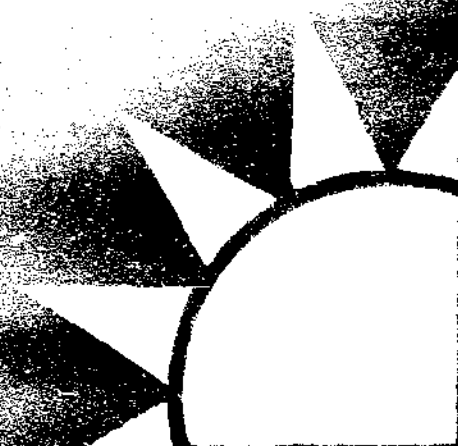


十月九日



期七第 卷三第



中華民國三年拾月初七日

中華民國二十二年七月三十一日



煤及焦炭

上等火磚 營造磚

蓋面磚及蓋面方磚

鋪道磚 帶紋鋪地方磚

缸管 白片及窗戶玻璃

如承函詢詳情

本局無任歡迎

天津開灤礦務總局啓

山

泰

——登不可不——

大 偉 之 物 造 觀

奮 興 之 心 內 起

務 服 君 爲 力 盡 路 鐵 浦 津

招待

指導遊山路程 分送遊山指南 寄存衣帽物
件 代僱山轎預備茶水

賓館

八月一日開幕

巨廈廣廊 神仙之居 膳宿舒適 取費低廉

住山

寄宿山寺 野趣橫生 介紹安置 諸多方便

露宿

山坡空地 可搭篷帳 夏秋露宿 增進健康

娛樂

擊球 泉浴 音樂 漁獵

學問

研究地質 採集標本 考古尋史 吟詩作畫

車票

各路各大站中國旅行社 通濟隆運通公司皆

發售來回票及團體優待票

津浦鐵路日刊價目表

期限	價目	郵費
零售	每册三分	國內郵費在內國外及郵特區加費二分
定半年	三元六角	國內郵費在內國外及郵特區加費二元五角
定一年	七元二角	國內郵費在內國外及郵特區加費五元正

本刊星期及例假日停刊路員照價六折

廣告刊例

頁數	價目
一頁	每號八元
半頁	每號四元
四分之一頁	每號二元

五日以上照價八折十日以上照價七折長期另議

編輯兼
發行者
津浦鐵路
總務處編查課
電話九一號

鐵道法規彙編出版廣告

本部法規現經重新編訂定名鐵道法規彙編全一册計五百餘頁本月底出版定價精裝道林紙印國幣三元平裝維昌紙印國幣壹元外埠函購郵費照加

鐵道部參事廳啓

鐵路月刊津浦線第三卷第七期目錄

總理遺像

總理遺囑

插畫

泰山普照寺

大汝河橋

論著

鐵路所負軍事時期軍期的任務(續)編者
與歐戰時英美鐵路的管理

譯述

一九三二年美國鐵道
業務和鐵道收入概況

洪瑞濤

過度黑煙之防止

師景文

行車的燃料之圖式計算法(完)

富明

專載

英國倫敦東北鐵路南部
西段行車調度制之改革

吳祿增

研究

日本國有鐵道研究
之三——營業概況

劉應麒

統計

營業進款概數表

營業進款概數圖

工作報告

路史

津浦鐵路沿革紀實

路界紀聞

長江渡船已抵京

鐵部嚴厲處置越級乘車

全國三年來修築鐵路統計

鐵部向英訂購機車車輛

杭江路積極展修

同蒲鐵路狀況

京滬路車輛之統計

平漢路之新計劃

世界最大船塢車站

中東路買賣成交後俄擬築道八綫

滿洲鐵路擴大警備

三國鐵路聯運會議

雜俎

文錄

津浦路同人公祝童節母濮太夫人六十壽序

詩錄

贈友人三首

秋柳

寄懷劉君宏度武昌

子威

江干晚眺

前人

司徒廟四柏中其一被電
火而枝葉仍盛作詩美之

前人

景山與織雲聯句

前人

奉題叔谷居士先德
綬臣觀察扇簞遺墨

楫臣

詞錄

惜秋華

秋柳

揚州慢

楡孫

壽夏蔚如同年六十壺中天

穎人

廣告索引

補白

行唐農村賦稅

譯述後

寄生蟲

專載後

隨感錄

工作報告後

秋意

路界紀聞後

兩段沈民的寫真歌謠

雜俎後

總 理 遺 像



囑 遺 理 總

余於民國八年以四十才其目的
在於中國之自由平等故四十年之
法律不以此為目的必須達此
民衆之聯合也非以平等特故、
此係共同奮鬥

現在革命也其成功及成功之格
級也其共同奮鬥之革命也
大同之義及第一在時代
為大會至其繼續努力之世界
激發也其共同奮鬥之革命也
齊保不平等之的九項打最
短期同促其實現之而之為

孫文

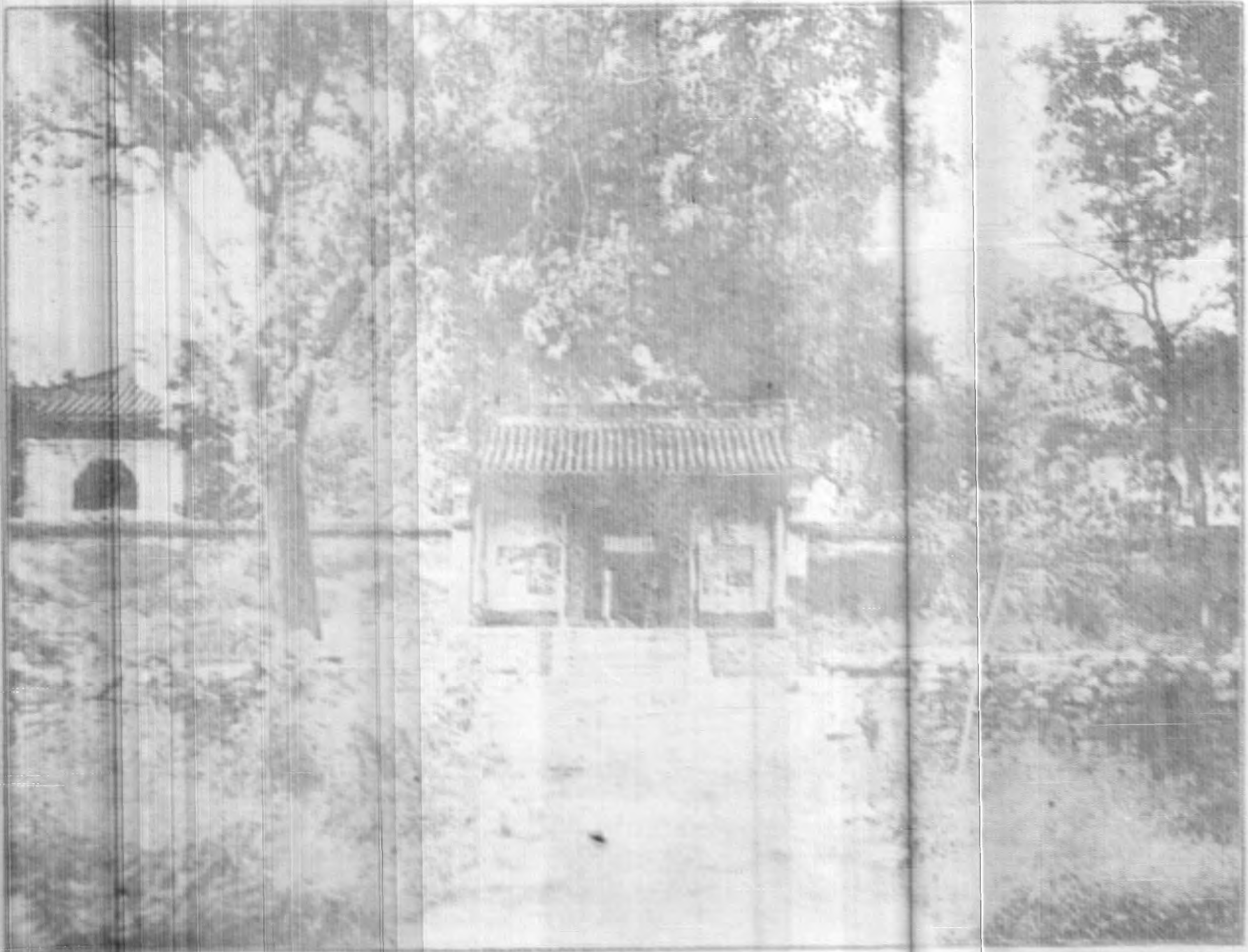
中華民國十四年三月

宋君 謹啟

宋君 謹啟

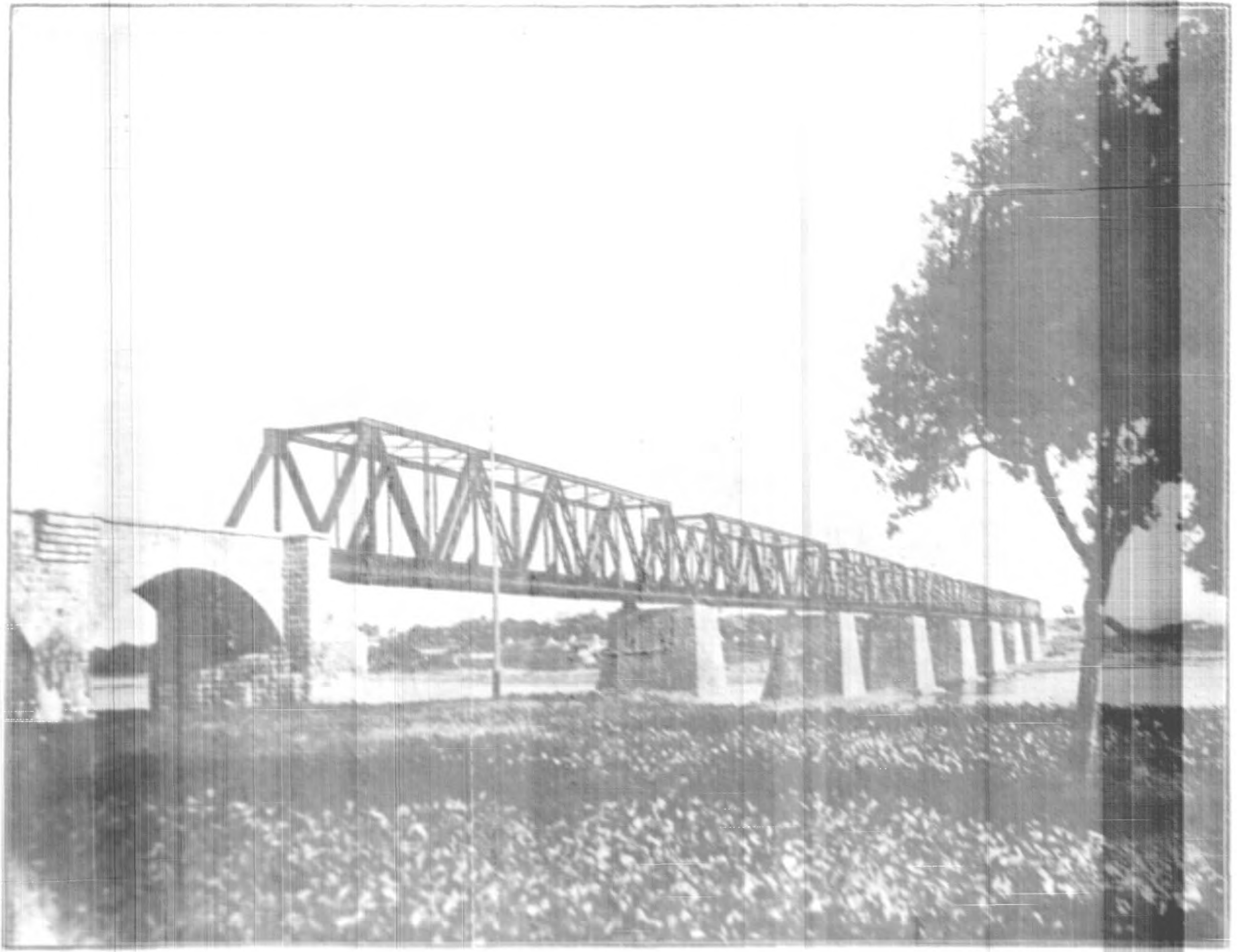
孫文

孫文 謹啟



泰山普照寺

泰山普照寺
 唐天時
 重修
 金大定
 年奉敕
 重建
 曰普照
 翰林有
 精礎石
 刻於
 殿下大
 於高出
 於照風
 枝植曲
 下並去
 地數尺
 相傳
 六朝於
 無玉祥
 先生曾
 到此



本路大汶河橋攝影

論



著

鐵路所負軍事時期的任務與歐戰時英美鐵路的管理(續)

編者

(乙)美國在歐戰時的鐵路辦法

按美國鐵路，除阿拉斯加鐵路 Alaska Railroad 外，全為民有民營。當國家對外戰爭的時候，因運輸必須集中，所以有鐵路管理部之組織，其戰時鐵路管理，可分兩時期：(根據李嘉善君「關於軍事時期鐵道運輸上的一個參考」)

(子)戰時鐵道部管理時期

(丑)鐵道管理部管理時期

自一九一六年四月十一日至一九一七年十二月二十六日為第一期，自一九一七年十二月二十六日至一九二〇年三月一日為第二期，分述於下：

(1)鐵道部管理時期

美國國會於一九一六年通過軍事條例，授權於大總統，在必要時，將全國鐵路收歸政府管理，是年二月召集鐵路協會代表組織運輸委員會

，四月十一日由運輸委員會組織戰時鐵道部，以南方鐵路局長侯立生(Harrison)爲主任，於是全國路軌車輛統歸調度，以謀軍事上的充分運輸，不過一方面急於軍運，一方仍力顧商運，其煩難可知，茲特縷陳其方法：

(A)要求各鐵路，按車之載量裝貨，以節省商運車輛供給軍事運輸，其通常貨車之載量，在一九一六年，爲四十一噸，平均運用，僅爲二十二又十分之八噸，用量與載量之比例數，僅爲百分之五十六，故戰時鐵道部要求各鐵路於裝車時，在可能範圍內，加重載貨。」

(B)要求受貨及管貨人加快裝卸時間，戰時鐵道部蒐集之裝卸貨物時間統計，由起點至終點，費時四日，至是乃以愛國思想鼓動貨商及受貨人，在可能時間內，加快裝卸，以省時間。

(C)加高行車速度 是年四月，統計在廠停候修理之機車，佔總數百分之一五·一，貨車佔百分之五·七，至是乃雇用良工，加快修理，其時待修機車，減至百分之一〇，貨車減至百分之四。

(D)減少客車

(1)於可能範圍內，將客運改爲聯運，以減少機車停候時間，(按美國鐵路稠密，由起點至到達站，往往經過數線，故改爲聯運辦法)

(2)減少普通客車次數，

(3) 減少特別客車次數，

(4) 停止旅行車（按美國各鐵路公司營業習慣，每於路線風景盛時，或有特別集會娛樂，多增加此項旅行車，其車費較普通車費為廉）

(5) 減少瀏覽車（按瀏覽車係混於普通客車隊中較普通等級車華美，只供富有資財的客商用）

(6) 減少餐車與臥車

自經前述各項限制實行後，同時並布告國民減少旅行，於是一年內節省煤觔一，八〇〇，〇〇〇噸，機車五七〇輛，鐵路員工二，八〇〇人，員工移作軍運貨運之用。

(E) 水陸聯運 美國鐵路貨運，以煤鐵為大宗，如煤鐵必須經過一段水運時，車抵碼頭，往往因候船而卸載甚遲，停候時間，常逾數日，歐戰時鐵道部曾與水運公司訂約，凡此項煤鐵車輛，一到碼頭，立即卸載，以節省車輛停候的時間。

(F) 棚車集中，鐵道部以棚車之用最廣，因與各鐵路公司約定，將各路所有棚車，運到待用地點集中，供軍商運輸之急需，此項棚車，在當時集中的，曾到一八八，〇〇〇輛。

(G) 煤鐵須較其他貨物先行運輸，因為煤鐵在戰事上為最要的緣故。

(丑) 鐵道管理部管理時期，

自從戰時鐵道部成立，全美鐵路雖成爲一種半官式的管理，但是營業權仍然操在各鐵路

公司的手中，自美國正式參加戰爭，國防諮議會，鼓勵工業，發達生產，數月之間，軍運貨運，應付不暇，十二月十二日，威總統下令，將全國鐵路，計公司二九〇五所，總線長二九七，〇一四公里，收爲國管。與各鐵路公司以相當租價，改戰時鐵道部爲鐵道管理部，任穆克杜 W. G. Meador 爲監督，設運輸，營業，財政、採買，會計，法律，勞工，內地水運八科，顧問處一，而畫全國爲三鐵路區，每區設一區長。

後又分三區爲七區，鐵道部成立後，採用下列十一項運輸方略：

(1) 直線運輸 直綫運輸 (Short Route Traffic) 係爲減少曲綫行駛時間的緣故，譬如紐歐林爲貨運起點，芝加哥爲終點，如在平時，必先轉納士衛艾文士衛，再轉由伊省鐵路往芝加哥，這時不然，可由紐歐林直達芝加哥，運輸時間，當然節省了許多。

(2) 統一路產，美國各路路產，本來分隸各路，不能互用，此時竟統通一致，可互相爲用，以圖便捷。

(3) 減少客運 將機車燃料及員工一概儉省下來，作爲軍運貨運之用。

(4) 增加佔車費 按美國貨運通則，佔車費 (Demurrage) 係自貨車抵站至收貨人接收時，如超過四十八小時，每車須收費兩元，此時竟增爲每日三元，至四日後，改收六元，再三日後，增收十元。

(5) 直接送貨 貨物到站，由該站逕將貨物裝入汽車直接交受貨人，不過徵收些許的遞

送費罷了。

(6) 採用航行法，航行法 (Sailing Day Plan) 本是輪船公司指定開航日期的法則，譬如某日某時某船離某港向某港航行是，鐵道管理部採用此項辦法，應用於零担貨運，指定某車於某日某時離某站向某站開行，零担貨商，可於指定時期以前，將貨運到車站，既能節省車輛，又可減少機車手續。

(7) 充分裝載，即按貨車的重量，儘量裝載。

(8) 貨物運輸允許證 凡起運貨物。必須取得鐵道管理部的允許憑證，方得起運。

(9) 產煤區運輸法，即採取煤區所產之煤，全數運往一定之銷售區域附近，以節省不必要的長途運輸。

(10) 車輛式樣標準一致 本來美國貨車及機車約有二千種不同的樣式，此時乃立定標準統歸一致。

(11) 其他約計如下

歸併各路售票處

取銷招攬客貨分駐所

取銷鐵路廣告

採買集中

發展內地水運以扶路政

統計美國鐵路歸政府管理的時期，共二年二月又五日，在此時期內，最值得我們注意的，其時雖然軍運甚忙，但是政府對於商運，仍然異常注意，絕未嘗以軍運之故，將商運中斷，這是最可效法的。

(四) 作者之意見

上文所述，可見鐵路於軍事的價值，並列強應用於戰事的方法。那末，我國年來所受強鄰的教訓，已經十足，雖然目下似可暫時苟安，而詳察四周的空氣，恐怕仍不能就此一向情願的永久太平無事了罷。

設一旦有事，吾們若不早有準備，何以應此大敵，故鄙意以為應由鐵部就各路工人組織特別工程隊，用路警和保安隊為輔佐，施以相當訓練，受當地軍事長官的指揮，進可修路，退可毀路，總期不能為敵利用。一方訓練工人，使可勝偵探之職，以為我軍引導。這是對於工人最便的利用法，並非辦不到的。

其次還有鐵路後方的防備，津浦，平漢北端，全都接近戰區，所有重要機廠，或在天津，或在長辛店，南端則總局與機廠皆瀕長江。湘鄂亦然，膠濟的濱海，京滬的沿江，無不有同一危險，我國防共既感缺乏，內河又充滿外力，萬一戰事爆發，暴鄰對於上述各地，當然用其炮艦飛機，橫施轟炸。果有此事，後方交通，勢必紊亂，鐵部應及早籌擬保護方法，並與軍事當局，密議防共之聯絡，更於江干或戰區附近，多設岔道，以應急變，皆屬緊要。

至於參考英美各國戰事的鐵路管理法，一面注重軍運，一面顧及貨運，勿似曩時的毫無秩序，是皆應預先詳密計劃，方可免臨時的張皇，當世知者，或不以作者為無病而呻罷。

中興煤礦公司廣告

本公司在山東嶧縣棗莊地方開辦煤礦所有產煉各種煤焦歷經中外著名礦師化驗灰輕礦少燄長性堅極合輪船鐵路工廠一切機器鍋爐之用是以津浦京滬滬杭甬隴海各大鐵路及沿站地方常年購運同聲贊許他若山東境內暨運河長江一帶各工廠亦均紛紛訂購如荷賜顧請就近向下列各處接洽辦理無不歡迎

津浦北段分銷 (共十二處) 臨城 滕縣 鄒縣 兗州 曲阜

濟甯 泰安 濟南 禹城 平原

德州 桑園 濟南 禹城 平原

韓莊 徐州 宿州 蚌埠 浦口

上海 鎮江 無錫 常州 蘇州

隴海路線分銷 (共三處) 運河站 新浦 大浦

台棗路線分銷 (共三處) 嶧縣 泥溝 台莊

運河一帶分銷 (共三處) 清江 馬頭 宿遷

總公司 上海江西路二百十二號四樓

電報掛號 一五四二

電話號碼 一九八三九八 (營運處)

電話號碼 一八三六三 (出納課)

電話號碼 一七一五七 (會計課)

總礦 山東嶧縣棗莊

電報掛號 五二八一

天津中國實業銀行廣告

本行營業辦理各種存款各項放款國內匯兌設有堅固保險庫內裝德國著名保管鐵箱專供顧客租用定價從廉另在舊俄界設立貨棧代客買賣並經政府特准發行鈔票準備十足如荷賜顧無任歡迎

天津總行 英租界領事道

電話三三九八〇

天津分行 經理室 電話三二三四四

營業室 電話三〇四九六

三〇四九七

三一九七九

貨棧 電話四〇三二三

四〇四七〇

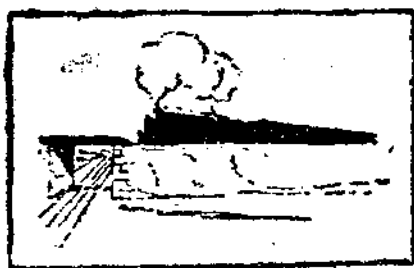
南京印刷有限公司

南京成賢街六六號 電話一三七七六號

營業要目

書籍報章 獎券禮券
簿記表冊 錢票股票
花邊花圖 銅版鋅版
兼售機器 中西銅模
各種紙張 學校用品
取價低廉 定期不誤

譯



述

一九三二年美國鐵道業務和鐵道收入的概

G. Lloyd Wilson 原著
洪 瑞 濤 譯

(一) 鐵道哩程

一九二九年以來，鐵道的業務和收入，雖然有許多嚴重的變化，可是鐵道路綫哩程，或是鐵道軌道哩程，却鮮有更變。一九二二年鐵道營業哩程，為二四二，一七八哩，一九三一年為二四二，三二五哩。二者的差數，便是廢棄鐵道，棄廢原因，不外乎鐵道的資源枯竭，或是利用鐵道運輸貨物的工業關閉了，或因人口的遷移，或是公路汽車競爭的結果。至于鐵道軌道哩程，包括所有幹綫軌道車場軌道，岔道等，總共達四三〇，〇〇〇哩，一九三一年的哩程，和此數相近，一九三〇年為四二九，八八三哩，一九二九年為四二九，〇五四哩，而在一九二〇年，則為四〇六，五八〇哩。

(二) 鐵道設備品

客車——近年來鐵道機車車輛的輛數是減少了，這種趨向，在一九三二年，亦無更易。雖然近日新建的鐵道客車，較廢棄的客車容量是大些，可是營業的車數，總是減少，一九三二年有客車五一，七五〇輛，一九三一年之初為五二，一三〇輛，一九二〇年為五三，五〇一輛，營業客車輛數最多的年份是一九二四，有五五，〇四〇輛。

