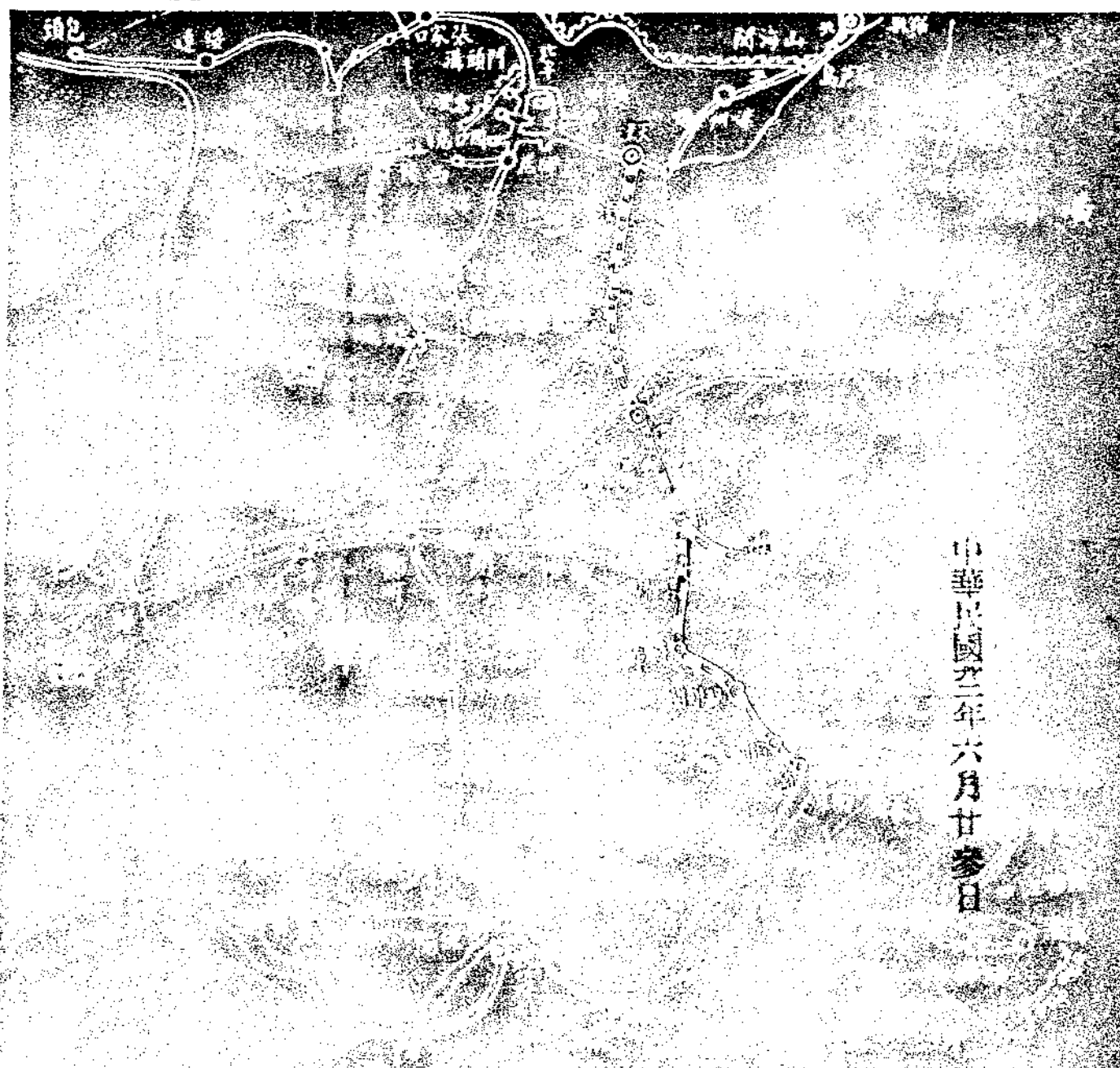


十月四日

期四第 卷三第



中華民國三年六月廿參日

開

灤

煤及焦炭

上等火磚

營造磚

蓋面磚及蓋面方磚

鋪道磚 帶紋鋪地方磚

缸管 白片及窗戶玻璃

如承函詢詳情

本局無任歡迎

天津開灤礦務總局啓

津浦鐵路管理委員會佈告第八號

爲佈告事照得本路前爲清理欠薪經於民國二十年製定欠薪調查表分發本案內被欠各員役
工警領填在卷現查各該員役工警填送前項調查表者已屬不少惟恐在職離職各被欠員役工
警等散居遠地仍有未及領表或領而未填送者爲此佈告凡未領表者應速向原來隸屬之部分
請領（例如原在舊津局車務處運輸課服務仍向現在之車務處運輸課請領是）倘原來隸屬
之部分已不存在則應向現在主管該項事務之部分請領（例如舊津局警務處已不存在凡從
前在警務處服務者應向現在之警察署請領是）然後再按照表內各欄及填表應行注意各點
所載逐一覈實照填並將調查表左側所附印鑑票一併依式辦妥送交原來領表之部分轉呈各
主管處審核呈由本會審核其領表尙未填送者亦應按照上開各項手續趕速填送限於本年六
月三十日截止俾資結束一俟限期屆滿一概不准再行領表其領而未填送者亦不准再行補送
幸勿遲延自誤爲要此佈

委員長	邱煒
委員	錢宗淵
委員	余埈
委員	陸福廷
委員	龔柏齡
委員	李浩駒

中華民國二十二年三月一日

津浦鐵路日刊價目表

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

本刊星期及例假日停刊路員照價六折

廣告刊例

頁數	價目
一頁	每號八元
半頁	每號四元
四分之一頁	每號二元

五日以上照價八折十日以上照價七折長期另議

編輯兼
發行者

津浦鐵路
總務處編查課
電話九一號

鐵道法規彙編出版廣告

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

鐵道部參事廳啓

鐵路月刊津浦線第三卷第四期目錄

總理遺像

總理遺囑

插畫

五州公園

其二

論著

鐵路界的農村復興運動

煤與鐵路

譯述

旅客列車速度之討論

行車的燃料消費量之圖式(續)
計算法附牽引列車之彈性

研究

鐵路員工之招僱提升與訓練

專載

工商界對於鐵路應有之認識

行車事變之處置及預防

甘新鐵路問題

工作報告

路史

津浦鐵路沿革紀實續

路界紀聞

籌設中央製車廠

各路採用國貨木料

各路改用小磅

客車通氣設備

火車渡船長江號已抵滬

重建北站已動工

隴海路新開五站

正太路整理路產

隴海路東段通車

平漢路拆除辛易支綫

淞滬路頭等票減價

廣九路改良客車設備

徐水廊房間築輕便鐵路

江南鐵路公司成立

湘省公路狀況

草麻油代替車軸油

中東路的日俄糾紛

吉會路完成

電路推動火車

蘇聯最新式火車

德國之飛車

雜俎

文錄

人境廬詩草箋注敘例

為收復喜峯建昌營與
溧東二縣致國民通電

詩錄

六十感述

壽廷更六十

擬下馬飲君酒贈大刀隊

讀諸葛亮傳

鳳凰謠

五百大刀隊歌

歲在癸酉任之出塞稿師還經
故都留稿索句別才十日忽聞
承德不守為題三律以誌哀憫

述哀

癸酉仲春即事有感

浦鎮見飛絮

舊京書感

廣告索引

補白

戰地史蹟

三麟詠

黃花吟

我國最早的飛行家

太炎近作

錢尊孫

馬湘伯

章太炎

汪叟

貞晦

錢國成

春生

王蔭南

王越

爾叟

露瑟

雲史

幼君

季開

論著後

研究後

專載後

工作報告後

雜俎後

總 理 遺 像



囑 遺 理 總

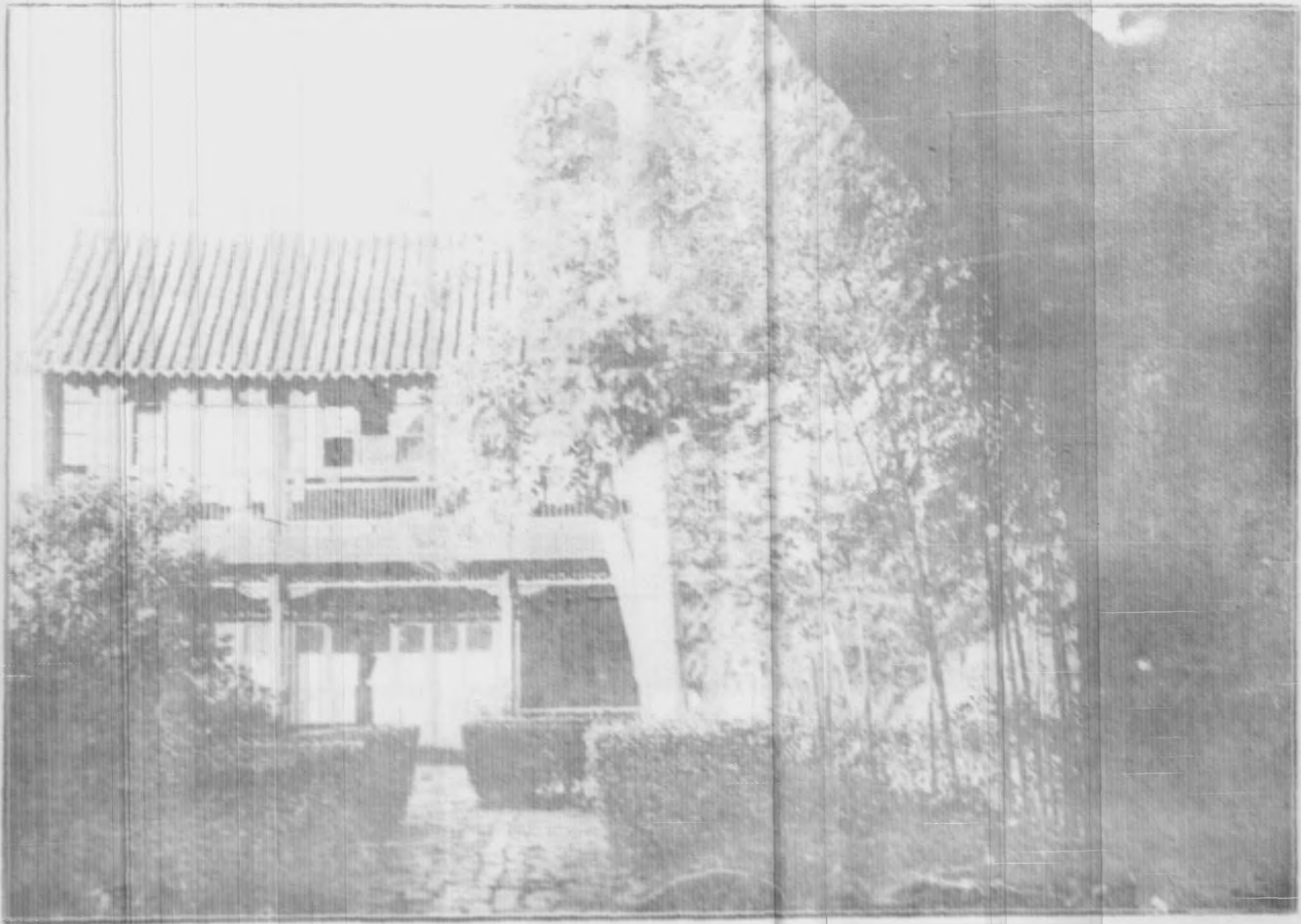
余於民國九年死，四十其目的
在於中國之自由平等，四十年之
法律，不如此達到目的，必須犧牲
民族，而解有世界上平等特權，
民族共同存留。

親身事平也，成功及救國，必格
級，以出，在，其，建，國，亦，是，建，國
大同之義，義及第一，在，國，代
表，大會，至，在，健，德，學，力，以，於，最
激，最，也，之，格，國，國，人，智，識，及
齊，你，不，事，者，多，的，九，級，打，最
短期間，便，其，實現，主，而，上，身。

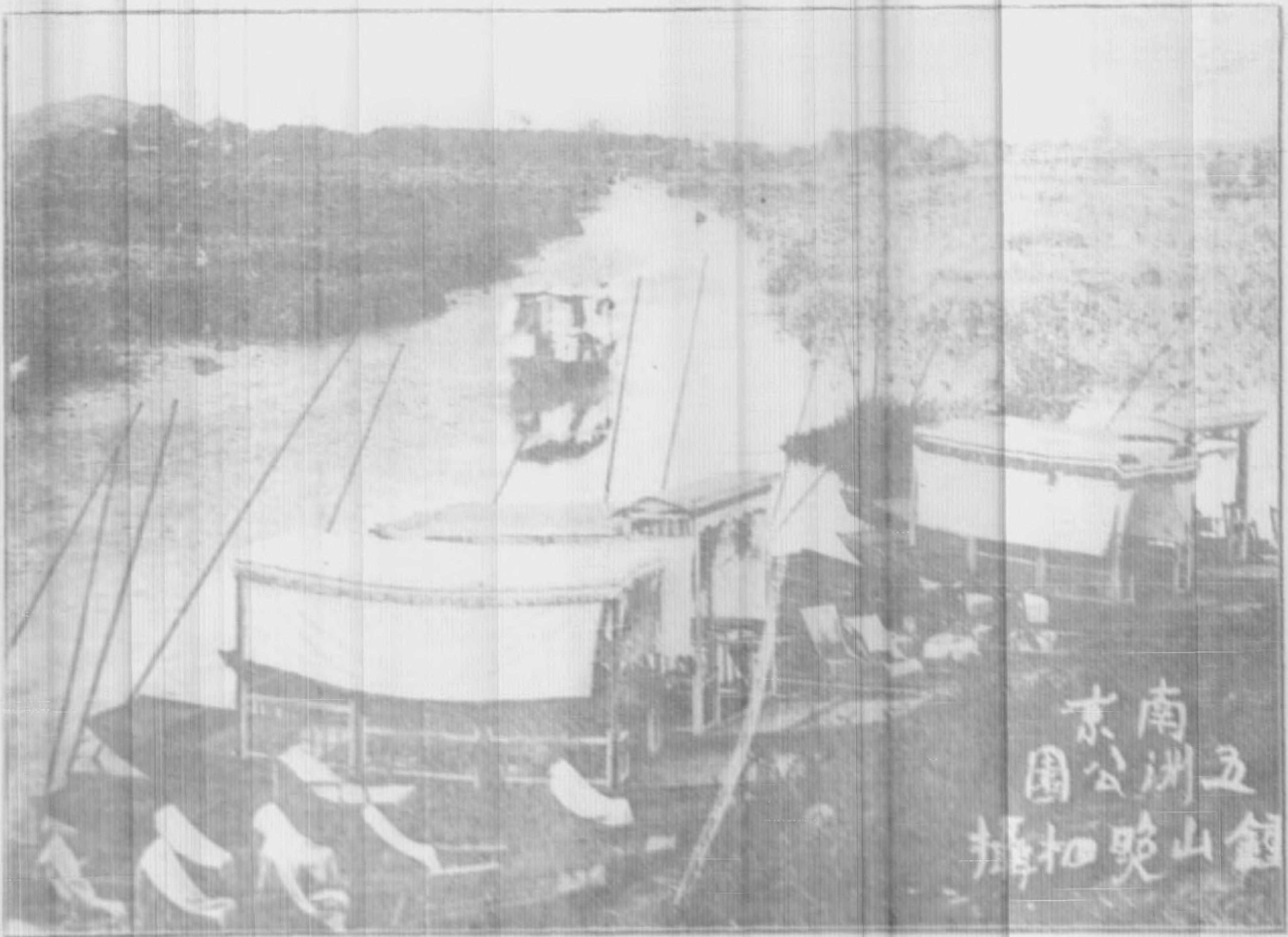
孫 文 遺 囑

中華民國十四年三月

黃 浩 謹 啟
謹 將 宋 子 文
先生 遺 囑
錄 於 此
以 告 世 人
對 於 孫 文 先生
之 遺 囑 謹 誌 哀 悼



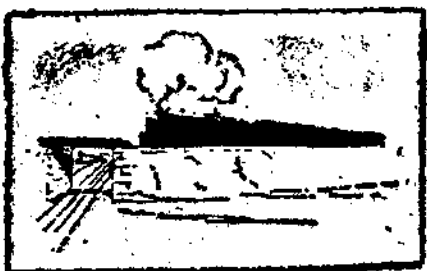
五洲公園（其一）



東南五洲公園
鐘山焚却相辨

(二 其) 五 洲 公 園

論



著

鐵路界的農村復興運動

高鳳介

中國以農立國，四億七千萬人口，農民占了百分之八十五以上，足徵農業爲我民族的生命綫。而現在農村毀滅，農業將絕，這就無異於全民族已絕了生命，其意義之重可知了。

農村毀滅的原因，第一因帝國主義者的侵略。第二是自己不爭氣，連年忙於內戰，以致苛捐雜稅有加無已，第三是水旱疫災，相因而至，兵匪充斥，民不聊生，所以弄得耕者輟於野，不得不離去農村，有的去當兵，有的去爲匪，有的去作工，大多數的總是麇集都市，成了年來都市膨脹的一大原因，據貝克教授的調查，農民離去農村，竟有百份之十四是當兵的，百分之五七是作工的，百分之四是囚犯，百分之四是作匪的，這也可以見現在農村的概況了。

自去年以來，學者及銀行界方面，已有張公權君「中國經濟目前之病態及今後之治療」唐有壬君「中國經濟病態之診斷」，陳光甫君「怎樣打開中國經濟的出路」及張乃器君「發展農業金融以鞏固經濟基礎議」申報月刊曾爲此召集了一次「中國農村衰落的原因和救濟方法」的談話

會，馬寅初君「中國農村經濟與家庭觀念之關係」各皆持之有故，言之成理，最近又有行政院的復興農村經濟會議之舉，曾召銀行家會議兩日，是全國上下已無不以農村復興為今日唯一之要圖了。

所謂復興農村，誰也知道是以政治為前提的，倘政治不良，復興農村，是辦不到的，現政府既決定復興農村計劃，想必是政治上亦有了辦法。但是復興運動，是多方面的，不是單方面的，倘交通方面，不同往一條路綫上走去，確能阻礙着農村復興的進行，故站在鐵路界上的人，必須注意到下列各點，才算能盡這復興農村運動的一份職責。這裏將我個人所認為應辦的各項寫出來如下：

(一) 為獎勵農業輸出應多訂運費特價

我國雖是農業國家，可是近年來糧食不足，往往借助於舶來品，去年的海關貿易冊，竟以洋米占了入超的第一位，真正令人痛心！那末，是不是我國的糧食真正不足？但是據鐵道部呈行政院「發展工業案」內，有「查南潯、湘鄂、平綏、三路，均有剩餘糧食，可以運出，平漢津浦二路，亦有剩餘糧食，可以北運」，「廣韶路、韶州段米產過剩」如此看來，吾國決不缺米，且有餘裕。吾人在鐵路立場上，故主張對於糧運多訂特價，或照津浦路之棉花特價，凡產棉之區，普遍的援用特價，食糧中，既准膠濟路菹豆按五等收費，又准南潯將米穀運價核減半數，則高粱小麥等大宗農產，亦應照例辦理，這樣，全國農產，才可以有均等輸

出之機會。

(二) 開辦中途停留業務

近年各國鐵路，多兼辦特別業務，而農產中如米麥棉花等類，更有從速添辦這種業務之必要，這是因為棉花輸出，必須打包壓實，米麥必須去殼去糠，鐵路對於此項農產，應該預備倉庫或打包場所，以便利其中途停留時，有所工作，俾免車送他處，耗費鉅款，而且耽延了無謂的時間。

(三) 澈底廢除附加稅

我國鐵路，除運費外，往往另徵附加稅，前據大公報載平綏路全綫徵稅的機關，曾有八十二種之多，無人不以為奇聞。近年來鐵部雖屢次通令各路裁撤附加稅，但恐尚有未遵行的。此項附加稅，如不澈底的完全廢除，確不免為發展農產的一大障礙，這種問題，本來不僅在鐵路方面，不過當着農村復興開始進行的今日，鐵路方面，確應該本着一致努力的熱誠，由當局向該管方面予以切實之督促注意，是不可少的。

(四) 獎勵移墾

我國人口雖多，但多聚集於一處，其荒涼地方，往往缺適當的分配。從前因冀魯豫人民，每年春季，前往東三省，從事開墾，平漢、津浦、北寧，俱有小工車減價輸送的辦法，其他鐵路尚未施行。現在東三省，既為倭人所強據，可以暫時不談，但西北方面，地力之肥沃

，不減東北，人口之稀少，亦彷彿東北，況當局正在提倡開發之際，那末，隴海平綫各路，正應該照上列各路小工車的辦法，對於西北移民減價運輸了。

(五) 改低貨等

棉花烟葉，均爲四等貨，小麥一項，本來也是四等，現在鐵部已令各路改爲五等，至燐塊一項，本在工業品之列，但因其有肥田價值，均已改爲四等，這都是於農業大有益處的，至於黃豆餅芝麻等類，在中部及華北各路沿綫，亦均有豐富出產，最好亦按照運輸成本及各該貨等負擔能力，減至最低限度，才能使出產衆多之地，免去壅塞之虞。

(六) 推廣銷路

我國農產之不振，最要的是因着洋貨的高壓，其次便是輸出的衰微，此外更有國內銷路之狹隘，市場之弱小，和販賣方法的陳舊，都可算是重大原因。鐵路對於沿綫農村，負有輔助改進之責，就應該聯絡沿綫農民分別組織販賣及運輸合作團體，既按合作社辦法，那末，社員產品，就可盡數賣於合作社，化零担爲整車，集整車爲列車，一面減少運輸成本，一面代謀開拓市場，這都是單純農村所難辦到而鐵路方面容易辦到的。至于創辦冷藏和保溫運輸，以爲果蔬魚介肉卵之保障，更是農產品行銷及遠所不可少的，想鐵路當局，必早在籌擬之中了。

(七) 農業進行的指導

鐵路爲發展營業，常常對於農民立於指導的地位，有開教育專車陳列農作物，家畜，家禽，種苗等，至沿綫各站分別停留若干小時，邀集附近農民參觀，一一確切的指示，以堅農民的信仰心，引起模倣的觀念，如其距離路綫較遠的農村，亦應延請指導人員前往教授，將農學研究的結果，及農業試驗的成績，用最簡單而明顯的方法啓導之。

綜上所述，固然尙未完備，不過吾人以爲至少須將這些完全做到，方能爲今日之農村復興運動的一大助力，拉雜陳詞，言之無文，閱者諒之。

煤 與 鐵 路

凡人

(一)緒言

煤爲燃料之王，動力之母，機車動力，今日世界各國，雖已進而有電化趨勢，而我國則尙不足以語此。故煤與鐵路，其關係仍最爲密切而重要。偶閱鐵道部公文，一則曰「煤占鐵路行車支出費用之大宗，各路對於煤商所交煤餉，須按照合同抽樣化驗。」再則曰「機車用煤，須酌量存儲若干噸，以免臨時竭蹶，購煤如不合用隨時可以拒收。」又津浦路管委會以「每年用煤十六萬噸之多，衡以行車情形，軍事時期，較承平時期，未見增繁，而用煤反多，應自某日起，先就本路機車實行試驗，並須由各分段長，工務員，或監工，親自隨車監試，每試驗一次，即將結果計算呈核」云云。由此觀之，煤之見重於我國鐵路界也如是，猶非

他國所可相提並論矣。

况近代國家，以燃料問題，關係於民生，經濟，工商業與國防需用等等，範圍之廣大，性質之嚴重，莫與倫比。而燃料中之油類，瓦斯，均可以技術人工製造之，惟煤乃天產，並非各國皆有此豐富之天惠，故先進國如英美者，莫不惟日孜孜以精研此含有貴重物質之煤，以提煉其中之副產品，不忍以單純燃料而焚燒之，免成爲經濟之損失，某學者曾謂「今日之浪費燃料」，必爲後世所譏評，良有以也。

吾人生此天惠最厚之國，又值此鐵路尙未發達，以煤爲唯一燃料之時會，則對於煤與鐵路之研討，誠吾人應盡之天職哉。

(二) 中國煤礦之分布及數量

中國煤產，極爲豐富，據地質調查所之報告，謂山西居多，次則湖南，四川，雲南，貴州，再次則河北，河南，山東，江西，甘肅，最次乃江蘇，安徽，浙江，以及他省，茲根據其報告，並參考某外人調查，列表如次：

中國煤礦分布暨產量表

地名	產量(以千噸爲單位)
山西	五、八三〇、〇〇〇
湖南	一、六〇〇、〇〇〇

江蘇	廣東	廣西	福建	浙江	安徽	陝西	吉林	熱河	甘肅	山東	河南	河北	貴州	雲南	四川
、一九〇、〇〇〇	、三〇〇、〇〇〇	、五〇〇、〇〇〇	、一五〇、〇〇〇	、一二〇、〇〇〇	、二〇五、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇	、一六〇、〇〇〇	、九三〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇	、六八五、〇〇〇	一、七五五、〇〇〇	二、三七〇、〇〇〇	一、三〇〇、〇〇〇	一、二〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇

江西	、八一五，〇〇〇
湖北	、一三〇，〇〇〇
綏遠	、四六〇，〇〇〇
黑龍江	、一六〇，〇〇〇
奉天	、九八五，〇〇〇

據上表中國有二三、四三五，〇〇〇千噸，至德拉克氏之統計，則爲九九六，六一二，七〇〇噸，而日本井上氏推計，則爲三九、九七三，〇〇〇噸，雖數目懸殊，而其蘊藏之豐富概可知矣。

若夫探礦事業，溯自光緒迄於今茲，前後凡四十餘年，各省之組織公司，以新法開採者，全國仍不過數十處，如江蘇則有賈汪公司。安徽則有烈山公司及淮南官礦局。吉林則有奶子山公司。山東則有中興及魯大公司等。黑龍江則有鶴立崗煤礦，扎蘭諾爾煤礦公司等。山西則有保晉公司等。河南則有開灤，井陘，正豐等公司。遼寧則有撫順，烟台，本溪湖，湖嘴，西安，八道濠等煤礦公司。熱河則有北票公司。河南則有福公司，及中原，六河溝等公司。河北則有臨城，怡立，中和，齋堂，柳江，門頭溝，鷄鳴山，等煤礦公司。江西則有萍鄉等煤礦。其餘均屬土窰，姑不具論。

(三)最近煤礦之現狀

本來我國最大之煤礦，當推河北之開灤，江西之漢冶萍，以及魯大，中原，臨城等公司，但多以外資及條約關係，爲各人所把持，損失國權，貽害實業，至大且鉅。年來對於收回，或整頓各公司，雖不無進行，但俱歸失敗。茲先將實業部所計劃之五大礦，概略言之。

開灤公司

開灤公司，本由英商開平公司與華商灤州公司組合而成，按照規定合同，開平久逾期限，應由灤州公司抽款收回。但迄今未曾照辦。且一切事務，向不遵照我國法律，繳納稅款。前農礦部曾經會同財政部，外交部，設立整理委員會，促其就範，挽回利權，但因時局關係，未得結束。

魯大公司

山東魯大公司經營之事業，爲淄川坊子各煤礦及金嶺鎮鐵礦，自華府會議後，該公司改爲中日合辦，山東省政府以該公司事實上所有一切權利，皆爲日人所握，遂與該公司發生爭執，前農礦部曾呈准行政院，組織整理魯大公司整理委員會，嗣以魯省委延未派出，遂未成立，實部仍擬繼續進行。

中原公司

河南中原煤礦公司，本爲豫省官民抵制英商福公司而設，開辦以來，營業尙佳，自十六年軍興後，由馮軍派員接管，嗣馮軍退走，歸豫省府接辦，情形複雜，且與福公司亦有糾葛

。前農礦部曾奉院令，會同外交鐵道兩部及河南省政府共設整理中原公司委員會，惟以豫省委迄未派出，遂未定議。

漢冶萍案

此案爲吾國礦業上重大問題之一，曾由交通，農礦兩部先後組織整理委員會，嗣經二中全会議決，由國府派員接辦。惟萍鄉煤礦原爲漢冶萍公司之一部，自該礦停辦以來，贛省政府爲維持員工生計起見，曾派員撥款接辦，但以款絀，工作時告停頓，設再遷延，不僅廢棄可惜，且恐影響地方治安，聞實業部已擬定方案云。

臨城公司

本案發生糾葛後，河北省政府與商股以資本關係及管理問題，大起糾紛，前農礦部曾召集雙方代表，來京討論善後方法，因省政府代表未到，難得解決。其後商股方面，請由部接收整理，亦未及辦，實業部現正設法解決云。

