

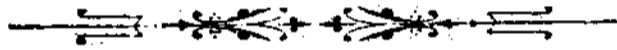
20

五月五日

# 鐵路雜誌

第二卷 第六期

中華民國二十五年十一月一日發行



## 本期要目

- 論統一各路職務分類名稱……………任家誠
- 鐵路與軍事……………王際憲
- 從頭到底一部中華民國(九)續第二卷第四期……………徐鄂雲
- 貨物運輸通則的認識……………
- 農業國家鐵路運輸地位沒落之概觀……………韓奎章
- 號誌概說……………宗之琥
- 評吾國最近改訂之鐵路列車及車輛統計辦法……………許靖 沈奏廷
- 關於列車及車輛統計問題……………劉傳書
- 正太車務改進的研究……………陳多三
- 日本國有鐵路乾冰式冷藏車之構造與其運用方法……………劉德明
- 講 和平是戰爭戰爭是和平……………張嘉璈
- 鐵路之新需要與新責任……………張嘉璈
- 自力主義的國家觀……………章淵若
- 增 節約運動應有的認識……………

中華全國鐵路協會出版

國立北平圖書館藏

河 北 省 磁 縣

# 怡立煤礦股份有限公司廣告

烟 煤

煤質非常優良駕乎中國各省所產烟煤之上火力甚大灰分輕炭素高發揮力適合各種鍋爐之用毫無煉爐之弊凡各項工業重視燃料減省出品成本者請試購之

清 水 焦 炭

質堅灰輕火力強大所含硫磺甚微用之煉鋼鐵能格外多出且無脆硬之弊頗適合機器廠鋼鐵廠之用 凡賜顧者請隨時與各處售煤所接洽不勝歡迎

總事務所 北平西交民巷登兒胡同二十八號  
電話南局三七三五電報掛號一八三七 礦 場 磁縣西佐村

營業經理處 設在平津路馬頭鎮車站  
電報掛號一八三七

鄭州辦事處 設在銀行街二十號  
電報掛號二五一六

漢口售品處 設在特三區漢安里五號  
電話二三一九一電報掛號四九二零

天津辦事處 北馬路白花廳胡同鴻興汽水公司內  
電話二三六七九電報掛號八六五五

上海售品處 設在法租界公館馬路三十五號  
電話八三零五電報掛號零七零一

北平代售處 宣外西城根輔興隆煤棧電話南局一五五五  
宣外西城根光平煤棧電話南局三一零二

## 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。

中華全國鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會啓



# 鐵路雜誌

第二卷 第六期  
民國二十五年十一月出版

## 插畫

隴海鐵路建築工程

(上) 臨潼車站  
(下) 華州車站

- 論統一各路職務分類名稱……………任家誠(一一七)
- 鐵路與軍事……………王際憲(九一—一四)
- 從頭到底一部中華民國鐵路貨物運輸通則的認識(九)續第二卷四期……………徐鄂雲(一五一—一九)
- 農業國家鐵路運輸地位沒落之概觀……………韓奎章(二一一—二七)
- 號誌概說……………宗之琥(二九—四二)
- 評吾國最近改訂之鐵路列車及車輛統計辦法……………許靖(四三—五五)  
沈奏廷(四三—五五)
- 關於列車及車輛統計問題……………劉傳書(五七—六二)
- 正太車務改進的研究……………陳多三(六三—六五)
- 日本國有鐵路乾冰式冷藏車之構造與其運用方法……………劉德明(六七—七四)



廣 告 索 引

怡立煤礦股份有限公司廣告	八頁	工業中心	七四頁
吳紹曾博士鐵路貨等運價之研究	八頁	中華郵工	八六頁
交通大學管理學院教員著作一覽表	一四頁	正風	八六頁
華山導遊	二〇頁	俠魂月刊	八六頁
京滬滬杭甬鐵路(一)	二九頁	無線電	八六頁
京滬滬杭甬鐵路(二)	五六頁	正太鐵路管理局啓事	一〇六頁
防空雜誌	五六頁	海軍雜誌	三三頁
陸大月刊	五六頁	時論旬刊	三三頁
航空雜誌	五六頁	晨報	三三頁
國論月刊	五六頁	浙江省建設月刊	三三頁
平綏鐵路優待遊覽大同雲岡石佛寺辦法	六二頁	中央警官學校校刊	三四頁
交通雜誌	六六頁	現代青年	三四頁
社會科學	六六頁	經濟旬刊	三四頁
清華學報	六六頁	漢口商業月刊	四〇頁
鐵路月刊	六六頁	中國建設	四〇頁
現代司法	七四頁	日本評論	四〇頁

鐵道部施政成績 廿五年七月份	(七五—八五)
中華國有鐵路營業進款概數月報表民國二十五年七月份	
講 壇	
和平是戰爭戰爭是和平	張嘉璈(八七—九一)
鐵路之新需要與新責任	張嘉璈(九一—九四)
自力主義的國家觀	章淵若(九四—一〇三)
節約運動應有的認識	(一〇三—一〇六)
鐵路要訊	(一〇七—一三三)
文苑	(一三五—一四〇)
部訊	
路訊	
國外路訊	
日記	
詩	

## 本雜誌啓事一

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。

鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會啓



臨潼車站



華州車站



## 論統一各路職位分類名稱

任家誠

今之言行政者，有不易之原則焉，曰效率之發揮，曰經費之樽節。行政學先進衛羅倍(W. F. Willoughby)，懷脫(L. D. White)諸氏於行政學偉著中，昭示極明；揆之事實，政府之建立，所以為民役也，財取之於民，力求之於民，設政施治，自亦應以人民之福利為前提。經濟之道與，可以少耗民財，促進效率，可以多增民利，蓋經濟學者所謂以少數財富之消耗，求巨大效能之實現也。然則此二原則，何以求其達到，或曰言行政效率宜整肅官常；言經濟之道，宜開源節流。茲二者，以學理衡之，僅為消極之辦法；求其澈底，當自改革人事行政始，蓋政務待公務員為之辦理，政務為被動無形之物，得失所繫，當在辦事人員之是否運轉得當；故行政效率行政經濟之原則之實施，惟以人員能力之是否能發揮自如為依歸。然則人事行政如何求其發揮，當以職位分類

之合理化統一化為前提。何以言之，職位分類既有定期，升遷有道，躡等之弊可泯，施之以考績，遇之以獎懲，公務員努力之目標有定向，效率不求其顯著而自顯著；職位分類既有定期，俸給有準，同職同俸，俾得之習尚可弭，國家之經費，不求撙節而自撙節。抑尤有進者，分類有準則後，中央對於各機關人員工作之勤惰智慧，可以作集中之比較，成績優異者，勉之獎之，落後者戒之懲之，於是方可謂人事行政設施之得當，方可求行政效率，行政經濟之發揮。

回顧我國鐵道機關，近方以促進行政效率為向前邁進之目標，國步方艱，工商業落後，運輸事業一蹶不振，各路更競以開源節流為補救危機之唯一政策。近年以來業務上之改良，運輸方法之革新，消極之設施已有相當成就，理論上鐵道事業應有蒸蒸日上之可能，然而各路均以經費支絀，預算



不足為苦，細究其故，則鐵道行政之尚未趨於完美，鐵道人員辦事能力尚未儘量發揮，有以致之。故欲挽救危機，當自改革鐵道行政始，欲改革鐵道行政，當先注重鐵道員工之管理，欲求鐵道員工管理之得當，更非如一般行政之先事，着手統一職位分類名稱不可。

試觀各路組織，因路而異，因人而異，而職位名稱，更不一致，標奇而立異者有之，因循而從俗者有之。相同之工作，在不同之路局中有不同之名稱；相同之名稱，更有不同之工作。路與路間失其調轉之機能，待遇方面失其公允之比例。諸此現象，皆因職位分類不能統一有以造成。其弊舉舉大者如下：

一、部方失其統一之能力——各路集中管理之機關為鐵道部，是各路路政之設施，均應受鐵道部之監督。今職位名稱各各不同，各路假定有詳細之員司工作報告，以職位不同之故，工作成績之考覈，不能彙集各路局為比較。各路路政之良窳，失其考查之目標，分工合作之程度，不能有得力之觀察，員司之勤惰，更將漠然不明。此種現象，最初蓋因外人借款之關係，各有割據把持之野心，深不顧中央機關加以統制或監督，乃有支離破碎，巧立名目之方法，以離間中央

與各路之關係。今各路債務次第歸還，前失之路政管理權逐漸收回，而中央政府又致力於權力集中，統制監督之實施，對於路政集中管理正當之時，此種違反集中機關應有權力之弊誤自不可視若無睹。

二、薪給失公允之道——同職同俸，理所當然，亦為決定俸給之最先原則。今職位名稱，漫不一致，失其統一，何能求待遇之公平，考鐵道部於民國十九年曾由資歷審查委員會議定「國有鐵路職員薪給等級表」，別全國鐵路員司為四十四級，按級叙薪，待遇方面已得其平；對於職位亦有相當之分類，而按職敘級，以定薪額，其理亦當。苟各路能循之實行，薪給自可公允。今則各路均以特殊情形不能完全遵照為名，更自定職位名稱，強合級別。職位既屬自定，因路而異，各不能一致，故同司一事，或以職位名稱所定較高，強合較高級別，得取鉅額薪給；或以職位名稱所定較低，降級敘薪；造成級別一致而職別分歧之現象。於是薪給之定，僅定於級，未定於職，於理欠當，更失同職同俸之公平原則。

三、各路員司失調轉之機能——我國各路情形，一方面受政治上之牽涉，一方面蒙外債之桎梏，差別殊大。路與路間，彼此因不明內幕，致因隔膜而疏遠，甚而各不相關。致

隔膜之故，自又與外人有莫大之關係，蓋一國投資於某路，視之若禁樹，壁壘相守，惟恐外來勢力侵蝕其獨霸之權。在現在各路集中於鐵道部管轄之情勢下，路與路之秘密自應揭之公開，各路設施之特點，應互為參考，互為介紹，以為推進運輸效能之先機。員司之調轉，藉以交換介紹路政之特點，調整各路之關係自屬必要。衡之近代行政學理論，我人深

以為人員之調轉，為增加人事行政效率之要道，蓋不獨調轉機關間，得收其益，員司因調轉而增加經驗，增加辦事興趣，公私雙方並沾其惠。抑有進者，試觀現在鐵道部員司中，熟悉各路實情，會親履其境，一一服務者，能有幾人，為增厚鐵道部管轄能力計，人員之調整，以增長其經驗，尤為必要。今各路間因職位分類名稱之各各不同，甲路之員司苟調至乙路，乙路不能比照其昔日職位，與以合宜之工作，無論在待遇方面職位方面調轉時，必生重大之困難。此為不統一之弊之尤者。

有茲三點，我人可以知統一各路職位分類名稱之重要。然則事實上確有困難，不能不為我人所考慮，尤著者如下：

一、各路情形之不同——各路因環境關係，地位關係，職位名稱之不統一，自亦有其苦衷在。以津浦路言，以長江

輪渡之關係，有設置港務課之必要，其中員司之任務為他路所不易見者；平漢津浦二路，以路線綿長，管理不易，為求其便利計，有分設辦事處之必要，故舍局中之各處外，更有辦事處之設，而他路則並不需要，於是造成其職位名稱之特異。

二、各路傳統觀念之造成——一路有一路之歷史，且以外債關係，外人勢力散播各路，昔日之集中機關，失其統馭之能力，於是造成各路各自為政之現象。職位之分類，當初並非會集各路安商決定，更非昔日之郵傳部，交通部為之劃一規定，因之名稱不能統一。雖鐵道部於十九年由資歷審查委員會議定劃一辦法，究以傳統觀念之造成，積久習生，欲求其驟然之改變，卒不可能。

關於此二點，誠屬實情，然則我人言職位分類者並非指絕對相同一無差異之職位，方可別為一類，僅就其工作之相者而已，否則普天下事，決無相同之可能。故遇特殊情形如津浦之港務課，平漢之北平辦事處時，多設處課，非所計及，而僅須以其職務為分類可，（處課之設立問題，為鐵道行政組織問題，並不屬於本題範圍之內），是則第一點之困難可以迎刃而解。至於第二點，今日之我國，方在勵精圖治

之時代，與新政，革舊習，此種傳統觀念自應剔除，以毅然決然之辦法實行改革。好在分類名稱之統一，於行政之改進為有益，於外人之權益，及員司之地位，並無劇烈之變遷，當不致受鉅大之阻力也。

至於統一之方法，決非憑一二人之意見或書本理論，閉門造轍，可能決定。各路有特殊情形，不能強同，前已言之，故種種困難，不能不加顧及，余以為須廣採各路意見，彙集比較，就其現行名稱中，酌取共同之名稱，俾一方面達統一之目的，他方面更不與各種特殊情形相違悖，致使各路以不能適用而生反響。

統一職位分類之第一步為調查，藉調查而明悉各路之現用名稱，更可藉此觀察各路特殊情形之所在。調查之法，或為實地調查，或為函詢。實地調查法實行時，宜委派對於所查各該路有經驗之人員實地至各該局詢問。函詢可由部方以書函之方法，詢問其現行名稱。二法之中，自以實地法為妥當。不論用實地法或函詢法，務必預定詢問範圍，俾調查者有所遵循，答覆者有所依據。關於詢問範圍自不外各職位之名稱，任務及責任，決定此職時日，昔日之名稱等等。

答覆者，有二種，一為由局方人事課（或政績課）轉與各

主管處科負責作答。一為各路員司。各主管處科方面所應答者，偏重各職位在全體制度下之地位，重要性工作性質等，員司方面之應答者為工作性質，日常事務，專門化程度，責任輕重等。此種答覆應先由部方印就填單，註明問題，發與各局及各員司。無論實地法及函詢法均可引用此種填單，蓋實地之調查，可為填單之補充及證明。再一方面觀，可為實地調查亦不過為比較的，決不能按職詳詢，甚或按名面詢。故調查之最好方法為合法之合併，即先行函詢，然後研究其所得，有疑難處，再實行實地調查之法。附擬就之填單。

### 職位名稱調查表

甲：請填可填姓

姓名：.....

職名：.....

機關：.....

.....

職 位

1. 足下職位之性質及名稱為何？.....

.....

工作地點

2. 足下之工作地點在何處？ .....

如有，

如何計算？ .....

3. 常有出差否？ .....

統馭責任

4. 如在站路服務，限於何段？ .....

10. 足下有無隸屬人員？ .....

5. 足下之直屬長官為何人？ .....

(+或-)

責任

11. 隸屬員司之職位名稱為何？ .....

6. 足下確實所任何事？(不厭求詳) .....

個人諮詢

.....

12. 足下入職時 .....

.....

13. 升擢經過： .....

工作時間

7. 足下工作時間為： .....

14. 對於現任工作認為可以發揮足下之本能否？ .....

(甲) .....

.....

(乙) .....

.....

(丙) .....

.....

(丁) .....

.....

(戊) .....

.....

請假情形？ .....

填表者 .....

8. 足下現在所得薪額幾何？ .....

日期 .....

9. 如工作逾時有無額外津貼？ .....

乙 請直屬長官填註

君之工作詳情如何，及對於整

1. 所詢 個機關之影響：

2. 足下認為此工作職名是否相符？

何故？

3. 與此君之個性是否相宜？ 何故？

4. 足下認為担任此職人員應有之資格如何？

甲、教育：

乙、資歷及經驗：

丙、個性：

5. 足下曾否閱完此君在正面所填之表？

與實在之情形有出入否？ 有之，如何

簽名：

職名：

機關名稱：

日期 年 月 日

覆核者

對於前填二表有無意見？

有之如何

簽名：

職名：

機關名稱：

日期 年 月 日

(註此二表應印於同一紙之正反面，正面由員司填註，反面由直屬長官填註，最後再加高級長官之覆核以為參攷。)

調查之手續既竟，各路彙送填單到部；第二步乃為整理，或謂調查之時，遍及全國各路員司，手續必見麻煩，然事

實上則不然；麻煩之手續則為整理，蓋路員逾萬，填單亦如之，欲求其辦理順利實非易事，其法當先分類以簡其事，別處別科，別股別廠，以同類者歸入之，然後逐一整理。至於情形特殊者，不必勉強歸類，而另行整理。經過詳細之調查後，一切特殊情形均可於表內察出，故整理時即可加以甄別。

第三步為實行統一，因整理就緒後，職名相同者可以職務相比較，職務相同者，可以職位相比較，歸綜彙集以作最後之決定。如發生疑難不能解決時，再用函詢法或實地詢問，務求認識清晰，統一合理。

第四步為徵求各路同意。統一既竣，以草擬之統一，職位名稱計劃書，發交各路簽註意見，俾路方能確實明瞭統一後之內容。對於不能適用之處，應據直陳明，以供部方最後之徵求，最後之決定。

此種統一方法，手續甚繁，非年餘不能竟全功，或將以為多此周折，盡不就部方材料定之，較為簡便，我國人施政，立法，事實與理論往往不能兼顧，故計劃方法非無發表，卒因不合實情或太重事實，不能有合理化之成就，我人當不能再蹈茲覆轍致徒有成法，不適應用，故主張審慎從事也。

此文之撰，作者目擊現在各路職位名稱不能統一之弊流，有感而發，本不敢作為建議，而欲提倡合理化之研究，作公開之討論。作者素攻行政學，對於鐵道無深切之認識，第此文，無非求價拋磚引玉之願。至於統一之是否必要，方法之是否妥當，懇國內學者，不吝指正。

於交大，二十五年十月

## 管理淺說

管理不僅為個人謀利益，且為社會人謀幸福。管理是一種技術，也是一種科學。他的範圍，是在如何指揮有組織的人力去實施於物質的極度利用，以造成人類之最大幸福。故用分析眼光去看管理，則（一）管理之對象有二：一曰「人」二曰「物」。物分四種：一曰金錢，二曰原料，三曰機器，四曰土地與建築物。（二）管理之目的亦有二：一曰「社會效用」，二曰「個人利益」。

Management of An Enterprise - By Baderstin)

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暨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 壘 著     |
| 中國政府(英文)    | 林 壘 著     |
| 法律大綱(英文)    | 林 壘 著     |
| 研究科學之方法(英文) | 林 壘 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      | 沈 奕 廷 著   |
| 鐵道材料管理      | 鍾 偉 成 編   |
| 公路運輸        | 鍾 偉 成 著   |
| 運輸學水道編      | 王 炳 南 合 著 |
| 東北鐵路問題之研究   | 熊 大 惠 著   |
|             | 王 嗣 文 著   |



# 鐵道與軍事

王際憲

鐵道敷設之動機，除經濟目的之外，尚有軍事上之必要。鐵道於戰時可迅速輸送軍隊及軍需鐵道網之普及與否，關係勝敗者極大。

俄帝尼古拉一世，於敷設彼得堡到莫斯科間鐵道之際，在地圖上繪一直線，即依之而建設，乃完全出於軍事目的之好例，是可稱之為軍用鐵道。但最初為軍用鐵道經過相當年月後，即轉移為一般經濟的或旅客之交通工具，永久為軍用性質者則甚少。

各國皆各有其對國防之觀念，如戰前德國一貫之國防觀念，為「建要塞不如完成鐵道網」，故德國取攻擊的態度，為便於攻入法國計，注全力於建設萊茵河兩岸之南北二線，更設橫斷十四大幹線，其他在萊茵河右岸之補助鐵道九線，完全為戰略之目的非經濟的鐵道線也。其附近主要站之站台，

盡力加長，以便停留長大之列車，站內之設備可由五十輛車編成之列車每隔十分鐘出發一列。

法國在戰前努力於要塞之構築，鑑於普法戰役之大敗，改從來以巴黎為中心之鐵道計劃，乃敷設向德國國境東方及北部方面鐵道十二線，其中若干線不經巴黎直赴國境，但鐵道網略有缺陷，獨通至永久中立國比利時國境之鐵道能力及設備，極不完全，故德國察知有隙可乘，乃於大戰之始，大舉突破此弱點以侵入法境。

依上述之實例使吾人確實瞭然，鐵道網之敷設，應加以嚴密之研究調查，以期於國防上無所遺憾。本文之作，不過欲對鐵道與軍事輸送上為一簡短之說明，以促國人之注意而已。

## 一、軍事輸送



國家遇戰事發生或平時之軍事演習換防凱旋等行軍之目的，須要輸送軍隊，馬匹糧秣彈藥，及其他一切軍需品，應照國家所制定之鐵道供軍用條例為軍事之輸送。

特備為運輸軍隊及軍用物品之列車，稱之為軍用列車，軍用列車輸送次數，依海陸軍當局之指定，製成輸送計劃表，準備機關車及其他輸送上必要之設備，以期無誤軍機。

軍事輸送之準備，如停車場內之本線或待避線之延長，增加信號所、添設軍用站台、豫備照明之燈火、洗面所、便所、踏板、繫馬樁，為搬運大砲應特備豎型站台，並應準備大型無蓋車輛(Open Car)。其他近代之兵器器械材料各需特種車輛以搬運之。

軍事輸送應注意事項頗多，茲列舉如次。

(一)軍事輸送最重要者，為人馬之給養，給養之場所，應便於物資之供給，為機關車之交替便利計，可利用主要之停車場。

(二)軍用列車，根據輸送計劃表，依兵種而編成客車貨車或緩急車。(Brake Van)

(三)軍用列車，除受指定之外，在內地運送，以客車在前部，貨車在後部為原則。在戰地時，專從戰術立場上，應

將貨車掛於機關車之前。

(四)軍用列車，總以車輛自搭乘地到目的地直達為要，力避中途換車改裝等。

(五)軍用列車之貨物輸送時，由輸送指揮官派遣隨車負責專員任裝載下卸及輸送中之指揮者。

(六)軍用車輛在編成前，應充分掃除，必要時應行消毒，以防疫癘。

(七)軍事輸送，應保持正確之時刻，蓋不能按定時到達，往往有失戰機。

戰時軍事輸送頻繁，大部分車輛，皆供軍用，普通開行之客貨列車，應加以限制，但為使鐵道能達其最高之效能，應為戰時之統制。例如美國於歐戰時，軍隊及軍需品一時大增，車輛不足數達七萬輛，當時為應附此狀態，乃採取根本政策。鐵道除運送軍需品、煤、食糧品，及其他絕對必要之物品，其他應中止運送之貨物，達五百二十五種之多。

## 二、軍事輸送種類

從交通機關獨自之立場上思考之軍事輸送，可有四種。

(一)動員輸送。(二)集中輸送。(三)作戰輸送。(四)復員輸

送。茲將(一)至(三)輸送說明於次：

(一)動員輸送 動員輸送，乃平時編成之軍隊，轉換為戰時之編成爲出征之輸送。此種輸送，大部分爲國內的輸送，各國皆於平時設專門之局，所從事研究調查，爲戰時輸送之準備。

茲錄德國戰前參謀本部鐵道部門之組織。

第一課 總務

第二課 動員及集中計劃

第一班 西方對策

第二班 東方對策

第三班 動員

第四班 運行計劃

第三課 經理

第四課 建設計劃，製圖，及國外鐵道調查

第一班 建設

第二班 地圖及其他之印刷物

第三班 外國鐵路

德人有上述之組織嚴密之研究調查，爲戰時之準備，於

歐戰一九一四年八月二日動員令下後，即開始輸送三百萬之

兵員及兵器軍需等，於動員後第十日即八月十一日，東部軍即已就指定之位置，西部軍於八月十四日亦就指定位置，其神速果敢之行動，頗爲驚人。

德國鐵道於歐戰，時自八月四日(動員第三日)午前零時，全德之鐵道，皆移於戰時運行狀態之中。德國戰時定員，野戰軍二百七十四萬六千人，內地勤務員，一百零八萬八千人，總計三百八十三萬四千人，加以馬匹數十萬頭，汽車數千輛，糧秣品，裝備品其他海軍用煤之輸送，所用軍用列車，總數一萬七千九百九十一列車。自八月四日到八日間，運送完了，爲集中兵力之輸送兵員三十一萬二千人，馬匹八十六萬頭及附屬品軍需品之裝載用一萬一千一百列車，自八月七日到十六日止，運送完了。此大規模之運送，誠可謂之爲有史以來之大運送。此大運送中負擔交通重任者，爲萊茵哥倫附近之各鐵橋中之荷恩索倫橋，自八月二日起到十六日止，十七天中，連日終日終夜每隔十分鐘有二千一百五十箇列車，動員列車及集中列連連續經過該橋，呈一大壯觀，在此大運送之中，僅發生一次事故，延遲工作八小時，德人之有組織材幹，可窺知一般矣。

(二)集中輸送及軍需品輸送 集中輸送爲動員完了後之

用兵必要上集結於某地點之移動輸送。

軍需品之輸送，為兵器被服糧秣其他煤鐵木材之直接間按的軍用品輸送。

在無鐵道時代，集中大量軍隊，頗為困難，事實上亦為不可能之事，十九世紀以後，鐵道敷設，可在一戰場上使用兵力達五十萬以上，能發揚此偉大軍力，全賴鐵道之輸送也。

(二)作戰輸送 作戰輸送為在動員完成後使軍隊向戰場出動之輸送。作戰輸送可分下列三大類：

(一)固有之作戰輸送

一 為運送而使用鐵道

- 1 戰略的使用鐵道之場合
- 2 戰術的使用鐵道之場合

二 陣地戰之使用鐵道

- 1 陣地戰防禦之使用鐵道場合
- 2 增加兵團由鐵道輸送自防禦的轉為攻勢。
- 3 陣地戰攻擊時之鐵道使用

三、追擊時之鐵道使用

四、退却時之鐵道使用

(二)勤務人員補充兵之輸送

(三)補給器材及物資之輸送

陣地戰之場合補給輸送為鐵道之一大負擔，例如歐戰中興登堡線之「吉古夫立脫」陣地戰之一九一六年十月中旬以降五個月間，由鐵道輸送之陣地構築材料如次表，

第一軍砂利 九〇〇〇貨車 工兵器材輕鐵材料建築器材八二五〇貨車

第二軍同	六五〇〇	同	七〇〇〇
第六軍同	五〇〇〇	同	三一〇〇
第七軍同	六六〇〇	同	五四〇〇
總計同	二七〇〇〇	同	二三七五〇

以上計十五噸貨車共用三萬三千七百五車。

德軍於各戰區內為鐵道應急建設設置野戰鐵道長官統率下列特設部隊。

特設鐵道聯隊	三	鐵道建設中隊	三〇
預備鐵道建設中隊	二六		
要塞鐵道建設中隊	一一		
後備鐵道建設中隊	七		
四中隊編制之鐵道補助大隊	四		

屬於上列中隊動員當時二萬六千人，一鐵道中隊之定員

將校十一人，下士以下二百七十名，此等將校大部服務於技術及經濟界之實務編於後預備隊者。下士卒全部為職工或鐵道技術員，故在戰場上無論令其為何種任務，皆能發揮其優秀之能力。

### 二、完備之鐵道網與統制運用

鐵道之敏捷，正確及有統制的運送，在軍事上占極重要之位置，在戰略上有完備鐵道網普及各地，且各線皆能直達輸送為國防工具所必備之條件。

鐵道之整備，普及之程度與戰爭之勝敗，大有關係，因鐵道為運輸工具之一主幹也。美國於參加歐戰之際，為軍事及人民福祉計，於一九一七年十二月政府將全美鐵道二十五萬二千里之鐵道網收歸政府管理，努力於戰時之統制，不但於經濟上有良好之成績，在軍事上亦頗見效果。

德國之鐵道網早已普及一八七〇年普法戰爭之際，普軍動員二週間即已超越國境，在歐戰時，僅三月間，即集中三箇軍團於國境線。此皆鐵道整備及鐵道網普及之結果。

自軍事上論之，不問鐵道為私有或國有，一朝有事之際須統一的行動為最要。鐵道從業員，平時應有軍事上的智識

與訓練，鐵道之幹線，於戰時總應有統制，以適於軍事上的機宜。

### 四、鐵道之整備與軍事效果之實例

交通機關在平時雖有充實之準備，於戰事勃發後，時發見有違誤之點，歐州大戰之經驗，可舉以為證。

法國在大戰勃發後，與平時所預定之計劃大相逕庭，大戰前鐵道之幹部與軍部運輸關係者之計算，由兩個師團所已制成一軍團，每日必須之補給運送，一日有貨車二十六輛編足，大戰發生後，與所預算者完全不同，實際戰時一師團（一軍團二分之一）在非戰地域每日需二列車半，臨戰區域，每日需三列車半乃至四列車半，與最初計算預想之輸送能力，約多四五倍。戰前預策設備完全之複線區間，以上下各七十二列車為限，然實際需百二十列車至百四十列車，曾開行到百四十七列車。

德軍方面與法國亦有同樣之情形，戰爭開始與戰前所預想之輸送實力相差甚遠。茲將歐州大戰第一週間鐵道軍事輸送狀態，與四十年前之普法戰役開戰第一週輸送規模，製表如下：

一九一四年第一週，一九一四年第一週，一八七〇年普  
法動員輸送 集中輸送 戰役之集中輸送

平均六九列車

輸送回數 二〇八〇〇 一一一〇〇 一三〇〇

(C)自本國向其他戰場及西步戰線之他正面之軍隊輸送  
列車數(一日平均)二五列車

兵員數 二〇七〇〇〇 三一二〇〇〇 五四八〇〇〇

(D)其他列車數(一日平均)八三列車

馬匹數 一一八〇〇〇 八六〇〇〇 一五七三〇〇

以上總計每日三百零二列車

戰爭既起所需要之輸送力亦日增，在一九一八年三月二十  
十一日起，德軍對阿拉斯拉夫耶錄間敵軍之總攻擊，所需要  
之力，為一空前驚人之舉，茲錄其實績於次：

附本文參考書

- 增井幸雄著 陸運
- 富士德志郎 世界交通地理概論
- 大田黑敏男著 美國鐵道之發達及其影響

- (一)準備期間第一期(二月中旬到三月一日)
- (目的)

(A)自內地向北法蘭西及比利時輸送軍需品搭載列車數  
(一月平均)一二五列車

(B)自佔領地向攻擊正面輸送軍需品搭載列車數(一日)

中川正古著 最近鐵道編(統計材料多根據此書)  
安達二十三著 戰爭與鐵道

(終)

### 華山導遊

西嶽華山在隴海鐵路華陰車站之南十里，山麓有玉泉院，為入山之谷口，在此可以僱  
 轎乘至青柯坪，自此緣磴而上，奇境環生，歷千尺幢，百尺峽，羣仙觀，老君犁溝，  
 糊猴愁，而至北峯廟，中備有臥室床鋪，可以下榻，素菜飲食，別有風味，由此經臥  
 牛台，仙人礪，上天梯，日月崖，蒼龍嶺，而避至金鎖關，蓮花峯，長空棧，賭棋亭等處，  
 ，名蹟繁多，不及備載，最著者如仙人掌，避詔崖，蓮花峯，長空棧，賭棋亭等處，  
 莫不別開生面，自成勝境，華山以四峯為主，方形聳削，上干雲表，山重水複，氣象  
 萬千，到此始知造物之奇，名山之妙，有道院可以憩息，故遊人甚盛，毫無不便。  
 鐵鍊，可以附攀，山路雖遙，各處俱有

隴海鐵路管理局啓



# 從頭到底一部中華民國鐵路貨物運輸通則的認識

【九】(續第二卷第四期)

徐鄂雲

## 第七章 賠償損失辦法

### 第六十條 原文：

請求賠償手續 凡貨物之全部或一部份遇有損壞或遺失，(凡貨物如按照應抵到達站之時起算，已過期一個月，仍未運到；而鐵路亦不能確定該項貨物之所在時，亦作為遺失論)貨商請求賠償時，應由託運人或收貨人，憑「貨票」或「提貨單」，向起運站或到達站請求之。

無論託運人或收貨人，在請求賠償之前，須到場會同處理車站站長，查驗貨物損失之情形，由鐵路在貨票或提貨單上，註明「損壞或遺失若干件及其重量」託運人或收貨人，應立時或于最短期內，填具鐵路所備之「賠償請求書」一份，連同有關之各項單據，(如貨物價格證明單據，貨票，或提貨單，及貨名詳細單)等一併提交該處理站長，站長接到該項請求書後，須迅速轉送車務處長，查核辦理。並開具「賠償請求書收據」一紙，交付請求賠償者，以爲日後領取賠償金之憑證。如不依照上述一切手續，而請求賠償者，鐵路得拒絕處理之。

貨物運抵到達站，如發現一部分損失，經會同鐵路查驗後，其未受損失部分，應由收貨人先行提出在「貨票通知書」聯，及「貨票」或「提貨單」內註明領出件數簽名蓋章；其「貨票」或「提貨單」仍歸收貨人持執，俟填具「賠償請求書」時繳回鐵路。但收貨人不願領出該項未受損失部分時，鐵路應暫爲保管，照章核收保管費。

本條文內容大致分爲三項規定：首先說明損壞和遺失的種類，其次規定貨商請求賠償有效的手續，最後規定未損失部份貨物的處理辦法。驟視之：大致已甚明瞭，但在實行的時候，仍不免發生許多問題；雖然有些問題並不須等待研究本條文時才發生，惟其與本條文有密切的關係，所以不得不在此列舉而具論之：

開頭第一句所說：「凡貨物……」似應指業已承運之貨物，未經承運以前存場之貨物，運抵到達站後而未經提取之貨

物，託由鐵路保管之貨物，以及鐵路扣留索抵運雜費之貨

物等，一包在內，但再根據本通則第十條之規定，似又應祇

限於自承運至交貨為止，兩者出入甚鉅，而揆諸情理與事實

，均欠妥備。倘再從詳研究：凡貨物在分期提取時或分期送

到時，倘有損失，能否適用本條請求賠償之手續？且除本條

文所規定之憑貨票或提貨單請求之外，憑未起貨票時所持有

之存場收據或貨票業已被收回後所發之貨棧帳請求賠償時即

將被鐵路拒絕？雖然，當擬定本條文之初，聞有廢止存場收

據而於託運時先行填發貨票之議，故憑存場收據請求賠償一

節，本條文即不予規定，現在各路存場收據既未能廢止而當

年改進貨運手續之計畫早已夭折，則本條文又當以另一種看

法而予以改訂；貨物出門證廢止而欲以存場收據代其效用，

但未見能修改適宜，似亦須慎重考慮。以上不過就鐵路與貨

物在時間上的關係言之，若再就貨物本身之性質而言，則

凡本通則第七第八兩條所規定鐵路不負責運輸以及不負責損

失之貨物均應除外。但事實告訴我們鐵路亦不是絕對不賠的

，倘以其為變相的賠償而另用其他撫卹等名稱，則在本條規

定之外，尚應否有其他規定？以上均非難題，不過需要把

當年業已備辦的負責運輸手續作進一步的詳訂，同時亦不過

先知後行而已。

按本條文第二段『：：： 查驗貨物之損失情形，並由鐵路

在貨票或提貨單上註明損壞或遺失若干及其重量……』關於

貨物損失的原因以及貨物的性質等，均可不必會同查驗，亦

可說其所查驗之貨物損失情形，祇要是彙其註明損壞或遺失

之件數及重量即可，倘有雜貨或混合託運之貨物，則其每件

或每公斤之價值特別懸殊，應否加以注意？這都是最淺顯的

問題。又本段末開：『如不依照上述一切手續而請求賠償者

，鐵路得拒絕處理之，』反之，託運人或收貨人能照本條之

規定手續逐步履行，則在最終由車務處長查核辦理時，亦毫

無拒絕處理之理由矣。假使有鐵路不負責運輸或鐵路不負責

損失賠償之貨物，是否亦須由站長依序辦理『會同查驗』，『

註明損壞……』轉送車務處長，『開具……收據』等手續呢

？或者可以由站長依照第七第八兩條之規定而在某一個階段

即予拒絕呢？抑或仍須待『車務處長查核辦理呢？』這些關節

，亦都不複雜，祇要把請求賠償的性質手續，總想一想，然

後分別規定，便有條理，而不致與通則其他條文前後不相連

貫，則執行者亦可便於依據了。

本條文第三項所謂『其未受損失部份，應由收貨人先行

提出……」等語，係專指運輸完畢之貨物在到達站處理之手續而言，其業已承運而未起運之貨物發生一部份損失時所應辦理之手續就且不包括在內，則其範圍較第二段更形狹窄矣。

此外關於代收貨價貨物之損失，似不能完全適用上項手續，其不同之點，例如鐵路賠償現款，收貨人並不需要；其檢查及請求手續，都須由託運人憑貨票向鐵路請求賠償；至一部份損壞或遺失者，尤足構成收貨人拒絕收貨之主要原因，鐵路更有無其他補救方法，免致託運人受無枉之損失？

綜論本條，對於請求賠償本身的手續，尙多闕漏，本不便再責之以其他；顧本章所包括之各條文內，對於鐵路發現貨物損失時毫無表示自動通知貨商之意思，則又不得不在此喚起路商雙方之深切注意者也。

#### 第六一條

原文：

賠償之處理 凡貨物如有遺失或損壞，託運人或收貨人請求賠償時，鐵路應自收到賠償請求書之日起，至多於一個月內，按照下列各項規定分別處理之：

- (一) 如于未經決定賠償以前，鐵路將遺失貨物查出，並將該貨物完盤送交請求賠償者，或其代表人收納，則鐵路認爲解脫賠償之責。
- (二) 如貨物有遺失或損壞，鐵路亦得斟酌情形，將品質相同之貨物，抵償已遺失或損壞之貨物。

(三) 貨物如有遺失或損壞，應由鐵路賠償時，其賠償價格之限制。以該項貨物在起運站託運時之同種貨物普通市價爲標準，其已繳之運費及雜費，一併退還。惟該項市價，不得超過託運單內填明之數目。凡在託運單內雖經填明價值，然其實價仍須由請求賠償者證明之。至鐵路對於貨物之一部份之損失，則照該損失部份對於全部貨物之比例數，賠償貨價，并退還運費及雜費。

賠償之處理，在民二十一實行負責之初，往往有經過數個月之調查而未能決定其賠與不賠者，或經決定賠償之後而付款又須經長久之時間者，以故貨商對於數目較少之損失，卽不值得曠時費事的去請求；對於損失較大的貨物，苦於不能得到滿意之結果，這四年以內，各路因規避損失之責任而經貨商控告到鐵道部，又經長久之爭辯與調查始得解決者，已見多次，所以本通則規定至多一個月的辦理賠償期限，確是從經驗上得到的進步。但條文開首規定：「凡貨物如有遺失……鐵路應自收到賠償請求之日起」則似乎不論損失責任之是否屬於鐵路，或者該項損失照章是否應由鐵路賠償者，一律照此辦理。最好將第(三)段中「應由鐵路賠償時」一層意思搬將上來，以免矯枉過正。至於鐵路責任範圍以內所應賠償之損失，萬一路局不照本條之限期辦理時，似又須進一步規定補救辦法，方爲公平。此外本條所列各項，亦不無可議



之處。

第(一)項所規定之「代表人」，在本通則中尚係第一次見面，究竟該代替收貨之人具有什麼資格鐵路才能承認它是代表人，亦無定義可查；倘鐵路專為「認爲解脫賠償之責」而特別拖出一個代表人來，以便積極發揮其解脫賠償之責任，則未免有玷於負責運輸之精神。

第(二)項所規定之「斟酌情形，將品質相同之貨物，抵償……」所謂品質相同，頗費解釋，何況貨物之價值未必完全因貨品相同而亦相同；設使牌號裝璜不同者，其價值及銷路亦可大相差異，此時鐵路根據本項之規定強使貨商接受，亦未免抹煞貨商的利益。雖然這種辦法，未必是絕對不可行，似應於取得貨商之同意時抵償之，方合乎情理，且能顧全雙方之利益也。

第(三)項的句法和組織實屬離奇，談賠償價格，時而「限制」，時而「標準」，「文義已欠清晰。繼而規定市價之標準併不得超過託運單內填明之數目，又規定其實價仍須由請求賠償者證明之，這幾項辦法究應如何分別層次？或如何互相爲用？實難捉摸。其中又夾雜着「其已繳之運費及雜費一併退還」一語，更是下氣不接上氣。最後對於一部份損失之賠

償，規定照該損失部份對於全部貨物之比例數賠償及退費，並未說出依據何者爲計算比例之標準。茲假定其原意是根據重量作比例，那末誠如前第五九條所說的祇須「註明損壞或遺失若干件數及其重量」了。但假設有十公斤的絲襪和十五公斤的膠皮鞋混合運輸，僅將絲襪損失，則照重量比例賠償貨價時未免太不公平，同時計算一部份運費雜費之退還，似又非根據重量比例計算才能確實，在往昔已不乏此項爭執，事關營業信譽，似不宜含糊渡過，而必須持平修正也。

第六二條 原文：

賠款後查出已失貨物之處，鐵路在已付賠款以後，如將遺失貨物查出，須即通知請求賠償人，可將鐵路已付之賠款退還，領取貨物。如發出此項通知後，逾一個月尚無人領取，則該項貨物當由鐵路自決處理之。

如因地址不明，無法通知時，鐵路應將查出貨物情形，在起運站及到達站布告一個月，如逾期仍無人領取，鐵路得將該項貨物自決處理之。

本條文內容極爲簡單，大致亦無可研究之處，故不詳述，惟其第一段中之「無人領取」與第二段中之「無人領取」似有區別：前者係指請求賠償人被通知後而不來領取而言，亦即包括請求賠償人不願將業已領到之賠款退還而來領取原貨物者，鐵路並不強其退款領貨之意義；後者係指單純的無人領取而言之耳。又本條文中所謂由鐵路自決處理之，因該項

貨物之所有權業已完全屬於鐵路，與本通則第四七條所謂「鐵路認為適當權宜之處理」等，其處理辦法雖不無相同，但性質則互異也。

### 第六三條

原文：

請求賠償權之消除。貨物之損失賠償請求權，除特別規定者外，概自發現損失之日起算，經過六個月，即行消除。

本條文內容亦極簡單，其所規定六個月之期限，與本通則第四一條及第四七條所規定之時限均相同，本文已備論之。又規定「概自發現損失之日起算」一節，其損失時在車站有紀錄可資根據，雖屬鐵路片面之辭，當可無所虛說；又此項辦法無論在起運站到達站中轉站或列車中途，或無論在運輸

時期保管時期，一律均可適用，尚屬公允洽當，惜猶嫌未臻

十分完備。夫貨物遺失案之成立，並非一概根據於「發現」損失，本通則第六十條第一段內規定「凡貨物如按照應運抵到達站之時起算，已過期一個月，仍未運到；而鐵路亦不能確定該項貨物之所在時，亦作為遺失論」即根據貨物於某時期後未能確定其所在而確定該項貨物之遺失案，其中根本即無發現損失之一說，則此項規定似以改為「概自發現或確定損失之日起算」，方能使前後條文互相吻合，且亦較為公允也。

## 人生的一個譬喻

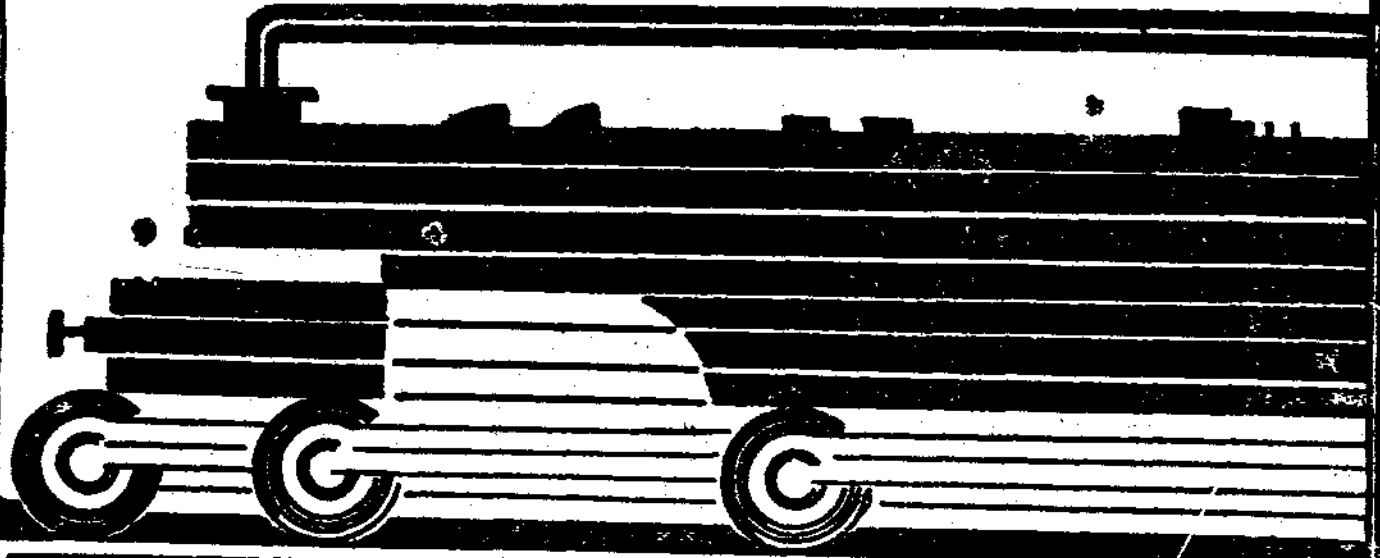
廣大的原野上，不播下優美的穀種，得不到豐滿的收穫，茫茫的人海裏，不求得高深的知識，做不出超絕的事業。

沒有偉大的勇氣，怎能使人們信仰？沒有優越的功績，怎能使歷史留名？環境可以轉變人生，人生也可以轉變環境，畏難，苟安，只能在環境周遭徘徊着。奮鬥，勇敢，方可跳出環境去做事。

