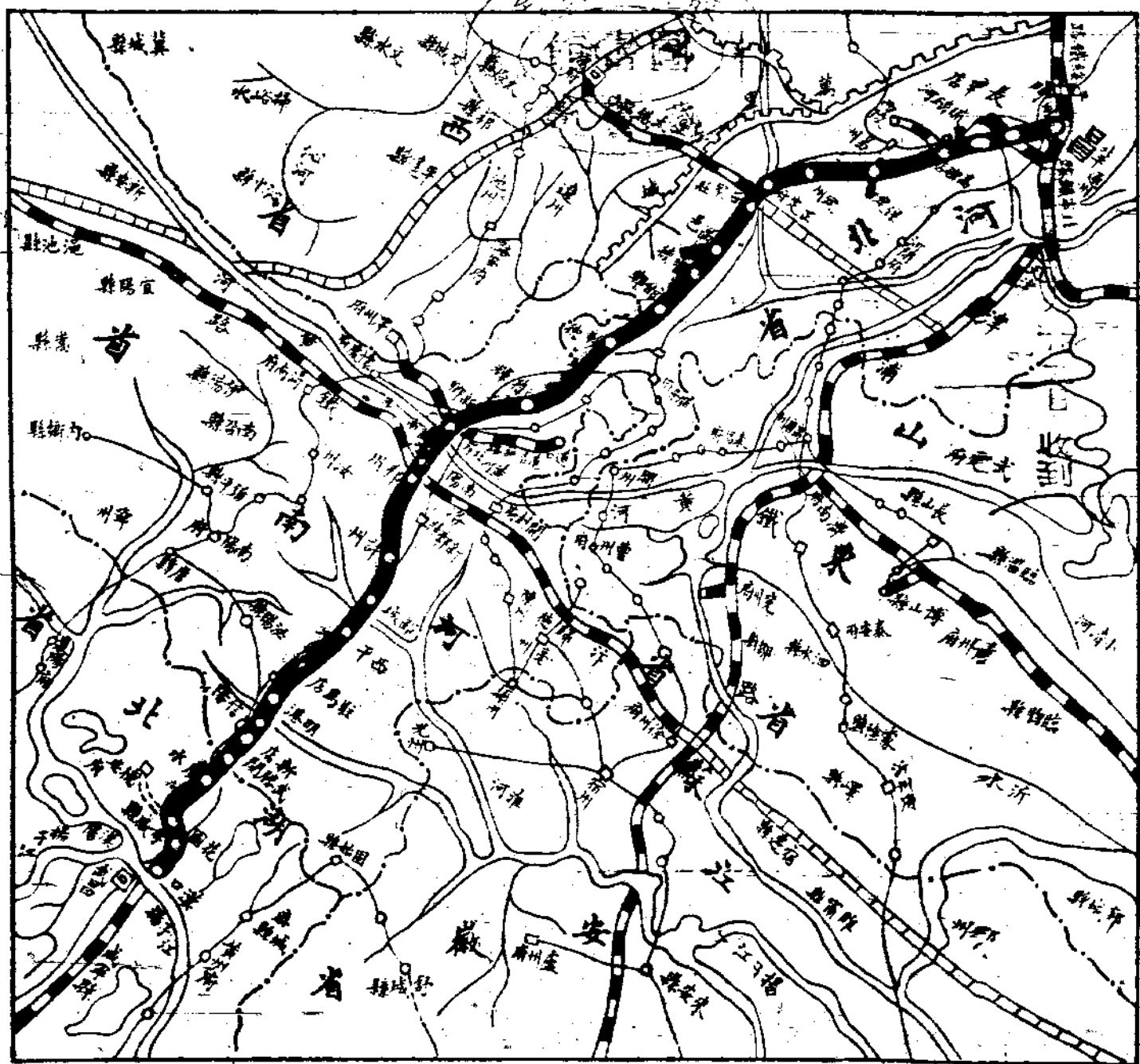


鐵路月刊

平漢綫

第三十六期



本刊啓事

本刊遵照

部令將所有命令公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實以後歡迎左列投稿

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

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞智識及改革制度等

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

漢口黃陂路三合里平漢鐵路管理委員會編譯課

鐵路月刊平漢線第三十六期目錄

總理遺像

總理遺囑

插圖

本路特別快車列車圖

路事短評

緊縮

論著

鐵路貨車支配之要素

研究

本路快車增速與軌道技術之關係

目錄

(雙)

(宗璩)

(趙福靈)

一

目 錄

譯 述

調劑氣溫之設備與運輸

(論譯)

工 作 報 告

本路二十二年一月份重要工作報告

大 事 記

本路二十二年三月份大事記

紀 錄

本會路務會議紀錄三則

本會總理紀念週紀錄二則

江岸 總理紀念堂落成何委員長演講詞一則

調 查

葫蘆島築港記

(調查記)

統計

本路各材料廠存廠材料價值表(二十一年十二月份)

民國二十一年全路更換鋼軌配件數量表

民國二十一年全路更換枕木根數表

民國二十一年全路更換鋼軌根數表

本路最近五年各鑛煤運概數表

本路現金出納旬報表(二十二年三月份)

本路營業進款概數旬報表(二十二年一月份)

平漢鐵路工匠夫役增減人數表(二十二年二月份)

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表(二十二年二月份)

平漢鐵路行車事變統計表(二十一年十月至十二月)

平漢鐵路有關係各站每月起運鑛產總數表(二十二年二月份)

專載

蘇俄鐵路問題

全國鐵路聯運之恢復與推進工作

黨務

目錄

目 錄

四

各國之黨與政關係

平漢路特別黨部爲總理逝世八週年紀念告本路工友同志書

平漢路特別黨部爲三一八紀念告全路工友同志

平漢路特別黨部爲黃花崗七十二烈士第二十二週年紀念致全路同志的痛言

法 制

鐵道部直轄路警管理局派駐各鐵路警察署警察教練所章程

鐵道部直轄路警管理局派駐國有鐵路警察署員司長警獎懲規則

鐵道部直轄交通大學畢業生實習通則

鐵道部直轄交通大學畢業生實習細則

國有鐵路交大實習生甄考委員會規則

修正平漢鐵路管理委員會鄭州辦事處組織規程

平漢鐵路各醫院診療所辦事細則

平漢鐵路各醫院診療所領用藥械材料規則

煤車押運人購票乘車辦法

本路各處謀購置書籍及保管辦法

平漢湘鄂兩路旅客聯運辦法

平漢湘鄂兩路聯運行李包裹裝卸等費計算徵收及結帳辦法

修正車務處各課分股辦事細則第十八十九兩條條文

交通鱗爪

鐵路消息十二則

航空消息四則

航政消息二則

電政消息二則

公路消息四則

附錄

杭江鐵路沿路造林設計書

補白

列強航空力

怪病一睡九個月

空中機器腳踏車

世界金產額開新紀錄

秦牛產麟

上兩年各產茶地輸出數額比較

目錄

(楊興烈)

路事短評後

論著後

譯述後

譯述後

工作報告後

工作報告後

五

目錄

去年各國向我輸入之工業品
航行黃河汽船
美耶誕節四百人死於非命
起死回生之返生機
兩合元之捷法

六

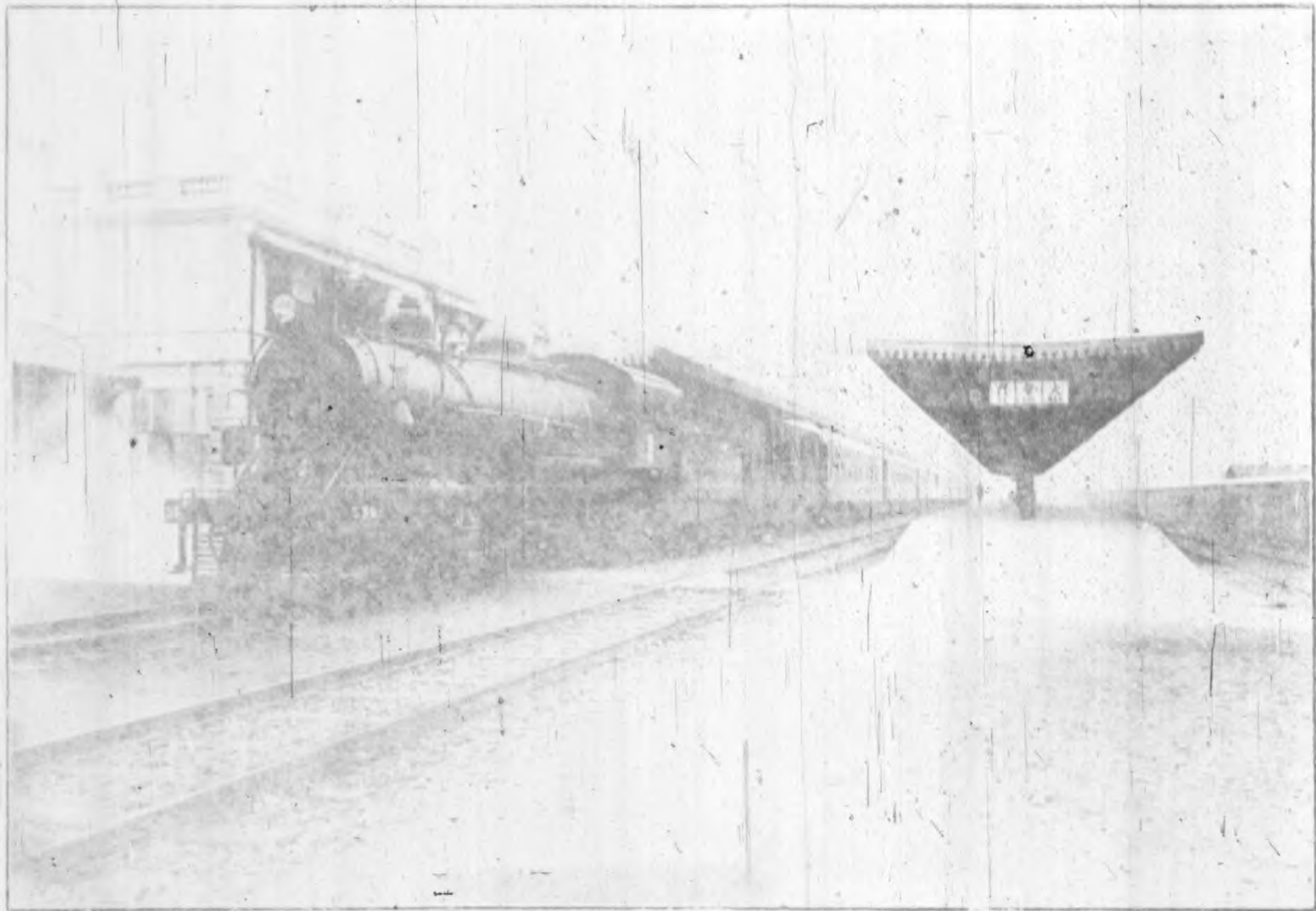
大事記後
紀錄後
法制後
交通鱗爪後
附錄後

總 理 遺 像



總 理 遺 囑

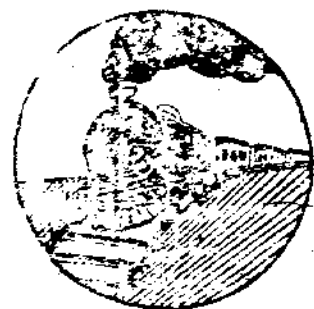
余致力國民革命凡四十年其目的在求
 中國之自由平等積四十年之經驗深知
 欲達到此目的必須喚起民眾及聯合世
 界上以平等待我之民族共同奮鬥
 現在革命尚未成功我同志須依
 余所著建國方略建國大綱三民主義
 第一全代代表大會繼續努力以及
 求貫徹激最近主張開國會議及
 平等條約尤須於最短期間促其實
 現是



車 列 車 快 別 特 路 本



緊縮



路事短評

緊縮

(雙)

吾國今日。不唯國家財政。陷於枯竭。即社會經濟。亦已瀕於破產。資本家坐擁鉅資。而不敢外放。企業家需款雖殷。而不易告貸。此猶人身血脈。已失循環周轉之常。一切農工生產之品。又厄於外貨之競爭。運輸之梗塞。稅捐之煩苛。物價之慘落。而無法推銷。農村衰落。百業凋敝。皆此之由。

鐵路事業。與社會經濟。息息相關。即以本路而論。鄭州以南。素以雜糧為輸出大宗。去年號稱大有。路運本可暢旺。願以市價低落。農家皆不願脫售。亦遂無力購置其應售之品。糧商本恃銀行為鰓注。往年秋收登場。漢口各銀行放款率至七八百萬。去年亦以時局激變。相戒不敢多放。農產不能外銷。外貨又不能內運。號稱旺月。而所入尚不如往年淡月之豐。因果昭然。不待深論。

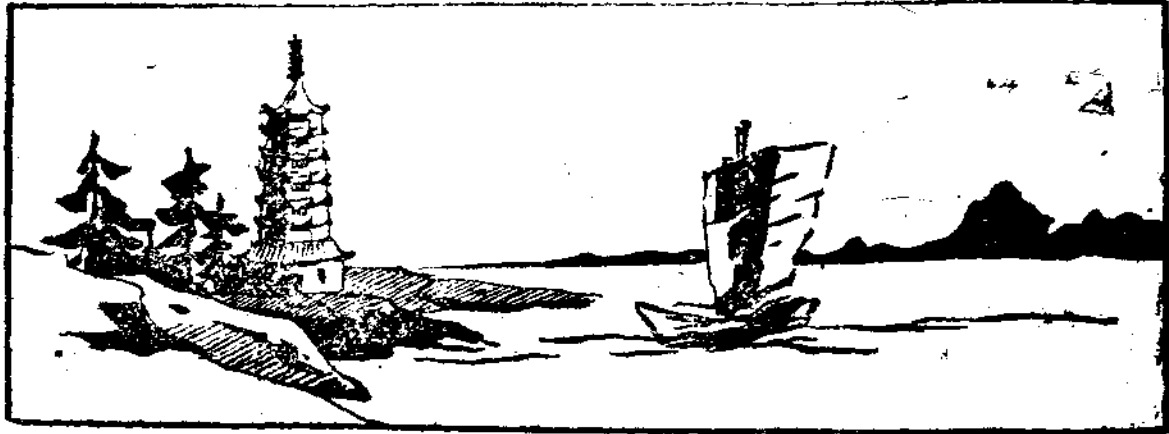
今者。緊縮之聲。又徧國中矣。鐵路為國營事業之一。當然不能例外。願鐵路重在營業。與普通行政官署不同。故其緊縮之標準。當以不致影響其業務為限。易言之。即一切修養

建設之費。足以助長運輸效率者。不當在緊縮之列。若夫跡近浮糜之費。增之無益。減之無損者。則務當破除積習。力求節省。勿以招致怨謗而自餒。以期貫徹固有之主張。庶幾緊縮之實效。乃可得而期也。推而廣之。則一切事業。無不知是。抑又不獨鐵路為然矣。

列強航空力量
—— 今日僅居第六位

自我國決心採取武力抗拒日軍後，飛機為現代空防上最利之武器，故近來各省市捐資購機運動，風起雲湧，茲特根據國際航空署各國國有飛機數目統計，列表比較，在此國難當前之際，望國人一致奮起，毀家紓難，捐資購機，以禦外侮云。

- 各國國有飛機數目一覽表，(一)法國一六〇〇〇架
- (二)美國六〇〇〇架，(三)英國五六〇〇架(四)蘇俄四二一四架，(五)意大利三二〇〇架(六)日本二〇〇〇架，(七)德國一五〇〇架，(八)波蘭五二〇架，(九)西班牙四九五架，(十)比利時四三四架(十一)瑞士四一〇架，



鐵路貨車支配之要素



論 著

鐵路貨車支配之要素

宗瑜

一 貨車支配之要素，大別分爲三類（一）關於鐵路本身者（二）關於貨運情形者（三）關於地方狀況者，如以上三點稍有變動，均足影響貨車支配之方法，故爲詳述如左：

一，關於鐵路本身者

（A）機車之拖力

貨車流轉端賴機車之拖帶，近時科學昌明，機車構造，日新月異，而其拖力與速率，亦年有增加，故車輛支配人員，欲求貨車之分配得宜，對機車之狀況，不可不加以注意，全路機車共有若干，每種之拖力幾何，每小時速率若干，及所在之地域，必有詳細之記載，然後可將全路機力，每照貨運情形，妥爲分配，每次機車駛出，拖掛貨車若

干，何站須有貨車掛上，何站可有貨車摘下，均須注意，苟不知機車拖力若何。注意將車輛掛上摘下，則一方面列車牽引不足，一方面徒形虛糜，以致輸送貨車諸多阻礙、貨車自難通暢，惟欲求運用之便利，支配貨車，對於全路機車，應有相當權力可以調遣，而貨車運用，亦較便利，我國鐵路向採分處制。車務處掌車輛之支配，而機車之調度則屬機務處，故事多牽制，呼應不靈，車輛調撥，難與機車一致，車輛支配，既感困難，機車消耗，尤屬滋多，故北甯路仿行美國制將車務處分業務運輸兩處，將機務處所屬各段車房撥歸運輸處管轄，即所以謀車輛之調度統一也。

(B) 貨車之容量

貨車之容積與載量，於貨車之支配，亦有相當之關係，蓋貨車之運載能力，往往隨貨運情形之不同，而其製造形式亦異，大概美國貨車，其載量最大平均約四十二噸半，英國貨車其載量較小，平均載重約十噸又百分之八七，我國貨車大都為三四十噸，其平均載量約二十七噸有奇，支配車輛者，對於貨車之容積與載量均須詳加考察，視各站貨物之性質與數量，以為供給之標準，蓋貨車往往有載量甚大，而容積甚小，則載貨不能盡其量，或容積甚大，而載量甚小，則車位多所虛糜，故前項之車，多用之於體小質重之貨物，如鐵煤之類，後項之車，用之於質輕而體大貨物，如棉紙花生之類，是貨車裝載各合其容量，而耗折自少，故

支配貨車時須審慎考核貨車之載量與容量，並調查沿綫貨物之狀況與其產銷季節，然後將車輛妥為分配，以免車輛有少量及虛位之損耗，則車輛之修理及維持費。亦可減少，每延噸公里貨運之收入增加矣！

(C) 站場之設備

貨車拖運，到站必須掛摘，其掛摘之遲速，恆以車站及車場之設備完備與否而定，且貨車在站停留時間之久暫，亦以站場設備如何為斷，故支配車輛者，對站場之設備情形，亦須明晰，如貨車停車之地位，岔道之長短，交軌之地點，岔道之改造，機車之道路，與正軌及岔道之距離。地磅之裝置，專用岔道之多少，調車機車之拖力，車站之裝卸能力，以及站台之長短，均應有詳細之圖表，一一登記，並隨時視業務之情形，改造重修，俾到站之車，立時可以摘下，馳入岔道，以便卸貨，運出之車，立時調入正軌，以便拖出，則車輛之效用，可以增加，機車之虛耗，可以減少，英美鐵路對車站及車場設備計劃周詳，故貨車支配隨意自如，從無停站待運之事，空車待裝隨即運棧，從無岔道梗塞之弊，我國鐵路車站，建築伊始，即因地方選擇未善，佈置失當，設備不周，歷年損壞，無法修理，以故停車廠所，缺少停車岔道，站軌阻塞，週撥實難，尤以岔道，地磅，及機關車通行路之地位，佈置失宜，而貨車之支配諸多窒礙，時間之浪費，人工之耗失，均足增加鐵路之支出，故雖求增進貨車效

能，是又不可不改良站務也，

(D) 列車之編次

貨車組合，成爲列車，是故列車之編組，對於貨車之支配，關係亦巨，美國鐵路，列車之編排及調度，由列車調度員管理之，貨車支配，則由車輛分配員處理之，我國英國日本則列車調度車輛支配，均由車務處調度課，或運輸課管理，故車輛支配人員。對於列車上下行之次數，所行之速度，經行之時間，所經之距離，均得有所參照，又對於本路列車調度之方法，所用機車，及特別列車之開駛，必加以注意，而後支配車輛之計劃，可以預定，每站貨運增減，其所須車輛，可由第幾列車帶往，以供裝載，某站屯積貨車裝貨待運者，可由第幾次列車拖出，運至何地，卽可以摘下，某次列車於某日某時經過某一站，則車輛可掛摘，凡此等等，均爲支配車輛者所應熟悉之事，苟分配車輛者不明貨物列車運行狀況，商人請求車輛，卽將車輛由最近一次列車掛往。其實貨物尙未到站，因之貨車停留站中，而車位虛糜矣，抑更有進者，列車運轉之速度，往往與貨車之迴轉之速度成比例，換言之、卽貨車支配之效能。依列車運行而增減也，况列車次數增加，每於貨物擁擠時爲甚，而貨車支配者，所注意者亦在貨運激增之時，是則貨車支配者對於貨物列車之運行，不可不加注意也，

(E) 車輛之分佈

車輛不能依一定區域之需要，集中以供應用，勢必分散各站，如某站需要車輛，或由段長調遣，或由車務處撥給，最好之支配方法，即在能將車輛流通使用，減少其停站時間，各種車輛運轉不已，並同時於空車里程，設法減低，而後車輛效率始大，欲求臻此，車輛於各站間分佈情形，必須有完備之記載，各站停車之數目，及車輛運送裝卸情形，空車實載之比例，車輛之噸位，以及車輛在廠修理之情形，每日均須由站長報告車務處詳為記錄，而後車輛分佈情形，瞭如指掌，調遣自覺便利，苟支配者於車輛所在位置，漫無稽考，站長以味於全路大勢固步自封，只依本站貨運情形，將車輛任意分配，或任商人扣留待裝，而他站則車輛缺少，每不敷用，居中支配者雖欲以有餘補不足，然以味於車輛分佈情形，亦只能任意調遣，空程增加，機車虛糜。車輛妄用，自屬意中，鐵路業務，蒙其損失矣。

(F) 貨車運轉之時間

支配車輛方法，雖屬妥善，然貨車行駛速度，即其運轉之時間。於車務人員調撥車輛時發見關係，故車輛支配者，對每一車輛運轉一次，所費時間，亦宜有明確之計算，車輛運轉速度有二要素（一）貨車停站之時間，其停留之原因大概由於裝卸貨物，修理車身，停站待命，重復報運，修理路軌以及關卡之扣留，（二）為貨車行駛之時在行駛時間，大部消失於列車之行駛，沿途貨廠之調度，中途之調車換軌之行駛及延誤，以及空車回程之時間，支配貨車

者。均應明瞭，而後車輛之可以預爲計及，空車里程與車輛運行總里程之比例，可以減少，車輛運用之效率增大矣。

上章乃貨車支配之要素，關於鐵路本身者，擇要詳論矣，此皆內形之要素，爲求運輸業務之注意，即車務人員可用報告及記錄方法。以謀貨車支配之改善者也，下節所述。乃外形之要素。非車務人員可得而處理者也。

二，關於貨運情形者

(A) 貨物之數量

貨車支配者既依所論原則，立有標準計劃，但計劃之施行，恆依各站貨運之情形而有所增減，且各站貨物運出運進之數量，未易一致，往往有運進較多而運出甚少，反之到站貨物甚少而出站甚多，故支配貨車唯一要素，即在明瞭貨物數量，各站每種貨物每年輸出入之量各幾何，每站之最大最小運量幾何，每月比較增減之比例率若何，一一統計，而後各站需要車輛之數量，可以預算，調撥者可按各站貨物數量之比例，將全路所有車輛妥爲分配，且由是可以測知，各站所請求之車輛，有無虛報噸數，及扣車待運情形，我國鐵路運輸統計中，有貨物統計一種，列表將每站每月運到及發出貨物噸數分整車與零担兩格記載，以明各站貨物輸出入之數量（見膠濟路運輸統計月報）。支配車輛者，即可依此項統計，以定貨車分

配之比例。但零担貨物較多之站，其貨車之裝載，往往不能及車輛載重，故支配貨車時宜有嚴格之規定，俾站長對於零担貨物，須設法堆裝，使盡其量，即使有事實上之困難，不克滿載，必裝至一定限度，而後車位虛廢減少，支配貨車之方法，思過半矣。

(B) 貨物之性質

支配車輛者對於每站貨物之數量，既有統計以供參閱，而貨物之性質，各有不同，鮮果及易腐之質品，一則須趕市場，二則不可久留，故必須提前發車；如經久不朽之貨物如木鐵之類則可稍緩給車。但貨運中又有必需品奢侈品消耗品與軍用品之分，大概軍用品及必需品如糧食煤炭油鹽及火藥均須從速發車，以便裝載，消耗品奢侈品則可依車輛之情形，按期分配，又如貨物體積重量及其特性，於車輛支配之數量無甚關係。但對車輛形式及設備，均屬重要。如鮮肉蔬菜須用冷藏車，煤穀豆麥須用低邊敞車或蓬車，木料牲畜之用敞車，一切均為支配車輛者所應知之事實。我國鐵路每站發出運到各種貨物，均依其門類，列為統計，分類較簡者，有農產林產礦產工藝及牲畜品五門，每門復依其重輕，別為若干類，大概其門類之分，多依貨物分等表排列，其分類頗嫌繁瑣。近來膠濟路將各站發出運達重要貨品，依其數量，製為統計，其法似較簡易，且切實用，支配貨車者，即可依其數量，測其性質，以定各站所需車輛之種類容量及數目，而後所給之貨車，可接其需求情形，分批撥調，不致有實

運輸，即以下述之類。

(一) 普通運輸

普通運輸之中心，在於運輸之成本與運輸之速度。故其方針，大都以在生產與消費之間，以最短之時間，以最低之成本，而將貨物由生產地運到消費地。普通運輸之種類，可分為陸路運輸、水路運輸、航空運輸、及管道運輸。陸路運輸之種類，可分為鐵路運輸、公路運輸、及人力運輸。水路運輸之種類，可分為內河運輸、海洋運輸、及冰凍運輸。航空運輸之種類，可分為定期航空運輸、不定期航空運輸、及通用航空運輸。管道運輸之種類，可分為油氣運輸、及礦砂運輸。普通運輸之發展，在於運輸之成本與運輸之速度。故其方針，大都以在生產與消費之間，以最短之時間，以最低之成本，而將貨物由生產地運到消費地。普通運輸之種類，可分為陸路運輸、水路運輸、航空運輸、及管道運輸。陸路運輸之種類，可分為鐵路運輸、公路運輸、及人力運輸。水路運輸之種類，可分為內河運輸、海洋運輸、及冰凍運輸。航空運輸之種類，可分為定期航空運輸、不定期航空運輸、及通用航空運輸。管道運輸之種類，可分為油氣運輸、及礦砂運輸。

(二) 特殊運輸

我國鐵路除供給普通業務外，恆少供給特別業務，或與以特別之權利，而英美各國，以受平行路線劇烈之競爭，及國家法令之規定，各路恆給予寄貨人及受貨人以特別業務及特殊利權。其業務計分二點：（一）中途特別業務（二）終點及起點特別業務，前者包括貨車在中途運輸而言，後者包括所有一切業務特權施于貨物在起運站及終點類而言，中途運輸所給之特別業務更可分為二大類；（一）為屬於貨物之製造及配置者，如集中運送，中途抵壓，停車改製。 （二）為屬貨物之尋覓市場及便利運輸者，其中最要者，如重複報運，及分向報運，中途囤積等是也。二者均與支配貨車有密切關係，至於終點特別業務及特權，于貨車支配影響甚小，惟某種貨物以特殊情形，由國家法令或路局特許提前起運者，則對站上貨車之調撥，大有影響，如美國特定糧食及煤炭車輛之供給，我國北甯津浦平漢膠濟對於煤車之特別分配法，均為貨運特權，支配貨者宜有所注意者也。蓋此項特別業務與特權非僅關係貨車支配之效能，且為業務競爭利器，招徠貨運之方法，鐵路收入，影響尤巨，管理者未可以忽視之也。

（一）貨運之季節

貨物之數量既為支配貨車之最大要素，但其產消之多少每按節季，互有變更，是以貨運之季節，對於貨車之供給，影響甚巨。考貨運季節之發生，不外二原因；（一）天然的，即貨物數量每以氣候之變化，地質之肥瘠，使生產有一定，如農產品及牲畜品有一定成熟時，

運往各地，常在應熟之後，故其季節每年均有一定，大都夏秋運輸甚忙，冬季次之，春季最清淡。(二)人爲的，貨物生產不受天時及地利限制，但人類欲望每因四季氣候之不同，常有增減，如羊毛棉花冬季需要最多，麻苧草邊，夏日方可應用，故因之運輸數量亦有季節。又逢年過節消耗品之運輸必多，集會結社，奢侈品之需要特甚，苟年有定例，積之既久，即成運貨季節。天然季節，以天時地利之限制，無法使其更改，管理車輛者，惟將歷年之統計，參以現時調查，預爲支配。但人爲季節亦可用人爲方法，減少其需要，鐵路可于運輸清淡時期設法鼓勵，使商人將貨物一部分，提先報運，則其運輸繁忙之時，車輛供需亦復裕如。否則一日季節到臨，分配不及，即將車輛臨時遣調，集中一地，使他站運輸頓呈呆滯之象，既非所以便民，亦非可以謀利，而鐵路之效用尠矣，我國鐵路大體情形，春冬運輸最忙，秋季次之，夏季最爲清淡，如煤及米穀豆麥棉花絲繭大宗貨品，均于冬春報運，夏季忙于農事，貨物運出甚少，如茶羊毛及工業品多于秋季起運，是則我國貨運季節，常在冬夏二季，恆有常軌，支配者得有所備矣。

上節所述及貨車支配計劃，因貨運情形有所變遷，此則管理者須隨機應變，設法應付，以求貨運業務之進展者也。下節乃詳論貨運因其臨時發生之事實而增減，以致影響貨車供求，鐵路爲適合支配原則計，對於所定計劃，不能不有所改善，斯所謂特殊之要素也。

三·關於地方情形者

(A)商業之循環

盛極必衰，否極泰來，乃人事變遷之現趨勢，亦經濟社會之現象也，市面興旺，達于極點，久之必漸衰，衰落之極，必復振興，盛衰相因，繼續不絕，因之成往復之循環。此種循環，經濟學家名爲商業循環，商業循環其週轉分爲隆盛，低落，衰頹，及復興四期，其週轉爲圓周式。周而復始，互爲因果。但每一期轉變，鐵路貨物之運輸，均受影響，支配車輛者應有明確之觀察，大概當衰落時期，社會金融窘迫，商業黯淡，工廠以資本周轉不靈，因而倒閉，生產減少，貨物運出之量亦減，而車輛需要降低矣。物價因商業之衰落而日跌，他處商人將向本地購貨物，運往他處，以謀厚利，但工廠存貨有限，買者日多，自必恢復製造，因之而工業復興。復興期開始之後，實業勃興，貨物產量增加，而貨車之需要亦漸恢復，生產因物價之升高而日增，利潤因大量生產而澎漲，人民購買力亦加增，商業漸趨于隆盛，商人見物價飛騰，非但購貨以求應市，并設法屯積以求厚利，于是運入與運出之貨同時增加，鐵路一方面以運出貨物增加，感車輛缺乏，一方面以運入貨物之擁擠，而加空車里程。蓋一地方商業隆盛，恆足影響他地，交通便利時，其影響尤遠。沿綫各站商業，既同時並興，則車輛不能集中一地，貨物到站必將空車放回，以便運用，又運出運進貨物所用之車，未能一

致當商業隆盛之時，車輛空程增加，而貨車數量之缺乏，常見不鮮，支配貨車者于此時期最宜注意。市場于隆盛之後，大量生產繼起，然消費量之增加，不及生產之速，貨物必堆積站棧，無法出售，因之物價日跌，資本因存貨過多日現板滯，因之現金缺少，市面緊張，而衰落之期至矣。工廠以物價低落停止製造，因而運出之貨物由平而入于少，車輛分配則由供求相應，而為過剩，運入之貨物，以人民購買力薄弱，而日見降低，故他站車輛亦感過剩，於此時期，鐵路既蒙車輛囤積之損失，同時復感收入減少之困苦，支配車輛者亦應特別留意也。由是可知，商業循環之運轉。與車輛之運轉關係甚巨，支配者，對於循環之運行與現時各站所處循環之時期，必加研究，復興時先為極盛之計，低落時預為衰落之備，然後車輛之支配，可以供求相應，而車輛之效用著矣。

(B) 天災之流行

路局本身之不良支配者，可本之經驗以求改進，貨物運送之變化，支配者可用統計以求測驗，即商業循環亦可接之學理，輔以經驗，先為預備。惟天災之流行，各省常有，非人力所能預防也。然其影響于貨車支配亦復甚巨！如稻麥將熟，洪水橫流，則收穫自減，棉花方穗，颶風突起，則收成低降，其他火災地震，積貨被損，霖雨厚霜，貨物腐爛，一切足以影響貨運數量，而破壞貨車分配之比例，致支配之計劃，難見施行。且鐵路之設備，亦往往以

天災流行致受損壞，如橋梁路基以水沖而斷折，站棧車輛，以水災而銷燬。其他如巨雪壓道、風沙迷途，列車運轉不靈，均為車輛支配之障礙，管理者遇此災變，務宜視其情形之重輕，以謀補益，而後貨車虛糜可以減低，車輛運用得其效能矣。

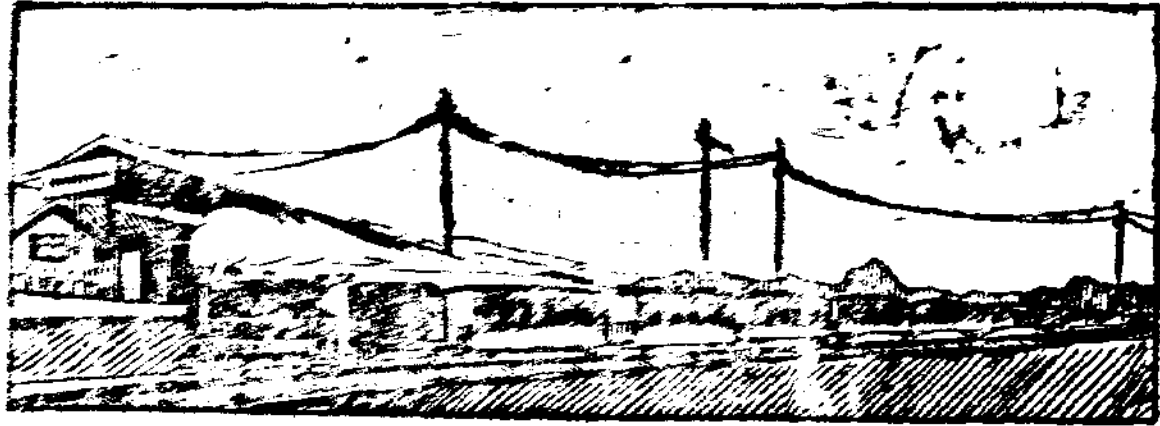
(C) 人事之變遷

國家勢難長治，地方理無久安，兵災戰禍，由所難免。不幸而軍事之發生，鐵路運輸計劃根本破壞，貨車支配之方針，亦難求施行。試觀連年用兵，輸糧孔急，軍事當局，為求運輸靈活。常扣留車輛。屯積軍食，勒借貨車。用為營宿，鐵路人員迫于威勢，莫由申訴。又車輛站軌路基橋梁以戰事而毀壞者，不可勝計，于貨車之支配，均多阻礙，此人事之變遷起于軍事者。他如工人罷工，農民荒業，商店倒閉、致生產減少，貿易低落，反之實業振興，林礦開拓，工廠商店之設立，航綫公路之發展，其影響或增加貨運之數量，或變更貨車之要需，一切均與支配貨車之計劃發生關係。管理車輛者務須隨時留意以求吻合，並按其利害，防止提倡，尤其於軍運車輛，必先為籌劃。以免倉卒之間，供車無策，則將正當運貨車輛，調供軍用，剝肉醫創，以顧一時之急，則鐵路耗失為數至鉅，他如罷工歇業貨運停滯空車堆積。則宜設法疏通，以求利用，至如實業發達，貨運激增，由來漸進，決非一朝爆發，管理車輛者，可從容計劃，以期供求得宜。

上所論列，大別凡三，要素十四，凡屬重要，均已大備，支配車輛者執是以則車輛之運用，計劃之施行，可以思過半矣。至于準確之計劃，仍須因勢轉變，難求預知，即經驗豐富之路員，除對大宗貨物，如煤炭木料石料糧食，其到站之時期及數量，大致一定外，其餘如雜貨及零批貨品，其出貨之狀況，及輸出之數量究竟如何，雖明乎上列之要素，欲定一正確之計劃，亦屬不足，不過有此數者，迴旋胸中，所謂胸有成竹，應付較易耳。 ↓完↓