上列五大礦，皆有糾葛，中央亟欲整理者也，其餘著名各煤礦，分別擇要列左：

中興煤礦

山東棗莊中興公司，規模宏大，在華北占有重要地位，煤質精良，熱大耐久，每日產額約四千噸，鐵路及工廠皆歡迎購用，尤以津浦鐵路爲最大主顧，每年用煤在三十萬噸左右，其餘如隴海鐵路，京滬鐵路，海軍軍艦，以及上海各工廠，並津浦路沿綫各地無不惟該煤是

賴，公司資產達一千萬餘元，惟近年來因受時局影響，營業損失甚鉅。十七年北伐之役，曾被沒收數月，後又担任軍費一百萬元，流通券一百萬元，津浦積欠煤價若干萬元，此種有形損失，已數百萬元，其他無形者更不可勝紀。北伐成功，該公司略見起色，但潮流所趨，上潮迭起，復以日本撫順煤在上海賤價競售，侵奪銷路，故雖見活動，仍不能恢復原狀。

井陘煤礦

井陘煤礦，創辦於光緒二十四年，其間經過中德合辦，省部合辦，自民十七北伐成功，由河北省主席委員辦理，其礦區共有三十四方里，地下煤層，經礦師考驗，斷為總量一一九，七六一，三百餘噸。自開採迄今，出煤總量，尚不足八百萬噸。內設有煉焦廠，出有副產品極佳。但礦質雖佳，而營業迄未能發達，其原因實為運輸不便所限制。蓋該礦距正太路二十餘里，有自築之輕便小鐵路，因車身狹小，運煤至南河頭站為止，不能過軌正太路，須另由正太路車輛裝運，而正太路亦只運至石家莊為止。若運往平津一帶，又需改由平漢，北寧，兩路車輛裝運，上下週轉，運費既昂，復延時日。若遇軍事發生，平漢停車，則該煤即無出路矣。此其不能發達之大原因也。

烈山煤礦

原名溥益煤礦公司，係周玉山等集資開採，嗣為故皖督倪嗣冲奪去，民六七兩年，每歲七十餘萬元，民九復擴充營業，募足基金一百五十萬元。十六年國軍北伐，克復蘇皖，認為

逆產，令農礦部接收。改組之時，由實業部指定官商兩股董事各六人，並由商股董事會產生總協理，各一人，礦山距宿縣之睢溪甚近，礦分南北，南礦計煤井十二口，現只五、六、八、十等井出煤，餘多損壞。北礦爲烟煤，每礦兩日可出五六百噸。全礦煤質甚佳，可開採至三十年以上。礦內運煤悉用電力，工人千餘名，礦山設有工人學校及醫院沐浴室，並礦警二百餘人，担任保護礦山安甯。總公司設於蚌埠，董事會設於南京，符離集，及礦山上各設有煤廠。浦口設有堆棧，上海設有採辦處，去歲營業，尙屬不惡。

大通煤礦

此礦在懷遠縣田家庵南十餘里，俗稱舜井山，地近山麓，創辦已十有餘年，資本百餘萬，工人千餘名，煤井三，一深約二百公尺，每五分鐘可出煤二斛；一深一百公尺，近年礦底浸水，該井已改作汲水之用，汲水用斗，斗以皮製，容水可十石；一深八十六尺，亦爲汲水之用。井中上下，俱用升降機，一上一下，全藉蒸氣力以運動。在地下工作者，約百五十人，每日工作八小時。洛河街設有小學校，教育工人子弟。礦山住有護礦隊。全廠運輸均用輕便鐵路，縱橫交錯，如蛛網然。自礦山以達河濱，亦用輕便鐵道以運輸。該廠所出之煤，烟煤居多，逐日用小輪拖至蚌埠，轉運外埠。總董事會設於上海，分廠設懷遠浦口。公司設蚌埠。連年因開支過鉅，歲有虧蝕，去年營業不佳，僅足維持現狀而已。

淮南煤礦

係國民政府建設委員會開辦，在懷遠洛河鎮十八里之九龍岡，於民國十九年十一月開採，需費一百四十萬元，近已開出四井，每日產煤三百餘噸，爲有烟炭，全用電力發動，產量共有四億噸，可開採至三百年，爲皖北產煤最富之礦。現任局長陳國鈞，除總工程司外，計轄總務、工程、會計三科，下設電機、紡紗各股，及礦警一隊，此外醫院、學校等設備，應有儘有，運輸方面，與大通煤礦相同，亦係自築輕便鐵路，車運洛河，改由小輪，運銷外埠。聞該礦正在建築輕便鐵路，由壽縣經合肥，直送蕪湖，以利運銷長江一帶。現洛河浦口設有分廠，蚌埠設有營業通訊處。

賈旺煤礦

賈旺煤礦在徐東，開辦已廿餘年，以經理非人，乃三易其主，最後至去年由滬人劉鴻生，北平人謝東華以原有賈旺百萬作爲股東；另入新股八十萬，繼續經營，聘趙文勛任經理，黃肇修充礦長，更名華東公司，於是大加整理，力圖發展，內設土木工程，採礦、機電、總務、惠工、保安、材料、售煤、車務、化驗、地畝、探炭、十二處，每處設主任一人，或二人，下設處員以董其事。原有礦區，自賈旺起南至韓家場，小湖子，北至山東，西至山泉，東亦至魯境，現探炭處，已用機探至一百六十丈，有煤三層，一層二尺，二層四尺，三層六尺，前此取煤用汽油力，最近以七萬元新購電機，由機出煤，便捷耐用。至前賈旺遠記所開之一二三四號煤井，均已毀損，正在趕修，最近又新開六七號井，預計將來日可出煤五百噸

，或千噸，工人兩千名云。

上述各礦，不過舉以為例，以見一斑，餘不具述。

(未完)

戰地史蹟

(清癯)

●盧龍 周時肥子國。與山戎為密邇。漢為肥如縣。後為公孫瓚所據。魏改為郡。北齊析置新昌縣。隋改名盧龍郡。唐移平州治。後為縣。東一百八十里有臨渝山。(按榆關。榆亦作渝。見王應麟地理通釋)。

●昌黎 本營州地。金初為廣甯縣。在唐有韓文公名以地着。東延袤三十餘里。溟海焉。一名七里海。西北有碣石山。漢武帝嘗登山以望巨海。

●灤州 商孤竹國。漢石城縣地。東漢為海陽總。五代時契丹析置是州。有泉甚甘冽。秦太子扶蘇。北築長城嘗憩此。

●深河 源自北開平東南流。經灤安縣界。至盧龍合黍河。又南至樂亭縣。入於海。張謂詩「寒沙榆塞沒。秋水灤河漲」即指此。

●撫甯 漢驪城縣。遼初置新安鎮。金升為縣治。東北有箭筈山。(按方輿紀要。五代唐同光二年。契丹阿保機襲叛夷軍於此山。宋宣和五年。遼臣奚回離保。據之稱夷帝。金人擊平之。遼史遷州有是山)。

●臨榆清雍正三年。析樂亭撰甯縣地置。

又考「盧龍塞」。田疇傳太祖北征島丸。令疇鄉導。上徐無山。出盧龍。歷平岡。登白狼堆。去柳城二百餘里。虜乃驚覺。臨陣交戰。遂大斬獲。論功行封。疇固讓。太祖猶欲侯之。語夏侯惇。以情喻之。疇答曰。「疇負義逃竄之人耳。恩蒙全活。為幸多矣。豈可賣盧龍之塞以易賞祿哉。」陳子昂詩云。「莫賣盧龍塞。歸適麟開名。」高適詩云。「東出盧龍塞。浩然客思孤。」皆指此也。顧首陽山在盧龍東南二十五里。即場山。說文云。「在遼西。一名岫夷。」又輿地紀。載山在蒲州。偏南四十五里。然按河南亦有首陽山。二山且皆有夷齊塚。故九域志兩從之。未知孰是。噫、若在盧龍。則不食周粟之兩義士。淪於倭氛鐵蹄之下已。而今日不戰而退之將士。以視田疇。能不媿死。

中興煤礦公司廣告

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

津浦北段分銷 (共十二處) 臨城 滕縣 鄒縣 兗州 曲阜 濟甯 泰安 濟南 禹城 平原

德州 桑園 徐州 宿州 蚌埠 蘇州

津浦南段分銷 (共五處) 韓莊 徐州 宿州 蚌埠 蘇州

京滬路線分銷 (共五處) 上海 鎮江 無錫 常州 蘇州

隴海路線分銷 (共三處) 運河 新浦 大浦

台棗路線分銷 (共三處) 嶧縣 泥溝 台莊

運河一帶分銷 (共三處) 清江 馬頭 宿遷

總公司 上海江西路二百十二號四樓

總礦 山東嶧縣棗莊

電話掛號 一五四二

電話號碼 一七九八三九八 (營運處)
 一八三六三 (出納處)
 一七一五七 (會計課)

電報掛號 五二八一

天津中國實業銀行廣告

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

天津總行 英租界領事道

電話三三九八〇

天津分行 經理室 電話三二三四四

營業室 電話三〇四九六

三〇四九七

三一九七九

貨棧 電話四〇三二三

四〇四七〇

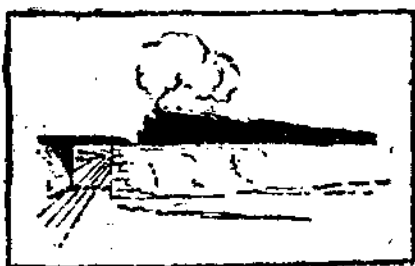
南京印刷有限公司

南京成賢街六六號 電話一三七七六號

營業要目

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

譯



述

旅客列車速度之討論

C. E. R. Sherrington 原著
端章 譯

梗概 最近英國鐵路旅客列車速度緩慢，時起輿論之指摘，貴族院素悉鐵路情況之議員，並提出質問，然英國鐵路速度之高，及運轉狀態之平安，為各國鐵路家所公認也。

以英德鐵路相較，在英則以每時五〇哩以上速度，運轉一〇〇哩以上之長距離者，有一二〇列車，在德則不過一八列車而已，又德之最高速度為約五二哩，英之最高速度為六一又二分一哩。

再考法國鐵路狀況，則其最長距離不停之列車，為Nord鐵路往來於巴黎Paris間三一—一公里者，又在一九二八年夏期，每日平均以每時行五〇哩以上之速度運轉者，有一五六列車，其運轉一〇〇哩以上者，不過五五列車，其最高速度為 $\frac{2}{3}$ 鐵路之 $\frac{2}{3}$ 快車，每時為六二哩餘。

歐大陸之重要快車，皆徵收附加運費，但英之三等旅客，無此附加運費，可乘最大快車。

在美國紐約中英鐵路之二十世紀列車，則以每時五〇哩之速度，運

轉於 Harmond-Elkinton 間八五〇哩，其間有一八三哩及一四三哩之不停區間，Reading 鐵路，以二二分鐘運轉於 Jenkintown-Trenton Junction 支線間，其速度每時爲六〇哩。

因行高速度之運轉，而增加經費，雖非得已，然因欲增加收入，故取高速度之方針，實非得策也。

英國鐵路因旅客列車速度緩慢，受輿論之非難，及貴族院議員之質問，同時美國 Great Western 鐵路，使用特別新式快車用機車，則羣贊美其術之巧，力之強，及速度之高，一毀一譽，相對實有奇異之感，一九二七年初，有德國鐵路多數員司，特往英國考察鐵路，得有能率上最較著之二點，即客車速度之高，及運轉狀態之平安是也，雖英鐵路亦不無缺點，然此二者實卓越世界各鐵路，爲他國鐵路員司所共認者也。

自十九世紀後半期以來，英鐵路快車速度，並未增加，然客車重量，則增加甚多，由一〇〇噸加至四〇〇噸，且有達六〇〇噸者，此實不容忽略看過，須精確查明者也。

在一八七一年，大不列顛及愛爾蘭，每日以每時三九哩以上之速度運轉者，不過五〇列車，然至十七年後，已增至六〇〇餘列車，此中不連結三等車者，尤居多數，當時皆謂此快車，因多數行駛距離較短，難以高速度運轉，故認爲有顯著之成績，而於當時線路較閑，則未曾顧及，至今日都市愈形發達，距離一〇〇哩以上之不停列車，遂得多數運轉，以快適旅客之意，然亦因有側傍通廊式之客車。與食堂車之連絡，有以使之然也。

一八七一年之狀態

今日欲知當時開車至停止間，每時以三九哩以上速度，運轉之列車數，非數月計算不能詳悉，若以一九二七年為範圍，考查一〇〇哩以上不停之列車，求其以每時五〇哩以上平均速度運轉者，則可列舉一二〇列車為例，今以其一週間某日運轉者，與德國鐵路狀態相較，據最近報告，每日平均每時以五〇哩以上速度運轉者，不過一八列車，在德最高速度為約五二哩，在英大西鐵路 Great Western 快車，則為六一餘哩，若以德鐵路之運轉法，移於英鐵路管理上，及作業上研究之，或亦有所裨益，然其客車速度，則無從列舉，不過德鐵路幹部，以英之高速德行車，同時維持極高之標準者，其方法實有研究之興趣耳。

法國之速度

法國 Nord 鐵路，素以快車高速度著聞，在一八八八年以前，已用每時四〇哩以上之速度，運轉數列車，然當時該鐵路，尚有歐洲大陸最長距離之不停列車，即運轉於 Amiens-Calais Ville 間一〇一哩者是也，至今尚有往來運轉於巴黎 Brussels 三一公哩（約一九四哩）間之不停列車，在歐洲為最長距離，此運轉之一特色，為 Nord 鐵路之機車，通過比利時國民鐵路公司八一公里間之線路，在一九二八年夏季，法國鐵路，以每日平均每時五〇哩以上之速度運轉者，有一五六列車，其運轉距離至一〇〇哩者，不過五五列車而已，但運轉於巴黎 St. Quentin 間，巴黎來因間，及 Doux-Bordeaux 間，約有一〇〇哩之長距離者，尚有一二列車，然在英國

London Midland and Scottish 鐵路之Midland區間，往來於倫敦Midland間，一〇〇哩距離者，約有一五列車，當時法國最大快車，以九四分鐘運轉於St Quentin間九六哩者，爲六五號快車，其速度比前記距離更長一〇哩，與運轉於Paddington-Bath間之最大快車，略相匹敵也。

Nord 鐵路之功績

Nord 鐵路，乃以太平洋式，及超越太平洋式機車運轉者，此鐵路界所共知，無須詳述其效率，然在一九二八年夏季，該路竟以最快速度運轉二七列車，不但可證明該機車設計良好，且運轉方法及線路亦極優越，其中最著者，爲運轉於巴黎Tuernont間之Nord快車、Feignies 巴黎間之Etoiles du Nord列車，及Calais 巴黎間之Golden Arrows 列車是也，其全運轉於法領域內之最長距離者，實爲Dunkirk 巴黎間之快車，其距離爲三〇五公里（約一九一哩），費時三時二十五分，在實施冬季時刻表時，法之N.E. 鐵路，運轉該國最大快車，在S.E. 以八五分鐘運轉於Bordeaux-Dox 九一又二分一哩間，即每時有六二哩餘之速度，返觀英國現今之Cornish-Riviera 及Forthay 兩快車，則前者之一七三又四分三哩，可以一七五分鐘運轉之，殆以每哩一分之速度，運轉較長距離，此可比較而知其差者也。

對於快車之附加運費

在歐洲大陸皆與英國異，凡最重要之快車，皆徵收附加運費，在英吉利海峽西岸，僅以普耳曼車編成之列車運轉者，如Golden Arrow、Etoile du Nord、Queen of Scots、Southern Bell 是也

，然在英鐵路中有最高速度之大西鐵路，不運轉普耳曼車者，要之，英之三等旅客，皆可不加運費，搭乘最大快車，以英國鐵路之速度及運費，與他國相較，若不舉此事實，即不知英國三等旅客之安樂，雖美國及加拿大之隆盛，其晝間三等客車之旅客，亦頗減少，在短距離尤為減少，然旅客須支付普耳曼附加運費，結果增加多數列車之重量，至九〇〇噸，與出附加運費之旅客成比例。

美國之實狀

如 Pennsylvania 鐵路之百考匯有限公司，與紐約中央鐵路之二十世紀最大快車，若不出附加運費與普耳曼運費，則不能利用之，Twentieth Century Limited 為著名之列車，近以每時五〇哩之速度，運轉於 Harmon-Celkhar 間八五〇哩之距離，其間含有一八三哩與一四三哩之不停區間，運轉於此線路之 Empire State Express 列車，與倫敦 Scottish 列車，略為匹敵，前者以八時十五分鐘，運轉於距紐約市三二哩之地點 Harmon，（此為電氣運轉之終點）與 Britain 間四〇六哩之距離，其間停車二次，又 Royal Scot 列車，依公布之時刻表，為八時七分鐘運轉三九九又四分三哩，其間停車一次，此列車之重量，比前者雖輕一五〇噸，然其通過綫路之傾斜較急，Reading 鐵路之行車，夙以高速度著聞，此鐵路列車之自重，多數不過三五〇噸，其以運轉著名者，實因其時刻表之緊密也，即如最近某月，每日有數列車，以五五分鐘，運轉於 Atlantic City-Camden 間五五又四分三哩之距離，其速度雖急，然可與英國 Brighton 倫敦列車相比較

，又該鐵路 Jenkintown-Tren-Ton 支線間列車，亦每日以二三分鐘為數次之運轉，即自開車起至到達止，為每時六〇哩之速度，在熟悉該公司 Pennsylvania 線及 New Jersey 線者，或憶及該列車次數之頻繁，及其間多數傾斜地點設有司維起巴克也歟。

臨時運轉

如 Lord Monkswell 氏精通鐵路者，當時所提出之質問，言及 Pennsylvania 鐵路，對於華盛頓紐約二二六哩間之 Lindbergh 臨時運轉，其功績可與英國昔日 Plymouth 郵政競爭之臨時運轉相伯仲，當時大西鐵路之四輪連結機車，有每時一〇三、三哩之最高速度，在 Plymouth-Bristol 間，以每時七〇哩之平均速度運轉，更以每時七一哩餘之平均速度運轉至倫敦，在英國短距離之正規速度運轉，為 Da Lington York 間，每四三分鐘運轉四四哩者，即每時有六一又二分一哩之速度也。

高速度所要之經費

論英國列車之速度增加者，須知一九二一年制定鐵路法之結果、利用鐵路運輸者，有若何程度之編成，若較鐵路運費審判所所定標準，有多數收入時，則應跌落運費，以大部分返之一般民衆，該法又規定鐵路須有能率且合乎經濟而經營之，列車增加而收入不得增加時，則取增加速度之方針，在社會上觀之，殊非得策，採取增加速度方針之結果，固易知何項可增加經費，然以增收為增加速度之根據，則實難知也。

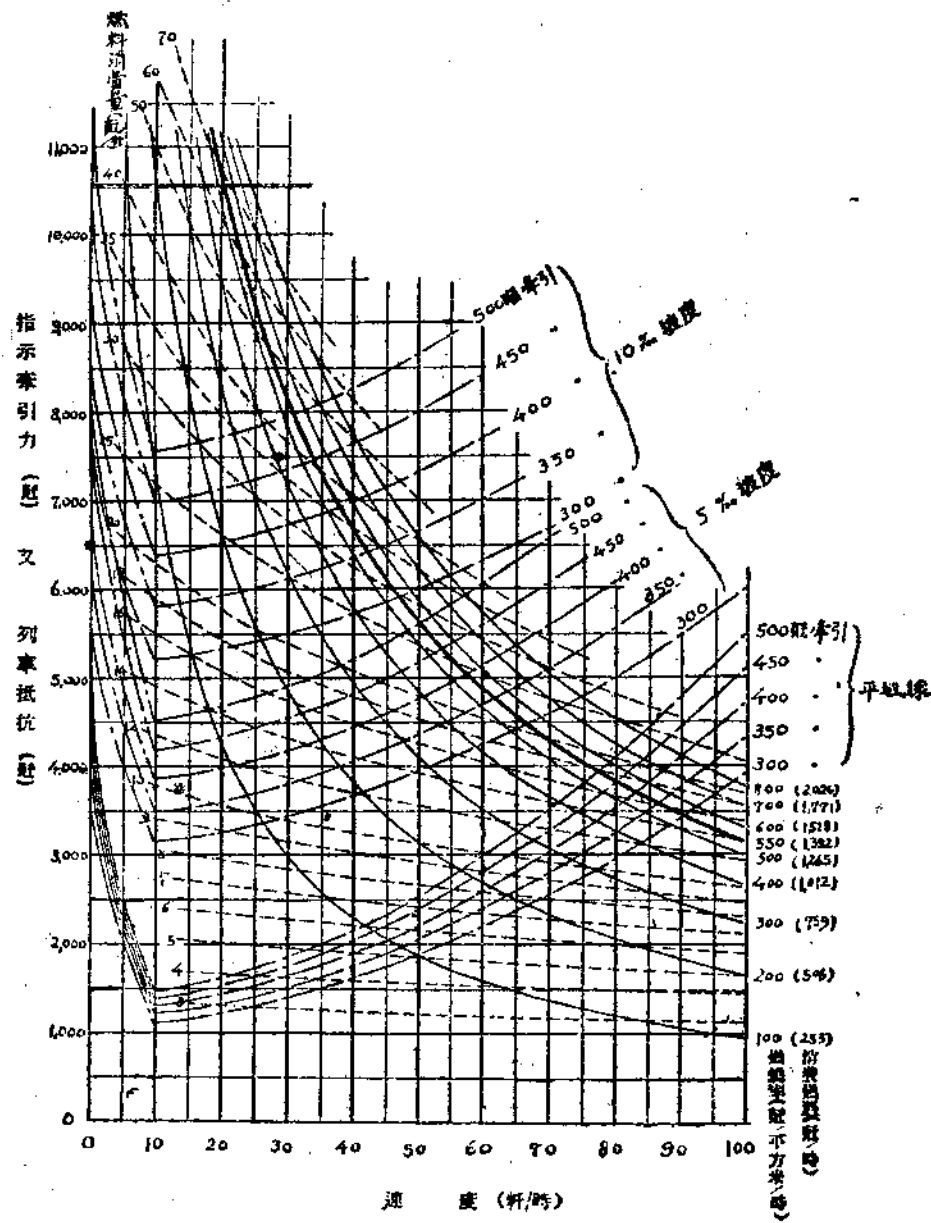
行車的燃料消費量之圖式計算法(附牽引力之彈性)續

富明

例如CST形機車，在平坦線行走，牽引五〇〇噸之寶吉客車，其速度每小時五七杆之場合，所有全列車之行走抵抗之二，八五〇尅，即為機車直接所要之牽引力。以此等速度運轉之燃燒率，可由於圖面而知二〇〇尅/平方米/時，即一小時之消費燃料為五〇六尅。易詞以言，對於行走一杆之燃料消費量，可發見為九杆之值。若以5%以上之坡度，牽引四〇〇噸，速度在四四/時，行走一杆，則其消費燃料，可知為一七尅。(B=300尅/平方米/時，BG=759尅/時)同一情形，以二〇〇噸牽走上1%之上坡道，速度為二〇杆/時平均開行，則六三二尅/時(B=250/平方米/時)可知為二二尅/杆之消費燃料矣。(按照插入法)

上述情形，乃指等速度運轉之場合而言，若牽引力尚有餘力可以利用增加速度時，則不得不應用第(9)式以計算消費燃料矣。

第七圖



蓋所試者為C51形機車，牽引三五噸之寶吉客車，運轉於某場合所消費之燃料算出法也。但按第七圖對於B=550 耗/平方米/時之牽引力，所表示者為本形機之最大能力耳。先由平坦綫開車，以每小時十耗之速度，觀其對於每小時五耗之平均速度之牽引力，為

$T-R=10.550-2.200=8.350$ 倘若以列車全體重量(110.5+350=460.5噸)分割之，則所要加速度抵抗之RA如下式。

$$8,350 \div 460.5 = 18.1 \text{ 瓦/噸}$$

按第(9)式 $R_a = \frac{V_2 - V_1}{2T}$ 或 $T = \frac{V_2 - V_1}{2R_a}$

因之 $T = \frac{10}{2 \times 18.1} = \frac{50}{181}$ 分 又 $R_a = \frac{V_2^2 - V_1^2}{240S}$ 或 $S = \frac{V_2^2 - V_1^2}{240R_a}$

得數 $S = \frac{102}{240 \times 18.1} = \frac{5}{217}$ 瓦

自從開車以至達於十籽/時之速度，所燃燒之消費燃料，為B=100，則每一小時為BG=253瓦/時，因是之故，上記所要時刻，對於 $T = \frac{50}{181}$ 之值如次：

$$\frac{BG}{60} \times T \text{ 即 } \frac{253}{60} \times \frac{50}{181} = 1.17 \text{ 瓦}$$

其次由十籽/時以至達於二〇籽/時，所要之平均加速力，根據於圖面，則得數10.550-1.250=9.300瓦

所以 $R_a = 9,300 \div 460.5 = 20.2$ 瓦/噸

據此則 $T = \frac{20-10}{2 \times 20.2} = \frac{25}{101}$ 分

又 $S = \frac{202-102}{240 \times 20.2} = \frac{75}{1,212}$ 瓦

而燃燒量恰為 $B = 350$ $BG = 886$ 呎/時故此場合之消費燃料如下數。

$$\frac{886}{60} \times \frac{25}{101} = 3.65 \text{ 呎}$$

其次達於 30 呎/時之速度。對於 25 呎/時之加速力為 $9,200 - 1,400 = 7,800$ 呎

所以 $Ra = 7,800 \div 460.5 = 16.9$ 呎/噸

據此則 $T = \frac{30-20}{2 \times 16.9} = \frac{50}{169}$ 分

又 $S = \frac{30^2-20^2}{240 \times 16.9} = \frac{100}{811}$ 呎

而燃燒量恰為 $B = 550$, $BG = 1,392$ 呎/時之故。在此場合之消費燃料如下

$$\frac{1,392}{60} \times \frac{50}{169} = 6.86 \text{ 呎}$$

其次以 30 呎/時之速度，由 10% 上之坡度緩蒐集之，則該坡度緩之均衡速度，為 42 呎/時。故可知列車之速度，愈能增加。

按上記之算法，猶有求其加速力之必要。蓋由 30 呎/時以至達於 38 呎/時之平均速度，對於 34 呎/時之平均加速力其得數 $7,500 - 6,200 = 1,300$ 呎即 $Ra = 282$ 呎/噸。

因之 $T = \frac{38-30}{2 \times 2.82} = \frac{200}{141}$ 分

又 $S = \frac{38^2-30^2}{240 \times 2.82} = \frac{340}{423}$ 呎

但對於臨界速度以上，無論如何，其燃燒率 550 即 $BG = 1,392$ 呎/時之故，此場合之消費燃料如次：

$$\frac{1,392}{60} \times \frac{200}{141} = 32.9 \text{ 呎}$$

與此同式由 38 籽/時以至達於 42 籽/時之平均加速力。依據該圖為 6,700 - 6,350 = 350 呎。

因之 $Ra = 0.76$ 籽/時

$$\text{據此則 } T = \frac{42-38}{2 \times 0.76} = \frac{50}{19} \text{ 分}$$

$$\text{又 } S = \frac{422-382}{240 \times 0.76} = \frac{100}{57} \text{ 籽}$$

故在此場合所要之燃料如下：

$$\frac{1,392}{60} \times \frac{50}{19} = 61.1 \text{ 呎}$$

如是則同一運轉於坡度。其後之平均速度為 42 籽/時可以簡單算出之。例如後之運轉距離為 2 籽。其所要時間如下：

$$T = \frac{S}{V} \text{ 即 } T = \frac{1}{2} \times 60 = \frac{5}{7} \text{ 分}$$

故前記之消費燃料。由於運轉時間與燃燒率推算之便妥。如上述之第七圖所示。利用行走一籽之消費量之點線。可由其行走距離算出之。殆毋俟論。

將上記之運轉狀態總括之。可如下之狀態：

條件	所要時間(分)	行走距離(籽)	消費燃料(呎)
由開車 10 籽/時之速度起	$\frac{50}{181}$ 又 (0.276)	$\frac{5}{217}$ 又 (0.023)	1.17

由 10 杆/時至 20 杆/時之速度	$\frac{25}{101}$ 又 (0.248)	$\frac{75}{1.212}$ 又 (0.0619)	3.65
,, 20 ,,	$\frac{50}{169}$ 又 (0.296)	$\frac{100}{811}$ 又 (0.123)	6.86
,, 30 ,,	$\frac{250}{141}$ 又 (1.418)	$\frac{340}{423}$ 又 (0.804)	32.9
,, 38 ,,	$\frac{50}{19}$ 又 (2.63)	$\frac{100}{57}$ 又 (1.755)	61.1
均衡速度 42 杆/時之運轉	$\frac{5}{7}$ 又 (0.714)	$\frac{1}{2}$ 又 (0.5)	16.1
合 計	5.6分	3.3杆	12.2杆

