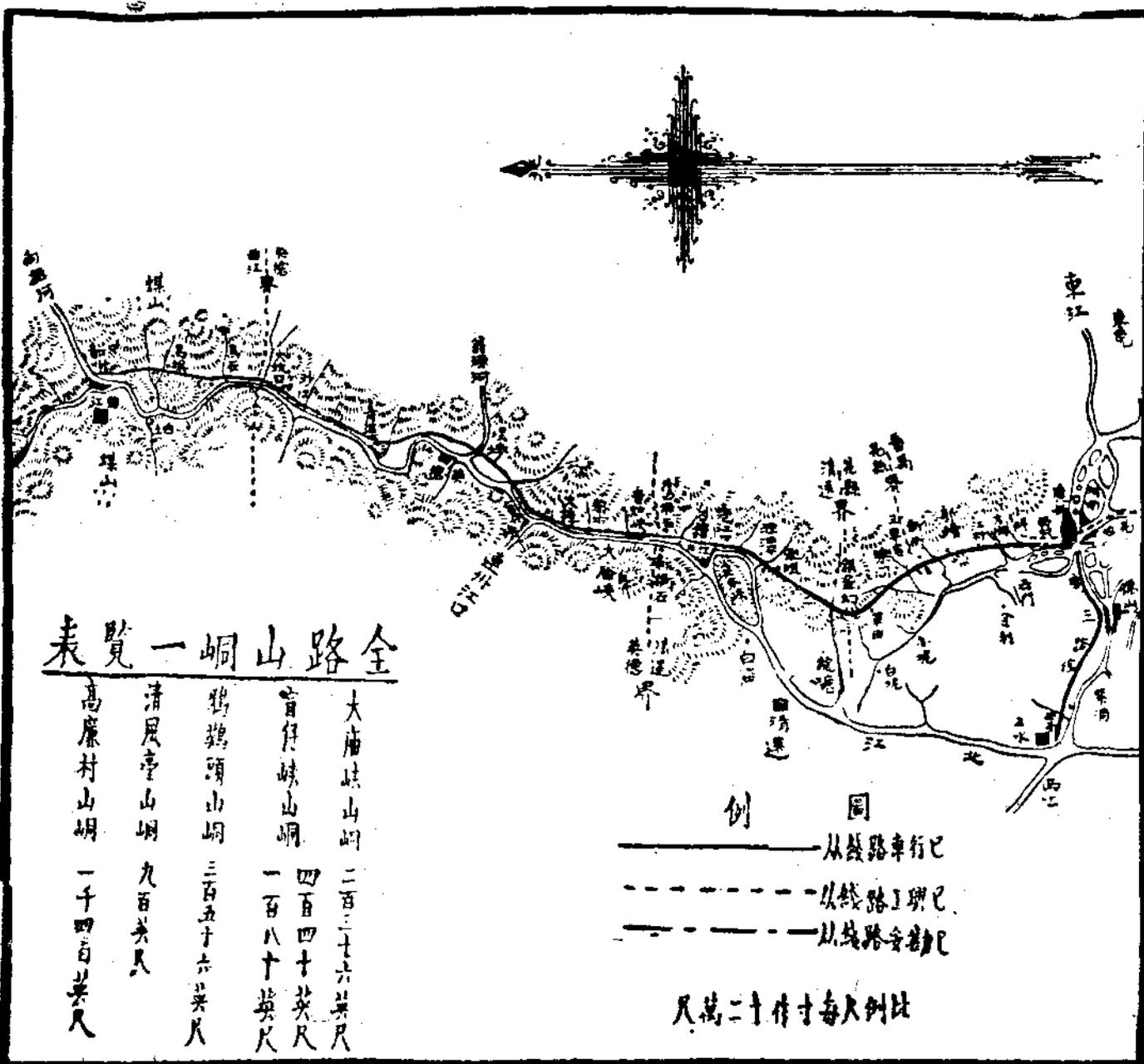


鐵路月刊

廣韶線

第 二 卷 第 八 期





總 理 遺 囑

余致力國民革命凡四十年其目的在求中國之自由平等積四十年之經驗深知欲達到此目的必須喚起民衆及聯合世界上以平等待我之民族共同奮鬥

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

鐵路月刊廣告招綫第二卷第八期目錄

插圖

曹溪南華寺照片四幅

論述

我國鐵路貨運負責問題之商榷

對於鐵路行車事變的觀感

鐵路員工之儲蓄問題

車輛問題

法規

修正彈劾法

修正鐵道軍運條例第五條第十八條^{第二}條^{第二}十一條條文

鐵道法

鐵道部規復京滬滬杭甬鐵路建設委員會規程

鐵路醫院及診療所組織規程

鐵路警察處分違警事件應守規則

修正貨等運價委員會組織章程條文

全國鐵路沿綫出產貨品展覽會

全國鐵路沿綫出產貨品展覽會辦事處規則

湘贛鐵路整理委員會規程

鐵道部貨物運送委員會規程

中華民國鐵路貨車負責運送提貨單章程

所得捐收條施行規則

廣東省政府設計委員會組織大綱

粵漢鐵路廣韶廣三兩段隨車憲兵服務暫行通則

粵漢鐵路廣韶段管理局購料規程施行細則

粵漢鐵路廣韶段管理局工務處林務辦事細則

粵漢鐵路廣韶段管理局工務處林場工人服務規則

公牘

部令

令本局 鐵路佔用公地免納各項租金呈奉院令照准由

令本局 據請借英庚款添購機車車輛已悉應發回核減 呈覆核由

省府令

令本局 飭將株韶局經費及工程費暫予按月借撥并轉至函三路總稽查照會同將該局用款隨時稽核及嚴予監督工程進行由

令本局 令知每月應撥株韶局經費數目由 (附局呈及表二件又工事辦法及情形說明書)

第一集團軍令

令本局 此次會勦共匪該局辦理軍車迅速妥慎着傳諭嘉獎由

局呈

呈鐵道部 為將發出公債及前交通部認購股份按照會計則例分別將數轉帳并將前交通部墊借贖路款併照轉帳以資清理察核備案由

訓令

機務處 仰將所屬實習練習生將到差後工作及改善計劃編具報告書呈核由

令各處 仰遵照擬具本年十月一日至廿二年三月底止整頓計劃具復核奪由

令各處 令知嗣後對於應行急辦事項仰照規定辦法分別報告核示由

令各處 令知局長因公赴京自本月三十一日起局務交總務處長王仁康代拆代行由

令各處 奉部令呈奉行政院核准國營鐵路佔用國有土地應准無價收用錄令轉行該處仰即遵照由

指令

令總務處 據呈處務會議議決一級警服務三年以上無過失擬月加津貼一元案應予照准令復仍將應加各警姓名列報核辦由

研究

列車調遣之研究

鐵道會計

檢查站帳程序

大機車與小機車之經濟比較

關於行車用之蒸汽機關與爆發機關的比較

調查

各國鐵路概況

特載

李局長仙棧對時局路務之報告

專載

本局二十年七月份至二十一年六月份經過工作紀畧
省府建廳技正會查株韶工程報告書
本局六月份行政事項及視察廣韶廣三兩段情形報告書 (續)

鐵路安全防範問題一覽

西班牙造車工廠

行車保安

路工怠惰

蘇俄之鐵道運輸

德國國有鐵道公司之科學化

北甯路自製機車畧述

隴海路西段視察記

正太與同蒲鐵路之歷史及其關係

鐵道消息

本路要聞

本局限制購買材料

黃沙鐵橋決遷牛牯沙

李局長今日晉京交涉庚款展築株韶路

李局長今晨召集兩路職員訓話

陳總司令嘉獎本路員工

本局獎勵罷職人員

本省路聞

株韶段利用災民作工

廣九車今晨照常開行

廣九鐵路昨照常通車

鐵道部撥款完成株韶路

株韶路繼續興築

國內路聞

鐵部借撥庚款

鐵部調查各路機車

膠路贖回計劃

平漢路路軌被水沖毀

上海北站新址

統計

本局二十一年七八月份職員升降調免及新委彙報表

本局二十一年七八月份上中下旬營業進款概數旬報表

本局二十一年六七八月份現金收支比較表

本局最近十年營業收支比較表(民十一至民二十年)

本局二十一年八月份醫務室診療疾病人數報告表

本局二十一年四五六月份列車統計月報單

本局全線二十年四五六月份貨車停留月報表
本局廣韶段及廣三一段列車機車里程及機車鐘點月報表
編輯室八月份收到刊物一覽表

補 白

天良不泯

(特載欄後)

非洲人

(專載欄後)

艾迪生紀念列車

(研究欄後)

紙上鐵道

(鐵道消息欄後)

護層

(統計欄後)

插圖



曹溪南華寺之一



曹溪南華寺之二



曹溪南華寺之四



六祖真身正面

(在曹溪南華寺)

曹溪南華寺之三

述論

論 述

☀我國鐵路貨運負責問題之商榷

唐雄傑

鐵路是服務國家社會民衆的公共運輸機關，凡旅客出了相當旅費以後，鐵路有使其舒適安全的責任，客商付了相當運費，鐵路也有保護貨物安全穩妥的義務，似乎不應該對於同樣貨物，僅以運費之高低，而分別責任的誰屬。譬如我國鐵路運輸貨物，向來分「鐵路負責」和「貨主負責」兩種辦法，其運費則前者比後者多收百分之十，這是不大妥當的辦法。因為鐵路既然收運費，就應該擔負相當責任，如果有損壞遺失等事，而其原因是屬於鐵路疏失或錯誤者，應當由鐵路賠償的責任，根本不應當有貨主自己負責的辦法。因為中途失竊等種種事情，貨主絕對沒有阻止的可能，鐵路是爲人民服務的，早應設法防範，爲什麼要以同樣貨物，分爲幾種運費，多付運費的貨物，就由鐵路擔負全責，否則就可以不管呢？

有人說，當初採用貨主負責的時候，是因爲鐵路負責運輸的運費太高，所以規定貨主負責的辦法可以減少貨主負擔；並且有許多貨物，其容量重量有隨時伸縮性的，也有許多貨品，其物質很容易損毀的，鐵路當然無法負責，所以纔用貨主負責的方法。這兩點作者以爲不然。如果因爲「鐵路負責」的運費太高，客商不能負擔，那末爲客商經濟計，可以酌量減低運費，而與鐵路爲人民服務的原則相符合。至於容易毀壞的貨物，和重量容量有伸縮性的貨物

，可以酌量增加相當的運價。

我國鐵路，自從實行了鐵路負責和貨主負責兩種辦法以後，商客雖然很願意歸鐵路負責，但是因為牠的運價比貨主自己負責要增加百分之十，於成本上不大合算，如果由他們自己負責，又未免責任太重，因此無形中發現了一種轉運公司替客商負責的辦法：就是由轉運公司承運的貨物，他們一方面向鐵路報裝「貨主負責」，而向客商則收取一種手續費，倘然有遺失或損壞，則由轉運公司負責賠償。這種辦法，客商們覺得既便宜而又便利，所以都趨之若鶩，而造成了轉運公司的優越地位。我們要研究轉運公司為什麼肯負這種責任，他的原因有兩點：

(一) 近來鐵路一切防護設備，比從前好得多，並且自從實行路警押車以來，失竊及損毀等種種事情，並不常常發生，轉運公司所收的手續費，很足夠應付一切賠償的費用。

(二) 轉運公司報裝的「貨主負責」貨物，發生中途失竊等事，往往向路局交涉賠償，在路局方面，因為他們所付的，並不是「鐵路負責」的運價，當然拒絕賠償。但是這種損失，倘若是因為某一個或幾個路員的錯誤和疏忽所造成的，那末時常會用私人調解的方法，由該疏忽或錯誤的路員賠償該項貨價，或其一部份，這使得轉運公司可以減輕責任，而路員也很明瞭自己的錯誤，不得不担負這種責任。

因為以上兩種原因，客商為自己貨物的安全計，都很樂於付這種比「鐵路負責」運價便宜的手續費，而貨物均歸轉運公司經手，因此就造成他們從中取利和壟斷的機會。

近來聽說鐵道部有實行國有鐵路負責運輸之議，並且聽說津浦鐵路已決定自八月一日起

實行，而京滬滬杭甬兩路，也決定自九月一日起實行。在這樣民生凋敝的時候，聽到這種好消息，真是值得我們欣慰的。但是據作者管見所及，如果實行「鐵路負責運輸」，最好同時取消「貨主負責運輸」，因為牠有下列的三種原因：

(一)大凡做商人的，都希望自己貨物的成本比人家便宜，可以使營業比人家發達。鐵路有兩種辦法的時候，客商因為怕自己貨物付了「鐵路負責」運價以後，比別家成本貴，不容易暢銷市場，所以甘願付一筆比較少一些的手續費，而由轉運公司經手，因此「鐵路負責運輸」將漸漸變成虛設。現在倘然實行「鐵路負責運輸」以後，而仍有貨主負責運輸之辦法，那末轉運公司仍舊可以從中取利，鐵路收入，必受重大的影響，並且運價既有分別，貨物成本當然也有高低，很容易使市面混亂，如其取消貨主負責，就可以使客商直接向鐵路報裝，免去間接的麻煩，一方面可以使市價平衡。

(二)倘然實行「鐵路負責」，而仍舊有「貨主負責」的時候，試問每一列車行駛的時候，鐵路對於保護貨物的方法，和對待客商的待遇，是否也有分別。在作者目光看來當然沒有分別的，雖然辦法分為兩種，然而他們保護和待遇，是絕對同樣的。譬如說，一列貨車行駛的時候，其中除一部份車輛的貨物，歸貨主負責外，其他都歸鐵路負責，在鐵路警察巡邏的時候，當然同樣辦理，決不能說，這是鐵路負責的貨物，一定要特別保管，而貨主負責的貨物，就可以隨隨便便任人偷竊，或損壞。因此我想，客商們爲了待遇和保護方法的相同，當然願意少出運價，恐怕將來承裝「鐵路負責」的貨物，寥寥無幾，爲鐵路自身進款計，似乎也應當取消「貨主負責」。

(三)以同樣貨物，而分爲兩種運價，在鐵路員司辦事方面，勢必也有兩種手續，既不容易敏捷，也很難沒有錯誤，所以爲便利員司辦事起見，更應當取消「貨主負責運輸」，而單獨實行「鐵路負責運輸」。

根據以上幾種理由，在各方面着想，爲貨價平衡起見，爲免除轉運業壟斷取利起見，爲鐵路收入起見，爲員司工作便利起見，都覺得如果要實行「鐵路負責」，最好同時廢除「貨主負責」，不過對於鐵路所負責任，不妨加以合理化的限制，但因鐵路錯誤疏忽所發生之一切損失，則爲例外，無論如何，鐵路是不能卸責的。

☀對於鐵路行車事變的觀感

封熙卿

讀者大概還記得，去年十月廿七號晚上，京滬路在真茹車站發生撞車肇禍的事變。其肇禍的原因及善後，當時已在上海各報中疊次詳細的記載，當爲閱者早經知悉，時已毋庸我再贅述。本篇所欲研究的，不過是把我個人對於行車事變的感覺，在這裡分解一會罷了。

對於行車意外的事變，原係在鐵路運輸的社會中所常有而不可避免的情事。就是歐美各國其行車設備較爲進步的鐵路，我們有時也常聞到有同樣的消息。但京滬路除於民國初年在望亭和無錫半途曾經發生上下行兩次貨車相撞的事變以外，其後雖又陸續遭遇許多行車意外的變故，但終不及那次在真茹撞車損失的鉅大，故對於那次撞車意外的事案，在本路行車肇禍的歷史中，也可算是空前的鉅變。

本路行車的設制，雖比其餘國有各鐵路較爲進步，因當局者能在每次事變發生以後，往

往能陸續改善行車一方面的設制。譬如從前在望亭和無錫中途撞車的事變發生以後，當局者明瞭了肇禍的原因，知道舊制銅牌路簽的易被誤用，即由舊制而改爲電機。但自電機路簽的設制施行以來，雖不曾發生中途撞車的意外，但對於車輛在半途脫鈎而致被他車相撞，或由於上下行車路簽的誤用，或由於列車進站與他車交會而不能停煞，以至構成意外的變，或如那次在真如站中撞車意外的事件，實已屢見不鮮。總之，本路行車的設制雖較其他各路更爲進步，但對於意外的變故，或尙不能較其他各路減少。故無論其設制怎樣改良，而對於行車意外的禍變，終是不能避免的。即如那次真如站的事變發生以後，當局者又竭力的改良行車一方面的設制，開始將各站內外揚旗裏面燈號的玻璃，配置紅色，以便工作者在扳倒揚旗准許行車入站的時候，更易識別分路準確的位置。這在行車設制一方面講來，未始不可說是一種改革和進步。但豈能預料將來絕對可以防止其他行車意外的事變。然而我們在那裡應須注意的，並不是我們以爲可以廢止一切行車設制的改良，不過在行車設制改良之外，同時還須注意於工作者的疏忽和錯誤。因爲改良設制固然有他的功用，而爲行車主要的條件，有時或能減少意外的禍變，但如果要收到完全免除的效果，却尙爲一件不可能的事。據調查那次真如站禍變所得的結果，不但由於行車設制的不良，實還由於分路夫站長和脚扶工作的疏忽。依現行中國的法規，工作者對於工作的疏忽而構成意外的禍變，應當受刑律的裁制。但法律之能否防止工作者的疏忽，和減少意外的禍變，這時法律本身的問題，而並不是本篇應須討論的事。人類可以享受物質的文明，和努力於大量的生產，能開始發明機器，因機器的發明，以前在舊工業時代用人力能做的事，此時便都須用機器來代替，而人類便祇能管理和操

作一部分的工作。因此便有所謂分工和組織。同時雖因各個工作不同，惟均須達到全部某種相同的目的，所以各個的工作，都是互相牽連；對於個人細微的疏忽和錯誤，不但會惹起鉅大的禍變，而亦能影響於全部，或至全部破壞，以引起社會的不安。在分工越是複雜的社會和機關中，個人所負的責任，便越覺重要。是以工作者的疏忽和錯誤，非但是各機關和實業界中的問題，而亦成爲社會安甯和秩序重要的條件。故法律之頒用刑律的規條而懲治工作者的疏忽，或者也因爲這個緣故。在從前手工業時代的社會中，因爲一切工作都須依賴人力，對於分工和組織，均是非常簡單，而又不是這樣牽連，往往能以個人或少數人的力量，去完成全部的工作。故即使偶有錯誤，其所受的損失有限，而影響所及，亦不過是個人或少數人罷了。但自機器工業和大量生產開始以後，這情形便完全不同。工作者和勞動者似乎已成爲人身的細胞，而佔着非常重要的地位。有許多的機關和公司的當局者，爲防止工作者的疏忽和意外起見，特以嚴厲的規章，以制裁工作者的勤惰，但結果却往往適成反比，至多也祇能收到暫時的效果。又如近代少數實業界中的領袖和資本家，均竭力提倡優待工作者和勞工，如增加薪水，改良待遇及減縮工作的時間，以爲工作者得到了優厚的薪水，和舒適的生活之後，便益可奮勉於工作。這雖是公司當局者的厚意，而或能暫時激起彼輩的同情，但在這種待遇優厚的機關中，我們有時也常聞到有工作的疏忽和意外的事變。雖有少數工作的人們，因鑒於工作疏忽的危害，而一方面又受着嚴厲規章的制裁，和優厚的待遇，或能稍加警惕，但能兢兢業業終年如一日而勤奮不懈者，實亦不曾多見。因爲人類是有思想，情感和活動的本能，却不如機器一樣呆板而絲毫沒有變化，自從由手工業而進化到使用機器，我們不能不

說是人類社會的進步，同時人類的思想，情感和活動的本能，却不能因着使用機器而消滅。機器的最大毛病，是牠們的「有規則」。自然反過來講，從機器的立腳點看去，人類思想，情感和活動本能的最大毛病，是牠們的「不規則」。機器和情感原處於相對的地位，已爲我們不可否認之事。所以除非我們和機器一樣，我們的疏忽終是難免的。而且工作者終日生活於這樣呆板的社會，天天操作那絲毫沒有變化的工作，自易感着厭倦和疲勞。由厭倦和疲勞，便易惹起疏忽和錯誤，而招致意外的禍變。所以，雖然在現代人類的社會中，我們能無盡的享受那物質文明的幸福，如鐵路，輪船，電報，電話，自來水，和輝煌燦爛的電燈，及翱翔天際的飛機，以及一切由機器工廠中製造出來的物品；無論其設制怎樣精密，規章怎樣嚴厲，和待遇怎樣優厚，而對於工人的疏忽和意外的禍變，實還是爲一件不可避免之事，而爲吾人所常見。故對於去年本路真如站撞車肇禍的禍變，當然也不能算例外；即使在任何物質文明的國家，也是難免的。

我們知道工作者的疏忽，往往並不是出於工作者的故意，而却由於本能和情感自然的變化和衝動的結果，故吾人除自動的起來去防止這衝動的襲擊外，實無其他較妥的方策。須知精密的設制，嚴厲的規章，和優厚的待遇，固是一個問題；但是由工作者的疏忽而招致的意外禍變，又是另外的問題，在現代機械工業的社會中，工作者對於工作優劣的程度，原自有怎樣的區別，不過是在謹慎和疏忽。我們雖然不能如機器一樣呆板，然而我們必須明瞭工作者自己的責任和疏忽的原理，時時以理智去抑制這本能和情感的衝動，向一方面又須竭力的解除工作的厭倦和無聊。那末，係那次真茹撞車的事變，或者不至再見了。

(轉載)

☀鐵路員工之儲蓄問題

惲寶寬

海關郵局員司。皆有養老蓄金之辦理。其用意至善。而其收效至宏也。鐵路員司。具有專門學識技能或經驗。尤當於其生活上受有相當之保障。使其安心服務。而鐵路收其工作上之效率。如鐵路車務之管理調度。工務之鐵路建設修養。機務之機車修理。會計亦有鐵路特別會計。各種員司皆專門化。不能與他種事業完全溝通而互用。至於車站機廠之各種工人機匠。無不有特殊之經驗技能。故在員司本身。以有專門之學術或熟習一種專門之技能。固不願轉入他途。而鐵路方面。尤不欲已訓練成熟及利用得當之人才。使其離路而他去。其歷年所辦之交通大學扶輪中學車務種種之速成班。英文法文班。路警車童工人各種訓練所。無非欲造成專門之人才。三十年來鐵路關於此種之費用。所費實屬不貲。當然不能輕於放棄。如上所言。必欲設法增加工作效能並為維繫人才之計。而從事保障其生活。則鐵路員工儲蓄。早應具有整個計劃而興辦者也。以前各路。或議而未辦。或辦而未成。或成而中輟。情形種種。無效則一。本年一月鐵道部特製儲蓄通則十七條。通飭各路遵照辦理。茲將其通則錄后。俾使讀者一窺鐵路儲蓄辦法之全豹。

鐵路員工儲蓄通則

第一條 路局為策勵員工工作。安定員工生活。舉辦儲蓄。應依本通則之規定。第二條 儲蓄金應按全體職員。以及工匠警役薪資數目。(公費津貼房金一律除外)月達二十元者照左例比例。按月扣儲。薪資二十元以上者。扣儲蓄金百分之二。薪資一百元以上者。扣儲蓄金百

分之三。薪資二百元以上者扣儲蓄金百分之四。薪資三百元以上者。扣儲蓄金百分之五。前項儲蓄金。以每月薪資達二十元者爲儲蓄起點。每遞滿五元爲一扣算額。其零數不及五元者不計。儲蓄金比例之細數。得於路局專章按本條第一項所定比例之範圍內。附表列明之。第三條 路局按各員工每月薪資數目照左列比例提出金額按月存儲作爲各該員工之補助金。薪資二十元以上者。提補助金百分之五。薪資五十元以上者。提補助金百分之四。薪資一百元以上者。提補助金百分之三。薪資二百元以上者。提補助金百分之二。凡薪資不滿二十元者。路局照二十元之百分之五提存儲作爲各該員工之補助金。補助金比儲之細數。得於路局專章。按本條第一項所定比例之範圍內。附表列明之。第四條 員工薪資遇有增減或扣罰之月實支數目扣儲路局所提之補助金亦如之。第五條 員工因故暫時停止薪資時路局亦暫停扣儲金。及提存補助金。第六條 關於儲蓄金及補助金之收支保管存放生利等事項。由路局儲蓄人。設立儲蓄管理委員會處理之。前項儲蓄管理委員會章程定之。第七條 員工與路局脫離關係時。除有虧欠公款情事。應行扣抵外。其各該名下儲蓄金本息二分之一。第八條 除前條第二項辦法外。員工在服務期內。儲蓄金不得提回。並不得以之抵借或担保。第九條 員工具有左列情形之一時。得發給補助金。一依法定年齡退休者。二自行辭職者。三因故離職者。四在職身故。第十條 凡因重大過犯而停職或撤職者。僅發儲蓄金本息。不給補助金。第十一條 補助金應依左列之規定分別發給。一服務一年以上二年未滿者。給補助金本息全數百分之十。二服務二年以上四年未滿者。給補助金本息全數百分之三十。三服務四年以上六年未滿者。給補助金本息全數百分之五十。四服務六年以上八年未滿者。給補助金本息全

數百分之七十。五服務八年以上十年未滿者。給補助金本息全數百分之九十。六服務十年以上者。給補助金本息全數。第十二條 依前二條規定之剩餘補助金。另行提存。滿五年後。遞年連同利息。退還路局。第十三條 員上在職身故。除生前經以書面聲明其預定之承受人者外。其儲蓄金本息及應得補助金本息。均交其遺族具領。遺族之範圍及順序。依國有鐵路員工撫卹通則第十二條之規定。第十四條 本通則第十一條所稱之服務年資計算辦法。依照本部頒佈之員工資歷計算辦法辦理。其在部及在路之服務年。不得接續計算。第十五條 員工調路服務時。其各該名下之儲蓄金暨補助金。應依左之規定分別辦理。一。已辦儲蓄之路。互調者應將其儲蓄金本息。暨補助金本息。一併移轉。其年資得接續計算。二。由已辦儲蓄之路。調至未辦儲蓄之路者。應將其儲蓄金本息。暨補助金本息。一併發給。三。由未辦儲蓄之路。調至已辦儲蓄之路者。應自調路到差之日起。依本通則照扣儲蓄金。暨照提補助金。但以前年資不得接續計算。第十六條 各路所用之外籍人員。不適用此通則。第十七條 本則則自公布之日施行。

總觀以上鐵路員工儲金與辦之必要。再細觀通則之內容而分析之可收以下效果：

(一)員工因疾病或其他不得已之原因而退職有大量之儲金及補助金可領。不致因失業而感衣食匱乏之虞。並不致因飢寒所迫挺而走險。爲作奸犯科之舉。(二)員工因有大量補助金之希望不致見異思遷輕於去就尤不肯違章舞弊。爲細微之錢財而放棄鉅厚之利益。(三)員工虧欠公款情事亦可由儲金內扣除鐵路不致蒙此項之損失。(四)員工前途有保障可安心任務。不生他念。可以增加工作效能。凡以上種種利益直接之於員工生活鐵路工作。間接之於社會秩序。無不

有莫大之神益。鐵道部今特製通則。實鑒於種種利益與必要。其意旨可稱盡美。其條款可稱盡善。然於條文之外。尙有數點應注意者（一）人役薪水必須使之足敷個人衣食及贍家之用。既須由薪水內每月扣去若干成代爲存儲。則薪水總數須較未辦儲金者略爲從豐。庶免扣去之後。未遑養老先憂匱乏反使人不能安心任事此應注意者一也（二）補助金之數目最好以每年盈餘之多寡而定。此則路務之發達與否與員工有直接之利益。可使之努力於工作。此應注意者二也。（三）每月明扣之儲金如專恃銀行生息。每患息率太低所得無幾。故管理養老金者得秉承上官命令。兼營其他生利事項。如收買公債存放有獎儲金之類。惟經手管理者。不得私營冒險投機事業當局及經手者尤貴公正廉潔。而保持儲金之信用。要之欲辦一種事務。非頒布一紙空文卽爲功。要能實在辦理。須督促路局切實施行。考核其良窳而善爲指導。路局亦應放長其視線。勿謂與業務無直接之關係。而不努力辦理。其見功效。非在目前。尤須有堅忍不拔之毅力。在會計處綜核出納兩課分別委任專員辦理。其職員薪級升降均仍逐日清理。一切調撥款項。計算利息。存放提取。種種事務。均須細心鈎稽。始不至使任何方面蒙受損失。大抵此事辦理年分愈久。利息愈厚。創辦之初。不妨略從狹義辦理。日久本大利寬。逐漸增加章程。格外從厚。較爲惠而不費。此外尙有一事不能已於言者。卽最近正太鐵路將行收歸國有。該路人員。恐被收回之後。路員養老金及儲蓄金或爲官方所提用。要求全部預行散還各華洋員司。以平日信任洋人之故。鐵部以原定章程本未盡善。毅然聽之。京滬亦有同樣之情形。國人對於當局之信仰於此可見。是以儲蓄金制度如何實行。最與者應明確規定監督保管之條件。故以員工代表參加監督之。在今日中國之政治狀態下。欲免被官方提用之危險

非此不可。此外則員工服務之保障應有規則。庶員工之生活。益增其保障與安定。爲此之故。有人主張第九條員工得發給補助金之資格。應增加「無故被停職撤職者」一項。謂現在各機關人員之進退。至無標準。一長官之更動。其所屬無故被停職或撤職之人員。實居多數。此等被停被撤人員。若不獲享受發給補助金。實無何等之理由。此議不爲無理。且藉此使長官更動之時。濫行裁換人員亦可稍受一些無形之約束也。

☀ 車輛問題

知我

(一) 中國國有鐵路之業務性質與車輛問題之重要

我國鐵路之業務大宗，厥惟貨運是賴，蓋我國鐵路猶如美國，各路進款咸以貨運爲盈益！若曰貨運之鐵路，亦無不可也，茲抄錄王庸經濟地理學所製一九二七年中國國有鐵路乘客與貨運之比例表，即可規其性質，

乘客	貨運	其他
28.13%	69.27%	2.60%
41.81	53.27	5.55
43.66	46.48	9.86
59.19	31.81	9.00
67.74	28.27	3.99
25.22	68.43	6.35
16.80	73.12	10.08
17.65	77.20	5.15
44.72	46.69	8.59
29.56	60.19	10.25
17.82	79.00	3.18
84.64	12.38	2.98
20.79	4.07	75.14
38.52	40.30	21.18
31.88	58.78	9.41
37.83	49.95	12.22

	哩 數
路 甯 浦 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	822
漢 甯 浦 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	617
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	691
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	204
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	180
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	461
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	152
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	95
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	116
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	77
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	56
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	90
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	18
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	264
平 北 津 京 滬 杭 甬 綏 太 清 洛 長 萍 九 厦 鄂 鄭	87
各路總計	

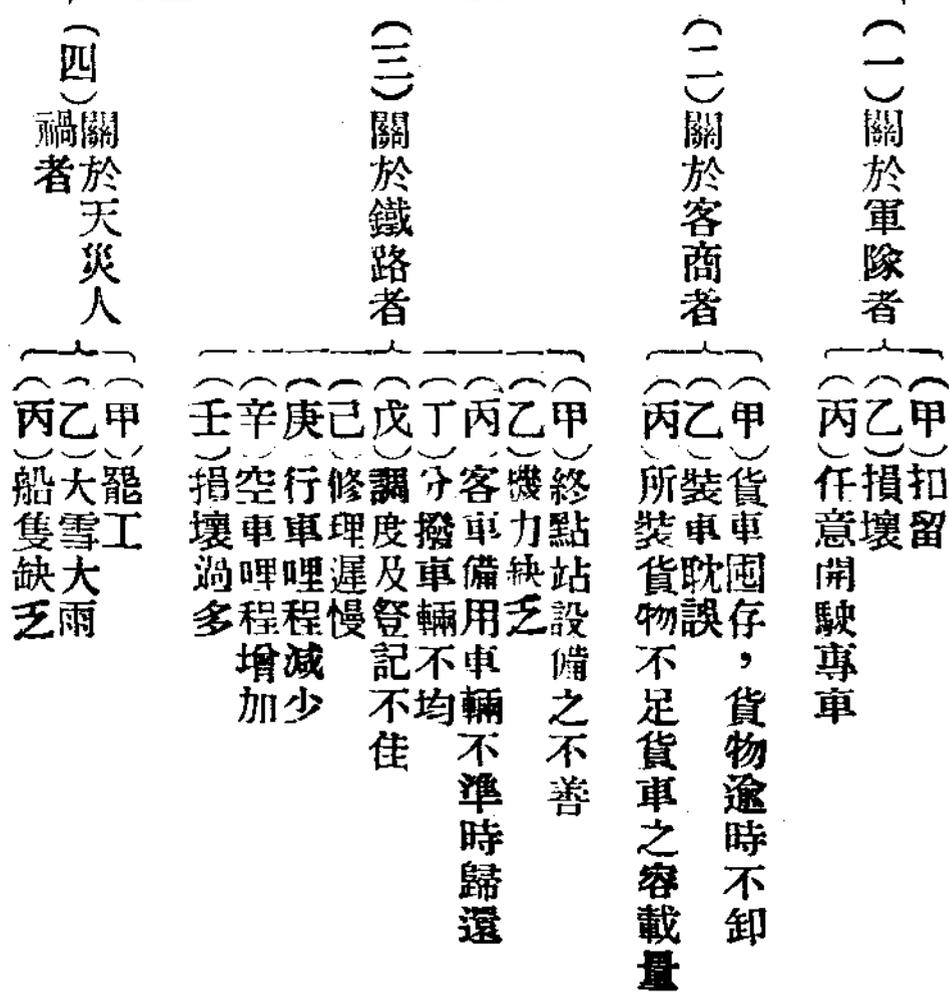
視上表所列除京滬滬杭甬廣九漳厦四路外，乘客之收入，莫不少於貨運，是以欲研究中
國鐵路業務問題者，先宜注意於貨運之發達也，

貨運之興旺與否，視各路貨車之多寡，及其調遣之方法為定。蓋貨車多，裝運力即由之
增加。調遣得法，不經濟轉運，即藉以避免。若是，非特足以增加路運，提高贏餘，即國內
農工商業，亦因之得以充分發展，是以研究『車輛問題』尚焉！而其研究乃不可絲毫離開於貨
車之問題也。嘗憶民國十四年間，國民革命軍，底定東南，直搗燕京，凱旋而還之時，方奉
軍之向關外而退也，同時攜去各路車輛，有數千部之多。加有戰時期間之損壞者，為數實屬
不計。因之關內各路車輛益形缺乏。即就平漢路一路而言，沿途各站商貨山積，日久腐爛，
工廠出品減少，存貨虧折，損失之巨，何堪設想。此外如北甯路當時除唐山機廠內，尚有機
頭數輛外，至於車輛則一無存者，因致北平金城燃煤食糧無法接濟，煤荒饑荒，接踵而起，
百價澎漲，民生艱苦，工廠停爐，勞工失業，金融市場隨之而起恐慌，鐵路收入從此一蹶不
振之感。車輛之缺乏關係於一國之經濟民生也若如其大也，

(二)車輛缺乏之原因

車輛缺乏之意義，即所供輛數，不應所求者之謂也。若某路有貨待運，客商討索，即可隨時撥發以空車裝載，該路即無車輛缺乏之可言。反之則車輛缺乏，然則車輛果何緣而達於缺乏也。或謂貨運偶然增加，季汎大宗貨物運輸擁擠，各路所備輛數不敷應用，有以致之。實則非是，蓋鐵路貨車無論將其輛數增加至若何程度，而不將主要緣因設法以防避之車輛雖多，徒增虛糜。將無補於事也。今將王志剛所述之車輛缺乏之緣因，列表明之於后：

車輛缺乏之原因



(三)補救法

車輛缺乏既有以上之緣因，設法補救，在所必須。惟第一條在乎政治清明，國內統一，第四條則非在科學方法漸漸發明完善以前本非人力所能制止，祇求其相當消滅而已，茲所討論者乃合第二條與第三條併論之，舉其補救法之瑩瑩大者，分爲(一)增添法，(二)改良法，(三)限制法而再摘其中之要者而略述之，

(甲)增添法

增添法者以原有之不敷應用，加以建造而增進車輛運用之效率也，亦有數點應注意者，以次述之，

(子)宜添置車輛 貨運之收入，佔鐵路收入之最大部分，欲求增加其收入之總數，非認真整頓貨運不爲功。查鐵路所裝之貨物，可分進口出口兩種，兩相比較，尤以出口貨物爲最巨。就以平漢北甯津浦隴海膠濟京滬滬杭甬諸路其每年所載運如豆子，豆餅，豆油，花生，花生油，棉花，大小麥，高粱，雞蛋，煙葉，芝麻，與其他各種農產礦產等貨物，或運往別省，爲數頗巨，每逢廢歷三四五八九十等月份爲旺月，旺月時期各路客商因市價起跌之關係。爭運應市。各處待運之貨擁集，以至各重要起運與轉運地點，貨棧月台旁近空點，轉運公司與私辦貨棧，堆積無空地，車輛往往頓形缺乏。賄買車輛之舞弊因此叢生。各路雖三令五申從嚴查禁，唯根本解決貨運車輛問題，仍非各路添置車輛，不足以收運輸快捷之功，而增加鐵路收入。尤以京滬路爲急不能緩，以備疎通津浦路南下之貨物。

茲根據統計，將國有鐵道各路原有機車及貨車數，與各路貨運之缺乏車輛，及貨物之堆

積相較，由此可知添加車輛，刻不容緩者也。
各路現有機車，貨車數

(路名)	(機車)	(貨車)
平漢	一九一	二六〇五
北甯	二八七	四〇四五
津浦	一二七	一六四五
京滬	六二	五九九
滬杭甬	三一	四〇八
平綏	九八	七四二
正太	六八	八六三
道清	一一	一九〇
隴海	六六	八七九
湘鄂	四一	五三〇
廣韶	二七	二七〇
廣九	一一	四〇
膠濟	九八	一六四
南潯	一〇	一一二
共計	一・一二八	一五・五七二

各路現有機車，貨車及其用途表（截至二十一年一月十一日止）

路別	車輛別	貨運	路用煤	軍用修	修理	借各	用路	總計
津浦	機車	九	一九	三	四二			一二一
京滬	機車	六一	一六三	一七〇	六三六	四	八	一六六九
滬杭甬	機車	三三	七	一三				七二五
平綏	機車	五〇					六八	四二七
平綏	貨車	四七八					一七七	六八九
道清	機車	一一						一四
道清	貨車	一一四						一五五
隴海	機車	五二		五	一一			六八
隴海	貨車	七五〇〇噸	四〇〇〇	五五〇〇	四〇〇〇			二二〇〇噸
膠濟	機車	五三			六〇			一八三
膠濟	貨車	六四五〇噸		三〇〇	二八二〇			二六五九〇噸
平漢	機車	六三	一一	四	一〇五			一八三
平漢	貨車	八五三	三九五	二八五	八八〇			二四四三
北寧	機車	一九						一九一
北寧	貨車	二四八						一一四八

總計輛數
 貨車 七二五六
 機車 七八九
 另五七七九〇噸

各路積貨噸數表

路別	津浦	京滬	滬杭甬	平綏	道清	隴海	膠濟	平漢	北甯	共計
雜貨	一三,二一〇						九,〇〇〇	四九,五〇〇	二,〇〇〇	六〇,〇〇〇
煤						一,〇〇〇		一一三,二五		一,〇〇〇
油		井	井							
煤		無積貨	無積貨				一五〇,〇〇〇	三〇八,〇〇〇	一〇,〇〇〇	六五二,一一五
共計	一三,二一〇						一五〇,〇〇〇	三〇八,〇〇〇	一一,〇〇〇	七二五,八〇〇

(丑)宜特別添置蓬車 查各路裝運貨物，可分為蘆運 (Carload Traffic) 與零運 (Less Than Carload Traffic)。

所謂零運者，即鐵路接運零件零包或零箱之貨物，按件數重量繳納運費發給提單而貨物不足一車者是也，鐵路對於蘆運之貨物，既全個車輛交與貨客自行裝載，其徵收費，又係按車輛之噸數重量計算，故其對於貨物之多寡，重量之多少，與保管之手續，均不負任何責任，此轉運公司之所由創也。此等車輛如用以裝運豆子，花生，煤，炭豆餅，豆油，花生，花生油，棉花，大小麥，高粱，茶煙，芝蔴，等等，多屬無蓬車輛，所有裝卸與沿路押車看護等事務，俱由轉運公司担任，故其關於包運貨物章程甚為詳細。現時各鐵路對於無蓬車裝之貨物，既無包運辦法，不負保管及賠償責任，此銀行所以不能以提單保證，而放心經營押匯者此

也。唯鐵路對於零運的貨物，則俱用有蓬車輛裝載，其運費既按件數重量徵收，是以鐵路自然負擔保管與賠償之責任。凡接運時即須將貨物檢點裝載車內，關鎖車門，註明貨單，派員看管，俟抵收貨站或地點，乃由押車職員點交站長，妥為存貯，然後通知收貨人憑單提取焉。鐵路不欲擴充包運則已，若欲擴充包運大幫貨物，即須添置有蓬車輛，以便易於保管，其或遇有需用無蓬車輛，亦須多置帆蓬蓋護貨物，每一列車須派路警掛車押護，以防盜竊與杜流弊。

(寅)擴建月臺 各重要起運點與卸運地點，如上海、浦口、南京、漢口、天津、青島、徐州、蚌埠、濟南、開封、鄭州無錫、張家口，等處，與其他各貨繁盛地點，亟應酌量擴大月臺，多設叉道，務期裝卸快捷，以免車輛塞滯，而生種種之窒礙。此外如美國貨運發達，有轉運站之設備，月臺廣大，線分爲數十行段，或以收貨者之姓名爲題段名，或以數目字以分段名，是以貨物到站，甚不擁擠，即刻卸置按序於月台，以備收貨者之提取，而車輛亦免塞滯者，此我國亦可做此而建造也。

(卯)增進車輛修理機頭及車輛之效率 車輛被損，急應於修理，以敷應用。若車輛之進廠者較出廠者爲多，貨運方面，即感缺乏車輛之苦。機車亦然。蓋貨車雖多，而無拖送機車以助之，則貨車雖已裝貨，仍屬無濟於事。我國歷年機頭及車輛被損者爲數頗巨，亟宜逐一檢點，又以此次上海北站被劫之情形爲甚，分別送廠趕修，俾增機頭及貨車輛數焉。

(乙)改良法

改良法者，就原有之不適，加以改良，而增加車輛運輸之效率也。

(子)調度制之採用 列車調度制，為現在世界鐵路行路最嶄新最美善之制度。其增進運輸功能與經濟所獲成績之卓越，吾人姑舍抽象之理論，而以實質之數字證明之。英倫米蘭鐵路，於一九〇八年，採用列車調度制，據該路統計，一九〇七年列車延誤時數，每週平均為二一八六九小時，迨採用列車調度之後，逐年遞減，至一九一三年，僅七七四九小時，比較一九〇七年，減少百分之六十四。茲將該路各年列車延誤時數，列舉於左，以證行車工作之改善。

每週平均延誤時數

一九〇七年	二一八六九
一九〇八年	一四五〇一
一九〇九年	一一六八〇
一九一〇年	九五四六
一九一一年	八九五九
一九一二年	七八七八
一九一三年	七七四九

試復將該路同一時期之貨物列車延誤時數與其進款相較，則更有意義，計一九〇七年貨物列車進款，每七鎊八先令延誤一小時，一九一三年，每二十二鎊四先令延誤一小時。又再從運輸工作之經濟言，該路一九一三年貨運噸數，共計五〇五〇〇三〇〇噸，比較一九〇七年，增加三三三三三〇〇噸，一九一三年貨運進款一三二九七〇〇〇鎊比較一九〇七年，增加

八三〇七五〇鎊，但噸數與進款雖增，而列車里程，反比一九〇七年減少一六五〇〇〇〇英里，機煤節省九三一六〇噸，視乎此表之成績，列車調度制，對於運輸經濟與效能之增進，已自可驚。

列車調度制中，最重要之工作，為分配車輛，現在我國鐵路，其方法有二，一為集中制，一為分段制。茲略述之，

(一)集中制——行車專用電話制 (Train Controller Telephone) 北甯，膠濟，津浦路浦徐段，京滬，及滬杭甬等路，均置設行車專用電話，並由貨車調度員 (Train Controller) 專司其事，每日由各站，電話通知，各站所需車輛貨車調度員根據之，而按數而得以分配適當之車輛於各站而應用也。若一時車輛不足時，則由貨車調度員，斟酌需要之緩急公平分配之。

(二)分段制

除以上節所述之五路外，均無設有行車專用電話，而其一切分配車輛之事務，由車務段長管理之。每日由各站長，寄送索車輛通知書，車務段長 (Traffic Inspector) 根據之而按數而得以分配適當之車輛於每段中之各站，而應用。若每段中車輛不足時，由各站長請示於車務處長 (Traffic Manager) 轉飭各段車務段長，斟酌需要之緩急而公平分配之。

按集中制與分段制，各有優異之點。各路採用何者為有利，當視各路之管理制度，路線長短，運輸繁簡而定，大體言之，集中制，能使全路一切運輸事務，統籌全局。故對於酌劑各段運輸情形，分配車輛，利用機車能力等等，功效易著。英倫各路路線，較諸各國及屬地各路為短，故採用集中制，頗為適當。至於美國路線多數，蔓延甚廣，且多屬大批貨運，故

非採用分段制不可。我國各大路路線，多綫長兩三省，以地形論，當以分段制為宜，但各路運輸，遠不如歐美鐵路之繁重，則組織制度，應以簡單敏捷為經濟且貴，加以人才缺乏，集中制能使全路運轉事宜，集中於比較少數人之手，故於可能範圍內，應以採用集中制為宜。且集中調度及分配責任所獲之重要利益如下：

- (一) 使適用之車輛，得公平分配，以應一切需要，而不致有地域上之界限。
- (二) 以一之努力，專注於車輛之支配及輪轉。
- (三) 保證車輛之供給為流動，以應節季運輸之需要。
- (四) 集中需用車輛，以應特別運輸之需要。
- (五) 增加車輛之行駛，結果即增加車輛之效用。
- (六) 節省空車里車。
- (七) 節省調車場及車站之調車機力。
- (八) 需用較少之車輛資金費用。

觀乎上列各節，我國之列車調度制，宜將各路次第增加行，專用電話，以取集中制之長處也。

(丙) 限制法

限制法者，免原有之浪費，加以限制，而增加車輛運用之效率也。

(子) 客商，卸貨特須求迅速，每一車輛之貨運與每一貨車抵站，須限期起卸，訂定罰款，以免延擱車輛滯塞軌道，而礙阻車輛之流通也。按鐵道部頒布中國國有鐵道貨物運輸規則

。曰：「客商留用車輛，逾六小時，每載重量一公噸每二十四小時或不及二十四小時，應徵收延期費洋五角」。此項延期費爲數甚小，而鐵路方面能免去耽誤，流通車輛，則其所獲之利，較之徵收此延期費實有過之者。非但此也，裝卸若能迅速，車輛即無形中增加，路局客商同受其益。換言之。設或每一千客商中有一百人將卸裝時間減少一日，則其他客商豈非多得一百輛之貨車，亦救濟車輛缺乏之道也。

(丑)客路借用車輛須迅速歸還原路，爲鼓勵各路聯運起見，而有甲乙兩路車輛互相換用之規定。照目前京滬滬杭甬兩路車輛互用規則，訂定凡甲路之車路之車抵達乙路，其租費爲每日每公噸計洋一角。此項規定無非爲增加車輛車運力。免除車輛缺乏辦法之一種。惟爲數不多。因之時有乙路將甲路之裝卸貨後，不即歸還原路，如是若甲路並無乙路車輛相抵，該車貨運，將難以應付。按金士宜所編車輛運輸中譯有美國對於各路車輛換用，定有公約三種。(一)車輛使用公約(Car Service Rules)其所載之主要規則，即爲客路車輛務需於最短期間交還原路。(二)日記法之租車費公約(Per Diem Rules)內載關於客路應付原路車輛租費計算等規則。(三)換用車輛或修理車輛公約(Code of car interchange or master car Builders Rules)內載關於客路車輛之在本路者，應予以相當保護及修管之責任。以及修理費等條例。上述及公約，其所載內容均極詳書，而其目的，不外求車輛之得以利便調遣，裝運力之得以逐漸增加耳。我國各路換用車輛，亦當有統一規法，根據現行條例詳加修改，由當局飭各路員司，嚴爲遵守，則將來我國鐵路哩程增加，車輛添多。而車輛紊亂情形，當可免焉。

