

607

鐵路雜誌

第二卷 第十一期

中華民國二十六年四月發行

本期要目

- 世界經濟恐慌期中各國鐵路事業所受損失之清算……韓奎章
- 鐵路購料淨化之研究……高鳳介
- 促進路務改進設計委員會之研討……孫中奇
- 發展鐵路營業與運銷合作社之經營……鮑榮祥
- 戰時鐵路運輸之理論及運用(三)續第二卷第十期……汪中興
- 號誌概況(四)續二卷第十期……宗之琥
- 鐵路客運業務(二)續第二卷第十期……朱光宗
- 內燃機車與笛塞爾客車……高鳳介
- 俄國的鐵路……一工譯
- 蘇俄專家眼中之日本鐵路……劉德明
- 講 對於訓練班結束後之三點感想……吳紹曾
- 隴海鐵路機務狀況……孫繼丁
- 洽商改編交通警備團之經過……區家傑
- 壇 人生兩的種工作……徐錫巽

中華全國鐵路協會出版

國立北平圖書館藏

中華全國鐵路協會會員子弟肄業北平鐵路專科學校

免費優待辦法

- 一、免費肄業之學生以本會會員入會三年以上而資歷從未中斷之子弟爲限
- 二、凡會員子弟投攷須先於報名時聲明其爲某分會某會員之子弟俟該校入學攷試取錄後卽應由該會員函請本會或分會備函送校證明以備登記
- 三、凡期攷成績在全校會員子弟中攷列前一名者得免本期半費於成績單揭曉後照數發還
- 四、前項免費係指學費而言其他體育圖書雜費等項不在此例
- 五、第三條規定之期攷前一名應以在本科學生各班總計分數最多之會員子弟方得予以免費倘分數相同則以前期成績比較計算
- 六、免費優待辦法只限於專科之會員子弟其入附設中等職業班者不適用之
- 七、凡會員因會章之規定取消會員資格時免費權利亦同時取消
- 八、本辦法經第六次常務執行委員會議決通過自二十四年七月一日起實行

本雜誌啓事一

本雜誌發行以來，按時出版，從未愆期，同人等不揣譾陋，忝司編輯，全賴諸大雅珠玉紛投，藉光篇幅，無任感幸，此後對於鐵路上之設施計畫，實際狀況，研究資料，自當盡力搜羅，廣爲選載，以饗讀者，其關於鐵路學術之論述，名著之譯譯，一切鴻文鉅製，極所歡迎，尙祈源源惠寄，俾資披露，本雜誌訂有投稿簡章，略備潤例。附載末頁，敬請公鑒。

中華全國鐵路協會啓



鐵路雜誌

第二卷 第四十一期
二十六年四月出版

畫插

隴海鐵路華山名勝

- (1) 蒼龍嶺 (2) 西峯 (3) 南峯頂之南天門
- (4) 東峯懸崖 (5) 仙掌 (6) 長空棧

世界經濟恐慌期中各國鐵路事業所受損失之清算

韓奎章 (一—一六)

鐵路購料淨化之研究

高鳳介 (一七一—二二)

促進路務改進設計委員會之研討

孫中奇 (二三一—二七)

發展鐵路營業與運銷合作社之經營

鮑楚祥 (二九—三二)

戰時鐵路運輸之理論及運用 (三) 續第二卷第十期

汪中興 (三三一—四四)

號誌概說 (四) 續第二卷第十期

宗之琥 (四五—五一)

鐵路客運業務 (二) 續第二卷第十期

朱光宗 (五三一—七四)

內燃機車與笛塞爾客車

高鳳介 (七五—八一)

俄國的鐵路

一工譯 (八三—八七)

蘇俄專家眼目中之中日鐵路

劉德明 (八九—九四)



鐵道部施政成績……………九五一—一〇五

中華民國國有鐵路營業進款概數月報表 民國廿五年七月至十二月份

講壇

對於訓練班結束後之三點感想……………吳紹曾(一〇七一—一〇九)
 隴海鐵路機務狀況……………孫繼丁(一〇九—一一〇)
 洽商改編交通警備團之經過……………區家僕(一一—一二)
 人生的兩種工作……………徐錫巽(一二—一三)

鐵路要訊……………部訊……………路訊……………國外路訊……………(一一五—一四四)

專校要訊……………(一四五—一四六)

文苑……………(一四七—一五〇)

編後言

(廣) (告) (索) (引)

全國鐵路協會會員子弟肄業專科學校 免費優待辦法	二二頁	航空雜誌	八七頁
國民經濟月刊	二七頁	科學	八七頁
交通職工	二八頁	現代司法	八八頁
京滬滬杭甬鐵路(一)	五一頁	師大月刊	八八頁
經濟旬刊	五一頁	中國經濟	八八頁
中華法學雜誌	五二頁	外交月報	八八頁
海軍雜誌	五二頁	道路	一〇五頁
交通雜誌	五二頁	陸大月刊	一〇五頁
日本評論	五二頁	中國建設	一〇五頁
統計月報	七四頁	鐵路貨等運價	一〇六頁
工商通訊	七四頁	交通大學管理學院教員著作一覽表	一〇六頁
鄉村建設半月刊	七四頁	介紹最新出版之「美國鐵道之發展及其影響」	一一三頁
時論	八二頁	京滬滬杭甬鐵路(二)	一一四頁
人文	八二頁	中華實業月刊	一四四頁
正大鐵路管理局啓事	八二頁		

本雜誌啓事二

本雜誌發刊未久，銷行極廣，凡從事鐵路業務，研究鐵路學術，經營鐵路商業，暨時常在鐵路旅行者，無不爭先快靚，宣傳之效力甚鉅，如有欲在本雜誌登載廣告者，請照本雜誌末頁所載廣告價目，於每月五日以前，將廣告稿連同廣告費，郵寄本會，以便彙登，而廣宣傳，是所至盼。

中華全國鐵路協會啓



崖懸峯東(六十)



嶺龍蒼(三十)



掌仙(七十)



峯西(四十)



棧空長(八十)



門天南之頂峯南(五十)

隴
海
鐵
路
華
山
名
勝



世界經濟恐慌期中各國鐵路事業所受損失之清算

算

韓奎章

一 景氣變動與鐵路事業的關係

因為鐵路事業是整個社會經濟組織裏面的一個部門，所以社會經濟情況所發生諸種不同之變動，在在均給予鐵路事業一種極深刻的影響，賅括地說起，鐵路運輸成績的多少，確實是一國國內市場景氣變動的測量器；景氣上升的時候，鐵路的運輸量必然增加，鐵路的利潤率和員工的工資率，亦必隨之提高，其結果，可以促進金融市場和生產界的活躍；相反的結果，市場景氣愈低弱，鐵路的運輸成績愈惡劣，企業活動和工業生產，亦必隨之衰退；鐵路事業和經濟界相互關係的微妙，的確有「如影隨形」的密切。在資本主義的初期時代，社會上的經濟組織，均未十分健全，鐵路在當時，不但執掌着交通界的牛耳，同時還擁有支配社會經濟的潛在的

絕大勢力；牠的手段，是拿運費政策，來決定某種產業的應否繁榮，以工資及利潤率的高低，去操縱金融市場的活動。到了金融資本主義高度發達的今日，上述鐵路事業所佔的優勢，業經全部失却其效用，在目前，一切鐵路事業的命運，處處需聽命於牠的社會經濟環境的主宰，正如手之於臂，枝之於幹的關係同樣。一九二九年秋季，由紐約渥爾街（世界金融中心）所發出之世界經濟恐慌的信號，生產過剩，物價狂跌，工人失業，及貿易衰落等現象，為各國經濟社會最普遍的病態，各國鐵路事業，遂因之蒙受極大的不利，就中尤以一九三二和一九三三兩個年度，世界各國的鐵路運輸成績，最為惡劣。下面根據蘇俄「世界經濟與世界政治月報」去年第七期的統計，將英、美、德、法、四大工業國家，由一九二九年度至一九三五年間的工業生產指數，建築事業指數，

年	度	單位	日本	坎拿大	意國	奧國	匈牙利	捷克	波蘭	羅馬尼亞	瑞士	印度	南非
一九二九年	百	一〇六六	四八三一	一〇一七	三八六	五一九	九一一	二一六〇	三八五	九一六	二九四六	五九六	
一九三〇年	百	九三二	四〇四〇	一〇六七	三二七	四六二	七六七	一七六八	三八七	八三三	二七八七	五九一	
一九三一年	萬	八七五	三四四七	九六二	二八三	三九二	六八四	一七七九	三六六	七四八	二五一六	四八一	
一九三二年	噸	八七八	三〇九二	八四〇	二二一	三二七	五八一	一二七九	三六五	六四一	二三四一	四二九	
一九三三年	噸	九六八	二八四五	七五九	二四五	三四三	四八七	一四一二	三七五	六九一	二四〇六	四八二	
一九三四年	公	一〇八六	三一八三	七四四	二五三	三八一	五三〇	一五八一	四一九	七六八	二七二六	五六六	
一九三五年	里	一六五	三二九二	七六七	二六二	四〇六	五七八	一六〇二	四二五	八一四	二七二九	五七九	

此外根據巴黎萬國商會的統計，（見該會運輸組一九三

五年年報）在世界經濟恐慌最嚴重的一九三二年中，全世界

鐵路的旅客運輸指數，計較一九二九年度，減少百分之十九

，旅客延人公里的指數，比同期減退百分之二十，各國貨物

運輸重量的指數，較之同期低落百分之三十三，而貨物延噸

公里的指數，則較同期低降百分之三十，至以一九三五年度

的成績論，則旅客運輸指數，已達一九二九年度百分之九十

三，延人公里的指數，則為同期百分之九十一，貨運重量指

數，年來因受載重汽車競爭之影響，故祇及一九二九年度百

分之七十六，延噸公里的指數，則為同期百分之七十九。固

然近年來各國經濟狀況的改善，是由於世界軍需工業的十分

旺盛所致，但是這種所謂「人為的假景氣」，業經使各國鐵路

的運輸營業，較之一九三二年度，顯示出來十分之興奮，由

此可以見出鐵路事業對於景氣的需要程度的迫切。

二 不景氣與鐵路客運減少之真象

世界經濟恐慌，發生於一九二九年的秋季，嗣後不景氣的洪流，遂氾濫於全世界，其中以一九三二年度，不景氣的程度，最為深刻，由一九三三年起，各國的貿易指數，生產指數，均逐漸提高，至一九三三年度，各國的經濟狀況，大多數皆呈極明顯的好轉，一九三五年度的成績，更有異常良好的進步，因此一般經濟學家，均主張以由一九二九年度至一九三四年間，為世界經濟恐慌時期，一九三五年度以後，則為世界經濟恢復及繁榮的時期。德國柏林景氣研究所最近和德國鐵路總局共同編製了一本報告，文題為「景氣低落期中的德國鐵路事業」"Konjunktur-Schwankungen im Re-

ichsbahnverkehr" (載一九三六年景氣研究所特刊第三十八期中) 其內容係就由一九二九年至一九三四年間的數字材料，加以科學的分析，以期說明景氣變動對於鐵路事業的影響的真象，下面特就其客運部份的變動概況，加以敘述。昔賢特樂為介紹於次。

(1) 一九二八年至一九三四年間德國鐵路的客運概況

年 度	旅客數目		旅客收入		延人公里	
	百萬人	指 數	百萬馬克	指 數	百萬公里	指 數
一九二八年	二〇〇九	一〇〇〇〇	一四四三	一〇〇〇〇	四七六四九	一〇〇〇〇
一九二九年	一九八〇	九八・五	一四二三	九八・六	四七〇八八	九八・八
一九三〇年	一八二九	九一・〇	一三四六	九三・二	四三二九八	九〇・九
一九三一年	一五七八	七八・五	一一五〇	七九・七	三六九二二	七七・五
一九三二年	一三〇五	六四・九	九〇一	六二・四	三〇八一	六四・七
一九三三年	一二四一	六一・七	八四六	五八・六	三〇一一七	六三・二
一九三四年	一三六〇	六七・七	九一七	六三・五	三四八三一	七三・一

德國鐵路的客運成績，以一九三三年的情況最為不佳，計載客數目，較一九二八年減少百分之三八・三，客運收入，較同期減少百分之四一・四，而延人公里，亦較同期減少百分之三六・八，至於一九三四年的成績，則三項指數，均較一九三二和一九三三年度為優。德國旅客運輸業務中，以普通旅客的往來，最佔重要，計該項人數，平均約佔旅客總數百分之四十七，而其收入，則佔旅客總收入百分之七十

五，其他工人往來的數目，約為總旅客數目百分之二十二，商人往來的數目，計為總數百分之十三，學生往來的數目，則為總數百分之十，使用往復車票的旅客，則為總數百分之九，惟各項所佔之收入比數，則均在總收入百分之八以下。

今再將德國旅客運輸各部門，在不景氣期中的載客及收入的指數變動情形，詳細分類列出於后：

(2) 一九二九年至一九三四年間德國旅客運輸的指數表(一九二八年=100)

A. 德國鐵路載客數目及行李運輸重量指數表

年 度	普通旅客	工人	商人	學生	使用往復車票的旅客	特別加車的旅客	假日加車的旅客	其他旅客(軍運在內)	合 計	行李重量
一九二九年	九六、三	九七、〇	一〇三、八	一〇四、一	一〇二、八	八四、四	六六、八	一一四、〇	九八、五	九一、三
一九三〇年	八九、一	八四、五	九五、一	一〇六、六	一〇一、三	六九、五	六三、七	七〇、一	九七、〇	七二、八
一九三一年	七五、三	六二、四	八八、八	一〇三、三	一〇四、七	六六、一	八三、四	七二、三	七八、五	五六、八
一九三二年	六一、四	四六、七	七八、八	九〇、七	九三、八	六四、七	二九、四	五六、六	六四、九	四二、四
一九三三年	五四、九	四八、七	七三、八	八一、五	九七、二	二八、五	一三、七	六二、五	六一、七	四〇、四
一九三四年	五六、一	六二、九	八一、三	七六、九	一〇七、九	五〇、七	五、三	一一八、四	六七、七	四七、五

B. 德國鐵路旅客運輸的各項收入指數表

年 度	普通旅客	工人	商人	學生	使用往復車票的旅客	特別加車的旅客	假日加車的旅客	其他旅客(軍運在內)	合 計	行李運輸收入	以上各項合 計
一九二九年	九八、一	九六、五	一〇五、三	一〇一、四	一〇六、一	九八、六	五八、七	九三、七	九八、七	九四、六	一〇二、七
一九三〇年	九二、六	八三、九	一〇七、六	一〇八、一	一〇六、四	七六、九	五四、二	七八、一	九三、四	八三、六	一〇一、五
一九三一年	七七、四	六五、〇	一〇一、六	一〇五、七	一一二、六	六一、七	六三、一	六四、九	八〇、〇	六三、七	八八、一
一九三二年	五七、〇	四九、六	一〇三、九	九〇、八	一一〇、〇	四八、三	一六、四	六九、五	六二、六	四七、八	七二、二
一九三三年	五一、四	五四、〇	一〇三、六	七九、四	一一四、七	四六、五	一一、五	八〇、四	五九、〇	四〇、四	六五、八
一九三四年	五三、〇	七二、五	一一五、九	七四、六	一二九、二	二四五、九	四、一	一四五、四	六四、二	三七、七	六二、六

以上兩表，最引人注意者，為假日加車旅客數目之銳減，及特別加車旅客數目的激增兩現象，特別加車的旅客，十之九都是由各團體和各機關所組成，票價可以享受團體票的優待辦法，所以在不景氣的時期中，人數有異常之增加，反之假日加車人數的減少，和普通旅客指數的低降，則均由於票價較昂的緣故，此外行李運費收入的減退，亦不外受世界經濟恐慌的影響所致。至以各種旅客列車的載客情形論，則以特別快車和普通客車的二等旅客數目，其低降的程度，最為嚴重，下面列表將由一九二九年至一九三四年牠們的指數下落情勢，加以說明。

(3) 德國特別快車和普通客車的載客指數變動表

年 度	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
年 度	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
二 等	一〇〇・〇	七四・〇	四二・二	二三・九	一六・八	一五・一
三 等	一〇〇・〇	八九・四	七二・三	五四・五	四六・五	四五・〇

上表一九三三年度德國特別快車和普通客車的二等旅客數目，計較一九二九年度低降百分之八十五，三等旅客數目，亦減退百分之五十五，蓋不景氣的結果，使旅客於乘車時，因為計較票價的高低關係，均不惜從頭等改乘二等，由二等改乘三等，由快車改乘普通客車，以圖節省。下面再把牠們的旅客收入成績，加以比較，以資證明。

(4) 德國特別快車和普通客車的客運指數表(一九二八年—二〇〇〇)

年 度	旅客數目合計	收入合計	延人公里合計	經過成績
一九二九年	九六・二	九九・三	九四・二	概。
一九三〇年	八九・一	九二・九	八五・七	(5) 德國快車近年的客運指數表(一九二八年—二〇〇〇)
一九三一年	七五・六	七九・三	七一・一	年 度
一九三二年	六一・四	五六・〇	五二・四	旅客數目
一九三三年	五四・五	四七・二	四五・〇	旅客收入
一九三四年	五五・三	四四・四	四四・一	延人公里

上表一九三三年度德國特別快車和普通客車的載客指數，雖較一九三三年度，略有起色，但收入和延人公里的指數，反均較同期下落甚多，其營業情況的不振，由此可見一斑矣。至於德國普通快車的近年載客情況，則賴商人階級和外籍遊覽旅客的支持，故其

上表旅客收入指數，以一九三三年為最低，旅客數目和

延人公里的指數，則以一九三二年為最低，但一般情形，均較特別快車和普通客車的最低客運指數，超出百分之十以上。以上所述，皆為鐵路客運方面所受世界經濟恐慌直接的影響，此外尚有一種極嚴重的間接影響，即因不景氣關係所引起交通機構的改變——公共汽車開始載客後所給予鐵路客運業務的打擊。據德國國家統計局的調查結果，（載該局一九三

五年統計年鑑）由一九二九年度至一九三四年間，德國各項汽車的增加情勢，和德國鐵路在客運收入方面每年所受損失的概況，詳情可如左表。

（6）十年來德國汽車的增加概況（以每年七月一日為基期）

年 度	普通汽車		公共汽車		大型機器腳踏車		鐵路客運所受的損失(百萬馬克)	
	較一九二五年增加的輛數	較一九二五年增加的輛數	較一九二五年增加的輛數	較一九二五年增加的輛數	較一九二五年增加的輛數	較一九二五年增加的輛數	較一九二五年增加的輛數	較一九二五年增加的輛數
一九二六年	二九九五六	一八六六	七四九〇三	三六、六	八〇、六	一三三、三	一八五、八	
一九二七年	八九六九七	二四一二	一三三七六八	八〇、六	一三三、三	一八五、八	二二七、六	
一九二八年	一七一三三九	五三七六	七二八〇六	一三三、三	一三三、三	一八五、八	二二七、六	
一九二九年	二五一一六七	七三七三	二二四三五五	一三三、三	一三三、三	一八五、八	二二七、六	
一九三〇年	三一七八二五	八七六四	二六〇六七七	一三三、三	一三三、三	一八五、八	二二七、六	
一九三一年	三三九三九五	八八八三	二五六〇六一	一三三、三	一三三、三	一八五、八	二二七、六	
一九三二年	三一四五五六	八〇五四	二二四一一一	一三三、三	一三三、三	一八五、八	二二七、六	
一九三三年	三三九三七四	八一七〇	二二二六六七	一三三、三	一三三、三	一八五、八	二二七、六	
一九三四年	四二四五〇八	八四一八	二二二四一五	一三三、三	一三三、三	一八五、八	二二七、六	

上表德國各項汽車數目的增加，及鐵路客運每年損失金額的逐漸上升，實有與年俱進的情勢。以世界經濟恐慌程度最深刻的一九三二年和一九三三年度，德國鐵路和汽車的客運收入總指數言之，計一九三二年度，為一九二八年度百分

之七〇、八，一九三三年度，則為同期百分之六七、九，但該兩年度的鐵路客運收入指數，則僅為同期的百分之六二、四和五八、六，可知汽車載客的結果，使鐵路在客運收入方面所受的損失，在一九三二年度，佔總損失指數百分之四四

、七，在一九三三年度，則為百分之四四、六，至一九三四年度，則上升至總損失百分之五六、一，今再將由一九二九年度至一九三四年度德國鐵路與汽車的客運收入及其指數變動的情況，列出於左：

(7) 德國鐵路與汽車的旅客業務概況

年 度	一九二九	一九三〇	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四
總收入金額(百萬馬克)	一六〇九	一五七三	一三八七	一一一六	一〇七〇	一一八一
指數(一九二八年=100)	一〇二、一	九九、八	八八、〇	七〇、八	六七、九	七五、〇

三 不景氣與鐵路貨運減少之真象

貨物運輸，是鐵路界中的最主要業務，牠的營業的良好與否，無疑地是整個社會經濟情況的一個縮影。世界各國鐵

路貨運情形的繁盛，首推美國，下面先把美國鐵路由一九二九年度至一九三五年間的貨運重量的變化情況，列表指出於后：(根據Analyst雜誌去年七月份)

(8) 美國鐵路貨物運輸重量的指數變動表

年 度	一九二九	一九三〇	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四	一九三五
指 數	一〇〇、〇	八五、七	六九、〇	五七、五	六四、二	六三、二	六六、〇

至於德國鐵路的貨運成績，亦以一九三二年度的經過情況，最為不良，計重量指數，較一九二八年度減少百分之四十四，貨運收入指數，較同期減少百分之四十七，貨物延噸公里的指數，也較同期減少百分之四十一。下面再根據「景氣低落期中的德國鐵路事業」的統計材料，將由一九二八年度至一九三四年間之德國鐵路貨物運輸的概況，列表比較於后：

(9) 一九二八年至一九三四年間德國鐵路的年運概況

年 度	貨運重量 百萬噸	指 數	貨運收入 百萬馬克	指 數	貨物延噸公里 百萬公里	指 數
一九二八年	四三二、三	一〇〇、〇	三二六八	一〇〇、〇	六六三三八	一〇〇、〇
一九二九年	四三六、〇	一〇〇、九	三四八二	一〇六、五	六八九三六	一〇三、六

一九三〇年	三五四、四	八二、〇	二八三九	八六、九	五四六七〇	八二、四
一九三一年	二八六、一	六六、二	二三〇八	七〇、六	四五四九八	六八、六
一九三二年	二四二、〇	五六、〇	一七二九	五二、九	三八九〇五	五八、六
一九三三年	二六二、七	六〇、八	一八一五	五五、五	四一六七〇	六二、八
一九三四年	三一六、四	七三、二	二一四〇	六五、五	五〇一七一	七五、六

德國的貨物運輸，一向分為以下各類：計(一)快速貨物

，(二)零担貨物，(三)日用食品及飲料類，(四)紡織品類，(五)農產品類，(六)煤類，(七)鋼鐵及製品類，(八)建築材料類，及(九)不屬於以上八類的物貨。下面特將各類貨物，在不景氣時期中的運輸情況，加以論列。快速貨物，以果品，蔬菜，魚蝦，花卉，及各種貴重物品佔最多數，牠們在世界經濟恐慌期中的運輸情況，其變動程度，比較微弱，所以拿德國鐵路貨運成績最惡劣的一九三二年度說起，快速貨物的重量指數，雖然比較一九二八年度減少百分之四二·五，但是快速的收入指數，則僅僅比一九二八年度少去百分之三七·一，同時貨運收入的總指數，則較同期低落了百分之四七·一兩相比較，的確相差至百分之十之多。下面特將由一九二八年度至一九三四年間，德國鐵路的快速貨物的收入和重量概況，列出比較，以資證明。

(10) 一九二八年至一九三四年間德國鐵路的快速營業概

年 度	貨 運 量	貨 運 指 數	貨 運 量	貨 運 指 數	貨 運 量	貨 運 指 數	貨 運 量	貨 運 指 數
年 度	千 噸	指 數	百 萬 馬 克	指 數	百 萬 馬 克	指 數	百 萬 馬 克	指 數
一九二八年	七六〇	一〇〇、〇	五八、二	一〇〇、〇	五八、二	一〇〇、〇	五八、二	一〇〇、〇
一九二九年	七四四	九七、九	五九、九	一〇二、九	五九、九	一〇二、九	五九、九	一〇二、九
一九三〇年	六四二	八四、五	五六、一	九六、四	五六、一	九六、四	五六、一	九六、四
一九三一年	五一九	六八、三	四九、〇	八四、二	六八、三	四九、〇	八四、二	六二、九
一九三二年	四三七	五七、五	三六、六	六二、九	四三七	五七、五	三六、六	六二、九
一九三三年	四五八	六〇、三	三六、三	六二、四	四五八	六〇、三	三六、三	六二、四
一九三四年	五〇八	六六、八	三九、七	六八、二	五〇八	六六、八	三九、七	六八、二

德國零担貨物的運輸成績，以一九三二年度論，計重量指數，較之一九二八年度減少百分之三九·四，收入指數，則較同期減少百分之四一·一，其所受世界經濟恐慌的打擊，實較快速貨物為深刻。後面列表說明其變動的概況。

(11) 一九二八年至一九三四年間德國零担貨物的運輸概況

年 度	貨 運 百 萬 噸	重 指 數	貨 運 百 萬 馬 克	入 指 數
一九二八年	一九、〇〇	一〇〇、〇	五九三、八	一〇〇、〇
一九二九年	一八、三二	九六、四	六〇六、八	一〇二、二
一九三〇年	一五、七三	八二、二	五四五、七	九一、九
一九三一年	一三、三九	七〇、五	四七三、九	七九、八
一九三二年	一一、五二	六〇、六	三四九、六	五八、九
一九三三年	一一、八六	六二、四	三五七、三	六〇、二
一九三四年	一四、六一	七六、九	四一三、三	六九、六

德國貨運中的日用食品及飲料類，共包括十四種商品，一致，今將由一九二九年度，至一九三四年間，該類中的各

(12) 一九二九年至一九三四年間德國鐵路之「日用食品及飲料類」的運輸概況 (單位千噸)

運 輸 品 種 類	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
肉 類	三三三	三〇五	二五一	二二八	一八七	二〇三
魚 類	四九九	四三三	三九八	三六五	三六八	三七一
麥 粉	二二七三	一八七四	一六九〇	一四六七	一三七六	一五三一
白 米	二〇七	一六三	二五六	二二六	一八七	一六〇
漿粉及馬鈴薯粉	二六七	二二二	二〇三	二〇五	二二〇	二四二
牛 奶 及 奶 油	二〇六五	一九五三	一八一四	一六三二	一五五三	一三一四
粗 糖	一一〇〇	一三九九	九八九	七〇四	七六九	九二九
細 糖	一〇九七	九五〇	七三三	五〇二	四九〇	四九三
食 鹽	五一八	五〇五	四六三	四四五	四八一	四九〇
咖啡，茶，及酒	二八一	二六四	二五二	二五〇	二四〇	二七七
啤 酒	一一九四	一〇一〇	六七五	五一七	四九〇	五二五

酒類	二九〇	二六一	二四四	二七三	二三七	二九一
酒精火酒及醋類	二四八	一五六	一六三	一一〇	一七〇	一七〇
烟草及紙烟	一八七	一六九	一一九	一一一	一〇四	一一一
重量合計	一〇八四九	九六七四	八二五〇	七〇五五	六八七二	七一〇七
指數(一九二八年=100)	九八、七	八八、〇	七五、〇	六四、一	六二、五	六四、六

德國鐵路關於紡織品類之運輸，在不景氣期中的衰落程度，極為微弱，設以一九三二年度紡織品類的重量指數論，則僅較一九二八年度減退百分之三十六。今將德國各紡織原料，在世界經濟恐慌中的運輸概況，列表比較於后：

(13) 一九二九年至一九三四年間德國鐵路之「紡織品類」的運輸概況 (單位千噸)

運輸品種類	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
棉花	八一七	六七八	五八五	五五三	六〇三	五六三
羊毛	三三〇	二八七	二六八	二五六	二八三	二八七
亞麻及苧麻	一四一	一二六	一〇六	一〇四	九八	一五五
黃麻	二四三	一二七	八九	七一	八七	八〇
紡織品類合計	一九六六	一五七九	一三六五	一二五六	一三八七	一四五五
指數(一九二八年=100)	一〇〇、二	八〇、五	六九、六	六四、〇	七〇、七	七四、二

德國鐵路貨運的農產品類中，每年以甜蘿蔔，穀物，及馬鈴薯的運輸重量，最佔主要，此外獸類及人造肥料的運輸，亦完全併入在農產品一類中。下面先將由一九二九年度，至一九三四年間，德國農產品類的運輸概況，列表加以比較

(14) 一九二九年至一九三四年間德國鐵路之「農產品類」運輸重量表 (單位千噸)

運輸品種類	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
馬鈴薯	四一三五	四一二一	四九五七	四二七六	四五四〇	四八〇七
蔬菜及果品	三一六七	二九八一	二七三〇	二四二五	二三四一	二四九一
穀物	八一〇九	七九四二	六三三七	六二六四	六一五五	六〇〇一
飼畜用草料	一四〇三	九三九	九〇一	八五九	七六二	一一二八
其他農產物	四七八八	四四二五	三七七九	三五五九	三〇六三	二八九九
甜蘿蔔	八五二六	一一八三〇	七三三八	五二一一	五九三一	七三三〇

人 道 肥 料	二六八二	二六五〇	二二八八	二〇五二	一八八四	二〇六五
農 產 品 類 合 計	一七七四六	一六三四一	一二二九六	一一一一九	一一六五〇	一三九九四
指 數 (一九二八年=100)	五〇五五六	五二二二九	四〇二二六	三五七六五	三六三二六	四〇七一五
	九八、二	九九、五	七八、二	六九、五	七〇、六	七九、一

一九三二年度德國農產品類的運輸重量指數，計較一九二八年度成績減少百分之三〇、五，其中祇人造肥料的運輸重量指數，跌落較為嚴重，計為一九二八年度百分之六一、一，甜蘿蔔則為同期百分之六一、四，獸類運輸指數，則為同期百分之七〇、三，至於馬鈴薯，蔬菜，及穀物的運輸成績，則低降程度，均甚微小，計馬鈴薯運輸指數為一九二八年度百分之九〇、八，蔬菜及果品的指數，為同期百分之八一、五，穀物的指數，亦達同期百分之七八、八。煤類運輸

的數量，向居鐵路貨物運的第一位，一九三二年度德國煤類運輸的數量，計較一九二八年度的成績，減少百分之三一、七，運費收入則較同期減少百分之三九、五，惟兩項所佔貨運總重量和收入總額的百分比率數，則因其他貨物運輸業務比較清淡，所以反較一九二八年度成績，超出百分之三至百分之八以上。下面再把德國煤類在世界經濟恐慌期中的運輸概況，列出於左：

(15) 一九二八年至一九三四年間德國鐵路的煤類運輸概況

年 度	運 輸 量 百 萬 噸	指 數	估 貨 運 總 量 的 百 分 比	貨 運 百 萬 馬 克	運 收 每 噸 收 入 (馬 克)	收 入 估 貨 運 總 收 入 的 百 分 比
一九二八	一五八、三	一〇〇、〇	三六、六	七六七、八	四、八五	二三、五
一九二九	一七二、七	一〇九、一	三九、六	八九〇、六	五、一六	二五、六
一九三〇	一三五、一	八五、三	三八、一	六六六、六	四、九三	二三、五
一九三一	一二一、七	七六、九	四二、六	五九八、六	四、九二	二五、九
一九三二	一〇八、六	六八、三	四四、九	四六四、三	四、二八	二六、九
一九三三	一一四、五	七二、六	四三、六	四七一、五	四、一二	二六、〇
一九三四	一二四、四	七八、六	三九、三	五〇一、〇	四、〇二	二三、四

運輸品種類	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
鐵	七〇二八	七二二八	四八四五	二三八〇	一二六五	二〇八〇	三六〇二
鉛	四八〇	五二二	五二二	三二七	二八〇	二三五	三一九
錫	一三五三	一三〇七	一〇一四	六六一	五四六	六〇五	七二三
其他礦類	一一九五	一一二二	七七五	四七一	三二六	三九六	七三〇
生鐵	一〇〇五六	一〇一七九	七一五六	三八三九	二四一七	三三一六	五三七五
鋼類合計	三一二三	三二〇一	一八〇三	一三五五	九〇六	一〇七〇	一六六八
碎鋼及碎鐵塊	三四四一	三七三五	二四四〇	一九一七	一四四〇	一八七〇	二七二〇
鋼類合計	六五四四	六七六九	四九一八	三五四一	二八九七	三六六四	五二七七
鋼條及鋼條	一三一〇八	一三七〇五	九一六一	六八一三	五二四三	六六〇四	九五六五
鋼條及鋼條	九七八一	九五〇〇	六九三一	四六五二	三四七五	四六五三	七九三四
鐵路用橋樑	三二二五	三五八七	三一九七	二八七七	二二六六	二六六七	三〇八三
鐵製鍋爐	七八五	八六五	八〇四	六一〇	五六四	七七二	七〇四
鐵製管	九六二	一〇〇六	九五五	六七七	五三二	六〇四	六九〇
鐵製板及鐵板	二八七〇	二八八八	二二七三	一六二一	一一三五	一二五一	一五九五
鋼製板及鋼板	二一〇三	二一四一	一四八五	九三二	六一五	八八〇	一四一一
鋼製製品	一四〇八	一三五二	一〇二六	八五六	六〇四	七三七	八七五
鋼製製品合計	三〇九五	二一〇一五	二二一五	一七〇四	一三七二	一六七〇	二二二八
鋼製製品類合計	二四二二九	二四三四五	一八九八六	一三九二九	一〇五六三	一三二三四	一八五二二
鉛	二六八	二五七	二〇三	一四四	一一九	一四五	一七五
錫	三九一	三七七	二五三	一九九	一六四	二二三	三三五
鋁	四二六	四一九	三〇七	二四三	一八八	二三二	三三六
銅	三〇〇	三二六	二七六	一九〇	一六三	一五四	一九四

(16) 一九二八年至一九三四年間德國鐵路的「鋼鐵及其製品類」的運輸概況 (單位千噸)

德國的鋼鐵工業，素極發達，不過在世界經濟恐慌的期中，鐵路的鐵產運輸業務，被輪船業奪去甚多，鋼鐵和五金的運輸成績，也減少不少，所以鋼鐵及其製品類的運輸重量指數，較比一九二八年的成績，跌落至百分之六一、六之鉅。今再將由一九二八年度至一九三四年間，德國鐵路的鋼鐵及其製品類的運輸重量表列後，以明其變動的經過。

其他五食品	四三〇	五四〇	四六二	三六四	三一七	三五〇	四〇八
五金品合計	一八一五	一九一九	一五〇一	一一四〇	九五二	一一一四	一四四八
石 灰	二四四六	二八五六	二〇〇〇	九九九	六五四	一一五七	二二二七
以上各項合計	五一六五四	五三〇一三	三八八〇四	二六七二〇	一九八二八	二五四二五	三三二二七
指 數	一〇〇、〇	一〇二、六	七五、一	五一、七	三八、四	四九、二	七二、一

德國鐵路的建築材料類的運輸情況，以一九三二和一九三三兩個年度，成績最劣，其重量指數，平均均較一九二九年度減少百分之四十五以上，其中尤以木石兩類的運輸情況，跌落最多。下面列表說明其概況如左：

(17) 一九二八年至一九三四年間德國鐵路的「建築材料」的運輸概況(單位千噸)

運輸品種類	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
磚石類	四九九二六	四〇六七四	二九五九三	一九三一三	一三三七六	一三六四七	一九九四六
木材類	一二七〇三	一〇七四五	八四二五	六〇一六	五二一九	七二一四	七三四六
沙土類	三四五〇六	三三二八三	二五七一五	一八三九八	一三九五五	一五一五七	二四二五二
其他材料	五四八七	五四一九	四九〇四	三六八八	二九八八	三三七七	四〇八九
共 計	九八六二二	九〇一三	六八六三七	四七四一五	三五五一〇	三九三九五	五五六三三
指 數	一〇〇、〇	九一、四	六九、六	四八、一	三六、〇	三九、九	五六、四

凡不屬以上各項的商品，如化學用品，皮製品，紙製品，及陶器與玻璃等製品類，每年各類的運輸重量，均較以上各項渺小，所以在不景氣中的變動程度，也比較有限，以一九三二年度論，牠們的運輸重量指數，較比一九二八年度，僅僅下落百分之三七、三。下面再把由一九二八年度至一九三四年間上舉各項商品的運輸概況，簡要的列舉出來。

(18) 一九二八年至一九三四年間德國化學用品等類商品的運輸概況(單位百萬噸)

年 度	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
重 量	四一、四	四二、三	三六、一	二九、七	二六、〇	二八、二	三三、五
指 數	一〇〇、〇	一〇二、〇	八七、二	七六、一	六二、七	六八、〇	八〇、八

今設以一九二九年度為基期貨運的重量和收入假定均為一〇〇，則由一九三〇年至一九三三年間，德國鐵路貨運中各類商品，因為不景氣關係所受的損失程度，可用以下的百分比數目表示出來：即以重量成績論，受損失最多者，為建

築材料類，其百分比數計較一九二九年度減少百分之六四、八；其次為鋼鐵及其製品類，計較同期減少百分之六四、五。紡織品類，減少百分之四三、七；快運貨物，減少百分之四二、五；零担貨物，減少百分之三九、八；化學用品等類，減少百分之三八、五；日用食品及飲料類，減少百分之三七、五；煤類減少百分之三七、一；最後為農產品類，計較同期減少百分之三〇、五。以貨運收入的成績言之，鋼鐵及其製品類跌落最多，計較一九二九年度減退百分之六六、〇

，建築材料類，減退百分之六四、一，雜費收入，減少同期百分之五一、〇，紡織品類，減少百分之四八、七，煤類減退百分之四七、九，化學用品等類，減退百分之三九、〇。零担貨物減退百分之三七、三，快運貨物減少百分之三七、一，日用食品及飲料類減退百分之三七、〇，農產品類的收入，減低最少，計為同期百分之三三、六。據德國鐵路總局的調查，一九二九年度，全德的載重汽車數目，共為一四三

九五二輛，該年德國鐵路的貨運，因為汽車搭貨的關係，計受損失二三五百萬馬克，至一九三二和一九三三年度載重汽車的數目，增加至一五五二〇輛，所以鐵路貨運在不景氣的期中，所受汽車競爭的損失，每年約在二四〇百萬馬克以上。（根據德國「鐵路雜誌」去年五月號）

四 各國鐵路因世界經濟恐慌所受損失的總結算

德國鐵路的貨物運輸和旅客運輸，因為世界經濟恐慌的緣故，在由一九二九年度至一九三四年間，牠們運輸情況的減少真象，業經在以前各章作了極清楚的敘述，至以全世界的鐵路事業論，由一九二九年度至一九三三年間，其所受世界經濟恐慌的打擊的真象的全貌，據巴黎萬國商會運輸組的估計，（見一九三五年報）可如下表。

(19) 世界鐵路事業在經濟恐慌時期中，（一九二九年至一九三三年）所受總損失的估計

業 務 種 類	較由一九二五年至一九二九年間成績減少的百分比率數
鐵路總收入	由一百分之四〇、〇至四五、五
鐵路貨運收入	由百分之四〇、〇至四七、九
鐵路客運收入	由百分之三五、〇至四一、四

貨物延噸公里
旅客延人公里
每營業公里之總收入
每營業公里之貨運收入
每營業公里之客運收入
車輛運行數目
每運則噸公里之貨運收入

由百分之三五、〇至四三、七
由百分之三〇、〇至三六、七
由百分之四〇、〇至四五、六
由百分之四三、〇至五〇、五
由百分之三五、〇至四一、七
由百分之三五、〇至四一、〇
由百分之一五、〇至二五、〇

此外一國貨物運輸重量的增加，常常與該國的工業生產指數，呈現互相平行的作用；旅客運輸業務的好壞，也和一國的國民收入情況，及國民購買力的大小，有極重要的連帶關係；下面再把由一九二九年度，至一九三五年間，全世界

的工業生產指數，各國國民收入及其購買力的平均指數列表，闡明其變動情形於左，以見其與鐵路事業互相呼應情勢的一斑。（根據德國「經濟與統計」月刊去年八月份）

(2) 由一九二九年至一九三五年間世界工業生產指數，國民收入指數，國民購買力指數變動的概況（蘇俄除外）

一九二八年	一〇〇、〇	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
工業生產指數	一〇六	九七	七三	六五	七五	八一	八九	
國民收入指數	一〇一	九三	七六	六〇	六二	六九	七七	
國民購買力指數	九九	九五	八五	七六	七九	八四	八九	

五 結論

根據以上各章的事實，及其數字方面的材料，使吾人獲得一種極明確的認識，即社會經濟環境的好或壞，對於鐵路事業所發生影響的重大。現在世界經濟恐慌的氛圍，各處雖然日見減少，但是中國的社會經濟情況，依然未脫除疲敝的

窘境，此種病態，實為目前中國鐵路事業不能向上發展的最大癥結！所以如何設法增加國人的收入，如何設法提高國人的購買力，如何振興本國的工業，以期國民生產力的向上，不僅為目前國民經濟建設運動中的先決問題，尤為發展中國鐵路事業的最主要而不可緩的工作！！



鐵 路 購 料 淨 化 之 研 究

高鳳介

上 篇

鐵道以材料為最大支出，故材料購買之研究，實有其最大之價值；自鐵道部實行集中購買以來，重以當局勵精圖治之精神，已於近數年間，觀其成效。惟集中制度，雖已實行，但各路實際上仍多分購之事，尙未完全集中，則其間容尙須有予以策進之點，茲為冀求購料純粹淨化起見，略加蠡測，倘亦有樂聞者乎。

(一) 購料制度

欲研討購料問題，不能不先從購料制度起，攷各國購買制度，大抵可分為三種：所用材料，由各機關自購，如法國是，名為分購制；此種方法之缺點，在形式質地，多難劃一，經手人舞弊最易。各機關用料，雖准自購，但另有一機關，專為之劃定式樣，品質，數量，並付款項，藉以實行統制

，避免浪費，如美國制是，名為配分制；此種制度缺點，在各機關未必能切實奉行，實際上多難生效，且各機關任用人員與支出費用，極難減省。一切購買，全由唯一機關代辦而保管之，平時按各機關應用數量，分別發放，如英國制是，是為集中制。試將本制之優點列舉如下：

(子) 品質及數量可以劃一。

(丑) 大量採購價格低廉，經費亦可節省。

(寅) 養成購買之熟練手段，得以選購優美材料。

(卯) 購買員可以少用，節省經費。

(辰) 訂結購買契約，不由各機關直接辦理，可以誘導商人入正當營業途徑。

(巳) 材料分配，可以互相調劑，彼此流用，免除一方堆積冗料，一方停工待料之弊。

(午) 購買保管皆集中，監督既易而時間與力量亦皆得增

節。

在此制度之下，尚有人認為缺點者，則以請領材料時，周折展轉，費時過久，將有誤及要公之虞；其實只要將組織手續規定完善，早日請領，此弊便可避免。故以上述三種制度，比較研究，自當以集中購買制最為妥貼。

鐵道部自設立購料委員會以來，已能將從前各路自購之弊廓而清之，即是採取集中購買制之實效，去年購委會共購材料計國幣二千八百二十餘萬元，內新路五百餘萬元，舊路二千三百餘萬元，國產材料佔百分之三十（依據鐵道半月刊第二卷第一期第五頁）。聞此外尚有各路自購者，不在其內，其數量價值，現尚未見統計，亦不必妄揣。

總之，鐵部購委會，即係採用集中購買制，欲掃除購買之一切弊端，實利賴之。惟實施此種制度，須有種種程序，預先作到，茲擇其簡要者述之。

(一) 用料預算

用料預算為購料之唯一標準，鐵道部為此事曾於二十三年十月間訓令各路，飭造用料預算注意十點並附格式，而各路除呈送外，尚有未經編造者，即已呈部者，缺點尚多，聞

並不將重量，容量，長度，件數分別註明。(3)有根本未列

預算者。(4)有只列資本支出，不列營業用款及備存材料者。(5)將各項材料之式樣尺寸，含混列入，不知逐項枚舉者。(6)材料分類編號混亂者。(7)將營業用款及資本支出購料數量，仍分別計算者。(8)材料之已購未到及現存備查各數量，未經分別查明者。(9)同一購料預算，而甲部分有餘未領，乙部分領完再領，未經聲明挪用何部分者。似此不精確之預算，於事何濟；故現又重申前令矣，諒不久當有完全之預算出現，茲不多贅。

(二) 購料方法

購料方法，本有種種(1)官辦，即由主管機關設廠自製是，此制缺點甚多，有浪費中飽及減小私經濟繁榮等弊。(2)委託制，即由主管機關，擇一企業家，在一定條件與價格之下，委託辦理是，此在招標盛行之今日，業已失去重要性，可不具論。(3)選購制，即按照需要，詢問價格，擇美而購之制，此在數量較少或價額低廉時，尚可採用，至大量購買則不甚相宜。(4)招標制，此制較最妥貼，即由主管購買機關，按照需要，使供給者各開價競爭，於一定日期，當衆投標，當衆開標，選擇最宜者而購買之是也。

上述數種方法，自以招標爲最善，不過有一至難的問題，即豫定底價是。此項底價，可從各方面觀察之：

(1) 購買機關方面

在購買機關，自欲以較廉之價，得到最優之品，但是所估之價格過低，則得標之結果，雖然覺得便宜，然而仍不能真正便宜，蓋廠商雖以得標爲榮，而終是以實利爲目的，斷無折本之交易，所以終不免有偷工減料之事。

(2) 投標人方面

投標人以得利潤爲目的，如果估價失之過低，則投標者必不踴躍，甚至聯合起來拒絕投標。

(3) 監視員方面

招標時照章由主管上級機關及審計機關派員監視，其用意不外乎防弊，如果估價不正確，則監視既不能於事前拆看標價，其結果亦不免喪失信譽。

然則必如何而後方能估定適當之價格？第一爲調查，調查方法之最要者爲市場價格，次爲專設機關之調查報告，次爲各商會之統計，次爲學術團體所搜集之資料，次爲交易所市價，又次爲從前購買各機關所購以及各新聞之價格比較等是。調查以後一一紀錄，分別門類，季節，廠別等等，而

後加以統計，庶可得到估價之根據矣。

(四) 購料人員

法治人治之說，至今日雖已大定爲重在法治，但人治問題，仍佔行政上之重要地位，而况我國向重人治，如「人存政舉」，「徒法不能以自行」等等學說，確已有其至當不易之理由，故關於購料問題，雖已有種種章則，足以拘束並防制其行涉軌外，而實際上仍須視乎其人而定，吾人以爲購料人員之選擇，必須具左列條件：

(1) 忠實 忠實性格，本爲人人所應具備，而况購料人員，一舉手間，動關鉅萬，設其人非忠實，雖有嚴刑峻法以繩其後，終無以制止其貪狡之本性，故以忠實爲第一要件。

(2) 敏活 物價之變動，無一定時期，但多有一定動因，遇有物價變動之機，倘使遲鈍者當之，將一無感覺，必多失去機會，故購料人員，必具敏活精神與其手腕，能察事變於機先，如物價將漲，不妨先事購買，物價將落，則稍待時機，雖不能不視需要之情形而有所牽制，但隨機應變之才，確不可缺。

(3) 學識

在物質發達之今日科學之利用益精，則物品之構造益

複雜，設購買人非有湛深之學識，必欠缺鑑定力量，難免不受欺騙，而有魚目混珠之弊；故必須對於商品學確有研究者，方能勝任而愉快。

(4) 熟練

購料人員如果有熟練之技術，對於市場情況，必能縝密的分析，對於工藝的製造程序，亦能大體明瞭，不致遠於事實，強人所難，且有能從指定原料的產所，改良運輸手續等方法，使廠商得到幫助而自願削減其價格，此為雙方計，皆不可缺少之條件也。

下 篇

以上所述，皆為購料之根本淨化條件，此外，尚有治標方法，特依據鐵道部訓令總字第一三七一號，關於(甲)項，屬於總務方面者，分為五目列左：

(一)「向商家索取回扣佣金」

回扣佣金之陋習，本為閉塞時代所留遺，在賣者尋不到主顧，在買者尋不到產品，乃有所謂中間人者出而為兩方介紹，以撮合其交易，迨事成而後，由於單方或雙方在貨價內或貨價外，給以若干作為酬勞，難歐美尚有公然行之者，在

中國則大抵秘密行之；而自招標之制盛行以來，市場擴大，原無所用此介紹人，則回扣佣金之原因已不存在，如再有此項情事，顯然為經手者之舞弊行為，此種舞弊，在商家雖為出款人。但是「羊毛出在羊身上」，不過將貨價稍為提高而已，於已並無所損；惟得此回扣佣金者，一方回為攪亂物價，一方面為侵蝕公款，而另一方面則為不當利得，籌擬對策，約有兩途：

(子)、道德的感化，由主管高級長官時常召集購料人員，作道德的談話，俾人人了解此種不良行為之有損人格，無益人生，以大澈大悟之學說，洗滌其鄙陋醜惡之心理，現說身法，誠能動物，當不失為一種感格之道。

(丑)、法律的制裁，另訂一種單行法，凡有貪得回扣佣金者，皆於該法上詳加規定，一俟發覺，必依法嚴辦，其重大者除撤職外，尚須追繳其所得贓款；有此種制裁以督於後，必不難發生絕大效力。

(二)、「串通商人抬價，從中牟利」

夫人而至於串通抬價，已非普通人之所屑為，必其人為痞棍無賴，毫無人格，不待贅言。對於此種敗類，非用最刑峻法不辦，一經查出，惟有執送法院，以擾亂市面辦罪；不

過發覺方法，極爲不易，必須當局特派得力暗探之熟於市面情形者，於遇有購料成交之前，四出防查，此種暗探人物必須不徇情，不受賄，方可得到一般真象，良以此種人，既無人格，自無須予以人類之體面，縱以防匪手段對付之，亦無不可。

(三)「以劣質貨冒充上品」

貨物自有其真實價值，奚容魚目混珠，以劣貨充上品，只足贗混門外漢，若一遇專家，則其術立敗，欲防此弊、約有兩法：

(子)、設置專門鑑定員 本來鐵道用料，至爲繁夥，可分別門類，任用專員，凡有購料，先示貨樣，驗收時必一一由專門家加以鑑定，如有不符，除處罰廠商外，凡經手人亦予以嚴厲之處分，則此弊必可防止。