(註)(1) 由開車 30/時速度之加速區間，為平坦綫，其距離為 23 + 123 = 208 米

(2) 由 30 杆/時之速度，達於均衡速度 42 杆之運轉場合，其行走距離 10% 坡度綫之長為 804 + 1,755 + 500 = 3059 米

(3) 消費燃料(1)之場合 1.17 + 3.65 + 6.86 = 11.7 缸，(2)之場合 32.9 + 61.1 = 110 缸

(2) 放熱作用之燃料損失

蒸汽機車由於气缸之放熱作用，不問其在動力運轉中，及惰力行走中，或在停車中，常有發散熱量而損失燃料情事，尤其是在運轉中，顯然有消費燃料之事，茲對於燃料損失，試加計算，依據高茲氏所發表提案如次：

$$J' = 0.90.5 V' + 3 \quad \text{說明}$$

$$J' = \text{蒸汽之凝結量 (磅/分)}$$

$$V' = \text{運轉速度 (哩/時)}$$

上式之試驗，气缸之表面積 358 平方尺 (61% 為拉尼德氏所實行) 缸壓力為 150 磅/平方寸。但高茲氏又唱導須

依外界溫度及缸壓高低而有變化。

(a) 由華氏 80 度每下降 10 度則放熱損失每增百分之 3.5。

(b) 由氣缸壓力 150 磅/平方吋之增加，其放熱損失每有百分之 1.6 之增加，蓋按 200 磅/平方吋之關係而算出之者也。

茲將上記算式，使其普通化，則有如下式之可能。

$$J' = (0.095 V' + 3) \times \frac{A'}{358} \times \left\{ 1 + \frac{0.035(80 - t')}{10} + \frac{0.016P' - 150}{10} \right\}$$

說明 A' = 氣缸之表面積 (平方呎)

t' = 外氣溫度 (°F)

P' = 氣缸壓力 (磅/平方吋)

因為上式之呎·磅單位為米突單位

A = 缸之表面積 (平方米)

t = 外氣溫度 (°C)

P = 缸壓力 (呔/平方哩)

V = 運轉速度 (呔/時)

J = 蒸氣之凝結量 (呔/分)

因此記號則成爲

$$A' = 10.76A$$

$$t' = 1.8t + 32$$

$$P' = 14.22P$$

$$V' = 0.6214V$$

$$J' = 2.205J$$

所以

$$J = (0.095 \times 0.6214V + 3) \times \frac{10.76A}{350} \times \left[1 + \frac{0.035(80 - (1.8t + 32))}{10} + \frac{0.016(14.22P - 150)}{10} \right] \div 2.205$$

$$= A(0.000804V + 0.0409) \{ 1 + (0.168 - 0.0063t) + (0.0228P - 0.24) \} \dots\dots\dots (15)$$

依第(15)式以求 C51 形機車之放熱損失，則如第十表 (P = 13 及 A = 36 並 t = 15)

再以 P = 13，以圖示 $\frac{J}{A}$ 之值，則如第八圖之狀態。

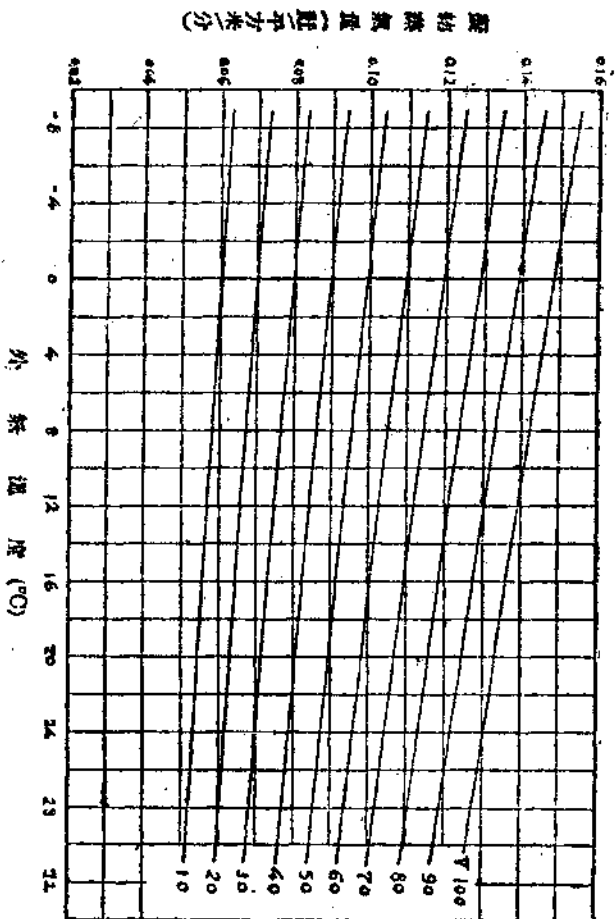
第 十 表

V (呎/時)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
J (呎/分)	1.99	2.30	2.63	2.95	3.28	3.63	3.95	4.28	4.61	4.93

觀第八圖，可知放熱損失，對於運轉速度之折合變化，比較外氣溫度之高低，其影響為小，對於後者之價值，

在實用上採用 t = 15°C 可謂無大差錯，而其對於損失之絕對值，則為僅少。(參照第十一表)

第 八 圖



依放熱作用之凝結蒸氣量(廷/分)得照第(15)式計算，發生此損失蒸氣量，所必需之燃料消費量，依其燃料之種類，並通風狀態而有大差異。

茲應用第(10)式

$$Q = \frac{BGrme}{a}$$

所以 $J = \frac{Q}{60}$

$h = 709$

$c = 0.6$

因之 $J = \frac{BGme}{h} + 60 = \frac{BGM}{70,900}$

據此則 $B = \frac{70,900J}{GM} \dots\dots\dots(16)$

或 $BG = 70,900 \frac{J}{M} \dots\dots\dots(16a)$

依第十表所示之值，應用於第(16a)式，以求消費燃料之值，第如第十一表
但是 $m = 6,600$, $G = 253$

第十一表

速度 呎/時	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
依放熱作用之消費燃料BG呎/時	21	25	28	32	35	39	42	46	50	53

(3) 對於暖房用之消費燃料

列車暖房所用之蒸氣量的計算法，應用布爾門氏之實驗公式

$$Q' = aA'Z \left\{ \left(\frac{T'}{100} \right)^4 - \left(\frac{t'}{100} \right)^4 \right\}$$

說明 A' = 放熱體表面積(平方呎)

Z = 時間

T' = 放熱體之絕對溫度 ($^{\circ}F$)

t' = 外氣之絕對溫度 ($^{\circ}F$)

Q' = 放散熱量 (B. T. u)

a = 按放熱體之材質與狀態的常數

於是 A = 0,0929A' (平方呎)

$$T_{\text{room}} = \frac{5}{9} (T' - 32) \quad (T' \text{ 煖房管之絕對溫度})$$

$$t = \frac{5}{9} (t' - 32) \quad (t' \text{ 客車內之絕對溫度})$$

$$Q'' = 0.259 Q' \quad (\text{加羅利})$$

故按上式可得如次之算法

$$Q'' = 2.71aAZ \left\{ \left(\frac{9}{100} T + 32 \right)^4 - \left(\frac{9}{100} t + 32 \right)^4 \right\} \dots\dots\dots (17)$$

乃 a = 0.154T = 378 及 t = 291 則上式稍變如下：

$$Q'' = 675AZ$$

但是此值，係客車內理想的消費熱量，實際仍須依機車之送氣管及編成順位，所有各車輛之放熱狀態並外氣溫度之差異，車輛之種類及保守程度，並接管之洩漏等，俱有估計之必要，故實用上須如次式：

$$Q = BGM_e \dots\dots\dots (17a)$$

Q = 對於煖房之放熱量 (加羅利/時)

其次因為補足放散熱量Q加羅利/時之消費燃料，又得有如次式之關係：

$$Q = BGM_e$$

算式中如採用 e = 0.6, Q = 1,000A 之值又變形如次：

英倫鐵道公司 德川線 鐵道部 鐵道

$$B = \frac{1,670A}{GM} \dots\dots\dots (18)$$

$$\text{或 } BG = 1,670 \frac{A}{M} \dots\dots\dots (18a)$$

第(18a)有各種編成車輛數。若欲計算客車列車運轉之暖房消費燃料，則按BG(尅/時)有如第十二表

第十二表

暖房管之表面積 A (平方米)	50	100	150	200	250	300	350	400
消 費 燃 料 BG (尅/時)	13	25	38	51	63	76	89	101

(4)惰力行走中之缸水補給所要的燃料

在動力運轉中，依缸水補給中心法，自然如上述之有利。但機車操縱法，不能常是如此，則惰力行走中或停車，所使用之蒸氣量，仍須有缸水之補給。

參照蒸發量之算式第(10)式的給水一尅所要之蒸發熱量即是本項所欲求的單用的給水溫度，為達於溫度上昇之熱量，生有缸水溫度及給水溫度之差便妥，故惰力行走中，所需的缸水補給之燃料，可如次式以尋求之。

$$(t - t_w)Q_m = BGMe$$

說明上式中e之值，已經如上所述。

$$e = \frac{1}{HB \left\{ 0.0012 + B \left(\frac{G}{H} \right)^4 \right\}} = \frac{1}{1 + 0.001374B}$$

$$B = 3,300$$

$$\frac{G}{H} = \frac{1}{66}$$

如是則前式變更如下：

$$BG = \frac{Q_m(t-t_w)}{M \left(\frac{1}{1+0.001374B} \right)}$$

因之 $BGM - 0.001374BQ_m(t-t_w) = 0$

$$\therefore B = \frac{Q_m(t-t_m)}{GM - 0.001374Q_m(t-t_w)} \dots\dots\dots (19)$$

$$\text{或 } BG = \frac{GQ_m(t-t_w)}{GM - 0.001374Q_m(t-t_w)} \dots\dots\dots (19a)$$

於是 $Q_m =$ 一時的最大蒸發量(呎/時)

參照第十一式

$t =$ 缸水溫度 ($^{\circ}C$)

$t_w =$ 給水溫度 ($^{\circ}C$)

茲以 C51 形機車為例，則 $Q_m = 1.34(Q =$ 連續的最大蒸發量)

$G = 2.53$ $M = 6,600$, $t = 194$ 則第(19a)變如下式：

$$BG = \frac{607Q}{16,700 - 0.33Q} \dots\dots\dots (19b)$$

Q 之值，更取第五表所示者，對於 $M = 6,600$ 以缸水補給中心，因為補足此種場合之消費蒸氣量，所使用之燃料 BG (呎/時) 必依第(19b)式以求之，有如第十三表。

可以姑作爲90%採此數值，且按減壓量之 r 莊/平方裡，得如下數：

$$L_i = 0.3aT + 0.3a \times 0.9T + r(a+b)$$

$$r = 0.57aT + r(a+b) \dots\dots\dots (20)$$

如無制動筒之車輛，除去補助空氣溜側之洩漏及補助空氣溜之容積等便妥，所以此種場合之空氣量如次：

$$L_i = 0.3aT + r_a \dots\dots\dots (20a)$$

(B)機車之空氣消費量

機車之空氣消費量，可先以元空氣溜之洩漏空氣量制動管之洩漏空氣量及爲制動所消費之空氣量，分別研究之便妥：

茲以

- a' = 翻出管，連結管及元空氣溜管之容積 (立方裡)
- b' = 制動管之容積 (,,)
- c' = 分配辦壓力空氣室之容積 (,,)
- d' = 吻合空氣溜之容積 (,,)
- e' = 作用空氣室之容積 (,,)
- f' = 作用筒之容積 (,,)
- g' = 作用筒管之容積 (,,)
- h' = 制動筒管之容積 (,,)
- i' = 制動筒之容積 (,,)

$L_2 =$ 因制動機車所消費之空氣量 (呎/立方呎)

計算元空氣溜之洩漏部分，為元空氣溜，翻出管，連結管，及元空氣溜管是也。其程度假定。0.2/呎平方呎/分。又對於制動管之洩漏空氣量，可將客貨同樣作為0.3呎/平方呎/分。為制動機使用所消費之空氣量，可大別為制動管之減壓及制動筒之推進兩種。(單獨制動辦不算入)其餘則有依制動管之減壓部分，制動管與作用筒管留，其減壓量均作為r呎/平方呎計算之。

因制動筒之空氣進入，先於分配辦所有壓力空氣室之空氣，推進於作用空氣室作用筒並作用筒管中，嗣後則元空氣溜，通過制動筒，以推進於各制動筒，於是此等部份，即為作用空氣室，作用筒，作用管，制動管及各制動筒之容積等。但以制動管之減壓，須2.5倍之，方得制動壓力，其壓力即2.5r，此壓力之推進場所，即係作用空氣室，作用筒，作用管，制動管及制動筒。又隨於制動管減壓之分配辦的壓力空氣室之減壓，其空氣係進入於作用空氣室以及其他，故此進入之空氣量，按上文所記者計算之便妥。

其故則以因制動而消費之空氣量，按上記制動管之減壓消費之空氣量，與進入制動筒之空氣量的總合是也。又計算制動筒之洩漏程度，試研究其容積，所有制動管與制動筒，以洩漏程度作為0.3呎/平方呎/分，則機車之全消費空氣量，得如次數：

$$L_2 = 0.2a'T + 0.3(b' + c')T + r(b' + d') + 2.5r(e' + f' + g' + h' + i') + 0.3(h_1 + i_1)T$$

$$= T(0.2a' + 0.3(b' + c') + r(b' + d') + 2.5(e' + f' + g' + h' + i') + 0.3T'(h_1 + i_1) \dots \dots (20b)$$

說明 T' = 制動時間 (分)

君欲發展君所經營之事業乎？

君欲明瞭國內工商業狀況乎？

君欲研究世界經濟情形乎？

君欲提倡我國國產並發揚而光大之乎？

請速訂閱

工商半月刊

工商半月刊能將上項問題

為君一一解答之也

工商半月刊內容豐富歷史久長舉凡國內

經濟國濟經濟勞工問題國產狀況國際貿

易出口進口社會經濟無不逐期詳載茲將

最近一期內容列下

工商半月刊

第四卷第五號要目

去年歐洲各國貿易概況

蘇俄五年計劃之輪廓

印度加爾喀答之菜籽芝麻生產及貿易狀況

去歲馬尼刺華僑商務之回顧

中國陶瓷工業調查

中國皮革工業

蔗業調查

雲南各縣物產調查

世界小麥狀況

美國之現金流出額

坎拿大禁止現金出口情形

訂價：
全年洋紙本八元
半年洋紙本四元五角
報紙本五元
報紙本三元

上海漢口路江海關四樓

實業部國際貿易局編輯出版

諸君

要

(檢閱重要史料考查近來各種雜誌內容
研究專門學術搜求作文著書寶貴材料)

麼？請讀

人文月刊——如得開發智識寶藏之鎖鑰

本刊除注意現代

史料每期登載有

系統之著作外並

有最近二百餘種

重要雜誌要目索

引包含各科學術

為學者著書立說

青年修學作文所

必需之參考品

尤為圖書館學校

及公共機關必備

的刊物

第三卷第八期要目

二十五年間歷次抵制日貨運動

紀略

中西接觸以後的經濟變化

壬申修築江南海塘紀念碑文

書石城冤殺冥報

古紅梅閣筆記

錢鱸香先生筆記(續)

讀書提要

新興俄國教育

大事類表(九月)

新出圖書彙表

最近雜誌要目索引

(共一千五百六十目)

問漁

王造時

黃炎培

惜陰

江東阿斗著

問漁

另售每册三角郵費二分半
預~全年十册國內三元國
定~外四元八角郵費在內

總發行所

上海辣斐德路亞爾培
路西首南錢家塘一號

人文編輯所

代理處

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

代售處

各埠商務印書館

研



究

鐵路員工之招僱提升與訓練

湯心濟譯

鐵路員工之分類——鐵路工作主要部份有六，如：（根據美國鐵路勞工局之工資報告第二號）

- (一) 行政人員及附屬之職員
- (二) 技術及文書與雜務人員
- (三) 路基營養與建築部份
- (四) 材料管理部份
- (五) 運輸部份（列車機車與棧台部份除外）
- (六) (甲) 運輸部份（棧台主管扳道夫與可廐人）
(乙) 運輸部份（列車與機車部份）

以上每「服務等級」，再細分為股，合計有一百四十八股，員工屬於其中任何一股者，復可按照位置而成爲特別組類。

鐵路服務人員，有下列各種人材：如律師·醫士·工程司·技術人員皆是，此外又有有訓練及無訓練之苦力工作者，故鐵路上之人事管理問題中之主要成份，即職位種類繁多，而男女各職員之招募或訓練，恆以所給予之工作性質爲定。

服務之條件——關於鐵路員工在此六部份中之支配成數，可自全國商務委員會出版之甲種鐵路工資統計中窺得之。

(一) 行政人員及附屬之職員	佔全數之〇・八五
(二) 技術及文書與雜務人員	一四・九二
(三) 路基營養與建築部份	二三・一三
(四) 材料管理部份	三〇・五九
(五) 運輸部份(列車機車與棧台部份除外)	一一・三〇
(六)(甲) 運輸部份(棧台主管板道夫與司脫人)	一・三六
(乙) 運輸部份(列車與機車部份)	一七・八五
總數	一〇〇・〇〇

故由上以觀，服務條件因職務或工作環境之不同，其影響於員工福利亦各異。例如安全問題，員工更易訓練，工作穩固性，服務環境等等，若以第一類中之職員，與第六類(乙)種之工程師，伺煤火者，隨車稽查與司機者相較，其情況與重要，顯然不可同日語。因有此種不同之點與分別，故遂劃成一種自然界限，作為研究員工之福利與選擇工作之條件。人事管理之主要問題——在本書中，人事管理，可分作下列主要問題而研究之。

- (甲) 員工之招僱提升與訓練
- (乙) 工作之永久
- (丙) 教育
- (丁) 工作設施
- (戊) 貯蓄與保險
- (己) 資工兩方之團結與合作

以上每種均自成一問題，若按照前分之六大類人員而一一施以此種研究，則所涉至廣。

所謂之人事管理問題——鐵路人事管理，最切緊部份，恆爲工資問題，此極平常，即在其他工商業中亦莫不如此。

次之而與工資分配，解除糾紛，應付責讓，支配工作，及其他一切有極大影響與重要者，厥爲資工相互間之關係，倘資方之生產力，需用二十萬工人任其事者，則資方須許可與容納勞方負責代表參與任何有關工方大多數人問題之集會或討論，能如此行之愈久，則其於維持廠內工人道德之精神，較人事管理中任何方面之結果，必爲顯著。

再次之即爲位置鞏固，此與工人酬報關係甚大，因工資率須以行車哩程或工作日數爲倍數也，故在鐵路人事管理上，無有如工作不規則之最需行政手腕而處理之者矣。

他若適當工作設施，員工招僱與訓練，員工之健康安全設備，老死修養以及病痛等等問題，此皆屬於人事管理範圍者也。

自服務道德眼光觀之，工作設施，員工招募與訓練，最爲重要，至服務條件，（亦可譯爲服務須知）資方須慎重從事。他若如何才爲安全與衛生工作環境，則全視工作性質與工作場所而定，每種須有特殊的研究而後可，關於工作設施，最須注意者，則爲如何使病者，受傷害者，年老者，得到修養或休息，亡者得到優恤，現今鐵路於工人因肇禍性大而易致傷亡者，更爲注意，雖有許多廠家，已不負此種責任，然在道德方面，羣衆利益方面，資方良不可忽視之，故鐵路行政人員之管理路上工人，與外方廠家之放棄許多負責行爲，乃兩樁事，不可因此而失彼也。

最後鐵路人事管理最重要之點，厥爲服務道德，此於鐵路業務上，尤爲重要，因鐵路行車人員，或在外站軌道上從事工作之員工，皆須「自己勤奮於工作」，而無人時刻在旁督察之也，故酬勞代表，職業鞏固，工作狀況，安全等等問題，解決是否達到圓滿，可自員工服務之道德如何窺察之，今欲期鐵路人事管理臻於完善，最後辦法，即求改進考察員工服務道德之方法與補充其原有之實力。

鐵路員工之供給(或譯鐵路員工之來源)——在鐵路上當員工者，各界人士皆有之，其故因鐵路綫通達全國，舉凡新入國境之外人，城市之居民，與在本鄉村長大之男女兒童，皆輾轉而入路界，除相當部份，如修理與供給部份，幾全為普通工人泰半由「外人」充任之外，大多數工作，由專門手藝或半專門手藝工人操理之。

在修理(或譯為營養)部份中，專門手藝或半專門手藝工人，如油漆匠，木匠，機器匠，製鍋爐工人，鐵匠，恆自外方招募之，實際上可說鐵路幾半靠外界工廠，而募到已被訓練之工人，此并非佳象，鐵路當妥求訓練方法與職業穩固，而免除此種倚靠情形，以招用外方訓練過之職工，匪惟不經濟，且難於訓練使負有責任心，故如取用鐵路學徒制，自幼即加以訓練，此弊庶可免去，而在鐵路行車部份之服務員工，倘自小受過學徒制之訓練，對於路上工作，自抱永久之態度，不待喻言。

今日各大學與專門學校，雖造就許多人材，準備投身路界，充任各種職員之職位，然不可認為較其餘徵募方法為最佳，鐵路上技術上甚高之位置，固非求諸專門學校有專門之訓練不可，但在行政及管理部份，彼輩由低級位置，逐步擢升，或出身普通大學者，成績亦甚優良滿意。

自規定新移民律，嚴格取締入境移民後，鐵路及其他廠家，僱用無專門手藝之工人者，均受影響，其結果良足以促使謹慎與有效的選擇工人之供給。

員工之補充——今如將鐵路員工之後備軍，(或譯為員工之補充英文為 Labour Reserve) 包含鐵路業務發達之時與輕淡之時之差數，可以求得其總數為五百萬人，雖有時鐵路營業已發達至極高程度，尚有許多空額之鐵路工人，未經任用，足見鐵路員工之後備軍，實不止五〇〇、〇〇〇人，此輩後備軍主要部份，為專門手藝與半專門手藝之路軌上與鐵路工廠內之工人，然亦有許多專門手藝工人，如橋梁工人，泥水匠，漆匠，機器匠與鍋爐製造工人，在此軍中佔甚大之數目也。

鐵路員工，雖有總數四分之一部份，留作補充業務發達時之用，但因分佈太廣，調遣設備不靈，故設甘薩斯省 (Kansas) 急需大批工人，裝運稻麥，而紐約省內之鐵路工人，則全無工作可做，反甚清閒。

員工週轉一時至今日，鐵路日常之收入，許多成數盡用於訓練數倍於需要之後補工人，要之訓練十分耗費，如所訓練之人員，能久留路上努力工作，尚可，否則喫虧殊大也，故如於一年之內，訓練數人而為同一職務，雖云祇為一二非專門技藝之工人指導之，使能熟習於所事，此為耗費，不待言喻矣。

平常鐵路上級員司，對於辭職之員工，絕少注意，其故因彼等心目中，常記得列車與機車之服務者，而此輩服務人員調動甚少也，員工之週轉，究竟多少雖不知，然於路上廠內之員工及普通工人，鐵路蒙受因僱用所獲之時間及金錢上之損失，路政當局，頗能洞悉其底蘊。

員工週轉記錄之用處，在協助訪查高週轉率之原因，并鞏固員工之職業，如將此記錄，按部或科，分別收存，可資各科情形之比較，且能察出科內低級職員辦事之效能，更進而能求出為何工人欲辭職，又此現象可以減少否，此或為管理之不良，如工作設施不得法，擢升機會茫然，或主管人員缺乏同情心或修養，餘者或以週轉率本身太高。

於此故另附表圖，或可作測驗員工週轉率之方法，與分析其原因。(圖不附譯—譯者)。

通行之招僱方法—鐵路管理中，於僱用新員工一項，向少科學或合理化的研究，如與路上習用之採購材料方法，斤較量，細心從事比較之，則相去更遠，雖材料較招僱工人耗去費用為少，然與此無關也。

鐵路之購備材料也，恆設立一有良善組織之購料部，(或譯為購料科與購料股)主其事者，為部主任，與副局長之待遇相若，請發與撥給材料，另有材料部主任其事，同時與外方之各種國家工程協會，如美國鐵路協會之機械與工程組，美國鐵路工程協會，美國材料試驗所，協力研究鐵路材料之改進，各鐵路均設立獨立之材料試驗部，同時常捐助資金，澈底研究材料工程，要之材料之支撥供給與研究，匪惟管理周到，抑且趨於科學化，反顧員工之招僱，則悉聽經濟學上—

自然律」之支配，與近代時勢有許多格格不相入，上述之購料部，組織完善，誠可作一喻例而實行之於選擇新員工也。

員工之選擇，例常辦法，為翻閱或參考別家鐵路沿用手續，作為根據，如被取者為有訓練之機械匠，則主管人員，將其試用若干星期，而觀察其成績如何。工廠方面及其他各部，常規定一種合格員工之標準條件，如被僱員工為司機者，則授以相當基本訓練，然後再隨從機車伙伴，出外實地練習，經此步趨後，該司機人可聽其自動工作，如此，倘外方對其成績無所責讓，或縱有亦不常見，則任其進行，直待確有把握而後止，但此輩後進者，因經驗缺乏，或因督察者無同情心或興趣，恆易失志轉為懷喪，甚至離職，故路方如對於員工資格加意審核，并設法使得適當工作，良材可以儲造也。

鐵路招僱員工，普通均按照下列步趨。

- (一) 初步會談
- (二) 特別會談(普通由管理司事主持之)
- (三) 填列請求職務之表格
- (四) 常識測驗 祇考試常識一樣
- (五) 手藝考試 此門考試舉行者不多
- (六) 體格測驗
- (七) 調查
- (八) 特別技能考試(祇於特種情形之下舉行之)
- (九) 引導新員工入工作場所(實地廂身廠內)
- (十) 主管司事考績

許多廠家，覺得添僱員工，手續殊繁，故將招僱之事集中，而將一切各當地員工介紹所應負進行之責任分配之，而使之按照而實行焉，鐵路負責人員，迄今漸覺得此種辦法，仍不切實，其意蓋因低級員工，有一種優先權，而力量亦難於集中，但有許多城鎮，工人充塞，若在此種段區採用集中制，似極可行，故包爾鐵卯渥海渥鐵路(Baltimore & Ohio, R. R.)於克雷瓊及克倫烏德兩大廠區，即採用此制，此種廠內之工人，如試考其成績，則確有可取者，故集中招僱辦法，良可努力試用也。

有數路如大北(Great Northern)，伯雷頓(Burlington)，德列威亞黑特生(Delaware and Hudson)，包爾鐵卯渥海渥(Baltimore & Ohio)及牛海文(New Haven)等，用集中員工考績制，故在以上之各路員工，派職之最後決定，歸總部施行之，非經過此規定之手續，該員工不得視為路上正式辦事員，如員工散集各處，此項辦法，祇得視為辦理下屬員工支配與其員工之職務手續，其餘各路，例如雷克瓊倫(Rock Island)用集中考績法，但最後取捨之決定，屬諸職業介紹部，與總辦公處無關，員工成績報告，通常均鎖置廚內，故除在就近工作場所，考察各員工狀況外，鮮有其他適當調查方法。

集中成績報告與集中管理，最大價值，在使調查便利而已，但其效能，乃消極的，何也，以充其極不過使成績不良者，脫離職務，故顯然不能用集中方法以定奪請求職業者之才能。

集中管理處之保存成績表制度，至為簡單，至步趨之細則，全視採用之目的而定，普通均備按照字母排置之在職員工，離職員工，以及每個別員工狀況調查之索引卡片。

鐵路員工職業介紹所——許多鐵路，尤其是在本國商工業繁密區域者，設立有所謂「員工職業介紹所」，以作招僱員工之用，然主要目的，則為招僱普通工人，如修理軌道時，須臨時招添新工，或為特別建築，或為路上工廠，臨時添用工人之類，有將此類介紹所，亦招用有訓練之工人，如滿徒之匠人，機械匠，裝置溝管或線管者，及鍋爐製造者，然其成

績，於招僱有手藝訓練之工人，甚少合於參合成爲很有組織之鐵路工廠，而於僱用行車員役，尤爲絕對不相宜，故今已視爲臨時招僱處，萬不能作爲普通有永久性之存在。

除上述鐵路組織之介紹所外，尙有芝加哥鐵路同人會之機關處，該處於設立最初之六年，接受三八·〇〇〇件請求職業書，有一〇·〇〇〇人因而獲到位置，餘者亦得到許多謀事消息上之協助，該機關鐵路及鐵路同人，均承認之。

上述各種之「職業介紹所」之所以發生，蓋由於每年到某一時期，鐵路必需僱用上千數之工人，担任短時間之工作，此可見高週轉率與工作之急變，而造成此常時發現之臨時招僱。

鐵路車廠與車房之無訓練工人，雖在比較大些之工商城市，自當地之介紹所僱來，餘者均由主管司事及監督人員招僱之，故在鐵路各站設立適宜之，職業介紹機關，并有有經驗之當地職業介紹之辦事人，從而督察之亦未始不可行也。