(寅)軍隊不得扣車 此中國之特殊現象，應由鐵道部會同軍政部轉飭各軍不得擅自扣車

，一切軍運，須由鐵路代辦，所扣車輛即行發還。

規 法

法 規

修正彈劾法

二十一年六月二十五日布

- 第一條 本法依監察院組織法第一條第二項之規定制定之
- 第二條 監察委員對於公務員違法或失職之行爲應提出彈劾案於監察院
- 第三條 監察委員得單獨提出彈劾案
- 第四條 彈劾案之提出以書面爲之並應詳敘事實
- 第五條 彈劾案提出後應卽由提案委員外之監察委員三人審查之經多數認爲應付懲戒時監察院應卽將被彈劾人移付懲戒
前項審查應由全體監察委員按序輪流擔任
審查規則由監察院定之
- 第六條 彈劾案經審查認爲不應交付懲戒而提案委員有異議者應卽將該彈劾案再付其他監察委員五人審查爲最後之決定
- 第七條 審查彈劾案之委員與該案有關係者應行迴避
- 第八條 彈劾案提出後不得撤回
- 第九條 監察院院長對於彈劾案不得指使或干涉
- 第十條 監察院人員對於任何彈劾案在未經移付懲戒機關前不得對外宣洩

第十一條 公務員違法或失職之行爲情節重大有急速救濟之必要者監察院將該彈劾案移付懲

戒機關時得通知該主管長官爲急速救濟之處分

主管長官接到前項通知如不爲急速救濟之處分者於被彈劾人受懲戒時應負責任

第十二條 懲戒機關於移付之案件有延壓時監察院得質詢之

第十三條 監察院應接受人民舉發公務員違法或失職行爲之書狀但不得批答

第十四條 本法自公布日施行

修正鐵道軍運條例第五條第十八條第二十一條條文

二十一年七月二十日國民政府明令修正公布

第五條 各項軍用車輛到站後即須騰卸放還如有稽延扣留逾六工作小時應照章核收延期費
現款不得要求免費或記賬(遇有特別情形應先聲明)

第十八條 凡適用甲乙種運照之軍用品以左列三類為限此外各項物品除經軍政鐵道兩部商妥特別核准者外雖係軍用亦應照普通商運收價

第一類 戰時軍隊赴敵攜帶及由後方接濟大軍用品並戰時軍隊換防攜帶之軍用品
其名目以第二第三類所列為限

第二類 各軍事機關各軍隊平時所用左列物品

槍砲子彈及附件 九龍袋 炸彈 軍用刀劍 劈刺器具 土木工作器具 已成之架橋材料 爆破器材 火柴及其原料(如兵工化學器材防毒及消毒器材等)軍用飛機汽艇汽球及附屬品 發煙器 放射器 照像器及應用材料等 探照燈 戰事望遠鏡 各項軍衣軍帽軍靴軍鞋及附屬品 老羊皮軍衣筒 各種手套 鎗土馬靴靴鞋 風鏡 皮耳搨 被褥枕頭 背包軍毯 水壺 飯壺 乾糧袋 單衾帳棚及附屬品 帳棚燈 孔明燈 行軍炊具及附屬品 軍用騾馬大車 軍用各式騎鞍駝鞍及附件 各種馬槽料兜 軍用樂器 軍用大米 小米 小麥 麵粉 軍用紅糧黑豆麩子 軍用有綫無綫電機電話及附件 衛生材料(如醫療器械用具担架床及藥用棉花紗布等) 軍用載重汽車 軍用汽油機油 軍用穀草 軍用地圖 軍

用測量儀器 軍用信鴿軍犬及附屬器材 軍用輕便鐵道材料及車輛暨附件

第三類 各軍事機關各軍隊平時所用左列物品

藥料（如藥用之丸膏水粉等類） 製造軍用品機器 軍用書籍 餉項 海軍用

煤（此項煤斤適用甲種運照「即半價現款」由海軍部向軍政部領用咨行鐵道部轉飭
路局撥車備運）

第廿一條

乙種車照於運送大宗軍隊如因勦匪改編臨時調遣等事須掛車輛或開專車時適用之
但每批至少須有五十人以上並須經軍政部核准

鐵 道 法

二十一年七月二十一日國民政府明令公布

- 第一條 凡關係全國交通之鐵道以中央政府經營為原則其關係地方交通之鐵道地方政府得依公營鐵道條例經營之
 - 前項鐵道業經劃定路線未能興工時人民亦得依民營鐵道條例經營之
 - 公營鐵道條例及民營鐵道條例另定之
- 第二條 專用鐵道除由中央政府經營者外地方政府或人民均得依專用鐵道條例經營之
 - 專用鐵道條例另定之
- 第三條 中央政府經營之鐵道稱國營鐵道地方政府經營之鐵道稱公營鐵道人民經營之鐵道稱民營鐵道
- 第四條 國營鐵道由鐵道部管轄公營鐵道或民營鐵道由鐵道部監督
- 第五條 鐵道部為完成全國應設之鐵道應調查審定幹支路線起訖分別國營公營民營呈行政院轉呈國民政府公布之
 - 國營公營鐵道敷設之先後次序由鐵道部定之
- 第六條 鐵道部于預定路線公布後認為有變更之必要時應提出修正案呈行政院轉呈國民政府公布之
- 第七條 國營鐵道于不損主權及利權之範圍內得借用外資但應經立法院之議決
- 第八條 無論何人非經國民政府特許不得于中華民國領土內建築延長購買或經營任何鐵道

- 第九條 鐵道軌距應寬一公尺四公分五公釐但有特別情事經鐵道部核准者不在此限
- 第十條 鐵道一切技術標準均依鐵道部公布劃一標準圖式辦理
- 第十一條 鐵道運價等第聯絡運輸或交互通車除依法律規定外應依鐵道部所定之規章辦理
- 第十二條 鐵道依前條規定為聯絡運輸或交互通車時所有用費及運價由雙方協議不諧時由鐵道部定之
- 第十三條 鐵道對於軍事運輸應依軍運例辦理
- 第十四條 為建築鐵道募集之公債不得依作別用
- 第十五條 鐵道會計應依會計法辦理
- 第十六條 國營鐵道之收入或盈餘除擴充及整理鐵道事業外應儘先為償還債務之用
- 第十七條 國營公營鐵道之收入非依法律所定不得提用
- 第十八條 國營公營鐵道得兼營與鐵道有關之附屬營業
- 第十九條 國民政府對於民營鐵道自開始營業之日起滿卅年後得依法定程序揭示日期收買之前揭示期內各該鐵道不得合併或收買他綫
- 第二十條 國民政府收買民營鐵道時應以現存財產之公平估價及最近三年間營業之平均贏利參合計算與公司協定價額其辦法由鐵道部定之
- 第二十一條 公營鐵道有收歸國營之必要時準用前二條之規定
- 第二十二條 本法自公布日施行

鐵道部規復京滬滬杭甬鐵路建設委員會規程

民國二十一年七月二日部令公布

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

第二條 規復京滬滬杭甬鐵路建設委員會應辦事項如左

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

前項第一二兩款事項應自本會成立後兩個月內辦理完竣

第三條 本委員會議決各案由本部令行京滬滬杭甬鐵路管理局實施之

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

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

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

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

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

鐵路醫院及診療所組織規程

民國二十一年七月十九日本部部令公布

第一章 總綱

- 第一條 鐵路管理局得於該路適當地點呈請鐵道部核准設置醫院及診療所
- 第二條 各鐵路醫院及診療所應以路名及所在地地名分別名之
- 第三條 鐵路醫院及診療所專司本路員工警察及其家屬暨乘客之治療救護事項並督察協助

衛生各事宜

第二章 組織

- 第四條 鐵路醫院及診療所由直轄機關依照該路之組織系統管理之
- 第五條 鐵路醫院設院長一人診療所設主任一人由該路高級醫務衛生機關遴選資歷適合堪以充任者呈由局會轉呈鐵道部核准任用之
- 第六條 醫院院長及診療所主任承長官之命負責辦理院所內外醫務衛生等一切事宜
- 第七條 鐵路醫院及診療所視診務之繁簡酌設醫師分理院所內外科職務其人數由該路醫務長官體察情形呈請局會核定轉呈鐵道部核準備案
- 第八條 醫院及診療所因辦理事務上之需要得酌用事務員其人數由該路醫務長官依事務之繁簡呈請局會核定
- 第九條 醫院及診療所因門診及看護住院病人起見得僱用護士並得指定一人為護士長其人數由院長及主任酌定之

第十條 醫院及診療所應任用司藥一人至二人辦理本院所內一切配製方藥等事項必要時得設藥師一人管理之

第三章 分科

第十一條 鐵路醫院及診療所得分設左列各科

- (一) 醫 院 內科 外科 眼耳鼻喉科 皮膚科 婦孺科
- (二) 診療所 內科 外科 (附皮膚科) 眼耳鼻喉科

第十二條 鐵路醫院得另設化驗室辦理院內暨本路及診療所之細菌及化學檢驗等事項化驗室未設之前得特約其他衛生機關或醫院辦理之

第十三條 鐵路醫院設立化驗室時得另聘該項技術人員一人至二人負責辦理之

第四章 附則

第十四條 鐵路醫院及診療所辦事細則暨門診出診住院各規則由各該路局另定之

第十五條 本規程如有未盡事宜得隨時修正之

第十六條 本規程自部令公佈之日施行

☀ 鐵路警察處分違警事件應守規則

民國二十一年七月二十二日日本部部令公布

- 第一條 鐵路警察於鐵路區域內處分違警事件應適用違警罰法除法令別有規定外應照本規則辦理
- 第二條 鐵路區域內違警事件應由鐵路警察署所長官依法處理之
未設鐵路警察署所之路得逕送地方警察局所依法處理并得由鐵路警察直接移送如地方警察局所較近於鐵路警察局所或鐵路警察署所未設置拘留處所者得就近送地方警察局所依法處理之
- 第三條 鐵路警察對於人民態度應和藹懇摯盡勸誡指導之責
- 第四條 人民口角細故或相扭告訴者路警應先為之排解不聽排解應依法辦理
- 第五條 違警情節較輕者得加以訓誡斥釋事後呈報備案
- 第六條 違警事件應公開裁決如因犯罪嫌疑被逮捕者依約法第八條至遲應於二十四小時內移送審判機關處理
- 第七條 訊問時應備問答筆錄記錄口供訊畢後應由紀錄人朗讀命其簽名或蓋章或捺指紋其筆錄格式由路警管理局另訂之
- 第八條 扣留裁決後應以當日為執行之起算時期
- 第九條 罰金應備罰金三聯單分別給執呈報備查其格式由路警管理局另定之
- 第十條 違警罰執行完畢應即由路警送回原地點釋放不得藉故留難

第十一條 每旬應將違警案件違警情形處理經過報告警察署彙報路警管理局審核報告表由路

警管理局另訂之

罰金應於每十日內連同罰金聯單彙解路警管理局核收彙總解部由部飭知路局列收轉賬

第十二條 各路警察處分違警事件應由路警管理局按月造具簡明報告表呈部備案

第十三條 拘送人犯不得有凌虐侮辱行為其有不守規則者得施以嚴重管束

第十四條 凡不便留置警所之人設有違警情事應詢明姓名住址職務報告長官依法辦理

第十五條 鐵路警察發覺員工涉及犯罪嫌疑或違警者應執行地方警察之職權并隨時報告長官核辦

第十六條 遇有人民報告或經路警發覺刑事事件時應即將嫌疑人及出事地點看守保存原狀并

即時電話報段依法辦理

第十七條 火車開行之際拘獲人犯應即解交獲犯後最初之停車站主管長官在停車時查獲者應

即時解交

第十八條 緝捕之人如虞其逃逸應通知地方公安局所或所在地崗警協助

第十九條 現行犯逃逸如能指出其相貌或其他物件特別標記者應即逕行電告沿路各警所一體

緝捕

第二十條 凡搜獲違警物或其他贓物應開具清單令被告簽名證明之

第廿一條 本規則自公布日施行

第二條 本會以左列各員組織之

☀修正貨等運價委員會組織章程條文

民國二十一年七月二十二日日本部部令
修正公布(原條文載本公報第五十期)

甲 本會以業務司司長幫辦各科科長及財務司統計科科長為當然委員並以業務司司長為主席

乙 參事廳總務司財務司工務司聯運處均各派當然委員一人

丙 部派委員由部長指定部員各路車務處處長或副處處長充任之

全國鐵路沿線出產貨品展覽會章程

民國二十一年二月二十六日本部令公布

第一條 鐵道部為增加商貨運輸改進鐵路營業發展國民經濟起見舉辦全國鐵路沿線出產貨品展覽會

第二條 凡國有鐵路省辦鐵路專用鐵路所有沿線出品均一律展覽
本展覽會適用巡迴展覽辦法每四個月在不同之重要都市或商埠開會一次其地點隨時由鐵道部定之

第三條 展覽物品分左列各種

- 一、搜集品 凡本部令由各路分飭沿綫各段站搜集者屬之
- 二、贈送品 凡本部咨請各省政府或市政府轉飭鐵路沿綫各縣市政府以及各商會各公司各工廠調取贈送者屬之
- 三、寄存品 凡各機關各團體或各公司各工廠各商人暫為寄存者屬之

第四條 前條各項物品應照左列各款分別註明

- 一、貨名
 - 原料品
 - 林產品
 - 機械製造品
 - 水產品
 - 化學製造品
 - 狩牧產品
 - 手工製造品
 - 藥品
 - 美術品
 - 專利品
 - 礦產品
 - 參攷品
 - 農產品
 - 其他貨品
- 二、用途
- 三、產量 (一)去年數(二)過去五年平均數
- 四、出貨時季
- 五、出產地

六、銷行地及銷行數量

七、價值 (一)出產地最高額最低額(二)銷售地最高額最低額均以填報月市價為標準

八、運輸方法

九、運費

十、捐稅

十一、圖表

第五條 凡認為有左列各款之一者不得陳列展覽

一、妨害衛生

二、爆烈品

三、危險品

第六條 本會設辦事處其規則另定之

沿綫各地出產貨品介紹通訊訪問事宜均由辦事處負責辦理

第七條 本會經費由各路按月分別攤解其攤派方法由鐵道部令行之

第八條 本章程自公布日施行如有未盡事宜隨時由鐵道部修正之

全國鐵路沿綫出產貨品展覽會辦事處規則

二十一年七月二十八日部令公布

第一條 全國鐵路沿綫出產貨品展覽會依章程第六條之規定設置辦事處處處理本會一切事務

第二條 本處分左列各組
一、總務組掌理撰擬收發文件典守印章收支款項預算決算及一切庶務事項
二、徵集組掌理保管徵集貨品紀錄簿冊編製標籤說明及介紹通訊訪問調查事項
三、設計組掌理陳列布置編製報告及統計繪製標本圖表及刊印事務

第三條 本處設職員如左

主任一人

副主任一人

專任處員三人

兼任處員若干人

書記官三人

第四條 主任由鐵道部部長派員充任承部長之命總理會務監督指揮所屬各職員

第五條 副主任由鐵道部部長派員充任輔助主任處理事務

第六條 本處專任處員由主任遴員呈請鐵道部長核准派充承長官之命分領各組事務

第七條 兼任處員由主任就部局職員中遴員呈請鐵道部長核准兼充承長官之命辦理各組事務

- 第八條 本處書記官由主任遴員派充呈請鐵道部備案承上官之命分任助理事務
- 第九條 本處得視事務上專門之需要聘請專家爲顧問或專門委員
- 第十條 本處視事務之需要得酌用僱員
- 第十一條 本處辦公經費由主任擬定呈請部長核定之
- 第十二條 本處在各大都市巡迴開會時其川旅膳宿及裝運各費由主任呈報鐵道部實報實銷
- 第十三條 本處事務隨時由主任呈報鐵道部察核施行
- 第十四條 本規程自公布日施行如有未盡事宜由鐵道部隨時修正之

☀ 湘鄂鐵路整理委員會規程

民國二十一年七月二十九日部令公布

第一條 鐵道部爲謀完成粵漢鐵路保固已成路綫起見遴選部路人員組織湘鄂鐵路整理委員會駐路負責整理

第二條 整理時間規定四個月期滿委員會即行撤銷但屆時經鐵道部考核認爲整理任務尙未終了時得酌予展限

第三條 整理委員會設委員長一人委員四人均由鐵道部長派充之

第四條 整理期間凡該路一切事務由委員會承鐵道部之命負責管理其對內事件由路局局長對委員會負責執行

第五條 委員會關於路務一切公文除呈鐵道部應用本會名義外其餘對外文件由委員會同路局局長簽稿而以局長名義行之

第六條 整理委員會應設置左列各股

(一) 總務股

(二) 業務股

(三) 工務股

(四) 財務股

第七條 每股設主任一人由委員長委員分別兼任或請調部路人員派充

每股設事務員若干人由部路調用人員派充或由該路各處課人員遴選兼充

第八條 委員會自委員長以次均係兼職人員不另支薪
第九條 委員會對於左列各事項應提出會議決定之

一、關於釐定章制事項

二、關於預算決算及款項之支付調撥事項

三、關於購辦材料物品事項

四、關於商訂合同契約事項

五、關於員工進退賞罰及訓育事項

六、關於修築工程及改進業務事項

七、關於其他應提出會議之重要事項

第十條 委員會會議應每星期規定日期舉行一次遇有緊急重要事件得由委員長或委員二人之提議開臨時會由委員長召集之

第十一條 無論常會及臨時會每次須有委員三人以上之出席以委員長為主席委員長缺席時由各委員互推一人為主席會議事件應取決於多數可否同數時由主席決定之

第十二條 委員會應酌支辦公費由鐵道部核定之

第十三條 委員會辦事細則另定之

第十四條 本規程自公布日施行

☀鐵道部貨物負責運輸委員會規程

民國二十一年七月二十九日本部部令公布

第一條 鐵道部爲推行貨物負責運輸發展各路營業起見特設貨物負責運輸委員會

第二條 本會職掌如左

一、關於貨物負責運輸各項規章之擬訂修改事項

二、關於貨物負責運輸各項辦事細則及單據表格之擬訂修改事項

三、關於運輸負責貨物配車行車辦法之擬訂修改事項

四、關於各路辦理貨物負責運輸之監督指導事項

五、關於各路貨物負責運輸之設備計劃及改良事項

六、關於各路貨物負責運輸主要案件之審核事項

第三條 本會設正副主席各一人由業務司司長幫辦兼任之承部長之命主持本會一切事務

第四條 本會設當然委員三人委員若干人秘書二人當然委員由營業科科長運輸科科長及參

事廳指派專員兼充委員及秘書由部長遴派部員兼任承主席之命分任本會事務

第五條 本會爲事務上之必要得酌用僱員

第六條 本會兼任職員概不另支薪津

第七條 本會決定事項隨時由主席呈請部長核奪施行

第八條 本會執行第二條各項職務遇必要時應函請本部有關係之各廳司會處局派員列席會

商進行

第九條 本規程自公布之日施行如有未盡事宜得隨時呈請部長修正之

中華民國鐵路貨車負責運輸提貨單章程

民國二十一年七月三十日鐵道部部令公布

第一章 總則

- 第一條 鐵路所發行之「提貨單」爲有價證券與現貨有同等之價值可作押借或買賣之用故對於提領貨物之人不問他是否提貨單上所載之收貨人祇須在提貨單有效期內持有提貨單並在該提貨單之背面經由原託運人或由原託運人所簽讓之人正式簽讓者即有提領貨物之權但由原託運人簽讓時並應押蓋與原託運單上同一之印章
- 第二條 鐵路所發行之提貨單其有效期間自發行之日起算以半年爲限過期作廢（例如二月二日所發之提貨單至八月一日下午十二時滿期過十二時即行作廢）
- 第三條 鐵路發行之提貨單僅限於鐵路負責運輸之貨物使用之
- 第四條 鐵路所發行之提貨單上須押蓋鐵路局之凸印會計處長之官章發行站站長及填發員之名章者始發生效力
- 第五條 提貨單內所記事項不得塗改倘有塗抹改竄者即作爲無效
- 第六條 提貨單內所載之貨物起運時價值係與託運人在託運單內所填報之價值相同鐵路對於託運人所填報之價值當嚴厲監督力求真確但不負證明之責
- 第七條 凡發行提貨單之貨物如須請求變更時應將提貨單送交發行站繳納變更費大洋一元由發行站將原單作廢另換新單
- 第八條 凡發行提貨單之貨物非將提貨單交出不得提領貨物但遇提貨單遺失時得按照本章

程第二章之規定辦理

第九條 凡發行提貨單之貨物如運抵到達站後經過六工作小時尙不提領者鐵路即按普通貨

物保管章程辦理並核收保管費

第十條 凡押得或買得鐵路所發行之提貨單者須即備函（或用電話）將提貨單號數發行日期

貨名起運站本人通訊處及電話號數等項通知到達站以便遇事接洽

第二章 提貨單遺失之處理

第十一條 提貨單遺失之聲明 如持單人將提貨單遺失時須立即取具殷實鋪保至貨物所在站

填寫「提貨單遺失聲明書」交與站長由站長發給「提貨單遺失聲明書收據」同時並應

登報或以其他方法聲明該號提貨單遺失作廢

第十二條 提貨單遺失後提貨方法 提貨單遺失後之提貨方法有三（一）到期提貨（二）押款提

貨（三）銀行保證提貨

第十三條 到期提貨 凡業經聲明遺失提貨單之貨物自提貨單發行之日起算經過半年有效期

間而無轉轄者聲明人得於期滿後十日之內取具殷實鋪保填寫「到期提貨請求書」連

同提貨單遺失聲明書收據一併交於貨物所在站站長領取之

如聲明人不於所定期滿後十日內之限期提領貨物鐵路得將該項貨物變價拍賣拍賣

後如有餘款原聲明人除按照貨車負責運輸通則第三十三條之規定辦理外並須將提

貨單遺失聲明書收據交還始得領取

自聲明人向鐵路聲明遺失提貨單之日起至提貨單有效期滿之日止有人持該號提貨

單向鐵路提領貨物者或貨物業經鐵路照章拍賣而有餘款聲明人尙未具領以前有人持過期廢單前來領款者鐵路應即一面據情查究一面通知聲明人立即來站會同持單人交涉俟轉清清楚後須將提貨單或過期廢單及提貨單遺失聲明書收據一併交還始得提領貨物或餘款倘鐵路通知發出後經過十日聲明人仍置之不理或竟無法通知之者如持單人有相當理由鐵路得將貨物或餘款交付持單人但持單人須取具殷實舖保並在交還之提貨單上簽收並蓋章

第十四條

押款提貨 如提貨單遺失而急欲提領貨物者除須照本章第十一條所開通知車站聲明遺失外亦可以押款提貨其押款之數目應照提貨單所開貨物價值運費及雜費之共計額另加三成之總數一律繳納現款並具「押款提貨請求書」交於貨物所在站站长由站长發給「提貨押款收據」先行提領貨物該項押款自提貨單發行之日起算滿半年而無轉轉者提款人始得將站长所發之提貨押款收據交還提貨站提回之但不給予利息在押款期內如有人持該號提貨單向鐵路提領貨物者鐵路應即一面據情查究一面通知押款人立即來站會同持單人交涉俟轉清清楚後須將提貨單連同站长所發之提貨押款收據一併交還始得提領押款倘鐵路通知發出後經過十日押款人仍置之不理或竟無法通知之者如持單人有相當理由鐵路得將押款之全額交付持單人以爲原貨之代價惟持單人須取具殷實舖保並在交還之提貨單上註明「收到原貨代價大洋 元 角 分」簽名蓋章經站长查核認可後始得領款

第十五條

銀行保證提貨 如提貨單遺失而急欲提領貨物者除須照本章第十一條所開通知車

站聲明遺失外亦可以鐵路認可銀行之「銀行保證狀」提貨其保證款額應與本章第十四條所規定之押款總額相同被保證人並須出具「銀行保證狀提貨請求書」連同銀行保證狀交於貨物所在站站長由站長發給「銀行保證狀收據」先行提領貨物該項銀行保證狀自提貨單發行之日起算經過半年而無轉轉者被保證人始得將站長所發之銀行保證狀收據交還提貨站撤回之

在保證期內如有人持該號提貨單向鐵路提領貨物者鐵路應即一面據情查究一面通知被保證人立即來站會同與持單人交涉俟轉轉清楚後須將提貨單連同站長所發之銀行保證狀收據一并交還始得撤回保證狀或提領保證狀內所保之款額倘鐵路通知發出後經過十日被保證人仍置之不理或竟無法通知之者如持單人有相當理由鐵路得以該保證狀向保證銀行提取狀內所保款項之總額交付持單人以爲原貨之代價惟持單人須取具殷實舖保並在交還之提貨單上註明「收到原貨代價大洋 元 角 分」簽名蓋章經站長查核認可後始得領款

第三章 附則

第十六條 提貨單處理細則另定之

第十七條 本章程未經規定者應照貨車運輸通則及貨車負責運輸通則及各路附則辦理

第十八條 本章程自公布日施行

第十九條 本章程於各路實行後所有從前各路自訂之提貨單章程即予廢止

第二十條 本章程得由鐵道部隨時修正之

☀所得捐收條施行規則

廿一年二月廿七日西南執行部議決公布

- 第一條 凡服務黨政機關之職員依照定章按月繳納所得捐
- 第二條 所得捐收條內所載之職任及日期認爲有效之憑証
- 第三條 所得捐收條由最高黨部印發且必須依照所規定之式樣
- 第四條 所得捐收條內詳細填明本人姓名所在機關職務及簽發日期
- 第五條 所得捐收條由主管機關會計人員簽名蓋章負責
- 第六條 空白收條由高級機關最高長官指定會計人員向最高黨部領用但須按月撤回存根及款項方得再領
- 第七條 領用空白收條之經手人遇有更替時須得經辦手續辦理完竣並移交新任接收清楚方得解除責任
- 第八條 本規則自公布日施行

廣東省政府設計委員會組織大綱

廿一年七月省府一〇五次會議議決公布

- 第一條 廣東省政府爲計劃促進全省一切政務之實施特置設計委員會
- 第二條 本會委員七人至十一人由省政府聘定專門學術人員組織之
- 第三條 本會每星期開會一次由各委員輪流召集之遇有必要時并得召集臨時會議
- 第四條 本會置秘書一人幹事二人佐理日常事務於必要時并得酌用僱員
- 第五條 本會討論事項分爲左列三種

(甲)省政府交議者

(乙)本會委員提議者

(丙)各界建議者

- 第六條 本會對於各項提議或報告認爲有交付審查之必要時得組織審查委員會審查之
- 第七條 本會已決定之設計事項應製作分期舉辦之詳細圖表及說明書呈請省政府核辦
- 第八條 本會委員如係兼職者概不支薪但得酌送出席費
- 第九條 本大綱如有未盡事宜由省政府隨時修正之
- 第十條 本大綱自公布日施行

粵漢鐵路廣韶廣三兩段隨車憲兵服務暫行通則

廿一年八月六日
局令核准施行

- (一) 隨車憲兵專為協助鐵路車上員工維持交通秩序而設車上員工執行職務遇有權力不逮發生困難時隨車憲兵應協助之
 - (二) 鐵路各次列車無論軍民乘車如有臥佔座位不守秩序或互相滋鬧及任意堆置行李物件不服制裁者應由隨車憲兵立即糾正之
 - (三) 查客驗貨票乃車上員工職責各次列車查驗客貨票時由車守督率收票員會同路局稽查路警照章辦理於必要時商同隨車憲兵協助執行但隨車憲兵未經車守通知無單獨執行查驗客貨票之權遇有軍政各機關職員士兵及旅客無票乘車或越級乘車不服車守及收票員等制裁時隨車憲兵即須遵照
- 總司令部
省政府 第三二二六號會銜佈告實行職權切實取締之
- (四) 如有私帶貨物及包攬無票人客乘車等事無論任何人等一經發覺應由車守商同隨車憲兵嚴行干涉而隨車憲兵更應以身作則務使弊絕風清期收澈底整理之效
 - (五) 隨車憲兵除照本通則二三四條執行任務外其餘關於行車一切事宜仍由車守負責主持
 - (六) 關於隨車憲兵遵守之紀律係屬於軍紀範圍仍由 憲兵司令部規定之

粵漢鐵路廣韶段管理局購料規程施行細則

廿一年八月二十日局令施行

第一條 凡本局購辦材料除依照購料規程辦理外均依本細則施行

第二條 凡各處需用材料每半年度應填造材料預算表送材料課廠核明彙編總表轉呈核定

第三條 凡各處請購材料先由請領處開列請購材料通知書(簡稱請購單)分別急用備用二種註明(一)材料名稱(二)商標(三)數量或重量(四)約價(五)用途(六)會計科目(七)材料預算項目并編列號數呈由各該處課長官核准蓋章後送材料廠登記及附加意見轉送材料課呈總務處長轉呈局長核示如經核准即行依章購辦(廣三各段請購材料因節省時間關係將請購單先送材料分廠查明有無存倉轉送材料廠代送各該處長官核准由材料廠登記并附意見送材料課轉呈辦理)

第四條 請購單奉核准後由材料課先登記於「材料登記總簿」如所需材料屬鋼軌及配件軌枕橋樑機車車輛機器輪船電桿等部定甲種材料及乙種材料每類一次購買額在五千元以上或每類如在六個月內總額超過五千元以上者應照章填具請購單送呈總務處長轉呈局長核准轉送三路購料委員會辦理

第五條 凡奉准購買之材料除應照章招標外須即填具探價單(Request for Quotation)向各商號探價(如急用材料得用電話或派員探價并得呈准先行定購後補手續)探價單應填明(一)原請購處名稱及請購單號數(二)應購數量或重量(三)材料名稱并編列號數註册發出日期交貨與付款辦法等項送由各商號按照單內所列材料逐項

切實填明每值及總值價目送還材料課核辦

第六條 材料課彙齊各商號報價單應列一貨值比較表并擇其價格最廉者附列呈請購料單 (Application for Purchase) 一併依次送呈(一)總稽核(二)總務處長(三)局長核准方得訂購呈請購料單分五聯(一)存材料課(二)存呈購料人處(三)送存批准之長官處(四)送存總稽核室(五)送存會計處

第七條 呈請購料單經奉批准後即填寫訂購單 (Purchase Order) 向該出價最廉商號訂購。訂購單亦名定單須分別廣三段廣韶段編列號數并將(一)日期(二)承辦商行(三)交貨限期(四)呈請購料單號數(五)請購處所名稱及原請購材料通知書號數(六)貨式商標及材料名稱(七)數量或重量(八)每值銀數(九)總值銀數(十)幣別逐項註明並登記「定貨登記簿」及「各處請購材料分戶帳」內貨到時并須逐一銷號註明。此項訂購單分四聯(一)存材料課(二)送綜核課(三)送材料廠(四)交承辦商行并應由材料課長蓋章負責送呈總稽核簽署方能發生效力

第八條 承辦商行接到訂購單後即應依限交貨送到指定地點聽候驗收并應具備貨單正單一份副單三份以便分別存轉及憑取貨價(辦法另詳本細則第十一條)

第九條 凡商人承辦材料須依照材料課訂購單交貨并於貨到時由材料廠查核價值在百元以上者報請局長派員查驗若價值在百元以下者報請各該請購處處長派員查驗認爲適用由廠監收

第十條 凡由三路購料委員會定購材料商人交貨時須先由商人到購委員報知領取「通知收

料單」連同材料送到材料廠依照前條手續辦理

第十一條 凡材料經驗收後由驗收員與點收員原請領處主管長官及材料廠長或分廠長分別在商人所具正副貨單上蓋章證明一面存倉記帳一面將正單送綜核課副單三份一份抽存材料廠或分廠一份送材料課一份交還商人收執以憑持赴出納課領款交商人持赴領款之副單應與送綜核課之正單加蓋騎縫印章以憑核對

第十二條 凡屬急用零碎材料訂明現款購買者一經驗收後即由材料課核明貨單由購料流動款項下先行撥發日後由出納課照數撥還存儲以備續支其他應付之款

第十三條 購料流動款暫定毫銀五百元交由材料課保管以便支給急用零碎款項

第十四條 每月購辦材料應由材料課按旬編造旬報表呈報總稽核及主管長官察核備案

第十五條 本細則有未盡事宜得隨時由局酌核修正之

第十六條 本細則自核准之日施行

粵漢鐵路廣韶段管理局工務處林場辦事細則

二十一年八月十八日呈局核准

第一條 本細則根據呈奉核准之林場組織章程訂定之

第二條 本場不設主任所有林場事務暫歸併工務處造林工程司兼理

第三條 本場兼理員秉承局令及工務處長之命兼理林場一切事宜

第四條 本場設技士一人秉承工務處長之命及造林工程司指揮處理林場一切技術事項其職責如左

一、關於規定苗圃地段造林面積及樹種配置暨編造每三個月進行計劃預報表事項

二、關於擬定育苗種類及數量事項

三、關於規劃林道林區及設置防火線事項

四、關於測量及調查事項

五、關於指揮各員工工作及監督勤惰事項

六、關於每日測驗林場氣候事項

七、關於每月終彙編各種報告事項

第五條 本場設監工一人受技士之指揮佐理林場技術事項及督率工人勉勵工作其職責如左

一、指揮及領導各工人工作

二、每日開工前及收工後均齊集工人點名如有遲到早休均即登記呈報以憑處理

三、每日填報林場製定之工人工作日記表及日工日記表交技士彙呈

四、工人如有違犯服務規則即須嚴加誥誡倘不悛改即呈技士辦理其工人服務規則另定之

五、工人告假須審查事由確否方得轉呈技士核准

六、如僱用日工時須於開工後將姓名人數詳記以便審查

第六條 事務員秉承工務處長之命及造林工程司指揮辦理文書會計庶務及其他不屬於技術事項其職責如左

一、關於林場即發分配撰輯繕校文件及保管案卷事項

二、關於林場金錢出納保管及預決算編造各事項

三、關於林場庶務及不屬於技術各事項

第七條 本場設置考勤簿各職員每日須親自登記月終由技士轉呈處長核閱

第八條 本場各職員請假須先聲明理由繕具假單呈請處長核准

第九條 本細則自呈奉管理局核准之日施行如有未盡事宜隨時由處長呈請管理局核准修正之

粵漢鐵路廣韶段管理局林場工人服務規則

廿一年

(甲) 工作

- 第一條 本場設工目一名工作若干如遇必要時得酌僱臨時日工至額數視工作之繁簡定之
- 第二條 各工人受僱時須隨同確實保人來場填具保單其保單由本場定之
- 第三條 工目應遵本場技術人員及監工之指揮牽同工人工作如工人有違犯規則輕者隨時警告重則報告監工轉呈技士分別懲辦
- 第四條 工目于工作完畢時應將各農具材料等點明妥為保管倘有損壞或遺失應即報告監工以便處理
- 第五條 工人受本場技術人員及監工工目之指揮隨同工目勤慎工作
- 第六條 工作時間因季節不同當另行規定惟遇工作緊張時得酌量延長之
- 第七條 每日于開工前及收工後均由監工按名冊點名一次倘有遲到早休者均作曠工論
- 第八條 關於工作事項無論工目工人如有特別意見得陳明監工轉呈技術人員以便採擇
- 第九條 本場工人未經技士之許可不得使用牲畜或武器
- 第十條 本場如發生火災或盜竊等特別事故各工人均須一律共同救護及防衛

(乙) 假期

- 第十一條 本場例假每逢歲首放假三日雙十節放假一日惟遇工作緊張時得停放或補給之前項例假外如有特別情形主任或技士核准得暫停工作

第十二條 工人無故不得請假如發生特別事故必須請假時須填具請假單交監工轉呈技士核准

前項請假每月不能逾二日如須二日以上必須覓替工亦須經技士認可

第十三條 工人如發生疾病亦須由監工轉呈技術人員查核方得給假惟不得過七日以上如逾此限須扣除工資前項病假如有虛報須依罰則辦理

(丙) 獎勵

第十四條 本場工人具有左列情事之一者得酌予獎勵

(一) 一年以上未嘗請假者

(二) 工作特別優良者

(三) 服務勤敏性質純良堪為他人模範者

(四) 遇發生特別事故有格外勞績者

前項獎勵方法每年終由技士考核彙呈主任酌加工資或酌予提升

(丁) 懲罰

第十五條 本場工人如犯左列情事之一者應酌予懲罰

(一) 服務時間嬉戲喧嘩妨碍工作或草率了事者

(二) 過規定就眠時間後尚喧嘩談笑致妨碍他人之酣睡者

(三) 未經請假而擅離職守者

(四) 虛報病假以圖休息者

(五) 違犯規則或不聽命令至二次者

第 十 六 條

- (六) 假期一滿後不續假而又不僱替工者
 - (七) 品行不端屢戒不悛者
 - (八) 鼓動工人罷工以圖要挾者
 - (九) 盜竊本場物件或容留匪人者
- 前項懲罰方法如犯有第一第二款由技士查察情形以申斥或記過一次犯第三第四款記過二次或減工資犯第五至第八款即予撤革犯第九款除撤革外尚須照盜匪辦理交地方官廳處治
- 本規則自公佈日施行

牘公

公 牘

○ 部 令

●鐵路佔用公地免納各項租金呈奉院令照准由

鐵道部訓令 第一六〇〇號
廿一、八、四、

令各鐵路工管理局

爲令遵事本部於本年四月呈請

行政院准將鐵路佔用公地轉呈

國民政府明令免除向納各項租金嗣後並准無價收用一案奉

行政院第二〇八九號訓令內開案據鐵道部呈稱案查鐵路佔用公地尙須分別納租本爲早年商辦

鐵路或官商合辦之鐵路有此辦法相習因仍馴至收歸國有以及純粹之官辦鐵路間亦沿用之租額

高下既因地而不同條件紛歧亦不易劃歸一致於路政進行輒多窒礙而按之法理事實尤無根據誠

以歷來土地徵收法令既無使用公地必須納租之規定即揆諸理論以國家機關佔用國家土地辦理

國營事業根本上亦無再納官租之理由蓋國有鐵路每年收支決算盈虧仍屬於政府今佔用公地而

責其付租不啻加重政府之負擔徒增手續之繁瑣於行政統系經濟原則皆有未合伏案

先總理建設鐵道幹綫十萬英里之宏願其真諦不外開源節流貫徹根本的經濟政策而尤在集政府

之全力多方維護以促成之斷不容有此疆彼界之積習存乎其間爲進行之障礙也比年以來軍運頻繁各軍強提協餉以致各路負擔益重損害益深營業日衰收入銳減無論補充修理兼顧不遑即現狀維持已感痛苦且各項鉅額外債應還本息大部分延期已久責難紛集應付俱窮百孔千瘡實際上早已瀕於破產惟念本部綜綰路政職在全局統籌補救撐持詎各再緩舉凡可以節省之處均當積極整理但能減少一分開支即不啻保存一分命脈各路佔用國有土地按年支付租金者本區區無幾在地方收益有限事實上亦無所裨補亟應一律取銷以符法制及經濟之原則查前交通部於民國二年頒行之鐵路收用土地暫行章程於收用國有土地業經規定概不給價又上年本部會同內政財政兩部呈准公布之國有鐵路用地徵免賦稅章程亦有概免一切賦稅之明文最近江蘇等省興修公路撥用官地概不給價並經呈奉鈞院核准有案鐵路需用基地以視各省公路尤爲重要地價既可豁免而此項付租辦法更應觸除自屬毫無疑義理合呈請鈞院俯念路政艱危亟待維護迅賜轉呈國民政府准將鐵路佔用國有土地向納租金者概予明令免除嗣後並准無價收用俾一法制而維路政是否有當伏候鑒核施行等情據此當經發交財政部核議在案茲據財政部議復內稱查公地官地既已爲國營鐵路收用政府原徵之租課似可准由原徵收機關查明報請自收用之日起全部免除至無價收用公地一節本部曾於十九年六月另案奉院令第二二五七號奉國府令據首都建設委員會呈以首都各機關收用官地向不繳付價值以致圈定地畝往往踰其需要之限度此後各機關收用官地應付給地價以示限制提經第七十九次國務會議決議照辦轉飭遵照有案建設鐵道收用公地雖不盡屬首都範圍似亦宜同受限制地價仍應照常繳納以一法制等情前來察核尙無不合應准如議辦理除由院通行遵照並轉呈國民政府鑒核備案並分令財政部遵照外合行令仰該部遵照此令等因奉此除關

於鐵路收用國有土地仍須繳價一節與鐵路發展前途實多妨礙業經本部再呈行政院仍請准予無價收用以利進行而維路政俟奉到

院令再行飭知外合行令仰遵照如該路佔用官地公地對於當地機關納有各項租金應即遵照此次院令自收用之日起全部免除勿庸再繳並將辦理情形具報備核此令

部長顧孟餘

●據請借英庚款添購機車車輛已悉應發回核減呈復憑核由

鐵道部指令 第三六四九號
廿一、八、四、

令粵漢鐵路廣韶段管理局

呈一件 請借用英庚款添購三等客車及機車行李車以利運輸由

車字第二六七〇號呈件均悉查英庚款用途經通盤支配之後該局約可借用英金十萬鎊除已購機車四十輛篷車十輛計價英金二萬六千餘鎊外尚餘七萬三千餘鎊得以支用此次該局請予添購頭二等合造車二輛三等客車十輛行李車四輛大機車五輛調車機車二輛估價超出英金七萬三千餘鎊甚多應發回該局自行核減先擇最切要之機車車輛添購以料款不溢出七萬三千鎊即連前購車價總數不溢出英金十萬鎊為原則至說明書應仰注意下列各點(一)部令機車車輛保養檢查標準及規則第二十五條載回動橫桿或機關應置於機車左邊該局所送 No. 100 No. 101 式機車說明書仍置於機車右邊是否行車關係應查明改正(二)機車軸重以規定最高限制若干噸較為妥便並註明該路現有橋樑載重力為古柏氏 E 若干號以便製造廠家得自由設計(三)鋼質客車傳熱較易所有車頂車牆應否施用隔離法以減暑氣(四)頭二三等客車除分別說明每座容乘客若干人外尚須說明每

及圖表均悉案經提出本會第二十八次政務會議決議交廣東省政府酌量整理擬定辦法具報除紀錄外仰即遵照此令等因奉此自應遵辦除以查株韶段原係由鐵道部指定庚款建築惟部款久未續撥擬飭廣韶路局暫時借撥以維現狀再查株韶局每月所需經費至四萬餘元為數過鉅應飭裁員減薪以節糜費并限定每月經費不得超過三千元該局工程事宜另派容祺勳監理常川駐韶專司其事所需工程費每月由廣韶局借撥三萬元其用款着由廣韶局會同三路總稽核楊華日隨時核支并嚴予監督工程進行由廣韶局隨時派員視察報告本府至株韶局以前所欠債項應着該局自行向鐵道部交涉設法清理等詞呈復察核并分別令飭遵辦外合將羅明燭胡棟朝兩技正原呈隨令抄發仰即遵照將株韶局經費及工程費暫予按月借撥并轉函三路總稽核查照會同將株韶局用款隨時稽核及嚴予監督工程進行隨時派員視察具報為要此令

計抄發羅明燭胡棟朝兩技正原呈一件(另刊特載欄)

●令知每月應撥株韶路局經費數目

廣東省政府指令 建字第三六二四號
廿一、八、十二、

粵漢鐵路廣韶段管理局局長李仙根

呈一件呈復奉令按月撥借株韶局經費三千元工程費三萬元一案遵辦情形請察核由
呈悉查此案昨據該局長轉送容監理祺勳請每月增撥二千元為借款利息原摺呈及各種清表前來當經核准應予備案并准每月增撥二千在案茲據前情合行錄案令仰遵照辦理此令

▲附本局原呈

為呈復事案奉鈞府建字第三五三八號訓令關於株韶局呈以路款奇絀工人苦饑亟待救濟懇

請轉行催撥工款以維路務一案規定該局經費不得超過三千元工程費三萬元原文在案邀免
 冗叙外後開合將羅明燭胡棟朝兩技正原呈隨令抄發仰即遵照將株韶路局經費及工程費暫
 予按月借撥並轉函三路總稽查照會同將株韶局用款隨時稽核及嚴予監督工程進行隨時
 派員視察具報為要此令等因計抄發羅明燭胡棟朝兩技正原呈一件奉此遵經轉函總稽查
 照辦理并函株韶局查照及飭會計處按月照數撥借在案奉令前因合將遵辦情形備文先行呈
 復鈞府察核備案謹呈

廣東省政府主席林

粵漢鐵路廣韶段管理局局長李仙根

▲附表二件

謹將韶州大橋至黎舖頭一段橋樑涵洞渠管墾整土石方舖軌等未完工程及黎舖頭迤北緊要工程
 用款概算約數清表列呈

鈞核

用款 編目	地名	樁 號	工程種類	工作 或材料	數 量	單 位 價 格	銀 數	附 註
B1	韶州	八九加〇〇	二百呎橋一度 三十尺一度	勘 砌	打樁搭便橋		一〇〇〇〇元	約三個月完工如需用換購橋料稍多時日約計多半年
B2				便橋用 洋松木			二〇〇〇元	
B3				油 橋	工 料		二〇〇〇元	

B15	B14	B13	B12	B11	B10	B9	B8	B7	B6	B5	B4
									別雞坑	黃崗	
五三八加六〇	五二二加〇〇	四九八加八〇	四八五加六〇	四六八加七〇	三五七加七五	二六五加七〇	三〇五加八三	四二〇加三六	三四四加三五	一三一加二五	
一孔八尺橋	一孔十八寸管	一孔半公尺明渠	一孔十八寸管	一孔三十寸管	一孔半公尺明渠	一孔十八寸管	一孔十尺橋	二孔八尺橋	一孔十五公尺橋	一孔十公尺橋	
工料	工料	工料	工料	工料	工料	工料	工料	工料	同右	安橋樑	意外費
									一	一	
									度	度	
八〇〇元	一・二〇〇元	五〇〇元	一・二〇〇元	一・二〇〇元	三〇〇元	五〇〇元	一・〇〇〇元	一・〇〇〇元	五〇〇元	五〇〇元	一・〇〇〇元
							同右	鋼筋已購未計在內	同右	橋樑存昭州	

E4	G4	G3	G2	G1	B92	B91	T2	T1	E3	E2	E1
	韶黎 段內		同	韶黎 全段	黎 站鋪	煤 廠		同 右	韶 黎段內		四 四〇 加〇〇
四 四〇 加〇〇											四 四〇 加〇〇
路 壟 坊 土	零 星 材 料 及 材 料 轉 運 費	鐵 匠 一 班 (三 人)	診 療 病 工	臨 時 保 護 費	同 右	棚 廠	鋪 石 渣	鋪 軌 岔 道 在 內	各 橋 樑 兩 端 填 土 及 修 補 段 內 水 沖 土 方 估 計		路 壟 坊 土
禦 土 壩 工 料					工 料	工 料		十 公 尺 鋼 軌		石 方	工 料
二 · 二 四 〇 元		同 右	同 右	五 個 月	一 座	一 座		一 四 七 〇 截		約 三 一 〇 五 方	約 一 三 五 〇 方
八 〇 元		一 五 〇 元	五 〇 〇 元	二 〇 〇 元						五 元 六 毫	一 元
一 九 · 二 〇 〇 元	估 六 · 〇 〇 〇 元	七 五 〇 元	二 · 五 〇 〇 元	一 · 〇 〇 〇 元	五 〇 〇 元	五 〇 〇 元	約 六 〇 〇 元	四 · 四 〇 〇 元	一 〇 · 〇 〇 〇 元	一 七 · 六 四 〇 元	一 · 三 五 〇 元
估 計 長 四 百 尺 高 十 五 尺 均 厚 四 尺			醫 生 一 員 月 支 二 六 元 寫 字 樓 僱 員 雜 費 式 等 費 一 〇 元 計 如 上 數	遇 必 要 時 向 地 方 請 軍 警 護 送 或 守 衛 支 給 伙 食 等 費	同 右	臨 時 用	只 在 橋 頭 兩 端 鋪 墊				