試看歷史上的偉人，只會役使命運，却不會被命運役使，人生不是為享樂，是要在極平凡的過程上，留下幾點後人景仰的史跡。

地球是不息的轉動，人生在地殼上，是不息的生長。有階級的朋友，是地殼上一粒霉爛的種子，吃苦耐勞的青年，方是一顆充實的子粒。

社會是頹廢，人生是霉爛，享樂的仍然去享樂，畏難苟安的仍然是畏難苟安。這可憐寄生性質的生活，終有一日，要崩潰決裂。振作，改造，補救，我們不要希望人來幫助，我們自己去設法拯救。



# 全國幽秀風景 萃集兩路沿綫

下列各站發售

→頭二三等遊覽來回票

南京，和平門，棲霞山，鎮江，  
丹陽，常州，無錫，蘇州，  
崑山，青陽港，上海北站，上海西站，  
上海南站，松江，嘉善，嘉興，  
硤石，長安，杭州，南星橋，



京滬滬杭甬鐵路管理局啓



## 農業國家鐵路運輸地位沒落之概觀

韓奎章

### 一、世界各國鐵路運輸業之今昔

鐵路自出世以來，因利用蒸汽機關之結果，不但在速度方面，較之當時運輸界之人力，獸力，超出甚多，此外尙具大量運輸，長距離往來，及安全與準確等優點，故主宰運輸界多年之人力與獸力，均因鐵路之興起而沒落，鐵路遂一躍而高踞運輸界之主位。每一經濟部門，於經過相當之繁榮時期後，必呈現衰落現象，本為經濟學中「商業週期循環論」之定律，不幸鐵路之運輸業務，亦遭受同樣原則之支配。自一九二九年秋季，由紐約銀行街發出「經濟恐慌」之警號以後，世界各國之工商業，便開始一致之疲縮，鐵路運輸業務，遂呈一落千丈之勢，此外汽車與飛機兩大新式交通工具之崛起，更予鐵路本身以嚴重之打擊，鐵路在運輸界之獨佔地位，年來極形動搖，所謂鐵路之黃金時代，已屆「夕陽雖好近黃

昏」之境地矣。汽車與飛機，雖同為鐵路之新起勁敵，但因飛機運費之高昂，及世界各國商業航空路線之尙未完備，故目下兩者間之競爭關係，殊不嚴重，目下與鐵路發生極深刻之競爭關係者，則為汽車。汽車之運輸機能，除具有以上所述鐵路之各優點外，尤適宜於小量運輸，及便於供給中小階級工商業，與私人運輸之用，其營業範圍之活動，運費方面之低廉，與所需資金之渺小，均為鐵路事業所不可企及。汽車與鐵路間嚴重競爭之發生，約以一九三〇年及一九三一年度為開端，在一九三〇年下半年，載重汽車，方從事於極廣汎之貨物運輸營業，在公路上行駛「汽車貨物列車」，一向由鐵路經運之五金品，紙張，羊毛，穀物，及其他各種日用消費品，遂均為汽車運輸業所攘奪，迄於最近，則因汽車建造技術之日有進步，新式汽車，層出不窮，如載客用之梳線型

大型長途汽車，載貨用之公路及鐵路兩用汽車，及利用牽引機連接之載重汽車用拖車，其結果使汽車之客貨運輸事業，更呈扶搖直上，一日千里之勢。據巴黎萬國商會運輸組主任派人 Dr. Louis Delaney 之統計：（見拙譯該氏近著「鐵路與汽車之國際觀察」載交通雜誌四卷七期）假以一九二九年度世界之普通汽車與載重汽車數目為一〇〇時，（中國，蘇俄，土耳其除外）則一九三二年度，普通汽車數目之指數，為二四〇，載重汽車數目之指數，則為一四五，可見其增進程度之優異，但以同期中世界各國之運輸成績言之，則各項指數，皆呈低降之情勢，計一九三二年度之世界旅客運輸指數，（以一九二九年為基期）僅為一九二九年度百分之八一、五，貨運重量指數，則為百分之六七、〇，延人公里指數，則為百分之八〇、八，延噸公里指數，則為百分之七〇、〇；法國各鐵路，在一九三三年度中，因經濟恐慌，及汽車競爭之影響，所受之營業損失，共計為三九七八百萬法郎，其中計客運損失，為四〇〇百萬法郎，貨運損失，為六〇〇百萬法郎；此外美國由一九二八年度，至一九三四年間，運輸總重量，以經濟恐慌之關係，計由二三三〇百萬噸，低落至一五七〇百萬噸，其中鐵路經運重量之百分比率數，計由百分之

六十，下降至百分之四十四，海運重量，亦由百分之十八，下落至百分之十七，而汽車運輸事業，則獨呈相反之上漲情勢，計其經運重量所佔之比率數，為由一九二八年度之百分之十六，上升至一九三三年度之百分之三十二；上舉種種，實為世界各國鐵路運輸地位逐漸衰退之鐵證。

## 二、工業國家與農業國家之鐵路運輸概況

鐵路在運輸界中地位之搖動，既如上述，但衡以近年來，各國鐵路之貨運經過情形，則其衰退之程度，各國間并不一致，以工業國家，與農業國家之貨運情形，作一比較，則兩者間之差別程度，尤為十分明顯。農業國家之鐵路運輸，向以農產物，及原料品為大宗，惟農產物之收穫，需受氣候季節之支配，故農業國家之貨運情形，平均以每年冬季，最為繁盛，其他各季，則均較清淡。工業國家之鐵路運輸，其主要物品，為工業製造品及原料品，年來世界商業貿易之日見穩定，及各國生產指數之逐漸高漲，（據德國國家統計局之統計：一九三三年度世界商業貿易，在數量方面，已達一九二九年度百分之七十九，而世界工業生產指數，則為一九二九年度百分之九十八）。使各工業國家之製造品輸出，及

原料品輸入，均極繁盛，各國之鐵路運輸業務，亦隨之呈現，由一九二七年，至一九三四年間之貨物延噸公里數目，皆相當之起色。前倫敦大學教授，英國交通界之權威HOLMES，加以詳細之比較，茲特將原表列出於左，以見世界各工業國OH氏，最近曾發表「交通發達與產業發達之相互關係」一文，家，及農業國家鐵路運輸業務消長之梗概。（單位千延噸公里，（拙譯載交通雜誌四卷九期）將世界各工業國家與農業國家里）。

國 別 一九二七年 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

甲、世界各主要工業國家：

德國	一三二九	一三三〇	一三九〇	一一一一	九三三	八七〇	八六七	一〇四〇
瑞典	二四〇	一九一	二七八	二五八	二二二	一五五	一四五	
瑞士	三七五	四一六	四四二	四一五	三八三	三一四	三一四	三三四
捷克	九六五	一〇三二	一〇六二	九〇〇	七九五	六二三	五六〇	六一〇
蘇俄	一〇四二	一一九二	一四四〇	一七〇五	一八四〇	二〇〇〇	二〇〇五	
英國	九二七	八七二	九三〇	八七四	八〇四	七三五	七三九	七六九
日本	五四五	五八〇	五七二	四九五	四八三	四八三	五四七	

乙、世界各主要農業國家：

希臘	五五	六二	六六	六〇	五六	五五	六三	
丹麥	一二三	一二七	一三八	一三三	一二四	一三五	一一二	
芬蘭	三一九	三三〇	三三三	二八四	二五六	二六四	三〇〇	
埃及	四一八	四〇八	四〇八	三六九	三二六	三〇八	三五二	
澳洲聯邦	一一二	一一五	一四二	一三一	一二二	一二四	一二八	一三〇

愛沙尼亞	一五六	一七五	一七八	一八七	一五九	一三二	一四二	一四七
印度	五六〇	五五〇	五二四	四八八	四三三	四〇二	四三五	四七四
印度支那	五九	六二	六五	六三	五五	四二	五五	五九
坎拿大	八二五	九七五	八三五	六九八	六〇〇	五三五	四九二	五五〇
立陶宛	一四〇	一三九	一八〇	一七八	二〇三	一四〇	一三一	一四六
紐西蘭	一四一	一四七	一五四	一四〇	一二二	一〇九	一一五	一二五
巴勒斯坦	一四三	一二七	一四五	一五二	一二二	一三五	一六〇	一九二
羅馬尼亞	四一二	三七四	四〇三	四〇九	三八六	三八六	三九五	四四三
匈牙利	三八二	三八四	三八六	三七四	三二〇	二七八	二三三	二七四

統觀上表數字，工業國家之鐵路運輸哩數，不但較農業國家超過甚多，其在一九二九年度以後之恢復力量，亦較農業國家為強大。各農業國家中，除巴勒斯坦，因年來產業界急劇發達之結果，鐵路運輸業務，呈示超過一九二九年以前之水準外，其他各國之鐵路運輸成績，則其增進之程度，均極遲緩。

### 三、農業國家鐵路運輸業衰退原因之檢討

農業國家鐵路運輸業務之衰退，雖以世界經濟恐慌之打

擊，及所受汽車競爭之影響，為其構成之主要原因，但農業國家鐵路運費率之高昂，尤為促成鐵路運輸地位下落之最大原動力。試以英國本部，與愛爾蘭自由邦之貨物運費價目言之，因前者為最高度之工業區域，故運費較廉，後者為農業區域，其運費則比較昂貴。據Johnstone氏根據一九三四年度，英國及愛爾蘭自由邦之現行運則，將以下九種主要商品之運費等級，及其每五十公斤運價比較之結果，計發現不同之情形，如下：

(單位便士)(見「交通發達與產業發達之相互關係一文」)

愛爾蘭自由邦鐵路

英國本部鐵路

貨品種類	每英里數目			
	1-30	31-60	61-100	100以上
砂	1.30	31.60	61.100	100以上
土	2.80	1.70	1.50	1.00
石	2.90	2.00	1.60	1.05
灰	3.40	2.50	2.00	1.20
磚	3.60	2.60	2.30	1.60
鐵	4.60	4.25	3.95	2.90
鋼	5.00	4.50	4.00	3.10
煤	6.35	5.35	4.75	4.10
柴	7.45	6.45	5.95	4.80
煤油	8.70	7.70	7.45	6.00
水				20

一國之交通事業，及產業愈發達，則運輸成本愈為低廉，反之則如各農業國家，鐵路運費率，均有過於高貴之缺憾。今再將猶哥斯拉夫境內，鐵路，河運及海運三大運輸事業，最近十二年間之運輸業務變動情況，列表闡明於后：（單位百萬噸）（根據猶國鐵路年鑑）

年度	貨運量			海運	運輸總重量
	鐵路	河運	海運		
一九二四	一七·七	一·七	一·三	二〇·七	
一九二五	一七·八	二·四	一·七	二一·九	
一九二六	一七·五	二·六	一·八	二一·九	
一九二七	一七·四	二·一	二·〇	二一·五	
一九二八	一七·一	二·三	二·四	二一·八	
一九二九	一八·四	二·三	二·七	二三·四	
一九三〇	一五·八	三·〇	二·六	二一·四	
一九三一	一三·四	二·七	二·三	一八·四	
一九三二	一四·一	二·二	一·八	一七·一	
一九三三	一〇·七	二·一	一·九	一四·七	
一九三四	一一·三	二·八	二·二	一六·三	
一九三五	一一·〇	三·五	二·五	一七·〇	

猶哥斯拉夫，為多瑙流域之農業國家，其境內之鐵路河運及海運均有極平均之發展。據一九三四年猶國「鐵路統計」Statistina Jugoslavenskich jeleschniza 之記載，截至一九三三年冬季，猶國之鐵路綫長度，平均每千方哩為四一、三公里，（德國在同期為一二四、一公里）每十萬居民所佔之路綫

長度，則為七一、三公里，（德國同期為八九、二公里）以航綫論，則國內航綫，共長二一〇三公里，（計多瑙河及其支流佔全數百分之八十七，）海岸綫長度，則為一五八九六公里，大小港口，共為六十三處，與世界各港，均可自由往來，此外猶國境內多山，汽車運輸事業，尚在萌芽期間，故上



表鐵路運輸營業之逐年低落情勢，實為運費過昂之一種反照。二四年至一九三二年間，以鐵路經運之輸出重量，最佔多數，內河運費，在各國中均極低廉，猶國河運重量，最近三年來之激增情勢，尤為極好之例證。以猶國三大運輸事業所佔運輸總重量之百分比率言之，則鐵路由一九二四年百分之八五、五，低降至一九三五年百分之六四、七，同時河運重量，則呈一倍以上之高漲，海運呈百分之四十以上之增進。此運輸事業，在輸出及輸入方面，所佔之運輸百分比率數，隨外以猶國之輸出商品論，向以木材及穀物為大宗，計由一九二四年至一九三二年間，列於后：

年 度	所 估 輸 入 總 重 量 之 百 分 比		所 估 輸 出 總 重 量 之 百 分 比	
	鐵 路	河 運	鐵 路	河 運
一九二四	五五·五	二六·三	一八·二	六七·〇
一九二五	五三·五	二五·〇	二一·五	五二·二
一九二六	四五·二	三三·一	二一·七	五五·七
一九二七	四三·二	三一·一	二五·七	五五·六
一九二八	四三·三	二八·九	二七·八	五六·〇
一九二九	四五·一	二四·四	三〇·五	五一·〇
一九三〇	三七·七	三二·四	二九·九	四七·二
一九三一	三六·〇	二七·四	三六·六	三八·五
一九三二	三七·一	二九·一	三三·八	四二·四
一九三三	三四·〇	二六·五	三九·五	三八·八

一九三四	二八·六	三二·〇	三九·四	三八·八	二〇·八	四〇·四
一九三五	二七·九	三二·五	三九·六	三九·〇	一九·二	四一·八

由上舉二表觀之，河運與海運所佔之百分比率數，年來均有極大之進步，而鐵路運輸成績，獨呈萎敗之勢。至以各項商品之運輸成績論，則猶國鐵路在一九三四年之木材運輸重量，祇為一九二九年度百分之五十，而一九三五年度，則低降至百分之二十，同時海運界之煤類運輸，在一九二八年度，祇為總運輸量百分之三十六，一九三〇年度，則上升至百分之五十三，至一九三五年度，則激增至百分之九十七，河運界之穀物輸送量，在一九二八年度，為總重量百分之六十五，至一九三三年度，則上升之百分之七十四，而一九三三五年度，則進展至百分之八十。以上所列各種事實，均為鐵路運輸地位沒落之例證，以猶國之交通現狀論，則其所受由於世界經濟恐慌，及汽車競爭之影響，其成份殊嫌微末，故運費率之高昂，實為農業國家鐵路運輸業務不能發展之主要內在原因，經濟恐慌之打擊，汽車競爭之影響，則均為較次之外因耳。

#### 四、結論

中國迄今，仍為老大之農業國家，交通界與產業界，尙均未能達到正常發展之途徑，同時鐵路運費率之高昂，及各鐵路負債數目之鉅大，與農村經濟界之衰落情況，正呈遙遙相對之勢。自國內汽車運輸事業勃興以來，鐵路之運輸收入，其所受之損失，雖無正確統計，可資考證，但衡以上述各章之證例，則其情形，必甚嚴重，為救濟目前之難關計，首需減低運費，以資增加貨運，繁榮農村，其次則以減縮冗員，清除積弊，為不二要圖，為根本計，尤應勵行工業化政策，以促進國民之生產，繁榮鐵路之運輸，世之談「經濟建設」與「交通救國」者，幸注意焉！

凡人怠心勝者，事無一成；疑心勝者，事無一成；行事不恆者，事無一成；語言不一者，事無一成；志願太高者，事無一成；易生曠恚者，事無一成；是皆可為修身行己者戒。

修憲餘編

向

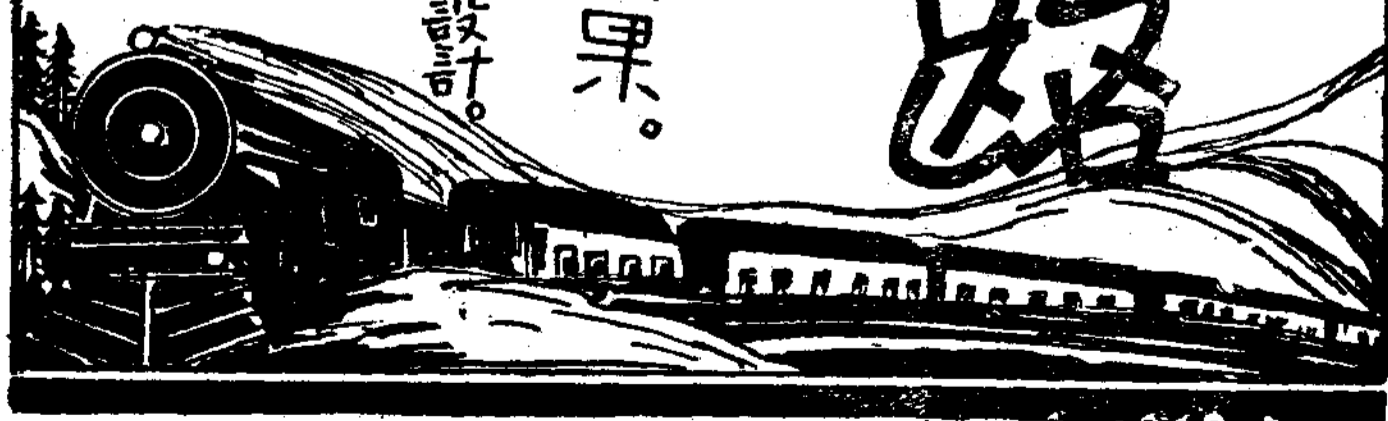
# 京滬滬杭甬鐵路

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





# 號誌概說

宗之琥

## 第一節 號誌之意義及歷史

美國鐵路號誌專家金氏 (Everea Edgar King) 於其鐵路號誌 (Railway Signaling) 一書中曰：「鐵路號誌乃行車時用以傳達命令於車上行車人員，或其他有關鐵路之人員，俾彼等能運用迅速及安全之方法，以指揮列車之行動者也。」

美國鐵道工程學會更下一定義曰：「鐵路固定號誌設於固定地點，用以指示足以影響列車行動之各種狀況者也。」

根據上述二定義，吾人可更下一定義曰：「號誌者，乃以種種不同之表示以管理列車之行動之保安設備也。」

鐵路之敷設始於一八二五年，故號誌之歷史亦以一八二五年始，當英國斯拖克敦與達林敦 (Stockton-Darlington) 間列車開始行駛時，有騎馬之號誌夫，手執紅旗，疾馳於列車之前，蓋其時列車之速率極低，每小時僅四哩許，乘馬即可

越過也，但彼之任務是否與現代之號誌相同，殊為疑問也。其後乃有手作號誌之應用，以指揮列車之行動，蓋車行遲緩故也。

至第一次使用號誌者，則為赫特普車站 (Hartport Station)，即於夜間置一洋燭於站長室之窗戶上，表示站內路線，業已清除，列車可自由開入，法至簡陋也。

固定號誌之使用，亦始於一八二五年，斯托克敦達林敦鐵路首先採用之，其法將木柱一根，下端埋入土中，上端置一橫木，木與柱之間，以小木片支持之，橫木之下，繫一滑車，滑車上即繫一盛有反光作用之煤塊之鐵桶，可任意升降之，鐵桶升至近橫木處，則為前進表示，鐵桶下降至一定地位時，則為停止表示；晝間以鐵桶之地位為準，夜間則利用煤塊閃爍之光亮，使司機易於瞭望鐵桶上下之位置也。

號誌概說

其後新凱塞爾至法國鎮 (New castle-Frenchtown) 間亦裝設固定號誌，每距三哩即設一長三十呎至三十五呎之木桿，當列車將開行時，旗夫即將一白旗升至木桿之頂端，他端則有一旗夫時時持望遠鏡觀看，見此端白旗升起時，亦將彼端之旗升起，如此輾轉傳達，而列車可通行無阻矣，若機車損壞或列車誤點時，則可以黑旗代替之。

美國之使用號誌，則始於噴塞凡尼亞鐵路 (Pennsylvania Railroad)，法與前者相似，時一八三二年也。

至一八三四年，利物浦至曼徹斯特鐵路 (Liverpool-Manchester Railroad) 於街燈高度之木柱上，安置方形之板及燈火，日間依板之有無，夜間置赤白二色之燈光，對於出入車站之列車，表示安全或危險，則已具今日號誌之雛形矣。

至一八三八年，英大西鐵路 (Great Western Railroad) 採用球形號誌，球形號誌與前述鐵桶號誌相似，以頂端，中部及黑球代表前進，注意，及停止三信號，夜間則以燈代球；球形號誌則因其遠望為紙為故名，其法以半圓形之鐵板一塊，置木柱上，板之左右各以帆布覆之，而以繩司其啓閉，左方帆布開啓，則為「停止」表示，右方帆布開啓，則為「注意」表示，均不開啓則為「前進」表示。

其後復有採用橫木式號誌者，法以轉動之木柱，頂端置一圓牌，圓牌之下置一橫木，木與牌之方向成直角，橫木之下，則置以兩傍裝有白色玻璃而正中裝有紅色玻璃之燈，當圓牌與軌道平行，橫木與軌道成直角，或燈顯紅色時，則為「停止」表示，當橫木與軌道平行，圓牌與軌道成直角，或燈顯白色時，則為「前進」表示，蓋今日圓牌號誌之濫觴也。

至正式臂形號誌之使用，則在一八四一年，發明者為英人格里高萊氏 (Gregory)，首先應用於英克勞頓鐵路 (Croyden) 之新十字車站 (New Cross Station)，設有號誌臂及顯紅綠白三色之小燈，號誌臂平舉時，燈顯紅色，表示「停止」，號誌臂降至四十五度時，燈顯綠色，表示「注意」，號誌臂垂直時，燈顯白色，表示「前進」，蓋已開三位式臂形號誌之先河矣。

他如一八四六年英之愛丁堡及包威克間 (Edinburgh-Berwick) 使用之遠距號誌，一八七〇年之號誌臂燈指示器之發明等，亦其著者也。

一八七二年，美人威廉魯濱孫 (William Robison) 因閉電路式軌道之四路之發明，乃完成一種自動號誌機，首應用於噴塞凡尼亞鐵路，更逐漸推行於各國，蓋號誌發達史上之

一大轉變也。

初，各國鐵路皆以紅綠白三色代表「停止」「注意」及「前進」三信號，但嗣後因以白色燈光代表「前進」，則易與路燈相混，且當紅綠色玻片損壞時，亦顯白色燈光，故易使司機發生誤會，而開入危險之區域，致肇行車事變，故乃於一九〇六年，改用紅色燈光表示「停止」，黃色燈光表示「注意」，綠色燈光表示「前進」於是行車方面，更行安全矣。

臂形號誌，日間依號誌臂之地位，夜間依燈光之色澤，故晝間及夜間之表示方法不同，實有礙於行車之效率，近因電球與透鏡研究之進步，乃完成日間非常透明之燈光，以燈光之顏色為「停止」「前進」或「注意」之表示，即色燈號誌是也，最初使用者為一九一〇年之噴塞凡尼亞鐵路；至地位燈光號誌，則於一九二五年發明，亦首先應用於噴塞凡尼亞鐵路，即以燈光位置排列之不同，而表示「停止」「注意」或「前進」，蓋與色燈號誌相較，既可作四種以上之表示，其應用之範圍復較廣，法至佳也。

一九二〇年，又有伺察燈光號誌之發明，此種號誌，外部有一燈泡反光鏡，內部則為各種顏色之小燈，而以各小燈燈光明滅為表示之方法，惜為用尙未普遍耳；位置色燈號誌

，則發明於一九二一年，首先應用者為巴梯摩與歐希歐鐵路 (Baltimore and Ohio Railway)，即地位燈光號誌與色燈號誌所合併者也。

至燈光號誌之優點，則可根據一九二七年美國號誌學會所發表者，譯錄如左：(譯自 E. E. King  
之 Railway Signaling)

一、除繼電器 (Relay) 外，其他機件皆不易損壞。  
二、氣候惡劣，背景模糊時，燈光號誌較臂形號誌易於看清，且光綫射程亦較遠。

三、燈光號誌不分晝夜，均以燈光表示，非如臂形號誌之日間利用號誌臂作各種不同位置之表示，夜間利用燈光作各種不同色澤之表示，致引誤會，而地位燈光號誌，則更有下列三優良：

甲、光綫強

乙、射程遠

丙、不礙目力

四、臂形號誌只能作三種表示，而地位燈光號誌可有四種表示。

五、若電力之消耗適宜，則燈光號誌之費用較以發動機推動之臂形號誌者為省。

## 六、電力之消耗

甲、地位燈光號誌，四盞五瓦特電燈，每小時耗電力二十瓦特。

乙、色燈號誌，只須一盞三十五瓦特至五十五瓦特之電燈。

丙、聯鎖號誌，則電力之消耗隨電燈盞數而增加。

七、燈光號誌之維持費較以發動機推動之臂形號誌者為廉，而色燈號誌之燈泡不常更換，故維持費更較地位燈光號誌為廉。

八、燈光號誌之功用，除限於電力外，皆較臂形號誌為優，而臂形號誌設立之處，燈光號誌皆可設立。

考號誌之歷史，已逾百年，以至今日，其間之變遷發明，固非偶然，而有管理，組織，分類，用途，排列，表示方法，應用要點等復極複雜，容更分別討論之。

## 第二節 號誌之組織

鐵路號誌，其構造方面日趨精良，其運用方面日趨複雜，而數目方面復日趨增加，故必須有特殊之組織及專門之人才以管理之，茲更分述如左：

### 第一目 號誌之組織

號誌組織之繁簡，多隨路線之長短而定，長者多設號誌處於總局，更設號誌段於沿綫各地，路線短者，則多由工務處辦理之，如我國各路是也。

茲將美國普通號誌處之組織說明之一圖——（譯自 King 之 Railway Signaling），蓋我國組織，極端簡單，無詳細討論之必要也。

#### 一、號誌工程師

號誌處之首領為號誌工程師，彼有處理一切關於號誌事宜之權，他為副號誌工程師，總查驗員，號誌建築股長，總圖樣員，及總文牘等，則皆直隸於彼之指揮下，至彼之資格，則須具下列四點：

甲、對於鐵路號誌之原理及應用須有相當之研究及豐富之經驗。

乙、有專門技術上之智識。

丙、有管理人員之天才。

丁、對於鐵路其他各部有普遍之常識。

#### 二、副號誌工程師

副號誌工程師之地位，僅次於號誌工程師，其工作

則分左列三項：

- 甲、號誌之使用
- 乙、號誌之修養
- 丙、規定號誌材料之標準

### 三、總查驗員

總查驗員下分設調查員，試驗員，及教育人員若干人，分掌左列工作：

- 甲、號誌之調查
- 乙、號誌之試驗
- 丙、號誌廠之管理
- 丁、號誌人員之訓練

### 四、號誌建築股長

號誌建築股長下設號誌建築工頭及號誌建築工人若干，分司左列事務：

- 甲、號誌之建築
- 乙、號誌之換新
- 丙、號誌之改良

### 五、總圖樣員

總圖樣員下設圖樣工人若干，綜理左列事務：

甲、號誌圖樣之繪製

乙、電流及設備品之估計

丙、在副號誌工程師之指導下，規定各種號誌材料之標準。

### 六、總文牘

總文牘下設書記若干人，分掌左列事務：

- 甲、員工之管理
- 乙、公文之收發
- 丙、會計統計及報告之編製
- 丁、薪金之支付

### 七、號誌管理員

號誌管理員設於各段，其下設號誌夫及修理匠若干人，其工作則可分為左列二項：

- 甲、關於號誌之修養使用事，則呈報於號誌管理員。
- 乙、關於號誌技術事項特種報告，及其他不在規定標準之內之號誌材料請求事項，則報告於副號誌工程師。

### 第二目 號誌之管理

號誌之構造修理等自由號誌工程師或工務處負責，但其運用及人事方面之管理，責任重大，變幻繁多，故多另定規章



以處理之，茲將美國及我國行車規章之有關號誌管理者摘錄如左，以資參考。

一、美國之規章

甲、號誌管理員應守條例

子、號誌管理員應報告並接受其主管長官之命令  
 丑、號誌管理員必須對號誌及聯鎖裝置之安全及維持負責，凡有足以防礙行車之安全或速度之損壞，應隨時修復，並報告於其主管長官。

寅、號誌管理員應隨時檢查其號誌及聯鎖裝置，遇必要時，更應隨時修理之；且一切號誌及聯鎖裝置之損壞，應立即發現，而以規定之格式報告之。

卯、遇必要時，號誌管理員可僱用工人，作彼所應作之工作。

辰、號誌管理員必須明瞭工頭對於有關列車號誌及旗號之行車規章熟悉，且有切實之了解。

巳、當號誌或聯鎖裝置損壞時，彼等應立即召集工人，攜帶工具及材料等作必須之修理。

午、凡因號誌之損壞而發生之行車事變，號誌管理員應調查而報告之。

未、在號誌管理員之管理下，一切工作應完全按照規定之標準及計劃施行。

申、號誌管理員必須供給工頭各種為工作而須要之工具及材料，並監視其是否能充分利用。

酉、除有特別指令外，號誌管理員不能試驗其工具或方法，更不能將此種試驗之結果報告。

戌、凡承造者或他人在其區段內工作時，須以不防礙號誌之平安運用為原則，若其工作不按規定之標準，則應立即報告於其主管長官。

亥、為維持區段內號誌及聯鎖設備起見，彼等可有管理監督列車之權，但須經主管機關之授權。

元、號誌管理員必須明瞭工頭等皆預備有對其工作有關之一切規章，傳知，表格，特別訓令，及安全條例等，且必須明了之。

乙、號誌工頭應守條例

子、號誌工頭應報告並接受其主管長官之命令

丑、號誌工頭必須對號誌及聯鎖裝置之檢查及安全負責，且除為保障列車之安全外，不得阻礙列車之前進。

寅、在其主管長官之指導下，彼等應隨時檢查其區段內

之號誌及聯鎖裝置，並隨時報告之。

卯、在其主管長官之指導下，彼等可僱用工人，但彼必須時常監督工人，視其能否盡職，凡能力不足或疏忽之工人得開除之，但不能無故開除；又工人之工作時間及所用之材料，亦應記載之。

辰、號誌工頭必須有一現行之行車時刻表，對一切規章應熟悉，而對列車通過之時刻更應切記；又彼等必須注意由列車顯示之號誌，且必須保障閉塞軌道中列車之安全；當列車開行時，並不傳發通知，而工頭應按行車規章管理之；又彼等應備有可靠之鐘錶，且隨時與標準鐘錶或與標準鐘錶相符之鐘錶相對。

巳、當其區段內之號誌或聯鎖設備發生損壞時，彼等應立即召集工人，攜帶工具及材料，馳赴損壞地點，作可能之修理。

午、凡因號誌之損壞而發生行車事變，號誌工頭應調查而報告之。

未、在號誌之管理下，一切工作應完全按照規定之標準及計畫施行。

申、號誌工頭應對施行工作所須之工具及材料之用途加

以注意，在必須時，並可隨時向其主管長官繼續請求。

酉、除有特別指令外，號誌工頭不能試驗其工具或方法，更不能將此試驗之結果報告。

戌、若無特別指令，不得允許或實行對號誌或聯鎖上之永久變遷之設備。

亥、彼等必須對與其工作有關之規章，傳知，表格，特別訓令及安全條例有確切之了解。

## 二、我國之規章

甲、行車通則第五條——凡任何等級之鐵路員工，概須遵守號誌及標誌。

乙、行車通則第七條——凡尋常顯示號誌之處，不見號誌，或號誌顯示不明，或應顯紅光綠光，或黃色光者，顯示白光時，概作險阻號誌，並應由發現人員將實情報告最近車站站長。

丙、行車通則第八條——凡號誌綫，為因氣候變化，致有伸縮，或因他故發生障礙時，應由該管站長，加以調整，倘不能調整時，應即刻報告主管工務人員趕速修理。

### 第三節 號誌之分類

號誌之分類方法甚多，今擇其較為適宜者，分別列之：

#### 一、固定號誌

甲、按號誌形狀之不同可分為：

子、臂形號誌

(一)魚尾形號誌—圖一

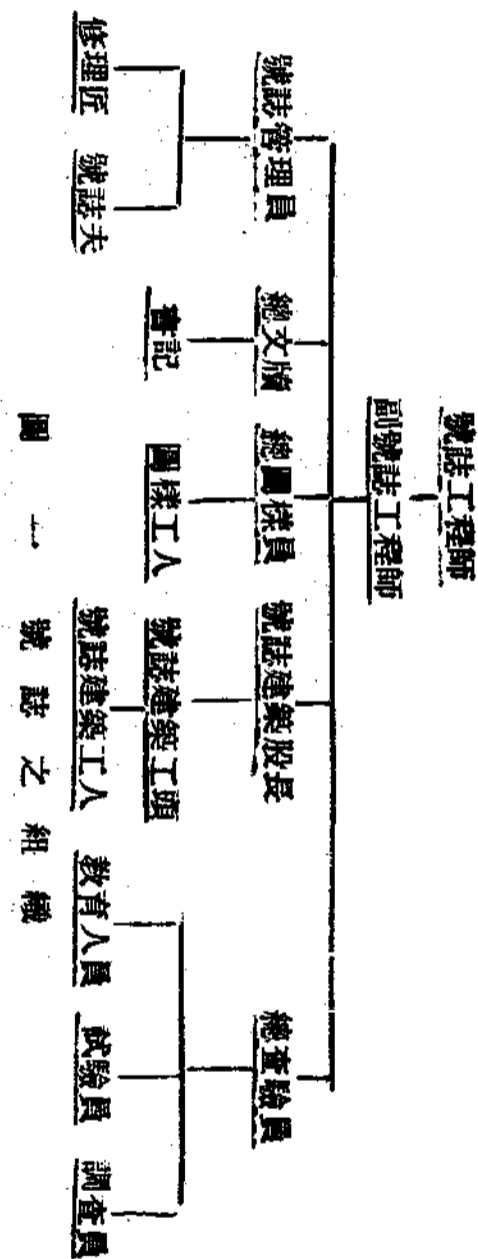
(甲)上弦號誌

(子)二位式上弦號誌

(丑)三位式上弦號誌

(乙)下弦號誌

(二)平板形號誌—圖二



(甲)上弦號誌

(子)二位式上弦號誌

(丑)三位式上弦號誌

(乙)下弦號誌

(三)尖頭形號誌—圖三

(甲)上弦號誌

(子)二位式上弦號誌

(丑)三位式上弦號誌

(乙)下弦號誌

(四)小型臂形號誌

(甲)上弦號誌

(乙)下弦號誌

上、燈光號誌

(一)色燈號誌—圖四

(甲)二位式色燈號誌

(乙)三位式色燈號誌

(丙)四位式色燈號誌

(二)地位燈光號誌—圖五

(甲)二位式地位燈光號誌

(乙)三位式地位燈光號誌

(三)地位色燈號誌

(四)伺察燈光號誌

(五)方燈號誌—圖六

(六)地燈號誌—圖七

寅、圓牌號誌—圖八

卯、圓盤號誌—圖九

辰、方牌號誌—圖十

巳、三角號誌—圖十一

午、十字號誌—圖十二

乙、按號誌功用之不同可分為：

子、主要號誌

(一)遠距號誌

(二)近號誌或進站號誌※

\*Home Signal在自動閉塞制下似譯為近號誌較佳

(三)通過號誌

(四)出發號誌

(五)引導號誌

五、次要號誌

(一)調車號誌

(二)岔道號誌

(三)緩進號誌

(四)轍尖號誌

(五)雪霧號誌

(六)公路號誌

丙、按號誌地位之不同可分為：

子、路上號誌

丑、站上號誌

寅、跨道號誌

卯、隧道號誌

辰、懸橋號誌

己、懸空號誌

丁、按號誌動力之不同可分為：

子、人工號誌

丑、聯鎖號誌

(一) 機械聯鎖號誌

(二) 電力機械聯鎖號誌

(三) 電力氣壓聯鎖號誌

(四) 純電力聯鎖號誌

寅、自動號誌

(一) 電力自動號誌

(二) 電氣合力自動號誌

二、手作號誌

甲、號誌旗

乙、號誌燈

丙、號誌夫

三、耳聽號誌

甲、號角

乙、口笛

丙、響墩

丁、警鐘

戊、電鈴

#### 第四節 號誌之地位與排列

鐵路號誌為行車之準繩，安全之保障，而為達到此種目的計，其他位及排列之研究，乃更為重要，蓋設置不宜，排列失當，每易引起誤會而肇事變也。

##### 第一項 號誌之地位

號誌之地位，實與司機之意志及列車行動等有密切之關係，茲更詳論之如左：

##### 一、號誌與軌道

按英國及我國慣例，號誌多設與軌道之左，而號誌臂則復位於號誌柱之左，所以易於瞭望也；但按美國慣例，則號誌常位於軌道之右，而號誌臂復位於號誌臂之右；但在雙線鐵路上，列車有在左方行駛之習慣，則號誌亦有設於軌道左方者；又在鐵路繁多之處，無適當之地點以安設號誌時，則可裝於號誌橋式號誌架上，則又當別論矣。

##### 二、號誌之地位原則

甲、號誌應設於鐵軌將轉變處，俾司機等易於瞭望。  
乙、號誌設立之處，背後以空曠之地為佳。

丙、號誌須設立於橋樑水塔或地道之前。

丁、號誌不宜設置於燈光繁密之處，致啓誤會。

戊、號誌不宜設置於樹木及電桿繁多之處。

### 三、自動號誌之地位

甲、若業務清淡，而坡度在百分之二分之一者，則可每隔一哩，設一號誌。

乙、若業務較忙，而坡度在百分之二分之一者，則可每隔

四分之三哩或二分之一哩設一號誌。

丙、若無坡度，則可每隔一哩半或二哩設一號誌。

丁、若坡度在百分之五以上，則號誌之距離應更短。

戊、在下坡之處，則號誌之距離可較長。

### 四、普通號誌之地位

甲、進站號誌，應設於車站之入口處，若有出軌器，則應在出軌器外五呎之地設之，

乙、遠距號誌，應設於進站號誌之外，若在上坡之地，則

距進站號誌。應為二千五百呎，若在下坡之地，每百分

之十分之一之坡度，即應加一百尺，總之，即以列車經

過遠距號誌後，尚能在最高速度下，停止於進站號誌前

為原則。

丙、出發號誌，應設置於車站之出口處。

丁、通過號誌，應設置於進站號誌之下。

戊、調車號誌，應設置於每股道之入口處。

己、公路號誌，應設置於鐵路與號誌交岔之道口。

### 第二項 號誌之排列

應用臂形號誌時，多有一號誌橋，號誌架，或號誌柱上安設數個號誌臂，以指示列車，管轄數個軌道之時，故其排列

，亦極關重要，茲將其排列方法，分別述之：

一、依股道順序排列者。

甲、橫行排列者——圖十三

此種號誌，多設於號誌架或號誌橋上，橫行排列，長

度相同；而以左方第一號誌，管理左方第一股道列車之

行動；左方第二號誌，管理左股道上列車之行動，而最

右之號誌，即為管轄最右股道上列車之行動者。

乙、高下排列者——圖十四

此種排列法，為將號誌臂若干根，上下排列於一號誌

柱上，最上者管理左方第一股道列車之行動，第二者管

理左方第二股道列車之行動，最下者則管理最右股道列

車之行動。

二、依重要性排列者

甲、上下排列者

子、在一號誌柱上，上下排列者，則上方號誌為管理正道列車之行動者，而下方號誌則為管理岔道列車之行動者——圖十五

丑、若採用號誌橋時，於號誌橋上再設小號誌柱若干，以較高之號誌柱乃管理正道之列車之行動者，而較低之號誌柱，則為管理次要軌道之列車之行動者——圖十六。

乙、順序排列者，茲按號誌之左右，而定股道之左右，惟管理行駛較速列車軌道之號誌則較管理行駛慢列車之軌

道之號誌為長——圖十七。

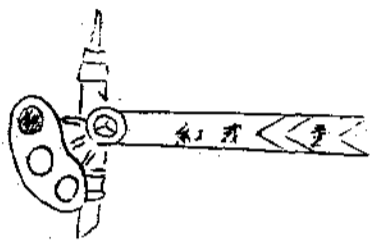
三、重復號誌之排列

甲、若進站號誌與其他進站號誌裝置於同一號誌架上時，則應與最高之遠距號誌在同一號誌柱上——圖十八。

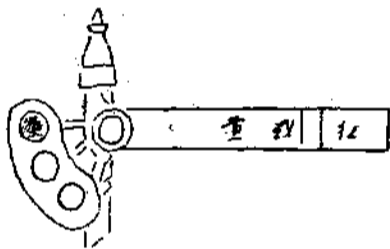
乙、若遠距號誌裝置於另一進站號誌之下，而此進站號誌又為管理另一股道之列車之行動者，則應於其他進站號誌下重復之——圖十九。

丙、若號誌設於橋樑或其他障礙物之附近，則必須將號誌柱增高，俾司機於遠處即可望見，不為橋樑或障礙物所蔽；並於下部設置同樣之號誌臂，俾列車駛近，司機不能望見上方號誌時，仍可知號誌之表示——圖二十，

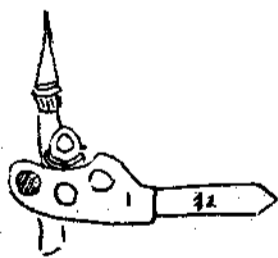
圖一 魚馬形號誌



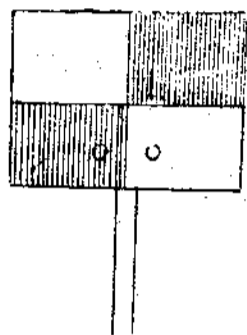
圖二 耳板形號誌



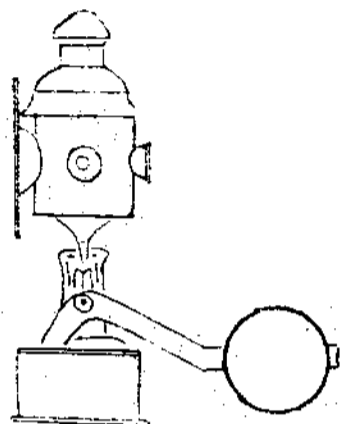
圖三 尖頭形號誌



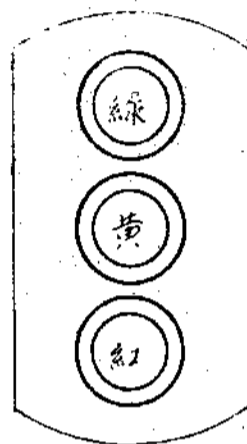
圖十 方牌號誌



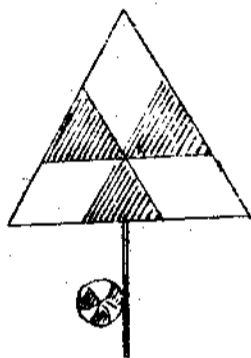
圖七 地燈號誌



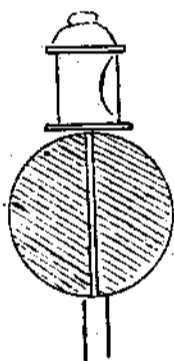
圖四 色燈號誌



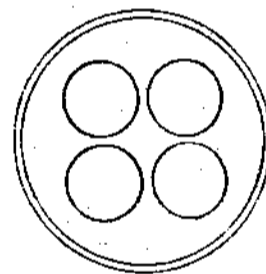
圖十一 三角號誌



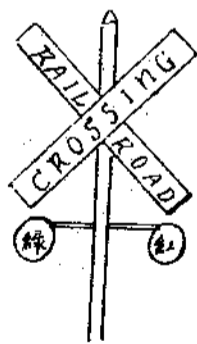
圖八 圓牌號誌



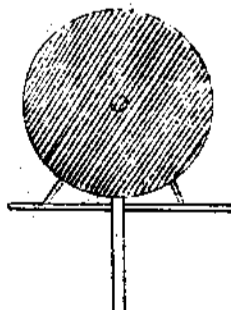
圖五 地位燈光號誌



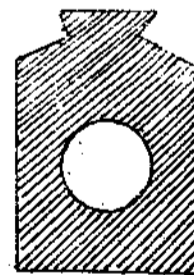
圖十二 十字號誌



圖九 圓盤號誌

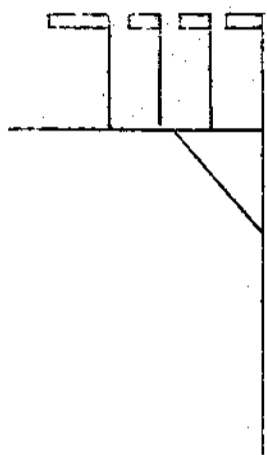


圖六 方燈號誌

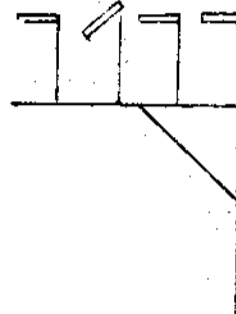




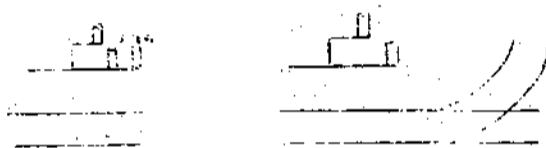
圖十七 號誌之排列(五)



圖十三 號誌之排列(一)



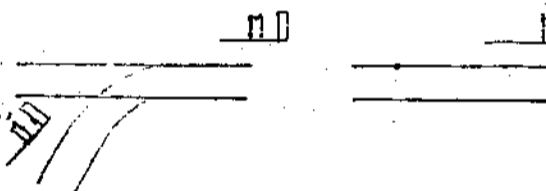
圖十八 號誌之排列(六)



圖十四 號誌之排列(二)