鐵路之僱用行車人員管岔道者，管引擎者，生火伙等等，或由當地招募，或事出無意偶然成功者，或由低級職員，行車司事，或路上機車司事挑選之，設或有一人焉，思投身鐵路車廠或車場內，大步踏入辦公室內，逕向某司事說明來意，設該司事爲可親近之人，適是時他工作既不忙，而興致亦甚好，竟允爲「錄用」，掣給以一紙條，囑去當地辦公室內某書記員處與之接洽，設此書記員之職務，爲掌管支付工資進出證，與其他同類之事，竟亦肯爲此工人填一請求職業書，并囑其赴醫生處檢驗身體，倘彼毫無疾病，名字遂被列入工作簿上，發給一號數，仍回到前與接洽之司事處，司事予以鎖櫃及應用各件，於是遂正式加入工作矣。

目下車廠以及路上各部採用之學徒，招募辦法，已不能令人十分滿意，凡專門之學徒有空額時，在工廠之四週，恆將通告貼出，登載須招僱年青人願學習機械，學製鐵，或開車等等啓事，通常廠內工人司事，或其他人等，介紹素知之青年而願習此業者，亦有竟因此面取錄者。

關於機械學徒，普通不難招僱，因自一班青年眼中觀之，此乃「樂爲」之事，而於鍋爐製造，製鐵與開車之學徒工

廠方面，頗感招僱之困難，因青年人重視此種工作，如其重視機器或電機也，且者方工廠工作正在進行中，時常感鑄造及製鐵者之缺乏，其故因合格工人，難於覓到，此後宜如何鼓勵青年，對於選擇上項工作，發生興趣，實為急圖，可以想見矣。

今如根據許多鐵路之增添招僱員工之設備，努力從事招募學徒工作，良非不可能之事，如用極可注目之標語，一方表示出鐵路工作之高尚，要再喚起學習鐵路手藝任何六種之一之利益，美國海陸軍技術部，亦於過去兩年，採用廣貼標語辦法，以資招募，如試用此法而招募二百萬鐵路工人，誠屬至易。

總之，此種靠機會而謀到職務之辦法，對於鐵路員工，殊多不利，彼輩用正常途徑選出之合格職工，不加錄用，反任用一班與鐵路職業不近者，此自取其敗而已，若更從而求團集力 (Esprit de Corps) 與有效之服務道德，則愈難矣。

然鐵路未嘗不可與學徒訓練所或學校合作，以資觀摩，伊利諾鐵路 (Illinois Central Railroad) 固已先試行之矣，某學校之督察，曾發議論曰，各工商業之經理，祇知工商業之組織，須與供給彼等以材料之工廠有聯絡，并不時交換觀光，兩方經理，且相知甚深，但鮮有與學校或其中辦事人，有若何來往，略微調查，預備為日後備其取用之工人人才如何有者，祇在奧海奧省新西納第城學校與鐵路，兩方當局，時有接洽而已。

是故鐵路在各城之當地代表，必須盡力與各學校聯絡，如從而求相當中小學畢業生，從事鐵路工作，誠屬至善之法，但同時別方亦可進行，新近甘薩斯城南鐵路 (Kansas City Southern) 根據駐各當地之代表所保薦之人名，存留之以備他日騰選為鐵路員工之需，鐵路當局，亦宜仿造各工商業之辦法，時出入職業學校，各職業介紹所，或其他有組織的員工供給處所之門，選式合式職工，而不一味待出缺之時，請求職業者再前來探詢，如此一良好之鐵路工作團體，可期其立成也。

關於此節，可附帶申說者，美國公務局 (United States Civil Service Commission) 所採用之方法，如在本局內張

貼人員空額廣告，徵求人員，舉行會考及「個別」(“Non-Assembled Examination”)考試，最後再加以按職業種類之分別考試，以定職務等等，亦良可效法也。

職務支配與調用——鐵路上職務之支配，較任何工商業上職務之支配為易，其故因鐵路職工須按照專門手藝而分配專門之位置。例如路上工廠，如須人解決廠內組織問題時，其應商酌之工人，必為機器匠，鍋鑪製造者，助手或別種工人，故皆為藝有專成者而位置可供選擇者，界限甚嚴也。至於路基營養部份及運輸方面，道理亦同，有時員工之招僱，出自中央勞工交換處，為「路線上」(“Line of Road”)用者，分配問題或將因此而發生，蓋因既已由中央僱用，派事之先，對於人員需要之布置與分配，早有定着矣。

有許多商家，對於每個工人職業有相當計劃者。如美國電話與電報公司，(American Telephone & Telegraph Company) 首都人壽保險公司，(Metropolitan Life Insurance Company) 皆於本行內採行各科人員調用之辦法，予以方便，而使上述分配辦法，實行無礙，而鐵路上對此切實問題，反甚忽略，其故半由於鐵路資格規定之限制，因鐵路資格規定，視調用於本科內其餘辦事人員，損失太大，至前述鐵路有各種分門別類之專門技能與經驗，使調用益難，實行此於分區制之鐵路為尤甚，因該制度志在減少調用也，他若外方無集中之成績調查處，按照員工之技能分派工職者，此議更難實行矣。

故鐵路上之處長，於請求分派職務者之至也，恆恃其揣度應付與之工作而分配以職務，如其於此指派之職守不合時，則使之退職，從未加以考慮，而試用之於其他部份，如試有建議適當之調用制度，按照員工最合格之科別而指定其工職者，必遭許多低級員司如司事等之反對，彼以為彼之權利之被侵佔也，處現今之不集中制度，此為尤然，但根據公理與經濟講，如一員工在原定一科內，工作不良或不能適應環境，決不能取消或割奪其在旁的科別內自新之機會。

是故在許多工廠內，他們主旨是該員工是否合乎本工廠之僱用，而非合乎某部份或科別內之特種工作，更非合乎某

司事個人之用，故於員工之各種技能，須加以考慮，然非聽由某主管者一人之判斷，全以合否他個人之科別內之僱用，爲準繩也，在鐵路上辦理學徒制度，甚爲得法者，有時可以使爾看見有致力於根據員工之專長職業而指派工作者，但「隨僱隨棄」(“Fire and Fire”)之制，迄今仍在各路上暢行無阻。

鐵路上調用人員最大之機會而使人材不外棄者，良由鐵路有時各段業務變動太速，可以促成之，然不可不知鐵路對於已入路界服務而不挽留使長於職守所遭受之損失，每人約計自五十元至三百元之譜。

鐵路上級員司以下各辦事人員，以有適合的分類，故提升級制，分得甚清，但拘於路上資格規定之處甚多，在列車及機車方面，級制十分劃一，至貨運站台上及路上之職務，似無若何關係，而在有幾條路上，甚至貨運及客運方面亦然，有時路上將月台上之人員，提升之使服務於列車內，然有時一管分軌者，如欲在客車列車方面服務，則必須自客運列車最低級起始。

至於提升之年限關係，則視各路段別及時季而異，在新發達之省區，提升最快，例如在西南部份，司機者在兩年內即擢升爲列車內司事者，乃習見之事，在東部則不然，司機者竟有供職二十年以上者，員工以全體論，均反對提升過慢，但彼輩如已長久抱定一職守，畏調動之心，常成爲新職業考試或承受順期而來之提升，新位置之阻礙，畏考之結果，有時成爲放棄資格或甚致於被革職。

在過去時代，許多鐵路，採行常川將有提升希望之人員設法喚起負主管提升之員司之注意，此制曾一度實行於湖邊鐵路。(Lake Shore Railroad)，今成爲紐約鐵路(New York Central System)之一部份，加拿大太平洋鐵路(Canadian Pacific System)於前數年，亦試用提升人員名目備查冊，督察人員及主管員司，均奉上峯訓令，每年須造冊報告預備提升員工之品性、性格、與履歷者兩次，從此報告中，於是可查出該員工於上六個月內之工作狀況，與有否升遞之資格，奧累剛鐵路。(Oregon Short Line)前總務處助理克拉克氏。(J. C. Clark)曾創制一種預備提升員工之標準考績法，

舉凡常識、判斷力、責任心、謹守規則、謹慎小心、合作能力、觀察力、鎮定、機械常識、忠實性格、嗜好、品性及癖性，均在考績計算之內。

無任何種員工審查法，至多不過作為規定資格之初步，而審查員之個人決定如何，始能定奪一切，但考績之為用，全為待提升之員工而備，至其所以若是之重要者，因使各員工了解提升之途徑，確為鋪就，決不遵循任何私見或一意妄為也。

資歷問題——資格或資歷之權利，悉隨風俗而異，且大都在路局與有組織之工團協約中，有正式之規定，故情形因是各異，但提升之機會與工作之選擇，在某一地某一工作部份，全視工作年數而定，月台上及列車方面，所定之權利，常分別計之，客貨運部份亦然，員工放長假時，其原有位置，仍按資保留，但如被革職，則須全盤放棄，且除去有時之「免役位置」(“Exempt Position”)外，在「協約」之外，再求提升，殊為困難，凡鐵路之協約，未與一九二二年罷工後之聯合手藝社團有協定者，均有提升與留資停薪辦法，如技能與成績相等，則悉依資歷為根據一條。

資歷之產生，本意在防免兜售位置，降及今日，乃成為罷工潮中論辯之主點，概言之，鐵路行政人員反對之，有組織之工團辯護之，而許多督察人員及車站長等，則覺得他們已將此問題，使變簡易不少，此問題必須用和平手段，由工資兩方共同解決之，才為至善之法。

紀律——按照八小時工作調查委員會之報告，所述鐵路上紀律一節，包括「關於行車及員工行為之規章及條例遵守規章之協定，在職員工，對於職務同仁及全體之集團之一切態度，——一言以明之，他們的忠實與團結力」。

鐵路曾試行多種方法，使所定規章，能鑒於實行，最通行辦法，當然為撤職、暫時停職，或嚴重申斥，全視案情輕重而定，有許多鐵路，仍完全沿用暫時停職辦法，或作為其他辦法之補充方法，此項辦法，殊為不當，因員工之辦事效能，從此退減，其家庭亦受絕大影響，而鐵路方面之效能，亦將因新僱之員工而減少。

紐約之復爾白魯克鐵路。(Fall Brook Railway, New York)首創之白朗紀律制。(Brown System of Discipline)曾盛行於列車及機車部份，但最近許多大路，又不採用此制，按此制完全根據優點劣點而成，普通每一員工之劣點，必須在六十或九十積點之下，而免去開除，本薛文尼亞(Pennsylvania R. R.)及達列威亞黑特孫鐵路。(Delaware and Hudson)均不用白朗紀律制，聖太非鐵路。(Santa Fe)則試用之於鐵路車廠內。

又有在本國幾條小鐵路上，如在哥羅拉多(Colorado)地方，所採用之團體或家屬紀律制(Family Discipline)者，其意即於個人之紀律，加以親善的指導，與軍事嚴格制度，適為反對，但此種制度，顯然祇適用於小團體內。

在東部紀律處，都由段長與鐵路有關係之工人同盟會幹事組織之，處內幹事員，對於鐵路上關及規則破壞，尤以「G」條頗能表示工團與路方能妥協合作，他們能協助尋覓最有效之紀律方法或鼓勵員工，使於工作增加興趣，同時盡力減去各種困難，不然或竟無意加諸工人身上，正式「恕怨」委員會之組織情形，亦大概相同，有時亦涉及紀律問題。

另外尚有一法以懲戒不守規則之員工，即於一定時期內，不發給該員工出入證。

然迄今尚不能確定何種方法，最為適宜，照事實上講，該問題之中心，不在紀律之制度如何，而全在經理此事之段長及其副屬人員之人格等等，能否得到員工之遵從與切實贊助。

論結——關於鐵路上員工之招僱，幾樣最顯著事實，為：

(一)大批員工補充隊，需用之時，調動不靈，因為缺少妥善管理方法。

(二)員工週轉產生之一切虛耗。

(三)缺少科學方法之僱用，安置，訓練，與調用所有之員工。

現今各鐵路已試行糾正上述之困難，但一般人尙未認為乃急切之問題。

關於提升資歷及紀律等等制度，現已劃一，然尙有若干問題，須待解決也。

(註)本篇譯自美國首都壽險公司普益社(或譯作「壽險人員服務社」)出版之鐵路人事管理第一章(Personnel Management on the Railroads—A Study by the Policyholders Service Bureau, Metropolitan Life Insurance Company; Chapter 1.)

(完)

三 麟 詠

●湯玉麟

全局端憑一着輸。老昏誤國意如何。不知偷載西施去。可媿鴟夷范大夫。

湯玉麟放棄承德、挾一妻五妾潛逃、老昏誤國、罪不容誅、以視當年功成身隱之范大夫、鴟夷一舸、載得西施去時、相形之下、不知亦有媿色否、

●于兆麟

鼙鼓聲中血影紅。兩間正氣塞鴻濛。他年青史英名在。民族神州有鬼雄。

東北軍旅長于兆麟、於淩源激戰時、親冒矢石、兵敗陣亡、乾坤之正氣、賴以保存

(劍柔)

、誦楚辭「身既死兮神以靈。魂魄毅兮爲鬼雄。」之句、于將軍於青史上、誠可占得最光榮之一百矣。

●萬福麟

血淚濡成墨數行。遺言準備陣前亡。中原板蕩人心死。合盼營平作國殤。

軍委萬福麟、於離平出發、將赴前敵指揮時、曾親草遺囑、處分家事、裹屍馬革、不願生還、中源板蕩、一般擁兵柄者、其氣節多不可問、自勵勵人、固深盼此老將軍之能一振末俗也。

要明瞭平漢鐵路近况

請定閱

平漢鐵路出版的

月刊價目

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

平漢 月刊

日刊價目

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

漢口三合里平漢鐵路管理局委員編譯課：發行所

南洋情報

介紹南洋最近種種之情況
討論南洋當前種種問題之刊物

(刊 月 半)

爪哇及僑務近况與南洋要聞	南行華字報概況	南洋問題與華僑問題	南洋之經濟及棕欖油事業	暹羅之宗教及南洋之重要時期	日人移民南洋之經營與市場	馬來聯邦之發展與南洋華僑的苦况	從何種統計上觀察南洋華僑的苦况	如何救濟南洋華僑之失業問題	太平洋中之華僑獨立運動	南洋之團結問題	南洋之經濟問題	南洋之政治問題	南洋之教育問題	南洋之文化問題	南洋之社會問題	南洋之國際地位	南洋之未來展望
剛父編	許其君	陳覺根	胡士愚	守維木	劉維木	王維木	張一凡	江應樑	陳剛父	葉紹文	魏振華	陳希文	蘇鴻賓	陳剛父	葉紹文	魏振華	陳希文

僑務及僑况與南洋要聞	南洋之經濟與南洋之重要時期	南洋之政治與南洋之重要時期	南洋之教育與南洋之重要時期	南洋之文化與南洋之重要時期	南洋之社會與南洋之重要時期	南洋之國際地位與南洋之重要時期	南洋之未來展望與南洋之重要時期	南洋之團結問題與南洋之重要時期	南洋之經濟問題與南洋之重要時期	南洋之政治問題與南洋之重要時期	南洋之教育問題與南洋之重要時期	南洋之文化問題與南洋之重要時期	南洋之社會問題與南洋之重要時期	南洋之國際地位與南洋之重要時期	南洋之未來展望與南洋之重要時期
剛父編	胡士愚	劉維木	希文	蔚長	李長	張一凡	陳剛父	轉剛父	江應樑	陳剛父	蘇鴻賓	陳剛父	葉紹文	魏振華	陳希文

發行處
總發行處：上海南京路
代售處：上海南京路
編輯處：上海南京路

定價
每冊一元，全年十二元，分五冊。
每冊五角，全年五元，分十冊。
郵費在內，報館、學校、海外優待。
全年一元，郵費在內，報費不收，見報。
每冊五角，全年五元。

專



載

工商界對於鐵路應有之認識

鐵道部業務司司長俞棫在上海全國鐵路沿線出產貨品展覽會演詞

今天，敝部舉行全國鐵路沿線出產貨品展覽會講演會，敝部貨展的意義和大概情形，已屢次在報上披露，諸君想已經明瞭，全國鐵路唯一的主題，就是各行同業，各行同業每年委託鐵路運輸的貨物，數目非常之多，就民國二十年的統計來說，全國全年運輸的噸位，一共兩千多萬噸，所有運費，共計有七千二百多萬元，以這麼大的生意，來委託我們鐵路，信任我們鐵路，鐵路負這樣大的責任，這種責任，就是把各商行的貨物，送到目的地，這種責任，在鐵路上雖然是時間很短，但是已往，我們鐵路人員的辦事能力，還是非常幼稚，有很多地方，我們覺得非常慚愧，我們可以說是還未有盡我們鐵路的責任，因為鐵路的責任，不祇運輸而已，還要推進鐵路沿線的農工商各業增加生產的能力，促進他的發達，這種才是鐵路真正的目的，所以建築鐵路，本來是為全國各業的發展，我們要達到這個目的，應該使全國人民，得到種種便利，因為如此，所以敝部此次將全國鐵路沿線出產貨樣，拿到上海來，舉行第一次全國鐵路沿線出產貨品展覽會，雖然這一次的貨樣並不多，但是全國鐵道三十年來所未有辦的，現在算是辦了，我們也已經盡量想了，將各地的出產，收集攆來，盡量的調查報告各種貨物產銷運各方面的情形，希望上海各行商，能夠詳細的研究，能夠將各地方出產的能力，運輸的方法，銷費的能力，及各種貨樣，詳細比較，這樣就可以定各行商今後營業的方針，這就是鐵路沿線貨展最重要的緣因，鐵路沿線，最重要的出產有兩種，第一種是

鑛產，根據民二十年的統計，全國鑛產的噸位，有一千三百多萬，所有的運費是兩千五百多萬，第二種是農產，就是糧食一類的東西，根據民二十年統計，噸位有三百四十多萬噸，運費兩千多萬元，這兩種是鐵路最大的主顧，其次是工業品，民二十年有三百多萬噸，運費一千九百多萬元，其他的貨物，數目很少，不過這三種重要的貨物，在鐵路方面看起來，還在非常幼稚的時期，需要充分的改良，努力的推進，因為各地方的交通很不便利，其他種種，都感覺非常困難，所以一般商人，沒有法子到各處去調查，有很多國產的貨品，我們竟沒有法子可以知道，今天趁這個機會，大家可以詳細的參考，至於與上海商人有最密切的關係的，就是京滬滬杭甬兩路，我們看看京滬路。民國二十年的統計，貨物的噸位，是一百多萬噸，運費一百八十多萬元，其中數目最大的，就是農產品，他的噸位是四十六萬噸，運費是六十六萬元，次要的就是工業品，全年是三十八萬多噸，運費是七十七萬餘元，這種情形，與全國的統計，稍為有點不同，因為上海是工業品非常發達的地方，所以比較旁的路所佔的成分，稍為多一點，其他的林鑛等產品，僅佔很少的數目。滬杭甬路，全年的貨運噸位，八十多萬噸，運費一百四十餘萬元，這裏面最大的，是工業品，他的噸位是三十萬噸，運費有五十六萬元，第二是農產品，噸位是二十二萬噸，運費有十萬元，其他都是很少的數目，敝部對於兩路，正在認真整理之中，現在黃局長，吳副局長，正在努力澈底的改善，希望能夠達到諸位所期望的，至我們所希望於諸君的，（一）就是鐵路雖是國營的事業，然而不應該有一種普通衙門官僚的習氣，來影響我們業務的前進，也許我們鐵路同人裏面，難免有這種不良份子，我們希望諸位盡量的監督，因為鐵路應當是商業化，各行商不要因為他是國營的就當他是衙門，這就錯了，如果諸位看破了這一點，那末以後各行商與我們的關係，就等於商人與商人之間的營業一樣，我們有不對的地方，諸君就可以拿對付同行的態度，來對付我們，責備我們，使我們馬上改正，那末，鐵路營業，就有辦法，各商行自身的營業，也有辦法，我也知道，從前鐵路種種腐敗的地方，比方車皮費，掛鉤費，加油費，與其他種種弊端，不但是鐵路員司的舞弊，其中還有不肖的商人在裏面勾結；因為他們祇貪目前的利益，也有種種惡劣的環境所逼迫，因此在規定

的運費之外，另外加上了一倍或一倍以上之運費，在諸君因為營業的關係，不能不忍痛的忍受，然而這多出的錢，在鐵路本身，並未有受到好處，而在諸君增加了許多負擔，這個可以說，鐵路沒有盡鐵路的責任，也可以說諸君未有盡監督的責任，敝部很願意請諸君努力監督，使鐵路與客商，能夠共同合作，(二)我們也希望諸位認識鐵路，現在敝部對於以前鐵路的情形，有根本改革的地方，鐵路對於貨物，向來是不負責任的，你們願意來就來，不願意來，我們也不管，我們運貨，丟了壞了少了偷了，都可以不管，這種情形，在世界各國鐵路上看起來，都沒有的，可以說是中國鐵路最大的毛病，所以敝部去年提倡負責運輸，負責運輸，就是為各行商誠意的服務，也許有人以為我們辦負責運輸，是要加一成運費，其實這是根本誤會的，因為以前客商所交的運費，往往超過規定有一倍或者兩倍的數目，現在所加的一成，可以說是很少，而客商可以免去這一倍兩倍的，我們鐵路，是為公衆謀幸福，並不是為賺錢的，雖然我們並不希望虧本，但是有虧本的地方，我們也要辦，諸君要知道，我們辦負責運輸，就是要客商直接到鐵路來運貨，少經過幾個經手人，那末客商的負擔，當然可以減輕許多，所以請諸位認清這一點，(三)鐵路雖然是國營的機關，然而他的目的，是要發展人民的生產能力，增加農工商業生產的量，改良以往幼稚的情形，推進工業農業商業協助他使他發達，譬如說敝部這一年來，對於生絲的收費，本來是頭等加四倍，以後改為二等加四倍，現在把四倍取消，祇收二等的運費了，其他的如陶器、瓷貨、漆、粗糧食、鹽、農產種子、鮮桑葉、乾鮮菌、蠶子、各種植物，金鑲砂石，均減一等或二等，國產火柴成品減四等，塘沽永利製鹹六等七五折，華資工廠出品原料，山東製針廠，上海天原電化廠均減一等，上海申新，永安紡織，九江久興紡織，棉紗布匹，均已減等，煤斤糧食茶葉羊毛磁器粗紙亦已訂定特價，總之，我們以適合各業的需要為標準，盡量設法，協助生產力量的增加，(四)鄙人很希望今天能夠促成鐵路與商人的合作，所以我們鐵路，舉行這個展覽會，使全國的貨樣，集合在一起，使大家詳細的參考，這一個展覽會，就是路商合作的起點，我們鐵路，還有很多應當改良的地方，請各位不吝指教，使我們能夠減少各行商的負擔，也就是盡我們鐵路一部份的責任。

行車事變之處置及預防

孫照南

一，緒言 二，事變種種及其處置 三，事變之肇因 四，事變之預防 五，結論

一 緒言

行車事變之發生，殆為現代鐵路最痛心疾首力求避免而又終於無可避免之事件，吾人試披閱中外報章，則可見行車輕微事變，幾於無日無之，即撞車毀車等重大事變，亦年必迭見，其凌厲不測，或鮮或數，一如風雲變幻之不可捉摸，不可防止！吾國鐵路設備不完，制度落後，固不論矣，然據英國一九三一年統計，鐵路事變，僅行車一項，總數已達八百三十餘次之多，其他車輛路軌損壞等事，更多至六千餘次，至美國鐵路事變，雖無所知，但觀乎鐵路雜誌事變記載之不絕於書，知其總數定亦不小。以鐵路先進國家之精美設備，完善制度，亦竟不能阻止行車事變之發生，則此項問題之無法解決，蓋可想見矣！

雖然，此項問題，固鐵路最重大問題也；事變不出則已，出則無論輕重，鐵路方面，即不免損失。試以撞車一事而言，鐵路之損失，可分三種：一資產損失，被毀機車車輛之價值或修理費，被毀路軌橋樑枕木路基之修理補充，列車所載物品貨件之賠償，修理等均是也。二業務損失，客貨運停頓中收入之減少，客貨運他趨所致之損失，對公眾不良印像所造成之損失，機力物料時間之虛耗等均是也。三人事損失，乘客路員死傷之賠償交涉撫卹治療等費，清除障礙轉移貨物行李之人工佚役等費，因有用員工之死傷而致之路方無形損失等均是也。總合以上各項損失，如果範圍廣大，可達數十萬乃至百餘萬，即使範圍甚小，損失當亦非輕，以一項事變，其結果重大即如此，設竟不幸而數項並發，則鐵路前途，曷堪設想！雖撞車係極端重大事變，鐵路原不至任其常見，自絕生機，然此種不祥事件，果何路能絕端避免乎？況較小事變，鐵路固層見迭出，輕者傷殘人物，重者摧壞財產，日集月累，數亦不貲；夫以有限之資財，供不斷之損耗，培植

絕苦，毀滅可驚，此鐵路當局所以疾首痛心談虎色變也！

唯是，行車事變終於如洪水橫流，無法制止乎？韋制技術之日精，自然者終將成爲偶然，昔日視爲故常之重大事變，因主持路務者之不斷努力與層層改進，在今日固已視爲奇禍矣。故事變悲慘無足震驚，但能謀所以防止之道而已。痛苦教訓，重大犧牲，既經高價換來，當不至毫無所補，苟能善爲處置，明於趨防，則鑒往思來，縱行車事變不能完全制止，然最低限度，亦當使重大者不易發生，輕微者逐漸減少。是則現時各鐵路努力奮鬥之要點，亦即本篇特須表明之微意耳。

二 事變種種及其處置

行車事變，種類極繁，其處置方法，亦隨環境而各有不同，如欲一一類舉而加以敘述，迨爲不可能之事。然就以往之經驗，所謂行車事變，雖千頭萬緒，不易歸納，而論其性質，大別之亦不過五類；苟能融會貫通，尋綱撮要，以冷靜之頭腦，隨需要而措施，則標本有自，處置得宜，對於事態之嚴重性，雖不減輕亦可不至加重矣。茲將各類事變性質暨處置情形略述如下：

甲類事變

凡正在行動時發生之重大事變均屬之，此項事變之肇因，大都由於人事者居多，惟其結果非常重大，故鐵路當局每引爲最不幸事件而極力避免之，舉例如下：

一、列車或機車在總幹線上相撞或出軌，致生命或路產受有極重之損失時。——關於此種非常事變之處置，可分三方面述說之：

A 肇禍列車——列車相撞或出軌後必需保護時，車上之車守，（除已駛入外揚旗者外）須立赴後方至少離列車一公里處——若不出一公里已到達號誌房者，不在此例——表示手作險阻號誌，以停止後來列車。並須攜帶響砲，在離列車一公里

之外軌道上，安置三具，各距十公尺，該車守仍須繼續顯示號誌，停止來車。至被喚回為止。司機須立即向前方表示險阻號誌，倘列車無第二車守，則親身或命火夫向前施行同樣之防護法。司機人須負責遣火夫或第二車守持電氣路簽或銅鐵路簽至最可獲得襄助之車站，將路簽出示站長閱後，並親自將該路簽交與派往救援之機車司機人，隨同該機車或救援列車至出事地點。在救援未到之前，出事列車，絕對不容移動。至原有路簽，必須留住，以便可在自阻塞處至發出該路簽之路簽站區內開行列車。

B 有關車站——出變區間之兩端站長，一聞警報後，應立即停止各項來車，將所有號誌顯示危險式，並發「鐵道阻塞」之危險信號與兩端各站，同時用電話報告調度課，如出事地點不遠，接受報告之站長，應親自前往審察究竟，如地點較遠，則當詳細詢問車守或火夫，將事實記錄，由報告人簽字，以便附在呈車務處長之詳細報告內。事實明瞭後，站長一面用電話報告調度課暨有關人員，俾立刻設法救援；一面將事變之列車，地點，時間，狀況，死傷，需要之援助，天氣，路線狀況，修復大概時間等項，用加速電報，簡明報告有關員司，以為各項臨時救濟及設施之根據。第一電發出後，在短時間內，如再有發現時，則可續發詳電，以資補充。至此站長之初步手續，已經完畢，此後所應注意者，惟救援列車之行駛，與各項臨時辦法之聽命奉行而已。大致列車出險後，火夫須持路簽至最能獲得襄助之站，以便報告隨同救援列車或機車至出事地點。但如司機人祇有鐵路簽在手，而可由他站請求襄助，比較求有銅路簽更速時，則受請求之站長須立即設法用搖車或他法前去調移該銅路簽至該區之他端備用。救援專車，須按特別快車行駛，任何列車，均須避讓。駛入出事區內時，並須攜帶電氣或銅路簽。此項路簽，須保留以便行駛障礙地點及發給路簽車站間之列車，蓋如果障礙過巨，致運輸不免歷久停頓者，勢須施行特別行車辦法也。至對端車站與出事地點間之列車，則應施用嚮導制度，無論何項機車或列車，非由嚮導員隨行，不得開入。閉塞區段任何一端之最近車站前之固定號誌，概應置於危險部位。俟列車停止後，再將號誌下落，令列車入站，如須在阻塞區內施行換車時，所有笨重行李，金銀，貴重物品以及易壞物品

