

鐵道半月刊

第一卷 第五十期

題

● 請閱人同路部供專刊本 ●



本期刊目

革新鐵道業務之要旨
 利用外資發展中國鐵路
 貨物分等之基礎研究
 建築鐵路機廠之先決問題
 廣九路客運業務之剖視

鐵道部秘書廳研究室主編

中華民國二十五年十二月十六日出版

總理遺囑

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

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

革命尚未成功



同志仍須努力

本刊編輯體例

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



鐵道半月刊

第一卷第十五期
民國二十五年十二月十六日

插 畫

1. 意義深長之青島接收紀念碑……………一幅
2. 膠濟鐵路管理局接收博山支線……………一幅
3. 關於百靈廟之種種……………七幅
4. 隴海路西寶段之門鷄台隧道……………二幅
5. 隴海路西寶段鋪軌前方……………一幅

革新鐵道業務之要旨……………蔣中正(一)

利用外資發展中國鐵路……………張公權(三)

張部長就職一年紀念感言……………隆君(三)

貨物分等的基礎研究……………熊養誠(三)

鐵道員工應有之新認識與新精神……………潘光迥(三)

建築鐵路機廠之先決問題……………安忠義(三)

我國現行列車車輛統計與原有行車統計之比較……………宗之琥(三)

廣九鐵路旅客運輸業務之剖視……………王延壽(三)

日本鐵道省兼營汽車事業之概觀(下)……………黃漢偉(五)

留歐回憶(二)……………章江波(六)

……………薛光前(七)





部 路 要 訊

- 【人事】 本部高級職員任免升調等……………二則(六)
- 【教育】 積極推行鐵路職工教育等……………三則(六)
- 【財務】 津浦鐵路財務轉佳等……………三則(六)
- 【業務】 改善粵漢鐵路辦法等……………七則(六)
- 【購料】 發行購料期票等……………二則(六)
- 【其他】 本部努力推行新生活運動等……………二則(六)

(甲) 國內之部

- 京滬滬杭甬四則(八)
- 津浦路 二則(八)
- 隴海路 四則(八)
- 平漢路 四則(九)
- 粵漢路 二則(九)
- 北甯路 五則(九)
- 平綏路 七則(九)
- 膠濟路 二則(九)
- 正太路 四則(九)
- 同蒲路 一則(九)

(乙) 國外之部

- 英國 一則(一〇)
- 美國 一則(一〇)
- 德國 一則(一〇)
- 智利 一則(一〇)
- 玻利維亞 一則(一〇)
- 新西蘭 一則(一〇)
- 南非洲 一則(一〇)
- 印度 一則(一〇)
- 法國 一則(一〇)
- 蘇俄 一則(一〇)
- 加拿大 一則(一〇)

附錄：鐵道部圖書閱覽室新書目錄



本刊徵文啓事

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

部路同仁，隨時惠賜鴻文，以光篇幅，一經刊載，當依投稿條例，酌致薄酬。再本刊擬定明年元旦，刊行『新年特大號』，如承以過去的未來的以及現實的理想的公私生活稿件見賜，尤爲歡迎。來稿並希最遲於本年十二月廿二日以前逕寄本廳研究室第三組，以便彙編爲荷。

祕書廳研究室謹啓

革新鐵道業務之要旨

蔣中正

(廿五年十二月三日對洛陽分校鐵道訓練班學員訓話)

一 訓練現代的鐵路人員，為改進路務，發展交通之根本要務。

二 改進中國鐵路業務之要項：

1. 要力求時間準確——行車時間能否準確，乃國家興亡所關。
 2. 要特別注重「預備」——平時要如戰時之緊張以預備一切；戰時機能如平時之安定而戰勝一切。
 3. 要注重統計與管理——詳細的統計與嚴密之管理，為治理一切事務之基本。
 4. 要力求旅行便利並注重發展文化——飲食，衛生，及書報郵電等項之設備與便利。
 5. 要厲行新生活運動以訓練民衆——鐵路為訓練民衆最普遍最有效之場所。
- 三 希望鐵路人員奉公守法，勤慎忠勇，親愛精誠，達到「鐵路救國」之目的。

各位官長，各學員：

此次各位入學受訓，今天已訓練期滿。經過此次訓練以後，大家對於現代鐵路人員應有的專門知識和服務精神的修養，一定有更深一層的體驗與很多的心得；大家畢業回去，本着所學去努力改良路政，相信中國鐵路交通從此一定有一番很大的進步！不過各位從前在校與此次受訓期間所學的，多半偏重於鐵路交通的學識和技能，本委員長今天所要和大家講的是關於鐵路人員的職責

與今後改進鐵路業務和一般情況的要務。這些多半是各位官長平時沒有和大家講到的，希望特別留心聽着。

此次我們挑選全國各路的站長車長等，來此受訓，其目的不祇是訓練好你們這一班學員而已；最主要的用意，就是要使你們受了特殊的訓練之後，畢業回去，將受訓期間所得到的新的知識與新的精神，傳播到各路，訓練你們管轄範圍以內的一切鐵路人員，使他們統統要像你們一樣，具備現代路政人員所應有的基本常識和革命精神，達到我們改進鐵路交通的目的。所以你們畢業回去，如果只是各人自己懂得如何刷新路政，還不相干；因為你們的部屬如果沒有普通知識，對於一切應革新的事情，不知道如何去做，甚至固守舊習，陽奉陰違，直接間接都會阻礙你一切改進工作的進行。那末，無論你有怎麼好的學識，怎麼大的本領，也要處處發生障礙，不能盡量拿你們所學的來實行。你們如要達到澈底改進路政的目的，必須將你們在此所受的訓練，同樣的，拿來訓練你部下所有的人員，使他們各個人都有現代路政人員必備的常識，有豐富的革命精神，然後能夠上下一心，共謀改進！所以大家回到各路各站，第一個任務，就是要拿你們在本班所學的一切，特別是革命的精神，去訓練所有的部屬。上自職員，下至夫役，統統要隨時注意訓練。對於一般職員要注重教導他們辦事的方法，訓練他們組織管理的能力，貫輸他們熱誠服務盡忠報國的精神，以掃除從前因循敷衍散漫凌亂，營私舞弊的種種惡習。尤其對於一般招待生，行李夫，清潔夫等一切服役人員要特別注意管教。要教給他們對待旅客應

有的態度和常識，作事要迅速確實，不許浮滑敷衍，狡詐欺騙，無論對待那一個客人，都要懇懇和藹，有禮貌，守規矩，特別對於老弱婦孺與一般窮苦的鄉下人，格外要照顧周到，儘力幫助。我們如果能夠訓練好各路各站一般職工夫役，使他們都能有禮守法，熱心服務，就可以消極的掃除鐵路上不少的積弊，積極的增進旅客們許多的便利。大家要知道：從前我們的鐵路交通辦不好，主要的原因，就是一般鐵路人員腐化，凡事因循敷衍，苟且自私，很少人注意到路政的改進。現在我們要改進鐵路交通，第一件根本要務，就是要改造一般鐵路人員的精神。——要使個人提起朝氣，剷除積弊，一本熱誠，盡忠職責。就是要由你們這一班受過特殊訓練的站長車長等來作刷新路政的幹部，為國家訓練出忠勤純正的現代鐵路人員。有了這種健全的人員，纔能夠迅速而確實的改進鐵路業務，發展鐵路交通。要知道：我們現有的一萬多里鐵路，實在太少；將來至少要加造到十萬里，纔可以應國家的需要。如果沒有一般真正健全的服務人員，來改良路政，發展業務，不必說鐵路要發展到十萬里，很不容易；就是再增修到十萬里，也不能發揮鐵道交通的機能，滿足國家各方面的需要。所以今後要真正發展鐵路交通，根本上全靠訓練現代的鐵路人才；必有現代化的鐵路人才，纔可以發展現代化的鐵路交通。有了現代化的鐵路交通，纔能夠建立現代化的文明國家。而如何使現有的一般鐵路人員有現代的常識，現代的精神，現代的辦事方法和能力，以達到鐵路救國的目的，就是你們一般鐵路幹部人員最重大的責任！

鐵路交通的完善與否，關係於國家的盛衰強弱，以及經濟文化的進退，非常密切而重大。我們的國家之所

以貧弱到現在這個地步，原因當然不只一端，但最主要的一項，就是中國鐵路太不發達；就是僅有的這一萬多里鐵路，也是腐敗黑暗，不能及時改進，發揮效能！不僅不能與外國的鐵路來比較，而且使外國人看了我們鐵路腐敗的情形，就要輕視我們，說我們不是現代的國家，敢來隨便侮壓迫我們！大家要知道：外國人要來考察我們國家組織完善不完善，政府健全不健全，以及人民有知識沒有知識，他從旁的地方還不容易考察明白，只要到我們鐵路上一看，就可以立刻明確的判斷，他們隨時隨地看我們在鐵路上服務的人員，自站長，車長，售票員以至路警差役辦事有無精神，有無條理，常識是否充實，言行態度是否正當，售票驗票有沒有秩序，以及車站上有沒有叫囂紛亂，侮弱凌貧，以至詐欺偷竊等野蠻的現象；再看站上車上一切設置是否整齊清潔，各種物料器材的使用，是否經濟合理；他就可以將我們國家的一切，都看明白。可以說一條鐵路乃至一個車站，就是整個國家的縮影，看了鐵路上車站上種種的情形是如何，他就可以斷定你這個國家有沒有進步，有沒有希望！尤其是車上的廁所，是一般辦事人員最容易疏忽而最要注重的地方，人家什麼都不必看，只要看我們站上和車上的廁所，是否整齊清潔，就可斷知你這個國家文明的程度如何。總之，鐵路交通是否完善，有無進步，關係國家盛衰文野，非常重大，各位當站長車長直接負有主要責任的人，豈可不時刻警惕，奉公守法，盡忠職守努力改進路務，以期報效國家！

關於現在我國鐵路交通，亟應改進的事項很多，舉其最重要的來講：

第一：要力求時間準確

大家知道：鐵路交通的最大效用，就是任重致遠，

縮地省時。要達此目的，必須行車迅速。換言之，就是要照規定的時間，準確行駛，

不好有一分一秒之差！我們要改進鐵路的業務，發揮鐵路的功能，這就是第一件要緊的事情。凡是現代的國家其火車的行駛，無不是時間十分準確，規定幾點幾分到站，一定就是幾點幾分到達。現在我們各鐵路行車的情形怎麼樣？不必說有許多長距離的鐵路與普通的列車時常要遲誤幾個鐘頭，就是京滬路上的特別快車，也常常不免誤點。殊不知嚴守時間為建立一切秩序的基本要件，而時間準確，尤為鐵路交通之第一要務。所以行車時間準確不準確，不但表示鐵路業務的良窳，簡直就是表示我們國家有秩序沒有秩序，和國民有精神沒有精神；而我們國家力量之強弱，國家地位之高低，即可由此測定。所以行車時間的規定，就無異於國家的法律，或者可說比法律還要嚴密固定，大家一定要比法官對於法律還要嚴格遵守，確切執行，不好有絲毫的差誤！否則不但要敗壞鐵道的業務，而且降低了國家的人格，說得嚴重一些，就如同危害國家的生命一樣！大家要知道：在現代，一個國家有沒有實力，不僅是單獨決之於軍事之優劣，武力之強弱；而交通是否靈便和運輸力的大小，實在是更重要的一個決定的因素。所以我們平時行車，就如同打仗。作戰時如果差了一分一秒的時間，就要失敗，大家平時以為行車時間差了幾分鐘，無關緊要，殊不知在平時如果沒有寶貴時間，嚴守時間的習慣，到了戰時，全國要總動員，運輸格外繁忙，交通秩序，也轉入非常狀態之下，試問如何能夠迅速確實完成我們鐵路運輸的任務？運輸不能靈便，時間不能準確，雖有數百萬大軍，不能隨意調遣，依時補充，有何用處？所以行車時間能否準確，隨時都關係全軍勝敗，國家興亡！大家務必明白這個道理，特別的重視時間，嚴守時間，務求時間的準確。以後各路

的路政和各鐵路人員工作成績之優劣，就可依行車時間準確的程度來測量，希望從中央鐵道部和各路局負責長官以至各站一切服務人員，對於這一點，都要特別注重。

第二：要特別注重「預備」

我們一個人無論要想辦好什麼事，最緊要的就是「預備」。尤

其是我們交通人員辦事，「預備」就是第一個成功的要訣。無論關於員司路警夫役等「人」的配備，關於器材物料車輛等「物」的補充，都要用盡心思，準備周到。即如就「物」而言，不僅要準備煤，米，水，油等一切日常重要的必需品，就是臨時萬一需要的小件物品，例如機車上的零件，甚至最小的螺絲釘，如果不能隨時預備，到了臨時需要，無法補充，豈不誤事！總要件件準備，時時準備，今天要準備明天的事，本週要準備下週的事，今年要準備明年的事，尤其平時要準備戰時的事。惟其平時如同戰時一樣精神緊張，工作努力，一切準備周到；到戰時纔能如同平時一樣心安氣定，一切照常進行，絲毫沒有驚惶紛亂的情形。這就是軍事上制勝的要訣，也就是我們鐵路人員所必需的修養。古人說：「凡事預則立，不預則廢，」這個道理，我們一般鐵路人員，格外要明瞭，要依此切實做到。現在一般鐵路交通人員最普遍的毛病，就是不知預備的重要，大家在今天就只想到如何應付今天的事情，混過了今天，便一切不管。這樣「得過且過」的混下去，不必說到了戰爭時期，什麼事情都要因為缺乏準備而歸於失敗；就是平時鐵路運輸的效能，也無由發揮。所以我們，要發展鐵路業務，改進鐵路交通，一切都要從注重預備做起！我們個人能夠做到事事有準備，個人就可以事事圓滿達成任務；整個路局對於一切「人」「事」「物」樣樣都有準備，全路的業務，也當然能夠蒸蒸日上。現在一般鐵路人員和鐵道業務的腐敗，大半都是由於不注重預備的緣故。即如我此次由臨潼來到洛陽，在

潼關下車時，順便問潼關站長由潼關行車到洛陽，需要多少時間，他平時既不能留心記住，身邊也不攜帶行車時間表以備檢查，所以始終不能答覆。你看一個頭等站長，連問他由自己所管轄的一站到最鄰近的一個大站，行車所需的時間都回答不出來，豈不是咄咄怪事！這種人還能作現在時代的一個站長嗎？我們的站長無常識無準備如此，我們的鐵路交通，還能夠維持還能夠發展嗎？在外國不僅各路的站長對於全國火車行駛的時間都知道，就是他們一般下級夫伕如搬運夫等也至少對於他所服務的一條鐵路之行車時間能夠記得明白。你如有所詢問，他都可以告訴你，或者檢查他所隨身攜帶着的行車時間表，便可以回答。即此一端，可見他們一般服務鐵路的人員，自上至下都有相當的常識，尤其注重「預備」。凡是與業務有關的一切，色色都準備到，平時不因無人查詢而忽略，然後不致臨時失措而張皇，所以個人的辦事效能大，而整個的交通事業能夠及時發展！我們各鐵路人員的情形，便很少人能如此。像我剛才所說的潼關站長，如果他平時知道注重準備，他的常識也不至於如此缺乏，即令一時記憶不清，口答不出，也可以拿出行車時間表來，一看便知！大家要知道：做一個現代的國民，尤其是當一個現代的鐵路交通人員必須事事養成有準備的習慣，特別是關於自己業務上一切的常識，必須具備。此外還有幾件東西是一切現代國民所必需隨身攜帶一刻不離的，第一件是鉛筆，第二件是記事冊，第三件是地圖，第四件就是各人業務上隨時需要查考的東西。如鐵路人員必帶的「行車時間表」。此不過舉其最小之一端而言。各位當中有到過外國的，試看外國國民尤其是一般公務人員那一個不是隨身帶着日常必需的東西，那一個不是隨時預備一切的事情。我們要做一個現代國民，尤其是要做一個現代的鐵路人員，務必養成注重預備的習慣。

第三：要注重統計與管理

剛才我已說明「預備」的重要。我們要盡到預備之能

事，必須對於鐵路上一切人員、物料、器材以及交通需給的狀況等，隨時要作精確的統計，有嚴密的管理。尤其是對物的統計與管理，是我們當站長車長一般下級幹部人員所必不可忽略的一件事。你們這次來此受了訓練，主要的用意，可以說第一就是在學得如何組織人事，訓練部屬；第二就在如何整理器材，管理物料。關於物材的管理，要能夠辦理完善，首先就要有精密的統計，無論那一種東西，庫存多少？每日要消耗多少？補充多少？已壞的多少？待修的多少？每種每項都要分別登記統計，隨時可以檢查，使部下無法蒙蔽我們。統計精詳，再能管理得法，就可以消極的剷除過去浮報浪費營私舞弊的毛病。我們能為國家減少一分開支，即可使國家少受一分損失，就是我們在消極方面多盡一分報國的心思。所以大家以後特別要注意統計與管理，至少要盡忠路務如同治理家事，愛惜公物如同愛惜私產。人人都廉潔自愛，奉公守法，盡忠職責，絲毫不苟，就可以革新全國的路政，很迅速的來發展全國的鐵路交通。鐵路交通能夠發展，其他一切交通文化，經濟事業，都能夠連帶的迅速發展起來，國家就可以轉貧為富，轉弱為強了！

第四：要力求行旅便利，並注重發展文化 一條鐵路的業務，決不祇是運輸與交通而已。必須竭力求行旅的種種便利。所以無論各種與各等車上與各個大小車站上，對於便利旅客的各種設施，務必力求完備。大概一般人在旅途中最感需要的，就是關於飲食和衛生以及書報郵電等項之設備與便利。我們各路的站長車長總要隨時為便利旅客着想，對於車上的衛生，務必特別注意，一切飲食物品，總要做到經濟便利。沿途各站必須設法招

致商人開設商店，以便供給旅客隨時的需要。尤其對於一般坐三四等車的窮苦民衆，要特別儘力優待，妥爲照護。隨時要注意他們的衛生，天寒的時候，要設法使不受凍，天熱的時候，要爲他們預備茶水及救急解暑的藥品。遇有疾病或有什麼急難，都要盡力設法救助，這些都不必費多少錢，只要我們各路服務人員能夠發揮替社會服務的精神，人人以助人爲至樂之事，就可以便利旅客，嘉惠窮民不少。至於書報的傳遞販賣與各大站郵電的設置，也極關重要。一切交通事業最大的一個使命，就是發展文化。而文化發展又是國家富強的根本。我們從事鐵路交通事業，主要的目的，即在傳播和交換各地的文化。如果我們火車到一處地方，沒有書報可買，寄信發電，亦不便利，如何能完成他發展文化的使命？！在外國，往往一個地方的報紙，每天出版之後，在幾個鐘頭以內，全國各鐵路車站各地方，就有發賣，一般國民都可以隨時購閱。各段各站，每天不知要收發多少電報。所以火車通到那一個地方，文化就可以發展到那一個地方。鐵路交通發達一分，文化便可以進步十分！中國一切文化不發展，固然是因爲交通不發展，但是有許多交通已經很便利的地方，而文化依然落後，是什麼道理呢？其原因雖不祇一端，但交通機關服務人員之敷衍懈怠，不能盡力於發展文化的工作，不能不算是最重要的一個原因。以後希望大家關於沿路各站書報的販賣，郵電的設置，以及飲食衛生等設備，都要隨時力求完善，並不斷的求其改進。須知這些設施之有無，不僅關係於行旅之便利與否，而且是一個國家文明和野蠻所由分別之標準。我們要考察一個國家文明程度之高下，就可以從他的交通事業——特別是鐵路業務的良窳及其促進文化發展的能力之大小來判定。外國人要考察我們的國家也是如此。我們現在僅有的這一點交通事業，還不能好好改良，盡量發揮他促進文化的功能，所以文化落後，要受外國的欺侮壓迫！今後我們要實現『交通救國』的

目的，必須利用交通來發展文化！

第五：要厲行新生活運動，以訓練民衆 鐵路交通是中外觀瞻所繫，其管理之優劣與秩序之好壞，關係於社會風氣，國民精神，民族道德，與國家地位都很重大。這個道理，剛才我已經向大家提到。所以今後我們務必有一種新的精神來改良交通，刷新路政，以復興國家。這種新的精神從何而來，並由何處表現呢？首先要從厲行新生活運動做起。對於新生活運動所要求的『整齊』，『清潔』，『簡樸』，『勤勞』，『迅速』，『確實』六項標準，我們鐵路交通人員必須首先做到，以身作則來教導一般民衆。我相信只要我們全國的鐵路人員都能實行新生活，就可以使全國國民都實行新生活，達到救國的目的。因為鐵路與車站上就是訓練民衆實行新生活最好的場所。現在我國的鐵路交通，雖不如外國發達，然全國每天乘坐火車以及到我們鐵路管轄範圍以內來的國民，至少在一百萬以上，對於這些人我們應該隨時隨地想種種方法，來訓練他們實行新生活。如此，不是在極短期間，就可以訓練最多的人數嗎？而且在鐵路上訓練，完全是就他們的實際生活行動來訓練，比一切宣傳與勸導的工作要切實有效得多。譬如在車站買票，我們的路警必須指導一般旅客依次序購買，一定要魚貫而入，魚貫而出，這就是一種最好的訓練。我們天天如此訓練一般人民，久而久之，全國國民守規矩重秩序的習慣就可以養成。大家要知道：一個國家的強弱，不僅在軍事之優劣，尤在乎一般國民智識程度的高低，如能提高國民智識程度，雖是弱國，也一定可以強盛起來。我們現在要提高一般國民的智識程度，最有效的方法，就是要由我們鐵路交通人

員推行新生活運動，訓練一般國民。唯有鐵路是訓練國民最普遍最有實效的場所。如果我們自己能夠真正力行新生活，並不憚煩勞去指導感化一切的旅客，就可以使全國國民都力行新生活，增加國家無限的力量。

以上所說的五項：第一要力求時間準確；第二要特別注重『預備』；第三要注重統計與管理；第四要力求行旅利便，並注重發展文化；第五要厲行新生活運動以訓練民衆，是我們今後改進鐵路業務的基本要務，各位今天聽了我的話，回到各路各站以後，必須剴切詳明的轉告一般未到此受訓的鐵路交通人員，彼此勸勉，切實作到。大家一定要有奉公守法，勤慎忠勇的修養，與造福民衆效忠國家的熱忱，並須養成和平周到的辦事態度與親愛精誠的團結精神，革除以前怠惰遲誤，因循苟且，無準備，無紀律的風氣，一掃傾軋排擠，營私舞弊以及恃強凌弱，欺壓鄉民等一切惡習和積弊，無論待人接物，處世辦事，都要本着『親愛精誠，迅速確實』八個字的教訓，身體力行。希望大家照此意旨時刻省勉，勇猛精進；以完成本身的修養來革新鐵路的業務，從發展交通，達到『鐵路救國』的目的！

(完了)

利用外資發展中國鐵道

公權

十一月廿八日在中央政治學校演講

- (一) 利用外資以圖更生之義，無分古今中外，惟在善於運用，及如何厚利民生；
- (二) 舉過去中國利用各國鐵路投資中之最可痛惜者，厥為債信之破壞，斯亦為各國對中國鐵路投資由嘗試心理轉為長期態度之所由來；
- (三) 各國對中國鐵路投資觀念之轉變，並非出於各國特別的示惡，實由於本身信用之恢復，而本身信用之恢復，端賴外債之整理；
- (四) 各國對中國鐵路投資，必須尊重中國主權，拋棄以往各項不合理不正當之權益觀念；在吾國引用外資問題，乃提高債信問題，亦為如何履行整理契約問題，更申言之，即為鐵道從業人員能否增加效率，節省開支，使各路行有餘力，得以償清債務之問題；
- (五) 唯鐵道員工，人人抱定「鞠躬盡瘁，瀝血膏肓」八字，將個人精神，節約使用，以一人之力，兼做二人之事，將國家財力，用得其當，以一分之錢，並收二分之效，然後可以充實鐵路財政，招致外資流入，貫徹鐵道對國家之責任，完成總理手訂之鐵道計劃！

諸位：今日承貴校之邀，得與諸君相聚一堂，無任欣幸！惟本人不常演講，今日言來，苦無適當題目。惟本人過去致力金融事業，今日從事交通界服務，因連鎖金融與交通兩重關係，而以「利用外資發展中國鐵道」為題，略為諸君告。惟匆促間言未盡意之處，尚望諸君能舉一反三，從而補充之也。

一 中國利用外資之必然性

中國建設鐵道，迄今雖已有五十餘年之歷史，然國人對之，向稱漠視，從未有加以充分之注意與具體之研究。有之，當自總理手訂之實業計劃始。總理於實業計劃中昭示吾人以建設鐵道者，主張修築十萬英里，並以利用外來資本，資為建設之用。良以鐵道為國家交通之命脈，必須全國脈絡貫通，然後人才貨物，得有充分的健全的發展；益以中國經濟之衰落，資本之缺乏，姑置其他重要之建設事業不論，即以修築十萬英里鐵道而言，假定每英里至少需款五萬元，則總需五十萬萬元，實則平均均在十萬元以上，即需要百萬萬元，以中國目下全國所有之資金而論，無論如何，必不能應此巨大之需求。故如何利用外資，發展中國鐵道，不但為環境所使然，抑且為事實所需要！更自歐美各國觀之，若十九世紀時代之美國，五年計劃未開始前之蘇俄，乃至未開發前之阿根廷、巴西、智利諸國，無不以利用外資而奠強國富民之基，由此可見利用外資以圖更生之義，無分古今中外，惟在善於運用，及如何厚利民生而已！

二 各國對外投資之概述

欲言利用外資，可先言其遞嬗的演化經過，從而明瞭其在世界經濟史上所占之地位。吾人稽考史乘，有未開發之國家，因利用外資而開發者；亦有收支不平衡之國家，因利用外資而躋於平衡者。是以利用外資，大半為經濟落後之國家；反言之，向外投資亦大半為國勢較盛之國家。所謂歷史上著名之重商主義 Merchantism，即由於國際投資之結果，而形成世界經濟把握政治之狀態。吾人荷潮國際投資之來源，實蘊藏於十八世紀之下半葉，當時荷蘭之安蒂活潑 Antwerp 與阿姆斯特丹 Amsterdam 二都市，即為歐

州最重要之經濟市場，英國之外債，亦大都在此二處發行。至英國之漸執國際投資之牛耳，尙爲拿破崙戰爭以後之事也。

歐戰以前，列強對外投資，與時俱增；並因各國相互競爭之結果，對外投資，無形中成爲向外發展之重要工具；益以一般經濟落後之國家，因發展生產，需求外資，於是列強各國，均有大量的資本輸出。一九一三年英國對外及殖民地之投資，數達三百七十萬兆金鎊，加以私人之投資，約計四百萬兆金鎊，略等於英國全國國富四分之一。法國於一八八〇年，對外投資僅有九百萬兆法郎，至一九一三年增至三千九百萬兆法郎，約佔全國國富百分之十五，佔全國人民儲蓄之一半。德國在歐戰前，對外投資，約自二千萬兆至三千萬兆馬克，佔全國國富百分之八至百分之十二。其他若比、瑞、荷諸國，亦皆爲向外投資之國家。迨歐戰以後，國際間投資事業，發生一重大之變化：由債務國而變爲債權國者有之；由債權國而變爲債務國者亦有之。前者可以美國爲舉例，後者當以德國爲代表。美國向爲債務國家，惟迄一九二〇年對外投資，祇有六百萬兆美金，至一九三〇年舉其私人對外長期投資，已達一千四百萬兆至一千五百四十萬兆之間。遂有世界金融中心，由倫敦而轉向紐約之趨勢。德國自歐戰以後，變爲債務國家，一九三一年各國在德投資，數達二千八百五十萬兆至三千萬兆馬克之間，而德在外投資，僅有八百五十萬兆馬克。英則因貸款於協約國及其殖民地關係，輸出資本較多。法國於歐戰以後，雖逐漸恢復債權國地位，但因俄、奧、匈、土諸國之破產，對外投資，損失二分之一至三分之二。至俄國之被債權國擯棄於國際市場之列，則尤爲歐戰以後債務國家變遷中之最著者也。吾人苟以各國全體的對外投資數目而論：歐戰以前，各國長期資本之輸出，每年平均約在二百至二百五十萬兆金鎊左右，而一九二四年至一九三

