

年

卷

期

3

3

第

第

鐵路月刊

北寧線

第三卷 第三期



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，遼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(上列遼譯文字如非專門不得列入甲種應審核內容隨時酌定)

乙種一，關於國內外鐵路統計事項歸入本刊統計欄

二，本路沿綫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

國內各路綫之各種調查

國外關於路務之調查以上三項皆歸入本刊調查欄

丙種，本路沿綫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註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

北寧鐵路月刊第三卷第三期

民國二十二年三月份

目錄

總理遺囑像

插圖

錢兼領局長肖像

寧園禮堂

三百匹實馬力之第塞爾機車

譯著

中俄復交後應速建設蒙疆鐵路方案

袖風著

第塞爾機車

王若侃譯

制定鐵路貨物運價之原則 續

李起濤著

比利時國家鐵路之組織及管理 續

楊文樸著

運輸總論 續

楊士林譯

業務

平包特別快車本路應得進款概數表二十二年一月份

營業課

北寧鐵路月刊第三卷第三期

民國二十二年三月份

目錄

總理遺囑像

插圖

錢兼領局長肖像

寧園禮堂

三百匹實馬力之第塞爾機車

譯著

中俄復交後應速建設蒙疆鐵路方案

袖風著

第塞爾機車

王若侃譯

制定鐵路貨物運價之原則 續

李起濤著

比利時國家鐵路之組織及管理 續

楊文樸著

運輸總論 續

楊士林譯

業務

平包特別快車本路應得進款概數表二十二年一月份

營業課

北寧鐵路月刊 第三期

目錄

二

大宗貨物運輸成績一覽表 二十一年五月份
六月份

全上

本路貨物業務細別表 全上

全上

開灤各礦運出煤焦噸數表二十一年十一月份

全上

關內各站營業進款概數撮總表 二十二年一月分

會計處

技術

油漆化學 第二十章

陸增祺

油漆叢談

杜文思

統計

客運分等比較

改進委員會統計室

唐皇兩廠修竣貨車比較

全上

本路二十一年與二十年營業進款概數及客貨運狀況比較圖

營業課

二十一年上半期本路貨車停留時間統計表

高溶年

二十一年十一二月份豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

營業課

專載

視察北寧鐵路紀事

鐵道部顧問康德黎記

金惠生譯

調查

一九三二年中東鐵路運輸成績

李滿康譯

法制

法院組織法

行政訴訟法

工作報告

本路二十二年三月份工作報告

文書課編

選錄

一年來鐵路業務之整理工作 轉錄鐵道公報

俞 樾

雜俎

哀雪雜記

偶 像 續

文 殊
李曼因

開灤礦務總局

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
各種管造磚

耀華玻璃

凡稱公室 內及工廠 內均以光 線良好規 成績之接 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

北票煤礦公司

本礦在熱河朝陽北票地方經採各項塊末烟煤灰少易燃火力耐久最合輪船火車工廠及普通爐灶各項使用所有出品現在國內重要鐵路及各大公司無不爭先購用同聲贊許至運送便利價值低廉尤為購用各家所稱道又為便利滬甯滬杭甬沿綫各站主顧起見特在上海日暉港自建倉庫碼頭一所水陸銜接運輸便捷堆煤取費格外從廉如蒙賜顧請向總公司或各地分廠接洽商辦無任歡迎

總公司 天津意租界大馬路九號 電話四〇三〇五
有線電報掛號四三三八四

分廠 北票 北寧鐵路錦縣車站轉北票
電報掛號四三八四

錦縣 北寧鐵路錦縣車站西首
電報掛號四三八四 電話一三三八

營口 河南雙橋街八十五號
事務所 電話一三二七號
有線電報掛號四三八四 電話一五九五號

北廠 河北北寧鐵路車站西首 電話八號

上海 南京路民昌里六十四號 電話一〇三〇二
有線電報掛號二六一〇

倉庫事務所 上海南京路民昌里六十四號
電話一〇三〇二
有線電報掛號二六一〇

碼頭 上海日暉港滬杭甬鐵路貨棧西首

總 理 譚 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。

揮

圖

中國銀行

總行 · 上海仁記路黃浦灘
津行 · 天津法租界八號路

中外匯兌

各種存款

各項放款

貨物押匯

本行民國元年成立
政府特許為國際匯兌銀行
資本銀二千五百萬元
國內分支行八十餘處
英美日德法均可直接通匯
並在倫敦自設分行

手續便利
★ 一切克己

天津
市內
分設

大胡同 · 小白樓 · 梨棧 ·
北馬路 · 金湯路 · 旭街 ·

六辦事處

英租界領事道河沿自建堅
固貨棧起卸極便棧租低廉

啓新洋灰公司

塔牌水坭

馬牌洋灰



大冶出品

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

各支店

漢口 南部 東部 北平

法租界寶華里四號電掛
上海愛多亞路卅八號電掛
瀋陽商埠十一緯路電掛
前門外打磨廠北口

(西) (灰) (支)

行銷久遠

銷分

其餘分銷

國內外各大商埠

質美價廉

及所

廈門 林森公司

汕頭 通安公司

廣州 通安昌記

完全國貨

分發

南京 順和號

烟台 義昌信

老牌洋灰

批

青島 華新紗廠

是中國人創辦之唯一代辦旅行機關

中國旅行社廣告

營業種類

1 經售車票船票

2 代辦出洋護照

3 包辦團體旅行

4 代客指顧嚮導

5 代客運送行李

6 代客預定旅館

7 發售旅行支票

8 出版旅行雜誌

總社上海四川路一四一號

分社地址

北平 西皮市

遼寧 千代田通二十七番地

漢口 歆生路

鄭州 大同路四十七號

杭州 湖濱路

香港 皇后道中六號二樓

鎮江 東塢街

南京 鮮魚巷

徐州 東門外大馬路

蚌埠 二道街

津社地址法租界八號路一百號

電話 三〇九〇

辦事時間上午九時起至下午十時止星期日照常

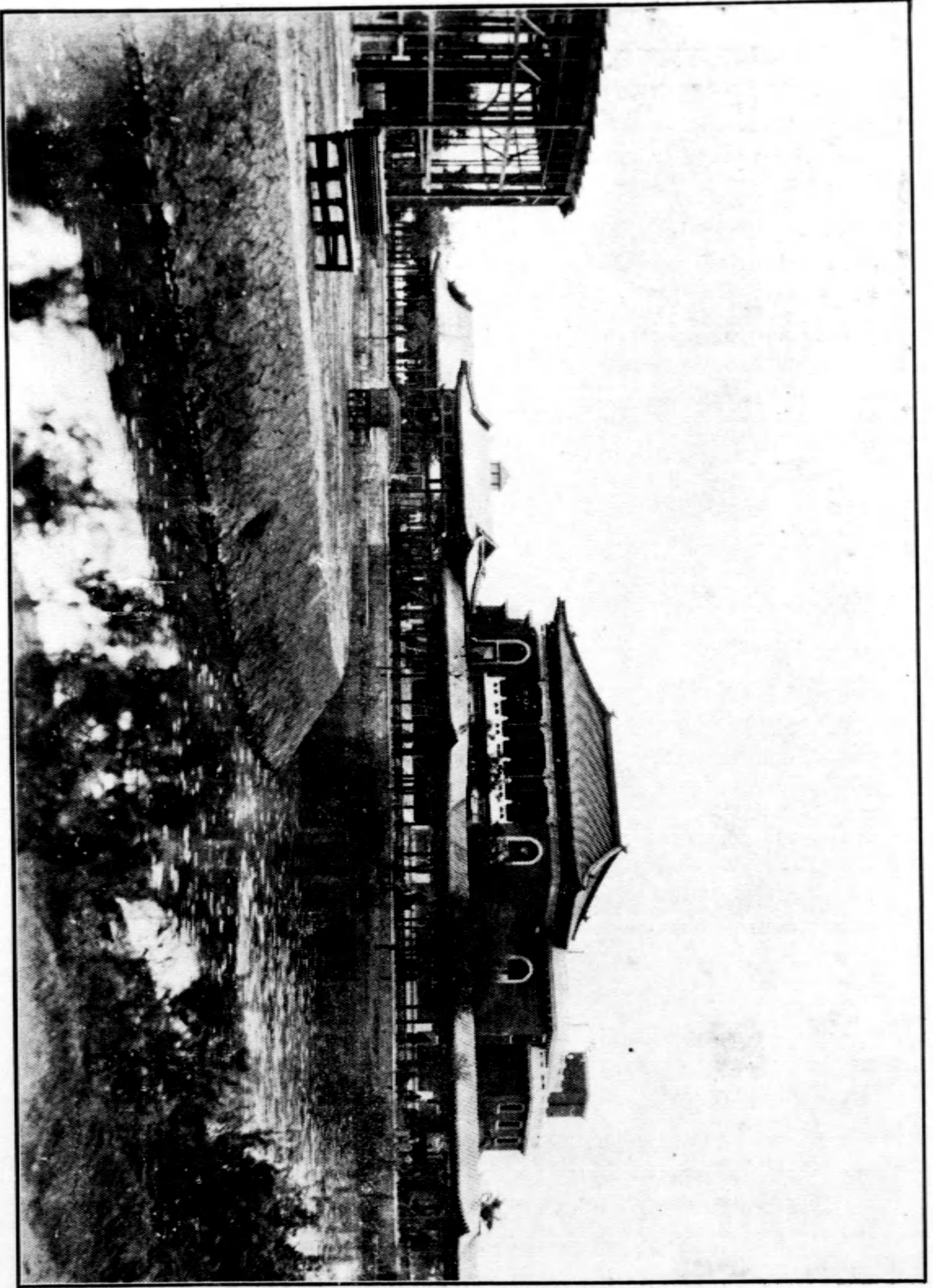


鐵道部次長兼北寧鐵路局長錢宗澤

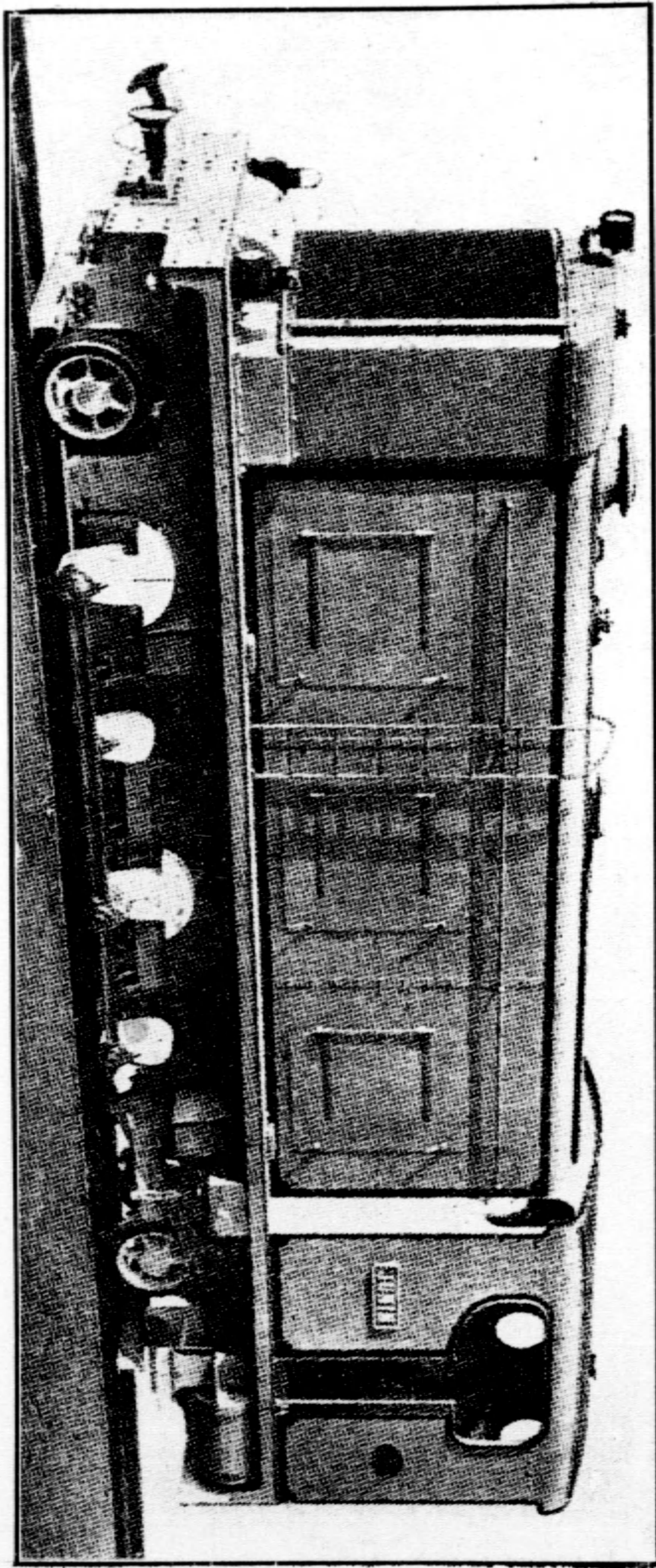
錢兼領局長就職訓話

這次宗澤倉卒之間，奉到命令，來縮北寧路政，對於北寧路的一切情形，尚不明瞭，北寧路為國有各路的領袖，在各路中歷史，也算是最早的，自高局長主持以來，對於路務及一切設施，辦理得非常進步，從此駕輕就熟，發展是無限量的，因他此次堅決辭職，無法挽留，所以宗澤奉命來此暫時兼管，但宗澤事前毫無預備，自問才幹能力經驗，一切也不如高局長，自覺很無把握，不過現在國家到了嚴重的關頭，國家的事業，終須努力去做，有一分力量，須盡一分責任，北寧路務又很重要，所以不能不來，希望同人幫助一切，使業務一天一天的進步，宗澤敢云對於同人，相見以誠，對於職務，唯力是視，大凡普通機關，每遇長官更易，人心都有些浮動，此種現象，純是官場惡習，在此潮流之下，應該完全打消才好，尤以鐵路是國家建設的事業，關係於國家社會民生處甚多，決不能再蹈腐化的惡習，所以希望大家認清，鐵路既是國家建設事業，同人即是為國家服務，不要輕信浮言，至於就本路的現狀而言，國難是非常的嚴重，北寧路首當其衝，亦算是路難的時期，同人在路服務，有很久的經驗，對於辦事責任，希望盡力擔負去做，現在的老百姓，因為國難，尚且各盡其責，為國効力，何況我們公務員，本來是為國家服務的，當此表現成績的機會，必須格外努力奮鬥，只要於路政維持得好，即是大家的共同成績，亦是個人的出頭之日，目下北寧路所處的地位，關於軍運是很重要，我們同人雖不能荷槍上前綫去殺敵，但是對於後方的運輸辦理得宜，使抗日將士得着一切的便利，這也是間接的効力，雖然這種使命，不如行政之易，但統須盡力去做，不要畏難，於此國難期間，得着一個良好的成績，庶不負國家的培養，和長官的期望，今天宗澤就這個機會，特進一言，願與同人共勉之。

寧園禮堂



車機爾塞第之力馬實四百三



器結連力水及關機動聯有帶

譯著

出日清中... 譯著... 三三三二八 二四八五二 三三二二六 三三二二〇 三三二〇六

經營國內貿易

出口部

本公司推銷本國各省艸卯絲茶藥材山貨生熟皮張各種皮張羊毛羊腸馬尾猪鬃頭髮青白蒜蛋黃白花生棉花地毯草帽鞭以及各種荳類油類

中國大陸商業公司

唯一華資創辦商業公司

平漢滬青均有

分公司或代理店

歐美各國皆有代理廠家

進口部

本公司採辦各國呢絨布匹大小五金機器零件絲線毛紉文具紙張美術地毯機器皮帶鋼軌枕木鐵路材料化粧品鋼櫃庫門紡織機器各式汽車南北美麵粉

法界二號大陸大樓

電話

問訊處 三二五二八

汽車部 三四八五一

進口部 三二二一八

總經理室 三一七八一

出口部 三二七三〇

煤業部 四〇二五七

會計部 三三九〇六

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元條例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

津

區

發

行

總

庫

天

津

附

屬

機

關

北馬路
兌換處

駐海關
收稅處

小白樓
兌換所

DUNLOP RUBBER COMPANY (CHINA) LTD.

Manufacturers of Rubber products of First Class Quality.

Principle Manufactures:—

Rubber Sheeting

Rubber Matting

Hoses of All Descriptions

Moulded Goods (Valves, Washers, Diaphragms, Gauge Glass Rings, Gaskets, Etc.)

Rubber Boots And Gloves

Trolley Tyres



Address:— 2 Bristow Road Tientsin.

Branches: Peping, Tsingtao, Dairen, Mukden, Harbin.

英商鄧祿普橡皮有限公司

本行專造各種橡皮物品
品質特佳無與倫比

主要項目如左：

膠皮墊

膠皮地蓆

膠皮管各色均備

膠皮靴及手套

膠皮小車輪

捲筒機器用膠皮輪帶

以及其他各種另星膠皮

物品均能代做保管滿意

華北總行

天津英租界戒酒樓

華北分行

哈爾濱

遼寧

大連

青島

北平

中俄復交後應速建設蒙疆鐵路方案

袖風

中俄兩國陸地相接，占世界第一袤長之國界線，俄國自西迄東，建設中亞西亞西比利亞烏蘇里三大鐵路，更向吾國境內建設中東路以啣接之，高掌遠躡，橫斷歐亞，固已極大陸國交通之能事矣，返觀吾國國境交通，祇此數線，而邊陲建設，更存而不論，或議而不行，坐令饒沃之區，荒棄如故，此真大惑不解者也。

今中俄復交矣，中東懸案尙未解決，而東北交通，且爲日本侵佔，形格勢禁，彼此均有同感，比鄰之國，溝通失靈，互助之效，阻於廣漠，識者恫焉。

沿海無防，易受威脅，國人目光皆移向西北，開發西北之聲，甚囂塵上，近且擬以西安爲陪都，顧交通無具，舉凡物產之轉運，商業之振導，文化之輸灌，軍事之應赴，皆未能收指臂之效，非所以策萬全也，開發之策，當以敷設鐵路爲最先急務，此而不圖，則一切開發，俱無可言，東隅已逝，桑榆非晚，謹就芻見所及，擬具建設蒙疆鐵路方案，一曰張恰，一曰包伊，與吾國賢達一商權之。

第一 迅速建設張恰鐵路

一、張恰鐵路之歷史

光緒三十二年十二月初四日，庫倫辦事大臣延祺奏請建設張家口至庫倫鐵路，奉批交郵

傳部度支部議復，三十三年二月，郵傳度支兩部會奏，擬俟京張鐵路告成後，再由張家口向北展修。

宣統二年正月初六日，蒙王阿穆爾靈主奏請建設蒙疆縱橫兩大鐵路，縱即張庫。

宣統三年八月，俄使向我外務部要求承認俄人自庫倫至俄境有建築鐵路權，我外部拒絕之。

民國九年，政府派陸軍次長徐樹錚兼張恰鐵路督辦，并刊發關防。

民國十七年，交通部令京綏鐵路局派遣測量人員，測量由平地泉至滂江一段，計長二百四十公里，預算建築費一千一百萬元，又由張家口測至多倫，計長五百八十八華里，二呎六吋軌輕便鐵道，預算建費七，五六二，二〇六元。

二、路線之選擇

此路路線，有主張自張家口起點，向西北經興化滂江直至庫倫恰克圖者，有主張自張家口起點，向東北至多倫，轉向西北至庫倫恰克圖者，有主張自平地泉起點，向北直至滂江庫倫恰克圖者。

以上三種主張，第一種主張自張家口經興化滂江至庫倫恰克圖者，查張垣北境，爲中國本部與蒙古高原接壤之地，叢山峻嶺，最古之外長城建置於此，山高溝深，路線難於穿越環繞，山北氣候寒冷，地瘠人稀，沿線絕無發達之望，且與平綏路平行，線長而無益

，第二種主張自張家口東向多倫，復西北向恰克圖者，查張多線本係向東展接四洮路，或經赤峰南向至葫蘆島之理想線，今若由多倫回轉至恰克圖，其劣點更較第一種主張爲多，均無採取之價值，第三種之主張，自平地泉起點，路線短直而工省，且繞越沙漠，土地尙能墾植，易於發展，且與國防上較前兩線亦多利益，應採取此線，自平地泉起，經滂江烏得叨林庫倫恰克圖，出國境接西比利亞鐵路，成爲中俄國境交通最重要之鐵路

三、沿路狀況及里程

自平地泉起四一六里至滂江，五二四里入外蒙境內之烏得，五八四里至叨林，五一四里至庫倫，四八〇里至恰克圖，全線共長二千六百一十八華里。

再由恰克圖出國境，約二百里至上烏金斯克，接聯西比利亞鐵路。

庫倫爲外蒙政治中心，恰克圖爲中俄互市商場，因交運阻塞，國人對於外蒙之政變，漠不關心，外蒙近數年來，幾非我有，此路之建設，對於國防商務拓殖，均有極重大之價值，且可縮短歐亞交通，減少中東南滿兩路之利益，尤其是在東案未解決以前，東省交通被日本侵畧時，係另闢一條生路，關係尤爲重要，此路如成，始有長期抵抗之工具，否則海岸如被封鎖，陸地上又無國際之交通，困難問題，必源源而至，即最近如馬蘇兩將軍之歸國，及國際郵政之運送等，均先例也。

四、徵求蘇俄同意爲先決問題

此路路線經過外蒙古者約三分之二，出國境後尚須與蘇俄鐵路連接，在籌畫之先，必須徵求蘇俄及外蒙同意，始可着手建設。

依據中俄條約，外蒙古自治區域雖爲中國領土之一部分，并承認中國在外蒙宗主權，但蒙古自治政府關於商工業上一切問題，有與外國締結條約及協定之權。

此路之建設，對於蘇俄商品之輸出，及與外蒙之交通，極有利益，俄國屢欲建設此路，由上烏金斯克通至庫倫，因未得中國同意，故未實現，現在中國如將此種建設，徵求蘇俄同意，彼必欣然接受，至於外蒙自治政府，亦須徵求意見，似應擬具方案，商請蘇俄同意後，再邀請外蒙參加討論路線資金軌寬及開業後種種問題，以免中途阻碍。

第二 分段建設包伊鐵路

一、包伊鐵路之重要

自平綏路之包頭鎮起，向南沿黃河西岸橫貫土地極肥腴之河套全境，再西向經甘肅新疆，達伊犁，出國境，聯接西比利亞之土西支線，有開發我西北實業拓殖商務及縮短歐亞交通之能，誠爲我西北最大幹線，又可使平綏平漢隴海三路聯絡成爲國內中心一大三角循環路線，軍事上尤爲重要。

二、包伊路之里程

自包頭鎮起三三五里至五原，四四五里至磴口，四二〇里至寧夏，三二〇里至中衛，七

○六里至涼州，四六六里至甘州，四四二里至肅州，一四四二里至哈密，七九八里至吐魯番，四〇〇里至迪化，五六八里至烏蘇，一一一九里至伊犁，總共長七千四百十二華里。

三、沿線物產及商業之狀況

包頭居水陸之要衝，五原爲河套之中心，磴口爲黃河沿岸之大碼頭，并產鹽之區，寧夏爲甘肅之精華，素稱天府，中衛農產最富，爲寧夏各屬之冠，涼州爲甘肅西路最大之市場，形勢且爲險要，素稱重鎮，甘州爲甘肅四大市場之一，人物殷繁，肅州爲甘新青海貿易之中樞，又爲甘肅之門戶，哈密爲新疆東路之咽喉，吐魯番爲棉花皮毛出產最豐富之地，素爲新疆精華所在，迪化爲新疆省府所在地，政令中樞，商業亦盛，烏蘇爲伊犁塔城迪化三處之交叉點，地勢重要，伊犁自昔即爲重鎮，且爲中俄通商要地，氣候水土均極優美，由此向西出國境，即可聯接西比利亞鐵路之土西支線，成爲歐亞交通之大動脈也。

四、分段建設之程序

此路長七千餘里，工大費鉅，必須安定程序，分段進行，始不因難而止，宜先建包寧一段，再由寧夏延至涼州，并一面將隴海路由潼關西安蘭州延至涼州，使兩路會合後，再由涼州分段完成，以達伊犁。

第一期建設包寧段 民國十一年十月，交通財政兩部與比國實業公司秘密商訂包寧路二百二十萬磅借款合同，嗣因金佛郎案政變中止，民國十四年春，交通部令京綏路局派遣測量人員，由包頭車站起，經五原磴口測至寧夏止，計長五百四十六公里，預算建築費三千一百九十餘萬元，民國十七年秋，設立包寧鐵路工程局，開始建築路基，嗣因政變又復停頓，此局現仍設於北平，月支經費四千元，已修成之路基，雖多破壞，現尙供長途汽長之用，亟應責成該局，設法完成，此路竣工後，可以斷定立能發達，收入必爲各路之冠。

第二期建設寧涼段 自寧夏起，經中衛至涼州，計長一千零二十六華里，應俟包寧段竣工後，由該路局繼續延長，并一面由隴海路之潼西段，經蘭州亦繼續延長至涼州，使兩路聯接，成爲國內中心一大三角循環線。

第三期建設涼伊段 自涼州起，經甘州肅州哈密吐魯番迪化烏蘇至伊犁，計共長五千二百三十六華里，應分爲兩段，一自涼州向西，一自伊犁向東，同時建設，但輪軌如通至涼州後，民衆之錮習必驟改變，商業工業文化必煥然一新，民衆對於鐵道之建設，必大歡迎，其預想之道長費鉅之困難，自能迎刃而解。

查伊犁至蘭州鐵道，光緒三十三年正月，商人黃中慧稟請伊犁將軍新疆巡撫，擬與英商葆林公司訂立借款包築草合同十條，其綫路自伊犁起，經精河廳，喀喇烏蘇廳綏來吉昌

至迪化府，約一千五百四十華里，俟此段竣工後，再由迪化延長，經吐魯番哈密猩猩峽入甘肅境，經安西州玉門縣肅州甘州涼州至蘭州，約四千六百華里，雖有此種計畫，并未實行。

資 本

本路沿線物產豐富，路成後營業收入，必異常發達，倘包寧路通車後，如果自向國內募集資本，投資者必能踴躍，徵之東三省自資建築鐵路之發展，招集資本之先難後易，可爲先例，又此路包寧一段，比商業願投資，伊蘭一段，英商業願投資，如果利用外資，亦易募集，且與其他國家，并無投資優先權之限制，無論向任何國家借款。均可自由，是此路籌集資本必較他路爲易也。

以上所擬，精密之處，容待實地考查，而大體實爲切要，就中張恰線或有一部分尙須與俄國協商，餘皆可自由集資，自由建設，以今日外患之嚴重，人力財力均感拮据，綆短汲深，甯忍爲夸大之論，然天下艱鉅之舉，多成於危迫之時，本越人薪膽之決心，運楚國箠藍之毅力，效率之速，定可操左券以求，易曰其亡其亡，繫於苞桑，此即固我苞桑之一道也，是所望於當軸者。

粵漢鐵路株韶段工程局招投工程廣告

本局興築工程在廣東省韶州至樂昌一段將次竣工通車樂昌以北至大石門一段長約四十五公里現正準備繼續展築該段內計有隧道七座最長爲二百三十公尺橋工涵洞一百五十座路基土石工約有二百八十萬立公方及禦土墻混凝土約共十三萬立公方以上各工定於本年三月間開始分標招投四月間選標動工再在湖南省株州以南達雷溪市一段約長八十二公里計有長達二百七十公尺之淶河大橋一座及路基土石方甚多將於四月間分標招投所需工款均已充分準備凡在國內曾經承辦各項工程之包工果屬經驗豐富資本殷實志願投承者不限國籍務希預爲籌備以便屆時前來競投倘願先期來工場察看或來函詢商本局當予一切指導與便利此告

局址廣州市十三行聯興馬路

第塞爾機車

譯自英國鐵路雜誌

王若侃

查正道行車，除鐵路電氣化徐徐進行以外，對於代替蒸汽機車一節，尙未有何重大之工作，各方面久有蒸汽機車或將爲使用第塞爾發動機之機車所排斥之說，惟迄至近來，第塞爾機車之所作所爲，從未能證明其遠離蒸汽，今則第塞爾機車已達發展時期，可利用於種種特別情形，有某某諸國，使用第塞爾機車以與蒸汽機車競爭，已得明確之勝利，夫蒸汽機車工作，常有不利之處，致爲人取而代之，已爲世所公認，而第塞爾機車，則工作確可較佳，故於一九一二年以後，大有進步，瑞士蘇耳直兄弟公司，曾於是時製成第一次一千馬力之機器也。蒸汽機車利用大量之水料，於使用煤薪等固體燃料之處，最爲適宜，第塞爾機車用水極少，甚至不用，惟燃燒液體燃料，其燃料之消耗，較之同等工作之蒸汽機車，僅佔二分之一或三分之一，或且更少，凡煤貴而水少之處，第塞爾機車均爲鐵路工程司所樂用，故煤價甚昂之斯坎第內維亞諸邦，以及缺乏水料之沙漠諸國，多採用之，暹羅國有鐵路之重要正道列車，目下均由第塞爾機車引駛，而坎拿大國有鐵路之運輸，亦多有用第塞爾機車者，且其所用之第塞爾機車，爲世界上之最大者，由衛廉勃摩公司製造，有機器二，每機附帶汽笛十二具，此項汽笛，孔大十二英寸，抽程十二英寸，機器每分鐘轉九百次時，兩曲軸之機力爲三千馬力，第塞爾機車既在鐵路上占如此之重要，殊有將其原則略事說明之價值也。

蒸汽機車燃燒燃料，係在遠離汽笛之火箱內，但第塞爾機器，則與尋常自動車機器相似，燃油料於工作汽笛內，石腦油機器中之燃料，係於外部氣炭混合器內，與維持燃燒必需之空氣混合，至於第塞爾機器，則燃料直接噴入汽笛，在直接噴射式之機器內，油料係經過一含有若干分叉之特別注射管，而自其極細之孔中噴出，如此所得之油滴，即用以搜求燃燒所需之空氣者，至於其他機器，則將汽笛內之空氣，使成旋轉，而通過口徑較大之單孔注射管，必須在此處與燃料相遇，此後式機器之利益，係其注射管較大，不致閉塞，且噴油壓力，可較直接噴射式之機器內者為小也。

在昔燃料之噴射，係用壓縮之空氣致之，而壓氣器及其必要之中間減熱器，耗費之浩大，與夫錯綜雜亂，乃使第塞爾機器之吸引力大為減退，今則燃料之噴射，係用容量不定之小唧機為之，藉調整此項唧機之有效抽程，而定發展之機力焉。

在石腦油機器內，空氣與石腦油被壓縮後之爆發，係由一電氣火花燃着之，至第塞爾機車，則僅將空氣壓縮，因空氣自身，不能為壓縮之熱氣所燃，故毋須使壓縮之壓力常低，實際空氣之受擠壓，達每平方英寸五百磅之極高壓力，然後起始由噴射管發出，其溫度幾足以直接使油料燃燒，第塞爾機器之過分壓縮，有一極大之利益，為使燃燒之熱產物，一致完全澎漲，壓縮壓力升高，則壓縮之相反工作增加，但澎漲率則約加一倍，致壓縮壓力較高之機器內，常利用隱於澎漲燃料內之工力，為量甚巨，至高壓縮原則之意外利益，則為其革除需用燃

燒方法也。

人多有謂英國工程司雷克老意，亦爲高壓縮內燃機之發明者，與第塞爾相同，故現在自動車界，通稱第塞爾式之機器爲壓燃機，用此新名稱，尙另有一種理由，則因新式高速度壓燃機，並不按照第塞爾所思得之工作軌道而進行也，第塞爾本人之意志，在於燃料噴射之時，獲得不變之汽笛壓力，而在高速度機器內所增壓力，則遠在由壓縮所得之數目以上，此即背戾眞實第塞爾軌道之處也。

近來對於牽引之事，復又注意於第塞爾機器，則因四五年來，技術上有重要進步之故，曩者汽笛內之燃料，不能迅捷混合而燃燒之，使保有高大之旋轉速度，其低速度之第塞爾機器，雖極有效力而令人滿意，但以之從事牽引，殊嫌太重，至於石腦油機器內，燃料與空氣之混合，所費時間，與鞞鞞全抽程二次相當（吸收及壓縮），而速度幾可增至無限，但第塞爾機器內，則藉注射燃料於燃燒地方之原始注射管以限制之，此項注射管，須容給過久之時間，以使燃料與空氣混合，近因新式燃料唧機，與設計妥善之注射管，及燃燒部份之佈置，有所結合，已毋需長久之混合，或延誤時間，而道路汽車式之機器，可有每分鐘二千二百轉之旋轉速度也。

在所造最輕之第塞爾機器（每實馬力重九磅）中，均係勃特慕公司爲命運惡劣之R 101號氣船所備者，目下機車所用之機器，每實馬力約重十八磅，曲軸速度約每分鐘轉七百五十次

及九百次，第塞爾機器之效率，（即變成有用工作之熱暨與所用燃料均等之總熱二者之比）可高至百分之四十，而第塞爾機器，在實行工作時，固僅以燃料作燃燒之品也。

第塞爾機器之失利，在其起首時發展之無力，蓋必須以壓縮之空氣或電力發動之，然後經一種傳動機關，而與主動輪相聯接，此種傳動機關，必須使尋常落於機器上之列車阻力，如有重大之增加，均緩和而平順之，因內燃機不能施行更爲緩和之旋轉力，其情形與蒸汽機不同也，故第塞爾機車與自動車相似，須有一速度變更之聯動箱或相等之機件，凡可意之傳動機關，莫不增加其重量及最初之費用，且間接性質之驅動，除減少其工作效率外無他能，是以所有對於鐵路工作之傳動機關，必須極端堅實，若未經掩護之滑行機關及磨擦開合機關等，除爲最小之調車機車或最輕之有軌車輛所用外，完全不能適用，至現在稱便之傳動，則爲電氣傳動，其實在之推進力，發生於尋常電引發動機，而第塞爾機器僅旋轉一發電機，以備必需之電流而已，按照此種制度，係由司機者管理發電機之電壓，使之逐漸升高，至七百五十或一千伏而脫，當發電機之牽引增加時，機器調節器即可容更多之燃料，查電氣傳動機關既屬重大，而又多費，所耗機力，由百分之十五至百分之五十，但極爲可靠而耐用，可裝置一種機件，名爲死人之柄者，在一人管理之下，即可安全指揮全部列車也。

現在機械之傳動，正達發展時期，或可取電氣傳動而代之，韋而森特路雷預選擺線機關，用於一百五十馬力之機器，已告成功，而哈治衛爾克拉克公司，亦已於三百馬力之機器，裝置

一種機械傳動，與伐爾坎新克賴水力連結器合爲一體，該項水力連結器之小形者，頗合自動車之用，即人所共知之流質飛輪也，水力連結器，係供尋常磨擦開合機關主要之用，惟其爲此事，並不將一實質之部份滑行之於其他部份之上，凡尋常之磨擦平面，無有能經長久之時期，以容一重大列車之加速者，但形成水力連結器內旋渦之流質（係尋常潤油），則歷時永久，因流質不能受刮削之害，除受熱過度外，決不致化分也，機械傳動之效率甚高，惟在起始時則不然，蓋斯時無論何項傳動，其效率必爲零，普通機力之耗費，連因水力連結器滑行之所致之耗費在內，罕有過於百分之十者，將來或常低至百分之五也。

因使用第塞爾機車所得燃料之節省，可見燃油如果價廉若煤，則蒸汽機車之將來，殊難確定，蒸汽機車在調車任務之際，雖休息甚久，仍須永遠生火，致機力空耗甚多，至於第塞爾機車，則於行車費用有極大之利益，蓋其並無停留之損失，即停車時毋須燃燒燃料也，在美國，煤與油二者均屬豐富，故第塞爾機車係用於多數貨場內，而正道工作上之普遍使用，則現在尙未十分發展，此項機車不及蒸汽機車之易御，而對於高機力而言，建造之時，費用較巨，重量亦較大也，至於英國，煤較油易得，故對於第塞爾機車之期望，除調車及輕微之支路運轉外，均無關重要，而在水料缺乏及煤價較昂之國度，可信將來必以第塞爾機器作蒸汽機之替代，於此所省之款項甚巨，雖第塞爾機車最初費用略多，亦足以相抵而有餘也。

