

京滬甌杭甬鐵路機務處任內經過概要

SKBC
MG
F532.9
345

京滬滬杭甬鐵路機務處任日鐵道總長

本年六月十二日奉

鐵道部訓令著 編著 仍回任交通大學機械工程學院院長自應

遵照茲謹將在京滬滬杭甬兩路機務處處長任內經過情形

畧述於后

(一) 軍事時期

二十一年一月二十五日 經 遵照

鐵道部委令就京滬滬杭甬兩路機務處處長職甫經三日猝

遇二八事變幸各員工在領導之下同心協力以禦外侮立

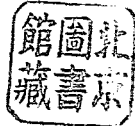
一面設法保全路產所有本處之圖樣文卷均係重要由 經 臨時

向友人借船趕赴吳淞冒險取出同時總局及各處文卷悉被敵

軍炸燬幸有本處保存有關係之檔案及通行之文件可以抄

錄且圖樣保全俾得使機車車輛修理應用之配件得以照樣

MG
F5329
345



(南)



製造以此二者誠為不可復得之資產

其時在吳淞機廠待修之各機車經經善密飭該廠廠長英人毛爾維於一月二十九日趕將重要機件分別拆卸密藏使敵軍不能應用故敵軍雖佔居該廠數月無一機車資其行駛

京滬線上北機車房所有機車於一月二十八日夜間全數駛出內有機車四輛蒸汽車一輛因軌道被炸以致出軌復經經善趕派員工會同車工兩處員工悉數趕出拖救至西段是以國軍安然西移敵軍無可追擊乎

常州機車房規模甚小設備簡陋京滬綫所有機車五十餘輛車輛數百輛悉集於此所需修理之廠屋材料工人均感缺乏經善調派員工設法趕辦料件晝夜佈置俾得使機車車輛照常行駛而我方軍車送輸得無貽誤迨至五月二十三日京滬上北車房由敵軍交還所有修理間材料室辦公室等以及

車房之重要部份均已焚燬無餘但京滬全綫立須通車經指揮調度臨時設法趕於次日全綫通車

五月三十日復奉 局令派 繩善 會同中英銀公司代表英人戴維森總工程師英人德斯福材料處副處長唐明甫機務處副處長鍾桂丹電汽工程師英人葛利吳和廠廠長英人毛爾維等向敵軍接收吳松機廠惟此項交涉頗感困難稍一不慎勢必激成敵方惱羞成怒機廠必遭全毀則本路雖有機車車輛暫時行駛然無廠修理不能持久其機廠內部以及營業收入之損失更不堪設想幸交涉未致破裂敵軍仍住廠內二日未再加以損壞三十一日由廠長毛爾維率領路警及員工將該廠全部接收立即加以整理得於六月六日全廠開工一面補充工具修理機器一面趕將機車車輛着手修理自上年六月起結至本年五月底止該廠共計輪流修理機車一百五十六輛客車四百七十八輛貨車一千四百二十六輛

自上年五月二十四日京滬全綫恢復行車以迄於今得使各種客貨列車照常行駛者未嘗不全賴吳淞機廠之保存也

(二) 整理時期

當軍事之後即言整理尤感困難且兩路機務由洋員管理已歷二十七年之久積習甚深所有機廠車房一切設備均極陳舊在此二十餘年中未加擴充其改進且機車車輛之屬陳舊者為數不敷應用員工組織既不適宜而技術人才更高缺乏如此情形為時既久欲求一旦刷新其勢不能如操之過急更非所宜但路局經濟既不充裕加以敵軍摧殘更形拮据所需之機廠車房機車車輛一切設備及員工之補充均非短期之間可以成就而客貨車之行駛賴以增加收入者又不可一日或緩在此狀況之下祇有應用現有之設備及人才努力整理行車事務是以繩善於上年七月內將歷年京滬綫行車延誤原因悉心研究彙列呈局

復擬研究京滬路歷年行車延誤原因及整理意見書以備參考
(該意見書(冊附後))

所有被敵軍破壞之吳淞機廠上北車房及雷電氣廠暨機車車輛
均經趕速整理但困於經濟及材料拮据不易幸各員工甚為努力
於困難之中同時維持俾得發展客貨列車茲將業經逐項辦理
者畧述如下

吳淞機廠業已恢復戰前原狀一年以來工作忙碌成績甚佳

京滬線上北機車房改修房屋增加機器間材料室及修理機
車設備一切設施較前確有進步

滬杭甬線上北車房亦遭敵軍破壞幸房屋未毀業已恢復
原狀

上北電氣廠被敵軍將主要廠屋炸燬其餘之各廠屋內損失
甚鉅經英人葛利工程司指揮員工努力整理業已恢復舊觀而

客車發電機多數損壞亦經修理完竣且加改良所有客車內
電燈之光較前明亮

京滬錢幣卅及南京各機車房亦同時加以整理在事各員工
亦極努力工作頗著成績

滬杭甬錢幣廠段所受戰事影響不鉅所有設施均仍照舊

歷年以來京滬滬杭甬兩錢幣各次客列車大多數不能準點到
站甚至遲有數小時以上者自去年起共車務處合作極力整理
已有效果即如本年五月內京滬錢幣共行客列車七百四十四次準點
到站者有六百五十五次遲到不及十分鐘者計八十九次其餘九次因
特殊情形誤點較久又滬杭甬錢幣共行客列車三百七十二次準點
到站者有三百零八次遲到不及十分鐘者計三十五次其餘二十
九次因特殊情形誤點較久茲列統計表以供參攷(該表附後)
又其車務處會商將兩路各客列車行駛時間設法縮短茲為特

間準確起見審查機力限定掛車輛數業於本年六月一日實行
即如京滬綫特別快車行駛兩站間最高平均速度為每點鐘
六、六八公里於平道上實在行駛速度每點鐘在七、五公里以上
兩路車輛均已年久茲已斟酌現在需要逐步改良如三等客
車均擬改為橫行座位每座兩人業經改造二十餘輛

暖汽一項之歷年以來向不講求每至隆冬旅客咸有嘖言自
去冬整理之後已著成效

又於客車兩端上下踏步處加裝電燈外罩顏色玻璃燈之側
面書有客車等次字樣使旅客一望而知車之等次該燈下面
之光適射在踏步之上使夜間旅客上下均稱便利

京滬綫機車用煤一項力求樽節較之以前所省不少茲特開

具煤斤消耗比較表以供參攷(該表附後)