怪病一睡九個月

有一二十七歲之女子，名麻哥華耶者，在九個月以前突然陷於「嗜眠病」之狀態中，鎮日睡思昏昏，一月之後，情形加甚，完全入無意識狀態，於是一眠遂至今日，最近始有意識之呈露，頻頻竦動手足，與之言、似亦能理解之，察大體仍無恢復之兆，醫師雖稱有復原希望，然不能肯定其日期，按摩術精神分析學者之治療，均不能見功，至於營養方面，惟以流質供之云



本路快車增速與軌道技術之關係



研 究

本路快車增速與軌道技術之關係

趙 顯 璧

第一章 緒言

現今世界各國鐵路，無不力求快車速率之增加。而以美國為尤著。其於快者最大速率每小時達百四十公里，平均速率每小時一百公里。紐約與芝加哥，美國最大之兩都會也，相距約一千六百餘公里，特別快車需時二十小時又四十分，其平均速率為每小時七十八公里。英國特別快車速率亦有達百四

十公里者。德國快車最大速率每小時百二十公里。南滿鐵路特別快車速率平均每小時五十七公里。日本用狹軌鐵路，東京神戶間距離約六百公里，特別快車需時十一小時半，二年前已將其速率增加，現在祇須九小時半，其平均速率每小時六十二公里半。最大速率每小時九十五公里。吾平漢鐵路約長一千二百公里，現在特別快車需時四十五小時十七分，平均每小時速率僅二十五公里半，而最大速率祇限四十五公里。較世界各國特別快車速率，約差二倍至三倍。本路近年屢遭軍事影響，路線日益破壞，快車速率日漸低下。近二三年來，政局稍平，現正盡力謀將路線恢復舊態。以期增加快車速率，縮短行車時間。至于本路特別快車速率，可以增

本路快車增速與軌道技術之關係

加至如何程度，增加以前，軌道應如何改良，設備應如何增置，增加以後，路線受如何影響，此則吾人今日所應詳細研究之問題也。

吾人雖未敢希望本路之特別快車速率，能與歐美各國幹線之特別快車速率並駕齊驅，但至少亦希望可與日本之特別快車速率相拮抗。日本用狹軌鐵路，于行駛快車上，障礙甚多，而路線坡度及曲綫曲率亦甚大，最大坡度達千分之二十五。吾平漢車本係寬軌，最大坡度不過千分之十五，從前曾以二十六小時行駛北平漢口之間，故吾人希望能于最短期間內實現，以二十小時從漢口駛至北平。為行駛此種速率極大之快車，首宜將路線恢復常態，如抽換破損之軌枕，鞏固薄弱之鋼梁，固不待言。而軌道技術方面，如軌道耐力問題，軌道設備問題，養路問題，亦有亟待研究者。本篇即專以討論此項問題為目的者也，至關於機務方面之問題，則不屬本篇範圍之內。

第一章 快車速率增加與軌道之關係

(一) 軌道之構造與耐力——軌道者用以支托列車，使之能

以快速安全行駛于其上者也。其構成之要素，凡有鋼軌、木道渣、路基、道木、車輛、車輪等，其傳至鋼軌，再傳至道木，再傳至道渣，最後傳至路基。軌道之耐力，由於構成軌道各要素之耐力而定。強固之軌道必有強固之鋼軌，道木，道渣，路基，四者之中有一薄弱，軌道耐力，即為之極端低減。本路所用之鋼軌重量每一公尺重三十七公斤（全路約有十分之一用四十二公斤者），長九公尺，每一鋼軌以十二根道木支托之，道木之下鋪道渣厚十五公分。

(二) 列車速率與軌道耐力之關係——軌道所受之最大荷重，為從機車動輪傳來之荷重，而此荷重為機車之重量及因機車行駛而發生之衝擊力所合成。機車速率愈大，則衝擊力愈大，而軌道所受之荷重隨之。軌道所受機車極快速率行駛時之荷重，有兩三倍於機車停止時之荷重者，現在可以行駛每小時四十五公里速率之軌道，若驟將其速率增為每小時行駛九十公里，則軌道耐力不足，立時可以發生危險，故欲增加快車速率，不能不先考慮軌道耐力之問題也。

(三) 軌道耐力與各種軌道構成要素之關係——

(A) 鋼軌——鋼軌受機車動輪之荷重時，其鋼軌內發生之最

大應力，不得超過此鋼軌之準許耐力，而鋼軌發生之最大應力，必視夫鋼軌截面之大小，道木之間隔，以及對於鋼軌沉下之抵抗力而後定。此可以鋼軌作為支托機車荷重之連續梁而計算之。鋼軌截面愈大，發生之應力愈小，道木間隔愈小，發生之應力亦愈小。鋼軌受荷重時所發生之沉下作用，其沉下多少，又必視夫道木之狀況，道渣及路基之耐力而後定，鋼軌沉下愈大，則鋼軌內發生之應力愈大，于其他條件相同時，截面愈大，重量愈大之鋼軌，能負擔愈大之機車荷重。本路所用鋼軌十分之九，為三十七公斤重者，十分之一，為四十二公斤重者，仍有一小部分用三十七公斤以下之重量者。如欲行每小時八九十公里程之快車，則所有不足一十七公斤之鋼軌，固宜一律改用三十七公斤以上者，並將現在之道木間隔縮少，道渣加厚，縱用三十七公斤鋼軌，亦可不致出險。

(B) 道木——道木間隔愈小，鋼軌發生應力愈小，而道渣及路基所受之壓力亦愈平均，鋼軌沉下亦愈小。是以縮少道木間隔，即可增加軌道耐力，行駛速率較快之快車，其效果與改換較重之鋼軌同，按照現在之道木間隔，用三十七公斤鋼軌，行駛快速率之快車，未免不甚安全。但如以本路三十七公斤之鋼軌，一律改換為四十二公斤，用費頗巨，非一時所能舉辦。設於每條鋼軌之下，增加道木一根或兩根，則所費無多，而軌道耐力，所增甚巨，現在本路道木間隔為七十五公分，添加道木一根，其間隔可縮為六十九公分，添加兩根可縮為六十五公分（德國鐵路道木間隔規定為六十五公分）。

(C) 道渣——道渣用以支托道木，一方面使道木不致移動，一方面使由道木傳來之荷重經過道渣，而平均分配于路基之上。道渣鋪設以後，經車輛重量之壓迫，體積逐漸縮少，且有一部分陷入路基之內，失去道渣作用。故必逐年補充之。道渣厚度愈深，路基所受之壓力愈平均，對於鋼軌沉下之抵抗力愈大，因而鋼軌之耐荷力及軌道全體之耐力亦愈增。若道渣過薄，則荷重俱集中於鋼軌下之一點，鋼軌沉下，必甚劇烈，雖有良好之鋼軌，良好之道木，而鋼軌內發生甚大之應力，軌道全體之耐力，必為之極端減低。本路從前規定道木下道渣之厚，僅十五公分，歷年補充甚少，實際恐尚不及十五公分。德國鐵道道渣厚度規定二十公分，現鐵道部亦定為二十三公分。于此可知本路現有道渣厚度，實在太薄，行駛現在速率之快車，雖未見有何障礙，而將來行駛快速率之快車

本路快車增進與軌道技術之關係

，則非將道渣加厚不可。加厚道渣需費有限，而足以影響於快車可以行駛之最大速率者甚大，每加厚道渣一公分，可以加增快車最大速率約每小時五公里。將來行駛九十里程度之快車時，道渣厚度，至少須增至鐵道部所規定之二十三公分，方可無虞。

(D)路基——路基須十分結實，方可行駛極快之快車，設鐵路修築未久，路基尚未結實，則行駛速率不宜過快，本路通車，已三十餘年，路基已十分堅實，縱行駛極快快車，亦可安全無虞，惟須加意保護路基兩旁側溝，使能充分排除所含水量，以保持路基之堅實而已。

第三章 速率增加與路線設備之改良

本路建築之初，快車速率甚小，路線各種設備，即以此甚小之速率為標準，將來加快快車速率時，對於路線各種設備自應分別改良，如改良曲綫，添設介曲綫，改善道岔，及改良號誌等皆是也。

(一)改良曲綫及添設介曲綫——本路築路時所敷設之曲綫，日久不免歪曲，前此從未有糾正之者，現宜將不良之曲綫

四

，逐一糾正，方於行駛快車，不致發生危險，又列車行駛曲綫上時，發生離心力之作用，因有將車輛向曲綫外推倒之水平力，列車速率甚大，則車輛由此水平力之作用，不免有傾覆之虞，為避免車輛傾覆起見，宜將曲綫上外邊鋼軌加高（稱為外軌超高）使車輛向曲綫內傾斜，發生向曲綫內作用之水平力，與前述向曲綫外作用之水平力，互相抵消，車輛方能安全行駛於其上。向外推倒之水平力除與曲綫半徑之大小有關係外，與列車速率之大小亦有關係。列車速率愈大，向外推倒之水平力亦愈大，而外軌超高亦須加大。故外軌超高，應視其列車速率之大小而定。本路前定外軌超高，係以最大速率每小時五十公里為標準，若行駛每小時九十里之快車，非將曲綫上外軌超高完全從新改築不可，外軌超高，與速率之自乘相比例，故速率由每小時五十公里增至每小時九十公里，外軌超高約須一律增加三倍。

從直綫進入曲綫以前須於相當距離之間，將外軌逐漸加高，至直綫與曲綫之連結點為止，此點外軌高度，應達所規定之超高。於直綫上將一邊軌道加高，無異將車輛傾斜，故由直綫駛近曲綫，或由曲綫駛進直綫時，車輛必突向一邊傾斜。

其進行方向亦必突然變更，故駛行曲綫附近，車輛必致搖蕩，不徵乘客爲之不舒，且恐列車因而出軌，速率愈大，此等現象亦必愈著。各國幹綫鐵路，俱於直綫與曲綫之間，設置所謂介曲綫者以緩和之，在與直綫部分連接之點，介曲綫之半徑極大，逐漸將其縮小，至與曲綫部分連接之處，其半徑與曲綫之半徑相等，外軌之超高即分配於此介曲綫之內。使列車由直綫經介曲綫而入曲綫時，不致發生動搖。此於行駛快速之快車，關係至爲重要。鐵道部規定凡半徑小於五百七十公尺之曲綫，須添加介曲綫於曲綫與直綫之間，德國鐵路規定於幹綫鐵路凡半徑小於四千公尺，於支綫鐵路凡半徑小於二千公尺之曲綫，須添加介曲綫。本路全路，前此未有介曲綫之設備，若實行行駛速率每小時九十公里程度之快車時，必將所有半徑二千公尺以下之曲綫，一律添加介曲綫，方於行車上不致發生危險。

(二)改良道岔——行駛快速率之快車後，快車經過車站時之速率，自然亦須增加，如道岔設備不良，即易發生出軌，欲免除此種危險，則幹綫上所有乙種道岔，宜一律改用甲種道岔，道岔附帶輾半徑過小者，宜一律加大，道岔敷設方

本路快車增速與軌道技術之關係

法錯誤者，宜一律改正，道岔損壞者宜即刻撤換，將道岔附近之道渣厚度，宜一律加深。此亦行駛快車上所不可不注意之點也。

(三)改良號誌——增加快車速率與號誌亦有連帶關係，普通幹綫鐵路對於進站之號誌有兩種，一爲進站號誌，一爲遠距號誌。進站號誌設於離車站最外之道岔尖四五十公尺處，若不得已須用正道調車，車輛長度。涉於進站號誌之外者，於距離五六百公尺處，再安設遠距號誌。遠距號誌之目的，完全用以表示進站號誌之狀況而設，使司機未及見進站號誌以前，可從遠距號誌而知進站號誌之狀況，進站號誌表示危險時，(即表示不得進站)則遠距號誌表示注意，使司機得有充分時間以施氣軔，使列車逐漸減少速率而停止於進站號誌之前。如無遠距號誌之設，司機或因某種原因不能從遠方望見進站號誌(於曲綫上多不能看見進站號誌)及駛近進站號誌，方見其號誌上表示危險，則雖即刻施軔，勢已不及，或竟因此衝進站內，則生巨大慘禍。遠距號誌完全爲避免此種危險而設。本路之號誌制度完全與此不同，本路有多數車站，俱已安設兩座號誌，其他未安設者現在亦擬添設。第一座爲內進站

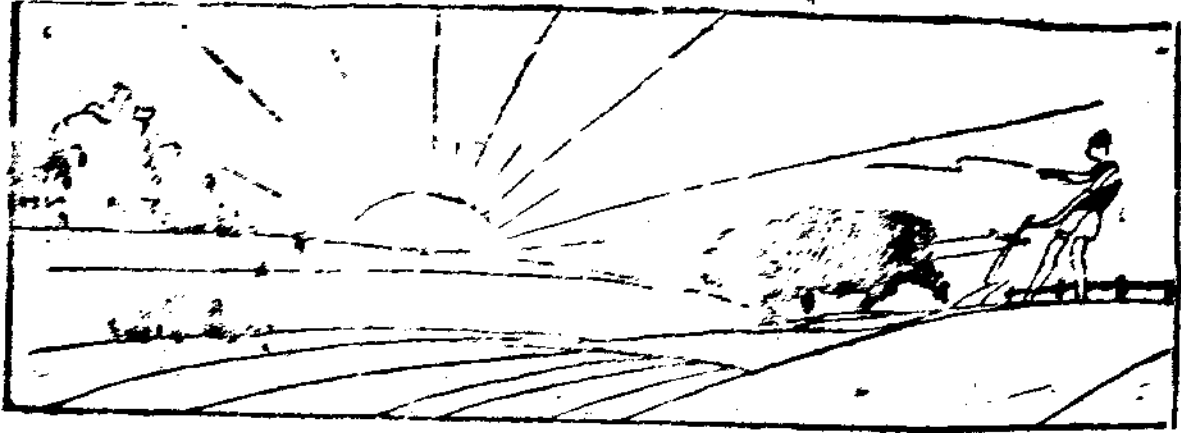
本路快車增速與軌道技術之關係

號誌，第二座為外進站號誌，惟外進站號誌，與上述之遠距號誌，其作用完全不同。本路調車因設備關係，不能不進出至正道上內進站號誌之外，外進站號誌之作用，完全為保護任外進站號誌內之調車車輛，使從外駛來之列車，不致衝入外進站號誌，與調車車輛相衝突，顯事實上。雖有此種設備，而因不設遠距號誌所發生之危險，仍難避免，欲避免此種危險，必於外進站號誌之外，再添設第三座號誌，（即遠距號誌）。特此第三座號誌勢必距站甚遠，運轉不甚靈便，為行車安全計，似不如即就現行之號誌制度，設法改良，較為得策。現在規定從最外道岔尖至內進站號誌之距離為三百公尺，以之調車似已足用，如仍以為不足，可將內進站號誌更向外移動少許。而將外進站號誌，改為可以超越之遠距號誌，似於行駛快車，較為利便。本路車站，多無專供調車之死岔道，調車時須將車輛侵入正道。此種方法，危險甚多，亦

宜逐漸改良。添設死岔道，不使用正道調車，則進站號誌可移進至最外道岔尖附近，遠距號誌亦可向內移進，庶於運用號誌及行車上，兩俱稱便。

第四章 速度增加與養路關係

快車速率增加，則車輛對於軌道之破壞力必隨之而增，於養路方面，關係甚巨。快車於進站時必猛烈衝軌，調車速率，故軌道發生向前爬行之傾向，鋼軌與鋼軌間遂發生不規則之接縫間隔，是須隨時整正接縫間隔，并設置防止軌道爬行之裝置，又快車速率增加後，車輛必發生猛烈及急速之動搖，使軌距逐漸廣闊，軌面發生凸凹不平之象，道渣面易於崩壞。是須隨時糾正軌距，修正軌面水平，并整理道渣且增補之，使得保持規定厚度。是以快車速率增加，則養路工作亦必隨之而增加，養路人員，尤當加倍努力也。（完）



調劑氣溫之設備與運輸



譯 述

調劑氣溫之設備與運輸

特譯

原名 [Air-Conditioning in Transportation]，譯自一九二二年九月十七日出版之 *Railway Age*, Vol. 93, No. 1.

自鐵路創興以來，在運輸的性質及方法上，均大加改良。差不多有一百年。鐵路運輸，因其方法之良好，運費之低廉，除海洋及河流之處，尚有汽船可與競爭外，幾再無運輸業之敵手。然而最近十年來，在公路上的運送業務，却顯然的漸被長途汽車奪去了。

公路之長途汽車事業，包含私人之摩托車，其獲得運輸之成功，政府認為是其與鐵路運送方法性質根本之不同；然其成功之原因，實則大半出於供給設備之優良，在某數點上，汽車運輸確是比

較鐵路為優；設若鐵路欲與汽車競爭，自非在其設備上力求進步不可。客運及貨運亦均宜如此。這種設備上進步的實現，必待鐵路之改革。機車能力上研究之進步，固已給鐵路以大的進展，設鐵路欲使其進步達到可能範圍，則必須更常在客貨車之設備上加以改進。

一件改革的進步

在許多設備的改良中，有一件最重要的，即是客車調劑氣溫設備之新進步。它在客車運輸及其收入中的實效，差不多還沒有人能確切的評定。它可以幫助鐵路，恢復其運輸事業之地位；不但可與長途汽車，航空競爭，且可與私人汽車競爭。調劑氣溫設備是新發明的，所以需費會昂貴，但是如愈發展，推用，其取價必致愈低，而其功效將亦愈大的。在客運業務範圍中，鐵路之各項供料是如此其大，比較看來，無論何項改良設備和業務的廢費，既可以幫助維持，並獲得客運地位及運費，自然就相形甚微了。客運運費之少許增加，將使所有一切固定費用，維持費及調劑氣溫設備費用均擔負在內了。

客運收入之銳減

在一九二〇年美國頭等鐵路之收入為一，二八九，〇〇〇，〇〇〇金元在一九二九年，雖亦為客運發達之年，其收入則祇是八七四，〇〇〇，〇〇〇金元，已減少四一五，〇〇〇，〇〇〇金元了；再比較二年之差數，於一九二一年其收入為一，一五四，〇〇〇，〇〇〇

金元，於一九三一年為五五一，〇〇〇，〇〇〇金元，其減低數為六〇三，〇〇〇，〇〇〇金元，足可以抵當鐵路財產一半的百分之五。因為有此巨大客運收入之損失，所以鐵路不能用現有客貨運價獲得一合理之收入，即在興盛之年亦復如此，而在衰落之年更不能獲得其固定費用之擔負了。故現時鐵路最大之問題，即在客貨運上恢復其原有地位。

當然，要想單從調劑氣溫設備上，把客運業務已失去的部分完全恢復，是不合理的要求；但是，調劑氣溫裝置，僅是許多進步事物中的一件，這些完全的進步，方是維持並發展鐵路業務的助手，假若鐵路人員疑慮它——調劑氣溫裝置的高價值，這就是因為他們缺乏乘坐有此種設備列車的經驗。

為什麼有那麼多的旅客，在夏日旅行的時候，不管是長途抑或短程，寧願乘坐他們自己的小摩托而不坐火車呢！這多半是因為他們怕熱，怕鬧聲及污穢的緣故，而乘坐鐵路客車，却是身臨這種境地的。惟有那些富有這種經驗的人，才能夠辨別出「無調劑氣溫裝置的客車」及「有調劑氣溫裝置的客車」——臥車及膳車間在熱天的分別：在無調劑氣溫裝置的客車中，熱、潮、鬧聲及污穢，在在使人增惡，疲倦；而調劑氣溫之清涼，乾溼，適中，安靜及清潔，又是這樣的使人神爽，康健，以至於一變旅客畏懼乘坐火車的的心理為喜愛。此外，調劑氣溫車的奏效，在冬天也是和在夏天一樣的：往時在冷天，調劑熱度及溼度是不容易滿意的，但是

調劑氣溫之設備與運轉

四

調劑氣溫車却能如此的運用，以補足現有溫暖器具的缺陷，使冬日的旅客既康健而又安適。調劑氣溫裝置的最大功用，是它能在一年四季任何天氣，維持同一安適溫度；而其能免除鬧聲及污穢之功用，尤其餘事耳。

調劑氣溫火車及摩托車

摩托車同無調劑氣溫裝置的火車比較起來，是顯然有益，尤其是在夏天；但一與有調劑氣溫裝置的火車比較起來，却是有害的了。何以呢？第一。摩托車比較火車是常常要出很大危險的。第二，走起長途來，許多人處感到厭倦，而在夏天又是不能避免熱和風的侵入，及污穢；在有調劑氣溫裝置的火車中，這一些却是完全能夠避免的。所以，除在短程坐有調劑氣溫裝置的火車旅行，好像並不比坐摩托車更為合意外；在坐過這兩種車，有了這兩種經驗以後，專為事務坐車的旅客，在他們熟思了以後，很少有人願意選擇摩托的危險，及不適而放棄有調劑氣溫裝置火車的平安及適意的。那麼，用調劑氣溫裝置，是一個幫助鐵路，將來與其最可怕的動敵——對於旅客業務的動敵，私人摩托車競爭最重要的方法，就可想而知了。

客車設備中之調劑氣溫裝置，能在短時間，在最不充裕的財政情況之下，如此進步，足可證明前此的鐵路是缺乏進展。旅客運輸之驚人的發展，多由於調劑氣溫裝置之客車，及足可證明調劑氣溫裝置，將於最短期間使用於一切客車。（僅祇在短程及不重要用途者除外。）

但這不過祇是那些數不清的鐵路業務設備進步中的一件，而此多種設備之全盤進步，才是使鐵路事業固立於競爭場中之要件。在現在和不久將來的形勢，不但對於鐵路設備是急迫的要求，同時對於各種鐵路設備物品，製造人也是一樣的急迫要求着：因為這些製造人之急迫，要與摩托製造業競爭，也正如鐵路本身與後者的關係一樣啊。

國家或省的法律，是要在各種不同運輸事業間維持競爭平等，但是無論政府之法律是否能監督競爭，競爭本身是必定繼續下去的；而且，假若鐵路及其設備事業興盛起來時，它將在其物質的財產上及事務上大大進展的。故鐵路設備物件製造人及鐵路自身，若是願得將來競爭的勝利，則對於現時呈獻於競爭中的各項問題，是必要加以研究，而加以解決。

一九三二，十二，八，北平。

空中機器脚踏車

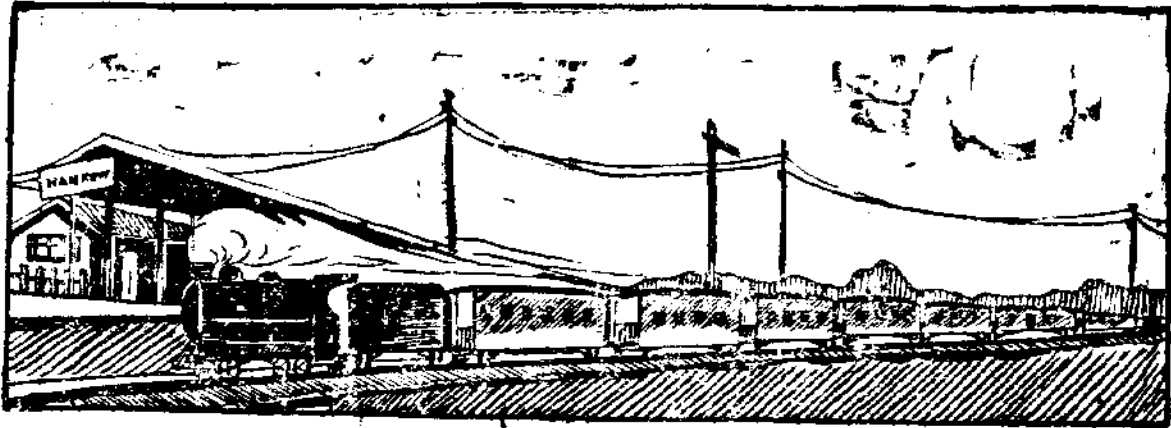
最近將有新式飛機在倫敦市場出現，該機係用六馬力之機器，為推進機，極便於駕駛，且極安全，故亦可名之曰「空中機器脚踏車」，十年前，林浦曾加試驗，但機器之基本構造，係注重以極少之馬力促成迅速及耐久之飛行，但新發明，飛機最高之速度，每小時為五十哩，在陸地滑翔時，每小時為十八哩，直如飛機中之「小汽車」也，此種飛機，極合於良好天氣之娛樂，每機之價值約為二百五十鎊云。

世界金產額新紀錄

世界黃金產額，近年逐年增加，去年又開新紀錄，據調查，近十年間，產額比較如左，（單位盎司）

| | | | |
|------|------------|-------|------------|
| 一九三三 | 一七,七九〇,五九七 | 一九二四 | 一九,〇三一,〇〇一 |
| 一九二五 | 一九,〇二五,九四二 | 一九二六 | 一九,三四九,一一八 |
| 一九二七 | 一九,四三一,一九四 | 一九二八 | 一九,七〇〇,〇四九 |
| 一九二九 | 一九,五〇〇,一五一 | 一九三〇 | 二〇,八三六,三一八 |
| 一九三一 | 二二,八一八,七〇一 | 一九三二計 | 二三,五〇〇,〇〇〇 |

金產額之增加，係由於脫朗斯伐爾及坎拿大之增產，兩國金產額於去年均開新紀錄。坎拿大從一九三二年之一百萬盎司，增至三百〇五萬盎司，已為世界第二最大產金國，至英帝國去年之金產額，佔金世界總產額百分之六九八，而一九三一年又祇佔百分之六七。一云



本路二十二年一月份重要工作報告



工作報告

本路二十二年一月份重要工作報告

(一) 奉行法令事項

| 法令名稱 | 到達年月日 | 法 令 要 旨 | 奉行方法 | 備考 |
|-----------------------|--------|-------------------------------------|----------------|----|
| 管理機車應行注意各點 | 二月二十五日 | 規定在車房或車場之有火機車應將汽門嚴閉機車在各站停留時司機升火不得離車 | 令知機務處嚴飭切實遵辦 | |
| 國有鐵路年度預算應附四種分預算格式及說明書 | 二月二十五日 | 規定資本薪工材料及零小新工作四種分預算之格式及其填列方法 | 抄發各處署遵辦送會計處核轉 | |
| 軍機防護法 | 二月十七日 | 規定洩漏交付公示刺探竊匿軍機並以暴力使人交付或竊取者之處分 | 轉令各處室署知照 | |
| 修正國有鐵路員工撫卹通則第七條文 | 二月十八日 | 增訂因執行職務而致殘廢尚能從事輕便工作者之給卹辦法 | 轉知各處室署知照 | |
| 修正國有鐵路員工消費合作社通則條文 | 二月十七日 | 對於社員大會社內職員檢查帳冊報告業務四項均有修正 | 轉令各處室署及本路工會體知照 | |

本路二十二年一月份重要工作報告

(接上頁)

| 法令名稱 | 到達年月日 | 法令要旨 | 奉行方法 | 備考 |
|--------------------|------------|---|-------------|----|
| 修正貨車負責運輸提貨單章程第一條條文 | 二十二年一月二十日 | 規定收貨人只須在有效期內持有提貨單即可提貨 | 刊入六百十二期本路日刊 | |
| 鐵道部統一鐵道會計統計委員會組織規程 | 二十二年一月二十七日 | 部中原有此項委員會近以會計主管機關多所變更故將該會組織重行改訂 | 轉令各處署知照 | |
| 法律施行日期條例 | 二十二年一月二十八日 | 除有特定日期者外一律以刊登該法律之公報或公布命令到達之日起發生效力 | 轉令各處署知照 | |
| 公務人員辦法 | 二十二年一月二十八日 | 規定各機關應各設立服用國貨委員會調查出品擬定穿著制服期限並督促公用物件既用國貨 | 處署一 | |

(二)工作實施事項

甲 總務事項

關於產業者
 (一)繪算D段舊比租界填土計劃分割各詳圖
 (二)勘丈漢灘段請租面積二十一戶(三)估計玉帶門口D段填土施工辦法(四)審核各地畝段租案四十六件
 (五)核填各站收照九十六張保結八百四十四張租約五百五十六張新戶繳租表一百零八張(六)核造上年十二月份全路地租收解表四份

關於公益者
 (一)本路工會江岸事務所定於一月十六日召集各組長舉行選舉正式成立大會派公益課課員李德傑屆時前往指導(二)工會呈請提升冒險破其匪之電桿匠王相臣加油伏馬進小工溫棋等三名經令准王相臣以副匠首存記馬進升充驗車匠溫棋升充擦車夫各加日辛二角以示鼓勵(三)本路黨部兩江岸紀念堂區黨部小學校等工程完竣請驗收經令工務處派員驗收函復查照(四)本路黨部兩以二七紀念十周年轉請即屆請派員籌備以誌追悼經派公益課課員李德傑共同籌

備兩復查照(五)鄭州辦事處暨本路工會紛請增加沿綫各站員
 工浴池燒煤及經常費用經統籌劃一辦法規定調查表三種令發
 各主管處及工會詳細負責填明彙案呈復以憑核辦(六)江岸九
 一八公園管委會呈以公園大致完成圖書館已經開幕請批定經
 費以利進行經令准公園經費月發八十元自本年一月份起支按
 月詳細造報核銷并令會計處遵照(七)令各處署室工會查本路
 二七紀念原職工假章規定為例假日現值國難極端嚴重正我全
 路員工本諸先烈艱苦奮鬥精神之時本年該紀念日應即停止放
 假一律照常工作不得請求加給雙辛仰各轉飭所屬遵照(八)本
 路黨部函請撥發新年宣傳費四百元已照撥(九)本路黨部函定
 於二十二年一月九日為全路各區分部改選開始日期并檢同改
 選時間表一份轉飭各處課廠段院站各首領屆時予以時間上
 之便利已令行遵照以利黨務(十)本月職工任免七十八人調遷
 六十一人加辛一百四十八人病故九人抵郵十人給救助費二人
 獎賞十三人請假二百四十六人請領免票及優待券者一千一百
 九十四人購米運單二十七人

院址惟被軍隊佔住已令警察署飭段交涉遷出(二)衛生課業務
 北平長辛店等處每屆春季發生猩紅熱傳染病本路員工及其家
 屬被害者甚多擬由課派員會同北段各院所首領組織猩紅熱預
 防接種隊分赴各地檢查實施預防注射其一切費用由衛生項下
 開支以不超過五百元為度經批准照辦已派該課主任課員魏之
 萬前往辦理(三)本路前發救急藥箱歷年已久箱內藥品多已缺
 乏或已失效茲為救濟急病員工及旅客起見經另購救急藥箱一
 百具分送各處署轉發各段站廠隊妥為保存以備急用

●關於材料●
 ○八公尺厚十公厘軟鋼板四張外徑二十一公厘
 內徑十五公厘鐵管一百五十公尺為長辛店機廠之用又請購粗
 方鐵尖頭扁鐵粗半圓鐵粗半圓月牙紋鐵粗三角鐵共七百四十
 把為長辛店機車廠修車廠之用又請購長一·二〇公尺寬四公
 分厚二公分木條板十捆為北平無線電台添設隔牆之用又內徑
 四十二公厘伸縮鋼管一百公尺為電務分段之用均於陽日代電
 材料專員購發(二)工務處請購沿綫各工役雨衣雨帽三千三百
 二十五套經世代電呈照准并派海路直總務核實開列結果
 以新亞標價最廉計每套三元二角共一萬零六百四十元已先後

本路二十二年一月份重要工作報告

本路二十二年一月份重要工作報告

呈報並檢同比較表呈候審核(三)會計處呈以電力印票機阻力器損壞不能適用請購五匹馬力四百四十伏特新阻力器連底座及機輪等全套經向慎昌洋行詢價銀七百二十兩可否由路訂購於文日電部請示(四)機務處請購膠濟路大小烟管徑五英寸三分厚七號長十五英尺者十條又徑二英寸厚十一號長十五英尺者二百條為第一總段修理機車鍋爐之用經於昨日電膠濟管理委員會照讓并開示價目以便照匯又請購雲母石十二英尺黑漆二加倫焊膠一磅為長辛店機廠修理電機之用於茲代電材料專員購發又請購生鐵一百噸紅銅十二噸鉛錫二噸十個為長辛店機廠修理機車車輛之用除生鐵一項擬向六河溝礦廠訂購外紅銅及鉛錫擬於二十五日在漢購於茲代電呈部乞派員監視(五)車務處請購九公尺電桿七百根十一公尺電桿一百根為抽換沿綫朽腐電桿之用於昨日電部定二十二日在漢開標乞派員監視奉馬電派湘鄂路處長程文照監視(六)鄭州材料廠請購機車用烟管烙及全套法國套絲機一套為鄭州機務分段之用除烟管烙一項飭機務處自製外法國套絲機一套於巧代電材料專員購發(七)車務處呈以本處外勤人員去冬製發冬季制服除舊票司事外所有未領冬季制服及新添補員司約七

四

十人辦理負責運轉員司約九人擬請去去年度修製每套洋五十元零五角共需洋八千零八百元本處本年度制服費預算現僅餘七百餘元不敷之數擬一併由負責運轉預算撥費一萬二千元項下動支俾免差面壯觀擬於上年十二月代電呈部擬於二十二日在漢開標乞派員監視因未奉復於昨日電部(八)電務課請購馬力扁鋼條二十條檢同副本呈部准予備案

關於編譯者

(一)本路准交通雜誌社函請編輯本路一年來業務概況一文已函復照辦并附送本路一年來業務概況清單清表全份(二)車部總字第五五九二號指令飭購製機車油煤計劃施行詳情呈報候核已將規定機車使用煤油標準後七八九三個月實施情形於本年一月五日呈復(三)會計處呈以檢查票印票室奉令改編本處直轄前辦事細則已不適用另擬修正條文呈核已分別修正并呈部核准後再行公布(四)本路年鑑現已出版除分發各處會署室備用外并令凡在百元以上之員司各購一冊每冊按八折收費(五)機務處早以本處材料股業經改組并增設統計股請修正辦事細則已分別修正