現在以電力引駛之列車，使用漸多，故移動發電所式之第塞爾機車，將來成爲通行，亦未可

知，在此種式樣之機車內，其發動機力，較之足爲機車空車時推進之用者，爲量畧多，然殘餘之機器及電氣力量，仍能作全列車各車內發動機之用，而移動發電所式之目的，則在將電氣列車之工作區域，擴展至爲電氣引力而設之路線以外也，在南部鐵路之三橋與勃賴頓間之電氣化未告成以前，即可用移動發電所式之機車，在現在電氣行車範圍以外，引駛電氣列車，以至勃賴頓，此項機車，在正式電氣行車開幕以後，或尙可有用，以備引駛電氣列車往來其他路線之需，而此項路線之運輸情形，並不即需重大之費用，以從事電氣化者，如大南鐵路之蒲恩諾爾斯是，至於將路軌便利擴展至多數車輛行車範圍以外之方法，除以移動發電所及第塞爾發動機供給使用外，實無更善之道，蓋以蒸汽機引駛電氣列車，乃毫無效力之辦法，而使旅客換車，或以蒸汽行駛支路列車，自繁忙之訖站以赴電氣化之正道，均與現在以軌道運輸之觀念相背馳也。

制定鐵路貨物運價之原則 續

李起濤

(五)特別運價之制定

(a)特別運價之意義——特別運價者，別於普通運價而言也。普通運價，在普通情形之下用之；特別運價，在特別情形之下用之。所謂特別情形者，特種貨物不能按普通運價取費，必須減價以運輸也。故可下一定義曰：「特別運價者，對特種貨物，所訂較普通運價為低之運價也。」

(b)特別運價之種類——特別運價，又可分為二種：一曰專價，一曰特價。前者以貨主為訂立特別運價之對象，後者以貨品為訂立特別運價之對象。茲分別詳述如次：

(1)專價——專價為鐵路與貨主或公司訂立之特別運價，專適用於該貨主或公司之貨運者也。訂立專價合同，有由貨主請求鐵路者，有由鐵路請求貨主者，前者多發動於獎勵生產與公眾利益，後者多發動於營業競爭與穩定營業。專價合同在鐵路與貨主訂立後，則在合同有效期內，該鐵路對於該貨主之貨物，照合同所訂較低運價，以徵收運價；同時該貨主所有貨物，皆由該鐵路運輸，不得改往他路。故專價合同，實與有互惠條件之意也。專價價率，可另定一數，而與普通運價絲毫無關，亦可按普通運價，減等收費，但以前者為獨多也。

(2) 特價——特價爲鐵路制定某類貨物之特別運價，專適用於該類貨物者也。特價固多由貨主請求制定，亦有由鐵路自動實施者，其發動原因，要亦與專價同。其辦法則爲某種貨物，或某種貨物在某種條件之下，減幾等收費；如原照頭等收費者，則減爲照二等或三等收費。此種辦法，對一切貨物而言，惟求其適合所定貨類或一定條件而已，但又非欲，亦無法，使凡適合所定貨數或一定條件之貨物，必由該路運輸，故無互惠條件之意存乎其中，是以特價寓穩定營業之目的者至少，而以寓意於謀利公衆者獨多。又專價合同，每以大批貨物，而年有一定數量者爲訂立之先決條件，而特價則未可限此，此亦其所以爲異也。

(c) 特別運價之目的——制定特別運價之目的可分四端：

(1) 獎勵生產——運費爲貨物成本之一成分，運價低，貨物成本亦隨之而低。獎勵生產，首在使其出產品之成本低，然後銷路廣，且可與同業競爭，而生產乃有發達之望也。夫生產之發達與否，關係國計民生至大，故制定特別運價之第一目的，在獎勵生產也。

(2) 營業競爭——獎勵生產，在謀利國家社會；營業競爭，在謀利鐵路本身。鐵路一經建設，即須有相當營業與進款，以維持其生命。故吸收營業，爲維持鐵路生命惟一之途徑。惟吸收營業之道，捨減低運價無他焉。故制定特別運價之第二目的，在營業競爭。

也。但此種營業競爭，當指對國外或國內之外國運輸機關（如我國目前現象）而言，其理已詳於前。

（3）謀利公衆——鐵路作用，首在謀利公衆，而營利次之。故凡關公益事業之運輸，如賑米及文化用品之類，鐵路應減低運價以便利之。故制定特別運價之第三目的，在謀利公衆也。

（4）穩定營業——特別運價，既有專價與特價二種，而專價合同，又規定在合同有效期內，凡該貨主之貨物，不得改由他道運輸；是鐵路訂一專價，即穩定一批貨物，于鐵路營業之維持，關係至鉅！故制定專價之第四目的，在穩定營業也。

（d）特別運價之原則——特別運價較普通運價爲低，此乃不易之原則，惟在此原則之內，其最高限度爲何？最低限度又爲何？此亦不可不研究者也。夫普通運價，按普通情形以制定者也，故必以運輸成本第一義爲原則，即所收運費，除營業用款及資本利息外，尙有相當盈利也。但適用特別運價之貨物，皆非適用普通運價而能成立運輸者也，與其按普通運價而運輸不成立，無寧按特別運價以成立運輸，而終有其利之所在，此理前已言之詳矣。故特別運價最高之限度必在運輸成本第一義之下也。但鐵路經營運輸，又不可不預計其運輸成本；倘運輸成本之第一義，不可期，必期其第二義，第二義亦不可期，必期其第三義；倘第三義仍不可期矣，則鐵路寧可犧牲運輸，而不可犧牲成本，徒使鐵路

本身之生命，且不可維持也！故特別運價之最低限度，必不能在運輸成本第三義之下也。

(e) 特別運價之條件——特別運價之意義，在減價運輸，惟鐵路為維持其運輸成本起見，對於特別運價之制定，不可不有相當限制與一定條件。若漫無限制，則有時特別運價之作用全失，可不慎歟？如以獎勵生產言，倘外人設立工廠于國內（如我國目前現象）亦與之訂立特別運價而獎勵之，是獎勵外國生產，即所以壓迫本國生產也，此豈獎勵生產之本意哉？如以營業競爭言，倘同屬本國運輸機關，而亦與之競爭，結果而此勝彼敗；其實，勝者敗者，同屬一國，于國家利益，果何在耶？故鐵路制定特別運價，捨謀利公眾與穩定營業二者外，不可不有相當限制與一定條件也。茲分述於次：

(1) 關於獎勵生產者——

(甲) 新生產而有舊生產與之競爭者——凡生產在創辦之時，以開辦費之鉅，其成本每較舊生產為大。故若有舊生產與之競爭時，鐵路對於其原料與產品，自應減價運輸，以減輕其成本，而收獎勵之效。若與之競爭者，同屬本國生產業，則減價之程度，應使得平均發達為衡；若與之競爭者，為外國生產業，則減價之程度，應使得反壓迫之為度。

(乙) 舊生產而受同業壓迫者——生產業有以自然環境之不佳，如距原料出產地或銷售地

太遠，當地工價特昂，或缺乏自然力(Natural Power)之供給等是，而受同業之壓迫者，鐵路應以特別運價協助之。其減價之程度，亦應如前條，對內以平均發達為原則，對外以反壓迫之為原則。

(丙)生產品之負擔能力特小者——生產品有以價值低廉，體質笨重，而負擔運費之能力特小者，如煤鐵之類是；但同時此種產品，為民衆日用所必需。倘該鐵路不以特別運價協助之，則生產者，難以進行，消費者無以為用，兩受其害矣。故此亦為訂立特別運價條件之一。

(2)關於營業競爭者——前論運價之原則時，對於營業競爭之可對外，而不可對內，已詳論之矣。此種原則，對普通運價然，對特別運價亦然。故目的在營業競爭之特別運價，祇可對國外之運輸機關，或國內之外國運輸機關(如我國目前現象)則可，對同屬本國之運輸機關則不可也。蓋對內而然，是無異骨肉相殘，同室操戈，萬一而然，亦祇可取協調態度，而僅以互相穩定營業為原則，方為得也。

(六)貨物運價之劃一

(a)劃一運價之意義——劃一運價者，使一國之內，各路之間，貨物運價，皆歸一律之謂也。故其涵義有二：一曰整個地域，一曰運價一律。其義蓋在一整個地域之內，鐵路運價，皆能一律也。惟運價有普通與特別之分，特別運價乃普通運價之例外者也，其價目之

高低，隨貨隨地而異，其不能言劃一也甚明。故劃一運價云者，劃一普通運價之謂也。

(b) 劃一運價之目的——劃一運價之目的有二：一曰公平，一曰簡易，同一地帶，同一貨物，運經此路，則取價高，運經彼路，則取價低，經商者則有幸與不幸之別。不公不允，孰甚於是？又如貨物之分等既同矣，而等與等間之差，此路與彼路不同，彼此不同者，即運價不能得其公允也。故欲期運價之公允，首在劃一運價。倘運價劃一矣，則此路與彼路基本運價之原則既同，其他各種比例亦同；在路員方面言之，知此路之運價情形者，即可知彼路，在商人方面亦然，而于聯運運價之計算，尤感單簡而便利也！

(c) 劃一運價之方法——劃一運價之方法，可分七端，述之如次：

(1) 貨物分等之劃一——制定貨物分等表之理由，前已論及之，茲當研究者，貨物分等辦法，應否劃歸一律也。夫一國之內，各地經濟情形不同，同一貨物，在此地價高而應列頭等，在彼地或價低而應列二等。此種事實，不一而足，倘欲強不同而為同，是何異削足適履？是為適應經濟情形起見，則貨物分等，似不宜劃一也，然而當今趨勢，皆以劃一為是者何哉？曰：其故有二：(一) 同一貨物，在各地固有時價值不同，但同數貨物，在各地其相互價值之比例，固多相若也。如子，丑，寅三貨，在甲地之價值，為每噸十元，八元，六元，在乙地為五元，四元，三元。是此三貨者，在甲地價高，在乙地價低。然三者之比例，則三地固相同也。(10:8:6=5:4:3) 此蓋由於

各地經濟情形之不同，每非局部之不同，常全部皆然也。全部皆然，故物價間之比例，各地每相若也。夫貨物分等之主要作用，在表示貨與貨間之關係，而鐵路徵收運價之高低，又隨基本運價之高下為轉移，是各地分等畫一，而異其基本運價，即足以適合經濟情形也。（二）其有雖異其基本運價，而仍不適合經濟情形者，則鐵路固有特別運價之設，特別運價者，所以適應特殊經濟情形，而與普通運價相輔而行者也。有此二因，故貨物分等之應畫歸一律，乃成不易之論矣。

（2）各等運價比例之畫一——論各等運價之比例，當以最低等為本位，即高等各各對於最低等之比例為何如？畫一之道，即求高等各各對於最低等之比例，各路應歸一律也。鐵路制定運價，以基本運價之得宜，為適合經濟情形之要道，則畫一各等運價之比例，固於運用運價，以適合經濟情形，毫無阻碍也。故其應歸畫一，亦無疑義也。

（3）運價遞遠遞減制及遞減成數之劃一——貨物運輸逾遠，則運輸成本愈輕，故鐵路徵收運費，對於運輸程途遠者，自應較近者為輕，於是而有遞遠遞減之制度出。惟遞減之成數，各路應劃歸一律，蓋各路運輸成本，雖不可同，然運輸成本遞遠遞減之比例，不可大異。其運輸成本不同者，則各異其基本運價可也。

（4）路線段落區分之劃一——欲實行運價遞遠遞減制度，必先劃路線為若干區段，然後方可逐段遞減以計算運費，如五十公里以內，運價為若干，一百公里以內為若干，二百

公里以內爲若干等是。惟段落區分方法，應各路皆趨一致，則同時遞減成數亦已一致，方可收公平與簡易之效也。

(5) 計算減成方式之劃一——通常計算減成方式有二：一曰分段積計法，即分全線爲若干段，一段一價，近段價高，遠段價低。計算運行數段之運價時，首則每段按各該段之運價分計，然後再積計之，乃得應收運費，如某路全長三百公里，分之爲三段，自零公里至二十五公里爲第一段，計二十五公里，每公里運價五分，共合一元二角五分。自二十六公里至一百公里爲第二段，計七十五公里，每公里運價四分，共合三元。自一百一公里至三百公里爲第三段，計二百公里，每公里三分，共合六元。三段運價之和，十元二角五分，即全線之運價也。

二曰分級統計法，即分全線爲若干級，一級一價，近級價高，遠級價低。計算某距離之運價時，即按該距離適合之某級以統計之，即得應收運費。如某路長三百公里，分爲三級，一百公里以內爲第一級，每公里運價五分，則凡在百公里以內者，均按五分計算。二百公里以內爲第二級，每公里運價四分，則凡在百公里以上，二百公里以下者，均按四分計算。三百公里以內爲第三級，每公里運價三分，則凡在二百公里以上者，均按三分計算。

以上二法，前者手續較繁，而計算較公允；後者計算較易，但不無偏畸之處，例如

(5) 按後法以計算一百十公里之運價，(四元四角)反較一百公里者(五元)為低。制定運價，祇可從公允中以求簡易，不可因簡易而公允，與其簡易而偏畸，無寧公允而繁複，故欲畫一計算減成方式，當捨後法而取前法也。

(6) 零整運價區別之畫一——零整運價之區別，可分兩項言之：一為種類。以我國各路情形而論，昔有採每百公斤及整車兩級制者，有採每五十公斤，零噸，及整車三級制者；現均改不滿整車及整車二種，是即畫一種類之意也。二為比例。比例之中，又可分為二項：一曰比例之單位，如以不滿整車運價為單位，則整車運價，按不滿整車運價減百分之幾以求之。二曰相差之成數，即零整運價之比例也。此種單位與成數，亦應畫歸一律，其理蓋在零整貨運之運輸成本，雖各路不同，然其相互間之比例，要皆一律也。

(7) 基本運價之畫一——畫一基本運價，應分三項言之如次：

(一) 本位——基本運價，可以整車運價為本位，亦可以不滿整車運價為本位；可以最遠距離為本位，亦可以最近距離為本位；雖其本位可不同，要其高低相互之關係，不能有異也。相互關係既同，則本位劃歸一律，自惟有利「簡易」而無害「公允」。故基本運價之本位，有劃一之必要也。夫劃一之目的，既在簡易，則劃一本位，自應取其便於計算者。不滿整車之運價，最高價率也；最近距離之運價，亦最高價率也。

，以不滿整車最近距離之運價爲本位，則其他運價，準此遞減以求之，不可謂不簡易也。且由多而少，則整車與遠距離之貨運，其受鐵路之公平待遇（自表面言之，即謂爲『優待』，亦無不可），顯而易見，故商貨亦樂出於其途也。故劃一本位，應取不滿整車最近距離之運價。

（二）標準——普通運價，當以運輸成本爲標準，惟運輸成本之意義有三，倘欲劃一標準，應以何爲適當耶？在普通情形之下，鐵路營業進款，除償補營業用款外，應仍有盈利，以償資本利息，及充相當利潤，前已詳論之矣，故劃一基本運價之標準，應取運輸成本第一義。

（三）實價——基本運價之本位與標準可劃一，而實價則不可劃一也。蓋實價劃一，則標準不劃一矣；標準劃一，則實價不劃一矣，二者不可並行也。何則？一國之經濟情形，隨地而異，鐵路分佈其間，其各各之建築資本，行車費用，及營業狀況，不可偶同；故各各之運輸成本，亦不可偶同也。夫以不可偶同之運輸成本，爲基本運價之劃一標準，則欲求其實價之相同而劃一，其可得乎？故欲標準劃一，則實價隨之不劃一矣；欲實價劃一，則標準隨之不劃一矣，夫標準不可不劃一者也，則實價豈可劃一也哉？

（d）結論——總之，畫一運價，祇能畫一基本運價之本位與標準，各等運價之比例，遞減之

成數，普遍貨物之分等，路線段落之區分，零整貨物之區別，及計算減成之方式也。倘欲併基本運價之實價而畫一之，則實價一而標準異，是何異捨本齊末？不公不允，孰甚於是？當今我國之言畫一運價者，不知畫一運價之道，在齊一其制定原則與計算方法，每欲舉各路基本運價之實價而齊一之，終至困難叢生，而不果實現，誠可嘆也！其尤足異者，則爲明知畫一實價之不可能也，乃巧立名目，曰分區畫一制，曰分級畫一制；夫一者不可二也，既曰分區分級，非一之也。適異之也。欲其一之，而仍復異之，則又何一之有？況分區分級畫一，其各區各級之所謂一者，仍不能無牽強之地耶？分區分級既非一，區級之一亦非真可之一，強非一而曰一，強不同而爲同，吾誠未見其是也。夫吾人否認一國之經濟情形，與各路之營業狀況，隨地而異則已，倘認其皆隨地而異也，則欲畫一基本運價之實價，其爲不當，豈待多言？

（未完）

平漢鐵路旅行指南第九期廣告

平漢鐵路爲便利旅客起見特將最近調查沿線各站情形編印第九期旅行指南凡各站古蹟名勝實業交通概況均經詳載無遺並附插圖數十幅裝訂美麗攜帶便利旅行堪資嚮導平居可作臥遊全書凡五百頁精裝一厚冊定價五角印刷無多購者從速

發售處

漢口黃陂路平漢鐵路編譯課
本路沿線各大車站

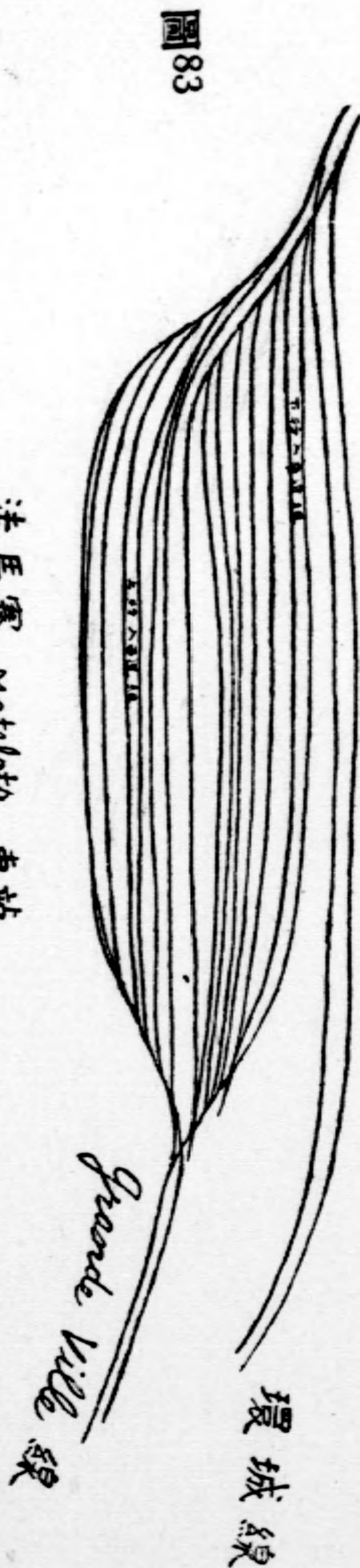
比利時國家鐵路之組織及管理 續

楊文樸

B, 分車及組車車站之式樣

分車及組車車站之建設方法，可分兩式，即短車站及長車站，各車道組不常分列清楚，車輛之由某組到另組時，有調度繁忙之弊，故手續慢而費錢，長車站者，各車道組皆接連而設，一一相隨，車輛調度不用迴線，僅於惟一方向依次近行，工作甚為經濟。

(A) 短車站 此為從前車站所採制度，或小規模車站所採制度，有時調度車道組為棗核形（即道組兩端各集成成一線），與正道平行而建，如圖八三。



有時建為扇形，各道皆為盡端道，T, F, D 各組皆在兩邊，如圖八四。

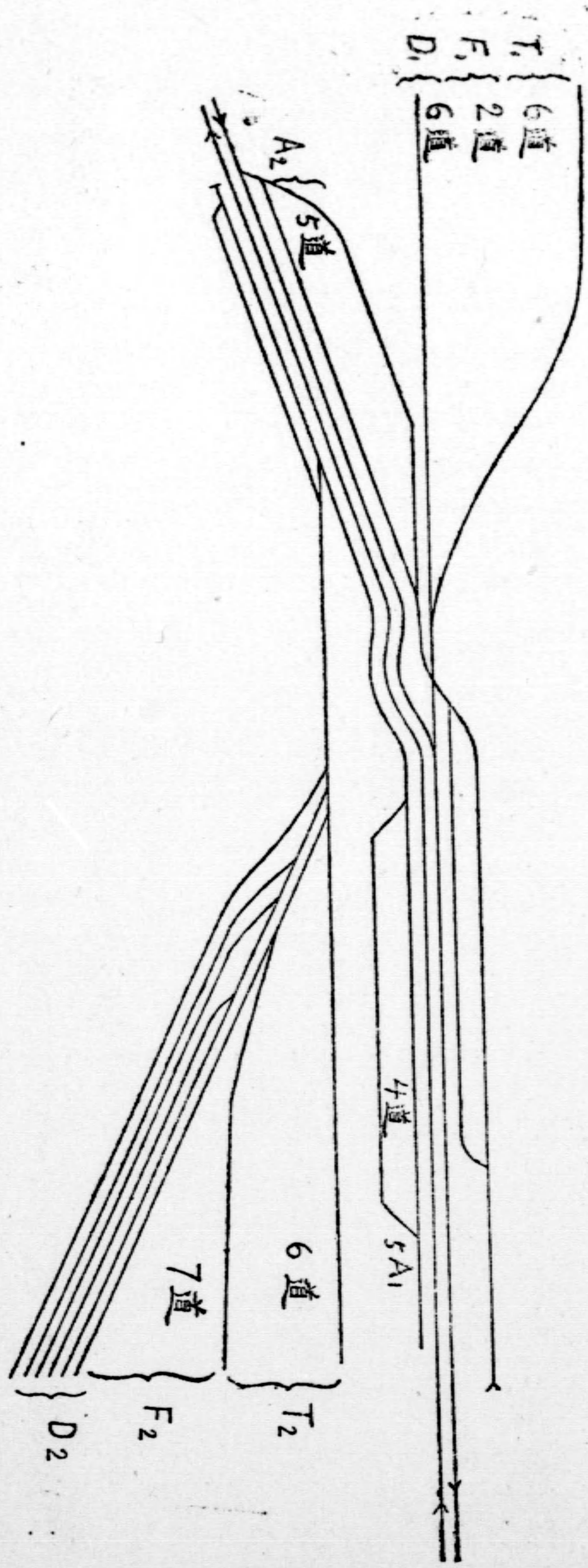


圖 84 比國 Arion 分組車站

A1, T1, F1, D1, 爲由國內各部所來列車之分車用，及組織列車向外國出發者用。

A2, T2, F2, D2 爲由外國所來列車之分車用，及爲組織列車向國內各部發出用。

盡端道制度，由T組到F組，及由F組到D組，皆須由原道而同，故手續甚慢，耗費亦多，尤於依車站而組車者爲甚，故以棗核形（八三圖）車道組者爲宜，可於道之兩端分車，一

端爲依方向之分車，另端則依車站而分類，因棗形組有時過長，則於向中間處置轉盤（法馬賽站）或移車台（法Villevueve-St. Georges），最好用橫過連結車道（法Alrasboure站），可使單獨車輛由此道達於彼道。

短車站制度，近世主要車站中均不採用之。

（B）長車站 長車站之建設，常爲三車道組相連而一一相隨，以第四組置於旁側，至四車道組（入車組，分車組，組車組，發車組）相接成爲一直線者之車站，尙不多見，因車站地面須極長。（Friederschstadt站長二·五公里，Osterfield站長二·七公里，Mannheim站長四·五公里），如車站分類最繁忙時，則須有此種長車站爲佳。

四車道組相接續之車站與三車道組相接續之車站前者多用於重心調車，與中國不同，並不應用，茲從畧，其三車道組接續者之措置如下。

用入車組R道作爲分車之用，較爲方便，結果可將分車組T置於R組之次，其他設置（如圖八五）之須有M道作爲分車之用者，則須使入站列車底再由原道回於M道，故車輛行動有時相抵觸。



圖 85

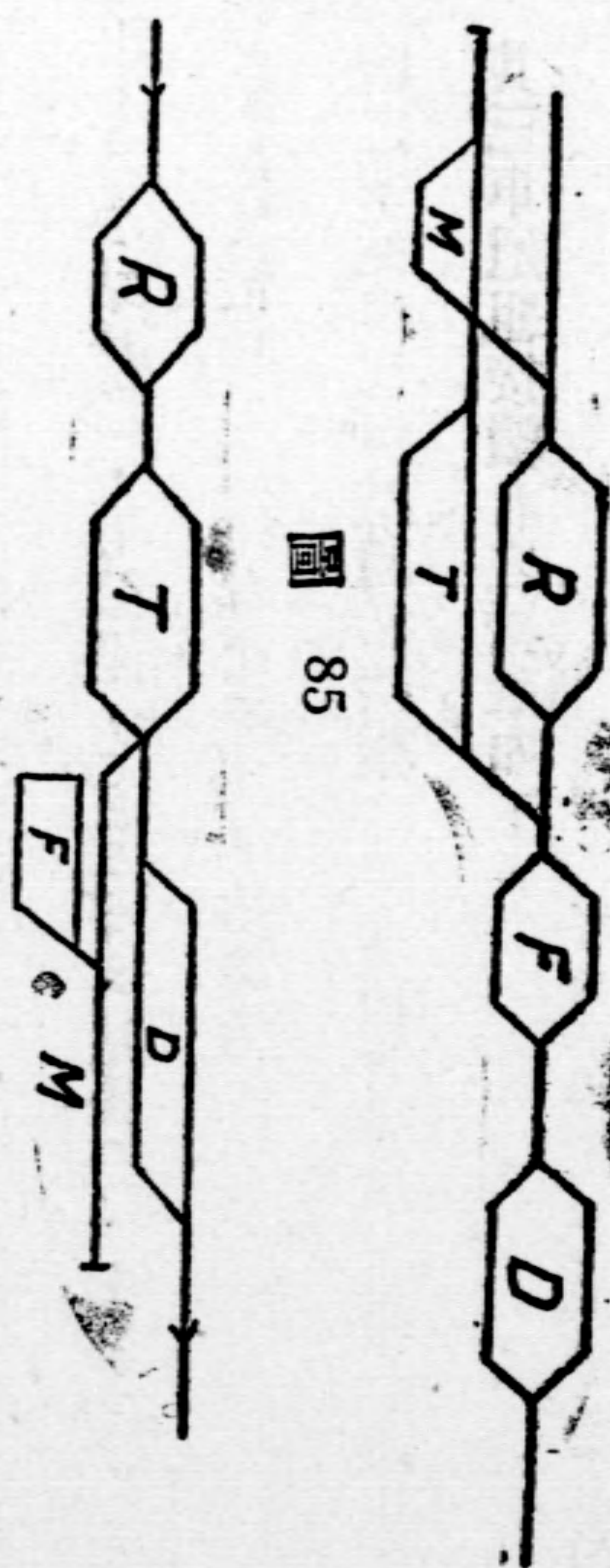


圖 86

圖八六，在依車站次序而分組列車情形中，且於調度事務較輕之車站中，則為R, T, D, 三組置於一直線上，將組車組F置於D組之旁，各車輛之須掛於直達列車者，亦可直接入於發車組D，待時而發。

圖八七，如在須組織快行貨車隊之車站，則可將收車組R，分車組T，及組車組F，置於一直線上，（如Magdebourg Bruckan及Cologne-Gereon等站），此種排列，則有將由F而來之列車推入於D組時擾及由D組所發列車之不便，為救補此不便起見，可能時當將分車組T分

爲兩半， T_1 及 T_2 ，如圖八八。一半爲直達車者，一半爲快行車者，爲直達車者之一半 T_1 ，直

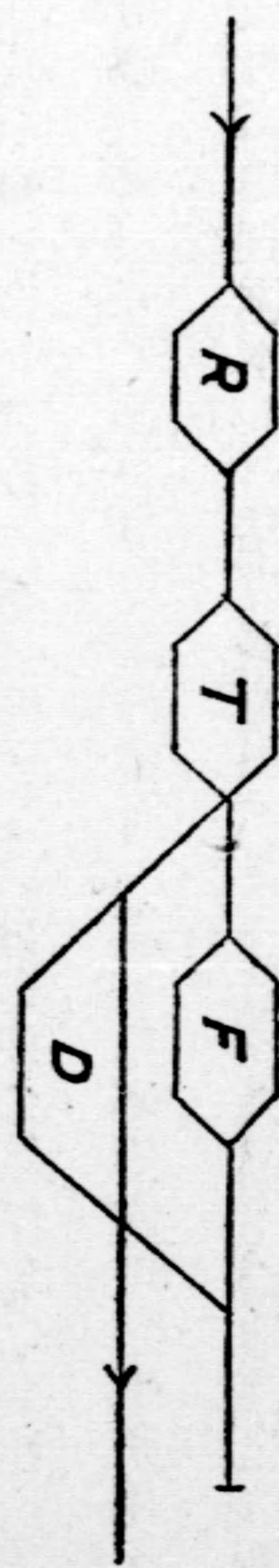


圖 87

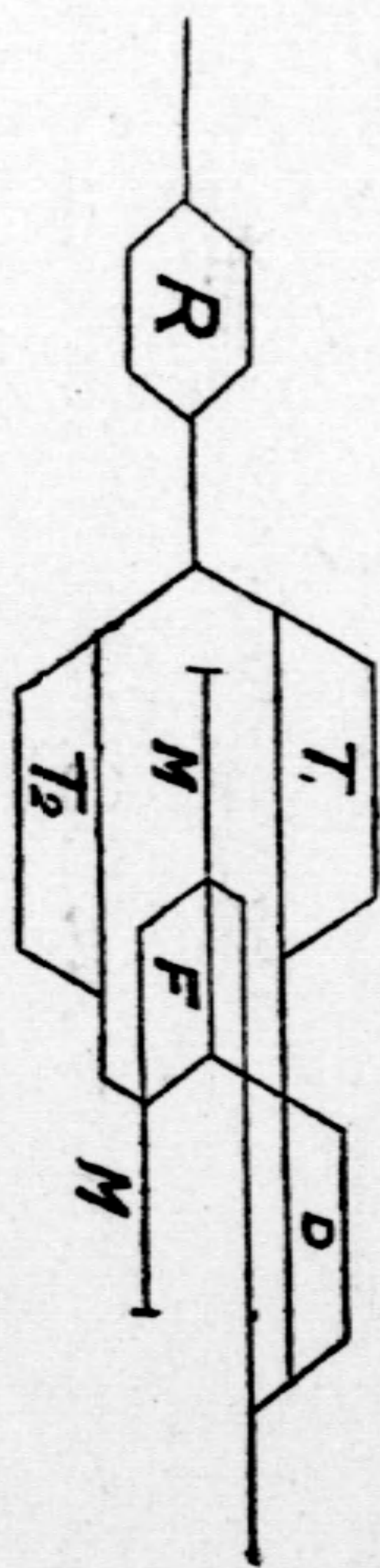


圖 88

接連於發車組D。第二半 T_2 與F組通，再與 T_1 與 T_2 間之組通，再直接連於出車組D。

C，各車道組之詳細建築及職務

入車組(即各圖中之D組)Faisceau d'arrivee 入車組各軌道之有用長度，當依入於該站及在通於該站各路線上所行駛之最長列車長度而定，并依該線坡道灣道所有之長度而定。

法比兩國最長之貨車隊，有車六〇至八〇輛，即最長四五〇至六〇〇公尺，在德國入車組之道，長可達五五〇至六五〇公尺，英國者皆較短，美國者則為九五〇至九七〇公尺。

入車組之軌道數目，則依照運輸最繁忙時可入於該組之列車數目而定，不影響列車至入站號誌外以後允許入站之時間。

因分車組即在入車組之後，入車組之道可用以分車，前已言之，如不能分車時，須將列車引入抽車道上（*Tiroir*），抽車道之長為三〇〇公尺，此指用機車倒車而言，在運輸繁忙之車站，則可用兩三抽車道相並而設，以免工作停滯。

分車組（即各圖中之T）*Faisceau de triage* 在組織直達列車半直達列車及慢行列車之車站中，僅依方向分車，殊不敷於事，對於每方向，尚須將各列車分部，依列車種類而分之，如為直達列車之車輛，則與其他二者分開，是以分車組（如圖八九）包括三部，即真達列車部，半直達列車部，慢行列車部是也，此外尚有一道，為停待修理之車所用，（該道連於修理場），一道或數道為到達本地車站貨車所用，又一道或數道為轉他線之車輛所用。

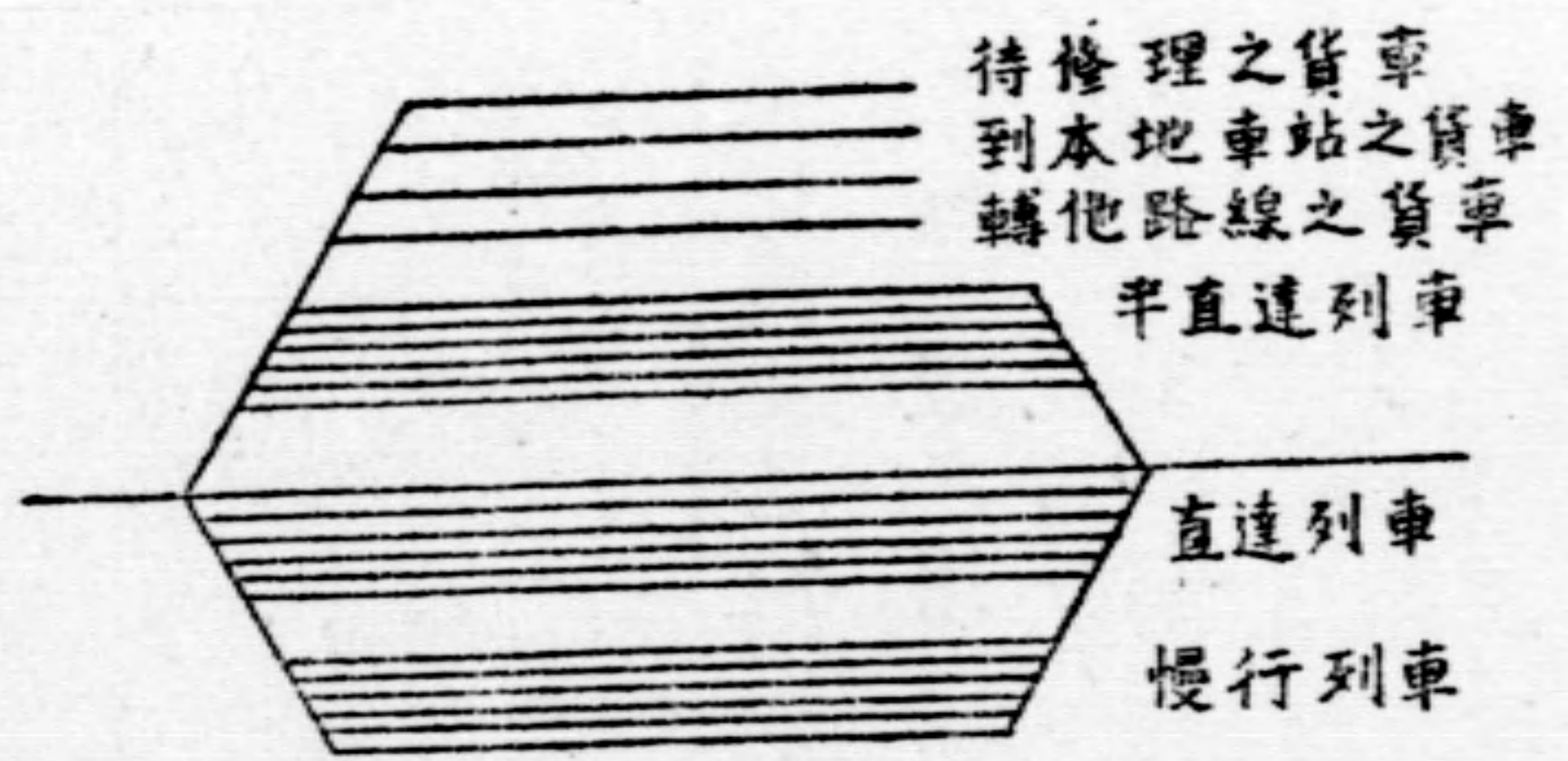


圖 89

直達列車所用之分車道，須比該列車為長，如同方向各列車開出之相隔時間甚長（二四小時者），則於其所停之軌道上，尚可停置非該列車所掛之其他車輛。

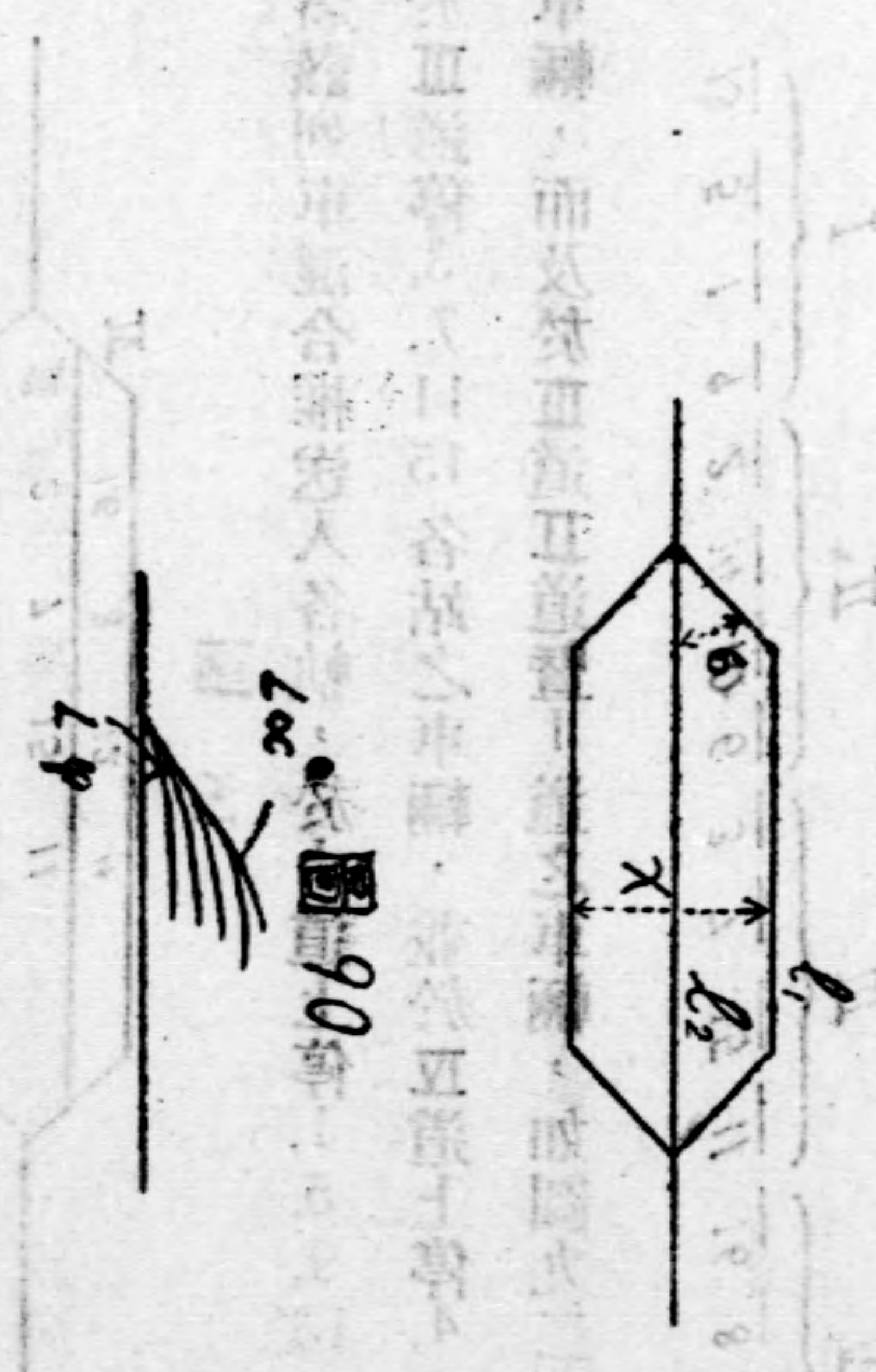
半直達列車所用之車道，可以較短，因此等車包含多組貨車，（組數與該列車停站之數相同）此種半直達列車，必須時尙可於兩軌道上分類，下表說明某站之分車組軌道數目。