又查編著任內京滬綫員工進退其自請辭退者職員計十六

人工人計七十八人部派或局派者職員計十六人工人計六人本處請派或雇用者職員計六人工人計二十七人茲附列增減比較表以供參攷(該表附後)

此外尚有應興應革各事項業於本年二月間擬具條陳呈局(該項條陳二冊附後)旋奉 部派楊趙兩委員協商改進步驟並擬報告呈 部如蒙奉

批實行則本處一切設施自有蒸蒸日上之勢也

竊以自任事以來瞬及一年有半不幸軍事首當其衝繼因破壞之餘措置尤感不易惟有廉潔自持勤慎從公以仰副

大部委任之至意但迴溯往事為國為路畧盡棉力一切事務稍具基礎共服務之初衷可告無愧茲奉

部令仍回交大原職謹將兩路機務處任內經過情形畧

陳梗概 敬乞
鑒察

王繩善 謹畧

廿二年六月十六日

研究京滬路歷年列車延誤原因及整頓意見

研究京滬路歷年列車延誤原因及整頓意見

竊以列車行駛要素首重時刻準確能使貨物輸運流暢旅客感覺便利即所以完使命而保路譽乃本路京滬綫歷年以來列車行駛往往延誤商旅噴有煩言故積極整頓實為要圖繩善於本年一月二十五日奉 部令調充兩路機務處長任職伊始達滬變艱危之際補苴未遑茲幸軍事結束金錢通車路務諸待復興改善豈容稍緩閩于行車延誤原因謹查案牘之紀錄證諸過去之事實癥結所在極形繁複究其重要之點約分數項用特臚列於左並就管見所及擬具整頓意見如果逐步改進藉冀斷臻完善惟是積習已深深盼早日革除此亦繩善之責盡職責也是否有當幸垂察焉

(一)煤油之質料不適應用 機車本身為原動機其原動力為煤油煤

質不佳，原動力既少，機車內之蒸汽不能迅速燒成。若機車之速率高，需用蒸汽之消耗率亦速。故司機者凡用此等劣煤，祇有二途可擇：其一按照時刻行車，一至鍋爐內，蒸汽用罄，勢必半途停車，等待燒汽充足，方再前行。其二因恐蒸汽之不敷應用，將列車速率低減，以蓋蒸汽之多寡。作行車速率之標準，免致中途停頓。以上均足以延誤行車。時刻此僅就煤之火力而論。况煤質不佳者，其灰之成分過多，或其質易結灰塊，佈滿於鍋爐煙條之上，使上面之煤萬難着火。蒸汽能力隨之減少。若遇此種劣煤，司機生火必須在中途將灰塊敲碎。過多之煤灰出清，此項額外工作所耗時間，在時刻表內並未列入。因此列車誤點，故惡劣之煤不適用於機車者，雖司機等亦屬無法補救。本路以此種煤供給燈用，更何能使列車行駛準確。

駕駛機車，本為司機生火之責。如煤質適宜，而駕駛技能不良，以致

蒸汽不宜應用延誤行車時刻或雖未誤點而耗煤過多則司機生火亦負其咎甚至予以處分今既用惡劣煤質已如上述即使強迫司機生火行駛時向準確亦且不可能更何以計核用煤之多寡司機生火既不能負責久而久之即造成列車延誤之惡習矣

機車行駛應用各種油類應以保持機件之安全油之質料必須良好適宜否則徒然靈靡無裨竇用本路所購油類大都擇其價值低廉者時復未經檢務處試用揀選故於列車行駛之際發現機件發熱(俗稱燒軸)司機生火自必設法處置最好能不減行車速率希冀半點倘油不適用致機件發熱所有損壞危險則司機生火不得已減低行車速率或竟半途停車豈事修理或即電請救險車接替如本路所購油料向係合用而駕駛之技能不良機件因以發熱則司機生火亦負其責惟本路所購油類既未擇定良好適宜之品又不時更換常

有不合用者故司機生火不能斷定油質與應用數量即無法安置油心
逆使機件費故更不敢增高行車速率况應用油料為數甚鉅固須
節有請耗力求經濟同時仍以機件不費故為主旨現雖設法補救
往耗逾額油量總不免列車延誤之弊

煤與油固係列車行駛既如此重大則機務處惟有不用此種不適用
之品其理本屬明顯但歷來機務處竄有不得不用之原由蓋因煤與
油概屬贖料委員會統向英洋商號訂購或訂購之前未經機務處
商定質料成分或商號所交之貨按原定合同保證之成分校方當
時既已大批交到路局貨棧復因本路向缺存料不得已將該項不適
用之品應付列車行駛類此情形已歷多年而本路除向商號交涉
罰款外尚無其他辦法商號雖認罰款然以不合應用之故遂使列
車延誤不可免除矣

(二)修配材料之不合用及不敷用 所有機車車輛均須常川整理修配方可供給行駛其需用材料種類繁多現在客貨列車逐日通行固於整理修配事項自屬不容向斷但各項材料大都尚無着落機務處員工既不知何時可以領到且所積材料多有不合應用者蓋以機廠暨各機車房之材料庫房規模太小材料屬所派人員祇負保管責任對於材料之是否合用不能辨別及材料須否補充之預算概如所知又各機車房應備各項機車車輛配件亦歸材料屬所派駐各機車房材料管理員管理該員管理應用各種材料已屬困難至於機車車輛應備各項配件專門名詞及機件式樣種類甚繁更屬難以兼顧故機廠機車房往往停工待料或等候配件至數星期或一二月之久如此情形何能按時修配整理而行車輛所需棉紗等類俱屬質地不佳致列車駛至中途時有機件發熱及損壞情事

(三) 等候客貨上下及列車交會 我國旅行習慣大率喜帶多件行李上下搬運緩紡費時復以辦事手續尚久無敏捷往往列車在站等候時間甚易超出規定如每站超出二三分鐘站員及旅客並不感覺遲緩而行車報告亦無記載積至數站即足以造成列車之延誤

