

黃逸峯著

鐵路職業指導

商務印書館發行

江苏工业学院图书馆

藏書章

黃逸峯著

職業指導

商務印書館發行

中華民國三十五年六月

何序

解決擇業就業的問題，一種主要的根據，即是對於職業的知識。一箇青年必先明瞭一種職業的內容，需要，待遇，環境等，然後方能決定這職業是否適合個性。如果適合，應該如何準備需要，如何謀求機會。所以準確可靠的職業知識，是有重要價值的。各種職業性質不同，所以必需分別研究。

鐵路是一種重要交通事業，所需要的人才很多，亦是青年的一大出路。在從前鐵路用人不合理時，青年沒有公開的機會進入這種職業，所以對於這職業的知識，亦沒有什麼需要。但現今鐵路用人日漸公開，並且多採用合理的選取方法，所以青年對於這種職業，有明瞭的必要。

黃逸峯先生在鐵路上服務多年，對於鐵路職業的內容非常熟悉。今爲供給青年參考資料，特編鐵路職業指導一書。除敘述鐵路工作性質外，並說明需要的資格，及就業的準備等，對於有志鐵路事業者，頗有價值。如果進入鐵路職業的人，都事先有相當的知識，對於就職後的工作效率，亦可間接增加，所以對於鐵路的人事管理亦有助益。因爲這種著述對於職業指導及人事管理都有供獻，所以願草數語爲序。

二十五，二，二十四。

何清儒 上海職業指導所

蕭序

黃逸峯君研究鐵路管理學有年，對於鐵路人事方面，尤具有心得。此次以所編著鐵路職業指導一書，見示，內容豐富，議論得體，此不特爲青年投考鐵路之良好指南針，且可供有志認識鐵路研究鐵路者之參考。尤其是對於鐵路用人行政制度，多所論列，均能中肯；而極力提倡考試制度，尤爲鄙人所心折。蓋惟有實行考試制度，始能甄拔真正純潔之人才；鐵路既有真正純潔之人才；始足與言業務改革也。黃君於付梓前，索序於余，余以其言論精闢，裨益鐵路，固不僅具有指導青年投考鐵路之作用而已也，故樂爲之序。

蕭衛國於京滬滬杭甬鐵路管理局。

潘序

鐵路爲專門職業，從事其間者，門類極多，各有專職，非可敷衍塞責，等閒視之也。顧最近現象，求事者有不得其門之苦，求才者有人才難得之歎。老友黃君伯樵，長京滬滬杭甬兩路管理局有年，嘗有此感想，時爲余道及。張公權先生出長鐵道部，某日相遇之頃，亦作才難之歎。人才之不易得如此，而求業者之夥頤，失業者之擁擠又如彼，調劑盈虛，居中指示，我人負職業指導之責者，似未可諉其任也。友人黃逸峯君，服務兩路管理局，研究鐵路管理學有年，於鐵路人事管理，尤有極濃厚之興趣，茲本其實地之經驗，研究之心得，撰鐵路職業指導一書，於青年投考鐵路之門徑，與應具之條件，應有之準備，既言

之綦詳，而於服務之要素，應付之方針，亦復加以指示。在此厲行考試制度甄拔真才之時代，此書之刊，其爲切要，不言可喻。黃君伯樵與余共事多年，其用行政，一本人才主義，竭力主張考試制度，排除情面，絕對公開，故初長上海市公用局，繼長兩路管理局，均能人才薈萃，弊絕風清，其得力於考試制度與注意指導工夫者最多，此爲極良好極信實之證明，則此書之問世，豈僅求業青年受其賜，卽從事鐵路事業者，亦深得其助也。黃君之用心，尤可景仰，因與同事何清儒博士爲之校訂，並誌數語，以紹介於邦人君子。

中華民國二十五年二月二十五日

潘文安序於上海職業指導所

前言

全國鐵路已轉變到一個新的時期，不是表面的膚淺的改革，而是內層的澈底的建設，他們要從人事入手吸取大批新的份子入路，充實積極建設的人才。因為這樣，就發生了兩方面的問題：

在鐵路方面是需要人才，可是（一）需要些什麼人才？（二）用什麼方法去選擇？（三）在入路以前那些人需要什麼資格與才能？（四）將來給他們以何種待遇？

相反的，在社會方面，正有無數願意供給勞力以謀生活與找尋服務鐵路機會的青年，可是他們不知道（一）鐵路的情形是怎樣？（二）怎樣的資格

才能入路(三)入路以後做些什麼工作待遇如何(四)入路前應有些什麼準備(五)進路後應注意些什麼?

我感覺到人才的需要與供給兩方面，要有一種比較系統的介紹，所以促成我寫成這本小冊子的動機，我希望這本小冊子，能使那些希望入路服務的青年，以最經濟之時間，獲得對於鐵路一般的概念；以及那些需要稍微認識鐵路的人，也不無相當的裨益。同時也能夠顯示鐵路方面所需要的究竟是那種人才？

爲了提倡考試制度，所以順便談到一些關於鐵路用人行政制度的問題，這不過是表示個人的一種芻蕘之見，當然淺薄之至，惟查歷來各書討論此種問題者甚少，我希望能藉此而引起一般鐵路界同仁的注意，以後對於

此種問題，多加討論，這祇是個人一種拋磚引玉的手段而已。

這本小冊子內容非常簡略，謬誤之處，在所不免，尙望鐵路界同仁不吝氣的予以指教，這是個人非常歡迎的。

一九三六，二，一。

黃逸峯誌於上海寓所。

目錄

何序

蕭序

潘序

前言

全國鐵路概況

..... 一

鐵路組織概述

..... 三

論各路過去用人行政制度

..... 二〇

現時各路最需要之人才及其待遇和前途

..... 三五

歷屆試題一束·····	五四
各路招考章程一束·····	六八
車務常識問答·····	九二
一個服務鐵路滿年的青年之自述·····	一五一
膠濟鐵路職工訓練所簡章·····	一六九

鐵路職業指導

全國鐵路概況

要在這小小的冊子裏，敘述全國鐵路的概況，儘管我國的路線很短，也覺得是一件困難的事；現在爲了讀者便於研究起見，把全國鐵路的種種，列成簡明的表格，以求一目瞭然，如果要希望充分明瞭牠的實際詳情，那祇好請諸位去研究鐵路史了。

關於這個表裏的材料，大部分採自鐵道部所編鐵道年鑑，其不足之部份則參考趙傳雲氏所編鐵道管理學，本國交通地圖及個人調查所得，當然

各項統計，有些是不十分正確的，不過大部分總還所差甚微，這是要望讀者注意的。

鐵路組織概況

我國鐵路，大部份是國有的，其內部之組織，大同小異，牠的主要任務可概括分爲下列各類：

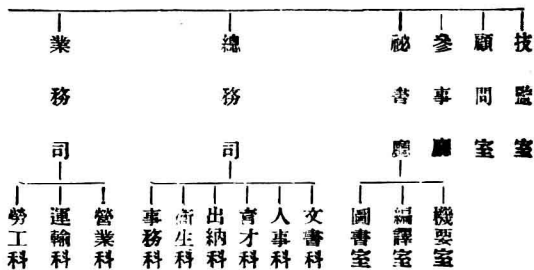
- (一) 工務——關於路線及建築物之設備與修養。
- (二) 機務——關於機車及車輛之設備與修養。
- (三) 車務——關於客貨運輸車輛調撥及其他營業事項。
- (四) 材料——關於路用材料之購置及保管。
- (五) 警務——關於路產之保護及沿線秩序之維持。
- (六) 會計——關於全路財政之計算，稽核及保管。

(七)總務——關於人事文書事務及不屬於其他各方面之工作。

鐵路組織，原有兩種制度：一種是分處制 (Departmental System)，

一種是分段制 (Divisional System)，分處制是在一個管理局內，視工作之性質，設若干專處管理各項工作，各處又視工作的繁簡，分設段長受各該管處長之指揮，處理各段有關事宜，分段制是在局長之下，於各段分設各段總管，統轄各該段之車機工各項工作，此兩種制度各有短長，前者適宜於路線較短之鐵路，後者則適宜於路線過長之鐵路，無論制度若何，要在運用之得宜，始有良好成績，我國鐵路則多採用分處制。茲將我國主要各路之組織列表於後：

鐵路組織概況



行政院

部長

政務

常務

次長

工務司

設計科

機械科

工料科

財務司

統計科

調查科

債務科

理財科

會計長辦公室

第四科

第三科

第二科

第一科

聯運處

清算股

事務股

職工教育諮詢委員會

購料委員會

業務改進委員會

二 各路局

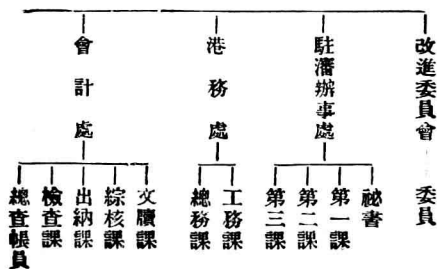
各路局之職員，可分爲局內與局外兩種：

一、局內組織 路局設局長一人，副局長一人或二人，爲全路之最高行政首領，主持全路一切事宜，正副局長之下，分設總務，機務，車務，工務，會計各處，每一處設處長一人，副處長一至二人，下設各課，課下設股。

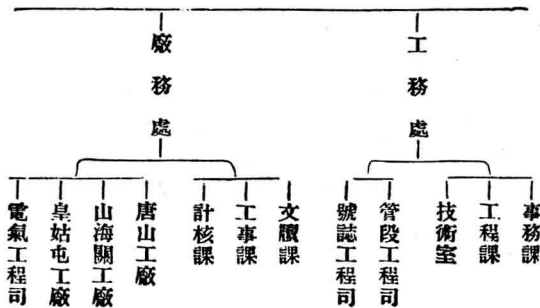
二、沿線組織 每路分爲若干段，各處在每一段均設各種適當之職員，屬於機務處者有機務段長，工務員及監工，屬於工務處者有工務段長，工程師，工務員及監工，屬於車務處者有車務段長，下設各站正副站長及事務員司事，隨車者有車長，查票員及押貨員司等，警務署有警務分段長，稽查警長等。