乙車務事項

查上年十月奉 大司令發行車保安譯文

令催組織行車 安全委員會

西北鐵路戶外保安委員會辦法酌量採用當經該處詳加研討并

依據本路實際狀況擬具行車安全促進委員會通則十二條與有

關各處署研究後提交第五十次路務會議通過飭予切實遵辦旋

由車務處通傳各路各總段長督率所屬分段長車務稽查及站長

等會同各關係人員查照通則着手組織委員會并將成立日期及

常務勤務各委員職名列表具報各在案茲查各分段呈報組織成

立者計有前門順德鄭州信陽廣水江岸六處其他長辛店保定石

家莊邯鄲新鄉鄆城駐馬店等處已否遵照組成迄未據報事關通

案未便長此玩延復由車務處重申前令嚴飭各總段督促舉辦俾

此項計劃澈底完成以爲保障行車安全之助

打掃夫兼管混合列 查本路七十一二次混合列車中之三

車火爐以節糜費 等客車於上年十二月間俱已裝置火

爐當時因此種火爐有時須加修整又所用零件皆由機廠發給故

按照鍋爐車辦法由機廠加派升火夫二人隨車照料近今八十一

二次及九十一二次混合列車中之三等客車亦相繼將火爐裝訖

以此項燃爐非技術工作亦不難事自與鍋爐車有別加派

升火夫未免虛糜路幣已令由原有隨車之打掃夫兼管較爲簡便
已由車務處函機務處轉飭將各混合列車內一切火爐零件全數
移交

籌備恢復大智門 關於大智門循禮門兩站恢復站上收票

循禮門站上收票 一案節經籌備已定於二月一日起實行

惟查勘該兩站設備尙有數項亟應舉辦俾臻完備(甲)大智門車

站(子)在實行站上收票以前該站南首五六股道中間應添設木

柵一道使車站與貨場完全隔斷(丑)該站三等客廳北端一門將

來擬即定爲旅客進口之處應添設活動鐵柵欄三道其式樣則仿

照售票窗外之鐵柵欄以免旅客擁擠之弊(寅)該站北首郵局隔

壁大門擬定爲旅客出口之處亦應添設上項活動鐵柵欄數道以便

收票(乙)循禮門車站(子)該站月台附近售票處擬定爲旅客進

口地點應添設活動柵欄數道以防擁擠(丑)該站月台北端另闢

一門作爲旅客出口地點應設鐵柵欄數道藉維秩序及便利收票并

得於必要時將其拆卸通行汽車或裝運軍隊及軍用品之用以上

各項工程業於本月建設完備他如前門長辛店順德鄭州許州信

陽六站亦同時舉行江岸情勢稍異暫緩實行并擬規則九條轉飭

遵照復摘要布告俾旅客周知

本路二十二年一月份重要工作報告

本路二十二年一月份重要工作報告

○ 價充大米特
○ 價起訖站
○ 一案近據調查廣水之米砂泥頗多平津居民

殊不歡迎祇宜銷售於保定以南明港以北又南段祁家灣附近亦有過剩食米可賣外運米質與廣水略同擬將祁家灣加入起運站

○ 禁止軍人乘
○ 坐負責貨車
○ 由本路負責賠償故非本路辦公人員不准擅

入而旅客軍人等尤應絕對禁止入內乃上月二十一日六零三次車花園駐軍第八十三師軍人強迫開啟負責貨車入內乘坐不服

勸阻事關負責貨運應嚴禁以免相率效尤已咨請軍事機關切實取締

○ 擬定行車事變防
○ 救及報告辦法
○ 近以每次發生行車事變各分段長互相

推諉責任致真相不明會由車務處提交五十五次路務會議議決飭車工機三處會同詳擬事前防範事後

補救及報告辦法紀錄在卷經車務處會同工機兩處考核往事項酌擬辦法關於事變之撰擬仍照舊章事變屬於某方即由某方

主稿惟自發事至報告之日不得逾一星期如因原因複雜須待重勘亦不得逾兩星期至事前防範事後補救辦法則以事變起因大

六

都不外材料不足與人事不咸如能依此目標各就其權限範圍整理改良必可逐漸收效如屬於材料者應量力籌備設法增補屬於

人事者應獎進忠勸懲罰怠惰并飭主管處課此後關於車工機各處請領行車治安有關之材料儘先購發

○ 加開平
○ 鄭快車
○ 前以檢關事變本路南下旅客驟然增多各列車擁

擠不堪為應付目前需要計將前在漢廠油飾之客車及漢花短票車內客車分別抽調組成二列掛送北平訂定行車

時刻於本月二十二日起逐日加開平鄭間三四次特別快車嗣查數日來南下旅客較少遂將上項留用一列每星期上下行各開二

次星期日及星期四由平南開星期一星期五由鄭北開其餘車輛仍撥作漢花短票之用

○ 實行整車貨
○ 物負責運輸
○ 本路自上年十月一日實行貨運負責以來客

商稱便茲定於二月一日起實行全路各站整車負責運輸并布告商民周知

○ 軍事運
○ 輪情形
○ 本月軍事運輸共用車一百五十一列平均每周三十七列又七五較上月每周八列又七五計驟增二十九列約合百分之三百三十一分實以檢關失陷熱邊告急國軍

集結前方從事抵抗故所開軍車為一年餘所僅見也茲將車次部

平漢鐵路月刊 第三十六期

隊及出發地點列表如次

| 軍隊番號 | 需用車輛 | 發着地點 |
|--------|------|------------|
| 第十五路軍 | 六列 | 由信陽至包頭 |
| 第三十二軍 | 五列 | 由洛陽新鄉至焦作彰德 |
| 第八十三師 | 一列 | 由花園至漢口 |
| 第六騎兵旅 | 二列 | 由定州至臨洛關 |
| 東北第八旅 | 一列 | 由豐台至保定 |
| 東北第十四旅 | 二列 | 由豐台至保定 |
| 河南保安隊 | 一列 | 由新店至汴梁 |
| 第八十師 | 一列 | 由許州至新鄉 |
| 第三十二軍 | 四列 | 由鄭州至豐台 |
| 第三十二軍 | 四列 | 由鄭州至豐台 |
| 第三十二軍 | 二列 | 由彰德至豐台 |
| 第八十四師 | 一列 | 由磁州至豐台 |
| 第八十四師 | 一列 | 由馬頭鎮至豐台 |
| 第八十四師 | 三列 | 由邯鄲至豐台 |
| 第一師 | 四列 | 由內邱高邑至豐台 |
| 第四十師 | 十二列 | 由臨洛關至盧台 |

本路二十二年一月份重要工作報告

| | | |
|--------|-----|----------|
| 第十五路軍 | 三列 | 由信陽至包頭 |
| 第六騎兵旅 | 四列 | 由定州至邯鄲 |
| 第四軍團 | 十五列 | 由石莊至豐台 |
| 第三十二軍 | 十四列 | 由洛陽順德至豐台 |
| 河南保安隊 | 一列 | 由開封至衛輝 |
| 暫編第一師 | 七列 | 由高邑至豐台 |
| 第八十四師 | 五列 | 由磁州邯鄲至豐台 |
| 第四軍團 | 十四列 | 由石莊至豐台 |
| 第三十二軍 | 六列 | 由順德至豐台 |
| 第四十四師 | 十二列 | 由滎陽至許州 |
| 第二路車 | 三列 | 由滎陽至許州 |
| 第十五騎兵旅 | 三列 | 由明港至遂平 |
| 第四十一師 | 十列 | 由駐馬店至許州 |
| 砲兵第四團 | 四列 | 由清化邯鄲至豐台 |
| | | 由汴梁至邯鄲 |

本月營業概況
 本月四星期間共收入一百四十六萬二千九百零一元二角六分平均每周三十六萬五千餘元較上年同期每周三十八萬九千餘元約減少二萬四千餘元約百分之六又二較上月每周四十四萬三千餘元減少七萬七千餘元約

本路二十二年一月份重要工作報告

合百分之一七又六查本月收入減少原因有二一以軍事運輸驟增一以經濟恐慌豫省雜糧不能行銷關於後者現正調查實況設法減低運費藉流通經濟以裕路收茲將本月收入分周列表如次

| | | |
|------|--------|--------------|
| 第一星期 | 一月一日至 | 三五六·八七二·三六 |
| 第二星期 | 一月八日至 | 三七四·二三二·一四 |
| 第三星期 | 一月十五日至 | 四三〇·二〇二·二三 |
| 第四星期 | 一月廿二日至 | 三〇一·五九四·五三 |
| 合計 | 一月廿八日至 | 一·四六二·九〇一·二六 |

丙 工務事項

粉刷各站
道岔警木
經分飭工段重加粉刷以免行車危險

久經風雨剝蝕顏色漸變黯淡瞭望不甚清楚業

本路各站道岔間設有白色警木指示行車安危

本路恢復站台收票以維行旅秩序先就前門長辛

店順德鄭州許州信陽江岸大智門循禮門等九站

提前實行嗣因天氣嚴寒除江岸站圍牆尚未完工暫緩實行外其餘八站一切設備均已次第完竣

各項工程概況

(1) 修理寶蓮寺等七站警屋現已次第工竣(2) 展長大智門圍牆歸包工協配承辦現遵令暫緩施

(3) 建設鄭州站北抽水機房圍牆工款改由本年度預算撥用現已竣工(4) 展長李家寨新站涵洞四座由包工梅玉山承辦已訂合同(5) 添修循禮門站警屋及展築圍牆已次第完工(6) 增高信陽站登石圍牆南都塔脚暨改用青磚牆頂所需款料在原估價內支給正在興修(7) 添修西平遂平開五公尺橋樑六座原定一月九日開標旋奉令緩辦(8) 改建鄭州工務材料庫圍牆現已工竣(9) 建設駐馬店江岸兩站乙式廁所現已完工(10) 建設六河溝煤礦四股岔遺現已完工(11) 建設循禮門站四十噸大磅現已竣工(12) 設置明港確山兩站鐵絲柵欄現已工竣(13) 擬建信陽機廠出口處通行天橋現已設計中(14) 擬設彭家灣信陽雙河間驛站現已設計中(15) 修理鄭州站三等候車室現已工竣(16) 修理黃山坡林場水井現已工竣(17) 移建江岸站後員司住房圍牆門樓均已竣工

丁 機務事項

| 車 | 貨 | 車 | 車 | 修 |
|-----|-----|------|-----|-----|
| 江岸廠 | 鄭州廠 | 長辛店廠 | 鄭州廠 | 幸店廠 |
| 七 | 一一 | 三三 | 一一 | 三〇 |
| 一一 | 四 | 九 | 一 | 三三 |
| 二六 | 八 | 三一 | 五 | 一九 |
| 一六 | 六 | 一七 | 四 | 一五 |
| | 一四七 | | 三三一 | |
| | | | | 38 |
| | | | | 128 |
| | | | | 667 |
| | | | | 六 |

戊會計事項

- 中央銀行存款
- 立戶存款事項
- 行海商治關立存戶當以此事應俟奉到 大部指令知可遵辦免經本會函復矣
- 第十年度
- 第十一年度
- 送奉 部令能送本路十九年度下半年期及二十年度上半年期計算書核辦將二十一年度

限各月份計算書起速查清陸續呈報等因查本路願送十九年度下半年期及二十年度上半年期各月份計算書早經編竣業於上年十一月以前先後呈 部審核在案所有本路二十年度下半年期及二十一年度上半年期各月份計算書現正銜譯趕速查清一俟編竣即當陸續呈送業經呈報 大部察核

(甲) 聯合公司第二批股本催款 查聯合公司運到第一批股本高餘機業經本路驗收通知漢口鹽業銀行專辦運行備付借款并電請該委員會查照轉知該商各在案

運轉業進行來函以第一批枕木不日運到請計價美金一萬四
千五百五十九元五角擬按原(合同規定先付半價計美金七千二
百七十九元七角五分並經函復照辦仍在本路所存發台枕木戶
內撥付認購第一二兩次已付款數於保函內註明取具發台正式
收據交回本路備存待請認購提單保險單等件交下以便於貨到
時是貨所有應即交貨款一罰金當於續行付時核扣

(乙)大、公司氣壓表停款 查大部前代本路向大昌公司訂購
氣壓表計約合國幣七千元原擬上年十二月中旬先解二成購
因籌措不及尚未解解前奉大部電催遲於本月其日將前項借款
二成一千四百元交由中央銀行匯部核收餘款仍照原定分期辦
法續行籌解業經電復 大部核核

(丙)一、前工程司遺留檢驗費 大部議委會前代本路向怡和洋
行訂借借金五十萬鎊前由怡和行檢驗工程司檢驗該項檢驗費計英
金七十五鎊二先令三辨士茲准該會函催付該費前由該會匯銀
二、運費函送該會以請取具收據交回本路備案

三、前工程司遺留檢驗費 大部議委會前代本路向怡和洋
行訂借借金五十萬鎊前由怡和行檢驗工程司檢驗該項檢驗費計英
金七十五鎊二先令三辨士茲准該會函催付該費前由該會匯銀
二、運費函送該會以請取具收據交回本路備案

本路二十二年一月分營業報告

立運撥五萬元儘量本年應到如逾期不付即停止記賬運

一、改善各站客務 查收回客票為核對客運進款之根據關係
一、收回客票辦法 至為重大茲據檢查團呈報會計處以各站
繳送此項收回客票向係郵裝或捆并無包封標語由何站寄來屬
於何次列車之票未拆開後無從查知因此一經遺失原屬無法追
尋辦事延誤困難當經該處轉函車務處通飭各站前發客票收回
客票應用厚紙包封封固并在封前標明寄發站各收回車次日期
及車隊長姓名以便查考而為追索

一、口金項 查本路十八年三月間因支需款由黃南局
一、口金項 長士讓將法租界地產局產向漢口金城匯業
兩行抵押借款月息一分訂定同年五六七三個月分期償還後
總局移、諸務紛紜以致收支結算未歸借結至上年年底止計
欠該行本息洋七萬七千九百一十八元六角九分全行本息洋六
萬二千八百九十一元零二分兩共本洋十四萬零八百零九元
七角八分前准該兩行函請先行付息分期還本或借入還支運漸
請還歸本奉 部令飭仍候彙案整理最近該兩行來函以此項得
款具有特殊保證條件在案請將受照契約規定及法租界地產委讓
官運轉轉讓等情以本局應將該項在案進行整理一律詳

本路二十二年一月務重要工作報告

實現各項房產之抵押貸款與其抵押之借款不同且近年來該路
對於本路商運之抵押貸款亦外資力補助為願不致對抵押以可照
所付之利息一律以資額不減額呈 備請不矣

..... 無此項才經不承程本路商運門於第二
..... 十一月二日與地分年租一千二百餘元額
欠本路商運之抵押貸款分起見准將十九年以前欠額由本
路商運行代款內撥充共聲明自二十二年務起應按月照繳現金
該行並未照辦近復來函催還舊欠資本路於十四年開會以支
本路商運之抵押貸款項下現已不合計已達六萬餘元較該行
欠總分額之百分之多者現已持久將來應予清理可也但應注意
於本路商運之抵押貸款 備請不矣

..... 本路商運之抵押貸款
..... 有前七兩路商運台報及有出納課
..... 報表二份七份報表均於前報報報送交逐日收支存單
..... 報表均列前報亦未台報報報七報報支數目查台報均以便考核
..... 等因本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
支及本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
數目以前其報表支逐日改向商運七兩路商運台報直接電報以資

..... 本路商運之抵押貸款
..... 有前七兩路商運台報及有出納課
..... 報表二份七份報表均於前報報報送交逐日收支存單
..... 報表均列前報亦未台報報報七報報支數目查台報均以便考核
..... 等因本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
支及本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
數目以前其報表支逐日改向商運七兩路商運台報直接電報以資

..... 本路商運之抵押貸款
..... 有前七兩路商運台報及有出納課
..... 報表二份七份報表均於前報報報送交逐日收支存單
..... 報表均列前報亦未台報報報七報報支數目查台報均以便考核
..... 等因本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
支及本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
數目以前其報表支逐日改向商運七兩路商運台報直接電報以資

..... 本路商運之抵押貸款
..... 有前七兩路商運台報及有出納課
..... 報表二份七份報表均於前報報報送交逐日收支存單
..... 報表均列前報亦未台報報報七報報支數目查台報均以便考核
..... 等因本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
支及本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
數目以前其報表支逐日改向商運七兩路商運台報直接電報以資

..... 本路商運之抵押貸款
..... 有前七兩路商運台報及有出納課
..... 報表二份七份報表均於前報報報送交逐日收支存單
..... 報表均列前報亦未台報報報七報報支數目查台報均以便考核
..... 等因本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
支及本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
數目以前其報表支逐日改向商運七兩路商運台報直接電報以資

..... 本路商運之抵押貸款
..... 有前七兩路商運台報及有出納課
..... 報表二份七份報表均於前報報報送交逐日收支存單
..... 報表均列前報亦未台報報報七報報支數目查台報均以便考核
..... 等因本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
支及本路商運之抵押貸款報表均係由會計處核具轉送辦理財政
數目以前其報表支逐日改向商運七兩路商運台報直接電報以資

實錄并定自本年二月一日起實行業經呈 備請並并令飭各該
處遵照

..... 本路商運以平糶三處中城支行財票款向
..... 七年全額商運不抵借取項行將逐項現款
..... 收寄錄需款孔殷後仍影該處代務應務行抵借之經定其請不
..... 迄未奉命能以舊歷屆滿時開支具工薪費非常急迫復向該商行
..... 磋商始允借借六十萬元一切條件均如商約業已訂約付放款經
..... 隨時電報 大部備案尚未奉到指令

..... 本路商運以平糶三處中城支行財票款向
..... 七年全額商運不抵借取項行將逐項現款
..... 收寄錄需款孔殷後仍影該處代務應務行抵借之經定其請不
..... 迄未奉命能以舊歷屆滿時開支具工薪費非常急迫復向該商行
..... 磋商始允借借六十萬元一切條件均如商約業已訂約付放款經
..... 隨時電報 大部備案尚未奉到指令

..... 本路商運以平糶三處中城支行財票款向
..... 七年全額商運不抵借取項行將逐項現款
..... 收寄錄需款孔殷後仍影該處代務應務行抵借之經定其請不
..... 迄未奉命能以舊歷屆滿時開支具工薪費非常急迫復向該商行
..... 磋商始允借借六十萬元一切條件均如商約業已訂約付放款經
..... 隨時電報 大部備案尚未奉到指令

..... 本路商運以平糶三處中城支行財票款向
..... 七年全額商運不抵借取項行將逐項現款
..... 收寄錄需款孔殷後仍影該處代務應務行抵借之經定其請不
..... 迄未奉命能以舊歷屆滿時開支具工薪費非常急迫復向該商行
..... 磋商始允借借六十萬元一切條件均如商約業已訂約付放款經
..... 隨時電報 大部備案尚未奉到指令

..... 本路商運以平糶三處中城支行財票款向
..... 七年全額商運不抵借取項行將逐項現款
..... 收寄錄需款孔殷後仍影該處代務應務行抵借之經定其請不
..... 迄未奉命能以舊歷屆滿時開支具工薪費非常急迫復向該商行
..... 磋商始允借借六十萬元一切條件均如商約業已訂約付放款經
..... 隨時電報 大部備案尚未奉到指令

..... 本路商運以平糶三處中城支行財票款向
..... 七年全額商運不抵借取項行將逐項現款
..... 收寄錄需款孔殷後仍影該處代務應務行抵借之經定其請不
..... 迄未奉命能以舊歷屆滿時開支具工薪費非常急迫復向該商行
..... 磋商始允借借六十萬元一切條件均如商約業已訂約付放款經
..... 隨時電報 大部備案尚未奉到指令

..... 本路商運以平糶三處中城支行財票款向
..... 七年全額商運不抵借取項行將逐項現款
..... 收寄錄需款孔殷後仍影該處代務應務行抵借之經定其請不
..... 迄未奉命能以舊歷屆滿時開支具工薪費非常急迫復向該商行
..... 磋商始允借借六十萬元一切條件均如商約業已訂約付放款經
..... 隨時電報 大部備案尚未奉到指令

..... 本路商運以平糶三處中城支行財票款向
..... 七年全額商運不抵借取項行將逐項現款
..... 收寄錄需款孔殷後仍影該處代務應務行抵借之經定其請不
..... 迄未奉命能以舊歷屆滿時開支具工薪費非常急迫復向該商行
..... 磋商始允借借六十萬元一切條件均如商約業已訂約付放款經
..... 隨時電報 大部備案尚未奉到指令

..... 本路商運以平糶三處中城支行財票款向
..... 七年全額商運不抵借取項行將逐項現款
..... 收寄錄需款孔殷後仍影該處代務應務行抵借之經定其請不
..... 迄未奉命能以舊歷屆滿時開支具工薪費非常急迫復向該商行
..... 磋商始允借借六十萬元一切條件均如商約業已訂約付放款經
..... 隨時電報 大部備案尚未奉到指令

(丙)本路應解本年一月份籌付軍費十萬元已於本月廿日交由
鹽業銀行電匯另填解款單呈部核收

(丁)本路應解 大部聯運處經費歷經按日照解至上年五月份
止茲復於本月廿日交由農工漢行先後匯解三千元即作應

解該處上年六月三個月經費業經填具解款單呈 部核收轉賬

○解軍委會北平
○分會運輸處經費
○查本路應解軍事委員會北平分會運輸
處經費每月一千七百六十元歷經按月

照解至上年十二月份止并已呈報 大部至上年十月份止各在

案茲准該處填送十一十二兩月份經費印鈔到路業經填具解款

單連同原印收呈送 大部備案

○路站賬
○查站賬為客貨進款之基本帳目關係至為重要各
段站登記站賬自應遵照部頒站帳規則規定辦理

俾實整齊而杜疏弊前據檢查課課長呈報奉派赴路抽查站賬
發見各站賬冊有添註塗改情事當令車務處轉飭各段站糾正嗣

後如再有此項情事發生即作舞弊論由各查賬員將經手人姓
名呈報以憑懲辦并飭檢查課擬具登記站帳簡章說明印發各段

站遵守隨時由查帳員切實指導現在該項登記站帳說明業經檢
齊課根據部頒規則規定體察本路營業需要擬就付印以備分發

另由該課擬就貨運報單造報說明飭站遵辦此外各站對於負責

貨票處理不合各節亦經會計處函知車務處轉飭糾正矣

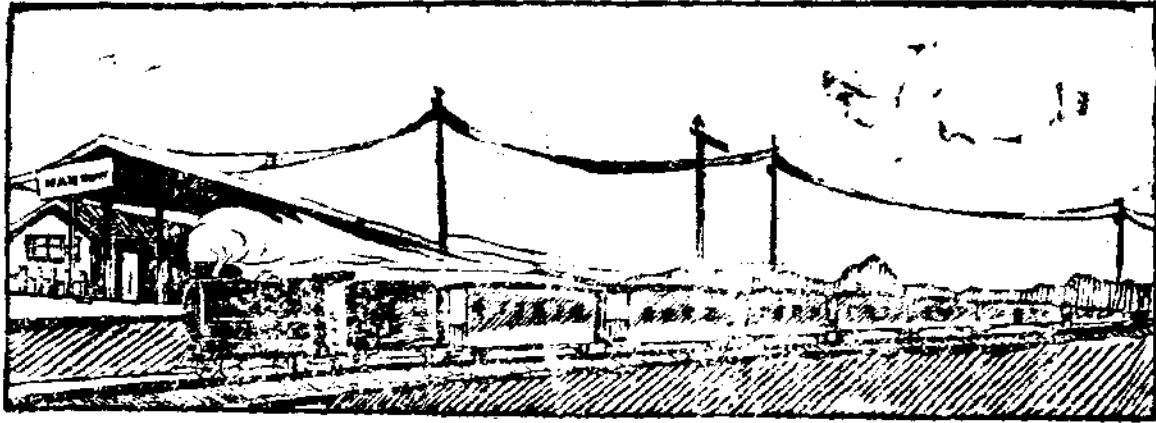
秦牛產麟?

陝西華陰縣屬之沙坡村(距縣城約十五里)農人某。家養一乳牛。忽於
三月十一日產生一麟。身長約八公分，高約六公分，腰圍約七公分，全身
重量約二十五六斤，遍體生甲，狀似魚鱗，其大如錢，鱗甲下又生細毛。
呈金黃色，雙耳下垂，目光閃爍，口內生虎齒一對，長約六公分，尾頗似
牛，其蹄如馬，聞此麟初生時，全體細白光滑，旋經空氣變化，即現出麟
甲，排列極為整齊，惜農人不識其麟也，以為不祥，乃棄於糞田中，後遂
不知其去向云。

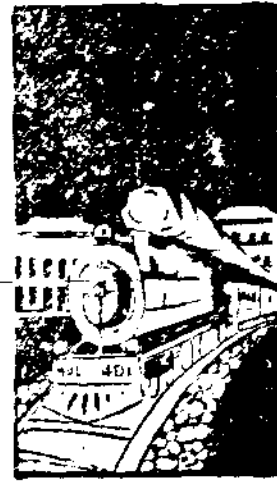
上兩年各產茶地輸出數額比較

一九三二年份各產茶地輸出茶葉數額，與一九三一年相較如下：

| | 一九三一年 | 一九三二年 |
|------|----------|----------|
| 英屬印度 | 一六八,〇〇〇噸 | 一七八,六七三噸 |
| 錫蘭 | 一一二,〇〇〇噸 | 一一四,一六一噸 |
| 爪哇 | 六五,〇〇〇噸 | 六四,一八八噸 |
| 蘇門答臘 | 一八,〇〇〇噸 | 一四,五八〇噸 |
| 日本 | 一一,五二〇噸 | 一三,三九六噸 |
| 日海 | 八,〇〇〇噸 | 六,〇〇〇噸 |
| 中國 | 四一,四四〇噸 | 三七,九二八噸 |



大
事
記



大 事 記

本路二十二年三月份大事記

一
日

令會計處遵照部令速與各路核對截至十八年底止往來帳目具報
本路修訂各醫院診療所辦事細則及領用藥械材料規則現奉部令准予
備案通令各處室署飭屬遵照

二
日

奉部令發無綫電調查表限文到十日內填復
准北甯高局長電知關於聯運車輛輪軌鈎簧等超過限度毋令過軌一節
業經轉飭認真檢查

三
日

本路以需用蓬布甚急特電飭黃車務處長就近與北甯路商洽租用

大 事 記

二

四日

遵令編造上年十月至十二月行政計劃呈 部鑒核

本路與隴海路所訂負責聯運貨物辦法定自三月一日起實行呈部備案

六日

奉部指令蜜蜂一項應准減列三等作為本路特價

奉部令准大智門站天橋鐵欄杆改為鐵筋洋灰板牆圍欄

奉部令遵照中執會公函實行一律改用本國文字轉令各處署遵照

七日

奉顧部長電飭免費裝運捐助災民舊制服

通令各處署準備關於統一鐵道會計統計事項議案依限提出由會計處彙總送會

令各處署遵照前發各段聯席會議規則切實按期舉行并規定段務會議施行辦法

八日

准鐵道部聯運處函知聯運貨物在聯軌站盤車手續甚繁自應原車過軌現正訂定互通車輛辦法即

將公布實行

電飭各處署轉飭所屬在漢口及江岸之員司於本月十二日參加植樹及紀念各典禮

函送交通大學展覽會陳列物品

九日

員工家屬就醫取藥應遵章繳費佈告週知

函商國立武漢大學選派礦學專家前往密縣調查產煤

十日

奉部電本月十二日為總理逝世紀念是日適值星期三仍應照常工作不得補假工人毋庸加給

雙辛轉電全路遵照

通電各處署會室飛機捐款應自本月開支時起核扣在薪單內註明仰迅速遵辦

令發員工服務證請領單通飭各處署遵照限期填就彙呈核辦

十一日

函請稅警局轉飭制止稅警入站檢查

令車務處遵照部令計劃貨物所在地裝設燈光具報

令車工機三處暨警察署轉飭所屬遵照部令嚴防機車傷斃人命以重人道

十三日

令會計處按月撥付湖北省國民空軍創立會經常費洋一百元取據備查

大事記

三

大 事 記

通令各處室署禁止各員司至守車閑談以免妨碍公務

十四日

抄發部頒編訂旅遊便覽內容標準令飭車務處遵照辦理如期呈會核轉

函復漢口市政府雙洞門改爲軍洞門現正籌備進行

通電全路嗣後非遇婚喪大事一律不准請假仰凜遵

十五日

奉部令修改頭二等來回遊覽票票面文字并飭對於持票人簽字一節切實辦理

奉部令訂定發售三等來回遊覽票辦法

十六日

奉部令該路見習生張熙奎呈送貨物里程運價表各路已有施行仰將此項類似表式呈部核定轉飭

車務處遵辦

奉部令凡各路將所存外路損壞機車車輛放還原路時經過各路准予免費其不在清理範圍內者仍

應收費轉令車會鄭平四處遵照

奉部令准信陽以南各站運米至明港以北者一律按六折收費轉令車務處將實行日期具報

函隴海錢次長北平楊科長據工務處陳外路重大機車行駛本路限制辦法四項請轉知各軍事機關

奉部令以後對於停留車輛隨時注意機件勿使偷竊驗車工人應予以適當之支配轉令車工機警各處署遵辦

十七日

令總工車機會五處飭即遵照部令將研究國聯運輸統計報告一案具復
各處室署抄發請領庶務用品改善辦法仰遵照辦理

十八日

奉部令頒發煤車押運人購票乘車辦法轉令車會兩處遵辦具報

二十日

奉勳匪總部令飭禁止擅自放槍通令各處署遵照

二十一日

信陽以南各站運米至明港以北者自本日起一律按六折收費

二十二日

奉部令燒碱一項比照硫化碱列四等收費轉令車會平鄭四處遵照

二十三日

函漢口市政府咨送本市板子橋鐵路孔下水道工程費預算書及設計平面圖請查照

大事記

六

二十四日

奉部令嗣後對於呈請購料時應將會計年度及會計科目分別詳細填明轉令各處署遵辦
令各處署據考績課簽呈各處員工直系家屬表間有填「二妻者核與現行法制不合嗣後填報直系家屬不得再列二妻仰即轉飭遵照

奉部令客杜特價准按四等減百分之廿五轉令車會平鄭四處遵照

二十五日

本部令修正鐵路警察處分違警事件應守規則第九條并刪去第十一條第二項轉令警察署知照
通飭全路員工在國難期間努力工作毋得擅離職守仰遵照

電飭車機兩處派員接收北寧移交之本路機車并將該路存在本路之車機查明隨時交還

二十七日

令發戰時員工須知飭各處署遵照轉發

二十八日

奉蔣總司令訓令茲為興復農村經濟起見特創辦豫鄂皖贛四省農民銀行特發行一二五角流通券

三種隨時兌現均應一律收用轉令車會兩處遵辦

奉部電過軌列車卸空後應立即交還原路以免影響軍運電飭車平鄭三處遵辦

令各處署轉飭員工及各家屬迅赴就近醫院種痘

二十九日

通令各處署准黨部函嗣後任免員工應遵中央保障黨員條例辦理轉飭遵照

奉部電本日為革命先烈紀念不放假仍照前例不加給雙辛轉電各處署飭屬知照

三十日

奉部令百合一項列為五等收費轉令車會平鄭四處遵照

令飭以後全路各項工程非關於軍事或行車安全者概不得呈請飭辦

三十一日

訓令車機兩處關於設法縮短貨車在站停留時間一案奉部令切實改善修車工作并儘量利用現有

車機仰分別遵辦具報

鐵道法規彙編出版廣告

本部法規現經重新編訂定名鐵道法規彙編全一冊

計五百餘頁本月底出版定價精裝遺林紙印國幣三

元平裝雜昌紙印國幣一元外埠函購郵費照加

鐵道部參事廳啓

去年各國向我輸入之工業品

我國為各大先進資本主義國唯一銷貨之市場，每年運入各項貨品價值，有數千萬元之多，此種進口貨品中，尤以工業完成品一項為甚，茲於去年輸入之工業完成品飛機汽車電料三項統計，調查如下，

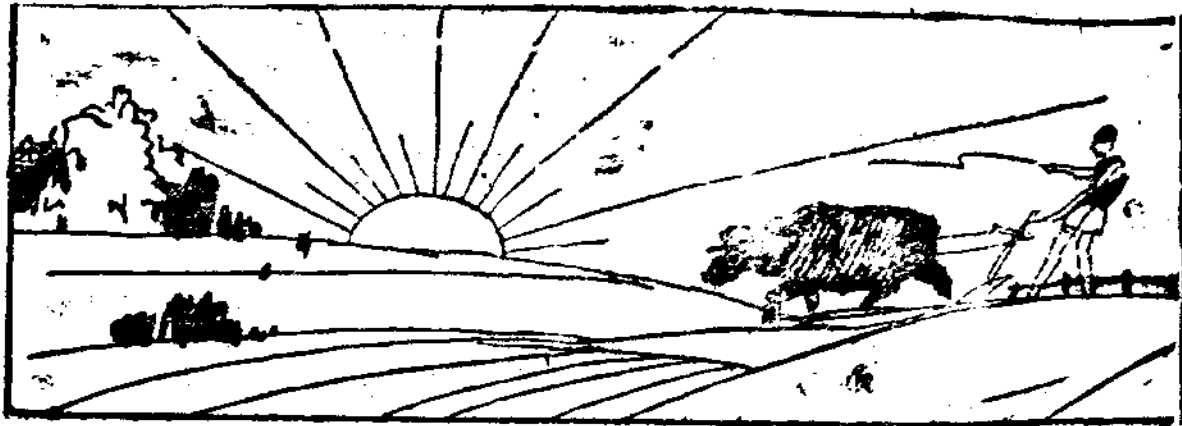
飛機輸入 飛機及其附件輸入者，計美國價值為五十一萬六千七百六十金單位，法國為二十萬八千四百二十九法郎，英國則為六十萬四千三百七十二金，

電氣材料

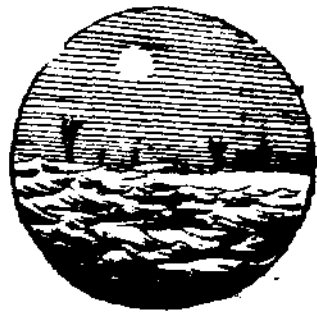
電氣材料及原料之輸入計英國為七百三十二萬二千一百五十四兩，日本為一百六十六萬九百八十七金，（按日本前年為五百二十八萬

汽車貿易

一百六十五金），美國為一百八十五萬一千五百八十七兩，去年運華汽車總額為二千七百五十四輛，美國佔一千七百九十六輛，英國為七百六十四輛，德國九十六輛，意國四十九輛，日本亦為四十九輛云。



路務會議紀錄



紀 錄

平漢鐵路管理委員會第六十五次路務會議紀錄

時間 二十二年三月四日

上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 何競武 蕭杞楮

周鍾岐 關 棠

王永照 王承祖

梁永璋 薛 鍊

卓 宙 湯敏時

吳國良 張紹元

王金職 章雲代

蕭聞叔 侯士緝

列席人 傅元善 沈之華 盧榕林

主席 何競武

紀錄 王龍飛

開會如左

討論事項

(一) 據車務處呈擬變更負責貨物雇夫辦法經批據會計處簽復前來應如何辦理請公決案

委員會交議

議決 照會計處簽復辦法先行試辦并一面呈部修改(總務處

辦)

(二) 據警察署呈請安設各站分駐所電話機共二十二具并附圖

路務會議紀錄

請單一紙前來應否照辦請公決案

委員會交議

議決 就煤站邊遠設有分機者擇要安設同警察署會同車務處

核議具覆(總務處辦)

(三) 據車務處呈稱七平長李忠賢自工子弟就學乘車長短優待

應暫行辦法應否照辦請公決案

委員會交議

議決 凡本路員工遊二回事二人之保壽法附呈子弟本人二

可照行擬核請明者皆同議議

由車務處擬具票式及詳細辦法呈會請部備案(總務

處辦)

(四) 本路二十二年度預算即路務處所有建築費並公債公項

及其他補助職工公益事業之經常用費如何編列請公決

案

委員會交議

議決 由會計處另設項目編列(會計處辦)

(五) 部令捐款購機扣薪標準及國民空軍創立會平漢分會擬具

本路員工捐薪購機扣款辦法併案請公決案附比較表

委員會交議

議決 1. 應扣總額 至少在二十一萬元以上

扣款標準 凡月薪總數在百元以下者每日扣款百

○一元以上者適度百分率扣款其標準如下

二十元以下者總共五六天二十一元至五十元者總

共扣七天五十一元至一百元者總共扣八天百○一

元至二百元者總共扣百分之三十六二百○一元至

三百元者總共扣百分之四十八三百○一元以上者

總共扣百分之七十八

2. 照上列標準分為四個月扣齊

3. 自發給二十二年一月份薪水時起扣

4. 扣款之款由會計處保管彙解

5. 關於航空救國宣傳費用在所扣款項內彙解支

6. 本路所定扣薪標準比部定較高純為特設救國以為全

國提倡起見應由重部路會詳敘理由分呈中央及大部

備案并請對於各路超額政府原定標準者酌予獎勵(

總會兩處會辦)

(六) 據車務處及警察署會同擬定取締販賣兵勇並保訓誠實

決議及決定

委員會交議

議決 通過(臨時處置)

(七) 據工務處陳明實行加快行車速率必須注意辦理三事應否

照辦請公決案

委員會交議

平漢鐵路管理委員會第六十六次路務會議紀錄

時間 二十二年三月十一日上午十一時

地點 本會公議會議室

出席人員 謝道衡 董世祺 謝 業 吳永道 卓宜 湯維時

曹一航 卓廷英 三三 謝 業 二合 謝 業 二合 謝 業

謝 業 二合 謝 業

謝 業 二合 謝 業

謝 業 二合 謝 業

謝 業 二合 謝 業

謝 業 二合 謝 業

謝 業 二合 謝 業

(一) 據車務處呈請在該處增加行車速率必須注意之事項重要之

事項每年計費極多務請公決案

路務會議紀錄

議決 1-1-2 兩項新車機而處切實運籌三項查照向例辦理

加快行車速率定於五月一日起實行(據務處擬)

(八) 據車務處擬具由漢至滄煙滿煙發誠輕運價辦法附呈比較

表前來究應如何辦理請公決案

委員會交議

議決 請查委員吳吳處長詳擬研究再行呈報

平漢鐵路管理委員會第六十六次路務會議紀錄

議決 查該會所擬呈請增加行車速率計費委員會討論(據會務處擬)

(二) 據工務處呈請辦理工務處擬定擬定擬定擬定擬定擬定擬定擬定

擬定及表式三項請公決案

委員會交議

議決 查該會所擬呈請增加行車速率計費委員會討論(據會務處擬)

(三) 據工務處呈請辦理工務處擬定擬定擬定擬定擬定擬定擬定

擬定及表式三項請公決案

委員會交議

議決 查該會所擬呈請增加行車速率計費委員會討論(據會務處擬)

(四) 據工務處呈請辦理工務處擬定擬定擬定擬定擬定擬定擬定

擬定及表式三項請公決案

委員會交議

路務會議紀錄 總理紀念週紀錄

(一) 怡立煤礦公司與本路往來帳目依本路核算除以煤價相抵外如有欠本路運費者數甚鉅但該公司依照其自定煤價計算

則所欠其數甚巨應即予以核銷以資整理

平路鐵路管理委員會第六十七次路務會議紀錄

時間 二十二年三月十八日上午十時

地點 本會四樓會議室

出席人 周錫岐 蕭杞樞 關 榮 湯敏時 王永熙 薛維

王金福 王承祖 張冠正 卓 甫 廷讓良 梁永澤

蕭引風

與會人 沈之章 傅丁泰 姜慶昌

三 蕭 引 風

記 沈 之 章

蕭 引 風

其他如六河溝井區各礦情形亦屬相同應如何整理請公
決議

會計處呈議

議決 再行請該派員到會召集煤商解決(總會兩處會辦)

