

鐵道半月刊

第一卷 第四十期

● 請閱人同路部供專刊本 ●



本期要目

- 續往開來與自強不息
- 商業化之津浦鐵路
- 貨車里程統計之理論與實際
- 鋼筋混凝土軌枕報告
- 留歐回憶(一)

鐵道部秘書廳研究室第三組主編

中華民國二十五年十二月一日出版

總理遺囑

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

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

革命尚未成功



同志仍須努力

本刊編輯體例

- (一) 本刊定名為「鐵道半月刊」，每半月出版一期。
- (二) 本刊內容分：插圖、評論、專載、統計、要聞、附錄等類。
- (三) 插圖欄，刊登有關路政之照片及圖說。
- (四) 評論欄，包含小評、論叢兩種，小評類，登載短小警策之文字，論叢類，登載路政設施之長篇論評文稿。
- (五) 專載欄，刊登一切專門記述文字，如調查、攷察、路政計劃、工程進行及財務、業務、工務、車務、機務、警務、總務、衛生、造林、教育等有系統之記述。
- (六) 要聞欄，刊登本部及各路要訊，如人事、路政、新聞等。
- (七) 統計欄，刊登各項路務統計表格。
- (八) 附錄，刊登不屬以上各項之文字。

做 人 革 命 治 國 之 道

一 蔣 院 長

我們要做人，一定有做人的道理；我們要革命；一定有革命的道理；我們要治理國家，建設國家，也一定有治國建國的道理。而且這些道理，是關連一貫的，是一定不易的；我們必須遵循這個道理來努力，然後才能成功。我們到現在，做人還沒有做成，現代國民革命，還不能成功，新的國家還沒有建立，都是因為不得其道，即所謂人事未盡，絕對不可以歸之於天數命運。所以我們如果不明白這個做人，革命，和建國的道理，並且照着這個道理來努力，只是懵懵懂懂混過去，那末一定到最後失敗了，甚至弄到國家亡了，還不知道是什麼原因。所以我們不可不明此大道，隨時省察，而自強不息，日新其德。無論我們個人，或是一個黨一個國家，都要有「日新又新」的精神來繼續不斷的進步，然後才能生存發展，完成一切新的事業，開拓全新的生命。

（去年十二月除夕在南京中央紀念週演講）



鐵道半月刊

第一卷第十四期
民國二十五年十二月一日

插	畫
1. 滁州瑯琊山大門..... 一幅	
2. 正太路賽魚車站..... 一幅	
3. 瑞士伯爾尼車站及電車..... 三幅	
4. 瑞士洛桑車站..... 一幅	
5. 粵漢鐵路曲江橋景等..... 二幅	
6. 義大利米蘭車站..... 二幅	

「繼往開來」與「自強不息」..... 張公權(一)

我們應看看希特勒奮鬥精神來策鞭自己..... 潘光迥(三)

商業化之津浦鐵路..... 沈熙瑞(六)

貨運車輛里程統計之理論與實用..... 許靖(一〇)

改進各路衛生醫務事項之意見及辦法..... 王畏三(一五)

日本鐵道省兼營汽車事業之概觀(中)..... 章江波(三〇)

經濟考察與運輸..... 盛次恆(三九)





鋼筋混凝土軌枕報告(續).....技監室(四)

留歐回憶(一).....薛光前(四八)

部 路 要 訊

- 【人事】 本部高級職員任免升調等.....二則(五〇)
- 【財務】 本部財務研究委員會組織成立等.....四則(五二)
- 【業務】 本部積極改善粵漢路等.....五則(五五)
- 【聯運】 鐵路航空互運辦法等.....四則(五七)
- 【購料】 本部倡用國產枕木.....一則(五九)

(甲) 國內之部

- 京滬滬杭甬八則(六〇) 津浦路 一則(六三) 隴海路 一則(六五)
- 粵漢路 一則(六四) 膠濟路 二則(六六) 北甯路 一則(六八)
- 正太路 二則(六六) 南津路 一則(六七) 浙贛路 一則(六七)
- 江南路 一則(六八) 淮南路 一則(六九) 同蒲路 一則(六九)

(乙) 國外之部

- 印度 二則(七〇) 維多利亞一則(七一) 洛諦西亞一則(七一)
- 法國 一則(七一) 西班牙 二則(七二) 比利時 一則(七三)
- 阿比西尼亞一則(七三)

國 內 外 路 事 消 息

統計提要 (二十五年三月份)



本刊徵文啓事

逕啓者：查本廳所編鐵道半月刊，旨在增進鐵道業務，溝通部路消息，創刊以來，深蒙部路同仁，源源惠稿，無任感幸。茲爲增進讀者興趣起見，自一卷十二期起，除印刷力謀精美，內容益求充實外，並擬增加身心修養，旅行雜記，以及其他有關公私生活之稿件，尙希

部路同仁，隨時惠賜鴻文，以光篇幅，一經刊載，當依投稿條例，酌致薄酬。再本刊擬定明年元旦，刊行「新年特大號」，如承以過去的未來的以及現實的理想的公私生活稿件見賜，尤爲歡迎。來稿並希於本年十二月五日以前逕寄本廳研究室第三組，以便彙編爲荷。

祕書廳研究室第三組謹啓

「繼往開來」與「自強不息」

公·權·

摘錄第三卷鐵道年鑑序文

(民國廿五年十一月二十日作)

攷本部過去一年度所紀事實與現在設施狀況。可得一比較者。關於建設方面。如株韶工程。已告結束。隴海西段。亦見進展。他如浙贛江南各公營鐵路之建設。年來亦有長足之發展。此實基於以往之努力。遂得有今日之成就。關於業務方面。負責運輸以及各路水陸公路聯運等等。已由昔日之計劃宣傳。進至今日之實際推行。關於財務方面。如整理債務。二十四年以前陸續整理者。胥屬國內零星借款及華洋料債。其結果足以提高國內對於各鐵路之信用。使已成各路財政。得以週轉。二十四年以後陸續整理之債務。悉為

各路發行債券之外債。其效率足以提高國際債信。對我國鐵路踴躍投資。用是新路建設。得以循序推進。雖然。天下之事。進化無窮。今之所謂進步者。自他日觀之。或又瞠乎在後。余致力金融事業。二十餘年。深信福國利民。莫先建設。而建設事業。經緯萬端。尤以鐵道為最關緊要。必須全國路線脈絡貫通。然後人才可深入內地。文化不囿於一隅。貨物可交暢其流。買遷不故步自封。生聚訓育之資。在在與鐵路有深切之關係。非過言也。第鐵道事業。頭緒紛繁。顧於此或失於彼。敗於前或成於後。要在人人能盡吾職分之所當為。行吾良知所不能自己。奮其身於為事業而工作的觀念之中。但問耕耘。不問收穫。兢兢從事。淬勵邁進。然後盡一分之心力。必有一分之成就。故今後如何於設備上益求完善。人事上力謀改進。行車當力求時間準確。運輸務克盡調度適宜。一方注重統計與管理。以為治理一切事務之基本。一方增進行旅利便。以輔教育文化健全之發展。俾鐵道事業。在平時為國家交通之命脈。在戰時為軍事運輸之利器。庶總理手訂之實業計劃。藉鐵道一端而發揚光大。此尤有待於吾部路同人自強不息。繼續不輟之努力。

我們應看看『希特勒』奮鬥精神來策鞭自己

潘光迥

——在鐵道員工軍事幹部訓練班紀念週演詞——

主席，各位教官，各位同學：兄弟本約定上星期日來向諸位報告的，因為傷風，嗓音啞啞，故特改爲今日前來踐約，私衷很覺得抱歉。今天的講題是「希特勒」，事先已有通告，諸位都已知道，不過這個題目在紀念總理的時候來講，似乎有點不妥；但是希氏一生奮鬥和總理稍有幾分相似處，並且有值得我們欽佩的地方，所以不妨向諸位談談。國際情形，諸位有很明瞭很有研究的，恐怕也還有不十分清楚的，故講題範圍偏重於「通俗」方面。

家庭身世

希特勒於一八八九年生於奧德毗連叫做「白萊奴」的

一個小鎮上，今年是四十七歲，他的家庭，生活狀況，並不良好，他的父親做一個小官，希望他最多是子承父業，仍入仕途而已，絕不會料到他今日事業有如此之成功的。希氏個性很強，幼年時代，一點事情不對，便要向他父親爭吵的。他過去是學木工和美術，當他十三歲的時候，他

的父親便死了，他於十四歲的那一年遠出而至維也納的地方，十六歲時，不幸他的母親又已故了。他在維也納目覩人民痛苦掙扎和奮鬥的情形及種種都市的罪惡，而得到了



深切的印象，因為他這個人從小便有激刺性的。他在維也納一住五年，這個五年中受了不少的教育，這便是有關於他日後的生活極大。

艱苦奮鬥

當大戰發生的時候，他一方面爲愛國心所衝動，一

方面爲個人求出路，所以他便去入伍當兵了，入伍四年，經過許多戰役，愛過一次傷，中過一次毒，僥倖沒有陣亡，這使他又多了一種軍人生活的經驗，與戰爭必需的常識，總括來說，可以說他的一生，無時無刻不是奮鬥與冒險，而使其身心常在勞苦中掙扎，在此種環境下產生的人物，自然要比常人不同的。

自一九一九年（他生的卅年時）至一九二三年，他便從事於政治活動，並且想做一政治家，到處做宣傳和做喚起民衆的工作，希望國人均同情於他，至一九二三年便有很大的成功；但也有人說他此時是失敗的，因爲他在這一次革命行動中，被判處了五年的監禁；但是實際上經過六個月的牢獄生活，便被保釋了。他在監裏寫了一本書，叫做「我的奮鬥」，是很有價值的。到一九二四至一九三三年，他被舉爲總裁，這個八年中，他的勢力很迅速地擴大，並得到人民的信仰，至今已成爲全國一致擁護的最高領袖。他一生經過，大概如此。

成就原因

我們仔細的觀察一下，他的成就，除此還有其他的

原因在，就是德國在一九一八年失敗後，訂下了凡爾賽條約，一方面要以國土給人，一方面要承認協約國鉅量的賠款，所有飛機大砲兵艦以及徵兵制度，都在限制及廢除之列，受盡種種痛苦與恥辱，所以有多數熱血青年，很容易同情於他，攘臂而起；兼之自一九二一年後，世界經濟恐慌，農村破產，民不聊生，人人都希望有人出來領導，挽回這種厄運，希特勒便在這個時候乘時崛起，成爲今日之怪傑。他的地位，一方面固由於時勢造成，一方面也是受列強壓迫而成的。至於他個人，還有四個主要成功的條件。（一）不怕死；（二）刻苦耐勞；（三）絕對服從；（四）處處以國家民族利益爲前提。

以上四點，也是很重要的。同時我們再談一談希特勒在奮鬥過程中所領導下的國社黨，其中有一最得力的武裝組織，名爲挺進隊，（即希部）數年來已由六百人增至三十萬人，是何等的偉大啊。國社黨本身的推進，亦有驚人的成績，在國社黨最初僅有七個黨員，一九二〇年，由百人增至五千人，至一九二二年，則有一萬四千至三萬人，及

至一九二八年，爲八十萬人，一九三一年希氏被推爲領袖時，則爲六百餘萬人，再以議院席論，國社黨在一九二三年僅三人，一九二八年僅十二人，一九三〇年已增至一百〇七人，如此的猛進，非有極偉大的動力作其後盾不可，而希氏即此偉大之動力了。

主要目標

我們講希特勒，便是要以他的奮鬥的精神，介紹於

中國，是值得我們效法的，他平時宣傳的目標甚爲公正，他說：（一）德意志是最優秀的民族，（二）德國要在世界上佔第一個位置。他年來領導民衆埋頭苦幹，加緊建設，撕碎凡爾賽條約等等，都是以這兩個目標爲宣傳的主旨，同時也可以說給我們以莫大的興奮。現在我國比德國當時的處境還要苦，還要危險，思人及己，應該作何感想。

希特勒除了上面兩個主要目標，還有幾個宣傳要目，現在把牠分條講述如下：

（一）人類雖酷愛和平，而厭惡戰爭，但戰爭是人類的理想目標，和平是自歸毀滅，國聯及和約等，在他的眼光中預料，即爲戰爭張本。

（二）德之外交政策，在克服已有領土，要打倒歐洲列強，

要達目的必賴戰爭。

（三）上述目標，不僅在收復一九一四年之國界，蓋以民族及軍事地理之觀點而論，均不敷需要。

（四）德國擴大版圖之外交政策，其目標在克服東歐各國之土地，尤其蘇維埃同盟及毗連各國。爲欲實現此種擴張土地之目的，德國必須努力與英意組一同盟，如此可使小協約諸國瓦解，使法國處於孤立地位，並可得戰略之行動自由，蓋在現時尚不足與英國爭爲世界強國，更不足談執世界牛耳。

最後希望

於此希望諸位在平時注意國內情形以外，多研究國際問題，並把德、意、日等奮鬥國家，來作我們奮鬥的參考。諸位來此受訓，乃是盡我們國民應有的責任，並不是強迫，部方對訓練班課程管理及設備上一切均非常滿意，十一月四日補行開學典禮之時，部長已經親自向諸位訓話，諸位訓練期滿回路時，能夠以其所得轉介紹於本路其他各同仁，切實實行，則尤爲本人所切望，願諸位努力。

（姚稚語筆記）

商業化之津浦鐵路

沈熙瑞

——十一月十六日在鐵道部紀念週上演詞——

本路貫通南北，聯繫首都，為全國八大幹綫之一，在政治上經濟上文化上，均佔重要地位。近年以來，在大部領導之下及本路當局與員司共同努力，路務已有顯著之進步，熙瑞來路不久，對於鐵路之認識，自覺殊為淺薄，數月以來，就個人觀察，覺各路現有一種共同之趨勢與需要，即鐵路商業化是也。鐵路為國營企業，負有便利行旅，溝通文化，發展經濟，與鞏固國防等之重大使命，在不違背上項使命之範圍內，欲求鐵路之發展，其道固不止一端，而非實行商業化不為功，本路對於一切路務，無日不以商業化為目的，而積極邁進，綜其大者，約有數端。

一 整理內外舊債以維債信

商業最重信譽，本路築路資本，大都借自外債，此項債款，原定分期償還，祇以本路歷經軍事，收入短絀，以致到期之款，無力償付，其他內債，亦積欠甚多。現在時

局安謐，路收較有起色，經本路衡度財力，勉為籌劃，擬具整理債務方案，呈奉核准，逐步實施，以期恢復路譽，提高債信，此舉非特為本路着想，同時亦為他路開將來之基礎。茲將本路已經整理及正在整理各項債務情形，分述如下：

(甲)已經整理之內外債。(子)外債方面：計有(一)英德原續借款；(二)英商料款；(三)三井洋行車租借款各項，其償付上項債款辦法，早經公布，分別實施，姑不贅言。計截至本年底止，英德借款已撥付國幣四、八三四、四九一元，另付德華銀行墊款利息國幣二八三、八二六元，英商料款已付四十六期共計二、三〇〇、〇〇〇元，三井洋行債款共二十三期，已付合國幣六二三、七一二元。(丑)內債方面：計有(一)英庚款；(二)本路員工欠薪；(三)大昌公司舊欠料價各項。英庚款已付三十六期，計國幣一、九三八、二

九二元，員工欠薪已發至第七期計國幣三、三五〇、〇〇〇元，大昌公司料價已付國幣四四、一〇五、〇〇元。

(乙)正在整理之內債。除上列已整理之各項債務外，此外尚有內債料價等，(一)積欠各商料價七十萬元，(二)各運商保證金公債票十三萬餘元，(三)支付券四十二萬餘元，(四)車債銀行團債款十六萬餘元，(五)職工儲蓄券五十二萬餘元，(六)各銀行債款五十萬餘元，(七)中興公司欠款一百十三萬餘元，本路為維持債信以示無所偏枯起見，對於上項債款，亦經擬具整理辦法，呈奉核准，着手辦理，其辦法係按債款之多寡，性質之久暫，權衡輕重，分別訂定，除百元以下按欠額全數萬元以下按欠額半數一次還清外，其萬元以上之債款，則分六十個月以至三百六十個月攤還，有計息者，有不計息者，此項整理辦法，已見諸各報，擬自民國二十六年一月起實行。

二 增進營業用款以資開源

本路近數年來，營業進款顯有進步，試觀本路統計年

報，便可知其大概。自本年一月至十月底止，營業進款共為二千一百餘萬元，其中除六月份係值淡月收入較少外，統計每月平均約達二百餘萬元，較前數年同期進款，仍屬有增無減。查進款之增加，端賴運輸之發展，而欲發展運輸，又必先有充分車輛，始可供求相應，充裕路收，本路沿綫貨運數量日見發達，以最近三年統計，每年約遞增四十餘萬噸，預計本年貨運，常可達到四百五十萬噸之數，處此車輛缺乏，應付維艱之時，猶能有如斯之效率，是賴調度車輛，計劃週密運用經濟之故，有以致之，試以南滿鐵路言，其車輛運用百分率為三五·〇〇，居東亞鐵路最高位，本路按上年份全國各路車輛運用百分率之統計為二八·一一，實居八大幹綫之第二位，本年一月至六月半年間，已增至二九·〇九，如再能設法改進行車設備，充實機車車輛，其效率當更可觀，路收自益充裕。

又機車車輛之修理與裝置，其速率如何，影響於運輸亦非淺鮮，本路天津濟南兩機廠自改用件工勵勤制以來，其工作出產量，已超過標準數百分之五十至百分之六十，浦口電氣廠及浦鎮機廠現因尚未採用此項制度，致其出產量低於標準數，擬於最短期內設法推行，以增效率。

三 核減營業用款以謀節流

鐵路爲營業機關，一方固貴開源，一方亦應節流，務使人皆有用，款不虛糜，節省無謂之開支，及可提高工作之效率，本路近年來對於營業用款，力求撙節，計二十二年度爲營業進款百分之七三·三九，二十三年度爲百分之六七·四五，二十四年度爲百分之六二·七六，進款日增，用款每年遞減，此種現象，殊足以表現本路已日趨於商業化，現在對於二十五年度營業用款，更力求減低，希望能達到更小之比率。

四 利用積存材料以重路帑

材料爲鐵路事務之重要部份，購辦時事先如無準確之預算，勢必形成購買膨脹之狀況，其非屬急用或久經擱置而不適用之料，則鉅款等於呆滯，損失實屬不貲，本路歷年存料，截至二十四年度，計價值六百六十餘萬元，雖以鐵路事業之演進，事業上間有不盡適用者，而可用之料，要仍居多數，所以迄未能儘量利用者，當以料價之參差，爲其主要之癥結，茲爲愛惜物力以求料盡其用起見，擬將該項存料，比照市價，酌予核減，俾得充分利用，漸次清

理。

此外關於購料及付款結帳等手續，在昔國內購料，每購一次三個月後始可交貨，現已縮短爲一個月，貨物收到時，在昔須三四個月帳目方可結清付款，現在至多一個月即可辦竣，至關於料帳報銷方面，上年度總報告已於八月三十一日造送會計處，比較以前提早兩個月，以上種種均有相當之進步。

五 改善人事管理以增效能

鐵路人事問題，錯綜複雜，管理設未盡善，效能因以不彰，本國各大商業，人事雖較簡單，以其不乏美制良規，故效能乃以顯著，本路近曾派員前往各地商業機關實地調查，以資借鏡，藉謀改革，現擬就本路現有章制及習慣，參酌此次調查所得之足資效法者，於可能範圍內，擬具改進方案，逐漸推行，以增工作之效能。

又本路對於作育人才，亦極注意，近來車務方面，已分班招考訓練，書記及打字人員，亦採取考試制度，憑學識以定去取，推而廣之，行且避除倖進，人無濫等，至於舊有員額出缺，概不補人，所有員司工作，雖因此相當增

加，而各員司服務之努力，與主管督察之嚴密，甚於往日，故能人盡其才，事無曠廢。

此外如運價之減低，以招徠營業，聯運之推進，以增加運輸，胥為本路力趨商業化之表現，惟鐵路既屬商業性質，其用款自應以能發展其本身營業為主旨，如以有限之資財，耗於與本身無關之支出，一方雖積極開源節流，效率尙未大顯，而一方加重負擔，經濟難免恐慌，本路現在關於非關本身支出為數不貲，值茲財力竭蹶之秋，彌增負

荷不勝之感，本路因此種情形，感受經濟之束縛與限制，至使商業化之精神，不克盡量表現，既定之政策，不能次第推行，此熙瑞於欣快之中，不無聯帶之感想。邇來政府與大部對於發展鐵路事業，具有莫大之決心與企望，對於上述情形，應如何調整改進，使鐵路完全商業化，日臻繁榮，想不久常有整個之計劃，昭示各路，俾資遵循，此則本路及全國各路所共同企禱者焉。