，均須暫行拒運，路線恢復交通之時，所有列車，非備路簽，不得越過舊時障礙地點。嚮導員須隨同備帶路簽之第一次列車，前往最便利之車站，俟路簽繳還站長，嚮導制取消之後，再恢復通常行車方法。

C 救援處理——列車出險後，如事變重大，則救險列車須於得到通知後，儘速出發，機工車三處處長，必要時均隨車前往。在救險列車未到之前，車務人員主持出事地點一切事宜，既到之後，則視事變性質，或由機務處長或由工務處長主持之，至關於臨時車務及行車事宜，則由車務處長全權主持，站員暨行車人員，不過奉命奉行而已。救險列車開入出險區段時，請求救援之火夫，須親將路簽交於該列車司機，並隨同指示損壞列車之位置。此時救援列車須緩緩行駛，並時鳴汽笛，凡有關係人等，概須格外謹慎。既至出事地點後，除損壞車輛及路軌，由機工兩處主持清除修復外，如因事變而有死傷其屍身或受傷之人，須立即用病車或病床由醫務人員照料送至適宜車站，屍則置於站內，由巡警看管，受傷則立即送入當地醫院，或由醫務人員施用手術。出事地點，須多派路警到場襄助，並負責驅除閑人，以免阻礙及遲誤救險車施行工作，或有偷竊情事。倘路線一時不易修復，乘客須在出事地點換車時，站長須將遲誤情事，布告乘客，如有不願乘車者，將全票價退還，願乘後次車者，須將其車票展限。並須多備伏役，以免免費在換車處代客搬運行李，換車時救險列車工作，必須停止，凡各有關係人，須迅即相助乘客換車。承辦車上茶點人，須負責供給充足食物及點心餉客，以免缺乏。此外關於修復通車事宜，各部人員，均須盡力合作，此重大事變救援處理之大概情形也。

二、列車在中途失火——凡察覺行駛列車失火之時，司機須立即停車，將失火車輛後面之車輛先行撤下。然後向前拖帶，至少五十公尺之距離處，再將失火車輛解下停妥，其前部分之列車，須再向前開至安全之距離處，以免延及。燃燒之車，須竭力救滅，並將車內物件救出，此時車守車內之水桶，應即使用應急，直至由最近車站取水槍及皮帶等物為止。至列車一部，因救火而折下停留路間者，須照上述辦法，施行保護之。倘察覺失火地點之附近有水可取，並知車輛得駛至取水處所不至發生危險，則以將車輛駛至該地點為宜；該管車守及司機，務須探度情形，酌量決定，惟倘未將燃

燒車輛後面之車輛拆下，則無論如何，不得駛往取水處所，以免波及後車。至於失火列車如係貨車，則除施行隔離外，須注意救出貨物，以免賠累；如係客車，則旅客安全，須首先注意，政府郵件，亦應極力救出焉。

乙類事變

凡因鋪路工程之故，路線被阻，不能行駛車輛，並不在甲類範圍以內之事變均屬之，故路軌被掘或橋樑路基損壞等是。此項事變，並不由於路員之疏忽，但發生之後，如無人注意及之，則可釀成甲類之重大事變，故亦殊未容忽視也！舉例如下：

兩站間軌道被毀時——列車在行駛中，司機及車守，須時時注意軌道有無損壞，及路間有無危險信號。如列車被阻不能通過時，則應在阻礙兩端，安置響炮，並將列車退回原站，由車守司機將情形報告站長。巡道小工如發現同樣情事後，亦應立即通知最近車站站長，並向駛近列車，表示危險信號。站長接到通知後，應立將準備開入阻礙區段內列車停止，並斟酌該站路線情形，不放列車行近，一方通知對端車站，不得准許任何列車駛入區段。此後站長除用電話通知調度課，以便轉知有關處所，設法修理外，其出事地點，時間救援等項，須用電報簡明報告有關員司。如修復甚易，則可俟路線告清後再行恢復列車行駛，如修復須時，為免久滯行車起見，須在阻礙兩端車站間，施行嚮導行車制，（如一端已有路簽在外，則該端仍用路簽）在此期內，路簽不得由機內抽出。關於在出事地點換車保護等事，仍照甲類事變辦法處理之。路線恢復交通之時，兩嚮導員須同往區段之一端，將嚮導員行車憑證取消，然後乘第一次列車，通過曾經阻隔之區段，俟到達對面一端，方可恢復原有之行車制。又列車駛入修復區段之前，站長須發留意單給司機，以便警告司機小心行駛。

丙類事變

凡因洪水暴發，泥土崩潰，衝壞軌道橋樑或河岸，而致阻止行車之事變均屬之。此項事變，多係天災而無從預防者

，茲舉例如下：

某站貨棧支道因積雨傾覆時——關於工程方面，分段工程司接到報告後，應立即到出事地點，詳細證明各節，發電報告總工程司，並設法迅速修復，修復後再由負責修理人員，電告有關各處所。關於車務方面，因貨棧支道，與列車行駛無關，除用電話通知調度課，並用電報通知有關各站段，將裝至該站貨棧之貨車停止掛出外，只有給予修理人員種種便利，暨有關人員種種消息之責任。支道修復後，站長應再電知有關各員司報告並恢復貨運常態。

丁類事變

凡各項比較輕微之事變，其結果並無生命之損失，或路產之重大破壞者均屬之。此項事變，雖性質不如以上之嚴重，惟種類極多，而又極易遭遇，現時各極端進步之鐵路所正努力設法減少者，即此類也。茲舉數例並分別略述其處置辦法如下：

一、車輛逸出站外——設有車輛或列車一部逃逸，站長望見後，應傳發「有障礙危險」之信號至車輛逃逸方向之次站站長，俟有應後，再發「車輛逃逸」之信號。但通常簡捷方法，多用電話傳達一切，接收上項信號之站長，應立即表示險阻號誌，以便停止行將開入障礙軌道之列車，並施行其他必需方法。——如將逃逸車輛等轉入他軌道或岔道，視需要而定。如站長不能履行此項防護法時，須將各項信號傳遞次站，並置響炮於軌條上。但最穩妥方法，係一面依次用電話傳遞消息至各站一面用電話報告調度課，俾預籌一切。各站長接到信號後，非確知車輛逃逸之軌道，業已開通，不得准許列車開入區段之內；又非經查明逃逸車輛業已停止扣妥，不得准許救援列車開入區段之內。倘接到車輛逃逸信號時，已經取得列車開往前站之路簽，則應將該路簽置入機內並取消之，列車已經出發而能阻止其進行者亦然。設列車已駛過轍尖，停止時並應退入錯車道內。站長並須將經過情形，電知有關員司。

二、列車脫開——站長望見列車分離，作二部或數部行駛者，應向前站傳發「列車脫開」之信號，並用電話通知有

關各屬。站長接收後，如見脫開之列車，所行軌道之前方，開通無阻，亦並未准許對向之列車開來，而脫開之列車，後端有輔助機車，並係行駛於下行坡道或短中區段之間時，則不得表示號誌，將第一部分停止，以免與第二部分衝撞。此時祇將綠旗或燈徐徐左右搖動，使知列車之脫開，小心從事，非確知後部已停止或緩行，不得將前部停止。如係上坡道並無輔助機車在後，則應立出號誌停車，並應將第一部立調岔道或複道，以免相撞。倘列車於出發時脫開，而司機僅將前部開去時，則應傳發「將列車停止查驗」之信號，事過後站長並須電知有關員司。

三、電氣路簽失常——當電氣路簽損壞或路簽機不能使用時，站長應即用電話與對端站長互相交接消息，並商定用銅鐵路簽替代行駛列車之一切辦法；非俟已經對端站長正式答復並允許攜帶銅鐵路簽列車開入區段，並已將取出之路簽復置路簽箱內，開始施行此項路簽制之站長，不得拆封取出銅鐵路簽交給司機開車。站長並應立即發電通知有關員司，並請電線工匠或修路簽人來站設法修復。倘有一電氣路簽已經取出而不能置入時，站長在拆封取出銅鐵路簽之前，須將路簽鎖入保險箱內，待修理人至時交其保管。當電氣路簽已經修妥之時，銅鐵路簽須先行封鎖，站長並須將此事經過，通知司機及車守，並電知有關人等。

四、兩站間所有交通一概失效——因暴風大雪，兩路簽站間各種交通全失效用，致消息隔絕時，兩端站長須設法施行嚮導制，一切列車行駛事宜，均須受嚮導人之指揮。俟交通修復時，站長再電知有關人等。此項嚮導制之辦理施行，大致與路線被阻時辦法相似，惟此則站與站間之嚮導彼則站與障礙地點間之嚮導而已。

五、號誌轍尖等損壞——揚旗損壞或運用不靈時，站長須派一勝任之人，攜帶手作號誌及嚮炮，駐於該揚旗處執行站長之使命，並須將節制各相關軌道之外揚旗之槓桿解開，置於險阻部位，至一切機關運用靈活為止。損壞之揚旗，能置於險阻部位者，則置該部位，至修復為止，否則須於該號誌之外，派駐一勝任之人，傳達各項信號，倘遇轍尖或其附件損壞時，須酌量情形，遣派一勝任之人或數人，攜帶號誌，執行使命；並須將此項節制各相關軌道之外揚旗槓桿解開

置於險阻部位。如不能置於險阻部位，應將情形通知後面車站站長，以便停止向該站前進列車，將情形通知司機。站長並應用電話電報通知有關員司，設法派匠修理，修復後並應電知各關係人報告一切。

戊類事變

凡機車損壞不靈，列車或車輛發生瑕疵，立須襄助而並未釀成何種災變之事件均屬之。此項事變，雖性質輕微平常，然鐵路所受之間接損失，頗形鉅大，故減免預防，亦屬鐵路人員應有之努力也！茲舉例如下：

一、機車損壞——如機車暫時損壞而即可修復者，列車停於路間，須照章由車守施行保護，（距列車前後各一公里處，置響炮三枚，）俟修妥後，司機應鳴汽笛召回車守，非得其信號，不得開行。後面響炮三枚，即留軌道上，至第二路簽車站時，須將此事詳細情狀，報告站長，以便通知第二列車司機注意。如一時不能修復，則除照章施行保護外，伙夫須同車守持路簽至可得襄助之站，將情形報告站長，並出示路簽。站長當即用電話通知有關人員，設法派機車援救，——通常均以最近便之機車往援。伙夫須保持路簽，俟救援機車到站時，親交該機車司機人，並隨同前往至失效機車處，將損壞機車或列車拖出區段；救援機車司機非確知損壞列車機車已離全部到站，不得將路簽交給站長。路綫告清後，第一次列車行入該區段之先，站長必須令其停止，並發給留意單。事變前後之通電，仍須由站長照常發出。

二、列車一部分損壞——凡列車有一部分損壞或發生變故之時，宜令其趕速停止；但列車是否可以安全停止，及如何停止最為妥善，當視損壞或變故之性質，列車之載量，以及速度曲線之情形而酌定。車停後損壞部分，應立即修復或更換至站後將經過情形，通知站長，再發電報告有關人員。

三 事變之肇因

行車事變之發生，初觀似出偶然，無從尋釋其故，然就過去經驗暨各次事變性質而言，事變之種類雖多，而論其肇因，要不出下列數種範圍之外，茲分述之：

一、人事之疏忽——鐵路事變之發生，除爲人類能力所不能阻止者外，百分之九十，大都由於當事人一時大意疏忽所致！蓋行車事務，不熟諳則運用失宜，易致慌張錯誤，因而釀成禍端，熟諳則機械乏味，易致輕視頑忽，因而造成慘劇。加以計算之疎忽錯誤，手續之漏忘減省，時間地位之週轉不及，敏捷迅速之過分希求，均爲促成事變之主因。譬如同一事也，甲處理之則有條不紊，乙處理之則錯誤百出。同一人也，在某一時間則周詳持重，在另一時間則畏勞取巧。心理環境之變化無窮，而穩妥方法則一成不變，以善變之人，應不變之事，當然日久玩生，因厭而忽，事有出乎常情，禍每生於所忽，此鐵路之所以多事也！

二、天災之不測——事變之由於天災所釀成者，雖不如由於人事釀成者之多，然其飄忽難測，無可預防，則較任何災變爲甚。蓋兩站間各項交通，每因一夜風雪而完全停頓，各項鋪路工程，建築設備，亦可因大雨連綿或洪水暴發而衝沒摧毀。此項不測之災變，如發生時預先發覺，其結果不過行車暫時停頓，如發生後無人察覺，則結果之可悲，殆屬必然；故天災之於事變，直接影響尙微，而間接影響實大也！

三、路基工程不固——此項影響所產生之結果，非列車之中途傾覆，即橋樑之受壓折斷，蓋路身橋樑不固，道釘枕木鬆壞，隨時有受震崩裂之虞，即隨時有出軌覆車之危！惟此種不良現象，管理修明保養完備之鐵路，類能避免，故此項事變，亦自減少；至於修養欠缺之路，事變增加，勢所必然，但能勤加巡視，善爲處置，此項影響之結果，當可比較輕減耳。

四、設備不完或失效——人事之不足，常藉設備以補助之；路簽，揚旗，號誌等等，佈置設備愈精密完備，則事變發生之機會亦愈少。反之則某種事變自必增加。——以建築相同之鐵路，使用電氣路簽制時較之使用路簽路牌制時，其撞車事變，當可減少，即是一證。惟以天氣及構造關係，各項設備往往自行變化或失效，而使用之人，每因疎於檢驗之故，鑄成大錯。譬如揚旗線因天氣冷暖而自行縮放，因而影響及於揚旗所示之信號，設忽而不察，則撞車慘劇，即可因

之發生。故設備不完，人事錯誤即無從糾正，而過分依賴設備，亦有疏於人事之弊。此事變發生之一因也！

五、不規則事項——鐵路行車章制，必如機械轉動之率由舊章，方不致發生變故，一有偏狂，結果即不可問！譬如司機必須遵守信號並不得無路簽行駛列車，站長必須確知路線開通，方得准許列車駛入區段等等，在行車員司視之，已如老僧常談，普通已極，然設有人稍加違背，則慘禍立至。雖此項重大錯誤，稍有腦筋者不敢輕試，然日久玩生，人之常情，事有認爲輕微無關者，而其結果，往往異常重大，然當事人每不知也。至於不由於人事之不規則事項，如列車誤點，設備損壞，均有促成事變之可能，而又無從預防，故欲尋求事變之肇因，此項問題，殊未容忽視耳。

六、外界影響——因外界之影響，致行車安全受其牽動，此在中國各鐵路中，已經數見不鮮，無足爲奇。蓋平時則強制開車不聽勸阻之事，已經時有所聞，亂時則更政出多門，章則廢弛，路員處強力之下，維持既不可能，只有聽其自然，其不出事變者幸耳！至於盜匪肆虐，奸人暗算，因而毀路掘軌，釀成大變者，亦比比皆是，以路方少數人有限之力，而欲阻止發覺外界多數人不斷之破壞，當然勢力不敵，效力難見，此行車事變造成之又一因也。

四 事變之預防

行車事變之飄忽難防，已經於本篇開始申述，事變肇因之有非鐵路方面所能爲力者，——如天災及外界影響等——亦已論列如上，於此際而欲言預防之方，似覺慾望過奢，理想太甚！雖然，吾人所討論者。事變之預防耳，事變雖不可絕對防止，然可逐漸減少也，苟能詳定計劃，持之以恆，先儘可以爲力者設法減免，再進而爲天災及外界影響之預防，事變之質量兩方不大爲減少者，未之有也！茲就作者管見所及，將事變預防方法，列述如下：

一、獎罰及督察——獎罰督察，表面似極普通，然果能切實做到，則一切事變，均可減少。蓋獎罰能得其當甚難，而督察之能嚴密持久則尤難。然常人之情，非有充分刺激及督促，欲其聚精會神，持久不懈，殆爲不可能之事，此獎罰督察之規模雖備而功用往往不顯之故也！爲求達到實效目的計，員司賞罰應極端嚴明迅速，對於有過失者執法以繩。勿

稍寬貸，對於一年無過失者，加以獎勵，俾別於衆，庶幾人人知所奮勉，不致因法紀廢弛而肆無忌憚，亦不至因玉石不分而怠於職務。鬆懈情事，當可減少矣。至於督察工作，負責員司應隨時隨地，認真巡視，遇有違章鬆怠等情，立予糾正，人事疏忽，定可稍減，事變發生，亦必減少助因矣。

二、增加及改善設備——設備不完，則人事錯誤，無從糾正，危險實多；設備完而不精密，則人事錯誤，亦難澈底糾正，故完善精密之設備，實減少事變首要之圖也。惟設備欲達到完密地步，非有專門負責人員，不斷研究，隨時試驗不可。其行車有關之號誌機械不完善者，則雖稍費資財，亦須設法改進之，蓋改進費用，終不抵事變損失之鉅也。

三、軌道改進及巡視——軌道過輕或鋪設不平，不特減低列車速度及載量，且爲行車事變發生之一因。現時國有鐵路之比較進步者，鋼軌重量，在原有列車速度及載量下，已差可適用，惟如欲增加速度，則當又感不能擔負之苦。至於軌面平衡，各路似未嘗注意者多，觀於列車行動過速時之左右傾動，以及停駐在站時車輛兩邊高低相差之多即可知之，凡此均非所以避免事變之道，而應隨時加以注意及糾正者也。糾正之方，惟在負責人員之常時隨車或步行巡視，道工等尤須勤於察看，勿稍疏忽。蓋此舉不特可隨時改進軌道情形，路線發生險阻時——如道釘被竊，鋼軌被掘等事——且可事先發覺，即各站界限內軌道分路阻礙等事，——如分路破裂裂軌條上被置石子等——亦可預爲清除，列車在站外站內之出軌等事變，定當大爲減少！

四、統一行車規術——現時國有各路關於行車之各種章則技術，雖均早有規定，然因時間，習慣，便利及地點關係，不特各路間毫不一致，即本路各站間施行時亦大都因人而異，漫無標準。在平時則混亂難測，造成互相隔膜情形，遇事變則因規則習慣相去太遠，不易明確責任。此種情形，不但容易造成事變，且恐致行車工作之退化。爲求統一計，各路應有車工機三處會同組一「統一行車規術委員會」，將規術之未經規定者予以規定，已經規定者，根據實際困難情形，酌予修正，並刊印專冊，分發使用。務將行使時紛歧錯誤各點，由負責人員隨時嚴厲糾正，俾章則不致形同虛設，而能

適合實際需要情形，事變前途，不無小補！

五、事變審進會——爲防止事變計，與其事後方謀補救，不如事先即謀預防之經濟而有效，事變審進會，一方在審查事變詳情，一方在設法防止一切事變如脫軌出軌等事件，如不幸而此項事變發生，該會並須一面設法或建議暢通車運，一面詳細審查出事原因與懲戒疏忽人員辦法，故其工作實與行車事變大有裨益也。按此項組織，國外各路多有設置，吾國津浦路最近亦有「事變審查會」之設，各路似不妨仿行也。

六、行車事變之搜集及公佈——爲普遍防止事變計，歷屆各路所出事變，應不分大小輕重，詳細加以搜集，分門別類，編印分發。所有各項事變之起因，經過，及施救辦法，均應忠實記錄，俾員司有所鑒考，有所戒備，將來或不至再蹈覆轍。至於各項事變之補救及預防辦法，尤應精密研究，詳細附列，俾可消弭事變於無形。此項工作，可由各路「事變審進會」負責。

七、站長室應維持清靜——站長總司全站事宜，舉凡行車，交涉，接洽，佈置等事，全恃腦筋清靜，方能處置裕如，免致遺誤，尤以佈置行車時爲最要，蓋稍一大意，即難免錯誤遺忘也。惟各站往往以限於房屋或習慣之故，站長室之喧囂擁擠，每較站上任何房間爲甚，既礙工作，又增紛擾，對於由人事錯誤造成之事變，要亦不無關係。爲糾正計，一方須由負責人員平時勤於巡察，凡無關員工，一律不准停留站長室內；一方在發生事變後，助成錯誤員工，應負相當責任，則一切推諉糾纏，當可大減。

八、行車器件之觀察——行車之各項設備，如揚塵，分路，號誌，路簽等等，雖有減少事變之功，亦有助成事變之時。蓋天氣變易，構件不靈，在在均能影響彼等原有功用，如過分依賴，則易因誤會而致事變，前例甚多，可資借鏡也。爲免除此項危險計，各路均訂有章則，規定揚塵路簽等試驗次數及時間，以便不靈及失效等弊，可以早爲發覺。惟日久則忽，形同虛設，故應嚴定負責考核辦法，切實施行，並由上級員司隨時勤加巡視糾紛，務使行車設備能常常保持有效。

狀態爲止。

九、緊急修理器具之備置——爲免延遲修理，並預防危險起見，各列車之機車守車內應備之緊急修理器具，如互鈎爪針、汽管、水桶梯、響炮及救治箱等，各路均有規定，並分別指定負責人員。然實際上由於供給缺乏及職變散失之故，機車守車所有器件，極少能維持原有數量者，殊非穩妥之道，此後應由各路車務處統盤籌劃，視需要情形，將各項器件，一律補充完備，並指定負責人員，隨時檢察添補，使器件永遠維持原數，對於事變之預防，多少總有幫助也。

十、氣軛制度之增進——氣軛關係列車之進止至巨，故氣軛完善，列車停止必速，而行車事變亦必減少。現時吾國鐵路客車之氣軛設備，除時常有少數車輛失效外，尙稱完備，然貨車則不特失效不靈者甚多，尙有許多竟無氣軛設備者；何怪列車衝撞及分路破裂等事之層見迭出！爲求改善計，此後應將未裝置車輛，一律添裝，失效者一律修復，並由負責人員，保持檢驗，此項多出費用，雖似巨大，然無形中所省之數，當不只此耳。

十一、分工及負責——鐵路對於員司管理，採分工負責制，此項制度，對大規模事業如鐵路者，本極適宜，惟責任之確定，往往未盡詳明，致事變發生後，動有推諉不平之事。譬如同一站長，既須負責戶內事務又須負責戶外工作，而實際上則各種工作，決難同時監察。以視聽無法達到之工作，而令其與直接工作之人共同負責，未免有失公允！爲免除糾紛計，行車工作之責任應明白規定；如站長應負全責者幾項，與人共同負責者幾項，負督察責者幾項，其他人等各應負責者幾項；又如何項事變，應由何人直接負責，何人間接負責，均不妨由車工機三處會同商定，佈告週知，以爲事出時確定責任之標準，庶幾責有專司，員工對於本身工作，當更加注意也。

十二、行車規章之切實遵守——遵守規章，在行車人員殆已視爲無足輕重，然規章之能切實遵守，對於減少事變，實具莫大功效，蓋事變之發生，幾無一不爲違背規章之結果也。試以普通行車規章而言，苟司機能確遵行車速度限制，則列車與工務車輛衝撞之事即不至發生；苟車軸發熱，路清電報及氣軛制度等規章能絕對執行，則出軌，撞車，破裂分路

等事變之重要動因，即可免去；故遵守規章，即所以減免事變也。惟各項章則，固大半係多年經驗與長期研究所得之結果，但爲限於時間及環境之故，重複及迂緩之處，亦所難免，爲切合實際易於遵守計，原有之行車規章，應由行車員司，全部加以研究改正，並由負責人員，嚴厲促其奉行，俾不至形同虛設，事變減少，定非淺鮮。

十三、避免不規則事項——行車工作如果狃於故常，則結果即難滿意，蓋起因似無足輕重，而展轉牽涉，影響即鉅也。譬如列車之偶爾誤點，本極普通之事，然因一車之誤，別車亦連帶牽動，因而至於更改交車地點，或甚至於因分路伏疏於注意之故，而錯撥分路，造成撞車或破裂分路之禍！又如站長或因希圖敏捷能幹 (Smartness) 之故，於外揚旗掉車工作未曾完畢之時，即行准許列車自他站開來，蓋在彼之意，掉車工作准可於該列車到站前完畢也。然設不幸而掉車機頭忽然失效，或開來列車到站太早，而同時因來車速度太高不及阻止，撞車慘劇，即將不免！故避免不規則事項，亦防止事變之一端，而爲監督人員所應注意之事也。

十四、各處員司合作問題——員工間之公同合作，不特關係行車效率及迅速，抑且大有關於安全穩妥，蓋事變發生，往往由於不負直接責任員工之漫不注意所致，而因個人問題，有意留難或牽掣，尤爲不可避免最關重要之事實！鑒於此項事變結果之有關全體，行車最有關係之車工機三處，應會同籌商互助及有效觀察辦法，切實施行，使私人問題，不滲入職務之執行，行車安全，路務改進，實均賴之！

十五、預防事變之宣傳——此項宣傳，可分對外對內兩種：對外宣傳，應將公衆所須注意事項印成醒目佈告，張貼車站貨棧等處，促客商注意。對內宣傳，應將行車員工對預防事變，所須注意各點，簡明印成佈告，分發各有關處所張貼。如對車守者，則貼於車守車內，對司機者貼於各龍頭房，對站長者貼於站長室內，對分路伙者貼於分路伙小房內。並由高級人員，隨時巡視考核，使能純熟明瞭，俾得有條不紊，處置合宜，以爲減免事變之助。

十六、外界干涉之阻止——最後乃至鐵路方面極感困難之問題矣！此項問題不能解決，則不能竟防止事變全功，然外

界干涉之完全制止，殆已爲不可能之事。爲減輕後患計，一方行車員工，須以不遜融態度守法不移，一方上級員司，應負責充分應援。並須由鐵道部呈請政府，對守法不屈員工給以相當保障，則員司有所標本，對於維護路章，自能稍增勇氣矣。

五 結論

事變之與鐵路，殆猶病苦之與人身，病苦不能絕對免除，但可逐漸減少。行車事變亦何獨不然？苟能慎於防範，明於處置，則雖減至無足輕重之地步可也。觀乎過去事變之逐漸減輕，則後來結果，當亦不能狃於趨勢，惟是最後結果，常視當事人之努力如何，而粹勵精神，持久不懈，尤爲任何事業成功之要素。故事變之能預防與否，系於計劃研究者少，系於督察實行者大，殷鑒實多，未容忽視也。抑有進者，競爭定律，交通事業亦適用之，不能勝人，則將爲人所勝，吾國鐵路，前有水運之競爭，近更受公路之圍困，所持以抵抗外力者，惟迅速，可靠，安全而已。外方之摧毀紛來，內部之隱憂日逼，居安思危，一髮千鈞，獻身路務者，將聽其自然乎，抑將努力振作，以圖自存耶！

新甘鐵路問題

大公報

蘇俄大使抵滬之日，吾人既已表示意見，茲者該使到京，行將執行職務，吾人特願提議一具體問題，以供當局之探討。

中國政府現在對蘇聯，想無意爲政治性質之交涉，即交涉亦不成。國黨之於俄黨，舊有深厚因緣，竟結嚴重惡果，惟其如此，其相互提攜之難，更甚於向無交誼之政府。是以吾人敢斷言曰：在目前贛共之嚴重形勢之下，中俄政府間，彼此具無成立政治性質的諒解之餘地也。且自實際論，國民政府之外交，現在依然以國聯及北美爲中心，兩年來，雖飽嘗痛苦，得不償失，然關係既已形成，惟有如此繼續。况日本侵略，無法阻止，四省被占，無術收回，則年來之外交統

系，勢更不能變更。而既重視國聯與北美，則勢不能與蘇聯謀政治的提攜。是以政策當否，姑作別論，單就事實而言，則中俄間之大勢，殆如是也。

是以吾人單就事實考察，以為俄使到任，彼此開談之後，應先於經濟方面，協商舉辦一種雙方互利之事業。其最要者，吾以為應築新疆通內地之鐵路。關於此點，吾人去年業已論及，然彼時無進行之機會。茲者復交換使，業已成功，則過去紙上之空言，應可作交涉之嘗試。夫甘新鐵路，中國自力不能興築，歐美各國，復吝於投資，現狀推延，雖半世紀亦無築成之望。東北淪亡，而西北閉塞，試問中國果何恃以立國乎？中山主義，鐵路本歡迎外資，去年實業部曾特訂歡迎外資條例，然無奈歐美財政家算盤甚精，又苦於中國國有鐵路，過去信用不著，故歡迎者雖殷殷，而投資者則杳杳。彼江海交通之區，尚不能得外資，則西陲荒漠，安能望歐美資本家之垂青乎？是以若欲國聯或北美之團體，承擔舉債；築路甘新，將如俟河之清矣。