討論事項

(一) 據專署呈呈擬整理平路沿路計劃意見書請公決案

委員會交議

議決 原屬運送局管轄運煤車運煤呈會核定(總務處辦)

(二) 據法規委員會呈請修正本路應用國貨委員會章程呈請

公決案

委員會交議

議決 請專署擬定上列各案呈請呈請(總務處辦)

平路鐵路管理委員會第六十七次路務會議紀錄

其本路運送局管轄運煤車運煤呈會核定(總務處辦)

其本路運送局管轄運煤車運煤呈會核定(總務處辦)

其本路運送局管轄運煤車運煤呈會核定(總務處辦)

不遲緩數日，尙望各位共體時艱，無論如何困難，委員會終須設法維持，請各安心服務，公事方面：都要儘量改善，不必樣樣墨守舊規，層層遞轉，遇有應辦之件，應由主管員直接詢明主任課員或課長或處長後，即可擬稿，若會稿之件，亦可由有關係首領彼此面洽，即告知主稿者立刻擬稿，俟稿辦妥即交關係者會簽，一切無必要之形式的手續。有應設法免除，力求便捷，又現值軍事時期，對於密件，必須躬親辦理，由各級主管直接傳遞，嚴防洩露，中央對此已不啻三令五申，務望各位特加注意。

三月十三日 總理紀念週周委員演說紀錄

上週聆了委員長航空救國與航空亡國的演詞。感想到中國事事都有亡國的危險。譬之鐵路。本來是有益的。但在中國也可以亡國。頻年人民所受戰禍。要算鐵路附近區域。蒙害最甚。其未設鐵路。不便交通地方。反較安寧的多。從前交通部有一西人顧問。曾有著作詳述中國之內戰，每因鐵路而起戰爭。他說：若無鐵路。供其利用。當不致時見兵禍。此可稱爲鐵路亡國。總之我人每每爲私忘公。一切竟成反比例。他人則爲衛國者。我則變爲禍國。今日之現狀。較明末將亡時尤甚。明末官吏貪婪橫暴。專務私利。人民痛苦太深。故流賊主而內外響應。滿洲遂乘而收其利。現在熱民之于湯玉麟。憤激切齒。頗似明末時代。人民不堪虐政。事從匪亂，徒欲滅一朝之忿。而不顧異世之憂。惟現今之危難。有甚于明末者有二

：（一）明末無內戰尚有統一的政府。（二）從前之滿洲。無日本今日之新銳利器。此次蔣總司令北上。張學良已經辭職下野。兵制統一：國錫山亦到石家莊會商禦敵辦法。是各軍都站在一條戰綫上殺敵。故對內爭分裂一層。幸可免除。惟對第二點新銳軍器。尙須努力。現在買了不少飛機。將來駕駛修理。在在需人。我們趁早預備這類學識。方能敵得日本。並且要對於科學多多研究。故我主張以科學救國。

江岸 總理紀念堂落成何委員長演講詞

各位員司。工友。今天是江岸 總理紀念堂落成紀念。剛才舉行升旗禮的鞭炮聲音。就是平漢員工全體精神的表現。因為這個工程是我們的汗。血。和精神三項築成的。前幾天二七紀念是紀念爲平漢犧牲的烈士。我們依照 總理遺訓。一步步努力建設。是一一安慰死者。今天開會意義。約有兩點：一則以安慰死者。一則以團結精神。

兄弟在平漢前後三年。平時很難與各位在一處談話。今天紀念堂成立。與各位會聚一堂。這是何等愉快的事。我們建築總理紀念堂有兩個意義。第一；總理是中國最大偉人。是革命的領導者。軍閥時代。摧殘鐵路。壓迫工人。無一不用其極。自從總理提倡提高工人。始有工會。才得到集會自由。第二；總理倡導建築十萬英里鐵道。這個計劃非常偉大。我們在路的人就要完成 總理遺教。實行 總理遺訓。所以我們到這裏來不僅開會。也就紀念了。

總理。如果不忘總理。就應以全副力量全體精神以保存之。不許任何人毀壞這個禮堂，委員長說不定何時就要離開本路。必須你們大家來保存的。但是毀壞起來隨時都可能的。譬如到某時車路不通。沒有收入。弄到大家都無法維持。恐不僅禮堂。連自己的住屋也難以保存了。所以我今天特製「努力生產」四個大字懸挂堂中。使大家牢牢緊記。永久不忘。全體努力做活。鐵路本是生產機關。要做活才有辦法。不做活。車頭不能出廠。車子就不能開。沒有收入就不能發薪水。這樣下去。大家連職業都找不着了。如果好好做去。就可多收點錢。只要剩下的多。我們還要發欠薪發獎金。這是應該努力生產的第一點。再為國家說說。現在國難嚴重。國亡無日。到處聽見日本的炸彈聲和槍炮聲。天天在向我們進攻。要想救國。也只有努力生產。才能雄厚實力。實力充足。就可打倒日本。此次孫殿英龐炳勳商震等都是平漢運送出去的。各位知道。一日開仗。我們的責任很大。一切軍需給養。多由本路運轉。我去年到差的時候。只有機車八十輛。今則增至一百卅餘輛。這固然是員工努力的結果。如果繼續做去。今年年底可得一百七十餘輛。那末多了這些機車。運輸更為靈活。收入自然增加。我們既為公家服務。處處就要公開。譬如這個禮堂。要像從前自私。那就造不起來。過去周天元很能幫我做。後來因為受了共黨麻醉。不向好的地方做去。致遭殺身之禍。過去我很愛護工友。如李庭元很能做事。他學習司機死了的。我還與他開追悼會。如周天元在我任

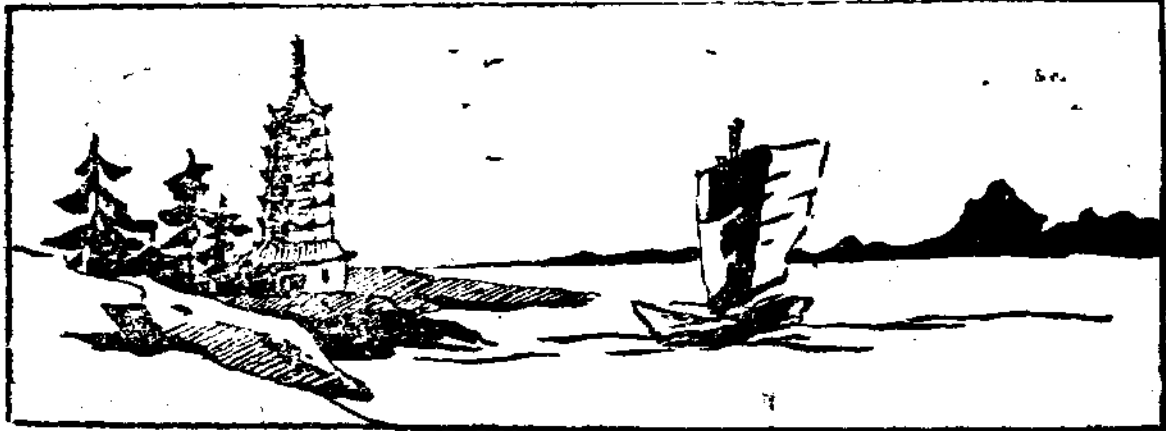
江岸 總務紀念堂落成何委員長演說詞

九

內還很好的。我並勸過他。後來不知如何在警備部槍斃了。過去的不問了。現在要好好做去。現在江岸工會七位委員很能幫助我。他們七位之中並有一位委員提議。委員除派值日外。餘一律到廠同工人一樣作工。這是值得我們敬佩的。過去的委員不但不作工。並要領差費。實在的不對。員司壓迫工友。已成過去的事。只須少數人領導多數人好好做工。可以整個向委員會說話。各組長注意以後選舉須以能吃苦耐勞者為是。希望全體員工要照我努力生產四字向前做去。現在江岸的公園圖書館浴室紀念堂運動場醫院已次第完成。以後再繼續擴充教育。添設中學使員工子弟得以逐步升學。明年更擬修蓋員工住宅。辦理消費合作社。我們團結精神。努力生產。一步一步向前建設去。特黨部劉委員會委員婁委員都是建築禮堂發起人。即請劉君報告建築經過（劉君報告從略）。

航行黃河汽船

太原綏靖公署參事，前航空學校教授葛季平氏，研究黃河航行之汽船，每船僅裝置一個摩托機，較汽車力大十餘倍，入水量約三尺許，並可隨拉民船，大致已告成功，不日即先製造一二艘，試驗航行云。



葫蘆島築港記

葫蘆島築港記

引言

當此中日滿洲問題，在日內瓦國際舞台上，我國代表，舌疲唇焦。伸張公理。與白山黑水間，冰天雪地中。義勇孤軍，熱血肉搏，爭復失地，彼此遙相呼應，同為國家爭人格，民族增光榮，雖然公理戰勝莫下，失地收復無期，雪此奇恥，責在何人，考東省失地之大，約六



調 查

謝育勤

百萬方里，其間蘊藏之富庶，出產之豐裕，為全國各地之冠，因此交通事業，亦隨之而發達，尤以近十年來新建設之狂進，最足以引起世人之注意，凡關心東北建設事業者，尙憶及一九三零年七月在渤海灣北岸遼寧省錦西縣屬連山灣內，有葫蘆島築港開工紀念之盛典乎，該島築港，始於清季辛亥，因政變而中輟，民國肇興，舊事重提，政局不定，又復擱置，迄十九年春，北寧路局承國民政府鐵道部之命，重建葫蘆島商港，於是年七月二日開工，原期五年有半，港工告竣，同時規劃市政，闢為商埠。定成二十年未就之偉業，詎料甫及一載，滯變猝發，錦州失陷，東北軍旅撤退關內，而葫蘆島亦于不抵抗聲中，為日寇所佔，嗚呼，大好河山，淪為異

葫蘆島築港記

曠。佇望遼雲，欲哭無淚，願吾國人，精誠團結，驅除強暴，還我河山，俾葫蘆島得以重見天日。繼續興工，彼時歡騰之情況豈今日所能豫想哉。

築港沿革

葫蘆島築港之議。始於清光緒三十四年，其時徐世昌任東三省總督，鑒於營口衰落，欲另謀商業之發展，聘英人休士工程司在營口山海關間尋覓不凍良港。歷時三月，選定葫蘆島為築港最適宜之地，宣統元年，錦漢鐵路計劃。（自北京綏之錦州，至江省黑河南岸之遼寧，原擬由美國投資興築，後日俄合力阻止遂罷。）亦以此島為起點，二年興工，甫經一載。政變遂止，所留遺跡，僅連山葫蘆島間之七里半鐵道，四百尺防波堤，及埠頭辦公處，工人收容所車庫等建築物而已。是為第一次築港情形也，民國八年，北京交通部與遼寧省當局集議，決定各籌五百萬元，繼續建築，並籌設商埠，九年委周肇祥為督辦，是為第二期築港，旋因戰事又復中止，至十九年春，北寧路局長高紀毅秉承鐵道部孫部長之命，繼續前議，建斯良港，附設港務處于該島，以綜其成。

復與荷蘭治港公司，締結契約，代辦工程，限五年半完成。九一八事變後，而築港工事，仍照常進行，二十一年元旦，錦州失陷，該島旋為日寇佔據，至此全部工程，完全停頓，良可嘆惜，是為第三次築港之始末也。

治港概況

(一) 工程計劃之主要部分

- 一，混凝土碼頭，計長三千七百英尺。
 - 一，混凝土防波堤。計長五千一百英尺。
 - 一，大碎石護岸堤。計長七千九百英尺。
 - 一，港內挖掘面積，計七百萬平方英尺。
 - 一，填平沿岸低地。計用泥沙四百萬立方碼，碎石塊八十一萬立方碼，混凝土塊，三十二萬立方碼。
- 以上為全部工程之主要部份，他若燈塔，梯橋，船塢貨廠等。皆為關港附帶工程，亦同時建築，至于商埠計劃，現雖未公佈，惟按諸當局理想，甚願將來成為世界上一個嶄新市場，擬劃出縱橫各三十里之地帶，以為建築商埠之用，願至宏也。

(二) 工事之步驟

荷蘭治港公司，于國民政府批准北寧路局與該公司所訂承辦建築荷蘆島商港合同後，隨即派中外職員，分途進行，舉凡駐島辦公處，倉庫，工廠，勞工宿舍之建造，工場之圍定，大小火車軌道之鋪設電力廠，臨時碼頭，及七十二米突高，製澆混凝土塊之鐵塔之築成，火車輪船駁船挖泥船起重機，及各種工程應用之器具與材料，其主要之洋灰沙石等，均絡繹運到，不數月後，前此狐狸所居豺狼所噪之荒島，儼為海陸交通工商雲集之埠頭，至于工程次序，則首將臨海岸之半拉山，及高梁頭梁兩石山，用炸藥漸次轟炸，所得大小石塊，以之填平沿岸低地，作為工場，及築臨時碼頭，與防風工作堤，此外挖泥也，製混凝土塊也，同時次第舉行，至相當時期，乃將該項土塊放置海中，待三千七百英尺之碼頭及一千一百英尺之防波堤，及其他主要工程築成後，則不凍島港初步完成矣。

(三) 工作實施情形

關於工作實施情形，茲所記述者，為混凝土塊之製造，及放置海中之狀況，此外均屬普通工程，無庸贅詞也，按混

荷蘆島築港記

凝土塊，係洋灰石子細沙混合凝固之堅壁，每塊約四尺，闊高及長均六尺，間有更大或較小者，便于應用也，重量以每塊六十噸為標準，製法先將取自該島東山之石，用小火車運到工場，置于碾石機內，使成均勻之碎石，然後加以細沙洋灰，用清水和勻，盛以鐵斗，從製造混凝土塊之鐵塔下層，用電力使之上升至塔頂，傾入三個運輸鐵管內，自七十二米突高處衝下，分布至三個模型內，連絡工作，每日可成二十塊，數日後，將鐵板(即模型)取去，晒過二星期，方能應用，此項土塊，全部工程，約須一萬塊，惟製成一部份後，即開始築港(土塊自製成迄放入海中均由起重機小火車駁船為之搬運)至於土塊下海工程，則極其艱難，而尤關重要，蓋海底距水面有三四丈深，且海底急流，非常猛烈，設或安置不穩，易被海流衝倒，因此最下層之工作，猶之建屋之奠基，關係港工前途，何等重大，是以第一次土塊下海時，曾舉莊嚴之儀式，即本此旨也，而此項工程之命運，全在三數潛水夫之手，故潛水夫之技術，及經驗，極關重要也，工作開始時，潛水夫穿潛水衣服及銅靴，其所坐之小舟，另有工人，將其用繩牽着放至海底，同時由抽氣機打氣，有膠皮管通至潛

葫蘆島築港記

水夫所戴之蒙面銅帽內外，更有細繩通話，由專家坐船頭司其事細繩微動，則潛水夫頻頻報告河底情形，及工作狀況，每工作三十分鐘，須上來休息，至若六十噸重之土塊，將如何安置海底，法由船上起重機鉤着徐徐放入，上下左右，悉聽潛水夫之指揮，海底高低不平處，則以洋灰包填平之，將基礎安置妥當，然後連續疊放，約深處六塊，淺處五塊，以露出海面為止。

附合同總則

承辦人，(即荷蘭治港公司)以美金六百四十萬元為造價，按照北寧鐵路管理局方面之港務總工程師之指示。以得其滿意為度，及遵照本合同所附工程說明書，與工作程序表及圖樣中所載之各項工程，承辦及完成此項工程，惟此項造價總數，須照本合同內所准許之增減增減之，

築港目的

總理實業計劃，有修築全國三個世界港，四個二等港，九個三等港，及十五個漁業港之遺訓，尤以北方大港，為當務之急，惟所不北方大港，並非天然港灣，且計劃繁重，需款浩大，舉辦非易，政府與交通當局，為應時勢之需要，與避

四

重就輕計，乃有繼續建築葫蘆島商港之議，查該島水量之深，港口之廣，氣候之宜，地勢之優，天賦既厚，稍加人力，即成良港，諺云，天與不取，反受其殃，可不懼哉，就交通而論，港工完成後，則對外有此國際棧台，世界貿易，實利賴之，蓋我國無限寶藏與地方，亟待開發，用以救濟世界糧食與原料之恐慌，而收貿易互惠之效，對內有此吐納商港，海陸襟帶，貫成一體，其與東北產業之發達，華北貨物之推銷，負有莫大之使命也，緣東北鐵路，較之關內，早已首屈一指，輪鐵縱橫，密如羅網，惜乎網雖密結，而無綱領可攜，孤翼獨進，難收水陸平均發展之效，且南滿中東漸成孤立之勢，消失國際性之本質，為此一切鐵路，祇能論其本身之盈虧，而無發展國民經濟世界經濟之可言，長此以往，東北交通事業，尤以國有各路，勢將每况愈下，而不可收拾也，挽救危機，惟有速建良港，使各路打成一片，謀共同之利益，是即擴大聯運之謂也，猶之百川滯河，集於總匯，然後或輸出外洋，或轉銷內地，由是產業，可以發達，鐵路隨之興旺，國，運之隆，可計日而得也，以此論之，葫蘆島築港之目的顯不重且大歟

一完

統

計

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 綫

民國二十一年十二月各材料廠存廠材料價值表

| 編 類 | 材 料 種 類 | 存 料 價 值 | | | 共 計 | 備 註 |
|-------|---------------------|-------------|------------|-------------|-------------|-----|
| | | 長辛店材料廠 | 鄭州材料廠 | 江岸材料廠 | | |
| | | 元角分 | 元角分 | 元角分 | | |
| 第一類 | 消 耗 品 | 217,455 14 | 220,091 83 | 290,542 44 | 728,089 47 | |
| 第二類 | 五 金 | 188,872 35 | 196,474 65 | 284,751 27 | 670,098 27 | |
| 第三類 | 傢 俱 及 臥 車 飯 車 用 品 | 32,779 55 | 576 53 | 5,089 91 | 38,445 99 | |
| 第四類 | 工 具 | 63,063 94 | 36,706 92 | 81,948 93 | 181,719 79 | |
| 第五類 | 各 種 起 重 機 及 磅 秤 | 10,519 32 | 218 60 | 7,039 88 | 17,772 80 | |
| 第六類 | 水 管 及 鍋 爐 配 件 | 35,595 15 | 31,053 00 | 82,574 06 | 149,222 21 | |
| 第七類 | 電 料 | 252,096 20 | 7,257 72 | 49,792 24 | 309,146 16 | |
| 第八類 | 路 軌 號 誌 橋 工 等 配 件 | 113,166 96 | 34,085 00 | 257,505 57 | 404,757 53 | |
| 第九類 | 雜 項 配 件 | 41,710 75 | 7,945 55 | 16,724 85 | 66,381 15 | |
| 第十類 | 康 邦 機 車 配 件 | 51,775 79 | 32,633 22 | 57,168 73 | 131,637 74 | |
| 第十一類 | 合 股 公 司 機 車 配 件 | 27,128 09 | 6,891 60 | 24,650 87 | 58,670 56 | |
| 第十二類 | 康邦及合股公司機車炭水櫃配件 | 15,415 37 | 1,019 31 | 1,426 89 | 17,861 57 | |
| 第十三類 | 比 國 國 家 機 車 配 件 | 13,618 68 | 556 03 | 12,218 83 | 26,393 59 | |
| 第十四類 | 高 各 利 機 車 配 件 | 5,675 83 | 3,510 60 | 4,150 87 | 13,337 30 | |
| 第十五類 | 霍 協 斯 機 車 配 件 | 586 62 | ..... | 12,284 86 | 12,871 48 | |
| 第十六類 | 巴 都 伊 機 車 配 件 | 11,217 68 | ..... | ..... | 11,217 68 | |
| 第十七類 | 浪 柏 式 機 車 配 件 | ..... | ..... | 34,445 25 | 34,445 25 | |
| 第十八類 | 客 車 配 件 | 32,480 49 | 170 86 | 3,309 41 | 36,050 69 | |
| 第十九類 | 貨 車 配 件 | 76,311 96 | 5,485 56 | 24,335 14 | 106,132 66 | |
| 第二十類 | 各 種 車 鈎 | 15,079 77 | 4,346 13 | 3,766 66 | 23,192 58 | |
| 第二十一類 | 各 種 停 輪 開 配 件 | 16,687 47 | 1,109 38 | 3,050 91 | 21,747 76 | |
| 第二十二類 | 各 種 暖 氣 管 配 件 | 5,835 42 | 3,440 39 | 1,401 50 | 10,677 31 | |
| 第二十三類 | 各 種 快 慢 表 配 件 | 12,296 87 | 934 24 | 3,198 00 | 16,429 11 | |
| 第二十四類 | 波 來 里 利 馬 機 車 配 件 | 26,948 39 | 12,320 54 | ..... | 39,268 93 | |
| 第二十五類 | 波 來 里 巴 都 伊 機 車 配 件 | 10,664 65 | 6,293 30 | 2,374 64 | 19,332 59 | |
| 第二十六類 | 波 來 里 比 利 時 機 車 配 件 | 10,642 53 | 5,283 42 | 11,827 81 | 27,759 76 | |
| 第二十七類 | 波 來 里 四 百 號 機 車 配 件 | 46,369 04 | 2,264 51 | ..... | 48,633 55 | |
| 第二十八類 | 印 刷 品 | 23,146 05 | 1,006 00 | ..... | 84,152 05 | |
| 第二十九類 | 文 具 | 18,639 29 | ..... | ..... | 18,639 29 | |
| | 廢 料 | 3,194 11 | ..... | 1,368 31 | 33,302 42 | |
| | 配 件 | ..... | 13,422 01 | ..... | 13,422 01 | |
| | 總 計 | 1467,719 39 | 635,151 88 | 1277,937 88 | 5380,809 15 | |

民國二十一年全路更換鋼軌配件數量表

| 月份 | 總段別 | 數 | | | | 目 | 現 數 |
|---------|-----|---------|--------|-------|-------|-------|-----|
| | | 道 釘 | 螺 絲 | 魚 尾 板 | 墊 板 | | |
| I | 一 | 2,224 | 765 | 22 | | | |
| | 二 | 8,272 | 315 | 322 | 14塊 | | |
| | 三 | 88 | 115 | | 4 | | |
| II | 一 | 2,420 | 424 | 22 | | 2,000 | |
| | 二 | 4,465 | 217 | | 11 | | |
| | 三 | 404 | 342 | 4 | | | |
| III | 一 | 2,877 | 1,031 | 14 | | | |
| | 二 | 7,326 | 114 | 7 | 15 | | |
| | 三 | 1,319 | 226 | 2 | | 2,000 | |
| IV | 一 | 1,632 | 1,022 | 1 | | | |
| | 二 | 6,975 | 1,155 | 1 | 2 | | |
| | 三 | 42 | 485 | 4 | | 2,000 | |
| V | 一 | 2,913 | 504 | | | | |
| | 二 | 6,078 | 1,341 | | | | |
| | 三 | 2,178 | 1,055 | 1 | | | |
| VI | 一 | 6,527 | 1,192 | 24 | | | |
| | 二 | 2,213 | 153 | | 2,000 | | |
| | 三 | 1,831 | 625 | 58 | | | |
| VII | 一 | 2,875 | 1,009 | | | 2,000 | |
| | 二 | 5,253 | 222 | | | | |
| | 三 | 1,245 | 522 | 6 | | | |
| VIII | 一 | 2,227 | 226 | 2 | | 2,000 | |
| | 二 | 2,205 | 2,267 | 22 | | | |
| | 三 | 781 | 2,104 | 22 | 2 | | |
| IX | 一 | 1,171 | 134 | 4 | | | |
| | 二 | 6,322 | 514 | 24 | 12 | | |
| | 三 | 581 | 814 | 40 | | 2,000 | |
| X | 一 | 2,222 | 425 | 4 | | | |
| | 二 | 8,244 | 222 | | 22 | | |
| | 三 | 2,453 | 222 | | | | |
| XI | 一 | 2,445 | 819 | 4 | | | |
| | 二 | 2,422 | 222 | | 22 | | |
| | 三 | 22 | 62 | 22 | | | |
| XII | 一 | 2,222 | 1,222 | 1 | | | |
| | 二 | 2,222 | 22 | 1 | 1 | | |
| | 三 | 22 | 4 | 1 | | | |
| 各 段 合 計 | 一 | 22,222 | 22,222 | 12 | | 2,222 | |
| | 二 | 22,222 | 22,222 | 22 | 22 | | |
| | 三 | 14,222 | 7,222 | 42 | 22 | | |
| 總 計 | | 122,425 | 22,421 | 222 | 22 | 2,222 | |

民國二十一年全路更換枕木總數表

| 月份 | 一 | 二 | 三 | 總計 |
|----|-------|-------|-------|--------|
| 一 | 196 | 2425 | 803 | 3424 |
| 二 | 509 | 822 | 1611 | 3142 |
| 三 | 2277 | 6226 | 6128 | 14631 |
| 四 | 2762 | 2675 | 3201 | 8638 |
| 五 | 4454 | 11342 | 6817 | 22613 |
| 六 | 16788 | 15472 | 2661 | 34921 |
| 七 | 2838 | 5542 | 7180 | 15560 |
| 八 | 1615 | 435 | 4886 | 7236 |
| 九 | 2473 | 1728 | 3126 | 7327 |
| 十 | 3435 | 1760 | 5167 | 10362 |
| 十一 | 6137 | 30460 | 3000 | 40597 |
| 十二 | 27236 | 8444 | 6316 | 44006 |
| 總計 | 77040 | 87236 | 50024 | 214300 |

民國二十一年全年度換領執照數表

| 月份 | 一 | 二 | 三 | 總計 |
|----|-----|------|-----|------|
| 一 | 5 | 122 | 106 | 233 |
| 二 | 128 | 71 | 57 | 256 |
| 三 | 29 | 71 | 42 | 142 |
| 四 | 96 | 70 | 131 | 297 |
| 五 | 9 | 127 | 222 | 358 |
| 六 | 0 | 104 | 137 | 241 |
| 七 | 8 | 136 | 51 | 195 |
| 八 | 2 | 479 | 3 | 584 |
| 九 | 5 | 214 | 102 | 321 |
| 十 | 14 | 127 | 4 | 145 |
| 十一 | 10 | 112 | 19 | 141 |
| 十二 | 18 | 5 | 2 | 25 |
| 總計 | 241 | 2704 | 252 | 3297 |

本路最近五年各段煤運概數表

| 段名 | 二十七年 | 二十八年 | 二十九年 | 三十年 | 三十一年 |
|-----|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| 井石段 | 17,812 ^T | 12,000 ^T | 22,069 ^T | 4,170 ^T | 3,729 ^T |
| 正豐段 | 4,700 | 12,195 | 12,700 | 22,000 | 12,865 |
| 保平段 | 25,127 | 17,500 | 17,301 | 54,131 | 30,590 |
| 中和 | | 20,125 | 11,767 | 3,371 | 42,440 |
| 怡道 | | 29,100 | 612 | 51,298 | 12,250 |
| 六河鎮 | 11,566 | 11,000 | 35,147 | 16,830 | 51,987 |
| 中觀段 | | 22,000 | 850 | 14,377 | 27,770 |
| 龍城 | | | | | 19,790 |

觀此表此路各段煤運之總數不在其內

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 綫

民國二十二年三月上旬現金出納旬報表

| 摘 要 | | 備 註 | 銀 數 | | 計 |
|------------|-----|-----|---------|-----------|----|
| | | | 小 | 共 | |
| 上旬現金結餘 | 入 | | | 230,031 | 16 |
| 本旬現金收入 | 入 | | | 700,155 | 14 |
| 客運 | 運費 | a | 230,214 | 58 | |
| 貨運 | 運費 | b | 330,090 | 34 | |
| 附加 | 運費 | c | 42,314 | 35 | |
| 雜項 | 收入 | d | 20,853 | 39 | |
| 其他 | 收入 | e | 34,782 | 48 | |
| 本旬現金支出 | 出 | | | 978,286 | 30 |
| 營業支出 | 出 | | 697,764 | 83 | |
| 資產支出 | 出 |  | ..... | ... |  |
| 負債支出 | 出 | | 25,358 | 22 | |
| 其他支出 | 出 | | 120,005 | 19 | |
| 本旬現金結餘 | 餘 | | | 135,108 | 01 |
| 現金結餘類別 | 類 別 | | | 1,254,958 | 81 |
| 各銀行存款 | 存 款 | | | | |
| 漢口中央銀行 | 行 行 | | 4,791 | 57 | |
| 漢口金城銀行 | 行 行 | | 21,420 | 91 | |
| 漢口交通銀行 | 行 行 | | 789 | 57 | |
| 漢口鹽業銀行 | 行 行 | | 658,220 | 79 | |
| 漢口農工銀行 | 行 行 | | 218,400 | 00 | |
| 鄆州金城銀行 | 行 行 | | 582 | 87 | |
| 北平山西省銀行 | 行 行 | | ... | 26 | |
| 北平農工銀行 | 行 行 | | 20,896 | 42 | |
| 北平金城銀行 | 行 行 | | 116,240 | 98 | |
| 北平鹽業銀行 | 行 行 | | 94,871 | 16 | |
| 北平中南銀行 | 行 行 | | 49,935 | 57 | |
| 北平交通銀行 | 行 行 | | 20,000 | 00 | |
| 北平保商銀行 | 行 行 | | 49,878 | 51 | |
| 各銀行透支 | 透 支 | | | 1,170,587 | 18 |
| 漢口金城銀行 | 行 行 | | 66,975 | 27 | |
| 漢口交通銀行 | 行 行 | | 54,428 | 40 | |
| 漢口鹽業銀行 | 行 行 | | 148,172 | 78 | |
| 漢口農工銀行 | 行 行 | | 586,512 | 78 | |
| 北平金城銀行 | 行 行 | | 62,000 | 00 | |
| 北平鹽業銀行 | 行 行 | | 26,000 | 00 | |
| 北平中南銀行 | 行 行 | | 81,500 | 00 | |
| 北平大陸銀行 | 行 行 | | 18,000 | 00 | |
| 北平交通銀行 | 行 行 | | 55,000 | 00 | |
| 北平保商銀行 | 行 行 | | 68,000 | 00 | |
| 北平農工銀行 | 行 行 | | 56,000 | 00 | |
| 北平中國實業銀行 | 行 行 | | 18,000 | 00 | |
| 北平出納存款 | 現 款 | 洋 | 88,505 | 05 | |
| 漢口出納存款 | 現 款 | 洋 | 12,231 | 48 | |
| 合計 | 計 | | | 50,736 | 53 |
| 不能作為現金提用各款 | 各 款 | | | 185,108 | 01 |
| 銅元 | 元 | | 46 | 28 | |
| 懸掛舊賬 | 賬 | | 47,159 | 42 | |
| 合計 | 計 | | | 47,185 | 70 |

中華民國二十二年三月二十七日

中華國有鐵路
平漢綫

民國二十二年三月中旬現金出納旬報表

| 摘要 | 簡稱 | 銀數 | |
|--------------------------|----|------------|--------------|
| | | 小數 | 共計 |
| 上旬現金結餘 | 存 | | \$135,108 01 |
| 本旬收入 | 收 | | 616,085 74 |
| 客運 | a | 192,135 28 | |
| 貨運 | b | 386,816 76 | |
| 附捐 | c | 38,783 17 | |
| 雜項 | d | 19,895 60 | |
| 借入 | e | 28,954 98 | |
| 其他 | f | | |
| 合計 | | | 751,193 75 |
| 減去本旬支出 | 付 | | 987,149 25 |
| 營業支出 | g | 236,658 13 | |
| 資產支出 | h | ..... |  |
| 合計 | i | 388,314 45 | |
| 其他支出 | j | 862,176 69 | |
| 貨運加價 88,788.17 | | | |
| 搬款 80,622.31 | | | |
| 聯運費 28,954.93 | | | |
| 償還借款 213,816.28 | | | |
| 本旬現金結餘 | 餘 | | \$185,955 50 |
| 現金結餘類別 | 行 | | 1,187,864 87 |
| 各銀行存款 | | | |
| 漢口中央銀行 | | 6,791 57 | |
| 漢口金城銀行 | | 21,420 38 | |
| 漢口交通銀行 | | 769 57 | |
| 漢口鹽業銀行 | | 668,883 79 | |
| 漢口農工銀行 | | 216,300 00 | |
| 鄭州金城銀行 | | 10,655 11 | |
| 北平山西省銀行 | | ... 26 | |
| 北平農工銀行 | | 20,896 24 | |
| 北平鹽業銀行 | | 84,475 09 | |
| 北平中南銀行 | | 50,017 69 | |
| 北平交通銀行 | | 20,000 00 | |
| 北平保商銀行 | | 45,013 61 | |
| 北平金城銀行 | | 42,683 33 | |
| 各銀行透支 | 透 | | 1,393,174 71 |
| 漢口金城銀行 | | 31,887 56 | |
| 漢口交通銀行 | | 54,426 40 | |
| 漢口鹽業銀行 | | 108,572 73 | |
| 漢口農工銀行 | | 510,978 58 | |
| 北平金城銀行 | | 263,922 59 | |
| 北平鹽業銀行 | | 260,397 84 | |
| 北平中南銀行 | | 15,000 00 | |
| 北平大陸銀行 | | 10,000 00 | |
| 北平交通銀行 | | 31,000 00 | |
| 北平保商銀行 | | 63,000 00 | |
| 北平農工銀行 | | 34,000 00 | |
| 北平中國實業銀行 | | 10,000 00 | |
| 北平出納課存款現不能提用款 洋 1,729.47 | 課 | 10,511 48 | |
| 漢口出納課存款現不能提用款 洋 8,413.46 | 課 | 8,842 86 | 19,854 34 |
| 合計 | | | \$185,955 50 |
| 不能作為現金提用各款 | | | |
| 銅元 | | 102 39 | |
| 懸掛舊賬 | | 14,109 02 | |
| 合計 | 懸 | | \$14,211 41 |

中華民國二十二年四月三日

中華國有鐵路 平漢綫

民國二十二年三月下旬現金出納旬報表

| 摘要 | | 金額 | | 計 |
|------------|-------|-----------|-----------|----|
| | | 小 | 共 | |
| 上旬現金結餘 | | | \$185,955 | 50 |
| 本月現金收入 | | | 952,449 | 46 |
| 客運 | | 100,813 | 89 | |
| 貨運 | | 549,741 | 84 | |
| 附雜 | | 67,263 | 45 | |
| 借入 | 貨運加價 | 8,807 | 07 | |
| 其他 | 票價款 | 129,822 | 81 | |
| 合計 | | | 786,498 | 96 |
| 本月現金支出 | | | 1,810,944 | 94 |
| 營業 | | 1,012,088 | 97 | |
| 管理 |  | ..... | ... |  |
| 其他 | | 712 | 71 | |
| 合計 | | 297,198 | 26 | |
| 本月現金結餘 | | | \$54,510 | 98 |
| 各銀行存款 | | | 965,478 | 78 |
| 漢口中央銀行 | | 6,701 | 57 | |
| 漢口金城銀行 | | 21,042 | 00 | |
| 漢口交通銀行 | | 700 | 57 | |
| 漢口農工銀行 | | 522,000 | 24 | |
| 漢口農工銀行 | | 202,100 | 00 | |
| 北平山圖省銀行 | | 10,055 | 11 | |
| 北平農工銀行 | | ... | 20 | |
| 北平金城銀行 | | 20,200 | 42 | |
| 北平中法銀行 | | 40,010 | 27 | |
| 北平中南銀行 | | 11,200 | 97 | |
| 北平交通銀行 | | 42,422 | 67 | |
| 北平保商銀行 | | 20,000 | 00 | |
| 北平農工銀行 | | 64,512 | 01 | |
| 各銀行透支 | | | 1,517,008 | 22 |
| 漢口金城銀行 | | 20,770 | 55 | |
| 漢口交通銀行 | | 54,420 | 40 | |
| 漢口農工銀行 | | 127,214 | 72 | |
| 漢口農工銀行 | | 204,772 | 56 | |
| 北平金城銀行 | | 297,911 | 51 | |
| 北平中法銀行 | | 297,911 | 55 | |
| 北平中南銀行 | | 50,000 | 00 | |
| 北平交通銀行 | | 20,000 | 00 | |
| 北平保商銀行 | | 78,500 | 00 | |
| 北平農工銀行 | | 120,000 | 00 | |
| 北平中國實業銀行 | | 70,500 | 00 | |
| 北平中國實業銀行 | | 20,000 | 00 | |
| 北平出納存款 | 現不備用款 | 1,482,20 | | |
| | 現不備用款 | 22,252,07 | | |
| 漢口出納存款 | 現不備用款 | 8,845,65 | | |
| | 現不備用款 | 9,897,55 | | |
| 合計 | | | \$544,150 | 98 |
| 不能作為現金提用各款 | | | | |
| 銅元 | | 140 | 78 | |
| 懸掛票 | | 22,090 | 84 | |
| 合計 | | | \$22,231 | 62 |