五 本路因係單軌列車須在站等候交會每遇特別加車須立即放行或有一次列車誤點則原定各次列車交會之站及時刻均被牽累誤點

(四) 機車牽引力之計算錯誤 每種機車因其火爐傳熱之面積蒸汽鍋之容量汽缸之尺寸車輪之大小等構造方式本已規定故牽引能力及行駛速率均有限度二者適成正比例若拖掛車輛過多即牽引力愈大則行駛速率照比例減少甚或因拖掛愈量幾至機車不能牽引行動是以各鐵路俱有平

確之機車牽引力表如某種列車（即特別快車快車慢車等）其行車時刻表既經規定公佈凡因某類機車行駛某種列車最多可挂某種車輛若干各有限度此種詳表應由機務處計算會同車務處辦理各站人員均當依此表以定列車所挂車輛之數萬一超過限度因上述理由列車即有延誤之虞今本路所有民國十九年機務處擬定之機車行車牽引力表分客車貨車兩種均不適用檢附原表（*Train's Scheduling Chart*）若車務處按此該表組成列車必致牽引逾量不能行駛車務處因悉該表之錯誤未曾應用故祇此習慣約挂車輛若干毫無標準各站人員無所依據致有挂車超過牽引能力情事則列車速率即不能按所訂時刻行駛此亦列車延誤重要原因

（五）機廠機車房及車輛方之設備陳舊欠缺 查官渡兵船機廠設於民國紀元前五年距今已廿六年所有廠屋設備迄未加以擴充其機件等項

俱屬陳舊廠屋軌道亦不敷用故於修理機車車輛需時後久復不能及時編流入廠至直接管理機車車輛行駛之京滬上北機車房車輛房及常州機車房亦在民國紀元前五年建設又南京機車房車輛房係在民國紀元前三年建設一切佈置均屬簡陋廿餘年來亦無相當擴充現在上北機車房有軌道五股祇可停放機車十五輛常州機車房有軌道三股停放六輛南京機車房有軌道三股停放九輛三處共可停放機車三十輛惟本路現有機車共計六十六輛是在機車房內可以停放者尚不及半數因是修既向題極形困難又車輛房祇上北及南京各有一所內設軌道三股每股祇能停放客車五輛所需修理客貨車之設備尚付缺如故車輛底架實難作正當之檢驗及修理復查本路於民國紀元前三年開始通車直達南京當時計有機車二十九輛客貨車三百二十輛現在計有機車六十六輛客貨車八百九十八輛是各項

機車車輛俱已逐年增加而機廠及機車房等至今迄未擴充事實如此更無進步之可言另附機車逐年增加數量表

機廠等處之設備陳舊欠缺既如上述而歷年來因路款不裕未經施以相當修理如機廠等處之屋頂滲漏門窗破爛粉剝剝落黝暗已可概見尤以常州機車房之屋頂鉛皮均成破洞天晴日光射入天雨流水遍地其他各處亦都破舊不堪

又吳淞機廠修理客車之處前曾搭蓋鐵篷一座不數月被風吹倒迄今尚未修復故咸在露天工作參閱最近 錢道部派來金科員聲視察吳淞機廠衛生報告更可瞭然矣現聞浦口輪渡明年竣工北方各路當與本路聯運通車屆時列車增加本路所有設備蓋將不敷應用

(六) 機車加煤水及軌道佈置地位之不適應 機車每次行駛

列車前後必須有加煤加水及出清煤灰等工作現在各機車房所
有此種工作之地位佈置均不適用例如在京滬上北機車房加煤
須駛入南面之軌道加水又須繞道另至北面之軌道因此來回運
車費時甚久其由上北機車房行至上北車站之軌道祇有一股
機車房內共有軌道五股全賴機車房外東面軌道一股以作
聯絡設備太簡實屬危險若在此聯絡軌道間發生出軌情事
則機車房內各軌道即失去聯絡效用而機車亦不能駛至車
站又如常州機車房內祇有軌道三股每遇裝煤列車欲卸煤
至煤台時必須將機車房內中間一股道所停機車全行讓出
俾裝煤列車倒入機車房內然後方得拖至煤台軌道迨煤斤
卸完又須將空列車倒入機車房內中間軌道再拖至他處該
機車房設備本已不敷加以此種佈置地位之不適宜故於修理

事項更增妨礙至機車行駛列車加水之站在時刻表內俱有規定及限制但本路用水設備常有水量不足之患遂使加水時刻或延或遲規定或竟須駛至他站加水如遇此項缺水情事則時刻表內規定鐘點必致錯亂列車行駛因以延誤

(八) 機務組織之不完善 京滬機務處於廿七年前成立因借外款商條總局設有洋總管 (S. Marshall Thompson) 主持機務者皆為機務總管向由英籍洋員充任當時我國之具有鐵路機械學該經驗者尚鮮其人迄今廿餘年一切設施全賴三數洋員主持處理關於人才之培養全未注意亦少引用吾國人之習有鐵路機械專門學校及經驗者在以前路務簡單之時尚可應付迨至本路逐漸發展而機務之組織後英人才未有相當之增進故現在機務處在付本路需要事項困難萬狀其組織

之欠缺尤為預料及今約略陳之機務處向部計分文牘計核繪圖三課審其實際即各課分股職掌共主任人選尚未規定遴派所有公牘文卷向係沿用英文辦理殊欠周詳現須選用國文正在逐步改革而英文亦難偏廢至於技術工事未設專課具有專門學識之人才甚感缺乏吳松楹廠全時廠長英人一員主持廠務管理及修配方法歷年頗少改進至行車機務事宜向無專任管理也其他各路總段長之設置對於此項任務歷來以上北常州南京各機車房機械工程司分任辦理但常州南京祇各管機車三數輛其餘數十輛機車概歸上北機車房經營復有機車稽查洋員一人參預上北機車房管理事務職責未分事權不一竟使工作人員處於混沌狀況無所適從如此組織對於機車之保管修理已屬不易其各貨

車之保管修理復無相當車輛為更難處置得宜他如各車輛
底架暨各項機件因無軌道槽溝不能檢驗周密又如車輛行
駛油缸加油係由加油夫管理加油夫應隸屬於車輛管理員暨
車輛驗車員管轄並由司機所能指揮乃本路向例每月由機
務處列單載明某日某次列車某號車輛歸往某熱司機其
人姓名常報管理局此種手續行之數年毫無效用是以根本
錯誤司機固不能負其責任而加油夫反無懲處之規定另檢
該項單式二份