〇年之間，則約有一百五十萬兆金鎊。苟以各國全體的對外投資國別而論：歐戰以前，爲英、法、德諸國；歐戰以後，則爲英、法、美諸國。

三 各國對中國鐵路投資之關係

準上以言，可知年來各國中最有能力向外投資者，厥爲英、法、美三國。中國既然需要外資，對此有力供給資本之三國，以及與其他各國之關係，殊有加意研究之餘地。各國對中國投資之關係，可分爲政治的鐵路的投資二種言之：政治貸款於中國最早之國家，當爲英國。一八四二年鴉片戰爭以後，英國憑藉條約權利，得以干預中國海關，因以關稅爲担保，實行政治貸款。當時法、德、俄諸國，因不願英國獨佔其利，於是亦接踵而來。當歐戰發生之前，此數國對中國投資之比率：英佔百分之五二；法佔百分之一〇；德佔百分之二〇；俄佔百分之八。其中以英爲最多，俄爲最少。至各國對中國鐵路投資最早之國家爲比國。其後因比而法，又因法而俄。此時英方急起直追，而最後猶以英之對華鐵路投資數目最多。德因欲與英競爭，故不甘自落後。美則雖屬擬對中國作鐵路投資，但事實上除參加湖廣借款及另星債項以外，並無有其他動作。歐戰之前，各國對中國鐵路投資之百分比；大致爲英佔百分之四八，德佔百分之一七，法佔百分之一二，比佔百分之一一。以英爲最多，比爲最少。歐戰時期，中國爲完成隴海鐵路，需求外資，但各國因自顧不遑，均裹足不前，嗣以比國之轉邀荷蘭對華投資，方能達到吸收外資之目的，而從來向中國投資之國家，因荷蘭之參與，而又加增一重新之力量。

四 各國對中國鐵路投資觀念之轉變

以上所述，皆為各國對中國鐵路投資之經過關係。然則，各國投資時所抱之觀念究若何？吾人為鑒往知來計，殊有加以追述之必要。舉中國利用各國鐵路投資中之最可痛惜者，厥為鐵路債信之破壞，斯亦為各國對中國鐵路投資由嘗試心理轉為畏縮態度之所由來。例如：在英德發行之津浦債票，自民國六年起，停止還本付息。此外，與比荷法有關之隴海路債票，自民國十四年下半年起，亦未付過本息。與英有關之道清路，自民國十四年起，廣九路自民國十五年起，均未還過本息。因債信之破壞，以是各項債票，行市減跌至二折三折不等。職是之故，向與中國有關之英、法、德、比、美、荷諸國，對中國鐵路投資，無不視若畏途，深具戒心。故自民國十三年起，幾無分文外資，流入中國，而中國鐵道，在歐戰以後，除隴海路完成至海州一段潼關一段以外，並未有其他展築之路線。揆其原因，當以債信喪失為阻止外資流入，妨礙鐵道發展之最大因素。

歐戰以後，各國對於中國債信，並未稍有增加；但以英國目觀日本在歐戰期間，對於中國有大量的投資，如西原借款等等，深恐在中國鐵路投資之權利，為日本一國所獨佔，因擬再作投資。惟一方想投資，一方又不信任中國。於是倡議組織一新銀行團，但以其組織規章，含有政治性質，頗遭國人之反對；嗣後又擬邀請中國銀行界方面，參加合作，中國銀行界深恐本身力量不充，難以發生作用，故亦未贊同加入。於是所謂新銀行團者，徒有其名，未見實現。自新銀行團停頓以來，迄今將及十載，在此時期，各國對中國之投資，殊難有增加之希望。當時本人服務金融界，深信福國利國，莫先建設；而建設之中，尤以鐵道為最關重要。故當浙省政

府倡議建築杭江鐵路之時，僅中國銀行先後投資達五百餘萬元，實占借款總額五分之四。此可謂金融界着意於交通事業之初步，亦實開以中國資本輔助建設之先聲，而使中國銀行界對鐵道投資，漸感莫大之興趣。其後，值德國東方實業協會派員來華，此人同時又代表奧脫華爾夫鋼鐵廠，本人當商勸其貸給材料於杭江路，以爲展築路線之用；並告以倘能照此履行，中國銀行界方面，亦願助以現款，參加投資。彼最初要求三點：第一，材料借款要中國銀行界担保，否則必須由財政部指定財源，作爲担保；第二，要有參加管理鐵路的權利。當即答勸：第一，凡以前各國因對中國投資而享受之權利，均不合理，德國欲向中國投資，必須另闢途徑，尊重中國主權，併以往各項不合理不正當之權益觀念，廓而清之；第二，必須承受中國政府所發行之債票，而此種債票，不必以特種財源爲担保，即以普通鐵路收入爲保證。最初未荷同意，幾經磋商，至半年之久，然後應允。關於此點，不可謂非德國向外發展貿易之政策，實較其他各國進前一步也。因此合同之成功，料款問題解決，於是杭江鐵路得以展築由玉山至南昌之路線。當時中央方面，由鐵道部發行債票一千二百萬元，贛省政府亦發行債票一千二百萬元。同時，與債權人磋商，委托中國銀行爲其信託人，債權人要行使權利，必須假手於信託人，不能直接發生作用。此項合同，全部基於對等原則，實可稱爲中外合同之規範，予今後中國與外國簽訂合同以莫大之便利。

自此合同簽訂以後，英國極爲注意。時適鐵道部有完成粵漢路之計劃，本人當即商勸上海匯豐銀行，合作發行債票。但其時英國政府，因金融恐慌：禁止英國人民投資於外國債票，因之匯豐銀行未敢貿然允許。其後

商定將此債票，在上海發行，祇須英政府允許能在倫敦交易所可開行市，債票即可流入倫敦市場，事幸解決。當時匯豐銀行，因所存資金頭寸關係，不能承受過多，因由中國各銀行聯合担任三分之二，債票遂得發行。惟此項債票，係以中英庚款爲担保，故債權人除對庚款發生關係外，對鐵路上毫無特別權利。由此一點，可見年來利用外資以發展中國鐵路者，已另有其新的動向焉。

當本人忝長鐵部以後，即與德國人繼續商量延長南昌至萍鄉之鐵路，發行二千四百萬公債。由德國方面，繼續借一千萬元材料，由中國銀行界借一千萬元現款。辦法內容，與自玉山至南昌之合同相仿。同時並以杭州鐵路，自杭州經曹娥江達甯波，亦須積極完成，因商同匯豐銀行，依照粵漢路辦法，由匯豐與中國銀行界發行債票。斯時適李滋羅斯爵士在華，即由其商准英國政府，將此債票亦可在倫敦市場開行市，因之又告成功。依據此項合同，由中外銀行團合推一副會計處長，此外，設一基金委員會，由政府代表及銀行團代表共同管理還債基金，此外一無權利。茲所繼續着手進行者，猶有數條路線。其中自株洲至貴陽一路，因接連南萍段，亦可稱爲南萍段之延長線，因亦與德人商訂合同，借三千萬元材料。此項合同，較從前所訂者，又進一步。即指定基金，償付期票，而並無供作抵押之債票。目下此路自株洲至湘鄉一段，已開始建築，希望三年之間，能直達貴陽。至年來籌建之京贛路，約需現款二千四百萬元，材料一千六百萬元。此項料款，係向匯豐銀行怡和洋行商借而來，未曾發行債票。同時亦設一基金委員會，以管理基金。

英德二國，對中國鐵路投資之近况，既略如上述，然則法亦爲投資國，其對中國之情形，果何若？法國自歐戰前中法實業銀行倒閉以後，法國人對中國之信用，極爲薄弱；同時又因其在俄、奧、匈、土諸國放款失敗之後，中產階級中人，均不敢投資外國債票。最近吾國爲建築成渝鐵路，由官商合籌股本二千萬元，其餘材料與現款不足之數，約計三千五六百萬元，當與法國銀行界磋商，費時經年，始告成功。此項合同，日內即可簽

訂。合同條件，與英德二國投資合同相仿。一方面設一基金委員會，一方面委託中國銀行，替其行使債權。至比國對中國鐵路投資最早，祇因隴海債信之墜落，因之信用減退。自此次整理隴海債票以後，信用逐漸恢復，因之比國銀團已允貸與五千萬元材料為建築西安至成都路線，合同亦已簽訂。惟比人對我人尙未十分放心，故有一部份尙須銀行為之担保，深期此項條款，於不久之將來，即可予以改善。

據上所述，可知英德法諸國資金，從茲而後，可望源源而來，其有裨於中國鐵道之發展者，不難想見。惟尙有一國，未向中國作鐵路投資者，是為美國。美國自湖廣鐵路債票及中國政府少數債項失信以後，絕未敢再來中國投資。惟美國為最富有資本之一國，中國既需求外資，對此世界最富之國家，亦對於中國最有同情者，必須設法得其幫助，引為己用，是則尤有待於吾人繼續不輟之努力。此外，日本亦為可以注意之一國。日本情形，與德國相同。雖無現款，却多材料。惟以日本過去在東三省投資之經過，實使吾人備嘗深刻苦痛之經驗。故設使今而後日本不於根本上拋棄其政治侵略之觀念，自動變更其對中國之方針，欲望中國歡迎日本投資，無異南轅北轍，何可得乎！

五 如何繼續努力利用外資完成 總理鐵道計劃

抑有不能已於言者：綜上以言，可見各國對中國鐵路投資觀念之轉變，並非出於各國特別的示惠，實由於本身信用之恢復，用使外資流入，迄今無已。至本身信用之恢復，端賴

外債之整理。舉整理外債中之可得而述者：

一、**道清路** 整理辦法，於民國二十五年五月五日公布。規定在民國二十五年至二十七年三年間，每年至少付息二厘半。若道清路現金贏餘較多之時，可增付為最高五厘。償款期限分為二十七年，規定在此二十七年内，將債務還清。以前所欠付之利息，持票人承認放棄五分之四，未放棄之五分之一，俟二十七年後，再行照付。

二、**津浦路** 整理辦法，於民國二十五年二月二十五日公布。規定在民國二十五年至二十七年三年間，每年償付利息二厘半。從二十八年起，恢復原來規定之週息五厘。至欠付利息，亦由持票人承認放棄五分之四，其餘未放棄的五分之一，另發無利小票，自民國三十年起，分二十年攤還。此外，對本息又規定由津浦鐵路現金總收入項下開支，如果不敷時，由關餘担保補足。

三、**隴海路** 整理辦法，於民國二十五年八月二十五日公布。規定自民國二十五年七月一日起，第一年付息一厘半。此後每年遞增半厘，至民國三十一年為止，以後一概以四厘利息計算。至從前應付各期利息，至民國二十五年七月一日止，概行取銷。

四、**廣九路** 整理辦法，於民國二十五年八月二十六日公布。規定自民國二十六年六月一日起，最初二十年内，債券利息每年付給二厘半，以後付給五厘。如果廣九路進款淨數超過國幣二十萬元，還可增付利息，最高至五厘。並從民國二十五年六月一日起，每年設國幣五十萬元為準備金，以前欠息，亦取消五分之四。

自經此次整理以後，津浦債票由二折漲至五折，道清債票由二三折漲至七折，隴海路由一，八折漲至三折，廣九債票由二三折漲至四折。因吾國債票之價額日漲，信用漸見鞏固，外資源源流入。由此可見引用外

資問題，乃提高債信問題，亦爲如何履行整理契約問題。更申言之；卽爲鐵道從業人員能否增加效率，節省開支，使各路行有餘力，得以清償債務之問題。以是 總理十萬英里鐵道網之計劃，能否實現？與其着意於利用外資，有否把握？毋甯歸根於鞏固債信，有否辦法？欲鞏固債信，固爲錢的問題，惟錢的來源，實在於人的方面。苟當初 總理倡議鐵道計劃之時，人人能同一精神，共一心志，淬勵邁進，勉力以赴，以取諸鐵道者，用諸鐵道，則中國鐵道縱無若何長足之發展，亦斷不至如今日之封步！ 吾國鐵路幹線，纔長八千餘公里，目下開工建設者，雖尙有二千餘公里，然以視 總理之鐵道計劃，距離猶遠。吾人苟不欲爲達鐵路救國之目的而努力則已，不然，必須上下一心，內外一致，抱定昔日諸葛武侯一身行事「鞠躬盡瘁」與「澹泊寧靜」八字，爲吾鐵道員工唯一服務之信條。但余之所謂「鞠躬盡瘁」者，不僅謂竭盡一己之心力而已也，必須於竭盡心力之餘，更進一步，將個人之精神，節約使用，以一人之力，兼做二人之事，而趨於經濟化；余之所謂「澹泊寧靜」者，不僅謂個人能廉潔自守，奉公守法而已也，必須於廉潔自守，奉公守法之外，更深一層，將國家之財力，用得其當，以一分之錢，並收二分之效，而達於合理化。蓋以今日中國經濟之貧困既如彼，而需要鐵道建設之迫切又如此，非使人力經濟化，事事合理化，實不足以充實鐵路之財政，招致外資之流入。外資不來，無以言建設，更無以盡鐵路救國之使命。欲充實鐵路財政，招致鐵路投資，倡言鐵路救國，捨全體鐵道員工一致奮發，各就本位上，各從現在起，於同一的新認識新精神下，共同努力，其道末由！

張部長就職一年紀念感言

君· 陸·

本刊第十五期出版之日。適值本部張部長、曾政務次長、曾常務次長、就職一年之時。吾人秉承長官實事求是之精神。原無庸多所費詞。願爲自己策勳計。又烏可無一言以抒感。考本部過去一年度設施狀況。若各路業務之增進。新路幹線之展築。以及國際債信之提高等等。不可謂非基於以往日積月累之努力。遂得有今日尺寸之進步。雖然。天下之事。進化無窮。愈進則愈深愈難。若各路業務增進以後。如何從而以達開發產業溝通文化之目的。新路展築以後。如何從而克盡鐵道爲交通命脈國防利器之使命。國際債信提高以後。如何從而鞏固之。保持之。以使外資流入。源源不絕。用是各項建設。得以循序推進。此皆有待於吾部路同人自強不息繼續不輟之努力。吾人外察時勢。內審國情。應知當今凡百事業之進行。必須具備一種堅忍不拔百折不回之決心。唯決心方足以言自信。有自信方足以言自助。自助即是自立。亦即是自救。自救就是救國。故救國也。自救也。自立也。自助也。自信也。無一而非發於決心之一念。用是披荆斬棘。以底於成。故吾人在部言部。就事論事。應如何同一精神。共一毅力。抱定爲事業而努力之決心。各從本位。兢兢業業。盡忠職守。斯於言本部最高長官就職一年紀念之時。爲盡力於本職即盡力於國家計。所不可不有之認識與信念也。

二十五年十二月十五日

貨物分等的基礎研究

熊養誠

一 貨等與運費之關係

曾聽人說：「鐵路訂定運費，不但是科學的，而且是藝術的。」這句話說得使人十分驚異。因為貨等既是鐵路運費的基礎，那麼，貨等表必須裝進一些科學頭腦和藝術意識，然後鐵路運費始能走上簡明的道路，適合營業化的目的，使人一目瞭然，也是發展鐵路業務的主要途徑；如果貨等不甚完備，東訂一個特價，西訂一個特價，雖則特價的訂定，另有特殊原因存在，然而貨等應用既然不靈，便失去分等的作用，所以貨等表編訂完善，自可減少訂立特價的機會，使運費趨於合理化，簡單化。

二 貨物分等的原則

我國現行客運運費頂多分做四等，買頭等票，便坐頭等車，花四等票的錢，便佔四等車的地方，並不因人肥瘦高矮的分量而收費，也不考量個人的負擔能力而索值，這種買賣好做，只看買什麼便給什麼，主權握在乘客雙方之

手；而貨運則不然，鐵路供給貨物的車子是一樣的，鐵路運輸貨物的時間是一樣的，而且同一的重量，同一的距離底貨物，鐵路要收六種不同的運費，這便是把鐵路運輸的貨物分做六個等級的緣故，因為人是有科學頭腦兼具藝術意識的，對於人，所以並不在腦壳上刻上等級，只把給予人的物列成四個等級，就因為人是有科學頭腦兼具藝術意識的，所以對於貨物，便在貨名之後，印上某一個等級了。而物又不盡皆由鐵路運輸，所以有許多未經過鐵路運輸的東西，尚未列定等級；此類貨物倘來鐵路報運暫時均按二等收費——貨運通則第十三條。並根據該通則第十二條編訂貨等表，核定等級，按照下列原則：

(1) 根據運輸成本而排定六個等級，規定貨物運輸，起碼要收第六等的運費，否則便不是鐵路的買賣，例如：泥，土，沙，灰，即令再不值錢的東西，要鐵路來運，起碼運費得收直接運輸成本。（自然也有在六等以下的貨運，不過此在特價範圍以內。）

(2)根據貨物的負擔能力，把每一項貨物排在應該排在的等級，例如：鐵列五等，鐵釘便列四等，因原料比成品價值賤，又如煤列六等，糧食列五等，因其價值不同。

的貨物分等表，便成了我們理想中的標準，怎樣才能有一本活動的貨物分等表呢？則有待於鐵路的科學家和藝術家來共同完成。

三 貨等表的沿革

(3)是根據進口貨物或是出口貨物，而列定其等級；例如：絲織疋頭列一等，人造絲織疋頭便列一等加倍，這是所以保護本國工業的原故。

我國自有鐵路至今，鐵路貨物分等表，才印到第七

(4)是根據國計民生，因為鐵路是國營事業，必須於維持成本之中，兼寓福國利民之意。例如：機器列二等，破壞而能修理的機器，便照所列的等級減一等；農具，優等者列三等，普通者列四等，並按所列等級減百分之二十；蓋藉此發展本國實業，故予相當優待。

版，這七歲的孩子，自然談不到科學頭腦和藝術意識。從第一版看起，不，一版以前，(民國十年以前)那是不劃一的；京漢分六等，京奉分三等，京綏分四等，津浦分四等，滬甯分三等，滬杭甬分四等，正太則不分等哩！因為太雜了，人類是有統一的天性的，到民國十年一月一日公布了統一的第一版分等表，遞至今日，已成分等表的元老本，再把它的内容檢討一下：

核訂貨物等級，既須相當根據，然而上述原則之中，要以貨物負擔能力為主，而貨物負擔能力，則根據市場價格，市場價格又與供需原理有關，談起供給和需要，是時刻變動的，譬如寒天之炭，秋後的扇，同一物也，因其時候不同，需要各異，則其價值相差甚遠；貨物分等表的根據，既如是無常，爲了適應市場的供需原理，那麼，活動

鐵產門：(一)五金類列貨名一百一十六；(二)砂石類列貨名六十七。

農產門：(一)糧食類列貨名二十六；(二)藥材類附化

學品列貨名三十；(三)蔬果類列貨名五十九；(四)絲麻類附棉花列貨名五十九。

森林門：(一)木植類列貨名五十三；(二)藤竹類列貨

名十。

禽畜門：(一)禽獸類列貨名七十九；(二)水產類列貨名二十。

工藝門：(一)器皿類列貨名五十；(二)飲食類列貨名六十五；(三)服飾類列貨名三十五；(四)機械類列貨名三十四；(五)用具類列貨名一百二十二；(六)彝器類列貨名三十三；(七)油漆類列貨名五十九；(八)舟車類列貨名十九；(九)雜貨類列貨名六十七。

五門十九類共列貨名九百九十六種，從這個不甚可靠的結算看起來，我們可以得着一個結論，社會工商業的繁榮及一個國家由農業經濟社會進展到工商業經濟社會，可以在區區的分等上面見到一些消息了。

到民國十一年有第一次的修正版，十二年有第二次的修正版，十三年有第三次的修正版，十五年有第四次的修正版，這四次的修正，只是第一版分等的校訂，可劃為分等表第一期的工作，門類全無變更，只將工藝門的彝器類改為儀器類附文具，其附表亦大致相同，如貴重物品分等表，危險物品分等表，貨車運輸牲畜價目表，貨車運輸

舟車輪蓋樞等件價目表，貨車運送元寶金銀塊銀行鈔票等項價目表，拖送機車及空載車輛能自輪轉者價目表，貨車運輸回頭空箱等價目表。

自從本部成立以後，分等表的工作，走入第二期，於民國十九年公布煥然一新的第五版分等表，這個版本雖則仍在舊的基礎上建設，而印刷和設計的工程是顯然加進了一些科學頭腦和藝術意識的計劃了，因為以前四版印在貨車運輸通則後面，或則印有貨車運輸通則附件字樣，至此版始分離獨立，並因貨名是並用中文，英文，法文三種，其類別名稱，頗見調整之功，由十九個類別增至六十，內容始臻充實，落伍貨品加以淘汰，但為數極少，如制錢，錢串等項，由此可知人們生活程度提高，制錢廢棄，錢串等於無用。並於二十年附入增訂貨物增加修改表，該表所列貨物，是經貨等運價委員會及第七次全國運輸會議議決增修，列有貨物約二百九十餘種；經由鐵路運輸的貨物名稱等級，才較為完備，節省路站人員和貨商請示的精力和時間，分等表的完善，從另一方面而言，又可代表行政效率了。

民國二十三年本部印行第六版分等表，可算分等的工

作走進第三期了，這第六版把英法文全取消，至其門類和內容，大都沿用第五版的，貨名等級更動極少；二十四年印行第六版續印本，這本分等表，也有它特異的個性，便是把每項貨名中每一個名字均按其筆劃多少爲序，編成索引，這工作雖極繁累，但對於非編訂分等表的人檢查分等表，却又極爲便利。在這版分等表工作的過程中，又連帶解決了兩個問題：

(1)關於比照收費的貨物，儘量將其貨名等級列入分等表中，以免零亂；否則修改貨名等級時，牽涉比照收費的貨物，又要生出問題；總之，自此以後，比照收費的辦法，輕易不肯採用了。

(2)自二十四年七月起，關於審訂貨名等級，由部核定後，每月月底彙集一次公布，並印製「貨物名稱等級修改增加表」，頒發各路站應用，實行以來，頗稱便利。

本年三月開始修訂第七版分等表的工作，經過半年以上的時期，現始正式公布，此次修訂版所表現的精神，離科學頭腦和藝術意識，也還相差相當的距離，這是說，分等表要追隨科學和藝術前進，其間恐怕永久要相差一個相

當的距離，因爲它本身並不就是科學和藝術。從分等表的演進階段看，這是屬於第四期的工作，它的格式，門類，貨名等級，及所附各表，都有改動；逐項審查其門類是否適宜？其貨名是否正確？其等級或運價是否合理？以及特殊貨物必須有之規定是否完善？這四個問題，也是分等表的主要工作；第七版分等表草案關於門類仍照第六版分爲：礦產，農產，森林，禽畜及工藝五門，在礦產門增加金屬材料一類，將第六版「工一」，「工二」中不屬於金屬製品，而僅爲材料之用的貨物移入此類；農產門原有十四類，現改爲十二類，第六版原有之「農五」「農七」兩類，合併爲「植物，花，葉，莖，種子(種植者)」，原有之「農十」「生絲及蠶繭」一類，改爲「蠶，繭，絲」，移入禽畜門；森林門原有四類，現改爲三類，將第六版之「森一」「森二」兩類，合併爲「樹，竹，葉，莖，皮，種子(非種植者)」；禽畜門原有五類，現改爲六類，增加「蠶，繭，絲」一類，工藝門原有三十類，現改爲二十七類，將第六版「工十七」「工十九」合併爲遊藝音樂及運動器具一類，「工十五」肥料類取消，其中所列貨物，改列於其他各類，「工廿四」「工廿五」兩類合併爲顏料油漆一類，「工廿三」「工

廿八」合併爲「軍械及爆炸品」一類，又於原有各類外，增一「菸酒」類，並將「工三十」雜項所列之大多數貨物，分別歸入於其他各門類中；對於審訂門類，已是頗費斟酌了！於普通貨物分等表外，附列各表共有八種，如危險貨物分等表，牲畜運價表，車輪船飛機及靈樞運價表，金銀貨幣票券運價表，普通貨物名稱表，特種輕貨物名稱表，貴重貨物名稱表，紙貨名稱等級表；又於普通貨物分等表貨名等級後，增一「參閱欄」，凡貨物經列入附表者，均於參閱欄內，分別註明應行參閱各該表之簡稱，俾由該附表檢查該項貨物之等級，運價，包裝方法，運輸規則，或其他特有之規定；自二十四年七月起至本年十一月止，所有貨等增改表所列各項貨物均經分別歸入該版分等表各門類中。在第七版分等表草案內，關於貨名，特增「英文譯註」一欄，將英文貨名附入，這對於舶來品的貨物名稱譯名尙未統一者，便有所根據了，例如：Tartaric acid 可叫做葡萄酸，果酸，或酒石酸，Corrugated iron 譯名也有兩個：浪紋鐵，或波紋鐵，有了英文對照，那就更爲明晰了。又如國產貨物，有的因爲各地方俗名不同，究竟應用那個貨名？取捨之間，亦感困難，在該版草案中，特採用括弧兩

種，一是圓括弧，如「工十」高粱酒（燒酒，白乾酒），素綢（綢，府綢，山東綢），菟豆（荷蘭豆），括弧內用小字註明該項貨物之俗名，以便站外人員之辨認，二是方括弧，如「鑛二」砂子（製玻璃原料），「工二」叉耙（木或鋼鐵製），括弧內係關於貨物名稱上必須有之註釋，以資明晰。至於貨物等級，例如第六版分等表銅，錫兩項，原列二等，而銅管，錫管，銅絲及銅鑄品均列三等，原料較製品等級反高，殊不合理，此必須修改始昭公允者，第七版經將銅錫改列三等；又如金鑛砂銀鑛砂，第六版原列二等，金銀雖貴，而鑛砂中所能提煉之金銀，則爲量甚微，故金銀鑛砂之負擔能力仍屬薄弱，第七版內經改列四等，又如各種草秣，第六版原列五等，與糧食等級相同，似嫌過高，第七版經改列六等；其貨物名稱亦有增加或刪減，例如增列銀幣，中國樂器，沙發椅等項，以應需要；又如第六版分等表「森三」列有板及木板兩項，原爲一物，經將板一項取消，又同類原列有松板，松根，而無松木，第七版分等表經增列松木一項。