中華民國二十二年四月十日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報及自二十二年一月一日至二十二年一月十日止

計通車路程1324公里

| 項 目 | 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 | | | | | | | | | | | | | |
|1旬 共 計 | 99,297 | 254,754 | 46 | 78,536 | 448,121 | 73 | 16,105 | 54 | 713,981 | 78 | 47,221 | 97,890 | 145,111 |
| 每通車公里勻計 | 75.00 | 192 | 41 | 59.32 | 334 | 68 | 12 | 17 | 539 | 26 | 35.67 | 73.93 | 109.60 |
| 至是日共計 | | | | | | | | | | | | | |
| 上 年 | | | | | | | | | | | | | |
|1旬 共 計 | 65,460 | 162,812 | 19 | 95,989 | 453,620 | 01 | 18,799 | 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 | 49.53 | 83.95 |
| 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二十二年一月十一日至二十二年一月二十日止

計通車路程1394公里

| 摘要 | 客 | | 貨 | | 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 | | | |
|旬共計 | 110,834 | 391,540 85 | 49,109 | 414,627 62 | 40,136 14 | 846,304 61 | 45,878 | 95,219 | 141,097 |
| 每通車公里勻計 | 83.71 | 295 73 | 39.09 | 312 16 | 30 31 | 639 90 | 34.65 | 71.91 | 106.56 |
| 至是日共計 | 910,131 | 646,295 31 | 128,645 | 857,749 35 | 56,241 68 | 1,560,286 34 | 93,099 | 193,109 | 286,208 |
| 上年 | | | | | | | | | |
|旬共計 | 66,660 | 171,925 95 | 94,399 | 471,626 71 | 14,030 33 | 657,588 09 | 47,730 | 67,825 | 115,555 |
| 每通車公里勻計 | 50.35 | 129 85 | 71.30 | 358 21 | 10 60 | 496 66 | 36.05 | 51.23 | 87.28 |
| 至是日共計 | 182,120 | 334,738 14 | 190,338 | 925,246 72 | 27,830 73 | 1,287,815 23 | 93,177 | 133,533 | 226,710 |

民國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十二年一月廿一日至二十二年一月卅一日止

計通車路程1324公里

| 摘 要 | 旅 客 | | 貨 物 | | 雜 項 | 共 計 進 款 | 列 車 經 行 公 里 數 | | |
|--------------|---------|--------------|---------|--------------|-----------|--------------|---------------|---------|---------|
| | 人 數 | 銀 數 | 噸 數 | 銀 數 | | | 客 | 貨 | 共 計 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 本 年 | | \$ 元角分 | | \$ 元角分 | \$ 元角分 | \$ 元角分 | | | |
|3e旬 共 計 | 164,698 | 622,088 71 | 61,890 | 350,879 08 | 11,618 35 | 983,986 14 | 57,538 | 113,043 | 170,581 |
| 每通車公里勻計 | 124.39 | 469 86 | 46.74 | 264 56 | 8 77 | 743 19 | 43.46 | 85.38 | 128.34 |
| 至是日共計 | 374,829 | 1,968,384 02 | 190,535 | 1,208,028 43 | 67,860 08 | 2,544,272 48 | 150,637 | 306,152 | 456,789 |
| 上 年 | | | | | | | | | |
|3e旬 共 計 | 76,174 | 193,756 76 | 104,254 | 523,050 86 | 16,922 52 | 733,730 14 | 55,990 | 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 | 528,494 90 | 294,592 | 1,448,297 58 | 44,752 89 | 2,021,545 37 | 148,467 | 214,087 | 362,554 |

民 國 年 月 日

平漢鐵路工匠夫役增減人數表

民國二十二年二月份

| 項 處 別 | 增 加 人 數 | | | 減 少 人 數 | | | | | 增 減 比 較 | | 備 註 |
|-------------|---------|-----|-----|---------|-----|-----|------|-----|---------|----|--------------------------|
| | 添 僱 | 調 補 | 共 增 | 他 調 | 辭 革 | 病 故 | 因公傷亡 | 共 減 | 增 | 減 | |
| 總務處 | 3 | | 3 | | | 2 | | 2 | 1 | | 共減十一人 本月份職工添僱他調辭革死亡結算 |
| 車務處 | 8 | | 8 | | 3 | 9 | | 12 | | 4 | |
| 工務處 | 5 | | 5 | | 4 | 5 | | 9 | | 4 | |
| 機務處 | 7 | | 7 | | 4 | 7 | | 11 | | 4 | |
| 會計處 | 1 | | 1 | | | 1 | | 1 | | | |
| 駐平辦事處 | | | | | | | | | | | |
| 鄭州辦事處 | | | | | | | | | | | |
| 共 計 | 24 | | 24 | | 11 | 24 | | 35 | 1 | 19 | |

二十二年三月十日 總務處公益課製

平漢鐵路工匠夫役增減辛額月計表

民國二十二年二月份

| 處 項 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 | 3300 | | 630 | | 3930 | | | | 3990 | 3990 | | 60 | |
| 車務處 | 9600 | | 750 | | 10350 | | 150 | 5790 | 20880 | 26750 | | 10400 | |
| 工務處 | 6000 | | 17310 | 5400 | 28740 | | 850 | 8050 | 11190 | 19530 | 9190 | | |
| 機務處 | 8400 | | 1800 | 27800 | 38000 | | | 8190 | 27830 | 36020 | 1980 | | |
| 會計處 | 1450 | | 4380 | | 5830 | | | | 2040 | 2040 | 3790 | | |
| 駐小 站事處 | | | 2210 | | 2210 | | | | | | 2260 | | |
| 鄭州 辦事處 | | | | | | | | | | | | | |
| 共 計 | 28750 | | 27160 | 83200 | 89140 | | 500 | 21990 | 65860 | 88350 | 17290 | 10460 | |

本月份職工添僱他調辭革死亡
 共增洋七元六角

二十二年三月十日 總務處公益課製

平漢鐵路行車事變統計表

民國二十一年十月至十二月終

| 類 別 | 死 人 | 傷 人 | 斷 路 | 脫 軌 | 火 車 | 機 車 損 壞 | 車 輛 損 壞 | 共 計 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------|------------------|--------|
| 十月終 | 一 | | | | | | | 一 |
| 十一月終 | 二 | 一 | | | | | | 三 |
| 十二月終 | 六 | 四 | 二 | 一 | 一 | 二 | 二 | 一八 |
| 共 計 | 九 | 五 | 二 | 一 | 一 | 二 | 二 | 二三 |

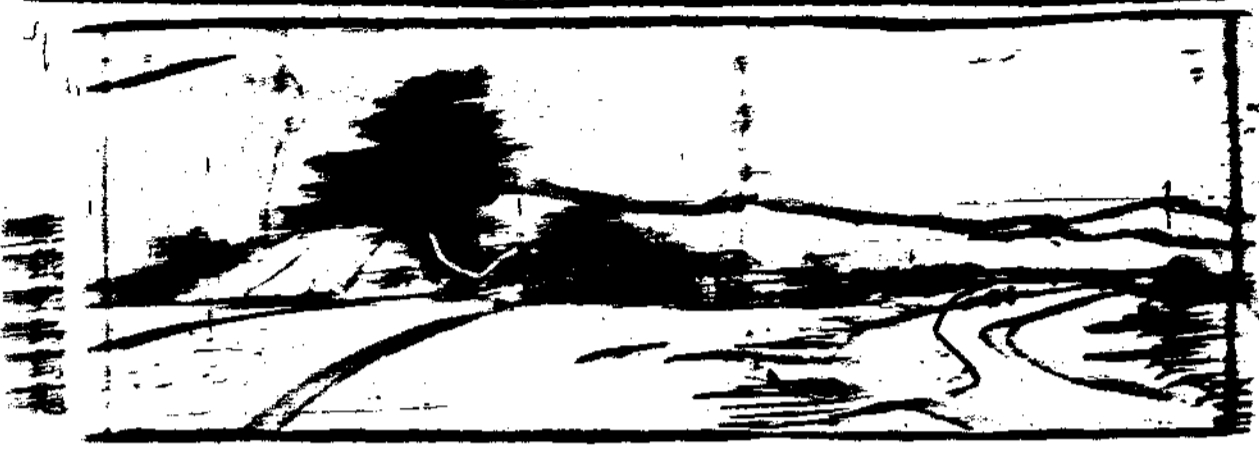
平江縣立圖書館

二〇二二年

二〇二二年三月廿六日星期三

| 平江縣立圖書館 | | | | | 圖書分類表 | | 本館 | |
|---------|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|--|
| 書名 | 冊數 | 編者 | 出版年 | 冊數 | 冊數 | 冊數 | 冊數 | |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |

平江縣立圖書館 二〇二二年三月廿六日



陳毅

陳毅

陳毅在蘇州

蘇州，這座歷史悠久的名城，在解放後，已成為蘇南地區的政治、經濟、文化中心。陳毅同志在蘇州期間，曾多次視察工廠、農村，了解民情，解決困難。他深入基層，與工人、農民同甘共苦，深受各界人士愛戴。在蘇州期間，他還主持召開了多次會議，研究蘇州建設問題，推動了蘇州經濟的恢復和發展。

蘇州，這座歷史悠久的名城，在解放後，已成為蘇南地區的政治、經濟、文化中心。陳毅同志在蘇州期間，曾多次視察工廠、農村，了解民情，解決困難。他深入基層，與工人、農民同甘共苦，深受各界人士愛戴。在蘇州期間，他還主持召開了多次會議，研究蘇州建設問題，推動了蘇州經濟的恢復和發展。

1. 1949年10月1日，中华人民共和国成立，标志着中国历史的新纪元。从此，中国结束了长达百年的半殖民地半封建社会，真正实现了民族独立和人民解放。在党的领导下，全国人民团结一心，艰苦奋斗，取得了社会主义革命和建设的伟大成就。特别是改革开放以来，中国经济飞速发展，人民生活水平显著提高，综合国力不断增强，国际地位日益提升。这一切都充分证明了中国特色社会主义道路的正确性和生命力。我们将继续坚持党的基本路线，全面深化改革，扩大开放，为实现中华民族伟大复兴的中国梦而努力奋斗。

2. 1949年10月1日，中华人民共和国成立，标志着中国历史的新纪元。从此，中国结束了长达百年的半殖民地半封建社会，真正实现了民族独立和人民解放。在党的领导下，全国人民团结一心，艰苦奋斗，取得了社会主义革命和建设的伟大成就。特别是改革开放以来，中国经济飞速发展，人民生活水平显著提高，综合国力不断增强，国际地位日益提升。这一切都充分证明了中国特色社会主义道路的正确性和生命力。我们将继续坚持党的基本路线，全面深化改革，扩大开放，为实现中华民族伟大复兴的中国梦而努力奋斗。

一、蘇俄鐵路之重要性，因建築鐵路，故亦不待言，其在
一九一八年以前，至一九一四年已取於俄國，其輸送之
力，實佔全俄，任何地方均無不自動而
二、蘇俄鐵路之重要性，在於其
三、蘇俄鐵路之重要性，在於其

四、蘇俄鐵路之重要性，在於其

五、蘇俄鐵路之重要性，在於其

六、蘇俄鐵路之重要性，在於其

七、蘇俄鐵路之重要性，在於其

八、蘇俄鐵路之重要性，在於其

九、蘇俄鐵路之重要性，在於其

十、蘇俄鐵路之重要性，在於其

十一、蘇俄鐵路之重要性，在於其

十二、蘇俄鐵路之重要性，在於其

十三、蘇俄鐵路之重要性，在於其

十四、蘇俄鐵路之重要性，在於其

十五、蘇俄鐵路之重要性，在於其

十六、蘇俄鐵路之重要性，在於其

十七、蘇俄鐵路之重要性，在於其

十八、蘇俄鐵路之重要性，在於其

十九、蘇俄鐵路之重要性，在於其

二十、蘇俄鐵路之重要性，在於其

一、蘇俄鐵路之重要性，在於其
二、蘇俄鐵路之重要性，在於其
三、蘇俄鐵路之重要性，在於其
四、蘇俄鐵路之重要性，在於其
五、蘇俄鐵路之重要性，在於其
六、蘇俄鐵路之重要性，在於其
七、蘇俄鐵路之重要性，在於其
八、蘇俄鐵路之重要性，在於其
九、蘇俄鐵路之重要性，在於其
十、蘇俄鐵路之重要性，在於其
十一、蘇俄鐵路之重要性，在於其
十二、蘇俄鐵路之重要性，在於其
十三、蘇俄鐵路之重要性，在於其
十四、蘇俄鐵路之重要性，在於其
十五、蘇俄鐵路之重要性，在於其
十六、蘇俄鐵路之重要性，在於其
十七、蘇俄鐵路之重要性，在於其
十八、蘇俄鐵路之重要性，在於其
十九、蘇俄鐵路之重要性，在於其
二十、蘇俄鐵路之重要性，在於其

俄國之欲使其鐵路近代化，美國不能不結合其經濟需要，
實乃為軍事便利，俄國軍隊之運輸，官成其重要問題，而歐
陸戰，自歐中運送其軍隊至內地時，亦不通行三百至四百英
里之路程，但俄國軍隊之駐於俄屬中歐者，必須行五百英里
之路程，若運至西邊，需二千英里之路程，而至遠東，則需
四千英里之路程，此種不良結果，當日俄戰爭時，發覺明顯
，半因俄軍之不能抵抗日軍，半亦因西伯利亞軍械之輸
送，軍隊疲憊，無往運至前線之故，

大戰時，亦成同樣之圖否，其結果，一切陷於混亂，在
波蘭及其他邊省之軍隊，致被敵軍割絕，而波蘭於敵人手
中，但鐵路之重大損失，直至內戰時始發生，三年之長期戰
爭中，共損毀橋樑一萬，全路軌之被毀者，達四分之一，停
戰之後，觀一九二一至一九二二年之統計，車輛及機車之受

損壞，只略得其大概，機車約百分之六十均已失修，客車約百分之四十八，貨車約百分之三十三，均損毀不能再用，一九一三年運車者，共約五萬八千五百啓羅米突，而彼時則僅二萬啓羅米突矣，一九二一年時，車輛之運輸量，僅及戰前百分之二十一，現時蘇俄鐵路之破壞情狀，固非共產黨之管理不良，亦非政府無管理鐵路能力，實因蘇俄當局缺乏遠見，其愛好高移遠遂生不經濟之情狀，亦一重大原因，但外國之觀察家，亦不願忘却蘇俄現時之鐵路，大部係承繼其先輩者，過於陳腐之路基，因大戰之故，使其改造工程，亦因之停止，於一九二一年，絕不能廢棄所有一切，臨時另造一新鐵路網，如人之廢棄其破敗之工廠，而另建新廠者，一九二一年後，其唯一問題，即在如何重整路政，使行車有一可以遵循之時刻，逐漸重建新車輛及機車修理路政之計劃，業已成立，於會組織秘密警察之德士基氏指導下進行，一九二一年，至一九二七年間，大戰時所受之損失，逐漸修理，可開車之車輛，亦逐漸增加，至一九二七年時，已超過一九一三年總數矣，凡此，皆非建設新幹綫者，僅改單軌為雙軌，並增加若干之支綫耳，雖集中注意於修理各路，但西比利亞至土耳其，及其他夢想甚久之大計劃，亦當加討論。

在此時期，欲使鐵路設備適合現代之思想甚少，計劃敷設枕木之時，較為接近，並使用保護枕木之方法，但實行者尚少，更換枕木，雖計每年更換百分之十五，但現時僅至百分之八，於若干地帶，擬敷設重軌，但在輕軌中插入重軌，火車之重量及速度，仍不便增加，因用輕軌之故，一百噸機車之使用，大受限制，於一九二八年，全鐵路里數百分之四十，不能使用重機車，

一九二八年，發展經濟之五年計劃，開始實行，對於改進鐵路計劃之主要目的，在補充車輛及機車之不足，修理或補充路軌，使合於工業需要，至於改造全路之計劃，則尚無之，但希望運輸事業與其工業之發展，同其速度，則在計劃之中。

但此希望未能實現，下列之表可見蘇俄鐵路之現狀

| 年份 | 開車總路綫 以千啓羅米突為單位 | 運貨以百萬 噸為單位 | 旅客以百萬 為單位 | 運貨之平均 距離羅米突 |
|------|--------------------|---------------|--------------|----------------|
| 一九一三 | 五八·五 | 一三二·四 | 一八四·八 | 四九六 |
| 一九二七 | 七六·九 | 一五〇·六 | 二八〇·八 | 五八五 |

蘇俄鐵路問題

一九三一 八一·〇 二五七·三 七二一·五 五八六
一九三三 九〇· 二八一·〇 四五五·四

吾人應注意，對鐵路之要求，實遠出一九二八年預計之外，至少係關於旅客運輸量，但其困苦，尙不止此，莫斯科及列寧格勒仍屬鐵路交通之中心，但旅客之自南至北者，遠過於自西至東之數目，貨物之自或運向外國口岸者，多運至列寧格勒，麥馬思克或敖得薩，因包爾的海口岸，已不屬於俄人，前此載大都貨物至瑞加·萊包·克念斯堡，及丹途者，今已失其重要，西伯利亞路線，自大規模之新工業發展以來，如蠻利斯陶高斯克之鋼鐵廠之成立，所應運之貨物尤重，因其運輸，全賴此綫也，蘇俄之邊境，如加拉利亞，突爾斯丹，及烏拉區域之逐漸發展，現時之火車運輸，尤爲加增，而車輛之周轉亦爲時較久，現時貨運之平均距離，約五八六啓羅米突，與一九一三年之四百九十六啓羅米突相較，其所增加，亦不能即可驕傲。

過去五年間，所作之建築工作，多在支道，及雙軌之建造，一九三〇一新幹綫至中亞之產棉區，土耳其西伯利亞路完成，此路長約一千四百四五啓羅米突，約九百英里，共費

六

一萬萬元，此爲近年宣傳所謂之大成功，但在革命前，帝俄時代，已完成若干預備工作，而最後之成功，則屬之蘇俄，自此路現時之收入觀之，其聲望是否能償其建築費，殊爲疑問，

鐵路方面，雖需要多量之重量車，快車，但鐵路方面實亦無力供給，技術方面之缺點亦多，一九三一年末，全八萬一千啓羅米突之鐵路，僅一百二十啓羅米突之路綫，有自動汽號之設備，已陳舊之人工汽號，一九〇〇年時通行於美國者，現仍通行俄國，百分之七十至八十之貨車，係脆弱之木盒，放置於兩鐵條之上，僅載重十六噸，若干之新車，可載重二十二噸者，雖已建造，但若與美國平均之載重四十七噸者相較，仍相差甚遠，貨車甚少有汽軋之設備者，每六輛或七輛之車上，始有一手軋，故長之列車，常需十數司軋者，自動銜接機，無車輛曾有此設備，大多數之機車，均已陳舊，蘇俄機車之建築，較其原定計劃，相差甚遠，一九三一年由美購重量之機車十一架，但國內實無如此充分之款項，自外國購置機車，現今蘇俄之機車平均之拖力爲三萬五千磅，美國則四萬五千七百六十四磅，美國機車之拖力則十萬磅者甚

多，而與俄在五萬磅者，則仍甚少。

蘇俄鐵路之最大弱點，則撞車事時常發生，去年中，據報已發生數次，均在法庭偵查之中，因新聞紙若非法庭偵查之撞車案，從不載此項消息。

最慘之撞車案，發生於去年一月之某晚，一客車過近莫斯科之可隨羅站在路軌上，尚停一客車，因於軌傷行人後，遂即停下，來車之司機者，未見停止之記號，仍開足馬力，向前開行，遂至已停之車全車被毀，救護者正將傷亡者移至另一軌道旁，此時對方忽又來一貨車，於混亂驚駭之餘，竟忘發停車之號，或發已不及，遂至受傷者復被軋一過。

死於此次之慘劇者，五十人，不久之後，法院開始偵查，始頒行較嚴厲之規則。蘇聯鐵路上服務人員，雖須經相當學習，相當訓練，但審詢中所表現者，仍有若干之路員，對其職責，不盡明瞭，法庭判死罪者四人，十年之監禁者若干人，其嚴厲如此，撞車事亦竟不減少，鐵路制度不良為失當及出軌之重要原因，一九三三年，因路軌之崩潰，出軌之事，至二十七次之多，美國僅三次耳。

另一不可救治之缺點，即火車誤點，大多數之火車，離

第一站時，雖能按時開行，但行車時刻表不久即失其效用矣，西伯利亞鐵路誤點有及七十六時者，此尚非冬際，可以風雪阻其行程為藉口，予於某星期二早開滿洲車何時可到，辦事房書記告以「吾不之知，星期六之車，尚未抵站」向西境之幹綫，較守時刻，有時且可早到，貨車根本即無行車時刻表之可言，何時可開即開，普通貨車之速度，平均每小時在十三至十四啓羅米突，客車平均每小時則不及二十啓羅米突，但幹綫之快車，有每小時行四十啓羅米突——或二十五英里者，自莫斯科至列寧格勒約四百八十啓羅米突，三百英里之距離，能以十二小時完成之。

鐵路制度之困難，亦如其他工業，無效率亦十分煩瑣，在戰前共有路綫三十，現已聯合而為二十二綫矣，鐵路之煩長，頗複雜之訓令，較之他種事業為多，或以其職員過多之故，訓令之嚴，時常更換人員，加以組織，亦不能使事事進步，有一時期蘇聯之最高權力，曾思有以去其煩瑣，一年前莫洛托夫及史達林簽署之訓令，謂鐵路不能如鐘表之行動，滿足其所需，政府屬職員不必再發長復之電報，移其座位上三分之一之時間，前往各站，各停車場，及貨站，考察其實

蘇俄鐵路問題

際情形，其後復採加薪制度，機車工人於三十日中，繼續工作至一百九十二小時者，即增加其工資。

鐵路事業，及其他經濟制度之無效率，實使蘇俄感受較大之痛苦，——其結果，修理車輛，及修理路軌，均致失時，勃恩路綫上，於發覺路軌之質料不良後，一百啓羅米突上之路軌均須拆卸，車輪，在他國可經三萬至四萬啓羅米突者，在蘇俄僅足支持八千至一萬二千，即須更換，莫斯科報紙，曾報告若干鐵路員司工作之情狀，德奔之修車場，曾奉命完成其修理一百車輛之工作，若干時後，詢其是否完成，答以因少若干材料，故尚未完成，莫斯科德奔間之電報，往來極為頻煩，最後命德奔修車廠於嚴重懲罰下，完成之，修理部份深加憂懼，遂停止其他工作，補充材料，終使其修理工作完成。

因過分服從官長之需要，遂生若干之煩複，而旅客過多，尤其致煩複之重要原因，蘇俄旅客運輸之忽而增加，實因工人更調之故，若干工業，其工人調換數月，每六月幾全體更換，蘇俄之任何車站，每至晚間，即如旅店，因旅客須在彼候車，工人常願移至工作較高，食物限制較少之地。

八

九條路綫，均以莫斯科起點，但各路均有其車站。但此車站又均係革命所遺留之舊物，對使車站近代化，所入甚少，「頭等」字樣，仍保留於大箱之門上，但其分別，已久不存在，火車上之等級，亦已簡單。於「軟」車「硬」車之外，尚有若干之萬國旅行客車，大多數均係屬於巴黎之萬國旅行客車公司者，大戰及革命時，封閉於俄國者，雖曾建築新車，但均用之於外人之遊歷者，西比利亞車中，仍繼續保持其前日之聲譽，十日之路程，萬國旅行車上，均有「軟」車及「硬」車兩種。

客車之需要，既求過於供，故必須先買票，莫斯科有一賣票總處，每時均有甚長之守候買票者，每路綫均有長官「因公」旅行者，彼輩不但有優先權，且常乘車。

在路綫首尾兩站，購票極不便利，在通車之中站，除非有下車者，甚難購得一票，曾有兩美國人在莫斯科兩車站上，守候兩日之久，看開往莫斯科之車開行，尚不得購一票。

鐵路情形雖如此，但政府中人亦不隱諱，第二期之五年計劃，於一九三三年開始，擬一整理運輸計畫，建築二萬五千至三萬啓羅米突路綫，但亦不能解決此問題，除其鐵路已

近代化後，現有之鐵路能供給其已有之運輸，雖計劃各地之工業發展，運送工廠之出品，亦無益也，使工業加緊發達，亦屬無用，工業所必需之原料不能運至工廠，其出產品因無車輛運輸之故，聚積一處，城市中有飢荒之虞，而食物且腐爛於站道之上。

鐵路情狀有關軍事重要，戰爭或戰爭之威嚇，均足以破

全國鐵路聯運之恢復與推進工作

我國自有鐵路以來，一切章制，均未完備，最近十數年間，復受軍中影響，致全國路運，均形停滯，商民痛苦甚深，不第路收短絀而已。全國國民經濟，均受其病，譬諸人身，常遭種種疾病，考其致病之原，殆由於血脈之不能流通，嗣致各種機能，均受障礙，鐵路聯運事業，即等於人身之血脈，全國聯運貫通，則各路客貨，互相流暢，營業發展，而各地生產事業，亦必漸趨繁榮，猶之人身血脈暢通，則全身悉能發育，其人之體質，自亦康健無疑，惟我國鐵路則自民國十七年來，貨物聯運，概行停止，全國貨物運輸之路，既已不通，縱旅客方面尚能維持聯運，而實際上鐵路聯運事業之本職，實應與鐵路沿綫各項生產事業，互相關聯，實

全國鐵路聯運之恢復與推進工作

讓一國之經濟制度，但對軍隊供給之問題仍不因之而止，一九三三年春間，因遠東有戰爭之危險，即足阻礙糧食自俄國中部運輸至各城市，車輛之聚集於西比利亞鐵路沿站者過多，

五年計劃，已使俄國進步甚多，但自增加鐵路負擔方面言之，寧可謂其受犧牲，不可謂其成爲功， (完)

俞 核

言之，即應令貨物運輸，互相流通，然後各地生產消費上供求之關係，始克調劑，否則必致各地各種產業，日趨萎敗，其害之中於國家及國民經濟，至深且鉅，由是以言，聯運事業之重要如此，則其有待於恢復與推進，自可斷言，我國鐵路辦理聯運，約可分爲四大時期，試分述如下。

(一) 胚胎時期

民國初年以至民七之間，我國創辦聯運，惟當時因各路規章之紛歧，僅有少數鐵路，辦理聯運，範圍甚狹，收效亦微，故此時期之聯運，可稱爲胚胎時期。

(二) 幼稚時期

民國八年，聯運處成立，一切粗具規模，然仍祇限於旅

全國鐵路聯運之恢復與推進工作

客聯運，民九始舉辦貨物聯運，進款因以激增，民八各路聯運進款為二百六十餘萬元，民九為三百十餘萬元，民十為四百五十餘萬元，逐年遞有增加，此三年可稱為幼稚時期。

(三)極盛時期

民國十一年，全國聯運進款，驟增至八百八十餘萬元，民十二更增為一千三百餘萬元，其增加之速，殊足驚人，此後民十三為一千一百四十餘萬元，民十四為八百六十餘萬元，此四年中，聯運進款，突飛猛進，可稱為極盛時期，其所以能造成最高紀錄者，則以軍事收平，車輛未嘗凌亂，故聯運進款，得以蒸蒸日上。

(四)衰落時期

自民國十五年以後，因全國戰事影響，聯運事業，大遭打擊，民十五聯運進款，驟降為一百〇六萬餘元，民十六為一百八十四萬餘元，至民十七因軍運頻繁，機車車輛互相過軌，凌亂不堪，各路率多各自為政，貨物聯運，因之停辦，其最大打擊，厥為軍事時期，大批機車車輛，悉被駛出關外，無法索還，各路深恐本路車輛去而不返，咸存戒心，對於貨物聯運，率皆趨避不前，故迄至去年為止，迄無恢復之望。

此一時期，可稱為衰落時期。

鄙人自去夏奉命兼任聯運處處長職務，適承此四大時期之末，鑒於各路破碎之餘，亟欲打開難局，努力進行，為聯運事業創造一復興時期，幾費經營，所遭困難，不一而足，茲者恢復貨物聯運，因為首要之圖，無如各路車輛紊亂，又每以軍人盤踞之故，迄無法澈底清理，在各路既各有種種困難，而各路間又復疑慮甚深，惟恐車輛流出，無法收回，於是車輛過軌問題，極難解決，故對於恢復貨物聯運一案，迭經電令備辦，迄無結果，而本處亦曾一度草擬恢復全國各路聯運辦法，徵求各路同意，在各路多數均表贊同，祇有一二路迄未有正式表示，故貨物聯運之恢復，遂形頓挫，乃不得不另闢途徑，以謀進行，在整個的計劃，一時既因種種困難，不克實施，自不妨各個的從局部做起，茲謹將現存已辦及正在進行之聯運推進工作，報告如次。

(甲)恢復貨物聯運之推進工作

(一)津浦京滬滬杭甬三路負責貨物聯運

去年因各路負責運輸，業經開始實行，特乘此時機，因於十月間用最迅速之方法，先就此三路舉辦負責貨物聯運。

此以既足稱為負責聯運之權輿，亦可謂為恢復聯運工作之萌芽，去年十月至十二月三個月之收入，已達六十七萬餘元，此項收入，事實上實為鐵路新開之財源，蓋使停頓五年之貨物聯運，進款上恢復其記錄，此為第一次也，以此大範圍之狹隘，時間之短促，能有此差強人意之成績，則負責聯運之需要，更足證明。

(二) 隨海津浦兩路鹽斤負責聯運

青鹽斤運輸，向來因水陸給耗之不公平，為海運洋商所奪，每年損失不下三百萬元，經長與財政部往返整理力爭，得獲平等待遇，故亦乘此時機，就津浦隨海兩路，辦理鹽斤負責聯運。

(三) 隨海平漢兩路特種貨物負責聯運

隨漢兩路，為中原兩大幹線，已選擇鹽，捲烟，煙葉，青絲烟，煤油，藥材，石棉，麵粉，洋靛，布疋，茶葉等十餘種貨物，先行舉辦特種貨物負責聯運，以便流通。

(四) 中漢兩路與津浦隨海之糧食負責聯運

去年長江流域，歲收豐稔，各地糧食，生產過剩，湖鄂皖三省及隨海兩路之糧食，均有剩餘之必要，故就湖鄂

全國鐵路聯運之恢復與推進工作

平漢及津浦兩路，分別舉辦米麵之特種負責聯運，藉以調劑民食，均經隨時斟酌情形與需要，分別令飭實行，

(五) 津浦隨海平漢兩路四路之煤運負責聯運

淮鹽運輸，水運價廉，由淮運關，運費六七角，而鐵路須至二元四角以上，向不易與水運競爭，現擬擬與鹽務局磋商，舉辦此四路之煤運負責聯運，其詳細計劃，正在分別研究中，

(六) 正太平漢北寧三路之青煤聯運

青煤產量甚豐，以運銷津沽為多，但因貨物聯運停止以後，運輸不便，不易外運，現擬令正太平漢北寧各路辦理聯運，

(七) 湘鄂平漢平綏三路之蒙茶聯運

現在中俄恢復邦交，蒙茶北運，實為必要，湘漢綏三路，為蒙茶運輸之要道，擬令飭研究，負責聯運辦法早核，

(八) 京滬甯杭甬路三路之貨物聯運

杭甬鐵路，貫通浙西，以運糧運，浙西貨運，賴以運輸，經由京滬甯杭甬路與訂聯運辦法，呈准實行，

上列八項，均係初步進行，先樹根基，以為逐步推進之計，又因各路車輛之缺乏，不得不分期緩急，次第進行，此項逐步推進辦法，實際上即為貨物聯運之恢復，而推進之始

全國鐵路聯運之恢復與推進工作

。實與各部計劃，步步相連，蓋由局部的推進，而底於整個的完成也。

(乙)恢復貨物聯運之具體計劃

關於全國聯運之具體計劃，早在積極進行之中，本部聯運處，業務司，負責運輸委員會，經召開負責聯運會議，凡十一次，以負責運輸為原則，謀全國各路貨物聯運之恢復，經決定具體方案三章五十餘條，並經轉達各路困難之焦點，努力消除其障礙，查聯運之不易恢復，其致結所在，厥有三端：

(一)車輛之互換問題

(2)車輛之運用方法

(3)車租及延期費之保障

在各路機車車輛，尚未根本清理以前，用何種方法，能使各路無餘相互間之懷疑，實為當前之一大難關，因清理車輛，須用政治力量，現在各路機車車輛之紊亂，已達極點，而本處者無經濟上相當之把握，購備若干之新車輛，亦難根本清理，據言之，即車輛不清理，聯運事業即無法辦理，故負責聯運會議，因之先決定一原則，即一在各路車輛未清理以前

，聯運各路暫以現在所有之車輛，無論其屬於本路或外路，概認為各該路原有車輛」以前之互換辦法，既多為各路所不願，故現擬另定下列辦法：

(1)互換車輛之檢驗與指定

凡聯運各路，應先會同檢驗，指定若干完好貨車，加以標記，作為聯運貨物之互換車輛，專供過軌交換之用，其詳細辦法，另有規定。

(2)延期費及車租之計算

以前對於此項延期費及車租，每或計算困難，彼此時有發生糾紛等事，現亦變更方針，從前規定每一聯運過軌車輛，可用十二天者，現在改以車輛在每路行駛里程，為計算之標準，每路過一，在一百公里者，或不滿一百公里者，往返以兩日為限，此後每增加一百公里或不滿一百公里者，增加一日，超過上項限度，一律核收延期費，而車租及延期費之計算，均由聯運處執行，庶免糾紛，上項辦法，歷經十二次之詳細研究與討論，具體辦法，已經決定，尚待補充者，祇文字方面之修正，及徵求各路意見而已，預料一二星期以後，當可有全部之台理解決也。

(丙) 水陸聯運之進行

復次為努力推進聯運事業起見，並不以辦理負責聯運，已告成功為已足，舉凡水路公路航空推進，所有一切交通機關，均當隨時隨地，連絡一致，組成一完善之運輸網，始能達聯運之最高目的，現在計劃進行中者，尙有水陸聯運一項，此問題之重要，盡人皆知，而經濟方面之需用鉅大資本，尤為籌辦水陸聯運上顯明之障礙，故現在祇能從節約方面着想，向來我國海運營業，幾為外輪壟斷殆盡，我國航海商輪，祇有招商局一家，規模較大，但成績不佳，無可諱言，是次擬與該局籌辦聯運，均不成功，故不得不轉換方向，以謀水陸聯運之進展，其概略如次

(一) 膠濟路與青島上海間

青島為我國天然良港，居膠濟鐵路之東端，輪運往來，絡繹不絕，據調查所得，民國十八年份，由青島出口之貨物為八十七萬餘噸，進口貨物為四十二萬餘噸，總計為一百二十七萬餘噸，其由鐵路運輸者，為數甚少，大半悉為海運所寄，而海運出口噸數，民十八計有三百五十四萬噸，其由海輪運輸者，祇三十三萬噸，不及全數十分之一，其損失之鉅

全國鐵路聯運之恢復與推進工作

大，良足痛心，現擬由膠濟路租賃海輪，自辦青島聯運，業經令飭籌備施行，雖此項計畫成功，與津浦陸運方面不免影響，然此問題，自應另案妥籌補救辦法，不當因噎廢食也，

(二) 隴海路與連雲上海間

隴海路東端接開之連雲港，為長江黃河間最主要之出口港，隴海西運貨物，以此為唯一尾閘，亦為我國中部出產之唯一出路，將來該港之發達，必在青島之上，自本都明令各路注意水陸聯運以來，現在往來該港之大板，大與，蘇興等輪船公司，均經由隴海與訂聯運合約，並擬分別令飭施行，至隴海路亦擬自辦商輪，往來於海州上海間，亦經核准，由是則隴海全路與上海間之水陸聯運，可以完成。

(三) 京滬杭甬湘鄂等路之內河聯運

內河水道，四通八達，自應設法互相聯運，吸收貨運，京滬杭甬沿線，內河水道甚多，且京滬路又與揚子江平行，水運競爭，異常劇烈，致該路收入，大部份專恃客運，自非設法與內河水道，辦理聯運，以吸收貨運不可，現已在調查進行中，次湘鄂路方面，亦有同樣情形，亦擬令飭籌辦，