又培養技術員工方法迄未舉亦如機廠工匠學徒祇憑熟介
紹入廠以聽其自然不加甄別交通大學畢業生入廠復無工
規程一任閒散至於司機人才亦無訓練辦法以機車房內有多
數檢車夫担任揩擦機車及一切雜務者待有生火夫出缺即在

擔車夫中擇其年資後久者升充若司機出缺再以生火之年
久者提升是由擔車夫升至司機其間毫無施以相當技術
教育致於機車撞造保管及修理方法所知有限一遇事故無
所措手至今司機多數不識字不能紀錄行車事項雖有列
車行駛紀錄暨機車服務報單亦等虛設現祇憑車務處
隨車車守報單送由各機車房同事摘錄是無異車務處
單方面之報告殊失双方核對之原則而事故稽查更為不易
機務處各課暨機廠及行車管理之組織尚不完善每可諱
言况確有鐵路機械學識曾在中外鐵路得有經驗之技術人
才尤感缺乏實足以影響行車

綜上七項直接間接均係列車延誤主要原因而整頓方法亦正物
學者治病要處根本祛除謹將管見所及就上列各項擬具整

損計劃分別詳陳之

(一)嗣後購辦煤油擬請先由機務處化驗工程司以歷來經驗所得規定一最適宜之標準成分列入詳表呈送 管理局核特 錄道部 准文購料委員會招商承辦務須審查承辦各商號所供質料 固定成分其機務處規定之標準成分是否符合或後優取有 切實保證並將標品送交機務處化驗及實地試用認為合宜 再行決定購辦如交貨時其原樣不符機務處得拒絕收用不 能且向例以罰款了事但本路之煤油必須預有存儲以免遇 有此種事件發生臨時缺乏供給致生妨礙再為手續簡便及 應用安全起見擬請按照規定標準一次向各商號大批訂購 分期交貨價格或能較後廉而質料適宜當可力求經濟此函 於煤油質料不適用之應須整頓者

(二) 批請特商購料委員會暨材料庫擬由機務處領用各項材料須經商約認為合用再行購辦暨在機廠添設專為機廠應用之材料庫房又在各機車房擴充原有材料庫房其材料管理員應改由機務處管轄寺司收悉保管其夫檢驗種類優劣預籌補充材料及配件等事項以期便捷既不重糜方資應急並請 管理局呈准 錢道部設法籌措予款備作補充現在所結各項材料之用暨在本路收入項下每月規定購料委員會及材料庫代機務處購料之經費以免臨渴掘井致有停工待料之虞此函於修配材料不合用及不敷用之應須整頓者

(三) 所有列車時刻表應由車務處與機務處會同規定其列車在站停留時向必須預算稍寬而車檢兩處人員對於管理客貨上下及檢驗機車均各敏捷應付隨時注意不得延誤列車行

駛其交會列車事項應由車務處設法調度改善此函於等候客貨上下及列車交會之應須整頓者

(四) 機車牽引力應由機務處重行計算分列(特別快車尋常快車慢車區間車貨車等)各種列車以某類機車行駛可挂某種車輛若干即按此列車之速率與機車之牽引力以定拖掛車輛之多寡此項計算表式俟經商得車務處同意呈請管理局核定公佈遵守嗣後不得任意多掛車輛即可保持行駛時刻準確此函于機車牽引力計算錯誤之應須整頓者

(五) 擬於甯遠京滬滬杭甬合併之大規模機廠區供五十輛機車修配之設備值此車站正在勘地重建之際似宜在兩路聯絡綫附近之處擇購適宜地段計劃進行又擬在兩路聯絡綫車站附近另建可容納五十輛之新機車房一所以備兩路共同應用至常州

方面須建容納二十輛之新機車房一所南京方面須建容納三十輛之新機車房一所均在各留空地若干為將來擴充需要其常州南京各機車房內亦須仿並上北機車房之墊水洗爐添設完備並於上北常州南京各段車輛房修車廠每處至少須設長約一千五百尺之軌道中間槽溝二股以便檢驗共修配列車底架機件等項工作茲事體大應請由管理局核辦 鐵道部准交本路復興建設委員會提議進行為實際着想似後偉大車站尤房切要此函於機廠機車房車輛房設備除舊之缺之應須整頓者

(六)機車加煤水問題為根本解決計應俟建築新機車房等計劃實行時一面請由工務處會同機務處在新地點另行佈置軌道適合加煤加水之制度利便以臻完備為暫時救濟計

京滬上北機車房內所有軌道應在西面接軌取給常州機車房與煤台之向應即增加又道俾運煤車輛可以駛至煤台無須經過機車房其他加煤加水等佈置擬由機務處向工務處商洽設法改良此關於機車加煤水及軌道佈置地位不適用之應須整頓者

(七)機務處所屬繪圖課意義太狹擬請 管理局核轉 鐵道部准予改為技術課內分設計工事材料三股以符名實而專責成其文牘計核二課亦應分股辦公組織完備吳淞機廠擬添設副廠長一人補助廠長處理廠務須擇我國之確有鐵路機械學識曾在中外各廠實地工作四年以上管理工廠具三年以上之經驗者充任之京滬金山各段設機務總段長一人副總段長二人三段段長各一人其人選除延攬確有鐵路行車學識經