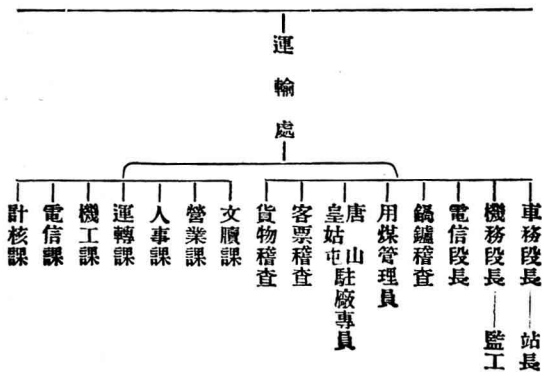
茲將北寧京滬滬杭甬平綏鐵路之組織列表如次：

甲、北寧鐵路組織系統表



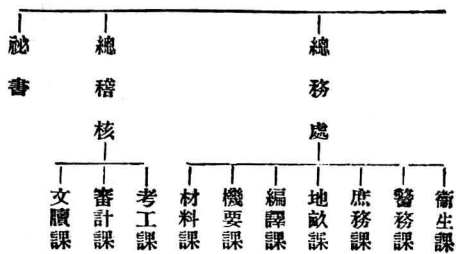
鐵路組織概況

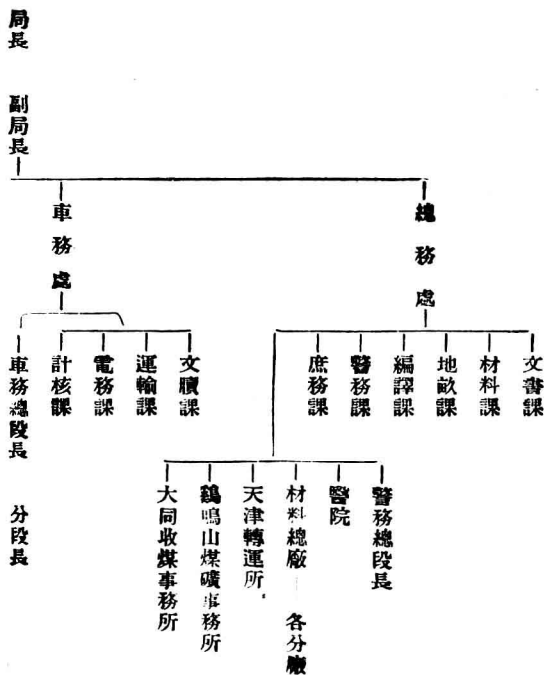




鐵路組織概況

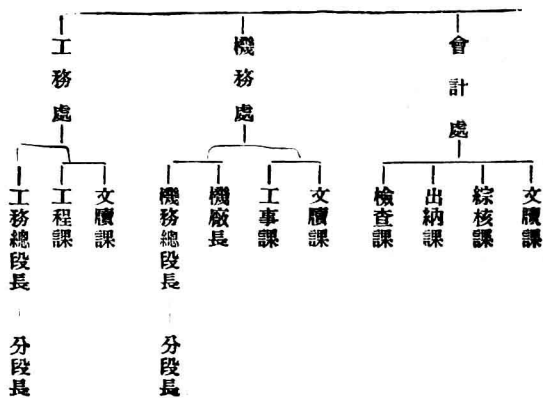
乙、平綏路組織系統表





分段長

鐵路組織概況

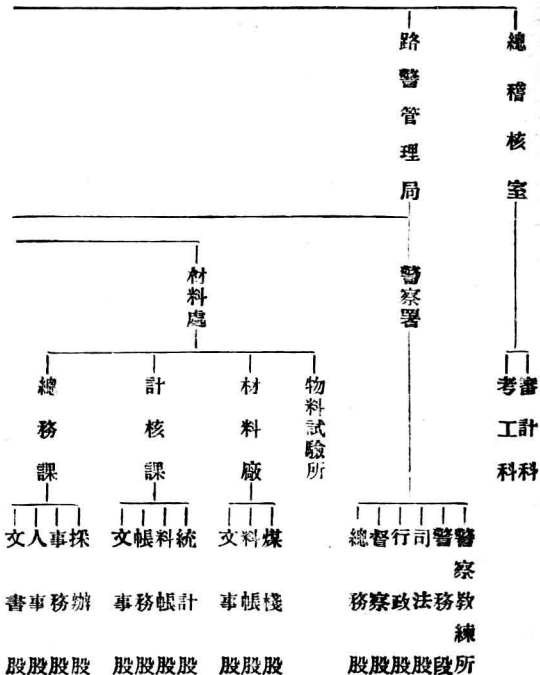


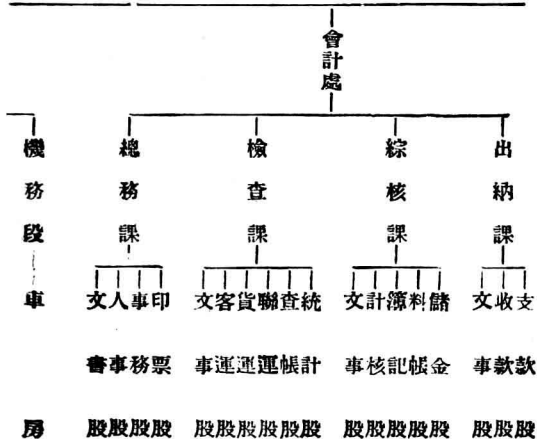
丙、京滬滬杭甬鐵路組織系統表

各分段表

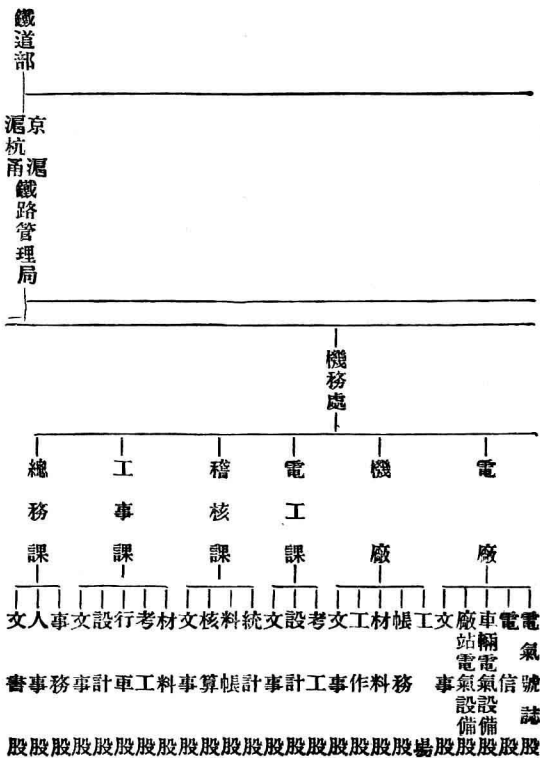
警務段			機務段	車務段	工務段	段別
駐二分江段	駐一分南京段		駐南京	駐南京	駐鎮江	京丹段
駐二分錫段	駐一分常州段		駐常州	駐常州	駐常州	丹蘇段
駐三分北段	駐二分麥根路	駐一分蘇州段	駐北京滬	駐上北	駐上北	蘇淞段
駐上南			駐北滬杭	駐上南	駐上南	滬嘉段
駐杭州			駐開口	駐杭州	駐杭州	嘉開段
駐寧波			駐寧波	駐寧波	駐寧波	曹甬段

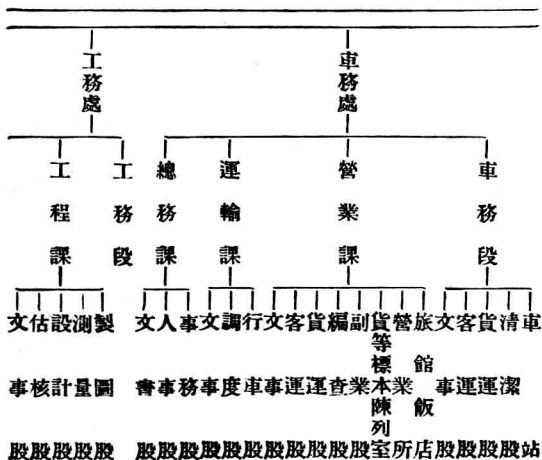
鐵路組織概況



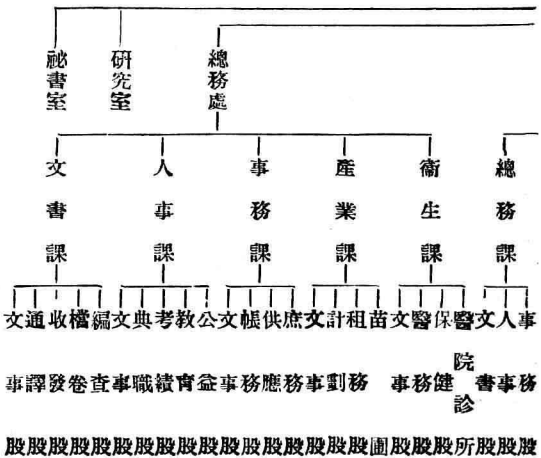


鐵路組織概況





鐵路組織概況



一九

論各路過去用人行政制度

我們覺得在任何機關中，牠們最感到難於處理的就是人事管理，在整個的人事管理工作方面，以用人行政爲最難，第一本機關需要些什麼人才？第二，這些所需要的人才從什麼地方去選擇？用什麼方法去選擇？第三，選擇了以後採取什麼方式去任用去訓練？第四，工作支配怎樣最適當？第五，怎樣的待遇最適宜？這種種問題看起來，似乎是很小，但影響於機關本身之盛衰極大，中國有句話「得人者昌，」這四個字可以概括一切。鐵路是重要的交通機關，牠的組織複雜，用人甚多，所感到的關於用人行政的困難亦特別麻煩，尤其是中國鐵路因爲過去借款關係，實權都操在外人手中，用人行政並

無統一的制度，各路可以算是各自爲政的。現在研究起來幾乎沒有什麼具體的資料，以供我們參考。爲了便利研究起見，我們可以把中國的鐵路分成三個時期，在這三個時期中，其用人行政制度實有顯著的差異。從這些差異中，我們可以選擇一種比較適於時代的用人行政制度，茲分論如次：

(一) 外人把持時期 我國鐵路有百分之八十以上是借外款築成的，因爲借外款的關係，債權人往往要求管理權，並嚴定關於總工程師、會計處長，及其他重要職員之任用，歸債權人委派，於是鐵路用人行政之大權，遂操於外人之手中。我們知道外人在中國敷設鐵道之目的，主要是在謀經濟方面之發展，換句話說，要藉鐵路控制沿線之經濟活動，至於鐵道本身之任務，在國家政治經濟文化方面之運用，他們當然不能顧及，亦不必顧及，所以他

們管理鐵路，是常從效果方面去觀察，而所謂效果，係依據每年應得之利潤與利息是否滿足預定計劃為標準，只要利的方面滿足了，在鐵路業務方面之改進是無暇計及的，業務之改進，既不是他們必要的企圖當然在用人行政方面，就不需用什麼科學方法去管理，只要得過且過就罷了，因此，他們用人的標準，祇以員工之是否忠實聽受指揮為前提，而不需員工之有充分的知識，至於能否從本身業務中謀改進，更不是他們的希望了。所以在此時期中，他們用人常採兩種制度，一種是買辦制，一種是包工制，這兩種制度，是大同小異的，所不同的，一種要經過直接僱傭的形式，一種是不與工人發生直接契約關係的，但同一的都是要經過一個代理人才能為鐵路作工，前一種大概是適用於職員，後者則適用於工人。我們現在就專從職員方面討論，因

爲那時代業務非常簡單，不需要怎樣高深的知識，凡稍識英文，而與所謂買辦者（但名目並非買辦，實際上是買辦性質）發生直接或間接的關係，便可用各種方法，圖謀進用，當然介紹與酬報是必須的條件。大概那時候所用職員大部分都是外人所辦洋務學堂內肄業或畢業的學生，如京滬路方面就大部分是聖芳濟華童公學的。至於待遇方面常視其位置而定，譬如說這個位置是比較有外水可擇的，薪水便不妨小些，因爲外人根本無法妨止弊端，索性在範圍內由你們去作弊，只要不妨礙到他們預計的利潤，他們也可在薪水方面減低一點，以資補償，所以各路車務處員工的薪額，常是低於其他各處的。在外人控制時期的用人行政制度，總括起來有下列各特點：

一、重資歷不重學歷，重技能不重知識，鐵路上有若干員工，連中國字

都識得很少，但常有派任較高的位置的。

二、喜用和順之人員，凡善爲逢迎遇人和順者常得擢升，若干僕役經過總管，或買辦之提携，常升爲高級職員。

三、升級是以服務年代爲標準的。

四、新員工之訓練，係採取學徒制的。

五、員工職務常爲世襲的，父子兄弟同服務於一路者甚多。

六、專門技術人員上級的以外人充任；中級的以本國南北洋唐山各大學之工程人員充任，低級的則以小工學徒積多年之經驗升充。

七、待遇照規定章程，除對外人及技術人員特加優遇外，其餘全路人員之待遇，並無軒輊。

這時期的用人行政制度固有優點，但其缺點甚多，茲列舉如次：

甲、優點：

1. 注重經驗。
2. 優視技術人員。
3. 有保障。
4. 少倖進之機會。

乙、缺點：

1. 忽視員工之知識及人格。
2. 憑買辦介紹，毫無用人標準。
3. 無適當訓練。

4. 特別優厚外人。

5. 養成員工奴隸性，不能有自行改進之能力。

6. 進路須運動夤緣，間接造成不廉潔之制度。

(二)官僚化時期 鐵路因時代之演進，若干路線已逐漸由外人手中收回，除了最少部份之重要職員，仍由外人充任以外，其餘大部分員工幾掃數悉為華人。本來在國家收回路權以後，正可大為整頓，從事刷新，不幸因國內軍閥專政，官僚當權，各路悉成為各省軍人之私產，任意扣留路收，安置私人，鐵路局長宛如官吏，在此時期內用人行政，比在外人時期尤為不堪，任用私人賄賣職位視為常事，不足為怪，無論當局者之裙帶關係親屬關係均可網羅入路，甚至家僮奴僕，不管其智識如何，皆可引用為公務人員，這是鐵路

上的黑暗時期，其特徵如次。

- 一、根本無用人制度，以勢力金錢爲入路之資格。
- 二、視鐵路爲作官發財之機緣，造成極不廉潔之環境。
- 三、職務亦無保障，當局易人職員亦可連帶更動，有一朝天子一朝臣之概。

四、職員升降全憑好惡與勢力關係。

五、交大畢業生可以無條件入路服務。

六、進路薪額無一定標準，視來歷之大小而定。

當然，這一時期的鐵路用人行政，完全與中國官場情形相彷彿，受當時政治勢力之全部支配，試想具有營業性質之交通事業，受不良政治長期之

干涉，其業務上之損害，不言而喻，即在今日，若干擁有高薪不能工作者均過去官僚化時代所遺留之人物，尙多充斥各路，佔據要津，阻礙新事業之發展，其影響於鐵路之改進事業者極大，若待長時期之逐漸淘汰，新人物亦必受其同化，寢假而使改造鐵路之宗旨，等於具文，所以要掃除過去官僚化之惡勢力必須當局者不畏艱難，不怕怨恨，依據科學管理之方法，以快刀斬亂麻之手段加以肅清，鐵路人事管理，始能入於正軌，所謂「年功加俸」「公務人員任用保障」僅適用於工作努力確具才識之人物，對於這些官僚勢力工作不力之人物，根本是不必適用的。

(三)改進時期 中國鐵路歷史雖短，但其間經過外人把持及官僚支配這兩個時期，使鐵路業務一蹶不振，其不振之原因，固然複雜，而以人事問

題爲最顯著，自國民革命以來，凡百事業，均向改進之途努力，鐵路關係國家的命脈，自亦爲國人所重視，當局尤具澈底改進的決心，而各路之改革，亦大都從事於人事管理着手，蓋一切業務之改進，皆賴人事管理之得力，人事管理有力，則人盡其才，工作效率增進，而業務亦自能循預定之計劃進行了。在改進時期中，關於用人行政方面，有下列顯著之特徵：

- 一、注重專家之延攬。
- 二、交大畢業生無條件入路或爲鐵路工作人員之幹部。
- 三、新職員大部分多以考試徵取之。
- 四、加強新的人員之訓練。
- 五、逐漸淘汰貪污及不盡職之人員。

六、限制以僕役升充職員。

七、廢除鐵路舊員工介紹式之門羅主義，實施公開招考。

八、各部門職員之任用採集中制。

在上述情況下，顯然用人行政已大為改變，一刷過去之澈底官僚主義了，不過有幾點值得討論者：

第一：考試制度，是否優於舊職員介紹制度？在實施公開招考以前，多數舊的權力者會引起最激烈之反感，他們認為（一）採公開招考制度為剝削舊有員工之利益；（二）公開考取之人物，無切實保證，易混入危險分子；（三）機械式之考試不能判別真實之才能；（四）新進之人物目過去鐵路無若何關係，難於統制，且不易發生愛護鐵路之感情，他們會採取種

種方式，以反對考試制度，但結果據查各路採取公開考試制度以後，有實非他們所能逆料者。他們所認為不妥善的理由，均甚少類於彼之事實發生。可見公開考試制度，實為一種最優良之用人行政制度，其優點如次：

(一)凡有才智之人物，均有入路之機會；(二)以比較公平之標準錄取適用之人員；(三)使鐵路增加一批新的不囿於原有觀念之份子；(四)舊人物沒有競爭介紹而發生猜忌的事實；(五)可以徹底取締運動賄賂種種不法之行爲；(六)減少官僚勢力之侵入。

第二：在此時期中，各路對於專家顯甚重視，但派別門閥之見尤其甚深，縱其人為一專家，而以其非屬於本人政治集團之故，亦不免見遺不聘，換句話說，尙未能澈底實現專家管理制度，政治力量，尤不時成為支配各

交通企業之中心，這實是不良之象，此或為過度時代必經之階段，不久當可隨時代潮流以俱變也。

第三：交大畢業生之任用問題，本來各交通大學，原為供給各路幹部人才而設，其畢業生，自應優先錄用，但以現在之情形以觀，有幾點值得加以批評者：（一）交大畢業生，一經派到各路實習，各路即無條件照付每月月薪六十五元房租五元，此種辦法有種種缺點：（1）使交大生不肯努力前進，因無論如何，月薪總是可以拿到的；（2）月薪較一部分舊職員為高，而其開始時工作之效率顯然不及舊職員；（3）交大生多不願任下級職務，學機械工程者不能開車。學車務管理者不願任外勤，站長車長職務；（4）交大生多屬養尊處優的人物，不肯喫苦，不能取得下級人員之信仰，

所以交大畢業生之任用辦法實應加以改良。

在這三個時期中，當然以現時情況最佳，但應加以改進之處尚多，我以為對於鐵路用人行政制度，應採下列各原則：

- 第一：任何職員之任用均採嚴格之公開考試制度。
- 第二：技術人員或專家，應視需要延聘，不以門閥或政治派別見遺。
- 第三：交大畢業生之任用，應視其實際學力與能力以定薪額，成績過劣之人，各路得拒絕之，最好應與普通人員同受考試。

第四：統一各路用人行政制度。

第五：最高職員變動，其他職員照常不動。

第六：澈底淘汰官僚化貪污及不盡職之職員：

- 第七：經考試合格之人員。必加嚴格訓練。
- 第八：無論內勤外勤，下級職員可以經過考試升充高級職員。
- 第九：下級與高級職員之薪級，差額不可過大。
- 第十：隨時用科學方法舉行考績，以定升降。