(丑)設立充實之化驗室 聞化驗室尙未設立，似應從速設置，且內容應極充實，俾可化驗者無一不能化驗，技術器機，力求上乘，則任何材料之真偽，無不可以灼然立辨，自不患有以假混真之弊矣。

(四)「驗收材料，向商人勒索」

材料之優劣，自有其真，絕不能因人之感情而遺有歧異

，詎狡黠者流，唯利是圖，驗收材料時，恣意勒索，如滿其欲，則瓦釜可變黃鐘，不滿其欲，則珠玉亦成糞土，信口雌黃，毫無定憑，此商家之所視爲大苦者也。防止之法，莫如以上述之鑑定員當其任，再會同使用路局之最高級首領及使用人員三方面公開驗收，衆目昭彰，宵小自必胆寒；其有非一時所能斷定者，亦不妨二次三次蒞場驗視，在商人雖不免稍嫌遲延，但事先聲明，當亦無害；以商人嗜利，延誤其時間，總比搶奪其利益，爲其心之所甘耳。

(五)「串通商人，合夥投標」

此類係真正市僧行爲，其人必熟悉商情，暢曉物價，以分得商人之利益爲心，絕少國家觀念，當投標時，或自己自己有商廠，與其他商廠約定得標以後，均分其利，或自己無商廠，而因略知招標之底價，令廠商化名數種商標投標，俟得標後，自己便可沾得若干，此種技術，已極見利忘義之能事，最爲無恥。防止之道，對於得標者，須有四種標準，不可偏廢。

(子)、信譽 得標者之信譽，必須調查，調查方法，雖有徵信所之徵信錄可憑，但仍須廣搜博探，最好有得到數處之證明書者，乃可爲其信譽之證明，因爲我國徵信制度尙未

完全，間有遺漏亦未可知也。

(丑) 財產 廠商本是將本求利，斷無資本不充而可以出貨精良者，故必查該廠商是否有鉅大資本，並其所有一切財產，如器械原料等，是否相宜，而後方可決定。

(寅) 貨樣 廠商投標，自應由招標者，先繳貨樣，如憑空報價，迨已訂購，將屆交貨，始謔為不明種類，前來繳納劣樣，或經招標者聲明不堪應用，囑另揀選，又復藉詞原報價與物樣不符，或時間上不及仿製，不允承辦，豈非自惹麻煩。

總之，招標章程，雖規定由各廠商事先登記，並須繳納押櫃，似已可免串通合夥之弊，但此等手續，尙嫌不甚充足，故於得標後，應再加以上述各辦法，庶幾其有濟乎。

屬文至此，予尙有兩種感想，雖是老生常談，然確值得加以反省者；蓋揣彼購料者之舞弊心理，應有兩種，一為自身享受，一為子孫享受，殊不知若為自身享受計，以此等齷齪不潔之財，來供自己享受，一遇平旦之氣偶爾來復，決不能不自內疚，其心理之不安，反非已享受者所能抵償；且財之來也，本已違法，倘被人發覺，自不免刑罰之及身，不啻有未及享受，而已身已受處分者乎。是自身享受之謀，不可

必得，則為自身計，先不必心勞日拙矣。至為子孫計，試觀門蔭出身之子弟，多不如貧寒之後裔能自樹立，證諸事實，例甚繁夥，與其以壘壘不義之財，遺諸子孫，真是疏廣所謂「賢而多財則損其志，愚而多財則益其禍」，猶何苦為之；此種事實之昭示，寧不足作心理之轉環乎，亟願國人共勉之。

國民經濟月刊

第一卷 第一期 要目
(民國二十六年五月十五日出版)

發刊詞

從國民經濟建設到工業化的因素和限度

都市建設的集中主義與分散主義

最近上海罷工原因之分析

近十年來我國金融演變之統計的分析及若干正統貨幣理論之重新估價

調查

四川內江之糖業

湖南常德縣經濟概況

貴州貴陽經濟概況

江西南昌之土布業

陝西三原縣棉花業概況

統計資料

書評

國民經濟研究所

印行地址

南京 廣藝街
白下路 七號
華郵



促進路務改進設計委員會之研討

孫中奇

緒論

鐵路在近代爲一國富強之主要工具，早爲人所公認，各國皆以最大之努力，發展其業務，研究其應用之設備，增加工作效率；觀察各國所有鐵路之進步，而回顧我國鐵路之設施狀況，大相懸殊。今日欲求鐵路將如何自力更生，當不外舊路之整理與夫新路之興築。雖新路之興築，需款至鉅，興建爲艱，然而當局仍以無所顧慮之精神，向前邁進，所謂有一分力量，即盡一分責任，盡一分責任，則得一分結果，此勇往前進之毅力，已證明將來之必有收穫。同時，努力改善舊路，以增加收入，整理債務，以恢復信用；蓋現在我國所有各路，或受外債之束縛，或以本身之缺憾，數十年來，仍陷於極度之艱難行進狀態中，瞻望世界之現勢及我國處境之困難，將如何以發展我國鐵路之業務，如何設計使鐵路現

代化，又如何使鐵路足以應付於非常時期，在在統籌兼顧，必須要一種健全而有力量之組織，以任研究設計之工作，爲路務改良發展之唯一計畫機關；於此，吾於鐵路組織內，查有路務改進設計委員會者，而知發展路務原有之一定之機關也。個人不敏，謹就此路務改進會，加以探討，并求其新的任務，加大其力量。

本會設立之目的及其新的任務

本會設立之主要目的，簡言之當爲發展鐵路之營業，但設立以來，除幾束油印之計劃書外，實際可見者，爲各委員薪金之增加，除此之外，無若何成績可告於人。因之本會但未爲人認爲責任重大，足以負鐵路發展之機構，且反認爲係一駢枝浪費之機關，追源溯本，不能不歸咎於當局之放任，及其對於本身任務之忽視。茲歸納其設立之主要目的，不

外下列三者：

- (一)關於必要設備之建議及舊有設備之改良
- (二)關於業務發展步驟及其方策之研究
- (三)關於現行各項處理之手續及方法之改進

上述三者，歸納之，仍在於使鐵路業務增加，工作效率加大，使社會繁榮，客商便利，雖然，世界之潮流，日趨洶湧澎湃，國際間之掙鬪，亦日益嚴重加緊，吾人爲自力更生，復興國家起見，斷不容許國家內任何一部門尙存在空有其表而無裨生產徒有消費之組織，故必須使過去舊的細胞完全換成新的細胞，以絕大之毅力，猛勇之精神，以從事改良，準備未來之危機。正如蔣委員長所說『要特別注意準備！』總之要件準備，時時準備，今天要準備明天的事，本週要準備下週的事，今年要準備明年的事；尤其平時要準備戰時的事……這樣得過且過的混下去，不必說到了戰事時期，什麼事情都要因爲缺乏準備而歸於失敗，就是平時運輸的效能，也無由發揮，所以我們要發展鐵路業務，改進鐵路交通，一切都要從注意準備做起。『促進路務改進設計委員會之力量者，亦即準備之一，唯除準備研究一切客貨業務之計劃外，對於發揮鐵路在軍事上之效能，準備戰時之設備，尤應參

考本綫之實際情形，各就可能，研討設計。以應付當前之危機，未來之大戰，故本會設立之目的，除上述二者外，尤應研究本路軍事上應有之設施，以增助國家抗敵之力量。

促進本會力量之途徑

本會任務既如前述之重大，則應如何促進改造，以完成其使命，實有研究之必要，茲就個人粗見，似可分爲由組織上之促進與由管理上之促進兩點，組織上之促進，乃由內部之堅強實在化而表現於外者，管理上之促進，乃由外部而及於內部使內部不得不堅強實在化者。故前者係基於自動的力量，後者係基於被動的力量，二者表裏俱達，其效乃彰。茲進而分述之：

(一)某項事業之成功，必須經過三種步驟：一爲政策之樹立，二爲組織之完成，三爲政策賴組織之推進與施行，而事業始得成功。故組織可謂爲事業之基礎。組織不健全，則徒具虛名不得實效，本會爲研究與推進路務之機關，非僅裝璜門面安插閒員之所，過去各路當局，對於本會尙少注意，委員幾有數十人之多，頗有徒領薪金無所供獻者；外人譏我國鐵路從業員多爲寄生蟲者，吾人將何以解諍？故今日革新

之道，在於換藥，不在換湯，所謂換藥，即指本會各委員應由各處職員中較有經驗及學識者遴選之，並由各處處長參加組織，誠以有學識而無經驗，或失之乖離，有經驗而無學識，恐亦流於偏見；且應注意其是否有此興趣，勇於研究。至於路方軍事上設施之研討，可聘軍事學家參加。

(二)本會成績之何如，事關鐵路之興替，苟有發展路務利國利民之決心，應即披荆斬棘，毅然辦理。查今日任何事務之舉辦，或由各路自辦，或由鐵部督辦，二者互有短長；本會之督催及其力量之加強，即採決於是。按目下國內情勢之需要，盡可由鐵部統制督促，况我國鐵路原係國營，管理之權操於中央，以中央之統籌，定有一貫的整個的良好計畫，况各路保守之勢已成，更張之望難求，有識之士，諒已共知矣。至由鐵部督飭可有下列利益：

- (一)各路可於同時前進，同時準備，以期步伐之整齊劃一；
- (二)由鐵部督飭，事較易成；
- (三)由鐵部督飭改革，表示部中對於路務改進之決心，頗足以鼓勵員工工作之興趣。

鐵部督飭於外，而各路自身準備堅實於內，各路路務之

推進，當非難事。然倘有不能不注意者，請為讀者陳之。

本會之目的為路務之改進，盱衡現勢，其重要可知。蓋以鐵道主交通機關之樞紐，鐵路一興一替，影響至鉅，以運價而言，倘訂定不適，違反社會經濟之要求，則所關連者非僅鐵路本身營業之減退及公共運輸意義之失却，而國家民族亦必隨之而受打擊。故負路務改進之責者，於此促進力量之時，應認清當前之問題，不僅僅限於一隅，限於暫時之隆衰，亦不可拘泥於眼前之福利，而須着眼於廣大之未來。此注意者一。

事之成功，首在於忠於一，換言之，即負責到底。小事如此，大事亦然。嘗見夫一組織之破壞也，其重要之原因，類皆由於不負責任，鐵路之設有路務改進會，以時期論不謂不久，以人才言，亦不可謂不衆；然而結果正如前文所云，僅幾束計劃書昭示於人，而又置之高閣，吾人生此適者生存之年，硝烟滿目之會；世界鐵道，進步無已，苟無迎頭幹上去之觀念，堅忍奮鬥之決心，其不落伍於角爭之場為列強瓜分者，未之有也。此注意者二。

國家賴總動員而可以抗強敵，鐵道為集中準備之唯一利器，集中愈速，則出敵不意之效力愈大；由此可見鐵道在軍

事上之價值。惟鐵道進步，一日千里，以今日之設備與現狀，如何可以應付當前之危機？厥在於全體各員工之淬勵精神，向前探討。因之，本會應設法剷除過去高貴與世無爭之尊嚴，積極促成本會為一實事求是之研究改進機關，其唯一之途，須使本會之目的與意義，普遍於廣大路員之間，既可有資養之材料，復可事半功倍，千人所見，自高於數十人所見也，此注意者三。

今後工作之途徑

路務改進設計委員會為一前進的活動的機構，非僅止於「等因奉此」而已，故其工作，在於實際，在於有效。負其事者務應勉勵勤奮，以圖有利於路務，而增進國家之復興與社會之繁榮。茲將今後之工作，分錄於下，依此途徑，敢斷言其必有補於實際：

(一) 服務經驗之徵取

成事之母，一半在於學識，一半在於經驗。西諺有云。一經驗者，可愛之學校也。『Experience keeps a dear school』臘丁諺又曰「乏經驗者，勿託以事。』(Do not trust a boy with sword) 蓋皆所以表示經驗之重要，而可依之為治事

之本也。鐵路事務，千頭萬緒，固須良好之智識，又須深厚之經驗；而後工作效能始達。老於經驗者，每一言即可得窺之所在，頗足為改進之張本。是以本會應隨時徵取各部份工人員之意見，俾資設計。蓋由實際觀察應興應革，總勝於隔靴搔癢，並可免去南轅北轍之慮。

(二) 發展途徑之研究與設計

本問題包括之意義極廣，凡設計增加現在之營業，開闢進款之來源皆屬之。總理有言：「交通為實業之母，鐵路為交通之母」鐵路與實業二者相依為命，鐵路沿線如無實業之扶助，則鐵路必枯竭；實業無鐵路之輸送，亦終無發展之希望。二者實所謂「共存共榮」也。昔日各路極少注意及此，雖有先知先覺提倡於前，而各路員工大都昧於目前之現狀，以為今日營業已佳，庸何多求，近經鐵部多方之努力，從事開源，如負責聯運之舉辦，數次鐵展之激動，以及最近辦理之鐵路沿線經濟調查，則深有此項含意。各路當局：即可於此時，認定發展農工商，增加生產，即為增加鐵路之進款，切實研究計劃，本會即可負責辦理，設置專員研討進行之步驟及其方策。

(三) 人事管理及工作效能提高之研究

鐵路運用設備，辦理客貨運輸，其經營之得失，運用之臧否，端視乎從業員工辦事工作效能而定。正如西人所謂「實業為人員工作所組成」人為實業繁榮頹衰主要之關鍵也。故如何可以造成鐵路員工悉為「生產之人」，亦即如何可以提高每個員工之從業效率問題，殊有研究之必要，是亦本會今後主要之工作，夫以事業之敗，固由於在下之未能勉勉從公，而在上者管理之未得其法失去其指導之力，亦難辭其咎。人事管理腐敗，進退無序，工作效能減低，生產力小，良有以也。為今之計，應就下列諸問題妥慎考察則庶幾近矣。

- 一、員工之訓練是否充實？（包括技術與內心之修養）
 - 二、員工對於工作之興趣若何？
 - 三、人與事二者是否相宜？
 - 四、福利設施是否普遍？
 - 五、各項辦事手續是否單簡？
 - 六、現在管理之情況何如？（包括各項管理之法規等）
 - 七、內外環境是否合乎要求？
- 除上述三者外，凡關於路務及國家社會有利者均為改進研究之對象。

結論

世上諸事，無論大小，悉如機輪之在不停飛躍之中；其進步速者，所得之成績及其所表現之效率，大而彰，其進行遲者，所得之成績及其所表現之效率，小而渺，鐵路當亦難逃此公例。今中國貧弱，推其原因，論者紛紛，但鐵路線既少而營業必不佳亦為主要之因由。故吾人倡促進路務改進設計委員會之力量，或非空洞失實之論。個人觀察不週，掛一漏萬，尚希讀者教之！

交通職工

月報 第四卷 第十一期合刊

公務人員訓練之重要性
日本宰制下的東北交通
國營招商局整頓 船務生之回顧
非常時期之交通職工
改組後之郵政職工補習班
丹麥的職工教育
美國五十基羅瓦特的海爾廣播電台
美俄航空路的開拓
郵電職工的苦悶
列斯與研究
南洋航線述略
異鄉感味
安溪行記

第四次徵文題——各地風光

交通部職工事務委員會編印
民國十五年十一月三十一日出版
價目：零售每份壹角，預定全年壹圓，郵費在內。
定報處：南京交通部職工事務委員會。

首都特快車

四大特點

迅速……行駛飛速縮短行程
 經濟……各等客票不易加價
 安全……設備改善車行穩妥
 舒適……人各一座不虞擁擠

每日上下行對開一次沿途停靠

鎮江站

武進站

無錫站

吳縣站

京滬滬杭甬鐵路管理局啟





發展鐵路營業與運銷合作社之經營

鮑楚祥

年來國民經濟日益凋敝，民生憔悴，國步艱難，都市日即於窮困，農村復瀕於破產，謀生救死之不遑，民衆尙有何暇從事農工商業之經營發展？鐵路事業因之亦衰落不進，加以近年以來，水路競爭，公路與航空建設之積極進行，在種種運輸事業競爭情形之下，路方欲僅持以客貨運正宗營業本身挽救一切，事實上爲不可能；如不多方從事籌劃發展營業之方，則不特已失業務無能挽回，即現有業務亦恐難以保持於永久。

我國地大物博，鐵路沿綫各地，農產重要作物有大量之生產，惟國內工業落後，生產無多，鐵路貨運，殆以天產爲主，運輸既屬有限，而近年來國內大宗農產品如茶葉、絲綢、桐油、磁器種種，又因運銷制度未曾改良，致使銷路不暢

，鐵路貨運營業更受其影響，就目前各路狀況言之，確有「開源」之必要，對於營業之發展，亟應多方設法招徠，竭力謀運輸之繁增，則收入必日見起色，此非不能也，繫於「事在人爲」矣。若能切實調查各路沿綫各地生產消費供給狀況，籌劃運銷合作社之經營，與農民合作，從事大規模農產重要作物之大量運銷，則農民與路方均沾其利益焉。

二

夫路局之亟宜經營運銷合作社者，以其能增進業務，開發利源，使生產品銷路流暢，價格提高，而農村崩潰之頹勢得以挽救，工商業藉資促進，並可補救失業民衆，且鐵路輔業發達，不特原有客貨運業務獲得培養，而各該運銷合作社本身，亦不難給予優厚報酬，其在經濟上之價值焉可忽視耶？倘今後全國各路沿綫各站均有運銷合作社之經營，並由鐵

道部設立全國運銷供給之總機關，務使各省物產得整理調劑，統籌辦理之，則非但國民經濟可入於自給自足供求相應之途，而路方並可恃其常年生產運銷之進益，為一部有把握之進款。農工商各業之發展，既無止境，路款之增收，亦無已時，鐵路營業，於是蒸蒸日上矣。

三

若言鐵路運銷合作社之組織，應由小農生產者相互團結，與路方合作，共同處理或加工而後販賣其生產品，藉可免除中間商人之操縱剝削。並謀改良生產方法，增加生產數量。使社員相互間獲得經濟上之解放，促進鐵路營業，增加進益。

鐵路運銷合作社，除本有收集、分散、或販賣各社員之生產品的交換機能外，並負有運送及保管各社員零星產品之職責。更有流通金融，產品標準化，危險之負擔，及產品加工運銷種種補助或助成之機能，此外，尚有下列各種效用：

- 一、能使農村資金流通，
- 二、增加農民收益，

- 三、發展農村副業，
- 四、改良生產方法，
- 五、增加生產量，
- 六、解決包裝運輸販賣一切技術之困難，
- 七、能選擇有利益之市場，
- 八、能選擇有利益之時節，
- 九、建立合作生產之基礎。

四

甲、鐵路運銷合作社之社員，本身應具之條件有：一、法定年齡，二、正當職業，三、獨立生活能力，品性優良；社員本身以外之條件有：一、國籍，二、居住區域，三、認定一股以上之社股，四、未受法律上之制裁等。此外，鐵路運銷合作社對社員須注意下述兩點：一、社員須屬於同一事業生產者，以能與鐵路運銷合作社原旨相符，而業務之進行方不感困難，二、社員須有技術之訓練，並須有堅定之合作精神。

乙、鐵路運銷合作社之組織系統，約可分為三項說明：
 (A) 路社 路社是鐵路運銷合作社組織系統之基

礎，爲各路站所在地區之組織。其直接社員爲各該地區之小農生產者，其業務範圍，大都爲分等包裝及處理運銷各項事宜。

(B) 路局社 路局社之社員，非小農生產者，而是某一路全綫各路站社所組織之聯合社，其聯合社之理事會，由每一路站社各選派代表一人參加組織而成，至於進行業務辦法，在平時各路站社亦可以單獨分等包裝販賣於市場，不受路局社之拘束，惟當實行全體販賣時，須由路局社統籌辦理之，不許任一路站社採取單獨行動。

(C) 中央社 中央社係採取集中制之產物。將一切運銷業務全部集中於此機關各路局社可直接加入爲中央社社員，因之其範圍廣大，包括全國鐵路所經之地，各路局社可選派一人前往參加其理事會之組織，是以中央社可爲全國規模宏大組織完善之運銷總機關，由全國各路局共同組織之。

丙、鐵路運銷合作社宜籌設各種特別委員，謀更進一步之發展，如：一、檢定貨品委員會，二、行價委員會，三、供給委員會，四、運銷品評會，或展覽會，五、教育委員會及技術指導委員會。

五

吾人欲經營運銷合作社，對於資金，不能不寬籌運用，荷資金不足則事業無從進展。故運銷合作社之必要資金，約可分爲三種：一、儲藏之資金，二、運銷於途中之資金，三、運至市場而尚未成交之資金，至於運銷合作社之資金何如運用，與貨價清算及盈餘分配等問題，非本篇所能盡述，茲不贅。

六

鐵路運銷合作社應行加工事業，因爲加工事業足以發展農民之副業，可使運銷之生產品獲利較大，兼可繁榮農村，更可促成歸農運動之實際方策之實現，惟係從事加工事業，應注意下述各點：一、應慎重決定加工生產之途徑及其銷路，二、應決定生產方法，三、應決定生產工具，四、應決定適宜之場所，五、應注意整個之計劃。

七

鐵路運銷合作社應設下列幾種補助機關：

- 一、倉庫，爲保管農產品並流通金融之重要工具，規模較大或組織較複雜之鐵路運銷合作社，應有此種設備。
- 二、保險，係利用農民之事前儲蓄，而爲萬一危險發生

後之救濟，故鐵路運輸合作社，亦應設備保險事業機關。

三、改良種子等設備，此乃專為社員生產上之改良而設，如種牡牲畜，育種場等是。

八

吾人所希望於鐵路運輸合作社成功之條件，有下列數端

一、路方與農學生產者均因感覺需要而有此種合作社之組織。

二、合作社應有健全之組織，

三、社員對合作之態度要真誠，

四、契約之規定妥善，

五、管理方面要經濟，

六、社務報告宜誠實，

七、職員訓練宜積極進行，

八、貨物之供給宜可靠，

九、貨物之種類宜單純及等級之差別宜小，

十、營業宜穩健，

十一、檢定宜嚴格認真，

十二、宜有統一之商標，

十三、宜採取正確之合作會計制度，

十四、公積金抽提宜在盈餘額百分之三十以上，

十五、宜有倉庫之設備，

十六、宜有加工之設備，

十七、宜有聯合之組織或聯絡之機關。

九

總之，吾人感覺年來各地農村金融枯竭，最大原因，由於農產品之停滯鄉間，不能直接運銷各地，致為各處商販所分利。固然，國內各種物產品運銷合作社如棉花、土布、牲畜等成立者甚多，其業務經營發達者亦有，然以不善經營致遭失敗者亦復不少，倘鐵路當局適應各方面實際情形之需要，着手從事運銷合作社之經營，給各地物產以便利之大量運銷，即國內農村金融當不難立可周轉靈活，國民經濟自可富裕，工商各業藉資促進，而鐵路營業之發展，亦利賴焉。



戰時鐵路運輸之理論及運用

(三)(續第二卷第十期)

汪中興

第三章 各種交通機關之軍事輸送實務

戰爭起後，爲戰爭而搜集無盡量之資源，此等資源久藏一地爲不能，故又必須將此等資源輸送於戰場上，庶幾軍隊之運動性增大，軍隊維持力亦強，因此鐵路及其他之交通手段（人力、汽車、航空、船舶、牛馬駱駝大動物力）是不可少之元素也。

輸送機關如無例外障礙發生，則軍事之移動非常圓滑，利用輸送機關，對於軍隊可施行常軌的給養，軍之輸送及補給軍需品既足，可收光輝之戰果，反之因爲輸送組織之不當，招最後之屈辱者，於古今歷史中，亦昭然載之，窺此可知其全貌耳。以下逐次將各種交通機關之利用法及組織，且影響及軍事輸送之情形略述之。

第一節 汽車之軍事輸送

汽車交通已築成爲產業文明之一大部門，汽車交通之發達又可謂人類文化向上之一自然需要也，其本身於運輸交通界確立鞏固不可拔破之地位，且與既存交通機關助一臂之力，在已往謂汽車交通與既存交通機關（指鐵路）以威脅，時有對立競爭之發生，在今日此威脅此對立寧謂已爲過去之泡影，現在之交通界，換言之，既存之交通機關，無汽車交通之支援協助，恐無存續之可能，徵幾多之事實，亦不能否認者也。

汽車交通對經濟上之活動，文化進展上有莫大之關係，特對兵員輸送，照明工作之用，戰車，衛生，軍需品輸送，重砲，野砲機關槍之輸送，及牽動工作，所謂軍事行動上，如無此可謂無勝利之可言，最近各國之軍事行動全利用汽車輸送，有謂作戰計畫之成功者，汽車輸送之所賜也，汽車路建設費既省，人件費又少，且山間僻地皆可進出，此汽車較

他交通機關爲優也，公共汽車貨物汽車既普遍於國中，亦應

採一貫之行政方策，確立汽車工業及汽車業，不但與民生有

莫大之關係，爲國防爲行軍便利，則亦不能不謀千年大計也

汽車爲輸送兵員，又可用爲運搬兵器之機關，著者於四

年前參觀日本東京代代木廣場之觀兵式，牽引巨大重砲，非

用馬匹乃用瓦斯倫貨物汽車也，僅機關槍隊及一二之特科隊

例外，其他多數利用貨物汽車，余實痛感兵器牽引器具之進

步，不勝長嘆焉。

世界大戰開始之際，聯合國諸國使用之汽車總數，爲十

二三萬臺及大戰之中頃一九一七年六月又增加至三十萬臺，

及一九一八年十月三十一日各國軍汽車數又由三十萬臺達至

三十二三萬，但至此亦見飽和狀態矣。

各國軍汽車數

軍名	貨物汽車	乘用汽車	二輪汽車
美軍	二九，八六九	七，八六二	一三，七八四
英軍	三一，七七〇	一一，二二六	一四，四六四
法軍	八〇，〇四四	二九，八七五	× × ×
比軍	四，一九二	一，六五三	一，一〇三
意軍	二八，六〇〇	二，五一〇	六，〇〇〇

注意、本表中將患者輸送汽車除爲例外

汽車患者輸送車

美軍	一，八〇五
英軍	三，二五〇
法軍	二〇六
比軍	三〇〇
意軍	八五〇
共	七，四一一

德國於開戰初始，已經準備有數千汽車，因戰事之刻刻

變化大部分改裝爲裝甲汽車，直接供戰鬪用，爲輸送用者僅

一小部分而已。

即將車體覆以鐵板，裝製機關槍，特德國騎兵用裝甲汽

車建非常之功，以裝甲汽車爲前驅開闢兵之進路，且對徵收

糧食可強制的施行之，收甚速之效果，致德軍非常活躍，此

外汽車又發揮通信機關之機能，彼時因爲技術之不良，汽車

最高之時速僅六十哩左右也。

其後聯合各國軍，鑑德軍利用汽車之優勢，亦起用汽車

輸送，因爲組織之不健全，雖輸送力增大若干面有時不附軍

之需要者亦多有之，究欲增加汽車輸送之主要原因有二。

(一) 機動之迅速 (二) 軍需品消費量之增大

所謂機動之迅速者，為決定作戰之要素，軍之移動宜敏捷軍機，以靈活為必要條件，有時因鐵路輸送之笨重，多利用汽車為之行動，一九一八年英法兩軍向德軍正面，輸送大部增援隊，可得急遽的成功，及得決勝算者，實利用汽車輸送之結果矣。

其次軍需品消費量之增大，彈藥之消費於戰役中漸次增加之，既存輸送施設，(鐵路)實不能奏全功效，對於軍需補給上，難免不無不足之感，為填補此輸送力不足計，主求援於汽車焉。

各國軍汽車輸送需要益益增大，使用範圍亦漸而擴張，各國軍有各國軍之用法，概而述之如下。

(一) 英軍，基既定之軍事編制，每一大部隊配一汽車隊，或依情況不同，可以此附屬於小單位之集部隊中。

(二) 美軍，於參戰初期採英軍之配置主義，永未更改。

(三) 法軍，汽車輸送業務由總司令部後方部長負統一指揮之責。其組織較善。

(四) 意軍，總司令部常置機動的豫備汽車隊，對各軍亦各配屬一汽車輸送隊。

(五) 比軍，採英國之大部隊一汽車隊主義。

法國始終固持中央集權主義，英國於一九一七年至一九一八年冬季，稍微變更其方針，減少各大部隊配屬之汽車隊，移於高等統帥部掌中為豫備隊，美軍亦認為有豫備隊之必要，後亦漸改而實行之也。

如斯高等統帥部掌握多數汽車輸送力，由戰線甲一地點向乙一地點，急遽的移動軍隊及轉運材料非常便利，且可依總司令官之意向，可速得實現也。

後感覺汽車輸送機關分屬於團隊，不如直屬於高等統帥部為有利，蓋各國出征軍附帶多數汽車，先向大部隊配置汽車隊，再依次序向各小部隊配置之場合，隨時各部隊可自由利用，但歐戰時各軍常訴汽車輸送力不足，其故安在哉，即輸送豫備力不足致之也，若將全輸送力放置於總司令官管下，豫備多數汽車，不但同司令官可隨時隨地利用之，且於戰局固定之場合，編組適當必要的輸送隊，可得作極有效之利用，尚採豫備輸送力集中主義時，可防汽車之濫用，且於休息期間，對所屬人員之教育可充分行之，且對檢查車輛修理車輛，亦稱方便，不但過去之大戰是如此傾向之，恐將來戰爭時，亦不能不視此為一大金科玉律也。

採此主義對於人事方面非常有利，即服務於汽車輸送之人員，與所屬部隊之人員，常相接觸，事務維持上稱便，且汽車使用上及維持上亦有利點，因為以此可增強人員之責任觀念，要言之，關於汽車輸送實際所取之方法不外如下數項，

A. 為達成全依汽車而行動之部隊，將一定數之汽車置其固有編制中，以備必須，如（移動砲兵，重砲兵用牽引汽車彈藥，補給隊，對空防禦隊，戰車隊，衛生隊）等。

B. 於軍師旅團大部隊中，如上所述，於固定編制中保有若干汽車，特於運動戰時為必要。

C. 將近戰役末期，聯合各國軍轉換攻擊方策，認為高等統帥部有掌握強大的豫備汽車輸送力之必要，配屬於各汽車隊以最小限度之車輛，對各部隊只配最小限之汽車隊，兩餘之大部分，汽車輸送力皆歸總司令官掌握之。

D. 鑑以上之經驗，一九一八年八月二日聯合各國軍事補給會議席上法軍代表提出聯合各國軍有設汽車豫備隊之必要案，後經通過決議之。

如此概觀高等統帥部集中汽車豫備輸送力後之結果，如下

一九一六年中法軍向德軍進行攻擊之時，法軍將汽車輸送置一人指揮下統轄之，發揮甚大之功效，每二十四小時有六千臺貨物汽車為之運轉，即彈藥每日之輸送量，亦達二千噸，因為系統優良，可得運搬多數之資材，意軍集中汽車輸送力一九一六年五月中蒙奧軍攻擊之際，以迅速之移動手段，利用貨物汽車輸送十三萬之大隊，向必要之方面，運、行者、亦利用汽車交通之功耳。

一九一七年英法兩軍為向意軍正面增發援救部隊，法軍利用貨物汽車，亦奏大效，其輸送力較鐵路輸送為強，計有二倍之夥也，（行動較大大火車為自由）彼時汽車每日之輸送量，等於鐵路二十列車也。

一九一八年七月被敵軍攻擊時，法軍為行逆擊起見，法軍利用貨物汽車輸送步兵數達七十五萬，向後方送回傷病數為十五萬五千九百，尚為參加部隊運送生肉三萬五千五百噸，彈藥百四萬噸，一九一八年七月十八日至二十四日六日間法軍變換隊形取攻勢，彼時由甲地點向乙地點用汽車向第一線所輸送之兵員，至少有四十萬，有稱於此奇襲戰上為發揮汽車最大之效力者，一九一八年聯合各國軍皆轉攻勢，汽車輸送既統一，美比兩軍與法國以莫大之援助，雖於未設鐵路

之地方，及鐵路被破壞之地方亦多奏偉功也。

關於軍事上汽車之用法歐戰中美國一將官有如下之述說，彼將與戰鬪部隊共同行動之貨物汽車輸送大別為二，（一）戰鬪用輸送，（二）補給用輸送，兩者之不同點大旨如下：

（一）戰鬪用輸送

編制部隊中所屬人員及材料之輸送，又担任為本部隊之豫備，運搬第一次之必要品，即美軍所謂之戰鬪輻重，例如特種貨物汽車，（有線電話無線電話及其修理車）汽車砲兵，豫備彈藥車，電池裝置車，機關槍隊用偵察車，移動野戰病院車等屬此類中。

（二）補給用輸送

任至分配地點所消費補給品之補給輸送，例如師部，旅部及軍之糧食，彈藥砲兵廠，等屬此類也。但依右之分類，任戰鬪用輸送之貨物汽車，除其所轄部隊可以使用外，一概不許濫用，因此容易算定汽車輸送力，且免受因狀況之變化，而起增減之患，然補給品輸送汽車，與此性質不同，即其組織與鐵路輸送組織有類似之地方，鐵路之第一條件必要良好之線路，而補給用貨物汽車亦如是也，汽車能率之如何大蓋依道路狀態為轉移，鐵路於運輸行動

範圍內，於適當之地方必要設大修理工場，其運轉行動亦有定時，補給汽車亦具以上之條件，但汽車較鐵路有通融性，有時可為鐵路之手足機關，或為補助機關，因此兩者之管理方面須有統一之組織，如漫而無限制無系統，對於利用方面起不平，同時失去汽車之優點，減却通融性，只可盡迅速力毫無聯絡，如斯與具有機關之動物又有何異乎。

據一九一八年七月二十二日法軍代表於聯合國軍事補給會議之席上，述說汽車輸送力之豫法方法，當時有以下之研究：

（一）使用中之貨物汽車數對砲兵，航空勤務及輸送勤務各配置之數如何。

（二）為輸送勤務所配置之貨物汽車，固定的或豫備的對軍師所配置之數，豫備的編制辦法。

（三）對於各軍師所配屬貨物汽車總數中為輸送雜貨及糧食、彈藥、工兵材料，恆常的配佈基準，配屬軍部之汽車隊為軍部配屬部隊不知從事於師部之輸送與否，又為必要時之增援隊，將勤務之師部汽車輸送分派於他隊有使用能力與否。

（四）軍部可使用之汽車，於通常之輸送性質如何。

(五)總司令部於補充用以外有無豫備的貨物汽車，如有時其積載量如何。

(六)上五項以外供各軍利用之汽車輸送人員有無。

(七)今後(一九一八年七月後)八九三月間，補充輸送用汽車及人員豫定數問題。

(八)右豫定數之辦法是依現在所使用數維持之乎，或另構成大兵團之豫備乎。

會議中皆鑽研此八大豫備問題，於一九一八年八月二十二日始決議之，其決議之大要如左：

本會議認可聯合國豫備汽車置於聯合軍總司令官下處理之，其目的為確實保持離開鐵道路線五十杆以上之地方，軍事行動之場合，可能補給四十師之糧食及彈藥，且此豫備可與十師團(包含砲兵)同時輸送。

德軍受聯合各國軍之攻勢不可支持時，即開始撤退，一方為縮小戰線，一方為補足豫備兵力，當撤退之前，將一切營造物，完全破壞，其新陣地之前方直成爲荒廢地。

聯合各國軍爲生活及爲戰鬥，不能不仰給由後方向前方送給資源，此資源唯有賴汽車輸送，向軍隊附近前送之，營造物之破壞者主爲交通機關，因此改修鐵路亦非常困難，蓋

合軍因此設置兵站線亦不易，對德軍新開正面之攻擊作戰，若不費長期之道路建設，無攻擊之可能性，所以此時爲得最後之勝利，始敢行向新開方面，(即德軍之正面)行強力之攻擊，並達到目的者主要因爲利用汽車可得輸送，軍之最必要的補給品，鑑此聯合軍編成共用之汽車豫備輸送力，比從前更要緊張，其後採用此方針，特別奏效，關於汽車總豫備設置美軍代表所謂調查之結果有如下之發表：

(一)爲期達成汽車輸送總豫備時，至少需要三百羣之部隊，各師部配屬四羣，一師部每日需要二百噸之補給品，由鐵路終端之前方五十杆以上之地方至少需百六十羣，但一羣中以八十臺貨物汽車爲計算單位，所以聯合各國軍之總豫備必要貨物汽車二萬四千臺(輛)，而各國軍汽車積載量又不化一，大概以三噸車爲基本算法。

(二)依各國軍參加兵力之比率，爲完成總豫備起見，提出二萬四千輛貨物汽車爲合理，依出兵之比率，法軍與美軍各提出八千輛，英軍提七千輛，意軍提出千輛。

(三)各國軍於上列比率以外所有之汽車，而亦可爲總豫備之一部者，其輸送力殘餘部分，仍存於各國軍，但此等部隊其編制上裝備上，依聯合軍總司令官之決心，於臨時可以

供一般之使用，亦需統一之。

(四)為努力維持聯合軍汽車輸送豫備之編制，各國軍每月初須報告由本國軍向豫備構成部隊之供給狀態。

(五)各國為豫備之使用，其人員及車輛總數，須於一九一八年十二月一日以前報告之，一九一九年一月後須編其成組織及完了豫備汽車隊之訓練。

依上所述，聯合軍設立汽車豫備輸送隊，為期活動有效，凡使用方法統一以後，操車法、積載法、卸車法，亦當然要有統一之制度矣。

為統制此聯合國軍事補給會議又設一小委員，專門研究關於統一汽車及於輻輳地方，交通整理方法等，而此委員會為使各國軍週知計，使各國軍派出若干將校出席，此委員會作成以下規定案：

(A)運行路線之系統案。

(B)軍隊之輸送案。

(C)作成軍需材料輸送案。

汽車委員為研究聯合各國軍內一般的輸送及各國軍互相的輸送：及關於運行上之規定，決議有設置聯合國汽車輸送中央講習所之必要，講習者由各國軍分派之，至休戰前共開

三班，大見功效。

最後各國軍代表向軍事補給會議所提出之報告，法軍提出三千，英軍提出七百，比軍提出六十，美意兩軍無能力可供用云云，其總數不過七千七百六十輛，尚不足豫備之豫定數也。

其後締結休戰條約時，(一九一八年十一月)可以供為豫備用者，各國軍汽車數稍見增加，法軍仍然是七千，美軍三千六百六十五輛，比軍由六十增加至百輛，英軍供出千輛，至於數字絕對正確與否，彼時亦無詳述也。

若我國公路建設整齊汽車輸送當可與鐵路輸送一大助力，平時為鐵路之培養線或為開拓者，戰時則可應機處勢發揮軍事上之最高義務，且汽車之短距離迅速點，由A地直接送貨於B地，中途免換車之苦，人事費方面，有種種優點努力發展汽車交通者，經濟開發上文化促進上軍事完成上，莫不是賴耳。

今將歐戰戰役末期各國之汽車數及軍用汽車數列下：
各國汽車一覽表(一九一八年)

美	國	五,九四五、五〇〇	九五、〇〇〇
	汽車總數		軍用汽車數

國	軍事汽車	坦克車
英國	五六八、〇〇〇	一二五、〇〇〇
法國	一二六、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇
德國	一〇五、〇〇〇	六〇、〇〇〇
意國	一三五、〇〇〇	一〇、〇〇〇
俄國	二七、九〇〇	一五、〇〇〇
埃國	二五、四〇〇	二〇、〇〇〇
比國	一四、七〇〇	五、〇〇〇
西班牙	一〇、三〇〇	
荷蘭	一〇、〇〇〇	
日本	五、七〇〇	三〇〇

歐洲戰場軍用汽車及坦克車一覽表

國	英美法比	英美法
德	八〇、〇〇〇輛	一、〇〇〇輛
俄	一五、〇〇〇輛	
英美法比	二六七、〇〇〇輛	三、三〇〇輛

第二節 港灣之戰時輸送

港灣為海上輸送之基礎點，港灣施設完備與否，與作戰上有極大之影響，由平時需有大規模之組織，於國家經濟上

，是為不可能之事，但遇戰時速以平時施設之基礎，改為軍事上必要之施設，是為問題者，所以於平戰兩時務要調和需求，而建設港灣也。

向將來之戰爭與過去戰役相比，較為應付龐大軍需品之要求，國民生活必需品之量的增大，特重工業不甚健全之我國，戰時需外國之供給者多，故戰時港灣之諸施設，於平時須有澈底的研究，最近海南島之諸般建設，亦使吾人所最關心者也。

鑑歐洲大戰之先例，法國於大戰開始時，輸出入皆見激增，一方為應軍隊輸送之要求，他方受輸出入量之增加，狹小之港灣是覺遺憾萬千耳。

但為戰時輸送港灣需有以下之要素，方為合理也。

- (一) 港灣於防禦線內，特能免除敵潛水艇之危險者。
- (二) 港灣之航空施設，迅速的容易實行者。
- (三) 港灣設備完備，海運資材豐富，易發揮裝卸效率者

(四) 陸上地積廣大，軍隊及軍需品集合容易之地方，

(五) 下錨地對風波進護宜良好，可收容多數之軍隊輸送船，且擇容易補給燃料及清水之地方，

(六)軍隊之營房，給養糧秣方面容易調達物質。隣近大市街之地方。

(七)車船連絡設備須良，

(八)便於保守秘密之地，

如上之八大要素於作戰上是最希望者，但此等要素於平時多與經濟的條件相反，例如港灣樞要地方，平時有廣大之空場，又於必要外建設棧橋碼頭，故軍部為使用戰時港灣只得基礎原來之港灣設備，應軍事輸送上及作戰上之要求，去臨時改裝之，戰時軍隊之輸送，特其乘船登陸於最短時間，完了莫大之人馬材料之裝卸，我國之港灣大半為自由港，戰時輸送上有極大之難情，但為作戰之要求，須施行武力取強硬手段不為功也，

為戰時輸送，港灣之軍事施設各異，使生之目的亦不同，搭卸量之多寡，使用時期之長短各異其方式，或僅行軍隊之搭卸者，或僅行軍需品之搭卸者，或併行者，又為一時使用者，及為全作戰期間使用者，其軍事施設概要說明於次，

(一)下錨地之區別及設置繫船浮標事，

某一港灣，皆指定下錨地，但一時因多數船舶入港不能

收容碇泊時，須擴張錨地並明鮮示出其標點，因為此錨地必要選定距海岸近之地方，即平時在用之海為必要計亦可併用之，而下錨地狹隘時：或底質不良，水深過度時，必需設置繫船浮標，若無擴張之餘地時，多數之船舶，不能不配列於狹正面，因此又必需增設大規模之繫船浮標；

(二)搭卸場之選定及構築棧橋事

搭卸場者為搭載軍隊及軍需品向陸上，所使用之地方，顧慮交通路之關係如何，特著意於港灣與舢舨船其接近之便否，而後決定之，因為軍需品輸送之膨大，平時所使用之岸壁棧橋，當然現不足之感，特如砲車戰車，馬匹之搭載，極完全之設備甚少，故臨時不能不從新構築棧橋，普通軍隊之搭載各船須同時行動，且於短時間，須完了其任務，一個棧橋行若干隻運送船之搭載者，是為困難，因此需構築多數之棧橋也，

(三)對小蒸汽船之碇繫場及入船場之設置事，

小蒸汽船，舢舨，為補助大汽船之搭載卸貨，集聚於港灣附近者，當在多數，為碇繫此等小船，必需設置特別之棧橋，及繫船浮標，又為收容小船設入船場(集屯場避難場)，

(四)軍隊集合場及軍需品集積場又收納庫設備，軍隊有

砲車馬匹戰車飛行機，爲一時集合，必要廣大之地域，特爲馬匹須設繫馬場，及馬糧飲用水之倉房，同時道路方面亦須修築新開若干，軍需品一時搭載莫大數量，利用海岸附近之民房，及倉庫尙感不充足時，故於海岸附近爲集積大量軍需品，要準備廣大之地基，如危害品恐風雨露之浸曝，爲收容此等物品必需建設鞏固廣大之倉庫也，

(五) 宿舍及工場等之設備，

擔任輸送機關服務者當不在少數，故港灣爲軍事輸送使用時，第一必要選定接近大市街之地方，爲上陸軍隊宿營時便利，而有時大市街不能滿足此要求時，於臨時可急速建造行營，歐戰時美軍上岸時，卽急速構築天幕，有時固然因爲陸上交通機關完善，特鐵路輸送力強大，無建設行營之必要，較近因爲潛水艦發達之結果，陸軍輸送船於海軍護衛之下，行集團的航行一時有多數軍隊之乘船，及登陸是不得已者，故陸上輸送力隨時可應付此要求者，實爲難能之事，片刻或短期間滯留於港灣者，在所不免，爲宿泊集團軍隊，故有構築營房之必要，

而實行海運機關之位置，務必設置於海岸附近，如有適當之家舍時善也，否者必要構築其宿舍，又爲修理小蒸氣船

等，須使用民間工場，如民間工場無船舶修理工場時，又必要設立修繕工場也，

(六) 對港灣防禦警戒之施設，

戰時之港灣乃敵軍潛水艦航空機之攻擊目標，爲防止敵潛水艦之潛入，於港口附近，發射魚雷，或敷設機雷於灣口，故爲防禦灣口於水中需設障礙物防禦之，而爲免避抵抗敵軍航空機之危險，準備高射砲是普通常識，同時爲任港灣附近防禦之飛行機，需設港灣飛行場，或於港口，航路爲掩護及其他之重要部分，設空中射擊用高速度火砲等，

爲統制軍隊輸送船及保持與其他海運機關互相之通信連絡，增設通信，信號設備，以期輸送之正確迅速耳，

軍事作業不分拂曉，及晝夜，爲搭載軍隊登岸需設備照明機關，且於集合軍隊之操場，亦要照明設備，以及對小蒸氣船供給燃料，及補給清水之設備等，港灣之作業實多，而其準備方法，亦須善加考慮也，其次將歐洲大戰時港灣之戰時輸送，及勤務情形述之於下，

關於爲戰時港灣之施設情形大概如上所述，然而實際上歐洲大戰時英美等國如何利用港灣如何施設之，約而述之，以供考攷，

英國於本國所使用之港灣，因皆於鐵路之終起點，其組織多屬鐵路公司管理之水陸連絡輸運極稱良好，搭載軍隊軍需品之列車，即可直接進入碼頭，直向繫於碼頭之船舶搭載之，鐵路最大之効力，一日可發送九十三列車之軍事輸送，港灣之搭陸効率一日有一軍之多，而於法比戰場英軍所使用之港灣能力，益而減弱，鐵路每日只有二十九列車之運轉，港灣亦未發揮最大限度之能率，因此觀之，英國港灣如何良好，同時又可推察車船連絡之重大也，美國使用法國之港灣，採用陸海連絡輸送法，縱令受英法兩國之援助，其所發揮大規模之輸送者其港灣施設偉大可值贊嘆也，美國於最初一年間，僅輸送五十一萬人左右，及至戰役末期半年間一躍輸送百五十萬人，有謂一九一九年美軍計畫五百萬人之搭陸施設者美軍利用法國之七十大小港灣，八十五船渠猶感不足，又新設八十三所，其鐵路線長為千六百基羅米突，狹軌鐵路八百六十基羅米突，電報及電話線十六萬基羅米突，可為其大規模之一左證矣，就中不列斯特港加以改築修補，美軍主由此港登陸，元來此港為法國之重要港於此港之附近地方，建築七百兵營，天幕五千三百個，可能收容八萬人，同時建築可收容五千人之食堂十五座，大浴場三座，蒸氣洗衣場

一築，娛樂室等，因此彼港附近荒涼之田園，一變而為軍事的市街，美軍之建設優良，沿各船渠敷設四條鐵路，所岸壁上設有二十臺電氣起重機，蒸氣起重機二十九臺，由輸送船即可搭載至貨車中，其設備之週全實可驚人，如上所述之偉大的軍事施設，於我國立即應用，立即建設是為困難而不可不知港灣於戰時是不能不施設大規模之設備也，

再者將歐戰時港灣之勤務略述之，

大戰時法國諸港灣皆施最善之設備，而仍有不足之感，法國國民生活必需品以及為輸送聯合各國軍之軍隊，及軍需品之連絡輸送等，屢有困難事起之發生，故聯合各國為使軍隊及軍需品登陸時，無障礙起見，法國最高統帥部施行港灣擴充計畫，即如於野戰軍地帶之諸港，大加改善，於內地帶法國中央政府亦努力擴張主要港灣之設備，改善其組織，英美兩軍屢增兵力共同組織一特別委員會，研究利用諸港灣之使用方法，並任決定鐵路輪轉材料之分配及決定輸送次序之責，對於房舍，倉庫之新設調查，增設船渠各港留出一部分船渠及房舍為人民之需要，使用增加登陸能力之有效方法，

美國參戰之初期，法國各港灣，各鐵路皆發揮其全能力

所使用之港灣多於大西洋之南部，及地中海沿岸，諸港當時因爲應德國潛水艇之跳梁，及與本國距離過遠，此等諸港皆未得充分利用，不得已，使用若干第二流小港，小港之船渠，及搭陸設備，皆不優良，又新築若干以補不足之設備，以圖搭陸作業之迅速，努力謀算對於野戰軍團滑補給之途：同時將停船時間在可能範圍內縮短之，以期通融船舶之不足也，各國軍需品輸送既大且夥，港灣勤務機關組織亦複雜，如英軍將港灣勤務分爲統轄的方面與搭陸及前送方面，前者依兵站司令官之命，由根據地司令官掌其權衡，後者由輸送部長任其責而其前送次序，依補給部長之決定，

美軍於各根據地之港灣勤務，由根據地司令官掌其責，同司令官爲補給部長之直屬者，凡方針以外之事項，皆由司令官決定之，根據地軍隊之指揮及軍紀之維持亦負責管理之，

法國爲統轄港灣勤務，組織一混成委員會，其委員由陸軍派出二名，文官一名，海軍一名成之，此委員會於野戰軍地帶，受總司令官（後方部長）之命，而於內地帶則依土木及運輸部長之指示，實施業務也，

意國港灣之業務，由海上及鐵路輸送部長及海運鐵路委員與輸送部代表三者分掌其業務，但輸送部代表得其他關係

各機關之協力，可以特別處理關於軍之港灣業務也，

若我國港灣設備既不良，對於港灣防空上不可不加十分注意，如防空砲臺之設置，飛行場之設置，避難地方，對於防火設備等，以及交通機關之設備，對於海運機關各種工場，及其他之重要建築物採取分散配置法，免受一爆發，制全港灣之致命者也，運河之開設等，防止陸上交通杜絕時，水上交通尚可保持也，對於燈火統制上亦要擬妥辦法，考究平時之訓練等問題，港灣之設備既備，其次對於港灣之水陸聯絡亦能發生最大效力，因爲船舶與陸上之鐵路互相連絡，時間方面須經濟，人事方面須以最小勞動收得最大效果，元來海與陸，換言之船舶與鐵路，未取細密之聯絡辦法，及聯絡設備，如今日戰時輸送多數人馬及材料，迅速的經濟的，向目的地發送，海陸之連絡設備是如何之重要，當可易解矣，歐西各國爲取水陸之連絡設立臨港鐵路，其他港灣之動力，多傾心於機械化，即爲減少人爲的動力也，因爲對方採思想戰及買收主義易使勞動者趨向罷工之途也，