駁者一二外即由機務處現有機械工程師及機車稽查組終充
任又擬在上海成立機務員工補習所以增進技術共濟艱困文為
三者此固於機務組終不克善之亟須整頓者

由此觀之是列車延誤原因之複雜已詳上述矣施整頓計劃
必須購料委員會暨本路商函各處協力進行方克成功

另附機車行車牽引刀表機車車輛逐年增加數量

表車輛輪軸齒拉振單式樣共三種

王繩善謹擬

二年八月九日

PASSENGER TRAIN LOADING CHART

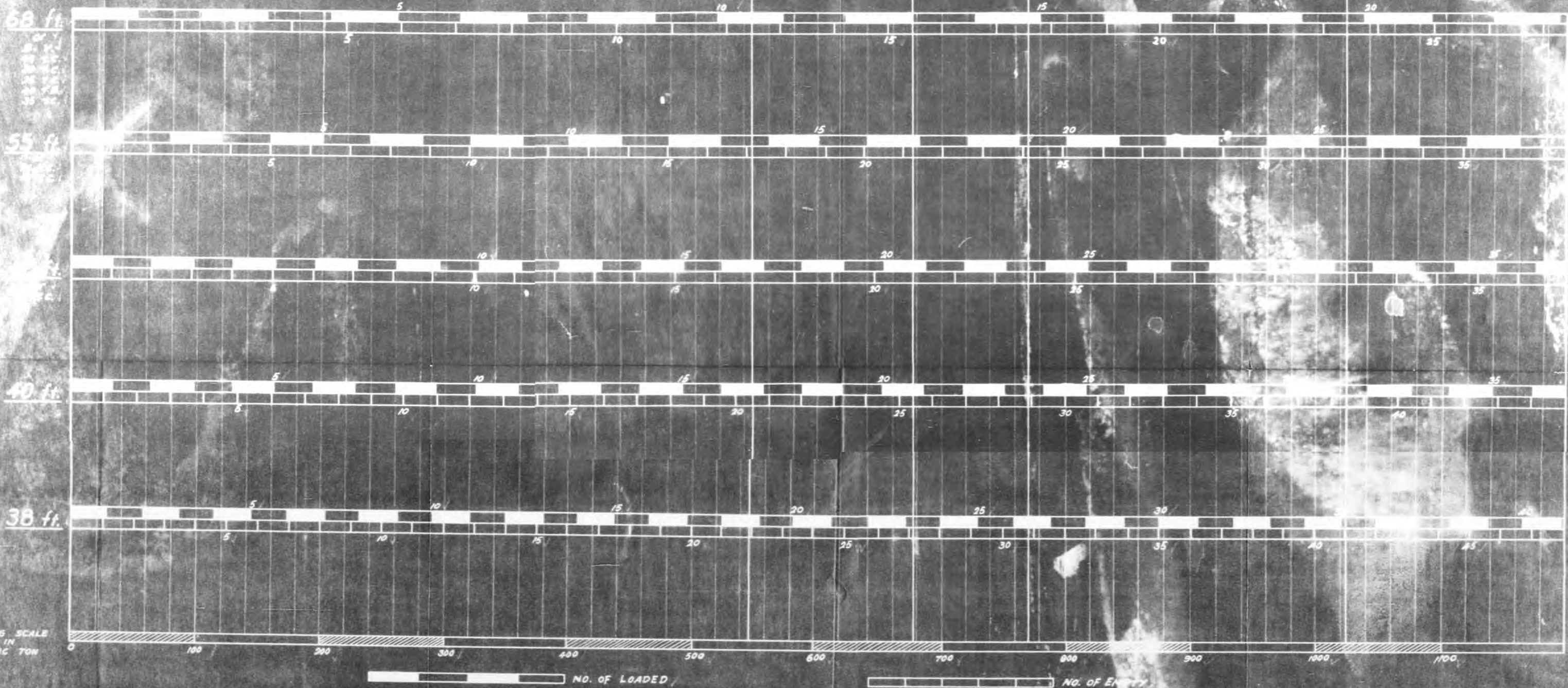
ADJUSTED HAULING CAPACITY OF N. S. L. ENGINES

SPEED - 26 K.M./HR.

GRADE - $\frac{1}{2}\%$

CURVE - 3°

A B
C



'A' class engine is only used for shunting.
'B' class engine is used for low speed passenger trains.

Locomotive Department

SIGNED **GEO. T. FINCH**
LOCO. SUPERINTENDENT

DATE 6-10-1930

國有鐵路京滬綫

機車車輛逐年增加數量表

年 份	機 車 輛 數	客 貨 車 輛 數
1908	29	320
1909	29	324
1910	33	352
1911	33	358
1912	33	358
1913	33	370
1914	33	493
1915	37	552
1916	37	552
1917	37	552
1918	37	555
1919	37	555
1920	43	553
1921	53	719
1922	53	724
1923	53	724
1924	52	724
1925	53	757
1926	53	777
1927	53	777
1928	54	774
1929	54	766
1930	66	842
1931	66	898

N. S. L.

Statement of Not Boxes for the month of November 1931.

車輛輪車由發熱報學式樣

Date	Train No.	Wagon No.	Driver's No. & Name	Where Detached
1.11.31	14	4th P. 907	85 Dung Kwai Ling	Shn.
"	230	35 TO 7110	393 Tsai Yung San	F.M.
"	"	40 TC 6714	393 Tsai Yung San	"
"	"	18 TO 7019	393 Tsai Yung San	"
2.11.31.	108	F.T.P. 646	95 Loo Ming Sung	H.P.
"	206	30 TC 6271	396 Koo Ching Yung	S.W.
4.11.31.	202	40 TC 6693	159 Cheng Zau Po	Ty.
5.11.31.	203	40 TC 1589	483 Way Chuen Sung	Sow.
"	207	40 TC 6687	181 Koo Che Pow	"
"	"	40 TC 6650	181 Koo Che Pow	Wsh.
6.11.31	201	40 TC 6723	163 May Teg Ko	Sow.
8.11.31	585	40 TC 6475	461 Sung Mao Sung	Mry.
9.11.31	686	F.S.T.B. 642	101 King Ah Sung	Sow.
11.11.31	201	25 CG 1044	513 Lee Koh Chang	Ksn.
12.11.31	14	4th P. 894	313 Wong Ven Yue	Shn.
13.11.31	698	40 TC 6689	393 Tsai Yung San	Ckg.
15.11.31	266	40 TC 6689	402 Chang Yoh San	Sow.
16.11.31	222	40 TC 6675	321 Che Ven Doo	Ckg.
"	585	40 TC 6606	378 Nee Sah Cheng	Mry.
17.11.31	206	30 TC 6663	535 Ching Ho	Ckg.
18.11.31	583	21 TC 6094	37 Laing Tse Hai	Mry.
"	202	40 TC 6626	538 Sung Chuen Doo	Ty.
19.11.31	5	40 TC 6720	395 Wong Chan Yung	Sow.
"	203	40 TC 6669	368 Sung Yue Sung	Ty.
21.11.31	208	40 TC 6717	568 Wong Lay Sung	Sow.
22.11.31	201	40 TC 6618	393 Tsai Yung San	Ckg.
23.11.31	206	21 TC 6086	334 Chow King Sung	Sow.
"	202	21 TC 6088	538 Sung Chuen Doo	Ckg.
24.11.31	232	25 TO 3419	214 Lee Koh Ching	Ckg.
"	"	21 TC 6131	214 Lee Koh Ching	Ty.
26.11.31	203	40 TC 6668	214 Lee Koh Ching	Cow.
27.11.31	206	40 CG 1564	534 Wong Tsai King	Ltn.
"	"	40 TC 6634	534 Wong Tsai King	Pa.
"	210	40 TC 6661	214 Lee Koh Ching	Ckg.
28.11.31	202	40 TC 6678	368 Sung Yu Sung	"
29.11.31. Student Spl.		4th P. 906	208 Shi Ching Yung	Cow.
30.11.31.	202	40 TC 6719	472 Lao Yung Hai	Ckg.
32.11.31.	206	21 TC 6170	535 Ching Ho	Ty.
"	232	21 TC 6053	208 Shi Ching Yung	Sow.