鈎核

謹將韶樂段工程監理費用核實需要估列清表呈請

粵漢鐵路株韶段工程局正工程師兼工務課長容祺勳謹擬

	S1	B18	B17	B16	E5		T3
	全韶樂段	牛頭坡橋	長移橋	大旗嶺	煤山尾		韶樂段內
		六二一加四〇	一三五八加〇〇	八五七加〇〇			
	共計	壹孔十五公尺	三孔壹百尺	壹孔三十公尺	石壑		舖軌枕木
	監理費	橋	橋	橋			每十公尺用十式塊
	同右	同右	同右	五個月	三五〇工人	除存約六〇〇塊寶雷一一〇〇	共七・六〇〇塊
	三・六〇元	二・〇元	一・〇元	每式・〇元	五個月每月一〇〇元	每六元	
	一八・〇〇元	一〇・〇〇元	五・〇〇元	一〇・〇〇元	五〇・〇〇元	六九・六〇元	
	另附清表	同	同	同	同	此欸須另備因未能分期攤付以上韶州	
除枕木欸六九・六〇〇元及煤山尾大旗嶺長移橋牛頭坡橋酌量縮少工人減低用欸約四七・一四〇元外湊合每月僅用式八・六〇〇元之數	共計一四三・〇〇〇元	工程費式五・〇元 監理費三・〇元 每月共計式八・六〇〇元 五個月計合如上數			可酌減延長工作時間以調劑月支	黎錦頭段工程	

職 守	人 數	薪 費 元 數	說 明
正工程司	一	五七〇・〇〇	照原支數駐韶州管理全段並兼管第一分段
幫工程司	一	三六〇・〇〇	照原支數駐管第二三分段第二三分段駐所俟擇定適中地點乃定
工程學生	四	共三二〇・〇〇	駐韶州兩名駐第二三分段兩名幫理測量掛線驗收材料量度工程雜費計算等事務
工程司賬	一	一二〇・〇〇	駐韶州管理全段工數支款賬目用款報銷事務
材料司賬	一	八〇・〇〇	駐韶州管理全段工程用款材料報銷事務
材料管倉	二	共二二〇・〇〇	一駐韶州一駐第二三分段管理材料收發及材料倉數目
銀款出納員	一	一〇〇・〇〇	擬請上峯派委員管理以資慎重駐韶州
文 牘 員	一	一〇〇・〇〇	駐韶州
雜 差	二	四〇・〇〇	兩處工程司辦公室各駐一名
更 夫	三	六四・〇〇	韶州兩名第二三分段一名
倉 夫	四	八〇・〇〇	材料倉兩處每處二名點存搬堆材料等事

信 差	測 伏	辦公室房租	東河壩材料 分廠管材料 員	倉 夫	更 夫	辦公什費	監 工	汽車司機	電話工頭及 司理費	共 計
二	八		一	四	二		五	一班	一	
四八〇〇	二四〇〇〇	共八〇〇〇	一〇〇〇〇	八〇〇〇	四〇〇〇	五〇〇〇〇	共三六八〇〇	一二〇〇〇	估七〇〇〇	三・六〇〇・〇〇
韶州傳遞公文等事	每工程司處四名測量工程材料土石方等事	兩工程司處辦公室用	管理材料收發及帳目保管等事	搬堆料理查點材料等事	看守材料廠	兩工程司處汽車電油辦公室電燈或煤油紙章筆墨等支銷			由韶州至樂昌擬留用電話免除電報以資節省	

粵漢鐵路株韶段工程局正工程司兼工務課長容祺勳謹擬

▲附工事辦法及情形說明書

- (一)開列概算數目，施工時按照工作實報實銷，總以工歸實際，款不虛糜為主。
- (二)所有以前員工，除照監理費清單支配能留用外，餘請由 局長安置。
- (三)先行趕辦韶州至黎舖頭站一段，如無特別意外故障，預計五個月通車。
- (四)黎舖頭站以北各工程需款俟抵工段後，另製詳細預算呈報。
- (五)在未接收清楚時，所有領用材料，由該管工程司付給領單為憑，以免阻滯工程進行。
- (六)材料分廠材料倉員，擬擇原有之員能勝任者留用，否則另派。
- (七)接收後，遣散其多餘之汽車司機，欠薪兩個月約三百元。又各工程司辦公室內，雜差小工等欠薪約一千五百元。又路警約欠餉兩個半月，每月約一千七百元，共餉四千餘元。擬請遣散，以免糾紛。此款約計六千元，擬從工款內盡量節減，分兩個月撥付。
- (八)韶州大橋工人來自北方，係孔尼公司僱來；工值每工一元三角，似屬高昂，如有餘款，擬辭退，另撥現在判工劉巨川北方工人，以期節省。
- (九)煤廠與車站相距尚遠，運煤岔道未曾計入概算，如煤商需用長短若干地點情形如何設備，擬俟與富國公司商定，再籌設備呈報。
- (十)現擬照概算各工程進行，一俟奉到核准，即便動工其餘有特別情形者，隨時呈報核定。

(十二) 在工程司轄屬各員工作，主管正工程司隨時有權調遣，如查有失職或品行有虧，准其撤換，呈報備案。

(十三) 現在橋工除涵洞小渠管外，具有包判工承造，依據合約進行，如有進行不力之包判工，准該工程司斷然處置，以期無誤工程。在黎錦頭以南者，應先催促各包判工辦理或另判，統須隨時呈報核定。

(十四) 每月將辦公什費五百元，先期領交出納員存儲備用。

(十五) 領款辦法，由監理員編造各款工程用費，交總稽核作核發工款根據，以後如需用款項，用密碼聲明，工款名目及領用數目，電請李局長轉總稽核核合後，密碼覆電，由該監理員開具正式收條，向韶站領用，即在車利抵解，以期敏捷，事後再補正式領款單，手續照向例辦理，最終由會計課出賬。

(十六) 每週做工程週報，月終做工程月報各四份；以一份呈省府，一份送總稽核，一份送廣韶局，一份送卓局長。

(十七) 現在工段職員，業經核減，所有報單手續，准其變通辦理，酌量刪去繁瑣，節省時間，務求簡明。

(十八) 前向廣韶局借支之一萬元，如無其他故障，從工程費節省項下扣除，從本表工作開始後，第三個月起，分期扣還，每月扣二千元。

(十九) 因工人墊辦伙食，亟待接濟，擬察看情形隨時酌予借給伙食，其數每月清扣，在應得所辦工作之工資內扣還。

○總部令

●此次會剿共匪該局辦理軍車迅速妥慎着傳諭嘉獎由

國民革命軍第一集團軍總司令部訓令

務字第一九三〇號
廿一、八、五、

令廣韶路局局長李仙根

為令知事照得此次會剿共匪部隊調動頻繁該局辦理軍車迅速妥慎足見該局長指導有方各員工努力盡職亟堪嘉許應着傳諭嘉獎用昭激勸為此令仰該局長即便轉飭知照此令

總司令陳濟棠

○局呈

●呈為將發出公債及前交通部認購股份按照會計則例分別將數轉帳並將前交通部墊借贖路款併照轉帳以資清理請察核備案由

為呈請事案奉

鈞部財字第一三三二號訓令開查該路辦理商股抵換公債事宜現屆結束所有此項發行公債數目應按照會計則例列入該局帳冊又前交通部認購粵路公司股票六十餘萬股亦應如數轉帳以示該局資產與負債之實在情形仰即遵辦報核等因奉此自應遵辦惟查前監察院封存有效股票經將清理辦法並定由本年六月一日起至九月底止依限將持有執照繳呈核驗者經如審查屬實准予抵換公債業已呈奉鈞部財字第二三三八號指令核准照辦在案是抵換公債之期扣至本年底止才能結束當轉飭會計處遵辦去後旋據復稱本局抵換商股公債票計自開始抵換之日起截至本年七月廿五日止發出票面額數共一千六百零六萬六千三百五十二元按照會計則例似應將數列入平

●一、五、其他有担保之債款項下記帳又前交通部認購粵路公司股票照本局帳冊登記計有六十二萬六千五百九十三股每股毫銀五元伸算共計毫銀三百一十三萬二千九百六十五元加一二五折合國幣爲二百五十萬零六千三百七十二元此項股份原爲前交通部認購當屬政府資金自應如數轉帳列入平、一、三、政府長期資金項下記帳但本局在商辦時期當由前北京交通部墊借贖路金元小票款截至民四年六月底止本息港洋共二百三十三萬九千二百二十五元壹角九分照原定週息六厘每半年複息一次扣至民二十年十二月底止應付利息港洋共三百七十五萬四千二百五十四元六角四分本息合計應爲六百零九萬三千四百七十九元八角三分惟是項墊款前奉部令改作欠部款項在本局帳冊係列入平、三、一、政府暫墊款項下記帳在前交通部墊借公司贖路之款與現發行公債抵換路股性質相同以同一相類之款目分別記帳未免紛歧且本局既收歸國有路有資本卽爲政府資金若再將該項數目列爲債款記帳徒使增大章計支出矧須複利計息損失更大倘再歷二十年後其本息將達二千萬元負債日增其勢有淪于破產或將因此牽累而致業務虧損之時亦應由政府設法維持與從前商辦時代性質截然不同現當抵換公債將屆結束從前資本負債各數自應分別釐正此項墊款亦應及時清理所有本息港洋共六百零九萬三千四百七十九元八角三分概照轉入政府長期資金項下出帳以符名實復查本路原有股份共三千一百四十萬零九千八百五十元零二角六分除去前交通部認購股份計三百一十三萬二千九百六十五元應轉入平、一、三、項下記帳及將抵換公債票額數目應行對銷外如將來結束之時所餘商股分別註銷以清帳目俾本路資產負債各數得以明瞭實在情形所有撥將各數轉帳辦法緣由呈請核轉等情前來查核所稱轉帳各辦法核與會計則例尙無抵觸似屬可行奉令前因理合具文呈請

察核俯賜備案實為公便謹呈

鐵道部部長顧

次長曾
錢

粵漢鐵路廣韶段管理局局長李仙根 廿一、八、六

○ 訓 令

●仰將所屬實習練習見習各生將到差後工作及改善計劃編具報告書呈核由

訓令 第八八一號
廿一、八、四、

機務處
工務處
車務處
會計

為令飭事照得本路前為養育材人材發展路務起見考取錄用實習練習見習各生為數甚眾亟應集中訓練以資造就所有各該生到差後工作情形與及改善計劃均應各抒己見於文到十日內編具報告書呈核以備查攷其資歷薪級著作應飭一併叙入除分行外合行令仰該處即便轉飭遵照辦理此令

●仰遵照擬具本年十月一日至廿二年三月底止整頓計劃具復核奪由

訓令 第九三六號
廿一、八、八、

令各處

為令遵事照得本局現當厲行整頓之際亟應詳擬計劃以備分期實行應由各該處按照下列三點

(一)歷次局務會議議決未行各案(二)各處擬而未實行各計劃(三)因應目前財力即須興辦各計劃等擬具由本年十月一日起行二十二年三月底止六個月改良行政及擴充計劃連同預算圖則於十日內呈核除分行外合行令仰該處即便遵照擬議具復以憑核奪此令

●令知嗣後對於應行急辦事項仰照規定辦法分別報告核示由

訓令

第七九九號
廿一、八、十二、

令各處

為令遵事照得本局掌理鐵路辦事首重精神交通尤貴敏捷設有遲鈍障礙滋生嗣後各處關於行車猝遇事變或員工執行職務有十分過失時如設有電話者應先行口頭報告至書面報告亦限於兩日內呈報到局以便處理否則失却時間性辦理即感困難甚非所宜也除分令各處課段廠遵照外合行令仰該 即便遵照此令

●令知局長因公赴京自本月卅一日起局務交總務處長王仁康代拆代行由

訓令

第一一九三號
廿一、八、廿七、

令各處

為令知事照得本局長現因公赴京自本月三十一日起局務交總務處長王仁康代拆代行除分行外合行令仰該即便知照并飭屬知照此令

●奉部令呈奉行政院核准國營鐵路佔用國有土地應准無價收用錄令轉行該處仰即遵照由

訓令

第一一九六號
廿一、八、廿七、

令各處

爲令遵事現奉

鐵道部南京辦事處財字第一七三六號訓令內開案查本部呈奉

行政院令准國營鐵路佔用公地免納租金一案業於本年八月財字第一六〇〇號通令飭知在案關於收用國有土地仍須繳價一節經本部再呈

行政院仍請准予無價收用以利進行茲奉

行政院第二〇八〇號指令內開呈悉案經提出本院第五十四次會議決議「所有國營鐵路佔用國有土地應准無價收用」除令行財政部知照并轉呈國民政府鑒核備案外仰即知照此令等因奉此除分咨各省市市政府并通令各路局外合行令飭該路知照嗣後關於收用國有土地以及佔用公地免除各項租金務當查照前後令飭隨地專案報部備核并仰遵照此令等因奉此自應遵照除分令外合行錄令轉行該處仰即遵照此令

○指令

●據呈處務會議議決一級警服務三年以上無過失擬月津貼一元案應予照准令復仍將應加各警姓名列報核辦由

訓令 第八八八號
廿一、八、四、

總務處

呈一件關於第廿四次處務會議議決一級警服務三年以上如無過失擬月加津貼一元案呈候核示由

呈悉應予照准仍將應加各警姓名列報核辦仰即知照此令

究 研

研 究

☀ 列車調遣之研究

(Train Dispatching) 轉載

張倜忱

列車通行，往來不息，既須視客貨之繁稀，而與以適合之運輸，又須預計車輛設備之情形，而設法利用之，以達到最高之效力，故計劃列車之行駛，運輸成本之經濟，為業運輸者之惟一要務，而其事又最繁，舉凡車次時刻之規定，行車方法之採用，支配車輛之制度，行車事務之管理，皆須詳究而探討之，然後可策行車之經濟，轉運之迅速，內以節省費用，增加收入，外以調劑社會，便利客商，茲將其重要事項，分述於下。

第一節 行車時刻表

為全路行車之標準，其編製之妥善與否，關乎全路管業之盛衰，故不得不慎重為之。

甲 應注意之事項，約可分為數大類：

1. 機務方面 機車種類不同，其拖引力亦異，牽力大，而載少，則車行速，載多則行緩，客車載輕而行速，貨車則反是，編定行車時刻，首須知各類機車列車之規定速度，然後一計其距離，規定其開到時刻，他若過站時間，停站，沿途上煤上水之時間，均須計入。

2. 工務方面 兩站之間若係坡路，亦是影響於速度，上坡路行緩，下坡路可行急也，關於沿途橋樑山洞之多寡，建築工程之堅固，亦皆足以影響速度，及行車時刻。

3. 行車方面

a. 開行列車之次數 規定行車次數，為製定行車時刻表，首須注意之事，開行次數，務須與營業需要適合，然此項供需，頗難揣測，商貨之經行無定，時季之疏淡不一，車多於貨，則虛糜成本，貨多於車，則不敷運輸，故列車開行之次數，若係新開之路，最難懸揣，已經營業之路，則較為便易，約計之法，應先調查貨運疏淡之數月內，各區間通過貨車之平均數，或以一年間，各區段之平均數，再加十分之一二，以為例行列車之次數外，更增加若干，以為備用，及應急列車之開行，然此係指貨車而言，至於客車次數，則全視當地人民之多寡與貧富，預測其需要，而決定之。其法較貨運為簡，若有已往之經驗，則更易規定矣。

b. 區段間列車之銜接 列車之行駛，有時以應營業之需要，或以地勢之關係，不能直達行駛，而僅限於區段，然此區間之列車，務須互相銜接，以使非經通車運送之客貨，亦可繼續運轉，在終點車站列車之開到，且須與他路，或其他運輸機關之開到時刻，互相銜接，以便客貨之轉運，此層固甚重要，訂定區段行車時刻，須注意及之。

c. 列車開到之時刻 排行車時刻，須顧及客貨之方便，迎合旅客心理，故列車停站時刻，須充分足用，且開到及經大站時，必須為晝間，或在深夜以前，俾免旅客之上下不便，於貨物尤然，夜間到達，車站工人休息，不能裝卸，徒自停留，以致車輛虛糜，貨物之損失，亦在在堪虞，訂貨車時刻時，最宜按夜之長短，而定其行程，總使白晝裝卸，夜間行車，為最經濟。

d. 列車系統之一致 列車開到地點，須適於客貨之需要，毋使途中有換車之煩，旅客換車尚係自己行動，貨車若須沿途調動，或另行編配，不惟耽誤行程，亦虛糜車輛，增鉅成

本，故行車表之訂定，自應視客貨之需要，而定其起訖地點或為聯絡之輸送，總使客貨，在途之掉換，愈少愈好。

e. 客車時刻之重要 旅客列車之時刻，須用固定性。不常變動，故規定時，須力免開到之誤點，而寬其行駛時間，使其雖稍有遲延，亦可無礙。

乙 製作之方法 *Method of Making Schedules*，上述數事，既已考慮完畢，然後按照固定方式，計算列車時刻，*Train Time* 視每站之距離若干，坡度高下，列車速度，開到時刻，過站及停站時間等，一一計算，而得每次列車之行程時刻，再於行車圖上，*Train Diagram* 先將各主要列車之行程時刻擬好，按列車之種類，依序排列，而定其錯讓之地點，此圖擬好，各項車次，俱已排定，再將其開到時刻，錯讓及上煤水之地點，一一標列成表，是即路員所用之行車時刻表，再簡而約之，即客商所見之行車時刻表也，（見下圖及表）

丙 實行及效力 行車時刻表，一經公佈實行，以前之表自當作廢，其效力亦及於全路，然以時間及列車開行之關係，而發生之問題頗多，我國規章，對此並未規定，他日路政發達，此項問題勢不能免，其時效及實施要點，可述於下。

1. 時效 行車之有效期間，自以改訂為限，而列車按表行車，亦不得遲於十二小時，過此即失其各項優先權，而變為額外列車，其行動須受行車命令 *Train Order* 之指揮，我國列車誤點，有時竟至數十小時之多者，若仍按其原來車次開行，則影響於其他列車，必致牽動全局，而秩序擾亂，故列車無論因何延誤，逾十二小時，即失其時效，在此限內，列車因故不能進行，而為他車追及時，可以互易其車次及權利而開行，（美國鐵路行車規章八十二、九

十四條以下簡稱美章)

2. 實施 行車表之更變，須使影響於列車行動處最少，意即新行車表實行後，舊表上之列車開行，發生最少之變動，致其施行日期時刻，亦宜使列車之牽動最少，行車表實行後，其開到時間，列車應嚴格遵行，然我國習慣，列車開行，可遲至兩分鐘，到達車站，則盡可較定點爲早，此點表面雖似無關，然究非所宜，開車稍遲，速度亦須稍增，站上辦事人役，亦變迂緩，且章則既未規定，亦易爲人口實，若能早到車站，則司機任意增加速度，俾能早爲休息，列車之速度，既經規定，若擅自增加，自易出險，至其開到時間，則按列車開離軌尖之處，無岔道之站，則指固定號誌處，若併號誌而無之，則指經過上下客貨處之時刻也。

上述各事吾國均爲規定，多於行車時刻表上畧注一二語而已。

第二節 尋常路簽及路牌行車制

甲 根據之原則 鐵路初興時，電報尙未採用，（一八五一年後始用之，）行車

乙 實行之方法

1. 嚮導證 路線不通，電氣損壞，須實行嚮導行車制時，由車務分段長，或其他負責職員主持之，填寫委任證三份，一交當地之站長，二份則予嚮導員，（自留一份，其餘一份則送看守障礙地點之司機，）是即將列車開行全權，付諸嚮導者，無論機車列車，非由其隨行，或允准，不得開行，嚮導員之標識，爲紅地白字之臂章。

2. 嚮導職務之開始 區段間消息不通，兩端站須預備嚮導行車制，兩端之嚮導員，接受委任證，後均須用搖車向區段進行，二員相遇，同返最近便知一端，由此出端發之嚮導員，

即失其嚮導資格，將其委任證，由站長處索回。呈繳原填發人註銷之，其他嚮導員，則將帶來之委任證交給站長一分，視路簽等是否封鎖嚴密，不能取出，然後實行嚮導之職務。

3. 嚮導行車 列車行駛，原則上須有嚮導員隨行，然車次若多，自不克分身隨行，乃以嚮導證代之，於列車出發之前，填好交與司機，俾令列車出發，此證於到達前站，須立即交與該站站長取銷之，第一次列車開行，經過相當時間，約計已到前站後，始可放第二列車，謹慎開行，若係末次列車則須隨行，故列車之開行權，完全操自嚮導員，站長亦須受其指揮，故此嚮導員，必有站長或站長以上之資格，始可也。

4. 嚮導之取銷 一切秩序，恢復，嚮導員須親自將兩端站之通知先後撤銷，以使尋常行車制，開始再將委任證繳回，所有嚮導證，亦須彙繳車務處，並報告其情形。

鐵路業務，乃以供給適足運輸，便利社會人民，而其能否供給適足運輸則視其能否按期供給車輛，以迅速裝載，及運輸貨物，運輸之充足，與經濟，不惟利及客商，即鐵路本身，亦蒙其益，良以車輛為運輸之根本，收入之由來，供需適合，則一車得一車之用，調撥精密，則無一時刻之虛糜，若路長車多，尤須充分注意，不可須臾鬆懈，若偶有停頓，影響所及，損失不可數計，不惟本路收入減少，行車糜費，即社會經濟，亦莫不受其波及，然則將何以供給適足之車輛，經濟之運輸，則有賴于調遣制度之良好，支配方法之完善，關於調遣之制度，約有三種（1）集中制，（2）分段制，（3）聯合制。

甲 集中制 行車車輛之管理支配，均由車務處主持，視各方需要情形，而直接分配，派遣人，不假手于他人，以電話電報為調遣之器具，司其事者，稱調度課，或行車股直承車

務處長之命令，而調劑各站間列車車輛之供給需要，以有餘運不足，務使站無積貨，車無閒空，然此制只宜于較短路線，因車輛及站段較少，自易於諮詢一切，為適當之計畫，以謀運輸暢達，供需適合，其優點有三。

1. 易於監督 列車車輛之調度集中於一處，則全路各站車輛之裝卸，易於監督。

2. 車輛經濟 可依最方便最經濟之方法調遣車輛，空車里程可減。

3. 支配迅速 得以隨時應付各事，無彼此商洽之煩，雖然，若路段甚長，車輛又多，則調遣支配，萃於一處，不惟其事頻繁，即勢亦有所不及，膠濟路，設行車分股，北寧路有車輛調度分所，乃以匡救此弊，然有時尚不能盡其用也。

乙 分段制 路線長，列車車輛多，乃將行車管理支配之權，付諸段長，段長承車務處長之命令，將本段所有車輛，分配于各站，必要時，並與鄰段互相調劑，本段一切行車事宜，亦均由其直接負責，此項分段制度，最宜於長路線，各段管理及支配本段之列車車輛，調劑各站之需供，以應商民之需用，車務處，不過總其大要，而為概數的支配而已，其利益亦有三點。

1. 站間車輛分配，有專人負責，無集重於一處之繁。

2. 段長所轄地段甚短，於車輛之管理調遣，易為靈便之處置。

3. 段與地方接近，對於各站需供情形，較為熟悉，故能支配得當，無過與不及之弊，其不利之點，有四。

1. 空車里程增加 各站車輛，既有一定，則此段車輛，裝貨至彼段卸下後，若無回頭貨

可載，勢必空車，駛回原段。

2. 車輛易于糜費 彼段車輛運貨到此段，此段之員司，對其卸裝迅速，不甚注意，或竟任其停置，車輛虛糜實多。

3. 段與段間之供需，未必調和，各段運輸數量，因可畧加估計，然以時季之不同，需要往往驟變，各站面要車量數目有時竟不能預定，故于非常時刻甲段車少，乙段車多而用少，此項調劑之支配，究不集中制之迅速。

4. 段長只知本段之各事，其眼光亦較短淺，遇與他段合作時，不免礙難。

丙 二種制度之比較 二者之利弊，既各如所述，然則孰優孰劣，究無定評，路短者宜於集中，路長者宜於分段，然鐵路皆為永久發展之事業，其延長合併，為固定之目的，路綫短者，暫時之現狀也，車輛調遣之制度，自宜求集中分段二制之合併，兼二者之利，而力去其弊，以達最經濟最方便之目的斯可已。

丁 聯合制 聯合制之意義，即以路為單位，而支配列車車輛也，于各路之上，設立一機關，以管理支配列車車輛，各路自己支配車輛外，尚須受此機關之指揮調遣，茲將其理由，組織，及管理方法，分述于下。

1. 聯合制之理由

a 互相調劑 集中制之利益，擴而大之，即聯合制之利益，各路需要供給不同，有時此路車車輛有餘，而路車輛不足，無此機關，彼此不能合作，一方運輸擠擁，一方車輛空閑。

b 聯運車輛之管理 鐵路為便利客商，減少延誤，而施行聯運，然有時聯運到達之路，竟將聯運車輛，扣留濫用，運輸擁擠，時甚至甘付車租，以獲車輛之使用，其原有之路，反不能得車輛，應付運輸，遂使車輛供需不合。

2. 聯合運制之組織 聯合調遣車輛之機關，須由各路共同組織，以謀全體福利，執行一切公約，打破路界之限，彼此協助調劑，統一支配車輛職權，民國十三年，吾國曾有是議，立車輛調度事務處於交通部，以路政司專其主事，管理全國鐵路行車及支配車輛諸事，然以各路事權不一，中央力弱，諸感困難，遂未發揮其機能，不久亦即以消滅，我國路雖甚少，營業疏繁不同，平時界限甚清，無人為之調劑，偏重偏輕之弊，在所難免，聯運車輛之管理，亦未明文規定，遂致平時需供不能調和，聯運則車輛主權不清，由此言之，統一車輛調度，乃不可緩之事實，美國鐵路聯合會，有車輛處之設，以管理調度及監督各路車輛之使用，租費等問題，及搜集各項報告單表，以為統計資料，其權力甚大，故能使全國車輛，支配適宜，供需有序，鐵路與社會，俱蒙其益，良以車輛通用，則

a 可減少空車里程，節省調車時刻。

b 車輛既運行不已，停置必少，岔道設備，亦可減少。

c 車輛流動性大，載重必多，彼此互相調劑，亦不必多為購買。

3. 聯合制之管理 各路合作，共同組織統一機關，以管理監督各路行車車輛，故能視全國之形勢，社會之需要而通籌全國，預測各地之出產及需要，約計各路行車車輛情況，視其數用與否，酌與調劑週轉，或預為免除擁擠，而提前運貨，或促進聯運，而增車輛效能，實

行此類事項，不惟鐵路須行合作，且須與商民接洽，徵求客商需要車輛之報告，再就經濟狀況，社會統計，而研究估計之，則車輛應如何調劑及支配，可得而知矣。

4. 美國車輛處之制度 美國鐵路聯合會，內設車輛處，主持各路平均供給支配車輛之權，並代表各路，與州際商務委員會 Interstate Commerce Commission 各接洽本路或各路間貨物運輸事項，無論何路發生車輛變故，該處均有自由處置之全權，總機關設於華盛頓，分設十三區於全國地位，各以主任治其事，專行監督鐵路，奉行車輛管理規則，及公平分配車輛，關於諮詢調查等事，則各區皆有商運參議會，Regional Shier's Advisory Boards 以爲路商合作之機關，美國自有此項組織，各路皆爲滿意的車輛供給，遇不敷應用時，則由車輛盈餘之路，設法借調，以應急需，故車輛可免缺乏或濫用之弊，貨物亦不致堆積而遲延，近年美國鐵路，能以供給充足之運輸，多爲該處調度之力也，（金士宣著）（美國車輛調度）

戊 我國列車車輛調遣之情形 吾國各路，對於調遣問題，始多責成各總段長管理，後以總段長事務太繁，不暇勝任，乃將此事，移於分段長辦理，遂致支配難恰，需供不應，後遂改採集中制，使每站按時，以電報報告本站車輛情形，需供數目，然後由車務處運輸課，（行車或調度課，）根據電報，按段調撥，然審核調遣，難免遲延，故仍須各總分段長協同調撥，大致各站致處中之電報，同時各加一份，與本管總分段長，就本段內勻撥，或由隣段或總段撥給，然此各請撥及令撥車輛之電報，均須使處課總段分段同時知曉，然後各處始能互相明瞭，可免彼此隔闕，之弊矣（鐵路組織及管理，講義王世培編）現在京滬杭膠濟北寧均已採用集中制，以電話爲調度之器具焉。

鐵道會計

一 緒言

實質的會計與形式的會計

凡舉辦一事業第一爲籌款問題第二爲處理款項問題前者稱實質的會計後者稱形式的會計廣義言之會計法當包含實質的與形式的兩種會計若僅就會計學而言則專指形式的會計耳至實質的會計應屬財政學範圍內者也雖然形式的會計其事務不僅計算與記賬當與實質的會計相表裏即如何而後可以開源如何而後可以節流此等問題爲司會計者所應研究者也

實質的會計有研究之必要新事業之有利與否當以該事業是否經濟的進行爲判斷之根據計劃無論如何完善倘於財政上認爲非經濟的則每難於實行例如路局員工生活之改善本屬急務但國有鐵路本來之目的在使一國之交通運行順利對於工商業之振興文化之向上亦有莫大使命苟因改良員工生活問題而置本來目的於不顧則該鐵路爲非經濟的不問可知故國有鐵路一方面應遂行交通上之使命予民衆以多大之利益一方面對於員工生活講求改善方法此即所謂經濟的之問題亦即關於實質的會計之問題也

形式的會計有研究之必要

國家會計與個人會計不同匪特進出款項爲數甚鉅且收支賬目亦須表示於國民故不得不設立各種則例以資遵守至關於收付手續因其複雜驟觀之未免有專尙形式之嫌惟舉辦事業之人對於各種則例須先詳加研究庶免臨時發生窒碍而所擬計劃始得實行故形式的會計有研究之必要也

關於形式的會計之詳細手續一般人雖無熟知之必要惟對於普通原則若能明白則於業務進行上當極便利且通曉形式的會計之人其於實質的會計之計劃亦切實可行決無徒事誇大之慮故凡欲研究會計者實質形式兩方面之會計須同時加以研究始不致有偏見之患耳

二、鐵道會計制度

甲、鐵道特別會計之意義

鐵道會計為特別會計之一即不屬於一般會計而為獨立之會計也國家會計雖以統一為原則但特別事項有不能依據普通法規者若無特別規定勢必窒礙難行且將性質完全不同之事項包括於一會計之內於業務發達上反生阻碍故我國會計法規定凡特別事項不能依據本法者得設立特別會計所謂特別會計者即以某事業所生之歲入充其需要之歲出是也依其性質得分三種

(一) 將原事業所生之盈餘撥入一般會計之特別會計

(二) 收支不能相抵時由一般會計給以補助金之特別會計

(三) 無論盈餘或虧損均不關涉於一般會計之特別會計

鐵道特別會計屬於第三種即由鐵路營業所生之盈餘不撥入一般會計得自由使用如有虧折仍不仰給於一般會計之補助金是也

特別會計限於特別事項而設立其一為作業會計如造幣廠印刷局專賣局路電郵航各事業及其他官營事業屬之其二為資金會計如整理貨幣基金國債基金等屬之其三為行政會計如行政區劃特別會計大學校特別會計等屬之鐵道特別會計屬作業會計中之一種

乙、設立鐵道特別會計之理由

鐵道特別會計之設立其理由何在。此為研究鐵道會計者不可不知之事。其設立理由大別之有五。

(一) 鐵道事業雖為作業會計中之一種。但以其屬於營利事業使之分離。一般會計不獨營業之損益易於明瞭。並能經濟的遂行其使命。

查鐵道雖具有公益事業的性質。不以獲利為唯一目的。未可稱為純粹的營利事業。但其屬於營利事業之一種。可無疑義。故其營業之損益須表示明確。且事業之消長。凡屬有利設施。不得不力圖擴充。以資發展。並為達到此種目的。起見。鐵道會計不能包括於一般會計之內。致受影響。蓋鐵道之改良與發展。全視能經濟的遂行其使命否耳。

(二) 鐵道事業其各種設備。當依營業之消長而決定改良及擴充計劃。

關於鐵道之運輸需要甚多。故於收入增加時。當改良或擴充其設備。收入減少時。則不必要之改良或擴充工事。不得不暫時中止。但此種目的。苟非會計獨立。終難達到。誠以一般會計。其對於設備之改良或擴充。不因某事業之消長而定。故其所改良或擴充之設備。或屬不需要。亦未可知。

(三) 若將鐵道會計包括於一般會計之內。而以其收入充一般歲費之支出。則於以經常收入作經常支出之財政上原則。不無違反。查鐵道收入。不若租稅收入。額之確實。一年間。究有若干。收入頗難斷定。若以此種不確實之收入。而充一般歲費。則歲出方面。必致發生危險。蓋鐵道收入。一旦減少。則國家財政。難免不受打擊也。

(四) 若將鐵道會計包括於一般會計之內。則鐵道有為其他事業利用之虞。

現在全國鐵道幹線。均歸國有。其有屬於省有或商辦者。不過小鐵道。而以地方交通為目的耳。鐵道事業。具有獨占性質。不當利得。勢所常有。若以之屬於一般會計。則鐵道以外之其他事業。於需

用經費時難免不利用鐵道而增加其運價爲不當之利得如此則以便利交通助長實業灌輸文化等等爲目的之鐵道勢難維持其使命也

(五)鐵道會計與一般會計之性質根本不同

鐵道預算爲以收入爲本位之收入預算一般會計之預算反是即以支出爲本位之支出預算也換言之一般會計須先審度一般歲費需用若干然後向國民徵收租稅其性質量出爲入鐵道會計以其收入爲經費之支出其性質量入爲出故兩者預算上之性質截然不同

以上所舉理由不過說明鐵道之所以設立特別會計耳其與一般會計不同之點尙多當於下文依次敘述之

三、鐵道之預算

甲、預算之意義

預算者收入支出之估計也 預算上之數字爲估計某事業之收入及其支出額不論個人與國家其會計稍涉複雜者必預爲計算其收入與支出以謀事業圓滿進行並講求避免資本與勞力消費之道在個人家庭其收入與支出若不預爲估計則必至負債或中途輟業鐵道會計亦然其於應行支出之歲出及應行收入之歲入不預爲計算則窒礙隨起鐵道事務難以進行故會計愈龐大而預算愈覺切要也

(一)預算者有一定期間之歲出歲入之估計也 預算爲歲出歲入之估計已如上述既有估計必附期間蓋財務行政循環不息使不規定一結束期限則積久愈複雜整理更屬困難況經濟事情易生變動斷不能有永久不變之預算故無論任何預算莫不附以一定期間者其意卽在此耳此歲出歲入之

期間名曰會計年度凡以十二個月爲一會計年度者曰一年制合數年爲一會計年度者曰長期制綜合一事件之始終設一特別會計年度者曰臨時制我國鐵道會計年度自七月一日始至次年六月三十日止採用一年制蓋估計期間以縮短於一普通年度之內爲最適宜也

(三)預算之編造用以拘束機關者也 預算上之歲出對於機關有拘束力凡一切支出原則上不唯不能超過預算即預算中之各項經費亦不得互相流用蓋爲防止行政官之浪費及政務之紊亂計不得不有所限制耳

要之預算爲一年度之歲出歲入不獨用以維持收支之均衡亦爲判斷財政得失之標準故凡在憲政國家其預算須提經立法機關通過即就吾國各鐵道預算書亦須呈部核准始得施行不容任意編造以示限制且於預算實行之後仍應提出決算以求鐵道部之承認也

乙、預算之分類

現代各國之預算概分兩種一爲總預算一爲類別預算凡總括歲入歲出之全體者曰總預算將歲入歲出分門別類者曰類別預算總預算爲類別預算之全體類別預算爲總預算之根據我國鐵道之歲入歲出預算書乃依據鐵道會計則例編造而成每種經費區分爲項項之下分目目之下分節總括與類別兩相並用也

丙、資本帳

凡關於出納整理鐵路之建築及擴充改良所用之資金謂之資本帳如政府資本所借債款營業盈餘及所屬地畝賣價等爲資本帳之歲入建築費擴充路產費債款之還本付息等爲資本帳之歲出所謂建築費擴充路產費凡用於能增加營業上收益之財產均屬之如對於路軌車輛器械車站工廠地畝

房屋等之建築擴充是也但此等費用其撥付之資源不得不求之於政府資本及所借債款營業盈餘或地畝賣價尤以前兩者爲主要之財源依照各國慣例建築費以政府資本或所借債款充之而營業盈餘多用於擴充路產也

我國國有鐵路會計條例之規定凡關於建築新路展長路線擴充改良路產或經營附屬營業所需之資金先儘鐵路能提撥之盈餘撥充之如有不敷則由政府撥付或發行公債或借款以謀補充蓋以鐵路收入用充建築及擴充改良經費最爲可靠惟此等經費一旦增加則非進款盈餘所能撥充故辦理鐵路者一方須講求營業進款之增加一方仍以公債或借款爲之補充也

公債係利用國家信用由一般國民借來之資金卽爲一種國家之債務倘關於鐵路之建築擴充改良需鉅額資金而此種資金非鐵路收入所能担任時則爲一國之產業上商業上及經濟上計不能不發行鐵路公債以謀補救換言之鐵路公債者爲將散在民間之資金集合於國家用充鐵路事業之方法也依此方法所募得資金可以之設置新財產而此新財產若能運用適宜不獨足以還本付息且能增加進款故鐵路公債稱爲生產公債以其能增加收益反之不能直接發生收益者曰不生產公債如因戰爭所募之公債屬之惟鐵路公債於募集時對於下列三點能詳加審度庶不能誤事卽（一）建築新路其收益能否還本付息（二）依照募債時經濟狀況吸收民間資金有無窒礙（三）能否得較有利益之條件倘能一一圓滿解決則所募公債當不致徒增國庫之負擔也

鐵道部所訂歲入歲出預算書關於資本之收入分爲建築收入資金收入其他收入三項如建築時債票利息銀行利息則屬建築收入如盈餘撥入資金政府撥入資金借入資金則屬資金收入兌換盈餘則屬其他收入而盈餘撥入資金之中則分擴充改良工程之撥入及償還債款之撥入以示區別

關於資本之支出分爲兩類第一類爲建築帳第二類爲建築以外收支帳建築帳以有形產業之建築爲範圍其所需款項應視產業原價合於營業運用者爲標準營業開始後之擴充改良路產於建築帳原價之內不應列入故建築工程之業務約分三種即（一）屬於經濟方面者凡關於商務運務之調查工價之標準企業事項之方針材料儲存等是（二）屬於建築方面者凡投資所得原來有形財產及載在原定繪圖以內之路線上設備是（三）屬於財政方面者凡支付費用其用途爲籌備建築款項及因款項接濟而酌定負債程度是此三者均得列入建築帳內其中更細分爲十八項除總務費籌辦費外所有建築之有形產業如路基軌道車站機廠橋樑車輛房屋渡船機件等莫不各有專屬之門類也至建築時之債票利息銀行利息兌換盈餘等三項則屬於建築以外收支帳若將建築帳及建築以外收支帳之總計減去建築帳收入便可得財產原價之總計也

資本支出之所以如上述分類者其關係頗爲重要每項不唯具有單獨之性質且其用款之多寡悉足以斷定每種路產之價值或各路產所受之業務抑更有進者此種分類對於異日之擴充改良路產設備品維持費工務維持費等均有密切之統系蓋彼此應須對照藉以斷定費用之儉奢例如橋工一項建築帳可得橋工之原價工務維持費可得橋工之修理及換新費其維持費與原價每年互相比例爲百分之幾則可斷定此種橋工爲節省抑爲浪費也

丁、營業帳

營業帳者爲整理鐵路營業上收支所設置之帳換言之利用資本帳上之財產載客運貨以謀收益由此收益之中撥付運用及維持修理此等財產所需之費用也營業帳之收入爲（一）運輸進款（二）其他營業進款如機廠贏利電報租金雜項之類（三）附屬營業進款（四）互用車輛進款營業帳之支出

爲(一)總務費(二)車務費(三)運務費(四)設備品維持費(五)工務維持費(六)互用車輛用款是也

鐵路運輸所需之費用不得有收入爲之補償猶吾人須有一定之收入乃足維持生活其理正同在個人收入方面除薪俸酬勞金等金錢的收入外尙有物的收入鐵路收入亦然除載客運貨之金錢的收入外仍有捐助如地畝房屋等物的收入也惟鐵道部會計則例中所稱之收入營業進款係指金錢的收入而言物的收入不在進款範圍之內本文所述亦僅及金錢的收入耳

運輸進款包括旅客貨運渡船三項業務之收入而言其本路運輸之收入暨聯運本路應得之分數及浮收各費留待將來索償者皆屬之但(一)稽核時審定浮收各費(二)核准補償費(三)特定加價(四)應付他路運價契約內所包括之拖費運費及送貨脚力(五)本年結帳期前運送貨物交卸以後查出短收之運費無從索取者均應由該項收入中除去也

凡由營業進款提撥之數以補償運價表由所包括之業務不由鐵路供應者謂之核准補償費此項補償費無論聯運或本路運輸皆應照運價表所收之進款內扣除倘屬於聯運則此項補償費須得聯運各路許可後由進款內先行扣除再行分派各路要之無論本路運輸或聯運其業務爲運價表內所包括而未由鐵路供應者所需之費皆應補償其應行補償之費自不能列爲進款也惟特定加價則不然倘本路運輸上對於特異之損失或需鉅款之建築物而未有特別會計者則此項備資補償之加價無須由所生之進款內扣除但聯絡運輸因欲得各路分派之實數不得不將此項特定加價扣去耳

營業進款內之租金與歲計帳所列者其範圍不同此爲研究鐵道會計者不可不注意之點(一)凡關於營業所用之房屋地基及各種物產如車站房屋貨棧岔道碼頭船塢住屋棚廠等類由鐵路維持所

得之租金(二)凡他路在本路享有行駛列車之權利者所付之費(三)如有房屋中之一部份所屬於營業之用而其租金為數甚微其維持之費未便與鐵路所用之一部分劃開者(四)凡各種設備品之租借如車輛機件機器航渡等項歸專租借之路所用每項租金不過千元者以上租金均應列歸營業帳內惟各設備品之租金如超過千元以上內包利益與盈利之數者則列入歲計帳此種千元之限制係適用於租借時期不超過歷書年度之一年或一年內之一部分也至(一)非營業所用之房屋而其租金為數甚鉅由租金項下扣除維持費之淨數(二)凡非營業所用之地基如農業用地之租金(三)凡物產如兩路或數路所合用者其所發生之利息並租金(四)本路資產中所有路線之一段租與他路獨用其應收之租金此四者為歲計帳之收入而不能列之於營業帳者也

吾國現行進款之分類其意義有二即一為會計員稽核之需要以謀運價之確實記載一為車務員輸運之需要藉以支配客貨之等級凡稍具重要者莫不於分類作顯明之表示以期管理人得所措施如睡車郵務包裹調車等項關係雖微仍為相當之處理誠以考核業務之狀況端賴乎帳目之翔實耳以上所述僅就營業收入言之耳至營業支出有應為吾人研究者亦復不少關於營業用款之類別前已敘述質言之凡鐵路營業進款應負擔之費用如客運貨運與鐵路轉運上發生其他業務之經常費均應歸營業用款項下列銷不過其支出之鉅細須適合於路員主管職務之支配耳

營業用款中(一)凡於營業時期無從劃分之共同連帶經常費及全路對內對外發生之特別費應於總務費項下列銷(二)凡因車務處主管事務而發生之費用應於車務費項下列銷(三)凡運輸上直接發生之費用應於運務費項下列銷(四)凡運輸業務所需之產業所有維持費關於維持設備品者則於設備品維持費項下列銷關於維持工務者則於工務維持費項下列銷(五)凡與他路互用之車

輛結算後本路應付之車租應於互用車輛項下列銷此等分類鐵路會計則例均有明確之規定良以欲知經濟之盈絀管理之實狀非先將用款明定界說詳為分類使營業用費能核實精算則現狀無以明瞭盈虧無以預測也

鐵路在營業時期對於各項路產須有充分之維持乃能保障投資之利益故會計則例特立設備品與工務維持費兩項以期達到充分維持之程度在主持局務者方面其維持目的在路產於運務上能以最安全之力量達到最高之能率即在主持財政及主持會計者方面亦以有形路產之價格與發行之債額或帳目登記之原價互相符合為維持目的誠以路產如達至最高能率及保持原有價格則可產生最大之進款也

營業用款所列折舊費為總平準表內折舊準備金額之主體鐵路產業之耗損有因尋常磨擦有因普通腐蝕有因舊不適新其彌補之費均應由鐵路所得之通常進款負擔此項負擔名曰折舊折舊費之算法約有二端(一)更換某種產業以單位為標準者應將其價值於更換時在營業用款內列銷(二)某種業產以單位為標準者按月於該業產壽命經過之期攤算數目若干一方面在營業用款內列銷一方面撥作折舊準備金額以備將來更換該產業之價款吾國各鐵路對於機車車輛之折舊每月按照原價二十五分之一之十二分之一作為折舊凡折舊準備金未超過車輛原價百分之二十以前每年折舊定率為百分之四若準備金已超過原價百分之二十而未超過百分之三十其定率為百分之三若準備金超過百分之三十而未超過百分之四十者則其定率應為百分之二若準備金已超過原價百分之四十者其定率當減至百分之一其每年核定之率當以全年度計算又此種折舊準備金應自機車或車輛始用之月起至廢退之月止凡機車或車輛廢退時應將原來價值與殘廢值相差之數

由折舊準備帳列銷倘路線尚在建築時代則此項折舊應自營業帳開始之日起即行計算至機車或車輛廢退之日為止俾資本帳之收入得以減輕也

戊、歲計帳

歲計帳者用以處理不能列入資本營業兩帳一年度內所必有之鐵路收支也歲計帳之貸方爲營業進款淨數有價証券實業投資盈利分期消除債款之折扣應收之利息及租金兌換盈餘等借方爲營業虧損淨數應付之各項利息稅金租金貨幣跌價之折扣兌換虧損是也凡應列入歲計帳之收支不得濫列於營業帳反之亦然蓋營業進款用款帳之結果表示鐵路業務上之盈虧歲計帳之結果表示鐵路一年度之盈絀也

歲計帳之租金其範圍如何已於講述營業帳時言之至關於分期消除債款之折扣吾人應注意之點亦復不少債款之折扣屬於本年度歲計帳之部份者所列數目應預算該項債券於繼續期限內必能到期消盡債券之折扣倘債券於到期以前可以先行籌還者其每年折扣應照債券最長之期限核算惟借款對於消除本金無特別規定者其分期消除借款折扣之起算日期及未備倘有分期償金表之分期償金其起算日期之當否均應呈由鐵道部核准方得施行也

稅金係指繳納中央政府省政府及各路線所經各地方之稅款而言凡撥付政府之特別款項通常款項等不得作爲稅金又所繳稅金若因非運輸業務所用產業而發生者祇得作爲此種產業上之用款蓋購料所付之稅金或關稅等項亦應加入物品原價均不得列入歲計帳之借方也

己、盈虧帳及盈虧撥補帳

盈虧帳者用以處理由歲計帳轉入之盈絀之數也（一）凡以前會計年度各種交易所發生之收支款

目與本年度營業無關者(一)凡雜項之盈虧數若列入營業帳或歲計帳致失該兩帳收支相差之結餘本意者均應列入此帳例如過期帳之注銷或銷後復行收回及出售資產所生盈虧之類故盈虧帳之欸目分爲四類即本年結餘出售資產之盈虧過期營業帳之收支及其他收支欸項等是也所謂過期帳者凡因結帳滯滯所生之匯兌盈虧及已經注銷復行收回之荒帳等均屬之此種過期帳之收支應列入盈虧帳但因逾越年度常行懸記未清各種之欸應在營業帳分別列入且登記本帳各欸日時應將相關營業帳各欸目詳細註明

盈虧帳之結果盈則有分配之用途虧則有彌補之方法此盈虧撥補帳所由設也此帳通歷年盈虧結果與本年度盈虧結果併記之而表示截至本年度末盈虧情形及撥用或彌補辦法故其借方分本年虧折歷年積虧債券紅利及擴充產業償還債欸抵銷折扣特別公積各撥用貸方則分本年盈餘歷年積餘及政府息金之轉登等三項

政府資金之利息在歲計帳支出復轉帳在此帳內收入者其用意在使進欸中政府所可提用之各數歸併一處故截算政府長期投資之利息及累積資金均應列入此帳之貸方政府與他人發生法律問題之解決非所計及不過此項貸方利息總數須與歲計帳所列政府資金之利息數目相符耳

庚、總平準表

總平準表之意義係以表示鐵路各帳清結之日全路之經濟狀況及自開辦之日起以迄編造總平準表之日所有經濟上營業上各種交易之結果也故總平準表之功用乃將各方之結果彙集於一表之內併將歷年累積之數記載無遺而使全路營業與財政狀況一目瞭然此表之借方爲資產分資金資產營業資產未來資產及累積盈餘四項貸方爲負債亦分四項即資本負債營業負債未來負債及累