鐵道建設季刊

↓為介紹國內鐵路建設狀況之唯一專著。
內容充實，切合時要，研究鐵道事業者，尤宜人手一卷！

出版日期

第一卷第三期
明年一月一日出版

售價

每本國幣一元
全年四册國幣三元

訂購處

南京鐵道部秘書廳

貨運車輛里程統計之理論與實用

許 靖

一 車輛里程統計之性質及其算法

貨運車輛里程者，即車輛數目與其所行里數之積也，英曰 Wagon Miles，美稱 Freight Car-miles。例如有一車焉，由甲站行至乙站，兩站相距三百里，則其車里數為三百。設有同樣行程之車共為十一輛，則以十一乘三百，即得三千三百，是為十一輛之共計車里數目，其他依此類推求之，而計算之公式則為：
$$\text{Wagon Miles} = \text{Wagons} \times \text{Distance}$$
。此則車輛里程之大概性質及其計算方法也。

基於上述計算方式，吾人對於車里，應有一種基本觀念，即有車而無行動，不能發生車里，有距離而無車輛行駛其間，亦無從發生車里，而車輛之行動又必因有運輸乃能發生。苟無運輸，則不但車輛無行駛之必要，即車輛本身之有無亦不成為重要問題。車里既因運輸及行車而生，故就車里之數目一端，即可測知某路運輸數量或車務繁簡之大概情形，所以歐美鐵路對於各種車輛里程均有詳盡之

統計，而以車里列為代表車務工作成績單位 (Units of Work) 之一，而與噸里單位具有同樣之作用。不過車里因有重空之分，不若噸里性質之切實，以行車所包含之車皮，不必全列各車皆有貨物可裝，其中往往多有無貨之空車。惟空車行動，雖不直接為鐵路生產運輸，然間接上仍有生產之意義，蓋一路之貨運數量，各方往往不能維持平衡發展，且以許多貨物，非有特種車輛不能裝運，於是撥調空車，酌盈劑虛，不能不有空車之行動，故空車里程亦係由於適應運輸需要而生，在事實上絕對不能完全避免，鐵路管理車輛之最要原則，常於重車里程力求增加，同時多方盡量減少空車里程，惟因運輸變化關係，空車行動有時不能格外減少。至若究應何時宜少，何時當多，而後車輛之運用方為切合實際需要，而無耗損，則非有車輛里程統計，決不足以收考察得失之效，其詳可於下節視之。

二 編製車里統計之重要原則

計算車輛里程，首當按照裝貨重車及無貨空車劃分其

里程，屬於前者爲重車里程，或簡稱重車里 (Loaded Wagon or Car miles)，屬於後者爲空車里程，或簡稱空車里 (Empty Wagon or Car miles)。就車務經濟立場而言，空車里程以愈少爲愈佳，若不與重車里程分開計算，混爲一起，則重空之增減變化無從分析，而全部統計之主要作用亦將由是喪失殆盡，殊無價值之可言也。其次，僅有重車里里之分開計算，仍不合於實用，尤當由數字折成百分比率，即兩種各佔全體車里數目之百分數也。以數字雖可表示增減變化，然以位數太多，究不若百分數之簡單明確，可以一目了然。此種實際運用車里統計之秘訣，較之空定理論，尤爲重要十倍，且爲一般人士最易忽視之處，用特表而出之，藉以引起學者注意。

計算重空車里百分數之方法，至爲簡單，以全體重空車里數除重車里，再以一百乘之，即得重車里之百分數 (Loaded Car-mile Percentage)；以全體重空車里數除空車里，再以一百乘之，則得空車里之百分數 (Empty Car-mile Percentage)。由重空百分數之差別，即知車輛運用之程度，例如重車里之百分數爲七十，空車里之百分數爲三十，此種比較可作兩種解釋或觀察：一則表示每

三個車里之中平均約有重車二里，及空車一里之意；一則顯示每三輛貨車平均約有重車二輛及空車一輛之意。即此以觀，足見空車里程比率愈低，車輛之運用愈爲經濟，而最足以表現變化之情狀者要爲簡明之百分數，而非複雜之數字，故數字殊不如百分數爲用之大也。我國對於車輛統計，尙無明文規定，各路亦鮮有自動舉辦者，即或有之，亦復殘缺不全，縱有空重車里之劃分，然皆無百分數之計算，殊與辦理車里統計之基本不甚相符，更無運用之方法足資稱述。

三 運用車里統計之重要原則

嘗考空車里程之發生，有時因運輸上之必要，亦有由於車輛支配之失常，故其百分數之高低，並非無一定考察之標準，易言之，空車里之百分數有時不能不高，有時不應不低，常高之時而不高，固屬難能可貴，然若應低之時而不低，則是失其常態，當即運用統計方法，追求其原因。是故統計車里，非僅照例求得增減數字或百分數，卽爲已盡能事，必須進而考究因果關係，始有效用及價值之可言。良以統計之功用，不僅在乎表現一切事務之現象，

并能同時指示錯誤之途徑，學者要能體察錯誤所在，進而講求糾正之策，斯為得其運用之妙矣，否則，統計自為統計，絕不能發生實際效用。雖然，運用統計，乃統計學上最上乘之工夫，其中奧妙無極，較之編製尤為困難，如或求之，則非潛心玩索，難乎有得。試就關於分析空車里程變化因果法則略陳梗概，以為例證而資隅反。

(一)、車輛愈缺之空車里程愈多——一路之車數不敷應用，則為適應各站運輸需要，調撥車輛之次數必繁，於是空車行駛之里程自然高漲。例如下圖所示，D站所分之車數，不夠裝運當地起運之貨物，其勢不得不由附近之C站或E站撥車備用，倘C、E兩站無車可撥，必須向更遠之



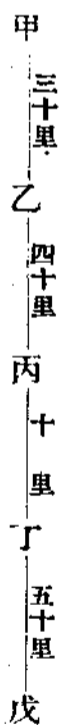
車站設法調用，則所撥車數愈多，空車之行動愈繁，故此項空車里程之增加，其咎不在支配失常而在車輛之供不應求也。

(二)、車輛供過於求空車里程宜少——車輛既能供過於求，則各站當能分得充分之車輛，以供應用，縱或偶有缺欠之時，當亦為數有限。是故一路之車輛愈充足，撥調

空車之需要愈可減少，因而空車里程之比率當可愈為低減也。

(三)、旺月空車里程常較淡月為多——旺月運輸繁忙，淡月運輸稀少，在運輸稀少之時各站需用車輛較少，故各站卸空之車不必亟於調至他站，可以停於本站備用，於是空車里程當然可以減少。反之言之，在運輸頻繁之月份，全路貨物待運孔亟，各站收進之重車未必恰合當地之需要，於是感覺車輛缺之車站必多，而能維持供應均衡之車站必少，易詞以明之，即向他站撥調車輛之數必大，因而空車里程之數亦高。是故同一路也，同一車數也，因各時期運輸狀況未能一致，而空車里程之百分比率亦有參差之變化也。

(四)、支配車輛失常亦足增加空車里程——支配車輛，有應遵守之經濟原則甚多，而就最近撥調乃為其中最更基本原則。例如下圖所示，假設丙站缺之車輛，則應



自丁站撥用，如丁站無車可撥，則當求之於乙，以其相距較近故也。如舍丁乙兩站而向甲站或戊站轉撥，則是舍近求遠，直接增加無謂之行程，間接減低車輛之效用，故此

項空車里程之增加，純由撥車人員未能嚴格遵守配車原則所致，是乃人事不稱其職之過也。

綜上所述，是空車里程常受三種影響而變化，影響不同，利害迥異。吾人固應時時注意空車里程本身之增減，然必同時檢出同期之運輸統計，及車輛統計，互相參照研究，始能斷定變化之原因。如空車里程最多之時，運輸數量並非極度發展，車輛亦非極度缺乏，則其癥結所在，必為車輛之支配失當。果能依此分析結果，不斷糾正配車錯誤，則車輛因支配不當所受之損失自可逐漸減少矣。例如甲路九月份之貨運數量最大，但空車里程最多為八月而非九月，即可斷定八月份之空車里程，其中必有虛糜，並非完全由於運輸之需要而發生。即此一例，可見車里統計不能單獨發生效用，以其所表現者僅為里程變化之結果，而車輛統計及運輸統計乃能顯示變化之原因，故必同時互相為用，而後因果可明，得失可察，錯誤可得而矯正也。

四 運用車里統計之範圍及法則

貨車里程統計，除有足供管理車輛支配藉以減少無謂空車里程之主要功用而外，其他可以應用之範圍甚廣，請

分陳之。

(一) 計算每車平均載重——以重車里程除貨物噸里，即得全列車中每一車輛之平均載重。此項平均載重愈大，則車輛之數目愈可減少，換言之，即可以最少數之車輛裝運最大數量之貨物，直接增進運輸之經濟，間接提高車輛之效用。其計算公式已如另章列舉之矣，茲不復贅。

(二) 計算全體貨車之平均重車里程——以一路之貨車總數除其重車里程，即得每一車輛之平均重車里程。此為測驗車輛利用程度及運輸成績之又一相當統計單位，蓋每車之平均里程愈多，亦可想見運輸必愈發達之大概情況，且由每一種類貨車之平均重車里程，亦可推測各種車輛需要之大小，故此項統計方法，在決定製造或購置車輛之計劃上不無可供參考之價值。例如蓬車或冷藏車之車里數目年有增加，即可證明有添置此兩種車輛之必要，其他可以隅反。至於計算之法，當分兩項如下：

(1) 中文：—全體貨車之平均重車里程 = $\frac{\text{重車里程}}{\text{貨車總數}}$

英文：—Wagon User = $\frac{\text{Loaded Wagon-Miles}}{\text{Wagon Stock of all Kinds}}$

(2) 中文：—每種貨車之平均重車里程 = $\frac{\text{重車里程}}{\text{每種貨車總數}}$

英文：— Wagon User = $\frac{\text{Loaded Wagon-Miles}}{\text{Wagon Stock of each Kind}}$ 。

(三)計算每列車時之重車里程——車里統計較之計算貨物噸里簡單容易，故遇不易計算各段之每機車時之平均貨物噸里時，亦可利用每列車時之平均重車里程，以資替代。因在考察行車經濟上，此種平均數亦有相當價值，不失為具有相當作用之一種良好變通辦法，其算式如后：

中文：每列車時之平均重車里 = $\frac{\text{重車里}}{\text{列車時}}$

英文：Loaded Wagon-Miles per train-hour = $\frac{\text{Loaded Wagon-Miles}}{\text{Train Hours}}$

(四)比較每車里之平均車輛修理費——車輛之修理費用 (Wagon Cost of Maintenance)，大部分由於行動磨損所致，行駛里程愈多，損壞程度愈大；損壞程度愈大，修理費用亦自愈重。鐵路為欲明瞭車輛損壞修理費之經濟與否，故有每車里之平均修理成本之統計。以便逐年有所比

較。計算此項車輛修理費用時，當以不分重車空車，一併連同算入為適當。

(五)計算每車里之平均行車用煤——考察行車用煤之經濟，本有許多統計方法，此間所謂每車里之平均用煤耗量 (Coal Consumed for Wagon-Mile) 者，不過其中之一端耳。計算此項平均煤量時，應將重空兩種車里一併計之，惟此項平均數之增減，并非即為行車用煤經濟不經濟之反映，以同一車里，而裝載貨物有輕重多寡之分，列車之平均裝載重者，其中均每車里之用煤，必較裝載輕者為多。故行車用煤一項，如無入事方面之損耗，由其每車里之煤量增減變化，并可反觀一路行車平均載重之進展狀況。此則本項統計之兩層重要涵義，必須深思而后乃能明辨其作用也。

我們司令部還有一點不好的地方，就是對於公共物件不愛惜，隨時浪費。要知道我們的物品那裏來的，是從政府領錢買來的，政府的錢是從人民捐稅收來的，所以我們用的東西，就是民脂民膏，浪費了去，自己良心也過不去。以後就是一紙一筆，也要加意愛惜。

(廣東對黨軍司令部人員訓詞)

改進各路衛生醫務事項之意見及辦法

王畏三

查鐵道衛生之目的，在增進員工健康，維護旅客安適，防止疫病流行而已。此三者，欲其辦理完善，第一須有相當之經費，第二須有幹練之人才，第三須有良好之組織，第四須有切要之訓練，第五須有普遍之宣傳，第六須有權力之貫徹。六者齊全，辦理衛生醫務之能事盡矣。溯我國各鐵路自辦理衛生醫務以來，已有四十年之歷史，當時國內新醫缺之，專才極少，各路醫務領袖，大都來自異邦，在各自為政狀態之下，鮮有成績之可言。自民國十七年本部成立後，復於次年十一月，於部中擬設衛生一處，對多年無人顧問之鐵道衛生醫務，至此始有負責主持之機關。惜當時政局既陷，內亂迭起，各路交通，時被破壞，處此環境之下，一切建設事業，均屬無從着手。矧鐵道衛生醫務設施，愈認為不急之圖，所有興革事宜，僅賸紙上空談。二十一年三月胡宣明處長辭職，衛生處改處為科，任胡定安博士為科長，其所建議，未盡推行。未期年胡科長辭職，長三忝承其乏，兢兢業業，時虞隕越。嘗思鐵道

衛生，原屬公共衛生之一部，辦理之完善與否，既關路界之聲譽，尤繫中外之視聽。復思歐美先進各國科學發達，教育普及，因公共衛生之辦理完善，而鐵道衛生亦隨之有長足進步。我國民智幼稚，經濟凋敝。對利害切身之鐵道衛生醫藥事宜，鮮為各路當局及員工乘客所注意。因此，本科數年來所擬具之改進各路衛生醫務之重要計劃，並未能順利而推進。部座見解卓越，規模宏遠，深知強國必先強民，強民必先衛生。故對鐵道衛生醫務之建設，頗具極大之熱忱。是果各路員工旅客之福音，亦即辦理鐵道衛生如本科者，聞之所當躍然也。茲謹將改進各路衛生醫務問題及改良辦法，縷縷陳述如左：

(一) 經費問題

夫經費為獲得一切物質之有力代表，舉凡衛生醫務人員之任用，醫院診所之創設，器械用具之添置，公共衛生之設備，在在均需鉅費。茲各路每年衛生醫藥經費概算，雖有一百六十萬元之多，若以十數萬員工及每年往來數千

萬旅客爲之分別計算，則區區之數，實不足以供此鉅大之需。本部於民國二十年召開第一屆各路衛生醫務會議時，各路均建議每年鐵道衛生醫務經費，亟應依照各路每年營業之總收入，規定百分之二爲標準。（現各路尙有不滿百分之之一者）惟丁此路產日削，路債日重之際，驟增鉅額經費，似爲不識時務之論。按欲建設鐵道衛生，改進各路醫務，謀員工之健康，躋旅客於安適，在不增加經費條件之下，必先注意下列之三點。

（一）現各路衛生醫藥經費，所列已屬無多，而各路又往往將該項經費流用於其他部份，嗣後應通飭不准流用，藉維預算。

（二）各路衛生醫藥經費，支配不甚合理，行政費過鉅，事業費太少，欲求衛生醫務設備及管理之革新，必須對於各路該項經費之支配，重予合理之劃分。

（三）各路醫務經費，如予合理之支配，已足敷目前之需要。至衛生經費，各路則絕無僅有，非予以相當之增加不可，否則，即由醫務經費項下撥節一部份爲辦理衛生事業之經費。

（二）人才問題

爲政在人，古有明訓，世間無論何事，苟用非其人，或用非其才，鮮有功效之可言也。矧醫學衛生，爲專門之學術，其艱難精深，較諸機械土木各工程學科固無多讓。茲各路對於衛生醫務人員，其待遇之低，實出人意表，醫院院長，有月薪僅一百二十元者，醫院診所醫師，（比照課員待遇）有月薪僅七八十元者，其他司藥，護士，有月薪僅二十餘元者。際此新醫缺乏，專才稀少之中國，若欲羅致真才，自須相當代價。人謂各鐵路無良好之醫師及護士，殊不知現行待遇，故無法羅致高等專才也。本科前曾擬訂「各路衛生醫務人員比照技術人員待遇表」及「理由書」等，爲徹底改進各路衛生醫務人事問題之張本。卒因種種困難，未荷施行。致真才無法任用，庸才無法淘汰，影響事業，良由於此。爲改進計，對於該項人事問題之解決，實有重提之必要也。

（三）組織問題

組織之重要，盡人皆知，機器效力能如是強大，人體能如是靈敏，均有嚴密合理之組織故也。辦理鐵道衛生醫務行政，自非有完善之組織不可。在民國二十二年以前，各路衛生醫務行政機關，組織至不統一，以言名稱，則甲

路稱衛生課，乙路稱總醫官，丙路稱衛生委員會，丁路稱醫務股，戊路稱總醫院。以言系統，則或直屬於局長，或隸於總務處，或隸於公益課，或隸於庶務課。以言法規，則各路自行擬訂。言表格，則各路隨意製用。似此漫無系統，各不相伴之組織，致政令推行，法規編訂，在在均生窒礙。自民國二十二年八月十日，本部公佈「國有鐵路衛生醫務組織通則」後，各路衛生醫務組織，始有統一之規定。惟膠濟，正太，湘鄂，南潯，廣九，廣韶等路，迄未能遵照部章改組，因循玩忽，進步甚緩，故對各路衛生醫務統一問題，仍有廣續改善之必要。

(四)訓練問題

查我國辦理鐵道衛生醫務事宜之員工，能勝任愉快者果多，而濫竽充數者亦繁。訓練工作，為增進工作效率之要圖，故本科過去對於各路衛生醫務員工之訓練事項，曾有多種計劃之施行。例如各路醫師，選派其可造就者出洋留學或赴國內大醫院中實習，訓練各路各醫院中之看護，又訓練各路行車人員及路警等之急病創傷急救法，又訓練各路隨車侍役，廚役，茶役等之整潔工作，又選派各路衛生稽查，輪赴衛生署開辦之衛生稽查訓練班學習。此外會

計劃設一規模宏大之醫院於南京，備輪流訓練各路衛生醫務人員之中心場所。嗣因經費困難，無法開辦，致多種訓練工作，未能如願施行。今後對於該項訓練工作，仍當加緊舉辦，俾各路衛生醫務人員，咸有增進學術之機會。

(五)宣傳問題

查我國民衆對於衛生智識，向甚薄弱，種種不衛生之惡習，已積重而難返。若不加緊宣傳，努力灌輸，何能取覺悟而生信仰。矧中央規定衛生運動，為七項運動之一，故提倡宣傳，自屬要圖。各路綿亘各省，在路有多量之員工與旅客，沿綫有多量之鄉村與民衆，若能將切要之衛生常識，防病方法，在口頭上，文字，圖畫，遊藝上，作廣大之宣傳，日久自收普遍之效果。故本科前曾呈准每年四月一日，為全國各鐵路衛生運動大會之日，又編印各種衛生常識讀物，分發各路員工瀏覽。並令各路於車站車輛及公共處所，加掛各項衛生標語，種種宣傳工作，無非欲使鐵道衛生之進步，藉以促增全國公共衛生之設施也。惟是項工作，本科因人手缺乏，未能充分發展，苟能添用衛生醫務智識豐富及中文通暢之科員一人，為之負責寫作，則各路員工旅客衛生智識之增進，當可計日而待也。

(六) 權力問題

查各路綿亘各省，員工衆多，事務浩繁。一切工作動向，均能循軌道而邁進者，雖由組織之完備，管理之嚴密，要皆有權力以馭之，始能如是也。不然，各路將自由爲政，散漫凌亂，而不復趨於一的矣。鐵道衛生醫務之設施，其進步遲速，雖有經費，人事，組織等等之關係，若無權力以行之，各路將玩忽法令，藐視章則，一本其已往之成見，視衛生醫務爲無足輕重之事項，不復加以注意矣。本科數年來對於各路衛生醫務事項，亦曾努力計劃，以謀改進。徒以各路當局之陽奉陰違，敷衍塞責，馴至一切革新之計劃，悉等紙上之具文。已後擬請 部座賜予權力，俾得貫徹主張，使各路衛生醫務事宜，得與車工機警等設施，同一邁進，藉增員工旅客之幸福。

上列六項，爲改進各路衛生醫務之先決問題，往後謹將改良各路衛生醫務之辦法，逐條臚舉如下：

甲 衛生設備

(一) 員工飲料

查各路各站廠員工飲料，大都汲自江河池井，其中佳

者果多，但含有雜質不宜飲用者，亦屬不少。若不加以改良，危害健康實甚。改良辦法：(一)由各路衛生醫務機關，負責化驗各站廠員工飲料。(二)如水質不良，應設沙濾缸或用其他治潔法。(三)如水源不足，或水質過劣，應另行鑿井。

