一月三十一日止 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					
..... 30旬 共 計	76,174	198,756 76	104,254	523,050 86	16,922 52	733,730 14	55,290	80,554	135,844
每通車公里勻計	57.54	146 34	78.74	395 05	12 78	554 17	41.76	60.84	102.60
至是日共計	208,294	598,494 90	294,592	1,448,297 58	44,752 89	2,021,545 37	148,467	214,087	362,554
上 年									
..... 30旬 共 計	58,180	198,805 29	72,316	686,469 05	9,516 03	894,790 37	56,492	56,880	113,372
每通車公里勻計	14.94	150 16	54.61	518 48	7 19	675 83	42.67	42.96	85.63
至是日共計	150,178	514,169 18	186,748	1,634,358 29	25,892 56	2,174,601 03	154,063	151,187	305,250

民 國 年 月 日

中華國有鐵路
平漢線

統八

民國二十一年三月上旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀		數	
		小	數	共	計
上旬現金結餘	存			\$66.693	78
本旬收入	收			760.689	81
客運	a	254.479	58		
貨運	b	393.611	45		
附捐	c	45.016	97		
雜項	d	18.834	13		
借入	e	28.226	75		
其他	f	19.244	58		
合計				698.995	48
減去本旬支出	付			561.964	86
營業支出內	g	265.683	86		
資產支出	h	.....	.....
歲計支出	i	83.368	28		
其他支出	j	212.402	61		
協辦餉100,000.00 課撥款104,398.48 北甯聯運費 8,009.08					
本旬現金結餘	餘			\$139.040	88
現金結餘類別	行			728.740	93
各銀行存款					
漢口中 央 銀 行		3.540	58		
漢口交 通 銀 行		13.422	74		
漢口上 海 銀 行		69.236	51		
漢口金 城 銀 行		86.435	52		
漢口農 工 銀 行		30.642	55		
漢口鹽 業 銀 行		10.392	32		
北平大 陸 銀 行		5.107	71		
北平山 西 省 銀 行		.....	26		
北平農 工 銀 行		896	42		
北平交 通 銀 行		30.987	23		
北平金 城 銀 行		140.065	83		
北平鹽 業 銀 行		113.376	55		
北平中 南 銀 行		170.627	51		
北平保 商 銀 行		51.000	00		
北平浙 江 興 業 銀 行		63	24		
上海大 陸 銀 行		512	42		
上海金 城 銀 行		2.432	64		
各銀行透支	透			804.221	99
漢口交 通 銀 行		79.007	80		
漢口金 城 銀 行		187.747	89		
漢口鹽 業 銀 行		130.392	87		
漢口農 工 銀 行		26.118	40		
北平金 城 銀 行		199.260	48		
北平鹽 業 銀 行		191.647	72		
北平中 南 銀 行		19.740	66		
北平交 通 銀 行		11.304	66		
北平保 商 銀 行		8.702	01		
北平農 工 銀 行		7.000	00		
北平出納課存款不能提用款	課	193.245	96		
漢口出納課存款不能提用款	課	14.276	83	207.522	79
合計				\$139.040	88
不能作為現金提用各款				187.912	85
銅元		9.269	18		
懸掛舊賬		178.643	67		
合計	懸			\$187.912	85

中華民國二十一年三月二十一日

中華國有鐵路
平漢線

統八

民國二十一年三月中旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		數計	
		小	數	共	計
上旬現金結餘	存			\$132.040	83
本旬收入	收			991.686	83
客運	a	223.931	96		
貨運	b	466.895	14		
附捐	o	46.271	24		
雜項	d	39.244	62		
借入	e	25.453	20		
其他	f	249.202	52		
合計				1,123.707	66
減去本旬支出	付			1,094.862	80
營業支出內	g	780.751	85		
資產支出	h	...	...
歲計支出	i	12.842	77		
其他支出	j	301.268	18		
運貨加價 46,317.60					
課撥款 227,438.98					
北甯聯運費 27,511.60					
本旬現金結餘	餘			\$28.844	86
現金結餘類別	行			706.201	42
各銀行存款					
漢口中央銀行		3.540	58		
漢口交通銀行		55.904	18		
漢口金城銀行		86.639	63		
漢口鹽業銀行		15.012	32		
漢口農工銀行		44.024	15		
漢口上海銀行		83.945	66		
北平山西省銀行		.....	26		
北平農工銀行		896	42		
北平金城銀行		128.809	68		
北平鹽業銀行		116.054	35		
北平中南銀行		116.527	93		
北平交通銀行		41.844	46		
北平保商銀行		10.000	00		
北平浙江興業銀行		63	24		
上海大陸銀行		512	42		
上海金城銀行		2.432	64		
各銀行透支	透			1,007.359	18
漢口交通銀行		76.392	00		
漢口金城銀行		124.092	05		
漢口鹽業銀行		120.392	87		
北平金城銀行		210.000	00		
北平鹽業銀行		210.000	00		
北平中南銀行		77.482	26		
北平交通銀行		20.000	00		
北平大陸銀行		76.000	00		
北平保商銀行		49.600	01		
北平農工銀行		44.000	00		
北平出納課存款	課	314.649	29		
現不能提用款 洋 104544.46					
現不能提用款 210104.83					
漢口出納課存款	課	15.353	33	330.003	62
現不能提用款 洋 5079.12					
現不能提用款 10274.21					
合計				\$28.844	86
不能作為現金提用各款					
銅元		10.033	61		
懸掛舊賬		210.345	43		
合計	懸			\$220.379	04

中華民國二十一年三月三十一日

中華國有鐵路
平漢線

統八

民國二十一年三月下旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		數計	
		小	數	共	計
上旬現金結餘	存			\$28,844	86
本旬收入	收			1,002,404	37
客運	a	225,724	10		
貨運	b	531,519	93		
附捐	o	62,909	47		
雜項	d	11,937	47		
借入	e	32,418	60		
其他	f	131,894	80		
合計				1,031,249	66
減去本旬支出	付			838,282	80
營業支出內	g	605,730	75		
資產支出	h	.....	.....
歲計支出	i	14,834	97		
其他支出	j	217,716	97		
課撥款 91262.54 運貨加價 40312.62 解部款 30000.00 協款 20280.00 北需聯運費 35881.81					
本旬現金結餘	餘			\$192,966	54
現金結餘類別	行			860,277	90
各銀行存款					
漢口中中央銀行		3,540	58		
漢口農工銀行		49,845	20		
漢口上海銀行		103,618	76		
漢口金城銀行		90,769	67		
漢口交通銀行		66,604	18		
漢口鹽業銀行		27,400	99		
北平山西省銀行			26		
北平農工銀行		896	42		
北平交通銀行		96,800	26		
北平金城銀行		127,764	22		
北平鹽業銀行		122,541	50		
北平中南銀行		146,681	43		
北平浙江興業銀行		63	24		
北平保商銀行		21,768	80		
上海大陸銀行		543	73		
上海金城銀行		1,087	96		
各銀行透支	透			916,274	78
漢口農工銀行		117,116	64		
漢口交通銀行		73,362	00		
漢口金城銀行		117,081	69		
漢口鹽業銀行		121,781	54		
北平金城銀行		179,000	00		
北平鹽業銀行		179,000	00		
北平中南銀行		33,000	00		
北平大陸銀行		12,000	00		
北平交通銀行		42,000	00		
北平保商銀行		20,000	00		
北平農工銀行		17,000	00		
北平出納課存款現不能提用款 洋 13030.57	課	230,918	36		
漢口出納課存款現不能提用款 洋 7367.01	課	18,145	06	249,063	42
合計				\$192,966	54
不能作為現金提用各款					
銅元		10,725	47		
懸掛舊賬		217,940	37		
合計	懸			\$228,665	84

中華民國二十一年四月十一日

中華國有鐵路
平漢線

統八

民國二十一年四月上月現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀		數	
		小	數	共	計
上旬現金結餘	存			\$109,966	54
本旬收入	收			825,181	40
客運	a	206,591	88		
貨運	b	476,912	11		
附捐	c	59,813	86		
雜項	d	18,892	96		
借入	e	25,910	80		
其他	f	36,989	79		
合計				1,018,147	94
本旬支出	付			512,279	25
營業支出內	g	170,006	21		
資產支出	h				
歲計支出	i	2,905	53		
其他支出	j	340,367	51		
貨運加價				154,167.68	
撥款				51,384.54	
北平聯運費				36,989.79	
撥還積欠及交行透支				67,795.50	
協款				30,000.00	
本旬現金結餘	餘			\$504,868	69
現金結餘類別	行			862,410	19
各銀行存款					
漢口中中央銀行		3,540	58		
漢口農工銀行		57,553	15		
漢口上海銀行		113,618	76		
漢口鹽業銀行		46,012	32		
漢口金城銀行		48,384	39		
漢口交通銀行		258	24		
北平交通銀行		152,111	28		
北平山西省銀行		0	26		
北平保商銀行		64,108	85		
北平農工銀行		896	42		
北平金城銀行		126,211	22		
北平鹽業銀行		121,737	60		
北平中南銀行		126,913	88		
北平浙江興業銀行		93	42		
各銀行透支	透			648,927	88
漢口農工銀行		55,391	97		
漢口金城銀行		101,793	99		
漢口交通銀行		66,349	05		
漢口鹽業銀行		105,392	87		
北平金城銀行		158,000	00		
北平鹽業銀行		158,000	00		
北平中南銀行		6,000	00		
北平大陸銀行		3,000	00		
北平農工銀行		5,000	00		
北平出納課存款	課	280,200	36		
漢口出納課存款	課	19,186	20	999,386	38
合計				\$504,868	69
不能作為現金提用各款					
銅元		10,083	16		
懸掛舊賬		214,278	98		
合計	懸			\$224,368	14

中華民國二十一年四月二十日

中華國有鐵路
平漢線

統八

民國二十一年四月中旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		計
		小	共	
上旬現金結餘	存		\$504.868	68
本旬收入	收		1,145,419	48
客運	a	281,513	43	
貨運	b	579,943	44	
附捐	c	68,575	67	
雜項	d	26,977	14	
借入	e	41,613	22	
其他	f	196,736	58	
合計			1,650,288	17
減去本旬支出	付		1,293,641	51
營業支出內	g	882,671	35	
資產支出	h	.....	....
歲計支出	i	15,701	27	
其他支出	j	395,268	89	
貨運加價 59,818.86				
課撥款 312,297.82				
北甯聯運費 23,157.21				
本旬現金結餘	餘		\$356,646	66
現金結餘類別	行		928,172	36
各銀行存款				
漢口中央銀行		3,540	58	
漢口農工銀行		83,942	55	
漢口上海銀行		83,636	21	
漢口鹽業銀行		65,860	47	
漢口金城銀行		80,897	49	
漢口交通銀行		60,081	55	
北平山西省銀行		0	26	
北平農工銀行		896	42	
北平交通銀行		108,900	91	
北平金城銀行		148,211	22	
北平鹽業銀行		124,610	45	
北平中南銀行		116,867	53	
北平浙江興業銀行		63	24	
北平保商銀行		51,363	48	
各銀行透支	透		818,472	44
漢口農工銀行		23,285	58	
漢口交通銀行		50,000	00	
漢口金城銀行		101,793	99	
漢口鹽業銀行		105,392	87	
北平金城銀行		189,000	00	
北平鹽業銀行		189,000	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		47,000	00	
北平農工銀行		41,000	00	
北平出納課存款現不能提用款 洋 13671.27	課	230,564	06	
漢口出納課存款現不能提用款 洋 5154.47	課	16,382	68	
合計			246,946	74
不能作為現金提用各款			\$356,646	66
銅元		10,958	03	
懸掛舊股		222,263	36	
合計	懸		\$233,221	39

中華民國二十一年四月二十九日

中華國有鐵路
平漢線

統八

民國二十一年四月下旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		計
		小	共	
上旬現金結餘	存			\$356.646 66
本旬收入	收			988.245 33
客運	a	189.729	85	
貨運	b	567.585	30	
附捐	c	69.011	62	
雜項	d	8.208	44	
借入	e	46.917	00	
其他	f	106.793	12	
合計				1.344.891 99
減去本旬支出	付			1.302.507 93
營業支出內	g	623.023	62	
資產支出	h			
會計支出	i	355.787	31	
其他支出	j	323.691	00	
貨運加價 97.817.78 課撥款 111.137.07 還交行借款 59.243.40 北甯聯運費 51.818.80 款 協 3.500.00				
本旬現金結餘	餘			\$42.384 06
現金結餘類別	行			720.342 97
各銀行存款				
漢口農工銀行		49.342	55	
漢口中興銀行		2.736	58	
漢口上海銀行		53.809	91	
漢口鹽業銀行		52.211	37	
漢口金城銀行		29.342	77	
漢口交通銀行		658	15	
北平中南銀行		105.544	86	
北平交通銀行		112.770	06	
北平山西省銀行		0	26	
北平保商銀行		12.905	03	
北平金城銀行		148.211	22	
北平鹽業銀行		151.850	55	
北平浙江興業銀行		63	24	
北平農工銀行		896	42	
各銀行透支	透			914.629 73
漢口農工銀行		82.580	83	
漢口金城銀行		101.793	99	
漢口交通銀行		50.000	00	
漢口鹽業銀行		105.392	87	
北平金城銀行		253.363	62	
北平鹽業銀行		289.498	42	
北平大陸銀行		8.000	00	
北平農工銀行		24.000	00	
北平出納課存款現洋 11398.96 不能提用款 203411.64	課	214.810	60	
漢口出納課存款現洋 9749.88 不能提用款 12110.34	課	21,860	22	236.670 82
合計				\$42.384 06
不能作為現金提用各款				
銅元		11.977	71	
懸掛舊股		203.544	27	
合計	懸			\$215.521 98

中華民國二十一年五月十三日

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表

二十一年一月份

二十一年四月十四日填報

站名	本月初運主要鑛產名稱及噸數					由本站起運鑛產之主要鑛廠名稱	本月本站通貨運日數
	煤	焦炭	烟煤	硬煤	泥土		
	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數	密業 清和 偉業	
坨里	9100					興寶 成興順 鴻豐	十三日
周家店	8995					井經 正豐 保晉	十四日
石家莊	—	900	60330	31180		中 和	卅一日
光祿鎮		40				怡 立	卅一日
馬頭鎮	7940					六 河 溝	卅一日
六河溝		470	50420			六 河 溝	—
豐樂鎮		2190				中 原	二十八日
新鄉縣	24282						
許州							

本路本月障礙事故 1 事由 坨里運煤專車改運其他貨 2 日數 十八日
周家店缺乏機車車輛 十七日

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表

二十一年二月份

二十一年四月二十日填報

站名	本月起運主要鑛產名稱及噸數					由本站起運鑛產之主要鑛廠名稱	本月本站通貨運日數
	煤噸數	焦炭噸數	烟煤噸數	硬煤噸數	泥土噸數		
坨里	—					—	—
周口店	850	●				興寶 成興順 鴻豐	三日
石家莊		1560	64307	2748		井陘 正豐 保晉	二十九日
光祿鎮	—					—	—
馬頭鎮	8685					怡 立	二十九日
六河溝		925	42889			六河溝	全月
豐樂鎮		1800					—
新鄉縣	15982					中 原	二十二日
許州	—					—	—

本路本月障礙事故 1 事由 坨里缺乏機車車輛 周口店缺乏機車車輛

2 日數 廿九日 廿六日



法 制

國難會議組織大綱

民國二十一年四月七日
部令總字第四五六號抄發

- 一·國民政府依據中國國民黨第四次全國代表大會之決議為集中全國意志共定救國大計起見召集國難會議
- 二·國難會議會員由國民政府就全國各界富有學識經驗資望之人士聘任之
- 三·國難會議定於二十一年四月一日在洛陽行都舉行
- 四·國難會議會期暫定為五日於第一次開會後由主席團隨時通知繼續開會
- 五·國難會議設主席團三人至五人由國難會議會員推定之
- 六·國難會議設秘書處其正副主任由行政院院長呈請國民政府特派之其職員由正副主任就各機關人員調用之
- 七·國難會議議事規則另訂之
- 八·本大綱由國民政府公布施行

鐵道部直轄路警管理局組織大綱

民國二十一年四月二十日
部令參字第三六七號公布

- 第一條 鐵道部直轄路警管理局直屬於鐵道部受鐵道部之指揮監督掌理全國國有鐵路警察行政事宜

第二條 國有各鐵路警務課直接受路警管理局之指揮監督但仍兼受各該路主管長官之指揮監督

第三條 路警管理局對於所屬職員之處分或命令認為違背法令妨害公益或侵越權限時得呈報鐵道部變更停止或撤銷之

第四條 路警管理局設左列各處

一·總務處

二·訓練處

三·督察處

前項各處因事務上之必要得分科辦事其職掌規則另定之

第五條 路警管理局設局長一人承部長之命管理國有各路警察行政事宜並指揮監督各路警察及護路隊設副局長二人輔佐局長

助理鐵路警察行政事務均由鐵道部部長派充之

第六條 路警管理局設秘書一人承局長副局長之命辦理秘書事務設處長三人科長若干人承局長副局長之命分掌各處科事務均

由鐵道部部長派充之設科員督察電務員若干人承長官之命辦理各處科事務由局長遴委呈報鐵道部備案

路警管理局因事務上之必要得酌用雇員

第七條 本大綱如有未盡事宜得隨時增改之

第八條 本大綱自公布日施行

郵政儲金匯業總局監察委員會規則

民國二十一年四月八日
郵令總字第四五八號抄發

第一條 本規則依郵政儲金匯業總局組織法第十一條第二項規定制定之

第二條 郵政儲金匯業總局監察委員會之職權如左

一·各項賬目及報告之審查

二·預算決算之審查

三·各項投資之審查

四·現金之檢查

監察委員會爲實施前項職權得囑託會計師律師或有會計師律師證書之專門人員代爲審查或檢查

第三條 本會以交通部長爲主席交通部長有事時由委員互推一人代理之

第四條 本會常會每年度至少兩次臨時會無定期均由主席召集之主席遇監察委員二人以上請求召集臨時會時應即召集之

第五條 本會非有委員過半數出席不得開會

第六條 本會議事以出席過半數之同意決之可否同數時取決於主席

郵政儲金匯業總局局長得列席本會陳述意見但不得參豫表決

第七條 本會議決事項由交通部執行之

第八條 本會文書記錄及其他事務由交通部長就郵政司人員中指定一人或二人掌理之

第九條 本會議事錄由主席核閱後簽名蓋章交郵政司保存

第十條 本會費用由郵政儲金匯業總局支出之

第十一條 本規則自公布日施行

工人儲蓄暫行辦法

民國二十一年四月十九日
部令參字第五四五號抄發

第一條 在工廠工人儲蓄法規未公布以前工廠法第三十八條及工會法第十五條之儲蓄事項依本辦法之規定

第二條 工人儲蓄事項由工廠或工會附設工人儲蓄會辦理之但無論何方已成立工人儲蓄會時他方不得再設

第三條 工人儲蓄會不得以營利爲目的

第四條 工人儲蓄會得免納一切國稅或地方稅

第五條 工人儲蓄會之設立應由發起之工廠或工會連同發起之工人十人以上擬具章程呈請主管官署核准并轉呈實業部備案主

主管官署在市爲市政府在縣爲縣政府

第六條 工人儲蓄會章程應載明左列各事項

一·工廠或工會之名稱及所在地

二·儲金之種類

三·管理委員及監察委員額數及選任解任之規定

第七條 主管官署得隨時檢察工人儲蓄會之簿冊遇有不合法或不確實時應糾正之

第八條 凡工廠之工人均應加入工人儲蓄會

第九條 工廠依工廠法應給予工人之津貼及撫恤不得從工人儲金內扣除工人亦不得藉口儲蓄要求工廠增加工資

第十條 加入工人儲蓄會之工人均爲工人儲蓄會會員

第十一條 會員大會每年舉行一次

第十二條 工人儲蓄會設管理委員及監察委員

第十三條 管理委員九人至十五人其中三分之一由工廠選派三分之二由會員大會選舉管理委員得互選三人爲常務委員執行日

常事務

第十四條 監察委員三人至五人由會員大會選舉

第十五條 執行委員任期二年監察委員任期一年得連選連任均爲無給職

第十六條 管理委員之職權如左

一·關於儲金辦法之議決事項

二·關於儲金利息之規定事項

三·關於審查會員請領儲金之用途事項

四·關於簽發儲金支票事項

五·關於儲金收支報告並公告事項

六·關於會員大會之召集事項

七·關於其他執行事項

第十七條 管理委員每月至少開會一次

第十八條 監察委員之職權如左

- 一·關於審核管理委員之會計事項
- 二·關於糾正工人儲蓄不合法之行動事項
- 三·關於監察管理委員之事項

第十九條 監察委員各得單獨行使職權遇必要時得以全體監察委員之同意召集會員大會

第二十條 每屆會員大會開會時管理委員應將一年內之收支賬目及存貯情形造具詳細表冊於開會前三十日送經監察委員審核後報告會員大會

第二十一條 儲蓄分左列兩種

- 一·強制儲蓄 分工資為若干等級依其等級在不妨害最低生活之範圍內酌定儲金數額凡入會之工人均應如數儲蓄
- 二·自由儲蓄 由工人自動儲蓄凡滿一元者均得存儲並得自行指定用途

第二十二條 儲金存儲工廠者應由該工廠取具確實之担保品工廠破產時應將工人儲金本利全數先行發還不受破產之拘束

第二十三條 儲金不存工廠者由管理委員選擇殷實銀行存儲

第二十四條 強制儲蓄之儲金由工廠於每月發給工資時會同管理委員核扣之

第二十五條 工人儲蓄會應備存摺發給工人於儲入或支出時憑摺登記

第二十六條 工人儲蓄會應備儲金名冊將會員之姓名工資等級儲金等級及強制儲金或自由儲金額數分別登記

第二十七條 強制儲金非遇左列情事之一不得支取

- 一·本人婚嫁或子女婚嫁

二·直系親屬之喪葬費

三·家遭重大之災變

四·本人或妻室生產

五·本人傷病甚重

六·本人失業或身故

七·本人年老不能工作

因前項各款支取儲金時須有相當證明

第二十八條 工人儲蓄會所需經費應由工廠負擔

第二十九條 各地方主管官署得依照本辦法擬訂施行細則呈由實業部核准施行

第三十條 本辦法自公布日施行

修正員工差費章程

民國二十一年三月二十三日奉
鐵道部參字第八一八號指令核准

第一條 凡本路員工及工警夫役人等因公出差其應支旅費除洋員合同內別有規定者外悉依本章程之規定辦理

第二條 旅費分為舟車費郵電費膳宿雜費三種舟車郵電各費准予實報實銷膳宿雜費按本章程所定差費數目支給常川在路辦公者按甲表(月給)給費臨時奉令出差者按乙表(日給)給費

第三條 凡領有月給差費各員在該管段內出差一概不得再支日給差費(例如第一總段長在第一總段範圍之內)

處長如支有月給差費者在本路全路出差亦不得支給日給差費

第四條 有左列情事之一者不得支領日給差費

(甲)非奉委員會或各處首領命令出差辦理公務者

(乙)出差時之膳宿等項已由本路供給者

(丙)已領月費各員僅在本管段內往來者

(丁)給費辦法於第五條另有規定者

第五條

按日給費以不能回寓住宿為准凡有左列各款情事者均依各本款規定辦理

(甲)路上員工如車隊長司機升火及機務處所屬工匠夫役向以出差時間核給差費者出差在五小時以內不給差費五小時至十小時以內給半日差費十小時至二十九小時以內給一日差費二十九小時至三十四小時以內給一日半差費三十四小時至四十八小時以內給二日差費餘類推

(乙)即日往返如由北平出差至長辛店之類(見十九年五月十六日一二六五號局令)或在本路公房及站上住宿者均按半日給費

(丙)就地差如在漢口或北平本地給車費四角或由漢口至江岸武昌漢陽等處給車費六角不得開報差費(領有漢口江岸間乘車證者不給車費)

(丁)車務處電燈匠隨車服務及各段電報匠臨時出差得按本條(乙)(丙)兩款給費但電報匠出差該管首領應認為確保必要方得指派並須向工作地點之站長取具證明書注明工作種類時間及日期按月由該管首領簽證隨同差費單送處查核凡無站長證明書者概不給費

第六條

(戊)總務處產業課員可在漢滬段內查勘案件每日每人支飯費一元測量失每日每人支飯費四角凡調差到差代理替班以及常期出差人員應按左列各項分別給費

(甲)各處段站廠所人員如遇調派代理替班職務(如該員無固定差費者)除路程外積計時期在十五日以內者准照章支給日給差費十五日以上至六十日應減半支給過六十日應即呈明調補不得再支差費

(乙)奉派出差在本路辦理案件者一個月內准照支日給差費一個月以上至三個月減半支給逾三個月尚未竣事者應即呈明理由核辦否則停止差費

(丙)如本職兼領他職路途較近者概不得支給差費(如原職在漢兼職在江岸廣水信陽等處均以路近論)路途較遠者亦應另案呈請支給臨時固定差費不得按日給差費支領

(丁)調差人員概不得開報差費及其他雜費惟由部或他路調用者得照部章辦理

(戊)新派到差人員概不得開報差費(如總局委派至沿路各站段及北平辦事處等)

第七條

凡奉令出差人員應就出差報單(格式一)內將某月某日某號委令或指令及出差事由詳細填注送山該管首領轉呈委員長核准後發交會計處綜核課存記銷差時應填造銷差報單(格式二)並旅費計算書及日記簿連同單據一併繳呈以備審核

前項出差銷差報單旅費計算書日記簿均應由該管首領切實審核並於官章外加蓋私章出差人員請領差費時非備具前項手續綜核課不得核銷

第八條

出差日期應按事之繁簡酌加限制奉差人員務須依限辦妥非因公務確未辦畢先期呈請核准展期者不得逾限

第九條

開報膳宿雜費不得超過附表規定數目但郵電費及出差在本路以外所需之舟車費暨特別奉准支用之欸得連同旅費計算書附繳各項證明單據准予實報實銷

第十條

前項舟車費課長以上得支頭等課員及同等階級支二等僱員支三等惟領有火車免票者不得再支火車費
員工請領差費均須專欸造單呈請核發不得在薪單小欸或雜費單內造報核銷其已領月費人員如在本管段內往來併不得於雜費單或小欸欸內變易名目開報飯費

第十一條

出差人員在本路往來非呈奉特准不得支領特別快車費但普通快車停止期間不在此例

第十二條

凡兼差或代理人員其差費准按較優之數開報但不得兼領

第十三條

尋常出差一概不准帶僕如有特別任務必須帶僕者應先聲請核准方得隨同開報差費

第十四條

出差赴本路以外得斟酌情形預支差費如在本路往來非有特別任務或時期較長者不得預支
前項預支差費應由該管首領先行考核不得濫支差竣後應隨時造報核銷繳清餘欸如有特殊情形不能照繳者並應聲叙理由呈由該管課首領轉送會計處核辦

第十五條

本章程未賅括之職司得按照現充職務及現支薪額比例定之

第十六條 本章程自公布之日起施行舊訂之員工差費章程及日給差費細則應即作廢

本路員工差費甲表 (表內職員按月給費應以駐路執行職務時期為限)

處	別	職	別	按月給費數目	附
總務處所屬	各醫院	院長	三	十元	
	警務	長	六	十元	原表
	副警務	長	五	十元	
	分警務	長	四	十元	原表
	警察	長	二	十元	原表
	檢事	官	二	十元	原表
	巡官		十	十五元	原表
	獲路隊	大隊長	三	十元	
車務處所屬	車務	段長	六	十元	原表
	車務	副段長	六	十元	原表
	車務	分段長	五	十元	原表
	車務	副分段長	五	十元	
	車務	學習分段長	五	十元	原表

註

機務處所屬	機務處所屬	機務處所屬	機務處所屬	工務處所屬	工務處所屬	工務處所屬	工務處所屬	工務處所屬	工務處所屬	工務處所屬	工務處所屬	電務處所屬	電務處所屬	車務處所屬	
機務副分段長	機務分段長	機務副分段長	機務分段長	工務學習監工	工務副監工	替班監工	工務監工	工務學習分段長	橋工副分段長	橋工分段長	工務副分段長	工務分段長	電務監工	電務員	車務稽查
五	五	六	六	二	二	四	四	五	五	五	六	六	二	二	四
十	十	十	十	十	十	十	十	十	十	十	十	十	十	十	十
元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	圓
原表	原表	原表	原表	同上	費 附屬於某一監工段內工作者得支給上列差	替班過十五天者准照此數支給不過十五天者仍照乙表按日給費	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表

本路員工差費乙表

各處通用者		處別		職別		按日計算		附註	
		本路外	本路內	本路外	本路內	本路外	本路內	附註	
會計處所屬	總查帳	六元	十元	同上	同上	同上	同上	同上	機務學習分段長
	查帳員	五元	十元	同上	同上	同上	同上	同上	同上
	材料點查員	五元	十元	同上	同上	同上	同上	同上	同上
處別	職員	八元	八元	同上	同上	同上	同上	同上	同上
委員會	委員長	八元	八元	同上	同上	同上	同上	同上	同上
	委員	八元	八元	同上	同上	同上	同上	同上	同上
	部派專員	六元	六元	同上	同上	同上	同上	同上	同上
	主任秘書	六元	六元	同上	同上	同上	同上	同上	同上
	秘書	四元五角	四元五角	同上	同上	同上	同上	同上	同上
	督察長			同上	同上	同上	同上	同上	同上
	副督察長			同上	同上	同上	同上	同上	同上
	督察員	二元五角	二元五角	同上	同上	同上	同上	同上	同上
各處通用者	處長	六元	六元	同上	同上	同上	同上	同上	同上
	副處長	六元	六元	同上	同上	同上	同上	同上	同上

副分段長	分 段 長	副 段 長	段 長	學 習 工 務 員	工 務 員	幫 工 程 司	學 習 工 程 司	工 程 司	事 務 員	繪 圖 員	所 員	廠 員	課 員	副 課 長	課 長					
				二元五角	二元五角	三元五角	四元	四元	二元五角	二元五角	二元五角	二元五角	二元五角	四元五角	四元五角					
三元	三元	四元	四元																	
二元五角	二元五角	三元	三元																	
			原表		原表			原表			原表	原表	原表		原表					原表