(丁) 鐵路公路聯運之進行

全國公路聯運之恢復與推進工作

一題

交通與水運之同等重要。而公路之發展與完善者，實為公路一項，我國現有公路，尚未完成者甚多，已完竣者，不過一萬二千八百八十二公里，其他未完竣之路線，限於經費，不敷即時舉辦，人所共知。交通孔道者，固為公路，故現在已成之公路，多處於鐵路營業範圍以內，其鐵路互相銜接，彼此間之關係，無異於片斷之相連，自應互相聯運，以抗增進發展，便利商旅，我國目前公路，最多者當推湖南，由湖南、江蘇兩省，所有鐵路公路之聯運，早在積極推進之中，現已辦有成效，或正籌劃進行，茲擇尤分述如左：

(一) 廣州新橋與江省公路局，訂有莫干山聯運合同，實行以來，頗著成效，本年已繼續訂一年。

(二) 兩省公路，自蘇北起，由長沙至西行，可直達接近粵邊之宜章，由長沙至西行，可直達粵邊新近新桂，此兩路均為鐵路計劃之幹線，運輸旺盛，實有與鐵路聯運之必要，現擬令由兩路與湖南省公路局，磋商聯運合同，此外並擬計劃粵省全線鐵路，公路，未成地段，利用航空聯運，俾粵漢全線，聯運完成，目前實際上已可聯運。

(三) 蘇北兩路未完竣者，現有蘇由至寶城一段，該段已由蘇江省公路局，舉行長途汽車，現已擬令備該路，進行商訂合同，聯運即可由蘇我聯運以進北平。

(四) 豫魯兩段，現尚未能西安，現亦令與豫西省公路局，商訂支河臨平兩段長途汽車之聯運合同。

(五) 最近通車之京秦公路，亦經令飭京局核，津浦等路，分別進行聯運辦法。

以上為九個月來聯運之恢復與推進工作之大概，其所舉辦者，在表面上似屬各個片段，而其相互間之脈絡，仍屬全線貫通，確係屬各個的進行，然其目標所在，仍為整個的推進也。

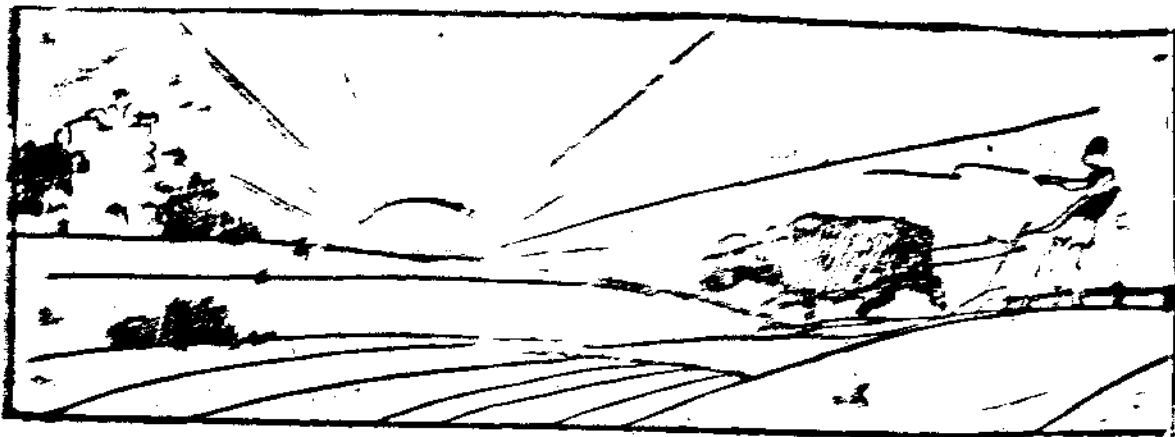
綜上所述，則全國鐵路之聯運事業，直接可以節省時間費用，便利商旅之運輸，間接可以增加運輸效率，促進全國生產業之發展，對於國計民生，所裨尤大，故推進聯運事業，實為聯運最大之責任，亦為吾人當前努力之唯一工作也。

附圖有各路歷年各項聯運業務統計表一節

中華民國有鐵路
歷年各項聯運運款統計表
CHINESE NATIONAL RAILWAYS
Statistics of Through Traffic for the years 1919-1932.

| 年 份 種 類 | 民國八年 | 民國九年 | 民國十年 | 民國十一年 | 民國十二年 | 民國十三年 | 民國十四年 | 民國十五年 | 民國十六年 | 民國十七年 | 民國十八年 | 民國十九年 | 民國二十年 | 民國廿一年 | 備 考 |
|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|
| | 1919 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 | |
| 國內 Domestic | | | | | | | | | | | | | | | 上半年 1st 6 mts (1)查民國廿 年九—八數東 北入聯聯運等 土故旅客中日 中東各種聯運 均登載 (2)有 保留 上年有出本年 退還之票款 |
| 旅客 Passengers | 2,292,894 | 2,578,415 | 2,944,967 | 2,989,240 | 3,471,522 | 3,877,008 | 2,982,844 | 2,37,098 | 275,521 | 530,078 | 2,179,632 | 1,114,485 | 5,101,340 | 2,132,776 | |
| 貨物 Goods | — | 347,057 | 1,291,225 | 1,397,392 | 1,714,473 | 2,241,248 | 4,401,870 | 284,717 | 285,646 | — | — | — | — | 674,797 | |
| 中—日 China-Japan | 274,607 | 255,700 | 331,500 | 140,000 | 220,000 | 220,000 | 244,000 | 138,388 | 400,720 | 465,300 | 136,962 | 791,020 | 842,614 | 4-2,241 | |
| 中東 C.G.P. & C.E.P. | — | — | — | 12,000 | 100,000 | 300,000 | 500,000 | 388,378 | 638,478 | 246,311 | 420,641 | 246,128 | 175,004 | 4-1,450 | |
| 華北 North China | — | — | — | — | 30,000 | 80,000 | 97,000 | 20,880 | 175,285 | 65,975 | 23,620 | 37,477 | 87,151 | — | |
| 總計 Total | 2,637,694 | 2,834,215 | 4,236,192 | 4,386,632 | 5,185,995 | 8,018,256 | 7,610,562 | 1,061,466 | 1,847,426 | 1,311,756 | 2,170,930 | 2,152,214 | 6,120,800 | | |

註 (1) 民國八年(1919)以前並無統計
 (2) 聯運貨物自民國十七年(1928)起因軍事關係由十一月起無統計至民國廿一年
 (1) No statistics was available before the year 1919
 (2) Through goods traffic was interrupted from 1928 on account of military operations, and was resumed under the system of transportation at railway rate in October 1932.



各國之黨與政之關係



黨 務

各國之黨與政關係

一、在位則心，非與此天奉命
 前赴政之名與考察實業於上
 年九月二十二日。在滬。先由。既
 。取對許州。得訪員。登。
 羅。史。考。英。空。查。各。第
 。理。新。曲。地。及。河。度。商。海
 各。島。回。歸。新。村。莊。十。萬。里。
 獨。特。年。年。所。至。各。國。多。期
 月。餘。少。則。數。日。多。則。數。月。
 工廠。礦。山。銀行。及。各。工
 商。業。機關。為。數。甚。多。與。各

國。會。庭。或。一。商。界。領。導。時。談。亦。甚。不。少。且。於。考。察。之。餘。重
 從。事。於。宣。傳。與。聯。絡。其。於。東。省。問題。會。商。方。之。所。及。以。廣。委
 得。議。錄。上。之。聲。援。其。而。觀。察。所。得。足。以。供。吾。國。人。之。借。鑒。者。頗
 多。今。日。出。應。報。告。為。時。短。促。不。能。多。所。陳。述。因。係。在。黨。報
 報。告。特。就。觀。察。所。得。將。最。之。各。國。之。黨。與。政。之。關係。為。諸。詞
 志。言。之。

最近各國黨派之趨勢 黨其政之關係，至為密切。
 世界各國。無論為君主立憲。或為民主共和。其政權多寄託
 於政黨。各國黨派其政之關係。如之。約可分為兩類。一、(一)
 為政黨對峙之國家。其政權常在多數黨之手。如一黨不得多
 數。則由多數黨聯合而掌握其政權。如英法德等國是也。

各國之黨與政之關係

(二)為一黨專政之國家，其黨或由右黨演化而成。如意大利之法西斯黨是也。或為左黨勢力所集，如俄國之過激黨是也。惟一國有數黨，則或因各黨所得議席之多少數。時有變動。或因黨與黨分台無常。於是政局多致動搖，黨中重要之政綱，往往難於實現，歐戰以後，乃發生兩種趨勢，即(甲)在於國中，多有數黨分立而變為一黨專政。(乙)在於黨中，每由台談制而變為獨裁制。黨為黨國中失權力，漸趨行政效能起見，或屬不得已之方法，亦為自然之傾向。如意大利，土耳其及蘇俄等國。因最近政治之革命所得成績，誠有卓然可觀者。

各國經濟恐慌與黨之關係 上述之趨勢，在現行各國之形勢，更足以促進之。蓋自一千九百二十九年以後，各國之經濟，先後發生恐慌恐慌，以至工商停滯，失業增加，社會不安。先次遊歷所至，其人既多，社會不安之狀況，亦甚可慮之。就其最近之形勢而言，如以一千九百二十八年之資料統計為一，則在上年中後之月，美國失業五十二萬，英法五十三萬，比國四十八萬，法蘭西七十萬，英國八十二萬，其餘各國失業之數，並有增加之勢。此種恐慌，其影響於各國之經濟，實屬重大。而此種恐慌，其影響於各國之政治，亦甚可慮。蓋各國之經濟，既已陷入恐慌，則各國之政治，亦必隨之而動搖。此種動搖，其影響於各國之黨，亦甚可慮。蓋各國之黨，既已陷入動搖，則各國之政治，亦必隨之而動搖。此種動搖，其影響於各國之黨，亦甚可慮。

工作，或每星期僅工作三四日，其生產委縮，及廠內產貨之積壓，令人吃驚。生產不振，則工人之失業者日多，許多國家失業人數，合計不下二千五六百萬。其中美國約一千二百萬人，德國約六百萬人，英國約三百萬人，如以每家三口計，則美國與德國全體人口約三分之一，不能維持其生活，許在美德各國官場有恐慌之勢，尾隨而行。失業之工程師等，則出營謀，在外時常為所苦。此種狀況，實為危險所未見。至於農村，則以生產之額，亦漸增加，而道路阻塞，糧價因而低昂，美國農產，所收者亦甚少，計現在糧食價格，較之戰前約低百分之二十五。較之一千九百二十八年，約低百分之五十，農家將被毀滅，牛羊遍野，無法銷售，不獲所獲之五十，不能設法，則衣食所需，亦無所自出。此等人民，雖未失業，而其苦况，幾與失業者無異。其人口，有三分之一，係農產以生，幾與工人之失業者等之。已不能三分之二分，全賴人口有三分之二，不能維持其生活。其社會之危險，不問可知。美國各國之情形，雖有參差，然其人民之恐慌，及社會不安，實為天淵之現象。現正者實正居心未安，以救濟恐慌，恢復生產，切實路有轉機。此種狀況，其影響於各國之黨，亦甚可慮。

助，亦未始不因於其國家有強固之政府。久於其位，能集中政權，統制全國，毅然實行其主義，有以言之，如美國國會，承金剛恐慌之後，現授權於羅斯佛，採用斷然之處置，德國內閣改組之後，全國壽命於希脫拉，俾得貫徹其主張，其關鍵所在，自不難窺見也。

各國政黨之概況 各國政黨之組織，與系統，各有不同，一經比較，則得失立見，茲請分述，約略言之：

▲甲，美國 美國民主共和制度對峙，一超一代，政局屢成不安，而行政立法、分權過甚，亦足以妨害政府之活動，但每值國家危急之際，各黨均能犧牲成見，共圖匡濟，此次大選，美人為救濟社會恐慌之故，頗傾心於羅斯佛，共和黨中要人，亦多有為羅斯佛游說者，羅斯佛就職後，即擬擴張權力，以增進行政之效能，國會亦議決授以特權，使得自由處置，是極端民治之國家，亦將因時制宜，採政權集中之制矣。

▲乙，英國 英國由自由保守兩黨，漸次分化，而產生勞工黨，往例一黨不能操絕對多數，則與他黨結合，而組

各國之黨與政之關係

內閣，麥克唐納以工黨首領，兩次糾閣，均與自由黨相提攜，近年因與工黨略有齟齬，聯合各黨，捐棄成見，以國家為前提，組織所謂國民內閣，以濟危難，是已漸拋棄政黨內閣之制，而趨於人治主義，蓋其黨派雖分歧，而各黨當國家危時，咸有犧牲成見，以救國家之精神。實有足多者。

▲丙，法國 法國黨派分歧，故內閣時有更迭，其國會內向分左翼，中央，右翼三系，而分黨十三，現在左翼三黨，屬於急進社會主義，中央四黨，屬於溫和社會主義，右翼三黨，屬於民主主義，此數系亦常因閣員之分配，政見之異同，離合無常，政務因而停頓，最近赫里歐內閣，因戰債問題而去位，彭古內閣因加稅問題而辭職，雖繼起者，仍為左翼黨員，而經此政治變動，社會遂為之不前，但法國每值危難之際，恆以全國一致內閣，或國防內閣之名聯合各系，以鞏固政府之於勢力，如克利蒙梭之於歐戰時期，及馬德之於佛郎安定政策也。

▲丁，德國 德國近來政黨多至十五六系，其黨派之分，往往以宗教，歷史，學說，民族，職業為其準則，歐戰以後，從未有能佔國會議席過半數者，共產黨復有時竟獲百

各國之黨與政之關係

餘議席，以與政府為難，幸其他政黨，頗具有妥協性質，而現任總統，既負衆望，又握有實權，能不偏不倚，調護其間，故歷任內閣生命頗長，但一年以來，政府與國會，丁此凋敝之局，仍不能合作，以致時相衝突，最近國家社會黨首領希特勒繼起組閣，解散國會，重行選舉，竟獲過半數之議席，擬漸效莫索里尼之所為，運用鐵腕以恢復德國昔日之地位，德國人民頗有引領以治之意，曾謂希特勒出，德國可無憂矣，是則德國政治之趨向，於此可以推想及之。

▲戊，意大利 意大利原為小黨分立，其內閣更迭，亦與法國相同，在一千九百二十二年之前數年間，內閣更迭，計十九次，因此百政俱廢，幾於無以自存，一千九百廿二年莫索利尼統率法西斯黨軍隊，進入羅馬，握取政權，十年以來，總攬大權，苦心規劃，意大利乃日趨於強固，其當國之始，即銳意謀黨治之統一，與政權之集中，先修正議員選舉法，規定公民投票，以黨為標準，凡 黨得票最多者，即在國會占三分二之議席，一千九百廿九年，再將選舉法改正，定議員為四百人，由各團體提出候選人一千人，經法西斯參議院酌定，再令公民投票，表示贊否，自是以後，國會議

員，乃盡由法西斯黨人任之，莫索利尼執政十一年，最先整理財政，增加收入，減少支出，現在收支兩抵，尚有盈餘，繼乃開發產業，如修築公道，整頓鐵路，振興工業，發展水電，獎勵航業，墾拓荒地，保衛勞工，均具有驚人之成績，此次在在，觀其建設之宏偉，社會之安定，不禁為之歎服，此皆因黨紀森嚴，黨員忠實，故其一黨專政之結果，能得全國人民之信仰，而其政績，乃斐然可觀。

▲總上所述 歐美各國，雖有時因黨派紛歧，主張互異，致啓政爭，但在國家危難之際，咸能上下一心，各竭成見，互相附挈，以渡國難，此統一黨派，與集中政權，為各國最近之趨勢，總理創立本黨，致力國民革命，標榜全民主義，以民有民治民享為歸宿，然於軍事奠定之始，則定一訓政時期，由國民黨代表人民行使政權，專負其責，而黨之組織，則採用民主集權制，由下級黨部，以達於中央，如一金字塔形式，立於全體黨員基礎之上，而集權於最高機關，誠有權於我國民元以來，及各國黨派紛歧之積弊，故暫以一黨負責治國，為建國之初步，迄今觀夫意大利，土耳其俄國之治績，及德意志諸國最近之傾向，更證明總理思慮之周密，

誠見之高達，現有吾黨當國，自宜仰承總理遺旨，俯察外情，積極負責，領導國民，勇往邁進，以赴於建國之鵠的，年來黨中意見，間涉紛歧，因而內亂頻仍，人民塗炭，致招國人反對現行制度之論調，而外寇亦乘之而入，日人且在國際間宣傳，謂我為無組織之國家，無統一之政府，不圖自強，只知仇外，其他各國，亦常言我國徒事內爭，不知禦敵，歐美各國報紙宣騰，祥熙見聞所及，言之痛心，茲者熱河復失，關外四省人口三千餘萬人，疆土五十萬方哩，已斷送於強鄰之手，轉瞬侵及內地，吾等先人之墳墓廬舍，均將為敵軍鐵蹄所蹂躪，此實為中國歷史上空前之劫運，中華民族四萬萬人莫大之恥辱，當此危急之時，本黨先進，亟宜精誠團結，在黨義之下，集成一整個力量，俾本黨實力，得以充實，並望黨外者英，瞭知國難，羣集於三民主義之下，一致合作。

平漢路特別黨部為總理逝世八週年紀念告本路工友同志書

在八年前的今日，東方有個大星隕落，斂收了牠的最後的光彩，這便是我們偉大的革命導師——中國國民黨總理孫先生離開了人間的使我們永常悲痛的象徵，總理的死，在我們肉然是一種無窮大的損失，然而，他留下了他的偉大的人

俾中央政權，得以鞏固，先謀整飭國防，收復失地，然後確定方案，力圖建設，以堅忍卓絕之精神，與快刀亂麻之手段努力奮鬥，急起直追，庶足轉危為安，得以保全民族之光榮，雪此無上之恥辱，其有堅執私見，妨害大計者，固為國人所共棄，即冷眼旁觀，採取隔岸觀火之態度者，亦為國家之罪人，中國人最大的毛病，每愛爭閒氣，好說風涼話，此種惡習，實足自召滅亡而有餘，語云，從前種種，譬如昨日死，以後種種，譬如今日生，我們現在總要精誠團結，少說空話，多做實事，以服務為目的，以奪取為恥辱，願吾黨同志，懲前毖後，借助他山，相加奮勉，國家前途，庶乎有豸，祥熙新從海外歸來，特就耳目所及，逕情直陳貢獻於諸同志之前，幸垂察焉。

格，奮鬥的精神，救國救民的主義，以及力求實現此主義的黨，這些都可以補我們的損失而有餘；但是同時，完成革命事業的重担，也就因之而落到我們的肩上，

我們要一年年地紀念 總理的死，我們就得一年年地繼

續包的精神，實現他的主義，完成他的遺志，使中華各民族獲得自由平等

不過，我們在總理像前靜默的三分鐘內，我們定得想到目前中國是到了一個怎樣嚴重的情勢？「九一八」以來，備受日帝國主義的侮辱和侵略。前歲東北三省的淪亡，去年淞滬的侵襲，兩月前對國的佔領，最近熱垣又告失陷。像這樣重大的侮辱，像這般不止的侵略，試問我們如果不澈底的覺醒，不準備血肉的戰鬥，不決心回死中求生存，二個月以後是怎樣的情形？

平漢路特別黨部爲三一八紀念告全路工友同志

在熱河失陷的聲中，血肉模糊，屍陳遍野的三一八烈士的慘狀，又隱隱約約地出現在我們的眼前，想起七年前的今天，北平革命民衆的壯烈犧牲，再看東省淪亡尚未收復，熱河又驟告不守，我們該是多麼悲憤！與奮！

大沽口本是我國的領土，日本帝國主義者爲了幫助奉魯軍閥，壓迫國民革命軍，藉口不平等的辛丑條約，阻止我革命軍封鎖海口，始則向我大沽口施以砲擊，繼則驅使列強對我提出無理之最後通牒，限我國於四十八小時內答復，大有效八國聯軍入京的表示，北平革命民衆因恐當局屈服。有天

平漢路特別黨部爲總理逝世八週年紀念告本路工友同志書

六

情形？一年以後是怎樣的情形？若干年以後又是怎樣的情形？自然，我們是可以慘痛地感想得到，也難說。到了明年今日，我們集合在一起來紀念我們這位爲革命生爲革命死的人，總理亦不可得；但我們可以死，不能在生見着有這一天！

同志們！工友們！國危矣！勢急矣！我們要永遠來紀念總理，我們就得要永遠不忘 總理的遺教，繼續着 總理的犧牲奮鬥的精神，與我們最大敵人——日帝國主義永遠以生命財產抵抗到底。

安門舉行國民示威大會，表示堅決反對，並向當局請願，促其嚴厲駁復，詎當局爲要維持其政治地位，竟不惜對赤手空拳的革命民衆，施以空前的大屠殺。

從上面的事實，我們可以認清：(1)日本帝國者是我們永世的仇敵，它無時無地不在設法欺壓我們，侵略我們，祇要有一點可乘的機會。在軍閥時代，專用挑撥離間的手段，助長我國內亂，軍閥崩潰之後，它的離間技窮，搗亂無術，乃不得不公開地以武力強佔東北，以完成其一貫的侵略政策。(2)列強時刻站在侵略的聯合戰綫上，從未離開一步，祇

要於它們有利益無不是一唱百和，來貫徹他們的侵略主張，東北事變，國聯一再遲延，最後雖爲了國聯自身的威信，勉強予我國以道德上的勝利，但仍不肯對日引用盟約第十六條，實施經濟制裁。(3)軍閥和帝國主義始終是狼狽爲奸，互相倚靠；軍閥沒有帝國主義就不能存在，帝國主義沒有軍閥也無處立足；同時，軍閥利用帝國主義以造成個人的勢力，帝國主義利用軍閥以施行搗亂的陰謀；在這相互利用的雙層壓迫勢力之下，民衆就大吃其虧。

三二八慘案，是民衆和這兩層壓迫勢力——軍閥和帝國主義——的搏鬥，他們反對軍閥，反對幫助軍閥的帝國主義，反對勾結帝國主義的軍閥政府。他們認定了要從這雙層壓迫之下求得解放，非剷除軍閥，打倒帝國主義不可；如果軍

平漢路特別黨部爲黃花崗七十二烈士第二十二週年紀念致全路同志的痛言

七十二烈士身懷手槍炸彈，圍攻廣州督署，因而犧牲性命的壯烈革命行動，到今日又是第二十二週年紀念了。事實告訴了我們：沒有「三二九」的革命啓蒙運動，是不會引起雙十節黃鶴樓頭爆發摧毀四千餘年專制政體的砲響的。所以，中國的革命運動，是七十二烈士的血漬；就是中華民國，也

開不剷除，帝國主義的勢力不能消滅，如果帝國主義不打倒，軍閥仍有死灰復燃的可能。因此，他們不顧一切地以血肉和軍閥，和帝國主義的槍彈衝突——雖然是赤手空拳，雖然處在軍閥政府之下，雖然有日本帝國主義和其他列強同時威脅。

同志工友們！熱河失陷，平津危急，禍至已亟，國亡無日，此時的情形比那時要嚴重得多；中央已有收復失地的決心，日本已失掉國際的同情，此時的環境，比那時又好得多，在這國家的生死關頭，紀念三二八烈士，我們在悲痛之餘，祇有：

繼續先烈的犧牲精神！

打倒日本帝國主義！

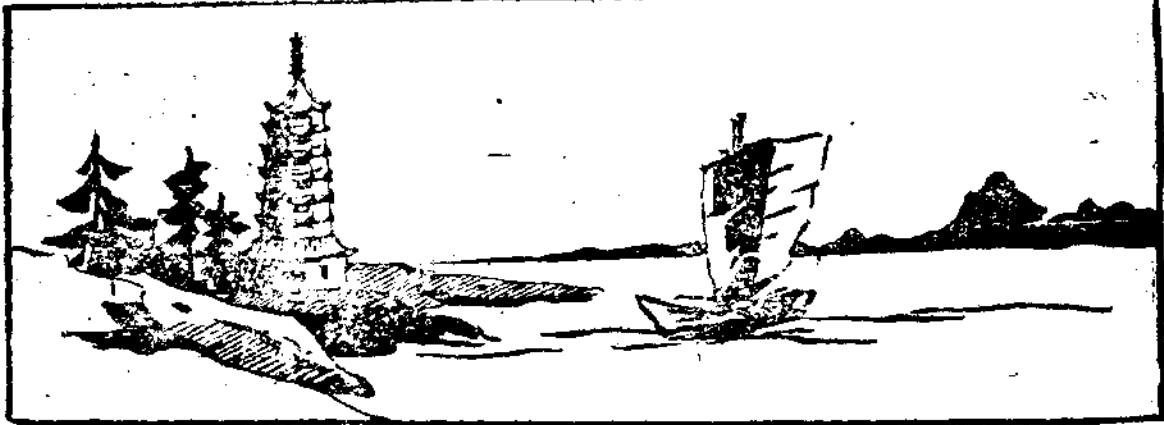
是七十二烈士的血漬！今日，國難險惡，是七十二烈士喋血殉身，艱難綿綿的中華民國，將要在我們手裏滅亡了！我們今日紀念七十二烈士，緬想革命先烈當日流血犧牲的悲壯情形，祇要我們的血液有一滴未冷，我們能不號天痛哭嗎？我們應當怎樣紀念我們的先烈？很簡單的便是一個「死」字！七十

二烈士用血肉締造的中華民國，今日被日本帝國主義蠶食鯨吞，值此危急存亡之秋，我們要不一致下悲壯的決心，爲救祖國而死；那末，對我們的先烈，也祇有愧死！假如，今日的我們，既不能攜手同赴沙場與日本帝國主義拚命而死，又不感覺先烈創造中華民國的艱難慚愧而死，那末，我們便是人未死而心已死，是行屍，是走肉，還能紀念我們爲國捐軀的先烈嗎？還配紀念我們殺身成仁的先烈嗎？

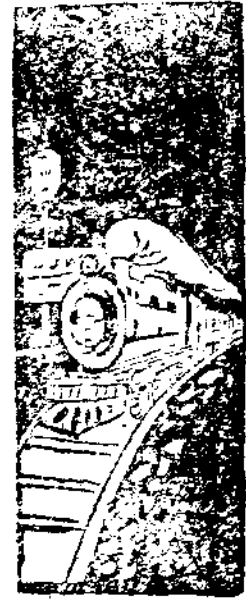
想當年諸烈士就義時：李烈士德山在斷頭臺上厲聲大罵曰：「大丈夫爲國捐軀，分內事也！我豈不能致富貴者？特不如爾輩認賊作父，不知羞恥耳！」羅烈士仲霍臨刑猶復含笑說：「得自行吾天職，以救同胞，若夫成敗，則天也。誰無死？何惜之有！」陳烈士又鈞引領就刃時罵賊說：「汝謂此舉爲壯士辱耶？事之不成，天也；然已可喚醒同胞，繼至而起。汝等利欲薰心，血液已冷，寧足知此？」陳烈士更新的最後呼聲是：「吾起義所以破醒同胞迷夢，何謂倡亂？殺身成仁，古聖明訓。汝鼠輩耳，寧知大義？身既見獲，其速死吾

！」李烈士雁湖被捕後，問官訊其顛末，烈士慷慨直陳其平生宗旨歎曰：「恨吾身被二創，不能復戰；雖然，自今以往，不數年，中國必亡，百年必滅種，雖生何益？」問官反駁，烈士說：「汝輩盡甘爲奴隸之言，詎足挽吾輩心」說完，即求速死，臨刑告警兵說：「用槍從口擊下！」說完即大張口，飲彈而死，陳烈士良被訊問時，大罵說：「吾與滿奴無可言者！」問其事，不答；問其姓氏里居，亦不答，當時稱爲「啞黨人就義」呢。劉烈士六符，臨刑不跪，死後，屍亦不仆！一諮議局前新鬼錄，黃花岡上黨人碑」，這一頁壯烈凌雲，精忠貫日的黨史，至今讀來，猶覺虎虎有生氣！

眼前的國運，是不是有如當年一般的險惡？今日的我們，應不應有如當年一般的犧牲？有日本，無我們；有我們，無日本！寧在槍下死，不做亡國奴！我們應當怎樣紀念七十二烈士呢？我們祇有效法七十二烈士爲國捐軀的精神而爲國捐軀！



鐵道部直轄路警管理局派駐各鐵路警察署警察訓練所章程



法 制

鐵道部直轄路警管理局派駐各鐵路警察署警察訓練所章程

程 民國二十二年二月二十二日
部令第四一〇七號公布

第一章 總則

- 第一條 各警察署為教練本路警察起見得呈准設立警察教練所依本章程辦理之
- 第二條 警察教練所定名為鐵道部路警管理局派駐○○鐵路警察署警察教練所
- 第三條 警察教練所直隸於警察署受署長及副署長之指揮監督

第二章 組織及職務

第四條 警察教練所酌設左列各員

- 一、所長一員 由路警管理局呈部核委承署長副署長之命綜理全所一切事務指揮監督所屬人員
- 二、教務主任一員 承所長之命掌理教務事宜
- 三、教員若干員 承所長之命教務主任之指導分任教授所定科目
- 四、隊長一員至二員 承所長教務主任之命担任管理教練事項

鐵道部直轄路警管理局派駐各鐵路警察署警察所章程

二

五，分隊長若干員 承所長教務主任隊長之命輔助隊長分任管理及教練事項

六，班長若干名 就各該路長警中遴選補充承長官之命輔助分隊長分任管理及教練事項

七，事務員若干員 承所長之命辦理文牘會計庶務事項

八，書記若干員 承所長之命及事務員之指導分任文件之收發繕校翻譯編存等事項

第五條 教務主任教員隊長分隊長事務員由路警管理局照章委充呈報鐵道部備案書記由署呈請派充所長及前項教職員均以各該路員司兼任但必要時得呈請另行委派

第三章 學警

第六條 學警名額視各路需要情形酌量呈准定之

第七條 學警由本路各段隊所現役長警曾經訓練者輪流抽調教練必要時得呈准招募新警教練之

第八條 應考學警須合左列之資格

一，高小畢業或有同等學力者

二，年齡在十八歲以上二十五歲以下者

三，身長在五尺以上者

四，體力及視聽力健全而無嗜好者

五，品行端正口齒清晰者

六，未受徒刑之宣告者

第九條 學警入所時應領取妥實鋪保連同相片志願書存所備案

第十條 學警在所肄業時如因過犯或不堪造就經開除者應責成鋪保追繳其在所一切費用其由各段隊所抽調入所之學警

並將其底缺一併開去無故中途退學者亦同

第十一條 學警如有拘逃服裝槍械等情事應責成舖保負責賠償

第十二條 凡經開除之學警應呈署通飭各段隊所一概不准更名復充

第四章 課程

第十三條 警察教練所教授科目如左

甲、學科

- 一、黨義概要
 - 二、警察學大意
 - 三、路警服務規則
 - 四、違警罰法
 - 五、路規摘要
 - 六、運輸概要
 - 七、警察法規摘要
 - 八、行車規章
 - 九、工會法
 - 十、路警禮節
 - 十一、消防警察
 - 十二、衛生警察
 - 十三、軍事學大意
 - 十四、偵探學摘要(附指紋法醫學大意)
 - 十五、刑法大意
 - 十六、海陸空軍刑法
 - 十七、警械保管處務法
 - 十八、軍需
- 乙、術科
- 一、制式教練
 - 二、圖畫

鐵道部直轄路警管理局及各鐵路警察署警察訓練章程

交通部郵政總局通告

三、特准...

四、特准...

五、特准...

六、特准...

第十五條 凡...

附則

第十六條 本...

第十七條 本...

一、...

二、...

三、...

第十八條 本...

第十九條 本...

附則

第二十條 本...

第二十一條 本...

附則

第二十二條 本...

第二十三條 本...

第二十四條 本...