SUMMARY OF COMPARISON.

Month 1930 1931 increase decrease

Nov. 67 39 28

二十二年五月份京滬滬杭甬兩線客列車行駛準點統計表

路	線	京滬	百分數	滬杭甬	百分數
列車共計次數		744	100%	372	100%
準點列車次數		655	88.04%	308	82.80%
遲到一分至十分鐘列車次數		80	10.75%	35	9.41%
遲到十一分至三十分鐘列車次數		6	.81%	11	2.96%
遲到三十一分至六十分鐘列車次數		1	.13%	9	2.42%
遲到六十一分至一百二十分鐘列車次數		2	.27%	3	.81%
遲到一百二十一分至一百八十分鐘列車次數				1	.27%
遲到在一百八十分以上列車次數				2	.53%

京滬綫
煤斤消耗比較表
(公斤數)

	二十年份			二十一年份			二十二年份		
	每機車公 里用煤數	每列車公 里用煤數	每百公噸 公里用煤數	每機車公 里用煤數	每列車公 里用煤數	每百公噸公 里用煤數	每機車公 里用煤數	每列車公 里用煤數	每百公噸公 里用煤數
一月	29.76	43.13	7.91	25.87	39.12	-	27.01	38.82	7.89
二月	28.07	40.56	7.51	29.59	51.50	17.49	25.02	35.60	7.11
三月	24.39	34.78	6.35	29.04	37.15	17.00	23.87	35.11	6.47

京滬滬杭甬鐵路機務處員工進退額數增減比較表

二十一年一月二十五日起至二十二年五月三十一日止 (京滬線)

職別	自請解退者	部派或局派者	本處請派 或僱用者	比較增減		附註
				增	減	
職員	十六人	十六人	六人	六人		
工人	七十八人	六人	二十七人		四十五人	

兩路機務處應興應革事項條陳

兩路機務處應興革事項條陳

竊查兩路機務處成立至今向由洋員管理已歷廿七年之久所有組織與設備在創始之初尚可应付迨事務逐年增加從未隨之改進而專門鐵路機械人材尤少延用就目前狀況其組織之欠缺設備之簡陋與夫人材之不敷支配俱足以影響路務發展故當前要圖厥為積極整頓改良方能適應需要而期完善謹將應興應革事項擇其重要者條陳於後

(一) 改良組織規定職務及名額

查現在本處辦理各項事務俱欠相當組織茲謹分陳如左
文牘事務歷來沿用英文但文牘課內至今尚無擅長英文撰稿之員司故日常稿件向由計核課課長李佐之担任撰擬去年華員補充處長即以撰擬事件本非計核課職務範圍不復令其担任從此均由處長自擬或核改迨這用國

文後仍因廠內洋員尚多英文未可偏廢而中文草稿祇去年新派之課員二人分任其事凡過重要之件亦須廠長核改其收發文件管理檔卷之員司尚係沿用舊時英文編類辦法手續既有不合處理亦欠周密編譯事件更無相當人員可以担任

計核事務由計核課辦理比較尚有秩序但亦未分設職掌關於統計一項猶欠完備

技術事務現在並無技術課或工事課之設立祇有繪圖一課意義既狹亦無鑄造機械專門人員故技術事務均由廠長副廠長自行設計處理

機廠事務各機廠祇規定廠長一人其次向無副廠長及工程司工務員各廠主任尋之組織各廠沿用舊制概由工頭並料一切實非妥善而廠內復無技術人員可以協助

廠務故無論事之大小俱由廠長設計調度

電氣事務兩路祇設有電氣工程司各一人其他亦無副工程司等相當組織

行車事務向無亨德或滬杭甬全線總長之設置現祇各區之機械工程司主任機車及客貨車行車事務機車房與客貨車修理廠之組織極其紊亂員工任務頗多名不符合實處內亦乏專管行車事務人員可以派遣故事無大小概須廠長規畫調度

材料事務概廠所需材料係陸續向材料廠領用並無專為機廠所需材料之庫房至各機車房客貨車修理廠所需材料亦陸續向材料廠管轄之附近材料庫房領用因此機廠等廠常感材料不能及時領到廠內因無專管材料人員即研究材料品質之技術人才亦未延用

故機廠著慮缺乏材料必須再長規畫調度

訓練事務各員工之辦事程序工作技能必須加以訓練與研究庶可支配得宜藉求增進效率現在尚缺此項組織應即着手舉辦規定方法方能逐漸改善

綜上各點是廠內日常文件既須批閱核改已屬紛繁他如技術之設計機廠與行車暨材料之規畫調度及出席會議各處接洽等事務俱請自行處理故於各項重要計畫暨各部份工作之查察實因限於時間向竟有兼顧不遑之勢如此情形首由組織之不良倘屬中規模鐵路每日祇有十餘列車之行駛尚且應付惟奔路現狀此種組織久不適用現在復興時期正謀發展亟宜改良組織規畫職務及名額以促進辦事效能現將原有其擬改組織系列詳列清表以便對照一俟編竣即行

邀請 核奪

(二) 延用人材

查本廠技術與事務各項人材原不敷用自經去年滬變以後係知路教奇繼除因中文事件必須遴員辦理常該派課員二人外其餘員工一概有減無增現在組織既經改良則人材亟亟羅致但歷年沿用方法向無規定如再不嚴格甄別審慎考選即便組織員額擴充亦復難期完善繼善以路務為前提惟求貫徹為事擇人之主旨故嗣後延用高級技術人員須請審查是否具有錢路機械專門學歷並確有充分經驗者延用事務人員必須預經過考驗選定呈請試閱期滿考核後認為成績優良方呈請委充實際至於工匠等之升補准用應即採用考試方法對於司機稽查及司機等之升補業於上年十月間由本廠組織