四 分等表等級的多寡問題

自民國十年全國各路劃一等級以來，分等表均是採用

六個等級，如果按照社會現有貨物的負擔排列起來，實非六個等級所能容納，以同類貨物相比較，要求其等級合理化，勢非增加等級不可，否則負擔能力不同的貨物，難免受同一等級的待遇，有違公平原則；而現行分等表，已有一等以上的運價，如一倍，一加半倍等項貨物是；也有六等以下的貨物，如六等貨物再給以特價等項是，則實際已經突破六等的範圍；第八次運輸會議提議將分等表改為十等，在理論事實雙方，均有這種迫切需要了；因為貨物等級的多少，必須以社會經濟發展的程度為轉移，我國農工商業，近年均有相當的進步，鐵路運輸貨物分做六等，迄至今日，實不夠用，把分等表改成十個等級，似為客觀環境所需要，不過變更太大，牽動過多，工作較為繁重耳。

五 貨等表與統計的關係

分等表最主要的作用，是告訴路站人員或貨商，某一種貨物應收某一等級的運費，那麼，審訂貨物門類的工

係鐵路統計，統計鐵路運輸貨物的運量，必須根據分等表所列的門類，分別來統計，換句話說：分等表的門類，也必須適應社會的情形，以便於統計，並且可在統計上把它意義顯露出來，如果貨物所列入的門類不甚相宜，不但檢查不易，而且成為統計上不忠實的材料了；分等表門類的作用，既在供給統計的材料，對於審訂門類，便須慎重考慮；但審訂一種貨物的門類，較之核定一種貨物的等級，有時遇到更多的困難，這為門類所浪費的心血，自非局外人所能了解；譬如說：人髮，尸骨，尸骨灰及人糞等項，擺在工藝門吧，似非製作品，如果擺進禽畜門，又覺不甚相當，貨商要在分等表中找出這種貨名等級，若非索引來引進一下，不能得其仔細，這真合乎俗語說的：「事非經過不知難了！」

六 貨等表與負責賠償的關係

關於負責運輸貨物之賠償，本部貨物運輸通則第六十條規定：「貨物如有遺失或損壞，應由鐵路賠償時，其賠償價格之限制，以該項貨物起運站託運時之同樣貨物普通市價為標準。」賠償既根據貨物市場價值，則貨等表所

列之貨名，必須準確，及危險貨物分等表，關於包裝方法，運輸規則，及標記等項規定，必須嚴格遵從，以免發生損害。第七版貨等表所列貨名，雖僅一千四百餘種，但對同類似的貨物，大都列有一個概括名稱，例如：鑛砂除另定外二等，五穀除另定外五等，藥材除另定外四等，化粧品除另定外優等一加倍，普通一等，所謂鑛砂，五穀，藥材，化粧品等項，均是概括名稱，用以概括鐵路運量極少，而又尚未列入其個別名稱之貨物，其作用在求貨等之完備；但於填寫貨票時，對於概括名稱之引用，似宜特加注意，應將貨物本身個別名稱附入，以免賠償責任上發生流弊。

七 貨等表與行車的關係

綜合來說：普通貨物分等表之構成，是門類，貨名，等級三部份；而危險貨物分等表之組合，其要件則是包裝方法，運輸規則，標記，以及其他特殊規定。總之，分等表主要效用，除了告知貨商關於貨物之等級或運價外，對於行車安全，亦須妥為策劃；特殊貨物之形態，體重，及其性質，與行車安全多有關係；例如：鑛油類的易燃流質，化學品的腐蝕及毒性，爆炸品的猛烈燃燒及炸裂，獸

類的野性傷害，礦路機的體笨易於震動，這些含有危險性的貨物，對其包裝，標記，運輸規則等項，必須在分等表內按其特殊個性，加以詳密規定；其作用不僅保證行車安全，並可減少虛糜車輛噸位。為策行車安全，第七版分等表草案，特規定危險貨物必須粘掛明顯標記，註明：「爆炸」，「忌火」，「忌水」，或「輕放」字樣，以防危險損害之發生。

八 最後建議

在審核訂定貨等的工作過程中，除了根據理論上的原則外，尤須根據實際情形，最有效的辦法，除實地調查外，自然「貨樣」便是我們解決問題的主要品了；在這裏，向部路及貨商三方面提個建議：

(甲)本部歷來對於路商所附呈的貨樣，是與呈文同樣看待，一經核定等級，除發還者外，所有貨樣，便都送進掌卷股保存，其結果，核訂貨等工作中，易生下列三個流弊：

(1)專憑貨物分等表所列貨名來比較貨物價值，乃屬常識的臆斷，似非科學方法，難免閉門造車之弊。

貨物分等的基礎研究

(2) 社會各種貨物日新月異，其貨名亦多花樣翻新，甚或將同物異名的東西重複地列進分等表。

(3) 認識貨名而不認識貨物，因貨樣藏起，難免重向路商調查，浪費時間精力。

為改進貨等表及便利分等工作參考起見，貨樣似有專闢一室，逐項陳列之必要，並應按照貨等表所規定之格式製成卡片(卡片附擬於後)加以說明，粘掛於貨樣之前，對於鐵路運輸的貨物，自易獲得更深的認識和了解，用為審訂分等之憑證，將來修訂第八版分等表，或將分等表改為十等時，均有很大的幫助，或可減除一部份的調查工作；其在第七版分等表沒有解決的問題，將來可望圓滿解決。

(乙) 鐵路貨商雙方嗣後請求增加貨等，必須附呈貨樣，並有關該項貨物之說明，亦須完備，應注意之點：正確貨名，出產地，產地價格，市場價格，體重之比，包裝，用途，貨物品性及運量等項，均須詳細說明，以免公文調查，耗費時日。茲將所擬貨等說明片附載於后，以資參考。

門	類	貨物名稱	等別	參閱	英文譯註
說 明					
產	地				
產	地	價	格		
市	場	價	格		
主	要	託	運	站	及
主	要	到	達	站	及
體	重	比	例		
包	裝				
用	途				
原	料	或	成	品	特
附	記				

鐵道員工應有之新認識與新精神

潘光迥

鐵道部鐵道員工軍事幹部訓練班同學錄序

國於天地。必有與立。立國端在自力更生。更生之義。無分古今中外。而發展交通。尤為自力奮鬥之要素。不然。全國脈絡。不能舒展。實際效能。無法增進。更生云云。亦唯徒託空言而已。交通事業。經緯萬端。而以鐵道為最關重要。世未有強盛之國家。而不殫精以發展其鐵道交通者。亦未有鐵道交通發展之國家而不克臻於強盛者。此 總理所以有鐵道計劃之手訂。而 蔣委員長繼之亦有鐵道救國之昭示也。良以鐵道事業。平時既足以助長生產。戰時更足以充實國防。故一國之內。舉凡人口密度之調整。金融財政之安定。交通通信之聯絡。農工商業之促進。以及各項資源之取得。莫不有需於鐵道網為之調劑均衡。方足以盡其健全發展之機宜。而各國鐵道從業人員。其在社會上之地位。幾無不為人重視。良有以也。夫然。則吾人之為鐵道事業服務。固非僅為交通界某部門而工作。而實為整個國家而奮鬥。吾人日積月累之努力。亦非僅僅為盡單純的鐵道員工之責任。而實為負荷國家興亡匹夫有責之使命。彰彰明甚。故吾人之服務也。工作也。努力也。奮鬥也。無一不應以顧全整個國家整個民族之利益。以為立身行事唯一最高之信條。亦彰彰明甚。今鐵道員工軍訓班諸君。皆來自各路。識驗俱瞻。經茲深造。深信益能認識其真正使命之所在。誠能固執此一線火花。而發揚光大之。使普遍燃燦於全國各路。則深信此後吾人所貢獻於國家民族者。寧有止境。斯與諸君揮巾言別之時不佞不禁致其深切之祈禱者也。是為序。

建築鐵路機廠之先決問題

安忠義

一 引言

鐵路機廠，包括土木工，機械工，電機工，化學工，冶金工，紡織工，門類殊多。而工作方面，則又巨細摻雜，品類繁夥；且在機械式工作以外，尚有應變工作，非若普通製造廠之格於成規，按固定方式，即可從事者也。故在建築鐵路機廠以前，應有預先之計劃，較其他任何製造工廠，尤須審慎周詳。我國近年以來，新建鐵路，日在進展之中，而建築機廠，實為通車後之第一要務。謹就學理與參酌事實，爰草斯篇，以供方家之探討焉。

二 地位之選擇

鐵路機廠之特質，專為修理鐵路車機之用，其製造商品以供社會之需者，蓋甚鮮也。故其與社會上一般事業之關係，遠不若普通製造廠之密切。考鐵路機廠，含有之特性，可大別為三：

1. 鐵路本身專有者；
2. 修理較製造為繁；
3. 較普通工廠有獨立性。

故其地位之選擇，與普通工廠設計迥異。純以鐵路本身為立場，以營求鐵路之方便與利益，其與社會事務相關之事項，大半屬於間接方面。

鐵路機廠之位置，有擇一路之末端者，有擇緊要支路之會合點者，但其主要目的，乃在減少損壞車機運轉之里程。

鐵路機廠，建築在一路之末端者，多半在鐵路不發達之國家。至鐵路發達之國家，重要機廠，多半建於緊要支路之會合點。前者如我國則為一顯例。平漢機廠，建於長辛店；正太機廠，建於石家莊；膠濟機廠，建於四方等是。至後者，如法國巴黎地中海鐵路局大機廠，建於鐵路系統中之各支路會集點，里昂、英國倫敦東北鐵路局，則建大機廠於當可斯特。(Doncaster)比利時國有鐵路局大機廠，

則置於馬林。(Malines)

三 原料之供給

大量材料之會中區，為建築工廠之重要因素。鐵路機廠，對於此點，其關係亦不減於普通工廠。擬建築之鐵路機廠，對於原料之需要，按週或按月計算，應估計之概數。如主要原料：計有生鐵、炭鋼、銅屬、鍛鐵、合金、鋼條、鋼板、銅絲、鉛條、鋅、白鉛、煤炭、焦炭、模型、砂、潤油、木料、建築材料等。依機廠之能力，而分竣工料，半竣工料，或原料。在未建築鐵路機廠以前，對於以上各料，應條分縷析，歸納如次：

1. 各種材料之單位，重量，及容積；
2. 將來擴充後各種材料之單位，重量，及其容積；
3. 擬定存儲原料之性質，及其總量；
4. 擬定存儲半竣工料之性質，及其總量；
5. 擬定存儲竣工料之性質，及其總量；
6. 特種原料，半竣工料，竣工料如化學藥品，安全設備材料之單位，重量，及其容積；
7. 各種工作，如手工機器等，施工時所用工料之性質，及其範圍；

鐵道半月刊 第十五期

質，及其範圍；

8. 廢料之利用，及儲藏問題。

四 機廠能力之估定

依全路所有車機數目，及已有之機廠與停車房之現狀，與將來鐵路發展之情形，及擬定機廠所達之範圍，以定機廠之能力。在合理之估定機廠能力，祇能顧及最近之將來，以能達到距離機廠近程之鐵路發展後之車機修理工作為止。蓋兼顧距離機廠過遠之路線發展，或預計最遠之將來，則日後車機修理時，一則增加損壞車機之轉運里程；次則虛耗建築費及地價等。歐美各國於建築鐵路機廠之先，其估定機廠能力之法有二：

1. 中心式——即以擬建之機廠所在地為中心，以若干距離為半徑，凡在圓內所及之區域，估計現在鐵路之車機修理情形，與鐵路將來之發展情形，以定機廠能力；
2. 分段式——以現有鐵路之車機修理情形，分為若干段，於每段中各置修理機廠，某廠修理某種特別機件，某廠專司製造材料等，以應現在及預計之將來需要。

五 工作機之估定

機廠能力，與工作機，因有供求上之關係，以故估定一切工作機，先應以機廠能力為標準，最好工作機之能力，與預定機廠之能力，恰相適合。所宜注意者：計有左列各點：

1. 各工作機之式樣；
2. 各工作機之能力；
3. 工作機之種類；
4. 各工作機之製造廠所；
5. 各工作機之年壽。

以上須悉心研究，列成規範。此外尚須設置備用工作機，以防各種工作機機件，時有損壞之虞。尤須注意者為：1. 各機器及其附件之設置；2. 各機重量；3. 動力之需要；4. 傳遞之輕易；5. 應用動力之方法；6. 各機器所佔地面面積；7. 特別情形。

至於微小之設備，及手工之裝置，甚至細工之不需龐大機器者，亦須通盤計劃。

六 工作機之排列

各種工作機既經估定，宜製成『縮型』，依各機器之性質，以排列之。如鑽機，鑽機，壓機等，宜集於一團。其他有宜於『連索式』者，有宜於『並列式』者。均依各工作機之性質，及製造或修理品之性質而定。總之，以時間經濟，管理方便為原則。至製定模型者，不啻為小形之實地排置，且與廠內工作線路，及建築牆壁戶牖等有密切之關係。

每一機器，所佔地面上面積之大小，及製品之原料，與製成品之存儲地位，均須預為規定。

工作情形，亦須登記，撐床及工具之移動狀態，及工作時間所需之空間，如鋼條，鐵板等，亦須預定。至電動機之位置，與工作方面應置之制輪機，轉向架，以及運輸工具等。應製特別模型，依其位置而配佈之，並確切計算機廠各部分之大小，法雖繁複，然欲規定機廠之準確計劃，此為必由之道。否則，希圖成功迅速，冒然規定機廠之大小，今後如欲改弦更張，則費事多矣。

七 動力之供給及分配

動力之供給，有皮帶式，與電機式兩種。在小規模之

鐵路機廠，尚採用皮帶式。近時以其頗多不便，棄而不用。考最新式鐵路機廠，各種機器之動力，均來自附設之電動機。附設電動機式之動力，普通則置交流三相式，中間電壓三八〇弗打。動力室之電壓，苟無廠外遠距離應用電力之處，以採用低壓電為最相宜；蓋因採用高壓電，則高壓線迴繞於廠內，對於安全問題，頗費研究。如於離電廠後，即使用變壓器，使電壓低降，則其設備直與低壓之動力相仿，且多增變壓器之設備，而加管理之責。惟高壓電機廠，其建築費比較經濟。

採用低壓電，如有特種用電及試驗等設備，則安置上昇變壓器，可任意使電壓加大。

八 工作經程

修理機車，或車輛，應預列連索式之工作。(Travail-en Chain) 依車機構造之情形，分為若干『過程』。簡稱之為『程』。然後將各程之工作，特別規定之。而預定每一過程之特殊工人；執行其工作。務使一組工人，於最短期間，完成固定之工作。每組工人，常川担任一定之工作。則機廠之設計，必須依過程之計劃而建築。蓋建築鐵路機

廠，在『先有擬定之工作』，而後建築廠舍，以適合此擬定工作之需要。至建築鐵路機廠工作之方法，未能確定，而徒先事籌劃廠舍，建築廠舍，其結果必致修理車機時，不能應合現代之有效工作方法，與適應合理之機廠管理。則日後之改建，改修諸事，將層出不窮。

歐洲各國新建之鐵路機廠，下列三項工作過程，預為確定，然後依照預定過程以建築廠舍。所謂三項工作者即：

1. 卸落工作；
2. 修理工作；
3. 裝配工作。

卸落工作，約分為三種，假定以 D_1, D_2, D_3 ，代表之；

修理工作，約分為三種，假定以 R_1, R_2, R_3 ，代表之；

裝配工作，約分為三種，假定以 M_1, M_2, M_3 ，代表之。

卸落與裝配工作，則成相反之工作。且為對稱式，執行工作之工人， D_1, M_3 為一組； D_2, M_2 為一組； D_3, M_1 為一組。至 R_1, R_2, R_3 之修理部分，各為一組。合計六

組工人，執行九組工作。

所有鐵路機廠內，除製造廠外，均依此「三項九組工作」之原則而設計。過程分明，而後機廠設計，不致流於不適用之弊。此理恰與經濟學上先研究消費，而後方談生產；與先談負荷極數，而後方談電廠設計者同。

九 機廠房舍之決定

所有工作，必須自由進行，經過廠舍，一若廠舍之未建築者然。即工作之工人，於機器之側，或從事移動材料，絕無建築物之阻礙。

有數種工廠，必須建於地面層。苟非因地皮價值太昂，鐵路機廠之各房舍，以建築於地面層為原則，如因地皮價值太昂，亦可建築樓房。樓上層則置精細機件之工作，如風軋，及試驗室等。法國巴黎地中海鐵路局之烏蘭機廠，則為三層樓房。

樓房機廠亦有優點，如：

1. 管理方便；
2. 藉電梯之便傳遞迅速；
3. 建築經濟。

廠舍數目，依機廠設計之大小及工作之性質而定，因工作之相互關係，有時數廠須置於一處。此類如起重機之設置，或煖汽，風扇等均是。又如使用汽油，酒精，或其他易燃等材料，亦須置於一處。

材料，及工作，必須在某一方方向運行；且其過程通行於廠間時，以無阻礙為原則，最忌有滯積之工作。受收原料，及發出成件之廠舍，須有多數軌道，及其他運輸器具，以便運輸。

十 製品之處理問題

每種材料，應分兩處儲器，或兩空地。一為發放，一為收受。常川宜有百分之五十隙地，以為存料之需。舊式機廠，僅置一儲器。吾人根據經驗，殊不如兩處儲器之便。鐵路機廠，於設計前，應採取最新之製品處理方法。所有廠內地面上空地，及其位置，凡與工作線路有密切之關係者，均應籌劃確定。關於製品檢查方面，可用下列二法：

1. 凡輕小機件可送檢查室；
2. 龐大機件可由檢查員巡行，以執行檢查工作。

理想中之機廠，在減少製造材料所經行之路程，同時使各修理或製造之材料，適宜於工業上之管理。

所有以上情形，均與機廠房舍之大小，及位置，有密切之關係，必須事先妥為籌劃者也。

十一 廠址之選擇

關於廠址之選擇，應注意之事項如下：

1. 預計現在，及將來發展之地產；
2. 運輸除鐵路外，尤宜顧及其他運輸之方便，如水道、公路等；
3. 公共事業之方便：如火險，警備，飲料之供給，煤氣，小溝，動力之藉用等；
4. 洩水之研究，對於廠基之剖面有關，應取洩水方向，趨於廠之外面；
5. 廠基土質，宜取其堅實，而帶沙性，如有可能性，廠基特別墊高，使之堅固。

十二 衛生及安全

機廠動力傳導之安全問題，關於工人之健康，與效能者至鉅。其傳導方法，務宜審慎計劃，使各廠間有合理之

聯絡。關於電動動力之電線經行，亦須妥為籌劃。

醫藥室，沐浴室，工人俱樂部等，凡關工人健康與休息等問題，固應預為籌劃，他如光線之來源，燈火之設備，均與工人之健康有直接之關係，窗洞等，最忌直接受光。易生火災及爆炸之所，宜用絕緣壁隔之。

以上有關工人種種健康及衛生問題，在設計時，倘有疏忽，均足以影響今後之工作效能也。

十三 勞工之招集

鐵路勞工，大部須具特別技能，惟是養成此種技能，類非數年不可，此類勞工，最好在機廠開工之先能在附近村落中招集之。或謂新路建築機廠，一切既須實行現代化，而主要職工，仍應由現有機廠撥出若干，以為領班，然後再行招集藝徒，藉便補充，實行此種方略，並非妥善。蓋現有機廠，其工人在路已若干年，其經驗雖可，以之應付現代之機廠組織工作，似尚不足。且此輩工人，狃於舊式習慣，缺乏時代精神，對於新式機廠，難免發生無形阻力，減低工作效能。以故最好於建築機廠期間，即着新工徒訓練之。使其接受現代之智識，以供新機廠之用

也。

十四 設計之解說

此外尚應具備簡單說明書，解說計劃大略，及統計概算等。並依修理及製造之種類，與廠址而規定之。所有說明書內，應包括土地之勘查，廠址之大小，起重機與附設停車房之佈置以及其他過道，門戶，特別建築，與工廠之大小面積，伸縮餘地，均須逐一載明。此外如廠內各特別之廠所，如電焊室，試驗室，動力室等，亦宜特加註明。每次計劃，為求審慎起見，應經多次改革，方能確定。蓋藉此可得工作之便利，與建築經費之節省也。

十五 結論

總之鐵路機廠之設計，若單以工程師或建築家任之，均若不妥。最好宜請熟悉工程之經濟專家主持其事。蓋整個鐵路機廠計劃，與經濟學相關之事，較工程學為重。吾人常知特勒 (Taylor) 為創製工廠管理法則之權威，吾人於建築鐵路機廠時，宜取其四原則，以為設計之骨髓。所謂四原則者：

- 一、標準化：(Standardisation)
- 二、集中化：(Centralisation)
- 三、均齊化：(Normalisation)
- 四、合理化：(Rationalisation)

△介紹「英漢對照機械工程名詞」新著

中國機械工程學會以審定機械工程名詞為編譯各種中文機械工程書籍及各種機械工程標準法規試驗法規等之初步工作，爰經該會發起人劉仙洲先生（現任國立清華大學機械工程系教授）着手編訂，歷時三月，已告完成。所集名詞約兩萬則，舉凡與機械工程有關之航空、汽車、機車、電廠、機廠等各種普通應用名詞，大體已搜集無遺，實為吾國從事機械工程界之唯一參考資料。該書現已出版，每冊售價國幣一元五角，如學生購買，同時在五十冊以上者按照八折計算。上海發售處，上海京滬滬杭甬鐵路管理局機務處及南京路大陸商場中國工程師學會。



線支山博收接局路鐵濟膠 ↓ 碑念記收接島青之長深義意 ↑



鳴鏞宋3 曾慰屠2 慈若宋員委收接路本1



平

綏

鐵

路

沿

↑ 百靈廟
外景



→ 廟內成吉思
汗像



← 百靈廟之康熙營



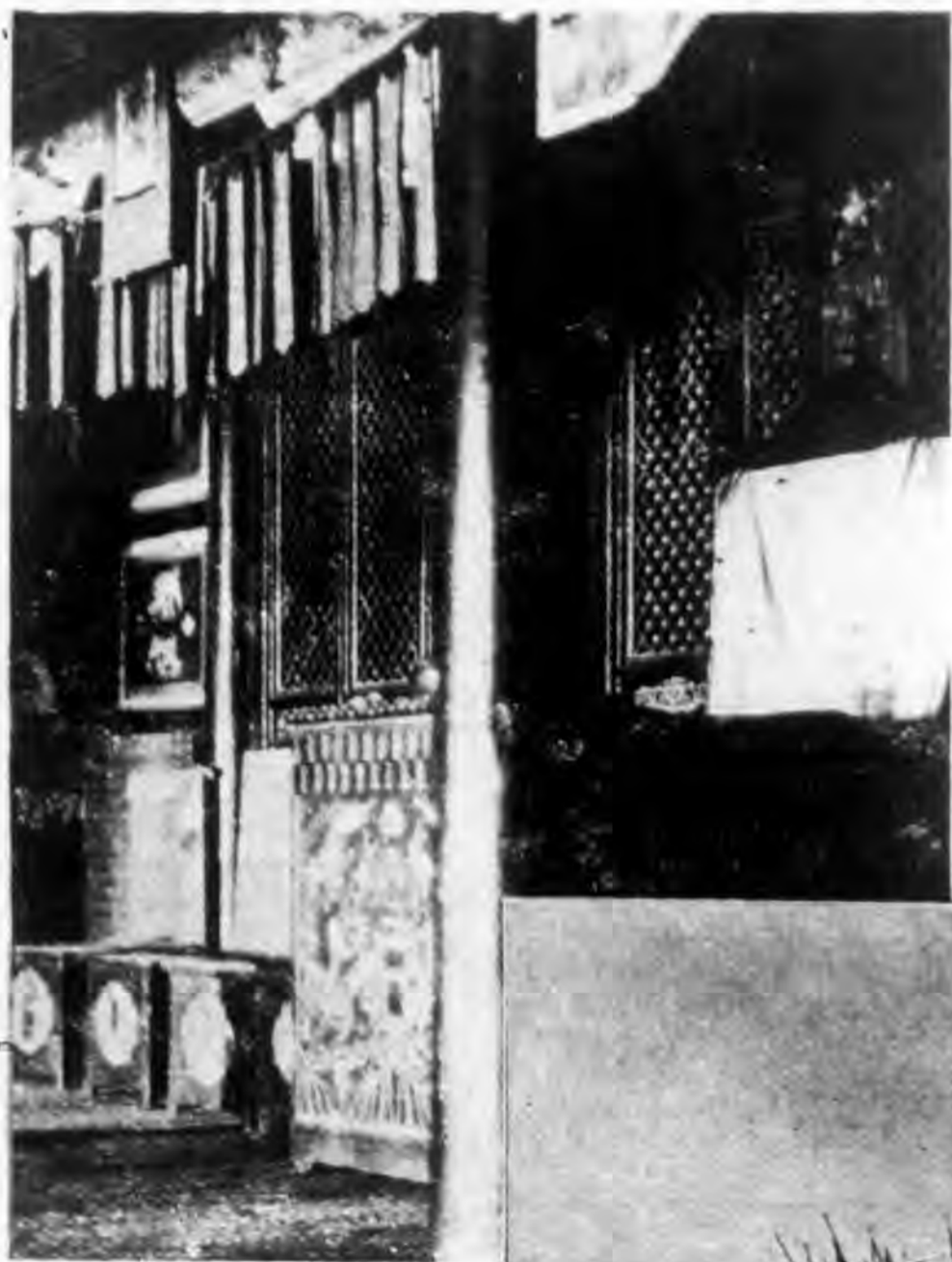
線

— 之 —

百

— 靈 —

廟



↑ 百靈廟
大殿

← 廟內唸經堂



⌈

→ 百

靈廟之鄂博
按：鄂博為游牧人民
在交界處之疊石





口東道隧台雞門雞寶段寶西路鐵海隴↑



口西道隧台雞門雞寶段寶西路鐵海隴↑



方前軌鋪段寶西路鐵海隴↑

我國現行列車車輛統計與原有行車統計之比較

宗之琥
王延壽

一 引言

我國列車車輛統計，規定專則，始自民國十八年之中華民國鐵道行車統計車務人員應守規則，此後各路車輛運用之成績，乃能有詳明之記載與正確之考核；惟施行以來，頗多可議之處；諸如統計系統之應加調整也，計算單位之應加增減也，編造程序之應加修訂也，種種建議，散見報章，於是本部有重訂施行章則之議。

茲者，中華民國鐵路列車及車輛統計暫行規則，已於本年七月一日公布施行，內容規定統計表格共有十三種，總其大要，則有三類：

甲、屬於客運方面者：

- (一) 旅客列車報單
- (二) 旅客列車統計日報
- (三) 旅客列車統計月報
- (四) 旅客列車統計
- (五) 客車統計

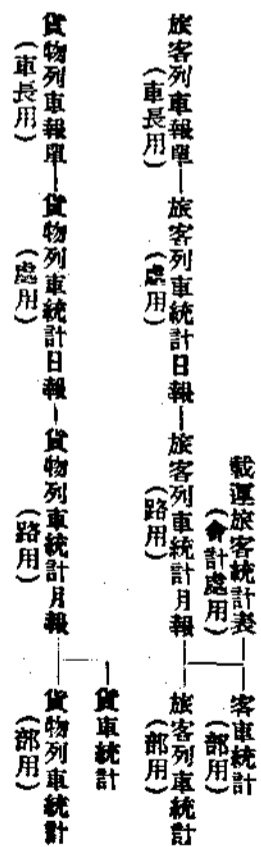
乙、屬於貨運方面者：

- (一) 貨物列車報單
- (二) 貨物列車統計日報
- (三) 貨物列車統計月報
- (四) 貨物列車統計
- (五) 貨車統計

丙、屬於貨車停站時間之考核方面者：

- (一) 貨車出入日報單
- (二) 貨車停站統計月報
- (三) 貨車停站統計

就上所列，則知新頒規則，就縱的方面言，於鐵路統計之系統，已較從前所定者為整肅，可以表示如左：



我國現行列車車輛統計與原有行車統計之比較

貨車出入日報單——貨車車站統計月報——貨車車站統計
(站用) (路用) (部用)