臨港鐵路是爲必要之一，車船連絡之事，國家於平時須助長商船事業，同時獎勵之，補助之，保護之，且國家可直營商船事業，準備大型汽船平時發揮交通之使命，戰時省除擁擠不足之苦，是當前之大建設焉。



號誌概說

(四)(續第二卷第十期)

宗之琥

第八節 號誌之運用

號誌之種類繁多，構造複雜，其運用方面亦更形重要，茲參照各國慣例及我國規定，擇要略述之，蓋機械構造愈完備，則所需人事之管理愈簡單，我國號誌設備，尙極幼稚，故其運用方法，更應注意及之。

一、號誌之通常部位

固定號誌之通常部位，有顯示險阻者(Normal Danger)及顯示通行者(Normal Clear)二種，前者用於人工閉塞制下。

後者則用於自動閉塞制下，凡固定號誌，倘其構造，於機械損壞時，不能顯示險阻者，不應採用之。

人工閉塞制下，除遠距號誌外，當一號誌已經下落，令

列車通過時，於列車尾車未越過或未停止前，該號誌不得復置於險阻部位，若在聯軌站，則非俟列車之尾燈車越過號誌，並已離開聯軌軌尖，亦不得復置於險阻部位。

二、號誌燈之運用

天將黑時，或風沙露雪時，應將號誌燈燃點；而在通夜開放之正道區段內，除有特別通告外，非至白晝，號誌燈不得熄滅；在夜間關閉之支路車站，除有特別通告外，號誌燈於車站關閉後，應即熄滅，設車站於天明以前必須開放者，應將號誌燈重行燃點，俾第一次列車通過時可以顯示。

三、列車之停留

在自動閉塞制下，設前方區段號誌顯示險阻，則為有車佔據之表示，列車應即停止，惟在停留一定之時間——普通多為五分鐘——後，若號誌仍未險阻，則列車可緩緩前進，以備

號 誌 概 說

隨時停止，即各國所謂「停止並進行」制(Stop and Proceed System)是也。

在人工閉塞制下，設列車因號誌表示險阻，業已停止，司機須鳴汽笛，倘仍被纜留，車守或火夫須前往車站或號誌房，將列車停留之地點，告知站長或號誌夫，並在彼處守候，至站長或號誌夫能准許列車向前進行為止，惟無論如何，列車在號誌前停留，不得過五分鐘。

設列車或車輛業已越過進站號誌，等候駛入其他通行軌道，或調入岔道站，又列車或車輛業已由岔道調入通行軌道，等候駛入他通行軌道時，車守，調車夫，或火夫於列車或車輛停止後，須立即前往站長室或號誌樓，將列車或車輛停止之地點，告知站長或號誌夫，並在該處守候，至站長或號誌夫，並在該處守候，至站長或號誌夫能准許該列車或車輛前進或調出通行軌道為止。

車守，調車夫，或火夫，須給予充分之時間，俾於號誌下落之先，得回至列車，而號誌下落時，司機非俟得到車守或調車夫之手作號誌，指示其已回到列車，不得向前開駛。

四、號誌之檢視及試驗

站長或號誌管理員須隨時檢視及試驗所轄之號誌，使能

運用適宜，其於號誌師也亦然；號誌燈上之顏色玻璃須保持其潔淨；將號誌置於平安或險阻等部位時，須加注意，如為人工動力號誌，不獨轉動其槓桿，且須同時察看號誌，俾得確知是否隨同動作，完全顯示平安或險阻等；設號誌不能由號誌房望見時，須設一轉達機，以聯接號誌與號誌房，俾號誌夫能確知號誌是否運用適宜；號誌繞每因溫度變更而漲縮，須時加注意，用調整螺桿或螺環，施行適宜之調整，而遇有號誌運用不靈，或燈火熄滅，或燈光不明等情事，須立即報告該管上級職員。

五、號誌之損壞

司機，車守，及其他在行駛列車上供職之鐵路服務人員，如遇有任何障礙，或損壞之號誌，或其運用有疏忽之處，須將實情於列車到次站時報告站長；而不在行駛列車供職之鐵路服務人員，如望見任何障礙，或損壞之號誌，或其運用有疏忽之處，須將實情報告站長，或其他主管此項號誌之鐵路服務人員；而主管人員於得到報告後，應即飭工修理，並作其他之有效處置。

進站號誌或出發號誌損壞，或運用不靈時，須派一勝任之人，攜帶手作號誌及響墩，駐於該號誌處，執行主管長官

之命令；並須將節制各相關軌道之遠距或外進站號誌間之槓桿解開，並將此項號誌，置於險阻部位，至損壞修復，一切機關運用靈活爲止，設損壞之號誌能置於險阻部位，須置於該部位，至恢復原來作用爲止。

損壞之遠距號誌或外進站號誌，不能置於險阻部位時，須於該號誌之外，派駐一勝任之人，攜帶手作號誌及響墩，向一切來車之司機，傳達進站號誌所顯示之號誌，至損壞之號誌已經修復，並運用適宜爲止。

六、號誌之作廢

凡不用之臂形號誌，應用木片兩條，釘於其上，作十字架形；凡不用之燈光號誌，應不裝燈光，他如圓牌方牌號誌等，亦應不設燈光，以示區別。

七、響墩之管理

響墩號誌，只於道上有障礙，或於風沙霧雪時用之，每站至少須存十二具，每工頭至少有六具，其搬運則須小心，以免炸裂；平日應存儲於乾燥處所；不得與磚牆接觸；所有響墩至久每六個月，須加檢視，並取一最陳舊者，加以試驗，俾得確知此項響墩，是否完好，設響墩外殼生鏽，或環扣壞損，或發現其他疵病，須取出繳還；響墩上有製造年份，

逾五年者，不得存儲，而使用時，則應按照發給之次序，其收到最早者，儘先使用，以免陳舊者存積；設列車駛過時，響墩不能炸裂，須立將情形報告該管上級職員，並將失效響墩，繳呈查驗。至響墩之應用方面，則容於後節分別述之。

八、手號夫之工作

凡固定號誌損壞或應用不靈時，須以手作號誌代替之，即手號夫之工作也；手號夫應向主管號誌夫詢問應令何車開入，如其應令前進之列車，係向迎面轍尖行駛，該手號夫於表示號誌准其前進以前，須將轍尖部位，告知主管號誌夫，設應令前進之列車，係向跟蹤轍尖行駛，手號夫須確查該轍尖是否已在適當之部位，俾列車可以通過。

手號夫當表示號誌令列車前進時，須站於所管理之號誌之左近，俾其他軌道上之司機，不致誤認軌道，如須令來車停止，或減少速率，手號夫須向司機表示紅色手作號誌，至列車已停止，或速率已減至適宜程度爲止，彼時如能准許列車繼續前進，須表示綠色平安號誌，穩持手中。

設有隧道阻隔，或在霧雪風沙之時，不能望見損壞之遠距或外進站號誌，站立於該號誌前之手號夫須繼續表示手作號誌，並於該號誌所轄之一條軌道上，安置響墩三具，各距

十公尺，進站號誌及損壞號誌間須添派一人或數人，以手作號誌傳達進站號誌所顯示者，至遠距號誌或外進站號誌，已經修好，並運用靈活爲止，其遠距或外進站號誌損壞時，能置於危險部位者，則毋須另派手號夫，若不得置於險阻部位者，則應將情形通知後方車站，該站應停止一切向損壞號誌前進之列車，並將情形告知各列車司機。

九、霧雪風沙時號誌之運用

站長或其他特派之人，於霧雪風沙時，應負責派遣霧號夫，駐於各遠距及進站號誌處，各霧號夫於赴崗位之先，須給予響燧十具或多具，修剪燃燒之號燈一盞，紅綠旗一套；設該霧號夫在遠距號誌或外進站號誌處施行防護，須站立於該號誌之外，其距離以能望見號誌爲限，霧號夫遇見列車經過面前，開往節制該號誌之車站，倘該號誌表示險阻，須於該險阻號誌所轄路線之一軌條上，安置響燧三具，各距十公尺，除奉有特別指令外，並須向來車之司機及車守，表示紅色手作號誌；當該號誌下落，或轉開之時，須由軌條撤去響燧二具，並向司機及車守表示穩持手中之綠色手作號誌；當霧號夫覺察有列車處對向駛來，須將軌條上之響燧，一概撤去，凡遇此項情形，毋須向司機表示手作號誌，並俟該列車

通過，即須將響燧重行安置，設霧號夫因列車尚未開去或其他原因，而覺察其號誌附近之路線必有障礙者，除保留原置之響燧外，須沿路線後行，至少二百公尺，顯示紅光燈，以保護此項障礙，並於其所管路線之一軌條上，安置響燧三具，各距十公尺，然後返回得見號誌處，俟確知該障礙撤去時，須將較遠之響燧三具撤去，並返回崗位。

遠距號誌或外進站號誌業經下落或轉開，令列車通過霧號夫於列車通過之後，須檢查號誌，是否復置於險阻部位，倘已過適當之時間，號誌並未置於險阻部位，霧號夫須按照上述方法，赴後方保護列車，並前往車站，將情形報告，凡遇號誌燈熄滅而不克燃點者，亦須施行同樣之防護。

凡派駐進站或出發號誌之霧號夫，須於號誌表示險阻之時，在該號誌所轄路線之一軌條上，安置響燧號誌三具，各距十公尺，並向來車司機，表示紅色手作號誌，並奉行所得之命令。

進站或出發號誌業經下落或轉開，令列車通過，霧號夫於列車通過之後，須查察該號誌，是否置於險阻部位，倘該號誌尚未置於險阻地位，霧號夫除安置響燧三具外，須即報之。

霧號夫將響墩置於軌條上後，須駐於響墩與固定號誌之間，或響墩與障礙間最相宜之地點，須留心自身之安全，俾得向司機及車守表示手作號誌，又表示手作號誌，以能使司機於機車炸裂響墩之後，可以望見爲宜，而霧號夫於傳達信號時，不能望見固定號誌，除確知係表示平安外，應作險阻。

霜雪劇烈之時，站長或主管人員於路段開通而未准列車開入之際，須將號誌及轍尖時常運用，以防霜雪阻礙其轉動之自由，霧號夫亦須查察其所管號誌之號誌臂，圓牌及號燈是否轉動合度，毫無阻礙，所有號誌之號誌臂，號誌燈之玻璃等是否並無積雪，所有滑輪鐵綫，是否轉動自如，設有損壞或障礙，應立即報告站長或主管人員。

站長或主管人員，須確查所有霧號夫，於必須前往崗位之時，已否遵命前往，凡霧號夫甚多之處，須派一勝任之人，前往各崗位巡視之，並查察各霧號夫，是否克盡厥職。

迷霧散盡，或風雪停止之時，各霧號夫須於其施行警霧信號鐵綫之一軌條上，安置響墩三具，各距十公尺，然後往所屬車站之主管人員處，請示是否仍須值班。

十、調車與號誌之運用

站長或號誌夫當調移機車客車及貨車之時，務須格外小心，非接到車守或調車夫或單行機車之司機或火夫之號誌，指示尾車或單行機車已通過轍尖，不得使此項轍尖移動，而站長或號誌夫於任何調車事務完竣之後，須先查知，或向車守或司機探明，所有客車或其他車輛，確已安置於岔道內，所有通行軌道，確已開通，然後可令號誌下落，准許列車通過。

十一、司機與號誌之運用

司機於其機車或煤水車上，須備帶號燈全套，響墩十二具以上，以備應用。

司機於站務完竣之後，非俟出發號誌已經下落，不得向該號誌開行列車，惟奉有站長或主管人員之特別命令者，不在此例；又非得轍尖及號誌主管員之准許，並非俟適當之號誌業經表示，機車不得開入，退出，或穿過任何通行岔道，又司機及火夫平時應小心瞭望一切號誌，設因霧雪風沙，固定號誌不能照常望見，須將速率減少，並悉心戒備，而當駛近聯軌站及車站之時，尤須小心，俾遇阻止進行之號誌，或路線上之障礙，得將列車停止於此項號誌前。

平時司機對於號誌，不論已知顯示之原因與否，應即注

意遵守，但不可全恃號誌，仍應謹慎戒備，而凡有號誌之處，不能照章顯示，或號誌顯示不明，或應顯顏色處，顯示白色燈光時，均應視為險阻，而應就近報告於車站。

十二、通行軌道之防護

搖車，貨車，或其他障礙物，置於軌道上之先，或公事列車，不得已停留於軌道上，或行駛過慢，有為後車追及之慮者，監工，工頭，或其所派勝任之工人，務須顯示險阻號誌，並于距離障礙地點兩端，至少二公里處，安置響墩三具於一軌條上，各距十公尺，至接到取消之命令為止；設二公里之距離處，正在隧道之內，或在障礙方面隧道口之左近，或在其他處所，因路線之形勢或其他情形，來車之司機，不能自遠處望見手作險阻號誌時，則須於距障礙地上較遠之隧道口處，或遇必要時，在二公里以上之處，表示險阻號誌，並安置響墩，務使司機能從遠處望見此項號誌；設號誌夫奉派表示必須號誌及安置響墩於軌道，未至規定之距離，而已到達車站，應請站長將號誌表示險阻，防護行將阻斷之軌道，不必再行前進，但應停留於車站，安置響墩三具，並表示手作號誌，該站長既得通知，非俟該管監工，工頭或號誌夫聲明障礙業已除去，軌道開通，列車可以安全通過時，不得將

號誌下落，或准許列車通過車站，向障礙地點開行。

十三、養路與號誌之運用

各道撥隊或小工隊，倘在通行軌道上或其附近工作，須由該管養路巡查，發給紅旗二面，綠旗二面，手號燈二盞，以及相當數目之響墩，各該工頭，並應負責將所有號誌準備完善，以備應用。

於單綫上起出軌條，或開始重鋪工作之先，或遇建築傾陷損壞，或因其他事故，路線不能安全行駛之時，須專派旗夫二人，由障礙地點分向兩端出發，至少二公里之距離處，表示險阻號誌，並安置響墩三具於軌條上，各距十公尺，於雙綫上，祇有上行或下行綫阻梗，而非二綫同時阻梗者，祇須派一旗夫赴後方規定之距離處，向阻梗道上之來車，表示險阻號誌，若雙方皆形阻梗，則應派二人向雙方表示險阻號誌。

除上述派遣旗夫一人，前往規定之距離外；監工或工頭須再派旗夫一人，駐在工作隊之左近，該旗夫須安置響墩二具於一軌條上，各距十公尺，並顯示險阻號誌；工作隊左近之旗夫，不時望見遠處旗夫之時，須即酌量情形，添派旗夫一人或數人，以便將左近旗夫表示之號誌，傳達於遠處之號

誌夫。

修理，提高，或移撥軌道，或施行其他工作時，或其他須令列車減少速率之時，監工或工頭須派一人，行至前後一公里處，遇必要情形時，行至較遠距離處，安置響燉一具，於其所管軌道之一軌條上，並將綠旗或綠光燈緩緩左右搖動，表示「注意」信號，而駛來車司機，易於瞭見，監工或工頭，更須派一旗夫，駐守於來車方向一端之工作地點，或路綫之牽涉部份，表示「注意」信號。

設有人向後行去，到達車站，或工作地點靠近車站，而在該站進站號誌保護範圍之內者，則毋須前進越過車站，但務將開往修理處所之列車，必須緩行之情由，通知該管站長，又當固定號誌下落之時，其人應將綠旗或綠光燈緩緩左右

搖動，表示「注意」信號。

施行工作之時，凡防礙號誌或號誌綫轉動之物，須移去之，折斷之號誌綫，須暫加修繕，以待號誌匠前來修整之。

十四、手推車與號誌之運用

路綫未經閉塞，手推車置於路綫上時，不論是否裝載，在車之前後，均須有一人行走，各離車至少一公里，表示險阻手作號誌，以資保護；在手推車前後行走之人，應攜帶響燉，於該車停止裝卸材料之時，應即安置響燉三具於一軌條上，各距十公尺，並須表示手作險阻號誌，及保留響燉於軌條上，俟有送信人到達，傳遞工頭或主管人取消險阻之信號為止，無論如何，倘望見列車駛近，除奉取消險阻號誌之命令外，應即安置響燉於一軌條上。

經濟旬刊

第八卷 第八期 要目
民國廿六年三月十五日

國民經濟建設運動推行原則及方法
吾人對於國民經濟建設運動應有之認識
國民經濟建設運動委員會江西省分會成立經過
國民經濟建設運動委員會江西省各縣市支會成立情形
國民經濟建設運動委員會江西省分會工作綱要
國民經濟建設運動近訊
蔣委員長廿四年八月九日成都通電
國民經濟建設運動之意義及其實施
國民經濟建設運動之意義

附 錄

國民經濟建設運動委員會各省市分會章程
國民經濟建設運動委員會各縣市支會章程
全國手工藝品展覽會章程
全國手工藝品展覽會徵集出品規則
全國手工藝品展覽會出品種類表
全國手工藝品展覽會審查出品規則
手工業及農村副業調查設計簡章
籌辦中國國貨聯合營業有限公司大綱
中國國貨聯合營業股份有限公司籌備委員會章程

中華法學雜誌

新編第一卷 第五六號合刊

中國司法制度之現狀
 中國司法改革之理論的基礎
 中國司法改革之具體方案
 改進中國司法之具體方案
 現行司法制度之實際談
 現行司法制度之面面觀
 司法改革新論
 我理想中之檢察制度
 對於我國審判制度之評議
 檢察制度存廢問題商榷及其改進之方
 大革命時代二審制之創設與現階段之
 每冊三角國內預定半年六冊一元八角國內定閱全年三元三角國外定閱全
 年連郵三元六角
 編輯者南京中華民國法學會 定閱處南京河北路正中書局雜誌推廣所

交通雜誌

第五卷 第三期

航業與航政專號要目
 1. 民生公司與龍興輪船
 2. 國營招商局新設四海輪
 3. 載重汽車之賽路馬號
 4. 英國瑪利皇后號之外景及內景
 5. 美國航政機關之組織與其職權
 德國航業之近況
 日本之航業政策
 附錄
 交通政聞
 鐵路
 公路
 郵政
 電政
 航政

卷頭語
 發展航業與改進我國輪船經理之研究
 水路運價之檢討
 如何收回我國航行權
 航權收回後內河沿海輪船補充問題
 非常時期各國統制航業之法制
 非常時期之航業政策
 戰時之水運軍事運輸
 戰時海運統制政策
 改進國營招商局業務之我見
 (定價)本專號每冊實售五角預定木誌仍照普通通誌每冊三角計算連郵一元
 六角全年連郵三元
 (總發行所)南京新街口燕慶坊一號交通雜誌社

海軍雜誌

第九卷第九期要目預告

一九三七年歐洲各國之海軍
 現代軍艦之編制及隊形
 射擊機之進步與其效用
 新製之德國海軍
 魚雷戰
 發射彈影射於房屋之構造
 保護潛艇之防禦炸彈建築
 英國之空軍
 飛機上無線電之效能
 一九三六年各國海軍造船實現(下)
 現代戰術
 未來之海上飛行場
 天空雙星之研究
 軍火簡章說明書
 軍艦通用火藥砲彈

南京海軍部海軍編譯處出版
 定價 全年十二冊 連郵費 三元六角
 半年六冊 連郵費 一元九角
 另售 單冊 三角

水道測量
 無線電實用問題釋疑
 外彈道學史之演進
 世界航海家與探險家小史
 大不列顛之歐戰記略
 日俄海戰史
 歐戰中德國大海艦隊之戰史
 海軍戰術講義
 海軍名將納爾遜
 世界海軍要聞
 海軍辭典
 輪機辭典
 其餘細目不及備載

日本評論

第十卷 第三期

插圖(日本時事畫報十幅)
 日本新黨運動之展望
 備戰中之日本政治
 日本內閣論
 日本農民負債之現況與其整理
 日本軍需景氣下新興財閥之解剖
 日蘇之對峙及其將來
 日本軍需原料問題
 日本與菲律賓
 日本農業觀察記(續)

民國二十六年四月十五日出版
 編輯兼發行者：南京石鼓路一〇九號日本研究會
 總批發處：南京楊公井鷄鳴書屋
 經售處：各地各書局
 定價 全年十冊 連郵三元
 半年五冊 連郵一元五角



鐵路客運業務

(二)(續第二卷第十期)

朱光宗

第三章 鐵路運送旅客之責任與賠償

償

第一節 旅客之承運與拒絕

鐵路在法律上所處的地位，是公共運輸人，牠至少包含着四種意思，這四點我已經在第一章第二節裏講過了，英美各國鐵路對於公眾所負之責任，普通以習慣法(Common Law)為根據，而輔以各公司之附章(By-Law)，中國鐵路，則根據民法並由鐵道部頒布「客車運輸通則」及「國內聯運規則」為準則。

從法律方面來觀察，倘使旅客購票乘車，那麼鐵路對於任何旅客，應給予一律的待遇，而不能有所差別(Discrimi-nation)。但是這也有例外：第一，假使鐵路因為列車擁擠

過甚，恐怕發生危險，而停止售票，這一點是可以被原諒的；第二、就是旅客一定要適合於運送狀態之下，這包括旅客身體上和精神上的健全，鐵路為保障其他旅客衛生起見，可以拒絕承運，客運通則第十三條規定「凡患疫症或患傳染病或患精神病者，鐵路認為於該旅客之本身恐有危險，或有妨公眾之衛生或安甯時，得拒絕載運。」

旅客上車時一定要有正式車票或憑證，否則概不得乘車(見十一條)；假使誤乘列車，致與原購客票之路徑錯誤時，鐵路應免費送回原啓程站，如係聯運旅客，即送回原定路徑最近之聯站，概予免收車費(見十二條)；旅客如毀壞車上裝置物件者，須照修配價目賠償(見十五條)；旅客不得攜犬入客車，但自包專用車輛不在此限(見十七條)；旅客或託運人擅自攜帶危險品，厭惡品，違禁品，或隱匿於行李包裹等件之內，交由鐵路裝運者，應處以五百元以下罰金，遇必要時

，并得將關係人及物品一併送交主管署依法辦理，如攜帶或匿有上列物品而發生情事，並須由該旅客或託運人等負責賠償（見十六條）。

旅客倘使已經購票上車，而發生下列行為之一，經路員勸告無效，鐵路得將其車票作廢，并勒令下車（見十四條），此種情形，包括下列七項：

- （一）妨害鐵路運輸之安全；
- （二）妨害路員執行職務；
- （三）妨害公眾衛生或安甯；
- （四）當列車行動時登車或下車；
- （五）自車窗拋擲易致傷人之物品；
- （六）擲棄易燃或未熄之物品於車中地板上，坐位上，或車窗縫內；
- （七）由車窗遞取行李。

這七條雖然大體說起來，比較不重要，但是爲了維持秩序和清潔起見，我們覺得還是很需要的。

第二節 鐵路運送旅客之責任與賠償

鐵路運送旅客，不但負平安運送到目的地的責任，同時

還應當準確可靠，假使發生事變以後，咎在鐵路，旅客得向鐵路要求賠償。

旅客一定要購票乘車，車票的功用，不但表明已付運費，同時是鐵路與旅客間所訂的一種契約，客票上載明票價、車次、等級、起訖站等各項，同時還載明一切照鐵路章程辦理，不得轉讓他人，不得中途分程等項，鐵路和旅客都有遵守契約的義務。

鐵路所頒布之行車時刻表，也是契約的一部分，如無特別通告，列車應準時開行。客車運輸通則第三條規定各鐵路列車開到時刻，均以行車時刻表刊行之，行車時刻應以力求準確爲主，但因事故，不能擔保無稍遲緩。中國鐵路因爲各種行車設備尙未十分完全，所以不敢擔保延遲賠償；同時人民對於時間觀念也很淡薄，所以即使時間有何延誤，也不致向法院起訴，要求賠償。但是外國鐵路則不然，如果列車延遲，咎在鐵路員工之疏忽，旅客得要求賠償，這種案子在法國法院裏是常常可以接受得到的。

鐵路運送旅客，除了使列車開行時間準確以外，還應當盡力保護旅客旅行途程中的安全，假使旅客受傷的原因是因爲鐵路員工的疏忽，鐵路應負賠償之責；但是如能證明旅客

之受傷，由於突然發生之事變，或第三者的疏忽，鐵路自可不負賠償的責任。旅客之受傷害，可以分爲旅客和他人兩項：旅客就是購票旅行的人；他人是指無票乘車和在鐵路軌道上行走的人。

受傷的原因，不外三種：第一種是天災人禍；第二種是鐵路的過失；第三種是旅客的過失。解決的方法，不外乎私自調解，和法庭起訴兩種。但是大部分還是私自調解的多。

吾國鐵路對於旅客傷害，在以前是不負責任，同時也不賠償的，舊客車運輸通則第十八條規定「鐵路對於旅客或他人無論因何情由受傷或斃命者，概不負責任，亦不賠償。」但本條已由鐵道部訓令業字第二八三三號修正，規定爲旅客因鐵路事變上所受傷害，如係因不可抗力或因旅客過失所致者，鐵路概不負責。」這樣說來，假使旅客傷害的原因是答在鐵路員工的疏忽，那麼鐵路自應負賠償的責任了。

其次，關於旅客隨身所帶之行李，除通則五十七條所規定者外，在相當的重量和體積之下，鐵路應當免費承運，「如有遺失，應予賠償。其負責期限，各國所定辦法大致相同即從行李交與搬運夫託運起，至行李運送達到達站爲止，中國鐵路負責，從收單出具正式收條爲始，而以運送達到達站

由提取人在規定時間內領取爲止。如果經過二十四小時，（見客運通則六十七條）而未領取，鐵路照章核收保管費，脫離公共運輸人的責任，而處於棧主之地位，負保管的責任。

第三節 旅客之責任及違章

旅客最大的責任，是購票乘車，否則就是違章，中國鐵路上最多的違章案件，是無票乘車，客運通則第十一條規定：「凡旅客非持有正式客票概不得乘車；但持有特種乘車憑證者，不在此限。」假使旅客乘車而犯下列情形之一者，應當在車上補票，并加收罰款，所補的票價照尋常單程票價補收，算至該旅客指定之到達站爲止，惟加收的罰款，則照應補收之尋常里程票價半數算至該次列車前方停車之站；如乘特別快車，加價費應一併計算在內。如起程地點，有可疑之處，所補票價及加收的罰款，應照該次列車起站計算。這種情形包括下列幾種：一、無票乘車；二、越站乘車；三、越等乘車；四、所持客票已撕破，致票上號數日期難以辨認；五、將遊覽來回票，星期來回票之來回兩半張互相錯用；六、持用已失效力之客票。假使旅客無票乘車，又不遵章補票，鐵路得遣之下車。（見客運通則第四十五條）

客運通則還規定旅客不能夠攜犬入車，但是自包專用車輛不在此限，因為這對於公眾的衛生和安甯是有關係的。（見十七條）旅客不能夠擅自攜帶危險品，厭惡品或違禁品，如被查出，應處以五百元以下之罰金。（見十六條）

英國鐵路對於旅客的責任，規定得很詳細，我們現在把牠的幾個原則寫在下面：

- （一）不得阻礙路員行使職務；
- （二）不得無故侵入鐵路界限；
- （三）旅客如無票乘車，應說明姓名住處；
- （四）旅客不得將車票舞弊；
- （五）不得妨害公眾之秩序衛生及安甯；
- （六）不得攜帶危險品入站或入車，否則初犯處五鎊之罰金。

英國 Regulation of Rly. act (1889) 在第五條中規定旅客無票乘車處理辦法，很是詳細，現在把牠寫在下面：「每一旅客經鐵路職員之請，須繳驗或交還其客票，以示付過車費，或按其啓程站照付車費，或申明姓名地址，倘不履行上列辦法，應處以四十先令以下之罰金……如有：（一）乘車而未付票價，且意圖不付者；（二）已付一段票價，但明知已經

越站乘坐，既未補付，而又意存逃避者；（三）既未購票，而經鐵路職員詢問後，又以假造姓名住址相告者；經審詢屬實後，初犯應處以四十先令之罰金，以後續犯者以不過二十鎊之罰金，或不過一月之監禁。」

日本鐵道犯罪法規規定旅客之責任，也很詳細。假使旅客非得鐵路員司之許可，而私持有效車票乘車者，或不按指定之車站下車者，應處以五十元以下之罰金。設違背鐵路運輸法令託運或攜帶火藥類及其他有爆發性之危險物品者，處五十元以下之罰金，其收受兩方，在運輸危險品時應得行政長官之許可，否則應處以三個月以下之拘役或五百元以下之罰金。

第四節 鐵路及路員應守之條款

客運通則第七條規定：「各車站須備下列各項規章，俾便眾覽或揭示之；但已失效用者，應即時撤去或更正之。」此項規章包括：（一）客車運輸通則；（二）行車時刻表及里程表；（三）客票價目表；（四）其他公眾須知各項章程規則。其中除客車運輸通則及公眾須知重要規則由鐵道部頒布外，所有行車時刻表及客票價目表之訂定或修改，均由各路

局呈請鐵道部核定實行。(見客車運輸通則第四條)

在英國鐵路，規定所有章程應予公佈，俾衆周知，并應貼於公衆易見之處，使來往的旅客，都能看到，否則旅客倘使因此而違背鐵路規章，鐵路概不得向旅客要求任何賠償。

現在英國各大鐵路公司的規章，均漸趨一律，由運輸部長批准公佈。英國 Rly. act (1921) 規定鐵路應當刊行行車時刻表，否則罰金五鎊。

美國鐵路普通并不揭示客票價目表，客票上也不刊行價目，但是行車時刻表是印行成許多小冊子，發給旅客的。

客運通則規定各鐵路車站要逐日辦公；(見第八條)鐵路員工及客商概不准授受酬金；(見十九條)假使鐵路員工對於旅客有越禮慢客及疏忽或舞弊情事，可將詳情報告路局或車務處長，以便查辦。(見第二十條)

日本鐵道犯規規定鐵路員工應守之條款，頗爲詳細，現在把牠的要點寫在下面：

(一)失行罪——日本鐵道營業法第二十四條規定：凡鐵路員工如在職務上對待旅客有失行情事，應處二十元以下之罰金。

(二)瀆職罪——違背鐵道員工職守上之義務，或玩忽職責

，因而有危害一般旅客之可能性時，處以三個月以下之役役，或五百元以下之罰金，見日本鐵道營業法第二十五條。

(三)逾額攬載罪——日本鐵道營業法第二十六條規定：鐵路員司如招攬旅客，超過車輛規定人數時，應處以三十元以下之罰金。

(四)運費免脫罪——鐵路員工如與旅客或託運人通謀，免除全部或一部分運費時，應處三年以下之拘役，見二十七條

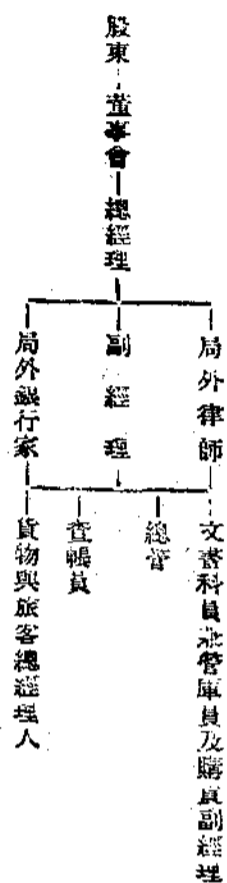
(五)妨害道路軌岔交通罪——鐵路員司，怠忽道路之開通，或無故留置車輛及其他器具於軌岔，因而妨害交通者，處三十元以下之罰金。

第四章 鐵路旅客運輸之組織

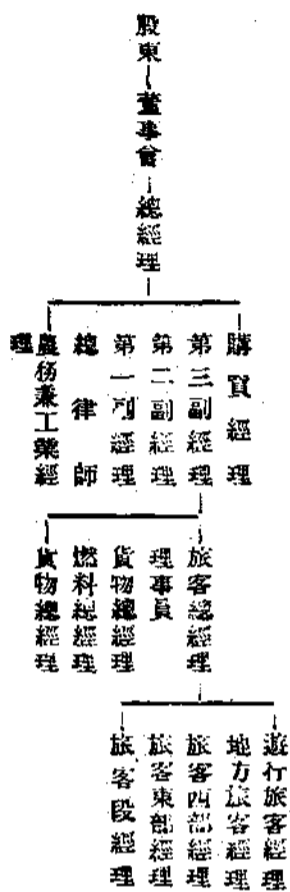
第一節 鐵路客運業務之組織

鐵路客運業務的組織，無論是分段制或分處制，牠都是屬於車務部(車務部分貨物管理與乘客管理兩種)管理，不過在分處制度下，牠在貨物管理和乘客管理下面，還分着各區乘客與貨物管理，以分擔管理各部的事務。

在美國短線鐵路，關於客運事務由貨物與旅客總經理人專責的，我們可以在下表中看出：



在美國長線鐵路，即以 Norfolk and Western Ry. 而論，關於客運方面事務，是由第三副經理兼運輸理事，（負責招攬旅客及貨物運輸之責任，）受總經理的指揮而管轄的，我們現在把牠的系統寫在下面：



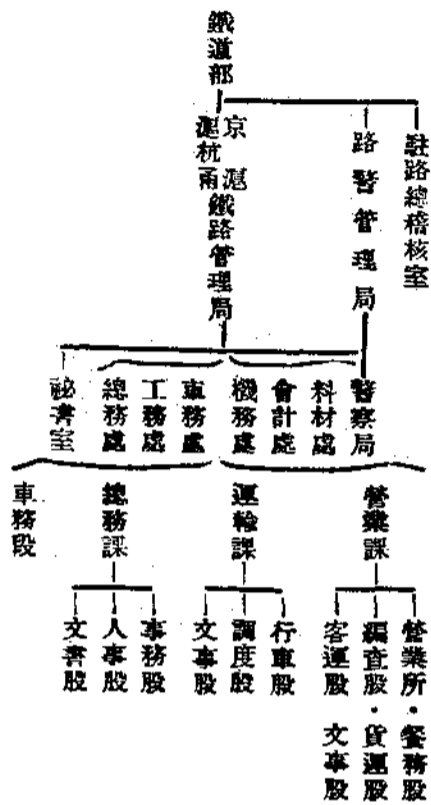
日本鐵道，關於客運事務，是屬於運輸課旅客股辦理的。我們鐵路由車務處運輸課及營業課辦理的，運輸課分設三股：一、行車股，——掌握全路列車的編配和行動，行車時刻的規定，行車狀況的記載和報告。二、調度股，——調度全路車輛之支配與行動。三、事變股——處理一切行車事變。營業課也分設三股：一、運價股——修訂客貨運價，並隨時規定減價辦法。二、招攬股——掌管刊行廣告，調查商情，以求運輸

之增加。三、賠償股——處理客商請求賠償事務。兩路車務處營業課，分段：營業所、發務股、編查股、貨運股、客運股、文事股；其中客運股的職務，可以分為下列數種：

- 一、修訂客票價目及行李包裹等運價；
 - 二、核發特種憑單，減價憑證，定期車票等；
 - 三、辦理國內外聯運事項；
 - 四、辦理軍運公運；
 - 五、擬訂各項客運合全；
 - 六、接洽專車包車事項及計算車租；
 - 七、處理客票手續錯誤，核辦客票退款，補票，行李包裹之賠償，補費等事項；
 - 八、答覆問訊事項。
- 餐務股的職務是：
- 一、計劃及管理餐車與食堂；
 - 二、辦理自設旅館飯店事務；
 - 三、訓練及支配餐務員工服務；
 - 四、核算各種帳據編造各種統計；
 - 五、規定食品價目表及擬訂菜單；
 - 六、購辦及核發餐料並保管存貨；

- 七、考核餐車營業及員役服務狀況；
- 八、檢查清潔整齊事項；

我們在這裏順便把京滬滬杭甬兩路管理局車務處的組織系統，附錄在下面，以資參考。



我們知道旅客運輸，直接由於列車的轉動，而間接則要靠集中的調度，所以運輸課下的調度股和行車股對於客運業務方面是有很大關係的，現在我們把牠的職責寫在下面：

- 調度股的職責，可分為下列七項：
- 一、調度各站存放客車；
- 二、記錄全路客車運行；
- 三、運用全路機車能力；
- 四、編配旅客列車專車；
- 五、指導各站列車交會；

- 六、記錄列車行駛時刻；
 - 七、編造行車狀況及調度車輛報告。
- 行車股的職責，也可分為下列七項：

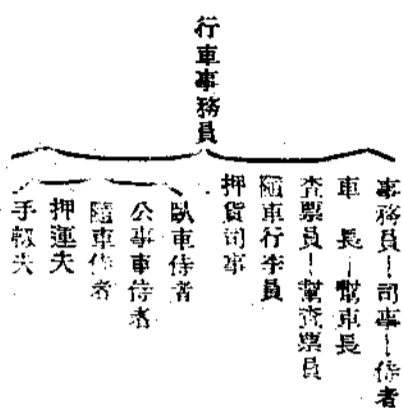
- 一、編訂及分發行車時刻表；
- 二、審核車長記事報告，行車電報及其他文件；
- 三、編製列車運行圖，行車狀況，客列車延誤準點等日旬月報；
- 四、審核行車事變；
- 五、查詢及編審設備損失；
- 六、審訂行車章則及改善行車設備；
- 七、編造其他各項列車統計；

中國之所謂「調度股」即等於美國之「Train Dispatcher」，「行車股」即等於「Crew Dispatcher」之全部工作及「Train Master」之一部分工作，牠的組織比較中國複雜得多，大部分的工作均在段上。

京滬滬杭甬鐵路管理局於民國二十三年更動各段站組織，京滬綫分京丹段、丹蘇段、蘇淞段；滬杭甬綫分滬嘉段、嘉開段，及曹甬段。二十五年三月一日又變更分段，京滬綫分京錫、錫滬兩段；滬杭甬綫分滬杭、杭甬兩段。各分段設

總務、客運、貨運、清潔四股，每股設事務員一人至三人，以一人為主任，另設行車事務員一人及事務員三人至七人。

行車事務員以前是屬以調度股的，現在則因更變分段組織關係，改隸車務段，其職務除支配行車人員工作外，並且還應當不時乘車往沿綫考察行車人員的工作，牠的組織系統是這樣的：



客運股的工作可以分為下列十項：一、票務；二、行李；三、包裹（雜項運輸）；四、軍運；五、站務；六、行車；七、視察；八、招攬；九、調查；十、招待。牠的組織系統是主任下設有事務員，同事及侍者，現在把各項重要的工作，列舉如下，以資研究。

一、票務：凡有關票務方面不易解決的問題，由站呈段處理。如賣票員在客票上不打車次及日期，就應當調查原因

，而予以處分；又如車票遺失過多，亦應調查其原因何在。

二、行李：行李承運的時候，行李房照例須做路單，Yolli，依次裝運，倘使有錯誤的時候，應當呈段處理。

三、包裹及雜項運輸：有時包裹因為包裝不堅，而有所損壞，或損失，也應當呈段處理。

四、軍運：依照「鐵道軍運條例」辦理，分甲乙兩種，憑軍隊憑證，由車務處出公運通知書，或由各車站打電話或電報與客運股辦理之。

五、站務：包括站帳，統計、商電、酒菜、執照。（食物、人力車、花車、汽車、馬車、）

六、行車：可分行車專變，（由站長做行車專變報告書，一份存根，二份呈段，）及時刻表，（車務段長根據各地情形，而定一理想的時刻表，交股研究，而後再呈車務處長，）尚有須加注意者，即為豫備車輛。

七、視察：至各站及各車視察，加以指導或糾正。

八、招攬：組織旅行團，或用他種方法以招攬營業。

九、調查：派員或用通訊方法調查各站經濟狀況，人口，交通，汽車及輪船等情形，以資參考，並負查察之責。

十、招待：鐵路為實行商業化政策起見，故對於旅行團

或旅客須加以招待，直接可得乘客之好感，間接也可以使鐵路營業發達。

兩路車務處外勤員司暫行服務細則（民國廿二年七月十五日出版）一書內，關於行車事務員之遵守各項，記載得很是詳細，現在把牠記在下面：

- 一、編製全綫行車人員服務日程表及附則；
- 二、按日登記全綫行車人員之服務班次；
- 三、全綫行車人員之請假派代等事項；
- 四、按日查核上北站行車人員簽到簿，並按月核對行車人員工作月報單；
- 五、協助段長分段長隨時到車站及隨車視察行車人員服務之勤惰；
- 六、撥發有關行車人員調遣等項之電報文件。

第二節 旅客列車人員之組織

旅客列車人員可以分爲兩種：一種是運用機車者，所謂 Engine Crew，有司機和火夫；還有一種是管理列車的開停和車上一切事務者，所謂 Train Crew；關於司機方面的職責，因爲不是在本書範圍以內，所以不想討論，現在我們從

Train Crew 講起。

Train Crew 中以一人爲首，担負全列車一切責任，有指揮其他 Train Crew 及 Engine Crew 之權，這個負責的人，叫做「Conductor」；中國鐵路稱之曰「客運稽查」。他的下面有車長和副車長，First & Second Guard 此外尚有行李司事，查票員，餐車侍役，茶房和隨車侍役，現在讓我們依着次序來討論。

客運稽查關於列車的調度和屬員的請假，應聽運輸課和行車事務員的指導，並應受有關分段長，站務稽查和停靠站站長的指導，下列各項他應當遵照辦理：

- 一、查察派定之行車人員是否於開車前一小時報到；
- 二、值班時應穿制服，並查察所屬查票員車長，隨車行李及侍役等於值班時是否服裝整齊；
- 三、禁阻值班員工飲酒；
- 四、查察車上各旅客有否座位，並設法代爲覓座；
- 五、禁止列車人員佔坐頭二等座位；
- 六、督率值班查票員登車查察有無笨大物件置於座位上，如查見此項物件，應勸令改置行李車內或移置上面鐵架上；

七、告誡旅客勿站立車門口或踏脚上，以免危險，並勸令亦背旅客穿衣；

八、查察各查票員是否備有札票鉗補票簿足數來回程之用，並督促查票員注意查票，如查有不合規定情事，應即照章補收票價。

九、查察車上員工對於旅客是否謙和有禮；

十、如遇查票員向旅客補票引起誤會，應即根據路章，婉為解釋調解。

十一、查察隨車侍役茶房等之憑證上所貼相片，是否與本人符合。

十二、查察隨車侍役及茶房等於列車將到車站時，是否高呼站名。

十三、查驗各車票是否軋有清楚日期，並有否經收票及查票員司用鉗軋過。

十四、注意列車是否整潔。

十五、查察列車開出車站後，所有車門是否鎖閉。

十六、禁止旅客在列車未停妥前，搶先下車。

十七、查察所貼通告有無失效或殘缺。

十八、保管車上公物，並設法節省列車用電。

十九、旅客如遇受傷等事，應施急救，並送就近醫院治療。

二十、注意防火工作。

二十一、如遇旅客報告失竊，應即追查，以期物歸原主。

。

二十二、查察查票員沿途所收之補票費是否於其落班時點交起程站站務稽查或站長。

二十三、查察本路員工乘車有無乘車執照，車證或車票，否則應令補收票價。

二十四、查察旅客車票是否係至該次車停靠之站，否則應於到達次站時，報告站長，為必要之處置，一面將詳情繕具報告送繳有關分段長，將有關售票員司查明懲處。

二十五、如遇旅客損壞公物，應責令賠償。

車長(Guard)最重要的職務是保護列車行駛的安全，他必須填造列車日報單和車長報告，我們鐵路列車在前端(緊據機車之後)和後端各有司軋車一輛，正車長和後端行李司事，駐車尾之司軋車；副車長和前端行李司事，駐前端之司軋車，其應遵守之事項，列之於下：

(甲)保護列車行駛安全。

一、值班時須攜帶紅綠旗一副，手號誌燈一盞，員司，行車時刻表一份，警笛或調車號角一只，至少響燉六枚，客車鑰匙一枚，急救藥箱一只，行車規章及附則各一本等全副設備安置一木箱內。

二、在起點站開車以前或貨車機車間氣軛是否完好，客車機車間，或貨車機車間氣管是否聯據妥當，並當站長之面將軛車內之氣管開關撥動，試驗氣軛是否運用完好。

三、查察列車在起點站出發以前，每客車上有無安置到達站名牌四塊，又列車應備之邊燈紅玻璃尾燈列車次數指示牌是否分別安置妥貼。

四、查察軛車內是否備有雌雄氣管一對互鈎二個互鈎銷連活絡針二副，又軛車內是否備有救火水桶四只，滿裝清水。

五、勿令任何人在軛車內乘坐，除非持有特許證者。

六、在值班時不得飲酒，又在冬天不得在軛車內使用炭爐。

七、當駛過一站時應顯示旗號，並於將過及駛過時將頭伸出窗外，小心注視一切。

八、當列車駛近站時瞭望外進站及進站號誌是否垂下至

45，其瞭望車站他一端之內外進站號誌是否在險阻勢位。

九、查察幹線上各站分路夫是否在轉轍器處服務。

十、查察氣軛表之壓度是否時常保持七十五磅。

十一、查察車內各燈邊燈尾燈等在日落後或於進入地道之先，是否一律燃燈。

十二、禁阻旅客於列車行動時站立踏脚板上或上車下車。

十三、如遇在兩站間發生事變，應在後面軛車之二百公尺距離處安置響燉三枚，相隔各十公尺，以資保護，並於不需要時即移去之。

十四、查察司機及前面軛車之副車長在每一出發站或經過站，是否顯示手執號誌。

十五、如遇出發站或經過站係在曲線上，副車長於手執號誌顯示站長後，是否在曲線凹面一方顯示手執號誌，使車長副車長得互相顯示號誌。

十六、列車在使用留意單之車站間行駛，應令列車減低速度行駛。

十七、列車行近停靠車站時，應撥動軛車內之氣軛開關，使列車在車站適宜地點停下，以便旅客。

車長記事報告 (第一頁)

列車號數		行駛區間一日期一	特別停車通	
上行	下行		知書號數	

站名	規定時刻		實際時刻		遲誤時刻							趕出時刻		備
	到	開	到	開	延遲分數	由車務	由機務	由工務限制	由軍事	由借車	由其他	由車務	由機務	
點	分	點	分	點	分									
機車種類及數	掛上		掉下		列車查驗站							加油人簽字		
	站名	時刻	站名	時刻										

，使十八、列車行近停靠車站時，應撥動軌車內之氣軛開關，使十九、在無調車夫之站，應兼辦調車職務，並對空貨車之卸掛，應小心注意。
 二十、如遇列車損壞行車，發生障礙，應即電陳有關員司。
 二十一、如遇車輛發生軸熱，應即將車輛解下。
 (乙)填造列車日報單。
 一、到值時須詳閱各項通告通函週刊等，須嚴切實行，如有特別之事項發生，應註於日記。

二、記錄沿途車行準確時刻，並與站長校對車到車開之時刻，如遇不應有之延誤，應在列車日報單內詳細陳報。
 (丙)車長報告。
 一、如遇行車事變，應即電報抄陳有關分段長，站務稽查或站長。
 二、如車上公物遺失或損壞，應在車長逐日報單內具報。
 車長記事報告 [Cards Journal] 共分四張：每日呈報，一作存根，一交車務處，二交機務處，其式如下：

(第二頁)

列車應用品		件數		天氣	
名稱	件數	名稱	件數	要事記錄	
救險箱 油壺 邊燈 玻璃 邊燈 紅號牌 水架 水桶 救火架 手提電話機		滅火器 氣箱 尾燈 冷抽 氣鉤 橫箱 到達站名牌			
		竹槎箱 銀箱			
車輛記錄					
站名		車名		車輛號	
掛上	掛下	重載	空	所屬路	種類
行車人員站名		上	值	退	值
		站名	時刻	站名	時刻
車長 Conductor 車長 Guard 副車長 查票員		行車人員姓名		隨車行李員 司機 火接班車長	
		上	值	退	值
		站名	時刻	站名	時刻

茲特證明所有手續均經

值班站長簽字

站名

日期 車長簽字

辦理完妥

發 給 單 據

隨車行李司事負責照料旅客所托運之行李，應受客運稽查及車長之指導，下列各項應加注意：

- 一、管理客列車上行李及包件接收及卸交事項。
- 二、列車到站停靠時，應下車監視行李及包件之裝卸，勿使站役損壞行李或包件，並勿使遲延誤行車。
- 三、查核卸交各站之行李及包件件數與到達地點是否與標籤相符。

四、查核行李及包件是否均有行李票包件票，又行李及包件有無超過免費重量或其大容積，否則應照章處理。

隨車查票員俗稱 T. T. Er.，就是 Train Ticket Examiner 的縮寫，和站上收票員 T. C. (Ticket Collector) 的職務，稍為有些不全，他應聽客運稽查的指揮，其服務細則如下：

- 一、查察車上各旅客有否座位，並設法代為覓座。
- 二、禁阻車上員工佔坐頭二等座位。
- 三、如遇旅客帶有笨重物件，應即勸令改置行李車內，或移置上面鐵架上。

四、查察所帶之補票簿是否夠用。

五、如因旅客語言誤會，因而發生衝突，應即照章婉為解釋。

六、查驗客票車次日期是否清楚，並有否用鉛軋過。

七、所收到之補票費應於落班時交起程站站長或站務稽查。

八、查察本路員工乘車有無乘車執照，車證或車票，否則應令補收票價。

九、查察旅客是否越站乘車。

十、告誡旅客勿立車門口或踏腳板上，以免危險。

車上補票照章除補全程票價外，還應當收罰款，照應補收之尋常單程票價半數，算至該次列車前方停止之站。但如預先聲明可免收罰款，(隨車查票員應將「預先聲明」字樣記於補票簿 Excess Fare Tickets 上，否則須負賠償之責，) 所收的款子每日應呈報會計處，睡車收費沒有加收罰款辦法，假使軍人乘車，執有減價票時，應在檢票時查閱證書及符號。