車站	分車組道數	道長			每日所調之車輛數
		最短	最長	平均者	
Speldorf,	36	60	540	360	2870
Osterfeld	41	361	950	646	4630
Wanne	25	480	780	594	3570
Dresde	19	258	835	473	3440

分車組(即T組)之軌道數目，依其最長之長度，最短道之長度，及其分岔道角之角度(L'angle de ses Branchements)而定，棗核形組之角，如圖九〇之φ約兩倍岔道角α之角度，T組岔道角之大小，須如下列之式， $T_{88} = \frac{1}{7}$ ，故 $T_{95} = \frac{2}{7}$ ，設 $l_1 = 360$ 公尺及 $l_2 = 950$ 公尺時

$$\text{則 } Tg \varphi = \frac{2 - \frac{x}{l_2 - l_1}}{2} = \frac{x}{l_2 - l_1} \text{， 但 } Tg \varphi = \frac{2}{7} \text{， 故 } \frac{x}{l_2 - l_1} = \frac{2}{7} \text{， } 950 - 360 = \frac{2}{7} \times x \text{， } x = \frac{2}{7} \times 590 = 170$$

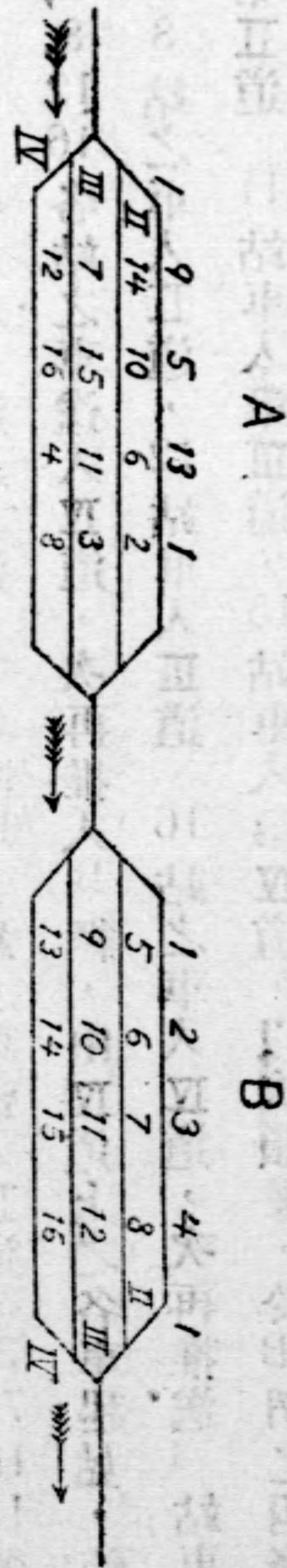
設軌道與軌道之距離為四·五公尺，則1組之道數為 $x \parallel \frac{170}{4.5} + 1 \parallel 4$ 道軌。



在某種車站，直達列車或半直達列車由分車組T逕開出站，不經發發車組D，但同樣手續有時不佳，因可使分車軌道被已組成之列車佔據時間過多，結果該組車道停滯，一如發車組D之各道，故不甚佳。在調度繁密之車站，則使分車組T之各道，愈迅速無車愈佳，為勿佔用車道時間過多起見，於其已組成之後，即須送入發車組D，待時而發。

當所組之車為慢行列車時，則分車組D中以方向所組之列車，必須再到組車組T中，依

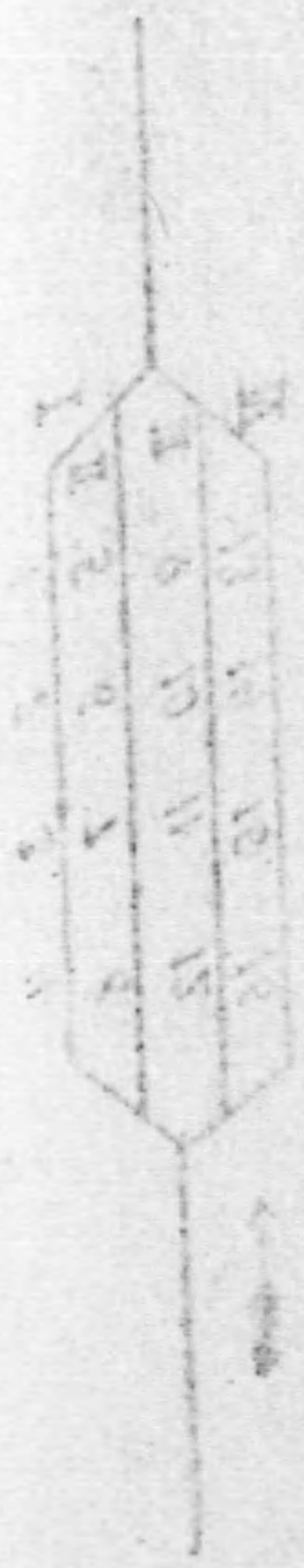
度最為方便，近年各站均採用之。



94

發車組(即各圖中之D) Faisceau de depart

多數站中，均無絕對之所謂發車組，於組織直達及半直達列車之站，更無此組，因各列車均直接由T組發出，發車組各軌道之長，以列車之長短而定，與入車組之軌道長度相同。



車站次序而另組之。最次要車站，如 Bale, Gleiwitz 及 Mannheim 各站，每日於 F 組可調車三〇〇〇輛，其 F 組置於 T 組之旁。

組車組（即各圖中之 F）Faisceau de formation 組車組之軌道數，依供給最多車站之轉車列車而定，設各站數不多，則可每一站作一軌道計算，設車站數目極大，則以一軌作數站之用，而建設一網或二網，設一列車含有十六個車站之車輛，則其分類可行於一個四軌道之

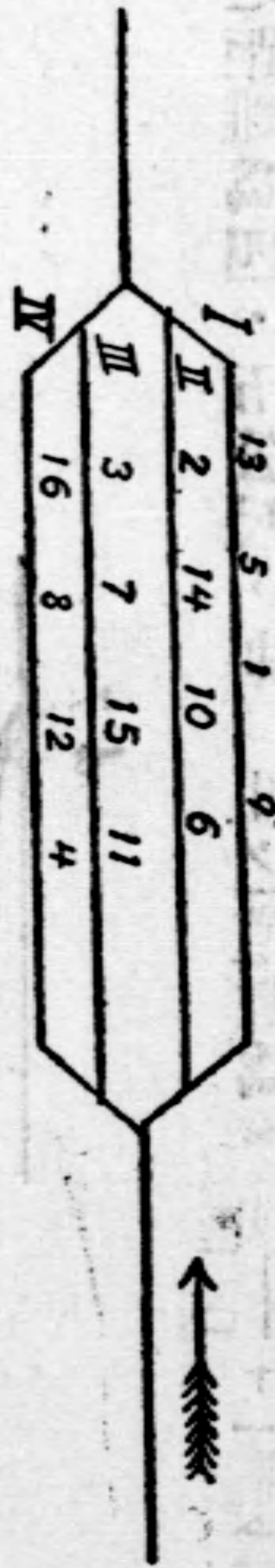


圖 91

網，如圖九一，將該列車混合推送入各軌，於 I 道上停 1, 5, 9, 13 各站之車輛，於 II 道停 2, 6, 10, 14 各站之車輛於 III 道停 3, 7, 11, 15 各站之車輛，並於 IV 道上停 4, 8, 12, 16 各站之車輛，次則以機車掛取 IV 道之車輛，而及於 III 道 II 道暨 I 道之車輛，如圖九二，再用機車將該列車底推送

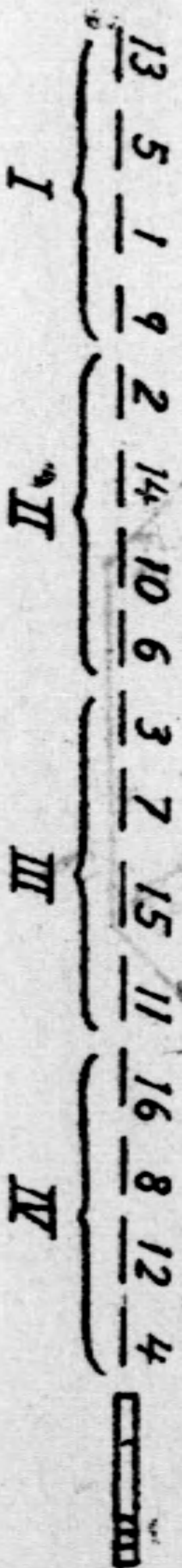


圖 92

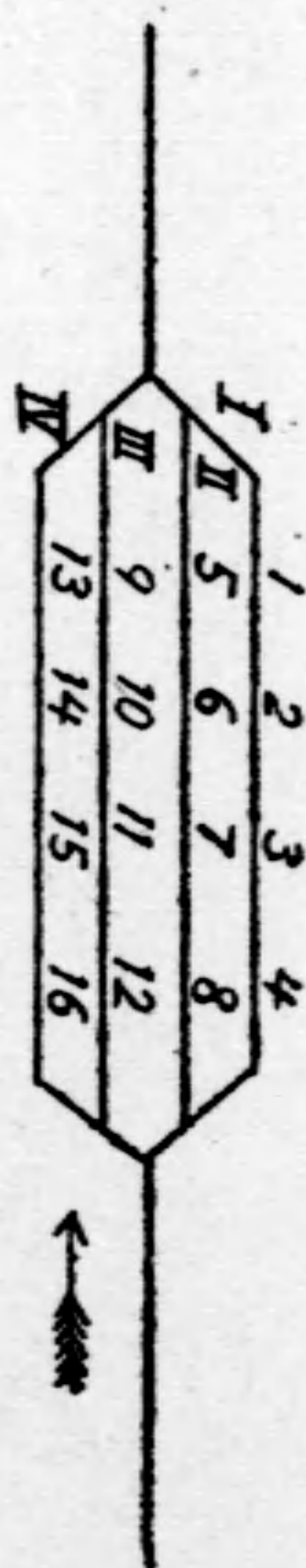


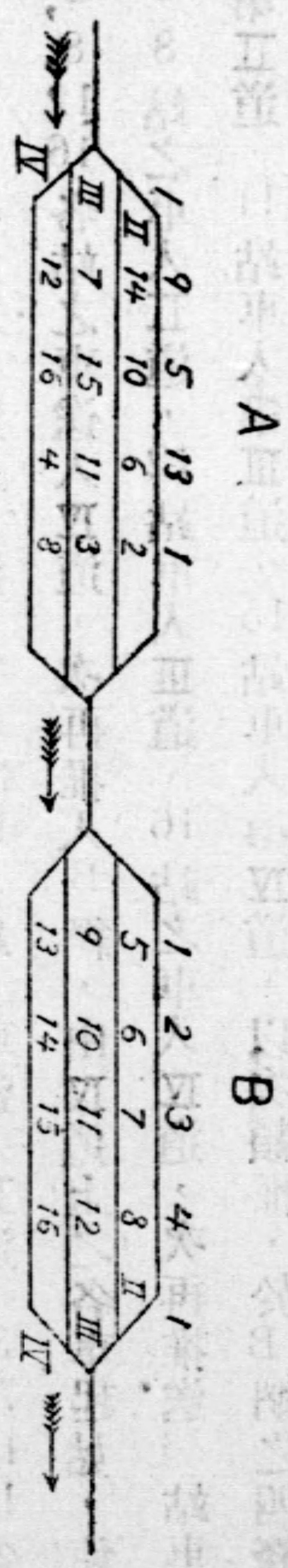
圖 93

入軌道網中，如圖九三，起始將13站之車送入於Ⅳ道上，將9站之車輛送於Ⅲ道上，將5站車送於Ⅱ道上，將1站車送入Ⅰ道上，再以14站車送入第Ⅳ道，以10站車送入Ⅲ道，6站車送入Ⅱ道，2站車送於Ⅰ道，以下如圖九三所示，最後再將ⅠⅡⅢⅣ各道之車輛連合之，即成一列車，其各車輛之次序，為1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16。

此種調車制度，其動作方向相反，第一調度由左而右，為第一次之分類，第二次由右而左，第三次亦然，故甚繁亂，如用兩網調度，則尤為簡單，且手續敏捷。

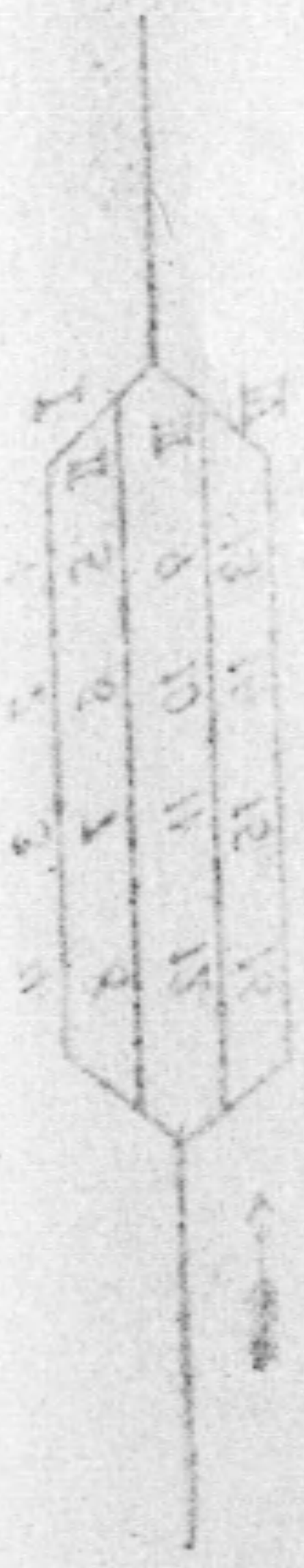
用二網之調度法 如圖九四，最先有一列車停於分車組T之一道上，次即推送入A網之車道上，將1, 5, 9, 13各站之車送入Ⅰ道，2, 6, 10, 14各站之車送入Ⅱ道，3, 7, 11, 15各站之車送入Ⅲ道，及4, 8, 12, 16各站之車送入Ⅳ道，次再推入B網，由Ⅳ道上之各車起始，使4站之車入於第Ⅰ道，8站之車入Ⅱ道，12站車入Ⅲ道，16站之車入Ⅳ道，次再推送3站車入第Ⅰ道，7站車入第Ⅱ道，11站車入第Ⅲ道，15站車入第Ⅳ道，以次類推，於B網之四條道上，將車組如圖九四所示，最後由Ⅳ道起，將各列車連合之，則成一列車，入於D組待發，此種制

度最為方便，近年各站均採用之。



94

發車組(即各圖中之D) Faiscan de depart 多數站中，均無絕對之所謂發車組，於組織直達及半直達列車之站，更無此組，因各列車均直接由T組發出，發車組各軌道之長，以列車之長短而定，與入車組之軌道長度相同。



運輸總論

續

楊士林譯

第三章 鐵路運價

(一)英國鐵路運價制度的形成 早在十八世紀末葉，及十九世紀初期，那幾十年間，英國的工商業已經是比較的發達了，尤其是海外貿易，更稱活躍。在那時完成貿易行為所用的運輸工具，無論是在海外，抑或是在內陸，多依船舶，因為英國的內陸河川頗多，縱橫交錯，水量亦足，差不多是可以行船的。十八世紀下半期，又就天然水道而加以修治及濬深，或從兩個河川中間的陸地，穿通而造人工運河，以與天然水道相連通，越發的增加航運的方便，內陸的大部份貨物，尤其是大量的粗重物品的輸送，全依着運河。大路的馬車，有時也作這種事業，不過所搬運的數量有限，而距離又不能遠，僅僅能擔負一小部份地方或市街運輸而已。當運河航船制度盛行時代，凡是一隻船舶，若想取道某運河而向一個城市輸送貨物，必先向該管運河的負責人，繳納通航捐，然後方能放行，其辦法如同關路制度一樣。通航捐的規定，是以船貨的數量及航程的遠近為標準。該管運河人所以要收通航捐的目的，最要的是在抵補原先修河投資的代價，也可以說是作修河投資的利息，同時又可以用來開銷運河逐年的維持及修理各費。當鐵路未修以前，英國人的投資途徑，主要的是運河，次則方能投於其他的實業上，足見那時的運河，是一種很重要的運輸道路了。以後斯梯芬森的蒸汽車發明

成功，不久就有利物浦曼采斯特鐵路的完成，於是內陸運輸方法，又新添了一種，當然貨物的運輸，與人民的移動，更較便利而容易了。這種鐵路，不但與運河所擔負的工作相同，反而行動的速度，一年比一年加快，所以人人樂用鐵路，慢慢的就舍棄了運河。從1830年的利物浦曼采斯特鐵路通車以後，英國各地方對於新鐵路的修築，一年多於一年，運河的運輸業，自然會被鐵路奪去的。因為運河是在鐵路以前的一種內陸惟一的運輸方法，關於運費等規定的制度，已經為人所承認了，都覺得是可行的，所以鐵路制定運費等的辦法，也是來仿效運河的成例，凡是繳納了定數的通行捐，自然就可以在別人修成的鐵路上行車，與運河裏行船的辦法一樣。因此有的只備車輛，有的僅修鐵路，還有無車無路，租賃車輛的各種人，都可以經營運輸業，似乎這種事業太容易了。運費標準雖不與船運相同，總是所差無多，有時照船的運費高些，有時還會低些，就看貨物的種類，數量，性質，價格，與運送的距離怎樣了。譬如煤的運費，因與船運競爭關係，常常是比較低些，別種貨物，尤其是價昂質貴的貨物，運費往往比船運高些，因為這種貨物，是需要迅速輸送的，往往得用特別車來裝載，並且又有負擔的能力，與普通量大質劣價廉的貨物待遇不同。到後來鐵路的修築，逐年增加，運費的規定，高低不齊，沒有個一致的標準，政府才制定各種鐵路條例，運費即是其中之一種。

(二) 旅客運輸的今昔觀

最初的英國鐵路，不但設備欠完善，車行的速度小，而運費亦

比現在的標準爲高。利物浦曼采斯特鐵路，是英國第一條實行經營普通客貨運輸的鐵路，也可以說是世界公運鐵路的鼻祖；實際說，若與現在的鐵路比較，相差的也太多了，直不如現在的輕便鐵路，鐵路車輛，以及沿路建築物的設備，既簡單，又不適於用，實則也是初創時期，所不能免的現象，這點似當原諒的。客車的構造式樣，與內部的裝置，與現在的迥乎不同，僅僅具有現在客車的雛形而已。車內座位，並不像現在的三等制度，只有頭二兩等。乘車的人，多爲貴族，地主，及資產階級，普通平民，尤其是農工等無產階級的民衆，不能坐火車，因爲車票所定的價額太高，平常頭等客座，每哩是三便士，二等則二便士，當然無產階級的民衆，是無力負擔的，所以那時的火車，只能給有產階級用，也可以說是有產階級的專車。直到1872年，老米得蘭鐵路，才首先確定客車的二等制度，不過那時的第三等客座，若與現在的比較，也算是貴，因爲每哩總在一便士以上。普通旅客有時厭煩車的速度太低，並且內部裝置亦多粗陋，若行長途，是很不舒服的，於是鐵路公司便利用這種機會，而添加特別快車，但乘客須照普通票價另外增付百分之幾，如同中國特別快車定費辦法一樣。這樣一來，有些旅客，是滿意的，但是普通的平民，是反對這種辦法，常常攻擊鐵路公司措置之不當。嗣經國會制定辦法，減低第三等客座車費，平均每哩不得超過一便士，是爲政府規定旅客車費之始，亦足以見出政府注意於平民幸福問題的地方。從此以後，其他鐵路，亦是根據老米得蘭鐵路三等客座制度，去經運旅客，車費標準，亦與該路相同。茲將英格蘭及威爾士

兩部鐵路的旅客運輸營業狀況，作個今昔比較表，便知客運進步之快了……

客運收入分期比較表

收入項目	1871	1912	1925
頭等客車	3,504,124	3,106,023	5,441,561
二等客車	4,596,317	993,759	554,066
三等客車	6,692,971	29,726,651	55,840,145
定期車票或季票的收入	687,861	4,519,131	11,140,906
工人車票	—	—	4,115,577
總計	15,481,273	38,345,564	77,092,255

乘車人數分期比較表			
客座類別	1871	1912	1925
頭等車乘客	30,092,528	24,361,466	20,773,787
二等車乘客	73,011,105	12,236,526	2,773,097
三等車乘客	225,449,303	1,125,394,777	1,004,443,574
工人車乘客	—	—	308,584,456
總計	328,552,936	1,161,992,769	1,230,580,914

綜合上列兩表，可以看出一個普遍的事實來，即是在那54年間（1871-1925），乘客的人數，以第二等車為最多，所以二等車的收入數額亦最多。54年間，這種車的收入增加了百分之344，乘客數目增加百分之388；惟頭二等車的結果，適與二等車相反，不但收入及客數沒有增加，反而頭等車收入減少百分之213，客數減少百分之19；二等車收入減少百分之78.3，客數則減少百分之83.2，足見人人願乘三等車，因為比較便宜，除非中產以上的各階級，不能搭乘頭二等車，所以二等車的收入，總是增加的，而其餘的那兩種，自然會受淘汰了，並且社會中產以上的人數，總不如中下階級多，尤其是在英國這樣工業特別發達的國家，更是這樣。按照普通人的心理，凡是中下階級，因為經濟關係，都要坐三等車，這是毫無疑問的，即是中上階級，若在英國說，也常常是這樣，只有上上階級，就像英國的貴族，富商，地主，官僚等等，是必坐頭等車的，一則因為有錢，一則故意顯示他們的特別階級，而誇耀於同儕，非坐頭等車，不足以為闊綽，尤其是那些大地主們，常常有這種習慣。二等車的設備與車費，是介乎頭等與三等之間的，實則座位的裝置，若就英國的二等車說，不稍強於三等車，大富的不屑乘坐，中下階級，欲坐而猶不能，因為車費多於三等的一倍，不是他們的經濟能力所能負擔的，結果是二等車的收入，依年遞減，直到現在，差不多都將這種車廢除了，只留頭三兩等，還比較經營有利些。定期車票或季票，多半是長期的，至少是一禮拜，多則一年，最普通的，是一個月，或三個月的限期，故謂季票 The Seasonal Ticket。自從繳

納票價之後，即可用以乘坐，票上指定的某鐵路火車，從某站起，到某站止，一天幾次，每次時間，都有規定，不得違犯。普通持有季票的乘客，多半是屬於三等車的，頭等車上不常發現季票乘客的。工人車的制度，乃是最近的辦法，現在英國各鐵路都有工人專車的設備，開發與到着時間，完全以普通工廠，商店，或其他機關的工作時間為標準，大概朝車從八句鐘，晚車從六句鐘起，午間從十二句鐘到一句鐘之間，尚有一次列車。車票價格，比普通三等車，還要低些，車內設備，不與二等車稍異，這也是特別優待勞動階級之一種。在特別季節，如運動會，賽馬會，海軍演習，及展覽會等，因為旅客激增關係，額外預備遊覽列車 The Excursion Train，指定距離與時間，並不准挾帶行李等物，車費亦較低廉，往往照普通價額減少一半，比廉費列車 The Cheap Train，還要便宜，不過廉費車的性質與遊覽車畧有不同，遊覽車是在特別季節才能預備，廉價車多在鐵路營業不暢盛的時期開行，為的是引誘乘客，未嘗不是增加客運收入的一種良法，最常見的，就是當鐵路與鐵路，或鐵路與大路汽車相競爭時，往往發現廉費列車。歐戰以後，各鐵路為急速恢復戰期損失，及維持暫時局面計，已提高旅客車費百分之七五，所以從 1920-25 年的客運收入，漸有增加，但工人階級頗受壓迫，一時各處呼籲減費，卒無成功。1921 年，沿倫敦東北鐵路線的大路汽車公司，慢慢的組織起來了，開始經運旅客，一時之間，該鐵路的旅客運輸，大受影響。因為這種汽車所定的票價，比鐵路的三等車，在同一距離內，還要低廉，同時座位又很舒服，車行速度，還不比火

車稍慢。沿途所經各地，多是山明水秀，風景宜人的地方，對於玩賞風景，汽車是比火車方便的多的，所以乘客很多，常常是擁擠的樣子。但是若論長途，則汽車實不如火車的舒服，迅速，安全，而且便宜，所以歸總還是乘火車的，比乘汽車多。

(三)貨物運輸定費標準的演進及變化 英國鐵路，在頭二十年的經營方法，尤其是定費方法，差不多是模仿運河或關路的先例，沒有老大的改變與創造。一條鐵路照主權說，本屬於一個公司的，只有這個公司的車，方能行駛在這條鐵路上，可是在鐵路的初期，完全不是這樣的，因為仿效運河的辦法，所以一條鐵路上，不知行駛多少個主權不同的車輛？當時所謂鐵路公司，與現在的意義不同，僅僅就是一個通行捐的徵收者，與關路的收捐人，同其性質，並沒有固定的職責，來專門經營客貨的運輸，好像鐵路的營業，以徵收通行捐為主，其次的才算客貨的運輸。當初國會立法的時候，也就默認了這種性質的存在，雖草草的制定幾種運費，仍是沒有用處的，實則說，那時的通行捐，也就將運費包括在內了，並未分開某種費用，屬於某種業務，乃是很混同的立法。直到1846年的鐵路條例制成，才有個清晰確實的定費標準，足以為以後各種鐵路法的準繩。按照這次立法，是將鐵路公司應徵各費，統分三種：(1)通行捐(2)客貨運費，(3)雜費。凡是主權不同的車輛，若想借路通行，須先繳定數的通行捐，如果車裏裝載貨物或旅客，還要納運費，給這條鐵路主人，到車站裝卸貨物，另外又要出雜費。通行捐的繳納，是與租路作用相同，等於付路金，這是很清楚的。至於運

費及雜費，因為內裏包括裝卸勞務，及車輛在岔道上占用的時間地位等等，當然要另付的，不能與通行捐，混在一起；即是本路屬有的車輛，對於託運人 *Combinator*，亦要徵收最後的這兩種費用，不過通行捐是免徵的。國會最初制定運費時，未曾這樣周密詳盡，完全是根據運河的成法，照運河定費章程，除照船徵收定數通航捐外，又將船貨分成兩種：一種是普通的成製與半製物品，一般人民常用的東西，都包括在內；一種是礦或礦物質的東西，如煤鐵等質重量大價廉的物品。定費標準，不依貨之性質，乃照價值大小，而分別徵收，譬如貴價貨物，無論是屬於某種用途的，總是多徵通航捐，若託運河公司的船輸送，另外還須照價繳納運費。等利物浦曼采斯特鐵路修成，正式經運客貨的時期，國會即根據運河先例，而給這條鐵路去定費。現在將這條鐵路的貨運分類方法，列舉在下面：第一表內列舉的貨物，是用貨主的車 *The owner's wagon* 輸送，所以運費輕些，第二表，是用鐵路公司的車 *The company's wagon*，所以運費就高。

利物浦曼采斯特鐵路貨運定費分類表

第一表 通行捐

貨物類別及名稱	每噸應繳數額
1. 石灰石類	1.0 便士

第二表 運費	
貨物類別及名稱	每噸哩運費實數
2. 煤炭，石灰，肥料，灰砂，糞土，及建築原料，	1.5
3. 焦煤，碎煤，木炭，焦炭，岩石，沙土，黏土，石片，建築石，磚，瓦，	2.0
4. 沙糖，燕麥，穀類，麵粉，木材，板片，松板，染木，鉛，鐵，五金，	2.5
5. 棉，毛，皮革，藥料，成製物品，	3.0
1. 石灰粉，石灰石，肥料，灰沙，糞土，修路原料，石沙，黏土，木材，板片，條石，	8 先令
2. 沙糖，燕麥，穀物，麵粉，染木，鉛，鐵，五金，	9
3. 棉，毛，皮革，藥材，食品，雜貨，成製物品	11
4. 酒精，麥酒，硫酸，玻璃，爆炸性物品，	14

利物浦曼采斯特鐵路，長不過三十英哩，對於貨運定費標準，不謂不高，實則初次試辦，這亦是難免的事實。比較可以注意的地方，就是此表的分類方法，很能合於（運費負擔能力）的原則，而分列的次序，亦都很相當的，雖數率高低與現在所定的稍有不同，而大致標準，總是相彷彿的，對於以後各路定費，頗有關係，此不可不注意的。

（四）鐵路清算所的成立 從利物浦曼采斯特鐵路通車以後，不到二十年，英國的鐵路發

展最快，差不多現在幾大鐵路，都是那時修成的。鐵路既多，若是政府沒有相當的方法，去促進各路的協作，難免發生弊端，危及社會的。果然，英國的鐵路，是走入這種途徑上來了，大多數是不能合作的，每遇到運輸，則拼命的去競爭，爭得之後，則徵之以高的運費，此並行各路的公有現象；不與他路並行或毗鄰的鐵路，因為沒有競爭的對手，則這個鐵路往往為獨占的營業，可以隨便的加運費，與差待託運人，為所欲為，毫無忌憚。長途運輸，因為各路不能合作的結果，直是不可能的事情，即使從甲地運到乙地，中間猶不知經過幾個主權不同的路線，要換幾次車，及多負若干的運費及雜捐？譬如從愛丁堡到倫敦，不過是396英哩的距離，其間須要經過三個主權不同的鐵路，無論是貨物，抑或是旅客，總得要更換三次車，不用論多費，即是換車所占用的時間，亦會不能少的，這當是如何的不方便。推而及於其他各鐵路，若是打算長距離的運輸，其所受的困難，恐猶有甚於此者，不但各鐵路沒有聯運的辦法，即想有同率的運費標準，亦是不可能的事情，各路有各路的運費章程，及到着時間表，同是一噸貨物，經過甲路，若付一鎊的運費，將來再過乙路，或者是多於一鎊，亦許少於一鎊的標準，事先是不可預定的。像這樣參差不齊，毫無系統的運費制度，若不設法改良，實於社會的福利，大有障礙了，於是才有1842年鐵路清算所The Railway Clearing House的成立。這種機關所辦的事情，固很多，最主要的是關於各路聯運的問題。凡是加入鐵路清算所的鐵路公司，都有遵行清算所章程的義務。其組織的方法，是先由加入的各鐵路公司總

辦或理事等組織一個委員會，規定所章，及聯運應有的辦法，然後執行所務的，專有指派的負責人員，時時作報告，交到這個委員會攷核。每到一季，凡在所的各鐵路公司總經理，開一次聯運會議，討論運費及時間表等問題。這個清算所雖是各鐵路代表組成的，但是須對「鐵路運價委員會」負責，聽從該會的指揮，好像是該會的直接附屬機關一樣。（英國鐵路運價委員會的職權，與美國州際商業委員會相彷彿，不過其職權範圍，不若州際商委會的寬泛，只能管理鐵路問題，不能問及商業，此其不同之點，須當分清楚）。清算所不但能定各路聯運各費，並且各路聯運的財務問題，亦由清算所來解決，這點又與銀行清算所相同了。清算所成立之後，即從事於各路聯運貨物的分類工作，當時將應運貨物分成 300 種，每種都有一定的運費。1852 年，經各路議決，又將貨物分類章程，修改一次，原來的 300 種，改爲 700 種，（內有新添的貨物），所以更比較詳細些了。從此以後，又改增兩次：一在 1864 年，一在 1889 年，前爲 1300 種，後爲 2500 種，大體上關於鐵路應運各貨，總算是無所不包括了。在 1865 年，國會組織一個專門委員會，審查以前清算所制定的貨運分類章程，結果倒很滿意，不過仍有欠完備的地方，尚須有精確的分別與排列，以便各路有所遵循，因於 1882 年，國會關於運價的立法，又補充五十件，關於各路制定運費權的立法，則不下 300 件，以補其缺，而冀應用。

（五）關於運費制度的幾個重要立法 國會原先依清算所爲惟一制定鐵路運費的機關，從

1865年審查以後，始知清算所制定的各種運費，多有失當之處，而種類紛紜，不但難於計算，並且也是促成作偽的好機會。爲改良運費制度，僅憑鐵路清算所去敷衍，是不成功的，至少要有政府去幫忙，或者公共的福利與方便，尙可稍稍增進一點，於是先由1865年組成的委員會，草擬運費制度改革辦法及細則，隨後交到國會討論通過，即是1888年的「鐵路運河運輸條例」(The Railway & Canal Traffic Act)。按照此條例所根據的辦法，乃來自商務部制定的「貨物運輸分類最高運費率及雜費表」。國會既知緩和政策，是不生效果的，所以這回便改變了方針，決用命令嚴加監督各鐵路公司，非遵行這次的運輸條例不可，如有抗違而不遵行者，即爲違法，商務部負直接監督懲罰之責。1891-92年之間，因爲時勢的要求，以前立法，多有不能繼續施行的必要，才制定「鐵路運費分級條例」(The Railway Rates & Charges Order Confirmation Acts of 1891-92)，由商務部傳示各路遵照施行。此次的貨運分類，凡爲六種：(1)普通貨物及礦物，(2)動物，(3)特種貨物，(4)易腐物品(由客車運送)，(5)大的包裹(由貨車運送)，(6)各種車輛的輸送。每種之下，另有詳細辦法，茲不過舉其綱要而已。譬如第一種的普通貨物及礦物，就分爲甲乙丙三項，各項另有特別的運費。費的分類，凡兩種：一是運費，一是雜費，區別其不同的用法，免得混雜一起，發生弊病。這次立法，比先前的各種完全是進步了，不用說別個，試就費的分類一項而言，很合論理的程序，對於當時的社會情形，既能適合，對於鐵路公司，又有利得。記得以前定費方法，關