(二) 廁所

查各路各站廠廁所，或構造不良，設備簡陋。或廁位過少，不敷應用。或地點失宜，管理無方。甚或乘客較少之車站，廁所類皆未設，致隨地便溺，穢象環呈。若不加以改良，自必貽人指摘。其改良辦法：(一)一等站應建築頭二等西式水冲男女廁所各一間。計男座二位至四位，女座一位至二位。又建築普通男女廁所各一間，男座八位至十二位，女座二位至四位。(二)二等站應分別建築普通男女廁所各一間，計男座五位，女座二位。(三)三等站以下之車站，應建築男女相連之廁所一間，男座三位至五位，女座一位至二位。(四)各站廁所，夜間均應裝設燈火。

(三) 溝渠

查各路對於各站溝渠，不甚注意，致建築不良，污水匯積，蚊蠅滋生，臭氣蒸發。故對各路各處之溝渠，應定

改良之辦法：(一)各站廠，宿舍，學校等房屋，除建築明溝外，並宜設有陰溝。(二)陰溝建築法，其水道須向下傾斜。(三)陰溝須有出口，勿使其淤塞或積水。(四)明陰溝遇有損壞時，應加以修理，並應於夏秋間加洒臭藥水，及火油，或各種消毒藥劑。

(四)月台及雨篷

查各路各車站之月台過短，乘客上下危險，雨篷未設，雨淋日晒堪虞。或台面僅鋪泥沙，或修理不按時間，致天晴則沙塵迷目，陰雨則泥水淋漓。改良辦法：(一)一等站月台，應長一千二百呎以上，且須完全用水泥鋪面，雨篷應長六百呎。(二)二等站月台應長九百呎以上，其中至少須以四百呎鋪水泥面，雨篷長三百呎。(三)三等站月台應長六百呎以上，水泥面及雨篷可斟酌需要定之。(四)四五等站月台，應長四百呎以上，台闊應一丈以上，各等站月台上，均應酌設長椅，供客休憩。

(五)候車室

查各路各站之候車室，原為便利乘客而設，茲查各路車站，或尚未設該項候車室，或雖設而室內空無一物，故改良辦法：(一)一等站應設頭二等男女候車室及普通候車

室各一所。(二)二等站應設普通候車室一所。(三)候車室內應有棹椅，痰盂，茶水等設備。(四)三等站以下之車站應於月台上加設櫛椅，藉便旅客候車之用。

(六)焚化爐垃圾箱

查焚化爐垃圾車等，為處置廢物之必要品。故各站，廠，均宜斟酌設置。其辦法：(一)一等站及各機廠各洗車場，應於相當地點，建築焚化爐一座，購備垃圾車一輛，及有蓋之垃圾箱二具至四具。(二)二三等於相當地位，酌設有蓋之垃圾箱一二具。

(七)危險標記

凡火車經過之各叉路，各山洞，各鐵橋之兩端，均應設立危險標記，警告行人，藉免發生意外。

(八)環境衛生

凡各車站，機廠，宿舍等四週之環境，衛生障礙必多，改良辦法：(一)填塞附近之污池及鼠洞。(二)取締附近之露天糞缸。(三)清除垃圾，剷除蔓草，疏通陰溝，並取締一切衛生障礙。(四)利用隙地，植樹蒔花，謀環境之美化。

(九)籌設食堂

查各路各大站及各機廠員工聚集之處，少有衛生食堂之設備，改良辦法：(一)調查確實需要食堂之場所，由路方準備房屋，開辦衛生食堂。(二)食堂或自辦或招商承辦均可，凡食品價格，衛生管理，應詳細規定，俾資遵守。

(十)工人浴室

查各路機廠或貨棧，工場之工人，因終日勞動，皮膚排泄甚多，若無公共浴室之設備，自難保持身體之健康。故各路對於工人聚集處所，亟應有工人浴室之設備。設備辦法：(一)建築工人浴室，應採用盆浴，淋浴，禁用公共池浴，藉免傳染疾病。(二)浴盆以水泥製之，每工人百名，應備浴盆四具，淋浴一具。(三)浴室清潔規則，應詳細規定。

(十一)員工公墓

查各路服務員工，大都來自各省，不幸因貧困而罹死亡，無法運柩回家者，比比皆是。故各路均應指定路產一處作為公墓之用。其辦法：(一)各路亦貧員工，因死亡無法運柩回家者，路方應免費為之安葬。(二)公墓之管理辦法，應詳加規定。

(十二)客車坐位

查各路客車坐位，頭二等多係橫列式，三四等多縱列式，二者孰為優劣，論者互殊其說，從經濟上着眼，縱列式容客較多，構造較便，自屬優點，若以衛生之眼光觀之，縱列式之坐位，缺點彌多。茲簡述如下：(一)乘客為出入便利起見，爭坐兩端，不願深入，以致客車兩端，極形擁擠，而中段仍多空位。(二)搭慢車之鄉人，往往攜帶笨重行李，每以路程較短，不久下車，尤不願深入中段，常將行囊物件，放置車之兩端，壅塞門口，橫阻出路。(三)中段乘客欲下車時，須攜帶行李於人叢中奮力擠出，倍感困難，而於婦女尤甚。(四)茶役及侍役往返車中，使旅客受擠擦之苦。(五)先登夜車之乘客，往往鋪被偃臥，佔據數人地位，使後來旅客無位可坐，雖有隨車路員取締，然每起口角爭論。(六)小站停車時短，車內乘客，常因客多受阻，不能迅出，每致未及下車而輪已轉動，因此跳車受傷者，時有所聞。(七)隨車清潔伙役，途中無從打掃，而痰盂亦無安放之處。以上各項缺點，皆縱列式所特有。改良辦法：(一)各路今後添造客車宜多採縱列式之坐位。(二)各路現有縱列式坐位之客車，如逢大修理時，應一律改為橫列式。

(十二) 臥車

查各路臥車，設備大都未善，致乘客時有非議。或謂冬無煖氣，夏苦熱悶。或謂被毯垢污，蚊虱咬吸。他如冷熱水之缺乏，毛巾草紙之未備，雖屬瑣瑣小節，亦足以引起乘客之不滿。改良辦法：(一)潔淨毛毯被單枕蓆。(二)門窗除應有鐵紗外，并加掛布帘。(三)夏日電扇，每房間應有一具。(四)痰盂，毛巾，清潔紙袋，冷熱水，及草紙等，均應充分準備。

(十四) 餐車

查各路餐車及廚房車之衛生設備，頗關乘客之飲食衛生。改良辦法：(一)每餐車及廚房車應備有換氣電扇，冰箱，紗櫥，或紗罩，沸水箱，有蓋垃圾箱，大小抹布及餐帕，擦手紙，清潔紙袋，衛生毛巾，潔白揩布，洗帚，絲瓜絡，侍役白布長制服，等物。(二)各餐車所備飲食，應以中餐為主，西餐為副。(三)各路餐車或廚房，如不適用者，應予改造。

(十五) 客車通氣

查各路車輛，對於通氣設備，缺點尚多。改良辦法：(一)頭二等客臥車除玻璃窗外，應加裝紗窗及百葉窗。三四

等車除玻璃窗外，亦應加裝百葉窗。(二)頭二等客臥車，每窗之上端，或窗框之下沿，應設有通氣孔一個，三四等客車，每二窗之間，應設有通氣孔一個。(三)通氣孔之式樣，由各路斟酌車輛現況，分別採用之。

(十六) 客車採光

查各路客車電燈，有燈數少，光力極弱者。有半途電力用罄，各燈均告黑暗者。亦有尚未裝設電燈者。此外夏季日光過強，各車尚未備有窗帘者。改良辦法：(一)頭等客臥車，每窗應加裝活動窗帘一條。(二)各等客車，應裝電燈之標準，頭等車每距十呎，應裝電燈四盞以上。二等車應裝電燈二盞以上。三四等車應裝電燈一盞以上。(廁所及門燈在外)(三)各電燈每盞光度，應在八枝燭光以上。

(十七) 客車加溫

查各路機車每因汽力不足，致冬令行車，各等客車所裝之熱汽管，熱力異常薄弱，使乘客受寒冷之苦，華中各路，既有此種現象，惟尤以華北各路為甚。改良辦法：(一)各路機車如因汽力不足，應加掛蒸汽車，以補助之。(二)各等客車，每車應裝置華氏表一具，藉觀車內溫度之高低。(三)車內溫度，應以華氏表六十度至七十二度

為標準，如濕度過高，亟由侍役開放氣窗以調節之。

(十八)客車防熱

查各路客車，在夏季裝有防熱設備者甚少，故旅客咸感熱悶之苦，尤以三四等旅客為甚。改良辦法：(1)頭二等客臥車，在夏季均應裝設電扇，其標準臥車每房間應裝一架，二等客車每十二位應裝一架，三四等客車，每輛車應裝四架。(2)各電扇均應採用轉動式者為上。

(十九)客車盥洗

查各路頭二等客車廁所，大都附有盥洗設備。三四等則僅具便池一個，此外了無別物。改良辦法：(1)每輛客車應有男女廁所各一間。(2)每輛頭二等客臥車，廁所內應設備水冲西式大小便池，各一并有盥洗盆，冷熱水管，大鏡子，衛生毛巾，肥皂或肥皂液，消毒餅，及便紙器與便紙等。(3)每輛三四等客車廁所應設備普通有座板之大便池，及備有盛水之鉛筒與藏樟腦丸之盒子。

(二十)客車消毒

查各路客車，往往發生鼠類及臭虫蚤虱之寄生，不特為旅客之患，亦為文明之玷。改良辦法：(1)各大路應建築客車消毒房一座，(以容一輛車為度)購備消毒機器，施行

高氣壓及化學消毒。(2)無力建築消毒房之各路，可購備簡單之化學消毒器具，訓練消毒人員，為客車消毒之用。

(二十一)機廠煙囪

查各路小機廠及工場之煤灶往往不設煙囪，致墨煙繚繞，呼吸易中煤毒。改良辦法：(1)各機廠工場大小爐灶，均應加設煙囪，藉引煤氣外出。(2)煙囪以磚砌或鐵製者為上，鉛皮製者次之。(3)通用煙囪，其出口須高於屋檐一丈以上，大煙囪視比例而加長之。

(二十二)健身設備

查各路員工聚集場所，視環境之需要，應有種種鍛鍊體格之設備。如各種球場，健身房，運動場等等是。其辦法：(1)各種健身設備，須調查各地環境之需要，和員工之興趣。(2)健身設備費用，半由員工募集，半由路方補助。(3)各項管理規則，應予詳細規定。

以上二十二項，均屬於衛生設備方面者，如斟酌各路環境之需要，財力之豐歉，用最經濟之方法而辦理之，數年後敢信各路公共衛生之設備，常有差強人意之表現也。

乙 衛生管理及訓練

(一) 衛生稽查

查各路衛生稽查，或係醫師兼任，或竟尙未設置，或係普通人員，缺乏衛生智識。改進辦法：(1) 一等路應添設衛生稽查三人，二等路二人，三等路一人。(2) 衛生稽查均須專任，不得兼差。(3) 衛生稽查之資歷，須醫科大學畢業，或辦理公共衛生五年以上，具有優良之成績者。(4) 各路任用衛生稽查，應先呈部核准。

(二) 清潔管理員

查各路衛生稽查職務，係專司指導，訓練，監督及報告之責。至各路各處課清潔伕役之管理，(擦車伕，隨車清潔伕，打掃伕，廁所伕等) 清潔用具之核發，工人工作之分配，地段及時間之規定等等，均須另設清潔管理員以擔任之。茲查各路對於該項人員，除京滬滬杭甬兩路，曾用有三人管理外，餘均由站長等兼任，或竟尙未設置。改良辦法：(1) 一等路應設置清潔管理員五人至八人，二等路三人至五人，三等路一人至二人。(2) 清潔管理員均須專任。(3) 清潔管理員服務規則，早經本部公佈施行。

(三) 釐訂衛生細則

查各路衛生清潔管理規則，除本部曾公佈「鐵路車務

衛生清潔管理規則」「工務衛生清潔管理規則」「機務衛

清潔管理規則」「鐵路警察取締衛生障礙規則」，等多

外，其餘各項清潔細則，應由各路按照當地環境，自行擬訂施行。茲查各路對於該項衛生清潔管理細則，大都尙未完備，亟應通飭各路切實擬訂，俾共遵守。各路應擬訂之細則，略舉其名稱如下：(1) 擦車伕工作細則。隨車清潔伕工作細則。(2) 廚役工作細則。(3) 侍役工作細則。(4) 打掃伕工作細則。(5) 宿舍衛生管理細則。(6) 工人浴室衛生管理細則。(7) 茶役衛生管理細則。(8) 車站衛生管理細則。(9) 機廠衛生管理細則。(10) 茶點室及攤販衛生管理細則等等。

(四) 增添及訓練衛生伕役

查各路辦理衛生清潔事項之伕役，爲數不多，應斟酌實際需要，略予增添，藉便工作。又查各路現有之該項伕役，既無衛生常識，且喜偷閑躲懶，必須時加訓練，才有成績可言。改良辦法，(1) 責令衛生稽查及清潔管理員，隨時各別訓練指導。(2) 必要時得施行集中訓練。(3) 訓練教材，由部擬訂大綱，由各路補充細目。

(五)添設衛生醫務督察員

查鐵道衛生醫務事業，瑣碎複雜，關聯繁多。既應改良其設備，尤須嚴密其管理，本科工作重心，在部者僅十之一。若不另置督察，赴各路作實際之巡視，僅閉戶造車欲求出而合轍，非辦理鐵道衛生之良法也。本科主張，添設衛生醫務督察員一二名，(由本科專員兼任)不時派赴各路巡視，藉作改良之根據。其辦法：(1)衛生科指定專員一人或二人，呈派兼任各路衛生醫務督察員名義。(2)衛生醫務督察員服務細則，由本科擬定，呈部核准施行。

丙 衛生教育及宣傳

(一)學校衛生

查各路扶輪中小學為數甚多，衛生教育及衛生設施，頗關學生身心之健強。現各學校既直接由部辦理，該項衛生教育及設施事項，似應由部中擬訂施行。本科因人員過少，對於該項設施計劃，從未加以擬議，改良辦法：(1)衛生科應指定職員一人，會同育才科負責辦理各路學校衛生事宜。(2)確定各路學校衛生設施之新方案，呈部核准施行。

(二)衛生運動

查每年四月一日係部定之各路衛生運動大會日期，今年因環境關係，各路均從簡辦理。嗣後每年須廣續舉行，不得間斷。其辦法：(1)各路對於規定之衛生運動大會，一切工作及宣傳之材料，應充分準備。(2)依照部令「各路衛生運動大會籌備委員會組織章程」切實辦理。(3)舉行衛生運動會時，得同時舉行衛生展覽會。

(三)灌輸衛生智識

查各路員工旅客，對於衛生智識，時待灌輸與提醒，其辦法：(1)編輯淺切要兼富有興趣之衛生常識讀物，分發各路員工與旅客瀏覽。(2)各車站車輛及公共場所，加掛切要之衛生標語，及衛生圖畫。

(四)添設公共衛生護士

查保健事業，範圍甚廣，若徒作口頭文字上之宣傳，不作實際之切要指導，收效亦甚有限，各路亟應添設公共衛生護士數名，逐日輪赴各員工家中，積極指導育嬰，防病，衛生，清潔等事宜，並兼任注射接種等工作，辦理苟得其宜，不但使員工對衛生防病等智識發生興趣與信仰。且員工家庭因無疾病痛苦，對請假可以減少，對工作效率亦可提高。施行辦法：(1)各路應設置公共衛生護士，

辦理員工保健事宜。(2)該項公共衛生護士設置之人數，一等路得設四名，二等路三名，三等路二名。(3)公共衛生護士服務細則，由部擬訂公布施行。

丁 防疫

(一)消滅蚊蠅

查蚊蠅能傳播各種危險疾病，確為人類之大敵，撲滅工作不容稍緩，西南各省之瘴氣，各路沿綫傳播之疫病，愈由蚊蠅傳播而蔓延，故消滅蚊蠅，實為防疫上最重要之工作。似應將消滅蚊蠅之辦法，通飭各路遵辦。(1)滅蚊辦法：關於治標者，如裝置紗窗紗門及加掛蚊帳，以隔絕之。或購備蚊燈蚊香及噴射劑等分別使用殺滅之。並刈除附近之蔓草以斷絕其棲止。關於治本者，如填實污池，窪地，或排乾其水量，注意水缸水桶，水井，及屋沿水溜，和各種能容雨水之器物等所發生之子孳。(例如遺棄之破碗及洋鐵罐等等)如發現孳子孳聚之水，可用紗布製袋，用竿兜取，以撈殺之。或洒以柴油，與火油於水面，以室殺之。或預服奎甯(即金雞納霜)以預防之。(服法每週二次，每次以服奎甯八釐為標準。)(2)滅蠅辦法，關於治

標者，如裝置紗窗紗門以隔絕之，購備噴射劑，蒼蠅拍蒼蠅缸蒼蠅紙等分別使用殺滅之。關於治本者，如取締露天糞缸，及隨地大便，與食腳穢物亂倒等，苟發現有蠅蛆處所，速用生石灰粉或用百分之一青化納，(即用青化納一英兩，化水一加倫。)洒入生蛆之處所以殺滅之。

(二)接種注射

查接種與注射各種疫苗，為免疫學上之大發明，多種傳染病，均可利用接種注射之方法以避免疫病。各路員工甚多，為預防各種傳染病計，春季宜舉行種痘，夏季宜注射霍亂傷寒混合疫苗，(每人須注射三次。)其他各種傳染病之預防，可由各路衛生醫務機關，按照臨時之需要決定之。

(三)隔離消毒

凡屬傳染病，均有互相傳染之可能，况鐵道為交通便利器，一人傳染，不久即可傳播沿綫各地，故各路衛生醫務機關，一經發現患有傳染病之員工，亟應予以隔離治療，並嚴密施行消毒工作。如疫病範圍擴大，或沿綫各地發生疫病勢將波及路界時，各路衛生醫務機關，應遵照部頒「鐵路防疫章程」以處理之。

戊 禁煙

(一) 禁吸毒物

查鴉片流毒，九十餘年，弱國病民，爲禍彌烈。總理有拒毒之遺訓，中央有禁煙之法令。本部及各路員工衆多，染煙癖者，爲數常不在少。自民二十一年各路禁煙調驗委員會分會裁撤後，對於禁吸一項，略形鬆懈，自二十三年五月十九日，本部訓令各路，凡染有毒品嗜好之員工，統限三個月完全戒除，如期滿經調驗尙未戒絕者，撤職法辦，決不寬貸，又於同年八月十七日公布「各鐵路員工烟癖調驗辦法」暨「毒品嗜好檢驗報告表」甲乙兩種通飭施行後，各路均紛紛舉行員工烟癖調驗。截至最近期間，各路共已調驗員工一千四百八十七人，經驗得確有烟癖，已遭革撤者，計有員工六百二十九人。嗣後對於各路員工吸食毒品，嚴加偵查及施行調驗等等，仍當繼續辦理，以絕各路毒氛。

(二) 宣傳戒煙方法

查各路員工染有毒品嗜好者，非不知身觸法網，毒常戒吸耳。惟不知戒煙有妥善之方法，致因循自誤，永墮黑

海，如能將各種戒煙良法，根據學理反覆闡明，使輾轉傳播後，俾黑籍員工，聞戒煙絕無流弊，且戒斷確有把握，鼓其勇氣，堅其決心，未始非禁煙運動中之一助。本科擬搜集上項材料，編印小冊，分發各路員工備覽。

己 醫務建設

(一) 增設醫院診所

查各路醫院診所設置之標準，應視各地員工之多寡和需要之迫切而定。茲各路對於該項建設，未能加以注意，致應設醫院之地點，現祇設有診所，或並診所而無之。如廣九廣韶湘鄂南潯等路，現尙無一處之設置，其他各路，雖設有醫院診所，按亦未能適合事實上之需要。改良辦法(1)調查各路需要設置醫院診所之地點，應令飭各路籌設。(2)各路醫院診所，如房屋不敷應用，應酌予添建。(3)各路應有規模較大設備完善之醫院一處，藉作醫療上革新之模範。

(二) 醫院診所設備

查各路醫院診所之設備，完善者固多，簡陋而不敷應用者，亦屬不少，改良辦法：(1)由本科擬定「各路各等

醫院及診療所之設備標準」一件，呈准通飭施行。(2)各院所一切設備及器械等如損壞後尙堪修理者，亟應修理完好以資應用。

(三)修葺房屋用具

查各路醫院診所，有因房屋年久失修，用具損壞破舊，對於病人感覺，表面觀瞻，殊多妨礙。改良辦法：

(1)各醫院診所房屋，應規定每年小修及粉刷一次，每三年大修及油漆一次，(2)各醫院診所之用具，如應修理油漆者，得隨時送交主管機關辦理。

(四)改良各等病房

查各路各醫院之病房，語其缺點頗多。例如號稱醫院尙有未設病房者，亦有優等病房設置過多，普通病房不敷應用者。又各路醫院房屋，往往擇空氣光線充足，高燥寬敞者，作為各辦公室及職員宿舍等，而各等病房之房間，反係空氣光綫等較差者，殊背愛護病人之原意。改良辦法(1)凡屬醫院，均應設置病房病牀，否則即應改稱診所，以符名實。(2)各等病房病牀設置之多寡，應按各地實際需要規定之。(3)病房之間，應擇醫院中最上等者充之。(4)各等病房設備標準，應由本科擬訂呈核施行。