貨車——近年貨車輛數，亦是同樣的趨于減少，然而每車的平均容量，却是增加的，這因為舊的容量較小的貨車，都逐漸廢棄，改用容量較大的貨車了。然而年來因為商業

的凋落，和汽車運輸業的競爭，又需求容載量較低的貨車了，因之有些容載量較小的貨車，又將加入營業了，然而貨車容載量增大的趨向，直至一九三二年止，却並不因而變更。一九三一年和一九三二年貨車容載量總數，是減少的，這是因為貨車輛數減少的原因，現在把近年來頭等鐵路貨車輛數，每車平均容載量及總容載量的統計，摘錄於下

年 份	貨 車 輛 數	每車平均容載量(噸)	容 載 量 總 數 (噸)
一九二〇	二、三三二、一二三	四二、四	九八、三四二、六六六
一九二四	*二、三四八、七二五	四四、三	一〇四、一四九、三八一
一九三〇	二、二七六、八六七	四六、六	*一〇六、一七九、七六八
一九三一	二、二〇〇、〇〇〇	四七、〇	一〇三、四〇〇、〇〇〇

附註：有*符號者表示最高紀錄

機車——頭等鐵道營業的機車輛數，自一九二四年以來，逐年減少，（一九二四年有機車六五、三五八輛）然因採用大型，快速，強有力的機車的原故，每機車平均挽力却固定的增加了。而機車挽力總數，亦逐年增加，至一九二六年，達最高紀錄，那時挽力總數為二、六一一、二三七、九七五磅。現在把近年頭等鐵道營業的機車輛數，和他平均挽力和總挽力的統計，取其可以代表真象年份的統計數字開列於後

年 份	營業機車輛數	每輛平均挽力(磅)	挽力總數(磅)
一九二〇	六四、七四六	三六、三六五	二、三四〇、七六一、一九六
一九二四	六五、三五八	三九、八九一	二、五九三、一七八、〇一五
一九二六	六二、七六一	四一、八八六	二、六一一、二三七、九七五
一九二九	五七、五七一	四四、八〇一	二、五五〇、八一二、七七五

一九三〇	五六、五八二	四五、二二五	二、五二六、九三九、八六〇
一九三一	五五、四〇〇	四五、八〇〇	二、四九六、五〇〇、〇〇〇

車輛機車的廢棄——據美國鐵路協會 (American Railroad Association) 上年的報告 (僅能得到一九三一年的統計數字) 可以顯示出美國鐵道，因損壞或式樣陳舊而廢棄的機車客車和貨車的輛數，實較新造的為多。

廢棄機車輛數	二、一一九輛
新造機車	一二四輛
廢棄貨車	七八、六七一輛
新造貨車	一二、六六四輛
廢棄客車	一、七二四輛
新造客車	五二八輛

鐵軌——改用重軌的趨向，未有更易，在幹線上，尤為顯著，舊式的輕軌，正逐漸的換用新的重軌。頭等鐵道，所用鐵軌的平均重量，據最近考查的數字記載為每碼九〇、七八磅，他的分配如下表

每碼軌重 (磅)	軌道哩程
五〇磅以下	六五九
五〇——五九	一〇、〇二九
六〇——六九	二三、三七四
七〇——七九	三二、四八一
八〇——八九	五一、二四〇

九〇——九九	六五、二九八
一〇〇——一〇九	五一、九四二
一一〇——一一九	一二、九二五
一二〇——一二九	二、八〇一
一三〇——一三九	一六、四八五
一四〇以上	四九

(三) 貨運業務

數量減少——鐵道貨運業務有可驚的減少，這種趨向，實起自一九二九年夏季，繼續的維持到一九三二年。鐵道貨運業務的數量，可以用幾種方法計算出來。第一，用貨物起運收入噸的數目指示出來，第二，用貨物運輸的噸數指示出來，第三，用有收入的延噸哩去表示，第四，用重車數去顯示業務數量。

所有頭等鐵道所起運的收入噸，就是指所有各路經運的貨物噸的總數，當然的，數條鐵道聯運的重複噸數是除外的。一九三一年，頭等鐵道全年起運貨物達八九四、一八五、六三七噸，較諸一九三〇年的一、一五三、一九六、六三六噸，實減少二六〇、〇〇〇、〇〇〇噸，而較一九二九年減少四四五、〇〇〇、〇〇〇噸，這一年是鐵道貨運達最高紀錄的年份，全年起運貨物達一、三三九、〇九一、〇〇七噸，而在一九三二年鐵道所有的貨運業務，尚不及一九三一年的數量的百分之八十，今年美國鐵道起運收入噸的數量，實較一九一一年為尤少！

年 份

貨物起運的收入噸數目

一九一一(戰前)	九〇一、六七二、七九七
一九二〇(恢復私人營業的年份)	一、二五五、四二〇、九九一

- 一九二一(戰後凋蔽之年) 九四〇、一八二、五六〇
- 一九二六(業務甚好之年) 一、三三六、一四二、三二三
- 一九二九(最高紀錄之年) 一、三三九、〇九一、〇〇七
- 一九三〇(凋蔽之年份) 一、一五三、一九六、六三六
- 一九三一(凋蔽之年份) 八九四、一八五、六三七

運輸噸數的分配如下，(一)礦產物佔百分之五十六(二)製造品及雜項佔百分之廿三(三)農產類佔百分之十一(四)林產類佔百分之五(五)牲畜類佔百分之二(六)不滿整車業務佔百分之三

鐵道貨運業務的損失，觀察頭等鐵道運輸貨物收入噸的統計，尤為顯明，這種數字，不但包括每條鐵道起運和運輸的業務，並且亦把自相聯鐵道接收到的業務，一併算在其內。根據這種算法，一九三一年全年頭等鐵道運輸一、六〇五、〇三五、〇二六收入噸，一九三〇年則為二、〇六三、〇七七、五九一噸，損失達百分之二十。而和一九二九年最高紀錄年的二、三四一、六〇一、〇八四噸比較，實減少百分之三十以上。而在一九三二年，運輸噸數，減少尤多，較一九三一年尚減少百分之二十。今年鐵道運輸的貨運，實尚不若一九一一年總數一、六二四、三九三、六三八噸之多呢。現在把頭等鐵道近年運輸貨物噸的統計數字，選錄於下

年 份	貨運業務運輸的收入噸數目
一九一一	一、六二四、三九三、六三八
一九二〇	二、二五九、九八三、二七八
一九二一	一、六九〇、七六二、六九五

Number of Tons of Revenue Freight Traffic Transported

一九二六	二、四六五、三六八、六〇六
一九二九	二、四五二、六〇一、〇八四
一九三〇	二、〇六三、〇七七、五九一
一九三一	一、六〇五、〇三五、〇二六

計算鐵道貨運業務的第三個方法，便是收入的延噸哩數字，這個數字不但包括貨運業務運輸的數量，並且計算每噸貨運輸的距離，頭等鐵道一九三一年運輸貨物，達三〇九、三〇八、二六六、〇〇〇延噸哩，一九三〇年為三八三、四四九、正八八、四九一延噸哩，而在一九二九年則為四四七、三二一、五六一、一二九延噸哩。延噸哩數字統計，和起運噸數統計及運輸噸數統計有相同的低減率，而一九三二年的紀錄，尤為不佳，現在再把頭等鐵道近年來運輸貨物延噸哩的數字，擇錄於下：

年 份	運輸貨物延噸哩
一九一一	二四九、八四三、一六六、三〇二
一九二〇	四一〇、三〇六、二〇九、八〇二
一九二一	三〇六、八四〇、二〇三、五二二
一九二六	四四三、七四六、四八七、三四八
一九二九	四四七、三二一、五六一、一二九
一九三〇	三八三、三〇八、二六六、〇〇〇
一九三一	三〇九、三〇八、二六六、〇〇〇

最後，我們用重車的數目，指示出鐵道貨運狀況。一九三一年有三七、二七二、三七一輛整車貨運，較之一九三〇

年的四五、八七七、九七四輛，實減少八、六〇〇、〇〇〇輛，即是減少百分之十九，較之一九二九年的最高紀錄，減少百分之廿九，一九三二年的完全紀錄，尙未能取得，然爲比較起見，我們可以把一九三〇年一九三一年及一九三二年，自正月一日至十二月三日的同時期紀錄，予以比較

自一月至十二月三日

整車貨運數

全年整車貨運數

一九三〇	四三、一〇七、七〇九	四五、八七七、九七四
一九三一	三五、〇一二、八三二	三七、二七二、三七一
一九三二	二六、二五五、四五七	二七、五〇〇、〇〇〇

(估計數量)

每人所占延哩數目——鐵道貨運業務的盛衰，與美國人口數量的增減，並無直接的關係，現在把美國每人所占有的延哩數目。開列于後：

年 份	每人所占有的延哩數目
一九一一	二、六六七
一九二〇(最高紀錄年份)	三、八五一
一九二六	三、八〇八
一九二九(貨運業務最高紀錄之年)	三、六八一
一九三〇	三、一一三
一九三一	二、四九三

汽車競爭——近年來運貨汽車，已深入鐵道各種貨運業務範圍之內，汽車競爭的結果，最好觀察鐵道自一九二〇年

以來的不滿整車貨運業務，不斷的逐年低減的統計可以明白的顯示出來，這種低減的趨向，在一九三二年亦無少易，現在把重要年份的統計，列表於後，以便觀察。

年 份	鐵道不滿整車貨運起運噸數
一九一一	三五、一七五、一六四
一九二〇	五三、二〇二、二九六
一九二三	四四、三三八、五五六
一九二九	三六、〇四三、二七一
一九三〇	二九、六六六、七二一
一九三一	二二、七七三、三五四

(四) 客運業務

客運業務，較諸貨運業務，實佔次要地位，是以客運業務，因私人汽車和公共汽車的競爭，而形成的凋落情況，亦只須有一種簡明的敘說，就可以了。一九三一年頭等鐵道運輸的旅客，總計為五九六、三三九、〇〇〇人，這比較三十年前的紀錄，還要少些，自一九二〇年以來，每年運輸旅客的人數是減少了，只有一九二三年是一個例外，那年運輸人數，較一九二二年稍為增多些，一九三一年延人哩總計為二一、八九八、五〇六、〇〇〇，較一九二〇年的最高紀錄，減少百分之五三，同樣的，美國每人所佔用的延人哩數目，亦是減少了，在一九三二年，客運業務，尤為衰落，無論是運輸的人數，或是延人哩，或是每人所佔用的延人哩數額，都顯示著減少，現在把足以引作代表年份的總計數字，擇錄于下：

年 份	載運旅客人數	延人哩	每人所佔用的延人哩
一九一一	九三八、六五五、七一九	三二二、三七一、四四四、七九三	三四六
一九二〇	一、二三四、八六二、〇四八	四六、八四八、六六七、九八七	四四〇
一九二五	八八八、二六七、二九六	三五、九五〇、二二二、八一	三一三
一九二九	七八〇、四六八、三〇二	三一、〇七四、一三四、五四二	二五六
一九三〇	七〇三、五九八、一二一	二六、八一四、八二四、五三五	二一八
一九三一	五九六、三三九、〇〇〇	二一、八九八、五〇六、〇〇〇	一七七

過度黑烟之防止

內。○。
師景文。

防止黑煙，為最要問題之一，用瀝青炭作燃料，乃目前產業之緊要問題，此問題不但關係於特殊產業及全體社會且包含所供給之煤炭產出地，在經濟上關係重大，可以之規產業之進步，本來此濛濛發出之黑煙，實最可厭之物，吾人不能不設法防止之。

使用及生產瀝青炭者，屢次更訂法律，規定用某種燃料，以求減少黑煙矣，然對於經濟問題，則實未加考慮也。

防止黑烟上之教育最關重要

欲達防止黑烟之目的，須注意教育，凡機關庫或發力所汽缸所噴出之黑烟，似易於防止，然實為極複雜之問題，多數人士，皆贊同黑烟變白之方法，余則謂須先考慮燃燒之原則，

以減少黑煙。蓋變換烟色，與防止黑烟，全為各別之事。前者實有誤謬，後者乃合乎正當學術上法則之處置，乃多數人不求減少黑烟，但以變色為滿足，豈非不可思議之事乎？夫煤煙出煙筒而現白色者，不過因蒸氣變色而已，若由正當方法，改良燃燒，則可防止黑煙之發生，故煙筒自不至燻壞，此不得謂為黑煙燃燒或黑煙消費也，蓋黑煙既未發生，又謂為燃燒或消費，殊屬滑稽之談，余謂欲達防止黑煙之目的，須先防止黑煙之發生也。

欲取締甲乙之慣習，常有頒發多數法規者，然不問其性質，但防其弊害，有何裨益，與其於弊害發生後以法律矯正之，何如使先不發生弊害而不用法律之為愈乎。就機車所噴黑烟一節論之，不但小都會蒙其害，即在繁華大鎮之車站，司機者亦不加思索，使黑煙濛濛噴出，致令附近空氣污濁，建築物全為燻黑，而各市鎮並不設防止煙害之規則，寧非至怪之事乎。

司機與完全燃燒

防止黑煙之責任，應由機車助手負之，因其久於機車勤務，確有經驗，可期望其以至當之方法，改善燃燒故也。彼司機以巡回司機，副司機，燃料監督員，及黑煙監視員為輔助，應有採用新法以教育各助手之任務，對於燃燒當負其責，自不待言。然彼有種種之任務，必不能時常監視煙筒，若助手對於燃燒，使發生過度黑煙，實非難事，倘於工作上為適當之設備，當然有相當之成績，欲保持最大蒸氣壓力，同時防止黑煙，事實上稍感困難，或最初未

得恰好燃燒之機會，突使發生最大力時，更難免黑煙之發出，然遇此情形之時極稀，即有此情形，若能用意周到，亦可防止黑煙也。

欲使機車火室內完全燃燒，固屬不易，然製造機車時，若詳細研究燃燒種種要素，又巧於生火，則可得最好結果，近年製造機車者，或設計新式車或改良舊式，皆首先考慮節約燃料，可認為大成功，其能少消費燃料者，即使消費率遲緩，亦即減少黑煙之效果也。

關於完全燃燒一節，任何人皆知燃燒煤炭時，須使空氣充分入於火室或爐中，且須使若干空氣，達到火床上部也。

調車用機車之黑煙問題

有害黑煙最難防止者，為調車用之機車，以其性質使然，尤其是本線用機車，在最初發車站開車之際，助手無良好焚火之餘裕，即須急速牽引大重量，不暇防止黑煙，在此情況下，須使用送風機或黑煙燃燒器，以防止黑煙發生，更補給空氣於火室，俾煤炭中之可燃物質，概行燃燒，不至變成噴出煙筒之黑煙。

其普通使用法，乃裝置數個燃燒管於火室側板，由此管噴射蒸氣之作用，使空氣流入火室內燃燒之煤炭上部，此法粗雜，有使用過多蒸氣之缺點，然其原理正當，無須多用經費，可改善焚火狀態，此非蒸氣內有助燃燒之物質，不過噴出蒸氣誘入空氣於火室之機械的手段而已，蓋蒸氣即水，其內所含酸素量微少，無助燃燒之價值，蒸氣一入火室內，因熱分解其

構成要素之水素與酸素，此作用僅能吸收燃燒酸素所生之熱，故結局由蒸氣所得之利益極少，且蒸氣一入火室，即由分解作用，使溫度下降，常妨礙正當燃燒，故使火室內噴出數條蒸氣，非誘空氣流入，但有變黑煙顏色之效，實為費款方法，其以一九〇磅之壓力，常給蒸氣於 $\frac{3}{8}$ 時之管，每小時約須煤炭三二〇磅，此使用送風機時須注意者也。普通使用之送風機，其管為 $\frac{3}{8}$ 時，或一時，使 $\frac{3}{8}$ 時管噴出蒸氣，其量常多，於不必要時使用之，實為浪費。

火室內有充分之高溫，亦為助燃燒之必要條件，可正當防止有害之黑煙，但火室火床上部之空氣，可由數個小噴射流入，不必用大噴射，若將火室門開放，雖可達到目的，然須經費甚多，且過多空氣流入一處，過度吸收火室內之溫度，不但多費燃料，並於火室及煙管有害，不得謂之良法也。

於此有最要而簡單易記之二條規則，一，在發大溫度以下冷却之瓦斯，僅供給空氣，不能燃燒，二，供給空氣於瓦斯，若其溫度在着火點以下，則不燃燒，欲得十分好結果，至少須華氏一八〇〇度之溫度，此溫度可以火之鮮赤色判斷之，其現鮮橙色者，為華氏二一〇〇度之溫度，現白熱者，為華氏二三五〇度之溫度，現暗赤者，為華氏一五〇〇度之溫度，欲防止不燃瓦斯逸出於煙筒，在使溫度勿過低耳。

堅形汽缸制御不易

在防止黑煙上最感困難者，為鐵路終端站自動起重機之堅形汽缸，此汽缸焰道甚短，瓦

斯不能十分燃燒而逸出，其防止有害黑煙之最良法，在向火室中央噴射數條空氣，發生多量酸素，外無他法也。

在安置發力所，機車較起重機難於限制，而防止黑煙則較易，若磚之構造適當，置有限板於適宜處，火夫加以普通注意，即能保持煙筒之相當清潔，若不注意，則為發生黑煙之直接原因，與機車無異。

欲得好結果，須使掌握黑煙發生，及防止關鍵之火夫，得有良好器具，然防止黑煙之實效，在火夫巧妙作業，並能運用裝置，如火格子須十分清潔，而後空氣得儘量自由流入火床，否則使火夫陷於甚不利之狀態，且灰皿之構造，須常使空氣能充分流入，火格子之搖捧，須妥為置放，使隨時能除去妨礙風入火室之灰，又整備煙室內各裝置，須使機關之蒸發狀態良好，委火夫以蒸發狀態良好之機關，則發生黑煙，為例外之非常狀態，而機車焚火之工作亦易也。

通常焚火之適當者，必投入適當燃燒之煤炭量於火室，不僅燃燒容易，且可節省燃料，若浪費則非但損失多量燃料，又因投煤太多，致安全蓋開放時，過多之水流入氣缸，至下次投煤，須經過長時間，而火室內之溫度因而低下，其結果遂發生黑煙，若在終端車站地方，常適用防止黑煙之法規，則火夫注意焚火，司機慎用送風機，運轉機車以適合狀況，與火夫協力，斷無發生有害黑煙之理，但時須以短時間使用黑煙燃燒器耳。

引車的燃料之圖式計算法(附牽引力)(續完) 富明

其次則畫由10杆/時至20杆/時間之速度曲綫。其平均速度，係採取15杆/時，畫以(A)圖中之Ob綫並與此平行(B)圖中之BA綫延長至20杆/時之點。

其對應於此之時間綫，結合(A)圖中之P點與b'點，更畫以與直綫Pb'並行即(B)圖中之A'B'綫，由B而下，止於垂直之交點B'。B'之高度，即為開車後20杆/時所要之時間，B點之水平距離即為其行走距離。於是乎在此場合之燃料，則採取(A)圖中自原點O下方38耗處Q300之點，Q300與b'點相結，Q300與b'綫並行，延長至(B)圖A'B'綫，由B點畫以垂直綫B'B''，如尋求A''B''綫之交叉點B''時，其OB''之高，便是由開車20杆/時間中所要之燃料。(在此場合之加速力綫B=300)

同樣由20杆/時以至達於30杆/時間之平均速度，所有25杆/時。其加速力之C點與O點相結合，止於與O。綫並行圖中所畫之速度綫BC30杆/時之點。至與此對應之時間綫，以Pc'所成之Q550點與C'點相結，引長至Q550C'綫並行，即(B)圖中之B'C'綫，其燃料綫由(A)圖中之原點O下至69.6耗以下，以Q550點與C'點相結，更畫以Q550C'延長(B)圖中之B''C''便可求得之。

因此由開車10杆/時至20杆/時，更由20杆/時至30杆/時。所有運轉速度上之燃料綫畫法，全由使用基準Q點而異。已如上述各場合燃燒率各有不同，已見上文。不再贅述。(參照第(28)式)。

再論上述之方法，由速度綫C至E所得之時間綫，即成爲由C'至E'。至對於燃料綫，係依同一燃燒率(550耗平方米/時)之加速力綫。按燃料綫之畫法，利用基準Q550畫作由C'至E'而已。

列車以50杆/時之初速度，運轉於10%之上坡綫，該上坡綫之均衡速度，爲45杆/時(B=550之牽引力)故列車可以

減速。即(A)圖之10(坡度%)與C點(平均速度45籽/時)相結，畫一10—C綫。更畫一與此並行的在(B)圖中EF綫之速度綫，又以時間綫之Pe'綫作為E'F'之並行，對乎此而求其燃料綫，即於Q550e'綫所畫並行之E'F'綫，可以得之。又列車如(B)圖所示，由G至H之均衡度，運轉於10%之坡度，由H至I因係平垣綫而加運轉之速度，當45籽/時之速度時，上坡至5%。且限制速度為45籽/時，其一籽之大小即為運轉之綫路。因由F'至I之時間綫(由F'至I)及燃料綫(由F'至I)可按前述之畫法以畫之。

至於限制速度區間，在以燃燒率550籽/平方米/時為運轉方法中，有如點綫之所示，當於該綫終端為45籽/時之超過速度，固有發生障礙之虞，但以慢車開行，實能下降至18籽/時之速度，不難依所定之限制速度運轉之。或較其加減辦，否則不能不關閉蒸氣，以期燃燒率之低下焉。

於是進而觀其5%之上坡，既有45籽/時之均衡速度，燃燒率B為300籽/平方米/時之場合，故關係於IJ綫之運轉速度與時間綫I'J'，對乎此之燃料綫，與(A)圖之Q300並C相結，其與Q300C'綫相並行，可依(B)圖中I''J''所畫之綫而求得之。

其次則JK之速度曲綫，因其燃燒率為550籽/平方米/時之故，其對應之燃料綫，成為與Q300K平行之J''K''綫。值15%之上坡綫運轉之際，依然可用同一燃燒率。至該坡度之終端，可減速至40籽/時。其行於平垣綫，最高之速度，亦不過48籽/時，利用慢車，仍可希圖運轉時間之減少也。

至於在15%之上坡綫750米，及平垣綫400(計1.150米)之區間，停止給水，則可保於15%區間5籽/時之高速度。如善於操縱加減辦之閉塞，並可保55籽/時。又對於KLM之速度綫，所有運轉時間為K'L'M'，此場合之燃料綫，費一(A)圖中之Q550K綫與K''L''M''並行之速度綫。(B圖)

如是，列車行於10%之上坡道之際，緩緩行走，一時速度雖亦有向上趨勢。(MN綫)而平垣綫之減速(NR綫)若速度

至 60 呎/時則使用制動機，依 1.5 呎/時/秒之減速度，便可到達乙車站。所有對此之運轉時間為 M'N' 綫及 N'R' 綫，依惰力運轉之時間，可畫 R'T' 之制動時間曲綫。因上記之燃料曲綫，僅為標準上之利便，指示之以求動力運轉之用而已。至實際之運轉，當於第六項述之。為惰力行走中，對於制動機之漏氣補給，及放熱損失之燃料，以第 (25) 及 (16) 式所示燃燒率之和數，在 (A) 圖中為求 QB 點而畫出者。

又對於制動曲綫之消費燃料，依燃料及制動機使用之消費燃料，除對第 (16) 及第 (25) 式燃料率 B 之和外，對於動力運轉之燃料曲綫，應於所定之加速力，加算及於制動機之漏氣補給所消費之燃料，依第 (25) 式平均計算，據此尋求 (A) 圖中之消費燃料算出基點，然後再按照上述方法，畫燃料曲綫於 (B) 圖中為必要焉。

