

年

卷

期

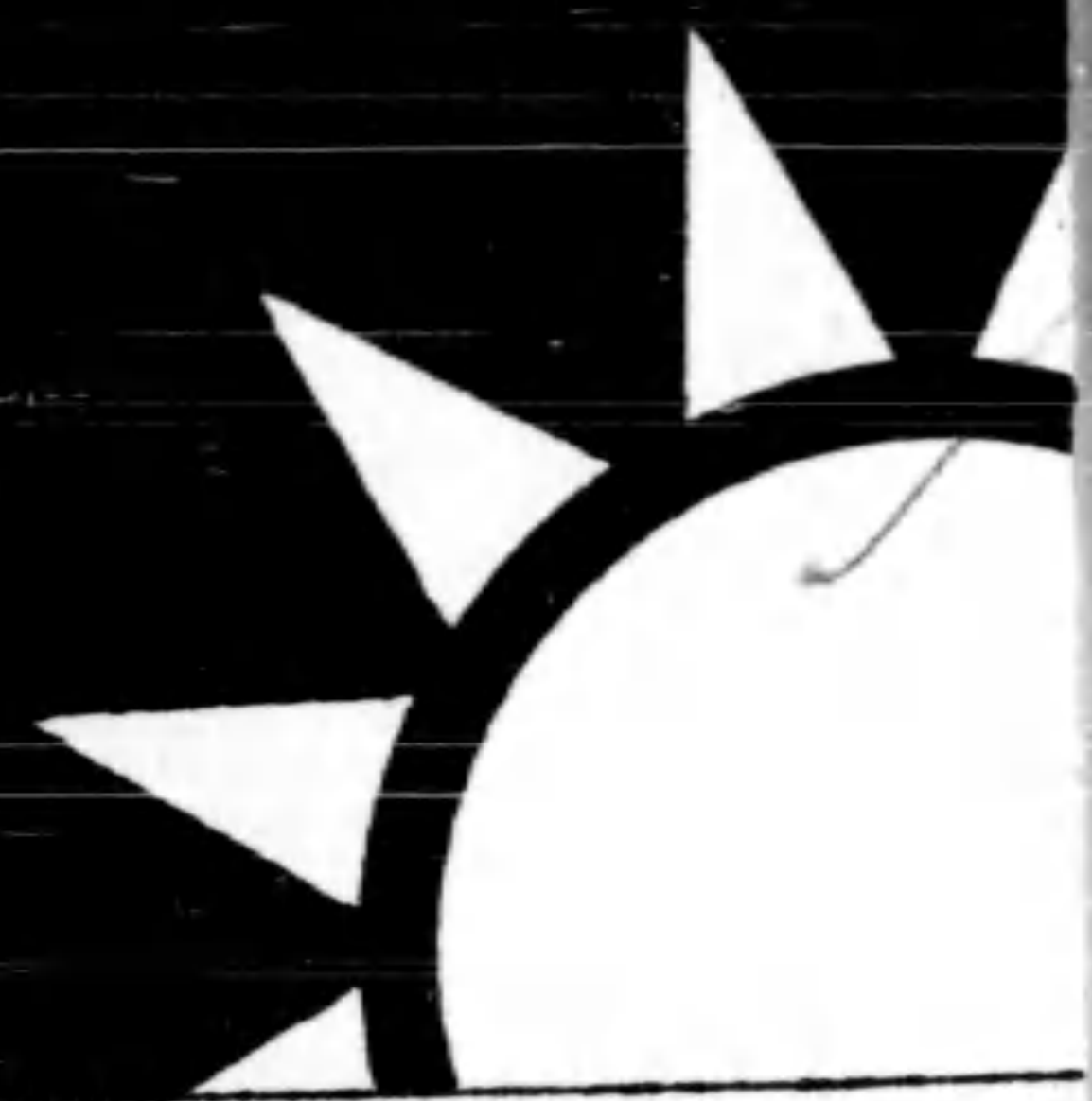
4

6

第

第

鐵道誌月刊 北寧線



第四卷第六期



北寧鐵路月刊徵稿章程

(一)本刊爲提倡各界人士及本路同人研究鐵路事業及直接間接有關於鐵路之學問並增進社會對於本路旅行之興趣起見徵求投稿其合用者當酌給酬金及本刊分別在各欄發表不合用者如附有郵票得退還原件

(二)投稿範圍

甲種一，關於鐵路管理客貨運輸會計事項之學理的討論

事實的經驗等歸入本刊業務欄

二，關於鐵路之土木工程電氣工程機械工程化學工程等歸入本刊技術欄、如附有攝影者尤佳

三，關於鐵路之具體的論文及開發本路沿線實業之計劃與直接間接應用於鐵路之學說如經濟社會物理化學地質測繪等類歸入本刊譯著欄

四，譯譯國外關於鐵路之論文以及新學說新事物之介紹等歸入本刊譯著或調查欄（上列譯文字如非專門著作及非關鐵路之文字不得列入甲種應審核內容臨時酌定）

乙種一，關於國內外鐵路統計事項歸入本刊統計欄

二，本路沿線各站交通狀況經濟狀況人民生活狀況以及旅客食宿處所名勝古跡娛樂場所之調查

國內各路線之各種調查

國外關於路務之調查以上三項皆歸入本刊調查欄

丙種，本路沿線各地遊記國內外遊記小說，筆記，交通

界名人軼事舊聞 以上各項歸入本刊雜俎欄

(三)文體不拘文言白話皆可

(四)投稿字數至少以一千字爲限

(五)給酬辦法 每月結算一次以千字計算於上列投稿各種範圍內酌分等次如左

(甲種)一等六元 二等四元 三等二元

(乙種)一等四元 二等二元 三等一元

(丙種)一等二元 二等一元 三等五角

上項辦法投稿人其有不願受酬金者得酌贈相當價值之本刊若干期並請於來稿時分別註明

鴻篇鉅製酬金特別從豐並容臨時議定

(六)受酬之稿請書真實姓名詳細住址並蓋章以憑給酬不受酬之稿請註明「却酬」字樣

(七)來稿務須以墨筆或墨水筆繕寫清楚點明句讀無論用何種紙張只宜書寫一面否則不錄

(八)來稿若爲譯件應附原著其有原著卷帙浩繁不便寄遞者應請註明書名卷數原著人姓名及出版年月以便查考

(九)本局對於來稿之文字得加修改其不願修改者應預先聲明

(十)來稿若經節取另編其節取之部份仍註明作者之名並仍計字給酬

(十一)來稿披露之著作人姓名以標題下之署名爲准如標題下無署名即以真姓名刊露

(十二)無論何種稿件一經刊載其著作權即歸本局

(十三)來稿刊載以後如經發現係屬抄襲者即取銷其應得酬金並登本刊聲明之

北寧鐵路月刊第四卷第六期

民國二十三年六月分

目錄

總理遺像

北平北海白塔之遠眺

北平頤和園 排雲殿(上) 長橋遠眺(下)

● ● ●

鐵路運輸與農村經濟

我國鐵路會計制度之概觀

運輸總論 (續)

● ● ●

氣報問答 (續)

● ● ●

二十二年十二月分大宗貨物運輸成績一覽表

二十二年十二月分貨運業務細別表

北寧鐵路月刊 第六期

鄭寶照

李起濤

楊士林

王若侃

二十二年五月分^上中旬營業進款概數撮總表
_下

二十二年一月分客貨運輸統計表

二十二年四月分營業進款概數比較表

二十二年五月分營業進款概數與上月分及去歲同月分比較表

二十二年六月分與去歲同月分營業進款統計及增減百分數比較表

表 表 表

本路二十二年六月分工作報告

表 表 表

北寧鐵路行政計劃

表 表 表

公務員恤金條例

表 表 表

鐵道部三屆鐵展會北寧專載

總 理 遺 象

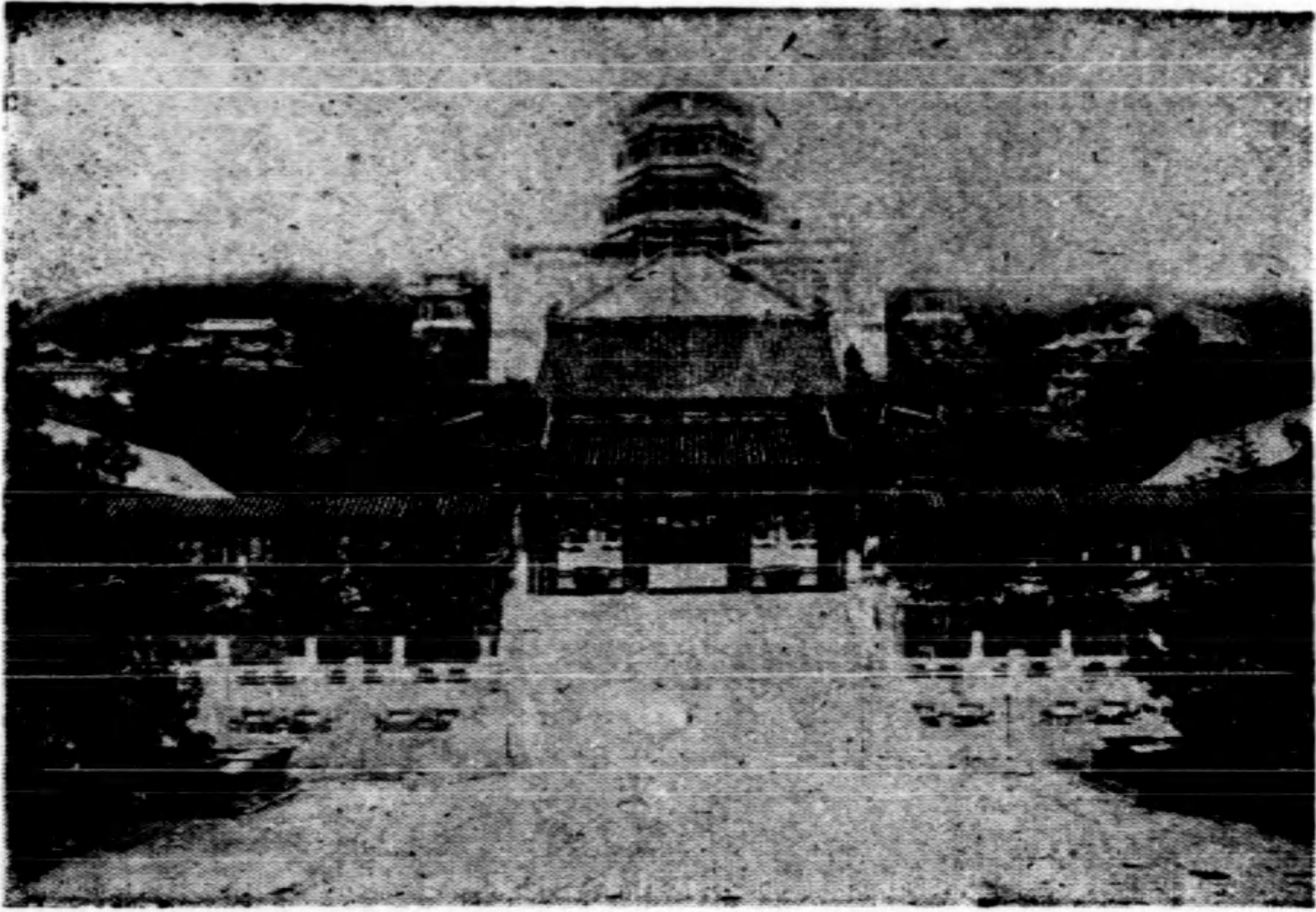


總理遺囑

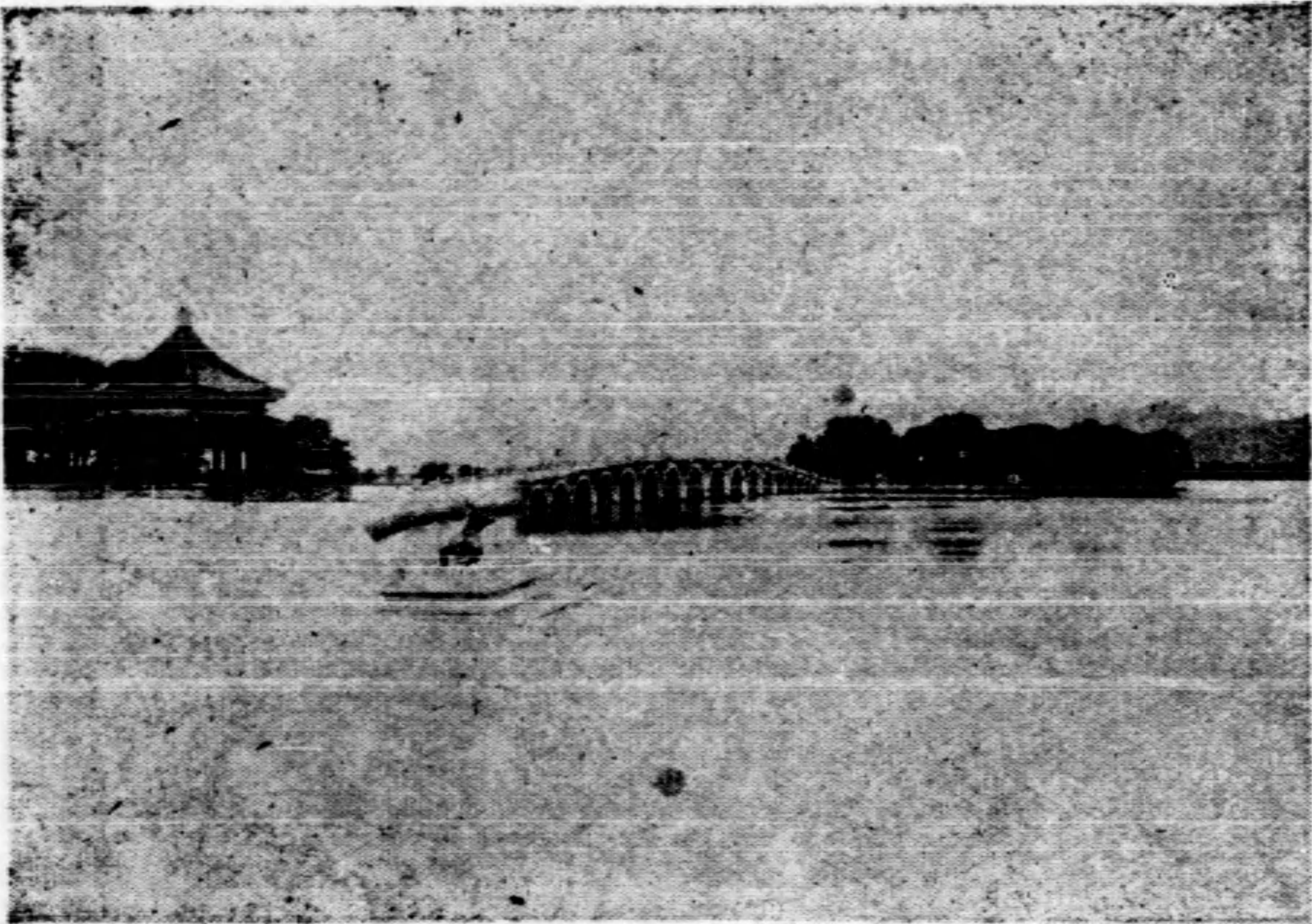
余致力國民革命，凡四十年，其目的在求中國之自由平等。積四十年之經驗，深知欲達到此目的，必須喚起民眾，及聯合世界上以平等待我之民族，共同奮鬥。現在革命尚未成功，凡我同志，務須依照余所著建國方略，建國大綱，三民主義，及第一次全國代表大會宣言，繼續努力，以求貫徹。最近主張開國民會議，及廢除不平等條約，尤須於最短期間，促其實現，是所至囑。



北平北海白塔遠眺



北平頤和園排雲殿



長橋遠眺

開 濼 礦 務 總 局

經 理 耀 華 機 器 製 造 玻 璃 有 限 公 司 營 業 事 宜

煤 烟

火 磚 焦 炭 火 泥
名 種 管 造 磚

耀 華 玻 璃

凡 稱 公 室
內 及 工 廠
內 均 以 光
線 良 好 規
成 績 之 優
展 耀 華 玻
璃 在 遠 東
向 以 光 明
勻 潔 物 美
價 廉 著 名

諸 君 欲 知 詳 情 請 向 天 津 英 租 界 味 多 士 路 本 總 局 詢 問 可 也

FRIED. KRUPP A. G., ESSEN

洋

Represented by

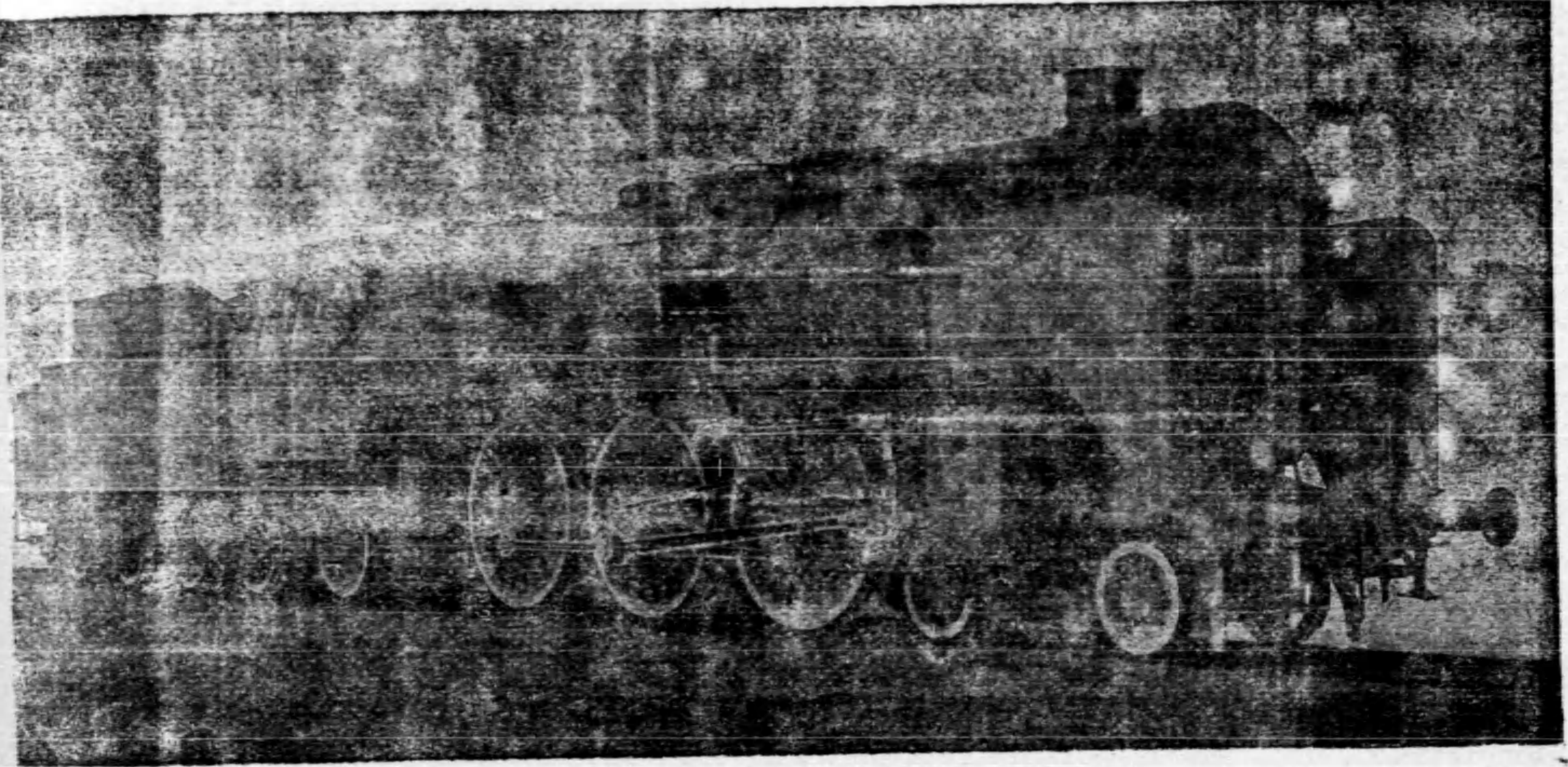
禮

CARLOWITZ & CO.

Hamburg-China,

行

和



LOCOMOTIVE and WAGON DEPARTMENT

Locomotives for all gauges, and up to any sizes:
Goods. Passenger and Express Steam-Locomotives,
Turbine Locomotives,
Tank Locomotives for Shunting purposes,
Steam-Locomotives, specially constructed for Industry,
Contractors' and Narrow Gauge-Railways,
Fireless Locomotives,
Diesel-Locomotives,
Electric Locomotives for Passenger and Express-Service,
Electric Locomotives for contracting and Mining purposes,

CAST STEEL WORK AT ESSEN,

High speed steel for highest efficiency,
Tool-Steel — alloyed or not alloyed,
Hollow Drill Steel,
Rustless Steels for cutlery,
Rustless Steels for engineering purposes,
Rustless and Acid-resisting steels,
Valve steel,
Mild-steel surface treated by the Alitier-Process,

鐵路運輸與農村經濟

二十三年五月三十日鐵展廣播稿

鄭寶照

諸位同胞，今天寶照，是在一個鐵路公務人員的地位，來與諸位談談。我們鐵路的運輸，與農村經濟的關係，在二十四日下午聽了北大校長蔣夢麟先生所講的復興農村經濟交通之關係，所說的各項，是有價值的，很可以作我們鐵路服務人員，一個重要的業務嚮導，所以因為這個，就使得我感想到鐵路運輸與農村經濟的情形，所以我今天要講的，也是對於我們鐵路運輸與農村經濟的關係。

但是要使農村經濟復興，必須要辦到生產經濟運銷合作，如果要使得生產經濟運銷合作的成功，就是能夠使得農村復興，不是鐵路單獨所能辦到的，非要各方面的合作不可。現在我們中國的農村經濟，如此困難，時常聽見這個農村與那個農村又破產了。但是我們詳細的研究一下，來證明農村為什麼破產。

(一) 農業金融枯竭，農產無法存留，一到了收成完畢以後，立刻就賣出賣了，不能留待等到好的市價再出賣。

(二) 最近幾年，在內地的金融的狀況，是非常的困難，可以說沒有金錢，在市場上來週轉，所以在這個情形之下：事實上不能夠來收買農產存置，到等有好價錢的時候，再賣出去。

(三)內地的運輸不方便，農產品不能夠運到遠地方去銷售，所以農產品的市場，就非常

的緊縮，這個市價，當然是很低的。

(四)外國的農產品，因為是大量的生產，與薄利的推銷政策，運到我們中國來，所以我們的農產品，就受了很大的打擊，照這個樣子看起來，我們怎麼能夠同他競爭哪。

(五)我們對於外來的農產品，沒有法子同他競爭，本國政府，也沒有保護的方法，又沒有鼓勵本國出口農產品的獎勵，所以以前我們在外國的市場，已經被人家奪去了。

(六)我們中國的農民思想知識，是非常的低落，因為他對於田裏頭出產的東西，與買賣的方式，還是用守舊的辦法，所以任從中間人從中漁利。

(七)水陸運輸所達到的地方，往往因為設備不良，無法辦理聯運，所以運價以及其他雜費是非常的高，(事實上，沒有法子，利用這種運輸的方式，去推廣農產的銷路。)

(八)各省的米禁，往往隨時的頒布，使得銷售上，發生重大的困難。

以上所說的八項的原因，我個人想，是在目前，因為穀賤，但是不盡然，其中運輸問題的影響，也非常的深，如果在運輸上說，能夠使得金融週轉，非要將現有的運輸方法，加以改良，不能達到普遍便捷，要實現低廉的運價，聯貫的運輸要規定，不然這農產品的銷路，不但不能夠擴充，恐怕還要縮小，所以今天想要談論的，在利用各樣的運輸方法，來獎勵農產的推銷，並保護本國農產的利益，及經濟的調劑，雖然不能夠解決整個的農村經濟問題，

先要詳細調查·農村及運輸狀況，以及市場的銷路，再定解決農村經濟方法。

在我們中國最近幾年來，本國的糧食，常有不足的時候，所以才有巨額的洋麥洋米，及其他的雜糧·運到中國來，照這一種情形，在事實上，談不到我們中國的、農產品運到外國去出賣，就是照農產品說起來，他的種類很多，我們中國農產品，也有不夠用的，但是也有敷餘的，如果查考我們中國海關統計報告，還有我們的農產輸出原料很多，這種農產品，也是我們國際間借貸的，一個大的項目，如果對於這種輸出農產品，加以相當的鼓勵，不但是對於農民，是有益處的，就是對於國家經濟方面，也是多一分財源，當然對於農村，及工業方面，也有很好的影響，現在我們就鐵路立場說，如果農產品，輸出增加，當然鐵路運輸業務，也是增加的，在鐵路本身責任方面，如要鼓勵農產輸出，我有幾個意見，要簡單的報告給諸位：

第一 頒定農產輸出特價及專價，農產品要送到商業的口岸去，才能運送出口，所以運費是出口的，農產品負擔，最大的一項，如果我們要鼓勵他，非得要頒定一種特價，或者是專價，分別的減輕出產的負擔，這種特價與專價，只能夠用在真正出口的農產品，其他運往國內各地銷售的，不能夠享受，至於頒定特價與專價的時候，可以不因里程的遠近為根據，但是可以採用分區運價 (Group Rates) 制度，就是將產地分成若干廣大區域，凡由同一區域，運往某市場，同一樣的貨物，本可以收同一樣的運價；如

與這樣子辦，是遠在內地的農產，可以得到運輸上的便利。這個就是鼓勵遠在內地農產，運至口岸來銷售。美國的鐵路，也有用這個制度的，他們的目的，是使得實業農業能夠均平的發展，但是農產輸出特價，或者是專價，比較普通便宜，又一方面採用分區的制度，比較現在國有鐵道的普通運價，照里程計算制度寬大，在這兩點看起來，對於鼓勵農產品的輸出，可以有相當的效果。因為這個辦法，一方面減輕運費，一方面可以使得國內的農產，都在平等的運價原則裏，能將輸出數量增加，至於分區的辦法，也許看各地的產物，出產的地點，相近的地方，都可劃在一個區域裏頭，照這樣的辦法，各樣產物，在一個區域內，都可以平衡的發展。如果將來各地農產合作的機關成立後，就可以同他們詳細的研究，來判定某一區的農產輸出專價，這比特價又進一步，當然對於農業的出產又更加進一步的鼓勵。

第二

實施農產中途停留業務。農產由內地運到商埠的市場，或者是口岸，在未輸出以前，許要經過相當的手續，才能包裝出口，譬如棉花，需要壓實，或者重捆，米麥要去壳子，或者要去了糠的，菸葉要切好了的，野獸毛及皮，須要整理，茶葉或需要改製，都要經過很多的手續，不然就不能夠合乎外國市場的需要，因為經過以上的種種手續，可以減少輪船運輸的費用，按照向來我國貿易的習慣，往往貨物到了出口的口岸，需要停留相當的時候，或者是接洽買賣，或者候輪船的期限，如果實際去調查我就可

以知道，候輪的同接洽買賣的，比較直接裝在輪船運出口的貨物多，所以鐵路對於中途停留出口的農產，應當給他種種的便利，但最要緊的，在鐵路的業務本身，應在終點站，建築廣大的倉庫，可以使得減少商人無謂的費用，如果建築的倉庫，事情能夠實現，我們可以進一步的建築，各種打包機壓製造等等的工廠，這種設備，就是便利出口的農產品，如果需要這樣手續的，就可以就近的進廠，無須乎運到離出產地較遠的地方，去作打包等等的手續。這種工廠的建設，可以照事實的需要及財力，慢慢推進，照現在鐵路的經濟狀況，恐怕不容易實現，最好能夠聯絡金融界，商量一個合作的辦法在金融界方面，完全營業性質，並且可以借此辦理貨物押款，及國內匯兌的生意，這個也是鐵路與金融界，應當合作的辦法，借這個機會，可以共同的服務社會。

實行海陸聯運，及內地河道的聯運，歐美鐵路，都有航海的輪船，給國內河道聯運如坎拿大太平洋鐵路自己製造輪船，辦理海外貿易的運輸，我國最近幾個月，鐵路才與國內的國營招商局及民營各輪船公司聯運，但是對於海外貿易的聯運，及河道的貨物聯運還沒有辦，若照運輸的原則上說，如果要鼓勵農產輸出，到本國各地以及海外去，非要實行外洋及國內的，海道，公路，內河等運輸不可，不然不能夠減少生產的成本，及免除其他的麻煩，但是如果果要辦到以上所建議的，須有澈底的聯運辦法，非要建設大規模的碼頭，及聯絡站的各項設備，並且需要建設廣大的倉庫，堆存各項的產

第三

品，作為候車候輪船的用處，並且要碼頭上，設備起重機器，其次的凡與鐵路聯運的如海輪等等，均需訂聯運合同，但是這個合同，要說明兩方面的權利義務及責任等。

(一)對於提貨單一層，可以用運輸負責的提貨單的方法，因為負責運輸提貨單，是完全根據國民政府頒布票據法，規定的辦法，所以是有價證券，這個提貨單，可以照貨物去銷售，也可以到銀行去做押款，對於本國各項聯運，這個負責運輸提貨單，是很適用的，(二)國外輸出，為便利劃一起見，現在凡對於貿易的國家，如已經辦到外洋的輪船聯運，都用一種國際上慣例海陸聯運提貨單 (Through Export Bill of Lading)，這個辦法，可以省了許多的麻煩手續，凡貨物須由某地運往外洋某地，就可以在起點站，用海陸聯運提貨單，所有一切裝車裝輪船的手續，可分別由鐵路或輪船公司代辦，無須乎麻煩客商，但是在中途停留的貨物，當然不能夠用海陸聯運提貨單，但是他們裝車裝船的手續，鐵路都可以代他辦理。

第四

保護國內農產，在最近幾年來，國外的糧食，及農產品，有很多的，運來我們中國銷售，但是我們中國，在幾千年來，我們常說我們是以農立國的國家，但是最近幾年來，我們對於糧食，及其他農產品的需要，還要仰仗着外國，這是使得我們最痛心的及最可怕的一件事情，就是在美國澳洲坎拿大因為大量的生產，及傾銷的政策，來開闢新的市場，因為這個緣故，我們的農產品，受了很大的打擊，當然我們本國產品的

市價，是相隨的降落，雖然在豐年的時候，農人還是沒有什麼利益，可以得着，這個是完全的中國農產品，與外國輸入的農產品，在我們本國市場上，競爭的失敗，所以照這種情形看起來，我們要想免除農村的破產，非要頒布保護本國農產品的方法，在政府立場來說，我們保護方法。(A)關稅。(B)運輸，如果在運輸上，能夠決定妥當合宜的辦法，我想關稅的限制，比較還重要(C)改良農產品的分等，如果我們詳細的研究，中國鐵路的貨物，分等的辦法，對於外國的貨物，並沒有採用消極的限制方法，譬如棉紗，疋頭，或外國製造的，列入二等貨其他的列入四等或三等貨，這個也是保護我們中國農產品的方法，這個也是幫助我們中國關稅不能夠限制他的地方，但是這種辦法，對於外國輸入農產品，如米，麥，鮮果，棉花，菸捲，菸葉等等在貨物等級分等表裏頭，還沒有消極抵制的規定，但是我們應當對於這個問題，應當慎重的考慮，在可能範圍以內，能夠早日實現，不但可以保存國家的經濟力量，並且可以使得農民能夠安居樂業，才能夠使得我們的農產品，多得一層保障，不至於受外貨輸入的壓倒，這個才是挽救穀賤的辦法。(D)頒定進口農產特價，對於我們的農產品，與外國農產品，有競爭的地方，我們應當在鐵路本身，規定一種在鐵路範圍以內，可以頒布的低廉運價，這就是特價，對於外國輸入的農產品，也給他規定高的運價，這就是一方面利用關稅的政策，給他一種的打擊，一方面就是利用運價的政策，限制他的

大量生產，傾銷的政策，但是我們要辦到運價的限制，外國農產品，在我們的市場上的銷售，事先須詳細調查他們的產品成本與我國產品的成本來比較，再定抵制的運價，譬如某一種外國糧食，每担成本是五元錢，而我國同樣的產品，為四元五角，雖然外國的貨品，與中國貨品、價格的比較，有時候他的價格，比中國高，但是有時候，我們中國國產，成本價格，未必能夠與他抵抗，因為外國貨物的生產，規模很大的，他的宗旨是薄利多賣，譬比他們的貨物，每担能夠賣六元，在他們因為大宗產量的關係，所得的利益，雖然是很薄，但是積少成多，至於我國農產，能力薄弱，事實上所獲利益，沒有多少，比較外國貨物未經輸入的時候，所得利益，大見減少了，我們所受影響甚大，但是外國貨物成本，未必見得都比我們高，在最近幾年，我們中國農村生產力感覺得困難，生產的方法，多數還是陳舊，再加上種種捐稅，有時候農產成本，還超過市價以上，農民生活，是非常的困難，終年勞苦，尚不能免於凍餓，根本上的解決，非要有相當的辦法，節制外來的農產品不可，但是政府方面，因為條約的關係，或者不能夠借關稅來保護本國農產品，所以唯一的方法，就是利用鐵路的運價，代本國農產品，謀一個相當的出路，這就是規定進口農產品的特價，這種特價是最相宜的，這個目的是維持國家的經濟，並不是某一個事業的發展乃是整個的生存。

第五 推廣國內農產銷路。(一) 我們中國的農產不發達，所以不能夠銷售到外國去。(二)

我已經說過了，因為我國農產品的市場，範圍是很小的，並且因為販賣的方法，是很陳舊，這也是農村破產的原因，又一個原因，就是國內國外的廣大市場，都給外國產品操縱了，這也是我們農產不能發展的一個原故，但是照這個情形看起來，我們頭一步工作，是要推廣國內的銷路，這才是救濟農村的方法之一個方法，推廣農產品的銷路，不外乎兩個方法，(A) 革新販賣的方法。(B) 運輸方法的改善，如果促進上項的改善，單獨靠鐵路的本身力量，恐怕不能促其實現，但是在鐵路自身的責任上，所能達到的，應當積極的去研究，將已往的缺點加以改善。見諸實行(三) 實現販賣與運輸合作，我們現在，如果明瞭我國的農民，出售他的產品方法，我們可以決定的說，大多數不是直接的與買主發生關係，是由中間人經手的，因為農民沒有知識，沒有組織，也不知道，是怎麼樣子才能夠將他的產品，運到市場上去。當然更談不到，怎麼樣子，能開闢新的市場，所以他們應當得的利益，一大部分已經被中間人得了一大半，所以在鐵路對於職責上說起來，對於輔助農產的改進，應當利用他本身所佔的領袖地位，與當地的當局，聯絡起來，再就鐵路沿線各地的農民，分期的組織販賣運輸合作的機關，可以代舊式中間人，再進一步的，謀農產品市場的擴大，但是我們應當注意以下的四點(1) 將中間人所得的利益，完全歸於社員。(2) 隨時可