現時各路最需要之人才及其待遇和前途

我國鐵路正在改進的時候，原有的路線，所需補充之人才已經很多；又加以新路線之相繼建築與通車，如江南鐵路，浙贛鐵路之通車，隴海粵漢兩路路線之延長，所需人才尤多，可是一方面需要人才，一方面需要職業的人正在不知如何尋得職業，需要與供給無法吻合，這是什麼緣故呢？就是因為一般求職的人根本不知道鐵路所需要的是些什麼人才，既不知牠需要什么，當然無從供給，縱然供給亦不適用，所以我來談談鐵路現時最需要的是些什麼人才？并順便談談他們的待遇和出路。

一、鐵路上最需要的是些什麼人才？老實講，現在鐵路上什麼人都需要，

無論是車務機務或會計各方面，不過「現時」講到「最需要」的就是車務人才。車務人才何以需要最多？大概有下列原因：

甲、業務之大量發展 現在鐵路業務，可以說是大量發展了，尤其擔任業務發展的車務處，工作激增，如水陸聯運，負責運輸，代客辦理客貨運手續，各種副業，指導遊覽旅行，代理郵電，增闢新站，增加車次等等，無一不需要添人，所以車務處需人特多。

乙、車務處改進最烈 因為車務處是辦理營業的，過去在外人時代官僚化時代，辦理營業的人，多有不廉潔者，此種貪污之行，已風靡各路成了習慣，現值澈底改進時期，當然不能繼續容納此輩貪污之人物，如果一經發覺，查明屬實，則不客氣的加以開除，因為車務處淘汰舊人甚多而需要新的人

才亦愈急。

丙、車務處職員名額最多。車車處在全路上，其工作範圍與機務處相掙，機務處工人最多，而車務處職員最多，又以車務處之工作既容易失職，而又缺乏專門性。人事變動亦特多，所以車務處常有缺人之感。

這是從理論上證實車務處對於人才之需要，而事實上，各路每年均招考車務見習生，如津浦隴海浙贛膠濟京滬滬杭甬各路而尤以京滬滬杭甬招考次數最多，自一九三四年八月至現在先後已招考四次，現在仍感缺人，可見其需人之般了。

二、車務處需要怎樣的人才？我們已經知道鐵路上最需要的是車務人才，那麼怎樣的人才，可以適合牠的需要呢？我們可以看到車務處是需要些

那一類的工作人員試看下表：（車務處各站員工職掌圖）

從所列各表中，可以知道車務處的工作人員和其職掌，除了夫役外，可以知道車務處職員的工作可以分爲下列幾種：（一）行李，（二）客運，（三）貨運，（四）電報，（五）帳務，（六）其他，這些工作除了行車與電報是較有些技術性以外，其餘都是不需要十分熟練的，當然熟練是最好的。我們既知道牠的工作性質。那麼，怎樣的人才適用呢？憑我個人的意見，大概須具備下列各種資格：

（一）知識程度 本來在車務方面，原沒有什麼特殊技術工作，本不需要什麼較高的知識，不過爲了將來升充高級職員時，可以應付裕如起見，知識水平不妨提高一點，同時爲求職員能自動改進工作，以增進效率起見，他

們的知識水準是應當提高的，有些人以為現在各路以高級中學畢業生充任收籌或收票工作太為可惜，其實是根本不了解工作之內容的，德國之工人大都為中學畢業生，所以其生產力量比較他國為優。茲將車務處職員之水準列後：

一、學歷 高中畢業。

二、本國文字 能起草普通公文，并能自己閱讀與了解鐵路所有規章及命令。

三、算學 筆算能演算四則，百分數，及比例；珠算要嫻熟加減乘除。

四、口才 能對旅客及上司下屬應對如流。

五、常識 能通曉本國地理歷史及現時政治情況。

現時各路最需要之人才及其待遇和前途

六、英文 能識普通英文及關於鐵路上之術語，如能作簡單之會話尤佳。

(二)體格 鐵路上的工作是日夜不斷的，關於車務工作又是智力與體力并用的，而且如派在營業方面服務，更是煩劇不過，整天地要在數目字算盤珠和鈔票角子中過生活，再加上工作時間，并不優裕，以現時情形而論，車務外勤人員的工作時間是在八小時至十二時間，若充行車人員，有時竟連續工作至十四小時，亦常有之事，當然空閒的人也是有的。不過這是就一般來講，因為這樣，凡願從事鐵路車務工作的人，在體格方面，必須健強，要能夠耐勞苦煩劇的工作，而且能應付夜班，不感疲倦，本來青年人原應不畏勞苦煩劇，可是中國的教育，常教人以尋快樂，而不能養成青年耐勞勤謹之習

慣，所以各路在考進了若干人，經過派事以後，多有辭職不幹而去者，或以不耐勞苦，或以距家過遠，這樣對於路方與職員都是一種損失，所以我在此特別提起，以免不耐勞苦的人徒勞。

(三) 修養方面 鐵路工作有若干特徵：第一，車站常在冷僻之地，鐵路工作人員深夜亦須工作；第二，鐵路每天有成千成萬的進款，進出於工作人員的手中，第三，鐵路辦理客貨運輸，與客商有不可分離之關係，工作人員與客商接觸之機會甚多；第四，鐵路為終身職，升級甚慢，第五，鐵路經過黑暗時期潛伏之惡勢力甚大，第六，鐵路之工作時間無定，缺乏適當之娛樂，因為這種種之關係鐵路工作人員應具下列之修養：

甲、忍耐孤寂淒涼之生活。

乙、具有高尚廉潔的人格。

丙、對任何人具有禮貌，言語和藹可親。

丁、求進之心不過急，能持恆的努力。

戊、能具堅強毅力不受惡勢力之同化，且有感化人之精神。

己、無不正當之嗜好或娛樂習慣，并能充分利用時間自修。

當然上述各種條件，原為高中畢業生所應具，不過中國中等教育之畸形發展，常不能盡如理想，然苟能虛心學習接受訓練，亦未始沒有前進的機會。

三、車務外勤人員的待遇如何？車務外勤人員之待遇是在鐵路各部分中之最低者，薪級低的簡直不如一機務處之工人，照鐵道部之薪給規定，鐵

路之職員最低薪級爲五十元，但事實上現在各路并未依照鐵道部之成文規定，以車務處而論，最低薪級僅爲二十元，即見習生之薪級，茲將鐵道部十九年五月三十日修正公佈之國有鐵路局職員薪給章程列表。

第一條 國有鐵路局職員月薪，除專門人員另有規定外，悉依本章程辦理，外籍人員，其現行有效之任用合同，已規定薪給者，暫不適用本章程之規定。

第二條 國有鐵路局職員月薪，分爲四十級，其薪數依國有鐵路局職員薪給等級表之規定。

第三條 國有鐵路職員薪給，各依其路局之等，但副站長一職，祇按站等分級，不按局等分級。

第四條

局長，副局長，處長，副處長，祕書，課長，段長，暨其他相等之高級職員，應由鐵道部核敘薪級。醫院長，分院長，所長，副段長，分段長，副分段長，暨其他相等之職員，應由路局呈請鐵道部核敘薪級。課員，正副站長，車長，暨其他相等之職員，應由路局核敘薪級。

課員，正副站長，車長，其薪級在三十級以上者，仍應由路局呈請鐵道部核敘。

第五條

國有鐵路局職員，應自各本職最低之級起敘。但曾經在部局任職者，得核敘較高之級，由鐵道部或各路局依其學識之高下，資歷之深淺，職業之繁簡，服務之勤惰定之。但由局長定者，須分別呈請鐵道部核准或備案。

局員之進級，須距前次定級或晉級之期，至少須滿一年以上，平日勤慎得力，著有勞績者，得由局呈請鐵道部長核准遞進一級。

第六條 局長副局長得酌給公費，由鐵道部定之，但至多不得逾月薪之半。

第七條 國有鐵路局月薪發給細則，及路員請假扣薪規定另定之。

第八條 本章程自公布之日起施行。

照鐵道部所頒薪給規程以觀，鐵路職員之起碼薪給應爲四十級卽五十元，但事實上各路低級職員，并不遵照鐵道部之規定，比較原定薪給較低，茲僅以京滬滬杭甬路車務處低級員司之薪爲例，大概各路亦與之無大出入：
附表

關於車務外勤低級員司之待遇，無論何人均覺得那是太低了，湖南大學教授趙傳雲先生以爲鐵路員司待遇之一般的低下，由於用人過多，效率低減所致，其實這種論斷，甚不可靠，據個人所知，鐵路下級員司之工作，多數終日忙碌，并不若趙氏所云，不過高級職員過多，確屬事實，高級職員工作少而薪特大，所以使低級員司之薪資，不得不陷於微薄之地位，同時有老於鐵路者說，『車務處外勤員司薪資之特低，由於當局者感到他們過去有油可揩，有特殊進益可以挹注，與其高薪不能養廉，不如減薪以資補償，這就是寓禁於減薪的政策，』這種話似頗有研究之價值，如果真如所說，這種辦法根本是鼓勵舞弊，當現在澈底整頓路務之時，當局必須注意及此，如何提高車務外勤人員之待遇，實是刻不容緩的事，想不久必有以改良也。

這是對薪給而言，現在再講到工作時間。車務工作是體力與腦力並用的，因為人事管理之不得法工作時間尙未能徹底實行三八制，這是鐵路最大的缺憾，茲列表如次：

職別	每日工作時間		連續工作時間	每月例假	附註
	大站	小站			
站長	八	十二	八—十二	二—三日	視站之工作煩簡而定
車長及 行車員			六—十四	四—六日	視路線之距離及 行車速度而定
站上 員	八	十四	八—十四	二—三日	視站之工作煩簡 而定

鐵路工作，忙碌與空閒，常不一定，所以工作時間，頗不一致，因此工作人

員煩忙者終日幾不得一刻閒暇而在業務冷落之站則全日之工作亦極有限，因此在鐵路人事之支配，乃極感困難，種種適合科學原理增進效率之辦法，正有待於專家之研究呢！

薪給與工作時間而外，鐵路上對於員司賦與種種的優待茲列舉如次：

(子)年功加俸 每年分一七兩月加薪如無重大過犯或告假過久，每年可望進薪一級四元或五元。

(丑)贍養儲金 視進路之久暫，給以照薪百分之五以上之贍養儲金。

(寅)利益假 每年每人可告事假十五天按年給利益假一月，至多可積至六個月，如不告假在離職時可照領六個月之薪水。

(卯)優待及免費乘車 服務六個月以上可領本人四分之一直系家

屬二分之一優待乘車證，一年以上並可領本人及家屬免費乘車證，二年以上可領聯運優待乘車證等級視薪給之多寡而定，大概薪資不滿五十元者三等，五十元以上者二等，二百元以上者頭等。

(辰)房租及津貼 每月薪資在五十元以上者月給房租若干元，(各路不一定)如有特別情形酌給路費或津貼，數目不定。

(巳)出國實習 凡服務鐵路三年以上之大學畢業生得請求出國實習，保留職位及薪資。

(午)年終獎金 每年年終如未受記過以上或告假無薪之處分者得領獎金照原薪一個月至數個月，視營業盈餘之多寡而定。

(未)退休養老金 如服務滿相當年限，年齡達五十五歲以上者得請

求退休，每月支領半數以下之薪金（視服務年限而定）至身故爲止。

（申）撫卹金 凡在職亡故或因公傷亡得領撫卹金若干月。

（酉）免費醫藥 本人或家屬有病，得免費或折扣享受醫藥。

（戌）子女讀書 本人子女可免費在鐵道部所辦扶輪學校讀書。

（亥）助學金 本人子女在路局指令之學校讀書可參與助學金之考試。

車務處員工的待遇略如上述，不是最優厚的也不是最微薄的，但在這失業恐慌遍及全世界的時候，這未始不是一個可以比較穩當可靠的職業，節儉自持的以維持最低限度的生活，當然是可能的，如果一個人不單是爲

了物質生活而生存的話！可是人類之慾望無窮，這樣的待遇，終不爲人們所滿足，那麼他們的前途怎樣呢？

一、車務外勤人員的前途如何？關於這一點，是一個謎，可是又不能禁止人問。不過據我個人的觀察，鐵路上的章程當然不會隨便修改，要想找尋我們自己的出路，惟有我們自己去努力，尤其是在這澈底改進的時期，只要自己的才識是常在進步，自己的精神是常在振奮，絕不會沒有一展才能的機會，章程是呆板的，人們的努力是活動的，譬如說過去各路站長是由電務員司補充的，現在有公開考試的可能了，這不是一般低級員司求上進的機會麼？反觀現在各路的高級職員除了特殊勢力所引薦之少數人物外，大部份是從低級員司補充上來的，所以投考車務外勤人員的人們，不要眼光淺視，

只計較目前的薪資，要大家不斷的努力，努力以增進自己的才識，努力以振拔服務的精神，刻板的章程絕不能限制你們。所以你們的前途，是要自己創造出來的。

京滬
滬杭甬 鐵路車務歷屆試題

關於試題，搜集非常困難，現在所能搜集者，僅京滬滬杭甬兩路最近數屆之試題，且有一部分殘缺，不過各路歷屆試題，盡不相同，現在不過舉出一部分用供投考者參考並稍知道一些範圍而已。

同時對於試題，編者均未加以解答，目的在使投考者自己多一次練習，以免專死記舊試題而不能解答新試題，這是要讀者鑒諒的。

國文試題

一、鐵路應如何取得旅客之最大滿意。

一、試略述個人過去之生活情形。

- 一、試略述個人對吾國鐵路之感想。
- 一、試述個人學歷經過及對鐵路之興趣。

算 學

1.

$$\frac{3\frac{1}{2}}{\frac{4\frac{1}{5}}{7}} \times \frac{85\frac{1}{5}}{\frac{64\frac{1}{11}}{2}} + \frac{1}{9}$$

$$\frac{25}{231} \times \frac{2}{7} + \frac{1}{3} = ?$$

2. 設有物品一種，由本路運輸，每公里每公噸，運價為 \$3.45，本

路由南京至上海為 311.04 公里，試求此項物品四十公噸，由京運滬，應付運費若干？倘本路因利用由滬至京之回空車輛起見，將該項運價減按百分之六十五核收，則運費應為若干？

代 數

1. $20x + 50 = 30 + 40, \quad x = ?$

$31(x + 5) = 41x - 5, \quad x = ?$

2. 快車自甲站至乙站，須行六小時半，慢車須行八小時半，祇知慢車速度每小時較快車慢十公里，試求快車及慢車每小時之速度。

數學試題

四題全作 民國二十四年三月十日

(1) 簡約
$$\frac{1}{(x+a)^2} \left(\frac{1}{x^2} + \frac{1}{a^2} \right) + \frac{2}{(x+a)} \left(\frac{1}{x} + \frac{1}{a} \right)。$$

(2) 解下列之聯立方程式：——

$$\begin{cases} 2x^2 - xy = 56 \\ 2xy - y^2 = 48 \end{cases}$$

(3) 有一事，甲乙二人共作之， $6\frac{2}{3}$ 日可成。若一人獨作此事，則乙當比甲多費3日，求各一人獨作此事所需之日數。

(4) 甲列車以每五時行 $4\frac{4}{9}$ 里之速度，從A站到B站，乙列車以

五時行 18 里之速度，從 B 站到 A 站，已知此二列車同時啓行，而 A B 兩站相距 16 里，求此二列車會於離 A 站幾里之處。

數 學 試 題

四題全作 二十四年六月十九日

(1) 化簡

$$\frac{x^2+5xy-4y^2}{x^2-16y^2} - \frac{2xy}{2x^2+8xy}$$

(2) 解聯立方程式

$$\begin{cases} \frac{xy}{y+2x} = \frac{1}{10} \\ \frac{xy}{4y+3x} = \frac{1}{20} \end{cases}$$

(3) 甲槽中有水 9 石 6 斗，乙槽中有水 1 石 2 斗。若甲槽中之水每

時以 6 斗之速度流進乙槽，則流幾時後乙槽中水恰爲甲槽中水之三倍？（題免錄）

(4) 某火車由甲站開至乙站，行 1 時後因路軌阻塞，停車 24 分鐘，復以原速度 $\frac{6}{5}$ 之速度進行，及抵乙站，比規定時刻遲到 15 分鐘；若路軌發生阻塞之處距乙站較近 5 公里，則遲到又加 2 分鐘，求甲站與乙站之距離。（題免錄）

英 文 試 題

二題全作 民國二十四年三月十日

I. Translate the following paragraph into Chinese:—

“During these years of national humiliation and economic

depression, it is very difficult for any Thinking Chinese to maintain a sane optimism regarding the future of his country and people. He is disheartened by the armed aggression of a powerful neighbor against which all measures of defense have appeared hopelessly inadequate; and he is dissatisfied with the internal progress which seems so pitifully slow and infinitesimal in the face of the immense needs of the nation."