若其對於暖房使用之場合，依第 (18) 式將所有動力，惰力制動曲綫之燃燒率加算而畫之便妥。

(B) 證明

對於列車運轉時間之圖式算法，其理論確如上述，本段則單將消費燃料之圖式解釋，依前記畫法，以證明其所以然。

依第十三圖之 (A) 及 (B) 可以知燃燒率係利用 550 呎/平方米/時之加速力，由速度 40 呎/時達於 50 呎/時之場合 (平垣綫) 之速度綫 DE，(B 圖)。其平均速度係利用 45 呎/時之點 C (A 圖) 畫之，至與此相對之時間綫，却係 (A) 圖之 P'C' 綫並 (B) 圖。所畫之 DE 綫。此場合之燃料綫，却為與 Q550E' 綫 (A 圖) 又與此並行之 (B) 圖 D''E'' 綫是也。

茲再證明 (B) 圖所畫之直角三角形 D'E'P，與 (A) 圖之直角三角形 E'OP 之關係：

$$D'E' \parallel PE'$$

$$\angle E'D'P = \angle Oe'P$$

$$\therefore \triangle D'E'P \sim \triangle e'OP$$

同樣，(B)圖中所畫之直角三角形D''E''Q與A圖中所畫之直角三角形e'Q5500為相似三角形可以知之矣。

因之 PE' : PD' = OP : Oe'

$$QE'' : QD'' = OQ_{500} : Oe'$$

$$\therefore PE' = \frac{PD' \times OP}{Oe'}$$

$$\text{又 } QE'' = \frac{QD'' \times OQ_{550}}{Oe'}$$

$$\text{或 } \frac{QE''}{PE'} = \frac{QD'' \times OQ_{550}}{PD' \times OP}$$

於是 QD'' = PD' 故上之公式如次

$$\frac{QE''}{PE'} = \frac{OQ_{550}}{OP}$$

茲將符號說明□內之數字係示耗之單位在圖表上之長度，其△P及△Q'則表示個個時間(分)及燃料(耗)之增加。

(B) 圖

$$PE' = [\Delta P]$$

$$QE'' = [\Delta Q]$$

又(A)圖面EOP及OQ550之長度各作為P及hb耗，則前記之式如次：

$$\frac{[\Delta Q]}{[\Delta P]} = \frac{hb}{P}$$

$$\frac{\Delta Q}{\Delta P} \cdot W = \frac{hb}{P} \dots\dots\dots(b)$$

普通在燃燒率一定之場合，其消費燃料，與動力時間作正比例，故對於時間之增加△P(分)，便可知燃料之增加△P(耗)。

$$\Delta Q = q \times \Delta P \dots\dots\dots (c)$$

$$\text{但 } q = \frac{BG}{60}$$

B = 燃燒率(籽/平方米/時)

G = 大床面積(平方米)

因此之故，此(c)式可替代(b)式變形如下

$$hb = \frac{q \times \Delta P}{\Delta P} \times \frac{W}{M} \times P$$

$$= q \times \frac{PW}{M} \dots\dots\dots (D)$$

即由加速力圖之原點O採取hb耗之長，以為消費燃料之基點是也。此種(d)式，既適用本圖式之解法，所以與第(28)式一致。可以因求運轉曲綫圖，其燃料曲綫之畫法為正當矣。

根據以上論述各處，可以證明當畫運轉速度之時間及燃料曲綫時，可採用圖面上之縮尺關係，結局不難證明第(27)及第(28)各式，並滿足於d,y,E,B,M,P,可依w與q以決定hb之值，甚為妥善。

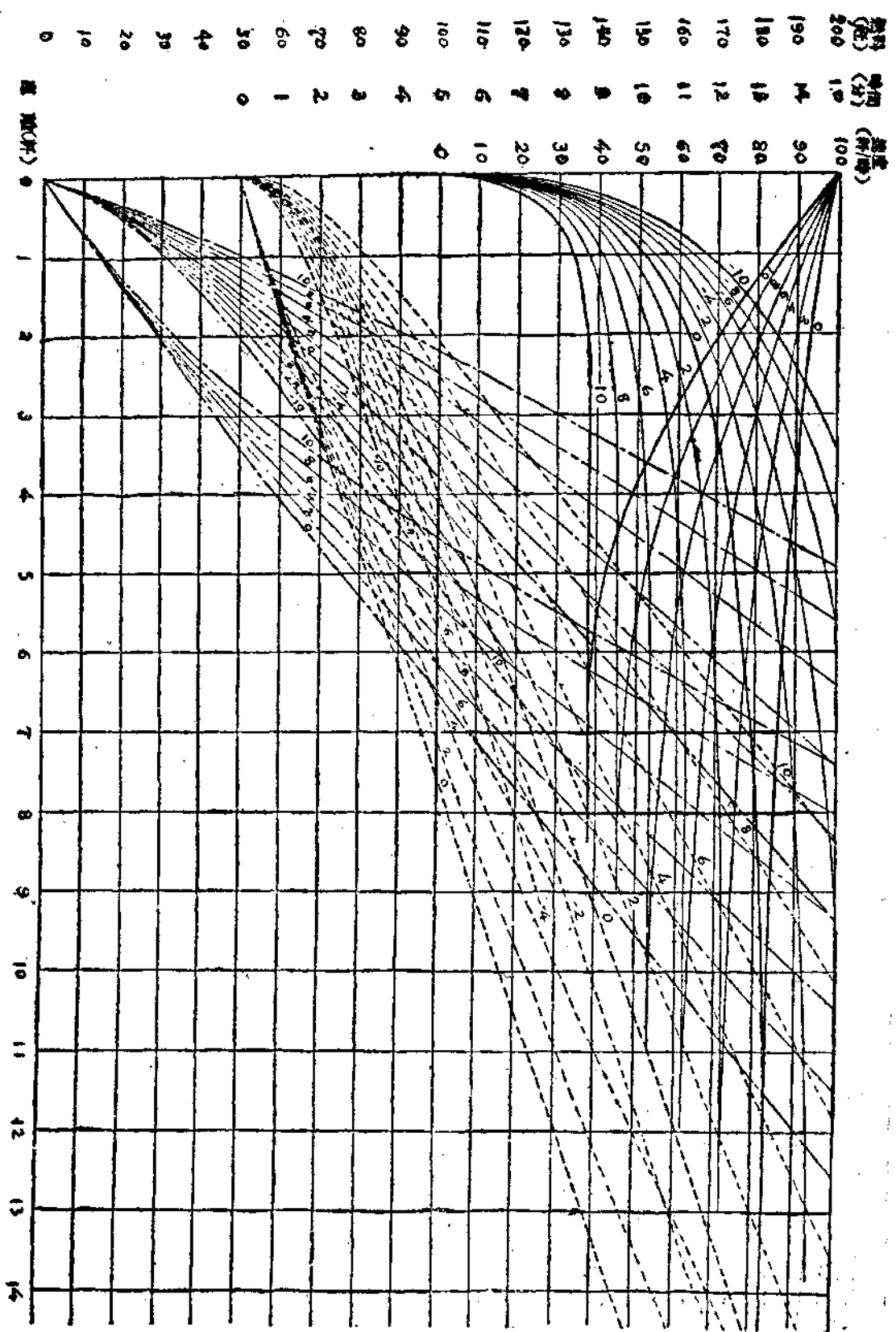
(C) 運轉曲綫

(I) 準備畫法

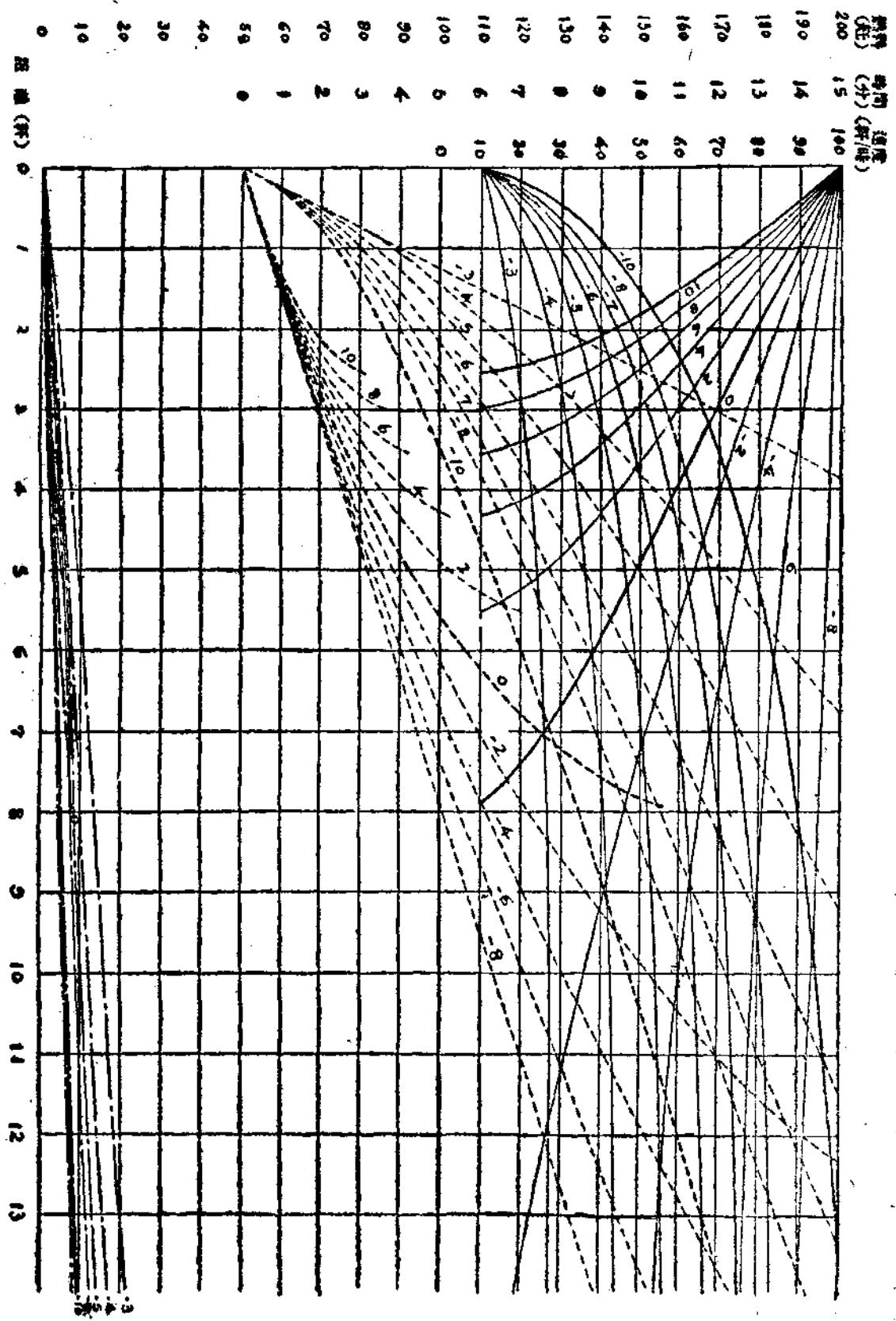
在短距離之場合，尋求消費燃料，照(A)項所述辦法，對於所記入之坡度及曲綫並其他之綫路縱面圖，有對應於直接所畫之速度及時間曲綫，以圖示燃料曲綫之便利。

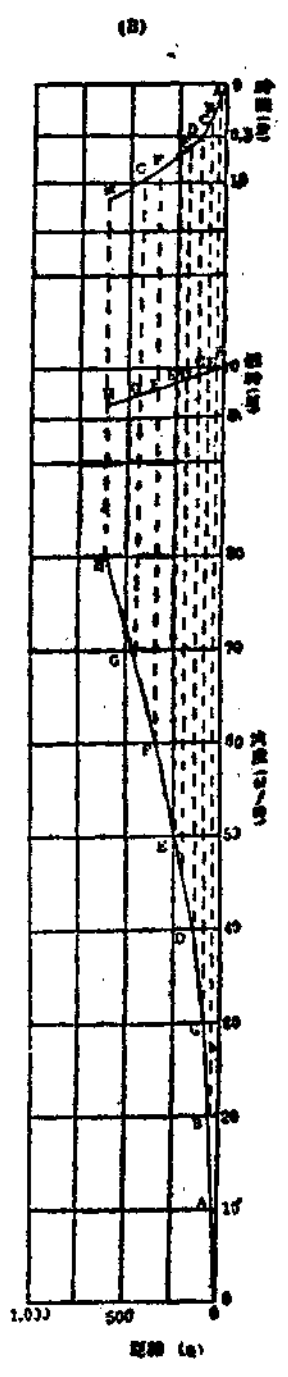
但是對於運轉速度及時間，尋求其相應之燃料曲綫時，在(A)所述之方法，其手數未免太覺煩雜。故不如豫先畫好運轉曲綫，一如第十五圖及第十六圖(對於必要之坡度，須畫其全部)如此，則由曲綫圖臆寫之，其手數與時間，均極便利矣。至於繪製該運轉曲綫圖，雖亦須相當之手數及時間，然對於代表之機車，如欲求其在一定區間所牽引定數之總路綫的運轉曲綫，則使用該曲綫圖其利便至多矣。

第十五圖

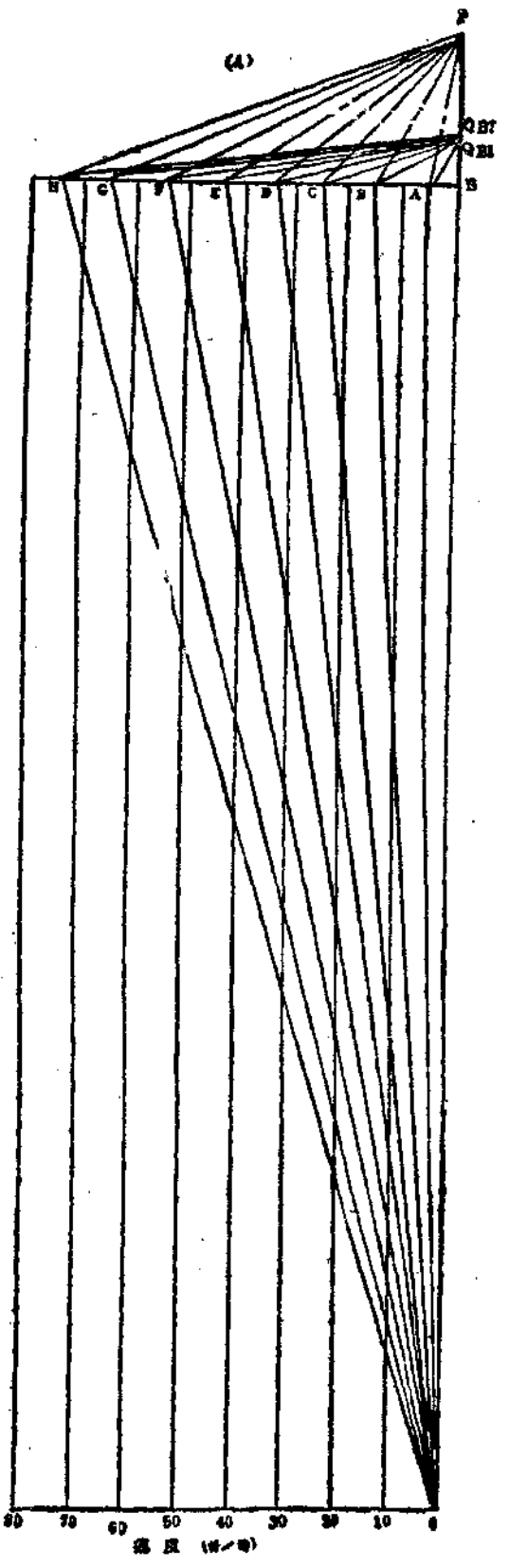


第十六圖





第七十圖



(a) 動力曲綫

爲求動力曲綫。應用(A)項所說明之處。對於各種坡度並時間曲綫畫上燃料曲綫便妥。即第十五圖C51形機車牽引寶吉客車400噸之場合。按發熱量6600加羅利之燃料。以燃燒率550瓦/平方米/時。示以運轉之動力曲綫者是也。(但至臨界速度之燃燒率。仍如(A)項所述550瓦/平方米/時以內自不待言)

因此。燃料曲綫之畫法。其算出原點之QB點。對於定加速度之燃燒率便不得不將制動管漏氣之補給。所需的燃料

消費剩餘之燃燒率亦加算在內，而照第(28)式以尋求之矣。

(b) 惰力曲綫

列車慢行時，所有運轉曲綫之畫法，其中之速度曲綫，自可用行走抵抗曲綫，(耗/噸)，而時間及燃料曲綫亦與動力曲綫之畫法相同。只是燃料曲綫之畫法，其算出原點之QB點，對於放熱損失及制動管漏氣補給之消費燃料，須按燃燒率畫法畫之。

第十六圖所示C51形機車，牽引寶吉客車400噸之慢行車，即是按其速度及時間所表示的燃料曲綫之狀態。

因之本圖調製之方法，可應用(A)項所述並上記(a)項各種坡度以求之。

(c) 制動曲綫

制動曲綫之畫法，依列車種類之計算上可以知之，得以應用第(21)式之 $Rd = 30B$ 以求其減速力，即應用與動力曲綫反對之畫法是也。

例如 $B = 1.5$ (耗/時/秒) 則成爲 $Rd = 45$ (耗/噸)，故此場合，減速力圖上之大小，可取第十七圖(A) $\Delta B = 370$ 耗，速度則取10耗/時之10耗縮尺(A)圖及(B)圖，時間原點之P，則取(a)及(b)之場含有30耗之大(A)圖，一方又取(B)圖時間一分及燃料10耗之縮尺，各方皆係10耗。

如此之時，所有平均速度由10耗/時以至5耗/時到達於停車站，故於(A)圖畫Oa綫於(B)圖畫OA綫，至10耗/時之速度點而止。

其次則畫(A)圖之Pa與(B)圖之OA'綫平行，由A點向上之垂直綫以求交點之A'，前者爲制動曲綫，後者則表示對此之時間曲綫，其水平距離，恰爲此種場合之行走距離矣。而畫此場合之燃料曲綫，依制動關係補給漏氣及制動手數之減壓空氣，所有之消費燃料並放熱損失等之燃燒率，由加算之值，便可發見其燃料算出之QB焉。(此場合BQB'L = 6耗)

QBLa綫並畫OA"綫，起先所畫AA"綫之交點至A"綫而止。則可以畫成此場合之燃料曲綫矣。

下文所列亦與此同樣

畫並行Ob 之AB 及Pb，須將A'B' 並QBb皆平行於A"B"

，， Oc ，，BC ，，Pe ，， B'C' ，，QBbc ，， B"C"

，， Od ，，CD ，，Pd ，， C'd' ，，QBcd ，， C"d"

如是等等返復的同樣畫之，其時之制動綫。OAB.....GH與時間曲綫OAB'.....G'H'所有與此對應之OA"B".....G"H"亦可由此而得之矣。(第十七圖(B))

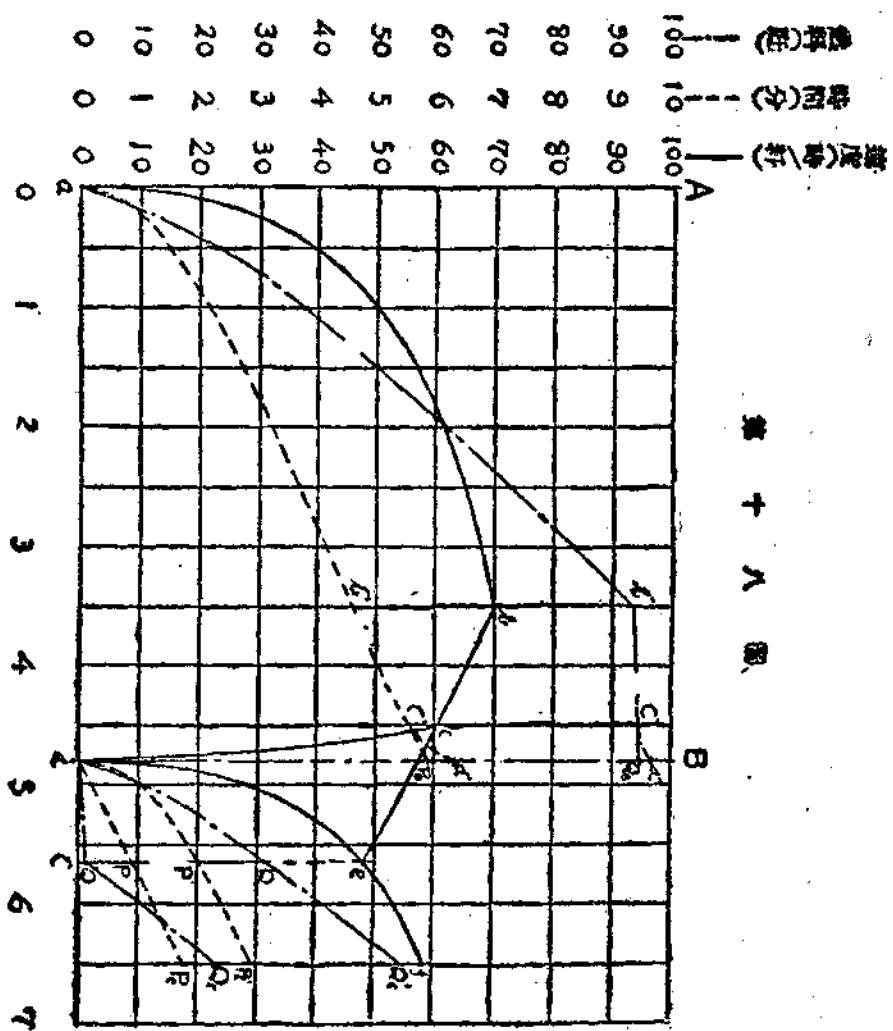
(2) 實際畫法

準備畫法所求之運轉曲綫，因為直綫之連續(第十七圖B)欲使其圓滑，故用曲綫定規以結合之，便可畫得如第十五第十六圖之基本運轉曲綫。且此種更可別畫一紙如第十三圖中(B)之車站位置，並記入坡度及曲綫等，由此分點，立一垂綫，以調製路綫縱面圖，即畫成運轉曲綫。

蓋欲使運轉曲綫圖不致搖動，只可使用鋼筆，且欲求運轉曲綫所需要之區間之綫路縱斷面圖，可將速度曲綫之基準綫橫軸，對於上下兩軸，使其一致。將上圖之綫路縱斷面圖，左右移動之，以畫所要之速度曲綫，為應合其所要時間，對於速度曲綫之時間曲綫，可依速度曲綫之兩端之二垂直綫，提高其夾夾之部分使之相等，以求此二曲直綫之交點，結此交點、畫直綫及時間綫，便成爲上記之速度曲綫之時間曲綫。因此，此場合之燃料曲綫，與垂直綫間有同等高度，故與求時間曲綫用同樣筆法，結合交點畫以燃料曲綫便妥。

此畫法，對於所要區間之坡度綫，應動力並惰力曲綫各各之場合畫成曲綫，自不待言，對於制動曲綫，亦屬同樣，如是便可求得接連之圖畫。如(第十三圖B)

第十八圖



(3)第十八圖所示者仍係依C51形機車牽引寶吉車400噸，行走於平垣綫之場合，藉以尋求通運列車與停開列車，其間消費燃料究有若何差異，此即為圖式算出法之一例，其實際乃使用第十五十六十七各圖而依實際畫法所成者也。以A停車場為出發點之列車，只作ab之速度曲綫的動力運轉，由此通運列車轉走於bee之惰力曲綫，至B停車場通過以後，而到e點，方再移入於給氣運轉，但是停止列車，以bc之惰力開走後，至於e點，便開始制動，因在B車站而停止，便得Cd之制

動曲綫，再由車站出發，則有def之給氣運籌，通過列車，遂又移入動力移轉，一直達於C點，所以尚有因爲停車而有加速運轉之餘力焉。

在此時，對於ab之動力運轉，所需燃料爲94缸，AB車站通過列車所需之燃料，按dQB之高度，即爲95缸，按停止列車dd'之高度，即成97缸矣。由B車站以至C之位置，即爲dc區間之所需燃料，其通過列車爲1缸(CQ之高度)而停止列車便爲引缸。(CQ'之高度)