於距離一項，差不多是按哩計算，遠與近之間，沒有區別的，雖說對於實際計算，比較容易些，但也未免太失之於平了。這種依哩計費，不分遠近的辦法，如果行下去，恐怕長距離的運輸，一定會受影響的，尤其量重價廉的各種貨物，本無負擔高費的能力，若是照哩推算，勢必要減少這種貨物的銷路，不會再到遠方去了。這種按哩計費的制度，是不合於鐵路經濟原則的，我們知道距離愈長，則機車所費的力量比例遞減，對於公司說，長距離運輸，是有利的，比較短途處處要便宜，似乎不應該長短都用同樣算法的。這次的運費分級條例，完全改除以先的距離比例推算法 The Flat Rates or Equal mileage Rates System，而採行距離比例遞減法 The Tapering Rates System，即是運送的距離愈遠，則每哩所定的運費，相繼減少，譬如頭二十哩以內的運費，是照哩計算，過二十哩者，則相繼減少，哩數愈多，則每哩當減付的比率愈大，此不但合於運輸經濟原則，也是鼓勵長途運輸的一種好方法。茲將這次立法所規定的「最高雜費及運費」分類計算表，列述於下：—

(一)最高雜費分類計算表

種類	停車費		勞務費						
	裝貨	卸貨	封貨	啓貨	裝貨	卸貨	封貨	啓貨	
甲	先令 ₀	便士 ₃	0	0	0	0	0	0	0
乙	0	6	0	0	0	0	0	0	0

丙	1	0	0	3	0	3	0	1	0	1
1	1	6	0	5	0	5	0	1.5	0	1.5
2	1	6	0	8	0	8	0	2.0	0	2.0
3	1	6	1	0	1	0	0	2.0	0	2.0
4	1	6	1	4	1	4	0	3.0	0	3.0
5	1	6	1	8	1	8	0	4.0	0	4.0

(二) 最高運費分類計算表

種類	頭二十哩內每噸哩應付之費	次30哩內每噸哩應付之費	再次50哩內每噸哩應付之費	其餘所有路程每噸哩應付之費
甲	0.95便士	0.85便士	0.50便士	0.4 便士
乙	1.25	1.00	0.80	0.5
丙	1.80	1.50	1.20	0.7
1	2.20	1.85	1.40	1.0
2	2.65	2.30	1.80	1.5
3	3.10	2.65	2.00	1.8
4	3.60	3.15	2.50	2.2
5	4.30	3.70	3.25	2.5

上列二表，是將應運的貨物，歸納成兩門，八種，每種之中，所包括的貨物名稱，茲註於下，以便參考。——

甲種……礪精液體物質，鹽基礦渣，炭酸鈣，鉛粉，煤，黏土，煤汽油，煤脂，鐵礦，肥料，岩石，及修築大路所用各種原料。

乙種……塊狀石膏石，石腦油，鹽基礦屑，鋼條，鋼段，鍛鐵，塞門土（亦稱三合土或稱洋灰），陶土，人造石，造酒用穀類，農用導水管，錳鐵，火磚，花崗岩，碎石子，鐵屑，石灰，山鹽，人造石版，硫酸鉀，磚，瓦。

丙種……醋酸鈣，錒礦，瀝青，骨灰，鋼鑛，塗釉導管，麥，穀，豆，乾草，禾莖，鋼，鐵，油餅，鉛塊，紙或造紙原料，鐵繩，鋅塊或鋅片，硫磺，材木，亞鉛，菜蔬。

丁種……蘋果，麥酒，啤酒，斧柄，車輪，車軸，汽筒，瓦斯及榨油機，鋼釘製造機，珊瑚砂，板隔布，掃帚柄，鳥籠，蠟燭，鋼鑄器皿，銅屑，生棉，陶器，魚屬，水動機，鍛鐵鑄物，紙張，鉛或鋅片，馬口鐵，鋼或鐵輪，黃色鐵屬薄片。

戊種……減磨擦刀用金屬器皿，黃銅輪箱，鐵水筒，乳餅，咖啡，紅銅，裂煤機，掘土鐵叉，蓄電池，電線，刀銼及鋸銼，棉粉，瓦斯機，鑄字機，活塞桿，醃漬肉類，廢毛絨，錫餅，錫塊，獸毛。

己種……鉛，裝置腳踏車用具，靴鞋，白洋布，刀劍，重布匹，鷄卵，電表，水菓，德

國銀絲，雜貨食品，各種鎗械，五金，橡皮，鉛筆，旋羊角，穿孔機，摩托腳踏車，鎳，繪圖墨水，鞍具，襯衫，絲屑，銀鑲，箱盛火酒，排字機。

庚種……蛋白質食物，動物，彩花瓷磚，石刀拍，筐籃，大鈴，台球竿，車身，煙草，鈷，銅汽罐或汽筒，輕布疋，電燈，用於裝飾的奢侈物品，鮮魚類，家用器皿，花邊，獵鎗，花石，鮮肉，針具，鍍金屬貨物，毛筆，瓶盛火酒，電話裝置用具，鋅管。

辛種……琥珀，人造花，腳踏車，台球案，鳥籠，計數機，氯化金，鐘，暖室水菓，金葉，草帽，白熱瓦斯燈泡，照面鏡，樂器，薄棉紗布，鋼琴，水銀，生絲，玻璃，表罩，火漆，花樣，木製裝飾物品。

1891-92年商務部頒行的鐵路運費分級條例，若論詳盡，是開以前各種立法所未有，至於所生的效果，恐怕是猶不如以前的立法，因為特別詳盡的結果，不但各鐵路公司沒有自由伸縮的餘地，並且額外的開銷，又增了好多。照商部的命令，是將這種條例的細則及辦法，印成冊子，每車站預備一本，此外各站間的運費計算方法，因距離有遠近，費額有多少，並且路橋及隧道等特別設備的關係，各不相同，所以每個車站，又要印就一冊計費章程。在這時，有些鐵路是不能聯運的，關於通運計費方法，仍是照樣的困難，每逢貨物到另一個路線，通行捐的計算，倒不算難，惟運費等等，可不是立時能以計算出來的，對於時間上，不知虛糜了多少？車務處的員司，總會要增加的，不然便不足以支配。統算起來，為此而各鐵路

的開銷，每年總須增多 500,000 鎊。還有一點，也是遭人攻擊的，即是關於鐵路經過水上吊橋及隧道的計程標準，定得非常之高，塞沃恩隧道 The Severn Tunnel，本不算怎樣出奇的巨工，然而這次立法，竟將這條隧道，當作十二哩計算，愛丁堡西北之佛斯橋 The Forth Bridge，長不過一哩半，也要算作二十哩的途程，其餘凡是水山吊橋，無論工程大小，均照十四哩折算，這樣一來，若是運貨經過吊橋或隧道的，當然要比普通的多費一點，尤其不曉鐵路工程學識的商人，免不了發生誤會，認為不公平的待遇，實則若從現在看，那正是對的，無所謂不公平，蓋以隧道吊橋，多屬巨工，一條鐵路若遇着幾道吊橋，或幾條隧道，乃是不幸的事情，不但修築要費鉅款，而按時維護也是很費錢的，所以凡車之經行其上，或其中者，要照原長的十倍去計費，留作這種巨工投資的利息，使託運人稍稍替鐵路公司担負一部份，或者公司的負擔，尙能輕一些。譯者以為這種巨工計費方法，不為過分，不過這次立法，未能將運費計算手續化簡，及促成聯絡運輸，可是一個大缺點，毋怪乎遭人的誹議！

1892 年的運費分級條例，無論是怎樣精詳，奈以不合時宜何？越二年，(1894)國會再將 1888 年的「鐵路運河運輸條例」，加以修改，存其長，補其短，斟酌時宜，又增添一部份新條例，組織一個「鐵路運河委員會」，專來負責執行此種新條例。這個條例不但是行於各個鐵路，即運河的運輸，亦適用之，比較先前的立法，又擴大一步，並且官督運輸的程度，亦加深了好多。國會賦與該委員會監督鐵路及運河等的全權，無論那個鐵路或運河公司，未得該委

員會命令之先，不得隨便私自增減運費，每個車站要預備一冊運費及時間表，留備客人隨時觀覽，免去誤會及舞弊，有必要時，各公司的賬目，須受該委員會的檢閱。這次立法目的，是在調濟並改善已往的積弊而促進運輸事業與社會，順着一條路線向前發展着，未想到結果，正是相反的，因為過於壓抑鐵路營業的發展了，運價所減的標準，已經超過最高點，各鐵路不但沒有微利之可得，實則營業都不能維持了，有的賠累，有的倒閉，結果是股東們紛紛來向公司要利息，發紅利，債權人則要素回原來的借款。須要知道，迫令鐵路減運費，固然能得社會公共的歡心，但亦得有個相當標準，不能超過了，這次立法，徒知壓抑鐵路，未曾想過兩全辦法，真是大錯！最後可倒好，越發給商人一種利用這個立法的弱點，而要脅鐵路減運費的機會，卒使各個鐵路不能應付而關了門，寧可不作業，而甘受賠累。有的鐵路因為貨主屢次要求減運費，不得不設個通融的辦法，以應付他們，免得營業的頹靡，這種方法，就是「貨主負責的運費」The owner's Risk Rates。所謂貨主負責者，乃是貨主自動要求減費輸送，所有損失，鐵路公司不負一切賠償責任，故運費低些。按照貨主負責的運費，並不是說，任何的貨物，都能以適用這種辦法，只有質堅而不易損壞的貨物，可以適用之，譬如鋼鐵類的貨物，無論是製成的抑或是半製的，如果貨主向鐵路要求，適用這種運費，經過一定的手續，自然可以接受的。當時適用這種方法維持運輸的鐵路很多，比較顯著而常作的，當推倫敦西北，大西，及米得蘭三個鐵路公司，以後有的鐵路利用這種方法，作為與別個鐵路競

爭的手段，頗遭一時輿論的批評。總而言之，自從1894年的運輸條例施行以後，各鐵路完全是不利的，另有託運人乃是心滿意足，趾高氣揚，非常得意，不知道各鐵路所受之壓迫，已不能堪了。日積月累，政府不想改善方法，一任人民的要脅，到1912年，遂激起鐵路工人的大罷工，卒至增加工資而後已。二年之後(1913)，國會不得已才修改鐵路法，將普通貨物運費，一律提增百分之四，旅客車費亦有同樣的增加，以維持各鐵路的營業，免於破產。

(六)特別運費 法律限制過嚴，致鐵路公司無利運輸，往往會有特別運費 *The Excepti-*

onal or Special Rates 辦法的產生，十九世紀末葉，英國頒行幾種運輸法，就是引導各鐵路公司不得走向這種途徑來的鐵路立法，尤以1894年的運輸法爲最顯然，上段已經提到，那次立法的要意，現在試將鐵路公司反應作用研究一下。在指定的車站間，鐵路公司有時對於某託運人要取特別運費，有時還照法定標準去計算，其原因當有多種。單就特別運費的形說，一半是由於供給，一半則由於需求，茲依次去解釋。在供給這方面的原因，就像運輸量大，輸送次數常有一定，貨物易於搬拿，每次輸送的貨物，無論是計重量的，抑或是計體積的，全能裝滿車，不能虛廢車的空間各種。在英國的國產物品運輸，能夠有定量的，首推煤炭，各路關於煤炭運輸，常常是取特別運費的，(低於法定的標準運費數率)，有時從葛林寺碑 *Grimsby*，亞卯市 *Yarmouth*，噴山寺 *Penzance*，向倫敦送魚，或從穀壁 *Cornwall* 向倫敦送菜花之屬，也是與煤炭運輸取同樣辦法，因其量大向能繼續輸送故也。在鐵路公司那方面

(需求方面)，有時為發展而且鼓勵運輸事業的繁榮，也要採行特別運費的辦法，但這樣的實例不多見，常常是為競爭而施用這種手段的，例子很多。照競爭的性質而來分析，有的是一個市場，或特別的工業中心，會聚幾個不同的鐵路，擔負運輸；有的是臨近其他有力的運輸方法，如運河或汽車路等；有的是與外國鐵路爭運輸；還有一種是國內外的商業，同時來爭國內的市場，或爭國外的市場，也會形成鐵路運輸的競爭。無論競爭的性質是屬於那一種的，歸總都得採行特別運費的辦法，此乃不可避免的對付手段，不然，便得不着貨物來運輸，於鐵路營業，大有妨碍。在歐洲大陸的鐵路裏，關於這樣性質的實例，常常是比在英國多，因為國家繁多的關係，最顯然的例子，當推德意志。德國出口運輸的兩個大港，漢堡 Hamburg 及卜萊門 Bremen，常常受荷蘭的鹿特丹 Rotterdam，及比利時的安托浦 Antwerp 競爭，不得已德政府才施行鐵路運輸減費辦法，凡是經由德國港的運輸，完全受特別運費的待遇。其方法是分地方的，及出口的運費兩種，例如從道斯得 Dusseldorf 運送鋼製物品出口，對於荷比兩港的待遇辦法，即與漢堡不同，試看下表可知：—

海港名稱	距離	地方運費率	出口運費率
	(公里)	馬克分尼 (每噸)	馬克分尼 (每噸)
漢堡	386	9 7	5 4

鹿特丹	220	6	1	5	9
安托浦	194	7	2	5	2

本表所列三港，與道斯得距離，以漢堡為最遠，鹿特丹次之，安托浦為最近，而運費規定的標準，則與距離適相背馳，漢堡雖遠，而運費低，安托浦固近，但運費高，所以出口運輸非經由漢堡不可，也是競爭的好方法。因為商業政策關係，同樣貨物，在同距離，經由同一路線，而待遇亦不一樣，例如德國穀物運往康尼斯堡 *Konigsberg*，預備出口，每噸哩所定運費為 2.5 分尼，若是為地方自用，則 4 分尼。不但對於本國貨物出口運輸待遇不同，即外國貨物經由德國鐵路運往漢堡出口者，亦享受特別運費的待遇，例如匈牙利向英格蘭輸送穀物，若取道漢堡者，則每十噸一車，定為 353 馬克。若運至德國內地消售者，則非 468 馬克不可，因為一則抵制匈穀入境，與德穀相競爭，一則用低廉運費之引誘方法，可以使匈穀不取道於芬姆 *Fiume*，或基伯羅特 *Gibraltar*，簡直經由德國鐵路，從漢堡出口，尚可以得一宗運費。同樣，德國鋼鐵製成貨物，從任何一個德國車站運送到一個海港，預備出口，銷售東方各國，亦是這樣辦法，每噸哩只取 2.2 分尼之運費，若是地方銷用，則為 4.5 分尼；從上塞利西亞 *Upper Silesia* 或西法利亞 *Westphalia* 一帶，向南部運送發電機械，預備銷售於瑞士或法蘭西等國，每噸哩運費為 1.7 分尼，若為地方使用，則 3.5 分尼，總比出口運費提高一倍，也

是鼓勵出口的好方法。同時從北海或波羅的海德港口工業原料品，如煤及煤油之屬，運往德國西南地方，巴法律亞 *Bavaria*，瑞士，奧斯翠亞，*Austria*，或匈牙利等地，每噸哩運費常在2.2到4分尼之間，照普通運費減低三分之二或三分之一，蓋以與荷比法各港及萊因河 *The River Rhine* 或愛爾泊河 *The River Elbe* 相競爭之故，不均不減費運輸。在英國鐵路運費上，關於入口運輸，亦不乏這種實例，可是英國鐵路的特別運費，並沒有一種商業政策，夾在其中，純粹是為營業及競爭而施行的，因為入口的外貨，常常是數量大，而供給又能有一定，不致於忽來忽輟，並且貨物的包裹方法，都很堅固，而易於裝卸，對有輸送上比較省事，所以要定特別運費的。利物浦的鮮肉；掃山浦屯的漬肉，毛絨；否克斯通的水菓菜蔬；哈爾威的鹹肉牛乳等物，由鐵路運往倫敦市場銷售，因為有水路競爭的關係，亦取特別運費。總之，英德兩國的貨物，每年經由鐵路輸送，受特別運費待遇辦法的，差不多占運輸總量三分之一，在英國更為重要，可占運輸總量百分之75。

業務

興利印字館

特 別 一 區

電 話 南 局 一 一 六 六 號

本館專辦鉛石印刷事業
承印華洋書籍定製洋賬
簿冊代做銅版鋅版包印
各種週刊雜誌製印各項
圖表商標無不精美紙價
特廉印工克己定期交件
向無延誤外埠函訂印件
如期郵寄倘荷賜顧無任
歡迎

本行專辦各種鐵路應用材料各
式機車客貨車道軌以及各種零
星配件等自運歐美各種五金材
料各國油漆石棉地皮原料各種
油毡種類頗繁不勝枚舉代理水
火保險輪船公司總經理恩德烏
打字機各式算數機器等價值公
道賜顧諸君無任歡迎

英仁記洋行

地址英租界中街四十三號
電話南局一千〇〇八號

中南銀行

資本總額二千萬元實收七百五十萬元各項公積一百十六萬餘元

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

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
官北大街

北平分庫 東交民巷匯昌大樓

河 北 井 陘 鑛 務 局

本礦所出之煙煤焦炭及各種副產品特點如左

一、煙煤 火力大 煤質優 極合錫爐汽機之用

一、焦炭 硫質少 灰分輕 火力強 極合鎔鑄之用

一、副產品

黑漆 臭油
瀝青 汽油

品質優良

價格低廉

北寧鐵路二十二年一月份平包通車本路應得進款概數表

旬別	床位票			床位票進款	平豐段客票價款	共計
	售出頭等 床位票數	售出二等 床位票數	售出三等 床位票數			
上旬	18	100	688	1,352.50	127.75	1,480.25
中旬	22	78	829	1,467.50	121.80	1,589.30
下旬	14	64	420	837.50	63.35	900.85
全月份共計	54	242	1,937	3,657.50	312.90	3,970.40

營業課調查股製

民國二十一年五月份 本路大宗貨物運輸成績一覽表

品名	摘要	運輸數量				運輸進款				
		噸數	千分數	一日平均噸數	延噸里	一噸平均行程	進款	千分數	一日平均進款	每噸每公里進款
礦產	煤	440,886	705.7	14,221	49,463,132	112	670,191	554.4	21,619	0.0135
	炭	1,589	2.6	51	67,068	42	1,311	1.1	42	0.0195
	泥土及石粉	21,665	34.7	699	2,143,477	99	28,693	23.8	926	0.0134
	油	2,587	4.1	83	273,405	106	11,478	9.5	370	0.0420
	其	647	1.0	21	78,099	121	2,333	1.9	75	0.0299
農產	穀	42,650	68.3	1,376	4,980,505	117	104,645	86.5	3,370	0.0210
	豆	234	0.4	8	30,482	130	1,203	0.8	33	0.0336
	植物	791	1.3	26	112,372	142	2,114	1.8	68	0.0188
	餅	2,159	3.5	70	274,899	127	8,586	7.1	277	0.0312
	蘇	3,404	5.5	110	431,205	127	14,516	12.0	468	0.0337
林產	其	17,821	28.5	575	1,740,275	98	54,158	44.8	1,747	0.0311
	木	806	0.5	10	65,598	214	1,445	1.2	47	0.1220
畜產	活牛	531	0.9	17	67,558	127	2,702	2.2	87	0.0399
	馬	1,864	3.0	60	214,673	115	9,034	7.5	291	0.0421
	豬	1,622	2.6	52	216,446	134	8,365	6.9	270	0.0386
	羊	2,244	3.6	72	285,253	127	8,944	7.4	289	0.0317
	及魚	2,452	3.9	79	303,291	124	9,233	7.6	298	0.0304
	蝦	2,314	3.7	75	384,277	166	9,374	7.8	302	0.0244
製	鋼	37,452	60.0	1,208	4,864,398	130	154,476	127.8	4,983	0.0318
	鐵	3,159	5.1	102	419,135	133	20,124	16.6	649	0.0480
	器	21,204	34.0	684	2,039,314	96	22,512	18.6	726	0.0111
	皿	1,264	2.0	41	270,088	213	3,378	2.3	109	0.0125
造	軍	1,203	2.0	39	129,881	108	3,673	3.1	118	0.0283
	用	14,404	23.1	465	1,696,015	118	56,496	46.8	1,822	0.0333
	品	624,402	1,000	20,142	70,550.846	101	1,208,804	1,000	38,994	0.0171
品	其									
合	計									

民國二十一年六月份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	運			輸			進			輸		進		款	
	噸數	千分數	一日平均運輸噸數	延噸里	一噸平均行程	進款	千分數	一日平均運輸進款	每噸每公里進款	進款	千分數	一日平均運輸進款	每噸每公里進款		
礦產	煤	426,412	728.9	14,214	47,432,091	111	659,418	589.6	21,981	0.0139	泥	1,721	2.9	57	0.0164
礦產	土與沙	22,953	39.2	765	2,579,198	112	32,919	29.4	1,907	0.0128	石	1,569	2.7	260	0.0414
	油 (礦務)	217	0.4	52	188,693	120	7,805	7.0	26	0.0246	其	29,655	50.7	989	0.0214
農產	穀類	265	0.5	9	3,342,112	149	1,369	1.2	46	0.0347	植	683	1.2	23	0.0190
	豆餅類	1,068	1.8	36	78,018	114	1,482	1.3	49	0.0315	棉	2,967	5.1	99	0.0320
林產	其	16,670	28.5	556	1,788,890	107	55,762	49.9	1,859	0.0312	木	201	0.3	7	0.0188
	竹	744	1.3	25	97,226	131	3,689	3.3	123	0.0379	其	843	1.4	28	0.0444
畜產	活牛馬豬羊及魚蝦類	1,024	1.8	34	138,662	135	5,857	5.2	195	0.0422	死禽畜及魚蝦類	1,759	3.0	59	0.0324
	毛髮	1,434	2.5	48	196,247	137	6,725	6.0	224	0.0343	其	2,060	3.5	69	0.0242
製	鋼製器皿類	33,497	57.3	1,116	4,220,247	126	132,811	118.7	4,427	0.0315	飲	2,753	4.7	92	0.0477
	絲棉毛及織維織品類	19,917	34.0	664	1,884,943	95	20,347	18.2	678	0.0108	建	2,450	4.2	82	0.0121
造	軍用材料類	889	1.5	30	578,485	113	3,112	2.8	104	0.0310	化	13,227	22.6	441	0.0363
	其	584,978	1,000	19,499	65,795,109	113	1,118,518	1,000	37,284	0.0170	共				

北寧鐵路貨運業務細別表(一)

民國二十一年五月份

類別	項別	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	每延噸里平均進款
礦產	礦產品	467,324	67.2	714,006	56.3	1.53	52,025,181	111	0.0137
農產	農產品	49,238	7.1	130,884	10.3	2.66	5,829,463	118	0.0225
林產	林產品	18,127	2.6	55,603	4.4	3.07	1,805,873	100	0.0308
畜產	畜產品	6,261	0.9	29,045	2.3	4.64	783,930	125	0.0371
製造	製成品	83,452	12.0	279,266	22.0	3.35	10,106,399	121	0.0276
政府用品	政府用品	16,536	2.4	34,648	2.7	2.10	1,854,325	112	0.0187
他路材料	他路材料	13,398	1.9	9,712	0.8	0.73	2,069,995	155	0.0047
本路材料	本路材料	41,295	5.9	14,890	1.2	0.36	4,958,044	121	0.0030
合計	合計	695,631	100	1,268,054	100	1.83	79,433,210	114	0.0160

北寧鐵路 貨運業務細別表(二)

民國三十一年五月份

類別 等級	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	百分數	進款	百分數
一等	—	2	1	12	—	—	10	155	591	5,516	602	5,685	0.5
二等	1,538	8,582	38	315	4	41	210	1,440	5,667	40,386	7,457	50,764	4.2
三等	15	100	1,032	5,738	—	2	18,00	9,438	6,086	36,565	8,933	51,843	4.3
四等	2	9	16,742	42,999	17,844	54,292	3,160	13,981	32,336	139,309	70,084	250,590	2.07
五等	427	1,029	845	2,475	259	1,225	251	583	7,118	13,747	8,900	19,059	1.5
六等	55,446	76,704	40	68	—	—	316	836	510	817	56,312	78,425	6.5
專價	409,896	627,580	30,540	79,277	20	43	514	2,612	31,144	42,926	472,114	752,438	62.3
總計	467,324	714,006	49,238	130,884	18,127	55,603	6,261	29,045	83,452	279,266	624,402	1,208,804	100

營業課調查股製

北寧鐵路貨運業務細別表(一)

民國二十一年六月份

類別	項別	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	礦產品	452,872	70.5	702,640	60.0	1.55	50,336,883	111	0.0137
農產	農產品	34,638	5.4	91,206	7.8	2.63	3,985,004	115	0.0229
林產	林產品	16,871	2.6	56,596	4.8	3.35	1,833,304	109	0.0309
畜產	畜產品	4,370	0.1	21,923	1.9	5.02	576,150	132	0.0379
製造	製造品	76,227	11.9	246,153	21.0	3.23	9,063,768	119	0.0272
政府用品	政府用品	15,450	2.4	33,532	2.9	2.17	1,849,032	120	0.0181
他路材料	他路材料	13,406	2.1	9,670	0.8	0.72	1,314,794	98	0.0074
本路材料	本路材料	28,764	5.0	9,448	0.8	0.33	3,049,131	108	0.0031
合計	合計	642,598	100	1,171,168	100	1.82	72,008,066	112	0.0163

北寧鐵路 貨運業務細別表(二)

民國二十一年六月份

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	百分數	進款	百分數
一等	—	1	—	1	—	—	30	344	679	6,034	709	0.1	6,380	0.6
二等	889	5,450	56	417	62	431	262	1,679	4,997	34,209	6,266	1.1	42,186	3.8
三等	11	92	1,066	5,946	—	—	1,305	7,668	5,182	27,841	7,564	1.3	41,547	3.7
四等	6	41	10,654	26,871	16,625	55,385	1,752	7,833	29,421	127,981	58,458	10.0	218,111	19.5
五等	633	1,332	1,852	5,697	98	576	121	485	5,881	8,617	8,585	1.5	16,707	1.5
六等	55,876	87,846	—	—	—	—	187	464	378	704	56,441	9.6	89,014	7.9
專價	395,457	607,878	21,010	52,274	86	204	713	3,450	29,689	40,767	446,955	76.4	704,573	63.0
總計	452,872	702,640	34,638	91,206	16,871	56,596	4,370	21,923	76,227	246,153	584,978	100	1,118,518	100

營業課調查股製

開灤各礦運出煤焦噸數表

民國二十一年十月份開灤各礦運出煤焦噸數表

八

起運礦 到運站	唐山	開平	林西	趙各莊	唐家庄	共計
西沽	202.00			1,699.08		1,901.08
天津總	3,184.00		407.36	3,770.73	614.00	10,445.09
天津東	12,129.63	20,005.00	6,065.66	26,002.21	9,693.32	73,895.82
塘沽	275.00	10,436.00	566.00	15,117.32	11,558.58	37,952.90
漢沽	122.16	404.30		40.00	163.20	729.66
田莊	78.45					78.45
唐坊	40.50	238.68		81.64		279.18
胥各莊	324.92	725.50		1.377.87	1,625.28	1,132.06
開平		1,727.08	2,505.72			7.235.93
雷莊			20.00		82.00	20.00
蛇頭				40.00	408.50	82.00
灤縣				648.18	1,714.43	448.50
朱莊				80.00		2,362.61
石門					81.00	80.00
安封				121.13	245.00	81.00
後台				201.97	123.00	366.13
昌黎				160.00	531.00	123.00
留守				81.94	123.00	732.97
北戴河	5,408.25	1,243.00	24,926.26	47,460.61	81.00	283.00
秦皇島					38,780.27	162.94
總計	20,848.18	38,165.56	34,491.00	96,882.68	65,823.58	117,818.66
						256,211.00

營業課調查股製

關內各站營業進款概數撮總表

站名	客運			貨運			雜項		共計		附記
	人數	元	角分	噸數	元	角分	元	角分	元	角分	
南東門	12900	4575	58	319	2934	80	1035	7520	73		
縣便	5576	2221	31	191	409	20	505	2635	56		
陽門	8289	2927	97	562	2564	20	2273	5514	90		
正前永豐	1927	451	90	500	20	65	194	474	49		
門定	59327	16439	33	3578	17542	05	6476	18841	72		
永豐	9752	2705	69	—	—	—	752	27803	29		
黃魏	609	472	40	1721	6753	45	2010	7245	95		
魏安	4534	6322	01	6485	12913	825	20947	13566	73		
高郎	313	108	40	18	82	55	105	192	00		
萬郎	1767	1024	56	541	2105	35	1646	3146	37		
落張	813	477	20	336	1064	60	686	1548	66		
張楊	1105	957	77	537	1582	75	4352	2584	04		
北西	1016	811	88	148	489	70	3779	1339	37		
西	3267	2876	20	1515	4659	65	2766	7812	54		
天津	2686	2322	93	548	1249	55	14088	3713	36		
張軍	1526	1028	85	441	848	65	1332	1890	82		
新塘	4511	2710	95	1504	1530	70	13688	4378	53		
北	125	123	35	—	285	—	525	131	45		
天津	11089	24689	67	2000	11580	—	—	11580	—		
總東	58164	136008	74	5332	10200	85	66801	35558	53		
津	232	66	30	3347	13345	20	8259	27772	81		
貴	1487	752	75	—	—	—	70	67	00		
莊	1036	763	75	950	2523	90	2298	3299	63		
城	17138	19235	53	1830	12010	20	6889	12842	84		
河	1392	995	42	1969	5486	30	37068	74471	51		
沽	261	16	75	31	22	10	4930	1066	82		
定	1410	105	14	00	70	—	530	167	75		
沽	3828	3782	14	5199	18701	02	5030	24822	46		
台	154	109	40	195	245	10	11143	4138	67		
莊	1014	661	85	—	—	—	286	112	96		
坊	5185	3621	95	1746	4893	10	2702	5581	97		
山	24288	28644	09	2445	9377	94	14669	13146	58		
平	6100	2902	57	4778	54934	06	95681	84534	96		
里	577	266	38	2309	34564	25	7197	37538	79		
治	14598	1061	575	26	124	80	963	400	81		
店	1396	923	31	1850	29231	68	59712	30352	55		
莊	1635	1174	90	2125	2955	95	1985	3899	14		
頭	802	603	14	2232	11591	75	7822	12844	87		
縣	5902	6575	32	606	3293	40	2650	3923	04		
莊	108	60	45	1976	5905	25	27728	12757	85		
門	1100	706	35	20	64	55	135	126	35		
山	2112	1486	37	292	2492	35	2481	5223	51		
台	490	281	00	4	61	70	1233	355	03		
黎	2678	7429	25	1565	2668	20	28914	10386	59		
莊	693	438	80	690	162	70	1460	616	11		
營	2017	2168	86	293	1570	95	6489	380	70		
河	2459	3256	78	776	3461	60	14047	6858	85		
濱	311	451	34	1	11	70	1912	482	16		
寺	10712	26256	89	1178	5791	81	7989	32846	6		
島	2219	8163	40	4	190	70	20485	8558	95		
灤								2920	00		
平								40600	00		
平								92500	00		
津								18780	44		
豐								271	80		
台	5459	10274	45					10302	25		
代理								4983	19		
租								867	55		
定期	131	867	55					3700	00		
快車											
本路											
應收											
進款											
概數											
報											
與											
日報											
之比											
總計	311820	621256	00	425653	842328	00	216629	168021	366		

過軌列車進款本路應得概數
 空上
 報入過軌列車進款本路應得概數

運輸處售出回數

救術

金城銀行

資本已收一千七百萬
元元
公積共計二百八十萬元

營業

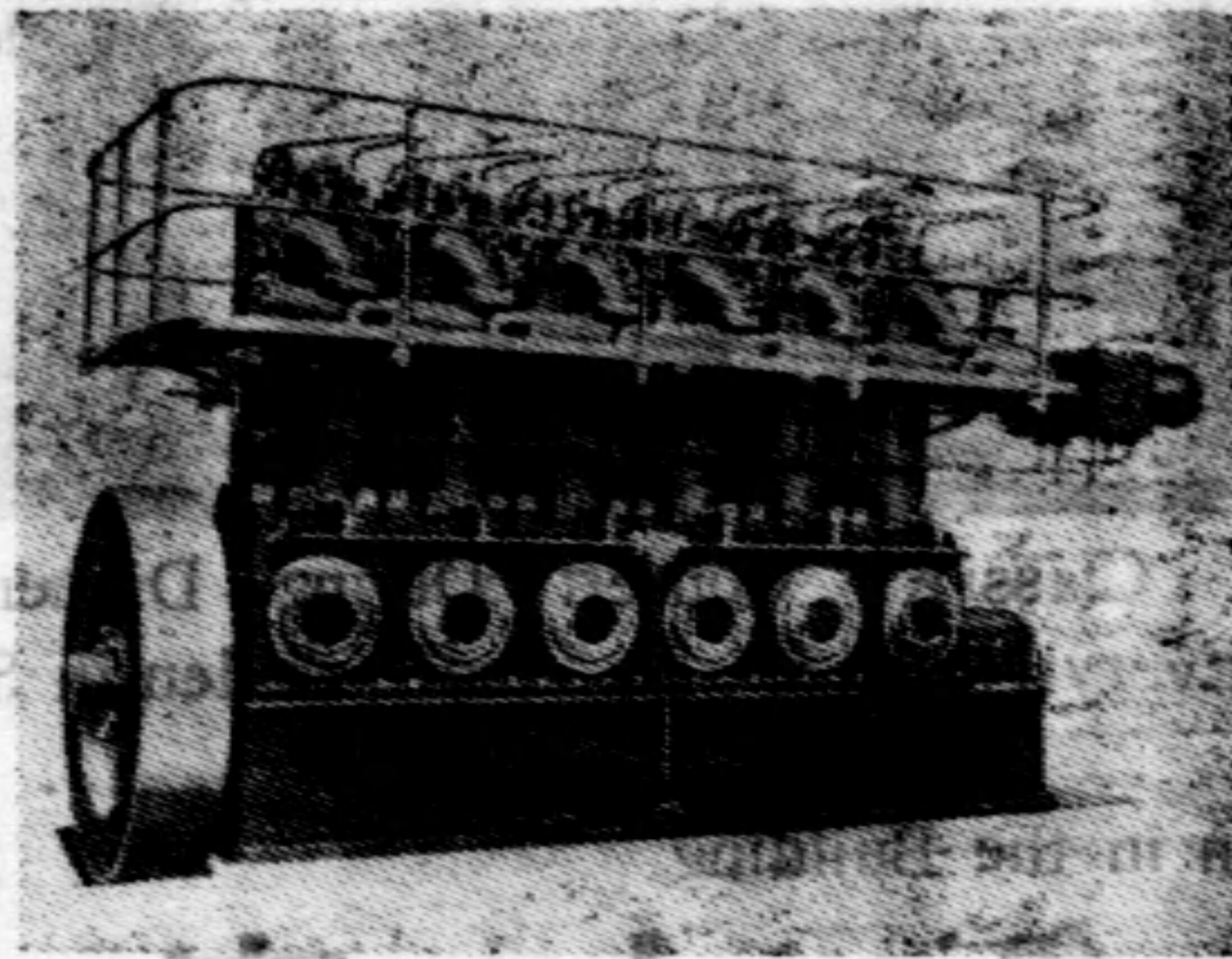
專辦商業銀行一切業務
兼辦各種儲蓄貨棧等業

行址

天津 漢口 青島
南京 大連 鄭州
北平 哈爾濱 蘇州
上海

NATIONAL

VERTICAL HEAVY OIL ENGINES



有
限
公
司

怡
和
機
器

From 8 to 800 B.H.P.