抑吾不敢豫斷蘇俄便能投資，然至少可作一交涉。何則？此路如通，將為歐亞幹路，較之西比利亞鐵路，路短而勢優。新疆以西，便接俄境，故與俄境鐵路，利益亦大。尤在此日本占領滿洲里綏芬，窺伺沿海省之日，蘇俄倘另有路可通東亞大陸，豈不甚願。且蘇俄工業，概屬國營，苟政策上認為可行，則算盤上不必斤斤計數。新甘兩省，地方遼闊，人口稀少，此路初成，恐難獲利，故難望歐美資本家投資，意者蘇俄或尚可商乎？至具體辦法，謂宜商訂大批材料賒購合同，由蘇俄供給，長期薄利，以路產担保償還。築路計畫，應東西並進，東起西安，西起中俄邊界，同時興築，漸相啣接。西蘭段本屬隴海，而久不興工，應與比公司談判，使放棄該段。另成兩新鐵路工程局，統轄全路之工程，至於工程費用，宜由中國自籌。將來路成，完全國有，蘇俄只有債權關係，不得干涉路政。吾以為倘能訂成一平等互利之模範合同，則歐美各國皆不能有異辭也。夫茲事體大，斷非如此簡單，惟吾以為至少應可作為中俄復交後之一重要議題，試行交涉。至詳細辦法，應待專家協商。或者以為如此將引蘇聯勢力之東進，吾以為並無此慮。以四萬萬人之大國家，而

不能保士護民，一年之中，喪失四省！是則在此後掙扎求生之長途中，但能有益於民族生存，尙何暇作各種顧慮？無論何國，凡願投資中國以開發實業與交通者，中國應無不歡迎；況由中東路之往事衡之，蘇俄勢力之在東北，與中國國權民生，俱無大害乎？茲當新疆民變，更感鐵路之急需，故提出此問題，願我當局一考慮其如何也。

黃花吟

(清耀)

三月二十九日。爲黃花岡七十二烈士殉國紀念之日。值此國難未止。碧血猶新。賦此弔之。

黃花岡上杜鵑泣。聲聲嘯出心凄咽。義薄雲天地維裂。壯哉烈士何其烈。男兒報國七尺身。嗚呼叱咤勇絕倫。其時慕義如雲屯。提刀揮去賊斷魂。闖入官衙若雷闕。前仆後繼羣益衆。殺賊如草不聞聲。刀光四映血花凍。猩紅殷地遍橫尸。猶擎旗幟當空麾。望風倒退胥睚眦。狼奔豕突紛交馳。赴湯蹈火爭先後。嶺嶺應具屠龍手。縱不收功願亦償。誓爲厲鬼殲羣醜。昊天不亮爾丹忱。二次革命革未成。聯翩就義無一屈。豪氣終當日月爭。方今倭寇鷓鴣張日。風雲慘澹天無色。若問九原諸先烈。生氣凜凜亦太息。即使我軍兵力強。百身難贖良士良。殺敵致果邦家光。長城以外莽蒼蒼。

粵漢鐵路株韶段工程局招投工程廣告

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

局址 廣州市十三行聯興馬路

平漢鐵路年鑑出版廣告

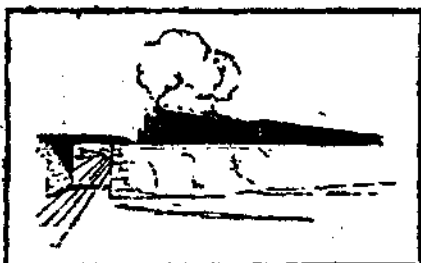
本路肇建垂四十年其間興革遷替迄無專書紀述有心研討者輒引爲憾爰經蒐集今昔事實薈輯而成年鑑一書攬摭源流網列目舉全書計共四十餘萬言圖表二百餘張舉凡本路以往之沿革現在之狀況今後之設計靡不羅列無遺誠我國鐵路刊物之巨觀付梓無多購請從速

書用道林紙印布面精裝 定價每部大洋四元

售書處漢口特二區三合里本路編譯課

平漢鐵路管理委員會啓

工 作



報 告

津浦鐵路月刊

第三卷 第四期 工作報告

津浦鐵路管理委員會工作報告

二十二年三月份

一 奉行法令事項

(甲) 奉部令轉行中央法令事項

法令名稱	到達日期	法令要旨	奉行方法	備考
文武官吏兵警等撫卹無預算暨支給辦法	二十二年一月		部令轉飭遵照	
拘留所規則	二十二年十月		奉部轉院令知照即廢止 路附簿册 警拘留所規則即廢止 格式	
僑務委員會駐各口岸僑務局章程	三		部令知照	
修正考試法	三		部令知照	
修正監試法	三		部令知照	
修正典試委員會組織法	三		部令知照	
修正考試院組織法	三	第四條條文第二條 第九條第十條條文	部令知照	
修正考試院銓敘部組織法	三	補充本條為第五條原第五 條為第六條餘依次遞推	奉部令遵照更正	
修正中英庚款董事會處理清款規則	三			

(乙) 奉部令頒行主管範圍內法規事項

法令名稱	到達日期	奉行方法	備考
駐路警察署警察教練所章程	三 月 二 日	奉部令轉飭知照	
駐路警察署辦事規則	三 月 八 日	奉部令轉飭知照	

修正交通大學畢業生實習細則	二十二年二月			奉部令轉飭知照
修正交大實習生甄考委員會規則	二十二年二月			奉部令轉飭知照
修正鐵路警察處分違警事件應守規則	三	二十四		奉部令轉飭知照
鐵道部公務乘車證填發辦法	三	二十九		奉部令轉飭知照

二 工作實施事項

(甲) 總務事項

一 取消便衣偵緝隊

總述及進行經過 前以本路沿綫小刀匪猖獗，時有上車劫貨傷人情事，尤以浦徐一段為甚，警察署職司維護全路安甯，經呈准組織便衣偵緝隊隨各次列車暗中偵緝，先後拿獲匪犯二十餘人，均經函送法院及就近高級軍事機關依法懲辦並呈報在案，該項匪徒雖不無漏網，多已匿跡遠颺，該便衣偵緝隊原係臨時性質，已據呈准取消。

二 訓練消防警察

總述及進行經過 查本路消防設備，頗不完全，全路沿綫僅有浦口消防隊，及濟南護廠警察所附設消防一部份，但此兩處消防器具均不完備，據經警察署陸續呈請購辦，分配於消防隊及大小各站，以備萬一之需，惟各段警察，消防技術，未免缺乏，故由各段抽調警察共四十三名，集中浦口消防隊及濟南護廠警察所消防隊兩處，加意訓練，俟訓練成熟，即飭仍回各原段傳授其他警察，以期普及。

三 增加囚糧

四 籌劃購買槍彈

總述及進行經過 查警察署所屬各段隊編押之人犯，向以每名每日給口糧大洋壹角，值茲生活日高米珠薪桂，若仍照規定口糧發放，實難果腹，據經呈准酌予每名每日增加口糧五分在案。

五 警察教練所開辦第四期

總述及進行經過 查本路警務各段隊，共有長警三千五百餘名，而長短槍枝僅有一千七百零八枝，其中損壞不堪使用者約有三分之一，合計人三槍一之比例實力未免薄弱，擬請購買槍彈以厚實力，計第一批呈請購買步槍三百五十枝，子彈六萬粒，第二批呈請購買三八式步槍一百五十枝左輪手槍三十五枝，步槍子彈二萬二千粒，手槍子彈六千三百粒，現正籌議購辦中。

六 籌辦二十一年年終考績

總述 查國有各路查照向章每屆年終，均有考績之舉，其成績優良應予獎勵者例得呈請晉敘薪級以資激勵現二十一年度終了迭據各處請援案辦理復查他路已有業經辦理者，本路自應循案舉行

七 支給兗州員工子女小學校擴充費

進行經過 此案曾由各處按照歷年辦法召集聯席會議擬定考績加薪標準呈請核示到會，經議決仍照上年成案，就已屆加薪年限員司按百分之五十為標準，擇優列保，不得超過，其有特殊成績，應從優獎勵者，祇准以適合兩級薪數為限，但人數最多，不得超過請獎全數百分之二十，現飭各處遵照標準各就所屬員司切實考核擇優列保，俟呈報到會再予核轉請部核准

總述 本會議決將標售裝車木箱價款分發各站員工子女小學校為建築校舍及擴充設備之用上月份業已發給臨城泰安滄州三站員工子女小學各五百元其餘各校應予發給者自應陸續核發俾資擴充

八 編纂津浦年鑑
進行經過 兗州員工子女小學由該站員工集資創辦以來經常費用因本會每月補助尚堪維持惟修理校舍添置校具購辦圖書儀器等臨時費用前據本路工會呈請照案發給該校擴充費到會經核准將標售裝車木箱之價款發給五百元

九 籌備本路員工服務證
進行經過 本會議決編纂津浦鐵路二十一年年鑑據經呈准設立津浦年鑑編纂委員會詳二月份報告現據該會呈報於本月四日成立及辦事規則暨分配各股組人員名單請予備案並令各處會及所屬各部分推定專員搜集材料逕送該會編輯

十 編輯本路規章匯覽
進行經過 本會填發員工服務證前以機務處工人最多手續較繁經呈准展限於四月一日實行在案現據各處購所屬之員工服務證及請領單分別填就粘貼像片送會經飭逐一核對登記加蓋官章將服務證發交各處轉發該員工具領攜帶

十一 編輯第七期旅行指南
進行經過 本路規章匯覽現已分別繕校編輯目錄並由會令分發有關各處審查惟據原呈目錄尚有未能查出呈准本月之規章三十九種亦飭一併查出註明以便付印

十二 編輯第三卷第二期本路月刊
進行經過 第七期旅行指南現已編輯脫稿加粘所攝各處名勝風景片繕就呈會審查

本期月刊編竣已付印出版

十三 編輯本路活頁職員錄

各處課員司數額照最近狀況編輯

十四 呈送續徵鐵路史料

前奉 今續徵鐵路史料已據車機會三處陸續送到經本會整理備文呈 部其餘總工等處已飭迅速搜尋以憑轉呈

十五 編輯本路日刊

自五六五期至五九一期按期出版

十六 製印員工服務證照相

總述及經過 前奉 部令製發員工服務證每證須粘各該員工照片以資識別惟本路員工約有二萬餘人曾飭庶務課與本市光華照相館商定由該商派技師十二名赴沿線攝照均經依限攝竣

(乙) 工務事項

一 更換管店三界間及三界張八嶺間一百呎橋梁工程

進行經過 此項工程計有甲乙丙三處，即公里九二〇・〇三一公里九二九・四五九及公里九二六・六一二等處，其進行狀況，業於二月份及以前各月份工作報告內分別敘述列報，截至三月底為止，甲處已完成全部工作百分之九十八乙處完成百分之九十七又半，丙處完成百分之七十五。

二 建築浦口禮堂及辦公室暨禦火保險室

進行經過 各該項工事進行經過業於二月份及二月以前各月份工作報告內敘報，截至本月底為止，禮堂及辦公室工事已完成全部工作百分之八十，禦火保險室工事已完全告竣。

三 更換韓莊站滄南運河橋。本項工程進行經過，業於二月份及二月以前各月份工作報告內敘報，其建築便橋工程，業於本月三十一日完工上下行列車擬於四月一日起改由便道駛行，同時並將原有鋼橋兩端之正線軌道封鎖不用，以便建築鷹架拆換鋼橋。

四 浦口水廠添設濾水機澄清水質工事

總述 本項工事項辦理由業於上年十月至十二月及本年一月至三月份行政計劃內敘報。進行經過 應需之濾水機等機件，由鐵道部購料委員會代本路向英國訂購業於本月中下旬陸續運到，正在驗收中，其建築安設機器之房屋及改裝水管各事，經飭據工務處擬具詳細計劃，呈奉 部令准予如擬辦理，其房屋工程，茲已興工，截至月底已完成百分之五。

五 首都輪渡碼頭浦口方面鋪設軌道建築旗站

進行經過 本項工事項進行經過，業於二月份工作報告內敘報，所有因鋪設軌道建築旗站及站台等工程應填土方，截至本月底已填成百分之五十二，其鋪軌建站工程，擬即進行。

六 改良唐泊德禹四站給水設備

進行經過 本項工事項，德州一站，先行興辦，業於二月份工作報告內敘報，本月內其他三站亦先後開工，截至月底，計唐官屯站已完成全部工作百分之十三，泊頭站完成百分之五十六，德州站完成百分之九十，禹城站完成百分之五十。

七 濟南第一扶輪小學添造校舍

進行經過 本項工事項招標經過及開標情形，業於一二兩月份工作報告內先後敘報，現正由工務處與得標人徐長

貴訂餐包工合同。

八 濟南第二扶輪小學添造校舍

進行經過 本項工事，前因氣候關係，未會開工，業於一二兩月份工作報告內先後敘報，本月開始工作，截至本月底，已完成全部工作百分之四十。

九 濟南貨場建築消防人員住所及器具室接高水管添設水塔等工事

進行經過 本項工事與辦理理由，業於二月份工作報告內敘報本月份因材料尚未齊全，未及開工。

十 沿綫各重要橋梁處所搭蓋臨時駐警房屋
進行經過 本項房屋二月間全部搭成，業於該月份工作報告內敘報，惟當時氣候寒冽，因之牆壁及屋頂之泥縫工作大部份延至本月辦理，截至月終已全部竣工。

十一 建築浦口無線電台房屋

進行經過 本項工事，業於二月份工作報告內敘報，所有全部房屋及圍牆工作，本月中旬全部工竣。

十二 安陸站開掘深井

進行經過 本項工事，業於二月份工作報告內敘報，截至本月底已完成全部工作百分之七十。

十三 韓浦工務段沿綫設置坡度標誌

進行經過 本項工事屬於浦鐵分段者，前經設置完備，業於二月份工作報告內敘報，截至本月底，滁州分段完成百分之四十七，蚌埠分段完成百分之二十，徐州分段完成百分之五十。

十四 德州站鋪設工務分段材料廠岔道及改善通煤油公司岔道

總述 本項工事，前經列入年度預算，呈奉 鐵道部批准有案，茲屆竣工之期，據工務處呈送圖樣，並稱德

州站上行車離站時，經過四開轍岔後，必須再經過入地磅岔道，及通煤油公司岔道之轍岔，（迎面轍岔）方能駛入正路，各該岔道之轍岔，終日被上行列車行駛衝擊，易於磨損，且列車經過轍岔過多，稍有不慎，極易出險，茲為減少上述損失及危險起見，擬於此次鋪設通分段料廠岔道時，將通煤油公司岔道，改由地磅岔道伸出等情，當經呈奉 部令准如擬辦理。

進行經過 本月上旬開工，截至月底已完成全部工作百分之九十。

十五 建築唐官屯警務房屋

總述 本路警務第十四分段，係駐唐官屯站，向借車站房屋為該段辦公之所，殊不敷用前年迭據總務處呈請另予蓋建新屋以利公務，當飭由工務處擬具計劃估算用費，籌備興工，嗣以路帑短絀，該項工事迄未舉辦，進行經過 茲迭據該警務分段辦公需要復於二月間飭據工務處呈送詳細圖算到會，經呈奉 部令准予興築，本月中旬開工截至月底已完成全部工作百分之十。

十六 植樹節舉行植樹典禮

進行經過 本月十二日植樹節，本路在浦鎮舉行植樹典禮，事先擇定該站本路醫院北首山地一段，面積約十畝，為植樹地點，是日參加員工各手植一株，計有楓楊，柳杉，黑松，及側柏四種，共植三千五百餘株。

十七 浦鎮林場播種及植苗

進行經過，該場植苗項下，計青松五千六百株，側柏一萬七千零四十株，楓楊一萬五千三百五十株，黃檜三百六十株，洋槐三萬八千二百二十六株，黑松二千六百四十株，柳杉二千三百四十株，播種項下，計側柏二十八床，楓楊五十六床，枸橘二十七床，洋槐五十七床，又條插白楊六千三百三十六株。

十八 商請北寧路修理天津總站貨廠岔道

總述 本案係因總站貨廠道岔十二股枕木腐爛，妨礙行車，經津處呈會並商請北寧路局飭予修理

進行經過 案經津處商准北甯路局函復，計估需工料價洋五千三百一十六元，另加監理費百分之十五，總共需洋六千一百餘元，按照聯軌合同規定，須由本路支給，據經呈請本會核議，再向北甯路商將監理費及原估工料價內清除雜草工資特別減免，磋商結果，該路允將監理費一項減半計算，清除雜草一項，則予免計，並定於三月二十五日開工，據經呈報本會有案並分函津濟工務總段及車務第三總段知照。

(丙)車務事項

子 運輸

一 與平漢續辦互換車輛

進行經過 依據平漢隴海津浦三路清理車輛會議辦法，三路車輛，均將交換竣事，惟平漢尚存本路約九十餘輛，曾准該路來函請予繼續互換，俾竟全功，本路亦表贊同，惟現在正值軍運繁劇，本路所有車輛，無論屬於本路及外路者，幾將全數過軌，無法抽調，且軍運廣積，所需車輛極多，應付尚或不敷，遑論交換，即平漢亦有同等情形，交換車輛殊非其時，經函復先將兩路機車互換俾各事修理，以資增加軍運能力，其完好車輛，則俟軍運稍鬆，再行繼續互換。

二 接洽軍運過軌車輛辦法

進行經過 近月以來，軍運極繁，所有本路車輛多過軌迄少放回，而此間軍運綿延所需車輛為數甚鉅，長此車輛不得回路，不但全路貨運幾瀕停頓，即軍運車輛，亦將無以供應，據經由車機兩處各派一員駐鄭接洽辦理，而放回車輛甚少，本會爰派運輸課課長赴鄭與隴海平漢兩路接洽，經與該兩路代表在鄭集議，對於軍運機車車輛過軌數目之規定及管理使用各事，均經議定辦法，由三路共同依照辦法。

三 籌議與膠濟路實行聯運

進行經過 本路密邇首都，為南北惟一之交通，路線綿長，直貫數省，為便利旅客往來會與北甯互訂直達聯運客車，獨與膠濟尚未實行，經遵照 大部聯運處之旨，會由本路與膠濟路數度函商籌劃，並經雙方派員在濟南協議，大致由兩路互撥車輛，附挂平浦通車，本路撥車三輛，膠濟路撥車兩輛，先試辦三等車，往返輪駛，俟後酌量情形有必要時再行擴充。

四 接收北甯路交還機車客車

總述 三月二十二日准北甯路局電，為實行清理互存車輛，擬將該路現存各路機車車輛分別交還，計擬還本路機車十六輛，中興車輛三輛，共十九輛，又客車三十五輛，經本會電派駐津辦事處高處長代表負責接收，並由車機警各處署派員會同辦理。

進行經過 三月二十八日，先准交還客車十七輛，（計頭等客廳車一輛，二等臥車及公務車各三輛，三等客車六輛，開支車傢具車行李車及守車各一輛，內有二等車一輛及三等車三輛可用餘均係損壞者）旋又疊准陸續交還本路機車十一輛，中興機車三輛，共十四輛均係損壞者，又客車五輛，（計頭等臥車公務車各二輛，三等車一輛，均係損壞者，）並准該路運輸處電知將應還各車中原附掛於平浦通車之十一輛（計頭等臥車三輛二等臥車四輛飯車郵務車各二輛）亦作交還本路，此外有第五一號包車一輛據查已先於三月二十日掛送赴浦應用，除總計尚有本路客車一輛，機車五輛未交外，所有已交機車車輛均經隨時會同接收，其損壞者則由機務處支配浦濟兩廠修理。

丑 營業

一 擬訂中央日報由本路二次車裝運辦法

總述及經過 中央日報報紙，向由郵局裝包，用郵車轉運本路沿棧各埠，寄送較為遲延，該報社為運遞迅速起見，已由該報社與本路直接商訂，每日由本路二次車裝運，其預付運費辦法及裝運手續，已由車務處與該報社直接訂定施行。

二 與徐州日新派報社續訂版報合約

總述 本路為振興附屬營業，以便宣傳文化灌輸民衆起見，現與徐州日新派報社續訂版報合約，呈准備案。

三 訂定由浦口濰州蚌埠三站負責運津整車大米固定特價

總述及經過 本路奉 部令比照平漢路輸運大米減價例，酌量本路情形，訂定浦口濰州蚌埠三站運津整車大米特價，呈准自本年三月二十日起實行，暫以一年為限，並已登報布告週知。

四 改正徐州蚌埠兩站香烟裝卸費率

總述 徐州蚌埠兩站之香烟裝卸費率，以前極不一致，易起糾紛，現遵 令轉飭改正，並已分別於三月十日及十五日起施行。

五 規定各站裝卸夫號衣式樣及服務證臂章三種

總述 各站裝卸伙人數衆多，若無號衣證章識別秩序易擾且站員不易稽查流弊滋多特遵照部章規定號衣各種式樣通飭各站一律實行。

六 規定浦口待運貨物仍准予照前定貨棧囤貨簡章舊例囤棧

總述及經過 本路依貨商之請求，為體恤商艱以廣招徠計，仍准待運貨物照舊章囤棧核收棧租，逾五日不託運者則照章徵收保管費，呈准自三月十五日起施行。

宿 電務

無線電總台

總述 浦口無線電台改組無線電總台，第一步先將總台本身改進，使通報困難減少，效率增加，第二步，再將徐州濟南天津三分台設法改進，現第一步已做十分之八，第二步尚待着手進行。

進行 總台發報房，於三月初完工，同時由收報房發報房之繼電器及電話線路亦裝好，自三月十二日起，依次樹天線桿架天線，將各項原有發報機件遷入，與新添部份同時布置，裝接線路，試驗機件，至三月底兩副發報機即同時應用，中間因逐架遷移，並未停止通報，收報房現裝收報機兩架，俟職員足數分配，即用三乘同時對於本路三分台通報，不用訂定會晤時刻辦法。

鄂港務

一 標賣滬通江通兩廢輪機器鍋爐船殼等項

總述 滬通江通兩輪不堪行駛機器等久成廢物業之可惜當經呈准登報標賣以利收入
進行工作 滬通輪機器鍋爐，經機務處估定最低額為七百元，木質船殼，經港務課估定最低額為一百八十元，又江通輪鐵質船殼，估定最低額為一百元，共計九百八十元，並經擬具登報通告及標賣規程等五項，業於二月二十五日通告登報定於三月二十日開標，現據報標期已逾，投標無人在案。

二 下關輪洗爐並擇要修理船面損壞各部份

總述 該輪洗爐已逾期儲爐存泥甚厚有礙行駛且船邊大拉等處損壞亟應同時修理俾資應用
進行經過 該輪上項情形經覆查屬實，遂於三月十六日停駛洗爐，督率船工加緊工作，除機器部份必須大修另案辦理外，並飭木匠將大拉等處分別趕修，於二十一日工竣照常走班，此次洗爐雇用木工及購辦急用材料計需工料洋一百五十五元五角一分已據呈請核發

三 接管國民政府參軍處新京差輪

總述 參軍處有新京差輪一艘，船內外均有損壞，尤以船面木工損壞甚重，停駛已久，茲准函商本公物公用之旨，擬移交本路接管利用。

進行經過 此案經本路第一七四次常會通過，議決可以接管並擬具辦法四項，徵求參軍處同意，一面飭由港務課於三月十日接收，並將器具及船工等照交來清冊點收清楚，據經呈報在案。

(丁) 機務事項

一 各廠修竣機車車輛數

進行經過 浦鎮機廠修竣大修機車一輛客車八輛貨車三十七輛小修機車三輛客車八輛濟南機廠修竣大修機車二輛客車十二輛貨車十八輛小修機車五輛客車二輛貨車十八輛天津機廠修竣大修客車二輛小修客車三輛貨車二十七輛

二 驗收新機車

進行經過 本路新購麥克豆式機車八輛於上下旬由英運抵青島先期奉部派本路機務第二總段長顧啓文膠濟路四方機廠副廠長林鳳歧驗收本路並加派濟南機廠廠長會廣智會同檢驗接收自二十三日至二十六日陸續在青島大港碼頭起卸登岸掛存膠濟路四方機廠隨時裝配檢驗二十七日起試車至本月三日完畢六日全部新機車八輛掛達本路濟段稍加修磨即撥由浦徐段間調度駛行

三 考核機車使用效率辦法

進行經過 機務處前為調查各段機車能否盡量利用及修洗等工作情形起見，制定機車使用效率月報表一種，飭由各總段按月查填具報以憑考核，惟是各總段分別填報外，尚乏參稽互證之機會，茲為對於機車運用效率研究

盡善合作改進計，除飭各總段應將上項月報表按期互相抄送藉資觀摩外，另由本處就各總段月報表彙造總表比較考核，並將全路各機車行駛公里，修洗時間，司機司機工作鐘點等，各種總平均數詳明列表，所有該月內之成績考最及發生疑義，暨應行改良各點，均分別條列，飭知各段遵辦，期收全功。

四 擬添購浦口電氣廠發電機

總述 浦口電氣廠原有電機兩座大者一千啓羅瓦德小者二百啓羅瓦德現晝夜所發電量已超過二百之數小機不足應付大機日夜不息無機代替實易損壞發生危險自應亟謀改良籌劃添購電機以資救濟茲據機務處轉據該廠呈據添購新鋼輪發電機一座估價約十二萬元請將此項用款列入二十二年度預算以便進行。

五 重要材料之請購

總述 十九二十兩年度預算機務項內，所列應購各項料件，迄以路款不裕，未經購辦，其間或為機車配件，或為客貨車配件，或為發光導熱設備品，或為機器工具等，要皆關係廠段修理工事必需置備之品，亟應繼續購辦以利進行，茲經該處查案將該兩年度請購未辦各料移至二十一年度上半年預算內購辦，已分別列表函送材料課查照辦理。

六 籌劃修理機車車輛扁簧及開瓦之機器設備

總述 機務處以各廠對於修理機車及客貨車之扁簧，尚無相當設備，為增進工作能力起見，應即購置此項機器，又以各段所用機車車輛之開瓦，為數甚多，亦須添購製造模型機器專製一切常用料件之沙模，以利工事，已飭由濟南機廠將北段德式機車車輛所用扁簧圖樣，並將所用開瓦設法減少種類，一併繪圖送處核辦。

七 送還外路機車

總述 本路所存膠濟路七十號機車一輛，因損壞存置濟南機廠代修，茲准膠濟路電請放還當飭由濟廠於本

月二十日將該車送還膠濟路，交由該路濟南橋段接收，又本路租用中興公司之五十四號機車一輛，因舊時不
堪駛用據經呈請退租交還該公司自行修用已飭准照辦。

八 編造各種表冊及統計事項

編造二十一年十二月份及本年一月份機車油煤料消耗比較月報表造送二月份員工調查清冊升降調免報告表職工
夫役加辛月報表賞罰月報表

造送二月份工作報告

造送一月份列車機車里程及機車鑄點旬報表

編造二十一年十一十二兩月份機車報告八種

造送二月份乙種行車事變報告

編製二月份機車使用效率統計總平均表

編製機務用度總帳

核轉二十一年十一月份各廠段材料月結清單

核轉補鑄機廠二十一年十月份及電氣廠二十一年十二月份工料月報

(戊)會計事項

一 籌辦員工儲蓄算定每月員工應儲蓄實數及路局應提補助金實數

此案去年七月有日奉部密電飭將本路現有員工及其薪級數目依照國有鐵路員工儲蓄通則扣算辦法將各員工儲蓄
實數按月共計若干路局應提補助金實數按月共計若干分別開列呈核當經將該兩項實數算出并經局務會議議決
定於二十二年會計年度開始時實行在卷現距實行之期不遠復以前此所算出兩項實數係以去年七月分員工薪數為

標準爲時已久員工調動薪工增減不無出入擬改以本年一月分員工薪數爲標準另行算定計每月員工應儲蓄實數共爲九千一百三十八元八角六分路局應提補助金實數共爲二萬九千零九十五元五角八分開列清單於三月七日備文呈部請示云

二 核發添置消防器及槍彈緊急用款

本路沿線各站消防設備多付闕如際此時局嚴重路防喫緊警務各段隊槍枝亦深感缺乏前經局務會議議決緊急材料之預備項下規定添置消防器及槍彈洋三萬元旋經警察署計議擬於天津濟南兩站各添置震旦鷄球牌十四匹馬力手拖救火幫浦車一部每部價銀約爲二千五百兩兩部合計需洋七千元又於蚌埠徐州明光大汶口四站每站添置同號五匹馬力手拖救火幫浦車一部每部價銀約爲八百兩連同出水袋及零件配搭等項合計需洋二千元四部合計需洋八千元外加消防警之服裝用具各等并擬添置手壓水龍及噴水槍等項分發各小站備用計消防器項下共需洋二萬元之譜至槍彈方面擬購置馬克沁機關槍三架每架價洋一千三百元三架共計需洋三千九百元外加子彈一萬粒需洋一千一百元合計需洋五千元又擬購置白郎寧手槍六十枝每枝價洋三十六元外加子彈皮槍套等項合計需洋三千元另以二千元爲配備已有步槍刺刀之用計槍彈項下共需洋一萬元之譜兩項合計需洋三萬元與局務會議議決之數尙相符合經核定照支俾勿誤此要需