II. Translate the following paragraph into English:—

美國地大物博，天產豐富，經濟組織發達，號稱世界首富，歐戰後所感失業痛苦，遠不如歐洲各國之深且巨，故國內各種救濟事業之辦理，

亦欠完善，工人失業亦乏精確統計，但年來因失業工人漸多，亦急謀補救之策，自失業統計方法改善之後，始知國內失業工人之確數。

英文試題

二題全作 二十四年六月十九日

(1) Correct each error in the following sentences and give

your reason:—

- a. He runs like my brother does.
- b. Can I go up and lie my book on the table?
- c. These kind of men always succeed.
- d. This pencil don't write as good as it should.

(2) Translate the following passage into Chinese:—

“To those who have closely watched the march of events in this part of the world for the past four years with any degree of attention, the recent Japanese *threats of further military action* should occasion no *surprise*: but to those who have been recently *hypnotized* by the sweet words and friendly *gestures* of the Japanese *diplomates* into *believing* that a new *era* has been actually *ushered* into the Sino-Japanese, relations this *renewed sabre-rattling* on the part of the Japanese *warlords* is indeed a *thunderbolt* from the blue sky, The *faint* hope that has been lately

entertained as to the possibility of the Japanese *civilian officers* to *regain* the control of the Japanese government has been *shattered* to pieces, and the small good which has been contributed by the Japanese diplomats to the *promotion* of Sino-Japanese friendly relations has been *totally undone* by their military *colleagues*"—from The China Weekly Review, Vol. 73, No. 3, June 15, 1935.

I. Write a brief composition on the following subject:
The Value of Reading.

II. Correct the following sentences:

(1) A month passed since I am coming here.

(2) I have finished my letter three days ago.

III. Make sentences with the following words:

(1) Think. (2) Cost. (3) Service

IV. Translate the following passage into English:

際此清秋佳日，京滬，滬杭甬鐵路局，利用假期？提倡登高，鍛鍊青年身體，鼓勵旅行興趣，發起莫干山、上海國際學生登高競賽，起賽日期，定十月二十日下午三時在莫干山舉行。凡十六歲以上，廿五歲以下之青年，具有學校之證明書，不論性別，不分國籍，均得與賽。

常識試題(一)

1. 試述往下列各地之捷徑：

(1) 上海至唐山應取何路？

(2) 上海至包頭應取何路？

(3) 上海至太原應取何路？

(4) 上海至潼關應取何路？

2. 試略述下列各國與中國歷史上之關係，並舉我國當時民族英雄一人。

(1) 匈奴 (2) 回訖 (3) 金 (4) 倭

3. 解釋下列各名詞。

(1) 沸點。 (2) 馬力。 (3) 原子。 (4) 比重。 (5) 中和。

4. 何謂五權憲法?

常識試題(二)

(一) 物體遇熱，遇冷，其體積顯何種狀態?

(二) 秦皇島，青島，瓊州島（即海南島），崇明島，間島，葫蘆島，在什麼地方?

(三) 中東鐵路，平綏鐵路，正太鐵路，北寧鐵路，經過何省？從何處起？至何處止？

(四) 什麼是武力侵略？什麼是經濟侵略？

(五) 現在的新生活運動，注重之點，是些什麼？

常識試題(三)

民國二十四年三月十日

(一) 拉薩，伊犁，庫倫在什麼地方由上海到這些地方去，最快的怎樣走法？（航空除外）

(11) H_2O , HCl , H_2SO_4 , $NaCl$ 是什麼？

(三) 氣球爲什麼能上升在希馬拉雅山最高峯煮物，何以不易熟？

(四) 史可法，文天祥，洪秀全，是什麼時代的人他們的事略如何？

京滬
滬杭甬 鐵路車務處徵取候補車務人員暫行辦法

一、名額： 正取五十名，備取五十名。

二、程度： 高中或同等學力。

三、年齡及體格： 十八歲以上，廿五歲以下，體格健全，品行端正。無不良嗜好，未受因舞弊開革處分者。

四、試驗： 分筆試，口試，及體格檢驗。凡筆試，口試及格者，方得參加體格檢驗。均能及格者，始得錄取。

五、訓練： 錄取後應填具志願書，覓取相當保證，聽候訓練，此項訓練，不收學費，亦不給津貼，所有講義書籍應用之具，概由本處酌量供給，膳宿

由本人自理。

六、待遇：

六個月畢業後，如本處需添增外勤員司時，得按名次之先後，派赴各段站試用，月給津貼貳拾元，試用叁個月至陸個月，如成績不佳，隨時解職，如成績優良，試用期滿，補授實職。但本處如需用人員甚急時，雖未畢業，經訓練叁月後，亦將擇優先用。如不需用，畢業後，亦得聽候錄用，不支任何費用。

七、報名：

(甲)地點——上海北站車務處總務課；

(乙)日期——三月一日起至三月八日止，上午九時至下午四時，
時間——星期日在外；

(丙)手續——投考者須(一)親自填寫報名單；(二)呈驗證明文

件；(三)繳二寸半身相片四張；(四)領『准考證』及『考生須知』

八、考試：

(甲)科目——(一)國文(二)數學(三)常識(四)英文；

(乙)日期——三月十日上午八時至十二時；

(丙)地點——徐家匯交通大學；

(丁)規則——見『考生須知』

九、試卷：

試卷一律密封，只列號碼，不書姓名。

十、坐位：

另編號碼，不以報名號數為標準。

十一、分數：

國文四十分，數學，常識，英文各二十分，合成一百分。

十二、錄取及不錄取標準：

以總平均滿六十分者為合格。遇同等分數時，先

以國文，次常識，再次英文，分數多者，儘先錄取。除總平均分數不足六十無論外，凡有一考試科目得零分者，亦不得錄取。

十三、命題，閱卷，評定，監考：命題，閱卷，評定及監考，均由車務處長副處長親任或派員辦理之。

十四、檢驗體格：筆試，口試錄取者，送由衛生課檢驗體格

十五、考試揭曉限期：考試完畢後五日，登載申報民報揭曉。

考 生 須 知

考 場	日 期	時 間
徐家匯交通大學	二十四年三月十日	上午八時至十二時

一、考生須憑考試證按規定時間到場應試逾現即不准入場。

二、考生須攜帶毛筆墨硯鋼筆墨水吸水紙等物到場應試其他物件一概不准攜帶。

三、考卷除英文及算學應用鋼筆繕寫外其餘概用毛筆繕寫違者該科成績以不及格論。

四、考生須按照坐位牌所示坐位不得凌亂致紊秩序。

五、考生禁例如左違者得飭令停止考試並離開考場：

(一)交頭接耳

(二)擅離座位

(三)私自夾帶

(四)搶替拋擲

(五)高聲朗誦

- 六、考生須將考試證置在考桌右首上角以便監考員核對照片遇有照片不符時得飭令離開考場。
- 七、考生對於試題如有疑問時應在原座舉手候監考員前來解釋不准擅離座位。
- 八、考卷上所貼浮籤不准擅自撤去違者考卷作爲無效。
- 九、考生須按照規定時間連同試題向指定之處交卷如已逾時監考員不論該考生完卷與否一律將考卷收回。
- 十、考生須絕對遵從監考員命令違者酌量扣考。

隴海鐵路車務見習所招生廣告

下：
本路茲續招第四屆車務見習生，分在鄭州上海兩處同時舉行，簡章如

一、學額 男生六十名。

二、資格 年齡十八歲至二十五歲，品行端正，身體健全者。

三、程度 高中畢業或其他同等學校畢業領有證書者。

四、報名地點 鄭州操場街本所。上海徐家匯交通大學。日期二十五年

一月十六日起至一月二十三日止。手續，報名時應繳本人最近四寸半身相片（軟片）二張及畢業證書並報名費一圓。

五、考試地點日期及科目 地點同上。檢驗身體日期，二十五年一月二十七日二十八日上午八時半至十二時下午二時至五時半。

(甲)筆試日期 二十五年一月三十日三十一日上午八時半至十二時下午二時至五時半。

(乙)筆試科目 一、黨義 二、國文 三、英文或法文(任擇一門)

四、數學 五、物理 六、化學

六、收費 每名每月祇收膳費十元，全年分兩次，先期繳納。

七、期限 一年畢業。

八、待遇 畢業後分發本路各段站實習。期滿後再按其成績選派正式職務。

詳章可函向上列兩招考處索取，附郵票一分，空函不覆。

浙江省杭江鐵路招考車務學員廣告

本路營業日漸發達路線延長需用各級車務職員特設養成班分在上海杭州二處招考學員簡章如下：

- (一) 學額 男生八十名（按下列資格分爲二班各取錄四十名。）
- (二) 資格 高中或初中畢業得有文憑年在十八歲以上廿五歲以下品行端正身體健全並無傳染疾病及嗜好者。

(三) 報名 甲、地點 杭州西興江邊杭江鐵路運輸課車務股。 乙、日期 自登報日起至每一處所考試日期前一日止。

徐家匯交通大學鐵道管理學院。

乙、日期 自登報日起至每一處所考試日期前一日止。

丙、手續 隨繳畢業文憑及本人最近四寸半身相片二張
報名費二元並自行指定考試地點（以下條甲項規定
爲限）其郵函報名者並應附回函掛號之郵資又報名
費無論取否概不發還。

（四）考試

甲、地點 上海徐家匯交通大學。 杭州舊貢院前高級中
學。

乙、日期 杭州二月七日。 上海二月十一、十二日。

丙、科目 按高中及初中程度分別設題考試其科目如下：

國文 英文 數學 史地 體格檢驗 口試

（五）養成期限 六個月。

(六)收費 甲、膳費四十二元。(每月七元)

乙、宿費三元。

丙、制服費五元。

錄取後一次繳足。

(七)待遇 養成期滿後分別派充各站及隨車各級職員但在養成期

內及派職後三年內如自行請退或任職時有舞弊等重大過失開

革者應加倍繳還養成期間之一切費用。

杭江鐵路運輸員工養成班辦法

一、本路爲適應金玉段需用運輸人才起見，特設運輸員工養成班。

二、運輸員工養成班分下列各組。

1. 車務學員組。
2. 機務藝員組。
3. 車務工夫組。

三、各組學額暫定如下：

1. 車務學員組男生八十名。
2. 機務藝員組男生四十名。

3. 車務工夫組二百名。

四、各組員工均由本路分別定期登報招考按考試成績及體格檢察甄別錄取。

五、車務學員組分高級班及初級班二班，高級班招高中畢業生四十名，初級班招初中畢業生四十名，年齡均須在十八歲以上廿五歲以下得有學校畢業證書者。機務藝員組須初中畢業程度，年齡在十八歲以上廿五歲以下者。車務工夫組須高小畢業，年齡在十八歲以上廿五歲以下者，方得報名投考。

六、養成期間定為車務學員六個月，機務藝員六個月，車務工夫三個月。

七、各組除下列必修課目外，應視將來服務之需要，選授其他相當學課，

每週授課時數另表定之

車務學員組

鐵路概要 客貨運輸 行車規章 鐵路會計 電報 工程概要

機務概要 國文

機務藝員組

鐵路概要 機車概要 行車規章 機械圖學 機車修理 駛車實

習

車務工夫組

國文 行車規章 轉轍器及軌鈎之運用 運輸常識

八、運輸員工養成班隸屬本路運輸課，除聘專任教員二人管理事務員

一人，得按月酌支薪金外，並由運輸課課長就車機兩股職員選定兼任教授若干人，均不另支薪金。

九、各組員工錄取後，在養成期間，除書籍文具及學業必需器材概由本路供給外，應按下列之規定，收取膳費。

1. 車務學員每人每月七元。
2. 機務藝員每人每月七元。
3. 車務工夫每人每月五元。

十、開辦費暫定爲五十元，經常費自第一個月至第六個月，每月二百八十元，預算列表如下：

開辦費五十元 置辦講堂宿舍零星設備及教務用品樽節支用

如上數。

經常費第一個月至第六個月每月二百八十元 專任教員二人，月各支薪六十元，管理事務員一人，月薪四十元，車務學員八十名，機務藝員四十名，書籍紙張筆墨每人平均月支一元，合共如上數。

十一、開辦費及第一個月至第四個月經常費，在本路二十一年度江蘭段營業預算項下開支，第五個月至第六個月經常費，在二十二年度本路營業支出預算內列支。

十二、員工入班訓練期滿畢業後，車務學員，分別以車站及車上相當職員派用，機務藝員以機廠機務段司爐，司機，機匠及相當職務派用，車務工夫以車站鈎夫，閘夫，站夫及相等職務派用，其有特異之材

具者，並得酌量破格擢用，

十三、員工均須備具經本路局認可之相當保證，如在養成期內或派職後三年內因舞弊等重大過失開革及自行請退者，均應由保證人負責償還養成期間之書籍等費。

十四、本辦法自呈奉 浙江省建設廳核准施行。

津浦鐵路車務訓練所招考新生簡章

(一)學額 新生二十名。

(二)資格 投考學生須具有下列之規定者，均可報名投考。

1. 年齡在十八歲至二十五歲之男子。

2. 曾在公立或已立案之私立初級中學畢業而領有證書者。

3. 品行端正身體健全並無嗜好疾病者。

(三)試驗 分筆試口試兩種筆試科目如下：

1. 國文
2. 英文
3. 算術
4. 黨義
5. 常識

(四)報名手續

1. 呈驗畢業證書
2. 呈繳最近二寸半身軟紙相片三張
3. 繳納報名費一元
4. 填寫報名書

(附註)除畢業證書呈驗認為合格後當時交還外，其餘各件應試及錄取與否概不發還。

(五)報名日期及地點

南京下關永寧街本所自二十四年八月二十六日起至九月五日止(每日上午九至十二時下午二至五時)

(六)考試日期及地點

一、筆試：九月八日。口試：俟筆試及格揭曉後(九月十二日)，再行通知定期舉行。

二、筆試在南京成賢街中央大學，口試在本所舉行。

(七)檢驗體格

筆試及格後隨帶准考證赴浦口津浦醫院檢驗體格。

(八)揭曉 定於九月十六日在南京扶輪日報及中央日報登載公布

並專函通知。

(九)入學手續 錄取各生須於九月二十日以前來所報到，並填具入學志

願書保證書，方准入學，逾期不報到者除名，並就備取生中依次遞補之。

(十)費用 入所肄業除免繳膳宿費外，其制服費及各項費用，概各自

理。

(十一)待遇 六個月畢業後由本路局分發本路各車站服務。

本所地址 南京下關永寧街七八號

電話 四一四九六號

(可趁公共汽車至中山橋車站下車)

(內招生簡章)

先生 查收

津浦鐵路車務訓練所寄

津浦鐵路車務訓練所准考證

考生姓名.....