Massive construction

Absolutely reliable

Low fuel consumption

Very easy to start

Manufactured by

THE NATIONAL GAS ENGINE CO. LTD.

Ashton-under-Lyne, ENGLAND.

Sole Agents

The Jardine Engineering Corporation

LIMITED

GRAND HOTEL DE PEKING

THE ONLY UP-TO-DATE HOTEL IN PEPING
ON THE LEGATION GLACIS

200 Bed Rooms 3 Lifts 200 Bath Rooms.
Each With City Telephone Beautiful Iron Concret Building



phone No;
3151-3153E.O.
2250, 581E.O.

Teleg. Address
PEKINOTEL
Peping

Classical Concert During Dinner
Dancing Every Night Roof Garden in Summer

Thos: Cook & Son in the Building

J. Roustan.
Manager.

北 京 大 飯 店

東 交 民 巷 對 過

井	每	餐	上	皆	精	灰	式	本
有	晚	佐	下	附	美	之	之	飯
屋	舉	以	有	帶	有	建	旅	店
頂	行	音	電	浴	房	築	社	為
花	跳	樂	梯	室	屋	內	為	北
園	舞	晚	三	及	二	部	鋼	平
納	夏	餐	座	電	百	佈	骨	最
涼	季	後	午	話	間	置	洋	新

通 濟 隆 公 司 設 於 樓 內

電話：東局 二二五八 一三五一至一三五三

油漆化學 續

陸增祺

第二十章

背蘭斯惠黑，黑堅光漆，火爐黑油。

製造鐵石器防濕之地瀝青層，以及客車之堅光黑油，爲華力磁製造業之一重要部份。

黑華力磁出品之等級甚多，至彼等之成份，以及韌彈性與乾化期等，亦因需要之點，而大不相同。

有數種在平常溫度時，數分鐘內即能乾化，又有能在高熱火爐溫度上，隔二三小時方成適宜之硬面者。

製造黑華力磁，使其乾化後發生暮光蛋殼光澤及透光之完成面，其所用重要原料如下。

(1) 天然地松香，或地瀝青，*Gilsonite Manjak*

(2) 人造柏油，骨黑柏油，煤黑柏油，脂蠟精柏油，石油柏油，華齊柏油，松脂柏油等

等。

(3) 華力磁膠

(1) 地松香

地松香或地瀝青，爲黑櫻色有光澤而易碎之固體，破裂則成介殼狀片，比重在一，〇七

至一，一七之間。

地松香中，以曼甲克 *Maniak* 爲最佳，在攝氏一百度左右溶化，發出一種櫻色蒸氣，帶有惡劣氣味，灼熱之，成光亮之煙焰，所餘灰燼甚少，能溶於松香油濁徧蘇二硫化炭及迷蒙精中。

總而言之，地松香爲石油之同份異量體，吉而生奈 *Gilsonite* 爲硬而有光澤之黑地瀝青，比重約爲一，〇四，溶融點在華氏三百度左右。

其著色性，不及曼甲克。

上等地松香，含有定量炭質，約在百分之十五至二十之間，不易鹼化。

(2) 人造柏油

有多數人造柏油，若煤黑柏油，骨黑柏油，脂蠟精柏油，石油柏油等，單獨或和地松香相混合，作爲製造黑華力磁之用，此種人造柏油之性質，相差甚多，如骨黑柏油，爲十分濃厚色黑而性脆之品物，大都採取其黑色，常與脂蠟精柏油等軟性柏油混合而用焉。

石油柏油，有固體者，有流質者，製造次品黑華力磁用之。

(3) 華力磁膠

爲各種樹汁膠和入亞麻油者，用以製造上等黑堅光漆，使其成爲光澤而耐用之出品，若製造次品速乾地松香華力磁，則用普通松香，以增進其光澤，但能使油層變脆，是其短也。

背蘭斯惠黑

此種地松香黑華力磁，用以刷罩鐵器，以防生鏽，并使其成光澤之黑面，用量不在少數，可照下列製方製造之。

(一)

地松香

二份

松香油精

三份半

(二)

地松香

一份

熟亞麻油

三份至六份

松香油精

二份至四份

普通黑華力磁

木鐵器等外用之廉價黑華力磁，為以煤黑柏油溶於重煤黑礦油所成者，亦有用蒸水油與礦油混合液者，乾化期為四至十六小時，按需要而定，此油為對於抵抗及保護極佳之油質。

特別速乾黑華力磁

此種華力磁，能於半小時至一小時間乾化，以地松香溶於徧蘇汽油泥板岩精等低揮發性之酒精，所製造者也。

黑堅光漆

黑堅光漆，為用於上等客車工作者，亦即上等地松香華力磁也，其中曾加入硬乾化之清油華力磁，以增進光澤及耐用之性。

此油須能於數小時內，即乾化而堅硬，惟油過後，不宜有青皮蘋果現象。

用以製造此種華力磁之地松香，務取最上等之品質，即堅硬而有光明濃黑之色者，亦有
用滲汗柏油若華瓷柏油者，通常加入靛藍少許，以改良其黑色。

茲開列製方於下，以觀其大概。

(一)

地松香

五十磅

亞麻油

十加倫

密陀僧

四磅

紅鉛

四磅

硬性阿尼迷 ZnO 華力磁

五加倫

松香油

三十加倫

(二)

地松香

十磅

滲汗華瓷柏油

四十磅

熟油

三加倫

紅鉛

四磅

硬性車輛華力磁

十加倫

松香油

二十加倫

藍藍

三兩

以地松香等和亞麻油溶於一大鐵鍋內，取出一小部份試之，能變成極硬物體為度，遂以乾燥劑烤入，設法使鐵鍋十分冷卻，用松香油稀薄至適當堅密度，攪拌後裝入貯桶。

火爐黑油或烤漆

油漆自行車及床架，均用此種烤漆，其施工之法，浸漬及噴露，均可採用。

以被油之器具，在華氏一百五十至四百度時烤之，（溫度之高下，視所用藍光漆之性質如何而定）。

此種堅光漆烤後，成爲異常堅韌而且耐用之油層，附着金屬面上，以密陀僧，紅鉛黑氧化錳，同亞麻油烤之，待氧化而成固體（鉛油）即油漆成矣，然後加入石油柏油，及少許骨炭柏油，以增美其黑色，再烤之，使全體完全融和，以火油稀薄至相當密度，俟雜質凝固離去後，即可裝箱出售。

暮光乾黑堅光漆

用烤乾或用空氣乾化所成之黑乾堅光漆，有半光或蛋殼完成面數種，乃加入植物黑於黑堅光漆而製者也。

黑堅光漆分析

其所含成份複雜，不易分析，亦無定章可述，以資參考。

若用標準黑堅光漆，比較其施工性質，及乾化時期等，亦足以定其品物高下之大概焉。

(完)



油漆叢談

杜文思

天然漆及人工漆

我國南部諸省，如湖北，安徽，浙江，福建，江西，四川，貴州等，產一種名爲漆樹（*Rhus Tree* or *Rhus Vernicifera*）之落葉喬木，此即今所謂天然漆之來源也。

漆樹多生於乾固地方，高約二三丈，至其幹徑（*Trunk Diameter*）達七八寸時，亦即生出，約十年之後，始有漆汁。當夏秋之交，割破其外皮，銜之以竹管，即有汁液滴出，此種汁液，謂之生漆（*Raw Lacquer*）。生漆爲白色乳狀液，不適於髹塗器物之用，故須經調煉手續。調煉方法，普通有二：一爲將生漆盛於瓷缸或木桶中，曝於日光下，不時攪拌，以使水分發散；一係用機械裝置，以暖空氣或熱水加溫，使其溫度升至 38° — 45°C ，此加溫時間不可太促，須徐徐上昇，約需一時之久，始至需要溫度爲最宜，在盛漆釜中，並有攪拌裝置，可以旋轉攪擾。已經調煉之漆，爲黑褐色黏稠液體，其佳者亦可透明；於此煉漆內，再加油或脂及顏料，則可應用矣，此謂之熟漆，或稱精製漆（*Refined Lacquer*）。

我國昔日所製成之熟漆，僅有黑色，紅色，棕色數種，並無淺彩者；其黑色者，係加角黑或骨黑，紅色者係加銀硃，棕色者係加氫氧化鐵所製成。惜以製法粗糙，不能有淺艷色彩；近日對於漆之研究者，日見增多，且已試驗出淺色者，想不久當更有長足之進展也。

漆之成分，雖經多人研究，奈至今尚未確切判定，概言之，其主要成分爲漆酸，此外則爲水分及微量之膠質與氮化物。據日人三山，真島等研究，漆酸係多醇基石炭酸類，分子式爲 $C_{34}H_{50}O_4$ ，除此，尙含有毒素及酵素。判斷漆之良否，即以其所含漆酸之多寡爲定，至其測定方法，可用氫氧化鋇 ($Ba(OH)_2$) 滴定之。漆性頗劇，侵蝕皮膚甚烈；有者謂此種性質，即與石炭酸侵蝕性相同，此亦可左証漆酸與石炭酸係同類物；有者謂其侵蝕皮膚之性，係其毒素作用，孰者爲是，尙難確斷。

漆在稍溫潮濕情形，始能充分乾固，蓋係因漆酸爲不飽和體，吸氧而變成飽和體，故能硬化，其中之酵素，即傳遞養氣之媒介也。因酵素在稍溫潮濕時，活體力最強，作用始顯也。中國漆以福建所產者爲最佳，除國內消用外，每年尙有鉅量之出口；關於漆品之輸出，除漆料外，尙有各種漆飾品，如所謂福建脫胎，福建雕漆，金漆等，均甚精美，即在國際市場中，亦有相當位置焉。漆品出口之集散地，初在寧波，後轉爲漢口；即今日外人口中，尙云寧波漆如何優良，漢口漆如何不逮，實則誤分配地爲出產區矣。郵之於漢，不過均係各地所去之產品，又有何一定優劣之可言！

判斷漆之品位，則依其色澤之深淺，透明度之強弱，黏度之大小，乾燥性之遲速，及施塗後之光滑度與耐久性爲定；凡此種種，則又莫不與其產地，採割時期，及調製方法，有直接關係。漆被施塗乾燥後，不但明滑美觀，且可防止營力 (Agency) 對於器物之侵蝕焉。

天然漆(Natural Lacquer)爲東亞之特產，除我國外，僅日本及印度稍產之，然即其總量，亦甚微耳。此漆雖品質絕優，奈產量有限，更以其他不產漆之國家，因文化之進步，對於各種器物，亦需一種塗料，以爲護飾，故人工漆(或稱假漆 Imitation Lacquer)應運而生焉。

人工漆或稱油漆(Paint)，係利用具有乾性之油，並加以促乾劑及顏料，以使得出所希望之色彩及相當時間之乾固。人工漆乾固後，亦結成堅韌光滑及有色彩之膜(Film)，亦能抵禦營力之侵蝕，是其保護器物及增加美觀之二功用，亦均具備矣。

油漆的功用及其他應具條件

油漆之功用，亦即器物之所以需要敷塗油漆者，其目的有二：

(一)，對於器物之保護(Protection)。

(二)，增加美觀之裝飾(Decoration)。

此二者爲油漆之最大功用，亦即需要敷塗油漆之最大目的；是爲消用油漆者所需求之點，亦即製造油漆者竭心盡力所研究者也。此外製造油漆者所須講求之條件，亦即消用油漆者所需求，注意之點(Stand-Point)，則有下列數種：

(一)，對於衛生上必須適宜(Health and Sanitation)；此點包括兩部分，即一爲施塗後須無損碍於衛生，二爲較未塗飾油漆之前能增進衛生也。

(二)，對於消用者必須經濟(Economic Point)；此點亦包括兩部分，即一爲同等品質之貨物

須具較廉之價格，二爲同等或稍高之價值須償以品質更高，效率更大之貨品。

(二)，凝度須適於塗刷 (Brushing Consistency)，不宜乾之過速；且施塗後能於一定時間內乾固 (Perfect Dry)。結成堅韌之韌膜 (Hard and Tough Film)。

(四)，乾後須漆膜平勻 (Smooth)，光澤均一 (Uniform)；而無針孔 (Pin Hole) 及部分虛污 (Crawl and Unlustrous)，尤不當現黏態 (Tacky)。

(五)，須具耐久性 (Durability)。

(六)，須合於所需要之性質 (及功用)；若鋼鐵用漆須具防銹性，桅槓用漆須具防鹽氣 (Salt Vapor) 性，打磨油漆須不有發汗 (Sweating) 現象，皮革用漆須具柔軟性 (Flexibility) 等。

油漆之種類

油漆二字，其意義在一般社會中，甚爲含混，所謂漆者，大抵指天然漆而言，所謂油者，則又幾專指桐油而言，因除桐油之外，幾不知有別種可髹物之油。即業油漆之人，亦鮮有瞭澈油漆之真正意義及其必備條件者；初聞此語，似覺言之過度，實則有例可証。我國普通髹塗器物所用之熟桐油，起初係將桐油熬煉，並加以黃丹及土子，俟後桐油價昂，故有改用蘇油者，蘇油又昂，故又有改用線麻油者，由線麻油而亞麻油，及今則用草麻油矣；草麻油係不乾性油，施塗後永爲黏態；此雖是以重利而盲行，然亦可見其無知之一斑矣。若按科學之分法，其命名當如下：

(一) 油，或稱煉油，亦稱熟油 (Boiled Oil)，工人謂之魚油，係將具乾性之油加熱，於高溫時加入金屬乾料 (Metallic Drier)，則得重色煉油，或於低溫時加皂乾料 (Soap Drier)，則得淺色煉油。

中國之熟桐油，即如此製煉者。

(二) 漆 (係指人工漆而言，Varnish)，工人稱為瓦尼斯，亦稱凡立水，係油中加脂 (Resine) 及稀釋劑 (Thinner) 而成。

(三) 油漆 (Paint)，係於油或漆中加入顏料 (Pigment)，經磨研細 (Grinding)，放桶淀清 (Tank Aging)，過漏 (Straining) 即成。

(四) 色漿 (Paste Colour)，工人通稱為鉛油，蓋初係鉛白作成，以相沿成習，故名具色者亦為鉛油；係油加顏料，經研攪而成之漿狀體，臨用時加以熟油及稀釋劑，若使速乾，可加液體乾料 (Liquid Drier)，攪拌均勻，即可應用。

(五) 混成油 (Ready Mixed Paint)，用油漆者每厭臨時對用之煩，且攪擾尤須均勻，否則施塗後光色不能一律，故有混成油之製造焉。混成油者，係將色漿對以適量之煉油，並加以乾料及稀釋劑，用時啓蓋，即可施塗矣；此種不若以漆對顏料者佳，但其價亦較廉也。

(六) 磁光釉 (Enamel)，通稱磁漆，係漆中加顏料而成，具强光及速乾性，磁漆本係上品漆，塗後須不黏不裂，但我國市面上所售之本國磁漆，光並不強，且易龜裂，然價頗廉耳。此

種漆適於戶內之用。

上述各種中，以漆(Varnish)爲最重要，凡護飾膜之耐久與否，及光澤與應用之性質，其關鍵皆在漆之製造：油者，不過爲製漆之預備原料，其色彩則僅是顏料之加入，固亦皆與油漆(Paint)成品有相當重要關係，然漆之良否之關係，則更甚且巨也。

漆(Varnish)尙可別爲多種，以其油與脂之配合量不同，有長漆短漆之分：

長性漆(Long Oil Varnish) 凡百磅樹脂與二十加倫以上之油所製成者，謂之長漆，膜堅而耐久。

短性漆(Short Oil Varnish) 係百磅樹脂與十五加倫以下之油所製成者，謂之短漆，膜硬而脆，以其用處分之，則有：

戶內用漆(Inside or Interior Varnish) 此類漆係以多量脂類及較少之油作成者，蓋爲短漆類，膜較脆(Brittle)而光較強。

戶外用漆(Outside or Exterior Varnish) 此類漆須能抵抗自然營力，故油多而脂少，膜堅(Hard)而韌(Tough)，具耐久性(Durability)，是爲長漆類。

烘乾漆(Baking or Stoving Varnish) 金屬器具(Metal Furniture)或其他需要高溫速乾之塗漆者屬之，敷塗後放入烘乾室(Baking Room)內，室內溫度約150-250°F，如此乾燥，則可得強光

堅韌之漆膜。

以其各別之性質及施用目的言之，則可分爲：

屋宇油漆 此中又包含內用漆及外用漆。

鋼鐵油漆 或稱防銹油漆 (Anti-Corrosion Paint)，灰色者係加黑鉛 (Graphite) 而成，黑色者係

加地瀝青 (Asphaltum) 炭瀝青 (Coal Tar Pitch) 而成，其他如鉻酸鹽類之顏料 (如鉻黃 Pb_2CrO_4 ，鉻黃 $ZnCrO_4$ ，鉻綠 Cr_2O_3)，鉛丹 Pb_2O_3 ，鐵褐 Fe_2O_3 ，昇華鉛 (Sublimed Lead) 等，皆

有防銹力 (Anti-Corrosive Power)。

船用油漆 船身所塗者係防銹漆，船底則塗以去莠漆 (Anti-fouling Varnish)。此漆中含有毒質

(Poisonous Matter)，如砒霜 As_2O_3 、氧化汞 HgO 、氧化亞銅 Cu_2O 、硫酸銅 $CuSO_4$ 等，以防莠毒之附着。

傢俱油漆 此種係內用漆，於裝飾方面較保護方面爲尤要，多以揮發漆，漆等充之。

地板油漆 此種漆含脂較多，不需強光，其乾率多爲四至八小時者。

橋梁油漆 此種漆與船用油漆及防銹油漆同，亦須保護鋼鐵不使生銹，及能抵抗常溫時之飽和水氣及鹽氣。

洋灰油漆 此種漆之目的，係在洋灰 (Cement or Plaster) 上之施塗，多爲酸性，其所含顏料須不畏鹼者。洋灰底層漆 (Priming Coat)，多以鋁膠漆 (Aluminium Jelly) 充之。

車用油漆 此種漆係能耐風雨光熱之侵蝕者；其第一層係用防銹漆，第二層係用打磨漆（Rubbing or Flating Varnish），末層係用桅桿漆（Spar Varnish）。
玩具用漆 此種多係揮發漆，乾速，光強，膜脆。

皮革及纖維織物用漆 此種漆需要耐摩擦，折摺而光亮之漆，其膜須柔而韌，近多以纖維漆（Celluloid Varnish or Pyronylne Ename or Depe）充之。

農具漆，魚網漆，及其他用漆 農具漆及魚網漆皆須速乾，耐用（Wear Well）；其他用漆則以其性質而異。

以其所含原料而分類，則可區為：

油脂漆 係乾性油與脂類配製者。

揮發漆 係漆片（Shellac）、脂類（Resin）等溶於酒精或松節油（Turpentine）等品製成者。

纖維漆 係硝化纖維（Nitro Cellulose）或醋酸纖維（Cellulose Acetate or Acetyl Cellulose）等溶液，並加以漆而製成者。

以其固體部分（Solid Phase）之不同，而有特殊之用途者，亦有數種，如：

金屬油漆（Metallic Paint） 其中係含有鋁粉（Alumina Powder）或黃銅粉（Bronze Powder），可為防銹油漆之用。

發光油漆（Luminous Paint） 其中係含有鈣，鋇，或鋇之硫化物（Calcium, Barium, Strontium

Sulphide)。

防火油漆 (Fire Proof Paint) 其中係含有多量之石棉 (Asbestos) 或其他具防燃性 (Preventing-Inflammability) 之鹽，若明矾 (Alum)，鳥酸鈉 (Tungstate of Soda)，磷酸銨 (Ammonium Phosphate) 等，亦有些微之防燃性。

若以其表面光澤分之，則又有：

強光油漆 (High Gloss Paint)。

半光油漆 (Half or Semi-gloss Paint)，或統稱 Flat，

平淡油漆，或稱牆漆 (Flat Paint)，

蛋殼狀油漆 (Egg Shell Varnish，及

粒面狀打磨漆 (Grain or Gritty Rubbing Varnish)。

以其覆蓋力分之，又有：

覆飾油漆 (Covering Paint) 及明膜漆 (Transparent Varnish) 之別焉。

上述者為關於油漆之分類，此外尚有非油脂所組成，而其功用與油脂漆相同者，如：

硅酸鈉 (Sodium Silicate) 防火水漆 係水玻璃溶液所製者。

水漿漆 (Distemper) 係乳酪 (Casein) 或膠 (Gum) 之水溶液，亦有用糊精 (Dextrin) 溶液者，

此等物質乾固後，亦結成堅固之膜；對於器物，亦可有保護及裝飾二種功用。(未完)

補白

非厂談畫

運筆構思，久而愈久，其筆墨愈得氣力，蓋深得其於黃山淑靈之氣，故
 尚往還最久，迴不猶人，蓋深得其於黃山淑靈之氣，故
 弱耳。一人謂：「濤師畫獨以氣勝，吾謂濤師之韻，其惟瞿稍
 山能得一二。濤師畫獨以氣勝，吾謂濤師之韻，其惟瞿稍
 此子久法之，乃獨與神會，絕不似往。梅道人出此，久道，人惟
 以神韻求之，乃獨與神會，絕不似往。梅道人出此，久道，人惟
 神而遺其貌也。頃見一人大寫古山，而神韻對題，其渴
 則來自濤師，頃見一人大寫古山，而神韻對題，其渴
 墨燥筆蒼潤，欲滴，一人大寫古山，而神韻對題，其渴
 氏精筆也。蒼潤，欲滴，一人大寫古山，而神韻對題，其渴
 青藤道士徐天池，予最愛其草書，以爲得宋賢
 氣。寫花果樹石，別具風格，往往一經題詠，見之
 沒骨徐熙鈞勒黃荃爲多事也。塵，一經題詠，見之
 沒骨徐熙鈞勒黃荃爲多事也。塵，一經題詠，見之

統

計

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

德商 新民洋行

分行

南京中山路新街
口電話
山西太原府西夾巷
五號電話一三〇號



總行天津

英租界大沽路
電話 三〇七二八
三二五二〇

本行專辦歐美各國實業機器及材料而代各種廠家計劃

- (一) 路礦材料「韓升」廠 (Herschel)
- 機車頭及蒸汽鍋輪發電機 (車頭)
- 七路燈用「象發」廠 (EVA) 車輛
- 「斯克敦」(Skelton) 橋梁「高博」
- Gobel 印票機器
- (二) 麵粉廠須用機器「愛利司」二大
麵粉機器廠出品
- (三) 紡毛及紡紗廠計劃
- (四) 農業應用機器
- (五) 發電廠計劃
- (六) 各種原動機如蒸汽機蒸汽鍋輪
機乾汽機黑油機等
- (七) 建築道路應用機器

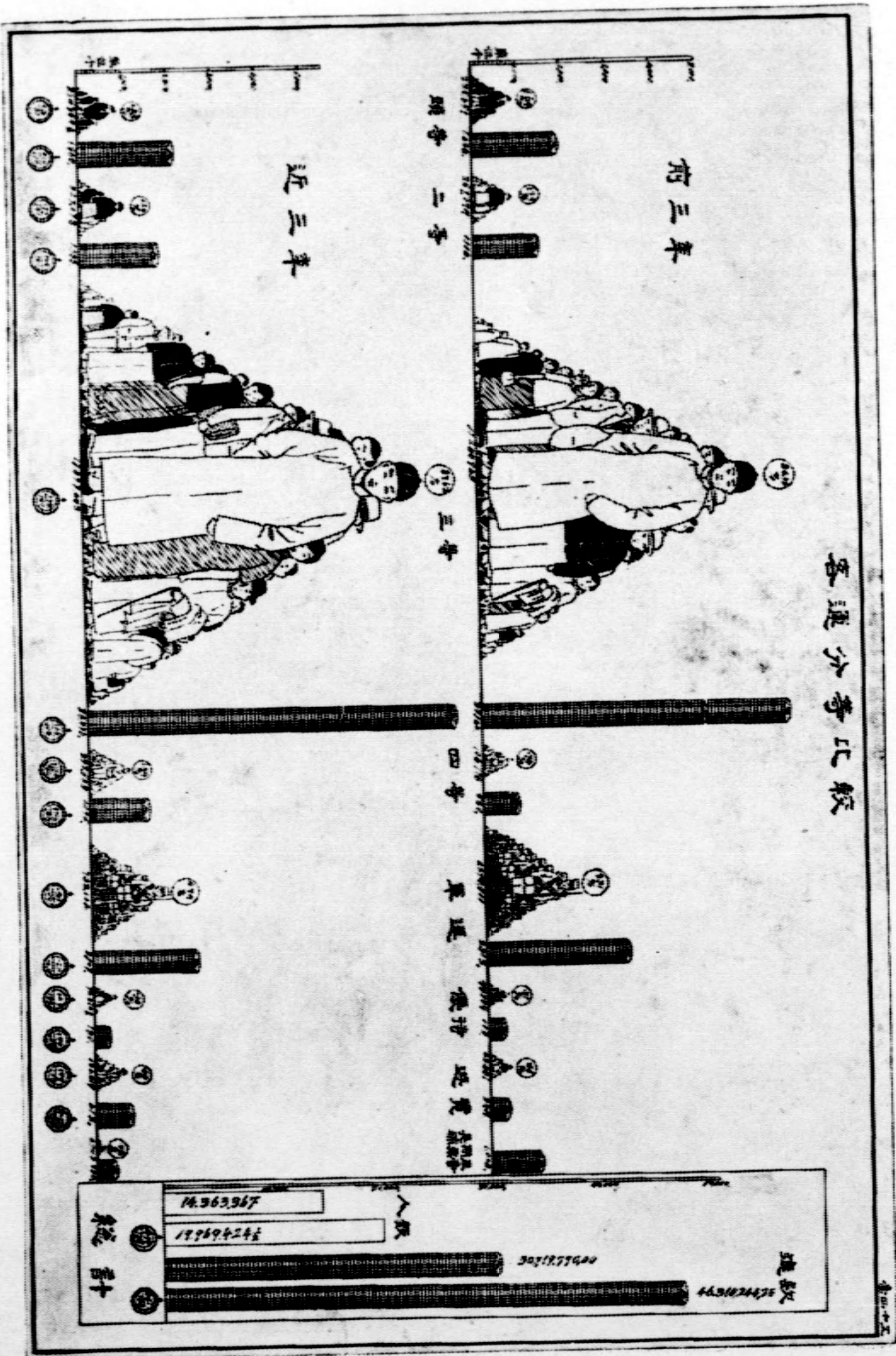
LEIPZIG FAIR



德國萊城博覽會每年春秋二季開會
二次展覽各種實業廠最新計劃佈置
欲知詳情可與敝行華北代表席克思君接洽

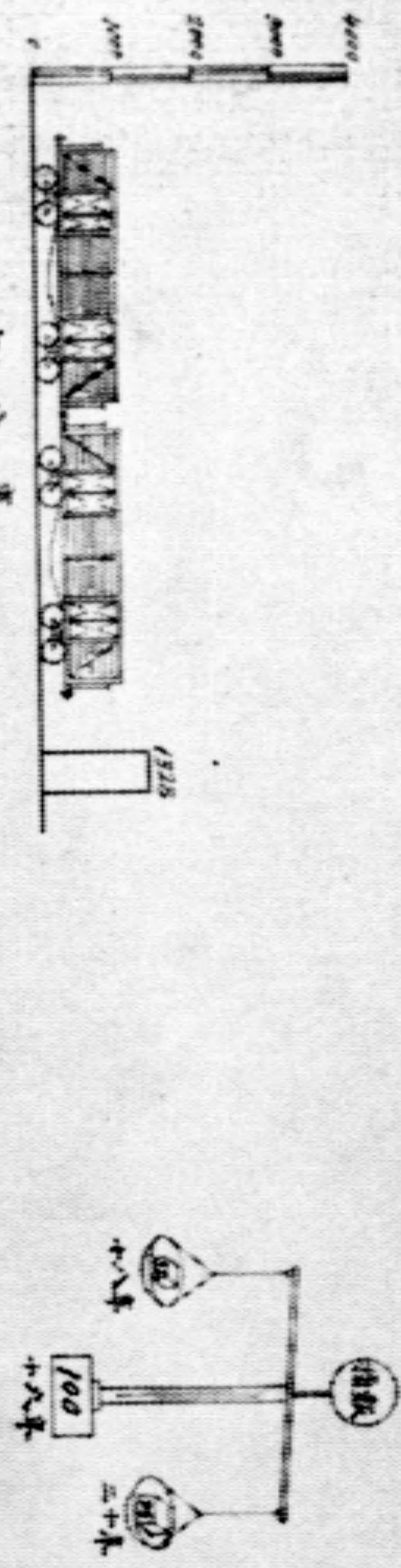


各運分等比較

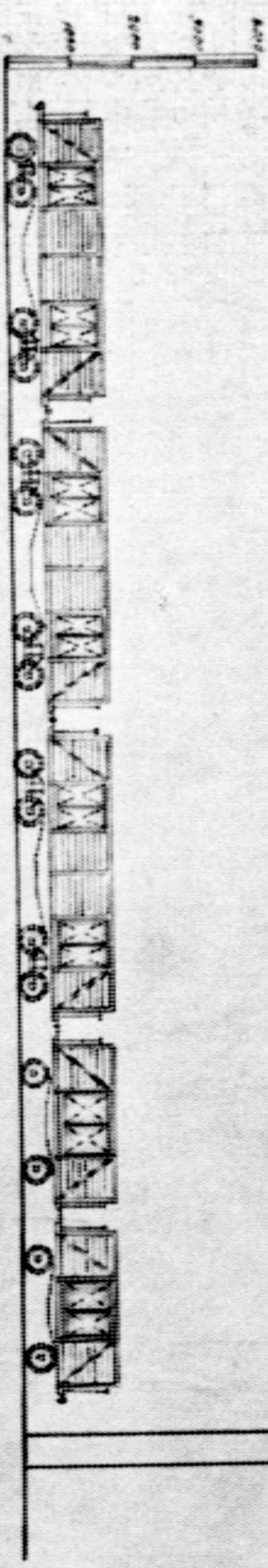


客貨分等比較

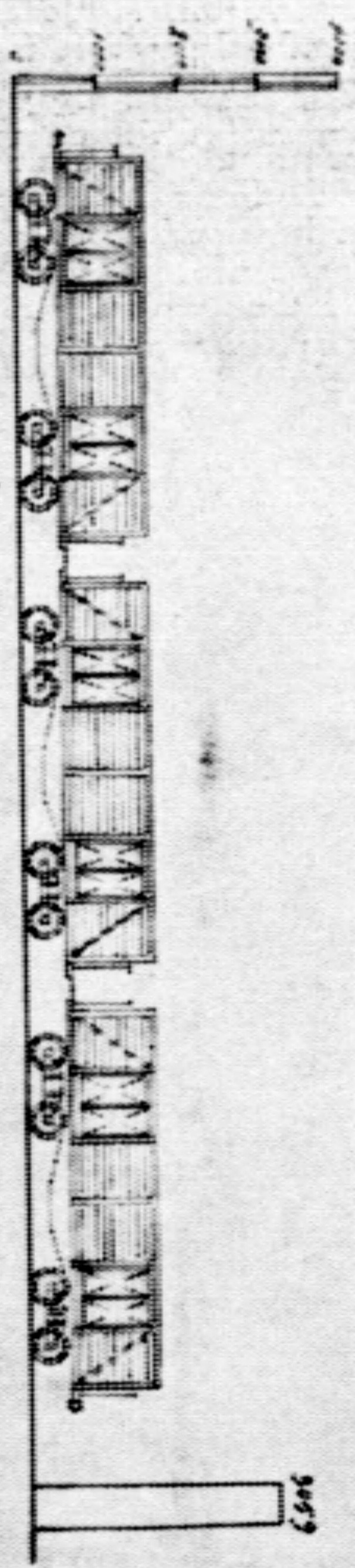
唐皇兩廠修竣價車比較



十八車



十九車

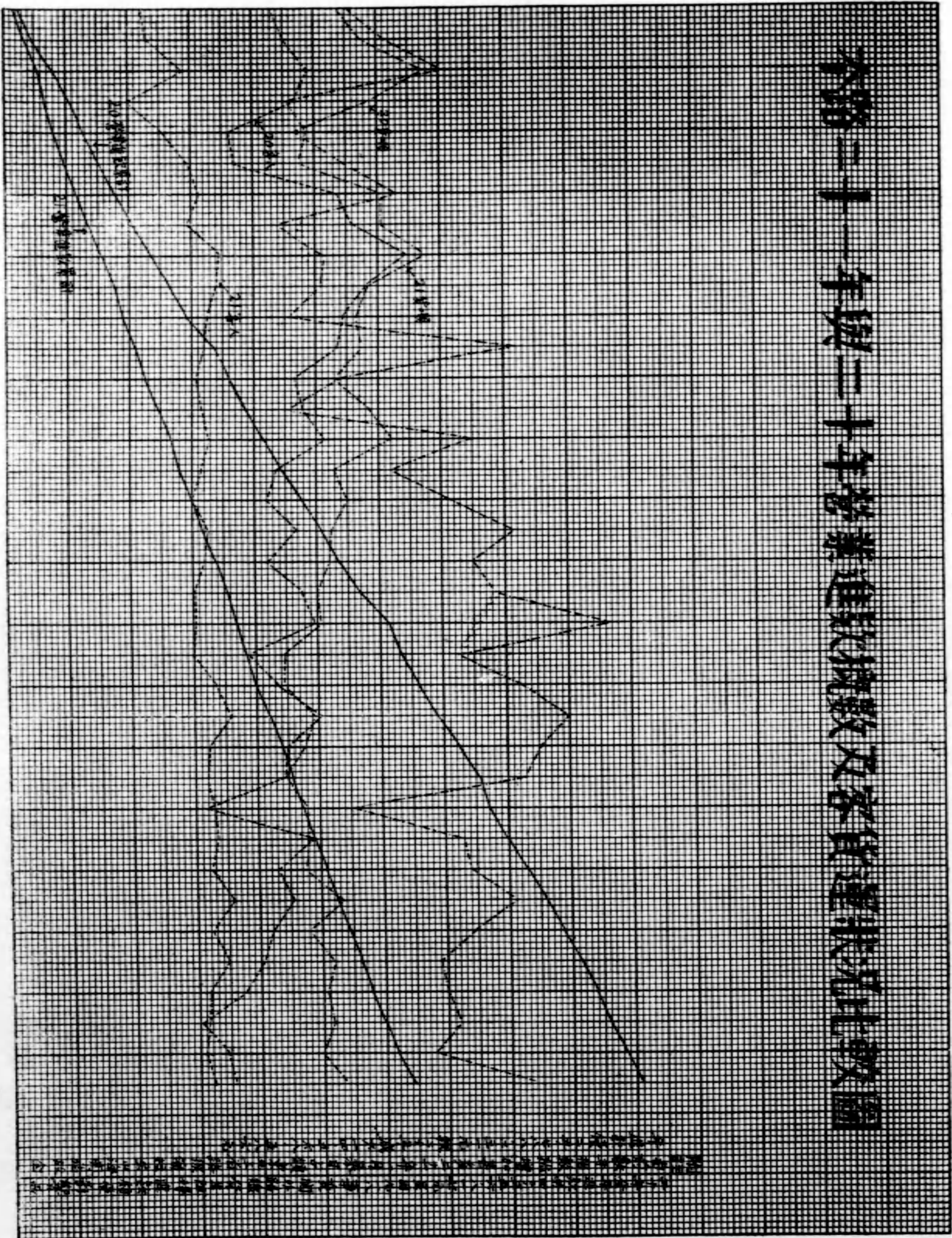


二十車

十八車 1928	十九車 4453	二十車 3059
-------------	-------------	-------------

唐皇兩廠修竣貨車比較

本路二十一年與二十年營業進款概數及客貨運狀況比較圖



本路二十一年與二十年營業進款概數及客貨運狀況比較圖
 營業進款：二十一年為四十五萬餘元，二十年為十萬餘元。
 客貨運狀況：二十一年為四萬餘噸，二十年為一萬餘噸。



民國二十一年本路上半期貨車停留時間統計表

項 月 別	車輛 數	停留時間		平均 之延 噸時	平均 每車 留停 時間	說明 停 站 時 間 之 原 因 (延 噸 時)							
		鐘 點	延 噸 時			調車及他 項站務	裝 貨 或 卸 貨	延車時間	徵稅機關 等檢驗	軍運延車	修 理	候車掛出	其他原因
一 月	40,555	984,633	31,079,830	763.89	24.27	2,577,610	12,581,682	6,920	—	351,305	759,823	9,016,681	5,785,809
二 月	28,965	1,111,556	81,170,874	2,807.37	38.44	1,277,537	10,346,717	585	—	1,665,282	1,078,951	59,859,276	6,942,526
三 月	39,927	1,263,565	39,753,787	998.16	31.72	1,688,958	13,011,929	7,000	—	292,940	607,217	16,761,099	7,384,644
四 月	35,827	946,271	30,537,664	852.36	26.41	1,440,149	12,634,766	40	—	259,751	349,124	8,200,783	7,653,051
五 月	37,927	637,162	22,341,994	589.07	16.79	2,080,069	12,912,819	—	—	316,550	486,972	5,092,338	1,453,246
六 月	35,882	665,281	22,444,918	625.52	18.54	1,889,918	12,428,167	10,820	—	376,805	359,820	5,166,448	2,212,940
合 計	218,983	5,606,468	227,329,067	1,038.11	25.60	10,954,241	73,916,080	25,365	—	3,262,633	3,641,907	104,096,625	31,430,216
上年同期合計	376,179	9,535,527	276,436,718	734.58	25.34	19,711,582	61,854,350	733,750	—	6,076,771	10,990,766	119,959,632	57,109,867
比較增減	-157,196	-3,929,059	-49,107,651	+303.53	+ .26	-8,757,341	+12,061,730	-708,380	—	-2,814,138	-7,348,859	-15,863,007	-25,677,651
備 考													