三類統計之基本材料，或則得之於車長，或則得之於各站，皆常經由各路局，彙編呈部，以便據以編造部用之五種統計。

就橫的方面言，亦各能充分表現其個別之作用；此外汰繁補缺，改進殊多，爰就部編之五種統計，參照民國十八年公布之行車統計，分別比較，加以研究，藉知本屆改編之意義，兼作未來修訂之參考。

一 客運統計

考客運方面原有統計表格，計有：

- (一) 旅客列車統計——其一 (附表一)
 - (二) 旅客列車統計——其二 (附表二)
 - (三) 平均列車載重及機車載運容量——其一 (附表三)
- 現行客運統計表格，則為：
- (一) 旅客列車統計； (附表四)
 - (二) 客車統計。 (附表五)

附 表 一
 旅 客 列 車 統 計
 其 一

項 路	目 別	列 車 公 里 (以千為單位)					機 車 鐘 點					每機車鐘點之列車公里				
		尋 常	特 別	混 合	共 計	上 年 本 期	尋 常	特 別	混 合	共 計	上 年 本 期	尋 常	特 別	混 合	共 計	上 年 本 期

附表二
旅客列車統計
其二

項 路 目 名	客 座 公 里 (以千為單位)					客座公里所佔之百分率					每 列 車 公 里 之 客 座 公 里				
	頭等	二等	三等	四等	共計	頭等	二等	三等	四等	共計	頭等	二等	三等	四等	共計

鐵道半月刊 第十五期

附表三
平均列車載重及機車載運容量
其一

項 路 目 名	旅 客 列 車											
	平均列車載重(噸)				機車載運容量(噸)				平均列車載重與機車載重之比率			
	上行	下行	共計	上本期	上行	下行	共計	上本期	上行	下行	共計	上本期

四一

附表四
各鐵路旅客列車統計

項 別 路 別	列車公里				每 列 車 鐘 點 之 公 里	延 人 公 里 總 數	每列車公里之					每 列 車 鐘 點 之 延 人 公 里	
	旅客 列車	混合 列車	路務 列車	列車 共計			客 車 公 里	客 座 公 里					延 人 公 里
								頭 等	二 等	三 等	四 等		

我國現行列車車輛統計與原有行車統計之比較

附表五
各鐵路客車統計

項 別 路 別	客 車 公 里				客 座 公 里					延 人 公 里			每 客 車 每 日 之 延 人 公 里	
	客 車 輛 數	旅 客	混 合	路 務 共 計	頭 等	二 等	三 等	四 等	共 計	佔 客 座 公 里 百 分 數		客 車 公 里		客 座 公 里
										客 車 公 里	客 座 公 里			

統觀各表，新頒客運統計表格異於舊頒客運統計表格之處，有七：

(一)「上年本期」之取消——舊表原有上年本期之一項，新表則取消之，理由如下：

甲、「上年本期」一項，在營業與進款之考核方面，原有相當之功能，因運輸數量，常以季節之不同，而有所差異，加入比較，自屬必要；而在行車統計之中，列車車輛之運用，雖亦受運輸數量之影響，但運輸數量之變動，則非全由季節之變動。因之，此種間接影響，殊不必加以重視；事實方面，車輛使用之效能，與季節變化，並無極顯著之直接關係，尤以旅客列車車輛，更無加入比較之必要。

乙、縱令行車統計，亦可以受到季節關係之影響，亦不過為極少數之項目，則在考核之際，自可隨時檢出上年本期之數字，以比較之，固不必列為統計表中之一項也。

(二)以列車鐘點代機車鐘點，其作用則在以每列車鐘點之列車公里，代每機車鐘點之列車公里——關於旅客列

車之行駛速度，舊表以每機車鐘點之列車公里，為計算之單位，未盡合理。良以機車車輛雖同為列車組成之一分子，而在實際，則機車行駛之鐘點，常較列車鐘點為多；換言之，即機車鐘點，除去經常行駛之鐘點外，并站務工作之時間，亦包括在內。因之，以機車鐘點為分母，而得到之列車公里平均數，殊不足以表示列車行駛之真實速度，新表以列車鐘點，為計算之單位，而以每列車鐘點之列車公里，為每列車之行駛速度。至於各段列車鐘點，則係以車長報單所載，各列車行經各該段起站到站時刻中間之鐘點為根據，如此計算，當較正確。

列車鐘點，兼具列車行駛與停留時間兩項，本單位於行駛速度之考核外，兼能表現在站停留時間之合理與否，計算不實，足以影響列車作業之成績者至巨，是則於計算單位，尤當縝密研究，而後規定者也。

(三)取消「客座公里所佔之百分率」一項——旅客列車統計之目的，在表示旅客列車運用之成績，視供求雙方之比數，定業務進行之方針，庶不致使各種客車，有所虛糜。蓋客座公里，所以代表客運之供給者也。其主要作用，在與客運之需要相比較，計算延人公里佔客座公里

我國現行列車車輛統計與原有行車統計之比較

四四

之百分數，至客座公里本身之比較，如謂頭等佔共計之若干，並無必要，本統計，僅列各級客座公里之數字，備為供求相比之參考而已。且在實際，旅客列車之編組及行駛，皆極固定，各級客座公里之多寡，亦決無顯著之變動，當為一般所共知，殊不必列為統計之一目，更不必計算其百分數率也。

(四)「延人公里」之增加——新表增加「每列車公里之延人公里」一欄，是以旅客業務之費用與收入相對照，藉示旅客列車之載運成績。此種成績，較之舊表，以載重噸量計算之結果，正確合理，自不待言，此外，於全路一定範圍內之業務密度，(Traffic Density)亦可以為相當之指示。

(五)「每列車公里之客車公里之添加」——在旅客列車統計中，本項單位，僅可用以代表客運之供給，俾與客運之需要相比較，別無作用，此以每列車之客車數目，皆有一定，不能隨業務之多寡，而有所增減，即不能用以測知客車使用之經濟與否也。此項單位，在貨物列車統計中，較為重要。

(六)關於「客車統計」——舊行車統計，只有旅客列

車統計，而無客車統計，即在旅客列車統計之中，并客車統計之項目，亦未之有，其意蓋謂：每旅客列車之客車數目，皆已固定，殊不必於列車成績之外，再分別考核其客車之成績也。實則旅客列車之客車數目，不過較為固定，此種固定，係相對的，而非絕對的，主管者，仍當根據各種車輛運用之成績，以及各級業務之消長隨時加以考核，藉作改進之張本，此所以於改進列車車輛統計之始，復增加客車統計之一目也。其各項單位之作用，有如下述：

甲、「延人公里佔客座公里百分數」——此種單位，係用以概括的考核客座公里所被利用之程度，究有若干，藉以推知旅客業務之進款，能有若干，客座公里為屬於供給方面之單位。延人公里，則可以表示旅客業務之需要，客運之供給，較為固定，其數量之變遷甚小；且不能隨需要之增減，為相應之變動。因之，列車用費，亦不致以延人公里之增加而增加，所以延人公里所佔之百分數愈多，愈足以表示客車運用成績之優越，此種表現，在客運方面，尤屬確切。

乙、每客車每日之客車公里與每客車每日之客座公里

——兩者皆示以客車每日行駛之情況，與夫客運方面之供給，此項數字，常以車輛總數與列車速度，而有所消長。此外，車輛停留時間，既足以影響列車速度，亦即可間接的影響車輛運用之效率，凡此皆可就每日之客車公里推測知之，惟此項單位，僅不過表示其行駛之狀況，對於旅客業務之成績，固未能加以說明也。

丙、每客車每日之延人公里與每客車座每日之延人公里——斯二者，則係指示旅客業務收入情況之主要單位，此項單位愈大，愈足以證明旅客業務成績之良好，至於前項之客車公里，客座公里，雖見增加，倘若延人公里，不與之並進，亦不能謂為良好之成績。故在三種單位之中，每客車每日之延人公里，實較每客車每日之客車公里及每客車每日之客座公里為重要。

延人公里數，不只對於營業統計，有所貢獻，而於考核旅客列車車輛之效率與經濟，為用尤大，舊統計在行車統計之中，未將延人公里，加入在內，實為一大缺點。

(七)「平均列車載重及機車載運容量」之取

消。——原有行車統計，對於旅客列車載重，亦加計算，其計算之方法，規定如下：

甲、客座數目以十除之，作為一噸；

乙、聯合車則除客座部份外，以五噸計；

丙、郵件車行李車守車等，則概作十噸計。

如此計算，是否即與實際裝載量相符，已成疑問，實則，以旅客而計算噸數，並無重大意義，此其與貨物列車，性質不同之點；且旅客列車之載重與機車拖運容量之比率，對於行車效能與鐵路經濟之考核，所關較小，固不能與貨物列車相提並論也。今表不再計及旅客列車之載重，意義在此。

三 貨運統計

考原有貨運統計表格，計有：

(一)貨物列車統計——其一 (附表六)

(二)貨物列車統計——其二 (附表七)

(三)平均列車載重及機車載運容量——其二 (附表八)

現行貨運統計表格，則為：

(一)貨物列車統計 (附表九)

(二)貨車統計 (附表十)

附表六 貨物列車統計 其一

項 路 目 名	列車公里						機車鐘點						每機車鐘點之列車公里					
	尋 常	混 合	共 計	上 年 本 期	業 務	上 年 本 期	尋 常	混 合	共 計	上 年 本 期	業 務	上 年 本 期	尋 常	混 合	共 計	上 年 本 期	業 務	上 年 本 期

附表七 貨物列車統計 其二

項 路 目 名	貨車延噸公里							貨車延噸公里 空車所佔百分率				每列車公里之 貨車延噸公里				
	上 行		下 行		共 計 載 重	上 年 本 期	共 計 空 車	上 年 本 期	上 行	下 行	共 計	上 年 本 期	載 重	空 車	共 計	上 年 本 期
	載 重	空 車	載 重	空 車												

附表八 平均列車載重及機車載運容量 其二

項 路 目 名	貨 物 列 車											
	平均列車載重				機車載運容量				平均列車載重及 機車載重之比率			
	上 行	下 行	共 計	上 年 本 期	上 行	下 行	共 計	上 年 本 期	上 行	下 行	共 計	上 年 本 期

我國現行列車車輛統計與原有行車統計之比較

綜觀各表，則現行貨運統計表格之異於舊式貨運統計表格者，有左列數端：

(一)「上年本期」之取消——「上年本期」之效用，在本統計中未能顯著，已如前述，茲不另贅。

(二)「機車鐘點」改為「列車鐘點」——機車鐘點所包括者，除列車實際行駛所須之鐘點外，尚有停站鐘點，調車鐘點，輔助空機鐘點等；然為考核列車之平均速率計，自以列車鐘點為單位者較佳，理由已詳旅客列車統計，茲不贅述。

(三)「平均列車載重」改為「列車載重噸公里」——按舊有行車統計之規定，所謂列車載重，即指每一列車中每輛貨車皮重及其運量之和之總數，是與列車之實際載重，往往不能互相符合，蓋每一四十噸車，絕少滿載四十噸貨物者也。遑論回空之貨車！故新訂列車車輛統計暫行規則中對列車載重噸公里下定義曰：「就貨車言，為車輛重量（空車為車皮重量；重車為車皮重量與所載貨物重量相加之和）與車輛所行公里相乘之積。就列車言，為全列車所掛車輛噸公里相加之和。」即為補救上述缺點者也。更有進者，舊有之「平均列車載重」，係一單獨單位，

所以改為「列車載重噸公里」之複合單位者，則以每一貨物列車，其全行程或因貨車之摘掛，其載重噸量未必始終如一，以之為統計單位，結果亦不能正確；今各以所行公里乘之，則得每貨車之載重噸公里，其總數，即每列車之載重噸公里，以之為統計單位，結果自較正確也。

(四)「機車載運容量」改為「機車拖運噸公里」——此項與第三項相似，即每一貨物列車，其全行程中，或因機車之更換，其拖運噸量未必始終如一，故不如以複合單位「機車拖運噸公里」之為佳也。

(五)「平均列車載重與機車載重之比率」改為「列車載重佔機車拖運百分數」——此二者同為考查機車牽引力運用之程度者，惟後者所得結果，則較為正確，理由已如前述。

(六)「貨物噸公里」之增加——貨物噸公里，乃計算進款之單位，與旅客統計中之延人公里相同，根據貨物噸公里，可求得：

- 甲、「每列車公里之貨物噸公里」——俾知每列車平均載運之貨物噸數。
- 乙、「每列車鐘點之貨物噸公里」——可知實裝貨物

噸數與行車速度之關係。

丙、「每貨車每日之貨物噸公里」——俾知每貨車每日運用之程度。

丁、「每貨車噸每日之貨物噸公里」——亦所以示每貨車噸每日運用之程度，惟較上述單位更爲明顯；蓋我國貨車噸數至不一律，只以每貨車爲單位，未能一目了然也。

(七)「每列車公里之列車載重噸公里」之增加——所以考核每貨物列車之平均載重量，此爲以前行車統計中之未曾顧及者也。

(八)「每列車公里之貨車公里」之增加——所以考核每列車上平均所掛貨車之輛數；並參酌各路物質設備之情形，而定其調度之得法與否。

(九)「每列車公里之貨車噸公里」未分空重——每列車公里之貨車噸公里，所以考核每貨物列車平均所掛貨車噸數爲若干，即表明可裝若干貨物之限度而已，故無分空重之必要，蓋欲考核空貨車噸數之多少，可視其空貨車噸數與共計貨車噸數之比率而定，固無庸以每列車上空貨車噸之多少而定也。

(十)「每列車公里之貨物噸公里」之增加——列車公里乃計算工作之單位，而貨物噸公里乃計算進款之單位，故每列車公里之貨物噸公里，不僅可考核每列車平均裝載貨物之多少，更可進而考核各路貨運之多寡及裝載之經濟與否也。

(十一)「每列車鐘點之列車載重噸公里」之增加——俾知列車載重之多寡與速度大小之關係。

(十二)「每列車鐘點之貨物噸公里」之增加——其功用與(十一)相似；惟更能測得各路營業比率之大小，蓋貨物噸公里，乃計算進款之單位，而列車鐘點者，乃計算成本之單位也。

(十三)「貨車輛數」「貨車噸數」「貨車公里」之增加——此三種數字，本身似無若何用途，然根據三種數字，可求出若干有用之統計數字，故於貨車統計中，首先臚列之。

(十四)「貨車延噸公里空車所佔百分率」改爲「空貨車噸公里佔共計貨車噸公里百分數」——原有行車統計之「貨車延噸公里空車所佔百分率」下各欄填造方法，爲以上行之共計貨車延噸公里除上行空貨車延噸公里，所得之數，填

我國現行列車車輛統計與原有行車統計之比較

五〇

入「上行」欄；下行共計貨車延噸公里，除下行空貨車延噸公里，所得之數，填入「下行」欄，更以上下行共計貨車延噸公里，除上下行共計空貨車噸公里，所得之數，填入「共計」欄。

是則所得結果，且為上行與上行之比較，下行與下行之比較，就其本身言，似無若何用途，蓋上行空車噸數之多少，乃依下行重車噸數之多少為轉移，與上行重車噸數之多少，無直接之關係。如某路上行貨物日佔一萬噸，而下行貨物則僅一千噸，故某路每日上行之貨車噸數皆為重者，而下行貨車噸數，則有九千噸為空者；然吾人不能以其下行空車比率較高，而責其調度之不善也。

復次，上行與下行空車噸公里所佔百分數，亦不能互相比較，以其數字，非與共計比較而得者，乃與其上下行本身之數字比較而得者也。

今列車車輛統計中改為以上下行空重貨車噸公里之和，分別除上行及下行共計空貨車噸公里，所得之數，分別填入「上行」「下行」「共計」三欄；則上下行既可互相比較，又可與共計相比較，計之得者也。

(十五)「貨物噸公里佔重貨車噸公里百分數之增加」

所以考核每貨車噸之實際裝載狀況，一以考核裝載效率之高低，亦以定貨車修理之標準也。

(十六)「每貨車每日之貨車噸公里」之增加——俾作考核每日貨車停站時間及行車速率之用。

(十七)「每貨車每日之貨車噸公里」之增加——其作用與上項相同，惟以我國貨車噸量大小不一，故增加此項，俾所得結果，可較正確耳。

(十八)「每貨車每日之貨物噸公里」之增加——可根據此項增加數與「每貨車每日之貨車噸公里」相比較，以得每日之貨物裝載情形及貨車運用程度，兼可考得進款比率之大小也。

(十九)「每貨車噸每日之貨物噸公里」之增加——其作用與前項相同，惟以噸為單位，所得結果當較正確耳。

四 貨車停站統計

考原有貨車停站統計表格，計有：

(一)貨車在站停留統計——其一 (附表十一)

(二)貨車在站停留統計——其二 (附表十二)

現行統計表格

貨車停站統計

(附表十三)

附表十一
貨車在站停留統計 其一

項 路 目 名	貨車往來數		停站時間				每貨車平均 停站之鐘點		每貨車平均 停站之延噸時	
	本月	上年 本期	貨車 鐘點	上年 本期	延噸時 (以千為單位)	上年 本期	本月	上年 本期	本月	上年 本期

附表十二
貨車在站停留統計 其二

項 路 目 名 份	停站時間及其百分數																	
	調車及他 項站務		裝卸貨 物		延車 間		關稅 檢驗		軍運 延車		修 理		候車 掛出		其 他 原 因		共 計 (以千為單位)	
	延 噸 時	百 分 數	延 噸 時	百 分 數	延 噸 時	百 分 數	延 噸 時	百 分 數	延 噸 時	百 分 數	延 噸 時	百 分 數	延 噸 時	百 分 數	延 噸 時	百 分 數	延 噸 時	百 分 數

附表十三 各鐵路貨車停站統計

項別	掛出車輛數		停車點		延頓時間		每站平均停站時間	每站平均噸數	停站時間之原因(鐘點)及百分數														
	在站	過軌	在站	過軌	在站	過軌			共計	共計	調車	裝貨	卸貨	空車配車	候掛	掛出	檢驗	修理	軍隊	扣留	其他	原因	共計
在站	輛數	噸數	鐘點	延頓時	每貨車噸	延頓時	每貨車噸	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數
過軌	輛數	噸數	鐘點	延頓時	每貨車噸	延頓時	每貨車噸	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數
共計	輛數	噸數	鐘點	延頓時	每貨車噸	延頓時	每貨車噸	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數	鐘點	百分數

綜觀各表，新頒統計表格異於舊式統計表格之點，可分下列數端：

- (一)「上。年。本。期。」之取消。理由同前。
- (二)「貨。車。往。來。數。目。」改為「掛。出。車。輛。」——貨車往來數目，易令人誤會，以為來者及往者皆計算在內，實則貨車進站時只登記其時刻，並非今日有十輛進站，則填十輛，明日此十輛出站，則又另填十輛；而只於掛出時填寫十輛即可，故改為「掛出車輛」，意義可較明顯。
- (三)「掛。出。車。輛。」下分「輛。數。」及「噸。數。」二欄，又各分「在。站。」「中。轉。」「過。軌。」共計四項——掛出車輛之所以

分為「輛數」及「噸數」二欄者，以掛出輛數之多少，雖能代表一具體單位，而不若噸數之精確，故應分別計算，俾收兼籌並顧之效。而該兩欄之所以更分「在站」「中轉」「過軌」「共計」四項者，則以上述各種情形，各不相同，在站乃指貨車之已到終點者而言，中轉乃指貨車之重新編組者而言，過軌則指聯運方面而言也。

(四)「停。站。時。間。」又分「在。站。」「中。轉。」「過。軌。」「共。計。」——因上述貨車停站之性質不同，其停站時間亦互異，故不宜混合計算，應分別之而便分別考核也。

(五)「每。貨。車。平。均。停。站。之。延。頓。時。」改為「每。貨。車。噸。平。

均。停。站。之。延。頓。時。——按舊有行車統計中，已有「每貨車平均停站之鐘點」一項，其「每貨車平均停站之延頓時」，似屬不必須者，充其量亦不過表現貨車之平均載重量而已；今改爲「每貨車平均停站延頓時」，則可考得鐵路實際之損失，較「每貨車平均停站鐘點」更爲正確。

(六)「停站時間之原因」改延頓時爲鐘點——貨車停站時間之久暫，與貨車載重噸量，除裝卸貨物外，皆無絲毫關係，故不若以鐘點爲單位，計算亦可較便也。

(七)「停站時間之原因」欄下各項之更改：

甲、「裝貨」及「卸貨」分開——貨物裝卸方法，各有不同，所費之時間互異，故以分別記載爲宜，所以便於考核也。

乙、「延車時間」改爲「空車待配」——「延車時間」意義至爲含混，謂爲商人佔用車輛之時間，固屬可能，謂爲空車之尙未裝貨，亦無不可，今改爲「空車待配」，則一望而知乃空車尙未支配於各站或各運商者，所以考核各調度所及各站之工作效率者也；至商人佔用車輛之延車時間，則應包括於卸車時間之內，

與「空車待配」之時間無關也。

丙、「候車掛出」欄移至前方——此欄之數字及百分數，對考核機車數目之多寡，敷用與否，調度方法之適當與否，至爲重要，而佔共計之百分數，又恆至三四十以上，故應移置前方，以示其重要性也。

丁、「關稅檢驗」改爲「檢驗」——關稅檢驗乃指裝運貨物之受稅收機關檢驗而言，然此外其他檢驗，如檢查車輛之各種設備等，是否亦包而有之，實屬問題，今改爲「檢驗」，則意義可較爲明顯，範圍亦可較爲廣泛矣。

戊、「軍用延車」改爲「軍隊扣留」——延車二字，常易令人聯想至延期費之問題，然軍隊佔用，絕無計算延期費之可能，故不若改爲「軍隊扣留」較爲明爽也。

綜觀上列各種統計，較前改善之點頗多，惟以各路倡辦伊始，錯誤在所不免，而就大體言之，則已進步多多，更就填造方法，向各路經辦員司，詳細闡明，則本統計之功用，庶幾近矣！

廣九鐵路旅客運輸業務之剖視

黃漢偉

一 導言

鐵路建設之最大目的，乃在連繫兩地交通，統一人羣意志，貫輸文化，及調節商貨貿易，亦即總理民生主義所昭示吾人對於「行」之實踐，而發揮其經濟價值，為欲達此目的，鐵路處理運輸事務，必須切合下列標準，然後始能完成其使命：

(一) 鐵路運輸首重安全，早成路界人員共同之信念，蓋列車進行，風馳電馳，所有橋樑、路軌、是否堅固，應如何維持修養，保持常態；機車車輛是否完善，應如何依據緩急先後，妥為整理，穩固可靠；行車號誌，電訊設備，是否穩妥，運用是否靈便，必須隨時注意；他如人事管理，最重審慎處事，克盡職守，指揮調度，嚴厲奉行，凡此種種設施，對於運輸安全，直接間接，均有密切關係。

(二) 列車行駛，在安全範圍內，應力求迅速，蓋任重致遠，朝發夕至，為鐵路獨具優點，惟求行車迅速，設

備與管理二項，必須同等重視。

(三) 現代生產事業，均注重科學管理，以最少資本及勞力，而獲得最大效果，始能符合經濟原則，鐵路管理適宜，凡車、機、工務以及設備品維持費，將可減至最低限度，換言之，即運輸成本低廉，客貨運費亦相當減少，社會人士可充分利用鐵路運輸設備，業務發達，指日可期。

(四) 鐵路辦理運輸事務，亦應以客商便利為前提，各項車次、時刻、及一切設施，必須迎合一般需要，其他非在運輸業務範圍以內者，鐵路亦宜設法代為處理，務使旅客避免一切煩瑣事項，而感到舒適。

(五) 人類生活，勞動為冀求安逸之起點，而安逸則為勞動應得之報償，旅途中對於安逸及舒適之要求，尤覺切要，鐵路應多方設計，於旅客舒適方面致力進行，務使行旅以鐵路為第二家庭，皆樂於旅行，以度其理想生活。

廣九鐵路，為聯絡港粵之要道，運輸業務，向以客運為主，為謀本路業務發展計，始終以安全、迅速、經濟、便利、及舒適為一貫之營業政策，不稍變易，冀圖達到運輸系統中最高階段。爰將本路旅客運輸業務，作一系統之敘述，藉供同人研究之資料。

二 廣九路業務進款概況

粵港兩地，同為華南大都市，經濟文化之中心，商業發達，人口衆多，據近來統計，廣州市人口約一百三十餘萬人，香港（九龍半島在內）約在八十萬至九十萬之間，水道雖有輪船來往，惟本路行車以速度見長，極為旅行人士所歡迎。現每日計上下行對開直通快車三次，中午快車計時三時十分可達，早晚快車僅需時二時五十五分，較之船行六小時，大有天壤之別。客票價格，為適合一般民衆購買力，亦極低廉，現行由省至港頭等單程五元六毫，回程十元六毫，二等二元八毫，三等一元四毫，以廣幣計算，由港上省，頭等單程四元，回程七元五毫，二等二元，三等一元，均收港幣。最近將來，並擬抽換枕木，整理土方、橋樑，另購高速度機車，省港一百七十八·二六公里之距離，預計能以二小時三十分之短時間，畢其行程。現為彙計本路載運旅客人數起見，特將二十五年一月份至六月份進款統計數字，列表如下，以供參考。

民國二十五年一月份至六月份
廣九載運旅客人數及進款一覽表

類別 人數及進款 月份	普通旅客	政府 人員	其他 旅客	旅客總數	進款 元	每一旅客 平均進款 元
一月份	267,698	407	1,589	269,694	163,258.77	0.61
二月份	201,619½	541	1,745	203,905½	146,159.44	0.72
三月份	165,832½	904	1,251	167,987½	159,399.92	0.95
四月份	258,914½	1,073	2,106	262,093½	165,680.50	0.63
五月份	161,913	692	1,222	163,827	124,875.49	0.76
六月份	156,683	1,944	1,981	160,608	129,216.12	0.80
共計	1,212,660½	5,561	9,894	1,228,115½	888,590.24	0.72
每月平均	202,110	927	1,649	204,686	148,098.37	

廣九鐵路旅客運輸業務之剖視

表內所載普通旅客，乃就來往粵港直通車，公路鐵路聯運，及華段內各次混合車各等旅客而言，政府人員，則以本段運輸本國部隊等人員為限，至其他旅客一欄，凡持有優待票，遊覽票，及定期票等皆屬之。統計最近半年內，運載人數，各月計算，最高二十六萬九千六百九十四人，最低十六萬零六百零八人，六個月共計，一百二十二萬八千一百一十四人，每月平均計二十萬四千六百八十六人之多。

旅客運輸，乃本路主要業務，已如上述，而營業進款內旅客進款，當亦屬於主要部份，依據下表所載，本年一月份至六月份，客運進款共計一百二十七萬一千零六十九元九毫四仙，佔營業總進款為百分之八十九，由此可見本路旅客運輸性質重要之一斑。