報名號數.....

考場號數.....

民國二四年 月 日

該考生經本醫生檢驗身體 合 不 合 格

此 證

醫師.....

入學考試規則

- 一、考生應照考試規定時間到場，遲到者不得入場應試。
- 二、考生應照考場內編定號數次序就坐。
- 三、每次入場考生，應將准考證放置桌上，以便查對。
- 四、考生祇准帶墨水鋼筆或自來水筆（凡用鉛筆之考卷作廢。）
- 五、試卷浮籤上號數，由本所填就，考生不得塗改或撕去，否則作廢。
- 六、試卷稿紙，概由本所附發，考生不得自備。
- 七、各科題目，無須抄寫，只須註明該題號數，如（1）（2）（3）……。
- 八、考試時，考生不得互相談話或左右窺視或攜帶夾帶以及其他舞弊。

情事，違者於考試時發見則將其試卷作廢，並得令其退出考場。如於

考試後發覺者則不得錄取。

九、考試時間終止，即須交卷。不得遲誤。

十、在未交卷前，不得離考場。

車務常識問答

客運

一、旅客無票乘車，經查票員查出後，請補票價，堅不允辦，應如何處理？

答：應遣之下車。惟遇外籍旅客時，為避免發生他故引起外交糾紛起見，可俟其到達目的站後，交站長辦理；由站長向其詢問姓名住址及國籍後，即行釋放，以便事後交涉。

二、京滬線票價為一二三制，如旅客持某兩站間三等票兩張，其票價等於二等，可否乘坐二等？或某兩站間二等三等票各一張，其票價等於

頭等，可否乘坐頭等？

答：不可。旅客多買客票照章可以退票。如持二張三等票准坐二等，或三張三等票或二三等票各一張准坐頭等，易滋流弊，如有此類情事發生，照章補票，其多買之客票，可以代為證明，告以依章退票。

三、設有某軍隊報運軍官四人，兵士四十五人，軍馬十六匹，藥料六百九十箱，計重二十一噸，擬由松江運至蘇州；事前已由該軍隊呈請軍政部轉咨鐵道部電飭本路照章收照備運。試將起運站之應有手續，及應收何種憑照，詳述之。

答：1. 手續：驗明護照及車運照後，撥車裝運。軍隊起運後，應立即由行車電話通知運輸課；並拍電呈車務處，抄送淞滬警備司令部副官長，或上海市政府秘書長及軍政部交通司。

2. 憑照：軍官四人，兵士四十五人，共四十九人（不滿五十人）應收甲種車照四十九張。軍馬十六匹，藥料六百九十箱，計重二十噸，應合收甲種運照一張。（緣軍馬須滿二十匹，方可適用乙種運照；藥品雖滿二十噸；但係軍運條例第十六條第三類規定之物品，不論零星或整車，皆須應用甲種運照。）

四、試述學生團體票與普通團體票不同之處。

答：學生團體票，凡滿十人，即可享受單程七五折，來回五折之優待。普通團體須滿二十人，始得享受單程九折，來回八折之優待。二十一人至四十九人，單程八五折，來回七折。五十人至九十九人，單程八折，來回六折。至一百人時，始得享受單程七五折，來回五折之優待。

其請求時，學生團體，須由學校備函，由校長署名蓋章，並加校印。普通團體則由團體代表備函，並簽名蓋章。

五、旅客所帶物品，是否皆可作為行李運送？

答：不可。凡旅客攜帶下列各物品，均不得作為行李運送。（一）危險品，（二）違禁品，（三）易壞物品，（四）不潔或易污他物之物品，（五）車輪類，（六）牲畜類，（七）商貨，（八）每件重量在一百公斤以上者。

六、旅客持用上北至丹陽四等客票而在陵口下車者，應如何處理之？

答：旅客持用上北至丹陽四等客票而在陵口下車者，應按照上北至陵口之三等客票價銀二元一角，除去上北至丹陽四等客票價銀一元四角，補付票價銀一元零五分，以免旅客取巧。惟旅客事前向

站長或查票員聲明者得免收罰款。

七、輕笨包裹，應如何收費？

答：凡輕笨包裹，體積折合重量，較實重為高者，應按體積折合重量，核收運費。即以三立方公寸作一公斤計算。如十公斤以內之聯運小件包裹，則遵照部令特准按五立方公寸折合一公斤，其本路與津浦鐵路聯運之簍茶，則按四立方公寸折合一公斤。畸零折合不滿一公斤者，均作一公斤計算。

八、有頭等旅客帶僕一人，同坐頭等座內，應如何收費？

答：應照收頭等票價。

九、查獲旅客利用客車私運貨物，應如何處理？

答、旅客於客車內私運貨物如係普通商貨應核收包裹運費並處以運費之十倍罰金。其爲危險品、違禁品等，應按客車運輸通則第十六條或比照貨車運輸通則第三十五條規定辦理。

十、旅客自用腳踏車，可否作行李隨車運送？應如何收費？其起票手續若何？試詳述之。

答：旅客自用腳踏車，不能作爲行李運送。其收費按每輛每公里一分計算，每輛運費起碼五角，每人限帶一輛，並須經由站員鑑定確係自用者。起票時填發雜項客運收據，驗明旅客車票，運送區間，即以車票起訖站爲限，所有車票等級號數，並應註明收據上，車輛上應繫鑽空硬簽一張，書明票號以便領取。

十一、旅客九人，購用三等上北至杭州普通來回票填寫票一紙，去程上車後，其中二人越級乘坐二等，並聲明回程，亦須乘坐二等，應如何補費？

答：越級之二人，應照補上北至杭州二等與三等來回票價之相差數，並於補票上註明原填寫票之號數，日期及有效七天為限等字樣。原填寫票上，亦應註明「二人越坐二等已補足二等來回票價，補票第○○號，此票實祇七人，」字樣，以便稽考，而免流弊。

十二、各種包裹運到後，到達站應否通知收貨人，試分述之。

答：普通包裹，運抵到達站後，鐵路不負通知收貨人之責，惟如過七日不來提取者，應通知起運站轉詢寄貨人如何處置。如為代收貨價

包裹，則運到後，到達站應從速通知收貨人，於七日內來站交款提貨。

十三、京滬滬杭甬路與何鐵路及何汽車路，辦理旅客聯運，試列舉之。

答：（一）鐵路：平漢，粵漢（湘鄂段），隴海，道清，正太，平綏，北寧，津浦，膠濟，浙贛，江南。

（二）汽車路：錫澄長途汽車公司，鎮丹，金溧長途汽車公司，鎮揚長途汽車公司。（江蘇省建設廳公路管理處，京蕪線，安徽省，京蕪西段長途汽車公司。）

滬太長途汽車公司，浙江省公路管理局，蕭紹長途汽車公司，紹曹嵯汽車公司。（蕭紹長途汽車公司，紹曹嵯汽車股份有

限公司，蓄新汽車股份有限公司。）

十四、試述京滬滬杭甬路發售回數乘車票之各站站名。

答：（一）上北，真如，南翔三站間。（滬翔區間車）

（二）上北，南翔，昆山，蘇州，無錫五站間。

（三）淞滬支線各站間。

十五、各等旅客行李，及包裹，經由首都輪渡，其過江費應如何核收？試分別述之。

答：旅客行李，包裹經由首都輪渡過江費，規定如下：

（一）旅客頭等每人六角，二等每人四角，三等每人二角。

（二）行李除免費重量外，其逾重行李，按每二十公斤，或不滿二十

公斤收銀五分，起碼一角。

(三) 包裹每公斤收銀三釐，起碼一角。

十六、旅客欲購一個月期之上北至常州定期乘車票一張，其票價應如何核算。

答：上北至常州，爲一百六十八公里，照章一個月定期乘車票票價，應按二十個單程全價計算。

十七、旅客擬由客車裝運靈柩，應需何種手續？並應否拆開檢驗？

答：靈柩裝由客車運輸，必須有負責人購票隨車運送，照料起卸，並須呈驗護照，否則應拒絕承運，毋須拆開檢驗。

十八、十公斤以下之聯運小件包裹運輸辦法，試詳述之。

答：十公斤以下之聯運小件包裹，係按五立方公寸折合一公斤計算。收費辦法，與普通包裹同。惟運程在一千二百公里以上者，仍作一千二百公里計算。裝卸費免收。

十九、查有旅客持用二等免費乘車證，乘坐滬平通車，自上北至南京，應如何辦理？

答：免費乘車證，不得適用於滬平通車。故該客應照補上北至南京二等特快合價銀七元五角，暨該次車第一停靠站蘇州與上北間，二等半價銀一元二角五分之罰款，兩共應補銀八元七角五分。

二十、持用國內聯運來回遊覽票旅客，如因病不能於有效期內使用其回程部份，並有醫生證明，該回程得延長有效期間……（一）

二十一、旅客提取行李，而行李票業已遺失，應如何辦理。

答：旅客遺失行李票，而行李並未被人假冒領時，則應覓具殷實舖戶或有信用之人，填具取保領件證明書，並繳手續費五角，方得提取。

二十二、客票遺失後，得覓具妥保，聲請掛失。……………（一）

二十三、旅客購本路遊覽來回票，可否在中途分程？應辦之手續若何？試詳述之。

答：旅客購本路遊覽來回票，得在中途任何發售來回票車站分程，惟須於購票時聲請售票員加給中途分程憑證，售票員於簽發憑證時應向旅客聲明，該證須連同客票使用，並須繳還最後到達站，再旅客分程後上車，須將憑證交由分程站站長註明月日車次自某

站至某站字樣，以昭慎重。

二十四、回數乘車票與三等遊覽來回票價之折扣相同。……………(一)

貨運

一、貨商報運危險品，應如何包裝？

答：貨商報運危險物品，必須捆紮堅固，封鎖完密，並粘貼顯明標籤，標示危險品之名稱，質量，及寄貨人，收貨人之詳細地址，使各關係人十分注意。

二、到達貨物之免費保管日期為七天，起運貨物為三天，其不同之理由何在？

答：起運，因免運輸延誤及調制貨棧擁擠，故僅三天。到達，為減輕客商

負擔，便利客商銷貨，故七天。

三、貨物分等表中之（除另定外）如何解釋？試舉例說明。

答：貨物分等表中之（除另定外）係指某種貨物，除已有另定等級者外，其他尙未明定等級，而該貨爲同一種類者而言。例如「紅木」爲二等，「木（除另定外）」爲四等，設有「槐木」托運，除「紅木」等已有另定等級外，「槐木」尙未明定等級，但爲「木」之同一種類，故在未經明定等級以前，可按「木（除另定外）」作爲四等；惟此項辦法，必須貨名上有（除另定外）字樣者，方可援用，否則須照貨車運輸通則第二十二條辦理。

四、中外貨物名稱，自改爲優等（精細，精製）普通後，標準如何？是否完

全仍以中外區分？

答：中外貨物名稱改爲優等（精細，精製）與普通之後，以紙，棉紗，紙菸捲等，業經規定區分標準者而言可謂並非完全以中外爲區分。但對於其他已分優等（精細，精製）及普通而尙未規定區分標準之貨物，仍以貨物分等表暫訂增加修改表附註欄內之「不用中外字樣，祇分優等普通」一語爲準。

五、特價車價有何區別？

答：鐵路爲招徠運輸，或爲救濟農村提倡實業或按貨物之負擔能力，或因適合環境，對於某種貨物，所訂之一種特種運價，謂之特價。任何貨商對於該項特價，均得享受，專價係由鐵路與貨商所訂之一

種特種運價，專為獎勵某一種出品之生產，使與其他同類物品有競爭之機會；除特定之貨商——即與鐵路訂有約定者，得以按用外，其他貨商概不適用。

六、京滬滬杭甬路現今貨車運輸貨物，貨商得自行僱工裝卸與否？

答：貨車運輸貨物，經該路認可，貨商得自行裝卸，或自裝自卸，惟裝卸時須有鐵路負責人員在場監視。

七、特種輕笨貨物，與輕笨貨物之區別，試略述之。

特種輕笨貨物——係由鐵道部特為規定之輕笨貨物，其他輕笨貨物，不得比擬援用。按整車裝運，如重量不超過車輛載重二分之一，得照車輛載重二分之一收費；按不滿整車裝運，以每四立方公尺為一

公斤，核收運費。輕笨貨物——其物質輕鬆而過大，所折合之體重超過實重，尙未列入特種輕笨貨物者。按整車裝運，如重量不超過車輛載重量三分之二，得照三分之二收費；按不滿整車裝運者，以每立方公尺爲一公斤核收運費。

八、何謂論件貨物？

答：凡貨物不論等級，亦不以體積或重量（特價品除外）而以件爲單位計算運費者爲論件貨物。如車轎，船隻，靈柩，及特價中之箱茶等是也。

九、貨物發生損失後，貨商所請賠償價格，高於該貨托運價值及普通市價者，應以何者爲賠款標準？

答：應以該項貨物在起運站託運時之同樣貨物普通市價爲標準，惟該項市價不得超過托運單內填明之數目。

十、貨物損失，屬於行車意外事變者，鐵路應否負責賠償？

答：貨物損失，屬於人力不可抵抗之行車意外事變者，鐵路照章概不負責賠償；惟事變原因，倘係人力可以抵抗，而其過失由於路員處理之疏忽者，則鐵路應負賠償之責。

十一、託運貨物內如有一部分包裝不固，或有損壞痕跡者，能否准予一併承運？

答：如託運人能於托運單上註明「內有損壞者若干件，或包裝不固者若干件，托運人自願負責」字樣，鐵路可以一併承運，並將全批

貨物按照負責運輸運費，核算運費。

十二、貨商請求賠償貨物損失，應由收貨人抑托運人請求？

答：貨物車未起運以前，由託運人請求；貨物運抵到達站以後，由收貨人請求；貨物在起運以後，運抵到達站以前，由託運人或收貨人請求之。

十三、何謂整車貨物？

答：凡貨物由同一托運人用同一托運單，由同一起運站，獨用一車，運至同一到達站交同一收貨人收取者，謂之整車貨物，適用整車運費。

十四、何謂貨物之捏報？

答：托運之貨物，如查有貨商（一）以高等貨物報作低等者，（二）以爆炸品或危險品報作普通貨品者，（三）混合報運之整車貨物，聯運超過五種，本路超過十種以上者；均謂之捏報，應予以處罰。