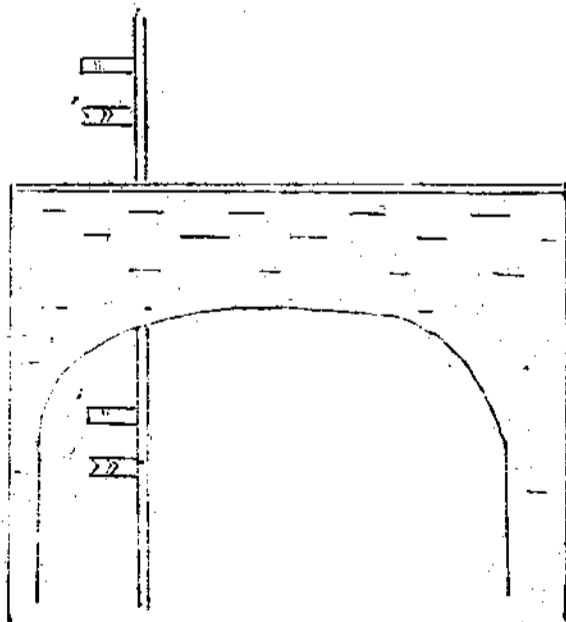
圖十九 號誌之排列(七)



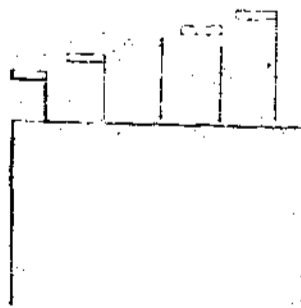
圖十五 號誌之排列(三)



圖二十 號誌之排列(八)



圖十六 號誌之排列(四)





## 評吾國最近改訂之鐵路列車及車輛統計辦法

許廷靖  
沈奏

### 一 修訂列車及車輛統計之經過

乃者鐵部除舊布新，不遺餘力，僅就最近公布施行者言之，則有貨物運輸辦事細則，列車及車輛調度通則，與列車及車輛統計規則。此種勵精圖治精神，洵為前所未見，不可謂非良好之現象。論上述三種規則之性質，均為管理鐵路事務之根本大法，缺而不備，固屬非是，然若立法不臧，亦足轉貽無窮流弊；因而政府固應儘量籌維策劃於前，國人亦宜探討於后，庶幾得失易辨，改善不難。茲就管見所及，對於統計規則略抒感懷，餘則擬於另文再行論列之。

按最近修訂之列車及車輛統計規則，即為以前十八年頒布之鐵路行車統計車務人員應守規章，其內容同為辦理「貨物列車統計」，「旅客列車統計」及「貨車停站時間統計」，不過新舊名稱微有不同耳。查原定種種辦法，缺陷極多，早為

識者詬病；而此次修改經過，亦有頗堪玩味者。用陳梗概，以明原委。其中大概情形，據交通雜誌第四卷第七期所載，有如下段之記述：

「鐵道部以前頒布之鐵路行車統計車務人員應守規則，施行以來，雖頗有成效，惟內容格式，尚須加以補充改善，業經令飭各路研究陳述意見，嗣據各路先後呈復到部；復經由主管廳司參酌各路意見及歐美各國關於行車統計內容，將前項統計重加改訂，改為列車及車輛統計規則。其所有格式，業經重行審訂，加以詳細說明，先行擬定草案，再電飭各路派遣主管行車統計人員來部討論，俾明瞭此項統計之用法及作用，以期推行盡利。現在此項規則及格式說明，均已修訂就緒，一俟核定公布，即擬於本年七月一日起實行。」

由上段之敘述，不惟可於改訂之前因後果得一簡明概念，更應有下列之認識：（一）為事前曾經徵詢各路意見，（二）

為各路會派主管行車統計人員到部共同討論。足見鐵部此次修改統計辦法，極為慎重，決非草率從事者可比，姑不問其結果如何，而其認真精神殊值吾人特殊重視。惟作者對於前段所載「舊法頗有成效」及「新法曾經參照歐美各國行車統計內容」之說，似覺未敢苟同；蓋新擬各種統計單位及方法，仍多與歐美鐵路所有者大有出入，且多相左之處；即就統計最完善之北美鐵路而言，經作者親歷而目睹者，約計不下數百餘種，與吾國較，亦頗有不能相符者。至謂舊法行之頗有成效，尤令人不能無疑；而新法之能否推行盡利，則正為本文行將詳為剖析之問題，請依三種統計分別陳之。

二 對於貨物列車統計之意見

考新訂貨物列車統計，計分五種格式如左：

- 名 稱
- 用 途
- 1. 貨物列車報單.....車長用

甲 原有貨物列車日程單——車守填報由車務段填造

何路車號	種類	車號	噸重	車輛淨重	裝載情形	由		站	掛上	摘下	編號	統計				
						至	貨票號數					貨車里程	貨車噸數	空	重	空
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)

- 2. 貨物列車統計日報.....車務處用
  - 3. 貨物列車統計月報.....車務處用
  - 4. 貨物列車統計.....鐵道部用
  - 5. 貨車統計.....鐵道部用
- 按新則規定：第一種貨物列車報單應由車長填造，分別交由各關係段到達站送呈車務處，再由車務處據以填造貨物列車統計日報及貨物列車統計月報，最後由鐵道部秘書廳研究室根據各路送呈之貨物列車統計月報按月編造各路貨物列車統計及各路貨車統計。所有五種表格之相互關係大致如此，而一般基本數字大抵均以第一種貨物列車報單為根據；是故比較新舊辦法之優劣，首當衡量基本報單之內容。新訂貨物列車報單即為代替原有貨物列車日程單之基本表格，共分17欄，較之原有欄數不多不少，內容亦大致無甚出入。茲以新舊兩表錄列於后，以便比較：

乙 修訂貨物列車報單——車長填報由車務處填造

貨物種類	車號	皮重	名稱	起運站	到達站	噸數	掛上	摘下	附註	統計 (車長不得在此欄內填寫)						
										貨車公里	貨車公里	貨車公里	貨車公里	貨車公里	貨車公里	貨車公里
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)

茲依上列兩表內容，并參照新訂填造說明辦法，論列數

寫貨物名稱。

點於后：

綜觀以上各項，不可謂不詳矣，然而於此有一首當認清

(一)第5欄「貨物名稱」——若就本欄名稱表面觀之，似為新添項目，然一按其實質，實即原表第6欄「裝載情形」之變相說法，所異者不過意義上較為明顯肯定而已。觀乎對於本欄所定填寫辦法，其中無一而非表示裝載情形，即可知矣。茲錄其填寫本欄說明如次：

之問題，即列車統計中是否有記載貨物名稱之必要是也。管見所及，以為絕無需要。蓋鐵路如欲明瞭所運各種貨物情狀，則原有另由貨票編製之貨物統計；而列車統計所應有者，端在貨物之重量，至若名稱如何，殊與計算列車載重渺不相干。即令每車均載一種貨物，填寫毫不費事，亦屬無謂。何況各車內部裝載，在事實上並不如是單純，是又何取乎此徒勞無益之舉乎。明乎此，則其所定填寫「數量較多之貨物」，與夫「沿零」「整零」等等辦法之是否合理有用，自可不言而喻矣。

1. 「貨物」欄之「名稱」即每輛貨車所裝貨物，在貨票上載明之貨物名稱。

2. 如為合裝整車，則填數量較多之貨物名稱。

3. 如為沿途零担車，則填「沿零」二字。

4. 如為整車零担車，則填「整零」二字。

5. 如為行李包裹車，則填「行李」或「包裹」二字。

6. 如裝軍隊或旅客，則填「軍隊」或「旅客」二字，不必填

(二)第6欄「貨物起運站」及第7欄「貨物到達站」——核與舊表第7、8兩欄適為同物，謂為虛設也可，謂為與第9欄「掛上車站」及第10欄「摘下車站」陷於重複，亦無不可。請言

其故：

第一：如爲整車貨物，車輛之掛摘車站，有時即爲貨物之起訖地點，以整車既係同由一站掛出，而又一至訖站，即須將車輛整個用下，原列車當即離站繼續前行，絕無令同一列車在站等候該車卸完，再裝他貨，仍由原來列車掛運之理。若列車須重行編配，貨物之起訖站未必即係列車之起訖站，然既有掛車站與摘車站之填列，則貨物起訖站之填註，對於編製統計，亦無必要，其結果仍不過多此一舉而已。

第二：按沿途零担車言，尤不能將每批沿途裝卸貨物一記其起訖站點，結果仍非按照車輛掛摘地點填寫不可。舍此而外，決無更善之法。證之第十七條所定「如爲沿途零担車，即填該車之起運站名」之說明，又第十八條「如爲沿途零担車，即填該車之到達站名」之說明，尤爲確鑿無疑。蓋所謂「該車之起運站名」者究與車輛掛上車站有何區別，而「該車之到達站名」又與車輛摘下車站有何差異。謂爲徒增煩擾，等於虛設，是又誰曰不宜。

(三)第8欄「貨物噸數」——此爲原有辦法忽略之點，今添補之，不可謂非進步。惟查所定計算各種重量方法，不無尙有研究之餘地。按第十九條說明規定，計分下列種種計算

重量辦法：

1. 整車則按貨票上載明之貨物實在噸數填寫。
2. 行李包裹車及沿途零担車則概按車輛載重量四分之一計算噸數，例如四十噸車則其噸數作爲十噸，餘類推。
3. 整車零担車則概按車輛載重量二分之一算其噸數，如四十噸車即爲二十噸是也。
4. 合裝整車則仍按貨物實重計算噸數。
5. 如以貨車裝載軍隊或旅客，則應按車輛載重量每十噸

作爲一噸計算；易言之，即爲車輛載重量十分之一也。

以上除第1、4兩項均按貨物實重計算，當無問題外，餘如種種按照載重容量折算辦法，似覺未盡妥當。其一：以沿途零担車言，因其實在貨重不便填寫，故在北美各路，均採一種標準噸數，而所謂標準噸數者，既非臆斷，亦非假定，乃係根據平常實際平均車輛裝載統計結果而定，如甲路每一沿途零担車平時平均裝載約爲六噸，則以六噸定爲甲路之標準噸數；又如乙路每一沿途零担車平時平均裝載約爲八噸，則以八噸定爲乙路之標準噸數；是同爲沿途零担車，各路標準噸數並不一致，以各路實際裝載情形不同也。他如直達整車零担車，亦用同樣統計方法以定其標準噸數。故在表面上似爲

假定之數，實則均係經過統計手續而定，仍與計算實重無甚差別。其法之合理，即在於此。既能化繁為簡，則又切於實際，較之不問實際如何，一律按車輛容量幾分之幾折算，不僅計算手續簡捷，抑且不悖於理，至若逕按容量折算比率之高低是否合理，則又另一問題也。其二：同為沿途零担車，各路運輸情形以及裝載情形，絕難彼此盡同，假令京滬路實際約能裝至載重量四分之一，其他平漢、粵漢、津浦各路則又未必一律裝至載重量四分之一。足見四分之一之標準噸數，縱能合理，亦不能一律施行於各路也。其三：鐵路開行沿途零担車，原為便於疏通沿綫小站零星貨運，故實際裝載數量未必隨車輛載重容積而轉移，即車輛載重量大者，實際裝運貨物未必即能多於載重量較小之車輛；若按一定比率計算噸數，則車輛愈大，噸數愈多，揆諸實際，亦未必盡合於事理。其四：如以貨車裝運軍隊或旅客，則該車即與客車同其性質，按西國通例，凡屬運客車輛，類皆不算載重，以其為數甚微也。以前法比等國，曾有以頭等客車按二噸，二等客車按一噸半，及三等客車按三噸計算載重之成例，然卒以不合實際而又無必要，亦曾早經廢止。其五：若以貨車裝載行李包裹，則論其性質，亦成為客車之一種，縱令偶有附掛於

貨物列車之場合，似亦仍應視為客車，不必按載量算其噸數，尤不宜與沿途零担貨車同用四分之一之折算標準也。惟此項貨車既暫作客車使用，在統計上既按客車看待，則計算車日 Car days（即貨車輛數乘每月日數之積）之際，即應將此項貨車輛數乘以其暫代客車使用之日數，由總數中除去，以免有所軒輊，始稱允當。此種應除去之車輛日數可由調度所主管車輛登記與稽核之人員設法供給之，要非難能之事也。

以上所述，僅以貨物列車報單內應填之項目為限，其次各項統計單位亦有足供商討之處，爰列述之如次，以供研究。

（一）空貨車噸公里佔其計貨車噸公里百分數 一路空車里程之多寡及其增減情形，應以車里為單位，不應以車輛容積噸里為單位，而作種種之比較。因空駛小車一輛，與空駛大車一輛，同為一種應力求避免之事，初不以車輛之大小而異其嚴重性也。或謂大車回空，損失較大，不加區域，輕重難分。曰是固誠然，惟此為車輛空駛之結果，而不足以表示車輛空駛現象之嚴重與否者也。吾人從管理上着眼，若某路或某段無故空駛貨車一輛，無論其容積之大小，同為應加糾正之事，並無所謂輕重之分。否則甲路對於小車調度不善或

不設法利用回空，而大車則以貨運性質不同，空駛甚少；乙路對於大車調度不善或不設法利用回空，而小車則以貨運性質不同，空駛甚少；若以貨車噸公里為單位而比較之，則乙路之空貨車噸公里佔其計貨車噸公里百分數必大於甲路，因是乙路之貨車空駛問題，似較甲路為嚴重，而不知在車輛管理上觀之，兩路或為一邱之貉耳。今若用空車公里佔空重貨車公里百分數以為比較，即可免除此種不合理之觀察。乃新頒統計辦法竟舍此而不用，而用貨車噸公里以代之，不可謂非失誤。况在應用貨物列車統計月報內，原有空重貨車公里之現成數字，足資應用，無如一至部用貨車統計格式（運統2丁）內，竟不列入此數，而徒將貨車公里分成「貨物」混合「路務」三類，成爲一種無用之區分，以致空車公里佔空重貨車公里百分數一物無從計算，反以貨車噸公里為單位而代之，殊未免有弄巧成拙之嫌。推其原意無非因有空重噸公里之數，即可不必再有空重貨車公里之分，而不知計算空重車輛里程，藉以比較車輛運用狀況，正須應用車里不應車輛里，轉增觀察之不確；且在部用格式內既不用空重貨車公里之數字，則處用月報內之編算此數，又有何種目的可言耶。總之空重貨車噸公里之比較儘可廢除，而空重貨車公里之比

較則應加入，此項加入之單位即可名之曰空貨車公里佔空重貨車公里百分數，亦分上下行以編算之，而後始稱合理。在歐美鐵路莫不有此單位，吾國鐵路又何能獨異乎。

(二) 每列車公里之貨車噸公里 此數僅足表示每一列車平均拖運之車輛容積噸數，毫無實際用處可言。在歐美鐵路，原有每列車里平均貨車里之統計，用以表示每列車平均所載車數，在未編有載重噸公里之路，此數曾視為唯一表示列車載重程度之統計，蓋此數在編算上遠較載重噸公里為簡易也。今既有載重噸公里之統計，此數之重要性已非復昔比；至於每列車公里之貨車噸公里尤屬無用之物，在西國亦未之見，而吾乃採用之，尤無學理之根據，亦無實際之需要，似應從早廢除，以免為整個統計之玷。

(三) 每貨車每日之貨車噸公里 此數亦無意義，更無必要。蓋每貨車每日之貨車公里，固足以表示貨車之流通程度，在歐美鐵路原有 Car (or wagon) miles Per car (or wagon) day 之統計，吾國倣效而採用之，固屬允當；今乃於此數之外，復加每貨車每日之貨車噸公里，未免有畫蛇添足之嫌。况比較各路時，車輛容積較大之路所有每貨車每日之貨車噸公里，自應較大，初非由於該路車輛流通程度之較高，甯非

轉增誤會，弄巧而反成拙耶。故每貨車每日之貨車噸公里一數似絕對無編算之必要，且應避免之，使無為人誤用之可能，蓋不必要之統計往往有不如無也。

(四)貨車分類統計 在北美鐵路計算貨車里程時，莫不將守車里程 Cabin or caboose car miles 與普通貨車里程劃分，蓋守車不能載貨，自不能與一般貨車等量齊觀，若混合不分，則所有其他平均單位均將不甚正確。且守車之行程莫不與列車之行程同其終始，而貨車則往往有中途摘掛者，故守車之流通程度常較一般貨車為高，混合計算，尤多不妥。吾國計算貨車公里，未將守車劃出，亦一缺陷，似應加以補充。此外如能將各類車輛，如蓬車、煤車、平車、牲口車、冷藏車等，分別計算其里程，則效用尤顯矣。

(五)損壞貨車輛數與現有貨車輛數之比率 此數即美國鐵路所有之 Percent of unserviceable to total cars on line 統計也。用以表示損壞車輛之多寡與增減情形，極為有用。吾國各路貨車維持狀況遠不及美國鐵路，尤有加入此項單位以便觀察監督之必要。而新頒統計規則於此未見提及，亦難認為美滿。編算之法，似應由調度所主管車輛登記人員逐月計算待修在修貨車輛數與其待修及在修日數，而已所得之積

與現有貨車輛數乘全月日數(按即 Car days)比較，而得一種比率，名曰損壞貨車輛數與現有貨車輛數之比率，此項比率應由部路兩方加以監督，以求減低。或謂部方現已有類似之辦法，按月分別各路車輛之用途與修理情形，此舉似可不必。不知車輛統計應以完備為要着，不應有者應去之，應有者則不應漏列之，與其另訂辦法，從事補救，不如加入統計規則以求完備之為愈也。

### 三 對於旅客列車統計之意見

查改訂之旅客列車統計表式，亦分五種，其名稱及填用處所如左：

1. 旅客列車報單..... 車長用
2. 旅客列車統計日報..... 車務處用
3. 旅客列車統計月報..... 車務處用
4. 旅客列車統計..... 鐵道部用
5. 客車統計..... 鐵道部用

以上第一種旅客列車報單，共分15欄，較舊有日程單減少五欄，以前計算旅客列車載重辦法，在新表中予以取消，是為最大改進之處，惟仍不無應行商榷者，請略述之。

(一)客車分類統計——按現行辦法，客車公里僅屬一種



籠統之數，對於客車種類，並不區分，故行駛一列車後，其中究有若干頭等客車里程，若干二等客車里程，若干三等客車里程，若干四等客車里程，若干行李車里程，若干郵車里程。若干膳車及臥車等里程，均將無從分辨，似為一大缺陷，誠以客車為一籠統名詞，有用以載客者，有用以作他種用途者，在美國鐵路，客車之總稱曰 Passenger train cars，而載客用之客車則曰 Passenger cars，劃分極為清楚，且各種車輛里程，均係按類分別計算；蓋若不分別，則其他平均單位必將受其影響，例如每客車公里之延人公里一數，即應僅計載客用之客車公里，而不應將行李車、郵車、膳車等里程一併牽入，轉致失其準確，其理殆甚明顯。況在吾國鐵路，載客車輛復分三等或四等，尤須按類按等分別計算其里程，而後每客車每日之客車公里亦可分類等計算，以見各種客車運用程度之高低，較諸僅有籠統數字者其為用不可同日語也。

(二) 每列車鐘點之列車公里 在貨物列車統計中每列車鐘點之列車公里固有編算之必要，旨在表示貨物列車之平均速度，因貨物列車未必一律按固定時刻行駛，非特中途難免延擱或趕速情事，且常因載重之不同而異其速度焉。至於旅

列客車則無須是項統計，在西國亦未之見。良以旅客列車之行駛時刻均屬固定，以不脫班為原則，何種列車每列車鐘點之列車公里幾何，均係預知之事實，無待於逐日逐月之計算者也。若有延誤，則應於旅客列車延誤統計中求之。若謂既有貨物列車平均速度之統計，即不得不有旅客列車平均速度之編算，則實為昧於客貨列車性質之錯誤見解，而有迂腐固執之嫌矣。故每列車鐘點之列車公里一數，在旅客列車統計中，實根本無編算之必要也。

(三) 每列車鐘點之延人公里 此數亦由貨物列車統計方面抄襲而來，與前者同犯一病。蓋每貨物列車鐘點之貨物延噸公里一數固有重大之意義在，因貨物列車載重多則行駛緩，載重少則行駛速，管理者應於兩者之間求一適宜折衷之數，而後每列車鐘點之延噸公里乃能達於最高之點，此其所以有統計之必要也。旅客列車則不然，其編組內容與行駛速度均屬固定，管理者不能隨時左右之，祇須有每列車公里之延人公里與每客車(或客座)公里之延人公里，已足表示載客之盈虛，以為下次改訂列車編組之參考；至於載客之多寡，則與列車速度與列車鐘點渺不相關，安能加以繫聯，造成一種不合理之統計單位，徒增觀察之不確。況旅客列車鐘點數，

平時出入甚少，故每列車鐘點之延人公里若有增減，大都係由於延人公里增減之故。因分子變而為母無甚變動也。若欲於編組旅客列車時，將原由一列車運送之旅客，分成兩列車載運，以求列車載重之減少，行駛之加速，與夫每列車鐘點延人公里之增多，則非特事實上時刻有時難期便利，且往往得不償失，因所掛客車輛數減少一半，列車速度類多不能增多一倍，尤以原有列車速度已高者為甚，不若貨物列車之速度較低，伸縮較大也。此西國鐵路之所以往往不編此數，而我乃採用之，似無學理根據可循也。

(四)延人公里分級統計 延人公里之數既由會計處方面得來，則原可分頭二三四等等級者，乃祇列一總數，不分等級，殊不可謂非一種可惜之事。至於政府、優待、遊覽等延人公里則可責成售票站編算分級統計，按月列報，似非難能。誠以吾國各路頭等客車載客最少（據作者研究頭等客座利用程度平均約為百分之五），二等次之（約為百分之二十），三等最多（約為百分之四十），四等則非各路皆有，其載客尤多於三等，今若混合計算，不分等級，則僅得一每客座公里平均延人公里之籠統數字，對於各等客車之利用程度仍不明瞭，實際上有何裨益。蓋必須知每種客車之利用程度，而後

何者應添置，何者應減少，以及何者應求利用之增加，按圖索驥，始有把握。且混合計算，在比較各路時亦易發生錯誤觀念；例如今有兩路，甲路各等客車之利用程度較為均勻，而乙路則二等車異常空閒。三等車異常擁擠，然其每客座公里平均延人公里數（不分等級），兩路固無多出入，驟視之，以為甲乙兩路客車之利用狀況大致相埒，而孰知其為大謬不然耶。故此項統計不編則已，編則非分等級不可。

(五)每客車每日之客座公里 此數與每貨車每日之貨車噸公里相對，同為無意義之贅物，故亦主張刪去，其理由已詳於前，可不復贅。

#### 四 對於貨車停站統計之意見

查改訂之貨車停站統計表式計分三種如左：

1. 貨車出入日報單.....車站用
2. 貨車停站統計月報.....車務處用
3. 貨車停站統計.....鐵道部用

以上第一種「貨車出入日報單」，即為代替舊有「貨車掛出日報單」之改訂格式，在比較及分析其內容以前，先將新舊兩種報單格式並列於左：

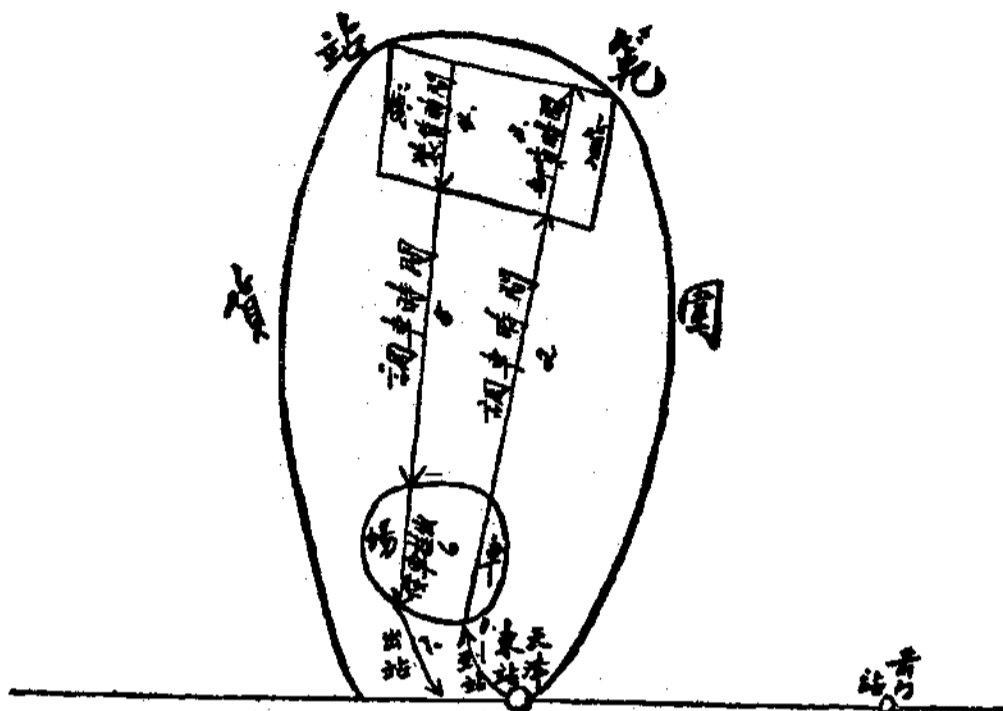


站內車場員工記錄，亦必另有一種輔助記載方法，以為車長通知車場該車到場時刻之便利，此按格式所定應記之第一種時刻與手續也。假設車係裝零担貨物，則照例應由車場用至零担貨棧，以便卸貨，故自進場等候用送以至最後送到貨棧，其間皆為調車時間，按照規定，不惟當記開始在場等候時刻尤須登記送達貨棧時刻，必如是乃能計算費於調車方面之準確鐘點；此種用至貨棧時刻，似非由親身執行用掛車輛之調車員工經手記載不可，即車場內部辦事人員亦無能為此，然此亦非另有輔助記載方法而莫辦，此按格式所定應記之第二種時刻與手續也。此後該車即在貨棧範圍內開始其等候卸貨時刻，及至卸完為止，此種卸貨時刻，似又應由貨棧卸車人員填寫，此按規定應記之第三種時刻與手續也。假令該車一經卸完，旋即用以裝載貨物，則自開始至裝車以裝完時刻，其間經過時間又為費於裝車方面之鐘點，又非改由貨棧裝車人員另行填寫不可，此按規定應記之第四種時刻與手續也。及至該車裝完，當由車場派遣機車將該車拖至車場編入列車，是又入於出站前之調車範圍矣。自在貨棧裝畢開始等候時起以至編入列車時止，其間皆為調車鐘點，但起始時刻發生於貨棧，必由貨棧人員填寫，而終止時刻又在車場，必由

調車員工記載，勢非集合兩處所記時刻，無從計算確實之鐘點，此按規定應記之第五種時刻與手續也。至此則又開始其候車掛出時刻以至實在掛出之時為止，是即所謂「候車掛出鐘點」，亦非車場人員另行記載不可，此按規定應記之第六種時刻與手續也。

以上乃就極單純之情形分析，尚未計及「檢驗」「修理」「軍隊扣留」以及其他等等原因，已須經過六七種手續及記載六七種時刻之多，加以各種時刻有費於車場以內者，有費於由車場至貨棧行駛間者，有完全費於貨棧者，有費於貨棧折回車場行駛間者；又有費於第一日者，有費於第二三日不等者；論地點，論人員，論時間，彼此各不相謀，如貨棧之與車場決不同在一處，是為最顯著之例（參閱附圖）。夫以一輛貨車之停站時間，必須牽動車場貨棧各處無數員工，又以同一報單同一車輛之種種時刻必須分由無數人員填寫，試問前後彼此何能銜接。無怪以前各路各站於此深感困難，未能切實填報，往往先在前而「停站時間」欄內隨便填一總共時間，然後任意劃分子以後各欄。其尤妙者，曾聞某路有一極為巧妙簡捷填寫辦法，其法維何，即於各項原因時間事先規定一種固定比例劃分辦法，每日按其比例酌量分配，例如以百分

種固定比例劃分辦法，每日按其比例酌量分配，例如以百分



一輛貨車進出貨站之經過手續圖

之三  
 十作  
 爲「  
 調車  
 鐘點  
 又以  
 百分  
 之二  
 十作  
 爲「  
 卸貨  
 或裝  
 貨鐘  
 點」  
 而以  
 其餘  
 分於  
 「檢

驗」「軍運延車」「候車掛出」等欄。此種辦法，雖屬滑稽可笑，而該日報單確爲不易填造準確，是又何可諱言。但以迫於部令關係，不得不於無可如何之中想出此種取巧妙計。往事如此，新訂辦法亦於上述種種補助記載方法未經明白指示，且修訂格式尤爲複雜，其不能填得各種實在時間，是又可以預料也。總之如此考察貨車停站時間，根本上與事實發生絕大隔膜，縱令作法之人親臨各站主持其事，亦恐於事無濟。舊法本已不合，而新法復蹈其覆轍，殊足令人惋惜也。

(二)退一步言，即令規定種種補助方法，能使各方得爲連貫之準確記載，亦不知須費幾許人工時間手續，方能完成一個車輛全部時間之填寫，結果所費不貲，仍爲得不償失，而其所定「應於次日分別寄出」之期限，亦恐絕無實現之可能。此點在表面上似乎不關重要，然與時效問題影響甚大，要宜予以深切注意，於此可以想見凡屬以日爲單位之報單，其填造方式必須力求簡便，否則時效易失，統計之作用勢必大受其影響也。

(三)考察貨車停站時間，既已計算鐘點，而又以每車之載重容量乘其鐘點，以求其所謂「延噸時」者，此亦吾國獨有之名詞與辦法。論者或謂各車噸量不齊，僅計時數，則大小

車輛停留時間雖同，而所損耗之噸量極爲懸殊，爲求準確嚴密起見，應以連同噸量一併計算爲妥。殊不知正因各車噸量不一，故不能即用「延噸時」以比較各站之貨車停留久暫，蓋噸量乃爲不可以人力伸縮之死物，而停留時間則爲以人力設法減少者，如連噸量一併計算，則五十噸車停站一小時爲五十延噸時，二十五噸車停站一小時爲二十五延噸時，是停站時間相同而延噸時則相差一倍之多，其不足以據爲觀察各站或各路處理車輛之快慢，蓋已彰彰明甚。此則與比較空重貨車行駛里程時應以車里爲單位而不應以車噸里爲單位，其理正復相同也，且逐車記其各種時刻，已嫌繁重不堪，而又加上各種噸時之計算，既費無謂手續，復有種種流弊，東西各國，均無一類此統計辦法，而吾乃獨創此格，亦云異矣。

(四) 抑有進焉者，查貨車之出入車站，均有事務上之必要，促進車輛運用效能，本當於其正當必需時間以外之延誤時刻求其減少，若在範圍以內之時間，自可不必枉費人工爲之計算。例如車場編組列車，即可定出一種標準時間，設爲一小時或兩二小時，則在一小時或兩小時內編完之列車，自

無所延誤，更無計算在場改編時間之必要，此法盛行北美各路車場，極爲簡便有效。他如裝車卸車，雖不能同樣定出一種標準時間，然亦另有簡便考察辦法。乃吾國對於每一車輛進出，不問有無事務，自始至終，一一按照車號記其時刻，以本可不計算者亦計算之。殊非經濟之道也。

總之，增進貨車運用效能，減少貨車無謂停留，其道多矣，而籠統計算一切停站時間，實爲至拙之辦法。考吾國現有貨車停站統計之最大錯誤，乃在不諳貨站之內容及各方與貨車運用，關係之異同，而欲以同一統計方法施行於貨站範圍以內之車場，貨棧，貨場，機廠，車房以及所有岔道各方面，以致鑄成大錯而未之覺，如欲再爲改進，勢非確認下列兩大原則以爲前提，終恐於事無濟，而亦不能得其要領也。

第一：完全打破參照現行貨車停站統計辦法及原則之心理。

第二：另行分別規劃與貨車運用有關係之各種個別統計。

關於第二點之辦法，以限於篇幅，容當另行爲文論之。

### 防空雜誌

第二卷 第一期要目

- 一、蔣委員長發表「中國之統一與建設」
- 二、都市防空問題
- 三、飛行場之防空
- 四、都市防空之配備及防護
- 五、各國之防空設施(共六編)
- 六、各國空軍威力及化學戰之準備
- 七、通俗之防空教育
- 八、日本高射砲訓練規定
- 九、部隊防空
- 十、防護室之建築
- 十一、防空中市民之遷徙問題
- 十二、防空偽裝之研究
- 十三、毒氣之防禦法
- 十四、却爾登將軍的最新防空論
- 十五、步鎗機關鎗對空射擊之研究
- 十六、空中之危機與防護
- 十七、集團防護之研究
- 十八、關於航空幾個私法上之重要問題
- 十九、意阿戰爭中之毒氣戰
- 二十、宜昌防展紀事

價目 國內外每期國幣一元三角郵費在外全年二元零角五分  
 發行者 南京軍事委員會防空處

### 航空雜誌

第六卷第十一期目錄 二十五年十一月廿四日出版

- 將來戰之性質  
 國防與統一之關係  
 戰爭絕滅點之空中戰  
 太平洋空中王座之角逐(續)  
 空軍與防空  
 重轟炸機及掩護隊對於單座驅逐機之戰鬥  
 俯衝轟炸機之檢討  
 俯衝轟炸機之戰術要旨  
 俯衝轟炸機之壓制  
 低空飛機之壓制  
 對於新式驅逐機性能方面所要求之程度  
 空中轟炸與陸軍砲擊之國際法的研究  
 本年所得哥爾摩國際航空博覽會中德
- 國際列強之巡視  
 意空軍編制之概況及其訓練  
 英國近日軍用飛機之概況  
 法國軍用航空器概況  
 航空站燈火制度問題之新發明  
 雲霧中之航線與選擇飛機場之關係  
 對流層內氣象各要素之變化  
 軍用航空攝影之發展(上)  
 航空重油引擎之發展  
 航空測繪法戰術上之比較  
 航空俱樂部之組織(下)  
 航空器材之材料化學(七)  
 航空器材之材料化學(七)

價目 全年二元三角六分  
 半年一元二角八分  
 零售 二角三分  
 南京小營航空委員會第二處第六科發行

### 陸大月刊

第二卷 第十期 民國二十五年十月一日出版

- 野戰防禦築城實施軍紀  
 歐戰中夜間之飛行  
 化學戰中之飛車問題  
 未來戰爭中之戰車問題  
 日俄戰役兩國軍作戰計劃之大要及評  
 日俄戰史南山附近戰鬥之研究(續前)  
 歐戰史(續前)  
 歐戰史(續前)  
 海陸軍協同作戰(續前)  
 現代軍制之研究(續前)
- 海軍砲兵戰術與技術(續前)  
 防空勤務(續前)  
 化學與航空觀測(續前)  
 審判備忘錄(續前)  
 我國兵役法之真諦和的實施  
 國防與戰略  
 空軍降下戰術的研究  
 蔣委員長在粵省聯合紀念週報告詞  
 列強兵備之重要  
 蘇俄紅軍之覆亡  
 亞比西尼亞之覆亡  
 實施所得稅之說明(續前)  
 節選運動實施辦法(續前)  
 節選運動實施辦法(續前)

### 國論月刊

第二卷 第三期

- 獨裁政治之內在的必然矛盾性  
 論自力更生  
 治學論事之基本要件  
 大學生之歷史的使命  
 我們民族所需要最小限度的生存力  
 西班牙內亂與國際關係  
 日英復盟問題與經濟衝突
- 蘇俄之現狀  
 日本南進政策之檢討  
 現代日本航空兵力概況  
 我國管理通貨政策之前途  
 和平締造之艱難  
 民族血(續)  
 安慰

定價：全年十二期 國內二元 國外三元  
 半年六期 國內一元一角 國外一元六角  
 零售 每期國幣二角 郵費代洋十足通用  
 地址：上海赫德路趙家橋合泰坊十一號



## 關於列車及車輛統計問題

劉傳書

鐵道部於最近一年內，頒佈三項運輸基本法規，一為統制行車安全之「行車通則」，二為統制行車調度之「列車及車輛調度通則」，三為計量行車效能之「列車及車輛統計規則」。此項法規頒行以後，鐵路專家對於統計規則一項，頗多評論，貢獻修正或補充之意見，吾人閱覽之餘，彌深欣慰。蓋凡任何法規，不能一蹴即成盡善盡美，必須經過幾次修正以後，方可漸臻完備。各方貢獻之意見，以交通大學許靖沈奏廷兩教授合著「評吾國最近改訂之鐵路列車及車輛統計辦法」一文為最有精彩。吾人對於許沈兩先生勤於治學勇於貢獻之精神，尤為欽佩。傳書服務鐵道部，對於此項規則之擬訂，曾躬預其役，爰就評論各點，略加解釋：

(一) 貨物列車報單之「貨物名稱」「貨物起運站」及「貨物到達站」三欄

以上三欄就編製本統計言，誠非必需，故根據貨物列車報單所編之貨物列車統計日報內即無此三欄。惟各貨車內之貨物種類及起訖站，確有供需要時之參考及佐證之資，再貨物起訖站與貨車起訖站并非完全相同，蓋如為「整車」已如該文所云：「若列車須重行編配，貨物之起訖站，未必即係列車之起訖站」。如有「沿途零担車」，亦有時不同，例如京滬、津浦、隴海三路現開行滬長零担車，無論何路對於上海至長安之零担車之起運站與到達站均應填為上海與長安，而掛上，摘下車站，則在京滬路應填為上海與南京，津浦路應填為浦口與銅山，隴海路應填為銅山與長安。其作用固不甚大，殊未可謂其絕無用處也。

(二) 貨物噸數之計算方法。關於貨物噸數計算方法之批評，茲分別解答如下：



(一)關於沿途零担車貨物噸數，新規則定為按車輛載重量四分之一計算，乃以廿三十四兩年貨車裝運狀況日報所統計之數字為根據，蓋據該兩年日報所載數字，各路零擔貨車平均實裝貨物噸數約佔貨車載重噸數四分之一也。並非如該文所憶測，「不問實際如何一律按車輛容量幾分之幾折算」。

(二)各路實際裝載情形，確難一致，均按載重量四分之一為標準確有適於此，未必適於彼之病。但此乃統計非會計也，各路車輛裝載程度雖不同，但所差並不甚劇，如每路各定一標準，未免過於紛歧，且無論何路每年實際裝載情形亦可有變化，如必與實際重量相合，勢非隨時更改不可。況此項標準，過去數字能否與未來數字相等，尤屬疑問。是則所謂標準者，根本發生問題矣。總之，此項標準，根本為約計的，不能絕對與實際重量相合，與其各路分別規定仍不能均合實際重量，不如以各路平均數劃一之，較為簡便明晰。

(三)一路零担車載重量之大小，應隨沿線小站貨運多少為轉移。凡此項貨運較多之路，應用較大之車，較少之路應用較小之車，則「按一定比例計算噸數」，隨車之大小而變動，似屬較妥之辦法。北美貨車載重量大都多為四十噸，雖對於此項標準不分載重量多少，概按一定噸數計算(如十噸)其

結果與按每車載重量四分之一計算，固相差極少，我國貨車載重量懸殊過甚，如亦按一定噸數計算，則不能顯示貨車大小與貨運多少之關係。

(四)貨車裝載旅客之情事甚少，而裝載軍隊幾全用貨車，除軍人本身外往往隨身攜帶笨重軍用物品。故為求貨車之利用程度起見，仍以計算載重為宜。况列車載重，須與機車牽引力比較，以視機力之利用程度，如裝載軍隊或旅客之貨車，不計載重，則不能比較矣。

(五)貨車裝載行李包裹，新規則規定與沿途零担車同樣按車輛載重量四分之一計算，蓋因行李包裹，沿途各站均須裝卸，與零担貨物相似。此種標準誠無統計數字為之根據，而該文謂：「尤不宜與沿途零擔貨車同用四分之一之折算標準。」亦不知何所根據？至貨車暫作客車使用，在統計上應按客車看待，將其車日「減除」一節，在西國此種情形甚少，即甚少以貨車載運軍隊者，計算上尚無多大困難，我國軍隊，則均以貨車運輸，如照該文所列方法計算，將不勝其煩，似不如無論貨車內所裝者為貨物抑為旅客，均仍按貨車計算其「車日」，并按折合方法計算其載重，俾可表現其實在利用情形。其唯一缺點，即軍隊尚須計算延人公里，則一面與折

合重量，有一事兩算之嫌，一面使每客車或每客座之延人公里，失去真相。但貨車公里，貨車利用情形，及列車載重與機車牽引力比例各項統計，則比較準確。權衡利弊，似以新規則所定者為較妥。

總之上述各種折合重量計算方法，均經縝密考慮，討論周詳始行決定。雖不能謂絕對合理，自信均屬利取其大，害取其輕，請各專家再加考慮何如！

### (三) 空貨車噸公里佔共計貨車噸公里百分

數

美國貨車載重量大多為四十噸，則此項百分數以「車輛」為單位，不以「車噸」為單位，計算之手續較簡，而結果相同。吾國貨車有十五噸，二十噸，二十一噸，二十五噸，三十噸，四十噸等分別，如亦以車輛為單位，則「不足以表示車輛空駛現象之嚴重與否。」易言之，即正以車輛之大小，而異其嚴重性也。就該文所舉之例言之，「甲路對於小車調度不善或不設法利用回空」，「乙路對於大車調度不善或不設法利用回空」，則結果該兩路空貨車公里佔空重共計貨車公里之百分數縱相同，而乙路車輛之空駛現象之嚴重性，即較甲

路為大，蓋雖同為調度不善，而乙路所忽視者為大車，其損失將較大也。況事實上回空車輛之發生，由於自然經濟原因者多，由於調度不善者較少，故此項百分數，不僅表明車輛調度之效率，貴在顯示車輛虛糜之程度。為明瞭此種虛糜程度起見，故我國乃以「車噸」為單位也。但專為考核車輛調度之效率起見，空貨車公里佔共計貨車，公里百分數，亦確有其特殊作用，故新統計中已加入此項統計單位矣。

### (四) 每列車公里之貨車噸公里

此項統計單位，即平均每列車之貨車載重量，亦即平均每列車所能裝載之貨物噸數，此與「每列車公里平均貨車里」不同，蓋一以「車輛」為單位，一以「車噸」為單位，後者較前者更為精確也；此又與「每列車里之列車載重噸里」不同，蓋一在明瞭每列車所能裝載之貨物噸數，一在明瞭每列車所有車皮及所載貨物之總噸數，故此三項統計單位，雖均為表示列車之大小，而作用各別。

### (五) 每貨車每日之貨車噸公里

就考核車輛週轉程度或運用效率而言，自應以「每貨車每日之貨車公里」為準。然「每貨車每日之貨車噸公里」可以

表示每貨車每日有載運若干貨物噸公里之可能。故新規則中使此兩項統計單位并存。

### (六)貨車何以未分類統計

將守車里程與普通貨車里程劃分，並將各種車輛分別計算里程，為北美鐵路現行辦法，原則上甚為合理，惟吾國情形不同，有專用守車，有以車輛之一部分作為守車，亦有以貨車代替守車。如予分別統計，不僅別生枝節，恐亦得不償失。再北美貨車有蓬車，冰車，牲畜車，煤車，平車，油罐車等類，其數量均不少，故須分別統計其車里，以視各種貨車之需要程度及運用效率。吾國貨車普通僅蓬車，敞車兩種，油罐車，牲畜車極少，冷藏車幾於無有。且以車輛缺乏之故，本應由蓬車裝載之貨，往往以敞車裝載，亦有本應由敞車裝載之物，時或以蓬車裝載，則分別統計之作用甚少，而手續增多，殊無必要。

### (七)損壞貨車輛數與現有貨車輛數之比率

鐵道部另編有各鐵路機車車輛狀況月報，關於機車車輛之修理及運用等情形，表示甚詳，而列車及車輛統計僅限於運用效率，原可互相為用。割此補彼，似無若何需要與意義。

### (八)客車何以未分類統計

吾國鐵路客車種類過多，除頭、二、三、四、等客車，或頭、二、三、等臥車外，有頭、二等、頭、二、三、等，二、三、等，頭等飯，頭、二等飯，三等行李，三等行李郵政守車等，各種混合客車，若欲分類編造統計，固可藉以略覘其各別之功用，然手續增繁過多，實屬得不償失，祇可付之缺如。至所舉「每客車公里之延人公里」，新規則中并無此項統計單位。查此項統計單位之作用，不過在表示平均每客車之人數，藉以考核客車之利用程度如何，而新規則中有「延人公里佔客座公里百分數」一項，即具此種作用，且較「每客車之延人公里」更為精確。計算客座公里時，所有行李車，郵車，膳車等，自然除外，則對於此項作用，似不致「失其準確」。但如能將「延人公里佔客座公里百分數」再按頭、二、三、四、各等分別統計，則效用更大。前因延人公里統計，尚未照頭、二、三、四、各等完全劃分，故此項百分數亦無法劃分，現延人公里統計已加劃分，此項百分數，亦已照改矣。如謂「每客車公里之延人公里」除可考核客車運用程度外，并可表示每客車有人數若干，但此項數字為頭、二、

三、四各等客車之平均數，即知爲若干，亦無若何用處。再所舉「每客車每日之客車公里」亦應將各種客車分別統計一節，基於上述各理由，亦可不必。

### (九) 每旅客列車鐘點之列車公里

貨物列車平均速度，既有明瞭必要，旅客列車平均速度，自更有明瞭必要，若謂旅客列車速度，可自行車時刻表中求之，勿庸逐日逐月計算，但一路之旅客列車有特快，快車，慢車，區間混合車之分，僅求某種列車之速度固易，如欲求其平均速度，仍非將行車時刻表中所有各種旅客列車統計計算不可；如欲求各路之平均速度以資比較，又非將各路行車時刻表所有各種旅客列車統計計算不可。又如客車遇有延誤，其延誤時刻又非另行計算不可，手續反覺增繁。吾國各路其他統計或報告，均無是項平均速度，而各路此項平均速度，又確有參考比較之必要，則與其用他法計算或另編統計反增不少麻煩，何若以原有之「列車鐘點」除「列車公里」而得之，計算之手續極簡，而功用甚大。