								總務處所屬										
看	藥	看	助	衛生課	華洋醫	印刷所	各醫院	材	小	聽	書	司	練	實習員(交大畢業)	學習分段長			
護	師	護	理醫	稽查員	員	所長	院長	料廠	工	差	記	事	員					
一	二	二	二	二元五角	三	三		長	五	五	一元五角	一元五角	一元五角	二元五角				
元	元	元	元	元	元	元	元	元	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角
							四								三			
							元								元			
							三								元			
							元								五角			
						原		原	原	原		原	原					
						表		表	表	表		表	表					

司藥	一元五角																		
印刷所監工	一元五角																		
警務長		三元五角	二元	原表															
副警務長		三元五角	二元	原表															
分警務長		二元五角	一元五角	原表															
警察長		二元五角	一元五角	原表															
檢察官		二元五角	一元五角	原表															
巡官		一元五角	一元	原表															
巡記	一元																		
巡長	七角			原表															
巡警	五角			原表															
護路隊大隊長		三元五角	二元																
護路隊分隊長	二元																		
護路隊大隊附	二元五角																		
護路隊大隊隊員	二元																		
護路隊分隊隊員	一元五角																		

												車務處所屬					
無線電台報務員	機 司	電 務 監 工	電 務 員	車 務 稽 查	車 隊 長	理 帳 員	替 班 站 長	副 站 長	站 長	無線電臺報務領班	見 習 所 教 員	見 習 所 所 長	護 路 隊 隊 士	護 路 隊 班 長	護 路 隊 排 長		
一 元	一 元 五 角				一 元 五 角	一 元 五 角	一 元 五 角	一 元 五 角	二 元	二 元 五 角	二 元 五 角	四 元	五 角	七 角	一 元		
		一 元 五 角	二 元	二 元 五 角													
		一 元	一 元 五 角	二 元													
	原 表				車隊長差費應按照時間計算每一往返須作行車報告並按月開具出差總單	原 表	原 表	原 表	原 表		原 表	原 表					

司電	售票	剪票	過磅	行李員	抄車號	電話生	調車司事	查月台票	電機匠	幫電匠	無線電台電匠	機器匠	匠首	木匠	油匠
一	一	一	一	一	八	八	八	八	八	八	八	八	八	八	八
元	元	元	元	元	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角
原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表

橋工司事	橋工見習員	學習監工	副監工	替班監工	工務監工	工務修理廠 副機師	工務廠長	其他工役 如苦力信差 更夫學徒等	長夫頭	司鈎	司旗	電報匠	止開	司止輪	燈匠
元	元	一元五角	一元五角	二元		二元	三元	五角	五角	五角	五角	八角	五角	五角	八角
					二元										
					一元五角										
		同上	同上	替班監工出差在十五日以內照土數支給過十五日比照監工固定差費計算	原表			原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表

機車升火九角	夫頭一元	司機一圓二角	匠首一元	教導司機一元二角	總司機一元五角	副機師二元	機車廠副廠首二元五角	機車廠廠首三元	機務處所屬機車廠廠長四元	棚工夫役五角	各類幫匠五角	棚首八角	工匠八角	其他各種匠首一元	領班工匠一元
	原表		原表	同上	總司機等差費應按時間計算每一往返須作行車報告並按月開具出差總單	原表	原表	原表	原表						

洗車夫	擦車夫	汲水夫	加油夫	各類幫匠	其他具有技藝工匠	驗車匠	油漆匠	細木匠	大木匠	鐵匠	鑄床匠	翻砂匠	鍋爐匠	合備匠	鑄配匠
五	五	五	五	五	八	八	八	八	八	八	八	八	八	八	八
角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角
原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表	原表		原表	原表	原表	原表

職別	費別	固定月給差費	按日核給		附	註
			出本路外	出本段外		
其他夫役 如更夫 夫役之類	拾煤夫	五	角		原表	以上匠首夫役均按出差時間核給差費
會計處所屬	總查帳	四	元		原表	
	材料點查員	三	元	二元五角	此照分段長	
	查帳員	二	元五角	二	元	原表
	學習查帳員	二	元五角	二	元	
	北出納課主任	四	元			
	收歛員	二	元			
願問		四百元以上者 六元二百元以 上者四元不及 二百元者三元				
各項辦事		二元五角			比照課員	
辦事員		二元五角			比照各醫院院長	
治療所所長		三十元	四元	三元	比照課員	
駐平材料專員		二元五角			比照課員	
駐平督察分室主任		二元五角			比照課員	

差費章程附表未列各員應給差費數目清單

民國二十一年四月二十五日
會令第五八零一號公布

平順地畝段 副主任	二元五角			比照課員
之順地畝段 主管員	二元五角	二元五角	二元	
造林場 主任	二十元	二元五角	二元	
造林場 副主任	十元	二元五角		
蒸木廠 管理員	二元五角			比照課員
材料廠 管庫員	二元五角			比照課員
產業課 調查員	二元五角			比照課員
收煤員	二元五角			比照課員
材料點查 主任	六十元	四元		比照總查帳

本會車務改進研究委員會簡章

民國二十一年四月十三日
會令第五三九號公布

第一條 本路為整理車務並促進改良起見特設車務改進研究委員會辦理之

第二條 本會設主任委員專任委員各一人委員九人至十一人主任委員由管理委員會就該會委員內公推專任委員及委員由管委會派充

第三條 本會辦理事項列舉如左

- (甲) 關於客貨運輸章程及行車規章之研究及改善
- (乙) 關於增進營業及改善之方法
- (丙) 關於釐定運價編訂傳單通飭之方法
- (丁) 關於防範行車事變之研究

(戊)關於電信之整理及改善

(己)關於國際鐵路聯合會方案之研究及其他關於車務事項

第四條 本會一切事務由主任委員主持但關於研究事項得由專任委員支配之

第五條 本會就第三條所列門類分爲事務營業電信行車聯運五組研究審核但主任委員認爲必要時得另行支配或變更之

第六條 本會會議分分組會議及全體會議兩種均無定期由主任或專任委員酌量情形分別召集

(甲)分組會議 與該組有關係之委員出席由專任委員召集之

(乙)全體會議 本會委員全體出席由主任委員召集之

第七條 凡本會議案經分組會議議決者應提出于全體會議經全體會議議決後呈管委會採擇施行

第八條 本會應事務上之需要得酌設事務員雇員承主任或專任委員之命分任撰稿紀錄收發繕校各事務

前項事務員及雇員由主任委員就事務處現有人員內遴派兼任仍呈報 管委會備案

第九條 本會爲明瞭事實起見得由主任委員隨時指派專員前往本路沿線實地視察

第十條 本會辦事時間以本路法定辦公時間爲準

第十一條 本會爲參考之必要得向管卷室調閱卷宗但須由調閱人員簽字爲證並負責歸還

第十二條 本簡章自呈奉 管委會核准之日起施行如有未盡事宜得隨時修正之

平漢鐵路北平事務會議規程

民國二十一年四月二十三日
會令第五七五一號公布

第一條 本路爲徵集改良路務意見並解決北段事務起見特設北平事務會議

第二條 本會議以駐平辦事處長留平各處認長以上人員及北平長辛店各課段廠所院室首領暨工會代表組織之

第三條 本會議討論事項如左

(甲)委員長或管理委員會交議事項

(乙)出席本會議各員提議事項

(丙)本路員工提議事項

- 第四條 本會議主席由駐平辦事處長及留平各處長輪流担任如因事缺席得委托其他出席人員代理之
- 第五條 本會議為便於研究討論起見得將議案分為管理工程機械運輸財務五組分別審查其人數及人選由主席酌定之
- 第六條 本會議定每月開會二次以每月第一第三星期之星期三日為會期但如遇緊急事項得由主席召集臨時會議
- 第七條 本會議議決事項除關係重大者應呈送 管委會核辦外其屬於駐平辦事處職權範圍以內者得移送該處先行執行一面呈報管委會備案
- 第八條 本會議為事務上之必要得酌設事務員由會商同駐平辦事處處長就在平各員中選派兼任
- 第九條 本會議議事細則另訂之
- 第十條 本規程自奉 管委會核准之日起施行如有未盡事宜得由本會隨時提案呈請修正

平漢鐵路各車站員司辦事職責規程

站長職責

站長有管理全站事務節制站上及車上各員工之權負支配全站事務指揮行車保管路款掌理站賬以及接洽客商之責對於站內調動機車司機者應歸節制關於保安軌道有指揮站內工務路工之權

站長對於行車規則號誌聯鎖電信交通客貨通則客貨價章站賬則例以及行車事變救濟之方法均應洞悉嫻熟並負有督率訓導所屬各員工之責

站長對於該管各級首領頒發之命令與傳單通飭均應切實遵照所屬各員工如有溺職或違章情事應隨時糾正據實檢舉否則應負連帶或失察之責站長應注意全站之整齊清潔並負有保管路產公物之責對於站帳單據均應核閱蓋章繳解進款尤當慎重處理

站長對於行車營業各種固定及臨時廣告應使按期張貼整齊關於商旅詢問事項須和藹盡量答復倘接洽之件如須轉呈請示者應予代轉之便利凡站內僅有副站長一員站長應與副站長輪流值班對於行車保安各事項應負勤務副站長職責其如磅務售票電報各

事項倘未派有專員統由站長或值班副站長自任之
站長如因事須臨時離站倘未奉有該管分段長之命令並派員接替後不得擅離

內勤副站長職責

內勤副站長秉承站長命令管理核對造報日報單員工差費薪餉單行車營業旬月報單請領收發公用材料文具以及撰擬文電稿件保管傳單通飭及站上來往文件案卷各事項對於收發繕寫驗票各司事負監察指揮之責凡不屬於其他副站長範圍內之事務統由內勤副站長辦理之

外勤副站長職責

外勤副站長秉承站長之命令有指揮全站人員之權對於行車保安負完全責任在執行職務時間應注意站內保安設備如電氣路簽號誌閘機等是否運用靈活其值班員工是否到值無誤應負查究整飭之責

凡組織開發客貨列車勤務副站長對於列車車輛汽軛或手軛之配置鈎軌之喇叭掛車門之關閉應嚴格督飭遵照定章辦理所有規定列車服務員工額數是否無缺軍隊應用之號誌是否齊備應負查糾之責

外勤副站長對於開發列車一切手續視察完妥後應親向下站要取路簽並須親自交給列車司機再鳴笛指示開車至通過各站不停之列車得令司旗担任傳遞其交下之路簽可另派職工代為接收惟須自行放還機內

凡上站開來之列車外勤副站長在未飭將號誌開放以前應查實列車行將駛入之軌道是否開通無阻並應巡視列車應行通過各閘機之部位及轍尖是否適當緊貼鎖閉列車司機交下之路簽應先查明列車車輛無脫落始得放還路簽機內

凡列車進站通過迎面之閘機如沒有保安鎖鎖並在可能鎖閉之部位時均應一律鎖閉其通心幹道迎面閘機之保安鎖鎖凡遇通過不停之列車或在站會車或避車後行進站而駛入幹道之列車無論停車與否除鎖閉外其啓閉之鑰匙應由外勤副站長負責存站列車抵站如停候會車或讓車外勤副站長應注意該列車最後車輛是否越過通行軌道之警衝標以免發生擠衝危險

各站之固定不准逾越之號誌除在必須開放令列車或機車通過時均應一律鎖閉於險阻部位夜間應點之燈火須燃點明亮所有通聯

幹道之岔道所備止車楔及保安閘鎖除有車輛調出或調入外不得開放其應用之鑰匙須常川保存在站外勤副站長負督察之責
凡未派調車司事之站所有調車事項應由外勤副站長負直接指揮之責在未派磅務副站長或僅有磅務司事之站凡裝出運到整車或零星客貨運物有無偷運逾量捏報以及裝載不良或超越量載規之範圍外勤副站長有督察抽查之責如磅務售票電報各事項未派專員統由外勤副站長自任之

列車經過各站如須加掛或摘下車輛事後外勤副站長應查驗有關移動車輛之鈎軌及流通汽軋之啣接管是否啣接開通均各完妥以免發生脫軌及意外情事

凡在站發生行車事變阻碍交通外勤副站長應以最敏捷之方法通告上下鄰站停止向本站開來列車同時知照最近機車廠首王務監工並抄呈該管段車工機各分段長總段長處長就近之辦事處長及委員會並以最安全之方法處理之

凡值規定晝夜交替之時值班外勤副站長應將待辦事件以及行車應當注意之情事逐書明日記簿并妥為交代後方得更替職守

岔道副站長職責

岔道副站長秉承站長之命令管理岔道內調動車輛及裝卸貨物一切事項對於節制之調車司事磅務司事閘夫目閘夫調車夫目調車夫等有督察監察之責

凡調動列車或車輛岔道副站長應查明確無開到或出發列車將由有關調車軌道行駛方得准令開始調車事並應查視行將調動各車輛之車門是否關扣妥當及有無他項阻礙凡調動車輛如須佔用列車通行軌道岔道副站長在未商得外勤副站長同意前不得擅自准予佔用迨調車完畢後應即負責將接聯通行幹道之閘機搬妥鎖閉並將鑰匙收歸辦公室保存

凡在岔道內停存車輛外人不得擅行移動岔道副站長應負查禁之責岔道內閘機之清潔閘機部位燈及一切燈火之燃點及明亮岔道副站長須負督察之責

凡送入及掛出岔道之空重車輛應將出入時刻逐一登入岔道專備之車輛行止簿內有無耽延虛糜岔道副站長應負查糾之責
凡到達貨物送入岔道內卸車者有無等第不符以多報少或偷運情事岔道副站長應負抽查取締之責如岔道內設有大磅則所有磅秤查驗運出貨物各事項悉由岔道副站長督察辦理之

問事處副站長職責

問事處副站長秉承站長之命令掌理旅客諮詢事項對於客貨例行列車時刻運輸規則及價章與夫各站設備之情形均應洞悉嫻熟凡與本路聯運之國際國內各路行車時刻以及關係聯運各事項概須明瞭所有本路各站商場之概況及沿途名勝古跡之所在亦應隨時採訪以備諮詢每遇商旅諮詢之時務須以和藹態度竭誠答復

磅務副站長職責

磅務副站長秉承站長之命令掌管查驗磅秤運出輸入客貨運物各事項

凡起運整車或零星貨物磅務副站長應先查驗報運之貨色件數等級及重量是否無訛再在所填之運貨通知書蓋章證明如起運行李則應照章查驗後填發磅單以憑起票

凡整運整車貨物其裝載之高度及寬度均不得超過規定之範圍磅務副站長應負查察糾正之責

凡到達客貨運物有無等第不符以多報少或偷運情事磅務副站長應負稽查取締之責

凡由本路負責輸送客貨運物在未能運出或發交收貨人以前磅務副站長應負督察保管之責對於接收到達客貨運物之單據應負責清理

凡未設大磅各站裝出之重車應由經過最近設有磅之站逐一過磅查驗所有查驗結果均須詳註貨票之上磅務副站長每日工作情形應填造日報單一紙對於節制之磅務司事粘簽及搬運夫役等工作之勤惰應負督察之責

驛長職責 (指管理無避車道之驛站或兩站間設有岔道之驛長而言)

驛長受隸屬站站长指揮管理驛站傳遞路簽列車分道各事項對於所屬司旗司閘有監督指揮之權關於行車保安規則路簽使用條例號誌運用章程均應明瞭凡兩粘間加設驛站之驛長對於附設特匣路簽使用方法尤須熟悉如在路簽損壞使用紙印路簽時並應注意同向連續經過列車之時間勿使超過規定之距離其岔道驛長對於岔道開機之潔淨轍尖之鎖閉號誌之運用負督察糾察之責保安閘鎖鑰匙除有列車開入岔道准予臨時取用外平時應常川封存驛長辦公室

凡列車開入岔道後同時准許幹路通行其他列車時岔道驛長應特別注意節制岔道開出列車之號誌必須確切鎖閉號誌啓閉柄之鑰

匙尤應妥存

凡列車經過驛站或岔道如最末車輛尾部未懸紅牌或紅燈除路簽應予保存不得放還外一面應向隸屬站及鄰站站長報告

調車司事職責

調車司事承站長或副站長之命令有節制調車夫目開夫目調車夫開夫等之權對於運用開機關動車輛負督率指揮之責

凡組織開發列車調車司事應注意列車應需之止輪機是否足數及靈活適用各車輛之鈎挽是否啣掛妥當遇有裝載易燃貨物之車輛務使置於機車相隔至少五輛車之距離調車司事在未開始指揮調動車輛前應先查明應行通過軌道有無阻礙開機會否撥妥各車之車門是否關扣井應隨同機車就近監視凡調動車輛之時禁止採用調車縱放之法若因迫不得已對於調車縱放禁例五條亦應嚴飭遵守（詳見調車夫職責欄內）

調車司事應隨時注意停放各軌道上之車輛在可能範圍內務須儘量歸併騰清以便列車通過免生阻礙對於開到列車通過及駛進之軌道應於列車抵站前十分鐘騰清同時並須停止調車工作

凡在設有止車楔岔道內調動車輛之時調車司事應注意飭將止車楔先予開放事後即須關鎖所用鑰匙須交回站長或副站長所有停存岔道內空重車輛之止輪機必須緊扣以免逸出

站務司事職責（指各中小站未設有副站長之站務司事而言）

站務司事秉承站長之命令得管理來往行車各事項對於司旗司閘長夫等有指揮之權在執行職務時售票司事列車員工亦歸節制關於保安行車事項應按照大站外勤副站長服務手續辦理惟遇列車在站交錯或有其他重要事項應報告站長親自處理之

磅務司事職責

磅務司事受站長或磅務副站長指揮負責查驗量秤行李包裹及貨物之責

磅務司事對於起運行李包裹或貨物如查核所報之貨色等級件數及重量均屬相符應即填發磅單或在通知書蓋章交由售票司事照章填發票據

磅務司事對於運到行李包裹及貨物應注意與票據所載是否相符如有捏報越等或逾量情事應立即報告站長或磅務副站長照章辦理

凡起運整車貨物其裝載之高度及寬度均不得超過規定之範圍如有超過情事磅務司事應負糾正之責

磅務司事對於交由鐵路代運之行李包件或貨物應先查驗包裝是否完好方得收受在未能遞寄或發交以前應負保管之責所有每日工作情形應填造過磅日報單

車輛交換員職責

車輛交換員承站長之命令掌管本路外路機車車輛過軌登記及報告各事項

關於本路機車車輛駛出外路或由外路駛入本路交換員應將過軌日期鐘點機車或車輛種類號數空重噸量裝載物品詳細登記並填造交換車輛通知書交由關係路負責人簽收所有抄錄往來過軌車輛雖由抄車號司事担任而車輛交換員應負審查改正之責車輛交換員對於每日過軌車輛情形除照章呈報外應分別電報清算所運輸課以及該管總分段長

抄車號司事職責

抄車號司事乘站長及外勤副站長之命令辦理抄錄登記列車車號各事項對於所有開到列車日期及時刻次數及符號車輛種類路別及容量空量及載量貨名及票號起訖之站名以及車隊長行李員等之姓名均應逐一抄記隨時分別載入車輛登記簿並填造車輛行止日報單抄車號司事每日接班之前須將站內所有車輛統行查錄凡經過各大站之例行客列車雖無摘留加挂車輛情事亦須逐一抄錄登記以備考查

繕寫司事職責

繕寫司事受站長或副站長或理賬員指揮負繕寫登記之責

繕寫司事對於交辦之件應即遵辦不得積壓所有經手文件簿據負有清理保管之責

收發司事職責

收發司事受站長或副站長指揮負收發文件票據及一切公用物品之責凡收傳之件收發司事查點接收後應詳細登入收發簿內交付收受人簽章嚴禁取收據對於編定號數之收發簿應按頁次第登錄不得稍留餘隙或事塗改所有交付簿及收據以及未經交出之物件收發司事應負保管之責

凡在收發事繁簡之站收發司事得由站長指派兼理他項事務

電報領班職責

電報領班秉承站長之命令掌管電報電話各事項負監督指揮電報電話各司事之責

電報領班應具有收發電報調整電機之技能對於一切電報傳遞分抄規則商電章程以及沿站線路情形均應洞悉嫺熟

電報領班應隨時查驗電機運用線路交通是否靈活無阻倘有發生障礙情事除須就近調整外遇必要時應即通知電匠從速修理在修理期間應以最敏捷之方法維持通電

電報領班對於交拍電報及收報人簽給收條應注意是否分別粘貼收發電簿之內並應隨時抽查有無積壓及遺漏情事所有收發電簿一經用完均須編號妥存

凡未奉明令核准拍發公電之電報應禁止收發如往來公電內容有屬於私人事務者應隨時查禁並據情檢舉電報領班應督飭所屬電報司事將每日收發抄轉電報數目電機路線狀況以及工作各情形詳造日報單如有收發或傳遞商電應另飭造具商電報單關於經收商電報費尤應注意逐日繳清

電報司事職責

電報司事受站長或電報領班指揮負收發電報之責

電報司事應具有收發電報技能並熟悉傳遞分抄電報規則商電章程以及線路情形對於收發之電報應分別性質按最要次要普通依次拍發不得顛倒積壓其接收之電報應即飭差投送並索回收條粘貼於收電簿

電報司事應注意凡未奉明令准予拍發公電之職員交發之電報一律不得收遞又無論何項職員交發私人之電報應令照章繳納報費否則應予拒絕倘電報司事收拍私人電報不收費一經察覺應負代繳之責並受相當處分

電報司事收發商電對於報費不得盜收或短收如有短收情事應負補繳之責所有經收報費應於日終掃數點交站長不得稍有積延並須隨時填造商電日報單

電報司事應將每日值班時間所有收發抄轉電報件數電機線路狀況以及工作各情形隨時登記以便彙造電報日報單凡未派有電話司事之站所有電話接遞事項統由電報司事担任之對於站上大鐘時刻每早應按時校對準確并傳知直接通達各站倘發現行走快慢不準情形應隨時調整遇必要時應通知鐘表匠從事修理

譯電司事職責

譯電司事受站長副站長或電報領班指揮辦理繕譯電報事項對於經手譯件負核對準確之責如譯電事務較簡應由站長指派兼任他項職務

電話司事職責

電話司事受站長或電報領班指揮負責接電話之責
電話司事對於電話呼喚應立即答復如叫某處須代為呼喚不得宕延倘因甲號所呼某號適與他號通話時應即知照甲號稍候一俟通話完畢即行通知并代為接線

電話司事凡代各處電話接線後應隨時注意如通話已畢須立即摘線不得任其繼續接連
電話司事答復電話應持和平態度如對地方有不合之處應將經過情形向該管首領陳訴不得任意抗爭

理賬員職責

理賬員秉承站長之命令掌管造報站賬監察發售客貨票據等事項負指揮售客貨票司事及月台票各司事之責對於客貨運輸規則與價章以及站賬則例均應洞悉嫻熟
理賬員對於各售票司事經管之賬目填造之報單應隨時稽核糾正尤須特別注意各售票司事等所繳之票款與應收之數目是否相符

倘發覺短繳或虧欠情事應立即追補並據情呈報

理賬員應督飭各售票按期造送客貨運各種旬月報單並應注意儲存各種票據是否足供三個月之用以便隨時請領

客貨票司事職責

客貨票司事受站長副站長或理賬員之指揮負責發售客貨票據經管公款及登記帳目之責對於客貨運輸規則與價章以及站帳則例等均應洞悉嫻熟客貨票司事對於售出客貨票據不得有溢收或少收等情事其經收票款應妥為保管至移交站長後方得卸責客貨票司事對於票款不得絲毫挪用如將私人銀錢撥入票款應即充公所有經收款項應於每次列車開發後立即掃數繳交站長貯存於保險櫃之內如查有虧欠或侵蝕公款情事除將欠款立即追繳外并應照章處罰倘案情重大則當依法懲治客貨票司事對於經售之票據應注意存額足供三個月之用亦不得逾額溢存所有售出客票應札記之日期及車次等項不得稍有遺漏至於售出貨票除應填各項記載外所收運費之總數必須用大寫數目字詳晰注明每次列車售出之客票應將號數等級及站別填造售票報單送交列車車隊長收查客貨票司事應按規定鐘點開始及停止發售客貨票對待商旅態度務須誠懇和平

售月台票司事職責

售月台票司事受站長或理賬員指揮負責發售月台票及掌理公款之責
售月台票司事經收票款應妥為保存至移交站長後始可卸責對於發售月台票不得溢收或短收如有短收情事應負補繳之責
售月台票司事應將每次列車售出月台票隨時登記並於日終填造出月台票報單
售月台票司事不得有虧欠公款情事否則一經發覺除將所虧之款立即追繳外並當照章懲處
售月台票司事應按規定時間開始售票至列車開行時為止所有票面應戳札日期蓋印車次不得稍有遺漏
售月台票司事對待旅客應持謙和態度如有詢問事項應盡量答復不得傲慢推卸
凡在月台票事務較簡之站售月台票司事得由站長指派兼理他項事務

驗票司事職責

驗票司事受站長或副站長指揮負責禁止旅客及一切客貨無票進站之責

凡旅客持票入站驗票司事應驗明所持車票之日期及車次如與待開之列車相符即將車票孔放行倘係月台票則將該票孔後即行收回

驗票司事服務時態度務須整肅對待旅客語言則須和平倘有詢問事項尤須竭誠答復

凡在月台票事務較簡之站驗票司事得由站長指派兼理他項事務

車隊長職責

車隊長有節制列車服務員工之權負沿途指揮及保安行車之責並在保安行車範圍內有指揮列車司機之權

車隊長應在指派服務之列車出發前三十分鐘到站對於列車車輛之組織是否合章車門會否扣妥自動汽軛或手軛之運用是否靈活鈎軌之唧接是否妥當軛力之能量是否足額車隊之號誌燈火是否完備服務之員工是否齊全均應先事審查週安遠列車開發後沿途各站如有摘掛車輛情事仍須隨時監察指揮列車抵站後其最後之車輛是否越過警衛標尤須注意

車隊長對於行車規章客貨運輸規則均應洞悉嫻熟其如列車出軌中途停滯列車脫軌以及發生火警各意外事故措置之辦法尤應充分明瞭

車隊長對於各級首領頒發之命令與通飭應切實遵守並妥為保存如開差時須悉數移交後任

車隊長對於列車開到各站時刻摘掛車輛均應按站隨時填列報單其在車服務各員工如有溺職或違章情事應隨時糾正據實檢舉否則應負連帶或失察之責

車隊長對於列車上乘客及運物有無票據是否合章應負督飭查驗之責凡各站裝運貨物或加掛車輛如無正式票據應一律查禁拒絕關於行李車及包運車上裝運之物有查驗檢舉之責

各列車除派有查票司事外車隊長應自行將客貨票據逐站查剪如查出無票乘客或運物應令照章補票並應在乘客或物主當面填給票據不得先行收錢後補票尤不准將旅客帶至守車商洽補票倘有無票乘客實無錢在車繳價應指令隨車警察在最近之停車站將其交站追繳所有交站情形應記錄於報單並應由接收站之站長蓋章承認所有列車上查驗之客貨票據除另有規定外均應在抵到站地前一站列車開行後一律收回關於每次列車經收之票款應於返回駐在站之日掃數清繳不得積壓倘有拖欠除立即追繳外並應照

車處罰

凡各站售出客貨票據應有之戳孔日期蓋印車次有無錯誤填載重量貨色是否相符車隊長應負責查糾其關於列車行駛之時刻路簽之接遞號誌之啓閉以及一切保安之手續車隊均有注意及檢舉之責

凡未派有行李司事之列車車隊長除收受各項票據外對於各站交寄信件或公物應代收遞俟移交到達站蓋章接收後方得歸責由項移交備處存備查

車隊長凡在執行職務期間應携具下列必需物品

中法文行車總規章各一本三色手燈一具綠旗一面紅旗兩面行車時刻表一冊客貨運輸通則及附則各一冊機車行駛憑單一冊中途意外事故報告表一冊信件公物交付簿一本補票簿兩本調車哨笛開車小喇叭各一個剪票鉗子一把響墩一盒

列車到達終點站車隊長應俟將經手一切事務交待清楚並由站長指示有無他項任務後始可他去

車隊長在服務時間對待旅客務須謙和如有詢問事項尤應竭誠答復

查票司事職責

查票司事受列車車隊長之指揮負責查驗收繳客貨票據之責

查票司事對於列車乘車及客貨運物應逐站查驗並將各項票據逐一剪軋倘查有無票乘客或運物應立即報告車隊長照章辦理

查票司事於每站停車復行後應即查票一次除另有規定外所有列車上查驗之客貨票據應在將抵到達地前一站列車開行後一律收回並填造收回票據報單交由列車終止站寄繳檢查課各站售出列車客票之戳孔日期蓋印車次有無遺錯貨票填載之貨色重量等是否相符查票司事負責查驗檢舉之責

查票司事驗票時對待旅客語言務須和平態度尤應整肅如有詢問事項更須盡量答復

查票司事於列車到達終點站應候站長指示有無他項任務後始可他去

行李司事職責

行李司事負責運送保管行李及遞寄文件公物銀錢之責

行李司事不得收受無票之行李包裹及非公用之物品並不得容許閒人在行李車內逗遛

行李司事對於交運行李包裹應先查明包封是否完固牌籤填寫是否明晰如核與票據所載均屬相符方得收運

行李司事經手物件須待移交清楚並經收受人蓋章後方得卸責所有移交簿據應妥存備查

行李司事有指揮監督行李夫之責該夫役等如有攜帶無票物品應即取締檢舉否則一經查覺行李員應負連帶或失察之責

行李司事在車服務應受列車車隊長指揮行李車內所裝物件車隊長有隨時檢查之權

行李司事于列車到達終點站應俟將經手一切事務交待清楚並由站長指示有無他項任務後始可他去

包運司事職責

包運司事負責運送及保管本路負責代運貨物及包裹之責

包運司事不得收受無票之包裹與貨物並不得容許閒人在包運車內逗遛

包運司事對於交運包裹與貨物應先查驗包封是否完固牌籤填寫是否明晰如核與票據所載相符方得收運

包運司事對於各站交運之件須待移交清楚並經接受人蓋章後始得卸責

包運司事有指揮督率包運夫之責包運夫如攜帶無票貨物包運司事應予取締檢舉否則一經發覺包運司事須負連帶或失察之責

包運司事在車服務應受列車車隊長指揮包運車內所裝運物車隊長有隨時檢查之權

包運司事於列車到達終點站應俟將經手事件移交清楚並由站長指示有無他項任務後始可他去

平漢鐵路廠工須知

一、廠工應當遵守路局各種的規章，絕對服從本廠上級人員的命令，若是違抗命令，或是違犯廠規，不曉得改過來的，按着情形如何，重的是要開革，輕的也得降級或罰薪。

二、廠工應當極端注意上工的鐘點，當廠裏吹放第二次上工汽笛以前，就得進廠向牌櫃拿了銅的工牌，上班工作，在聽到放工汽笛以後，又得把工牌掛在櫃裏，方可出廠回家，假使來得太晚，拿着工牌，是要當作曠工處罰的，若是自己不來