行車人員都是隨車直達，但是查票員——除了在特別快車中服務，於相當指定地點，和前方列車查票員可以互換，當日返至原出發站。

假使列車上加掛餐車的時候，如由路自辦，則由車務處營業課餐務股指派服務人員辦理；倘使由商人承辦的，則歸

承辦人辦理。京滬滬杭甬鐵路於民國二十二年夏曾頒布「兩路餐車員役服務須知」，關於餐車服務人員應守的條款，記載得很詳細，照錄如下，以供研究：

(一)餐料之領用——餐車管事，應將所值班列車須用餐料之種類及數量，詳細審酌分配，填造領料單，簽字向配料間領取，領取時應與該車值班廚司會全點驗，點驗無誤後，由管事簽收，并負保管責任，管事領用餐料，務須根據過去經驗，及當時需要，酌定適宜之數量，勿使過少或過多，如遇中途缺乏某種餐料，不得自行購買補充，領料時，餐車四周，勿許任何閒人逗留。

(二)餐料之保管——餐車管事，對於領用餐料，應盡力保管，勿使損壞或偷漏，凡新領之料，務須查諸舊料之後，以便舊料先用，新料後用。

(三)餐料之毀棄——凡已用或未用之餐料，因腐壞或無用而須毀棄者，管事應將其種類數量，及毀棄原因，詳細陳報，并將該項餐料帶回，交由配料間簽收，以便毀棄，或改作他用，除腐壞不堪，不便保留之餐料外，管事不得中途自行毀棄，否則此項擅自毀棄之餐料，仍應視為存料之一部分。

(四)餐料之存報——管事應將每次車去程及回程用去各種

餐料數量，與所存餘數量，依照發料單，分別按格詳細填明報告，不得漏遺，以憑查核，若有損耗或虛報情事，應由該管事負責。

(五)定菜單之填發——旅客定菜時，侍者應即填具定菜單，并須依據號數次序，不得塗改，若有誤寫，祇須劃一橫綫，另行開列，餐車廚司，應先取得侍者所填之定菜單，方得備菜，如侍者供客，不填定菜單時，一經查出，初次記大過一次，重犯者立即開除，除定菜單之一聯，(正本)由管事列報外，其餘一聯(副本)應由製菜廚司，檢送本處備核。

(六)餐車之進款收解——侍者應熟習各種菜肴等物之價格，詳細核算，隨將收據扯下，交給旅客，始得收款，如有收款而不給收據者，一經查出，初犯者記大過一次，重犯者立即開除，管事者應查核侍者定菜單開列菜價及收據，向侍者核收帳款，所有每列車中餐車來回程營業進款，應分別填明餐車營業進款解款單，(單分正副三張，第一張轉送會計處，第二張存處稽核，第三張留解款單簿內存根，)解交左列收款地點，取得該收款人之簽字，並註明職司為憑，送處查核，京滬綫上行車，解交南京站站长簽收，下行車解交上北站售票房司票領袖簽收，滬杭綫下行車解交開口站站长簽收

上行車解交上北站售票房司票領袖簽收，管事應將營業收入款項，按照營業報告單之規定，分別大菜，點菜，隨車路員一角飯，普通路員八折菜及雜項，填明各項數量及金額，以便查核，所有烟酒費，概照定價計收，不折不扣。所有餐車營業，概不記賬，一律以現款交易。所有一角飯，及八折菜之定菜單，須有該定菜人簽字證明。管事應將上下行車各定菜單及收據用去號數，依次填報，並將該定菜單，按照號數次序，連同報告單，送處查核。

(七) 供膳之次序，對於旅客供膳，務須依照定菜單之次序辦理，不得或前或後，致亂秩序，如遇旅客催促，應由侍者，婉言解釋，行車人員及餐車員役之進膳，應按照規定時間辦理。前者得在旅客供膳之前，後者應在旅客供膳之後進膳。不得爭先恐後，妨礙餐務，將欲到站下車之旅客，得提前供膳。

(八) 路員膳食之限制——除餐車員役，得免費進膳外，所有隨車供職人員，(即客運，稽查，車長，查票員，機務所員，警務稽查，暨護車憲兵。)得隨點豬肉絲飯，牛肉絲飯，蛋炒飯，咖喱肉絲飯四種之一，實收小洋壹角，此外無論何種點菜或小食，概與八折收費，各餐車管事，應切實遵照

辦理，不得變動，其他路員餐費，概照八折計算。

(九) 供膳時間之宣告——各餐車應備響器Chime一具，凡至供膳時間，由侍者向各客車敲打，以便週知。

(十) 製菜之注意——廚司製菜，應一以味美及經濟為目的。凡可豫先製備之菜，應在供膳時間以前備就，以免臨時繁忙，但須現製者，務須現製，不得預先製備，致損口味，廚司應與管事洽商，決定可以預製各菜之數量，以免供過於求，致受損失。凡已開筒之食物，切不可再置筒內，應即移置他種器皿，以免損壞。

(十一) 菜肴質地之督察——餐車管事，對於廚司所製之菜肴，應注意督察。如查有不能合格者，應令侍者退回，并令廚司重製，不得稍有玩忽，致損路譽。

(十二) 器具之洗滌——凡用過之杯盤刀叉等物，應由餐車侍役，隨時用沸水洗滌。洗後領回備用時，亦應由管事檢點清楚，檢點或使用時，不得吸烟，凡見有破損之桌布，抹布，應即送處，以便修補。在修補以前，不得再行使用。

(十三) 員工之制服——餐車管事侍者及侍役，應一律穿着本處規定之制服，并須隨時注意服裝之清潔，鬚髮之剪修等，勿使有礙觀瞻。

(十四)對待旅客之態度——餐車員役，對待旅客，務須恭順有禮，和藹可親。遇有詢問。竭誠奉答。如有旅客不能決擇菜肴時，侍者應儘量助其選擇，一以迎合其心理為目的。

(十五)違反本條之規定之處罰——除另有規定者外，餐車員役，對於服務須知所列各項，查有違反時，應予相當懲處。

吾國旅客列車還有隨車侍役，掌理列車清潔及供給旅客茶水等事，俗稱車僮 Car Boy，其職責如下：

(上班)

一、車僮上班，必須在值班列車開行前二小時，並須在簽到簿上簽名，註明到值時刻。

二、應行攜帶上車之茶點用具燃料及發售之點心水菓等物，必須檢點齊備，於值班列車開行前一小時半搬送上車，安放妥貼，水爐必須加足煤炭，俟水沸後，始送上車。

三、客車備有茶房間者，水爐必須置在茶房間內，不得放在茶房間外，妨礙車上秩序。

四、開車前三十分鐘，應開始供給旅客茶水，如遇夜特快車，須在一小時前，開始供給旅客茶水。

五、上車後，須注意茶房間及客車內各種裝置，如把手

，電燈，玻璃窗等，有無損壞及缺少。

(下班)

一、列車將到達，必須於到達前三十分鐘將應用各物收拾妥貼，以免到達終點站後，臨時匆忙。

二、列車到達終點站，全班各車僮必須俟各項工作完畢，如洗淨茶具，及配足下次應用之煤炭等，方准下班。

三、下班時，必須在簽到簿上簽名，並應注意下次服務之車次。

四、列車到達終點站後，必須將物品售價，連同發貨憑單交主管人員簽收，並須將各項茶點用具交管理工役簽收。

五、下班時，須注意水爐內煤水是否熄滅，爐內傾出之煤炭，如尙未完全燒化，可以重用者，須擇大塊檢出，用水熄火，堆容地上，以便再用，而資樽節。

美國旅客列車人員，普通管理車上一切事務者為 Conductor，執行 Brakeman 及 Flagman 的職務；Baggage man 駐在行李車內，負保管，分類，裝卸和記錄行李的責任。餐車中服務人員歸 Dining car Department 調遣。現在查票事務，亦由 Conductor 掌理之。

在普爾門 Pullman 列車中，如 De Luxe 之類，車中尙有

為旅客謀便利的服務人員，如理髮師，打字員，修指甲人等，於是旅客列車上的服務人員就慢慢的增加起來了。

第三節 旅客車站人員之組織

旅客車站服務人員以站長為首，這是中外一律的，站長秉承主管分段長，副分段長及站務稽查的指揮，管理指派站一切有關車務的事項。吾國大站設有站務稽查和總站長，下面再有站長；小的車站則僅不過有一個或兩個站長輪流而已。關於列車的編配和號誌(Signal)的運用，在大站有號誌夫管理；小站則由站長指派站役辦理，站長下有售票員，行李員，問訊處職員，電務員，收票員以及站役脚夫等，都要受牠的節制，

在美國各大鐵路，因為內部分工的嚴密，所以站長的職務僅限於站上指揮工作，例如：文書，招待，秩序以及列車開行等項，他不過總其大成而已。

現在我們先把站長的職務，列舉如下：

(甲) 站務方面：

一、閱看奉到各項電報通告通函週刊等，並發交各員司傳觀簽字，並查察在起初數日內，各員司是否澈底明瞭，切

實奉行，然後分別歸卷存案。

二、禁阻旅客於列車行動時上下，並禁阻站工或外脚夫於旅客正在下車擠入車內。

三、站上各種車票是否足敷三個月之用。

四、查察收到車票是否蓋印，並候末次車開出，將車票清理，並填造收票報告單，由站長第二日晨頭班車送繳會計處。

五、每日填繕並審核解款單，並簽名於解款單上，又除有銀行收取者外，應將每日所收站款安置站款袋內，當車長之面，投入車上保險箱轉解會計處，並令車長在解款單簿上簽字。

六、監察貨房貨棧內一切工作，如遇有可疑之托運品，應即照章開驗，並將貨單照章分配商家及轉運公司使用。

(乙) 行車方面：

一、對於站上臂形號誌之鉛綫，應不時整理，以防天氣忽變時，鉛綫縮短，變更號誌地位。

二、監督站工執行下列各項：甲、於收到次站列車出發信號後，即行搖鈴或敲擊鋼軌條（上行打兩下；下行打三下。直路打一下；彎路打二下，）乙、於列車到站後，即將臂

形號誌槓桿向正當方面扳動。丙、監督站工於列車到達時，高呼站名。

三、將出口電氣路簽或銅鐵牌路簽親自交與司機執收，並將司機交由站工收轉之進口電氣路簽或銅鐵牌路簽，詳加審視。並親自安置路簽器內。

四、與車站兩站在值分路夫交換號誌，通知某一系列車將進入某一道，俾得於列車駛進時將轍尖扳至正當地位。

五、站長於列車到站時，無論是否停車，均應注意該列車之邊燈尾燈，是否完全或清潔明亮，如不完全，應令該列車即行停止，俟詢問確無分離情事後，方可准其開行，如不清潔，或不明亮，須通知該列車之車隊長修理之。

六、查察電務員司有否接得次站列車進出口電報，如已接到，應由站長電務員司共同在登記簿上簽字。

七、站長應注意列車或車輛停止時，是否停在兩警衝標之間，俾其他軌道上行駛之車輛，不致互相衝撞，在岔道內停止之車輛，必須停在警衝標之內。

八、查察停止岔道內貨車之手軌，是否安上。

(丙)車站管理：

一、站長應注意站上救火水桶，是否夠用，以防火災。

二、注意車站之清潔及秩序。

三、站長應注意所屬員工對於旅客及貨商是否和氣有禮。

四、站長於規定時間下班時，應將未了職務登錄於移交簿，其式如下：

日期	移交	事項	接辦	長蓋章

售票員應聽主管稽查，站長，副站長及領袖司票事務員的指揮，應遵守下列各項：

一、在每次列車開車前二小時在指派窗洞開窗售票，並將本人名牌掛出。

二、在接班時，應將票櫃內車票號碼詳為核對。

三、售票時應小心審核所找之錢是否無誤。

四、每次列車駛出後，應即將票價數目登記進款簿內，

並將款項算清妥包繳由站長或領袖司票事務員保存。

五、注意所售車票日期車次是否無誤，尤須注意勿將該次車不停靠車站之車票售與旅客。

六、每日應將札票機擦潔加油，以免損壞。

行李員應聽主管站務稽查，站長，副站長及領袖行李事務員之指揮，茲將應遵守之事項，列之如下：

一、在簽發行李票之先，應親自查對過磅，並查察按照車票等級之張數能否免費運送。

二、依照現行章則通告核收包件費及逾量行李運費。

三、禁阻站工或外脚夫不失知照在值行李員司，逕予免費裝運。

四、對於進出口行李及包件詳細分別登記，並查核所有報運之行李包件，應否登入行李或包件路單簿。

五、稽核到達之行李包件，其運費有無短收情事。

六、不時查察行李房內有無未提取之行李包件，並將此行李及包件登入簿內，如有逾時一月未提之行李或包件，應即報告站務稽查或站長。

七、如遇免費運送行李，須在路單簿上詳細登記，並在行李票或包件票註明。

八、對於私人行李或包件，除奉有站務稽查或站長准許，應予拒絕收受。

九、小心查察有無內藏危險品或違禁品之鋪蓋或箱籠，如有危險品等應拒絕收運。

十、會全路警檢查旅客可疑之行李或包件。

十一、對於旅客寄存物品，簽發收據後，應妥為安置，迨其提取時，應小心核對，並核收儲存費。

十二、箱籠包件如封鎖不固，應拒絕收運，否則向客人聲明，並於路單及行李簿上註明，倘有遺失，鐵路可不負責任。

十三、督促外脚夫小心搬運行李或包件。

十四、查察行李車裝運銀洋，是否均安置於地板上，以免車行時車軸發熱。

十五、監察行李包件未裝車之先，站工或外脚夫將標籤貼上，並於提取時撕去。

十六、列車到站時，應先察看行李車是否封鎖完好，暨視開鎖，行李卸下後應即檢點數目及查驗箱鎖有無損壞。

十七、如遇車長或隨車行李司事交來損壞或包紮不固之行李包件，須查核路單上有無註明。並將損壞處妥為包紮，

加印火漆。

十八、如遇行李遺失或不符，應即報請站務稽查或站長，通電查詢。

十九、俟末次車開出後，應將行李包件收入，繳與站長，並請其簽收。

問訊處職員應受主管站務稽查，站長，副站長及領袖招待事務員之指揮，應遵守下列各項：

一、答覆客商各項詢問，分配臥車座位，並分發時刻表印刷品等。

二、照料旅客行李及其上車下車，並代為介紹旅館，招僱代步車輛等。

三、對於旅客，不論貧富，一律謙和有禮，其三四等旅客尤應詳為指導。

電務員應受主管站務稽查，站長，副站長，電務稽查及領袖電務事務員之指揮，應遵守下列各項：

一、不得擅離職守。

二、收發電報應分別緩急，依次辦理，不得延誤。

三、收發電報或不論機密與尋常，概不得訴諸外人，又

無關鐵路之電報，除奉有准許外，不得代發，

四、收到電報應即繳請站長核閱簽字，如所接電報有可疑之處，應詢發電站證實。

五、收到英文電報，除密碼外，應將密碼譯成中文。

六、將收到電報收條，詳加審核，並粘於報底上。

七、須粗知電機之構造，並保護電機，勿使損壞。

八、如遇電機或電綫損壞，應即通知修機人施行修理。

九、校正站上時鐘。

站上收票員應聽主管站務稽查，站長，副站長及領袖收票司事之指揮，應遵守下列各項：

一、細心察看每張車票上之日期車次是否印清楚，否則應報告站務稽查或站長核辦。

二、如遇二次客車在站交會，須指示旅客，以免錯乘列車。

三、查察旅客所持之票，有否該次列車不停靠站之票。

四、除持有車票，月台票，乘車證者外，一概不得准其進入月台。

五、如查有未有日期或已經過期之車票，勿令持票人混入。

六、不准脚夫代客將笨重物件運入客車。

鄉村建設月刊

第六卷 第十五期 日次

中國之經濟建設
 合作兼營會計問題研究
 鄒平的成年教育
 鄉村小學教育中的公民訓練問題
 鄒平縣教育會中幾個討論的問題
 鄉運通訊
 一個努力湖南鄉村建設事業的學校
 武進青年工學團印象記
 河北省民衆教育實驗學校實驗區近况
 江西省特種教育巡迴教學團實施概况

定價：國內全年一元二角，半年六角，零售每份二分。
 國外全年一元五角，半年八角，零售每份二分。
 郵費在內。不在此限。
 發行所：山東省濟南縣東門外
 出版處：山東省濟南縣東門外

統計月報

第三十一號要目

實地社會調查方法論著
 一九三〇年統計學年報及人口普查實施規則及應用表式
 國際統計學會章程及其所屬統計常設辦事處
 鄂省四省之租佃制度
 我國的力織業
 我國的力織業
 新幣制策動之概況
 山東省之經濟建設
 江蘇省之統計組織及其事業
 江蘇省之統計組織及其事業
 國際農業協會對世界農業普查
 國民生計委員會
 國民政府主計處統計局
 代訂處：南京及上海正中書局

定價：每月三角，全年三元六角，零售每份二分。
 郵費在內。不在此限。
 發行所：上海南京路
 出版處：上海南京路

時論

中華民國二十六年五月一日出版
 第十五號
 要目

中日國交與冀東偽組織
 十年來的教訓
 顯微鏡下(五則)
 英國大擴軍計劃與國際現狀
 德國四年計劃與對外關係
 世界經濟往何處去
 中國戰時財政政策之商榷
 歐洲列強陸軍陣容的透視
 日本計劃開鑿中的克拉運河
 日本帝國主義統治下之南洋羣島的島
 世界輿論(五則)
 如何救濟目前嚴重之川災
 基樹

社刊月中論時京南：者行發
 號五里佩文路棧株京南：址地
 屋書鳴鶴號十井公橋京南：處發批總
 二〇六二二：話電
 局書大各國全處售代
 全元一年半定價角一附圖冊每售零：價定
 收免費郵內國元二年
 (角一冊每售零或本)

工商通訊

第一卷 第六十期 要目

蘇聯手工業合作的任務與其發展概况
 探辦國產枕木之我見
 江西吉安縣特產調查
 陝西西口皮貨概况
 南昌市工廠調查
 贛米濟粵接洽就緒
 實部派員檢驗贛茶
 四省特展會在粵閉幕
 江西工商管理處工商調查員服務規則
 本處消息

出版處：江西商工管理處
 發行所：南昌
 零售每份二分
 郵費在內。不在此限。
 發行所：南昌
 出版處：江西商工管理處

七、如遇疾病甚重之旅客，應即報告站長或站務稽查核辦。

八、將收到之車票用橡皮戳逐一蓋印日期，分類放入票箱內，一面填送收得車票日報單，務求清楚，漏收之票亦應註明，於次日第一次車將車票日報單裝入袋內，一併解送會計處。

(未完)



內燃機車與笛塞爾客車

高鳳介

(一) 電車載客之特長

以鐵道軌道爲運客方法，自以電車之特長爲最多，若舉出證明，則地方鐵道營業里之五成五，爲電車營業里，在軌道上之營業，有八成爲電車營業里是也。日本鐵道以東京附近之電車開行爲最早，最近乃在阪神地方初見實行，尤其是國營電車綫，多見有一列五輛或七輛及九輛之客車，其間僅僅略有隔離，頻繁開行，多數乘客，藉以代步，此所以使人有非電車無此便利之感者也。

(二) 按運轉計算電車實不經濟

電車因爲有如斯特長之運輸機關，但是動力之傳達於車輛也，次數較多，故費用亦鉅，蓋所謂變壓所，架空綫之設備缺一不可。職是之故，如客車之行走里，非至相當程度之多，居然開行電車，其不經濟也明甚。假使每一小時或每半

小時開一次車，其車之輛數且毋需乎數輛，而單車便可足用，在此交通狀況下之路線，則因爲發電所需之設備費以及維持費，其平均所負擔，必較高昂，確無疑義。

(三) 內燃機關之發達

以如是之故，鐵道及軌道如宜於電車運轉者，則開行電車，否則仍用蒸汽動力，直至今日，鐵道軌道之動力，除蒸汽電氣之外，固別無所有也。洎乎前數年間，而有內燃機關，特別是汽油機關，突見發達，應用之於鐵道客車，視爲無開行電車價值之綫路，輒採用汽油客車矣；經此改進，所有應用蒸汽運轉之不經濟，與由此所給乘客之不快，遂得以掃除而無遺。若夫私設鐵道，則自日本昭和四年春起，漸採用汽油客車，不過在此時代，仍係汽油客車之草創時代，其時四輪車之構造，亦極粗糙，轉向車之機關，則固尙未改用汽

油也，所有轉向車，因其輸送力已增大，一方對於乘客供給以良好之設備而已。

因造有轉向式之新車輛，遂又有倡用電車運轉者，而終格於電車尚早之議，於是乃於用汽油或笛塞爾客車二者之間，擇一以用之，此去年五月中事也。

日本之用笛塞爾客車，有八家鐵道公司，客車之數僅十五輛，最初採用者，為長岡鐵道，其後二年間，無人敢用，昭和六年加一輛，七年四公司共加六輛，八年有兩公司共加三輛，九年至十年又加三輛，如斯七八年間，故只有十五輛之數。

(第一表) 笛塞爾客車數 (昭和十年五月至現在)

鐵道名	開始使用年	開始使用月	輛數	客位	製造者
長參	昭和3.12		2	70	宮崎車輛社
成江	6.9		1	66	宮崎車輛社
江加	7.5		1	60	宮崎車輛社
筑前	7.7		2	80	宮崎車輛社
北參	7.7		1	100	宮崎車輛社
北參	7.7		2	70	宮崎車輛社
北參	8.4		1	70	宮崎車輛社
北參	8.8		2	76	宮崎車輛社
北參	9.7		1	70	宮崎車輛社
北參	10.5		2	92	宮崎車輛社

(四) 笛塞爾客車之評判

試就採用笛塞爾客車之二三公司，以探詢其情形，其運轉經費確乎較少，但多謂其不能如汽油客車之可安心使用，故評判不佳，評判要點，列舉如下：

1. 起動困難
2. 有時非用蒸汽機車不能拖出
3. 機關之發音太高，頗震及客車
4. 排氣管時常排出黑烟
5. 時常發生障礙
6. 需要修理之部分，其材料價值多昂，且多趕辦不及
7. 修理費昂

以上為一鐵道公司中職員所談，亦多目擊之事實，而又有如下述之說：

其初製造汽油客車，後來採用笛塞爾客車，係兩者并用，近來客車已有增加，乃只想採用汽油客車矣，觀此，便可知笛塞爾客車之價值云云。

因如是故，在鐵道公司內，亦有下例意見，以為不用笛

塞爾爾機車之理由。

迄於今日，試用之鐵道，無譽其佳者，如果良好，鐵道部當早已採用矣。

此種意見，予並不以為不合實際。

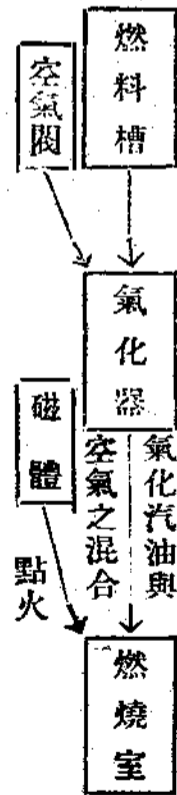
(五)日本國產笛塞爾之試用說

以上，皆係採用笛塞爾，為期尚早之意見也。而又一方面，則謂採用國產笛塞爾為佳，其故乃因迄今所試用者，皆係外國貨故。既係外貨，故製造者與使用者間毫無聯絡，雖在販賣當地之代理店與中間商，並不無相當之技術者，但絕不如製造者之負責任，且使用者方面，亦多不善處理之點，所以一切障礙，盡歸罪於機關，使之荷負全責矣。如用國產品，則製造者可以充分聯絡，一方對於使用者加以充分教養，使用愈多則益可得相當之成績，一度使用不佳，而再度使用者，不有筑前參宮鐵道與北九州鐵道乎，可知笛塞爾機關，並不如此令人失望，且筑前參宮鐵道，最初所試者為外國品，其次所試者為新潟自製之笛塞爾，由此點以觀，則鐵道公司尚大有考量之餘地，此即主張採用國產者之要點也。

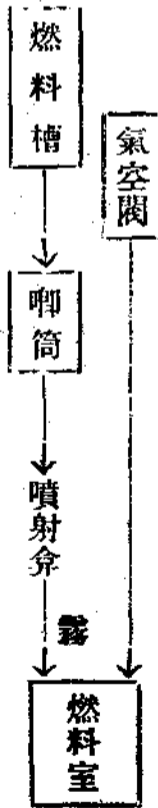
茲為參考起見，將汽油機關與笛塞爾機關組織之異同，

以略圖示之如左

(汽油機關)



(笛塞爾機關)



觀此圖可知汽機油關，其空氣與氣化汽油相混合者，俱在燃燒室中受壓縮，其磁體則為升火用，所以能起爆發；而在笛塞爾機關，則只以空氣入燃燒室而壓縮之，燃料成霧，自然可以著火爆發也。故在汽油機關，雖屢有磁體之障礙，而在笛塞爾機關則無有也，其原因蓋如是。尤其是笛塞爾機關之燃料唧筒與噴射弁二者，其管理固須予以精密之注意，自不待言，而燃料則不似汽油之易生危險，因其燃料為重油或輕油之混合物故。且價格亦較低廉。又自熱力之效率言之，笛塞爾機關之熱的效率，約倍於汽油，故其燃料消費量亦較汽油為省。

(六) 日本國有鐵道之國產笛塞爾試造

鐵道省試造有國產笛塞爾(新瀉式)一輛，配置於名古屋之機關庫，經技術人前往參觀，不幸只試車一次，便告休息，失望而歸。嗣後曾往筑前參宮鐵道見習，再往北九州鐵道參觀，在此二方，已得有相當之成績焉。

最後又往名古屋觀其成績之記錄，聽取其職員之談話，歸來以後，乃決心採用國產之笛士車矣。

(七) 笛塞爾六輛之定貨

國產笛塞爾之定貨，先曾向新瀉鐵工所，三菱重工業，日立製作所及池貝鐵工所調查，結果以定貨六輛在池貝成交，該車係為貨物汽車用而製造者也。

池貝式 6 H S D 10 型

行程 四塞克爾

六汽缸 直徑一〇〇耗衝程一四〇耗

馬力 每分一五〇〇回轉七五馬力

若以此機關，裝備客車，車之重量，正在十五噸以內，

遂託日本車輛製造公司東京支店為之設計

車之最大尺寸

長	四十呎
寬	九呎
高	十八呎
人數	
座客	三八
立客	二八
計	六六
車軸座	用羅拉貝阿林
自重	十五噸

車體為半鋼製四輪轉向客車，由該公司瓦拉威工場製造，機關則以由公司支付為條件製造之。

在池貝鐵工場，為鐵道客車裝配笛塞爾機關，據說係第一次之試作，即日本車輛公司東京支店，亦係初次，以此之故，雙方研究，熱心異常，極能採取良好聯絡，懇切合作。此車，笛塞爾機關所發生之動力，係由變速齒車裝置，能機械的傳達於車軸，在此一點，頗類向來之汽油客車。

(八) 運轉成績

車在去歲十二月三十一日，先交一輛，六月二輛，七月

三輛，八月以後全部交齊，各車均於收到後當日，在由橫濱

，厚木間作一往一復之試車，由翌日起，直作營業用，其行

駛有如第二表所列，所以全部之車，在八月九月之運轉公里數，一日約千三百八十八公里內外，此即停駛一輛，每日以五輛開行之實蹟，平均一日一車之作業為二百七十餘公里。

此程度之使用方法，已並非預備車；最近又贈購二輛，此次引擎為百馬力，在日立製作所之厩戶工場定製；車輛亦稍為加大，係委託日本車輛公司之瓦拉威工場製造。

運轉經費以客車行走百公里計之如下：

(消費量) (經費)

燃料 七，一九加 一·三三〇圓

潤滑油 〇，八二里 〇·五七八圓

計 一·九〇八

以如是之數便可濟事，比電車或汽車，不俱經濟乎，假如如其為電車，則行一公里之電力消費，只少須二基羅瓦特，如行百公里，將在五圓以上，即用汽油車，亦須用近五圓之油，而此乃只費二圓之譜，其經濟孰甚。

(第二表) 日本國產塞爾客車運轉成績

車號	開始使用 年月日	行 走 公 里			
		七 月	八 月	九 月	累 計
30	10,12,31	51,322.7	6,769.9	3,376.8	61,169.4
31	11,6,18	10,772.0	4,824.3	6,692.6	22,288.9
32	11,6,22	9,758.1	8,205.1	7,470.0	25,463.0
33	11,7,20	2,373.1	8,429.8	7,470.0	18,272.9
34	11,7,24	1,229.5	7,001.4	7,625.6	15,856.5
35	11,7,30	237.6	8,001.4	8,306.0	16,558.6
	計	75,693.0	42,945.5	40,970.8	159,509.3
	燃料消費	5,306.0	3,116.0	3,062.0	11,484.0
	潤滑油消費	722.5	317.0	275.0	1,314.5

每客車走百公里之消費量與經費

燃 料	量 7.19加侖	價 1.339圓
潤滑油	0.82里陀	5.578圓
計		1.908圓

(九) 障礙與修理

如上述情形，可見使用亦極頻繁，但障礙之發生極少，

縱然發生，而其障礙之程度，亦極低微。

三〇號車 自去年十二月三十一日以來，直至本年七月十日，行走四萬七千三百公里，並未有任何障礙之發生，至七月十一日以後，方有些微之毀壞。

三一號車 於八月十六日，又三二號車於九月十一日均微有損壞，當即停車修理。

三四號車 九月七日並二十五日兩次，又三五號車於九月三十日，曾有燃料盛器之損壞。

綜上所述，以行走約十六萬公里之車，僅僅有六次輕微之障礙而已。

燃料盛器之破損，應有適當之方法可以防止，目下正在研究之中，其他之損毀障礙，亦皆非不可救止之傷，於停車檢查之際，如有相當之預備品，當可濟事。

此外尚有車輪之箱合不緊，亦是一病，但此為管理者之失策，若施以適當手術，此病便可避免，近來已消除矣。

要之，所有障礙，可以防範於未然，並非笛塞爾機關之罪，積至今日之經驗，確知修理費並不甚多，閒空時間亦甚少。

(十) 對於採用以前惡評之實蹟

此機關之移動，並無困難，惟停車時，機關之發聲稍高而已，但開車以後，則不甚刺耳；其給與客車之振動亦不甚鉅。排氣管所出之烟，在製造者尚是以絕無為理想，事實上則多少有之，但此乃開車時之事，如行駛迅速則無烟，於是做新瀉鐵工所所製筑前參宮鐵道之所用，將排氣管置於車之一角，延長至於車頂以上，使其烟不入客室，乃免此弊。至於障礙與修理費事，既如上述，其餘只有笛塞爾機關之價值問題矣，予以為今日之所以高於汽油機關者，因為製造之額太少故，如大量生產，則其價當廉也。

(十一) 自己發電之電氣列車

用電氣動力以運轉列車，自必須有承受動力之設備，如變電所，架空綫皆在必要之列。但是現在之笛塞爾機關，係自身發電，並毋庸他方供給電力，在電氣運轉之世，正是方興未艾者也。予前曾旅行滿洲。見滿鐵綫上有此種列車，殊感利便，茲述其概略，係以轉向客車三輛與引擎車共編成四輛之列車，引擎車內裝有五百馬力之笛塞爾機關與發電機，電動機及其他設備，若司機與車務員變換位置，則前進後進，可以隨便運轉，不必似內地電車，待返至終點站時，尚須

再換機車；此種列車編有六列，（內二列係國產品）自去年九月，每日行於大連，瓦房店，大連，大石橋間，最高速力一小時一百〇五公里。予想將來日本內地，遲早必有此種列車之出現，蓋日本內地適於此種列車之區域，殊非少數。不過將蒸汽運轉，轉以汽油或笛士客車之單車運轉，其運轉次數不能不增，運轉之次數一增，則綫路必致擁擠，雖云為交通增加便利，而亦不敢決然行之，不得已仍用不經濟之蒸汽運轉，而一方所與乘客不快之感者，確匪淺鮮。故予以為若擇相當路綫，用自己發電之電氣列車，以增進地方交通之便利，當亦無所不可也。

此事，乃予一時忽起之思潮，以一小時行一百〇五公里之速力，其列車由自己發電，不受其他電力之供給，只有固定工場，所有必要動力，由笛塞爾機關自己發電而已，在實行上亦極便利，殊非難能之事。

雖然，予終非主張普及，因為燃料尚有不足之問題在也

，以門外漢之子，此種思想，能否普及，在予自己亦不能盡斷，不過我認爲有相當可能性，則屬事實。

（十二）結論

綜上所述，國產笛塞爾客車，可如以下次之結論。

- 一、以服務於旅客說，比汽油客車爲劣。
- 二、運轉經費，比汽油車大爲經濟。
- 三、如管理者加以注意，則障礙之發生僅少，並不比汽油車多增修理費用。
- 四、機關之壽命，可保其與汽油機關相同程度。
- 五、機關之價格，在今日固比汽油機關之價高，一俟需要增加製造加多，當可與汽油機關有相同價格。
- 六、擇無開行電車交通量之綫路，與其使用汽油客車，毋寧使用笛塞爾車爲有利。

（譯自日本鐵道時報一九三六年十月二十四日版）

人 文	
期四第	卷八第
目 要	
上海華商工潮之史的觀察 唐宋時代的市 清乾隆朝文字獄簡表 戰時問題論文提要(二) 現代史料(三)南北臨時統一政府 書評摘要(廿二則) 人文誌(三)馮國璋	定價：每冊一元五角 全年：三元 每月：五角 發行所：人文社

正太鐵路管理局啓事

本路東起河北獲鹿之石家莊又名石門市西沙太原省城，中經榆次至太谷枝路，沿綫多爲產煤之區，而陽泉紅煤，井陘烟煤，尤爲特色，其他出產如羊毛棉花雜貨石膏鐵貨亦極豐厚。所有業務，分別於下：

(甲)客運業務

(一)特別快車 一次二次，每日由石家莊太原府對開，不另加價，備有頭二三等客車，膳車、車位整潔，倍極舒適。(二)尋常快車 三次四次，每日由石莊太原府對開，備有頭二三等客車，膳車、與特別快車相同，惟沿站皆停。(三)區間混合車 石家莊獲鹿縣間，太原府榆次縣間，太原府太谷縣間，太谷縣榆次縣間，每日行駛，備有頭二三等客車。(四)混合夜車 每日由太原晚八點間，翌晨七點半鐘到石家莊，可改乘平漢第12次車南下，第24車北上，車次銜接，時間經濟，備有頭二三等客車頭二等臥車，並有山西大飯店隨車售賣各種點心。(五)娘子關、陽泉壽陽縣、榆次縣、太谷縣、太原府六站爲客運聯運站，辦理旅客，行李及包裹聯運。

(乙)貨運業務

(一)本路全路各站一律有大飯店，租商承辦，地址適中，房屋寬敞，房飯價廉，招待週到。(二)煤炭運價 硬煤每公噸每公里二分，碎煤(十公斤以下) 一分八厘，煙煤一分二厘。(三)本路依照部章發行負責運輸提貨單。(四)石家莊太原府兩站，均備有倉庫，可囤存貨物，尙有多數車站之倉庫，已在建築中。(五)凡負責運輸貨物鐵路，代辦保險，收費極廉。凡有詢問價章及運輸辦法，請函詢石家莊正太車務處當詳細答覆。

正太鐵路管理局謹啓



俄國的鐵路

一工譯

蘇俄爲一新興工業國，因年來努力的結果，於重工業方面，更有着長足的進展。隨着重工業之發展，鐵路方面，也有着極大的擴充。關於蘇俄的鐵路及其進展情況，想必爲國人所急欲知道的。本文對蘇俄鐵路的特殊處及其值得注意之點，有扼要的述說。特爲說出，以供參考。

——譯者——

自歐戰中俄國帝制傾覆以後，俄國內部及西伯利亞的鐵路與別種事業，同樣地置於蘇維埃政權的直接支配之下。於這其間，鐵路方面，誠然有着不少的發展。然却不如蘇俄政府及一般左袒俄國的人誇耀之甚。本文以最公正的態度，對俄國鐵路的現狀，加以純客觀的觀察與述說。

俄國鐵路興築的歷史，爲時極早。其最初開始期，是在一八三七年。然因該國面積過於遼闊，故使其發展極感困難

。雖在帝俄末期的八十年中，曾爲了鐵路的建築，政府當局發過五十萬萬鎊的國債。但畢竟因版圖太廣，數十年間實不易造成怎麼普及，故至帝俄末期革命發生前，其鐵路線的延長，平均不過每五十七平方哩面積中纔有一哩。這亦僅是就歐洲方面的俄國而言。若亞洲方面的俄國，其比率更要較這一數字低下得多。當時西伯利亞之橫斷鐵路線，全部均爲單軌，而且是至遠東方面的唯一交通機關。那時歐洲部份的俄國與西伯利亞間，可以說是有着劃然的區別與隔膜。不如目前歐洲俄國與亞洲俄國同處於蘇維埃聯邦政府之下。

時至今日，於俄國內，已有着不少重要鐵路。吾人可乘坐火車，旅行全國較大的地方。與歐戰前相比較，真不可同日而語。歐戰前俄國鐵路的機關車及卡車，均被認爲具骨董風味的東西。而技術與信號等，亦極爲幼稚。但目前，

各方面已有着不少的進步了。

原來在帝俄末期，由於日俄戰爭與歐洲大戰的教訓，使政府當局深感鐵路交通不便的缺點，遂開始着手努力於長距離單軌鐵路的敷設。正思一帆風順，積極進行。那知變起肘下，於是無形中受到了極大的挫折。待至蘇維埃政權成立之後，樹立所謂五年計劃，對鐵路方面的建設，重新努力施行。

大北部線的建設

當動變時期中，俄國鐵路的命運，可以說是陷於最悲慘的境地。內亂不絕地烽起，鐵路交通非常混亂。機關車損壞事件迭出，但無法加以修繕。由於盜匪的橫行，甚至不能不於車上架起機關槍來以為防禦。當時鐵路交通的情形，由此可以想見。

自第一屆及第二屆五年計劃樹立之後，政府對鐵路近代化工作之積極，不遺餘力。其中較主要的工作，是各重要路線的敷設變軌，經營組織的改革，最新型式機關車數百輛的製造，電氣機關車的採用等。此外，其最被重視的，便是大北部線的建設。這一路線，是連結歐洲的俄國與遠東的電氣化路線。其中有一部份，與西伯利亞鐵路成平行。貫穿西

伯利亞最北部而達遠東方面的邊境，其距離要較原來的西伯利亞鐵路縮短許多。而同時，當局對此線完成之前，也絲毫不忽視現存西伯利亞路線的改善。

上述的大北部線，目前已在積極努力，着手進行中。並從事於廣大的宣傳，以期獲得全國人民的注意與擁護。由於蘇俄重工業之日趨發達，故工程方面，進展極速。當可依照計劃，及時完成。

於帝俄時代，俄國的鐵路，除主要數線為國有與國營外，尚有一部份，是民有民營的。但現時，私有的鐵路，已完全沒有了。全國的路線，均置於人民交通委員會這一組織之下管理經營。目前俄國鐵路線的總延長，達七萬二千餘哩。但因土地廣闊，故比率地看來，尚未達普遍程度，而仍有充分發展的餘地。

俄國版圖的面積，既極遼闊。其中有不少的地方，出產極為豐饒。故俄國鐵路的開發事業底前途，實至未可限量。不如英，比，德，法諸國的鐵路發展，已達最高限度。目前俄國鐵路方面的情況，恰像美國十九世紀後半期，於這方面的狀態。上述的大北部線，僅是其中顯明的一例。

蘇俄現在的鐵路系統，可以分為二十二區。其中以柏爾

姆 (Perm) 區爲最大最廣，所管轄的鐵路線，總延達六，九五七哩。內中有三，七四六哩路線，是軌闊五呎的闊軌鐵路。該區的管理部，設在柏爾姆市。如從莫斯科至喀山 (Kazan)，從莫斯科至烏拉斯克 (Ural'sk) 及從莫斯科至庫爾斯克 (Kursk) 的鐵路，均在其轄屬之下。而鐵路區中最使人感興趣的管理區，當推茂滿 (Mulinan) 區。該區深入北極圈內，佔有北冰洋中的不凍港。其轄屬的鐵路線，總延長達一，一一五哩。內中茂滿線鐵路，可稱爲世界最北的路線。此外，關於北極方面的新路線的興築，目前正在調查及考慮北極地方的鑛產如何，以爲決定。

其中有數線，目前已在計劃敷設。其一是自列寧格勒東部起，經歐洲貯有大量清水的阿尼牙湖 (Onega) 的東岸而入加勒里亞 (Karelia)。這一區域，本河道縱橫，交通不便。若此路線能敷設成功，當可於交通上有極大的助益。

其次是沿白海西岸橫斷喀寧半島 (Kanin) 的頸部以達北極圈內的奇斯卡雅灣 (Cheskaya B.)。此外，還有不少支綫，亦在紛紛計劃興築中。

俄國鐵路的今昔

從莫斯科至列寧格勒的鐵路線，現時是稱做「十月線」含

有紀念十月革命的意義。此路線敷設時，曾有過一段有趣的歷史。蓋當時曾爲了路線通過許多人烟稠密的都市而引起一部份人的異議，因而發生紛爭。此事聞於尼古拉二世，於是命左右將地圖取至，用筆於地圖上從莫斯科至列寧格勒間，引一直線。並下令將該線條，作爲鐵路的路線，紛爭於是便這樣地解決了。故該線從莫斯科至列寧格勒，幾依十足的直線興築，且其間傾斜度亦極小。

然而，當我人回憶及帝俄時代尼古拉二世的旅行時，真爲他警備的深嚴而感到驚異。可是，即如此，其乘坐的列車，也常常會生出意外來。由是吾人亦可知當時政治情勢的混亂了。

現時於俄國各鐵路中，西伯利亞大鐵路，仍是相當有名的。關於這，上文已略有述及，茲僅就此路線於土耳其斯坦起至西伯利亞東北部的一段，加以述說。這一段，可說是西伯利亞鐵路最古的第一區，其南部通過較爲荒野的未拓地域。然這一地域，於歐戰以後，也有着長足的進展。無疑地，這一段路線，是與西伯利亞的東北部尤其是勒拿河 (Lena) 河流域的產業底發展，有着極重要的關係。蓋這一帶地方鑛產的豐富，幾爲世所週知。

於考究俄國的鐵路時，實不能不對俄國鐵路所用的機關車加以觀察。在從前，俄國機關車的製造方面，可說全不發達。其所使用的機關車，大都從外國購進，尤其是以從英國購進的八輪貨車用機關車為多。這亦是衆所週知的事實，即在革命之後，雖經政府當局的積極努力。然亦無若何迅速的進展。蓋此種工業的建設，實非一朝一夕所能濟事的。

機關車與卡車

到目前止，蘇俄全國種種式式的機關車，合計為數約達二萬輛。然型式極不一致。雖當局正努力欲謀使其劃一化，恐非長時間不為功。尤其是帝俄時代購進的機關車，種類更為複雜。由於過去十年間的努力，故也頗已有一部份於標準化與劃一化方面，有着優異的成績。最近一般旅客特別快車的機關車，已大略能使用同一型式的了。

俄國的旅客機關車，就燃料的區別說來，大概可分為兩種：其一是以煤作燃料，其一則是以煤油作燃料。不過，其中又有二六二型與二八四型之別。前者多使用於普通客車，後者則多使用於特別快客車。

至於貨車的機關車，其形式要較一般使用的機關車為大，尤其是從丹內次河（Garein）流域運送煤與鑛產物的貨車

底機關車為然。革命以後，將〇一〇型機關車，定為貨車的標準機關車。此種機關車，除俄國自製的一部份外，其餘是從德國及瑞典輸入為多。此外，運送鑛產物的列車所用的機關車，尚有一種十二輪的強力的二一〇型。這種機關車，多從美國輸入。

總之，俄國目前對各鐵路機關車方面所採的政策有二：其一是極力謀機關車使用的統一化，與整齊化；其次是積極努力謀機關車之自給自足，不須再仰賴從外國輸入。這兩者，誠然都是非常重要的。不過，欲求此兩者之完全實現，實不能不須要長期間的努力。

此外，再就俄國的旅客卡車一述。旅客車的車廂，其形式及裝設，於西伯利亞大鐵路用的，已有着極大的改良。至於從莫斯科至列寧格勒及另外數鐵路線所用卡車的車廂，同樣地也有着極大的改善。

如上所述，蘇俄政府當局於鐵路交通方面，其改進是非常積極的。然至目前止，在蘇俄，無論如何，仍不能算是一個鐵路交通十分發達的國家。比例地說來，仍充分地顯露出列車數少人口數多的現象。除聯絡各大都市的鐵路外，其他各聯絡小地方的鐵路，尚均處單班數列車的交遞狀態中。

鐵路的電氣化

最後，對俄國的鐵路，尚有一點是不能不另眼相看的，那就是鐵路電氣化的努力。各鐵路，如能電氣化起來，那不僅於速度上會有着顯著的增進，而同時對經濟及人力方面，也有着極大的節省。此種電氣化鐵路，於一九二六年前，在俄國尚完全沒有出現。就是從該年度起，繼於巴克（Bak）的工業地帶開始出現。其所使用的，是架空動力線型的裝置。這種裝置，於目前鐵路電氣化中，仍是最新式而標準的裝置。

自巴克區的鐵路開始電氣化之後，收到極佳良的成績。於是其他各鐵路，也紛紛在計劃施行中。例如莫斯科與列甯

格勒的郊外及南部的工業地帶，此種電氣化鐵路，已悉紛着手建築。截至目前止，俄國電氣化鐵路的總延長，已達三公里。於輸送量大的部份，多使用十二輪的電氣機關車。而目前此種鐵路的裝設，更日趨擴展。預料於不久的將來，俄國電氣化的鐵路，必將有着急激的增加。

總之，蘇俄政府當局，現時不僅在努力謀鐵路量的方面底增加，而同時更極力謀實的方面底改善。於鐵路技術方面，不息地求科學應用的普及。基於此種努力，更配合着其國內鐵路發展的適宜條件，故其前途的遠大，實至未可限量。

譯自日本帝國鐵道協會會報第卅七卷第一號

航空雜誌

第七卷 第五期目錄
二十六年五月廿四出版

專載 (六幅)	學術
革命先鋒心	預測五年以後電阻着火之飛機
航空戰術	長距離飛行的新研究
杜黑主義之空戰原則	飛機安定之研究
空軍戰術之基本研究(續)	飛機結冰之預防
重轟炸機對於敵航空根據地之行動	航空無線電之檢討
論者	航空無線電之檢討
空戰論(續)	彈頭形狀與空氣阻力之關係
再論海軍與空軍之威力	初級飛行指南(續完)
空中戰之過去現在及未來(二)	傳記
世界航空現勢	德國航空部長戈林將軍略傳
世界二次大戰前夜列強空軍實力之分	歐戰初期英國皇家空軍參戰記(二)
特載	長途飛行家的故事
列強在遠東航空爭霸之分析	世界重裝軍備與世界經濟(續完)
世界航空	航空珍聞(補白)
航空新聞(補白)	航空新聞(補白)
南京小管航空委員會第二處第六科發行	航空新聞(補白)

科學

第二十一卷 第五期 要目

科學與迷信
脊椎動物的腦
中國脊椎動物化石之新層
大氣與海洋
日本科學的鳥瞰(續)
業綠素之化學觀
正子發現史
獲一九三六諾貝爾物理獎金者
月出一冊
定價：每冊二角五分每年三元
發行所：中國科學社發行

濟經國中

期五第 卷五第

- 經濟短評
- 我國經濟提議
- 中日經濟提議
- 軍需工業原料之需要增加與世界景氣恢復的內在矛盾
- 美國對太平洋貿易一瞥
- 經濟思想
- 經濟體系概論
- 經濟價值學說(二續完)
- 東亞交換理論之展開與其批判
- 「奴隸所有社會」問題論戰之總批判
- 會儲制度的研究
- 北宋交子制度攷
- 河北磁州農村經濟的調查
- 山西代縣一個農村經濟的調查
- 後記

版出會究研濟經國中
售代有均房書各國全 分五角一價訂

法司代現

錄目 期六第 卷二第

- 各國刑事賠償法之比較(續完)
- 蘇俄刑罰法(根據一九三三年十月一日以前蘇俄次之修正條文)
- 日本刑罰法修正草案
- 德國修正刑罰法及理由書(三續)
- 西康司法概況改進意見
- 司法行政部二十六年一月月份施政工作概況
- 二十五年十二月月份各法院及檢察處民刑案件收結比較表及各省監所入犯人數目表
- 二十五年十二月末日各新監所反省院人數及監犯姓名刑罰表
- 重要法令
- 提存法
- 司法行政部法令(訓令訓字第三八四號、第五〇號、第七一二號)
- 法制消息
- 司法行政改革消息
- 司法人員勤懲一覽(自二十六年一月十六日起至二月十五日止)
- 法學論文索引(續)

◀版出日一月每期一出月▶
元三年全角六元一年半角三冊每：價 定寄
加另章照外國費郵收另不內國：費 寄發
科二第司務總部政行法司：處 行發
店 書 大 各：處 售代

報月交外

—版出期四第卷十第—

- 簡評
- ◎二十六年四月號要目◎
- 王寵惠就任外長
- 左藤外交與林內閣
- 英意交惡與歐局
- 醜聞中的「新羅加諾公約」
- 不干涉西亂新協定的實行
- 美國司法制度改革問題
- 撤廢領事裁判權交涉之回顧與展望
- 今後中日外交之透視
- 國際政治上均勢原則之檢討
- 德國恢復殖民地運動的透視
- 醜聞中的英國人民陣線

◀日價▶
角六外國角三洋大冊每售零

元	四	國	六	元	一	國	冊	六	年	半	預
元	七	外	元	三	內	冊	二	十	年	全	定

◀售代有均局書大市省各▶
社址
北平
西城府右
街運料門
報社經理
部電話西
局二七九
三號郵政
信箱五十
七號

刊月大師

錄目號專院學育教期二十三第

- 一 論著
- 文雅教育的意義
- 中學生讀書指導問題
- 我國大學教育的檢討
- 研究
- 二 漢字簡正寫法之比較
- 課程之今昔與今後編製課程應遵之途徑
- 對於標準差之另一解釋
- 師範學校小學行政科教材及教法
- 民衆教育之意義及範圍
- 國文教學上兩個實際問題的探討
- 三 翻譯
- 意大利的職業教育
- 國社黨統治下的德國教育改革運動
- 四 報告
- 鄉村生活與鄉村學校