三 徵收購買飛機及慰勞抗日軍捐款

此案奉部令飭照中政會議議決捐款標準由本路員工各照實發薪額分別捐款以爲購買飛機之用當經局務會議議決由本路捐購飛機一架定名爲津浦號約計洋十二萬元自三月分起各員工遵照捐款辦法各捐薪六個月如所得捐款不滿十二萬元得繼續扣捐一個月其款由本路於四月十五及五月底分兩次先行墊解已於發放三月分薪工時將各員工下項捐款分別扣收一次至慰勞抗日軍捐款係由本路特別黨部發起囑願本路前此捐款慰勞抗日將士及救濟東

北難民辦法辦理計本路員工各捐薪工一日共洋一萬三千三百五十元連同特別黨部捐款一百四十四元七角於十三日先行由本路如數墊付匯寄北平交何部長查收轉發矣

四 規定三路到付聯運運費清結辦法

本路與京滬滬杭甬三路到付聯運照負責貨物聯運暫行辦法推行程序本規定於去年十一月十五日起開始實行本年奉部令飭剋日會商籌備俾早日觀成自係為謀金融周轉便利貨商起見所有運費清結辦法據京滬滬杭甬兩路意見擬將彼此代收貨款互相抵扣後每月按期撥付如再有差數應俟接到聯運處按月通知書再予清結經函復以該兩路代收他路此項貨款既經另戶存儲應改為每十日互撥一次請其酌奪見復俾便定期實施云

(己) 材料事項

一 購辦美松木料一批

此項木料為修理五號碼頭等用，呈奉 部派員監視於三月十七日開標，由購料審查委員會選定交祥泰木行承辦，價目國幣一萬六千五百六十八元六角九分，限兩個月內交貨。

二 購辦電料

此項材料為備車務處電務課六個月需用，係向華豐瑞昌順正豐厚西門子等商行訂購，價目國幣一萬零七百五十九元三角。

三 購辦馬牌洋灰

此項洋灰為工務處請修沙河等處涵洞之用呈奉 部批由購料委員會撥發。

我國最早的女飛行家

(金樸)

我國現有之女飛行家。如王燦芝之駕戰鬥機赴江西。林鵬俠之單身飛入甘肅青海。吾人皆能知之。而我國最早的一個女飛行家。則鮮有人談及。友人某君謂民國十年時。有廣州航空局長朱卓文之女公子。名慕菲。學習高等飛行技術。曾在廣州附近大沙頭地方。飛行兩次。成績極佳。當時中外各報。爭相登載。一致推重。故中國女飛行家。當推朱慕菲為第一人呢！

本專號零售六
角普通號月出一
期零售三角連一
元半年連郵
連郵三元

交通雜誌

(總發行所)
南京大豐宮巷
淳德里四號交
通雜誌社

鐵道整理專號 第一卷 第六期 合刊

卷頭語

●南洋檳城之上山電車……………二幅
●巴黎地底車站……………一幅
●哈爾濱松花江天橋……………一幅
●西北風景……………四幅

最近一年來中國路政之鳥瞰……………會仲鳴

鐵道業務之整理及今後之方針……………俞樾

致西南人士及當局論成廣鐵路有速成之必要書……………王伯羣

●利用內外游資建築鐵道芻議……………章以勳

●國有各鐵路之概況與今後整理之計劃……………章勃

●鐵道整理與鐵道統制……………洪瑞濤

●整理中國鐵道概論……………李爲駿

●我國鐵路營業用款之概況及其整理之管見……………張競立

●整理中國鐵路貨物運價……………劉傳書

●救濟國煤與鐵道制定運價之成本標準問題……………高鹿鳴

●題……………

●國有各鐵路整理路務之過去與將來……………何競武

●膠濟鐵路整理路務之過去與將來……………高紀毅

●北甯鐵路整理路務之過去與將來……………高紀毅

●南津鐵路整理路務之過去與將來……………范子遠

●道清鐵路業務整理及工務建設計劃……………范子遠

●將來廣九鐵路整理路務之經過……………李朗如

●整理中國鐵道之方策……………徐協華

●發展杭江鐵路運輸營業之計劃……………郭則誠

●鐵路購用材料之稽核……………金士宜

●鐵路材料會議紀略……………葉崇勛

●整理鐵路材料之我見……………夏光宇

●整理路道必須重視工作效率……………劉文裕

●鐵路整理之前瞻後顧……………李嘉善

●今後我國鐵路之整理問題……………郭培青

●整理中國鐵道之整理問題……………趙轅

●一月來之路政……………修振江

●一月來之電政……………李芳華

●一月來之郵政……………電花

●一月來之航政……………飛鴻

●一月來之交通新聞……………楊灝霖

●關於交通大學者……………二則……………江楫

●編輯後記……………江波

建國月刊

第八卷三期出版要目

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

另售每冊二角 全年定額 連郵兩元
 總發行所 南京成賢街建國月刊社

第八卷 二期出版
地方自治專號
 論文 二十篇
 法規 十六種
 上下二冊另售每冊四角 預定不加

路



史

津浦鐵路沿革紀實續（原名津浦鐵路歷史）

第六册 第一目

設局伊始

光緒三十三年十二月借款合同簽定先後以呂海寰爲督辦大臣孫寶琦爲幫辦大臣設總公所於北京三十四年二月奏調李德順李春湘派充本路北段總辦幫辦發給木質關防一顆文曰總辦天津浦口鐵路北段關防旋改發銅質關防在天津設立津浦鐵路總局又以濟南居北段之中心於本年八月設立分局總幫辦任事後將勘路用人購料等辦法稟陳於督辦暨直隸山東兩省長官更規定總局辦事大綱十二則如後（又以濟南居北段之中心於本年六月設立分局）總幫辦任事後在天津設局將勘路用人購料等辦法奉陳於督辦暨直東兩省長官設局之初商民及包工等所上公文往往不稱總局而稱爲津浦鐵路公司當由總幫辦出示定明凡遇呈遞奉信攬單必須書作津浦鐵路北段總局不得用公司字樣以符名實四月更由總幫辦規定總局辦事大綱十二則如後

一 到局辦公自四月初一日起至八月三十日止每日上午八鐘至十二

鐘下午二鐘至五鐘九月初一日起至三月三十一日止每日上午九鐘至十二鐘下午二鐘至六鐘爲在局辦公一定時間各員司均須依限到局不及鐘點不得輒退

一 每遇星期及元宵端陽中秋並兩次萬壽均結假一日年節則自十二月二十六日起至正月初五日止給假十日如有要事仍可隨時傳達各員司到局辦理

一 除給假日期外如有要事必須請假者須先將請假緣由陳明方准離局此項假期每月至多不得過三次每次不得過一日同辦一事不得二人同時並假如請假逾三次者即將該員所得薪水按算其有特別事故必須寬假者臨時陳請斟酌如因意見不合自願他就者應准隨時請假惟必須俟接替有人方可離局以免誤公

一 凡在辦公鐘點期內各員司自均在局總辦幫辦均可隨時酌派某人某事不得託詞不到如經三次不到者即按日扣薪五次不到者即行撤換

一 現值開工之始事緒紛繁非他處已成之路可比辦公雖有一定時刻如有迫不及待之事必須隨時核辦者各員司仍須照常辦理不得以鐘點已到輒回自退

一 各員司因誤公所扣薪水無論多寡均由收支處另案彙存備作獎勵之用其有奮勉從公毫無過誤者應即存記酌加獎拔以資激勵

一 凡在辦公鐘點時內如有賓客因公來局商議者各員司自應分別接待其有無故到局問譚者不特誤公且恐別滋流弊應即嚴行禁止

一 庶務委員暨雜務差遣委員在局駐宿以便督率弁役照料一切如有緊要事件即隨時報告其期及年節假期亦須輪派駐值倫輪派之員或有要事不能到者必先須事前陳明准其自行商請同人替代

一 公事房爲辦公重地其值宿處所應另行預備不得於公事房內安置牀榻等件以昭慎重
一 本局啓閉責成駐宿之員督率弁役料理每晨啓門夏日至遲不得過六點鐘冬日不得過七點鐘晚間閉門不得過十點鐘其燈火一切尤關緊要均由駐宿之員督率弁役格外認真查警不得稍有疏虞

一 駐宿之員責任綦重須嚴禁弁役不得呼朋引類來局同住以及酗酒賭博等事吸烟現奉明詔嚴申禁令各員司及弁役人等尤當各自嚴戒不得稍有沾染如有干犯以上各項者一經查出定行撤換不少寬貸

一 弁役人等一經派定即應常用在局服役不得擅離其有要事須請假者准其隨時將緣由陳明該管員司酌給時限如有怠惰不安本分者輕則撤換重則懲辦

嗣後又以本路規則雖備載於原訂合同而辦事細目則爲合同所未載因更規定十條如後

一 總辦 奉承督幫辦總理全無一切事務如選派華洋員司酌定薪水數目隨時黜陟賞罰籌畫各項工程以及往來華洋公牘函件並提撥款項訂定料物均須總辦簽押方爲作准
一 總工程師 爲全段各等工程司之首領專司建築各項工程所有交議交查事件均詳速妥

擬稟明總辦俟決定後再爲施行

一 華員 鐵路一門向少閱歷通才所有供差員司俱令留心工程藉資歷練惟試用之初薪公概從節減數月後查看辦事情形果係勤能卽是爲加增以示鼓勵而收實益其玩愒或有劣跡者則立予撤退以省糜費而杜濫竽

一 洋員 首重學業品行兼攷閱歷名譽所有延用之各等工程司其文憑保單薦牘均極考查詳細始爲訂定等次亦因此區分位居總工程司之下而統歸總辦節制

一 提款 每次提款總辦飭由總工程司按照下屆三個月內擬辦各項工程情形約略需款若干預爲計算呈明核准照提發交中國安實銀行以便隨時撥兌取用

一 帳目 司帳之法係按照近時最新最簡之法辦理每用一款分繕華洋合璧帳冊以便中外之人均可查閱每帳一紙須經四次簽押方能作準一領款人二書立帳單人三查核數目人有此三押呈總辦核明簽發

一 招標 每次購料務飭總工程司按照所購料物成色式樣擬就詳細奉程若干條作爲標式呈由總辦宣布招人投遞定期開示酌核訂購惟取標之法須宜選擇最廉之價但價目過廉須防貨劣此節不得不格外審慎

一 購地 所有鐵路應用地畝均由工程司先繪詳圖註明畝數並地畝等差以及佔用墳墓廬舍樹株園井各若干數目交由駐段委員會同購地員司暨地方官傳知地戶眼同丈量點驗

照章發價

- 一 購料 所需料物先儘中國自有華商能辦者極力購用以免利權外溢
- 一 包工 歷來包工之人良莠不齊最易生事非誤工而逃卽坑東騙夥不得不預爲之防現定包工章程必須曾經辦過工程取其妥保交呈押款者方爲合格

本年七月由總局規定辦公考勤表并規則九條一面稟請督辦立案一面傳知局內員司并通飭各段於八月十二日實行茲將規則九條列後

- 一 規定表式第一行載明日期鐘點第二行以及一截填寫職司姓名第二截以下按鐘點每方畫成四格譬如在八點一刻以前到局者卽在第一格內書一到字在八點二刻以前到局者卽在第二格內書一到字餘以類推查北段總局現每日上午八點半鐘至十二點半鐘下午三點鐘至六點鐘爲在局辦公一定之時限應卽照辦
- 一 分刻到出散公病假六小戳如到局者卽在表內印一到字其到而復出者印一出字其因公復出者印一公字其按時各散者印一散字其因病請假者印一病字其因事請假者印一假字

- 一 華員自總辦以次洋員自總工程司以次各段華員自段長以次洋員自工程司以次無論職司之大小一律填入表內不得遺漏

- 一 各局總辦會辦幫辦有統率全局之責既經同列此表尤應以身作則然未便以在局之晷刻

卽定爲辦公之賞罰

一 此表應俟須發到日照式刊印實行慎選妥員在局門扼要處專司其事各段由段長自行經理惟該員等務須秉公辦理不准任意顛倒尤不准稍有徇隱偷經查有前項情弊卽由各該總辦等先行撤換並酌量情節之輕重奉候核辦

一 各該員司無論到局散局之遲早總以遵照總局所定之辦公時刻爲合格其請假期限除疾病大故者不計外以遵照各該局所定請假章程者爲合格其合格與卽按後開賞罰各條辦理

一 各該員司遵照所定時刻到局辦公如無貽誤亦無請假等事應於每六個月後加給薪水一個月其到局較早散局較遲辦公妥洽從未貽誤亦無請假者應卽存於六個月後酌量情形優加津貼以勵勤能

一 各該員司若不遵照所定時刻到局辦公或任意遲早或去留自由無故屢次乞假以致貽誤要公除總局已經奉定扣薪章程外其有未經請假接連三日未到者卽行撤換以重局章

一 此表各段按日填寫三分以一分存段以兩分每禮拜彙寄總局一次總局接到後一分存案一分寄呈督辦大臣查核總局按日填寫兩分以一分存案一分每五日彙呈督辦大臣查核以上九條應卽通行照辦如有未盡事宜隨時增減

海軍雜誌第五卷第九期要目預告

魚雷作戰篇

第二次世界海戰景况之推測

列強海軍力之比較

水中纜雷之精掃法

德國潛水布雷艦

航空無線電之進化

潛水艦爲小海軍國之利器

法國防禦設計之方針

一九三二年各國海軍造艦實况(下)

新式自動魚雷說明

日球體組合之新學說(上)

實用航海學(續)

海圖之修正及應用(續)

世界大戰英國海軍祕艦隊作戰小史(續)

潛艇運載之飛機

意市民演習空防

冰上航駛之新式小艇

新發明之彈丸

玻璃製之汽機

世界海軍要聞

南京海軍部海軍編譯處出版

全年十二册連郵費三元陸角 每册三角郵費五分

國內灌輸科學知識的最大定期刊物

科

學

每月一日出版已歷十有四年

論述最新穎資料最豐富

凡對於科學有興趣者不可不讀

凡願追縱近世科學之進步而免致落伍者

更不可不讀

十五卷開始內容刷新並不加價

本刊內附設：

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

零售每册大洋二角五分郵費國內三分
外一角六分

預定全年連郵國內三元
國外四元六角

預定半年連郵國內一元五角五分
國外二元四角

定閱詳章函索即寄

分售處：各埠商務印書館

上海慕爾鳴路中國科學公司

南京成賢街本社

北平農礦部地質調查所

總發行所 中國科學社刊物經理部

上海亞爾培路五三三號

路界

紀聞



籌設中央製車廠

鐵道部擬短期內籌設中央製車廠，其規模先以每八小時可作貨車兩輛為準，以供各路應用，而挽利權，現正在計劃中。

各路採用國貨木料

鐵道部頃奉院令轉飭各機關需用木材木器，採用國貨木料，抵制外國洋松洋木，以塞漏卮，而提倡國貨乃為當務之急，各路需用之木材又不在少數，故於四月十九日，特通令各路局會一體遵照云。

●各路改用小磅

鐵部為免耗費行車時間節省經費，對各路貨物過磅，廢

除大磅制度，改用小磅，在空車未撥到以前，將貨物預過小磅，車到即行裝車。

●客車通氣設備

各路客車通氣設備，關係旅客衛生甚鉅，應設計耳式通氣孔一種，現在天氣漸暖，鐵路衛生，尤宜注意，故本路各客車及京滬滬杭甬新到車輛，均趕裝置該項耳式通氣孔云。

●火車渡船長江號已抵滬

本路局前向英國定購之火車渡船長江號，用以接通本路及京滬兩路線者，已於月前駛入浦江，下旋周家嘴角外第三十九與第四十浮筒，計於二月十五日啓碇日期，適逾兩月，該船長三百七十二呎，最闊處為五十四呎半，能載重一千四百八十噸，甲板面上有路軌三道，每道長三百呎，能容火車三列，每列可掛車七節，其安置甲板供帶車用之車頭，亦在英國製造，當長江號由英啓程時，尚未竣工，不日亦可運到，該船速率，每小時可達十二海哩半，現因南京浦口兩岸之橋，一時尚難築成，尚須延緩三月，始

能駛京運用云。

●重建北站已動工

京滬滬杭甬兩路管理局，呈請鐵道部核准，在原址重建北站後，五月一日開標，由中南建築公司以五萬零一百四十六元得標承建，鐵道部會派員赴滬會同兩路管理局與中南建築公司接洽簽訂合同事宜，一切手續及合同草案，均已決定，俟繕就即行簽訂，但基礎工程已於五月十日動工興建，預定三個月完工，房屋二層，樓下高二尺，樓上高一丈六尺。

●隴海路新開五站

隴海鐵路新浦、碭山、柳河、蘭封、靈寶、等五站，近來營業日臻發達，該路為便利商旅起見，特呈請鐵道部，將上列各站開為旅客聯運車站，加入國內旅客聯運辦理各項聯運事宜，業於五月一日開始實行，開部合准予備案，并已飭由該部聯運處通函聯運各路一體知照矣。

●正太路整理路產

正太路劃正整理沿線地畝，重測丈量，已丈量者共為

一四四三九畝，即將清查圖契，從新編號登記，以重路產云。

●隴海路東段通車

隴海路展築東段工程，自去年着手開工後，自東海至墟溝漣雲港間，現已逐段鋪軌，可以行駛材料列車，路局為便利旅客，及裝運零星貨物起見，自四月廿日起，由新浦旗站至墟溝各站，（猴嘴暫不設站）一律開站營業，並規定由海州至墟溝逐日開行，第十八及二十兩次，墟溝至海州開行第十七及十九兩次工程材料附帶營業列車，往返各兩次，暫時祇售三等客票及運輸零擔貨物，其間經過各站為海州、新浦、斷站、猴嘴、鹽場、墟溝、等處，東海墟溝間交通，由此發軔，蘇北社會之繁榮，可計日而待矣。

●平漢路局拆除辛易支線

平漢路辛易支線，建於前清光緒二十八年，由高碑店起經深水，達易縣良各莊為止，自民國十年以後，內戰頻繁，屢次停駛，煤灰及貨棧因之而關閉者，十有八九，十

九年始恢復原狀，商民無不稱快，日前平漢鐵路局忽發表命令，着該路工人自五月七日起，實行將該路拆毀，各界聞之，甚為驚異，易縣黨部即致函縣政府，請電省政府，建設廳，轉向路局交涉制止，縣長劉興沛，特召集各機關團體，于七日上午十時許，赴良各莊勸阻工人，暫勿興工，並分電中央黨部，北平軍委分會，平漢鐵路駐平辦事處，河北省黨部呼籲，推省立第八中學校校長王國光，商會李子亭，縣紳冷鑑泉三人為代表，即日赴平，向路局面陳一切，以期收回成命，未知結果如何。

●淞滬路頭等票減價

京滬滬杭甬兩路管理局，呈准鐵道部，對於淞滬支路各站頭等票價於五月一日起，實行減價，暫以三個月為試辦期，其減低後之價目如下，上海至天通庵一角，江灣二角，高教廟三角，張華浜四角，蘆藻浜五角，吳淞五角，炮台灣五角，按照以前價目，上海至天通庵一角，江灣二角，高教廟四角，張華浜五角五分，蘆藻浜六角五分，吳淞七角，炮台灣七角五分。

●廣九路改良客車設備

津浦鐵路月刊 第三卷 第四期 路界紀聞

廣九路局於四月廿五日宣布三等客車將裝置電風扇，各車廂所均將改良，又命各站人員應將車墊收拾潔淨，待遇乘客，應有禮貌，檢查行李時，不得使乘客有所不安。

●徐水廊房間築輕便鐵路

開徐水已開始修築徐廊輕便鐵路，由徐水車站起，經容城，新城，固安，安次，直達廊房車站，專為運輸軍用品，該項工程，由軍委會派交通隊担任云。

●江南鐵路公司成立

張靜江，李石曾等，為開拓乍浦東方大港，發起組織江南鐵路公司，興築蘇乍鐵道，先以皖段甯湘路基為基幹，由鐵道部自宜蘇廣汽車公司將蕪灣段收回，交與該公司建築，已派測量隊至孫家埠迤南一帶勘察，全路工程分段興建，蕪湖至孫家埠（利用寧湖路基）為第一段，孫家埠至浙之泗興為第二段，湖興至嘉興為第三段，嘉興至乍浦東方大港，為第四段，江南鐵路公司於四月十九日在滬舉行創立會，推舉張靜江為總經理，李石曾等為董事，褚民誼等為監察，各方認股加入者甚衆，最近軍事委員會委

員長蔣中正氏，亦加入為股東之一，該公司股份，原定先募足國幣一百萬元，現僅收足百分之七十，已於四月二十五日在蕪舉行奠基禮，張靜江、李石曾、張嘯林諸氏均前往主持，蕪乍路蕪湖濱江車站，為蕪甯湖碼頭，即在該處安置基石，然後依照興建計劃，先築蕪孫段路，計長約九十公里，需費約二百萬元，一俟路面鋪好，即可安軌通車，並聞鐵道部與江南公司，今又計劃建築淮南鐵路，利用蚌合，合巢，巢蕪諸路車道，敷設鐵路，仍由洪總工程師代為設計，將來仿照京浦間輪渡辦法，購用機輪聯絡江南北交通，並與蕪乍路貫聯，進一步發展皖南北農村經濟云。

●湘省公路狀況

聞蔣委員長前次召集七省公路會議，決定全國公路幹支各線後，湘省築路計劃，及工程進行程序，略有變更，據四月七日建設廳廳長余籍傳，絨達全國經濟委員會，轉呈蔣委員長鑒核，已完成之路如次。

(甲) 完成之路(子) 幹線，一，京黔線，湘境內長度八百五十七里，經過瀏陽，長沙，湘潭，湘鄉，寶慶，

桃花坪，洪江，芷江，晃縣，已成三百七十里，二，洛韶線，湘境內長度八百九十三里，經過澧縣，臨澧，常德，益陽，甯鄉，長沙，湘潭，衡山，衡陽，耒陽，高亭司，郴縣，宜章，小塘，已成七百二十三里，三，滬桂線湘境內長度四百五十一里，經過茶陵，攸縣，衡陽，洪橋，祁陽，零陵，粟山舖，已成路一百二十三里。(丑) 支線，一，新黃線長一百八十二里，經過上塔市，平江，高橋，黃花市，已成四十一里，二，常西線，長四百七十八公里，經過常德，桃源，沅陵，古丈，保靖，里耶，已成四十四公里，三，瀏汝線，長五百〇五公里，經過瀏陽，醴陵，攸縣，茶陵，郵縣，桂東，汝城，已成一百五十七公里。

●草麻油代替車軸油

我國各路行車所用之煤油車軸油，迄今尚無生產，每年所需，均仰自舶來，實一莫大漏卮，惟車軸油能用草麻油代替，道清路於民國四年春曾用草麻子油代替，計用過九千公斤，十九年秋，二十年春，二十一年冬，亦均購用草麻子油，先後三次，共計二萬四千餘公斤，據稱，該油質地純淨，可減少熱軸之弊，且每二百五十公里比車軸油

可節省一公斤，而價值則每百公斤價銀二十五元左右，較車軸油約低四元，鐵部以此舉足以挽回利權，確有推行各路之必要，故特分令各路局會，研究試用，並調查各路沿線出產草麻子油之數量。

●中東路的日俄糾紛

中東路上的日俄糾紛，據長春與哈爾濱方面傳來的消息，謂因日本政府累次嗾使偽組織截斷中東路聯絡，蘇俄譏破日方有意挑釁，遂自四月八日起即開始報復，國際列車轉經烏蘇里鐵路聯絡，中東路貨車拒絕載運軍火及軍實。日軍月來積極輸大批軍用品往綏芬河滿洲里一帶之主要軍事地點，準備向蘇俄進攻，但事為蘇俄識破，於是糾紛日漸加厲。中東路西段之一帶板機四月十一日起均經拆去，並拆毀路軌若干丈。偽滿軍隊現駐鐵路事務所附近之廣場，準備出發應付事變，日援軍亦已由齊齊哈爾向西進發。同時廣瀨師團長並奉武藤司令官命令，於四月十日深夜秘密調動所部分遣各軍事要地駐守，偽滿路軍亦奉命調往各地，專機以武力驅逐蘇俄鐵道服務員，侵佔中東路，歸於滿鐵公司經營。在蘇俄為未雨綢繆計，亦於滿洲里附近

蘇俄境內，有軍隊行動之象。據此觀察，日俄在中東路上的糾紛，已似乎是引滿待發了。但這裏我們所要指出的，日本是確實是欲在此有利的形勢下攫取中東路，而同時在外交上更是向歐美國家表示她是反俄的急先鋒，希望予她以佔領滿蒙的同情與支持，但謂日本即決心進與蘇俄開戰，則亦未免早計，因為在外交上，還不是日本可以突擊蘇俄的時候。至於蘇俄現在亦不願立即採取軍事行為，東鐵利益，雖蘇俄所願保持，但至萬不得已時，蘇俄是甯舍東鐵而避免戰事，其運輸東鐵車輛大批入境，亦可以表見其消極心理。因為蘇俄自九一八以來，一貫的政策是忍耐的旁觀，在可能的容忍下，蘇俄是不願以國運賭之於戰爭的。將來未知如何了結也。

●吉會路完成

聞日本將吉敦路延長直達朝鮮邊境之會甯，此項工程，現已告竣，此後將成日本交通系統中最重要之部分，無論於軍事與商業上，皆佔極重要之地位，例如日俄有戰爭，日本可由高麗運兵直達北滿，較吉會路未成時，非特節省時間，且於軍事上較為安全，或認九一八事件爆發原因

之一部分，即為中國拒絕日本完成吉會路之所致。

●電力推動火車

莫斯科通訊云：蘇俄交通設計委員會技師華德勒最近發明用電汽馬達推動火車，平均每小時可行一百五十哩，該車駛行於單軌之上，上空架有電綫，據稱，該車之性質與美國架高鐵路相同，但較之略有進步，因速度較快，且不需許多之建築材料也，該項模形，業已經過試驗，結果成績極佳。

●蘇聯最新式火車

聞莫斯科去年末造成之「青色特快」為蘇聯最新式之火車，亦為全世界最豪華之火車，因其外觀為暗青色，故名，該車係來往於莫斯科與南高加索（蘇聯寶庫）之基夫里斯間，該車外觀堂皇，設備完善舒適，即三等車廂，亦

為四人一室，備有堅固之椅子，且有與頭二等同樣之絨帷，桌上有電燈，室內有電話，可隨時呼喚飯餐點心，此外更有一特長，即在該車最後部分，有一節娛樂車，車室內備有鋼琴無線電電影設備圖書室等，供長途（莫斯科與基夫里斯距離三千五百公里旅程為七十二小時）旅客之消遣。

●德國之飛車

聞柏林於五月十五日試行歐洲大陸最迅速之火車，為柏林與漢堡間之漢堡飛車，載乘客七十八人，內有中國工程師數人，自柏林至漢堡，途中僅費時二小時十八分，較尋常快車省時約一小時，而回程于三時二十分自漢堡啓程，五時三十六分即抵柏林，此車速行時，每小時達一百英里云。

道路月刊

第三十六卷第三號要目

兵工徵工築路與禦敵救國.....

陸丹林

公路建設之經費問題.....

倪寧譯

都市交通管理概要(六).....

舒伯炎

日本東京市瀝青乳劑撒佈路面之研究.....