(五)添設化驗室

查各路各醫院，設有化驗室者，為數極少，在病理診斷上，缺少有力之根據。改良辦法：(1)各一等路，應於鐵路兩端及中部之醫院內，各設化驗室一處，以便擔任附近各院所之化驗工作。(2)各二三等路，應於適當之醫院中附設化驗室一處或二處。(3)各路醫院化驗室之設備標準，由本科擬定通飭施行。

(六)補充被服用具

查各路醫院，對於病人應用之被毯枕蓆衣服以及治療上應需之一切物品，因歷年過久，不常補充，缺少或損壞者甚多。改良辦法，(1)根據各醫院病牀之多寡，規定設置被服等之標準。(2)照標準數缺少之各物，應予補充，如尙可修補應用，應予修補。

(七)增設全國鐵路總醫院

查各路現有自辦醫院四十三處，診所四十五處，(特約醫院診所在外)規模既小，設備亦差，似應由本部籌款三十萬元，建設全國鐵路總醫院一所於南京。該總醫院設置後，既可供全國各路醫務人員輪流實習，又可供各種疑難病症之診斷上研究。同時在醫院稀少之首都，兼可收容

外來病人，造福市民。此外各路醫務上一切應興應革事宜，均可由總醫院策動改進，惟該總醫院建設費及經費之來源，及人事與業務上之種種辦法，應由本科另擬計劃，呈候核辦。

庚 醫務管理及訓練

(一) 審核醫務經費

查各路醫務經費，為數均屬不多，然能支配合宜用得其常，在事務上，自可收較良之效果。改良辦法：(1)核減行政費，增加事業費。(2)醫務經費但求支配適當，已足敷用，衛生經費，必須酌量增加，藉圖改善。(3)各醫院診所各項經費之標準，除津貼外，應按照診病人數及住院病人之多寡為比例。不得平均支配，形成有餘不足。一切不必要之支出，均應予以裁減。

(二) 甄別醫務人員

查各路醫務人員，有院長、主任、醫師、藥師、衛生稽查、護士長、護士、司藥長、司藥等區別。各員所負之責任，均關係病人之生命與痛苦，故對該項人員之學識經驗，自宜詳加審核，甄別任用，藉為患病員工之保障。茲

查各路現有醫務人員六百餘名，其中辦事勝任者固多，而年老力衰，及學識膚淺，或經驗缺乏者，為數亦衆。故欲謀醫務改進，自應嚴加甄別，以定去留。其辦法：(1)擬訂「各路各醫務人員之任用標準」。(2)擬訂「各路各醫務人員之待遇標準」。(3)擬訂「各路各醫務人員之甄別辦法」。

(三) 劃一章則表格

查各路各醫院診所之現行章則表格，除有特性必須單行者外，大都均經本部審訂劃一，現查各路尚有未能奉行者，改良辦法：應由本部不時派員，赴各路醫院診所嚴加查勘。

(四) 防杜濫發假單

查各路醫務人員，往往徇員工之請，濫給病假憑單，此不特影響路方工作，亦關係徇情者之人格，改良辦法：(1)擬訂「各路醫院診所每月員工因病請假日數報告表」。(2)通令各路嚴禁員工無病請假，暨醫師等濫給病假憑單。

(五) 集中藥品採購

查各路對於採購藥品，及衛生材料等，向無統一之規

定，有由材料處採購，有由庶務課承辦，亦有由衛生醫務機關自買，手續麻煩，錯誤叢出，且靈碎購買價格昂貴。

例如「瀉鹽」一項，平時各藥房零售，每磅需洋二角，普通批發，每磅亦需洋一角二分，若大批躉購，每磅僅合價洋四分，其他各種藥品及衛生材料，零購與躉批，價格相差甚遠。現各路每年所購藥材，合計在四十萬元左右，若概由本部集中採購，至少可節省購藥經費洋十萬元左右，以之充作各路醫院診所改良設備費，當無不足，該項藥材集中採購辦法，應由本科另擬詳細計劃，呈准通飭施行。

(六) 檢驗員工體格

查各路員工新進路時，愈受體格檢驗一次，迨進路後，各路因員工人數過多，醫務人員過少，對於全路員工之體格復驗，辦理頗感困難。此在保健上固係缺點，即在業務上亦蒙影響。改良辦法(1)各路每隔二年或三年，應舉行全路員工體格總檢驗一次。(2)總檢驗之時間，得定

為一個月至三個月，由各路衛生醫務機關指派工作人員，輪赴各段辦理之。(3)體格檢驗表式，應由本部規定。

(七) 編製衛生醫務統計

查各路衛生醫務機關，對於統計事宜向未十分重視，致每年改進之成績，設備之狀況，俱乏數字之根據，改良辦法：(1)各路衛生醫務統計表應由部規定式樣，藉昭劃一。(2)各路衛生醫務機關，對於統計事宜，應指定負責人員辦理之。(3)各項衛生醫務統計材料，每三個月報部一次，以便彙案統計。

(八) 舉行第二屆全國各路衛生醫務會議

查會議之用意，在於集思廣益，本部自民國二十年三月召開各路第一屆衛生醫務會議後，迄今尚未舉行第二次集會，為改革計，似應定期召開第二屆全國鐵路衛生醫務會議於本部，俾各路衛生醫務領袖，羣聚一堂，各出新見，共謀衛生醫務之改進。

日本鐵道省兼營汽車事業之概觀(中)

章江波

三 省營汽車之組織與營業範圍

日本鐵道大臣因依鐵道省(昭，八，三，勅三七改)第一條：「鐵道大臣管理國有鐵道及與鐵道相關之國營汽車與其附屬業務，並監督地方鐵道與其他陸運」之規定，得以掌握省營汽車之管理權。民國二十二年四月一日以後，更由國有鐵路之附屬營業，一變而為主要業務之一。而將是項省營汽車業務，統轄於鐵道省之運輸局。故鐵道省官制(昭，八，三勅三七改)中會有下列之規定：

「第六條 運輸局掌理左列事項：

一、國有鐵道及鐵道相關之國營汽車運輸與其附屬業務事項。」

而運輸局並於民國二十二年四月間，添設汽車課，掌理有關省營汽車之事務。其鐵道省分課規程(大，九，五一五，達五)第十八條，曾規定運輸局汽車課，掌理左列

諸事項：

一、關於省營汽車運輸上之設施計劃事項；

二、關於省營汽車之運價及收費事項；

三、關於省營汽車之運輸事項；

四、關於省營汽車之保管事項。

倘省營汽車運輸事業，因進款減少，停止營業時，關於省營汽車與路線之補償事項，近已移歸大臣官房法律課辦理。

至鐵道局方面，由運輸課汽車股主持其事，在運輸課不設汽車股者，則歸總務股兼辦。茲將日本鐵道局分課規程(大，五，八，二，達七九〇)有關條文，摘錄如次：

「第七條 運輸課設左列四股：

一、總務股

二、客運股

三、貨運股

四、汽車股（限於東京，名古屋，大阪，廣島，門司各鐵道局）關於船舶事務除廣島鐵道局及札幌鐵道局外，概歸客運股及貨運股兼辦。

關於省營汽車事務，除東京，名古屋，大阪，廣島，門司鐵道局外，概由總務股兼管。

第十一條 運輸課汽車股掌理左列事項：

- 一、省營汽車運輸及行車上之施設；
- 二、省營汽車運價及收費之釐訂；
- 三、省營汽車員額之審定及分配；
- 四、省營汽車之配置，運行及整理；
- 五、省營汽車及附屬品之保存與運用；
- 六、省營汽車用品之整備；
- 七、主管業務成績之調查及統計；
- 八、省營汽車事變之調查及報告；
- 九、省營汽車業務預算之編製；

十、郵件，站款及貴重品送交汽車裝運之指定。

汽車廠雖不必每一路線設置一所，但於有相當延長公里之重要聯運地點，必須設立，以便車輛分配上之統制，並爲防止運輸上發生障礙起見，得於相當地方，設立汽車

廠汽車庫及汽車房，此外並設汽車站，此項車站，又分下列各種：

- 一、營業站——設置站員；
- 二、非營業站——不設站員；
- 三、業務委託站——不設站員，僅以貨物收付業務，委託指定轉運人辦理；
- 四、貨物收發站——不設站員，僅以貨車收發貨物；
- 五、乘客上下處——計算運費之起點，並爲旅客上下之所。

省營汽車之與國有鐵路互相聯絡，蓋期提高運輸機能而達完成國家交通網之目的是也。省營汽車之運輸營業範圍是否與國有鐵路相同，固可不論。考日本省營汽車即自開多線通車以來，其營業範圍，初固附屬於國有鐵路，旋經不斷之努力，始與鐵路立於對等之地位，茲就其經過情形摘記如左：

一、民國二十年八月二十五日，開始發售學生次數乘車證。

二、民國二十一年八月一日，開始發售團體票。

三、同年同日，除設置非營業站外，並改正中途分程

辦法。

四、民國二十二年三月二十三日起，於各站相互間，釐訂特別運價表及普通運價，將運價改分爲(1) 每公里二錢五厘；(2) 每公里二錢七厘；及(3) 每公里三錢，三種。

五、同年十月十日起，設置業務委託站，開始辦理行李及包裹之收發。

六、民國二十三年四月十七日，改正鐵道揭示條例，於汽車路線上，統一揭示之門類。

七、民國二十三年十一月十五日廢止以前汽車定期乘車證及學生回數乘車證，改行汽車普通定期乘車證及汽車學生定期乘車證。

八、民國二十四年四月十五日，將非營業站內貨物之收發，改由指定貨車辦理之。

九、同年十月一日，開始運送傢俱。

十、民國二十五年預定開辦郵件運輸。

省營汽車，經過上述的努力，已與鐵道運輸之條件，完全相同，如營業站，從事旅客、行李、包裹、及貨物之收發，與其他一般運輸事業。如業務委託站，從事旅客、

行李、貨物及隨身小包之收發，所有車票，則在車發售。如非營業站，僅供旅客之上下，車票亦在車中發售。如貨物之收發站，即特定處所，以指定貨車，收發沿途貨物。如乘客上下處，專供旅客之上下。諸如此類，其營業範圍比之國有鐵路，並無稍異。

四 汽車事業之各種設備

甲、公路

常日本鐵道省兼營汽車運輸事業之初，一般學者對於道路，有應視爲專供汽車行駛之用者，有主張應供一般交通之用者，議論紛紜，莫衷一是。惟據當時汽車交通網調查會之解釋，應將公路供諸一般交通之用。然供一般交通利用之道路，不必適合省營汽車之通行，蓋未修整之道路，對於省營汽車之運轉，實不可能，必須與地方官廳交涉，於可能範圍以內，設法修理。至所謂適合省營汽車運轉之必要改修程序，雖須視車輛運轉，與運轉密度如何而定，並非一律，但大體上，必須依據左列標準：

(A) 道路修改之種別 計分路面之整理，(鞏固路肩) 避車所，防護網，防護柵，沙箱之設置，坡度

灣道之緩和，橋梁溝渠之修改，以及其他附屬工
事。

(B) 路面坡度灣度緩和之標準。路面橫幅未滿三公
尺之處所，其坡度及灣度，宜依路線之狀況，加以
改正。

(C) 避車所。道路橫幅未滿五公尺者，應每隔三百公
尺以內，設置避車所，避車所之長度，應在二十
公尺以上，其區間之道路橫幅，須在四·五公尺
以上。

(D) 橋梁防護網防護柵。橋梁，防護網，防護柵，依
照路線之實情，精密之調查，並與關係地方官商
議後，再行決定。

省營汽車雖不負何等法律上之義務，但應擔負一部道
路修理費及維持費，如其可以直接促進省營汽車運輸者，
亦須負擔其費用。

乙、車輛

目前省營汽車，以儘量採用國產汽車為原則，其目的

即在獎勵國內汽車工業，俾使國際貿易之好轉也。關於此
點，民國二十年六月三日江木鐵道大臣，在第五十九次汽
車交通事業委員會中曾對佐保畢雄氏所提質問，予以明確
之答復：

「鐵道省，應以鐵道省為中必，一方既須參照石川島
造船所，達得，東京瓦斯電氣，三公司之精神，以謀汽車
工業之保護，一方尤當擇長去短，努力日本式汽車之製
造。」

江木氏答復，尚不僅以鐵道省為中心，建造國產汽車而
止。更欲以國產汽車，為「一般交通之用，或以此產業上
所需汽車，進為便利軍事之資。」換言之，所造軍用車，
亦不必僅限於軍用，一方以備軍用，一方亦供一般運送之
需也。是國產汽車之製造，於國策上極為緊要。現在日本
製造此項汽車，成本雖不甚廉，但因努力改進之結果，比
之舶來品，似無遜色。現省營汽車所用車輛，及至本年度
製成輛數，列表如次：

1. C形載客汽車

種 別	C形之A	C形之B(客貨合用)		C形之C(客貨合用)	
	專載旅客	僅載客時	併用時	僅載客時	併用時
座 位 數	23名	22名	16名	23名	18名
站 位 數	12名	16名	8名	18名	3名
裝 載 噸 數	○	○	1噸	○	2噸
車 闊	2,200公厘	2,200公厘	2,200公厘	2,200公厘	2,200公厘
車 長	7,430 ,,	7,470 ,,	7,470 ,,	7,470 ,,	7,470 ,,
車 高	2,330 ,,	2,600 ,,	2,600 ,,	2,600 ,,	2,600 ,,

2. B形載客汽車

種 別	B形之A(旅客,行李及郵件用)		B形之B(同上)	
	僅載客時	併用時	僅載客時	併用時
座 位 數	13名	9名	15名	3名
站 位 數	12名	6名	15名	2名
裝 載 噸 數	○	0.3噸	○	2噸
車 闊	2,000公厘	2,000公厘	2,000公厘	2,000公厘
車 長	6,600 ,,	6,600 ,,	6,320 ,,	6,320 ,,
車 高	2,310 ,,	2,310 ,,	2,550 ,,	2,500 ,,

4. 旅客附隨汽車

連結旅客牽引汽車運送旅客用

座位數	22名
臨時座位數	8名
車闊	2,000公厘
車長	6,000 ,,
車高	2,300 ,,

5. 貨物附隨汽車

連結旅客牽引汽車運送貨物用

裝載噸數	5噸
車闊	1,800公厘
車長	5,900 ,,
車高	1,650 ,,

3. 旅客牽引汽車

A. 運送旅客及牽引隨車用

B. 運送旅客行李郵件及牽引隨車

種別	(A)	(B)
座位數	13名	7名
站位數	5名	3名
裝載數量	○	1噸
車闊	2,000公厘	2,000公厘
車長	5,550 ,,	5,550 ,,
車高	2,100 ,,	2,100 ,,

日本省營汽車輛數至本年三月末日止，計有旅客汽車二百六十七輛，旅客牽引汽車十六輛，附隨汽車四十輛，貨物汽車五十四輛，合計三百七十七輛，此等車輛之造價總額，約在三百三十萬元以上。

丙、各等建築物

A. 汽車廠 汽車廠之在省營汽車線路中，可謂運輸之中軸，曾以每一路線設一車廠為原則，如路線過長或因經濟統制上，感覺某一車廠不便時，得於相當地點，另設分廠。

B. 車庫 車庫以與汽車同時建造為原則，蓋因車庫不僅保管車輛，且依省營汽車檢查規程，為車輛一般修理與檢查之用。車庫所在地，另有給油設備，以前普通均將汽油裝入地下小池，自去年起，擬改用油槽車，添加汽車，並在建設車庫時，即於國有鐵路岔道左近，設置受油器，由此將油灌入埋於車庫地下之小池，然後再以唧筒，用壓力送油至配油器，自此以後，日本每年計可節省十萬餘元。

C. 站之類別

(1) 營業站 營業站之距離，約以十公里為標準，茲就營業與運輸二方面考察，所謂日本營業站之設置，殆有

下列諸要件：

1. 應有五百戶以上之集團地域；
 2. 每日乘車人數，平均約在百人以上者；
 3. 行李發送，每日平均有一噸以上者；
 4. 風景區域可以招引旅客遊覽者；
 5. 車庫所在地；
 6. 為客貨聯運之要地；
 7. 因起終點之關係，有設置車廠必要者；
 8. 以積雪或其他關係有運行中斷之虞者；
- (2) 業務委託站。此種業務委託站，必須事先考察沿線各村落物資移動狀況，然後於貨物收發較多地點，設置委託站。

(3) 非營業站。此項車站，每一公里，即設一處，而以運貨車從事貨品之收發。

(4) 旅客上下處。此種旅客上下處，固不僅便利旅客之上下，且為運價計算之起點，其處所，得由鐵道局長隨意選定。

以上各站，除非營業站外，均須相當辦公室。業務委託站，轉運人受業務上之委託，自應設置辦公室，但在省

營汽車方面，固與非省營站，視同一律。

(5) 官舍及寄宿舍。官舍給與汽車廠主任居住，以便隨時處理事變，及指示各種命令；寄宿舍為運務人員住居之所。

丁、通信設備

省營汽車，為便利運輸起見，曾有專用通信機關，然最初對於車輛運輸上，恆用輕便電話具，於路線之某地點，以與汽車廠、站、車庫互相聯絡，其目的蓋在運輸之正確，安全迅速，並希發生事變時，可使被害程度為之低減。

五 運輸成績之近况

甲、平均營業公里

省營汽車之實施，首應改良道路，並須與地方官廳密切合作，是故汽車線路之進展，殊費時日。往往年度開始雖經預定實施線路及實施日期，但事實上以阻礙橫生，不能依照預定計劃，如期竣工，茲就日本昭和五年以來之汽車營業公里及平均營業公里列表比較如次：

昭和五年以後各年度旅客輸送狀況調查表

年度	客運人數	每日平均客運人數	延人公里	每人平均延人公里
昭5	124,864	1,224	948,081	7.6
6	784,527	2,865	5,719,623	7.3
7	1,210,431	7,153	8,410,845	6.9
8	2,682,764	9,231	17,391,507	6.5
9	4,134,529	13,029	33,594,052	8.1
10	6,229,869	17,022	54,613,171	8.8

1. 客運人數及延人公里。省營汽車沿線乘車人數，及延人公里數，頗可供今後實施計劃之參考，亦較有興味之一問題也。所惜日本目前尚無精確統計數字，茲僅摘錄昭和十年所編概算如左：

乙、客貨運輸公里

年度	年度終了營業公里	平均營業公里
昭5	65.8	18.4
6	126.2	82.3
7	308.0	145.4
8	544.0	345.9
9	1,161.0	900.3
10	1,766.0	1,443.7

昭和五年以後各年度貨物輸送狀況調查表

年度	貨運噸數	每日平均貨運噸數	延噸公里	每噸平均延噸公里
昭5	1,684	17	19,263	11.4
6	6,014	16	64,386	10.7
7	9,552	26	110,001	11.5
8	25,770	71	298,973	11.6
9	39,332	108	486,678	12.4
10	46,918	128	616,014	13.1

丙、運輸收入

1. 旅客進款。旅客進款中，計有百分之九四。二為旅客運費收入；百分之五。四為行李運費收入；百分之〇。一為包裹運費收入；百分之〇。三為雜收

2. 貨運噸數及延噸公里。載貨汽車，除長大及笨重貨物不能運送外，其餘鐵道運送貨品，均可交由汽車運輸，故汽車之應努力吸收貨運，原與鐵道並無二致。日本在本年度中，擬由每日貨運噸數一百二十八噸增至三百噸云。

入。民國二十五年，開始郵件運送，此後收入比率或將變更。茲就旅客收入，列表如左：

客 運 收 入

年度	旅運	客費	行李運	包運	裹費	郵件運	雜收	合 計
		元	元		元	元	元	元
昭和5		24,072	13		783	—	64	24,932
6		156,203	122		4,217	—	517	161,059
7		246,956	403		9,755	—	418	257,532
8		504,852	1,023		30,218	—	917	537,010
9		960,922	1,592		54,986	—	2,768	1,020,268
10		—	—		—	—	—	1,584,789
%		0.942	0.001		0.054	—	0.003	1.000