所以停止列車對於通過列車，格外消費之燃料，因爲制動成爲97—95=2缸，因爲加速成爲31—1=30，其結局爲30+2=32缸，可以一目瞭然矣。

8. 結 論

蒸氣列車行駛時之機車牽引力，全視乎使用燃料之種類及列車抵抗力之大小在焚火操縱上生有差異，雖有廣範圍的彈性，但其燃料消費，必極有可觀。不過此等耗費數目亦可應用第三圖第四圖，準此以調製各種加速力圖，再應用第七項所述各要點，均不難以圖式計算法而得之。

配給燃料之關係，在計劃上需用異種燃料之場合，固可利用第三項所論述各要點，以確實計算之，但其大體之發熱量不妨用逆比例法，又對於所定之牽引重量，有增減的場合，更可依第五項所述，並準據第七項所畫之燃料曲綫法，不難明瞭。至於不求精確只求大略，則視作與列車抵抗爲正比例，亦即無大差矣。

(隨牽引重量之變化，所生消費燃料之影響，雖按運轉速度及坡度程度，並編成列車之狀態等而有差異，但以大體論之，對於牽引重量之增減爲10%、大概以5%之增減視之便妥。)

如對於各綫各業務之標準的燃料，須加檢定，並各車務員之技倆或其努力程度，並須檢查時，在所定之運轉時刻不予變更必要上，應各種之牽引重量，對於同一均衡速度，必須調製加速力圖(參照第六圖)因此便可依其場合畫定燃料曲

機，以爲調查成績之資料，蓋當檢查牽引定數時，對於列車之種類，由其均衡速度以推之，凡各種形式之機車，皆可以同樣而測驗之也。

至於暖房使用，在嚴寒時，自須加多燃料，故按第六項中之(3)及(6)所述，便自有修正之法。

因此以檢查消費水量，所需的燃料既知使用燃料爲一坵，則由蒸發水量推算之，亦屬易事，不再贅。 完

行唐農村賦稅

附加外尚有牙雜

農民之負擔奇重

(行唐通信)本縣田賦共銀一萬零三百四十五兩三錢二分六厘八毫，除正稅外，復有附加五種、本年上忙每糧銀一兩、徵銀二元三角、附加共二元四角七分四厘、已超過正稅、契稅每年比額二萬零一百三十五元八角六分七厘、(財廳新定比額爲三萬零二百零四元)除解庫正稅六分六厘外、附加中佃六分、過割費三分、官中一分、共十六分六厘、至國省地方各捐稅、計有西口酒稅、黃烟稅、棗酒稅、烟牌照稅、印花稅、營業稅、屠宰稅、牲畜稅、牲畜牙稅、棉花牙稅、石灰牙稅、花生牙稅、石灰牙稅、羊毛牙稅、煤炭牙稅、麻紙牙稅、棉籽牙稅、雜糧牙稅、布牙稅、肉行捐、洋線捐、城內土布捐、西鎮土布捐、戲捐、狀紙捐、穰化捐、羊捐、商捐、花生捐、棉紗捐、柴草捐、民刑狀紙加價、說稅狀紙加價、婚書加價、共三十五種云、(十八日)

君欲發展君所經營之事業乎？
君欲明瞭國內工商業狀況乎？
君欲研究世界經濟情形乎？
君欲提倡我國國產並發揚而光大之乎？

請速訂閱

工商半月刊

工商半月刊能將上項問題

爲君一一解答之也

工商半月刊內容豐富歷史久長舉凡國內
經濟國濟經濟勞工問題國產狀況國際貿
易出口進口社會經濟無不逐期詳載茲將
最近一期內容列下

工商半月刊

第四卷第五號要目

去年歐洲各國貿易概況
蘇俄五年計劃之輪廓
印度加爾喀答之菜籽芝麻生產及貿易狀況
去歲馬尼刺華僑商務之回顧
中國陶瓷工業調查
中國皮革工業
蓆業調查
雲南各縣物產調查
世界小麥狀況
美國之現金流出額
坎拿大禁止現金出口情形

訂價：
全年洋紙本八元
半年洋紙本四元五角
報紙本五元
報紙本三元

上海漢口路江海關四樓

實業部國際貿易局編輯出版

諸君要（檢閱重要史料考查近來各種雜誌內容）研究專門學術搜求作文著書寶貴材料——麼？請讀

人文月刊——如得開發智識寶藏之鎖鑰

本刊特點

本刊除注意現代史料每期登載有系統之著作外並有最近二百餘種重要雜誌要目索引包含各科學術為學者著書立說青年修學作文所必需之參考品尤為圖書館學校及公共機關必備的刊物

第三卷第八期要目

二十五年間歷次抵制日貨運動 紀略	問漁
中西接觸以後的經濟變化	王造時
壬申修築江南海塘紀念碑文	黃炎培
書石城冤殺冥報	惜陰
古紅梅閣筆記	江東阿斗著
錢鱸香先生筆記(續)	
讀書提要	問漁
新興俄國教育	
大事類表(九月)	
新出圖書彙表	
最近雜誌要目索引	

(共一千五百六十目)

另售每册三角郵費二分半
預定全年十册國內三元國
定外四元八角郵費在內

總發行所
上海辣斐德路亞爾培
路西首南錢家塘一號

人文編輯所

代理處

上海 生活週刊社 文明
新月 啓新 南新 泰東
現代 大東 北新 神州國
光社等書局

代售處

各埠商務印書館

專



載

英國倫敦東北鐵路南部西段行車調度制之

改革

吳祿增

引言

英國倫敦東北鐵路南部西段，包括前大北與大中兩鐵路公司各綫，路綫延長，連同合辦事業在內，共計一、九〇六哩。行車組織係採用分段制，最上設總段辦事處於利物浦街，由總段長一人 (Superintendent) 主其事，其下設六分段，每段設分段長，分駐皇歧 (Kings Cross)，那丁漢 (Nottingham)，唐蓋斯德 (Doncaster)，林肯 (Lincoln)，孟却斯德 (Manchester)，及里子 (Leeds)，各段內部行車事務，由各段調度所 (District Control Office)，負責規劃並督察，遇有困難事項，段調度所單獨不能決斷時，由中央調度所裁決施行。茲將該段內行車組織及調度設施，略述如次。

調度制之創辦及改革

在一九二三年，英國鐵路合併計劃實施以前，大北大中兩鐵路公司，對於行車之調度，尙無重要設施之可言，其在大北者，僅里子與那丁漢二段，于一九一三年設立段調度所，其在大中者，亦僅唐蓋斯德一段

，于一九一三年設立列車調遣事務所 (Train Dispatching Office)，然皆各自為謀，完全係局部性質，對於各路利益，尙無巨大影響可言。

自鐵路合併計劃實行以後，於是分段調度制，逐步發展，唐蓋斯德列車調遣事務所，於一九二七年改爲段調度所，管理該段內一切行車事宜。又於一九二四年設立孟却斯德與賽飛而 (Sheffield) 調度所，一九二七年設立皇岐調度所，一九二八年設立蘭開斯德及林肯兩段調度所，完成南部西段內調度制度之計劃。以上六調度所，除賽飛而及蘭開斯德二處外，餘皆設於分段長辦公室內，賽飛而調度所，因其管理區域係孟却斯德段之一部，故間接受該段分段長 (District Superintendent) 之監督；(孟却斯德分段長之下，實際包有二個調度所；其一在孟却斯德者，管理該段北部行車事務；其二在賽飛而者，管理該段南部行車事務。) 蘭開斯德調度所，則受轄於一〇三哩外之瑪利濱蓬 (Marylebone) 分段長。

以上分段調度制實施以後，對於行車事務，雖多改善之點，但亦不無缺憾之處，例如林肯調度事務所，因管轄區域之限制，不能顧及附近主要農區及其他魚鱉鮮貨等之運輸，並時時感覺處理聯運上 (設調度制與不設調度制之路綫間) 種種事項之困難。又如那丁漢段之調度所，設於倫敦路路，而該段分段長辦公室，則設於維多利亞站，兩地睽隔，監督上殊欠周便。至遇有關各段利害問題發生時，則分段長與總段長間相互洽商，必須利用電報，或用普通電話，(此項話綫本已極忙) 不但各方同時電商爲不可能，且一事之起，往往函牘累累，

迨處理辦法決定實施，又往往費時極久。此外關於調度人員支配方面，分段長辦公室，僅設日班主任調度員一人，每日二十四小時內工作，由各區區調度員晝夜分班輪值，另有替班調度員及幫替班調度員協助辦理行車人員調遣事項；惟此項辦法，段調度所與總調度所每日間有十六小時（在此十六小時內往往運輸最爲繁劇）乏人主持，而各段調度所間，亦缺少互通聲氣之精神。因此種種缺點，故調度制乃有繼續改善之必要。

至一九二九年，調度制重加改革，成爲一種完備之制度，其改革各點如下：

(一) 設中央調度所於利物浦街總段辦事處，用直達專用話綫，聯絡各分段調度所，除星期日外，（星期日遇需要時亦辦公）每日由三代表主任調度員 (Deputy Chief Controllers) 及副調度員晝夜分班輪值，每八小時爲一班，直接對總段長負責。

(二) 合併孟却斯德與賽飛而調度所爲一所，所址設於孟却斯德分段長辦公室內。

(三) 合併那丁漢（倫敦路）與蘭開斯德兩調度所爲一所，所址設於那丁漢（維多利亞）分段長辦公室內。

(四) 擴充林肯調度所管理地域共二區，包括該所從前不兼顧之主要路線。

(五) 改組段調度所組織，指派代表主任調度員三人，晝夜三班輪值，直接對各分段長負責。

分段調度所之組織

各分段之主任調度員，即係各分段段長，惟實際工作由三代表主任調度員分班輪值。各分段爲便利調度計，各將段內綫路，分爲若干區，每區設區調度員主持一切。遇有重要事件，區調度員不能解決時，得請示於分段主任調度員，分段主任調度員如仍疑難不決，或因問題牽涉鄰段，不能單獨決斷時，得請示中央調度所裁決辦理。

各區調度員，應將各該區行車及運輸情形，根據各站各車場報告，逐一記錄，以備隨時查考，爲修改行車事宜時之助。其所用表格，屬於本區內之列車者，曰 Section Sheet，屬於二區以上之列車者，曰 Weekly Cards，前者由各本區調度所保管，後者隨車互相接受。

各區調度所，各設線路牌 (Diagram Board) 一方，置於調度員座旁，隨時依照列車運行情形，及本區內重要運輸狀況，將小栓或其他記號，分別移動，表示最近狀況。各調員均用頭戴聽筒，載置頭上，外站呼喚，隨時可聞，呼叫外站，則旋電鍵。

行車人員之接替，與辦事時間之監督，由替班調度員及其副手主持之。各區調度所間及各機房各車場間，均另裝直達話線，可以隨時通話，商議行車人員等問題。

各區調度所須按期將本區內各車場車輛情形，各礦場各工廠及其他主要地帶運輸情形，詳細編製車輛報告 (Stock Statements)，送呈分段段長核閱，以爲規劃管理運輸之根據。其有特種貨運，依照外間情形隨時變動者，須用特別車輛報告處理之。

分段調度所，於星期日上午六時起，至星期一上午六時止，爲停止辦公時間，但遇有特

別情事時，仍繼續辦事。

中央調度所之組織

中央調度所設主任調度員一人，由總段長任之；總段長缺席時，由副總段長代理之，實際工作，則由代表主任調度員三人分班主持，直接對總段長負責，並以總段長名義號令一切。各段調度所遇發生疑難問題時，得商請中央調度所指示一切，如問題牽及兩段以上者，亦得由中央調度所召喚有關各方調度員，同時於電話上會商，並立刻解決一切；如遇不能立刻解決時，則由中央調度所統籌全局裁決之。各段間較要客貨列車之行駛，須逐一報告中央調度所，該所即根據各段之報告，逐一記錄於規定表格之上。遇有行駛結果，認為不能滿意時，中央調度所得電喚主持人員，詳加解釋。總段長與分段長間，每晨用電話會話一次，將過去二十四小時內行車情形，以及所有報告與註解等，詳加復核；遇有認為不合之處，可即由電話查明一切，不必於事後再用公函往復查詢。此外關於行車事變之緊急調度，及特種運輸之臨時佈置，均由中央調度所主持辦理。故中央調度所者，實一發施行車號令之總機關也，由中央而各段，由各段而各區，如是推及全路。

機車運行——各調度所與中央調度所，又代機務總段長稽管機車人員之接替；並藉電話設備之靈便，根據各機房各車場按期之報告，對於機力不足，或不平衡事項，隨時商議適當調劑之方法。

旅客列車——在平常狀態下，中央調度所對於旅客列車之運行，除記錄較要特別快車之時間外，並無其他之監督；惟在緊急情事發生時，或在例假日期內旅客特別增多時，則中央調度所出而處置一切。

行車記錄——中央調度所每日根據各段之報告，將主要客貨列車運行之結果，記錄於特備表格之內，次要貨列車之運行，則由各段調度所按日稽核，而由中央調度所按期復核。各段每日又須將將各段內每晨六點鐘時貨運情形，包括各大車場車輛情形，及各地點堆積貨物狀況，詳細報告中央調度所，該所即逐一記入特備表格之內。該項表格，除記錄上述各點外，並記載已到或將到貨物堆積地帶列車之次數，及其他列車運行之狀況。以上貨運情形報告，連同各段所造之列車運行表，再加以代表主任調度員所記之日誌，能使總段長一目了然於過去二十四小時內行車情形之狀態，以備每晨與各段長會核行車事項之助，並為興革各項車務之借鏡。

調度電話之設備

雖然，以上調度制實施之成功，大部份不可不歸功於電話設備之完全。各段調度所與中央調度所，均用專用電話，相互聯絡，隨時可以談話。話機係交流選鍵式，話線延長共達三百哩，其中二百八十哩係天綫，二十哩係水綫。此外中央調度所與各段調度所各車房及其他重要地點，另用話線聯絡，分別或聯合談話均無不可。

行車時刻之處置

調度制成功之又一原因，爲行車時刻處置之適宜。蓋列車運行之監督與管理，必須先有固定之時刻，方能不致無所適從。以前該路對於列車運行之時刻，全依列車種類之不同，分爲由總段辦公室訂定與分段辦公室客貨列車負責人員訂定兩種，權限分歧，不但結果難臻完善，且所定時刻，往往不甚可靠。該路有鑒於此，故於調度制改革之時，即將主管行車時刻人員，合併一起，設一中央行車時刻辦公室（Central Timing Office），專任各種列車時刻之規劃（用行車圖表），列車消息之編纂，星期遊覽旅行之計劃，職員用及外界用行車時刻之編訂等等；並由行車圖表之編訂，進一步訂定客列車週轉表，及車長班次表等等，其效用大有類於工程師之打樣間。

結語

倫敦東北鐵路南區西段調度制之改革，不但對於該段行車上之改善，有顯著之成效，即於該段用人方面，亦較前更爲經濟。試將一九三一年十月中某星期內該段行車之結果，與一九二九年同時間內行車之結果相比較，則雖貨車運行哩數較少百分之十，但貨列車巨大延誤，減少百分之二十八，亦足見調度效果之一斑也。

寄生蟲

蘇知新

世界上各國的人口總額比較起來自然最多的要算咱們貴國，比起文化來也出不了前三名，既有這多的人口又有最古的文化，何以老是這般萎靡，怯懦？

一個人既有雄偉的身材，又有聰明的腦子，爲什麼他不能有所振作，不言而喻的他是害很重的內，在病，這病不是胃的不能消化，腸的不能通暢，實在是生了吮血吃肉的寄生蟲，幾個蟲，能夠致一人命，億萬個，足以亡中國。

現在我們要用X光鏡探照這蟲的所在了，軍隊，不能守土衛國，耗費老百姓的血汗與金錢，屠殺老百姓，搶劫老百姓，這要算寄生蟲之尤者，辦教育的人，自己沒有能力，沒有知識，不惟自己是寄生蟲而且造出一批新的寄生蟲來，他們要稱做寄生蟲之母了。

至於貪官污吏當然也不是例外，不過比較陰險些，惡狠些！

病人！趕快起來除病吧！你已經一肢不仁了，還能再讓牠們存在嗎？用刀割，用藥殺，只要是治病的方法，只要是救命的辦法，把意志放堅強一點！唯有治病，乃有健康。

民國二十二年新秋於徐州。

要明瞭平漢鐵路近况

請定閱

平漢鐵路出版的

月刊價目

每月每份	半年	全年	本埠郵費每册二分半	外埠郵費每册五分
四角	二元	四元		

平漢
月刊

日刊價目

每月每份	半年	全年	路員照價九折	本埠郵費每年一角五分	外埠郵費每年三角
三角	一元六角	二元九角			

漢口三合里平漢鐵路管理委員會編譯課 發行所

平漢鐵路月刊徵文啓事

逕者鐵道部積極完成粵漢全路期以四年完竣本路由平入鄂據北部交通之樞紐粵漢由鄂入粵爲南部交通之要道將來兩路互相聯絡實爲本部南北交通唯一幹線各地交通息息相關粵漢告成其影響於本路者必甚重大究竟粵漢告成以後本路業務應有如何進展車工機各項設備應如何酌量財力設法改進方足以應付此新趨勢皆有從容研究之必要海內作家及路界名宿倘承惠賜鉅著藉供探討本路常備酬金用謝雅教題目簡章列後

一、題目 粵漢告成與本路之關係

- 甲、預測粵漢告成後本路所可增加之新運輸及其增加之程度
 - 乙、增進全綫各站運輸機能之計劃
 - 丙、全綫橋梁軌枕之加固及修養
 - 丁、籌備輪渡及江岸大車場
 - 戊、如何使號誌電化增進運輸效率
 - 己、本路現有車機是否敷用並應增置何種車機若干需價幾何
 - 庚、本路現有機廠機車廠應如何擴充設備移置地方一面籌設大規模機廠以應需要
 - 辛、以上各計劃均應按照本路經濟能力製定分期支配辦法分別附具詳表以期實用
- 應徵之文須於民國二十二年九月底以前逕寄漢口三合里平漢路編譯課
- 第一名一百元第二名五十元第三名三十元四名以下凡錄取者酌贈本刊全年或半年
- 合格之稿即在本刊發表不合格者概不退還但聲明在先者不在此限

- 二、期限
- 三、酬金
- 四、發表

研



究

日本國有鐵道研究之三——營業概況 劉應麒譯述

——譯自日本鐵道省一九三一年年報英文本——

一 收入之銳減

考日本國內各種事業，在以一九三一年三月三十一日爲止之財政年度內，因繼續上一財政年度，受經濟不景氣及商務衰落之影響，莫不現每况愈下之形勢，而鐵道事業，當亦不能例外，馴致是年鐵道事業之經營成績，竟爲其有史以來，最爲惡劣之時期。

先就客運言之：本年度下降之嚴重，比較上一年度，實爲更甚，蓋來往旅客之顯著減少，乃其根本原因，而其中尤以旅行乘客，及星期日遊覽人士之減少，更足以影響營業之進行。本財政年度客運不振之情形，前半年猶覺稍佳，迨至後半年則更退步矣。前半年共載旅客四八六，一四〇，〇〇〇人，收入爲一四一，九三〇，〇〇〇圓，若與上一年度之前半年比較，計旅客減少八，四四〇，〇〇〇人，約減百分之十七，收入減少九，九二〇，〇〇〇圓，約減百分之六、六，後半年共載旅客三三八，〇一〇，〇〇〇人，比較上一年度之後半年，減少三〇，三

五〇，〇〇〇人，約減百分之八、二；收入僅有一二〇，〇八〇，〇〇〇圓，比較上一年度之後半年，減少一四，九一〇，〇〇〇圓，約減百分之十一。故上一年度全年旅客總數，共為三八，七九〇，〇〇〇圓，比較上一年度全年減少百分之四、五。

次就貨運言之：其為社會經濟所影響之程度，尤甚於客運，而其營業成績，亦較客運更劣。本年度內，貨物之流動，因受工商各業完全衰敗之牽累，全年之中，皆繼續顯呈呆滯之象，直較上一年度，有減無增。凡種種主要商品原為鐵道承運之主要貨物者，本年度皆特別減少；以致在本年度之始，貨運之降落，已極明顯，全年之中，輒無起色，迨至後半年，情形之重大，祇有更甚耳。前半年貨運噸位，共約三二，六二〇，〇〇〇公噸，收入共約八九，〇〇〇，〇〇〇圓，比較上一年度之前半年，數量則減少五，八一〇，〇〇〇公噸，約為百分之一五、一，收入則減少一四，五九〇，〇〇〇圓，約為百分之一四、一；後半年貨運噸位，共約三一，四七〇，〇〇〇公噸，收入共約八九，四三〇，〇〇〇圓，比較上一年度之後半年，數量則減少七，三三〇，〇〇〇公噸，約為百分之一八、九，收入則減少一六，五〇〇，〇〇〇圓，約為百分之一五、四。故本年度全年貨運，比較上一年度全年，計噸位減少一三，一四〇，〇〇〇公噸，約減百分之一七，收入減少三一，〇九〇，〇〇〇圓。約減百分之一四、七。

再次，就客貨運輸合併言之，本年度收入，比較上一財政年度，共減少五五，九九〇，

〇〇〇圓，約減百分之一一、三。按照以往情形，彼邦每年鐵道收入，若與上一年比較，均有增加，雖屬增加數目，多少不同，但無論如何，皆呈向上之形勢，惟有一九一四年及一九二九年之收入，成績非常不佳，大見退步，然其減少之百分數，從未超過百分之二，較諸本年度減少之多，竟在百分之十以上者，實猶遠勝。準此以觀，本年度商業之普遍衰落，其情形之嚴重，可想而知。

二 里程之統計

截至本年度底爲止，日本國有鐵道營業路線之里程，共達一四，五七四、九公里，（汽車營業里程在外）若將暫停營業之里程除外，其平均里程，則爲一四，四〇三、八公里，前者較上一年度增加四二五、五公里，後者亦較上一年度增加四八六、五公里。同時列車里程總計一八一，二一六，三四五公里，比較上一年度增加百分之二、一，計三，七七九，〇四二公里；車輛里程總計二，六八二，八八五，二五九公里，比較上一年度減少百分之五、八，計一六五，八一七，八九三公里。

本年度客運營業應用之路線里程，計爲一四，三五五、六公里，而其平均路線里程，即暫停應用路線里程除外之數目，計爲一四，一八五、七公里。同時客運列車里程，爲一二八，八三四，九四三公里，客運車輛里程爲八二〇，三七〇，六六〇公里。若與上一年度比較，客運路線里程增加三七二、三公里，或百分之二、七，平均路線里程增加四二六、七公里

，或百分之三、一，列車里程增加之八，八二五，六六三公里，或百分之七、四，車輛里程增加一一，七七三，三三四公里，或百分之一、五。至於每日每公里路綫之平均列車里程及車輛里程，一爲二四、九公里，一爲一五八公里，前者比較上一年增加一公里，後者比較上一年減少三公里。本年度旅客總數共計八二四，一一三，三〇六人，較上一年度減少三八，七八六，八三四人，或百分之四、五。每日平均所載旅客計爲二，二五七，九五二人，每客每次旅程平均里程，計爲二四、一公里，前者較上年減少一〇六，二六六公里，或百分四、五，後者較上年減少〇、六公里。

本年度貨運營業應用之路綫里程，計爲一四，五四一、六公里，而其平均路綫里程，即暫停應用路綫里程除外之數目，計爲一四，三七〇、五公里。同時貨運列車里程，爲五二，三八一，四〇二公里，貨運車輛里程爲一，八六二，五一四，五七九公里。若與上一年度比較，貨運路綫里程，增加四一二、二公里，或百分之二、九，平均路綫里程，增加四七〇、二公里，或百分之三、四，列車里程增加五，〇四六，六二一公里，或百分之八、八，車輛里程增加一七七，五九一，二二七公里，或百分之八、七。至於每日每公里路綫之平均列車里程及車輛里程，則一爲一〇公里，一爲三五五公里，前者比較上一年度減少一、三公里，後者比較上一年度減少四七公里。每列車平均拖掛之貨車，計爲三五、六輛，比較上一年度增加〇、一輛。是年載運貨物共計六四，〇八七，〇九九公噸。較上一年度減少一三，一三

七、七二五公噸，或百分之一七。每日所載貨物計爲一七五，五八一公噸，每噸貨物所載平均里程，計爲一七〇、一公里，前者較上一年減少三五，九九四公噸，或百分之十七，後者較上一年增加七、二公里。