以在調查的工作，調查實在的情形，以及分地推銷，（3）明瞭市場的需要，及變遷，所出的農產品，是否是適當的。（4）如果生產過多的時候，無法推銷，可以借款來收買，以平物價，這個是在販買的方面說，至於運輸方面，可以由鐵路指導他，作合宜的組織，但是這個組織，要合乎經濟的方式，對於社員的產品可以全由合作社，分批的來收買，可以說是，能夠積少成多，叫零担的貨物，變為整車的貨物，對於運費方面，也可以減省許多的金錢，所以我們看起來，這種辦法，才能挽救破產的農村，使他恢復及將來的發展，（四）創辦冷藏及保暖運輸，農產的鮮貨譬如瓜果菜蔬等物，在夏季時候，如果運到遠處去，很容易腐壞的，所以在歐美各國都有這種設備，最近幾個月來，鐵道部已經籌畫，這種運輸的業務，但是我們應當設法促進他，早一天實現，將來應儘量利用這種運輸，冬天應設備保暖運輸的車輛，務必使得甲地農產品，隨時到乙地去銷售，現在中國鐵路，對於兩項的設備，非常缺乏，所以我們做鐵路事業的人，應當加以注意，除車輛冷藏以外，在起點站或終點站，都應當在站上，有冷藏的設備，這個是鼓勵農產品的銷路，及抵制外來農產品的方法之一。

第六

興築深入產地之枝線。我們考查現在鐵路路線，多半經過的地方，都是巨大的城鎮，並沒有想法子，建築枝線到產地去，全靠其他運輸的方式，運到鐵路沿線去，或由公路，或由水路來的，這樣的供給運輸來源，我們做鐵路事情的人，不能夠不加以注意

與研究，盼望在最近的將來，如果在鐵路經濟能力範圍中，能舉辦到枝線深入產地；一方面為鐵路本身業務起見，又一方面為減輕商人的費用，及貨物一起一落，一裝一卸的損失，但是在未能實現以前，我們必需辦到一個有組織的，能負責的，鐵道與內河或公路聯運的辦法，

第七

農業種子改進及研究。我們對於生產經濟運銷合作，已經簡單的談過了，但是我們現在要研究研究，我們農村的改良事項，略微談談。(一)推銷改良種子；我們農產的出品，成分不好，我想凡是農學家都能夠與我表同情的，譬比浙江省的蠶種，一天比一天退化，這個我們應當有一種改良種子來替代他，如果這個樣子辦，才能夠挽回我們在外國的市場，如果要改良種子，必定要組織一個研究機關，但是在這個農村破產的時期，當然農民沒有現款，來作改良種子的代價，最好能由銀行界，或者當地政府，加以提倡，但是這種改良種子，必須有專家詳細的研究，並且經過好幾次的試驗，再送到農村去用，(二)推行新式農具及肥料，我們中國農業，幾千年來，都沒有進步。我想因為農具與肥料，沒有改良，也是一個重大的原因，其次就是農民，還是用守舊的辦法，所以生產不能夠增加，就是有農民知道新式器具能夠增加生產，也是因為經濟的困難，沒有法子去買，我想最好金融界方面，可以研究一個辦法，來幫助他們，這種器具，凡鐵路及有水陸聯運機關達到的地方，可以託他們運送去，租給農民，鐵

路對於這樣的運輸，或者免費去運，或者給一個最低廉的運價，就在銀行界本身說，購置農具，租給農民，也是投資生利的辦法。對於鐵路，對於農民，對於銀行，都是有益的，但是對於用這種器具，及用新式肥料，可以由專家來指導他們，至於這種肥料，可以由銀行照現款借給他們，鐵路用低廉的運費來運送去，但是我們常常聽見，銀行界人說，如果放款給農民，有時候他們不用於生產方面，如果到第二年收成的時候，他就沒有法子還與銀行，如果銀行借給農具、種子、及肥料，這個樣子，他必定用於生產方面，比較放現款穩妥，又可調劑農村金融，所以這個辦法，又安全，又有益，

第八

興辦模範農村。在歐美的鐵路，都設有營業的發展部，對於沿線農業的發展，除發行刊物以外，並且隨時隨地，派人指導農產品的改良，並且常常舉行農產品展覽會，其他的辦法，就是與鐵路沿線農業專門學校合作，在沿線的各地，辦理農事試驗場，如此引起農民，對於農業改進的興趣，但是在我們中國，除了膠濟鐵路以外，其他的鐵路，恐怕還沒有辦，但是在這個模範農場，選幾個較為方便的，及重要的地點，附設一個農業研究所，來研究一切農品的出產，我們對於這農村方面應當集合運輸專家，來研究運輸問題，農業專家，來研究一切改良種子農具肥料的改進，銀行家，來投資，又盼望減輕農民捐稅的負擔又盼望商家研究銷售辦法及與外國農產品競爭的方式，

所以我們要復興農村，一定要聯絡各界與農村合作，並要放大眼光來，來謀整個的、國家的、財源的發展，及整個的民族的生存，完了。



ANDERSEN, MEYER & COMPANY, LTD.



GENERAL MACHINERY & RAILWAY EQUIPMENTS

Rails & Fastenings

Railway Cars

Car Consulating Materials

Locomotive Headlights

Car Heating Equipment

Track Specialties

Drawing Instruments & Supplies

Paints & Varnishes

Roofing & Other Building Materials

Locks & Other Building Hardware

Pumps & Pumping Equipment

Machine Tools

Cranes, Steam Shovels & Hoists

Mechanical Supplies

etc.

TIENTSIN

96, Rue de Takou

etc.

PEIPING

1, Ta Yuan Fu Hu-tung

etc.

MUKDEN

Consular Road

Electrical Supplies

Welding Equipment

Locomotives & Accessories

Railway Motor Cars

Car Lighting Equipment

Signal Material

Surveying Instruments

Plumbing & Heating Supplies

Engineering Tools

Engines & Boilers

Motors & Generators

Storage Batteries

我國鐵路會計制度之概觀

李起濤

第一章 概論

當今國營企業，日益發達，故一國之會計制度，每有普通與特別之分。普通會計者，行政會計也；特別會計者，營業會計也。我國鐵路，採國營政策，故鐵路會計，即國家特別會計或營業會計之一種。其為特別會計，有重要原則二：一在鐵路盈餘，除擴充或改良鐵路事業外，概不提作他用。一在鐵路收支，由鐵路自行經營，概不經由國庫。

鐵路會計與普通會計分立，理由有三：（一）盈虧上：商人經營貿易，必將營業賬與家用賬分立，然後能得貿易上正確之盈虧。國家經營鐵路亦然，必先行政會計與鐵路會計分立，然後能得鐵路營業上正確之盈虧。（二）營業上：國營鐵路，旨在促進社會福利，與發展國民經濟。故營業上之維持與改進，非鐵路財政上足以自給不可。欲財政足以自給，自非會計獨立，而款不外提不可。（三）預算上：國家普通會計，其收支預算上之限制甚嚴，故甚少伸縮之餘地。鐵路屬營業機關，非純以消耗為目的，故收支預算，每隨市場情形與營業狀況而變更。蓋非如此，不足以隨機應變，而使業務發達也。為期無損國家預算之嚴格起見，故鐵路會計，有分立之必要焉。

以上理由，乃就一般情勢而論。若單就我國現況而言，尚有分立之理由三端：（一）擴充上

：我國鐵路事業，方在萌芽；而國家財政，窮困已達極點。故欲增建路線，擴張營業，舍借債外，惟有利利用現在鐵路收入，酌盈劑虛，自謀發展。然此非實行特別會計，款不外提，則不足與謀。(二)政治上：我國政治未上軌道，路權仍多受制於地域勢力。倘特別會計得以確立，則鐵路盈餘，軍人不得擅提。而鐵路方有餘力，從事路務之發展。同時軍人把持路務之惡習，可獲假而消除。(三)借款上：我國現有鐵路，多借外債築成。即將來增設路線，恐亦惟外債是賴。此種債款本利之歸還，國庫已無能為助。故惟有仰給鐵路盈餘，或利用「債換」辦法，借輕息之債，還高息之債。此皆賴會計獨立，得以累積盈餘，同時增進鐵路信用也。

由上觀之，可知鐵路會計之分立，於我國為尤要！然我國在民四以前，各路因債務關係，會計事權，操諸外人，各路之間，既互相歧異，即同路制度，亦歲復不同。既乏統一之觀，尤鮮稽核之便。洎民國二年，交通部始有「統一鐵路會計委員會」之設，經二載之研討與參訂，乃成立一完善而統一之鐵路會計制度，相傳至今，各路稱便！

按我國現行鐵路會計則例，分鐵路基本賬冊為七種：

- (一)資本支出賬——登記建築鐵路之費用。
- (二)營業進款賬——登記鐵路營業之收入。
- (三)營業用款賬——登記鐵路營業之支出。此賬與前賬合稱「營業賬」。

(四)歲計賬——登記一會計年度內，前三賬以外之收支。

(五)盈虧賬——登記以前會計年度內所發生，而適在本年度所處理之收支。

(六)盈虧撥補賬——登記截至本年度止，歷年盈虧結果，及其撥用或彌補之賬目。

(七)總平準表——表示各賬清結之日，全路之經濟狀況，及自鐵路開始，截至該日止，各種交易之結果。

以上七賬，因範圍之不同，各顯示一種性質之賬目，而為記實與比較之資。分之則各自成賬，合之則一貫關聯。以時期論，則營業賬與歲計賬，同以一年度為範圍；其他四賬，則同以自鐵路開始，截至結賬日止為範圍。以關係言，則資本支出賬居最先；營業賬之總結，歸納於歲計賬；歲計賬之結數，歸納於盈虧賬；盈虧賬之結數，歸納盈虧撥補賬；而盈虧撥補賬之結數，及資本支出賬之總結，及其他一切鐵路資產上與負債上之賬目，相併歸結而成「總平準表」，是為最終結穴之賬也。

七賬內容，分章詳論於後。茲先將各賬記載上之方法，條舉於次，俾便研討，而避重釋：

(甲)省字代表法——鐵路賬目繁瑣，記載費時，故為平時記賬便利起見，各賬各以一省字代之。如資本支出賬，以「資」字代，英文為「C」。營業進款賬，以「進」字代，英文為「R」。以次順序而為「用」或「E」，「歲」或「I」，「盈」或「PI」，「撥」或「S」，及「平」或「B」等是。

(乙)賬目分類法——賬目分類，以項，目，節，條四級爲主，以「款」爲輔，項分目，目分節，節又分條。「款」則隨賬目性質上之需要，以挾諸四者之間，或在項前，或在項後。

(丙)數字代表法——項目層分，一賬而盡以文字表之，則記載上實不勝繁瑣。故項目節條，各以數字代表之，項居首，目次之，節又次之，條居末。如「營業用款賬第三項第四節第一節第二條」，以「用—三—四—一—二」代表之是。至賬目之分「款」者，則以旨在輔助，並無定位之故，數字上之代表，皆不及焉。

第二章 資本支出賬

(甲)建築時期與營業時期

鐵路建築，事實上本無完工之期，蓋(一)鐵路既設，沿線工商，乃日漸發達，鐵路業務，則隨之日增。及至供不應求，勢必展長路線，或敷設雙軌，或增建支線。(二)建築伊始，各種設備，每草率從事，以節資本而利完成。一旦營業發達，勢必加固工程，改良設備。(三)文化日進，科學日新，故鐵路各種建設，勢必新陳代謝，棄劣置優，以求經濟而利運轉，因此種種，故鐵路資本之支出，實無已時也。

雖然，鐵路建築時期，一切皆由工程局管理；及通車營業，則由管理局(或管理委員會)主持。爲責任分明，與管理便利起見，則不得不分「建築」與「營業」二時期；而以「路線告竣之日」或「政府指定之日」，或「借款合同所訂日期」，爲工程局與管理局交替之日。其在會計上關於資

本支出賬所發生之影響有二：

- (一) 建築賬以交替之日結賬。結賬以後，一切資本支出，由營業方面經營登賬。
- (二) 在建築賬結賬以前，所有資金之利息，兌換之盈虧等財政上之出入，均歸入「資本支出賬」。結賬以後，則由營業方面担負，登入「歲計賬」內。

(乙) 資本支出分類之原則

資本支出賬之分類，建築時期與營業時期同。即在營業時期，所有一切新設路線，展長路線，及擴張路產之各種用款，皆照「資本支出分類則例」分別歸納之也。

資本支出賬分二款，第一款曰「建築賬」，包括籌備費及建築費。第二款曰「建築以外收支賬」，即財政上之收支。第一款分十八項，第二款分三項，共計二十一項。其分類上之原則，可得言者，約有五端：

- (一) 工程用費與資本用費分立——工程用款，自屬建築費之大宗；然籌借資本，及償本付息，亦屬關係重要。即將來建築鐵路，不假外資，亦應計算資本利息，則建築用款，方能明確。故工程與資本二者之用費，應分別立賬，以便比較。
- (二) 薪工與其他用款分立——建設鐵路，必期得人，尸位素餐，實為大害！故薪工分別詳登，則無自假借，斯弊自除。

(三) 國產與進口物料之分析——我國實業幼稚，物料多仰給外洋。故物料分國產與進口，適

足藉資比較，提倡國貨。

(四)路用地與出租地之分別——租收與鐵路業務無關。故租地分記。適所以使建築資本之數目真確；同時營業情形，亦不因致混淆。

(五)大工廠與鐵路之分離——工廠為獨立營業。鐵路能經營之，他人亦能經營之。鐵路應用物件，鐵路工廠能製造之，他工廠亦能製造之，故工廠賬目另行登記，適以觀其設施與製造之良否，藉資策進。

資本支出，能在營業時期發生，則以其本身性質上之不同，分二項作賬：

(甲)新設路線暨展長路線——凡一切資本支出，其目的在增加幹綫或延長枝綫者，——如新設路線之價值及新添之車輛或設備品等費——均屬此項。

(乙)擴充暨改良——凡一切資本支出，其目的在增益原有產業之效用與經濟，而不展長幹綫或支綫者，——如購地，建屋，添購機器，敷設雙軌，增建岔道，增製車輛等費——均屬此項，但凡屬「修理」或「更換」性質之維持工程，及「零小新工作」之用款在四千元或四千元以下者，均不得作為「擴充暨改良」記賬。應歸營業用款列銷。

(丙)資本支出之分類

第一款 建築賬：

「資——」總務費——凡關於建築上一切資本支出，不能直接歸入他項者，均列入此項。如薪

水、公費、住屋、辦公室、辦公費用、醫藥、衛生、警務及雜項等費皆是。此項下分十二目，係按建築時各部份而詳分，即（1）督辦公所，（2）工程管理局，（3）工程處，（4）機務處，（5）車務處，（6）電務處，（7）會計處，（8）材料處，（9）醫藥及衛生費，（10）警務處，（11）雜項，及（12）國外支出是也。國外支出，係指國外工程顧問，採辦員與專家等之薪水、公費等而言。

「資——籌辦費——籌辦費為實行建築以前之費用。因我國鐵路，採國營政策，在鐵路成議以前之費用，均歸鐵道部行政費內列支。迨鐵路建築資本，已有眉目，則籌辦費始行歸入此項。籌辦費處理辦法，約有三種：（一）分配記入資產內，而後用「折舊」辦法，漸由營業費中提出之，以備將來更換新產之用。（二）視此為建築鐵路所必需，作為「永久」資產。因無損壞之虞，故無折舊之必要。（三）視此為一種不可少之損失，開辦之初，雖暫作資產，然他日營業獲利，宜及早由盈利中提出註銷之。俾鐵路之實有資產價值，得臻翔實。我國現制，採用第二種辦法，視籌辦費為永久資產，故有此項之設。此項下分三目：（1）企業者之測勘費。凡借款前之初次測勘經費及零星費用屬之。（2）測量器及設備品。凡測勘時期所用儀器及設備費用屬之。（3）測勘費。凡因測勘所用員工之薪津公費等屬之。

「資——購地——購買地產，以供建築路基，車站，及房屋等之用。此項下分四目：（1）用

地。即運輸業務範圍以內所用之地，其收入——運價——為營業進款。(2)遷墳。即鐵路給與地主遷墳之費等。(3)事務費。即購地人員之薪津公費等。(4)不動產。即運輸業務範圍以外之餘地，以備擴充業務，如增設車場或敷設雙軌之類；或備經營附業，如培植森林，開設旅館之類；或備出賃他人，如附設市場或貨攤之類。其收入——租金——為歲計收入。

「資一四」路基築造——建築鐵路軌道之基礎。此項下分五目：(1)土工。(2)礫石。(3)堤垣。(4)小河。(5)道路。

「資一五」隧道——鐵路通過高山之洞路。此項下分四目：(1)掘鑿。(2)礫石。(3)敷砌。(4)其他費用。

「資一六」橋工——建築橋樑之工程。此項下分三目：(1)大橋。淨長在二十公尺以外者。(2)小橋。淨長在二公尺以外二十公尺以內者。(3)小溝及涵洞。淨長在二公尺以內者。

「資一七」路線保衛——保護路線安全之設備。此項下分二目：(1)界址與標誌。(2)道叉。

「資一八」電報及電話——電報及電話之建設費。

「資一九」軌道——軌道之建設費。此項下分四目：(1)軌枕。(2)鋼軌及配件。(3)鋪軌

○(4)鋪路基。其「軌枕」與「鋼軌及配件」二目分立者，蓋以二者性質，絕然不同，

又同為資本支出之大宗，為求比較其壽命與經濟起見也。

「資一十」號誌及轉轍器——保護行車安全之各種信號器具。此項下分三目：(1)軌尖及軌叉。(2)號誌及互鎖機。(3)電簽器具。

「資一十一」車站及房屋——鐵路沿線車站與路員辦公及住宿房屋之設備費。此項下分五目：

(1)總局房屋。(2)車站房屋。(3)小工廠及材料所。(4)員司住房。(5)車站屬具。

「資一十二」總機器廠——下分二目：(1)房屋及裝修品。(2)機器及機具。

「資一十三」特別機廠——製造本路機件，或為他路與外人製造機件而設之特別機廠。此項下分三目：(1)發光及發力廠。此目又分二節：曰房屋及裝修品，曰機器及機具。(2)

注射廠。(3)裝配橋梁廠。

「資一十四」機件——下分二目：(1)建築用件。除易損壞之小件，應歸入所關工程項下外，凡建築時所用其他機件之費用均屬之。(2)通車。建築完竣，準備通車營業時所用機件之費用屬之。下分四節：曰工程。即凡關工程上所用之機件器具。曰機車及客貨車。即初次所備修理機車車輛之機器及儀器等。曰小汽船及小船。即專為通車用之船隻。曰車站及辦公所傢具。

「資一十五」車輛——下分六目：(1)機車。煤水車包括在內。(2)客車。郵車。行李車及

守車等包括在內。(3)貨車。(4)汽油車。(5)發光發熱設備品。指設於車上者而言。(6)業務設備品。包括查驗車，醫藥車，發薪車，驗重車，材料車，援急車，水車，及起重車等而言。

「資—十六」維持費——在路線全段未完成以前，爲工事上便利起見，不得利用已成線段，運送材料。故在建築時期，亦有維持費之支出。因其爲建築鐵路而發生，故應照營業用款則例，列入資本支出賬內。此項下分二目：(1)路工及各種建設。(2)車輛。

「資—十七」船塢，船港，船埠——鐵路所經營船塢船港及船埠之一切費用。

「資—十八」浮水設備品——下分三目：(1)汽船。(2)渡船。(3)小船及浮具。

第二款 建設以外收支賬：

「資—十九」建築時利息——凡建築時期內，所有支出之資本，無論其爲合同借款，他種借款，政府資本，或銀行透支，皆應計算相當利息，由此項內列支。

「資—二十」匯兌——凡建築時期內，所有國內外關於匯兌上之損益，應分別歸入此項，并表示損益之結餘。

「資—二十一」建築賬收入——凡建築時期內，所有收入，如各種租金，營業進款，及其他偶然進款等，皆歸入此項。此項總數，須由以上二十項支出總數內減去之。其所餘之數，即爲鐵路財產原價；轉入「總平準表」，則爲「平—六—一」線路及設備品之原價。

(丁)資本支出賬目之處理

鐵路資本支出，在會計上列入「借方」，可以下列公式表明之：

借方——資產

一〇,〇〇〇,〇〇〇元

貸方——現金或其他借項

一〇,〇〇〇,〇〇〇元

此不過一原則上之公式，按諸實際處理賬目，究不若是之簡單。蓋資本支出，賬目萬端，變化實無窮盡。茲分建築與營業二時期，列舉詳釋其要者如左：

建築時期：

(a)借款折扣——借款築路，已成我國過去之鐵路政策。為引誘購買債券者起見，或因信用關係與市場情形，債票市價，每低於票面價，此之謂「折扣」。如債券總額一百萬元，以八折出售，得八十萬元，其入賬方法應如左：

借方——「平——七——」現金

八〇〇,〇〇〇元

未經消滅之借款折扣「平——八——三」

二〇〇,〇〇〇元

貸方——「平——一——四」抵押債券

一,〇〇〇,〇〇〇元

此「未經消滅之借款折扣」為一種懸記賬，登記「總平準表」之借方，乃顯示借款折扣，不得列入資本支出之內。蓋建築費為現金之代價，折扣為財政上一種損失，非如此則會計上失其翔實之效用，而建築費失其真確之價值矣。此種折扣，由營業時期「歲計賬」內分

年消除之。

(b) 借款佣金——鐵路債券之發行辦法有二：一曰包賣法，即折扣法。一曰代辦法，即佣金法。後者如發行債券一百萬元，由銀行團代售，取「佣金」百分之五，以作酬報。設出

售市價為八十五萬元，除去佣金五萬元，鐵路實得八十萬元，其入賬辦法如左：

借方——「平——七——」現金

八〇〇，〇〇〇元

「平——八——三」未經消滅之借款折扣

一五〇，〇〇〇元

企業者之測勘費「資——二——」

五〇，〇〇〇元

貸方——「平——一——四」抵押債券

一，〇〇〇，〇〇〇元

此「企業者之測勘費」為資本支出之一，佣金登賬於此，則知佣金與折扣二者處理辦法之不同。因佣金為出售債券之一種手續費，非似財政上之一種損失也。

(c) 購買材料之經理費——我國鐵路材料，多購自外洋。因合同上之規定，借款國每有購料優先權，及所謂「材料經理費」者（通常為百分之五）。此項經理費之處理辦法，按現行會計則例，若能分別確立，則須加入材料正價內，使間接歸入建築賬，不另立項目。惟亦可在「建築以外收支賬」款內，另立一項，作為財政支出之一。同時亦可移作經常費，歸入「資——」總務費內。辦法雖殊，然其同視與資本支出之一，則一也。

(d) 材料運費——凡建築材料，由出產地運至材料廠，或由材料廠運至分廠，所有一切運費

保險費，延期費等，皆應加入材料原價內，使間接歸入建築賬。惟運輸材料，經過本路已經通車營業之路段，或由材料廠運赴各工程地點時，其運費應分配記入所關工程項下。至每項工程剩餘之材料，其運回材料廠者，運費應記入所關工程項下；其運往他工程地點者，運費則列入他工程項下。蓋材料運赴工程地點，其運費亦加入材料原價內，雖無異記入工程項下；然以每有剩餘之故，為分配公平起見，則以記入工程項下，為較翔實也。

(e) 材料遺失——材料在工程地點遺失者，應列入所關工程項下。其在材料廠遺失者，則應列入「資——十一」雜項內。蓋前者因建築而遺失，而後者與工程無關，祇以歸入總務費項下為宜也。

(f) 建築列車——建築伊始，每有「建築列車」所運材料，不知究作何用。此種材料與運務費用，應歸何賬，初不得而知。故處理之法，即將此種費用，暫列於懸記賬「建築列車」之借方。一俟工程完竣，則分配於各項工程之內，作各該工程建築費之一。

(g) 工程登記——凡緊要工程之價值，在四千元以上者，應逐項詳細登記。其在四千元或不滿四千元者，可併記之。此種限度之規定，蓋使手續簡便，又無損翔實也。

營業時期：

(a) 路產之更換——路產陳舊，易以「同樣」之新產，倘新舊價值相同，則僅將更新費用，

列入營業用款即是，於資本賬原無更動。倘新價高於舊價，則處理辦法有二：（一）以舊產原價，列入營業用款，其原價與新價之差，則列入「增加資產」之內，使路產賬目上之價值，得與市價吻合。（二）以新價列入營業用款，使資本賬一仍其舊。其結果則路產賬目之價值，與市價不符。故上列二辦法，以前法為翔實。我國現制，採用前法。

倘路產陳舊，易以「改良」之新產，例如鋼軌換鐵軌，以鋼輪換鐵輪，則其更換所增加之費用，自應作資本支出之一無疑。惟按我國現制，凡改良工程用款，在四千元或四千元以下者，應歸營業用款賬列支，以省手續而補損蝕。

倘路產更換，無論為「同樣」或「改良」，其新價抵於舊價時，如某種號誌，原價八百元，其換新者，價值僅七百元，則其記賬辦法應如左：

借方——「用——五——六」信號及軌闌

八〇〇元

貸方——號誌及互鎖機「資——十——二」

一〇〇〇元

「平——七——一」現金

七〇〇元

此價廉相差之百元，列入「資本支出賬」之貸方，即所以由資本支出中，減去此數，以期賬目上之價值，與市價符合也。

（b）路產之廢棄——鐵路因經濟上之關係，間有路產之廢棄，如開隧道而棄繞行灣道，礦產盡而廢礦務支線等是。前者為「有代替」之廢棄，後者為「無代替」之廢棄。按我國現

制，此種廢棄原有財產之價值，登入該原有財產賬之「貸」方，將該原有資本支出註銷之。至其「借方」之賬目，（蓋複式簿記，有貸方必有借方），則爲：（一）「有代替的原有財產之廢棄」。其財產原價，歸入營業用款，蓋此種廢棄，旨在增加進款或減少用款，應以營業純利，抵償其廢棄價值也。（二）「無代替的原有財產之廢棄」。其財產原價，歸入「盈虧賬」列支。蓋營業用款，在路產方面，僅負「維持」之責；而此種廢棄，與維持無關；同時該項路產，在未廢棄以前，年獲盈利，已歸入盈虧賬內，今一旦無代替而廢棄，自應歸入同賬以抵銷之也。

又有代替的廢棄，如爲數過鉅，超過五萬元者，得呈由鐵道部核准，暫行列入「總平準表」，作爲延期資產，然後於營業用款中，分年列銷。不及五萬元者，得由鐵路局長（或委員長）決定，儘本年或至多分爲五年，歸營業用款內列銷。此以新產壽命，不止一年其所生利益，當分年而獲，故其價值，亦應分年註銷，方爲公允也。

（c）路產之擴充——鐵路增建產業，其款多出自盈餘，故賬目由盈虧撥補賬處理之。至其財產之擴充，則於「總平準表」內顯示之，不混合登記原「資本支出賬」內。記賬辦法如左：

借方——「撥——七」擴充產業之撥用

一〇〇,〇〇〇元

貸方——盈餘提出之增建產業「平——四——一」

一〇〇,〇〇〇元

(d) 臨時監理費——凡「營業」職員，監理工程之費用，不得歸入資本支出賬列支。若因擴充路產，須另添「臨時」職員，而工竣時可以裁撤者，此項臨時監理費，應作資本支出之一，即加入「平——四——」盈餘提出之增建產業項內。

「戊」資本支出記賬之步驟

鐵路資本支出之分類記賬，無論其在建築或營業時期，其根據不出「材料賬」與「現金賬」二種。蓋建築上之消耗，以材料為大宗，其他則可由現金之支出賬內，包舉無遺也，材料購入，雖亦屬現金之支出，似概可包舉於現金賬中，然材料當購入之時，初不知何工程上之用途，非俟分別作用後，無法分類登記於資本支出賬。故材料賬之根據，至關重要！茲分述材料賬及現金賬二者之轉賬步驟如次：

(一) 材料賬——鐵路定購材料後，即由貨主送交材料廠驗收，記入材料賬：

借方——材料「平——七——五」

一〇〇,〇〇〇元

貸方——購買物

一〇〇,〇〇〇元

材料廠收到材料並入賬後，即報告總局會計處。此時會計處作賬如次：

(a) 當時交付現金與貨主：

借方——購買物

一〇〇,〇〇〇元

貸方——現金「平——七——一」

一〇〇,〇〇〇元

(b) 暫無現金交付貨主：

借方——購買物

100,000元

貸方——零星借主「平——二——四——二」

100,000元

(c) 俟還清貨主：

借方——「平——二——四——二」零星借主

100,000元

貸方——現金「平——七——一」

100,000元

材料廠一經供給各工程部份材料後，于每月之終，作「材料轉賬單」，呈送會計處。此材料轉賬單應將一月之內，所發各種材料，逐一記載其名稱數量，價格，總價值，及其用途上之所屬「則例項目」。茲假設某月內發出材料如次：

枕木「資——九——一」

一、0000元

道叉「資——七——二」

二000元

號誌及互鎖機「資——十——二」

三000元

客車電燈炮「資——十五——五」

五00元

會計處收到上列「材料轉賬單」後，即據作「區分單」如次：

借方——「資——九——一」

一、0000元

「資——七——二」

二000元

「資—十一—二」

三〇〇〇元

「資—十五—五」

五〇〇元

貸方——「平—七—五」材料

一，五五〇元

(二)現金賬——現金賬分借貸兩方，現金之收入，登入借方，支出登入貸方。其關建築上之登賬，當以支出為多，但亦間有因多付而退回之收入賬。茲假定鐵路購地皮一塊，建築車場，地價二萬元。在交付現金之後，則現金賬之貸方，登入二萬元，其所屬項目為「資—三—一」用地。倘日後查出地價不符，應退回四千元，則在此款退回之日，於現金賬之借方，登入四千元，所屬項目同前。因此在結算資本支出賬時，應從此現金賬內，查出此項用地之價值，作「區分單」如次：

借方——用地「資—三—一」

二〇，〇〇〇元

貸方——「平—七—一」現金

二〇，〇〇〇元

借方——「平—七—一」現金

四，〇〇〇元

貸方——用地「資—三—一」

四，〇〇〇元

由材料賬與現金賬二者所作關於資本支出之「區分單」，應即轉入「賬本支出總登記簿」內。茲照前例轉登并附格式如後：

資本支出總登記

日期	備考號	摘要	資-8-1	資-7-2	資-9-1	資-10-2	資-15-5	總數
		購地	20,000					20,000
		枕木			1,000			1,000
		退回地價(減去)	4,000					4,000
		道岔		200				200
		號誌及互鎖機				300		300
		電燈泡	16,000	200	1,000	300	50	17,550

由上列「資本支出總登記簿」各項之總結(每月或每半年)，如在建築時期，則分別加入「建築賬」內；如在營業時期，則分別歸入「新設路線暨展長路線」或「擴充暨改良」項下。此為資本支出賬最終之點也。

(未完)

鹽業銀行

股本 總額一千萬元已收股本七百五十萬元
公積 五百餘萬元

總發行

天津 北平 上海 漢口 南京 香港 杭州
廣州 大連 各大商埠均有通匯機關

業務要目

營業部

存款放款匯兌押匯貼現
買賣有價證券 買賣生金銀

儲蓄部

定期儲蓄存款
本息合計定期整數儲蓄存款
存本取息儲蓄存款
整存零取儲蓄存款
零存整取儲蓄存款
活期儲蓄存款

貨棧部

本行在法租界八號路自建貨棧
堆存貨物裝卸便利
棧單可向本銀行押借款項

保管部

保管各項貴重物品及有價證券
設有堅固保險箱租費極廉

各部章程均備函索即寄

行址

天津法租界八號路

電話

辦事處

天津東馬路東北角

電話

三〇〇八
三〇〇二
三〇〇六
三〇〇九
三〇一六
三〇二七
三〇三〇
三〇三三
三〇三七
三〇四〇
三〇四三
三〇四六
三〇四九
三〇五二
三〇五五
三〇五八
三〇六一
三〇六四
三〇六七
三〇七〇
三〇七三
三〇七六
三〇七九
三〇八二
三〇八五
三〇八八
三〇九一
三〇九四
三〇九七
三〇一〇〇

運輸總論

(續)

楊士林

第四章 現代海洋運輸

(一) 概論 現在整個的地球上，除去南北兩極以外，無論是海洋，抑或是陸地，差不多都可以走得到；從任何的一個海港，裝上一船貨物，可以運送到世界各地，毫不費力，毫無危險，非常迅速安全，而且經濟便利，此實自有船舶以來，尤其自從海通以後很普遍的現象了。自從十九世紀初葉以降，機關替代人力的各種方法引入運輸界以來，各國的運輸方法，一天比一天複雜，一年有一年的進步，無論是陸路，抑或是水路，都是設備的非常完善，宜於步履，便於運輸。所以我們可以看見無論在那一個大陸上，差不多如蜘蛛網般的鐵路，縱橫交錯，徧佈了東西南北；千里關山，兩地異處，原來視為終久不可以見面，現在鐵路四通，朝發可以夕至。當橫斷西伯利亞鐵路 The Trans-Siberian Railway 未通以前，要想由歐洲來到遠東，雖搭極快的郵船，還得一個月的時間，現在從巴黎 Paris 坐上歐亞聯通國際列車，穿過比德波俄四國的疆土，差不多有十二天，就可到極東的海參崴 Vladivostok，還比早先要省去三分之二的時間。歐戰以後，空中運輸的方法，越發的進步而安全，世界上幾個重要都市，現在都連接上定期或不定期的空中航路了。三千二百哩寬的大西洋，雖阿魁坦尼亞號的快船，猶須五日可達，未想到比她更快的飛船，還用不了十分之一的時間，就能從紐約飛