民國二十一年十一月份豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來 到達站 比較	平綏綏鐵路			平漢鐵路			總計
	天津東站	塘沽	合計	天津東站	塘沽	合計	
本年十一月份	3,960	13,760	17,720	10,720	10,180	20,900	38,620
本年上月份	15,700	7,720	23,420	9,420	21,955	31,875	54,795
比	減	增	減	增	減	減	減
上年同月份	9,600	13,000	22,600	12,500	16,460	28,960	51,560
比	減	增	減	減	減	減	減
本年每月平均	6,137	10,436	16,573	6,504	11,981	18,485	35,008
比	減	增	增	增	減	增	增
上年每月平均	1,775	6,157	7,932	10,061	12,205	22,266	30,198
比	增	增	增	增	減	減	增
	2,185	7,603	9,788	659	2,025	1,366	8,492

運輸處營業課調查股製

民國二十一年十二月豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來 到總站名 比較	平 綏 鐵 路			平 漢 鐵 路			總 計
	天津東站	塘 沽	合 計	天津東站	塘 沽	合 計	
本年十二月份	2,350	9,560	11,910	8,710	15,370	24,080	35,990
本年上月份	3,960	13,760	17,720	10,720	10,180	20,900	38,620
比 較	減 1,610	減 4,200	減 5,810	減 2,010	增 5,190	增 3,180	減 2,630
上年同月份	—	14,720	14,720	—	53,600	53,600	6,8320
比 較	增 2,350	減 5,160	減 2,810	增 8,710	減 38,230	減 29,520	減 32,330
本年每月平均	5,821	10,363	16,184	6,688	12,218	18,906	35,090
比 較	減 3,471	減 803	減 4,274	增 2,022	增 3,152	增 5,174	增 900
上年每月平均	1,775	6,157	7,932	10,061	12,205	22,266	30,198
比 較	增 575	增 3,403	增 3,978	減 1,351	增 3,165	增 1,814	減 5,792

專

載

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

總分行 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 辦事處

天津法租界八號路
天津東馬路東北角

電話 電話

三三〇〇八二二
三三〇〇八一三
三三〇〇八二二
三三〇〇八一三
二二〇三六三六
二二〇三六三七
二〇八五七

視察北寧鐵路紀事

續

鐵道部顧問康德黎記
金惠生譯

附錄一，庚 車輛部

今日世界新式鐵路中有一種趨勢，即將車輛管理員工，及機車管理員工分別之，各置於單獨專管人員之下，以求車輛維持之妥善，如有人焉，司管理機車及各種車輛之責，則其關切之集中點，不免偏重於機車之一方面，而忽略車輛之管理，如欲免除是項趨勢，非將其分別不可。

如欲分別辦理，勢須將機工課分爲兩股，一，『機車股』，二，『車輛股』，該兩股股長均歸機工課長直轄。

至於車輛股是否當再分而爲段，各設段長，則最好由關係鐵路自行規定之，該部份之組織究應如何，亦可由各路自行採用。

不論如何，車輛段長階級，應與機務段長相同，（亦須與車務段長之薪金相同），實行之後，各司所事。

車輛段長之下，設三級『列車檢查員』，各管一所及其員工，現在駐有車輛員司各站，均應設所，但對於機車房及其員司，爲完全獨立。

各所之車輛員司應分爲兩部，一，『車廠』員司，二，『修路』員司，前者之職務，則爲查驗車

廠所有車輛，予以整理，後者之職務，則爲修理車輛損壞不甚重大，不必送往工廠者，將客貨各車按時清理，如外站車輛需要查驗之時即去外站修理之。

車廠員司，更可分爲清理及修理員司，倘掃除車輛之職務盡歸車輛股時，即可施行，更須另設員司，以便於危急及事變時掌理機件，至由他部份借用人員，從未能得到滿意效果，故刪去其辦法。

某次列車之全部掃除專責，應歸一二指定車站担負，列車顯示不清潔時，則該站即當負責，如將責任分開，則時有推諉之弊。

車輛之清潔，有關路譽，至爲重要，故必須盡力使列車保持極端之清潔，油漆顏色亦須考慮，北寧路雇用員司如此其多，設如列車有污穢時，實毫無可推諉之理由也。

欲免除車輛之各種缺點，須規定查驗，及修理之固定程序，首宜將所有車輛分爲三種。

一、客車。

二、其他車輛。

三、貨車。

第二種包括各種包裹車，魚車，冷藏車，救險車等之不能用於客運及貨運者。

（附註。職員公事車究應歸入（一）種或（二）種，意見尙不一致。）即以客車論之。

欲善用客車車輛，使其每日之哩程達最高量，而同時令其清潔，并保守其完好之情形，最好

組成「固定列車」或「職務」，茲解釋之如下。

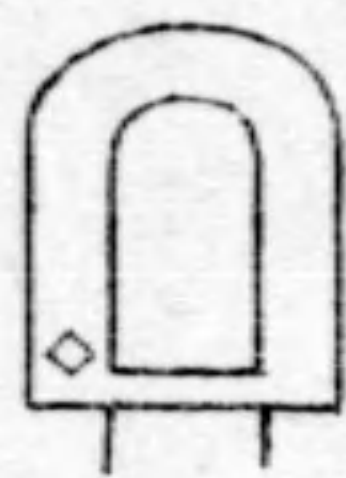
「固定列車」，為固定之車輛所組成，永不更換，命名為「雷克」(Rakes)故以後論及「列車與職務」時，即謂為「雷克」與「職務」。

每個「雷克」，有其「雷克」數目，例如北平瀋陽間之三四次列車，至少須有三組列車，始能維持每日通車，更應備有第四「雷克」，以便入廠普通修理時替換之用，此項車，名之為「雷克」，其「雷克」號數為三(一)，三(二)，三(三)及三(四)，(不言第四次車者，以其僅為三次開回之列車也)。

「職務」，如在北平天津另掛車輛，則是項車輛為「職務」，祇一組車輛，即可維持每日通車，車輛書明三，四前門至天津(一)(無須另備一組之替換車輛，必要時，可用餘剩之車輛組成之，此項車輛，標明其本站之縮寫，以便於不用時，立即送回其本站)。

如天津專用之車輛，則祇須標以TSE。

標誌「雷克」，應油漆一菱形，漆為黃色，或與車旁數字之顏色相配合者，其地位有如下圖



雷克之標誌。



職務之標誌，



餘剩車輛之標誌，此項菱形，無須過大，約十公分

寬，十五公分長即可，其「雷克」及「職務」及餘剩車輛之標誌辦法，均如圖（上項方法，係由多數實驗得來，如實行時，必甚清晰而易於了解也）。

同一「雷克」或「職務」中之所有車輛，不論其為客車或「其他車輛」，均宜於同時入廠修理，以使其外觀個個相同，因如新舊車輛掛於同次列車之上，相形之下，舊車狀況必覺難堪，如所有車輛悉數較舊時，則殊不易覺也，

每月入廠車輛，即餘剩車輛或「其他車輛」亦須列入，以期得準確之統計。重要列車入廠修理，須規定一固定之程序，使其每六個月即修理油漆一次，至少每年一次，二次以後，且須完全修理。

重要餘剩車輛，均應每年入廠一次，不重要之「雷克」，則每年或每十五個月入廠一次，不重要之餘剩車輛，每十八個月一次，其他車輛，則至多二年一次，

上開週期，為時頗暫，如能嚴行照辦，則油漆價目即可減低，維持「其他車輛」之辦法，上文業經多所討論，其掛於普通客車之上者，形勢及油漆顏色，均宜與客車相配合，如不相配合時，則應掛於列車之兩端，（以前「其他車輛」俱掛於後軾之內，現該制度亦成過去，因已適

用自動軌也，爲使『雷克』壯觀起見，應盡力少用『其他車輛』，通常所謂可以加增安全之理由，尙爲確當，但其所增之安全，並不重要，且使用該項車輛時，能妨礙瞭望車及其他近世之進步辦法也。

『其他車輛』之用爲『雷克』或『職務』者，自應有其『雷克』或『職務』之號數，其停於車站者，則應標明爲『某站』，如客車然。

貨車車輛，除特別者外，均不必標以『雷克』號數，但貨車守車則全應標記，其規定用爲普通貨車者，即標以其列車之號數，餘剩之守車，則標以站名之縮寫，其他特別貨車，亦應排定而標誌之。

（最要條件，爲使標誌永久適用，如有車輛，由一站永遠調至另一站時，則或送之入廠，或遣一油漆匠，將其標誌更換之，標誌以後之車輛，用畢，即應立刻將其送回本站）。不論其情形之完好與否，貨車每隔三年，即須入廠修理一次，並應於其出廠時，將其『回廠』之日期，油漆於車輛之上，以免遺忘，如有車輛，於民國二十年九月十七日離廠，則應標以下列字樣。

『於民國二十二年九月回北寧唐廠。』

再入廠時，則將其修理，使其再可行使三年，並重行油漆之，再送出使用。

如欲調查貨車現在可否每三年修理一次，首須將所有貨車出廠以後之平均時期計出，估計工

廠出廠車輛數目，即可知能否三年修理一次，如不克三年修理一次，則可暫定爲四年或四年以上，俟貨車加多之時，再減少其期限，此種辦法，當較現行孤注一擲之辦法爲佳，依照現行辦法，車輛熱軸斷鈎之應歸運輸處修理者，均送往唐廠，此係按本人所見者言之，至其原因，當爲近來政局不定所致。

客車於完成其每個行程之後，即應將其內部掃除，（如途程長時，則途中亦須打掃），至少於往返之後，將外面沖洗一次，「其他車輛」亦須如此。

凡行駛之列車，其車下行動機關，軹機及車鈎等，均須查驗，輪軸亦須加以螺旋，此事應於途中大站及終點站實行之。

貨車於進入大廠時，則在對向道尖處，歸裝配匠二人查驗之，列車停止時，裝配匠等携同工人，隨車依次查驗，以至機車，視所有行動機關及車鈎等是否情形完好，軹夫一人亦應隨行，以便視察各軹。

貨車車輛離開掛車廠前，更應由車輛員司查驗，如其情形可以行駛時，則驗車員予以「可行証」，客車車輛於查驗列車站上，亦須經過是項手續，站長未獲得「可行証」而開車者，則遇事變即當負責，客車及「其他車輛」，須有每月週期查驗之規定，貨車車輛每二月一次，（以後此種期限可以延長），於週期查驗時，所有鈎環，車輪，彈簧，均須測量，扣釘，轉向架中心等須加油，在軸箱中及試驗磨耗之銅件上所有各種廢物及廢油，均應移去，如銅件不須磨

光時，則棉紗均當浸入油中，而將各箱重新裝置，每箱用新油一磅，如棉紗過舊，過鬆，或過碎時，應另換新棉紗（棉紗不應在二年以上）、軛之壓力亦須測驗，使其免除漏孔。或磨耗欲使查驗按時施行，則須於每個車輛主樑之左端，塗以「查驗日期」，如列車查驗員，或其助手，或廠內裝配匠，見有到期查驗之車輛，則在軸箱或號數下端，以白粉畫一記號，查驗之事，應由廠內裝配匠及上油匠二人擔任之，廠內裝配匠實行查驗上油匠則重行裝置，如此即可完成其事，廠內裝配匠抄寫車輛號數及最近查驗日期於小冊內，並以黑色，將兩個查驗日期，書於兩旁，再以白色記其當日查驗日期。

（記日牌爲銅製框，如「驗，唐山，一七，九，二十，」意即二十年九月十七日在唐山驗訖也，板牌上之日期數目，可以更改，每夜均由值夜副列車查驗員，於夜半時變換其日期，此種板牌，自可以華文書之）。

軸箱上油，應即取消，因其廢油甚多，而收效頗鮮也，現在所發油筒，即應收回，發給上油匠「半煤油桶」，附以鐵線之柄，及舊煤油桶，內裝定量之油，暨裝配之鈎與錘，更應發給一磅油桶，以使用杓將油裝入軸箱，及在裝配時吸油於半桶內。

軸箱俱應以釘釘緊，以免油之漏出，（註一，在印度時有搶劫油箱之事，故已將大釘換爲帽釘，裝配之後，截去其頭，開時須以錘鑿之，故尙不易失盜，註二，在印度裝箱時，將其封鎖，每月上油，六月後始開啓之，此種制度，尙不可實行，因油質及上油技術，均未臻完善

也)。

如欲免除裝配油箱時之忽略，須於各站備有考查上油匠及裝配匠成績之辦法，如有熱軸之時，則查出其最近上油之站，課裝配匠及上油匠以罰金，取消其薪金，或至少扣其一部份，後章再論較爲進步之「熱軸報告」。

裝置軸箱方法甚多，以其軸箱之形狀而定，本人以爲最佳之辦法如下：

一、以尖形物或一彎曲之體，置於軸頸及油箱下部之空隙，使其緊閉，以免油之滲漏。

二、六或八個墊料之球，(以箱之大小爲定，但應較小於拳)，以一對置於箱之各角，使其壓緊以至出油，最末之一對，應在軸頸二英寸之內。

三、「楔」，即墊料一大塊，大小如兩手緊合時，捲摺於軸頸之下，此可避免各球轉向箱之前面，因其爲熱軸最重要之原因也。

四、「塞」，爲舊墊料，置於楔及箱之一端之間，以免楔移至軸頸之下，如不用「塞」時，則可以彈簧置於軸箱口之內。

上述所有墊料，不應超過箱之中綫，因恐其與軸襯接觸，如在震動之時，最易向下，而易熱軸。(註二本人按照上法裝置軸箱多矣，所用之油量雖少，從未有熱軸者)。

備置墊料之手續，即將墊料放在油中，(冬季使用熱油)，經二十四小時，再使其抽緊，歷四十八小時，並應試驗籌製每磅墊料需油若干，棉紗若干，並計算每種軸箱需用墊料若干。

軸箱墊料，使用二年之後，即不適用，可置於鼓形筒內，將其送往工廠，過濾之後，將油榨出，再行使用，如此，即可省却多量之油，離心力之分離機較佳，但壓機較為經濟。

廠內裝配匠，應有下列各種器械，即轉車輪螺旋之鏈，車鈎高度摺規，輪廓規，鑿孔機，轉螺旋鉗，各類之針，環襯，螺帽，以上各種器械，均裝於一摺袋之中，值夜班時，應備手提水電燈一個。

現在發用之輪廓規，不甚滿意，以「印度交換規」較好。作者根據美國制度所介紹之規。

後者所言之規，其目的在改進以現在輪上週轉而試驗空輪箍之方法，如其中間之齒與輪箍不接觸時，即可棄之不用。

查驗工匠，遇有不能立刻修復之車輛，（如玻璃破碎時），即應於車輛之上，貼一「損壞單」，以引起列車查驗員之注意，如車輛有類似齒條損毀，移去修理，而不另以新條替代之時，亦須將損壞單貼於車上，述明移去之部份，並載明列車查驗員姓名及日期。

上述損壞單之鈔件，應送總局，掛於車輛股長辦公室之牌板上備查。

查驗列車工匠之另一必需品，為「警標」。

當列車在廠時，其一端或兩端均未附有「警標」之前，不許任何人在車下，「警標」為紅旗兩面，附於竹竿之兩端，插於鈎環處，使其長度可以超出裝貨規，列車具有此項標誌時，則不許

有任何調動車輛之事。

「殘缺之齒線」，應以木尖阻塞之，並以鎖鎖之，列車查驗員應備有該項鑰匙，在路線上，即應有「警標」。

廠內裝配匠查驗列車時，裝軌匠亦應携工人從事工作，須按週期試驗，與車輛同，其查驗之日期，亦應塗於閥上或汽筒之旁面，如有損毀之處，則惟最末查驗之站是問，與「週期查驗」同。

有「殘缺之路線」時，則須有足數之工人修理之。

修理裝配匠一人及工人二名，每日應「起」轉向架車一輛，（或四輪車兩輛），「起」之意義，即將轉向架移去，（車身以二個支重機支撐，置於木製機架之上，）移去其車輪，軸箱，軸襯，及彈簧。

車輪以規測量之，必要時，可更換，軸箱則清理之，軸襯如磨耗過甚時，亦更換之，彈簧上油，如彈簧鈎環與規不能相符時，即更換之。

轉向架中心，應清理上油，油管亦須清理，旁承墊則刮磨之，互鈎則取下，以規量之，清理之，再將其裝上，磨耗部份俱應更換，司軌工匠，則於此時移去軀履機關，全部予以清理。同時清潔隊亦應用特備肥皂，刷子，水，及消毒劑，洗刷車之內外。

木匠於此時，應添補遺失之螺旋及帽鈎，（刻為三摺之木製帽鈎，較銅質者為佳，因可防止

失盜也），移去軋碎之玻璃窗，鬆者緊之，更視窗之活栓是否適用。

電氣工匠，應試驗車內之電燈電扇，並清理發動機及電池。

凡不能維持至下次「起」期之各部，均應更換。

（註：不論如何，彈簧及帽鈎釘之上油，不能取消，應以刀尖將油送入空隙之內，彈簧使用期限之延長，及車輛行駛之良好，均足補償油價也）。

上述各項工匠，並非全為殘缺路線之工匠，修理裝配匠，及其工人，祇在殘缺路線工作，他項工匠除清理匠外，苟非每日「起」兩輛或兩輛以上之轉向架車時，均可在廠內工作。

清理匠或可定為純粹廠內工匠，於一小時內即可完成工作，或於殘缺路線之工匠內，增加常雇工人三名，以上情形，係指每日「起」客車一輛而言。

經濟充裕時，可雇用鐵匠一人，使任鎔鐵工作，及油漆匠一人，使其油漆小標記等，如車輛油漆變色，而不能送入工廠之時，即可將舊油抹去，另以少量生亞麻子油塗之，則其顏色必甚可觀，並可間斷行之，如用油過多時，則易招塵土。

殘缺路線所需器具如下：支重機，至少四個，二個供每日工作之用，其餘供外站修理工作之用，杙架數架，以支「起」車，砧一個，可移動之虎鉗，滑車一架，帶巢，可搜集碎末，木摺一個，以便摺起軸頭之斷口，鈎環高度規一個，其車輪規及特別輪廓規，均較廠內所用為較嚴，（因經過此種規試驗之後，所有之輪，均須俟下次「起」時，時能修理），銼刀，刮刀，

扳螺絲，及替換之各部。

缺少輪與軸之路線，若每月收回舊輪一次，換給新輪，必覺其時期之過長，是種路線，可以採用星期收回輪軸之制度，俾列車查驗員存有足供一星期使用之各式及各種大小之輪，是項輪軸，應歸車輛股長收回，每星期電工廠廠長等，聲明各站所需車輛，裝載車輪，應用特別車輛，每對車輪，以巢盛之，（以免軸頸損壞），再以練穿過輪樑，以爲裝卸之用，發送及收集車輪時，俱應用此項車輛。

如此，則所需車輪之總數，即可減少，在殘缺路線內，將軸頸磨光及加滑劑之現行辦法，應即取消，因此種工作，不能防止熱軸，尤其於軸襯上，不用白色金屬。

如用品優質良之白色金屬，則價值雖昂，亦較雇用技術不良之軸襯裝配匠，尙爲經濟數倍也。鐵路自行配合白色金屬，則稍不經意，即不適用，配合稍一更變，結果即甚分歧，作者在印度時，使用譚達姆丙（Tadern C），結果甚爲優良，（煤水車則用譚達姆甲（A），根本問題，即在採取一種牌號之後，即應不再更換，使用白色金屬之最良方法，爲將軸襯加熱，以錫包之，置於模型之內，再將白色金屬傾入其中，軸襯於爐拱中，有二公分直徑之孔二個，即滿以白色金屬，更宜避免金屬橫平移動，以免包錫毀蝕，軸襯，旁面應有唇兩個，以免白色金屬擠出，爲防止數月後尾端發生磨耗之影響，最好在尾端不用白色金屬，不必詳細整理白色

金屬，因其自能整理也，作者從未整理白色金屬，但使其粗糙，而予列車查驗員以木銼。軸箱所用之油及棉紗，亦應擇其優良者，油應選取精製者，如用礦質油時，則應擇取一種可以常年使用者，作者在印度時，曾用B八〇九真空油，雖較黑油價值為高，但其免除熱軸所需之費用，超出數倍，（熱軸一次，在印度平均約計華洋二百元，中國恐尤較昂），但B八〇九油，在華北冬季，恐稍嫌濃厚耳。如混合草麻油及菜油，用之於軸箱，或尚可行，中國既產該項油料，大可予以試驗，如能成功，則可節者甚多。

冬季暖汽設備

此項問題尙未討論，保守暖汽器具之最好辦法，即將其交付韋氏器軋工匠管理，每起點站之二號汽軋裝配匠，於冬季即辦理裝置暖汽事宜，同時亦稍加其薪金，其本來之職務，則由助理裝配匠或上油匠暫時升任代理之，凡當時升任之工匠，於工作時，俱得其高一級之薪金。

暖汽應按時查驗，與汽軋同時舉行。

暖汽機關，如能保持其完好情狀可以節省用煤。

北寧旅客常云，寒季過半，始有暖汽，天氣已熱，尙在燃煤，此殊足以研究也。較優車輛，所有汽爐，均應有活塞，以便旅客增減溫度，車輛過冷，固不舒適，過熱亦非所宜，活塞之應用，宜以不能完全阻止暖汽之通過為是。

開車以前之暖汽供給辦法，非徒車房應有小號舊鍋爐，以汽管供給，即大車站之上，亦應有是項設備，另種辦法，則為將暖汽車於開車前，掛於列車之上，此種辦法，可以省却汽管，惟須將鍋爐數目增加，何者較當應以本地情形為定。

特別普通車輛之不掛在列車之上者，應有其單獨之供給暖汽法，用費並不為昂。

車窗

關於車窗問題，主張頗有不同之處，高等車輛，近多採用無架車窗，但發生種種困難，現有改回普通玻璃窗之趨勢，或採用固定可以推移之車窗，以便流通空氣。

無架車窗之缺點，係因現用玻璃過薄，而窗槽材料亦屬劣等，故有透水之弊。

鐵路工廠採購材料，常須選擇指定出品，不專以投標之最廉價目以定取舍，（各課所訂購之物品，必須附函解釋何以採用指定之出品），無架玻璃窗裏如不適用，當由供給窗槽之公司採購補充之，玻璃不必純係一家出品，但其厚度及大小，決不可以變更。

裝置恰可之無架玻璃窗，應絕對不滲濕氣，不漏水，以免複窗而省經濟，故應照上列計劃施行，更附一彈簧鉸，緊壓玻璃，不僅使其不漏水氣，且可免除玻璃之振動，以防磨耗襯裏。

世界各鐵路採用無架玻璃窗，風行甚速，此項制度，於汽車上，事實上已成標準辦法。假如北寧路放棄此項制度，則為退步而非進步之辦法也。

（未完）

調

查

ANDERSEN, MEYER & COMPANY, LTD.

洋
行



慎
昌

GENERAL MACHINERY & RAILWAY EQUIPMENTS

Rails & Fastenings
Railway Cars
Locomotive Headlights
Car Heating Equipment
Track Specialties
Drawing Instruments & Supplies
Paints & Varnishes
Roofing & Other Building Materials
Locks & Other Building Hardwares
Pumps & Pumping Equipment
Machine Tools
Cranes, Steam Shovels & Hoists
Mechanical Supplies

etc.

TIENSIN

96, Taku 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

etc.

PEPING

1, Ta Yuan Fu Hu-tung

etc.

MUKDEN

Consular Road

中 原 有 限 公 司

◁ 街 旭 界 租 日 津 天 ▷

定 發
期 售
活 五
期 彩
存 禮
款 券



統 推
辦 銷
環 中
球 華
貨 國
品 產

特 設 函 售 部 以 便 遠 客

一九三二年份中東鐵路運輸成績

李滿康重譯

譯自東省雜誌第一號滿鐵調查月報第十二卷第五號

目次

- 一、總運輸量
- 二、營業，局用，軍用別運輸量
- 三、月別，期別，營業貨物運輸量
- 四、方向別營業貨物運輸量
- 五、地方之貨物運輸量
- 六、貨名別營業貨物運輸量
- 七、穀物運輸量
- 八、大豆及大豆製品運輸量
- 九、小麥及小麥製品運輸量
- 十、發線別穀物運輸量
- 十一、哈爾濱管區及東部線起運量
- 十二、發線別方向別穀物運輸量
- 十三、站別起運量

十四、第三種貨場存貨量

十五、穀物及豆油以外其他貨物運輸量

十六、入口貨物運輸量

一 總運輸量

一九三一年，由始至終，已經近世界經濟不振尖銳化深刻化程途之中，此稀有世界經濟界之惡化，自不得不影響於運原料品的農產物出海外市場之滿洲經濟界。

極端外國市場之萎縮，使滿洲出口貨物不振及出口品價格低落，終招滿洲住民購買力之減退及地方商工業之不振，況一九三一年歲暮有地方的現象，使苦於不振之滿洲經濟界，不更陷入一層之深淵耶。

出口貿易之減退及一般經濟界之惡化，即反映於中東鐵路運輸之成績，自不待言，該路在一九三一年之運輸量，較往年減少甚多。

一九二八年暨最近二年間中東鐵路普通運輸主要貨物（營業，局用，年用）之運輸量，列表如左。

年份	運輸量	細目		
		營業品	局用品	軍用品
一九二八年	六,五八五 千公噸	一〇〇,〇% 千公噸	五,四三〇 千公噸	一,一三九 千公噸
一九三〇年	五,〇五四	七六,八	四,一六〇	八二七
一九三一年 (數概)	四,六九〇	七一,二	三,九〇〇	七七〇
				二〇

由上列數字觀之，一九三一年（歷年）之總運輸數量，較一九二八年減少一，八九五，千公噸，即二八·八%之減少。

二、營業局用軍用別運輸量

一九三一年份之營業局用軍用別運輸數量之比率，略有變化，其與一九三〇年度之比較，如左表所示。

年份	總運輸量	細目		
		營業品	局用品	軍用品
一九三〇年	一〇〇% 千公噸	八二·三% 千公噸	一六·四% 千公噸	一·二一% 千公噸
一九三一年	一〇〇	八三·二	一六·四	〇·四〇

一九三一年份中東鐵路運輸成績

營業貨物運輸量，足以左右總運輸量，其比率在一九三一年份略有增加，反之軍用貨物，則減少甚多，此為一九三一年中東鐵路營業成績良好之一因，蓋軍用貨物之運輸，不獨運費係屬後付，且運輸以外，尚有各項附帶費，須由路局支出之故也。

三月別，期別，營業貨物運輸量

一九三一年之中，冬期與夏期運輸繁閒相差之程度不如往年之甚，觀左表可知。

營業貨物月別運輸量（單位千公噸）（一九三一年份為概算）

月別	營業貨物總運輸量				內穀類及豆油			
	一九二八年	一九三〇年	一九三一年		一九二八年	一九三〇年	一九三一年	
一月	五八〇	四六二	四四三	四三六	三四〇	三四五		
二月	六三二	四六五	二八二	四七二	三一〇	二一八		
三月	六二一	五九九	三九九	四三〇	四〇〇	三〇四		
四月	三五二	四〇六	三〇〇	二〇四	二六二	二一四		
五月	三八八	二七六	二二八	二四六	一六八	一五四		

合計	十二月	十一月	十月	九月	八月	七月	六月
五,四三〇	八二一	六三二	三二五	二二四	二四五	三〇六	三〇四
四,一六〇	四二四	三四四	二六三	二四〇	二〇四	二二九	二四八
二,九〇〇	四二一	四七三	三二三	二二九	二四四	三三三	二三五
三,五八八	五九七	四五二	一五三	九〇	一三二	一九四	一八二
二,七五六	三二三	二四七	一四一	一三五	一三四	一四一	一五五
三,〇一七	三四八	三九九	二四六	一六九	一八五	二五七	一七八

由此觀之，一九三二年之月別運輸量，較諸往年，似略平均，蓋一九三一年之穀類及豆油運輸量，較諸一九三〇年份者有若干之增加，且與往年亦異，其始冬期五個月之中，出口不多，其後輸出漸增者則由於隨應世間之需要及存貨數量及北滿洲特產物市場穀物價格之高低所致也。

左表以分期（二期為三個月）示營業貨物之量而明一年中運輸繁閑之程度（一九三一年份為概算）

年 份	期 別	營業貨物總運輸量(單位千公噸)				百分率			
		一	二	三	四	一	二	三	四
一九二八年	一	八三三一	〇四四	七七五	一,七七八	三三·七	一九·二	一四·四	三二·七
一九三〇年	一	五二六	九三〇	六七三	一,〇三一	三六·七	二二·三	一六·二	二四·八
一九三一年	一	一二四	七五三	八〇六	一,二二七	二八·八	一九·三	二〇·七	三二·二
年 份	期 別	貨物內之穀類及豆油(千公噸)				貨物內之穀類及豆油(%)			
		一	二	三	四	一	二	三	四
一九二八年	一	三三八	六三二	四一六	一,二〇二	三三·七	三一·七	六一·一	六三·三
一九三〇年	一	〇五〇	五八五	四一〇	七二一	三八·一	二二·一	二一·四	九二·五
一九三一年	一	八六七	五四六	六一一	九九三	二八·七	一八·一	二〇·三	三三·九

一九三一年各期之中，營業貨物比率之最低者，為自一月至三月之第一期，此由於該期中該地糧穀交易市場甚閑所致。

(未完)

HOTEL GRAND
NEW YORK
DINNER CONCEPTS EVERY NIGHT
CATERING

法

制

HOTEL DU NORD

NEW FIREPROOF BUILDING
EVERY ROOM WITH BATH AND SHOWER

Rates Moderate

Centrally Located opposite East end Legation Street

DINNER CONCERTS EVERY NIGHT

CABLES NORDHOTEL

TELEPHONE 720, 2710 E.