1941年11月1日 星期一 晴

日记

今日无事，闲坐窗前，思及往事，感慨良多。

忆及儿时，无忧无虑，天真烂漫，实为人生之至乐。

然岁月如流，转瞬即逝，回首往事，不胜唏嘘。

人生如梦，转眼即逝，回首往事，不胜唏嘘。

人生如梦，转眼即逝。

人生如梦，转眼即逝。

今日无事，闲坐窗前，思及往事，感慨良多。

忆及儿时，无忧无虑，天真烂漫，实为人生之至乐。

然岁月如流，转瞬即逝，回首往事，不胜唏嘘。

人生如梦，转眼即逝，回首往事，不胜唏嘘。

人生如梦，转眼即逝，回首往事，不胜唏嘘。

人生如梦，转眼即逝。

人生如梦，转眼即逝。

人生如梦，转眼即逝。

人生如梦，转眼即逝。

人生如梦，转眼即逝，回首往事，不胜唏嘘。

三、關於股東會議事錄之保存及提供

三、關於股東會議事錄之保存及提供

第一項 保存

第二項 提供

第三項 費用

第四項 期限

第六條

第一項 股東會議事錄應由董事會保存

第二項 股東會議事錄應於股東請求時提供

第三項 股東請求提供時應繳納費用

第四項 股東請求提供時應提供證明

第五項 股東請求提供時應提供地址

第六項 股東請求提供時應提供姓名

第七項 股東請求提供時應提供住址

第八項 股東請求提供時應提供電話

第九項 股東請求提供時應提供傳真

第十項 股東請求提供時應提供電子郵件

第七條

第一項 股東會議事錄應由董事會保存

第二項 股東會議事錄應於股東請求時提供

第三項 股東請求提供時應繳納費用

第四項 股東請求提供時應提供證明

第五項 股東請求提供時應提供地址

第六項 股東請求提供時應提供姓名

第七項 股東請求提供時應提供住址

第八項 股東請求提供時應提供電話

第九項 股東請求提供時應提供傳真

第十項 股東請求提供時應提供電子郵件

一、董事會之職權

一、董事會之職權

二、董事會之職權

三、董事會之職權

四、董事會之職權

五、董事會之職權

六、董事會之職權

七、董事會之職權

八、董事會之職權

九、董事會之職權

十、董事會之職權

十一、董事會之職權

十二、董事會之職權

十三、董事會之職權

十四、董事會之職權

十五、董事會之職權

十六、董事會之職權

中華民國二十六年五月二十二日

第十一條

中華民國二十六年五月二十二日

一、中華民國二十六年五月二十二日

二、中華民國二十六年五月二十二日

三、中華民國二十六年五月二十二日

四、中華民國二十六年五月二十二日

五、中華民國二十六年五月二十二日

六、中華民國二十六年五月二十二日

第十二條

中華民國二十六年五月二十二日

第十三條

中華民國二十六年五月二十二日

第十四條

中華民國二十六年五月二十二日

中華民國二十六年五月二十二日

第十五條

中華民國二十六年五月二十二日

第二章 總則

第十六條

中華民國二十六年五月二十二日

一、中華民國二十六年五月二十二日

二、中華民國二十六年五月二十二日

三、中華民國二十六年五月二十二日

第十七條

前項第三款處分於長警不適用之

- 四·記大過
- 五·記過
- 六·警告
- 七·申誡

具有左列事實之一者應予撤職開革

- 一·違抗長官職權內命令者
- 二·違反規章屢戒不悛者
- 三·屢誤要公者
- 四·不能勝任職務者
- 五·有貪賄營私及一切玷污身分敗壞警譽之行為者
- 六·應注意而不注意致本路利益及貨運受重大損失者
- 七·看守或押解重要案犯因疏忽致被脫逃者
- 八·解送不力棄械潛逃者
- 九·無故遺失槍枝者
- 十·夾帶私貨或違禁物品或私帶旅客者
- 十一·擅離職守致誤要公或逾十日者
- 十二·記大過三次者

鐵道部直轄路警管理局擬訂有各鐵路警務員司長警長查規

鐵道部直轄路警管理局派駐國有各鐵路警察署員司長警長懲罰規則

第十八條

具有左列事實之一者應予降級或減薪

- 一·對於命令規章奉行不力致有重大貽誤者
- 二·奉令勦緝重要案件逾限三次不能破獲者
- 三·捏造事實誣賄賞罰者
- 四·開補長警查有私弊或懸缺不報者
- 五·貽誤要公者
- 六·違犯前條各款情節較輕者

第十九條

有左列事實之一者應予記大過

- 一·轄境發生劫案事跡毫無覺察疎於防範事後緝捕不力者
- 二·遇有重要案件不能當場捕拿又逾限不能破獲者
- 三·應注意而不注意違反章程命令因而誤公致生事故者
- 四·於無明文規定之事實應請示而不請示以致誤公者
- 五·遇有重要案件而不呈報者
- 六·捏辭誣報者
- 七·所轄境內一月內發生重要竊案在五次以上者
- 八·應受降級處分而無級可降者
- 九·擅行離職逾六日者
- 十·違犯前條各款情節較輕者

第二十條 有左列事實之一者應予記過

- 一· 遇險不救或對於客商請求為職務所應為拒而不理者
- 二· 貽誤尋常公務者
- 三· 疎脫尋常人犯者
- 四· 見有迷路婦女或病人瘋人不為指引救護者
- 五· 未經請假或稟明長官而不按時到公屢戒不悛者
- 六· 動作失檢有礙警紀風紀者
- 七· 服務時不遵定章穿着制服者
- 八· 因事忿爭不請長官裁決而任意叫罵者
- 九· 聞警赴援疎懈遲緩者
- 十· 違背應守規則者
- 十一· 違犯前條各款情節較輕者

第二十一條

有左列事實之一者應予罰扣薪餉

- 一· 不按時到公者
- 二· 怠於職務者
- 三· 因過失毀損路有公物者
- 四· 裝械不加愛護因而損壞者
- 五· 服務時任意喧囂者

鐵道部直轄路警管理局派駐國有各鐵路警察署員司長警長懲罰規則

鐵道部直轄路警管理局派駐國有各鐵路警察署員司長警長警規

六·服務外勤時吸食紙烟或任意談笑者

七·服裝不整或見長官慢不敬禮者

八·容留外人住宿警所者

九·守望巡邏不遵指定崗位路線而怠惰偷安避往他處者

十·待遇旅客出言蠻橫者

十一·遺失證章符號者

第二十二條 犯前條各款情節較輕者得予甲減

第二十三條 凡受本規則處分後未經三月再犯者得加重之

第二十四條 凡觸犯刑法者除撤革外並應依法辦理

第二十五條 受降級或減薪處分者非有勞績照章應予晉級時不得回復

第二十六條 減薪應按其原薪十分之一以上三分之一以下視其情節輕重酌定之

第二十七條 記過得酌量事實併記二次積過三次者以一大過論

第二十八條 受罰薪罰餉處分者於一次施行之但超過月支薪餉半數者得分次扣繳

第二十九條 凡受記過記大過處分者遇有記功記大功之事實呈請抵銷之

第四章 附則

第三十條 本規則如有未盡事宜得隨時修正之

第三十一條 本規則自鐵道部公佈之日施行

鐵道部直轄交通大學畢業生實習通則

民國十八年八月公布
二十二年二月修正

- 第一條 實習生應按照所學科系於畢業後兩月內由部指定分發各路局從事實地練習
- 第二條 實習生奉部指派後非有疾病或大故經部特許不得規避遲到或中途請假
- 第三條 實習時應注重下級員司及工役之工作
- 第四條 實習之期為一年但成績不良者得延長其期限半年或一年
- 第五條 實習生所應習之事項及其先後程序由路局按照需要酌定逐項練習
- 第六條 實習時行經各路線得由學校先期呈部飭知路局填給乘車免費證發給各學生應用
- 第七條 路局應指定負責人員為實習生某程序期內之指導並考察其成績
- 第八條 實習生應服從所在路長官及指導員之指揮並遵守該路一切章程
- 第九條 實習生在練習期間應將練習事項及心得隨時編為日記於月終彙集并附實習事項摘要交由指導員呈送該管長官核閱並由局長出具考語按月呈部查核
- 第十條 實習生實習期滿時之總報告應抄錄一份呈校備查
- 第十一條 實習期滿後應由路局按照成績照章以相當實職儘先錄用暫時無缺可補時得擇其勤勞較著者每半年進薪一級每級十元
- 第十二條 各科系學生實習施行細則由各路局擬定呈部核准並送校備查
- 第十三條 各生實習期間每月每名一律給予生活費國幣六十五元但遇特別情形時得酌量增加之
- 第十四條 本通則自公布日起施行

鐵道部直轄交通大學畢業生實習通則

鐵道部直轄交通大學畢業生實習細則

鐵道部直轄交通大學畢業生實習細則

民國十九年五月公布
二十二年二月修正

一四

- 第一條 交通大學畢業生分發實習辦法除實習通則已有規定外均依照本細則辦理
- 第二條 交通大學畢業生經本部分發各路實習應於奉文後一個月內親赴派定路局報到並將報到日期呈由路局轉呈本部登記一面自行呈報學校倘逾期不到或已報到而自行離職除確有正當理由先行呈報聲明核准者外應以放棄分發論嗣後不得再請分發
- 第三條 實習生報到後應由路局按照所習學科及實習通則所定期限妥定實習程序時期細目等項呈部備核一面督飭逐項分期實習以所習學科得全部證驗之機會為主要目的
- 第四條 實習生在某一部分實習期內應由路局指定該部分首領或富於學識經驗人員負責隨時指導並考核其勤惰與成績指導員姓名職務資歷應一併報部查考
- 第五條 實習生在實習期內應絕對服從指導員之指揮如有所請益指導人員應虛心諒受不得敷衍塞責
- 第六條 實習生如不受指揮或不實習經主管長官或指導人員認為成績不良應由局予以警戒如再不勤奮實習得延長其實習期限至多一年經延期後仍無造就希望者應稟陳事實呈明本部核示辦理
- 第七條 實習生如因研究及試驗其所需材料用品應由路局酌量供給
- 第八條 各路實習生實習狀況及指導員指導情形每半年應由部派員詳加考查視其成績
- 第九條 交通大學對於派赴各路實習生亦應隨時函詢路局或派員調查其實習成績為施教之參考
- 第十條 實習生在實習期內除實習通則及本細則規定外應與本路局局員受同等之待遇路局一切規章並應遵守之
- 第十一條 凡實習期滿成績優良無論授職與否均敘薪八十元每半年考成一次擇其勤勞較著者加薪十元至一百元為止以後

如補授實職其加薪晉級及考績各辦法均照鐵路局現行規章辦理

第十二條 在本細則未頒布前凡派路實習多年之畢業生得由路局考核其工作成績重新核定其薪給數目但以至一百元為度前項畢業生如已補實職照國有鐵路局職員薪給等級表其職位規定最高薪額不及一百元者改敘至該職之最高額為止

第十三條 本細則自公布日施行如有未盡事宜隨時以部令修正之

國有鐵路交大實習生甄考委員會規則 民國二十年一月公布 二十二年二月修正

第一條 本會按照部頒交通大學畢業生實習通則及實習細則規定各項範圍組織之

第二條 本會委員由路局就各處擬定一人呈請本路主管長官委派之

第三條 本會主席由路局主管長官就委員中指定之

第四條 本會承路局主管長官命令辦理交大實習生甄考事宜

第五條 本會職務如左

(甲) 派定實習生之實習處所

(乙) 規定實習生之實習程序

(丙) 批閱實習生實習日記報告

(丁) 考察及測驗實習生成績

(戊) 審定加薪補缺之先後

第六條 本會分常會臨時會兩種

國有鐵路交大實習生甄考委員會規則

國有鐵路交大實習生甄考委員會規則

(甲)常會每月一次於下旬舉行

(乙)臨時會遇有特別事故由主席召集之

第七條 本會非有委員過半數之出席不得開會

第八條 本會每次會議事項應編成記事錄送由路局呈部備查

第九條 實習生於奉派實習報到時須至本會填寫履歷及在校肄習學科以便呈請路局主管長官分派實習

第十條 實習生實習日記須按月由各處送交本會至遲不得逾次月十日

第十一條 實習生實習日記按一年計算應有十二次若因告假或其他事故漏報一月者須展長其實習期一月多則類推以達到

造送十二次報告時為止

第十二條 實習期滿應編送總報告一次以規實習全部之心得

第十三條 實習生實習日記由各委員分別性質担任評閱

第十四條 實習生之實習日記及總報告經各處委員批閱核定後提出常會討論覆核之

第十五條 各處考核實習生實習成績之記錄應按月隨同各該生日記送交本會以便稽考

第十六條 實習生實習日記及實習成績經本會審查覆核後即呈報路局主管長官詳核實習情形出具考語按月彙集呈部

第十七條 實習生實習期滿後得由本會就其實習事項擇要測驗之

第十八條 實習生測驗方法分筆試口試兩種

第十九條 各處實習生之測驗由各處委員担任之

第二十條 測驗結果於開會時報告本會以憑核定再行呈報路局主管長官

第二十一條 實習生實習期滿經考核成績最優者列為甲等得由各處呈請路局主管長官儘先補授實職成績尚優者列為乙等得

按實習規則第十一條改敘新級如認為毫無心得而所習事項又不精熟者列為丙等照章延長實習延長期滿仍無進步者即除名由本會呈請路局主管長官辦理彙報部備案

第二十二條 本規則於非奉部令分發實習之交通大學畢業生不適用之

第二十三條 本規則自公布日施行如有未盡事宜得隨時修正之

修正平漢鐵路管理委員會鄭州辦事處組織規程

民國二十二年二月二十二日
部令總字第九七四一號核准

第一條 本路因鄭州地位重要特設鄭州辦事處以利公務其組織依本規程之規定

第二條 本處設主任一人由鐵道部委派承委員會之命辦理處內及對外接洽事宜關於二段車工機警電各事務得由委員會委託處長代表為臨時之處理

第三條 本處機要事項由處長於所屬各員中遴派專員辦理之

第四條 本處設兩課分掌左列各事項

第一課 掌理文書人事公益考核交際編輯會計調查收發繕校及不屬於二課各事項

第二課 掌理軍運業務運務工務機務各事項

第五條 各課設課長一人課員司事各若干人分任各課應辦事項

前項人員得呈請調用本段車工機警人員兼充之

第六條 本處事務除例行各事外均須請示辦理遇有緊急事項不及請示時得隨時相機處理但應立即具報

第七條 軍運緊急時如遇路軌樞樑電綫發生障礙本處得就近督促各關係段人員分別修理一面呈報委員會查核

第八條 關於防止匪患維護路產及與軍隊交涉各事項得由本處就近商洽處理呈報備案

第九條 凡部會與豫省軍政機關及與隴海路應行接洽調查或指派交涉招待等事項由本處隨時彙承辦理

修正中漢鐵路管理委員會鄭州辦事處組織規程

平漢鐵路各醫院診療所辦事細則

第十條 本規程自呈奉鐵道部核准之日施行如有未盡事宜由委員會呈請修訂之

平漢鐵路各醫院診療所辦事細則

民國二十二年二月十四日
部令參字第九四六五號核准

第一章 總則

第一條 本路各醫院診療所(以下簡稱院所)除遵照部頒鐵路醫院及診療所組織規程規定外悉照本細則辦理

第二條 本路現各段員工之多寡分別於左列各站設立甲乙丙三等醫院及診療所隸屬於管理委員會總務處

(一)漢口北平各設立甲等醫院

(二)江岸鄭州長辛店各設立乙等醫院

(三)信陽彰德石家莊各設立丙等醫院

(四)鄭城順德保定各設立診療所

前列各院所遇必要時得增設或撤銷之

第三條 本路病傷人員旅客之治療及防疫清潔消毒各事宜由各院所就其所在地及主管區域左列分段負責辦理

(一)由漢口至廣水歸江岸醫院主管

(二)由廣水至駐馬店歸信陽醫院主管

(三)由駐馬店至許州歸鄭城診療所主管

(四)由許州至新鄉歸鄭州醫院主管

(五)由新鄉至邯鄲歸彰德醫院主管

(六)由邯鄲至高邑歸順德診療所主管

第四條 各院所聘員工役之多寡視業務之簡繁照左表酌設之

| 名稱 | 院所 | 院長 | 各科主任 | 醫師 | 助 手 | 護 士 | 藥 師 |
|------|----|----|-------|-------|-------|-----|-----|
| 甲等醫院 | 一 | 一人 | 二人至三人 | 三人至五人 | 一人至三人 | 一人 | 一人 |
| 乙等醫院 | 一 | 一人 | | 二人 | 一人 | | |
| 丙等醫院 | 一 | 一人 | | 一人 | | | |
| 診療所 | 一 | 一人 | | | 一人 | | |

- (七) 由高邑至定縣歸石家莊醫院主管
- (八) 由定縣至高碑店歸保定診療所主管
- (九) 由高碑店至北平歸長辛店醫院主管
- (十) 漢口醫院主管所在地本路病傷人員旅客之診療及防疫消毒事宜並收貯本路兩段各醫院所轉送之病傷人員
- (十一) 北平醫院主管所在地本路病傷人員旅客之診療及防疫消毒事宜並收貯本路北段各院所轉送之病傷人員各院所遇有疑難或重大病傷應互相協助辦理如該病傷人員為本院所不能診療者得轉送本路其他院所收貯

平漢鐵路各醫院診療所辦事細則

平漢鐵路各醫院診療所辦事細則

| | | | | | |
|-------|--------|----|----|-------|----|
| 廚 | 工 | 司 | 司 | 護 | 事 |
| 役 | 役 | 事 | 藥 | 士 | 務 |
| 四人至六人 | 十人至二十人 | 四人 | 二人 | 六人至十人 | 二人 |
| 二人至四人 | 六人至十人 | 一人 | 二人 | 四人至六人 | 一人 |
| 二人 | 四人至六人 | | 一人 | 二人至四人 | 一人 |
| 一人 | 二人至四人 | 一人 | 一人 | 二人 | 一人 |

各院所職員工役得以該院所醫務之需要酌加伸縮但不得超過本表所定額數

第五條 各院所按照左列規定數目酌設病床

- (一)甲等醫院 設頭等病床四具二等病床八具三等病床三十具至六十具
- (二)乙等醫院 設二等病床六具三等病床三十具
- (三)丙等醫院 設二等病床四具三等病床十六具
- (四)診療所不設病床如所管段內病傷人員應行住院得由該所送至距離最近之本路醫院治療之

第二章 職責

第六條 各院長及診療所主任承總務處長之命衛生課長之指導管理所屬員司辦理左列各事宜

- (一)關於本院及本所之管理及病傷治療救護事宜
- (二)關於本管段內員工體格檢查事宜

一三三 關於本會章程之一切修正及變更等事

一三四 關於本會經費之籌措及支出之一切公案之決議等事

一三五 關於本會與各界之聯絡及宣傳等事

第二章

一三六 關於本會之組織及職權等事

一三七 關於本會之辦事處及辦事程序等事

一三八 關於本會之會員及會費等事

一三九 關於本會之出版物及宣傳品等事

一四〇 關於本會之法律地位及權利義務等事

一四一 關於本會之其他重要事項等事

第三章

一四二 關於本會之附屬機構及辦事處等事

一四三 關於本會之其他重要事項等事

第四章

一四四 關於本會之附屬機構及辦事處等事

一四五 關於本會之其他重要事項等事

第五章

一四六 關於本會之附屬機構及辦事處等事

第六章

一四七 關於本會之附屬機構及辦事處等事

第七章

一四八 關於本會之附屬機構及辦事處等事

第八章

一四九 關於本會之附屬機構及辦事處等事

第九章

一五〇 關於本會之附屬機構及辦事處等事

本會章程之修改及變更等事

五、運送煤車之規定

三三

第一條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第一條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第一條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第二條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

五、運送煤車之規定

第一條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第二條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第三條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第四條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第五條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第六條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第七條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第八條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第九條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

第十條 凡運送煤車者應遵守下列各款之規定

煤車押運人購票乘車辦法

民國二十二年三月十八日
會台經二八七八號

一、煤車運人乘車得向各路直務處或將定車片購用定製車票或隨時購發之一次或數次乘車

二、各路客車及運人乘車得酌量減低各站乘車情形按運貨車運煤之一種車票所有乘車之運費及手續費之折減亦得酌定
另據查案

三、定製及隨時乘車客票均應行註銷註銷其乘車在途有乘車票者在各站有改乘車票法律須符乘車人每次乘車時應將此車票在途
等站註銷其改乘車票之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算
乘車時應將此車票在途等站註銷其改乘車票之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算

四、乘車時應將此車票在途等站註銷其改乘車票之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算

五、乘車時應將此車票在途等站註銷其改乘車票之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算

六、乘車時應將此車票在途等站註銷其改乘車票之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算

七、乘車時應將此車票在途等站註銷其改乘車票之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算

八、乘車時應將此車票在途等站註銷其改乘車票之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算

九、乘車時應將此車票在途等站註銷其改乘車票之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算其乘車之日期由該站註銷之日期起算

煤車運人乘車乘車票

平漢路各處購置書籍及保管辦法

一四

本路各處購置書籍及保管辦法

民國二十二年三月十八日
會令第一八五〇號公布

- (一) 各處購置圖書應遵照本路購置圖書管理委員會核准交庶務課購買不得自用或支小費
- (二) 各處購置圖書應由本路圖書室為集中地點隨時送交庶務課圖書室保管每日一律參看三三三三三三三三三三
- (三) 圖書室應設圖書室主任一人由庶務課派充其職責如下
- (四) 圖書室應設圖書室主任一人由庶務課派充其職責如下
- (五) 本辦法自公布之日起施行

平漢路鄂兩路旅客聯運辦法

民國二十二年二月二十一日
會令第一七〇六號核准

- 一、兩路互售快車客票及行李包裹票
- 二、快車由長沙上午七點四十一分由漢口快車旅客行李包裹等於是星期一三四六等日由平漢路快車接運(上午十點二十分由長沙開)於星期一三五及星期二由平漢路快車接運(上午八點五十八分由大等車開)平漢路由北平漢口等快車下午五點三十分由大等車開直達快車下午五點三十分由大等車開直達快車(每星期一、下午四時開)於星期一、星期二、由漢口開(每星期一、下午四時開)
- 三、快車由長沙開往漢口由漢口開往長沙由平漢路快車接運三十分鐘至平漢路快車接運(每星期一、下午四時開)於星期一、星期二、由漢口開(每星期一、下午四時開)
- 四、快車由長沙開往漢口由漢口開往長沙由平漢路快車接運(每星期一、下午四時開)於星期一、星期二、由漢口開(每星期一、下午四時開)
- 五、快車由長沙開往漢口由漢口開往長沙由平漢路快車接運(每星期一、下午四時開)於星期一、星期二、由漢口開(每星期一、下午四時開)

六、凡因之聯運行李包裝費有不足之必要時，須由各該路局運送加蓋戳章以記。

二、本路局聯運行李包費以不超過該路局所定之行李費為限，如超過者，應由石家莊規定之行李費中扣除，第十二路局為限，應由石家莊規定之行李費中扣除。

平漢滄濟兩路聯運行李包裝費計算徵收及結帳辦法

民國二十二年二月十一日
石家莊及之六號核准

第一條 行李包費之計算，應以該路局所定之行李費為限，如超過者，應由石家莊規定之行李費中扣除。

第二條 行李包費及行李運費，應由各該路局分別計算，其計算辦法及聯運客票之

第三條 凡因之聯運行李包費，應由各該路局分別計算，其計算辦法及聯運客票之

第四條 凡因之聯運行李包費，應由各該路局分別計算，其計算辦法及聯運客票之

第五條 凡因之聯運行李包費，應由各該路局分別計算，其計算辦法及聯運客票之

第六條 凡因之聯運行李包費，應由各該路局分別計算，其計算辦法及聯運客票之

第七條 凡因之聯運行李包費，應由各該路局分別計算，其計算辦法及聯運客票之

第八條 凡因之聯運行李包費，應由各該路局分別計算，其計算辦法及聯運客票之

第九條 凡因之聯運行李包費，應由各該路局分別計算，其計算辦法及聯運客票之

第十條 凡因之聯運行李包費，應由各該路局分別計算，其計算辦法及聯運客票之

修正車務處各課分股辦事細則第十八十九兩條條文

民國二十二年三月八日
石家莊及之六號核准

第十八條 凡因之聯運行李包費，應由各該路局分別計算，其計算辦法及聯運客票之

本漢滄濟兩路聯運行李包裝費計算徵收及結帳辦法

修正車務處各課分股辦事細則第十八十九兩條條文

二六

- 一、關於籌劃貨運進展核算貨運價目審理貨運價章糾正各站誤算運價誤解章制及籌辦各站貨場各事項
- 一、關於索補短繳退還溢收各運費及負責貨物發生之賠償損失各事項
- 一、關於審定各商運價合同契約編印運輸附則填發各項減費運單及審核負責貨物一切文件單據規章各事項
- 一、關於編造貨運統計運輸日報積貨日報充公物品登記各事項
- 一、關於登記逐日進款各項聯運貨物清算帳目及改良招徠貨運暨增進路商感情各事項
- 一、關於辦理負責貨運人員之指導考核商人控訴事件之調查核議及排除障礙各事項

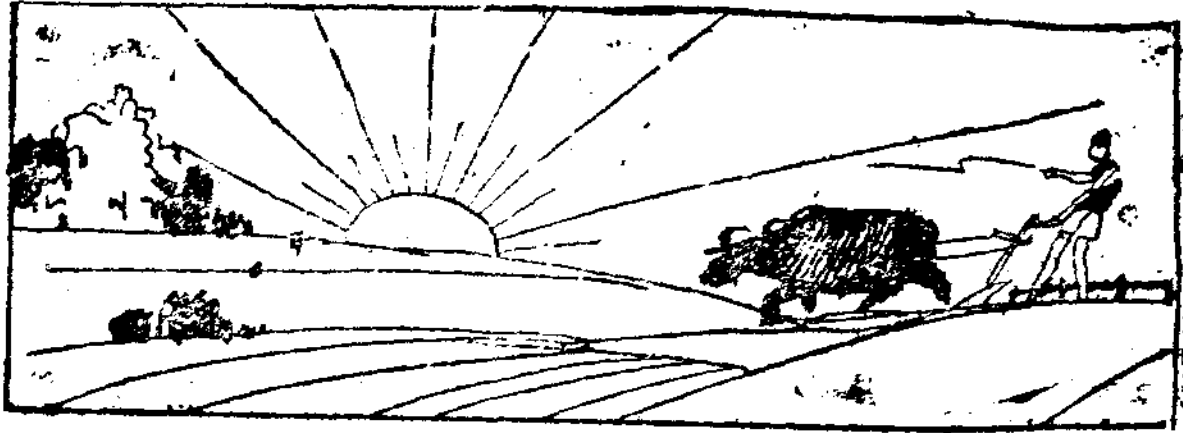
第十八條後二十一年十月七日增列之第十九條全文刪去

第二十條仍改作第十九條以下依次順推

美耶誕節四百人死於非命

耶誕節之週杪，以人命犧牲之數字計之，可謂代價頗昂

，據統計，此數日內死於非命者，將達四百人，或不止此數，亦未可知，煤礦失事死人最多，共五十四人，死於汽車下者至少有二百人，以加州為獨多，達二十人，次為密希干州，計十五人，再次為密梭利州與紐德西州各十一，溺死者共十七人



農路消息



交通鱗爪

鐵路消息

燕乍輕便鐵道
路即將興工

浙交通之
通院

燕乍輕便鐵道，經長期間之測量，即將實現，主事者為中丞張靜江，李石曾等，關於路工事宜，交江甯汽車公司辦理。關於沿路物產經濟等項，則責成中央建設委員會經濟調查所職員，分赴皖浙各縣調查，已粗具規模，決先就寧浦路基敷設鐵軌行車，惟該段路基，僅由蕪湖至灣沚間為國有，餘均歸地

至宣城段路，係宜蕪汽車公司興建，該公司於民國十六年間向交通部無條件借用蕪寧浦路蕪灣段路基，行駛車輛，曾加以修善，耗款達二十餘萬，現交通部欲蕪乍路公司之請，決將該段路基收回，讓與蕪乍路行車，特聘專員趙啓華技佐寧鵬等來蕪，定三月十五日接收，皖省建設廳亦派技正孫發端及公路局副局長姚世濂會同辦理，以該汽車公司管理處遠在宣城，乃電話囑派負責人員接洽，一俟交割後，即由蕪乍路舖軌行車，便宜城貨物經蕪出口，曾估計通車後五年中，收入數除去開支及一切使費等項，可淨得盈餘洋二·七〇〇〇〇〇元。再以此逐漸興築宣城廣德湖州，嘉興乍浦段工程，路綫漸次延長，以直達乍浦東方大港為止，又皖省，日前奉勳匪總司令部，培修宜蕪汽車路，責令三縣縣府負責辦理，當時無庸辭任縣長英耀格，曾以地方財力不足支墊，

鐵路消息

發行息借券，向蕪商界借用，省府現特派彭昱東科長，會同

孫發端及財廳委員紀雪等來蕪驗收，以便還清借券云，

粵桂兩省籌

築三梧鐵路

粵桂軍政當局李宗仁陳濟棠以兩廣交通，尚賴河道，往返須時，且交通大為不便，現為謀利便兩粵陸路交通，及經濟實業同時發展起見，特建議建築三水至賀縣鐵路，由三水接駁四會，廣寧，懷集，而達八步賀縣止，沿途五百公里，經由一氏會商計劃進行，已分別向廣東廣西兩省政府建議，並暫定建築費由一千萬至二千萬，該兩省政府審查後，即可實行，至建築費之來源，聞已由某富紳捐助一千萬，餘向中央鐵道部請撥款補助，至由三水至梧鐵路，則或暫緩進行，先建築三水至賀縣鐵路，因該鐵路在經各縣之出產物甚豐，交通向不利便，當地人民，亦甚渴望完成此路，惟另訊，李宗仁等提議建築三水，至梧州經便鐵路，以便接駁廣三段，原案業經通過，查該路之着手進行，由粵路管理當局及廣東建設廳兩機關會同派員測勘，查該路線有兩條，一由三水經肇慶，德慶，封川，都城至梧州，一由三水經四會，廣寧懷集八步，而達梧州，此兩條一俟測勘完竣，即擇定路線，開始興工，聞集資辦法，

由兩廣官商合築云。

閩省計劃與

築漳龍鐵路

十九路軍總指揮部，去年秋間，特派鄒敏初赴南洋英屬各地，慰謝華僑滙戰捐款，並商築汀龍漳廈鐵道，以開發閩西地方經濟，甚得華僑贊同，日前鄒隨蔡廷楷由漳來省，與省府主席蔣光鼐，磋商築路辦法。據其計劃，(一)路線，先築漳州至龍岩一段，由漳州江東橋起，上湖北溪，而達龍岩縣城，因有溪河可通，坡度極小，敷設鐵軌，較為容易。(二)工程，全路約長一百二十公里，照杭江鐵路辦法，每公里需款三萬元，全路約三百六十萬元。如以北溪一段多山言，敷設較難，增款二百四十萬元，湊成六百萬元，則綽有餘裕。(三)鐵軌，普通鐵路車軌，距離標準為四公尺又八寸五分，若照杭江鐵路，採用重碼三十五磅重之鐵軌，較普通八十磅重之鐵軌，可省費四分之三。(四)資金，由華僑擔任三分之二，募集商股四百萬元，政府擔任三分之一，由英國庚款項下撥給二十萬鎊為官股，現已由省政府編且計劃書，呈請行政院核奪，鄒氏暫返香港料理私事，一俟批准，即可赴閩從事籌備進行。

通海鐵路五
月中旬開工

江蘇省政府去歲所定之開發江北五年

計劃，以交通為首圖，故決定興築通海鐵

路，並明定路線，由南通經東台、如皋、鹽城、淮安、淮

陰、連水、灌雲以達海州，開工期定今春五月，惟濱海一帶土

質鬆疏，去冬省府特派計劃勘察路基之工程師王師義，曾呈

請省府暨建設廳設法整平，以固路基，本月初，蘇省府以今

年為開發江北計劃之開始年，對該路應首先興築，三月十二

日特令飭通、如、鹽、淮、漣、灌、海等數縣縣長，估計路

綫經聯各縣土地價值，限文到五日內呈報，以便收買，建設

廳現復派工程師劉崇品、唐師圖由鎮江前往勘察，劉等業經在

此，據劉談，省廳俟八縣土地估價呈報後，即召工一萬名，

整平濱海一帶路基，約四月一日興工，此項工程，半月即可

竣事，該路全長計四百七十里，共需經費七千二百萬元，購

買地基費約二百二十萬元，材料費三千五百萬元，工程費三

千五百萬元，現因該路經過江北墾殖專區，完成後，墾區內

出產運輸，有極大之便利，故。省官督商辦之江北墾殖專區

籌備處承辦經費四千萬元，所餘之三千二百萬元，則由蘇省

府籌，措墾殖專區全部經費，已由蘇省實業界領袖榮宗敬負

鐵路消息

實向滬上中外銀行界息借，去歲業已商定辦法，且已撥發一

部份，以促進進行，至蘇省府負擔之三千二百萬元，茲省庫積

據之際，捨擲借外。實無他法，現已由省方與京滬金融界數

度接洽借款，以五年為期，分期償還，現已得京滬金融界允

諾。四月間即可實行，又省府去冬以墾殖專區籌備處繳到之

經費所訂購之材料，本月內第一批即可運到，正式開工期約

在五月中旬云云，

山西當局，感全省交通不便，對全省

省輕便鐵道，為二十條路線，積極計劃建築輕便鐵道，

已歷半載，對於測量路線及購置材料等事，均經積極分別進

行，兵工築路局所附設兵工傳習所，招收之學員，訓練即將

期滿，已定三月底，即舉行畢業，以便分配築路各種工作，

惟由太原至磧口及由寧武至偏關之各路線，均已先後測量完

竣，但究將先修何路，因鐵道部為統一全國路政起見，已在

榆次正太路局設立大潼鐵路工程處，由鐵道部派員籌備興修，

現在由省府與鐵道部妥為商洽，聞決定先修由介休至原平之

段，俟此段完成後，再由原平至大同，介休至蒲州，雙方同

時修築，期早完成此段後，再修築由蒲縣至潞安之一段，至

鐵道消息

所需鐵枕木，除由育才煉鋼廠奉令積極趕製，現已製就四千餘條，尚須陸續趕製外，並由兵工築路局派員，由方山縣購就杆木五十餘萬株，已陸續運省，藉作製造枕木之用，孫楚之護路軍，現已奉令由每團酌撥若干兵士，修築路基，砲兵司令鄒開亦將派隊開赴石嶺關修築石橋，所有大潼路全綫計約二千里，工程浩大，需用洋灰，約六千桶之多，（一千噸左右）當局以在外購買，運費甚鉅，曾呈請鐵道部准予豁免，聞昨已奉到鐵道部覆電，准如所請，並通令各路局一律免收運費，所購妥之洋灰，日內即可由採運處派員押解運并云。

……鐵道計劃與……
……築大潼鐵路……

關係中國西北部交通最大幹線之同成鐵路，自民元即有興築之議，惟歷年國事蠭動，戰亂頻仍，此種建設事業，因而無以實現，昨歲閻錫山氏重掌晉政，因擬定山西十年建設計劃，振興實業，包羅萬有，近復察於發展交通，為百務之急，故對全省水陸交通汽車路水利等等，均極力整頓，同時並決心興築同成鐵路之山西境內同潼（晉北大同至晉南潼關）一段，初設專門委員會，聘請專家，從事研究，計劃一切，繼乃成立購料委員會，

四

一面派員赴德法等國考察，一面派員購集鋼鐵枕木等項材料，又於晉綏兵工築路局內，附設兵工築路傳習所，招收大批人員，授以築路課程，培育專門人才，迄至最近，各項材料，均已有了相當準備，並決定先自晉北河縣原平鎮至晉南介休縣一段敷設以輕便鐵軌，已由正太護路軍挑撥兵士五百名，開始興工，限本年底竣工，嗣以中央方面，以同潼段為同成鐵路之一部，是路之興築，應由鐵道部通盤計劃，擬定統一辦法，方不致異日發生其他困難，倘於山西境內之一段，而修為輕便路軌，北無以與平綏路銜接，南不能與隴海路聯貫，其對各路之影響自大，因於前者迭次函電晉當局磋商，近復特派工務處長轉言來太原，就近與晉當局磋商妥善辦法。聞鐵道部擬辦法，擬將此路（即同潼段）由鐵道部負責興築，即在太原成立大潼鐵路局，已成立之晉綏兵工築路局撤銷，或移築其他支路，經連日間磋商，聞省當局已接受此項辦法，將此路工歸鐵道部興築云。

……膠濟路將延……
……長直通平漢……

膠濟路局為發展路務，曾有延長路線之計劃，近據高光廷談，關於延長路線一事，早經計劃，原擬在二十一年度進行，嗣因夏季七八九三

個月，營業低減，預算不敷，未能按預定計劃進行，現為求實際之發展，已派員繼續測量，計劃辦理，該局延長計劃錄次

本路處黃河流域重要地位，又有冬季不凍水景甚深之良港，自應向西逐步推展，以與平漢接軌而成為黃河流域東西幹線，使直魯豫三省土產，充分向外輸送，於路務及民生，均有裨益，爰於二十年六月組織測量隊，派工程司陳長鑑任領導，就順濟，道濟，彰濟三線測勘，以便於三線之中，擇其一，所測路線計長七百餘公里，將三線分別繪成路線圖，並就地形約估建築費用，與商業狀況，彙成表冊，復經細加考察，順濟線因地勢關係，商業亦不甚暢旺，自難選擇，而彰濟與道濟又各有特長之點，擬將兩線可歸併之處，合併為一，爰經決定聯移彰濟幹線，以通平漢，復在大名附近龍王廟，築一支線達道口，以通道濟，又在臨清東昌另築支線，以暢臨清一帶土產之輸出，建築經費，通盤計算，計幹線濟南至龍王廟二百公里，約需資金八、二五九、〇〇〇元，龍王廟至彰德九十公里，約需資金三、五三三、〇〇〇元，支線龍王廟至道口一百十公里，約需資金四、一八八、〇〇〇

元，東昌至臨清五十二公里，約需資金二、二一〇、〇〇〇元，共計一千八百二十九萬元，除以前料等記帳外，實需現金一千零九十餘萬元，此項現款，或由中央財政收入項下挪用，或發售債券，正在詳細籌議之中，道濟路亦擬延長道濟路線，並擬先築道口至大名一段，現正與本路接洽商酌，如能共同發展，將來接軌之機，自可更較迅速，又本路博山產煤甚富，而輕便鐵路不能暢運，以致已開之礦，煤產限制，而市場屢見煤荒，本路運輸，因亦為之牽動，是以本路期望輕便鐵路改善運輸，以便通力合作，無如其能力已至限度，無法再事擴充，本路已派測量隊詳細測量，經孝婦河，山頭莊，二畝坑，馬家堰，入陡莊，抵白谷園約長十二公里，可築相當路線，連同岔道，約計十六公里，經將估計工程與用款呈部，並由本局原有輕便鐵路公司磋商收買，復由本路派工車機三處人員赴該處實地調查，將現存資產按值估計，造冊清冊，以便于核估時有所依據，一俟新工程本年度預算請部奉部核准後，即組織測量隊，就原定路線細測地形，按照需用地畝，因進收買，以便興工云。

鐵路消息

粵漢鐵路粵段，在青商辦時期，對於
 建築工程，頗為積極。但因經費支絀，迄
 於民國五年，始能達到韶州，韶州以上至樂昌之間，有多少
 工程，雖在民國初年動工，但中途停頓十餘年之久，直至民
 國十八年，鐵道部設於北交通之極區，兩思有以貫通之，
 乃於去年設立設工局，計劃興築，由韶州抵樂昌至廣寧之
 韶州一段，於十九年興工，經復修頓，至去年年底，鐵道部
 撥給專款，再大興工，嗣後幾經延宕，現經撥給專款九
 七公里，約佔全段之三分之一，現由當局，為便利
 行旅起見，決於近期動工，已於三月十九日，舉行動工通
 車典禮，惟因興築未久，路基不堅，重車難行，尚不敢放
 重車行駛，故僅開行工程車，以資運送建築材料之
 用，惟附近居民仍可購票附搭，祇以車行時間，未能確定，
 尚未見十分踴躍耳，現已定於三月正式通行客貨車，屆時除
 由廣韶車直接通達外，并由廣韶局另備車輛行走，該段由黎
 輔題至樂昌之一段，刻正積極建築，預計本年四月中可通車
 至楊溪，五月底即可通車至樂昌，據該段工程局長凌鴻勳
 云，該段工程，本年五月可全部完成，可無問題，由樂

昌至坪石一段，亦定於本年四月動工，完成期則估計約需兩
 年。由株州至衡州一段，現亦測量完竣，定於本年六月興
 工，將來決於湘粵兩省，同時起築，以便促成兩段，由局重
 督進行，北段亦將於株州方面設立工程辦事處，工程人員，
 由局委派前往，現該部既已新撥專款，當能加緊進行，則工
 程方面，當不至如舊日之遲滯云。

杭江鐵路，因提早完成全段工程，
 本年已完竣。特商銀行團，將借款二百五十萬元，限
 期撥還，用款提前，業經該團方面同意，而建築材料局派
 員具領。聞杭江路借款得無贖許可，將二百五十萬元從前撥
 付，以應工需，自本年一月起，分於十二個月內撥還。至每
 月應撥借款數目，業經建築總長編表，函報該團，故全部
 完成之期，亦望在二十二年底工完告竣。

粵漢鐵路，擬以京滬杭兩路整頓客貨運成績
 為標準，擬逐新改進，以冀
 使兩路成爲鐵路中之模範。三月十六日并由鐵部令飭兩路局
 遵照計劃兩路統一行車管理辦法，及兩路沿線水陸聯運公路
 聯運辦法，以便即日實行，該部業務司長金核，將辦理辦法

瓜
 通
 交
 刊
 月
 路
 鐵
 漢
 平

瓜
 通
 交
 刊
 月
 路
 鐵
 漢
 平

談其詳細辦法如下，俞譚二氏謂京滬杭甬兩路全綫行程，不及津浦一路，歷來均以兩路客貨運，加以劃分，僅以開辦

運通車而已，鐵路以兩路本屬銜接，若能各項無特別快車

三四等車乃至貨車，均能銜接直通，客貨運之暢通，時間之

經濟，人力之節省，於乘客貨商，鐵路均有莫大之便利，例

如何之客貨運商，由嘉興至常州者，除聯運車面外，必須在

交叉站，多所耽擱與手續，今又加改良，則兩路起站以迄終

站之其間各站，均可隨時搭車，按址上下，其客貨運之價格

，均照舊章，決不增加，以兩路為一路，軍除歷來耗時間不

經者之倍數，現擬擬已擬定原則，令飭兩路局對於此項統一

，軍管理辦法，加具意見，即日詳備，大約至遲二三月後，

即可實現，屆時兩路車務，等於一路直接往來，即行車時間

亦由相當距離，兩路之負重運輸，既已實現，惟此為各

路聯運，均已商有辦法，即可實現，如此兩路附近，不同其

接近公路，或僅通水運，均設法由鐵路代為運輸，高貨流通

，便利實不在少也。

北平路局自發宗澤長局以後，以所用

還各路車輛甚多，擬單分別送回原路，

計津浦機車十六輛，客車三十五輛，平漢機車十六輛，客車

三十輛，平綏機車十二輛，客車十六輛，隴海機車三輛，中

與公司機車三輛，遺留客車一輛，膠濟客車兩輛，業已電知

各路派員來津接收，至於貨車因種類繁多，一時尙未點清，

現為變運計，先將所有車輛交鄭州辦事處三十列，北平運

處三十列，以利運輸云。

九一八事變後，日軍以武力恣意我國

一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。

廣東通志

一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。

一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。

一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。一、廣東通志卷之四。

計此三子... 其... 每... 之... 之... 之...