到倫敦。歐戰以前，固亦有幾個飛船出現在空中，不過僅担負其他的使命，並不從事貨物或旅客的輸送，現在歐美之間，已通了定期空中運送的航路，不但一部份旅客每年要託他來運送，並且郵件及體輕而價昂的各種貨物，尤其是貨樣等等，差不多也要來由飛船等去運送。看來現在海陸空三界，都可以暢行無阻了，但若由商業的觀點來立論，恐怕其中之最切於人生的，還當推海運；因為海運的性質，特別的廣泛而無際涯，無論那一個世界的出產，尤其是用廣而量大的東西，差不多沒有海船的搬運，就不能將牠們送到國際市場去，結果人類的需要，就不能滿足。雖說凌空跨海的飛船，也能担負國際貨物運送的職務，但只限於量小價昂的物品，普通應用的一般貨物，還不是飛船的能事。所以有人說，「各種運輸方法，除了海運以外，那一個也沒有完全性」。這就是說惟海運方能完成國際運輸；鐵路限於一塊陸地上，雖然效力大，也不能跨海凌洋，而聯通到各個世界；飛船雖快，因限於裝置規模的扁窄，僅可以擔負一部份的運輸，所以都不如海運的範圍那樣完全，那樣普遍。如果國際間的貿易政策，都一致的採用合作或互利的幫助辦法，毫不施用其他利己政策，那麼將來的海洋運輸，決定會有無限的發達與繁茂，直接的海運業享受自由的發展機會，間接的供獻給各個國家更便宜的運輸業務，此本國際共同負責的問題，絕非一部份國家所可辦到的，只要國際都互相的自覺了，那麼海運事業終究會繁榮的。

(二) 陸海運輸在國際貿易上的價值 以前已經提過，海路是自由的，公開的，只要在各

國領海線外的海洋，那麼就可以隨便航船，無論是誰，亦不得出而干涉或阻止，此在國際法上，已有明文的規定，早就成爲公認的事實了。所以海運的範圍就比陸運的範圍大，處處都可以得到完全自由的活動機會，絲毫不受任何的障礙，惟陸路，尤其是鐵路的活動，則受種種的障礙（天然的障礙如山川湖海，人爲的障礙如政治經濟），不得自由，除非整個的大陸，在一國的統治權支配之下，或者尙能容易以鐵路通聯，不然，則往往受各國的限制，而致一條鐵路，不知經過幾許周折，方能由這國家的領域，通到其他隣國的邊疆。譬如就美國說，假設她不占據北美洲的腰部，恐怕那幾條東西橫斷大陸的鐵路亦不會實現這樣快；爲何阿拉斯喀 Alaska 到現在，還是孤懸在西北的一角，未能修一條鐵路與美國的本部相接連？那塊土地，早就在美國的統治權限支配之下了，只以中間尙有小部份的地方，歸屬於英領坎拿大，所以就將阿拉斯喀那塊地方，和美國本部隔開了，因爲英國忌視美國的北侵，所以始終未曾同意於美國的修築一條鐵路穿過坎拿大而接連上阿拉斯喀。再看歐洲，更是因爲諸國林立，疆土相連的關係，致使聯通大陸的鐵路，終未實現；現在雖說有幾條鐵路，可以連接到各國的都城，但若照性質上論，仍然不算國際鐵路，因爲主權並不在任何的一個鐵路公司之手，不過訂立合同，關於某種運輸，可以聯運而已。這種鐵路不能聯通到各國的領域內，主要的就是受了政治的影響。歐洲二十餘國，常常是相峙若敵，嚴守邊疆，總怕隣國的勢力侵入，所以修邊堡，駐重兵，以防不測的外患；設稅關，派稅吏，以徵收出入國境的稅捐。現在

一般人所說的關稅壁壘，就是這種國際仇視不能合作的結果。回想五百年前土耳其帝國切斷東西貿易的通路，坐據康士坦丁的時期，又與現代的歐洲情形有何差異呢？看來在諸國並立的一塊大陸上（例如歐洲），鐵路一通也有相當的不方便及危險。例如一條鐵路貫穿兩個國家，在平時，固然是兩國可以互得其利，雖在國界上設有關卡厲行檢查，總還感覺不出很重大的不方便來；可是一旦兩國起了戰爭，則這條鐵路的行車及營業立刻就停止，而兩國的交通亦隨以中斷了。海路則不然，平時在大海上行船就非常自由，困難亦不如國際鐵路那樣多，假如某港海關或港捐過重，尚可以換取別個航綫，以避免之。即使某地發生了國際戰爭，或地方內亂，還可以遠而去之，免去危險，因為汪洋大海，無處不可行船，險途自易避免。常常看見一個國家海運最為便利，假如與其他另一國發生了戰爭，她只要能守住一面的出海口，就可以不致與外界停斷了交通，戰爭只管戰爭，不怕敵人封鎖海港，因為封鎖一港，還有他港，到底不致於受敵包圍。歐戰的初期，德國無敵潛水艇，差不多將英國的東北沿海一帶都封鎖上了，幸英國的海港多，終究未將她封鎖住，反而德國的北海，不久又被英國的戰艦封鎖住了，因為德國一面臨海，別無出路，所以終歸於敗，倘使她有四通八達的海路，絕不致為協約國所壓服。因為海路特具自由性，而再加以船舶裝置屢次改進的結果，世界上的運輸都被海船壟斷了。現在因為商品數量及種類的增加，迫得航船的形式，更是日新月異，試到任何的一個大海港去，就可以看見各種的航船排到在水上，煤有煤船，貨有貨船

，推而至於郵船客船以至冷藏船等不下數十種，大的超過數萬噸，小的則尚有不及二百噸者，蓋以貨物的性質不同，所以就預備特種船的裝置，以應時需。譬如普通航路上的郵船，重不過二三萬噸，而北大西洋的葛雷杭，阿魁坦尼亞，以及最近的不列顛女王等號，則超過四五萬噸，實是因爲這條航路的運輸量特別大，不能不造大船以去應付。南非，澳洲等航線上，現在方有定期航船，由歐洲各港，直達那兩個殖民地去，不過若與北大西洋航路的運輸狀況比較，相差猶多，所以無大船，其故在此。

(二) 國際貿易的發展 詳細分析國際貿易的發達過程，總有兩種：一個是逐漸的發展，一個是陡然的劇變。本節所要注意的及討論的，不是第一種，乃是最後這種劇變的緣因，以及變後的影響。我們只要讀過現代經濟史，差不多還能記得現代的物質文明，純粹是科學進步的結果，而國際貿易的發達，當歸功於航海術的進步。自從土耳其帝國興起，切斷歐亞交通的孔路以後，差不多羅盤式指南針的發明，已經就用於那時的沿海航船上，隨後就有意大利人試航南大西洋的成功。自從 *Vasco da Gama* 發現東印度的海道，而東西洋的貿易亦起，及雷塞浦氏開成蘇伊士運河，越發縮短歐亞的航程，增加西人的東下，直到可倫布發現新大陸之後，遂將整個的地球，連接成了一起，國際的貿易，就一年一年的發達起來了。巴拿馬地峽更藉美人的富力，在1914年穿通，而接連上兩大洋，更將世界的航路，縮短了很多。航路既開通了，航船也進步了，那麼國際貿易的發展，當然就會蒸蒸日上，進展不已了。

究竟這種結果，到底可以歸功於誰呢？有的說航海術發達的結果，有的又說科學進步而致成的。總之，現在這樣繁華的國際貿易，不能說是單獨某一種勢力造成的，當歸功於以前所有的發明與發現；其中尤要的，就是 Vesco da Gama，與可倫布的成功，設若沒有雷塞浦氏開鑿蘇伊士運河，美國之穿過巴拿馬地峽，恐怕也不會形成今日的國際新局面，所以關於那兩條運河的重要性，我們不能不論述之。

(一)蘇伊士運河——這條運河乃是國際人工運河中最大的最重要的一個，並且牠的歷史，也很久了；回溯興工時期，當在 1859 年，越十年後始開成（即 1869 年）。鑿河總費，超過 16,632,959 鎊，運河之長，達 88 哩（100 哩），內有 27 哩為湖水，其餘那 61 哩，全是從地峽開成的。推原穿通蘇伊士運河的動機，並不在十九世紀中葉以後，遠在拿破崙 Napoleon 時代，已經有開這條運河的企圖。因為拿破崙想求東印度而不成，遂轉變方針，而向非洲施行侵略的政策，所以曾派工程專家，前往蘇伊士地峽去調查與測量，結果只以調查及測量人員的反對，致穿河的計畫中止未成。後此不久，法國駐埃及的商務代辦雷塞浦氏，獨持鑿河之說，無論當時英法政治家的怎樣反對（英之白而漢斯敦 Lord Palmerston，法之萊克利夫 Lord Stratford de Redcliffe，都是當時反對開河最力的政治家），也是始終持着堅忍不拔的精神與毅力，去慢慢實現他的穿河計畫，卒在 1869 年，將整個 61 哩的地峽穿通了。現在平時的水量，總是三十一呎，漲潮之時可以漲至三十四呎，河寬 240 呎，將來浚河工程如果完成，則全

河水量，可達 $2\frac{1}{2}$ 呎。呎的深度，能行世界最大的航船。自從這條地峽穿通之後，由歐洲向遠東去的航船可以不必繞行非洲南端的好望角，直接經過這條運河，就可到了東洋，節省了很長的航程，而又減去繞行非洲海上的危險。所以現在若從歐洲取道蘇伊士運河而經遠東，至少要省去二千到四千五百哩的航程：例如，從倫敦到邦碑 Bombay（或稱孟買），繞行好望角，凡為 10,700 哩，取道蘇伊士，則不過 6,200 哩；若再東下，到橫濱 Yokohama，更可以從 14,300 哩，減少到 11,100 哩的航程。現在拿英國的利物浦與美國的紐約來作個標準，看看取道蘇伊士運河後，可以省去多少的航程：

自利物浦	到孟買	到巴塔維亞	到香港	到西德尼
繞行好望角	10,985	11,513	13,406	12,940
經由蘇伊士	6,241	8,567	9,731	12,036
縮短哩數	4,744	2,946	3,675	804
自紐約	到孟買	到巴塔維亞	到香港	到西德尼
繞行好望角	11,465	11,993	13,886	13,420

經由蘇伊士	8,165	10,491	11,655	13,960
縮短哩數	3,200	1,502	2,231	540

可見開通蘇伊士的目的，主要在縮短由歐洲或美國東部到東印度，中國，及日本的航程；其次又可以減少澳洲及非洲東部航路的距離。現在我們看過比較表，可以明瞭從利物浦或北歐諸港來到遠東的航程，經由蘇伊士運河，就減少百分之二十五至百分之四十五，同時到澳洲諸港的距離，減少了更多。據航船公司的經驗，現在歐亞間的貨物運輸，因為經由蘇伊士捷徑的原故，比較1860年以前，便宜的很多了。詳細核算，每貨一噸，取道於蘇伊士運河，若行千哩，總比原先節省二個先令的運費。所以自從該河通航以後，東西的貿易，越發的活躍起來了。沿着這條航路的城市村莊，原來本是沉寂蕭條，毫無生氣，尤其從紅海 *The Red Sea* 東下，更是一片荒涼，人烟寥落的地方，星星點點的回民族在那些地方棲居着，有如幾十年前的南非，或未會殖民時代的澳洲一樣。現在看看，是不是沿路的地方，多變成繁華燦爛的市場？一切的文物制度，也都帶有歐西的式樣；所謂如遠古遊牧民族一般的沿路土著，也都變成很文明的民族了。同時北歐的德意志，乘普法勝利的餘威，正想向外發展工商業的勢力，謀得海上的霸權，而苦於遠東航路，繞行好望角的不方便，也可以藉着蘇伊士運河的開

通·以實現她的海王夢了。當那時西歐幾個商業發達的先進國，差不多都是鉤心鬥角，唯恐落在人後，尤其是英國，更怕後進國家，奪去了她的海上霸權，所以不遺餘力的去與別個對手國家相競爭。自從拿破崙併吞東印度政策的失敗，差不多英國在遠東已有了相當的潛勢力，這就因為蘇伊士運河的開通，縮短了英印間的航程不下四千七百哩。所以她便積極的進行兼併印度的政策。同時沿路各要隘，也都先後的收歸已有，建設堡壘，屯駐重兵，以作商戰的後盾。那麼蘇伊士運河，對於英國的供獻，太也大了！可是數千年的東方古國印地亞之亡，也未始不是該河穿通的結果！

(二)巴拿馬運河——巴拿馬亦是國際最重要人工運河中之一個，占商業上及軍事上的重要地位，與歐洲的蘇伊士運河並名。因為這條運河的性質特別重要，試分三段敘述之：——

I 歷史的背景：美國開鑿巴拿馬運河的企圖，並不始於二十世紀，早在1850年，西部加利福尼亞省 California 金礦發現的時期，因為移民西去，那時既無橫斷東西的鐵路，只得坐船繞行南美洲極端的好恩角，不但費時，而且危險，常常在好恩角覆舟，死葬魚腹者，大概總不在少數。所以有人提倡取道中美洲，那時候若由美國東部坐船來加省，可以取道於中美洲的察格律士 The Chagres River，其餘再用馬駝，亦可到巴拿馬。從巴拿馬往加省，當時有定期航船，專為運送移民而設。以後因為移民益多，用轉載方法太不方便，才在這塊地方修築一條小鐵路，時當1855年。除取道察格律士河或鐵路以外

當時尚有一條道，就是用船渡高山間河 The San Juan，及尼加拉瓜湖 The Lake Niguaugu，下船再搭馬車，行十三哩就到太平洋岸的卜律頭 Brito。從此登船直抵加省。當時有個資本家，名叫萬得伯特 Vander Birt 專經營從紐約到加省的旅客運輸業務，就是取這條路線。1850年的時期，有人主張穿開尼加拉瓜與卜律頭間之十三哩地峽，就能造出一條橫斷中美洲的水道來，嗣以測量結果，全線迂曲，長過一百八十哩，而沿線又多沙土，雖將運河鑿成，亦怕不堪流沙填塞之苦，終不如穿通巴拿馬四十一哩之地峽為便宜，並且減少將來屢次浚濬的不經濟。二十年後，法國某航船公司，繼起倡鑿巴拿馬運河，後以經濟發生問題，亦致中輟，其餘繼辦的，也沒有成功，實因用費浩繁，工程艱巨，絕不是一個普通私人，所能完成的巨工。從1885到1893年間，美國人又倡穿通尼加拉瓜之說，卒以費繁工巨，未得實現。當時美國政府，有意開鑿巴拿馬運河，但以這條運國的開鑿權，早就入於法國人的手中，所以才有傾向尼加拉瓜線的計畫。遂於1895年到1899年的時期，屢次派人去測量這條路線，終無較善的辦法，不得已才取收買巴拿馬線的決心。1899年，美國政府用40,000,000元，將這條路線由法人手中買得，遂即與可倫比亞 Colombia 政府交涉開鑿及經營的辦法，不幸以可倫比亞之要求過大，遂致決裂；於是美國暗助巴拿馬脫離可倫比亞，宣佈獨立，到底成功，美國再以1,000,000元交與巴拿馬政府，取得全路的開掘及經營權；二年以後（1904）遂開工

○美國與巴拿馬所訂的開河條約，大概是「美國取得巴拿馬與科倫Colon間運河經過的水道向兩側各五哩土地，管理運河開鑿，維持，經營，以及統治運河地帶的特權，但科倫與巴拿馬兩地，到由巴拿馬共和國的法律，以特別市制統理之；惟那兩市的下水道，市街大路，自來水道，以及其他的衛生建設，須由美國負責辦理，與二市無關。但原先巴拿馬鐵路公司，按年支給可倫比亞政府那250,000元，將來美國須由運河條約締結之第九年起亦得按年交付巴拿馬政府，這個數目，代替原來的鐵路公司清償債務」。那兩國的條約，已經締結了，巴拿馬運河現已穿通了，名義上運河地帶的主權仍歸巴拿馬共和國所存，實質上大權，完全操在美國的手中。

I 河工的進行：在運河開鑿工程未進行以前，有三個問題，須要解決！（1）須將運河地帶及巴拿馬與科倫兩市，置於完全穩固的狀態下，免得河工進行或將來經營上發生障礙；（2）運河公司的組織採國營的，抑或民營的形式？若歸民營，則承辦人於決定承辦用費及其他事項必需相當的調查材料，政府為得確實的明了，必即另派多數人員，分組調查及報告的事務。先確定一段的實際用費，以作推算的標準，不過依此辦法，終未能定出公允的承辦費來故試辦二年之後，政府遂決意由國家去經營；（3）採取水閘式的，抑或水平式的運河？一時亦難確定，所以美國政府才委派十三人的技師委員會（五個外國人八個美國人），專去研究這個問題，但各持一說，都有道理，迫得美國政府不知何從

，乃咨請國會討論，結果一致贊成水閘式的運河。巴拿馬運河從大西洋岸科倫附近之李曼 Bay of Limon 灣起，直至太平洋岸巴拿馬灣之巴拿馬市附近止，長約 50 哩。其中李曼灣內的淺水部份凡四哩半的距離，全掘深為 10 呎。同樣巴拿馬灣亦有四哩半的淺水部份亦掘成與李曼灣同深的水量。所以若從兩大洋的海岸線算起，全河是 41 哩長，其中有十分之六是屬於察格律士河的部份。從克律濱海（或譯加勒比海）The Caribbean Sea 入運河，先有海上四哩半的東水路，越海岸線三哩半之間，皆是沼澤地，過此到達格阿山 Chaguan, 察格律士河即流於此山之下。在此修一個大堤，長七千七百呎，平均高出海平面六十呎，圍繞察格律士河，以形成約一百七十一方哩面積的大湖。在湖上修三個水閘，每閘可增高水面二十九呎，每閘之長，為一千呎，寬一百一十呎，深四十呎，能使船舶在高出於海平面 85 至 87 呎的水道上航行，自此以下，運河行於湖中者，凡 22 哩，此段水勢急湍與其餘部份不同。巴拿馬運河，若以開鑿工程，及設備宏大，水量較深論，恐其他國際運河絕不能與牠比倫。其開鑿之長，約 70 哩，最深處當推克列勃拉一段，而此段最難修的地方則為彼得祿密克迤爾，距太平洋岸約六哩半，此處有一水閘，低於水面下 30 呎，所以能使運河水面常在海平面的 30 呎以上，米拉弗羅設置兩個水閘，大小尺度，與大西洋水閘相同，使調節那段運河的水面，從此再行過刺波卡沼澤，直達巴拿馬灣，而接四哩半之東水道。運河深度，在普通平地及東水道，為四十一呎，克列勃拉

附近深達四十五呎；至於寬度，則因地而異各不相同。兩端海水面與平地部份，為五百尺，湖水中自 500 乃至 1000 呎，其穿掘最深處可 300 呎。總之，巴拿馬運河的工程，堪稱世界第一了，各地均有二水閘對立，一閘雖偶有滯礙，不能使用，還有對過的水閘代替之，所以於行船毫無障礙，可以說是暢行無阻。既經開鑿的土地，約達 214,600 000 碼，工程費用總額 375,000,000 法郎，其中包括支給法國公司那 40 000 000 元美金，及給巴拿馬共和國那 10,000,000 元的美金。全河維持及經營費，當開通的初期，每年不下 3,500,000 法郎，此乃運河委員會的推算數目，將來或可增加。若定運河地帶為公有地，其居住者限於運河工人或職員及其家屬，則行政及衛生費，每年就得 500,000 法郎。至於建設總費 375,000,000 法郎的利息，依年利三分計算，每年就是 11,250,000 法郎，更加 1913 年半應付與巴拿馬共和國的 250,000,000 法郎，總計已達 15,500,000 法郎之多。假設百年內償清建設原本之 375,000,000 法郎，則每年之預償額，即是 3,750,000 法郎，累計起來，當達 19,250,000 法郎——此為巴拿馬運河開通第一年的用費總額，至於將來的用費，更得要增加。

Ⅱ·運河的效果——美國用鉅金開鑿巴拿馬運河，當有二個目的：（1）增高美國海軍力，（2）適應商業上的需要，（3）謀美國實業的發展。原先美國東西兩岸的距離，若是經由好恩角那條迂迴航路，差不多從 13,000 到 15,000 哩，所以在太平洋與大西洋岸，須要特

別設置海軍。自從巴拿馬運輸開通之後，東西兩岸間溼的距離，縮短爲 $4,500$ 哩，一旦發生事變，不但容易移動太平洋與大西洋岸的軍艦，並且還可以減少許多的用費。美國海軍因巴拿馬運河開通的結果，差不多可以增添兩倍的勢力。因爲將美國到歐洲，或亞洲，南洋，以至南美洲的西部航路都縮短了許多，自然美國的商船，可以到達世界的各地，同時美國的農工產品，又得着便宜的運輸，而送到世界的商場，絕對能有競爭的能力；因航程短，運費減。貨物的售價必低，自然易於售出。美國西南各部，尙有廣漠的平野，都未完全開發，只以原先鐵路未通，運河未鑿，東部人民不易來到那兩區去，徒致貨棄於地，坐視而不能採掘。自從巴拿馬開航以後，東部居民絡繹不絕移向西方，而西方及南部的餘剩農產物品，亦得以源源而送到國際市場來。況且自從十九世紀中葉以後，尤其是南北戰爭以後，美國內部安謐無事，人民一致從事於實業的開發及鐵路的建築。所以到了今日，原先視爲火烟稀少，異常草莽的區域，也都變成繁華燦爛的樂土了，其中固有多因，而巴拿馬運河的穿通，總是諸因中之瑩瑩較大的吧？總括起來，自從巴拿馬運河成功之後，實造出三種很顯然的效果來：（1）縮短美國東西南岸間的距離，（2）縮短自美國大西洋岸及墨西哥灣，至中美南美之西岸及亞洲，中國，日本等地的距離，（3）將美國西岸到歐洲間的距離，減少了一半。此三種效果，都是促進美國海上貿易特別發展的要因，況且麥哲倫海峽 Strait of Magellan 的覆舟危險，亦因

巴拿馬運河之穿通，而免去了。那麼這條運河對於國際貿易的供獻，實是不少。現在我們試將開通巴拿馬運河後，所縮短或節省的航程，列表述之，以明世界上幾個海航中心地點，在現代商業上所占的地位：

原先航路與巴拿馬航路距離比較表

舊航路	舊金山	橫濱	上海	西雅圖	伊基圭
縮短航程					
原先航路從紐約起點到達	13,714	13,584	12,514	13,658	9,221
從紐約經由巴拿馬到達	5,299	9,885	10,885	9,814	4,021
縮短距離數	8,415	3,729	1,629	3,844	5,200
自紐約經舊航路	14,114	14,929	13,879	14,625	9,621
自紐約經巴拿馬	4,693	9,234	10,284	9,213	8,420
縮短距離數	9,416	5,695	3,595	5,412	6,201
從利物浦經由舊航路	14,084	11,640	10,580	12,234	9,521
從利物浦經由巴拿馬	8,038	12,574	13,624	12,553	6,760
縮短距離數	6,046	1,934	1,3,044	1,319	2,831

巴拿馬運河開通，則美國海上貿易的發達，直如初春小草，乍得霖雨般的萌動，逐漸的可以与她同文同種的英吉利相比美。歐戰以後，英國困於經濟的恐慌及商業的凋敝，美

國更一舉而駕乎其上，竟成爲現代世界上最富庶的國家，操縱了全世界的商場，壟斷了全世界的金融。在國內因爲商業發達的結果，而農工的進展，更爲迅速，向來所謂之西部大荒野，現在已成爲田疇交錯，市村櫛比的樂土；南部的農業區，已徧立了大的工廠，兼營製造業，中部的森林，北部的鑛區，亦非復三十年前的狀態了，都呈現一種欣欣向榮的煥發狀態。這種發展，固然不能完全歸功於巴拿馬運河的開通，然而巴拿馬運河對於美國的富強，不能不說有相當的補助，如同英國穿通了蘇伊士地峽，而得以插足東亞，兼併印度，占領歐洲所得的結果一樣。假設蘇伊士運河不通，雖說歐亞的往來不便，而東印度帝國的壽命，總會多延長幾十年，絕不致數十年而亡於東印度公司手中。所以這兩條運河，若照國際貿易說，固然給世界供獻不少的便利，若從被爭服的弱小國家着眼，則正是強凌弱小的絕妙工具，亦即是帝國主義向外發展所必由的孔道，願世界的弱小國家，尤其是商業落伍的國家，也快起來，去步法列強的後塵，而思以利用這兩條運河優點！以收回已失的勢力，雖羊已亡而補其牢，尙不失爲過晚，這是譯者所最希望的。

(四) 現代海洋運輸的新局面 近數百年來，尤其是自從十八世紀以後，國際間的產業發展，不但有遲速不同參差錯落，而且發展的範圍，亦過於局促了，常常是一種國家，因爲所處的地位環境適於工，於是製造業就特別的發展起來了，所有的民食，還得要仰給於外國；有的國家是處在溫帶下，土廣而肥，農產極豐，自用有餘，必得送到外國去，以換來其他成

製品；還有一種國家，專長於某種製造業，或專富於某種的特別出產，僅靠自給是不足的，須賴其他國家以她所餘的，以補其所不足，如此遂形成國際的貿易。原先科學未曾發達，工業未能進步的時代，人類的欲望，亦不若現在這樣複雜，所以自給自足，實可以維持一個國家或一塊地方的居民了。工業革命後，情形劇變，各個國家，都採用了機械，以代替人工，盡其所有，量其所能，專就某種事業去謀發展，將其無關重要，或發展較難者，遂一筆抹殺，全然不顧了，於是又形成國際間地理的分工。譬如歐洲西北部的國家，原來亦曾經過自給自足的時代，只因爲要適應那種特別的地理環境，所以現在忽然變成專依工業爲生的國家了。廣漠的土地，不是作牧場，就是培養森林，封建式的城堡，多拆毀而築成巨大的製造廠，佈滿了工人的住宅。所以一個東方人若是走到現代歐洲的任何一個城市裏去，往往會驚心駭目，不知所之，多要疑念，「曾幾何時，而竟變成這樣的一種社會呢？」其變久矣，不是東方的睡鄉中人所能逆料的。乃是人家二百年來努力的結果！試看西歐，以及北美的各個城市，那一個不是煥然一新，完全帶有二十世紀物質文明的新氣象？建築的偉大光華，實有些想不到的地方，一天只見火車汽車滿載着貨物，來來往往於各大商業繁盛交通便利的中心地；一個一個的航洋船，又都屯積在貿易港中，有的裝載貨物，以便出運遠洋，有的卸下運來的貨物，將船停在碼頭旁邊，預備承運其他貨物。歐洲的航船，走遍了世界的各地，包運貨物，運費已得，乃採集工業製造原料品運回國來，以供給各大工廠的使用，然後再將成製品送

出來。遂成一種循環的運輸。數百年來。就是這樣的。現在的美國當然也是一個工商發達的國家，但是她的情形與歐洲各國不同，因為她的土廣民衆，物產豐足。若工業用的原料，取之於國，用之不盡，若人民的食物，則徧地皆是。所以過去經營國際貿易的目的，只求推銷她的剩餘物品，無論是成製品，抑或是原料品。以及民食品，都不能用盡，必得設法送到國際市場去，換回金錢，再用以開發實業。英國所處的地位，差不多與其他歐洲的國家相彷彿，惟較強於她們的地方，就是她不但每年輸出去大量的工業製成品，並且無盡藏的煤炭，尤占她出口物品的大宗。早在1868年，利物浦的一個航船公司計算，每年英國出口的煤，總占出口全量的百分之86，可以想見英國是個世界產煤最富的國家了。有了那樣富足的煤炭，當然工業上所用的燃料，實不成爲問題了。不過自從1912年以後，尤其是1923年的時期，她的出口煤炭額。劇有減衰之勢，當然是一半受了那幾次長期的煤礦大罷工的影響，一半也是內燃機關普遍的採用，而以煤油代替了煤炭的原故，加以戰後其他國家的煤炭出口額，一年比一年增加，而美國的煤油，更源源不絕的向英國輸入，能以使英煤的出口量，日形縮減。現在世界上幾個製造業的中心，當然是在歐洲的西北部，與北美洲的東部幾個地方了。出產食物的地方，也逃不出美國的南北兩部，澳洲，遠東，及東歐各地。工業上所用的主要原料，差不多來自歐洲西北部，美洲，澳洲，新西蘭，非洲的一部，及遠東的幾個國家。雖說現在英國的煤炭出口量不如戰前那樣多，但是仍不失爲世界煤產的頭一個國家。其次的煤產國

家，除自用之外，亦可以少許餘量送到外國去的，尚有澳洲，南非洲，日本，印度，德意志，波蘭，及美國。照現在這種國際貿易的新趨勢，世界上航船會集的中心地，總不外有兩個：第一個地方，就是從歐洲西北部，往大西洋中的入口，大概在愛爾蘭南部與 Ushant 之間那塊地方。所謂歐洲西北部那幾個占在國際貿易很重要地位的國家，竟指那個呢？當然不外乎英吉利，法蘭西，荷蘭，德意志，瑞典，及那威等國了。她們那六個國家，擁有的航船噸數，總占全世界所有航船總噸數的大半。凡是歐洲的工商業中心地點，差不多都在她們那幾國的擁抱之中，總不出波羅的海與北海這一帶的地方。第二個中心地，當在耶島 Long Is. and 瑞斯角 Cape Race 之間，凡是北美，中美，南美，以及歐洲間的航船，總要經過這條海路。其他較次要的航線，就是經由直布羅托海峽，過蘇伊士運河，東行再過阿登（亞丁），科倫坡，新加坡，香港，上海，直抵橫濱，此為遠東及澳洲線；往南美洲的航線，須要經由馬地拉 Madeira，堪那律羣島 The Canary Island 及好恩角；往非洲的西部南部，及澳洲諸港的航路，也得經由馬地拉，堪那律羣島，最後繞過好望角。自從巴拿運河開通之後，新大陸的航路中心，又都集聚在這個地方了。由此可往西歐，可去太平洋沿岸，及太平洋中的羣島，也是一條繁盛的航路。現在為敘述明瞭起見，將世界上大洋航路中的幹線，歸納成下列八條，而分述之，其他的支線，如同鐵路的支路一般，在在皆是，不勝枚舉，只在讀者體會可矣：

- 1、北大西洋航路 The North Atlantic Route，為大西洋航路中最重要的一個，每年的旅客及貨

物運輸量最多。這是首先聯絡美國東北部沿海諸港，與歐洲北海沿岸及英法沿海的幾個大港的航路。此航路上所經過的航船，占全世界航船總數的六分之一，實是因為這條航線最短而直。先由歐洲至紐芬蘭附近各港，沿北美海岸航行，由是可以橫斷大西洋，再回到歐洲來。其他支線與此幹線相接聯的很多，北自坎拿大起者有之，南自克律濱海之中美諸港起者亦有之；其在歐洲，則北從波羅的海，南自地中海而來與會的支線更多。

2、遠東航路 The Far Eastern Route 或稱地中海亞洲航路 The Mediterranean—Asiatic Route，乃是從美國東部海岸及歐洲西南部沿海諸港，而至東印度，南洋羣島，中國，及日本之航路，其在貿易上的重要性，稍遜於北大西洋線。在1869年以前，因為蘇伊士運河尚未鑿通，歐洲與遠東貿易全用帆船繞行非洲南端的好望角，不但航程太迂迴，而貿易量亦極有限，比之今日，相差太遠了。現在就這條航線以東及以西兩面，都有多數的支線，來與這條幹線相連接。譬如向西，則有美國與英法沿海諸港以及地中海諸港的支線；向東行可以接連印度，緬甸，安南，菲律賓，中國，日本諸沿海航路；更由新加坡南下，經過荷領東印度羣島而到澳洲的東部各港。

3、南非航路 The South African Route，大西洋兩岸（歐美）的船舶，循着這條航路進行，會於開浦窩得羣島 The Cape Verde Islands 的附近，從此前行，順着非洲西岸，直達開浦塘 Capetown。凡是大西洋兩岸各港開來的貨船，打算要赴澳洲的，非取這條航線不可。

。若是從美國來的船，開往澳洲，經由開浦塘，並不比經由蘇伊士運河爲遠；惟歐洲的船，打算往澳洲，可就不取這條航線，因爲比經由蘇伊士整多行1000哩，不過大多數貨船，仍取這條航線，蓋可以避免蘇伊士通航捐，所以雖遠些，亦較有利。現在航行於這條航線的汽船公司，約有下列各種：Peninsular & Oriental, Orient Royal Mail, White Star, North German Lloyd, Shaw, Savill and Albion, The New Zealand Shipping, The Union Castle, The Blue Funnel, The African Steamship, and the British African Steamship。在這些航船中，有一大部份，從開浦塘直駛往澳洲的阿底雷得 Adelaide，麥爾鮑 Melbourne，西得尼 Sydney，其餘的，多往博律士般 Brisbane。從這條航路再分出去的支線，還可以到福律曼圖 Fremantle，在此或直接或經由麥爾鮑或好巴梯 Hobart（在塔斯曼尼亞 Tasmania），到新西蘭。往東非洲去的貨船，亦可以循非洲東岸而北上，到依利薩白港 Port Elizabeth，東倫敦 East London，及戴拉溝灣 Delagoa Bay，有時亦到莽霸沙 Mombasa，或山尼巴 Zanibar。歐洲開來的航船，打算往印度或遠東各港的時候，多半先到南非洲各港，及曼律沙市 Mauritius，從此與亞洲航線相通，直到可倫坡。澳洲藉南非航路，可以輸出羊毛，金，銀，銅，錫，鮮肉，水菓，食品，木材，醬糊，甜酒等物，交換由歐美運來的棉織物，布疋，機器，及鐵路用料等等，所以這條航路在貿易上也占很重要的地位。