德 國 大 飯 店

開設於東交
民巷對面新
式鋼骨建築
房間皆有浴
室定價特別
公道西餐尤
稱著名且以
西樂助興各
界盍來一試

電話：東局二七〇二

▲本公司自製並經售▼

- (一) 磁石式各種電話機及交換機
- (二) 電話局應用各種材料
- (三) 鐵路局調度車輛電話
- (四) 各種電報機
- (五) 大小廣播無線電機
- (六) 各種電纜及電綫
- (七) 美國永備牌各種乾電瓶及手電筒
- (八) 工廠應用各種起重機
- (九) 各式蓄電瓶及電燈開關

中國電氣股份有限公司啓

總公司及製造廠 上海

分行 廣州 香港 漢口 瀋陽 北平 天津

支行 濟南 鄭州 汕頭 重慶 九江 廈門 太原 哈爾濱 等處

法院組織法

二十一年十月二十六日公布

第一章 總則

第一條 法院審判民事刑事訴訟案件並依法律所定管轄非訟事件

第二條 法院分左列三級

一 地方法院

二 高等法院

三 最高法院

第三條 地方法院審判案件以推事一人獨任之但案件重大者得以三人之合議行之

高等法院審判案件以推事三人之合議行之但

得以推事一人行準備及調查證據程序

最高法院審判案件以推事五人或三人之合議

行之

第四條

合議審判以庭長充審判長無庭長或庭長有事

故時以庭員中資深者充之

獨任審判即以該推事行審判長之職權

第五條 推事審判訴訟案件其事務分配及代理次序雖

有未合本法所定者審判仍屬有效 前項規定

於非訟事件之處理準用之

第六條 高等法院及地方法院分院審判訴訟案件及處

理非訟事件準用關於各該本院之規定但法律

別有規定者不在此限

第七條 法院之設立廢止及管轄區域之劃分或變更以

法律定之

第八條 各級法院及分院推事之員額以法律定之

第二章 地方法院

第九條 縣或市各設地方法院但其區域狹小者得合數

縣市設一地方法院其區域遼闊者得設地方法

院分院

第十條 地方法院管轄事件如左

一 民事刑事第一審訴訟案件但法律別有規

定者不在此限

二 非訟事件

第十一條 地方法院置院長一人由推事兼任綜理全院行

法院組織法

政事務

第十二條 地方法院推事在六人以上者得分置民事庭刑事庭

各庭置庭長一人除由兼任院長之推事充任者外餘就其他推事中遴任監督各該庭事務並定其分配

第十三條 地方法院分院置院長一人由推事兼任綜理該分院行政事務但分院推事員額僅有一人時不置院長即由該推事兼理該分院行政事務

第十四條 地方法院院長得派本院推事兼行分院推事之職務

第十五條 地方法院分院管轄事件與地方法院同

第三章 高等法院

第十六條 省或特別區域各設高等法院但其區域遼闊者應設高等法院分院

第十七條 高等法院管轄事件如左

一 關於內亂外患妨害國交之刑事第一審訴訟案件

訟案件

二

二 不服地方法院及其分院第一審判決而上訴之民事刑事訴訟案件
三 不服地方法院及其分院裁定而抗告之案件

第十八條 高等法院置院長一人由簡任推事兼任綜理全院行政事務並監督所屬行政事務

第十九條 高等法院分置民事庭刑事庭其庭數視事之繁簡定之

各庭置庭長一人除由簡任推事充任者外餘就其他推事中遴任監督各該庭事務並定其分配
第二十條 高等法院分院管轄事件與高等法院同

第十條至第十四條之規定於高等法院分院準用之

第四章 最高法院

第二十一條 最高法院設於國民政府所在地

第二十二條 最高法院管轄事件如左

一 不服高等法院及其分院第一審判決而上訴之刑事訴訟案件

二 不服高等法院及其分院第二審判決而上訴之
民事刑事訴訟案件

三 不服高等法院及其分院裁定而抗告之案件

四 非常上訴案件

第二十三條 最高法院置院長一人特任綜理全院行政事務
並兼任推事

第二十四條 最高法院分置民事庭刑事庭其庭數視事之繁
簡定之

各庭置庭長一人除由院長兼任者外餘就推事
中遴任監督各該庭事務並定其分配

第二十五條 最高法院各庭審理案件關於法律上之見解與
本庭或他庭判決先例有異時應由院長呈由司
法院院長召集變更判例會議決定之

第五章 檢察署及檢察官之配置

第二十六條 最高法院設檢察署置檢察官若干人以一人為
檢察長其他法院及分院各置檢察官若干人以
一為首席檢察官其檢察官員額僅有一人時不
置首席檢察官

第二十七條 各級法院及分院配置檢察官之員額以法律定
之

第二十八條 檢察官之職權如左

一 實施偵查提起公訴實行協助自訴擔當自
訴及指揮刑事裁判執行
二 其他法令所定職務之執行

第二十九條 檢察官對於法院獨立行其職權

第三十條 檢察官於其所配置之法院管轄區域內執行職
務但遇有緊急情形時不在此限

第三十一條 檢察官服從監督長官之命令

第三十二條 檢察長及首席檢察官得親自處理所屬檢察官
之事務並得將所屬檢察官之事務移轉於所屬
其他檢察官處理之

第六章 推事檢察官之任用及待遇

第三十三條 推事及檢察官非有左列資格之一者不得任用
一 經司法官考試及格並實習期滿者
二 曾在公立或經立案之大學獨立學院專門
學校教授主要法律科目二年以上經審查

法院組織法

合格者

- 三 曾任推事或檢察官一年以上經審查合格者
- 四 執行律師職務三年以上經審查合格者
- 五 曾在教育部認可之國內外大學獨立學院專門學校畢業而有法學上之專門著作經審查合格並實習期滿者

第三十四條

地方法院及其分院之推事及檢察官薦任

高等法院推事一人簡任餘薦任

高等法院檢察官薦任

高等法院分院推事及檢察官薦任

最高法院推事簡任

最高法院檢察署檢察官簡任

第三十五條

初任推事或檢察官者試署地方法院或其分院

之推事或檢察官如無推事檢察官員缺可署時

暫充候補推事或候補檢察官分發地方法院或

其分院辦理事務

前項試署期間為一年期滿考績合格者應即補實

第三十六條

兼任地方法院院長之推事及地方法院首席檢察官高等法院薦任推事及檢察官高等法院分院推事及檢察官應就有左列資格之一者遴任

四

之

一 曾任推事或檢察官三年以上者

二 曾任推事或檢察官並任薦任司法行政官

合計在四年以上者

三 曾任推事或檢察官而有第三十三條第二

款資格者

第三十七條

簡任推事或檢察官應就有左列資格之一者遴

任之

一 曾任簡任推事或檢察官一年以上經審查

合格者

二 曾任前條所定兼任院長之推事或首席檢

察官四年以上者

三 曾任前條所定兼任院長之推事或首席檢

察官並任簡任司法行政官合計在五年以

上者

四 曾任前條所定兼任院長之推事或首席檢察官而有第三十三條第二款資格者

第三十八條 最高法院院長應就有左列資格之一者選任之

但由司法院院長兼任者不在此限

一 曾任簡任推事或檢察官五年以上者

二 曾任簡任推事或檢察官二年以上並任簡

任行政官五年以上者

第三十九條

推事檢察官在職中不得為左列事務

一 兼任有俸給或無俸給之公職但法律別有

規定者不在此限

二 兼營商業或其他公務員不應為之業務

第四十條

實任推事非有法定原因並依法定程序不得將

其停職免職轉調或減俸 前項規定除轉調外

於實任檢察官準用之

第四十一條

推事檢察官之俸給適用普通公務員俸給之規

定

候補推事或檢察官之津貼以命令定之

第四十二條

任薦任推事或檢察官十年以上而成績優異者

得以簡任職待遇

第四十三條 推事檢察官任職在十五年以上因積勞不能服

務而辭職者應給退養金

第七章 書記官及通譯

第四十四條 各級法院及分院各置書記官長一人書記官若

千人掌理紀錄編案文牘統計及其他事務但分

院不置院長者不置書記官長

第四十五條 最高法院書記官長薦任或簡任書記官委任或

薦任高等法院書記官長薦任書記官委任高等

法院分院書記官長書記官均委任

地方法院及分院書記官長書記官均委任

第四十六條 各級法院及分院書記官之員額以命令定之

第四十七條 各級法院及分院書記官長書記官服從長官之

命令執行職務

書記官於法院開庭審判時執行職務者服從審

判長之命令其隨從推事執行職務者服從該推

事之命令

前項命令如係關於筆錄或其他文件之記載或

法院組織法

六

變更而書記官認其記載或變更爲不當時得附記自己之意見

第四十八條 委任書記官長書記官非經書記官考試及格或

會修習法律學科二年以上得有畢業證書者不得任用

薦任書記官長書記官非曾任委書記官長書記官二年以上或具有薦任公務員之資格者不得任用

第四十九條 簡任書記官長非曾任薦任書記官長書記官二年以上或具有簡任公務員之資格者不得任用

最高法院檢察署置書記官長一人書記官若干人高等法院以下各級法院及分院爲辦理檢察事務酌置書記官準用第四十四條至第四十八條之規定

第五十條 法院爲通譯之必要除臨時指定者外得置通譯委任

第八章 檢驗員執達員庭丁及司法警察

第五十一條 地方法院及其分院爲檢驗屍傷除臨時指定專

門人員外得置檢驗員

第五十二條 地方法院及其分院置執達員服從長官之命令

執行左列職務

一 送達文件

二 執行依法令應由執達員執行之裁判

三 其他職務上之事項

第五十三條 各級法院及分院置相當額數之庭丁

第五十四條 檢察官得調度司法警察推事於辦理自訴案件

時亦同

調度司法警察章程以命令定之

第九章 司法年度及事務分配

第五十五條 司法年度每年自七月一日起至次年六月三十日止

第五十六條 各級法院及分院與最高法院檢察署處務規程以命令定之

第五十七條 各級法院按照處務規程及其他法令於每年度終會議預定次年度司法事務之分配及代理次序但法院僅置推事二人者以抽籤定之

有合議審判之法院爲前項會議時並應預定次年度關於合議審判時推事之配置

第五十八條

前條會議以院長爲主席其決議以過半數之意見定之可否同數時取決於主席

第五十九條

各級法院之分院依第五十七條之規定預定後事務分配代理次序或合議審判時推事之配置應報告於其本院

第六十條

事務分配及合議審判時推事之配置經預定後因案件增加推事去職或他項事故致案件有延擱之虞者準用前三條之規定

第六十一條

地方法院及其分院推事遇有事故時得由地方法院院長命候補推事代理其職務

高等法院及其分院推事遇有事故時得由高等

法院院長調用下級法院推事代理其職務

最高法院推事遇有事故時得由最高法院院長

調用下級法院推事代理其職務

第六十二條

各級法院及分院已分配之事務於本司法年度內尙未完結者由各該受分配之庭或推事繼續

完結之

第十章 法庭之開閉及秩序

第六十三條

法庭於法院內開之但法律別有規定者不在此限

第六十四條

高等法院或地方法院於必要時得在管轄區域內未設分院地方臨時開庭

前項情形其推事除就本院推事中指派者外在

高等法院得以所屬分院或地方法院推事充之

在地方法院得以所屬分院推事充之

第六十五條

訴訟之辯論及裁判之宣示應公開法庭行之但有妨害公共秩序或善良風俗之虞時經法院之

決議得不公開

第六十六條

審判長於法庭之開閉及審理訴訟有指揮之權

第六十七條

法庭開庭時審判長有維持秩序之權

第六十八條

法庭不公開時審判長應將不公開之理由宣示前項情形審判長仍得允許無妨礙之人旁聽

第六十九條

有妨害法庭執行職務或其他不當行爲者審判長除命退出法庭外並得酌量情節輕重分別爲

左列處分

- 一 命看管至閉庭時
- 二 處三日以下拘留或十圓罰鍰

第七十條 前條處分不得聲明不服

第七十一條 律師在法庭代理訴訟或辯護案件其言語行動

如有不當審判長得加以警告或禁止其代理或辯護非律師而為訴訟代理人或辯護人者亦同

第七十二條 審判長為第六十九條或第七十一條之處分時

應記明其事由於筆錄

第七十三條 推事及書記官在法庭執行職務時應服制服檢察官及律師在法庭執行職務時亦同

第十一章 法庭之用語

第七十四條 法院為審判時應用中國語言

第七十五條 訴訟當事人及證人鑑定人等如有不通中國語言者由通譯傳譯之其有不通推事所用語言者亦同

第七十六條 法院筆錄應用中國文字但有供參考之必要時

應附錄人訴訟當事人或其他關係人所用之該地方言或外國語言

第七十七條 前三條之規定於辦理檢察事務時準用之

第十二章 裁判之訂議

第七十八條 合議裁判案件應依本法所定推事人數評議決定之

第七十九條 裁判之評議以審判長為主席

第八十條 裁判之評議均不公開

第八十一條 評議時推事應各述意見其次序以資淺者為先資同以年少者為先遞至審判長為終

第八十二條 評議以過半數之意見決定之

關於全額如推事之意見分三說以上各不達過半數時以最多額之意見順次算入次多額之意見至達過半數為止

關於推事如推事之意見分三說以上不達半數時以最不利於被告之意見順次算入次不利於被告之意見至達過半數為止

第八十三條 評議時各推事意見應記載於評議簿但應嚴守秘密

第十三章 法律上之協助

第八十四條 法院處理事務應互相協助

第八十五條 檢察官執行職務應互相協助

第八十六條 書記官於權限內之事務應互相協助執達員亦

同

第十四章 司法行政之監督

第八十七條 司法行政之監督依左列之規定

一 司法院院長督同最高法院院長監督最高法院

二 司法行政部部長監督最高法院所設檢察

署及高等法院以下各級法院及分院

三 高等法院院長監督該法院及所屬級法院及其分院

四 高等法院分院院長監督該分院及所屬下級法院及其分院

五 地方法院院長監督該法院及其分院

六 檢察長監督全國檢察官

七 高等法院首席檢察官監督該省或該特別區域之檢察官

八 高等法院分院首席檢察官監督該區域內

之檢察官

九 地方法院首席檢察官監督該院及分院檢察官

第八十八條 依前條規定有監督權者對於被監督之人員得

為左列處分

一 關於職務上之事項得發命令使之注意

二 有廢弛職務侵越權限或行止不檢者加以警告

第八十九條 被監督之人員如有前條第二款情事而情節較

重或經警告不悛者監督長官得依公務員懲戒法辦理

第九十條 本章各條之規定不影響於審判權之行使

第十五章 附則

第九十一條 本法施行日期以命令定之

行政訴訟法

局令文字一八一號公布

第一條 人民因中央或地方官署之違法處分致損害其

權利經依訴願法提起再訴願而不服其決定或

提起再訴願三十日內不為決定者得向行政法

院提起行政訴訟

第二條 提起行政訴訟得附帶請求損害賠償

前項損害賠償除適用行政訴訟之程序外準用

民法之規定但第二百一十六條規定之所失利

益不在此限

第三條 對於行政法院之裁判不得上訴或抗告

第四條 行政法院之判決就其事件有拘束各關係官署

之效力

第五條 行政法院關於受理訴訟之權限以職權裁定之

第六條 評事除準用民事訴訟法第三十二條之規定外

具有左列情事之一者為自行迴避不得執行職

務

一 評事曾在中央或地方官署參與該訴訟事

件之處分或決定者

二 評事曾在法院參與訴訟事件之審判者

第七條 行政訴訟之當事人得委任代理人代理訴訟代

理人應提出委任書證明其代理權

第八條 行政訴訟因不服再訴願之決定而提起者自再

訴願決定書達到之次日起六十日內為之其因

再訴願不為決定而提起者自滿三十日之次日

起六十日內為之

第九條 官署處分或決定之執行除法律別有規定外不

因提起行政訴訟而停止但行政法院或原處分

原決定之官署得以職權或依原告之請求停止

之

第十條 提起行政訴訟應以書狀為之

訴狀應記載左列各款由原告或代理人簽名蓋

章或按指印其不能簽名蓋章按指印者得使他

人代書姓名並由代書人記明其事由並簽名

一 原告之姓名年齡性別籍貫職業住所或居

所如係法人其名稱事務所及代表人之姓

名年齡性別

二 由代表人提起行政訴訟者代理人之姓名
年齡性別職業住所或居所

三 被告之官署

四 再訴訟願之決定及起訴之陳述

五 起訴理由及證據

六 年月日

第十一條 行政法院審查訴狀認為不應提起行政訴訟或

違背法定程序者應附理由以裁定駁回之但僅
係訴狀不合法定程式者應限定期間命其補正

第十二條 行政法院受理行政訴訟應將訴狀副本及其他

必要書狀副本送達於被告並限定期間命其答
辯

第十三條 被告答辯書應具副本

行政法院應將答辯書副本送達於原告

第十四條 行政法院認為必要時得限定期間命原告被告

以書狀為第二次之答辯

第十五條 被告之官署不派訴訟代理人或不提出答辯書

經行政法院另定期間以書面催告而仍延置不

理者行政法院得以職權調查事實逕為判決

第十六條 行政訴訟就書狀判決之但行政法院認為必要

或依當事人之聲請得指定期日傳喚當事人及

參加人到庭為言詞辯論

第十七條 當事人及參加人於為言詞辯論時得補充書狀

或更正錯誤及提出新證據

第十八條 行政法院認為必要時得傳喚證人或鑑定人

證人或鑑定人有民事訴訟法第二百九十條第

二百九十九條或第三百一十一條情形者關於

科罰之處分由行政法院裁定之

第十九條 行政法院得指定評事或囑託法院或其他官署

調查證據

第二十條 關於行政訴訟程序上之請求由行政法院裁定

之

第二十一條 行政法院認起訴為有理由者應以判決撤銷或

變更原處分其附帶請求損害賠償者並應為判

決認起訴為無理由者應以判決駁回之其附帶

行政訴訟法

請求損害賠償者亦同

第二十二條 有民事訴訟法第四百六十一條所列各款情形之一者當事人對於行政法院之判決得向該院提起再審之訴

第二十三條 再審之訴應於六十日內提起之

前項期間自判決送達時起算其事由發生在後或知悉在後者自發生或知悉時起算

第二十四條 行政訴訟費用條例另定之

第二十五條 行政訴訟判決之執行由行政法院呈由司法院轉呈國民政府訓令行之

第二十六條 本法未規定者準用民事訴訟法

第二十七條 本法施行日期以命令定之

勘誤

本刊第三卷第一期技術欄二〇頁一六行貨站誤植為站貨特更正

市青商會
平南會館
各人商會
國內海關

工 作 報 告

中國無黨事業月刊發行機關

本公同非平王... 總發行天... 總發行天... 總發行天...

第四十一期
大西盤門

四〇一號

本報不向少公...

無黨事業月刊發行機關

無線電收音機為沿鐵路縣鎮

家庭不可少之設備因

國內新聞
名人演講
平津戲曲
社會教育
金融行市

俱可由無線電收音機而達於

家庭

美國廿八號機每全套五百二十元

六號機每全套三百三十五元

四〇一號機每全套一百七十元

中國無線電業有限公司獨家經理

總公司天津法租界馬家口電話三一三五七號
分公司北平王府井大街電話東局五六七號

瀋陽大西邊門外電話南分局七十四號
十一緯路

本路二十一年三月份工作報告

(一) 公布出租暨代敷專用岔道暫行章程

本路沿線各站商民，請求敷設自有或租用之專用岔道者，屢有增加，自不得不訂立規章，以資遵守，茲經制定本路出租暨代敷專用岔道暫行章程，共二十三條，除有特別規定者外，悉按本章程處理，業由文字第四九號令公布施行。

(二) 修正驗收開灤煤斤辦法

本路關於驗收開灤煤斤辦法，前經規定令飭施行，惟其中尚有疏漏處，業經重加修正，除二號塊煤一號末煤，須重訂規範，又煤斤過磅，另訂辦法飭遵外，嗣後驗收開灤煤斤，即按照此項修正辦法辦理，其修正辦法，共十六條，由材字第三一六號訓令公布施行。

(三) 規定本路及在本路行駛之外路機車磨損限度

查各種車輛車軸軸項之磨損限度，關係行車安全甚鉅，業經本路將本路及在本路行駛之外路機車車輛，運轉部分之磨損限度，先後規定，分函各路查詢，并飭

唐廠製成表式，呈送前來，惟查本路二十噸貨車軸項，從前所定磨損限度等，須加修正，已將二十噸貨車軸項磨損限度，改為三又八分之五吋，三十九至四十六種類機車煤火車軸項磨損限度，改為五又八分之七吋，二六〇至至二七七種類機車煤水車軸項磨損限度，改為五又八分之五吋，業已檢發圖表，飭廠遵照。

(四) 傳知種痘

查近來天氣漸暖，天花最易流行，本局為保持同人健康預防感染計，定自三月十日起，至五月十日止，為實行栽種牛痘時期，已飭各醫院診療所屆時妥慎辦理，並通知各員司工警，及其眷屬，遵照所定日期，逕往就近各院所栽種，勿得自誤，以重衛生。

(五) 修正供給電流簡章

查本路供給電流，前經廠務會計兩處會同呈請劃一供給本路員司及路外用戶電流收費辦法後，特將該簡章分別修正，其條文公布如下，修正供給本路員司電流簡章第九條，「員司電費，每月由廠務處按戶開列賬單，連同各部分帳單，送交各該主管處，於造薪工單

本路二十二年三月份工作報告

時扣抵，隨將各戶帳單簽明收訖，分發各戶收執，將總帳單送交會計處，並由廠務處送交會計處總帳單一份，以便核對，「修正供給路外用戶電流簡章第九條，「用戶電費，每月由廠務處按戶開列帳單，送交各該用戶所在站站长負責收取，隨由各站於收款後，在帳單上簽明收訖，交用戶收執，各站所收電費，應隨時解繳會計處，於每月終造送一收費總帳單，並由廠務處將各站總帳單送交會計處一份，以便核對，」均已令飭各處遵照矣。

(六)改革警班長升調辦法

查各段隊所警長班長，關係警務至為重要，以前對於警班長之升遷調補，向不呈局，殊非慎重該項人選之意，亟宜改革以資整飭，經令飭駐路警察署，此後所有警班長之升遷調補，應改按員司辦法，務須呈局核准，不得再由警察署逕行辦理。

(七)奉令預防事變

本路前奉鐵道部令，以各路機車傷斃人命之事，層見迭出，於行車安全尊重人道，實所乖違，考其原因，

雖極複雜，而執役之員司工警，如能嚴加取締，慎重將事，自不難化險為夷，減少事變。嗣後凡遇有盜竊之闖入站內，偷取物件，愚氓之攀援車架，私自乘車，婦孺之搶越路口，橫臥軌道，以及足以釀成事變之種種情形，應嚴加取締，切實禦防，務使傷亡人命之事，逐漸減少，以重人道等因，業經轉飭所屬切實遵行。

(八)唐山工廠增加製造修養路軌橋梁配件工作

查工務處關於一切建築及修養軌道橋梁等工程，所需房架鐵軌及道釘等零件，向係山海關工廠承造，自關廠陷失，此項工件，即已停頓，近來迭准工務處呈請由唐廠代製道釘等件，茲已令飭唐廠所，有工務處請製一切設備，於可能範圍內，由該廠代為製造，以資維持。

(九)機車增裝軸箱襯套及連桿套襯

查本路第三一六號機車所裝之軸箱襯，因車行震動，甚易與軸箱導板相互磨損，為改善起見，已擬定安裝能移動之套，以期減少修理部分，又第二六八號機車，原裝之連桿套係屬銅質，不耐使用，亦經擬定安以

杭梯司皮勒 Hunt Spiller 鐵棍，以資試用而觀效果

(十) 令飭各部分員司不得越級請求

查本局以文書呈轉，例有一定程序，員司有所呈請，照章應由該管直轄長官核轉，以符章制，嗣後各部分人員，除關於整頓路務等事陳述意見，得以個人名義由函陳述外，其他公務及為個人之請求事項，如有越級呈呈，定予嚴厲處分，以維法治，業經通令遵照。

(十一) 規定緝拏沿線煤匪及偷竊辦法

本路前奉北平軍分會電令，以本路沿線煤匪猖獗，若不認真嚴緝，誠恐影響治安，除電令沿綫憲兵甲車大隊各師旅部，並請河北省政府等轉飭所屬一體協緝，以期肅清外，電局遵照辦理等因，本局復經規定肅清辦法十三條，令飭警務段隊一體凜遵，並限三個月全線肅清，過期再有盜竊之事發生，各該官警等依法懲處。

(十二) 與各路清理互存機車客車

查本路現存外路待修機車，計平漢十六輛，津浦十六輛，中興公司三輛，平綏十二輛，隴海三輛，至完好

可用暨待修客車，計平漢三十輛，津浦三十五輛，平

綏十六輛，隴海八輛，道清一輛，膠濟二輛，茲為與各路實行清理互存機車客車，俾彼此易於修理想用，藉利運輸起見，特將上述機車客車，一律歸還各主有路，業由本局電知各該路，派員分別在豐台暨天津總站接收，並請各路將現存本路機車客車，隨時送還本路，以資清理而維互益。

(十三) 收回平漢平綏協運列車

本路現因軍運繁忙，需車孔急，特將本路所撥平漢平綏協運列車各六列，一律收回，其各該路協運列車，亦暫行停止撥給。

(十四) 鮮貨包裹聯運辦法

本路前接 鐵道部聯運處代電，以提倡鮮貨包裹聯運辦法，囑為擬具意見，即經電詢國有各路，對於此事，有擬具辦法函請聯運處酌核者，有仍按普通包裹辦理者，有未備冷藏車暫緩施行者，有先行試辦，俟建設完備再加入聯運者，意見既不一致，進行殊多扞格，現在本路雖有冷藏車二輛，但辦理鮮貨包裹聯運，

本路二十二年三月份工作報告

全在各路備掛直達通車，以期敏捷，尤在各路通力合作，以資聯絡，擬將此案於下屆開聯運會議時提出討論，決定辦法，由部通飭各路合力進行，同時並舉，較可收劃一整齊之效，經本路電請聯運處查核辦理矣。

(十五)更改張莊站名

本路張莊站與津浦張莊站站名相同，迭奉部令飭改，惟查本路張莊得名之歷史，遠在前清康熙四十年前，因其地人民多屬張姓好種豆角，其初稱為豆角張莊，以後簡稱張莊，迄今二百七十餘年，該莊與縣政府往來公文，尚有稱為豆張莊者，今既奉令以張莊站名，外路多有重複，必須更改，擬即改為豆張莊，俾與津浦站名稍示區別，於旅客亦無不便，已由局呈復鐵道部，俟奉指令即當實行。

(十六)改造開灤煤車以防煤匪案

查煤焦由礦裝出外運，沿途多被煤匪劫盜，曾由開灤礦務局與本路協商，改造開灤煤車上之階梯及門鎖，現已由唐廠改妥者，計有七十餘輛，除陸續照改外，

並由開灤工廠自行改造，自經改造後，在中途煤匪登不易，當可減少損失，茲將改造情形述明於下，

(一)開灤煤車腳燈，原在車之一旁，其扶手為多橫式，現已一律撤除，改在車身兩邊中間各裝一脚燈，及一立式之扶手，以便調掛車輛之用。

(二)車身兩端原無腳燈扶手，現在兩端各添腳燈一個，並於車頂適宜地點裝一扶手，以便調節車閘之用。

(三)車門上部之鎖門門，原在車外，現已移至車內，且祇裝於一個門上，另一門上則在內面裝一門鎖，或活動，以防撬開。

(十七)招標出租東局子路地

本路東局子路地，業經主管部分擬定計畫，除劃留一部另行利用外，其餘二千餘畝，劃分六段，規定最低租額，登報招標出租，以示公開，而裕收入。

(十八)修車成績

本路唐廠三月分，共修機車八輛，客守車十三輛，又拆卸一輛修貨車一百八十三輛，又改造三輛，重造二輛新造一輛拆卸十輛。

選

錄

選錄

德義樓飯店

本飯店開設二十餘年承蒙各界光顧大餐廳設在樓下地勢寬闊結婚禮堂最為合宜
 承上下客房百餘間器俱鋪陳無不清潔特設英法大菜洋酒點心并備中菜零餐全席
 無不味美價廉且講求衛生招待週到再者本飯店客房分為三種頭等房每位一天貳
 元加一位加洋六角優等房每位一天二元五角加一位加洋壹元最優等每位一天四
 元加一位加洋一元貳角

餐	廳	帳	房	二〇二五二
旅	館	帳	房	二〇五六一
樓	上	院		二一〇八四
後	院			二〇一八九
電話				

開設天津日本租界旭街

德義樓帳房謹啟

一年來之鐵路業務之整理工作

緒言

二十一年獻歲之始，即逢中日淞滬戰役，在其前，復有九一八之變。北寧京滬兩路夙稱設備較佳，辦理較善者，或遭借據，或受炸毀，損失莫可數計。此外平漢隴海等路，匪警頻聞，幸大軍圍剿，漸告救平，而魯省東部之爭，又復影響於膠濟路線，此一年來數大重要幹路，不幸遭遇外患內憂，足以直接或間接妨礙路務之進程者也。茲者歲律維新，試檢討二十一年之全年中，處此種艱危情況之下，而鐵路業務之改進，尙微有若干之成績，亦非容易倖致。其所舉辦各事或係創辦或係改革，或係整頓辦理，既有難易之分，而其性質亦有不同。茲特將可以發表供學術界上之討論者，按其性質，分類條述於後，以供讀者之研究參考焉。

(甲)關於改良客貨運輸者

(一)舉行應急貨運會議——各路積存待運貨物過多，亟待疏運；惟各路車輛多寡不一，自應統籌辦理。爰於上年

一月十八日舉行應急貨運會議，由各路派代表與會，專心討論，疏通積貨辦法，計議決案三十七件，均由部分別執行。

(二)積極整理各路營業——年來各路客貨運收入不甚暢旺，原因固有多端，而枕軌失修，行車遲緩；車輛缺乏，不能暢運；商貨經營，不得其法；則為原因中之較為重要者。補救之法，亦有多種，酌量目前情形，惟有抽換枕軌，趕修車輛，修改貨物等級，增加各種設備，以求營業之增進，已飭各路遵行。

(三)籌設包裹代辦所——包裹運輸，原為路鐵營業項目之一。本部為謀社會便利及發展此項營業起見，已令由各路先就繁盛地點，設立運輸包裹代辦所，收費務期低廉，辦理務求妥捷，將來推及其他各地，則此項營業，當更日臻發達矣。

(四)舉辦應付運輸——應付運輸，即商人託運貨物可俟運抵到達站後，始行繳付運費之謂。與現時之先繳後運辦法，相較不啻貨商方面借到無利息之運費。自然成本減輕，推銷容易，商貨之運輸亦必額外增加。運費有貨物担保

亦無落空之虞；在現時商業凋敝之情形中，實為路商兩利之法。北寧膠濟平漢等路曾經試辦，具見成效，實有繼續推行之必要。

(五)改善零担車掛運辦法——零担車所以便利商人託運不滿整車之貨物而設。通常附掛於整車貨物列車；然零担貨件多沿途卸下，即不免延誤整車貨物列車之到達時刻，不若附掛於普通客車，既足以便利貨主之提取，客車本須停站，亦不致延誤行車時間，實為兩利。各路雖原有此項辦法；但規定零担貨車附挂客車，須加倍收費，貨主力難担負，現已飭各路將加倍收費辦法停止，仍照通常零担運費繳納，以利貨運。

(六)加大各路運送包裹之容積重量及賠償限度——鐵路運送包裹，原定重量容積過嚴而賠償限度過小，不足以廣招徠。茲經重為規定，加大其重量容積等，即賠償限度，亦比例加增，以期此項營業日趨發達。

(七)整頓各路客運——鐵路載運旅客，應以安全迅速舒適為三大原則。經飭各路務須力求行車設備之完整，開到時刻之準確，列車次數之酌增，行駛時間之縮短，座位之寬暢敷用以及各種清潔衛生之事項，並飭設法宣傳，或與旅行業合作，或應時地之宜，開游覽專車。以資吸引。其

各路所發之長短期服務員工乘車證，亦須嚴為限制，庶適合於安全迅速舒適三原則，則客運自可發達。至其餘關於客運改良細目，則於改良行車事務項內述之。

(乙)關於改訂客貨運費及減免費或記帳運輸者

(一)改訂郵政包裹運費——郵件運費，低鐵路運輸成本，計郵車容積，每立方公尺，每公里收費一厘。即等於每公噸每公里三厘，而鐵路貨物運輸成本，在民十六年間，每公里每公噸在公厘至二分左右。近年金價高漲鐵路因負債及購料關係，運輸成本當益增高，而郵件運費仍僅一厘，鐵路虧折愈深，僅十九年一年中，鐵路運郵虧折之數，據本部詳細計算，竟達二千餘萬之鉅，茲本部為補助郵政發展文化計，對於函件運費仍照每公里洋一厘收費。對於包裹一項，則照鐵路運輸包裹同等價率收費，庶鐵路包裹營業不至虧損太甚，而路政郵政得以平衡發展，此節已咨請交通部查照酌辦。

(二)訂定優待學術團體年會會員乘車辦法——以前各學術團體每年集會，恒來函請優待會員乘車，雖迭經核准，然辦理頗不一致，易滋流弊，故特訂優待辦法公布，令行

各路一律照辦。

(三)調查各路客貨基本票價——國有各路，及商辦各路客貨票，基本運費，價目迄無詳確之統計。業經製定調查各路客票基本運費價目表，貨票基本運費價目表兩種，飭各路詳細填注，以爲日後規定客貨運價之根據。

(四)調查各路客貨減免費運輸之損失——各路對於公用軍用或慈善性質之運輸，多有減費或免費者，此種減免之損失，殊有調查整理之必要。已製表發交各路將歷年之減免費運輸所有損失運費數目填呈備核。

(五)整頓各機關乘車記賬辦法——各機關長官職員因公乘車，隨便准予記賬，致鐵路損失不貲，已擬定整理辦法六項，以除宿弊，業已實行。

(丙)關於負責運輸者

(一)各路實行負責運輸——我國鐵路運輸貨物，多不負責，致貨物易於損失，貨主乃求轉運公司代爲押運，於是在運費之外，尚須繳納轉運公司之押運費。其數無定，或且高於運費，故貨物成本加重，銷流不易，鐵路亦受其影響。補救之道，唯有改行鐵路負責制度。查各路中，唯膠

濟路係德人創辦，故運貨採鐵路負責制。又北寧路於十九年十年之間，因與南滿路爭攬東北貨運，亦曾改行負責制，但該兩路所行僅有數種貨運負責（仍未能達到鐵路運輸最高之目的。）本部爲發展貨運計，決意將全國鐵路所有貨運除少數貨運因有特別情形不便負責者外，一律改行負責制度，組織負責運輸委員會，制定各種負責運輸章程，頒行各路。又以各路建築之初，多未從負責運輸着想，故設備不全，須先令籌備舉辦分期實行，又制定各路實施程序，最先舉辦者，爲京滬滬杭甬津浦南潯平漢隴海等路，繼之膠濟北寧兩路，又遵照部章改正其負責運輸之辦法，並推廣其範圍。其他如平綏湘鄂道清正太廣九各路亦在籌劃推行之中，至聯運貨物負責亦已開始，另條詳述。

(二)特准煤斤負責運輸——查鐵路負責運輸通則，訂明由路負責運輸之貨，須五等以上之貨物。煤斤爲六等貨，本不在負責運輸貨物之內；但目前國煤營業衰敝，煤業中人深知負責運輸，可免除各種損失。故呈由實業部咨請本部准將煤斤亦辦負責運輸。經本部一再考慮，爲維護國煤營業起見，特准所請，並定辦法四條，飭各煤商遵照。

(三)實行貨物負責聯運——京滬滬杭甬津浦各路既已全路實行負責運輸，各該路原辦之聯運貨物，亦宜辦理負責。經由各該路舉行會議議決實施辦法，經本部核准後，各該路即於十月一日起實行。

(四)厲行鐵路廉潔政策——鐵路辦理負責運輸，原以革除夙弊，便利商人為目的，故商人皆可隨時向站直接託運貨物。本部深恐路員夫役或有勒索情事，除嚴加誥誡，隨時督察外，並廣告商人，如遇路員勒索情事，准直接來部呈控。

(丁)關於整理軍運及公物之運送者

(一)運送各軍隊給養以人馬實數為準——各軍隊運送給養，徵發車輛，幾無虛日，究其人料實數若干，每月需運給養幾何，無可稽考，影響鐵路貨運收入至鉅，因咨請軍事委員會，請飭各軍按人馬實數，運送給養，並請轉飭北平分會製就所屬部隊人馬實數，及月需給養數量表送部，以便飭各路得以預為調度，以免濫運之弊。

(二)收回各軍所扣車輛——各路車輛為軍隊扣留者，數尚不少，屢經努力設法收回，奏效尙鮮。(而各軍給養又

須請由鐵路運輸，以致鐵路應付不暇，影響收入，)適九月間某軍將所扣之機車車輛組成一列，自行開赴蚌埠運送麵粉，為本部所知，當咨請軍政部轉飭交還，並令津浦路就近接收，卒能完全辦到。嗣後各軍請運品物時先查明其尙有無扣留車輛，再定准否。

(三)整理賑運——近歲各地遇有災荒，辦賑者紛起，所有運輸賑品，類多免費運送。前歲水災，各地多辦平糶米糧，經由鐵路者，均准減價運輸。在政府發政施仁，原期惠及災黎，乃事久弊生，各路在二十年一年中。因辦理賑運而損失運費三百萬以上，是否盡能惠及災黎，頗屬疑問。本年豐收，災情已減，為整頓收入起見，經呈院核准所有減免運輸賑品，及平糶糧食，俟限滿一概停止，不再展期矣。

(四)整理運送公物辦法——運送公物辦法，施行已久，近因各機關各學校建築房舍，所需材料，亦請照公物運送與該辦法所規定祇適用於中央及地方機關之原意不符，自不便照辦，已呈院備案並令路遵照。

(戊)關於改良行車事務者

(一)各路應嚴守客車鐘點不得延誤——客車誤點，於鐵路及旅行方面無形中實有莫大損失。已嚴飭謹守時刻，而特別快車尤不得稍有延誤，否則，即予嚴懲。

(二)改善二三四等客車設備——鐵路客運收入，以二三四等票價佔大部份。而二三四等之設備，往往簡陋不堪，殊非招徠旅客之道。故飭各路籌劃改良，並飭遇旅客過多時，應增掛車輛。

(三)以列車運行圖管理各路行車——鐵路行車調度，非根據科學方法，難期適於迅速安全準確經濟之原則。查列車運行圖，係一科學之管理行車方法。而各路向未利用，行車事務迄無進步，半由於此，業經繪製列車運行圖式樣，並附說明及使用方法，令各路實行。

(四)改善三四等客車供給茶水辦法及三等車廁所——各路對於三四等客車茶水之供給，時有不敷或竟缺如。長途旅客，痛苦不堪，雖車輛容積無多，不足以開烹茶貯水之所。但亦應設法改良，經飭各路，此後每三輛三等或四等車應另闢一燒水間，使有充分之茶水供給，並可酌交小營公司承辦。惟不得於廁所中燒水，或處置飲用器具，以重

衛生，又各路三等車設備過陋，廁所中尤甚。往往污穢不堪，已飭各路改造，廁所所以白磁為之。務使環境清潔，使三等旅客受其利益。

(五)設法減縮貨車在站停留時間——各路車輛之所以缺乏，雖由被扣與損壞，而運用之不經濟，亦為一大原因。查十九年一至十二月間，各路貨車，大半虛耗時間，停站過久，故部製就統計表發交各路嚴飭設法減縮貨車停留時間，以利運輸。

(六)製定貨物延噸公里標準——各路車輛，雖感缺乏，倘能運用經濟，調度迅速，尙可勉為應付；惟查各路近年車輛運用之統計，即以成績最佳之膠濟路而論，每百輛僅當二十輛半之用。至湘鄂路則百輛車僅當四輛半耳。似此虛糜，倘不設法增進運用能率，則添增車輛，亦無大裨補，現就各路十九年及二十年貨物平均里程，及現有車輛噸數，規定各路每日應有貨物延噸公里之標準，以為各路按日查核貨物延噸里數之標準，如不及此標準者，即嚴飭設法改善。

(七)飭各路利用夜間裝卸貨物——各路裝卸貨物，多於

一年來鐵路業務之整理工作

六

晝間辦理，夜間則工作停頓，致車輛停置，不能利用，殊不經濟。經飭各路籌備夜間裝卸貨物，以免虛糜車輛，已有平漢平綏膠濟隴海正太道清湘鄂南潯廣九等九路遵辦，其餘亦在籌備遵行。

(八) 修訂行車規章——修改行車規章一案，前於十九年夏飭據各路簽註意見到部，當經派員詳加修改。嗣於廿年全國運輸會議時，提出討論，僉認舊規章之編制，未盡妥善，爰由該會議另訂新規章之目錄一份，呈部核辦。復經派員按照所擬目錄，編就鐵路行車通則一冊，計共分為七章及附則五項，業於上年十一月將所印樣本，令發各路簽註最後意見，一俟各路復到，即從事彙核正式付印頒行。

(己) 關於調查編述者

(一) 調查各省公路行駛長途汽車與鐵路聯絡運輸情形——各省公路完成者甚多，其間行駛汽車，所載貨物，如能利用之與鐵路聯絡運輸，則互相利益。已飭各省建設廳先行調查，(一) 汽車運貨之分等辦法，及貨物種類；(二) 客貨運價；(三) 客貨運平均數；(四) 與鐵路聯運情形；詳細具報，以利推行。