十五、客商由上北托運留聲機器唱片二箱至鄭州，到達後因貨價不合，託運人請求退還上北，應如何處理？

答：按照貨車負責運輸通則第二十六條第二項之規定：「零擔貨物之變更，只限於取消託運，停止交貨，停止交貨之解除，變更收貨人，及在未起運以前之變更，到達站」並無運回原站之規則，應不予處理。

十六、向鐵路托運貨物，在不增加鐵路之手續，責任，設備，亦不致使鐵路

蒙受損失之原則下，除應付運費之外，有無其他雜費之繳付？

答：並無其他雜費應付。

十七、貨商要求將貨車附掛特別快車，或尋常客列車，可否照辦？應如何收費？如係車務處運輸課酌核情形，自動加掛於區間客列車者，如何收費？試詳述之。

答：按照京滬路貨車運輸附則第十二條丙項規定：「貨車概不准附掛特別快車或尋常快車。」如貨商要求附掛尋常客列車，每次須先得車務處處長之特許，其運費照貨運運價加倍核收。如由運輸課酌核情形，自動加掛於區間客列車者，毋須加倍。

十八、貨車一輛，規定半輛為裝運沿途另擔貨物之用，半輛備作中間短

距離各站裝運牛隻，茲有托運牛隻者，爲便於喂料起見，要求派一押運人，應否照准。

答：概不准有人押運；蓋距離較短，既毋須喂料，且防有挖竊情事也。

十九、試述甲乙種運照之用法。

答：甲種運照適用於左列兩項之軍用品：

(一) 運送軍運條例第十八條第二類內所規定之零星軍用品，即重量或體積不滿二十噸車而按不滿整車之運價報運者。

(二) 運送軍運條例第十八條第三類內所規定之零星或整車軍用品。

乙種運照適用於運送軍運條例第十八條第二類內所規定之整

車軍用品，即重量或體積滿二十噸車者。

二十、軍隊報運軍馬十八匹，應收取乙種運照半價記帳。……………(一)

二十一、凡貨物由此路運往彼路，可以經由兩條路徑運達者，其運費應如何計算？

答：(一)鐵路應收運費較少路徑之運費。

(二)倘託運人欲將其貨物由運費較高之路徑運送時，須於託運單上特約事項欄內聲明，方能照辦，其運費亦即按該聲明所指定之路徑核收之。

二十二、每件貨物之過磅實重，超過三百五十公斤者，其裝卸費率，應按照普通貨物所收者加倍計算。……………(十)

行車站務及電報

一、何謂列車。

答：列車係一輛或一輛以上之拖帶車輛，拖帶車輛，或不拖帶車輛之機車，或電機車。

二、列車開出車站時，站長在站台上顯示信號，應於何時終止？並試述其意義。

答：列車出站，站長顯示信號，應俟列車尾部，離外揚旗或最外轍尖後停止。此時應與車長轍尖交換信號，其意義表示已平安出站。

三、列車在中途行駛時設聞響燉一聲，應如何措置。

答：1. 天晴時如聞響燉一聲，司機須立即減少速率，約束列車，俾一見

前方有任何危險號誌或障礙，即可停止列車。設自觸發地點進行二公里以後，尙未見有險阻號誌或障礙，司機方可恢復尋常速率，但仍須察看前方有無號誌或障礙。

2. 在迷霧下雪風沙之時，如聞響燉一聲，司機須立即停止列車。察看手示號誌，設不見任何號誌，可緩緩謹慎進行，俟進行二公里以後，得照（一）項所述恢復原有速率。

四、無列車來站時，轍尖應如何處置？

答：無列車來站時，轍尖應向幹線鎖閉。

五、試述尾燈或尾牌之效用。

答：凡列車（包括單機車）在區段間行駛時，車後懸掛尾燈，或尾牌

證明列車完整並無車輛脫落。

六、設列車無路簽路牌時，是否可以在兩站間行駛？

答：列車無路簽，路牌，亦得在兩站間行駛，惟事先必須拍發路清電報，聲請對方將路簽路牌封鎖。電信設備阻斷時，則用引導行車制。

七、試述內進站號誌，裏面燈光顏色。

答：號誌臂在「險阻」地位時，裏面燈光，顯示白色；在「平安」地位時，顯示紅色。

八、不停靠之列車，駛過車站時，應走何項軌道？

答：凡不停靠之列車，駛過車站時，應儘量使其在直道上行駛。

九、單機車在途中行駛時，應否懸掛尾燈或尾牌。

答：無論日間或夜間，單機車在途中行駛時，概須懸掛尾燈或尾牌。

十、試述迎面轍尖與跟蹤轍尖之區別。

答：列車經過分路時，先經轍尖，後經叉心者，其轍尖爲迎面轍尖，反之爲跟蹤轍尖。

十一、試述轍尖板向灣路時，轍尖標誌，日間作何形狀，夜間作何燈光顏色？

答：轍尖板向灣路轍尖標誌，日間圓牌與軌道並行，魚尾形板與軌道成直角，夜間，對站上員役，或在站列車人員，顯示橘黃色燈光。

十二、試述分路夫何以能知列車由隣站開來，及應駛入何項軌道？

答：站上收到隣站客列車，貨列車，或其他列車開入區段報告後，即敲

擊鐵條或銅鐘，上行車打二記十次，下行車打三記十次，敲畢稍停再敲；其記數即表示列車應進第幾路，分路夫即知列車由隣站開來，及應駛入何項軌道。

十三、銅牌路簽在本站時，列車能否向本站開來？

答：銅牌路簽在本站時，列車將向本站開來，惟事前須先拍電要求本站封鎖銅牌路簽，並准予路線開通，本站回電准許後，再發電要求本站證實，然後由鄰站填發路清單連同路清電報由司機車長會同簽字，交與司機，列車始得向本站開來。

十四、設有車輛逸出車站，應如何措置？試述辦法。

答：設有車輛逸出車站，站長應立即設法警告車輛逸出方向之車站

加意瞭望，並設法阻止其行動；如逸出車輛行動已達最高速率，得設法令其出軌，或令其溜入無阻軌道或保安岔道或絕道等，但須注意勿令往來路線阻斷，以致延誤列車。

十五、機車在站加水，應如何辦法？

答：(一)客列車機車加水，應先將列車停於適宜地點，務使旅客及行李得能上下便利，然後將機車摘下，單獨駛往水塔加水，機車解掛務應留意。

(二)貨列車機車加水，應先在相當地點停妥，然後將機車摘下，至水塔加水，如欲直趨水塔以資便捷，須視當時情形並由站長指揮辦理，如有列車交會時，不得妨礙行車。

十六、站長上值時，其首要職務，爲何種工作？

答：站長上值時，其首要職務係檢閱移交簿，如有未盡事項應儘先辦理，如紀錄有不明瞭之處，應當面詢明下值站長，並親自試驗及調整兩端進站號誌。

十七、列車在中途行駛，忽以機車所儲水量缺乏，不能前進，應如何辦理。

答：司機須先行報告車長，然後將機車撤下單獨駛往前方路簽站，再將情形以及列車遺留所在報告站長，並示以路簽，惟不得交與站長，若該站仍非給水站，乃將路簽鎖於機車上工具箱內，鑰匙交站長保管，再由該站站長向前站照章索取路簽，轉往加水，其遺留之列車，應由車長按照行車規章第一一五條保護之。

十八、列車停止於有坡度之通行軌道上，而須調掛車輛時，應如何處置？

答：車長應於機車未撤下之先，查明車輛已否擠緊，並為格外慎重起見，須考量路線之坡度，車輛之數目與載重，以及天氣與軌條之狀況，而擠緊適當數目之車輛，以防車輛逸走。

十九、磅橋線上及轉盤線上，可否調車？併述駛過之速率。

答：磅橋線上及轉盤線上，不可調車，如必須駛過者，每小時速率不得超過五公里，並須將齒輪聯動機解開。

二十、各站兩端內外進站號誌可同時扳倒。……………（一）

二十一、試述京滬滬杭甬路各站校對時鐘辦法。

答：該路各站應依照鐵道部電台每日所授標準時刻，校對時鐘，其辦

法規定如后

(一) 該路上北電台應照部頒「授時方式表」於每日上午八時五十五分至九時零五分收聽部頒標準時刻，再將標準時刻用電話通知本處運輸課兩路調度股及上北、上南兩站電報房，上南及上北電報房應於每日上午十句鐘將標準時刻用電報分別傳達京滬線及滬杭甬線滬閘段各站。

(二) 該路甯波電台應照部頒「授時方式表」於每日上午八時五十五分至九時零五分收聽部頒標準時刻，再將標準時刻通知甯波站電報房，該站電報房應於每日上午十句鐘將標準時刻用電報傳達滬杭甬線曹甬段各站。

(三)該路調度股及各站站長於接到標準時刻後，應將所有時鐘立即校對準確。

二十二、列車行駛中途，遇所掛車輛軸箱發熱，即宜潑水制止。……(一)

二十三、氣軛開通及氣軛閉塞時，其氣軛皮管處之開關柄，作何位置，試詳述之。

答：氣軛開通時，其氣軛皮管處之開關柄，與氣軛管作直角形，氣軛閉塞時，其開關柄與氣軛管作平行。

二十四、列車在沿途站解掛或加掛車輛之後，車長應會同站長試驗氣軛。……(X)

二十五、京滬滬杭甬路以何地之時刻為標準時刻？

答：以我國沿海線時刻(China coast time)爲標準。

二十六、在列車未開動之前，站長之職務爲何？

答：在列車未開動前應注意：

(一)路牌已否備好。

(二)號誌轍尖已否扳妥。

(三)汽閘已否試過。

(四)尾扳已否掛上。

(五)待旅客上下完畢。

(六)待行貨受授清楚。

(七)俟規定鐘點已到方可將列車開行。

二十七、何謂路簽？並述其意義。

答：銅製者爲路簽，鐵製者爲路牌。路簽制爲單線行車用以限制一列之上之列車，同時在一區段間行駛，因而發生危險而設，此項路簽，分電氣與尋常二種，其宗旨相同。故除持有路簽之站，可以用路牌行車外，其持有路牌之站非得路簽站將路簽封鎖，不得行車。電氣路簽同時祇能取出一具，但不得對方站允許，路簽不能取出，其意義殆與封鎖路簽同。

二十八、遇險電報，共有幾種，試略述其用途。

答：遇險電報分甲、乙、丙、丁、戊五種。甲爲紅色，冠字（X.X.R.）其餘爲綠色，冠字爲（X.R.）。

甲種用途，總幹線行動時發生危險，列車相撞，機車相撞，失去生命，或極重大之損傷，列車在幹線上出軌或着火，站屋着火，路產受有極大損失，或着火等用之。此項電報，必須提先拍發，正在線上之電報，亦須停止。

乙種，因舖路工程之故，路線被阻，不能行駛車輛。

丙種，因洪水或山崩衝壞軌道，橋梁或河岸而致阻止行駛車務。

丁種，因列車分離可免碰撞，車輛因風纏住在總幹線上，使用銅鐵路簽之不當，司機人不遵信號。

戊種，機車之一切不靈敏或損壞，立需襄助，而未釀成禍變者用之。

二十九、遇車輛油缸燒壞時，應如何處置？

答：各有關係人如在中途發覺車輛油缸着火時，無論如何，須使該列車停駛。車長須囑司機人前來檢驗，倘司機人認為該列車尚可前駛時，車長須請司機人將此事情形簽名證實後，方可再行前進行駛；須特別注意，切不可逾越規定速率，並須隨時視察該車輛。

如油缸燒壞，其須卸下之車，適為守車，而該列車並無其他守車或站上亦無是項守車足資調遣時，則車長須將其邊燈及尾燈移往最合守車用之車輛上；在未接有守車之前，該列車須減低速率前駛。

此項事情發生後，站長車長必須將經過情形報告該管車務段長，並須於報告中敘明車輛種類，輪軸號碼，及該車前後相聯之車輛

種類及號碼。

三十、遇外進站及內進站號誌有失效用時，應如何辦理？

答：進站號誌如有損壞或運用不靈及修理未竣時，日間應置十分紅燈。同時站長須立即派遣一勝任之人，攜帶手作號誌及響燉駐於該號誌處，執行站長之指令；且須將節制各相關軌道之遠距，或外進站號誌之槓桿解開，並將此項號誌置於險阻部位，至損壞修復，一切機關運用靈活爲止。此項事情發生後，站長須發電致各關係人，以便注意。

三十一、搭客患傳染病，是否可能許其上車。

答：搭客患有傳染病，未經鐵路特准者，不得登車。

三十二、倘查悉搭客有患傳染病，或死在列車上，車長應如何辦理。

答：倘車長經人報告，有患傳染病人，並未經鐵路特准，佔用客坐；或有乘客死於車中，疑係患傳染病而死者；該值班車長須將該車停止在最便利之車站，並將全車乘客遷移至他車上；並於可能範圍內，佈置不准該部份乘客與其他旅客混雜。

三十三、京滬滬杭甬路機車可以加煤之站，共有幾處，試說明之。

答：本路機車可以加煤之站共有十八處，計南京，南京江邊，鎮江，常州，無錫，上北，上南，楓涇，嘉興，長安，拱宸橋，杭州，閘口，寶山路，百官，餘姚，白沙，寧波等站。

三十四、試述客列車之配組方法。

答：客列車之配組方法如左：

(一)滬平通車：郵件行李車長車，三等車，二等臥車，頭等餐車，萬國臥車，頭等客廳車，行李車長車。

(二)特別快車及快車：中爲頭等車，前後爲二等車，再前後爲三等車，(夜行特快加掛二等臥車在前面三等車之後，次爲頭等臥車，後面三等車之前爲萬國臥車)首尾爲三等行李車長車或郵件行李車長車，如列車附掛裝運包件之鐵篷車，概掛在末端。

(三)三四等慢車：中爲三四等，前後爲四等車，首尾爲木篷車長車。

(四)區間車：前爲四等車(如有四等車輛配掛)次爲三等車，再

次爲二三等或頭二等車，末爲木篷車或三等行李車長車，如尚有木篷車長車，則掛在機車之後。

(五) 凡區間車附挂包件車及零擔貨車，概掛末端車長車之前。

(六) 凡中途站卸掛之特別快車或快車之加掛客車，概掛在列車後端。

(七) 定備車俱掛在列車機車後面，花車俱掛在末端車長車之後。
三十五、列車到站交會，應如何措置，試詳述之。

答：(一) 留心列車將入之軌道，有無障礙。

(二) 兩端轍尖，一面扳直路，一面扳灣路，但一經任何一向列車通過其轍尖後，須將轍尖扳貼於出站方向，以備他向列車駛出。

(三) 將兩端內外進站號誌，置於險阻部位，俟先到之列車業經停止，然後將節制該列車之內外進站號誌下落，令其駛至車站爲止。俟其再行停妥後，該站長如見對向列車應入之軌道，已完全無阻，始得將該列車必需之號誌下落。