中國航空公司... 之... 之... 之... 之...

三... 之... 之... 之... 之... 之...

之... 之... 之... 之... 之... 之...

四... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

一... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

之... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

航政消息

航空消息 航政消息

之... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

之... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

之... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

之... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

之... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

之... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

之... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

之... 之... 之... 之... 之... 之... 之...

五

。隨路，蘇蘇、海門是，其他重要城鎮，亦擬陸續籌設，蓋城鎮電話與長途電話，有相互密切關係，城鎮電話發達，則長途電話之效能愈顯，轉輾轉接，但時間節省，用戶亦非常便捷，而局方於經濟時間中，可以增加通達次數，增七營業收入，若浙省內地山要城鎮，再增多四十處城鎮電話，則長途電話之傳遞，更較迅捷，故當局對各地商辦電話，飭其努力整頓，或補助其發展，指導其改進，在此財政困難之秋，並不作收回各地商辦電話之準備，即有此財力，亦必先將內地各重要城鎮，逐步建築城鎮電話，期與長途電話相互為用，便利民衆云云。

豫省長途電話自民國十一年開始架設以來，連年陸續續修，迄十八九年間，規模頗具。前以中原戰事屢起，多有破壞，至廿年度，中原收中，郵電部管理總局，一面督工修理已斷線路，一面架設新線，年餘以來，陸續修復，早已修復，竣工者，亦復不少。統計現有路線，共計七十餘里，通話區域達八十餘縣。電話管理總局特設專員辦理營業，每通話一次，收費以三角起碼。該局復

電政消息

以通話，尋人諸多不便，並收發電訊，即將欲說之事書之於紙，交該局代發，與電報略相彷彿，以三十二字起碼，收費與通話同。營業以來，因取費較電報稍廉，傳訊亦極迅速，頗受各界歡迎，收入頗有可觀，惟已成各線路中，除開封至鄭州，鄭州至洛陽兩幹線，桿線尚稱整齊外，其餘線路，多係桿線雜亂，大小不一，亦有架設時，急求通話，借掛于電報線桿者，以致成線力大，話音不清，倒桿折線，日有所聞，若不及時加以整理，不惟前途堪虞，且恐現狀亦難持久維持，但全省已成線路七千餘里，應換桿線極多，若全盤整理，一則財力不繼，一則工程浩大，同時舉辦實非易事，現該局已擬定折中辦法，即先將桿線損壞最甚者，及信桿報桿，必須移修者數線，列為第一期先行整理，其餘統列入第二期相繼整理，至該局擬修之線路，亦有十餘條，共計三千餘里云，茲將各已成線路，名稱，里數如左：

- 豫東區
- (一) 開封至民權至商邱，長二八〇里，
 - (二) 開封至中牟，至鄭州，長一四〇里，
 - (三) 開封至許昌，長一八〇里，
 - (四) 開封至許昌，長一四〇里，
 - (五) 開封至支線

第三十六號

平漢鐵路月刊交通圖

由開封至考城，長五六里，(六)商永支線，由商邱至永城，長二一〇里，(七)商睢支線，由商邱經甯陵至睢縣，長一二五里，(八)商柘支線，由商邱至柘城，長九〇里，(九)開中支線，由開封至中牟，長七〇里，(十)中鄭支線，由中牟至鄭州，長七〇里，(十一)柘鹿支線，由柘城至鹿邑，長六〇里，(十二)馬虞支線，由馬收集至虞城，長三〇里，(十三)開陳支線，由開封至陳留，長五〇里，(十四)開尉支線，由開封至尉氏，長九〇里，(十五)尉通支線，由尉氏至通許，長五五里。

豫西區
 (一)鄭洛幹線，由鄭州經鞏縣至洛陽，長二八〇里，(二)許宛幹線，由許昌經襄縣至葉縣，方城至南陽，長三九〇里，(三)宛淅幹線，由南陽經鎮平，內鄉至淅川，長二八〇里，(四)許鄭幹線，由許昌經禹州至鄭縣，長一五〇里，(五)鄭宛幹線，由許昌經寶豐，魯山，南召至南陽，長二九五里，(六)鄭榮支線，由鄭州至榮陽，長七〇里，(七)榮汜支線，由榮陽至汜水，長四〇里，(八)榮密支線，由榮陽至密縣，長九〇里，(九)洛孟支線，由洛陽至孟津，長六〇里，(十)洛洛支線，由洛陽至洛南，長一八〇里，(十一)明息支線，由明港至息縣，長一八〇里，(十五)羅宜

(一)宛新支線，由南陽至新野，長一二〇里，(十二)宛鄂支線，由南陽至鄂縣，長一二〇里，(十三)鎮石支線，由鎮平至石佛寺，長二〇里，(十四)宛唐支線，由南陽至唐河，長一一〇里，(十五)鄭汝支線，由鄭縣至臨汝，長九八里，(十六)鄭塚支線，由鄭縣至塚頭，長三〇里，(十七)方余支線，由方城至余家店，長五〇里。

豫南區
 (一)許鄭幹線，由許昌經臨潁，至鄭城，長一二〇里，(二)鄭駐幹線，由鄭城經西平，遂平至駐馬店，長一四二里，(三)駐信幹線，由駐馬店經明港至信陽，長二二〇里，(四)信固幹線，由信陽經羅山，潢川至固始，長三五〇里，(五)鄭周幹線，由鄭城至周口，長一二〇里，(六)周項支線，由周口至項城，長九〇里，(七)周西支線，由周口至西華，長四五里，(八)周淮支線，由周口至淮陽，長五〇里，(九)周商支線，由周口至商水，長二〇里，(十)項沈支線，由項城至沈邱，長六〇里，(十一)駐汝支線，由駐馬店至汝南，長七〇里，(十二)西蔡支線，由西平至上蔡，長六〇里，(十三)西舞支線，由西平至舞陽，長九〇里，(十四)明息支線，由明港至息縣，長一八〇里，(十五)羅宜

支綫，由羅山至宣化店，長一七〇里，(十六)潢息支，由潢川至息縣，長八〇里，(十七)潢光支綫，由潢川至光山，長五〇里，(十八)潢商支綫，由潢川至商城，長一二〇里。

北線

(一)鄭新幹綫，由鄭州至新鄉，長一八〇里，(二)新安幹綫，由新鄉至安陽，長二二二里，(三)新道幹綫，由新鄉至道口，長二四〇里，(四)新沁幹綫，由新鄉至沁陽，長二二〇里，(五)新汲支綫，由新鄉至汲縣，長七〇里，(六)新輝支綫，由新鄉至輝縣，長四五里，(七)新武支綫，由新鄉至武陟，長二二〇里，(八)封支綫，由新鄉至封邱，長一二〇里，(九)新原支綫，由

公路消息

皖省公路積... 進行修築... 皖建廳據公路局呈稱，徽杭路皖段工程，已於三月一日舉行破土典禮，二日正式開工，當以該路工程緊急，應即多增工人，積極修築。昨已飭歙縣政府，及該路工程處，迅即儘量增加人數，趕速進行。(一)汴粵路 汴粵路阜境亦在開工，該廳據阜縣呈稱，該路長電，以汴粵幹路該縣境內路段已派員修築，當以該路關係重要，亟應趕速完成即電該縣飭督促趕修，並將開新

鄉至原武，長八五里，(十)原陽支綫，由原武至陽武，長三五里，(十一)安湯支綫，由安陽至湯陰，長三〇里，(十二)安臨支綫，由安陽至臨漳，長一〇〇里，(十三)道滑支綫，由道口至滑縣，長二五里，(十四)道滑支綫，由道口至滑縣，長八里，(十五)汲淇支綫，由汲縣至淇縣，長四六里，(十六)沁孟支綫，由沁陽至孟縣，長五五里，(十七)沁濟支綫，由沁陽至濟源，長七〇里，(十八)沁溫支綫，由沁陽至溫縣，長四〇里。以上四區總計共長七千七百九十二里云。

工日期工作人數已築里數從速呈報備核。(二)葉立路 該廳奉到省府令，轉勸匪總部楊秘書長來電，以葉家集及六安兩處至立煌縣之公路，應趕修成，希設法進行。當以葉立路之葉家集至大馬店一段，已由兵工修築，大馬店至立煌縣路，亦經令由公路局派員查勘。現立煌縣既經劃為安徽管轄，該縣交通至關重要，自應迅籌辦理，昨特再電公路局，迅速派員將六安至立煌縣路線工程及大立段工程，詳細分別勘估，一并

電政消息 公路消息

期六十三第

平漢鐵路月刊

呈報，以便轉呈核辦云云。(三)京蕪路 京蕪路前因倉卒通車，路面工程，不無草率，曾經建廳派員及公路副局長姚世謙到蕪，督促起修，茲建廳撥該副局長寒電呈，該路四段路高生已就範，本擬交裕慶接辦，但需時兩月，且該商願虛太深，忽允忽否，一再解釋，並允予協助，仍不願辦，完全若嬰自辦，至少亦須兩月，現惟一救結，在乎各小包之刁難，如前予允許，則其餘各段，相率效尤，此後事事要挾，將何以善其後，如由總電令縣府保安隊協助進行，較有辦法，但恐引起意外風潮，本擬請京面呈，無船中止，如何之處，請速電小等因，當經電令該副局長，第四段路面，務於一月內，日夜加工鋪設，裕慶能全包回好，否則自做一部份，餘仍交包，小包為難，可飭局府協助，其他一二三段亦感趕築，時期迫切，萬難再延，至遲四月底，務限一律完成云云。(四)安合路 安合公路自去年十二月迄今，因雷雨連綿，路面損壞，復因日氣甚燥，障礙甚多，日則停通至舒城為止，舒合一段始終未能暢通，茲適天氣大晴，路面亦逐漸修復，且氣亦漸平靖，該路特定自即日起恢復全線通車，以便行駛，又因近日天氣漸長，該縣行車時間，亦略有變更，該又

路開辦迄今，車輛不係十八年購辦，歷任未曾添購，機件損壞，幾無日無之，查該路所用機件，均購自他國，雖一螺釘之微，均無法自行配造，不徒車輛日漸減少，亦且廢糜公帑，該路自其主任道信任事以來，對於該路路機兩務，整理不遺餘力，首見車輛損壞過多，力求修復，丁至因難當頭，復因免除利權外溢起見，將設修理廠，前已呈准建廳，購買大批原料工具，聞該項材料，業已陸續運到，修理廠亦佈置完竣，開工製造汽車零件，以資補救，并聞該廠內部組織有車床間，材料間，補胎間，電氣間，錫焊間，打鐵間，工具舊料間，修理間等等，規模頗為宏大。

年來粵省建設事業，頗有進步，其中粵省八大公路半數完成，尤以築路為最速，查粵省八大公路，係為聯接及聯結各縣公路之幹線，自建設廳積極興築後，現已完竣十之八九，如北江，始興，清遠，陽山，連山，翁源，東區之惠州，紫金，詔安，東莞，石龍之各路幹線，多已行車，其餘各路幹線路基，均已建妥，祇差補洞未成而已，總觀粵省八大公路在於幾個月後，便一律完成，至於各縣公路進行，亦由建廳督促努力建設，將來各縣完成，則粵省交通利便

而對於其他一切事業發展，亦必得到極大幫助也。茲將該省築路進行，略為調查如下：(一)東幹路，此路為東路第二幹路，係由增城縣起，經龍門，河源，龍川，五華，興寧，梅縣，大埔，而至和平縣城，長六百八十四里，其增城東門大橋，現正進行，沿途橋樑涵洞均已竣工，河源龍川兩橋，其興建方法及經費，均已議定，不久即可開工。(二)廣增路，由廣州起，經沙河，燕塘，市下，北岡，龍眼洞，勞梅，田鄭，崗墩，朱村，槎江，而達增城縣，長一百十里，因去年洪水為患，沖去土方工程多處，經建設廳派員查勘屬實撥款興工修築，現下陸續完成。(三)番從路，由番禺北望圍起，至從南進和圩止，長四十八里，早已完成。因從南方面，未辦聯運，致全路未能直達，現番禺縣撥款數萬元，將沿途木橋改築，與從南進和圩相接，不久可完工。(四)龍平路，由曲江之韶關起，經樂昌九峯，而至坪石，長凡二百三十六里，其韶關至樂昌一段，早已通車營業，樂昌至九峯段之土方橋樑涵洞工程，不久即可完工。(五)麻炭路，由南海縣佛山起，至花縣炭步坪止，長一百五十三里，該路路基早已完成，惟經費關係，致橋樑涵洞工程，遂告停頓，建設廳方面，

已令南花二縣，從速興建，以便行駛。(六)羅信路，由羅定縣至信宜縣止，此為粵省南路第四幹路之一段，其路基工程，已大半完成，沿途橋樑計劃先後進行，不日即可竣工。(七)三花路，係由三水至花縣為粵省西路第一幹路之一段，長凡五百餘里，工程現進行大半，現已妥籌興築步驟，業已興工開築。(八)翁慶路，由翁源至慶南，長二百五十五里，現已開始測量，預備他日分段興建。(九)南韶路，由曲口起，經始興至南雄，長二百四十里，業已通車，惟因工程不固，易損路面，經省府會議之決定，撥款八萬元，進行興修，務使全路鞏固，而利行車。(十)埔杭路，由大埔起經門塘長教洋門花窗下，而至虎頭砂止，長四十里，分為二段，一段由官辦，業已通車，另一段則商辦，現正籌工興築中。(十一)韶平路，由韶關至坪石，此為粵省與外省交通之孔道，業已開工建築，他如粵省與湖南及與三南聯絡之公路，亦正在籌費中。(十二)松杭路，該路為粵閩交通要道，自令飭興築後，已積極進行，粵段由松口至松源，已分段開築，惟隆文有一小段，因山石崎嶇，工程較大，尚未完成外，其餘均已竣工，惟最近業經督飭從速繼續開築，預料本月中旬，即可與

公路消息

松源段接駁，已決定於三月一日舉行通車典禮。(十三)松峯路，該路亦經測竣，路線將在松杭公路寶坑段接駁，經桃源而入峯市云。

陝省公路已成一千餘里，益以年來開發西北之聲，佈滿遐邇，惟先決問題，厥為交通，特將調查所得，誌其概略於後，以爲關心西北之參考焉，陝省所有公路，當民國二十年前，因未

設立程專管機關，故多利用兵工築修，或召集災民，以工代賑，又以經濟關係，均未鋪設路面，二十年初，公路局成立建設廳特督飭重新規定路線網，切實整理已成公路，計劃修築水成公路，以二十一年終，實況計算，計已成之幹線爲

西潼路，自西安至潼關，長一六七，〇四公里，西長路，自西安至長武，長二四一，九二公里，已完成一部分之幹線，爲西隴路，自西安至鳳翔，長二〇七，三六公里，咸榆線，咸陽段，自咸陽至耀縣，長九二，一六公里，西荊路，西芝段，三四五六公里，西甯路，西中段，長二八，八〇公里，總計已築成之公路幹線，爲七七七，八四公里，已完

成之支綫，爲西原路，自西安至三原，長五一，八四公里，原瀆路，自三原至瀆關長，一四二，二七公里，原交路，自三原至交口鎮，長四三，二〇公里，西鄜路，自西安至鄜縣，長一六七，〇四公里，渭韓縣至渭南至韓城，長二〇七，三六公里，西甯路，自西安至南五台，長二八，五〇公里，總計已築成之公路，支綫爲六四〇，二一公里，以上各已成之幹支綫，現均能行駛車輛，頗爲便利，惟一經大雨降落，則遭涂泥污，行旅甚感不便，至其餘未成之幹支綫，聞建設廳現正在準備籌修中云，

我國近年以來，各地雖迭受天災人禍，致人民飽受顛連困苦，但各地政府對於路政之建設，仍積極進行，不遺餘力，茲據中華全國道路建設協會，對於全國各省最近已成公路之統計，全數約在二三五，八二一華里以上，其餘正在着手建造，或擬有計劃，正在進行而尚未完成者，尙未在此數內，茲將各省已成之公路，分別開列如次，

全國各省已成公路調查
河北省二，七九〇華里，
陝西省一，四一二公里，

遼甯省四，一六五華里，
 吉林省三，六九〇華里，
 黑龍江省二，五八五華里，
 山東省四，九九〇華里，
 河南省一，五一二公里，
 山西省二，〇六〇公里，
 江蘇省一，二四一公里，
 甘肅省三，二二五華里，
 甯夏省四，一一五華里，
 新疆省二，三〇〇華里，
 四川省五，二九一華里，
 廣東省二二〇，七九三華里，
 廣西省四，八二二華里，
 雲南省一，五二三公里，
 安徽省一，五五一公里，
 江西省〇，五八三公里，
 福建省一，六五〇公里，
 浙江省一，二八八公里，
 湖北省一，四四四公里，
 湖南省二，二二五華里，
 貴州省〇，九三五公里，
 熱河省四，〇五五華里，
 綏遠省四〇三四一華里，
 察哈爾省二〇五五四公里，
 西康省〇，九九九華里，
 青海省一，一八〇華里，

起死回生之返生機

美國醫生海廷：對於人類之因意外之災，或因疾病而死者，發明一種返生機，頃已試驗成功，該機之主要部份為一針，用以插入心房中，藉該針之引導，用電以心震動，其次數與平時心之震動絕對相同，「返生機」之發明者宣稱：渠將已死去數點鐘之動物，而其死已經用科學方法證明者，曾施用「返生機」，均經生效，在二千次以上之試驗，僅有一次未能還生，一經使用此機，可使血液照常流通，肺照常呼吸，且使用此機，毫無危險。

(按月出版)

交通雜誌

(材料豐富)

鐵道整理專號 第一卷 第六十七期合刊

卷頭語

◎南洋檳城之上山電車

◎巴黎地底車站

◎哈爾濱松花江天橋

◎西北風景

◎最近一年來中國路政之鳥瞰

◎鐵道業務之整理及今後之方針

◎致西南人士及當局論成廣鐵路有速成之必要書

◎利用內外游資建築鐵道芻論

◎國有各鐵路之概況與今後整理之計劃

◎鐵道整理與鐵道統制

◎整理中國鐵道概論

◎我國鐵路營業用款之概況及其整理之管見

◎整理中國鐵路貨物運價

◎救濟國煤與鐵道制定運價之成本標準

◎問題

◎

章勃

二幅

一幅

一幅

四幅

會仲鳴

俞樾

王伯羣

章以勳

章以勳

章以勳

章以勳

李為駿

張競立

劉傳書

高鹿鳴

高鹿鳴

國有平漢鐵路整理路務之過去與將來：何競武

各路膠濟鐵路整理路務之過去與將來：葛光庭

路務北寧鐵路整理路務之過去與將來：高紀毅

整理南津鐵路整理路務之過去與將來：范子遠

之過道清鐵路業務整理及工務建設：范子遠

去與劃：李期如

將來廣九鐵路整理路務之經過：徐協華

整理中國鐵道之方策：郭則誠

整理平綏鐵路芻論：金士宣

發展杭江鐵路運輸營業之計劃：葉崇勛

鐵路購用材料之稽核：夏光宇

整理鐵路材料會議紀略：劉文裕

整理鐵路材料之我見：李嘉善

整理路道必須重視工作效率：郭培青

鐵路醫學的前瞻後顧：趙振江

今後我國鐵路之整理問題：修振江

●一月來之路政：李芳華

●一月來之電政：電花

●一月來之郵政：飛鴻

●一月來之航政：楊瀾霖

●一月來之交通新聞：洪濤

●關於交通大學者：江波

●編輯後記：江波

(定價)

本專號

零售六

角

普通號

月出一

期零售

三角

預定半

年連郵

一元六

角全年

連郵三

元

(總發行所)

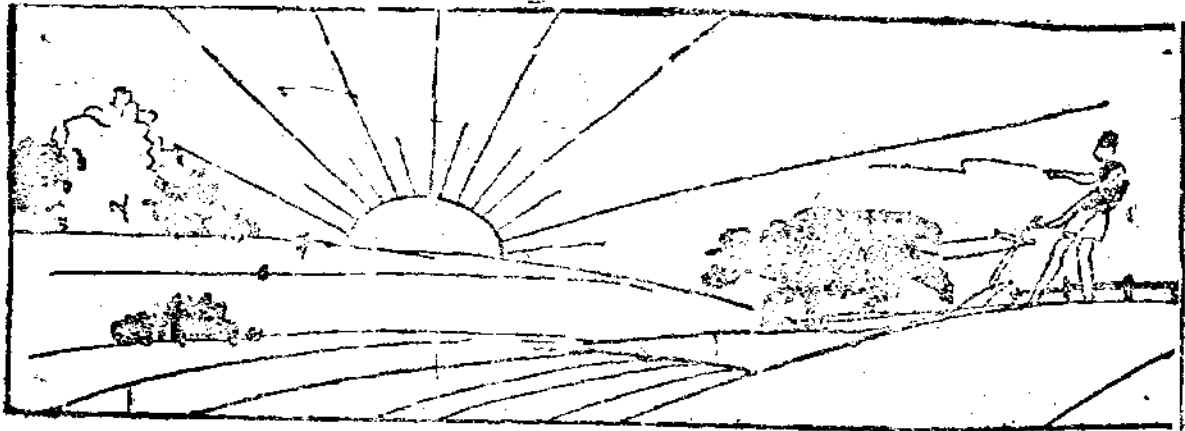
南京大

豐富巷

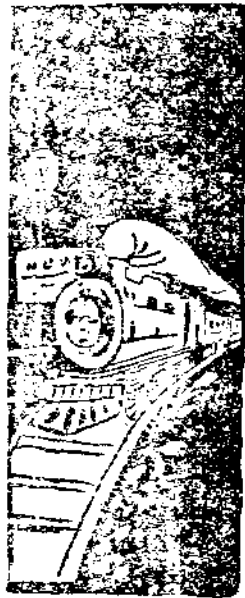
四號交

通雜誌

社



杭江鐵路沿路造林設計書



杭江鐵路沿路造林設計書

弁言

(楊興烈)

附錄

鐵路沿路造林，屢奉國道部申令督促矣，國內如膠濟，津浦等路，亦均行之頗著成效，故其要否與緩急之間，殆已不成問題。

杭江鐵路，工程起始於民國十八年，二十年始逐段通車，本年通至金華，支路延至蘭谿，其金華至江山間一段，則正在籌款建築中。沿路各縣，人口稠密，出產又富，雖山地甚多，而林木

甚少，木荒之象，到處表現。(現有全段應用鐵路枕木，亦幾無一為本地產者)。故沿路造林，除為鐵路本身謀營養外，即為引起人民對於森林之觀感計，亦屬急不容緩者也。

一、作業之分類

沿鐵路之造林作業，可分兩大類，其一為鐵路兩旁之行道樹，其二為車站內外及站用房屋四周之生籬暨庭園樹是也。此兩類作業，性質不同，目標不同，所應用之樹種不同，所經營之方法亦不同，杭江路現自江邊至蘭谿段全線長一九七，七公里，有江邊，蕭山，白虎塘，臨浦，尖山，涓池，直埠，白門，諸暨，牌頭，安華，鄭家埭，蘇溪，義烏，義亭，孝順，塘雅，金華，竹馬館，蘭谿等二十站，其中江邊與金華二站計劃最大，諸暨，義烏，蘭谿等站次之。正待籌

杭江鐵路沿路造林設計書

築之金華至江山段，計長一六〇公里，其間較大之車站，當爲龍游，衢縣，江山等。鐵路旁之行道樹，除有建築物及水面等外，兩旁均須營造，即岩石山地，爲整齊美觀計，亦須設法栽植。（應仿德人營造青島海面岩石山地森林辦法，斟酌距離，開鑿石穴，加入泥土，然後栽植，待活着後，即可依其樹根之展布，與其根內樹液之一種化學作用，漸將岩石侵蝕適於樹木之植立。）其車站內外與站房四周，大部分當爲生籬，小部分爲庇蔭與觀賞用之庭園樹。

二，樹種之選擇

關於沿路造林用樹種選擇之標準原則，有以下之數點：

(一)適應各該地段之風土，(二)木材可供枕木之用，(三)抵抗林地震動，疾風，謀害等之力強大，(四)被人爲及動物攀折嚼食後之恢復力強盛等是。因應上列各項標準原則，茲爲選定樹種如左：

(一)行道樹 公孫樹(銀杏)，響葉楊，刺槐，澤胡桃，沙朴，赤楊，香椿，棟，楓香，菩提樹，三角楓，檫，梓，梓，楸，無患子，糙葉樹，欒，椅，樺，篠懸木，枳，棋，櫻等。
(二)生籬及庭園樹 甲，生籬，女貞，木槿，枸櫞，水臘，

枸櫞等，乙，庭園樹，梧桐，篠懸木，公孫樹，側柏，千頭柏，檜，石楠，柳，中國槐，白桐，櫻柳，黃楊，檉樹，無患子，合歡等。

附註：杭江鐵路，路線較短，且均在浙江境內，故其間各地段對於樹種之適應性，不致過於差異，以上所列樹種均可栽，惟期種苗取得便利可耳。

三，種苗之培育

種苗培育之方法，可分爲兩步辦法：第一步，即開始栽植時期，在此時期，因一時間需用苗木甚多，鐵路機關本身毫未準備，一方爲樹成基礎計，栽植時間以愈速爲愈妙，故可預先估計種苗用數，(詳下節)分由沿路各縣縣立苗圃代爲培育，現下蕭山，諸暨，義烏，金華，蘭谿等縣，均有是項苗圃設置，其或有不敷時可商由建德省立第二林場補充之。其正在籌築段中，如龍游，江山，衢縣等縣，亦各有縣立苗圃，不敷可商由常山省立第二林場分場補充之。此項代行培育苗木，除一部分各縣苗圃，有已經培育者可預定收用外，其餘即分飭在春間着手培育。所用種苗，因特殊情形，均須採用其苗齡之較大者，大抵行道樹須四五年生，經過二次之

移植者，因栽植後即須望其林木整齊與美觀，造林費用較貴，尚在其次。第二步，為預備嗣後補植及將來分段更新之用苗計，鐵路機關應自設苗圃，面積至小須有二十畝，地點以比較適中如金華等處為妥，積極育苗，以期自給。

四、營造之方法

上述第二節，不過為一般樹種之選擇而已，至實地栽植時，尤非視察其逐處之土質環境，以為斟酌決定，最要者為土宜乾旱，則水濕之不能共通，因沿路有地勢低窪時常被水浸漬者有位在高地終年乾燥者，關於樹種之定，洵為必要，上述諸樹種中，適於低濕者如澤胡桃，赤楊，香椿，無患子，楸，銀杏，樺，梓，欒，篠懸木等，適於高燥者如沙柳，響葉楊，刺槐，棟，檫，糙葉樹，檉，槐，楓香，苦楝樹，檉，椅，枳椇等，又樹木同一地段內，頗不宜於經營廣大之單純林，因此種單純林，既慮虫害病等之普遍蔓延，更不如混交林之錯綜不呆滯為美觀也。

沿道樹栽植距離，大致為一丈至一丈五尺。（合一公里約植二百五十株，兩旁合計為五百株。）如取苗便利，可先以一半之距離從事密植，俟相隣樹木枝葉接着時，再行間伐

杭江鐵路沿路造林設計書

，藉以利用荒棄之地力，又樹木栽植應與鐵軌相距幾何，為頗須慎重考慮之事，蓋過近則樹株之被振動烈，又恐其枝葉打擊過往之車輛，自為不宜，過遠則恐佔用其他地面過多，且失庇蔭路綫之功效耳。大致視樹種樹冠與其高生長之發育程度，鐵路兩旁地位之寬狹等而定，約自一丈至一丈二尺

以上為行道樹之栽植，至於庭園樹，則須視其當地情形，以美術的佈置，不違反樹木之自然發展形勢為前提，最要者為（一）地位之向陽或向陰，（二）當風或無風，（三）地位低濕或高燥，（四）人客過往接觸機會之多或少等，均足為栽植時應行注意之點，又關於庭園之栽植，可用較大樹栽移植（六年生以上者）以期成蔭迅速，又生籬，（亦稱「綠籬」）栽植方法，頗因樹種而異，以女貞樹言，其栽植距離約為四寸，最好用雙行栽植，其地位使互成犄角，如此成長時疏密適度，其下部亦不致過於稀疏矣。

生籬之栽植一方為美觀，一方亦為代替籬障之用，鐵路車站，其防止闖入之圍入尤為必要，故生籬樹種能選用帶有尖刺者如枸櫞枸橘等亦好，杭江鐵路以草創伊始，車站四周，率僅釘置鐵蒺藜，但該物頗難持久，不若栽植有刺之生籬

杭江鐵路沿路造林設計書

也。培植距離，普通株間約五寸，核計每丈根植二十株，雙行計為四十株。

五，經常之管理

在此所謂經常之管理者，僅限於技術上如造林，撫育，採伐，更新等事務而已，其如日常之保護事宜，可完全付之路警，毋待詳論。（按浙江最近情形，其木荒程度，當以沿杭江路線各縣為甚，故人民之毀損竊盜等事件當特多，對於保護當特別嚴厲始可）。關於全路之林務主持，應任用一專門技術人材，（其人選須用中等以上林校或林科畢業具有營林經驗者，職銜可稱林務專員隸屬於管理局之總務部分），其下用林夫四人至六人，以二名常住自設苗圃，經營圃務，二名不出時外巡視沿路及車站林木情形，如有枯死毀損者，隨時補植，餘時仍歸圃服務，林務專員亦駐屯自設苗圃，但每月至少須出外巡視全路一次，其有技術上不得解決事項，可就商詢省立林場。

六，經費之預計

經費預算，可分臨時與經常二部，臨時費可包括第一次

全路行道樹栽植，各車站生籬庭園樹栽植，津貼各縣苗圃培育初造林用苗，向省立林場及各縣苗圃裁苗及自設苗圃開辦等費，概計如左：

▲臨時費 全路行道樹栽植費用六二五元，（就已成江邊站至蘭谿站止，路長一九七，七公里，每公里栽植行道樹五百株，約需苗木十萬株，應用三四年生苗，每人每日栽植八十株，計需一千二百五十工，每工計支工食銀五角，合計如上數），全路車站生籬栽植費用二一五元，（就已成路線，有大小車站二十個，江邊金華二站，每站約栽生籬一百二十丈，諸暨義烏蘭谿三站，每站約一百丈，其餘十五站，每站約五十丈，共計需栽生籬長一千二百九十丈，每人每百以栽植三丈計。需用四百三十工，每工計支工食銀五角，合計如上數）

各車站庭園樹栽植費用四八元五角，（江邊金華二站，每站約栽一百四十株，諸暨義烏蘭谿三站，每站約栽八十株，其餘各站，約栽三十株，共栽九百七十株，每人每日以栽十株計，需用九十七工，每工支工食銀五角，合計如上數）津貼各縣苗圃培育初期造林用苗費用，二五一元六角，（全

路需用行道樹苗木十萬株，每株平均津貼銀二厘，生籬用苗五萬一千六百株，每株平均津貼一厘，合計如上數。）苗木運費，一〇〇元，（備購包裝品及搬運等費用）庭園樹苗木購辦費，一九四元，（庭園樹年齡較大，多須價購，平均每株計銀二角合計如上數）自設之開闢辦費，二九〇元，（開地探用公地，辦公室附設於車站，計起建林夫居住及整地等，用茅屋三間，每間約工料銀三十元，購置器具林具等約一百元，整理圃地（約二十畝）如開墾區設溝設置正副道整理苗床等約一百元，合計如上數。）合計，一七二四元一角，（附註：上項臨時費，除自設苗圃開辦費外，其餘可分作三年支辦，第一年約總數十分之二，第二年約十分之四，第四年約十分之四。）

▲經常費，即上述之經常管理費是，概計如左：職員薪給九六〇元，（林務專員一人，月支八十元，年計如上數）林夫工食，五七六元，（林夫四名，月各支銀十元，年計如上數）職員林夫巡視膳宿，二四〇元，（每月平均支銀二十元，年計如上數）圃內培育苗木用費，三三〇元，計（種子費一百五十元，肥料費六十元，短工費一百二十元，合計如上數）補植

杭江鐵路沿路造林設計書

用費，一五〇元，行道樹等，因故未能成長，均行補植，年需約計如上數。）其他，二四〇元，（紙張書報郵電消耗及其他，不屬上列諸項之費用，年計如上數）合計，二四九六元，

（附）枕木自給策

杭江路現成線計長一九七，七公里，將來完成至江山縣境，總長當為三百六十里之數，每公里需用枕木以千五百根計，須枕木五十萬根。以麻櫟樹言，（材質堅硬植極適合於枕木之用者）達至每樹可以栽成枕木兩根之程度時，年齡約須三十年生，每畝約可產六十株，（造林時以六尺距離之正方形植樹，每畝栽種一百六十餘株，長大後須一再施行間伐始可。）故核須計有林地九千畝，始足供其需用，又枕木每三年須更換一次，林木亦每隔三年輪伐一節，即每年砍伐九百畝，同時即須造林九百畝，核計每年造林三百畝，（麻櫟樹可行萌芽更新即於砍伐後根株上萌芽整理成林是）故以上列數字計算，杭江鐵路欲求枕木之自給，每年非選擇林地，營造森林三百畝，造至三十年，合為九千畝，此後年年造林，即得年年採伐，以備全路枕木之用，按杭江路線各縣，即浦陽江與錢塘江之上游，山地實多，尚在荒棄者尤非少數，苟當局誠能注意及此，則希冀達到上列目的，實非難事也。

兩合元之捷法

位，尤須注意及之，茲設例如下。

(例一)規元一百四十六兩五錢七分，按法價七一五折合銀元。

$$規元 146.56 \times 14 = 205.198 = 205.198 \text{ 元}$$

(例二)規元三十六萬七千三百念一兩三錢二分，按法價七一五折合銀元。

$$規元 307,821.32 \times 14 = 514,249.848 = 514,249.848 \text{ 元}$$

$$514,950.36925 - 514,249.848 = 700.52125 \text{ 元}$$

廢兩實現，舉國稱快，幣制統一，指日可期，然各業之任會計者。須將規元各戶，逐筆折合銀元，時間緊迫，不無籌算之勞，茲為解決換算瑣繁起見，爰算就折合捷法，公諸報端，聊供需要，此法雖不能非常簡捷，然較之用除法以法價七一五計算者，已多便利。依法換算，當能收省時免煩之效，法以規元數乘一四，再從乘數第四位起減去乘得數即得，如九千位以上至百萬位者，應先從乘得數第七位起加乘得數，然後再從乘得數第四位起減去乘得數即得，如位數更多，其法類推，設不如此，則尾數不能準確，而計算時對於算盤當