### (十) 每列車鐘點之延人公里

此項統計單位雖不如「每列車鐘點之延噸公里」作用之大

，然其有用處蓋可比較各路及每路各時季每列車鐘點之延人公里之多少，消長情形也。此項單位數字之多少，增減，因須受自然經濟環境之支配，固不能表示效率之大小，然可表示成績之好壞。且在客運甚忙，每車均可滿座之路，此項統計單位對於旅客列車之編組，亦可供相當之參考。

### (十一) 延人公里應分級統計

鐵道部於數月前，業已修改客運統計，將頭、二、三、四各等延人公里分別統計矣。

### (十二) 每客車每日之客座公里。

可參閱上述關於「每貨車每日之貨車噸公里」之理由，勿庸複贅。

### (十三) 貨車出入口報單。

關於批評第一點，以該報單不易填造，多屬捏報，確爲過去之事實，但倘各路對於各種工作時間，訂有補助記載方法，則困難未始不可打破。前各路代表在鐵道部討論本報單時，曾注意及此，并由各路規定各種補助方法，似不致再有以前之「取巧妙計」矣。關於第二點「應於次日分別寄出」一節，如第一點有解決辦法，則此點可無問題。關於第三點用「

延噸時」而不用「車時」與上述用「車噸里」而不用「車里」之理由相同，可勿復辯，關於第四點，所謂標準時間為一事而實際所耗時間又為一事，雖有標準時間，仍須另記實際時間，既於根本報單填造之困難，殊無若何補益。

簡言之，本報單之作用甚大，而內容亦頗合理，惟填造手續過於煩複，亦為不可否認之事實，如有手續較簡而功用相同之辦法自為各方所歡迎。該文謂此項辦法「以限於篇幅容當另行為文論之」亦尚無具體之貢獻，惟有待將來宏文發

表後，再行拜讀耳。

總之，吾人以為鐵路行車統計為計量行車效能之物，各路行車成績優劣之比較，胥繫於此。歐美鐵路先進各國之成規，固應取法，而本國各鐵路實際設備及行車情形，尤應詳究顧及。但若不問本國情形，而任意斷定，凡統計單位為西國所有者始有學理根據，均應採用之，凡西國所無者必無學理根據，均應刪去之，吾人實不敢貿然贊同也。

### 平綏鐵路優待遊覽大同雲岡石佛寺辦法

## 迅速！舒適！經濟！

查本路大同站西之雲岡石佛，係魏代建築，備極壯觀，茲為便利中外人士前往遊覽及攷古起見，特規定優待遊覽辦法如左：

- (1) 每日由本路車務處營業課旅客股暨正陽門西直門兩站及各遊歷經理處發售大同雲岡頭二三等來回遊覽票，其票價包括膳宿車資等費用，頭等四十五元，二等二十九元，三等十七元。
- (2) 去程乘本路每日下午開行之三〇三次平包特快通車，第二日早抵大同。當日晚乘三〇四次平包特快通車回程，第三日早返抵北平。
- (3) 第一日之車上晚餐，第二日之車上早餐，中午雲岡便餐，車上晚餐，及第三日之車上早餐，均由本路預備。
- (4) 大同車站至雲岡，本路備有汽車接送，并派長快隨往侍役。
- (5) 凡持用雲岡來回遊覽票之旅客，于購票時，預先聲明，得于去程或回程在南口或青龍橋等站下車遊覽，再乘相當車次舉其行程，但須在停止之站將客票交由各站長在票面上簽字證明，惟如變更行程，所有餐膳概不供給。



## 正太車務改進的研究

陳多三

### 一、緒言

運輸具有兩種意義：(a)具體的運輸，(b)抽象的運輸。前者，如旅客及貨物之運送等屬之，後者，如文化事業之傳播，社會風俗之移轉，民族意思之團結等均屬之，其重要性之偉大，自不待言。

運輸乃係一富于時代性之企業，顧環境之需要，而定其改進計劃與方策，以適應事實上之需要，惜者，國內各路，歷年多受戰爭之摧殘，現雖在努力發展，就暴風雨襲擊之餘，復蘇須有待也。

顧正太已有三十餘載之歷史，在法人之支撐時，已播美名于各方，如列車之如何整齊，沿綫之如何清潔，收入之如何盈餘，咸歌頌洋人之功德，以為惠我者深，愛我者厚矣，殊不知有其特殊之原因在：

(一)狹軌 Narrow Gauge之關係：即軍事行動之時，亦無機車及車輛之損失，少遭破產之危險，此其一。

(二)路綫較短之關係：該路為國有鐵路之最短者，(主幹綫共計二百七十九公里)故管理易集中，各方面之情形易于攷察，營業興衰之原因，亦易明瞭，此其二。

(三)煤運繁忙：該路地臨三省，沿綫多礦區，並有富甲天下之稱，故煤運佔貨運百分之八十強，因之每年而獲滿意之收入，此其三。

### 二、改進之事項

關於車務改進之通常計劃，恆可見諸國內外之雜誌記載，觀其議論，可云盡善盡美。但，彼路之環境，未必適于此路；彼國之情，未必切于本國，因與經濟，政治，社會諸問題均有密切之關係，非僅單純之鐵路本身問題也。故圖改進

之先，須以吻合本路之所需要者為上乘，俾路務商旅，兩感其便。且也，改進本係演進 evolution 而非革命 Revolution。須賴徐徐邁進，則路務可胥多利賴，該路人少事繁，然司其事者，多富有進取之精神，接收以來，業務較前日漸發展，以上年度之進款總數，即可窺其一斑。夫百尺竿頭，何妨更進一步，此進取之所以靡窮也。

茲對該路車務改進之拙見，分敘如后：

(1) 業務方面之改進

(2) 站務方面之改進

(3) 保安設備之改進

屬于業務者：該路沿線環山，經濟環境困窘，普通貨物無多，只煤價一項，為運輸之大部。夫鐵路運輸力求平均發展，該路貨運，似為畸形，為發展計，擬有下列之計議：

(1) 宣傳招徠及沿線經濟調查：為啓發地方財富，增加沿途繁榮，招徠一事，視為需要。無論由報章或雜誌或其他之宣傳法，均為宣傳之媒介。他如，沿綫經濟之調查，凡人口之密度若何，農，工，林，礦，各產量若何，金融之情形若何，均可賴以明瞭，俾作改進之南針，茲可增強商民與鐵路之認識，故亟應舉辦者也。

(2) 改進委員會或類似之組織：集思廣益，古訓昭昭，羣策羣力，為事實成功之寶筏，倘有斯會之設，則員司均可本其經驗，供其意見于該會，亦可為改善之資料。

(3) 營業所之組織：國內各路有該項組織，計北甯及京滬滬杭甬等綫，創辦以來，成績甚有可觀，為謀發展運輸及便利旅客計，該路亦可做效，但該所之地址，須以工商業發達之區域，設立為佳，使貨商接洽便利。該路以石家莊及太原兩站，設立較為適宜。至其理辦要項，亦可與他路相同，如：

(1) 答覆訊問，(2) 發售客票，(3) 辦理行李包裹貨物，(4) 預定床舖，(5) 代定旅館，(6) 代購特產。但此僅係普通之組織，尚須就該路之情形，再定其組織範圍較妥。

屬于站務者：

美國某鐵路學者，對車站二字有以下解釋：「車站者，概而言之，乃行車起迄中心點之一，為辦理運輸之起始及終止之地也」"A station may be defined, in very general terms, as one of the fixed and started points at which railway transportation begins and ceases." 可知車站為行車之不可少者，今將該路各站所應改進者，簡陳于左：

(a)候車室之添設：候車室 Waiting room 乃旅客休憩之所，普通分為頭二三等。該路尙付缺如，宜添設之。倘因財力所束，亦可先由各大站添設，逐步進行。大站者，總以完備為佳，因旅客較多，且觀瞻所係。而小站則旅客稀少，無妨稍簡，如能將運輸較忙之站，分為客貨兩站更佳，俾辦事便利，該路之太原站，似為需要。

(b)問事處之擴充：問事處 Information Bureau or Inquiry Office 為指客商迷津之所，舉凡運貨之手續，行車之時間，以及票價等疑問，均可以謙和之態度，舉以相告。該路大站雖已有設備，然尤需加以擴充之。此外車站售品所之設立，公共電話之按裝，而售品所內，除售旅客所需之物品外，仍可代為旅客兌換鈔票等事。以利商旅。

屬於保安設備者：行車之三要目平安 Safe，舒適 Comfort 及迅速 Speed 為吾人之所共知者，而安全則居其首。吾人嘗聞 Safety first 然平安何以得來？則賴保安設備之精良耳，此保安問題之重要，不難想像，行車既已安全為第一要義，故行車之保安設備，對於保護路產及旅客貨物之安全關係至深且鉅，惟吾國鐵路，率多因陋就簡，設備未周，亟宜設法改良，以策安全，該路保安設備，因沿線倚山傍水，灣道

既多，坡度亦大，而山洞亦復不少，行車極為艱險，故對保安設備，尙稱完善，然尙不無更進之處，列敘如下：

(1)號誌之改進：該路之號誌非臂形 Semaphore 者，乃係一紅心之白圓牌，近距號誌 Home Signals 與遠距 Distant Signals 之形相同，不過近距者較低耳？為比較更切實用起見，宜更臂形者較佳，

(2)路簽之改進：該路路簽乃係舊式者，其體積長要尺餘，用鋼鐵合製者，上刻有站名，該路簽之體積，甚為笨重，際此電氣路簽普遍採用時代，該路亟應添設，于行車效率上，豈云小補，而于安全方面，亦可較現用路簽增強若干倍也。語云：「工欲善其事，必先利其器」，加以該路之車次繁多，電氣路簽，更有添設之必要，以期增進運輸之效能也。

### 二、結論

當今建設救亡之秋，發展路務，當屬重要問題，以最大之努力，營造新路，以最大之決心，整頓舊路，使新路日漸增多，舊路日漸完備，以利民生，以固國本，筆者，寄身路界，為期甚短，加以智識簡陋，經驗毫無，本篇片面之談，難免「顧此失彼」之譏，希先進將有以教我。

廿五，十，七，



### 報學華清

錄日期四第卷一十第  
版出月十年五廿國民

論文  
說字解經十二首  
楚辭集補  
元史拉施特集史蒙古帝  
室世系所記世嗣后妃考  
九歌山鬼考  
東漢的豪族  
反動與守舊美法革命以後之政治思潮  
歌德淨十德十部的表演問題

書評  
Iamasse et Jasmim, La Romanisatin  
Interdialecque, Ecriture Alpha-  
betique Naturelle et Pratique de la  
Langue Chinoise.  
Fitzgerald, China: A Short Cultural  
History.  
Pink, The Celence of Freedom.  
李維新 譯  
Hensch, Puala Modersohn- Becker,  
ein Buch der Freundschaft.

行發所務事版出學大華清立國  
團華清郊西平北  
元二閱定內國 期四年全 角六册每

### 路道

目要錄一卷二十五  
版出日五十一月一十年五廿國民

道路協會策進三項運動之建議書  
陝西新興之運輸工具  
讀行道樹之選擇及其保護後  
汽車進化年記  
汽車運輸  
解決中國液體燃料問題之正當途徑  
四川省之公路建設  
定離公路裁測之經過  
實簡及實成路線  
全國公路交通委員會第一次常會決議案  
京杭國道線上之湯山  
編後記

會協設建路道國全華中路拔古海上行發輯編  
加另費郵外國 元二年全 角二册每

### 誌雜通交

期十第 卷四第

交通插畫  
完成西南鐵路系統與民族復興(一)  
粵漢鐵路管理局暫行編制專章之檢討  
貨運噸里統計之理論與實用  
日本統制下的東北港灣  
鐵道單軌人工區裁法之保安制度  
重慶軍備中的德國汽車路  
解決車機糾紛之幾個調度車輛問題  
中國辦理小包郵件之經過及其成效  
德國商業航空的發展  
最近告成之粵漢鐵路

交通  
一月來之公路  
一月來之郵政  
一月來之航政  
一月來之交通新聞

(定價)  
月出一册  
每册三角  
兩期合刊  
定價六角  
預定半年  
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

### 學科會社

錄日期一第卷二第  
版出月十年五廿國民

論文  
斷代問題與中國歷史的分期  
唐代官私借貸與利息限制法  
地方財政與地方新政  
農村家庭人口統計的分析  
有明初葉與帖木兒帝國之關係  
甲午戰前之中日外交政策概說

書評  
Ullmann, The English Legal Tradition.  
Williamson, Wang An-Shih A Chinese Statesman and Educationalist of the Sung Dynasty.

行發所務事版出學大華清立國  
元二內國閱定年全 角六價定册每  
售代有均局書大各內國



## 日本國有鐵路乾冰式(Dry-Ice)冷藏車之構造 與其運用方法

劉德明

### 一、贅言

冷藏運輸，乃鐵路運輸易腐貨物之一安全方法，關係民食健康，社會生產與消費經濟之平衡調劑者，至重且鉅，東西各國鐵路當局，為謀業務發展，收益增多，與發揮鐵路運輸安全之機能起見，靡不競以全力，改良實施。各國鐵路冷藏車冰箱之樣式，遂亦由半冰箱，全冰箱，改為天井冰箱式矣。日本國有鐵路當局，且於一九三二年度，製造乾冰(Dry-Ice)式冷藏車十五輛，分發各路，運輸易腐及易變質之貨物。近年我國鐵路當局，鑒於全國鐵路網日漸展擴近亦釐訂冷藏運輸計劃，分期實施。今者南北交通大動脈之粵漢鐵路，亦已通車，斯種運輸設備，實為各路目前急宜實施刻不容緩之要政，尙盼鐵道部在技術專家總動員之下，迅速完成，我

國在國際風雲險惡之今日，一旦對外發生戰爭，軍需品之配給，有賴於鐵路冷藏運輸設備者特多，匪僅為謀民食之便利也。茲將日本國有鐵路，乾冰式冷藏車之構造與運用方法等項，分陳如下。讀者若再參照交通雜誌第二卷九十一期所刊拙作冷藏運輸之設備，方法，與北寧路冷藏運輸之概況一文，想對於冷藏車冰箱式樣之優劣，與裝運時，應注意之事項，更可瞭然；惟德明專學管理，對車輛工程乃屬門外漢，本文乃就觀感所及，錄備參考，謬誤處所，統祈教正。

### 二、乾冰冷藏車製造之動機

日本鐵道省，曾於一九三二年度，新製乾冰專用冷藏車十五輛，以備冷魚凍肉冰其林等零度下低溫貨物安全運輸之用。其動機蓋以普通冷藏車，向係利用冰塊，使所裝運之貨物

，在不凍結之程度下裝運；但近年社會間又發明烏魚獸肉冷凍法，因之鐵路方面代為運輸時，遂發生須能長久保持零度以下低溫，構造優秀冷藏車之必要。查日本鐵道省一九二七年以來所製造之冷藏車（一九〇〇式）向係利用，絕緣裝置與

冷却設備，應用凍冰冷却法，發生強大之冷却力，並於碎冰內混入 $\frac{1}{4}$ 之食鹽後，始行投入冰箱，在相當時期內，即可充分維持零點至零下十度左右之低溫度，凡易腐食物，交由鐵路以此法運輸者，即運行二三日之路程，亦可安全，毫無損害；但冰塊投入食鹽，溶化加速，凡以前法運輸之冷藏車，中途既有增加冰鹽，以保執低溫度之煩，且於行車時間，及鐵路管理等方面，尤多不便，對於遠距離運行之冷凍貨物，殊難適用，遂致發生有以他物，代替冰鹽，予以補救之要求。自美國首先製造一般實用之乾冰成功以來，其價值，匪僅較冰塊有強大之冷却力，——冷却力可達華氏零下 $110^{\circ}$ 度，

——殺菌力，防腐力，且在運用管理方面，尤較簡單省事，故經美國一呼，歐洲大陸諸國先期響應，凡欲安全貯藏，或擬行長期安全運輸之冷凍貨物，莫不大大行採用。一九二七年時，日本東京亦設有製造乾冰之股份有限公司一處，專事乾冰之製造與販賣，後經日本鐵道省不時購用乾冰試運，鱈

，獸肉，禽卵等冷凍貨與鮮肉牛油等易腐貨物之結果，均已充分證明，冰之品質優秀，能力高大，極為實用。有為試驗運輸用所造之乾冰專用冷藏車十五輛，在世界各國冷藏運輸業務中，尚係別開生面也。

### 三、乾冰之歷史及特性

乾冰一物，並非近年發明，試驗室中與醫學上，早即使用，惜製造時，需費多數之金錢與時間，未能大量生產，供給一般人購用耳。自一九三五年美國 Dry-Ice corporation 成立後，始為商業上之製造，第一年售出成績，雖然不滿二百噸，但每年陸續增加，其一九三二年度售貨成績，竟達七萬餘噸之盛況。其後歐西各國，競行製造，日本亦於一九三一年，在東京設立每次僅能製造重量十噸乾冰之小工場，從事製售，迄今日止，匪僅日本內地，購用者日漸增多，即遠至我之東北四省及日本之樺太台灣等地，亦多採購應用也。乾冰之原質，係將氣體之二氧化碳素（ $\text{CO}_2$ ）壓縮成液，使之散放其所含有之熱量後，即可變成雪狀，再加強大之壓力，雪狀物，即成個體。色質潔白美麗，外觀與大理石無異。至其命名乾冰（Dry-Ice）者，並非學術上之名稱，實由於商業登記時

所用之商標。乾冰冷却力，可達攝氏零下八十度，華氏零下一一〇度，較普通冰塊之溫度，尚低數倍；且溶解時，變成氣體，不含絲毫水分，二氧化碳氣；對於人畜魚鳥之衛生，無大損害，故今日之冷藏冷凍工業界與醫學方面，用者極多，茲再將其所具有之性質，分述如下：(1)溫度較冰尤低，可達攝氏零下八十度(華氏零下一一〇度)。(2)溫度，溶解時變為氣體，絕未含有絲毫水分。(3)衛生，乾冰所溶化之氣體，為二氧化碳素，對於人體健康，並無損害，此觀世人飲用以二氧化碳素製造之碳酸水，即可證明。(4)無燃燒性，溶成氣體後，並無燃燒性，絕無發火之危險。(5)溶解遲緩，投入冰箱後，乾冰散放之氣體，即將其自體包圍，形成一種保護膜，外部熱氣，即難與之接近，溶解自緩。此種氣體，並能進而排除其四周之空氣，佔領其地位。(六)外部熱氣頗難侵入冰箱，乾冰填入冰箱後，其散放之二氧化碳氣體，即行充滿箱內，與溫度上昇之熱氣同自頂口流出箱外。(七)形狀，為百色純潔之結晶，得任意製成各種形狀。日本乾冰製造公司，夙以十吋見方重量四十磅者(約十八公斤)，為標準方塊。(八)溫度平均，乾冰置入冰箱後，所散放之冷瓦斯，可達箱內任何地域，且可保持平均

溫度，無高低過差之弊。(九)溫度高低易於調節，若以報紙布片等物，先將乾冰包裹再行投入冰箱，則攝氏零下七十度，或零點以上之溫度，均可任意預行調劑。(十)無中途增補之煩，乾冰係將冰箱冷室間接冷卻，每裝一次即注三四日之路程，中途站不加補充，亦能收效。(11)密度大，乾冰之密度，較冰大80%。(12)吸熱力大，乾冰一兩，能吸熱152calorie(熱量之單位)普通冰塊一兩，僅能吸熱八十Calorie，乾冰吸熱力，約為普通冰之二倍。

二氧化碳素(O<sub>2</sub>)之導熱率僅為空氣60%，比重則為空氣之一倍二分，結果乾冰之冷却力，遂得以此作用加大，——約有普通冰塊五六倍之能力。

乾冰自身既有強大之防腐力，且二氧化碳氣，因此重之關係，並可驅逐空氣，在物品四圍，作成一種保護膜，防其酸化腐蝕，對於因氣體作用，在假死狀態之雞卵等物，尤有防其腐敗變質之效力。此種氣體保護膜，既可阻止熱之傳導，並可使溫度平均，至其溶解之快慢，且可隨意調劑，俾適應貨物之性質，使其保持適宜之溫度。

#### 四、本車之構造

日本國有鐵路，新製乾冰專用冷藏車乃係「冷二五〇〇式」者，載重量為九——十二噸，外殼塗飾白銀色油漆，斷熱絕緣裝置，係以Kapok(註)壓為板條所製成，冰箱設天花板上，實一新式構造之冷藏車也。(註)Kapok係東印度，爪哇，南洋等地所產之一種植物，果實成熟後，即行分裂，附有白色或黃褐色之纖維體，輕柔有光，救命圈椅墊等，多係用之填製。

茲將該車各部份之構造，分錄如下：(一)車身長6955mm，寬2180mm，高1820mm，容積275立方公尺。車門高139mm，寬1809mm。(二)車身梁架，係用極堅固之鋼鐵構成，為免車內流出之水分，浸蝕絕緣裝置起見，車底及四周內壁，均嵌裝鋼鐵板，外塗防腐油漆。(三)斷熱裝置，係以Kapok絨壓成板形，代替舊式冷藏車絕緣裝置用之壓縮橡木(cork)及鋸末。有減輕車身重量，與加強斷熱能力之特長。Kapok板厚度，計用於地板與周壁者，為六十公厘，車頂者為八十公厘，外包防水紙，即或偶有浸水情事，亦與Kapok絨之本質，不生影響。俟車體各部份，絕緣斷熱之裝置完全裝妥，始放於車架上，再車體之鋼鐵部份與車架之鋼鐵部份，完全隔離，絕不發生導熱作用。(四)乾冰收容槽，係

以鋼板製成，長方形，底與四周，係雙層構造，內部尺寸，計長1700公尺，寬0.8公尺，深2.2公尺，距外壁三十公厘之處，另有鋼板，天花板上計裝此槽二具。投入口位於車頂上，每槽皆一，槽內可填標準式乾冰七塊一排者三排，兩槽合計，共裝四十二塊，重約八百公斤。此蓋按照日本國有各所冷藏運輸最長之距離而製造。每槽並各設通達車內，鋼板製之氣路，各有開閉機關及排水裝置。

乾冰投入冰槽後，即與槽內原存熱氣，互起作用，乾冰發生之炭酸瓦斯，即在車壁間附設之通氣路內，開始循環，俟將車室冷化，復進入冰槽之二重牆內，經乾冰冷氣間接冷卻後，又進入車壁兩旁所設氣道，循經天花板之氣路，復達冰槽上部，投冰口蓋之下方。若開放投冰。蓋下之機關，並關閉車室中央之放氣機關時，則炭酸瓦斯，即可流出車外。凡裝運不怕與瓦斯接觸之貨物，欲以循環氣路一週後，尚具有相當低溫之瓦斯者，可將車頂投冰口下之小蓋關閉，開放車內之通氣機關，即可引導瓦斯，流入車室內。(5)車身側壁之構造。車廂外皮，縱列厚十五公分之木板，次為厚十五公厘之空氣層，再次即為以防水紙包裹之Kapok板，再即厚十公厘之空氣層，車廂裏壁嵌釘厚2.3公厘之鋼板，總

厚共一百公厘。車廂內側，並附設通氣路，俾適應冰槽冷卻作用，降低車室溫度。車身外殼塗以輕金屬性油漆，內壁則塗船越式B種油漆，以防腐蝕。地板上所嵌木條，與門框等處，均以材質優良，難以腐蝕之台灣檜木製造。(6)地板層，係在厚二十公厘之木地上，裝置厚六十公厘之Kapok板，上壓橫木，作一空氣層，外罩厚3.2公厘之鋼板，先塗船越B式種油漆後，再厚塗黑色防腐漆，為防貨物裝卸時之磨損起見，並於其上安裝間隔木八根。再地板中央部較低，裝有排水孔，俾易流水，排水孔下端備有車室內外溫度完全絕緣之排水裝置。

### 五、本車之特色

(1)本車斷熱裝置，較諸他種冷藏車所採用者，能率偉大，運輸期間，車外空氣絕無侵入車內之慮。(2)既宜於冰點下之冷凍(Frozen)運輸尤適於冰點上之冷藏(Chilled)運輸。(3)運輸時，既可任意使乾冰所散放之瓦斯，進入車內，直接觸所裝載之貨物，尤可使瓦斯散諸車外，憑其單純之冷卻力運輸。(4)冰槽內，除乾冰外，雖不能填置他物，但車室內，並可任意放置冰塊，以此車運輸鮮魚時，若兼用抱冰，圍冰，覆冰等冷藏方法，尤能發揮普通冷藏車以

上之效力。(5)在使用本車之三四小時前，若先實行預冷，則車室溫度，即行降至零度以下。(6)本車載重量，雖與「冷二九〇〇」式冷藏車相同，但因冰槽所佔容積較小，較他種冷藏車有多裝貨物一噸半至二噸左右之優點。

### 六、本車之性能

各國鐵路製備乾冰專用冷藏車者，尙未多見，即日本所製者，亦含有試驗性質。一九三三年四月十三至十七日止五日間，日本鐵道省，曾在汐留站內，應用乾冰檢驗新製乾冰專用冷藏車之性能，實地考察其具有之冷卻能力。試驗方法，係以前記冷藏車四輛，各以不同之方法填裝乾冰，車廂上下兩部各裝自記式寒暑表一具，以便比較車內，溫度昇降之狀態。

(A)2510號車，係按冰槽八百公斤之最大限，滿填乾冰，實(重僅七五五公斤)其氯化之二氧化碳瓦斯，散諸車外。  
(B)2501號車，填用約為A車半量，重四〇六公斤之乾冰，惟將氯化之二氧化碳瓦斯導入車廂內。(C)2505號車與B車略同，計裝乾冰四一四公斤，乾冰溶化之瓦斯，放諸車外。  
(D)2505號車亦填乾冰四一四公斤但乾冰係以報紙包裹兩層，並將瓦斯散放車外，俾以間接冷卻法，與B C二車，作

一比較。

試驗結果 A 車溫度降落最速，乾冰裝入二小時後，即降至零度以下。B C D 三車順次表示車內溫度之高低，但均於裝冰二小時後，始行下降，且以彼時為最低，其後二十五小時內，雖均保持同等之記錄，但逾二十五小時後，溫度又行增高。A 車所用乾冰雖較 B C D 三車多至一倍，但冷力極大，最低時竟達零下十五度，惜乾冰四週，未以報紙包裹，溶解較速，迄十六日正午，車內溫度較 D 車尚高。茲再就使用乾冰四百公斤之 B C D 三車加以比較時，計 B 車最低溫度達零下十二度，冷力最強。C 車最低溫度為零下八度半。至裝冰五小時後，瓦斯體放入車廂內之 B 車，較 C 車溫度，常低二度左右；但因溶解較速，其後即較 C 車略高。八十五小時後，B C 兩車，因乾之能力漸微，其溫度幾與車外相等。D 車所裝乾冰，因以報紙在外包裹，乾冰溶解較緩，冷却力雖較前三車為劣，但有長時間，保持低溫度之利益。D 車裝入乾冰六小時後，雖較 B C 二車均高五度右，——最低溫度亦不過零下五度——但經六十小時後，仍能保持此種平均溫度，足以打破 B C 二車之記錄。八十五小時後較諸使用倍量乾冰 A 車之溫度尚低一百小時後 D 車溫度為三度，計較 A 車低

三度較 B C 兩車，低達八度之譜，且 A B C 三車所貯冰乾，均已溶化淨盡 D 車尚殘餘乾冰二十公斤。

乾冰使用量之多寡，須視貨物裝載數量，運輸距離，與季節氣候而決定，此次僅以空車，行前記性能測驗，成績上，自有伸縮之餘地，惟可知凡在四五十小時以內之短距離運輸者，乾冰外側不以報紙包裹亦可，反之行程若在四五十小時以上者必以報紙包裹乾冰，節制其與空氣發生溶化作用。再除特種貨物外，所用乾冰，並無達八百公斤定量之必要。運輸普通貨物，如以定量半數，即重四百公斤左右之乾冰，即可安全。例如運輸冷凍魚肉，因其自身溫度恆在零下十度左右，冷却凍結之關係，凡行程在二三日以內者，使用二百公斤之乾冰即可。行程自四日至一星期左右者，以報紙包用三百或五百公斤之乾冰，以抑制其與空氣之溶解作用時，亦能達安全運輸之目的。他若鷄卵等物無以零度下低溫度運輸之必要，如以乾冰維持十度左右之溫度，並將瓦斯引入車內時，即可維持相當鮮度。總之乾冰使用量之多寡，須視貨物情形，運輸季節，天候，等斟酌增減，普通若將二百公斤之乾冰，運用得當時，亦可獲得安全運輸之利益也。

七、本車使需之方法

(1) 起運站——裝運冷凍魚肉等不發汁液之貨物時，須將排水孔，塞以報紙，上塗泥土。冰槽與車廂內，必須保持清潔，毫無塵埃或紙片。裝運牛油或鮮肉時，車廂內，宜酌置茶葉碎末，俾其消散臭氣後，再開啓車室上中部之放氣機關，並密閉車門與車頂投冰口上之小蓋，以引瓦斯進入車廂。裝填裸體或以報紙包裹之乾冰後，應即嚴閉投冰口蓋；車門下方，並須貼以粘布，先爲三四小時之預冷，車門開啓後，須俟經過一二分鐘，人再入內，關閉放氣機關，在瓦斯停止進入車廂時，應即迅速裝貨，裝畢，如需要瓦斯，仍須進入車廂，可將放氣機關開放，緊閉車門，十分鐘後，再以火氣試置車門下部，試驗瓦斯，有無經此走洩。如有洩露，應於車門隙縫處所，填以瀰縫油(鯨油與石面所製專爲填縫用)上貼棉紙，即可阻止瓦斯滲出車外。再閉鎖半門時，若以細長之舊棉挾於地板與車門間之隙縫內，亦可收與前述方法同等之効力。若所裝貨物，嫌疑接近瓦斯，必須散諸車外時，則車門閉鎖後開啓車頂投冰口內部小蓋之手續，萬不可忘。注意依據本車構造性質，冰槽內絕不許裝置乾冰以外之他物。

(2) 到達站——車抵到看站，第一步須將車門貼布及油

物除去，並將車門開一小縫，俾充滿車室之瓦斯，得以散諸車外。俟過一二分鐘後，人再入內，如車內放氣機關，係將瓦斯導入車內者，宜迅速將其關閉；設瓦斯係向車外散放者，則不需上列手續。貨物卸車後，再除去排水孔之泥土及報紙，並開啓冷氣路下方之排水機關，俾使其中凝結之氣水，洩諸車外。地板上之污物，並應加以清除，如乾冰係以報紙包用者則冰槽內殘餘之紙片，尤須完全取出，設稍遺忘，匪僅可阻止再用時，冷氣在氣路內之循環，且該種車輛構造特殊，難爲解體清除，此點尤宜特別留意。

#### 八、租用時應注意之事項

本車係專供應用乾冰冷藏運輸而構造之貨車，但與貨物同時在車內裝載普通冷塊時，則與普通冷藏車有同等之作用。該車裝載貨物之重量(含乾冰重量)係按九噸或十二噸之運費計算。再此種冷藏車，今僅製備十五輛，租用者，須先登記，俾便按次分配。

#### 九、乾冰之價格與其運輸之方法

一九二七年頃，日本乾冰公司即行開業，彼時因世人對







## 鐵道部施政成績

二十五年九月份

### (甲) 鐵道業務之改善

#### (一) 整頓客運業務

各路客運業務，關於票價之減低，招徠方法之改進，迭經該部飭辦。惟各路客運秩序，尙有未臻完善之處，茲該部爲喚起各路服務客運人員之注意起見，經通令各路指示十點：

- (一) 售票時間
- (二) 旅客購票秩序
- (三) 旅客上車秩序
- (四) 照料客座
- (五) 嚴格驗票
- (六) 驗票態度
- (七) 車僮叫站
- (八) 維持清潔
- (九) 行李掛號
- (十) 行李安全。

此外並規定持用遊覽來回票之旅客越站乘車補票辦法：凡持用本路或聯運遊覽來回票之旅客，越站乘車時，除越站段內，應照章補票外，其原遊覽行程段內，已折減之票款，毋庸補足，又爲便利旅客起見，准京滬滬杭甬路擇定杭州、上海、吳縣、無錫、南京等五站

試辦提前三日發售客票。准津浦路試辦之津滄間四等區間車，自本年八月五日起再予繼續試辦半年，以惠平民。

#### (二) 改訂輕笨貨物計費辦法

現行輕笨貨物運費計算辦法，係於民國二十三年五月規定，實行以來，對於整車輕笨貨物，尙稱便利，惟對於不滿整車輕笨貨物，須過尺計費，貨商無從預先知其付費之多寡，且量尺手續繁複，聯運尤爲困難，上年經該部第九次運輸會議詳加討論，對於量尺制度，咸認爲有改善之必要，茲爲改善輕笨貨物計費手續起見，經按照各路調查之貨物體積，包裝等項情形，編製特種輕笨貨物名稱表，及普通輕笨貨物名稱表兩種，並規定整車輕笨貨物，仍照以前辦法收費；不滿整車輕笨貨物，則將尺量計費辦法廢止，改按實重計費，

普通輕笨貨物按實重加百分之二十，特種輕笨照實重加百分之五十核收運費，以資簡捷，上項改訂輕笨貨物計費辦法，及兩種名稱表，一併令飭各路遵照辦理，并定自本年十月一日起實行。

### (二) 繼續審核各路各項特價

該部以今年農產豐收，亟應調劑運銷，平衡供求，經核定各路各項特價如左：

(一) 准京滬滬杭甬路與江南路將「穀」一項，自本年九月十一日起，加入該兩路米麥菜籽聯運特價。

(二) 核准京滬津浦兩路整車黃豆特價，京滬路各站至各站，減按五等七五折收費；津浦路由沿線各站運至浦口之下行整車黃豆，或由他路聯運至浦口，或經浦口轉至京滬路各站者，其運程在一百〇一公里至三百五十公里者，減按七五折計算；超過三百五十一公里至六百公里者，減按七折計算，超過六百公里以上者，一律減按六五折收費。如屬聯運者，得適用聯運遞遠遞減辦法，自本年十月一日起暫行試辦一年。

(三) 核准津浦路改訂整車麵粉特價，其運程在二百〇一公里

至四百公里，照普通運價減百分之十，四百〇一公里至六百公里減百分之十五，六百〇一公里至八百公里減百分之二十；八百公里以上減百分之二十五，浦口至天津按八百公里運價減百分之二十，此項特價，已令飭該路自本年十月一日起試辦一年。

(四) 核准津浦，京滬滬杭甬兩路會訂聯運下行整車棉花產價，津浦路段內運程在三〇〇公里以內者，減百分之十五，三〇〇一公里至六〇〇公里以內者，減百分之二十，六〇〇一公里以上者，減百分之三十；均照各該項棉花原定等級之普通運價折算，其由天津起運直達浦口者，仍按八百公里運價計費；京滬滬杭甬路段內，一律照各該項棉花原定等級之普通運價核減百分之二十，該兩路段內運費，均適用聯運遞遠遞減辦法，已分電該兩路自本年十月一日起試辦半年。

(五) 核准浙贛路與京滬滬杭甬路會訂由贛至滬整車米穀特價，凡由南昌南站，南昌北站，及溫家圳三站起運至上海南站，麥根路，及日暉港三站之整車米穀，每公噸運價定為八元二角。其運費之支配：京滬滬杭甬路得一元二角三分，浙贛路得六元一角七分，及渡江與轉儲費八角，不再適用聯運遞遠遞減辦法，已分電該兩路自本年十月一日起試辦半年。

(六)核准平漢隴海兩路聯運至陝整車大米特價，自本年十月一日起凡由平漢路信陽及信陽以南各站起運，到達隴海路潼關及潼關以西各站者，在平漢路內按五等五折計算；在隴海路內按五等八折收費；一律適用聯運遞遞減辦法，已令平隴兩路遵照試辦半年。

(七)又淮南潯路運輸進口精鹽，改按四等收費，試辦一年，以劑民食。

(八)又准京滬路棉紗及棉織疋頭特價，自本年九月一日起展期一年，木炭特價，自本年九月二十一日起續展一年，上行鋼鐵條箍板片及釘等項特價，自本年十月十日起再予延期一年。

(九)又准平漢路小麥特價，自本年九月十一日起，稻米、大麥、玉米、高粱、小米、黍、蕎麥等項特價，自九月二十一日起增訂；其運程超過六百五十公里者，即按六百五十公里計費，以資鼓勵長途運輸，此項增訂運程辦法，已電令該路試辦半年。

#### (四)增設鐵路營業所

鐵路營業所，能招攬離站較遠之客貨運輸，於鐵路營業

上至為重要，京滬滬杭甬、津浦、北寧、隴海、平漢、及湘鄂段，均已先後擇站設立營業所，辦理營業所業務，試辦成績甚佳，最近京滬滬杭甬路又將營業所務推進。普及各站，以便貨商，茲又據平綏路呈以西直門及廣安門兩站，均偏於北平西郊，距離市處較遠，貨商托運貨物咸感不便，為便利貨商增加貨運起見，擬就崇文門外商業中心地點設立臨時營業所，辦理承運及接送零担貨物及包件等項事宜，并連同該所簡章及辦事細則呈核到部，亦經令准試辦，以利客商。

#### (五)切實防範傷亡人命事變

關於防範行車傷亡人命事變，以重人道一節，迭經令飭各路遵辦在案，乃近查各路行車，傷亡人命事件，任未稍減，計本年一月至三月各路傷亡人命事變，共三百一十五次，其中以搶越軌道及沿軌行走各項為最多，雖其原因十九皆由於被害人之不小心，但各路防範設備，如能分別加以補充，及各關係員工，如能隨時注意防範，自亦未嘗不可謀事變之減少。又邇來各省公路，多已完成，長途汽車縱橫馳聘，因公路與鐵路交錯建築者甚多，遂致長途汽車與列車相撞之重，時有可虞，為防免此項事變起見，經規定嗣後各路沿綫

與公路交錯地點，應於鐵路兩端五百公尺處，各立鳴汽號牌，並將交叉道之上下坡度改善，以便汽車行駛。至城市附近或行車繁忙之交錯處，則增加柵門或柵桿設備，派人妥為管理，以策安全。另由各路多備行車事變警告插圖，分別張貼於站內顯明地點，平交道口，客車車門兩旁，及其他相當地點，俾行人旅客感觸警惕，不致冒險，肇生事變。

上項辦法，業經分令各路遵照辦理，並飭對於如何可使傷亡人命事變減少問題，應切實研究，一面訂定獎懲辦法，俾各部份員工時加注意，力謀行車之安全，及事變之減少。

### (六) 通盤計劃改訂行車時刻方案

鐵路客車時刻之更改，應以愈少愈佳為原則，庶免旅客誤記，而員工服務及其他有關事項，因之亦受影響。乃近查各路對於客車時刻，除因滬平通車改點關係連帶更改者外，亦多更動備繁，且多非一勞永逸之整個修改，而為隨時發動之局部變更，殊與上項原則不符。現經令飭各路通盤籌劃各本路行車時刻，及與他路聯運關係，如確有改訂必要，應即擬具改訂方案呈核。經此次修改之後，除有不得已情形外，即不得隨時再行變更。自二十六年一月一日起，每年修改時

刻，按照聯運規章第一四〇條之規定，暫以五月一日修改一次為原則，以歸劃一，而便行旅。

### (七) 調查及研究路運主要貨物

關於調查及研究路運主要貨物，除小麥煤炭兩項仍繼續加以研究，稻米、花生、芝麻等項之起運到達站名及載運數量，仍繼續加以統計外，本月並將實業部代為徵集各煤礦公司關於煤運情形之說帖，分別加以研究。

### (八) 擬訂鐵路營業統計規則草案

關於擬訂鐵路營業統計規則草案，月前業經召集會議，擬定正式草案，本月經將前項草案提交本部統計會議議定修改原則，當經依照原則，修改完竣，一俟核定，即行頒布。

### (九) 調查整理民營鐵路

關於調查整理民營鐵路，上月曾經該部令飭各路照民營鐵道條例將應行呈報事項，依期造報，茲為便於各路造報起見，本月復經擬定報告方式，頒發各站，飭自本年十月份起，每三個月造報一次，以憑考核。

### (十) 辦理漢長直達零担貨車之經過

平漢路鄭縣站聯運中轉之零担貨物，爲數甚多，爲求運輸迅速，避免中轉，並減少錯誤起見，特開辦漢口大智門長安(西安)間直達零担貨車，並訂辦事細則十一條，及車輛運用表，分飭各關係路遵照辦理。

### (十一) 規定聯運貨物火險負責卸責時間

火險一項，業已通飭各路改由鐵路負責在案，惟關於各路授受聯運貨物，其負責卸責時間，再加以規定，以明責任；(一)聯運整車貨物，以車輛交付通知書蓋章爲證。(二)中轉零担貨物，以聯運貨物交付通知書蓋章爲證。(三)直達零担貨物，以火災發生所在地爲證。前項規定，業已通令各聯運路局會及公司，遵照辦理。

### (十二) 辦理隴海路與江南路硝磺聯運

江南鐵路已與京滬津浦兩路辦理聯運，不久即將加入全國鐵路聯運，在未加入之前，擬先辦理隴海路開封至江南路蕪湖江邊站之硝磺聯運，以爲逐漸推廣之步驟，業經分飭隴海津浦京滬等路遵照辦理。

## (乙) 財務及會計之整理

### (一) 完成粵漢鐵路不敷資金籌款

該部前爲完成粵漢鐵路國內用款不敷，提請管理中庚庚款董事會，轉借津浦膠濟兩路購料墊款，首都輪渡第二批料款，滬杭甬路購車墊款等，自民國廿六年起歸還英庚餘額指充担保，出具證函，另向銀行透支三百萬元一案，現經該會財務委員會審議後，允依照粵漢總契約第十八條之精神，發給證函，並經第四十次董事會議議決通過，業由雙方照案另訂追加契約草案，關於進行透支之銀行，經商定上海交通南京中國兩銀行，平均各借一百五十萬元，並由本部與之簽定透支契約，依照契約規定，本月份應支撥一部份款項亦已分別撥到轉發粵漢路局應用。

### (二) 展築平漢鐵路道內段工料借款正式合同簽訂之經過

該部爲謀促進平漢路道清支綫內鑛區交通，並發展運輸起見，商得中福兩公司同意，借資六十萬元，由平漢路籌展

道內展綫，簽訂之借款草合同，前經專案呈院備案，茲查上項借款，業奉院令核准備案，爲使雙方遵守並有確實之根據計，應再另訂正式合同，業經雙方會簽成立，以前草合同已于註銷。

### (三) 首都鐵路輪渡繼續保險

該部借用英庚款建築之首都鐵路輪渡，資產價值甚巨，歷年以來，交商保險，以保障債權者之權益，現查上年交保時，該輪渡長江號渡船及兩岸靠船木架，均規定一年，截至本年八月卅一日止，均告期滿，應再續保，以策安全。該部爲便利起見，經已商准管理中英庚款董事會，仍交原保商怡和洋行及太平公司兩家繼續承保，現已開送保單到部，照案辦理。

### (四) 整理隴海鐵路債務

隴海鐵路自民國初年先後向比法荷三國訂借債款，至十四年起，所有本息愆期未付，截止現在計積欠金一萬五千萬元，利息約一萬萬餘元，兩項合計約欠國幣二萬五千餘萬元，比公司代表要求，援照整理津浦道清兩路借款辦法予以整理，復由比法荷三國公使迭向外交部催促解決，經本部與

比銀團開誠協商，往返磋商，幾及半年，始得就緒，計從前積欠利息及整理後至開始還本時止，減付利息共約減去一萬五千餘萬元之譜，該項整理辦法，業經該部會同財政部通告

### (五) 續報辦理各路地產調查

各路地產情形複雜，處理辦法。向不一致，欲求澈底明瞭此項情形，自非派員分赴各路實地調查不爲功，以往因限於人力經費與時間，未能積極舉辦，該部近特訂定各種調查表格，分別令發各路填報，以作初步之調查，而爲將來改進地產管理之根據，現在已據各路先後填呈到部，惟國有各鐵路餘地甚多，審核計算，手續繁複，除將其中尙有不盡不實與具有疑問之點，業經分別發還更正重填呈報外，其餘各件現正加緊工作，以期於最短時間內，將(一)各路管理地產數量(二)最近三年所收租金數目(三)積欠租金數目(四)各路管理地產現狀等項，得一確實根據，以資攷核。

### (六) 整理鐵路會計規程草案

鐵路會計規程草案，係包括會計處辦事總則，文牘綜核檢查出納四課辦事規則，綜核檢查出納三課，應用表單簿冊

格式及記帳附則共計九種，經前統一會計統計委員會第四屆大會，及本部召集津浦等六路檢查課長來部組織之專門委員會詳加討論，分別修訂，現經繼續整理，業已次第竣事，並經呈准公布刊印，頒發各路實施。

### (七)核定平漢路局與武漢大學續訂技術合作合同

民國二十五年間，平漢路局與武漢大學為謀雙方技術合作起見，曾商定由該校担任試驗及調查各項鐵路材料，該路自是年五月份起，按月暫撥津貼五千元，自十月份起撥八千元，作為該校擴充建築設備之用，案經核准辦理有年，嗣於廿四年間復與該校補訂合同，以資遵守，亦經會同轉呈備案，按上項合同有效期間，原截至本年六月底終止，惟有各方，僉以此項技術合作，尚有繼續必要，遂由路校磋商繼續簽訂合同，仍由該路照舊按月津貼，其中半數作為該校理工兩院擴充建築設備及增加講座之用，其餘半數則為該校農院担任代管及維持該路沿綫一切林境苗圃，及創辦農場與其經常費用，並試驗各種農產之需，以期增擴雙方實益，是項續訂合同，茲經該部核定施行，已飭補送副本，俾便會同轉呈