蘇俄專家眼目中之中日鐵路

劉德明

一九三六年發行，蘇俄交通人民委員會機關報，『社會主義交通第一號』。刊載日本之鐵路一文；謂日本爲好戰國，刻正準備一切，爲備亞細亞將來發生之大陸戰爭，日本與滿州之鐵路，近亦配備完畢。結論言：日本內地之鐵路，概爲狹軌（軌距1.067米），下關釜山間，不能利用輪渡，使列車直通，實爲缺點。本文轉譯自上年十一月七日及十四日之日本鐵道時報，間有被日當局削減之處；惟據此亦可窺知蘇俄專家，對於日本鐵路之見解焉。

德明謹誌

帝國主義之日本，正與希特拉之德國，同爲全世界人士深切注意之對象，此事並非偶然。曩者斯塔林，接見美國新聞記者代表華瓦德氏時，席間曾指明現代戰爭危險之重心，實爲德日兩國；且其中最危險者，自以遠東方面爲然。遠東政治的動向，極爲不安，尤以上年二月二十六——二十九日之東京政變，最爲激烈，此爲持法雪斯西政治見解，激怒之

日本士官階級，威脅日本士民階級卓越之政治家之事件。（以下百十九字被日方檢扣）世人均知東京二月事變後，叛兵目的，並未完全實現，其後代岡田內閣登台之廣田內閣，遂以與各層支配階級及急進派間妥協之結果而出現；以故廣田內閣組織過程中，對於軍部，遂爲極顯著之讓步。一九三六年三月十四日出版之 London's Economics 雜誌上，曾刊有對於此次事變之評論，內有：『……其危險性實在次點——即因軍部之獨裁，將使日本於某日從事第一流之戰爭，例如對俄戰爭之可能性，似已入於軍人階級所主張之點』云。

日本帝國主義，爲準備其在亞細亞大陸之戰爭起見，全國各組織均在努力工作，日本鐵路——尤其是滿州之鐵路更含有重大之使命。然日本鐵路之設備組織如何？據最近入手一九三四年度日本年鑑，載有關爲日本鐵路網之重要事項如次：鋼軌每公尺，普通計重三十七公斤，支路所用者，較輕一

級，亦重二十九公斤；但在運輸最高大之路線，則用每公尺重四十九公斤之鋼軌。枕木一項，多爲日貨，每條鋼軌之下（長三十三呎），敷設枕木十四至十五根。機車共有三、九〇六輛，（共重三二九、三二〇噸）電力機車一三一輛（共重九、二七二噸），客車一〇、四二四輛（共可載客六五一、三八九人），貨車六四、九五三輛（共可裝貨八六四、七三七噸）再鐵道機廠車輛修繕工作之成績，亦極優良，貨車均有自働聯結器，裝有風閘之貨車，佔全體貨車百分之八十以上。

日本鐵路，在電化之領域中，亦已成功，電化鐵路，長達一千公里以上。日本國有鐵路，計有發電廠四，變電所三十一，變壓所十三。再電車路線，亦應加入此內，日本各都市內之交通，非僅利用電車維持，且多數都市間之交通，亦賴電車聯絡。譬如東京橫濱間，最主要之旅客運輸工具，卽爲電車。最初之電車線，係在一八八三年開通，一九〇八年始歸遞信省管理，其後又交鐵道省管轄。電車路線，共長二、六六一公里。政府向手中集中運輸機關之第二階級，卽於一九三〇年十二月起，汽車公路亦交由國有鐵路經營。日本最初輸入之汽車，係經一八九七年，居住橫濱之某一外人手，其後經過十年，迄一九〇七年止，日本全國僅有汽車十六

輛，再後始起非常之變化，迄一九一三年頃，共有汽車千輛，據日本內閣調查局統計，迄一九三四年止，全國共有汽車一〇六、七〇八輛，其中半數爲輕量車，且以購自國外者爲主。日政府現對汽車運輸之發達，正予以十分之注意，並謀在短期間內，促其完成。在日本國土佔比較不大之面積內，以公用汽車，貨站汽車與載重汽車等，能縮短運軍隊前往某地地點所要之時間，以故軍部刻正熱烈要求建設汽車工業，加強汽車運輸，據近報：商工省已制定監督汽車工業之法案，該法案之根本觀念，卽爲促進該國汽車自造工業之發達，而爲當局者向汽車生產業者，保留其要求生產滿足陸軍省所需要之汽車之權利。汽車統制工作，由鐵道省執行者，亦係起於軍事的作用，日本新聞界，對此問題，亦不隱諱，報知新聞刊稱：『自軍事的立場觀察，運輸問題，至爲重要，故對汽車公路運輸，宜實行統一的管理，而由鐵道省担任全國公路交通之總指揮』。

日本最近又有建設著名大工程之丹那隧道，與下關門司間之海底隧道問題。據一九三五年七月倫敦之Railway Gazette刊載：『日本鐵路之海底隧道工程，擬自一九三六年度動工，定於四年內完成，全長三公里，乃係位於一千六百公尺

之地下』。復據一九三五年十月之 Railway Gazette 誌刊稱：『東京都間鐵路之電化案，近亦作為鐵路強化案之一，提交開議，東海道鐵路，為聯絡結日本國內東京、橫濱、名古屋、京都、大阪、神戶、等六大都市之鐵路，該案至遲一九四二年止，亦可實現。』日本之民營鐵路，僅有義務的意義，值此日本帝國主義，重視運輸力之際，對之自難置諸度外。迄一九三四年止，民營鐵路之營業里程，共長七、二四二公里，技術方面之設備，計有機車八〇九輛，電力機車一七九輛，客貨車一一、五五八輛。本來僅就地方上的意義而建設之民營鐵路，利潤極小，故民營鐵路公司，每年須賴政府發給八百萬元之補助金。此種金額，專為發給該在愛國名義下大感痛苦之民營鐵路。

左表所列數字，即為日本國有鐵路之工作成績，Railway (第一表) 日本國有鐵路運輸成績

財政年度	貨運(千噸)	客運(百萬人)	貨運收入(千萬元)	客運收入(千萬元)
1914-1915	35,387	166.1	51,750	54,671
1919-1920	60,900	357.9	131,809	161,546
1921-1922	58,312	454.6	167,241	214,519
1922-1923	65,096	512.8	179,220	232,301
1923-1924	65,819	519.3	178,109	249,563
1924-1925	71,178	640.8	194,563	259,047
1925-1926	73,090	688.6	198,789	262,074
1926-1927	74,780	740.3	201,069	266,299

1927-1928	78,622	795.7	211,749	271,523
1928-1929	79,763	847.3	220,686	285,337
1929-1930	77,225	862.9	217,949	279,030
1930-1931	64,087	821.2	184,146	255,086
1931-1932	60,590	787.2	176,128	239,972
1932-1933	61,733	781.2	174,706	233,387
1933-1934	71,970	841.3	195,183	254,634
1934-1935	77,470	913.6	215,615	274,096

Gazette 誌上曾評論日本最近年度之營業成績云：『一九三一年即滿州事變以後，日本國有鐵路之工作及利潤，益常膨大，世界各國對之均極羨慕。一九三四—三五財政年度之利潤除一九二八—二九年度外(計較該年度低百分之二)，比較其他年度均高』。日本鐵路之呈斯種高度發展者，應如何加以說明耶？據 Railway Gazette 誌刊稱：『日本鐵路之能如此活潑發展者，由於一九三一年發生之滿州事變後，日本向大陸努力進展之結果，並反映日本在滿州之事業，已呈急速之發展；再日本鐵路之能如此活潑活動者，亦由於日政府，對於經營出口貿易之商人，予以補助金之結果』。倫敦雜誌，已正式曝露日本鐵路，運輸工作活躍之特質。再日本鐵路之能高度活動者，與日本之產業界相同，均由於軍事的膨脹景氣所造成。現代日本經濟上的特徵，係正向準備滿州及華北之「小戰爭」與亞細亞大陸，及太平洋大戰之目標進行。此外

(第二表) 貨運發達之統計

月 別	1934年 (千噸里)	較1933 年(%)	1935年 (千噸里)	較1934 年(%)
1 月	5,691	15.3	6134	7.8
2 月	5,872	15.8	6307	7.4
3 月	6,731	14.3	7356	9.2
4 月	6,210	16.5	6450	3.9
5 月	6,367	12.0	6634	5.0
6 月	5,874	4.7	6179	5.2
7 月	5,813	7.1	6378	9.7
8 月	5,857	9.5	6013	2.7
9 月	5,865	5.6	6382	8.8
1月-9月	54,285	11.1	57,881	6.8
10 月	6,777	7.9	—	—
11 月	6,652	8.2	—	—
12 月	7,219	1.4	—	—
共 計	74,934	10.3	—	—

日本並以傾銷政策，向其最接近之外國市場工作；據三菱經濟研究所，發表之一九三四年初半期概觀，有「運輸量呈顯著之增加者，係以出口貨物，軍事的貨物，及與社會事業有關聯之貨物為主，其最令人感覺興趣者，即日本之輸出，一九三四年較一九三一年，計增百分之二十六，鐵路貨物運輸量之增加，則為百分之六十三」軍事的貨物在該期間，亦為顯著增加者，自不待言也。

一九三五年十二月份之 Oriental Economist 雜誌載有關於日本鐵路貨運發達之有趣統計。(請參閱後列第二表)一九三五年貨物運輸之絕對數，確係增加，但增加之比例，依據第二表所列者，却在開始降低，此蓋日本侵入滿州後，開始高度化之軍事膨脹之波紋，今已漸減軍事膨脹景氣自一九三四年秋季即行下降。

此觀前列統計，即可瞭然。軍事膨脹景氣之下降，亦可視為產業狀態之總計，所謂以黃金訂購軍需品之產業栽培政策者，漸以公債之發行不已，使日本之金融市場，入於飽和狀態，加之政府以公債彌補國庫赤字之孔穴，及日政府所用之傾銷政策，難克服各國政府所設立之障礙，以致日本軍事膨脹之景氣，日漸低落也。

(第三表) 貨物之運輸量
(錄自 Oriental Economist)

貨物名稱	1月-9月 1923年(噸)	% 較1933年增	1月-9月 1935年(噸)	% 較1934年
米	2,328	+31.8	2,046	+12.1
麵粉	498	+16.3	616	+23.6
雜糧	242	+2.8	268	+10.5
小麥	414	+8.7	413	+6.3
野果	257	+13.6	284	+10.2
木材	5,075	+15.6	5,422	+7.2
煤	17,031	+12.6	7,838	+4.7
石油	1,844	+21.0	2,126	+15.3
鐵及銅	492	+24.9	589	+19.7
雜貨	52	+21.5	59	+14.5
鐵及銅	649	+25.3	800	+23.2
雜貨	213	+1.0	232	+9.1
雜貨	428	+2.7	416	+1.8
雜貨	268	+10.3	281	+4.9
雜貨	443	+9.8	458	+3.2
肥料及藥品	2,400	+11.1	2,494	+3.9
雜貨	178	+12.7	180	+0.7
雜貨	897	+0.2	1,037	+16.5
雜貨	1,056	+10.9	1,168	+10.3
雜貨	261	+10.8	273	+5.0
雜貨	133	+18.7	96	+27.6

第三表與前者有相同之趣味，亦係錄自 Oriental Economist 雜誌，乃表示日本鐵路貨物之運輸量。自此表上觀察，一九三五年度增加率最高之鐵(增二三·二%)西門士(一六〇%)，實含有軍事上的意味。再觀小表(增二三六·%)及麵粉(一〇，五%)運輸量之增大(此係自外國輸入之食料)，亦可見其正在準備計劃『大戰爭』之中，兵站部早知僅以日

國本內之食料品，不能供多數之大軍食用，故須預向外國購儲食料。至於米之運輸，則為另一問題，一九三四年米之運輸量較一九三三年之呈特別增加者(三一，八%)，主要原因，即由於日本東北地方之歉收，而發生向貧困地方，運輸米穀，救濟民食之現象。紡織工業根本原料之棉花，與棉紗棉製品之運輸量，尤見減少，據 Oriental Economist 雜誌刊稱：『此係由於紡織工業之蕭條』，并云：『礦石，軍用品運輸之繼續增加者，即表示軍需工業一項，與上列紡織工業，恰呈相反之盛況』。根據吾人之觀察，日本鐵路工作之特質，已完全反映日本帝國主義，熱病式的戰爭準備。

尤吉諾義氏所著之『日本』一書有：『關於鐵路運輸發達之階段，每萬人中計有鐵路三·二公里，較諸其他列強，如德之七，三公里，法之一一，二公里，可謂低劣；但其技術

上之設備，組織，工作等項，匪僅不劣於德義二國，且在某一點，尤有凌駕該二國以上之趨勢』。可見事實上，日本鐵路質的標示極高。又云：『貨物運輸量，僅為英國三分之一，法國五分之一，但車輛數目並不在英法以下，關於旅客列車及機車之利用方面，亦可見有同樣之事實。此蓋以日本鐵路之車輛，形體較小所致歟』。

自量的方面觀察，日本鐵路有比較上的後退性，其經濟方面後退性之一部份，可以日本地理上之特性說明，此即日本大部份之人口，均居於海岸附近，能得水運之便，以故日本鐵路遂不得不致力客運方面，蓋以多數商貨，均由沿海航行之船舶運輸(日本船舶總噸數居於世界第三位)，惟自軍事之見地觀察，日本鐵路之組織，計有左列正反兩種作用。日本鐵路之優點，即日本周圍之島嶼，均以鐵路聯鎖，沿日本東面海岸行駛之縱幹線，即與多數之橫線鐵路相連，一旦動員之際，即可表演莫大之運輸效能。蓋此等路線，為自太平洋沿岸，向日本海岸，或為反對方向，運輸軍隊及軍需品之最捷路線。其最主要之幹線，即自最北島嶼北海道之稚內，向其最南島嶼九州之長崎行駛，貫通北海道本州及九州三大主要島嶼也。日本鐵路之系統，尚有下列之根本缺點，此即

多數鐵路多沿海岸線行駛，事實上，此等路線，易受海岸方面爆發之創傷，一九三六年正月日本降大雪，日本鐵路所特有之多數隧道，斯時完全失效，多數之列車，均難通過隧道，誤點數晝夜，竟未恢復原狀，再自日本向大陸開始軍事行動之見地觀察，日本鐵路最大之缺點，即軌間為一，〇六七公厘之狹軌，改敷一，四三五公厘軌間之問題，雖已早經宣傳，但以斯種工作，需要鉅額之金錢，在每年赤字陸續加多之日本財政現狀下，實行上尤感困難。自軍事上言，軌間距離問題，實一最重要之問題也。滿州與華北各鐵路之軌距，均為一，四三五公厘，將來對俄開始戰爭行動之際，此等路線，均將成為日本基本的供給路線，惜因軌距不同，不能利用日本國內鐵路之車輛。今者日本本國與朝鮮之聯絡，乃以輪船實行，但此渡船，迄未實現直接運輸車輛及其他鐵路用品之基本機能，此對於軍隊之運輸上，殊難實現其重大之機能，總之，日本鐵路因軌距之關係，運輸時間上必受莫大之損失。

前談日本帝國主義之鐵路設備，並非僅限於日本本國，朝鮮（三，一六八公里），台灣（八八三公里），南薩卡蘭（三四三公里），及滿州之鐵路等，亦係包括其中。一九三一年十月日本佔據滿州之際，滿州鐵路共長六，二五〇公里，其後并着手盛行修築，據道哈基埃斯基元帥在蘇俄特別執行委

員會議席上報告：「日本在滿州一九三二年建設鐵路二八〇公里，一九三三年建築鐵路五〇〇公里，一九三四年建築鐵路九〇〇公里，一九三五年建築鐵路一，二〇〇公里，但距離千公里以上之鐵路，今者尙在建設之中」云。「吾人試觀滿州之地圖，任何人均知在彼地建設鐵路，決非出於經濟上的利益，純係由於對吾人之遠東大陸，取攻擊之目的——即軍事上的意義而建設者」。再滿州鐵路之幹線，事實上，正向蘇俄國境進行，至新建鐵路之特別方向及其擴充接近日本本國，亞細亞大陸一部份北朝鮮港灣之目的，乃欲在與蘇俄聯邦直接接境之北滿，實行迅速之軍事運輸工作。在日本帝國主義，準備一般「大戰爭」之計劃中，日本鐵路系統，實含有重大之使命，蓋軍隊及軍需品等，非為「電光石火」（此為日本軍人最喜用之詞句按即迅速之意）般之運輸不可。但當日本軍隊在大陸活動之際，軍需品之供給，極關重要，而此等軍需品又非自島國向大陸運輸不可，能司此項工作者，厥為日本之海軍。日本海軍之實力，雖極雄厚，堪負向大陸運輸軍隊及軍需品之職務；但在未來之「大戰爭」中，一方既有水上飛機之活動，一方又以潛水艇之活躍，恐終不免相當困難。故日本鐵路之運輸，雖有高度之工作標準，而優良之組織，但當戰爭發生之際，亦將成為日本帝國主義之一大難題也。

——完——



鐵道部施政成績

民國二十六年一月份

(甲) 鐵道業務之改善

(一) 規定優待運輸正當書籍及教育用品收費辦法

鐵部為扶助文化，及發展包裹運輸起見，凡客車運輸正當書籍雜誌，准予減按包裹運費六折收費；已令各路遵照，并定自本年二月一日起實行。又查鐵路運輸教育用品特別減價章程及託運辦法，前經公布施行在案。現以圖書館之設立，關係社會教育，至深且鉅，其所用書籍圖表等，自應與學校所用同樣優待，以資提倡，查原章程中，對於標本模型兩項，尚未列入，亦有增列之必要，業經將鐵路運輸教育用品特價章程暨託運辦法修正公布，已令各路遵照辦理。

(二) 規定各路及聯運客票軋印日期辦法

據京滬滬杭甬路呈稱：「查三〇二次，滬平通車係二十四時正由上海北站開行，車未開之前，作為當日，車開之後，則為次日，於客票有效期間，縮減一日，似欠公允；擬請規定軋印次日日期，以符事實一節，」查所稱尚屬實情，惟查各路各站對於本路或聯運各次列車，有上述情形者甚多，為辦理一致起見，茲規定凡本路及聯運客票，發售在二十四點鐘以前，而車在二十四點鐘正，或二十四點鐘以後開行者，其售票日期，均應軋印次日日期，以免有效期間無形縮減，已令各路遵照，自二月十一日起施行。

(三) 規定各路運輸整車裝油類辦法

整車裝裝豆油，菜油，茶油，桐油，草麻油，花生油，胡麻子油，及棉花子油，均列為普輕貨物，茲據津浦路呈以整車裝裝桐油，因油裝之質料形狀關係，無論用敞車或篷車

裝運，祇能堆疊兩層，其重量雖已超過車輛載重量三分之二，但其高度或容積，均不能裝足，擬請對於整車裝桐油，免照輕笨貨物計算運費辦法第二項之規定辦理一節，經核尙屬實情，已令各路凡運輸整車裝豆油，菜油，茶油，桐油，草麻油，花生油，胡麻子油，及棉花子油，無論用敞車或篷車裝運，准免按輕笨貨物計算運費辦法第二項所規定「篷車須裝滿容積，敞車須裝足同噸位篷車之高度。」之辦法辦理，以恤商艱。惟至少以裝足兩層爲限，其訂費辦法，仍應照普輕貨物計算。

(四) 力謀發展客運業務

鐵部爲發展客運業務起見，准粵漢路改訂廣州南站至小坪間及廣三支綫各站互售團體客票起碼票價，(一)普通團體票每客起碼票價，頭等六角，二等四角，三等二角(二)學生團體票每客起碼票價：頭等三角，二等二角，三等一角，又准改訂廣州南站至銀盞坳間及廣三支綫各站互運不滿整車貨物起碼運費，每票減按一角核收，自本年二月一日起實行。又爲發展包裹運輸起見，准京滬滬杭甬路將每一包裹內物品托收之貨價，由一千元寬放至一千五百元，先行試辦一年

，以利客商。

(五) 審定各項貨運特價

鐵部爲鐵路招徠大宗貨運，發展聯運貨物，應付水運競爭，扶助農村生產，調劑各地民食，及適應民生需要起見，本月份除准北寧路油罐車運輸煤油專價，改爲公開特價，(凡租用該路油罐車運輸煤油之貨商，均能適用。)隴海路之淮鹽，花生仁特價，正太、膠濟、平漢路之糧運特價，平綏路之晉煤出口特價，南潯路之鹽糖，麵粉，米穀，茶，木特價，浙贛路之聯運粗紙特價，先後繼續展期外，並核准各項特價如左：

一、准津浦路改訂整車大米特價，自本年二月一日起，凡由浦口蚌埠間各站起運至曹老集以北各站之整車大米，其運費均減按五等八折核收，浦口天津間仍按八百公里之運價減折，由浦口蚌埠間各站，或由京滬江南兩路起運之上行聯運整車大米，得適用前項特價，并適用聯運遞遞遞減辦法，試辦一年，又准該路運輸鮮蚌蟹，作爲鮮貨包裹，減按六折收費。

二、准粵漢路訂普通爆竹焰火特價，自本年一月十一日起，

不論運輸區域，均按照該路現行三等運價九折收費，試辦一年。

三、准江南路訂、(1)整車柴薪特價，自本年一月十一日起，凡由孫家埠至堯化門，按照普通運價，減收百分之四十八；(2)聯運整車煤斤特價，自一月廿一日起，由蕪湖江邊站起運經由堯化門站運出之聯運整車煤斤，均按七折計算，由竹絲港站起運經由堯化門站運出之聯運整車煤斤，減按八折核收；(3)改訂木炭特價，自一月廿一日起，凡孫家埠至中華門堯化門之整車木炭，照普通運價，減百分之六十，至當塗減收百分之四十五，至蕪湖江邊或蕪湖東門，減收百分之三十五；至其餘各站，仍照普通運價核收，由孫家埠至各站之零担木炭，減百分之十五收費，無論整車零担，均按照部定普通輕笨貨物計費辦法辦理。以上三項特價，均適用聯運遞遠遞減辦法，試辦一年。

四、准浙贛路下行國貨紙捲菸特價，自廿五年十二月四日起續展半年；惟查該項紙捲菸特價，原訂「凡由靜江江邊三廊廟站起運至南昌南北站者，不論優普，均按二等運價計算；無論整車不滿整車均按普通整車運價計費」。

現將該項紙捲菸，改為普輕貨物，照章不滿整車運輸時，應照實重加百分之二十計費，較之原訂特價增加運費二成，為調整該路運價計，除准該路將整車紙捲菸，仍按普通整車運價九折核算外，其不滿整車之紙捲菸，改照整車運價七五折收費。

前項核定之各項特價，經部先後令飭各該路遵照辦理。

(六)修正優待學術團體年會會員乘車證

鐵部前因優待學術團體年會會員乘車辦法，其中條文規定，祇能適用於各路普通快車，不能適用於特別快車，及京滬路星期六日各次客車，又不能購買聯票。於會員赴會乘車，殊多不便，業經分別加以修正，以符優待之旨。惟會員乘車證明書，現已註明不得在閉會後換購赴會程途單程或來回票，及開會前換購由會回程票，至所換來回票之回程票，亦不得在開會之前使用。並增印開會起止日期一欄，以資查對而示限制，均經令飭各路遵照辦理。

(七)令飭各路注意防範行車事變

鐵部前為減少行車事變起見，迭經根據各路報告，編造

國有各路行車事變統計，令發各路，俾明瞭行車事變情形，而研究其原因，以便防範。茲查二十五年九月份各路發生行車事變，共計四九三次，業經事變種類，肇事原因等，分別抄示各路，飭令注意防範。

(八) 令發各路行車狀況月報表

行車狀況月報，為考查各路列車運行情形，及編造行車統計之依據。自二十五年七月份令飭各路恢復填報以來，鐵部經按月編造行車狀況月報表抄示各路在案。茲已將上年十月及十一月份各路行車月報表編造完竣，經一併令發各路，俾資參考改進。

(九) 編述中國各煤礦現狀

關於國內各煤礦情形，去年曾由鐵部開列項目，託由實業部轉飭各礦逐項詳細列報，以資參考，業經先後准實業部將各礦報告咨轉過部。現擬將各礦報告，編成「中國各煤礦現狀述略」一篇，本月業將(1)各礦歷史沿革，(2)各礦設備狀況及生產能力，(3)各礦煤類及品質之分析等三節編竣

(十) 審核關於公路及長途汽車各事項

(一) 據杭徽長途汽車公司呈，以該公司經與浙江省建設廳訂立承租杭徽公路杭餘化呈兩段辦理客運營業合同，檢齊書類圖說等件請予立案，經核與長途汽車公司條例相符，但所稱與浙江省建設廳訂立租路合同一節，尚有查詢之必要，已令浙江省建設廳查復，以憑核辦。

(二) 據浙江省建設廳轉呈餘臨長途汽車公司補呈文件，請予立案，經核與長途汽車公司條例相符，已發給立案執照，指令該廳轉發該公司收執矣。

(三) 准實業部咨，據同美長途汽車公司呈請補辦公司登記，以該公司早經本部立案，特將該公司所呈，發起人姓名及股本總額等項，咨請鐵部查核是否與原案相符，經核所開各項，與原案不盡相符，已將原案創辦人認股清單及股本總額等開明，咨請實業部咨行福建省政府轉飭該公司將不符緣由，詳細聲復。

(十一) 青平聯運通車改為常年行駛

青平聯運通車，原訂自二十五年十二月一日起繼續展開

一個月，至本年一月二日為止，現查青平聯運通車客運情形，極為興旺，有常年開行之必要，即將該項聯運通車辦事細則第一條條文，改為「此項通車開行時期為常年」，已令膠濟北寧津浦三路遵照。

(十二) 擴充浙贛路株萍段國內旅客聯運站

浙贛鐵路株萍段之安源醴陵兩站前已加入國內旅客聯運，現查該路萍鄉、峽山口、板杉舖、姚家壩四站，地位雖不衝要，而往來旅客，為數甚多，經將該四站加入辦理國內旅客聯運，又改訂株萍段株洲與白關舖、姚家壩、板杉舖、醴陵、老關、峽山口、萍鄉、安源各站整車及不滿整車貨物運費，及旅客聯運票價，一併通令聯運各路遵照辦理，並定於二十六年二月十一日起實行。

(十三) 修訂平綏鐵路發售移民減價票規則

平綏鐵路發售移民減價票規則第二條內之末項，對於該路起程站點，前曾計劃修訂，茲經修訂條文如下，「平綏路，以由豐台廣安門西直門等三站至張家口、豐鎮、集甯縣、卓資山、綏遠、薩拉齊、包頭等七站，及

由大同至集甯縣、卓資山、綏遠、薩拉齊、包頭等五站為限」。

又凡由其他各路起程至平綏路之到達站，一律加入卓資山及薩拉齊二站。並將該路段內票價，重新修訂，力求便利旅客，定自二十六年二月二十一日起實行。

(十四) 修訂京滬滬杭甬江南淮南三路客貨

聯運辦法

前訂京滬滬杭甬江南淮南三路客貨聯運暫行辦法，已於二十五年十二月底期滿，現查該三路，有繼續辦理聯運之必要，即將該項旅客聯運辦法，重加修訂，分飭該三路遵照辦理。

(十五) 修正京滬鐵路堯化門等站公里里數

及客票價目

京滬鐵路堯化門等站，因站址遷移等關係，公里里數，略有變更，惟客票價目，暫不改訂，現已將該路各站間里程修正，通令各路遵照，並定自二十六年二月十一日起實行。

(乙) 鐵道財務及會計之整理

(一) 簽訂粵漢鐵路廣韶段借用英庚購料墊款正式契約

漢鐵路，在全線完成之前，該路廣韶段，因需用機件等項外洋材料，經鐵部商准管理中庚庚款董事會撥借倫敦積存部份英金十萬磅，為訂購材料之用，並於二十二年八月雙方簽訂借款草約。應需材料，向外洋陸續訂購，至目前已告完竣，計實際共付英金十一萬零五十三磅二先令一便士，照原額略有超過，並經商准該會追加，依照草約規定，俟購料完竣應將實際支撥之數，另訂正式契約。茲經鐵部會同該會簽訂成立，並發由粵漢路局副署。所有還本付息辦法，亦經於契約內訂定。

(二) 簽訂粵漢鐵路續借工料各款追加契約

鐵部因完成粵漢鐵路，國內用款不敷，曾於去年商准管理中庚庚款董事會，撥借津浦膠濟滬杭甬等路及首都輪渡自廿六年起應還料價本金約四百萬元，指充担保，另向銀行接洽借款，並經洽商該會，續訂追加借款附約。現准該會函商，以粵漢鐵路借用英庚款未列入總契約內者，尚有株韶代北

寧購料借款英金十三萬一千六百零九磅六先令三便士，粵漢通車擴充設備購料借款英金十四萬六千磅，及十一萬四千磅，應一併列入追加契約，以示完整，當經該部同意。此項合同，業已共同簽署，並由粵漢路局副署成立。

(三) 整理津浦鐵路德華銀行墊款之經過

津浦鐵路曩向德華銀行借支墊款，係以一九一〇年續借款未發行部份之債券壹百拾三萬四千磅作為抵押，自該路英德原續借款整理以後，德華銀行對於此項墊款亦力請整理，經鐵部會同財政部與之磋商，歷時數月，始商得解決辦法，由雙方結定總額為英幣九十萬磅，在三年內由津浦還本拾萬磅，分三年勻付，以前欠息及結定後三年利息，概行免除，以後按年利三厘行息，自一九三九年十月起，每年由津浦鐵路撥付五萬磅，以備償還墊款之用，所有抵押未發行之津浦續借債券一部份，計六十七萬八千磅，承認生效。并將其後以陸續所付本息，作為前述五萬磅數目內之一部份，其餘債券，一律繳部註銷，共計訂有辦法十二項，均經德華銀行同意，業於二十五年十二月二十二日正式復函接受在案。

(四) 辦理二十六年份各路校財產保險

廿五年份各路校財產保險事宜，以及各路發生水災案件，與一切應辦手續，除平漢路道清支線工機段辦公室火警一案，尚未辦結外，餘均辦理完竣。本年份該項保險，業遵行政院通令，全數交由中央信託局承保，其保費價率經商決為每千元每年七角，較之已往各年，更為低廉。茲查各路校中除平綏膠濟等路尚未據呈送保險財產清單及草圖到部外，其餘各路校保險清單草圖，已據呈轉送中央信託局辦理，簽發保單各項手續。至各路應繳保費，業已分令呈解，以憑轉送，惟本年各路校因保費價率低廉，且經奉令核實查對應行交保產業，是以本年份各路校保險遂激增至八千二百餘萬元，較之去年超出二千餘萬元，若以廿二年收歸部辦時規之，則增加一倍有餘。

(五) 通飭各路限期完成財產清查工作

鐵部辦理財產估計，前經通飭各路，以清查路產工作為首要步驟，於原定期限六個月內辦理完畢。惟此項清查工作，因各路所處環境不同，路產數量，繁簡各異，尚多未能遵照辦理，如平綏地處邊塞，正值外敵內侵之際，全路員工，均集注全力於國防工作，清查路產事宜，不無阻滯，又如平漢

路南北中三段合併未久，所有產業，新舊混集，種類頗多，急切不易辦理完竣，其餘各路，大都以路產繁瑣，測量統計，繪製圖冊等工作，需時甚久，先後呈請展期，當經鐵部嚴密審核，認為尚屬實在，令准展限。茲查各路辦理清查路產工作，原係分組辦理，其中如地產組工務組等需時較多，業經准予展限完成外，其餘各組工作，既無特殊困難情形，自應仍於原定期限內完畢，業經分電各路切實辦理。

(六) 核定交通大學設計會計制度辦法

關於政府各機關設計會計制度程序及時期，去年七月奉院令後，節經分飭有關附屬機關遵限呈核。本年一月交通大學以該校並無成本會計，在設計該校會計制度，應否按照國有事業會計制度之規定加算成本，呈請核示，當經加以研究，認為該校雖與鐵路同屬鐵部主管，但係教育機關，與營業機關不同，該校會計制度，應按普通公務之單位會計設計，毋庸參照國有事業會計制度之規定加算成本，以資區別而期適當，經即指示辦理。

(七) 核議粵漢鐵路會計特殊事項計算方法

粵漢全綫自我管理統一後，所有全綫會計制度，自應參酌債務担保關係，規定適當之處理辦法，前經該路會計處擬定方案呈部令飭施行，茲據呈報關於該路南北兩段間互用及租用機車車輛計算租費，擬機車以索引力為單位，客車以座位為單位，貨車以噸位為單位，用作根據計算每月應得之租金一節，業已令飭該路，應將計算方法，詳細舉例呈報，以憑核辦。

(丙) 鐵道研究及調查統計

(一) 彙編經濟調查員訓練材料

為辦理沿線經濟調查，各路曾派員到部受訓，經部指派專家演講各項有關問題，復與各員詳細加以討論，此項演講與討論，不特予該經濟調查員以進行之途徑，對於沿綫經濟調查之意義目的方法等，均屬闡明無遺，經將其彙集成冊，以備關心鐵路經濟問題者之參考。

(二) 促進鑛路經濟調查工作之經過

各路經濟調查員自受訓完畢後，已飭回路開始工作，本部鑒於沿綫經濟調查意義重大，而工作繁瑣，特飭各路指定

高級職員一名，負責就近指導，藉以督促工作之進行。

(三) 調查研究鐵路經濟

關於路運主要貨物之研究，(一)棉花一項，繼續將關於供給方面所得材料加以整理，並將十年來棉花出入口及轉運數額與價值，製就圖表。(二)稻米除仍在搜集各項有關資料外，本月先就生產方面加以研究，並作統計資料之選擇去取。其他研究問題：(一)關於修訂捲菸運價，(二)關於粵漢浙贛兩路煤斤聯運特價與專價之劃分，(三)關於近年來國外鐵道技術發展趨勢，均有詳細研究，並將研究所得編成報告。

(四) 施行「中華民國鐵路統計規則」

鐵部為釐訂部路統計章制，並統一各級統計之造報起見，曾在二十五年底，頒訂「中華民國鐵路統計規則」，業於二十六年一月一日起施行，各路新訂統計之依期報部者，計有下列三種：

1. 營業進款概數日報

各鐵路每日將前二日之「營業進款總數」用電報呈部，由部彙編統計，表式雖簡，然能立刻顯示各鐵路營業成績之優

劣，意義極重大，此為鐵路統計中時效之最迅速者。

2. 待運貨物週報

各鐵路車務處以最迅速方法，徵集各站每週貨物噸數，於二日內用電報呈部，由部彙編統計，此項統計，其效用在週知各路站貨運之需要緩急情形，以備本部施政方針之參考。

3. 運出運入主要商運貨物概數旬報

本旬報由各鐵路車務處根據各站旬報編就後於每旬後十日內用電報呈部，由部彙編統計，此項統計能表示各地方某種主要貨物之供求數量，藉知鐵路運輸之需要。

(五) 趕辦統計月刊

自新統計規則施行以來，各項新訂統計，均已如期編製，不失時效。而舊有統計月刊，亦於本月內同時趕辦，已將二十五年四月份統計月刊出版，五六月份統計月刊付印，自二十五年七月份起，新訂列車及車輛統計規則施行後，統計月刊之編印及體裁或有更變，正在研究中。

(丁) 購料之統一

鐵部於一月份經購材料各路之種類及價格茲列表於左：

鐵道部購料委員會經購各路材料價值分類統計表 民國二十六年一月份

路別	材料分類						價			值 (國幣)			共計	數分百
	普通物品	機車車輛	發電裝置	電料	工具及機廠物品	路綫材料及設備	建築材料	雜項	共計	數分百				
平漢		七九、三九五			三、九〇二七	一八三、六五五	三〇、一四四		三二五、九九九七	七、四五				
北寧														
津浦	六、〇二二八	二九、三九九〇	三、〇〇〇		三、六六六	六、五〇五	三、〇〇〇		三〇、二五二二	五、一九				
京滬														
杭甬					一、六六八	二九、〇三三	三、七四三		四三、五八二七	八、八				

百分數	共計	新路	南潯	浙贛	粵漢	正太	平綏	隴海	膠濟
一五〇五	六三、七二七	五九、七五七			三、五〇〇〇			三、四〇〇〇	二、〇七三三
七五	二九八、六九九						六、零七六	八四、六二八	四、八三九五
一二二	五、三〇五〇	四、四三〇〇				五〇、八五〇〇			
二八四	二二〇、六六三	二六、〇九二				三三、九三三〇		一四、四二五	五、五三二六
一二五	五五七、二七三	三三九、七〇二							二、一五五三
四二五	一、〇三三、八八九	五四、二六八九	五、二九六〇	九、四八三九	三六五、五四八五	三四六、六七七		二九、七〇六二	一八、三五六四
一八〇	七、三〇、六二五	五〇、八七五〇			四三、三六〇〇			二八、三三三〇	五、三二二五
		一、九六、九九〇	五、二九六〇	九、四八二九	四三、四七八五	四三〇、五九七七		三、九、五六一	八三、〇八五
一〇〇%		四七、一五			二〇、六六	一〇、一七	六、零七六	八、七二	一、零

(甲) 關於部頒法規事項

法規名稱	頒行日期		法規要旨	備考
	月	日		
修正鐵道部新設工程局處職員考勤規則第一條	一	七	關於該局處職員考勤規則修正事項	
修正鐵道部新設工程局處職員薪給章程第一條	一	七	關於該局處職員薪給章程修正事項	
修正鐵道部京贛鐵路工程局處職員薪給章程第一條	一	七	關於該局處職員薪給章程修正事項	

(乙) 關於核定各路單行法規事項

法規名稱	申請機關	核准日期	法規要旨	備考
鐵道部總機廠組織大綱	一	廿一	關於該廠組織事項	
鐵路員工制服規則	一	廿七	關於員工制服規則事項	
單線鐵路摩托車手推車及手推車行駛辦法	一	廿七	關於單線鐵路該項車行駛辦法事項	

法規名稱	申請機關	核准日期	法規要旨	備考
關於該局組織修正事項				

吳紹曾博士主編

鐵路貨等運價之研究

鐵路貨等運價問題與鐵路事業。國民經濟俱有重要關係，前京滬滬杭甬鐵路局副局長吳省三博士主編之「鐵路貨等運價之研究」一書都三十萬言，對於該問題有精詳之闡釋，明確之主張，為研究或經營交通者重要參考物。

本書實價 精裝 每冊國幣三元
平裝 每冊國幣二元

發售處 上海北站東首京滬滬杭甬
鐵路管理局總務處事務課

交通大學管理學院教員著作一覽表

- | | |
|-------------|-------|
| 行政學大綱 | 林登著 |
| 中國政府(英文) | 林登著 |
| 法律大綱(英文) | 林登著 |
| 研究科學之方法(英文) | 林登著 |
| 鐵路經濟論文集 | 沈奕廷著 |
| 鐵路貨運業務 | 沈奕廷著 |
| 鐵路運價之理論與實際 | 沈奕廷著 |
| 鐵道經濟論叢 | 鍾偉成編 |
| 鐵道材料管理 | 鍾偉成著 |
| 公路運輸 | 王炳南合著 |
| 運輸學水道編 | 熊大惠著 |
| 東北鐵路問題之研究 | 王同文著 |

中華民國國有鐵路營業進款概數月報表

中華民國二十五年十二月份

路別	進款																	
	載運旅客人數			載運貨物公噸數			客運業務										雜項	
	本路	聯運	政府	共計	本路	聯運	政府	共計	本路	聯運	政府	本路	聯運	政府	共計	共		
(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)	(運出)		
平漢	326,115	8,156	84,539	418,810	313,527	40,652	41,754	395,933	523,811	65,201	195,111	1,512,263	419,149	341,488	120,000	3,177,023		
平漢路道清支綫	25,498	1,587	783	27,868	110,571	6,169	1,640	118,380	22,368	7,743	590	221,463	61,305	2,286	246	316,001		
北寧	280,050	16,210	350	306,610	703,070	30,640	12,330	746,040	481,770	190,409	590	1,912,790	637,470	22,930	144,700	3,350,650		
津浦	316,466	10,293	3,925	330,684	173,637	44,928	24,472	243,037	596,595	277,698	34,634	626,707	364,129	234,942	12,756	2,147,461		
京滬	875,441	5,597	29,593	910,631	47,778	17,019	14,930	79,747	737,853	90,726	47,534	122,517	205,741	89,236	29,568	1,323,175		
滬杭甬	369,093	5,081	8,485	382,659	64,995	3,214	8,199	76,403	296,242	13,008	8,868	146,899	76,135	22,841	9,176	573,469		
蘇嘉	13,693	—	90	13,783	67	—	913	980	10,006	—	72	487	—	4,243	146	14,956		
平綏	115,748	1,438	4,503	121,689	166,760	36,388	13,108	216,256	177,352	14,851	3,212	483,906	300,336	92,849	93,049	1,165,555		
正太	57,547	2,645	9,219	69,411	233,761	3,127	7,791	244,679	55,736	26,372	11,486	486,418	64,325	54,304	776	699,417		
隴海	140,335	5,639	11,233	157,207	45,292	11,131	7,070	63,493	291,710	63,773	20,350	223,252	178,986	25,096	3,011	806,178		
廣九	79,989	65,861	53	145,903	3,718	4,346	—	8,064	45,171	84,168	46	8,877	7,418	—	5,468	151,148		
粵漢	556,492	23,916	6,535	586,943	59,453	717	5,077	65,272	308,428	24,335	7,345	378,918	7,016	23,045	20,000	769,087		
膠濟	282,882	2,200	119	285,201	275,637	8,402	—	24,041	269,083	25,875	202	863,141	92,993	—	4,728	1,257,022		
南甯	26,677	—	1,805	28,482	76,509	—	1,531	8,040	44,613	—	2,024	58,046	—	373	993	106,049		
共計	1936 3,476,031	148,623 298,986	161,232 203,711	3,785,886 3,705,091	2,234,782 2,278,280	206,733 400,413	138,855 114,960	2,500,370 2,706,650	3,860,738 3,659,992	885,150 817,237	332,064 469,275	7,045,684 6,967,900	2,415,003 2,164,332	513,635 707,455	444,917 575,932	15,897,191 15,370,206		
增或減	243,623	120,357	42,479	80,787	43,591	19,680	23,895	23,286	194,746	67,913	128,211	80,681	230,631	206,180	131,033	520,905		
百分數	7.54	44.75	20.85	2.18	1.91	48.37	20.79	1.68	5.31	8.31	27.86	1.16	10.56	29.14	92.75	3.3		

附註：(1) 上年共計數目，均係決算數。
 (2) 粵漢路自八月份起包括湘鄂、株韶及衡段。
 (3) 十一月及十二月份粵漢路之政府項下包括軍運配額。

中華民國二十五年七月至十二月

路別	載運旅客人數				載運貨物公噸數				運 款							
	本路		政府		本路		政府		客運業務		貨運業務		雜項		共計	
	聯運 (運出)	共計	聯運 (運出)	共計	聯運 (運出)	共計	聯運 (運出)	共計	元	元	元	元	元	元	元	元
平漢	1,775,516	71,632	310,242	2,157,390	1,966,599	344,821	2,75,186	2,586,516	2,866,323	459,987	818,405	8,611,067	3,232,563	1,600,607	274,305	17,863,257
平漢路道清支線	135,801	13,812	12,102	161,715	579,437	133,177	62,670	775,284	116,895	51,739	8,405	1,584,010	663,184	46,219	4,430	2,474,882
北甯	1,715,040	102,390	3,080	1,820,510	3,775,260	284,560	55,560	4,115,380	2,726,490	1,301,580	5,060	7,366,680	3,399,660	89,510	957,200	15,846,180
津浦	1,821,542	59,493	8,991	1,890,026	1,295,146	303,295	24,472	1,622,943	3,368,882	1,340,059	105,638	4,283,532	2,757,681	506,982	122,041	12,484,915
京滬	5,299,326	38,194	123,953	5,461,473	402,105	139,493	124,936	666,534	4,548,767	625,399	232,657	889,538	2,414,893	282,948	183,291	9,177,493
滬杭甬	2,218,587	22,265	48,135	2,288,987	377,777	27,164	73,693	478,634	1,820,225	111,445	55,301	983,021	542,824	127,582	59,874	3,700,272
蘇嘉	90,852	—	6,040	96,892	5,759	—	4,207	9,966	60,294	—	2,598	5,272	—	5,927	1,011	75,102
平綏	684,686	7,998	44,299	736,983	1,091,449	161,565	62,271	1,315,285	1,015,587	83,612	54,778	2,945,692	1,566,995	387,295	273,900	6,327,759
正太	3,321,5	18,349	45,437	3,397,003	1,255,104	26,940	26,921	1,308,965	340,492	161,397	56,763	2,396,410	510,797	183,572	31,278	3,680,129
龍海	1,075,999	51,176	51,619	1,178,794	473,907	85,760	51,551	611,218	2,157,695	535,219	120,126	2,299,826	1,592,714	250,852	48,218	7,004,650
廣九	441,608	395,787	126	837,521	20,334	20,472	—	40,806	279,376	497,340	134	54,128	37,725	—	33,229	901,932
粵漢	2,755,788	133,667	20,367	2,909,822	343,496	5,931	11,226	360,653	1,603,837	88,991	27,894	1,352,536	86,038	52,629	45,470	3,257,395
膠濟	1,421,399	10,614	1,253	1,433,266	1,464,240	56,587	3,100	1,523,927	1,414,808	159,956	2,274	5,439,751	702,133	8,315	36,533	7,763,770
甯滬	157,604	—	9,869	167,473	140,104	—	15,705	155,809	296,116	—	14,010	252,940	—	23,820	5,000	591,886
共計	19,926,953	925,377	685,515	21,537,855	13,190,627	1,589,765	791,498	15,571,890	22,615,787	5,416,724	1,503,413	38,494,403	17,507,207	3,566,258	2,075,700	91,149,522
增或減	494,168	540,524	442,959	490,361	677,983	561,317	158,773	275,439	795,985	958,613	1,222,075	3,419,320	6,804,825	302,893	659,525	10,390,036
百分數	2.54	36.88	3.51	2.23	5.42	20.09	25.09	1.80	3.65	21.50	45.04	9.76	63.58	9.28	24.11	12.87



講壇

對於訓練班結束後之三點感想

吳紹曾

——二月十三日吳副局長對車務訓練班講辭——

諸位學員：

本日為諸位受訓最後一天，下星期起，就要舉行畢業試驗。現以諸位行將分派各段站服務，一堂共聚的機會，恐難再得，特向諸位貢獻以下三點意見：

一 訓練與服務相終始

諸位在此受訓三個月，到了今日最後一天，免不了要起一種意念，以為從此訓練結束了，服務開始了。不錯，訓練固是服務的準備，也是服務的領導，但訓練決不隨服務開始而便終止，實可說人生無時無地不在受訓練之中。若把「訓練」兩字詮釋一下，「訓」是講授，是指導，「練」是練習，是

實驗。可見「訓」是屬於原則，偏於被動的。「練」是屬於實行，偏於自動的。譬如學習算術，先講原理，次講例題，便是「訓」，最後要做習題，便是「練」。推而廣之，諸位在此，聽受教師的指導，長官的講話，便是「訓」，將來到沿線去服務，把所得的知識和教訓，一一表現於工作，便是「練」。而且諸位在開始服務的時候，稱為「練習生」，必須經過了相當時期，著有相當成績以後，纔能補授實職，那更離不了一個「練」字。因為「練」字是以「訓」字為領導，所以諸位將來在服務中，無論處何種環境，並無論對何種人，對何種事，一切措置，必須把在訓練時所得的知識和教訓實地施行，不能一刻忘懷，否則「訓」便是白訓，而「練」亦得不到好成績，好結

果。再進一層說，當局長副局長的要受鐵道部的訓示，當處長的要受局長副局長的訓示，將來諸位也要繼續不斷的接受處長段長乃至站長的訓示。受了訓示，就得研究，就得奉行。這可證明訓練實與服務相終始，也可說與人生相終始。古人說：『學而優則仕，仕而優則學』。那就是訓則不能忘『練』，『練』也不能忘『訓』，完全闡明這個道理。

二 形體之團聚不如精神之契合

諸位來自各省各地，並來自不同的學校，以面不相識之人，在此相聚三個月之久，朝夕同住同來，同游同學。現在快要分散了，自然免不了有一種離別的感慨。其實人生聚散，本來無常，忽聚忽散，忽散忽聚，散而復聚，聚而復散，算不了一回事。不過這都是講的形體的聚散，若是精神上的聚散，便不同了。譬如諸位在這裏聽到教師的許多訓導，長官的許多講話，受到同學的許多切磋之益，腦海中自然留下許多印象，這許多印象不滅，縱使相隔千里，也如會晤一堂，雖散亦聚。倘若兩人意見不和，言語不投，志不同，道不合，那麼，即使居同室，坐同席，也如相隔千里可見精神的契合比較形體的結合要寶貴得多。何況鐵路上交通十分便利

，傳遞消息十分靈敏，將來諸位雖散在各段站服務，也不難時常見面，時常通訊，儘多接洽商量的機會。不過諸位既是同學，決不要忘了同學的情誼，要切實地做精神上的聯絡工作。

三 互相規勸與合作

諸位現在是同班同學，將來是同路同事，同學有同學的情誼，同事又有同事的情誼。有這雙重情誼，自然不同尋常，諸位目前在此受訓時將要結束之際，想到不久即將派到沿綫服務，所處者不知為何種環境，所接觸者不知為何種人物，所擔任者又不知為何種職務，真可謂『一則以喜，一則以懼』。幸而諸位有這許多同學，將來如果遇到困難事件，不易應付，徬徨無措的時候，除隨時請示主管長官外，不妨和本班同學通信商量，這樣的集思廣益，必能得到相當的解決辦法。這就是相互之間應有互助的義務。其次，倘如同學中有人因為意志薄弱，抵不住環境的誘惑，做出種種不道德，無廉恥的行爲，凡是同學，應當立即明白的指摘，嚴厲的糾正，因為這足以影響全班同學的名譽，萬萬不能姑息。這就是相互之間應有監督的義務。再次，倘使同學之中，有天才

，有能力，有特種成績表現的，假令不為長官所知，湮沒不彰，凡是同學，便當替他宣揚，予以種種鼓勵，種種幫助，使他奮勉，更求上進，不但他個人有成就的希望，也是全班同學的光榮。這就是相互之間應有策勵的義務。以上所說，無非是古人所倡導的『規過勸善』之義。歸納為一點，即是大家不要忘了『合作』兩字。試想全班同學一百餘人，倘若每一人都有其餘九十九人與之合作，其效力有多大，自然凡事都可放膽做去，不怕什麼。不過『合作』有一個大前提，即在依