(四) 站長如已令應守候他列車通過之列車之號誌下落或轉開，不應再轉換號誌，以變更列車之次序。但應將兩端號誌，仍置於險阻部位，俟各該列車停止後，方可令適當之列車先入車站。

三十六、號誌燈光，紅色表示「險阻」，綠色表示「平安」，試述其意義。
答：據光學試驗之結果，同等強度之光線，紅色燈光之射度，較之任何

顏色光線爲遠，用以表示「險阻」最稱妥善；而綠色次之，且其顏色清明，並可與普通常用燈光，易於識別，用以表示「平安」最爲適宜。

三十七、在車站掉車，欲令列車退後，用何信號？欲令列車前進，用何信號？

答：退後行，卽向發信號人處駛行，用喇叭或警笛吹二聲，或打鑼或搖鈴二聲。前進行，卽由發信號人處離開，用喇叭或警笛吹一聲，或打鑼或搖鈴一聲。

三十八、倘於任何車站，發現有無權授與之人，乘在機車頭上，應如何處置？

答：如查見有無權授與之人乘在機車頭上，須立即電知車務機務處

長機務監工並須將已報告之情事告知司機人。

三十九、電報機拍柄上，何以不許放置任何物件？

答：電報機拍柄須常使其保持原位，倘將任何物件放置其上，則必使拍柄下壓而電流紊亂，其結果妨礙工作，耗費電流。

四十、試述車輛接鉤之方法？

答：（一）車輛相接之先，須將兩端老虎鉤一開一關（倘兩鉤俱開則不易接上，兩鉤俱關則老虎鉤將被撞斷；開啓老虎鉤須先提起銷子，方可開鉤。）

（二）使兩車徐徐駛近至老虎鉤接上，銷子銷妥爲止。

（三）待老虎鉤接上後，先將兩端冷氣皮管之塞蓋放下，然後接上。

(四)待確知冷氣管已經接妥，然後開啓兩端氣閘。

(五)倘有暖汽管須將兩端暖汽管從吊鉤上放下接妥，再駛往水塔加水；機車解掛務應留意。

(六)貨列車機車加水應先在相當地點停妥，然後將機車摘下，至水塔加水，如欲直趨水塔以資便捷，須視當時情形並由站長指揮辦理，如有列車交會時，不得妨礙行車。

四十一、電報器具應於何時查驗，並由何站交換信號？

答：凡電報器具，須於每晨八時查驗一次，並須與兩面電流末端之車站互相交換信號。

四十二、列車到站前，應如何措置？試詳述之。

答：站長接到列車由鄰站開入區段信號後，應先停止站內一切調車工作，預備路簽，並知照站役敲鐘，通知分路伏列車應進車道及親與分路伏交換信號察看撤尖標誌及號誌臂部位，燈光顏色是否準確，如有錯誤，應即予糾正，以免僥事。佈置妥當後，應仍在月台上守候，非遇有要務急待處理，不得進入站屋，直俟列車到站停妥或尾車駛出最外跟蹤轍尖，方可退回站屋。

四十三、試述銅牌路簽之用法。

答：銅牌路簽之組合，爲一塊銅牌及五塊或六塊鐵牌。其用法可設例以明之：如甲站之銅牌路簽在乙站時，則列車絕對祇可由乙站向甲站開行，若在一個時間內，不止一次列車須由乙站向甲站開駛

者，可依次用鐵牌路簽放行，同時必以銅牌路簽提示司機，直至最後一次，必須帶所餘鐵牌及銅牌前去。但有時銅牌路簽已在乙站，而甲站忽有列車須向乙站開駛者，則須遵照規章，用路清電報，以救濟之。設一列車有兩機車時，則以鐵牌路簽一塊付前者，而以銅牌路簽及其餘鐵牌路簽付給後者。用銅牌路簽時，有最須注意之點，即帶有鐵牌之列車開駛後，務必待前站路清電報拍到後，始可再放行其列車，偶一疏忽，往往釀成巨大之意外事變。

四十四、甲乙兩列車到站交會，爲便捷起見，可將甲車之電氣路簽，即交乙車應用。……………(一)

四十五、設路線因發生變故，以致阻梗，而非極短期間可以修復者，宜如

何特別佈置，以維持兩端之轉運。

答：路線因發生變故或遇障礙而非極短期間可以修復者，須設施特別辦法，以維持兩端之轉運：一端宜保留路簽，以便行駛障礙地點及發給路簽車站間之列車；其他端列車之轉運則按照嚮導辦法處理之。當施行以上特別辦法時，一切佈置務求週到，以減少旅客痛苦爲目的。至於阻梗區段間列車之行駛，尤應嚴遵規章，格外謹慎，務以穩妥爲第一。

四十六、當全部列車尙未完全駛過分路時，分路伙覺察其分路有誤扳情事，爲恐肇成禍變計，應立分路扳轉……………（一）

四十七、試述車輛軸箱發熱之原因。

答：車輛燒軸之原因，約有下列數種：

- (一) 載重過度。
- (二) 載重不均。
- (三) 裝油不足。
- (四) 油質不良。
- (五) 棉紗缺乏。
- (六) 棉紗質料不良。
- (七) 棉紗未盡塞妥。
- (八) 軸箱未曾蓋妥致砂礫或火星飛入軸箱而致燃燒。
- (九) 其他。

四十八、爲求掉車敏捷起見，可以用溜車法出之。……（一）

四十九、列車經過分路前後，分路夫應該注意的，是那幾件事？

答：列車經過分路前後，分路夫應該注意的，是下面幾件事項：

（甲）列車將過分路的時候，日間要顯示綠旗，夜間顯示綠燈，腳要踏住分路的翻板，免得分路跳動。

（乙）列車經過分路的時候，應該看清經過的車輛，有無輪軸發熱？冒煙或有燒着油缸裏面油紗的臭味？倘是貨列車，鐵門有沒
有開着或搖蕩？如果看見有上面各項情形，應立即顯示危險
信號，日間用紅旗，夜間用紅燈和吹叫笛，知照站長，車長，司機，
立即停車查檢。倘使他們都沒有看見信號，等列車經過以後，

立即報告站長。

(丙) 列車末節已過分路後，要和車長交換信號，日間用綠旗，夜間用綠燈，高高舉起上下搖動，同時須注意末節車輛，有沒有尾燈和圓牌掛着？夜間尾燈是否點着？倘使看見沒有掛着或點着，應立即顯示危險信號知照站長、車長和司機。

五十、兩列車在同一車站交車，分路夫應該怎樣扳分路？

答：兩列車同時從對面開到同一車站交車，在沒有決定讓那一系列車先進車站以前，應照站長的信號，把分路扳到合宜的車路。就是上行車進站分路，扳在上行車路；下行車進站分路，扳在下行車路。或把停站列車進站分路扳在灣路，不停站列車進站分路扳在直路。

等到進站的一列車，全部過了警衝標（紅樁）再把分路改扳車路，讓出站的列車，可以開出去。

五十一、分路夫在什麼時候，可以離開分路？

答：倘在班上，有十分緊急的事情，必須離開分路，應先得站長的允許，並等到站長派好了替班，大家當面交代明白，方可離開。倘到可以下班的時候，接班人還沒有到，應該繼續工作下去，等到有人來接班，方可離開分路。

五十二、分路夫接班時候，應該注意什麼事情？

答：分路夫接班的時候，應問下班的分路夫，取到了分路上的鑰匙，開鎖驗看分頭尖頭和鐵軌合壟的地方，有無隙縫；梢子和踢鈎，是否

活絡；此外聯鎖，槓桿，翻板和轍尖標誌是否完好；分路上面有無石子嵌進；分路和鐵軌裏面外面有無油污垃圾；倘有發現，均應剷除清楚。

五十三、當分路扳錯的時候，分路夫應怎樣應付？

答：當分路扳錯的時候，應立刻顯示危險信號，白天用紅旗，夜間用紅燈，此外再吹叫嗶，切不可隨意把分路再扳。

五十四、車站上所敲的鐘聲，怎樣表明列車將要到站，或將要開出？

答：上行車敲二記五次，下行車敲三記五次，是客車要從出發站開出來還有五分鐘的鐘聲。

上行車敲二記十次，下行車敲三記十次，是客車貨車或別的大車，

從鄰站開出來的鐘聲？

五十五、列車或機車經過或停靠分路的時候，應當扳好分路。

答：（一）

五十六、綠旗應當插在分路夫棚上，綠燈應當放在路邊枕木上。

答：（二）

五十七、列車進站停靠末節車輛，未過紅樁，分路夫應當怎樣對付？

答：分路夫應立刻顯出危險信號，白天用紅旗，夜裏用紅燈，和吹叫嚀。

知照站長，車長，司機，把火向前面開動，等最後一節，過紅樁才是。

五十八、揚旗扳倒以後，忽又放平，分路夫應該怎樣辦理？

答：揚旗扳倒以後，忽又放平，分路夫應該注意站長的信號，依照站長

的指揮，把分路改扳別路，或者仍舊不動。

五十九、狂風暴雨，雷電大作的時候，列車經過分路，分路夫應當在分路夫棚中顯示信號。……（一）

六十、列車到站的時候，分路夫應聽機車上的回聲；列車在掉車的時候，分路夫應聽車站上的鐘聲。……（一）

六十一、揚旗不準確的時候，分路夫應該怎樣辦理？

答：揚旗不準確的時候，應該報告站長，不可亂動揚旗線。靠近揚旗線的週圍，如果有磚石樹枝青草等物阻礙的情形，應立刻除掉。

六十二、在顯示綠旗或綠燈前，分路夫應該注意那幾件事項？

答：分路有否扳好？翻板有否踏好？

六十三、列車末節車輛倘沒有掛着尾燈和圓牌，分路伏應怎樣應付？

答：應立即顯出危險信號：白天用紅旗，夜裏用紅燈，和吹叫嗶，知照站

長，車長，司機，設法把車停下。如果他們沒覺着，列車仍向前開，那末

等到列車駛過分路後，趕緊報告站長，通知下一車站。倘在黑夜裏，

尾燈熄滅，亦應知照車長點着。不及時，亦應報告站長，知照鄰站。

六十四、列車末節車輛，駛過分路後，分路伏應辦理何種手續？怎樣辦理？

答：應和車長交換信號：白天用綠旗，夜裏用綠燈，高高舉起，上下搖動，

使車長明白列車已走完分路。

六十五、如收報員正在機上工作之時，另一電報機突然呼喚本站站名，

該收報員應即如何應付？

答：須一手按住所與工作之電報機柄，或告知少待，而立刻至該機答應。如係報告列車開出時刻，務須先行接收，報告站長，以便調度。如係拍來電報，除十分急要之電報，必須立刻抄收外，其餘情形，均可知照少待，而仍與原機工作。但於工作完畢後，仍須至該機料理。

六十六、在報機上抄下之電報，內中如有錯誤，因轉站太多關係，而在頃刻間無從校正，收報員應將該報如何辦理？

答：須於該電報上註明「校對無訛」字樣，一面照章收發，一面報告主管人員，拍一份公務電報，至發報站詢問，或囑令重拍一張。

六十七、在待拍電報擁擠時，試述應將何者先行拍發？

答：除「非常緊要」「問路清」「DDD」冠首字之電報須最先

拍發外，其餘應按電報之冠首字及電碼之時間等，先行拍發。總之，務須酌量當時情形，作妥善處置，勿使有無謂之延誤。

六十八、爲工程處鋪路工程，路線被阻，報告列車不能行駛，應用甲種電報。……………(一)

六十九、機上抄下緊要密電，應如何處置？

答：如機上抄下緊要密電，爲避免錯誤起見，應再行慎重覆核一次，並點清字數，以免漏抄。然後迅即抄送各有關主管人員，並須嚴守秘密。如係大站，應將電底送交領袖電務員鎖存；小站則交站長鎖存，以守秘密，而昭鄭重。

七十、普通商電，在本路過線，不應照急電二倍收費。……………(十)

七十一、電報收報員如聞他站呼叫本站站名時，應即如何辦理？

答：凡收報員聞得他站呼叫本站站名時，應即將機柄按住，遂將本站站名答應之，並發「發問」電號，以探何站呼叫本站及將發何種電報來站，俾預備應用之報紙，然後再給以「KK」或「K」令呼叫站照發而照抄之。抄畢，如認為毫無疑義時，應將本站收進報號，日時，報出。如對於電文發生疑義時，應校對無誤後，始可照覆電號及日時。

七十二、洪水衝壞鐵道之電報，應用白色普通報紙抄寫。……（一）

一個服務鐵路滿年的青年之自述

這是一個進入鐵路圈一年後的青年的自述，他坦白地陳述着一年來所走過的許多曲折的路線；從這裏我們可以看出，事實總比理想來得醜惡，然而，只要靠自己的努力，集合多數人的力量，步調一致，向着同一的目標前進，最後總會達到目的，找到自己的出路的！

(一)

一九三四年的夏天。

天空沒有一絲兒涼意，太陽像團火樣的晒在人們的頭上，這是著名的酷熱的一年。上海頓時寂寞得像死了過去，都市的幸運兒們早已離開這平

時相依爲命的上海；可是，在另一面，許多的青年，從每一個偏僻的角落裏，正在熱心地向着這要不得的地方集中着。他們背離了家鄉，隔別父母兄妹懷抱着顫慄的希望的心，儘向着被高貴的人們暫時遺棄了的上海鑽來，他們是太興奮了，太熱心了，全身的血液被太陽烤得幾乎沸騰了起來，而內心的焦灼卻比驕陽更勝過幾倍！他們不是來點綴這暫時冷落的上海的，有魔鬼在背後驅着他們，使他們瘋狂般地湧到了上海！

悶熱，討厭，到農村去！

飯碗，出路，往都市跑！

殘酷的太陽阻止不了他們的奔走，每天在街上，車上，只看見他們在鑽來動去，上海成了青年人的世界；然而，當夜揭開了序幕的時候，就有多少的

心靈跟着太陽一樣的由疲乏而沉，沉沉，在青年們的夢想裏，上海是福地，試看徵求人才的廣告密密地在大小報上刊登着，而每條都多少帶有點刺激，希望！就這樣，在一九三四年酷熱的夏天，青年們爲了生活，爲了出路，在向上海追求憧憬的時候，許多富有引誘性的廣告中出現了一條足以使青年們拜倒的招考廣告。

鐵門起放了，鐵飯碗公開了，某鐵路局招考車務外勤人員！這是破天荒的創舉，空前的好機會。報名，考試，一陣亂的騷動。

想來什麼車務外勤人員總是不壞的，於是，誰都抓住了機會死不肯放鬆，報考的有八百餘人！可是，偌大的世界偏是容不了少許的青年，考試的結果是八百多個人之中，只有五十顆心是歡躍的，其餘七百多顆心卻像鉛丸

似的往下直沉了去！

(二)

五十顆心是歡躍的，我們以同樣的步調跟着天氣的變化而在變化着，天氣一天熱似一天，我們歡躍的程度也一天比一天高。誰都在忙着準備一切，因為過了幾天，課堂的訓練就要開始。