4、南美航路 The South American Route，多為歐洲與美洲太平洋岸各港間的貿易航船所用。這條路線是包圍了整個的南美洲大陸。美國東西兩岸各港與南美各國的貨物運輸，大部份的航船是經由巴拿馬運河，其餘的有時亦取道於鐵路或經由 Tehuantepec 地峽，或巴拿馬地峽。在這條航路上的重要航船公司，有 The Ocean Steamship Co., The North Pacific Steamship Co., The U. S. Shipping Board, Ciede Nav. Sud Atlantique, 及 The Pacific Steam Navigation Co., 各種。從大西洋兩岸開來的歐美航船，經過聖羅克角 Cape St. Roque，^註到 Rio de Janeiro 及山頭市 Santos 兩地。裝載巴西的咖啡，並到拉坡萊塔港 The Ports of La Plata，裝運包米，小麥及其他動物的產品，送到歐美去。有些航船僅到南美東岸上煤，從此直到西岸去，以經運瓦地維亞 Valdivia，與給亞魁 Guayaquil 兩地間的沿海貨物，或者繼續北向，而到舊金山 San Francisco，泡梯蘭 Portland，塔扣馬 Tacoma，西雅圖 Seattle，溫咖佛爾 Vancouver 等地去裝載坎拿大及美國西部各省的穀物，水菓，木材。於是南美洲的海鳥糞，咖啡，椰子粉，橡皮，羊毛，五金等物，就可以直接與歐洲運來的棉織物，布疋，機器交換了。從歐洲來新西蘭的航船，必經麥哲倫海峽，所以大西洋兩岸各港的運輸，也就無形中增加了。自從巴拿馬運河開成之後，坎拿大西部與歐洲，尤其是英國本部各港的貿易，一年比一年增加，實因航程略短之故，英國經營這條航路的運輸，以皇家郵船公司 The Royal Mail Steam Packet Comp-

any 爲最重要。

5、墨西哥灣與克律濱海航路 The Gulf of Mexico & the Caribbean Sea Route，恰造成一個內海，故有時稱爲美洲的地中海。由大西洋開來的航船，經過海堤 Hispaniola 明溝 San Domingo 間的通路古巴 Cuba，若欲達巴拿馬，非從這個內海經過不可，換言之，必須取這條航路，方能到了巴拿馬。從這條航路分出的支線，如從佛羅律答 Florida 到古巴；并拿 Mona 到泡頭律口 Porto Rico；及歸地撈波 Guadeloupe 到霸把多市 Barbados 等地。常從這條航路經過的航船，有以下各公司：The Leyland, The Hamburg-America, The Barcelona, The Harrison, The Elder & Fyffe's Steamship, The United Fruit Co., The United States Shipping Board, The Lamport & Holt, The Royal Mail Steam Packet Co.，用這條航路。Jamaica 與卜律斯圖。利物浦。曼采斯特，及格拉斯溝四地的貿易，可以直接的；並且美國大西洋岸各港，與中美洲幾國的貿易，就興隆起來了。英美兩國的工業成製品，常常是運到中美來，專交換她們的白糖，熱帶水菓，樹木，椰子粉，瀝青，及烟草等物。在墨西哥海灣的商港，較爲重要的，如 Havana, Vera Cruz, Tampico, Belize, Bluefields, Galveston New Orleans, Mobile。在克律濱海範圍內的重要商港，有 Guadeloupe, Port of Spain, La Guayra, Colon, Port Lenion, Cartagera, Greytown, St. Thomas, Kingston。

6、太平洋航路 The Pacific Main Route，現在太平洋上的航路，較爲重要的，只有兩條：一個從舊金山直到橫濱，上海，香港及馬尼拉；一個經由哈維銀羣島 The Hawaiian Island（或稱蝦威夷羣島）而到亞洲各大港，惟取第一條航線由美國到日本，不過一千哩的距離，比經由哈維銀稍近些。這條航路若照貿易狀況說，遠不如北大西洋線，但是因爲中國日本的商業迅速發展，及巴拿馬運河的鑿通結果，所以在這條線上的運輸量，增加也很快；並且 Prince Rupert 也變成美國與遠東各國貿易的重要繁華的商港了，因爲這個地方與橫濱的距離，比其他美國那些商港都近，所以現在很發達。在這條航路上經營運輸的航船，有 The Pacific Mail Steam Co., The Nippon Yusen Kaisha, The Boston Steamship Co., The Empress, The Portland, The Asiatic Steamship Co., The Pacific Mail, The Shaw, Savill & Albion Co., The New Zealand Shipping Co., The Pacific Coast Line。這些航船所經運的貨物，多半是先將美國的棉織物，機器，五金，鐵路用料，運到遠東各國，而交換中國日本所出產的茶，糖，米，絲，烟草，麻，地氈，漆器，瓷器及草帽辦等物。坎澳大洋航船公司 The Canadian-Australian and The Oceanic Steam-ship Companies 所經運歐洲與澳洲的旅客及郵件，雖有時取道巴拿馬，但不經由這條航線，可以經過巴拿馬運河，直抵澳洲；同時美國太平洋岸各港，與澳洲及新西蘭的貿易，也取這條直通航路。從舊金山西南行尚有兩條航線都，可到澳洲：一個經由塔夷堤

Tahiti (或名社會島 The Society Islands) 到奧克蘭 Auckland · 一個經由杭奴鹿魯 Honolulu (或稱檀香山) 及費吉羣島 The Fiji Islands 到達澳洲南部的西得尼 (溫奇華與西得尼的貿易亦取這條航線)。

4、從英國本部到北海及波羅的海沿岸各港的航路 Route from Great Britain to the Continental Ports of the North Sea and the Baltic Sea, 也占商業的重要地位。雖航程不甚遠，然而若照貿易價值論，不弱於北大西洋航路。英國的棉織物及機器之屬，若想運送到歐洲去，平常都從倫敦，哈爾威 Harwick, Grimsby, Hull, Newcastle-on-Tyne, West Hartlepool, the Ports of the Forth 出口；同時從歐洲北海沿岸各港如 Dunkirk, 安梯渥浦 Antwerp, Amsterdam, 鹿特丹 Rotterdam, Hamburg, Bremen, Christiania, Bergen, Christiansand, Drammen, 運來的貨物，有牛乳製品 (包含乳油及乾酪等物) · 殖民地產物，木材，五金，糖，酒 · 玻璃，琥珀，染料，玩具，鐘表，冰 · 魚等，也從英國那幾個海港入口。英國將棉織物 · 機器，煤炭運到波羅的海沿岸各國去，換回她們的木材，牛乳製品，亞麻，苧麻，米穀，鐵砂等物。惜乎波羅的海冬期結凍，不能航船。是於貿易上大受影響。沿岸最大的商港，當推丹麥國的靠賚海金 Copenhagen (或譯哥平哈京)；其次就數着瑞典的 Gateborg, Malmo, Narkoping, Stockholm · 德國的 Memel, Königsberg, Stettin, Riel 及列寧格勒 Leningrad · 萊托維亞的 Riga, Reval 等地了。方才所舉的

各航路，不過英國與北海及波羅的海沿岸各港間的貨船常走的道路，至若客船中英格
往荷蘭及比利時去的，雖亦經過北海，然而另有下列那幾條路線：

(1) 從哈爾威到護克 Hook·鹿特丹，安梯渥浦(直渡船每日一次)。

(2) 從哈爾威到漢堡及 Esbjerg。

(3) 杜威 Dover 到奧斯坦得 Ostend (每日二次)。

(4) 從皇后邑 Queensborough 到福祿星 Flushing (朝晨)，從否克斯通 Fockstone 到福祿
星(晚間)。

(5) 倫敦與奧斯坦得(每週兩次)。

在倫敦東北鐵路大東段的葛林斯比 Grimsby 地方，另有開往大陸去的航船，不僅經運
旅客，並且貨物亦經運之，不取上述那五條航路，另有下列的四條：

(1) 葛林斯比到鹿特丹(每週二次)。

(2) 葛林斯比到安托浦(每週二次)。

(3) 葛林斯比到漢堡(除星期日外每日有船)。

(4) 葛林斯比到 Esbjerg (每週二次)。

以外從哈爾到波羅的海沿岸各港，亦有定期旅客及貨物航船；從新堡及利滋往那威，僅
有定期貨船，往來在北海間。

8、橫斷英吉利海峽航路 The Cross Routes of The English Channel，雖屬不長，然而最爲重要，前邊已經提過，從歐洲往北大西洋去的航線，實起於此，也可以說這個海峽既是北大西洋航路的起點，也是往世界各部份去的航船集散地，同時又是英法兩國往來的必經孔道，總括起來，從英國到法國，當有五條道：

(1) 杜威到卡雷市 Calais。

(2) 否克斯通到卜湧陰 Boulogne。

(3) 紐亥溫 Newhaven 到地坡 Dieppe。

(4) 掃山浦屯 Southampton 到海夫爾 Havre，聖馬樓 St. Malo，切兒泊 Cherbourg，澤兒塞 Jersey，國恩塞 Guernsey。

(5) 衛胃市 Weymouth 到切兒泊及國恩塞。

(未完)

天津交通銀行

法租界四號路

前清光緒三十三年設立資本實收國幣壹千萬餘元特許為發展全國實業銀行

各項存款

業抵押放款

務內國匯兌

要貨物押匯

目內債經理

票據貼現

天津法租界四號路總行

法租界四號路

天津法租界附屬機關

北馬路
兌換處

駐海關
收稅處

小白樓
兌換所

氣軻問答

(續)

王若侃

韋司汀好斯壓氣機

九英寸半壓氣機：特性，不便，注意——「左右手」九英寸半壓氣機——十一英寸壓氣機——第五十四號濾氣器——B式自動氣箱油杯——試驗壓氣機之方法——韋司汀好斯壓氣機調整器——壓氣機雙調整器

問 在氣軻制內，壓氣機之用途如何？

答 壓縮所用之空氣，以應用及鬆放車軻。

問 有幾種尺寸之壓氣機？

答 八英寸，九英寸半，十一英寸單級壓氣機，及八英寸半交參壓氣機。

問 何種壓氣機用之最多，何故？

答 九英寸半者兩種或八英寸半交參者兩種，因現在列車上所掛車輛之數目及重量，必須迅速得有大量空氣之供給，俾下坡道時，可以迅速使列車重行充氣。再壓氣機一具或有失效之時，如用兩具，則可免去引擎之失效。

問 如何為壓氣機獲得乾燥之蒸汽？

答 以一管旋入鐘形汽室與其頂相近，管內置一壓氣機調整閥，或以一乾燥之管自汽室之頂

轉回經過鍋爐，與旋入鍋爐頂上之壓氣機調整器相連。蒸汽亦可自所連之「噴器」取得之。

問 如此管在鍋爐內漏氣，將有何事發生？

答 水將流入壓氣機，沖去潤油，致壓氣機發聲而不能工作。

問 壓氣機調整閥與壓氣機之間係置何物？

答 油潤器及壓氣機調整器。

問 如何放置？

答 壓氣機調整器緊靠於壓氣機，油潤器位於調整器與壓氣機調整閥之間。

問 如以潤油器置於壓器機鄰近，將發生何種情形？

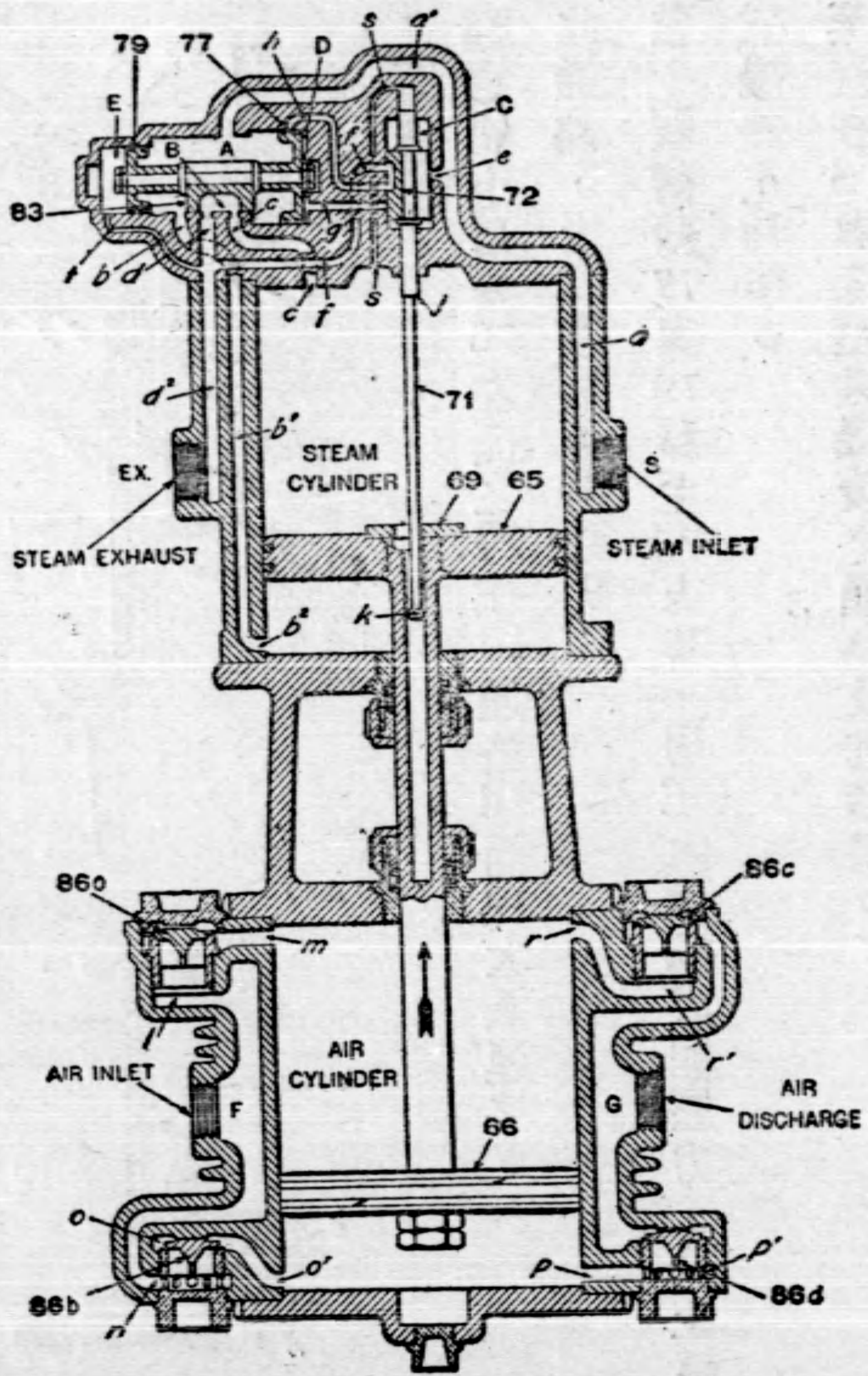
答 照常使用潤油器，當壓氣機調整器將蒸汽閉斷時，則潤油器與壓氣機調整器間之蒸汽凝結，將成爲真空，自潤油器引出潤油，而使油料空耗。

九英寸半壓氣機

註：現在標準八英寸壓氣機，其構造與運用，實與九英寸半者相同，惟蒸汽與空氣轉輸之直徑均爲八英寸而非九英寸半耳。此種壓氣機除工業小機車外，常鮮有應用者。

問 九英寸半壓氣機（第四十圖及第四十一圖）頂端內各部分之職責如何？

答 連同回動桿71，構成壓氣機之汽閥行動。



圖十四第
(解圖機氣壓半寸英九)

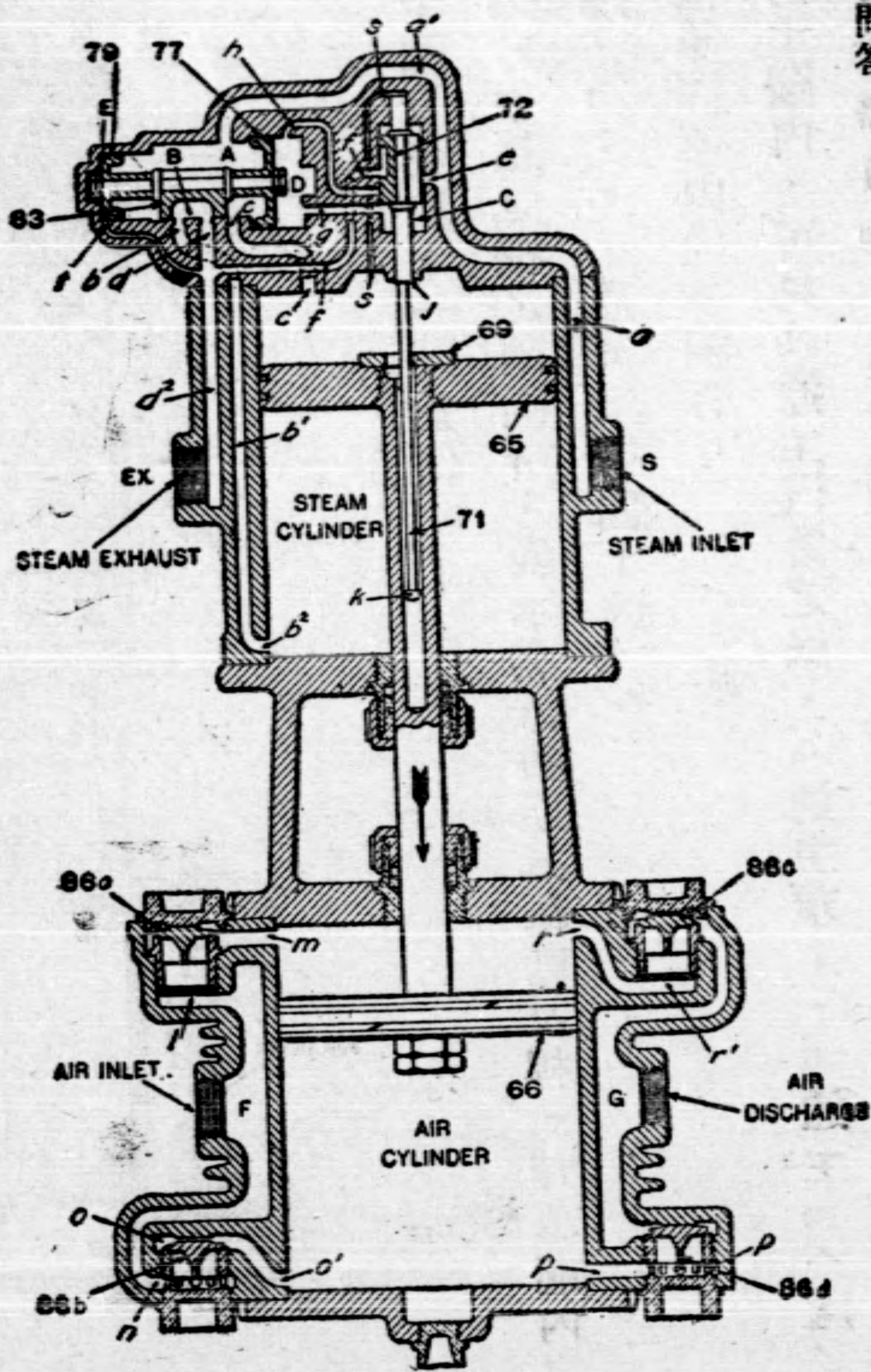
問 第四十圖及第四十一圖為何物？

答 爲九英寸半壓氣機之兩圖解，表示蒸汽與空氣轉軸及桿，并頂端內之汽閥行動。

問 何爲通路 b, d, 及 c (第四十圖) ？

答 確與機車閥座內通路相合。

在第四十圖內，可見 b 通至汽笛之底，c 通至頂上，d 通至四×處之排洩管。



圖一十四第
(解圖機氣壓半寸英九)

問 通路 t 有何用？

答 用此通路使小鞴 79 左側之房 E 經通路 d 而與大氣連絡。

問 如無此通路，壓氣機是否回動？

答 否；當主閥鞴 77 與 79 移至左方時，房 E 內將構成回壓力，阻止鞴 77 與 79 之回動，而使壓氣機停止動作。

問 試言蒸汽在 S 處入壓氣機後之通路及其結果。

答 自鍋爐經壓氣機調整器而來之蒸汽，在 S 處入壓氣機，於是經通路 a，a' 而入於主閥鞴

瓣間之房 A。瓣 77 之面積遠較 79 者爲巨，故蒸汽將此項瓣移至右方，携同滑閥 83 至第四十圖所示之位置。此時房 A 內之蒸汽，則自由通過通路 b，b' 及主瓣 65 下面之通路 b²。

問 在瓣 65 上面之蒸汽如何？

答 在此瓣上面之蒸汽，自由經過通路 c，滑閥之排洩空腔 B，d，d²，并在 □X 處通過排洩管而至大氣中。

問 如何使壓氣機回動？

答 此時主瓣 65 爲蒸汽壓力迫而向上，適在其到達抽程頂端以前，回動板 69 與回動桿 71 上之肩狀突出部分 j 接觸，將桿提起。回動滑閥 72 亦隨之而起，於是使壓氣機回動。

問 回動滑閥 72 所司何事？

答 此閥職司，在使蒸汽由瓣 77 右方之房 D 出入，至現在所示者，係自 D 排洩蒸汽，經通路 h，回動滑閥內之空腔，及通路 f，d，d²，至 □X 而出。

問 提起回動滑閥，何以使壓氣機之行動成爲回動？

答 因回動閥爲回動桿 71 所提起（參閱第四十一圖），故閥襯內之通路 g 開啟而與常在房 C 內之汽壓相通，並藉通路 e 及 a' 而與房 A 時常啣接。

當回動滑閥72提起時，蒸汽經通路g而入空腔D。此時鞣鞣77之兩側有相等之汽壓，遂成爲平衡；惟施於鞣鞣79右側之壓力，則將鞣鞣及滑閥移至右方。使房A內之汽壓經通路C而與鞣鞣65之頂端相連。其鞣鞣65之下側，則中通路 b^2 ， b^1 ，b。滑閥83之空腔B， d ， d^2 ，至ME而與大氣相接。

問 此時鞣鞣65係在下行之抽程；如何使此抽程達到起首之點？

答 回動板69與回動桿71底部之扣k相觸，引回動滑閥72下至第四十圖所示之位置。於是壓汽機之動作成一完全之循環。

問 何者爲進氣閥？

答 在氣箒左方標明86a及86b者。

問 何者爲放氣閥？

答 在壓氣機右方標明86c及86d者。

問 試述壓汽機空氣一端之動作？

答 鞣鞣66提起時，將鞣鞣上面之空氣壓縮，如大氣內之空氣不經下方之進氣閥86b而入，則鞣鞣下面將成爲真空。

各通路之佈置，係使鞣鞣上面之壓力，自上接觸進氣閥86a，迫其歸原來位置，並自下接觸放氣閥86c，迫其離原來位置，使壓縮之空氣下行而入通路G，由放氣處而去以入

於儲氣主箭。

鞣韌下面之吸引，使大氣壓力於進氣處入內，迫下方之進氣閥 80B 離其位置，而充氣於鞣韌下面之箭。下方之放氣閥 80C 則為儲氣主箭壓力支持於原位。當壓氣機回動時，則與上述者相反之各閥受此同樣之影響。

問 通至回動桿 71 頂端之通路 S 作何用？

答 此通路使回動桿 71 之頂端與汽箭相連，遂令此回動桿上下之壓力成為平衡，以防回壓力聚於頂端，致不讓回動滑閥提起而使壓氣機回動也。

問 九英寸半壓氣機完好時之能力如何？

答 以一百四十磅之蒸汽壓力，可於三十八秒鐘左右，在寬二十六英寸半長三十四英寸之儲氣箭內，壓縮空氣自零磅以至七十磅，並於二十七秒鐘左右，壓縮空氣自二十磅以至七十磅。當每分鐘以一百二十單抽程運用之時，對於九十磅之空氣壓力，應發放游離之空氣二十八立方英尺左右焉。

九英寸半壓氣機一特性，不便，注意

問 壓氣機墊料時應如何辦理？

答 墊料應鬆散，墊白螺蓋應充分旋緊以防噴氣。當以手旋墊白蓋時，如無噴氣，不可再用扳螺鎗。

問 壓氣機墊料，應否用石棉或其他含有多量象皮之物質？

答 否；石棉變硬，難於移去，象皮則易於磨損其桿。

問 壓氣機之空氣一端應如何時常注油？

答 按最近習慣，客貨運之壓氣機，應照其所任之工作而注油。至舊法則僅在壓氣機發聲艱

於工作時行之，現已廢棄矣。

問 壓氣機有母須常將空氣一端注油而仍行工作者；其下方之管如何收受油潤？

答 鞣韌桿上應常置拖拂之屬，下方之管所得少許潤油，即由此拖拂而來，並因油之凝結，

遂繼續沿桿而下。

問 壓氣機之空氣一端應用何種油料？

答 閘油之質料佳，則所得結果亦佳。如汽笛內所用油料相同，亦可使氣笛得優良之結果。

現在係利用優良可靠之自動氣軛油杯，可於車房內將其充滿，則往返一次，無須重行充注，再在空氣一端使用適宜之壓氣機油，即可得最佳之結果。

問 壓氣機起始工作時，應如何注意？

答 應緩緩動作，俾得有二十磅或三十磅之壓力，使空氣鞣韌有所襯墊，其凝結之蒸汽，應於壓氣機未達極大之速率以前一律除去。至油潤器之工作，應與壓氣機之動作同時開始。

問 經進氣處而注油於壓氣機之空氣一端，是否發生弊害？

答 然；進氣路阻塞，氣閥膠黏，壓氣機大體污穢而不生效力。

問 何事致使壓氣機噴氣？

答 主要蒸汽及回動鞴內之襯圈漏氣，滑閥83，或回動滑閥72漏氣，均為主要原因。

問 何事致使壓氣機作重擊？

答 如壓氣機未經釘固；如氣閥膠黏；如氣閥升起太多；如空氣鞴鬆弛；均使其作重擊。

有時回動板鬆弛或磨損太多致壓氣機回動極速，亦能使其作重擊。

問 如上方之放氣閥永遠開啓，將生如何結果？

答 儲氣主箭壓力將常在空氣鞴之頂端；如此將使壓氣機之上行抽程遲緩而下行抽程迅速

。下行抽程時將無空氣引入壓氣機。如氣箭頂端有一油塞，並將其開啓，則該處將時常噴氣，與儲氣主箭內之有壓力同其久暫，且油料不能放入氣箭，因其將為逸出之空氣噴出也。

問 如下方之放氣閥永遠開啓，將生如何結果？

答 其結果與上述者相同，僅抽程上相反耳。遇此情形，油塞將毫無關係。

問 如上方之放氣閥永遠關閉，將有何影響？

答 壓氣機有迂緩之上行抽程，且如不將該閥迫離其座位，則將停止或行動極緩，使空氣難

鞴上面之空氣壓力與蒸汽壓力等高時，該壓力即由襯圈漏出。

問 如下方之放氣閥永遠關閉，將有何影響？

答 與前述者相同，惟抽程上相反耳。

問 如上方之進氣閥永遠開啟，將發生如何影響？

答 在下行抽程時空氣將引入壓氣機，在上行抽程時則被迫回經進氣路而至氣筒之底部。置手於進氣處而察視鞴，則此種不便極易發見。再壓氣機在上行抽程時，有工作較速之趨勢。

問 如下方之進氣閥永遠開啟，將發生如何影響？

答 與上述者相同，惟抽程上相反耳。

問 如上方之進氣閥永遠關閉，將發生如何影響？

答 在下行抽程時無空氣引入壓氣機，鞴上面成爲一部分之真空，致壓氣機下行抽程較緩，因真空與蒸汽相反工作之故，又上行抽程則較速，因真空與蒸汽合作也。

問 如下方之進氣閥永遠在其原位，將發生如何影響？

答 與上方之進氣閥永遠關閉相同，惟抽程上相反耳。

問 膠黏之閥如何可使之鬆弛？

答 輕叩閥座。

答 與進氣閥膠黏時相同。閥上之污，能使儲氣主箭壓力回入壓氣城。在一抽程上扶助蒸氣，使壓氣機工作迅速，而在他一抽程上與蒸氣工作相反，使壓氣機工作遲緩也。

問 除壓氣機之離奇舉動外，吾人如何能知進氣閥永遠關閉，或放氣閥永遠開啓？

答 以手置吸引濾氣器上，當作一抽程時不覺有空氣引入。

問 如何能知上方之放氣閥座不佳？

答 開啓油塞，如閥座有污穢使儲氣主箭壓力回入氣箭，則空氣將連續噴出。

問 九英寸半之壓氣機有因故停止工作者，是何原因？

答 通路 G 未充分展長，鞣鞣 77 磨損，有時可行動極遠與通路 G 完全接近，壓氣機不能回動。

問 如壓氣機停止工作，如何可使之再動？

答 輕震動其頂端。

問 壓氣機之動作，最好勿使過緩，何故？

答 壓氣機動作過緩，將使壓縮之空氣由襯圈漏入氣箭之他端，是則不惟耗費壓縮之空氣，且有礙適當數量之游離空氣不能經吸引濾氣器而引入他端也。

如一分鐘作六抽程，則壓氣機壓縮之空氣，將較三分鐘作六抽程者為多。因三分鐘作六抽程，壓縮之空氣由空氣鞣鞣圈漏出，為時過久也。

問 如何能知壓氣機內之襯圈鬆弛？

答 使壓氣機以相當之速率動作，並置手於進氣處，以察全抽程內空氣之引入。經上下兩抽程試驗後，如空氣僅在每抽程之一部分時引入，即係襯圈鬆弛。

問 進氣閥及放氣閥應升起若干？

答 三十二分之三英寸。

問 壓氣機發熱，是何原因？

答 氣閥之升起過小；動作過速；空氣鞴鞴襯圈鬆弛；長列車上使用小儲氣主筒；鞴鞴桿襯墊過緊；或壓氣機空氣一端內用油甚多，致空氣通路被阻，或由壓氣機至儲氣主筒之管為其中所焙之油所阻塞。管之內徑逐漸變小，致空氣被迫經過該處，發生磨力而起熱。此熱遂散布於壓氣機。

問 應如何使發熱之壓氣機成涼？

答 如動作迅速，即設法減小其速率；移去回動閥房帽而注少量優質之油料於壓氣機內。

問 如壓氣機內墊料燒盡，仍能壓縮空氣否？

答 然；因氣筒下半不受影響也。

問 是否壓縮空氣使之發熱？

答 然；壓力愈高，熱度愈大，因空氣分子被迫集合，發生磨力所致也。

問 壓氣機跳躍，是何原因？

答 回動滑閥座上有漏氣；或回動桿彎曲；又回動板上之脊磨損，致桿上之扣鉤住。若油潤過多，則使回動閥落下，而壓氣機迅速回動。

問 壓氣機應如何置放？

答 應在其停止動作時司機或火夫易於察見之處。如其所置之處，由機室玻窗前望時，適碍視線，則非所宜也。

問 壓氣機如何清潔之？

答 以灰水和熱水注入壓氣機。壓氣機應徐徐運用，使水至一桶內而不入儲氣主箭。注水數次後次後；乃將淨熱水沖入之，將灰水沖去，否則灰水將令車軛全部之皮節襯腐蝕也。

問 在~~口~~處連接壓氣機之排洩管，通至何處？

答 常通入自主箭至烟突之排洩路。此法幾可使壓氣機排洩所致之火無須通風，故節省燃料，而壓氣機於運用時，亦極少喧聲也。

問 如頂端下面之節襯漏氣。將發生若何影響？

答 如漏氣在兩通路之間，而此兩通路一通頂端一通主鞴之底部，則壓氣機必將停止動作。

下表示因壓縮而起之熱度。此熱度視最初之溫度而定。溫度之升高，即由於壓縮之熱度

所致。

壓縮前之氣溫 六〇度 九〇度

壓至 一五磅之氣溫 一七七度 二二二度

壓至 三〇磅之氣溫 二五五度 二九四度

壓至 四五磅之氣溫 三一七度 三六二度

壓至 六〇磅之氣溫 三六九度 四一七度

壓至 七五磅之氣溫 四一六度 四六五度

壓至 九〇磅之氣溫 四五五度 五〇七度

壓至 一〇五磅之氣溫 四九〇度 五四五度

壓至 一二〇磅之氣溫 五二四度 五八〇度

「左右手」九英寸半壓氣機

問 第四十二圖所示之九英寸半壓氣機與第四十圖所示者區別如何？

答 此兩機之運用實屬相同；其各部分亦相同，所異者，惟蒸汽與排洩之聯絡，及置有洩水

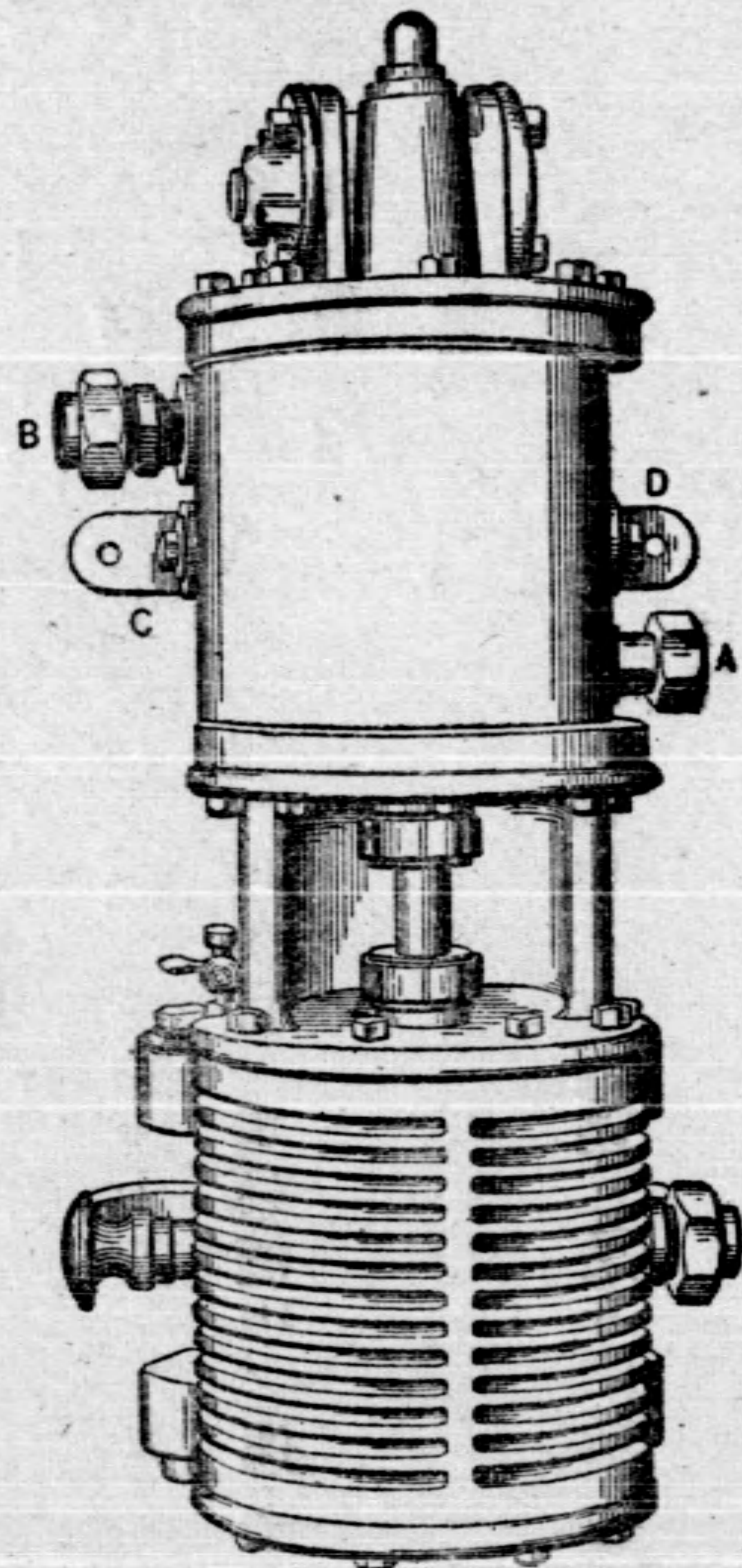
塞門以洩去A部內之積水耳。

問 蒸汽與排洩之聯絡如何不同？

答 此兩種聯絡均通至壓氣機之他側，以便將壓氣機裝管於引擎之左方。

問 試述第四十二圖所示聯絡管之正確用途。

答 A 爲進汽處，B 爲排汽處。



圖二十四第
(機氣壓手右左)