精虧折以與借方對照也

資金資產大部分爲有形之資產其對照爲資本負債前者凡按照資本支出各項產業原價之總數均屬之後者凡爲鐵路負擔之債務如股份長期資金抵押債券等屬之

凡經常貿易間收入之款項與現存之款項屬於營業資產反之則屬營業負債例如短期借款已募入而未到還期者利息紅利或借款雖已到期因他種關係尙未付款者或付款單已核明尙未照付者皆是吾國各路現行辦法屬於營業收入之資產及屬於營業負債支付之借款均以不得過一年爲期以示限制

未來資產與未來負債亦有顯明之分別如各種公積金各部分預借之公款廢棄產業未經消滅之數等其性質係撥充備用與懸記之支款未經更正者屬未來之資產又如折舊準備金額救濟金額等其性質係存儲備用與懸記之進款未經更止者屬未來之負債累積盈餘爲鐵路自開辦日起至結帳日止之盈餘其大部分業經撥充上年與本年撥充改良路產展長路線或償還債務之用所餘者不過未經提支之盈餘耳此項累積盈餘爲鐵路全帳之樞紐其數目之多少於鐵路之前途極有密切之關係也

☀ 檢查站帳程序

第一章 總論

第一節 鐵路會計

查鐵路爲國家企業一種資產既鉅組織亦繁會計掌全路經濟之樞紐統計定管理之方針是以各國

對於鐵路會計及統計多詳訂規章以資遵守吾國各路自經前交通部先後頒布會計則例以來賬冊登記既同統計比較亦易 鐵道部接管各路以後統一鐵路會計統計委員會仍然存在廣續研討各路對於則例之實行有無應興應革之處每年集會一次俾利進行而功歸實際焉

第二節 站帳則例

站帳爲營業進款之根據欲求進款之翔實不能無正確之賬目站帳則例者即車站登記賬冊及造具報單之單行規程也

第三節 檢查站帳之意義

站帳簿冊分類既多錯誤難免運費核算影响路收是以于檢查課稽核各項報單之外另設檢查帳機關督率查帳人員檢查車站簿冊內外相輔而行藉收事半功倍之效

第二章 查帳職務之組織及站帳人員之管理與訓練

第一節 檢查站帳職務之組織

查帳人員之組織大約不外左列四種茲分別論之

一、分組週巡制 查帳員數人爲組分區週巡查帳此制度僅適用於鐵路網最密之國家

一、分段駐站制 將鐵路全線劃分爲若干段每段擇定適宜地點各駐查帳人員輪流抽查所轄各站策應適中檢查便利此制度在吾國大幹線適用最宜

一、隸屬於檢查課制 查檢查課檢查票據及報單於內查帳員檢查站帳於外若歸檢查課直轄則非特檢查課各股核算遺漏或徇情之處不能予以糾正即車站重大錯誤或其他扶同隱徇情節查帳員因形格勢禁亦不能舉以上聞

一、查帳人員隸屬於查帳機關制。檢查課工作於內查帳機關置隸於會計處督率查帳人員服務於外分工任事外勤補內務之不足相輔而行內外收指臂之功效有互相監視之利無彼此妥協之虞

第二節 站帳人員之管理與指導

站帳爲進款之根據若站帳登記清晰報單造具明瞭則檢查課易於稽核反是則檢查窒碍週折頗多既費公牘之往返復多勘誤之手續曠時費日莫此爲甚糾正之方莫如使指導及管理之權均劃歸會計處若查帳員除負指導之責外再賦予管理之權則站帳前途未有不漸臻上理也

第三節 站帳人才之訓練

鐵路站帳種類繁多規程之宜研討價章之宜熟悉此項人員非設專班從事訓練不爲功俾其於獲得鐵路常識之外尙能貫輸鐵路會計及簿記原理然後可以人盡其才學盡其用

第三章 客運

第一節 客票

甲 售票員銀櫃之稽核

將售票員售票款項數目點清（如遇有紙幣價值低落時在未奉令停收以前仍應將低價鈔票分別詳計以防掉換取巧）

乙、查對當日發售票數

本日訖號減去昨日訖號卽爲本日發售票數其票價總數應與前項所點之款相符其不符之處當於售票盈餘或虧短項內詳細論之

丙、抽查票櫃待售硬紙客票

售票員票櫃之票應不時抽查有無跳號發售及以同號短距離代替長距離藉圖挪用票款情事（各小站進款甚微應防售票員抽售長距離客票）

丁、售票盈餘或虧短

查帳員按照上項辦法查對票款如款數與售票應得之數相等即為查核相符否則非盈即虧應將乙項所查票號及款項差數抄存備查並責成售票員或站長蓋章或簽字以資證明而免事後狡賴然後視情節輕重分別函請車務分段或轉呈酌量處罪（售票虧短款項固應責令補交但溢收之款除特別情形外仍應如數充公以資懲戒）查售票盈餘或虧短皆所不許其盈餘原因有四（一）跳號售票之款（二）售票員私款照章似應禁止不過為便利售票自備找零之款亦情有可原但款數不宜多並應先聲明確數如查核相符即免予追究（三）遇有低價鈔幣或某種紙幣與現洋價格有軒輊時售票員預置低價鈔幣希圖掉換漁利者（數目過大不能聲明為找零之用）（四）找零盈餘（當購票擁擠時如誤找或少給旅客畸零微數）其虧短原因有四（一）售票員個人挪用（二）車票昨日售出款已挪用擬於今日出賬者（三）站員借用款項未及歸還者（四）售票找零因誤找虧短者

戊、註銷客票之檢查

旅客所退之票除有相當理由經由該管站長簽字證明外餘均應查核已否收有手續費並應飭其照章報繳不得託詞日期誤軋或軋印模糊侵吞手續費任意註銷而防流弊

己、售票員票櫃存票之陳列

售票員票櫃所存之硬紙票應為有秩序之陳列例如本路者以距離本站遠近秩序或依車站編號先

後存放次及政府票週遊票等再次爲聯運票票盒貼有顯明標條揭示訖站站名及票價俾發售時手續敏捷

售票員在發售車票之前應注意事項如左

- 一、軌日機之日期是否確實及其所軌日期是否清晰
- 一、準備相當之零錢爲找零之用并應記其數目

售票時間售票員應特別注意其發售之票應與旅客所欲購之票及所收票價準確

第二節 行李包件及雜項客運之檢查

甲、行李

- 一、檢查行李項下進款點驗行李司事銀櫃款項手續與客票進款大致相同
- 二、根據票根抽核行李逾暈之運費及免費或逾暈運輸之上下力
- 三、查視未用之空白行李號牌曾否照章封寄檢查課
- 四、檢查逐日行李進款是否移登站帳式六(客運進款總簿)及與否如數報繳會計處
- 五、行李運進及運出報單是否遵章如期造寄
- 六、檢查儲存行李票之收費是否如數報解
- 七、遇有免費重量行李票所註之同等客票票號應相連續以防行李司事借填其他票號
- 八、建議 爲根本防杜冒借票號而裕行李收入起見(一)所有掛號行李之旅客客票應於提取行李與行李收據同時附繳(二)查帳員認爲必要時得將收到之掛號行李悉數過磅查核逾暈收費是否相符

乙、包件及雜項客運

- 一、包件及雜項客運款項之點查手續與點查行李進款同
- 二、抽核包件及雜項客運所收之運費及上下力
- 三、檢查包件票未用完之空白號牌是否如數封寄檢查課
- 四、查視包件及雜項客運進款是否移登站帳式六按日解繳
- 五、檢查包件及雜項客運運出及運進報單是否遵章如期造單
- 六、建議 查包件雜項過磅之不認真漏規很大鐵路損失尤鉅似應嚴加取締除責成起卸站長負責督察磅務外並准各查帳員有抽查之權以杜弊端而裕收入

第三節 客運進款總簿

客運進款總簿(站帳式六)乃所有客運各項進款之彙總簿也所有各項客運進款應逐日錄登此簿每日之總數亦即站帳式六二(繳款單)內之客運進款所報繳之總數查帳員除根據各種客運票據底冊與站帳式六核對相符外仍應查視站帳式六逐日錄登之總數是否與站帳式六二相符並已如數報繳

第四章 貨運

第一節 預付·到付·記帳·

- 一、預付貨票之查核 查貨票司事無相當學識與經驗往往收到寄貨人聲明書後漫不細心任意核算致運費短收或得轉運公司夥計同意減等報繳冀圖挪用運費之一部俟更正單下時再行照補或塗改貨票存根多收少報等種種不法情形除填調查貨運互相通知單俾到運站查帳員

查核外應認真檢查貨票底冊及繼續核對站帳式三十一站帳式三十三並查視站帳式六十二該項運費已否解繳

二、到付貨票之查核 查帳員接到起運站查帳員調查貨運互相通知單後應於到站查帳之便就近查視車輛登記簿之最近到達貨車該項貨運已否到達貨票已否繳課運費是否相符已否報繳車帳式三十二已否登記無遺有無任意積壓到達貨票希圖挪用運費及利用來回票情事對於本管段內之起運到付運輸亦應盡量查填通知單寄交直轄到達查帳員查核以期嚴密而杜流弊

三、記帳貨票之查核 貨票司事往往照抄寄貨聲明書所填之運費不加覆核而待檢查課審核若檢查課覆核疏忽或有其他原因則運費短收影响路款甚鉅故查帳員對於記帳貨票之查核與預付及到付之貨票同一重要不容忽視者也查帳員每次到站查帳時固應查核記帳貨票遇有不符之處列表報告俾轉檢查課填發更正單每屆月終查帳員亦應將該站該月份之內記帳運費總數呈報俾便與檢查課按月所造之記帳帳單核對以昭覈實

第二節 裝卸力之檢查

一、各種貨運之裝卸力不論預付或記帳均應從詳審核呈到達貨運之卸力應隨時報繳（見站帳式三十五）不得任意積壓

二、查核各站因到達貨多所付臨時增僱長夫卸貨之卸力是否與車務處規定數目相符有無浮開冒報情事（見站帳式三十四）

第三節 站帳式三十一・三十二・及三十三之檢查

- 一、站帳式三十一即本路及聯運運出貨物登記簿也所有本路及聯運運出之貨票應分別本路或聯運接到達站編定連號循序登入站帳式三十一a(本路)三十一b(聯運)此種編號不應遺漏亦不宜重複以便到達站得按號追尋也
- 二、站帳式三十二即本路及聯運進貨物登記簿也所有收到之貨票應分別本路或聯運按各起運站所編連號循序登帳式三十二a(本路)三十二b(聯運)如起運站編號重複或遺漏未到應飭到達站電起運站追查
- 三、站帳式三十三即貨運進款日記簿每日應行收入之一切貨運業務進款查照繳解客運業務進款辦法逐日照章登記與客運進款用同一解款單(站帳式六二)解繳不得積壓(見站帳則例第一〇七條至第一一二條)
- 四、車站收到之貨票甲乙聯應造具站帳式四十二C寄交檢查課不得任意積壓下力(指整車言)查貨票甲乙聯關係重要若不收回易滋流弊蓋檢查課既不能僅憑報單核算運費且恐來回利用影响路政故各路對於路員遺失貨票均規定有相當之處罰以杜弊端
- 五、調車費延期費之檢查 查帳員應秘密到該管各站商用岔道暗記出入重車號碼然後到站查視曾否照章核收調車費並應根據車輛登記簿查視發交商號裝卸之車輛有無逾越規定鐘點曾否照章核收延期費以期涓滴歸公而杜流弊
- 六、建議 裝運之貨物等級有無捏報重量是否屬實在各路除責成起卸站長認真查察外規定隨車稽查(平漢稱總查票)有抽查之權因係同屬車務處收效亟微如能予各查帳員以同等權限與車務稽查同負抽查之責則鐵路陋規可免收入定可增加也

第五章 補價票及車式327會檢式39票據之檢查

第一節 站上補票

凡站上所收補票之款應用站帳式九造報不得任意積壓(補價票根即附站帳式九寄會計處)

第二節 車上補票

車首在車上所收補價票款應造具站帳式九報單於返回原駐車站時連同票根及進款繳交該管站長簽收彙繳不得故意積壓查帳員爲縝密檢查車首補價票款起見於隨車赴各站查帳時得向車首取閱補價票本將當日該次車所補票號及起訖站名暨票款等項填註於檢查車隊長補價票報單之內俾到該車隊長駐站查帳時查核該項票款已否照繳(如該車隊長原駐之站在他查帳段範圍以內者即將上項報單寄交該管查帳員查核辦理)

第三節 車式327及會檢式39票據之檢查

站上填發之車式327應用雜項報單(站帳式十五)造報車上填發之會檢式39應用補價票報單(站帳式九)造報

第四節 會檢式二十二及會檢式二十三之檢查

會檢式二十二係爲站長登記發交車隊長領用補價票本及繳回票根暨票款之用會檢式二十三係車隊長繳交補價票款報告單查帳員爲嚴密檢查補價票款及欲知車隊長領用票本暨站長彙價繳補票款起見應切實查核上項登記簿及報單

第六章 票據之請領及保存

第一節 請領票據之審核

車站存票不宜過多既免虛糜且防流弊查帳員對於各站請領之票據應根據檢查課之發票通知單用專簿按站分類登記每次接車站填具之請領硬紙客票及編號票據單(站帳式二)之後應行審核之點如左

一、請領起號是否與上次訖號啣接

二、請領數目根據以往發售統計概數是否適宜

第二節 車站存票之檢查

一、查帳員對各站存票及票簿(站帳式三)應不時查對並根據檢查課之發票通知單查核存票簿已否如數登記

二、車站存票應按號循序發售不得跳號顛倒發售除該管站長及理帳員應直接負責保管責任外查帳員應不時抽查以防扶同隱徇

第七章 平漢路查帳員應填造之各項報單表格

第一節 定期報單

一、查帳旬報單 查帳員每旬檢查之車站及列車隊應填具查帳報單詳細報告外仍應填具旬報單按旬呈送如有改善站賬之個人意見亦應列入以備採擇轉呈施行

二、查賬報單 每查站應將該站各項簿冊登記情形逐次填註如查出客貨結賬等項錯誤亦應詳為記載以資查對而昭覈實

第二節 不定期報單

一、檢查車站繳款報告表 車站逐日繳解客貨進款出納課收到與否以及車站有無積壓或所繳

數目是否相符以出納課退站之繳款單一聯爲憑查賬員到站查賬時對於退回之繳款收據固應查核所繳款數是否相符有無退換鈔洋（偽幣或雜洋）或短交情事但對於未回之款單更應填具檢查車站繳款報告表俾向出納課查填收到日期以資證明一掃從前積壓及朦混情事至其託詞無款袋（應事前電出納課寄還）及無收款員（可查詢隣站曾否繳款藉以證明）因未繳款者更可不攻自破矣

二、檢查車隊長補價票報單 爲嚴密檢查車隊長補價票款起見各查賬員應隨車查填車隊長補價票款報單如該車隊長所駐之站係在本段範圍以內應俟到站查賬時查核該項票款已否如期報解如其駐站係屬他段查賬員管轄應寄交該管查賬員俾於最近查賬時在該項報單附計欄內填註繳款日期寄回原款

三、調查貨運互相通知單 站賬之檢查尤宜詳盡貨票司事核收運費之是否確實引用價章之是否得當若檢查課覆核疏忽則遺漏堪虞故各起運站查賬員對於起運貨票或中途站查賬員隨車檢查貨票填具「調查貨運互相通知單」分別寄交到達站或起運站查賬員查填到達日期或查對票根是否相符互相抽查收效頗著對於到付運輸效力尤大

四、檢查站長或售票員銀櫃存款清單 中國幣制最爲複雜而各私立銀行紙幣之多尤爲他國所無各路進款雖只限收各殷實銀行現鈔兌換價值遇有變動之際易與站員以掉換取巧之機凡紙幣與現洋兌換價值有差異時各查賬員應特加注意嚴密檢查將站長或售票員銀櫃款項種類從詳填註以防取巧而重公帑

第八章 結論

第一節 關於站賬則例方面

部頒站賬則例所定簿冊報單多不完全掛一漏萬之處甚多故在平漢方面由會計處增訂之印刷品及編號票據甚多定名為會檢式(見附表)恐他路感於站賬則例規定格式之不完備亦有自行增訂之處查鐵道部似應搜集各路有關站賬印品為劃一之規定以資整飭而免紛歧至關於站賬簿冊及格式之改良或補充當專篇詳述之

第二節 關於檢查工作方面

此篇所及因時間關係及查賬人員觀摩需要較切起見故僅限於查賬人員檢查站賬之程序舉凡糾正錯誤及防止弊端等之大概情形擇要論述遺漏殊多除檢查課內部各股檢查工作程序容俟另篇詳述外倘海內外名流鐵道先進惠予指正則尤為馨香祝禱者也

☀ 大機車與小機車之經濟比較

譯自日文業務研究資料第十八卷第四十四號

總 綱

同一數量之貨物用小機車牽引貨車從事輸送時其列車次數必須較多若用大機車牽引則列車次數當可減少而列車次數一減則人工費煤炭費以及機車之修理費等均隨之而減本篇為證明此說之不誣特就同一距離及同一數量之貨物輸送假定為四種列車單位各將每噸每料之營業費詳為比較以期明瞭

第一節 基礎條件

在一定之距離內運送一定之貨物用大機車牽引則列車裝載之單位必大而列車開行之次數較少

反之用小機車牽引則列車裝載之單位必小而列車開行之次數須增兩相比較採用大機車當然有益列車單位之大小與運轉費之多寡固大有關係而除運轉費以外尚有數項不能不加考慮茲特一併條舉於下以爲比較之基礎

- (一) 在一定之距離內運送一定之貨物(因經濟比較與列車次數及機車輛數之變化有關也)
- (二) 本文所謂經濟比較即每噸貨物所需營業費之比較
- (三) 營業費內旅客與貨物之分別方法根據日本鐵道運輸局貨物科所定之方法
- (四) 根據日本昭和二年度(即民國十六年)之日本鐵道營業費及貨物運輸里程
- (五) 根據昭和二年日本鐵道之實例分定列車單位如下

甲級	壹千二百噸
乙級	九百噸
丙級	四百五十噸
丁級	三百噸

第二節 計算結果

依以上假定基礎計算之結果列車單位較大者每噸每料所需費用亦較少因列車之單位變化則營業費亦隨之變化而列車次數減少費用自可減少其理甚易明瞭昭和二年度日本各鐵道平均列車單位爲四五〇噸每噸每料之營業費爲一・四五分若列車單位爲九〇〇噸時每噸每料之營業費僅一・三二八分兩者相較節約百分之八・四二倘依昭和二年度日本鐵道貨物營業費一萬七千六百六十四萬九千七百四十二元計算則可節約一千四百八十七萬元由此觀之機車大者列車

單位亦大營業費則可減少茲將各項費用依列車單位而警化之情形詳細表明於下

項 目	甲級單位	乙級單位	丙級單位	丁級單位
運轉費元數	28,825,624	30,626,624	37,581,624	44,001,624
修車費元數	9,277,039	10,006,039	12,447,039	14,672,039
運輸費元數	47,564,361	48,314,361	51,234,361	53,144,361
養路及電費元 ^{1/3} 數	9,893,101	6,893,101	6,893,101	6,893,101
公共費元數(包括總 務費養路及電費之 2,3,保健費教養所 費共濟組合費給與 金機密費等)	28,353,142	28,353,122	20,353,122	28,353,122
利息與債務處理費等 元數	37,047,295	37,771,295	40,136,495	22,070,495
共計元數	157,960,542	161,959,542	176,649,742	190,134,742
貨物行車里程	12,186,966,326	12,186,966,326	12,186,966,326	12,186,966,326
每噸每料營業費分數	1,295	1,328	1,450	1,560

第三節 費用變化概要

關於營業之各項費用是否均依列車次數之增減而生變化頗有研究之價值爰述概要以便參攷

一、總務費 此項費用與列車次數之增減並無影響

二、養路費 列車次數之增加對於通過噸數之本身通盤計算無甚變化但列車次數既增則機車

次數亦增故機車重量之通過必有增加因而致使列車通過之噸數似有多少之增加反之列車回數減少機車次數雖亦隨之而減然須改用較大之機車時於路軌之修養仍難望其輕減二者之間究竟相差若干如何計算調查頗難茲姑從畧

三、電費 電費之調查亦甚困難

四、運轉費 服務車房之工務員事務員司機副司機驗車員擦車夫上水夫煤炭夫旗夫轉盤夫及列車驗車等項人工費與煤水費均同列車次數之增減而有多少之聯化

五、修車費 機車之數量變化修理費亦隨之而變化

六、運輸費 列車之次數增加則車務人員及摘車掛車等費用亦必變化

七、旅費保健費教養所費共濟組合費給與金機密費等 此等費用與列車次數之增減無甚影響其中保健費教養所費共濟組合費給與金等費用雖與車務人員之多少之關係如列車次數減少時車務人員隨之減少費用似亦因而減少但調查甚為困難且與費用之變化無重大之影響

八、利息與債務處理費及補充費 機車數量發生變化則與機車有關之財產必有多少之變化利息亦隨之變化而補充費之與機車數量亦不無關係也

第四節 費用變化詳解

各項費用依列車次數而變化之概要既經說明如前茲請進而講解其詳情

一、修車費 列車單位擴充至一倍時機車能力亦須遞增至二倍但機車之輛數則可減少二分之一反之列車單位減至三分之一時機車能力亦可減至三分之二但機車輛數須加至一倍半機車修理費之多寡與機車能力大小雖有關係但機車能力加大至二倍時其修理費絕不能遞增

至二倍不過須有若干之增加而已茲就實地調查之結果將機車大小與修理費之差額列舉於下

機車形式	調查輛數	行走料	修理費用
五〇〇式	三輛	八九六一五	四〇二六
二三〇式	四輛	一〇九〇三一	三四八〇
二五〇〇式	五輛	五〇五〇〇	三三四六
二一二〇式	一三輛	七三六七四	三七〇〇
九六〇〇式	二五輛	一二〇〇〇〇	五四二七
八六二〇式	二一輛	一七二九六四	七四一五
C五一式	一五輛	二六〇三二五	五七六一
D五〇式	八輛	一六三〇八七	五〇五五

依此計算則得

D五〇式機車修理費	五五〇〇元
八六二〇式機車修理費	四五〇〇元
二一二〇式機車修理費	四〇〇〇元

修理費以外之費用可依比例計算之據昭和二年之調查日本各機車修理費每輛之比例如左

用於甲級列車單位者	一・三
用於乙級列車單位者	一・二
用於丙級列車單位者	一・〇

用於丁級列車單位者

〇・九

昭和二年日本各鐵道之修車費共計二千七百五十萬零六千三百五十八元關於貨物者爲一千二百四十四萬七千零三十九元關於機車者爲一千二百八十四萬三千三百三十八元再將旅客用機車與貨物用機車按里程分別之貨物用機車爲六百一十一萬五千元按甲乙丙各級情形計算之費用自然變化例如乙級機車輛數爲丙級之二分之一其每輛修車費爲丙級之一・二倍故乙級機車修理費爲 $6,115,000 \times 1/2 \times 1.2 = 3,669,000$ 即三百六十六萬九千元同樣計算甲級機車修理費當爲二百九十四萬五千元丁級機車修理費當爲八百三十四萬元

結果可得關於貨物之修車費如下

甲 級

乙 級

丙 級

丁 級

九・二七七・〇三九元 一〇・〇〇一・〇三九元 一二・四四七・〇三九元 一四・六七二・〇三九元

二、運輸費 昭和二年日本各鐵道之運輸費爲總務費五八・四九五・一六〇元列車費一二・二八七・九二七元其他費用一一〇・八七〇・五一一元以上共計九一・六五三・五九八元依貨物課規定之方法分別之關於貨物之費用爲五一・二三四・三六一元運輸費中因列車次數之變化最受影響者爲車務員之費用及摘掛車之費用車務員之費用與列車次數爲正比例更依旅客用與貨物用機車里程計算之則得貨物車務員之費用如下

甲 級

乙 級

丙 級

丁 級

一・七〇〇・〇〇〇元 二・二九〇・〇〇〇元 四・五九〇・〇〇〇元 六・八八〇・〇〇〇元

摘車掛車之費用依運輸局之規定貨物約占百分之九十計算如下

關於貨物之運輸費總計如下

甲級	乙級	丙級	丁級
一・五二〇・〇〇〇元	一・六七〇・〇〇〇元	二・二九〇・〇〇〇元	二・九一〇・〇〇〇元

甲級	乙級	丙級	丁級
四七・五六四・三六一元	四八・三一四・三六一元	五一・二三四・三六一元	五四・一四四・三六一元

三、運轉費 昭和二年日本各鐵道之運轉費爲石炭費三五・三六六・一九九元其他費用四三・四二九・六五八元兩項共計七八・七九六・八五七元依照貨物課之規定計算貨物運轉費爲三七・五八五・六二四元按機車輛數與機車之大小及列車次數可以算出工務員事務員司機升火及驗車員擦車夫旗夫等人工費再按里程可以計算貨物用之人工費如下

甲級	乙級	丙級	丁級
----	----	----	----

一一・一〇五・〇〇〇元	一二・六二〇・〇〇〇元	一八・八九〇・〇〇〇元	二四・九七〇・〇〇〇元
-------------	-------------	-------------	-------------

機車之牽引力如相同時對於車輛換算每噸每料之石炭及油脂之消費量大致相同如列車單位二倍時機車之牽引力亦須二倍但機車重量絕不能加至二倍昭和二年日本各鐵道之貨物列車單位爲四五三噸即八六二〇式機車牽引之定數列車單位二倍時即D五〇式機車牽引之定數八六二〇式機車之重量爲八三噸D五〇式機車之重量爲一二七噸相兩比較之差爲四〇噸約當列車重量百分之四如列車重量爲三分之二時每列車單位爲三〇〇噸如機車之重量爲六〇噸時約當列車重量百分之一・九每列車單位爲二・六七倍時如機車之重量爲一五〇噸時約減少七二噸約當列車單位百分之六由此可以計算炭水油脂費用按機車里程

分別之貨物機車費用如下計甲級一六・五〇五・〇〇〇元乙級一六・七九一・〇〇〇元丙級一七・四八〇・〇〇〇元丁級一七・八一六・〇〇〇元更就各數而總計之則得貨物運轉費如左

甲 級 乙 級 丙 級 丁 級

二八・八二五・六二四元 三〇・六二六・六二四元 三七・五八五・六二四元 四四・〇〇一・六二四元

四、利息與債務處理費及補充費 同一能力之機車若分為兩輛製造時比較一輛之製造費為大

茲將昭和五年度日本各鐵道機車之價值分爲甲乙丙丁四級開列於下

甲級 一五〇噸式機車 九四〇〇〇元

乙級 D 五〇式機車 八一八四〇元

丙級 C 五〇式機車 五九七二三元

丁級 六〇噸式機車 五〇〇〇〇元

甲比丙及乙比丙機車之製造費約小百分之三十一又小數三丁比丙機車之製造費約大百分之二十五又小數六此等比例之差與利息大有關係日本各鐵道機車資產共約二萬四千七百萬元貨物機車之資產約佔二分之一當爲一萬二千三百五十萬元按年利百分之六計算則一萬二千三百五十萬元之百分至四十一利息爲三百零三萬元其百分之三十一又小數六之利息爲一百八十九萬七千元補充費當與利息相同如機車之單位小時費用必大其變化同前昭和二年日本各鐵道之補充費爲二十八萬八千六百四十元貨物用機車約占十四萬四千三百二十元甲級機車應減百分之四十一即五萬九千二百元乙級機車應減百分之三十一又小數

三即四萬五千二百元丁級機車應加百分之二十五又小數六即三萬七千元就此等變化數量加算之結果而得利息與債務處理費及補充費如下

甲 級	乙 級	丙 級	丁 級
三七·〇四七·二九五元	三七·七七一·二九五元	四〇·一三六·四九五元	四三·〇七〇·四九五元

關於行車用之蒸汽機關與爆發機關的比較

盧 銳

蒸汽機關係利用蒸汽力發生運動之作用者，發明雖早，初僅視為玩物，直至二百三十年前，英國水活來氏，始創礦山用之蒸汽唧筒，而實用之蒸汽裝置。乃自此始。後經研究改良，遂成完全機關，大概各工場之原動機及機車輪船等多採用之；其燃料以石灰無烟炭為主。爆發機關，係瓦斯機關及石油機關之總稱，利用爆發力起運動之作用者也；在一世紀以前即有之，但只可急激加熱，不能急激除去；且效力甚小，難供實用。近五六十年間經從事於斯業者，研究原理而改良之。竟得占機關界中之重要位置，駁駁乎與蒸汽機關爭雄長矣。現今各工場原動機及汽船汽車等，幾無一不採用之，其原動資料，瓦斯機關用石炭瓦斯或發生瓦斯，與空氣成混合之，氣體，石油機關，以石油之輕油及重油行其氣化，與空氣混合，茲試比較其利弊，以資參攷。

(甲) 爆發機關比蒸汽機關有利之點

(一) 蒸汽機關利用汽罐燃燒石炭生熱，傳於水而造蒸汽，汽出罐經管上升進入汽瓣，經過汽管而入於汽筒，輾轉相傳，始能見熱之功效，然瓦斯機關用發生器中所生之瓦斯，可直接送入汽筒，以供燃燒，其熱度足以昇騰瓦斯之溫度，手續簡便，熱之耗

費較少，燃料亦較為經濟。

(二)如欲蒸汽機關連轉，須數時前投炭燃火，即連轉雖近中止，仍須投入少量之炭，聽其壓力自降，且連轉停止後，所餘之燃料及蒸汽，全歸無用。故連轉前後之耗費燃料甚多，至爆發機關，隨時可以開始連轉，又燃料斷絕後，即可停止連轉，既便工作，又省燃料。

(三)瓦斯機關發生器中造成之瓦斯，可蓄於瓦斯溜內，以便隨時導入機關，而蒸汽機關罐中之蒸汽，若壓力過高，必致逸散其熱，且不能蓄於他處，如瓦斯溜之便利。

(四)用蒸汽時，雖小馬力之機關，必備一罐，且須一人管理之，至用瓦斯機關，雖無發生器，亦可布設瓦斯管，從公司購入瓦斯，至於石油機關，其本體上附設蒸發器，置有石油罐，無論何處，皆可行事。

(五)蒸汽機關停止時，曲柄常在死點，此時氣弁全蔽，將連轉時，須稍開氣弁，放入蒸汽，唧子方能動作，而爆發機關，可省此手續。

(乙)蒸汽機關比較爆發機關有利之點。

(一)凡瓦斯機關曲柄軸兩迴轉間，僅起一次爆發，唧子即行工作，故押曲柄迴轉力之變化頗大；或增加其汽筒數，輪流爆發，以平均其迴轉軸之速度，而蒸汽機關各行程間，唧子皆須工作，抽曲柄軸迴轉力之變化較小，速度只能平等。

(二)蒸汽機關，除制定之蒸汽量外，可暫時開大其弁，送入多量蒸汽，發生有定馬力以上之動力；然瓦斯機關，始終不能越一定馬力之範圍，及一定載重之過量，蓋瓦斯

機關有增加載重時，其應補之動力，僅能蓄運動勢力而已，不能頃刻留存，以備不時之需。

(三)爆發機關，即在筒內直接燃燒，其熱甚強，筒壁常成赤熱，易生歪曲流洩等患，故機關轉運時，須設冷套於汽筒及筒蓋中部，入以流動之冷水，以減其熱度，以成退熱裝置。

(四)爆發機關開放瓣時常放氣，發生音響，通常須設消音器以消滅之。然蒸汽機關運轉時，雖亦不免喧鬧之聲，惟較爆發機關究為安靜，且瓦斯機關氣筒內之燃燒，如不完全，則放出惡臭之氣，足以妨害衛生。

(五)爆發機關，因在汽筒內燃燒瓦斯煤烟及塵埃等時常附着各處，氣體究不若蒸汽機關之純粹，於是奔等易生漏洩，故須常開汽筒以掃除內部，又當機關運轉時，汽筒壁常成赤熱，如非有相當之油，必失其功用。

綜上以觀二者，各有利益，難分軒輊，但蒸汽機關，自發明以來，已有二百三十餘年之久，尚不能完全無弊。爆發機關以五十餘年短時間之研究，已占機關界中之重要位置，日後之研究家，當日有改良，其進步發達，未可限量。將來爆發機關，或遠勝於蒸汽機關，後來居上，可預卜也。

艾迪生紀念列車

美國片司非尼亞鐵道，近為表示紀念大發明家艾迪生起見，特指定紐約華盛頓間，午後三點半西行快車，二點東行快車，名為艾迪生快車，按紐約至美京二百二十五英里，已着手改用電力，約明年年底可以完成，又一八七九年，片司非尼亞鐵道首先使用電燈，一八八七年全綫改用電燈，此次所指定兩列車，乃每小時一次各列車之一，往來於紐約華盛頓間，約用四小時半至五小時。

查調

調 查

☀ 各國鐵路概況

○ 美國

(一) 英美鐵路之不同點

美國鐵道與英國同隸於民有民營制度而事實上美國鐵路頗多模仿英國之處惟亦有數點與英國根本不相侔者茲略述之

一、築路之目的美國鐵路之建築大部目的為使西方大宗生貨能運銷於東方市場英國則以政治與實業方面為着重點也

二、建築之費用美國鐵道建設之初多視為暫用性質故其代價較廉(約每英里五萬美金)英國則不然其建設費較美幾增一倍蓋為一勞永逸計也

三、國家之津貼美國鐵道敷設之初政府給予種種優遇若土地若金錢無不力事鼓勵英國鐵路非惟建築時無津貼可得且事事掣肘路商之領執照者常遇留難或種種額外之苛索

四、建築之性質美國之鐵路雖以最長哩度聞於全球然建築時多含投機性質非適合於真正需要也故美國各路收入每年上下極巨英國鐵路由政府擇最適合需要始批准故其營業亦較為穩定也

五、管理之組織方今世界各國所採之鐵路管理法分區管理與分處管理二種美國所用者為

分區制英國則爲分處制也

(二)發展之五大時期

美國鐵路之發展可以分爲下列五時期

(一)一八二五年至一八五〇年最初之美國鐵路實爲街車鐵路式一八二六年麻省興築之金賽街車鐵路至今稱爲美國鐵路之鼻祖蓋爲建築紀念碑運石用者也一八二九年英人司蒂芬孫發明機車後即在美國試用成效甚著一八四九年加利福尼亞發現金礦鐵路亦隨之激進至一八五〇年美國共有鐵路九〇二一哩

(二)一八五〇年至一八六〇年此十年間實爲美國鐵路進展最速時期之一路線自九千里增至三萬餘里至發展之主因實緣美國國運日隆農產豐富工商發皇以及金礦開發之故

(三)一八六〇年至一八七〇年在此期間美國鐵路由三〇六二六哩增至五二九二二哩南北戰爭時略遭停頓戰後又復舊觀其最重要之工作厥惟於一八六九年完成橫貫大陸幹線

(四)一八七〇年至一八八〇年十年間運價競爭甚烈鐵路由五萬哩增至九三・二六七哩設非受一八七三年工商業不景氣之影響其成績當尤可觀

(五)一八八〇年至一九〇六年至一八九〇年時美國已有鐵路一六三・五九七哩是十年中之建設計七萬哩不可謂非異數也

(三)國家之監察

美國鐵路法規之厘訂以一八八七年之州際商法爲嚆矢此法規定凡州際及國外鐵路運輸暨水陸聯運均歸州際商會管轄其要點如左

(一) 公佈運價 州際商會規定各路運價須正式公佈並由會編製鐵路各種報告使外界能明瞭各路之內容

(二) 減少貨物等級 將貨物等級酌減以免混淆不清

(三) 整頓運價 州際商會對運價負整理之責各種貨物間以及各地間務求其公允

惟以法律明文未規定鐵路對州際商會之命令須絕對服從一方又以法庭不予協助故進行時生窒碍至一九〇三年有愛爾摩修正法規定州際商會如有充分證據認為鐵路違反公平原則或不照定價收費時法庭應下禁令至一九〇六年又有赫包法特別規定州際商會之命令各路有服從之義務違抗者每次罰五千美金並實行統一各路會計

除以上二法外其在國會通過者尙有多起惟一九二〇年之運輸法較為重要其內容大要如次

(一) 州際商會對各路發行証券有監督全權

(二) 各路盈餘超過資本百分六時應與政府均分

(三) 設法將全國各路歸併

(四) 州際商會有強迫各路改良路務及增加安全與適用設備之全權

(五) 核定運價權增大

由上述各點觀之美國近百年來國內經濟之發展實以鐵路運輸力為多因鐵路之縱橫各地貿易咸能脈絡貫通尤以棉業市場為最幾執世界牛耳其他若食料鋼鐵等在國際貿易皆佔重要地位國內商業則以交通便利之故各就其最經濟之地點出產成本因之減低消費隨之增益美國今日之富強不可謂非鐵路之賜也至鐵路政策美人自始即主張民有民營政府為監察起見爰設州際商會以管

轄之至其結果如何目前尚在試驗期間尙不能置一斷語惟國有國營在美國適合與否可於歐戰時期中一觀其梗概

(四) 歐戰時國營之狀況

當一九一七年十二月廿日美國總統因戰事而接管全國鐵路一九一八年規定在國營期間政府担保相當盈利其數額以一九一七年七月三十日之前三年平均盈餘爲標準政府接管之後鐵道督辦設法改良路務增加運輸效率其重要者如下

- (一) 運輸採取最短之途程
- (二) 設備劃一
- (三) 減少旅客列車
- (四) 增加延車費使商人早日交出車輛
- (五) 直接分送貨物至受貨人處以便從速卸清車輛
- (六) 規定起運包裹日期非在運送日不收件
- (七) 多裝特種貨物之整列車直接運送中途不再裝卸
- (八) 軍用品有優先運送之權利
- (九) 貨車機車實行劃一
- (十) 售票處合併
- (十一) 更改會計制度
- (十二) 發展內河航業作爲鐵路之營養

以上各項均足以節省鐵路費用惟政府之最大目的實在於便利軍運鐵路之貢獻於國家者確極偉
大事實上與國有鐵路無異惟對商旅則頗多留難故捨軍事前政府接管後有下列影響

(一)客貨運輸減少直至戰終始恢復

(二)一九一八年五月二十五日貨物運價增高百分之二十五旅客票價增至每英里三分勞資
雙方亦不協調

(三)鐵路冗員大增計一九一七年為一·七五〇·〇〇〇人一九二〇年為二·〇〇〇·〇
〇〇人

(四)運輸效率減低(即同樣之人工與燃料產生較少之運輸)

(五)政府接管時代之鐵路預算不能維持由國庫撥出款項五〇〇·〇〇〇·〇〇〇元

戰後營業復興

一九二〇年三月一日美國鐵路由總統仍還諸人民自一九二一年至一九二七年止此七年中營業
漸有起色根據州際商會之統計其數字如下

年份	整車貨運淨延噸	英里延	人	英里
一九二一	三九·三三三·〇〇〇	三四〇·八六二·一五〇·七七〇	三七·三二二·五八五·九六六	
一九二二	四二·二〇八·〇〇〇	三七一·九四五·五六〇·六九一	三五·四六九·九六一·五八二	
一九二三	四八·八一二·〇〇〇	四五六·二三七·八七九·五二三	三七·九五六·五九四·八二七	
一九二四	四八·五二七·〇〇〇	四二六·八三三·七一〇·五七一	三六·〇九〇·八八六·四七八	
一九二五	五一·二二四·〇〇〇	四五二·八一八·六八一·四三一	三五·九五〇·二二三·八一	
一九二六	五三·一〇〇·〇〇〇	四八六·二六五·四三〇·一四〇	三五·四七七·五二四·五八一	

年 份	營業總收入	單位元	營業總支出	單位元
一九二七	五一·七一四·〇〇〇	四七四·六八三·〇〇〇	三三·六六〇·〇〇〇	〇〇〇
一九二一	五·五一六·五九八·二四二	四·五六二·六六八·三〇二		
一九二二	五·五五九·〇九二·七〇八	四·四一四·五二二·三三四		
一九二三	六·三八九·五八九·〇二七	四·八九五·六六一·八一九		
一九二四	五·九二一·四九六·三二六	四·五〇七·八八五·〇二七		
一九二五	六·一二二·五〇九·八五六	四·五三六·八八〇·二九一		
一九二六	六·三八二·九三九·五四六	四·六六九·三三六·七三六		
一九二七	六·一二七·三一三·九〇六	四·五六五·九七一·一一二		

由上表觀之可知營業總支出七年來無甚上下而收入方面則增出甚多亦可見其進步之一斑矣
一九二三年各路復設法改進業務擬定之方針如左

- (一) 竭力設法減少機車及客貨車之修理率以應付運輸需要
- (二) 路局與運商合作謀車輛裝載率之增高
- (三) 設法增加每日車之哩程
- (四) 各路間充分互助
- (五) 路局與分區運商顧問會間除商酌業務與供給車輛外并須研究分配車輛之實施出產地與市場之狀況如何能改進現有之運輸辦法及減少重複運輸之周折

(六) 結論

最初美國政府之政策視鐵路為運河及水道之營養線且認為有國營之必要及一八五〇年始拋棄

鐵路國有策略鼓勵人民投資欲以互相競爭之力維持其業務成績南北戰爭以後覺自由競爭之非計乃規定政府有管轄權至管轄之程度如何殊無定則蓋有時鐵路宜於獨佔有時鐵路宜於競爭有時宜於放任有時適於節制須視當地之情形而後能定也

○ 法 國

(一) 初期之發展

法國於十八世紀時國內交通事業已斐然可觀公路縱橫運河交錯實為歐洲各國所不及其公路與河流常以巴黎為中心故巴黎與各路之交通尤形利便拿破崙之雄視全歐稱霸全球實亦受運輸便捷之賜拿破崙逝世後法國繼起無人國政日非是時英國方採取自由貿易政策以工業大興亟至世界攫取市場美國鐵路亦已萌芽法國以交通便利便著聞於世對此新發明之運輸工具自不甘示弱國內人民亦踴躍望治冀政府能下令興築鐵路惟以種種阻礙直至一八三二年始有巴黎巨商領得自巴黎至馬賽之鐵路核准狀惟以馬車商及運河商之反對其議又寢

一八三三年國會通過以五十萬佛郎供公共事業部研究鐵路之機務及商會各問題嗣後十年中每年另給五萬佛郎於是該部遂派薛華立氏至英考察至一八三七年以報告諸國會建議鐵路國有一八三五年公共事業部建議由巴黎出發規劃六線另自東部至西部設二三線由國家建造共計二·七五〇里無如是時國家財政甚窘估計是項工程須款約在一·〇〇〇·〇〇〇佛郎以上不得已乃准由私人公司經營國家資助之久仍無大效嗣得英人投資又得工程師之指示始動工當一八四二年一八四五年與一八四六年時國會曾通過鐵路建設原則蓋政府建築路基路軌而公司購置車輛及管理也惟政府於管理上仍有管轄權運價須得公共事業部長之核准並絕對禁止待

遇不公等事私人經營期爲四十年過此即無條件歸之國家每路在指定區域間有獨佔權全國共分爲九系惟一八四八年法國革命事起路務中擱一八五二年國會又延長私人管理期爲九十九年此後五年進展甚速直至一八五七年因經濟恐慌稍遭挫折全國鐵路亦改爲六系其中有五系皆自巴黎出發者也

拿破崙第三時代法國鐵路具極顯著之進步一八五七年至一八七〇年因工業發達各地要求多築支線惟各路既無競爭各公司多不願多所糜費且支線營業如何初無把握故於商人之請求絕少允諾政府不能坐視乃設法鼓勵凡築支線者政府担保其相當盈餘觀望不前之路商始稍稍興築焉

一八七〇年普法開釁法國鐵路亦歸停頓戰敗後法人痛創鉅深念往之所以致富強者實由于其國家組織之完善是時德國鐵路完全國營法人思步武之於是政府出資收買西部及西南部之小公司政府主政者爲根培達氏即主張鐵路國營最力者也不幸一八八三年根氏逝世國家財政狀況因戰債關係異常支絀國家實無餘力可與國內私人經營之公司競於是毅然放棄其國營政略其所經營之各路旋大部讓渡於人民一方仍担保各路之盈利惟至一九三八年期滿時之各路均須收歸國有萬一戰爭發生則政府有臨時統管之全權自是二十年間相安無事政府亦拋棄國營主張至一九〇六年國營之說又盛時西方鐵路員工主張政府收該路自辦社會主義者從而和之第國會中意見不一西方議員皆反對收歸國有故前後相持者約二三年最後以首相克利滿沙聲言如不通過即行辭職如以三票之多數強勉通過至是國有鐵路約在五千里以上

(二) 國營之失敗

商人對西方鐵路收歸國有均極反對迨國營後營業銳減商人更藉爲反對國有之理由蓋西方鐵路

在民營時代營業比率爲百分之五十六至百分之六十八國營以後五年中營業比率竟愈趨愈下計一九〇九年爲百分之七十三一九一〇年百分之八十一一九一一年百分之八十七一九一二年爲百分之八十九一九一三年爲百分之八十五同時期內民營五大公司之營業比率僅由百分之五十增至百分之五十八相形之下國營之失敗可知不第此也國營之最初三年間每年折閱由六百七十五萬元增至一千五百萬每損害賠償費在民營時期平均每年不過四五十萬元至一九一一年國營時竟至二百萬元員工大增收入支出不敷甚巨支出費中之最大項即爲員工薪金蓋工資激增而工作效率又形退化反以服務條例中有因病請假得不扣薪一條於是員工之因病請假者亦遂漫無限制一九一一年竟多至百分之五十五其腐敗蓋可見一斑矣

國營鐵路失敗之原因據英國鐵道專家愛爾華士之調查不外三點

(一)工作人員多染官僚習氣

(二)工作人員隨部長意旨不時調動無一貫之精神

(三)工作人員缺乏訓練下級人員之權力往往超過上級員司

除上述三項外國營之失敗尙可歸咎於政府之措施失當蓋其施政絕無定見也

(三)大戰後之整頓

大戰爆發法政府根據前議接管全國鐵路因燃料與工料加價工人加薪工人贍養金及路軌修理等支用激增一九一八年愈不能維持乃由國會核准除軍用品及包裹外其餘悉加運百分之二十五一九一一年法國北部鐵路之被毀者達一四六七哩政府雖財政萬分困難猶恢復一·三五七哩戰後鐵路仍歸故主惟國有路線營業比率達百分之一百廿一九二一年共虧折八七·五〇〇·〇〇〇

元員工亦紛紛離路另謀他職國民心理中對國營殆完全失望矣

政府如不加整頓終不能維持於是銳意革新其重要者如裝設美國式電話舊車改裝鋼底以電代煤氣各車在行駛時可以無線電通話改良冰鮮車安設貨車氣閘一部分改電器鐵路及增設信號等等均其犖犖大者至一九二六年果大有起色盈餘達五三四·〇〇〇·〇〇〇佛耶一九二七年則因經濟恐慌又遭折閱然此終屬於特殊原因也

戰後管理鐵路制度亦經改善計在公共事業部下設一鐵路總辦下分五處(一)新線管理處(二)軌道建築物管理處(三)設備管理處(包括車輛)(四)行車管理處(五)工人管理處一九二一年十月公共事業部召集五大民營鐵路開會當以各路各自為政殊乏合作精神乃議定創立一管理委員會(Managing Committee)與高等顧問會(Consult Superiors)專理各路間之各項問題管理委員會之組織為五路董事各推二人經理各一人國有鐵路則推總理協理及經理三人政府代表為鐵路總辦此委員會定期開常會討論各路之整個問題如劃一運價等等以多數為表決萬一票則由鐵路總辦決定之如議定辦法一路認為不滿時得向高等顧問會請求覆議高等顧問會組織計為會長一人會員六十人其分配如下管理委員會全體十八人工人代表十二人(每路二人)其餘三十人由公共事業部選任其中七人為政府代表三人為航業代表七人為商會代表五人為農業代表其餘遊客報館及旅行社各一人高等顧問會專研究各重大問題該會決案公共事部得否決之但如三次覆議仍持原見時即須照案執行其職權能干預新路之建築電氣鐵路之實施鐵路債券之發行運價之整訂等又為調劑各路盈虧起見特另設「公款」(Common Fund)賬由該會會計司之凡鐵路之有盈餘者將餘款交至該賬登記虧蝕之路可向之借用惟須於短時間籌還并視各路之盈虧而定運價之增減

盈餘之歸入公款者該會亦經明白規定蓋各路之總入須減公運輸費用往年虧欠及資本與債款之固定利息除此以外各路尚須扣去應得之盈餘及獎勵金再有餘存方作公款高等顧問會如覺該路盈餘過多即令其酌減運價反之如虧蝕過多即令其酌予增加故自施行以來成效絕佳而大戰後復獲愛爾薩司羅蘭兩州之鐵路計長為一千四百哩從此法國路政乃由紊亂導入正軌矣截至一九二六年終止法國鐵路實況如下