上工，託別人替拿工牌，或是私跑出廠，託別人替掛工牌，如果查出來，除將本人開革以外，還要將替拿掛的人，從嚴處罰的。

三—廠工的手藝太差，成品不好，或是工作不用心，做錯了，或是故意弄壞的，或是沒有經過上級人員的許可，隨便耗費材料，都要按情形如何處罰的，還有把機器和工具不小心用壞了，也得看壞的程度如何處罰的。

四—廠工工作不努力，把本來可以作完的事，故意慢慢的作不完，因此好讓廠裏加些夜工，或白天加點，或是在放假的日子，加班工作，這是種很壞的舉動，如果查出來，就按着情形的輕重，降級或罰薪的。

五—廠工如果沒有生病，或沒有實在不得已的事故，絕對不能隨便告假的，就是應該請假，也得要經上級人員的許可，纔可以不來上工。

六—廠工沒有請假，或請假沒准，隨便不來上工，是要當作曠工處罰的，若是沒有請假，一直曠工過了半個月，或者二個月以內，曠工到二十天以上，都要開革的，就是已經請假，過了假期十五天，還沒來上工，或續假也要除名的。

七—廠工應該愛惜自己的名譽，不要把廠裏的材料和工具私帶回家，或送給外人，或是變賣，也不要私運或是偷藏違禁物品，如果查出來，重的除開革以外，還要送到法庭嚴辦，輕的也得降級或罰薪。

八—廠工應當把鐵路當作自己的財產，好好的保護，絕對不要勾結匪人，秘密的毀壞工廠，折斷橋樑，掀開鐵軌，弄翻車頭，和妨害路上的交通，如果查出來，除了開革以外，還得送到法庭嚴辦，若是在軍事戒嚴的時候，就要按着軍法從事的。

九—廠工應當安分守己的工作，不要亂造謠言，鼓動工潮，或無故罷工怠工，也不要聚集許多人，作無理的要求，擾亂廠裏的秩序，如若不然，除了開革以外，還要將禍首同附和的人，送到法庭嚴辦，若是在軍事戒嚴的時候，是要按着軍法從事的。

十—廠工在規定工作的時間，曠工沒來，同時他的本班匠首也不知道，如果點查出來，本人和本班匠首都受處罰的。

十一—廠工在工作的時間，不能隨便走動，或玩笑打架，也不能離開自己做工的地方，去烤火乘涼，或到廁所躲懶，同時本班

匠首要負責禁止的，如果查出來，本人和本班匠首都要處罰的。

三、廠工在工作的時間，不能隨便大夥在一起，出廠去開會，就是有正當的理由，也應該由本廠主管的人員，問過路局的許可，如若不然，是要當作違犯廠規處罰的。

平漢鐵路司機升火須知

一、司機及升火，應當絕對的服從本段段長和本廠廠首副廠首的命令，不能違抗的，假如機車開到別個機車廠，也得同樣的服從那裡段長廠首和副廠首的命令，不能違抗的，若是違抗命令，可就要開車的。

二、無論本路或外路的司機及升火，接到派班的命令，不管是去路上牽引列車，或在站內調車，都應該在規定開車的時候以前，早早的到廠裡準備一切的，假使工作完了下班，就該把機車開到煤台，一面進廠將機車有沒有損壞，或是應該修理的部分，報告廠首交代清楚以後，才許回家，若是來得太晚，誤了開車的時候，或半途私下跑回，及沒有交代清楚，就要按着誤事的情形處罰的，至於留廠工作的，也得按着規定的時間，早早進廠，若是誤事，是一樣要處罰的。

三、司機及升火在開車的時候，不管是在廠裡，或在車站，或開到路上，都要自己小心的去做，絕對不許偷懶找外人替做，如果察出是外人替做的，要按着妨害交通的罪，把本人開革以外，還得連替做那個人，一起送到法庭罰辦的，若是在軍事戒嚴的時候，可就要按着軍法行事。

四、司機把機車開出機車廠，在車站的時候，是要服從站長副站長或其代理人的指揮開到路上的時候，是要服從列車上車隊長副指揮，升火也要同司機一樣的，若是違抗不聽指揮，就要看情形怎樣處罰的。假使司機所拖的列車，沒有超過規定的噸數，在沿路上是讓各站站長在規定的噸數以內，加掛車輛，不許拒絕的，若是機車不好，或大風大雪和別的原因，拖不了許多，也得在該站站長的報單聲明理由，簽字蓋章的，如若不然，是要按着不聽指揮處罰的。

五、司機在機車開車的時候，要極力留心車務處各種行車的號誌，和工務處各種緩行的號誌，按着一定的規矩，開快，開慢，前進或停止，絕對不能隨便亂開的，假使列車在路上發生事變如出軌，脫鈎或是路線障礙，更要絕對的按着車務處和工務處所標明的停車號誌行事的，同時升火也得一樣的出力幫忙，若是隨便亂開，因此發生危險或是出錯，重的就得開

革，輕的也要降級或罰薪。

六—司機在路上開車的時候，應當把機車好好的保護，所有機車上的機件，都得時時察看，鍋爐裏邊的水，和油箱裏邊的油，到時候就趕快添上，不要使牠缺少，鍋爐裏邊的汽壓，是要極力注意，千萬不要超過汽壓表上規定的最大限度。如查得汽壓表或保安汽閥有不準確的情形，應在回廠時候，立即報告廠首矯正，這些的事，升火也得幫同負責的，如果半路上因為不大留心，發生危險或是出錯，重的開革，輕的也要降級或罰薪。

七—司機把列車送開進車站，停住以後，在沒有領到車站路籤和聽得確定開車號哨的時候不管怎麼樣，絕對不能隨便開車的，就是因此身體發生危險，也是不能開的，並且不准丟了機車，私下跑走的，這時候升火也得同司機一樣的，若是隨便亂開或丟了機車跑走，重的除開革以外，還送到法庭嚴辦，輕的也得降級或罰薪。

八—司機在路上開車，當快要到了橋樑或灣道，或是快穿過市街的平面過道或是看見有人或牲口站在軌道上，都得按着規矩，趕早拉動汽笛，使他們可以預先的躲開，省得壓着，如果不然，發生差錯危險，就看情形怎麼樣處罰的。

九—司機把列車快開到車站，應該極力的注意車務處各種行車的號誌，當開進了第二道進站號誌，快近了轉轍器的時候，更要加倍的小心，若是沒有風帆的列車，還得看踏線的情形，和那裏有沒有下坡，預先拉動汽笛招呼，打旗夫們趕緊止輪，慢慢的開進，免得列車衝過站台，同時升火也應當盡力的幫助，否則，發生危險或是出錯，就得按着情形處罰的，若是轉轍夫把轉轍器攔錯，因為司機格外的小心，免了發生撞車危險，自然有特別獎賞的。

十—司機及升火在機車上使用煤炭和機器油，應該極力的節省，不能胡亂費用的，假使把煤炭和機器油，偷回家裏，或是送給外人或是偷給外人變賣，就要按着盜竊或盜賣公物的罪，除將本人開革以外，同時還得連那個外人一起送到法庭懲辦的。

十一—司機應當督率升火，極力遵守本路的規章，愛惜自己的名譽絕對不許在機車上來帶私貨，若是查出來除將私貨沒收並追繳所應出的運費以外，還要從嚴處罰的，若所帶的私貨是鹽斤，鴉片，嗎啡和海羅英種種違禁的東西，如果檢查出來，除照章開革之外還要送法庭嚴辦的。

三、司機在路上開車，應當極力的注意車務處所規定的行車鐘點，不准遲誤，也不准開得太快，要恰當在那個時候開到的，如若不然，都要照章處罰的，升火應當幫同司機努力自己所應做的添煤上水和擦拭鍋爐面前機件運用煤水車手軛等種工作，若是升火偷懶不肯盡力，或不聽指揮，司機就得隨時報告，請廠首處罰或撤換他。

東北之異人

六十八歲之老翁

率義勇軍以抗日

每戰必身先士卒

瀋陽來人說，東北義勇軍第十路司令于君，年六十八歲，身體健康，精神充足。自九一八事變後，憤暴日之侵略，乃隻身奔赴錦州，擬向當局請求械彈，旋因錦州失守，更痛不欲生，乃與其友劉君，在錦州一帶，集合數千勇士，組織義勇軍，數月以來，每次與日軍作戰，于氏必身先士卒，部屬無不感奮，以年近古稀之老翁，尚在殲敵救國之壯舉，誠令人歎羨不置云。



平漢鐵路月刊

第二十五期 紀錄



紀 錄

第二十五次路務會議紀錄

日期 二十一年四月二日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 周鍾岐 朱侶雲 關棠 李家璜 卓宙 湯敏時 蕭聞叔 梁永璋

吳國良 麥西泉

列席人 駱超凡 常振瓊 傅元善

主席 周鍾岐

紀錄 王一震

開會如儀

討論事項

(一) 車務見習所停止招生以在路服務車務人員入所重加訓練案

總務處提議

議決 見習所仍繼續由車務處負責辦理但以後須嚴格考選學生認真訓練(總務處辦)

(二) 取締沿路各站宵小奸徒欺騙旅客案

總務處提議

議決 由車總兩處認真取締(車總兩處會辦)

(三) 滙陳目前購料上困難三端應如何設法補救附呈清表四份敬乞公決案

總務處材料課提議

議決 由車工機三處限本月六日以前將追加預算送總務處彙案呈部核辦(總務處材料課辦)

(四) 北漢輪船招標承租業已逾期並無投標者應如何辦理請公決案

委員會交議

議決 北漢輪船呈部變賣(總務處材料課辦)

第三十六次路務會議紀錄

日期 二十一年四月九日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 何競武 周鍾岐 朱侶雲 關 棠 李家瓊 卓 宙 湯敏時 蕭聞叔 王金職 梁永璋 吳國良 麥四泉

列席人 傅元善 常振瓊 賴世啓 駱越凡 莊恩圻

主席 何競武

紀錄 王一震

開會如儀

討論事項

(一) 准總稽核室函對於本路用人理財管見請酌予採納施行案

委員會交議

議決(甲)關於用人者

(1)規定委員會員工名額以處課為單位

(2)規定全路員工名額以段隊廠所院站為單位

以上兩項由各處負責擬訂具體辦法提會公決

(乙)關於理財者

(1)開源

(2)節流 由各處負責擬具切實辦法再行討論

第三十七次路務會議紀錄

時間 二十一年四月二十三日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 關 棠 蕭杞枏 湯敏時 梁永璋 蕭聞叔 張宗祥 李家璜 麥四泉 吳國良 王金職

列席人 傅元善 盧榕林

主席 關 棠

紀錄 王龍飛

開會如議

討論事項

(一)據車務處呈請將前次總分段長改職案內節省之款分配於各低級員司一律改支起點薪三十二元案

委員會交議

議決1起點薪定為二十八元

2加薪滿二年者一律加至三十二元

平漢鐵路月刊 第二十五期 紀錄

(二)本路新擬工役請假規則草案業經各處課簽註修改意見彙列清單請公決案

總務處提議

議決 交法規委員會審定後再議(總務處辦)

委員長召集臨時談話會紀錄

(北平事務會議第四
次常會合併舉行)

日期 二十一年五月三日

地點 長辛店紀念週禮堂

出席人

何競武 關蔚麟 黃兆桐 王承祖 關祖章 陳清文 張祖訓 徐家楨 徐秉書 孟仲廉

葉恭徽 譚文熹 陳壽芝 汪振鐸 陳宇義 楊 啟 朱幼農 湯 毅 郭又林 包琴村

卓鴻書 鮑文震 李國善 史竹湘 談蔭棠 卓宏謀 李 騰 馮建緯 謝 斌 梁茂林

盧致良 嚴斌之 錢桂一 陳兆炳 馮國寶 李廷輝 李維國 劉家驥 黃周文 吳應樞

盛祖康 王萬芬 剛德山 王 琛 張松俊 李玉泉 王鳳鳴 王 凱 黃 穰

主席 何競武

紀錄 陳雲章

開會如儀

主席致詞略謂前次在北召集談話會提倡成立事務會議鄭州亦有同樣組織此項會議純係委員會耳目及精神寄托之所誠以本路久經竄敗整頓事務經緯萬端其提綱挈領固屬委員會之責任然其屬於地方性質之件或各部份互相關連之事委員會或為時間所限見解容有未周是不得不有賴於各方直接管轄之首領互相砥礪不惟可集思廣益且期能事半功倍譬如現時短票車椅子不全旅客多席地面坐秩序至為紊亂空氣亦復惡劣是不特妨礙公共衛生足使旅客不滿而與責難且以稽查困難而影響及本路之收入此事雖小關係方面甚多委員會遠在漢口當然見不及此若各首領一經會商各就執掌範圍分別就近整理不需多費時日即可集事此會議之利益

有如此者至於北段以歷史及地理關係現時仍為營業及事務之中心在此服務之員司更應多為委員會負責方能稱其地位平漢路以國內最大幹線之一營業遠不如八百公里之南滿漢路其最大原因實以未能合理化之故蓋無論何種事業決不能一成不變以時代之進化環境之推移昔日之成法雖未可盡指為非究亦不能認為盡善所謂合理化即係依科學之方法應環境之需要使事業之各部份得其應得之進步本路各部份類多委之自生自滅積久視為固然所謂狃于積習不圖改進者也豈知逆水行舟不進則退未立新猷將失故步是以應預定一水平線標準同心協力以圖超出此項標準方能有效力之可言本委員長謹代表委會將此責任委托諸君嗣後即由駐平辦事處副處長及在平各位處長主持此項會議俾門戶界限可以消除委過惡習得以滌蕩互相勸告勉勵以使本路進於合理化的新管理方法之境地而恢復往日已失之榮譽則我平漢鐵路庶幾有豸

討論事項

(一)擬請恢復從前司機升火節省油煤獎懲辦法以明賞罰案

機務第一總段提出

議決 為圖用煤及油經濟起見此項辦法自屬可行惟事關全路應請委員會發交機務處查明舊案擬具詳細辦法呈會核奪施行

(二)擬請按照各段機車需要情形分配油料以免時有缺乏而碍行車營業案

機務第一總段提出

議決 應併前案請委員會辦理惟各總段應將需要數目切實核計列表呈會作為根據

(三)擬請將行車規章翻成白話以便司機升火及有關行車匠役易於了解而保行車安全案

機務第一總段提出

議決 送機務處辦理將來頒發之後如遇不識字工人工會委員併應為之解釋俾得明瞭

(四)擬請機車分段行駛以便及時修養而得保養之最高效率案

機務第一分段提出

議決 應請機務一二兩總段會商辦理

(五)擬請改良設備增進機車廠修理效率案

機務第一分段提出

議決

此項設備不惟可以增進機車廠能力且可使大廠有餘力更增工作效率自屬可行除長辛店機車廠距離大廠較近外路上其他機車廠無大廠在附近者甚多對於此項設備之需要較之長辛店尤亟均應設法補充此案應請機務處統籌辦理

(六)用計時考工法確定工作標準併按工作標準加給職工工資案

長辛店機廠提出

議決

工作標準之規定條件甚多應用科學方法周密核計方能確定本案應請李工程師擬具詳細辦法送機務處考核並由長辛店機廠先行試辦所有因實行此項辦法而增加之工作效率與因實行此項辦法而增加之工資負擔亦應詳細比較

(七)擬分期修理長辛店三合莊內外馬路以利交通案

工務處第一總段提出

議決

本路現時財力艱難待辦之件甚多本案暫從緩議

(八)路狀危岌應請公同維護鞏固路基以利行車而裕歲收案

工務第一分段提出

議決

關於材料方面委員會自亦有種種困難擬請竭力設法救濟至於協力維護一節應請辦事處通知各總段轉令遵照抄知委員會並隨時密查

(九)人才大難擬請就現職員司量材器使俾展長才而利路務案

工務第一分段提出

議決 請委員會核辦

(十)恢復藝徒以培植良工案

長辛店修理廠提出

議決 送委員會研究考核

(十一)擬請修復各站柵欄定期實行站台收票以防車上流弊案

車務第一總段提出

議決 應修圍籬柵欄全路統計究需款若干應就採用材料(洋灰竿或木竿)請工務處核計送委員會討論

(十二)請發夏季制服並分別等級案

車務處第一分段提出

議決 分別等級應用不同帽章或用別種標識請委員會核辦

(十三)變更本路運輸機煤辦法以利路收案

車務處第二分段提出

議決 存儲一年用煤各廠中有因地方狹小未能辦到者惟應本此原則請機務處長通飭各總段統籌儘各廠容量所及充分存儲

(十四)擬請疎通修機廠與機車廠當中之大山濘歷年淤積以重衛生案

長辛店醫院提出

議決 照辦

(十五)擬請通飭各處凡有應用印刷物品均應送交印刷所承印以免虛糜公款案

北平印刷所提出

議決 請委員會通行知照

(十六)周口店各商要求撥賬前後局令兩歧請予更正案

(十七)形同歇業之各商請依法收地訴追案

以上兩案平順地畝段提出

議決 請委員會核辦。

(十八) 請調查各站差額運量以便籌到適宜車輛藉宏運輸而裕收入案

第二課調查
運務股提出

議決 請車務處飭營業課辦理並由辦事處加以協助

(十九) 擬請轉函各軍嗣後輸送軍用品應備遮布蘆蓆席以防雨水案

第二課軍運股提出

議決 由辦事處轉函

(二十) 擬請改良藝員養成所畢業生待遇辦法明訂任用章程以實習生名義分發廠段於提升見習并火時免予減薪以昭公允案

藝員養成所提出

(廿一) 擬請恢復藝員養成所前任教務長時原有組織將教務庶務由一人管理以一事權免由副總段長兼差以專責成案

藝員養成所提出

議決 上兩案統歸教育委員會辦理

(廿二) 接修前門車站風雨棚並續抹洋灰站台案

工會前門事務所提出

議決 請陳分段長與工段接洽辦理

(廿三) 沿路各站於各列車未開行前應由各該站車警雙方切實負責凡旅客如無月台票與乘車票者絕對不得進站或上車以維秩序而免流弊案

工會辛店事務所提出

議決 請委員會通令遵照

(廿四) 沿路各站作廢鋼軌及機車烟管擬請撥作車站柵欄俾廢物得以利用以資撙節案

議決 歸併第十一案

工會辛店事務所提出

(廿五)現在路款支絀凡購置材料必須本物盡具用之旨應請路局通飭購料機關嗣後購置材料務須詳加考驗切重實用以節路幣案

工會辛店事務所提出

議決 以驗收人員應切實負責如發覺商家有矇混情形得申請斷絕其交易惟不得藉端留難

工會辛店事務所提出

(廿六)請規定聯運機車分段行駛辦法案

議決 歸併第四案

(廿七)伸長黃河北岸木鑊店支綫至南家寨俾可運石護隄以爲未雨綢繆而免危及詹店康村驛一帶路堤案

工務副處長提出

議決 已由委員長面飭劉工務總段長稟承劉主席辦理

平漢鐵路管理委員會三月二十一日 總理紀念週紀錄

主席 何委員長

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席演說

各位同志，同事，今天到會人數比上次爲多，這是很好的現象，紀念週的意義的重要，已經一再向各位講過，舉行紀念週的時候，步伐是否整齊，足以象徵一個機關的是否團結一致，我們既然明瞭紀念週的重要，同時又在黨的機關之下服務，

無論黨員非黨員多應該熱烈的舉行，我希望以後在每次紀念週裏頭都照這樣踴躍的參加！

工作方面，現在各處都已按週列表報告，在我個人方面亦有向各位報告者，我上次到路視察深覺得路上的情形，過去因爲員司甚或當局者不善領導，養成種種精神萎靡的習慣，猶如一塊鐵板，天天往下沉去。經我這次切實考察分別指導以後，各機關大部分工作，如江岸，信陽，鄭州，長辛店等處已經有些推動起來，不過今後能否漸漸上升，超過水平線以上，或者還是照常下沉，全看我們今後的努力如何，我們須要明白，工人的惡習，都是首領或員司所養成，其咎不在工人，所以在要談整理，也要先從首領或員司自身做起，從前總局定一章程，發一命令，往往遇到工人反對，其實亦並不真是工人反對，不過首領或員司放任在先，沒有法子去管束他們罷了，現在據工會中人說，近來已經沒有這類事情，可見我們的辦法只要公允，沒有行不去的，如果有少數的人，不顧大體，蓄意反對，都是害羣之馬，我不能寬容他們，必定照章處罰，現在正太鐵路的工人，每日還是九點鐘的工作，我們平漢的工人本來每天要做工十小時，自從革命軍北來即減爲八小時，時間既然減少，工作應該勤謹一點才對，然而事實上最好的也不過有五個鐘頭做事，懶惰的更不必說，甚至於不拿加點費不肯做事，結果弄到差不多沒有一個人沒有加點費，每月加點費的總數，平均佔薪水百分之六十以上，這種情形，實在不能不改良，所以這次觀察下來，除了必要的一部分仍舊保留外其餘一律取消，并且規定這種費用不得超過薪水百分之二十，其他如照例差雜各費以及局內加班費亦已實行取消或酌加限制，這個意思，就是節省營業支出，促進工作効率，現在似乎已經得有成效，以後我想各事都照這樣做去，現在二十世紀世界各國工廠多唱合理化的意義，在鐵道該怎樣辦，我當另請專家來解釋，據我個人的見解，以爲一種事業或者一個機關能够充量使用生產技術，節縮時間經濟人力，以少數消耗獲得多數的生產數量，那就是合理化，德國在歐戰慘敗以後，就用這個原則來統制各種企業，所以不久就恢復了他的生產能力，美國工廠亦多注意合理化，所以有迅速的發展，至於我們平漢，無論車工機警各方面，太不合理化了，沒有一件事能够講求時間的敏捷和經濟的節縮，譬如警務，隊警官兵約佔四千餘人，每月約費十四萬，合服裝雜費，年須一百六十萬元，兩千多里的路線，分配四千路警，實在並不算少，然而走徧全路實在看不到警務的成績，連本路自己的煤斤，他們多照管不了，防範土匪，自然更說不到，現在全路荒乞約有一萬以上，都靠竊盜生活，所以沿線商家，多視本路爲畏途，不敢放膽運貨，要說根本整

理，現有的警察，積習太深，改良不易，惟有全體淘汰，另易新人，然而本路沿線，必定因此又添了四千游民，也非本路之福，我現在唯有希望警務同人能够切實考察他的病源逐漸整理使他日有起色，俾這一百六十萬的代價不致盡擲虛耗，那麼庶幾可以不負平漢這筆警費，更期望各處事務都能够漸上合理化的軌道，增進平漢的能率與發展。完了

平漢鐵路管理委員會二月二十八日 總理紀念週紀錄

主席 蕭委員

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席演說

各位同事，何委員長因公赴京不克出席，周委員也因為商量招待國聯調查團來漢的事到綏靖署開會去了，所以由兄弟出席，此次國聯調查團原定由津浦路北去，現在忽然改道平漢，捨近就遠這裡頭當然別有意義，調查團的行程不走西北利亞而從大西洋來已經近於故意紆緩，漢口與遼滬事件絕無關係，本不在調查之列，而調查團忽又迂道過此，別種用意我們不敢說，不過要借此考察考察我國內地，現在究竟是怎樣一個情形，我想必定是調查團到漢原因的一種，平漢鐵路是我國最大幹線之一，為國家體面計，為鐵路名譽計，我們在可能範圍內自應極力整頓，以免貽笑鄰邦，平漢的殘破，事實俱在，無可諱言，現在要大舉整理，不但財力來不及，也為時間所不許，我所希望的，都是不必化錢而可以做到的事，譬如車窗車門以及車上的座位隨時洒掃拂拭，車站房屋以及軌道附近，雖然沒有力量修葺，把他收拾的清潔整齊一點，沿路荒乞游勇登車頂擁立車門種種怪象，由隨車員警隨時驅逐，實行取締這多是不需化錢的事，能够全路清潔修整，也可與人一種愉快的印象，縱使陳舊一點，人家自然也可原諒。這類事情，路會已經通令飭辦，但是我覺得是不是一紙命令所能奏效的，在路的同人，務要各本良心，盡力做去，替國家替鐵路多增幾分體面，我很希望今天到會的各處同人能够盡量的對於路上員工佈這個

意思。

平漢鐵路管理委員會四月四日 總理紀念週紀錄

主席 朱委員侶雲

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席演說

各位同志，同事，委員長今天出席江岸紀念週，周委員參與招待調查團，蕭委員赴沿路視察，所以祇有關委員和兄弟來參加這個紀念週。此次為籌備歡迎調查團北去的事，我們路上也很籌備了一番，現在聽說調查團還是取道津浦，不再經過平漢，我們的責任，似乎輕了一點，但是我以為本路的同人決不可調查團不走這一條路，就又鬆懈下來，本來鐵路是交通的要具，應該要整潔完善的，平漢今天的殘破，固然是由於連年兵燹天災所給與的影響，但是我們在路的人，却也實在沒有盡到相當的人力，現在要這樣子粉飾彌縫，就是人事未盡的結果。設使在路同人，能夠時時各盡其力，在可能範圍以內，勤勤懇懇的做去，我想決不致於有今天的現象，如果到了現在還是抱定「客來掃地客去關門」的態度，那不但形成國家的腐敗，平漢的前途也就很危險了。今天的清潔修整，本是我們早就應該做的事情，並不是為那一個時候或那一個人到本路來旅行才要這樣做，所以我很希望同人與工會都能够認識這層意思，時時督促自己，鼓勵自己，各盡其職務之當為，努力建設一個新的平漢，要說專靠彌補，那就終有彌補不了的地方，我們觀察一國的文化程度，應注意於細微不留心的地方，所以我們做事，必須刻刻經心，處處留意，決不可以臨時敷衍一下，就算完事，願我同人三致意焉。

四月二十五日何委員長在長辛店機廠訓話

本路近數月來收支幸無虧損，惟過去數月都是旺月，今旺月已過，淡月既來，在此淡月期間，努力工作必須上下一致

，方可維持。在工作方面，北段素來比南段好，南段近日力加整頓，亦漸有起色，如信陽機廠，以前情形實不堪問，今調前在長辛店之劉邦標前往力加整頓，已有頭緒，以前特別快車一過黃河便要晚點，今則所晚有限，此皆路務日有進步之象，但在淡月期間更須努力，以求增進收入，維持開支，對於此點，本委員長曾有三期計劃，即一、二、三月為第一期，四、五、六月為第二期，七、八、九月為第三期，除第一期業已完成外，預算在第三期間，須增進收入至一千萬元；本路現有機車七十餘輛，車一千八百餘輛，前經機務處侯處長北來調查，預定在六個月內除照例培養機車外，尚可多出機車二十個，車輛若干，如是本路可有機車一百餘輛，車二千五百輛，通常計算機車每輛收入一千二百元，百餘機車每月可收三四百萬元，三個月可收入一千萬元，除去開支及各種費用，尚可購許多材料，現方與機務王處長商酌，添購新機車十輛，本路車次即可暢通，本委員長之計劃如是，至於實現還須全體合作，我嘗聞人言，何委員長的話，居多不能兌現，但是我的話，兌現與不兌現，全靠大衆努力與不努力，譬如本委員長之計劃如此，倘使不努力使此計劃不能成功，一千萬的收入何從兌現，所以說話是心願，兌現是事實，心願是個人的計劃，事實要大家合作，此後我們做事務須實事求是，不尚浮文，今天本委員長來看廠子帶了好多巡警衛隊，工會委員巡視一周，所有工人都非常勤力，試問大家平時工作能够如此麼？這不過一種欺人之事，我們以後總要竭力較正，最注意平時，本委員長今天在廠裏巡視一周，覺得廠裏的缺點甚多，而最大缺點的，就是管理人數太少，諾大的廠子管理的人纔這幾個而且工作又不十分緊張，譬如一件工程，多少人工職員算不出來，全廠工人疾病者居百分之幾，以何種病為最多，醫生說不出來，這種都是缺點，推其所以然之故，（一）因管理人員太少，（二）因辦事人員太不負責，須知鐵路人員如同軍隊，委員長好像一個師長，處長好像一個旅長，廠長總段長好像是團長，要人人各負責，一旦有事，就可以共同作戰，如今呢？處長弄成委員長的秘書，廠長總段長又弄成處長的秘書，雖然一件小事，如罰一個工人也要處長負責，那末廠長總段長負什麼責呢？俟後總要破除情面，切實整理纔是，言至此命各廠領班舉手，舉手畢，委員長繼續說你們領班在廠內，所得的辛工比工人大些，務必多做些事須要早來晚走，增加工作，將本委員長所計劃的車頭，如期趕做出來，就是替我爭臉，你們將機車車輛趕出來，我不能增進收入，這是我不要爭臉，望你們加勉吧！語至此，又命隊長查票員及看車夫舉手，舉手繼續說現在到你們了，機車車輛出了廠，增進收入的責任，全在你們，老實說車務處的車隊長，查票及看車夫很有壞的，當首領的