2. 貨運進款 貨運進款中，以零件貨品收入為最多，計佔全收入百分之五三·四，次為零担貨物，佔百分之二一·五，零噸貨物收入，在民國二十三年為百分之二三·二，其他整車貨物，僅佔百分之九·四，雜收入佔百分之二·五云。

貨 運 收 入

年度	零噸	零件	整車	零担	雜收	合 計
昭和5	787	5,783	926	617	173	8,286
6	3,938	25,496	3,091	2,218	361	35,104
7	5,157	28,025	5,458	1,579	422	40,641
8	9,626	47,517	11,813	10,613	1,355	80,924
9	17,309	70,050	12,343	28,138	3,224	131,124
10	—	—	—	—	—	169,829
%	0.132	0.534	0.094	0.215	0.025	1.000

3. 業務收入與純收入之比較 以上所稱交貨進款，即係汽車路線中進款總數，就中包括鐵道線或船運收入，故就汽車路線正確進款言，實應專指汽車路線運送客貨之所得，茲據日本昭和十年度之汽車事業統計客票進款，占客運業務總進款百分之九七·九，貨運進款占貨運業務總進款百分之六七·二，客貨平均純進款，占客貨運業務總進款百分之九四·九。

(待續)



山那瑯近附站車州餘路鐵浦津：上
景外之站車魚養路鐵太正：下



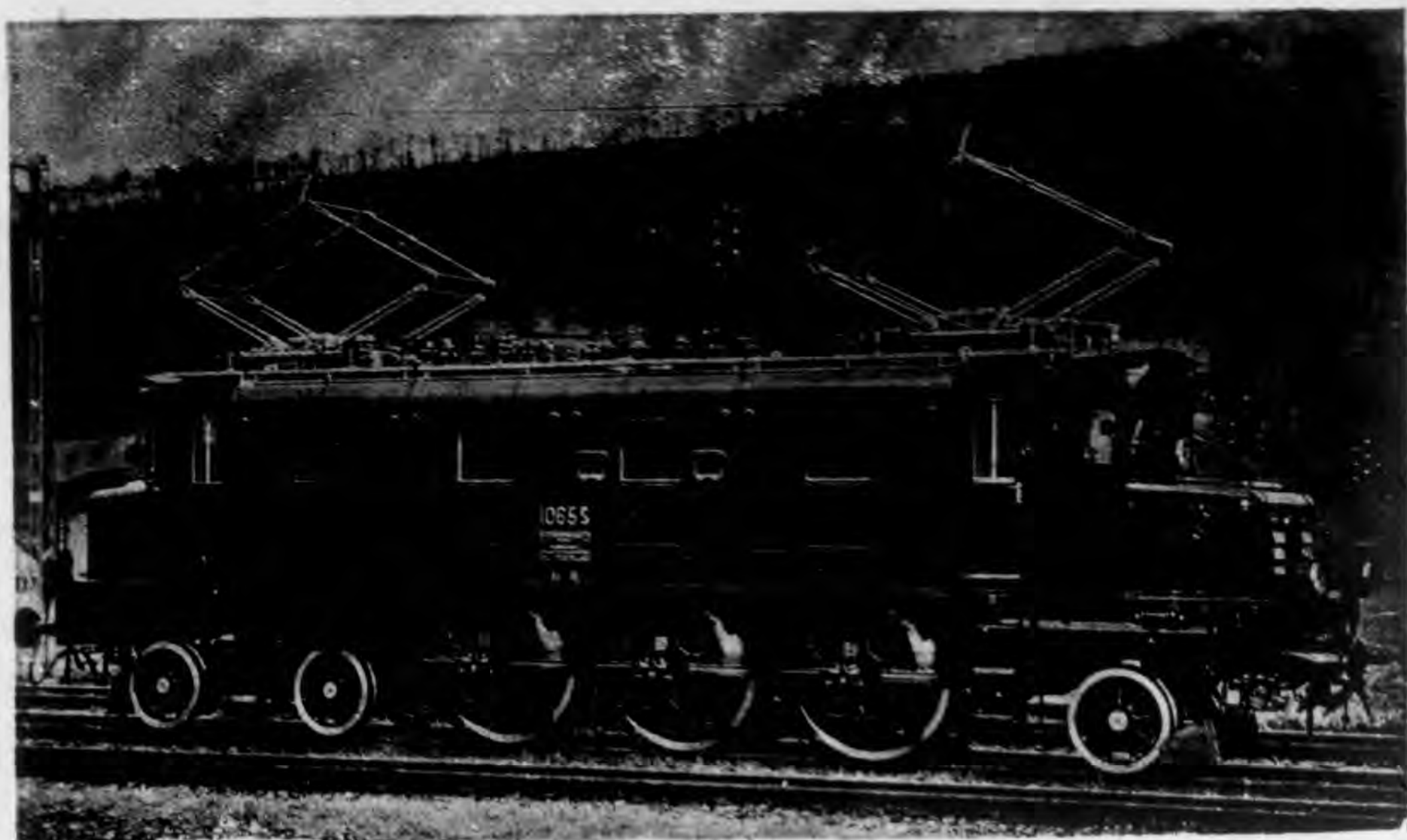


●上：瑞士伯爾尼車站

●中：粵漢鐵路曲江橋全景

●下：瑞士洛桑車站





●上：瑞士電汽機車

●中：粵漢鐵路之枕木便橋

●下：停留中途之電汽客列
車





義大·利米·蘭車·站

(上) 車站外觀

米蘭(Milano)為義大利北部名城之一，不但為全國工業中心，且為法西斯黨發源地。米蘭車站，為法西斯黨墨索里尼執政以後之新建設，該站規模，極為偉大，久稱獨步歐洲。站內佈置綺麗，不失羅馬遺風。於此車站設施，足見現代義大利，一方正從事物質的科學的建設；一方猶力圖精神的德性的復古也。

(下) 車站內景

上覆全部以鋼鐵築成配以玻璃，工程堅固光線充足，為歐洲各國所罕見。



附告

如有關係鐵路之新聞照片，送交本組，一經採用，當致薄酬。

經濟考察與運輸

威次恆

——譯自美國鐵路時代雜誌——

據著者之觀察，在路界方面某種較新計劃，目前已在逐漸的具體化中。此種計劃，對於經濟考察之可能的及實在的價值至有關係。關於各路組織考察處之消息，吾人在報端已時有所見，其任務大都與工程考察兩歧，惟與運輸問題，極相接近。考其性質，自係一種經濟考察，與所謂科學考察，判然兩途也。

吾人欲將此種問題，加以詳細研究，藉知其實際內容如何，此真千載難逢之機會，著者於此，曾有數年之研究，至望一般路界長官，予以沈靜之熱誠與堅毅之眼光，及時加以注意。茲將著者考慮結果，及其價值如何，分陳於次。

第一步吾人須先了解現所討論者究為何事？此種考察之究為何物？何為經濟考察？所謂考察者，事實上無非將一個固定問題，加以詳細的研究；所謂經濟考察者，無非將一個經濟或事業問題，加以詳細的研究，其義至明，無

待深論。姑無論其為何種考察，心思腦力的運用，絕無二致；現所談及者，大別之約有經濟，機械，電學，化學，物理，生物，以及其他種種考察。經濟學，既係一種對於事業的研究，故一切事業問題，均為經濟問題。

著者前經言明，姑無論其為何種考察，心思腦力的運用，絕無二致。但其所用之設備及器具等，則因事而異。有幾種考察，勢非具備大宗貴重實驗器具不可。但有若干種考察，可以無須器具，但有心思腦力，即可勝任愉快。茲將心思腦力的運用步驟，分述於次：

一、分清問題：吾人不能但說「去某處，我將加以考察」一類之言詞。此中必有一件選定的事，經濟或生物等，或一個應赴的去向，東西或南北，斷無可以憑空考察之理。漫無選擇，結果必致虛費心神，拉集成篇，結果必空泛無補，此種考察，久已絕迹於世，數百年來，未曾再見。故第一步辦法，應將問題分清。分清辦法，可以闡明如下：

假如某路運輸處，此時担任組織一考察處。現且假定該處業經成立，并準備開始工作。準備固準備矣，但究從何處入手耶？今姑假定該處係為考察運輸問題而設，但運輸問題，為數甚繁，且彼此各異，又將從何着手耶？在運輸處長之意，主要的，當然以按照有利的運價，增加運輸數量，或至少可以維持路上現有運量為重。運輸又可分為客運及貨運兩種。茲將客運暫置一面；先將貨運加以研究。所謂貨運，係指由出產地運至市場之全部貨物。但於造具報告，呈送省際商業委員會之時，又區分為大組小組或零組，使略一翻閱，即知某類數量若干，獲利若干。該會現令各運送業造送之標準及通用報告，具有豐富的材料，如某種貨物多少，某種獲利若干等，以資比較。故一閱該項報告，即知現有大宗有利貨運如火油，業經失却。論到此處，吾人已去一個固定問題不遠。吾人即應考察該項貨物何以減少？出產減少，抑運別處？抑或改由別種運輸利器裝運？如果改由別種交通工具裝運，究係何種交通工具？改運原因，究為何事？推銷辦法，有所變更耶？於考察明白之後，應再考察究以何法可

以維持現有運輸，或最低限度，可以挽回若干？

如此辦理，吾人已將問題範圍縮小，便於考察。在一條鐵路的立場而論，即應將該項貨品之運輸，加以研究。應予考察之問題，即為火油及其產品，運輸，暨推銷。

二、集·合·事·實：考察方面之第二步辦法，應將一切可以搜集及適當的事實集合一起。第一個要義，須先查明該項材料，如官方文件，報告，營業來源，專著，及調查等之出處。蓋吾人從事考察者，對於史實，事業之進展，出產之變遷，分銷辦法之改革，市場之更換，及代替品之起跌，均有認識之必要也。於數年之前，著者編有事業考察一書，內謂每一個事業問題，必含有三個問題，即事實問題，原則問題，及政策問題。換言之，如某業之經理明白內中事實，并施以適當經濟原理，即可訂定一種妥善政策。再無論何種商品，均可以下列三點研究之：

(甲) 將商品本身加以分析；

(乙) 將組織加以分析，使可到達市場；

(丙) 將市場加以分析。

對於以上各節，著者至今仍認為係事業考察之最好途徑。由於此種事實，即可集合關於出產，推銷組織，及市場等情形。蓋詳細及縝密的考察，非有此種正確的，公平的，綿密的，及表現的事實不可也。

三、分析事實：於問題分清及事實集合之後，即可從事分析手續。此處所需者，為練達，訓練及明決，而尤以後者為最。手續之中，內有一大部份，係屬統計人員方面之事。製表，繪圖等事，亦所難免。至於分析辦法，可照以上三點行之。此種考察，其主要目的係在幫助運輸處長，故分析方面，應著重於鐵路運輸情形。如未定有一個基礎，指明何處及如何運輸始可適合，可見事實必欠綿密，或在分析之時，未曾充分注意及斷定。此係推銷組織方面一個重要部份，毫無疑義之事。再因受商品之性質，居間人或媒介物如躉售商，掬客，棧房，升降機及倉庫人員，銀行界，零售商，分銷成本及市場需要之性質等影響，亦所難免。故於分析之時，必須隨時留意，勿為材料內中之偏見所誤。一方應有關於工業農業及財政等消息，同時必須對於經濟原理之確實及澈底的認識。

四、解釋事實：考察之最後一部手續，即係解釋事實。事實的背面，即係經濟的原理，情形等於電碼之一點一畫。如欲明白其意義，勢非翻譯不可。此種翻譯，即解釋，即係考察之實在價值的真實試驗，亦即考察人員之能力的嚴格試驗。考察工作，及考察經費之因缺乏事實正確解釋而虛耗者，已不知若干次數矣。解釋辦法，一向採用書面報告方式。編造一個有力報告，係屬一種藝術，人所共知，可以無庸多贅。但於編造之時，亦每為成見所遷就，避去繁複事實，側重文辭，以取悅於長官，致有失去研究上之價值。

故於解釋之時，必須採取一種客觀態度。換言之，即必須避去一切感情作用，不能雜有絲毫個人關係，或私人感情於其間。客觀態度的第一個實驗，即係認識每一個問題，必有一個正面，及一個反面，即屬賢者，亦有時意見紛歧。第二個實驗，即係據理立斷的德智勇氣。蓋解釋所需者，係一種可靠的，公平的，而又實在的判斷也。分析能力，亦在需要之列，其根基如何，係由天賦，但加以訓練及經驗，亦未始不可增進。

編造報告文字，可不必採用英國報館訪員方式，應簡

練，嚴謹，明白，而又確實中肯，以心無渣滓，為第一要義。

觀於以上各節，可見一個考察之性質及效能如何，應以該考察員之成績及效能如何為準。

著者在最近十餘年，關於運輸上之經濟考察，頗感急切需要。現在此種考察，業經開始，但在開始期間，鄙意應從小入手，待成績大著，再謀擴充。在初辦期間，當然難求速效，故最好在某一時期，姑定為五年，由各方面予以充分援助，使底於成。五年之後，無所表現，再行取消。

經濟考察，不辦則已，倘經舉辦，即應立刻從事，并以考察為限，勿及其他。人員工作應勿專向運價等着手，其中心工作，應就鐵路管理立論，使其工作具有一種建設的及進取的性質，由路中各處，協力相助，精神合作。再將考察結果，應由路中長官，虛心研究，以收實益。不然者，不如其已也。

以此種考察，相信必收良果，其他實業之曾經舉辦者，已得有相當成效矣。茲將可得之利益，概述於次：

(一)對於運輸處長方面，可以由此明白何以不能得到

新拖車業之運輸，及如何可以奪回牲畜，鮮菓、菜蔬、煤炭及汽車等營業。此種考察如無所建白，不能使渠得到關於本身方面之新消息，即可停止不辦。

著者預料此種考察，日後必有極好消息，以供招攬運輸營業者之參考，或可奠定其基礎，使知改革招攬營業辦法。

(二)對於車務人員方面亦屬如是。運輸上落，係根據運價及行車情形而定，故車務長官之別名，即係「行車」。此種經濟考察，相信結果必將種種行車問題，開列無遺，使該長官得以充分表現其能力及智慧。

(三)至於最高行政長官方面，當然亦因其下屬所得之利益，而蒙其利。對外方面，固資便利，且有種種報告，可資取決，此種經濟考察之利益，固甚重大也。

著者亦經言之，此種考察，應從小入手。據著者之意，最好派一具有相當才幹訓練及經驗之人，在與運輸處相關之機關，經過一度訓練，經過之後，即由其担任考察工作，此種人材必有驚人成績。雖未預先得有鐵路經驗，但如有工作之自由，得有各處之精誠合作，於報告之時，并得上官之虛心聽受，立可盡職無疑。

以上云云，不過係著者一種堅決主張，此時既欲從小入手，當然不能照此辦理。爲今之計，祇好就鐵路人員之內，遴選一相當考察人材，於必要時并給以縮寫、會計、及統計等助力。此外并派一運輸車務會計顧問委員會，與其相助爲理，會同擬定工作大綱，選定及分清問題，并按照考察程序，共同合作。尤爲重要者，該考察員所作之報告及結論，須由該委員會加以研究。

前所云云，并非對於運輸或其他長官有何指摘之意，其目的實在研究事理，以收經濟考察之實效。鐵路長官，事務繁雜，待辦之件，日不暇給，故總以客觀的研究，於事反多裨補。著者又非謂鐵路未曾舉辦此種經濟考察，故有此一說。即以近年而論，各路雖在不景氣之中，但某某數路已經辦理遊覽專車，此皆得力於考察之結果，考察範圍，如關於招徠營業方法，路線遠近，行車情形，運價高低，及行車班次等，均在其內。鐵路今日之得以擬定招徠客運辦法者，亦皆得力於此。考察工作，業經辦理盡

善，且成績備著矣。

爲增加效能起見，最好將考察範圍，予以擴充，藉收合作之益。如果能將各路研究結果，彙合一起，并加以分析，編成報告，即可供任何客運長官之參考。

此外，尙有其他關於一地或一業之共同問題。例如扛穀業此時已在改進之中，此於鐵路方面，關係至爲重要，其影響如何，將視有無善法可以解決爲定。此種問題，已經超出單獨考察範圍以外，勢非與外界合作不可。

不獨此也，其範圍之廣，且有及於全國者。此種問題一般人士已有深切認識，并經加以研究，但吾人應知，其材料往往限於抽象的及局部的，範圍既廣，而又極泛，且多係填入平均數字及假定理論，故與當地實在數字，不相符合。個別的詳細考察，無論如何，總勝於全國的廣泛考察，蓋吾人可以從前者得到一種比較確實的根據也。一路的個別經濟考察，助力更大，著者深盼各路加以提倡，妥爲施行也。



鋼筋混凝土軌枕報告

技監室

第二章 試驗

一、試驗之進行

呈准由津浦路代作大規模之試驗後，即進行試驗工作，首先擬定製造洋灰軌枕共三千〇九十根，各式之分配數如

該會將中乙丙三式及華式計共十一樣，二十一年六月

表三。

表 三

式樣	每段內試驗軌枕根數			總數	每段內試驗鋼軌條數			總數	每段內製造軌枕根數			總數	兩段總數
	車站內	車站外 平道小坡	最大坡		車站內	車站外 平道小坡	最大坡		車站內	車站外 平道小坡	最大坡		
甲	子	42	15	15	72	3	3	9	50	20	20	90	180
	丑	42	42	42	126	3	3	9	50	50	50	150	300
	寅	42	42	42	126	3	3	9	50	50	50	150	300
乙	子	42	15	15	72	3	3	9	50	20	20	90	180
	丑	42	42	42	126	3	3	9	50	50	50	150	300
	寅	42	42	42	126	3	3	9	50	50	50	150	300
丙	子	42	15	15	72	3	3	9	50	20	20	90	180
	丑	42	42	42	126	3	3	9	50	50	50	150	300
	寅	42	42	42	126	3	3	9	50	50	50	150	300
華式	112	112	112	336	8	8	24	125	125	125	375	750	
共製造 3090根													

次復按照各式洋灰軌枕圖及擬定根數製成需用洋灰數量。如表四。

表 四

	甲 式			乙 式			丙 式			* 準 式	總 計
	子	丑	寅	子	丑	寅	子	丑	寅		
每根之混凝土容量	2.133	2.306	2.306	3.070	3.100	3.100	2.500	2.439	2.439	1.955	
製 造 根 數	180	300	300	180	300	300	180	300	300	750	
全數之混凝土容量	384.0	691.8	691.8	552.6	930.0	930.0	450.0	731.7	731.7	*1466.3	7559.9立方呎

約計混凝土七五六〇立方英尺，共需洋灰四六〇，經該會商得啓新洋灰公司同意悉數捐助，所有洋灰統稅及符號費並鋼條，木料，製工各費，均在該路二十一年度營業預算上半期工務維持費用下支付。鋼條木料製工各費，曾於事先按圖估計，計

鋼筋及配件
價洋三二八八〇元

楔子木料
價洋一二〇五〇元

共計洋四四九三〇元

其需用鋼筋及配件詳情見表五。

表 五

項 目	單 位	需要數量	購 置 數 量	單 價	總 價
7/8"φ	噸	1.95	2	\$ 250.00	\$ 18,250.00
5/8"φ	"	6.30	7		
1/2"φ	"	33.38	35		
1/2"□	"	9.72	10		
1/4"φ	"	18.57	19		
13mm 鋼 板	"	1.88	1188塊 (207噸)	\$ 290.00	.. 3,146.50
3"x3"x5/16"T	"	2.70	200 .. (3.00 ..)		
3"x2 1/2" I	"	5.25	330 .. (5.78 ..)		
螺 絲 栓	"	1.88	2376 .. (2.07 ..)	\$ 250.00	.. 517.50
軌夾 Rail Clips	"	1.26	2376 .. (1.39 ..)	\$ 320.00	.. 444.80
墊 圈	件	2160	2376	G \$ 40/1000塊	M \$ 430.00
硬 木	立方呎	675	700	2.40	\$ 1,680.00
1mm 鋼 絲	磅	2170	2200	0.10	.. 220.00
煤 油	"	1170	1300	0.10	.. 130.00
石 棉	"	900	900	0.15	.. 135.00
螺 旋 道 釘	噸	2.40	3.00 (4,500件)	290.00	.. 870.00
準 式 扣 件	"	15.38	16.92 (825付)	300.00	.. 5,076.00
砂	方	35	40	0.50	.. 20.00
碎 石	"	70	80	3.50	.. 280.00
空 桶	個	460			.. 100.20
1" φ 釘	噸	3.60	4.00	250.00	.. 1,000.00
鈎 頭 道 釘	"	1.50	2.00 (4800件)	290.00	.. 580.00
				總 價	32,880.00

(2) 試驗程序：各處試驗，前後共為九期，每處定為五期，每期兩個月，先在站內開始第一期，兩期以後，再在站外平道開始第三期，站內四期以後，方在站外坡道開始第五期。見表七。