備案。

### 辦理國有鐵路二十四年度軍運記帳轉撥庫

#### 賬手續

國有鐵路廿四年度記帳軍事運輸票價運費等款，歷據各路按月造具賬單附同執照憑證呈由該部轉送軍政部查核，茲以該年度業已終了，所有各路軍運記帳，節經查報到部，約計共達一千一百三十餘萬元，自應亟為抵撥庫賬，以符程序，而清年度收支，除已分別咨請軍政財政兩部迅行彙辦轉賬手續外，業經呈請行政院轉飭軍政部從速趕辦，以免延誤。

### (丙)工務之建設

#### 完成粵漢鐵路之未完工事

粵漢鐵路株韶段工程之進行，計分七個總段。第一總段早經完工。第二至第七共六個總段，所有軌道已鋪竣通車，其中站台房屋等設備，一部份已工竣，一部份尚在進行。計第二總段道棚房屋，已成百分之九十五，道渣已鋪約百分之三十一。第三總段道渣已鋪百分之卅九，第四總段郴縣站屋



已成百分之八十，機車房已成百分之五十，煤台完工，水塔已成百分之五十，高亭司站屋則成百分之五，水塔百分之十，道簷已鋪百分之四十八。第五總段站屋觀音橋成百分之九十七，哲橋成百分之九十九，道簷約鋪百分之二十三。第六總段茶山拗站屋已成百分之二十，衡陽機車房已成百分之九十五，水塔百分之六十，客車房百分之六十，天橋及轉車盤均成百分之二十，煤台百分之四十五，扶輪學校，房屋已成百分之九十八，鋪道約百分之四十五。第七總段站屋，漆口已成百分之八十，又三門已成百分之二十五，昭陵已成百分之七十五。滄田已成百分之三，朱亭百分之四十，石灣已成百分之八，衡山已成百分之三十五，漆口站台已成百分之九十，鋪道約百分之三十。

### (二)隴海鐵路西段之進行工程

西安至寶雞共長一百七十三公里，分九個總段。第一至第八分段約一百五十六公里之土方橋洞均已完成。祇豐河橋因發水尚未架樑，漆水已架三孔，渭河正橋正在進行，基脚工作，其便橋已通行客貨列車第九分段復興公司土方涵洞已完工。汧陽河大橋成百分之十五，協成公司土方成百分之八

十，涵洞成百分之六十，門鷄台隧道砌拱成百分之九十，中華公司土方涵洞成百分之七十，金陵河大橋成百分之十五，鋪軌已通陽平鎮車站，計離西安二百四十二公里，站台房屋正在進行，並以數站先建臨時站台票房及給水設備，俾資應用。

### (三)滬杭甬路錢塘江大橋之進行工程

正橋鋼梁三孔已鉚竣，第四五兩孔正在拼鑲鉚釘，正橋橋墩進行尙利，惟因秋潮過高，致將第二，三，四橋墩間之浮橋沖斷，壓氣輸送遂稍停止，第十號橋墩附近第三坐沉箱，亦走錨移動，現第二，三兩墩已沉達石層，第五，十二，兩號則除柴簾後開始挖土第十一、十三兩號橋墩則已進行墩牆工作。北岸引橋，第九號橋墩東邊沉箱繼續用水射機抽水機清理箱內淤泥隨即封底。關於墩基部份，現已完工。墩牆工作，正在進行。

第五六兩號橋墩上部鋼框架，第五孔正門及公路路面，第六孔側門及公路路面，均于月內完工，南岸引橋第十一號橋墩已完工。第十二號鋼拱梁已鑲竣，正在鉚釘。第十三號橋墩上部鋼框架已開始進行。第十四十五兩號上部鋼框架及第十四十五兩孔公路路面亦繼續進行。

路別	材料分類						價		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	路線材料及設備	建築材料	雜項		
平漢	二五,五三四	六六,六八四	一五,九七三	一〇,四三六	三三,二〇五	二五,二四七	八,六七一	五二,八二九	三三,二九	
北寧										
津浦	六七,四九五	二四,六一八	三,三〇〇	三,〇〇〇	一一,〇三三		八八,〇六四	一九七,七三三	一一,五	
京滬	一〇,六七〇							一〇,六七〇	〇,四	
滬杭甬	五,九〇〇		八,二八六		一四,七四八		一八,六一五	九,六三二	五,六	
膠濟										
隴海	一四,六六九	五,〇二〇		七,七九三	六,七四七	二,〇〇〇	一五,八六八	二九,七〇二	一七,四	
平綏		二四,九二七					一,八三二	二六,八二四	六,八	
正太		一三,五二九	一八,六四三			一〇,五三四	六,八一九	二二,七三三	八,七	

(四) 完成滬杭甬路杭曹段工程

滬杭甬鐵路之未完成部份除錢塘江大橋外，尚有自杭州對岸至曹娥江東岸一段長約八十公里，現經籌借款項進行修建，其最大工程為曹娥大橋，計五十二公尺，桁樑四孔，此外尚有四公尺至十公尺橋八十一座，涵洞四十七處，土方二

百餘萬立方公尺，經已分別招標，即行選定承商簽訂合同從事動工。

(丁) 購料之統一

該部九月份經購各路材料之種類及價值，茲外分列表於左：

鐵道部購料委員會經辦各路材料價值分類統計表

民國二十五年九月份



美各國及自行就業者外，其由本部分發部路各處實習者，計一百五十五人，因粵漢鐵路現已完成，甬海浙贛兩路正在延長，湘黔川湘成渝各路或正測量，或已興工，而京甬路現已改綫積極建築，即原有各路如津浦平漢膠濟正太等，因整理關係，亦紛紛請求該校畢業生前往實習，是以本屆交大畢業生分發各路實習者，殊有供不應求之勢。該畢業生等自經本部通知分發實習後，即於八月廿九日起至九月七日止，陸續來部報到，九月八日到部聽訓，除由各主管長官分別訓話外，並由常務次長個別訓話。現各該生等已先後至分發機關報到實習。

### (二) 擬定鐵路職工學校實施國難教育辦法

鐵道為國家命脈，鐵路職工所處之地位極為重要，值此國家民族存亡危急之際，非喚起其民族意識，充實其國防知識，無以完成其使命。故今後各職工學校亟應實施國難教育，茲由該部擬定鐵路職工學校實施國難教育辦法，分飭各校切實推進。

### (三) 收回工人生活週刊改辦鐵工陣綫半月

#### 刊之經過

前該部出版之鐵路職工半月刊，經改為工人生活週刊，在本京扶輪日報副刊版發刊，由該部津貼該報印刷費二百元。自發刊以來，深感各路職工不能普遍閱讀，內容亦不適合鐵路職工需要。現由該部收回工人生活刊改辦鐵路陣綫半月刊，定下月初出版。

### (四) 整理粵漢鐵路黨務工會之經過

粵漢鐵路黨務工運，原祇實施於湘鄂株萍一段，現該路業已統一管理，全線通車，自應統一組織，以資健全。爰經與中央組織部及民衆訓練部會商決定，關於該部南段黨務，應移歸特別黨部管轄。至關於全路工會之整理，則由中央民訓部與本部決定整理辦法，分飭該路特別黨部及路局實施。必要時，再行會同派員前往主持。俟全路代表大會開會，前往指導監選。

### (五) 派員考察粵漢廣九南潯浙贛四路衛生

#### 醫務

粵漢路業經通車廣九路地當衝要，南潯路與浙贛路已得相當聯絡，各該路衛生醫務頗關重要，該部特於本月一日令派該部衛生科科長親往考察，並飭將考察所得擬具改進計劃

呈候核辦。  
(六)德南長途汽車公司呈准立案  
本部前准山東省政府咨送德南長途汽車公司發起人請求

### 中華郵工 第二卷 第八期

敬告全國郵工  
促進修訂郵法  
錫鑄化驗辦法  
建議郵政撥款辦法  
取補批信局之必要  
國際郵務總工會之組織及其近况  
戰時交通問題  
協同勞資關係的心理建設(上)  
社會生活對於文學的連繫  
國勞大會及意德勞工狀況  
文藝  
中華郵工函授學校學員國文成績  
郵政要聞  
國內外工人大事記  
每册大洋二角預價全册一元(十二册)郵費在內  
總發行所：上海靶子路五三八弄九號

### 俠魂月刊

國術之寶鑑  
思想之領導  
三週年二期目錄

編前  
技擊漫談(三則)  
由論教師自覺運動，聯想到國術教師  
博擊(續)  
行意拳  
國術史料  
國術術論  
行意拳詳解  
民族英雄  
贈玉特選  
告給失掉書城的童子軍  
現代青年應有之覺醒  
自傳  
教育之過去與將來  
社址：濟南公園後三八〇  
定價：全年壹元八角

創辦自德州至南宮長途公共汽車，檢附路線圖及各項書類，呈請准予立案發給執照，以利營業等情，經核所呈各節，與該部發給長途汽車公司執照條例，尚屬相符，准予立案，執照於九月十五日咨送山東省政府轉發具領。

### 正風

雜誌半月刊  
第三卷 第六期要目

美國現行外交政策  
暗殺之氾濫  
宋代知行學說之探討  
新禮教之特徵  
法西斯蒂國家與加提爾之結合  
怎樣和銀行來往  
中日最近外交之調整  
美國今日的軍事和外交  
日本與澳洲的商戰  
明前遠望師哀樂遺聞錄(續完)  
李學生長女廉禧女士傳  
洪楊軼事(續)

### 無線電

第三卷 第十期  
本期要目

中央廣播電台各項機件之測試及說明  
超短波無線電測頻器  
短波三管機  
無線電線路障礙搜索法(續)  
一機三用之裝置  
航海生命之安全  
美國真空管備攷表  
短波之進展(三)  
無線電常識(二續)  
無線電世界  
本刊月出一册全年十二册每月十五日出版零售每册大洋一角六分預  
定全年國內運郵一元八角國外運郵三元  
南京中央廣播事業管理處出版

# 中華民國國有鐵路營業進款概數月報表

中華民國二十五年七月份

路 別	載 運 旅 客 人 數				載 運 貨 物 公 噸 數				進 款							
	本 路		聯 運	政 府	本 路		聯 運	政 府	客 運 業 務			貨 運 業 務			雜 項 共 計	
	本 路	聯 運 (運出)	政 府	共 計	本 路	聯 運 (運出)	政 府	共 計	本 路	聯 運 (運出)	政 府	本 路	聯 運 (運出)	政 府		
元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元
平 漢	244,555	14,773	30,173	289,501	332,681	30,112	32,604	395,397	391,936	48,402	84,059	1,441,085	213,371	196,059	31,500	2,406,412
平漢路道清支綫	22,023	3,421	2,400	27,849	91,894	25,602	11,304	128,800	19,165	7,125	1,481	306,692	122,932	6,443	174	464,012
北 寧	289,540	18,750	580	308,870	651,760	42,530	7,690	701,980	456,990	254,950	860	1,062,680	444,800	10,240	144,800	2,375,410
津 浦	275,924	9,114	3,116	288,154	281,614	44,068	—	325,682	470,019	96,461	14,095	862,572	325,065	—	35,351	1,803,563
京 滬	817,676	6,745	17,555	841,976	90,502	17,595	17,425	125,522	722,379	101,233	36,607	189,915	274,812	27,407	34,510	1,386,863
滬 杭 甬	342,856	2,380	8,179	353,415	57,447	4,093	1,492	63,032	292,037	16,956	9,371	211,700	53,036	12,819	11,200	607,119
蘇 嘉	12,579	—	36	12,615	3,935	—	40	3,975	6,875	—	23	815	—	305	130	8,148
平 綏	108,117	797	9,121	118,035	238,601	20,966	8,001	267,568	150,855	6,041	10,561	503,334	196,630	41,968	78,607	987,996
正 太	51,678	2,410	164	57,252	200,519	10,004	326	210,849	55,177	20,450	331	358,499	146,946	1,256	23,300	605,959
隴 海	167,495	8,419	8,395	184,309	101,387	7,285	10,341	119,013	360,080	81,854	25,959	437,266	105,939	55,083	6,451	1,072,632
廣 九	72,655	68,653	—	141,308	3,731	4,037	—	7,768	46,909	91,587	—	10,358	5,702	—	5,851	160,407
粵漢路湘鄂段	63,051	6	23,374	86,431	30,496	5	10,187	40,688	101,293	209	36,317	64,869	277	48,036	1,500	252,501
膠 濟	216,645	1,415	242	218,302	167,589	7,132	433	175,154	232,880	19,121	693	792,348	94,869	994	16,204	1,157,109
南 浦	24,432	—	1,234	25,666	13,447	—	4,467	17,914	51,510	—	2,050	28,596	—	5,920	1,403	89,479
共 計 1936	2,712,231	136,883	104,569	2,953,683	2,265,603	213,429	104,310	2,583,342	3,358,105	744,389	222,407	6,270,729	1,984,379	406,530	391,071	13,377,610
增 或 減	249,554	23,311	81,193	354,058	223,064	1,187	11,497	235,748	100,383	136,049	98,589	1,553,724	1,082,657	20,164	50,512	2,748,876
百 分 數	10.13	14.55	43.71	5.16	10.92	0.55	12.39	9.93	3.08	22.36	20.62	32.94	120.07	5.22	11.44	25.86

附註：(1) 上年共計數目，均係決算數。  
 (2) 本月係廿五年度開始之月故無累積總數。  
 (3) 粵漢路南段未報。  
 (4) 東北各路報告暫停調如。



講

壇

## 和平是戰爭 戰爭是和平

張嘉璈

——在二十五年十月五日鐵道部

總理紀念週訓詞——

兄弟到鐵道部來，至本月五號爲止，差不多已有十個整月了。日子過的很快可是工作很少。雖然吾們很想往前苦幹，但是成績，還不算多。這次兩廣和平統一以後，對於全國鐵道，本想多加整理，但近來又因外交上的原因，使大家感覺不安。雖然大家未必不安，但事實上，却有不安的狀態。這種狀態，充分的表現出平素無修養無準備來。我向大家說，現時所有的局勢，說起來，也是一件很平常的事。最近國際情形，大家在報上可以看到，沒有一個國家不在整飭軍備的；也沒有一個國家不在準備人家攻擊的。同時也可以說，目前沒有一個國家，不處於偏促情況之下。須知道，國家與

人身一樣，人身的五臟六腑，必須天天和微生虫奮鬥，不稍休息才能保持健康。國家的能生存，也必須仗着大家一致去奮鬥，時刻去奮鬥，才能救亡圖存。所以說和平的時候必須準備戰爭，也可以說有了戰爭的準備才可以保障和平，以前國人，都愛和平，痛恨戰爭，殊不知和平必須要有實力來保障的，處今之世，如果沒有實力的國家，便不配談和平。所以說和平就是戰爭的準備，也惟有戰爭的準備才可以保證和平。我們大家天天努力，有什麼用處？就是在準備戰爭。如果準備戰爭，那麼國家就和個人一樣，不但不會有進步，而且要滅亡的。我們中國，在以前，多則三百年，少則二百

年，就有一次戰爭。鴉片戰後，幾十年就有一次戰爭。中國所以時時對外有戰事及戰而敗的原因，就是中國人太愛和平，只知愛和平，不知有保障和平的預備。一不預備。戰爭就容易發生容易失敗了。同時我們的人民，在平時是過於安逸度日，所以偶然發生戰爭，就覺得徬徨不安，這種心理是很不好的。九一八的時候，兄弟正在東北，那時候，在大連聽說：東北的中國銀行都要封閉，兄弟要到瀋陽去看看，行裏的人打電報不讓我去。但我因為職務上的關係，是一定要去的。到了火車上，一看，除了兩個日本憲兵以外，幾乎沒有什麼人。到了瀋陽，行裏的人都跑了，茶房也跑了。我們大家知道，北方人大多只是有一個鋪蓋捲，一個衣包，就這一點財產拿了東奔西逃，好像除了自己生命財產以外別的都可不管了。關於這一點，兄弟不敢說中國別處人比東北人強。一二八的時候，有些人從極斯飛爾路，要搬到靜安寺路去，其實，極斯飛爾路離靜安寺路那麼近，搬過去有什麼用？這種惶恐的心理，實在是不應該有的。所以兄弟說：你不威脅人家，亦不要怕人家威脅。你不能使人家不威脅你，但是你一定要有抵抗的能力和決心。所以說我們已往中國人民，貪圖安逸，恐懼戰爭的心理，現在必須徹底轉變。如果能把這

種心理改革了，然後才能談到抵抗。我還記得歐戰時候，不僅後方人民安靜如常，就是前方戰場中的戰士，還在飲酒歌舞與和平時候完全一樣。這就是因為他們平時有訓練，把戰爭視同常事。所以平時要和戰時一樣，戰時更要和平時一樣。戰爭就是和平，和平就是戰爭。把這種思想放在腦裏，就會感到近來的中日問題，也是很平常。人家如果威脅是他一方面的事情，不值得惶恐的。就是戰爭，也是很平常。假若行徵兵制，我們大家都要到前線去的。現在安安穩穩的在部裏作事，若使還感到不安，豈不可恥？所以本部同人，應有的態度，是從事一切準備，所謂準備，也未必是要戰爭，但一定要有準備，才可以適應非常的局面。譬如車輛的調動方面，怎樣才能使行車感到方便？各路怎樣聯絡，才能增加工作效率？諸如此類，不一而足。我們現在對於這些方面，還沒有充分準備。所以在最短期間應該積極圖維，細心籌劃。

兄弟到部以後，第一個工作就是整理鐵路債票。普通人以為整理鐵路債票，無非把「債信」整理好一點，可以向外國籌借新債。但在兄弟腦裏不是這樣想。因為一個國家，在平時要有朋友，在戰時亦要有朋友。這裏所謂朋友，不是指外國的政府，而是指外國的人民。我們把債票整理好，他們人



民對華的心理，也一定變好。譬如平常的朋友向你借錢，到期了，要一回他不給，再要一回，他還不給，你對他的印象一定不好。如果他有信用，你對他的印象當然是不會壞的。我們整理鐵路債票，也就是爲了多找幾個朋友，多找幾個同情中國的人。

第二個工作，就是建設新路。我們在鐵道部的同人，當然明白這件工作的重要。各省如果沒有鐵路，人民動員經濟動員都是辦不到的。所以吾們準備戰爭，必需有鐵路。假若某一省沒有鐵路，那一省的實力就絕對不能利用得到。試看吾們中國，有幾省有鐵路？沒有鐵路的省分就顯得事事落後。兄弟到部以來，差不多每六個月有一個計劃，什麼道理呢？因爲「和平」的門，我們不能偷偷的跑進去，「戰爭」的綫，我們也不能偷偷的逃過去。兄弟最近在香港，聽說新加坡的軍事設備已經完成了，香港的軍事設備明年也要完成。我們中國的國力，比起英國來怎樣？他們還積極準備，我們能不努力嗎？

至於整理債務的方法，就是增加收入，減少開支。用節餘下來的款，把債務償清，然後才能慢慢的使路政有效率的進展，使外國人民對中國發生良好的印象。

再講幾條新路，從湖南到廣西，從廣東到福建，從廣東到江西，這幾省都沒有溝通的路，最好在近兩三年內，設法完成。不完成，這幾省就不能連貫，不能發揮他的實力。但修這幾條路要用十幾萬萬塊錢的。——至少也要三五萬萬塊錢。大家知道，現在向外國借款是不容易的。那麼，我們怎樣辦呢？所以我們大家必須努力工作，節省經費。以極少的錢，來修極長的鐵路。但此非大家有犧牲精神不可的。

剛纔說過：我們對和平與戰爭，都應採取同一態度。和平之日，必須視同戰期，努力爲國。戰爭之日，必須視同承平，安心作事。近來常常有人向我打聽中日事件的消息，充分表示不安的狀態來，這實在是不應當有的現象。希望本部人員，不要有這種不安的現象。

不過，我們雖然要天天準備戰爭，但是所謂準備中的戰爭，也許幾十年後才發生，也許一二年內就發生，並不是說某一個時候一定發生的。

本會這種思想，所以我們有兩個目標：第一、天天準備；第二、充實自己，增加國力。這兩個目標是很重要的。大家自己想一想，一定感覺到這兩個目標的合理。

現在有兩個運動，我們公務人員，應該舉行的：一個是

新生活運動，一個是國民經濟建設運動。這兩個運動都是蔣先生首創的，是對於國家和個人都有益處的運動。依照新生活運動的綱領，可以做個人生活的訓練。譬如他告訴人忠於職守，就是一種很好的訓練。不忠於職務的人，對於國家絕不能忠。反之，對於小事忠實，對於大事必也忠實。所以對於小事忠實的人，在國家有困難的時候，必肯犧牲。可見我們可以拿新生活運動，應用於個人的事情上，也可應用於國家。諸位若能厲行新生活，一定能夠安心做事，不受環境影響的。

至於國民經濟建設運動呢，也是應當遵行。以本部論，整理鐵路公債，建設新路，都是以這個運動為中心。不過，大家要知道：建設新路的資本，固然可以由借債得來，但這不是好的，唯一的辦法，仍必須本部及各路努力節省，不浪費一點公款才好。此外，節省時間也是很重要的。我們今天六七百人，如果能節省時間，我敢說，一定能增加很大的效率。如果照現在這樣，不但對於國家社會是一種損失，就是對於個人，也是不好的。假若長官交給事情作，就應當快作，剩下的時間，可以研究各種問題。即使沒事情給諸位作，也可以向長官要求，自己找事情作。我以為機關裏最大

的毛病，就是「精神上的消耗。」消耗精神，不但是諸位自己對不起自己，就是我們作長官的，也覺得抱歉。因為諸位把精神消耗了，將來沒有法子擔任重要的事情，所以諸位對於這點要特別注意。

在新生活運動初提倡的時候，一般人以為這是老生常談；對於國民經濟建設運動，也很多人漠不關心。這是一個極大的錯誤。兄弟覺得一個人不應當有紛歧的見解。機關裏的工務員，對於最高領袖所提倡的事，應當絕對服從。必須這樣，才能發生偉大的力量。假定一個人有一個見解，或者只是表面服從，而不切實去行，那麼，就無異自暴自棄了。記得墨索里尼曾經說過：「一個國家要富強，必須有三個條件：第一、對於國家最高當局要有信仰，你不信仰他，他費很多心血所想出來的計劃必無效果。第二、嚴格的遵守紀律。第三、勤懇興奮的工作——不管做什麼，各個人都要做工作。」我以為若若保護我們個人，保護我們的機關，保護我們的國家，除掉「信仰、紀律、工作」六個字外，是沒有其他辦法的。

我們本着這六個字，希望此後六個月，要以全力整理各路，此次整理，決不是發一道命令，他報上來，就算完了。

不論怎樣小的事，微至一草一木，只要認為有整理必要的，都絕對要整理。假定都有這個決心，就很合乎新生活運動和國民經濟建設運動。不過這兩個運動是概括的目標，怎樣作法，還要看各別情形而定。我們希望我們能本着這個目標來做，把它變成鐵道部的新生活運動和鐵道部的國民經濟建設運動。

但是，我們要整理各路，就應當先從本部開始。否則就

## 鐵路之新需要與新責任

張嘉璈

——十月十五日下午七時聚餐會張部長演詞——

各位同事！兄弟到部以來，未得機會與諸同事聚餐，初擬定雙十節日在部舉行聚餐，嗣因局長談話會於節後舉行，各路局長公務繁重，頗不易來，今藉此機會將部中聚餐期，延至今日，俾各局長與部中同事，共聚一堂。

聚餐所以聯歡，本可不必演說，且兄弟在本部紀念週時，常與各同事談話，現在要說的話，大都已經說過，但各局長到部參加紀念週之機會較少，重申前說似不嫌多。回想兄弟到部業已十月，此十月中雖無特殊成績，但有一二稍可引為高興之事，藉此飯後向諸君報告，俾大家高興高興！此兩

沒法命令他們。所以希望諸位，在這個時期裏，都要安心作事，對於報紙上的謠言不要注意。要知道，我們要作今後五十年或一百年的準備，必先從我們自己作起。假定能夠把鐵道部所應管的事，辦理得恰到好處，那麼，戰也可，不戰也可。照現在這樣徬徨，一點不事準備，一點不往久遠處想，只顧目前苟安，國家是很危險的。希望大家要努力準備！

事可分為對外的與對內的：

一、鐵路對外的信用：最近十個月以來，外國對我國路債信用，有極大轉變，回想今年以前外國對於我國鐵路借款，無論為現金，抑為材料，其信用異常不良，近數月來，因我國加以整理之故，路債信用較前大有進步，外國對我印象，亦已隨之好轉，因此借款條件逐漸改進，前者我國債票在歐洲市場，日趨低落，今則不特逐漸漲上，且在此外交風雲緊急之秋，亦穩定不跌，近日喧傳英國對我之信用借款，報上所載，未免張大其詞，但英國對我之信用增加及願意多除

材料，已為顯著之事實。自羅斯爵士回國以後，彼邦人士，深悉我國對於整理路政已具決心，我國目前建設之大問題，首在鐵路，而英國對我之大部份投資，亦在鐵路，今後我國鐵路發展，在英國看來仍視為可以投資之事業，但英國製造廠家，對於數千萬元之鉅額材料，殊難墊借，每須利用銀行借款，而銀行借款又必須有担保，期限又不能長，以此墊借一事，亦匪輕易可成，假如有出口信用之商定，而由政府作担保，則廠商易向銀行貼現而出口得以暢便，現英政府派員前來我國調查，俾將來決定如何利用其信用借款，免致其廠商對於十年或十五年之材料放款感覺困難。出口放款中最大宗者，自為鐵路材料，由此點觀之，足見世界各國，在近十個月來，對於中國鐵路投資，其印象已有極大轉變，前所不信用者，今已信用，前之條件苛刻者，今已放鬆，前對我之債票厭惡者，今對我投資，已感興趣，此對外信用關係之變遷，可為諸位報告者也。

二、鐵路對內的印象：過去各省對於鐵路頗為冷淡，鐵路之興築與否，款項之有無，均漠然視之，現各省觀念，已與前不同，均願與本部合作，尤於新路之興築熱誠贊助，願以土方或地價或枕木見助者殊多，頃平漢陳局長曾談及湖北

省主席對於信陽至老河口一段鐵路，願供給土方，其餘廣西當局亦希望築湖南至桂林一線，雲南當局希望築貴陽至昆明之線，於此可見各省已深感鐵路之重要與迫切，故觀念為之一大轉變。

本部從前情況，頗形孤寂，前途希望殊覺渺茫，今則逐漸光明，正如老店生意冷落，現則顧客常臨，可見本部無論對內對外各項信用，均較前增進，吾人因外界對吾期望之殷，遂感事業逐漸推進，責任逐漸加重，尤其以吾人所處在負債人地位，更為困難，應付對內對外之關係，其觀念其精神，亦應隨之改進，務求得各方之同情與滿足，其應如何致力之處，可分為舊路之整理與夫新路興築兩點言之：

第一點、舊路之整理：自我國發表整理廣九借款之辦法後，即見倫敦電訊，謂英國報紙評論，中國鐵路當局將有近代新的需要之責任加諸其身，究竟何者為近代新的需要？初自揣度，以為鐵路之近代國民新的需要，似不外兩種：第一種是旅客上的需要，第二種是貨物運輸上的需要。鐵路對於旅客上的需要不外乘車舒適，時間經濟，減少途中疲勞；但此過於普通，不敢認為新的需要，兄弟以為英國評論的真意，所謂國民新的需要，當係由鐵路引導民衆提起相偕旅行之

興味，我國國民言語不統一，意志不統一，考厥原因，甚爲複雜，而補救之法，未始不在於常常到各處旅行，使國民彼此遇見之會機多，隔膜少，則統一事業自易完成！況到各地旅行，尤足引起其愛領土愛國家之觀念，并能鼓勵其「動」的精神，成爲「動」的民族。至於貨物運輸上之新的需要，則多備車輛，行車迅捷，運價低廉，似已盡其新的需要之能事，但吾人再深研究，尙未能認爲滿足，必須使沿線農工商礦各業盡量發展，各地之產銷使其平衡，成爲一自足自給之國，譬如由鐵路盡力指導與協助凡某地產物之價格，某地需供某貨之數量，某貨運至某地之運價與手續，均隨時詳查，貢獻產銷各方之參考，俾我國實業，得鐵路之指導與協助，而得長足之發展。鄙意以爲外人所謂我國國民對於鐵路新的需要，必係如此，吾人應本此新的觀念新的精神，同負起此新的責任！

第二點、新路的建設：此次舉行盛會，圓桌上增加粵漢路及浙贛路兩位局長，但距吾人目標尙遠，由粵至桂，桂至黔，黔至滇，滇至湘，……均無鐵路可通，兄弟最近在粵，曾與各省當局談及，現在雖全國統一，但鐵路未通各省，仍可謂爲未能真正統一。故已往十個月來努力建築新路，蓋以

目前情形觀察，已不能從容籌款，從容建設，已至急不及待關頭，無論如何困難，應以無所顧慮的精神，向前邁進！部中有款則由部建設，各路有款則於各路展築，有一分力量則盡一分力量，決不能徘徊觀望，致各省幹路仍未開通，而貽誤事機，妨礙進展。致築路計劃，應以最少款項，築最長路線，於最短期間，將主要幹路，通達各省，使全國輻輳連接，四通八達。曩者築路之先，必須預計材料若干，款項若干，與外國訂定借款合同，方始着手興築，但今後決無此猶豫閒暇，且決不許有此情形，吾人認爲應如此做，即要毅然做去，且就要做到，應在艱難困苦中，殫精竭慮，以完成各省幹路，力謀全國之發展。

本年雙十節，院長對童子軍大檢閱訓話，約有兩大意義：一爲全國統一之完成，二爲我國主權之收回。關於第一點：完成統一，最先決問題，爲建設鐵路。如鐵路不能貫通各省，則於國家統一前途妨礙甚大，故吾人爲謀全國之永久統一與和平，自非以最大努力，共謀鐵路之展築不可。關於第二點，由我國主權之收回，而聯想到目前之時局，我國對外關係，日漸急迫，自宜充實國力，以應付環境，惟國力之充實，端賴吾人以苦幹窮幹精神，展築新路，救濟農村，培植

實業，謀國家民族之復興。惟是此種準備，固屬吾人應時時刻刻積極的充實力量，以防外力壓迫之猝加，且須時時刻刻積極的準備奮爭，以免再生時機之坐失。譬之商業虧本，對於債務，願準備逐年償還乎？抑乘機操贏準備一次償清乎？對此二法，諒無不欲一次償清，迅速解決者。故於國難亦復如是。吾人要以最迅速最充分之準備，以謀俟機恢復資本，在平時時，力圖國民經濟之發達，一面建築新路，一面整理舊路，一旦戰爭發生，亦足以應付圖存。故鐵路是和平事業，同時又為戰爭之事業。今日以如此困難之重要使命，驟加諸各路，各路固不能推辭，本部亦當同負此重任，使部路一

體，互相合作，完成此重大之使命，在部中同寅，固應總動員，而各路局長返路以後，尤盼領導員工作總動員，俾有助於院長之統一大業。以鞏固我國主權之完整。萬不宜自視太卑，以為鐵路事業不過一部份之技術事業。

此次北寧平綏兩路局長未克到會，但平綏仍有總稽核及會計處長到來，兄弟以為兩局長之不克來，非不願來，乃環境使然，雖其身體未與吾人共聚一堂，而其精神仍與吾人一致，吾人對之應表同情，并希望明年此日，該兩路局長得來參加聚會，更為欣慶，深盼部中同寅與各路局長了解吾人總動員工作，共同奮鬥！一致努力！

## 自力主義的國家觀

章淵若

——我國政法學者章淵若先生本十餘年研究觀察所得，發明「自力主義」，為一切救國理論之基準，一切救國工作之起點。近在上海青年會，滬江大學及光華大學等處演講「自力主義的國家觀」，對於個人與國家之關係，闡釋詳明，足資惕警。講詞登載上海時事新報，茲轉錄本誌，以諗同人。——

### 一、自力主義的真諦

今天的講題，是自力主義的國家觀。為什麼要講自力主義的國家觀呢？一方面是鑒於現在許多國民不明白自己與國家的關係，自己對國家的責任；一方面是鑒於一般人不認識「自力主義」的真諦。以為自力主義是一種個人主義。這種誤解，是非常危險的。「自力主義」非但不是個人主義，並且還

能糾正個人主義之缺點。「自力主義」雖以發展自我的智。德。體的優性為起點，然而他終極的目的，却在不圖謀自己的利益，擴張自己的權勢；乃是以增進社會國家，人羣之福利為依歸。照幾何學的原理講，綫的形成，是起源於點。所以，線為點之積，點乃線之本。照社會學的原則說，社會的形成，也不是偶然的，不是虛構的。所以斯賓塞氏(Herbert

Spencer) 說：「凡羣，皆一之積也。考羣者謂之拓都 (Tot) (譯言總會)；一者，謂之么匿 (Unit 譯為單個)。拓都之性情形制，么匿爲之」。嚴幾道於其譯本加按語曰：「凡物性質，視其質點之何如，自人爲團體至於天生動植，乃及人羣，莫不如此。故欲規其國，先觀其民，此定例也」。於此可知個人之於國家社會，實有不可分離的關係；同時個人對於社會國家，尤有其應盡的責職。自力之起點，雖發於個人；其影響則有關全國。自力，僅爲完成各人對社會國家應盡的義務的努力，其本身並非目的。所以「自力主義」非但不是個人主義，而正足以糾正個人主義之短；非但足以糾正個人主義之短，而且是啓發人民的社會責任，與國家觀念，從而充實國家生命力的一種針對時弊的有效思想。

## 二、國家觀念之分歧

要說明自力主義的國家觀，先要說明國家的意義。關於國家的意義，學者又往往因學術與主義的不同，而各異其說明，以致國家觀念，非常紛歧；衆說紛紛，莫衷一是。而一般國人，又往往喜歡盲從，以致發了許多危險的錯覺。

就學術的派別而分析，國家的意義，約有六種說法。社會學者說：國家是一種社會事實，一種社會現象。史學者說：國家是一種歷史發展的產物。心理學者說：國家是依心

理原則所表現的一種意志的組織。倫理學者說：國家是實現倫理目的的一種制度。法律學者說：國家是創造法律，和維護法律權利的一種機關。政治學者說：國家是爲統治目的所設的政治組織。以上各種說法，雖立場各有不同，但都足以表明國家的特質。

若就立義的分野而講，則國家的觀念，便非常紛歧。無政府主義者，以爲國家是壓迫個人自由和保障資產階級權利之團體。他們的態度，非常激烈；他們根本否認權威，根本厭惡國家，不要國家；主張把他根本毀滅。工團主義者，也厭惡國家，以爲國家是剝奪勞動者的工具；主張由勞動者的「直接行動」打倒國家，爭取自己的權利。共產主義者視國家爲經濟上的強者，榨取經濟上的弱者的工具，爲階級分裂結果。到了階級消滅的時候，國家便不能存在。以上諸派，都比較激烈，都是不承認國家有存在之價值的。基爾特社會主義者，雖承認國家存在之必要，但不以國家是萬能的。所以他們並不主張激烈的取消論；而主張政治的職務歸諸國家，生產的事業，則歸基爾特治理。多元主義者如 Mait Land Laski, Barker, 不以國家權力爲至上，僅以國家爲社團之一種，且與其他社團相對立。其次如個人主義者，雖也厭惡國

家，以國家為一種不得已的，不幸的，暫時的組織。但是他們又患得患失，又不敢不要國家。以為在社會組織尚未健全，人類劣性尚未改變的時候，國家的組織仍有暫予維持的必要。此外，還有許多空想的國際主義者，他們憧憬於世界大同的幻境，以為國家並非人類的合理組織，從而毀壞了修齊、治、平的必要的歷史演進的階段，忽視了其對祖國應盡的職責。這種思想，雖未可厚非，但其對於國家認識的不足，與前述各派，初無二致。

中國民衆，國家觀念，素來薄弱；益以年來思想龐雜，一般學者，好高鶩遠，標新立異，致舉國人民，對於國家的意義，更乏正確的認識，實為民衆莫大的不幸！

### 三、國家本質之確認

國家，雖無一種社會組織，但其與一般社團，實有不同的特殊性質。第一、一般社會，其組織的成員，是自由參加的，並非強迫的。譬如，青年會是一種社團，同鄉會也是一種社團，你參加與否，可以一聽尊便；他們不能強迫。國家則不然，你既生在這一國的領土之內，你必為這一國的國民，雖也可歸化他國，但無論如何，終不能不有一個固定的國籍，無論如何，你的頭上終有一個國家在籠罩你，你終不能

離却國家權力的支配與保護。此其不同之特點一。第二、普通社團的份子，他們同時可以加入幾個社團；國家的成員則不然，不能同時兼幾個國籍。換句話說，每一個國民，他應當忠於一國；應當為他的祖國效忠盡責。此其不同之特點二。第三、普通社團，是無國界的，一個社團之內，可以網羅各種國籍不同的份子，同時有同等的義務與權利；國家則必以領土為界限，雖現在世界交通發展，一國之內，往往有各國的僑民，但是僑民與本國公民，在國法上的地位是不同的。此其不同之特點三。第四、普通社團的目的，是特種的，狹義的，或為經濟的，或為學術的，或為社會的，或為文化的。而國家的目的，則較為複雜，較為普及，較為廣泛，並且是永增不已的。此其不同之特點四。第五、從縱的方面說，普通社團的用命，是比較暫時的；而國家生命，則生生不已，綿延不斷，應是歷千秋萬歲而存在的，否則便是亡國了！此其不同之特點五。第六、就橫的方面說，普通社團，祇能解決局部的問題，譬如商會，祇能解決商人或商務方面的問題；工會農會，亦祇能解決工農方面的問題。而國家則能解決全部的問題。詩經云：「普天之下，莫非王土；率土之濱，莫非王臣」，這幾句話，無非是說明國家統治的範圍，



是無所不包，無所不及的偉大。此其不同之特點六。第七，普通社團的權力，不是最高的，不是強制的，國家則有強制權力 (Legal Power of Coercion)；有最高的主權力 (The Power of Sovereignty)。雖近世學者，間有否認絕對主權之說，雖主權的意義性質，也可隨時代的推移而變革；但是主權之爲物，仍應爲國家存在不可缺少的要素。此其不同之特點七。

基上分析，可知國家與社團，實大有分別；我們何能因惑於多元論的理論，從而否認了國家存在的價值；更何能盲從偏激的理論，或過信虛玄的空想，從而不要國家，自棄其祖國！自十九世紀以來，民族主義的發展，確爲各國強盛的原因；而我國民衆，却至今仍無國家的觀念，仍無民族的意識，致形成了國內散漫，凌亂，自私，卑怯的病態；從而釀成了無組織，無紀律，不統一，不團結的危機。所以，我們今日復興圖強之道，首當以培養民族意識，啓發國家觀念爲起點。戰後意大利之勃興，卽以致力於此，使全國人民，都識認國家是一種至上，至高，至尊，至善的組織。使全國人民能服從國家，服從國家，一切均以國家爲前提。卽左傾如蘇俄，雖在他們所初述的主義上，應當不要國家；但是在革

命建國的實際經驗上，非但不能否認國家，而其國家主義的色彩，反而格外濃厚，格外強化。

#### 四 國家生命發展的基礎

歷年許多政治學者，國家學者：創造了各種學說，來說明國家的本質，說明國家的起源。如神權說，家族說，財產說，唯心說，強力說，契約說，合力說，道德說，國家人格說，有機體說，職能說。以上各種學說，雖各有見地，且各具相當勢力；然其中有幾種學說，或則僅爲虛玄的論斷，或則缺乏事實的基礎，或則僅爲玄學的隱謎，或則缺乏科學的論據；且大部祇能說明國家的本質，至多祇能說明原始國家成立的起源。茲以非本題範圍，亦不能加以深論。

現在所要檢討的，是國家生命究如何才能發展？才能維持？其發展維持的動力究竟何在？這些問題，雖一般國家學說，未予明白解答；但我們仍可假通常幾種國家學說，來加以說明。

(一)神權說——初民之世，或在古代民族中，政教不分，人民觀念，非常迷信。因此當時的統治者，大都利用神道設教，假託神意，來統治天下，維持國家的權力。東西各國莫不如此。詩經皇矣章說：「皇矣上帝，監下有赫，臨觀四

方，求民之莫」，書經康誥章說：「我西土惟時估冒，聞於上帝，帝休。天乃大命文王殪戎殷」。這便是我國神權說的例子。所以漢高祖要想立天下，便故意造出一種「赤帝子斬白帝子」的寓言，自命為赤帝子，是真命天子，不是草澤英雄，因能斬澤中大蛇而立天下。關於這種假託神意，替天行道的例子，在中國歷史上甚多，不勝枚舉。中國的皇帝，以「天子」為尊稱；以「祀」為國家大事，便可見神權說在我國的地位。即在外國，神權說的勢力，也非常發展。非但在十六世紀的末葉，大家都以神權說來維護國王的權威。即至十九世紀。還有斐爾謀氏(R. Filmer)，主張國王的權力，係本諸上帝。甚至權皇威廉，還公然對軍對說：「他的王德是由上帝賜予的」。然而這種學說，且竟是些超科學超現實的虛玄的理論；畢僅為維持帝皇一己的權力的一種說法。降及今日，已沒有其存在的價值。

(二)合力說——主此說者。以國家為一種團體，為多數人的合力的形體。國民之力，依國家而結合；國家的力量，比無結合無組織的多數人的力量，更為強大。這種更強大的力量，是依國家的組織而產生的，人類進化的結果，人類的自然力和抵抗力，雖日漸消失，而人為力則日漸強大。此種人

為的力，發源於人類的各種團體之內；而其根本的源泉，則為國家。所有人為的法律的力量，其最後的基礎，便是國家。曼宰爾(Menzel)氏說：「國家就是造成國民合同力，和處分此種合同力的制度之全體」，國民應為其全體而貢獻其肉體的，經濟的，精神的和道德的力的一部。國家僅係把這種種國民的結合力，加以處分的一種制度。準此而觀，國家的實體，乃係國民種種力的整體；其生命之發展，自須視其國民的肉體力，經濟力，道德力，精神力之是否充實而定；且須視其國民的種種力量，能否貢獻國家，而結成一體而定。

(三)強力說——強力說，有種不同的派別。有為君主主義辯護，反對民主主義，立憲主義的。主此說者，如瑞士學者霍勒氏(Von Haller)，他反對契約說，謂強者支配弱者，係自然天則。國家乃是基於此種天則而生的事實，並非出於民意。其次如柴思克氏(Jreischke)亦謂強的族團戰勝弱的族團。便成立強大的國家。柴氏此說，係受俾士麥「鐵血主義」的影響。其次，如社會主義者，則以之為否認現代國家之理由。主此說者，如無政府主義者蒲魯東輩，如社會主義法家安東曼格(Anton Monger)等，如社會學派何本海氏(Oppenheimer)，甘普羅維克氏(Gumplovick)。甘氏說：「所有

社會現象，極基於種族鬭爭。國家，是由勝利的統治種族和被征服的被治種族相合而成的。何氏則謂：將來的國家，可以希望失掉這樣的強力的掠奪性質，而變為自由民的社會。東曼格氏說：『歷來的國家為個人的強力的國家，將來的國家，不可不變為國民勞動的國家。』其他學者，如狄驥氏(L. Duguit)亦主強力說，否認契約說。他亦以為一切國家，無論是過去的或現在的，其產生，都是由於人類之有強弱。因強弱之存在，便有治者與被治者之分野。惟狄氏的思想安較為進步，他雖以強力解釋國家之起源，但否認強力足為國家權力的根據。因為強者支配權力，祇有一種事實，祇有一種自然現象；但任何事實權力，俱不能構成倫理上或法律上的權利，在道德上，無強制他人服從的根據。所以，強力說，雖因一般學者的偏見，不免發生流弊，但若能照狄驥氏的說法，把國家發生的原因，至國家權力的根據，判為兩事，則亦自有其相當的真理。國家的統治權，必以強力為後盾，方能維持。所謂強力，析言之，即為兵力，警察力，和經濟力。凡此種種強力，如不健全，則統治權必隨之而衰；若強力全失，則國家的生命，便將無以維持！

準是而觀，一個國家生命的依託，實在不能不以強力為

基礎；國家的強弱，固須視國力之盛衰，而國力之盈虛，尤可決國家之存亡。這並非武斷的臆說，而是古往今來一切國家生存的事實！孔子曰：「足食、足兵、民信之矣。」足食，就是充實國家的經濟力，生產力；足兵，就是充實國家的自衛力，抵抗力。可見強力說，並非全係霸道；即素倡仁義王道的孔子，也未嘗漠視。在國力衰微，國勢危殆的今日，我們尤其應當對於這學說有深刻認識之必要。

(四)有機體說——有機體說，雖有各種說法，各種派別；有的是用以為君主專制，中央集權，或社會主義辯護的；有的則用以為自由主義，地方分權，個人主義辯護的。雖然結論不同，功效各殊，並且不免有牽強附會，言過其實的缺點。但是，如果我們能體會其真諦，而妥為運用，則一方固可力矯個人主義之短，同時復可啟發個人主義之長。易言之，我們一方面可利用此說，來喚起個人的自覺，使每一個國民，都能認識而負起其對社會國家的責任。同時，我們又可以利用此說，來培養民族意識，啟發共同團結的精神。因為有機體說，一方面側重國家統一性，以及構成國家的個人與個人間之聯繫性；使國民知道：國家和其他動植物一樣，是自已逐漸生長而成的，不是隨意創造出來的；個人不能離國而

獨存。正如腿不能離身，枝不能離樹而獨存，同一理由。同時，有機體說又告訴我們：構成國家的各份子，各有其特殊的機能；為國民者，應各本其能，各盡其責，為滿足總體的需要而努力。當社會因生長發育而趨於複雜的時候，便產生分工的現象，便發生機能不同的新器官，適與動物有機體中的機能分化相符。所以，無論社會的有機體，或動物的有機體；其健全與否，全視其構成的部份，是否健全發展，是否能盡本職以為斷。社會有機體中的鐵工，礦工，或食料的生產者與分配者，如果停止工作，或不能盡其社會經濟中所應盡的職能，則全社會必受其很大的損失。