問 如將此壓氣機換至引擎之右方，應如何辦理？

答 移去 C 處之塞及 A 處之配件而交換之；又移去 D 處之塞及 B 處之配件而交換之。於是 C 爲進汽處，D 爲排汽處。

問 在左右手壓氣機上，氣箭有無區別？

答 尋常並無區別，惟有時於氣箭之每側，備有進氣與放氣之聯絡，與汽箭相似，俾空氣之聯絡得以同樣行之。

問 試述此壓氣機之運用。

答 此壓氣機之連用，與本章所述九英寸半壓氣機之運用，完全相同。

十一英寸壓氣機

問 十一英寸壓氣機與九英寸半壓氣機相較，其筒與抽程之大小如何？

答 九英寸半壓氣機爲九英寸半見方之筒與十英寸抽程，十一英寸壓氣機則爲十一英寸見方之筒與十二英寸抽程。

問 此兩種壓氣機之比較能力如何？

答 以每分鐘一百英尺之轉速率（即對於此壓氣機每分鐘作一百單抽程），並連續運用，則十一英寸壓氣機之能力，較九英寸半壓氣機約大百分之六十；按上述情形，如兩者之空氣壓力均爲九十磅，則十一英寸壓氣機能壓縮四十五立方英尺之游離空氣，而九英寸半壓氣機能壓縮二十八立方英尺。惟此項數目，均就適中之速率而言，常有超過此項能力者，不過其比例仍屬相同耳。）

問 試述十一英寸壓氣機之運用。

答 雖有數部分構造略有不同，而運用則與本章所述九英寸半壓氣機者相同也。

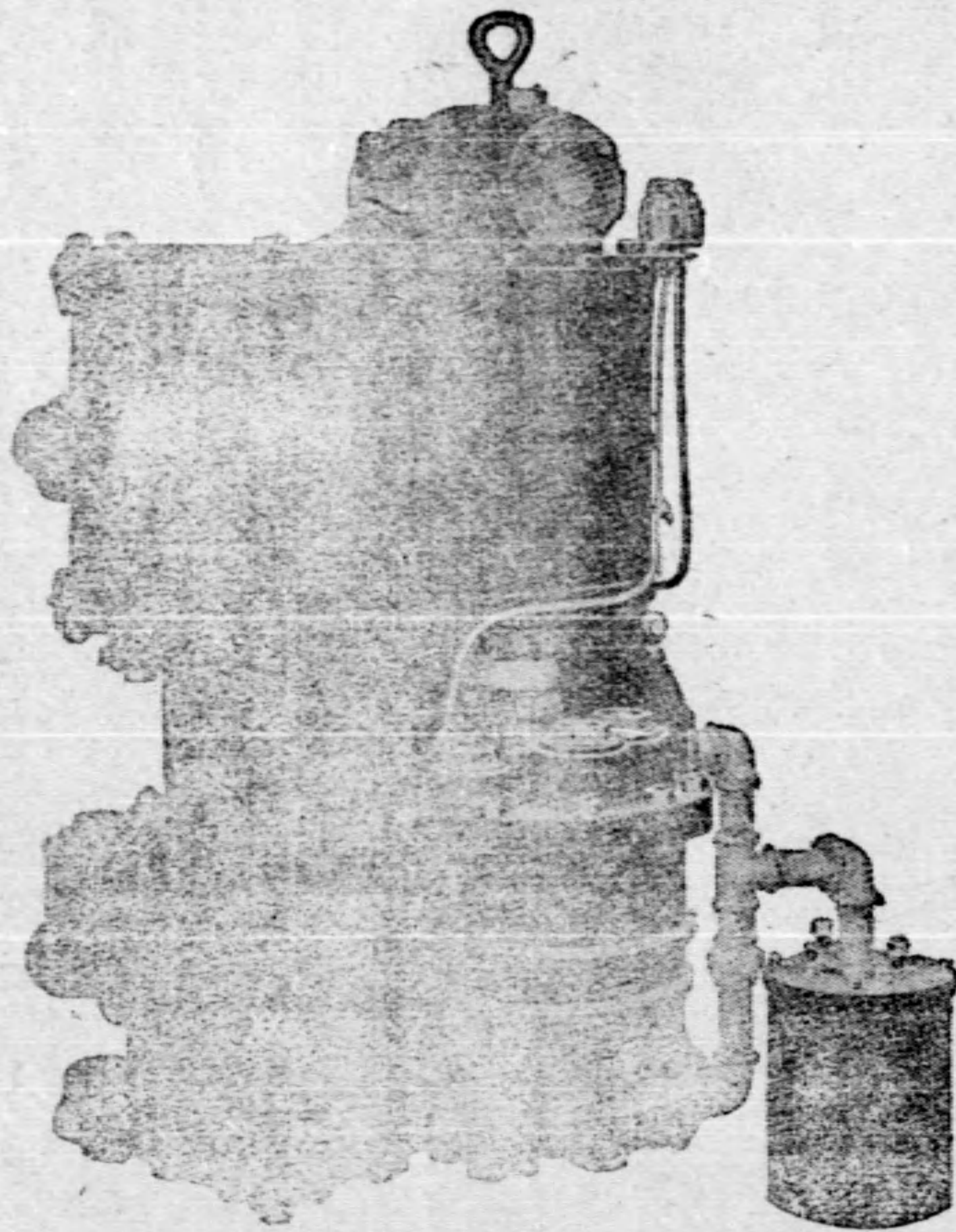
問 汽筒兩側各有塞二組，其用途如何？

答 此項之塞，爲便利壓氣機裝管而設。一英寸半之塞在同一通汽路之兩端。二英寸之塞在排洩路之兩端。其汽孔之使用，視壓氣機位於引擎之何方而定，並設法使管之裝設簡單。

· 因如無論置於司機之一側或火夫之一側，其汽路之孔向機室而排洩之孔向前端也。

問 九英寸半壓氣機有此條款否？

答 常置於司機之一側，所謂右手壓氣機者，有之，而可用於任何一側之左右手壓氣機，則



圖三十四第
(機氣壓參交半寸英八)

無此條款。普通多用後者，而置於左側。

八英寸半一百五十英尺交參壓氣機

問 近時鐵路業務何以必需較大之壓氣機？

答 因機車及車輛之尺寸與重量增加，需用較大之氣軛設備，並因一列車所掛之車輛數目亦行增多之故。

問 第四十三圖所示之壓氣機係何式？

答 謂之八英寸半一百五十英尺交參壓氣機，圖係示其外形。

問 交參壓氣機有管若干？

答 有四管，二為蒸汽，二為空氣。

問 此壓氣機何以呼之為參？

答 因在蒸汽一端，兩管內廣用蒸汽，在空氣一端，則於壓縮時將蒸氣參合也。

問 此種壓氣機在使用蒸汽上，是否較前述單級壓氣機為經濟？

答 然，在蒸汽耗用上較為經濟，如壓縮同量之空氣，其所需之蒸汽，不及九英寸半壓氣機所需者三分之一也。

問 在大體之設計與構造上，此機與九英寸半及十一英寸壓氣機之比較如何？

答 除管數與主滑閥之式樣外，其大體計畫均相同。

問 何者為汽管，何者為氣管？

答 上方兩管為汽管，下方兩管為氣管，此種布置與其他韋司汀好斯壓氣機相同。

問 各管之直徑如何？

答 較小之汽笛，其直徑爲八英寸半，較大者爲十四英寸半；較小之氣笛，其直徑爲九英寸，較大者爲十四英寸半。

問 用何種名稱以區分此諸笛？

答 較小之笛謂之高壓汽笛及高壓氣笛，而較大者謂之低壓汽笛及低壓氣笛。

問 高壓各笛與低壓各笛係如何布置？

答 高壓汽笛在低壓氣笛之上，低壓汽笛在高壓氣笛之上。

問 此機係用何種回動閥機關？

答 與九英寸半及十一英寸壓氣機所用者相同。

問 其運用是否相同？

答 實際相同。

問 鞴與桿如何連接？

答 高壓蒸汽鞴與低壓空氣鞴係以一鞴桿連接之，低壓蒸汽鞴與高壓空氣鞴則另以一鞴桿連接之。

問 此機有氣閥若干，如何稱謂？

答 有氣閥十；四進氣閥，四居間閥，二放氣閥。

問 此機有進氣處若干？

答 共有兩處；一爲上方進氣閥之用，一爲下方之用。

問 進氣閥位於何氣管內？

答 位於低壓氣管內。

問 居間氣閥位於何處？

答 位於低壓氣管與高壓氣管間之中部。

問 放氣閥位於何處？

答 位於高壓氣管之盡端。

問 交參壓氣機內之主閥與九英寸半壓氣機之普通 D 滑閥有何區別？

答 交參壓氣機內之主閥，係以五瓣瓣嚴格連結而成；大者在一端；小者在另一端；二居間瓣瓣則大小相同。

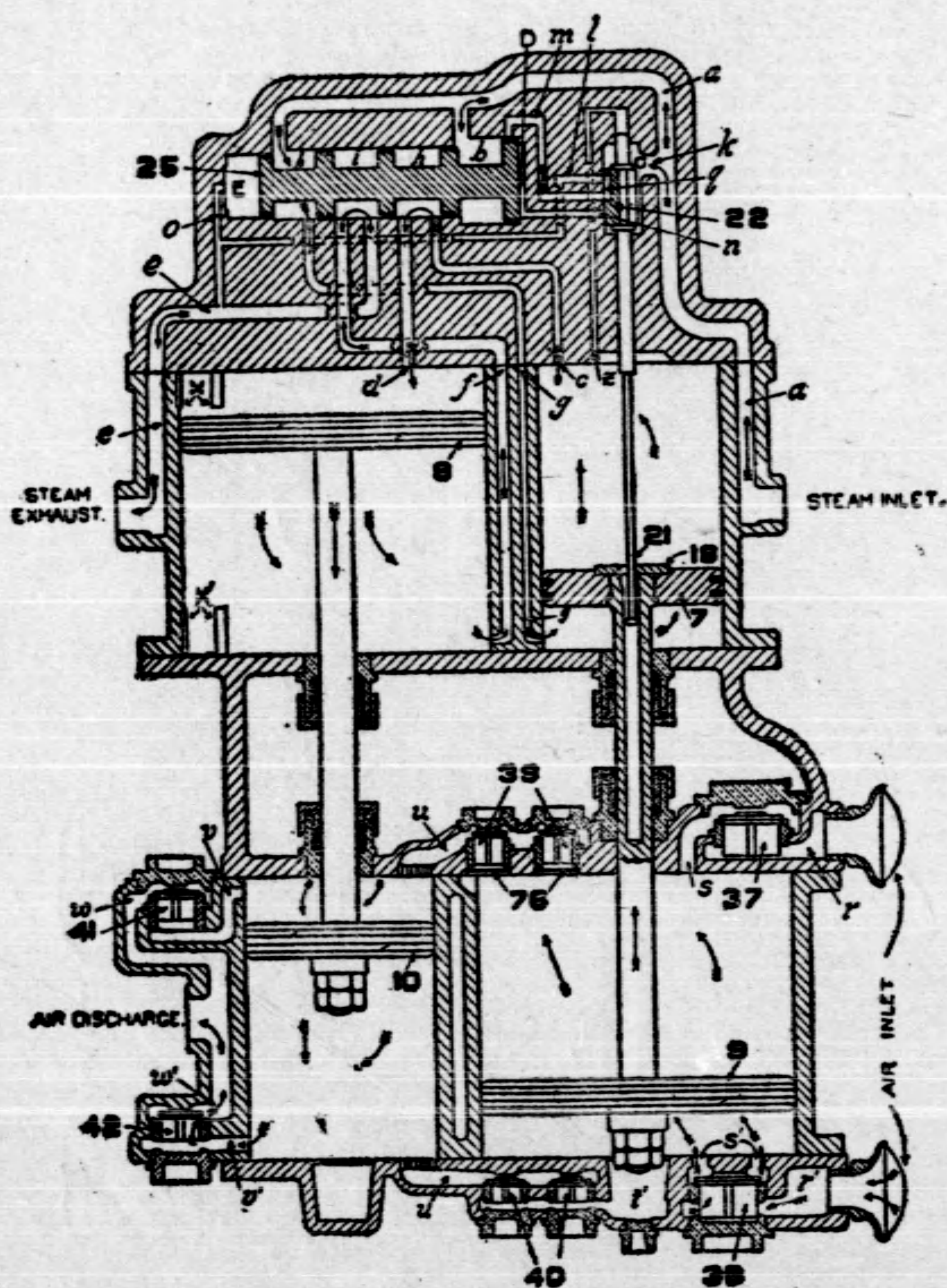
問 第四十四圖與第四十五圖爲何物，所示者爲何？

答 爲交參壓氣機之圖解，示各通路及瓣瓣上下行抽程時各部分之位置。

問 試述高壓蒸汽瓣瓣作上行抽程時蒸汽一端之運用。

答 查照第四十四圖，由鍋爐而來之蒸汽，於標有「進氣處」字樣之處入壓氣機，經通路 a 至頂端，充滿小瓣瓣與第一居間瓣瓣間及第二居間瓣瓣與大瓣瓣間之主閥房。並流入回動閥房。在大主閥瓣瓣右側之房 D，係藉通路 m 與 l 以與排汽處連結。小主閥瓣瓣則常

由通路 c 以與排汽處相連。居間轉輪二個，直徑相等，常屬平衡。大轉輪與小轉輪則內面有蒸汽壓力而外面排洩，致將主閥迫至右方所示之位置。遂令房 b 與通至高壓蒸汽管下
端之通路 g 相合，而任流通之蒸汽進入高壓蒸汽轉輪 7 下面，使該轉輪起始作上行抽程



圖四十四第

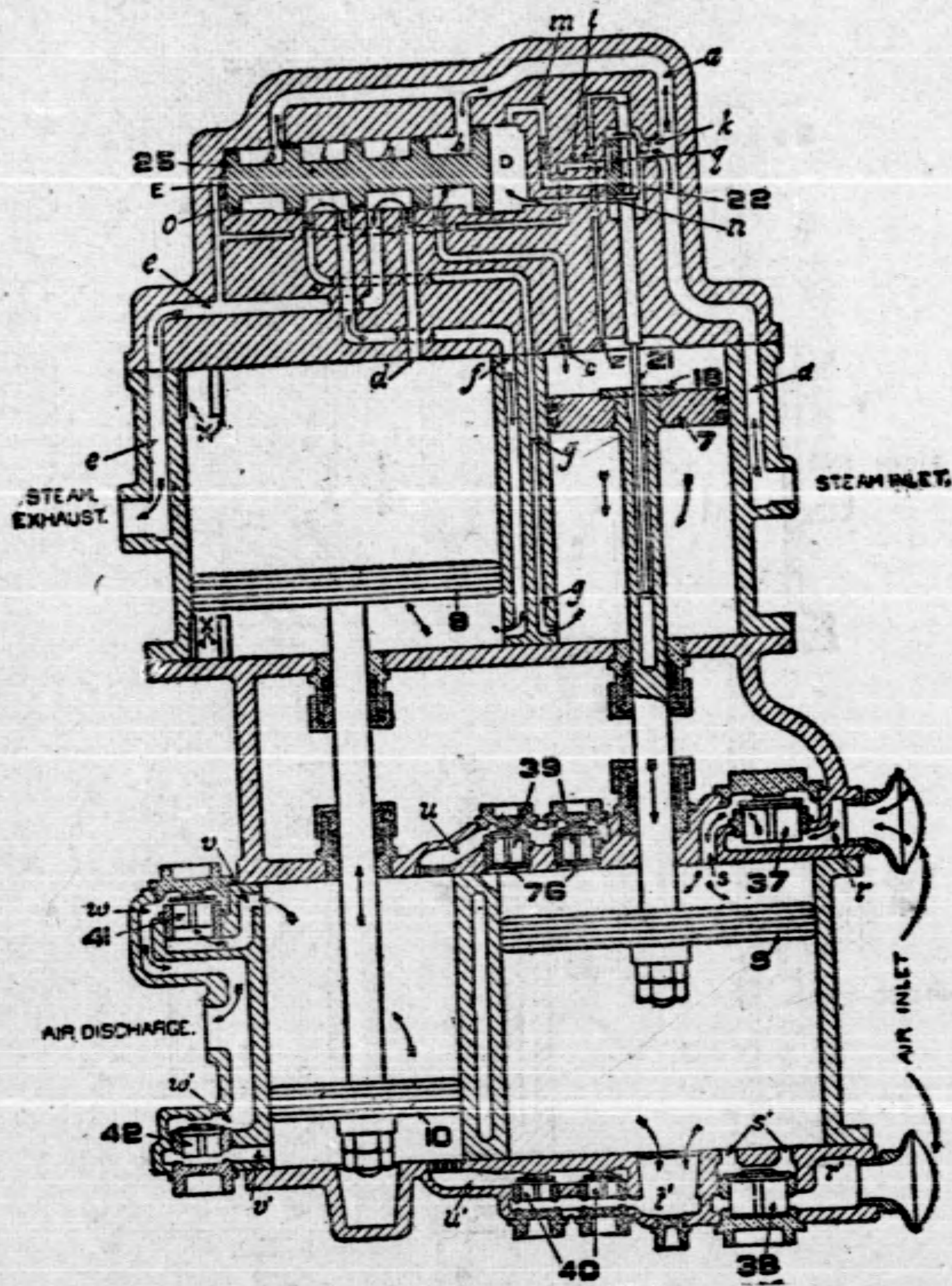
(程抽行上之側壓高 解圖之機氣壓參交)

問 答

在以前一次下行抽程時用於高壓汽筒內之蒸汽，係往何處？

在滑閥座內，通於高壓汽筒上端之通路 c，經房 h 而與其座內之通路 d 相連，此通路 d 則達於低壓汽筒之上端，故由高壓汽筒上面而來之蒸汽，經通路 c，房 h，及通路 d，而排入低壓汽筒之上端，推動低壓汽筒以作下行抽程。

當低壓汽筒 8 下行時，在其下面之蒸汽如何釋放？



圖五十四第

(程抽行下之側壓高 解圖之機氣壓參交)

答 在管內及頂端之通路 f，藉房 i 而與通至排汽管之通路 e 相連。

問 當高壓鞴作上行抽程時，低壓鞴是否作下行抽程？

答 然。反之，低壓鞴作上行抽程時，則高壓鞴作下行抽程。

問 蒸汽鞴之抽程如何回動？

答 當高壓蒸汽鞴行近管之上端時，回動板 18 與回動閥桿 21 上之肩脚接，迫此桿及其所附之回動閥 22 上行至第四十五圖所示之位置。此時回動閥 22 許蒸汽經通路 n 而入大鞴外之房 D。遂令大鞴成爲平衡，僅餘小鞴未曾平衡，使右方有蒸汽壓力而左方則排洩。結果乃將主閥移至右方，如第四十五圖所示。此時流動蒸汽經房 b 與通路 c 而入高壓汽管之上端，遂使高壓蒸汽鞴起始作其下行抽程。同時高壓汽管下端內之蒸汽，則經滑閥座內之通路 g，房 i，及通至低壓汽管下端之通路 f 而排出，使低壓鞴起始作其上行抽程。其在鞴 8 上面之蒸汽，則經通路 d，空腔 h 及通路 e 而逸至大氣中。

問 試述空氣一端之運用。

答 以低壓汽管爲始，可見當低壓空氣鞴作上行抽程時，其下成爲真空，大氣壓力乃將下方進氣閥 38 升起，空氣經此閥而入管，充滿真空之一部分。鞴進行時，其上面留在管內之空氣被壓縮，並被迫經過居間氣閥 39 而入於高壓鞴 10 上面高壓汽管之上端。在低壓鞴之上行抽程時，上方進氣閥 37 被迫至其原位，以防任何空氣逃回大氣中。其鞴

9 在上行抽程時所壓縮之空氣，則被迫而入鞞鞞10上面之房內，並助向下施於鞞鞞8之蒸汽以迫鞞鞞8與10均向下行。

在高壓空氣鞞鞞10之下行抽程時，其下面之空氣，即前為低壓空氣鞞鞞作下行抽程時迫入此管者，被壓縮成為儲氣主筒壓力，經下方放氣閥42而出至放氣管與儲氣主筒。

在低壓空氣鞞鞞之下行抽程及高壓空氣鞞鞞之上行抽程時，其運用與適所述者正復相同，僅空氣係由大氣引經上方進氣閥37而入，並經下方居間閥40而放入高壓氣筒之下端，又經上方放氣閥41而放入放氣管以達儲氣主筒。

問 低壓空氣鞞鞞憑以工作之最大壓力為若干？

答 約四十磅。

問 高壓空氣鞞鞞憑以工作之最大壓力為若干？

答 儲氣主筒壓力，無論若干均可。

問 交參壓氣機之能力，如何與其他壓氣機相比較？

答 以二百磅之蒸汽壓力工作時，對於儲氣主筒壓力一百四十磅，則交參壓氣機之能力，約為九英寸半壓氣機之三又三分之一倍，為十一英寸壓氣機之二又四分之一倍，為舊式一前一後參合壓氣機之一又十分之八倍，及紐約第五號雙壓氣機之半倍。

問 交參壓氣機之能力，何以較其他者大至如此？

答 使其大小有相當之定量，其能力與效率之增大，即因其設計已將空餘之部分減至極小之

故，並因空氣鞴兩側之壓力無甚參差，故襯圈漏氣之事極少，而壓氣機動作較爲鎮定

。

問 低壓蒸汽鞴桿是否實體抑係中空？

答 爲實體，此鞴連同高壓空氣鞴，謂之流動鞴。

問 何以謂之流動鞴？

答 此兩鞴不成爲回動壓氣機之部分。

問 壓氣機之速率，每分鐘約爲若干週？

答 約六十五週，且用二百磅之蒸汽壓力，不能使之動作更速。

問 然則壓氣機不能使之速動乎？

答 不能，即對於較低之氣壓亦然，且實際上亦不能造成種種情形以致發生重擊也。

問 此機之設計，係以若干蒸汽壓力運用之？

答 二百磅。

問 應如何開始動作，洩水，及油潤？

答 運用此機之法則，大抵與其他壓氣機適用者相同。

(未完)

啓新洋灰公司

塔牌水泥

馬牌洋灰



各
支
店

大治出品

唐山出品

總
事
務
所

天津法租界海大道電掛 (啟)
電話南一三〇九，一七四九，三四六二

交貨迅速

產量偉大

製法最新

牌號最老

批發分所及分銷

漢口 法租界寶華里四號電掛 (西)
 南部 上海愛多亞路卅八號電掛 (灰)
 東部 瀋陽商埠十一緯路電掛 (支)
 北平 前門外打磨廠北口

青島 華新紗廠
 烟台 義昌信
 南京 順利號
 廣州 通安昌記
 汕頭 通安公司
 廈門 林森公司
 其餘分銷 全國內各大商埠市鎮均設有經售處

民國二十二年十二月份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	運輸數量			運費			進款		
	噸數	千分數	一日平均運輸噸數	延噸里	一噸平均行程	運費	千分數	一日平均進款	每噸每公里款
礦產品									
煤	362,848	663.9	11,705	40,085,948	110	537,520	508.9	17,339	0.0184
泥土及石(礦務)	894	1.6	29	75,408	84	1,162	1.1	87	0.0154
石油	18,601	34.0	600	2,141,521	115	27,497	26.0	887	0.0128
其他	8,943	16.4	988	1,032,018	115	45,007	42.6	1,452	0.0436
農產品									
穀類	259	0.5	8	37,999	147	1,023	1.0	83	0.0269
豆	29,825	54.6	962	4,178,492	140	90,067	85.3	2,905	0.0216
其他	2,596	4.7	84	259,196	100	6,880	6.0	206	0.0246
林產品									
木	81	0.1	3	12,771	158	255	0.2	8	0.0200
其他	7,735	14.2	250	953,386	123	99,841	22.9	668	0.0318
畜產品									
棉	2,851	5.2	92	889,588	137	12,468	11.8	402	0.0320
其他	14,275	26.1	461	1,284,577	90	40,080	37.0	1,291	0.0312
林產品									
竹	528	1.0	17	82,268	156	1,784	1.7	58	0.0217
其他	2,617	4.8	84	300,999	115	9,144	8.8	295	0.0304
畜產品									
活牛馬猪羊及魚蝦類	227	0.4	7	23,778	105	1,054	1.0	34	0.0443
死禽畜及魚蝦類	4,491	8.2	145	557,079	124	22,648	21.4	731	0.0406
其他	1,081	2.0	35	164,080	152	4,381	4.1	141	0.0267
製									
鋼製器皿	2,022	3.7	65	229,797	114	8,244	7.8	266	0.0359
其他	2,448	4.5	79	389,823	159	8,684	8.2	280	0.0223
造									
飲	39,450	72.2	1,273	4,945,985	125	93,647	88.7	3,021	0.0189
其他	2,486	4.5	80	298,126	120	12,700	12.0	410	0.0426
絲棉毛及纖維織品類	25,706	47.0	829	2,754,678	107	32,042	30.3	1,034	0.0116
建築材料	984	1.8	32	159,699	162	2,918	2.8	94	0.0188
軍用品	1,809	3.3	58	248,093	187	6,238	5.9	201	0.0281
化學	13,805	25.3	445	1,756,586	127	61,600	58.8	1,987	0.0851
其他	546,562	1,000	17,631	62,861,790	114	1,056,324	1,000	34,075	0.0169

營業課調查製

北寧鐵路

民國二十二年十二月份 貨運業務細別表 (一)

類別	所運噸數	百分數	進款	百分數	每噸平均進款	延噸里	每噸平均行程	每延噸里
礦產品	891,545	63.7	612,204	55.8	1.55	43,372,894	111	0.0141
農產品	43,088	7.0	139,006	12.7	3.23	5,793,483	134	0.0240
林產品	14,803	2.4	41,814	3.8	2.82	1,866,845	92	0.0306
畜產品	8,416	1.4	37,227	3.4	4.42	1,045,881	124	0.0356
製造品	88,710	14.4	226,073	20.6	2.55	10,782,737	122	0.0210
政府用品	14,860	2.4	43,588	4.0	2.93	1,989,560	134	0.0219
他路材料	6,086	1.0	14,972	1.4	2.46	983,690	162	0.0152
本路材料	47,624	7.7	12,224	1.1	0.26	3,964,380	88	0.0031
合計	615,132	100	1,097,164	100	1.78	69,299,420	113	0.0158

附註：有※字者係更正數

營業課調查股製

民國二十二年十二月份

北寧鐵路 貨運業務 細別表 (二)

類別	礦產品		農產品		林產品		畜產品		製造品		合計				
	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	百分數	進款	百分數
一等	—	—	—	—	1	3	6	65	762	6,819	769	6,837	0.1	6,837	0.7
二等	6,086	36,287	113	812	37	255	266	1,933	5,016	34,834	11,518	74,121	2.1	74,121	7.0
三等	15	106	2,001	11,257	2	27	4,486	22,930	4,550	26,565	11,064	60,884	2.0	60,884	5.8
四等	4	22	13,645	54,664	14,077	39,372	360	1,701	X44,618 22,659	X241,604 84,998	X44,618 50,745	X241,604 180,757	X8.1 9.3	X241,604 180,757	X22.9 17.1
五等	943	2,083	1,502	5,486	496	1,696	51	282	8,868	16,485	11,855	25,982	2.2	25,982	2.4
六等	73,637	94,590	1,412	1,968	—	—	638	1,409	,447	1,005	76,134	98,967	13.9	98,967	9.4
專價	310,860	479,116	24,415	64,824	150	461	2,609	8,907	91,031	297,021	429,105	850,329	78.5	850,329	80.5
總計	391,545	612,204	48,088	139,006	14,803	41,814	8,416	37,227	88,710	226,073	546,562	1,056,324	100	1,056,324	100

中南銀行

資本收足七百五十萬元各項公積一百五十五萬餘元

總行上海 分行 天津 漢口 廈門 南京 北平 杭州 其他國內
外各埠均有通匯機關

營業 辦理商業銀行一切業務兼辦儲蓄利息優厚手續簡捷備有詳章承
索即奉

天津行址 英中街四十八號電話 三〇三三〇〇 三〇〇〇九八
三二六三〇〇 三〇〇〇八三

注意 中南銀行鈔票爲公開辦理起見特由鹽業金城大陸及本行公共負責設

立四行準備庫專辦保管鈔票準備金及發行兌現事項凡持票人除向下列
各地四行準備庫直接兌現外並得向各地鹽業金城大陸及本行隨時兌現

上海準備總庫 四川路六十八號
虹口北四川路四十號

漢口分庫 四民街四十五號

天津分庫 英中街六七號
宮北大街

北平分庫 東交民巷匯昌大樓

民國二十三年五月上旬營業進款概數總表

站名	客運				貨運				雜項	進款總數		附記		
	人數		銀數		噸數		銀數			尋常	政府			
	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府		尋常	政府			
											元角分	元角分	元角分	元角分
通縣南	2662	—	1129	91	—	5	—	25	90	—	30	1156	11	—
通縣東	2368	—	1010	90	—	45	—	313	70	—	3 60	1328	20	—
雙橋	1084	—	711	36	—	166	60	794	10	90 50	60	1506	06	90 50
正陽門	557	—	143	10	—	—	—	2	35	—	—	145	45	—
前門水	16140	97	39264	74	157 75	347	70	4613	57	188 90	461 71	44340	02	343 65
永定門	2918	—	6635	28	—	—	—	—	—	—	18 40	6633	68	—
永定門	238	—	237	01	—	201	—	711	10	—	15	1008	26	—
黃土口	1507	—	1953	55	—	39671	1830	60946	56	3760 20	282 45	63182	56	3760 20
黃土口	72	—	22	65	—	1	—	8	05	—	2 29	32	90	—
黃土口	547	—	337	00	—	83	—	764	30	—	1 20	1102	50	—
魏善莊	235	—	124	96	—	2	—	6	98	—	3 00	134	94	—
安莊	303	—	322	93	—	55	—	144	90	—	1 80	469	63	—
高莊	335	—	274	61	—	10	—	79	75	—	2 10	356	46	—
郎坊	1078	—	964	65	—	209	—	629	95	—	30 06	1624	66	—
落莊	1129	—	1082	27	—	37	—	165	40	—	—	1197	67	—
豆莊	523	—	348	35	—	40	—	107	35	—	4 01	450	71	—
楊村	2003	—	1286	05	—	128	—	105	85	—	10 22	1402	12	—
北倉	52	—	43	25	—	—	—	8	20	—	—	51	45	—
西沽	—	—	—	—	—	125	—	617	90	—	—	617	90	—
天津總站	4926	27	12315	60	36 00	423	240	672	69	466 75	28 05	13016	34	502 75
天津東站	21318	48	54963	38	69 40	11580	1250	57726	93	2094 05	364 95	113055	26	2163 45
張貴城	52	—	97	55	—	—	—	8	80	—	—	36	35	—
軍糧城	330	—	211	05	—	3	—	15	35	—	—	227	20	—
新河	272	—	224	65	—	600	—	2437	50	—	1218 17	3380	32	—
塘沽	3798	—	4548	83	1 40	7946	60	21450	52	95 60	3752 91	29752	26	97 00
北塘	889	—	6734	16	—	389	—	2782	15	—	—	9516	31	—
茶園	84	—	58	85	—	—	—	—	—	—	—	53	85	—
羅定	821	—	678	85	—	2029	—	3944	55	—	1300 23	5923	63	—
蘆台	1768	—	2172	00	—	300	40	286	25	9 00	7 91	2466	16	9 00
田莊	91	—	75	25	—	—	—	—	—	—	—	75	25	—
塘坊	517	—	408	90	—	701	—	988	60	—	2 73	1400	23	—
貨各莊	2640	—	1933	20	—	588	—	2158	01	—	69 79	4161	90	—
唐莊	8750	—	9375	57	—	31431	—	39895	85	—	36 50	49307	92	—
關莊	2203	—	1011	02	—	20160	—	33594	05	—	60	34606	27	—
莊里	230	—	114	25	—	71	—	63	60	—	4 18	182	03	—
古冶	3941	—	2537	15	—	120933	—	184211	85	—	243 80	186992	80	—
家莊	394	—	247	32	—	803	—	1170	25	—	—	1417	57	—
雷莊	581	—	397	10	—	482	—	1465	45	—	6 11	1868	66	—
坨莊	319	—	209	36	—	255	—	1112	20	—	1 70	1323	26	—
漢莊	3368	—	3527	06	—	1494	—	2429	90	—	1 85	5958	81	—
朱莊	77	—	40	20	—	270	—	218	20	—	—	258	40	—
石莊	592	—	392	20	—	80	—	295	75	—	1 55	689	50	—
安莊	1271	—	1024	11	—	255	—	653	45	—	5 20	1882	76	—
封莊	309	—	185	80	—	27	—	39	55	—	12 10	237	45	—
昌莊	3671	—	3993	30	—	198	30	1368	92	230 70	24 80	5387	02	230 70
張莊	282	—	789	98	—	42	60	325	85	160 20	—	1115	83	160 20
留莊	985	—	3729	58	—	132	—	611	35	—	1 60	4342	63	—
北莊	1903	—	1897	26	—	231	—	662	50	—	22 15	2081	91	—
海莊	149	—	273	11	—	1	—	3	05	—	—	277	06	—
南莊	278	—	86	20	—	—	—	—	80	—	—	87	00	—
秦莊	4876	1	3983	42	30	1299	—	5761	90	—	17 80	9713	12	30
山海關	9496	2	21120	80	6 40	1151	—	3020	25	—	971 72	25112	77	6 40
平漢過軌	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10900 00	10900	00	—
平綏過軌	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11500 00	11500	00	—
津浦過軌	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41600 00	41600	00	—
各路聯運所售客票	2100	—	6000	00	—	—	—	—	—	—	—	6000	00	—
各路聯運所售貨票	—	—	—	—	—	490	—	1190	00	—	—	1190	00	—
本路應得之款	1958	—	7511	00	—	—	—	—	—	—	—	7511	00	—
代理費	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
總計	119,040	176	208,037	13	271 25	245,389	3,640	440,873	78	7,092 90	72,918 20	721,879	11	7,364 45