○法國鐵路實況

項	目	民 營	鐵 路 國 營	鐵 路 阿爾薩斯羅蘭兩州鐵路
總共哩數		一九・〇四六	五・六三三	一・四〇八
投資總額(單位元)		六・五八三・七三六・一三九	一・四三三・七四五・三〇九	
築路費用		一・一〇六・一七〇・〇〇九	二四〇・八九一・四九八	
每哩投資額		三三六・七〇〇	二五四・五七一	
每哩建築費		五三・二一一	四二・七七二	
鐵路員工人數		三六五・五八三	九四・一四六	四三・九二二
機車總數		一四・七八五	四・三一一	一・七〇〇
客車總數		二四・一三八	七・八三〇	三・八三八
貨車總數		四二二・〇五二	八六・六五七	四七・六二四
客運人數(頭等)		八・四四五・八六八	一五・五三八・九〇九	二八四・〇五一
客運人數(其餘)		五一四・四七四・一一八	一九三・三三四・三三一	七六・〇五二・〇七九
貨運總噸數		二二八・八二三・九九五	三七・九七七・六四一	五八・九五二・八三〇
每哩所運噸數		二二・九八五・〇〇六・七二六	二・七六六・三五六・二一七	三・〇二一・六六四・三一二

列車哩程	二〇四・五〇一・二五五	四二・三八〇・四三一	一九・五三二・一二五
機車哩程	二四七・二五七・二一八	五二・九一九・九四一	二五・六三六・二八六
營業進款(單位元)	一・九七三・二〇八・二五〇	三七九・三六四・四三三	一九四・一六八・四八六
營業支出	一・四四五・〇〇五・五〇七	三三〇・二〇〇・九五二	一五一・七六〇・七六九
營業比率(百分數)	七三・二三	八七・〇四	七八・一六

(未完)

○德國

今之言鐵路國有者莫不以德意志爲先例蓋就過去成績而論德政府之發揮鐵路功能堪稱登峯造極也茲分論之

(甲)民營時代

自一八三八年德國之最早鐵路開始興築後(拿來堡至飛勞斯)一時風起雲湧各地人民紛紛組織鐵路公司惟私人經營之路線多選最繁盛之途徑蓋其目的惟在獲得大量之運輸至公眾之福利如何國家之興發如何未嘗顧及于是各荒僻區域間之聯絡遂不得不由國家或地方政府經營之矣一八三八年德國曾頒鐵路法規然各路多漠視之其後一八四六年由十路發起組織德意志鐵路行政聯合會其主要目的即欲使各鐵路于建築上管理上及厘訂運價上採用統一之方式與原則以便各路間之聯絡運輸是年終各路加入者凡四十線規模大備而議定之各種規約幾爲全歐各路所樂用矣

民有鐵路之外由國家經營者一八三八年即肇其端惟是德國各邦尙未統一嗣北德意志聯盟告成規定凡各聯邦內之鐵路除有特種情形者外須採用同一之管理制度與同一之建築方式一八七一

年德意志帝國成立此項規定乃擴而施之於全國

(乙)普法戰後政策之更變

一八七一年普既勝法國內各項事業無不頓呈活氣而鐵路政策問題遂亦為各界所注意當時執政者為鐵血宰相俾士麥氏俾氏以為鐵路之與國家有極密切之關係鐵路之收入應歸國庫其管理方針亦應以政治與軍事問題為前提同時國內人民亦多對私人經營俾氏乃于一八七九年以鐵路國有案提出國會其所待之理由凡六

- 一、私人經營各路中頗多經濟狀況不穩且因限於資本服務能力至為薄弱
 - 二、各民營公司常以其他位優越濫用權威弊害叢生
 - 三、各方要求改良而公司不予接受業務及日見窳敗
 - 四、組織既不統一內容復不健全
 - 五、運價紛歧不能劃一
 - 六、競爭劇烈爭端時起且增加無意識之消耗
- 俾氏復謂于鐵路國有後將有下列優點

- 一、競爭之并行線不至再築
- 二、減汰鐵路員工
- 三、運價行車表統一
- 四、對客商損害之要求賠償易於應付
- 五、建設聯運站

六、增加鐵路設備之使用率

七、各貨物之運輸或取極短之途徑不必繞道

就俾氏所持之理由觀之自屬振振有詞惟俾氏之真正目的固在於政治方面上所云之非其本意也德國鐵路國營以後成績果何如乎在常人之想當以為德政府本鐵血主義以統治鐵路其營業費用比率(Operating Ratio)必可在私人經營之法蘭西鐵路之下蓋除國有民有之不同點外德國尚有勝過法國者數點(一)德國平坦法國多山(二)德國之煤與鋼之價格較廉(三)法國營業較德清淡客運雖勝於德然客運盈利甚少且德國多整車運輸(四)法國鐵路工人之工資較高(五)法國鐵路運輸所負責任較德為大然則德國鐵路之經營依上之不同點觀之其較法優越實無疑義孰知事實上竟大謬不然歐戰前兩國營業費用比率如下

	一九〇〇年	一九一〇年	一九一一年	一九一二年	一九一三年
法國	百分之五四	百分之六〇	百分之六二·五	百分之六三	百分之六三
德國	百分之六一	百分之六七	百分之六五	百分之六六	百分之六六

可見德國於數年中無一不較次於法且法國在歐戰前尙大減運價計十年間共減百分之一一由每延噸英里一·四五分減至一·三分而德國於同時期間僅由每延噸里一·三七分減至一·三四分德國鐵路效率之低於此可見惟有一點堪加注意者即德政府特定政策凡水陸交通之建設應以維持國防開發實業為原則合於上述條件之鐵路各邦應即興築

(丙)大戰時與戰後之狀況

歐戰既爆發德政府對鐵路之運用亦力求其完善鐵路對於戰時之功績至今猶為各國所稱道蓋以其部署之得宜軍隊之調遣易如反掌東部之軍隊值不緊急時瞬息即可調入西部處心積慮數十年

乃得有此成績俾氏有知亦當自慰大戰以後各路損壞不堪車輛運具完好者盡為協約國囊括以去（計機車五千輛客貨車十五萬輛）在此百孔千瘡之際恢復極為不易德國政府乃於一九一九年憲法第十九條與一百七十一條中規定除就地之極短支線外所有全國鐵路悉歸於聯邦政府以同一制度管理之并限一九二一年四月一日以前辦竣聯邦政府并設鐵道部以專司其事至道斯計劃時全國各路另設一德意志國家鐵路公司管理之資本為壹五·〇〇〇·〇〇〇·〇〇〇金馬克其中二·〇〇〇·〇〇〇·〇〇〇為優先股而一三·〇〇〇·〇〇〇·〇〇〇則為普通股普通股均歸德政府所有并發行一一·〇〇〇·〇〇〇·〇〇〇金馬克之債券交賠款委員會稱為賠款債券年利五厘此項債券自公司成立第四年起開始償還計第一年二〇〇·〇〇〇·〇〇〇金馬克第二年五九〇·〇〇〇·〇〇〇金馬克第三年五五〇·〇〇〇·〇〇〇金馬克第四年起每年應付之款為六六〇·〇〇〇·〇〇〇金馬克此項債款從公司每年純利中付出須儘項支付

（丁）德國國家鐵路公司之組織

德國國家鐵路公司其組織可分二部（一）管理評議會（Administion Council）（二）理事會（Directorate）公司之權限如下

- （一）凡前德國鐵道部所經營之鐵路概移歸該公司管理
- （二）以後如有屬公共運輸之鐵路歸德國政府所有者亦須移交該公司管理
- （三）德國政府如認為須建築屬於公共運輸之鐵路得令公司承造如公司認為此項新路并非含有公共運輸性質或新路築成後與該公司經營之鐵路不良之競爭則此路之建築與營業用款統歸德

國政府負擔又公司爲因此種新路築成而致損失則可請求政府賠償

(四)未得德國內閣及公司保管員之允許公司不得將鐵路全部或一部營業讓與第三者

(五)至一九六四年十二月卅一日止如鐵路能將賠款債券及優先股本息償清則公司管理之權即自該時停止所有一切均移歸德政府

管理評議會共有會員十八人半數爲德國內閣所派餘爲代表賠款債券債權人之保管員所指派內閣所派之九人中優先股東可得四名每五萬馬克優先股中得派一人以德籍爲限又保管員九人中德籍者可有五人其職權如下

一、監督公司營業

二、議定各重要事件如編製預算決算分配餘利規定薪俸及條例等等

三、凡公司中所須呈報政府核允之事必須報告評議會

四、評議會得代表公司與理事會接洽

理事會設理事長一人理事一人或多人俱以德人充之其職權爲管治鐵路由管理委員會任命其管理方法爲總務處以下分爲六處計爲

一、業務與運價處

二、行車與建築處

三、機務處

四、人事處

五、總管理處

六、財政及法律處

此外復設分管管理處卅處于各地管理評議會與議事會尙在多數德人掌管之中惟債權人之代表即所謂鐵路委員其職權則異常可驚茲擇要述之

- 一、得出席公司任何會議并得隨時視察各部各處之工作
- 二、公司中各種財政或營業報告與統計表以及其他改革計劃與建設書須交彼審閱
- 三、債權人代表之意見如與理事長不能適合時得提出管理委員會議解決之
- 四、如到期而公司不能付息或還本債權人代表得命公司增加運價或減少費用同時并可通知管理委員會更調理事長
- 五、如到期後六個月而公司仍未付款彼得徵求債權信任人之同意採取適當之處置如接收公司管理權或轉租於其他公司是也

(戊) 結論

戰後德國鐵路之情形已如上述在管理方面政府已無權過問然尙可隨時派人視察各路且增高運價擴充路線縮短里程等須先得政府之允許故綜計上述吾人可分爲下列時期以覘鐵路之遞嬗

- (一) 一八三八年至一八八五年——民營與邦營混合時代
 - (二) 一八八五年至一九二〇年——完全邦營時代
 - (三) 一九二〇年至一九二四年——聯邦政府管理時代
 - (四) 一九二四年至現在——德外委員會管之鐵路公司管理時代
- 又德鐵路至一九二六年止共有三三三·一四二英里云

○ 英 國

(甲) 路線之發展與各公司之合併

英國鐵路事業自發軔以迄於今日其政策未嘗稍變民有民營之主張幾為上下所同視為金科玉律惟經營之初政府以國內運河公路交通已極利便故頒給准許狀國會常予留難與各國之獲政府資助者其相去不可以道里計職是之故開辦鐵路之最大費用即為多方運動國會議員以求核准英國鐵路資本之巨與此亦不無關係焉一八二三年國會頒發第一次築路核准狀二十年後英國共有鐵路公司七十家路線總長二千一百英里故平均公司所有之線不過三十英里耳後此四年鐵路公司更如雨後春筍蓬勃產生計又增六百餘線平均長度尚不及三十英里路線既短各路均劇烈競爭路政日窳識者憂之乃鼓吹各路合併一八六〇年至一八七〇年此種呼聲最高至一八七二年漸著成效計全國共有路一萬三千英里公司由六百三十七家減至十二家後復併為十大公司每一公司在規定區域之內有獨佔之權惟大城市間常有為二三路線所經者則如何分配營業皆由各方自行議定遵守之至於合併之方法亦有得而言者大抵不外四種為全部合併(Merger)另設一公司以管理之一為租借甲路得以相當條件向乙路租得其營業與管理權一為工作集團(Working Union)其內容與全部合併相彷彿一為工作條約(Working Agreement)與借租似其餘尚有行駛權利(Rivving Power)則為甲路有行駛車輛于乙路之權利等其無法合併者則設法互訂條約務以摒除不策之競爭為目的故一八六〇年以後各路時開會議討論如何分配營業英國鐵路之能有今日成績者亦未始非各路自身努力之結果也

(乙) 大戰時之國營狀況

大戰既經爆發政府立即將全國各路統歸國營蓋根據一八七一年國會通過之緊急處置法也在國營期間政府担保各公司之盈餘以一九一三年為標準質言之即由政府按各路于一九一三年所盈之數給予賠償也每年政府所付當在四六〇〇〇〇〇〇鎊以上戰時各路之運輸政府貨物者悉不收費自一九一五年至一九一八年收入方面較戰前增高百分之二十七惟支出方面則增百分之三十五一九一八年工資激增一九一九年工作時間又復減短至於運費方面客票增價百分之十五貨運未加因開支過巨每年虧蝕甚多一九二〇年一月不得已將貨運增自百分之二十五至百分之十此外並另加裝卸等費以資維持惟管理效率大減終覺無補英國鐵路至是遂漸形不支矣

(丙)戰後之措施

大戰既終國內經濟狀況日趨萎頓貨運噸數因之大減於是時也英國鐵路先進愛克華氏大唱鐵路國有論調其主張則謂英國鐵路戰後已破碎支離不可收拾若歸於私人公司則公司方面亦絕對無法整理唯一方法即由政府通盤籌劃加以處理不合經濟之路線從而撤消之全國路網從而規劃之各路畛域從而去除之重複站台從而統一之設備之不全者從而改易之車輛之購置從而劃一之如是則破碎者始可得而復興零亂者始可得而有序此唯一解決戰後困難之方策也愛克華氏之論調雖如是然英國人民則竭力反對之一九二二年運輸部長蓋特斯即以提案交之國會請核准以鐵路仍歸民有旋經通過并規定全國鐵路(除愛爾蘭)應合併成四大統系即(一)南方系(二)西方系(三)西北密蘭西蘇格蘭系(四)東北密蘭東蘇格蘭系除此而外又決定另備二九一・六〇〇・〇〇〇元作各路損害賠償之資鐵路運河委員會與運輸部對各路有管轄之全權得令其改進業務增加設備及保持安全等連價問題統歸鐵路連價法庭處理之工資問題則由中央工資局與國家工資局處

理之中央工資局所不能解決者可上訴於國家工資局

按一九二一年鐵路法所規定全國鐵路應即歸還各公司是年八月十六日遂正式實行交替民有公司當時所感之困難實難盡述蓋按之戰時運價已早逾運輸能力所能負擔工資較戰前高出二倍國內經濟狀況尙未安定故營業亦無起色加之政府強迫合併爲四系各路尤覺窮於應付至一九二六年止英國共有鐵路二萬餘英里其中單軌較多於雙軌總投資額可六〇〇〇〇〇〇〇〇〇元英國實業後此漸有轉機各路亦略有盈餘一九二五年更爲戰後之黃金時代一九二六年五月全國總罷工鐵路亦蒙絕大損害計較上年收入短少六・四九〇〇〇〇〇〇磅一九二七年秩序漸復業營轉旺各路亦努力設法改進如發售全國週遊票行駛捷連直達快車等皆一一興辦藉廣招徠至於鐵路兼營汽車事業亦經國會核准作爲鐵路之營養愛爾蘭鐵路則分三系(一)巴爾福系(二)大北系(三)大南系截至一九二七年一月一日止英國(包括愛爾蘭)之鐵路實況如下

全國路線

二〇〇・二九六英里

建築費

五・七〇三・八五四・一六二元

每英里平均建築費

二七九・六五六元

工人及職員人數

六八九・二六四元

機車

二四・〇三七輛

客車

七二・七七七輛

貨車

七七三・九二五輛

○意大利

民營時代

當意大利分崩雜析之時意國鐵路各地各自為政混亂不堪一八七〇年意大利統一告成鐵路均歸國有當時執政者深覺國內鐵路政策須行確定乃派專門委員會加以調查調查結束委員會主張鐵路不宜國營其理由有下列三端

(甲)普通一般人之主張鐵路國營者不外以為國營之復對於業務方面可謀改進私人所不辦者政府能辦之其實此種見解至為錯誤蓋國營以後業務將日趨腐化民營公司之所以為人民增謀福利者遠非義國所能企及

(乙)委員會就各國民營國營之鐵路比較之結果國營諸路

旅客人數(除頭等)	一・五四一・八七九・六二一人
頭等旅客	八一・四四六〇九人
貨運噸數	二四一・四六一・三四〇噸
每英里貨運噸數	一五・七二六・七六一・三四〇噸
列車里程	三四六・五二三・二五三
機車里程	五〇一・七四四・〇三九
營業收入	八三六・三一八・九二一元
營業支出	七四九・三四四・三五六元
淨營業收入	八六・九七四・五六五元
營業比率	百分之八九・六

(丙)鐵路國營則易捲入政治旋渦互為因果蓋鐵路足以影響政治而政治亦足左右鐵路也

根據上列三大端委員會主張鐵路民營政府採納其言乃於一八八五年將國有各路租借於三大公司在劃定區域內各公司有獨佔權租借六十年惟二十年後雙方得宣告解約鐵路自歸私人經營後因條件上未詳細規定雙方之責任因此齟齬時起當公司欲添築支線增加設備時公司向政府索取資本而政府則不加過問如是者二十年雙方糾紛日甚政府乃收回自辦

政府自辦

意政府之收回自辦除糾紛外據愛克華氏之意尙有二點

一、鐵路為鞏固國內統一之利器宜歸國家經營

二、鐵路日趨損壞蓋國家及私人均不願出資修理

一九〇五年正式由國家接管首八年間盈餘增加百分之五十以上惟營業比率則匪惟不減反較前增高接管之第一年比率為百分之七三·四其後增至百分之七九·五自一九一一年至一九一三年平均為百分之八四·四支出費用一九〇六年為五八·〇〇〇·〇〇〇元一九一三年則為一〇二·〇〇〇·〇〇〇元增加百分之七十八同時期間鐵路人員加百分之二十三工薪加百分之二十七其維持困難蓋可見一斑矣

大戰後之概況

大戰以後意大利又有鐵路民營之說持此論者約有四端(一)民營以後可以減少目前之虧蝕(二)鐵路發達國內工商業亦受其賜(三)政府不必再于每年提出大宗款項彌補鐵路損失(四)以鐵路售于人民可以償還大部份之國債一九一九年後意國鐵路愈難支持蓋一九一三年時〇〇比率為

百分之八一·一九二〇年則一躍而為百分之二三七·五一九一九年至一九二〇年共虧八六〇·〇〇〇·〇〇〇里拉一九二二年至一九二三年則虧一〇二五八·〇〇〇·〇〇〇里拉其數實堪驚人

一九二〇年鐵路員工八萬人同時罷工要求八小時工作制政府不得已而允其請惟結果工作效率大減甚至每人每日僅工作二三小時一九一三年員工僅一五四·〇〇〇人至一九二〇年則為二三五〇〇〇人收入支出愈形不敷至于車輛設備因戰時不加修理已破舊不堪滿目瘡痍非復舊觀矣

墨索里尼之整頓

一九二二年十月墨索里尼握意國之大權成立汎西斯蒂政府決意整頓鐵路派湯爾博士(Dr. Torre)為整理專員湯爾氏首先規定每日必須工作八小時不得減短又因員工太多實行裁汰自一九二二年十一月至一九二三年底工人自二三六·五三二人減至一八〇·〇〇〇人復限制工人請求病假工作效率于焉大增至于燃料方面湯爾士特定專律凡用煤節省者予以獎賞結果六個月間節省煤二八〇·〇〇〇噸賠償客商之款項一九一三年佔貨途收入百分之一·一一九二一年至一九二二年增至百分之七·三一九二四年至一九二五年則銳至百分之〇·五運價略增工資亦加在迪克推多政府之下工作效率有極顯著之進步此殆非民營公司之所可希望于萬一者也

截至一九二六年六月廿四日止意大利鐵路實況如下

鐵路里數

九·七九三英里

員工人數

一七一·九三七人

機車	六・九五六輛
客車	一三・四六四輛
貨車	一五三・四〇九輛
旅客人數(頭等在外)	一一三・五七〇・〇〇〇人
頭等旅客	二・七五〇・〇〇〇人
貨物噸數	六四・六〇一・九八〇噸
每里貨物噸數	八・六九八・二八三・三三四噸
列車里程	八五・〇六五・五四六里
機車里程	九九・二二九・七四里

(未完)

特載

特載

卅一年八月八日廣韶路局紀念週

李局長仙根對時局路務之報告

各位同志，關於政局方面，今天有一件重要的報告，就是行政院長汪精衛同志，突然於六日辭職赴滬，這種事情，在中國政治上本算不了一件稀奇的事，尤其在今日政治還未上軌道的中國，你看這十幾年來，不是甲今天上台，席不暇暖，明天又到乙的上台嗎，不過我們對汪同志當日興高采烈的入南京，現在却靜悄悄的跑到上海，而且他的辭職，不在於所謂海宇澄清國家承平的時候，而在這外侮頻仍匪氛未戢局面十分嚴重的當兒，這就不能不值得我们思量一下了，以汪同志所說辭職的原因，是爲了張學良坐失東北，現在日軍侵入熱河，仍然袖手不救，而且還不斷向中央索餉，今天三百萬，明天五百萬，所以忿而辭職，同時希望張學良也一同引去，以謝國人，這種因爲不能實現自己的政見而寧願犧牲地位的舉動，本來是政治家應有的態度，而值得我們欽佩的，不過我們回想一下，張學良之持不抵抗主義，遠在數月之前，而非始於今日，汪同志對他不滿，何以總都沒有表示，而且很高興的飛到廬山，開其會議，會議開完，又很高興的飛到北平，和張學良拉攏呢，今天鄒委員海濱，在聯合紀念週中報告，有幾句話說得很透闢，他說汪同志這次辭職，誠然是光明磊落，可是有些難以自圓其說，因爲汪同志身爲行政院長，等於從前的責任內閣，以他的地位，是可以說話的

，以他的權責，是可以制裁張學良的，或者向監察院提出彈劾，把他免職也可以的，何以都不出此，而弄這一出沽名釣譽的把戲，這幾句話，真令汪同志無以自解，最近國內報章盛傳蔣介石爲要完成他個人獨裁的好夢，想效法意大利的慕沙里尼，組織什麼法西斯黨棒喝團，但在這幾個月來，全國除了廣東之外，很少人注意到這件重要的事，我門姑且退一步講，不問這種組織，行諸我國，是否適宜，將來有利還是有害，但總理已很明白的詔示我們，祇有三民主義，纔可以救中國，而且本黨之外，不容有黨，本黨之內，不容有派，是我們同志所時刻戒懼而遵守的，怎能容許野心家悍然不顧去幹這種勾當，所以又有人說，或者汪同志爲維護三民主義而反對這種組織，惟有出於一走，兄弟的意思，以爲也有多少關係，其實當汪同志入南京的時候，我們已經知道這種以利害而結合的合作，必不能夠持久的，在這幾個月來，兩者之間，早已生出許多裂痕，不過到現在才爆發罷了，然而這件事情，大家要認識清楚，不能說得是政變，實際上個人的進退，是和西南政局沒有絲毫影響，尤其是和革命策源地的廣東無關，我們不必多所疑慮，第二件，是共匪這次侵粵的失敗，這幾年來，共匪盤據江西，窮兇極惡，弄到民不聊生，赤地千里，雖然經過幾次的圍剿，總不能夠把他肅清，本來以中央軍槍械子彈糧餉運輸種種來和共匪比較，沒有一件不及他的，如果大家肯抱一點犧牲的精神，下爲民除害的決心，無難把他廓而清之，怎奈所謂剿匪將領，人人祇存擁兵自重的心，生怕損失自己的實力，奉命進剿看像一件例行公事，不能不勉強去做，所以徵調頻繁，耗款千萬，而結果直等于零，弄成今日這個田地，言之實可痛心，現在十九路軍入閩，共匪知道不能再和以前一般的可以隨便頑頑，而且這樣東奔西竄，非另找一條出路不可，于

是七月二日，傾巢來犯，想一舉而下南雄，幸賴我一集團軍將士忠勇，和革命民衆的協助，把他迎頭痛擊，殺箇七零八落，據最近消息，共匪殘部，已經潰退粵都興國一帶，粵省得奠磐石之安，真是很可慶幸的事，否則給他走進廣東，重演焚殺的慘劇，我們今日還能聚首一堂，從容談論嗎？這樣事實告訴我們，因為革命民衆和革命軍隊，大家精誠團結，各盡職責，互相協助，無論共匪也好，帝國主義也好，決不能侵入我們廣東半步的，現在有兩件關於本局的事，一件已經解決，一件還在計議中，附帶報告一下，第一件是

展築株韶路 株韶路之應該早日完成，和完成之後的利益這是誰也知道的，我還記得民國十七年孫哲生先生做鐵道部長，有一晚（十一月二十晚）大家正在圍着吃飯，提出這件事來討論，當時哲生先生就把這件事負在身上，然而想完成這宗偉大的工程，是非財不行的，於是乎想到庚子賠款去了，因為哲生先生有這個決心，所以困難便迎刃而解，并為專負責成起見，設立一個粵漢鐵路株韶段工程局，委卓康成同志為局長，到十二月七日，卓同志領到委任狀回廣東，便依照一切計劃，開始進行，但後來因為庚款一時不能繼續，祇能供給各項材料，而這件事又不能中途停頓，另令由本局撥款補助這個辦法，就是每月補助工款十萬元，局費四萬餘元，到本年六月，已是整整三個年頭，由本局補助的，計有二百五十五萬餘元，另挪借本路公債二百四十萬，抵押現款十餘萬元，所用的錢，雖不算多，然以收入向來短少的本路，已經感着萬分辛苦了，我就職之後，為要明瞭該路實在情形，特於六月二十二日，抽暇前往看看，知道由韶關到黎舖頭長十一英里的一段，已經築好路基，但鐵軌還未敷設，橋樑雖有，也已經給水冲壞了，平心論之，以三年之久，耗款如此之多，而成績不過如此，固然

令人失望，但或者內中別有原因，和受時局的影响，所以延滯到這個樣子，也未可定，後來我因為路款竭蹶萬分，如果照這樣繼續負擔下去，深恐不淪於破產不止，就和林主席建設廳各方面商量，大家都以為如果工程因此停頓，未免可惜，而且這條路將來完成，溝通南北，與文化商業，煞有關係，認為有促成之必要，結果，擬定幾條辦法，即仍由本局每月最低限度補助工款三萬元，局費三千元，另息項二千元，於可能範圍內能够縮少更好，繼續補助之後，各種工程，必須切實進行，限五個月內築成由韶關至黎鋪頭一段及大橋，以前欠款及材料，由卓局長向鐵道部領取，此外還有個計劃，就是由黎鋪頭至樂昌這一段，如果繼續加緊工作，大約明春四月，便可以完成，

現在由省政府派工程師容祺勳同志做株韶路局工程段的監理，協助卓局長積極進行，第二件是

建築黃沙鐵橋 市政府建築這度橋的用意，是在聯成廣韶廣三兩路，發展西北兩江的商務，促進黃沙花地芳村一帶的繁榮，工程費預算四百二十餘萬兩，中間行車，兩傍有行人路，可以開合的，在程天固市長任內，已經和承建人馬克敦公司簽訂了合約，前任本局長羅泮輝同志，也有簽字作證，建築費是由市政府建設廳和本局担任，本局每月要籌撥五萬海關兩，差不多十萬元，聽說現在已經開始探鑽河床了，將來這度橋的利益，姑勿論是否能如所期，但合同已經簽訂了，錢就要拿給人家，萬不能把政府的信用丟掉，爲了這個百上加勛的緣故，近來我日夜焦思苦慮，想有什麼方法又去籌這一筆款呢，就是有把握了，這個總站勢必遷移，豈不是又要二三百萬纔能建設嗎，這幾天本路的收入，大家想都看見公佈，就是五日收入

九千七百餘元，六日約一萬元，八日一萬三千餘元，我曾經召集幾處同事談論過，拿什麼方法纔能補救一萬元以下收入的可驚紀錄呢，後來爲明瞭其癥結之所在，查問各站，知道原因十分之八在人，而十分之二在自己，即如最近爲了北路發生軍事，客商寄貨的自然不多，縱使運到廣州或者四鄉，價錢又不合算，風風雨雨，亦令行旅不前，其次湘省粵鹽包商一案，現時鹽商還在交涉中，諸如此類，有時却非人力所能挽救的，近來有許多同志，雖然指示我種種計劃，但有的計劃，總是消費的而非生產的，所以我又希望大家想個開源節流的方法，話又說到自己來了，我來到這裡服務，已經兩個月，自問沒有什麼成績，覺得十分慚愧，不過有幾件事差堪自信的，就是第一，本人對於職務，能够負責，以勤補拙，見得到就做，在這兩個月來，從沒有八時以後才回局的，希望各位也和我一樣，依時進退，增加工作的能率，養成刻苦的習慣，其次處事，自信非常審慎，不敢隨隨便便，比方一位職工，偶然幹錯了事，只消根據規則，便可處置完了，但我必先衡情度理，窮其原委，然後執行，以期無枉無縱，對於其他各事，也都一樣，即如路局收入短絀，開原的方法或者許多，但推己及人，顧慮到搭客商人方面，不敢草率亂幹，第三，無論什麼事情，我都可以公開，數目隨時可查，用人一秉大公，這因爲素性如此，現在肩負這個責任，尤爲時刻警惕，以免隕越，因此我又有些意見貢獻給各位，（一）我們在這裡服務，應該像在軍隊裡一樣，與士卒同甘苦，時時到工廠去，彼此聯絡感情，（二）凡事共同努力，以收合作之效，比方一列車，機車祇是前進，但如果中間有一輛車卡脫了鈎鍊，就會落在後頭，等到司機發覺，便要開倒車來帶上你了，這豈不是廢時失事，（三）大家充份表現自己的精神能力，打成一片，負責做事，否則一輛

機車，雖然是完好的，但缺少了一根釘，也無濟於事，而且會發生莫大危險，以上的話，雖是老生常談，但倒實實在在，故此不厭辭費，願與大家共勉，末了還有一件事報告，就是本路這次辦理軍車，委實妥當迅速，令到肆虐無驚，近在咫尺的人，也料不到有這麼多軍隊開拔，俗語所謂龍舟快，人有眼，雖然扒的是辛苦，但看的人却非常讚嘆，這當然是上下合作各位職工努力的結果，因此日前總部來了一道嘉獎的命令，陳總司令也對兄弟說過好幾次，現在打算為本路建築一座永久的紀念物，來表彰我們歷次協剿共匪的功績，至於剛才黨部委員報告職工繳納贖金這件事，說我答允乘這個機會提出討論，當時我是說過的，但後來回家細想一下，覺得有點不對，因為紀念週的條例，沒有會議形式的規定，我們不能把他破壞，所以這件事情，還是請各位自己解決的好，此外還有一件事，近日港報載本人調任某職，此是謠傳，請各位不可相信，在本人極願服務本路，做一個工人，不願無聊的去求一官半職呢，完了，

☀ 粵漢鐵路廣韶段管理局二十年七月分至二十一年六月 分經過工作紀畧

(甲)關於機務部分之經過工作

(一)整理機帳

組織整理機務會計委員會，將該處所轄各工廠帳目分別整理，凡物料之用途，報銷之表冊，均照部定科目格式辦理，并於該處增設機帳組，將廣韶廣三兩段機帳均歸

管理，以昭劃一。

(二)購置及修理機件

廣韶段託由購料分會，向慎昌洋行定購旋機一付，輪箍一百四十套，為修理客貨車之用，另購電鋸機一付，先後招商包修第七，八，十三，二十，廿四，等號機車五輛，另各號機車鍋爐五座，廣三段招商包修第七，廿四，等號機車二輛（兩段零星修購機件不及備列）

(三)修理駁輪

本年度廣三段輪應將廣利駁輪入塢大修，由維溥廠承修，開工後勸有追加修補各工併給造妥，于廿一年三月間駛回駁渡客貨，又三利駁輪在西濠口碼頭，被來往省港之龍山輪船壓壞船尾等處，迭向交涉，允認賠修，由維溥修復，修費由經理該輪之近洋行付訖。

(四)機車行駛事變(客貨車出軌各案增列)

廣韶段，二十年九月間，第一三三二號，第十號，碼頭車，先後在黃沙脫軌，廿一年一月間第一六號機車中途脫軌，四月間煤車在沙口脫軌，均積起無礙，五月間第十三號機車拖帶車隊下駛，至良蓋坳機盤損壞不能行駛，隨專派機車前往，將全隊拖回，并將該損壞機車修復，惟四月廿二日第十次客貨混合車，由英德開駛至橫石內有吉篷車及吉煤車各一輛脫軌，壓壞軌枕，損失頗鉅，幸未傷人。

(乙)關於工務部分之經過工作

(一) 水災善後

二十年夏末，北江漲發，廣韶段之原潭英德等站，上下各段，路基冲陷，由數百尺至二千餘尺不等，不能通車，當派駁輪民艇在連江甯江間接駁客貨，以維交通，一面籌備修路事宜，水退後隨即開修，于七月抄恢復行車，年內將冲毀各路段一律修復，綜計停行車次及修路資費，損失不下二十萬元內外，至廣三段則水患尙經只邵邊奇槎等處。浸過軌面數寸，并冲瀉石子一小部分，三數日即水退修妥，無大損害也。

(二) 建築及修理工程

廣韶段增建郭塘沙口警所各一間，另沙口砲樓一座，南北段扳道伏住屋共三十間，橫石甯口間橫形涵洞一個，沙口馬壩兩站貨亭各一座，郭塘軍田潭潭黎洞沙口五站煤坑各一道，黃沙東西端堤壩全部工程，進口柱方一座，展長車站月台長廊一道，修好馬壩橋一道，局前馬路一道，另豎立沿路三合土石界千餘條，廣三段在黃沙新築碼頭及票房全座，修復奇槎站上蓋，山村木碼頭，展長石圍塘靠東岔道，至與新造碼頭銜接處，至兩段枕木，廢壞過甚者，均經分別抽換。

(三) 建設計劃

廣韶段擬增建輪軸工廠一間，改造韶州水泵及水塔一座，又在迎嘴站增闢岔道一條，以便卸載貨物，將沿綫較剪口嶺除坡八十餘個，一律改良，廣三段擬展長街邊站岔道二百餘呎，并鋪砌三水至河口馬路，及增河口分站及碼頭，均俟路款稍裕再陸

續舉辦也。

(丙)關於車務部分之經過工作

(一)購置及修理客貨車輛

廣韶段呈由鐵道部在撥借英庚款項下，飭由倫敦購料分會代定載貨全鋼高邊敞車四十輛，篷車十輛，已將定單提單等件寄回，不日運到，此外尚有將車卡六輛，自備材料由梁連記包工改裝貨車，又開投包修第一五四等號貨車八輛，選取陳篋記承造，第二〇二等號客車二輛，選取梁連記承造，又廣三段將第五〇〇等號爛鐵車四輛，自備材料由梁連記判工修好為裝貨之用。

(二)客貨運輸狀況

廣韶段運輸以貨腳為大宗，二十年末至廿一年上半年度，因湘贛粵邊共禍大災，重以省市銀根短絀，水路競爭，及歷向運量最鉅上駛之粵鹽，因淮鹽改行貼邊制，銷路窒塞，種種影響，以致客貨銳減，平均每月約少三分之一，至于客運則比較無甚增減，廣三段則客貨兩運，每月均較上年度有益無絀。

(三)整飭客貨待遇

廣韶段規定黃沙貨倉，每日依時啓閉遇貨多時，延長磅收時刻，又韶州站準各運館以滙單抵購貨票，廣三段加裝客車燈火，俾抵站稍晚不至黑暗，并通令兩段各車站提早賣票時間，儆戒各站警及車上執事員役，不得有慢客行為，奉令在出售客票附加軍費二成，以六個月為限，因商情不願，不待期滿，呈准一律停收。

(四)防閑弊混

規定在車上檢查客票，須由隨車稽查警務督察及車守會全辦理，在車上補票款項，從前由車守直接報解出納課，改爲交由車站轉解，并設三聯單以資互核，又本路職工因公乘車，須預領免票，如忽從不及請領，須請由起站站長給據登車，藉杜僞冒，并規定聯工因私事或其眷屬搭車，每年限領免票次數及人額，以嚴限制。

(丁)關於會計部分之經過工作

(一)整理舊帳

廣韶段前在商辦時期，歷年舊帳凌亂無章，尙須清釐，以備勾稽而便接算，由會計處派定課員九人辦理，并飭由綜核課長督率進行，限三個月結束，隨據將整理大綱呈報，并于限內編訂舊帳總結表繳局，送經三路總稽核覆核，尙屬妥洽。

(二)收支狀況

廣韶廣三兩段合計，平均每月收入總在四十餘萬元，除經臨各費支出外，其餘應付奉撥各款，及公債利息攤還舊債等項，收支向足相抵，自廿年末至廿一年上半年度貨運減縮，車收短絀，以致入不敷支，積欠新債共五十餘萬元，現積極整理，以期車利增進，并將各項用款分別撙節，呈准將奉撥各款暫停支付，藉維現狀，并逐漸彌補積虧。

(三)辦理抵換公債

發行公債收回粵路商股一事，經二十一年四月間截止登記，尙有前已登記尙未抵換

公債者，經布告限期來局換領債票，又前在整理時期，呈由監察院封存有效股票，亦經佈告各股商限期聲請審查抵換，近奉部派專員來局會全辦理結束抵換事宜，現正將已抵換各廢股票清點，須俟上兩項抵換截止，方能全部結束也。

(四) 造送歲入歲出概算

本局廿一年屬歲入歲出概算書，迭奉部令限期造送以憑彙轉，當經分令各部份，各將該管範圍內收支款目，迅速開交會計處，并飭會計處依限齊集彙編，已于三月間編妥呈部核轉矣。

(五) 撥借英庚款

前奉部電准在英庚款撥借一部分為本路整理費，業經將分配用途呈部察核，近奉部令將積存庚款第一批在倫敦代購敞車四十輛篷車十輛，暫將本路購料估價作為整數三萬磅，所有借用該款保息還本辦法核定令局轉照。

(丁) 關於總務部分之經過工作

(一) 整頓購料事項

本路材料課購料遲慢，擬具補求計劃分為普通備用急用三種辦法，關於急用一項，採用最簡捷手續，庶不至有候料延誤工作之虞。

(二) 呈准將交通營撥歸局轄

駐路第一交通營由局供給餉械服裝，向隸總部直轄，不歸本局節制，遇有緩急徵調不靈，且于管理上亦多隔閡，呈奉總部核准歸本局直接節制調遣。

(三) 取締軍人無票乘車

廣韶廣三兩段近多軍人無票乘車，向之補票動輒逞兇滋鬧，現呈蒙總部通令各部隊，向所屬嚴誡，并撥派憲兵來局，分派在路隨車彈壓，以肅軍紀而維路收。

(四) 開辦林場

廣韶路種林，向只在英德站附近闢苗圃一區育苗，分發沿綫兩旁栽植，近奉建設廳派員與本路造林工程司勘定本路北段附近曲江樂昌界之大旂嶺，約官荒二十五萬餘畝花縣界之阿髻嶺，約官荒三萬餘畝為林場，規定分年植樹計劃，及開辦經常各費數目派員前往開辦，現因路款困絀，暫將規模縮小支需裁節，俟款裕再照原定計劃進行，至廣三綫則沿路附近均少荒區，只在石圍塘闢圃種苗，分發沿路栽種而已。

(五) 處理西濠口站碼頭

廣三段西濠口碼頭全座前經財政廳開投由和合公司繳價承領，二十年九月廿九日遵奉部令將該碼頭交給該公司接收管業，以維政府信，惟點交後該段駁輪無處灣泊上落渡江客貨，當經與該公司磋商，仍由本局批租五年，每月租資一千元，期滿體察如尚需用，仍得續批，且規定加租額限，並訂明必要時仍得照省府核定辦法由本局算還繳過價款本息，將該碼頭收回，以預留操縱地步。

(六) 結束商股登記

前收回粵路商股辦事處奉令撤銷，移交本局接管後，於總務處機要課設立登記組，辦理商股請求登記審查號碼核對票根及准否抵換公債事宜，原定登記期滿後，因未

到登記股票尙多，先經呈請展限至二十年九月底截止，迨展限屆滿，續報登記者尙源源不絕，復呈准展至廿一年四月十五日截止決不再展，現關於股票登記部分業已全盤結束矣。

省府建廳技正會查株韶工程報告書

呈爲呈復事竊 技正等 奉派前往粵漢鐵路株韶段工程局調查該路已成未成工程及經費收支狀況奉此遵卽于十五日馳赴該局與卓局長康成接洽詢取需用圖表十六日偕該局分段工程司周良欽同赴韶州十七日晨六點由韶州城啓程履勘路基土方橋梁涵洞路經皇崗村烏紋塘崩崗而至崩崗村路程約計七哩工程尙屬完整此處有輕便鐵路直通富國公司煤礦查該煤礦每日出煤產額約有二百餘噸後由崩崗村經獅塘村背城村孤沙嶺牛河坡石脚村而至高廉村路程約計八哩此處有山峒一個長約一千四百尺工程已經完竣惟峒口兩端挖處斜坡仍未十分修妥又過一哩許路經石山須挖掘石方二萬六千餘方其已挖去者約有二萬二千方其尙未挖者仍有四千餘方又過一哩半卽爲大旂嶺橋長五十公尺橋臺四個其中三個工程已經完成一半所餘一個尙未開工由大旂嶺道經炎家廟同善亭楊溪而至大壩約計十哩路基土方已經完成十之九橋梁涵洞亦已完成十之八其中間有爲雨水所沖壞者然工程無多便可復復此處有大橋一度名長珍橋橋有三孔每孔一百呎另有一小孔長十公尺橋臺五個其中一個工程已經完成其餘四個亦已完成一部份現因經費無着完全停工由長珍橋至樂昌一段路線約計五哩土方石方均已完成十之八而橋梁涵洞則已完成十之九總計由韶州至樂昌路線共有三十一哩是日趕回韶城住宿十八日履勘韶州大橋此橋共有八孔

一孔長三十呎一孔六十呎一孔二百呎另有五孔每孔長一百呎其中六孔工程均已完竣其餘二孔尙在建築中十九日搭車回廣州總觀全路狀況其要點蓋有六端(一)路基土方未完成者約九份之一需款四萬六千元石方未完成者約五分之一需款約十一萬七千元其已完成之土方大致尙妥惟間有爲暴雨所沖壞者尙須修理完好且涵洞橋梁孔中面積似屬太小將來路基或受其害(二)橋涵小橋涵洞其已完成者尙屬合適其本完成者費用亦屬無多至若一百呎以上之大橋共有三度一爲長珍橋其未完成部分之建築費約需五萬五千元二爲大旂嶺橋其未完成部分之建築費約需三萬六千元連舊欠在內三爲韶州大橋其未完成部份之建築費約需三萬九千元合計三橋完成費共需十三萬元(三)路工查韶州城內路線作工之人共有百名已欠給工資兩個多月每人每月僅給維持費三毫似宜從速發給所欠工資約需三千五百元以免暴動發生危險又高慶村方面約有路工七百人均係合約包工之人而合約中工程完竣應給之款既多且鉅約有十餘萬元之多似宜先行酌給一部份以免停工暗受損失(四)需款調查所得據一方面言謂株韶局日前由廣韶局借用粵漢鐵路股票(按係由部准向本局借公債票而額二百四十萬元交株韶局自行按款)由某銀行兩處按揭銀四十萬元以支給工程費用其中有測量隊二隊其一吳思遠爲隊長其一劉祝君爲隊長均在湖南坪石至株州路線測量用去十萬元其員司薪水頗厚公費亦頗豐云又據一方面之謂南京鐵道部自開局以來供給款項源源不絕且自去年十一月起至本年三月止款項更加充裕故工程完成極多且速蓋由庚款項下預撥的款以爲完成韶州至坪石路線之準備也及至三月以後因政治及其他關係忽然停撥款項以致應支之包工合約欠項約計共二十餘萬元員司薪水欠付兩個月約計十萬元統而計之應付之款共計七十餘萬元至若由韶州至樂昌其未完成之工程尙需款項約計一百萬元(五)韶

州大橋查此大橋十餘年前已將橋蓋做妥其時鐵橋計劃係用E字四十重量并用橋裡通過式及至此次株韶段開工之時則另由美國工程師護地士計劃改用E字五十重量又改用橋面通過式故橋上軌道高度因此相差二呎有餘是以橋蓋高度必須鑿去二呎數寸方能適合其後又發覺該橋蓋三合土不堅實故又更鑿深而後加高惟當時另行改用計劃之時未能詳加審慎以致一誤再誤未始非計劃者與執行者諸人失察也及至安裝大橋鐵身之時因木架未能堅固加以意外之大水竟被沖去而鐵橋已安裝之部分因本身之重量而變為初月之灣形實為意料中事現在設法糾正尚非難事所需費用亦屬無多惟此橋之完成頗關重要蓋由以上七哩之方橋涵均已修建完妥若將此橋完成則可通車而達富國煤礦之輕便鐵路是所需費不多而有營業之希望也(六)省界鐵路据最近之調查由樂昌至湖南邊界之坪石路線約計三十四哩須鑿山峒六處石方甚多建築費約需一千三百五十萬元又有一路線畧長數哩亦由樂昌經羅家渡楊梅山而至湖南邊界之漳橋撥嶺而達柳州僅鑿山峒五處開山石方比較無多建築費僅需一千二百四十萬元且路線行經楊梅山等處有最豐富之煤礦不特建築費可省而且大有運輸煤業之希望也總合此次調查所得撮為要論如下(一)尅日籌備六千五百元遣散韶州工人以免發生意外酌給高廉村包工款項之一部份以免七百工人生事致受損失(二)縮小範圍查株韶路局員司薪費每月需款五萬元之多似宜酌量裁減為最經濟之辦法惟工程仍當極力進行以免功虧一簣致受莫大之損失(三)完成七哩路線現據韶樂總段第一分段主任工程師胡桂芬報稱預算由韶州通車至富國煤廠需款五萬元若祇完成韶州大橋不包舊欠則需款僅一萬七千元等語似宜指撥的款五萬元為完成七哩路線之用則將來省有營業運輸之收入以彌補建築費用(四)完成韶樂路線現據副總工程師李德進面稱韶樂一段路長三十一哩預算每

年運輸之收入約有四十萬元等語似宜酌籌的款一百八十萬元以一年為期完成此線月撥一十五萬元繼續各項工程從速完成合約則一年之後運輸收入二者對於軍政財政兩有裨益(五)完成湖南邊界之路線又據該副總工程司面稱由樂昌至湖南邊界之路線已由該段主任工程司李耀祥帶同測量員司測量妥當預備開工等語似宜籌備的款一千二百四十萬元限五年完成月撥二十萬元以期進行五年之後則大功告成矣理合將此次前赴株韶路綫調查結果及條陳辦法各緣由具文呈復是否有當伏乞鑒核示遵謹呈

廣東省政府主席林

附呈株韶鐵路圖表十七件 (畧)

技正

羅明燭

胡棟朝

☀ 本局六月份行政事項及視察廣韶廣三兩段情形報告書 (續)

成績表

若干英國熱力單位

(B.T.U. per pound)

(Per cent)

各種煤炭化驗

印度加槽拿

11.