三 業務之改善

汽車業務之發軔 日本國有鐵道爲試辦起見，首在名古屋鐵道區內，創辦六十五公里長路線之汽車業務，在以一九三一年三月三十一日爲止之財政年度內，共載客一二四，八六四人，載貨一，六八四公噸，同時此項業務之客運收入，爲二四，五四五圓，貨運收入爲二，八四九圓。按彼邦鐵道事業所以兼辦汽車運輸，乃經過長久之慎密考察，深覺鐵道公路兩種運輸實有分工合作之必要，於是有目下汽車業務興辦政策之進行也。

三等臥車業務之創辦 以往日本鐵道三等旅客，在旅行中途，並不能享受臥車設備之舒適，蓋日本國有鐵道並無此種設備供給三等旅客之享受。直至一九三一年二月一日，始有 *Yasui* 綫，於第十三次列車，第十四次列車，第十九次列車及第二〇次列車上，各掛臥車一輛。上鋪收費八〇錢，中鋪收費一、五〇圓，下鋪收費一、五〇圓。

客運列車之整頓 彼邦社會商業狀況，既有普遍性之衰落，於是國有鐵路之客運營業，亦復慘跌不已，其情形已如上述。惟其旅客人數，驟行大減，其結果，則爲車輛運用比率之百分數，成績非常不佳，顯示一極不良好之紀錄。故爲增進運用比率起見，遂將客運列車之

組合，加以兩度改良，一在一九三〇十月二十五日，一在一九三一年一月十一日，經過整頓之客車，共計一，〇〇八輛。此外尚有一種足以促進效能節省經濟之整頓方法，即將短程支綫業務所用之二等客車，完全取消，因其並未充分使用也。

遊覽業務之招攬 日本國有鐵道對於宣揚風景名勝，傳播財源盛地，及介紹風土人情之工作，曾用種種不同方法，積極進行，同時並將鐵道知識，向社會人士，作普遍之宣傳。論其主要辦法，約有下列數端：(1)電影之映演除在鐵道博物館免費演放外，有時並租與旅行團體，學生團體，或營業性質之私人電影院公開放映。(2)印刷品之分散，隨時編印足以鼓勵社會人士旅行興趣之刊物小品，免費分散，備有各種印刷品者，計有各大學，各學校，各圖書館，各大旅館，各地方鐵道公司，各大礦產公司，南滿鐵道株式會社，其他駐滿工業團體，國際觀光局，日本旅館聯合會以及其他旅行團體，至於各車驛亦有出售。(3)展覽之籌辦，鐵道方面因最近社會人士，短途旅行之興致特別增高，為適應起見，特辦種種短程旅行，並在各地籌辦各項小規模之展覽會，以資吸引。

餐務之改良 日本鐵道鑒於物價之普遍下落，車內餐食售價有必須減低之形勢，遂通飭隨車餐務經理，將餐食售價，一律遵照減低。按照自一九三〇年八月十一日實施之辦法，計有兩種餐食：一為外國餐食，早餐每客七五錢，午餐一、〇〇圓，晚餐一、二〇圓，各較以前減少一五錢二〇錢及五〇錢，一為日本餐食，以前三餐皆售五〇錢之同樣價目，嗣將早餐

減至四錢，其餘照舊。非但整客餐食減價，即零食盤餐，酒菜等等之價目，亦均減低，以資推廣。同時並在行駛東京之展望車內，酌辦零售商店，以便旅客。

貨物列車行駛時間之加速 日本國有鐵道雖已於一九二九年九月間，將列車行駛時刻，重行修訂，貨物運輸，仍形擁擠，而社會方面需要加速運輸之情形，亦愈急切，因此國有鐵道乃於一九三〇年十月一日，將貨物列車之行駛時刻，完全改訂，並將列車行駛之組合，同時變更，其結果，列車行駛之平均速度較之以往速度約增高百分之二十。

周遊旅行業務之發展 日本國有鐵道為發展周遊旅行業務起見，曾自一九三〇年十月十日起，作下列之措施：(1)發行普通路線之周遊車票，以便全年之中，皆可吸引大批旅客。此種車票，全年皆可發售，售價比較平常票價，減低百分之十。旅客可在所規定之遊程內，選擇任何路線，藉便遊歷。(2)發行某某時季周遊路線之車票，以便在該時季內，可以吸收大批旅客。此種車票，僅在指定之時季內發售，售價比較平常票價減低百分之二十。凡周遊之行程，車票發售之日期，准許逗留之車站名稱，以及車票之有效時期，皆在辦理此種周遊業務之時季內，公開宣佈。(3)為介紹風景名勝，有趣地點，古寺名刹，以及日本中部暨日本之溫泉起見，亦發售種種周遊車票，包括以上各處。

輪渡及旅館之經營 日本國有鐵路，因輪渡業務關於社會人士之便利舒適，皆有絕對必須經營之需要，故辦理輪渡五處，咸屬來往通衢必經之地，此外更在次要地點，辦理規模較

小之輪渡業務數處以資聯接。至於辦理旅館業務，亦所以便利旅客之設施，尤其對於外國人士，更可稱便，此項業務，在一九一〇年即已開始，惟規模稍為簡陋，及至一九三一年三月底，共有國有鐵道旅館兩所，一為下關之山陽旅館，一為奈良之奈良旅館。

四 運價之措施

貨物分等制度之革新 在一九二二年經過一度修改之貨物分等及運價制度，沿用多時，漸覺不適合於環境，蓋一面既有營業狀況之變化，一面又有米達新制之採用，兩種情形實足以促其整個修訂，有急不容緩之勢。因此，降至一九三〇年四月一日，遂有貨物分等新制之頒布，茲將其要點擇錄於下：(1)在新制中，運價之計算，係採用按照規定標準計算運價之方法，並不按照貨物種類，分別列舉應付運價，僅將所有普通貨物分為十等，按等計價耳。同時並將按照容積計算運價辦法，取消作廢。(2)此外對於日常必需物品及工業上主要原料之運輸，更新添一種特價，亦分為十等計算。(3)昔時貨物運價係以託運之多寡，而有零件與整車之不同，每一種內，又有五項之分等，但在新制之下，此種辦法，即已作廢，十等分等運價制度對於所有貨物一律有效；或是零件，或是整車，均非前提，以資劃一，而利業務，惟規定一等至六等運價，對於零件託運可以適用，一等或五等至十等運價，對於整車託運可以適用，及二至七等運價，對於零噸託運，可以適用耳。(4)昔日火藥，牛隻，屍首，及車輛，在寄貨人自有車輛內裝運時，所適用之特價，現亦作廢，改照新制辦理。(5)零噸貨

物運價，乃係新立辦法，以便按照整車既嫌不足按照零件又覺太重之貨物，亦可按照零噸，廉價付運。(6)凡以整車報運之笨重貨物，須以每百方「Shaku」容積（每 Shaku 等於〇，三米達）折合一公噸，計算運價；零件報運亦以每方「Shaku」折合一斤計算運價。(7)昔日對於整車貨物徵收之額外費用，在新制之下，亦大減少，而容積在四十方「Shaku」以下者，則免收此種增加費用。

客票之特別減低 日本國有鐵道除對於團體旅客，並按照營業規章，准予減價便利以外，更對於種種特殊情形，酌予減價，茲將其概況略述于下：(1)因北海道之氣候及其他關係，特為在四月間旅行北海道國有鐵道之團體旅客，發售減價之團體票。(2)為便利春間觀覽櫻花之旅客起見，特發售一種特別減價車票，以便旅客可由東京及其鄰近區域，前往規定之二三地點賞鑒櫻花。(3)昔日對於乘車之海陸軍官兵及警務官兵，皆一律減半收費，嗣經修改，凡乘坐頭等車者，減收百分之五十，乘坐二等車者，減收百分之四十，而對於乘坐三等車者則一概不減，蓋凡應乘坐此等客車之官佐，因公出差時，皆已領到現款也。惟對於並非現役之海陸軍人，則每年准予享受半價權利五次。(4)昔日日本國有鐵道對於乘車之中國學界員生，皆減收客票百分之二十，嗣經推廣准許各國學界員生，一律享受。(5)在一九三〇年，天皇數度召集各地青年男女及青年學生晉京候訓，國有鐵道對於渠等之乘車，亦曾給予特別減價之便利。

地震時期之免費運輸 日本國有鐵道，每逢各處有激烈地震時，往往辦理免費運輸，以便青年男子，退役軍人，救火隊員，及其他公共團體，可以來往於災區，辦理公務。

團體車票減價成數之增高 爲招致農民利用農事餘暇來遊名寺古剎計，特自一九三一年一月十一日起，至二月底止，將票價格外減低，以資招攬。其減價辦法如下：凡在三十人以上之團體，照平常票價減少百分之二五，凡在二百人以上之團體，照平常票價減少百分之三十，凡在五百人以上之團體，照平常票價減少百分之四十，所乘車輛，僅以二三等客車爲限。

供應災區之貨物運輸 每逢某區某地，發生嚴重災禍，事後國有鐵道往往因應時宜，將種種貨物，例如食糧，衣服，木料，以及復興工作所需要一切材料，運往災區，以資救濟，或完全免費，或減價計算，則酌量情形，決定辦理。但按照向例，大概凡係給散災民之物品，均免費承運，至於建築材料，則僅減價承運耳。

長期顧客之優待 爲促進財源之自然發展起見，對於國有鐵路之長期顧客，凡常川以有規律之大批貨物來託運者，概予減價利益，以示優待之意。在一九三一年三月三十一日以前之財政年度內，此種享受減價利益之寄貨人，共有八十九人；按照此種情形運輸之貨物，計有下列各物：錫，金，銀，玻璃瓶，瓦器，水菓等等。又在一九三〇年一月一日實施金禁以律，此種權利之享受範圍，復經推廣，凡將貨物運往國外者，亦得同樣享受，例如生絲，絲

織品，棉紗，棉織品，漆器，紙，啤酒，火柴，糖，織蓆，綠茶，橘，蘋果，鐘表等等皆是。此所以扶植國外貿易，獎勵國貨出口，故經積極推廣，成績頗佳。

五 聯運之推進

橫過西比利亞歐亞旅客行李聯運 一九三〇年五月十三日在「Ostessa」地方，曾舉行第五屆橫過西比利亞歐亞旅客行李聯運會議，出席者有各關係國家之運輸機關代表二十餘起，其主要協定，大概有二：(1)日本郵船會社之加入聯運，及(2)捷運貨物聯運規則及辦事細則之確定。

歐亞貨物聯運 一九三〇年五月二十日至六月三十日，在莫斯科及柏林兩處，所舉行之第一屆歐亞貨物聯運，中國，日本，德國及沿波羅的海國家之運輸機關，皆有代表參加。其主要目的，係欲妥議協約，以便以上所述數國之間貨物聯運，可以橫過蘇俄，得一捷徑。論其主要協約，概有數點：(1)准許參加此項聯運之運輸機關，包括日本國有鐵道，朝鮮國有鐵道，南滿鐵道，大阪商船株式會社，蘇維埃商務艦隊，中東鐵路，蘇俄聯邦國有鐵道，及德意志國有鐵道。(2)先行辦理由日本鐵道，經過朝鮮鐵道或大連港埠，北達海參崴之一線。(3)聯運貨物，規定包括絲，絲織品，茶，機械，攝影機，鐘表，及六十八種其他商品，運價照尋常運價減收百分之二十至四十。

滿日貨物聯運 一九三一年一月十九日至二月四日，曾舉行第六屆滿日貨物聯運會議，

其主要討論問題，概如下列：(1) *Ki-ri-Nihon* 郵船會社之加入，(2) 聯運站之增減，(3) 到付業務制度之確立。

滿日旅客行李聯運 一九三〇年十月十五日至二十六日，曾舉行第九屆滿日旅客行李聯運會議，所有決議案，自翌年二月二日開始施行，其要點如下：(1) 退還票價手續之規定，(2) 單程，往返及周遊回數乘車票之發售，(3) 聯運車站之增加。

聯運採用米達制度 日本國有鐵道，雖多已採用米達制度，但於一九三〇年以前，中日聯運仍沿用舊日之英里制度，此概缺乏預備之故。及至一九三〇年五月一日，滿日聯運乃採用米達制度，又至一九三〇年六月一日，中國本部與日本聯運，亦復採用米達制度，於是日本國有鐵道採用米達制度之政策方始告成。

國外鐵道事業研究 對於國外鐵道事業之研究工作，照常由鐵道省之主管部份，繼續進行。每月編行刊物，以便社會人士，可以明瞭世界各國交通業務之最近狀況。

六 設備之擴充

展望車之加造 按照一九二九年日本鐵道事業之預定計劃，須於最近數年內，添造展望車五輛，而在實際方面，其進行之成績，更非常美滿。在一九三〇年四月間，已有三輛，仿造外國式樣，造成應用；迨至是年十二月，又有二輛造成應用，惟其構造，係用日本式耳。貨車之增多 日本國有鐵道鑒於增加貨車之需要日切，於是為增進效率起見，乃不得不

多製造十五公噸之重載貨車，以期適用。但嗣以商務慘落，及工業劇衰之關係，應用此種重載貨車，又非有利之途，蓋較小貨車之需要，反覺日大也。因此，在以一九三一年三月三十一日爲止之年度內，曾有三六七輛十噸新貨車造成應用，以濟急需。

二十五噸有蓋轉向架貨車之添置 原有之四輪貨車，既不適用於高度速率之行駛，乃改造裝置轉向架之二十五噸有蓋貨車五十輛，以應貨物及特別包件快運之需。

七 規章之修訂

客運營業規則之修訂 日本國有鐵道之客運營業規則，在本年度內，一面因米達制度積極實施之關係，一面受營業通則根本變更之影響，遂不得不再有一次通盤修訂。茲將其修改要點，歸納述之：

(1) 在米達新制之下，客運票價之基本單位如下：

(頭二三等票價之比率，爲三二二之比)

八〇公里以下	每公里一·五六錢
八〇公里以上	一·三一錢
一六〇公里以上	一·〇六錢
三二〇公里以上	〇·八七錢
四八〇公里以上	〇·七五錢
六四〇公里以上	〇·六九錢

八〇〇公里以上

〇・六三錢

(2) 車票之通用期限修改如下：

單程車票……一〇〇公里以內

二 日

一百公里以外每一百公里
或所餘未滿一百公里者

多增一日

往返車票……為單程車票通用期限之雙倍

周遊車票……周遊旅程內每張車票通用期限之總計減價及其他特種車票之通用期限，悉照上例辦理，但另有規定者，不在其內。

(3) 中途下車之次數，重訂如下：

八〇公里以內……一回

五〇〇公里以內……兩回

一〇〇〇公里以內……三回

一五〇〇公里以內……四回

一五〇一公里及

在一五〇一公里以上者……五回

(4) 月季票之票價，並無變更，惟其單位昔用英里計算者，後改用公里計算。

(5) 為平常來往同一區間之乘客，發售回數車票，此票原以二十五張車票成爲一冊，嗣

改爲十六張，其減價成數如下：

- 一至五公里減收百分之十
- 六至三〇公里每五公里再減收百分之一
- 三〇至八〇公里每一〇公里再減收百分之一
- 最高以減收百分之二十爲限

(6) 急行快車加價辦法，規定如下：
對於普通急行快車

等次	三 等	二 等	頭 等
四百公里以內	〇·六五圓	一·三〇圓	二·〇〇圓
八百公里以內	一·〇〇圓	二·〇〇圓	三·〇〇圓
八百〇一公里以上	一·二五圓	二·五〇圓	三·七五圓

對於特別急行快車

等次	三 等	二 等	頭 等
四百公里以內	一·三〇圓	二·五〇圓	四·〇〇圓
八百公里以內	二·〇〇圓	四·〇〇圓	六·〇〇圓
八百〇一公里以上	二·五〇圓	五·〇〇圓	七·五〇圓

(7) 昔日乘客之月季票如有遺失，可請求補發一張，其取費僅收原來車票未用部分全價

之百分之二十，嗣以如此辦理，弊竇叢生，乃改爲補發一張月季票，須收原來車票未用部分之全價，藉資取締。

8 爲吸引團體旅客來乘鐵道火車起見，昔日旅行團體須有五十人方可享受此種減價權利之規定，嗣改爲凡有三十人之團體，即可享受。同時昔日二等旅客不能與三等旅客同享此種減價權利者，亦改爲可以同樣享受。

(9) 橫濱及其他二十六站之月台票，每張票價，現由五錢加至十錢，其通行券之每張收費，亦由一圓加至二圓。

(10) 包件及行李之取費，均改照米達制度計算。

貨運營業規則之修訂 貨運營業規則亦以相同原因，與客運營業規則，同有極多修改。其主要修改，大概含有兩種性質：其一係欲促進貨運營業規則之簡單化民衆化，其二係欲因應米達制度之採用實施。此外更頒佈新章，專爲管理汽車業務之用。

廣告經理規則之修訂 日本鐵道事業之廣告業務，自一九二七年九月新興以來，成績頗有可觀，一九三〇年四月爲發展起見，乃有如下之措施：(A) 所有車站，各按其重要性之輕重，分別招登廣告等級，而每等車站所收費用，亦較前減低。(B) 計算廣告期限之單位，亦由一月縮短爲一星期，取費依照比例減低。(C) 長期廣告取費減收百分之二十，或更較少。及至是年十月，車上廣告，亦照上述辦法經理，每張每年收費如下：頭等四十元，二等二十元，三等十元。

粵漢鐵路株韶段工程局招投工程廣告

本局興築工程在廣東省韶州至樂昌一段將次竣工通車樂昌以北至大石門一段長約四十五公里現正準備繼續展築該段內計有隧道七座最長爲二百三十公尺橋工涵洞一百五十座路基土石工約有二百八十萬立公方及禦土牆混凝土約共十三萬立公方以上各工定於本年三月間開始分標招投四月間選標動工再在湖南省株州以南達雷溪市一段約長八十二公里計有長達二百七十公尺之淥河大橋一座及路基土石方甚多將於四月間分標招投所需工款均已充分準備凡在國內曾經承辦各項工程之包工果屬經驗豐富資本殷實志願投承者不限國籍務希預爲籌備以便屆時前來競投倘願先期來工場察看或來函詢商本局當予以一切指導與便利此告

局址 廣州市十三行聯興馬路

平漢鐵路年鑑出版廣告

本路肇建垂四十年其間興革遷替迄無專書紀述有心研討者輒引爲憾爰經蒐集今昔事實蒼輯而成年鑑一書攬摭源流綱列目舉全書計共四十餘萬言圖表二百餘張舉凡本路以往之沿革現在之狀況今後之設計靡不羅列無遺誠我國鐵路刊物之巨觀付梓無多購請從速

書用道林紙印布面精裝 定價每部大洋四元

售書處漢口特二區三合里本路編譯課

平漢鐵路管理委員會啓

統

.

計

營業進款概數月報表

民國二十二年七月份

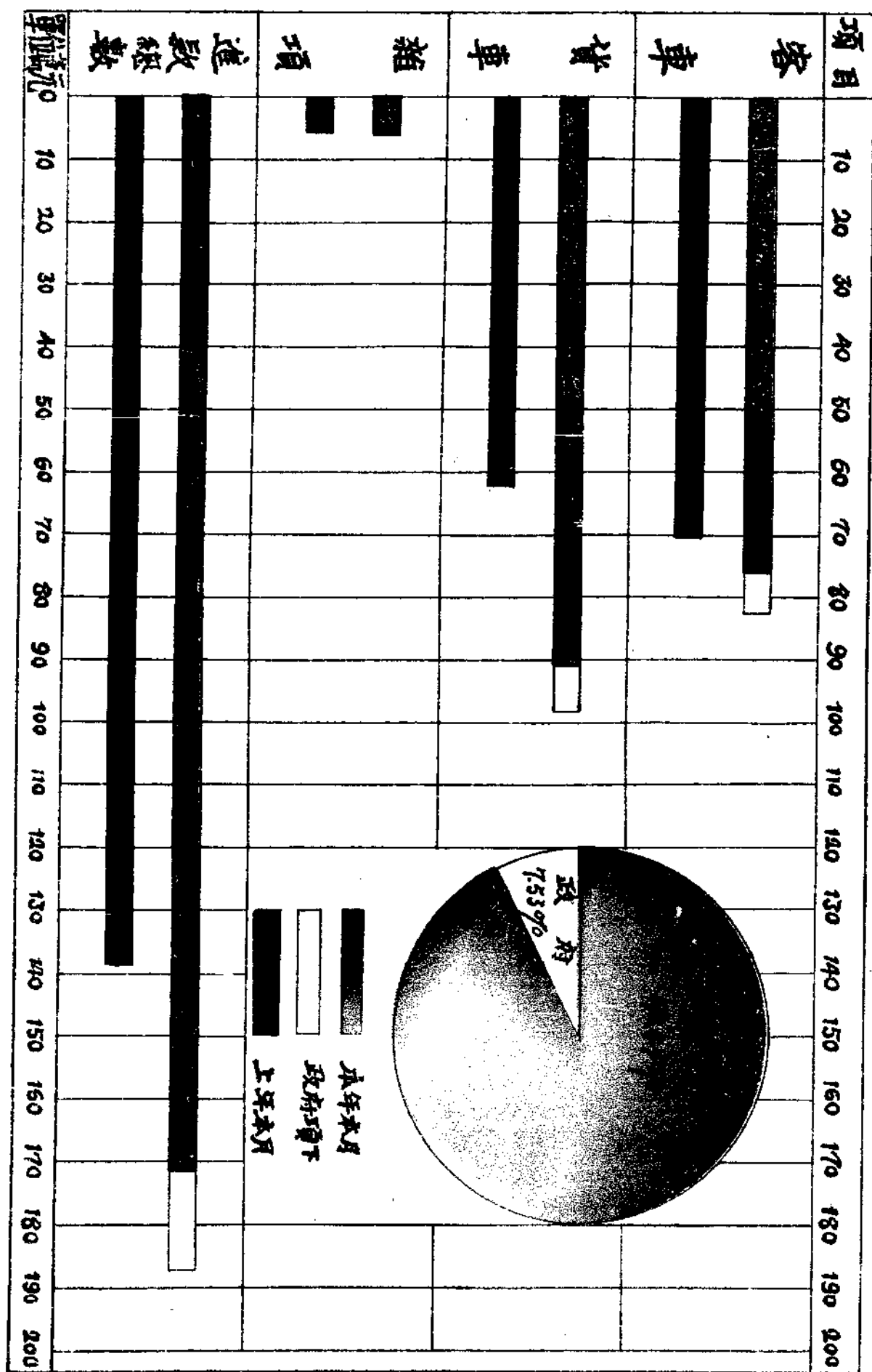
計通車路程一千一百十公里

類別	客			貨			雜項	進款總數		列車經行公里數				
	旅客人數	尋常	合計	噸數	尋常	合計		尋常	政府	客車	貨車	總數		
													尋常	政府
本年	224,923.1	14,582	762,867.66	57,552.85	247,709.650	18,876.750	900,935.40	82,854.75	61,623.81	1,725,426.87	140,407.60			
本月共計	202.68	13.14	687.27	51.84	223.162	17.007	811.65	74.65	55.52	1,554.44	126.49	x	x	x
每通車公里	1,625,415.4	14,582	5,659,340.30	57,552.85	1,632,611.435	18,876.750	6,709,357.64	82,854.75	890,728.33	12,759,426.27	140,407.60			
至是日止總計	287,966	706,264.38	165,821.635	618,513.94	1,137,030.780	4,527,138.64	58,098.09	1,983,871.96	181,340.84	233,348.18	414,689.02			
上年	214.38	636.28	148,938	557.21	1,245.83	52.34	1,207,781.57	1,635,925.19	163.36	210.23	373.59			
本月共計	1,653,240	5,370,922.06	1,137,030.780	4,527,138.64	855,526.50	10,258,587.20	1,207,781.57	1,635,925.19	1,207,781.57	1,635,925.19	2,843,706.76			
至是日止總計														