(二) 調查各路沿綫糧食產銷狀況——糧食關係民生，供求不得其平，各方交受其害，本年各地頗多豐收，除當地銷費外，餘糧亟應設法使之運出，以免穀賤傷農，其災歉之區，或平日向仰外來糧食之地，則常告糧荒。投機者更囤積居奇，一般社會，同受損失。鐵路負運輸上重大使命，為調劑民食起見，特製就各站運出入糧食調查表各一種，飭各路按照查填呈核，以便妥訂糧食特價，從鐵路運輸上，設法調劑。

(三) 編纂鐵路旅行指南——鐵路所經各地，物產豐盛，亟待開發；惟內地情形，非有著述，無由得知。又我國文化最古，山川秀美，訪古搜奇，尋幽探勝，重譯而來者，歲不乏人，鐵路所經必饒古跡，倘能利用此點，輯為旅行專書。將鐵路沿綫，經濟，物產，古跡，風景，等項，宣傳於世；則各界人士來游者必多，尤可增進鐵路營業。各路舊有本路旅行指南一書，時但格式既不一律，內容亦嫌繁複，且多注重景物而略於實業，輕重倒置，茲由部另行編製，以應需要。

(四) 編纂鐵路貨運指南——鐵路貨運，所分等次，種類

至爲繁夥；雖定有章則，亦非一般商人所能盡曉，自應另輯專書，力求簡明，以便貨商，已指定人員担任編纂。

(五)編纂京粵線福建段經濟調查報告書——京粵綫所經福建段，前經本部組織閩浙贛區經濟調查隊，派赴調查。自福建沿海以至內地凡經二十餘縣，所得材料甚豐，現加以整理，分輯爲工業商業物產交通雜述五篇，已完成大半。

(六)編製鐵道便覽——鐵路欲求普通發達，非啓發人民之鐵路知識增進其興趣不爲功。我國鐵路書籍雖夥，但多供專家之研究參考，近日人民感於鐵路之需要，而欲研究者，頗不乏人，自應另編簡要明顯之書，以資誘導。故從事編製袖珍式之鐵道便覽一小冊，以應需求。內容供給鐵路常識；但仍注重客貨運輸以展發營業爲目的，而於旅客貨商應知之事，亦較詳盡。其資料求新穎，詞句務淺明，並附各種圖表日歷，及空白紙張，俾可利用爲筆記以求易於銷流，最短時內，當可付印。

(庚)關於煤鹽運者

(一)煤運暫停加價再展期——前以金價高漲，鐵路成本

驟增，爲維持成本起見，曾呈奉行政院核准增加各路運費；惟煤斤一項，爲民生及工業必需品，又值煤荒之際，自應設法疏運，故暫准停加運費三個月。嗣屆滿期，而煤荒未減，仍有展長停加期限之必要。復將停加期限，展長三個月，以資救濟，至五月間，應時勢之需要，再續准停加三個月。

(二)調查全國煤礦產銷運情形以謀路礦間互助發展——鐵路與沿綫煤礦，彼此休戚相關。故煤礦之產運銷三種情形，鐵路亟待明悉，以爲訂定煤餉運價之標準，庶於路礦雙方，均收互助之益。

(三)利用夏季貨運清淡時期鼓勵運煤——各地冬季需用煤斤至切，而鐵路每屬冬季，貨運亦繁，所有車輛忙於貨運，故冬季煤斤，恒苦供不應求；惟夏季鐵路貨運稍淡，正宜利用此時多運煤斤，貯備冬令之需，經飭知煤商趁此時期內儘量出產，以免冬令車輛不敷應用。

(四)力爭淮鹽給耗——淮鹽聚於海州，向分舟車兩途運銷；唯以當地鹽場，給耗辦法不同，水運每百斤給耗九斤。陸運爲五斤，無異水運每百斤可多得免稅之鹽四斤；故

一年來鐵路業務之整理工作

淮鹽遂多改由水運。津浦隴海兩路向以淮鹽爲貨運大宗，故大受損失。而水運又多爲外輪操縱，更無異奪鐵路之營業，而界之外輪。經迭與財政部磋商，最後經該部允將給耗辦法，一律改爲五斤，聽運商自擇途徑，預料津隴兩路此後鹽運，必可大增。

(辛)其他

(一)擬定各路用煤斤油類耗費標準——行車材料，以煤斤油類爲大宗。每年各路耗費甚巨，亟應制定各路消耗數量之標準，經將二十年七月以後各路消耗煤與油類之數量，列表發飭各路參考，擬具標準數量呈報，又以員工司機升火等與材料之耗費，關係至爲密切，應訂有員工體用材料獎懲辦法，視其能否節省，以爲獎懲，庶挽濫費公物之頹風，其有偷竊者，則送法庭究辦，已飭各路遵辦。

(二)趕速修理損壞車輛限期竣工並查明種類年齡號碼以便分配——各路雖感機車車輛缺乏，而在廠待修者，爲數甚多。經嚴飭趕速修理，限期竣工。又車輛之種類，年齡，號碼，本部亦應詳悉，庶分配時有所依據，調度運用上亦較爲便利而經濟，並飭詳查具報。

八

(三)飭各路購用國產生鐵——吾國鋼鐵業，如漢冶平廠，早已停辦。龍烟廠尙在籌備之中。僅有六河溝煤礦公司之謀家磯鍊鐵廠，現已復工，出產生鐵，亟應設法提倡，已飭各路向該廠購用。

(四)整頓各路沿線林業——林產本爲鐵路副業之一，其主旨不徒鞏護路基，增美風景，尤注重廣植良材，儲爲路用。顧歷年辦理，不甚得法，其效不彰，枕木來源，多仰外國。每年伏汛，各地患水，路基尤形危險，非廣事植林，無以資補救，經飭各路將現有苗圃林場情形，暨詳擬整頓計劃具報。

(五)飭京滬路查報站員弊端——查各路站上員役，頗有不知自愛，巧立名目，而向旅客索費之事，時代公論第十三號內，亦曾刊有關於此事之一文，涉及京滬路南京無錫兩站之員役，當將原文，發由該路嚴查。旋據查明無錫站行李司事，確有舞弊情事，惟已另因他案逮送法院。至南京站則查無主名，僅能普通施以訓誡呈報到部。當飭此後應令各員役束身自好，痛改前非，並由該路隨時嚴密巡察。

(六)令各路採用警犬防守貨物——以警犬防守貨物，消費無多，收效甚鉅，并可協助路警耳目之不及。現既實行負責運輸，看守貨物，尤應謹慎，經飭各路仿行。

(七)推行戶外保安制度——戶外保安制度，可以減少各種事變與服務員工之傷亡，故美國芝加哥及西北鐵路有戶外保安委員會之組織。互相糾察，遵守安全規章，如遇有不安全之舉動，面加警告，頗能收減免意外之效。茲為推行我國各路起見，將該項保安辦法，譯成行車保安一冊，頒行各路採用。

(八)籌開鐵路沿線出產貨品展覽會——我國地大物博，鐵路所經，物產至夥。惜知之者鮮，以致無由採辦，而通商大邑中各物，多仰給於舶來品，實則內地所產，未嘗不足以代用。茲為發展國內工商業起見，徵集鐵路沿線出產各種物品，陳列於大都市，供人觀覽，並輪流在各地陳列，以期普遍，庶國人倡用國貨，而鐵路業務，亦藉以發展。

(九)整理各路相同站名——各路站名頗有相同者，易滋誤會。已飭各路查明同名各站，有無別名，可以更改，以

便改定。

以上各項。僅略敘事實與辦理經過，以資讀者研究其得失。至於詳細情形，則篇幅所限，未能盡述，此外猶有應行舉辦，或以上各項已辦而未完成者。當繼續進行，以不懈之精神，促其成功，而尤願讀者於研究之餘，糾其闕失，舉其遺忘，而匡助其進行，此則樸之大幸也。

(完)

學術界之巨擘

交通界之喉舌

(一卷五期)

(現已出版)

交通雜誌

材料豐富 按月出版

定價每月一冊零售三角預定半年連郵一

元六角全年連郵三元

南京大豐富巷淳德里四號交通雜誌社

敬啟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輯非私更備薄酬聊爲潤筆此啟

北寧鐵路局總務處文書課啟

袁雪雜記

文殊

▲東三省久屬中國

二月十一日申報內載中國漢學大師章太炎九四叟馬相伯，鑒於國聯會議，對於否認滿洲國一層未有決議，特以中國學者之立場，以歷史及掌故等言，證明東三省屬中國，特聯合宣言，茲覓得全文如次，（聞即將電日內瓦顏惠慶首席代表請向世界人士宣佈）

東三省稱爲滿洲，不過一種通稱，原非正稱，蓋滿洲祇是一種部族，非東三省全爲滿洲也，論古來歷史，漢時有遼東，錦州玄菟（今東遼道）二郡，明時亦設遼東都指揮司，駐瀋陽，是其地原爲中國內地，非同藩屬，論今日戶口，東三省漢人凡二千餘萬，滿洲人不過百餘萬，若論民族自決，三省正當屬漢人，不當屬滿洲人，再遼金元入主中國，及清康熙與俄訂尼布楚五體文約，（內有一種有拉丁文）均認爲中國土地，而種性早與中國同化，猶記咸豐年間，西洋史家載，中國庫頁島有特種鹿駕車耕田，直至同治，該島尙進貢貂皮等，東三省屬中國無疑，日本攻東三

省，實明知取非其有，故遁其辭，曰自衛，又不可，乃文其罪，而造滿洲國，人民不服，而有義勇軍，非明明僞造耶，

案此舉爲中國第一流學者，聯合對外發表宣言，將能代表其數千弟子，名教授，科學家及教育界正服務者，爲擁護中國固有主權，向全世界作公正宣傳，證明東三省當屬於中國，尙希全國同胞一致奮起自救，

▲儒林外史著者小傳

先生姓吳氏，諱敬梓，字敏軒，一字文木，全椒人，世望族科第仕宦多顯者，先生生而穎異，讀書才過目，輒能背誦，稍長補學官弟子員，襲父祖業有二萬餘金，素不習治生，性復豪上，遇貧即施，偕文士輩往還飲酒，歌呼窮日夜，不數年而產盡矣，安徽巡撫趙公國麟聞其名，招之試，才之，以博學鴻詞荐，竟不赴廷試，亦自此不應鄉舉，而家益以貧，乃移居江城東之大中橋，環堵蕭然，擁故書數十冊，日夕自娛，窘極則以書易米，或冬日苦寒，無酒食，邀同好汪京門樊聖^〇輩五六人，乘月出城南門，繞城壕行數十里，歌吟嘯呼，相與應和，逮明入水西門，

各大笑散去，夜夜如是，謂之暖足，余族伯祖麗山先生與有姻連，時周之，方秋霖潦三四日，族祖告諸子曰，比日城中米奇貴，不知敏軒作何狀，可持米三斗錢三千往視之，至則不食二日矣，然先生得錢則飲酒歌嘸未嘗爲來日計，其學尤精文選詞賦，援筆立成，夙構者莫之爲勝，辛酉壬戌間，延至余家，與研詞賦相贈答愜意無間，而性不耐久客，不數日則去，生平見才士汲引如不及，獨嫉時文士如讎，其尤工者則尤嫉之，余恒以爲過，然莫之能禁，緣此所遇益窮，與余族祖錦庄爲至契，錦庄好治經，先生晚年亦好治經，曰，此人生立命處也，歲甲戌與余遇於揚州，知余益貧，執余手以泣曰，子亦到我地位，此境不易處也，奈何，余返淮將解纜，先生登舟言別，指新月謂余曰，與子別後，會不可期，即景悵悵，欲構句相贈而澀於思，當俟異日耳，時十月七日也，又七日而先生歿矣，先數日哀囊中餘錢，召友朋酣飲醉，輒誦樊川人生祇合揚州死之句，而竟如所言異哉，先是先生子煇已官內閣中書舍人，其同年王又曾穀原適客揚，告轉運使盧公殮而歸其殯於江寧，蓋享年五十有四，所著有文木山房集，詩說，數

千卷，又仿唐人小說爲儒林外史五十卷，窮極文士情態，人爭傳寫之，子三人，長即煇也，今官寧武府同知，論曰，余生平交友莫貧於敏軒，抵淮訪余，檢其橐，筆硯都無，余曰，此吾輩所倚以生，可暫離耶，敏軒笑曰，胸中自具筆墨，不煩是也，其流風餘韻，足以掩映一時，望其躬，傳其學，天之於敏軒，倘意別有在，未可以流俗好尙測之也，程魚門晉芳撰傳，

偶像

續

李曼因

(七)

三十年後，也是如作者在這小說前面所說的阿森穿着破短襖，束着破布帶，肩上掛着木盆，抬起手來遮着臉，歪着嘴叫出「買新鮮的水蘿蔔啊啊，辣就換呀啊啊」的時候，老了，阿森的爸爸順子真是老了：時光磨滅了他的雄心，時光染白了他的頭髮，時光皺了他的容顏。

三十年真是一段長長的時間，不像作者似地一下便寫了出來，而在順子咬牙切齒，好容易才掙扎過來了。

像一個人侵晨起來，不聽別人的勸告，乘着朝氣，獨自遠行，在初時，朝日的光暉射到自己頭上，更加使自己歡欣。不分方向，只往前走。但是走着走着，經過了午間的赤陽蒸炎，領受了路旁人的誹笑譏刺，自己的主張慢慢地動搖，兩腿便會發軟，精神便會萎頓；及到落日銜山，歸鳥噪林，前無去處，後顧茫茫，疲勞已經不堪忍受，惆悵與悔恨又在心頭交織；回去，放棄自己的主張吧，眼看前途是沒有路可走的了！

這個人是不是真地回去了呢？

如果這人是順子，他一定就要回去了。而今順子已經變成了一個地到的孝子賢孫了呢！這在我們除了贊揚他的聰明而外是沒有什麼話可說的。順子在和阿毛反對了『善人有善報』，『寧可人負我，不可我負人主義』等等若干年之後，一天他忽然有工夫回想起他自己這一段光榮的過去來。「自己一嚷，家裏的人全弄得哭哭啼啼的，真是何苦來！」一邊這樣想着一邊又在感慨似地歎息，「反對，反對完了又怎麼着？阿毛又走了，不走，也多一個人好商量。向外邊說去吧，那一準有很多人贊成我的。」但是自己又搖了搖頭，「不行，多笑話，還要不要給家裏留點名譽？——那爲什麼一定又要反對呢？」於是自己又在這樣地追問着。下面的答覆便是：「因爲善報，好久都不來呀！」

這時候順子的主張就慢慢地動搖了，以至於在街上賣蘿蔔的工夫，心裏還不免凝想：「媽的，要錢吃飯是真的，真有善報也好。」

巧得很，順子清清楚楚地記得剛剛發生了一點善念時

，便在胡同裏拾得一個『雙枚』的銅元，高興之外，心裏一緊：「噫，真是冥冥中有人在點化我，」妥協的形勢，因之以日趨顯著。所以作者贊揚他的聰明，他這時已就真知道了自己沒有別的本事，不能不頂着『寧可人負我，不可我負人主義』來賣弄了呢。

直如他的歷代祖宗們一樣的口吻，說出許多善惡昭彰的話，對於被人稱道的自己的拾金不昧的祖先（這時已奉作十分了不起的偶像），合乎禮地謙抑而感謝着；但終不能按納着自己的憤慨語：

「咱們雖然窮，可是咱們是好人。好人有好報，咱們誰又不望報呢？咱們只是學咱們的老祖宗，『寧可人負我，不可我負人』！」

日暮途窮，不得不放棄自己的主張，轉回家去；可憐的順子，正處於這時的情景中。

而他少年時的一番豪氣，却又一絲不遺地傳給他的哲嗣阿森去了。

阿森自小使從姥姥口中聽得爸爸年輕時的可怕，怎樣地不奉行『寧可人負我，不可我負人主義』，怎樣地和一位

名叫阿毛的伯父一塊兒在家裏鬧，怎樣地那位伯父私自跑到天津衛去了，怎樣地爸爸拾着一個大鋼子，受了感動，才又行起善來。……這些這些，從祖母掉完了牙的嘴裏，傳進阿森的長着像兩朵木耳形的耳朵裏。一次，兩次，無數次，他到後來，幾乎就可以一字一字地嚼出來了。因此便也深深地受了影響，在腦筋裏，他根據祖母的描寫偷偷地畫出了一幅他的不曾見過面的伯父的形象，同時並給它配上一種神態——那是高尙的，無畏的，沉毅的，果敢的氣概。阿森十分地崇拜他，願意效法他，尤其使自己更欽敬他的原因，則是厭惡於自己的爸爸的鄙陋庸頑。爸爸真不像一個曾經反對過『寧可人負我，不可我負人主義』的人，阿森一想着便覺惡心，只有伯父，只有伯父才是有作為的人，一個人敢作，一個人敢走；爸爸呢，沒出息而已！

阿森雖然也愛賣弄他的老祖宗如古玩鋪的掌櫃愛賣弄他們的古玩一樣，但是他心裏有數：鎮日裏總愛想點什麼，他便任他的思路像野馬一般地狂跑，直到想出一點自己認為滿意的結論，便高興了；否則拉長了臉，冷冷地不可逼視。殊如夜裏從大街上走進胡同兩眼會突然地發黑的一

件事，不是也就被他想出一點道理來了麼？

怎麼樣才叫做人？自己的希望未必就只在有人打開街

門招呼一聲「賣蘿蔔的，這裡來」上面？想找一條正當的

道路來走，可是沒有本事沒有錢怎麼辦？有時，想不出主

意。心裏焦灼，便不免發恨：「媽的，上天津衛找伯父去

」

生意不好的時候也是「上天津衛找伯父去」，家裏沒

錢買吃時急得當當時也是「上天津衛找伯父去」，受了別

人欺負的時候也是「上天津衛找伯父去」，初時是出於激

忿，漸漸地便真有這樣的決心了。

「年輕人不要氣盛，你到了我這樣的歲數就知道了，

我也是一個過來的人呢。反正咱們家裏歷代行善，咱們總

是該繼着下去的。沒有善報，那正是因為行善不誠心！咱

們更應該趁早把心正過來，『寧可人負我，不可我負人』

，老天爺是有眼睛的！」

「爸爸，您別和我說這個，您想想您年輕的時候是不

是還比我鬧得利害？」

「那就是不懂事呀！我這時候悔還悔不來哩。你快快

地回頭吧，不要再鬧下去就誤了你自己的前程！」

父子間這樣鬧着的情景也常有了；每一次阿森便又在心裏狠狠地說出一句：

「媽的，上天津衛找伯父去！」

果然，阿森終於來到了天津的伯父家裏。關於這件幾乎是不可能的事件的經過，是非得說明一下不可哩。

是在阿森剛剛收拾起西瓜擔子開始換成木桶賣蘿蔔的季節裏，有一天，大街小巷都鬧鬧嚷嚷地談論着，說是「

日本鬼子」霸佔了滿洲。這在阿森的本身雖然不會損失絲毫，但好像是一種應有的禮節似的，便也跟着愛國志士們

勃然憤怒了一番。到底是不會受過高等教育的人，過了一陣又算了。沒想到這其間還給了他一個絕好的機會。

東車站天天擠滿了難民，那都是從關外逃回來的；有的要從平漢車送回河南，有的雖是想留在北平，而「當局」却十分關心治安，又原車把他們送到山東或其它眼睛看不見的小地方。已經送走了幾批了，阿森才知道還有人趁勢乘坐這不化錢的專車呢。靈機一動，這正是自己千載難逢的機會呀！好在鐵路局是準備了賠這一筆錢的，既不賣

票，則多載一兩個人的話，誰又有閒心去理會呢？只要把一羣不知仁義道德的賤民一個不剩地送走，便算盡了自己的責任；否則留着他們擠滿車站，要是遇到外國人來看見，豈不是『有碍觀瞻』的麼！

阿森依着從前祖母告訴他的地方找到了他的伯父的家。自己先證明了自己是伯父的姪兒，並且很慷慨激昂地說出此番的來意。伯父不但不懷疑他；同時更表示歡迎，把他留在家裏。

據阿森看來，伯父的身體真結實，手上和臉上是到處都暴露出葉脈似的青筋，兩隻眼睛却特別的炯炯有神，比着爸爸，伯父倒像是他的弟弟呢。伯母已經故去了，留下一個和自己的年齡差不多大的哥哥。伯父說，那位哥哥沒出息，完全像一個蠻不講理的天津人，現在是繼續着伯父的職業，在街上擺攤賣蘿蔔，而伯父自己，却是在一家紗廠裏作工。

「阿森，」伯父散了工回來，陪着阿森吃了晚飯，叫着，兩隻炯炯的眼睛落到他身上，這使得他下意識地不安起來。

「阿森，」但是伯父的態度始終是真摯的，「你有胆量跑了出來，總算你有本事，算得是一個好小子！真的，咱們家裏，打從那個老頭子發了一筆橫財之後，世世代代，全給他毀了！你瞧瞧，一大家子人，有那個夠得上說是有人氣的？全都是他媽的一羣活死人！就是你的爸爸，年輕時到也有那麼一股子勁兒，可是，要面子，自己又拿不定主意，終久是上了一點年歲使自己打起自己的嘴巴來。這該是你知道的！」

阿森點了點頭，但心裏還是有點跳。

「你呢，你該拿得定主意？」

阿森一驚，頭便低下了，真拿得定主麼？這意是自己也難於決住的。一時答應不上來。

「所以，」伯父又接着說，「最要緊的是咱們應該明白咱們爲什麼吃苦，誰給咱們苦吃的，要怎麼樣才大家不吃苦這些事上。這話說來很長，等等再告訴你吧。反正只要有天下的人都不吃苦這一天，那句臭而不可聞的『寧可人負我，不可我負人』的胡說八道，就一個大也不值了。我在工會裏學得了好些大道理，好孩子，我慢慢地教給你；

你萬不要學你那樣沒出息的哥哥——他是個沒出息的天津人！」

「天津人都沒出息？」阿森兩次聽到伯父在罵天津人，心裏未免有點忍耐不住，脫口一下便問出來了。問出來了又後悔，張着的嘴巴一時合不上來，直望着伯父的眼睛出神。

「那到不一定，」伯父不禁笑了起來，阿森這才放下心，合上了嘴。「許是因為我討厭他們，說話也就加重了幾分。可是你那個哥哥真不是東西，愛錢如命，胆大包天，鬼鬼祟祟，一肚子的『男盜女娼』！前回我叫他加入工會，他得了資本家的走狗的錢，竟把工會裏的人賣了好幾個，你說他是不是一個混帳東西！」

雖然伯父是如此詆毀那位哥哥，而在阿森的心裏，也想到這是如伯父對天津人的態度一樣，『也就加重了幾分』；因為他看見的哥哥，是十分有禮而和氣的人，見面的一個漫天大揖便超過了腦袋頂，說話很親熱，那怕哥兒倆生來還不曾見過面，不到一會便能說着很有禮貌的玩笑話了。

「兄弟，吃過了嗎？沒吃咱們一塊兒——」

「怎麼樣？」

「——餓着！哈哈！」

阿森有點不^知意思，却也高興。哥哥沒把自己當外人，如果當作了外人，那還能和自己開玩笑？

而且使得他心悅誠服的是哥哥真還請了自己吃過一頓麵，一頓不容易吃到的大滷麵。

而且由伯父拿出本錢讓自己跟着哥哥賣蘿蔔的事，還是哥哥替自己向伯父請求的呢。

(八)

阿森慢慢認識了天津，便打着玩笑的口吻向着哥哥：

「你們天津人真不文明，幹嗎吃蘿蔔還要吃辣的呢？」

哥哥沒有多的工夫答理他，只說了一句「就吃那點辣勁嗎」便又臉紅脖子粗地在那嚷嚷着那「不辣不給錢」的調兒了。

「得哪，惹哪；真是丟人！」

「丟人？咱們的祖先才丟人哪！——行善沒有好報！」

「怨不得伯父說你不好，可不知道你倒在學着咱們的

祖先呢。」

『沒有的話，』哥哥的臉并不向着他，仍然在那里用刀子刮掉蘿蔔的粗皮，然後一個個地按次排列在盆子裏；只嘴裏答應着：『我也是在恨着咱們的祖先呀！他們不知道這世界就是壞人的天下，俗言有話，『人無橫財不發』，要想闊，就不能作好人；它媽的什麼『寧可人負我，不可我負人』，要是這樣地幹下去，包管沒有得吃大米飯的一天。——買一個吧，慫哪，不辣不給錢！』他又招呼着從他們旁邊走過而曾經把眼光落到他們的蘿蔔上面的人。直到那人走過去了，然後才又接着說：『我那位爸爸，我瞧他却是一個傻子：他倒不相信善人有善報呀什麼的，可他也不同意自己闊，說『世界上應該大家有飯吃』，真的呢，他老人家沒仔細想想，人生一世爲地是什麼？可不是就只爲弄幾個錢，快樂幾天？——新鮮的蘿蔔哪，慫哪！——他說我不好，我敢說那是他沒有我聰明；我的主意早定了，碰運氣，弄他媽個千兒八百化化，大街上餓死凍死的多着哪，那兒管得了許多去！——四個大子一個哪，又便宜又新鮮哪，慫哪！——你說我的話對不對，兄弟？你是打

北京來的人，你別笑；吃蘿蔔的人在天津北京還有不同，巴不是你也不贊我吧！反正哥哥說的是真話，你想想，誰不願意快活，可是得要有錢呀！咱們那天能夠發一筆橫財就好了。像咱們的祖先自然是吃虧。就是我的爸爸，又那裏有快活的日子？都不如我的主意吧！兄弟，你贊成嗎？贊成就舉手！哈哈！……』說着在阿森背上拍了一掌。轉眼看着有人弓着腰在挑選蘿蔔，急忙帮着挑出一個，收了錢，趁勢又叫了一遍『不辣不給錢』的調子。

阿森驚異於哥哥的詞鋒，他的主張，的確也有很充足的理由；他真聰明，就是這樣的心意，自己還簡直不會想到過呢。可是，伯父幹嗎要罵他？——把伯父和哥哥相比，阿森總是更相信伯父的，沒有理由，只是阿森看來，伯父有一種使人敬愛的力量是哥哥所沒有的。這樣想着時，不禁又記起了伯父批評哥哥的一句話：

『我會叫你吃不完兜着走，你真整個的是一個天津人。』

『天津人不好，北京人又好？你幹你的我幹我的不結了，幹嗎口口聲聲總罵着天津人？比方說吧，你能够說羅

『要辣是不對的嗎？』

真地像生了氣，阿森不好再說，談話便中止了；而哥哥，在隔了好一陣之後，又回頭來向着他：

『你仔細想想我說的吧！』

阿森的確想過，哥哥的話確有他的理由，所疑心的，便是爲什麼伯父還罵他，從不說他一句好話？剛剛在想着這得問問伯父去的時候？又聽哥哥在說了：

『可是，先告訴你：你可不要去問爸爸呢，他準是反對我的囉！』

因而阿森的臉上一紅，這番心意也就打消了。——這是阿森第一次對他伯父的不誠實。

漸漸地阿森便相信着哥哥了，如哥哥一樣，腦筋裏常常閃動着有了錢快活的幻影。兩人之間，大概不似一般的天津人和北平人中間的差別了吧；作者在篇首所引的阿森的詭異的話，這時有誰要告訴他，怕他自己也會忍不住要笑了呢。

一天，哥哥悄悄告訴阿森：

『咱們今天晚上發財去！』

阿森還來不及說話便被哥哥拉着走了，走了長長的幾條街，阿森初時還認得出是大胡同，東馬路，東南城角等地方，再往前走，因爲是從來不會到過，便分別不出名目來了。最後，走到一個軍營似的所在，門外站着許多許多穿絳黃色制服，領上扣着紅領章似的中國人非中國人的大兵。

阿森莫明其妙地被哥哥領着去報了名，又被一個大兵帶進一間屋子。那間屋子已經擠滿了一屋的人，都像和哥哥認識，便大家招呼着。只有阿森不放心，但因爲相信哥哥，想來不會有什麼亂子的。

好容易等哥哥和別人週旋完了，才趁勢問他一句：

『這是幹嗎？你想當兵嗎？』

滿屋子的人聽着這話，都大笑起來，其間便有人告訴他，『這是發財的好機會呀』；弄得他不好意思，也不便再言語了。

一天過去了，什麼事都沒有，但又不准出來；大小便都有穿絳黃色制服的大兵在後面跟着。滿屋的人紛紛顯出焦急，像是希望着什麼而不能到手的樣子，這時候，倒只

有阿森一個人的心裏坦然。

第二天又過了一天。

天已經黑了好一陣，才有一個人走進走來，叫他們去攻東南城角。然後，挨次出去，每人發給八塊大洋，一支步槍，十五粒子彈。

阿森這時有點明白了，心裏咚咚地跳，牙齒抖抖地響，兩腿顫抖着緊跟在哥哥身後。

『這是怎樣一回事呢？』他幾乎要哭了。

『阿森，』哥哥回轉頭來，低聲而嚴肅地向着他，『讓人看出了就要你的命！』

『……………』

跟着人羣穿過幾條小胡同，夜裏的寒風，雖然吹到身上有點發冷，而阿森的背上和手上却還同時出着汗呢。一堆白雲凝結在天空上，幾點寒星閃耀着微弱的光芒；胡同裏十分黑暗，引起阿森回憶到在北平時賣蘿蔔的情景。

快穿出大街了，這羣人便一一地散開，阿森還在遲疑，劈劈拍拍的槍聲已經響起來了。他心裏發慌，兩腿發軟，沿着牆根便倒了下去；劈劈拍拍的槍聲，還可以聽出，但那似乎是隔了幾重高牆，此外便什麼都不知道了。

等等醒了轉來，兩手已是被人反綁着。一起共有六七人，連阿森也在內。這未來的必有的結束，阿森當然意識到，可並不像先前的害怕，好似知道無可避免，也就淡然了。只是五官百體，直如已被分解；頭腦暈眩，如疾轉了許久，突然休止一樣；這其間，他看見了家裏的每個人，他的爸爸，他的伯父，和他曾經幻想過的祖先……最終，清清楚楚地記起了這幾句話：『善人有善報』，『寧可人負我，不可我負人』。

被綁着的人中被拉出去一個，砰地一聲，應聲而倒，幾塊洋錢叮叮噹噹地碰撞着從衣袋滾去來，臉上的肉還抽縮了一下。

其次被拉出去是哥哥，但後邊的兵剛要舉起槍來時，一個人飛跑了來，傳下命令，定要斬首，不准槍斃。

哥哥不服，嚷起來了：『不成不成，要砍頭大家砍頭，幹嗎他又用槍斃呢！那可不成！』

伯父的令人起敬的臉又在阿森的腦筋裏呈現出，和他批評哥哥的『愛錢如命，胆大包天，沒出息的天津人，你別學他』的話也記了起來。想着伯父，他自己的臉上不覺掛出兩行熱淚。

刀光一閃，直奔哥哥的頭上，他橫身的血往上直湧，嘩地一聲便又栽倒在地下。

(完)

補白

哈爾濱格蘭德旅舍獨坐

(疑雲)

炊烟漸合迷茫霧 馳道方騰格磔辭

日暮一樓娛寂坐 地偏三月尙枯枝

酣歌隔室傳聲細 孤憤凌天恨帝癡

朔雪炎風皆禹域 肯甘羈旅比居夷

中華全國鐵路協會月刊編輯委員會徵求 投稿啟事

內容：

路事短評 論著 研究資料 調查（此兩項稿件須非公事
方面者方能給酬）專載 譯著 雜俎
如有以上諸項佳作而未載過他處刊物自願投稿刊登本刊者請注
明通信地址函寄南京金川門中華全國鐵路協會一經登載酬金從
優其有必須寄回之稿件照片等並請於來函注明以便檢還



本刊廣告價目表

面積	期間			
	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一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) 繪製圖畫銅版鋅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

編輯兼
發行者 北寧鐵路管理局文書課

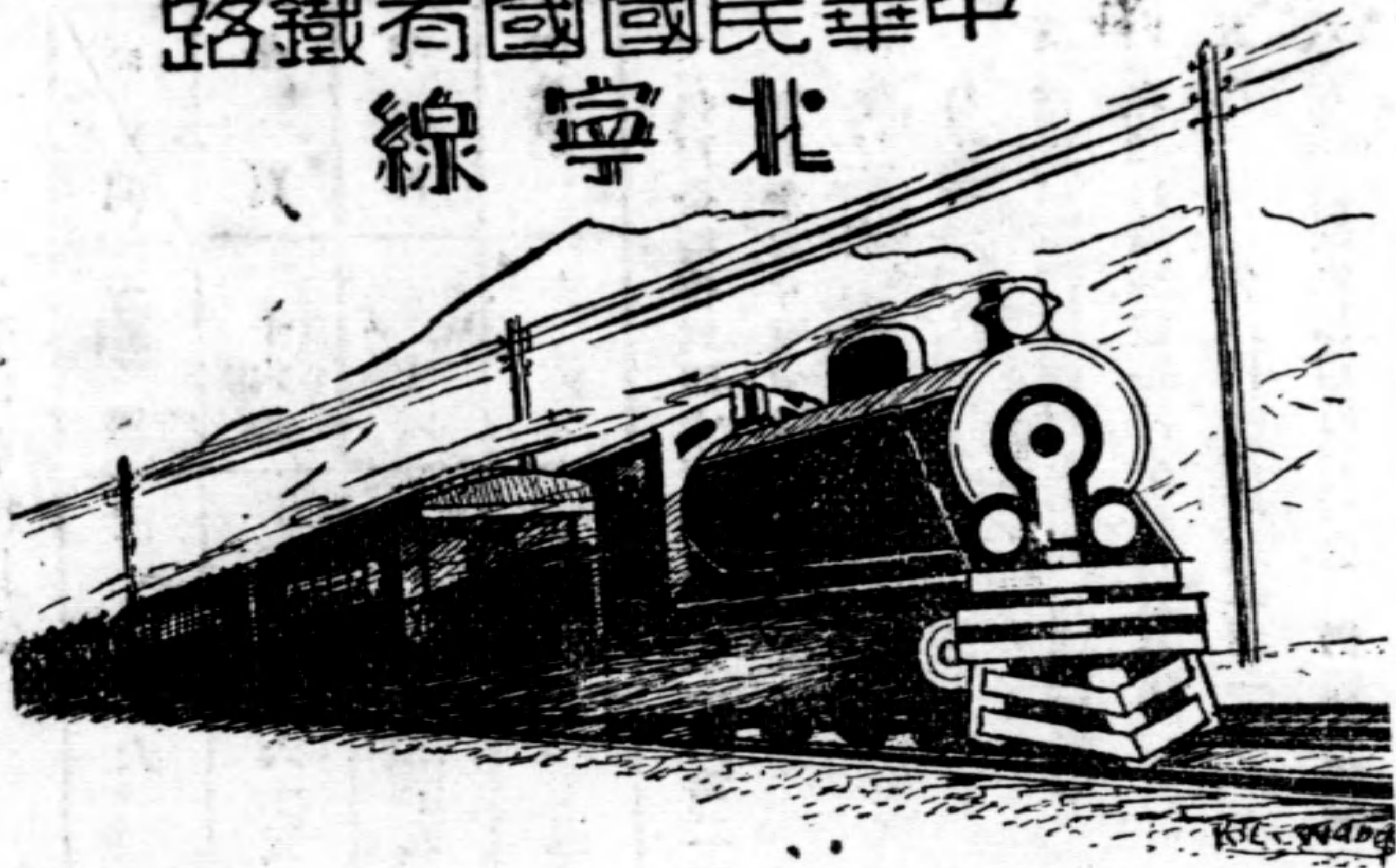
印刷者 天津精華印書局

天津市北馬路東口

本刊定閱價目表

費別	期數	
	三個月	半年
國內	報費	九角
	郵費	九分
國外	報費	九角
	郵費	九分
國內	報費	一元六角
	郵費	一角八分
國外	報費	一元六角
	郵費	三角六分
國內	報費	三元
	郵費	九角
國外	報費	三元
	郵費	六角
國內	報費	一元六角
	郵費	一元二角
國外	報費	一元六角
	郵費	二元四角

中華民國國有鐵路
北寧線



由首都至北平 每日有本路與津浦聯

絡往返直達通車各一次

由北平至包頭 每星期有本路與平綏

聯絡往返直達通車各兩次

所有臥車飯車均甚清潔

並特備包車廉價出租

貨物運輸本路與津浦平漢平綏各路均

有聯運協運

代運包件取費低廉手續簡捷

請隨時向本路各站或總局運輸處接洽

北寧鐵路管理局謹啟