表 七

期序 三月第一期	軌		坡		位		附註
	車站	內	車站外	平道或坡	車站外	大坡	
1	x	x					甲乙丙各式之干線在車站外 面鋪平道或小坡此為最後期 甲乙丙各式之干線在最大坡 度此為最後期
2	x	x					
3	x	x					
4	x	x					
5	x	x					
6			x	x	x	x	
7			x	x	x	x	
8			x	x	x	x	
9			x	x	x	x	

(3) 試驗方法 無論站內，站外平道，站外坡道，均用循序抽換制，每期開始時，將該期應換洋灰軌枕鋪入，第一期僅換三根，以後每期依次遞加，至最後一期，完全換畢為止。全見表七。

若何，全以報告為憑，尤以開始月份為最要，各工務段主管試驗工程司對於開始第一月份之報告，每旬填造一次，以後每月填造一次，凡軌枕各部份試驗結果，均須載明。各工務段報告彙齊後，再行依按程序及地點彙編各式每樣

(4) 試驗報告及紀錄 各式洋灰軌枕試驗結果，成績 洋灰軌枕試驗紀錄，以資考核。 (完)

留歐回憶 (一)

薛光前

余留歐兩年，與彼邦人士相接，讀其書，觀其事，歸與師友傾吐，過而輒忘。或曰：盍追而紀之，惟一鱗半爪，不能成篇；雖然，可以自課其記憶之消長也，因以『留歐回憶』為題，隨時想及，拈手紀之，拉雜之處，唯讀者同仁諒之！

▲義大利的印象

據歐洲地中海半靴島形之義大利，自一九二二年墨索里尼執政以來，全國政治，幡然一新。舉其行政上最令人驚異之一點，厥為全國辦公機關，下至書記雇員，上至黨魁首相，其辦公書桌，均無抽屜，此為吾人理想中所認為不可能者，而在義大利已成爲極其慣習之事實，甯不可驚？豈不可異？

記者於歸國之前，承羅馬皇家大學校長佛蘭斯氏之介，得見墨索里尼於其威尼斯皇宮之國務院內。墨氏一人獨占一室，室中佈置，除以二几一板搭成之辦公書桌以外，另有自用椅子一具及備客座之椅子一具，此外別無長物。桌上僅陳置極簡單之文具用品，並無其他堆積之

文件。考墨氏以法西斯黨首領及首相之地位，並身兼內政

、殖民、陸

軍、海軍、

空軍、行業

合作等部部

長，暨黨軍

總司令等職

，宜應如何

政務叢身，

忙不交堪，

乃事實上竟

清閒如此，

桌面既無陳



(有名於意大利近代史上之皇路)者爲墨索里尼辦公處

物，桌內又無抽屜，乃至全國公務人員亦均抱『無抽屜主義』，歸其主因，當得力於文書制度之簡單敏捷，因

使人事上之組織與管理，全部達於健全發展之途徑。

義大利全國文書制度，採取「分工辦理」與「集中歸檔」二法。凡外來公文，由收發處負責分發，送交各部門辦理。各部門辦事人員，均由法律規定，有一定之職掌。若科員收此公文，在其職掌以內者，即由科員負責簽名辦出（另錄一份存底），倘不在科員職掌以內者即送交科長，科長亦依其法定之職掌範圍，而處理一切。如是由科長而司長，由司長而次長而部長，無不皆然。因之地位愈高者，所經辦之案件愈少，亦最爲重要。至各人所經辦之案件，以當天辦完爲原則。如當天不能辦完，則由收發處於下午散值之後，派員向各部門將未辦案件收回歸檔，於次晨再行送回各人繼續辦理。苟翌日仍未辦理，則當晚再行取回，於再次晨重新分送。務使未了案件，以送至辦完爲止。因此經辦人員，見未了案件，天天送來，必生厭心，無論忙至何種程度，定必延長若干時間，加增幾分氣力，務使早日結束，不致再有隔日送來之虞。因各人之辦事均有一定之職掌，而辦事之手續，又有當天辦完之誘力，遂使全國公務人員之書桌，從無有設置抽屜之需要。

曾憶墨索里尼有言曰：「我們一事未畢，不可起手做第二事。假使真真萬不得已而須另辦他事的時候，必須把前事完全擱諸腦後，用全副精神辦理新着手的事。有數事

當前，必擇認爲緊要的，儘先辦理，而置他事於不顧」。墨氏以爲欲求工作之有能率，非駕馭整個心靈，將思想加以「統制」不可。換言之：事業上「動」「靜」二方之功能，必須有相互平均之發展。因爲「動」之作用，在於人，尤其注意領袖個人的「人」的方面；而欲使組織與管理之軌軌，非注意「事」的方面不可，此尤非自「靜」的功能上有深切之修養不爲功。欲達事業上之「靜」的功能，最要者，莫如節制相當精力。蓋當領袖者，不論大小機關，凡事不可全集於一身。換言之：不必事事躬親，關於此點，英國某大公司經理答有以成功之秘訣爲詢者曰：「我無他，惟我之辦公桌上時常清疏，絕無重疊之積牘，用能以其空閒，出其餘力，運其思想，籌劃一切，邁進不已」。墨索里尼之所以能出類拔萃，亦無非萬事能備「靜」以求，持其大體，挈其綱領，用能穆然深思，悠然遐想，出其「觀察力」「判斷力」，以駕馭事業上組織與管理之機能。此義大利「無抽屜主義」之所由來，亦全國行政效率得以充分發揮之要素也。

雖然，各國國情不一，他國適用者，未必盡合於中國。惟值茲國內倡行新生活運動，力求「清潔」「整齊」「簡樸」「勤勞」「迅速」「確實」六項標準之時，對於義大利「無抽屜主義」命意之所在，要亦足令人深長思之者也。

部路要訊

人事

▲本部高級職員任免升調 十月二十五日起至十一月十七日止

職	務	姓名	任免升調	日期	備考
專員兼代財務司幫辦		汪仲良	部令派充	十一月十四日	
總務司育才科科长		張一清	部另有任用	十一月十六日	
專員		張一清	部令派充	十一月十六日	
代理總務司育才科科长		譚振民	部令派充	十一月十六日	
專員兼業務司幫辦		金士宜	部另有任用	十一月十八日	
荐任秘書		饒引之	辭職照准	十一月十八日	
專員		戴師韓	部令派充	十一月四日	

▲各路高級職員任免升調 十月二十五日起至十一月十七日止

職	務	姓名	任免升調	日期	備	考
膠濟鐵路警察署署長	戴師韓	另有任用	十一月四日			
膠濟鐵路管理委員會委員	宋若愚	部令派兼	十一月四日			
京滬滬杭甬鐵路警察署副署長	孔廉白	部令調充	十一月九日		原任平漢路警察署副署長	
平漢鐵路警察署副署長	梁澄楷	部令調充	十一月九日		原任京滬滬杭甬路警察署副署長	
粵漢鐵路營業處副處長	鄭凱華	代理部令取消	十一月十七日			
粵漢鐵路運輸處處長	程孝剛	辭職照准	十一月十八日			
粵漢鐵路運輸處處長	金士宣	部令派充	十一月十八日			
北甯鐵路管理局副局長	鄭寶照	辭職照准	十一月九日			
北甯鐵路管理局副局長	周慶滿	部令升充	十一月九日		由車務處副處長升充	
京滬滬杭甬鐵路局長	濮登青	准予退休	十一月十七日		指令京滬滬杭甬路准由該局照章予以退休並非部令	

京滬滬杭甬鐵路
工務處副處長

陳思誠 部令 升充 十一月十七日

由工務處正工程司兼工程
課課長升充

財務

▲本部重視技術人才

舉辦技術人員登記
預儲備選鐵路應用

本部為預儲備選鐵路應用之技術人員起見，舉辦鐵路技術人員登記。特製定登記規則十四條規定聲請登記之資格為：(一)凡曾習土木，建築，機械，電氣，鐵道號誌專科，在國內外大學或高等專門學校得有畢業證書，并有六個月以上之實習經驗，得有證明書者(二)曾經高等考試合格者均得聲請。聲請登記者須分別呈驗學校畢業證書或實習證明書或高等考試合格證書，鐵路服務證明文件及最近體格檢驗表，並四寸半身相片三張，聲請人經審查合格登記後，須經部令派委，或路局呈請敍用登記有效期間為五年，期滿後得再聲請登記。此外并訂有國營鐵路技術員登

記施行細則，技術員敍用及保障規則，及技術員銓敍細則等均經明令公布云。

▲選派及津貼留美學生

資遣出國者交大講師黃寶桐
津貼原在美國留學者康國涇

本部為培植專才起見，歷年選派留學員生出國研究鐵路及與鐵路有關各學科。本月計資遣出洋留學者，有交大講師黃寶桐，及津貼在美留學之康國涇兩員。除康國涇原在美國外，黃寶桐尚在辦理一切出國手續，不日即可放洋。

▲續派交大畢業生赴各路實習

補考畢業生二十一名
不日可赴各鐵路實習

本年交大畢業生，業已分發各路實習，惟尚有補考畢業生二十一名；擬就各路需要，補行分發。現正辦理各種手續，不日即可令赴各路實習。

▲本部組織財務研究委員會

旨在籌劃部路財政問題
已於上月十九日上午成立

本部近謀部內主管財務機關與其有關係部份切取聯絡，藉以增進籌劃部路財政問題起見，特組織財務委員會，以該部財務司長，會計長，新路建設委員會經濟處長，總務司出納科長，購料委員會料款組主任為當然委員。另派簡任秘書潘光迥，財務司幫辦汪仲良，購料委員會委員朱文熊，津浦路會計處長沈熙瑞為委員，並指定財務司長張競立，會計長林兆棠為正副主任委員，業於上月（十一月）十九日在部正式成立，當日并由部次長親臨訓話，開示今後工作綱要，在會各員，均感奮發，聞已規定以後每逢星期二在部舉行常會一次，隨時討論一切財務具體方案，呈候核定施行。茲將該會組織規程錄誌如下：

鐵道部財務研究委員會組織規程

第一條 本部為籌劃部路財政起見，特設財務研究委員會。

第二條 本委員會研究事項規定如左：

一、關於募集整理償還部路債款方案之審訂事

項；

二、關於新路建設經費之籌劃，及其支配事項；

三、關於各路財政之改善事項；

四、關於籌擬減輕部路負擔事項；

五、關於大宗購料料款之審查事項；

六、關於部路特種支出之審議及其來源之籌劃事項；

七、關於部路款項之調撥事項；

八、其他部路重要財務之研究事項。

第三條

本委員會設委員五人至九人，以財務司司長，會計長，新路建設委員會經濟處處長，總務司出納科科長，購料委員會料款組主任為當然委員，餘由部長就部路高級職員中選派；並指定財務司司長為主任委員，會計長為副主任委員。

第四條

本委員會會議由主任委員及副主任委員隨時通告召集之。

第五條

本委員會研究事項以左列方法提出之。

一、部次長交議；

二、本部各廳司處會及各路局會送議；

三、本委員會委員提議

第六條 本委員會得指請與議案有關機關派員列席會議；但無表決權。

第七條 關於部路財務事項在本規程第二條範圍以內先經由本委員會研討議決處理方法，呈由部長核定施行。

第八條 本委員會議案之紀錄整理等事務，得指定委員一人或二人兼辦之，均不另支薪津。

第九條 本規程未盡事宜，得由本委員會隨時呈請部長修正之。

第十條 本規程自部令公布之日施行。

▲浙贛鐵路籌借內外債款

數額共八百八十萬元
用以改換金玉段重軌

浙贛鐵路杭玉段玉南段，業已先後完成通車，南萍段奉令提前於明年三月底完成，杭玉段改換重軌，決向捷克商借材料六百萬元，向滬銀團借現款二百八十萬元，茲誌詳情如下：

杭玉段改換重軌

浙贛鐵路杭玉段（即前杭江鐵路）所用之軌道，為三十五磅輕鐵軌，祇能行駛十五噸車輛，凡三十五噸及四十五噸之車輛，

則不能行駛，而已完成通車之玉南段，及行將完成之南萍段，均採用六十三磅德國奧托華爾夫鐵廠重軌，浙贛鐵路理事會，曾計劃將杭玉段改換六十三磅重軌，預算材料及改換費用，總約八百餘萬元，對於經費，擬發行公債。

銀團二百八十萬元

向滬銀團借改換經費二百八十萬元，浙贛路理事會，擬向南萍段銀團商借，該銀團為中國，中國農民，交通，金城，江西裕民，新華，等六銀行，及中國建設銀公司，郵政儲金匯業局，等八家所合組，理事會已與銀團代表中國銀行杭州分行經理金潤泉，作初步之接洽，銀團將在滬邀集各銀行會商，預料可以接受，惟一切辦法，尙待續商。

南萍段已提前解款

南萍段銀團借給浙贛之款，總數為國幣一千萬元，自該鐵路奉令提前於明年三月底完成後，即與銀團商議提前解款，經商妥後，自十一月起，逐月增加解款二十萬元，連前共為七十萬元，至明年四月底解清，上月截止，已解為六十萬元，上項解款，均由杭州中國銀行分行，彙解於浙贛鐵路局云。

▲京滬鐵路籌付築路借款利息

迄至本年十一月十七日止
可存足六萬九千七百餘磅

查京滬鐵路每年於五月十八日暨十一月十七日償付築路債款利息，因事關國外債信，屆時即須如數照付，未可稍延，業經自本年五月廿五日起每一星期存入匯豐銀行英金二千五百磅，爲還付債款準備金，（按債款利息係根據英金計算，故債款準備金亦按英金存入銀行）專備償付債款利息之用，任何支出，不得挪用。本年十月間每星期存入匯豐銀行英金之數，復增多一千磅。迄至本年十一月十七日可存足六萬九千七百八十一—九—五鎊，屆時以之付息，連佣金計英金六九、七七四—〇—〇鎊，自可不生問題云。

▲首都鐵路輪渡繼續交商保險

經本部商准中英庚款董事會
交怡和洋行及太平公司續保

首都鐵路輪渡，係鐵道部借用中英庚款所建築，資產價值甚鉅，歷年來均交商保險，以保障債權者之權益，現因保期屆滿，應再續保，以策安全，鐵部爲便利起見，業

鐵道半月刊 第十四期

經商準管理中英庚款董事會，仍交原保商怡和洋行，及太平公司，兩家繼續承保云。

業 務

▲本部積極改善粵漢路

派員與路局擬定辦法
補充未完工程及設備

本部以粵漢鐵路自通車以來，發生撞車及出軌多次，此種情形，不僅有礙旅客安全，路譽亦受莫大損失，爲切實整頓計，除已派各司司長薩福均、陳清文、謝登程等出發沿線視察外，茲經研究該路肇禍原因，以爲該路路線曲折，行車固不免困難，但司機及站台管理員對於行車疎忽，不無關係，爲嚴飭切實注意起見，特訓令該路局，在設備上尙未改革以前，飭屬認真注意行車應行注意之點，如（一）進站出站，須絕對按照站旗升降之標準，同時，管理站旗者升降時亦應嚴密注意，（二）絕對遵守規定之行車速率，（三）坡度曲折地帶，行車速率應予減低，至於其他設備上之改善，已決定下列數項，尅日進行，（一）工程改善上，

五五

郴州至樂昌山間，坡度嫌陡，有一處路基因砂土不堅，屢填屢陷，現用便道行車，決定立即加工改線，俾年內可行駛大機車，九峯水被炸之橋，亦擬於年內修復，若鋪道補防護路基及站房水塔車房等工程，均同時趕辦，預計三個月內當可就緒，機車可暢行無慮。(二)機車方面，本路舊有之機車，使用年代已久，新購者尚未完全裝好，軍運期間，日夜行駛，均失保養，大部需要修理，現已令由武昌廣州兩機廠，加工趕修，(三)行車方面，調車長途電話及揚旗號誌，均為保安上不可少之物，株韶段因提前完工，在外洋所訂此等材料均未運到，茲已準備國內材料，候外洋料到即加工完成，(四)組織方面，現在之運輸段管轄太長，在調車電話未裝竣前，擬多設運輸段，以資靈敏，關於行車章則在三段時未統一者，亦補充釐定，統一奉行，(五)人事方面，因南北言語不同，故員工調動須加調整，俾人地得宜，行車員工人數尙不敷支配，亟須設班訓練，其在勤人員，亦由局派幹員隨時督察指導云。

▲公路鐵路間防止行車危險辦法

由鐵路方面裝置鐵柵
公路方面設立警告牌

年來鐵道公路交叉處，時有不幸行車事件發生，全國經濟委員會交通處有鑒於此，為防止行車危險起見，業經決定辦法多項，咨請各省市府暨鐵道部轉飭各路局遵照辦理，辦法要點如下：(一)在公路與鐵路交叉處，應由鐵路裝置鐵柵，以減少危險事件，(二)由公路方面負責在公路鐵路交叉處設立警告牌，此外尚有其他防止危險辦法多項云。

▲製發各路各種列車速度表

關於各路各種列車停站時分
令飭設法改善增高運輸效力

運輸效力之高低，極受行車平均速度大小之影響，而行車平均速度之大小，又隨列車實際行駛速度之快慢及列車停站時間之久暫為轉移，故各路對於列車行駛速度，自應力求增加，同時對於列車停站時間自應力求減少，關於貨物列車之行車速度及停站時間二點，前經部令指示改進方法，飭遵照辦理在案，茲再根據各路車務處函復本部業務司關於編訂行車時刻表各項要素及各路所編最近行車時刻表，編製各路各種列車速度表及各路各種列車停站時分

表，令發各路轉飭所屬詳加研究設法改進，藉期增加行車速度，提高運輸效力云。

▲運費須照章處罰時

首都輪渡過江費應同樣處罰

津浦路局呈請解釋

本部令飭各路遵照

本部據津浦鐵路管理局呈請解釋遇有運費須照章處罰之貨物，其首都輪渡過江費應否與運費同樣處罰一案，特通令各路，以首都鐵路輪渡過江費為運費之一種，除另有規定外，均應遵照部頒客車運輸通則，及貨物運輸通則辦理，遇有運費處罰時，過江費自應同樣處罰。

▲調節客車溫度

令各路改善暖氣設備

客車應一律置寒暑表

關於調節冬季旅客列車適當溫度一案，疊經本部令行各路先後飭遵在案，現值時屆冬令，天氣漸寒，為增加冬季旅客之舒適起見，將令各路對於客車之暖氣設備，亟應妥為籌劃改善，所有旅客列車內，應一律設置寒暑表，並

應指定人員隨時注意調節，使客車中之溫度常在華氏表六十五度至七十度之間，以免車內溫度有過冷過熱情事云。

聯 運

▲鐵路航空互運辦法

本部與交通部會令公布
共訂辦法七條試辦一年

本年十一月七日鐵道部交通部會令，公布鐵路航空互運辦法一種。茲將該項辦法錄之如下：

- (一) 鐵路航空互相運輸，依本辦法辦理。
- (二) 歐亞航空公司交國營鐵路運輸航空事務所用之機件及物品，照國營鐵路章程規定之運率，以七五折付費。
- (三) 歐亞航空公司向國營鐵路交運前項機件及物品時，應向鐵路局(或委員會)出具公函洽辦。
- (四) 鐵道部及國營鐵路高級人員乘坐歐亞航空公司之飛機時，以因公出差者為限，照航空章程規定之票價，以七五折付費。
- (五) 依前項之規定乘坐飛機時，應由鐵道部主管司或鐵路