民國二十五年一月份至六月份
廣九客貨運營業進款撮總表

月份	客運進款	貨運進款	雜項進款	共計	客運進款佔共計百分數
一月份	233,710.49	20,595.90	6,835.70	261,142.00	89%
二月份	208,730.32	20,233.81	7,848.73	236,812.86	88%
三月份	204,219.98	21,617.28	6,849.47	232,686.73	87%
四月份	260,797.93	20,555.18	6,587.00	287,940.11	90%
五月份	178,387.87	21,006.56	6,894.43	206,288.86	86%
六月份	185,214.44	23,383.17	6,790.02	215,387.63	86%
共計	1,271,060.94	127,391.90	41,805.35	1,440,258.19	89%
附註	表內銀數以廣幣計算				

三 廣九路客運進款概況

本路營業，既以旅客運輸為主，而旅客運輸，則又以省(粵)港旅客為中心，換言之，本路營業，謂以省港旅客運送業務為基礎，亦無不可；蓋來往省港兩地旅客人數，較之本路載運旅客總數，約在百分之八十以上，如無水運競爭，常不止此數，但年來世界經濟凋敝，商業不振，直接間接，本路亦受相當影響，統觀民國二十四年全年統計客運收入，較上年同月均見低減，至上行車一月份所增五千三百一十元九毫六仙，則為旅外僑胞，以農曆年關，相率回鄉度歲，故收入倍增，而上下行快車五月及十月份車利收入，均見略增，亦因五月間港地慶祝英皇銀禧紀念，舉行會景巡行，十月份廣州市各界擴大慶祝雙十節，亦有會景秋色等點綴，一年中先後舉行兩次盛會，招致各地遊客，誠屬不少，本路載客數量及票款收入，因之稍形增加，然均屬一時之盛，未可視為繁榮現象，吾人稍加檢討及注意是年五月及十月以後各月份客運收入，其縮減數額，殊足驚人，尤以下行快車為甚。

同年八月，本路鑒於客運營業之不振，為挽回銳勢起見，雖曾加開省港特價快車，以圖補救，但事實上收效甚微，此皆由世界不景氣之影響，有以致之。

二十五年一月份至六月份，商情略見好轉，上下行快車客車收入，均大有起色，計半年中，上行車增收港幣四萬五千六百零二元六毫二仙，下行車增收廣幣十一萬七千一百七十三元七毫六仙，較之二十四年全年所減收之數，足資彌補有餘也。

鐵道半月刊 第十五期

民國二十五年一月份至六月份
廣九上行快車旅客人數及進款統計表

類 別 份	頭 等	二 等	三 等	人數共計	客運收入	客運收入與 上年同月比 較增或減
一 月 份	1,207	7,184½	73,652½	82,044	64,744.87	+892.12
二 月 份	885	5,729½	49,260½	55,875	58,647.00	+9,645.52
三 月 份	1,262	5,887	44,027	51,176	61,955.91	+14,039.37
四 月 份	1,537	6,884	58,483	66,904	78,999.49	+18,404.01
五 月 份	1,052	5,775	35,910½	42,737½	52,242.41	-1,981.04
六 月 份	891½	5,260½	32,679	38,831	46,802.90	+4,602.64
共 計	6,834½	36,720½	294,012½	337,567½	363,392.58	+45,602.62
每 月 平 均	1,139	6,120	49,002	56,262	60,565.43	

附註：客運收入以港幣計算

民國二十五年一月份至六月份
廣九下行快車旅客人數及進款統計表

類別 月份	頭等	二等	三等	人數共計	客運收入	客運收入與 上年同月比 較增或減
一月份	1,374	7,152½	80,754	89,280½	98,670.75	+9,321.85
二月份	1,178	5,992½	55,359½	62,530	93,268.74	+31,042.77
三月份	1,320	6,335½	47,526½	55,182	92,563.07	+29,940.64
四月份	1,459½	7,647½	61,699	70,806	116,640.34	+42,997.92
五月份	1,377	6,422½	40,315½	48,115	83,051.05	-23,153.65
六月份	1,455½	6,894½	37,672	46,022	81,156.39	+17,024.23
共計	8,164	40,445	323,326½	371,935½	565,350.34	-117,173.76
每月平均	1,361	6,741	53,888	61,990	94,224.89	

附註：客運收入以廣幣計算

廣九鐵路旅客運輸業務之剖視

四 廣九鐵路之客運業務

省港直通快車客票，除由本路大沙頭及九龍首尾兩站直接發售外，並委託代理人分別代售，按照票價收入，以百分之五為手續費，且為利便旅客，免致往返車站計，並限制賣票房之啓閉及注意時間車次。目前委託代理人，在廣州有中國旅行社、大東酒店等三家，港方則有大中華百貨公司、通濟隆、大東酒店、等六家，代理人所售出票數，以香港方面為較多，其原因為九龍車站與香港本島，隔一海港，旅客乘車，多就島上各代理處先行購備車票，然後渡海乘車來省，蓋取其省時便捷也。至廣州方面，情形則迥異於是，本路為便利省港旅客計，並於西濠口及西關文昌路口，先後設立票房各一所，特備大型現代化汽車，免費接駁旅客至大沙頭站乘車赴港，辦理以來，業務較前發展，旅客稱便，細閱下表所列，即可明瞭鐵路自設票房，與交託代理所售票數之消長為何如也。

民國二十五年一月份至六月份
廣九上行快車自售票款與代售票款比較表

月份	自售票款		代售票款		代售票款佔自售票款百分數	
	票數	進款	票數	進款	票數	進款
一月份	82,044	64,744.87	18,594	16,134.52	22.6%	24.9%
二月份	55,875	58,647.00	15,683½	16,445.30	28.1%	28.4%
三月份	51,176	61,955.91	16,368½	18,609.31	31.9%	30.3%
四月份	66,904	78,999.49	33,035	31,067.23	49.3%	39.3%
五月份	42,737½	52,242.41	13,641	15,733.37	31.9%	30.1%
六月份	38,829	46,802.90	11,335½	13,040.40	29.1%	27.9%
共計	337,565½	363,392.58	108,652½	111,030.13	32.1%	30.5%

附註：一進款以港幣計算

民國二十五年一月份至六月份
廣九下行快車自售票款與代售票款比較表

月份	自售票款		代售票款		代售票款佔自售票款百分數	
	票數	進款	票數	進款	票數	進款
一月份	89,280½	98,670.75	1,915½	3,751.41	2.14%	3.81%
二月份	62,530	93,268.74	1,858	4,205.54	2.97%	4.49%
三月份	55,182	92,562.07	1,723	3,206.64	3.12%	3.45%
四月份	70,806	116,640.34	3,213	6,782.04	4.53%	5.81%
五月份	48,115	83,051.05	1,669	4,129.35	3.47%	4.96%
六月份	46,022	81,156.39	1,753	4,413.79	3.81%	5.43%
共計	371,935½	565,349.34	12,131½	26,488.77	3.23%	4.61%

附註：一進款以廣幣計算

廣九鐵路旅客運輸業務之剖視

上表所列，即示省方及港方各客票代理人所售出之票數進款數字，省方因鐵路業於市面中心地點，設立票房，代理人所售出票數，以二十五年一月至六月計算，最高亦僅及三千二百一十三張，進款六千七百八十二元零四仙，代售票數僅當自售票數百分之四·五三，代售收入票款，則為百分之五·八一，港地代售客票部份，最高三萬三千零三十五張，進款計港幣三萬一千零六十七元二毫三仙，佔自售票數百分之四九·三，及進款佔百分之三九·三，較省方幾增至十倍之數，惟以兩地情形不同，致有此參差現象，如再就原則上言，於可能範圍內，自設票房或營業所，專賣售賣客票，及兼理有關旅客運輸一切事宜，每月所需維持費用，常較代售客票之佣金支出為儉省也。

五 廣九路與水道競爭

省港水道旅客運輸，於水陸競爭之下，所處地位，殊堪重視，計輸運具備優點，不外下列數種：

(一) 輪船碼頭，接近市中心區，旅客上下，毋須轉搭駁車駛輪；

(二) 輪船定期常川來往兩地，計約十艘之多，日夜均有

六〇

行駛；

(三) 旅客可自行攜帶行李，並不計費，起卸轉駁，異常便捷；

(四) 輪船夜航，晚十時啓行，次晨六時抵埗，旅客可藉此時間，獲得充分睡眠，並可省去投宿旅店費用；

(五) 行駛平穩，毫無震蕩之苦。

至鐵路方面，亦獨具特長之處，茲舉其優點如次：

(一) 行車迅速，省港間一日往返，綽有餘裕；

(二) 票價低廉，適合社會經濟原則；

(三) 開到均依規定時刻，絕無稽延遲誤之虞；

(四) 不受風霜雨雪，潮汐，及重霧等影響，四時均可通行無阻；

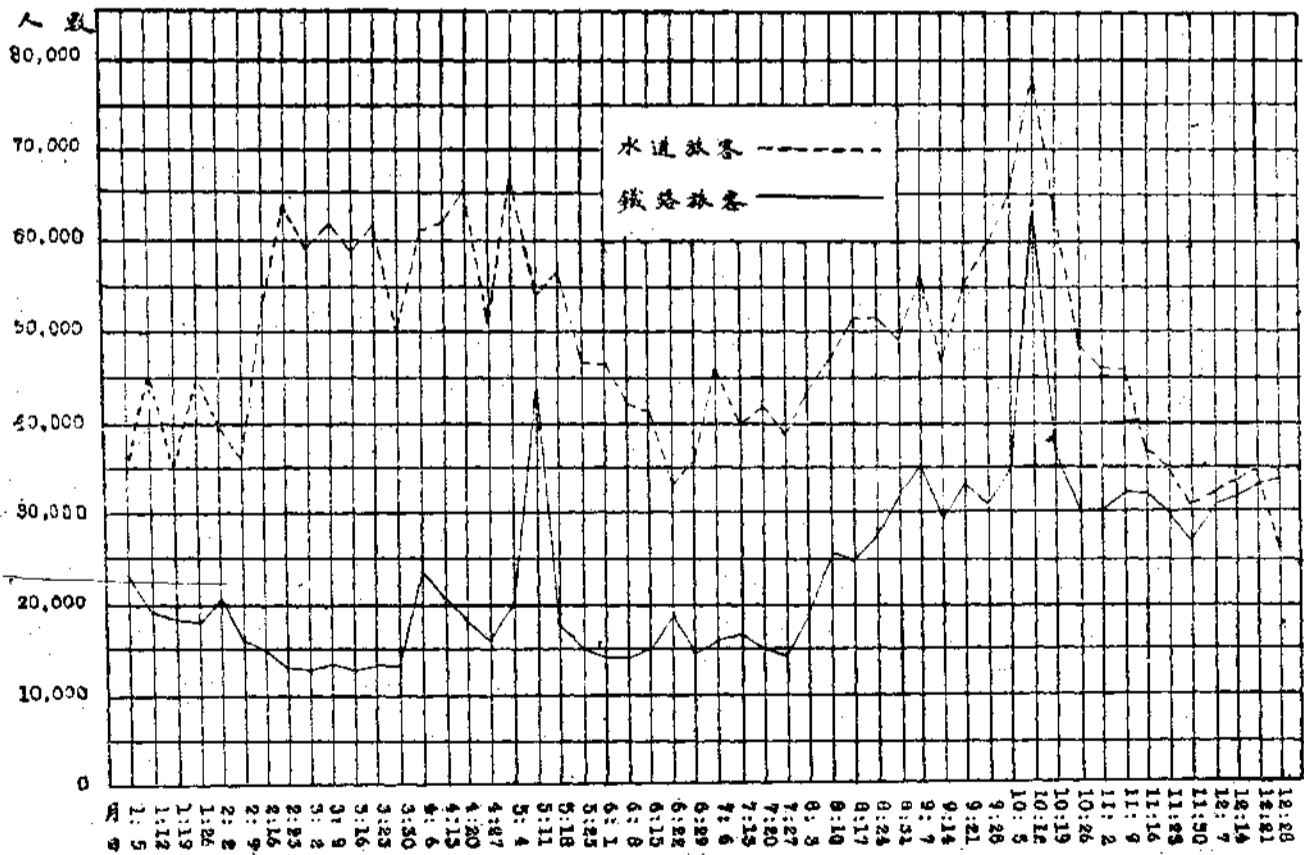
(五) 陸路交通，比之水道較為安全，可免驚濤駭浪之苦；

(六) 客位設備整潔舒適，各等一律待遇，毫無歧視。

就以上所述省港水陸交通優異各點觀之，足見鐵路與輪船，乃處於相對地位，故希求個別業務之發展，必須多方設計，盡力以赴，但處現代商業自由競爭時代，水陸雙方競爭營業，如能運用適宜方法，並可促進事業之進步；

反之，適足使兩方均蒙不利。查民國二十四年內，經濟不景，瀰漫省港各地，輪船企業，維持困難，因狂跌票價，招攬搭客，大艙最低減收一毫之數，實屬空前創舉，於三月至七八月間，各輪復提高至三毫至六毫不等，（以大艙及尾樓爲限）省港輪船，既互相減價競爭，鐵路業務，亦無若干影響，惟迄未稍變初衷，三等客位，仍照原價出售，以示堅決。及至八月上旬，本路默察情勢，益趨惡化，爲挽救目前計，特加開特價快車，不分等別，上行客票，一律港幣五毫，下行廣幣七毫，實行以後，旅客大增，水道客運，一蹶不振，及至十二月杪，載客人數，竟在鐵路之下，其原因何在，不言可喻。本年二月間，各輪船公司，均覺減價競爭爲非計，聯合起價，同時本路亦將特價快車停駛，以節糜費，省港水陸競爭概況，可以參閱下表。至表內二高峯，則示兩度會景巡行赴會人士之狂熱狀況，未足認爲競爭結果也。

民國二十四年月份表省港水陸旅客人數比較表



民國二十五年一月份至六月份
來往省港水陸旅客人數對照表
香港至廣州

月 份	項目	水道旅客	鐵路旅客	水陸旅客 共 計	鐵路旅客佔 共計百分數
一 月 份		71,396	82,044	153,440	53.5%
二 月 份		74,183	55,875	130,058	42.9%
三 月 份		54,145	51,176	105,321	48.4%
四 月 份		72,614	66,904	139,518	40.1%
五 月 份		64,772	42,737½	107,509½	39.8%
六 月 份		58,489	38,831	97,318	38.1%
共 計		395,599	337,567½	733,166½	46.1%

廣九鐵路旅客運輸業務之剖視
本年份一月至六月，省港水陸旅行人數，在常態下，經由本路載運之旅客，所佔總計百分數，比率殊高，上行旅客為百分之四八·四，下行旅客則為百分之五四·九，成績尙有可觀。

民國二十五年一月份至六月份
來往省港水陸旅客人數對照表
廣州至香港

月 份	項目	水道旅客	鐵路旅客	水陸旅客共計	鐵路旅客佔共計百分數
一 月 份		63,888	89,280½	153,168½	58.3%
二 月 份		71,309	62,530	133,839	46.7%
三 月 份		45,292	55,182	100,474	54.9%
四 月 份		74,107	70,806	144,913	49.5%
五 月 份		65,315	48,115	112,430	42.8%
六 月 份		51,052	46,002	97,054	48.4%
共 計		369,963	371,935½	741,898½	49.9%

六 廣九路辦理旅客聯運之成績

鐵路辦理旅客聯運，要而言之，一方實為便利遠途旅客，而須經兩路以上，轉駁他埠，始畢其行程者，他方並可推進旅客運輸之發展。國內鐵路與公路、水道、及航空方面，實行旅客聯運，近年以來，日趨進步，與本路最先辦理旅客聯運者，首推惠樟公路，聯運成績，亦屬最優，其次如莞樟公路，及粵漢鐵路廣三支綫，亦先後舉辦。查惠樟公路，由惠州縣城起直達本路樟木頭站，路基穩固，車行平穩，聯運旅客，計有廣惠，及港惠之分，前者即由廣州至惠陽為限，後者則由九龍至惠陽而言，凡來往惠陽省港旅客，均須經本路樟木頭聯運站，轉乘各次快車分往目的地；惟以公路汽車設備未能十分完善，故聯運等級，祇先辦理二三等旅客而已。聯運成績，按據本年一月至六月統計表以觀，較前均見進步。茲特分別列下，以資參閱。

民國二十五年一月份至六月份
廣九(華段)與惠樟公路旅客聯運統計表

類別 數以進款 月別	聯運人數			(廣幣) 進款	進款分配應得數	
	二等	三等	共計		廣九	惠樟
一月至三月	775	12,289	13,064	41,527.59	22,519.00	19,008.59
四月至六月	1,152	13,399½	14,551½	44,658.00	24,349.70	20,308.30
共計	1,927	25,688½	27,615½	86,185.59	46,868.70	39,316.89
上年同期共計	1,628	18,709	20,387	71,033.75	40,433.12	30,600.63
增或減	+249	+6,989½	+7,228½	+15,151.84	+6,435.58	+8,720.40

民國二十五年一月份至六月份
廣九(華英兩段)與惠樟公路旅客聯運統計表

類 時 期	九 龍 至 惠 州						
	人 數			進 款 (港幣)	進 款 分 配 應 得 數		
	二等	三等	共計		惠 樟	華 段	英 段
一 至 三 月	87	3,439½	3,526½	7,466.55	3,877.41	2,106.60	1,482.54
四 至 六 月	104	2,477½	2,581½	5,493.95	2,837.57	1,553.69	1,102.69
共 計	191	5,917	6,108	1,296.50	6,714.98	3,660.29	2,585.23

廣九鐵路旅客運輸業務之剖視

惠 州 至 九 龍						
人 數			進 款 (廣幣)	進 款 分 配 應 得 數		
二等	二等	共計		惠 樟	華 段	英 段
94½	3,252	3,346½	10,263.45	5,418.40	2,819.02	2,026.03
125	2,705	2,830	8,672.25	4,546.40	2,338.88	1,736.97
219½	5,957	6,206½	18,935.70	9,964.80	5,207.90	3,763.00

莞樟公路，由東莞縣城直趨本路樟木頭站，二十四年十二月間，始完成通車，本年二月十八日起，即與本路華英兩段辦理旅客聯運，雖開辦伊始，聯運旅客人數及進款，已獲得相當成績，實為欣幸。今後仍本已成規範，努

民國二十五年二月十八日至六月底止
廣九(華英兩段)與莞樟公路旅客聯運統計表

力發展。本路與莞樟公路聯運成績如下表。

類 別 時 期	上行車聯運旅客及進款						
	人 數			進 (港幣) 款	進款分配應得數		
	二等	三等	共計		莞 樟	華 段	英 段
二月十八日 至 三 月	10½	1,607½	1,618	2,295.65	745.18	897.04	653.43
四 月 至 六 月	28½	1,786½	1,815	8,237.25	2,659.45	3,227.49	2,350.31
共 計	39	3,394	3,433	10,532.90	3,404.63	4,124.53	3,003.74

鐵道半月刊 第十五期

下行車聯運旅客及進款						
人 數			進 (廣幣) 款	進款分配應得數		
二等	三等	共計		莞 樟	華 段	英 段
12½	1,176½	1,189	2,776.95	834.53	1,079.92	862.50
32	5,004½	5,036½	9,885.40	3,022.46	3,816.44	3,046.50
44½	6,181	6,225½	12,662.35	3,856.99	4,896.36	3,909.00

本路與廣三支綫旅客聯運，以三水、西南、佛山、及九龍為聯運站，於上年九月間即已實行，惟成效甚微，其原因，實緣來往上述各地段旅客，均須道經廣州，或以

民國二十五年一月份至六月份

廣九(華英兩段)與廣三鐵路旅客聯運統計表

類 月 別	上行車聯運旅客及進款					下行車聯運旅客及進款				
	旅客人數				進 (港幣)款	旅客人數				進 (廣幣)款
	頭等	二等	三等	共計		頭等	二等	三等	共計	
一月至三月	...	10	349½	359½	406.70	1	32½	380	413½	723.95
四月至六月	1	19½	120	140½	206.40	...	47½	494	541½	1,044.70
共計	1	29½	469½	500	613.10	1	80	874	955	1,768.65

辦理私務，探訪親友等項，未能即日轉程，惟聯運票以日期所限，對於旅客，殊覺不便。現擬設法改善，以利行旅而增路收。本路與廣三支綫聯運成績如下：

廣九鐵路旅客運輸業務之剖視

七 改進今後業務之方針

本路旅客運輸業務，為力求完備，及辦理盡善起見，對於興革改進事項，時刻均在嚴密注意，悉心研究中，務以整個鐵路事業發展，並能切合社會需要為目的，按步實施，以求實現。

(一)增加行車速率——行車迅速，為本路前進唯一標的，現仍繼續抽換枕木，整理路基，行車時刻，如再行縮短，即一分鐘之微，本路亦努力為之。

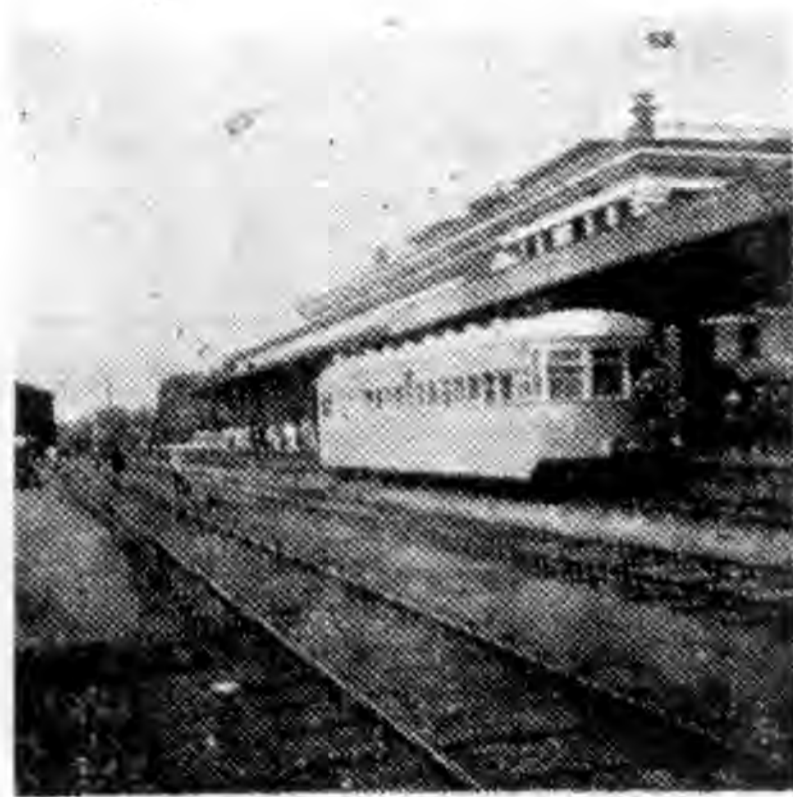
(二)繼續辦理旅客

聯運——查由

淡水直駁本路

平湖站之平淡

公路，業已完



廣九路新式內燃機車之外觀

成，內地來往省港旅客增多，本路與該公路旅客聯運實屬刻不容緩，一俟籌商就緒，短期內促其實現。至連貫南北之粵漢鐵路，亦已通車，最近將來，本路

亦擬與之舉辦旅客聯運，利便南北旅客。

(三)行駛內燃機特快列車——內燃機自働車，管理簡便，

行駛迅速，短

距離里程，最

為適宜，現查

本路英段，原

備有一輛，全

身作銀灰色，

為半流綫式，

裝璜富麗，佈

置美備，本年十月十四日，由港來省，作首次試車，



廣九
路新
式內
燃機
自働
車之
客座

沿途均不停站，實在行駛時刻，僅二小時十分，以一

百七十八·二六公里計算，每小時平均八二·二七四

公里，速度之大，國內任何有軌自働車，均所不及，

擬另加建全金屬藍鋼車二輛，合組列車，專以行走省

港特別快車或專車業務，來往旅客更稱利便。

(四)設法增進旅客人數——現由本路詳細擬定招徠客運營

業方策，如辦理導遊業務，各等客車內加裝暖氣管，

多設電扇，裝置三等客車座椅彈簧，維持清潔完整，

增設營業所，代運行李等項，將體察需要情形，及車

利收入狀況，以最短時間而完成之。

世界每一民族的復興，無不有賴於國家的統一，歐洲偉大民族最後統一的國家是意大利，亞洲偉大民族最後統一的國家要算是我國，國家統一是民族復興的徵兆，我們此次不賴武力，而將百年來之紛亂國家，使告統一，此實為亞洲歷史轉變的關鍵，中國目前雖然仍受強鄰無理壓迫的煩惱，但我們堅決相信，我們全民族的努力，必能排除目前的危難，目前我們民衆的奮起努力，這是歷史上少有的現象，我們借這次獻機祝壽的機會，觀察全國民衆之擁護我們偉大的領袖，其熱誠並不遜於世界偉大民族之擁護他們的領袖，我們有此基礎，有此民衆，有此偉大的領袖，有此民衆之熱誠擁護我們偉大的領袖，同心同力，向前邁進；我們可以說，中國民族不能復興者，是無天理！

日本鐵道省兼營汽車事業之概觀(下)

章江波

六 汽車運價

汽車運價之特性 所謂汽車運價之制定，雖不外依據

左列三種主義：

- 一、成本主義或生產費主義；
- 二、運輸價值主義；
- 三、運價負擔力主義。

然究依據何種主義，抑或就各種主義而採取折衷辦法，不無疑也。實則規定汽車運價與國有鐵道運價迥不相同。

原運價之制定，不能絕對遵守運輸成本之原則，同時尚須顧及運輸設施之改善，新興事業之發展，此即制定運價必須以運輸成本，運輸價值與運價負擔能力同等考慮者也。但鐵道為大規模之事業，成本分析，非常困難，頗難獲得正確之計算，於是制定運價不得不依據所謂過去經驗，與運價變遷，而略加損益。至若汽車運輸事業則不

然，非僅成本之計算不難，即於運送價值及運價負擔力之測定，亦遠較鐵路為易。故在制定運價之際，比較上易於採取折衷主義，此亦可謂汽車運價之特異性也。

汽車運價之構成要素及形式 一般汽車運價，係綜合各要素而定其原則也。所謂要素即(一)物價；(二)運送之原價；(三)運輸之密度；(四)運輸距離；(五)運輸客體之性質及形狀；(六)運送之目的；(七)運送上之危險；(八)競爭之有無等是。由此各種要素互相調整以後，乃從事制定合理的運價。雖省營汽車，與私營汽車事業性質不同，無須拘泥一般原則，但所適用之理論，固無若何差別也。考汽車運價之形式，計有左列三種：

- 一、均一運價；
- 二、地帶運價；
- 三、公里運價。

以上三種形式究以何者為較適宜，抑須就此三者而採折衷形式，自有討論之餘地。現在省營汽車，係以公里運

價爲基調，但有時亦依地方情形，略含地帶的特定運價，而採取折衷形式也。至於制定運價時，必具之技術的條件，計有六端：

- 一、相當之收益；
- 二、計算之容易；
- 三、運價之簡明，低廉，合理而使託運人易於理解。
- 四、富於彈性而有更改之餘地；
- 五、地方實情；
- 六、發揮個別運價之特色，與選擇之自由。