又不破除情面，從事整頓，以致鬧出許多笑話，遺譏大眾，車務的人不全是壞的，因一兩個壞人而使大眾都受他的影響，被衆人議論，這又何必呢？還望各人自愛，別因少數而妨害大眾，還有一樣在本路要改良的，就是上下隔膜，以後請大家別拿委員長看得太高，怕同我接觸。我們這一條路如同一個鋪子，我就是一個掌櫃，你們都是同事，同事與掌櫃爲什麼要隔膜呢？你們對於路上有什麼意見，祇要不是個人的私事，凡有益路政的，儘可與我談談，時候不早，請諸位回去用飯。

五月三日何委員長在辛訓話

本委員長北來，已屆二週，今將在下一週間回漢，所以再來二次講話，各位在廠日久，廠中缺點，自己往往看不出來，委員長平時不常來，到此一看，好壞都看出來了，最顯明的，是諾大一個廠，每年用多少材料，能出多少機車，都沒有統計，這不是個大缺點麼，本委員長此次北來的目的，是爲平漢全體員工想辦法，淺言之，就是替大家謀出路，譬如工人學生在路服務，年老了，沒有保障，還要繼續的工作，這便太不人道，諸如此類甚多，本委員長都想設法改良，前次本委員長在辛講話，把我個人的意見，及大家的希望，都已說過，不過這種事情，不要說過就算了事，總要漸漸見諸實行，本委員長到此與你們談話，非祇一次，屢次與你們談話，總要耽誤你們些工作時間，在本委員長的意見，要使你聽了我的話，可以得些利益，譬如今天談話一小時，你們要能照我所說的實行做去，那就不止得到一小時的利益，本委員長原定昨日來此講話，因昨日放假，故改至今日，昨日爲何放假呢，（話至此問一前列工人，工人一一說出）對了，把五月一日是世界勞工紀念，四十六年前，（西歷一八八六年）的今日，美國 Chicago 地方的工人，羣起要求三八制運動，世界各國先後響應三八制的工作遂普遍全球所以每至是日，放假紀念，我們在五月一日，沒有放假，所以昨日奉部令補放，三八制的工作，自然於工人有利，但是三八制的本意是要減少時間，而增加生產，如果實行三八制以後，把工作息惰了，那就違背三八制的本意了，我今天把這個問題提出，是要大家知道紀念這個節，必須從實際做去，要是因爲有了三八制，就不勤於工作，甚至不工作，那麼五月勞動節，非惟無益，倒反害了你們，在過去的平漢路，欠薪累累，積久不發，欠薪的原因，是收入減少，收入減少，雖說是受軍事影響，而本路內部的腐敗，也是無可諱言，北段的工人，比南段好些，以後還要竭力改良，日求進步，以作全路模範，八小時工作，就要做八小時，還要在八小時以外，再求進益，不要加點纔做工，不加點，就不做工，你想一個工人，夜裏加點

拿加點費，白天上工整天打睡，有這道理麼，本委員長要自總局整頓起，希望各首領，破除情面，實事求是，幫助本委員長整頓起來，今天本委員長還有兩句臨別贈言，對你們說，第一句是費一文錢，要得一文錢的用，第二句，是有一文錢，要做一文錢的事，怎麼叫費一文錢，要得一文錢的用呢，就是說月掙十二元的工人，一月就要做十二元的活，譬如工廠裏一年開支多少錢就要出多少活，各職員，都要把這種地方算出來，能賺錢，就要，不賺錢，就遣散，別的地方，也都是這樣辦法，再說今天在場的警察也不少，你們警察，每年用餉一百六十萬，為數不少，然而你們一年對路上實在沒有一百六十萬的好處，以後務必努力自愛，拿出良心來做事，我們全路現在每年用途約二千萬，如果竭力緊縮，一千五百萬也就夠了，要是一年節省五百萬來買材料，該買多少呢，所以我說費一文錢要有一錢的用，必須如此做去，路務才能進展，不如此做，就對不起大家，還有一句是用一文錢做一文錢的事，從前的那路款，隨便的撥用，弄得開支也不能開支，材料也不能買，以後我決計要拿路款來辦路政，還望大家幫忙，能省則省，務必能達到有一文錢做一文錢的事，現在本路最要緊的就是買材料，世間決無廢了好多工人，坐在廠裏，不給他材料做工的道理，推究材料缺乏的原因，（一）因為各處無統計，不能將某期限所用的材料，預先請購（二）是因為會計處裏沒有錢，不能請上去就買，以後用料的機關，要事先籌劃，將某時期所用材料，早日呈請，會計處有錢儘先購買，無錢也要設法維持，萬萬不能延遲，這就是我所說的有一文錢要做一文的事，望大家拿這兩句話，當做口號，實地去做，凡事都要大家幫忙，我一人之力是有限，你們看各處有什麼改革的地方，儘可向我們上條陳，我認為可行，必定實行，本委員長是個軍人，對鐵路是外行，可是對於路上的缺點，有時也看得出來，你們內行看不出來的事，等我外行看出來，也可見得糟了，長辛店的工人，都是好工人，從前各處對長辛店的工人，以為人數太多，頗有懷疑，自本委員長來了幾次，知道長辛店的工人，都是幾十歲以上的老人，並且有家有室，拿鐵路做飯盤，決不致有軌外行動，我是絕對深信，並且可以担保的，現在還望你們努力，把這幾個淡月度過去，到了旺月，就是出頭的日子了，但是總要大家努力，二千多里長的路，要派委員一人兩不化仕，跑來跑去，那是沒有用的呀！

四月十八日擴大紀念週演詞

兄弟上一星期因為參加夏主席就職典禮再上一星期出席江岸紀念週，所以上兩個紀念週都沒有能夠到此地來出席，覺得

一月來本路各方面工作的情形，有向大家作一個整個報告的必要，現決定舉行這個擴大紀念週，由兄弟報告。

關於黨務方面：近來會裏兩委員會經接連到沿路視察，把各區的工作，重行規劃，工作的方針，詳為指示，現在正在積極整理之中尚無重要事項可資報告。

關於路務方面：兄弟到本路已經四個月，從前報告過，把一年的工作計劃，分作四期，第一期三個月為準備時期，在這三個月中間，雖沒有得着充分的準備，但視察全線覺得以前萎靡不振的現象，已經去掉不少，各處的工作，比較的有進步，長辛店和江岸為廠工集中之地，從前因為領導不得其人工作不免鬆懈，自經將兩處員司酌量更動，並由機務王處長兼領辛廠廠長駐廠指揮，漢廠由機務處就近督促，修理機車車輛的成績，確已增進不少，現在可以行駛的機車，不過七八十輛，能夠做到每日七萬元的收入，已經很不容易，將來一交冬令，貨運暢旺，這些機車決不敷用，就以現在面論，絕沒有修養的機會，決不是可以長久的事，所以我的意思，希望在十月以前能夠修出二十輛機車，并設法籌購新車十輛，專供特別快車之用，換出一部分年老敝舊的機車輪流入廠施修，而路上能夠常有一百輛機車應用，那時本路的營業，當然可以較勝於現在，本路的運輸，誰都知道貨運價目高於煤運，所以必定要貨運數目多於煤運，路收才有盈餘，從前煤運比貨運多，現在已做到平均的地位，希望將來貨運還要加多，至少要超過煤運的數目才好。至於車皮方面停廠待修的尚有八百輛，現在準備一齊修理起來，有了這八百輛車皮，將來一定够用。至於如何達到我們的目的就要看我們能否努力，除了從事務方面極力整頓以外，對於用人，兄弟也是特別注意，只要是技術的專門人才，總是盡量的羅致。

車務部分去年夏季收入很少，十一等月收入較豐，但因為大水的緣故，也不見十分暢旺，到十二月亦復平常，本年正二三月積貨多已運完，現在每天平均還能收到七萬有餘，這完全是車機兩方人員努力的表現，最近軍運比較多，而收入還能增加，這固然是因為北事撥給我們軍運車六列，協運車七列，車皮得以不致十分缺乏，也可以見得軍運如果支配得法，對於本路營業關係很大。營業方面，我們正在力求改進，現已成立一車務改進委員會，委員都是專家，分別研究改良的辦法，至少希望做到南滿路那樣。全路的員警，都要規定一律的服裝，求外觀的整齊。本路沒有長途電話，列車調度很感不便，現在要設法安置。同時制度方面也要設法改良，這次把四十幾個駐局駐段的總分段長，一律改派到路上去服務，各人薪津房差，

不免小受影響，同人中或有不能見諒的，但爲路局着想，不能不這樣做，將來如有相當缺出，必予優先選補，總之如果能夠切實照我們的計劃做去，我想將來的成績，定有可觀。

工務方面 因爲枕木還沒有到，一切工作都受了牽制不能積極進行，祇能就原有的略加修補，希望材料早日運到，以便積極工作。同時希望機工車三方面聯合起來互相督促着進行，才可以收到更好的成績。

總務方面 警務是最重要的，却也最難令人滿意，路警可說是本路的寄生蟲，而負有糾察員工責任的督察員間亦有不自愛惜的情事，希望警務同人能夠切實糾正以往的錯誤，我們在總局的人，都應該做個榜樣給別人看。醫務設備也要極力改進，做事務要敏捷，譬如一地方有一地方的流行症，北平之多腥紅熱好比漢口之多虎烈拉，他的流行差不多有一定的時候，醫院執事，應該及早購備藥品，綢繆未雨，現在各醫院大多於未發現以前，一切付之不問不聞，迨至病勢蔓延，始行呈報請藥，層層轉折，節節遞送，葯料顧到於事何濟，外間不察，往往以此責難委員會，委員會事務煩雜，耳目有限，焉能事事想到，當事者自己疏於職務，而反以委員會爲府怨之地，這豈委員會所能忍受，所以我希望各級機關都要自動的負起責任來做事，不要專做機械式的工作，件件事都要委員會親自督促。

現在中央財政太困難，軍餉不能按期發放，以至索協餉，乘車不打票，爲維持沿線安寧車行順利起見，事實上困難可以想見，不過沿線駐軍，大多跟我還有相當的感情，自信此時還可以做得通，不致發生什麼意外的問題。此外關於用人用錢以委員會決定力求節省，決不浮濫，最近有許多人要求加薪，在此國難期間，別的機關，都不發現，本路能按期發薪，比較的好就算好，所以加薪一節，決計暫行停止，同時對於職員工作保障問題也研究過，預備將各處課廠段所應設職員規定一個一定的額數，如果額少人多即暫時作爲額外人員，以後遇缺儘先補用，如是則以後委員長即有更動，對於定額以內的職員，似乎也不便隨意撤換，絕無保障，至於工友方面，余意亟應制定休養金制度，我親見有年老龍鍾的工友步履艱難，由其子若孫扶挈入廠，名義上他還是在做工，路局也要照章給他的薪金，實際則非但他自己不能作工，還要耽誤旁人的出路，於工作效率關係甚巨，這就是沒有休養金，可以使年老工友安心休養的緣故，所以我主張實行養老金制度，規定凡在本路工作滿若干年，因年老力衰而不能作工的人，可以領取休養金，作爲晚年的生活費。老者既有所養，不致有所依戀，新進得有升階，精

神亦易鼓舞，工作的效率，一定可以耳目一新，最後我還是希望大家努力工作，幫我能够把種種新計劃，能够在第四期中次第實現。完了。

中國軍樂產生

考中國音樂，在三代以前，雖有韶樂武樂之分，而皆屬於文德性質，至純粹尚武軍樂，則起於東漢之大予樂，至唐極盛，宋以後逐漸退化，前清雖有凱樂饒樂等體，皆不甚發達。至光緒中葉，西方軍樂入中國，其勢力日形膨脹，至今國家社會以及團體等等，無一不用西樂，對於國民族性，實有重大之關係，國樂之呼聲漸高，然皆不出文化範圍，爲此上海市商會，有發起修明古代軍樂之舉，由大同樂會鄭觀文等主持其事，先編小一隊，（六十人）樂器分（吹）（拉）（彈）（擊）計三十餘種，參用新法製造，以音量宏大，輕便易帶，爲標準，其曲譜則選自古代饒歌樂中之適用者，其隊員，由市商會童子軍担任，定於日內即開始指導，又聞大同樂會大樂隊，亦將添招樂員二十人，以資擴充，凡具有普通樂知識者，可向嵩山路三十六號，該會報名。

（此處文字模糊，難以辨識）



大事記

本路二十一年四月份大事記

一日

本路前擬平隴津道四路整列貨車聯運辦法及平道兩路附約道清現俱贊同並改自四月一日起試辦一個月已飭屬實行

二日

令發國內聯運規章

隴海路局電稱四路聯運辦法貴路與道清定四月一日起試辦一個月遵已飭屬照辦

四日

部令運輸平糶糧米減價辦法准展期三個月
何委員長本日返漢照常到會視事

五日

部令發還本路工會組織許可證

指令機務處近來時常發生燒軸情事仰嚴訂驗車加油等員工考成辦法呈核

六日

訓令各處所擬請發已故員工卹金辦法應准照辦

隴海路局電轉津浦路電四路聯運整列貨車辦法已飭車務處遵辦

七日

部令國立武漢大學所請每月由該路補助經費八千元技術合作仰照辦切實利用以資提倡

八日

車務處呈遵查本路改良遞送聯運行李包裹辦法

部電據北寧路呈擬修改部頒客車運輸通則條文仰呈復意見應否修改以憑核辦

令駐平駐鄭辦事處派員檢查護車兵警辦法仰遵照妥慎辦理

九日

奉部電派工務第二總段長劉鴻鈞前往潼西段工程局監視開標

呈部遵令具復支配增修及改建西平遂平間橋樑工程用款預算情形請鑒核

十一日

部電令撥車輛裝運國難會議會員等各返原地及該會秘書處員工返京

十二日

部令據呈復聯運晉城同記煤礦公司煤斤所擬辦法尙屬妥洽仰與道清會商交換車輛辦法切實辦理具報

隴海鐵路局來函關於四路聯運整列貨車暫行辦法請本路主稿由各路會銜呈部

十三日

呈部呈報遵令查復本路改良遞送聯運行李包裹辦法實行日期乞核

十四日

湘鄂路局函商兩路旅客聯運辦法

駐平辦事處呈轉濟運委員會函稱蘆鹽運輸辦法經已奉北平政委會令准撤銷

十五日

電部呈報周委員及機務王處長定銑日赴京面陳路務

十六日

駐平辦事處呈報辦理招待國難會員情形

呈部呈復本路現行規章擬俟本路規章彙編出版後再行檢送

令車務處奉部令抄發津浦路浦鎮無線電台通訊時間表仰該處接洽辦理具報

部令飭將本路根本整理步驟連同籌款辦法擬呈核奪

河南省政府函復西平遂平兩縣各河堤決口已飭修復

十八日

令各處室奉部令頒發各路遭受日軍損害調查表仰遵照填報以憑彙轉

十九日

令車務會計駐平駐鄭四處奉部令紙烟捲運費仍遵前令區別標準繼續辦理轉令遵辦
呈部遵電呈復關於北甯呈請修改客運通則管見乞鑒核

電各處奉部令嗣後購料務須依照購料規程辦理

二十日

令車務處奉部令准實業部咨請減輕煤斤運費調劑煤商車輛案仰查酌辦理

二十一日

部令准財政部咨復嗣後紙烟捲各路承運辦法令仰知照

鐵道部總務函發清光緒朝中日交涉史料一書望通令各機關勸銷

二十二日

部令本路焦莊添設水櫃等工程所呈圖單准招標興築

二十三日

令工務處鄭州辦事處飭知西平遂平兩縣所屬之洪沙江各河堤決口已由河南省政府令飭速修

呈部呈復派員調查本路各扶輪小學校概況另表詳呈乞核

令各處室奉部令以呈請追加二十年度預算應截至四月底爲止令仰遵照

二十五日

令發四月二十三日三十七次路務會議記錄

二十六日

令工務處奉部令東篁店橋樑防護工程仰速籌劃興築以防雨季冲刷轉令遵辦

函購委會株詔路道釘八萬四千餘枚本路尙合用請卽讓由本路承購

二十七日

派員參加漢市國貨運動委員會

高桂滋函索楊槐樹苗各二千株以便在鐵路附近栽植點綴風景調劑空氣

二十八日

電部關於興修廣信兩站新軌道需用洋松特別枕木四副可否照購請示

機務處呈奉令飭填員工調查清冊

二十九日

本路黨部函請轉飭所屬絕對禁止購用一切仇貨以竟抵制全功

部令據何委員長報告往路視察會務派關委員棠主持已悉

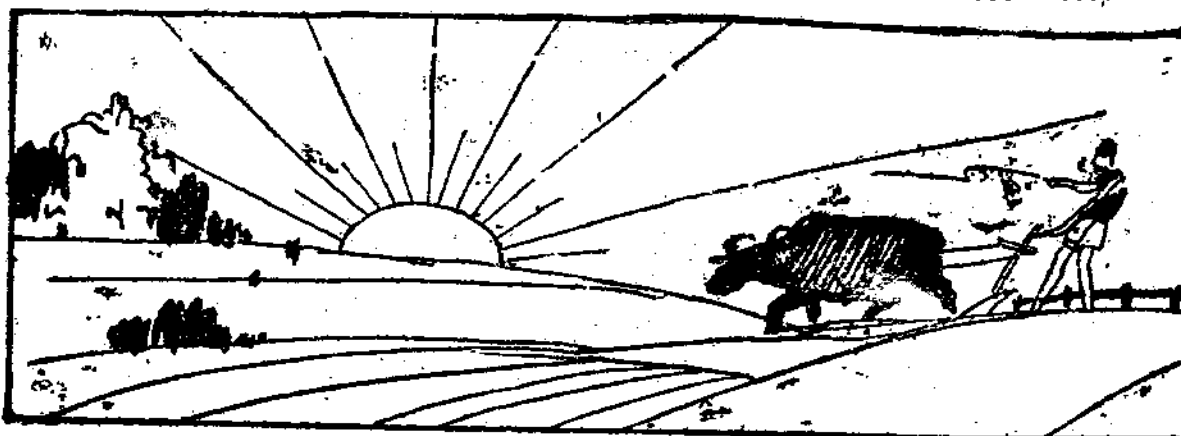
漢五一籌備會函知定五月一日舉行勞動紀念請參加

三十日

顧部長電規定本部各線電台與本路平漢兩電台自五月一日起每日通報次數及時間
部令本路現行規章准彙編出版後呈核
部令飭各路局撲滅蚊蠅擬具夏令衛生方法廣事宣傳

五齡童飛渡大西洋

佛萊特里樞夏芬四日電。大齊泊林飛船今晨第二次飛往巴西時，因觸及無線電台之高桿，致劃破外包之帆布三十五呎，不得不折回修理，但明日復可出發。此次載客八人，內有一五齡幼童，此為飛渡大西洋之第一幼童，該童抵配南布柯後，將改乘飛機赴阿真廷京城，往會其父母。



工作報告

本路二十一年二月份工作報告

(一)關於總務者

- 督勵共
- 同工作
- 本路沿線各段廠向多各自為政精神

不免渙散茲為祛除舊習鼓

勵合作起見特為製定聯席

會議及共同工作規則分飭

遵辦(一)聯席會議係由車

工機警各總分段長及所屬

辦事人員或就近醫院院長

材料廠廠長於每星期開會

一次討論各段廠間聯合辦

事之有效方法及其他應興應革事項(二)共同工作規則規定本

路員工隊警除受各主管首領指揮暨皆外遇有共同工作應併受

當地其他高級首領之指揮不得意存畛域藉故推諉否則呈明處

罰

- 一釐定職
- 員名稱
- 查段長分段長所以管轄一段或一段之事務顧名思義本自瞭然近來各處乃有所謂駐處駐段總分段長並不執行總分段長之職務而亦同受

總分段長之待遇授之事理殊有未當存車廠向設司理副司理今

亦以分段長管理名實亦有未符而各段站首領對於下級職員往

往視若私人聽差冒名頂替尤為路章所不許茲經提出二十八次

路務會議逐項議定改良辦法如下(一)駐處駐段總分段長分三

項改正(甲)駐處總副段長一律改為辦事(乙)車務處駐處分段

長改充課員或駐段分段長原駐總段分段長應分配各分段工作(丙)工機兩處駐處分段長名義一律取消由各該處另擬改稱職務彙核(二)存車廠管理員應改稱司理照分段長待遇(三)通令各段站不得以下級職員作私人聽差嚴禁冒名頂替

●採購急
●需材料
●改由本路承受外現因沿線道木朽腐時有出軌情

事枕木供不應求臨時束手無策特飭根據去年呈准自行採購十萬根原案繼續採購二萬根其現已實行購置者計有(一)黃用軒承辦之枕木四千根此係工務處上月刪電請購充緊急工程之用者(二)源和木行承辦之枕木六千根此係因外交緊急匪氛不靖先事籌備以濟急用者(三)彭家灣楊家泰就地採購枕木一千三百八十根此係上列兩站出軌後臨時修復所用(四)建築西平遂平間八座橋梁架設木樁便橋需用國產松木樁五百七十八根美松木板十一萬五千零一木尺擬向大來壽康祥祥泰三家標購計價一萬二千三百餘兩訂定分批付款隨時取貨(五)更換一零四六及一零五九公里處新鋼橋購用美松特別枕木一百二十根改造938公里808公尺及1098公里938公尺處橋梁跟座購用美松特別橋梁枕木一百四十根修復臨洺關大橋需用橋梁枕木二

百餘根木拉二百六十公尺架設22公里處木樁便橋需用美松二百六十根又長辛店機廠因修理客貨車需用橡木五十立方公尺洋松一千公尺柚木六十五立方公尺江岸機廠需用洋松方木五十根洋松板一千塊橡木三十根均已先後飭購呈部備案以上皆關於木料者此外如長辛店機廠修理機車所需生鐵四十噸江岸機廠修理客貨車所需之玻璃等件鄭州修理廠所需之鐵皮七十張紫銅管一百二十公尺漢口無線電口所需添購之美國500牌三百八十伏爾脫六十週波三相交流電動發電機一架籌備急需材料案內之鋼軌及附件三百噸美松一百二十五根三公尺長圓徑木樁一百根鄭州機車廠修理水溝所需火磚五千塊圓錐二百五十公斤亦均已分飭購置以應急用

●防護路
●線安甯
●業於八日修復
●本月十四日第8次煤車由望都開行後司鈞李祥竟於中途被匪殺害(此案現已破獲)本月十七日第一次特快車抵許州時有南洋烟草公司職員簡仲舉在站候車雨下突被土匪數人持槍架走槍殺匪風猖獗可見一斑除將行車鐘點酌量改定務於白晝行經匪區以安行旅並分請駐護各軍隊分別剿辦外一面通令各警段及護路第二總隊加意嚴防

以維治安

○ 工人出廠就醫漫無稽考且往往有濫請給假
 ○ 情事前經製定工人診病扣薪辦法及工人就診證
 ○ 人病假一明單以資考核而示限制惟實行以來要求簽假之
 ○ 弊仍所不免茲特另行制定工人診病簽假考定辦法八條工人不
 ○ 得任意要求醫生亦不得徇情簽假到院離院時刻應由醫生於就
 ○ 醫單上分別注明工人回廠後應將就醫單呈繳該管首領以備考
 ○ 核其扣薪辦法及就醫證明單悉予廢止

○ 整理全路 本路全線餘地約計當值四五千萬現在每年
 ○ 線地產 所收地租合計不及百分之二此中原因固甚複雜
 ○ 而經營不盡得法當亦原因之一現正由整理產業
 ○ 設計委員會考察各地實在情形籌擬經營方法以資整理而裕路
 ○ 收至關於地畝之普通事件則仍責成產業課照常進行本月內經
 ○ 辦事件約有可舉者七(一)繪製玉帶門至濟生路一帶路地內市
 ○ 政計劃馬路統系者(二)繪製各段新租面積魚鱗總分圖(三)測
 ○ 勘灑口1.93公里處路地界址(四)實地查勘宗廟循禮門間水災
 ○ 狀況按照水災期內減免租金辦法分別減免二十年秋季租金(五)
 ○ 審核石家莊路地招標放租案(六)籌備清查各段地畝(七)
 ○ 審核新租及清理欠租

平漢鐵路月刊 第二十五期 工作報告

(二)關於車務者

○ 恢復應付運 民國十二年時本路會訂有應付運輸(即運
 ○ 付運輸)辦法凡轉運公司先繳押款五萬元准其
 ○ 先運後償當時繳款者甚多軍興以後因南北分局
 ○ 管理旋經停止去年本路召集商運諮詢會議會與各商紛請發還
 ○ 此項本息議定辦法三項(一)恢復應付運輸(二)舊欠利息准照
 ○ 預繳運費辦法扣抵(三)以後利息減為月息九厘(舊章一分二
 ○ 厘)本路以事涉清理債務暫行擱置未辦惟沿線貨運以災後存
 ○ 至匪共迭生近來日形清淡設不設法變通招徠貨運路收將益短
 ○ 結適漢市轉運公會又紛請恢復應付運輸即以前繳之款移充此
 ○ 次押款而允將舊欠利息另案清理恢復以後停止計息所有原定
 ○ 押運免票及優先撥車兩項並允同時取消當以事屬便商且於路
 ○ 收亦有裨益似不妨暫准恢復現已定自本月十一日起暫行試辦
 ○ 兩個月惟以前經繳有此項押款之公與存東方順豐新盛元豐順
 ○ 記宏大聚豐玉成等八家為限

○ 實行兩級運價 本路貨運向按整車零噸及五十公斤三級收
 ○ 費上年運輸會議議決各路普通貨運價目改為整
 ○ 車與不滿整車兩種取消公噸運價其非整車者仍
 ○ 以五十公斤為單位當時適在軍事時期未及遵辦現在已由車務

處擬定不滿整車運價基數呈奉 鐵道部指令照准並即編印速算表通飭自本月二十一日起實行所有舊價章冊內之五十公斤及公噸價速算表一律取消每屆月終各站應將經運不滿整車之數量運費與上年同月經運零貨之數量運費比較列表送由總段彙報以憑轉部而後考核

○積極疏導 本路貨運以鹽煤為大宗近年軍事迭興車輛奇絀運輸不暢路商交受損失滄變發生以來長江一帶需煤尤亟而本路現有車輛實苦供不應求現擬專訂各領自購車機運煤特價比較新三十二款酌加低減業經呈請 部示又增加煤斤運價一案前經部議展緩三個月實行截至本月二十日業已滿期現又遵照 部令自本月二十一日起再行展緩三個月藉以鼓勵國煤之產消至鹽運方面經已與北甯路商定合組鹽車辦法並電請該路盡量多放鹽車南運以暢鹽運而裕路收

○籌商便 本路迭經軍事客車車輛非流入外路即損壞不堪各項列車大多因陋就簡三等客座尤形擁擠現已飭由車機兩處分別籌商改良各項客車辦法

○利客運 以惠行旅此外尚有與客運有關者一為改訂普通快車開行時刻此項快車原定中午一時在平開行夜十時在漢開行經過匪區適當午夜現自三月一日起改上午由漢開行夜晚在平開俾在日間通

過匪區易於防範二為加開漢祁票車漢口至祁家灣間近日旅客增多茲經查照前例自一月三十日起加開漢祁短途票車三為裝設各站打點牌此項打點牌係用木架鋼軌於列車將到之先警告旅客準備上車第二總段各站係於上年十一月十四日開始裝置一月十六日完竣四為改造棚車現客貨混合列車之三等客車異常缺乏已令第一總段檢選棚車十輛送交機廠改造以便配掛

四

○慎重處理 本路對於處出險及行車事變前此並無專章一遇事變發生往往互相推諉上年十二月間始由工務處訂定工務人員處理出險及行車事變辦法十一則惟處理出險決不能專責一處若各處單獨訂定或致衝突煩復茲特飭由車工機三處人員會擬公同遵守各項辦法定名為車工機三處人員處理出險及行車事變辦法全文共十一條於拍發通電救援次第會勘手續以及各部份各首領應負責任均為分別標舉除於本二十四日通飭遵守外並飭由車務第三總段特組備用緊急列車專備發生事變時馳往救援特派該總段副段長夜間值班主持一切

○查補電報桿線 鄭城至柳林一帶桿線去年大水以後間或損毀上月十五日起派工前往查補查此項工作係由鄭城起修截至本月四日業已修至信陽當日即將工程車掛回漢口鄭州電務分段則裝設黃河橋上鉄桿拉條鞏固

○報桿線 鄭城起修截至本月四日業已修至信陽當日即將工程車掛回漢口鄭州電務分段則裝設黃河橋上鉄桿拉條鞏固

橋上電線上年十一月二十三日開工閱一月斷工畢

本月軍運除給養及軍械軍用品外共用車一百三十六列數量之巨為近數月所罕見表之如左

部隊番號	需用車輛	發着地點
第十一列	十九列	由新鄉至鄆城二列新鄉至許州十二列彰德至許州五列
第二十路	九列	由汴經鄭至信陽一列由鄆城至信陽二列由駐馬店至信陽六列
第四師	十列	由江岸至孝感三列由隴海路至廣水三列由孝感至花園三列由孝感至漢口由漢至譙家磯各一列
第十五路	四十列	由許州鄆城至信陽一帶
第四七師	三列	由江岸至孝感
第十三師	八列	由信陽至孝感三列由信陽至漢口由漢口至玉帶門各二列檢巡祁家灣三牧場間一列
第四四師	一列	由孝感至漢口
第一師	十一列	由鄭州至西平二列由西平至鄭州九列
第八十師	四列	由汴經鄭至許州
第三師	二列	由洛陽至黃河南岸由洛陽至新鄉各一列
第十軍	二列	由橫店至漢口

平漢鐵路月刊 第二十五期 工作報告

第三十二軍	十一列	由順德至彰德一列由順德至新鄉十列
第五十八師	八列	由橫店至信陽
東北第十三旅	五列	由定州至塘沽
第二師	一列	由新鄭至洛陽
第二十師	二列	由蚌埠至信陽

本月營業概況
 本月自一日至二十八日四星期內總計營業收入僅達一百三十萬元有奇較上月相差甚遠此固由於貨運不暢抑亦軍運頻繁之影響也分週表之如左

第一星期	(二月一日至七日)	三七九五八六·一六
第二星期	(二月八日至十四日)	二七二一〇八·一一
第三星期	(二月十五日至二十一日)	三二四一〇五·八六
第四星期	(二月廿二日至二十八日)	三三九三六九·二八
總計		一三〇五一六九·四一