袁汝誠

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

本版書籍

- 1. 路市叢書 四元二角
- 2. 市政全書 四元二角
- 3. 道路全書 三元二角
- 4. 道路通論 五角七分
- 5. 橋樑工程學 二元一角
- 6. 都市建設學 八角七分
- 7. 最新公園建築法 八角七分
- 8. 測設道路單曲線簡法 二角七分

代售朝鮮亡國慘史 每本洋四角二分

以上各書在本國內寄費另加

總發行所上海 勞神父路 道路月刊社 六〇八號

本社電話新號碼八二四二六號

新亞細亞月刊

——專門研究邊疆問題與東方民族問題之唯一鉅刊——

第三卷 第五期要目

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

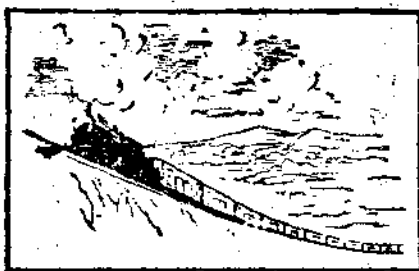
本社最近出版書

- 西北之實況與其開發……………戴季陶等著 一冊廿五開本 三五四頁 實價九角五分
- 青海風土記……………楊希堯著 一冊卅二開本 一〇四頁 實價三角
- 西康札記……………任乃強著 一冊卅二開本 一二二頁 (印刷中)
- 導淮之根本問題……………楊杜宇著 一冊卅二開本 一百頁 實價三角
- 中國邊疆之展望……………華企雲著 一冊廿五開本 約五百頁 (印刷中)
- 亞洲之再生……………華企雲譯 一冊廿五開本 約五百頁 (印刷中)
- 西藏之展望……………劉家駒著 一冊卅二開本 百餘頁 (印刷中)
- 西藏情歌百首……………劉家駒譯 一冊六四開本 百餘頁 (印刷中)

上海新亞細亞月刊社發行部

定價每月一元六角 全年十六元 郵費在內 郵費三分 印刷中

雜



俎

文錄

人境廬詩草箋注

敘例

錢蕙孫

梁飲冰氏之衡次清代學術也。於詩則曰。三百年中。疲茶特甚。而獨許末季金亞匏(和)黃公度(遵憲)康更生(有爲)元氣淋漓爲大家。昔嘗讀而疑焉。亞匏之詩、弔詭促數。更生之詩、黔黑臃腫。不足侔於古之作者。公度之詩、雖大氣磅礴。而厥體未純。去大家有間。疑梁氏之言。非天下之公言也。辛壬間。倭擾東北。再寇淞隅。余皮骨奔走。空山拾橡。俛仰傷懷。時讀古今人愛國詩歌以自壯。而黃先生人境廬

一集。雖經亂猶存行篋。則尤反復誦而有得焉。蓋先生之世、一危急存亡之世也。而先生之詩、一亡國之詩史也。同光之來。歷甲午庚子之變。朝市滄桑。邊關烽火。凡可歌、可泣、可痛哭、可流涕、可長太息者。舉以內之詩。於是先生之詩。陽開陰闔。鬼出電入。若天龍人鬼。千靈萬怪。挾風雨水火雷霆而下上。蓋真能牢籠百變。拓詩界疆宇而廣之。梁氏之言。爲不我欺也。其憂生念亂。人國興亡成敗盛衰之感。蕩魂撼魄。抑亦變風變雅之遺也。嗚呼。先生之世何世乎。外侮之馮陵、與今日同。國是之凌夷、與今日同。先生之詩。不徒當日之詩史。亦今日之左鑑也。以詩論、固一代之雄。不以詩論、其光氣固已摩盪於兩間矣。而其所以能致此者。則別有在。先生自序其詩。其詩境。一曰、復古人比興之體。一曰、以單行之神。運排偶之體。一曰、取離騷樂府之神理。而不襲其貌。一曰。用古人伸縮離合之法以入詩。其取材。自羣經三史。逮於周秦諸子之書。許鄭諸家之注。凡事名品名切於今者。皆采取而假借之。其述事。舉今日之官書會典方言俗諺。以及古人未有之物、未闢之境。耳目所歷。皆筆而書

之。今考其集而可信也。裁新意。納古規。不摹古而不謬於古。莊子云。風之積也不厚。則其負大翼也無力。若先生之詩。所謂積厚者非耶。彼齷齪焉媚唐諂宋。持主奴之見論先生詩。固不足以知先生。而徒揭革新之幟。託先生以爲重者。更何足以知先生哉。吾懼夫世之惑於一二人厚誣先生之說。而失先生之真也。乃爲斯注。奇詞奧旨。固已略宣其蘊矣。尤願讀先生詩者。不徒沾沾於雕肝剔髓之末。慨殷鑒不遠。在夏后之世。而氣爲之作。血爲之沸。髮爲之植也。儻亦救亡之一助歟。噫。民國二十一年九月。錢萼孫敘於虞山之夢茗齋。

例言

(一)人境廬詩草。凡十一卷。茲箋悉依原編卷次。絕無移動。其自序一篇。集中不載。今於學衡雜誌中錄出。以冠卷首。

(二)茲集向無注本。有之惟古直注黃公度先生詩箋三卷。然乖謬至夥。其所選注。不及原集四分之一。名篇巨製。遺漏尙多。且自來注家。均統注全集。未聞有選注一部分行世者(文選中各賦所采諸家注不足藉口)。其病一也。即

其所選各篇論。如東溝行。如人境廬雜詩之一、二、六各首。如不忍池晚遊詩之一、三、四、七、十一各首。如海行雜感之六、七、九、十三各首。如己亥雜詩之三、四、六、八、九、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十一、二十二、二十四、二十六、二十八、二十九、三十一、三十一、三十八、三十九、四十一(原集八十九首古注本載四十四首此次序依古注本)各首。皆有詩無注。其病二也。即其已注者論。其間疏密詳略。絕不一致。挂一漏萬迨不可勝指。其病三也。其所徵引。亦多錯誤。如古詩采葵持作羹、誤爲烹葵。李陵詩執手野踟躕、誤爲蘇武。韓愈詩綠淨不可睡、誤爲杜甫等。其病四也。有與原詩絕無牽涉。而強爲比附者。如萬碧含露睡句下注綠淨不可睡。殘春悵綠陰句下注狂風落盡深紅色、綠葉成陰子滿枝。未免與原詩大相逕庭。其病五也。又有強作解事、妄加武斷者。如臥瓜、吾仗。本鑿儀衛中之儀仗。載在清會典及清朝文獻通考。班班可考、而古氏竟妄斷吾仗爲五仗之譌。其病六也。注中所引中法中日諸役戰事。皆采自清神類鈔。不特簡陋可笑。且病無根。其病七也。以外尙有瑕疵

。不逾枚舉。古氏於黃氏爲鄉後學。而其注疏陋至此。實不足爲黃氏功臣。茲編力求詳實。其不知者、則付闕如。古注之不誤者、均采之。古氏按語。則加古直曰以清眉目。

(三)馮孟亭氏之注玉谿生詩。謂徵典爲注、達意爲箋。聊從俗見云云。茲編體例。略同馮氏。而除時事之必需箋釋者外。其餘則不敢妄參未見。蓋注者主觀之見。固未必悉符作者之心。見仁見智。是在善讀。牽強附會。反失之也。

(四)黃氏自序其詩、謂自羣經三史逮於周秦諸子之書。凡事名品名。切於今者。皆采取而假借之。故其詩與衍精贖。幾可謂無一字無來歷。今悉爲拈出。從知先生雜感詩所謂我手寫我口者。實不過少年興到之語(雜感詩編次略後於二十初度詩。蓋先生二十一二歲時所作也。)而非一生宗旨所在。時流之說。隔轉搔癢。可以不攻而自破矣。

(五)陳叔伊石遺室詩話。謂公度詩多紀時事。惜自注不詳。閱者未能盡悉云云。近代史籍。尙無完書。清史稿既在禁書之列。自未便徵引。茲所據者。除清史列傳(卽國史

列傳)外。凡私家著述之詳實可信者。均所採擇。知人論世。或有當焉。

(六)人境廬詩。著眼大處。開徑自行。而疏於持律。選韻尤寬。古詩每有上去聲通押者。律詩亦多通韻。此本唐人通例。不足爲異。且沈約詩韻。其地位在今日已呈動搖。黃詩之不拘韻律。更不足爲病。注中不再絮絮。免遺通人之誦。

(七)年譜乃箋釋之根幹。本不可缺。但梁任公所撰先生墓志銘。僅載卒年。而享年若干未及(鄭振鐸中國文學年表載黃氏卒年五十八古直所撰小傳稱享年五十九兩說不相符)。全集雖編年。而並不分注年月。作譜頗難著手。黃氏一生事跡。除詩集中略可鉤稽外。他項材料不多。而余與先生鄉人。遠隔關山。素不通緝。更無從徵信。與其草率從事。乖誤事實。當暫付缺如。以待他日。

(八)學衡雜誌黃公度人境廬詩草自序後編者按語。稱其文孫延凱。藏有先生手定稿。有時賢朱墨迨滿云云。其目次未知與通行本有無出入。而時賢評騭。必有可觀。其家倘能錄示。補入注中。合成完璧。則尤幸矣。

爲收復喜峯建昌營與灤東二縣致

國民通電

馮相伯
章太炎

國民公鑑、喜峯建昌營與灤東二縣、一時收復。祇餘古北一口、不日當可肅清。斯固將士用力、亦因敵有內憂。雖然、謀國之道、如此而止乎。熱河未復、榆關未收、則北平等於甌脫。所謂物寄瓶中者爾。敵人牧馬、時去時來、固無休息之期也。夫都金陵者之不可棄北部、猶都長安者之不可棄東南也。自吾民視之、則凡漢族孳生之地、皆不可棄而遺一也。幸告當局諸公、勿幸小勝而忘大虞、勿狃近憂而忽遠慮。北門鎖鑰、不得熱河則不固。河朔形勢、不得遼西則不完。共管之名既難忍受、防邊之策又乏良謀。欲專恃長城、則無秦皇之力。欲偷爲和議、并無秦檜之才。然則非選將厲兵、更圖進展、而削去至無聊賴之抵抗之名、復何道哉。所幸士氣尙振、餘勇未衰。兩道出師、已有其會。東三省雖難以武力恢復、而此二處必當奮死以爭之。若不能、則失地之恥、固不可除。當局誤國之罪、亦不可贖。在敵在前、願急有以儆省之矣。

詩錄

六十感述

迂叟

往迂年五十。作詩聊自述。出處知昨非。無聞長愧慄。忽忽又十年。苟全到六秩。顧此十年來。世變更難詰。國身兩多故。未語先嗚咽。記從左海歸。避兵出倉卒。倦飛乍知返。墊伏輒思出。垂老客西湖。長吟容抱膝。一朝顧客言。夜夢齒盡脫。卒爾驚客對。不及捫其舌。骨肉兆分離。心憂語非吉。果然數載間。昊天送降罰。予季旣不祿。遺孤亦夭折。有女已于歸。不幸中道歿。病中哭伯氏。肝腸痛欲絕。平生手足親。未能一面訣。遠游果何事。悔與家園別。往歲余客西湖一夕夢齒盡脫晨語施詠西施卒對曰骨肉分離豈述古占夢家言也心惡之不數年季弟幼荃長兄伯荃及大女素貞姪尙英均相繼下世是時亂方滋。兵氣掩日月。何處有樂土。浸淫及吳越。連鷄江表棲。狡兔長城窟。朔方忽土崩。勢成強弩末。師行如破竹。異軍起南粵。轉戰萬里來。六合幾混一。豈知覺復開。同室悲喋血。靡歲無戰爭。郊原遍暴骨。遂滋潢池憂。妖火噬難滅。龍虎屢合圍。狼豕仍奔突。成就相研哀。往事我何說。內憂方未已。外侮復猝發。夜半鼓

聲起。棄甲去何疾。鸚鵡早來巢。鷓鴣終毀室。坐教關以東。伊川見披髮。不揮壯士戈。但遣使者節。口舌責折衝。安能返舊物。列強倡弭兵。相對嗟無術。眼看東北民。水火益深熱。天險委之去。重關驚又失。舊京疊卵危。長驅勢莫遏。誰歟秉國鈞。鑄此六州鐵。我生似天寶。亂離遭胡羯。杜陵昔憂國。迂亦憤所切。獨慚老無用。寂寞甘守拙。旅食寄江南。依人猶橐筆。干戈送白頭。百年幾豪傑。陸沉將爲奴。旦夕但偷活。遙念季與昆。長臥山中穴。滄桑了不知。魂魄自安逸。故人惠詩書。爲我張生日。時危敢言壽。慚虛樽酒設。詩成述百憂。嗟余豈老悖。

壽迂叟六十

貞晦

浩蕩金陵城。隔城居二客。七日一相遇。此日肯虛擲。有時放言論。回顧天地窄。卽坐亦無語。靜對忘心迹。客居倏已久。三見春水碧。我但勸君酒。沾唇強一滴。君常和我詩。積稿各成冊。漏舟知可危。安得更努力。君長我七齡。歲星周甲曆。我髯行盡皓。雙頰無君赤。泉比豈云尊。貂錦由之至。異哉孫徵君。獨無祿位意。著書已等身。與學不欺世。我情昔左右。泊然爲身計。要有

羞惡心。是非衷諸義。世變幾滄桑。成就劇兒戲。辯辭俱靡仕。謙訥悉僞僞。君亦壇席人。風格耐回思。學校今如林。羣經那足據。禮運拾一言。沛乎塞天地。

昔賢有明訓。舉古乃入官。甯無陸沈憂。難與盲瞽論。君昔舉孝廉。古今洞在觀。會值政體更。奉檄爲親獻。連宰閩中邑。父老攀歸鞍。驚人聞創說。九州定一尊。量度豈不審。退藏求所安。昊天降大任。年少誇瓊瑤。黃金與碧血。起伏成波瀾。太息欲何言。冷眼長相看。

我詩工力淺。聊覆寫性情。時有滌昂語。君使我之平。君詩世其學。洗鍊以求精。石遺重采錄。近代知姓名。此道已難言。創作看後生。將非詞與曲。而又非歌行。韻律斥不屑。奚執詩與爭。前輩雖拙樸。謠諺願可聽。吐辭蓋有序。吟者協其聲。彼曹且嘗試。新體何時成。

少有學道志。老各爲貧役。富貴故在天。未可因人熱。轉三十年。家室多離別。豈無友生樂。肝膽幾豪傑。人或凌高霄。或亦困涸轍。了不關才器。心知難口說。我飲君膏酒。君歌我擊節。現前花偶開。過去酒竟滅。從渠嘲落後。自有安心訣。百歲守經筵。斯道懸日月。

吉日君生日。四月正清和。及茲春方半。暫別歸黎阿。定知借老人。迎門款如何。子婦將雜孫。捧樽出金波。奔走祝翁姥。齊壽同山河。起居親舊集。誰某工吟哦。君莫戀故鄉。百二峯嵯峨。待君再來日。拾衣換輕羅。我請爲君壽。更復爲君歌。飲君喬松下。江南新柳多。

擬下馬飲君酒贈前方大刀隊 錢國成

下馬飲君酒。問君何所之？君言邊警急。慷慨效驅馳。十五學刀法。欲將以有爲。辭家破倭寇。南八是男兒。轉戰三千里。隻手百萬師。寒光耀日月。浩氣逼蛟螭。殺賊恨未盡。瞋目奮虎髯。願餐胡虜肉。不願開歸期。白山雪竊鶴。黑水聲淅淅。壯士怕頭白。成名正此時！

讀諸葛亮傳

春生

伊呂佐湯武。桀紂實自亡。孔明佐蜀主。吳魏皆剛強。得主雖云無寸土。獨能鼎立如探囊。隆中一對如指掌。漢室重興應如響。永安復感託孤情。不惜出師入泉壤。死諸葛走生仲達。世間異事甯有兩。萬古雲霄一羽毛。我與少陵同企仰。

瀋變記事詩(三)

王蔭南

鳳皇謠

鳳皇所生處。乃在崑崙之東大海西。口不食凡蟲蟻。翅不接塵與泥。騰身沆瀣飲仙露。常棲萬古青桐枝。偶然決起上霄漢。九天雲霧風淒淒。飛聲動朔漠。投影落江河。巍巍羽族王。萬類敢譏訶。珊瑚百尺交枝柯。芝蘭玉樹植周阿。金城銀屋王所窠。青天歷落雲巍峨。朝發燕雲。夕宿遼海。風起波興。雲容霏采。八千春秋。翱翔無改。天崩地坼老風死。東海巨鯨血汗齒。葬野二妃虞舜愁。臥薪羣稚夫羞恥。羣鳥乃啁啾。萬翼奉雛鳳。帝啓傳大禹。周召佐成康。今年誅韓彭。明年反英布。慷慨大風歌。零落十城賦。鳳皇自爲百鳥君。百鳥非鳳孰能臣。忽摧西帝封函谷。便競南風塞孟津。鳳皇飛。萬鳥隨。鳳皇止。萬鳥倚。擇妻得鸞鸞。選將置鷹鷂。鸞鸞雍容鷗鷺閒。鸞鷺之飾鵝鷓冠。翡翠和鳴孔雀護。交飛百雀眠雙鸞。祥雲置野紛翩翩。八方日永天長安。遙起北海鯨。揚鬣與天爭。百鳥各銜羽。追追不得寧。朝陽一鳴終復平。重遇無事烟塵情。

九天鵬鷲揚威武。百里鶯花作頌聲。朝天走見西王母。
東皇萬箭恣所取。歸來一賦帝城秋。今此下民敢予侮。西
風一夕吹洪濤。巨鯨奮臂三山搖。夜驅鯨鮪向阿開。喧呼
醜類指高巢。巢覆卵傾子母絕。銅蛇荆棘橫生郊。空房兩
急藏鶴雀。叢祠日黑鳴鴟鼻。阿房樓閣成焦土。未央宮殿
懸枯樹。吞聲杜老曲江行。傷心鮑照蕪城賦。畫梁燕子已
無家。城南死骨爭烏鴉。凡鳥漂泊今若此。矧若岐山之君
孤竹之子。離家萬里隔生死。嗟哉此鳳凰。哀鳴顧影魂遙
傷。瑤華零落百鳥散。有翅不得身南翔。閩山之寶瓊琅玕。
欲飛不飛愁天塞。橫空貫網驚魂急。匝地干戈行路難。
我歌鳳凰臨。慢與鳳皇歎。古來萬族雄。覆滅何足算。白
龍困魚腹。西狩獲病麟。芒山老姬深夜哭。血腥蛇子悲咸
秦。逐鹿中原久未已。烏騅不逝增悲辛。卽令坤輿中。交
亘五十國。何國非代興。何人非逆德。英夷五印度。俄取
蒙古疆。南交久分割。三韓長摧亡。堂堂華夏土。鐵騎交
縱橫。睡獅久不醒。固宜飽虎狼。鳳皇零落長已矣。哀鴻
滿眼江之汜。天長日暮不得歸。却啄寒沙立秋水。

五百大刀隊歌

王 越

津浦鐵路月刊 第三卷 第四期 雜俎

榆中已陷。熱河復失。長城天險。遂爲敵有。三月中
旬。我軍朱哲元部大刀隊五百。襲之於喜峯口。斬首
千級。大刀隊亦全殉。神勇悲壯。冠絕人寰。是不可
以不詠。

黑雲慘淡天欲死。胡騎啾啾亂遼水。白山空弔漢兒魂。塞
垣又見烟塵起。元戎瀟灑舊知名。粉黛檀槽最惹情。晉陽
已陷長陵覆。猶聽梨園第幾聲。偏師一旅倉皇出。第一雄
關散何卒。惟教白骨照臨榆。野哭千家長荆棘。頑洞風塵
河洛昏。東來封豕作西奔。藏頭膝間偷活計。莽莽中原豈
有人。一朝健兒西北起。手扶肝腸把相示。聞道成樓烽燧
高。不辭重繭馳千里。喜峯口上陣雲屯。胡騎嘶嘶暮更聞。
雪暗關山地旗動。淒涼秦月印邊城。雲寒慘慄夜蕭瑟。
宇宙冰堅健兒熱。袒臂還操超距能。霜稜自掛髯如戟。北
走衝枚弦脫箭。五百霜鋒閃如電。飲馬窟邊掠影過。千古
英靈爲呵殿。高雉孳孳呼殺敵。入蔡天軍飛霹靂。奪關劈
垣敵靡折。左右揮戈豈虛擊。千萬強仇酣夢失。霍霍白楊
入胸臆。亦知困獸猶鬪爭。綿綿延延多狼羣。強梁翻噬牙
信信。從目跳跟紛撲人。肉雨騰騰飛血腥。死骸撐拒首縱

橫。疎星暗月風泠泠。凍壑冰泉碧血凝。五百健兒同夕死。
。田橫島士甯逾此。以弱鋤強手搏兇。以頭還頭齒還齒。
萬仞堅城破復完。從此餘凶却百里。吁嗟呼。大海鯨波耀
天赤。黑水白山遽易色。島夷犬羊紛雜沓。萬里腥羶少人
跡。乳臭胡雛僞偏王。幾多管敢入胡鄉。將軍首鼠保蓋藏
。大壑鱗舟思久長。不和不戰誰守疆。祇見三邊敵騎狂。
黑氣憑陵入堂奧。中朝大官捐之屬。珠崖盡棄資蝦族。紙
糠及米嗟何及。大好神州欲沈陸。國人盡作新亭哭。昔者
東方起波斯。執筆欲掛希臘兒。朦朧遍擾地中海。電掣雄
驅百萬師。聶爾希臘竟何有。錯落山川幾分割。差同曹鄴
典封疆。時復修嫌開鄒魯。彌天強寇飄風至。獵獵戎旌暗
天際。雅(雅典)斯(斯巴達)舉族卜安危。鵠原急難求兄弟
。李阿尼達 Leonidas 百王豪。能騎健馬馬蕭蕭。鬚眉顧
盼手弓韜。登壇叱咤風雲高。死士三百惟俊髦。平生養勇
不膚撓。酒酣起舞歌同袍。浩然赴敵森戈矛。背倚危峯前
大海。仄徑盤旋井陘隘。登險作禦三尺在。蕩蕩乾坤供一
噫。猛敵之來驚春雷。漫漫九天籠雲霧。犴鼉馳驟洪濤開
。萬壑懸崖山木摧。壯士接戰震九垓。十戰十決無層崖。

折賊戮醜千千堆。川谷流丹血濺洄。鼙鼓聲死靈風回。山
猿淒吟月徘徊。海天漠漠魚龍哀。噫噓乎嗟哉。彈丸小邦
育此英。甯榔頭顛却強隣。龍盾載尸還其親。雄風千載流
八垠。西人東人山鐘應。今見大刀耀長城。以一敵百刀飛
騰。狂風吹雪刀將迎。鎮槍威嚴刀縱橫。刺胸瀆血刀殷殷
。大刀之鋒決巨鯨。大刀之精威鬼神。大刀一出猛敵奔。
大再刀出日月明。崑崙山高風浩浩。大刀永與西方壯士並
作千秋鳴。

歲在癸酉任之出塞犒師還經故都

留紙索句別才十日忽聞承德不

守爲題三律以誌哀慟 爾叟

相看老淚欲縱橫。二十年來夢屢驚。戍卒那知興廢恨。故
人微動別離情。焦頭莫補回天術。弔古如聞泣血聲。似此
河山輕委棄。拊膺搔首意難平。
國到將亡百事哀。憤從沙上築樓臺。誰令朽木支危屋。早
識庸醫種禍胎。祇恐人心今已去。料應天意久難回。老瞞
命斷鯨彭鮪。降格猶無亂世才。

恥說秦關百二重。灤陽冰解水溶溶。幾家燕雀棲華屋。前日龍巖變土龍。大浸稽天無可避。橫風吹海倘相逢。景愁夢裏癡兒女。猶寄征衣密密縫。

述哀

陶穆

倒海傾河罔極哀。椿萱薦謝訝霜摧。百年永抱終天恨。一柱難支大廈隕。堂構基承先業墜。鼓鼙聲壓故都來。銅駝風木成遺恨。眼底興亡首重回。

癸酉仲春卽事有感（二十首）雲史

霸業銷沈事可傷。木蘭烽火逼漁陽。貔貅十萬空揮淚。不及虞兮別項王。

漢王厚我賦良弓。自以功高謝廟通。太息公孫墓穴後。至今東海有蓬宮。

蠻夷大長抱孫娛。自帝要荒帶礪餘。四十九年今北面。西京應不負佗書。

由來英氣誤聰明。天策軍聲舉國驚。爲愛中原如錦繡。長安自古勝邊城。

流民野哭無家別。戰士冰埋馬革屍。烏鵲南飛千萬樹。不

須公子歎無枝。

信陵禮士有賢名。談笑曾教海內傾。都道報恩無國士。近來坐客少侯嬴。

天時地利在東隅。太息虬髯此古墟。不向中原爭勝負。至今雲氣滿扶餘。

溫泉猶繞古行宮。山上樓臺夜夜風。到此胡兒齊下馬。遙窺正殿拜乾隆。

中原自古多邊患。上將徒興廟牧思。東望長城盡頭處。春星無限似殘棋。

北平沒羽寇驚逃。斬得樓蘭血寶刀。便欲遼西遮虜騎。醫巫春雪比天高。

回紇甯爲唐室謀。契丹終使季龍羞。袖中何物連城價。要換燕雲十六州。

細柳營前細柳高。將軍今是霍嫖姚。閨中少婦傷亡國。爭典春衣買大刀。

墮淚銅仙辭魏宮。陸梁萬軌徙南東。迷邦懷寶知何所。不惜山河惜大弓。

滅楚亡秦氣莽然。漢威何在白登年。安邊不預安劉策。我

欲無言問史遷。

哀江南賦最傷神。國破山河值暮春。南部烟花無氣力。至今風物似梁陳。

安用將軍破敵爲。似聞決策弭兵奇。而今倘有秦丞相。半壁江山是可兒。

百戰逢春故國思。鶯花萬里斷腸時。高堂愛妾都無恙。胡不歸來陳伯之。

江頭烟草暗樓臺。遠送王孫去國哀。縹馬關風三萬里。此間離樂盡歸來。

軍中柳色接長城。關內鶯啼芳草生。十萬東師齊下淚。念家山破近清明。

太炎近作

日昨偶過太炎寓樓、讀其近作一首、題爲「聞得賊謀、」蓋爲張敬堯事而發也。

詩曰、金丸一夜起交民。射殺湘東舊領軍。借問長陵雙石馬。可知傳法有沙門。

(仲平)

彎弓指日與偕亡。被上風塵鬢上霜。醉過天涯皆逆旅。幾時酒醒馬賓王。

浦鎮見柳絮

幻君

柳絮紛飛枕不支。困人天氣况傷離。江南幾度見春去。未減情懷總未知。

舊京書感

季開

跌蕩天門做故宮。靈臺靈囿與民同。遊人別有傷心處。荆棘銅駝臥晚風。

古剎南城說憫忠。花時曾記策青驄。昔年遊侶今何往。愁憶名花一捻紅。

交通史出版廣告

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

甲、交通史郵政編價目

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

乙、交通史航空編價目

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

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

南京陸家灣鐵道部內

發行者 交通部
鐵道部交通史編纂委員會

上海民智書局及各分局

上海交通大學及北平管理學院唐山土木工程學院

鐵道部直轄各路局

交通部直轄各電政管理局郵政總局及各郵務管理局

代售處

「自然科學」季刊

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

編輯處 國立中山大學理工學院
發行處 國立中山大學出版部

鐵路協會月刊編輯委員會啓事

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

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

創刊於民國十八年

褚民誼博士主編 醫藥評論

(內容一般) 本刊為國

內外七十餘位新醫藥界博

碩名彥褚民誼汪金張余雲

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

專著譯述常識等門其中言論不分新舊醫藥無不抉微攝妙加以新穎精確之記載予以公正嚴明之月且關於我國舊

有醫藥尤多科學之糾正提倡文字淺顯不落陳套凡我人手一編不啻聘一衛生顧問也(歡迎試閱)函索附郵五

分即寄(定價低廉)全年二十四冊祇收大洋一元國外因郵費甚重每年兩元五角來信請掛號并用郵局匯票如

寄郵票概作九折以一分四分為限(定報地址)上海亞爾培路四百〇八號本社發行所

津浦鐵路月刊 **廣告索引** 第三卷第四期

INDEX OF ADVERTISERS

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

津浦路局鐵路月刊徵稿簡章

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

目價告廣				目價報定			期四第卷三第	
優等 (封面內頁底面外頁目錄前頁)	全頁而一期三十元	三期八十元	六期二百四十元	報價係大洋計算郵票實足代用	郵費 每册 本埠 乙分 外埠 二分半	每册另售 半年六册 全年十二册	出版日期 中華民國二十二年四月三十日	編輯兼 發行會 津浦鐵路 總務處 編查課
	半頁而一期十八元	三期四十八元	六期六十四元					
	四分之一頁而一期十元	三期二十七元	六期四十八元					
	普通 (正文前後插頁)	全頁而一期二十元	三期五十四元					
半頁而一期十二元	三期三十二元	六期五十六元						
四分之一頁而一期七元	三期二十元	六期三十三元						
	三期二十二元	六期三十三元						
								全年十二期 一百七十元
								全年十二期 一百二十元

天津交通銀行

□總管理處

地址—上海

黃浦灘十四號

□津區發行總庫

地址—天津

法租界四號路

地 址

四號路

法租界

□經辦銀行一切業務無不格外公道

□代理交通事業公款收付非常便利

□全國重要地點均設立各分支行處

□經理公共機關債票還本付息事宜

□津區儲蓄部

地址—

法租界四號路

□北馬路辦事處

□小白樓兌換所

南 洋 行 謹 識