試驗處所		
水份	3—6	
揮發質	36—43	
灰質	5—12	
固定炭質	38—52	
硫磺	—	
熱量	12,000-13.00	

附註：熱量單位為每磅

其餘單位均為百份法

(十五)延長貨運減價期限 查由黃沙站運往英德連江甯江三站上行貨物除一二等貨物及危險品外三等貨物暫作四等所有四五六等貨物無論整車或不滿整車一律照原價減收五折前經第三十二次局務會議議決并定於五月二十一日起至六月二十日止試辦一個月公布周知在案六月十七日據車務處呈以自實行以來已逾二十日外即將經過二十日(即五月二十一日至六月十日止)所有運往英德連江甯江三站貨運數量及收入與上年同期比較雖相差甚遠然與異月同期比較甯江及連江兩站貨運數量僅略有減低而英德一站數量及收入兩者均有增加現距試辦期限屆滿為維持收入計擬請將試辦期限展至九月十日止否則即現在之微少數量恐亦將為水道所奪盡也當以所陳屬實即准照辦並公佈延期以利貨運附表

數量及收入比較表 (第一表)

連江英德三站者爲限)

較				備 考
增		減		
量	運 費	運 量	運 費	自本年五月二十一日起 由黃沙運往琶江連江英 德三站之貨物除一二等 貨物暨危險品外三等貨 物作爲四等貨物所有四 五六等貨物無論整車或 不滿整車一律照原價五 折本表所列貨物數量亦 以四等(包原列三等者) 五六等貨物爲限
		30	340.80	
		297	2368.30	
		566	4,778.85	
		893	7,487.95	

異年同期上行貨運

(以由黃沙站運往甯江)

時 期 運量及運費 站 名	二十一年		二十年		比
	五月廿一日至六月十日		五月廿一日至六月十日		
	運量	運費	運量	運費	運
甯江	44	143.15	74	483.95	
連江	113	524.90	410	2,893.20	
英德	346	1,038.00	912	5,816.85	
合計	503	1,706.05	1,396	9,194.00	

數量及收入比較表 (第二表)

(限為三站德英江連)

				較		備 考
增		減				
量	運 費	運 量	運 費			
		3	230.20			
		8	614.50			
197	136.50					
186			708.20			

異年同期上行貨運

(以由黃沙站運往蕪江)

時 期 運量及運費 站 名	二 十 一 年		二 十 一 年		比
	五月廿一日至六月十日		五月廿一日至五月十日		
	運 量	運 費	運 量	運 費	運
蕪 江	44	143.15	47	373.35	
連 江	113	524.90	121	1,139.40	
英 德	346	1,038.00	149	901.50	
合 計	503	1,706.05	317	2,414.25	

粵漢鐵路廣韶段客貨運入收表

(第一表)

民國二十一年六月份

類 別	客 運 收 入		貨 運 收 入	
	元		元	
廣 韶 段	73.245	00	202.191	95
廣 三 支 綫	124.630	25	9.102	30
合 計	197.875	25	211.294	25

(十六)六月份客貨運收入比較 本局廣韶段因受社會不景氣影響以致收入銳減自延長減價
 期限及厲行整頓後計六月份客貨收入比較五月份已增加壹拾伍萬肆千玖百餘元附表

客貨運收入同年異月比較表

(第二表)

收 入	二十一年 六 月		二十一年 五 月		比 較			
					增		減	
客運收入	177.875	25	80.156	90	117.718	85		
貨運收入	211.294	25	174.019	40	37.274	85		
合 計	409.169	50	254.176	30	154.993	20		

客貨運收入異年同期比較表

(第三表)

收 入	二十一年 六 月		二 十 年 六 月		比 較			
					增		減	
客運收入	197.875	25	180.273	35	17.609	90	元	
貨運收入	211.294	25	250.978	15			39.683	90
合 計	409.169	50	431.251	50			22.082	00

(十七)拿獲竊匪情形如表

六月份拿獲竊匪辦理表

類別	日期	竊犯姓名	行竊地點	所竊何物	何人發覺	辦理情形
五	五	杜海	黃沙車場	煤炭二小籠	警兵駱蘭	拘留一省省釋
五	五	衡錦	石站廣三舊 右管理局	鷄	工人梁賢	示衆拘留各 一天省釋
八	八	譚有	黃沙車場	擅取煤碎	警兵李華	拘留四小時 省釋
八	八	黃有才	如意坊	竊過路人譚西 原物交失主領回	工人郭全 警兵何澤	拘留一天省釋
九	九	黃友	西濠口站	竊搭客黑布遮 原物交失主領回	警長曾志全	示衆一天省釋
十四	十四	伍興	西濠口站	竊搭客包私領 原物交失主領回	警兵江錦	解法院訊辦因該 犯有十九路遺散
十九	十九	黃廣通	石站	擅取公物	警兵黃寶生	拘留一天省釋
廿六	廿六	張信	黃沙站	永興隆鐵箱 交失主領回	警兵林德	示衆一天省釋

(十八)查獲迷路男女 六月九日在局前查獲不知姓名女童一口轉解黃沙分局發落又十六日
在廣韶段下行車查獲無票乘車小童羅古一名訊據稱往省探親經轉省會公安局招領又

十九日佛山站警兵李偉在站查獲迷路婢女黃芹香一口訊據供稱出街買物迷路主人住佛山東三巷七十三號經傳失主具保結領回

(十九)查獲私運煙土 六月九日稽查押護廣三段第四次車由石圍塘至佛山查有客人伍振南携帶無照煙土大小共計一十九件係屬私運當將煙土及犯人解局當派員點明煙土重叁百捌拾肆兩備函連同犯人振壹名供單乙紙解送廣東禁煙局訊辦

(二十)六月份收支比較 本局自厲行裁員減政計六月份收入比對結餘比較五月份增貳萬捌千柒百餘元附表

粵漢鐵路廣韶段管理局現金收支比較表

民國二十一年六月份

摘要	本年六月份	去年同月份	比較增減 (十)即增(一)即減	備考
收入門				
1. 客運收入	199,744.07	188,556.85	十 11,187.22	1. 查去年六月份其他支出列入撥部賬款柒萬伍千六百餘元本年列入數約
2. 貨運收入	207,733.81	266,932.04	— 59,196.23	
3. 什項收入	17,847.68	21,179.34	— 3,331.66	

4. 其他收入	5,312.68	5,762.80	—	450.12	2. 借入之數還時 在其他支出項 下列銷
5. 借入	84,229.27	99,662.81	—	15,433.52	
合計	514,869.53	582,091.84	—	67,224.31	
支 出 門					
1. 營業支出	327,567.84	329,616.17	—	2,050.33	
2. 資產支出	11,414.19	28,067.57	—	16,653.38	
3. 歲計支出	4,499.90	22,986.34	—	18,486.44	
4. 其他支出	111,400.65	170,211.95	—	58,811.30	
合計	454,880.58	550,882.03	—	96,001.45	
收支對結餘	59,986.95	31,209.81	+	28,777.14	

民 21 年 7 月 8 日 編

(廿)派員乘車查察 本局整飭內部事易呈功惟管轄廣韶廣三兩段路綿綿遠深恐耳目容有未周即弊端無由改革故隨時派員乘車查察將查察所得回局報告以憑責令整頓

(三) 查核辦理文件 本局爲查核辦理文件以防積壓擱置起見特製就收發文件辦理情形日報表責令收發負責按日據實填報以利攷查

(附說) 以上所陳卽任職一月來之行政事項不嫌瑣屑詳爲記錄聊以備忘並資檢閱云爾

(乙) 視察情形

(A) 屬於廣韶段者

(一) 月台 查小坪站及英德站原有月台非高度過低卽長度太短貨客上落至感不便視察所及應將小坪站月台施工填高移濶原有柵欄增加月台長度至英德站月台亦宜增加長度以利各該站客貨上落而免發生危險又河頭站月台破爛應卽修理

(二) 岔道 查銀盞站及英德站原有岔道不敷應用緣英德站貨運以柴爲大宗常須停放車輛以備裝卸而銀盞站地勢過高坡度傾斜過大倘機車拖掛車輛過多上斜落斜苦不能安然通過必須解下一部份車輛分次拖掛諸形不便應在各該站擇地各增設岔道壹條以利停放及調動車輛至銀盞站支路經查察敷設地點以在銀盞與迎咀間之迎咀石山處爲宜

(三) 枕木 廣韶段沿路枕木雖經歷年分別抽換但以路線綿長此換彼廢尤以銀盞站枕木破舊不堪自應從速更換現計由 250 樁位起(卽長埔至湖洞間)至 400 號樁位(卽胡如塘至徐屋間)止約需枕木叁萬根以資抽換至機車在站清爐卸下煤屎常有將枕木燃燒並應在未有煤坑之站從速依式加建及分別採用鋼枕或三合土枕以期耐用至三合土枕能否適用擬在源潭及沙等站先行試辦

(四) 路基 廣韶段自去年七月間被北江潦水將橫石琶江間路基冲毀費糜巨款始能收復現

在沿路路基尙屬完好惟黃沙至西村間應加鋪石仔以資牢固而保行車安全又西村土敏土廠運載石料卸車時常有將軌道路基堵塞自應加以取締以免發生危險

(五)聯運 查銀盞站自銀(即銀盞)清(即清遠)公路通車以來貨客運收入比前略增是該公路與本路交通息息相關擬仿照北方各路或廣九鐵路與惠樟公路聯運辦法舉辦客貨聯運惟仍俟該公路請求及調查其客貨運數量若干再行試辦以增收入

(六)機車用水 供給機車用水固以清潔爲宜而沿途上水尤貴敏捷方免阻誤行車時刻查韶州站十九年所建水塔水管過小應施工更換大管又源潭站之水泵水管口徑祇得六寸故機車抵站上水須費時二十五分并應改用大管由十寸至十二寸則機車上水費時五分鐘即可足用

(七)電報電話 鐵路電報電話爲傳達行車消息至關重要查廣韶段電報綫自開辦敷設至今二十餘年未經更換且現時電桿長度祇得二丈四高應設法加高以避水患原日敷設之電報綫爲十六號綫應改用八號大綫以利傳達至關於各站電話祇黃沙至西村橫石至英德已通話無阻其餘黃沙至軍田一段軍田至橫石一段雖經二十年九月間核定舉辦而因事申輟現擬酌量財力實行舉辦於加裝該兩段電話時即將電桿改換復查新街站存有電綫甚多足敷設五十餘哩程之用又西村站密邇市區乘客甚衆應裝設自動電話壹具俾利傳達消息

(八)各站房廠 查廣韶段各站房廠陳舊燬爛者有之不敷應用者有之計需修理者有小坪銀蓋晉江等站之警所英德站之車廠韶州站之貨倉機廠計需改建者有晉江英德韶州之住

室河頭站之廚房貨亭計需增建者有馬壩站之貨廊均應分別緩急摘要施工建造并擬在西村站收買民地以備建築新機廠之用

(九)洋旂號誌 英德站須調車此次巡抵該站站長以應設洋旂為請當查此案於九年十月間曾以洋旂號誌本路尚付缺如經第五次局務會議議決先在黃沙源潭營江橫石黎洞連江韶州七站安設並經派員調查洋旂號誌式樣以備採擇惟至今仍未果行此項洋旂號誌避免行車危險助力甚大應有舉辦之必要不過用款頗鉅仍應視路局經濟能力如何而定

(十)定發車輛 廣韶段以貨運收入為大宗商人到站定取車輛各站均能照定章及手續辦理其發車辦法則以各商定車時日之先後為標準並有定發車輛表懸諸各站以備商人公覽查核尚無荷假

(十一)沿途地畝 小坪站憩亭茶寮係用葵蓬蓋搭與車站密邇火警堪虞月租無多應將租約取消收回租地免生危險又橫石至連江沿途竹木繁植遮蔽路基妨礙車行應酌予斬伐至各站地畝有界址不明者補墜界石佔用路地者勒令補立租約並應擇地分別測量已租未租地畝及剔除地畝糧稅

(十二)商人意見 此次巡抵韶站假韶州河面客艇作居停即分邀韶關商會及連館商人代表等晤商並詳詢意見據該代表等面稱關於運裝質輕貨物如紙，茶，竹，等物全車貨物實際重量與額定全車容量相去甚遠擬請特准將現在之三十五噸卡連運質輕貨物時准作三十噸計算關於上行三等貨物由英德利行轉運至韶每擔祇收肆毫半即茅竹賤貨由水道轉運費亦稍廉如車運稍減方可與水運爭衡關於銻礦價值二十餘元一擔現列入二等

貨物鈔鑛價值二百餘元一擔反列入三等似宜更正其他松板現列四等收費似嫌略高請求減價總核商人請求各點直接雖為貨運商人着想而間接關係本路營業旺淡自宜加以採擇惟仍須統籌兼顧方免有畸重之弊以示公允

(十三)株韶段建築情形 查韶站本路範圍以外路軌以迄東河壩橋止長約柒千餘尺枕木疎密不一每軌不過拾條路基少欠沙石該橋橋臺前因高度不合將之炸低炸碎石渣墜落河床船集來往時被碰傷或阻碍通過橋樑為水冲灣尚未修復且有一橋臺發現裂痕

(B)屬於廣三段者

(一)月台 廣三段以客運收入為大宗而佛山站旅客乘降甚眾且在站遇車日有數次擬在該站改建兩面月台俾利乘客上落

(二)枕木 廣三段由石塘站以迄佛山站均係雙軌鋼枕無庸抽換惟佛山以上至三水站沿途枕木亦多破舊應速購備多量枕木以資抽換而期行車安全

(三)路基 廣三段沿路均屬平坦甚鮮山崗故取石困難祇師山站附近有一石礦山以之供給全路路基石仔時虞不足故全路路基石仔太少應速設法多採石料供給路用以資牢固

(四)橋樑 查西南鐵橋長凡五百四十尺占該段橋樑長度總數幾及二分之一為該段最大建築物現發覺該橋橋架四角均爛應速設法施工更換

(五)站宇 廣段三各站站宇尚不如廣韶段各站房廠之破爛祇三水站候車室及西南站工人住室均須加以修理以利乘客候車而使工人棲止兩項均用費無多即可實行

(六)沿途地畝 查石圍塘至佛山站路基兩旁餘地多數批租其未批租者祇有五眼橋至三眼

橋附近尚有餘地三十餘畝由街邊站至師山站兩旁路地多屬荒廢由西南至三水一段亦泰半無人承租應佈告分段招耕以期增進收益又佛山站背後有大塘壹口廁所壹座現租與泗合號養魚年租不過二百零捌元伍角該塘面積共約柒畝合華井肆百餘井如將該塘填平租作舖戶每井月租以二元計算年租收入約萬元有奇比較現時收入不啻數拾倍該站馬路旁另有廢塘壹口若壹併填平出租亦增益不少山村有員司宿舍壹座地約式百餘井前經駐軍燬爛若收回招租又可增加收益各站地畝多與民地相連間有界石甚疏誠恐日久被人侵佔應查明酌量補鑿界石

(C) 其他

(一) 查核外站數目 廣韶廣三段所轄各站其收入數目雖各不同而處理站賬則一律查核各該站賬目所有客貨票收入及票數起止號碼均屬相符尙無零亂及借誤之弊

(二) 查核員工兵警 各該段站員工兵警散處各地辦公經總檢閱後除交通營兵精神略遜外其餘大致尙佳所有各站員工兵警名額人數均屬相符

(三) 衛生事項 查馬壩站站宇密邇馬鞍山員工駐韶辦公感受山嵐瘴氣常有染及足疾經責令公益課多備適宜良好藥品發該站備用又新街站食水質劣應將食井濬深及加設井欄以重衛生

(附誌) 以上所有視察廣韶廣二兩段情形關於應行改善之處甚夥其屬於增加收益事宜均可坐言起行至於物質建設在在需財仍俟統籌兼顧體察財政狀況如何再行分別緩急次第舉辦庶無負 大府整頓路務之至意

天 良 不 泯

不義之財，於取得之後，每能使人寢食不安，故歐美人士，多有於數載之後，以匿名函返還之者，鐵道亦非例外，且接收此種函件，每有所聞，近中蘇格蘭某站長，由美國某地，接到一函，言二十年前攜帶幼童三人，藏於客車座位之下，茲以良心作用，特寄上八先令云云，又有英國某鐵道經理，接到匿告函言，四十六年前，攜帶器具重六十磅，未納行李逾額費，嗣後神經所受激刺過重，痛苦不堪，特寄上郵滙單一紙云云，又倫敦西北鐵路，近中收到四先令，據寄者言，曾於某月日買三等票而在頭等候車室內候車，特寄此以爲賠償，此則視義利之界線極爲分明者也。

戰 象

專 載

☀ 鐵路安全防範問題一覽

湯心濟譯

(原文見一九三一年十二月美國鐵路月報 Railway Journal 爲牛福及西方鐵路 Norfolk & western R.R. 開會討論改進鐵路問題時馬旭爾氏 Marshall 所擬設之問句——譯者)

君曾爲客商解決各項裝運問題否？

君見有貨物損壞，曾擬設防範之法否？

君曾徵求客商之意見否？或曾供給彼等以意見否？

君曾搜集關於裝運改進方法而供獻于安全委員會否？

方君爲鐵路購置原料之時，曾否與此種商家或廠店熟商安全防範一類問題而研究之否？

君曾留意貨棧車輛常川修理與否？

君見有壞制動機一類事件發生即刻報告車輛管理部 Car Department 否？

君亦作壞門壞鎖或壞吊鈎等事之報告否？

君於貨車上加用或啓拆密封時曾詳細視察之否？

君見有磅秤不整潔或無調查簽條者，立刻作報告否？

君見願主採用自己磅秤，曾留心其用法否？

君見有車篷漏雨等事，曾作報告否？

君見提單上或載運具發生錯誤，隨即報告運貨房否？

君知否貨運載運具局 Freight Container Bureau 關於載運具之各種建議？

君曾通知收貨人，另備一貨物誤送錄 Record of freight received astray 否？

君曾研究貨物內部損壞 Concealed damage 之實在緣故否？

君曾考察收貨人啓貨之方法否？——起因蓋以啓拆而起耶？

君曾留心收貨人卸貨之方法否？

關於做格子箱之法有十六種，最好之方法不過一二種而已；君可知道其最佳之一法否？

君曾詢問君之顧主，有無妥善載運貨物方法而堪供參考與效法者否？

君如遇見貨物不能證明主有權，仍照常遞送否？

車到站貨物缺少，君曾細將貨車傍靠各站之記錄，加以研究否？

君是否常川通知車輛管理部關於裝運各種機械等件否？

如君收到整車載運貨件未有損失或意外，君仍詳細研究其中必有緣故否？

貨運擁擠時令，君曾研究過以何種貨物須首先裝運否？

君曾選擇手下屬員一人，專司解釋疑難問題，使成幹員否？

君曾留意外方關於鐵路設備之批評否？——如單扇重門——木槌或鐵槓等等。

如君責在管理人員，君曾作成績單或相當考語否？

君曾將外方責難與路政疏忽之處，詳加研究否？——所獲之結果，存留之而作異日之參考

否？

君曾鼓勵君之同事貢獻意見否？

君自己亦時有意見貢獻上峯以備採納否？

如君與客商有接觸之時，君曾詳細考察客商裝貨方法與路上裝運方法有無同異之處？

君曾設法使監視方法，益趨進步否？

君是否將昔日過失記載之而作為前車之鑒否？

君曾留意路上之路燈，是否常十分清潔顯明？

君備否行車速率表？見車在一站之距離而能確定車之速程為如何？

君曾作關於交車或過車路籤之討論否？

君曾作關於車軌一類事件之報告否？

君常翻閱各種商務雜誌否？

君曾參加當地有關係之集會而貢獻相當意見否？

君如見一車瓜菓，遭受損失，曾一度研究倘事前有相當設備，可不致此否？

君是否將新運輸智識，灌輸與當地農民，使所收農產，能採用新運輸方法？

君知否易於腐爛之貨運上所用之籤條之釘，須至少釘入半吋？但不得過一吋之八分之七

。此事雖微，但不慎之於初，貨物誤送將隨以發生。

君如見有釘不插入一吋厚之籤條而用三吋長之釘等事，作相當之報告否？

君知否鮮菓貨運稽遲，主因乃為菓園採伐與種種不良？

君遇見裝卸機械貨運之時，曾否注意機械條例第三〇九條 Mechanical Division Rule 309 是否遵行？

君知否裝運條例第三〇六—甲關於樞軸機械需用檢查卡片？

君見客商或其他人等有改良之運輸方法，曾筆之於紙而報告於安全防範委員會否？

君知道汽車貨運損失幾條標準定義否？一倘知之，曾用過否？

君遇着裝運在請求賠償項內各種貨運中所習見幾種貨物時，如疑其致損失之主因為設備不良，曾試用較為適宜之車輛否？

君知否在君之境內，何種貨運最易遲延並設法以免除之？

君知否何時轉軌兩點不易湊合？

君曾留心列車或車機駛過軌道時，軌道下所鋪之釘板與圓釘之動作如何？并作報告與委員會否？

君曾留意過軌機之彎頸與軌間之相互動作如何？并作報告否？ Do you ever see excessive play between goose neck of switch stand and main rod-do you report it?

君見靠站車輛時間過久者，記載之否？

君將貨棧棧門不在工作時間者，關閉之否？

路上警務部，能否一一知道送貨車夫姓名？蓋此輩人常時與君等作崇也。

君常將所搜集之警務新聞，送與當地警務長官否？

君如發現附近牲畜運輸有死傷者，曾作記載？——君與地方上之獸醫熟識否？

君是否用直邊法 Straight edge 尋出機器上外露之釘鉤否？

君留意客商送貨時各種裝運方法否？

君可知縛獸類於車上之繩索，自縛繫之端，迄獸之頭，如有兩臂長，始為穩妥？

君知否客商送貨車夫如何搬送格子箱及大桶等物？——他們是否由送貨車上擲下？——君僱用之人如為其卸時是否亦擲下？

君懂得貨運載運具局各種建議否？

君明瞭火藥局 Bureau of Explosives 之各種條例否？

君用引擎去或引空氣管 Air hose 否？

君作關於掃除之報告否？

君於破壞損失與捷運有研究否？

君曾研究君自己職務與其他職務之關係否？

君曾於弛放之原因與結果，作一度之研究否？

君於人員之調動與工作支配，事先有佈告否？

君於接車時，在可能範圍內，是否用進推之法？

君曾擬設比較簡單之路籤否？

君曾想到相當方法減少人員之調動否？

君知道君所工作之軌道，高斜度為多少？

君於發放籤號時，知道為何而發否？

君所用之制動機，時予以替換否？

君能審辨快而經心與快而不經心之不同否？

君覺升擢過高之可畏否？

君知否「短過軌」之「Short switching」

君以引擎在站旁搬送牲畜否？

關於過軌機難於運用者，君作報告否？

水路載運之時，粗忽裝卸等事，君有研究否？

君見火車開入站內之時，曾設法免去其停靠否？

君認為以上各題，有作座頭警語之價值否？

☀ 西班牙 (Guipuzcoa) Beasain 造車工廠

Beasain 廠為西班牙最大造車工廠，每年可產貨車三千輛，并有歐洲最新式製造鍛鍊或軋成車輪及軋鍊輪箍之工廠，每年可產二千五百噸之車輪及輪箍，此外尚供給一切鍛鍊鑄鍊及輪軋應用之鋼料，西班牙各鐵路之車輪及輪箍均係該廠供給，另尚供給其他各國車輪各項材料，該廠原有工人二千，現以鐵路均受經濟恐慌之影響，人數已較前減少，茲將該工廠大概情形述之如下，以供參考。

總說明

Beasain 工廠係 *Compania Auxiliar de Ferrocarriles* 有限公司所有，處於 *Guipuzcoa* 省之

Beasain 村中，右臨 Oria 河，共佔 Beasain, Villafraanca 及 Lazcaus 三村之地，該地昔爲一冶金廠，後爲 Messrs. Goitia et Cie 所購，設立用木煤之溶鑄爐，此爲西班牙最首造白鐵之工廠，其後又爲 La Maquinista Guipuzcoana 公司所購，製造水力機蒸汽機等，直至本世紀之始，由 Sociedad Espanole de Construcciones Metalicas 公司開始製造鐵路車輛，至歐戰之末年，法國因鐵路毀壞甚多，車輛不敷應用，乃由法國資本家組織 Compania Auxiliar de Ferrocarriles 公司購取該廠，惟自一九二五年來，雖仍保存原名，而其資本已完全爲西班牙所有，其一切工程師皆西班牙人也。

自本世紀之始，西班牙各路客貨車輛，皆由該廠供給，而該廠又係西班牙獨一之製造輪箍輪體工廠，西班牙各路及各造車工廠并有數外國鐵路之輪箍車輪等，亦由該廠供給，其造車輪及輪箍之鋼，皆由本廠之爐所產出，品質甚好，曾經本國及外國各冶金化驗室發給甚好之證明書。

爲製造上列各項材料，該廠分開部份如下：

鍛鍊及剉型部份 該部份有一鍛鍊及剉型廠，備有能力甚大之鎚及鍛鍊機，又有一機械廠專鑄前廠所出之物件。

車輪部份 在此部份已將以前之老式輪軋機取消，而代以新式效率甚大之軋機，可軋整塊之車輪及輪體，該機係歐洲最新式者，另有一機械廠鑄車輪及輪體。

製型部份 此部份有一鑄型廠，內有鑄鐵及鋼之廠，有鍊鋼爐及電爐，鑄銅及軟金料之廠，亦有電爐，一製型廠一機械廠，專鑄鑄出之物件。

製鋼部份 現有一十五噸之爐，正在添設 Maerz 式三十五噸之爐。

裝設部份 此部份中有一裝設廠機械木工廠，各式截面鐵條廠及油漆車輛廠。

工具部份 此部份製造本廠各部份應用之工具，并有一火鍊廠專火鍊各項工具，內有最新式之爐為堅化工具之用。

電氣處 本廠在 Ebre 河處（離本廠八十二公里）有一水電廠，供給本廠電力，其電流係用六萬 Volts 運至廠中，尚有另一水電廠在本廠之左近，而在廠中尚有兩小用煤氣之電廠，以為天旱時之用，另擬添設一用煤氣電廠，有三千五百 Kw 之能力，日後尚可將能力加增雙倍，上言六萬 Volts 之電壓，由總變壓站變為四千五百，再由各小變壓站變為二百二十 Volts，蓋大半機器皆用該項電壓也，但亦有其他機器（如輪軋機等）則用四千五百 Volts。

材料庫房 總庫房共佔三千方公尺之面積，并有一樓為堆存外來製造車輛各項材料之用，除總庫房外，在木工廠旁有一木庫房，另有工具庫房，特別為造工具之鋼料庫房，各式截面鐵料庫房，鑄鍛材料庫房，鋼料庫房，現擬添設車軸及輪箍之庫房。

化驗室 共有三部，化驗室機驗室及冶金驗室。

化驗室係化驗本廠所出鋼料，及在外所購材料之品質，另有化酸室秤室蒸化室及化學品庫房。

機驗室有 La Mulatiere 所造之二十五噸機，Mohr 式五十噸機，Amster 式一百噸機，此三機為拉力試驗之用，另有 Guillery 式二百七十五 Kgms 之旋錘，Charpy 式十 Kgms 之鐘擺拖，為脆性試驗之用，Brinell 式十 Kgms 機為堅硬試驗之用，Amster 機為磨損試驗之

用，及一試驗撞力機，此外有一小廠專選試驗之模子。

冶金實驗室有顯微鏡爲此項試驗之用，另有一附廠專作鍍銅鍍銀鍍鉻之工作。

技術室及管理處 在一大屋中內有董事會議室，接客室，廠長室，秘書室，技術室，製造室，翻印各項文件室等等。

雜項 本廠在 Besain 車站與西班牙北方鐵路相聯接，備有支綫，在廠內共有十五公里之路綫，現擬在 Villafrauca 車站亦與鐵路聯接。

廠內有一醫院有四病牀爲工人受傷在院居住之用。

救濟機關亦組織甚爲完善。

另有學校教堂及旅館等。

工廠之出品

Besain 工廠專製鐵路車輛及電車車輛，但因此廠甚大，故除本國外，尙須向外國推銷，而與西班牙數工廠合作，亦曾供給大批汽車之配件，皆用該廠自出之鋼所製。

與外國接洽之後，得有甚好成績，蓋已得南美洲大批訂購也。

上年中該廠共出之材料約值 48,000,000 西金分開如下：

☀ 行 車 保 安

湯心濟譯

(見美國鐵路協會一九二九年第九次之鐵路安全會議報告書，作者派列西 H. A. Parrish，爲美國芝加哥及西北鐵路 Chicago & North-Western Rly. 之車長，原題

爲「安全及其與列車之關係與夫列車服務之危險」，(Safety and Its Relations with Train and Train Service Accidents) 茲爲簡明起見，譯作「行車保安」，綜觀其內容之主要兩點，即

(一) 設立戶外保安委員會，派員專司監督車場及列車員工，遵守規章，從事工作。

(二) 行車保安之執行，務自上級員司，以身作則，由上而下，以期實行。本篇可與前譯本報告書內「路工怠惰」一篇，對照讀之，興趣當更爲豐饒，(譯者附誌。)

安全問題，曾經十五年之討論，關於此項問題之各種論說及統計，亦經聯邦商務委員會 Interstate Commerce Commission 通盤編纂，因之業務技術上之危險乃大減，但關於行車員役普通危險之紅線 Red Line，其降落之趨勢，仍不多見。

按之實際，美國鐵路因管理及設施之良善，其危險紀錄，近十年來，已減少百分之三十五，惟不知何以對於行車員工之危險，未能有同樣之充分減少。

鐵路行車人員，對其自身所受傷害，固知些微傷害足以影響於其收入，但其結果所顯示，仍未能使之減少。

方今雖已着手注意工人之啓發及教育，並予以合於教育原理之各種特殊機會，以求其工作之精進，以爲如此，則微細之危險機會，必逐漸減少，在二三十年前，專家初未嘗注意及行車員役，偶爾傷痕或煤鐵細屑飛入眼簾，皆易發生日後驚人之危險病症，故即有小創，亦

鮮有求治於醫生者，以爲此不過一種自不經心而已，且此種創傷，極易遭逢當時同事之嘲笑，更無報告價值之可言，今則員工已不復有此思想，即各種些微危險發生，亦漸列爲報告之一矣。

欲研究安全及其與列車之關係，與夫列車服務之危險問題，吾人須確知管理不良之故何在，作者敢憑個人在過去二年中之調查經驗，斷言以往事變之百分之七十爲可以避免者，如常有因傳遞物件之不慎，或使用車軻之未加注意，及其他些微瑣碎之工作，少不加意，而致輕傷，終成大患者也。

爲免除此種意外發生計，路方必須注意於新員工入路服務時之選擇，各工人以爲遵守規章，即爲安全之道，能具此項觀念，則保安之最低限度，已經達到，如人人能彼此互相觀察，悉照安全規章而工作，則此項員工，可稱爲鐵路財產之一，積多年觀察所得，可斷言鐵路產業最重要之原質，即爲「安全之人」，*Safe Man* 此項人才，吾人固可訓練而得，但必須以甚大之耐心監督之，其結果必可爲彼等自身證明也。

方新員工開始工作之時，管理者應注意其開始工作之道，是否正確，據著者所知，今日鐵路僱用之人員雖多，然從未加以考核，工頭或指導人，往往有不利於新員工之報告，實則報告者之自身，對於新員工亦往往未與以相當之學識與訓練，須知每一新員工，皆有同樣之機會，能得到吾人所希望之工作，是在指導者能明瞭此點，以身作則，在指導服務之初，使具有安全工作之觀念而已。

關於安全與列車之關係，與列車服務之意外，其中實有重大之責任，試就事實論之，鐵

路所設之清償處，(Claim Departments)自不負禍變之責任，倘吾人欲竭全力以消除種種不安全情事，或屢遇易肇禍變之不安全瑣事，吾儕身為鐵路長官者，究應如何應付，設一極有經驗之路員，因不守規章，而致受傷犧牲，是否置之不聞不問，或親臨其人而詳究之，或竟俟此案至於不提不究之時，而將調查之責，委諸清償處，果爾，豈不使受傷者，感覺到所謂保障及安全規章，無非具文而已。

通常如派主管員司，親往訪查受傷者情形，有時為事實所不許，著者個人意見，以為凡曾有報告之受傷者，應由各該管長官或其屬員，前往調查之。

員工工作能力之失去，其影響於營業效能者，尤甚於金錢之損失，故關於員工個人之受傷與成本關係為向日所忽視者，今後須在營業統計內，通盤籌算之。

安全與列車之關係，與夫列車服務之危險，須同時並重，而加以審慎之研究，芝加哥及西北鐵路之保安組織，極注意危險之肇生，雖至微細之處，亦不稍忽畧。

本路現單獨設立一戶外之組織，名曰戶外保安委員會，各區段分別工作，與站內之保安委員會，迥不相關，會內服務各員，由各該地段之段長指派，並即兼任其主席，分別發給各員以紙卡片若干，在威斯康新段 Wisconsin 有七百人專司此職，如見各部份員工有不安全之工作，即親自前往警告，同時記於紙片上報告段長，但不記被警告工人之姓名，僅記某工人因不注意某項規章而被警告，適者戶外保安員司，皆極盡職，因之本路行車員司之受傷者，逐漸減少，著者謹以至誠之意，介紹此方策於國內外各鐵路，以供採擇焉。

在一九二九年之紀錄中，本路之危險竟減去百分之二十五，即以威斯康新一段而言，一

九二八年在車場及列車上服務之員工，爲一千四百二十六人，服務人員工作鐘點，總計爲三〇五〇六・九〇九，全年受傷者，僅一百三十九人，其與工作鐘點總計之比例，爲三九・三五，故本路所組織之戶外保安委員會，實有減少百分之十以上危險之功效也。

出險爲耗費之事，各鐵路之管理者，皆認此爲損失之一，但出險之結果，實質上雖爲受損傷，而出險之原因，則屬於理智方面，故吾人得以智慧之能力裁制之。

關於管理不良而生之事變，尤不得寬縱而因循成習，蓋世每有因小事而致大亂者，故管理者對於因不守規章而肇生之事變，必須加以調查然後嚴格糾正之。

關於安全及其與列車之關係，與夫列車服務之危險問題，欲求安全之實現，自必由上而下，以身作則，決不能反其道而行之也。

茲再鄭重申言，所謂下級司員之努力保安，實隨其上級領導者之意志而轉移者也。

二十一，七，七，于上海交大。

☀ 路 工 怠 惰

湯心濟譯

（見美國鐵路協會一九二九年第九次之鐵路安全會議報告書，作者柯的斯，爲丹佛鐵路 Denver & Rio Grande Western R. R. 安全與消防段段長，是篇爲柯氏代表該路赴會之論文，可參閱本公報三百十三期「行車保安」篇。）

本篇命題，須待說明者，即無論任何人倘爲人服務者，須抱忠實於工作之主義，而不宜稍事苟且，倘彼必須僱用別人而分其勞役者，則僱人者除本人應有之責任外，須負被僱者行

爲上一切之責任，故僱人者必希望被僱者能使工作滿意，其有須訓練者，則訓練之，指導之，若有不堪造就者，則罷斥之。

鐵路工作之常識至多，本篇所論者，祇鐵路員工工作之一部份，曰怠惰或疏忽，此僅從安全一方面着想而已。

在本篇中，員工怠惰，可解釋之曰職務疏忽。

今爲明瞭員工怠惰在鐵路肇禍統計上所處之地位，故試舉下列最顯明數例以明之。

在一九二七年中，火車肇禍共爲一八·九七六次，由於路工疏忽而發生者，爲五·九八七，或全數百分之三十一，撞車佔全數百分之二十五，出軌佔百分之五十一，而百分之八十八撞車事件，——總數爲四·二五六——直接原因，多歸諸員工疏忽。平均每兩小時一次，——而百分之九十三產業損失，其直接原因亦係員工疏忽。在出軌禍變中百分之十二，——共爲一三四〇——原因亦爲疏忽而起。

吾人此刻固不能確定除上述之數外，其應加之由於員工疏忽之遠因而發生之事件，究爲多少，然不難推測之，蓋其數必甚多也。

試觀一九二七年聯邦商務委員會圖表第六十二關於火車撞車分類說明上所載撞車，類都由於員工疏忽而起之驚人統計。

撞車在車身之後者佔百分之九十九。

側面撞車佔百分之九十八。

頂頭或迎面撞車佔百分之九十七。

過街撞車佔百分之九十四。

調車撞車佔百分之八十八。

其他各種撞車佔百分之七十七。

吾人知道火車蒸爐爆炸，因工人疏忽而肇禍者佔百分之八十六。

吾人更可從下列各種之措施失當，致有上述各種疏忽與其所獲得之結果。

死九人，傷二百人，原因由於行車時刻表與行車調度之不得當。

死十人，傷二百九十五人，原因不注意行車記號。

死十五人，傷一百四十人，原因由於車輛調度失所。

死二十人，傷一百人，原因由於不遵守規定行車速率。

死二十三人，傷十七人，原因蒸爐中水量太低，而所得之結果，單列車肇禍一項，死者

共有一百二十六人，傷者共爲一七〇九人，故除去行人自不經心，路工不在職務時間與列車向上駛穿越等等所發生之意外外，路上員工應負鐵路行車肇禍發端於疏忽之責任，彼佔百分之十有生命危險者，每百分之五輕傷者皆是也。

如將新近發表之聯邦商務委員會一九二八年四十種火車肇禍調查報告，——包括該年份後八個月——除去斷軌三案及汽車肇禍一項外，總計死者有七十三人，受傷者有七百四十七人，肇禍種別，計撞車爲四十，出軌爲四，出軌與撞車合併爲二。

百分之二十，由於越出規定之旗號或記號。

百分之十五，由於誤會旗號。

百分之十，由於速率。

百分之十，由於缺乏等待。

百分之七·五，由於御馭乏術。

百分之七·五，由於列車支配失當。

百分之七·五，由於駛過交車之點。

百分之五，由於誤用或壅塞主要軌道。

百分之五，由於車輛審察不週。

百分之五，由於交軌軌道開閉不一。

百分之五，由於軌道損壞。

百分之二·五，由於壓道車之錯誤。

自以上四十種報告觀之，幾無一報告不直接與路工責任有急切的關係，其中祇極少數可責為路局當局辦事或監視不週密。

今者吾人更有研究另一重要問題之必要，——非行車部份所肇之禍，*Non-Train Casualties*。此種肇禍，吾人因無統計，但就吾人以往之鐵路經驗言之，員工疏忽一項之成數，間接或直接方面作一臆數而假定為該種肇禍百分之七十五，又何不可。

故吾人如謂員工疏忽，其可見到方面，或擬想者皆為良善鐵路管理之蛀虫，其誰曰不當。

如吾人詳細研究疏忽之所以發生，下述數端，誠為不可忽視。

若干員工，本非食鐵路飯者，故其性格等等均格格不相入。

有者對於工作毫無興趣，記得一次著者曾撤去一二人之職，彼固當地之政客也。個人家庭財政或健康等等，發生問題，使無心工作。

其他如缺乏休息，妄自誇大，故意怠惰，生性暴躁，身體貧弱，多愁畏慚，懼上神經，有病自尊，一味依賴旁人，越軌放肆，等等皆為肇禍之遠因。

果然則將如何抵制之乎。

最首急之辦法，吾人當確實認定負鐵路管理之責者。須辦事有毅力，見地須準確，而於錄取新員工時，尤當嚴格注意及之。

如發為責問式，吾人可問曰，為何不按照事之種類而施以適合的心理與性格測驗，庶幾人得其事。

何不給以適當的訓練與演習，一如學徒規制，較之素昔無制定的標準，不為佳耶。

何不設法使工人集中其散漫不振作之精神，而增添其工作興趣耶。

何不常時按期視察員工工作狀況耶。

何不常時審訂現行之員工工作測驗與演習方法，而加以改良耶。

何不劃一所有之旗號與信記之制度耶。

☀ 蘇俄之鐵路運輸

李振芬譯

過去一年中，蘇聯之國家經濟，其曾受一般評議之烈者，無如鐵路運輸。蘇維埃報紙，

對於鐵路各部事務，在工業新建設之擴充需要上，不能與荒區開墾及利用工業機械之農業進步等並駕齊驅，曾為有力之責難。

雖然，過去數年中，鐵路運輸，亦不無相當之進步，鐵路各部重要工作，已超過戰前水平線，里程總數，增越百分之四十五（自一九一三年三萬六千英里增至一九三一年五萬三千一百英里）。一九二一年，貨運數量，較一九一三年縮減至僅四分之一者，現在幾臻戰前兩倍半，而乘客則較前幾近三倍。

新的建設

蘇聯國家鐵路，其新路建設，進行極速，一九二八至二九年，新線安設之里程為一千六百公里（一千英里）；一九二九至三〇年，建築一千五百公里新單軌與一百六十一公里雙軌鐵路；一九三一年，里程擴展超越任何年，新線總長三千一百六十八公里（一千九百八十八英里），雙軌三千四百三十二公里（二千一百四十五英里）；一九一三年，路線總長為五萬八千五百公里，（三萬六千六百英里），至一九三一年，則擴增至八萬五千公里（五萬三千一百英里），其增長在百分之四十五以上。一九三一年，一萬公里之新長線，起始工作，其中一半以上者，運輸事業業已開幕。

新建設費用，一九二八至二九兩年，總計一萬萬五千六百萬盧布；一九二九至三〇年，數量幾倍於前，共費二萬萬七千七百萬盧布；而去年則數至四萬萬二千五百萬盧布（\$219,000,000），較一九二九至三〇年增加過百分之五十三。鐵路建築工人，過去三年中，較一九二七至二八年者（四萬九千人），數逾四倍，去年統計其總數為二十三萬九千人。

至一九三一年十月一日，新建設之年度預算表中，僅百分之五十七已告完成，表中百分之七十三為雙軌鐵路，雙軌路建築之最遲鈍線段在西伯利亞。此種缺陷，殊目為於各將成之大工業中功虧一簣，而於運輸便利增加之需要，亦嚴重視之，據估計，在一九三七年，僅烏拉爾至庫資尼資之連合（Ural-Kuznets），其貨運總量，即較一九三一年蘇聯全路者為多。

蘇聯國家鐵路，其全鐵道網之不適當，可於與美國之比較上見之，美國每百方公里中，有鐵路五·七公里，每一萬居民有鐵路三四·七公里，而在蘇聯國家鐵路，則鐵道之里程，每百方公里中僅·三九公里。只達美國十四分之一，又蘇俄每一萬居民有鐵路五·二公里，僅佔美國七分之一之數。

機車車輛

觀一九二九至三〇年會計年度，機車之在運用中者，平均為一萬八千〇七十三個，與戰前平均數相埒。所須記憶者，當一九二一年鐵路之改建開始，百分之六十二機車場，或正在修理，或亟待修理，據一九二一至二二年之所知數，其在運用中者僅七千三百一十二個，去年計劃，擬增加機車場一千〇二十八個，但據未全之所知數，截至是年前九個月終止時，所購到者，僅百分之極少數耳。

鑒於增加應用機車與改用良好之美國式重大機車，以替代小機車為當務之急，故魯幹斯克（Lugansk）機車廠工作，遂加緊進行，且規定至遲一九三二年十月一日前即須完成。美國式機車定為一千零八十個。

客貨車輛之供給，不能與實業計劃中之空前產量並駕齊驅，與機車之情形相同。一九三

○年，貨車總數為四十六萬四千輛，一九三一年預定製造車輛為六萬輛，惟實際數目距此尚遠。一九三〇年前，基本貨車之容量為十六噸半，但新的車量，則有二十噸至五十噸者，且將為八輪式車。一九三一年十月估計，貨車之在運用者數至四十八萬輛，容量至九百萬噸，其中百分之八十五為四輪式車，而回計一九二二年貨車，僅二十九萬六千輛，可知十年來，貨車數目幾已增加一倍矣。客車在一九三一年估計為二萬輛，其中一萬八千二百一十輛為三等車，其餘則頭二等車各半，若以比之一九一三年一萬二千九百六十五輛之數，則進步可知。

客貨車之運輸

以一九三〇年計，貨運總量較戰前水平線，已升至百分之七十八。一九二一年貨量，較一九一三年者曾降落至百分之二十五，至一九二七至二八年度，始超升一九一三年水平線，列表如下：

	貨運(百萬噸)	貨運(百萬每公里之延噸里)
1913.....	133.9	65.7
1927-28.....	150.6	88.2
1928-29.....	175.9	106.7
1930.....	238.0	133.0-
1933(五年計劃).....	280.0	162.7

一九三一年總貨運額估計為二萬四千萬噸，或超過五年計劃最末一年者百分之二十。然

而在一九三一年首季，貨運總額較一九三〇年者降落百分之十一，數額為 48,000,000 噸，每日平均用裝貨車 39,700 輛。經過若干新組織方策之採進，如鐵路各部之劃分責任，與召回離路之鐵道優秀人員，其結果第二季即受相當之進步，貨運總額達至 62,900,000 噸，每日平均運貨車 51,500 輛。第三季較前季進步不多，運貨車僅增百分之五 (52,300 輛) 及 66.0 (噸) 耳。夫鐵路事業，實為他種工業之生命線，為改善其短缺，政府亟於一九三一年十一月宣佈，鐵道設備之供給，置於其他任何工業之先。

在戰事(一九一一至一九二一年)前，車輛之運貨者，平均二十四小時內為 26,600 輛，一九二八至一九二九年平均 36,700 輛，一九三一年第一季平均 45,300 輛，而是年第三季，則平均為 52,300 輛。然而，若以一九三〇年前九個月為較，則去年之貨運，且降落百分之二。此種現象，與工業之產額在一九三一年同時期內，實屬相反，蓋工業同時增進百分之二十也，然其本工業之資本，前數年中平均增長百分之十四，其在鐵路運輸者，則每年平均僅增百分之三五耳。

客車營業，一九三〇年總額，遠超一九三三年之原預計數，乘客數達五萬萬一千萬，幾三倍於一九一三年(一萬萬八千五百萬)。惟一九二一年，乘客總額較一九一三年降減至百分之三十。下表指示自一九二七年起乘客運輸之長進：

乘客運輸(百萬數)

1913.....	148.8
1927-28.....	280.8

1928—29.....	343.1
1929—30.....	510.2
1933(五年計劃).....	455.0

一九三一年上半年，旅客之數為308.2百萬，較一九三〇年上半年者超過百分之24.5。是年總乘客數為732百萬，較五年計劃最末一年（一九三三）表列者超過百分之六十。

蘇聯鐵道網，其商業運輸平均密度，在一九三〇年者，估計每公里之延噸里 (Ton-kilometer Per Kilometer) 為1,738,000。較美國及歐洲任何國者為大，其在德國者為1,133,000延噸里，英國為887,500，而在美國，則每公里之延噸里數為1,608,000。

每運貨機車，平均每日運程，已行驟增。一九三一年第二季中，平均每車每日行至一百七十四公里（一百〇九英里），一九三〇年平均為一百三十二公里，一九一三年（戰前一年）（一百一十八公里）同時，每日貨車經過之距離，亦已增進，一九三一年第二季中，每日平均數為九十八公里（六十一英里），其進步可與一九三〇年平均九四公里及戰前之平均七十二公里比較見之。

改造之計劃

蘇聯鐵路之革新計劃，定於一九三一年初期，包含區截號誌 (Beock-Signalling)，自動聯機 (Automatic Coupling)，氣軔 (Air Brake) 與電氣化 (Electricification) 等。此類發展，乃會同美國鐵路專家設計者，惟其進步結果，則認為距滿意尚遠。按年度計劃中，區截號誌 (號誌 2,000 公里) 在最初九個月中僅完成一小部份，餘如電氣化之普通計劃，雖預定費用 31,3

00,000 盧布，其完成者則僅佔五分之一耳。此種劣像，大都由於使給鐵路普通材料之各工廠建築遲緩，而此項工廠建築之所以遲緩，則受需要材料之缺乏有以致之，貨物之機械裝卸，以其需要，曾相當致力，與致力於擴大築路新機械者正同。

電氣化計劃，在以後二年內，擬布置於三千二百一十五公里路線，其中四百七十五公里上者，將專為乘客車務之用，特別在鑛區內路線（多倫資流域 Dorez Basin）（庫資尼資流域 Kuznetz Basin，烏拉爾斯 Ural's）預定實行電氣化，三十輛電動機車，定於一九三二年造成。在運輸新委員安得利夫氏（Commissar For Trains-Portation）意見，以為使現有之機車車輛等，得更合理之運用，則所能完成此必更多多。由增進一機車每日之平均運程一小時，一千四百個機車之添置工作可望完成，同樣方法，八千輛貨車，將可應用於貨物運輸焉。（完）

☀ 德國國有鐵道公司之科學化

嘉 述

一、緒 論

德國自歐戰以後，社會上的金融，紊亂到萬分，紙幣的價格，一落千丈，貨物停滯，不能流通。受了軍事影響的鐵道，業已破壞不堪，經列強所定凡爾塞條約的束縛，還要將鐵道做賠款的担保品；常年賠款的担負，已到一十萬萬金馬克，又加上近年汽車發達之迅速，為鐵道的勁敵，講到德國辦理鐵道的困難情形，真還要比中國難得多了！但是他決不因困難而灰心，仍奮努力奮鬥，不斷進行。拿德國的幅員同中國來比，要比中國小上二十四五倍，但他的鐵道，比較中國的多上五倍之多；每平方公里，可達十二公里五的鐵道線，中國雖有六

十多年的鐵道史，每平方公里，還只有零一公里的鐵道綫，何以相差如此之鉅呢？推其建發之原因，約有以下數點：

(一)組織完美 德國鐵道所定的規章，現在已有一千多種。其組織的完美，設備的周詳，管理的合法，可以推想及之；並且規章一經公布，立即實行，決非官樣文章可以視等具文的。

(二)統計精密 設有中央計算局並採用最新式的統計機件，隨時統計，既精密無訛，又迅速無比。一九三一年份國有鐵路公司年報 *GESCHAFTSBERICHT DER DEUTSCHEN REICHSBAHN—GESELLSCHAFT UBER DAS 7. GESCHAFTSJAHR 1931* 於一九三二年——今年——四月即已出版，並分寄各國鐵路局，其統計之精密迅速，不獨中國望塵莫及，就拿別國來比較，恐怕也要推他首屈一指了！

(三)同心協力 職員辦事，無不同心協力。其原因由於充一德國鐵道上的職員，頗不容易，進來時須經過極嚴格的科學試驗，進身極難；但既到鐵道上以後，以此等人材，培植不易，把他看做一種路產，決不輕使去職。並且多方保護，對於員工之保障以及平時的待遇，至為優厚；因之各員工視公司為第二之家庭，視鐵道為終身之事業。各展所長，各盡其職，人人負責，同濟危難。偶遇艱鉅，必研究其所以然，務使改良至盡善盡美而後已。

(四)自強不息 自一千九百二十年四月一日起，除地方及私人所辦之鐵道二萬餘公里外，所有各聯邦國有鐵道，完全移交中央。一千九百二十四年十月十一日因實行道威

斯計劃，結果將全德鐵道讓歸一公司——德國國有鐵道公司——管理，一千九百二十九年八月改行楊格計劃，退去英法比意等國的董事，其每年所負擔償還一萬一千萬金馬克，並付息金，均能如數攤還；而每年的決算，又均無超出預算之處；此種自強不息的成績，真足以使人驚佩呵！

此外如用機械增加人工的效率，採用新式制動車，使貨車速率與平常客車相等，每小時行六十英里，可同客車銜接；且停車時，杯水不覆。機廠則採分工合作制，工作既迅，經費又省。無處不顯著科學化的精神，所以營業銳進不已。

二、德國國有鐵道公司董事會

德國國有鐵道公司最高之機關為董事會 Verwaltungsrat 他的權力極大，監督鐵道院，並指揮之，且有罷免鐵道院長及高級官長的職權。會董共計十八人，其中英法意比各佔一人；自實行楊格計劃以來，取消英法意比四國的董事，一概換為德人。董事任期為三年，亦可連任。董事長一人；副董事長二人，凡有五萬萬金馬克的股東，就有選舉做董事的資格；但所選的董事，必須具有鐵道專門科學知識及理財的經驗。董事長係由董事會推舉，每年一次。茲將現任德國國有鐵道公司董事之姓名，開列於下：

(1) 董事長西門博士

Dr.-Ing. e. h., Dr. rer. nat. h. e. Carl Friedrich Von Siemens, Präsident des Verwaltungsrats,
Berlin Siemens Stadt

(2) 副董事長史替來博士

Dr. Jur. h. e. Carl Sulyer, Staatssekretar a. D., I. Vizepräsident, Bebenhausen.