民國二十三年五月中旬營業進款概數總表

站名	客運				貨運				雜項	進款總數		附記						
	人數		銀數		噸數		銀數			元角分	元角分							
	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府										
			元角分	元角分			元角分	元角分										
通縣	3091	—	1277	89	—	—	—	19	75	—	15	1297	70	—				
東便	2201	—	912	30	—	—	—	46	55	—	3	1322	58	—				
雙橋	1115	—	553	50	—	—	—	48	65	—	70	1078	85	—				
正陽門	462	—	145	15	—	—	—	—	—	—	2	147	44	—				
前門水	18107	82	43448	67	159	55	531	440	3982	15	1070	55	47945	73	1230	10		
永定	2917	—	6317	33	—	—	—	—	—	—	19	30	6356	63	—			
水定	420	—	366	55	—	—	—	374	67	—	—	20	1569	42	—			
黃土	1319	—	1585	75	—	—	—	41836	35	1739	20	217	60	74626	70	1739	20	
黃土	76	—	43	70	—	—	—	3	25	—	—	—	58	95	—			
黃土	483	—	312	34	—	—	—	200	00	—	—	05	1194	39	—			
魏善	259	—	161	90	—	—	—	73	91	—	—	3	30	430	11	—		
安莊	261	—	235	81	—	—	—	91	81	—	—	05	411	67	—			
高莊	324	—	268	65	—	—	—	81	15	—	—	—	409	80	—			
高莊	1535	—	1407	55	—	—	—	241	85	—	—	18	81	1588	21	—		
高莊	1166	—	1080	42	—	—	—	103	45	—	—	—	1487	87	—			
豆張	537	—	373	55	—	—	—	33	80	—	—	61	506	96	—			
楊村	2018	—	1267	10	—	—	—	21	33	—	—	11	00	1316	43	—		
北倉	63	—	65	90	—	—	—	—	—	—	—	2	00	67	90	—		
西沽	—	—	—	—	—	—	—	255	60	—	—	—	1230	60	—			
天津總站	4442	48	11073	76	58	10	1249	390	821	72	1501	65	25	05	11920	53	1559	75
天津東站	22711	24	53955	53	37	05	11889	1790	59078	83	2825	45	393	80	113428	16	2862	50
張家莊	54	—	40	40	—	—	—	—	20	05	—	—	—	60	45	—		
軍城	388	—	242	04	—	—	—	—	1	65	—	—	—	243	69	—		
新河	288	—	509	55	—	—	—	200	50	—	—	402	26	1724	31	—		
塘沽	3784	1	4129	25	35	5707	30	14977	05	66	25	2153	45	21259	75	66	60	
北塘	866	—	4215	02	—	—	—	238	15	—	—	—	5988	17	—			
茶園	87	—	59	85	—	—	—	—	—	—	—	—	59	85	—			
蘆台	807	—	686	15	—	—	—	2013	30	—	—	428	63	4401	08	—		
蘆台	1644	—	2198	90	—	—	—	142	30	—	—	—	2490	20	—			
田莊	94	—	67	86	—	—	—	—	—	—	—	—	67	86	—			
塘坊	443	—	334	90	—	—	—	668	60	—	—	6	83	1732	33	—		
各莊	2519	—	1840	65	—	—	—	780	97	—	—	39	64	5208	26	—		
廣山	8072	—	9224	23	—	—	—	37817	50	—	—	35	50	57173	23	—		
關平	2213	—	1112	70	—	—	—	20330	95	—	—	1	60	31646	25	—		
莊里	177	—	85	45	—	—	—	20	35	—	—	4	20	124	00	—		
古冶	4863	—	3207	85	—	—	—	112731	65	—	—	76	67	179009	17	—		
雷店	444	—	265	60	—	—	—	905	65	—	—	3	41	1595	66	—		
雷莊	562	—	359	80	—	—	—	758	95	—	—	7	45	3030	20	—		
坨頭	282	—	171	89	—	—	—	447	50	—	—	—	1983	39	—			
灤縣	3645	—	3337	31	—	—	—	1547	40	—	—	2	35	5494	06	—		
朱莊	81	—	49	30	—	—	—	496	20	—	—	—	547	50	—			
石門	442	—	303	95	—	—	—	71	60	—	—	3	37	635	92	—		
安山	1069	—	900	69	—	—	—	308	15	—	—	5	25	2085	09	—		
後封	313	—	174	65	—	—	—	6	65	—	—	4	71	209	01	—		
昌黎	3444	—	3714	03	—	—	—	330	05	—	—	3	85	5134	93	—		
張家莊	284	—	347	62	—	—	—	2	65	—	—	1	20	497	47	—		
留營	994	—	2807	90	—	—	—	152	15	—	—	30	3579	35	—			
北河	1100	—	1278	11	—	—	—	158	65	—	—	7	35	1995	11	—		
南海	298	—	416	16	—	—	—	263	01	—	—	—	496	17	—			
秦島	220	—	72	55	—	—	—	—	—	—	—	1	30	73	85	—		
泰山	4798	3	4581	25	4	40	1647	—	4019	55	—	18	95	8619	75	4	40	
平漢過軌列車	9619	—	20042	20	—	—	—	2111	05	—	—	1016	97	27462	22	—		
平綏過軌列車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9000	90	9000	00	—		
津浦過軌列車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11800	00	11800	00	—		
各路聯運所售出客票	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33800	00	33800	00	—		
本路應得之款	2100	—	6000	00	—	—	—	—	—	—	—	—	6000	00	—			
各路聯運所售出貨票	—	—	—	—	—	—	—	690	00	—	—	—	2790	00	—			
本路應得之款	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2790	00	—			
經理處	2142	—	7683	85	—	—	—	—	—	—	—	—	7683	85	—			
總計	120,973	158	205,314	92	259	45	247,615	2,650	449,185	05	7,203	10	60,038	79	714,538	76	7,462	55

民國二十三年五月下旬營業進款概數撮總表

站名	客運				貨運				雜項	進款總數		附記						
	人數		銀數		噸數		銀數			尋常	政府							
	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府		尋常	政府							
			元角分	元角分			元角分	元角分	元角分	元角分	元角分							
通縣南	3057	—	1286	24	—	5	—	23	40	—	20	1309	84	—				
通縣東	2249	—	941	85	—	38	—	973	70	—	96	1916	51	—				
東便門	1087	—	567	35	—	124	—	677	40	—	—	1244	75	—				
雙橋門	545	—	143	35	—	—	—	—	95	—	15	144	45	—				
正陽門	17105	74	41579	21	126	15	723	210	7432	77	588	05	49548	34	714	20		
前門水關	3219	—	7130	98	—	—	—	—	—	—	25	10	7156	08	—			
永定門	496	—	509	84	—	—	—	—	1363	46	—	60	1873	90	—			
豐台	1299	—	1600	10	—	—	47856	925	78767	12	2737	50	80599	43	2737	50		
黃土坡	74	—	30	25	—	—	32	—	11	15	—	—	41	40	—			
黃土村	502	—	311	99	—	—	208	—	852	05	—	—	1164	04	—			
魏善莊	276	—	165	98	—	—	61	—	190	30	—	1	50	357	78	—		
安莊	345	—	304	10	—	—	103	—	287	05	—	1	40	592	55	—		
萬莊	306	—	259	58	—	—	60	—	146	30	—	—	20	406	08	—		
郎坊	945	—	825	95	—	—	161	—	586	00	—	20	01	1431	96	—		
落盤	1050	—	944	63	—	—	201	—	780	45	—	—	05	1725	13	—		
豆莊	524	—	360	00	—	—	53	1617	187	25	3193	60	68	547	93	3193	60	
楊村	1930	—	1196	70	—	—	168	—	155	81	—	15	46	1367	97	—		
北倉	67	—	87	43	—	—	—	—	—	05	—	—	—	87	48	—		
西沽	—	—	—	—	—	—	80	—	389	60	—	—	—	389	60	—		
天津總站	4160	15	9955	33	21	65	265	340	897	93	1110	10	27	95	10881	21	1131	75
天津東站	20512	35	48648	18	61	90	9632	1130	42124	23	2502	35	831	65	91604	06	2564	25
張貴莊	54	—	35	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	72	—		
軍城	370	—	220	90	—	—	2	—	19	82	—	1	00	241	72	—		
新塘河	374	—	321	85	—	—	2050	—	8669	50	—	—	3602	92	12594	27	—	
塘沽	4138	—	4147	41	—	—	7762	—	34597	32	—	—	8940	83	47685	56	—	
北塘	1031	—	1567	95	—	—	274	—	2052	30	—	—	—	3620	25	—		
茶定	104	—	68	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68	60	—		
魏沽	827	—	611	46	—	—	2483	—	5615	80	—	—	1446	95	7674	21	—	
盧台	1763	—	2087	75	—	—	57	—	176	35	—	—	62	69	2326	79	—	
田莊	84	—	60	52	—	—	60	—	18	60	—	—	—	79	12	—		
塘坊	535	—	401	45	—	—	5051	—	1235	52	—	—	2	71	1639	68	—	
香各莊	2863	—	2086	50	—	—	853	—	2991	51	—	—	156	25	5234	26	—	
唐山	8348	—	9209	84	—	—	43574	—	54830	35	—	—	33	95	64074	14	—	
關平	2048	—	1028	04	—	—	19515	—	31468	76	—	—	2	45	32499	25	—	
管聖	212	—	61	85	—	—	70	—	—	00	50	—	—	142	35	—		
古治	4751	—	3129	35	—	—	129181	—	195449	09	—	—	83	71	198662	15	—	
碑家	498	—	294	40	—	—	1260	—	1601	05	—	—	4	87	1900	32	—	
雷莊	656	—	454	05	—	—	768	—	2672	65	—	—	16	49	3143	19	—	
北子	310	—	233	53	—	—	626	—	2470	00	—	—	—	—	2703	53	—	
灤縣	3246	—	3271	74	—	—	1605	—	2796	25	—	—	5	35	6073	34	—	
朱各莊	50	—	40	75	—	—	360	—	345	25	—	—	—	—	386	00	—	
石門	546	—	370	10	—	—	142	—	589	80	—	—	3	40	963	30	—	
安山	3625	—	2940	61	—	—	299	—	3024	90	—	—	14	30	5979	81	—	
後封	288	—	165	25	—	—	12	—	128	15	—	—	—	15	293	55	—	
昌黎	3658	—	3728	63	—	—	147	—	873	80	—	—	27	35	4629	83	—	
張家莊	292	—	300	70	—	—	42	—	162	70	—	—	—	05	463	45	—	
管守	1129	—	2313	81	—	—	110	—	735	05	—	—	5	80	3054	66	—	
北河	1980	—	1290	11	—	—	337	—	966	15	—	—	7	80	2264	06	—	
海濱	350	—	400	70	—	—	520	—	264	70	—	—	78	25	743	65	—	
南大	329	—	96	15	—	—	—	—	—	70	—	—	—	96	85	—		
秦皇島	5004	—	5109	38	—	—	1320	—	3822	50	—	—	18	70	8950	58	—	
山海關	8832	1	18960	65	3	20	1507	—	4857	10	—	—	1142	18	24959	93	3	20
平漢通軌列車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9300	00	9300	00	—	
平綏通軌列車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12900	00	12900	00	—	
張浦通軌列車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36000	00	36000	00	—	
各站聯運所售出貨票	—	—	—	—	—	—	1240	—	4340	00	—	—	—	—	4340	00	—	
本路應得之款	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
各路聯運所售出貨票	2300	—	6600	00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6600	00	—	—	
本路應得之款	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
經理處	1773	—	7668	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7668	65	—	—	
各站應得之款	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
總計	122,267	125	196,890	99	212	90	282,807	4,222	502,683	14	10,131	60	89,214	56	788,788	69	10,344	50

二十三年一月分客貨運輸統計表

		客 運				貨 運						
項 別	類 別	旅客人數	進 款	延入公里	每旅客平均行程	平均每一旅客進款	平均每延入公里進款	項 別	貨物噸數	進 款	延噸公里	每貨噸平均行程
普	頭 等	4,702	24,406.11	644,078	137	5.19	•379	一 等	630	4,980.81	78,152	124
	二 等	9,914	31,683.26	1,260,262	127	3.20	•251	二 等	10,757	67,057.65	1,337,867	124
	三 等	360,584	499,173.83	33,093,986	92	1.38	•151	三 等	9,274	48,389.15	1,171,181	126
	合 計	375,200	555,263.20	34,998,326	93	1.48	•159	四 等	46,272	167,922.25	5,330,734	115
政	民 事	228	245.65	30,288	138	1.06	•081	五 等	7,730	19,167.05	803,185	104
	軍 事	1,241	1,791.90	176,606	142	1.44	•101	六 等	99,527	139,944.63	9,091,560	91
	合 計	1,469	2,037.55	206,984	141	1.39	•098	專 價 載 運	282,728	463,839.51	33,653,092	119
	優 待 券	1,177	1,200.28	174,908	149	1.02	•069	政 府	15,777	31,917.60	1,757,946	111
	遊 覽 票	1,799	2,964.38	326,680	182	1.65	•091	他 路 材 料	8,389	10,734.25	1,345,014	160
	定 期 票	660	418.85	29,204	44	.63	•141	本 路 材 料	47,306	10,331.05	3,346,041	71
	共 計	380,306	561,878.26	35,736,102	94	1.48	•157	合 計	528,390	964,283.95	57,914,722	109

高溶年製

本路二十三年四月分營業進款概數比較表

項 別		客 車				貨 車				雜 項	進 款 總 數			列 車 經 行 公 里 數		
		旅 客 人 數		銀 數		公 噸 數		銀 數			尋 常	政 府	客 車	貨 車	總 數	
		尋 常	政 府	尋 常	政 府	尋 常	政 府	尋 常	政 府							
本 年	本月共計	393,090	500	642,690	750	628,300	10,890	1,198,030	23,680	265,400	2,097,120	24,430	140,712	151,593	292,305	
	每通車公里勻計	94.93	.12	159.27	.18	155.71	2.69	294.67	5.86	65.77	519.72	6.40	34.87	37.56	72.45	
	自一月起至本月底止累計	1,498,100	1,470	2,476,100	2,420	2,168,250	59,910	4,141,160	119,260	965,280	7,582,540	121,680	543,721	532,978	1,077,699	
上 年	同月共計	296,620	2,720	540,550	3,840	607,020	14,460	1,165,890	33,450	185,900	1,893,040	36,790	135,062	155,588	290,650	
	每通車公里勻計	73.51	.67	133.95	.83	149.70	3.58	288.95	8.29	46.07	468.98	9.12	33.47	38.56	72.03	
	自一月起至本月底止累計	1,220,950	14,870	2,234,320	17,360	2,131,610	113,850	4,085,290	292,810	981,530	7,301,140	310,170	509,507	585,872	1,095,379	
較通增 上年公 里同月 勻計	增	21.42		25.31		6.01		5.72		19.70	50.74		1.40		.42	
	減		.55		.65		.89		2.43			3.08		1.00		

備 考

本路關內外幹枝綫里程共計一三四五公里，上年四月分內各項列車係由北平開至秦皇島，灤縣及昌黎，而本年本月分均係開至山海關，實際營業里程為四五七。八九公里，每通車公里平均進款計較上年同月增加五十餘元，此本營業增進之情形也。

高 溶 年

北寧鐵路民國二十三年五月份營業進款概數與上月份及去歲同月份比較表

旬別	旅客		貨物		雜項	合計進款	附記
	人數	進款	噸數	進款			
上旬	119,220	208,360	249,030	447,960	72,920	729,240	
中旬	121,130	205,580	250,270	456,380	60,040	722,000	
下旬	122,400	197,100	287,030	512,810	89,220	799,130	
本月份共計	362,750	611,040	786,330	1,417,150	222,180	2,250,370	列車通山海關站
上月份共計	383,590	643,440	639,190	1,212,710	265,400	2,121,550	同上
與上月份比較	- 20,840	- 32,400	+ 147,140	+ 204,440	- 43,220	- 128,820	
去歲同月份	242,610	559,920	305,290	596,040	176,350	1,332,310	本月通昌黎 十日通灤縣 十六日至蘆台
與去歲同月份比較	+ 120,140	+ 51,120	+ 481,040	+ 821,110	+ 45,830	+ 918,060	

北寧鐵路民國二十三年六月份營業進款概數與上月份及去歲同月份比較表

旬別	旅客		貨物		雜項	共計進款	附記
	人數	進款	噸數	進款			
上旬	110,560	165,820	232,620	420,320	62,780	648,870	
中旬	123,870	188,070	234,980	444,010	70,120	702,200	
下旬	116,730	204,140	249,040	449,110	86,310	739,390	
本月份共計	341,160	558,030	716,640	1,313,440	219,190	2,090,660	本月份三十日
上月份共計	362,750	511,040	786,330	1,417,150	222,180	2,250,370	上月份三十一日
與上月份比較	- 21,590	- 53,010	- 69,690	- 103,710	- 2,990	- 159,710	
去歲同月份	220,520	390,350	198,930	441,630	209,240	1,041,220	本月份列車僅通至蘆台
與去歲同月份比較	+ 120,640	+ 167,680	+ 522,710	+ 871,810	+ 9,950	+ 1,049,440	

營業課調查股製

北寧鐵路民國二十三年五月分與去歲同月分營業進款統計及增減百分數比較表(概數)

類 別	民國二十三年五月份	去歲同月份	增	減	增減百分數	增減百分數在百分之五以上者之增減原因	增減百分數在百分之五以上者之補救辦法	附 記
客運業務進款	611,037	559,920	+	51,117	9.13	去歲同月份適值豫東戰事發生故客貨進款均形減少		本月份通關旬車十縣至 月可海歲上昌通六台 車山去份通百十蓋
貨運業務進款	1,417,170	696,040	+	821,130	137.77			
雜項進款	222,172	176,350	+	45,822	25.98			
進款共計	2,250,379	1,332,310	+	918,069	68.91			

附北寧鐵路民國二十三年五月份與去歲同月份營業狀況統計及增減百分數比較表(概數)

載運旅客人數	362,739	242,610	+	120,129	49.52	
載運貨物噸數	786,323	305,290	+	481,033	157.89	

營業課調查股製

北寧鐵路民國二十三年六月分與去歲同月份營業進款統計及增減百分數比較表(概數)

類別	民國二十三年六月份	去歲同月份	增	減	增減百分數	增減百分數在百分之五以上者之增減原因	減百分數在百分之五以上者之補救辦法	附記
客運業務進款	558,029	390,342	+	167,687	42.95	去歲同月份適值灤東戰事故客貨進款均形減少		本月份通列至山海關同月份僅通站
貨運業務進款	1,313,432	441,632	+	871,806	197.41			
雜項進款	219,189	209,242	+	9,947	4.75			
進款共計	2,000,656	1,041,216	+	1,049,440	100.79			

附北寧鐵路民國二十三年六月份與去歲同月份營業狀況統計及增減百分數比較表(概數)

載運旅客人數	341,151	220,519	+	120,632	54.66			
載運貨物噸數	716,640	198,936	+	522,704	269.58			

營業課調查股製

本路二十二年六月分工作報告

(一) 飭知限期戒除毒品嗜好

查本路員工，不准染有嗜好，迭經嚴令申誡，其先前染有煙癖者，亦經調驗，分別照章處辦，近又奉部令，以各路員工染有毒品嗜好者，頗有增加，殊屬不成事體，應嚴限戒除，業經遵令通飭，並限三個月完全戒除，如期滿經調驗尚未戒絕者，撤職法辦，該管首領亦連帶議處，以資整飭。

(二) 本路普通旅客列車之三等客車改掛列車中間並展修小站較短之站台

本路各小車站站台，均從前修築，長度不足，如附掛車輛較多，即不能完全靠站，於三等旅客之上下，稍有不便，茲將普通旅客列車之掛車次序，酌予變更，所有三等車，悉改掛列車中間，自臨靠近站台停止，以便旅客上下，至展修各小站較短之站台，已列入修築預算，當逐漸改善，以應需要。

(三) 加挂東去零担貨車

查天津東站每日東去零担貨物過多，十五次車原挂之零担車不敷應用，已准每日加挂直通山海關沿途裝卸負責貨車一輛。但將來如非必需時，應即取消，以免虛糜。

(四) 減挂軍用車

查七、八、九、十、一〇一、一〇二各次旅客列車向均挂有軍用車三輛。茲以沿線駐軍較前減少，特於每列減去軍用車一輛，以免虛糜。

(五) 劃一全路工人辛級

查本路各部分外段站廠各項工人辛工等級，向無一致之規定，以致級數參差，頗為紊亂。茲為祛除待遇參差暨統一工人辛級起見，特由本局規定，按其能力及辛資之高低，別為技術普通兩類，每類復分月辛日辛兩種，每種均為三級，凡月辛技術工人，每級規定為二元、三元、五元，日辛工人規定為六分、一角、一角五分。月辛普通工人規定為一元、一元五角、二元五角，日辛工人規定為四分、六分、八分。特昭示。

工作報告

，而示公允。業已通飭各部分一體遵照。

(六) 規定北塘塘沽魚鮮用車及掛附車次

查塘沽北塘兩站發往平津魚鮮最多，均以當夜發到次晨早市出售為最相宜，因十六次車經過該兩站均在晨間，到達較遲，經規定每日塘沽備木棚車一輛，北塘每日備兩輛，分裝去平津魚鮮，隨五十六次車挂津，到津後將去北平者改挂二十二次。

(七) 注意貨物裝卸

查脚夫裝卸貨物時，宜小心搬運，不得任意拋擲，在負責運輸辦事細則內，均已詳為規定，惟各站仍有不遵照辦理者，為保全商貨維持路譽起見，亟應嚴訂辦法以資整頓，茲經規定，凡用箱袋桶筐篋等盛裝以及用繩捆紮之整車與零担貨物，無論乾濕貴賤粗細，在公共岔道裝卸時，因脚夫裝卸不當，以致毀壞，其損失之責，概由承辦之脚夫負擔，並訂定辦法四項，劃分責任，由車務處通告週知。

(八) 辦理負責運輸賠償不得藉詞留難

負責貨物，遇有損失，貨主請求賠償時，各站不得設

詞拒絕，或以責任攸關，私圖了結，早經令飭遵辦，乃近聞各站，於貨主請求賠償時，雖僅一部分之損失，竟有將全部貨物無故扣留不放，使貨主不耐久候，不得不取消賠償之請求者，此種舉動，跡近刁難，影響業務至巨，茲特規定凡負責貨物如有損壞，自收貨人到站會同查驗時起，其未損壞之貨物，至遲須於六工作小時內，交由收貨人領取，不得托故扣留，以為貨主籌利益，為業務謀發達，業由車務處通飭遵照。

(九) 營業所成立

本路與津浦路合辦天津營業所，業於六月一日成立，該所地址，設在天津東馬路東門南一百二十四號，內部組織，計設貨運、客運、問訊、事務等四組，其工作約分為八項，(一)答復問訊，(二)發售客票，(三)接送行李，(四)接送包件，(五)代定旅館，(六)預定臥鋪，(七)接送貨物，(八)代購特產。

(十) 規定考試給分暫行辦法

查本路考試委員會對於評閱試卷，核給分數，向係國文與專門並重，各半給分。對於應試人之資歷，及學

日服務成績，每多略而不論，且亦無規定辦法，可資依據。不但辦理時感困難，似亦非鄭重甄試之道。茲特參照成例，暨各項考試人員，程度深淺辦事能力各點，酌擬考試給分暫行辦法九條，於該會試辦期間適用。業經通令遵照。

(十一) 沿線植樹完竣

查鐵路兩側植樹，既可防範風沙，復能鞏固路基，爲用至大，本路沿線，雖歷經種植，終以路線綿遠，護育難周，不免時有毀損，存活仍尠，經於上年始規定全線植樹計畫，暫定自北平至山海關間幹支各線，各就當地地勢寬狹，植樹一行或兩行，各站附近并許儘量多種，以資點綴風景，且視各地土壤所宜，分別栽種榆楊洋槐等樹，本年共植二十五萬餘株，所需樹苗，概由本路苗圃供給，栽種工作，則由各工務段負責，現已分別種植完竣矣，

(十二) 北戴河海濱建設電燈廠

查北戴河海濱，因主權關係，應由本路設立發電廠，收買石嶺會發電機應用，業經派員前往點收，並飭派

匠前往裝設，約於本月十五日，即可發電供給石嶺會及車站附近各處電燈，至供給西山各處用戶及路燈電流，須俟添購材料到齊，始可進行裝設，所需材料，已由材料處按急用材料購發，並擬就地僱用臨時小工，先行裝設線桿，以免貽誤。

(十三) 改進委員會組員黃國士停職

據改進委員會呈報該會組員黃國士於列席會議討論公務時，竟敢不守規則，任意咆哮，事後復向主任委員王奉瑞肆口謾罵，公然侮辱，請予停職示懲等情前來，當以該組員不守規則，辱罵同人，實屬不知檢束，違反紀律，業經予以停職，以示懲戒，而維綱紀。並分令抄知呈報。

(十四) 部頒鐵道部直轄學校職教員證

查部轄學校職教員使用鐵路優待車證，向係由校呈請部司核轉路局填發備用，茲大部爲慎重起見，特製定「鐵道部直轄學校職教員證」印發各校填用。自本年十月份起，所有各校職教員使用鐵路優待車證時，均須將職教員証於驗票時，一併交驗，以杜流弊。

工作報告

惟扶輪學校新聘職教員到校時，因尚未領得職教員證，仍應照以前辦法，憑總務司所發聘函乘車到校，以資便利。業經飭知車務處轉飭所屬知照。

(十五)添掛零担蓬車

時屆暑期，各國人士前往北戴河海濱避暑者日多，所有笨重行李傢俱，及一切應用物品，由津移運，為數頗多，有特備車輛之必要，已定自六月二日起，每日由天津車站備零担蓬車一輛，專裝天津去海濱各項物品，掛六十一次至唐山，轉掛十九次至北戴河，再掛海濱支線列車直達海濱，因回程無貨可裝，該車到海濱卸空後，應即撥歸他用，無須掛回天津，以免虛糜。

(十六)規定本路撥換軍用過軌車輛暨抵噸車輛辦法

查過軌軍車抵噸辦法實行以來，本路與外路往來交換車輛，日漸增加，所有該項車輛抵撥辦法，亟應訂定，俾得隨時清理，以免積累日久，辦理困難。茲特規定本路撥換軍用過軌車輛暨抵噸車輛辦法五條由車務

處令飭盧台以西雙蓮支線各段站遵辦。

(十七)規定清潔管理員制服顏色

清潔管理員服務規則，有服務時應著制服之規定，茲製發白哈嘰布制服，每人兩套，制帽一頂，帽頂顏色暫定為本色，隨制服顏色為轉移，以示與其他員司有別，復厲整潔之義。

(十八)本路員司倘有無票乘車應予懲罰

據報近來本路員司往返平津往往僅憑証章，無票乘車，不特妨礙行車秩序，亦且有玷路譽，茲特通令，再有無票乘車情事，一經查明，決不寬貸，並由局隨時派員密查，以資整飭。

(十九)實行負責貨運會議議決各案

本局車務處為集思廣益，推進負責運輸，破除處課與段站間之隔閡，提高工作效率起見，經規定招集負責貨運會議章程，第一次負責貨運會議，業於四月廿五日舉行，所有議決各案，除有待考核商洽者外，其業經解決者，計二十六件，業經車務處通告切實照辦。

(二十)通令各處承辦局稿應按處理文書規則辦理

查本局處理文書規則，早經公布施行，乃近來各處承辦局稿，間有不按法定手續辦理者，殊非慎重公務之道，嗣後承辦局稿，無論文電，統應按照處理文書規則規定手續辦理，已通令飭遵矣。

（二十一）公布寧園員工宿舍管理出租暫行規則

寧園員工宿舍，於建成出租之始，曾經定有暫行出租辦法，惟於管理上殊欠完備，茲特另訂管理出租暫行規則十四條，公布施行，凡在總局及總東兩站服務薪金在五十元以下之員工，均可租住。租價每間每月一元二角云。

（二十二）損壞不堪修理之車輛一律照標準圖樣重造以利使用

查本路車輛，式樣繁多，修養使用，時感不便，曾經規定所有自然損壞，或經事變損壞不堪修理之車輛，一律按照標準圖樣重造，以資整齊，而利使用，最近有二十噸高蓬貨車，第一三二零號，及二一七四號兩輛，在平漢路出軌，又三十噸高蓬車第二五零八號，在津浦路沙河集撞車，均屬損壞不堪修理，業經飭廠

將該項車輛分別按照第六四三八號及二六八四號圖樣重造，以利使用，並核算修理費，照章分向各該路索償。

（二十三）第二二五號類機車改用螺絲手把以資改進

查本路第二二五號類機車，前經添裝過熱器，以增效能，惟該項機車之回動機關手把，仍為槓桿式，茲復將該項手把，改為螺絲式，業經製就圖樣，並飭廠於該種機車，進廠大修時，一律改裝螺絲手把，以資改進。

（二十四）修車成績

唐山工廠自五月二十五日，至六月二十一日出廠機車普修四輛，輕修六輛，客守車輕修十四輛，普修三輛，貨車普修六十三輛，輕修十二輛，重造四輛。

金城銀行

資本已收 一千七百萬元

公積共計三百萬元

營業

專辦商業銀行一切業務
兼辦各種儲蓄貨棧等業

行址

天津 漢口 青島

南京 大連 鄭州

北平 哈爾濱 蘇州

上海

北寧鐵路行政計劃

在鐵展會之廣播報告

本路自創辦迄今，逾五十年，路線所經，半屬華北重要城市，且轄歐亞交通之中樞，為津浦平漢平綏各路門戶，業務發展，與年俱進，苟非各界指導及歷任路政當局苦心經營，曷克臻此，惟凡百事業，發展焉有止境，國難以來，本路雖事變迭起，仍本已往精神，努力邁進，凡可為民衆謀福利，為鐵路盡職責者，無不竭力推行，茲乘鐵展部第三屆展覽會之便，將本路各項行政計劃，擇要報告各界，尙祈隨時指導糾正為幸，

報告本路行政計畫之先，將本路近三年內營業概況簡報報告各界，即二十年份，客運進款為一千五百九十一萬餘元，貨運進款為二千四百六十六萬元，雜項進款，為二百零八萬餘元，共計四千二百七十六萬餘元，九一八事變後，路線縮短，軍事頻仍，營業隨之衰微，本路同人努力奮鬥之餘，二十一年份，客運進款，為六百九十七萬餘元，

貨運進款，為一千四百八十八萬餘元，雜項進款，為三百五十六萬餘元，共計二千五百四十二萬餘元，較諸事變以前，路線雖縮短三分之二，而營業進款，減少尙未及半，至二十二年春夏之交，長城戰起，塘沽以東，盡入軍事狀態之中，歷時數月，漸漸恢復常態，是年客運進款，為六百三十二萬餘元，貨運進款，為一千二百七十六萬餘元，雜項進款，為二百八十七萬餘元，共計二千二百三十七萬餘元，較諸二十一年份，相差無幾，現在本路行政計劃，業經擬訂，將來當逐步推行，客貨營業，雖未敢驟冀恢復舊觀，亦不難日起有功，漸臻發達，至十九年以前營業概況，已詳本館專刊中，不再贅述，

車務行政計劃

一、客運，甲。改善三等客車 本路對於頭二三等客車，向極注意改善，務求旅客乘車便利及舒適，三等旅客，為客運營業中之主幹，本路不以收費較廉，稍有忽視，近年改造三等飯車，添置三等臥車，各三等客車內之衛生設備與座位舒適，亦均力求改良，總期三等旅客，不感受旅行痛苦，

北寧鐵路行政計劃

乙。北戴河海濱開設鐵路賓館 北戴河海濱，氣候涼爽，

風景宜人，為華北避暑勝地，本路前經修築海濱支線，每

年五月至十月間開站通車，各地中外士媛往避者，絡繹不

絕，但該地食宿費用，至為昂貴，難於普及，本路決於本

年夏季，在該地籌設鐵路賓館，分頭二三等房間，以備避

暑旅客居住之需，食宿費用，取價低廉，長期居住者，更

可折減，本路並擬發售海濱乘車宿食聯合券，凡欲往海濱

避暑之旅客，可於起身前向車站或本路新設營業所接洽，

告以擬在賓館住幾日，需要何種房間，即可代為籌算費用

及往返車費，發售聯合券，旅客持券到海濱後，食宿問題

，均可無庸料理，極為便利，

二、貨運，甲。與招商局協定水陸聯運 本路綫貫南北，

為津浦、平漢、平綏各路華北之連接站，水陸聯運，關係

國內商業極鉅，現正與招商局商訂合同，不久即可實行，

先就前門、豐台、天津、唐山等站開辦，招商局輪船經行

之上海、汕頭、香港、廣州、寧波、福州、廈門、煙臺等

處，作為聯運口岸，實行後，遠方貨物可彼此互運，即窮

鄉僻壤之產物，亦可運到通都大邑，例如平綏路線深入西

北內地，現與本路聯運，即可逐漸將其沿線原料貨物，經

由本路水陸聯運各口岸，輸入長江流域，而各處貨物，亦

能如法輪運平綏路，不特各地商業發展有望，並可為開發

西北之助，乙。改善負責貨運設備，本路貨運，自本年四

月一日起，關內各站，一律負責運輸，並於貨運較繁各站

，陸續建築倉庫，負責保管貨物，其暫不築倉庫各站之貨

物，亦擬重為整理，以策安全，至負責貨物，均用篷車裝

運，現因篷車缺乏，暫以敞車替代，一面計畫改善敞車加

蓋篷布辦法，一面設法增修篷車備用，丙。各大站籌設國

貨經銷處，本路曾在各大站設立國貨陳列櫃，搜集沿線國

產物品，陳列其中，備往來旅客觀覽，業經辦理有年，原

係提倡國產，發展國民經濟之意，現更擬在各大站設立國

貨經銷處，招商承辦，發售本路沿綫特產，由經銷處備製

購貨單，交車上服務員役，俾旅客均能隨時選購，此項計

劃，正在進行中。

三、設立營業所 本路應時代需要，特與津浦路商洽在天

津東馬路合設營業所一處，經辦一切客貨運輸，自本年六

月一日起，開始營業，先行發售各種車票，預定臥鋪床位

，代運行李包件等項，餘如代辦貨運手續，接受託運貨物及代客購運特產，亦已着手籌備，凡客商如有向該所接洽客貨各項運輸，手續簡便，費用亦省，並擬在北平自行增設營業所一處；將來辦有成效，再行擴充在各大站成立分所，務達便利客商目的。