考試委員會實行考試以昭大公嗣後仍當繼續舉行
(三)擴充兩路機廠

查京滬線張善琪機廠成立於民國七年所有房屋暨設備迄未加以擴
充機件等項俱已完備舊廠屋軌道亦均不敷應用為永久計
亟應建築一大規模機廠為兩路合併修理之用但此項計
畫亟加詳細研究因限於經濟不被短期難求實現
照目前狀況各類機車均待拉期大修即最新之太平
洋式G字類機車八輛亦已行駛兩年以上正須分別檢
修再過一年則名抄卸鍋爐架高大修方可穩妥駛用
其貨車修理廠迄今曾臨時蓋一洋錢蓬不久被大風吹
倒至今尚未恢復現亦督時補救辦法惟有在張善琪
機廠內機車修理廠西面原已敷設軌道三股之處擴充

廠屋估計約須之萬餘元並在機廠內另建貨車修理廠一所
估計亦須之萬餘元至開口機廠久因規模太小不能供給需要
應須添造廠屋估計約之萬元上列兩廠之內部設備擇
其急需置辦者約有數種另列機件種類及估價單一併所
有添置之機器持其總廠完成仍可並入應用以上所辦辦法均
從經濟着想蓋機車之輛之修理既能迅速竣事則貨運
之收入必然日見增加裨益實非淺鮮

(四) 增設張華浜機車房

查津浦輪渡本年秋間即可完成將其聯運通車所有
上海進口轉運津浦路之貨物務必由張華浜碼頭卸裝起運
關於貨運機車之調度屆時當然繁重若不預籌設備臨
時何能應付故擬在張華浜方面擇定適宜地點建一新機車
房以便停存機車供給貨運需要至於碼頭之佈置軌道之

增設應由車工兩處通盤計劃會商進行

(五) 改良京滬上北機車房設法

查該車房在京滬綫素為主要車房目前上北車站正次遷移另於宋公園路建造臨時車站在新計劃中之總站附近增設一大規模機車房志在現以前仍賴現有之上北車房應付一切惟設者等項不齊全雖大加擴充原係非易為適合現至需要起見應將機車房軌道六條及大軸之盤道均向西延長合併再另添一軌道聯合麥根路線以侵機車可由車房東西兩頭出廠開赴站台又煤台綫應築煤灰溝于煤台與廠間其大自來水龍頭如車房東首門前者以侵二輛機車可以同時上煤裝水出灰渣貯並於機車房之週編築竹籬在東西兩端各廂總門以免散漫而易管理

(六) 建築宋公園路新站客車修理廠

查京滬全綫客車修理廠除南京設有規模極爲簡陋之一所外
賴上北站之客車修理廠應付日常保管暨檢驗修配事項不可
一日或缺現在工務處計畫宋公園路新站須將上北原有之客
車修理廠建築拆除一旦實行開於每日行車妨礙極大應即
在宋公園路新站另建客車修理廠一所佈置務求完備俟
新廠告成舊廠方可拆去應檢驗與修配事項不致有間斷之
虞現正與工務處磋商商辦法呈呈候

核定施行

(七) 增建麥根路貨車修理廠

查本路京滬綫貨運向以麥根路站爲起卸之重要地點將
來總站雖設於中山路與交通路之間而貨運會萃之所仍
在麥根路站况負責運輸本路業已實行故於貨車之檢驗

修理尚係更為重大惟目前該站方面修理貨車事項祇蓋有茅葺棚一所對於材料之存儲軌道之佈置與辦公室等概未設備工作已屬困難何能求其妥善擬在最短期限內增建貨車修理廠一所內一切均須置備完全所有廠屋之設計則先商由工務處接洽辦理

(八) 擴充常州機車房

查該車房祇設有軌道三股可停機車六輛在平時亦屬勉強應付房屋均已破壞佈置更欠齊全當去年滬安之際京滬綫機車大部份集中於該車房故修配等事項臨時極感困難為永久之計應須建一容納機車二十輛之車房方能適合需要但經經濟所限決難早日實現為暫時補救起見除改良水塔一項業與工務處商酌進行外擬就該車房原址向南擴充房屋並將軌道延長及酌量增敷

其運煤至煤台之路綫亦須設法改善以免妨礙時間所有頂
蓬等破壞甚多日晡夜該處實為非宜應即修理完整並增
建之周圍牆俾易管理而利工作擬向工務處商洽後呈請
察核施行

(九) 增建常州客貨車修理廠

查常州段唐京滬全綫之中每日開駛之京滬常暨常滬
一區間客貨列車班次不少同于車輛檢驗甚為重要即
全綫直達上下行各列車如遇中途車輛損壞亦須在該
處修理惟均需露天工作本無修理廠之設置故於檢驗既難
準確修理亦不精良就目前需要應即增建客貨車修
理廠一所其敷設之軌道下應有海槽以備檢驗車輛底
盤之用一切佈置均須完備擬與工務處接洽計畫就緒再請
核辦

(十) 擴充無錫棧車房

查每日開駛至無錫之區間列車所用棧車均在該車房停留過夜但車房之長度太短故機車駛入非汽缸部份突出車房以外即後部水櫃而露天每至冬令最易冰凍殊不妥善擬將該車房加長俾機車暨水櫃全部均可遮蔽而期保護安全現已与工務處協商進行

(十一) 增建無錫客車房

查每日滬錫暨京錫往返區間列車均在無錫停留過夜關於檢驗及小修事項自屬重要現擬增建客車房一所其敷設之軌道下應有海槽設溝以便檢驗客車

(十二) 重建南京新機車房

查該房原有機車房祇設軌道三股可停機車九輛目前狀況本不敷用將耳浦口輪渡完成聯運通車該房事務益趨

繁重惟歷年事延遷舊棧車房既未擴充對於機車之管理亦未支配均勻為根本計必須重建新機車房一所或至原址向北推廣總以足敷機車三十輛停存之用設備應完全其原有客車房亦已破舊剝落拆去另覓地點分造客貨車修理廠各一所預計建築及改造等費用均屬浩大
應請