開課的第一天，依例就是最高負責人的訓話。我們聽過不少的訓話，自然對於這次訓話也沒有多大感想，不過那是值得注意的，現在是一腳跨入社會了，這是跨入社會的第一天的第一小時，說不定從這訓話裏可以辨別出些什麼來；於是大家嚴重地期待着，睜大了眼，鴉雀無聲地靜聽着，訓之，勉之，後來是路局環境的困難，接着就是將來諸位的前途，只要自己肯努力地

幹去，總不是沒有希望的。這就夠了，「總不是沒有希望的！」

課堂的訓練須經過一個月，那是踏入社會的預備，是學校生活與社會生活的橋樑，牠像學校一樣規定了時間要上課，卻又跟從事職業一樣可以拿二十元一月的津貼；這真太寫意了，在從來沒有向社會裏正式掙過錢的青年人看來，這非但是不勞而獲，並且是毫不費力地「智」「利」雙收了。這正是「優缺」，鐵飯碗固然名不虛傳，大家的腦海裏，都刻上了好的印象，許多的空中樓閣，將來大計，都隱約的出現在各人的意想裏。我們各自替自己慶幸着，剛走出校門，就投進了國家的交通機關，善良的鐵路環境。可是，不大好的消息也不時的從一方面透露出來，某君告訴了我們許多不中聽的事實，把我們的美夢輕輕地一筆打破，據說一個月後的我們，派往各站實習，

期滿後進薪一級（五元），以後呢，或許能每年一加，加到一個低得不能使人置信的限度的時候，什麼也就完了。這使我們不快活了幾日，純潔的脆弱的心靈是受不了一下打擊的，我們的信心開始動搖起來；最後有一個同學把鐵道部的章程找了來，那裏規定着最低員工的月薪是五十元，於是，我們像喝了一杯冰結連那樣的定心，我們回復了以前的樂觀，美妙的迷夢又從新溫了起來。

秋風起兮的時候，我們將派往各站實習，我們感於以後碰頭的難得，純感情地想組織個什麼會，可是，討論的結果，還不是胡鬧而已，我們相互道了聲珍重，模糊地分了開來，將來的命運怎樣，有誰能知道呢？

我們倏久被束縛在籠裏的小鳥得到了自由，領了車票，懷着異樣的情調，別離了相處一月的同學，在晨光曦微裏，別了上海，跑到某路某段來。面謁段長以後，我們小小的一羣，又被個別的隔離了。我們很深奇這種分配職務的方法是否妥當，但我們管不了這許多，以後不如意的事多着呢，誰知道將來的結局又是怎樣？我單獨地被派到某站來實習，我具抱着新的希望來嘗試這新的生活，現在是正式接觸社會了，我不知道怎樣應付才對。我像探險家一樣，對於所要探測的毫無把握，只有熱誠地渴望着學會自己所需要學的東西，沒有情感，沒有批評，只是單純地學習着，大概是由於「虛懷若谷」，「謹慎相處」的緣故，同事們對我的態度總算不錯，其實，在同樣的環境下，操作着同樣的工作，有些什麼說不過去呢？承他們告訴我，像我這樣的人進

鐵路是太不上算的，鐵路的工作犯不上太用心學習，這裏不需要怎樣的才幹，只要能馬虎過去就算了，其餘，除了有力的靠山以外，是不必有的。至於待遇嗎？辛勤了近十年的職員，每月所得的酬報是有限的，他們是過來人，他們有着堅強的事實做證明，並且，同外站接觸過後的我，已把過去的美夢粉碎了大半，我有什麼理由再來自欺欺人而說「不」呢？我正如失羣之孤雁，彷徨無依，我不知道該如何是好。

正像禍不單行一樣，失意的事也是跟蹤而來，我剛遭受到失意的打擊，同事們的態度也突變了。變得那麼的壞，那麼的兇，又是那麼的令人望而生「畏」！原來他們得到了關於我們這一批的許多歪曲了的消息，因為我們是招考進來的，從無聊的推測中，確定我們是某人的私人，某人的走狗，某人

的密探。我不單是遭受到失望的痛苦，又受到了許多無理的外來壓迫，一個初入社會，初見世面的青年，他受不了這許多，他委曲得深夜自思，禁不住兩淚直流，暗聲綴泣起來。那時多的是傾不完倒不盡的牢騷，似乎文興大發，專門提筆寫信，寫給家裏，寫給在校時的同學，而尤其以寫給同樣命運相聚一月的同學爲最多，這許多牢騷，卻換來了齊聲的共鳴，從許多鐵路青年朋友的通訊裏，沒一個不是在訴說着入路後的枯燥，煩惱，厭倦，每一封信裏，每一行字裏，無不蘊藏着大量的委曲，苦悶！但在這些信裏，有着一個通共的特徵，大家都迫切地喊出我們需要團結，需要組織的。確，在那時的環境中，許多問題不是一二人的能力所可以解決了的。於是，我們就嚴肅地開始着手組織，那不再是胡鬧，大家熱心地神祕地進行着組織的工作，不久，我們開了一次

大會，我們最大的收穫就是「伴侶精神」的高漲，我們放棄一切私見，專誠地討論着團體工作的進行，結果決定了兩大議案，一是呈請當局提高待遇，一是出版刊物，藉以研究路政，聯絡感情，經過了長時期的努力，賢明的當局，已明瞭到我們的工作效率，特別加薪兩級，提高待遇的目的總算達到了，雖然所謂提高還是非常可憐；刊物亦經各同學共同的努力，又同時成功。我們從失望與灰心裏覺醒了轉來，果然獲得較好的結果，可見失望與灰心是不中用的，只有靠自己的努力，集合多數人的力量，向着同一目標前進，才能從失望的深淵裏拔出來，找到自己的出路！

(四)

肅殺的秋過了，是嚴冬降臨的時節。

大家的心也從白熱化的美夢裏醒來，經過了灰色的失望以後，現在又開始嚴肅的實際生活了！

一九三五年的開頭，我們實習期滿，被正式派定職務。一個月的書本訓練，又加上四個月的實際試驗，我們有着豐富的經驗來應付我們要做的事；可是，我們遇到了許多出乎意外的困難。我真不幸，也可以說是幸運之極，被派任司票的職務。售票可以多看些面孔，可以增進人生的經歷，也可以多嘗些啼笑皆非的滋味！假使以前是售票員的出風頭時期，那麼現在可以說是倒楣時期了。以前有本領充司票，就勝過謀得一半官職，威風顯赫，腰包裏也常是滿滿的。現在是一日一小氣，三日一大氣，今天難過，明後天更難過，鐵路實行商業化政策，司票員，不應該說，凡與旅客直接接觸的員工，就免不

了要盡些片面的禮貌的義務。所以，我像其他的司票員司一樣，練就一副笑臉，一身水磨功夫，逆來順受，掌左頰再與以右頰，並不在乎。我同時又學會了許多術語，會計處叫作「洋帳房」，公事車非叫「大班車」不行，什麼名詞都用英文的爲首字母來替代，旅客有什麼嚕囁，請他去見「S. M.」（站長，）就是「稟」，「T. I.」（段長）或「T. M.」（處長）也不怕，雖然心裏不免有些寒意，但空架子不得不擺，事情要做得「OK」，還要Smart，吃只把Warning，聽幾句「牌頭」不要「擺勒心浪」，一個月中最關心的是幾時Holiday，什麼時候拿「工鈿」；偷空談談洋大人在任時的德政，以及體恤「下人」的善心善意。人像是着了魔，沒有主意，沒有打算，只跟着別人走。有時也覺得這太危險，要從新振作起來。然而，當拖着沉重的身體，回到「公事

房子」——職員寄宿舍的時候，骯髒，破舊，黑暗，和着惱人的火車叫，窘人的煤氣，一股腦兒把我的「改革大計」吞沒了，我疲乏地躺在床上，在不充足的光線之下，幻想着明日的大計了！每天我這樣上班下班，吃飯睡覺，空閒的時候，除了打棚以外，沒有更好的路可走。生活急速地朝着下流化奴性化腐化的方向直走！

遇到夜班，那更可憐了，夜該是神祕的，興奮的。亦是最富有詩意的；然而，在我們，在夜的車站，車站的夜裏，是找不出夜的詩意來的，當人們正在不要命似的追求着色情的刺激，恣意的享樂的時候，車站上的夜班人物，卻在強調地工作着。時間像重負的駱駝，慢慢地爬着，好容易挨到東方發白的時候，天特別的冷了起來；身體不由自主的戰抖着，旅客驟然增多，客票賣了一張

又一張，過疲乏的身體被迫用出了最後一點的精力，頭腦發脹，人頭在前面飄動，眼睛發花，鈔票角子在面前飛舞，注意力再也不能集中，經過了一夜的反常生活的煎熬，肚裏咕嚕地空鳴着，口渴得發燥，一陣說不出的難過，像要嘔吐又嘔吐不出來！

這樣，我們日以繼夜，夜以繼晝的顛倒地工作着。

我們忘了世界，同時世界也忘了我們，我們只是生活在另一種生活圈裏。

可是，同我們生活在一樣生活圈裏的人們，卻不能忘情於我們。我們的月薪費了九牛二虎之力，爭得提高一級，於是，大家更括目相看，更有證據地斷定我們是某人的走狗，驅逐的口號呼遍了全路，這是生命線的鬭爭，要是

我們正是走狗奸細，這一驅逐是對的，應該的，可是，錯了，他們錯了，第一、我們的所以加薪二級，並不是靠人家的勢力，是我們工作效率的表現，是我們奮鬥的結果，第二、我們的刊物始終是站在員工的最前線，為他們講話，我們沒有新與舊的成見，大家都是同樣的圈子裏呼喊著，我們應該聯合起來的。然而，我們是失敗了，他們固執着成見，用一種皮相主義者的看法，把我們看作飯碗上的敵人了！

客觀的環境消極地在誘惑着我們墮落，腐化，而又積極地阻礙着我們的前進，迫回頭去！我們一方面依舊出版着刊物，廣大的吸收了許多新的會員，努力自己訓練自己，積極為路服務，一方面又得了一次教訓，這教訓使我們又生出了一種新的覺悟。

(五)

日子拖長下去，環境竟如此惡劣，我們的同學有被大量的熔化的危險。我們的組織需要澈底改過，使牠團結得更形堅強化。然而，太慢了，我們還沒有着手進行整理的時候，爲了刊物上文字，引起了一場糾紛，結果，刊物停刊了，團體無形解散了，我們是許多剛從校裏出來的青年，我們的心是純正的，我們有着熱的血，活的力，我們具有一切做人的條件，然而，很不幸的，我們只是缺少了一樣，那就是「人情世故。」我們不知道什麼人情世故，只曉得揀「是」的做去，我們碰到了不少釘子，受過了不少次的警告，原可「適可而止」；可是我們的一股癡勁還是催促着我們幹去，幹的結果是得不到諒解，遭人漫罵，遭人壓迫，真的良心的路是走不通的，老實話是不許說的，同時，

「平靜」的鐵路園地裏是不大歡迎什麼改進的，但是這些壓迫是無用的，這只能促進青年們的猛醒，這只是一種教訓，使青年們懂得了更多些，更清楚地明瞭應該怎樣去做才對。我們並不灰心，並不氣綏，我們有了很好的開頭，我們將保持原來的「伴侶精神」而發揚光大之。一年前的我們是毫無經驗，一年後的我們收穫得太多了，面前的路滿是荊棘，但我們仍得向前走的。假使有人要問，我們的態度和目的究竟怎樣呢？那我可以很簡單地答覆他們：

「我們要做進步的鐵路青年，要以純潔坦白的思想來暴露自我；懷抱着熱望來批評路政，改進生活；以勇敢前進的態度，為鐵路做番事業為目的；鐵路改進了，我們的生活，自可優厚的解決。」

我們已奮鬥了一年，雖然遭遇了種種意外的摧殘；但，我們終於達到一部份目的，我們批評路政，我們改進自己的生活；即以我個人來說，我進來時是二十元一月的見習生，現在已是四十元一月的學習站長了。我們還是相信，只要抱着勇敢前進的態度，前途總是光明的。我們熱誠地期待着生力軍的加入，大家手牽着手，向光明的大道邁進！

膠濟鐵路職工訓練所簡章

第一條 本所依照鐵道部國營各路籌設職工訓練所辦法第一條，定名為膠濟鐵路職工訓練所。

第二條 本所依據前項辦法第五條之規定，先設車務科以養成優良車務職工為宗旨，其工務機務兩科俟設置時另行規定辦法。

第三條 本所直隸於本路管理委員會。

第四條 本所設置左列教職員分掌各項職務。

- 一、所長一員，由管理委員會委派，綜理全所事務並指揮監督所屬人員。
- 二、教務主任一員，由所長遴選，呈請派充，承所長之命，掌管全所教務訓

育事項。

三、本所教員，由所長遴選，呈請派充，承所長教務主任之命，分授所定學科。

四、事務員一員，由所長遴選，呈請派充，承所長之命，辦理本所一切文牘，庶務事項。

五、書記若干員，承所長及教務主任之命，並承事務員之指揮，辦理收發管卷繕校譯電印刷等一切事項。

本所所長及教職員，得由路局中職員兼任之。

第五條 本所設所務會議，由所長及全體教職員組織之，以所長爲主席，所

務會議細則，另定之。

第六條 本所車務科，學額暫定爲三十名。

第七條 凡年在十六歲以上二十五歲以下，體格健全，曾在完全小學畢業或有相當學力，經考驗及格者得入所肄業。

第八條 本所學生修業年限，定爲一年，修業期滿經考試及格者，分派各站實習，實習期間定爲半年，實習期滿後，按照成績呈請酌派工作。

第九條 本所各項考試，均以總平均滿六十分者爲及格，其有不及格者，得酌令補習或開革之。

第十條 本所應授課程如左：

- 一、黨義
- 二、路線岔道及路簽大要
- 三、號誌
- 四、行車章程
- 五、職工須知
- 六、應用文字（國文及英文）
- 七、國音電報傳音傳聲傳部

辦法 八、應用算術 九、報告 十、事變須知 十一、圖表

前項所列課程之分配，由教務主任，承所長之命定之，但每週授課時間，不得少於三十六時，如遇教材不能結了時，得增加教授時間，每學期中各科教授時間並得視教材情形互為增減。

第十一條 本所各項費用之預算，由所長擬具，呈由管理委員會審核，呈部核定。

第十二條 本局職員，兼任本所所長及教職員，得按月酌給津貼，以酬任務外之特別勞動。

第十三條 依據部頒辦法第十一條之規定，凡經考取之學生，在修業期間，書籍用品，由所供給，並每月給予津貼洋六元，在實習期間，每月給

予津貼洋八元，至派補職工規給辛資時爲止。

第十四條 各生入所後，無故中途退學時，得追繳其一切費用及津貼。

第十五條 本所辦事細則，及各項規則另定之。

第十六條 本簡章如有未盡事宜，得隨時呈請修正之。

第十七條 本簡章自呈奉鐵道部核准之日施行。