隴海鐵路機務狀況

——三月十五日隴海路特別黨部管理局聯合舉行紀念週報告——

據法令規章，謀鐵路業務之發展的範圍內，方可以言『合作』。換一句話，凡是謀最大多數的，正當的，永久的利益者，應該合作，如祇謀少數人的利益，不正當的利益，或僅僅目前的利益者，就斷斷不應合作。古人所謂『君子和而不流』，即是應該合作的合作，不應該合作的，不與同流合污。諸位對於合作一點，將來無論以同學的立場，對其他的同學，或以同事的立場，對其他的同事，都應當顧到那個大前提，及不屈不撓，毫不遷就之精神。完了。

孫繼丁

本路近年來機務狀況，曾於上年九月間，在紀念週當中報告一次，自上年九月至現在，這半年中，無多大事實，今簡單的向各位報告一下。

此半年中，以已往之經驗，原為本路運輸暢旺時期，不幸，安發生雙十二空前事變，本路適當其衝，不但一切營業，感受影響，而損失亦非常重大，就機務方面而言，機車被阻在西段者為二十六輛，幸機務主管人員，和隨車的司機司爐，均能盡職，僅炸毀平漢路機車一輛，但因西段水質不良

，各機車鍋爐，多被水鹼腐蝕，受傷甚重者，有十一輛之多，以本路之簡單設備，此時尚無法修理，客車被隔在西段者，為五十八輛，內有新鋼車二列，其中一列，內部設備，完全損壞，僅剩車盤車皮之軀殼，因該車到路不久，內部佈置物件，本路均未預備，須向海外購配，計期須在一年以上，方可整理完竣，其他一列，僅門窗玻璃，及車內不甚重要之物品，稍受損失，略加修理後，現已在路駛用，又本路舊時行駛之一，二次快車之客車，年久失修，顏色參雜，自上年

新車到路後，分批調廠整理，耗費人力財力不少，甫將其中之一測整理完好，出廠供用，此次亦在西段受傷甚鉅，不但將修整之成績，完全喪失，反不如未整理以前之狀況，現欲重新修整，不免倍增困難，貨車一項，在事變時被毀甚重者，計二十五輛，已無法修理，總計此次機務損失，在一百萬元以上，言之深可痛心。

再半年來機務增加資產，不在少數，計有太平洋式機車十五輛，(編號自五〇一至五一五)及西段工程局所購之鞏固式機車八輛，適應本路運輸之需要，運到使用，現時合原有各式之機車，運部撥及租用並外路流入機車，總計共一百三十四輛，而本路，在比國訂購之七輛，及由部在南滿鐵路訂購之七輛，大約本年五月間，均可運到，以後機車運輸能力，當可敷用，又本路客運日繁，最感不敷者，為三等客車，現各路對於三等車，均有臥鋪設備，本路已呈部添購有臥鋪之三等客車多輛，並為便利貧苦旅客起見，擬籌辦四等客運，將現在狀況稍遜之三等木棚(原為貨車改造)客車，改為四等車，以利鄉農，他如連雲港方面，經三年籌辦之電廠，現已落成，正式發電，連雲全市，光線充足，較鄭市尤形明亮，而煤碼頭起卸機，亦已裝設竣工，計每小時可卸煤四百噸

，四千噸之船，十小時內可裝卸完畢，此半年來增加資產之大概情形也。

但因機車車輛，日見增加，而機廠修理能力，及行車職工人數，未能隨之俱增，不免感覺困難，蓋機車車輛之修養與使用，必須相輔而行，方可保持其良好狀況，現時本路機車總數，已達一百三十四輛，如平均每輛機車，兩年大修一次，是本路機廠，每年至少須能大修機車六十七輛，始能應付需要，而銅山洛陽西廠，因限於設備及布置，修理能力，每年充其量能大修機車四十八輛，相差甚遠，長此支持下去，工作愈感困難，二年前曾呈准新設大規模之機廠，其地點擇定長安西之三橋鎮，已購地一千二百畝，但工程浩大，緩不濟急，縱使即日開工，而建遺廠屋，安置機件，非二年以後不能用，為救濟目前計，惟有先就洛銅兩廠，酌予擴充，提高能力為先務，而行車職工，按照現在機車編配，每機車以二班計算(每班司機一人司爐二人)不敷甚多，是機車能按期購置，人才難如期促成，上年本處設司機訓練班，將原有司爐之有經驗者，調集訓練，教以司機技能，縮短司爐期限，提升為司機，而司爐人才則愈感缺乏，現選各段廠服務滿二年之藝徒及擦車夫，堪以造就者，調集設立司爐訓練速成

班，授以必要學識，並實地練習投煤工作，使於短期內養成
所能洞悉者也。
司爐之技能，以資選用，此蓋一時權宜之辦法，當亦爲同仁

洽商改編交通警備團之經過

區家俠

——三月八日紀念週報告——

各位同事：本週恰逢總務處輪值工作報告，本來應當把
總務處最近興革的情形向諸位作一個有系統的報告，但本人
剛從廣州出差回來，不及作詳細的陳述，茲謹就本人此次出
差的任務，作一簡單的報告。

本人此次到廣州唯一的任務是向第四路軍總司令部接洽
，請其改編交通警備團，講到這個交通警備團的組織，以前
原在廣三支線一帶駐防，民國十七年，始經前南段管理局呈
請調駐南段沿線，現在人數約有五連，月薪餉八千餘元，
連同冬夏兩季服裝，統由本路負擔支給，不過該團的組織，
雖爲保護交通的部隊，但指揮調度不屬於本路，上月局務會
議，根據運輸處報告，現在檢查行車的部隊由郴縣以南，有
憲兵，護路隊，交通警備團，對於旅客上下重重檢查，非但
使旅客感覺不安，還恐影響本路業務的發展，當時我們便決

定把交通警備團的組織，設法改編，當本人奉派辦理這件事
的時候，亦已審慎考慮覺得爲本路前途發展計，我們對於此
事，已不容遲延，無論怎樣，我們終得要妥籌一個圓滿解決
的辦法，所以本人即秉承局長副局長的意旨，逐步進行洽商

當我到廣州時，與各方面分頭接洽，將本路種種困難詳
爲陳述，頗蒙軍事當局諒解，結果即將該團的管轄權限，移
交本路，再由本路自行改編，這個辦法，當經呈報局長核准
照辦，並即指派警察署匡署長，暨廣州臨時辦事處利課長，
會同辦理該團點驗接收事項，現在匡署長已事畢回局，這件
事情，至此已能告一段落，其間經過，均隨時奉 局長副局
長的詳切指示，使本人得所遵循，幸未辱命，堪足報告於同
仁之前者。完了。

人生的兩種工作

徐錫巽

——二十六年三月八日在粵漢鐵路特別黨部 總理紀念週講——

在唯生論裏面，陳立夫先生說『人生要有服務的人生觀，與人生要有創造的社會觀』兩句話，不但關係整個的人生，且於國家存亡，也有很大的關係，服務的人生觀就是說人與人之間，要有『人人爲我，我爲人人』的精神；創造的社會觀，就是說人類要『征服自然，增進生產，以人造物，以物養人。』唯生論對這兩句話有極詳盡的解釋，說整個的人生，在宇宙必須有一定向，來創造偉大的事業，假設混沌沌的無目的地生存着，實在沒有什麼意義和價值。同時，一個團體，一個國家，若是無目的地存在着，縱然暫時的得以苟延殘喘，終歸是失敗滅亡的。

拿歷史的演變來說：人類時時在創造，假設沒有創造，一切絕不會進化，更談不上什麼發揚光大，所以陳先生在我們生命的過程中定有兩種工作，一是終身工作，二是被指定工作，這兩種工作有什麼區別呢？

終身工作是自動的，不因任何外力變動而變動，乃自己依個性的所近及志趣之所向，樹立中心信念努力而以赴的，

它佔據了生命的全部時間，本其固定的立場，以『小我』爲出發點，而求『大我』中某一問題解決。就如致力鐵路事業的人們，是以『小我』爲出發點，去求國家交通上——大我——的特殊貢獻。因它含有生命活力之所出的『興趣』，故結果成爲創造的社會觀之實現。

被指定工作是以『大我』在某一時間或空間之需要爲基礎，利用個人生命之全部或一部份的時間與精力，犧牲『小我』而謀此需要之解決的。例如在黨部工作的同志，工作的範圍是辦理黨務，但這不過是臨時性質，如果明天派你去擔任其他工作，那末，你的工作，即須改變，所以被指定工作是被動的，是受原動力之中心（如黨國）之支配的，故結果爲服務的人生觀之實現。

至於終身工作之重要性，可以分爲生活的核心生命的標的與人生之歸宿三者，茲分述之：

第一：生活須有核心：生活有核心，方能以集中吾人之思想與才力，不斷的向前邁進，最後乃可以獲得生命力的結

品——生命的成功。在這種有目的有希望的生命過程中，自然覺得有意義，覺得快樂，決不致因遭受意外的挫折而自暴自棄。

第二：生活須有標的：人生若是沒有正當的目的，整個的生命，便立刻失了重心，而趨於飄搖動盪滅亡之途。

第三：生活須有歸宿：人生能創造萬物，假設馬馬虎虎的過上幾十年，亦不過衣架飯袋，對人生的旅途上可以說毫無意義。時代是進化的，假設一切都不會順應潮流，只有一天天的趨於沒落，而不能得到安身立命的歸宿。

一個國家的大多數的知識份子，無終身工作，國家一定

貧困紊亂。對於個人呢？無終身工作者，當其被指定工作失

掉時，就會馬上感覺到危險，甚而至於喪失生存的條件。故

我們對於終身工作，要擇善固執。對被指定工作，要擇善盡

忠。我們應當以最精密最審慎的考慮，來選擇一種與自己個

性與志趣最相近同時為社會國家之所最需的一種工作。既經

選定之後，就要堅定不移，終身不懈，至於被指定工作，則

就被指之後，就要選擇從事這個工作最妥善最適當的方法，

殫精竭力，盡其在我，以求完成其任務。我們對於終身工作

和被指定工作有了深切的認識，庶可以求人類生命的光大了

介紹最新出版之「美國鐵道之發展及其影響」

本書著者，太田黑敏男博士，為日本交通學之大師，關於斯學之著述頗宏。去春博士發表「美國鐵道之發達及其影響」一書，乃為研究美國鐵道發達史罕觀之良籍，該書對於美國鐵道平時及戰時統制之論述尤為詳盡。我國近年方努力於鐵道之建設，航空，公路亦漸形發達於交通系統上及經營上日增其複雜性，亟應於此時對全國之交通機關施以統治使其各能發揮最高能率，以遂成其特殊之任務。王際憲先王鑒於北美鐵道發展之經歷足為我國借鏡之處頗多，遂譯是書以饗國人，凡我國服務交通事業者，宜視為需要不可缺少之參考書。初版所印無多，購者幸勿交臂失之。書價每冊一元，為優待閱者起見按八折計算，實收價八角。

經售處 全國鐵路協會

向

京滬滬杭甬鐵路

託運貨物，可以得到：

安全 迅速 經濟 三大效果。

本路能保證客商滿意，本路願替代客商設計。

 京滬滬杭甬鐵路管理局啓





鐵路要訊

部訊

(甲)部路人員資歷審查會公佈組織規程十

二條

該部因各路用人固有規定，茲特為慎重起見，於日前公布部路人員資歷審查委員會，組織規程十二條，覓錄如左。

第一條，本部為慎重用人起見，特設部路人員資歷審查委員會，第二條，本會設委員十二人，以常務次長技監主任秘書司長會計長及參事一人為當然委員，餘由部長就本部高級職員中選派，並指定常務次長為主任委員，總務司長為副主任委員，第三條，本部各廳司會主管長官及各路局局長（或委員長）認為確能勝任部路職務人員，得隨時呈部保薦交由本會審查登記，以備選用，第四條，凡部路在職人員，應由本

會分別審查登記，以備升調，第五條，本部各廳司會處，除雇員以外之人員及國營各路局月薪在一百元以上之人員，遇有缺出，經各該機關呈報必須派補或遷調情事時，本會應就審查合格登記人員中擇其資歷相當者，交由總務司呈請部次長核准，第六條，本會每星期開常會一次，由主任委員召集之，必須時得召集臨時會議，第七條，本會委員會職，須有過半數委員之出席，方得開會，關於審查事件之表決，由出席委員用無記名投票行之，取決多數，第八條，本會審查業經登記人員，如無資歷相當者堪備選派時，得採取臨時甄用辦法，第九條，本會審查事件之紀錄整理等事務，得指定委員一人或二人兼辦之，第十條，本會職員均不另支薪俸，第十一條，部路人員審查登記及敘用規則，分別另訂之，第十二條，本規程至公布日施行。

(乙)籌備材料總廠

該部鑒於我國鐵路材料，每因購置不當，或鑑別疏忽，而質料細劣，或估計未合，而數量折損，復以購自國外，漏卮尤鉅，每年損失，何止數千萬元，因之該部決定籌設「中央材料總廠」，「中央材料試驗所」，各一處，與「中央蒸木廠」兩處，以期集中專權，而應急需，茲將各情，略誌如次。

我國各路材料消耗，年達三四千萬元，佔全國鐵路營業總收入百分之三十以上，其數之鉅，當可想見，但各路材料之購置，一向係供料處根據用料處之需要，隨各部份之請求，而隨即購買，因而無法估計實用數量，往往存料過多，積廢不堪再用，或則材料缺乏，急切需用，反而停工待料，損失之鉅，殊足驚人，該部因鑒於斯，一方集中採購，藉謀價格低廉，手續簡捷，一方集中管理，對於各路舊廢及過剩積存達一千五百萬元之材料，可加以處置，總廠管理處，預定設於南京，分廠三處，已擇定浦鎮、洛陽、株州三地分設，徵收地畝，填築土方等事，業已着手進行，廠房圖樣，已在續細計劃中，短期內當可興築。

(丙) 改訂參事廳各組職掌

該部參事廳各組職掌，前經鐵部修正，改為一二兩組，

第一組掌組織人事，勞工、育才、衛生、警務等法規之審核修訂，行政訴訟，及陳訴控告之審核辦理，與該廳工作報告會議紀錄，行政計劃事項，第二組掌業務，運輸、財務、會計、工務、材料等法規之審核修訂，鐵道政策，施政方針之擬議，合同條約之審核，擬訂與評議各種條陳，法令之登記，及編輯法規彙編等事項。

(丁) 總機廠理事會成立

鐵道部籌備總機廠，其組織大綱，前經該部擬定，於積極籌備進行之下，總機廠理事會頃已正式成立，依據組織大綱，即由鐵道部部長張家璈兼任理事長，並由鐵部指派理事六人，聘任理事三人（共九人），合理事長與當然理事兼總經理，總數為十一人，並委定總業務與總會計，總機廠管理處，亦即成立，理事會與管理處辦事細則，業由理事會擬定，惟據關係方面表示，一千萬資本尚未湊齊，然僅係時間上之問題耳，理事會名單如下，理事長由鐵道部長張嘉璈兼充，部派理事六人，薩福均（鐵部工務司長），張競立（鐵部財務司長）陳清文（鐵部業務司長現在改派夏光宇），陳筆霖（鐵部購料委員會委員），李法端（鐵部購料委員會委員），朱文熊

(鐵部購料委員會委員)，聘任理事三人，霍實樹，劉攻芸，王繩善，總經理(當然理事)沈昌，總業務李法端(兼任)總會計錢祖齡，以上各員，均經鐵部正式委派或聘任。

(戊)令各路注意造林

該部以鐵路造林，直接產生木材，供給枕木車輛橋梁建築之需要，間接防止水災，且能點綴風景，吸收遊客，發展林產，在在與鐵路業務有莫大之關係，值茲春回大地，正宜從事植樹，昨特訓令各鐵路管理局，對於育苗造林及沿線植樹等工作，務須切實計劃，認真進行，使各林場一切實施業務，合於經濟原則，所選樹種，應注意生長迅速並合於枕木之用者為限。

(己)核定棗糖等貨品運價

鐵部近核定棗糖，為三等運價，酸棗麵引茶錦燈籠國產緞帽為四等運價，椴皮糖為三等運價，優等金色粉末為二等運價，普通金色粉末為三等運價，優等黑電粉為二等運價，普通黑電粉為三等運價，芝麻醬桂皮為三等運價，樺樹皮為五等運價，國產梨膏為二等運價，碎皮革為四等運價，碎皮

貨為二等運價，石棉末為四等運價，馬尾為三等運價，令飭各鐵路局遵辦。

職員動態

- (一)派楊毅代理工務司幫辦
- (二)派劉馮萬充專員兼總務司幫辦及人事科長
- (三)總務司幫辦王國華調充財務司幫辦
- (四)機務科長朱葆芬暫行兼代技監室第二組主任
- (五)工務司技正陳滔暫代鐵路技術員銓敘事宜
- (六)常務次長曾鎔浦派充部路人員資歷審查委員會主任委員
- (七)總務司長謝奮程派充部路人員資歷審查委員會副主任委員
- (八)業務司長陳清文派充部路人員資歷審查委員會委員
- (九)財務司長張競立派充部路人員資歷審查委員會委員
- (十)工務司長薩福均派充部路人員資歷審查委員會委員

京滬滬杭甬鐵路

(甲)戚墅堰機廠移歸鐵道部總機廠辦理

京滬鐵路吳淞機廠前奉部令遷往戚墅堰，另建戚墅堰機廠。最近鐵道部組織總機廠，以戚墅堰機廠為總機廠之一部份，電飭該路管理局將該廠移交總機廠接管，已遲于二月一日辦理移交接收手續。嗣後所有該廠購地、建屋、填土、鋪軌等一應事宜，悉由總機廠經理負責辦理。

(乙) 編造完成滬杭甬鐵路總概算

滬杭甬鐵路已經建築者，僅上海至閘口段，及鄞縣至曹娥江邊段。其未經建築者，除錢塘江橋工程係與浙江省政府合資建築，由部省兩方合組建築該橋工程處管理此項工程外，其他未完工程尙有三段：(一)通至錢塘江橋工程，(二)錢塘江橋至曹娥江段工程，(三)曹娥江至鄞縣段之改進工程。所有各該項建築工程，前經政府發行完成滬杭甬鐵路六厘金磅借款債券，票面總額共一百一十萬磅，專為完成該路之用。(該路應担建築錢塘江橋款，亦由該借款內撥付。)茲該三

段工程業經該局分別估計，編定完成該路工程總概算。計通至錢塘江橋段工程需費四五〇,〇〇〇元，錢塘江橋至曹娥江段工程需費六,四一八,六六九元，曹娥江至鄞縣段改進工程需費二八〇,五四一元，其他關於購置三十三輛車底價

款及車身造價，并其他設施，需款一百三十三萬七千元，合計共八百四十八萬六千二百十元。現該三段工程已在進行建築中，預計二十五年年度終了時，全部可告完成。

(丙) 改善鎮江江邊運輸設備

京滬鐵路鎮江江邊車站，因江灘伸漲，原有貨棧地位距離漸遠，不特貨物之存棧，待運，或待領者，均感不便，即裝貨工人因距離較遠，亦覺分外費力。又以該站自上年將江灘疏濬後，貨運大增，原有第三股軌道較短，週轉深感不便。經即決定設計改善，除將原有之貨棧遷移至船塢之旁，俾便貨物起卸外，并將第二軌道展長二百六十公尺，俾車輛調動，得以靈活。此項工程目下正在積極進行中，不久可告完成。

(丁) 增駛滬鎮間三四等旅客專車

該路為便利上海一帶鎮揚籍勞工在廢曆年頭年尾內乘車往返起見，仍照歷年成例，由車務處規定，自二月一日起迄二月十一日止，又自二月十五日起迄二月二十五日止，每月增駛上行第四十八次滬鎮三四等旅客專車一次，又自二月一

日起迄二月十日止二月十四日起迄二月二十五日止，每日增駛下行第四十七次鎮滬三四等旅客專車一次，照章發售三四等客票，以資救濟原有三四等客列車之擁擠。在此期內並規定由各有關車務段長指派委員，前往各該管段內客運繁忙之車站督飭指導，並予以協助。各站當值員司，及隨車員工等，可一致努力，妥為照料。

(戊)首都特快之電氣設備

「首都特快」電氣設備，大致如下：

(一)按照標準設計 該路客車電燈設備，曾經規定標準式樣，惟迄今已改裝者固多，而尙待改裝者亦不少，故本路客車電燈設備，尙未有整個全列車悉已標準化者。現「首都特快」全列車之電燈設備，則悉照標準式樣裝置。

(二)改進燈件式樣 頭二等車內之頂燈，及頭等車內之壁燈與角燈，皆用近代美觀之立體式，更於燈件外表，加鍍鉻質，俾在白色車頂下與棕黃色之車廂中，有一種和諧色彩。

(三)改進風扇設備 風扇一律改用最新之旋轉式吊風扇，使受風面積增大，可及於全車廂之旅客。翼與罩皆鍍鉻，底部漆白，與車頂顏色調和一致。

(四)提高電燈光度 並將燈點佈置詳細設計，使車內各部光度均勻，乘客閱報讀書，感覺舒適。

(五)裝置廁所指示燈 爲使夜間易於辨認起見，本列車廁所均另裝指示燈，位在門之上方，作長方形，燈泡隱藏於玻璃之內。玻璃內面，上半爲白色，有「男用」或「女用」字樣。下半爲紅色，上面有「廁所有人」四字。廁所門一經加鎖，電燈放光，則「廁所有人」四字，即顯明可見。

(六)裝設防空設備 設遇空襲情報，祇須將各車電燈總開關移至左面一半，再將另一小防空燈開關關閉，則車廂內僅留極少電燈燃亮，光度可以減至極低。

(七)裝置門燈自動明滅設備 客車門燈，應以車停必明車行必熄爲條件。本列車各輛，悉用明滅控制法。其法將車門燈開關，裝於廁所之門鎖內，使廁所門之啓閉，與車門燈之明滅，發生連帶關係。故待役停站及車行時啓閉廁所，即於不知不覺中，完成控制門燈明滅之工作。

(八)裝置全燈半燈節制設備 各車電燈，平均分接於兩個電路。開一路時僅半數電燈明亮，二路齊開，則全數俱明。全燈半燈之控制，悉由總開關操縱之。

(九)加裝備用接綫設備 本列車各輛，均備有發電設備

，各車用電，俱係自給，以期燈光充足，給電安全。更爲預防發電設備發生障礙起見，各車均另備接綫器一種，裝車之兩端，以便發電設備發生障礙時，插入鄰車之接綫器，借用鄰車電流。

(己) 全年營業概況統計

據該路車務處報告：(按此項數字應以會計處公佈者爲準此尙係概數)

二十五年該路全年客運進款爲一四，一九九，五八六，一〇元，貨運進款爲四，九五〇，二九一。〇九元，其他進款爲一，三四一，二八四。三二元，共計二〇，四九一，一六一。五一元，每月平均一，七〇七，五九六。八一元。比較二十四年全年共增九五，七六二。五二元，平均每月增七，九八〇。二一元。

蘇嘉鐵路自二十五年七月十五日起至十二月底止，客運進款爲六二，九五〇。三七元，貨運進款爲一二，七三六。二九元，其他進款爲三，四五七。二二元，共計七九，一四三。八八元，每月平均一三，一九〇。六五元。

關於副業方面，二十五年全年莫干山旅館收入三一，三

六二。九六元，支出二二。〇四二。〇四元，計盈餘九，三二〇。二九元。青陽港花園飯店收入五，八三六。〇一元，支出一〇，六〇七。九三元，計虧損四，七七一。九二元。餐務收入一九八，三五〇。四六元，支出一八九，〇四六。六三元。計盈餘九，三〇三。八三元。茶點收入六九，〇三七。一九元，支出二，五一。五八元，計盈餘六六，五二五。六一元。廣告收入一八，九二六。九八元。(無支出，本數卽爲盈餘)執照及租金收入五六，一四〇。三〇元。以上共計盈餘一六〇，二一七。六四元，減去虧損四，七七一九二元，本年淨盈一五五，四四五。七二元，比較上年份一三三，九一四。八七元，計增加二二，五三〇。八五元

(庚) 蘇嘉鐵路試售回數乘車票

蘇嘉鐵路以便利沿綫游覽來回旅客起見，選擇旅客往來較密之站，如吳縣至吳江，相門至吳江，平望至盛澤，盛澤至嘉興間，試售回數乘車票，業經呈准鐵道部自三月一日起實行。

(辛) 舉辦探梅旅行

該路爲提倡野外娛樂起見，舉辦探梅旅行，地點爲臨平超山，杭州靈峯，吳縣張園，無錫梅園等四處。自二月二十七日零至三月二十八日止。備有精印之探梅手摺及探梅旅行設計二種，專供賞梅導游之用。

(壬)舉辦新運三週紀念

二月十九日爲新生活運動三週年紀念日，該路管理局於是日上午十時在七樓大禮堂舉行紀念大會，出席各處署股主任以上人員，暨錫滬段新運委員會職員，特別黨部及總稽核室代表等約二百餘人，總會派代表訓練組張組長彝鼎出席指導。會中張代表該局黃局長，特別黨部李常委達三，均有演說，檢討過去，策進未來，語多昂勉。下午舉行大檢閱，由該路新運會各幹事及各股股長伴同總會張代表先在局內各部份視察，繼至上北、上南，上西各站視察。各段方面，由新運會先期指派代表，分別前往檢閱，事後將編送報告，以便據以督促改進。同日上午十一時許，上海市新運會亦派代表來局檢閱。該局日刊，是日特編新運專號，分送各次客列車旅客，以廣宣傳。

(癸)舉行員工消防訓練

該路管理局爲預防火患起見，經訂定員工消防訓練暫行辦法一種，準備在短時期內，將全局公役（包括信差傳達等）事務生，暨長警等施以相當之消防訓練，辦法全文如下：

京滬滬杭甬鐵路管理局員工消防訓練暫行辦法

一 目的

消防訓練之目的，爲練習能在最短時間，以極迅速動作，將火患消滅；故演練時，應以迅速敏捷爲主。

二 組織

(甲)本局爲預防火患起見，將全局公役，（包括信差，傳達等）事務生，暨長警等，施以相當之消防訓練，以備防護本局之用。

(乙)公役事務生長警訓練完畢後，本局各處亦應選派相當數額員司，分班實施消防訓練。

(丙)住宿本局人員，電話接線生，無線電台人員，暨食堂承辦人冠生園方面，均應抽調人員，實施訓練。

三 編制

(甲)員司消防訓練，按各處選派人員，分爲若干班，每班十二人，分爲甲乙兩組。每組六人，輪流演練。
(編製表另定)

(乙)公役消防訓練全局編成七班，每層樓一班，至班組及人數，與(甲)項同。(編製表另定)

(丙)全局事務生編爲一班，住宿本局員司暨無線電台人員，編爲一組，電話接綫生暨食堂承辦人冠生園方面，各編一組，實施訓練。

(丁)每班設班長一人，負督率全班及管理消防器材之責，每組設組長一人，負指揮操演之責。

(戊)每組管理兩個自來水龍頭，每一龍頭地位支配三人，即一人專管龍頭，二人管理皮帶。

四 訓練回數

消防訓練回數，員司每月二次，公役每星期二次，其他各項人員每星期一次。

五 訓練地點

(甲)員司消防訓練地點，規定各處員司，即在所在樓上之穿堂內訓練。

(乙)公役消防訓練地點，按編制表在所屬之樓上穿堂內訓練。

(丙)事務生及其他各項人員，訓練地點，臨時指定。

(丁)如有特別事故，員司警役之緊急集合場，規定在本局後門外弄內。

六 使用警笛之規定

平時操演及緊急集合，或有火警時，均以警笛聲爲根據，茲將使用警笛辦法規定於左：

(一)緊急集合

二長聲。

(二)火警

三長聲。

(三)以短聲表示樓數地點，(列如在三樓集合則二長聲之外加三短聲)餘類推。

(四)開始動作

一短聲。

(五)開水管

一長聲。

(六)拉直皮帶

二短聲，二短聲。

(七)關水管

二短聲。

(八)收隊 二長聲。

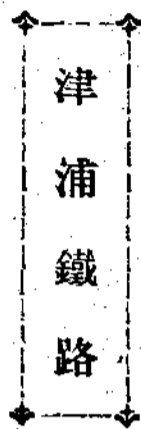
(九)救人 三短聲。

(十)火車龍頭報告火警 二長聲，二短聲。

附則

(甲)本辦法自奉局長副局長核准後施行。

(乙)本辦法如有未盡事宜，得隨時修正之。
現已由總務處鄭課員友尚主持，分別開始訓練。



(甲)首都輪渡新設電氣號誌

首都鐵路輪渡，前以輪渡行車與路上情形不同，故無號誌設備，全恃人力慎重將事，三年以來，辦理尙屬得宜，幸無事變。但爲久遠安全計，爰呈請添設兩岸電氣聯鎖號誌，以利行車。此項裝置工程，業已完竣，并已於本月(三月)十日下午二時起接收應用。此後車行船橋間之一切號誌，皆以電氣聯鎖互相關聯，行車安全，有所保障矣。

(乙)總務處整頓各子女小學用款

津浦路總務處以各員工子女小學校關於教職員薪給辦公費，校工工資等經費之支配，多屬漫無標準，現遵照管理局令，核定各校「本期經費支配標準一覽表」「辦公費分配表」並經製定各校呈送報銷辦法，報銷用紙，已於本月十三日令發各該校，於本年三月份起實行。並飭將用款在規定標準數以上者，應分別酌減，不及標準數者，應分別增加，所領經費不敷開支者，着先以學費補充，再有不足，當由該處查明增撥，以符規定。至有少數學校，雖酌減用款，係格於規定，將來教育經費充裕，再由該處規定增加。嗣後各校倘有用款不符，逾越各項規定者，一律不予核銷。

(丙)指定滬平通車餐務視察員

津浦路與北寧京滬兩路會商訂滬平通車餐務視察辦法，暨本路指派李荃蓀等爲視察員，業已發表。頃本路車務處准京滬北寧兩路先後來函，計京滬派唐瑜顯志仁楊復春等三人，北寧派黃希古卓鳳標金務仁王榮祥賈鴻勳原廷廣等六人，爲各該路餐務視察員云。

(丁)津浦路舉辦濟南泰安曲阜清明遊覽專車

津浦路沿綫名勝古蹟指不勝屈，尤以濟南泰山曲阜為著，茲為便利各界遊覽起見，乘清明佳節，舉辦遊覽專車，並訂優待辦法如下：

(一) 遊程 四月三日下午二時四十分自浦口開行，七日清晨返抵浦口。

(二) 票價 每位三十元，孩童二人合購一票，佔用一個舖位；如係一人須照購成人票一張

(三) 車座 二等臥車供給睡舖，免收費用。

(四) 膳食 車上供給精美膳食，不另收費。

(五) 招待 隨車招待引導，以便遊覽。

(六) 售票地點 本路中山碼頭營業所及南京中國旅行社。

(七) 代步 旅客如須由本路代訂各種代步，如汽車遊舫、山轎等類，可於購票時預繳費用，以便預訂。

(戊) 領用保管燈旗等行車材料暫行辦法

本路車務處以各站及車上員工領用行車材料，如手提號誌燈，手提風燈，邊燈，尾燈，銅號角，口笛，紅綠旗等，為數甚多。以前對於限制換領辦法，向無規定，以致各段站

員工隨意請求領發，而領發材料均有預算核定數目，不能任意增加。倘不詳訂領用及保管辦法，不特多耗路料，抑且影響行車。該處為調整用料便利行車起見，昨已規訂暫行辦法十條，即定自四月一日起實行。

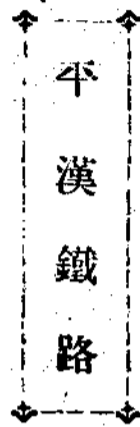
(己) 釐訂管理地畝規則

本局總務處以產業課前在工務處管轄期內，曾訂有工務處管理地畝規則一種，係於民十七年七月二十四日呈局備案施行。現查該項規則，其內容已有不甚適用之處，特按照現在情形從新釐訂，並將出租及收購地畝程序二種，參入條文之內，以期實用，現已呈奉局批如擬施行，此項規則共十六條，凡租地購地各辦法，均有詳明之規定，茲以冗長不具錄。

(庚) 首領交替時注意點交電料

津浦路局機務處據浦口電氣廠呈，以本路浦口浦鎮各辦公部分之燃用電燈者，每逢各該部分更動之際，對於電料點交手續，輒多忽略，事後發覺損失，彼此推諉，無人負責。經於二十三年二月呈奉前管理委員會文字第六三七號訓令，

通飭各處署工會，凡遇辦公室移交時，由移交部分填具點交電料清單，由接收部分簽認寄繳，以明責任；並於上年八月奉處印字第二二二號函轉奉局批重申前令，將近來各首領交替時，仍不甚注意，請轉呈管理局飭各處署分飭所屬導辦。昨機務處奉已局批照准云。



(甲)道清支線展修至楚旺

該路道清支綫，為發展路政，擴充營業計，曾於去秋，由道口鎮至距彰德城東一百一十里之楚旺鎮，展鋪墊路基（楚旺鎮臨近河道，北達天津，南通新鄉，乃水陸巨鎮），聞於四月一日可將道楚路基墊鋪完竣，四月一日起，該路將由道口鋪墊鐵軌。據悉該路長約六十六公里，共需建築費約一百三十餘萬元，除由該路局籌措材料外，尚需款九十萬元之巨，此款已由鐵道部核撥，預計四月中旬，即可通車。

(乙)五年計劃施行後之現狀

該路自陳延炯到任以來，抱定極精整頓目的，曾於民二

十三年會議，決議實行平漢路五年計劃，自施行以來，全路各處已一致努力，二十三年年終全路貨客收入約三千八百餘萬元，二十四年全路收入四千五百餘萬元，去年二十五年全路收入竟超過原定共為五千餘萬元，本年為五年計劃之第四年，該路整理計劃由節省支出；節省支出為平漢五年計劃中之一，對於購料方面，特組購料委員會，凡該路一切用料，均由該會主持，凡所購者，皆以投票法行之，故該路現用之料，價值甚廉，因之每年節省之購料費為數甚鉅，用人方面，特組織審查委員會，凡各處遇有出缺職員，先由審查委員會審查是否必須添補而後決定，如須添補，視其職務之重要與否，重要者由下級職員升補，另添下級職員，每年節省之數，亦甚可觀。

努力工作 該路努力生產，為原計劃中最重要者，本年為第四年，該路對各處努力生產，曾一再整頓，凡各項工作，均改為包工制，即某一種工程，某機師決定該工程之工數，然後交工人承做，倘逾期工未竣，即扣其薪，倘前一日竣工即多分一部分工薪，因之工人方面近年以來，生產日見起色，路局并秘密派員，時至各廠調查，遇工作努力之工人，由調查者密報後，局方即將該工人調往漢口工作，故各處工

人每日均努力工作。

培養人材 平漢路為培養技術人材起見，曾設立藝員養成所，所招多係高小畢業，或初中畢業，考入後每日半工半讀，路局補助衣食費，每月九元，每年考試及格者加薪三元，所習之工作，由廠方視何項工匠缺乏，即招考何項工匠，以便四年畢業後，即在廠內擔任工作，而免外招工匠，既須工價高，又恐混入不良分子，平漢五年計劃期滿後，長久依此辦法，將來該路工匠，以及司機等，皆為智識份子，增加生產，減少消費，自為意中事。

調劑工作 平漢路為整頓收入起見，特調劑全路車輛，如某項票車，皆有一定，並為防範機車客車損壞起見，特擴充漢口江岸機廠，以便遇有機車等撞損等，即可就近修理，無須掛往長辛店修理，因之近年以來，長辛店各廠工人陸續南調者，達四百餘名之多，職員亦皆陸續南調，此項員工南調之名義，則為調劑工作。

勸令退休 平漢路為整頓收入，增加生產，對於職工之工作，自然異常注重，近查各處廠年老職工，月薪既多，工作自較青年稍差，凡二十年以上之職工，月薪多在百元以上，工人亦在四十元以上，故路局依鐵道部令，凡年滿六十以

上員工，一律勸令退休，並給以半數之養老費，去年更擇年滿五十五歲以上之員工，亦令退休，此項退休員工，每月雖仍支以半數以下之薪，而路局方面可以三十餘元之員司補其額，更以十餘元之幫匠補匠額，路局既可節省少數支出，復可獲人皆努力工作之效云。

(丙) 籌劃發展沿線農業

該路管理局為謀發展該路沿線各縣之農業，特委託鄂省國立武漢大學代為辦理，該大學農藝系主任兼教授李先聞，於日前由漢抵許，據云，平漢路局，以該路沿線各縣農產頗為豐富，值此農村彫敝，正宜力求發展，中央及豫省府對斯事，固甚注意，正在詳細計劃，發展國民經濟中，但在路方，以過去東北之南滿鐵路，及中東路，其各該路皆於其沿線附設有農場，而平漢路尙付闕如，故特委託武漢大學代為辦理，一方面使該路沿線各縣農業發展，生產增加，農村日趨繁榮，農民購買力，亦隨之增加，一方面在鐵路方面因農村生產增加，及農民購買力增加，則運輸貨物上，自可增加收入，亦係發展路方營業之一，實為一舉兩便之事，在平漢路先由鄭州至信陽，由信陽至漢口，分兩段試辦，其信陽至漢

口之一段，則由武漢大學之武昌農場負責，由信陽至鄭州之一段，則因據路方調查，農產品最富，以許昌及駐馬店為最，尤以許昌每年農產品麥豆等雜糧輸出最多，故擬設農場於許昌，先以糧食生產試行改進，次即以棉花為輔，許昌出產烟葉，固甚著名，但對烟草之播種，製造等人材尙屬未有，俟農場成立後，再行設計，關於經費方面，路方對於設立許昌農場，撥開辦費五千元，常年經費在今年先撥一萬元，此次之來許，係調查情形，並其當地政府接洽，設場事擬在許購地一段，俟由許返漢後，即行再度來許着手籌辦。

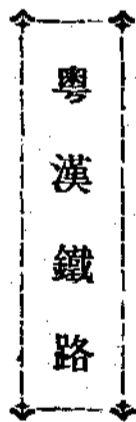
(丁)平漢路舉行衛生運動

該路為謀全路員工注意衛生起見，特於四月一日全國鐵道衛生運動之期，舉行大規模運動，並舉行(一)衛生展覽，(二)全路員工健康復查，(三)兒童健康比賽，(四)清潔大掃除四大類，規定衛生展覽在北平，長辛店，琉璃河，高碑店，清苑縣，定縣，正定，石家莊，高邑，邢台縣，邯鄲，安陽，新鄉，黃河南岸北岸，鄭州，許昌，鄆城，駐馬店，明港，信陽，新店，廣水，花園，孝感，江岸，大智門，焦作，道口等二十九處，兒童健康比賽，在江岸鄭縣長辛店舉行

，復查員工及大掃除兩項工作，由局撥車一輛，按站辦理。

職員動態

- (一)總務處人事課司事謝福義升充該課課員
- (二)機務處稽核課課員司徒壯調充車務第一總段事務員
- (三)駐平辦事處第一課課員梁湛楷調充駐平辦事處第二課課員
- (四)焦作材料廠帳務股主任事務員黃蔚槐調充總務處材料課課員
- (五)總務處材料課課員陸子敬試充焦作材料廠帳務股主任事務員
- (六)焦作材料廠事務員黃金蓼調充江岸材料廠事務員
- (七)長辛店機車房事務員馬景陸、方雲錦、張宗裕、張運秀調充長辛店機務分段事務員



(甲)岳陽站建築水鶴灰坑

該路第五、六、次廿一廿二次車，用A-8式機車行駛，

武衡直達，現已實行，為避免轉往新河添煤，擬於武衡兩端，上足煤斤，沿途在岳陽略加添補，惟武東車房所用機煤，為萍礦三等洗煤，質地甚劣，故五次車在岳陽必需添煤，但岳陽車站煤台如同時添煤清爐上水，致費時間，不能維持行車正點，應加改良，以資行車便利，茲擬在該處水鶴旁煤台及灰坑兩端展長，並添建水鶴一套，加建三十尺長灰坑一座，俾上下列車到站，機車添煤上水清爐，同時工作，以資迅速。

(乙) 廣南及廣三各站互售團體票貨物起碼

運價

該路廣州南站至小坪間，及廣三支綫各站，互售團體票起碼票價，暨廣州南站至銀行均間，及廣三支綫各站，互運不滿整車貨物，每票一角核收起碼運費各節，業奉鐵部令准減訂。除將該兩項規定，分別列入本路編訂客貨運輸附則草案內，並訂自本年二月一日起實行云。

(丙) 增開專車運湘米赴粵

該路湘米運粵，迭經積極籌劃，盡量運輸，曾於上年十

二月間，組開專車四列，週轉輸送，嗣以郴樂間趕修工程，規定每日十四點至翌日六點列車不能通過，致運米專車，開行大受困難，然該路每日仍須指定貨車八輛專供裝運現在郴樂間，4.8.4機車已能通行，又值粵省發生米荒，本路復奉鐵部電飭籌開米運專車，盡量運送，以重民食，而資調劑，現本路擬定湘米運粵辦法四項如下：

(一) 每日由長沙至廣州增開直達負責米運專車一列或二列

(二) 此項米運專車所需之蓬車由長沙車務主任負責選定一經指撥非奉運輸處長特准不得折解移作別用再由運輸段長各車務主任負責切實監督執行

(三) 此此米運專車回空除粵鹽直達長沙或長沙以北各站貨物准酌予裝運外其他各站貨物一律不裝

(四) 此項米運列車開行後每日期可運米四百噸至八百噸將積存湘米運完為止即日切實施行以資救濟粵省米荒云。

(丁) 製發外站員司春季制服

該路全綫行車員司現有制服新舊不齊極礙觀瞻茲擬先就

站長副站長車長查票員等作為第一批先行製發共需春季制服叁百陸拾貳套皮鞋叁百陸拾貳雙上頰制服因需用至急經呈准鐵部准予本路自行購辦茲聞平漢局於日內標購員司制服為時間經濟起見經函請平漢局將本路所需制服及皮鞋併案代為標購而期迅速云。

(戊)大型機車可直駛英德

該路郴縣樂昌間一段路軌，建築於崇山峻嶺之間，坡道陡險，最新式之4.8.4大型機車，在通車伊始，暫止於郴縣該段路軌，現經策劃改良，郴縣樂昌間用4.8.4機車拖重試用，結果甚屬良好，用輔助機車可拖重一千噸，惟在樟橋及十七公里兩處，暫時仍須停車慢行通過，以策安全，現在大型機車可南行至英德站云。

(己)武昌機廠擬用固定加工制試修機車車

輛

該路全綫通車後機車車輛數目驟增近復以運輸繁頻機車車輛損壞數目亦隨之而增現株州機廠尚在籌備時間武昌機廠擴充設備亦尚未完成在此時間以原有之機廠能力應付較前二

倍以上之損壞機車車輛若非妥善籌良法實無法以足應付本路武昌機廠現在每月修理能力為大修機車一輛及大修客貨車十二輛除機車車輛修理外尚須鑄製各車房所需各項配件現擬於日間例定工作後擬於晚間用固定加工辦法試辦四個月而能於此期限內大修機車四輛貨車三十二輛為原則云。

(庚)中國旅行社代售本路客票

該路前湘鄂段兩局為便利旅程起見，經與中國旅行社簽訂合同，代售各該段沿綫各站客票辦法，本路三段局合併，全綫直達通車，所有各該段局所訂章則自難援例適用，曾經本局另擬合同草約，以資一律，所有該社代售本路沿綫各站客票在新合同未簽訂以前，暫照該項草約辦理云。

(辛)建築咸蒲兩站水鶴坑

武東，咸寧，蒲圻，岳陽，汨羅，新河，長沙南，株州，八大站改良水供工作所需水管水鶴等項，已由鐵部購料委員會代為訂購，所有水鶴座坑，應先建築以便水鶴購到即可裝置，現已着水先將咸，蒲兩站水鶴坑四座建築，以資應用。

(壬)改良武昌至長沙轍尖號誌

武昌至長沙間各站所裝轍尖號誌，係兩面魚尾剪頭式，箭頭表示正綫，魚尾表示二綫，概油綠色，現已遵照部定辦法，一律改用圓牌及箭頭魚尾式，圓牌兩面塗白色表示向正綫駛行，箭頭魚尾牌兩面塗紫色表示向岔綫駛行，以資統一，而利行車。

(癸)展長源潭等七站岔道工程竣工

廣州至曲江間各站岔道，長度不足，以致大機車拖帶稍長之列車即不能錯，前經計劃，分三期展築，至少展至有五百叁拾公尺之長度，並先擇最需要之源潭，琶江口，橫石，黎洞，連江口，波羅坑，河頭等七站，列為第一期工程，復分為兩次招標，便利進行，當於去年十月間先後選交包工，飭加工趕辦，現經於去年一月間，將續長以上各站涵洞，渠筒，路基土方等工程，照原定期限，提前工竣，一俟補妥軌道後將來不但稍長列車，可能錯道即調度車輛，亦臻便利矣。

職員動態

(一)文書課課員在處長室辦事余波升充人事課登記股主任課員

(二)派呂適為人事課總務股主任課員

(三)派黃恩貴為郴縣車房事務員

(四)派朱柏岩為鮎魚套副站長

(五)部委李麗登為營業處貨物課課長

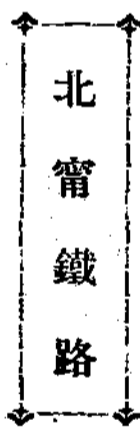
(六)派陳維壽為工務處工務課工務員

(七)郴縣車務主任室司事黃道鈞調充郴縣站試用車長

(八)高亭司站副站長石德麟調充鄧家塘站副站長

(九)派程理鑫為運輸處電務課課員

(十)派李建開為運輸處計核課事務員



(甲)沿線植樹十七萬株

該路局長陳覺生自蒞任後，對於路務倡導，靡不盡力，近以春暖凍解，正宜及時植樹，以資點綴風景，保護路基，已飭由該局營業課長貝雲峯，負責舉辦，先暫在平津段沿線兩端暨天津東站間私有墳地內開始種植，所採樹種有楊，

槐，楊柳等，共計十萬餘株，又以枕木一項，亟應力謀自給，爰復收回豆張莊落休間租出地二百餘畝，擬造成單純之榆樹林七萬五千株，俾資取材，聞以上兩項計劃，已於本月二十一日起分別進行。

(乙) 灤河橋基礎工程大部將完竣

該路改建灤河鐵橋，基礎工程，業已完竣，原該項工程計分沉壓氣箱，沉明箱，普通挖掘地基，及混凝土工作等，由前年十一月十五日開工，現在沉箱及混凝土工程均已完工，並開造橋工作以基工為大部，基工完成後，即可架設橋梁云。

(丙) 天津總站添建機械修理房

天津總站之修理所，近因新添機械，原有房屋不敷安裝，又該所所有機製品原料，及各站退繳或托修之機件，亦苦無存放之所，爰計議建築機械修理房一所，以應需要，現聞設計已定，並奉局長批准，業經籌集材料，日內即行動工。

(丁) 力謀減少行車事變

該路對於行車事變，近分為下列十種，(一)防止撞車，(二)防止車輛機車出軌或顛覆，(三)防止脫鈎，(四)防止火災，(五)防止燒軸車輛損壞，(六)防止軋壞轆尖，(七)防止撞壞柵門，(八)防止傷亡人命，(九)防止車輛逸走，(十)防止路基軌道橋梁隧道之損壞等，令飭車機工三處，及警察署，飭屬依照綱要所列各條詳細辦法，切實執行，以期減少事變。

(戊) 組織行車考核團考核員工勤惰

該路管理局為促進行車安全，保障旅客起見，深恐員工不慎職責，發生意外事變，聞已組織行車人員考核團，前往沿路各段廠站，對所屬員工之工作勤惰，詳加考核，以憑獎懲。

(己) 衛生運動會由平出發沿站宣傳

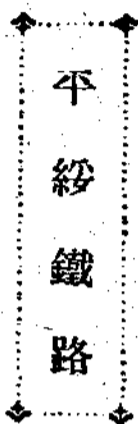
該路管理局衛生運動會全體委員及幹事，決定由平出發，赴沿線各站作宣傳講演，發放宣傳品，並指導各部分組清潔工作隊，另由四月一日起仍由北平開始赴沿線實行清潔大檢查，此項辦法，已由籌委會呈局令准，將來檢查完畢，詳

定優劣，分別獎懲，以昭勸戒。

職員動態

- (一)石門站副站長調處服務沈達宏者改充營業課課員
- (二)山海關工廠工程司王紹輝者調在工程課服務
- (三)天津東站驗票司事張翰書着升補該站驗票司事領班
- (四)派王鳳林為改進委員事務員
- (五)豐台工務分段收支事務員薄學着即停職遺缺派梁承燕補充

(六)唐山工務分段材料事務員杜德本着即停職遺缺派張配巡補充



(甲)張維藩召全路監工訓話

平綏鐵路管理局長張維藩，對於路政之改善，亟謀推行，頃為發展路務，增進行車速率安全起見，除派車務處長劉汝翼，工務處長金濤，於本月九日赴該路全線視察各段站車工情形外，並於八日上午九時集合該路各段站監工人員到局

訓話，對於施工各點，作有效之指示，歷三小時之久，茲誌講詞大意如下。

訓話要點 (一)監工地位接近工人，管轄路產約值六七十萬之鉅，應以身作則，認真負責，力盡職守，(二)應詳細體察工頭工人之個性如何，講求領導工人方法，以增進工作效率，(三)應特別注意路軌是否合於規律，道岔揚旗是否靈活準確，以維行車安全，(四)應虛心研究工作技術，以求進步，否則即是自暴自棄，(五)對工人應開誠布公，隨時加以訓練，務使各工人對所任事務，澈底明瞭，其他不良積習，尤宜切戒，以上乃平時應注意之事，現值春融凍解，軌道難免鬆軟，關係行車甚鉅，檢查整理，刻不容緩，此外抽換枕木添補道渣，以及夏季巡查防水，均應督率工頭工人認真辦理。

再該路車務處長劉汝翼劉熾晶等，以所屬電務各處員司，多係初中畢業，學識資格較優，該處長為謀此項人員出路起見，特規定有畢業文憑者，准到處報名，並來應考，考試科目，計國文，英文，數學，常識等四門，擇其成績優良者，呈請局長充低級員司，以資鼓勵云。

(乙)嚴禁貨內夾運危險物

該路自負貨物火災責任以來，對於貨運之安全，異常注意，惟沿線貨商良莠不齊，誠恐爲節省運費，於普通貨物中夾藏危險易燃物品情事，如不嚴加取締，不獨本貨易滋火災，且有損及其他商貨及路產之虞，聞該路已嚴飭各站對於起運之貨物，務須切實檢查有無捏報，並通告貨商切勿於普通貨物內夾運危險物品，否則加重處罰，以防意外。