核奪即予統籌辦法以便早日實施

(十三) 建造南京站客車修理廠及貨車修理廠

查南京棧車房之地位重要已如上述故客貨車之修理事項俱有密切關係務須同時改進惟現在該廠原有客車房一所內設軌道三股兩旁甚狹工具材料均無安頓之處如機車房實行重建擬將原有機車房改為貨車修理廠並將現在客車房加長即於兩旁增建工具材料等室

俾畜便利倘仍就原有機車房向北推廣則其至房必
須拆除所有應設之貨車修理廠當力擇地分別
建造此亦不容延緩之舉

(十四) 京滬綫應添購調車機車

查京滬各站每日需用調車機車九輛現祇備有三輛故將連帶水櫃之大機車暫供應用既不經濟抑且易損機車及車輛為增加客貨運動率起見擬即添購調車機車八輛俾可騰出大機車供給行駛此項機車價值每輛約須十二萬五千元總共壹百萬元如果照數添購則每日能再加開上下行客貨列車共四次姑以每次除去各項消耗盈餘一千元計算每日共得四千元是一年之內購置價款及利息均可由增加客貨運內收回况沿綫客貨待運甚多必可適應需要毫無顧慮

(十五) 改良客車煖汽設備

查本路客列車每至冬令所有機車煖汽不能充分傳佈車廂以致溫度低降甚至完全斷絕或用煤爐替代此種

狀況已歷多年自去歲滬變以後即經着手籌備趕速改善並規定掛車限度商得車務處同意實行改去冬各客列車煖汽均以機車蒸汽傳佈並在臥車內加裝蓄熱器頗見成效惟有時旅客方面反覺臥車熱度過高蓋吾國人士服裝本有中西之別在御西裝者認為溫度適宜則御中裝必嫌過熱反之亦不免同樣批評是調節問題尤待研究以求適合各方需要現已計畫本年冬令即於臥車臥室內改良蓄熱器附有開閥可以隨意增減溫度其頭二等客車內舊用煤爐一律拆去完全供給煖汽但掛車數量仍須按照規定限度如超過十輛以上則且最後一輛非特毫無煖汽並有汽管凍結之虞倘因事實需要必須加掛車輛惟有另購煖汽車附掛應用但江浙氣候尚不過寒似非必需有此設備且費用較大殊不經濟擬與車務

處協商再定辦法

(十六) 改良京滬綫客列車班次

查機車運用効能在理想上除加煤上水清爐出灰檢驗修配等約計停留數小時外必須供給行駛以免擱置但事實上決無如此簡單良以列車之班次應由車務處考究各站需要情形酌擬定方可支配行駛本路自經滬變機廠及機車房俱遭破壞接收以還各部份積極整正加緊修復機車以求勉力應付目前計有京滬直達客列車上下行共十四次各區間客列車上下行共十二次比較十九年列車班次尚增開直達列車上下行各一列核與二十年列車班次完全相同實已儘量運用頗費調度但此項客運機車每在機車房停留過夜有至十餘小時者蓋客列車班次係在日間行駛到達終點站俱屬午後或夜間其掛車

輛數復有多寡故機車支配亦須分類供給以致停留過
夜時間殊無利用方法現求改良起見擬與車務處協
商將現行客列車班次及時刻通盤籌劃妥加修改更
訂庶機車能力可以充分運用

(十七) 改良京滬綫化貨列車

查本路貨運機車計有B類廿五輛D類四輛其牽引力
B類約得D類之半現在全綫行駛貨列車迄無時刻
規定掛車數量車務方面尚沿用本處數年前計算錯
悞之牽引力表往往行駛全綫須二三十時之久既為有
碍客車交會即機車本身亦因牽引過量易於損壞
本處困難預籌調度而運輸之遲緩於路款收入頗受
影響現已向車務處商酌擬訂分為三種(一)全綫直達
化貨列車(二)區間化貨列車(三)沿站停非貨列車其挂

車限度及行駛時刻仍須分別計算務確商定需要班次妥列詳表則時間重量各有標準調度支配均可預為籌劃惟貨運機車祇D類四輛牽引能力較大殊屬不敷倘用B類單機車行駛掛車既少班次必多各站交會更形不便如暫用B類雙機車牽引以資補救此外仍應添購牽引力較大於D類之機車若干

(十)

改良加煤試用小煤鑊

查日本鍊路加煤辦法係用小煤鑊由火夫獨手生火以省煤斤爾後區前已仿照試行不無成效現擬在滬杭綫繼續試辦惟機車火箱較巨種類甚多一時尚難改革火夫手法亦未純熟值此冬令機車用汽頗多行車每易延誤因是暫行中綴一俟春暖立即督促辦理

(十一)

滬杭綫修理機車工作改訂日夜兩班

查機庫修理之迅捷實係於各項配件之是否完備茲
謀改善起見擬自三月一日起將滬杭甬綫局部重要
工作分為日夜兩班以求增進效能按照奉頒員工
服務條例工人過時工作工資須加倍計算殊望前
路常之通故改訂日夜兩班既可免除工資加倍之損
失又可使日班工人不致乘間怠玩以圖加工之收入
彼此分工合作儘可提起競爭興味現擬試辦三個月
考察成績再定行止

附機件數量價值表一份

王繩善謹擬

二十五年二月二十日

京滬滬杭甬綫急需購辦之機件

List of Locomotives and Machinery Urgently required
for the betterment of N.S.L. and S.E.N.L.

機件 Locomotives & Machinery	數目 Number required			約 Approximate Co
	N.S.L. 京滬綫	S.H.N.L. 滬杭甬	Total 共計	
機車鉸五尺六寸輪箱內徑機 Vertical tyre bering machine for 5'-6" tyres	1	1	2	\$ 32,000
衝七分孔剪七分鋼釘機 Punch and shear machine 7/8" x 7/8"	1	1	2	40,000
十寸鋸床 Slotting machine, 10"	1	0	1	5,000
新式爐撐螺絲床 High production boiler stay screwing machine	2	1	3	15,000
彈簧試驗機 Spring testing machine	0	1	1	8,000
機車鉸輪機五尺六寸直徑 Locomotive wheel lathe, 5'-6"	1	0	1	40,000
			Total 總數	\$140,000

10/028