工務行政計劃

(一) 改造灤河鐵橋 本路灤河大橋，已歷四十餘年，建築時僅合當時輕載機車之用，近年來荷重增加，設發生事故，全路交通，一時不易恢復，不特開灤煤運因之中斷，工商各業，勢必同受打擊，影響所及，實非淺鮮，且橋上尚係單軌，唐榆段雖有雙軌，而不能實收雙軌行車之功效，尤為遺憾，故決定徹底改造，敷設雙軌，共需費約二百萬元，現在材料業已訂購，正在籌備施工，將來新橋完成，不但重大機車通行無阻，並可取銷緩行及錯車等限制。

(二) 負責運輸倉庫 辦理負責運輸，必須有完備倉庫，儲藏貨物，本路已在前門，豐台，天津東站，唐山，灤縣，山海關，各大站建造倉庫，並各附貨物辦公室一所，其餘小站先建圍欄及雨棚，將來再圖擴充，現為應付目前負責

運輸計，先就各大站原有建築，擴修增補，并添築雨棚，展長岔道，以便貨運。

(三) 改良全路機車給水 本路沿線各站水質不良，影響鍋爐之工作效能及其壽命，且燃煤消耗修養費用，所糜亦多，為改良起見，已將前門，廊坊，楊村，天津，塘沽，蘆台，安山，昌黎，秦皇島等站井水河水，委託專家化驗，並擬定前門，唐山，蘆台，及昌黎四站給水改善計劃，(甲)前門機車房附近，擬鑿一六吋內徑管自流井一口，每小時可出水六千加倫，再加設大水櫃一座，電動汽磅全副，俾吸水與機車上水，均形便利，此項工程，預計二十三年預算年度內完成，(乙)唐山為機務工廠所在地，用水數量特多，擬將該站附近河水引用，即在陡河橋邊安設機房，並埋設二百公厘內徑管公達車房水櫃，(長約三十公尺)

(丙)蘆台車站近來運輸增多，應改良給水，但該站原用河水，改良計劃較易，將現有水櫃擴修，並安設水鶴一座，(丁)昌黎車站給水，前擬安置六吋徑管，由飲馬河之給水管，聯接於原有之水櫃，現擬將該水管復往東聯接於擬建之混凝土水櫃，並安設水鶴一座。

北寧鐵路行政計劃

(四)天津車站平交道改建地道 天津車站東端，毗連列車組合場，向有平交道一處，行人車高至感不便，現決將平交道廢除，改建地道，俾行人車馬安全通過，並選定特三區九經路西南端，為建築地道之所，其計劃(甲)地道寬三十二呎半，地道面距上面橋底高三十三呎二吋，地道平面長十九呎半，坡面長二百呎，坡度每長千呎升高四十五呎，(乙)地道上建鐵筋混凝土兩孔橋梁一座，橋長三十七呎二吋，寬四十一呎，(丙)排水設備，以防雨水滲沒，(丁)修築臨時便道，俾正道下一切工程，與行車無礙，以上工程，刻已動工修築。

(五)天津車站及唐山古冶站改良貨場並籌建列車組合場 天津車站及唐山站貨運，古冶站煤運，日益繁多，原有貨場，不敷應用，現決將各該貨場之各項岔道，貨站台，磅房，磅橋，貨票房，貨物人員辦公室，增改拆建，至貨商租地，亦加釐訂，劃釘地號，以清界限，並取締任意越界堆存貨物。

(六)總局給水設備 本局及天津總站用水，由本市濟安自來水公司供給，惟水管太細，來源枯澀，不敷使用，現為

總局消防及總站機車給水便利計，決定自籌給水設備，即在總局後面路地內，開鑿六寸徑五百尺深之水井一口，起造容量二萬二千加倫之水塔一座，連同儲水池機器房抽水機埋水管各項工程，現已動工，將次完竣。

(七)改良號誌 本路各站號誌設備，多屬舊式，近來運輸日繁，車次增多，為調度客貨車便利安全計，號誌設備，亟須改良，惟費用甚鉅，故須分年辦理，先就本路天津東站，及唐山兩站著手改進，天津車站本年內即可完竣，唐山站預計二十四年度內亦可同樣改進，其餘各站，俟本路財力稍裕，逐漸辦理。

機務行政計劃

(一)唐山工廠機器之補充及整理 該廠設立，遠在二十五年以前，設備陳舊，現在全路機車車輛之修造工作，該廠負有全責，而修車數目之增加，超過設備能力之限制甚巨，原有設備，益感不足，修車配件，亦極缺乏，為增進該廠工作效能起見，業經決定(甲)將缺乏或舊敝之機器分期補充，以應需要，(乙)清查現有機器配件，或自行仿製，或向原製造者訂購裝換，以期增加修理效能。

(二) 修理機車車輛 唐山工廠現有修車能力，全年共修機車一百二十輛，客守車二百四十輛，貨車一千八百輛，惟本路迭因事變，並代外路修理機車車輛，以致積存待修者尚多，茲正計劃擴充該廠機器部，俾配件得以及時製就應用，並將修理客車設備酌加改善，以期能力增加。

(三) 改進機車車輛 (甲) 毛格爾式機車因使用多逾四十年，牽引力減少，不適正線駛用，已另行設計，將煤水車取銷，改造為客車機車，已有一輛改造竣事，餘在繼續改造中，(乙) 原有煤水車多輛，容積過小，不足以應長途駛用，新造五千加倫水櫃車三輛，(丙) 舊式不堪修理之客貨車輛，按新式標準圖樣改造，及改良三等客車之廁所座位等設備，(丁) 客車內空氣每患不潔，現擬採用清潔空氣設備，以合衛生。

(四) 擴展山海關工廠營業 該廠為國有鐵路中惟一之橋梁工廠，現在本路橋工，除重建灤河橋由該廠負責籌備外，因路線縮短，橋梁工程頗少，現利用時機，招攬路外工程，本年內如同蒲、南潯、津浦各路均有訂製物品，數量逐漸增多，該廠設備，現正力求整飭，俾於製造物品力盡

經濟，以資發展。

(五) 煤、油用料數量減少 本路機車，在十五年至十七年間，每百公里平均用煤為二〇七八公斤，用油為三。一七公斤，十八年至二十年用煤為一八九五公斤，用油為二。五九公斤，二十一年至二十二年用煤為一六六〇公斤，用油為二。五七公斤，銷耗用量，已逐漸減少，現仍分別機車種類，行車地段，及油煤牌號，詳細試驗，以期此項用料，日益節省。

(六) 增加行車速率 鐵路營業，為社會公衆服務，運輸自貴迅速，平津間特別快車行車時間，經迭次試驗，業經縮短，其餘各次客貨車，正繼續試驗中，以上所述，係本路車務、工務、機務三部份主要行政計畫，此後尚有數端與鐵路業務之推進關係亦鉅，應向各界報告如左：

(一) 購辦材料 本路購置及管理材料，原有材料課、材料廠、驗收材料委員會，彼此分立，辦事缺乏系統，本年二月奉鐵道部令改材料課為材料處，將全路購料驗料存料事務，統一管理，數月以來，訂購材料約百萬餘元，實訂價格，較預估減省二十餘萬元，採辦手續，絕對公開，予

各商以均等競爭機會，并整批購置，先將各處需用各項材料數量，彙總編號，每年分四期辦理，價格既可低廉，手續亦較省提，此外如整理廢料，提倡國貨，實行材料預算決算，編制全路材料統計等事，亦均分別實施。

(二) 訓練路警 本路警察練習所，停辦已久，近來募補新警，雖照章嚴格驗補，然多數來自田間，未經訓練，貿然令其服務，實難勝任，所有各段隊所長警，一律遵照部頒路警補助教育辦法及警察署擬定教育計畫，分期實施，並就護路隊中抽出一分隊，作為訓練隊，訓練三個月，各段隊所新募之警，亦須入該隊訓練後，再派赴各處服務。

(三) 衛生醫務 本路辦理衛生醫務，現有醫院四處，診療所四處，去年全年共診病人二萬九千一百九十五人，共用經費十三萬一千四百餘元，現擬計劃改善，主要者約有數端，(甲)各院所房屋，大都租用民房，不甚適用，擬逐漸新建，例如天津醫院，擬在總局附近建築樓房百餘間，業經決定，行將興工，又北平診療所改為前門醫院，在未新建房屋以前，另租房屋數十間，其他如豐台、唐山、秦皇島、山海關各處院所房舍，亦擬改善，(乙)充實專

門醫務人材，例如前門醫院已聘高等外科專門醫師，天津醫院已聘眼科專門醫師，唐山醫院已聘婦孺科專門醫師，復擬於天津醫院建築落成後，聘請化學檢查及細菌檢查之技術人員，以期增進診療效能，(丙)增加醫療設備，現於北平豐台診療所增加外科手術器械，唐山、山海關診療所增加產科器械，并擬於天津醫院新屋落成後，附設化驗室，擴充理學療法室，對於化學檢查，細菌檢查，以及理學療法，設備務求完備，其他院所，亦逐漸添置X光線、顯微鏡，及簡單之化學檢查，與細菌檢查用品。

(四) 訓練初級員工 鐵路各段站車機電等部分初級員工，負直接推進業務責任，此項人員任用適宜與否，與客貨運輸路政前途，關係至鉅，本路雖於前年設立運輸傳習所，但限於機工一部分，至業務電務二科，尙付缺如，茲為提高該項員工學識，增進工作效率起見，將該教練所酌加整理，所有各部分初級員工，均須分班輪調到所，施以相當訓練，授以應具知識，現正擬訂教育計劃及整理辦法，暑後開班，實施訓練。

(五) 籌建圖書館 本路原有圖書館附設寧園內，僅樓房

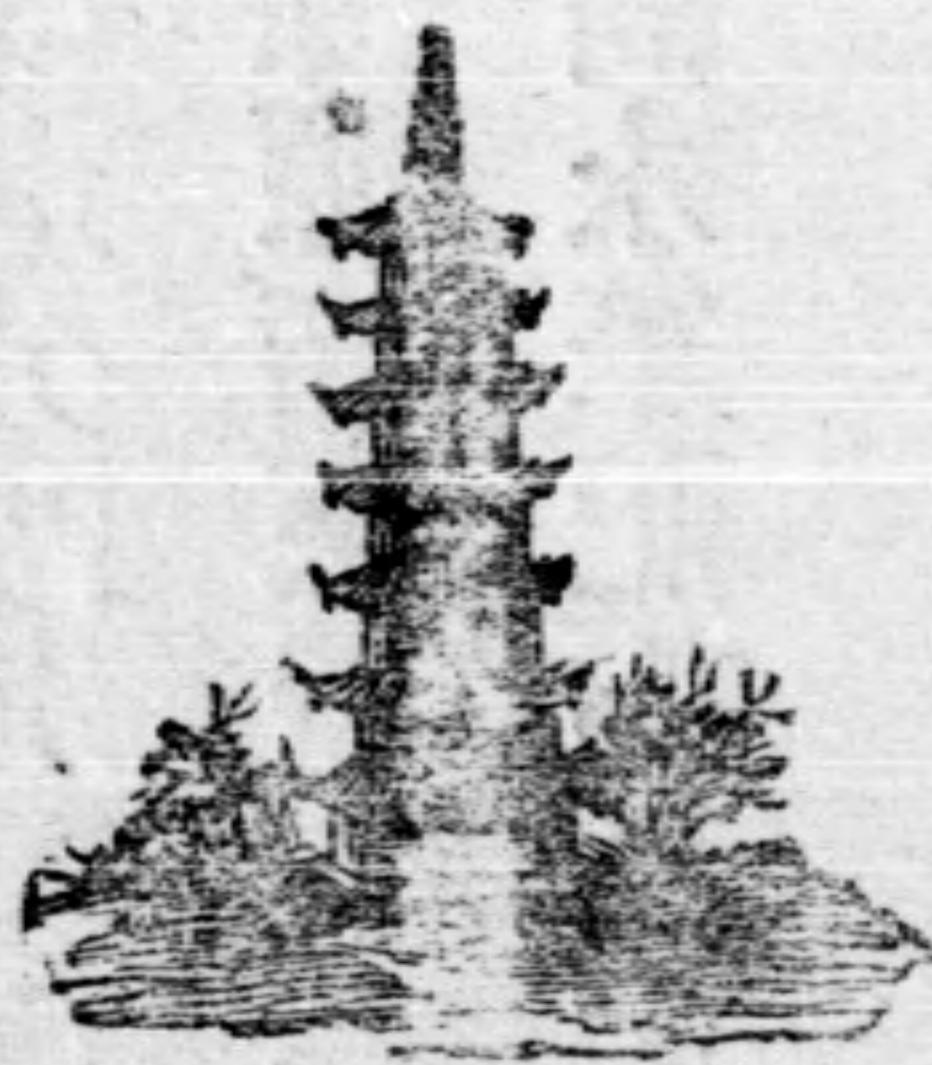
三楹，狹隘簡略，近年本路購置中西書籍以及報章雜誌，卷帙增多，亟宜改建，期合於用，現擬於寧園西偏員工住房南端隙地，籌建圖書館一所，館之前部建敞廳，為陳列圖書兼閱覽之室，後部為書庫，作庋藏圖書之所，左建辦公室，備館員辦公，右建研究室，備學者研求精義，各室環周，砌以平臺，可供閱覽者休息時之登眺，復於館之左側附建鐵道沿線精良出品陳列室，將第三屆鐵展徵集出品，選擇陳列，供人觀覽，預計明歲秋冬間，可以觀成。

(六) 籌設各地棉作試驗場及農場 棉為主要農產，本路現定獎勵植棉三年計畫，印發植棉淺說，勸導租用本路餘地，各租戶植棉，贈予優良種子，廉價供給肥料，釐訂獎勵辦法，近已有七十餘戶，本年即行種植，共種地約七百畝，並於通縣、唐山兩地自設棉作試驗場，改良棉種，並擬於北平西郊覓地創設農場。

(七) 籌設天津西沽及昌黎果園 本路雖有苗圃，果樹經營尙付缺如，水果為人類必需食品，近年外貨充斥，漏卮甚大，本路近於天津西沽，本路苗圃移植區內，劃撥路地三十畝，設置果園，栽植各種果木二千餘株，明年再擴充

並擬於昌黎車站近側，價購民地，創設果園。
(八) 植樹 鐵道沿線植樹，既可防範風沙，並能鞏固道基，現已擬訂全線植樹計劃，北平至山海關間幹枝各線，各就地勢寬狹，植樹一行或二行，各站附近酌量多種，本年栽植楊榆洋槐等樹共二十五萬餘株，樹苗概由本路苗圃供給。

(完)



敬啓者本局鐵路公報自奉部令改編傳布公文則別爲日報
研究學術則彙爲月刊旨取公開力圖改進分門別類攻錯有
資日異月新蒐羅無間鴻篇鉅製已屬源源而來屑玉碎金尤
冀時時相應舉凡名人軼事短篇說部雋永筆記小品文字不
拘一格均所歡迎尙希

內外同仁公餘有暇移其雅興發爲文章萃互助之精神俾貢
獻於社會徵文有例采緝非私更備薄酬聊爲潤筆此啓

北寧鐵路局總務處文書課啓

公務員卹金條例二十三年三月二十六日公布

第一條 公務員之給卹，除法律另有規定外，依本條例行之。

第二條 本條例所稱公務員，謂文官、司法官、警官及長警。

第三條 卹金分列四種：

- 一、公務員年卹金；
- 二、公務員一次卹金；
- 三、遺族年卹金；
- 四、遺族一次卹金。

第四條 公務員有左列情事之一，經證明屬實者，得按其退職時俸給五分之一，給予年卹金。但受卹者為委任警官或長警時，得按其退職時俸給之半額至全額酌給之；

- 一、因公受傷或致病，至成殘廢，或心神喪失，不勝職務；

二、在職十五年以上，身體殘廢，不勝職務；

三、在職十五年以上，勤勞卓著，年逾六十，自請退職；但長警年逾五十，得退職受卹。

第五條 公務員因公受傷或致病，而未達殘廢或心神喪失之程度者，得於其退職時兩個月俸給之限度內，酌給一次卹金，但受卹金者為委任警官時，以三個月之俸給為率；為長警時，以六個月之俸給為率。

第六條 依前條受卹後，在一年內因傷病增劇以致殘廢或心神喪失者，得依第四條第一款給予年卹金；但已給之一次卹金，應扣除之。

第七條 公務員有左列情事之一者，得按其最後在職時俸給十分之一，給予遺族年卹金；但對於委任警官，得以其最後俸給七分之一為率；對於長警得以其最後俸給三分之一為率。

- 一、因公亡故；
- 二、在職十五年以上病故；
- 三、依第四條受年卹金未滿五年而亡故。

第八條 公務員因公亡故，除依前條給予遺族年卹金外，

公務員恤金條例

並得於其最後在職時兩個月俸給之限度內，酌給遺族一次恤金，但對於委任警官，以四個月之俸給為率；對於長警以十個月之俸給為率。

第九條

公務員在職亡故者，依左列規定，給予遺族一次恤金：

- 一、在職三年以上、六年未滿者，按其最後在職時兩個月之俸額給恤。但對於委任警官，以三個月為率；對於長警，以四個月為率。
- 二、在職六年以上、九年未滿者，按其最後在職時三個月之俸額給恤。但對於委任警官，以四個月為率；對於長警以五個月為率。
- 三、在職九年以上、十二年未滿者，按其最後在職時四個月之俸額給恤，但對於委任警官，以五個月為率；對於長警以六個月為率。
- 四、在職十二年以上、十五年未滿者，按其最後在職時五個月之俸額給恤。但對於委任警官以六個月為率；對於長警以七個月為率。

第十條

亡故者之遺族，領受恤金之順序如左：

二

- 一、亡故者有配偶時其配偶；但亡故者之夫，以殘廢不能謀生者為限。
- 二、無前款遺族時，其未成年之子女；但成年而殘廢不能謀生者，亦得領受。

- 三、無以上遺族時，其未成年之孫子暨孫女。
- 四、無以上遺族時，其父母。
- 五、無以上遺族時，其祖父母。
- 六、無以上遺族時，其未成年之同父弟妹。

第十一條 有左列情事之一者，喪失其領受恤金之權利：

- 一、褫奪公權無期；
- 二、喪失中華民國國籍。

第十二條 有左列情事之一者，停止其領受恤金之權利：

- 一、褫奪公權尚未復權；
- 二、依第四條各款之規定，受年恤金後，再度任職。

第十三條 公務員年恤金之支給，自該公務員退職之次月起，至亡故之月止。

第十四條 遺族年恤金之支給，自該公務員亡故之次月起

，至左列事由發生之月止：

一、其妻亡故或改嫁；

二、其子女已成；

三、其孫子暨孫女或弟妹已成年；

四、殘廢之夫或殘廢之成年子女，能自謀生或亡故時；

五、其父母、祖父母亡故。

第十五條

依第十條之遺族順序，第一款遺族亡故或改嫁時，其恤金得分別移轉於第二款遺族領受。經移轉後，領受恤金人未成年亡故時，並得分別移轉於第三款遺族領受。

第十條第一款遺族亡故或改嫁，如無次款遺族時，其恤金得按照順次，分別移轉於其餘各款；但以一款爲限。

第十六條

依本條例得領恤金之遺族有數人時，其恤金應平均領受之。如有一人或數人願拋棄其應領部份者，得以該部分恤金勻給其他有權領受之人。

第十七條 依本條例得領公務員年恤金者，自該公務員退職之日起，二年內不請求時，其權利消滅。

第十八條 依本條例得領遺族年恤金，自該公務員死亡之日起，三年內不請求時，其權利消滅。

第十九條 恤金享受權不得扣押，讓與或供担保。

第二十條 公務員在職年數之計算，自就職之月起，至退職之月止；其轉任、遷調或退職後再度任職者，前在職之月數，得合併計算。但因受刑事處分，或懲戒處分免職後再度任職者，不得合併計算。

第二十一條 依本條例給恤之公務員，除長警另有規定外，以依法任用者爲限。

第二十二條 本條例施行細則由銓敘部定之。

第二十三條 本條例自公佈日施行。

公務員恤金條例

公務員恤金條例施行細則

第一條 本細則依公務員恤金條例第二十二條制定之。

第二條 本條例第二條所稱長警，係指行政警察、司法警察。

第三條 本條例第四條所稱心神喪失，係指瘋顛、白癡等而不能治者；所稱殘廢以具有左列情事之一者為準：

- 一、毀敗視能；
 - 二、毀敗聽能；
 - 三、毀敗語能；
 - 四、毀敗一肢以上機能；
 - 五、毀敗其他重要機能。
- 前項因公殘廢或心神喪失，應繳驗經官廳認可之醫生診斷書及服務機關之證明書。

第四條 依本條例第四條、第五條之規定得受公務員年恤金或公務員一次恤金者，應填具公務員請恤事實表五份，呈經退職時服務機關遞轉銓敘部。

第五條 依本條例第六條之規定改受公務員年恤金者，應

四

填具公務員請恤事實表，實同本細則第三條第二項規定之診斷書及證明書，呈經退職時服務機關遞轉銓敘部。

前項改受公務員年恤金經核准後，其已領之公務員一次恤金由銓敘部填發公務員年恤金證書時扣除之。

第六條 本條例第七條第一款所稱因公亡故，以具有左列情事之一者為準：

- 一、因執行職務所生之危險受傷或致病以致死亡
- 二、因出差遇險或罹疾病以致死亡；
- 三、在辦公時突遇意外危險以致死亡。

第七條 依本條例第七條、第九條之規定，請領遺族年恤金或遺族一次恤金者，應填具遺族請恤事實表五份，呈經該公務員死亡時服務機關遞轉銓敘部。

第八條 依本條例第七條第三款之規定，改受遺族年恤金者，除依前條請恤辦法辦理外，並應提繳死亡證明領公務員年恤金證書。

前項改受遺族年恤金經核准後，其公務員年恤金證書由銓叙部註銷之。

第九條 本條例所定在職年限，其歷任職務之起訖年月，應於請恤事實表內詳細叙明，並繳驗證件。

前項歷任職務中，曾任正式軍事機關職務並依法任用之有給聘任職務，亦得合計年資。

第十條 本條例所稱在職月俸數目，以依據俸給法令或列報有案者為準，其表填俸給低於該官等最低級俸者，按該官等最低級俸給恤；如超過該官等最高級俸者，按該官等最高級俸給恤。

第十一條 本條例第十條所規定之各款遺族，應於遺族請卹事實表內詳細填具；但成年而殘廢之子女或殘廢之夫，除應繳驗正式診斷書外，並須取具現住地之警察或自治機關證明書。

第十二條 本條例所稱成年係指滿二十歲者。

第十三條 各轉請機關接到請恤事實表及證明文件時，如認為與條例不符、程序不合或證件不足者，應分別駁回或令其補正。

第十四條 銓叙部審查請恤案件，認為應予給恤者，呈由

考試院轉呈國民政府，經核准後，填發恤金證書遞由原轉請機關頒給領受恤金人。

第十五條 公務員恤金，依其最後服務機關之經費按照劃分國地支出標準屬於國家支出者，其卹金歸國家支給；屬於地方支出者，其卹金歸地方支給。

第十六條 恤金證書分爲五聯：第一聯存根，留銓敘部；第二聯證書，發交領受恤金人；第三聯通知及第四聯備查，分別送財政部或財政廳或行政院直轄市政府；第五聯備核，送審計部。

第十七條 財政部或財政廳或行政院直轄市政府接到公務員年恤金備查或遺族年恤金備查及通知時，除抽存備查一聯外，應將通知一聯轉送領受恤金人現住地之行政院直轄市財政局或各縣市政府

第十八條 公務員年恤金及遺族年恤金，以領受恤金人現住地之行政院直轄市財政局或各縣市政府爲據

公務員恤金條例

發機關。

第十九條

撥發機關應查照恤金額數，每年分兩期發給：第一期以四月至六月為發款時期；第二期以十月至十二月為發款時期；但年恤金總額在二十元以下者，得在第一期一次發訖。

前項撥發機關應按期通知領受恤金人具領，并隨時將領受恤金人姓名、年齡、籍貫、住址分別開送各領受恤金人現住地之法院及警察或自治機關。

第二十條

各縣、市政府按期將恤金撥發後，應隨時檢同各領受恤金人領據向本省財政廳抵解正款；財政廳應於每年六月底及十二月底彙集各縣市呈送之領據，除本省應發者外，其屬於中央者責同各領據呈請財政部撥還；屬於其他省市者，檢同各領據分別咨請撥還。

行政院直轄市財政局按期將恤金撥發後，比照上項辦法辦理。

第二一條

財政部或財政廳或行政院直轄市政府接到前條呈咨後，應即照數撥還；第一期最遲不得過本

六

第二二條

年九月；第二期最遲不得過次年三月。

財政部或財政廳或行政院直轄市政府接到公務員一次恤金備查或遺族一次恤金備查及通知時，除將備查一聯抽存外，應將通知一聯連同應發恤金一併轉送該公務員退職或死亡時服務機關發給，隨將恤金證書掣回遞轉銓敘部註銷。前項領受恤金人如住在他省、市、縣不能親自具領時，得就近託人代領或備具領據連同恤金證書郵呈請求匯寄。

第二三條

領受恤金人遷移其他省、市、縣時，應於屆發恤金期前一個月呈報原撥發機關，並附繳原領恤金證書；若逾期始行報繳者，該期恤金仍由原撥發機關撥付。

前項撥發機關接到領受恤金人遷移呈報時，應即將所繳前領恤金證書及通知各聯一併呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府檢同備查一聯核轉銓敘部註銷換發，其換發之恤金證書，由領受恤金人備具領據郵呈原撥發機關請求寄

發或就近託人代領。

第二四條 領受恤金人如有本條例第十一、第十二各條第一款情事時，應由法院隨時通知撥發機關。

領受恤金人如有本條例第十一條第二款情事或依第十三及第十四條第一、第四、第五各款之規定，其領受權利消滅或領受恤金人爲第十條第三、第六兩款遺族未達成年亡故時，應由警察或自治機關隨時通知撥發機關。

第二五條 領受恤金人如有本條例第十一條第二款情事或依第十三及第十四條第一、第四、第五各款之規定，其領受權利消滅或領受恤金人爲第十條第三、第六兩款遺族未達成年亡故時，應由警察或自治機關隨時通知撥發機關。

領受恤金人如有本條例第十二條第二款情事時，應由銓叙機關或服務機關查明通知撥發機關。

領受恤金人如有本條例第十二條第二款情事時，應由銓叙機關或服務機關查明通知撥發機關。

領受恤金人如有本條例第十二條第二款情事時，應由銓叙機關或服務機關查明通知撥發機關。

領受恤金人如有本條例第十二條第二款情事時，應由銓叙機關或服務機關查明通知撥發機關。

第二六條 領受恤金人如有本條例第十二條第二款情事時，應由銓叙機關或服務機關查明通知撥發機關。

領受恤金人如有本條例第十二條第二款情事時，應由銓叙機關或服務機關查明通知撥發機關。

領受恤金人如有本條例第十二條第二款情事時，應由銓叙機關或服務機關查明通知撥發機關。

第二七條 撥發機關接到各機關通知時，應即停止發給恤金；除有本條例第十二條第一款情事者外，並應追繳前領恤金證書呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

撥發機關接到各機關通知時，應即停止發給恤金；除有本條例第十二條第一款情事者外，並應追繳前領恤金證書呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

撥發機關接到各機關通知時，應即停止發給恤金；除有本條例第十二條第一款情事者外，並應追繳前領恤金證書呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

撥發機關接到各機關通知時，應即停止發給恤金；除有本條例第十二條第一款情事者外，並應追繳前領恤金證書呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

撥發機關接到各機關通知時，應即停止發給恤金；除有本條例第十二條第一款情事者外，並應追繳前領恤金證書呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

撥發機關接到各機關通知時，應即停止發給恤金；除有本條例第十二條第一款情事者外，並應追繳前領恤金證書呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

撥發機關接到各機關通知時，應即停止發給恤金；除有本條例第十二條第一款情事者外，並應追繳前領恤金證書呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

形報由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部備查。

第二八條 撥發機關查照通知聯內所填年齡，計算領受恤金人有本條例第十四條第二、第三兩款事出時，除發給本年恤金外，應隨將恤金證書掣回，呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

撥發機關查照通知聯內所填年齡，計算領受恤金人有本條例第十四條第二、第三兩款事出時，除發給本年恤金外，應隨將恤金證書掣回，呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

撥發機關查照通知聯內所填年齡，計算領受恤金人有本條例第十四條第二、第三兩款事出時，除發給本年恤金外，應隨將恤金證書掣回，呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

撥發機關查照通知聯內所填年齡，計算領受恤金人有本條例第十四條第二、第三兩款事出時，除發給本年恤金外，應隨將恤金證書掣回，呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

撥發機關查照通知聯內所填年齡，計算領受恤金人有本條例第十四條第二、第三兩款事出時，除發給本年恤金外，應隨將恤金證書掣回，呈由財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷。

第二九條 依本條例第十一、第十二、第十三、第十四各條之規定領受恤金人，其權利喪失、停止或消滅時，未經各負責機關查出，以後如經發覺隱混冒領情事，除由撥發機關追繳冒領之款及恤金證書外，並應依法懲處。

依本條例第十一、第十二、第十三、第十四各條之規定領受恤金人，其權利喪失、停止或消滅時，未經各負責機關查出，以後如經發覺隱混冒領情事，除由撥發機關追繳冒領之款及恤金證書外，並應依法懲處。

依本條例第十一、第十二、第十三、第十四各條之規定領受恤金人，其權利喪失、停止或消滅時，未經各負責機關查出，以後如經發覺隱混冒領情事，除由撥發機關追繳冒領之款及恤金證書外，並應依法懲處。

依本條例第十一、第十二、第十三、第十四各條之規定領受恤金人，其權利喪失、停止或消滅時，未經各負責機關查出，以後如經發覺隱混冒領情事，除由撥發機關追繳冒領之款及恤金證書外，並應依法懲處。

依本條例第十一、第十二、第十三、第十四各條之規定領受恤金人，其權利喪失、停止或消滅時，未經各負責機關查出，以後如經發覺隱混冒領情事，除由撥發機關追繳冒領之款及恤金證書外，並應依法懲處。

第三十條 依本條例第十五條之規定移轉受恤時，應提出其前位遺族喪權或死亡時之當地警察或自治機關證明書，連同前領恤金證書，呈由撥發機關轉請財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷換發。

依本條例第十五條之規定移轉受恤時，應提出其前位遺族喪權或死亡時之當地警察或自治機關證明書，連同前領恤金證書，呈由撥發機關轉請財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷換發。

依本條例第十五條之規定移轉受恤時，應提出其前位遺族喪權或死亡時之當地警察或自治機關證明書，連同前領恤金證書，呈由撥發機關轉請財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷換發。

依本條例第十五條之規定移轉受恤時，應提出其前位遺族喪權或死亡時之當地警察或自治機關證明書，連同前領恤金證書，呈由撥發機關轉請財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷換發。

依本條例第十五條之規定移轉受恤時，應提出其前位遺族喪權或死亡時之當地警察或自治機關證明書，連同前領恤金證書，呈由撥發機關轉請財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷換發。

依本條例第十五條之規定移轉受恤時，應提出其前位遺族喪權或死亡時之當地警察或自治機關證明書，連同前領恤金證書，呈由撥發機關轉請財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷換發。

依本條例第十五條之規定移轉受恤時，應提出其前位遺族喪權或死亡時之當地警察或自治機關證明書，連同前領恤金證書，呈由撥發機關轉請財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓叙部註銷換發。

第三一條

公務員年恤金證書或遺族年恤金證書，如有遺

公務員恤金條例

失污損時，得詳敘事由，並提出切實證明書呈由撥發機關轉請財政部或財政廳或行政院直轄市政府核轉銓敘部補發或換給。

第三二條 本條例第二十條所稱前在職之月數，以民國元年起所任職務為限。

第三三條 本細則所規定之各種請恤事實表及恤金證書另定之。

第三四條 本細則自公布之日施行。

領受恤金人須知

一、公務員年恤金、遺族年恤金、公務員一次恤金及遺族一次恤金各種證書，均係五聯式：第一聯存根，留銓敘部；第二聯證書，交領受恤金人；第三聯通知，存撥發機關；第四聯備查，存財政部或省財政廳或行政院直轄市政府；第五聯備核，存審計部。

二、領受恤金人領取恤金證書時，須備具領狀由原轉請機關遞轉銓敘部存查。

三、公務員年恤金及遺族年恤金，由領受恤金人現住地之行政院直轄市財政局或各縣、市政府分兩期撥發：第

一期以四月至六月為發款時期；第二期以十月至十一月為發款時期。

四、公務員一次恤金及遺族一次恤金，應向該公務員退職或死亡時服務機關具領；如領受恤金人住在他省、市、縣、不能親自具領時，得就近託人代領或備具領據連同恤金證書郵呈請求匯寄。

五、公務員年恤金證書及遺族年恤金證書，載有某年月日發訖字樣，由撥發機關加蓋印記；其通知一聯，載有某年月日領訖字樣，由領款人簽名蓋章。

六、領受恤金人，遷移其他省、市、縣時，應於屆發恤金期前一個月呈報原撥發機關，並附繳原領恤金證書；若逾期始行報繳者，該期恤金仍由原撥發機關發給，其換發之恤金證書，由領受恤金人備具領據郵呈原撥發機關請求寄發或就近託人代領。

七、公務員年恤金證書及遺族年恤金證書所載領款及發款次數，均係二十次，可敷十年之用；如逾十年仍須繼續領款者，須先期呈報撥發機關遞轉銓敘部換發新證書。

八、恤金證書如有遺失污損時，得詳敘事由，並提出切實證明書，呈由撥發機關遞轉銓敘部補發或換給。

九、領受公務員年恤金人，有左列情事之一者，即停止發給：

甲、褫奪公權無期或褫奪公權尚未復權；

乙、喪失中華民國國籍；

丙、依公務員恤金條例第四條各款之規定受年恤金後再度任職。

十、領受遺族年恤金人，有左列情事之一者，即停止發給：

甲、其妻亡故或改嫁；

乙、其子女已成年；

丙、其孫子暨孫女或弟妹已成年或未成年而死亡；

丁、殘廢之夫或殘廢之成年子女能自謀生或亡故時；

戊、其父母祖父母亡故。

因前條及本條情事停止給恤者，除褫奪公權尚未復權者外，其恤金證書應追繳註銷。

十一、依本條例第十一、第十二、第十三、第十四各條之

規定領受恤金人，其權利喪失、停止或消滅時，未經各負責機關查出，以後如經發覺濫冒領情事，除由撥發機關追繳冒領之款及恤金證書外，並應依法懲處。

十二、恤金證書不得扣押、讓與或供担保。違者由撥發機關追繳證書，遞轉銓敘部註銷。

十三、依本條例第十五條之規定：第一款遺族亡故或改嫁時，其恤金得分別移轉於第二款遺族領受；經移轉後領受恤金人未成年亡故時，並得分別移轉於第三款遺族領受；第一款遺族亡故或改嫁如無次款時，其恤金得按照順次分別移轉於其餘各款。但以上各款均限於第一款為限。