(6) 董事 羅曼 貝爾格 博士

Dr. Jtr. h. e. Adolf von Batocki, Oberpräsident a. D. Wirkl. Geheimer Rat, Erzählouz, 2. Vizepräsident, Bledau

(4) 董事 貝爾格

Carl Bergmann, Staatssekretar a. D., Berlin

(5) 董事 瓦爾德 谷 貝爾格 博士

Dr. Jur., Dr. Ing. e. h. Bernhard Grund, Kaufmann, Breslau

(9) 董事 羅布羅 博士

Dr. Ing. e. h. Freidrich Gutbrod, Staatssekretar a. D., Berlin

(7) 董事 夏克 師 格 博士

Dr. Jur., Dr. phil. Albert Hackelsberger, Industrieller, Offingen (Baden)

(8) 董事 赫曼

Matthaus Herrmann, Nurnberg

(6) 董事 侯特 博士

Dr. Jur. Vitus von Hertel, Reichsbahndirektionspräsident a. D., Augsburg

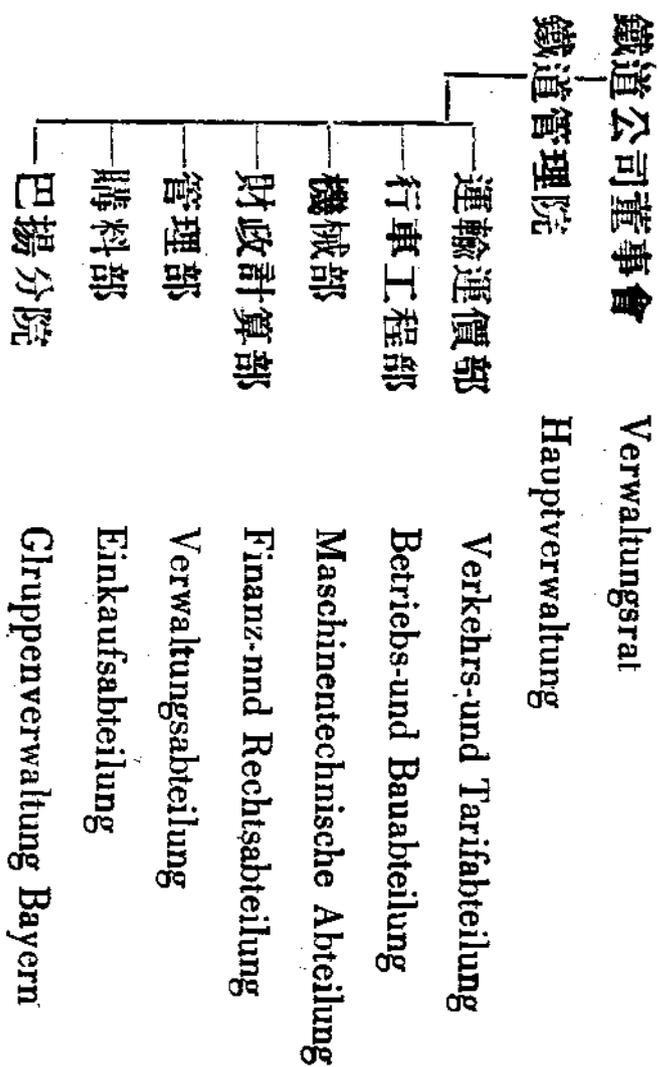
(10) 董事 埃塞

Ernst Kaiser, Munster (Westf.)

- (11) 董事克令博士
Dr. Jur. Erich Klien, Geh. Rat, Ministerialdirektor, Dresden
- (12) 董事克魯格博士
Dr. Ing. e. h. Peter Klockner, Geh. Kommerzienrat, Hartenfels, Duisburg
- (13) 董事高爾曼，高爾曼
Hermann Munchmeyer, Kaufmann, Hamburg
- (14) 董事史密茲博士
Dr. jur. h. c. Hermann Schmitz, Geh. Kommerzienrat, Berlin
- (15) 董事休士博士
Hans Schulze, Ministerialdirektor, Berlin
- (16) 董事席慈寶博士
Dr. jur., Dr. Ing. e. h., Dr. rer. pol. h. c. Paul Silverberg, Industrieller, Kohn
- (17) 董事總克博士
Dr. phil. h. c. Joh. W. Welker, Generaldirektor, Duisburg
- (18) 董事魏謀司基博士
Dr. rer. nat. h. c. Tilo Freiherr v. Wilmowsky, Landrat a. D., Marienthal

每月月底，鐵道管理院的院長，須將本月份的各项財政情形，詳細報告董事會。董事會每兩個月招集大會一次，有董事長及六人以上的董事到會時，可以開臨時會議；董事人數到

八人以上時，就可決議案件。董事會負指導並改良鐵道行政之責，任務極其重大，其組織系統如下：



三、鐵道管理院

董事會之下為鐵道管理院，設院長及常駐代辦各一員，院下分六部並巴揚分院。其現職各員，茲經調查如下：

鐵道管理院院長杜賀駱博士

Dr.-Ing. e. h. Julius Dornmüller, Generaldirektor

鐵道管理院常駐代辦韋勞客博士

Dr. jur. Wilhelm Weirauch, Ständiger Stellvertreter des Generaldirektors

運輸運價部部長華格替

Johannes Vogt, Verkehrs- und Tarifabteilung

行車工程部部长龔碧耳博士

Dr.-Ing. e. h. Max Kumbair

機械部部长安格博士

Dr.-Ing. e. h. Richard Anger,

財政計算部部长杭白格博士

Dr. jur. et. rer. pol. Ludwig Homberger

管理部部長華敷

Paul Wolf

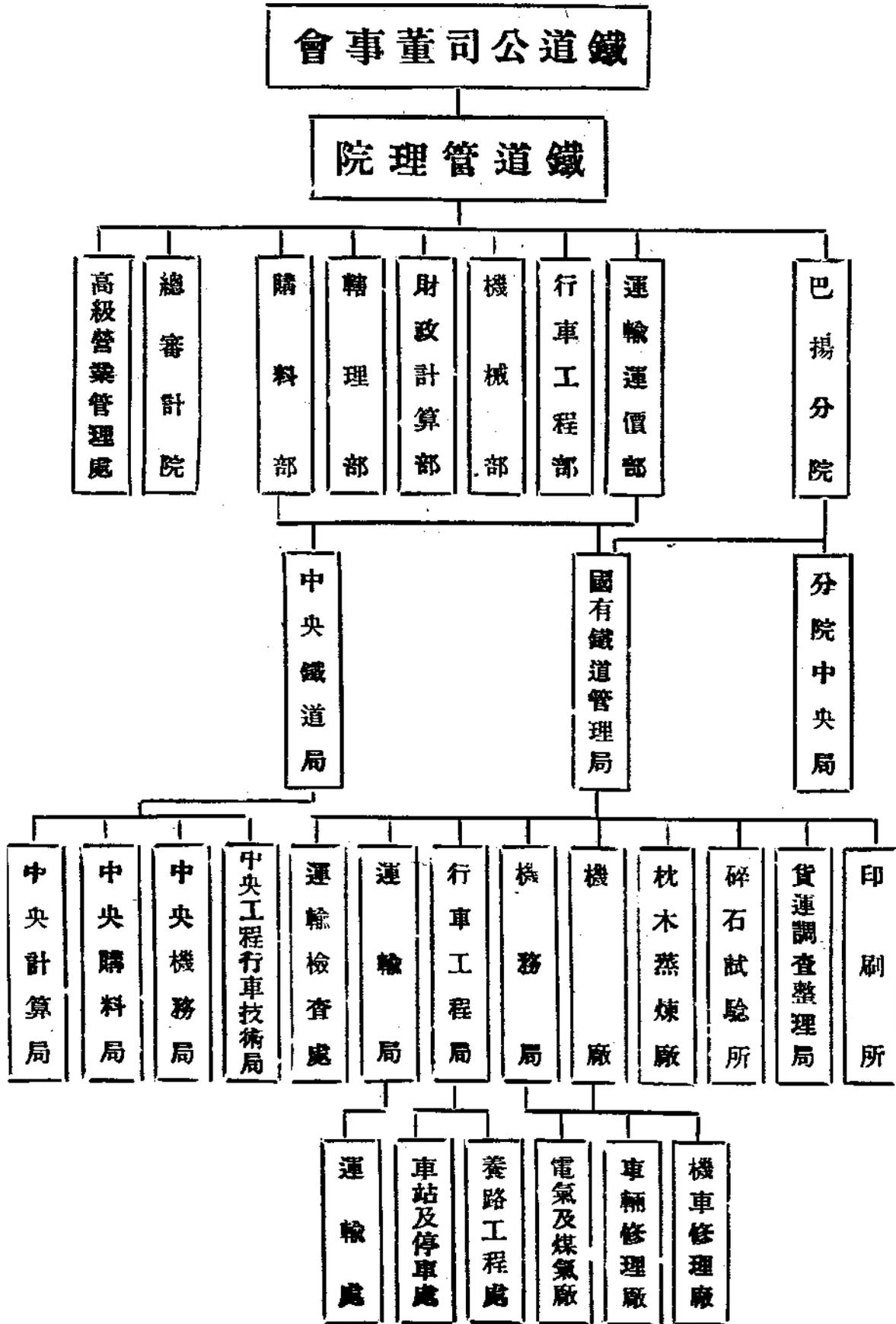
購料部部长漢梅博士

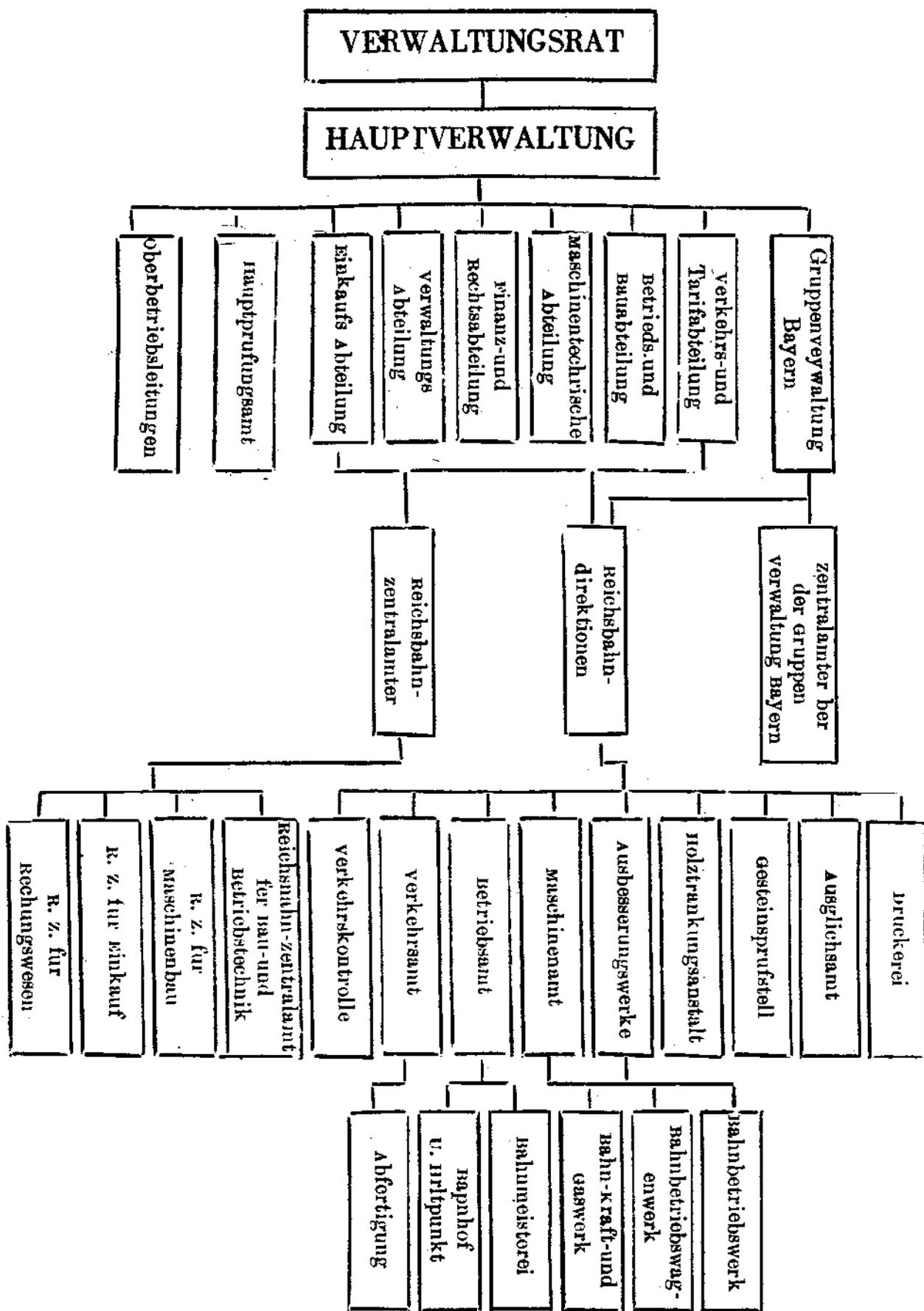
Dr.-Ing. e. h. Gustav Hammer

巴揚分院院長陸耳

Anton Lohr

茲將其整個科學化之組織系統表於下：





鐵道管理院，以其六部處理國有鐵道一切行政事宜，轄管二十三個國有鐵道管理局。與六部平行的，有巴揚分院，轄管巴揚區域以內的五個國有鐵道管理局，以其分院中央局行使各種職權。此外與六部平行的，有二個最高附屬機關：一為總審計院，其職權為稽核各鐵道局的賬目，薪資，工資，及一切財政上的款項；一為高級營業管理處，乃專以研究如何節省車輛及指揮統一為目的之機關，此兩機關，均係委託性質。又有附屬機關，乃與國有鐵道管理局平行，係代表管理院辦理購料，計算，及工機行車技術與一切統計，調查等事宜，名叫中央鐵道局；其下又分為四局，即中央工程行車技術局，中央機務局，中央購料局，及中央計算局。

四、國有鐵道管理局

各國有鐵道管理局，於行車，營業，運輸，等事，均能獨立行使職權，不受管理院及分院之束縛。受鐵道管理院管轄的，計有二十三局，其名如下：

阿多拿	Altona
柏林	Berlin
悖師半	Breslau
廠絲墊	Dresden
珥白匯	Elberfeld
滙浮隸	Erfurt
擲笙	Essen

法瑯府	Frankfurt
黑泃	Haale
下羅帷	Hannover
佳士路	Karlsruhe
寬	Koln
可官司堡	Konigsburg
美音司	Mainz
捫士頭	Munster
鵝豚堡	Oldenburg
俄烹	Oppeln
傲士壇	Osten
四維靈	Schwirin
四德訂	Stettin
司徒家	Stuttgart
姝麗泃	Trier
佳賽	Kassel

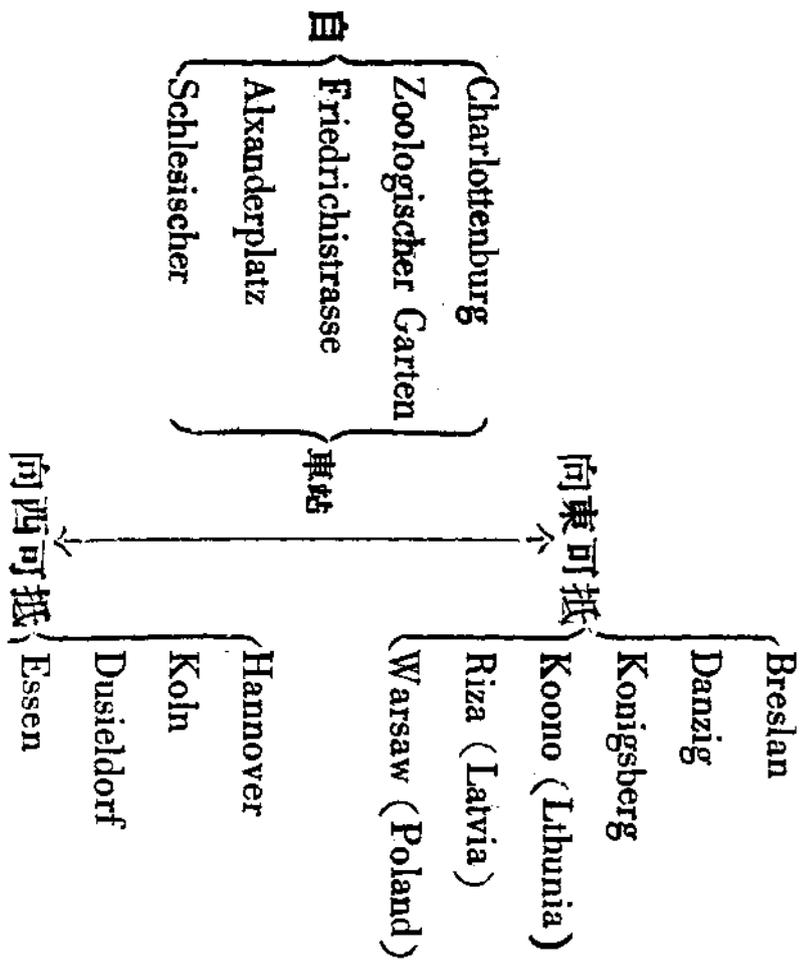
受巴揚分院管轄的計有五局，其名如下：

奧格師堡 Augsburg

路道維港	Ludwigshafen
茉莉克	Munich
瑞堡	Nurnberg
麗金絲堡	Regensburg

五・鐵道網之一瞥

德國國有鐵道公司既擁有二十八個管理局，其鐵道網之縱橫；交通綫之四通八達，自不待言。茲揭示數表於下，以觀一斑：

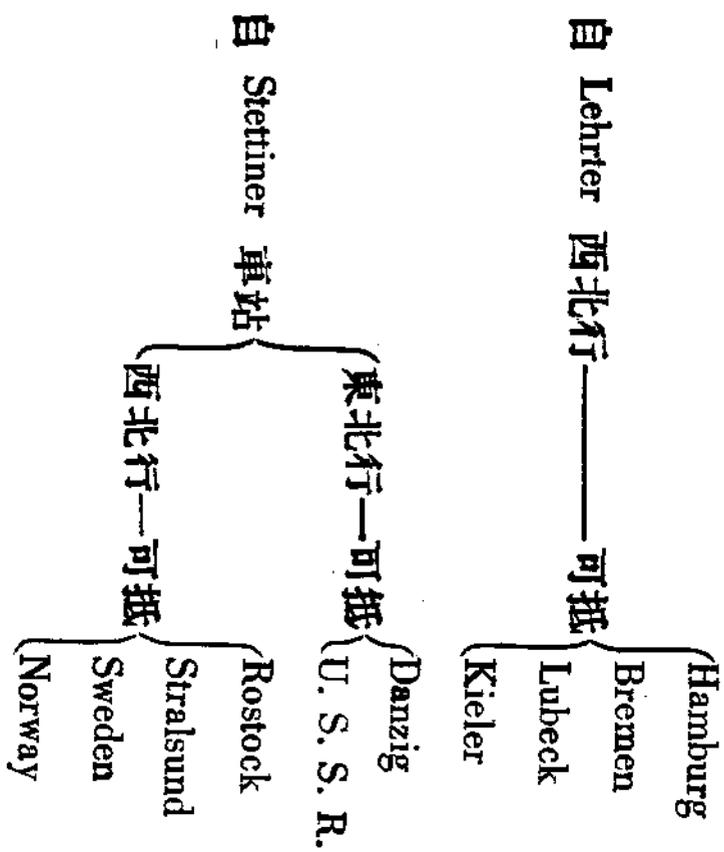


Paris (France)
 Brussel (Belgium)
 Amsterdam (Wolland)
 London

自 Anhanter 車站西南行——可抵
 Dresden
 Munchen
 Freiburg
 Switzerland
 Italy

自 Potsdamer 車站西行——可抵
 Magdeberg
 Harzberg
 Kohn

自 Gorlitzer 車站東南行——可抵
 Breslau
 Gorlitz
 Silisian
 Oppeln
 Neisse



六、年來之發展

德國國有鐵道公司自科學化以後，營業之發達，真可說是蒸蒸日上！茲將最近統計所得，決舉於次：

- 鐵道 五六五〇六，〇八啓羅米達，
- 機車 二九〇一四輛
- 客車 六七五二三輛
- 貨車 七〇八三一四輛
- 行李車 二〇九九二輛

郵車	三四八八輛
勤務車	一三三二二八輛
迴動車及拖車	二三九七輛
輪船	六九艘
汽車	三一八
車站	一二〇三四
水廠	一六七二
電氣車站	一一五
煤氣廠	二四
鐵道員工	八〇〇一五四
鐵廠	七〇
行車工程局	三二四
運輸局	九九
機務局	一二八
新工程局	一〇六
養路工程處	二九三八
機車修理廠	四八七
車票印刷所	一七

枕木蒸煉廠

六

碎石試驗所

一

電話機

一四三九五六

電報機

二七二一四

打字電報機

三五

北甯路自製機車略述

陳體欽

民國二十年七月六日，北甯路唐山工廠新製之天皇式機車出廠試驗，結果完善。中以報章，交相傳譽。以為北甯試造機車，初次成功，頗蒙稱許，當時曾引起社會人士之注意。其實北甯自製機車，遠始於民國二年。當時鑒於國外人工之高昂，整個機車運輸之不便，遂自行設計採用舶來原料建製新車。十餘年來，所製者已不下四五十輛，即天皇式一種亦已有四輛，此次出廠者為該式之第五輛，蓋在民十三以前，北甯路未遭戰亂，所有機車車輛，秩序完好，修養工程，迄無困難，唐廠得有餘力製造新車。故在民十三以前，每年中均有新機車數輛出廠，近年以來，車輛損壞者甚多，廠中日夜忙於修理，新車工程，難於兼顧，此次新車實為七年來之第一個。以前成績，歷時已久，非與北甯路有密切關係者，不能深知。此次社會上誤為試製成功，固非無因也。茲將該廠歷年所造列表於下。以供參考；

機車名稱	華氏式別	種	製造年	製造年月
古式	2-6-0	混合機車	六	二九年九月

蒙	古	式	2—6—0	混	合	機	車	六	三	年	十	一	月
			2—6—2	關	車	機	車	二	四	年	八	月	月
蒙	古	式	2—6—0	混	合	機	車	五	八	年	四	月	月
			2—6—2	關	車	機	車	二	九	年	一	月	月
蒙	古	式	2—6—0	混	合	機	車	三	九	年	十	二	月
蒙	古	式	2—6—0	混	合	機	車	五	十	年	七	月	月
天	皇	式	2—8—2	貨	車	機	車	四	十	二	年	一	月
			2—6—2	關	車	機	車	七	十	二	年	十	一
天	皇	式	2—8—2	貨	車	機	車	一	二	十	年	七	月
				共	計			四	一	種			

其在建造中者，尙有天皇式貨車機車三輛。太平洋式客車機車二輛。

我國人工較賤，故採用外來原料，製造機車，其成本自較低廉。同時舟車運費，亦可低減，同一天皇式機車，民十一由美國購入者為 \$117247.66 民十二年由唐廠製造者為 \$78819.05 兩者互較，自製者較賤 \$28428.61 至於人工設計等等。均較舶來者有過之無不及。以唐廠設備而言，其能力足可常製多量機車，以供國內各路應用，經濟上之節省，自非少數，惜因修理工作過忙，致無暇晷，實為深可惋惜者也。

此次出廠之天皇式新車，其大致與購自包而溫公司者畧無顯著區別。茲將各部主要特點，尺寸，畧述如下，以供參考：

- | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|----------|-------------|--------------|------------|---|------------------------------|------------------------------------|--------------|------------|--------------------------------|-------|------------------------|----------------|-------------------|-------------|--------------|------------------------------------|
| 17 | 16 | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | |
| 總軸距31.4尺。 | 固定軸距15尺。 | 後轉向輪直徑3.7尺。 | 前轉向輪直徑3.15尺。 | 主動輪直徑4.6尺。 | 烟筒設備 烟筒內設有自動清潔器 Self Cleaning Droise 並設有火星障，以防火患。 | 爐門 爐門之啓閉，亦用風力，係採用美國佛蘭先林公司式樣。 | 爐篦 爐篦轉動採用風力自動轉動器，爐篦面積較大，深合於燃燒次等煤質。 | 爐篦 面積11.4方尺。 | 過熱面積493方尺。 | 受熱面 火箱146方尺。烟管2095方尺。總數2241方尺。 | 管長18尺 | 烟管33/8. 烟管24.2. 烟管159。 | 鍋爐 磚拱管式而無燃燒室者。 | 蒸汽壓力 每方寸180磅過熱蒸汽。 | 回動機關 人力螺旋式。 | 閥動機關 華氏閥動機關。 | 汽笛 汽笛之直徑為2寸，鞣鞣程為28寸，係單漲式外汽笛而採鞣鞣閥者。 |

29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18
底架	牽引力	煤水車容煤量	煤水車容水量	煤水車全重	機車全重	機車全上水重	機車全重	機車最高度	鍋爐中心與軌面高度	全長	機車全長
採用鈹構架鈹厚 $1\frac{1}{4}$ 吋。	35,000 磅。	8.5 噸。	5,000 加倫。	23,400 噸。	70,41 噸。	80,97 噸。	70,41 噸。	14,85 尺。	8,10 尺。	69 $\frac{7}{8}$ 尺。	40,9 $\frac{1}{4}$ 尺。

至於所用原料零件，在可能範圍之內，均係自製，最困難者因唐廠無鑄鋼設備，故所有鑄鋼物件，均不得不仰給外國。譬如頰鈹 Horn Block 及軸箱等等，構造簡易，製作非難，徒以不能鑄鋼，故不得不採購於外國，否則所省者當更可觀也。

茲將須從國外定製之各部零件，詳列於下。

1 頰鈹

- 2 軸箱
- 3 輪軸
- 4 輪箍
- 5 後轉向架構架
- 6 轉向架中樞
- 7 互鈎
- 8 導板
- 9 鞣鞣頭
- 10 彈簧
- 11 焰管
- 12 過熱管
- 13 機動油潤器
- 14 氣軔設備
- 15 氣唧機
- 16 機車首燈設備
- 17 發電機
- 18 各種汽表氣表等

所用構架，則採購外來鋼板，自行製作，鍋爐亦然。製爐所設備完善，各種鍋爐，

均可自製，至於閘動機關，搖桿，連桿，汽筒機鏡，鐵鑄，銅煨，鐵煨，銅物件均係自製，毫無困難。

上述各節，為唐廠所製天皇式機車之概略。其餘各部詳細設計，及工作方法，因限於篇幅，不能備述。

☀ 隴海路西段視察記

工程艱鉅波折迭生

隴海鐵路自前清光緒二十九年與比人訂立汴洛借款合同開始建築距今二十七年之久中間因障礙叢生一波三折歷盡艱辛兼之沿途山嶺綿疊河流最多鑿山洞架鋼橋費款需時工程之艱鉅較之平綏路工實有過之無不及（該路自鄭州迤西以至潼關共開鑿大小山洞計有二十八座之多鄭洛段十一座觀陝段五座靈潼間十座另第十第十一兩座以工程繁難一時不易修築現以便道代之僅靈潼段之十座其長度共達五千二百四十餘公尺他如硤石驛之山洞長度竟達一七七九·五八公尺實為全國鐵路隧道之最高紀錄）民十四以後復迭受內戰影響車行所至該路無不適當其衝以致現在所成之路僅八百公里尚不及全路之半進行遲緩為各路冠（聞靈潼段鋪軌時因困難叢生每日工作成績最高紀錄僅及八百公尺）民十五勉強通車至靈寶後即陷入停頓狀態民十六中比協定解決規定退還比國庚款之用途以百分之四十給予隴海為在比購料之用當時該路即將靈潼段應需一切鋼軌鋼橋材料在比購就餘款購買營業段機車車輛等材料並訂定由營業項下將料價撥付工程段俾作工款其後中原大戰結束至十九年始由政府在此款內撥三十六萬元及售車得價

二萬餘磅又經部令該路在營業項下提撥八十萬元工料款始有着落遂將卸在吳淞浦口青島唐山等處之材料設法陸續運達工次至是工程遂得以順序進行

靈潼段工程之一瞥

靈潼段係由河南之靈寶縣至陝西之潼關由靈寶站起點經過(一)稠桑(二)常家灣(三)西閣(四)高碑(五)盤豆鎮(六)十二里河(七)文底鎮(八)七里村等八站直達潼關東關外之後溝臨時車站全段計長七十二公里由民國十八年一月實行開工至二十年十二月全段始粗告完成經過工程期間恰為三個整年通車售票係逐站進行且係於工程列車附帶營業每日僅售票一次計自二十年八月二十六日起由靈寶售至關鄉十月五日售至盤豆鎮十一月十日售至文底鎮十二月十八日即已通至潼關是月二十五日起實行開往返列車在本年一月一日始正式營業惟每日往返仍係一次係於每日晨七時由陝州西開下午二時到潼關恰與西安開潼關之汽車時間相符合東行之旅客可免去在潼住宿之麻煩即可隨時附車至三時餘復由潼關東開約當晚八時許開到陝州到陝州後可即趁夜十二時零五分開赴徐州之特別快車經過鄭徐時又適與平漢津浦上下行列車之時間相銜接故此段通車之後西安往東南東北各大商埠之旅客已減縮五個整天以上之行程矣此段為該路全線最繁難之一段工程全段費時三年耗去建築費總價約值銀九百餘萬元之鉅中間經過大橋九座共計四十一孔共價約達一百零二萬餘元經過山洞十座其長度共計五千二百四十餘公尺總價值銀一百三十七萬餘元現尚有一第十七號之潼關穿城山洞正在建造之中(工程尤為浩大詳見後段)另有十二里河四孔大橋一座長約三十公尺以地勢高峻架設不易刻尚未竣工另設一大紆迴便道列車經過至感困難又陝潼間通車以後潼關碼頭雖尚未見繁榮但陝靈市面已漸呈蕭條倘直

達西安以後陝靈市場將更形衰落恐除靈寶之棉花外其在路運上已無何等重要之關係矣

破天荒之穿城隧道

隴海鐵路全線隧道之多工程浩繁既已略如上述矣而靈潼段終點之穿城第十七號山洞（該路由鄭州迤西迄潼關止共有山洞二十八座此所謂十七號者係由觀音堂起另編號次至此適為十七號）係由潼關東門外城牆之中段鑿入（潼城南部係依山為城）初鑿直線一小段次鑿半徑曲線一千五百公尺由此直達西洞口均為直線全洞長一千零八十八公尺潼城東西共長二公里半該洞西口適在南部中端右任橋附近以隴海全線各山洞論此洞較短於峽石驛山洞以靈潼段言此洞實居第一且工程浩繁又係穿城而過在全國鐵路中殊屬別開生面之唯一隧道聞列車穿城計劃曾經過三次變更最後為一勞永逸計並顧及對市民侵害最小工期須短需費最廉者遂決定鑿城而入包工者為集成公司自二十年七月下旬開工訂定本年底竣工包價為三十二萬二千元以全洞一千零八十八公尺每公尺約合三百元規定九個月內竣工若延期一日罰銀二百元早完成一日獎洋一百元故包工方面建造極為努力預料可如期告竣該洞純為堅實之粘土質故不需炸藥開鑿洞身標準橫截面之實用於結實地層者其土方面積為三三零六二平方公尺砌壁厚零八公尺面積為六七九六平方公尺洞口建築分翼牆與牆洞兩式洞內兩邊每隔五十公尺築一躲避處左右相錯以便躲避為作工時及將來通車後流通空氣起見鑿有通風井兩孔直通至洞頂之上另有橫導坑一座通至潼關東門外以為臨時出土之用洞內用三合土砌頂每日可做四公尺兩旁牆壁每日可做六公尺洞底用三合土鋪墊每日可做十六公尺綜計山洞部之工價約占全部工程五分之三連同洞西口外之大小橋樑兩座及西城外車站一切購地建築設備等費約共需洋七十餘萬元（鋼橋鋼軌枕木水櫃等費

尙不在內)此項經費係由鐵道部於開工時撥付十五萬元餘數分月撥發至於此項穿城隧道及城內橋樑鐵軌並西城外之潼關車站與材料廠等全部工程統可於本年五月內完成現除西城牆尙未拆除之外餘均正在積極進行中

潼西土方測築並進

隴海路自將靈潼一段粗告完成後即積極進行測繪潼西一段並已逐步分段修築土方計由潼關至華陰縣之段村劃爲第一分段地基早經購就其地價最高者每畝四十元且只限於水田此段路基計長二十四公里共需地價約八萬元左右業由購地委員李博於日前會同局方派員發給竣事其第二段分段購地事宜即將着手進行第一分段之土方工程係由協成公司承包自去年七月一日開工每日工作人數約五六百名現在將次竣工由華陰至西安之路線其平面圖亦將次第繪完刻正在逐段審查之中惟全線設計竣事則尙需時日此段直達西安以及通至寶鷄之路線大致多係坦途除經過灊灊等河流有較大之橋工外餘尙無其他艱鉅工程較之潼東各段其難易不啻霄壤設今後再無意外變化建築經費能源源接濟則本年可通車至西安之計劃當已不成問題此外此段工程尙有一特異之處即該路線所經過之地方適爲關中人烟最繁盛之部份且地近山麓向少水患由古迄今之墳墓不下億萬類皆保存無恙但鐵路所經之地勢不能不令掘屍移葬聞每墳一座有主者由路方發遷葬費三元二角無主者發一元六角以故日來沿鐵路線兩旁之掘墳遷屍者觸目皆是其人數之多當數倍於修路工人於此知一路之成毀人廬墓豈止千家萬家但爲國家整個之建設計其事誠非得已惟有一事須爲路方所注意者即刻值關中疫勢猖獗之際隴海路局現在潼關既設有健全之醫院對於遷屍者亟應施以預防藥劑其新葬未腐或已腐之屍體於遷掘時尤須嚴密注意不然臭氣傳播釀爲

癘疫轉瞬春令將至勢必爆發實非一路之福也

衝毀天險打破省界

潼關天險歷代著稱惟自戰具日益銳利化之後已漸形降落（民國以來歷次內戰潼關常不能堅守即其明證）現在隴海靈潼段之第十六號山洞即係由「天下第一關」之右旁衝入第十七號山洞復穿城而過打破要隘愈無險可恃矣且所謂天險與國防上並無何等之關係徒足以供軍閥內訌之工具二十年來陝豫兩省人民所受之天災人禍未嘗非此所謂天險之所賜尤以陝省受害獨烈其在精神方面又最易養成人民之保守思想一般普遍之心理以為若能閉關自守人皆安居樂業便可以不聞天下治亂「好出門不如歹在家」之諺實足以代表此種人之心理其乏進取精神自不待言另一方面又可打破一般人牢不可破之省界觀念如陝豫兩省人民僅相隔一關地連阡陌鷄犬相聞所處又非老死不相往來之時代徒以交通不便彼此少接近之機會遂使感情隔闕而互相輕視更加以十年前陝豫軍閥互握兩省政權其部下之貪吏暴卒復高壓苛擾無所不用其極官民間惡感既深遂互為仇視其執政者一旦地位搖動又互相利用人民間之淺薄心理煽動盲目的羣衆出仇視一變而為仇殺致使陝豫界限劃若鴻溝彼此仇視現自靈潼通車以後彼此交易日繁接觸機會日多省界觀念已完全打破輕視仇視之心理已日漸泯除如潼關一埠已全成晉豫陝三省人雜居之地豫人民之營工商業者且佔三分之一以上彼此安居感情融洽

生產事業急待開發

潼關城依山帶河面積狹小市廛湫隘商民僅萬餘人市內建設既難工商尤不易發展現隴海車越城直達西郊形勢已為之一變加之與三河口毗連相距咫尺該地為洛渭黃三水交匯之點設航運再加

以改良水陸兩便不特爲陝晉豫三省工商業之樞紐且將成西北貿易之重心形勢之佳將凌駕鄭州而之上之惜乎西北各省連年天災人禍經濟破產固有之工商事業本不足言其所有之農產物僅爲皮棉麥而已其中僅二麥爲出產大宗但年來因大災之後農間耕作力甚微荒地過剩更兼鴉片充斥產量銳減在交通梗塞之區非食糧缺乏即感生產過剩外運自給均勢不可能完全陷於一種不死不活之狀態雖棉產收穫不豐但紡織事業幼稚合西北四五省之區域迄今尙無一小規模之紡織工廠其一切衣着消費均須仰給外省供給勢不能不售給外埠惟本年因受美棉及外患影響以致棉花市場刻已陷入停頓以言皮毛雖有輸出不過爲外人供給原料耳故隴海路現雖向西日有進展表面觀之似屬可慶可喜之事但西北各省之一切生產事業在在落後若不急爲開發則此道之成其對於西北直爲無需要不關緊要之舉矣反之且適足以供舶來品輸入之利器可不懼哉至於鞏固邊防雖有賴於交通之便利但首先充實邊防如西北各省現在至少尙有三分之二以上的荒田待人墾殖若空言開發不實際努力雖鐵軌展至皋蘭進而達於新青蒙藏尙係一片沙漠徒成使利強鄰侵畧之工具則此路之敷設直屬毫無意義故移民實邊實爲刻不容緩之要圖自隴海展入陝境後在一般之希望以爲潼關以西必日漸繁榮但就現在觀之各方對於生產事業之開發似尙非常冷靜惟有一事足爲古樸之關中點綴生色尙可與先進之通都大邑分庭抗禮者厥惟粉白黛綠之歌妓已滿佈潼城及迤西各市鎮其每日隨火車成羣結夥而西來者尙絡繹不絕因此遂有一種新興事業亦隨之如春筍怒發即懸掛(花柳醫院)之招牌者已隨處皆是此或即殆所謂東南文明者歟

名勝古跡觸目皆是

潼關爲三秦門戶歷周秦漢唐以來爲兵家必爭之地故其名勝古跡獨多目之所及隨在皆是擇述其

著名者如下以供遊歷西北者之憑弔(一)八景雄關虎距黃河春漲中條雪案秦嶺雲屏風陵曉渡禁溝龍湫譙樓晚照道觀神鐘(二)媧皇陵(卽風陵渡)(三)桃林寨(四)砥柱石(五)十二連城(六)老君洞(七)貞觀塔(八)三絕碑(在城內關帝廟碑上神像傳爲吳道子筆左國機讚張文光書故稱三絕)(九)楊震墓(十)觀德王墓(十一)馬跑泉(傳唐太宗嘗駐兵此處苦水馬跑之泉忽湧出)(十二)古城(漢武帝建周文帝破寶泰於此)(十三)魏城(梁惠王築)

古詩琳瑯美不勝收

此外如歷代帝王文士所題之詩詞散見於碑碣縣志者亦所在皆是琳瑯滿目美不勝收茲擇錄數則如下(一)嶠函稱地險襟帶壯兩京霜風直臨道冰河繞曲城古木參差影寒猿斷續聲冠蓋往來合風塵朝夕驚高談先馬度僞曉預鷄鳴棄繻懷遠志封泥負壯情別有真人氣安知名不名(唐太宗作)

(二)河曲回千里關門限二京所嗟非恃德設險到天平(唐元宗作)

(三)天德平無外關門東復西不將千里隔何用一丸泥(唐張說作)

(四)隱嶼故城壘荒涼空戍樓在德不在險方知王道休(唐張九齡作)

(五)中原還逐鹿投筆事戎軒縱橫計不就慷慨志猶存策杖謁天子驅馬出關門請纓繫南越馮軾下東藩爵紆陟高岫出沒望平原古木鳴塞鳥空山啼夜猿既傷千里目還驚九折魂豈不憚艱險深懷國士恩季布無二諾侯嬴重一言人生感意氣功名誰復論(唐魏徵作)

(六)士卒何草草築城潼關道大城鐵不如小城萬丈餘借問潼關吏修關還備口要我下馬行爲我指山隅連雲列戰格飛馬不能踰口來但自守豈復憂西都丈人視要處窄狹容車車艱難奮長戟萬古用一夫哀哉桃林戰百萬化爲魚請囑防關將慎勿學哥舒(唐杜甫作)

(七)曦馭循黃道星陳引翠旗濟潼行萬乘臨河耀六師前旗彌大海後騎發通伊勢踰迴地軸威盛轉天機是節歲窮紀關樹蕩涼颺仙霧含靈掌瑞鼎照川楫冲

襟賞臨晚高詠入京畿（唐許敬宗作）（八）荆山已去巴山來日出潼關四扇開刺史莫辭迎候遠相公
親破蔡州迴（唐韓愈作）（九）潼關將軍才且武五千士卒健如虎朝廷養汝爲阿誰盜賊公行如不睹
昨日官軍將到關西風放顛塵滿天錢囊衣篋繫車後欵來掣奇同鷹鷂南望京師五千里僮僕所資餘
有幾離家漸遠親故稀向我長號泊如雨嗟嗟僮僕汝莫愁聖人在上治九州會看海內皆富足關不須
防無盜偷（明方孝儒作）（十）星源來晉甸天險峙秦關□□方舟速威明古戍開萬民瞻鳳輦百職集
鶴功冬省經茲地移風先化頑（清康熙作）（一月二十日澹水）

☀ 正太與同蒲鐵路之歷史及其關係

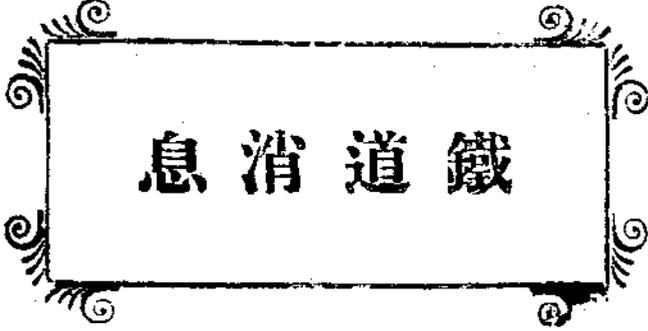
正太鐵路本年期滿收回，同蒲鐵路建築，刻在晉人力爭之中，爰略述正太同蒲兩路之歷史及同蒲與正太之關係，以告關心西北交通事業者。

前清光緒二十三年，晉紳因開發礦產，運出以供國人之用，議定先辦正太路，先開正太路旁之礦，爲第一步，俟正太路有餘利，礦亦有餘利，再以此餘利展修大同至蒲州鐵路，再開發同蒲旁之礦，此爲第二步，議既定，由晉紳公立之山西商務局借款修築正太鐵路，經巡撫奏明，奉旨批准，由山西商務局紳與華俄道勝銀行訂立合同，事定開工，乃外務部又改歸部辦，仍由華俄道勝銀行承辦，以三十年爲期，晉人將已成之路約，奉還政府，不料正太路所定之運費，較之他路多至數倍之巨，最可奇者，同一路線對晉運輸費，較比對井陘運輸費多至五倍，而機器輸入運費，較該路原訂運，又增加百分之五十，不啻制晉人實業之死命，因之正太路旁之礦，無法發展，三十年來，該路還本付息，全仗人民所供給之高價運費，政府僅

墊過數百萬元而已，民國二年，政府成立同成鐵路借款合同，後又以正太路爲之擔保，同成之首段，乃即大同至蒲州之線也，先是光緒三十年，晉人因正太路已奪去，不得已集資自修，由大同至蒲州鐵路，奏准開工，檢次至太谷一段，工程將完，購置料材甚多，民國元年，中山先生，設立鐵路總公司，與山西省議會商議，願爲代訂借款完成，謂三晉南北交通之同蒲幹線，有極應提前竣工之必要，不幸北方政府阻滯，致中山先生之政策不行，至民國二年，政府收歸市辦，其時同成借款成立，同蒲爲同成之段，借款合同，原以本路財產及進款爲擔保，後又改歸正太路擔保，當日部令昭示於山西者，謂本部收回同蒲，以國家財力，謀地方之便利，不惟晉省幹線，尅日修成，且令晉省人民，減輕負擔云云，迄至今日將二十年，當時同蒲所購材料，移歸他路使用，而政府積欠晉民之同蒲債款，尙未還清，同成借款，業已虛耗，鐵路一里未修，尙以正太餘利擔保，今年正太合同期滿，政府接收，晉人要求恢復山西自辦原案，因與現行鐵路國有政策不符，故卽作罷，而止力爭接修同蒲，此正太同蒲兩路與晉民歷史上之特別關係也。

非 洲 人

說者總以為非洲人是天生的黑，生下來，不，簡直在娘肚皮裏就黑了，這話，看來是正確，其實竟大錯了。非洲的孩童，剛生下的時候是潔白的，可是生下不上一年就變成紫顏色了，此後，一天黑似一天，到三十歲的時候，對不起，就成爲漆精了。



鐵道消息

鐵道消息

本局限制購買材料

本局長李仙根，以支應浩繁，收入奇絀，而從前訂購物料，又源源運來，催促驗收，當此財政竭蹶之秋，所欠貨款，勢必愈積愈鉅，自應量入為出，以免窮于應付。致失信用，當飭所屬各處，嗣後需用材料物品，務須體察情形，擇其急用者，方許請購，以示限制，至如修車裝車用品，及路面應需枕木鐵軌，已先後准照購辦云。

本路要聞

黃沙鐵橋決遷牛牯沙

▲原訂合約從新改訂

黃沙過海鐵橋，原由市政府會同建設廳與馬克敦公司訂約，在廣韶路局正面建築，並經先由市府交過建築費十萬元，所需工程費，應由市府與路局平均負擔馬克敦公司乃據約向廣韶路局支取，但廣韶路局以該橋若在正面建築，則黃沙及石圍塘車站均要他遷，且須收用附近民地甚多，路局損失殊重，兼以該橋建成，亦於路局無多大利益，故向省府建議，最好取銷建築該橋合約，以輕粵路負擔，否則必須改在泮塘口之牛牯沙建築，省府昨經議決准將黃沙過海鐵橋改在牛牯沙建築，日間便可發出命令，飭由廣韶路局市政府與馬克敦公司從新改

訂合約云。

李局長今日晉京交涉庚款展築株韶路

本局局長李仙根，以關於展築株韶段所需款項材料問題，亟須與鐵道部切實商決，並交涉移撥庚款，以之增購機車車卡抽換枕木，順并報告本路年來營業情形特定今日（廿九日）下午往港，候輪赴滬轉京，聞約兩星期後即可返省，李氏將於今晨出席路局紀念週時，報告此次任務云。