現行省營汽車運價及雜費，如就日本目前省營汽車線之運價及雜費觀之，比較國有鐵道，似有多少之差異。在理論上，與國有鐵道，在同等運送條件之下，其運價與雜費等之收取，應與國有鐵路相同。尤其運價一項，不應該鐵道運價爲高，雖汽車與鐵路間之運送本質，運輸方法，運輸能力，以及運輸成本，互相差異，但其所生之差異，完全出於不得已耳。此後日本即注意省營汽車業務之改良，竭力減低運輸成本，而使與國有鐵路之運價及雜費完全一致。目前日本現行汽車運價情形，分別客貨運輸，摘錄其概況如左：

甲、旅客運價

1. 計算方法——凡與鐵道聯運之汽車路線，其聯運客票，則將汽車線內運價，分別計算。其方法即依距離比例，有時並適應地方特殊情形，於某區間採用特定運價，此點殊與國有鐵路所採遠距離遞減法不同。

2. 定期汽車乘車證運價

種類：計分普通汽車乘車證及學生汽車定期乘車證。

有效期間：一個月及三個月。

乘車證式樣：每個月一本，每本計共六十頁。

運價：依據遠距離遞減辦法。

折扣：普通汽車定期乘車證，一個月者，減少百分之五以至百分之五·六；三個月者，減少百分之五·五，以至百分之六·一。

學生汽車定期乘車證 一個月者減少百分之六·七以至百分之七·一；三個月者減少百分之七以至百分之七·四。

日本鐵道省兼營汽車事業之概觀

3. 次數乘車證。

種類：普通汽車次數乘車證。

有效期間：三個月。

乘車證式樣：每本十六次。

運價折扣：為普通汽車旅客運價之十六倍，就

中減少百分之一五。

4. 其他 如特種折扣運價，團體折扣運價等，大

體與國有鐵路同。

乙、行李運價

1. 免費行李 此與國有鐵道同，每旅客攜帶三十公斤以內行李者，概不收費。

2. 收費行李及包裹

計算法：行李及包裹如與鐵路聯運者，則依公里數計費。

運率：計算運價公里，除笹津線為一倍半，係

屬例外，其餘均照汽車旅客營業公里

之三倍，為運價公里，至運率則與國有

鐵道，完全相同。

丙、貨物運價

七〇

種類：計分零件，零噸整車，如與鐵路聯運時，

更依鐵路辦法而各種不同之分類。

計算法：與國有鐵路聯運時，必須將汽車路線內

運價分別計算。

運率：計算運價公里與運送行李情形同，除笹津

線係照一倍半外，其餘均照汽車旅客營業

公里之三倍，至運率則採鐵道相同之原

則。

裝卸費：與鐵道聯運之貨物，其貨車之裝卸，係

每實重一噸之貨物，徵收二十五錢之裝

卸費。

七 會計制度

(甲)附屬事業時代之會計制度 省營汽車之會計制度，由歷史上觀之，可別為二個時期；第一期即汽車運輸為鐵道之附屬事業；此時期係自民國十九年十二月岡多線通車營業起，直至民國二十二年四月日本修改鐵道省官制與鐵道會計法止，其時會計制度，即所謂單式會計制度，與民國二十二年四月以後之複式會計制度，完全不同。

爾時汽車運輸，既爲國有鐵道之附帶業務，故其會計制度，乃附屬於國有鐵道會計之內，所有汽車運輸上一切資本的施設，與經常費用，悉由事業費中開支，因其時省營汽車尙未脫離試辦性質，故不論當時國有鐵道雖採複式會計制度，而於汽車運輸業務一項，仍置於單純會計制度之內，所以便利各項事務之推行也。當時會計制度中之歲出科目，排列如左：

(款)作業費；

(項)事業費；

(目)汽車費；

照此排列方式，以爲省營汽車運輸用費之決算一點，與目前相較，固無若何變動，但就此等項目加以精細研究，所謂汽車費一目中，係包括資本的設備，與開辦費用，此外如建設車庫，車廠，汽車等之補充費用，及維持路線所需之一部道路修養費，雖此等支出，俱足增進鐵道路線之機能，但就今日會計理論上觀之，其解釋固不免受牽強附會之譏也。

(乙)現行省營汽車會計制度。上文所述爲省營汽車運輸，附屬於國有鐵道之時期。以事業費之一部，爲資本支

出，此即所謂單式會計制度。惟是此種制度，僅可認爲路線短少，業務單簡，規模不大，尙在試辦之一種暫時的會計制度。一俟路線增加，業務擴大，此種省營汽車事業之會計制度，當然應予改變。所以日本於民國二十二年四月一日將鐵道省官制及鐵道會計法，提出加以修正。自此省營汽車運輸，乃離開國有鐵路附屬業務範圍，而單獨經營矣。蓋日本近已認識省營汽車及於國民經濟之效果，就國家觀點言，自以與國有鐵路獨立經營爲較妥善。故日本於六十四屆議會中，政府委員堀切善兵衛氏提出鐵道會計法修正案，會舉修正理由如次：

「汽車交通事業，不僅完密國家交通網上，爲最有效而且最經濟者，且足助長地方產業之開發，是故昭和八年度(即民國二十二年)以後，希期促進有關帝國鐵道之汽車事業的發展與經濟起見，似以不屬鐵道會計較爲適當。」

民國二十二年四月一日以後，鐵道會計法修正公布，凡省營汽車之會計制度，不僅如往昔之以事業費爲限的單式會計制度，並進而劃分資產設備上必要的經費，與事業開始後必要的事業費，採取所謂資本收益互相對立之複式

會計制度，且將鐵道本身會計與省營汽車會計，劃分為二，其主要修正處，首為資支的設備，其會計科目排列如左：

(款)鐵道建設改良及汽車路線設備費；

(項)汽車路線設備費；

(目)總務費；

(目)汽車路線設備費；

並依決算，對於事業開始後之事業經營費，其會計科目之排列如左：

(款)作業費；

(項)事業費；

(目)汽車費；

(目)補充費；

(節)汽車路線。

以上所述，為目前省營汽車會計制度，比之上期，面目一新，且較合理與進步。但於汽車路線設備中，未設改良費，而不能與鐵道改良，互相對照，殊為遺憾。且與汽車路線設備費相混之結果，難免蠶食新路之財源，此點將來，仍須加以改進者也。

八 民營汽車事業之補償

採用省營汽車制度以後，如遇共通路線上之某一汽車運輸公司，在某區間不能繼續營業而又不便停止時，或因在某一區間，收入有顯著減少時，更或以停止某共通區間，而對其餘路線，雖難繼續經營仍不能停業時，則省營汽車對於某一段路線上私營汽車公司所受之損失，應予相當之補償。(註)

註：汽車交通事業法(昭、六、四、一、法五二)

第三十七條(一項及二項略)

國家為經營汽車運輸事業，在某段公路上，足使其他私營汽車公司不能繼續營業，或減少收益時，政府應依該公司所受損失之數額，予以相當之補償，倘有相當路線而不能繼續者，其補償亦同。

補償金之給與，應以對方確受相當損失為限，而其計算方式，則以省令公布，俾使週知。所有各種問題，即在鐵道省法規中，為之明白規定。然據日本現行法令，對於補償停辦事業，應先根據省營汽車所受之利益審查對方損

失之確數，鐵道大臣，得以五厘利息之原價計算法，分七年攤還之。其對殘餘路線之計算法亦同。又事業繼續補償，即對收入減少之補償，其補償金額之審查，與停止補償相似，係依據省營汽車所受之利益，分爲三年攤還之。

就國家所受利益之計算言，依照日本法令，乃就國營汽車運輸事業開始以前，所在地汽車運輸數量，與國營汽車運輸事業開始後之運輸數量，加以比較，如其運輸數量確已轉入國營汽車時，則國家可由收入減除運輸上必要之費用外，即其餘數不及收入額百分之二，亦應提出做爲原汽車公司之補償。

總之日本省營汽車，雖係根據所受利益爲基礎，但於

民營公司之業務內容，並未顧及，因此省營汽車對於補償金之計算，多將民營汽車運輸事業之過去經歷，地方實情，經營狀況，事業內容，置之度外。所以有關上項諸種問題，最近日本運輸界頗有主張改正現行補償法令者，其辦法如次：

一、應如地方鐵道收買法之根據投資利率，及收益率，而以確實資產，爲其收買價格。

二、或照民間賣買，對於路線經營權，定有單純的評價方法，以收買其路線；

三、依據現行補償法規，同時並須考慮公司之過去事業，經營狀況，地方實情等。

「忠孝仁愛信義和平」八德，爲吾中華立國固有之精神與道德，而孝道尤爲總理遺教所特重。可知中國立國之道，自來皆以孝爲本，唯孝莫大於尊親，其次曰不辱。所謂尊親，謂當發揚我祖先黃帝之遺緒；所謂不辱，謂當勿貽吾父母以隕越之差。以我民族歷史文化之久遠，我不自亡，人孰得而亡我。誠使我同胞人人有「恥不若人」之覺悟，而所夕惕勵於「雪恥圖強」之一念，鏗而不舍，金石可鏗，則不辱之義，庶乎得之。

蔣院長「五十生日之感言」之一節

留歐回憶 (二)

薛光前

▲義大利的印象

今人提及義大利，即知有墨索里尼其人。墨氏為法西斯黨之黨魁，亦為義大利之政治中心人物。

墨索里尼

因義大利法西斯黨採取首領獨裁制，一切權力，集中於首領墨索里尼一人，以是首領之一言一行，每易影響及於整個之團體。故吾人研究義大利，除制度以外，並須偏重於「人」的方面；換言之，須偏重於墨索里尼之做人方面。做人之道，最易流露於日常生活之中，因於上次所寫「無抽屜主義」之後，一述義相墨索里尼之日常生活。

墨索里尼除為法西斯黨黨魁外，並為現任內閣總理，統攬國政，大權在握。此外，並身兼內政，陸軍、海軍、航空、經濟合作、殖民等部部長，及黨軍總司令等七大要職（數月以前，並兼任外交部長，現讓其子培，以前曾任駐華公使的齊亞諾氏担任）。推其一人身兼七要職，殆將疑其有三頭六臂，否則，亦必忙碌不堪。殊不知實在情

形，適得其反，而其清閑消散，有非常人想象及者。當余留義供職駐義大使館時，曾由使領介紹，向墨索里尼之特務秘書，調查其日常生活概況如下：六時起身，跑馬一小時，進早餐，拆閱私人信札。九時赴國務院辦公，接見所兼任之六部次長及黨軍參謀長共七人，每人作簡要報告五分鐘。因墨索里尼以為最重要之



高呼「信仰」從「奮鬥」之墨索里尼

重要之
事，儘五
分鐘必能
述畢，苟

超過五分鐘，將成爲無關重要之廢話矣。報告完畢，批閱公事，公事之件數極少，因次要之公事，均由屬下之科員科長秘書司長次長辦結（可參閱上期「無抽屜主義」一文），

因之所有呈閱之案件，泰半爲最重要之案件，亦幾爲六位次長與參謀長口頭報告之事實。批閱停當，即接見其他各部部長，以及上議院下議院議員與王族貴族宗教方面人物。中午回寓午餐，餐後與諸外甥及最鍾愛之幼女遊戲，遊戲之時，無論堆積木，弄沙土，無不興緻百倍。遊戲既畢，常拉梵啞林以自娛。蓋墨氏不但爲騎馬之能手，並且爲上等之琴手。拉過琴後，接見一般私人之親戚朋友。因墨索里尼係一窮苦的新聞記者出身，其父親業鐵匠，故迄今尚有一般窮親朋友，登門求助。但墨氏絕不以爲厭，而拒之門外，必日費一小時至一小時半，而一一延見。其言曰：

『我接見他們，就是接見社會的各方面。因爲有的人來借錢，就可問他爲什麼要借錢？假使爲了做生意蝕本，就可問他蝕本的原因，或是捐稅過重，不勝荷負；或是外貨傾銷，無法競爭等等。這樣就能身入社會的內層，以爲施政的根據。假使我閉關自守，不和他們往來，我會和社會隔離。施政的對象，永遠是社會，離開社會的政策，就是所謂閉門造車了。』

墨氏接見親友以後，四時又赴國務院辦公，接見各國

外交使領人員及重要外賓。往後即參與各種會議，或有時向民衆演說。我人在報上時見墨氏向民衆演說，每以爲費時極多，其實並不盡然。因其辦公廳（國務院）前，有一片廣場（威尼斯廣場），普通民衆大會，即聚集於此。墨氏欲向民衆演說，即可將辦公房臨場一面之長窗打開，身入洋台，居高臨下，發表一切。講畢，又返入辦公，而舉其演詞，極爲簡單，但極扼要，從未有超過十分鐘以上。以是每次演說，在墨氏本身所費之時間，既極有限，又極經濟。開會或演說過後，回寓晚餐，大半每晚九時至遲九時半，一定可以輕身休息。晚飯以後，與會所至，即在家放映電影。每當臨睡之前，必須擊劍半小時，因其精神飽滿，必須充分運動，以使體力疲乏，身心暢快，然後酣然熟睡，睡至天明六時起床，又開始其次日艱重之工作。

由上述墨索里尼之日常生活以觀，具見負一國之大政者，別無其他特殊天才，要在對於時間之支配，與日常之養素等，如何佈施得當，動靜咸宜，然後以其人，治其事，任重致遠，可得百利而無一弊。苟本此義而推及於一般公務工作人員，則所謂『修身齊家治國平天下』者，無分古今中外，應爲人人服務唯一最高之信條也無疑。

部路要訊

人事

▲本部高級職員任免升調 十一月十八日起至十二月四日止

職	務	姓	名	任	免	升	調	日	期	備	考
財務研究委員會委員		潘	光	部	令	派	充	十一月十九日		主任秘書	
財務研究委員會委員		汪	仲	部	令	派	充	十一月十九日		財務司專員兼代辦	
財務研究委員會委員		沈	熙	部	令	派	充	十一月十九日		津浦鐵路會計處長	
財務研究委員會委員		朱	文	部	令	派	充	十一月十九日		購料委員會委員兼考查組主任	
會計處專員		賈	乙	部	令	派	充	十一月二十日			
業務司專員		羅	明	辭	職	照	准	十一月二十二日			

財務司專員	王學海	部令派充	十一月十八日	
業務司專員	馮建統	部令派充	十一月二十八日	
路員資歷審查委員會主任委員	曾銘浦	部令派充	十一月二十五日	常務次長
路員資歷審查委員會副主任委員	謝奮程	部令派充	十一月二十五日	總務司長
路員資歷審查委員會委員	張慰慈	部令派充	十一月二十五日	參事
路員資歷審查委員會委員	潘光迪	部令派充	十一月二十五日	主任秘書
路員資歷審查委員會委員	陳清文	部令派充	十一月二十五日	業務司長
路員資歷審查委員會委員	薩福均	部令派充	十一月二十五日	工務司長
路員資歷審查委員會委員	張競立	部令派充	十一月二十五日	財務司長
路員資歷審查委員會委員	夏光宇	部令派充	十一月二十五日	參事
路員資歷審查委員會委員	林兆棠	部令派充	十一月二十五日	會計長
路員資歷審查委員會委員	鍾相青	部令派充	十一月二十五日	總務司專員兼人事科長

路員資歷審查委員會委員	譚振民	部令派充	十一月二十五日	總務司育才科長
業務司專員	陳鴻賓	另有任用 部令免職	十一月十七日	

▲各路高級職員任免升調十一月十八日起至十二月四日止

職	務	姓名	任免升調日	期	備	考
粵漢鐵路運輸處副處長		陳鴻賓	十一月十七日			
粵漢鐵路運輸處副處長		馮建統	十一月二十一日			
粵漢鐵路運輸處副處長		謝震	十一月二十一日			

教育

▲積極推行鐵路職工教育

限年內完成各路職工識字教育
所有各路職教會委員業經委派

本部為積極推進各路職工識字及公民教育起見，除督

促各路局切實協助各職工學校，將不識字職工設法勸令入學，限於一年以內完成各路職工識字教育外，所有各路職工教育委員會委員，業經本部依據組織規程，會同中央民訓部委派，並於鐵路黨部指定一人為委員如後，（津浦）施裕壽，田濱，韓清綸，（平漢）秦傑，崔從灝，彭守信，（甯海）沈士雄，黃天佑，宋志先，（膠濟）方阜雲，黃香山，謝永存，（京滬滬杭甬）吳保鼎，呂敷，馮其書

(粵漢)上官修，張季銘，劉志平，(正太)謝錫齡，郭宏羣，段劍岷。

▲召開各路扶輪學校視察會議

一切校務均經詳細討論
並由視察人員前往指導

本部以各路扶輪學校開學已逾兩月，亟須派員視察指導，以資改進，特於上月十二日，由總務司召集部路各視察人員及本部辦理扶輪教育行政人員，開視察會議。所有學校行政教務訓育及童子軍之訓練等一切事項，均經詳細討論，議定辦法。並由各視察人員出發，前往各校視察，依照議定辦法，加以指導云。

▲厲行辦理教育人員禁烟禁毒

校長教職員均須填具戒烟切結
如有吸煙吸毒查明定依法嚴懲

本部現為厲行各附屬機關禁烟禁毒起見，並注意各扶輪中小校教職員，凡校長及各教職員，均須填具戒烟切結，呈報總務司審核，俟各校送齊，加以詳核，即轉呈行

鐵道半月刊 第十五期

政院彙辦。此後如發現各校教職員有吸煙吸毒行為，定依法從嚴懲處。

財 務

▲津浦路財務轉佳

支出減少收入增加
債券價格陸續上漲

津浦路年來經積極整頓，其營業收支上，頗呈良好現象。據該路最近發表統計，本年過去十個月中，客運進款共九〇九七〇〇四元，較上年同期增加五三四二七一元，貨運進款為一〇八七一五二六元，較上年同期增加一二八四六〇九元，雜項進款為一三四六四〇八元，較上年同期增加三七一〇三五元，三項合計共增加二一八九九一五元，而其客運基本運價，自本年一月起，遵照部令，由每公里一分七厘減至一分五厘，貨運則如小麥麵粉棉花箱茶磁器牲畜等等，佔路運貨物百分之八十以上，均予減低運價，因減輕客貨負擔，而獲得增加運量增多收入之結果，誠可謂營業合理化之一例證也。支出方面過去十個月

七九

中共用去一二六六二七〇七元，較上年同期減少一五一三〇九元，而特別支出之其他一項，亦較上年同期減少九七〇九二七元，故該路本年截至十月底止之營業比例為百分之五九·三九，即收入每百元中用去五十九元三角九分，較上年同期百分之六六·九八減少百分之七·五九，並悉過去十個月中該路撥付英德原續債款之利息，共達二百二十八萬四千七百三十元，而該路英德債券之市場價格，遂由二十磅左右陸續漲至五十磅上下云。

▲發行京贛鐵路建設公債

經行政院會議通過
準定明年元旦發行

京贛鐵路建設公債一千四百萬元，業經十一月二十四日政院會議通過，該項公債係本部為完成京贛鐵路聯絡東南交通幹線之用，計該路全線工程費，及建築材料費，共需五千餘萬元。現已分向銀團及中英庚款會商借安定，其不足數，即以此項建設公債墊補。此項公債之募集，已分別與交通，農民，四行儲蓄會，中南，鹽業，金城，大陸，浙江興業各銀行，商定於廿六年元旦發行，年息六

厘，以十年為期，票面分千元，五百元兩種，基金係指定（一）由本部與中英庚款會訂立合同借用由完成粵漢路借款項下，自民國二十六年至三十五年止，歸還中英庚款之本息。（二）京贛鐵路開始營業後之收入二項云。

▲第一第二兩期鐵路建設公債

按照規定還本抽籤
本月十日在京舉行

第一期鐵路建設公債第四次還本，及第二期鐵路建設公債第二次還本均於本年十二月三十日到期，按照規定，應於到期前二十日執行抽籤，已定於十二月十日下午三時在南京銀行公會舉行；並呈請本部派員監視及轉請關係各機關派員監視，暨分函中央銀行等派員抽籤，並浙贛鐵路公司，南京銀行公會，錢業公會，市商會，首都地方法院等派人蒞場參觀云。

業務

▲改善粵漢鐵路辦法

郴州至樂昌段改築路線
沿途各站設備加緊建築

自粵漢鐵路通車，數度發生事端後，本部迭派要員調查及沿途視察，計劃改善，該路局副局長周鍾岐，亦由漢南下，巡視路政，並考察南段沿線設備，討論進行改善辦法，決定要案三項：

- (一) 增加該路人材，由部抽調全國各鐵路行車人員及站長段長等到該路服務，調整行車時間，使車行準確。
- (二) 積極建築未完工程，及一切設備事項，務於明年三月完竣。

(三) 該路通車後，原有機車不敷支配，雖向各路借用，仍嫌不敷，現再向各路抽借機車，作為暫時救濟，本部向英定購之四列車輛，約明年一月可到，該車完全歸該路應用。

經此議決後，現已加緊進行。

關於路政改善方面，分為下列數點：

- (一) 工程方面，郴州至樂昌一段，向多高山，築成斜坡行車，惟坡度仍嫌太陡，且有一處砂土不堅，屢填屢陷，乃用便道行車，現決定改築路線，俾可行駛大機

車，九峯山被炸之鐵橋，趕於年內修復，其餘如防護路基，站房水塔，車房等工程，均加緊趕辦，預計三個月內皆可完成。

(二) 該路機車，年代已久，大部需要修理，現調各路機車代替，將原有機車，令武昌廣州兩機廠趕修。

(三) 行車方面，調車長途電話，及揚旗號誌，原為不可少之設備，在外國所定之此項材料，刻未運到，現用本國材料代替。

(四) 現定運輸段管轄線太長，在調車電話未裝竣以前，擬多設運輸段，以敏調度。

(五) 人事方面，因南北言語不同，員工須加以調整，俾人地得宜，在勤人員，局派員督察指導，一面設班訓練，以資調用，大致明年六月以前各事皆可完滿告成云。

▲首都特快車明年元旦開駛

規定維持行駛準點辦法
通知各站飭屬準備一切

京滬滬杭甬兩路管理局，奉令籌備京滬路「首都特快車」業經車務機務等處會同計劃成功，客車及機車等均已

經吳淞橋廠裝竣，客票價目及行車時刻已經車務處訂定，原擬本月一日通車，嗣因所有裝配各輛客車，務求清潔整齊，沿路號誌等各項手續尙未能完全布置就緒，經呈報本部決定改於明年一月一日開駛。該兩路局車務處並通告各站云：「查本路京滬線籌駛之首都特快車，不久即須實行，該項特快車，行駛速率既高，對於行車安全，行駛準點兩要素，尤當切實注意，各關係車務段長，應預爲縝密訓練各行車員司確守章則，勤慎服務，復須隨時嚴加督飭，以策安全。除關於開駛該項特快車詳細辦法，將來另行通告外，茲先將關於維持行車準點各辦法，開示於后：

(一) 列車未到站之先，當值站長，應預飭關係員工駐守服務處所，一切應辦事項，先行籌劃佈置，出站行李包件，堆置適宜地點，惟裝行李包件，須有一定次序位置，免致起卸站發生困難，其他辦理授受簽章等手續，亦須力求迅速簡捷。

(二) 如有大量或笨重行李包件運出應先備足伙役，迅速搬裝，務定於規定時間內辦妥，同時並須通知起卸站，俾有準備，一屆開車時刻，即應停止搬裝，其遺下行李包件，留待下次最先列車運出。

(三) 出站旅衆，應由值班站長督飭站警及駐站員役先行告知其適宜站立地點，俾得從容登車，免致東西奔波，如有攜帶笨重或多量之手提包件行李等物，應勸其裝入行李間，老弱年幼以及行動遲緩旅客，應由駐站員役從旁扶助其登車，倘開車時刻已屆，應即發令開車，車開動後，尙有不及登車者，應勸其改乘隨後最先列車，不得重行停車。

(四) 列車未抵停靠站之先，應由隨車員役通知下車旅衆，先事準備，免致惶惶失措，延誤行車時刻。

(五) 其他與首都特別快車有關之列車，亦應嚴切維持其準點，免致妨礙交會，發生延誤。

(六) 如遇發見特殊情形，應即通知其他關係站先事準備，免誤行車時刻。

以上各點，統仰切實遵辦爲要」云云。

▲規定輕笨貨物混裝運費

分整車不整車兩種
本月十一日起實行

本部爲劃一各路輕笨貨物混合裝運之運費計算辦法起見，業經規定，(甲)整車貨物，一、特種輕笨貨物與普通輕笨貨物，按整車貨物混合裝運於一車者，應均作爲普通

輕笨貨物，照車輛載重量三分之二計算運費，如實在重量超過三分之二時，應照實在重量計算運費，二、特種或普通輕笨貨物與普通貨物，按整車貨物混合裝運於一車者，均應作為普通貨物，照車輛載重量計算運費，(乙)不滿整車貨物，一、普通貨物與普通輕笨貨物，按不滿整車貨物混合報運為一批者，應均作為普通輕笨貨物，照實在重量加百分之二十計算運費，二、普通貨物或普通輕笨貨物，與特種輕笨貨物，按不滿整車報運為一批者，均應作為特種輕笨貨物，照實在重量加百分之五十計算運費。並聞不滿整車貨物之起碼重量，及重量單位，亦經該部規定辦法兩項：一、不滿整車輕笨貨物之起碼重量，應先將實在重量加百分之二十或五十，如不足起碼重量，按起碼重量計費。二、不滿整車輕笨貨物，應先將實在重量加百分之二十或五十，如其尾數不足廿五公斤，按廿五公斤計費。以上各項辦法，均定自本年十二月十一日起實行，已通令各路遵照辦理云。

▲調查各路列車速度

列車分特快普快慢車三類
速度分限制最高平均三種

鐵道半月刊 第十五期

各路列車速度，近查京滬每小時限制速度，為八十公里，特別快車最高速度為八十公里，普通快車七十公里，慢車五十公里，貨車四十公里，惟實際行駛速度，特別快車五十七公里，普通快車四十五公里，慢車三十七公里，貨車三十公里，加上停站鐘點，平均速度特快車，僅五十二公里。普通快車三十七公里，慢車二十八公里，貨車十八公里，滬杭甬每小時限制速度八十公里，特快車最高速度七十公里，普通車六十公里，慢車五十公里，貨車四十公里，惟實際行駛速度，特快車五十四公里，普通車五十一公里，慢車三十九公里，貨車三十一公里，加上停站鐘點，平均速度特快車四十三公里，普通車三十九公里，慢車二十七公里，貨車十七公里。津浦每小時限制速度為六十，四十八公里，特快車最高速度六十公里，普通車四十八公里，慢車四十二公里，貨車三十六公里，惟實際行駛速度，特快車四十八公里，普通車三十八公里，慢車三十七公里，貨車三十一公里，加上停站鐘點，平均速度，特快車四十公里，普通車三十二公里，慢車二十八公里，貨車二十一公里。平漢每小時限制速度五十公里，特快車最高速度五十公里，普通車五十公里，慢車五十公里，貨車