(丙)在大同舉行醫務會議

該路局長張維藩，對於衛生醫務，甚爲關心，頃特定於本月十四日在大同舉行全路醫務會議，已派定課長史緯華於昨日偕主任張貽祖王潤豐等乘快車赴大同主持會議云。

(丁)規定麥達台站爲特快車臨時停車站

平綏路第一零二，二零四次平包特快通車，在麥達台站原有停留，近以時有旅客往來該站，搭乘特快通車，不無困難，該路爲便利行旅計，經飭各有關站，如有頭等旅客一人，二等旅客二人，三等旅客三人以上同時旅行，可臨時由起程站站長預先電知鄰站，轉知該次車列車長臨時停車，以資補救，而便行旅云。

(戊)該路下行十種貨物特價續展期一年

該路前爲減輕貨商負擔，藉增路運起見，曾自上年二月十一日起，規定凡由豐台廣安門西直門宣化張家口大同豐鎮集寧縣及綏遠等九站起運，以及聯運路各站運進之下行棉織疋頭，絲織疋頭，棉花，鮮蔬菜，棉絮罐頭食品，火柴，煤油(貨主自備油罐車裝運者除外)糖雜貨等十種貨物，不論整車或零擔，一律照原訂等級減按八折收費，試辦一年，貨商稱便，運量頗有增益，足徵該項特價，適合運銷情況，近以限期已滿，該路爲提倡下行貨運計，繼續實行一年，又該路羅文皂一帶所產土硝，質優量富，爲鼓勵國產運銷起見，曾自上年九月一日起減按五等七折收費，試辦半年，運量甚鉅，現該特價亦經期滿，爲便利運銷計，特予展期一年，並改按四等運價減百分之四十七收費，裨益商民，實匪淺鮮云。

(己)發售西北團體減價票

平綏鐵路沿線各地，富有名勝古蹟，爲便利本國各學校教職員學生利用春假內組織團體，前往西北考察起見，特發售西北名勝區及百靈廟考察團體減價票，其團體人數以滿

二十人爲起碼，但至多每批不得過五十人，票價減半核收，連同車上飯餐及遊覽雲崗車資，每人共收二十元，乘車以三等爲限，第一批出發日期，定四月二日，第二批出發日期，定四月十日云。

職員動態

(一) 台閣牧站站长劉元惇，着調充車務第七段司事，大同站副站长馮嘉霖，升充台閣牧站站长。

(二) 鏡口站試用副站长兼報務陳憲新，因親老之人侍奉，懇請辭職，業已照准。

(三) 昌平站副站长兼報務楊義山，着調充南口站副站长；車務第七段司事溫啓堃，升充昌平站副站长。

(四) 天鎮站二等站務司事助理報務霍安，因病懇請辭職，業已蒙照准。

(五) 包頭站副站长靳玉明，着調充大同站副站长。

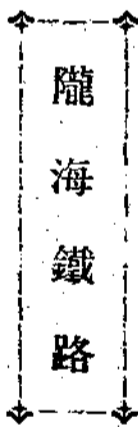
(六) 南口職工學校國術教員史錄賢，辭職照准，遺缺派南口機廠司事崔振宇兼任。

(七) 南口扶輪小學校級任教員蔣孟藩辭職照准，遺缺派朱壹英接充。

(八) 集寧縣站二等站務司事趙榮弼，着調充大同第二調度分所司事。

(九) 集寧縣站貨物司事張永祥，着調充綏遠站貨物司事。

(十) 派陳雲清充西直門站試用二等站務司事。



(甲) 擬建築大隊部並附一個中隊營房

查第一大隊部房屋，係租賃民房，因狹小未能與中隊部同住，致對於指揮訓練均感不便。經於二十五年呈准交工務處估計辦理矣。

(乙) 擬添建沿綫分駐所派出所房屋

依新制規定添設警察分駐所，而沿綫分駐派出所等房屋太少，不敷分配，擬呈請添建房屋，以資應用。

(丙) 增添護路隊

本路現有護路隊五中隊，押車勤務尙感不敷分配，將來西路日漸西展，東路連雲港地勢衝要，尤慮支配難周，且擔

任押車勤務，於學術兩科無暇練習，亟應設法補救，勢須酌為增添數隊，以資分配，而便操練。

(丁)清查路產並覆測路綫

清查沿線路產及覆測路綫工作，上期業經組織測量隊前赴東段勘測調查，惟因工作甚為繁多，進行未能迅速，應再另組一隊，往西段工作，俾東西同時並進，以省時間。

(戊)建築蘭封等六站貨倉

建築蘭封、開封、中牟、洛東、陳縣、靈寶等六站貨倉及貨站台工程，除洛東及靈寶等三站業於上期開始施工，本期內即可全部完竣外，其蘭封中牟等三站亦已籌備材料，以便着手建築。

(己)添鋪潼西段石渣

潼西段沿綫路床，缺少石渣甚多，約計須添補三萬方始敷應用，上期業已着手開採，本期應積極採運，俾早完成，藉利修養。

(庚)建築白馬寺車站票房站台住宅

白馬寺車站為名勝所在，遊客甚多，該站現有各項設備，均屬臨時性質，應即建築正式票房一所，片石站台一座，以利辦公，而便行旅，另建正副站長住宅二所，以供住居，其原有臨時票房，即改為護站兵房。

(辛)更換各站站名牌及添設站名燈

本路各站站名牌式樣陳舊，已不適用，應行更換，以壯觀瞻，又為便利旅客計，大小各站一律添設站名燈，此項牌燈式樣，業已分別擬繪，本期應即製設。

(壬)調查全綫古蹟文物

查本路路線所經為秦漢唐宋之故都，古蹟文物之多，甲於海內，若任其零落散佚，於我國文化前途影響實甚，惟此項古蹟文物散在各地，事類亦繁，勢非旦夕所能蒐集，擬先由調查入手，先作有系統之調查，然後彙編，分類出書，茲將應行調查各端分列如下：

- (1) 名勝 山川形勢建築工程及沿革等
- (2) 古物 寺觀塔洞陵墓橋梁碑銘等
- (3) 古蹟 金石磁陶等器及壁畫塑像雕刻書畫枿木等

(癸)定期發售四等客票

查本路沿綫每屆廢歷年關前後。常有直魯豫貧苦工人。成羣結隊沿鐵道步行，其一般之趨向，大都於冬臘間由西返東回家渡歲，正二月間由東往西，向晉陝各地圖謀生活，每年如是，為數甚夥，察其情況，似無力負擔三等票價，遂相率步行，查鐵路功用，原為民衆謀便利，對於一般貧苦工人沿鐵道長途跋涉實有發售四等客票之必要，茲擬就辦法五條業經呈部核示矣。

1. 時期及方向之限制 每年自廢歷十二月一日起至年底止，發售由西往東四等客票，自廢歷一月五日起至二月底止發售由東往西四等客票。

2. 起訖站之限制(甲)商邱、柳河、蘭封、開封、鄭縣、汜水、鞏縣、洛東、洛西。(乙)長安、臨潼、渭南、潼關、七里村、靈寶、陝縣、會興鎮。

苦工由西往東以乙種站為起站，甲種站為到站，其由東往西以甲種站為起站，乙種站為到站，其與時期方向站點限制不合者，概不發售。

3. 車輛之限制 以現時混合列車內暫作三等之棚車，改

為四等車，每車兩邊各掛一牌「苦工四等車」。

4. 旅客之限制 四等車乘客以貧苦工人為限，其非工人形狀及裝束者，不得乘坐，否則照三等票補罰。(行李限農具一二件，及鋪蓋一捆，重量不得超過二十公斤)苦工所帶行李超過二十公斤者，按照普通行李起票。

(子)有無線電報人員互相訓練並同時辦公

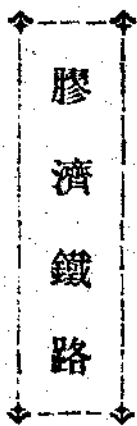
現各報房司電，均已熟悉聽聲，練習無線電甚易，而無線電報務員，練習有綫電聽聲，亦非所難，為便利支配，須互相訓練，並為報務合理化，有無線電，應同室辦公，俾增通信效能。

(丑)設立潼關寶雞段調度分所

該路在初成立調度所時，以鄭縣之地點適中，原冀不設分所而予集中管理，惟本路西段工程繼續進展已至寶雞，由鄭縣至寶雞計程為六百六十餘公里，究以路綫過長，電話之執行，時間上無法應付，故擬即在潼關站成立潼寶段調度分所，專司該段內一切調度事務，俾得分工合作。而收時效。

職員動態

- (一) 調運輸課調度員鄭玉田爲車務第六段總查票
- (二) 調派陝縣貨票司事盧福長爲車務第四段車長
- (三) 調派長安副站長薛仲遠署理盤豆鎮站站長遺缺派車務第三總段車長顧毓章代理
- (四) 派陳椿林爲車務處運輸課調度所副調度員
- (五) 派陳嘉昆爲潼關副站長
- (六) 派姚崇實爲機務第三分段工務員
- (七) 派關汝霖爲機務第十分段事務員
- (八) 派劉怡曾爲機務第六分段鄭縣停車廠事務員
- (九) 派徐兆坤爲車務處營業課課員
- (十) 調派蘭封站長喬俊德爲車務處計核課客車管理員，遺缺調開封副站長章瑞葵充任



(甲) 理事會當局發表整頓該路計劃

膠濟鐵路，橫貫山東半島，西連津浦，東接秘航，鐵路

長不及四百公里，但地處衝要，沿線物產豐饒，於華北經濟，尤有密切之關係，頃以該路理事會負責當局，發表今後發展與施政計劃，茲就所得分工務，車務，機務，三方面，述之如下。

A 工務方面 對工務方面之新計劃可分以下兩點：(一) 橋梁工程，該路原有橋梁，乃爲德人所建，其載重量僅合(古柏氏) E 二十五級左右，自民國十二年我國接收後，因營業逐漸發達，運輸日增，行駛重量機車，遂感原有橋梁，殊極薄弱，故逐年更換新橋，而以「古柏氏」E 五十級爲新橋載重量之標準，迄至去年(二十五年)底，二十公尺以下橋梁，俱已更換完竣，所餘二十公尺以上橋梁二十六座，因經費之困難，尙未更換，現已決定，自本年(二十六年)起，分于五年內，鳩工更換，預計至民國三十年，即可全部改建竣事，以利行車，庶資發展，此項五年更換橋梁計劃，約需工款九十二萬九千七百元之譜，業經呈報鐵部，一俟核准，即可進行工事。(二) 號誌工程，該路原有號誌設備，至爲簡陋，殊難應付將來發展後之車務方面需要，現爲便利行車及列車組合起見，決於本年內增設「進站」「外進站」「出發」「調車」等號誌，與岔道互相聯鎖，所有號誌及岔道，均由聯鎖樓集中運

用，擬於各車站月台兩端，各建聯鎖樓一座，各站東正線與調車場分歧處，各建聯鎖樓一座，各調車場內亦建聯鎖樓一座，預算共需工款十萬元。此項號誌工事，已經鐵道部批准，材料購置，一併交由鐵道部購料委員會招商承包，預計本年五月，可以興工建築。

B車務方面 該路車務方面之新計劃，可分下列四點，(一)關於人事者，擬自本年起，每間三月由處派員前往各站，考核服務員工之工作成績，而尤注意新進人員練習電報之工作成效，因鐵路急要公務，端賴電報傳遞故也，然後視成績優劣，而憑獎懲，庶求人人知所奮勉，而冀功效進著。

(二)關於運輸方面，則擬增加運輸能力，發展貨運，蓋因該路沿線物產富饒，尤以煤產豐富，據最近調查，每年煤炭產量，至少可達三百六十萬噸以上，而去年該路煤運最旺，亦不過二百三十萬噸左右，兩相比較，仍有大量積存，故該路決擬於本年內，設法添購機車車輛，以資應用，並計劃增設各站第三股路，改良運輸設備，提高行車速度，減少貨車停車時間，以期加速車輛之週轉，提高運用效率，(三)關於營業者，則擬舉辦魯省特產及辦有成績之工藝品(如博山陶器之類)特價聯運，並擬延長博山調車線，而利煤運，(

四)關於電務者，除計劃於各站裝設自動電話機，與電信設備外，並擬於本年內，架設一百五十五特電台一座，期與鐵道部與聯運各路直接通報，以利車務上之發展。

C 機務方面 該路機務方面之新計劃，可分以下各點，甲，屬四方機廠者，(一)改建鍋爐外場，以便增添機械，而應需要，(二)設立彈簧場，以適應用，(三)開地改建試驗室，擴充材料試驗，物理試驗，與化學試驗各項工作，(四)建設風開修理廠，裝設並修理全路車輛風開，以重行車安全，乙，屬於各機務段者，(一)各機段擬增設熱水洗爐設備，冀增進機車運用效率，(二)張店為該路貨運樞紐，故決定改建張店機車房，並裝大轉盤，以應需要，(三)博山為該路支線與調車線總匯，故決於該處添設新車房一座，及機車房鍋爐房等，丙，屬於給水所者，(一)博山水質惡劣，機車鍋爐，受害至鉅，擬本年內將該處水源，遷至柳林泉，建築蓄水池，鍋爐，水泵房等，以期改善，益都水源不旺，且水質極硬，不適機車使用，決擬遷至東楊河邊，打水至站內水塔，以資應用，(二)濰縣為烟雜汽車路終點，年來發展極速，原有給水所不敷應用，決擬加以擴充，丁，屬於新造及改造機車車輛者，(一)本年內新造頭等臥車兩輛，二等客車

四輛，三等客車二輛，(二)利用舊料，自造調車機車二輛，(三)改造公務車一輛，三等車一輛，除以上所舉三大方面外，該路對於今後會計方面事務，亦擬自本年一起，將全路收發款項事務，儘量交銀行辦理，以期減少手續，而謀便利妥善云。

(乙) 一二次車加掛新式頭等臥車

該路一二次特別快車，近來於掛頭等寢食車外，另掛二等專用臥車一輛，往來行旅，極稱便利，近謀旅客舒適，力求改進起見，特另造鋼皮頭等臥車二輛，以備加掛，其內部構造，係分包房式臥室五間，每間設下舖二具，餘為客廳一大間，內設客位十座，均係轉椅，可以向外展望，客座之前，設有固定茶几，其餘各項設備，無不應有盡有，俱臻優待，現聞此項新式頭等臥車，造成後，業已裝設齊備，一為一五一號，一為一五二號，將於四月一日實行掛用。

(丙) 平青通車常年開行

北甯路與膠濟路之北平青島通車，已往均每年四月二日起至九月二十九日開行，但自本年起已改訂為常年開行，並

於本年起，每年四月二日至九月二十日，則加開一班，計每星期二五兩日，仍照現掛車次，由北平青島兩站對開。

正 太 訊 路

(甲) 工務—材料場南北庫房全部天窗裝設

鐵架鉛絲網

該路材料廠所轄之南北兩庫房，為透入陽光計，原設有玻璃天窗十八座，以面積寬大，玻璃欠厚，倘偶墮引火之物或冰雹之屬，最易擊破，發生意外危險。現該路總務處為保護路料起見，呈准將全部天窗外加鐵絲網，俾策安全。經總工兩處數次估計，擬定辦法四項：(甲)木架張鉛絲網，需洋一三五〇元；(乙)鐵架張鉛絲網，需洋二五二〇元；(丙)舊烟管張鉛絲網，需洋一八〇〇元；(丁)鐵架加鉛絲骨玻璃，需洋三二八六元。後經一再審核，僉以(丙)項辦法就原窗之外，利用庫存舊烟管製成鐵架，加置現存之鉛絲網，需費低廉，最為合宜。現已決定採用(丙)項辦法，興工舉辦矣。

(乙) 工務——建築太原陽泉工人浴室及辦公室

該路工務處呈准於二十五年度資本工程內，建築太原陽泉兩處工人浴室及辦公室兩種工事，現已設計完竣。兩處工事之門窗及梁木等，已飭該路工務修製廠配製，房屋坊土部份，亦簽訂合同發交包工承辦。並限定於六月三十日以前完工云。

(丙) 總務——定期舉行醫務衛生會議

該路為遵照 部頒，各路舉行衛生醫務會議綱要，並謀衛生醫務改進起見，擬定於四月十八日召集全路醫務衛生人員於石家莊醫院內舉行衛生醫務會議，討論一切進行事宜。現已一方呈部備案，一方開始準備矣。

(丁) 總務——招考車務見習生辦理完畢

該路於去年十二月底奉准招考車務見習生三十名。當經組織設立車務見習生臨時考試委員會，派車務處長王奉瑞等六人為委員，並指定總務處長丁淇為主任委員，負責籌備進

行。擬定招考規則，於太原平津石家莊各地登報招考。所有試卷，概用密封，以號碼代表人名，分別平均計分嚴密辦理。計錄取正取寇述先等三十名，備取陳光斗等十五名。其正取改派及未到各生，均經以備取各生，依次遞補。所有正取各生在試用期間，每月各支津貼二十五元。並督飭各該主管首領在見習期內，切實甄考。成績優良者，酌予改派相當職務；成績不佳者，應延長見習期間，或予除名。該路局已將招考辦理情形，呈 部備案矣。

(戊) 改訂「機務處燃料庫房造帳手續」

該路關於機車及機廠用煤收發登帳等辦法，向沿用法人代管時期舊例，與部頒材料帳目則例，不盡吻合。現經依照材料帳目則例將造帳列報手續，改訂妥善。擬自列報二十六年份燃料帳目時實行。茲將該項改訂「造帳手續」錄左：

機務處燃料庫房造帳手續

(一) 機務處向材料廠領用機煤油料應用請領材料單(料十一) 乙)

(二) 材料廠於發出機煤油料後，即填發料單(料十一、丙)送

材料課填明價值，轉送各領料廠簽認後，自留一份，餘退還材料課，由課分送一份，與機務處存查。

(三) 材料課於每月終即發齊材十一、丙造料七發出材料轉帳單送一份與機務處。

(四) 機務處接到材料課送來之料七應與材料課前送之料十一、丙核對如不相符或錯誤，應即通知更正。

(五) 機務處各機車廠領用機煤油料向用機字第八十號與一零九號小票。此項小票應由各機車廠按月造具報告表附機務處代造發料知照單(料十二)填明科目與數量。

(六) 機務處於每月終結帳時對於燃料庫房之借方帳應根據材料課所送之料七發出材料轉帳單造具料七收入材料轉帳單對於貸方帳應根據自造之料十二發料知照單按科目分析彙總造具料十三收發材料清單。

(七) 機務處每月造妥料七收入材料轉帳單料十二發料知照單料十三收發材料清單連同燃料消耗表一併送材料課。

(八) 材料課接到七開單後即造具料十五收發材料月結清單

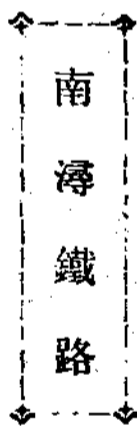
(甲) 收發材料月結清單信方第一項(七)月結存數第二項

本月新收數(即料七收入材料轉帳單上之一個月份收料

總數)

(乙) 收發材料月結清單，貸方第一項即本月發出數(即料十三各項之數)應填科目但科目以「項」為單位，例如發與運務費即填用。三。其細目已列在料十三與十五不必再分細目。第二項為本月存數，應與本月存料相符。

(九) 材料課登記料十四方法應根據機務處造具之料七收入材料轉帳單登入收入欄，至於發出欄應根據該處所造之料十二、發料知照單辦理之。



甲、標賣船隻

該路前以南昌中正橋業已通橋，江西省城與牛行間客貨往來毋須過渡，經將過渡所撤消，曾載本誌，現以該所遺留船隻多不需要，自應將不需要者標賣，以免廢置，爰特在各該船隻中酌留豫和小輪一隻，以為拖運路用煤炭之用，又留龜船一隻泊靠南昌站河岸，以為起卸往來內河大宗貨物之用，其餘尚有豫章小輪一隻渡船三隻行李船二隻龜船一隻概行標賣，現已揭佈廣告招商投標承買。

乙、設立機廠藝徒宿舍

該路以藝徒品性必須端正方堪造就，爰特設立藝徒宿舍，並嚴訂宿舍規則，凡藝徒之無眷屬在潯者，均須入舍住宿，以免于放工後無所約束，以致流于邪放，茲將該宿舍規則誌之于后：

(一) 本路為便于管理機廠藝徒起見，按照管理機廠藝徒規則第二十五條之規定，特闢宿舍一所，專供藝徒無眷屬在潯者寄宿之用。

(二) 本宿舍設管理員二人，管理宿舍一切事務，凡寄宿藝徒對於管理員應絕對服從，不得稍有違抗。

(三) 凡藝徒之無眷屬在潯者，均應在本宿舍寄宿，房間由管理員指定，不得任意選擇，或在外賃屋寄宿。

(四) 寄宿藝徒限早間六時起床，晚間十時就寢，在起床後及就寢前均須集合，聽候點名不得遲誤。

(五) 藝徒如有特別事故，不能到宿舍就寢，須預將證明事由呈報管理員核准，否則輕者以曠工論，重者開除，開除手續按照藝徒管理規則辦理。

(六) 各藝徒住室均須整齊清潔，起床時應將被服疊好，

不得隨地唾吐，或拋棄屑物致妨公共衛生

(七) 各室電燈光度均有限制，非經呈准不得更換電池。

(八) 宿舍內不許賭博酗酒喧嘩，至燃燒火爐，烹飪食物，尤宜嚴禁，以防火患，違者重懲不貸。

(九) 宿舍內不准攜眷，或留客住宿，違則嚴懲，倘因而發生失竊情事，違者除應受懲處外，並須負賠償責任。

(十) 寄宿藝徒如患傳染疾病務須報告主管送赴本路醫院醫治，其病重者得督令搬出以防傳染。

丙、自備輪船拖運燃煤

該路自取消南昌過渡所後，所有船隻除留豫和小輪一隻又蘆船一隻自用外，餘均招商標買經載本誌，茲因由鐵道部購料委員會代行訂購之中興煤二千噸，須由京運潯應用，特派豫和小輪開赴首都驗收該煤拖運應用。

丁、警察署施改編

該路警察署自奉鐵道隊警總局比照軍隊編制階級訂頒改編辦法，令飭遵照施行後，即經從事考核員警成績，計劃改編方案，刻已改編成立查該署前有分駐所兩處現已改編為三

編分駐所矣。

國外路訊

(甲) 印度鐵路挨戶遞貨

鐵路運貨到加爾各答，已挨戶遞貨，因到車站領貨，實在費時麻煩，現在凡運到(孟加拉)豪拉貨物鐵路局，亦試行挨戶送遞，將來當推行至各大城市，加爾各答本定貨重限度二芒，(每芒重一六四，五磅)現已增加貨物，至多四十五芒半，(約合一噸半)包裹至多五芒，體積限度至多，七十五立方尺，自去年十二月一日施行以來，無不稱便云。

(乙) 印度鐵路糖蔗運輸發達

印度製糖業日臻發達，去年較一九三二年沿孟加拉西北鐵路糖廠數目，已由十七家增至六十家，尙有三廠，不久即將開工，蓋賴法定保護方法得善，一九三二年種植甘蔗，僅六十五萬噸，去年增至二百零二萬噸，火車載運須三千七百五十輛，路局竟特設一部，專理此項運輸，從前荒僻之小車站，現在因此項糖業之發達，亦變繁榮，每日運蔗火車，大

概有三十六輛，各處增築鐵路線亦不少云。

(丙) 德國鐵路舉行一百周年紀念

德國為紀念百年前德國之第一條鐵路起見，在努連堡舉行德國鐵路百年紀念展覽會，自原始時代及其發展經過，以迄於今日鐵路之狀況，莫不井然陳列，展覽期間，直至秋杪，尙擬舉行其他慶祝儀式，自一八三五年十二月七日第一條鐵路開始經營以至今日，德國鐵路國營之大企業，實屬一種不可忽視之發展，近百年交通事業之進步如此可驚，真可謂鐵軌與蒸汽機車乃于九世紀之文化中心事業也，德國之第一條鐵路亦與他國相同，乃係私人經營者，當英法美等國私人鐵路公司尙在盛行之時，而德國之鐵路已於一八九九年百分之九十收歸國營，是以鐵路之經營以公益為主，一切不經濟之路線競爭，及私人專利之過度增價等已一掃而空，此種慎重的經濟調劑辦法，不只可使鐵路營業設備等一律模範化，而且當經濟退化之際，可使管理當局有負起緩和經濟困難之能力，在近今德國政府從事救濟失業處置上，尤足見此項鐵路政策之意義，雖在大戰中及戰到若干年來鐵路方面重受損失，而路務財政管理上，設施為宜，今日已幾恢復原狀矣，

然百年以前，第一條鐵路經營開始之時，路線僅不過一公里耳，及今百年德國之鐵路網長度已增至五十萬公里，最近三十五年以來，進步似覺較緩，然而當一九一四年時路線尚不過六十二萬公里，今日德國之國土較往時為蹙，而鐵路網全線仍在五十四萬公里以上，百年前第一次在英國由施提芬萊所造之機車「鷹號」附掛以行者，不過數輛木車耳，與德國國有路上之巨型複式機車較，其相去殆不可以道里計，現時德國國有鐵路，關於鐵軌上交通之設備，約其有推動機關車二萬二千輛，及各式車輛六十七萬三千輛，蒸汽機車一萬九千九百輛，電動機車四百七十輛，小型機車八千二百輛，電氣路線上之推動機車之附屬車一千六百輛，行李車二萬〇四百輛，貨車五十七萬五千七百輛，公務車一萬五千六百輛，關

於陸路交通，尙有載重汽車一千八百輛，關於水路交通尙有航舶多艘，特為世界各國所注目者，乃初次實用於所謂「漢堡飛行車」之特速度推動機車，以新式構造減少空氣之抵抗力，造成特高之速度，漢堡飛行車之最高速度，為每小時一百六十公里，柏林漢堡線之行車速度，約為一百二十五公里，自今年以來，漢堡飛行車佔一切大規模計劃完備各路線之首位，最近之將來，在柏林克崙福蘭克府間漢堡克崙施徒格特勞連堡及福蘭克府間亦將設備類此速度交通，德國國有鐵路所投下之資本，共為二十六又七兆，是以德國國有鐵路實為世界上最大之企業，且為德國範圍最廣之經濟的營業，德國國有路上約有六十七萬職員勞工從事工作云。

刊月業實華中

目要期四第卷四第

棉子工業之重要及其研究之途徑
 塔羅增羽口Tuyere直徑公式之檢討
 醱酵微生物之概要與應用 (續)
 陽曲縣西山製造硫磺視察記
 維多利亞採探金礦指南
 煤氣製造法 (續)
 山西各縣物產調查統計表

會協業實華中原太：所行發
 角七元一年半角三册每：價 定
 角三元三年全
 局書西山原太：處售代

路 公

目要期三第卷二第

土橋樑設計之簡法
 錢塘江橋施工情形見習報告
 瀋陽湘川陝聯絡公路近况報告
 西北公路地質調查報告 (續完)
 全國經濟委員會公路處工作概要
 中外道路重要新聞

會員委濟經國全：者行發及輯編
 會員委輯編刊季路公
 角四元一年全角四册每：價 定



鐵專學校要訊

教務

本會會員子弟優待免費辦法之正誤：前有鐵路協會會員鄭恩熙，函請專科學校照優待會員子弟辦法，免收建一學生鄭家誠學費，當因定章會員納費須滿三年，且係參加考試競爭，而非事前免收，所請殊有誤會，經由校函請協會查核，以浦口分會會員鄭恩熙，照章須至二十七年始可享受參加本會會員子弟免費優待辦法，本年請免費一節，礙難照辦，請為函知該分會知照。

本學期之合格免費生：專科會計組一年級學生巫時集，上學期學業成績在九十分以上，照章准免七期學費全部，經三十七次校務會議通過；專科車務組一年級學生崔修菲，上學期學業成績列該組第一名，照優待鐵路協會會員子弟辦法，准免上期學費，經第三十八次校務會議通過；均由會計課

分別發還，以示鼓勵。

畢業放試及典禮日期：第三十九次校務會議議決：

畢業放試，自六月七日開始；各班期放，自六月十四日開始，畢業典禮日期，定為六月二十日舉行。

總務

會計主任之裁撤：總務處會計課主任，暫行裁撤，分設會計員、出納員、庶務員，直接秉承總務長命令，辦理主管職務。

限制寄宿生私自更換大燭電燈泡：本校於七月起仿照清華等校辦法，特裝置限度表，如遇有私裝加強電泡，該宿舍一帶之燈，即自然熄滅，業經試驗多次，一律實行，並牌示寄宿各生，曉以利害，嚴禁違犯。

訓育

擴充訓委會委員人數：訓育委員會原定名數為十五人，三月十三日第三十八次校務會議，訓委會提出以後多數職員一律兼任訓委會委員，俾得隨時隨地糾正學生，並於每週召集學生精神講話，已議決通過，即日實行。

整頓體訓制服：校長牌示，自三月八日起，所有上體訓各生，應一律服裝整齊，如違予以記過處分。

春假旅行日期地點之決定：三月二十日第三十九次校務會議議決，春假旅行日期，定為四月十二日至十七日，地點定為近者南口、頤和園、香山、長辛店；遠者綏遠等處，自由選認，惟願作較遠旅行者，仍以不得逾一星期為限。

教育部北方專科以上學校視察員：督學謝君樹英，秘書梁君明致，於三月二十五日下午二時到校視察，由王教務長

及各課主任，陪同至各教室視察授課情形時，言教員澤博授

本三高等會計，關教員其友授會計統計組會計學，均屬滿意，旋至圖書儀器教員休息等室，體育館，游泳池，鍋爐，消毒合作社各處，費二小時之久，所問極為詳盡，對於圖書應添購鐵路專門用書，及儀器應為建築組需用各設備，從速增加，分別指示改良辦法，經各主任將現正舉行募書週，並分別開學購買交通圖籍，至建築組第一年所授多係學理，購置測量儀器列於第二年預算，已有計劃答之，梁秘書又言體訓應每週二小時列入學分，應照全國大學規定一律辦理云。

職員動態

一、附設民衆學校校長周培鋼辭職照准遺缺派甯培宇接充
二、首秘書鳳標迄未到差聘陳承烈代理兼訓委會常務委員

從粵漢鐵路的完成，可以知道鐵路交通的發展，確乎關係國家的命脈，是國家一切建設事業進步的樞紐；更可想到總理手定全國各部鐵路系統，其目光之遠大，規劃之周詳，均不可及。我們自應遵照總理計劃，因時制宜，熟慮其緩急先後，漸漸促其實現。近來鐵道部正在積極設計建築全國鐵道，本席相信如果國內政治長期安定，那末中國鐵道的建設，在十年以內，一定有驚人的發展。

四月十九日國務院紀念週林主席報告之一

文苑

歐遊日記(續)

胡克明

四月二日，星期四。去我國總領事館面見于總領事。

四月三日，星期五。去美國機車工廠駐紐約辦事處見之
r. Hamilton，請其介紹至工廠參觀，並去美國橋樑工廠駐紐
約辦事處見經理 Mr. Vollmer。

四月四日，星期六，再去總領事請介紹參觀 Pennsylvania
鐵路。

四月五日，星期日。參觀街市及華盛頓大鐵橋。

四月六日，星期一。再去見于總領事商確介紹事項。

四月七日，星期二。參觀美國機車工廠(American Locomotive
Company)，該廠在 Schenectady 市距紐約一七〇
餘英里，四小時火車可達，該廠已有百年歷史，專造蒸汽機
車，柴油機車，鑄鋼製品等，廠屋建築宏大，恐為世界之冠

，惟機器設備則不若捷克 Skoda，德 Krupp 及 Henschel，
原有工人七千餘人，現不及半數，工作清閑。是日大雪飄漫
，深達尺餘。

四月八日，星期三，去本雪凡鐵路公司紐約區，(Penn
sylvania Railroad New York Zone) 訪該公司總管 Mr. W.
Y. Charty 得伊介紹費城 (Philadelphia) Chief Of Motive
Power Mr. F. W. Hankins

四月九日，星期四。去總領事館及加拿大船公司，(Ca
nadian Pacific Co.) 為改定船期及定購至溫哥華 (Vancouver)
or) 車票。因前在歐洲購船票時及所定船期逼近，已趕不及
，改乘五月二日由溫哥華出發之加拿大皇后號，(Empress
Of Canada) 為期約展延半月。

四月十日，星期五。去 Brentano's 書店等，購買書籍
雜誌。

四月十一日，星期六。準備行李並託運行李。

四月十二日，星期日。起程赴費城，計程九十六英里，歷一小時四十五分即達，住 Broad Street Station 對面之青年會。宿費每星期會員五元至七元美金，非會員則每日至少一元。予因住時較長，乃加入為會員，每日一元美金之房間，與上海青年會一元八角之房間，大小相等，而室中設備及清潔，則不逮遠甚，然較住旅館則稍便宜，且地點交通亦頗適中也。

四月十三日，星期一。去 Pennsylvania Broad Street

Suburban Station Building 訪問 Mr. Hankins 承其介紹至各廠房參觀。

四月十四日，星期二。去四十六街機車房參觀 (46th Street Engine House) 該車房規模宏大，範圍甚廣，為紐約、華盛頓及西部區域來往機車會聚之所，每日進出車房機車，約百七十餘輛。

四月十五日，星期三。參觀 Wilmington 機車房。

四月十六日，星期四。參觀費城分段 (Philadelphia Terminal Division) 內部組織及辦事情形。

四月十七日，星期五。參觀包爾文機車廠 (Baldwin Loc

omotive Company)，該廠在 Eddystone，距費城十餘英里，規模設備均極宏大，已有百五年之歷史，與美國機車公司，同為美洲之最大機車製造廠，歐戰以前有工人二萬餘，現在有四百餘人。

四月十八日，星期六。本日午後，例停辦公。擬去華盛頓一遊，一則瞻仰美國首都，一則訪問世界著名之美國鐵路協會 A.A.R. (Association Of American Railroads) 及全國鐵路之最高監督機關 I.C.C. (Interstate Commerce Commission)。

華盛頓距費城百三十五英里，火車行駛二小時餘便達。原擬住青年會，詢無空室，乃投住旅館，每日宿費二元美金，而設備簡陋不堪，知已受愚，因不擬久留，故未遷移。

四月十九日，星期日。僱一汽車，隨街縱覽，一切建築，雖不如紐約之奇特，而雄壯則勝之。此行以未得賞玩華盛頓櫻花，頗引為憾耳。

聞一九二二年，日本東京市長曾贈該市櫻花三千株，均已成林，花放時遊客極衆，鐵路特增開專車，本年因氣候晴和，開放較早，予至時，只餘梢末殘花，零落闌珊矣。

(未完)

詩

爲朱愷傳題幽篁獨坐圖

仲雲

江南江北傷春日歸來坐嘯對修竹已拚閒散誰省錄好風飄然聞
璽玉可堪明月照幽獨影落酒杯生寒綠

贈王涵初

允白

臺省風裁婉不如過江華髮典中書猶思故壘烏衣燕好跨層雲碧
色驢山水清懽忘久客煙塵曉暈奈愁予相逢買醉青谿上卻話承
平建國初同官教育部

酬胡眉仙

前人

楚尾吳頭自有真新才睥睨孰爲隣珠璣早綴三千橫宗派應參廿
五人倦眼乍開浮大白瘦軀微聳絕清塵年年苦索長安米卻笑先
生亦餓塵

丁丑春三月寒食應印泉學長之約借眉仙仲

雲秋柳舜徵詰夫穎人歡湖游小王山宿闕

登邨舍卽事賦呈

傷山

桃源世外本來寬小試經綸蔚大觀石露華峯雲疊松鳴千樹海
漫漫五年未到山中住萬壑都從畫裏看此會居然成九老各據吟
興話更闌

遊姑蘇西山闕村詠五古四首酬松海主人

秋柳

靈境隨所造入山何必深主人固好客空谷多足音相見一執手導
遊閱巖林山中鮮雜樹萬壑松森森風濤答天籟雲根暖夕陰題石
見詩骨聽泉活道心自慚天機淺佳勝窮追尋夜宿高士廬傾談接
芳襟浩氣橫眉宇聲光甯久沈龍臥有時作佇聽梁父吟（山後一
廬題曰小隆中故云）

李愿不得志徜徉隱盤谷山水恣釣遊雖人立於獨何如郡侯賢出
處無拘束功成辭不居歸山友麋鹿人生天地間勿爲藩籬觸龍蠶
有屈伸未足爲榮辱南山落豆箕怨憤禍自速北山著移文所見亦
編促東山繫蒼生奈何耽絲竹西山看爽氣翛然絕塵俗（用西山
作結以小王山爲姑蘇西山也）
老子道猶龍有無交相濟無之以爲用有之以爲利孰云遊方外而
不問生計地道自敏樹甯可尺寸棄種松千萬株雲巒蒼翠樹木
猶樹人良材見珍異培養不百年編爲棟梁器松海比桃源別拓一

天地難大與桑麻初不殊人世思作仙境尋誤矣劉子驥

神堯治天下擊壤聽康衢人安耕鑿天帝力何有無大舜有殖行所
居成邑郡陶漁與耕稼皆為生民模可知帝王業不因顯晦殊但以
物為事治迹猶其處至人尚無為疑神而默居忽復出蘇耽猶能鑄
唐虞將無怖吾言吾言開接輿欲易小王山呼之曰藐姑

頃波三十索詩筠友

雕鸞當秋意態雄側身長顧佇盤空才華得自清和氣文采難忘正

始風落落聊交塵轍外紛紛世變酒杯中青溪星月輝光滿九萬驚

鏡照眼紅

青玉案

丙子重九白下名流集宴浣花酒樓余與外子

登馬鞍山未與外子代拈韻得待字 翠風

叢林梵唄聞清韻舊遊地今番再如此江山非六代黃花初綻白衣
何處誤我東籬待龍山勝侶風流在歲歲登高負吟價燈火城南橫
斷鶴酒樓人鬧晚涼分袂歸路斜陽外

八聲甘州贈別整存

九維

記橋鞭策馬出幽燕此別迭經年正干戈滿地相逢客裏却在江南
乍見翻疑夢寐握手淚潏潏多少飄零恨欲訴應難

未了清遊逸興又匆匆別去腸斷陽關折梅花遠寄芳意怯春殘對
蕭條秣陵風景好江山偏在夕陽邊君須記黃昏時候切莫憑欄

詞

今後我們要想起衰振敝，救亡復興，一定要大家想方法盡力量來團結人
心，強固民力，建設有組織的社會以為建設新國家的真實基礎。我們為達到
這個目的，應當做的事情非常之多，最要緊的一個共同的中心目標，就是要
使社會上一切人之生活行動，都有一定的規律。

節錄 蔣委員長講社會建設與民生哲學要義之一節

編後言

本誌自改進以來，銷數日廣，足見讀者不棄，殊覺榮幸。不過編者本意，自始即誓志使本誌隨時代之巨輪，日在改進之中，雖不敢作超時代想，而力求其可作路界之先導者，則未嘗有一日之或忘，祇以編者公餘之暇時間倉卒，在今日狀況之下，未能滿足，殊覺遺憾。

本期收到投稿極多，茲擇其重要者略為介紹：

韓君奎章「世界恐慌期中各國鐵路事業所受損失之清算」一文，引證博洽，議論透闢，對於德美兩國之鐵路過去情形，如數家珍，足為我國殷鑒之處不少。高君鳳介「鐵路購料淨化之研究」一文，頗為鐵路行政中一大問題，究竟如何方能盡善盡美，頗有參攷價值。鮑君楚祥發展鐵路營業與運銷合作社之經營是為鐵路貨運開一新途徑，在農業衰落之今日的我國，此種辦法，頗有重要性。孫君中奇「促進路務改進設計委員會之研究」於現今各路之改進上，亦不無相當價值。餘如「內燃機車上笛塞爾客車」以及「俄國的鐵路」等各譯文，無不清通流利，饒足參攷，讀之自知。

本會自接辦鐵路專科學校以來，積極整頓，前於二十五屆第一次常務理事會會議，曾經通過，發刊，鐵路專科學校專號之外，並須於每期鐵路雜誌中，應闢一欄，專登鐵路專科學校消息等語。茲自本期起，特闢「鐵路專學校要訊」一欄，以供留心鐵路專者之參攷。

自下期起，當再力求精進，以期毋負讀者雅意，特此鄭重聲明。

編者

京滬鐵路行車時刻表

上行

中華民國二十六年一月一日起實行

(中華民國二十六年三月一日修正)

站名		44	46	74	42	2	4	22	24	6	72	8	302
		滬鎮三四等區間車	滬鎮三四等區間車	錫京車 二三等混合區	滬京 三四等車	首都 頭二三等特快	滬京 頭二三等特別	滬京 頭二三等快車	滬武 頭二三等區間	滬京 頭二三等特別	滬鎮 二三等混合區	滬京 頭二三等特快	滬平 頭二三等聯運
上海北站	開	0.25	1.00		5.40	8.00	8.35	10.00	12.45	16.00	18.00	23.00	24.00
真如	開	—	—		5.58	—	—	—	—	—	18.18	—	—
南翔	開	—	—		6.15	—	—	10.28	—	—	18.36	—	—
黃渡	開	—	—		6.31	—	—	10.39	13.21	—	18.50	—	—
安亭	開	—	—		6.44	—	—	10.52	13.35	—	19.03	—	—
天橋	開	—	—		6.59	—	—	—	—	—	19.13	—	—
陸家浜	開	—	—		7.11	—	—	11.09	—	—	19.23	—	—
青島	開	—	—		7.23	—	—	11.20	13.58	—	19.34	—	—
崑崙	開	1.37	—		7.34	—	9.29	11.29	14.08	16.54	19.46	—	—
正儀	開	—	—		8.00	—	—	—	—	—	20.04	—	—
唯亭	開	—	—		8.13	—	—	—	—	—	20.21	—	—
外灘	開	—	—		8.29	—	—	—	—	—	20.37	—	—
官渡	開	—	—		8.42	—	—	—	—	—	20.50	—	—
吳淞	到	2.21	2.51		8.50	9.14	10.03	12.09	14.48	17.28	20.57	0.57	1.57
蕪湖	到	2.30	3.00		9.35	9.19	10.10	12.19	14.55	17.34	21.07	1.05	2.05
蕪湖	開	—	—		9.53	—	—	12.37	—	—	21.26	—	—
望平	開	—	—		10.09	—	—	12.50	—	—	21.42	—	—
周浦	開	—	—		10.53	—	—	—	—	—	21.59	—	—
無錫	到	3.21	3.55		11.05	—	—	—	—	—	22.11	—	—
無錫	開	3.21	3.55		11.15	9.55	10.51	13.11	15.39	18.15	22.20	1.57	2.57
石塘	開	3.27	—	5.30	11.22	9.58	10.55	13.16	15.50	18.19	—	2.05	3.02
洛社	開	3.47	—	5.48	11.40	—	—	—	16.08	—	—	—	—
橫林	開	—	—	5.56	11.48	—	—	—	16.17	—	—	—	—
戚墅	開	4.07	—	6.11	12.03	—	—	13.43	16.32	—	—	—	—
武進	到	4.22	—	6.23	12.15	—	—	13.54	16.50	—	—	—	—
武進	開	4.38	—	6.39	12.31	10.32	11.41	14.08	17.05	18.58	—	2.53	3.52
新橋	到	4.50	—	6.46	12.40	10.37	11.46	14.15	—	19.03	—	3.05	4.00
新橋	開	5.05	—	7.01	12.55	—	—	—	—	—	—	—	—
奔牛	開	5.21	—	7.16	13.10	—	—	14.39	—	—	—	—	—
呂城	開	5.38	—	7.30	13.24	—	—	14.52	—	—	—	—	—
丹陽	到	5.56	—	7.46	13.41	—	—	—	—	—	—	—	—
丹陽	開	6.11	—	8.01	13.56	—	12.30	15.14	—	19.54	—	4.15	4.59
新豐	到	6.15	—	8.04	13.59	—	12.32	15.18	—	19.56	—	4.18	5.01
新豐	開	6.32	—	8.20	14.15	—	—	15.32	—	—	—	—	—
鎮江南站	開	6.53	—	8.40	14.45	—	—	—	—	—	—	—	—
鎮江南站	到	7.05	—	8.51	14.56	—	13.02	15.56	—	—	—	—	—
鎮江西站	到	7.15	—	9.00	15.05	11.41	13.09	16.04	—	20.28	—	5.01	5.42
鎮江西站	開	—	—	9.08	15.12	11.46	13.14	16.14	—	20.33	—	5.09	5.50
高橋	開	—	—	9.28	15.32	—	—	16.38	—	—	—	—	—
下橋	開	—	—	9.38	15.43	—	—	16.49	—	—	—	—	—
下橋	開	—	—	9.54	15.55	—	—	—	—	—	—	—	—
檀山	開	—	—	10.13	16.18	—	—	17.15	—	—	—	—	—
化門	開	—	—	10.31	16.36	—	—	17.30	—	—	—	—	—
太平	開	—	—	10.47	16.53	—	14.11	17.46	—	—	—	6.30	—
和平	開	—	—	10.59	17.05	—	—	—	—	—	—	—	—
南	到	—	—	11.09	17.15	—	14.26	18.01	—	21.41	—	6.49	—
南	到	—	—	11.20	17.25	12.48	14.35	18.10	—	21.50	—	7.00	7.30

京滬鐵路行車時刻表

下行

中華民國二十六年一月一日起實行

(中華民國二十六年三月一日修正)

站名	開	301	71	23	3	45	43	41	21	5	1	73	7
		特快 三等 混合	間車 二等 混合	快車 二等 混合	快車 二等 特別	錫滬 三四等 間車	鎮滬 三四等 間車	京滬 三四等 車	京滬 頭二三等 快車	京滬 頭二三等 特別	首都 頭二三等 快車	京滬 頭二三等 混合	京滬 頭二三等 特別
南	開	0.40			7.50			8.20	12.00	15.25	17.30	18.20	23.00
和	開				8.02			8.36	12.14	15.37		18.35	23.16
平	開							8.46				18.44	
太	開							9.01	12.41	15.56		18.59	
堯	開							9.16	12.56			19.14	
橫	開							9.33	13.13			19.30	
龍	開							9.51	13.42			19.47	
下	開							10.03	13.53			19.58	
橋	開							10.14				20.09	
頭	到	2.11			9.06			10.31	14.14	16.48	18.30	20.26	0.49
高	開	2.19			9.11		9.30	10.38	14.24	16.53	18.35	20.31	0.57
鎮	開				9.21		9.42	10.50	14.35			20.43	
江	開						9.54	11.02				20.55	
西	開						10.13	11.24				21.14	
站	到	2.59			9.48		10.25	11.36	15.05	17.27		21.27	1.45
鎮	開	3.01			9.51		10.27	11.39	15.16	17.30		21.29	1.48
江	開						10.43	11.55				21.44	
南	開						11.02	12.14	15.42			21.58	
站	開						11.15	12.28	15.56			22.12	
丹	到	3.56			10.34		11.30	12.57				22.26	
陵	到	4.04			10.39		11.43	13.10	16.20	18.13	19.39	22.37	2.50
呂	開			7.00	10.39		11.53	13.25	16.30	18.18	19.44	22.44	3.00
弄	開			7.17			12.18	13.56	16.48			23.02	
新	開			7.28			12.33	14.10	17.00			23.14	
武	開			7.41			12.48	14.26					
成	開			7.49			12.57	14.35	17.18			23.30	
橫	到	4.51		8.04	11.20		13.13	14.50	17.33	19.06	20.18	23.45	3.59
洛	到	4.55	6.00	8.10	11.24	12.10	13.23	15.00	17.45	19.10	20.21		4.03
石	開					12.21	13.35	15.11					
無	開		6.19			12.32	13.48	15.29					
無	開		6.35	8.39		12.52	14.05	15.46	18.23				
錫	開		6.50	8.53		13.07	14.21	16.02					
周	到	5.46	7.06	9.08	12.07	13.23	14.37	16.18	18.48	19.53	20.59		4.59
望	到	5.54	7.12	9.16	12.12	13.33	14.50	16.28	18.56	19.58	21.04		5.04
新	開		7.21			13.42		16.38					
吳	開		7.32			13.53		16.50					
官	開		7.47	9.49		14.08		17.13					
外	開		7.58			14.23		17.26					
唯	開		8.15	10.13	12.51	14.41	15.40	17.44	19.43				5.52
正	開		8.24	10.22		14.51		17.54	19.52				
真	開		8.40	10.33		15.03		18.07					
青	開		8.52			15.15		18.19					
隆	開		9.10	10.54		15.27	16.12	18.32	20.16				
天	開		9.22	11.06		15.41	16.28	18.48					
安	開		9.32			15.53	16.40	19.00	20.36				
黃	開					16.13	16.57	19.17					
南	開												
真	開												
上	到	7.40	9.55	11.35	13.45	16.25	17.10	19.30	21.00	21.26	22.20		7.00

蘇 嘉 綫

吳 縣 至 嘉 興

下行

站	車次		251		253		255		257	
			吳嘉頭	二三等車	吳嘉頭	二三等車	吳嘉頭	二三等車	吳嘉頭	二三等車
吳	江	縣	開	7.00	10.10	12.40	16.50			
相		門	”	7.12	10.22	12.52	17.02			
吳		江	”	7.38	10.48	13.18	17.28			
八		坊	”	8.00	11.11	13.38	17.50			
平		望	”	8.20	11.31	14.00	18.10			
盛		澤	”	8.38	11.49	14.18	18.28			
王		涇	”	8.53	12.03	14.33	18.43			
嘉		興	到	9.15	12.25	14.55	19.05			

嘉 興 至 吳 縣

上行

站	車次		252		254		256		258	
			嘉吳頭	二三等車	嘉吳頭	二三等車	嘉吳頭	二三等車	嘉吳頭	二三等車
嘉	江	興	開	6.40	10.00	13.00	16.30			
王		涇	”	7.04	—	13.24	16.54			
盛		澤	”	7.19	10.33	13.39	17.09			
平		望	”	7.37	10.50	13.59	17.27			
八		坊	”	7.59	11.10	14.19	17.49			
吳		江	”	8.19	11.30	14.39	18.09			
相		門	”	8.45	—	15.05	18.35			
吳		縣	到	8.55	12.00	15.15	18.45			

滬杭甬鐵路行車時刻表

上行

中華民國二十六年一月一日起實行
(中華民國二十六年四月一日修正)