(二)關於工務者
 本路修建橋梁現以西平遂平間之工程為最
 全部計有橋梁八座所有橋台橋墩由王榮華承包
 訂明九十一晴天完工合同業經簽訂其本路自辦
 之便橋木料亦已陸續採購一俟材料到齊即可興工此外正在工
 作或籌備中者凡五處(一)為修改四七四公里處(磁州南)橋台

標定王治和承包現正商訂合同(二)爲改建一零四九公里三七二公尺處(東黨店)之鋼橋自上年十二月二十一日開工後截至本月二十五日下午五時全部工竣照常通車(三)爲修建三六一公里處(內邱北李陽河)橋梁經於本月二十一日開標決交馬洪騏承包正在商訂合同(四)爲改建一一一公里處(循禮門玉帶門之間)鋼梁前已于上年十二月二十五日標定劉玉山承包現方待料開工(五)爲安設柳辛莊十公尺鋼梁兩架已于本月二十四日開工約兩星期可畢

○ 本路迭經軍事車站房屋損毀甚多軌道兩旁亦往往蕪穢不治而路旁支絀又未能積極修整不免有失觀瞻近以國際調查團將次來華視聽所及攸關國體特令工務總分段務於調查團到華之前將全線車站房屋一律酌加粉飾軌道兩旁亦應掃除整潔並飭各段躬親巡視將工作情形分別呈報以免貽誤外人

○ 添修各站廁所 本路沿線各站廁所設備多不完善行旅引爲缺憾前經工務處通盤籌劃認爲應行添設者計共六十五站當指定將其中客運較繁之十五站先行陸續興工惟以路款支絀併此亦未實行最近鄂漢警段又請酌予建築現已決定仍就前此所定之十五站先行興辦其中前門長辛店琉璃河高碑店四處應需洋灰六桶工款三千零五十圓亦經分

飭籌撥查此四站廁所工程業於十八十九兩年先後核准有案旋以包工制發生問題暫時作罷現在前門等四站均在指定十五站數之內長辛店工會對於包工制亦已諒解原承包人又稱如能即日興工仍願按照原定價目承包此項工款本已列入二十年度預算內資十一——二項下動支各方面多無問題故獨提前興辦也

○ 分期修建電報房 各站電報房現在亟待添設者計有石家庄西便門順德許州彰德邯鄲信陽廣水等八站惟以路款支絀不能同時興舉茲經飭由工務處斟酌緩急分期建築第一期爲石家庄(並新建車務辦公室)第二期爲西便門(並改修票房)順德許州彰德等四站劃歸第三期辦理又長辛店三合莊電報房拓展西牆一案亦經令知工務方面領料興工

○ 添築鄭許貨站 鄭州許州兩站近年出產土貨運出額多原有站台不敷應用去年商運諮詢會議時漢市轉運公會曾提案請增裝貨站台以利貨運當經交由工務處在預算範圍內酌辦據該管工務及車務分段長實地查勘鄭州貨站需用洋灰一百四十五桶工款六千二百十六元許州貨站及木柱鐵絲圍牆需用洋灰九十九桶及螺釘鐵絲工款五千三百二十三元有奇並據工務處聲稱此項工款未經列入二十年度資本預算擬暫由資十一、二(添建各車站急用軌道月台廁所及

附屬房屋等)項下動支現又分飭會計處材料課分別照撥以便

招標承辦

石家莊站本路與正太在此接軌實為本路
有數大站急應添設較為堅久之月台風雨棚以
壯觀瞻而惠行旅現經工務處擬定建築方法兩

種一係利用材料廠舊存之軌條及鋅板需用現洋二萬七千六百

二十二元有奇一係利用黃河北岸所存九公尺長之舊小角鐵棚

頂敷設浪紋鐵瓦需用現洋二萬四千五百二十五圓兩者之中以

採用浪紋鐵瓦為較耐久適用現經決定即用角鐵及浪紋鐵瓦建

築令知工務處照辦一面備文呈報

廣水裝設四十噸大磅自上月六日開始工作

後已於本月二日試驗完竣惟磅房尚未修竣故暫

將磅尺等件卸下交段保管俟磅房落成再行裝復

又保定彰德兩站近亦分別修整保定原有四十噸大磅前因保定

站電稱不準經于一月九日起動工修理旋因趕修石家莊大磅工

程中止至二十六日始又回保接修當月三十一日工畢交站應用

彰德原有地磅機件多於軍事期間失去不能應用現已由電務第

二分段裝配齊全於本月二十五日派工前往修理

本月正在工作或籌備中者(一)江岸各廠圍

牆自一月二十七日開工後其靠於軌道面之牆基

(三合土)已於本月十日完工共長三百零七公

平漢鐵路月刊 第二十五期 工作報告

尺十三日起砌磚(二)新鄭站添鑿自流井已由工務處轉飭第二

總段即與中華井局訂立正式合同(三)鄭州車站添築碎石圍牆

應需工料款四千九百五十圓已飭會計處轉飭該站即在站款內

撥付(四)江岸江邊輸運車輛岔道去年被水衝沒現已籌撥工料

預備修復(五)大智門江岸廣水信陽駐馬店鄆城許州鄭州新鄉

彰德順德石家莊長辛店等站站名牌字跡顏色頗多剝蝕現已分

別修飾以壯觀瞻

(三)關於機務者

一查本路現有客貨車機車及調車機車除外路

者不計外約共一百七十八輛其中常川在路行駛

者八十餘輛重大損毀停廠待修者七十餘輛輪流

入廠修理者又二十餘輛而應用材料異常缺乏已毀者既不易於

修復行駛者又無暇休養停廠待修之車因以愈積愈多苟不積極

挽救勢必至可用之車日益減少並現時之運輸狀況亦恐不易繼

持現經機務處籌劃請於進款內按月提存專款以備購置維持行

車及修理材料之用現已專案呈 部請示一俟批准即可實行此

後修理工作可不再懸工待料車機修復可期敏捷全路營業目亦

不難發展

本路待修之機車車輛為數甚多而修理成績

似又不甚緊張此其原因似不能專究廠工蓋本路

機廠設備能施行大修者僅長辛店江岸兩處至鄭

州一廠原係第二總段附屬工廠設備已甚簡單而修理所需各項配件現又缺乏異常故長辛店江岸兩處不能專顧施修工作尙須應各機車廠之需要鑄造各種配件修繕工作不免因而弛緩茲經機務處擬訂整理修理機車車輛辦法凡機車車輛所需各種材料統由委員會向外整批訂購而責成各機車專事修繕無庸兼顧鑄造以免顧此失彼似此通力合作此後修車成績當可日見增進

各廠修車工作正在積極進行不唯在廠機車繕成績其工作進程序以及預定完成日期應有相當稽核即現在行駛機車之檢驗工作如鍋爐之洗滌焙管之清導安全弁之檢驗汽壓表之校正等亦應隨時查考現經機務處製定機車在廠修理旬報一種限各廠段於每月十一二十一日將上旬修繕成績按式填報送處彙核其檢驗工作則飭由各負責人員按照該處所規定之機車鍋爐檢閱月報于每月十五日以前填就送處

二月份各廠修車成績表

週別	第一星期	第二星期	第三星期	第四星期	總計
日期	自二月一日至七日	自二月八日至十四日	自二月十五日至廿一日	自二月二十二日至二十八日	
長辛店機廠	263號				
江岸機廠				931號(小修)	

近年以來沿線環境不良機務工人精神上不免散漫自長辛店機廠由機務處長駐廠督率江岸機廠由副處長就近指揮後工作效率頗有增進沿路各機車廠亦擬擇要派員駐廠以資督察現在信陽機車廠派工務員邱楚華前往蓋信陽為南段要站其工作之張弛於行車上關係甚鉅年來因匪共出沒員工皆視為畏途工作尤形弛緩故特首加注意也

本路江岸機廠規模狹小一切設備多未完全即修車棚亦付缺如工人每在露天工作隆冬則朔風刺骨盛夏則烈日炙肌如值陰雨連綿工作尤為困難此亦工作減少之一因最近乃利用水災救濟會所存木料遷移建該廠修車棚九十四座業於上月完工此後縱遇烈風暴雨酷暑嚴寒亦可照常工作不致停頓修車效能當可增進
本月自一日至二十八日計共修復機車五輛
客車六十二輛貨車一百六十一輛分廠表之如下

機 車			客 車			貨 車		
鄭州修理廠	江岸機廠	彰德機車廠	信陽機車廠	長辛店機廠	鄭州修理廠	長辛店機廠	鄭州修理廠	江岸機廠
				四	三	九	一三	一八
				一五	三	一〇	四〇	二〇
				一九		一〇	八	二五
223號(小修)	306號(小修)			一六		一六	九	一九
				六二		一六		一六一

(四)關於會計者

滬變既起國府倉卒遷洛當奉蔣委員條諭飭
 即撥款十萬元以濟國用業經如數籌撥交由洛陽
 行營代收又駐豫綏靖公署迭電催解協款亦經勉
 籌五萬元匯鄭轉解並縷陳本路經濟萬分困難懇免續籌業准電
 復准予緩撥本月下旬經將本路歷次撥借鄂豫兩綏靖公署及洛
 陽行營軍費數目彙案呈報鐵道部請予轉賬

本路前因需款孔急議將中國旅行社漢口北
 平鄭州三處代售本路客票價款向漢口交通銀行
 抵押借款二十萬元雙方商訂合同草案呈奉 鐵
 道部核准現已函知漢口中國旅行社即日通知漢平鄭各分社自
 二月上旬應繳之一月份票款起全數逕交該行收帳北平票款交
 該行北平分行鄭漢票款統交該行漢口分行嗣後按月照辦一面
 由本路與該行按月清算還本數目一俟該款將屆還清時當由本
 會另行通知並囑旅行社轉知各分社接到此項通知後應即備函
 通知漢平兩地交通分行證明以資接洽

平漢鐵路月刊 第二十五期 工作報告

按照交通銀行條例該行本有代理交通事業
 公款存付之權本路與該行漢口分行本亦夙有往
 來旋因該行業務停頓始行中止現據該行函請彼

此互助以期發展當經函復同意並呈 部備案

各鑛運費積欠甚巨前經規定自去年十月十日起將各行運費煤價另立新帳按月厲行清算繳現六河溝鑛局近仍請以煤價抵繳運費殊與定章不符已函復迅即照繳現款并經鑛局對於去年十月十日以後運費向未能如期清結現亦函催將新欠如數面照舊欠亦應先還一部以資周轉

本路歷年舊帳迭奉 部令催結並派湘鄂路盧總稽核文鳳就近督促十七年份經於上月趕辦完竣十八十九兩年亦經結至十八年三月茲為加緊工作起見特於本月二日公推關委員召集各處主辦帳務人員開會討論當經議定辦法五項(一)各處舊帳應照本會規定期間辦結(二)各處未送帳單及報消應分期速送會計處(三)此次結帳祇求會計科目大體無訛不必苛求細目以便提早呈部(四)新舊帳應同時兼顧以免再行積壓(五)各處辦帳人員應各努力表現成績無虧職守除由關委員面飭與會各員盡力趕辦外並由委員會通令各處切實遵辦

各站應用票據首經擬具澈查辦法指派大智門許州保定等查帳員分段調查於上月下旬開始實行惟在清查期間段務雖負責有人同時須會同

清查各站票據

清查存票或不免影響查帳工作現又通飭於清查存票進行中仍當側重本身職責以免偏廢又查各站請領之硬紙客票間有重號情事此項代價印件客票價值雖微貨票則連價無定如亦發生重號必至影響路收除飭主管票據人員嚴密注意外並經通飭各查帳員於清查各站存票時務須細心稽核如有重號或其他情事務必據實呈報毋得稍有瞻徇以重路收而杜流弊

查各站退款例由各該站員簽收經時既久各站往往推諉不認最近發現者如前收款司事賀兆龍經手之薛店站修車借款三百零六元六角及宜溝鎮站短繳客運進款三十四元四角一案當經令知會計處轉飭出納課會同總查帳妥訂退款辦法以杜流弊並派總查帳帶同賀兆龍前赴各站澈查現經查明宜溝鎮一案係由該站前站長張全永辦事疏忽所致已責令如數補繳薛店一案則兩造各執一詞賀兆龍謂此款業經退站而該站站長鄭德銘又謂並未簽收堅不承認退款單上之簽字為彼所簽究竟如何無從證明已由會計處函知車務處飭屬澈查並傳知鄭德銘來漢以便對質而了懸案

查站帳式(二九)貨票末號之通知書原所以備查貨票有無漏繳必各站一律填寫方足以資考核而便追查近據查帳員報告各站對於此項通知

書往往不能照章填送以致貨票漏繳之事日見其多追查不易現
在應付運輸(先運後償)辦法業于本月十一日起實行貨票通知

書尤關重要現已由會計處函知車務處請為嚴飭各站嗣後務須
照章填寄以杜流弊

驚人的統計！

三千四百二十一年中

有三千一百五十二年戰爭

人類自古即高叫和平，但實行甚為困難，有史以來之事實，俱以戰爭為主，和平之時期極短，最近由滑沙滑國際法協會統計而發表，據此則已往三十四世紀，即三千四百二十一年內，有三千一百五十二年戰爭。

即和平之時，不過二百六十八年耳，且此比較的短少期間內，尚有種族間國民間之小衝突，依然不斷，而此三十四世紀間，以永遠和平之目的而締結之和平條約數，幾達八千，第此等條約，發揮效力者，平均祇有二年之短命，其後即成一張廢紙而互相流血矣。所以時至今日，尙高唱和平，而暗中則各自磨鍊其武器也。

世界貿易大減

倫敦三月三十一日合衆社電，據英商正式報告，一九二一七年世界貿易較一九三〇年減少百分之二十七，較一九一七年減少百分之四十一，是以失業增加，利潤減少，重要原因由於大眾購買力之減少，故希望一九三二年發展商業頗有困難，英國進口較一九三〇年減少百分之十六·六，出口則減少百分之三十一·八，美國進口衰落百分之三十二，美國出口衰落百分之三十七，一九三一年中有十六重要國家有詳細報告，奧大利亞輸入減出最多，為百分之五十四，此蓋由世界關稅壁壘增高及入口比額之限制，奧洲出口減少百分之十七，加拿大入口減少百分之三十八，出口減少百分之三二，德國入口減少百分之三十五，出口減少百分之二十，義國入口減少百分之三十三，出口減少百分之十七，十六國中瑞士入口減少最少為百分之十一，比利時魯森堡經濟同盟，出口減少最少，為百分之十一，與一九二九年較，澳大利亞入口減少最多為百分之七十，美國第二，減少百分之五十二·五，英領馬來出口減少最多為百分之五十七，美國第二，為五十三·九，美，英領印度，德，捷克，為十六國中三年來貿易出超者，英與印度之出超日小，惟德之出超則日增，其出超一九二九年不足二，〇〇〇·〇〇〇金元（英金）一九三〇年八〇·〇〇〇·〇〇〇金元，一九三一年一四〇·〇〇〇·〇〇〇金元，捷克出超一九三一年較一九二九年反多，但較一九三〇年為少，英，法，日，瑞士，丹麥，三年中入超日增，義，荷等國三年來皆入超但漸減，加拿大與比利時魯森堡經濟同盟三年皆入超，一九三一年皆較前二年小，澳大利亞一九二九年一九三〇年入超，一九三一年出超，英領馬來及瑞典，一九二九年之出超，後二年入超。



平漢鐵路月刊 第二十五期 黨務

訓政與民主政治

中常委汪精衛四月二十五日晨在中央紀念週報告詞，原文大要如下，本週內經過的事情可以報告的是關於外交和政治兩方面，在外交方面，上海停戰會議雖已停頓，並不是破裂，現在得只等國聯特委會得到決議後，再斟酌進行，至國聯調查團現已到東北，從前滿洲傀儡政府會拒絕我國代表入東北，但我



黨

務

汪兆銘

國代表受政府訓令，已同調查團一齊到了東北，他們現已開始調查，預備在五月一日將第一次的報告書寄到國聯，關於政治方面，今天想報告的有幾點：第一，二中全會議決籌設各級民意機關，中政會議決交行政院審議辦理，行政院因此屢次開會，上星期六已詳細討論得一大體的議決，本來各級民意機關有市縣省的幾種，現在決先從市的民意機關着手，已將草案備好，本週內繼續會議略加修改，便可通過，並咨送立法院議決，草案不重在條文，而注重在確定籌備的程序，擬從五月起，以三月為期，就市自治的條件重要工作做好，然後在兩個月內召集市參議會，現在的市分為三種，一是直屬國府如京滬平青等，一是普通市如廣州等，一是定名而未成立的市，各在全國各地方中較易集中起來，故自治先從

市着手進行亦比較容易，將來行政院議定草案後，當一面咨送立法院，一面公開發表，以備各同志及各界注意討論，其次關於國民代表會的經過，在去年十二月一中全會時有三種提案，一是國難會議，一是國民救國會，一是國民代表會，當時對於國難會議已經決定召集，并決定討論範圍為禦侮綏靖救災三項，至國民救國會與國民代表會則交由中常會審議，國難會議會員是由政府聘任。而國民救國會與國民代表會則由人民選舉，性質不同，權限亦異，當國難會議開會前，有幾個會員要求在禦侮救災綏靖三項範圍之外，還要討論政治問題，兄弟答以國難會議範圍是由一中全會決定，由國府交行政院的，在這三項以外的問題，雖可自由討論，行政院却無答復的權力，但不料平滬會員頗有政府限制討論範圍的說話，兄弟以事實具在，認為無答辯必要，後來國難會議，在洛開會，除禦侮救災綏靖三項問題外，還有政治的提案，尤其是關於訓政憲政的問題，有種種的意見，以其中的兩個極端而言，一是主張即時結束訓政實行憲政，並且在實行憲政以前，改組政府的性質，使他成爲不是國民黨以黨治國的政府，一是主張國難會議不應該討論訓政憲政的問題，

這種問題應該由國民黨五全大會解決，在這兩種極端的意見中，還有許多不同的主張，所以當時提出審查委員會，先將各種主張作客觀的分析整理好了把各個不同的要點列舉出來，向大會報告，經大會一天的激烈討論，然後第二天審查委員會報告自己主觀的判斷，他們贊成的是第一請政府如期結束訓政，召集國民大會起草憲法，國民大會以前召集國民代表會，其權限爲議預算決算內外公債及重要國際條約，這種提案當經在場五分之四會員贊成通過，這種提案是武昌北平各大學的教授所連署的，其中有些是黨內的人，有些是黨外的人，可見得不是出自一黨的意思的，提案通過之後，兄弟表示以行政院長的資格固然不能答覆一定可以採納，即以中央委員的資格也沒有此權力，但是必定可以將此議案提到中央，請求中央採納，如此可見他們所謂不許提出禦侮救災綏靖三項以外的問題是完全沒有根據的，至於現在他們又說國難會議的會員大多數是由官吏及黨人所構成，這是更與事實相背，如果我們把國難會議的會員名單來看，官吏黨人固有，但是黨外的人更多，再以國難會議的提案而言，屬於黨員者很少，而屬於黨外者的人很多，可見他們的態度是沒有根

據的，此次羅家倫同志由北平回來，他對兄弟說：現在有幾個人談，在精衛主張國民代表會最好黨員完全不當選，這句話完全是平空製做的，不獨兄弟絕對沒有說這句話，而且國民代表會的代表既由民選，則與黨員不黨員有什麼關係呢，可見他們平空造謠是無所不至的，上次中央政治會議經已推定同志起草民選立法監察委員的草案，而關於國民救國會國民代表會亦已推定同志來合併詳細審查，大概今天下午開會可以很有結果，能否通過，兄弟不得而知，以上都是事實的報告，但照黨章，各種問題在未決議前，大家儘量發揮個人意見，但議決後必須一致舉行，這是民主集權的基本原則也是我們所當實行的，所以兄弟還有一些個人的意見，要附帶提出來，

關於訓政的問題，現在有兩種論調，第一種以為講民主政治就是失了訓政的意義，第二種以為講民主政治就可以不講訓政，這兩種論調依兄弟看來，都是錯誤的，兄弟以前說過，我們要有自責心，同時要有自信力，第一種論調以為講民主政治是失了訓政的意義便是失了自責心，第二種論調以為講民主政治可以不講訓政，便是失了自信力，我們知道我們依照總理遺教，訓政時期最重要的工作，便是培養民權，所

以在訓政時期當中，人民的權力在時間上是一天一天的增加，在空間上是一天一天的擴大，如果以為講民主政治是失了訓政的意義，那麼便是將訓政的過程變成共產黨專政一樣，這是完全誤解。總理所謂訓政以培養民權的意義的，但是第二種的論調以為民主政治可以不講訓政，也是錯誤，現在黨外的人很多有這種議論，自從民國元年起，黨外的人就這這種共同的主張，這便是打倒國民黨，所以民元袁世凱做了總統後，黨外的人便一致集合在袁世凱之下，為什麼呢，因為他們要打倒國民黨。現在他們又一舊的主張要取消訓政，為什麼他們要取消訓政呢，憲政，因為當時的臨時約法憲法都是國民黨員製做出來制裁袁世凱和鞏固民國的基礎的，所以他要打倒國民黨便要破壞憲政，此因在民國二年幫助袁世凱解散國會，破壞憲法。民國六年又再解散國會，破壞憲法，他們第一步要打倒國民黨，第二步又連中華民國都要打倒，因為中華民國是國民黨所做出來的，這便是民國以來一班官僚政客的聯合戰線，他們從前要打倒國民黨，現在還是要打倒國民黨，但是他們以前的口號是破壞憲政，而現在的口號却是要擁護憲政，因為要借擁護憲政之名，然後可以破壞訓政，這是我們應該認識得清清楚楚，總理致力國民革

命凡四十年，從前約法憲法都是國民黨所做成，國民黨與中華民國是有最密切的關係，可以說如果沒有國民黨，就斷斷沒有中華民國，試看民國元年以後國民黨亡命之時，就是中華民國風雨飄搖之際，現在他們要打倒國民黨，正就是中華民國，危急存亡之秋，如果沒有了國民黨，則訓政的前途固不堪問，而憲政的前途更不堪問，他們現在疾首痛心於中國至今還沒有憲政，但是這是什麼原故呢，這是自從民國成立以來憲政都被他們一次二次三次破壞盡了，他們又說這幾年來國民黨做得不好，但是有事實可以證明的，民國元年國民黨在南京只有幾個月，是不是有充分的機會，由民國十七年或十八年訓政開始起至今，只有三年的時期，如果沒有內部的一切的糾紛，當然是可以做得比較好些；但是以中國之大，其版圖之遼闊，情形之複雜，若謂以三年便可以將中國完全做好，這是誰也做不到的，如果我們懷疑到訓政之路是不通，這不是懷疑訓政時期的工作不良，而是懷疑 總理訓政的主張，政府因有內部的種種糾紛，以至未能將協助人民籌

平漢路特別黨部爲清黨紀念告同志工友書

親愛的同志工友們：

備自治的工作做妥，所以政府不因此而延長訓政是有理由的，但是我們決不能因此而連訓政都要取消，復次爲什麼我們現在不能有國民大會呢，這是因爲現在憲政還未有開始的原故，但是國民代表會與國民大會不同，依據建國大綱的規定，在五院成立以前，就可以有國民代表會由每個完成自治之縣選出國民代表一員，參預中央政治，參預二字是非常清楚的，所以國民代表會的權限是與國民大會的權限不同，國民大會是國家的最高機關，而國民代表一方面民主勢力的反影，一方面是訓政時期的一種機關，關於這一點有很多同志尙沒有認識清楚，以爲國民代表會便是國民大會，這是非常的疏忽，如果我們明白這一點，便可以明白訓政時期國民代表會的意義，至於黨外的人以爲如此便可以推翻訓政，更可以覺悟了，今天兄弟所說的話，大概如此，上半段是報告這一週內的外交政治的經過情形，下半段是陳述個人的意見，我們希望在訓政時期努力培養民政，使訓政從速完成，憲政從速開始。

一 十六年四月十二日以前，陰險毒狠的共產黨，把持政權，

操縱黨務，收集地痞流氓，包辦民衆運動，以致社會騷亂，人心惶惑，農人不能耕田，工人不能作工，商人不能貿易，造成人人自危的恐怖狀態，這種現象，大概還時常在你們的腦際盤旋着罷！

本黨在十三年改組的時候，爲集中革命力量，完成革命大業起見，凡具有革命思想和精神的份子，都容許其自由加入本黨站在三民主義旗幟之下，共同奮鬥。當時，總理看到一般受了麻醉的共產青年，有些實具革命的勇氣，不忍其誤入歧途，乃容其以個人資格，加入本黨，使他們有參加國民革命的機會；一方面以三民主義感化他們，要他們恪遵本黨一切決議，服從本黨紀律，絕不許有共產的言論與行爲；同時共產黨首領李大釗也曾有「共產黨止以個人資格，服從國民黨主張，不得有整個團體之存在」的聲明。不料共產黨徒，陰謀險惡，搗亂性成，自從用欺騙手段鑽進本黨以後，竟一反其聲言，依然肆行其鬼蜮伎倆，利用黨團作用，篡竊黨權，劫持民運，離間本黨忠實同志，誣毀本黨革命領袖，欺騙農工，麻醉青年，當本黨北伐順利之時，一面造謠誣蔑軍事領袖，以遂其中傷分化之願；一面鼓動農工在後方搗亂，使北伐軍不能安心前進，而本黨敵人！帝國主義和軍閥，復得

以藉反赤的口實，減少人民對本黨的信仰。這種險惡的陰謀，幾使北伐不能完成，本黨瀕于危殆。本黨不能再事優容，乃于五年前的今日，舉行清黨，而萬惡的共產黨，遂被宣布死刑。

共產黨的陰謀自被本黨揭發以後，猙獰畢露，醜態百出，於是不得不實行其打家劫舍殺人放火的勾當，可憐許多同胞們的田舍被他們佔據，房屋被他們燒毀，妻女被他們蹂躪，兄弟被他們殺害，還有許多意志薄弱的青年，因誤入歧途而被犧牲，許多忠實同志，因反赤而被摧殘。在紀念清黨的今日，我們應如何激起革命的勇氣，來澈底肅清赤匪！

除了共產黨以外，黨國第二個當前的大敵人是日本帝國主義。它恃着政治經濟的優越勢力，藉不平等條約爲利器，時時刻刻對我國加以武力或經濟的壓迫，致我國社會紊亂，經濟破產，而共產黨則藉此以爲宣傳共產的資料，所以，日本帝國主義，可說是與共產黨同惡相濟的。現在東北事件解決無期，淞滬日軍還未撤退，我們要以清黨的決心和毅力，對暴日作長期的抵抗。

抗日剿赤，都是挽救黨國危亡的治標方法，根本要圖，還在建設國民經濟，以鞏固黨國基礎，使赤匪無以利用，暴日

無法侵略。因此，我們要立定志願，以最大的努力，從事於建設事業，發展交通，以謀運輸的便利，創設工廠，以謀實業的發達，生產一天一天的增加，經濟一天一天的穩固，民

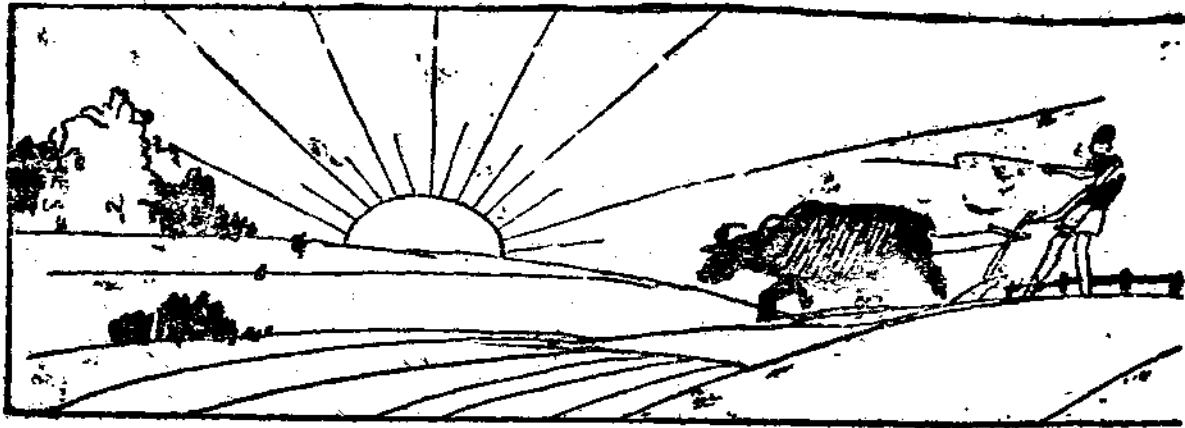
平漢鐵路特別黨部電慰馬占山

平漢路特別黨部籌備委員會，四月二十一日電馬占山，致慰勞之意，原電云：黑河探送馬主席占山勳鑒，奉讀佳文兩電。敬悉忍辱謀國，冒險委蛇，揭發暴日之種種陰謀，暴露僑國之重重黑幕，舉國民衆，同深憤激，國際觀聽，爲之一

富國強、社會安定，赤匪才可不剿而自滅，暴日才可不打而自倒。

六

新，真忠爲國，薄海欽遲，尙望本過去抗日之光榮歷史，與矮奴奮鬥到底，規復失地，還我河山，民族前途，至深仰賴，謹電慰勞，並祝勝利。



平漢鐵路月刊

第二十五期 交通鱗爪

鐵道消息



交通鱗爪

○……○ 中委王懋
鐵部借款與 功氏，自
築滄同兩路……○ 就任正太

路局局長後，於日前抵平，訪張綏靖主任，有所接洽，現因事畢，定日內邁返石莊，作次記之談話，（問）先生對收回正太路事，已否辦理完竣，並有無糾紛，（答）正太路法人借款，至本年三月一日止，本息全清，按照合同，由我國收回自辦，本人及敝局各處長，早經到