四十公里，惟實際行駛速度，特快車三十九公里，普通車三十八公里，慢車二十六公里，貨車二十八公里，加上停站鐘點，平均速度，特快車三十五公里，普通車三十三公里，慢車十六公里，貨車二十公里。北甯每小時限制速度八十，六十五公里，特快最高速度八十公里，普通車八十八公里，慢車八十公里，貨車四十公里，惟實際行駛速度特快車四十六公里，普通車四十一公里，慢車二十三公里，貨車二十七公里，加上停站鐘點，平均速度，特快車三十九公里，普通車四十四公里，慢車十五公里，貨車二十一公里。膠濟每小時限制速度七十，六十五，五十五，四十五公里，特快車最高速度，五十五至六十公里，普通車五十五公里，慢車四十五至五十五公里，貨車三十五至四十五公里，惟實際行駛速度特快車四十七，普通車四十九公里，慢車三十九公里，貨車二十五公里，加上停站鐘點平均速度，特快車三十九公里，普通四十三公里，慢車三十三公里，貨車十六公里。隴海每小時限制速度五十五公里，特快車最高速度，四十至五十五公里，普通車慢車三十五至四十公里，貨車三十公里，實際行駛速度特快車三十八公里，慢車二十四公里，加上停站鐘點平均速度三十

二公里，慢車十四公里。廣九每小時限制速度八十公里，實際行駛速度普快車六十二公里，慢車三十公里，貨車四十五公里，加上停站鐘點平均速度普通快車六十公里，慢車十公里，貨車三十二公里。平綏每小時限制速度四十八，四十，二十四，二十公里，規定每小時最高速度特快普快慢車貨車，均為四十公里，實際行駛速度特快車三十七公里，普通車三十四公里，慢車二十七公里，貨車二十七公里，加上停站鐘點平均速度，特快車三十三公里，普通車二十八公里，慢車二十二公里，貨車十九公里。正太每小時限制速度五十三公里，實際行駛速度普通車三十三公里，慢車二十二公里，貨車二十二公里，加上停站鐘點平均速度普快車二十九公里，慢車十六公里，貨車十七公里。南潯每小時限制速度四十三公里，實際行駛速度普通車四十一公里，慢車三十公里，貨車三十二公里，加上停站鐘點平均速度普通快車三十八公里，慢車二十七公里，貨車二十一公里。浙贛每小時限制速度三十三，三十，二十，實際行駛速度普通車三十二公里，慢車二十七公里，貨車二十七公里，加上停站鐘點平均速度，普通快車二十七公里，慢車貨車均為十七公里。江南每小時限制

速度四十，三十五，三十，二十五公里，實際行駛速度慢車爲二十六公里，加上停站鐘點平均速度慢車爲二十三公里云。

▲規定貨商虛報噸量處罰辦法

予以一日至十日停止撥車之處罰
通令各路局定十二月一日起實行

本部據津浦鐵路管理局本年十月十九日車字第一四六九號呈，略以關於專用岔道內整車貨物之託運，遇貨運暢旺，車輛不敷時，貨商每於貨物尚未堆齊之前，虛填託運單，向站託運，以圖取巧漁利，擬請於貨運通則第三六條，增訂處罰辦法，以資補救等情，特通令各路局，對於該項情事，茲規定予以一日至十日停止撥車之處罰，貨物運輸通則第一版第三六條之末，應增訂下列一段，「如經查出該託運單所填貨物尚未照章堆齊，有虛報噸量希圖取巧情事，鐵路得酌量情形，予以一日至十日停止撥車之處罰，着定自本年十二月一日起實行」云云。

▲核定五種捲煙特價

按照二等貨核收運費
業經通令各路局遵行

新華公司禮拜六牌（十支裝加長煙支），又大飯店牌（十支裝），華東烟公司勝家牌（十支裝），又標準牌（十支裝長支圓烟），中國嶗山烟廠生記一品香牌（十支裝長方包加長煙支）等五種捲煙，業經本部核定爲二等貨物，令飭各路，按二等運價核收運費，並定自本年十二月一日起實行辦理云。

▲通令各路局切實注意管理

局內人員宜不時赴路考察
老弱及工作不力者須淘汰

本部以近來各路發生事變，大半由於管理未盡得宜，特通電各路局，務須切實注意工機車三處人員，應不時親赴沿線，嚴加督促，其總段分段主管人員，對所屬員工，亦應隨時詳加考察，所有軌道，岔道，轍尖，號誌等關係行車安全者，務須認真檢查，行車員工之工作情形，尤宜特別注意，隨時檢驗，如有工作不力及老弱不能勝任者，亦應從嚴淘汰，總期內外工作精神一貫。

購料

▲發行購料期票

由信託局四銀行合組銀團
辦理擔保付款及貼現等事

本部爲促進鐵路建設，提倡國產路料，並集中購買起見，定十二月一日開始發行購料期票，由本部與中央信託局及上海、金城、浙江興業、中南四銀行合組之銀團商妥，由該銀團擔保付款，並辦理貼現。茲將雙方商定辦理貼現條件，轉錄如下，(一)期票自發行之日起，以一年爲期，至次年同日到期償付，隨加週年七厘之利息，(二)期票分十二個月簽發，(三)銀團推中央信託局爲代表就期票上副署擔保，按期兌付，(四)期票到期兌取本息，由鐵道部委託中央信託局承兌，(五)期票爲抬頭式，在未到期，得由持票人或其讓渡人，持票向銀團代表(中央信託局)貼現或再貼現，其利率隨時議訂之。以上各端，業經雙方同意，簽訂合約，定於十二月一日開始發行期票云。

▲購料委員會特設駐粵辦事處

辦理廣州附近直轄各路購料事項
採購手續悉依部頒購料規程辦理

本部購料委員會，爲廣州附近直轄各路購料便利起

見，特在廣州設駐粵辦事處，辦理(一)該會委託之廣州附近直轄各路購料採購事項，(二)廣州附近各路局購料採購事項，(三)該會與各行商在粵應行接洽事項，及(四)有關採購之調查及材料轉運事項，並辦理本會其他委託事項。駐粵辦事處設副主任各一人，由委員長陳請部長派充，並得設事務員，雇員若干人，至於採購材料手續，悉依部頒暫行購料規程及該會辦事細則辦理之。

其他

▲本部努力推進新生活運動

各路新運訓練事宜
均由本部指導考核

本部前爲督促各路新生活運動之推進，及便於指導管理起見，曾派員前往新生活運動促進總會商改進辦法，旋經決定，即就本部原有之新生活運動委員會職權，予以擴大，嗣後所有各路新運會之訓練事宜，統由本部新生活運動委員會指導考核；于旅客及勞動服務團新運之推行，仍由總會直接指導。各路新運會，遇必要時，得函請本部新生活運動委員會參加協助。業經通令各路遵照辦理，并

將每月厲行新生活運動狀況，呈報備核云。

▲破壞交通以妨礙軍事論罪

鐵道隊警總局
業已佈告週知

本部鐵道隊警總局，近奉軍事委員會令，如有不肖員工及莠民希圖破壞交通，藉端生事者，概以妨礙軍事論罪，由所在地軍警，切實緝拿，依軍法嚴懲，並已切實遵照發出佈告，以便週知云。

興奮自己

最足以使人興奮的東西是由努力而來的成功。因為人在自己努力的事上多有一番成就，便多有一分前進的勇氣。例如法拉台之研究電力，瓦律西之研究陶磁，都是如此。在他們拚命努力的時候，很少有人能領略他們工作的價值，甚至有人反對，認為那種努力是無用的。一到他們研究結果成熟的時候，他們自己精神上的快樂與奮發，也不是一般外人所能想像得到的了。

這種勇氣可以助人打破層層難關。平常的難關既能打破，如遇上更大的難關，便不至於被他嚇倒，而依然能夠打破。自己的勇氣這樣一步一步長上去，如同登山人步步向上移動一般；雖說達到的地位自己不覺其高，而舉目四眺，見衆山皆小，這時心裏，便有說不出的愉快。一般有成就的人始終不變其目的，並且不達到工作完成時，不息其努力。大概藉着自己的經驗，他們很知道不如此不足以造成自己最大的興奮，而達到更大的成功。世界上最可憐可憐的人是努力踴躍，而不到大功告成就頻頻轉換其努力的方向者。這般人縱使勞苦一生，也沒有可以告慰自己的地方；這種人的失敗，不足以證明自力之不足恃，而恰好可以說明他個人自力之不善用。

路事消息

甲 國內之部

京滬鐵路

△翻造首都輪渡辦公室房屋不日落成

本年八月興工
不久即可落成

首都輪渡站辦公室原係由京滬鐵路購自傅姓樓房一所，加以修改，充作京滬及津浦兩鐵路車機兩處人員辦公之用。惟該樓房之建築，本不堅固，兼以靠近軌道，日受行車震動之影響，早已發現牆壁裂痕甚多，情形甚危，非修理所能補救。故京滬鐵路於去年冬即計劃將該辦公室重新翻造，以圖一勞永逸之計。並由該路局將翻造計劃，於五月間呈奉部令核准，旋于八月間興工，現在牆壁屋面等部份，均已次第竣工，不久即可全部落成云。

△京滬夜特快車停掛憲兵專用車

所掛車輛太多
有妨旅客安眠

京滬鐵路每日上行第六次及下行第五次夜特快車，向各掛有憲兵專用三等客車一輛，以備憲兵乘坐，沿途保護，藉策安全。茲以該兩列車所掛車輛過多，中途行駛，頗易震動，有妨旅客安眠，已由該路呈奉部令核准，將該兩次車上所有憲兵專用車免掛。業自本年十一月三日起實行。此後如遇需要時，當由該路酌派路警，隨車往還，以資保護。

△籌備首都特快機車車輛

酌定以C類機車供給應用
所有擇定車輛已檢驗改良

首都特快車，開駛在邇，關於機車一項，現經酌定以

C類者供給應用。至車輛方面，係以頭等餐車一輛，二等三等車各二輛，煖爐行李郵件車長車一輛，共計六輛。所有擇定各車輛，均已逐一檢驗，飾新加固；並將軸箱改用勻熱式，以減少車輛熱軸事件。

▲利用廢舊制服

方塊代替拭車布零條紮為拖帶
可節省四百六十七元五角之譜

京滬滬杭甬鐵路管理局，以該路吳淞材料廠積存之各項廢舊制服，為數頗多，經於本年九月間，呈部核准，將其中可以利用者約二、二〇〇件，悉數撕成方塊，發交機廠作替代拭車布之用，約可抵白布二、七五〇公尺，每公尺以壹角柒分計算，共可節省四百六十七元五角之譜。所餘破爛零條，則紮為拖帶，藉資利用。對於路幣，不無小補。當飭材料處轉飭該材料廠遵照辦理。

津浦鐵路

▲訂定行車互對號誌辦法

鐵道半月刊 第十五期

規定辦法六條 以策行車安全

津浦路局車機兩處，以鐵路行車通則內載，列車駛出最外轍尖時，車長應與司機或升火，站長及轉轍夫，互相交換號誌，以示列車已完全駛過一節之規定，關係行車安全至鉅，除車長站長轉轍夫互對號誌業經遵辦外，頃由該兩處會訂車長與司機互對平安號誌辦法六條如左。

(一)車長日間應將綠色號旗捲執，向機車方面由上至下搖動三次，夜間用白光燈由左至右擺動三次，以表示列車安全。

(二)列車自站開行後，司機或司機須迭次向後瞭望，俟見車長向彼顯示之號誌，應即鳴笛一短聲，以示回答。

(三)車長與司機或司機顯示該項號誌時，應以站於左側為原則，以便瞭望而免互相鶻候，如遇灣道或有障礙物遮掩視線時，應速至他側行之，務求對妥號誌為止。

(四)如列車駛出最外轍尖，司機等向後注視，不見車長顯示上述號誌時，應即鳴笛警告，設遇相當時間，仍然不見，應酌量情形，停車查明究竟，惟事前須小心向後瞭望，免遇事險於駛出最外轍尖後，脫鈎分離，追蹤而至。

致釀事變

(五)如遇第四條所述事項，致該列車行駛誤點時，應由司機及車長將經過情形，在服務報告內，詳細註明，分別轉呈核辦。

(六)本辦法自呈准公布之日實行。

▲車務訓練班開辦情形

十一月十六日開學

訓練時期為三個月

津浦路車務訓練班之籌設，動機起於本年六月以前，經調查京滬辦法，參考成規，呈部候核，於十月間開始實行；又因支配各員司，除站長副站長不計外，出缺未補者，自車長以至司報各項下層工作人員，共計有八十二人之多，在此情形之下，支配工作，實感困難，不得不設法育材待用，經於南京、北平、天津三處招考高中畢業生，原定額數七十五人，現擬外加備取三十五人，已於十一月十六日開學，訓練時期為三個月，所有各教職員均由各處邊派兼任，以資樽節云。

隴海鐵路

▲改編全線公里道牌

以前編里方法窒礙甚多
由工務處改植沿綫道牌

鐵路公里道牌，原為計算運費，便利行車，實為業務上不可少之設備，各路辦法，大都以起點車站為零點，向前推算，至訖站為止。隴海路建設之發，係就已成之汴洛線，同時分向東西兩端修展，編列公里數牌，無所根據，乃將總局駐在地之鄭縣車站作為零點，鄭縣至連雲一段公里數牌，為零至五六六公里，鄭縣至長安一段為零至四八八公里，此項編里方法窒礙甚多：(一)計算運費，必須先求東西一段中之公里，再加其他一段之公里，方可得其總數，手續煩瑣；(二)同在一線之內而公里數牌之雷同者有二，凡陳報路軌狀況於公里數目之上必須冠以東段或西段等字樣，否則易於混淆；(三)他路全線長度，祇須參閱起訖站點之公里數目，便可了然，該路則否。現在該路新工早經抵達連雲海港，東段工程無可再展，爰於本年十一月一日起，將公里道牌加以改編，以連雲站原第五六六公里處改為零點，向西推算，至長安為一千零五十三公里，將

來向西展修時，仍繼續編算，以資清晰便利。然舊公里制度，行用已久，一時驟難變更，茲已布告並由工務處栽植新公里石碑於沿線矣。

▲車務職工訓練所第四屆學工開班受訓

車務職工共一千八百餘人
九分之一已受有相當訓練

隴海路自十九年底改組以來，對於用人一節，無論中下級人員或職工，概以考試制度錄取，施以相當訓練，然後再派職務。辦理以來，頗著成效。惟在未改組以前進路之職工，均係隨時隨地僱用，限制既不甚嚴，職工程度多屬參差不齊。為補救此項缺點及慎重行車起見，於二十四年九月成立職工訓練所於開封車站，以車務第五分段長兼該所教務主任，並聘請車工機警等處學歷兼優人員擔任各門講師。教授科目分國文、算術、站務、行車、客貨運輸、車務職工服務規則，機務常識、工務常識、國術、軍訓等門，第一期學工六十名係在鄭縣招考高小程度學生，入所肄業，六個月畢業後分派各段站列車實習數月，再派正式職務。各畢業學工服務成績尚佳。第二期學工五十名

係抽調原有職工(所遺職務由各第一期畢業學工替代)入所訓練，亦於本年六月畢業。第三期學工五十名於本年八月開始訓練，十月底畢業，刻正各返原差服務。第四期學工於十一月開班受訓。查該路車務職工共一千八百餘人，除已受有相當訓練約二百餘人外，其餘擬分期調所訓練，數年後全體車務職工均可獲得相當之業務訓練。

▲增開長安號鎮間列車

長安郡縣間之列車
改在長安號鎮間駛

隴海路西寶段工程於十月底已到達號鎮，故由十一月初一日起，將原在長安郡縣間逐日行駛之第七七八兩次工程營業混合列車，改在長安號鎮間逐日行駛，並成立蔡家坡陽平鎮號鎮三站同時開站營業。惟因設備尚未充分完畢，暫祇發售三等客票，及行李票。為便利行旅起見，同時長安號鎮間復逐日加開第十三十四兩次特快車，發售頭二三等客票云。

▲組織沿線視察團

全團人員出發
視察沿線路政

隴海鐵路管理局爲考察全路狀況起見，特組織沿線視察團，由該路局委派總務課員金惠民，工務處工程師馮永昭，車務處課員談遠潤，機務處工務員陳諱，會計處課員李澤昆，警務署黃伯英，專員室助理張俊夫，防空辦事處長毛文治，新生活促進會幹事黃國基等十餘人，由本部派駐隴海鐵路專員譚耀宗代表錢局長宗澤，率領全團人員，由鄭州出發，西上赴陝視察西段工程，營業概況，沿線警務，各站清潔，職員勤惰，新生活之推進，及一切路政情形，並赴鄭徐台趙段視察，一俟視察完竣，由專員將視察詳情，呈路局鑒核，以便分別通知各站，加以改善云。

平漢鐵路

▲加固漢信段橋梁

全線橋梁先從漢信段起更換加固
計本段內共需大小鋼梁六十二架

平漢路改造全線橋梁之費項，核定爲一千二百八十餘

萬元，施工程序，先就漢口信陽間一段，開始辦理，該段共需洋五十六萬六千元，計工務第三總段所屬江岸廣水信陽三分段所轄境內，共需大小鋼梁六十二架。惟此項工程浩大，在更換加固以前，應需工具及配件，均應購備，加固工程，始得早日完成。此項費用，共需洋三萬一千四百餘元，業已奉准添置。工事方面，亦經分配工作，計江岸分段內新橋，除一、二、三道橋外，整理工程，均由北橋工段擔任；陸家山至信陽間，則由南橋工段擔任；并由該橋工段組織坊工隊一班，預備橋台橋墩局部修改工作，於換梁前一個月，開始負責辦理。至增加橋墩及添設便道等工程，由工務第三總段招標興辦。又僱用短工，日有增減，爲增加工作效率計，另撥預備費一萬元，逐日核給工資。此項工款，即在二十五年整理計劃內，鄭漢間加固橋梁項下動支。所有加固工程，業於九月二十一日開始工作，現正在坊工部份工作期內云。

▲整頓二十一二次直達快車秩序

指定車務稽查隨車監督
并規定隨車任務十五項

平漢路爲整頓二十一二次直達快車秩序起見，自十一月十三日起，特指定車務稽查五員，輪流隨車，監督指示，并飭於每次車到漢時，將押隨情形報處，以憑查核。其隨車任務，規定如左：

一、列車組織，應遵照車務處規定之組織表配掛。
二、車廂內外，俱應整齊清潔，尤應注意膳車各部分。

三、各處隨車員工，不准佔用包房，及在膳車用膳，或坐談。

四、旅客行李，除手提小件，得隨身攜帶外，均應交行李車裝運。

五、旅客上下車，須令謹守秩序，毋使爭先恐後，任意擁擠。

六、車上員工制服，俱應整齊清潔。

七、車上員工，對待旅客，應極端和藹，對於婦孺及老者，尤應盡種種方法，予以扶助。

八、查票時，勿須警憲跟隨，遇有必需，臨時通知協助辦理。

九、行李車內之行李，應順序裝置。

鐵道半月刊 第十五期

十、行車時刻，應注意維持準確，如因人事發生延誤，除應立予警告外，并詳細呈請取締。

十一、應注意車站上員工辦事之緊張迅速，不得任其拖延。

十二、三等乘客之茶水飲食，須注意予以便利。

十三、注意車內燈光，務使明亮，溫度應常在華氏表六十五度至七十度之間，須督飭隨時調節適當。

十四、車內臥具器皿，須擺列整齊，不得凌亂堆置。

十五、切實訓練看車夫工作，尤須注意於清潔整齊，及謙和態度。

▲改良二十一二次直達快車之膳車

規定辦法七項
以期便利旅客

平漢路二十一二次直達快車之膳車，其員役所穿服裝，與特別快車膳車不同，殊欠一致。其餘餐點價目較昂，陳設器物不全，於旅客亦感不便。茲爲力求改善起見，經飭該膳車承辦人，自本年十一月二十日起，所有該兩次膳車員役服裝，陳設器物，餐點價目，一律改照下列

九三

規定辦理，以資整齊，而便旅客。

一、司賬員司，夏季均着白色中山服，冬季着黑呢中山服，并懸掛職務證章。

二、廚役無論冬夏季，均着白色廚衣，下着藍色褲，外纏白色圍裙，并掛職務證章。

三、茶役無論冬夏季，在飯廳工作者，上衣均着白色制服，下着黑褲，領給藍地白字珠琅質之平漢膳車字樣，并在胸前懸掛號牌。在三等車工作者，無論冬夏季，衣褲均用藍布，胸前用線繡成膳車兩字，并懸掛號牌，領際用紅線繡成車字第幾號等字樣。

四、飯廳餐台上鋪白色拾布，一經沾漬垢膩，即須更換，并隨時季擺設鮮花，中西餐具，均選用整齊時樣者，廚具冰箱等，隨時沖洗潔淨，三等車所售小麵包糖果，均用蠟紙包封，售賣茶水之壺盃，及淨面所用之面盆毛巾，均須隨時洗淨，如已舊壞，立即更換。

五、膳車工役臥房及儲存器物之擱架，均須用白色布簾遮蔽，以免有礙觀瞻。

六、膳車工役之衣服及所用布類物件，均須於每次到達訖站時，一律洗滌。

七、將西餐午飯價減低，并添售每位五角之經濟菜，其餘零用食物，亦一律切實核減，優等茶每壺減售一角，普通茶五分，餚饌務求豐滿清潔。一二次特別快車餐點茶水價目，亦照此核減，以歸一律。惟持用免票乘客，折減餐價辦法，即行取銷，以資彌補。

▲駐平辦事處縮減經費

特曉諭各該管段
員司出缺不補人

平漢路駐平辦事處處長鄒致權，為縮減經費起見，特曉諭各該管段，嗣後凡有出缺職員，當依候補人員補充，或差人代辦，決不另添新人，以期縮減經費云。

粵漢鐵路

▲財產估計委員會成立

指定周鍾岐為主任委員
派劉澄厚等為當然委員

粵漢鐵路財產估計委員會，近已正式成立，該局令派總務處長劉澄厚、會計處長葉淵、工務處長李國均、廠務處長黃子焜、及函請該路總稽核高綸瑾等五人，為當然委員，令派兼營業處長周鍾岐、運輸處長金寸宣、材料課長劉孝勳、產業課長江楫、綜核課長徐相、會計處幫辦趙相如為委員，并指定周鍾岐為主任委員云。

▲協助萍鄉煤運

借貨車三十輛
運煤分銷湘粵

萍鄉煤礦運銷困難，日僅出煤五百噸，工人生計頗苦，現經贛建廳長熊學遂，向粵漢路商借貨車三十輛，每日可載煤三百噸，定本月一日起運銷湘粵云。

北甯鐵路

▲成立北平營業所

業已開幕營業
先行辦理客運

北甯路為便利商旅發展業務起見，乃於北平城內設立

營業所一處，業已組織就緒，於十一月二十一日開幕。所址在平市東西單牌樓北大街一九五號，決先行辦理客運，俟有成效，再辦貨運。今後商民凡關於問訊售票拉送行李包裹，預定臥舖旅館等事，均可逕向該所接洽辦理云。

▲禁止濫發交際車票

路員本人及路員私人交際
一概不准請求填發交際票

北甯路局近以該路職員，多有領用交際車票，或為個人親友索票者；填發至為紊亂，影響路收，實非淺鮮，亟應切實制止，以杜漏卮。嗣後局內填發交際票事宜，集中總務處人事課辦理，凡路員本人及路員私人交際，一概不准請求填發，各部分因營業關係，如有需要時，應先呈經該局局長親自批准，始得填發。其駐平辦公處填發此項車票，既係為應付臨時急需起見，暫准仍舊，惟應嚴切認真辦理，以免浮濫。東方旅行社所領車票，原係為對關外路互用應用，自應暫准照舊填發，并著由總務處轉函該社，填發此項交際票，應以對關外路互用為限，不得填發該路路員或外界人員，俾符規定。至二十九軍司令部人員，因

公往來該路需用車證，以前係分由駐平辦公處及駐前門車務段填發應用，現在車證填發事宜，既經另行規定，所有該軍人員因公來往該路等辦法，應俟另行規定云。

▲山海關車站建新貨廠

規模宏大設備完善
調度車輛便利殊多

北甯路自貨物聯運以來，往來貨物頻繁，山海關站乃咽喉之路，各貨至此，須辦理一切手續後，始予放行，故貨物堆積，貨廠致感狹隘。路方特於該站陞東建築大規模之貨廠，已於五月間動工修建，工程進行頗稱順利，大部已將竣工，目下正從事修葺工作，全部工竣，勢須年終。貨廠設置，計庫房三處，貨物司事辦公處兩處，兩海關辦公處各一處，驗車室八間，全部工費共需款七十餘萬元。又山海關站貨物車站，俱須於站外調度完竣後，始拖入正軌開行，既感不便，又費時間，此次已於新貨廠內修築站台，鋪設軌道，所有貨車，即於該廠內調度開行，便利殊多云。

▲注重車輛清潔

車務處令各站遵照
如有不潔定行嚴懲

北甯路車務處以行李車及守車，應於每次車到達後，與其他客車車輛一律清理，以維清潔，前經令飭各段轉飭洗車夫遵照在案。近查前門山海關兩站，仍未切實注意，再行行李車守車，及郵政車之有郵政格架及鐵練者，應時常分別洗刷與打掃，各車兩端月台之鐵欄杆，各站洗車夫亦不甚注意，均應隨時督飭洗刷，以壯觀瞻。現已由該處通飭豐台、天津、唐山、山海關各車務段，轉飭各站遵照，嗣後如再查有不潔情形，定行嚴懲。

▲輕油火車已到

行將運平開駛平通支綫
內容精美計共八十座位

北甯路前訂購之輕油火車，業已運津，驗收運平，將行駛平通支綫，計共八十座位，全係三等車，內容精美，行駛時間已定。

平綏鐵路

▲車務處長劉汝翼視察全綫

員工工作情形較平時加緊
接近戰區人員將設法鼓勵

平綏鐵路管理局長張維藩，為鼓勵該路沿綫車務員工服務精神起見，特派車務處長劉汝翼赴該路全綫視察，劉氏偕統計股主任陳寶三於十一月廿四日由平出發，過張垣、大同、平地泉、綏遠、包頭各大站均下車詳為視察，並召車務人員分別訓話，過綏時並謁傅作義主席，返局後謁局長張維藩，報告此行經過，略謂本人此行奉令視察沿綫車務情形，經過張垣、大同、平地泉、綏遠、包頭等各大站，均下車停留，各工作人員精神均極振作，即以集甯縣一站人員論，雖地近前方，而員工工作情形較平時尚屬加緊，且極振奮與安定，並於各大站向集合員工談話，告以此次剿匪軍事情形特殊，非歷次作戰可比，同人雖曰為鐵路工作，亦即為國家服務，務請安心努力工作，局中刻下固屬緊縮期間，但對接近軍事區域各站服務人員，將來定能另籌辦法，用資鼓勵，全體人員聞之更為興奮云云。

▲便利津張零担貨物聯運

鐵道半月刊 第十五期

張家口以西貨物仍在豐台中轉
其他零担貨品亦照特種貨辦理

平綏北甯兩路自辦津張直達聯運零担車以來，貨商極感便利，惟查此項聯運車，原來僅准裝運同一到達站之普通貨物及津張間起運之特種零担貨物，其他貨物，尚須在豐台中轉，貨商仍感不便。茲經平綏路商得北甯路同意，除張家口以西各站起運之一切聯運零担貨物仍應在豐台中轉外，其他聯運零担貨物，亦照特種貨物辦理，如果車輛不敷，並可加掛車輛裝運。此種辦法，既可提高車輛使用之效率，便利貨商尤非淺鮮云。

▲分發訓練班人員

業經分發各站實地工作
局長訓示服務方針四點

平綏鐵路經年來之整頓，業務日臻發達，因之事務增繁，現有員司，不敷分配，以往各年每應事實之需要，有招考練習生之舉，本年本擬繼續招考，以限於經濟，不得不變通辦理，將新派練習生及低級站員共千五人，一併調局，設班訓練，以四十日為期，教授客運、貨運、貨等。