綜上所述，可知國家生命的發展，實不能不力為基礎，這是無可否認的事實，優勝劣敗，弱肉強食，在這種社會演化和民族圖存的公律下，我們如果要想爭取民族的生存，維持國家的命脈，便不能不謀國力的充實，而國力充實的前提。尤應賴其國家生命的細胞，即每一個國民，是否克盡其天職，為滿足其總體的需要而努力；為充進其國家的機能而奮鬥。把各人的聰明才力貢獻給國家；集全國人民經濟道德，精神。肉體的力，而蔚為強固的國力。這便是我的「自力主義」的本旨；而以上所述各種國家學說，如果要免其流弊

而展其所長，亦當以自力主義為指歸！

##### 五 人民與國家之關係

我們既不能不承認國家生命發展之基礎，在力；尤其在構成國家細胞的人民的自力。於此，我們便可以進而推論人民與國家的關係。

在近代許多權威學者，所下的國家的定義中，我們都可以看到人民與國家的關係。白倫哲理 Bantistini 說：「國家為一羣在一固定領土內，有政治組織的人民」。霍蘭氏 Ho Land 說：「國家是通常佔據一固定領土的人類的集合；他們大多數人民的意志，或某一階級的人民之意志，能藉其雄厚的實力，克復任何反對者的意志，而無阻礙的實現」。魏爾生 Wilson 說：「一國家，乃在一定領土之上，為了法律而組織的『人民』」。愛斯曼氏 Esmein 說：「國家是全體人民之法律的人格化」。費力模氏 (Phillimore) 說：「國家是一羣永佔一固定領土，由共同的法律，習慣，和風俗結合而成的一個政治團體的人民；他們有一個有組織的政府，藉以行使獨立的主權和統治其疆域以內所有的人與物；他們有同地球上其他社會宣戰，媾和，以及發生一切國際關係的能力」。

從以上各種國家的定義中，我們便可以歸納出構成國家

的幾個重要原素來。在通常政治學家的著作中，大家都承認國家有三個要素：一是人民；二是主權；三是領土。但是據我們的觀察，人民與國家的關係，却更為重要，可以說是國家唯一的要素。為什麼說人民是國家唯一的要素呢？用最通俗淺顯的理來說，國家本是一個人類的集團；世界上決沒有沒有人民的國家，這是自明之理。同時，所謂領土，主權，雖是國家所不可缺乏的要素；但是領土的維護，主權的完整，是要靠其人民的力量為後盾的。如果一國的人民不健全，無力量，則其疆土雖大，可以日蹙千里，可以被人割據；而主權也可被人蹂躪，被人否認；所以，一個國家的要素，雖有幾個，但其最重要者，則為人民。

古今中外國家的領導者，明白了人民與國家關係的重要，所以對於人民的訓練，以及人口的增加，莫不注重。例如斯巴太古國，他們明白了強國先強民的道理，對於人民體格的檢驗，以及國民精神的砥礪，非常重視，故能盛極一時。吾國學者，如孔子，他講治國平天下的道理，便以修身為本。所謂修身，如果從政治的立場來說，便是國民的自我的訓練。孟子承其學說，也說：「國之本在家，家之本在身」。所謂在身者，便是在每一國民的本身。顧亭林鑒於國勢危急，

以為救國家，乃在每一個國民的本身，便大聲疾呼的喚起民衆說：「天下興亡，匹夫有責」。孫中山先生也說：「國者之人積，人者心之器」。『吾人果知天下興亡，匹夫有責，則人當自奮矣』。『有不徒苟生於世之心，雖處布衣，而以天下國家為己任，此人必奮發為雄』！現在意大利的勃興，他們國家的領袖，一方面則極力獎勵生育，以增加他們國民的數量；一方面復煥發他們國民固有的奮發，耐勞，刻苦，奮鬥，服從紀律的德性與精神，以培養其國家強化的動力。

可見治國興國之道，都不能忽視一國人民的訓練，而我們為國民的如果要求國家生命的發展，要謀國家的復興與富強，更不能忽視其本身對國家應負的責任。昔法王路易十四 Luis XVI 說：『朕即是國』(Peut c'est moi) 這句話，固不免有專制的流弊，但是全國國民，要是都有『我即是國』的國民的責任的自覺，則此語非但含有至理，且可成為國家富強發展的動力。

國難以來，國人羣言救國，而不知如何救國；羣言充實國力，而不知國力之淵源何在；羣僅知有發展國家自衛力，生產力，和組織力的必要，而不知國家自衛力，生產力，和組織力之發展，乃基於全國國民智、德、體的優性。不知離

開了全國國民智、德、體優性的發展，就沒有國力充實的可能。不知國之與我；我之與國，却有休戚相關存亡與共的聯系。不知我之身體，即為國家的細胞，我之生命，即為國家生命之一部。不知國民生活的健全與否；國民精神的奮發與否；却與整個國家的存亡興替，有息息相關的聯系。

所以，在「自力主義」的國家觀上，我們要知道人民是國家唯一的要素，自力是國力發展的淵源。要救國，必全國人民能認識其與國家的關係，而有責任的自覺，腳踏實地的，一刻不停的，為國家作求生的奮鬥；合全國人民努力奮鬥的結果，才有國家生命的發展！

## 六 結論

我這種國家觀，自信並不是主觀的空想，也不是牽強附會，而是有其客觀的歷史事實的基礎的。人類無論在那個時代，必具有兩重資格：一方面為一個獨立的個人，一方面則為同類的團體之一員。無論缺乏了其中那種資格，就不能說備具人類的本質。所以任何社會國家的發展，一定要有兩個重要條件：一方面是民族意識的發展，一方面是國民責任的自覺。歐洲各國，所以能超脫其中古的黑暗時代，而有今日突飛猛進的發展，也是基於兩種歷史的大動力！一種動力，

便於文藝復興運動以後的自我的覺悟。『近世之政治學術。苟一一窮其源而溯之，實無不發軔於此十四五六三世紀之間。自個性之靈，光燄萬丈，用之於外延，而國家之形式成焉；用之於內包，而革命之事業生焉。為問此個性之發達於何始，曰始於文藝復興，自理智之刃，脫穎而出，其方向之趨於自然者，則科學之基礎立焉，其方向之趨於人生者，則哲學之門徑闢焉。為問此理知之發展於何始，曰始於文藝復興。』還有一種動力，便是十九世紀以還，各國民族主義之發展。因為民族主義的發展，便在最近一百幾十年來，造成了法國的團結，意大利與德意志的統一，日本的維新，波蘭，芬蘭，挪威，捷克，希臘與巴爾幹諸國的獨立自強；同時復促進了土耳其帝國，奧大利帝國，與俄羅斯帝國的解放。即在今日，仍為國際間一個不可違抗的推動力。

所以，一個國家的發展，不是偶然的，不可倖致的；必有所自的動力，必有所基的原則。同時，中國今日的衰落，亦決不是偶然，而實有其歷史的因緣。我以為，中國今日衰落的原因，歸納言之，約有二端。一則為一般民衆，受了晉魏六朝以後歷史的情力的支配，習於頹廢，不知奮振，從而形成了一種極端浪漫主義的怠惰力，極端個人主義的類

敗性，以致把我們人民對社會的活動力，以及對國家的責任心，都消失了！甚致把他自己的信仰心和向上心，也完全消失了其次，便是國家的觀念的不發展，因此中國雖以地廣人衆開於世，但是多數國民，却都不能與國家發生關係，凝成一起；在一般人民的心理中，全沒有整個國家的利害，祇有個人的私利：非但不知盡其對國應盡的責任，反要妨害國家的生存，斲喪民族的利益！斯則，人民雖多，於國何益：更

## 節約運動應有的認識

——二十五年十月十九日隴海鐵路特別黨部管理局舉行聯合紀念週侯委員講詞——

各位同志：大家同人都曉得東西很多國家，有的是富強，有的是貧弱，其中的原因，當然，國家的富強有富強的道理，貧弱有貧弱的原因。國家的富強與否，就是要看它的國家國民經濟發達與不發達。我們試看美國及歐洲的很多國家，他們的國民經濟非常發達，所以他們國家的力量就能夠表現出來，他們的國家自然是強盛。假使一個國家的國民經濟不發達，沒有基礎，沒有計劃，那末，他的國家一定是貧弱，這是必然的道理。既然看到國家的強弱，在于國民經濟與不發達，而國民經濟之發達與否，當然它的原因很多。國家的國

何能使國家發生力量！

所以，今日復興之道，強國之方，實在無取高談闊論，首在啓示人民以一種嚴正的國家觀念。使個個人，能自覺其與國家的關係，能與國家打成一片；能自覺其對國家的責任，能爲國家利益而奮鬥，能爲國家的生存而努力。這樣，每一個國民便能發生每一個國民的力量，而國力的發展，與民族的復興，也才有其實際！

(完)

民經濟發達，國家就強盛，可以說任何國家，任何民族，都希望這樣。現在中國既然國民經濟不發達。我們想促進它發達，使國家強盛，不致於受鄰國的欺侮，所以現在中央提倡國民經濟建設和節約運動，到處工作表現緊張，我們很抱樂觀。我們看歷史，管子有一句講得很清楚：「衣食足而後知榮辱。」現在中國是一個農業國家，尤其是一個近業落後的國家，農村破產，談不上什麼農村經濟，全同胞都依賴五穀爲生，而我們又是水利不興，國家怎麼不貧，怎麼不弱呢？那末，我們要救貧救弱，有什麼方法？現在有兩個辦法：一

個是積極方面，籌劃大批經濟，發展中國的實業，開發中國的礦產，不過在現在狀況之下，力量達不到，我們只有採取消極的節約辦法。節約運動的效果可以說比積極造產還要大，還要普遍。節約運動看起來很簡單，但是實在做起來，很不容易，在兄弟看起來，節約運動不在鄉村，而要注意在政治商業繁榮的區域內推行。因為鄉村地方偏僻，原來就很節約，舶來品在鄉村甚至在西北方面就很少有銷路，不要說洋貨，就是本國出的粗布，因為農村經濟破產，一般民衆也很少購買力，所有的浪費及舶來品的推銷都是在政治商業繁榮的地區內，我們要實行節約運動，就得大家有十二分的決心能夠節制自己，使一切一切就軌道，按照我們預算的數目，不浪費一文，才能夠收效果，「節約運動」現在已成爲我們一種普遍的口號，究竟怎麼來節，怎麼來約？我們應該有一個認識。這個認識，就是從小處做起。現在就兄弟對於這種考察提出來做一種研究的材料。節約運動要從小處做而收大的效果，不外是我們日常習慣生活方面注意：第一點，我們要節省用費：第二點，我們要愛惜時間：第三點，我們做事要專一：第四點，我們要推銷國貨。此外，我們總還要對於我們工作方面想法增加興趣，以增進工作效率。

一，節省經費：現在我們先談第一點，節省用費直接關係于個人的經濟，間接影響於國家的財力。現在且不說全國，大家都居住在河南，每年各人的用費，除衣食住必需的以外，其他一切費用有的是正當，有的是無謂的耗費，在社會方面每年過年過節燒的香紙金箔不知要耗費多少，像這種白費無謂的錢，我們要節省儲蓄起來，做我們應做的事。如本人方面的子女教養費，婚嫁費，家長的養埋費等等，假使大家都能夠這樣去節省，將來遇到這種事情，才不致感覺困難，個個同胞都能把浪費的儲蓄起來，不但本身毫無困難發生，就是國家有事情的時候，大家也可以盡其所有來幫助國家。

二，愛惜時間：同人想一想，古云：人之一生七十古來稀。我們統計起來，一生做事最多至六十歲爲止，那末，除去兒童時代及二分之一的睡覺時間，可以說我們做事不過十年八年的光景，在這十年八年的光景，能夠成就事業，就做些事業，否則，此生倏忽空過，時間是很可寶貴的東西！過去我們中國的古聖先賢惜陰惜寸的格言，昭示愛惜時間，說得很清楚，光陰過去永遠不復回來，我們有一點鐘的時間要爲國家做一點點的事情，增加我們的工作效率，才能夠對得起我們的國家，對得起我們的古聖先賢。所以我們實行節約



運動，對於時間，我們特別要寶貴，不可浪費，無謂的消耗。

三，做事專一：人總是有向上心，可以說這是中外一律的。但是這種向上心不可太複雜要能專一，做一樁事情，總要把它做好，再做第二樁事，切不可好高騖遠，弄到百事無成，中國人患這種毛病的很多，所以一切事業不能成就是因爲今天做工，明天改做商，今天賣碗，明天又來賣雜貨，意志不堅定，所以結果百無一成。我們無論做什麼事感覺有興趣，始終去做這樁事，自然而然會把這個工作做好，本人既可以得到最後的勝利，而公家也可以獲得很大的幫助。所以我們在工作方面，不但要本身堅定意志，還要節省公費，愛惜光陰。

四，提倡國貨：一個人生存於社會，衣食住爲必需的東西，我們要儘量利用本國的出產，以發展國民經濟，可是現在中國的資本家，他們蓋房子要蓋洋樓，用的材料都是外國出產的舶來品，這於國民經濟建設是很有妨礙的。我們用中國的材料也可以蓋房子，可以住，布的制服也可以穿而且省錢，何必一定要穿舶來品，西裝革履。如果穿布制服，夏天有兩套足以對付，要是穿西服，恐怕做兩套布制服的錢還不

夠買領結的費用。中國人的毛病，就好奇心太重，見人家穿得很好看，自己也要來做一套，結果，家庭經濟方面也受着影響。說到吃東西主要的如米麵等，我們中國是農業國。當然有很多出產，大家應該要儘量樂用，不可貪便宜去購用舶來品，總之，我們應切實愛惜提倡國貨，使全國四萬萬人都用國貨，穿國貨，非遇到我們中國沒有出產而又必須用的東西，絕對不去購買舶來品，不要以爲我們中國出產的東西沒有人家精緻，外國來的東西比我們好，現在我舉一個例子說吧，俄國是出蘋果很多的國家，除了供給我國民需要以外，把剩餘的運到外國去賣，比方在他國內可以賣五分錢的，到中國來只賣三分錢，照理說，這是極矛盾的事情不合經濟原理的，但是在俄國國營事業方面去看，是毫不奇怪的，因爲本國的東西賣給本國人，不管價錢貴了多少，他的利潤總還是在他本國，運到外國去賣，因爲要同人家競爭的關係，所以他寧可賤價銷售，以吸收國外金錢，反觀我國的情形，無論是穿的用的，多半總爲歡喜舶來品，所以，在個人方面大多數人感到經濟困苦，在國家方面利權外溢，結果弄到受外國的欺侮！我們要節約就是要救國，我們中國有了國民經濟建設，國民經濟建設能夠發達，國家自然強盛，鄰邦也就不

敢來欺侮。現在中央提倡國民經濟建設，與節約運動，大家一致奉行，相信過一個相當時間，國家經濟，總有相當基礎，使我們的敵人起敬仰，不致於再來欺侮我們。以上四條是

切實去做，在家庭，親友之中，同時實行節約，相信幾年之後，中國的國際地位，一定可以提高，國家一定可以轉弱為強。

否可行，給大家做一種參考。以兄弟看起來，大家如果能夠

### 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迄太原省城，中經榆次至太谷枝路，沿綫多為產煤之區，而陽泉紅煤，井陘烟煤，尤為特色，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，購車、車位整潔，倍極舒適。(二)尋常快車三次四次、每日由石家莊太原府對開，備有頭二三等客車，購車、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，每日行駛，備有二三等客車。(四)混合夜車 每日由太原晚八點開，翌晨七點半鐘到石家莊，可改乘平漢第21次車南下，第42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、太原府六站為客運聯運站，辦理旅客，行李及包裹聯運。(六)娘子關游覽區，凡往該處游覽者，購買來回票，本路段內按五折核收票價。(七)石家莊太原府兩站，均建有大飯店，租商承辦，地址適中，房屋寬敞，房飯價廉，招待週到。(乙)貨運業務(一)本路全路各站一律辦理整車及零担負責運輸及各路聯運。(二)煤炭運費 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，尚有多數車站倉庫，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



## 鐵路要訊

### 部訊

#### (甲) 頒訂國營鐵路處理文書辦法

鐵道部鑒於國有各路處理文書辦法極不一致特通令各路如次：「查各路車務段長站長之主要職責，在於辦理行車營業以及監督指揮所屬員役之工作，故對於文書處理之手續，應在可能範圍內，力求簡捷明瞭，藉期增加工作效能，茲訂定『國營鐵路管理局車務處段站處理文書辦法』七條，及公務用紙暨寄遞公文，報單，清單等格式四種，仰即遵照辦理具報爲要」等語。茲將該項處理文書辦法探錄如次：

(一) 各路車務段站處理文書除另有規定外，應依本辦法辦理，其未經本辦法訂明者，得依照各路向來辦法辦理之，(二) 各段呈處核示或飭站遵行文件，均用車文式，1，甲，

乙，呈處核示者，複寫二份或三份，由各處自行酌定之，複寫二份者，以一份存段備查，一份呈處，複寫三份者，以一份存段，以二份呈處，除一份存處外，一份批復原段，各段飭站遵行者，複寫二份，一份存段備查，一份寄站，(三) 凡由處飭令遵行文電，除逕致該管段長外，如已抄致各站者，該管段長，即毋須再轉，但須負責稽查，已否遵照辦理，(四) 各站呈段核示文件，均用車文式 1，甲，乙複寫三份或四份，由各路自行酌定之，複寫三份者，以一份存站備查，二份呈送主管段，主管段能決定辦法，即在原呈批示欄內，用複寫紙填寫批語，以一份存段備查，一份發還原站，若主管段不能決定，即在原呈簽註欄內，用複寫紙填寫意見，以一份存查，一份呈處，其複寫四份者，由段以二份呈處，除一份存處外，以一份批復原段，按照各路向定辦法，各站

如有直接呈遞文件之必要時，亦複寫三份或四份，由各路自行酌定之，以一份存站備查，一份抄呈主管段，一份或二份呈處，由處以一份存查，其他一份批復原站，車長呈段或呈處文件，亦用車文式1，甲，乙，其辦法與各站呈段呈處文件相同，(五)各站段寄遞車務處之公文報單，除機密公文及證券鈔票，應另用火漆密封外，其普通公文應填用公文寄遞清單，(車文式2)，又寄遞運輸，營業，計核等課報單應分別填用印就報單清單(車文式3)，(六)公文寄遞清單及報單清單(車文式2，3)，應用複寫紙繕寫三份，以一份存查，兩份隨同公文寄遞，其中一份，由處收件人簽名蓋章發還，一份由處收件人存查，(七)由處寄發各段站之文件，應由各路酌製帆布信袋，或特製厚紙信封，逐日彙寄，以免逐件填寫信封之煩，其由段站寄呈處課之文件或報單，應利用由處寄發之信袋或特製信封，逐日彙寄。

### (乙) 注意行車傷亡人命事變

該部以行車事變，不特減低運輸效率，且足以影響路譽，迭經令飭所屬各路切實防範，但查各路行車傷亡人命事件，層出不窮，仍未稍減，頃特根據本年一月至三月各路傷亡

人命事變統計，分類列表，通令各路，力謀事變之減少，並研究其原因，切實防範，開前項統計，搶越軌道七十三次，沿軌行走六十八次，攀登列車四十九次，無票乘客中途跳車三十五次，車未停妥冒險跳車三十三次，車場拾煤十七次，員工工作不慎二十二次，其他十八次，總計三百十五次，又聞該部以傷亡人命事變之主要原因，固在被害人之不不小心，但各路補充防範設備，員工隨時切實注意，尤為鐵路之職責，現已列舉防範要點及補充設備等項，飭屬注意認真辦理，並獎勵各路員工，儘量條陳關於防範事變具體辦法之意見或論著，以資採用。

### (丙) 訂定聯運貨損失賠款計算方法

該部聯運處以國內聯運規章規定負責聯運貨物，在運送期內，如有損失，其不能證明在何路發生者，應由經運各路，按照所得運費比例攤認，其負責費及各路加價費，是否包括計算在內，亟應明白規定，特通令各路嗣後關於聯運貨物損失攤認計算方法，除負責費已包括現行運價之內，應列入計算外，餘均按照實得運費比例分攤，至於加價，概不計算在內。

### (丁)購料委員會籌設材料試驗所

該部購料委員會以經購路用材料，缺乏試驗機關，致辦理選擇驗收等事務，均感困難。國外材料之檢驗，雖經委託山柏及饒伯特兩工程司分別辦理，但以遠在歐美，監督不便，故檢驗結果，難免其不能滿意之處。至京滬滬杭甬及膠濟兩路，雖有試驗所之設置，惜規模甚小，不足以應他路之需要。該會爲使購料經濟，且能採用優良材料起見，乃有籌設材料試驗所之計劃。此項計劃，現經呈奉批准，分籌備，成立及擴充三個時期進行。在籌備時期，其工作爲(一)準備應購之設備，(二)規劃與京滬滬路現有各試驗機關合作辦法，(三)統一各路現有試驗所組織及管理，(四)收集各方材料試驗標準，(五)整理各路材料規範及(六)培植材料試驗人才等項。籌備經費，已有着落。一切工作，均已分別進行。至將來該所成立後，所址設在何處，尚在勘察中，一時尙難決定云。

### (戊)審擬鐵路承辦軍運車輛裝運之標準

該部以鐵路承辦軍運，對於車輛裝載標準，迄鮮明文規

定，因各部隊官兵等級之不同，軍火器材種類體積之各異，致各路所撥與各軍所需車輛，甚難求種類上及數量上之適合，小則虛糜車位，大則肇生事端。爲求軍路兩方便利起見，業經擬具軍運車輛標準表，令發各路，備供辦理軍運之參攷，並飭根據事實需要，參照此項辦法，列表呈核，以便彙集各路意見，規定各種官兵及軍用品所需各種車輛之合理標準，俾軍路雙方，均能有所準繩。

### (己)簽訂借款合同建築川湘黔成渝等鐵路

該路爲建築湘黔川桂等鐵路幹綫，需用資金甚鉅，前經呈准 行政院發行第三期鐵路建設公債一萬二千萬，爲建築資金。該公債計分三年發行，本年份發行部份四千萬元，業經遵照該公債條例發行。目前各該幹綫中之川湘黔成渝等鐵路，積極籌建，需款孔亟，爲籌集現金，以應事機起見，特會同財政部以上項公債票及其他債票爲抵押，先後向中央中國交通三銀行訂借國幣貳千貳百萬元，與中國農民銀行上海分行訂借國幣叁百萬元，與上海郵政儲金匯業局訂借國幣壹百萬元，三共借款二千六百萬元，業經分別簽訂正式合

同。

### (庚)改組秘書廳

該部爲求組織嚴密促進行政效率起見，特將秘書廳改組，將原有之機要室、統計室、編譯室、圖書室、改爲機要室及研究室，機要室計分兩組，掌管一切機要文件，研究室計分四組，第一組掌管調查研究事項，第二組掌管統計事項，第三組掌管編輯事項，第四組掌管圖書及收發事項云。

### 職員動態

- (一)派王炳南，黃卓，章勃，爲專員。
- (二)專員徐德培停職。
- (三)派張競立兼充中比庚款正委員。
- (四)派朱起鰲兼充中比庚款副委員。
- (五)技士黃載邦，李德邵免職。
- (六)專任技術員周勵另有任用，遺缺派曾潤琛繼充。
- (七)技士鄒鴻翔另有任用。
- (八)代理技正程家駿，汪菊潛奉令實授。

## 京滬路

### (甲)實行遷居

京滬滬杭甬鐵路管理局原在上海北站之局所，自中華民國二十一年一二八淞滬事變被燬後，常租屋辦公，租金既負擔極重，辦事又不甚聯絡，該路當局，爰積極謀重行建造。會該路贍養儲金委員會，謀儲安全投資途徑，協商以後，決由贍養儲金委員會撥款七十萬元，交由路局計劃建造大廈一所，作爲局所，其本息分十年清償，即以現支賃屋租金，按月攤還，期滿此屋即歸路局所有。地點經部路間幾度考慮，最後決定在上海北站東首沿新民路有基地上。隨聘董大酉建築師設計圖樣，並由該路工務處計劃房屋結構，即于二十四年十月標由徐順興營造廠承辦建築工程。同年十月十七日開工，至本年九月二十四日全部工竣。該路管理局即于二十六日起將原租河濱大廈之各處室課分批遷入，十月一日起全部在新局所辦公。並擬于十月十日招待該路外站同人參觀。

### (乙)籌辦內勤員司一律穿着制服

最近中央規定參加總理紀念週，應一律穿着制服或中山裝，或藍袍黑褂，該局因參照鐵道部辦法，規定內勤職員未

有規定制服者，一律備帶中山裝，女職員應服鐵道部之女職員制服。嗣經分由總務，材料兩處向章華毛織公司訂購衣料，並選定餘昌號承辦此項服裝，訂定華達呢每套國幣十六元五角三分，嗶嘰每套國幣十三元另二分。即于八月間分別簽名定製，並量尺寸，計定製華達呢者七七二套，定製嗶嘰者五五套。嗣因章華毛織公司所存現貨質料稍差，特將全部衣料重新趕造，以致交貨日期，一再延緩，大約十月中旬，當可全部完成。

### (丙) 舉辦行車人員急救創傷訓練班

該路現正積極籌備行駛飛快車，對於行車人員急救創傷訓練，非常重要。當由總務處衛生課召集車工機警各處代表，商定將上述各處署中尚未受過急救訓練之行車人員，約共二百七十餘人，分為九班，自十月一日起，在上海、鎮江、杭州三醫院，每月各辦一班，儘三個月內訓練完畢。並即席通過暫行辦法一種，茲錄如下：

### 京滬滬杭甬鐵路管理局行車人員急救創傷

#### 訓練班暫行辦法

#### (甲) 總則

(一) 本辦法依照本路管理局通字第四三三號訓令，由有關係處署會商抽調，於不妨礙工作條件之下，將全體行車人員，輪流實施急救創傷訓練，以備萬一行車發生事變，傷及旅客員工時，得以急施救治。

#### (乙) 組織

(一) 凡本路各車長，查票員，工務處各段廠監工工頭，及各段軌道監工工頭，機務段司機務查，隨車警長，均應受急救創傷法之訓練。受訓練人員，由各關係處署分別輪流選派之。

(二) 急救訓練班，由本局總務處衛生課組織之。以本路各醫務區醫院為訓練處所，由各該院醫師，擔任訓練事務，其訓練處所與分段辦法，依照附表規定。

關於滬杭甬線杭甬段訓練事務，就近由鄞縣站診療所醫師，與各主管段廠接洽辦理。

#### (丙) 手續

(一) 每班學員暫定三十人。每班訓練時間為四星期，每星期受課兩次，每次二小時。共十六小時。依次輪流，直至應行訓練人員，全數訓練完畢為止。

(五)各處署選派學員，須於開學前一星期，由主管長官將名

單開送担任訓練之醫院。

(七)各醫院須於開學前一星期，將訓練班受課時間，連同學

員名單，呈報衛生課備案。

(八)已受衛生隊，護士訓練班及急救病創訓練班之各處署人員，不再選派。

(丁)課目

(九)講習課目，暫定如左：

第一星期 身體之構造，防病與救險，救急藥品及其用

法。

第二星期 創傷救急及止血法，骨折救急。實習。

第三星期 燙傷，暈絕，電擊，溺水等救急，人工呼吸

法。實習。

第四星期 中毒救急，疾病救急，看護病人常識，扛昇

病傷，實習。

上項課程課本，以衛生課編印之「救急病創常識」，及衛

生署編印之「戰時急救法」為課本。

(十)學習期滿，由衛生課派員監考。及格者發給證明書，成

績特別優良者，得由衛生課呈局予以獎勵。

(十一)凡學員在訓練期間，請給病假或事假者，須經擔任訓

練之醫師許可，如請假在三小時以上者，不得參與考試

，須在下期補習後再考。

(十二)學員訓練期滿，經考試及格後，遇有急病創傷，須實

施救護工作。並得由各醫院醫師，隨時考核成績，呈報

(丁)更改蘇嘉鐵路行車時刻

滬杭甬鐵路管理局代管之蘇嘉鐵路，在七月十五日通車之初，因路基疏鬆，規定機車行駛每小時不能超過三十五公里，故自吳縣至嘉興，全程須行駛二小時五十五分鐘。現行駛速率，已逐漸增至每小時五十公里，因決定自十月一日起，更改行車時刻，全程行駛時間縮為二小時十五分，比前減去四十分鐘。車次除原有之客貨混合列車往返各四次外，增加備行貨物列車上下行各二次。其更訂後之行車時刻表如下：



(一)上行 嘉興至吳縣

站名	嘉興	王江涇	盛澤	平望	八坼	吳江	相門	吳縣	站名
嘉興	七·〇〇開	七·二四開	七·三九開	七·五九開	八·一九開	八·三九開	九·〇五開	九·一五到	吳縣
嘉興	九·三五開	九·五九開	一〇·一四開	一〇·三二開	一〇·五四開	一一·一四開	一一·四〇開	一一·五〇到	吳縣
嘉興	一二·四五開	一三·〇五開	一三·一八開	一三·三六開	一三·五五開	一四·一五開	一四·三七開	一四·四五到	吳縣
嘉興	一六·五〇開	一七·一四開	一七·二九開	一七·四七三	一八·〇九開	一八·二九開	一八·五五開	一九·〇五到	吳縣
嘉興	二〇·三〇開	二〇·五九開	二一·一四開	二一·四四開	二二·〇九開	二二·三二開	二二·五五開	二三·一五到	吳縣
嘉興	二三·四〇開	〇·〇九開	〇·二四開	〇·五四開	一·一九開	一·四二開	二·五二開	二·二五到	吳縣
嘉興	八十二次	八十四次	八十六次	八十八次	五十二次	五十四次			
嘉興	混客	混客	混客	混客	備貨	備貨			
吳縣	六·四〇開	六·五二開	六·五二開	六·五二開	七·一八開	七·一八開	七·一八開	七·一八開	吳縣
吳縣	九·五五開	一〇·〇七開	一〇·〇七開	一〇·〇七開	一〇·三三開	一〇·三三開	一〇·三三開	一〇·三三開	吳縣
吳縣	一二·五五開	一三·〇七開	一三·〇七開	一三·〇七開	一三·三三開	一三·三三開	一三·三三開	一三·三三開	吳縣
吳縣	一七·一〇開	一七·二二開	一七·二二開	一七·二二開	一七·四八開	一七·四八開	一七·四八開	一七·四八開	吳縣
吳縣	二〇·〇〇開	二〇·一〇開	二〇·一〇開	二〇·一〇開	二〇·四三開	二〇·四三開	二〇·四三開	二〇·四三開	吳縣
吳縣	〇·一〇開	〇·二〇開	〇·二〇開	〇·二〇開	〇·五三開	〇·五三開	〇·五三開	〇·五三開	吳縣
吳縣	八十一次	八十三次	八十五次	八十七次	五十一次	五十三次			
吳縣	混客	混客	混客	混客	備貨	備貨			
八坼	七·三八開	一〇·五五開	一三·五六開	一八·一〇開	二一·〇六開	一·一六開			八坼

(二)下行 吳縣至嘉興

平	望	八·〇〇開	一一·一五開	一四·一六開	一八·三〇開	二一·五九開	一·四九開
盛	澤	八·一八開	一一·三三開	一四·三四開	一八·四八開	二二·〇一開	二·一一開
王	江	八·三三開	一一·四八開	一四·四八開	一九·〇三開	二二·一六開	二·二六開
嘉	興	八·五五到	一一·一〇到	一五·一〇到	一九·二五到	二二·四五到	二·五五到

(戊) 免費行李試辦對號標籤新法

該路各站運出之免費行李，向係按照收費行李辦法，填發行李收據。現為改善起見，經採用對號標籤新法，由上北站先行試辦，成績甚佳，因於九月一日起，所有上北，南京兩站運出至該路各站之免費行李，一律試行對號標籤新法。其用法如下：

新式免費行李對號標籤用法說明

(甲) 起運站須知

(一) 旅客交扣行李，過磅員司確定應屬免費者，即須開填新式標籤，將行李之類別，分別填寫於原主聯及存根聯內，其總數尤須填寫清楚，同時將所有客票加蓋行李圖章，連同原主聯，標籤，交經手行李伙將原主聯及客票交

還原主，然後繫縛標籤；其存根聯則由過磅員司交登錄路單員司，逐件登錄路單，並保存查考。如遇有超過免費重量之行李，仍照向來辦法辦理。

(二) 登錄路單員司，須依照存根聯逐件詳細填列於路單上，以便到達站提取時有所參考。

(三) 縛繫標籤，須擇行李之最明顯及妥適地位，并須繫牢，以免脫落。

(四) 大批行李，不論件數若干，交原主收執，作為提取憑證者仍為一紙，即以扣結該批行李之標籤中最先一號復加至某號字樣。例如行李十件，票號為〇〇〇一至〇〇一〇者，即將〇〇〇一之原主聯及存根上加至〇〇一〇號字樣，交原主收執。其〇〇〇一至〇〇一〇之原主及存根聯，均由出發站存留，按日造報彙解會計處。但填票時須詳細注意其起訖號數是否相符，填寫時須用墨水筆

爲之，筆跡務求清楚，免致誤會。

(五) 收費與免費之行李路單，必須分別登錄，以示區別。

(六) 在出發站裝車前，發見無號標籤之行李，而無法證明爲何站者，則將該無號行李停止運出，並電各關係站查照。

(七) 車長在車上發現有標籤失落或卸車時發現有一件以上之無號行李，無法證明其確屬該站者，可將該項無號行李，隨車帶交列車最後終點站行李員司簽收候認。

(八) 遇有錯誤或臨時發生事故，須將已發之原主聯作廢者，其原主聯及標籤全份，均須按日造表彙解會計處。

(九) 過磅時發見行李無鎖，破壞，空件，須在原主聯，標籤，及存根聯上加蓋戳記。

(十) 過磅員司在上下值移交時，按照售票員司辦法，詳核票據之起訖號數，並登載紀錄簿內，加蓋印章，以憑查考。

#### (乙) 到達站須知

(一) 簽收行李員司須注意出發站之免費行李路單，如遇短少或字跡模糊，必須由車長之路單上抄錄一份。

(二) 未經提領之行李，立即登錄進口登記簿，登記時須詳按

出發路單每批之起訖號入簿，以免錯誤，提領時更須注

意原主聯內所書之起訖數，是否與路單及行李相符合，

始得交提。提去時將行李上之標籤逐件撕下，連同原主

聯，立刻加蓋對出作廢印章，並日期戳記，翌晨造報彙

解會計處，以憑核計存棧費。如查有未經提領，而已存

入進口間內之行李，未將號數，件數登入登記簿內，以

及業經對出之原主聯及標籤無作廢圖章者，以舞弊論。

(三) 如卸車時收到無號行李者，須在車長路單上簽明，其已

經失落之標籤，在彙解時須註明理由。

(四) 原主聯由旅客遺失，除照章另具保單外，並須詳細查核

原主件數及各件內容。

(五) 存棧未領之行李，每日須檢視其原標籤有無遺落，日期

過久，須加縛舊式硬標籤，書明原出發站名，號數，到

達車次，及日期，以防原有之標籤字跡模糊或失落。

#### (己) 規定聯運沿途零擔車車位分配辦法

該局車務處以該路對於聯運沿途零擔車各站預留車位一節，分配尙未能適當經另行擬訂「聯運沿途零擔車車位分配

辦法」七條，通飭各站及各關係人員遵照。原辦法如下：

### 聯運沿途零担車車位分配辦法

- (一) 各站如有津浦，北寧，膠濟，隴海，江南等路聯運零担貨物待運，須於每日第五〇二次車，由各該站開出後，立即查明件數，貨名，重量，體積，及到達站名電請上北貨棧站長籌備車位，該項電報應隨到隨送，不得延擱。
- (二) 上北貨棧應將收到各電彙集一起，通盤籌劃，審查所用聯運零担直達車輛號數，斟酌支配，配妥後，如有空餘車位，始行支配裝運本站自收聯運零担貨物；（不能併入整裝零担車內者）如原有車輛不敷支配，應請調度所設法在上北或中途加掛車輛，以應需要。同時並須分別電復各站，告以囑留車位在某號車內，一面填發沿途零担車知照書，交押貨司事收執，以利查考。
- (三) 押貨司事應沿途隨時查明各個車輛，除上北站所裝貨物及加入某某等站（即請預留車位之站）待裝貨物而外，是否該車內仍有空位餘剩，如有，應酌量接受各站零星貨物，不得藉口該站事前未曾電請預留車位或知照書上未曾註明，便予拒收。
- (四) 押貨司事應憑沿途零担車知照書，監視各站所裝貨物不得超過預留之噸位。
- (五) 車內貨物應儘量排緊，並妥為堆置，沿途各站站長應飭裝車人員協同押貨司事辦理，不得虛糜車位。
- (六) 各站如有預留貨位而實際貨物並無所留之噸數以致妨礙他站待運之貨者，押貨司事應即報告段長查究。
- (七) 各站查閱沿途零担車知照書內，已載有該站預留之空位而押貨司事不肯收納，該裝車人員應即報告站長轉呈段長查究。

### 津浦路

#### (甲) 柳泉站撞車事變詳誌

十月一日晨一時餘，本路三〇六次平浦通車與二六七次煤車，在柳泉站相撞，茲將詳情調查如下：緣柳泉站北端即二郎山口，彎道重重，又係下坡道，內外揚旗間，有樹木房屋遮蔽視線，致司機人瞭望及停車均感困難，要為出事之主因。至傷亡人數，計三〇六次車旅客輕傷九人，均經臨時包紮於出事兩小時後，即移乘由北來三〇五次車北上，其餘客貨完全無恙。車上工人計死司爐二人，重傷工警三人，輕傷

十三人。關於車輛損失計三〇六次機車之號前部車鉤及擋板受傷，汽缸鍋爐輪軸部份無損。全機車短期即可修復。二六七次機車之號前部爐座損壞，鍋爐完好，亦即可修復。又三〇六次三等客車一輛一端車身損壞，餘除間有玻璃震碎外，均無損傷。二六七次煤車損壞三輛，大修後仍可使用。總計被損各車修復費約需三萬元左右。現對此負責員工，加以查究。

### (乙) 躬景圖書館於十月一日開放

本路躬景圖書館，自九月十五日開始辦公以來，積極佈置，祇以編目手續浩繁，一時未克就緒。為適應同人需要起見，先將報紙雜誌兩種，自十月一日起開始閱覽，時間暫定下午十二時一刻起至二時止。所有閱覽室內架上書籍，亦可隨意取閱，但不得攜出館外。

### (丙) 規定員工請假暫行規則

本局以各處會簽呈稱：本路員工請假規則第八條關於每月得請半日假二次，不簽請假單之規定，根本取消，對於實際上因事請半日假者，應有規定，茲另定條文如下：

員工因事或病請假半日者，應簽具請假條，呈請主管人核准登記。凡原因相同之半日假積至二次時，即以一日計算，由主管人員隨時填具請假單，註明請假日期，照章呈核，截至年終，如餘有事假及病假各半日，尚未併計，應作事假一日計算，照章填單呈核，如僅餘事假半日或病假半日，准免填單呈核。

### (丁) 修理蓬布應付冬季貨運

本路車務處以貨運旺季，驟將屆臨，蓬布需用，日益迫切，現在浦口站積存損壞待修之蓬布，截至本月五日止，已達七百四十九張之多。特於前日呈局，擬請援照二屆包修成例，繼續舉行三屆包工修理，以五百張為度。至於材料一項，現浦口材料廠，存有舊購二號帆布六千餘碼，雖材料稍次，但以時機急迫，惟有儘量利用，已予批准，所有包價，並已由局飭會計處照撥矣。

### (戊) 愛西輪更名金陵

本路輪渡以愛西輪名，係根據英文 ASIA 拼出，本埠隸屬南京以此名輪，殊不相宜。茲改金陵二字，用副名實，已

飭銅匠照做矣。

### (己)會計處添購公事袋

本路會計處以各站每日所繳票據報單，不分客貨運，均裝於同一公事袋內，自新式報單實行以來，日報單種類增多，每日點收，殊費手續與時間，各大站及各中站之客貨運報單，分兩人辦理者，計有三十站，即令該三十站客運票據報單，與貨運票據報單，分裝兩袋，以便各站裝寄，並便點收，又因各站現有公事袋不敷應用，准購小號公事袋二百隻，以便分發。

### (庚)查獲盜竊鐵道附屬物品案犯處判辦法

本局接鐵道部隊警總局函，以前因各路盜竊鐵道附屬物品破壞交通案件，層見迭出，因循例解法院按普通竊盜犯從輕論罪，實不足以示懲儆。經呈軍委會略稱鐵道附屬物品，無一不關行車安全，如揚旗號誌燈等，一有盜失，則立肇撞車慘劇，至道釘墊飯鋼軌枕木等，尤為鐵道構成之主要物件，如被盜取，慘禍立見，故此種竊盜案件，至為嚴重，今後關於此等案犯之查獲，若不適用特別審判從嚴懲治，誠恐

匪風所播，危害愈甚。懇嗣後查獲盜竊鐵道附屬物品案犯，概不移送法院，依其情節輕重，由查獲警署解就近綏靖公署暨軍事委員軍法處，依刑法第一八四條公共危險罪，及危害民國緊急治罪法第五條第三項破壞交通罪處斷，並懇令行各地綏靖公署遵照，暨頒發佈告實貼各路站點曉諭周知。已奉指令照准。除分令各路警署遵照嚴密查拿解辦並佈告外，本局已飭各關係部分知照矣。

### (辛)工會選舉理監事

本路工理事會，定自本月十六日起，定期三天，在浦召集全路代表開會，並改選該會理監事，本局已派專員高禮安王錫符為監選員。

### (壬)規定到達站退還貨運到付運雜等費處理辦法

本路會計處以到達站對於退還到付貨物運費及雜費等項，手續紛歧，為便於查核起見，特規定辦法：凡到付貨物運雜各費如由到達站退還貨商，應填發訂正單，向該貨商取具商人領款收據，並填列於會檢訂正日報單具報。至於該貨票之到付領貨出門證，及會檢[21][32]各報單內運進到付

各數，仍照貨票內原數填列，已通告各站各營業所遵照。

## 粵漢路

### (甲)九月十一日撞車經過

粵漢路通車，上月十一日晚由廣州北上之二十二次車，十三日晨五時，行至長沙附近易家灣站與大托舖站之間，與湖南公路局由長開衡州汽車相撞，結果機車一輛，三等客車三輛撞倒，死旅客八人；重傷者十三人，鐵軌損壞三百尺，公路局汽車亦成粉碎，死傷人數不詳，路局據報後，當飭工務處趕修路軌吊起車輛，將傷者送附近醫院，死者候親屬認領，並將照鐵路條例撫卹，一面嚴懲在路肇事人員。至此次肇事之責任問題：據路局負責人談，因公路綫與鐵道綫係平行，公路汽車司機者，竟駕車與火車賽跑，因火車過處，風力甚大，汽車司機者偶一不慎，致將汽車全部撞入機車後部之水櫃車下，水櫃車受阻跳起，將機車出軌，三等車三輛接連翻身，其責任問題，全在公路局之司機不慎，甚屬顯明，當時若汽車暫停馬力，則決不致為火車所捲也。

### (乙)酌量情形修正武昌開車時間

該路武昌廣州間，直達通車，規定每月期二五兩日由武昌東站及廣州南站兩頭對開，再車組織，共客車兩列，每列掛頭二等客車、餐車、炊車，行李車，郵政車，守車，各一輛，三等臥車三等客車二輛，共計十輛，近日來直達旅客，日漸增多，行車經過情形甚佳，時刻亦頗適宜，惟武昌東站開點，在冬季似嫌稍晚，擬酌量情形及旅客方面之需要，將時刻表再行修正，並已將廣州衡陽間直達客車，即行停開，又該路新訂全線價目表，及貨物運價表，前經該路整理委員會呈部核准，業經趕印就緒，聞下月一日起，一律實行。關於前湘鄂段原有之加價一成，於同日起免收，又前湘鄂段對於貨主自辦裝卸之貨物貼費，實為營業之梗，亦自同日起取消，其他關於第五六次特別快車，頭等客票按八折核收票價一節，現在該路客運票價，經整理委員會呈部核准，定自九月一日起實行，所有前奉令准之頭等客票，按八折以免抵觸，並查三等臥車之中舖坐位費，原定與上舖同為一元，惟該路自有三等車臥舖以來，旅客多爭購中床，每生爭執，茲決將由中床位費，改為每夜一元二角，以示區別，而昭平允。

### (丙)鐵道部定該路為一等局

鐵道部以該路全線長約一千一百公里左右，而收入平均每月將在八十萬元以上，核與一等局之標準相符，故已明令定該路為一等局矣。

### 職員動態

部派潘晉，凌驥，陳毓英，胡慶驥為該路管理局秘書。

### 平綏路

#### (甲)抽換枕木增高行車速率

平綏鐵路已自本月一日起，開始縮短行車時刻以來，經過情形，頗稱良好，平包特別快車，已由二十四小時之行程縮短二十一小時，其普通客貨運輸行車時刻，亦各有相當縮減，行旅貨運，咸稱便利，惟該路當局認為此種改進，尙未達到理想境地，現正籌議添購車輛，繼續抽換枕木，以便明年再行縮短行車時刻，茲將各情分誌如次。

客貨運輸之安全及速度與車輛路軌之優劣，關係至深且鉅，平綏路以沿線氣候過於嚴寒，客貨各項車輛之車軸，其所用以減少磨擦力量之油質，經過寒冷地帶，易於凝結，失其效用，故時有發生車軸起火之危險，此為該路所受環境之限制，非人力所能挽回，只能於事後籌謀補救，而難於事前