局任事，現正辦理接收手續，不日竣事，毫無糾紛，（問）外傳正太路收回後，鐵道部決以該路押款修滄石路，而晉省官民則堅持以該路餘利修同蒲路，報載山西民情激昂，有達目的不止之勢，鐵部對此事究將如何處理，先生個人意見如何，（答）前在北京政府時代，曾以正太路押款一千八百萬元，作建築同成（由大同至成都）路之用，晉省亦會自籌款項，擬先完成該路之同蒲（由大同至蒲州）段，並已購辦若干材料，旋經北京政府收歸部辦，惟所有借款全部，及省辦材料均被挪作別用，致該路尺寸未修，晉省官民主張以正太路餘利修同蒲路，理由自甚充分，且該路橫貫山西，聯接平綏，隴海兩路，於西北國防，民生，實業，所關甚鉅，晉民對該路已有犧牲，關係尤為密切，自應早日建築，至滄石路，則因路基早經築好，需款較少，完成較易，又該路聯貫正

價云。

○矮寇逼境。滬戰發生，淞滬建築被燬損失，達十六萬萬之鉅，京滬鐵路北站局址，一路驚人損失，首當其衝，亦被砲毀無遺，鐵道部為將來交涉賠償起見，曾令京滬兩路局切實調查呈報，茲據京滬路車站消息：昔日京滬路每日營業收入，平均約計四萬元，自一八滬案發生以來，每日營業收入，祇五千元左右，北滬杭路損失較少，往昔每日營業，平均收入二萬元，現減少一半。滬變至今，兩路營業損失，達三百五十餘萬，而滬北站局址被毀損失，達一千二百餘萬元云。

○鐵道部首都輪渡工程，自去年中英庚款董事會通過撥用庚款以後，工費材料，得有數日內完成之款，進行順利。又以該處員司，加緊工作，因此橋墩工程，下關方面業已完成，浦口方面，基礎工程底層工作，亦經告竣，其上層工作，刻正在結束中，此後兩岸工作，即從疏濬工程及建造靠船碼頭，前由倫敦購委會定購該處應用各件，渡輪一項，業已簽約，其餘引橋火車合同等，尚在審核中，鐵道部近因急欲完成此項工程，以便兩岸聯運起見，特派該處長鄭華赴英接洽引橋定約各事項，聞

平漢鐵路月刊 第二十五期 交通鱗爪

鄭氏已于昨日昨赴滬，將於本月二十五日放洋云。

○現因蘇俄將中東鐵火車開入俄境，故出口商家不能獲敷用之貨車，運輸商品，中東運完全停滯，路局不久必須就下列三條決一行之，（一）設法索回火車，此在目前情勢中，萬難辦到，（二）購買新車，此須在國外籌募借款，（三）將中東路南段改成狹軌，俾可移用南洲鐵路之火車，此則等于將南滿路線展至哈爾濱，若以上三條無一受路局俄員之贊成，則滿洲新政府處境將極端困難，蓋非承認無力解決此事，即須另籌辦法，而其結果將令滿洲新政府與蘇俄聯邦間發生甚嚴重之狀態，中東鐵路現資與銀行存款在四月五日共有日金一千一百七十五萬元，其中九百八十三萬四千元活存於遠東銀行及海參崴國家銀行，餘款則分存於中外各銀行。

○鐵道部設立路警管理局，殊甚，警務廢弛，匪患時聞，非力圖整頓，實不足以弭隱患而策安全。前交通部設立之路警總局，頗著成效，現關於各路警務行政事項，由該部業務司辦理，事權不專，去年全國鐵路警務會議提議，應設專管機關，即係有見於此，值此時局不靖，各路沿線之保

安，自屬當務之急，該部特制定路警管理局組織大綱，於日前公佈，并委朱暉日為局長，陳芝馨黃啓光二人為副局長，陳若虹為總務處長，馬少屏為訓練處長，陳劍英為督察處長，聞已着手籌備，不日即可組織成立云。

○北寧開行北戴河站客車 北寧路北戴河海濱支線客車，定五月一日開行，該局昨並發出通告如次 查東路北戴河海濱車站位於渤海之濱，風景既極清幽，建築亦頗完善，洵為華北避暑名勝之區，茲以夏季將屆，定自五月一日起，海濱支線開行客車，由平漢平綏正太滬

杭甬京滬及津浦各國有聯運路，各指定發售遊覽票之各大站及由本路前門天津塘沽塘山古冶等站至海濱車站及秦皇島山海關兩站之頭二等來回遊覽票及由本路以上各站自海濱車站之星期尾來回票，均於是日起開始發售，其來回遊覽票有效期間為五月一日起至十月三十一日止至星期回來回票亦于上定間發售，旅客欲知詳細章程者可就近向以上各該站站长或同事房或客票經理機關詢問均可詳為答覆。

航空消息

○京平京陝航 歐亞航空公司西北航線京陝段，於四月一日晨七時，正式開航，是日天方拂曉，南京郵局已派員將所收得之航空郵件，裝車

○鐵道部籌備開辦職工學校 鐵道部職工教育委員會，一切組織，業經就緒，會址設鐵道部後樓子巷，已於昨日開始正式辦公，月定預算為一萬餘元，並定以百分之四十充作教育公費，現該會以全國各路職工約二十萬人，以種種關係，勢難一時普設，擬以工人較多之區，如北寧路之唐山，平漢路之長辛店，隴海路之鄭州，津浦路之天津，濟南，浦口，武長路之漢口，及滬杭甬路之上海等地，暫設八校或十校，以後則逐漸推廣，并以三個月為籌備期間云。

○鐵道部調查各地地畝狀況 本報南京十七日無線電：鐵道部財務司調查科，為調查各路地畝之管理情形，擬定調查項目，以備訂製表格，發交各路填報。惟恐閉門造車，不能出而合轍，為求切於實際起見，現派該科梅榮輝，洪紹統二人前赴津浦路，何芝園，張漢靈二人前赴隴海平漢湘鄂等三路，從事實際調查 該路地畝之管理之大概情形，庶於着手訂製調查表格時，不致於不實發生弊病。

運至明故宮飛機場，因開航之始，郵件無多，計重二公斤，估約其信不下五百餘封，內以各機關駐京辦事處寄往行者為最多，民衆寄往者，尙寥寥無幾。鳴鐘七時，紅日甫升，

陽光橫射之際，營運組主任李景樞，機航組主任石密德，無線電員斯比靈佛兒等四人，相率登機，機爲歐亞第一號，可容七人，由駕駛員德人陸慈司機，陸氏爲駕駛員技術最精者，斷輪老手，機門既起，機輪推駛前進，歷時十餘分鐘，一躍臨空，盤旋天際，環空飛航數匝，愈飛愈高，觀者羣相鼓掌，示慶祝意，並因天氣暈朔，氣壓不低，其成績或超過意料之外，預計上午十一時三十分抵洛陽，十二時由洛陽起，下午二時抵達西安。又京平線航空，原由中國航空公司主持，因成績不佳，改歸歐亞航空公司辦理，航線已改定經過洛陽，每週往來飛行一次，星期二由平開，星期五由京開，自四月五日起正式開航，歐亞第一號飛機，七時由南苑飛往南京，乘客赴京者有趙某一人，郵件則寄去五封，約計該機上午十一時半可抵洛陽，下午四時半到達南京云。

○天津飛機場
關於京平航空一事，中國航空公司因天津飛機場，爲上下程飛機必經之路，且係華北鉅埠，將繼續完成，實有設站之必要，以便降落載客，故於京平試航之初，即經派員會同交通部技正周鐵鳴到津查勘機場地址，並着手進行一切基本工程，迨上年秋末，工程會粗具規模，但京平沿線，山多霧濃，致有魯境黨家莊慘劇之發生，

文學家徐志摩因而遭難，自九一八事變發生後，此線事實上不得不暫時停航，天津機場，亦即中途停頓，現在京平線已改道復航，前並擬議舉辦平滬航空，惟以時局不靖，未克實行籌備，茲據該公司駐津辦事處稱，最近擬仍恢復該項工作，其第一步係先將天津機場工程完成，計此項工程，需款約在三萬元以上，刻已多方籌畫，決於本年夏間，繼續動工，至該處負責辦事人楊毓珂，仇維德，曾經赴滬進行，聞日內即將返津，或於此事有所籌畫云。

○柏林與上海間之新航空線擬今夏開始通航
柏林上海間，擬今夏通航，預料六天可達，航程將經過新疆省之烏魯木齊，計航程之經過中國領土者二千五百哩，原定之東三省路線現已放棄，因去年有德飛行家二人經過該路線時，被蒙古人射落，且被拘禁數星期也。

○英意兩國航空成績驚人
英國航空事業，往來於倫敦與歐陸間，及英帝國航程者，在過去七年中，共飛八百七十一萬哩，載二十一萬客，及貨物與郵件八千噸，倫敦與歐陸間之航程，採用三引擎大飛機，已飛二百萬哩，從未失事，一九一九年英國商用飛機開始營業，每日所飛哩數，不足五百，今則每日航行超過五千哩，又意

大利去年新敷航線，計有五線，共計長三·二六一·基羅邁當，一九三一年通航之線，達二十九，共長一八·〇〇，基羅邁當，是年中，未有事變發生，計於二七·九七〇小時中，飛航四·五〇〇·〇〇基羅邁當，平均每小時航一五七基羅邁當云。

○法澳間長途飛行已告成
「皮亞利茲」號飛機，於四月五日午前六時十五分，（格林維去時間）由澳洲之白利斯貝納；飛抵此間，由歐洲直達新加萊

陀尼亞之飛行，此尚係第一次，該飛機前於三月九日，由法國南部伊斯脫爾港出發，道經非洲意屬脫利波里，開羅·阿

航政消息

○招商局將增開南洋航路
輪船招商總局前曾有添開南洋新航路之計，茲悉該局以時局關係，除長江航路照常開班外，南北洋間之營業，尚無特殊進展，該局營業科鑒於廈門與菲列賓間客貨往來，頗稱不惡，爰擬將行駛上海烟台天津間之新銘輪，暫調試航，一俟航行得有成績，當再添配新輪，正式開班云。

拉伯之巴梭拉·印度之加拉基·阿拉哈巴，喀爾喀特，緬甸之慕爾鳴，阿老斯帶，荷屬印度之巴達維亞，比瑪，可邦·澳洲之達爾交港，白利斯貝納，歷時二十八日，行程共分十五段，每段計二千五百公里，該飛機係法國製造，由古齊內工程師設計構造，極具精巧，共有引擎三具，航程中間，平均速度，每小時為二百公里，而能達二百四十公里，其飛行範圍，為三千五百公里，其裝置係備商務上之應用，能容旅客六人，途中天氣惡劣，又適值雨季，土地泥濘，不易降落，故該飛機能有此成績大，大非易易，駕駛者為飛行家三人，均經驗宏富，夙著聲譽云。

有浙江三等局蘭溪併入杭州，台州併入溫州，江蘇二等局南京併入鎮江，南通併入上海總局，安徽之二等局安慶，三等局屯溪，均併入蕪湖，聞此項計劃，業已呈請交通部核准，俟批示後即可實行，至該局經此裁併後，大致每月可節省五六千元左右云。

○日軍佔開北與淞後，曾令在滬日商輪船公司一體恢復各路航運，奈因客貨缺乏，各輪公司未便率爾進行，惟中日線中之例

班，以及遠海南北洋中之輪艘，則已漸次開駛，茲悉日清公司，以長江方面，大可乘機營業，故除將岳陽瑞陽兩輪，（原歸軍用）完全收歸商用外，並調信陽，大亨，大福，大貞等，一體加入行駛，轉輸新到之日貨，大致每禮拜內，可各開上下水二次，而大亨輪頭班，昨日並已開出云。

○北滿航商疏通松江航運
松花江行將開凍，數日內可通航，本地航業公司已電致李杜，請准輪船經過其管轄區域，並供給武裝警備隊，以防盜匪，航業公司願以所收運費，按成助餉，航業公司此舉，曾否得滿洲國政府同意，現尙未悉，惟哈埠與三姓間，存有雜糧七萬五千噸而自三姓以北，尙有二十五萬噸，皆待運來哈，若航

電政消息

○海岸電台通訊仍維原狀
交通部吳淞海岸電台，在一二八日軍啓轟日軍轟擊目標，請即拆卸，同時又奉交通部訓令，着即設法拆卸，而連絡滬淞之架空專用電線，斯時亦被焚斷絕，淞台全體人員，至此失却工作之中心，乃於二月二日，携帶緊要機件，退回上海，即日借甯紹商輪，維持通訊，並商得三北

業公司能與李杜私自接洽，則滿洲國未必反對之，如滿洲國果反對之，則此雜糧勢將輸入蘇俄，蓋此貨不能運入哈埠，則無其他購主採辦之也，若航業公司未能與李杜接洽圓滿，則今年航運營業，將完全失敗，而全部貿易亦將受其嚴重影響矣。

○橫渡大西洋航輪大減價
各國航業公司，在大西洋有航線者，在此間開會，討論各種問題，該會議頃於三月三十一日午後結束，各公司間，成立協定

·載明頭二等旅客船費，減百分之二十，三等減百分之十，至有浴室之艙位，及特等艙位之額外費用，亦將大為減縮，該會議於本月中旬，在倫敦重行召集，

公司虞洽卿君之同意，在該公司裝置發報機，即行恢復船舶通訊之業務，現因該機天綫地位欠佳，放射距離不遠，新購到一千五百瓦特發報機一隻，裝置妥善地點，二機同時工作，并附設收發處於沙遜大廈國際電台，對於船舶通訊及海上安全事務，極爲努力，外間諷謂滬變時職員全逃一空，及現由另台辦理等語，全屬子虛云。

公路消息

○湘省擬定整理公路計畫……，前此以辦理不甚得法，故成績亦無可觀。及民國十八年，將分歸三路分辦之計畫撤消，由省府收歸公辦，設立全省公路局，逐漸整理，始漸有起色，頃劉嶽厚局長決定整理計畫，共分十三項，即將極力推行，茲特摘要如下：湘省汽車路之已通車者，有長寶、寶桃、長常、長衡、衡郴各站，其長度共及一千六百八十餘里，正修理而尚未通車者，有衡洪、郴宜、攸茶、長平、長瀏五路，現擬首先完成湘粵線（即郴宜路），此線之郴宜、衡洪兩路工程，正在積極籌備，限於三個月內完成，攸茶亦定最短期間修竣，至長平、長瀏兩路，則於三路完成之後，再次第修築，預計一年內，完成以上五路工程，查公路局為湖南三千萬人民之生產機關，不惟應圖工程之急進，尤須注意營業之整理，蓋營業不整理，則利益虛擲，公路生產，失其意義，民十八年收入極微，其徵結即坐於此，自後積極整頓，於營業實行科學方法，收入即已銳增，前此每月僅能盈餘千元或二千元者，此後遂每月平均能獲八萬元至九萬元不等，除開支外，全年約可獲餘利六十餘萬元，此款若不移作別

項用途，則一年可增修公路二百哩云。衡郴段公路，係湘粵線之一段，此路現雖業已通車，然建築方面，尚有缺點，為謀旅客之安全計，對於全段工程，不得不加以整頓，從去年十二月起，着手是項工作，經時三月，已完成衡郴衡洪兩段之經道，堅固平穩，與前已迥不相同，此修整衡郴公路時須起卸，尚覺美中不足，為便利旅客計，擬于各輪渡之處，設立輪渡汽划，此種汽划，可負載汽車渡河，旅客於江干可免起卸之苦，現在長常路中之益陽，業已實行此種方法，成效良好，旅客稱便，各路江干，亦即將通用此種方法，路線既已遞益延長，車輛尤宜增置，現業經定購汽車五十輛，客貨車各半，二月內當可完全運湘應用，車輛一面，不致有不足之虞，至公路局所佔用民間地皮，為數頗鉅，數年以來，地價尚未清付，至本年三月起，路局稍行充裕，業已付還價洋一部，今已決按收入抽百分之二十，為繼續還清地價之用，並先償還貧戶云。

○……○ 浙省公路之開始籌築，遠在民國九年，至民國十一年，浙江省道局始成立。以捲烟局集中杭江路。

○……○ 稅爲築路經費，已通車者有蕭紹段八十四里。築成者有浙閩線之陳新段，白鶴殿，天台段，澤國黃巖段，在興築中者，有浙皖副線，基本線，已測量者有浙贛線之蘭常段等，其由商人承辦者則有杭餘，杭富，餘臨，餘武，杭海，寧長，瓶湖雙等線，而紹曹嵗線，亦由商辦開始建築，十六年軍事既起，各路皆受影響，及建設廳成立，承辦之餘，力謀整理，計畫全省公路網，計經線六，緯線三，沿海線一，又發行公路公債，指定各縣一咸建設附捐爲築路經費，於是改組後之省公路局，方得摩劃進行，通車之路，日益擴充，未成各線，逐漸修竣，而測量建築之線，截至十八年已達一千餘里，其商辦汽車路之繼起者，如常玉，寧袁，杭諸，路椒，陳長，寧德，餘孝安等線，亦達三百六十餘里，各縣自動新修者，又千餘里，厥後兩年中，因政府厲行緊縮政策，將公路局改爲管理局，殊少進展，自去冬省府改組會參甫繼任建設廳長後，復重視公路事業，於管理局外，特設公路工程處，委余藉傳綜司其事，於是浙省之公路事業，又有一發展之勢，省公路現注重於浙東各屬，以浙東多山

，交通較爲不便，實有待於公路之開闢也，其路線之規劃，原定蘭衢，常切，蘭建，建淳，淳遂，遂開，金永武，永縉縉麗，曹嵗，新天，天福，義永，義長，義，諸嵗等各路，因經費與人員不敷支配，故擇要先行舉辦，其由省辦已完成者，有衢蘭公路，自蘭谿脚接杭江鐵路起，經湖鎮至龍游，復過樟潭達衢縣，以與衢廣公路脚接，故事實上浙贛國道，已經完成，該路即由衢蘭汽車公司辦理通車矣，官商合辦者有義長公路，自義烏脚接杭江鐵路，經東陽迄嵗縣之長樂鎮，計程 百十里。需經費五十萬元，現已由官商合辦，計商方東陽股額十三萬八千元，嵗縣股額九萬六千元，義烏股額六萬六千元，餘由省方負擔，即將開工建築，官督商辦者，有永縉金永武兩路，永縉路自永康至縉雲，經過浙東著名之壺鎮，全線三十五里，經費二十二萬元，金永武路自金華脚接杭江鐵路，經武義以迄永康，到永縉路接，全線長一百餘里，建築費三十五萬元，均已由地方紳商組織公司，專利承辦，並委託公路工程局代爲測量建築，日內即可着手進行矣，又有由縣政府建築者，有蘭浦路，富桐路，建桐路，均係徵工興築者，現均在計劃中，至浙西方面，進行中者三線

(一)爲乍浦操絲，所以完成滬杭公路者，已撥款四萬元動工。(二)爲長泗路，自長興至泗安鎮，與皖省之廣德接，以完成杭蘇幹路，現在日夜興工中，此外黃樂路及杭昌路展線等，亦正分別趕築，以利交通，省公路管理局鑒於公路事業之進展，業務之發達，遂決於最近期間，借款購置雪佛蘭大小汽車三十輛，以供支配，一面積極籌劃公路鐵路聯運事業藉以發展貨運，便利交通，蓋浙省公路網之設計，正以杭江鐵路爲中心點，而各公路線經緯相聯，亦集中於杭江路也。

○……○ 廣西僻在一隅，而近來地方情形尙稱安謐，故得從容致力於建設，建設計劃中之交通……絡線即告成……方面，陸地交通，以通粵之邕欽公路，(

由省會南寧至粵之南路欽縣)及通黔之丹池公路(由本省之河池縣經南丹縣經六寨入黔)爲最重要，兩路均由省庫負擔費用，不徵民款，預計皆可於明春通車，查桂黔兩省均以地處山鄉，不通海口，以致風氣閉塞經濟困窮，此兩路一經告成，則桂黔兩省均有出海之路，於文化經濟交通各方面，大有裨益，此其關係固極鉅也，茲錄丹池路工程局長莫樹杰致白崇禧函暨白氏覆函如下，藉見工事進行一斑，(莫樹杰函)敬肅者，昨在邕垣，諸承教誨，幸甚幸甚，旋僱工程人員返局，

積極籌備興築，並將全線情形，勘查清楚，順赴黔商安路線銜接，及僱用留石工人等事宜，現各種工作器具及興築事項，均已籌備就緒，本星期內即可按次開工，惟查屬路石工較多，值茲春陰農忙多雨之時，民工不能盡量徵調，而土方工程亦復多阻，職故擬于春夏以前多做石工，秋冬轉注土方，全線工程雖繁，路基務祈於本年內完竣，明年通車，竭力將事，不敢有違鈞訓，職在丹(南丹)接獲盧憲(桂人，曾任黔軍總司令)先生在梧來函，以丹池公路關係黔桂兩省交通，鉤座關垂若斯，於公帑困難之時，撥資興築，兩省忻懽拜賜無已，特樂捐毫銀一萬二千餘，其款存梧，待函復匯兌奉書後，除電建廳請示外，並擬將該款建築橋樑或一段工程，以作紀念，藉節公帑，謹此瀝陳核示，并乞詳示方法，俾有遵循云云，(白崇禧覆函)來書誦悉，所擬於春夏前多做石工，秋冬時轉注土工，辦法甚是，其餘計劃亦甚周詳，可即照辦，壽慈先生(即盧憲)關懷兩省交通，解囊捐款，熱情高義，殊可矜儀，應於丹池地方特將該款建一車站，即以壽慈名之，以爲紀念，用車站爲商民憩勉之所，庶足以表彰壽公之樂善好施也，專復，

○……………○ 浙江建設廳以自杭至長興之杭長公路，早經通車，而長興西安至皖省邊界牌一段，路即將接通。

○……………○ 爲直達安徽省之要道，亟須積極興築，委孫廉範爲工程處主任，經費四萬八千元，在田賦項下每畝帶徵一元，早經省府會議通過，茲悉該路測量工程，業告完竣，皖省方面自界牌至廣德一段，長約三十餘里，日前由廣德縣長，督率工人千餘名，日夜趕築，土方工程甫經完成，已可實行通車，故昨日來電催促浙方，立予興工，以利兩省交通，建廳接電後，聞已飭工程處即日趕築，限於半個月內完成，俾與皖省之廣德縣聯接，直達通車，至廣德與宣城間，亦經動工，預料兩月後，可以通車至皖之蕪湖云。

○……………○ 陝北地形崎嶇，交通不便，所有行旅及往來貨物，均用頭口一騾，馬，驢，駝一載運，耗錢費時，且有許多出產如延長石油，神木白鹼，靖邊定邊鹹鹽，府谷安定煤炭等，因阻於交通，不能行銷外省，此間駐軍井師長岳秀，有鑒及此，于月前提議召集陝北二十三縣（昔稱榆，綏，延，鄜四大屬）建設局長來榆開會，討論興修陝北汽車路，以利交通，當經地方人士一致贊成，除保安，安塞，洛川，宜川，宜君五縣因故

未參加外，其他十八縣建設局長均如期蒞會，業於月之七九兩日開大會二次，決定進行辦法，并成立工程委員會，負責進行，茲將大會議決案，撮要錄下，名稱爲陝北修築汽車路工程委員會，會址設於榆林城內，組織，置委員九人，師部三人（尙未委定），地方六人（已選定曹思聰，白中雄（榆屬）朱東垣，朱銘（延屬）王廷璋（綏屬）張廣泰（鄜屬）等），設委員長一人（井岳秀當選）副委員長二人（未選定）職務分總務，工程，交際三股，此外各縣建設局長，有隨時協助之責，三經費約需洋二十餘萬元，擬在本年各縣烟款項下附加十萬元，各縣商號富戶分担十萬元，其不足者，向外募捐，四路線分榆包（由榆林往北至包頭），榆同（由榆林往南至同官），邊吳（由安邊往東至吳堡黃河岸宋家川，此路爲通山，陝，甘三省要道）三大幹路，並擬在各路上架設電話線桿，五工程現擬在平津聘請專家工程師一位，測量路線後，即行開工，先修榆吳段，其工程除開山築橋由專家指導工匠外，並用二與一之兵士（由各地駐軍差派）和民夫（由各處就地徵雇）以期早爲完成，六薪資除工程師及工匠爲有給職外，其他職員均爲義務職，概不支薪，以資樽節，

至於民夫口食，如何發放，將由委員會決定云。

○蘇省武宜路：程橋樑涵洞及遷移墳墓房屋等費，須四十萬，最速須十個月方得完成，當時以工

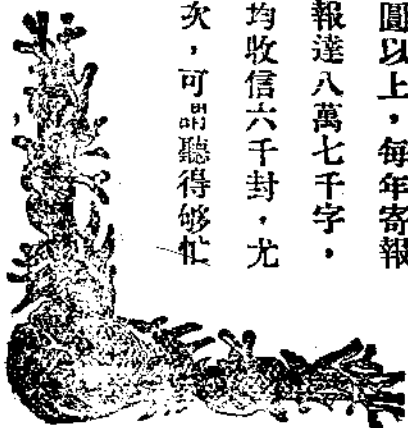
程浩大，鉅款難籌，並經沿線人民因不願遷移墳墓房屋等建築物，諸多室礙難行。致僅完成武進鳴鳳鎮至漕橋一段，即

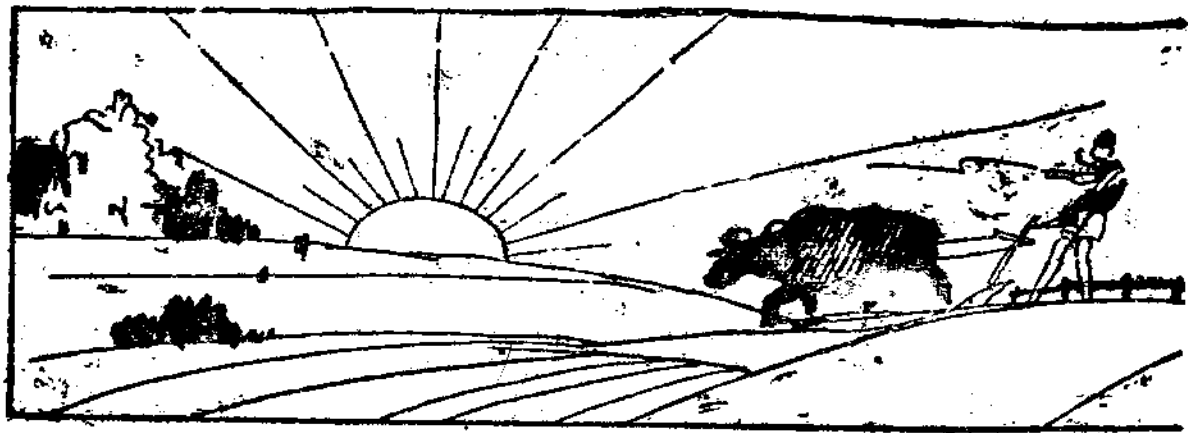
行停頓，現中央第一師胡宗南部與地方商妥，利用士兵駐防餘暇，建築該路，未及半月，全線路基，即已完成，現正運鋪砂渣，一橋樑涵洞，由甯縣建設局星夜趕完以後，即可通車，計可省時八個月，省去工資及遷移等費七萬餘元云。

美國紐約時報

——去年業務統計——

每日平均銷數在四十萬份以上，每逢星期日平均銷數在七十五萬份以上。每日薪金共達九百萬金圓以上，每年寄報郵費達六十四萬金圓以上。每日所收電報達八萬七千字，每年電報費在五十萬金圓以上。每日平均收信六千封，尤有趣的是每日打進來的電話平均達一萬次，可謂聽得够忙了！





附錄

所謂鐵路併行綫問題

中日會議關於此事之記錄

按日本依據會議決議併行綫之記載，干涉中國在東省修築鐵道。已成爲中日多年之糾紛問題。國際法學者，對於此項問題之評論，總括之如下：(一)即非明載在條約上者，不能作爲條約的正當利權之主張。(二)未得元首之批准，其聲明顯係越權行爲，依國際法不生效力。

(三)中日關於東三省條約第

二條，日本政府承諾遵行中俄租地築路之現行條約；然中俄築路條約中並無有所謂不建設併行綫之條件。果日本強欲以中國聲明爲有效，顯與本條約第二條所載相矛盾(四)所謂保護南滿路之利益，事屬政府對民間事業獎勵保護之意，其保護期間如何，政府有自主變更之權利。(五)該項聲明如果有效，則南滿路一舉而可爲滿蒙獨占的交通鐵道。徧查世界各國，無此先例。如有之，則與人類進化及幸福之原則相違反。(六)明明違反華盛頓九國條約之原則。(七)聲明中之附近兩字之解釋，頗難一致，果以幾里幾十里爲附近乎？

民國二十一年一月十四日，日本政府公布；明治三十八年中日密約十六條，其第三條，即摘載會議節錄上所聲明之併行綫

一段。查雙方全權會議，共二十二次會議，節錄編爲二十二號。閱其記載之事實，其雙方同意之條件，均記載，作爲確定列入約款內。其於彼一方提出條件，一方不肯同意者，彼此磋商後，允定此條約不列入約款內，將「聲明之語」存記會議節錄內。遍查會議節錄，對於此項「聲明之語」，並未規定爲條約之附件，或另爲一種密約，更未聲明有何項效力。僅二十一號會議節錄記載，兩國全權大臣聲明，會議節錄全份，兩國政府堅守秘密。二十二號會議節錄記載，兩國全權大臣將會議節錄各本畫押訖各將原件收存，其他並無若何之記載。然條約須經過簽字蓋印批准及互換，批准之日起，發生效力。而會議節錄未備具國際法上之手續，且未記載有如何效力，僅至聲明爲止。學者認爲不能作爲條約的正當利權之主張，極爲適當。日本政府宣布爲中日兩國之密約，殊少法律上之根據，茲將會議節錄及日本公使要求鐵道兩側一百華里以內附近兩字之主張，一併附列，以供學者之研究。