局(或委員會)出具公函，交航站洽辦。

(六)本辦法由交通部，鐵道部會商訂定之，凡航空公司願

照本辦法辦理互運者，得呈由交通部轉咨鐵道部核定

參加。

(七)本辦法先行試辦一年，自中華民國二十五年十一月一日起至二十六年十月三十一日止，為有效期間。

▲南潯浙贛辦理聯運

聯運範圍共計八種
定十二月一日實行

南潯鐵路與浙贛鐵路距離，只贛江一水之隔，舉辦聯

運，便利商旅，乃為當今之急務，兩路當局有鑒於斯，乃

互商決定先從客運入手，所有聯運車站，亦經規定。在浙

贛綫為三廊廟江邊蕭山臨浦諸暨蘇溪義烏金華蘭谿湖鎮龍

游衢縣江山賀村新塘邊玉山上饒弋陽貴溪鷹潭東鄉溫家圳

蓮塘等二十三站在南潯綫為九江德安永修涂家埠南昌等五

站至兩路之聯接站在浙贛綫為南昌南站在南潯綫為南昌過

渡所，其聯運之範圍暫為頭二三等特常客票，團體票，優

待票，來回遊覽票，行李包裹客車，雜項運輸，及代收

包裹貨價八種。牛、馬、驢、騾、羊、犢各項牲畜，暫不

辦理，以上聯運辦法業經呈部核准，並定於十二月一日實
行云。

▲青平聯運通車繼續展期一個月

旅客仍屬甚多

部准展期一月

青平聯運通車開行時期，本限至十一月底止，膠濟

鐵路以該通車旅客仍屬甚多，為利便青平間聯運，經電准

津浦，北甯同意，自十一月一日起，繼續展期一個月，業

經本部電准備案矣。

▲規定各路互運材料運費

起碼運費起碼里程均有規定

通令各聯運鐵路管理局遵照

關於聯運各路互運材料，起碼里程與起碼運費，規定

如下：

(一)各路互運材料起碼運費，應照貨物運輸通則第十

五條丙項之規定核收(整車每公噸五角，不滿整車每一貨

票五角)。

(二)各路互運材料起碼里程，應照第四版國內聯運規

章第三一二條之規定計算（聯運貨物經行某路其里程不及十公里者，該路運費應按十公里核收）。

以上辦法業經本部令各聯運鐵路管理局遵照矣。

購料

▲本部倡用國產枕木

擬在漢口籌設蒸木廠

訂購湘產松枕卅萬根

鐵部以各路所需枕木，為數頗鉅，仰給外來，實屬漏卮，為提倡國產起見，設法選採國產枕木，經研究試用，成績甚佳，故一面擬在漢口籌設蒸木廠，預定明年春開工，一面因湖南耒河流域產松，自粵漢路通車後，運輸極便，故特派專員駐湘調查採辦，以資倡用，茲聞該部駐湘專員，刻已與木商唐春和訂購松枕三十萬根，約四個月後開始交貨，至明年年底以前交清，業經合同草約呈部請示，一經審核後，即可簽訂正式合同云。

鞭策自己

凡認識自己而樂於開發自己的人，都會鞭策自己。所謂鞭策，裏面有打破層層困難，使自己應付環境的能力日趨強固的意思。西方有句俗語：「榮耀的冠冕原是用荆棘做成的」。人在那一件事上不肯喫苦，在那件事上便沒有成功。在人生的歷程上，不測的事是常有的；雖說這些不測的事一時可以阻撓人的成功，而使人覺得自己的努力是毫無效果的，然而困難是發明之母，這句話所含的真實性，還是不可否認。不善應付困難的人就是不善於鞭策自己的。困難好像一個很嚴峻的教師，它用一種很難堪的測驗壓逼你使你的能力激增。我們應該有探險家的勇氣，在沒有困難的日子，要到萬分危險境界中去發揮自己的能力。見了困難就逃避，遇到恐怖便失望，不過是表示自己思想過于幼稚，精神過于萎靡而已。健全的人沒有怕冷怕熱的，惟有患病的人才覺得宇宙間的種種都是可咒詛的。與其壓惡環境上的變化太多，危險太大，不如藉着困難，鞭策自己，把自己內在的能力充實起來。大發明家愛迪生在發明某一種製造品時，他所作的試驗，曾遇上過一千次的失敗，然而他決不因此失望，所以最後獲得成功。可見他如何會鞭策自己了！

國內外路事消息

甲 國內之部

京滬滬杭甬

▲京滬鐵路改善行車號誌

改善全路各站行車號誌
已竣工者計有三十四站

京滬鐵路自奉令籌開首都特快車以來，對於與行駛該項特快車有關之各工程，在可能範圍之中，悉已縝密計劃改善，以期將來行車，得臻于最安全之域，其中行車號誌一項，關係行車安全甚重，故亦列為改善工程之一。計全路號誌應加以改善及添設警告號誌者，共有三十七站。自本年九月尾起，已着手辦理，現經竣工者計有三十四站，其餘三站，不日亦可完成。

▲舉行三角週覽旅行

上北吳縣嘉興為三角形頂點
費用每客七元以五十人為限

京滬滬杭甬鐵路管理局車務處歷屆辦理週覽旅行，深獲各界歡迎，本屆又辦理三角旅行，地點自上北站出發，經京滬鐵路，蘇嘉鐵路，滬杭甬鐵路，仍返上北站，以上北，吳縣，（蘇州）嘉興三站為一大三角形之三個頂點。途中遊覽吳縣，嘉興，兩地名勝及參觀嘉興菊花展覽會，費用每客國幣七元，包括全程二等車票價以及早午晚三餐餐費，汽車費，茶資等，聞名額以五十人為最高額，現在報名加入者甚為踴躍云。

▲吳淞機廠代辦外路機車車輛修配工作

代修各路車輛
尚能認為滿意

本路吳淞機廠自經切實整頓以來，各工場內均派由技術人員負責督率，除修理本路機客貨車之外，並有餘力承

接外路託辦工作，如代修津浦平漢等鐵路之機車車輛之鍋爐多起，裝配隴海鐵路之新購全鋼客車五列，隴海西段貨車一百五十輛，浙贛鐵路之新購四十噸貨車二十八輛等等，尙能認爲滿意。最近浙贛鐵路南萍段又購到貨車一批，計棚車五十輛，高邊車四十輛，平車十輛，共計一百輛，日內即將陸續抵滬，仍委託本路吳淞機廠代爲裝置，並將棚車五十輛暫予改作平車，管理局已允許照辦。

▲實行節省油料計劃

嗣後改用勻熱式軸箱
機車搖連桿改用油膏

本路機務處因每年客貨車所用軸油爲數甚鉅，亟應設法節省，一面並爲防止軸熱及棉紗被竊起見，經研究結果，規定嗣後改用 Isothermos 勻熱式軸箱，以期完善。但就本路經濟狀況及機廠工作情形，仍須酌定程序，按期改裝，在過渡期內暫先參照南滿鐵路辦法，將客車輛箱內改用棉毛紗捲油墊，即可無須時常加油，現在客車已換過者，計有四十餘輛，正在試用中。

又機車之搖連桿，連桿現改用油膏，試用尙有成效，

擬將客貨連機車陸續照換，預計機油一項，亦可節省不少。

▲成立舊存材料估價委員會

舊料約有七十一萬八千餘元
重行估計俾用料者充分利用

京滬滬杭甬鐵路管理局前遵令組織清查材料委員會，辦理清查存料，清查結果，查得所有久存過剩及廢舊材料約共有七十一萬八千餘元，其中或因積存過久，或確屬廢舊，原有價格，多較新料爲昂，用料方面，不願領用，以致積壓資金極鉅，該局爲求充分利用存料計，認爲必須參酌以前購價及現在市價，並詳察材料情形，重行估計，務使料價適合，俾用料者樂於充分利用，不致長此擱置，積壓鉅資。因呈部核准另行組織舊存材料估價委員會，辦理估計事宜。所有該會委員人選，除仍以該局清查材料委員會全體委員兼充，以資熟悉外，並呈部派員監視，復請上海市審計處暨駐路總稽核室分別派員會同審核估價，以昭慎重。該會已於九月十七日組織成立，並分組同時積極進行，以期於最短期內完成工作。

▲鐵道隊警總局派員點驗兩路警察署

由隊警局科長况汝霖率領
於十月十六日起開始點驗

鐵道隊警總局為澈底明瞭各鐵甲車隊暨各路路警護路隊人員武器彈藥被服裝具消防器具通信器材車輛電氣設備等項之詳實素質與數量，而謀更進一步之調查起見，特組織點驗委員會，分組分途至各路詳確點驗，其派至兩路點驗者為第一組，由鐵道隊警總局局長辦公室科長况汝霖率領，於十月十五晚到達上海，自十六日起開始點驗，先點驗兩路警察署本部，次第點驗各分段，現尚在點驗中，此次點驗極為慎重詳細，例如關於人事者：人數是否與清冊相符，有無冒名頂替情事，官佐員司士兵長警之素質；關於武器彈藥者，槍枝號碼及彈藥數量是否與清冊相符，堪用程度如何，保管是否得法，及保管人員是否適當等，均在點驗之列，預計經過此次點驗之後，點驗委員必能造具改進意見，貢獻上級，謀更進一步之改進也。

▲添設各大站問訊處

共成立十五站問訊處
就原有人員支配工作

本路上北南京兩站問訊處，業已遵照部頒國營鐵路問訊處辦事規則成立。茲京滬線鎮西、丹陽、武進、無錫、吳縣、崑山等六大站，滬杭甬線上海、上西、松江、嘉善、嘉興、硤石、長安、南星橋、鄞縣等九大站亦經車務處通飭從速組織成立，并就各站原有人員，支配工作。

▲裁編警察分段

京錫二分段改為分駐所
錫滬三分段亦改分駐所

鐵道隊警總局劃一編制，厘定餉章一案，前經呈部通飭施行。按照新編制規定，本路警察署原設之十分段，應縮減為八分段，其中滬杭甬綫仍設三個分段，京滬綫原有七個分段，應改為五個分段。茲鐵道隊警總局為適合新編制及年度概算起見，續經呈准鐵道部，將本路京錫（二）（鎮江）錫滬第三（上海麥根路）兩分段分別裁編。其裁編情形如下：

（一）京錫第二分段原有人員，除酌留巡官鍾震騰，銜秀鍾兩員外；分段長王有章，事務員詹冲，巡官張世清，書記范澤田，丁克成等五員，悉予裁汰。該分段即按照新

編制改爲分駐所，京錫第三分段管轄，並指定巡官鍾震騰爲分駐所長，由本路警察署令飭先行負責接管。

(二) 錫滬第三分段原有人員，除酌留巡官陳文彩一員外；分段長王若海，事務員桂琢成，書記何瑞永，柯華來等四員悉予裁汰。該分段亦即按照新編制，改爲分駐所，暫歸錫滬第二分段管轄，並指定京錫第一分段巡官胡岳三爲分駐所長，由本路警察署令飭前往先行負責接管。

津浦鐵路

▲規定學術團體優待票辦法

規定辦法六項
通令各站遵辦

津浦鐵路局會計處，最近規定學術團體優待票之發售辦法，六項如次。

(一) 如學術團體來往某兩站間之人數較多，得請求增印學術團體專用之名片式優待票，如未經印發有該項名片式優待票，應發售薄紙優待票，不得以路員專用之名片式優待票代替。(二) 如乘坐平浦特別快車購買本路單程票，

鐵道半月刊 第十四期

應發售特別快車適用之本路優待票，不得發售尋常票及特快費票。(三) 如乘坐平浦特別快車前往京滬滬杭兩路及北甯路購買聯運單程票，得發售特別快車適用之聯運優待票，但亦得發售聯運尋常優待票，並另發到本路各聯軌站之特快費票，應詢明旅客辦理。(四) 除前往京滬滬杭兩路及北甯路者外，如乘坐平浦特別快車購買聯運單程票，應發售聯運尋常優待票，並另發到達本路各聯軌站或北平豐台兩站之特快費票，不得發售特別快車適用之聯運優待票，即除前往京滬滬杭兩路及北甯路者外，不得代收其他各路之特快費。(五) 如係來回，所有回程之特快費，不得預收，應另由回程起站補收之。(六) 回程起站，應填發薄紙尋常優待票，如乘坐平浦特別快車，應另收特快費，並另發特快費票。(如係聯運，得另發到達本路各聯軌站或北平豐台兩站之特快費票)，不得發給特別快車適用之優待票，以上辦法已由該處通告各車站各營業所，分別遵照辦理云。

隴海鐵路

▲與招商局辦理水陸聯運後

六三

對於業務時求改進
派專輪聯絡各口岸

隴海鐵路與國營招商局，自辦理水陸聯運以來，對於業務時求改進，於日前雙方舉行會議，議決要案多項，大都關於增加運輸之迅速，貨物之安全，以利貨商，日內即可公佈，其最重要者，為指派專輪，規定班期常川行駛上海、青島、天津、連雲各岸間，計連雲上海間，每旬逢一，四，七，自連雲開行，連雲青島間，每旬六，九，十二，二十一，二十四，二十七等日自連雲開行，連雲天津間，每旬十二，二十七日自連雲開行，以上班期均自本月起實行，海祥，海瑞已分別照一，四班期開往上海，其至廣州，汕頭，兩口岸之聯運貨物，暫由連滬班輪裝運，在上海轉口轉口期限已規定云。

粵漢鐵路

▲總局員司按月酌給房租

援照各路成例
分別等級酌給

粵漢鐵路管理局以前株韶段工程局員司，向有支給房租之例，南段僅限於高級人員，湘鄂局則無此規定，茲值三段合併，所有員司待遇，自應妥為規定，以昭劃一，且本局地點，曾奉令暫設武昌徐家棚，該處本係鄉鎮，距城窳遠，市廛寥寥，前湘鄂段雖曾建有住宅若干，以備員司居住，惟為數無多，不敷支配，當時員司中在隔江之漢口市租屋居住者，已約三分之二，現在總局成立，三段人員集中一地，居住問題，驟增困難，况漢口生活程度甚高，旅居不易，若不妥謀解決，則何以責其安心服務，查國內國有各路，如京滬、滬杭甬、津浦、平漢、隴海等路員司，向有支給房租之規定，本局僻處鄉隅，員司隔江租屋，深感痛苦，實尤有支給房租之必要，茲擬援照以上各路成例，參酌當地房屋租值情形，除外段站員司因一定職務，由路局撥給住屋者不另給房租外，所有總局各員司，一概分別等級，按月酌給房租，以示體卹，業已備文呈部核示，祇遵云。

膠濟鐵路

▲警察署設立幹部補助教育班

訓練期間爲一個月
畢業後得擇尤記升

膠濟鐵路警察署爲整頓教育，增益幹部學識起見，依據鐵路警察教育計劃第六項之規定，設立幹部補助教育班。訓練之目的，在以簡捷方法，矯正積弊，促進其常識與機能，俾滿足職務之要求，以完成健全之表率。該班附設於警察教練所，關於一切訓練事宜，概由該所負責辦理。其辦法係抽調各分段巡官及事務員分兩班輪流訓練，受訓期間各爲一個月，在受訓期內仍支原薪，其所遺職務，由警察署指派資深警班長或員司兼代之。必修之科目，在學科方面有黨義概要，違警罰法，路警服務須知，防空常識，路規摘要，偵探學摘要，外事警察，衛生警察，軍事學大意，消防警察；術科方面有制式教練，野外演習，射擊教練，消防演習，特種演習，技術等，一俟訓練期滿，舉行畢業考試後，即將各員學術分數成績表報署核辦。凡考試及格者，發給證書，仍回原差，并擇尤記升，不及格者，將原職一併開除，遺缺以教練所畢業之班警長考升，均由警察署呈報核准施行。幹部受訓期間，所有伙食，講義，書籍，雜費等項，概歸各員自備云。

鐵道半月刊 第十四期

▲增加停車站數

十一及十二兩次客車
均增加兩個停車站點

膠路客車十一及十二兩次，前爲縮短行駛時間，對於客運稀疎各小站，多不停車。近因城陽站往來旅客加多，其次蝦蟆屯站因煙草商人往來收貨，旅客亦有增加，爲便利行旅起見，特規定該兩次客車在城陽蝦蟆屯兩站各停一分鐘，但蝦蟆屯站停車，以十二月底爲止，均自本年十一月九日起，發售普通客票。並因此將十一次經過南泉岬山黃旂堡南流四站，十二次經過南流黃旂堡岬山三站時刻，分別加以修改云。

北甯鐵路

▲北甯路局購到新車二十四輛

改造舊式飯車
客座改爲雙椅

北甯鐵路最近購到新車二十四輛，經掛送唐山工廠檢驗試駛後，自十一月一日起，第二兩次列車，均改用此項新車，每列掛瞭望及頭等臥車一輛，二等臥車一輛，頭等

飯車一輛，三等客車關內五輛，行李車，郵政車各一輛，所有平榆間在各該列車上加掛之武裝車，自十一月一日起，停止掛用，至押車路警，則分配於三等車內，乘坐該車東端靠門之六個固定座位，以免與旅客相混云。又該路以原有各種舊式飯車，車身長六三呎與六五呎者，廚房均較狹小，不克多儲食品，以供客用其車身長六五呎者，尙可改造，使廚房擴大，若長六三呎者，其廚房擴大，客座勢須減少，茲悉該路擬仿照愛爾蘭德布林鐵路飯車式樣，將該路舊式飯車兩邊客座，一律改爲雙椅，座位舒適，計其三十位，庶廚房擴大後，座位亦敷應用，已飭車機兩處商洽辦理，將來改造完竣，必能使旅客滿意云。

正太鐵路

▲舉辦防水工程

~~~~~  
修築一十九處  
費用四萬餘元  
~~~~~

正太鐵路橫貫太行山脈，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，爲數頗鉅；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。復查一向該路防水用款，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，俾便宣洩；加固堤壩，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。於雨季前，先後完工。故本年所費於防水工程之費用，僅爲四萬餘元，尙未達二十一年之半數。而兩期雖經數處汎濫，卒賴工程之完固，防護之周密，幸告安全云。

▲修築井陘支線

~~~~~  
由微水車站至井陘礦  
已於本年九月中開工  
~~~~~

該路附近之井陘煤礦區所產煤餉，暢銷中外，爲該路大宗運輸物品。惟該礦場距該路車站尙遠，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。該路爲輔助省營事業起見，已先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。茲分述其工事如次：

(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，常亦能隨之增加云。

南潯鐵路

▲減輕木料運費

鐵道半月刊 第十四期

減輕木商負擔起見
搬力照價六折核收

南潯路局以涂家埠站接壤修武，該處所產竹木凡運銷外處者，多半集中於涂家埠站，待車裝運。該路為減輕木商負擔起見，曾將木料運費核減百分之三十，裝卸費核減百分之二十；惟搬運力仍覺昂貴，非切實核減，不足以蘇商困，乃派員商請永修縣政府分令涂家埠商會暨警局會同協商，當經召集挑夫，切實開導，遂決定木料搬運力，照原價六折核收，至於裝車頓位，亦經部令木料一項，須照普通輕笨貨物計算，以上木料減價情形，已由該局佈告週知以廣招徠云。

浙贛鐵路

▲增設株州北站

株州岔道改為株州南站
聯運客貨票據改填新名

津浦路車務處頃接浙贛鐵路運輸處函，以粵漢鐵路株州段，自本年九月十五經該路接管後，經於粵漢路株州站毗連處，另設株州北站，即為該路與粵漢聯軌處，通電路號，定為○之至前株州岔道，改為株州南站，通電路號為

C.S.業由該處傳飭各屬知照，並嗣後對於聯運客貨票據，一律改填新名。

江南鐵路

▲發售陵園遊覽票

江南鐵路以時值秋光明爽，氣候宜人，為便利旅蕪人士瞻仰 總理陵園建築之莊嚴燦爛，并景慕 總理人格之偉大起見，特辦理陵園遊覽業務，經規定優待辦法如次：

- (1) 日期：十一月底正，每星期日。
- (2) 票價：來回票每位二元五角，到南京後汽車免費由中山陵前接至車站。
- (3) 車次：上午八時由蕪開京，下午六時五十分由京開蕪。
- (4) 售票處：蕪湖江邊站。星期日以外及團體旅行另議。聞遊客頗稱踴躍云。

▲改組全線工務分段

將原有三個分段
改京蕪蕪孫兩段

江南鐵路自京孫段通車，復與京滬路接軌聯運以來，已達兩年有餘，當新工時原將京孫路線劃分為六個分段，

迨新工完竣，即合併為三個分段，現各項整理工程逐漸就緒，路基亦漸臻穩固，故將原有三個分段，改併為京蕪蕪孫兩段，京蕪段辦公處駐南京五貴橋，蕪孫段辦公處設宣城小東門，茲已分別改組成立云。

淮南鐵路

▲柘皋河站加入旅客聯運

本年十一月一日起
辦理旅客聯運業務

建設委員會據淮南煤礦局呈以該路增設柘皋河車站，利便旅客甚多。經商准江南及京滬滬杭甬路，自本年十一月一日起，將該站加入為聯運站，依照江南淮南兩路旅客聯運暫行辦法，及京滬滬杭甬江南淮南鐵路旅客聯運暫行辦法各規定，辦理旅客聯運業務。本部除已函該會轉飭將該站里程及票價彙送備案外，並令京滬滬杭甬路及江南鐵路遵照。

同蒲鐵路

▲路務改進之近况

增加行車速率掛用新式客車
改善飯車設備安設司令電話

同蒲鐵路自十月一日與隴路及招商局實行水陸聯運以來，因出入貨物激增，運費收入打破歷來紀錄，在昔本省貨物進口，全由天津運來，並由正太路完全運輸。自同蒲實行聯運後，上海貨物可由灤海招商聯運至風陵渡口，由同蒲直接運至沿線各地，進口便利，可想而知；惟同蒲鐵路管理局，以現在由原平至風陵渡間，各次客車行駛時間，多不適宜，為便利往來晉南晉北乘客起見，實有改訂必要，已經決定自下月起，將現在行車時刻，重新改訂。其改訂計劃，決定將每晨由太原總站南下北上兩次客車開行時間各向後移二小時，惟改訂行車時間手續，極為複雜，原則上仍須保持現在各列車到達終點之時間，或竟提前到達，因此擬將行車速度加快。現在行車速度，每小時為二十七八公里，將來擬增加至三十二三公里，屆時並將本省自造新式三等客車（目下尚無頭二等車），完全掛用，以求路政盡善。該管理局車務課長李殿華正在視察沿路行車情形，並計劃改訂行車時間等事宜。該路當局以路線日漸