查此表各欄率 部令分尋常及政府兩項係自二十二年七月一日起實行故本年截至是日止政府項下總計數目係自七月份填起尋常項下係包括一月至六月尋常與政府兩項數目在內至上年本月政府與尋常數目並不分填故上年政府一項未能填列

營業進款概數圖

民國二十二年七月份



(定價)

月出一期零售
三角

預定半年連郵
一元六角全年
連郵三元

交通雜誌

(總發行所)

南京大豐宮巷

淳德里四號交

通雜誌社

第一卷 第八期

交通雜誌

杭江鐵路江邊站.....一幅

杭江鐵路諸暨站.....一幅

郵運航空蚌埠十三號.....一幅

青島港全景.....一幅

杭江一站.....一幅

梁家橋頭.....一幅

贛浙道上.....一幅

之江孤帆.....一幅

蘇俄出售中東路問題.....章江波

大潼鐵路與同蒲鐵路.....洪瑞濤

貨物負責運輸與平綏鐵路.....徐鄂雲

列強航空建設之猛進與我國的將來.....章勃

籌設中央電機製造廠芻議.....鄧志澤

間接航業政策與直接航業政策.....王洸

先總理鐵道計劃之研究.....李起濤

察勘南昌至玉山鐵路路線及視察杭江鐵
路紀略.....毛起
李文驥

回空貨車利用問題.....劉傳書

英美兩國鐵路與公路競爭概況.....洪瑞濤

湖北金水整理計劃之經過及其實施概況.....宋希尚

最近之浙江公路事業.....陳體誠

世界交通概論(二).....陳其祥

從無線電波談到紫外線.....許元芳

首都交通之觀感.....郎德沛

一月來之陸政.....李芳華

一月來之電政.....劉駿祥

一月來之郵政.....飛鴻

一月來之航政.....楊灝霖

一月來之交通新聞.....洪瑞濤

研究資料

美國飛機庫火災消防方法之試驗報

告(上)

輪船之沿革.....秦聲潔

編輯後記.....江波

建國月刊

第八卷三期出版要目

插圖 總理遺墨二幅	
明末政治鑑……………	邵元冲
今後的縣政問題……………	王去病
中國義務教育問題及設施經過……………	羅 篁
黨史展覽會記……………	志 圭
述墨子尙同說與專制異趣之點……………	伍非百
中國歷代民食問題……………	郎肇霄
政治制度的進化觀……………	子誠譯
徐錫麟烈士遺稿	
附錄 內政部公布關於地方自治之條例章則九種	

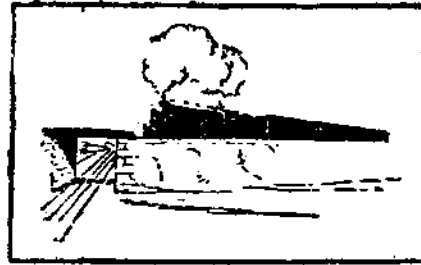
第八卷 二期出版

地方自治專號

論文……………二十篇
法規……………十六種
上下二册另費每册四角預定不加

另售每册二角 全年定預角 連郵兩元
總發行所 南京成賢街建國月刊社

工 作



報 告

津浦鐵路月刊 第三卷 第七期 工作報告

津浦鐵路管理委員會工作報告

民國二十二年六月份

一 奉行法令事項

(甲)奉部令轉行中央法令事項

法 令 名 稱	到 達 日 期		法 令 要 旨	奉 行 方 法	備 考
	月	日			
修正應考人專門資格審查規則	五	二七		部令知照	
行政訴訟費條例	五	二九		奉部轉院令知照	
陸軍特別校閱條例	五	三十		奉部轉院令知照	
總理紀念週條例	五	三十		奉部轉院令遵照	
農村復興委員會章程	五	三十		奉部轉院令知照	
修正立法院組織法	五	三十		奉部轉院令知照	
修正導淮委員會組織法	五	三十	第十三條第十五條 條文		
修正高等及普通考試各種考試條例十一種	六	十四		部令知照	
西陲宜化使公署組織條例	六	十四		奉部轉院令知照	
清理荒地暫行辦法及督墾原則	六	十四		奉部轉院令知照	
修正度量衡標準制與市用制折合表及市用制與標準制折合表	六	十五		部令知照	

(乙)奉部令頒行主管範圍法規事項

法令名稱	到達日期		法令要旨	奉行方法	備考
	月	日			
首都鐵路輪渡聯運貨車檢驗規則及車輛檢驗證	五	三十一		部令公布	
修訂來回遊覽票發行規則	六	十		部令遵照	附站點表

二 工作實施事項

(甲)總務事項

一、津浦館派員分段調徵出品

進行經過 部電第二次鐵展由各路設立專館一案前據籌備委員會擬訂簡章及細則等已於五月份列報現據該會依據上年所調查之貨品名稱表擬具調查及徵集須知將沿線劃分為八段請派幹事赴沿線分段調徵業予分別令派並分令車務處警察署轉飭各段站切實協助

二、擬將天津消防隊移駐徐州車站

總述及進行經過 本路前以時局緊張天津車站地接戰區會據警察署請於該站添設消防隊一隊以備不虞現在戰事業已結束時局和緩查徐州車站貨運甚為暢旺路產路料亦頗不少惟消防隊尙付闕如茲為移緩濟急起見擬將天津消防隊移駐徐州車站以策安全已准予照辦

三、派員赴滄泰臨各員工子女小學監試畢業並視察其他各校

總述及進行 本路各員工子女小學歷屆畢業均派員前往監試本屆滄州泰安臨城等站員工子女小學均有學生畢業特派總務處考績課教育股主任李志舜前往依次監試又本路沿綫各扶輪小學及員工子女小學上學期行將

終了照例亦應派員視察並調查一切以便整飭經派該主任就便前往各校視察約計一個月內可以視察完竣

四、制定服務證領換辦法及檢查辦法

進行及經過 本路員工服務證已於本年四月一日實行曾經列報在案惟領換手續除遵 部頒規則辦理外尤宜詳細規定以昭縝密茲飭由總務處擬具服務證領換辦法六條及服務證收發月報表格式請領服務證名冊格式並另訂檢查服務證辦法六條經提交局務會議議決修正通令於七月一日實行

五、車輛消毒

總述及進行 前奉 部令關於車輛消毒一案將辦理情形呈報等因查本路對於車輛消毒分治標治本辦法治標之法本路購備除蟲藥粉由衛生稽查逐日督役洒放客車臥舖以期減少臭蟲復向衛生署借用消滅微生物器並蒙派衛生職員會同實施薰車辦法成績尚佳擬將所有客車次第施行治本之法擬由本路自辦車輛消毒室已由總工車機等處會商繪具消毒室圖案俟呈核准即擬着手建築已將辦理經過情形專案呈部鑒核

六、編纂津浦年鑑

進行經過 津浦年鑑初稿編竣由年鑑編纂委員會推定七人為審查委員已於上月份列報現據輪任審查完畢認為有應補充者仍交原編纂員分別補編餘則陸續發繕清稿

七、編輯第三卷第五期本路月刊

本期月刊編竣已付印出版

八、編輯本路日刊

自六四三期至六六八期按期出版

九、編輯本路活頁職員錄

津浦鐵路月刊 第三卷 第七期 工作報告

各處課員司照最近狀況編輯

(乙)工務事項

一、浦口水廠添設濾水機澄清水質工事

進行經過 本項工事計分兩部(一)建築房屋以便安設濾水機器(二)安設濾水機器建築房屋工作業經於五月份工作報告內呈報竣工在案安設機器工程截至本月底為止已完成百分之七十

二、首都輪渡碼頭浦口方面鋪設軌道建築旗站

進行經過 本項工事進行經過業於以前各月份工作報告內敘報截至本月底為止機車房附近之旗站房屋已全部工竣該旗站站台已完成百分之九十六鋪軌工程已成百分之二十

三、建築浦口站車隊長及剪票員司等宿舍

總述 本路浦口站一號站台搭有臨時房屋五間為車務處剪票及看車夫宿舍暨廚房之用經車工兩處會呈以該項租屋有礙觀瞻且為整理秩序起見站台之內不宜建築宿舍擬行拆除另在浦口本路醫院東首建築住房九間以備值宿之用

進行經過 本工事由本會工務處繪具圖樣估計費用並擬定在資本預算資十一—五項下未及舉辦工程款項內挪移一部份應用經呈部核准建築於本月中旬開工截至月底為止已完成全部工作百分之三十

四、浦口浦鎮扶輪小學建築校舍及浦鎮機廠學徒補習班添建教室

進行經過 本工事奉 部令准招標承辦及開標情形業於五月份工作報告內敘報復經呈奉 部令准予歸裕慶公司承辦現正與該公司訂立合同籌備興工

五、擇修浦口浦鎮間馬路

六、添建烏衣警察教練所房屋
進行經過 本工事進行經過業於五月份工作報告內敘報截至本月底為止已完成全部工作百分之五十

總述 本路警察署以烏衣警察教練所開辦第四期教練班擴充學額請添建教室宿舍在本年度資本工程預算案內各站警務辦公房屋餘款項下挪移應用經飭據工務處繪具圖樣估計工料費用計建築同樣房屋兩所需洋一萬一千六百元呈奉 部指令姑予照准仍應按照財力斟酌辦理等因經酌定先建一所復經呈奉 部令准予備案
進行經過 本工事已於本月上旬開工至月底為止已完成全部工作百分之四十

七、添築管店站環道及死岔各一股

進行經過 本工事進行經過業於五月份工作報告內敘報本月下旬已全部完成

八、添築嘉山張八嶺兩站保險岔道

總述 該兩項工事添築理由及遵照 部令修改圖樣各情業於四月至六月行政計劃內敘報
進行經過 修正之圖樣經呈奉 部令核准已於本月上旬分別開工至月底為止嘉山站已完成全部工作百分之七十張八嶺站已完成全部工作百分之七十五

九、徐州站改善客車及車務警務員司各公寓給水設備

進行經過 本工事進行經過已於五月份工作報告內敘報截至本月底為止已完成全部工作百分之三十

十、韓浦工務段內各分段製造及設置軌道坡度標誌

進行經過 本工事屬於浦鎮工務分段者前經設置齊全呈報在案屬於其他各分段者其進行情形亦於以前各月份工作報告內敘報截至本月底為止濉州分段已完成百分之八十五蚌埠分段已完成百分之五十五徐州分段已完成百分之八十五

十二、更換韓莊站運南運河橋

進行經過 本工事進行經過業於五月份工作報告內敘報本月下旬全部竣工二十八日舉行通車禮後即開站拆除便道便橋及鷹架等物

十三、韓莊沙溝兩站間添修涵洞六座

進行經過 本工事進行經過業於五月份工作報告內敘報截至本月底為止(一)填挖便道土方工作業已完工(二)鋪設便道軌條工作計第一股便道已完工通車第二股便道已完成百分之九十(三)建築涵洞工作係由本路備料招標包工建築開標結果歸振興工廠得標已由該包工簽具承攬籌備建築

十四、製造洋灰軌枕

進行經過 本工事進行經過業於四五兩月份工作報告內敘報其應需各項扣件正在製造中鋼筋等料亦已購定惟洋灰一項前以津唐交通阻滯尚未起運

十五、修理曲阜賓館

總述 本路曲阜賓館自昔年被軍隊佔住並遭紅槍會毀壞後迄未修理茲飭據工務處估計先將門窗等項修理至能封鎖保管爲度需洋一千餘元經議決飭辦其應需款項由年度營業預算內撥節移挪流用

進行經過 截至本月底爲止已完成全部工作百分之八十五

十六、添設吳村站岔道一股

總述 本路吳村車站除上下行正道外祇有死岔道一股值貨運旺盛時期每感不敷錯車及停置車輛之用經本會工務處計劃添設死岔一股繪具圖樣估計費用呈奉 部令准予添設

進行經過 本工事於本月下旬開工至月底爲止已完成全部工作百分之三十

六、修復泰安賓館

總述 本路泰安賓館自屢經軍事後殘破頹圯昔日繁榮消歇殆盡茲為發展附屬營業暢旺客運及繁榮該站地方起見經本會決定用簡單方法限期修復以便於八月一日開始營業其修復費即就年度營業預算內內別種款項撥節移挪流用

進行經過 本工事修理工作計分四種(一)修配門窗紗門窗及廊子地板工作(二)油漆及粉刷門窗地板廊子及室內外牆皮等工作(三)安設浴室設備廚房鍋爐及各項水管工作(四)木工瓦工小工各種零星工作其第一第四兩種工作由本路僱工修理其第二第三兩種工作工料兩項一併招商承包截至本月底為止(一)已完成百分之九十七(二)(三)(四)合計已完成百分之三十五

七、改良泰安臨三站給水設備

總述 本項工事與辦理由與「改良唐泊德禹四站給水設備工事」相同業經於一月至三月份及四月至六月份兩次行政計劃內敘報

進行經過 截至本月底為止泰安兗州兩站各完成百分之四十臨城站已完成百分之五十

八、濟南第一扶輪小學添建校舍

進行經過 本工事進行經過業於以前各月份工報告內敘報截至本月底為止已完成百分之九十八

九、修理濟南西公寓職工學校以便改為扶輪學校

總述 本工事奉 部令在秋季開學以前舉辦

進行經過 本月二十八日開始修理至月底為止已完成全部工作百分之五

三、濟南貨場建築消防人員住所及器具室並接高水管添設水塔

進行經過 本工事經過情形業於以前各月份工作報告內敘報截至本月底為止建築消防人員住所已完成百分之十接高水管工作已完成百分之二十二添設水塔工程已完成百分之三十八

三、建築唐官屯站警務房屋

進行經過 本工事進行經過曾於三四五月份工作報告內敘報業於本月中旬全部竣工

三、改良唐伯德禹四站給水設備

進行經過 本工事屬於德州禹城二站者業於四五月先後竣工列報截至本月底為止泊頭站亦全部完工唐官屯站已完成全部工作百分之七十

(丙)車務事項

子 營業

一、訂定違章入站或乘車旅客取締辦法並違章旅客交警辦理通知書各一份自二十二年七月十五日起實行

總述及經過 查奸滑旅客往往乘隙取巧無票搭車匪特有違定章抑且影響營業車務處為嚴厲取締起見擬訂「取締違章入站及乘車旅客實施辦法」共十六條又違警旅客交警辦理通知書各聯經該處與警察署會銜呈報本會備案並傳知各總分段長站長查票員車長等自二十二年七月十五日起遵照實行

二、擬實行代收包裹貨價辦法

總述及經過 查代收包裹貨價原為鐵路營業之一種鐵道部客車運輸通則內規定本路天津東站總站濟南徐州蚌埠浦口等六站為代收包裹貨價之站其他各路早經遵照辦理惟本路因種種關係尚未實行茲為便利商民增加服務起見本年三月該處舉行第一次處務會議議決將鐵道部規定之六站先行試辦即積極籌備並擬訂代收包裹貨價辦事細則十四條呈由本會核奪一面並由會計處籌印關於代收包裹貨價之一切憑單報單等項以資準備實

行

三、擬訂發售本路來回遊覽票辦法

總述及經過 本路沿綫名勝古蹟所在皆最尤以泰安之泰山兗州附近之孔林孔廟濰州之醉翁亭瑯琊山等處最著惟對於發售車票向無優待遊覽辦法茲為提倡遊覽發展客運起見由車務處擬訂發售本路來回遊覽票辦法五條將濰州兗州泰安三處定為遊覽地點凡本路發售聯運來回遊覽票之各站均得發售至上項各遊覽地點間之來回遊覽票價按來回單程票價相加之和七五折核收此項辦法已據該處呈由本會核准轉呈大部核示

四、恢復泰安賓館營業並租借泰山上關帝廟房屋開辦泰山山莊

總述及經過 籌備修復泰安賓館並籌辦泰山山莊已於五月份工作報告中列報嗣經本路與地方雙方擬訂租泰山上關帝廟草合同一份業由本會核准又由車務處擬具「泰安賓館應置器具用品預算書」「泰安賓館管理方法大綱」各一份呈送本會審核該賓館擬與泰山山莊同於八月一日開幕營業

五、改正誤寫或漏寫各種貨票辦法

總述及經過 各種貨票與款項攸關倘任意塗改且易滋流弊故特通傳各站嗣後如因錯誤或漏寫之處必須更改時務將各聯一致用複寫紙妥加更正並須加蓋經手寫票司事名章以明責任否則作為無效再到遠站於收到貨主所持貨物收據後亦必須與貨物通知書核對如查有改竄不符及無名章者應即通知所發查賬員並主管車務段長呈報車務處

六、聯運到浦過江貨物複過地磅辦法准繼續實行

總述及經過 前因聯運到浦過江貨物時有短少斤量不明責任所在擬定加過地磅辦法各條自六月十一日起施行以來成績尚佳短少情事較前減少試行期滿擬即繼續施行

丑 電務

一、濟津段調車電話完成

進行經過 津濟段調車電話工程業於四五月份工作報告中列報查該段工程其掛線換桿修理電報綫及裝設總分機件等項同時進行已於本月二十四日工竣現正由運輸課籌備調派員司前赴濟南接收試用俟調度股組織就緒擬於八月一日正式使用從此全路調車電話建設完成於調度車輛更可推行盡利矣

寅 港務

一、打撈列甯沉輪停止工作

總述 遠東打撈公司打撈列甯沉輪自二次繼續工作於五月十三日將該沉輪四分之一頭部割去水深已達二十五尺後忽於六月十五日函稱江水湍急無法打撈乃宣告停止工作並請先付打撈費三千兩俟下半年再繼續打撈等語

進行經過 該公司打撈該沉輪照原訂合同須一百二十五日完工應於六月二十日全部工竣在將近完工之時忽然宣告停止工作核與原訂合同不符一面將租用方船起重機退租一面致函該公司駁復外所有撈起碎鐵約有百餘噸原置十號蘆船業已雇工移至貨棧及六股道空地等處存放以便標賣

二、添購一百噸及八十噸鐵駁兩隻

總述 港務課原有木駁四隻自一三兩號木駁損壞不能修理先後撤毀後專賴二四兩號木駁裝運零担貨物及通車行李輒感不敷支配自辦理負責運輸後實有添購鐵駁之必要

進行經過 該項鐵駁係上海諾立司洋行出售其二〇噸鐵駁需價銀三千八百兩其八噸鐵駁需價銀三千兩合計六千八百兩前經派員赴滬察勘尙稱適用嗣又與該洋行磋商酌減價值往返數次始允減讓回備百分之十實價銀

改爲六千一百二十兩並具書面證明該鐵取於六月十四日到京經飭港務課接收清楚應付價銀六千一百二十兩七一五折洋八千五百五十九元四角五分除飭向會計處具領轉付外一面由本會轉飭會計處呈部於二十一年度下半年資本項下追加預算

三、修理下關輪機器

總述 下關輪年久失修機器套筒各部份損壞奇重非加修理不能應用茲仍擇要修理以資節省除購急用材料八十元零一角外計估需工料洋二千九百五十七元六角

進行經過 該輪機器套筒損壞各部份經派員復驗屬實緣該輪及鐵駁一隻係向第一路總指揮部承租每月租費七百元此次修理分兩次估價第一次機器部份估修(連急用材料在內)洋三千零三十七元七角第二次套筒等估修三千零三十五元八角合計洋六千零七十三元五角事前徵求陳總指揮意見旋准函復承認第一次機器估修洋三千零三十七元七角由雙方平均担認應攤之款請先墊付於輪租項下分六個月扣還至第二次套筒等估修之數因經費支絀礙難照辦等由經查套筒部份損壞頗重決不能置之不修乃全部計劃分別輕重擇要與修飭勝昌廠於六月十四日動工約須六七星期始能工竣復航

(丁) 機務事項

一、各廠修竣機車車輛數

進行經過 浦鎮機廠修竣大修機車二輛客車九輛貨車三十一輛小修機車一輛客車十三輛濟南機廠修竣大修機車二輛客車六輛貨車三十輛小修機車九輛客車十輛貨車十三輛天津機廠修竣大修客車二輛貨車八輛小修機車一輛客車二輛貨車九輛

二、裝配新三等客車

進行經過 本路由英庚款購到新三等鋼客車二十輛前以底架部份構造不符尙待查核未能即時裝配現已奉大部工務司函抄發北明幹鐵路客貨車公司應力計算法藍圖並經工務司審核該車設計大致不差應速裝配等因爰飭由浦機廠遵照從速辦理妥慎試車并就鉚釘及螺絲兩項嚴密檢查已於本月二十六日開工

三、客車暖汽設備之整理

進行經過 機務處以客車暖汽關係旅客舒適自應注意整理且該項設備配件複雜尤應事先籌畫經於本年四月停用暖汽後飭由各段將各車暖汽各項配件拆卸就近送各機廠收存以備來冬應用茲復飭廠將所有收到各件妥爲修繕整理預計應添補配件數量列報並將各車暖汽門汽管包房汽門柄等妥擬改良計畫呈候核辦

四、路工識字教育強迫施行辦法之研究

進行經過 前奉部頒鐵路職工識字教育強迫施行辦法實行有無窒礙一案經飭機務處轉飭據各廠段詳細研究以實行該辦法頗有空礙大都對於時間行車職工及曠課處分各點辦理困難就事實與現狀觀察洵屬實情業據呈復本會核轉

五、北甯交還本路機車車輛之計畫修理

進行經過 北甯路交還本路機車十六輛客車三十四輛已於上月接收本路車輛正感缺乏此項久流北甯之車既經本路收回亟應修復運用以濟業務要需此項車輛機車全經損壞客車損壞者計十九輛經機務處支配各廠施修除歸德州分段修用調車機車一輛外由浦鎮機廠承修機車四輛客車八輛濟南機廠承修機車客車各十一輛經飭查驗估計應用補充材料除就各該廠存料酌用外其必需補充應購之料價約需十九萬餘元已據開具領料單呈會請購並經呈部准予在二十二年度預算內如數追加

六、改造飯車

進行經過 本路現有飯車多已老舊需用甚殷亟宜計劃補充又據車務處以本路擬加開三四次客車需要飯車五輛函由機務處擬就現有二等座車中選出五輛改造飯車查有北甯交還之151號包車一輛雖內容損壞甚重而車身均係柚木尚屬完好可用就原車身改造飯車尙爲相宜又經選定以951 952 954 956 957號等二等座車五輛改爲飯車以備撥交車務處經分別設計繪圖飭由浦鎮機廠承造一輛濟南機廠承造五輛業據呈報本會照准並呈部備案

七、編製各種表冊及統計事項

造送三月份機務報告八種

造送三四兩月份意外死傷人數月報表

造送四月份機車油煤料消耗比較月報表

造送四月份列車機車里程及機車鐘點月報表

造送五月份工作報告

造送五月份乙種行車事變報告

造送五月份員工調查清冊升降調免報告表職工夫役加辛月報表賞罰月報表

編造五月份機車使用效率統計總平均表

編造機務用度總帳

核轉二月份浦津兩廠工料月報

核轉三月份濟廠及電廠工料月報

核轉二月份各廠段材料月結清單

(戊)會計事項

一、籌備鐵展津浦館展覽出品應需各費呈部追加預算

進行經過 本案前奉 部電關於全國鐵路沿綫生產貨品展覽會各路設立專館徵集物品陳列本路遵已指派專員組織委員會着手籌辦旋據該籌委會呈報擬設立津浦館展覽沿綫出品估計應需各費約分七項計(甲)館屋內外設備費一千六百元(乙)展覽物品徵租及購置費一千九百元(丙)爲業務客運宣傳攝映電影各費一千六百元(丁)出品裝潢費一千四百元(戊)出品宣傳印刷費八百元(己)館中遊藝用費三百元(庚)搬運陳列出品及開幕後員工照料各費五百元共約應需各費洋八千一百元道具預算概數表經本會第一九九次常會決議照准備文呈部擬將所需各費八千一百元於二十二年度上半年期預算用二，十六項下追加乞鑒核令遵