中日全權大臣會議東三省事宜節錄第十一號

光緒二十一年十一月初八日，明治三十八年十二月初

四日，下午三點八分開議。

大清國全權大臣瞿尙書，全權大臣袁繼督，會議參贊官唐侍郎會辦，鄒右丞，金檢討，楊參議，曹主事。

大日本國全權大臣小村大使，全權大臣內田公使，會議參贊官山座局長，落合書記官，鄭書記官，高尾書記官。

中國全權大臣慶親王，因病未到，兩國全權大臣磋商中國全權大臣所擬交之增添條款第七條，彼此允定此條不列入約款內，將下開聲明之語，存記會議節錄內。

所有營口洋關所徵稅項，現歸日本正經銀行收存，應俟屆撤兵時，交中國地方官查收。至於營口常關所徵稅項，以及各地方捐款，原係充作地方公共各事之用，亦俟屆撤兵時將收支開單交中國地方官備案。兩國全權大臣明言，將日本國全權大臣所擬交之增添條款磋商，由中國全權大臣按該增添各條，開列所擬意見，（附件第一號）交日本全權大臣閱看。其增添條款第一條，商訂聯絡鐵路營業事務，在中國全權大臣並無異議，即作爲確定。其第二條，嗣後在南滿州地方築造鐵路一事，彼此磋商後，允定此條，不列入約款內，將下開聲明之語，存記會議節錄內。

中國政府爲維持東省鐵路利益起見，於未收回該路之前，允

於該路附近，不築並行幹路，及有損於該路利益之枝路。

其增添條款第三條，經理電線一事，經兩國全權大臣彼此商酌後，因尙有應查之處，允定本路容俟另日再商。

其增添條款第四條，鐵路所需材料，以及保護鐵路兵隊軍需，豁免稅捐一事，因中國全權大臣擬商，欲將保護鐵路兵隊軍需一節刪除。在日本國全權大臣，欲將鐵路所需材料免稅一節，作為確定，其保護鐵路兵隊軍需免稅一節，擬俟護路兵隊之條商定後，再作確定。中國全權大臣允之。其增添條款第五條，准雜糧出口一事，經兩國全權大臣磋商後，允定此條刪除。

其增添第六條，商定如左。

中日兩國允凡正約暨另件條約所載各款，遇事均以彼此相待最優之處施行。日本國全權大臣云：自從開議以自本日，所有擬交之大綱共十一條，及增修條款共六條，中國全權大臣擬交之增添條款共七條，業經總統議過一次。至於各條款內彼此未能合攏之條款，由下次會議再行商酌。中國全權大臣允之。並云：尙有前（即十一月初七日）會議時，另行擬交之增添一條，未及商酌，特為叙明。下次會議定十一月初十

日下午三點鐘開議，下午七點五分散會。

慶親王，瞿鴻禨，袁世凱，小村壽太郎，內田康哉。

中國政府照會日本林公使聲明會議當時記錄

東省鐵道附近併行線情形（光緒三十四年四月初七

日和字十號見外交部檔案）

為照會事：案查關外鐵路接展至法庫門一事，上年十二月十九日接准來照，以按照日清交涉會議錄所載，日本政府斷不能承認。會議訂明承認保護南滿洲鐵路之利益，不在該路附近敷設並行幹線，並不敷設有礙該路利益之枝線。中國官憲有遵守此約監視毋違之責務，特再聲明等因。查中國擬於關外鐵路，由新民屯敷設新線，延長往法庫門，係為交通便利發達地方，及增益本路營業進款起見，與南滿洲路線毫不相涉既非附設併行之幹線，亦非侵害利益之支線，其距離該路，總不減與歐美各國現有鐵路兩線間距離之數之通行慣例。業經本部於上年八九月間准該省督撫暨郵傳部來文，先後照會在案適貴大臣迄援中日會議錄，內據謂中國政府疊成約於不理，有侵害南滿洲鐵路利益之舉動。不知當日中日兩國全權，即以並行二字範圍甚廣，必須定以里數，言明在若干里

以內不能築造並行線。日本全權大臣以爲若定里數，自他國視之，若有限制中國造路之意。繼又謂按照歐美通例，定出並行線，相距里數。又以通例亦不一律，不必載明。並由日本全權聲明，中國將來凡有發達滿洲地方之舉，日本決不攔阻等語。前言屬在出於至誠及友邦最篤之誼，自應彼此共遵。夫發達地方，孰若添築鐵路便利交通爲最要？該路與南滿洲鐵路相距甚遠，實不能作爲附近並行，謂有害幹路之利益。不特無害也，而且與有利。緣支路愈多，則幹路之生意愈旺，吉長鐵路之與南滿鐵路，其一例也。且查新法鐵路，直接關外路線，所經海口爲營口天津，俱屬封河之口；南滿洲之鐵路，直達大連，爲不凍之口。滿洲所有出口之出產，必多取道南滿洲之鐵路，直達大連，以期便利。矧法庫以西，俱屬蒙境，若通鐵路，則往來便利，貨物允暢，南滿洲鐵路生意，必因之愈盛。凡此皆確鑿可據，所以中國欲行實發達地方要政，必自延長鐵路始。距南滿鐵路公司漫不加察，竟執定爲有害該路之利益，致令貴國有攔阻中國發達地方之行動，殊非中國政府所能料及也。所有中國擬修新法鐵路，竟在發達地方暨交通便利，並無侵損南滿洲鐵路利益之處，仍

煩大臣查照，轉達貴國政府，爲荷。須至照會者。右照會日本國大臣林。光緒三十四年四月初七日。

中國政府照會本阿部代使（光緒三十四年五月初

六日唱字三號見外交部檔案）

爲照會事：案查中國擬修新法鐵路，意在發達地方暨交通便利，並無侵害南滿洲道路利益等情，業於本年四月初七日照會林大臣在案，迄今未准照復。查中國展修此段鐵路，與南滿洲鐵路確非附近併行，前照申論，極爲明晰，貴國諒無異言。如仍執持前說，即希貴署大臣，將附近併行之義，詳明解釋，連同本部前照，一併見復，爲要。須至照會者。右照會日本阿部代使。光緒三十四年五月初六日。

日本阿部代使照會謂鐵道兩側百清里爲競爭

區域（光緒三十四年五月二十九日第八十號見外交部

檔案）

爲照會事：新法鐵路一案，光緒三十四年四月初七日及五月初六日貴部各照會，均經本代理公使於西曆六月初八日，以第七十號照會照復貴部在案。現因此案又接帝國政府之訓令，本代理公使轉達帝國政府之意見，轉述如下：

新法鐵路之敷設，終非帝國政府所能容認者。自上年八月以來，已屢次聲明，其事理至爲明晰。而清國政府仍無改從前之態度，更須照會辯解，不得不再由帝國政府辯駁，實帝國政府所最遺憾者也。清國政府謂新法鐵路之敷設，與南滿路線毫不相涉，既非附設併行之幹線，亦非侵害利益之支線，其距離該路總減於歐美各國現有鐵路兩線間距離數之通行慣例等語。徵諸事實，法庫門地方所謂遠西之貨物，現經昌圖鐵嶺等處，由南滿鐵路輸送者，若一朝新法鐵路設成，此等遠西貨物之全部分，及遼東貨物之少部分，必被該路所奪。且照駐清英使館商務官賀奇今春之報告書，內載有關外線與南滿鐵路將有競爭成功之勢一語。是現在之關外線且然，况更往北方延長遠于法庫門，則南滿鐵路所蒙之不利，將更增大，不待論矣。加之，南滿鐵道係外國公司在清國內所設之路，所有貨物難保不隨清國地方官之意嚮，偏向於附近之情國鐵路，以抵抗南滿鐵路。又據該員之調查，新法線與南滿線之距離，其平均大約不及三十五里以上。新民屯奉天間，係三十二里零十分之三，法庫門鐵嶺二十七里零十分之二，由南滿線新台子起，到新法線最近地點，不過僅二十四里零

十分之八。即使如清國政府所云，二線之距離，不減於歐美各國鐵路兩線間之通行慣例，是直以歐美之事例，生產事業未經發達之滿洲，殊爲不當。且考諸清國政府，特許外國人以鐵路敷設權之際，關於競爭線之論據，亦有舊例。如一千八百九十八年，關於正太鐵路露清銀行與清國官吏訂定之約，並是年北京福公司與由山西官吏訂立之約。清國不許於正大鐵路兩側百里以內敷設競爭線，詳譯其意，實以百里爲競爭區域，不許敷設他線。即此，則清國政府不得喋喋於歐美之標準，以爲立論之根據也。

又清國政府因并行二字，指陳北京會議之際，兩國全權開答各語，均屬無根之論。現查兩國互換之會議錄，及我談判筆記，均毫無所載，且所記者，有日本全權云：日本既可在南滿洲經營鐵路，則不能得有相當之利益，如有害其利益情事，鐵道終難成立，願將此事預爲商妥，於是兩國全權各達意見後，中國全權云：總之：清國斷不造設與貴國管理鐵路對抗之路，及爲有害滿洲鐵路之利益等事，如有此等情事貴國可陳述異議，蓋保護此路之利益，是當儀之事云云。隨由小村全權述明，願將此事記明，不載於約內，亦望存記於錄

會議之內，是現存之成案如此，至并行二字，惟當兩國全權問答之際，清國全權提出起草文之中始見。二字在當時並無何等之議論也。

清國政府又稱：新法線爲南滿線之支線，按吉長鐵路之例，謂支線愈多，幹線之利益愈增，且法庫門以西屬於蒙境，若鐵路開通，貨物必見加增，南滿鐵路因之愈有利益等語。其實新法線，並非南滿線之支線，所論全係架空之說，毫無根據。加之，新法線之爲並行競爭線，對於南滿線影響所及，其不利益甚大，前已詳述之矣。清國政府又就鐵道與海口之關係，證明南滿線之優勝，不知苟延長關外線，得佔南滿線競爭之地位，無論營口天津之凍結期限不長，且並通到不凍

無條約根據之滿鐵平行線問題

——鐵次會仲鳴答客問——

關於南滿鐵路之並行線問題，各報時有討論，爲明白此問題之內容起見，鐵次會仲鳴氏分別之答復，問：日本對於南滿洲鐵路並行線問題，日方報紙傳說已久，今國內報紙尙未有詳細之登載，其內容如何，願聞其略。（答）日方報紙所指爲與南滿線並行者爲大通支路（由北寧路之打虎山站至

之秦皇島，則不得斷言新法線不害於南滿線之利益也。總之，帝國政府於清國開發滿洲所執之正當手段，毫無阻碍之意，是可反復聲明，不待躊躇者也，苟漠視成約，不顧帝國政府屢次之警告，另訂契約，敷設與南滿鐵道競爭之線路，此等放縱之行動，帝國政府斷難容認。若清國政府罷新法之議，另議由法庫門敷設達於南滿線一地之支線，是等於吉長鐵道，均非利益競爭之線，一面且利於遼西並蒙古地方之代達，帝國政府當以好意應之也。

帝國政府之所見如此，望貴國政府虛心審度，容納帝國政府好意之勸告，解決本問題，維持增進日清兩國之交誼，是本代理公使所最希望者也。希速復爲荷。須至照會者。

通遼縣，故爲北寧路之支線打虎山現改稱大虎山故現稱大通路）爲瀋海路，（原稱奉海路由瀋陽至海龍）爲梅西支路，（由瀋海路之梅河口站至西安故瀋海路之支線該支線爲運輸西安煤而築）爲吉海路，（吉林省城至海龍）爲開豐汽車長途鐵路，（原名開拓十六改稱開豐自開原城西至西豐）然大通支路距南滿一百五十公里，計九十英里，瀋海吉海兩路均

距南滿一百公里，計六十英里之遠，以世界各國之通行慣例言，兩線之距離，以全路之平均距離計算，其平均距離大概以三十五英里爲準，在三十五英里以外者，雖並行亦不得謂爲並線，故大通濼海吉海三線無論如何，不能由日方片面爲並行線，或南滿之利益競爭線，其梅西支線目的在運煤。開豐線爲長途鐵路汽車，軌道甚窄，要當別論也。日本報紙所宣傳者於南滿並行線之外，又列有南滿包圍線，舉凡東北所有自行籌款之鐵路，概列之於包圍線之內，此無非欲將中國在東北自築之鐵路。都謂之爲南滿之利益競爭而已其片面之宣傳如此，（問）日方所提並行線之抗議，（答）以光緒三十三年清郵傳部擬修新法支路，（由北寧路之新民屯至法庫門）爲開始第一次，當時郵傳外務二部據理駁覆，日使阿部守太郎堅執不允，並請示日政府由日政府訓令該使，該使館錄日政府意見，照會外務部，（光緒三十四年五月二十九日該使館第八十號照會）其原文節錄如次（上略）據該員駐清英使館商務官謝立山或譯稱賀奇之調查新法線與南滿線之距離其平均大約不及三十五里以上，（中略）即使如清國政府所云二線間之距離，不礙於歐美各國鐵路兩線間之通行慣

例，是直以歐美之事，例律生產事業未經發達之滿洲殊爲不當。且考諸清國政府持許外國人以鐵路敷設權之際，關於正太鐵路屬清銀行與清國官吏訂定之約並是年北京福公司與山西官吏訂立之約，清國不許於正太鐵路兩側百清里路設競爭線，詳譯其意實以百清里，競爭區域，不許敷設他路，即此則清政府不喋喋於歐美之標準，以爲立論之根據也，依當日政府所云，其否認歐美事例，以爲不適用於新法支路一案者，係指「生產事業未經發達之歐洲」而言，且又引百清里爲競爭區域爲證，是以後之對於東北各鐵路之抗議，均無理由也。（問）；日方前向東北當局提出並行線問題，我方是否與之對議。（答）；日方最近正式提出並行線問題者二十一年一月間，南滿理事本村銳市奉日政府及南滿會社之命，因日方發起東北中日鐵道協會之事，向東北當局提出商議問題，中有並行線之一問題，嗣以日方輾轉遷延，該協商因之停頓，故並行線問題迄未正式對議也。（問）；日方所謂違反條約有何根據？（答）；日方所謂並行線我方違反條約云云者，其所根據謂是清光緒三十一年中日全權會議東三省事宜條約時，關於會議附約日方提出要求中國全權聲明，不在南

滿鐵附近，修築并行線幹路，及有損該路利益之支路云云。載在會議節錄內，指為有條約之效力，其實該案之正約附約，均未引有不修並行利益競爭線之明文規定，會議錄又未正式簽字，毫無條約之線及根據，自無條約之效力。何況附近二字，應有通常之界限，安得以百公里外之路，謂為並行線乎！即日方學者亦認為曲解，據日本帝國大學教授橫田登三

郎，在滿蒙事件演說會中所言：「日本以中國建築打通線係與南線路並行，是違反條約，而實際上則不如斯。滿鐵線與打通線相隔百英里，並非並行，應以打通線與滿鐵線是並行，則無異於日本東海道線與中央線是並行」，可為打通吉海等線，並不與南滿並行之明證。

著名漫畫家來滬

每年接信最多之第一人

會著「信不信」漫畫一書之漫畫家羅校黎畢利來滬，有人見其頭不戴帽，身穿灰色衣裳，內衣為驚人深綠色，下配一雙軟底異樣運動鞋，不知彼者，幾疑為一身存手鏡之普通旅行家，而不以敬為會著轉譯八國文字「信不信」一書之漫畫大家也。

昨晨彼到時，即入結海酒店，拼擋一切後，即赴「用武之地」，搜集材料，彼乃一無憂之人，故一切鎖屑閑事，無不入彼筆端，彼每年所接「畫迷」寄來之信，可稱世界最多，即銀幕明星，亦嘆弗及，二年前彼每年接信，不下一百萬封。

夏令衛生 (轉載)

鐵道部衛生科

第一章 總論

第一·爲甚麼要講究衛生

一個前途遠大希望無窮的青年，因爲不講究衛生而遭夭折的，歲以數百萬計，一個國家干城閭閻保障的壯丁，因爲不講究衛生而遭夭折的，歲亦以數百萬計，這種青年學子，少壯男丁，皆係國家的元氣，竟使其百無一成，中途短命，個人和國家所受的損失，可說比任何事項都大呀！

少壯的人既少，他的父母便因此而失養，他的妻子便因此而無依，往往可使一家數口，永墮於離析愁苦的境况，即使幸而不死，但也難免於精神頹喪，或者殘廢終身，輕微細小的事，因此而不能勝任，尋常分內的事，因此亦難免有始無終，甚至於精力衰微，遇事畏縮，毫無志氣，徒抱悲觀，這種情形，與世界強健的國民相比較，其相去真不可以道里計哩！

所以我們講究衛生的理由，就狹義的方面言之，便爲的是使個人身體的健康，因爲個人身體的健康，然後才能把本

人所有的事業，用全副的精神去對付，以至於旺盛發達，就廣義的方面言之，譬如一國的國民，個個人都知道講究衛生，然後個個人都能健強堅碩，個個人的身體都是健強堅碩，然後這個國家自然也就興盛了，可見國民的健康，實在是對國家有重大的關係。

第二·夏令衛生的重要

俗語云：「人生在世，不過數下寒暑而已」，這句話，雖然不無相當的理由，但據我看，人生所經過的數十次寒暑，並不能夠任你隨隨便便的過去，尤其是暑天，即是夏令的季節，更不是胡胡塗塗隨便亂來就可以過得了的，譬如一對做父母的人，他對他自己的兒子，自然是非常的珍愛，但他對於這兒子一年四季氣候的變遷，一日三餐所吃的物品，以及其他住居疾病的維護，處處總得小心從事，換言之，處處總得適合於衛生的原則，才能使得這兒子平平安安過了一年一次的夏天和暑季，要不是這樣的話，我想不要說數下寒暑過不了，連人生數十寒暑當中的一次恐怕還過不成哩！

還有，在夏令的時節，烈日當空，汗流浹背，舉凡世界

上一切的有生物，甚至於微生物的一類，正好在這個時節大肆牠的雄威，繁衍牠的生殖，因而給與人類以不利，厲害一點的，直接間接還可以要你的性命啊！所以說，夏令是人生最難度過的關頭，夏令的衛生，也是人們最應注意的事項。

第三·衛生和人生

我們生在这个世界上，自幼至長，自長至老，中間經過若干時代，不知要享受多少幸福，建設多少事業，但是沒有健康的身體和健康的精神，那裡可以達到這種目的呢！

所以人生最重要而寶貴的，第一就是吾人的生命，第二就是吾人的健康，而生命和健康，又是萬萬不能分離的，譬如有一個人，雖未死亡，但是他的身體，很是孱弱，時常生病，對自己既是不能操作職業，對國家社會亦無法執行職務，如此不但做成一個廢人，即他自己的一生，也很少生活的樂趣，怎樣能够享受多少幸福，建設多少事業呢？

又人生好像舟行大海，有未登彼岸，遽遭覆沒的，他的原因，不外底下的三種：（第一）是質料的枯窳和機器的朽壞，（第二）是船主的失慎管理的無方，（第三）是遭逢大霧颶風誤觸意外的礁石，這三種，屬於第一種的，譬如一個

八有生而羸弱，本身素質的欠佳，因而時時生病，常與藥物為伍，這是屬於先天的，責任係在父母，屬於第二種的，譬如一個人不自珍重，自甘暴棄，起居不合其時，飲食也沒有限度和謹慎，因此內乘外襲，什麼毛病都叢生起來了，這就是船主的自己的不謹慎，管理的無方，乃係後天自身的責任，不能怪他人或父母的，屬於第三種的。譬如一個人所操的職業，乃係卑濕污穢，隨時隨地都得不乾淨的東西接觸的，或者是碰着天災時疫的流行，匆促間欲救無術的，這就是所謂意外的災禍，好像一隻輪船無意間觸到礁石上以至於沉沒的是一樣，也都是因為環境的不良，地方社會國家以及多數的人衆是應當負這個責任的。

第四·衛生的要旨

衛生的意義，是專門研究保持個人和公衆健康的方法，同時還要使得羣衆懂得衛生的常識，譬如平時注意個人的飲食起居，以及運動休息和一切衛生的法則習慣，使身體常能保持健康而不罹患疾病，或注意於公衆地方的衛生，保持清潔，使一切毒害人類的病菌，不至於孳生或蔓延，照這種的一定方法去做，就可以達到衛生底目的，反是就不合於衛生的主旨了。

第五·講究衛生所得的代價

我在上面已經說過，人生最重要而寶貴的，第一就是吾人的生命，第二就是吾人的健康，況且人類最是好生惡死的動物，所謂辛辛苦苦日出而作日落而息一天一天的過去，到底所幹的是什麼？所得的是甚麼代價呢？乾脆的說一句，無非是營謀生活，營謀生活的目的怎樣呢？那就是維持個人的生存或公衆的生存而已，有錢的人，他和無錢的人的區別，事實上當然在物質方面比較是豐富得多，使用上是比較寬裕而方便得多，可是透底的看一看，他也不過是維持生存而已，所以根據上面的論理，世上的人類，忙着事業，都是看重生存的緣故，希望多多延長自己的生存罷了。然而話雖然是這樣講，生存固然是爲人類所看重，所應該竭力維持的，但如果只有生存而沒有健康，那生存還有什麼意義呢？殘廢癱瘓的人，他何嘗沒有生命，可是他的生存有什麼意義，能够算是圓滿的呢？所以我們最要注意的一點，就是我們除了維持生存而外，還要設法維持健康，有了生存不可以沒有健康，有了健康便可以延長你的生存，這是互有密切的關係萬萬不能分離的，但是人體的健康要怎樣才能維持呢？那除非講

究衛生再也沒有其他的方法了，所以歸結的說一句講究衛生的代價，便可以維持或促進個人的健康，個人的健康既得維持或促進，他的代價，也就可以延長你的生命，這個互相關係的公式，茲試列述如下：

講究衛生（維持健康）＝維持生存（延長生命）。

第二章 飲食衛生

一·冷食的危險

炎熱的夏天，蚊蟲和蒼蠅，都是最討厭的東西，牠並且不止惹人厭惡，牠們還要遞帶霍亂，赤痢，傷寒，瘧疾等病的菌毒，做人類傳染疾病的媒介，人們假使稍不留心，必遭生命的危險，其蔓延的迅速，在短時間內，甚至由一人傳染到別人，由一處傳染到別處的啊！至於夏天的飲食，一般人大多因爲天氣酷熱，都歡喜去吃生冷的東西，但天氣在夏令既然是這樣的熱，一切的東西，過了午時大多容易變壞，東西的所以變壞的緣故，一方面當然是因爲周圍熱度的關係，但是一方面也難保當中沒有微生物，況且夏令的時節，東西存放的地方，那討厭的蒼蠅都可以跟踪而至，牠看了可吃的東西，越是有氣味的東西，便毫不客氣的站立在上面，一面

飽，一面吃，吃完之後，那牠的足跡早已踏滿東西的上面了，我們如果不小心，匆七忙忙的看見甚麼東西都吃，不管東西的生冷和好壞，這是最危險不過的事情，生冷的東西吃下去最爲危險的緣故，即因爲生的東西，如果經過不乾淨的水沖洗，而並沒有經過煮熟的手續，這樣的亂吃，無疑的就可發生疾病，而這種疾病，大多是胃腸的毛病，冷的東西呢，如果安置的地方沒有遮蓋得好，那可惡的蒼蠅，總得來和你分吃，但是和你分吃還是不緊，最危險的，牠可以把那站過臭糞和醃鹹飯餅東西的腳，和舐嘗過毒菌的嘴，照樣的踏到東西的上面，於是自然而然的把你吃的東西，塗得臭糞，毒菌也有，你若看到就吃，不加煮熟，嘿！吃進了幾個鐘頭之後，肚裏便要作怪了，大便像米湯樣的瀉出來了，嘴裡的東西也吞不下非吐不可了，利害一點的病症，這樣的經過了幾個鐘頭，說不定把你那寶貴的性命都送掉了，送掉了你一個人的生命牠還不肯了事，甚至把你的全家或鄉鄰通通照這樣的方法殺死了，你看這樣的情形！就可以知道胡吃生冷的東西，是有多麼的危險啊！

第二·蚊蠅和夏令疾病的關係

這大概誰都知道的事實吧，一年四季，總是夏季的疾病特別來的多，死了的人也死的多，這是什麼原因呢，說起來真是可怕得很，但是我們細細的看一看，冬天有沒有蚊蠅呢，沒有，冬天有沒有這樣熱的呢，也沒有，那麼我就要問蚊蠅和夏令的疾病到底有甚麼關係？這個問題，我在上面已經略略的說過，原來蚊子牠因爲要求生存，所以牠就得需要滋養的食物，而什麼是牠滋養的東西呢？嗒，就是人類的血液，牠天生有特別長的嘴，可以吮吸人體的血液，但是吮吸血液和發生疾病有什麼關係呢？這個情形還要讓我來說一說，不錯，蚊吸人血，人的吃虧，不過失了蚊子一肚子大的血液罷了，可是你損失了血液還是小事，那可惡的蚊子，牠所吮吸的血液，不止你一個人呀，牠可以先吮吸了一個患有瘧疾的人的血液，其次再來吮吸你的血液，不知不覺當中，牠在吮吸的時候，將患有瘧疾的血液，轉送到你的血液裏面，因而也就發生了瘧疾的毛病，夏令天氣太熱，蚊子可以到處飛翔，加之人們所穿的衣服，在這個時候，又是極爲單薄，勞動的工友，況且時時的赤膊，於是給以蚊子傳遞瘧疾更多的機會，夏天的蒼蠅，雖然不是這樣，雖然不會咬人，但是

牠總得要圖我們共分食物，尤其是我們沒有留意的時候，牠便在飲食物的上面大爬特跑，腳上的污物，嘴裡的細菌，甚至於牠肚裡的小蒼蠅——蛆子——有時也要藉着食物做牠的子孫繁殖地，因而夏令所最常見很危險的急性傳染病，如霍亂，急性胃腸炎等，其他比較慢一些的如痢疾，傷寒等病，跟一樣地都可以傳遞蔓延，遂使人們因患了這樣重的傳染病，常常無法挽救，甚至有生命的危險。

第二·飲水傳染疾病的原因

在沒有說明飲水傳染疾病的原因以前，我們先要研究水的來源是怎樣？原來我們平常所用的飲水，大概可以分做三種來說，第一種就是雨水，這算是比較清潔的水，但還不能夠說是十分純粹，十分清潔，因為雨點的原始是帶着塵埃而來的，下降的時候并且吸收各種氣體雜質的緣故，第二種就是地面水，這種包括江河湖沼，以及人造水池，凡周圍毗連地面，上與氣體接觸的水均屬之，這種水之清潔與否，要看水流經過的地域而有區別，譬如經過沙地的流出的，便比較清潔些，若在人烟稠密污物濃聚的地方，所流出的水，便不免帶有點兒污垢，第三種是地間水，就是指泉水和很深的井

水而言，這種水多經過沙礫的地帶，經過天然的沙濾作用，那一切不潔淨的物質也就淘汰淨盡，細菌也比較少些，大都市的人們，喝的多是自來水，換之，他們所喝的水，多將地面水經過人工的潔淨方法後方才食用，這算是比較穩當些，但是自來水是不能夠到處都有的，那麼沒有自來水的地方，就要靠着地面江河湖沼的水作為飲料，如果地面清潔，水質澄清的，我們吃下去或許不至于生病，若是在一個池沼的周圍是污濁不堪，池沼的附近并且人烟稠密，在這種環境之下，那麼這水的清淨與否，關係是非常的重大，譬如這個池裡面的水，本是很乾淨的，附近的人都要靠這池裡的水作飲料，一旦有一個人患着霍亂，他家裏的人隨隨便便把這病人的衣服用具以及他的排泄物，都拿到這個池裡去洗，那麼他洗的時候，排泄物裡面的細菌，也就隨着水浪而散布全池，鄰近的人又不知道水裡頭混着霍亂的細菌，拿到家裏時也不加以煮沸，那末喝下去的以後，就可以發生同那個病人一色一樣的霍亂病，但是我們既然不能夠不飲水，可是飲水的時候，就須注意這水是不是清潔！是不是含菌？是不是可以致病的？如果稍為有些可疑，終要使這種水煮沸過了再飲才妥當

，因爲要知道不潔飲水，常常可以做傳染疾病的媒介物的啊

第四·夏秋間最常見的幾種胃腸病

俗語云「禍從口出病從口入」這確是很實在的話，夏秋間因爲微生物孳生旺盛，所以凡是人類所可以吃的東西，都有牠的種子在那裏邊繁殖，那末人吃了之後，當然必經消化器的消化，於是乎如果食物裏面的微生物數量較多的，牠便在消化器當中的胃和腸裡面孳生起來了，胃和腸的內容既受着微生物的繁殖，那末同時就阻礙本人固有的生理現象，因而發生種種的胃腸病來了，據我們的過去經驗所知道的，夏秋間的胃腸病，最常見的便是單純性下痢，急性胃腸炎，痢疾，霍亂，傷寒等等，這幾種病的發生原因，大部由於吃東西的時候不留意的緣故，至于牠的病狀和預防的方法，因爲篇幅在後，這裡就不多談了。

第五·夏令飲食應怎樣攝生

食物的種類和配合 食物的種類是很多的，若從應用方面上講，可以分他做普通食品嗜好食品二種；也有從性狀方面分他做動物性食物，植物性食物二種；若要從他內部成

分和營養原質方面講，可分他做蛋白質，脂肪，含水炭素，無機物四種。

蛋白質是生物體中最主要的物質，食物中最富有滋養的原料。動物性食物中多含有之，最多的是鷄卵肉類，牛乳乾酪等。植物性食物中，如麥類荳類馬鈴薯等亦含有之。

脂肪質是一種脂油質，做維持吾人體溫必要的質料。肉類牛油與胡桃等多含有之，但是這種食物，不易溶解和消化的。

含水炭素，是由輕炭養三種原質合成的，在植物性食物中多含有之，最重要的如澱粉糊精，葡萄糖蔗糖等。

無機性養料日用食物中多含有之，普通如水，食鹽，鈣，磷，鐵，鎂，磷酸鹽和硫酸鹽等。

各種食物所含的成分，多少也有不同，有的富有蛋白質，而少脂肪和糖類，有的富有糖類小粉等，而少脂肪和蛋白質，所以我們所吃的食物，必須用幾種相配合，方足以供體內的滋養，而各種食物，又須配合得當，方足以滋養身體，尤其是在夏令的時節，各種食物，應選擇流質易於消化的爲好，同時保存潔淨，亦是自然不可少的事。