大陸銀行

股本五百萬元公積一百七十萬元營業經營一切商業銀行業務兼辦儲蓄 貨棧 保管庫信託等附業總行天津 分行 北平 天津 上海 漢口 南京 青島 杭州 哈爾濱等處其他國內外各埠均有代理店及特約機關

天津總行 法租界六號路 支行 日租界旭街 大胡同南口

本行現在增設第四貨棧一所已經開業如蒙惠顧無任歡迎

地址法租界巴黎道平和北棧舊址

電話三二二二五五

公務員請卹事實表

姓名	性別	籍貫	現住所	歷任職務						退職時之職務	合計年數	退職時之月俸	退職時之年月日	退職時之理由	傷病原因	及其現狀	依據條款	證明文件	備考	中華民國	
				機關名稱	官	職起	訖	年	月												
																				<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> 退職時 服務機關 官印 </div>	年 月 日

注 意

- 一、本表依公務員恤金條例第四、第五、第六各條請恤者。均適用之。
- 二、「因公殘廢或心神喪失」、「在職十五年以上身體殘廢」、「因公受傷或致病未達殘廢或心神喪失之程度」、「因傷病增劇以致殘廢或心神喪失」者，均須附繳診斷書及服務機關證明書。
- 三、依公務員恤金條例第六條因傷病增劇，改受公務員年恤金者，應於傷病原因及現狀欄內，詳敘傷病增劇情形，並於備考欄內聲明前經請求公務員一次恤金。
- 四、歷任職務之起訖年月日，應詳細填明，並繳驗歷任任狀或足資證明文件。
- 五、本表應填具五份以備存轉。

公務員一次郵金證書存根

茲有
中華民國 年 月 日
係 省市 縣人年 歲住
規定應受公務員一次郵金業經核准給予公務員一次郵金
應由 發給除分別填發證書通知備查及備核各聯外合留存根
備查
填發員
支出機關
撥發機關
日

字第 號

公務員一次郵金證書

銓敘部為發給公務員一次郵金證書事茲有
省市 縣人年 歲住
依公務員郵金條例第五條規定應受公務員一次郵金業經核准給予公務員一次郵金
因整除將通知備查備核各聯分別送交各機關存查並由本部存根外合行發給證書交
收執仰赴 具領並將證書繳銷此證
中華民國 年 月 日
銓敘部填發員
支出機關
撥發機關
發款員
日發訖

字第 號

公務員一次郵金證書通知

茲有
中華民國 年 月 日
係 省市 縣人年 歲住
規定應受公務員一次郵金業經核准給予公務員一次郵金
別填發證書備查備核並由本部存根外相應填具通知一聯送請轉交
發給為荷此致
依公務員郵金條例第五條
國整除分

字第 號

公務員一次郵金證書查備

茲有
中華民國 年 月 日
係 省市 縣人年 歲住
規定應受公務員一次郵金業經核准給予公務員一次郵金
由 發給除分別填發證書通知備核並由本部存根外相應填具備查一聯送請
存查此致
依公務員郵金條例第五條
國整應

字第 號

公務員一次郵金證書備核

茲有
中華民國 年 月 日
係 省市 縣人年 歲住
規定應受公務員一次郵金業經核准給予公務員一次郵金
由 發給除分別填發證書通知備查並由本部存根外相應填具備核一聯送請
存核此致
審計部
依公務員郵金條例第五條
國整應

公務員年郵金證存根書

茲有 中華民國 年 月 日 係 省 市 縣 人 年 歲 住

自 年 月起 應由 外台留存根備查

款規定應受公務員年郵金業經核准給予公務員年郵金 閱整

按期發給除分別填發證書通知備查及備核各聯

填發員 支出機關 撥發機關

公務員年郵金證書

於發給發給公務員年郵金證書事茲有

省 市 縣 人 年 歲 住

郵金 依公務員郵金條例第四條第 款規定應受公務員年郵金業經核准給予公務員年 閱整

自 年 月起 除將通知備查備核各聯分別送交各機關存查並由本部存根外

合行填發證書交 收執遵照後列領受郵金人須知按期向 具領此證

銓發部填發員

中華民國 年 月 日 填發

支出機關 撥發機關

公務員年郵金分期發給每期

民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國
年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年
月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月
日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日
領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖

元 角 分 正

公務員年郵金通知書

茲有 中華民國 年 月 日 係 省 市 縣 人 年 歲 住

自 年 月起 除分別填發證書備查備核並由本部存根外相應填具通知一聯送請轉交

款規定應受公務員年郵金業經核准給予公務員年郵金 閱整

按期發給並查照後列領受郵金人須知辦理此致

中華民國 年 月 日

公務員年郵金分期發給每期

民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國	民國
年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年
月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月
日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日	日
領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖	領訖

元 角 分 正

公務員年郵金證書備查

茲有 中華民國 年 月 日 係 省 市 縣 人 年 歲 住

自 年 月起 應由 部存根外相應填具備查一聯送請存查此致

款規定應受公務員年郵金業經核准給予公務員年郵金 閱整

按期發給除分別填發證書通知備查並由本部

中華民國 年 月 日

公務員年郵金證書備核

茲有 中華民國 年 月 日 係 省 市 縣 人 年 歲 住

自 年 月起 應由 審計部 存根外相應填具備核一聯送請存核此致

款規定應受公務員年郵金業經核准給予公務員年郵金 閱整

按期發給除分別填發證書通知備查並由本部

中華民國 年 月 日

遺族一次卹金證書存根

茲有 人年 歲住 之 係 省市縣 第 條規定應受遺族一次卹金業經核准給予遺族一次卹金 發給除分別填發證書通知備查及備核各聯外合留存根 備查 應由 填發員 支出機關 撥發機關 中華民國 年 月 日

字第

號

遺族一次卹金證書

茲有 人年 歲住 之 係 省市縣 第 條規定應受遺族一次卹金 發給除將通知備查備核各聯分別送交各機關存查並由本部存根外合行發給證書交 收執仰赴 具領並將證書繳銷此證 鈐發部填發員 中華民國 年 月 日填發 支出機關 撥發機關 發款員 中華民國 年 月 日發給

字第

號

遺族一次卹金證書通知

茲有 人年 歲住 之 係 省市縣 第 條規定應受遺族一次卹金業經核准給予遺族一次卹金 別填發證書備查備核並由本部存根外相應填具通知一聯送請轉交 發給為荷此致 依公務員卹金條例 調整除分 中華民國 年 月 日

字第

號

遺族一次卹金證書備查

茲有 人年 歲住 之 係 省市縣 第 條規定應受遺族一次卹金業經核准給予遺族一次卹金 發給除分別填發證書通知備查並由本部存根外相應填具備查一聯送請 存查此致 依公務員卹金條例 調整應 中華民國 年 月 日

字第

號

遺族一次卹金證書備核

茲有 人年 歲住 之 係 省市縣 第 條規定應受遺族一次卹金業經核准給予遺族一次卹金 發給除分別填發證書通知備查並由本部存根外相應填具備核一聯送請 存核此致 審計部 依公務員卹金條例 調整應 中華民國 年 月 日

遺族年郵金證書存根

第七條第... 依公務員郵金條例... 按期發給除分別填發證書通知備查及備核各聯... 填發員... 支出機關... 撥發機關...

遺族年郵金證書

銜發部為發給公務員遺族年郵金證書事... 依公務員郵金條例第七條第... 款規定應受遺族年郵金業經核准給予遺族年... 按期發給除分別填發證書通知備查及備核各聯... 具領此證...

Table with columns for date (民國 年 月 日) and amount (元 角 分正). Includes text: 計開應領之遺族年郵金每年分二期發給每期...

遺族年郵金證書通知

第七條第... 款規定應受遺族年郵金業經核准給予遺族年郵金... 按期發給並查照後列領受郵金人須知辦理此致... 依公務員郵金條例...

Table with columns for date (民國 年 月 日) and amount (元 角 分正). Includes text: 計開應領之遺族年郵金每年分二期發給每期...

遺族年郵金證書查備

第七條第... 款規定應受遺族年郵金業經核准給予遺族年郵金... 按期發給除分別填發證書通知備查並由本部... 依公務員郵金條例...

遺族年郵金證書核備

第七條第... 款規定應受遺族年郵金業經核准給予遺族年郵金... 按期發給除分別填發證書通知備查並由本部... 依公務員郵金條例...

鐵道部三屆鐵展會北寧專載

專載題詞

殷同

全國鐵路沿線出產貨品展覽會之舉行，已至第三屆矣，其於提倡國產，救濟農村，效果如何，雖未立觀，然影響所及，足以使社會民衆咸知吾國處此經濟競爭漩渦之中，非努力於工商事業之推進，天然富源之開發，不足以圖存，其所以愛護而發揚光大之者，尤非全國一致，共同奮鬥不爲功，夫鐵路者，農工商品轉輸之樞紐，而社會經濟調節之工具也，故路線所經，其物產之豐瘠，關係於全國企業者，尤較內地爲切要，大部高瞻遠矚，舉行鐵展，不惜糜鉅萬之資，萃全國鐵路沿線物產於一堂，既所以顯示鐵路業務，對於社會經濟之重大，復得因比較貨品優劣之結果，而促進生產之改良，用意至深，規模至遠，固不僅侈陳美富，賞心悅目已也，本路頻年多故，摧毀百端，當參加二屆之時，值事變紛乘之日，徵集既感困難，布置尤多缺略，茲者仰承大部指導，專館之設，差免隕越，復得沿線農工商鑛各業熱烈之贊助，凡所陳列之品，罔弗網羅美備

，皆足爲觀感興起之資，同之爲幸，不亦大哉，他日者，由三屆四屆，推而至於無窮，而鐵路業務，社會生產，突飛孟晉，亦未可限量，胥於斯會卜之矣，謹誌數言，藉爲程功之左券焉。

北寧館陳列物品紀要

胡世嶽

鐵道部第三屆全國鐵路沿線出產貨品展覽會之舉行於北平，今已及二旬矣，其意義之重要，業經大部敘述甚詳，此次徵集物品之廣博，各商參加之衆多，亦突超前此二屆之紀錄，蓋未有盛於此時者也，足徵國產之日新，已於斯會得確切之認識，而大部所以爲貨商轉輸物品之流通，爲大衆謀國產之紹介，爲國家謀經濟之復興之苦心孤詣，幸未終負，洵盛事也。

北寧鐵路爲北方各大幹線之一，此次設置專館，得襄盛舉，亦與有榮焉，所有籌備之情形，因不欲褻瀆，以增絮聒，其差足以自幸者，舉凡物品之徵集，固得各商協助之成功，而其參加情緒之熱烈，則尤令人發生無限之同情，故爲附誌於此，以表徵忱。

本館陳列之物品，範圍甚廣，數量且多，覽者於此游

人難迷之時，固難一一得其真像，斯則有需於記載之助，而為本館應盡之責也。爰紀其要，以便覽者游觀之餘，復得窺其全豹焉。

精鹽 為塘沽久大精鹽公司出品，潔白勻細，為日用所必需，每年產量，達數十萬担，行銷華北及長江流域，一切蘇達及綠氣之製造，皆以此為基本原料，正產之外，復有碳酸鎂，牙粉，牙膏之副產，本館均有陳列。

鹼 為塘沽永利製鹼公司出品，其製造以鹽為原料，用途極廣，凡玻璃，肥皂，煉礦，漂染，製藥等工業，皆需於此，分純鹼，燒鹼，潔鹼等三種，銷售於本路沿線，及長江珠江流域暨南洋各地，年約三萬餘噸。

硫酸 為天津利中製酸公司出品，各種化學品多以此為原料，每箱二十元，年銷一萬餘箱，挽回漏卮不少，本館特為陳列；以紹介於工業家之前。

洋灰 為唐山啟新洋灰公司出品，係建築主要材料，本館陳列者，有水泥製造程序圖樣一方，洋灰，及以洋灰製成之花磚，頂瓦，脊瓦多種。

機械 為天津北洋大學及河北省立工學院等出品，有一速

流計「水力發動機」等數十件，本館特另開附館陳列之，名曰北寧館機械陳列室，其陳於本館者，尚有啟新公司之「汽爐」「水車輪箍」「車鈎」「牙輪機品」等，數量甚豐，且為國人自製之機械，殊堪重視。

鐘 為天津北洋造鐘公司出品，備座鐘掛鐘二項，年銷有二萬五千只之鉅，本館為其陳列甚多，並有內部各種機件樣品一方，附為陳列，以便覽者得悉其構造之程序，及其零件之真像。

華文打字機 為天津中華公司出品，此機初僅有由日本輸入國內者，現可自製，其構造之精且過之，誠足抵制舶來品，亦工業進步之徵，本館故樂為陳列之。

玻璃 為秦皇島耀華公司出品，製造頗多，年銷全國約二十三萬五千箱，本館陳列其二方。

磁瓦 為天津模宏磁瓦廠出品，此次由該廠特製角亭一座，陳於本館，亭上敷以綠琉璃瓦，即為該廠所造，其產品分仿古創製二種，仿古者，備作古式建築之用，創製者，則供新式營造之需，其銷路達於國外，為吾國一特產也。

景泰藍 爲北平老天利天河隆天新成等出品，此爲北平手工藝之最精者，本館陳列甚多，大至尊彝鼎彝，小至文房清玩，典重瀟灑，頗富敦貴之意。

料器 爲北平同興永惠記美術工廠出品，其原料雖非本地所產，而其雕空鏤細，則有需於北平匠人之琢磨，本館特羅致而陳列之，其着色之鮮妍，雕刻之工細，非原產地所能及，更裝以錦匣，罩以玻璃，遂益覺其精美，附列雕漆屏匣多種，咸仿古製，精雅絕倫。

錦匣 爲北平天河隆出品，工料精細，以紅藍錦爲地，上平金龍，鳳，花，鳥，極爲古雅，製成提包錢袋，或盛首飾，或裝像片，爲藝術的日用品，價值甚廉，銷行達國內外，西人尤喜用之，以其富有東方色彩也。

石膏像 爲北平君衡石膏製造部出品，君衡劉姓，夙攻美術，其刻像至精，此次參加之出品頗多，如「大維納絲」「伽娜像」「伯拉圖像」「賈波林像」「列寧像」「莫索里尼像」等，無不維妙維肖，其他人體造像，亦栩栩如生。

宮燈 爲北平文盛齋美珍隆老天利等出品，形式玲瓏，種類尤多，有爲硬木鑲座製成大燈置於座隅者，有以薄紗

綑爲小式者，華燈既明，其上所繪之翎毛花卉各圖案，無不畢現，至爲鮮妍。

地毯 爲天津海京毛織廠及北平仁立公司出品，此種地毯，圖案繁多，而其色澤俱甚雅麗，經久耐用，尤爲人所愛悅，本館特選十餘方張之四壁，均爲上品，仁立公司復於本館設有木機一架，臨時織造，以供游覽人士之觀摩。

呢絨 爲天津海京毛織廠北平仁立公司等出品，質料至精，純爲毛製，爲國產之佳品，製西服者多採用之，毛氈歲銷一萬條，此次於呢絨陳列而外，復商諸海京，運來織呢電機一架，爲現代最新機械，於游人衆多之時，開始織製，以供衆覽，此爲介紹工業實況於觀衆之前，藉啓游人之興趣。

紗布 爲北平東昇祥天津裕元紡織公司國貨售品所錦文針織廠等出品，粗細紗布，種類繁多，更有三十二支，十六支，十支，二十支等棉線，附帶陳列。

線毯 爲天津生生工場利和織物公司出品，花樣至廣，有魚，龍，虎，鳳等圖案，有雪青，漂白，棗色，粉紅等

色彩，經洗耐用，常人所需，本館陳列甚多。

製革 爲天津華北製革公司五洲製革廠等出品，此次陳列有法蘭皮，花旗皮等，均爲製鞋之原料，另有軍用單層輪帶，雙層輪帶二種，駕舶來品而上之，爲國貨之急需提倡者。

皮 爲北平永慶和出品，有鼠皮，狐皮，貂皮等種，鼠皮分鼠脊，地鼠皮等種，狐皮分玄狐白狐黃狐紅狐等種，貂皮分掃雪貂紫貂等種，另有雲緞縐龍幃，至爲名貴，價值半千，附陳本館。

毛線 爲天津東亞毛呢紡織公司出品，此次陳列於本館者，爲製造毛線程序及標本，由採集原料而達於毛線之完成，誠非易易，此物國人初無紡織者，今得該公司之製造，歲銷五十萬磅，藉以杜塞漏卮，亦佳事也。

帽 爲天津盛錫福同陞和福東公司等出品，歲產數十萬頂，此次陳列者，有草帽，呢帽，皮帽等種，物美價廉，式樣新穎。

皮鞋 爲北平中原公司出品，其式樣至繁，有漆皮，帆布，黃皮，黑皮等種，國人穿着，已漸盛行，得國產皮革

而製之，以爲國人之用，誠爲需要之品，故本館亦樂爲

陳列也。

竹絲手帕 爲北平汕頭花邊商行出品，其質略硬，殆似夏布，分黃白二色，每方擇其一角，綴以極鮮艷之刺繡花樣，故益精美，銷行國外者爲廣，價值甚廉，其他如用以作窗簾，餐巾，臺布，亦極美觀，本館陳列者，種類繁多，不及備舉，要爲美術之適用品也。

鐵畫燈 爲北平汕頭花邊商行出品，以鐵片雕成各種花卉，或連綴而爲燈，或加框而爲鏡，襯以紡綢，罩以電光，則其花紋或風景，隨之逞現，精妙絕倫，更有一種，可以摺疊，用則成爲雙斗相覆之形，藏則成爲數片平鋪之狀，其匠心誠有獨到處也，本館所列，種類良多。

棉織品 爲北平成記工廠正裕昌等出品，其種類分男女線襪，游泳衣，運動衣，汗衫，襯衫等並有各種絨襪及絨衣之製品。

骨器 爲北平義和順號出品，有紅骨方硯，分針，刷子等類，此種貨物，成本甚輕，售價亦廉，且爲日用常品，故其銷路尙佳。

麵粉 爲天津壽豐公司等出品，此次陳列樣品，計有二十五種，年產千餘萬袋，銷行本路沿線及平綏路等處，雖較申美澳粉價值稍昂，然其品質較佳，近年外粉在華銷數日增，國產麵粉，影響甚鉅，此數公司得以保持其產品之銷路，良非易易，皆從奮鬥中得來也，甚望國人注視國產而購之。

餅乾 爲天津振華公司華孚公司等出品，此物初僅爲舶來品，港滬繼有自製者，天津近年亦有製造，銷行內地頗廣。

罐頭 爲昌黎新中公司天津華孚公司等出品，分菓醬魚肉等類，其製造甚精，足以抵制外貨，近來國人食用及饋贈，率皆用之。

菓露 爲北平玉成號天津華孚公司等出品，悉仿西法製造，其原料皆係國產之藥品，銷行頗廣，此不獨可以抵制外貨之侵入，且爲本國菓類，開一最大之出路。

醬油 爲天津宏中醬油公司華孚公司等出品，舊製醬油，陳法相因，尙無改進，致使餐膳場所，皆用外貨，自此二公司以新法製造以來，乃得國產銷行於市上，價固甚

廉，貨亦甚鮮，較之外來之陳舊而價昂者，不可以道里計，本館陳列樣品甚多，甚望國人採用，勿再使金錢流於海外也。

汽水 爲北平玉泉山公司天津光明公司鴻興公司等出品，舉凡礦泉水，梳打水，沙柿水，檸檬水等，無不陳列俱備。

啤酒 爲北平雙合盛出品，醇而可口，足與外貨媲美，爲中西人士所樂用，已風行於市上，本館特爲陳列。國人喜飲此酒者，當知已有國產可購也。

茶 爲天津正興德元興北平慶隆等茶莊出品，此物已得國人之認識，固毋庸紹介，然茶之良窳，關係於中國國外市場之銷路，近年出口，已不如前此之盛，其原因固不止一端，要有待於本身之改良，則爲定論，本館陳列多種，以供國人之比較，更願加以研究而改進之，庶不墮國茶在國際之令譽，方足與人競爭，正興德近年對於包裝與煉製，已加改良，甚望本此精神，努力邁進，以挽回國際茶業之地位也。

點心 爲北平滋心園出品，本館陳列者，有其以奶糖製成

本路前門站之模型，及以透透糖製成之浮圖各一座，其上附有糖製之虎豹獅象等形，點心一項，似屬細微，然其消耗極大，國人嗜此者，初多就食於西人所設之餐館，自吾國自製以來，已改購此自製者矣。

茯苓糕乾 爲楊村各店出品，甚有名，本路各次列車，經過其站，莫不聞此賣糕聲也，惜量數不多，不能遠及，僅供來往旅客之需求耳，是有待於推廣。

針 爲天津裕仁造針廠出品，針爲用最大，然率皆外貨，故其漏卮亦最鉅；現國內各地多有製針工廠，此其一也，本館陳列者，種類繁多，有織襪針線針等種，國人用此者，宜審其是非國貨而購之，勿以一針之微而忽之也。

梳篦 爲北平義和順出品，本館陳列者，種類繁多，此係婦女必需之物，而其銷路，亦達於國外，不過形式與裝潢，似嫌陳舊，與數十年前之出品，初無二致，可知手工業方面之改進，亦爲急需研求者也。

首飾 爲北平仁慶堂韓記及同仁義等出品，係仿西法以化學藥品而製，近以珠寶價昂，國人已鮮此購買能力，且

戴之易啟宵小之覬覦，故此種價廉而新穎之首飾，已成婦女之需要，然昔皆來諸海外，又不免形成一大漏卮，今得此自製之品，而供諸國人，頗堪重視，本館陳列之意，亦以婦女裝飾品一時既不易革除，但得國貨而用之，則亦幸事，甚願其普及銷場，以抵制外貨之侵入，庶不負本編介紹之意也。

墨盒 爲北平義泰恆記出品，此種精妙之文房用具，分白銅墨盒及鎮尺等，不僅質料之佳，雕刻尤爲神秀，蓋書畫者多出名士手筆，相得而益彰矣，本館陳列，形式至多。

筆 爲天津華經魁，北平李福壽筆莊出品，近人感於自來水筆及鋼筆之便利，已羣趨爭購，幾置吾國固有之毛筆於不顧，而不知毛筆滯銷之損害小，增加漏卮之損害大，然欲挽此趨勢，是有待於毛筆之改良，須與自來水筆有同樣之效能，方可以言抵制，本館陳列斯品，其願望固在此也，切盼有心人，由觀摩而謀改進焉。

墨汁 爲北平一得閣出品，斯汁初僅有日本輸入，自國人自製後，而其貨始絕跡於吾國之市場，然盼國人製此者

，須加意營之，勿使流於下劣，而令外貨得死灰復燃之勢也可，本館特選數瓶與漿糊同列，漿糊與墨汁有同樣之經過，故不以其微而忽之也。

藥品 爲北平樂仁堂出品，丸散膏丹，不及細載，然各國之醫術日新，每有一藥之發明，輒爲各國所採用，固已成國際化矣，吾國習西醫者，每感藥品之不能自製之苦，而其藥品之原料，吾國實皆有極富之產量也，本館陳列此藥品，甚望藥商能與現代化之藥劑師合作，以應時代之需要，進而製造科學的主要藥品，當能杜塞一大漏卮，吾人實踐足而望之。

酒精 爲北平新陸化學酒精廠出品，售價每桶六元五角，而印花稅即須五元，於是由六元五角之價目，而驟變爲十一元五角，其稅率之爲高爲低不可知，要是妨害其銷路，則可斷言也，本館爲陳其二桶二瓶。

墨水 爲天津亨利公司出品，分紅藍二種，膠水及印水亦爲其附產，分紫藍紅三種，本館俱有陳列，蓋爲自來水筆及鋼筆等之附屬物也。

油墨 爲天津唐嘉油墨工廠出品，分新聞紙用油墨，謄寫

紙用油墨二種，此物多仰給於外國，茲者國人自造，或且供不應求，迄今仍不免有採用於東西洋者，本館陳列此物，固望國人採而用之，同時更望製者精益求精，以達優美之目的，似較前爲尤切也。

胰皂 爲天津造胰公司出品，此乃日用所需，消耗頗大，國人於此，視甚輕微，購用之時，初不計及其爲國貨與否，且有不易辨認其爲是否國貨者，漫然購之，於是造成輸入貨物之大宗紀錄，此種現象，固不僅此一類，然胰皂實居其要，本館陳列此國產之胰皂，深願得國人之認識，而於購用時加以注意也。

鈕扣 爲天津北亞實業工廠裕豐永利製扣工廠等出品，此種工業，現僅能製木質者，對於白色之扣，尙未能製，然此木質之扣，吾人需用已極廣，得自製者而用之，未嘗不可收一部分之效果也。

乾電池 爲天津中國電池製造廠出品，亦吾國近代化工業之一，產量甚富，質料亦佳，較之舶來品固不稍遜，而其值則甚廉也，本館陳列者，有乾電池，試驗乾電池，炭精條等。

製罐 爲天津明星製罐廠出品，此係現代一部分貨品裝潢之必要物，其設計之良窳，關係於其貨品之銷路者至鉅，蓋以同一貨品，此也裝潢精美，則得購者之喜悅，彼也裝潢惡劣，則失購者之歡心，故商家對此宜予注意，商品借此，可收永久宣傳之效也。

體育器具 爲天津春和製造廠志同公司等出品，新式體育，本由國外傳來，其體育用具遂亦隨之而至，國人第知提倡體育，未聞有提倡自製體育用具者，漏卮實大，良可慨也，茲得此二廠之出品而陳列之，誠足告慰，甚願體育界加以採用與提倡，勿稽忽也，本館陳列者，有球鞋，跑鞋，球拍，足球，排球，鐵餅，標槍，壓鈴等。

帆布 爲天津華茂公司出品，其爲用至廣，銷路亦多，然仍不免外貨之侵入，本館特爲陳列以供大衆之認識。

衛生紗 爲天津中國鐵紗廠錦文針織廠出品，有粗細之分，爲護窗之用可免蚊蠅之襲入也。

蓆 爲天津華興織蓆廠出品，夏日常用之物，然僅國人用之，倘加以改良，使其柔軟可向國外推銷也。

磁陶 爲唐山德盛窯廠新明磁廠天津神州公司等出品，其

產物爲粗細磁器及陶器，磁器限於日常用品，如杯盤碗壺之類，陶器限於建築用品，如磚瓦及衛生用具之類，此二者皆有外貨侵入，得此二廠之製造，亦有相當抵制之力，所望國人覺悟，遇有用品及建築或購置衛生器具之時，須向國產中追求也。

油漆 爲天津東方油漆工廠中國油漆公司等出品，陳列者有磁漆，罩光漆，魚油，鉛油等種，吾國本以桐油，建漆著名，且有國外之市場，惟以不易乾燥，售價較昂，致有繁易與低昂之判，不能適應需求，而外貨得以侵入矣，然吾國設廠仿製外國油漆者已多，此二廠其著者也。

石棉 爲天津瑞記石棉公司出品，在本館陳列者，有石棉繩，石棉線，石棉絨等種。

自行車 爲天津福大鋼鐵工廠亞州製車行出品，其原料純爲國貨，而價值甚廉，爲抵制舶來品之佳產，國人購置者，於此宜有深切之認識，庶國產得以振興，而金錢不致外溢也。

化妝品 爲天津大昌隆范永和等出品，陳列者爲髮油，花

粉，香水等種，其貨品純屬消耗之類，固不宜提倡。然而任何國人，不能免此，中國此類化妝品之市場，夙為外貨所獨佔，今得自造之國貨，以為抵制之工具，似不能故自貶抑，而任外貨猖獗也，本館陳列此品之意義在此。

搪瓷 為北平三同公司天津大華搪瓷廠出品，此類貨物，本為日常通用之器具，而其來源，則自國外，近數年來，始有吾國自製者出，然其產量尚微，故市場之銷售，仍在外貨充斥中也，本館陳列之願望，竊欲覽者，予以認識，購時加以辨別耳，同時更願工業家作大規模之製造，以供國人之需求，並宜加以極明顯之標識，而便國人之鑒別其為國產也。

梭 為天津隆義造梭行出品，此係供織布提花之用，本館陳列數種，以供工業家之採擇。

劃粉 為天津三巨實業社出品，供裁剪衣服之劃用，每羅一元四角四分，初僅有國外之輸入，茲有吾國自製者矣，特為陳列，家庭與商店之不知有此項工業者，宜認識而採用之。

夾銀器具 為天津凱記公司出品，其陳列者，有景圖片，花鳥鏡鼎等品。

紙 為北平燕京造紙廠天津工業試驗所等出品，在本館陳列者，有仿宣紙，仿粉連紙，包裝紙，毛邊紙，印刷紙等，中國洋紙之輸入，不可勝計，國產紙得一部之伸張，即可抵制洋紙一部之侵入，國人宜注意也。

薄荷 為古冶張家莊豐五薄荷廠出品，本館陳列者，有其所製之薄荷油，薄荷腦，薄荷錠等種，此類產品，只以國外輸入者為多，今有自製者，宜認清其牌號而採用之。

絲織品 為灤縣裕民製綢廠出品，陳列本館者，有其自織之絲巾，絲帶，紡綢，新綢，春綢等種，為本路沿線唯一之絲織物出產，質料甚佳，銷路遍於內地，深願其益求精進，推及於各大埠也。

風琴 為天津山成玉風琴廠出品，完全國人自製之貨品，本館陳列其一。

煤 為開平開灤礦局及臨榆柳江公司出品，本館陳列者，為塊煤，末煤，焦炭等數種。



泥人 爲天津同陞號出品，爲玩具之一種，塑製社會下流階級之形態，頗得其神似，所謂「泥人張」者之流也，中西人士，多喜購之，本館陳列之者，甚願其展此才力，以謀偉大之雕塑，成一藝術的結晶也。

臉譜 爲北平日月星模型玩具工廠出品，即中國劇之各式小型面具也，此譜之銷場，已達於國外，蓋爲研究中國劇之資料，本館陳列其全分。

魚類標本 爲本路關內段沿線各海濱所產，如天津之銀魚，灤河之鯉魚，石河之海胎魚，皆爲當地之特產，各種魚類，則以北塘灤縣所產最多，年輒達萬噸以上，茲特製爲標本，以供衆覽。

農產標本 爲本路沿線各地產品，如郎坊永定門蘆台漢沽唐山山海關等地，皆爲產米之區，每年產量六萬餘噸，如唐山安定開平楊村等地，皆爲產麥之區，年產數量一萬餘噸，如楊村唐坊昌黎胥各莊等地，皆爲產棉之區，年產約四萬公噸，如郎坊唐山武清沿線等地，皆爲產豆之區，年產量約三萬餘噸，如豐台黃土坡黃村魏善莊安定安山雷莊灤縣昌黎等地，皆爲產花生之區，年產量約

二萬餘噸，其餘如雜糧等，沿線各站無不皆有出產，本館俱有標本陳列。

林產標本 爲本路沿線各地產品，如豐台灤縣北戴河等地，有油松赤楊白楊柳樹樺木實花松白臘榆樹櫟樹等產生，蘆台灤縣等地，並有桑樹等產生，本館亦列標本。

機車車輛模型 爲本路唐山工廠自製之品，本路對於機車車輛，現均可以自造，材料之有國貨供給者，亦無不盡量採用，此項陳列，所以供國人參觀時，對於本路機車車輛，得其認識。

以上所記各品，均爲本館所陳，以限於篇幅，僅能作如上之概述，不能一一列舉其名而分叙之也，其中陳列，以工藝品爲最多，然吾國工業，實未可以言振興，本路沿線，除唐山啟新洋灰公司塘沽久大精鹽公司等外，尤鮮大規模之工廠，天津雖有麵粉等廠，終以外貨之傾銷，已多不能維持其常態，其餘出產諸品，則仍多未脫手工業之組織也，所望國人集中力量，努力漸進，共謀生產之建設，更願固有之工藝物品在此展覽會中經此以研究，由研究而加以改良，是爲本館



本刊廣告價目表

面積	期			
	一 期	三 期	六 期	十二期
全 頁	十六元	四十元	六十五元	一百元
半 頁	十元	二十四元	三十五元	六十元
四分之一	六元	十五元	二十五元	四十元

(一) 每頁全面作為四十方寸二分之二則為二十方寸四分之一則為十方寸至少以四分之一起碼

(二) 底封皮^外裏面及目錄後之較優地位之優次分別增減其刊費另議酌定

(三) 繪製圖畫銅版鑄版及改用白洋紙或彩色紙者另議

(四) 在補白處登載各種小廣告者另議

(五) 在登載廣告期內每期增送本刊一冊

(六) 在本表規定以前訂登廣告者仍照原議辦理

(七) 以前旬刊公報時期訂登全年廣告者均按三十六期補足

編輯者
發行者

北寧鐵路管理局文書課

印刷者 天津華新印刷局

東馬路六吉里內
電話五〇三三八

本刊定閱價目表

費別	期數	
	三個月	半年
內 國	報費 九角	郵費 一元六角
	報費 九分	郵費 一角八分
外 國	報費 九角	郵費 一元六角
	報費 九分	郵費 一元二角
全 年	報費 三元	郵費 三元六角
	報費 三元	郵費 二元四角

北寧鐵路管理局廣告

(一) 旅客運輸。

本路旅客列車，時間準確，設備完全。

臥車飯車，均甚清潔。

特備包車，廉價出租。

各國游歷團體旅行，特備專車，華麗舒

適。

代運包裹，取費低廉，手續簡捷，發售

星期尾廉價票，及來回游覽減價票，以

示優待。

(二) 貨物運輸。

本路運輸貨物，除照章不辦鐵路負責之

貨物外，均由鐵路負責，安全迅速，如

有損失，照章賠償。無論鐵路或貨主負

責之貨物，本路與國內各路均可辦理聯

運，訂有聯運貨物遞遠遞減核收運費辦

法，尤為省費簡捷。

以上各端，請隨時與本路各站，或總局車務處營業課接洽。