站限各項章則，以及珠算等科目，現已訓練完畢，分發各站實地工作，在出發以前並由該路局長招集訓話，曉以服務方針四點，(一)力求商業化，(二)剔除積弊，(三)努力求知，(四)樹立人格，並勉勵本苦幹精神，以求進益云。

△分配特別快車三等旅客座位

規定辦法五條
經已通飭施行

平綏鐵路三〇三及三〇四次特別快車，短途旅客，近來甚形擁擠，該路車輛，又復異常缺乏，往往三等旅客，苦無座位。為使旅客購票，必有座位起見，特規定分配辦法五條：(一)三等臥車內鋪位，除儘量由購有臥鋪票之長途旅客乘坐外，如三等散座實無餘地時，同時三等臥車下鋪尚有數餘，應由列車長引導散座中之短途旅客暫時乘用，無須購買臥鋪票。(二)三等散座如實無餘地，同時三等臥車下鋪亦均售出，應由列車長引導散座車上無座位之短途旅客，向購用臥車下鋪之旅客婉言解釋，隨時合坐，以便行旅。(三)向購用臥鋪旅客合坐之散座旅客，以短途及在白天為限。(四)該路三等臥車臥具收發時間，規定每

日下午八時發給，上午九時收齊。(五)頭二等臥車，仍照現行辦法辦理。此種規定，已經通飭施行，旅客咸稱便利。

△平綏北甯兩路舉行聯歡宴

由兩路局長聯名邀請
各高級人員均行參加

平綏北甯兩鐵路，為我國鐵路中之兩大幹線，更為華北交通之樞紐，兩路局長張維藩，陳覺生，以工作人員，在事務上及感情上，亟有聯絡之必要，因乘陳覺生局長在平之便，遂於十一月二十三日下午七時由張陳二氏聯名，邀請兩路處長秘書以上各高級人員，舉行聯歡宴，並約平漢，津浦兩辦事處長參加，一時觥籌交錯，頗形熱鬧云。

△極力增加運輸能力

嚴飭各站不得遲延誤事
軍用車輛務須速裝速卸

平綏路沿綫產物，以煤糧為大宗，一屆秋冬，運輸暢旺，車輛每感不敷，加以本年軍運頻繁，需用車輛極多，

支配益感困難。爲減少延誤增加運輸能力起見，除嚴飭各站及調度所，對於貨運車輛之裝卸調掛均應迅速敏捷，不得遲延誤事外，並分電沿綫駐軍飭屬對於軍用車輛務須速裝速卸，不得延宕扣用，以便貨商而利路運。

▲平綏路局竭力護路

平包貨車停止運輸
加派崗警隨時護路

平綏路局因冬防吃緊，恐平包直達通車，對於旅客安全及鐵路保護發生障礙起見，特將直達貨車停止運輸，并令飭沿路各站加派崗警隨時保護路軌，計每小橋梁由八人至十六人，大橋梁由二十人至三十人，負責隨時巡視，晝夜保護，並由懷來至張家口段，由察省府派當地駐軍保護，由大同至豐鎮段，由晉省負責維持，由豐鎮至包頭一段，則由綏遠省當局保護云。

膠濟鐵路

▲加製各站調車夫等冬季暖帽

單布暖帽不足禦寒
特發絨帽以利工作

鐵道半月刊 第十五期

膠濟路局以各站調車夫，轉轍夫，飭夫等，職責重要，工作甚繁，無論晴雨風雪，均須在站台或車上照常工作，如屆冬令，於氣候凜冽之際，工作尤須慎重，不容稍有疏忽，以免影響行車。該工役等僅戴所發單布制帽，（並無附製耳扇），設遇風雪嚴寒，殊不足以資抵禦。若任令自戴普通暖帽，參差形式有礙觀瞻。經該路車務處詳細籌劃，以該工役等制帽，向例每年以單布製發每人一頂，並不分季，倘但求冬令溫暖，改換質料，其餘各季，又均不能適用，爲體恤該三項工役起見，於原有制帽外，每人加發內襯棉絨之暖帽一頂，以備冬季禦寒之用，并於該項暖帽兩旁，附製耳扇，另於覆蔽兩耳處，透製小孔，以期無礙聽覺，天氣嚴寒，一律着戴，既肅觀瞻，復能促進工作效率云。

▲印製各項通車宣傳品

贈送名勝風景行車時刻等
使旅客易於明瞭增進遊興

膠濟路爲便利京平各地旅客，先後舉辦青平青京聯運通車，開行以來，各方稱便。爲使一般行旅易於明瞭增進

遊興起見，特將青島市區名勝風景，精製銅版，並將青平青京聯運通車行車時刻，客票價目等項，摘要說明，印成小冊，精緻美觀，極便閱覽，業已分別贈送，藉廣宣傳云。

正太鐵路

▲井陘支線工程進行狀況

各項工程大半完成
明年一月可望通車

正太鐵路修築井陘支線自本年九月十五日開工以來，進行頗為迅速，所有土方工事，未及二個月已大體完竣；各項橋工涵洞亦已完成。其最大工程之綿河大橋，橋台橋墩共計七座，業已完成六座，其第五橋墩因適常河水，現正在積極趕集中。所用鋼梁亦正在籌備架設，約在明年二月間，即可架設完竣。惟為免誤通車起見，決定先行架設便橋。此項便橋，係利用以前大滄路瀾河橋梁，費用無多，現已完全架設竣事。並於十一月廿日起開始進行鋪道工作。如鋼軌枕木等料，能以如期運到，則明年一月一日

即可全線通車云。

▲管理局增置圖書室

增進員工讀書興趣
派定專人負責兼管

正太路自接收後，歷年增購中西文圖書頗多，連同原有西文書籍，頗具相當數目，足供流覽。惟以向皆散置各辦公室內，缺乏編目整理工夫，借閱極感不便。現該路管理局為增進員工讀書研究興趣起見，將所有圖書，皆集中整理。闢置圖書室，派定專人，負責兼管。並添購大批新書，編訂目錄，增置箱架，訂定借閱簡則，以便利員工借閱。現已整理完竣，開館借閱云。

▲定購調車電話材料

奉令籌備裝設
造具購料說明

正太路向無調車電話之設置，關於調度車輛，極感不便。現已呈奉部令，籌備裝設。該局現已造具此項購料單，連同說明書及藍圖，呈部轉飭定購。擬於廿六年二三月間裝設。

▲訂定小販營業規則

便利旅客購買
維持小販生計

正太路向例，沿綫各站不准小販進站販賣物品。現為便利旅客購買及維持小販生計起見，已擬訂正太鐵路小販入站營業規則執照，及請求書等件，呈部核示，以便施行。

同蒲鐵路

▲增設三等臥車飯車

決添臥車廿四輛飯車四輛
此項車輛已在積極建造中

同蒲鐵路，對於三等客車設備，甚為完美，因該等客車，內有新式電燈，冷暖氣管，廁所，冷熱自來水等，故旅客無不稱贊，近該路以大同至風陵渡，不久即將全線通車，為免旅客長途勞頓起見，決添設三等臥車二十四輛，飯車四輛，分配於各次列車中，據云此項車輛已在積極建造云。

乙 國外之部

英國

▲英國打破火車速度新紀錄

四百哩不停留駛行
五小時半畢其全程

世界火車不停留駛行四百哩之紀錄，今日已為倫敦蘇格蘭米特線之火車打破，該火車以五小時三十二分之間，由猶斯頓駛至格拉斯哥，計程四百零一哩半，全程中乘客與車上人員均大為興奮，該車在西赫特福夏之特林地方，速率每小時達九十五哩以上，且常超過九十哩，最慢處亦每小時在五十六哩以上。

美國

▲美火車速度將增加

改良火車式樣及車內設備
精密計算輪軸彈簧制動機

據美國克拉克之意見，將來火車最高速度，可達每小

時一百二十五英里，惟車站間距離必較遠，火車式樣亦須改良，車內設備對於高速度之震盪，尤當顧及，故輪軸彈簧制動機等等，皆應精密計算，須用地塞爾電氣火車頭，因汽機每分鐘最高轉動有限，斷不能行每小時一百二十五哩之高速度，但馬達速度太高時，離心力勢必增大，至於極點，能使電輪繞線膨脹綁線脫斷，尤宜注意，雖然預料高速度之火車不久即可實現云。

德國

▲德積極增加運輸能力

依郎車站每天開一百廿列火車
來因鐵橋日過一千三百輛火車

德國靠近法國邊境有兩個車站，一名依郎，一名印希勒赫夫，據法國雜誌所載，最近均經擴充，增加運輸能力，依郎車站每天可開出一百二十列火車，印希勒赫夫車站，每天可開出一百一十列火車，又來因河鐵橋，原為三十一座，現亦增為三十七座，每天可通過一千三百輛火車。

智利

▲一九三五年國營鐵道之報告

營業淨利一千二百五十萬比沙
應付公路競爭建築車站及旅社

一九三五年政府對國營鐵道之報告，表明營業之淨利為一二、五〇〇、〇〇〇比沙（約合目前稅率一二七、七六〇鎊），其中有八、〇〇〇、〇〇〇比沙（約八一、七六六鎊）作為紅利分給僱員與工人。該報告並說明散地亞哥與法爾巴來索間之車資，因此兩城市間公路之競爭業經跌落。大部分之收入，皆用於建築法爾巴來索，喀羅拉，伐拉斯港等地之新站，並於普孔及伐拉斯港建築新旅社，以吸引旅客鼓勵遠足。其中有幾條鐵路不合於尋常列車之行駛者，已改用軌道汽車矣。

玻利維亞

▲一九三五年之鐵道贏益

總收入二千四百餘萬玻幣
總支出一千三百餘萬玻幣

依照最近普通統計理事會發行之一九三五年公私鐵路

工程報告，乘坐國有鐵道之旅客有七一、四七五人；貨物之裝載有二〇九、一二九噸。收入總額為六、二六九、〇二九玻幣（約合目前稅率一二五、三八一鎊）。營業費為四、二一八、七九五玻幣（約合八四、三七六鎊）。乘坐私有鐵道之旅客有七二四、四七〇人；貨物之裝載有六三七、六三四噸。收入之共數為一七、八三五、二六五玻幣（約合三五六、七〇五鎊）。營業費為九、〇七一、四三五玻幣（約合一八一、四二九鎊）。在此時期公私鐵道之總收入為二四、一〇四、二九四玻幣（約合四八二、〇八六鎊），公私兩鐵道合計之營業費為一三、二九〇、二三〇玻幣（約合二六五、八〇五鎊）。

新西蘭

▲鐵道預算表公布

重要款項為路基橋梁機車車輛
同時並擬建築南島等幹支路線

在修理基金以外之鐵道費用，包括於分部的預算之內。到一九三七年三月卅一日之一年中，與去年之八四

鐵道半月刊 第十五期

九、七五一鎊相較，估計約須一、二〇九、四三二鎊。其中之主要款項為機車一六〇、九三五鎊；客車一一八、八三〇鎊；貨車三〇五、四五〇鎊；軌道汽車三二、五〇〇鎊；路基二〇〇、七六六鎊；橋樑一一〇、三〇〇鎊；公路汽車以及通行稅等一二一、一〇〇鎊，附加約有六〇〇、〇〇〇鎊則由公共工程預算內供給，用以建築新路線，顯著者如南島幹線，納披爾季斯包納線，以及西港印安加華段。

南非洲

▲運輸會議與鐵道軌距

主張採用三呎六吋軌距
並決議創設永久秘書廳

南非運輸會議之地上運輸委員會業已通過一議決案如下：

依照南非洲自然的與財力的情形，以三呎六吋之軌距最為適合，故建議有關各路局應一體注意。尤於計劃新車輛新枕木時，應適用於此三呎六吋之軌距。

該委員會並決議創設一永久的秘書廳，以處理會議最後不能決定之一切事務。其用意即使秘書廳於會議上可與各運輸管理局代表維持一種接洽，故此有價值之永久組織應予以產生云。

印度

▲季雨阻礙鐵路行車

加爾各答東印路線暫停
改行孟加拉那哥不爾鐵路

東印鐵路之大連絡線，因受九月十日大雨之沖刷而全部毀壞。自九月十三日，加爾各答——東印鐵路上之孟買郵務業已停止，乘客亦須道經孟加拉那哥不爾線。經帕特那與大印半島鐵路之阿拉哈巴孟買業務已經保持其連絡，大連絡線亦已改向而經過幹線與帕特那，雖然此幹線並未受嚴重之毀壞，東印鐵路孟買郵務直至九月十六日亦未恢復云。

法國

法國路政專家研究倫敦運輸制度

注重都會鐵道業務展至鄉村
主張由部處理一切同等運輸

國有鐵道經理道特利 (M. Raoul Dautry) 氏所編之九月份鐵道評論內，載有關於在倫敦客運部管理下之運輸組織的一段有趣的評論。在倫敦區之公共汽車，電車，汽車，以及鐵道運輸之簡史的研究以後，道特利氏在部的管理之下處理一切同等之運輸事業。尤注重都會鐵道業務擴展至鄉村，以及鐵道與公路之調整工作。評論中皆有極精美之地圖及圖解加以說明。道氏以鐵道公路調整委員會主席之資格，預知將倫敦所經驗之事件應用於巴黎可得不少利益。該評論為三類中之第二類，其餘「公共托辣斯」式之組織，即為不列顛廣播公司，都市自來水公司，及電板公司也。

蘇俄

▲蘇俄之鐵道新建設

除完成烏拉斯克至依蘭茲克路外
越過西伯利亞雙軌鐵路亦將完成

由烏拉斯克至依蘭茲克鐵道間之一段，長凡十八公里，業已完工，該線將展築至二百六十三公里，以連絡利森烏拉斯克及奧倫堡兩線。又據非正式之可靠消息，越過西伯利亞之雙軌鐵道，不久即可完成云。

▲鐵道聯合會討論工資問題

聯合營業經費增加
主要原因工資過高

鐵道聯合會代表，九月間在蒙特利爾開會，討論工資問題，因加拿大鐵道聯合營業經費，在一九三六年起七個月中，據說已較運輸容量大大增加，其主要原因實為鐵路工資關係也。

以上由 Foreign Railway News 轉譯

加拿大

新生活運動，是要我們全部生活都合乎禮義廉恥。無論是一個國家，一個社會，一個機關，一個家庭，以至每一個人，要向上發展，要成功任何大小事業，都必須依據禮義廉恥的精神。

我們所做的新生活運動，就其方式與內容來看，完全就是一種社會教育。……要使一般國民……：憬然自悟，奮發有為，依據禮義廉恥為最高準則，從自己日常的生活衣食住行起頭努力，改進自己的全部生活，增進自己的德性和知能。

新生活運動是要使全國國民的生活能夠澈底軍事化，能夠養成勇敢迅速，刻苦耐勞，尤其其是共同一致的習性和本能，能隨時為國犧牲，不是說水沒燒熱，飯沒煮熟，我們就不能去打仗的國民。

(二十三年二月十九日南昌行營演詞)

如何解決車機糾紛？

介紹安忠義君著：

『解決車機糾紛之幾個調度車輛問題』

安君之言曰：

「世界各國鐵路之組織，除總務處（或由秘書室擴大）及會計處大體相似外，其餘各處，彼此不同。如瑞士則有路務，電務，機務，商務，車務等；法國則有商務，機務，路務等；英國則有業務，站務，機務，工務等；中國則置車務，工務，機務三處。姑不論如何組織，而各處間類有相互依附之情形，絕非各處彼此獨立。處與處間，必有銜接部分。倘能洞悉各處間銜接部分，自無紛擾情事發生。我國近年，各路車機一處，恆起糾紛。吾人細考問題癥結所在，即由車務處人員未明機械上之技術問題，機務處人員則又未明管理上之經濟問題。於是車輛供求緩急之間，不能互相適應。故欲使彼車機兩處人員充分合作，須以車務人員能有技術知識，與機務人員能有經濟常識，殆必使此技術及經濟問題，為車機兩處人員共有之學問」。

安君即本此旨，欲以解決車機兩處之糾紛，提出有關調度車輛上數種問題，故文中有如下之項目：

- (甲)車輛效能；
- (乙)車輛之集中與分配；
- (丙)車輛之需要與供給；
- (丁)調度電話。

文見「交通雜誌」第四卷第十期，二十五年十月出版。

附 錄

道鐵部圖書閱覽室新書目錄

第三十一期 二十五年十一月份

(中文)

000 鐵道記述

- 002/746 鐵道部：鐵道部職員錄，1936。
- 022/117 鐵道部：全國鐵路客車時刻及票價表；第4期
1936。
- 023/338 鐵道部：各鐵路旅客票價基數表；2版 1936。
- 032/7 鐵道部總務司：鐵道部人事法令彙編。1936。
- 050.3/235 卓宏謀：包甯鐵路建設與計劃。1933。
- 050.6765 譚書奎：路運調查報告。1934。
- 055.04/149 平漢鐵路管理局：平漢鐵路材料規章彙編。
1936。
- 069.06/10-1 浙贛鐵路玉南段工程處：浙贛鐵路玉南段工程紀要
。1936。
- 081.407/683 粵漢鐵路管理局：株韶導游。1936。

100 鐵道總論及鐵道行政

- 108/839/17 朝倉希一：鐵道車輛。下冊。1936。

200 鐵道車務

- 200/661 鄭寶照：鐵道實際運輸。1936。
- 280/164-1 吳紹曾主編：鐵路貨等運價之研究。1936。

600 運輸及鐵道關係科學

- R640.3/654 蔡正粹.主編：實用工程法大全。第1-3集。1936。
- 642.97/871 淮南煤礦局：淮南煤礦六週紀念特刊。1936。
- 647/163 吳民康：實用水力學。1934。
- 667/603 霍克：中國農產問題之研究。1935。
- 667/869 重慶中國銀行：四川省之山貨。2冊。1934-35。
- 667.3/164 吳正：皖中稻米產銷之調查；附廣東缺米情形
以及湘米銷粵的希望。1936。
- 667.3/441 陳伯莊：小麥及麵粉。1936。
- 667.4/908 金陵大學農學院農業經濟系：湖北羊樓洞老青茶之
生產製造及運銷。1936。
- 667.4/908-2 金陵大學農業經濟系：祁門紅茶之生產製造及運銷
。1936。
- 668/813 福建省政府：福建歷年對外貿易統計。1935。
- 670.4/557 楊蔭溥，主編：經濟常識。5冊。1936。
- 670.92/421 連濬：東三省經濟實況概要。1931。
- 681/864 中央銀行經濟研究處：各國貨幣銀行法規彙編。
17冊。1934-35。
- 682.09/804 中央銀行經濟研究處：德意日三國最近之銀行業。
1935。
- 683/622-1 唐文瑞：與沈慰萍，答解：會計學上冊習題答
解。1934。
- 685/811.2 國民政府主計處歲計局：歲計年鑑。第三集。
1935。
- 691.64/810 海軍部：海軍年報。1936。
- 693.03/808.2 青島市政府：青島市市政法規彙編。9冊。
1936。

- 697.095/843-2 塞克脫(德人): 德國國防軍; 張樑任譯。 1934。
697.2/765 譚家駿: 最新改正陸海空軍協同作戰; 3版。
1934。

700 科學

- 7.7S/85-2 斯蒂生(Stirson): 遠東的危機; 馬季廉譯。
1936。
原文書名: The Far Eastern crisis: recollections and observations.
- 732.7/S85-21 斯蒂生(Stimson): 遠東之危機; 曹明道譯。
1936。
原文書名: The Far Eastern Crisis: recollections and observations.
- 733/441 陳希豪: 新社會問題。 1936。
- 729.9/441 陳南平: 陸軍大學校及其考試與準備。 1936。
- 761/698 趙黃, 與徐伯鋆: 現代本草生藥學。 上編。
1936。
- 761/698-2 趙黃: 中國新本草圖誌: 攷據, 產地, 植物, 生藥, 成分, 功效。 2冊。 1931-32
- 761.03/811 國立編譯館: 藥學名詞。
- 761.5/869 重慶中國銀行: 四川省之藥材。 1934。
- 764.4/869 重慶中國銀行: 四川省之糖。 1934。
- 大766.092/428 張心一: 中國農業概況估計。 1932。
- 766.1/908 金陵大學農業經濟系: 豫鄂皖贛四省土地分類之研究。 1936。
- 767.7/477 馮次行: 中國棉業論。 1929。
- 767.7/869 重慶中國銀行: 重慶市之棉織工業 1935。

800 文學及語言

- 858/S33-2 席勒(Schiller): 華倫斯太; 郭沫若譯。 1936。
877/G66-2 高爾基(Gorky): 燎原; 羅稷南譯。 1936。

900 總記及史地

- R911.23/78 皮高品: 中國上進分類法及索引。 1934。
R911.96/21 王庸與茅乃文: 中國地學論文索引。 2冊。
1934。
918/674 劉百閱, 編: 日本研究會小叢書 81冊。 1933-35。

900- 地理及地圖

- F910-5/383 時仲華, 編製: 世界新形勢大地圖; 3版
F920-/429 張起文與洪懋熙 最新中華地圖。 1956。
F920-10/012 李長溥 最新東北四省大地圖 1933。
F920-19/101-10 亞新地學社: 新南京市實測詳圖 1936。
920-24/327 雷春沼等: 施南府志續編。 4冊 1885。

(西文)

000 Railways

- 099.09/C53 Republica de Chile, - Ministerio de Fomento.-
Departamento de Ferrocarriles: Estadística
ferroviaria.
Library has: 1932.

400 Railway track

- 461/H23 Hänchen, K.: Das förderwesen der werkstätte-
rbetriebe sein gegenwärtiger stand. 1923.
461/L94 Lüders, Oberregierungsbaurat: Die zeitaufnah-
men in den eisenbahn-werken. 1924.

500 Railway locomotive and rolling stock

- 500/B43c Bell, A. M.: Locomotives: their construction, maintenance and operation; with notes on electric, internal combustion and other forms of motive power; 3rd ed. 2v. 1936.
- 550/L79 Locomotive Publishing Co.: The railway carriage and wagon handbook.

600 Transportation and allies subject

- 641.04/W92y World Power Conference: Statistical year-book of the World Power Conference.
Library has: 1933 & 1934.
- 646.03/S93 Stubbs, S. G. Blaxland, ed.: The electrical encyclopedia: a handbook of modern electrical practice for the working electrician. 4v. 1936.
- 663/M15 Mäckbach, Frank: Fliessarbeit beiträge zu ihrer einföhrung. 1926.
- 670/D24 Davenport, H. J.: The economics of Alfred Marshall. 1935.
- 870.9/L43w League of Nations. - Economic Intelligence Service: World economic survey.
Library has: 1936.
- 671.2/K44 Keynes, J. M.: The general theory of employment, interest and money. 1936.
- 681/C28 Carothers, Neil: Experimenting with our money. 1934.

- 681.4/E35 Einzig, Paul: Monetary reform in theory and practice. 1936.
- 681.4/T18 T'ang, Leang-Li(湯良禮): China's new currency system. 1936.
- 697.9/A29 Air Raid Precautions Department: Personal protection against gas. 1936.
- 697.9/A29f Air Raid Precautions Department: First aid for gas casualties. 1936.
- 697.9/C91 Creedy, H. J.: Defence against gas. 1935.
- 698.8/C48 Charlton, L. E. O.: War from the air: past, present, future. 1935.
- 698.8/S85 Stewart, M. O.: The strategy and tactics of air fighting. 1925.
- ~~~~~
700 Sciences
~~~~~
- 732/W75      Wilson, F. G.: The elements of modern politics; an introduction to political science. 1936.
- 732.7/H84      Hou Yong Ling(胡永齡): Condition de paix en extreme-orient. 1936.  
中文名: 遠東和平方略.
- 732.7/S85      Stimson, H. L.: The Far Eastern crisis: recollections and observations. 1936.
- 750/F98      Furnas, C. C.: The next hundred years: the unfinished business of science. c1936.
- 767.3/H18      Hall, J. H.: The steel foundry; 2nd ed. 1922.
- 767.3/S88      Stoughton, Bradley: The metallurgy of iron and steel; 4th ed. 1934.

800 Literature and language

- R833/F78      Fowler, H. W. & Fowler, F. G.: The concise  
Oxford dictionary of current English:  
adapted from The Oxford dictionary; 3rd  
ed rev. by H. W. Fowler and H. G. Le  
Mesurier; reprinted ed. 1936.
- 838/G17      Galsworthy, J.: A family man; with Chinese  
annotations by Edwin Lo-tien Fang. 1936.
- 838/S53      Shaw, Bernard: Too true to be good; with  
Chinese annotations by Edwin Lo-tien  
Fang. 1936.
- 848/B35      Brieux, Eugene: The red rose; with Chinese  
annotations by Edwin Lo-tien Fang. 1936.
- 848/M72      Moliere: The school for wives; with Chinese  
annotations by Edwin Lo-tien Fang. 1936.
- 858/L63      Lessing, G. E.: Minna von barnhelm; with  
Chinese annotations by Edwin Lo-tien Fang.  
1936.
- 878/G61      Gogol, N. V.: The government inspector; with  
Chinese annotations by Edwin Lo-tien Fang. 1936.
- 878/T25      Tchekov, Anton: The sea-gull: a comedy in four  
acts; with Chinese annotations by Edwin  
Lo-tien Fang. 1936.
- 888/O58      O'Neill, Eugene: Ah, wilderness!; with Chinese  
annotations by Edwin Lo-tien Fang. 1936.

- 888/S55            Sherwood, R. E.: The queen's husband; with  
                         Chinese annotations by Edwin Lo-tien Fang.  
                         1936.
- 898/I14            Ibsen, Henry: Ghosts: a domestic drama in three  
                         acts; with Chinese annotations by Edwin  
                         Lo-tien Fang.     1936.
- 898/M18            Maetherlinck, Maurice: The cloud that lifted;  
                         with Chinese annotations by Edwin Lo-tien  
                         Fang.     1936.
- 898/S91            Strindberg, J. A.: The father; with Chinese  
                         annotations by Edwin Lo-tien Fang.   1936.
- 900    Generalia and history
- 
- 911.49/C75        Conklin, Croff: How to run a rental library.  
                         1934.
- 大914/C53        China Press: The Silver Jubilee of Republic of  
                         China, 1911 - October 10 --1936.     1936.
- 919.9/D55        Dickinson, H. W.: James Watt: craftsman and  
                         engineer.     1936.
- 900-    Geography and atlas
- 
- 920-/L72        Lin Yutang: My country and my people. 1936.

## 本刊投稿簡章

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

中華民國二十五年十二月十六日出版

# 鐵道半月刊

第一卷 第五期

南京中山北路七四四號

編輯者 鐵道部秘書廳研究室

電話三二二二一號轉六九號

南京中山北路七四四號

發行者 鐵道部秘書廳研究室

電話三二二二一號轉六五號

### 本刊廣告價目

|     |   |   |   |   |   |
|-----|---|---|---|---|---|
| 後封面 | 全 | 面 | 六 | 十 | 元 |
| 其他  | 全 | 面 | 四 | 十 | 元 |
| 半   |   | 面 | 二 | 十 | 元 |
| 四   | 分 | 之 | 一 | 十 | 元 |

以上價目均以每期計常年面議

鐵道建設季刊

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

出版日期：第一卷第三期  
明年一月一日出版

售價：每本國幣一元  
全年四册國幣三元

訂購處：南京鐵道部祕書廳