站名	82	12	62	32	84	14
開		7.30	9.00	13.20	16.20	17.55
南		7.44	9.17	13.34	16.33	18.09
杭		7.51	9.25	13.41	16.40	18.16
長		8.00	9.35	13.50	16.50	28.25
已		—	*9.49	14.01	17.03	—
臨		—	—	10.02	14.13	—
許		—	—	10.22	14.30	—
長		—	—	10.35	—	—
周		8.45	10.48	14.49	18.00	19.10
斜		8.50	10.58	14.54	18.06	19.15
映		—	—	11.10	—	—
王		—	—	11.28	15.11	—
嘉		9.16	11.46	15.26	18.44	19.41
七		9.18	11.49	15.28	18.46	19.43
嘉		—	—	12.06	—	—
湖		7.00	9.47	12.28	16.04	19.23
石		7.13	9.53	12.40	16.10	20.12
松		7.30	—	12.54	—	20.17
明		7.45	10.18	13.13	16.33	20.41
新		7.45	—	13.29	16.47	—
幸		8.06	—	13.51	—	—
禧		8.20	10.57	14.06	17.17	21.20
		8.26	11.01	14.12	17.21	21.25
		8.33	—	14.21	—	—
		8.47	—	14.38	—	—
		9.10	—	14.52	17.46	—
		9.20	—	15.04	—	—
龍		9.33	11.41	15.24	18.07	22.06
華		9.42	11.47	15.31	18.17	22.12
南		9.55	12.00	15.45	18.30	22.25
華		9.34	11.39	15.19	18.05	22.03
家		9.47	—	15.30	—	—
西		9.56	11.52	15.40	18.22	22.17
北		10.10	12.05	15.55	18.35	22.30

注 凡列車時刻前有*符號者，即指該列車與拱宸橋支綫或滬杭幹綫之列車唧接，旅客等均須在長山門站換車。

滬杭甬鐵路行車時刻表

下行

中華民國二十六年一月一日起實行

(中華民國二十六年四月一日修正)

站名	83	11	61	31	81	13
	嘉等區 開二混 三合車	滬三別 開關頭 等快 二特車	滬四 開二 等 三車	滬三 開關頭 等快 二車	滬等區 開二混 三合車	滬三別 開關頭 等快 二特車
上海北站		8.25	9.15	12.50	16.25	18.00
上海西站		8.43	9.33	13.09	16.43	18.18
徐家匯		—	9.44	—	16.51	—
新龍華		8.58	9.58	13.26	17.04	18.33
上海南站		8.30	9.25	13.50	16.35	18.00
龍華		8.45	9.44	13.15	16.50	18.15
龍華		8.58	9.58	13.26	17.04	18.33
橋		—	10.07	—	17.12	—
新橋		—	10.19	13.39	17.22	—
新橋		—	10.33	—	17.37	—
新橋		—	10.48	—	17.51	—
石橋		9.28	10.55	14.01	17.56	19.03
石橋		9.33	11.03	14.08	18.04	19.07
石橋		—	11.20	—	18.20	—
石橋		—	11.42	14.40	18.42	—
石橋		10.16	12.00	14.54	18.58	19.48
石橋		—	12.18	—	19.14	—
石橋		10.37	12.30	15.15	19.25	20.09
石橋	7.25	10.42	12.42	15.24	—	20.14
石橋	7.48	—	13.06	15.47	—	—
石橋	8.02	11.11	13.21	16.00	—	20.43
石橋	8.05	11.13	13.25	16.02	—	20.45
石橋	8.23	—	13.45	16.19	—	—
石橋	8.34	—	13.57	—	—	—
石橋	8.43	11.39	14.07	16.34	—	21.11
石橋	8.53	11.43	14.17	16.39	—	21.16
石橋	9.06	—	14.41	—	—	—
石橋	9.18	—	14.54	17.00	—	—
石橋	9.36	—	15.14	17.17	—	—
石橋	*9.51	—	15.28	17.31	—	—
石橋	9.59	12.28	15.37	17.38	—	22.01
石橋	10.07	12.36	15.47	17.48	—	22.10
石橋	10.19	12.49	16.03	18.04	—	22.24
石橋	10.25	12.55	16.10	18.10	—	22.30

注意 凡列車時刻前*符號者，即指該列車與拱宸橋支線或滬杭幹線之列車聯接，旅客等均須在長山門站換車。

曹 甬 段

曹 娥 江 至 鄞 縣

下行

站	車次	車名	89	87	35	93	91	97	95
			餘二區 甬三間 頭等車	曹三 甬頭 二等車	曹三 甬快 二等車	曹等 餘區 間三 車	餘三區 甬四間 二等車	曹等 餘區 間三 車	餘二區 甬三間 頭等車
曹 百 驛 五 馬 餘 蜀 丈 業 慈 洪 莊 鄞	江 官 亭 夫 清 姚 山 亭 家 裕 塘 橋 縣	開		8.35	10.45	11.40		16.30	
		到		8.40	10.50	11.47		16.37	
		到		8.45	10.54	11.52		16.46	
		到		8.55	11.07	12.04		16.58	
		到		9.08	11.21	12.18		17.12	
		到		9.25	11.35	12.32		17.26	
		到		9.44	11.52	12.55		17.50	
		到		9.00	9.50	11.57		13.20	18.25
		到		9.15	10.05	—		13.36	18.40
		到		9.28	10.18	—		13.51	18.53
		到		9.43	10.33	—		14.07	19.04
		到		9.56	10.47	12.37		14.22	19.17
		到		10.00	10.50	12.42		14.32	19.19
		到		10.13	11.05	—		14.46	19.31
		到		10.24	11.17	—		14.57	19.42
到		10.40	11.30	13.15		15.10	19.55		

鄞 縣 至 曹 娥 江

上行

站	車次	車名	90	36	92	94	88	96	98
			甬二區 餘三間 頭等車	甬三 曹等 頭二 車	甬三區 餘四間 二等車	餘等 曹區 間三 車	甬三 曹等 頭二 車	甬二區 餘三間 頭等車	餘等 曹區 間三 車
鄞 莊 洪 慈 業 丈 蜀 餘 馬 五 驛 百 曹	縣 橋 塘 裕 家 亭 山 姚 清 夫 亭 官 江	開	6.55	7.45	10.05		13.50	16.00	
		到	7.11	—	10.22		14.05	16.14	
		到	7.21	—	10.33		14.15	16.25	
		到	7.33	8.15	10.46		14.27	16.38	
		到	7.37	8.19	10.49		14.30	16.41	
		到	7.52	—	11.05		14.44	16.57	
		到	8.07	—	11.21		14.56	17.12	
		到	8.20	—	11.35		15.08	17.26	
		到	8.35	8.59	11.50		15.21	17.40	
		到		9.04	—	13.15	15.29	—	18.20
		到		9.23	—	13.40	15.48	—	18.45
		到		9.38	—	13.55	16.02	—	19.00
		到		9.53	—	14.13	16.17	—	19.18
		到		10.01	—	14.21	16.25	—	19.25
		到		10.05	—	14.27	16.38	—	19.26
到		10.10	—	14.35	16.45	—	19.35		

平漢鐵路客車簡明行車時刻表

民國二十五年十月十日實行

72	66	64	62	52	42	44	22	2	站名	1	21	43	41	51	61	63	65	71	
混合車	普通客	普通客	普通客	普通客	普通客	普通客	快車	特快	▲ 上 列 車 ▲	▲ 下 列 車 ▲	特快	快車	普通客	普通客	普通客	普通客	普通客	普通客	
行開日每								口三每 期五星 行由期 漢北			行開日每								
2.15					20.25	12.15	0.15	8.40	到	北平前門	開	22.00	7.00	14.20	9.00				15.00
1.07					19.46	11.36	23.40	8.08	開	長辛店	到	22.32	7.35	14.59	9.39				16.05
0.37					19.36	11.30	23.35	8.04	到	高碑店	到	22.37	7.45	15.06	9.47				16.35
20.57					17.45	9.38	22.00	6.37	開	清苑縣	到	0.05	9.20	16.57	11.38				19.40
20.37					17.34	9.28	21.52	6.27	到	定興縣	到	0.15	9.30	17.07	11.48				20.00
17.15					15.50	7.45	20.24	5.02	開	石家莊	到	1.40	10.58	18.50	13.33				22.50
16.20					15.35		20.14	4.52	到	高邑縣	到	1.52	11.08		13.45				23.30
12.52					13.55		18.50	3.29	開	邢合縣	到	3.15	12.31		15.22				2.09
12.30					13.45		18.41	3.19	到	邯鄲縣	到	3.25	12.40		15.32				2.35
8.55					11.35		16.45	1.30	開	安陽縣	到	5.14	14.35		17.42				6.48
7.54					20.35		16.30	1.15	到	新鄉縣	到	5.29	14.51						7.55
5.12					19.09		15.10	0.04	開	鄧縣	到		16.10		7.15				10.09
4.52					19.07		15.08		到	許昌縣	到	6.40	16.11		8.40				10.27
1.50					17.12		13.24	22.27	開	郟縣	到	8.19	17.58		10.38				13.21
0.57					17.00		13.09	22.17	到	鄆城縣	到	8.20	18.10		10.53				14.00
22.32					15.35		11.52	21.04	開	駐馬店	到	9.42	19.27		12.21				16.13
22.12					15.33		11.47	21.03	到	明港	到	9.43	19.30		12.27				16.31
18.30					13.45		9.57	19.32	開	信陽縣	到	11.16	21.16		14.29				19.31
17.59					13.30		9.42	19.17	到	廣水	到	11.46	21.45		14.59				20.11
12.30					10.25		7.00	16.35	開	花園	到	14.16	0.30		18.00				1.37
11.20					10.10		6.47	16.31	到	孝感縣	到	14.34	0.42		18.15				2.17
6.30					7.35		4.30	14.14	開	漢口江岸	到	16.49	3.00		20.51				6.20
5.00	12.30	2.05					4.10	13.59	到	漢口大智門	到	17.04	3.25						7.40
23.45	9.50	23.25					1.52	11.43	開	漢口漢陽門	到	19.19	5.42		12.40	22.35			12.27
22.43	9.38	23.15					1.42	11.33	到	漢口玉帶門	到	19.29	5.52		15.22	1.21			13.10
20.15	8.03	21.40					0.20	10.11	開		到	20.51	7.14		17.10	3.18			15.30
19.17	7.48	21.25					0.10	10.01	到		到	21.01	7.24		17.25	3.33			16.30
16.00	5.45	19.05					22.17	8.13	開		到	22.48	9.15		19.30	5.37			20.43
15.10	5.30	18.50					21.57	7.58	到		到	23.17	9.45		20.05	6.07			21.58
12.20	3.38	16.56					20.20	6.23	開		到		11.23		22.03	8.04			1.30
11.58	3.36	16.53					20.18		到		到	0.54	11.25		22.05	8.06			1.55
9.55	2.17	15.33					19.04	5.14	開		到	2.08	12.46		23.28	9.30			4.25
9.10	2.06	15.18					18.52	5.04	到		到	2.18	12.58		23.40	9.45			5.05
7.17	0.57	14.09					17.49	4.04	開		到	3.27	14.08		0.56	11.01			7.15
7.03	0.51	11.06					17.47	4.02	到		到	3.29	14.10		1.00	11.04			7.20
5.10	23.50	13.05					16.47	3.02	開		到	4.15	14.55		1.49	11.52			8.43
4.00	23.35	12.52					16.35	2.50	到		到	4.27	15.08		2.03	12.05			9.23
1.57	22.17	11.35					15.24	1.42	開		到	5.34	16.19		3.21	13.22			11.17
1.21	22.14	11.32					15.22	1.41	到		到	5.35	16.21		3.23	13.25			11.37
23.58	21.16	10.34					14.29	0.49	開		到	6.27	17.14		4.00	14.23			13.05
23.38	9.45	21.06	10.24				14.19	0.39	到		到	6.37	17.24		4.01	14.33	12.45		13.25
21.28	8.18	19.49	9.05				13.12	23.33	開		到		18.31		5.47	15.50	14.39		16.16
21.18	8.13	19.46	9.01				13.10		到		到	7.43	18.32		5.48	15.53	14.44		16.31
20.20	7.24	19.06	8.21				12.36	23.00	開		到	8.15	19.05		6.27	16.32	15.42		17.30
19.58	7.14	18.58	8.16				12.33	22.58	到		到	8.17	19.07		6.29	16.34	15.47		17.55
19.47	7.05	18.50	8.08				12.25	22.50	開		到	8.25	19.15		6.37	16.42	15.58		18.06
19.17	6.40	18.34	7.52						到		到				6.47	16.56	16.13		18.36
10.09	6.35	18.29	7.47						開		到				6.52	17.01	16.19		18.44
18.49	6.33	18.27	7.45						到		到				6.53	17.03	16.21		19.04
18.40	6.25	18.20	7.38						開		到				7.00	17.10	16.29		19.11

平漢鐵路道清支線行車時刻表

並里數票價表

中華民國二十四年十二月一日實行

三里灣至	各站公里	由之價頭 陳莊至各 站票倍	莊客貨混 第七二次	新至貨 鄉陳混 站客車 第七四次	上 行 車 次		陳口合 莊客貨 至貨混 第七一次	陳新貨 莊新站 至客混 第七三次	附註	
					站名	站名				
0.00	公里	0.00元	6.55		三	里	灣		本表採用二十四小時制，內列一三·〇八指下午一點〇八分餘類推。 旅客無票登車被查出者加半收費。 客票價目。外加二成。 第七十四次車。與平漢客車銜接經焦作停四小時許。以免旅客深夜至清化陳莊無處投止。	
2.14	..	0.20元	7.31		進	口	16.44			
12.64	..	0.30元	7.57		王	莊	16.01			
26.31	..	0.35元	8.27		柳	衛	15.31			
36.57	..	0.40元	8.47		李	源	屯	15.06		
48.96	..	0.50元	9.21		汲	縣	南	站		14.42
59.12	..	0.60元	9.39		白	露		14.12		
69.90	..	0.65元	10.02		新	鄉	縣	13.53		
72.01	..	0.80元	10.25		海	家	坊	13.40		
74.45	..	0.95元	11.10	0.10	新	鄉	新	站		13.20
72.01	..	1.10元	11.27	0.17	游	家	坊	12.43		19.38
80.75	..	1.25元	11.43	0.30	大	呂	營	12.22		19.25
92.37	..	不售票	12.10	0.51	瘦	嘉	縣	12.02		19.08
101.51	..	1.45元	12.29	0.07	劉	子	營	11.39		18.51
111.73	..	不售票	12.54	1.32	修	武	縣	11.19		18.34
120.87	..	1.45元	13.13	1.48	待	王		10.55		018.10
126.01	..	1.60元	13.30	2.05	李	河		10.41		17.58
132.15	..	1.75元	14.06	6.40	魚	作		10.25		17.45
138.17	..	1.95元	14.21	6.53	李	封		9.47		17.11
141.85	..	2.10元	14.37	7.05	常	口		9.33		17.00
145.46	..	2.30元	14.51	7.17	柏	山		9.17	16.50	
150.00	..	2.45元	15.25	7.35	清	北		9.00	16.37	
163.00	..	不售票			陳	莊		8.15	16.00	

北甯鐵路簡明行車時刻表

上行

中華民國二十六年五月一日重訂

站名	開到	22次	6次	302次	72次	42次	4次	24次	306次	2次	402次	74次	76次	44次
		快 車 各 等	精 平 特 各 等	滬 平 特 各 等	津 三 等 貨 車	中 通 各 等	滬 平 特 各 等	唐 平 快 各 等	浦 平 特 各 等	滬 平 特 各 等	津 滬 平 通 貨	唐 三 等 貨 車	輪 三 等 貨 車	輪 各 等 貨 車
遼寧總站	開						23.10			7.20				
山海關	到開	23.00				6.00	8.15 9.00			14.30 15.10			10.25	13.00
秦皇島	開	23.29				6.25	9.23			15.30			11.30	13.27
北戴河	開	0.02				6.54	9.50			15.53			12.57	13.56
留守營	開	0.21				7.12	10.05						13.39	14.13
昌黎	開	0.51				7.40	10.30			16.23			14.54	14.41
灤縣	開	1.52				8.45	11.20			17.04			18.22	15.43
古冶	開	2.49				9.45	12.07			17.45			21.18	16.36
開平	開			由		10.12	12.27		由	18.02			22.13	17.02
唐山	到開	3.25 3.30		上		10.25 10.30	12.38 12.43	15.00	浦	18.12 18.15		5.00	22.35 停	17.15 停
胥各莊	開	3.45		海		10.48	12.57	15.15	口			6.05		
蘆台	開	4.41		開		11.42	13.41	16.12	開	19.09		7.55		
塘沽	開	5.44		來		12.52	14.36	17.20	來	20.04		10.35		
天津東站	到開	6.45 6.55	9.05	11.00 11.25	5.30	13.55 14.10	15.30 15.45	18.18 18.30	20.00 20.30	20.55 21.05	16.08	12.12 停		
天津總站	開	7.05	9.14	11.35	6.05	14.25	15.56	18.40	20.39	21.15	17.00			
楊村	開	7.45			8.00	15.09	16.33	19.16			18.29			
落堡	開	8.08			9.26	15.36	16.56							
鄭坊	開	8.24			10.30	15.56	17.19	19.58	21.49		20.33			
黃村	開	9.11			12.50	16.48	17.55							
豐台	開	9.30		13.36	14.40	17.15	18.15	20.54	22.49	23.06	0.40			
永定門	開	9.43			15.18	17.28					1.18			
北平前門	到	9.58	11.20	14.00	15.48	17.45	18.40	21.25	23.15	23.27	1.45	1.45		

膠濟鐵路行車時刻表(一)

上行(東行)列車

民國二十五年六月一日起實行

站	列 車 次 數 名	52 次 各 等	72 次 二 三 等	22 次 各 等	74 次 二 三 等	2 次 各 等
濟北	開	7.30		13.40	14.20	22.10
黃王	開	7.38		—	14.30	22.19
郭龍	開	7.46		—	14.38	22.27
張明	開	8.00		—	14.57	不停
善王	開	8.12		—	15.12	不停
王大	開	8.27		14.35	15.30	23.02
周馬	開	8.43		—	15.50	23.18
張湖	開	8.54		—	16.03	不停
金辛	開	9.11		—	16.27	23.43
溜普	開	9.22		—	16.40	不停
青楊	開	9.33		15.32	16.54	不停
譚堯	開	9.54		不停	17.22	0.20
昌朱	開	10.11		16.09	17.43	不停
大瀆	開	10.34		—	18.14	0.57
二坊	開	10.46		—	18.29	不停
級南	開	10.55		—	18.40	不停
級黃	開	11.09		—	18.58	1.26
文塔	開	11.22		16.38	19.24	不停
塔泰	開	11.32		—	19.37	不停
康高	開	11.48		17.10	19.57	1.59
姚芝	開	12.03		—	20.14	不停
膠膠	開	12.14		—	20.26	不停
李藍	開	12.26		—	20.40	不停
藍南	開	12.38		—	20.54	2.40
城女	開	12.51		—	21.09	不停
濰四	開	13.02		—	21.21	3.02
大青	開	13.20	8.30	18.06	21.41	3.19
	開	13.29	8.40	18.24	21.52	3.28
	開	13.56	9.08	不停	22.07	3.57
	開	14.11	9.24	18.57		4.12
	開	14.25	9.39	—		不停
	開	14.33	9.47	—		不停
	開	14.44	9.59	19.35		4.38
	開	15.02	10.18	—		不停
	開	15.11	10.28	—		不停
	開	15.20	10.39	—		不停
	開	15.31	10.51	—		不停
	開	15.52	11.13	20.31		5.34
	開	16.04	11.26	—		不停
	開	16.13	11.35	—		不停
	開	16.33	11.56	21.04		6.09
	開	16.45	12.10	—		不停
	開	16.56	12.22	—		不停
	開	17.06	12.33	21.30		6.36
	開	17.19	12.47	—		6.49
	開	17.35	13.04	—		7.05
	開	17.44	13.14	—		7.14
	開	17.57	13.28	22.10		7.28
	開	18.13	13.49	22.26		7.44
	開	18.25	14.02	22.35		7.55
	開	18.30	14.07	22.40		8.00

膠濟鐵路行車時刻表(二)

下行(西行)列車

民國二十五年六月一日起實行

各 次 名	51 次 各 等	11 次 各 等	71 次 二 三 等	73 次 二 三 等	1 次 各 等
青大	7.00	13.30	10.10		22.00
四滄	7.32	13.40	10.23		22.12
女城	7.3	13.48	10.32		22.25
雨藍	8.00	14.03	10.51		22.41
李膠	8.12	—	11.04		不停
膠膠	8.22	—	11.14		22.59
芝桃	8.37	—	11.31		23.15
高康	8.3	13.43	11.48		23.30
秦塔	9.02	—	11.57		不停
塔文	9.14	—	12.11		不停
文炸	9.23	15.12	12.27		23.59
炸黃	9.46	—	12.45		不停
南蝦	9.55	—	12.54		不停
蝦坊	10.05	15.51	13.16		0.40
二灘	10.8	—	13.29		—
灘大	10.40	—	13.41		—
朱昌	10.50	—	13.52		—
昌堯	11.0	—	14.03		—
堯譚	11.19	16.41	14.23		—
譚楊	11.28	—	14.34		1.30
楊青	11.36	—	14.42		1.56
青普	11.51	—	14.59		2.24
普瀾	12.19	17.31	15.23	7.40	2.30
瀾辛	12.31	不停	15.36	7.54	2.49
金湖	12.45	17.53	15.45	8.10	3.03
湖張	13.01	18.07		8.25	不停
張馬	13.2	—		8.38	3.24
馬周	13.25	—		8.53	—
周大	13.37	—		9.06	—
大王	13.49	—		9.20	—
王普	14.00	—		9.34	—
普明	14.20	19.06		9.57	4.09
明泰	14.32	—		10.11	—
泰龍	14.42	—		10.23	—
龍郭	14.55	19.35		10.38	4.38
郭王	15.09	—		10.56	—
王黃	15.18	—		11.07	—
黃北	15.55	20.15		11.45	5.21
北濟	16.04	不停		11.55	不停
	16.28	20.42		12.24	5.50
	16.53	—		12.59	—
	17.05	—		13.13	—
	17.15	—		13.25	6.30
	17.30	—		13.42	不停
	17.42	21.41		13.56	6.53
	17.56	—		14.21	7.07
	18.11	—		14.38	—
	18.22	—		14.55	—
	18.35	22.26		15.09	7.45
	18.45	不停		15.19	7.55
	18.50	22.35		15.25	8.00

津浦鐵路客車時刻表

民國二十五年八月十五日起實行

站名	302	306	22	72	74	76	78	站名	301	305	21	71	23	75	77
	滬平通車 (三等車) 一餐臥頭二	平浦通車 (三等車) 一餐臥頭二	津浦快車 (三等車) 一餐臥頭二	浦鋼區間車 (三等車)	銅濟區間車 (三等車)	濟津區間車 (三等車)	濟津區間車 (三等車)		滬平通車 (三等車) 一餐臥頭二	平浦通車 (三等車) 一餐臥頭二	津浦快車 (三等車) 一餐臥頭二	銅浦區間車 (三等車)	濟鋼區間車 (三等車)	濟津區間車 (三等車)	津濟區間車 (三等車)
上海北站	24.00							北平	18.00	8.00					
南京	7.45							天津東站	20.50	11.05	23.00				
浦口	9.40	16.20	23.30	8.15				天津總站	21.10	11.30	23.30			17.35	7.15
濠縣	10.54	17.43	1.10	10.01				德縣	2.28	17.42	7.01			1.32	16.46
蚌埠	13.58	21.15	5.17	15.31				濟南市	5.46	21.15	10.31		6.55	6.00	22.25
銅山縣	18.04	1.30	10.19	20.25	6.40			泰安縣	7.57	0.02	12.49		9.52		
濰陽縣	21.55	5.42	15.02		12.23			濰陽縣	10.09	2.27	15.20		12.56		
泰安縣	0.06	8.04	17.40		15.36			銅山縣	14.20	7.00	20.30	8.15	18.40		
濟南市	2.28	10.32	20.18		17.55			蚌埠	18.05	10.55	1.06	13.55			
德縣	5.33	13.48	23.45			18.45	6.55	濠縣	21.11	14.13	5.03	18.33			
天津總站	10.50	19.50	6.55			22.28	11.58	浦口	22.40	15.30	6.30	20.15			
天津東站	11.30	20.30	7.05			6.00	21.40	南京	0.40						
北平	13.55	23.00						上海北站	7.40						

津浦鐵路輪渡時刻表

二十五年八月十五日改訂實行

船次	班次	下關開	船次	班輪	浦口開
1	I	6.00	2	III	6.00
3	III	6.30	4	I	6.30
5	I	7.00	6	X	7.00
7	X	7.30	8	III	7.20
9	III	7.45	10	I	7.45
11	I	8.20	12	X	8.20
13	X	8.45	14	III	8.40
15	III	9.00	16	I	9.00
17	I	9.20	18	X	9.30
19	X	10.00	20	I	10.00
21	I	10.30	22	III	10.30
23	III	11.00	24	I	11.00
25	I	11.30	26	III	11.30
27	III	12.00	28	X	12.15
29	X	12.30	30	I	12.30
31	I	13.00	32	X	13.10
33	X	13.45	34	II	13.40
35	II	14.00	36	I	14.00
37	I	14.30	38	II	14.30
39	II	15.00	40	X	15.00
41	X	15.30	42	I	15.20
43	I	15.50	44	X	16.00
45	X	16.30	46	I	16.30
47	I	17.00	48	X	17.15
49	X	17.30	50	I	17.30
51	I	18.00	52	X	18.00
53	X	18.30	54	I	18.30
55	I	19.00	56	II	19.00
57	II	19.30	58	X	19.30
59	X	20.00	60	II	20.00
61	II	20.40	62	I	20.40
63	I	21.10	64	II	21.20
65	II	22.00	66	I	22.00
67	I	22.30	68	X	22.40
69	X	23.00	70	II	23.30
71	II	24.00	72	II	0.30
73	II	1.00			

X 澄平班次 I 華勝班次 III 陵通班次 II 安甯班次
 6次船接 21次車 9次船接 72次車 15次船接 302次車
 41次船接 306次車 44次船接 305次車 64次船接 41次車
 67次船接 22次車 70次船接 301次車

隴海鐵路客車時刻表

民國二十五年十月十日改訂實行

站名	車次		1		5		11		71		73		75		77	
	特快	混合	特快	混合	特快	混合	特快	混合	特快	混合	特快	混合	特快	混合	特快	混合
連雲			—〇・〇〇						六・四五							
新浦			—一・一五						九・〇三							
銅山縣	—八・三〇		—七・二二		二・一五		—九・四〇		七・一〇							
商邱	二二・〇四				六・五〇				—四・二五							
開封	—一・二〇				—〇・二五				二一・一六							
鄭縣南	三・二〇				—二・五五				二三・〇七		—三・五〇					
洛陽東	七・一七				—七・三二						二三・〇二					
陝縣	—二・四一				二三・二八						八・二一					
靈寶	—三・二四				〇・一一						九・四一					
潼關	—五・五〇				二・五七						—四・四七					
渭南	—八・一〇				五・四三						—九・三一					
長安	二〇・一〇				八・〇〇						二二・三五		九・三〇			
咸陽													—一・三六			
興平													—三・三四			
武功													—六・五四			
郿縣													—九・三〇			

站名	車次		2		6		12		72		74		76		78	
	特快	混合	特快	混合	特快	混合	特快	混合	特快	混合	特快	混合	特快	混合	特快	混合
郿縣															九・〇〇	
武功															—二・一四	
興平															—六・〇〇	
咸陽															—八・二三	
長安	—一・一〇				〇・二〇							—四・〇〇		—九・三〇		
渭南	—三・一五				二・四〇							—八・〇七				
潼關	—五・五一				五・五〇							二三・三〇				
靈寶	—七・五六				八・二五							三・四〇				
陝縣	—八・五四				九・三四							五・四五				
洛陽東	〇・二三				—五・一七							—六・二八				
鄭縣南	四・三〇				二〇・〇五					七・〇八	〇・二〇					
開封	六・三〇				二二・一〇					—一・〇四						
商邱	九・四六				二・〇〇					—七・二五						
銅山縣	—三・一〇	—四・三三	六・〇〇	八・一五	〇・一五											
新浦			二〇・三五		—八・〇六											
連雲			二一・四五		二〇・〇五											

附註：本表時刻除到達站外均為開行時刻長安至郿縣係工程段營業

中華國有鐵路正太線行車時刻表

中華民國二十五年三月二十八日實行

石家 莊 站 間 各 程	石家 莊 站 間 各 程	101		7	3	241	1	261	車		238	4	256	8	102	2	太 原 站 間 各 程	太 原 站 間 各 程	
		太 原 站 間 各 程	太 原 站 間 各 程	混 合 車 三 等	機 車 頭 二 三 等	石 家 莊 站 間 各 程	快 車 頭 二 三 等	石 家 莊 站 間 各 程	石 家 莊 站 間 各 程	石 家 莊 站 間 各 程	石 家 莊 站 間 各 程	機 車 頭 二 三 等	機 車 頭 二 三 等	混 合 車 三 等	太 原 站 間 各 程	快 車 頭 二 三 等			
0	0		七.二六	八.〇三	八.三四	一.二七	一.五〇	一.五〇	石	家	莊	一.四.七二	一.六.〇三	二.一.〇五	二.二.〇二	一.九.四二	4.15	243	
90.20			七.四四	八.一七	八.五一	↓	一.五二	一.五二	大	郭	村	一.四.一二	一.五.五〇	二.〇.五〇	二.一.四七		4.00	235	
170.30			八.〇〇	八.三〇	八.五〇	↓	一.五三	一.五三	獲	鹿	縣	一.三.五七	一.五.三七	二.〇.三三	二.一.三三	一.九.一九	3.90	227	
220.40			八.一〇	八.三三	八.五〇	↓	一.五〇	一.五〇	頭	泉	安	↑	一.五.三四	二.〇.三三	二.一.三三	一.九.一七	3.80	221	
27			八.二七	八.四八					下	安	安	↑	一.五.一六	二.〇.三三	二.一.三三			216	
310.55			八.四五	九.〇〇					上	安	安	↑	一.五.一〇	二.〇.五〇	二.一.三三			3.65	212
370.65			八.五八	九.一〇					岩	安	安		一.五.一〇	二.〇.五〇	二.一.三三			3.55	206
420.75			九.一〇	九.二〇					微	水			一.四.五二	二.〇.一八	二.一.三三			3.45	202
440.75			九.三六	九.三〇					南	河	頭		一.四.五二	二.〇.一八	二.一.三三	一.八.三五	3.40	199	
510.90			九.四二	九.三六					南	張	村		一.四.四三	二.〇.〇八	二.一.三三	一.八.三四	3.30	193	
571.00			九.四八	九.三六					南	張	村		一.四.三三	二.〇.〇八	二.一.三三	一.八.三四	3.20	186	
631.10			一〇.〇九	九.四九					井	縣			一.四.二四	一.九.三八	二.一.三三	一.八.一六	3.10	180	
671.15			一〇.二二	九.五九					北	縣			一.四.二四	一.九.三八	二.一.三三	一.八.一五	3.00	176	
741.30			一〇.五二	一〇.〇四					南	縣			一.四.〇二	一.九.〇四	二.一.三三			2.90	169
821.40			一一.〇八	一〇.一七					娘	子	關		一.四.〇二	一.八.四四	二.一.三三	一.七.四〇	2.75	161	
911.55			一一.二七	一〇.二六					程	家	底		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.七.四〇	2.60	152	
991.70			一一.四七	一〇.四一					下	家	石		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三			2.50	145
1091.90			一二.〇八	一〇.五二					岩	會	流		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三			2.30	134
1152.00			一二.二六	一一.〇九					白	羊	壁		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三			2.20	128
1212.10			一二.四四	一一.二二					陽	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.六.一五	2.10	122	
1282.20			一三.〇二	一一.三三					賽	魚	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.六.〇〇	2.00	115	
1352.30			一三.二〇	一一.四四					波	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.五.五七	1.90	109	
1412.40			一三.三九	一一.五五					測	石	泉		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.五.四三	1.75	102	
1512.60			一三.五八	一二.〇六					序	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.五.三一	1.60	92	
1612.75			一四.一七	一二.一七					壽	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.五.一五	1.45	83	
1672.85			一四.三五	一二.二八					馬	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.五.〇〇	1.30	76	
1763.00			一四.五二	一二.三九					首	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.四.四五	1.15	67	
1853.15			一五.一〇	一二.五〇					上	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.四.四五	1.00	58	
1933.30			一五.四七	一三.〇一					盧	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.四.四五	0.85	50	
2023.45			一五.八四	一三.一二					家	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.四.四五	0.70	41	
2103.60			一六.二一	一三.二三					段	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.四.四五	0.60	33	
2183.75			一六.五八	一三.三四					東	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.四.四五	0.45	26	
2263.85			一七.〇〇	一三.四五					北	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.四.四五	0.30	17	
2344.00			一七.三六	一三.五六					趙	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.四.四五	0.20	9	
2434.15			一七.七二	一三.六六					村	泉	頭		一.三.三九	一.八.四四	二.一.三三	一.四.四五	0	0	

平綏鐵路行車時刻表(一)

民國二十五年十月一日實行

站 名	三〇三次	一 次	二 一 次	七 一 次	七 三 次	七 五 次	七 七 次
	十 平包特快通車	十 平包快車	十 平強快車	△ 豐張區間車	△ 張同區間車	△ 同綏區間車	△ 綏包區間車
正陽門	18.10	9.00	7.00				
東陽門	—	9.07	—				
東陽門	—	9.15	—				
東陽門	—	9.21	—				
東陽門	—	9.29	—				
東陽門	—	9.36	—				
安直華	—	—	—	11.10			
安直華	—	—	—	11.31			
西清河	18.48	9.55	7.38	12.12			
西清河	18.57	10.04	—	12.25			
西清河	19.06	10.13	—	12.39			
西清河	19.22	10.29	—	13.02			
西清河	19.37	10.44	—	13.23			
西清河	19.58	11.09	8.39	13.54			
西清河	—	—	—	14.40			
西清河	21.13	12.34	9.54	15.16			
西清河	—	—	—	15.34			
西清河	21.52	13.22	10.35	16.06			
西清河	22.09	13.39	—	16.27			
西清河	—	14.03	—	16.53			
西清河	22.39	14.11	11.20	17.08			
西清河	22.52	14.24	—	17.25			
西清河	23.15	14.46	11.54	17.55			
西清河	—	15.03	—	18.16			
西清河	23.56	15.29	12.35	18.48			
西清河	—	15.49	—	19.12			
西清河	—	16.03	—	19.29			
西清河	0.58	16.35	13.22	19.49	8.50		
西清河	—	17.01	—	—	9.34		
西清河	—	17.24	—	—	10.12		
西清河	2.04	17.47	—	—	11.01		
西清河	—	18.09	—	—	11.36		
西清河	—	18.33	—	—	12.12		
西清河	3.23	18.59	—	—	13.03		
西清河	—	19.20	—	—	13.39		
西清河	4.04	19.52	—	—	14.24		
西清河	—	20.13	—	—	14.58		
西清河	—	20.34	—	—	15.38		
西清河	—	20.52	—	—	16.04		
西清河	5.31	21.24	—	—	16.36	8.00	
西清河	—	21.43	—	—	—	8.27	
西清河	—	22.07	—	—	—	9.02	
西清河	6.38	22.35	—	—	—	9.54	
西清河	—	22.58	—	—	—	10.28	
西清河	—	23.11	—	—	—	10.45	
西清河	—	23.27	—	—	—	11.09	
西清河	—	23.47	—	—	—	11.39	
西清河	—	0.09	—	—	—	12.10	
西清河	8.38	0.45	—	—	—	12.10	
西清河	—	1.05	—	—	—	13.02	
西清河	—	1.22	—	—	—	13.32	
西清河	—	1.39	—	—	—	13.56	
西清河	—	1.58	—	—	—	14.23	
西清河	10.12	2.25	—	—	—	14.51	
西清河	—	2.45	—	—	—	15.40	
西清河	10.54	3.06	—	—	—	16.09	
西清河	11.14	3.25	—	—	—	16.39	
西清河	—	3.50	—	—	—	17.18	
西清河	—	4.12	—	—	—	17.54	
西清河	12.34	4.49	—	—	—	18.25	
西清河	—	5.14	—	—	—	18.56	8.00
西清河	13.22	5.38	—	—	—	—	8.42
西清河	13.43	5.58	—	—	—	—	9.26
西清河	14.07	6.22	—	—	—	—	9.59
西清河	—	6.46	—	—	—	—	10.43
西清河	15.01	7.18	—	—	—	—	11.22
西清河	—	7.38	—	—	—	—	12.13
西清河	—	7.59	—	—	—	—	12.45
西清河	15.57	8.18	—	—	—	—	13.18
西清河	—	—	—	—	—	—	13.47

平包通車及快車在正陽門站每接運平及平浦通車 *符號者係旅客聯運站 +符號者掛有餐臥車 △符號者為混合列車

平綏鐵路行車時刻表(二)

民國二十五年十月一日實行

站名	三〇四次	二 次	二 二 次	七 二 次	七 四 次	七 六 次	七 八 次
	十 平包特快通車	十 平包快車	十 平強快車	△ 豐張區間車	△ 張開區間車	△ 同綏區間車	△ 綏包區間車
包頭	10.00	17.45					11.40
口	—	18.05					12.13
拉薩	10.57	18.26					12.52
達	—	18.50					13.45
陶	11.50	19.15					14.31
察	12.14	19.46					15.16
臺	12.34	20.10					15.55
白	13.32	20.31				7.30	16.28
陶	—	20.55				8.03	17.03
旗	—	21.31				8.34	17.40
三	14.39	21.54				9.23	
卓	14.59	22.16				9.57	
馬	15.51	22.42				10.35	
八	—	23.00				11.27	
三	—	23.21				11.54	
集	—	23.52				12.35	
蘇	—	0.10				12.59	
官	—	0.29				13.31	
紅	17.28	0.47				14.19	
水	—	1.06				14.51	
新	—	1.42				15.22	
豐	—	2.06				1.50	
堡	—	2.30				16.13	
子	—	2.52				16.31	
同	—	3.10				16.31	
大	19.15	3.25				17.28	
周	—	4.00				17.56	
王	—	4.23				18.31	
陽	20.23	4.49			10.40	18.56	
羅	—	5.25			11.15		
天	—	5.47			11.42		
永	—	6.05			12.13		
西	—	6.25			13.08		
柴	—	6.53			13.41		
郭	—	7.14			14.30		
孔	—	7.35			15.10		
張	—	8.00			15.47		
沙	—	8.23			16.42		
宣	—	8.51			17.23		
化	—	9.13			17.59		
子	0.50	9.35	16.35	6.50	18.34		
安	—	10.13	—	7.14			
城	—	10.31	—	7.32			
水	—	10.46	—	8.04			
縣	1.38	11.10	17.22	8.34			
子	—	11.31	—	9.07			
安	2.17	11.53	18.01	9.41			
城	2.39	12.16	—	10.02			
康	2.52	12.30	18.34	10.18			
西	—	12.41	—	10.52			
南	3.22	13.03	—	11.35			
昌	3.45	13.30	19.29	11.53			
沙	—	—	—	12.25			
清	4.30	14.12	20.11	12.55			
清	—	—	—	13.46			
西	5.38	15.20	21.16	14.03			
直	5.52	15.33	—	14.22			
安	6.08	15.48	—	14.41			
門	6.24	16.03	—	14.53			
台	6.33	16.11	—	15.18			
門	6.50	16.26	22.17	15.41			
台	—	—	—	15.57			
門	—	16.32	—				
門	—	16.38	—				
門	—	16.45	—				
門	—	16.50	—				
門	—	16.57	—				
正	7.25	17.02	22.49				

平包通車及快車在正陽門站和接通平及平沙通車 *符號者係該站無此種車 十符號者係有該種車 △符號者為混合列車

中華國有鐵路行車時刻表

粵 漢 綫

下 行 二十六年五月五日起實行

站 名	1	5	21	23	41	71	73	75	77	79	81
	武廣直 特別 車 (每 星期 五開 行)	武別 衡快 特車	武廣 星期 一至 三開 行 特快 車 (每 星期 五開 行)	樂客 廣快 旅車	源客 廣慢 旅車	武合 長列 混車	長合 衡列 混車	衡合 衡列 混車	衡合 衡列 混車	樂合 廣列 混車	樂合 廣列 混車
武昌	10.00	20.30	0.00			7.15					
東站	10.13	0.43	10.13			7.30					
武昌	10.19	0.48	10.19			7.40					
余家	0.3	0.45	10.23			7.52					
紙賀	0.45	21.14	10.45			9.26					
成汀	11.48	22.12	11.48			11.03					
中	12.34	22.55	12.34			13.00					
蒲	12.59	3.18	12.59			13.48					
茶	13.33	23.49	13.33			14.34					
趙	14.20	0.36	14.20			15.35					
羊	14.37	0.52	14.37			16.01					
臨	15.02	1.07	15.02			16.41					
路	15.22	1.26	15.22			17.19					
雲	15.44	1.50	15.44			17.55					
城	16.01	2.07	16.01			18.23					
岳	16.16	2.23	16.16			18.50					
日	16.34	2.42	16.34			19.19					
白	16.46	2.55	16.46			9.35					
高	17.20	3.30	17.20			20.35					
橋	20.12	6.33	20.12			0.20					
長	20.55	7.26	20.55			1.25					
沙	1.43	8.14	21.43			2.30					
家	22.07	8.38	22.09			3.08					
頭	22.52	9.18	22.52			4.22					
沙	23.00	9.25	23.00			4.30	4.42				
家	23.20	9.45	23.20			5.15	4.20				
株	0.24	10.46	0.24			5.24	4.0				
漆	1.03	11.25	1.03			7.15	7.15				
三	1.33	11.51	1.33			8.05	8.05				
朱	2.12	2.26	2.12			9.10	9.10				
衡	2.36	12.49	2.36			10.09	10.09				
衡	3.53	13.56	3.53			10.4	10.4				
未	4.54	14.51	4.54			12.45	12.45				
高	6.50	16.40	6.50			15.31	15.31				
樓	7.40		7.40			18.00	18.00				
許	10.18		10.18			8.30	8.30				
榔	12.15		12.15			12.30	12.30				
均	12.49		12.49			15.01	15.01				
鄧	13.34		13.34			15.39	15.39				
太	14.00		14.00			16.38	16.38				
白	15.0		15.00			17.05	17.05				
坪	15.57		15.57			8.50	8.50				
岐	17.04		17.04			9.55	9.55				
嶺	17.50		17.50			11.10	11.10				
曲	18.28		18.28			12.10	12.10				
大	19.38		19.38			13.13	13.13				
英	20.50		20.50			14.3	14.3				
連	21.40		21.40			15.50	15.50				
源	21.55		21.55	6.00		16.45	16.45			7.00	2.20
銀	23.45		23.45	8.10						9.15	4.21
新	0.42		0.42	9.09						10.35	5.19
州	2.23		2.23	11.05						12.30	7.10
西	3.06		3.06	11.47						13.22	8.10
南	4.44		4.44	13.48	7.40					15.20	10.10
州	5.14		5.14	14.20	8.13					16.15	10.58
廣	6.04		6.04	15.15	9.07					17.16	12.00
廣	6.45		6.45	16.03	10.00					18.15	12.56
州	6.50		6.50	16.10	10.05					18.20	13.00
南	7.00		7.00	16.20	10.15					18.30	13.01

廣九鐵路行車時刻表(一)

中華民國二十五年五月一日起實行

站名	第華 四段 客 次車	第飛 箭 六 快 次車	第直 通 八 快 次車	第中 午 十 快 次車	第混 十合 二列 次車	第飛 十星 八快 次車	第華 二段 十客 一車	
九油沙大大粉上深深布李平天石塘林樟土常橫南茶石石石仙沙塘新沙南烏吉車大	蘇塘洲堂頭木泥沙	龍地田埔墟沙水洲墟吉湖園鼓庭村頭塘平源社山龍溪灘廣村浦美塘村崗潘山岐頭	開開開開開到到開開到到開開開開開到	8.3	9.05	12.45	13.50	
				9.05	9.14		13.59	
				9.07	9.25		14.12	
					9.37		14.24	
					9.46		24.30	
					9.56		14.43	
					10.01		14.50	
					10.07	13.22	14.56	
					11.10	13.24	15.43	
					11.20		15.50	
					11.39		16.03	
					11.52			
					12.06	13.43	16.20	
					12.11	13.45	16.25	
					12.26		16.38	
					12.34			
					12.49	14.02	16.54	
					12.57			
					13.11	14.11	17.07	
					13.18	14.16	17.12	
					13.33			
					13.48		17.31	
					14.08	14.36	17.45	
					14.53		18.02	
	15.02							
	15.14	14.52	18.16					
	15.26	14.55	18.26					
	15.38							
	15.48							
	15.59							
	16.14							
	16.29							
	16.38							
	16.50							
	16.59							
	17.17							
	17.29							
	17.37							
	17.44							
	17.85							
	18.05	15.55	19.40					
	11.25		20					

廣九鐵路行車時刻表(二)

中華民國二十五年五月一日起實行

站	名	第混合 一列 次車	第華 三 段 客 次車	第飛 鷹 五 快 次車	第直 通 九 機 次車	第直 通 一 快 次車	第飛 鷹 十 三 快 次車	第華 二 段 十 三 客 次車			
大車 吉烏 南沙 新唐 沙仙 石石 石 萊南 橫常 土 樟 林塘 石天 平 李布 深 深 上 粉 大 大 沙 油 九	沙	頭	開	6.40		8.15	8.45	1.10	16.50	17.20	
		頭	開				9.12				17.43
		山	開				9.18				17.49
		涌	開				9.30				17.58
		崗	開				9.48				18.10
		村	開				9.56				18.16
		塘	開				10.07				18.24
		美	開				10.17				18.33
		浦	開				10.27				18.39
		村	開				10.46				18.51
		廣	開				10.56				19.00
		灘	開	7.50			11.08				19.10
	滘	開				11.14				19.16	
	龍	到	7.59		9.14	11.26	14.10	17.49	19.38		
	山	開	8.10	6.30	9.17	11.40	14.14	17.52			
	社	開		6.44		11.53					
	歷	開	8.25	6.53		12.02					
	平	開	8.40	7.15		12.24	14.35				
	塘	開	8.52	7.31		12.40					
	頭	到	9.08	7.45		12.54					
	本 頭 堂 頭 堂 頭 堂 頭 堂 頭 堂 頭 堂	村	開	9.08	7.59	9.48	13.09	14.52	18.23		
		村	開	9.15	8.09	9.50	13.21	14.54	18.25		
		廣	開		8.24		23.37				
		鼓	開	9.40	8.44		14.03	15.07			
圖		開		8.53		14.12					
湖		開	9.57	9.10		14.25					
湖		到	10.06	9.20	10.14	14.34	15.21	18.49			
湖		開	10.27	9.27	10.15	14.40	15.23	18.50			
湖		開		9.40		14.52					
湖		開	10.48	9.55		15.07					
湖		開	11.02	10.15		15.22					
湖		到	11.05	10.18	10.33	15.25	15.41	19.08			
湖	開	11.32		10.35	16.20	15.43	19.10				
湖	開				16.27						
湖	開	11.40			16.32						
湖	開	11.48			16.42						
湖	開				16.47						
湖	開	12.02			16.58						
湖	開	12.14			17.12						
湖	到	12.20		11.10	17.18	16.20	19.45				

本雜誌代售處

南京：中央書局 大中書局 羣衆書局
 上海：開明書店 育英書局 力行書店
 北平：新風書店 生活書店 開明書店
 天津：北平鐵路天津市營業所
 天津書局 全民書局
 漢口：中國書局 現代書局 雜誌部
 重慶：北新書局 開明書局 今日出版合作社
 成都：開明書局
 廣州：廣州雜誌公司

歡迎投稿

本雜誌投稿簡章

- 一、凡向本雜誌投稿者，均照本簡章辦理。
- 二、投寄之稿，以有關鐵路之論著譯述爲限，至關於文苑雜俎之投稿，亦所歡迎，但不計酬。
- 三、投寄之稿，無論文言白話，均須繕寫清楚，加以標點符號，並不得於一紙兩面寫字。
- 四、論著稿中，如有譯名，或引文，須分別註明原文及出處，參考書亦應列入。
- 五、譯稿請將原文題目，原著者姓名，出版日期及地點，詳細載明，如能附寄原本尤佳。
- 六、稿末請簽名蓋章，並註明住址，登載時如須用別號不用本名者，亦請註明。
- 七、來稿文字，本會有酌量修改之權。
- 八、來稿登載與否，概不寄還，惟附寄郵票預先聲請寄還者，亦可照辦。
- 九、來稿一經登載，其酬資辦法，每篇按字數計算，每千字貳元至四元，由本會自行酌定，不受酬者於稿末註明，酌贈本雜誌。
- 十、來稿登載後，若查明已在他處發表者，恕不致酬。
- 十一、本會如遇徵稿時，其應徵之文稿，亦照本簡章辦理，至特約稿之酬金，臨時酌定之。

鐵路雜誌 第二卷 第十一期

中華民國二十六年四月出版

編輯者 中華全國鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會

印刷者 美豐祥印書館
 南京金川門五號 電話二二〇六〇

發行所 中華全國鐵路協會
 南京金川門五號 電話三二四五五

定價表

每册零售	半年六册	全年十二册	國內寄費不加
三	角一元六角	三元	
售價按大洋計算郵票十足代用以五分一分爲限 鐵路協會會員按五折收價但以繳納本年會費者爲限			

廣告價目

優等 封面內頁，底面外頁，目錄前頁。			
全頁面一期三十元	三期八十元	六期一百四十元	全年十二期二百五十元
半頁面一期十八元	三期四十八元	六期六十四元	全年十二期一百五十元
四分之一頁面一期十元	三期二十七元	六期四十八元	全年十二期八十四元
普通 正文前後插頁			
全頁面一期二十元	三期五十四元	六期九十六元	全年十二期一百七十元
半頁面一期十二元	三期三十二元	六期五十六元	全年十二期一百二十元
四分之一頁面一期七元	三期二十元	六期三十三元	全年十二期六十二元
一、廣告概用白紙黑字，如用彩色紙，價目另議。 二、廣告文字，中西文均可，字體大小，以地位爲準。 三、廣告如用圖版，由本會代製者，收費另計。 四、廣告費於每期登出時，即須交清，在登載期內，贈送本雜誌一册。			