鐵道半月刊 第十四期

延長，對於全路改進，頗為積極，茲擇其要者分述如下：

添設三等臥車

該路為力求平民化，客車不用頭二等（惟僅備少數專為外賓乘用），對於三等

客車，則竭力改良，為乘客謀舒適便利。該路所造之新三等客車車盤重架，均係頭等車用之鋼板，全車木料，係用核桃木榆木及少數美松湊合而成。每輛造成價值僅七八千元，（其他各路每輛須二萬元左右）比較之下，經濟多。車內設備均為其他各路所不及，有新式電燈，冷暖汽管，衛生廁所，並有臉盆自來水管，每窗均有紗窗，將來尚擬計劃裝置無線電收音機，各車均用複式門，以蔽風塵，車內空氣則按時更換。此種三等車，已有少數實行掛用，旅客莫不稱便，但該路當局以由大同至風陵渡不久即將全線通車，為免旅客長途勞頓，以求舒適，決定添設三等臥車，目下正在計劃製造中。至現下所需客車數目，計共四列，每列掛三等六輛，飯車一輛，郵車一輛，守車及行李合造車一輛，共為九輛。

支線掛客車

現下該路混合列車，每日由原平及風陵渡口兩站對開，南北直達，並不換車，

惟所掛均為臨時三等客車，預計明年二月間，各次混合列

車，(包刮折舊支線及平嶺支線混合列車)均改掛正式客車，而兩支線所掛之客車，均為太原站及各終點站間直達客車，以免旅客中途換車之苦。其正式三等客車該路共擬製備一百十五輛，約明年五月底以前，一二等客車三等臥車及正式飯車行李郵車等，均可出廠使用。各車設備，力求內在的整潔，不求外表的華麗。

改進飯車設備

該路飯車設備，目下尚形簡陋，僅能售賣中餐及零星物品，而飯車夥友，均係新到車上服務，招待旅客，難免不週，至明年加掛正式飯車，設備當更完善，並決定增加西餐，更將飯菜改良及價格減低，以期能合需要，同時將飯車夥友嚴予訓練，俾使旅客滿意。

安設司令電話

該路行車制度，為中央集權制，對於調度車輛上極為便利敏捷，但此種制度，須有司令電話之設備，方能便於辦事。該路前以司令電話費款過鉅，且以路務，尚未十分發達，故暫以普通電話代替，究竟未能充分發展路務。該路現仍計劃安設司令電話，一俟完成後，關於車輛之調度及支配等事，更可格外經濟，且於行車上，賴此亦可得到十分安全，並於必要

時，在數十分鐘內能將全路車輛加以統制。

路線積極開展

目前該路路線，已修成者約有七百餘公里，明年大同原平段白晉支線，以及其他各支線，均可次第完成，約可築成一千五百公里，屆時各地物產均能利用鐵路運輸，而商民旅行，必更便利多。

最近營業狀況

(一)客運，最近每日平均乘車人數約有二千三百人，旅客進款，每日平均收入為三千三百元，(二)貨運，最近運輸貨物，每日平均為二千五百噸，貨物進款，每日平均收入為一萬一千元，再該路自開辦聯運後，迄今已運出聯運貨物二百噸，收入已達三千餘元。

乙 國外之部

印度

▲計劃建築可蘭哥德脫里齊爾鐵路

鐵道長度雖不過四十英里
發展內地與港口實賴於此

在科欽港紀念碑舉行奠基典禮時，瑪得拉斯港埠工程長兼科欽港經營長布列斯多氏，主張沿該港鋪設鐵道與公路，以期聯絡。並特別提及可蘭哥德脫里齊爾鐵道之設計，蓋此鐵道長僅四十英里，而其建築，不但與開發內地有關，且於繁榮科欽港，尤屬重要。布氏頗具熱誠，並對有關者交換談話，此工程約不久即可動工云。

▲普耶巴紮爾專車

乘客擁擠·座位被定一空
掛電影車·逢站映演電影

東孟加拉鐵路一年一度之普耶巴紮爾專車，業已於九月六日至十月十一日舉行環遊。共經重要米突制廣軌車站三十處。各商賈與製造家皆認為該專車對維持內地客之接觸，極有價值。故車內各座均被認定一空。且加掛之鐵路電影車，每至一站，必開演露天電影云。

維多利亞

▲主要列車之特殊顏色

特別快車阿得雷德號
添以光彩之綠色線條

鐵道半月刊 第十四期

近來維多利亞創立一種政策，即將各重要列車漆以各種顏色。鐵道部長克拉拍氏最近並通知，將特別快車阿得雷德號，漆以光彩之綠色線條。待該車行駛時，全車形成一連續不斷之橫帶或流綫，殊美觀也。另有兩種特別顏色之列車，即藍色船車與黃色農車。新半流綫型全鋼露大特別快車悉得尼號，究漆何種特殊顏色，尚在計劃中。蓋務使此等華麗之列車外衣，具有一種重要之公共價值云。

洛諦西亞

▲重行鋪設幹綫

舍力士伯利與罕特路之間
重行鋪設八十磅平底鋼軌

在舍力士伯利與罕特路間之洛諦西亞鐵道幹綫，現已用八十磅平底鋼軌重行鋪設。所需鋼軌材料之總數為一百六十哩，重約二萬三千噸左右。早自五月間，此等材料已以每星期一千噸之平均率運至貝拉，再到達舍力士伯利。由此以同樣平均率之兩列車分配。按新軌為四十呎長，而舊軌從未超過三十三呎，此鐵路僅能用二十七呎之轉向

架。南非鐵路以四十五呎之轉向架，換取洛諦西亞之高邊轉向架。該綫兩端之重行鋪設工程業已於七月初開始。因用八十磅鋼軌，故每哩只需枕木二千一百十二根；六十磅之舊鋼軌，每哩則需枕木二千二百四十根。故全部枕木皆須重排間隔，路軌每哩約加四百立方碼道碴。軌底之枕木須重行鑽孔並將舊孔填塞。

法國

▲貨運速度增快

添設專管快速度貨運業務
運貨擬採取郵局信件規程

法國鐵道之貨運速度，近來大有進步。其重要之因素，實為與公路競爭之結果。而此迅速之貨運，現在法國異常需要。因法國受商業不景氣影響，各商賈竭力限制其生產量至最小限度，出賣品之種類增加，買客定貨之需要迅速，在在須使零售之裝運加快。公路運輸雖以其按戶遞送之輕巧迅速，使全國各處之商賈稱便，但現在鐵道已將其所失之貨運奪回不少。到一九三一年年底，法國鐵道尚擬用一種特別快車貨運定價表，並辦理一種業務，專門管

理快速度之貨運，使貨運加快。為公共利益起見，務使完成「貨物應如郵局信件」之規條。一九三五年十月間，全部貨運之價目與遞送，已減簡多多，以後貨運更可加快。

西班牙

▲馬得里美脫羅成爲防空庇護所

避難人民過於擁擠
鐵路行車受其阻礙

最近西班牙發生一嚴重問題。即當空軍襲擊時，工人與其家眷皆以馬得里美脫羅地下鐵道作爲庇護所，大家進入地道，異常擁擠，不但行車受其阻礙，且最感困難者，即空軍襲擊已過，頗不易勸此般人民回家云。

▲英國在西班牙之利益

英國在西經營各鐵路
均由西班牙政府管理

西班牙「工人」業已取回大南鐵路公司在巴撒，羅耳卡，及亞基拉斯間之各綫，與地中海岸和涅羅灣該公司之私自碼頭，軍事司令指揮其軍力西達阿幾西勒，並將阿幾

西勒渡巴提臘鐵道作為運兵之用。此鐵路原為一英國公司所有，後被該公司賣與安達洛西公司，但於內戰爆發前已被西班牙政府收回。阿幾西勒與直布羅陀間之輪渡原屬前述之英國公司，現仍照常工作。畢爾巴鄂河與坎退布立亞鐵路公司所建之鐵路，其理事取得各種優勢，以期封鎖西班牙之商業。該鐵路長凡二十二公里（合英里十三哩半），行駛於加爾登與畢爾巴鄂河上該公司之裝運碼頭葡萄牙加爾。該鐵路並不作客運，僅限於裝運鐵礦。事業頗稱發達，直至前幾年為止，可算是西班牙普通運輸事業之例外。

比利時

▲添置新機車

二十輛新機車專供客運之用
所有機器均與本年添購相同

九月十一日，比國國有鐵路理事會開會，議決客運快

車添置二十輛新機車，所用機器將與本年添購十五架之機器相同，因該種機器之應用，頗為滿意云。

阿比西尼亞

▲意阿簽訂鐵路合同

減低客貨運價
付款悉用意幣

據羅馬傳出之消息，意大利已與吉布的亞的斯亞比巴鐵路公司簽訂一行車合同。因意大利佔領阿國後，運輸增加，對士兵與長官之車價必須降低，昔日之高價只合於少量之運輸，現在必須減低百分之二十至百分之三十。超過五噸之重件貨物，可得減價百分之四十至百分之六十，以示優待。客運之大量增加，亦所預料，對兵士及長官之車價皆須打對折。團體票可打六折。護路兵士皆可免費乘車。該合同並規定一切運費皆須應用意幣，法國鐵路公司則以之向意大利製造廠購辦車輛。

本刊特闢『讀者之聲』

——歡迎同人踴躍投稿——

讀者注意

▲希望成為表現全體鐵路同人生活的園地

我們的鐵道半月刊，已經出到好幾期了，因為部路同仁的愛護，內容一天增加一天，材料一天充實一天，我們常編輯的，當然有說不出的感佩！不過我們有一個感想：覺得半月刊一天一天的學術化，研究化，專門化，參考化，與大多數同人的日常生活，不免一天一天疎遠起來，因為全體同人中間，研究高深學理的，究竟還不十分多，為多數同人的趣味起見，一方面除了一本初衷，從理論上，研究上，繼續闡明鐵道的學術思想，專門技能以外，我們想從民國廿六年起，在本刊加增篇幅，特闢『讀者之聲』，專來表現我們全體鐵路員工的一切公私生活。

因為要使『讀者之聲』成為表現全體鐵路員工一切公私生活的園地，因之我們抱定編制的精神：

第一要真實。人類的生活，本是有表有裏，機關的生

活，尤其是偏於形式。表面的生活，形式的生活，都是偏於虛偽。虛偽是社會最大的病根。因為專談表面，只講形式，必至人類裏面，潛伏的一切病態，無從表現，無從發洩，愈伏愈熾，終致不可收拾。若是拿人類裏面的生活，用真實的寫法表現出來，則他們的好處，可以十二分的表現出來，就是壞處，可以明明白白的說出來，不特使讀者知事事物物之真善真惡，抑且可以增加讀者精神上之愉快。近來鐵路交通方面的習氣，改了許多，但尙未能盡合於理想，我們務望這塊園地，將部路各處一切業務，事務及員工服務的工作與思想，都用『真實』的寫法寫出來，以期改善我們員工的精神。

第二要活潑。嘗聽說一切事業的成功，從困苦中得來；而事業的創造，乃從愉快中得來。在精神極愉快的時

候，方有極新穎的思想。我們中國人在現在環境之下，多一個一個的垂頭喪氣，就是我全體部路同仁，或憤慨外侮的恥辱，或焦慮生計的困窮，或自怨家用的不足，或憂愁身體的萎弱，十之八九，感覺到我們中國人的痛苦，好像已成不治之症，於是一切言論文字，都像病榻呻吟之聲。試想一個人天天聽到病人呻吟之聲，還有愉快的精神麼？即不是呻吟之聲，就是刻板文章的道義之談，亦何能喚起精神的愉快？唯有將一切事事物物從樂觀的，善意的，向上的，超脫的方面來觀察他，解決他，則自然而然不至增加我們的煩悶，不至減少我們的愉快。這就是我們所主張『活潑』的意義。

第三要親切。我們部路同仁，彼此間的關係，雖說是階級觀念比別的機關少得多，雖說是職務關係之外，亦有個人朋友的關係，但總覺得彼此精神上的關係，還沒有十分的深厚，我們若是要完成鐵道事業所負重大的救國利民的使命，必須令全體員工十數萬人上下內外，有同樣的認識，有同一的精神，就是除了階級關係，職務關係之外，有深厚的精神團結。但是精神作用，不是一紙正式公文，可以養成的。要在平日員工相互間有誠懇深切的自由交

換意見，則不期然而然的發生精神關係。我們深願這方面地，當作全體鐵道員工的家庭通信機關，一個一個自由發表意見，供給資料，表示『親切』的態度。

本刊的發行，是專供部路同人閱覽的刊物，不是一種公開的讀物。因為一經公開，傳布到外面，則一切言論，多少不自由發揮，因此說來，就不能親切有味。那末上面所說的真實，活潑，親切的三種要素，就不能夠完全實現。關於這一點，相信全體同仁，一定與我們有相同的觀念。

本欄的主旨，既在發揮同仁間『真實』『活潑』『親切』的精神，那末我們就要知道：天下愈平凡的事情，愈能見其『真實』；愈微小的動作，愈能見其『活潑』；愈恬淡的態度，愈能見其『親切』。本欄的目的，就想在此平凡的，微小的，恬淡的動靜中，開拓我們的園地，完成我們的使命。準此以求，今後的『讀者之聲』，理想上預備刊載合乎以下幾條原則的稿件：

- 一、各人日常生活之回憶與寫真；
- 二、服務上發生之感想與心得；
- 三、閱讀書籍之報告與介紹；

四、對本刊之希望與意見。

加意的愛護，踴躍的惠稿！

在下面簡單的訂了一個投稿公約，還得請同仁諸君，

投 稿 公 約

- 一、題材以切合於『現實』之生活為主，不尚空論；
- 二、文體不拘，文言白話均可；
- 三、篇幅務求簡短，最好不超過一千字；
- 四、刊印各稿，力求存真，如非必要，不加增刪；
- 五、來稿除事前聲明外，概不退還；
- 六、來稿務具真實姓名，但發表時署名，仍聽投稿人自便。

統 計 提 要

二十五年三月份

SUMMARY OF SIGNIFICANT ITEMS

for the month of February 1936.

項 目 I T E M S	本 月 Current Month	上 月 Previous Month	增 或 減 Increase or Decrease	增減百分率 Percentage of Increase or Decrease
營業進款 Operating Revenues	元 \$ 16,811,003.48	元 \$ 13,928,527.52	元 \$ +2,882,475.96	+ 20.69%
營業用款 Operating Expenses	元 \$ 8,685,306.61	元 \$ 8,399,138.84	元 \$ + 286,167.77	+ 3.41%
載運旅客人數 Number of Passengers	4,209,507½	3,944,644	+ 264,863½	+ 6.71%
延人公里 Passenger Kilometres	429,703,060½	403,027,402	+26,675,658½	+ 6.62%
貨物運輸公噸數 Number of Tons	2,882,415,318	2,612,369,607	+270,045,711	+ 10.34%
延噸公里 Ton Kilometres	556,460,946	531,679,713	+ 24,781,233	+ 4.66%
各站起運礦產噸數 Products of Mines Originated at Various Stations	公噸 Metric Tons 1,551,457	公噸 Metric Tons 1,498,892	公噸 Metric Tons + 52,565	+ 3.51%
旅客列車公里 Passenger Train Kilometres Run	1,523,006	1,361,050	+ 161,956	+ 11.90%
旅客機車鐘點 Passenger Locomotive Hours Worked	47,859	41,479	+ 6,380	+ 15.38%
客座公里 (以千為單位) Seat Kilometres Run (000 Omitted)	760,238	716,864	+ 43,374	+ 6.05%
貨物列車公里 Goods Train Kilometres Run	1,919,454	1,736,261	+ 183,193	+ 10.55%
貨物機車鐘點 Goods Locomotive Hours Worked	86,643	80,975	+ 5,668	+ 7.00%
上行貨車延噸公里 (以千為單位) Wagon Ton Kilometres Up (000 Omitted)	542,884	485,918	+ 56,936	+ 11.72%
下行貨車延噸公里 Wagon Ton Kilometres Down (000 Omitted)	544,002	473,122	+ 70,880	+ 14.98%
平均旅客列車載重 (公噸) Average Passenger Train Loading (Metric Tons)	4,840,640	4,545,703	+ 294,937	+ 6.49%
旅客列車之機車載運容量 Engine Haulage Capacity of Passenger Train	公噸 Metric Tons 7,794,527	公噸 Metric Tons 7,291,147	公噸 Metric Tons + 503,380	+ 6.90%
平均貨物列車載重 (公噸) Average Goods Train Loading (Metric Tons)	12,572,267	10,975,101	+ 1,597,166	+ 14.55%
貨物列車之機車載運容量 Engine Haulage Capacity of Goods Train	公噸 Metric Tons 17,446,043	公噸 Metric Tons 15,317,916	公噸 Metric Tons + 2,128,127	+ 13.89%
停站時間之貨車鐘點 Wagon Hours of Time at Station	4,971,184	5,034,526	- 63,342	- 1.26%
機車用煤數量 Consumption of Coal in Running Locomotives	公噸 Metric Tons 123,147,199	公噸 Metric Tons 115,639,917	公噸 Metric Tons + 7,507,282	+ 6.49%
機車用煤價值 Cost of Coal Consumed in Running Locomotives	元 \$ 693,140.38	元 \$ 652,784.58	元 \$ + 40,955.80	+ 6.27%
機車用油數量 Quantity of Oil Consumed by Locomotives	公斤 Kgs. 261,386	公斤 Kgs. 232,586	公斤 Kgs. + 28,800	+ 12.38%
客貨車用車軸油數量 Quantity of Axle Oil Consumed by Passenger Cars and Goods Wagons	公斤 Kgs. 167,349	公斤 Kgs. 147,653	公斤 Kgs. + 19,696	+ 13.34%
客貨車輪軸總數 Total Number of Axles on Cars and Wagons	74,412	67,835	+ 6,577	+ 9.70%

統 計

鐵道部秘書廳研究室第二組編製

本刊投稿簡章

- (一) 投寄之稿，以有關路政之論著譯述為限，來稿概由作者負責。
- (二) 投寄之稿，無論文言白話，均須用格紙繕寫清楚，加以標點符號，並不待於一紙兩面寫字。
- (三) 譯稿請將原文題目，原著者姓名，出版日期及地點，詳細敘明，倘能附寄原本尤佳。
- (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) 稿末請簽名蓋章並註明住址，揭載時如何署名亦請註明。
- (六) 來稿文字本刊編者有酌量刪改之權。
- (七) 來稿登載與否，概不退還。惟附有郵票預先聲明寄還者亦可照辦。
- (八) 來稿一經揭載，其酬資辦法，按字數計算，每千字貳元至伍元，倘有特殊價值者，報酬格外從豐，如投稿人不願受酬，請於稿末註明，以便酌贈本刊。
- (九) 來稿登載後，若查明已在他處發表者恕不致酬。
- (十) 來稿請寄南京鐵道部秘書廳研究室第三組。

中華民國二十五年十二月一日出版

鐵道半月刊

第一卷 第四十期

南京中山北路七四四號

編輯者 鐵道部秘書廳研究室第三組

電話三二二一三二號轉六九號

南京中山北路七四四號

發行者 鐵道部秘書廳研究室第四組

電話三二二一三二號轉六五號

本刊廣告價目

後	封	面	全	面	六	十	元
其	他	全	面	四	十	元	
半			面	二	十	五	元
四	分	之	一	十	五	元	

以上價目均以每期計常年面議

鐵道部主編

全國鐵路客車時刻及票價表

第四期(季刊)出版廣告

本刊每三月出版一冊刊中所載各鐵路行車時刻及客票價目均極準確遇有更動隨時另印單張分發粘改尤為可靠一編在手週遊無礙誠旅行家不可不備之刊物也

定價：零售每冊伍分定閱每年(四冊)貳角另加郵費四分

零售處：全國各鐵路各大車站

訂閱處：南京鐵道部祕書廳研究室第四組

泰山及曲阜聖蹟便覽

聯運處已編就不久即可出版

本部聯運處鑒於近年以來，國人對於遊歷興趣，漸覺增高，各路對於沿綫著名勝蹟，亦常有開行遊覽專車之舉。關於名勝古蹟導遊各專書，需要至為殷切，已編就泰山及曲阜聖蹟兩種單行本導遊專書，業已呈准並在估印中。將來出版後人手一冊，旅遊均稱便利，並聞該處將來仍陸續編輯西湖、華山、廬山、鷄公山等名勝，以廣宣傳云。