食物的購買和烹調 購買食物的時候，第一要注意合不合於營養身體，因為食物既以營養身體為原則，那末，選購食物，自然要注意這一點，第二要注意合不合於衛生，因為食物的不新鮮和不清潔，食之非特無裨益於身體，並且有害於人體的健康，第三當然注意合乎經濟的原則，物價過昂，便不能夠辦得起啦！至於烹調，更須透切蒸熟，不可生食，因為夏令的時季，微生物散布各處，不經煮熟，難保吃下去不發生亂子，還有烹飪過的食物，均須當日食之，若天氣炎熱，則所煮食物，或起酸酵或起腐敗，所以食物存放的地方，應使蒼蠅之類不能夠侵入，免得遞帶些病菌，此外冰冷冷的地方，微生物也不容易繁殖，所以在夏令的時候，最好把飲食的東西，用冰箱保存起來，亦足以免其腐臭，或則夏天倘使我們能夠素食，倒也是夏令攝生的方法，這都是夏令對於飲食一般的衛生常識呢！

第三章 住居衛生

第一．住宅和人體健康的關係

衣食住行，乃人生的四大要素，這是任何人都知道的，我現在單拿住的問題來講，一個人一日間八個鐘頭的工作，

一身的肌肉到了晚上達到疲勞的程度，便須有一個睡臥休息的住所這住所就是房屋，但是住所和房屋建築的好否，關係又是非非常的重大，如果這間房屋不合衛生，那直接可以影響你的精神的不愉快，間接可以傷害你的健康，譬如有一個人，他因為不講究衛生，不知道衛生的重要，於是乎他把自己的住所，周圍造了好像木桶一樣，雖然也有窗戶但是很小，日光雖可以照入，但不充分，於是空氣閉塞，臭氣漫佈，如此長久下去，那末日光無法侵入，地面就漸漸地卑 起來了，一切東西總要帶點霉爛，空氣閉塞，人們在裏面長久居住了，也就覺得頭暈氣悶，並且也要受潮濕了，你看這樣情形，身體還能強健麼？我敢說一句，這樣非生病不可了，所以居住的地方，並沒有分別貴和賤，有錢的人，他所特別的，就是開了窗有了玻璃嵌在上面，無錢的人，也可以開開窗，即不裝玻璃也不很緊要，此外日光和空氣，更是不分貴和賤，有錢人和無錢人，都能享受着這是最為公平，一律普遍的照着，普遍的吹着，因為這樣我們就可以知道住宅建築佈置的良否，對於人的身體是有很大的關係的，我們該不該加以切實的注意麼？

第二．住宅要怎樣才算合乎衛生

住宅的衛生與否，關係人們的健康十分重大，那末怎樣才算適合衛生呢？講到衛生的住宅，最要的條件，就是要選擇高燥的地方，這個地面，應該沒有一點兒濕氣，還要注意他的方向，向西向北都不好，最好就是南面，因為南面正是冬暖夏涼，太陽也不至於直射全日，方向及地址既然擇定了，那末將這房子要多開窗戶，使得外界的光，能夠多多的射入室內，並且也可以消除一切的病毒，日裏同夜裏，如果不是十分寒冷，可以把窗戶完全的打開，使得屋子裏面惡濁的空氣向外排洩，外界的清氣向屋子裏面交換，房子裏面既然日光常常的射入了，空氣也非常的清潔了，但是房屋內部的清潔，也要十分注意，譬如污穢的垃圾，應當常常掃除，桌案上面的灰塵，也要用濕布輕輕的揩拭，夏季最要緊的，就是要釘些鐵紗，免得蚊蟲蒼蠅可以侵入，少了不少麻煩和危險，房屋四壁，倘有空洞，必須杜塞，以免鼠類的繁聚，此外污池和糞坑，也不可和住宅隔了太近，因為如果相離過近，它那污臭的氣味便可以使人難受，所以住宅周圍的環境衛生，要十分注重清潔，時時洒臭藥水，住宅的外面，必須多種樹木，倘若房屋地盤很小，那不妨多擺設盆花，也可調節空氣的污濁。

第三·夏令露天睡覺的害處

夏令的天氣最熱，一般人因為要避免房屋狹小受熱的緣故，往往在夏天的夜裏，隨隨便便的倒在露天的地方睡覺，這樣固然可以涼快些，可是也要顧慮害處，譬如說你因為要使得睡的涼快，便在你自己院子裏頭露天的睡着，然而人畢竟是有生物的一種，是容易受外界的侵襲的，半夜的時光，上天的露水是慢慢的降下來了，四面空氣也是漸漸的冷却了，你在那時候，正是好夢方酣，一切都沒有感覺，於是乎那寒冷露水和空氣，向你的周圍包着，恰好你身體的皮膚在這時候極其弛緩，毫無抵抗力還不足道，他並且能把外界的氣體感受到裏面來了，裡面的肌肉受了意外的侵襲，猝不及防的便受其損害，因即致成感冒的，每年不知道有多少，所以要勸告納涼的人們，乘涼在炎熱天氣固然是不可避免的，不過也要自己當心受涼，因為有時身體先受了涼，一切的傳染病也容易侵犯的緣故。

第四章 旅行衛生

第一·夏令旅行最常見的疾病

疾病本是痛苦的，在夏天旅行的時候如若發生了急病，那更痛苦而又十分危險的事，一個又紅又熱的太陽掛在你的頭頂上，你又不幸在旅程正在進行的時候，偶因不知善自珍攝，那危險的夏令急病也必跟着發生了，據我們平常所知道的，夏令旅行最常見的疾病，以日射病，即所謂中暑為最多，他的危險很大，假如處置不得其法，就可在很短的時間，有性命之虞，你看是多麼可怕的急症啊！

第二·中暑及其急救法

中暑的名稱，是一般人所知道的，在醫學上的命名，乃為日射病或名熱射病，這種病在夏令旅行的時候最是常見，他的原因，約有下列的幾種：

- (一) 頭部及身體受了日光長時的直射。
- (二) 身體的溫度，發散的不充分。
- (三) 頭部受烈日的猛射，周圍的空氣含有濕氣的成分。
- (四) 身體在夏天過度的動作或疲勞。
- (五) 室內的高氣溫長時間的密集。
- (六) 夏令飲酒後身體的過勞。
- (七) 飢渴及睡眠不足或病後的虛弱。

發生此病的症狀，初則流汗不止，頭部發熱，舌頭乾燥，繼則頭痛，胸內苦悶，覺有眩暈昏迷及倦怠的感覺，精神不振，言語不清，走路不自然，呈一種蹣跚狀，這時候如不趕緊設法處置，隔了不多時，患者便卒然暈倒，人事不省，週身癱瘓作抽筋狀，顏面的部份現暗赤色，眼球著明的充血，多凝視不動，呼吸淺薄兼有促迫，時帶有鼾聲，若觸其脈搏則極為細小，這時候的皮膚，多甚灼熱乾燥，體溫可達到攝氏表四十一度至四十二度，到此情形，便是極為危殆的境况，應即趕緊作下列的處置：

- (一) 將中暑者衣服趕快解開。
- (二) 抬到樹蔭的底下空氣流通的處所。
- (三) 把中暑者頭部墊高。
- (四) 用扇向中暑者週身扇動。
- (五) 顏面及胸部可用冷水浸過的手巾蓋覆。
- (六) 頭部及心臟部最好用冰罨包或用冷水灌腸。
- (七) 中暑者的四肢，可用手充分摩擦。
- (八) 如呼吸過弱時，可以行人工呼吸法。
- (九) 清醒後可給以潔淨的冷飲料與飲。

(十) 如果人事不省時，可用亞摩尼亞，給中暑者聞嗅。

(十一) 如果中暑者醒後忽眠的，係危險之兆，應速請醫師診治，不可疏忽。

第三、汗疹及其簡要療法

汗疹為夏令最常見的皮膚病，發生此病的原因，乃係夏日天氣過熱，渾身作強烈的發汗，因而誘起本病，汗疹的病狀，有的在皮膚上面發生多數粟粒大的微細水疱，這水疱的內容為澄明狀，乃係汗腺排泄孔閉塞的緣故，汗疹好發的部位為胸部，頭部，腹壁部，在夏令有劇烈的癢痒，使患者極不舒服，療治此病，頗為簡單，普通人多以冰塊向汗疹部摩擦，但其效果並非十分著明，此外藥品治療，可撒佈亞鉛華藥粉或爽身粉，癢痒劇甚時，塗以亞鉛華軟膏，但裏面應加百分之一的石炭酸，除摩擦冰塊及撒佈藥粉這兩種方法而外，還要時加沐浴，常換潔淨的內衣，這樣一來，雖然不敢說馬上就能治好，但多少總可以減輕些這痛苦的病狀了！

第五章 危險的急性傳染病

霍亂為夏令最常見的急性傳染病，俗名叫瀉痢痧，吊脚痧，或絞腸痧，染及此病之後，能够在極短的時間內死亡，有時預防不慎，波及附近，蔓

延甚廣，以至於死亡枕藉，慘不忍睹，發生此病的原因，誰都知道是由傳染而來的，又曉得那致病的根源，就是霍亂菌，但是霍亂菌牠不能夠憑空的到你肚子裏面去的，必由你所吃的食物裏面，混雜而來的，這病在夏秋的時候，最易流行的流行之後，也最難防止，所以算是極危險的急性傳染病，他的症狀，最可怕而顯著的，就是吐和瀉，所以也有人叫這病為吐瀉病，但是此病的吐瀉，不比平常的吐瀉那末輕微，患了這病的人口渴神昏，精神倦怠，手足厥冷，在數點鐘內可以瀉出幾十次到百餘次的米湯樣的大便，這種大便，初帶膽汁的色素，後即帶無色灰白絮蟲的東西，外觀好像同米汁相彷彿，病人為了吐瀉的次數過多，身體裏面的水分，遂著名的缺乏，以致體格遽形瘦削，同時病人的體溫下降，脈息疾數，微細如縷，尿量減少或閉止，聲音嘶啞，眼窩陷凹，鼠梁屹立，皮膚厥冷，呈暗褐色，撮之則有皺裂，週身的肌肉，有時痙攣，呼吸促迫，且帶困難，這樣的經過，症狀逐漸加重，心脈衰弱，因而就可頃刻斃命，你看這樣危險的情形，是不是使人要嚇死呀！但是我在這裡，要請諸位明白一件事，極要緊的事情，就是這種霍亂病人，他所吐出的瀉出的排泄物裏面包含着霍亂菌，不知道有幾十萬萬，假如你將這種排泄

嗽處露的不得法，或是不小心的話，那末這可怕的霍亂菌，就立刻可以傳染到無數人的身體的裏面，於是就可以發生和那末那個病人一色一樣的霍亂病，也可以在短時間內，同樣的快死。現在我們既然知道霍亂病是有這樣的危險，這樣的可怕，我們要想法怎樣的預防呢？

預防霍亂的方法，可以分做兩種來講：

第一就是絕對不令霍亂菌有染及身體的機會。

第二注意本身抵抗力的增強或設法增加預防霍亂的能力。

關於第一項，我們既然不令霍亂有染及身體的機會，那末我們就應該明瞭霍亂菌的性質，歡喜在什麼地方存，及從什麼地方來的為最要緊，所謂「知己知彼」，然後才能百戰百勝是也。

霍亂菌所從來的唯一源泉，就是在患者霍亂病人的腸中，隨着糞便瀉出來的，有時霍亂菌可以沾在衣服物件上面，或滋生在濕地上，或繁殖在水裏面，從這些地方，又沾染到我們的手上或食物上，因此進了嘴裏而入胃腸滋生出億萬千的新細菌，再從糞便流出，再去傳染，所以我們要預防霍亂菌的侵入，第一便是我們吃飯的口，平常我們所吃的物品，

如生冷菜食魚蝦之類或是不潔的飲水裏面，最容易埋藏霍亂的細菌，因此使應該將吃食的東西，通通煮熟過，然後可免這種危險。

其次便是蒼蠅，因為蒼蠅係最歡喜污臭的東西，凡是夏令污臭的食物，或垃圾，或廢物，甚至於糞便，都要叮上去，我們應該使食物絕對的和蒼蠅離開，使得蒼蠅毫無接觸的機會，那末便比較可靠得多，否則發病的危險，那就不堪設想了。

關於第二項就是注意我們本身的抵抗力，這一層也是非常常要緊，如果我們身體是強健的，那末外來少數的毒菌，可以自然的被消化能力殺死，因而不至於致病，否則本身的抵抗疾病的能力本來很孱弱，那末極少數霍亂菌進入時，也可以使得你變成很沉重的疾病來了。

再有怎樣設法身體增加抵抗霍亂菌的能力，這一層現在已經有人發明出來了，這個方法，就是打霍亂預防針，俗稱打防疫針，因為這種防疫針所用的藥水，乃是用一種已經殺死的霍亂菌混以一種生理的食鹽，注射之後，那已死的霍亂菌毒，仍然是可以刺戟人體裡面的血液，因而起了一種抵抗力，就有抵抗的能力，這種注射甚為可靠，他就是以引起人

體發生抵抗霍亂菌的力量為原則，身體裏面既已有了這種抵抗的能力準備着，那末萬一外來霍亂菌一時雖然被其侵入，也不至於發生危險的，我現在再把預防霍亂的方法，簡單的縷述如下：

預防霍亂的方法：

- (一) 應當要打霍亂預防針。
- (二) 不吃生冷的東西。
- (三) 甚麼進口的食物，必須預先煮熟。
- (四) 把患有霍亂的病人遠遠的隔開。
- (五) 撲滅蒼蠅。
- (六) 不吃蒼蠅叮過的食物。
- (七) 霍亂病人的衣服用具，應注意充分消毒。
- (八) 注意夏令的衛生，並使身體日漸強壯。
- (九) 患了此病，不要濫找理髮匠挑痧就誤救治的時間。
- (十) 得了此病，應趕緊請醫生急救施治，注射生理食鹽水，不要濫市售的十滴水，痧藥水，嘔嘔類之類，因為有時含着病毒的食物不能排泄，反致危險。

赤痢

赤痢也是夏令最常見的傳染病，古名滯下，腸辟等種種名稱。這種病發生的原因，也是因為飲食的不小心，被赤痢菌傳染的緣故，牠的病毒有兩

種，一種叫阿美巴赤痢，一種叫做細菌性赤痢。這兩種東西，多寄存在飲食物的裡面，人吃了之後，便由消化器以至於大腸，因而每日下痢者有數十次之多，排便時，腹痛及腸鳴，裏急後重，所排出的大便，如粘液一般，在粘液的當中，且混有血塊，症狀劇烈時，裏急更重，排出的糞便，有時完全為血液，或是完全白濃汁，帶有腐敗性的臭氣，這樣每日數十次的下痢，時候一久，便精神萎靡，面色蒼白，眼窩陷落，不思飲食，有時惡心欲嘔，小便減少，於肛門附近，紅腫發熱，此時如再遷延不治，過一二星期便漸漸衰弱以致於死，也要算很危險傳染病。

預防赤痢的方法，茲簡單的述幾種如下：

- (一) 撲滅蠅類——除棄污物。
- (二) 食物須用紗罩或玻璃罩罩好，以防蠅類。
- (三) 不要暴飲暴食，以免損傷腸胃，至使細菌乘機而入。
- (四) 腐爛的瓜果菜肉或未煮熟的肉及水勿食。
- (五) 萬萬不要喫生冷的東西和貪涼及坐臥潮濕地上。
- (六) 市場上的食物，不用紗罩蓋好的，不可購食。
- (七) 病人與健康人的糞便裡面，須注入石灰或臭藥水。

(八)廁所及家畜棚等處，宜常洒臭藥水及石灰。

(九)病人用過的衣服器具，均宜充分消毒。

●傷寒●
當氣候炎熱，由夏入秋的時候，這個時候，有一種急性的傳染病，每年都在流行着，甚至傳染的範圍頗廣，使人無法制止的，這種病就叫傷寒。

但是傷寒病是從那兒來的呢？傳染着是不是有危險？牠的病狀怎麼樣？用甚麼方法去預防呢？這各個問題人人都應該明白的。原來傷寒的傳染方法，是和霍亂赤痢一樣的途徑，都是由患這種病的人的排洩所染及的，我現在不妨舉一個例子，有一個種田的人。他把他自己的田地播種菜蔬，但是他希望菜蔬長得快，所以就不得不使用肥料。而他於是每日到城裏去挑糞，又把糞灌潑在菜蔬的上面，這樣的灌溉，菜蔬果然長得非常肥大，但有一天，他去城裏挑糞的時候，把患傷寒的人所排洩的糞挑回來了，這種糞裡頭有很多很多的傷寒菌，可是他因為不知道，還是照舊的把這毒糞潑在菜上，到了第二日，他把這菜割了下來拿到菜場去買，人家買了之後，因為急於做飯，所以也沒有十分洗的乾淨，同時那菜也煮得並不十分熟，這樣地像狼吞虎咽的喫下去了，到了次

日，這個人還不覺怎麼樣，再過幾日，這個人起先有一點兒熱，精神抑鬱，再過幾日，熱度更高，人也就模糊不清了，有時並有下痢的狀態，所發生種種病象，簡直和那個病人一樣，這樣的熱度忽高忽低，把一個人弄得非常衰弱，過了四五星期之後，如若身體素來不強健，就要因為衰弱至於有性命的危險，你看這種情形可怕不可怕，我們該不該努力預防，至於預防傷寒的方法，也很簡單，祇須對各種食物煮到透熟飲水要經煮沸再吃下去，那傷寒病菌就不能會傳染到你身上來了，其餘零零碎碎的預防方法，請參看霍亂和赤痢的預防方法可也。

●急性胃腸炎●
夏令時期的傳染病，除了上面三項為最常見的以外，那就要算急性胃腸炎了，這個病在夏令蔓延甚廣，一般人因為牠沒有像霍亂那樣危險，所以也不十分重視，其實因患此病，而繼續轉成他症而死的，每年不知道也有多少，急性胃腸炎發生的原因便是夏天的暴飲暴食，因為暴飲暴食，於是胃腸的工作不合適度，直接間接引起疾病，亦於因為暴飲暴食的時候，對於飲食物的選擇不小心，飲食物的放置不潔淨，飲食物的製法不衛生，於是食物到了胃腸裏面，因至引起胃腸炎，

其次則胃口不佳，全身疲倦的病狀時時發現，再則每日瀉痢數次，口覺非常乾燥，皮膚厥冷，尿量減少，脈息細微，甚至精神被疾病的影響，覺得非常痛苦，沉重的時候，簡直和霍亂一樣地利害，幸而處置得法，可以治愈，急救法有時也要用生理食鹽水注射。

以上幾種重要的急性傳染病，在不潔環境之下，常常很容易發生，生了病，精神和身體受痛苦，時間經濟受損失，有時甚至有生命上危險的恐怖，推其緣故，都為飲食之不謹慎而致，可見我們夏令的衛生，關係飲食物的留意，實在是十要緊呀。

第六章·滅蠅

第一·蠅體的構造

蒼蠅為逐臭的動物，這是任何人都知道的，人們看見牠，不獨惡臭的臭味，並且恐怕染上牠的毒。蒼蠅身體的構造，是由頭頸胸腹以成的，牠翅膀腿部都在胸部，翅膀有兩個，另有兩個小翅膀至後而，每一隻蒼蠅有腿三對，即六隻腳，每隻腳有三節，裏面還有血管，但有氣泡，全身靠血運以固其體質，飛起時體態甚輕，牠的頭部上面，有兩種不同的眼

睛，一種名為複眼，一種名為雜眼，雜眼共有兩對，細望每隻眼睛約千四千纖細之點末，惟這種眼睛，驟見之不大清楚，複眼有三個，居小眼之中，蒼蠅尚有一種特別的長嘴，隨便可以伸縮，但沒有齒，所以不能咬人，這種嘴有尖，有管，有抽器，再，都為咽喉，善於辨別氣味，這是蠅體構造的大概情形。

第二·蠅類生育法

一隻蒼蠅的生育，可以在短時間期內就能成功，最初由母蠅選擇最為醜惡的處所，產下極多的卵子，這卵子經過了一夜的時間，到次日便成爲蛆子，過了五日，由蛆漸漸變爲繭，再過三日，那繭身在繭裡面的蛆子，遂破繭而出，便成蒼蠅，每隻母蠅每次所產出的卵子數目，大概有一百五十個之譜，一隻母蠅在一個夏天，能生五回卵子，這個數目已大足驚人。

第三·有效的滅蠅法

滅蠅的方法，分治本及治標兩項，屬於治本的，就是設法撲滅蠅類的本源，換言之，就是怎樣去撲滅蠅類的蛆子，因為蒼蠅不是生出就是這樣的，牠必經蛆的程序然後才能成蠅，所以要滅蒼蠅的根本，必先從殺蛆人手，於是才能根本

斷絕，撲滅蛆子的方法，用藥品最爲有效，這藥一種名字叫「青化鈉」是很毒的東西，灑在糞坑裏面，蛆子就可立刻僵死，一種藥叫「硫酸鐵鹽」對於蛆子亦甚有效，大概用這兩死，加上水四斤，潑於糞堆上，蛆遇輒死。沿標方法，即對着目標進行，換言之，即是怎樣去撲滅已成的蒼蠅，茲將有效的滅蠅方法，約略述之於下：

(甲)滅蠅的最普通方法，即是置備蠅拍，無論何時何地遇着蒼蠅，萬不可任其活着搔擾，應即以蠅拍一隻一隻的拍滅。

(乙)滅蠅紙籠，這種紙籠，家中可以自製，法以白紙糊一個長約一尺的圓籠，上面使成尖頂，在尖頂擊一繩掛在架上，籠底乃空的，掛起來的時候，使這籠底離開桌上約一寸半或二寸即可，再在這籠底的桌上，置着甜香的食餌，蠅聞香味必來舐嗅，嗅完後，因爲蒼蠅的飛翔總是向高走的，所以無形中牠都飛到籠的裏面去了，也不知道能够從底下跑出來，我們如果看了裏面蒼蠅很多的時候，就可以把這籠整個封住，拿到火爐裡燒了，這辦法雖然不能說十分滿意，但也不無相當的功效。

(丙)粘繩紙和粘蠅繩 這兩種方法效力很好，但須依

照下面的藥方配製，方不有誤：藥方：蓖麻油五分 松香八分

這兩種藥品的分量，可以照比例盡量增加，分量稱好了，就先將蓖麻油放在鍋裏頭熬熱，嗣後放入松香，攪動至溶解後爲止，於是乎趁熱的時候將混合的質塗在紙上或繩上，紙面以光滑爲好，以防吸入，弄好後，放在桌上，蠅類聞到松香氣味，必能從遠處飛來，因此便把牠一隻一隻的粘住了。

(丁)砒素溶液毒蠅法 這種方法通常用一種砒素外國名詞叫 (Arsenic of Soda) 此藥多爲藥餅每用水三兩半即可放入此餅一個，每二十六兩水裏頭就可以放進六餅，成爲百分之一的溶液，在這溶液內，可以酌量加入糖分少許，以便吸收蒼蠅，蒼蠅如果在早晨因渴思飲誤喝此水之後，便能於短時間內中毒而死。

(戊)佛馬林溶液滅蠅法 佛馬林是一種藥品的名詞，很毒，爲烷醛氣體中之水中溶液，易於變質，所以不用時必加以瓶塞。

藥方： Formalin 佛馬林 一中號匙約重二錢半

Sugar 糖 同右

Water 水 二十兩

拿上面三項東西混在一塊後，再加以蘇打半茶匙爲要。

(己)滅蠅噴霧。又名「賴福勞氏」液

藥方：Pyrethrum 派利香 二磅

Methylated Spirit 木醇酒 一加倫

Saffrol 撒佛洛 一加倫

Aniline 亞尼林 一兩

將上面的藥方配好後，加入二十倍的水稀釋之，如用肥皂水更相宜，于是用噴霧法噴霧之，十立方呎的稀釋溶液，通常足敷一千立方呎噴霧之用，此法用於房內廚房廁所馬廄獸欄爲最佳。

關於上面各種毒液的使用，應注意防止兒童或豕畜之誤飲及入口。

第七章·滅蚊

第一·蚊與瘧疾的關係

蠅類之能够傳染夏令的急性傳染病，這是盡人都已知道的，唯有蚊子，一般人只知道牠的煩擾可厭，但很少知道牠的吮吸人體的血液而外，尚能傳遞瘧疾的毛病，於是在夏令

的晚上，露天睡覺，甚至一絲不掛，聽任蚊子的吮吸血液而不顧，及至滿身紅點斑斑，間日的瘧疾開始發作，仍是不知此病的由來在很久的以前，尙以爲這是神明的降罰，以爲理所應爾，噫！何其愚之甚也，近世紀來，一般的科學家從事研究此病的根源，發現係完全由蚊子傳帶瘧疾的原虫而起，牠的傳帶方法，我已經在上面第二章第二節言之盡矣，總之，瘧疾並非同其他疾病的原因來自內部，乃完全由蚊子傳帶瘧疾原虫的關係，因爲這樣，所以我們欲免瘧疾，當然必首先撲滅蚊子，所謂治其本源是也。

第二·蚊的生育法

我們在夏令所看見的蚊子，大大別之可以分做兩種，一種就是普通蚊，這種蚊吮人血液的目的，無非得一飽而已，還有一種名爲瘧疾蚊，外國名字叫 Anopheles，此蚊與普通蚊不同的地方，第一瘧疾蚊頭上的觸角，比普通蚊長而大，且與牠的嘴相等，第二瘧疾蚊翅膀具有斑紋，甚易窺見，第三瘧疾蚊停止壁上的形狀與普通蚊大異，因普通蚊腹部的下端，常與壁面接近，而瘧疾蚊則把牠的腹部，向後豎起，這瘧疾蚊所帶的瘧疾原虫，初進血液內，即侵入血球，其體甚小，及後逐漸發育增大，至佔赤血球之半部或全部，這時

候赤血球即爲牠的營養物，因而消化而破壞之，使成一種特別的色素，蓄於原蟲的己體，成熟後則又分裂，構成胞子，這胞子脫離舊赤血球，再入新赤血球，這樣照上面的方法發育增殖，是謂之瘧原蟲的無性發育。還有一種，則別有雄雌兩性，爲較大之生殖細胞，或名爲生殖球，此球在人體內不成熟，必俟瘧蚊吸着患瘧疾病者血液之際，共入其胃，始化大小兩種之生殖球，此兩種之生殖球中，大者屬雌性，小者屬雄性，故大的名大生殖球，小的名小生殖球，這兩球互相交接而有孕，是謂妊孕體，此體在蚊子身內，漸次發育，構成卵囊，中生無數之幼蟲，既而卵囊破裂；再成無殼之鑷狀芽胎，出蚊子的體腔而集在蚊的唾液腺內，所以此蚊的嘴，一入人體，則其唾液裡的鑷狀芽胎遂入人血而感染，是謂之有性發育，這是蚊子發育和繁殖的大概情形。

第二·有效的滅蚊法

滅蚊的有效方法，最好即從治本入手，因爲蚊子既不如蒼蠅日間飛翔，也沒有遇物即食，尤其是牠常藏在黑暗的處所，以對於治標的撲滅成蚊方法，除了在窗戶上密裝鐵線紗而外，更無其他的較好方法，所以要實行滅蚊，便非殺蚊子

的孑子不可，其方法約有下列的數種：

(甲) 最普通的滅孑子法，如在臭水缸或污水池內，以洋油數滴潑在水面即可，這樣的可以使孑子無法向水面呼吸空氣，因此至於死亡。

(乙) 其次是用一種特製的滅蚊油，這種油的方子如下

藥方：石蠟油一份，重油或洋油二份

照上面分量的比例，可以隨意配合在任何程度，通常以此項油十兩即足敷散於一百平方尺水面之用，倘用點滴法，則此油每一分作二十滴，用法也是潑在水面，以滅孑子。

(丙) 克雷瑣 (Creosol) 滅蚊法 這個方子效力甚佳，約計水塘容量，以每水八萬加倫用克雷瑣一加倫爲比例，用此藥以前，先以五倍的水，加於克雷瑣內，使成乳狀，再傾入塘內，使與污水和，以殺孑子。

(丁) 此外還有驅蚊油藥方銀個茲列之如下：

(一) 藥方：	肉桂油	一份
	棕色樟腦油	二份
	羊毛脂，凡士林，橄欖油，(照氣候配)	合) 三份

(二)藥方：雄劑荳油 Oil of Citronella 一份

椰子油 Coconut Oil 一份

石油蠟 Paraffin Oil 一份

製好後加入石炭酸使成萬分之一或千分之五。

市售的飛力脫，供家庭用爲滅蚊，也值得介紹的。

第八章·結論

這本書編印的動機，係要灌輸一般人們得到些衛生常識，尤其是我們鐵路交通界的人們，懂得衛生常識的人雖然大有人在，然而缺乏衛生常識的人，却也不在少數，所以我們趁着夏令的時候，編印這本「夏令衛生」小冊子，分給我們服務鐵路交通界的同人來做當頭棒喝，自己已曉得了可以勸告人家，也可以告訴家庭，那末我們大家可以安安全全地度過這個盛夏的夏天，我們大家要天天工作，既沒有得到避暑

的機會，不過在夏令稍爲講究些衛生，就可以免除一切危險的疾病，這對個人有利益，對家庭也有利益，大家都沒有病，對國家也是有很大利益，尤其是鐵路交通疾病的傳播尤爲迅速容易，所以我們服務鐵路方面的員工，更加要有注重預防的必要，希望讀這小冊子的人們，不要當作老生常談，毫不注意，其實這一篇講究夏令衛生的談話，雖不能完全可以做大家的護身符，但是如果能夠照這種預防方法，過炎夏天氣的生活，精神仍可愉快。身體可以健全，那是可以担保的，倘若有一部分懷疑的人們，不信任這些話，那末故意違背一下，立刻可以得到効驗，這是可必的，這樣一講，那末何苦去違反科學的自然趨勢，還是講究些衛生，終有些利益可以得到的。(完)