設法預防，至於行車之安全，車輛之優劣，亦頗關重要，現該路因車輛缺乏，不敷分配，其已用舊之車輛，亦以無法替換而暫時勉強應用，此為該路貨運仍未能完全免除危險之一大原因。

抽換枕木目的在堅固路軌，以期行車時刻之縮減，現該路行車每小時達四十八公里，與歐美各先進國相較，固瞠乎其後，即與國內各大鐵路較，亦尙難望其項背，據該路當局表示，本路因限於經費，諸項改進工程，未能放手進行，但已決定將各項非重要工程從緩進行，移此項經費，作為抽換枕木需用，現本局正商議籌款六十萬元，呈請鐵道部代向美國廠方訂購枕木二十萬根，此款在本路或覺稍鉅，將來或分兩批購置，大約明年可運到一批，先行開工抽換。

路軌枕木在繼續抽換之後，路軌比較堅固，則行車時刻亦可繼續縮短若干，以此次抽換枕木之數量及縮短行車時刻之比率言，則將來工作完成之後，可望再行縮短三小時左右，即每小時之行程，可達六十公里左右也。

客貨車輛亦為路局之一大問題，該路在前局長時代，僅有客貨車五百餘輛，近經向各路交涉，收還以往借用車輛，並新購車輛，總計已達一千二百餘輛，惟其中已有破舊不



堪使用者約二百餘輛，其能使用者不過千輛之數，故平時車輛稍有損壞，竟難入廠修理，至替換休班之機會，則更無此希望矣，該路現正籌議向外國訂購車底一列，俟運到後，再行裝配車廂，以便各次列車，能稍有週轉機會，此項計劃實現後，則現時每月以四千餘元向北甯路租用之列車，即可交還。

鐵路運輸以安全為第一要義，平綏路對此極為注意，自前年起，即於每年之秋季，派工程師數人，率路工分赴各段詳細考核軌道修養工作，以各道班之工作成績，作為獎懲標準，其成績良好者，則提升之，現給予現金獎勵，其工作最劣者，經查出後，立予革退，施行以來，成績頗有可觀，現該局工務處已於一日起分派工程人員，乘押道車赴各道班詳細考核，約三星期之內可以竣事，該處并派技術人員，赴沿路各橋梁涵洞地點，作詳盡之檢視，遇有需要修補之處，即隨時修補，該路沿線重要橋梁有五六處，其中雖有已逾二十年之建築，但經去年考核結果，尚無發生甚大危險之虞。

客貨運輸平綏客運原甚稀少，每月客票收入，最多不過十六萬元，少則十二三萬元而已，不過各段情形不同，如平

張段則客運較多，在前未縮短行車時刻前，即已在平包各次列車之後，加掛車輛，最近則在平張之間，每日加開往返客車各一次，以便行旅，至於貨運方面，前三個月內適值淡月，每月收入約八十餘萬元，自本月份起，貨運可望增加，其貨運暢旺時，每月收入可達百二十萬元，不過在平綏路有一特殊現象，即貨運之不能平均，其由包綏大同等東運之貨物如煤與食糧之類，每較江運之貨為多，故路局時向包綏放出空車，此種損失，亦頗不資，蓋因察綏一般民衆之需要稍低，環境使然，在開發西北未有更良好之成績前，恐不易籌得挽救之辦法也。

### (乙) 修訂大車脚費核收辦法

該路管理局車務處各課段站函以，(一)查零担貨物之運費，裝卸費，及其他雜費，與包件之裝卸費之核收，業已改二十五公斤為計算單位，大車脚費，自應改歸一致，以免紛歧，茲特將該所簡章第五條關於大車脚費一項，予以修改如下，零担貨物或包件，每二十五公斤（不足二十五公斤者，亦按二十五公斤計），送至西直門站，國幣五分，送至廣安門站，國幣四分，回脚三分，回脚三分，(二)又查都頒新訂

輕笨貨物收費辦法，對於零担輕笨貨物，分別特種與普通，照實重加百分之五十或百分之二十，原為便於計算運費，並非增加貨商担負，若大車脚費，同按實重加百分之五十或二十核收，殊與規定之原意不合，故對於零担輕笨貨物，不論特種或普通，應仍一律按實重核收脚費，以上兩項，仰即遵照並轉知貨商，並仰將第一項有關之條文，照改為要云云。

### (丙) 召開機務會議

該路近年來對車工機警各部之改進極著成績，機務處長楊毅最近曾召全體段長在局會議，商討各項改善有效辦法，會議閉幕時張維藩局長特集合到會廠段課長訓話。略謂

今日機務處召集課廠段長及各工程司舉行處務會議，同聚一室，本人蒞止略有數言為諸君述之，(一)年來本路事業進步，機務亦有成績。要皆楊處長指導得法，及諸同仁兢兢業業努力從公之效，邇來外路對於本路雖有好評，然我不如人之處正多，萬不可因而懈怠，仍應銳意圖功，力求邁進，須知他路之物質設備皆勝於我，我則惟有提起精神，苦幹撐持之一法，(二)局內外員司多不紀律化，往往以倨傲為高潔，要知事之成功，皆在朝惕夕乾敬事慎行，未有疏放而能建

設事業者，(三)傳聞外段工目專對於保舉工人升遷，仍有餽送情事，各廠段長務應嚴查，將此種弊竇剷除淨盡，勿任其為非而後罰之云。

### (丁) 車務處規定行車事變預防方策

該路車務處頃函各段站云，查行車事變特別防範週間，原規定為每月一日至七日，經於二十四年九月二十四日，以運統字第四四一一號兩飭遵照，又本年八月七日奉局訓令第一四九號「行車事變預防方策」及「員工獎懲規則」兩種，業於九月八日以運統字第三九九八號函，轉發飭遵各在案，茲查該「預防方策」第二章，車務部份第(二)條略載「特別防範週間，」原規定為七日，茲展長三日，以每月一日至十日為止，」等語，自應遵辦，此後特別防範期間，應即改為每月初旬，稱為「防變旬間」，以符名實，其辦法仍應依照前函所規定之辦法辦理，合並摘要開列於左(一)凡在本「旬間」內發生行車事變，由於在事員工疏於防範者，應即加重處罰，以資儆惕，(二)各員工有能於倉促間，消弭事變於未然者，斟酌情形，從優獎勵，以昭激勸，(三)各段站於本「旬間」經過後，須將管內有無事變，及對於事變之防範並處理各情形

，於該月十五日以前呈報主管處署，並抄呈審查行車事變委員會，辦理行車各員司，應將本「旬間」內，防止事變經過情形，報由主管段站，彙核轉呈云。

### (戊)部令頒發車長服務報告

鐵道部令該局以，查車長服務報告為考核列車到開時刻及其他有關列車行駛事項之重要格式，惟各路現行該項報告，名稱互異，繁簡不一，亟有劃一之必要，茲參照各路所用該項報告格式，製定車長服務報告格式，隨令附發，定自本年十一月一日起實行，由車長填寫送呈車務處，以前所用之類似報告，應即取銷，再各路車務處對於該項報告應詳細稽核，研究改善，以期增進行車效率，不得視作具文束之高閣，合亟令仰遵照辦理云云。

### 職員動態

- (一)派劉佩常陳肇梅為會計處練習生。
- (二)派高鳳閣為機務處段務課工務員。
- (三)派李玉葵為總務處文書課課員。
- (四)派運輸課事務員劉顯銘兼任審查行車事變委員會辦事。

- (五)機務處段務課記升工務員亢思敬調在機務第二段服務。
- (六)車務處營業課司事唐銘石升充該課事務員遺缺派李錫武繼充。

### 平漢路

#### (甲)警察教練所遷漢

鐵道部路警總局，派駐平漢鐵路警察教練所，原設北平，成立有年，該所近以北平原址，不敷辦公，現已遷至漢口，並擴充為三大隊，委黃代典為所長，刻已去漢籌備一切，黃氏歷任旅團長等職，對於警察素有經驗，今後對全路警察，必有一番整飭也。

#### (乙)道內段工料借款正式合同業經簽訂

鐵道部前為促進該路道清支綫內鐵路交通，並發展運輸起見，業經商由中福兩公司同意，借資六十萬元，以充工料，由該路籌展道內展綫，經簽訂借款草合同，專案呈行政院備案，據聞上項借款，業經行政院核准，為資雙方遵守並有確實之根據計，應再另訂正式合同，業經雙方會簽成立，

以前軍合同，已于註銷云。

### 職員動態

- (一) 總務處材料課課員盧致良奉部令調往隴海路服務。
- (二) 工務處技術課見習員張萬久調在馮村橋工區工作。
- (三) 派鄧重耀為工務處技術課見習員
- (四) 會計處檢查課貨運股主任課員吳銘盤調充該課客運股主任課員，遺缺以該課聯運股主任課員劉先鷗調充。
- (五) 平邢警察段檢視員李渤樓，邢鄆段檢視員鄭志道撤職。
- (六) 派楊受瓊為警察署事務員。
- (七) 長辛店存車廠副廠長張嘉祿調充車務處客運管理所駐長辛店主任
- (八) 派邢台車務稽查李塘兼充車務處客運管理所駐石家莊管理員
- (九) 江岸存車廠副廠長熊長丙調充車務處客運管理所駐鄭縣管理員
- (十) 鄭縣貨物副站長袁熾昌調充車務處客運管理所駐江岸管理員
- (十一) 長辛店存車廠課員李廣仁調充車務處客運管理所駐石家莊事務員
- (十二) 長辛店存車廠課員呂壽鵬調充車務處客運管理所駐江岸事務員
- (十三) 長辛店存車廠課員張家臣調充車務處客運管理所駐江岸事務員
- (十四) 機務第一總段檢查車輛工務員調在江岸分段服務談繼先調充鄭縣機務分段檢查車輛工務員
- (十五) 機務第二總段工務員兼檢查車輛員章克森調充長辛店機務分段檢查車輛工務員
- (十六) 警察第六分段段長戴鳳翔奉鐵道隊警務局令調充隴海路警察署大楊第一分段長
- (十七) 派車務第三總段駐段分段長陳世芳兼充車務處運輸課調度所主任調度員。
- (十八) 車務處運輸課調度所主任調度員王育傑，周少棠改派為副主任調度員。
- (十九) 運輸課調度所主任調度員周少棠改派為調度員。
- (廿) 西便門副站長文鶴年調充運輸課調度所調度員。
- (廿一) 運輸課調度所司事師明卿，苑卿雲，范傳波，余傳秀，

鄧振華升充該所調度員。

(廿二)運輸課調度所司事洪恭成升充調度所課員。

(廿三)派車務處實習生馬振剛爲運輸課調度所課員

(廿四)派車務第二總段副總段長鄭耀南兼充運輸課鄭縣調度分所副主任調度員

(廿五)車務處營業課課員林紫垣調充運輸課鄭縣調度分所調度員

(廿六)車務第三總段課員王鎮調充運輸課鄭縣調度分所調度員

(廿七)車務處漢口營業所經理鄭楷楷調充駐平辦事處第一課課員遺缺以該所副經理鄭炎公升充。

(廿八)駐平辦事處第一課課員調局暫派在總務處材料課服務莊成達調充車務處漢口營業所課員

(廿九)長辛店存車廠廠長陳奇暫調車務處服務

## 北寧路

### (甲)訂定維持行車安全辦法

北寧路車務處，以近來國內各路，常有重大行車事變發生，對於旅客生命鐵路財產，均蒙重大損失，該處爲防患未

然計，特列舉關於行車應行注意事項，分爲人事工作兩部份，通令各關係段站員工，于服務時嚴加注意原文如下：

(甲)關於人事方面，(一)員工務須按時到值，散值，(二)員工值班時，應淬勵精神，不得有酗酒，賭博，嬉戲偷情，或私託他人代替情事，(乙)關於工作方面，(一)轍尖務須搬置妥當，隨時打掃，上油刷粉，(二)各項號誌，須照章運用，並應特加注意，(三)列車或車輛應停於警衛標內，以免發生衝撞，(四)站上所堆塊煤石灰，石礫等物，務須距離軌道一，八五公尺以外，(五)貨場禁止吸煙，及存貯易於引火之物，(六)柵門關閉務須扣妥，以免被風吹動，(七)編配列車，應遵章辦理，(八)車鈎務須聯結妥當，車軌運用靈活，以期行駛安全，(九)列車行駛時，各車車門務須關閉妥當，(十)列車及各車之上禁止攜帶火爐，及燃燒他物，以防火患，(十一)車上員工應隨時防範旅客跳車墜車及認真取締無票乘客，以上辦法已抄呈該路局備案，嚴厲施行云。

### (乙)籌設北平營業所

該路爲擴充業務起見，擬於北平設立營業所，前飭由該路車務處編列預算及組織辦法呈核，所有職員，均由該路現

職人員調充，不另支薪，經理朱華，副經理徐承然，業經聯袂赴平，租賃房屋，籌備一切，不日即開始營業云，又該路以車輛延期費核算辦法，應行遵照郵部頒二十四年一月一日貨車運輸通則第二十一條第四項，每噸十二小時，或不及十二小時，核收國幣五角，乃近查各站仍有依照二十四小時核收者，并未注意新訂規則，屢有短收情事，昨日通飭各站一體注意，如再查有短收情事，應由經辦人員照數賠繳，以符功令云。

### (丙) 在津東站擴充列車組合場

該路管理局又函津市府，擬借特別三區七經路附近之地四畝，作擴充東車站「列車組合場」之用，市府因鐵路擴充設備，市方理應予以協助，且該地最近并無築路之計劃，路局佔用，於市府尚無窒礙，惟將來修築馬路之時，須照所佔畝數，收購相連之民地補償，已函得路局同意，准其借用云。

又訊法租界中街，北寧路天津營業所第一分所，現奉令裁撤，即由本月十五日起，停止營業，辦理結束，該分所原有員工，均調北平營業所服務，嗣後英法兩租界及特一區客

運業務，仍由東馬路北寧營業所廣續辦理，以免旅客不便云

### (丁) 招考新學警

該局自局長陳覺生到任以來，對於路務，積極整頓，並創辦警察教練所，造就路警人才，聞第一屆學警於上月畢業後，編為第一中隊，分發沿路服務，護衛該路行車秩序，其第二屆新招學警，自本月四日起至六日止，在平津兩地，開始報名，北平假交通大學鐵路管理學院，天津假扶輪中學為試場，凡高小畢業或有同等學力者，均可報名投考，並不收報名費，畢業後仍分發路上服務，待遇較優，故報名投考者甚為踴躍。

### (戊) 員工捐機祝壽

蔣委員長之壽誕屆屆，各方捐機祝壽者，頗為踴躍，該路刻亦在積極籌辦，已由該局通飭規定各員工捐薪購機祝壽方法，如員工月薪在四十九元以上至未滿五十元者按百分之二抽薪，月薪在九十九元以上至未滿百元者，按百分之五抽薪，計抽十月份十一月份兩個月云

### 職員動態

(一)機務處總稽查室駐局機務段長兼機車調度所主任張緒會辭職照准，所遺兼職，以駐局機務段長歐國材兼任。

(二)駐車務處副站長吳玉寬辭職。

(三)車務處運輸課調度員傅潛光調該處文牘課服務。

(四)車務處運輸課課員魏祖舜調在營業課服務。

(五)車務處文牘課課員汪啓智改派為運輸課課員。

(六)車務處營業課課員范楨，運輸課課員程荷生調在計核課服務。

(七)運輸課課員司光輝調在營業課服務。

(八)文牘課課員陳景唐調在文牘課服務。

## 正太路

### (甲)修築井陘支線

該路附近之井陘煤礦區所產煤餉，暢銷中外，為該路大宗運輸物品。惟該礦場距該路車站尚遠。向由該礦自築之輕便小鐵道轉運。現在礦產發達市場日廣，該項小車轉運，既不敷載運，又有上下倒載之煩。該路為補助省營事業起見，已允建築自微水車站直達該礦區支線一條，測量設計施工

興築，於本年七月開始測勘，並於九月十五日開工所有在事職員，均由該局各處遴派調用，並未增設機關，添加人員。現在該項工事進行甚為敏捷。計年底即可通車。茲分述其事如次：

(1)支線全長 該支線係由微水車站至井陘礦，全線共長十一公里七百五十公尺。

(2)土石方數 填土共計十七萬零五百十三方，挖土共計八萬一千一百七十二方，開石共計七千二百零四方。

(3)全線橋樑涵洞 該支線全線橋樑涵洞計有二十五座 其中以綿河鋼橋為最大，計長一百八十五公尺。

(4)車站 全線共計車站兩處一在五公里六五〇公尺為南正車車站，一為井陘礦車站。

此項工程預期於本年底完成至於將來之運輸能力，每日可以運輸煤量三千五百噸，適合將來井陘礦出煤數量。該路營業收入，當亦能隨之增加。

### (乙)舉辦防水工程

該路橫貫太行山脈，所經山地約佔全長十分之九。每屆

山洪暴發，動輒成災。輕則淹沒涵洞，危及橋樑；重則冲毀路軌，阻斷交通。故該路每年所用防水工款，為數頗鉅；而廿一二兩年防水用款竟達七、八萬元。加以交通之阻滯，損失尤屬不貲。復查以向該路防水用款，用於事先防護者少，用於事後修理者多。該路鑒於往昔之錯誤，認定事前之防護，尤重於事後之修理。爰於本年通盤計劃，先行開濬沿線水道，俾便宜洩，加固堤填增強抵禦。所有沿線防水工程，均皆分別緩急，次第修築，共計一十九處。於兩季前，先後完工。故本年所費於防水工程之費用，僅為四萬餘元，尙未達廿一年之半數。而兩期雖經數處汎濫，卒賴工程之完固，防護之周密，幸告安全，并無阻礙交通之事發生。茲將本年修築防水工程最要數處列後：

- 八十里九一五公尺修理水堤 長十一公尺八公寸 高二公尺
- 一二三公里一五〇公尺修築支牆 長四公尺 高三公尺
- 一二六公里修理水堤 長四〇公尺 高二公尺 及添築護基 長五〇公尺 高二公尺八公寸
- 二〇〇公里至二二〇公里間建驅水堤計十處
- 榆谷支線四公里瀟河修補石堤拋石七百二一方公長及打樁七十尺
- 榆谷支線三十三四公里烏馬河修築水堤及石堤拋石一千

一百立方公尺

榆谷支線二十四公里象牙河增修石堤拋石七十立方公尺及挖河底五十立方公尺。

### (丙) 利用電話辦理尋常速件

該路車務處以鐵路運輸營業處理，貴在敏捷，而公文承轉手續極為繁複，每致發生延誤情事。如遇特種緊急公務運輸時期，尤感迂迴不便。茲為事務敏捷計，規定嗣後凡遇公事可由電話傳達清楚，而無行文牘之必要者，均由電話辦理，不再行文，以資敏捷。並編訂「收」「發」公事電話登記簿各一種，分發各課股及段站依法使用，以便將每次公事電話，分別登記備查。

### (丁) 改善貨列車載重計算方法

列車載重與行車經濟關係至密。載重不足，則機車虛糜；超過拖力，則速度減低。該路坡度既大，彎道復多，故各站間列車載重，互有異同。該路計算貨務列車載重方法，向係以單純噸數為依據，僅加減坡彎度阻力之各別數，而未求算其調整率，故適宜正確之載重，無從求得，運輸能力未能



盡其運用，於貨物暢利頗多窒礙。現依照 部訂辦法與機務處研究，改以調整長及調整重為計算貨物列車載之準則，俾能增進運輸能力，而求得行車經濟。經機務處將本路各區間貨物列車調整重調整長表編竣，將來印發各段站參照施行，於運輸調度上，定多裨益。

### (戊)增加行車車班

該路自實行負責運輸以來，貨運倍增，原有行車車班，不敷分配。嗣經添加石家莊陽泉車班各二隊，以應需要。現全線車站，計石家莊二十隊，陽泉十二隊，太原十一隊，共四十三隊，以之分配值班工作，差堪維持。

### (己)添置車牌及列車行動板

客貨車輛行駛在外，行蹤原無一定。倘無詳密之記載，則無以明悉車輛行動之線索，欲明悉車輛之蹤跡，必感困難。該路車務處為詳細紀錄車輛行動，俾運用檢查便利起見，特添製車牌及列車行動板兩種，俾管理行車者，一覽「客貨車一覽板」及「行車行動板」所懸之各「車牌」，即知各列車組配之詳情。如遇臨時調度，中途摘掛情事，不難迅速處理。

### (庚)添設太谷縣站地磅

太谷縣站為該路榆谷支線之終點站。貨運繁忙。因無地磅設備，不惟手續過繁，抑且耗費時間。於路於商，兩不經濟。現經在該站增設地磅一座，以謀便利。

### 南潯路

#### (甲)最近五年機車用煤及列車速率之統計

該路近五年來列車速率已逐漸增高，而機車用煤數量雖歷年增減不同，然平均計之，亦已減少，茲將其統計數字記之于下：

民國廿一年機車行駛每公里用煤三一·六一公斤，旅客列車速率每小時三三·三公里，貨物列車每小時速率二九·零七公里。

民國廿二年機車行駛每公里用煤二五·五五公斤，旅客列車速率每小時三一·七五公里，貨物列車速率每小時三七·六零公里。

民國廿三年機車行駛每公里用煤一六·一七公斤，旅客

列車速率每小時三四·二二公里，貨物列車速度每小時二九·九五公里。

民國廿四年機車行駛每公里用煤二零·八三公斤，客車速率每小時三七·六七公里，貨車速率每小時二零·八零公里。

民國廿五年機車行駛每公里用煤二六·二六公斤，客車速率每小時四一·三四公里，貨車速率每小時二零·八五公里。

### (乙)甄別轉轍夫

該路范局長以轉轍夫職務關係行車安危，亟應嚴加甄別，淘汰老弱以重行車，爰特令車務處長親往各站將各轉轍夫一一察看，其體格孱弱，目力不佳，年齡太老者或即予除名，或調任內勤，以期減少行車事變，開車務處長，刻正遵令辦理云。

### (丙)警察署員警定期互相遷調

該路警察署以員警服務久在一地易生流弊，特將各段員警互相調動，以資調整，聞此後擬本此原則于每若干時即互調一次云。

### (丁)學警分發各段實習

該路警察署以警察教練所學警畢業期近，特將現有學警卅八名分發各分段實習兩星期，俾皆嫻熟各種勤務。

### (戊)減收精鹽運價

查精鹽一項原屬三等貨品，該路近以該貨運商要求減價，藉體商艱，爰特呈請 鐵部減按四等品收費，以免水運乘機爭奪，刻已奉令照准定自本月十日起實行。

### (己)車務機務兩處合併為運輸處

該路近奉 部令將車機兩處合組為運輸處，原有之車務處運輸課改稱為車務課，原有之機務處稽核課即行改消，機器廠原屬工務員管理，現設廠長一員，即以原工務員代理其職，其餘員司略有更調，至運輸處長一職，即由局長兼領，現已于十月八日開始辦公。

### (庚)修理九江站月台柵欄及雨棚

該路九江站月台上之柵杆及雨棚年久失修，既礙觀瞻，尤妨站務，爰特計劃修理不日動工。

### (辛)規定取締鐵路員工包庇私運毒品辦法

該路以歷奉 部令取締鐵路員工包庇私運毒品，爰特訂定辦法五條如後：

第一條 各站長對於起運及到達之行李包裹須隨時加以注意，如有形迹可疑者應即據實報告不得隱徇。

第二條 無論何種列車在始發站于開行前十五分鐘時應由站長會同路警署職員將機車之炭水車及電燈機器間暨飯車施以檢查。

第三條 無論何種列車到達終點站時應由站長會同路警署職員復將機車之炭水車電燈機器間及飯車施以檢查，在未檢查完畢以前，機車及放置電燈機器車與飯車均不得解脫以防流弊。

第四條 站長對於裝卸貨物時須隨時加以注意，以防貨商勾結夾帶毒品。

第五條 無論何種列車經過中途各站時，站長須特別注意以防私自上下毒品。

## 膠濟路

### (甲)贖路基金已存七百餘萬

據膠濟路葛委員長談收買博山輕便鐵路問題，早經鐵道部批准，指令現已到局，合同已簽字成立，於十月一日點交，由宋若愚負責接收，濟聊路測量完竣，本月可興工，膠濟路贖回問題，將由外部主持交涉，鐵部籌借款項，共同商辦，膠濟路現存贖路基金已有七百餘萬元，至二十七年一月贖路期滿時，可達千餘萬，不敷之款，擬請鐵道部設法籌措云。

### (乙)青平聯運通車展期一個月

該路與津浦北寧籌開之青平青京聯運通車，原定開行日期，係自四月一日起至九月底止，茲以該項通車本年成績甚佳，旅客踴躍，預定床位者：源源不絕，經呈奉鐵部電准予展期一個月至十月底止，以利行旅。

## 國外路訊

### 蒸氣列車速度之最高紀錄

據 Railway Age 雜誌刊載：美國本雪維尼亞鐵路，紐約

支加哥間，近曾造成每小時行駛127.2哩之紀錄。查今日世界各國蒸氣機車行駛速度最高紀錄，計：英國112哩/時，法115.6哩/時，德119哩/時，美國本雪維尼鐵路所造成之新紀錄，今已超過他國之上，實為世界第一云。

### 加拿大減低旅客票價

美法等國鐵路，前曾相繼實行減低票價，可知減低旅客運價一事，實為今日世界各國鐵路普遍之趨勢。與美為鄰之加拿大亦於七月一日起，全部鐵路一律實施較舊運價約減13%之新運價。舊運價原定單程每哩3.4仙，今則改三仙，來回票再打九折每哩僅2.7仙。有效期間亦將三十日改為六十日，再星期尾來回票亦自2.2仙減至1.9仙。他如臥舖費加價費等，亦隨客票減價云。

### 德國鐵路旅客運輸量增加

據德國鐵路調查局發表，一九三五年度德國鐵路旅客運輸量較一九三四年約增9.5%較一九三三年約增20.1%。一九三五年度運輸人數共十五萬五千萬人，延人哩為二五〇萬千萬人哩。較一九三三年度增13.5%較一九三三年度增31.5%。旅客每人平均乘車距離，一九三三年度為15.9哩，但

九三五年度則加16.5哩。德國鐵路運輸成績好轉之原因，實以薩爾地方復歸德國為主云。

### 意國鐵路優待密月旅行者

意大利國有鐵路，近對赴意國渡密月旅行之外國青年夫婦，特將旅客票價，減低七〇%，以表歡迎之意，但上項折扣係以往返為限，不論經何國境站出入均可，有效期間定為三十天，但必要時尚可為相當之展期，中途各站，均可任意下車，毫無限制。

### 日本國有鐵路計劃行駛礮彈式列車

日本國有鐵路當局，現正計劃使用較燕號特別快車，尚為迅速之礮彈式列車，行駛東京大阪間，除靜岡名古屋等大站外，所有中間各站，概不停車。鐵道省技術當局，對於歐美採用之關節式電車與汽油車，均加研究，結果決定採用動力機關頂點之茅塞爾式發動機。製造費十三萬一千元，業經列入一九三七年度預算，明年秋季，即可在東海道線暹其雄姿。該列車係以五車編成，前後兩端，各掛茅塞爾式機車一輛，全列車僅為現行燕號快車所掛車輛之半，東京大阪間距離56.4公里之途程，有六小時即可直達，較燕號特別快車

尚快二小時云。

(按燕號特別快車營業速度每時為69.55公里。)

### 美國鐵道節省費用之一法

據美國鐵道協會副總幹事過姆蓄M. J. Govmley 調查，假如美國鐵道之營業費用一似一九二〇年之標準未力事擲節，則一九三五年全國鐵道之費用尚須增加十萬萬元美金。擲節主策為利用科學方法增加貨物列車之速度百分之五五、三倍，每貨物列車鐘點之毫延頓英哩至百分之九三〇四倍。

### 英國鐵道之七日遊覽票

英國鐵道自實行月期來回遊覽票以來，避暑遊客風起雲湧盛極一時，以本年八月為尤甚。最近各鐵道為便利避暑區內住客週遊附近各地起見，又實行一種七日遊覽票，票價奇廉，在一定區域之內可以無限制週遊各處。現在此項規定區域已有一一八之多，每區行程自二百至二百五十英哩不等。票價為頭等十五先令，三等十先令，攜帶自行車加五先令，狗十先令，售票期間為五月一日至十月三十一日。

## 海軍雜誌

第九卷第三期要目預告

- 新式艦隊砲艦之研究
- 俄國新編制之落下傘隊
- 現代戰法原理
- 英國對於海軍根據地之整理
- 與空軍之種類與其效用
- 空中砲彈之種類與其效用
- 巴爾幹各國之海軍
- 潛艇之過去及現狀
- 各國海軍航空之勢力
- 海軍
- 船舶回音測深機之設備
- 世界最大救難船之建造(續)
- 無線電問答(續)
- 戰前英國海軍作戰參謀團之成立及其發展
- 世界海軍家與探險小史(續)
- 歐戰中德國大海艦隊之戰史(續)
- 日俄海戰史(續)
- 大不列顛之歐戰紀略(續)
- 海軍名將——納爾遜(續)
- 海軍名將——納爾遜(續)
- 海軍辭典
- 輪機辭典
- 其餘細目不及備載

南京海軍部海軍編譯處出版

定價 全年十二册 三元六角  
半年六册 一元九角  
另售一册 三角五分

## 時論旬刊

第三十七號 要目  
中華民國二十五年九月十八日出版

- 抵抗與抗抵
- 我們的戰線
- 九一八五週年紀念感言
- 共黨政治鬥爭的形式轉變
- 蘇島中共之活躍
- 安慶哈吧重振旗鼓
- 復興中華(特稿)
- 整理我國舊稅制與開發所得稅之商討(續)
- 兩淮鹽務之比較觀
- 道與力量
- 堅苦卓絕的重耳
- 沈萬山的考證
- 呂城誌異
- 陸榮廷軼事
- 南宋之滅亡
- 匡岳南峯誌勝
- 日本觀光引導者的黑幕
- 陝北匪情實錄
- 車夫阿根(文藝)

發行者：南京時論旬刊社

地址：南京鐵管巷四達里十八號

定價：零售每册國幣六分 預定半年一元全年二元 國內郵費免收

### 晨 熹

第二卷 第十號  
民國廿五年十月十五日出版

土耳其之宗教與中國回教青年  
 巴勒斯丁的阿刺伯人爲什麼拚命  
 回教之宗教與中國回教青年  
 介紹回教之宗教與中國回教青年  
 今非昔比之敘利亞  
 從伊斯蘭教到參加(續)  
 河北善樂營之回民概况  
 青年團地  
 我對於回教道理的認識  
 要聞(五幅)  
 南京農社發行  
 地址：南京下浮橋清真寺

### 浙江省建設月刊第十卷第二期(農村建設)目次

卷首語  
 政府對於鄉建設運動應有之努力  
 非常時期之農村建設問題  
 非農時期之農村建設問題  
 從農時期之農村建設問題  
 湘湖定山村改進現況  
 湘湖定山村建設計劃大綱草案  
 浙江長安(長興安吉)小瀨口農村改進會組織大綱(二)  
 修正國立浙江大學農學院鄉村建設委員會組織規程(二)  
 浙江省立浙江大學農學院鄉村建設委員會組織規程(二)  
 國立浙江大學農學院華家池農村建設實驗區組織規程  
 浙江省農會農家池農村建設實驗區組織規程  
 一個富有希望的農村  
 東山頭農村素描  
 編後記  
 插圖 未來之鄉建設實驗區(四幅)  
 鄉建工作人員訓練之一瞥(五幅)

### 中央警官學校校刊

第一卷 創刊號 目錄

校長蔣公五旬壽辰頌詞  
 蔣公五旬壽辰紀念歌  
 復與中華  
 廣東國民經濟建設運動  
 中央警官學校學生之使命  
 中央警官學校中我們應有的認識  
 教育長訓話  
 紀念孔子的意義  
 我國現行警察教育制度之估價  
 警察與民眾  
 警察內外勤人材合一論  
 定價每册兩角  
 南京中山門外馬家巷中央警官學校發行

### 現 代 青 年

第五卷 第二期  
中華民國二十五年十月三十日出版

卷首言——誰能實現人類的真文明  
 意大利的青年運動  
 非常時期政府與國民之任務  
 受訓記  
 轉形期的蘇聯青年性生活  
 室伏高信論魯迅  
 青年要有清楚的頭腦  
 青年消息集錦  
 青年年問題解答 編者 名言與軼事  
 現代知識  
 氣滯雲天的史可法  
 南京曉莊農學院學生生活  
 西班牙風土人情素描  
 風雲人物——沙漠之王的伊真，薩特  
 讀者園地  
 童年的創痕(小說)  
 蘇聯北極探險記(十八)

北平內抄手胡同現代青年社發行

歐遊日記

(續)

胡克明

十二月二十三日，星期一。

關於登記馬克，似尙有一言之必要德國自由馬克每 (Free Mark) 磅約換十二，而登記馬克 (Registered Mark) 則可換二十二，實則係同一紙幣，在市中購物完全同值，僅購買馬克之手續不同耳。凡去德國遊歷者及學生等 (外交官除外) 係臨時居住者，照章須購買登記馬克，每日限買五十至二百馬克，但須在德國境外購買，在德國境內使用，且僅限維持本人日常生活，不得購買寄出或攜帶物品。帶入德境之登記馬克，須在護照上加以註明，藉資查驗。在德國境內亦可向德國國家銀行呈驗護照，請匯出外國貨幣至其他國家銀行，同時本人逕函該銀行請代購登記馬克匯至德國憑照領出應用。

按德國章程規定此項登記馬克，只准充遊歷者之生活費，及德國境內之舟車費，但事實殊難辦到，例如柏林境內有國人創辦之文成旅行社專代國人用登記馬克購買世界周遊船票，該社因違犯規章故取極大之手續費，而顧客亦可得相當便宜，各輪船公司為推廣營業計，亦樂於通融，縱被政府查出，有文成旅行社出名負責，與各輪船公司當無直接問題也。荷與輪船公司或旅行社相熟識，則雖不經文成旅行社之手，亦可以登記馬克購得船票，惟通濟隆公司以英磅購船票，雖未佔額外便宜，然於心頗安。德國實行採用登記馬克政策後，所得利益甚多，即以遊歷一項而言，年計增加數百萬人，平均每人在德國消費馬克以千計，每年可吸收外幣數十萬萬矣。德國馬克每人只限攜帶拾個作為零星用度外，不准多數進出國境，違者嚴罰，國人因此種關係犯規受罰，甚至被判徒刑者頗夥，蓋馬克在其他各國價值甚賤，攜至德國境內

則與自由馬克不分，多流出外國一馬克，則德國政府多一馬克之兌現義務，故在嚴禁之列也。

德國經濟情形亦極窮促，歐戰告終，割地賠款，礦產區域均喪失殆盡，僅餘煤礦一項，故金屬油脂等材料均須自外國輸入，即農產品亦感不敷供給，米麥牛羊鷄鴨雞蛋牛油等多仰給於外人，但可注意者，所有輸入一切物品，多係以工業製造品相交換，絕不輕於流出現金，荷某一項物品尚無適當工業品相交換，或相互貿易國家非以現金往來者，則甯可放棄不用，例如全國缺乏牛油曾達一星期之久，終不願以現金購買，德之航空部長演說云：「德國人須犧牲牛油，方可博得自由。」德人受凡爾賽和約之束縛，年來無日不在努力奮發擴展軍備之中，藉圖解脫也。

至德政府對於窮民及失業工人之救濟，亦不遺餘力，除政府指撥巨款外，有各種募捐工作，1. 自由捐：凡旅館，飯館，舟車上及公共處所均置有鐵盒上開小口，俾人民投錢其內。2. 花牌捐：凡通行街道者，贈以紙花或膠質徽章，每個取值二角至五角馬克不等。3. 家庭捐：所有各住戶於每星期日每人捐半馬克。按照慣例，德人每於星期日例應豐食，但為救濟窮民及失業工人起見，只可食一道菜，名曰一品鍋，

其節省之金錢即充救濟捐。公務員及有職業之工人所負捐稅亦重，如所得稅，保險稅，失業救濟捐，疾病保險稅，臨時義務稅等約扣去每人薪金二三成不等。人民結婚生育，政府亦有獎勵，凡結婚者政府得借給一千馬克，分年償還，每生育一男或一女得免還四分之一。工人每生育一男或一女，工廠方面應每月增給十馬克，蓋歐洲婦女多不願生育，故有此提倡耳。

中華民國廿四年十二月二十四日，星期二，翌日為聖誕節，今日午後各機關一律停止辦公，居民多赴市街購物，故商店營業較之平日旺盛，店員應接不暇，行人摩肩接踵，至為熱鬧，每逢聖誕節，友朋間亦相互餽贈，但以小孩玩具及糖果為限，絕無其他禮品，紛擾喧闐，亦若我國佳節景况也，晚七時，各人攜帶物品返家，街市始告甯靜，余為德籍友人約往就餐，余並贈友人一束鮮百合花，花朵肥大豔麗，共三莖價值十馬克。德國習慣，此日晚餐後，家人團聚一室，或品玩日間所購聖誕禮品（註：德人于聖誕節日，為家主者，應購送禮物與父母妻子女）或作各項遊戲及清談，以迄就寢，藉資娛樂。

十二月二十五日，星期三。今日為聖誕節，舉凡機關商



店一律休假，街上清静，絕少行人。

十二月二十六日，星期四。今日各機關商店仍照常辦公營業，余在德參觀工廠，係開始於本月二十三日，第一次爲 Orenstein & Kuppel 之 Spandu 工廠，廠在柏林郊外，專製客車，電車，挖土機，起重機等，德國國家鐵路公司所用之客車，多出於該廠之製造。

十二月二十七日，星期五。今日起參觀 Dreyfus 工廠，此廠爲 O. & K. 公司所有工廠之一，專造蒸汽機車，柴油機車，電器號誌，煤氣機車等，余在此廠參觀連續二日，蓋今後自二十九日起已屆年終，各工廠多預備結束工作，謝絕外界參觀，須至明年一月二日起方始正式開工。

十二月二十九日，星期日，參觀柏林動物園及附近之游星儀 (Planetarium)，此儀置於鐘形暗室內，以電力影射太空之形狀於圓形屋頂上，表現日月星辰之移動，據云此儀僅德國能製造，每製一架須五年之久云。

十二月三十日，星期一。晨起，赴 Lei-dritz Strasse 吾國留德學生總會，閱讀中文報紙，會中備有上海天津南京香港美洲各地出版之中文報紙及德文報紙多份，中外雜誌數十餘種，并設有德文班，備初來學生學習德語，教授爲德人每

週五小時，學費每週五馬，會址距余住宿處甚近，步行需時十分可達，晚間常在此消遣。

十二月三十一日，星期二。今日爲一九二五年之最後一日，德人舊例值此除夕日，娛樂狂歡，通宵達旦，尤以午夜爲甚，全市人民大都遊行街市，男女奇裝異服，雜以化裝表演，歌唱嬉笑，以表慶祝，各人見面均以恭賀新禧互相祝賀，沿街樓窗內均放五彩紙帶擲擊行人，以致街道兩旁樹枝上滿掛彩紙，燦爛繽紛，炫奪人目，此夜人民均極端自由，警察雖滿佈街市之中，而毫不干與，全市充滿和平愉快景象。余于晚間與會垂祺先生夫婦及數友人聚餐於天津飯店，九時餐畢，同去街市觀光，十二時至會君寓所聚談，至翌日午前九時餘始散。

### 詩

丙子六月青溪社同人以疾齋北來公讌於秦淮酒家以秦淮懷古分題賦詩余得鄭安娘

類人

四美詩名最妥娘。獨留白髮閱滄桑。寇湄紅粉爭佳俠。卞賽黃袍已道裝。身恨前朝錢拂水。謗疑樂府孔東塘。如皋自昔

多知己。莫更桃花怨曲廊。(如皋冒伯廉集安娘及馬湘蘭題)  
今燕朱秦玉之作爲秦淮四美人詩。次齋盛稱安娘之美。述牧齋語  
謂其韶麗驚人。

述感

福 隨

廿年倦眼看滄桑。時局翻新大是忙。蒼狗白雲窮變幻。紅羊  
黑劫說興亡。胡然不識天還帝。列宿誰分角與張。擾攘幾曾  
關國計。熱衷祇爲稻梁狂。

回首觚稜舊夢中。大羅仙會羨羣公。宮庭前席思王儉。瀧表  
陳詞許寶融。少海明星瑩碧漢。八荒無事拜青嵩。誰知一曲  
鈞天奏。頓惹烽煙匝地紅。

一局仙人劫外棋。飄零身世不堪悲。中樞宵旰無新策。嶺表  
旌旗異昔時。各道自私金帶礪。九天願假玉皇恩。河山收拾  
終難事。太息逝蹤疇可追。

秦淮懷古分詠徐青君

陳梅谷

大功坊第鎖黃昏。潦倒塵埃一息存。貧甚負薪哀相裔。飢誰  
進食念王孫。荒原尙識勳臣墓。太平門外有故國空歸望帝魂。  
惆悵秦淮興廢事。東園回首感梅村。

丙子上巳後四日鍊人設宴招陪穎公伉儷時

方自粵蒞湘酒罷卽行別後却寄

子威

連綿積雨黯瀟湘。失喜逢君又異鄉。嘉宴堂前初得句。馬希範  
仲雅獻嘉宴堂詩十首。非雲樞主席。出飲飛來寺裏一流觴。君臨行寓示上  
容園用老杜游何將軍山林十首韻奉答已飛來寺詩。飽  
經風浪思元幹。行盡關河感伯長。袁伯長明和道園詩一  
春未老。桃花夾路柳千行。爲關河行常恐不得見歸及江南

萬里行程一餉歡。餉一作餽從何說起但加餐。鬢毛未爲風塵改。  
詩債難求日夕寬。久客夢隨燕市遠。妬花雨釀楚江寒。雙雙  
春社歸來燕。消息能傳嶺外安。

穎人同年偕其夫人由粵來湘匆匆返京臨行  
時以近日遊峽山詩見示次詔奉和藉送行

旌

巢樹丞

嶺表游來驥足驤。湘流漢水待浮航。劉樊僂侶同傾蓋。桃李  
芳園邈舉觴。是日交通學校及鐵路協鴻爪重留痕並永。驪歌再唱  
彌長。前年來遊別相期洗甲資霖雨。海宇平時免國殤。時有詩相贈

金焦雜詠

金山寺

蘇卓人

路盤峯脚塔凌雲。開拓胸襟思不羣。北界瓜州西蒜嶺。梵音

妙語隔牆聞。

### 妙高台

卅年前步妙高峯，別後多從夢裏逢。江岸青青山近遠。蕭疏霜鬢正愁儂。

### 中冷泉

扶筇遙望大江天。來飲人間第一泉。黜陟不聞心浩蕩。臨風小憩即神仙。

### 法海洞

法語由來本可從。高人深致半禪宗。坡公玉帶今何處。洞口多留翰墨蹤。

鶴亭來京青溪社反觴集秦淮擘箋分題得本

### 玉京限賦七律一首

胡眉仙

搖落江山花幾枝。黃鸝翦就損娥眉。高唐雲雨歸何處。故國  
紋細有夢思。白髮頭陀公子老。方密之晚號無可頭陀傳之與玉京舊識紅顏姊妹妙明  
尼。圓圓晚稱妙明老尼居漢中墓門深更侯門阻。一樣傷懷道士詩。梅村女道士詩

### 秦淮懷古分詠丁繼之水閣

張海六

水天閒話憶朱張。繼之與張燕琛朱維章並擅聲技朱張二胎上還同坐晚

涼。漁洋再至白門館于丁氏燕子春燈煥白髮。驢娘歌席映紅妝。繼之詩張一兒擬妙絕一

世見板橋雜記煙花南部徵題徧。繼之常出入南曲中及見馬湘蘭沙宛在之屬縞紵東林贈答忙。莫

問芝岡恩怨事。平章邸第已斜陽。繼之父紹賦天啓中官大學士熊羆民之死與有力焉

### 烟台港觀月三首

少勉

天孫織錦衣滄浪。綠綺嫦娥住水鄉。斷續濤聲輕拍岸。似聞環珮響丁當。天上人間半信疑。清波似練潤如脂。太真浴罷開妝鏡。鬢影斜侵太液池。月色蒼茫物我空。那知一舸寄齊東。低吟牛渚西江夜。贏得飄飄兩袖風。

### 丙子八月十日由烟台赴天津舟次口占三首

少勉

水波盡處接長空。眼裏乾坤到此窮。細雨微晴天欲晚。孤帆縹緲入雲中。

### 與介民登五台山有感

畢鼎琛

五台山趣溢清腴。勝友聯游息晚車。三月陰晴蟲語碎。萬花搖曳鳥聲徐。白雲親舍今何在。碧草春暉報已虛。多難有家歸未得。忍聽傭婦話鄉居。

### 經濟旬刊

第七卷 第七期

小麥出口問題  
江西之煙酒業概況  
二十五年江西省早稻產量估計  
二十五年江西省蠶豆產量估計  
二十五年八月江西贛河水位漲落測量表  
二十五年八月南昌市主要貨品行情統計  
二十五年八月南昌市金融行情統計  
所得稅暫行條例施行細則  
江西省政府財政廳二十五年短期庫券定價：全年一元五角 半年八角 郵費在內 零售每冊五元  
江西省政府統計室出版

簡章  
上半年各國經濟狀況  
國際經濟鬥爭中各國關稅之改訂  
粵漢鐵路正式通車  
財政部改進銀行業  
皖省在蕪湖設立木材經銷處  
工商管理處提倡胚芽米辦法  
浙贛路將與粵漢湘黔鐵路接軌  
救濟慈化花爆手工業辦法

### 中國建設

第十四卷 第四期

陳國鈞

北行踏來之印象  
往瀋雲港去  
濟南市與山東省的概況  
青島的市政  
從天津往張家口  
從大同到綏包  
河北省概況  
太原一瞥  
西京見聞  
開封小誌