二、六月份現金實施預算不敷數目擬借款救濟呈部鑒核

進行經過 查本路六月份現金實施預算經本會召集各部分公同討論將收支兩方款項逐一比較收款項下每日按四萬元計算月收一百二十萬元再加各路應付本路聯運費二十萬元全月共計一百四十萬元支款項下經常及特別共二百零四萬一千七百四十八元收支兩抵計不敷六十四萬一千七百餘元此爲核減開支並緩解繳各款之結果尙不敷如此之鉅經飭會計處設法籌墊以資救濟並由本會造具預算表一份摺呈 部座旋奉導令以本路摺呈六月份現金實施預算收支不敷尙屬實情惟應付各項債款關係信用不便一律遷延并核定本月內應籌付五銀行舊債五萬元英料債先付五萬元華中公司積欠亦應先存五萬元仰量力挹注挽爲其難以全信用等因經已分別遵照辦理云

三、本路清理欠薪所提款項悉數撥交欠薪委員會保管呈部備案

進行經過 查本路清理欠薪一案經擬定每月提款標準數目於去年十二月份起實行曾奉 部令照准經即按照

標準數目自去年十二月起至本年四月份止計十二月提款六萬元一二兩月各提五萬元三四兩月又各提四萬元共計已提二十四萬元正現以欠薪委員會業已開始辦公用將前列各月提款掃數撥交該會保管並令嗣後發放欠薪應先呈由本會核准簽發支票隨將發放情形具報並轉呈大部備案此案經過情形已於六月十七日備文專案呈部審核矣

四、通令各處署員司保證金業已收入正帳令發空白收據嗣後請求發還時務必附填收據

進行經過 查本路員司保證金於本年二月三日呈奉 部令核准自三月份起轉入正帳旋以保證金現金及債券收據是否改爲存摺又利息是否亦收入正帳於四月二十五日備文呈請部示旋奉 指令以員司保證金現金及債券收據應否改立存摺應俟徵繳保證金規則修正頒布後再行核辦至利息一項保證金既列收正帳自應一併列帳以資稽考等因經已分別令知各在卷茲因保證金早遵 部令收入正帳惟自入正帳之後如遇員司請求發還須由各主管處所附具收據一紙以便送請總稽核核銷特檢發印就空白收條令發各處署遵用云

(己)材料事項

一、購辦斯冬氏車上電料

總述及進行 前項電料係向怡和公司訂購價值英金七百十三磅

二、請購修車材料

總述及進行 前項修車材料三批價值約共六十萬元先後開具甲種呈請購料單呈部

隨感錄

蘇知新

(三) 文人與出路

「武人不第、佔山劫路、文人不第、提筆賣字、」在半帶着古風的雜型都市裏、每道街的兩面、除了生意鋪面以外、時常發現白布拉開的篷子、布質的招牌「相天下士」、此即中國文人的末路、老年人見了他們常緊縐着眉頭譔然歎道「文人不第、提筆賣字」我想了想、究竟也難煞了這羣老前輩、他們居然還能老着面皮幹這差事、還算他們有一線生路、今日的學士文人、闊是闊了、但是這一轉臉的功夫、差事掉了、連賣字都不肯幹、只有給天磕頭、

「老爺太太呀、可憐我肩不能担担、手不能提籃——」、「乞丐挾着一節竹管、一面吹、一面喊、別人家鄰憫這一肢殘廢的人、倒也樂得周濟他、」文人「帶着大人先生氣派的、上台去威風凜凜受用一世、上不得台去」肩不能担担、手不能提籃「沒有辦法、誰叫俺給大成至聖磕過頭、誰叫俺不吃(嗟來食)於是鬱鬱終生、甚且自殺、這些、固然環境有對不起你的地方、你應當自己找生活、現在決不是肩不能擔手不能提的人可以生存的世界、擺脫以前那副臭骨頭、從頭做起、找生路、

海軍雜誌第五卷第九期要目預告

魚雷作戰篇

第二次世界海戰景况之推測

列強海軍力之比較

水中機雷之清掃法

德國潛水布雷艦

航空無線電之進化

潛水艦爲小海軍國之利器

法國防禦設計之方針

一九三二年各國海軍造艦實况(下)

新式自動魚雷說明

日球球體組合之新學說(上)

實用航海學(續)

海圖之修正及應用(續)

世界大戰英國海軍秘密艦隊作戰小史(續)

潛艇運載之飛機

意市民演習空防

冰上航駛之新式小艇

新發明之彈丸

玻璃製之汽機

世界海軍要聞

南京海軍部海軍編譯處出版

全年十二册連郵費三元陸角 每册三角郵費五分

國內灌輸科學知識的最大定期刊物

科

學

每月一日出版已歷十有四年

論述最新穎資料最豐富

凡對於科學有興趣者不可不讀

凡願追縱近世科學之進步而免致落伍者

更不可不讀

十五卷開始內容刷新並不加價

本刊內附設：

1. 科學諮詢欄……人人可問，逐月發表答案
2. 自修學程欄……函授性質，無需學費
3. 科學教育欄……討論中學校科學問題
4. 新書介紹欄……凡有科學新著盡量介紹

零售每册大洋二角五分郵費國內二分
國外一角六分

預定全年連郵國內三元
國外四元六角

預定半年連郵國內一元五角五分
國外二元四角

定閱詳章函索即寄

分售處：各埠商務印書館

上海慕爾鳴路中國科學公司

南京成賢街本社

北平農礦部地質調查所

總發行所 中國科學社刊物經理部

上海亞爾培路五三三號

路



史

津浦鐵路沿革紀實

(原名津浦鐵路歷史底稿)

第五冊 管理門

第三目 處科成立

(續)

至於車務處員役在宣統元年料車駛至滄州工程向南併築時車務一部分之章程權限亦預爲籌備車務處規模漸立辦事員司及試用司事譯生寫生之合格者由車務總管請分別委派其時事務尙簡所派之員皆未指明主任事項至於稽查站長車守各名目亦未有規定也二年天津至德州開駛客車由車務處酌擬分股辦事之制分爲文牘行車二股文牘股有文案委員繙譯委員(英文德文)繙譯生書記生等行車股有車務委員稽查委員查驗客貨票司事查驗各站車輛電報司事收發客貨票司事計算行車里數司事等又擬定行車員司等爲車務稽查站長副站長替班站長學習站長正車守副車守學習車守司客貨票副司客貨票管全車磅管零担磅等名稱又有搬開夫岔道夫長夫看車夫等工役行車伊始所設各額均未派齊有行車稽查一人駐陳唐莊學習稽查一人駐德州又陳唐莊派正車守二人副車守一人學習車守一人滄州派正車守一人副車守二人德州派正車守二人副車守二人(司票僅司客票無司

貨票者）六月以津德大小車站繁簡不同學習站長久居一站僅知一站之事乃定互調歷練之法德州以南平原張莊禹城晏城鵲山李家廟路工至十月告竣試行車輛由車務處增派站長以下各員司十一月天津總站與京奉路實行通軌、增派轉車司事二人、三年四月、濟南站與膠濟路接軌、亦援照增派、其時濟南泰安間早已通車、車務員司續行增派者不少、八月、又因黃河以南自濼口至兗州、共分十四站、路線三百餘里、客車逐日開行、工程料車亦逐日前進、鐵軌指日即敷至鄒縣、站務增繁、僅有濟泰稽查一人、兩端調度、勢難周密、乃設濼兗段學習稽查駐兗州府、以爲儲才接應之計、九月、又因本路出售客貨各票日漸發達、爲杜弊起見、增派驗票稽查一員、至本年十月、界河滕縣南沙河臨城沙溝韓莊開站、又派站長以下各員司、於是北段車務用人之規模、已得其概略矣、

北段電報電話、於宣統元年七月、始派總管一員、專辦北段電報電話事項、至十二月原派總管調充他路之差、本路電務工程正經籌辦者之事、須專門人員負責任、一本路安設桿綫、已過濟南、惟黃河應埋鐵桿、尙未通過、而各車站電話與報機通聯辦法、裝設未齊、行車現無電氣路簽、專恃電報、并輔以電話、逐站遞傳、一有阻滯、懼生危險、二電報學生初出學堂、行車報務、尙須教練、未能派至各站獨立辦事、開車之際、一面須招致熟路人手、充當領班、帶同新生見習、三籌設電氣路簽、正由總工程司開單定購天津至濟南段內、應用材料、將來辦理此項工程、亦極重要、籌之至再、繼續者無相當之人、二年二月、遂以京奉

路電務總管兼充本路電務總管。

北段總局之設電務委員、實在光緒三十四年七月、至宣統元年二月、分派監修前途桿綫收發器具材料等事、續由電務總管請增派改派電務委員各一人、至二年正月、以津德間報房將次成立、各站值報學生巡綫工匠等、共約數十人、乃加派電務稽查一人、往來巡察、各路站於二月二十三日一律通報、派往各站學生、仍依電報局成例、沿用領班值報名目、後以學生程度不齊、由總局遴選電報學生、第其程度之高下、或分段值報、或實地練習、配值取其均平、後又諭電務總管、擇其不勝任者、調回練習、其服務之站、仍調用各路局熟手接充、本路學堂旋於本年夏季停辦、將在堂學生分配北段十二人、分配南段十五人、九月、各站報生仍不敷分派、由電務總管在商局及各路招報生十五名、考試合格、派往各站司報、十二月、電報工程、濟兗間一律竣工、續行招生二十三名應用、其天津總站報房、於本年十一月十五日安設報機、十八日通報、此站報房係與京奉路通融處置、並未別設、所有電報、亦係由京奉路報生代收代發、至三年、北段行車進步益速、三月間電綫先通韓莊繼連泰安、電務用人益多、學生之投効本局者、均陸續招致酌用、至九月兗韓路工補脩全竣、又招考多名、以備各站之用至於電話生則以在總局電話房及在濟南上下車站各料廠碼頭爲最要、（洋匠師翟自退職時曾移交電話生十名）本年二月、張夏固山白馬山濼口等處裝設路簽、電話已歸無用卽將電話生分別裁撤云。

行車事務本甚繁重、而機車一項尤與車務息息相關、凡調度機車選派機匠、應設一專處

担任其事、與車務處相輔而行、方足以祛危險而取敏活、本路津德間初駛機車由工務司洋員兼理其事、本非專責、又無明文、宣統二年二月、經督辦派員充北段機車總管、及北段機車副總管、四月、至陳唐莊接收工程司移交機車、請設立機車處、并車頭房機器廠等、(當時起卸材料碼頭廠舍已定於陳唐莊勘地建築而機器廠爲配造車輛所必需亦應在天津先爲設置以便運輸全段車頭原有三處一在天津一在滄州一在德州其後又由工程處將津至德水泵房並車輛匠及德州機器廠交機車處接管)擬定員司工匠各名目、屬於機車處者、曰文案委員、曰書記收發司事、曰帳册司事、曰管料司事、曰繙譯委員、曰繪圖師、曰幫繪圖師、曰描樣司、曰繪圖學生、分屬於車頭房者、曰機車稽查委員、曰副機車稽查、曰鍋爐稽查、曰書記司事、曰帳册司事、曰管料司事、分屬於機器廠者、曰機器廠管理、曰書記司事、曰帳册司事、曰管料司事、其餘工匠等名目、難於列舉、本處成立後、陸續接收機器及附屬器具、日見繁多、管理之事亦日見曠細、至八月、乃派諳習機器人員充機器司、隨同總管實地練習、以爲分任廠務地步、九月、以津濟綫內、陳唐莊德州兩處機車、駛至滄州、均各折回原處、是滄州爲兩處之中站、設機車稽查一員、遴熟悉情形者派充、(陳唐莊德州兩處皆設有機車稽查)其機器工匠、在本年春間即有多人在總公所遞稟、願歸本路效力、先後飭交北局考驗、旋經機車總管分別調津錄用、機器匠工資每日由八角至一元三角、機車處所定薪工章程、係按年遞加、實習四年乃可提升一級、按照第一年給薪、而在他路練習有年技藝已成者、未便拘定此例、本年六月、機車處呈請派添各項工人、與章程薪數不符、當即聲明係由他處調用及具

有手藝之人、量事體之輕重、擬給辛工之數目、嗣後如非調用熟手、卽請照第一年薪數支給云。

光緒三十四年七月、南段總局成立、羅國瑞任南段總辦、首訂分科辦事章程、因路綫行經四省、交接之事頻繁、申詳文告、日不暇給、特設文案處、司文書之撰擬、南段交涉專用英文、通譯之件、關係重要、特設繙譯處、司文件之譯述、工程用款、以購料爲大宗、開工後收發材料、其事甚繁、其責甚重、特設材料處、司材料之出入、借款須備洋帳、又有查帳員隨時查帳之約、特設核算處、司洋帳之記載、又洋帳專備查閱、而用款均在中國、銀錢帳冊、不能不用華文、要必與洋帳符合、特設收支處、司款項之收發、開辦之始、用款無多、止以收支核算兩處簿籍爲憑、并無冊報、嗣因逐段開工、用款日鉅、乃於宣統元年五月設報銷處、專辦冊報事宜、俾款目有所考核、以上六處、均設總管、惟收支處不設總管、由核算處總管兼領、後因報銷核算總管、係屬洋員、用英文字登記帳冊、不能通譯華文、乃添設稽核處、專司譯帳、卽以核算幫理洋帳之華員兼充稽核總管、此外有庶務處、任管理招待一切雜務、有庶務委員差遣委員若干人、而不設總管、又附設電報處、由南段總辦與電報電話總辦會委總管、稟承南段總辦指揮、專辦本段電報電話建設事宜、是年十月、劉樹屏繼任總辦、視事之初、將局內之應興應革者、詳爲籌畫、設統計處、以從前所設之報銷處附屬之、商訂體例、擬具章程、從分科調查入手、以本路尙在工程時代、統計事業、先就建築一部分籌辦、以期核實、設考工處、遴選通曉工程諳習西文之員、專司辦理、舉凡工程之報告、土石

沙方之價值、各段包工之人數、分別列表、以資比較、而策進行、至於工程之遲速、材料之良窳、各段包工點工之是否妥善、各項採辦價值是否廉平、亦均由考工處考核辦理、分科之初、曾設洋書記房、司洋文函札之往復、遇工程司等請示函件、總辦核閱後、亦往往由洋書記批答、洋書記之事件遂重、至是裁撤洋書記名目、歸併繙譯處兼辦、所以祛駢枝一事權而節糜費也、材料轉運、關係路工、河湖阻滯、陸運尤艱、招商承運、索價至昂、秋初羅國瑞籌設轉運處於清江碼頭鎮、租購駁輪、爲自運之計、然開辦至今、運料有限、而開支漸增、乃將原定員司大加裁汰、並撥歸材料處直接管轄、以收指臂相維之效、又以向日包運路料之慎大成等五家公司、逾限短繳、沿途拋棄料件、流弊甚多、乃一律取銷、收歸自辦、次年三月、更在甯設立轉運辦事處、籌擬轉運章程、由督辦派北段辦理轉運著有成效之員來甯籌辦、改清江轉運處爲分運處、又委員充清江駐閘照料委員、遇有料船經過、督率夫役繳關過閘、於是料運足濟工需、而停工待料之弊祛矣、復商同金陵關道、會委商埠局發審員兼充本局裁判員、專司訊理本路範圍內之商民船戶、以及小工人等尋常訴訟口角事件、其情節輕重、及事涉局外者、仍隨時交地方官訊辦以明權限焉、是年四月、以工竣在即、行車事宜宜早籌備、乃由督辦委本局會辦兼充機車總管、聘洋員爲機器司、六月、委定器務員司、分四部分、曰機車總管辦事處、曰機車廠帳房、曰機車廠材料處、曰機車工廠、十二月、浦口至臨淮一段工程完竣、試行客車、售票載客、乃設車務處董其事、由督辦委北段車務總管兼南段車務總管、而另委南段車務副總管、常駐南段、所以謀將來全路行車之統一也。

道路月刊

第三十六卷第三號要目

兵工徵工築路與禦敵救國.....

陸丹林

公路建設之經費問題.....

倪寧譯

都市交通管理概要(六).....

舒伯炎

日本東京市瀝青乳劑撒佈路面之研究.....

袁汝誠

其他關於中外各地路市消息及圖片等子目繁多未及詳載每冊售大洋二角全年二元國外及特區另加郵費

本版書籍

1. 路市叢書 四元二角

5. 橋樑工程學 二元一角

2. 市政全書 四元二角

6. 都市建設學 八角七分

3. 道路全書 三元二角

7. 最新公園建築法 八角七分

4. 道路通論 五角七分

8. 測設道路單曲線簡法 二角七分

代售朝鮮亡國慘史 每本洋四角二分

以上各書國內寄費在內國外另加

總發行所上海
勞神父路
六〇八號
道路月刊社

本社電話新號碼八二四二六號

新亞細亞月刊

——刊鉅一唯之題問族民方東與題問疆邊究研門專——

第三卷 第五期要目

宗教民族之猶太與其現狀……………	胡漢民	朝鮮史地及其現在……………	印維廉
三民主義講稿之研究……………	戴季陶	滇邊失地孟良士司之考察……………	李拂一
國民的對日政策……………	劉蘆隱	康藏之過去及今後之建設……………	劉家駒
日本對華侵略政策之歷史的觀察……………	楊熙時	蒙古史略……………	劉寶善
東北四省之建置歷史……………	胡伯玄	亞洲零拾 (五篇)……………	于右任等
與民族源流(續完)……………	李若飛	天南鴻雪記 (續完)……………	張振之遺稿
日帝國主義之對華文化侵略……………	章勃譯	青海視察記……………	馬鶴天
日本帝國主義金融支配網之解剖……………		兩夫婦 (文藝)……………	天岸

本社最近出版書

西北之實況與其開發……………	戴季陶等著	一册廿五開本	三五四頁	實價九角五分
青海風土記……………	楊希堯著	一册卅二開本	一〇四頁	實價三角
西康札記……………	任乃強著	一册卅二開本	一二二頁	(印刷中)
導淮之根本問題……………	楊杜宇著	一册卅二開本	一百頁	實價三角
中國邊疆之展望……………	華企雲著	一册廿五開本	約五百頁	(印刷中)
亞洲之再生……………	華企雲譯	一册廿五開本	約五百頁	(印刷中)
西藏之展望……………	劉家駒著	一册卅二開本	百餘頁	(印刷中)
西藏情歌百首……………	劉家駒譯	一册六四開本	百餘頁	(印刷中)

上海金海路父神金海上海
新亞細亞月刊發行部

定價每月一元六角
全年十二元
半年七元二角
國內郵費在內
國外郵費另計
零售每份五分

路界

紀聞



●「長江」渡船已

抵京

本路建築之京浦間首都鐵路輪渡引橋工程，大都竣工，現正裝置跳板與橋柱上部之昇降電動機，以及靠船碼頭外端繫纜船尾之浮蕁工程，預計下月間可以蕙事，輪渡長江號渡船，于八月一日下午安抵下關，停泊於輪渡碼頭，計船長三百七十二英尺，闊五十八英尺六寸，船身分兩層，繪面鋪軌道三股，相距十二英尺，每股長約三百英尺，後端備有移車台，台上備機車一輛，可以左右移動，以接連任何軌道，供裝卸車輛之用，所有機件室，

旅客室，船員辦公室，及廚房等，俱在船之下層，船身之左右前後，裝有水櫃，其蓄水量可以隨時增減，使渡船於裝卸時，得以保持其平穩也，該渡船可載四十噸之貨車一列，（共二十一輛每股道裝七輛）共載活重在二千二百噸時，（機車重量尚不在內，吃水部九英尺九寸，如滿載後，船面軌道高出水面十二英尺，當載重一千二百噸時，在靜水內行駛之速率，為十二又四分之一海哩，船空時，與滿載時吃水相差為三十三英寸，通車後，過江與裝卸車輛時間僅需四十分鐘，全部船價為英金八萬零二十五鎊云。

●鐵部嚴厲處置越級乘車

鐵道部前以各路客貨運輸積弊甚深，銳意改革，故實行負責運輸，整頓貨運，通令所屬各路嚴格核發公務乘車證，嚴厲限制免費乘車，藉以整頓客運，數月以來，頗有成效，茲聞鐵部近據京滬滬杭甬兩路局呈報，查有部員某某於六月六日第三〇一次車自蘇赴滬，購二等票坐頭等車，恃勢逞蠻，不服稽查等情，鐵部以越級乘車，為定章所不許，該員身屬部曹既不能以身作則，而故意違背路章，

實屬不知自重，惟查該員業經免職，此次姑准免于置議，但該路當時未經當場勒令照章補稟，僅於事後呈報，亦屬不合，故特訓令各路局，嗣後凡有部員違犯路章，無論任何官職，均應嚴格照章辦理，不得再有徇縱情事，以維路政而肅風紀，轉飭嚴令各路客運稽查一體凜遵云。

●全國三年來修築鐵路統計

自一九二九至一九三三年中，已經築成之鐵路，共計三二二啓羅米突，其中之百分之三十八，係由鐵道部建造其餘百分之六十二，係各省政府建造茲分錄如下。

鐵道部所建造者 計有（一）靈寶潼關段，此路係隴海路之一段，長七十二啓羅米突，建築費九，〇〇〇，〇〇〇元，此段已經完成通車。（二）韶州樂昌段此段係粵漢路之一段，全在廣東省內長五十啓羅米突，建築費五，七〇〇，〇〇〇元，現已完成一部份通車，其餘本年八月可通車。

各省政府建造者 計有浙江省府所造之蕭山金華蘭溪綫，此綫係杭玉鐵路之一段，蕭山在錢塘江東岸，玉山在

江西省蕭山，至金華爲杭玉路之幹線，金華至蘭溪係杭玉路之支綫，全段長二百啓羅米突，建築費計六，五〇〇，〇〇〇元，此段現已完成通車，至現在修造中，或已

着手興工之鐵路 計長六〇九啓羅米突，其中百分之六十一係由鐵道部興辦，百分之二十六係由各省政府興辦，其餘百分之十三則係私人所經營，（甲）其由鐵道部興辦者，計有

（一）樂昌至大喜門株州至雷溪市兩段、樂昌至大喜長四十五啓羅米突，係粵漢路廣東境內之一段，現已動工，一年內即可完成，株州至雷溪係粵漢路湖南境內之一段，長八十啓羅米突，此段工程即將開始。

（二）潼關華陰綫，此綫係隴海西路之一段，長二十四啓羅米突，路基已經完工，現正安放路軌，鐵橋正在修造中，不久即可通車。

（三）華陰西安綫此係隴海西端之一段，長一〇八啓羅米突，刻已動工，進展順利。

（四）榆次—大谷—平遙綫，此爲大潼路之中段，長八十啓羅米突，榆次與大谷間之土基已經完成全段工程在

進展中。

(五)大浦老線。大浦現爲隴海路東端之終點，老線在海邊，連雲港即在此處，此段長二十八啓羅米突，可謂已經全部成功，僅有隧道處，尙在開鑿，俟完成則隴海車輛即可直達海岸矣，此外正由

各省計劃建造者 計有(一)金華玉山線，此係浙江杭玉路之一段爲蕭山金華段之延長線，長一五五啓羅米突，現已動工，正在進展中，(二)私人經營之鐵路，現有蕪湖孫家埠一線，長僅八十一啓羅米突，全線在安徽境內，此爲江南鐵路公司出資建造者，現已開工，將來可以與滬杭路之嘉興聯結。

●鐵部訂購機車車輛

開國有各路原有機車車輛，不敷應用，雖年來迭有增添，而相差甚鉅，現粵漢路限期完成，南段營業路線，已逐漸申展，機車車輛更形缺乏，故由鐵部向英國添購L10式機車四輛，客車十六輛，四十公噸，平車廿輛，經已訂定時期交貨，並擬續購四十公噸全鋼蓬車十輛，四十

公噸全鋼高樞車二十五輛，守車二輛，公事車一輛，限明年五月間交貨，撥交粵漢路應用，又膠濟路缺少二等臥車，故與他路聯運之時，頗感不便，擬添置二等臥車，以利行旅，又津浦隴海各路蓬車不敷分配，已訂購四十公噸全鋼蓬車二百輛，擬分撥津浦隴海各一百輛，另代津浦路訂購L10式機車八輛，以爲客運列車之用，其餘各路亦決按照財力及需要情形酌量添購云。