李局長今晨召集兩路職員訓話

▲勗以努力工作：否認奉命調遷

廣韶路局長李仙根，自抵任以來，對於整理路政，積極進行，惟正當整理聲中，外傳調任建廳或市府消息，甚囂塵上，雖經李氏迭次否認，但仍恐路局職員，因惑于易長之說，至將工作鬆懈，特擬今日召集廣韶廣三兩路職員訓話，勗以努力工作云。

陳總司令嘉獎本路員工

第一集團軍陳總司令，以此次調動大軍，入贛剿共，關於運輸接濟，多賴廣韶路員工辦理迅速，得收偉效，昨特令飭該路局長李仙根，傳集各員工嘉獎，以昭激勸，其原令云，為令知事，照得此次會剿共匪，部隊調動頻繁，該局辦理軍車，迅速妥慎，具見該局長指導有方，各員工努力盡職，至堪嘉許，應着傳諭嘉獎，用昭激勸，為此令仰該局長即便轉飭知照，此令。

本局獎勵盡職人員

李局長自抵任後，對於路政之整理，職員之考成，無不悉心規劃，雷厲風行，常自微服巡視各車站，對於賣票收票者尤為留意，最近查得朱德輝在路服務二十餘年，責任頗重，薪水甚微，又查廣三段電務員麥滑枚陳全培，管理全段行車調動事宜，職責重要，異常辛勞，均一律加薪給獎，又以廣三路各項列車，秩序漸臻良好，各員照章婉勸，收效甚佳，亦條諭一律當獎，并勗努力云。

株韶段利用災民作工

關於提早完成粵漢鐵路株韶段以工代賑一案，據株韶段工程局呈報鐵部，利用災民作工，有挑選精壯之必要，祇須工款充裕，韶樂及樂泗段同時增工興築，屆時或由包工人招工，壯年災民即可自行投效，如精壯之災民能自行組成一隊，不受制於包工，亦可劃留地段，直接包與災民等情，經鐵部咨商內軍兩部，俱表贊同，刻已會呈行政院鑒核。

廣九車今晨照常開行

昨日為星期日，省港輪船及廣九火車往來搭客極衆，詎廣九路四時十五分之尾次直通快車，突告停駛，查三時半止，由省赴港之乘客，已購票登車者不下千人，聞訊大為失望，紛紛向車站索回票價，以便改搭輪船，聞其停駛原因，係因石龍茶山附近之山，於是日下午三時突告崩塌，致山坳石塊，堵塞路軌中，一時無法清理，石龍站長，即急電報告華段大沙頭

站及英段九龍站知照，故暫停止開車，查路局昨已趕派工程車載送大批工人，開赴該處，星夜將堆塞路軌中之山坭石塊清理，今（廿九）晨可照常行車云。

廣九鐵路昨照常通車

▲被水冲壞路基已經修竣

廣九鐵路南崗塘美兩站路基，於三十日因大雨滂沱，致被水冲壞，是日省港各次快慢車，停止開行，各情業見前報，頃查該路局長，自據報南崗塘美兩站路基被水冲壞後，即派出工程師多人，前往修理，當晚業已修妥，昨（卅一）晨廣九各次快慢車，均已照常載客往來，奉派前往修理南崗塘美兩站路基之工程師，昨晨亦經返省。

鐵道部撥款完成株韶路

粵漢鐵路株韶段工程局局長卓康成，為趕快完成株韶路，以便交通起見，日前特派該局工程師李德晉，周良陰，李耀祥等三人赴京向鐵道部請撥發建築株韶款項，以應完成該項工程之需，各情業見報載，記者昨訪晤卓局長康成，特叩詢李德晉等抵京與鐵道部會商路款情形如何，據卓局長稱，李工程師等在京與鐵道部會商情形如何，此刻未有接到正式電報，據由京返省友人云，李工程師等抵京後，已得晤鐵道部顧部長，顧部長對於李等所請撥發本路之款一事，當已答允照撥七十萬元等語，至李工程師何時回粵，則未有所聞，最近兄弟并得接鐵道部來電，謂已先匯路款三萬元來粵，但此款現仍未有收到，本局昨經去電催問一切。

株韶路繼續興築

粵漢鐵路株韶段實行興築，已有多時，現查該路工程尚未完成，前兩月因省庫支絀，以致該路工程費未能如常撥支，該路工程遂受影響，最近省政府已決暫行每月繼續撥助該路建築費三萬五千元，以維現狀，而免停頓，株韶段工程局昨已領得此款，即派出該路工程師容祈勳等數人，携同款項赴韶，督促該路員工加緊建築工作，以期早日完成，查容工程師等自奉派後，即於昨（十一日）晨八時携同款項乘廣韶花車赴韶，省政府并指定容祈勳工程師為該段監理，又查南京鐵道部前曾規定撥款七十萬元，以為株韶路建築費，但此款迄今分毫未撥，株韶路局長卓康成，以建築該路需款甚急，昨特派該局工程師李德晉，周良陰，李耀祥等三人赴京，向鐵道部商請一切，務期達到目的，李等奉派後，即於昨（十一日）晨由省乘車赴港轉輪北上。

國內路聞

鐵部借撥庚款

▲合同今日簽字

鐵部向中英庚款董事會借撥英金五十萬鎊，在英採購材料，修補津浦粵漢等路，所有借款合同，現由英庚款董事長朱家驊與鐵長顧孟餘商洽就緒，定二十四日舉行簽字云。

鐵部調查各路機車

鐵部對各路毀壞之機車車輛，迭飭各局從速修復，以應運輸需要，茲欲調查實際狀況，令各局將過去狀況目前情形擴充設備整理等計劃，列表報部備核。

膠路贖回計劃

▲膠路局已擬具辦法

▲歷年盈餘足償日債

青島通訊，膠濟鐵路接收迄今，已閱十載，詎贖回之期，僅有五稔，但關於一切贖路事宜，國人尙毫無準備，溯當接收該路之初，主辦其事者，曾有膠濟鐵路股份有限公司籌備處之設立，專辦招股事宜，以作贖路之準備，當時並由國府通令京內外各機關任職人員，月薪在百元以上者，每月扣百分之二，作為贖路儲金，辦理不可謂不熱心，後因政局屢變，內戰頻起，人民養生救死之不遑，此種計劃，亦隨之無形打消，曾幾何時，而國人對於此事竟已淡然若忘矣，上月杪，上海工商考察團在青時，對於贖回膠路問題，極為注重，並與膠路當局曾有一度之討論，據膠路局委員崔士傑談，贖路問題，本路負有全責，但僅能貢獻意見，備當局採擇，至一切詳細計劃，須鐵道部及全國人士共同負責籌畫，現距贖回之期，僅有五年，若不及早籌畫清償，將何以杜日之窺伺，本路歷年營業，雖受國內戰事影響，但每年收入，除付日人利息外，尙有盈餘，本路路產雖無詳確之估計，然總計所值，當不下八千萬元，償還日債，綽有裕餘，本路已擬有具體辦法兩項，呈請鐵道部辦核，此項辦法在未核准前，因關國際威信，不便發表，總希望於期限以內，設法實行贖回，以保全國際信用，尙望國人同心協力，則衆擎易舉，贖回亦非難事，至收買博山商辦之輕便鐵道一事，已呈部請示，一俟部令到來，即可着手收歸路有，又據另一消息，膠路所擬之贖路辦法，（一）由膠路發行

公債若干，以該路產作担保，為贖路準備，（一）向各界勸募投資，將該路贖回後，即完全歸為民有。

平漢路路軌被水冲毀

平漢路順德南馬頭鎮邯鄲臨名關等十餘處路軌，被水冲斷，該路正飭工趕修，日內可通車，

平漢路邯鄲站路軌被水冲毀，仍未修復，該站附近暫設船渡，

上海北站新址

考慮未決之北站新址，業經鐵道部擇定市達路以南，翔殷路以北，及沿中山北路西南六千英尺一帶地段為京滬路客運總站地址，中山路以西，真北路以東，沿現有鐵路一帶南北各三千英尺地段，為京滬滬杭兩路聯運站地址，行政院於前日據鐵道部呈轉令市府所有上述兩站地段，公告自八月一日起三星期內，停止買賣過戶，以便測勘購用，市府奉令後，因依土地征收法第八條所列第一款之規定，此案應由內政部核准，故除一面將上情呈復行政院外，將於今日訓令土地局，先行公告，自八月一日起三星期內，所有上述兩站地段，停止買賣過戶，以備鐵道部派員測勘購用，刻鐵道部已派參事夏光宇及司長陳耀祖，調查上海地價，以備購用。

紙 上 鐵 道

美國克魯拉多州，跋克鐵道，近已宣告取銷，該鐵道存在期間，已四十年，從未斷一軌，損一枕木，列車亦從未有一次誤點，因該鐵道，向來未有一軌或一列車也，克魯拉多州發現金礦之初，報紙宣傳，甚為熱烈，資本家相度地勢，以跋溪與克魯拉多泉間，如建設鐵道，則礦苗食料及一切用品之運輸，必大有可觀，當時遂有鐵道數條先後造成，然跋克鐵道並非其中之一，不過為紙上之計劃而已，近來代表該鐵道公司之律師，以每年尚須製造報告，不勝其煩，遂宣告解散。

計 統

統計

粵漢鐵路廣韶段管理局二十一年七月份職員升降調免及新委彙報表

姓名	原有職務	現有職務	升降調免	原有薪津	現有薪津	日期	備考
區梓彬	車務處廣三段分段長	新委	新委	薪一百一十五元	薪一百一十五元	一日	呈奉部復准增設
甄德隆	車務處黃沙站幫司磅	新委	新委	薪四十元	薪四十元	一日	因辦公增派
何寶衡	總務處稽查課稽查	新委	新委	薪四十元	薪四十元	一日	因辦公加派
莊振邦	總務處稽查課稽查	新委	新委	薪四十元	薪四十元	一日	事由同前
蘇雄	總務處稽查課稽查	新委	新委	薪四十元	薪四十元	一日	事由同前
劉輝庭	總務處警務課偵查員	新委	新委	薪四十元	薪四十元	一日	因辦公加派
李祥	總務處稽查課稽查	新委	新委	薪四十元	薪四十元	一日	初派隨護局長給津十元月杪核定薪額
羅學	車務處西村站司票	黃沙站驗票	調任	薪三十元	同上	五日	與李伯濤互調
李伯濤	車務處黃沙站驗票	西村站司票	調任	薪四十二元	同上	五日	與羅學互調

李 堃	關其猷	陸文傑	陳壽田	黃賀邦	殷道如	張兆民	林耀光	陸清泉	何兆荃	張樹昌	許玉璉	郭蔭甫	羅宗旒
會計處綜核課 主任課員	車務處廣三 段車收票 員	車務處廣三 段車收票 員	總務處公益課 中醫生	車務處計核課 僱員	車務處計核課 僱員	總務處第四警 段警務長	總務處第四警 警務課偵查	總務處警務課 偵查	總務處稽查課 稽查	會計處文牘課 課員	會計處文牘課 課員	會計處查帳員	會計處查帳員
辭職	調任	調任	新委	新委	辭職	新委	調任	開缺	新委	新委	開缺	新委	新委
元薪一百五十	元薪三十九 元六角半	元薪四十			元薪三十五		元薪五十五 元公費廿五	元薪五十一 元出差費十			元薪六十		元薪一百四十
	元薪四十	同上	元薪六十	元薪三十五		元薪五十五 元公費廿五	元薪五十一 元出差費十		元薪四十	元薪六十		元薪一百四十	元薪一百四十
十一	十一	十一	十一	十一	十一	八日	八日	八日	六日	六日	六日	六日	六日
因事辭職	與陸文傑互調	與關其猷互調	內外科兼跌打全路員 工公意增設	補殷道如缺	因事辭職	補林耀光缺	補陸清泉缺	另候任用	在總務處差遣	補許玉璉缺	另候任用	事由同前	復設查帳該員原充斯 職故復委

李思轅	雷祝三	胡聲餘	陳岳賓	張廷階	何伯宏	楊偉民	李七賢	葉暄	陳岳賓	賴麗華	李煜	黃之祺	吳保民
總務處稽查課 課長	總務處產業課 課長		會計處檢查課 僱員			總務處印刷室 課員	車務處三段西 濠口站練習生 僱員	總務處庶務課 僱員	會計處出納課 公債組僱員	會計處檢查課 課員			會計處綜核課 課員
兼理產業課課 長		會計處出納課 事務員		車務處廣三分 段書記	總務處印刷室 課員	庶務課課員	總務處庶務課 僱員		檢查課僱員	出納課公債組 辦事	車務處黃沙站 副站長	會計處綜核課 課員	本課計核主任 課員
兼任	辭職	新委	開缺	新委	新委	調任	升任	開缺	調任	調任	新委	新任	升任
本薪一頁十元 津卅元租卅元	薪一百八十元 房租三十元		薪三十五元			薪五十元	津二十五元 薪三十元	薪三十元	薪三十五元	薪六十元			薪八十五元
不領兼薪只 支兼缺津卅		薪五十元		薪三十元	薪五十元	同上	薪三十元		同上	同上	薪六十元	薪六十元	同上
三十	三十	廿九	廿九	廿八	十九	十九	十九	十九	十八	十八	十三	十三	十三
該員原兼公益課長職 務撤銷	因病辭職	該員旋調檢查課辦事	上旬調職現飭開缺另 候任用	因辦公增派	前開缺另候任用現今 復職	因辦公調任	補葉暄缺	另候任用	與賴麗華互調	與陳岳賓互調	因辦公增派	補吳保民缺	補李埜缺

林光漢	總務處公益課 課長	新委	薪一百元津三十元 租三元	李思轅銷去兼任以該 員派補
附 記	<p>(一) 派李七賢為車務西濠口站練習生月津二十五元該生旋擢升總務處庶務課僱員已列入正表</p> <p>(二) 派曾金水鄺堯昌為總務處印刷室練習生各月津十五元又開缺庶務課僱員葉暄後派充車務處西濠口站練習生津二十五元又派周民生為車務處練習生撥在西濠口站學習月津二十元</p> <p>(三) 車務處廣三段電話員陳金培加月薪五元麥渭枝加月薪一十元由本月起支</p> <p>(四) 車務處電務練習生梁梅昌辭職不另派補</p> <p>(五) 本月委稽查蘇雄月薪四十元准自八月份起改支月薪五十元</p>			

粵漢鐵路廣韶段管理局二十一年八月份職員升降調免及新委彙報表

姓名	原有職務	現有職務	升降調免	原有薪津	現有薪津	日期	備 考
馮坤		車務處黃沙站幫督卸	新委		薪四十元十五	十五日	前委陸佑不到以該員補充
李鑑湊		總務處警務課第五分段錄事	新委		薪三十五元十日	十日	補汪天池遺缺
汪天池	總務處警務課第五分段錄事		辭職	薪三十五元		十日	因別就辭職
楊道義		機務處文牘課員	新委		薪八十元六日	六日	補陳銜笙遺缺
張泉		總務處機要課課員	新委		薪五十元五日	五日	辦理本局宣傳事務及紀念週報告紀錄等事
程適		總務處庶務課僱員	新委		薪四十元五日	五日	因辦公加派
成得熊	車務處廣三段石圍塘站練習生	廣三段庶務司	升調	津二十五元	薪三十五元三日	三日	補黃祖懃遺缺
黃祖懃	車務處廣三段庶務司		辭職	薪三十五元		三日	因事辭職
陳毓南		工務處工程司	新委		薪二百二十元房租卅元	十二日	補陳君慧遺缺
陳君慧	工務處工程司		辭職	薪二百四十元房租三十元		二日	因事辭職
陳銜笙	機務處文牘課員		辭職	薪一百零五元		一日	因事自請辭職遺缺候選員派補

馮漢明	霍劍飛	盧永森	葉琛	李新	陳棣濃	陳永昌	吳乃綿	羅學	馮元雍	謝盛之	甄德隆	羅植之	葉琛
總務處警務課交通警備第二連連長		廣三機務段幫工册司事		車務處廣三段第一隊車收票司事	車務處廣三段三水站售票司事	車務處廣三段西南站售票司事	車務處廣三段廣利駁輪收票司事	車務處廣三段廣利駁輪收票司事	車務處廣三段廣利駁輪收票司事		車務處黃沙站幫司磅	總務處產業課課員	總務處材料課課長
警務課督察員	廣三機務段幫工册司事		總務處產業課課員	廣三段三水站售票司事	廣三段第一隊車收票司事	廣三段五眼橋站售票司事	廣三段西南站售票司事	廣三段廣利駁輪收票司事	黃沙站驗票員	車務處黃沙站幫司磅		材料課課長	
調任	新委	開缺	新委	調任	調任	調任	調任	調任	調任	新委	開缺	升任	開缺
薪八十元公費卅元		薪六十元		薪三十九元六角五仙	薪三十五元	薪三十九元六角五仙	薪三十五元	薪三十元	薪四十五元		薪四十元	薪一百三十元	薪一百八十元
薪六十元出差十元	薪六十元		薪一百三十元	薪三十九元六角五仙	薪三十五元	薪三十九元六角五仙	薪三十五元	薪三十元	薪四十五元	薪三十元		薪一百八十元	元房租卅元
十九	十九	十九	十八	十七	十七	十七	十七	十七	十七	十七	十七	十六	十六
補後開杜光宇遺缺	補盧永森缺	另候任用	該員開去材料課長缺後旋派斯職抵補羅植之遺缺	與陳棣濃互調	與李新互調	與吳乃綿互調	與陳永昌互調	與馮元雍互調	與羅學互調	補甄德隆遺缺	另候差委	支派代葉琛遺缺薪租照	另候任用

謝盛之	馮坤	黃履和	葉琛	徐展綸	羅夢球	古哲夫	陳伯峯	關錦	方華彬	李七賢	杜光宇	張兆民	陳泰
幫司磅	車務處黃沙站	總務處產業課	總務處產業課	總務處警務課	總務處警務課	總務處材料課	總務處庶務課	總務處稽查課	總務處庶務課	總務處庶務課	總務處警務課	總務處警務課	總務處警務課
幫督卸	總務處黃沙站	本課課員	本課課員	總務處警務課	總務處警務課	庶務課課員	材料課課員	三水站副站長	總務處庶務課	總務處庶務課	警務課第四分	警務課第五分	警務課交通警
升任	升任	坐升	辭職	新委	開缺	調任	調任	調任	新委	辭職	調任	調任	調任
薪三十元	薪四十元	薪一百二十元	薪一百三十元	薪一百三十元	薪四十五元 津十元 出差費十元	薪七十元	薪七十五元	薪四十五元 出差費十元	薪三十元	薪三十元	薪六十元 出差費十元	薪五十五元 公費廿五元	薪六十元 公費卅元
薪四十元	薪一百二十元	薪一百三十元	薪一百三十元	薪六十五元 出差費十元	薪七十元	薪七十五元	薪七十五元	薪五十元	薪三十元	薪三十元	薪六十元 公費廿五元	薪六十元 公費卅元	薪八十元
廿九	廿九	廿九	廿九	廿九	廿九	廿九	廿九	廿五	廿四	廿四	十九	十九	十九
補馮坤遺缺	補黃履和遺缺	補葉琛遺缺	因事辭職		遺缺裁撤	與陳伯峯各帶薪對調	與古哲夫各帶薪對調	該副站長缺增設調該員充任遺缺暫不派補	補李七賢遺缺	因事辭職	補張兆民遺缺	補陳泰遺缺	補馮漢明遺缺

記	附
<p>(四)本月三十日奉部令派黃志超來路撥在工務處實習核定月給生活費九十元 右三項均不入職員項下故附記於此</p>	<p>(一)核准機務處各員每月津貼機車總段長兼黃沙段長黃儉四十元韶州段長陳健三十元英德段長謝四二十元</p> <p>(二)委范盛爲車務處廣三段石圍塘練習生月津二十五元補成得熊遺缺</p> <p>(三)車務處廣三段第三隊車練習生梁善清月津二十元因過失撤差遺缺以黃沙站練習生盧悅廣原津二十五元帶津調充</p>

粵 漢 鐵 路 廣 韶 段 (合併計)

廣 三 支 綫

(1)

營業進款概數旬報表自民國二十一年七月一日至七月十日止計通車路程 274 公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款	列 車 經 行 里 數		
	2	3	4	5			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年									
上旬共計	179,127	63,727.75	11,964	82,881.87	59.90	146,669.52	12,672.31	10,077.77	22,750.08
每通車 公里勻計	2,978	931.80	59	389.88	27	1,321.95	159.39	52.60	211.99
至是日止共計	179,127	63,727.75	119,64	82,881.87	59.90	146,669.52	12,672.31	10,077.77	22,750.08
上 年									
上旬共計	136,301	41,550.70	1,554	9,646.75	2,497.67	53,695.12	10,167.98	1,467.51	11,635.49
每通車 公里勻計	2,234	666.18	14	73.72	47.97	787.87	142.08	13.56	155.64
至是日止共計	135,301	41,550.70	1,554	9,646.75	2,497.67	53,695.12	10,167.98	1,467.51	11,635.49

會計處檢查課製表

粵 漢 鐵 路 廣 韶 段 廣 三 支 綫 (合併計)

(2)

營業進款概數旬報表自民國二十一年七月十一日至七月二十日止計通車路程 274 公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款	列 車 經 行 里 數		
	2	3	4	5			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年									
中旬共計	179,729	62,593.35	9,065	61,788.73	83.16	124,465.24	12,923.28	7,235.75	20,159.03
每通車 公里勻計	3,005	944.40	46	294.80	.46	1,239.66	160.02	39.96	199.98
至是日止共計	358,856	126,321.10	21,029	144,670.60	143.06	271,134.76	25,595.59	17,313.52	42,909.11
上 年									
中旬共計	160,021	51,334.90	2,614	16,080.65	1,206.51	68,622.06	11,230.88	1,671.46	12,902.34
每通車 公里勻計	2,657	817.04	18	95.70	17.61	930.35	150.75	15.23	165.98
至是日止共計	296,322	92,885.60	4,168	25,727.40	3,704.18	122,317.18	21,398.86	3,138.97	21,537.83

會計處檢查製表

粵 漢 鐵 路 廣 韶 段 廣 三 支 綫 (合併計)

(3)

營業進款概數旬報表自民國二十一年七月廿一日至七月卅一日止計通車路程 274 公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款	列 車 經 行 里 數		
	2	3	4	5			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年									
下旬共計	180,864	64,835.25	10,739	80,364.36	5,829.30	151,028.91	14,633.63	9,429.92	24,063.55
每通車 公里勻計	2,996	950.55	52	374.42	93.68	1,418.65	177.12	50.50	227.62
至是日止共計	539,720	191,156.35	31,768	225,034.96	5,972.36	422,163.67	40,229.22	26,743.44	66,972.66
上 年									
下旬共計	175,459	62,167.30	6,687	69,265.35	4,843.46	136,276.11	12,689.97	4,788.75	17,478.72
每通車 公里勻計	3,045	928.97	35	327.68	73.65	1,330.30	167.18	29.09	196.27
至是日止共計	471,781	155,052.90	10,885	94,992.75	8,547.64	258,593.29	34,088.83	7,927.72	42,016.55

會計處檢查課製表

粵 漢 鐵 路 廣 韶 段 廣 三 支 綫 (合併計)

(1)

營業進款概數旬報表自民國二十一年八月一日至八月十日止計通車路程 274 公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款	列 車 經 行 里 數		
	2	3	4	5			客	貨	共 計
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年									
上旬共計	187,014	64,560.05	8,680	56,071.87	1,487.81	122,110.73	13,303.30	7,742.10	21,045.40
每通車 公里勻計	3,059	949.72	44	272.66	29.36	1,251.74	161.02	42.22	203.24
至是日止共計	726,734	255,716.40	40,418	281,106.83	7,451.17	544,274.40	53,532.52	34,485.54	88,018.06
上 年									
上旬共計	168,971	50,088.20	9,628	101,142.00	1,987.80	162,218.00	11,787.88	7,579.43	19,367.31
每通車 公里勻計	2,829	866.15	49	469.91	29.25	1,365.31	153.76	41.49	195.25
至是日止共計	640,752	214,141.10	20,483	196,134.75	10,535.44	420,811.29	45,876.71	15,507.15	61,383.86

會計處檢查課製表

粵 漢 鐵 路 廣 韶 段 廣 三 支 綫 (合併計)

(2)

營業進款概數旬報表自民國二十一年八月十一日至八月二十日止計通車路程 274 公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款	列 車 經 行 里 數		
	2	3	4	5			6	7	客
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年									
中旬共計	198,217	69,306.60	9,317	61,041.48	1,466.24	181,814.32	13,303.30	8,703.01	22,006.31
每 通 車 公 里 均 計	3,182	1,004.17	48	292.05	29.33	1,325.55	161.02	47.11	208.13
至是日止共計	924,951	325,023.00	49,825	342,148.31	8,917.41	676,088.72	66,835.82	43,188.55	110,024.37
上 年									
中旬共計	172,583	60,418.30	10,139	95,472.15	1,632.96	157,523.41	12,880.17	6,986.57	19,866.74
每 通 車 公 里 均 計	2,817	887.19	52	446.20	24.83	1,358.22	159.14	38.86	198.00
至是日止共計	813,335	274,559.40	30,222	219,606.90	12,168.40	578,334.70	58,756.88	22,493.72	81,250.60

會計處檢查課製表

粵 漢 鐵 路 廣 韶 段 廣 三 支 綫 (合併計)

(3)

營業進款概數旬報表自民國二十一年八月廿一日至八月卅一日止計通車路程 274 公里

摘 要	旅 客		貨 物		雜 項	共計進款	列 車 經 行 里 數		
	2	3	4	5			6	7	客
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
本 年									
下旬共計	212,901	77,394.70	11,279	78,831.39	2,369.88	158,595.97	14,633.63	9,910.97	24,544.60
每通車 公里勻計	3,433	1,107.37	62	378.86	25.40	1,511.63	177.12	52.64	229.76
至是日止共計	1,137,852	402,417.70	72,104	420,979.70	11,287.29	834,684.69	81,469.45	53,099.52	134,568.97
上 年									
下旬共計	194,588	69,228.50	11,358	97,237.75	3,009.99	169,476.24	14,351.52	8,799.31	23,150.83
每通車 公里勻計	3,156	1,007.46	58	454.77	19.05	1,481.28	175.87	46.91	222.78
至是日止共計	1,007,923	343,787.90	41,580	388,844.65	15,178.39	747,810.94	73,108.40	31,293.03	104,401.43

會計處檢閱製表

鐵 道 部 直 轄
粵漢鐵路廣韶段管理局民國廿一年六七八月份現金收支比較表

科 目	簡 稱	二 十 一 年			二 十 年			
		六 月 份	七 月 份	八 月 份	六 月 份	七 月 份	八 月 份	
現 金 收 入	客 運	A	199,744.00	187,953.00	215,496.00	188,557.00	153,754.00	189,492.00
	貨 運	B	207,734.00	206,378.00	183,137.00	266,930.00	85,825.00	290,930.00
	什 項	D	17,848.00	19,527.00	16,600.00	21,179.00	11,759.00	7,011.00
	其 他	E	5,313.00	5,292.00	6,692.00	5,763.00	6,214.00	5,561.00
	借 入	F	84,229.00	93,549.00	114,333.00	99,663.00	27,099.00	86,483.05
	合 計		514,868.00	512,699.00	536,268.00	582,092.00	284,651.00	579,477.00
現 金 支 出	營 業	G	327,566.00	344,999.00	295,158.00	329,616.00	225,306.00	302,495.00
	資 產	H	11,414.00	6,083.00	16,527.00	28,068.00		2,434.00
	計 他	I	4,500.00	17,949.00	61,632.00	22,986.00	7,247.00	65,973.00
	其 他	J	111,401.00	172,477.00	183,765.00	170,212.00	15,000.00	176,014.00
	合 計		454,881.00	541,508.00	557,082.00	550,882.00	247,553.00	546,916.00

- (附註)
1. 客運比去年各月均有增加
 2. 貨運比去年均減因軍事時局影響之故
 3. 去年七月份涼水衝崩路基故收入減少

民國二十一年九月會計處綜核課編

鐵道部粵漢鐵路廣韶段管理局最近十年營業收支比較表

由民國十一年至二十年

年 份 科 目	民國十一年	十二年	十三年	十四年	十五年	十六年	十七年	十八年	十九年	二十年
進 款										
旅 客 R1-2	670,457.44	1,753,468.59	1,898,398.10	1,464,084.40	1,901,913.95	1,633,887.84	1,595,227.88	1,679,019.41	2,596,972.34	2,562,656.23
貨 物 R3-4	1,917,087.75	2,141,516.63	2,320,464.34	2,212,157.82	1,960,641.11	1,695,616.64	1,820,903.94	1,980,438.07	3,653,304.74	3,405,362.39
其 他 R6-9	41,149.19	76,222.56	73,240.03	607,646.33	807,463.27	421,811.95	530,641.57	492,730.78	49,239.26	51,608.08
合 計	2,628,694.38	3,971,207.78	4,292,102.53	4,283,888.55	4,670,018.33	3,756,316.43	3,946,773.39	4,152,188.26	6,299,516.34	6,019,626.70
用 款										
總 務 E-1	295,498.00	525,287.52	476,081.03	585,479.36	787,082.21	1,142,799.97	1,208,307.70	838,803.36	945,092.88	1,109,189.44
車 務 E-2	204,318.86	315,685.65	322,118.99	582,404.82	606,003.41	519,404.51	497,048.67	344,065.92	347,461.28	378,057.20
運 務 E-3	687,520.99	1,259,413.54	1,169,338.21	1,137,216.75	1,275,619.16	969,776.54	1,020,692.48	764,399.20	911,095.79	1,209,354.38
設 備 E-4	389,645.81	547,613.77	437,211.89	513,416.85	717,809.29	950,466.52	1,206,310.30	587,353.79	651,822.86	659,643.13
工 務 E-5	309,986.38	501,984.20	315,649.07	533,701.53	929,916.41	647,875.71	1,134,350.88	926,244.34	772,248.41	886,298.34
合 計	1,886,970.04	3,149,984.68	2,720,399.19	3,352,219.31	4,316,430.48	4,230,323.25	5,066,705.03	3,510,866.61	3,627,721.22	4,242,542.49
比 對 盈 虧	741,774.34	821,223.10	1,571,703.34	931,669.24	353,587.85	474,006.82	1,119,931.64	641,321.65	2,671,795.12	1,777,084.21
營 業 百 分 率	71.78%	79.32%	63.38%	78.25%	92.42%	112.61%	128.37%	84.55%	57.58%	70.47%

- (備考) 1. 民國十一年進用各數單就廣韶本段報告因廣三線管理局民國十二年被兵燹焚燬一空現無簿記可載不能併列由十二年起廣韶廣三兩路合計
2. 民國十八年下半年奉 令廣三路局歸併廣韶段管理故用款是年零減而十六七年有軍事影響故收支比對不敷
3. 發給年終獎金在十四年至十六年及十八年均發職工原薪額一個月十七年半年個月十九年二十年兩個月支出各款入總務費項下報銷
4. 民國十四年至十八年其他進款有附加收入在內
5. 民國十一年至十七年其他進款內有(歲-2)應收租金列入計算合併說明

民國二十一年八月會計處綜核課編

廣韶段鐵路二十一年八月份醫務工作報告表

傳染病		內科病		外科眼耳鼻喉齒及皮膚病		其他統計									
病名	人數	病名	人數	病名	人數	輸出入別		職員	工役警兵	員工眷屬	旅客	其他	總計		
						門診	出診								
						住院	人數								
						院	日數								
								痊愈者							
								未愈者							
								死亡者							
								初診數	272	760	207			1239	
								復診數	159	296	83			538	
								體格檢查			19			19	
								打防疫針者							
								種牛痘者							
								請人數	117	270			387		
								假日數	282	255			537		
								備考							
總數	104	總數	758	總數	1008										
肺癆病	1	呼吸部病	255	天然外科病	大手術治療		門診	8	32					40	
傷寒	5	血運部病	261		小手術治療	64	出診								
霍亂	1	消化部病	180	意外受傷	大手術治療	112	住院	9	42					51	
痢疾	25	神經系病	32		小手術治療	431	院	123	370					493	
天花		泌尿生殖器病	13	砂眼病		痊愈者	9	22						31	
白喉		中毒類病	3	其他眼病	65	未愈者		20						20	
猩紅熱		腳氣病	5	齒病	11	死亡者		1						1	
流行性腦脊膜炎		其他內科病		耳病	52	初診數	272	760	207					1239	
斑疹傷寒		[註一] 肺癆及流行性感胃除外		鼻病	5	復診數	159	296	83					538	
腺鼠疫		[註二] 傷寒霍亂痢疾除外		喉病	38	體格檢查		19						19	
肺鼠疫		[註三] 凡用外科手術治療者應歸入外科類		皮膚病	928	打防疫針者									
瘡疾	30			[註四] 白喉除外		種牛痘者									
流行性感胃	38					請人數	117	270						387	
其他傳染病	4					假日數	282	255						537	
總數	104	總數	758	總數	1008	備考									

說明：本表每醫院診所，按月填報，由醫務領袖，核造總表呈局彙報到部。

列車統計月報單

全月五月 (二十一年份)

上行列車

下行列車

旅客列車				貨物列車		列車載重			段別	旅客列車				貨物列車		列車載重									
客 座 里 程				機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	貨車噸里程		機車載運 容量 (噸)		平均列車 載重量 (噸)	平均載重 與機車載 量比率	客 座 里 程				機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	貨車噸里程		機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	平均載重 與機車載 量比率			
頭等	二等	三等	四等			重	空					頭等	二等	三等	四等			重	空						
117,034	206,158	2,951,945		44,547	28,736	1,838,375	784,330	76,945	50,807	121,492	79,543	65%	廣韶段												
110,381	165,834	1,726,315		29,208	18,312	1,325,225	800,580	51,080	36,242	80,288	54,554	68%	1/3 黃沙 源潭	117,976	228,190	3,301,045	43,661	29,929	2,453,115	51,015	75,513	61,032	119,174	90,961	76%
64,634	168,490	1,715,235		22,624	13,870	927,711	752,250	37,046	24,588	59,670	38,458	64%	源潭 英德	112,478	182,160	2,032,185	27,373	18,939	1,971,285	41,030	52,586	46,520	79,959	65,459	82%
292,049	540,482	6,393,495		96,379	60,918	4,091,811	2,337,160	165,071	111,637	261,450	172,555	66%	英德 韶州	74,927	179,114	1,948,625	22,095	14,639	1,557,670	46,070	36,710	32,847	58,805	47,486	80%
													共 計	305,381	589,464	7,281,855	93,129	63,507	5,982,070	138,115	164,809	140,399	257,933	203,906	79%
473,708	921,010	6,117,980		106,061	78,758	4,514,792	66,830	36,679	22,839	142,740	101,617	71%	廣三段												
													石圍塘 三水	456,886	903,784	5,955,740	107,214	79,015	475,346	17,480	36,646	24,248	143,860	103,263	71%
765,757	1,464,492	12,511,475		502,440	339,676	4,526,501	2,403,990	201,750	134,496	404,190	274,172	68%	總 計	762,267	1,493,248	13,237,595	200,343	142,522	6,457,316	155,595	201,455	164,647	401,798	307,169	76%

列車統計月報單

全月六月 (二十一年份)

上行列車

下行列車

旅客列車					貨物列車					列車載重			段別		旅客列車					貨物列車					列車載重				
客 座 里 程				機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	貨車噸里程		機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	平均載重 與機車載 量比率	日期	車站		客 座 里 程				機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	貨車噸里程		機車載運 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	機車載重 容量 (噸)	平均列車 載重量 (噸)	平均載重 與機車載 量比率	
頭等	二等	三等	四等			重	空							重	空	由	至	頭等	二等			三等	四等						重
112,464	144,190	3,024,560		49,642	27,857	1,920,760	779,910	87,075	50,481	136,717	78,338	57%	1/30	廣韶段	黃沙	源潭	123,264	184,836	3,383,340		51,303	29,897	2,454,150	109,630	87,826	58,614	139,129	88,511	64%
105,675	115,362	1,611,675		26,656	15,710	1,216,705	891,475	57,017	35,086	83,673	50,796	60%	"	源潭	英德	118,442	131,778	1,815,105		25,738	16,835	2,079,475	24,840	59,788	47,924	85,526	64,759	76%	
64,325	139,938	1,392,740		17,451	11,256	996,551	740,318	45,889	25,842	63,340	37,098	59%	"	英德	韶州	70,467	144,918	1,609,785		18,469	11,917	1,822,020	6,720	45,394	36,843	63,863	48,760	76%	
282,464	399,490	6,028,975		93,749	54,823	4,134,016	2,411,703	189,981	111,409	283,730	166,232	59%		共 計			312,173	461,532	6,803,230		95,510	58,649	6,155,645	141,190	193,008	143,381	288,518	202,030	70%
490,386	892,056	5,730,340		102,213	78,651	397,152	51,498	32,332	21,726	134,545	100,377	75%	"	廣三段	石圍塘	三水	491,564	917,150	5,750,920		102,286	78,728	442,342	7,184	33,394	22,881	135,680	101,609	75%
772,850	1,291,546	11,759,315		195,962	133,474	4,531,168	2,463,201	222,313	133,135	418,275	266,609	64%		總 計			803,737	1,378,682	12,559,150		197,796	137,377	6,597,987	148,374	226,402	166,262	424,198	303,639	70%

貨 車 停 留 月 報 單 (全綫各段)

民國二十一年四月

段 別	車 輛		停 站 時 間		說 明 停 站 時 間 之 原 因 (延 噸 時)								平 均 數	備 考
	貨車輛數	載重噸數	鐘 點	延 噸 時	調車及他 項站務	裝貨或卸貨	延車時間	徵稅機關 等檢驗	軍運延車	修 理	候車掛出	其他原因		
黃沙段	1,552	48,735	46,012	1,458,182	375,435	309,250	—	—	—	7,140	305,365	460,992	939.55	
英德段	542	17,311	15,283	514,390	—	37,680	—	—	—	250	337,550	138,910	949.06	
韶州段	849	27,140	33,878	1,111,960	20,020	180,640	—	—	—	—	588,565	322,735	1,309.72	
廣韶全綫	2,948	93,186	95,173	3,084,532	395,455	527,570	—	—	—	7,390	1,231,480	922,637	1,048.09	
廣三段	219	4,880	1,483	32,552	32,552	—	—	—	—	—	—	—	112.11	
共 計	3,162	98,066	98,656	3,117,084	428,007	527,570	—	—	—	7,390	1,231,480	922,637	985.80	

車務處運輸課製表

貨 車 停 留 月 報 單 (全綫各段)

民國二十一年五月

段 別	車 輛		停 站 時 間		說 明 停 站 時 間 之 原 因 (延 噸 時)								平 均 數	備 考
	貨車輛數	載重噸數	鐘 點	延 噸 時	調車及他項站務	裝貨或卸貨	延車時間	徵稅機關等檢點	軍運延車	修 理	候車掛出	其他原因		
黃沙段	1,257	39,750	45,716	1,262,230	309,595	253,815	—	—	—	1,410	241,750	455,660	1,004.16	
英德段	684	21,495	14,549	508,605	—	37,670	—	—	—	—	390,715	80,220	743.57	
韶州段	904	28,820	43,265	1,417,865	20,460	192,055	—	—	—	240	674,705	530,405	1,568.43	
廣韶全綫	2,845	90,065	103,530	3,188,700	330,055	483,540	—	—	—	1,650	1,307,170	1,066,285	1,120.81	
廣三段	375	8,576	1,607	36,376	35,464	912	—	—	—	—	—	—	97.00	
共 計	3,220	98,641	105,137	3,225,076	365,519	484,452	—	—	—	1,650	1,307,170	1,066,285	1,001.58	

車務處運輸課製表

貨 車 停 留 月 報 單 (全 綫 各 段)

民 國 二 十 一 年 六 月

段 別	車 輛		停 站 時 間		說 明 停 站 時 間 之 原 因 (延 噸 時)								平 均 數	備 考
	貨 車 輛 數	載 重 噸 數	鐘 點	延 噸 時	調 車 及 他 項 站 務	裝 貨 或 卸 貨	延 車 時 間	徵 稅 關 等 檢 驗	軍 運 延 車	修 理	候 車 掛 出	其 他 原 因		
黃 沙 段	1,237	39,025	39,549	1,301,670	351,600	268,430	180	—	—	200	216,760	464,500	1,052.28	
英 德 段	593	18,400	14,014	455,345	—	24,980	—	—	—	750	354,360	75,255	767.87	
韶 州 段	845	26,845	43,972	1,394,670	19,670	183,560	1,800	—	—	—	551,825	637,815	1,650.50	
廣 韶 全 綫	2,675	84,270	97,535	3,151,685	371,270	476,970	1,980	—	—	950	1,122,945	1,177,570	1,181.90	
廣 三 段	341	7,574	1,640	36,416	36,160	256	—	—	—	—	—	—	106.80	
共 計	3,016	91,844	99,175	3,188,101	407,430	477,226	1,980	—	—	950	1,122,945	1,177,570	1,057.06	

車 務 處 運 輸 課 製 表

列車機車里程及機車鐘點月報表

21. 年 4. 月 1. 日 至 21. 年 4. 月 30. 日 止

類 別	里 程	機 車 鐘 點	每小時之公里率
1	2	3	4
列車里程及鐘點			
旅客			
尋 常	9,104.63	345.45	26.33
特 別	1,768.35	86.16	20.49
客貨聯車	4,875.00	227.36	21.42
總 計	15,747.98	659.40	23.87
貨 物			
尋 常	17,793.38	770.50	23.08
特 別	10,372.21	508.57	20.38
客貨聯車	9,750.60	458.21	21.27
總 計	37,916.19	1,738.08	21.81
業 務	2,519.49	138.11	18.23
列車里程及鐘點總計	56,183.66	2,535.59	22.15
機車里程及鐘點			
輔 助			
旅 客			
貨 物			
總 計			
空機里程			
倒 車	13,640.00	1,364.00	10.00
機 務	581.66	58.10	10.00
總 計	14,221.66	1,422.10	10.00
停駛留汽			
車 務	11,570.25	948.41	12.20
機 務	8,174.00	4,087.00	2.00
總 計	19,744.25	5,035.41	3.92
合 總 計	90,149.57	8,993.50	10.02

車務處運輸課製表

機車機車里程及機車鐘點月報表

21.年7月1日至21.年8月31日止

種類	里程	機車鐘點	每小時之公里率	
			4	
機車運送及鐘點				
	2	3	4	
客運	普通	10,038.62	395.27	25.38
	特等	2,580.59	98.02	26.32
	客貨機車	5,037.50	248.33	20.27
	總計	17,656.71	742.02	23.79
貨物	普通	17,755.98	792.28	22.41
	特等	7,302.61	335.59	21.73
	客貨機車	10,075.62	500.22	20.14
	運送	35,134.91	1,628.49	21.57
	總計	4,137.63	238.18	17.36
	總計	56,928.55	2,609.09	21.82
機車運送及鐘點				
	里程	鐘點		
	總計			
平車運送				
	鐘點	里程		
	436.72	16.28	26.52	
	15,180.00	1,518.00	10.00	
	530.33	53.05	10.00	
	總計	15,710.83	1,571.05	10.00
機車運送				
	鐘點	里程		
	11,059.25	907.57	12.18	
	7,940.00	3,970.00	2.00	
	總計	18,999.25	4,877.57	3.89
	總計	92,075.35	8,074.39	10.15

臺灣鐵路管理局

廣東省立第一師範學校		廣東省立第一師範學校		廣東省立第一師範學校		廣東省立第一師範學校		廣東省立第一師範學校	
姓名	籍貫	學歷	現任職務	姓名	籍貫	學歷	現任職務	姓名	籍貫
李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東
李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東
李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東
李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東
李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東
李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東
李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東
李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東
李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東
李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東	廣東省立第一師範學校	校長	李國華	廣東

廣東省立第一師範學校
 廣東省立第一師範學校

廣東省立第一師範學校

○ 關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

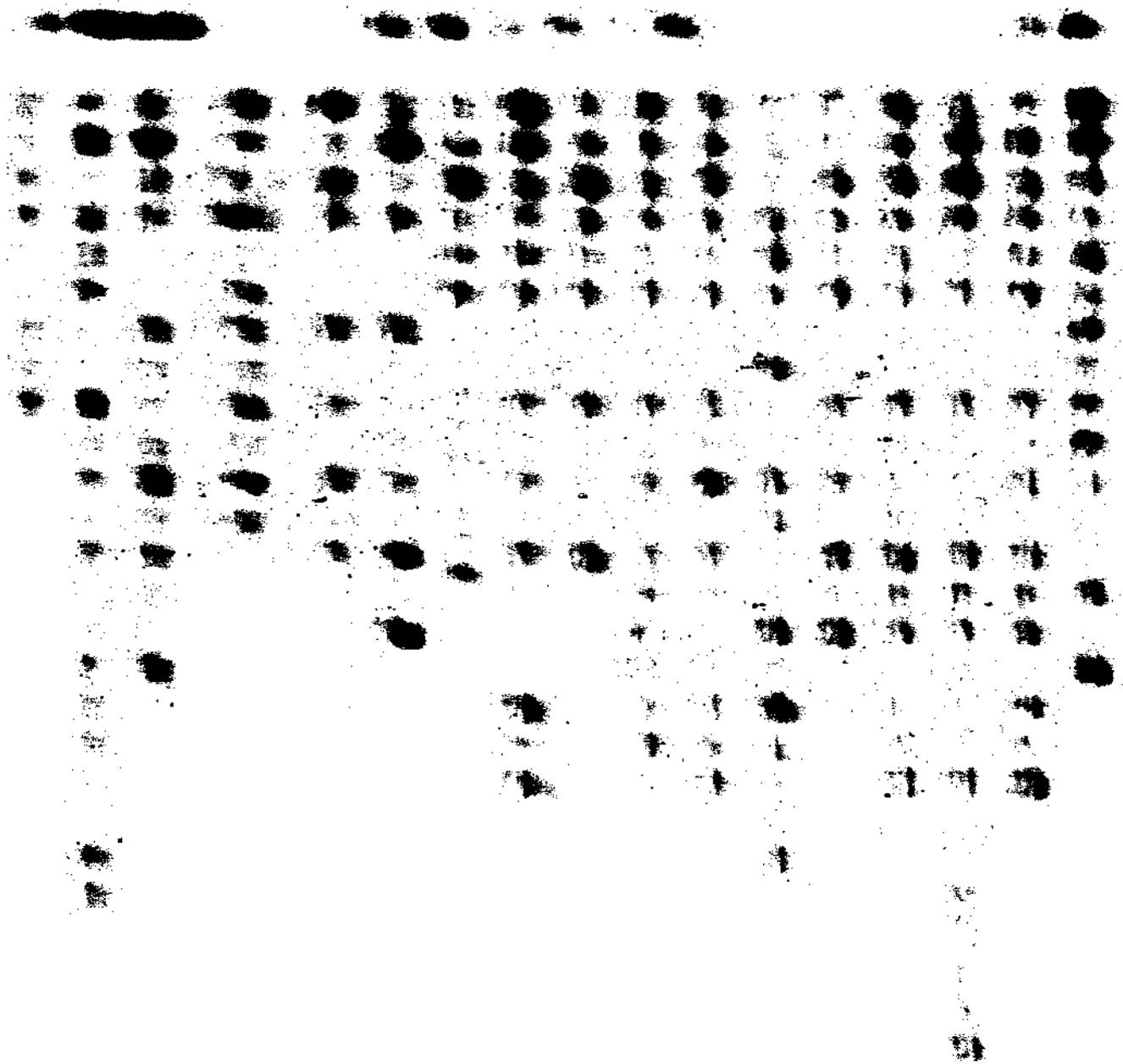
關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的

關於八月月份表列的



Handwritten text in a vertical column, possibly a list or a series of notes. The text is extremely faint and illegible due to the quality of the scan. It appears to be organized into several distinct sections or lines of writing.

談 屑

爛鈔票

外國銀行裏發行的鈔票，如有破舊殘損的，常由銀行方面調換新的出來，祇有中國的鈔票，一經發行，不到銀行倒閉總是在無盡止地流通着，雖主權國，花紋模糊，破如蛛網，積垢如漆布也絕不計及。近來，有一個理科學生，無意間取一張鈔票將顯微鏡一驗，竟意外地發現到上面有微生蟲三萬六千之多，據說那微生蟲都是有毒的，能傳染疾病給人家。