價目 全年連郵二元 零售每冊二角  
發行者 南京西華門西華巷中國建設協會

### 漢口商業月刊

新第一卷第六期要目

從各業風潮調查中觀察漢口商場病態  
我國棉業近年來之狀態(二)  
武漢之工商業(二十)——茶葉出口業——五金鐵業  
由第一紗廠復工說到國貨廠商之振興  
談大減價  
米穀上漲  
經濟名詞釋義(續)  
本會會務紀要  
本埠金融及商品市況

### 日本評論

第九卷 第三期 十月號

中日交涉之展望  
中日危機之探討(聚談會紀錄)  
日本在冒險路上  
日本之外交與國防  
日本電力國營問題之糾紛及其影響  
日本軍部國策與廣田內閣  
本年上半期日本經濟鳥瞰

五年來日本各種事變簡述  
旅日見聞錄  
日本在華投資之回顧與前瞻  
甲午戰前日本對華外交政策之演變  
中日兩國同文同種之歷史觀  
日本文學在國際上的地位(續)

民國二十五年十月十五日出版  
編輯兼發行者：南京石鼓路一〇九號日本研究會  
定價：全年十冊 國幣三元 郵費三角  
零售：半年五冊 一元五角 郵費一角五分



# 京滬鐵路行車時刻表

上行

中華民國二十五年八月十五日起實行

站名	30		6	72	24	2	22	4	42	74	46	44
	滬平快頭二三等聯運	滬平快頭二三等聯運	滬京快頭二三等夜特	滬錫二三等混合區	滬武快頭二三等區間	滬京快頭二三等聯運	滬京快頭二三等快車	京滬快頭二三等特別	滬京三四等車	滬京二三等混合區	滬錫三四等區間車	滬錫三四等區間車
南和	7.30	7.00				19.20	17.55	13.58	16.35	12.00		
平	—	6.49				19.11	17.45	13.49	16.25	11.49		
太	—	—				—	—	—	16.15	11.39		
桑	—	6.30				—	17.30	13.34	16.03	11.27		
樓	—	—				—	17.12	—	15.46	11.11		
龍	—	—				—	16.57	—	15.28	10.53		
觀	—	—				—	—	—	15.10	10.35		
下	—	—				—	16.30	—	14.57	10.18		
橋	—	—				—	16.19	—	14.45	10.06		
高	5.50	5.09				17.51	16.01	12.33	14.25	9.45		
鎮	5.42	5.01				17.46	15.55	12.28	14.13	9.34		7.15
江	—	—				—	15.47	12.21	14.04	9.25		7.05
鎮	—	—				—	—	—	13.52	9.14		6.53
渣	—	—				—	15.23	—	13.30	8.54		6.32
新	5.01	4.18				17.14	15.09	11.51	13.13	8.38		6.15
丹	4.59	4.15				17.12	15.05	11.49	13.08	8.35		6.11
陵	—	—				—	—	—	12.53	8.20		5.56
呂	—	—				—	14.43	—	12.33	8.04		5.38
奔	—	—				—	14.30	—	12.19	7.50		5.22
新	—	—				—	—	—	12.04	7.34		5.06
武	4.00	3.05				16.28	14.06	11.05	11.49	7.19		4.50
戚	3.52	2.53			20.20	16.23	13.59	11.00	11.40	7.09		4.38
橫	—	—			20.05	—	13.45	—	11.24	6.53		4.22
洛	—	—			19.52	—	13.34	—	10.55	6.41		4.07
石	—	—			—	—	—	—	10.16	6.26		—
塘	—	—			19.36	—	—	—	10.08	6.18		3.47
無	3.02	2.05			19.20	15.44	13.07	10.20	9.50	6.00		3.27
錫	2.57	1.57	22.30		19.15	15.40	13.01	10.16	9.45		3.55	3.21
旗	—	—	22.21		—	—	—	—	9.35	—	—	—
周	—	—	22.09		—	—	—	—	9.23	—	—	—
望	—	—	21.52		—	—	12.39	—	9.03	—	—	—
許	—	—	21.37		—	—	12.26	—	8.47	—	—	—
吳	2.05	1.05	21.19	18.29	14.59	12.06	9.35	8.29	8.29	3.00	2.30	2.30
官	1.57	0.57	21.09	18.14	14.53	11.56	9.28	8.23	8.23	2.51	2.21	2.21
外	—	—	21.02	—	—	—	—	—	8.15	—	—	—
唯	—	—	20.50	—	—	—	—	—	8.02	—	—	—
正	—	—	20.34	—	—	—	—	—	7.46	—	—	—
曉	—	—	20.22	—	—	—	—	—	7.31	—	—	—
青	—	—	20.02	17.32	14.19	11.16	8.54	7.13	7.13	—	—	—
陸	—	—	19.52	—	—	11.05	—	7.03	7.03	—	—	—
天	—	—	19.41	—	—	10.54	—	6.51	6.51	—	—	—
安	—	—	19.29	—	—	—	—	6.35	6.35	—	—	—
黃	—	—	19.19	17.04	—	10.37	—	6.22	6.22	—	—	—
南	—	—	19.05	—	—	10.24	—	6.04	6.04	—	—	—
真	—	—	18.52	—	—	10.13	—	5.51	5.51	—	—	—
上	—	—	18.33	—	—	—	—	5.33	5.33	—	—	—
北	24.00	23.00	18.15	16.20	13.25	9.45	8.00	5.15	5.15	1.00	0.30	0.30

# 京滬鐵路行車時刻表

下行

中華民國二十五年八月十五日起實行

站名	301	71	23	1	45	43	41	21	3	73	5
	平特 滬頭 二三 等聯 運	錫 滬 二三 等混 合區	武 滬 頭 二三 等區 間	京 滬 頭 二三 等聯 運	錫 滬 三 四 等區 間	鎮 滬 三 四 等區 間	京 滬 三 四 等 車	京 滬 頭 二 三 等快 車	京 滬 頭 二 三 等特 別	京 滬 頭 二 三 等混 合區	京 滬 頭 二 三 等夜 特
南	0.40			8.20			9.00	12.25	17.00	18.15	23.00
和	—			8.32			9.17	12.39	17.12	18.31	23.16
太	—			—			9.27	—	—	18.40	—
堯	—			—			9.42	13.03	17.28	18.59	—
樓	—			—			9.57	13.20	—	19.14	—
龍	—			—			10.14	13.37	—	19.30	—
下	—			—			10.32	—	—	19.47	—
橋	—			—			10.44	13.58	—	19.58	—
高	—			—			10.55	—	—	20.09	—
鎮	2.11			9.36			11.12	14.19	18.20	20.26	0.49
江	2.19			9.41		10.00	11.18	14.27	18.25	20.31	0.57
西	—			9.51		10.12	11.30	14.37	—	20.43	—
南	—			—		10.24	11.42	—	—	20.55	—
站	—			—		10.43	12.04	—	—	21.14	—
澤	—			—		10.55	12.16	15.07	18.59	21.27	1.45
豐	2.59			10.18		10.58	12.21	15.11	19.01	21.29	1.48
陽	3.01			10.20		11.14	12.50	—	—	21.44	—
口	—			—		11.33	13.07	15.37	—	21.58	—
城	—			—		11.47	13.22	15.52	—	22.12	—
牛	—			—		12.06	13.37	—	—	22.26	—
鎮	—			—		12.19	13.51	16.16	19.44	22.37	2.50
進	3.56			11.03		12.27	14.09	16.26	19.49	22.44	3.00
城	4.04		8.00	11.08		12.45	14.28	16.44	—	23.02	—
橫	—		8.17	—		12.58	14.42	16.56	—	23.14	—
洛	—		8.28	—		13.13	14.58	—	—	23.27	—
石	—		8.45	—		13.22	15.07	17.13	—	23.35	—
無	4.51		9.00	11.49		13.37	15.22	17.28	20.30	23.50	3.59
錫	4.55	5.55	9.05	11.53	12.25	13.42	15.42	17.33	20.34	—	4.03
旗	—	—	—	—	12.37	—	15.53	—	—	—	—
站	—	—	—	—	12.52	14.00	16.05	—	—	—	—
巷	—	6.25	9.34	—	13.08	14.17	16.21	18.02	—	—	—
亭	—	6.41	9.51	—	13.23	14.37	16.36	—	—	—	—
關	5.46	6.57	10.06	12.36	13.39	14.48	16.52	18.27	21.17	—	4.59
縣	5.54	7.05	10.16	12.41	13.44	14.55	16.58	18.37	21.22	—	5.04
里	—	7.14	—	—	13.53	—	17.07	—	—	—	—
塘	—	7.26	—	—	14.04	—	17.18	—	—	—	—
亭	—	7.44	10.47	—	14.19	—	17.33	—	—	—	—
儲	—	7.55	—	—	14.34	—	17.48	—	—	—	—
山	—	8.11	11.14	13.20	14.51	15.46	18.06	19.22	—	—	5.52
港	—	—	11.23	—	15.01	—	18.16	19.31	—	—	—
浜	—	8.27	11.34	—	15.13	—	18.28	—	—	—	—
巷	—	8.41	—	—	—	—	18.40	—	—	—	—
亭	—	8.53	11.52	—	15.32	16.18	18.52	19.55	—	—	—
渡	—	9.06	12.04	—	—	16.32	19.08	—	—	—	—
潮	—	9.17	—	—	—	16.48	19.20	20.16	—	—	—
如	—	—	—	—	—	17.06	19.37	—	—	—	—
上	7.40	9.40	12.35	14.18	16.15	17.20	19.50	20.40	22.50	—	7.00

# 滬杭甬鐵路行車時刻表

上行

中華民國二十五年八月十五日起實行

站名		222	12	94	34	62	2	32	92
		新二間 龍三等 南區	開三別 滬頭等快 二特車	開等區 嘉混間 三合車	開三等 滬頭快 二車	開四 滬等 三車	開三特 京等快 頭聯通 二運車	開三 滬等 頭快 二車	嘉等區 滬混間 三合車
上海	北 站		22.00		18.45	16.05	13.25 12.45	12.00	10.15
上海	西 站		31.47		18.32	15.50	12.32	11.47	10.01
徐家	匯 站		—		—	15.39	—	—	9.52
新龍	華 站		21.35		18.14	15.28	—	11.31	9.42
上海	南 站	到	8.05		18.38	15.50	—	11.50	10.00
龍	華 站	開	7.52		18.25	15.36	—	11.37	9.47
新龍	華 站	開	7.46		18.16	15.29	—	11.30	9.41
梅	隨 莊	開	—		—	15.12	—	—	9.28
莘	橋 橋	開	—		17.54	15.00	—	11.11	9.18
新	星 橋	開	—		—	14.46	—	—	8.47
明	星 橋	開	—		—	14.31	—	—	8.33
松	江 蕩	開到	20.57 20.52		17.29 17.24	14.22 14.12	11.50 11.45	10.46 10.40	8.26 8.20
石	湖 蕩	開	—		—	13.57	—	—	8.06
楓	涇 善	開	—		16.54	13.35	—	10.10	7.45
嘉	星 橋	開	20.13		16.40	13.19	—	9.54	7.30
七	星 橋	開	—		—	13.00	—	—	7.13
嘉	興 店	開到	19.50 19.45	19.20	16.14 16.08	12.46 12.35	10.47 10.42	9.30 9.23	7.00
王	店 石	開	—	18.59	15.48	12.13	—	9.03	
映	斜 橋	開到	19.16 19.14	18.43 18.41	15.33 15.31	11.56 11.53	10.13 10.11	8.48 8.46	
周	王 廟	開	—	18.25	15.16	11.35	—	8.31	
長	安 鎮	開	—	18.14	—	11.07	—	—	
許	村 平	開到	18.48 18.43	18.03 17.58	14.59 14.51	10.55 10.45	9.45 9.40	8.14 8.09	
臨	平 橋	開	—	17.47	—	10.32	—	—	
笕	山 門	開	—	17.35	14.35	10.20	—	7.50	
長	州 橋	開	—	17.17	14.18	10.00	—	7.33	
杭	州 門	開	—	17.05	*14.06	*9.47	—	*7.02	
南	星 橋	開到	*17.50 17.42	16.55 16.46	13.55 13.46	9.55 9.25	8.55 8.47	7.10 7.01	
開	口	開	17.35	16.39	13.39	9.17	8.40	6.54	
			17.25	16.30	13.25	9.00	8.30	6.40	

注 意 凡列車前有\*符號者，即與拱宸橋支綫或滬杭幹綫之列車連接，旅客等均須在長山門或杭州站換車。

# 滬杭甬鐵路行車時刻表

下行

中華民國二十五年八月十五日起實行

站名		到	93	31	11	61	1	91	33	221
			嘉等區 開混 三合車	滬三 開等 頭快 二車	滬三 開等 頭快 二特車	滬四 開等 三車	京三 開等 頭快 通二 運車	滬等區 嘉混 三合車	滬三 開等 頭快 二車	上二 開三 新等 龍區
上海	北	到		7.10	8.35	9.05	14.18 15.00	16.30	18.10	
上海	西	開		7.26	8.51	9.22	15.16	16.46	18.28	
徐家	匯	開		—	—	9.31	—	16.54	—	
新龍	華	開		7.43	9.06	9.46	—	17.07	18.45	
上海	南	開		7.15	8.40	9.15	—	16.40	18.10	14.55
龍	華	開		7.30	8.55	9.31	—	16.56	18.28	15.10
新龍	華	開		7.43	9.06	9.46	—	17.07	18.45	15.14
梅	隴	開		—	—	9.55	—	17.15	—	
莘	莊	開		7.56	—	10.07	—	17.25	—	
新	橋	開		—	—	10.21	—	17.45	—	
星	橋	開		—	—	10.36	—	17.59	—	
松	江	到		8.17	9.36	10.43	15.56	18.04	19.18	
石	湖	開		8.22	9.41	11.00	16.01	18.11	19.23	
楓	涇	開		—	—	11.35	—	18.27	—	
楓	涇	開		8.53	—	11.57	—	18.48	19.55	
嘉	善	開		9.07	10.23	12.14	—	19.03	20.15	
七	星	開		—	—	12.32	—	19.19	—	
嘉	興	到		9.28	10.44	12.44	16.58	19.30	20.37	
王	店	開	6.55	9.34	10.49	12.52	17.03	—	20.44	
王	店	開	7.18	9.55	—	13.16	—	—	21.05	
袂	石	到	7.32	10.08	11.18	13.31	17.32	—	21.18	
斜	橋	開	7.34	10.15	11.20	13.34	17.34	—	21.20	
斜	橋	開	7.52	10.32	—	13.54	—	—	—	
周	廟	開	8.03	—	—	14.06	—	—	—	
長	鎮	到	8.12	10.47	11.46	14.16	18.00	—	21.50	
許	村	開	8.22	10.52	11.51	14.26	18.05	—	21.55	
許	村	開	8.35	—	—	14.46	—	—	—	
臨	平	開	8.47	11.13	—	14.59	—	—	—	
宜	橋	開	9.12	11.30	—	15.19	—	—	22.31	
長	山	開	9.24	11.43	—	*15.33	—	—	—	
杭	州	到	9.32	11.51	12.36	15.42	*18.50	—	22.47	
南	星	開	9.40	12.00	12.45	15.52	19.00	—	22.55	
南	星	開	9.49	12.14	12.59	16.08	19.09	—	23.04	
關	口	到	9.55	12.20	13.05	16.15	19.15	—	23.10	

注 意 凡列車前有\*符號者，即與拱宸橋支綫或滬杭幹綫之列車聯接，旅客等均須在長山門或杭州站換車。



# 滬平聯運通車行車時刻表

中華民國二十五年八月十五日實行

時刻		站名		時刻	
第301次 由北平開往上海		京滬綫		第302次 由上海開往北平	
七·四〇	到	↑	上海北	開	二四·〇〇
五·四六	到		吳無	到	一·五七
四·五五	到		武丹	到	二·五七
四·五〇	到		鎮南	到	三·〇〇
四·四一	到		江	到	三·五〇
三·五〇	到		西	到	四·〇〇
三·四一	到		站	到	四·五〇
三·三二	到		縣	到	五·〇〇
三·二二	到		錫	到	五·一〇
三·一〇	到		進	到	五·二〇
二·〇〇	到		陽	到	五·三〇
	到		站	到	五·四〇
	到		京	到	五·五〇
	到			到	六·〇〇
	到			到	六·一〇
	到			到	六·二〇
	到			到	六·三〇
	到			到	六·四〇
	到			到	六·五〇
	到			到	七·〇〇
	到			到	七·一〇
	到			到	七·二〇
	到			到	七·三〇
	到			到	七·四〇
	到			到	七·五〇
	到			到	八·〇〇
	到			到	八·一〇
	到			到	八·二〇
	到			到	八·三〇
	到			到	八·四〇
	到			到	八·五〇
	到			到	九·〇〇
	到			到	九·一〇
	到			到	九·二〇
	到			到	九·三〇
	到			到	九·四〇
	到			到	九·五〇
	到			到	十·〇〇
	到			到	十·一〇
	到			到	十·二〇
	到			到	十·三〇
	到			到	十·四〇
	到			到	十·五〇
	到			到	十一·〇〇
	到			到	十一·一〇
	到			到	十一·二〇
	到			到	十一·三〇
	到			到	十一·四〇
	到			到	十一·五〇
	到			到	十二·〇〇
	到			到	十二·一〇
	到			到	十二·二〇
	到			到	十二·三〇
	到			到	十二·四〇
	到			到	十二·五〇
	到			到	十三·〇〇
	到			到	十三·一〇
	到			到	十三·二〇
	到			到	十三·三〇
	到			到	十三·四〇
	到			到	十三·五〇
	到			到	十四·〇〇
	到			到	十四·一〇
	到			到	十四·二〇
	到			到	十四·三〇
	到			到	十四·四〇
	到			到	十四·五〇
	到			到	十五·〇〇
	到			到	十五·一〇
	到			到	十五·二〇
	到			到	十五·三〇
	到			到	十五·四〇
	到			到	十五·五〇
	到			到	十六·〇〇
	到			到	十六·一〇
	到			到	十六·二〇
	到			到	十六·三〇
	到			到	十六·四〇
	到			到	十六·五〇
	到			到	十七·〇〇
	到			到	十七·一〇
	到			到	十七·二〇
	到			到	十七·三〇
	到			到	十七·四〇
	到			到	十七·五〇
	到			到	十八·〇〇
	到			到	十八·一〇
	到			到	十八·二〇
	到			到	十八·三〇
	到			到	十八·四〇
	到			到	十八·五〇
	到			到	十九·〇〇
	到			到	十九·一〇
	到			到	十九·二〇
	到			到	十九·三〇
	到			到	十九·四〇
	到			到	十九·五〇
	到			到	二十·〇〇
	到			到	二十·一〇
	到			到	二十·二〇
	到			到	二十·三〇
	到			到	二十·四〇
	到			到	二十·五〇
	到			到	二十一·〇〇
	到			到	二十一·一〇
	到			到	二十一·二〇
	到			到	二十一·三〇
	到			到	二十一·四〇
	到			到	二十一·五〇
	到			到	二十二·〇〇
	到			到	二十二·一〇
	到			到	二十二·二〇
	到			到	二十二·三〇
	到			到	二十二·四〇
	到			到	二十二·五〇
	到			到	二十三·〇〇
	到			到	二十三·一〇
	到			到	二十三·二〇
	到			到	二十三·三〇
	到			到	二十三·四〇
	到			到	二十三·五〇
	到			到	二十四·〇〇
	到			到	二十四·一〇
	到			到	二十四·二〇
	到			到	二十四·三〇
	到			到	二十四·四〇
	到			到	二十四·五〇
	到			到	二十五·〇〇
	到			到	二十五·一〇
	到			到	二十五·二〇
	到			到	二十五·三〇
	到			到	二十五·四〇
	到			到	二十五·五〇
	到			到	二十六·〇〇
	到			到	二十六·一〇
	到			到	二十六·二〇
	到			到	二十六·三〇
	到			到	二十六·四〇
	到			到	二十六·五〇
	到			到	二十七·〇〇
	到			到	二十七·一〇
	到			到	二十七·二〇
	到			到	二十七·三〇
	到			到	二十七·四〇
	到			到	二十七·五〇
	到			到	二十八·〇〇
	到			到	二十八·一〇
	到			到	二十八·二〇
	到			到	二十八·三〇
	到			到	二十八·四〇
	到			到	二十八·五〇
	到			到	二十九·〇〇
	到			到	二十九·一〇
	到			到	二十九·二〇
	到			到	二十九·三〇
	到			到	二十九·四〇
	到			到	二十九·五〇
	到			到	三十·〇〇
	到			到	三十·一〇
	到			到	三十·二〇
	到			到	三十·三〇
	到			到	三十·四〇
	到			到	三十·五〇
	到			到	三十一·〇〇
	到			到	三十一·一〇
	到			到	三十一·二〇
	到			到	三十一·三〇
	到			到	三十一·四〇
	到			到	三十一·五〇
	到			到	三十二·〇〇
	到			到	三十二·一〇
	到			到	三十二·二〇
	到			到	三十二·三〇
	到			到	三十二·四〇
	到			到	三十二·五〇
	到			到	三十三·〇〇
	到			到	三十三·一〇
	到			到	三十三·二〇
	到			到	三十三·三〇
	到			到	三十三·四〇
	到			到	三十三·五〇
	到			到	三十四·〇〇
	到			到	三十四·一〇
	到			到	三十四·二〇
	到			到	三十四·三〇
	到			到	三十四·四〇
	到			到	三十四·五〇
	到			到	三十五·〇〇
	到			到	三十五·一〇
	到			到	三十五·二〇
	到			到	三十五·三〇
	到			到	三十五·四〇
	到			到	三十五·五〇
	到			到	三十六·〇〇
	到			到	三十六·一〇
	到			到	三十六·二〇
	到			到	三十六·三〇
	到			到	三十六·四〇
	到			到	三十六·五〇
	到			到	三十七·〇〇
	到			到	三十七·一〇
	到			到	三十七·二〇
	到			到	三十七·三〇
	到			到	三十七·四〇
	到			到	三十七·五〇
	到			到	三十八·〇〇
	到			到	三十八·一〇
	到			到	三十八·二〇
	到			到	三十八·三〇
	到			到	三十八·四〇
	到			到	三十八·五〇
	到			到	三十九·〇〇
	到			到	三十九·一〇
	到			到	三十九·二〇
	到			到	三十九·三〇
	到			到	三十九·四〇
	到			到	三十九·五〇
	到			到	四十·〇〇
	到			到	四十·一〇
	到			到	四十·二〇
	到			到	四十·三〇
	到			到	四十·四〇
	到			到	四十·五〇
	到			到	四十一·〇〇
	到			到	四十一·一〇
	到			到	四十一·二〇
	到			到	四十一·三〇
	到			到	四十一·四〇
	到			到	四十一·五〇
	到			到	四十二·〇〇
	到			到	四十二·一〇
	到			到	四十二·二〇
	到			到	四十二·三〇
	到			到	四十二·四〇
	到			到	四十二·五〇
	到			到	四十三·〇〇
	到			到	四十三·一〇
	到			到	四十三·二〇
	到			到	四十三·三〇
	到			到	四十三·四〇
	到			到	四十三·五〇
	到			到	四十四·〇〇
	到			到	四十四·一〇
	到			到	四十四·二〇
	到			到	四十四·三〇
	到			到	四十四·四〇
	到			到	四十四·五〇
	到			到	四十五·〇〇
	到			到	四十五·一〇
	到			到	四十五·二〇
	到			到	四十五·三〇
	到			到	四十五·四〇
	到			到	四十五·五〇
	到			到	

# 平漢鐵路客車簡明行車時刻表

民國二十一年十月十日實行

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	普通車	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											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					19.30	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	13.30				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	邢台縣	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				20.35			16.45	1.30	開	安陽縣	到	5.14	14.36		17.42				6.48
7.54				19.09			16.30	1.15	到	新鄉縣	到	5.29	14.51			7.15			7.55
5.12				19.07			15.10	0.04	開	許昌縣	到		16.10		8.40				10.09
4.52				17.12			15.08		到	駐馬店	到	6.40	16.11		8.42				10.27
1.50				17.00			13.24	22.27	開	明港	到	8.19	17.58		10.38				13.21
0.57				15.35			13.09	22.17	到	信陽縣	到	8.20	18.10		10.53				14.00
22.32				15.33			11.52	21.04	開	新廣水	到	9.42	19.27		12.21				16.13
22.12				13.45			11.47	21.03	到	花屬	到	9.43	19.30		12.27				16.31
18.30				13.30			9.57	19.32	開	孝感縣	到	11.16	21.16		14.29				19.31
17.50				10.25			9.42	19.17	到	橫店	到	11.46	21.45		14.59				20.11
12.30				10.10			7.00	16.35	開	漢口江岸	到	14.16	0.30		18.00				1.37
11.20				7.35			6.47	16.31	到	漢口大智門	到	14.34	0.42		18.15				2.17
6.30							4.30	14.14	開	漢口新禮門	到	16.49	3.00		20.51				6.20
5.00	12.30	2.05					4.10	13.59	到	漢口玉帶門	到	17.04	3.25						7.40
23.45	9.50	23.25					1.52	11.43	開		到	19.19	5.42		12.40	22.35			12.27
22.43	9.38	23.15					1.42	11.33	到		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	23.01	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	8.05				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	19.1	

# 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

三里溝至	各站公里	由之價頭 陳莊至各 站票倍	莊客貨 口至陳 第七二次	新至貨 鄉陳混 站莊合 第七四次	站名		陳莊至 第七一次	口客貨 莊至混 第七三次	附註		
					上行 車次	下行 車次					
0.00	里	0.00元	6.55		三	里	溝		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。與平漢客車銜接應作停四小時許。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				
26.11	..	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		沈	縣	南	站		14.42	
59.12	..	0.60元	9.39		白		盤			14.12	
69.90	..	0.65元	10.02		新	鄉	縣			13.53	
72.01	..	0.80元	10.25		游	家	坎			13.10	
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	坎			12.43	19.38
80.75	..	1.25元	11.43	0.30	大	召	營			12.22	19.25
92.37	..	不售票	12.10	0.51	獲	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	鼎		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	

# 北寧鐵路簡明行車時刻表

上 行  
中華民國廿五年八月十五日重訂

站名	2次	6次	302次	72次	42次	4次	24次	306次	402次	74次	76次	44次
遼寧總站	開	13.35										
山海關	到 開	22.00 22.40			6.00	10.00	12.20				10.20	16.15
秦皇島	開	23.09			6.25	10.20	12.40				11.25	16.42
北戴河	開	23.42			6.54	10.43	13.05				12.34	17.11
留守營	開	0.01			7.12		13.19				13.30	17.28
昌黎	開	0.31			7.40	11.14	13.42				15.00	17.56
灤縣	開	1.31			8.45	11.55	14.27				17.43	18.58
古冶	開	2.28			9.45	12.34	15.10				20.30	19.51
開平	開	2.51	由		10.12	12.51	15.27	由			21.28	20.17
唐山	到 開	3.05 3.15	上		10.25 10.30	13.01 13.05	15.37 15.42	浦		4.50	21.50	20.30
胥各莊	開	3.30	海		10.45		15.56	口		5.55		
蘆台	開	4.26	開		11.38	14.00	16.48	開		7.41		
塘沽	開	5.30	來		12.47	14.55	18.00	來		10.07		
天津東站	到	6.30	11.00		13.46	15.48	19.00	20.00		11.45		
		6.45	9.25	11.30	5.55	14.00	16.00	19.15	20.30	16.20		
天津總站	開	6.56	9.35	11.40	6.26	14.14	16.10	19.25	20.39	17.20		
楊村	開	7.21			8.32	14.50		19.52		18.39		
落堡	開	7.43			9.37	15.20				19.40		
郎坊	開	8.05			10.48	15.40		20.27	21.36	20.40		
黃村	開	8.44			12.47	16.36				22.52		
豐台	開	9.02	13.31	14.38	17.03	18.00	21.24	22.35	0.05			
永定門	開			15.20	17.17		21.37		0.45			
北平前門	到	9.25	11.33	13.55	15.50	17.35	18.28	21.52	23.00	1.10		







# 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) (餐臥頭二)	平浦通車 (三等車) (餐臥頭二)	津浦快車 (三等車) (餐臥頭二)	浦銅區間車 (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) (餐臥頭二)	平浦通車 (三等車) (餐臥頭二)	津浦快車 (三等車) (餐臥頭二)	銅浦區間車 (三等車)	濟銅區間車 (三等車)	津濟區間車 (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			17.85	7.15
滁 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		
滋陽縣	21.55	5.42	15.02		12.23			滋陽縣	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	滁 縣	21.11	14.12	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	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	21.40	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 滄平班次    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

# 隴海鐵路行車時刻表

民國二十五年七月一日改訂實行

車次 站名	1 特快	5 特快	11 特快	71 混合	73 混合	75 混合	77 混合	79 混合
連雲		—一·—〇		六·三〇				
新浦		—二·三四		八·四八				
銅山縣	—二·四〇	—九·三二	—一·五〇	—八·二五	六·四五			
商邱	—六·四八		六·一九		—三·五九			
開封	二〇·二三		—〇·二二		二〇·四七			
鄭南	二二·二五		—二·五三		二三·五一	—一·〇〇		
洛陽東	二·二五		—七·四五			二三·一六		
陝縣	七·四八		二三·四三			—〇·一四		
靈寶	八·三四		〇·三一			—四·三四		
潼關	—一·〇七		三·二四			—六·四五		
渭南	—三·三六		六·四九			二〇·五八		
長安縣	—五·二五		八·四〇			二三·五五	七·〇〇	—五·四〇
咸陽							八·四五	—七·二五
興平							—〇·二五	—九·〇五

車次 站名	2 特快	6 特快	12 特快	72 混合	74 混合	76 混合	78 混合	80 混合
興平							—一·〇〇	—九·三五
咸陽							—三·二〇	二一·五五
長安縣	八·〇〇		—三·〇〇			—五·三〇	—四·二五	二三·〇〇
渭南	—〇·〇三		—五·二七			—九·三五		
潼關	—二·三一		—八·三一			〇·四八		
靈寶	—四·四五		二〇·五七			四·五六		
陝縣	—五·四六		二二·〇九			七·三〇		
洛陽東	二一·一五		四·〇五			—八·〇〇		
鄭南	—一·一五		九·一八		七·四〇	二·三〇		
開封	三·〇六		—一·三七		—一·五九			
商邱	六·三五		—五·二一		—八·三八			
銅山縣	—〇·一〇	—二·四三	—九·二〇	七·五〇	—一·〇五			
新浦		—九·三六		—七·四三				
連雲		二〇·五五		—九·五〇				

- 一、本路2次與6次及滬平通車301、302次在銅山縣聯接又與平漢22次在鄭州相聯接。
- 二、本路1次與滬平通車301、302次在銅山縣聯接又與平漢21次在鄭州相聯接。
- 三、本路5次及72次與津浦21次及平浦通車306次在銅山縣聯接。
- 四、本路5次及71次與平浦通車305次及津浦22次在銅山縣聯接。
- 五、本路73次與5次及71次并與平浦通車305次及津浦22次在銅山縣聯接。
- 六、本路73次與79次及74次與80次在潼關聯接。
- 七、本路71次及72次與白龍支線203及204次在渭河相聯接。

# 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
	平包特快通車	平包快車	平發快車	豐張區間車	張開區間車	同綏區間車	綏包區間車
正陽門開	18.10	9.00	7.00				
東便門	—	9.07	—				
朝陽門	—	9.15	—				
東直門	—	9.21	—				
安定門	—	9.29	—				
德勝門	—	9.36	—				
豐臺	—	—	—	11.10			
廣安	—	—	—	11.31			
西直門	18.48	9.55	7.38	12.12			
清河	18.57	10.04	—	12.25			
沙河	19.06	10.13	—	12.39			
昌平	19.22	10.29	—	13.02			
南口	19.37	10.44	—	13.23			
居庸	19.58	11.09	8.39	13.54			
青龍橋	—	—	—	14.40			
西康	21.13	12.34	9.54	15.16			
來木城	—	—	—	15.34			
辛莊	21.52	13.22	10.35	16.06			
宣化	22.09	13.39	—	16.27			
沙城	—	14.00	—	16.53			
新保安	22.39	14.11	11.20	17.08			
下花園	22.52	14.24	—	17.25			
宣化	23.15	14.46	11.54	17.55			
沙城	—	15.03	—	18.16			
宣化	23.56	15.29	12.35	18.48			
張家口	—	15.49	—	19.12			
張家口	0.58	16.03	—	19.29			
張家口	—	16.35	13.22	19.49	8.50		
張家口	—	17.01	—	—	9.34		
張家口	—	17.24	—	—	10.12		
張家口	2.04	17.47	—	—	11.01		
張家口	—	18.09	—	—	11.36		
張家口	—	18.33	—	—	12.12		
張家口	3.23	18.59	—	—	13.03		
張家口	—	19.20	—	—	13.39		
張家口	4.04	19.52	—	—	14.24		
張家口	—	20.13	—	—	14.58		
張家口	—	20.34	—	—	15.38		
張家口	—	20.52	—	—	16.04		
張家口	5.31	21.24	—	—	16.36	8.00	
張家口	—	21.43	—	—	—	8.27	
張家口	—	22.07	—	—	—	9.02	
張家口	6.38	22.35	—	—	—	9.54	
張家口	—	22.58	—	—	—	10.28	
張家口	—	23.11	—	—	—	10.45	
張家口	—	23.27	—	—	—	11.09	
張家口	—	23.47	—	—	—	11.39	
張家口	—	0.09	—	—	—	12.10	
張家口	8.38	0.45	—	—	—	13.02	
張家口	—	1.05	—	—	—	13.32	
張家口	—	1.22	—	—	—	13.56	
張家口	—	1.39	—	—	—	14.23	
張家口	—	1.58	—	—	—	14.51	
張家口	10.12	2.25	—	—	—	15.40	
張家口	—	2.45	—	—	—	16.09	
張家口	10.54	3.06	—	—	—	16.39	
張家口	11.14	3.25	—	—	—	17.18	
張家口	—	3.50	—	—	—	17.54	
張家口	—	4.12	—	—	—	18.25	
張家口	12.34	4.49	—	—	—	18.56	8.00
張家口	—	5.14	—	—	—	—	8.42
張家口	13.22	5.38	—	—	—	—	9.26
張家口	13.43	5.58	—	—	—	—	9.59
張家口	14.07	6.22	—	—	—	—	10.43
張家口	—	6.46	—	—	—	—	11.22
張家口	15.01	7.18	—	—	—	—	12.13
張家口	—	7.38	—	—	—	—	12.45
張家口	—	7.59	—	—	—	—	13.18
張家口	15.57	8.18	—	—	—	—	13.47

平包通車及快車在正陽門站轉接滬平及平浦通車 \*符號者係旅客車運站 +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	
	+	+	+	+	+	+	△	△	△	△	△	△	△	△
	平包特快通車	平包快車	平張快車	平張快車	豐張區間車	張同區間車	張同區間車	同綏區間車	同綏區間車	同綏區間車	同綏區間車	綏包區間車	綏包區間車	綏包區間車
包頭	10.00	17.45											11.40	
口	—	18.05											12.13	
積善	—	18.26											12.52	
拉薩	10.57	18.50											13.45	
達思	—	19.15											14.31	
陶察	11.50	19.46											15.16	
察素	12.14	20.10											15.55	
畢克	12.34	20.31											16.28	
合綏	—	20.55											17.03	
綏白	13.32	21.31									7.30		17.40	
白陶	—	21.54									8.03			
旗卜	—	22.16									8.34			
三道	14.39	22.42									9.23			
生資	14.59	23.00									9.57			
蓋八	—	23.21									10.35			
蘇木	15.51	23.52									11.27			
蘇木	—	0.10									11.54			
蘇木	—	0.29									12.35			
蘇木	—	0.47									12.59			
蘇木	—	1.06									13.31			
蘇木	17.28	1.42									14.19			
蘇木	—	2.06									14.51			
蘇木	—	2.30									15.22			
蘇木	—	2.52									15.50			
蘇木	—	3.10									16.13			
蘇木	—	3.25									16.31			
蘇木	19.15	4.00									17.28			
蘇木	—	4.23									17.56			
蘇木	—	4.49									18.31			
蘇木	20.23	5.25							10.40		18.56			
蘇木	—	5.47							11.15					
蘇木	—	6.05							11.42					
蘇木	—	6.25							12.13					
蘇木	21.45	6.53							13.08					
蘇木	—	7.14							13.41					
蘇木	22.24	7.35							14.30					
蘇木	—	8.00							15.10					
蘇木	—	8.23							15.47					
蘇木	23.32	8.51							16.42					
蘇木	—	9.13							17.23					
蘇木	—	9.35							17.59					
蘇木	0.50	10.13	16.35		6.50				18.34					
蘇木	—	10.31	—		7.14									
蘇木	—	10.46	—		7.32									
蘇木	1.38	11.10	17.22		8.04									
蘇木	—	11.31	—		8.31									
蘇木	2.17	11.53	18.01		9.07									
蘇木	2.39	12.16	—		9.41									
蘇木	2.52	12.30	18.34		10.02									
蘇木	—	12.41	—		10.18									
蘇木	3.22	13.03	—		10.52									
蘇木	3.45	13.30	19.29		11.35									
蘇木	—	—	—		11.53									
蘇木	4.30	14.12	20.11		12.25									
蘇木	—	—	—		12.55									
蘇木	5.38	15.20	21.16		13.46									
蘇木	—	—	—		14.03									
蘇木	5.52	15.33	—		14.22									
蘇木	6.08	15.48	—		14.41									
蘇木	6.24	16.03	—		14.53									
蘇木	6.33	16.11	—		15.18									
蘇木	6.50	16.26	22.17		15.41									
蘇木	—	—	—		15.57									
蘇木	—	16.32	—		—									
蘇木	—	16.38	—		—									
蘇木	—	16.45	—		—									
蘇木	—	16.50	—		—									
蘇木	—	16.57	—		—									
蘇木	7.25	17.02	22.49		—									

平包通車及快車在正陽門站卸接瀋平及平瀋通車 \*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











# 南 潯 鐵 路 行 車 時 刻 表

中華民國二十三年七月十五日起實行

上 行 列 車				下 行 列 車			
次 站 數 名	第 二 次 快 車	第 四 次 客 貨 混 合 列 車		次 站 數 名	第 一 次 快 車	第 三 次 客 貨 混 合 列 車	
沙 河 到		一四·一一		樂 化 到		一五·五三	
黃老門 到		一四·一五		樂 化 開		一五·五七	
黃老門 開		一四·四四		新 祺 周 到		一六·二九	
馬 迺 到		一四·四八		新 祺 周 開		一六·三三	
馬 迺 開		一四·五九		涂 家 埠 到	九·五八	一六·五五	
德 安 到	八·五四	一五·二七		涂 家 埠 開	一〇·一三	一七·〇五	
德 安 開	九·〇九	一五·四二		永 修 到	一〇·二五	一七·一九	
永 修 到	九·五〇	一六·二五		永 修 開	一〇·二九	一七·二三	
永 修 開	九·五四	一六·二九		德 安 到	一一·〇九	一八·〇六	
涂 家 埠 到	一〇·〇五	一六·四三		德 安 開	一一·二三	一八·二〇	
涂 家 埠 開	一〇·一一	一七·〇〇		馬 迺 到		一八·四九	
新 祺 周 到		一七·二二		馬 迺 開		一八·五三	
新 祺 周 開		一七·二六		黃 老 門 到		一九·〇四	
樂 化 到		一七·五九		黃 老 門 開		一九·〇八	
樂 化 開		一八·〇三		沙 河 到		一九·三八	
南 昌 到	一一·二七	一八·三二		沙 河 開		一九·四二	
				九 江 到	一二·五二	二〇·一一	

省城 快車客船七點三十分開  
輪渡 客貨混合列車客船十三點四十分開

(二) 表刻時車行綫支三廣路鐵漢粵

行實日八月四年三十二國民華中

車 行 上 段 三 廣

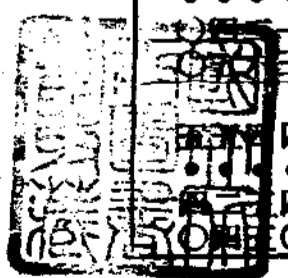
站名	車次	到	開
石圍塘	第二	七·〇〇	七·〇〇
五眼橋	第四	八·〇〇	八·〇〇
三眼橋	第六	九·〇〇	九·〇〇
邵邊	第八	一〇·二〇	一〇·二〇
譚邊	第一〇	一一·一〇	一一·一〇
奇槎	第一二	一二·〇〇	一二·〇〇
點頭	第一四	一二·四〇	一二·四〇
橫滘	第一六	一二·五〇	一二·五〇
佛山	第一八	一二·五〇	一二·五〇
街邊	第二〇	一二·五〇	一二·五〇
羅村	第二二	一二·五〇	一二·五〇
上柏	第二四	一二·五〇	一二·五〇
小塘	第二六	一二·五〇	一二·五〇
師山	第二八	一二·五〇	一二·五〇
走馬營	第三〇	一二·五〇	一二·五〇
西南	第三二	一二·五〇	一二·五〇
三水	第三四	一二·五〇	一二·五〇
石圍塘	第一	一三·〇〇	一三·〇〇
五眼橋	第三	一四·〇〇	一四·〇〇
三眼橋	第五	一五·〇〇	一五·〇〇
邵邊	第七	一六·〇〇	一六·〇〇
譚邊	第九	一七·〇〇	一七·〇〇
奇槎	第十一	一八·〇〇	一八·〇〇
點頭	第十三	一八·四〇	一八·四〇
橫滘	第十五	一八·五〇	一八·五〇
佛山	第十七	一八·五〇	一八·五〇
街邊	第十九	一八·五〇	一八·五〇
羅村	第二十一	一八·五〇	一八·五〇
上柏	第二十三	一八·五〇	一八·五〇
小塘	第二十五	一八·五〇	一八·五〇
師山	第二十七	一八·五〇	一八·五〇
走馬營	第二十九	一八·五〇	一八·五〇
西南	第三十一	一八·五〇	一八·五〇
三水	第三十三	一八·五〇	一八·五〇
石圍塘	第三五	一八·五〇	一八·五〇



# 浙贛鐵路杭玉段行車時刻表

中華民國二十三年七月一日實行

站名	次	
玉下新賀江後廿衢樟安龍湖湯古金塘孝義義蘇鄭安牌諸白直涓尖臨白蕭江 塘 溪里 樹 家 鹿 山鎮邊村山街街縣源仁游鎮溪方華雅順亭烏溪塢華頭暨門埠池山浦塘山邊 到開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開	1	頭二三等
九九八八七七六六五五四四三三二二——〇〇〇〇九九 三—四二四二四二二〇三一四〇四二五三一五三一〇四三 五五九三四四六〇三四九二八四八九五二五四七九五七〇	3	臥車二三等 餐車
八七七六六五四四四三三二二——〇三三三二——〇〇〇九九八八八 〇二〇四—二五三〇四—三一三—一五二〇三五三二四二—四三一五四二 五〇二二〇〇八八七一四五五七〇五二八二八四八一七六〇九三五九二五	5	快 二三等 車
〇〇九九八八八八 二〇四二〇五三一〇 〇五七六八〇五七〇	11	混 二三等 合 車
三二二—〇九九八七七六六五五三三二—〇三三三二——〇〇九九九 二四二四五四二〇—四—三〇二〇三—三五五三〇二五三一五三四二〇 五〇〇七二六二〇〇二三〇九九〇二二七〇六二—一—二六六二四五八七〇	2	頭二三等 餐車
江蕭白臨尖涓直白諸牌安鄭蘇義義孝塘金古湯湖龍安樟衢廿後江賀新下玉 鹿 家 樹 里溪 塘 邊山塘浦山池埠門暨頭華塢溪烏亭順雅華方溪鎮游仁潭縣街街山村邊鎮山 到開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開開	4	臥車二三等 餐車
六五五五四四四三三三二二——〇〇〇九九八八七七六六六 〇四二—五三一五四〇四二五二五二〇四四〇四—四二〇 〇五六三四七六九三三六八四—三八八〇五八八九六一〇	6	快 二三等 車
六五五五四四四三三三二二——〇〇〇三二二——〇〇〇九九八七七七七六 〇四二—五三一五四〇四三五二五三一四四—五二四二〇三一三五三一—二 〇五六四三六六八三三六〇六三五〇〇二七〇〇—一八三二二—一五〇〇二五	12	混 二三等 合 車
三—二—〇〇 〇四—五三一五四 〇三—四七六六〇		
四三三三二二——〇三——〇〇八八七七六六五四四三二二—〇 四五四—五三五〇二〇五〇三一四〇四—一三〇四五二五五—三五 〇八〇六六八四三六七五〇八八〇八八七二六八五二八〇〇七〇		



# 本雜誌代售處

南京：中央書局 大中書局 羣衆書局  
 北平：明風書社 育英書局 力行書店  
 上海：明風書社 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  
 南昌：兒童書局 全日出版合作社  
 重慶：開明書局  
 廣州：中央書局  
 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，惟附寄郵票預先聲明寄還者，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 第六期

中華民國二十五年十一月出版

編輯者 中華全國鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會

印刷者 美豐印刷書館

發行所 中華全國鐵路協會

南京金川門五號  
電話三二四四五

## 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

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

## 廣告價目

- 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，版費另計。
- 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。



## 本雜誌各項優待價目

一、鐵路協會會員：本會會員訂閱本雜誌，原係按六折收價，茲依照本會第二十四屆會員代表大會決議，改按五折收價。惟以繳納本年會費者為限，函購須開明會證號碼。

二、鐵路各學校學生：本雜誌原係以研究鐵路學術為宗旨，茲為優待學生以廣推行起見，凡交通大學、鐵路大學、扶輪中學、暨國有鐵路所設見習所學生，集合訂購全年在二十份以上者，概按五折收價，但須由各該本校正式來函證明。價款隨滙。