●杭江路積極展修

杭江鐵路爲浙贛交通樞紐，自江邊至蘭谿段早經通車，自金華至玉山段，經奉令趕築，定本年底完成，全段路基涵洞水管工程，業已次第興築完竣，橋梁工程，除金華江橋工程浩大，施工艱鉅外，其餘均將告成，鋪軌工作於上月初開始以來，自金華站至金華江橋，爲程約六公里，業經竣事，金華江橋以上，進展亦頗迅速，現已推進至湯溪站，由金華至湯溪，因定七月底先行通車，因金華江橋承辦包商，未能依限竣工，現復展期一月，路局已依照合同，處予罰金一千元，並繼續督促建築，該橋高約五十四

英尺，共有橋墩十三個，係全用洋灰砌成，工程堅固，現在橋墩鋼樑已上至第八個，故至八月二十五日左右可以完成，一月後，鋪軌工程，可推進至龍游以上，又一月可達衢縣，本年年底全段決能依限告成，俾元旦舉行全段通車典禮，茲聞路局爲便利沿線行旅起見，決先逐段通車營業，預定通車日期如下，九月十五日通車至龍游，十月十日通至衢縣，十一月十日通至江山，十二月底達玉山終站，所有沿線電務工程，於本年二月間興工後，爲期五月，全線已可通話無阻，又自金華站起，迄至玉山，沿線經勘定共設十四站，因限於經費，仍仿照前江蘭段辦法，各站屋均暫建臨時車站，一俟經費稍裕，再行擴充，正式籌建站屋，十四站屋建築費爲五千元，業已呈准建廳，發交包商趕築，又全路客票貨運基本票價，經核定每公里爲二分，呈轉省府備案云。

●同蒲鐵路狀況

同蒲鐵路自開工以來，無日不在積極進行之中，茲檢次至太谷段之土工，業已完竣，但太谷至介休段，因路線

四

接近民田之處甚多，並因小麥正在旺盛之時，以致遲遲未能動工，現因各處小麥，均已成熟，並已收割，故兵工築路局對於此段工程，決即積極進行，候麥子割盡後，即行動工，一切進行事宜，刻已籌備妥貼，七月中旬即可實行開工。又太原至榆次段，因地勢多坎坷不平，前爲工程進行迅速起見，曾雇用民夫五六百名，並派兵士協助修築，其土方工程，日內即可完竣。至於鐵路所需機車車輛，除向德商購買少數外，其大批者，閻錫山曾令此間之壬申製造廠仿造，除機車尚在計劃中外，車皮一項，現已製成多輛，惟因鋼輪爲車上之重要工程，且學理亦頗深奧，該廠爲求盡善盡美起見，現正交由各專家，細心研究，一俟審查妥善後方開始鑄造又晉西汽車合作社，爲開闢晉陝交通起見，決將西二段墊款修築，前曾擬具計劃書，並組工程委員會呈請全汽車管理局核辦，當蒙令准開工，當於六月一日實行開工，經一月有餘之積極進行，其汾陽至離石段（計長一百九十華里）業已完工，日內即將實行開車，其離石至軍渡一段，將仍由該社僱工修築，日內亦將開工，此段如成，晉陝交通，益爲便利矣。

京滬路車輛之統計

京滬鐵路，爲南京通上海之要道，自南京定都以後，京滬上冠蓋如雲，故該路客車，設備較週，關於該路最近各路車輛之數量，自爲人所注意，茲將該項車輛統計列於後，甲，機車共計六十四輛，內分運客車三十四輛，運貨車用二十五，各站調車用五輛，乙，客車共計二百〇五輛，內分花車或公事車八輛，頭等臥車十輛，頭等客車二輛，二等客車八輛，三等客車七十輛，四等客車五十輛，其他（內有頭二等或三四等混合車數輛）三十九輛，丙，貨車六百四十二輛，內有棚車四五四輛，高邊車一百一十九輛，裝牲畜車五十五輛，平車六輛，其他車八輛，丁，特種車四十八輛內分行李車三輛，守車三十輛，起重車一輛，水車二輛，救急車九輛其他三輛。

平漢路局之新計劃

平漢路管理委員會以鐵部期四年內完成粵漢全路，將來兩路互相聯絡，交通上息息相關，影響於該路者，必重

津浦鐵路月刊 第三卷 第七期 路界紀聞

且大，爲從容研究，以應此新趨勢起見，特向海內作家及路界名宿廣事徵文，題爲「粵漢告成與平漢路之關係」，應研究之點，（一）預測粵漢告成後，平漢路所可增加之新運輸及其增加之程度，（二）增進全路各線站運輸機能之計劃，（三）全線橋樑路軌木排之加固及修築，（四）籌備輪渡及江岸火車場，（五）如何使號誌電化，增進運輸效率，（六）平漢路現有車機是否敷用，並應增置何種車機，車機若干，需價幾何，（七）平漢路現有機廠機車廠，應如何擴充設備移置地方，一面籌設大規模機廠足應需要，應徵者對以上各計劃，應按照該路經濟能力，製定分期支配辦法，附具詳表，以期實用，限期二十二年九月底，酬金第一名百元，二名五十元，三名三十元。

世界最大船埠車站

法國奢埠七月三十日電訊婁李命總統，於上午十一點二十五分，乘汽車抵此，計於三小時內，歷程三百七十一公里，若搭火車特別快車，則需五小時方可到達，總統來此，係爲此間新建船埠車站，行落成典禮，此新車站，爲

世界最大之船埠車站，噸位最大之大西洋輪船兩艘，同時可在該站起卸，並裝載客貨，兩大船各艙位搭客，可同時登岸，不致擁塞，其中主要之車站建築，計長三百八十公尺，寬四十二公尺，車站對面，建一陸地車站，則長二百四十公尺，寬三十六公尺，高二十公尺，此兩大建築，共佔地二公畝半，以鋼骨水門汀及磚石建成，因海陸兩站，並未分隔，故旅客可節省時間甚多，且由陸上乘汽車，亦可直抵車站，又在碼頭另一旁，則建有飛機場，可停降大型飛機，因此大西洋郵船裝來之郵件，可即用飛機直送中歐科命及巴斯拉等地。

舉行落成禮時由婁李倫總統演說完成此壯大之車站，及奢埠發展之歷史，略謂奢埠在過去二世紀中，有此長足之進步，端賴強毅與奮發之精神，奢埠為聯絡新舊大陸之重要港口，商業上有重要價值，近年海陸兩地，交通頻繁，發展甚速，且法國海軍，已成重要勢力，世界一旦風雲突起，則法國海軍，可以有備無患，蓋海上交通之自由，與殖民地之防衛，諸維海軍賴也云。

中東路買賣成交後

●俄擬築鐵道七線

據日本鐵道省調查，蘇聯政府，擬於中東鐵路出賣於偽組織之後，另行在國內建設新鐵道八，以代替中東鐵路從事遠東進出，挽回遠東經營之鉅勢，該計劃擬於一九三三年至一九三七年間實施，鐵道建設自本年末起工，其所擬新綫如下（單位百萬日元）。

- (一) 烏拉爾地方 基羅程七三公哩竣工後，更延長五公哩，總建設費一一。
- (二) 巴希基里亞地方 基羅程四八六公哩，竣工後更延長五三〇公哩，總建設費二二六。
- (三) 西部西比利亞地方 基羅程二七三四公哩，竣工後更延長九〇〇公哩，總建設費五五二。
- (四) 加柴科斯登地方 基羅程三六〇一公哩，竣工後更延長一五〇〇公哩，總建設費五八四。
- (五) 東部西比利亞地方 基羅程二二一五公哩，竣工後更延長一一七五公哩，總建設費七八三。
- (六) 遠東地方 基羅程三八五公哩，竣工後延長六八

公哩，總建設費二三九。

(七)中央亞細亞地方 其路程一八〇九公哩，建設費二八九。

●滿洲鐵路擴大警備

聞「滿洲國」鐵路改革其制度，又吉會鐵路開通，關東軍對於鐵路之警備任務漸次擴大且複雜，陸軍當局鑒於此事，決定本年十月斷行滿洲鐵道警備力之充實及制度之改革，以期鐵道警備之萬全，現已進行製作其具體案，其內容大體如下。(一)滿洲全鐵路之警備區域分爲三區，(二)充實現在獨立守備隊之內容，復分爲三隊，各獨立守備隊擔任上項警備區之一，(三)各守備隊置司令部，由中將或少將任司令官，而直屬於關東軍司令，此辦法將於十月一日實施。

●三國鐵路聯運會議

莫斯科通訊謂在此間舉行之第四次蘇聯波蘭德意志三國鐵道聯運會議，業已結束，該會對十三論點會作冗長之討論，就中有一問題即計算聯運鐵路關稅之貨幣單位問題是，該會決議將原用之美國金元單位制取消，主張將來採用一種特種單位，與關係三國之貨幣有保持固定相關，至於三國間賬目之結算，今後亦不用美元，而用德之馬克及波蘭之茲洛蒂，波蘭鐵道現已提議減徵關稅額數，以利運輸，大會對關稅之重行厘訂事宜，決延至八月間，下屆會議將於明年四月在威爾諾舉行，同時此間又在進行蘇聯德國及立陶宛三國會談，討論鐵道問題，此次會議之召集乃由美金元狂跌所促成，因上述三國之聯運關稅過去俱採用美金計算者，該會將設法使鐵道關稅得一基準之水平，不受美元變動之影響云。

秋意

揚帆

不再是熱風了，

柳條兒也顯得鵝黃；

殘葉於無意間，

一片片跌落在地上，

這給予人以驚醒：

炎暑已經遠遁。

★ ★ ★

健美的是浣紗的村姑。

擺脫了夏天的疲乏，

開始勞作；

黯紅的臉兒，

襯着黯紅的夕陽，

猶如一朵玫瑰。

蟬聲却帶了些些涼意，

不是高亢的調子了。

一九三三新秋，作于傍晚。

交通史出版廣告

交通史全書分總務路政電政郵政航政及航空六編都千餘萬言經五次之改組歷八載之歲月始告成事為研究交通行政及服務交通界必需之書茲為閱者選購便利起見分編出版郵政航空兩編先成揭其售價於此

甲、交通史郵政編價目

- 一、維昌報紙平裝 全編四冊 價四元
- 一、毛道林紙平裝 同 上 價五元
- 一、毛道林紙精裝 同 上 價六元六角

乙、交通史航空編價目

- 一、維昌報紙平裝 全編一冊 價一元
- 一、毛道林紙平裝 同 上 價一元二角
- 一、毛道林紙精裝 同 上 價一元六角

上列各價在本會直接整購每編十部以上九五折 二十部以上九折 三十部以上八五折 五十部以上八折 郵購寄費照原價加收一成(同時每編購至十部以上可酌減但以報紙一種為限)

南京國家海鐵道部內

發行者 交通部編纂委員會

上海民智書局及各分局

上海交通大學及北平管理學院唐山土木工程學院

鐵道部直轄各路局

交通部直轄各電政管理局郵政總局及各郵務管理局

代售處

「自然科學」季刊

本刊內容：討論自然科學問題，介紹科學新著，發表本內科學院教授研究所得及登載國內科外工廠參觀報告，以供研究科學者之參攷，現已出版至第三卷第三期，每期定價大洋三角，全年一元二角，郵費在外。

編輯處 國立中山大學理工學院
發行處 國立中山大學出版部

鐵路協會月刊編輯委員會啓事

本會月刊自在京出版以來已歷五載，迭次徵文承海內同人源源惠稿，并蒙各界誠意指導，至爲感佩。茲自五卷四期起，將本刊內容大加改良，並請專家丁文江、王寵佑、程孝剛、金濤諸公等分任撰著，以副研究鐵路學識及愛讀本刊者之雅意。本刊總發行所在南京金川門五號，本會其他各地分會各大書店暨交通大學、北平鐵路大學均有寄售，價目一律，各界定閱無任歡迎。

雜



俎

文錄

津浦路同人公祝童節母濮太夫人六十壽序

十壽序

中華建國二十有二年、夏歷癸酉、六月六日、爲童節母濮太夫人六十稱觴之辰、哲嗣賓秋先生請徵文爲母壽、蓋聞生日之禮、顏氏家訓、稱江南風俗是日有供奉聲樂、意者此。禮始於齊梁之間、後世習以爲典云、序壽亦非古也、歸太僕嘗論之而嘗爲之、壽序者、猶昔人贈序之例、贈言之義、粗者記事、精者明道、是故稱人之善、溢而飾之不信也、述先德而過其實、是不以君子之道事

其親者也、今立言者知其事信、爲父母者亦樂以文字道其生平爲祥、吾人因事致敬、不亦可乎、賓秋之言曰。童於江夏。世爲士族。自吾七世祖柳樵公、次春泉公、兄弟相繼舉孝廉成進士、洪楊之亂。武昌三陷。吾闔家殉難者四十餘人。吾祖鶴舟公僅以身免。童氏之危。不絕如縷。而志乘語焉弗詳。又曰。自吾繼祖母翁太夫人來歸。吾顯考成之公生。厥後家道漸復。光緒壬辰。吾母濮太夫人來歸。越年癸巳二月賓秋生。乃不意是年十二月中旬吾父竟一病不起。吾母誓以身殉。時賓秋在襁褓中。吾祖父母以大義相勗。始稍稍抑其悲痛。納亡者於棺。撫生者於室。此三十年中。繼以翁姑之喪。米鹽之困。吾母殆終其身少一日之歡焉。嗟乎。罔極之恩。人所同也。人非金石。摧折可傷。况在暮年。家獲再造。行路稱之。况在人子。此賓秋今日所以壽吾母之志也。蓋其爲煒等述者如此。若太夫人者。節與孝可謂兼之矣。求之彤史。猶或難之。是可敬矣。雖然。童氏世有碩德。又不自今日始也。噫。可以勵薄俗矣。古者。明賢在位。以吉凶賓軍嘉五者治國。風民以禮。禮者。濟法之窮。故曰。規矩方員之至也。聖人人

倫之至也。然禮之用、和爲貴。太繁則弛。太嚴則僞。不及則野。故三千三百之文。後世存其略。眉山蘇氏曰、聖人之慮事也蓋詳。嚴於禮、而通於詩、和於樂。嚴以待賢者。寬以全中人。旨哉言乎。夫養生送死有道。此人情所易爲也。固非封肉示愛、廬墓示哀、可比也。若婚姻以時、夫婦有別、亦非柏舟誓志之艱貞也。乃近世以來、歐風東漸。議者慨國勢之不振。因習尚之各殊。惡禮德之縛束。有以東方倫理爲詬病者。而不知禮順人情。極爲平等。惟此孺慕之心。與冰霜之操。無貧富、無貴賤、無強迫、無虛僞、一也。則雖至大同之世不廢可也。蓋時方喪亂。尙孫吳蘇張之術。驅民於慘刻苟營之途。斯已矣。如其不然、欲存忠孝之八教。養和平仁愛信義之風。則如太夫人一生之節孝。及其先世一門風烈。得海內宏達而激揚之。播爲文章。蔚爲風氣。其影響於社會人心者、豈淺鮮哉。抑又聞之、賓秋雖少孤、夙承母教。其事親之道、亦有可記者焉。年十九、初入鄂護督楊文鼎幕任記室、月入僅數金。而甘旨弗闕。當此之時。殆容甫所謂單家孤子、寸田尺宅者歟。鼎革後、服務於新聞記者業、及地方議會事、

時譽漸著。十五年劉玉春之役、舉家陷武昌圍城中。賓秋任慈善團代表、出入鎗林。救濟全城難民。且負母攜妻子以出口。倘有不測。吾家鯨寡孤獨。四字俱備。不孝莫大焉。其敏幹濟變有爲如此。今春任甯夏省政府駐京代表辦公處長、迎母來游江南虎邱、惠泉、栖霞、孝陵、諸勝。登山臨水。依杖履日無慢容。又色若孺子也。由是觀之、寸草之心。洵無愧春暉之堂矣。今者、太夫人花甲初屆。後福孔長。孫男孫女等、繞膝繩繩。顧而樂之。將見坐致上壽也。然則天之報施善人果何如耶。而童氏自此大矣。煒等自慚淺學、未足揚微、惟幸知交日親、見聞較實、謹拜手稽首而爲之序。

詩錄

贈友人三首

秋柳

鷓鴣嚇鷓鴣。鳴蜩友鷓鴣。衆女妬蛾眉。謠詠不能休。仰天忽一笑。不入樂與憂。止心於沖漠。將與造物遊。天風曠高懷。人類發清謳。觀魚逢惠施。化蝶夢莊周。寄言素心人。適志復何求。

此生不能飲。意本不在酒。得酒醉便狂。眇然凌萬有。袖
來神山三。吐出雲夢九。君欲遊蓬萊。祇須入吾手。君若
歸瀟湘。胡不寄予口。時友欲返湘又欲
赴冀千山故云不歸亦不遊。且爲支
離叟。相對一長吁。猶未喪吾偶。

漁郎入桃源。應識仙凡殊。返舟告太守。無乃俗而愚。豈
謂此中田。可以拓官租。仙境本非遙。只隔一山隅。但無
終南徑。捷足可先趨。自非先覺者。誰與辨迷途。老矣君
與我。搔首費踟躕。

寄懷劉君宏度武昌

子威

我飲建業水。子食武昌魚。遠蒞渺何處。江南一寄書。孤
雲任舒卷。雙鬢各蕭疎。楊柳碧如此。經年感索居。

江干晚眺

前人

真箇天無際。江帆出沒頻。潮來高過岸。日落大於輪。浴
水初生幘。跳波一尺鱗。青山回首處。烟靄滿城闔。

司徒廟四柏中其一被雷火而枝葉仍盛作

詩美之

穎人

四柏中間最矯雄。斧斤不赦虐雷公。劈如鄂廟分屍棺。生
似龍門半死桐。殷社序疑兄弟及。葛祠愛亦主臣同。邊柯

剪伐根還茂。活國吾思固本功。

景山與織雲聯句

前人

采杞人歸日未斜。穎萬松浮翠誤昏鴉。危亭高下臨荒殿。
織瘦蝶伶傳戀野花。石炭尙局山澤氣。穎枯槐幾閱帝王家。
春城誰念邊烽近。織流水依然陌上車。穎

奉題叔咎居士先德楊綬臣觀察箴遺墨

楫臣

當年典郡媿巽黃。寸楮尤爲太守光。觀察曾守不識誰家懷袖
蘇鎮兩郡裏。至今如見米襄陽。

舊從千佛溯前緣。公令叔與先考繼臺
公爲同治甲子同年五馬文章益可傳。今日吉
光留片羽。令人心折嗣君賢。

詞錄

惜秋華

秋柳

玉樹搖秋、正高樓映月、晴開雲幔。有箇麗人、飄然步虛
天半。凌風綺袂疑仙、曳一縷纖歌柔婉。爭看、近冰肌坐
處、清涼無汗。歸倚鏡臺畔、鎮揮毫對客、簪花書粲。
眼角少年、誰識絳仙才豔。何因淺笑輕舉、結幾許眉間恩
怨。休管、吐芳情孤吟自遣。

揚州慢

榆孫

臘鼓聲殘、星杓度轉、驚心換了青燈。漸天風剪水、料釀
雪催冰。最愁向梅花索笑、花應笑我、瘦影伶仃。祇茸窗
枯坐。吟肩凍似秋蠅。何來警訊、頓飛來東海塵腥。恨
橋上鷓鴣、城頭烏啄、舉目堪驚。怕過溱河問渡、寒流怨
、慘不成聲。又休教追憶舊遊、還是承平。夢窗詞年事謝
青燈驚換了

壽夏蔚如同年六十壺中天 穎人

君真健者、想前身青兕、縱橫南北。乳酪醍醐今四穆、壽
骨兄弟羣識。出塞功名。度遼心事、長揖將軍客。賦鷓何
意、一枝巢父容得。聞道戀戀東華、故都塵土裏、微哦搖
膝。省憶平生游釣地、無恙青溪柳色。螺黛貽香、鸞春舉
案、霜鬢相看白。石城文獻幾時歸、綴吟筆。

兩段流民的寫真歌謠

(翁)

得過且過、挽甚麼災、問什麼禍、人民困苦與我何涉、無事時携妻妾汽車坐、纔出院門、門崗么喝立
正舉槍、威風可嚇、跳舞場時涉足、大饗堂、相爭逐、不似好色、而且好貨、民膏民脂、任意搜括、
到不了時、聲言出洋、雖是命蹇時乖、依然能自快樂、
行不得也哥哥、行不得也哥哥、前途盡坎坷、賊匪實在多、盤鄉居村沒奈何、持槍恐嚇、沿門搜羅、
衣服物飾任意摸、只要財帛猶可說、怎奈還掠人女子、姦人婆、不顧國法、不顧道德、笑呵呵、行也
不得哥哥、行也不得哥哥、

▲新醫藥家 ▲國醫藥家 ▲衛生學家不可不讀之醫藥雜誌
▲公共團體 ▲新式家庭 ▲各圖書館不可不備之衛生書籍

創刊於民國十八年

褚民誼博士主編 醫藥評論

(內容一般) 本刊為國

內外七十餘位新醫藥界博

碩名彥褚民誼汪金張余雲

軸夏慎初郭琦元宋國賓謝筠壽李坤身趙矯黃梁心周夢白等所組織之醫藥評論社發行內分社評社論

專著譯述常識等門其中言論不分新舊醫藥無不抉微攝妙加以新穎精確之記載予以公正嚴明之月旦關於我國舊有醫藥尤多科學之糾正提倡文字淺顯不落陳套凡我人手一編不啻聘一衛生顧問也(歡迎試閱)函索附郵五分即寄(定價低廉)全年二十四冊祇收大洋一元國外因郵費甚重每年兩元五角來信請掛號并用郵局匯票如

寄郵票概作九折以一分四分爲限(定報地址)上海亞爾培路四百〇八號本社發行所

津浦鐵路月刊 **廣告索引** 第三卷第七期

INDEX OF ADVERTISERS

天津開灤礦務總局	封面內頁
泰山不可不登	目錄前
津浦鐵路日刊	目錄前
鐵道法規彙編出版廣告	目錄前
上海中興煤礦公司	論著後
南京印刷有限公司	論著後
天津中國實業銀行	論著後
工商半月刊	譯述後
人文月刊	譯述後
平漢日刊平漢月刊	專載後
平漢鐵路月刊徵文啓事	專載後
粵漢鐵路株韶段工程局招投工程廣告	研究後
平漢鐵路年鑑出版廣告	研究後
交通雜誌	統計後
建國月刊	統計後
海軍雜誌	工作報告後
科學	工作報告後
道路月刊	路史後
新亞細亞月刊	路史後
交通史出版廣告	路界紀聞後
自然科學	路界紀聞後
鐵路協會月刊編輯委員會啓事	路界紀聞後
醫藥評論	雜俎後

津浦路局鐵路月刊徵稿簡章

- 一、投稿須與本刊宗旨內容相符
- 二、已登載之稿酬金每千字自一元至五元為度
- 三、投稿須繕寫清楚並加標點
- 四、投稿文言語體兼採
- 五、投稿如係由東西文逐譯請將原文一併附寄如
 版籍浩繁請示書名及出版坊號與日期
- 六、投稿無論登載與否原稿概不退還如未定之稿
 在五千字以上且附寄郵票預先聲明者不在此
 例
- 七、投稿登錄者得酌量增刪之
- 八、投稿請寄浦口津浦鐵路局總務處編查課

目價告廣				目價報定		期七第 卷三第
優等 (封面內頁底面外頁目錄前頁)	全頁而一期三十元	三期八十元	六期一百四十元	全年十二期二百五十元	報價係大洋計算郵票實足代用	每册另售 半年六册 全年十二册
	半頁而一期十八元	三期四十八元	六期六十四元	全年十二期一百五十元		
	四分之一頁而一期十元	三期二十七元	六期四十八元	全年十二期四十二元		
	普通 (正文前後插頁)	全頁而一期二十元	三期五十四元	六期九十六元		
半頁而一期十二元 四分之一頁而一期七元	三期三十二元 三期二十元	六期五十六元 六期三十三元	全年十二期一百二十元 全年十二期六十二元	郵費 每册 本埠 乙分 外埠 二分半	三 角 一元六角 三元	出版日期 中華民國二十二年七月卅一日 編輯兼 津浦鐵路管理 編查課 發行者 委員會總務處 印刷者 南京印刷股份有限公司