

年

卷

1

第

期

10

第

鐵路月刊

北寧線



第一卷第十期



北寧鐵路月刊徵稿章程

(一)本刊為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論著欄

四，逐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述欄(上列逐譯文字如非專門著作及應審核內容)

臨時酌定)

乙種一，關於國內外鐵路統計事項歸入本刊統計欄

二，本路沿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著欄

(三)文體不拘文言白話皆可

(四)投稿字數至少以一千字為限

(五)給酬辦法 每月結算一次以千字計算於上列投稿各種範圍內酌分等次如左

(甲種)一等六元 二等四元 三等二元

(乙種)一等四元 二等二元 三等一元

(丙種)一等二元 二等一元 三等五角

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

鴻篇鉅製酬金特別從豐並容臨時議定

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

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

(八)來稿若為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為準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

北寧鐵路月刊第十期

目錄

插圖

本路起站正陽門車站

本路山海關工廠機房

論著

東北鐵路事業之現況及其建設 續

路工教育與函授學校

譯述

關於營口港之調查

業務

京平吉通車由本路至津浦路聯運旅客人數及進款表 三月份

京平吉通車由本路至瀋海吉海路聯運旅客人數及進款表

大宗貨物運輸成績一覽表 二十年三月份

貨運業務細別表 二十年三月份

王若侃

鮑幼申
郝之御

營業課

營業課

營業課

營業課

本路柳河繞陽河改良工程報告書

華南圭

技術

油漆化學 續

陸增祺

鐵路工程概要 續

張厚璋

專載

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要 續

調查

考察日本三菱合資會社長崎造船所紀略 續

聶肇靈

法制

鐵路用地徵免賦稅章程

東北交通委員會運輸會議章程

工作報告

本路二十年十月份工作報告

選錄

國際鐵路聯合會常會紀錄

鐵道部駐歐辦事處

北 京 書 刊

雜著

考古日札

遊北寧公園記

一夢到遼西

首陽証古

王漢章

胡世嶽

方浦

文殊

北寧鐵路月刊 第十期

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

克已

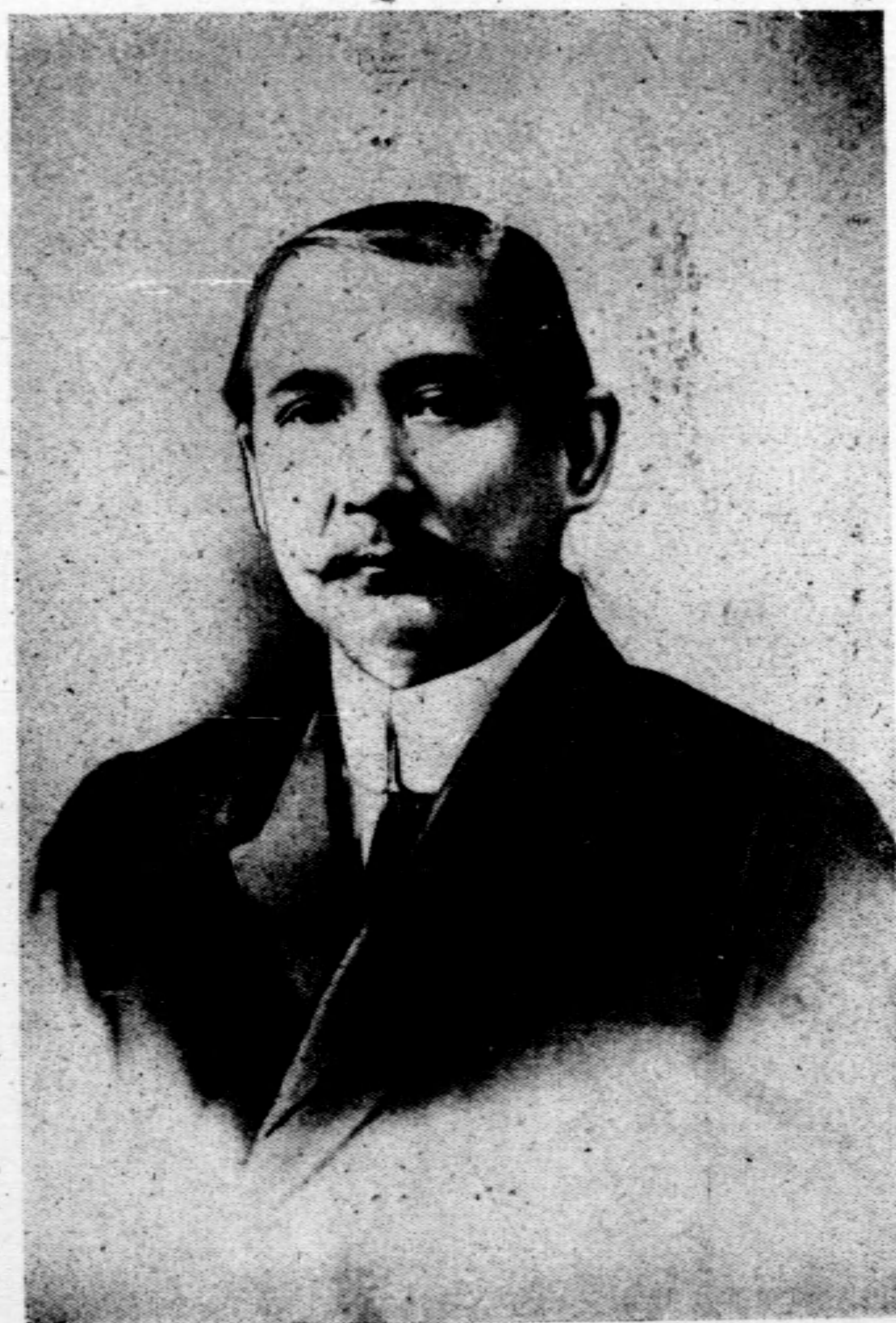
天津
市內
分設

北馬路·金湯路·旭街
大胡同·小白樓·梨棧

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

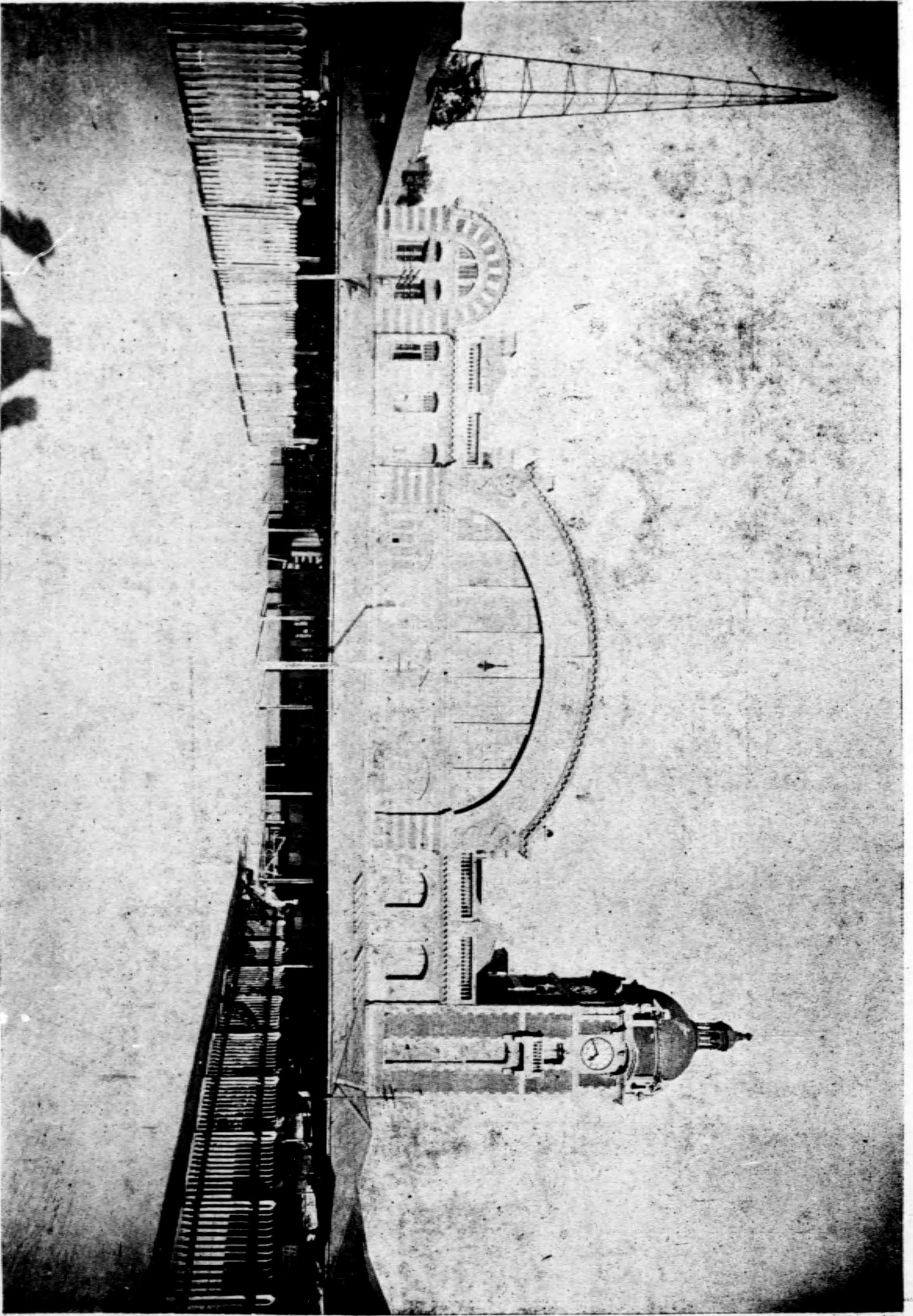
象 讚 瑀 總



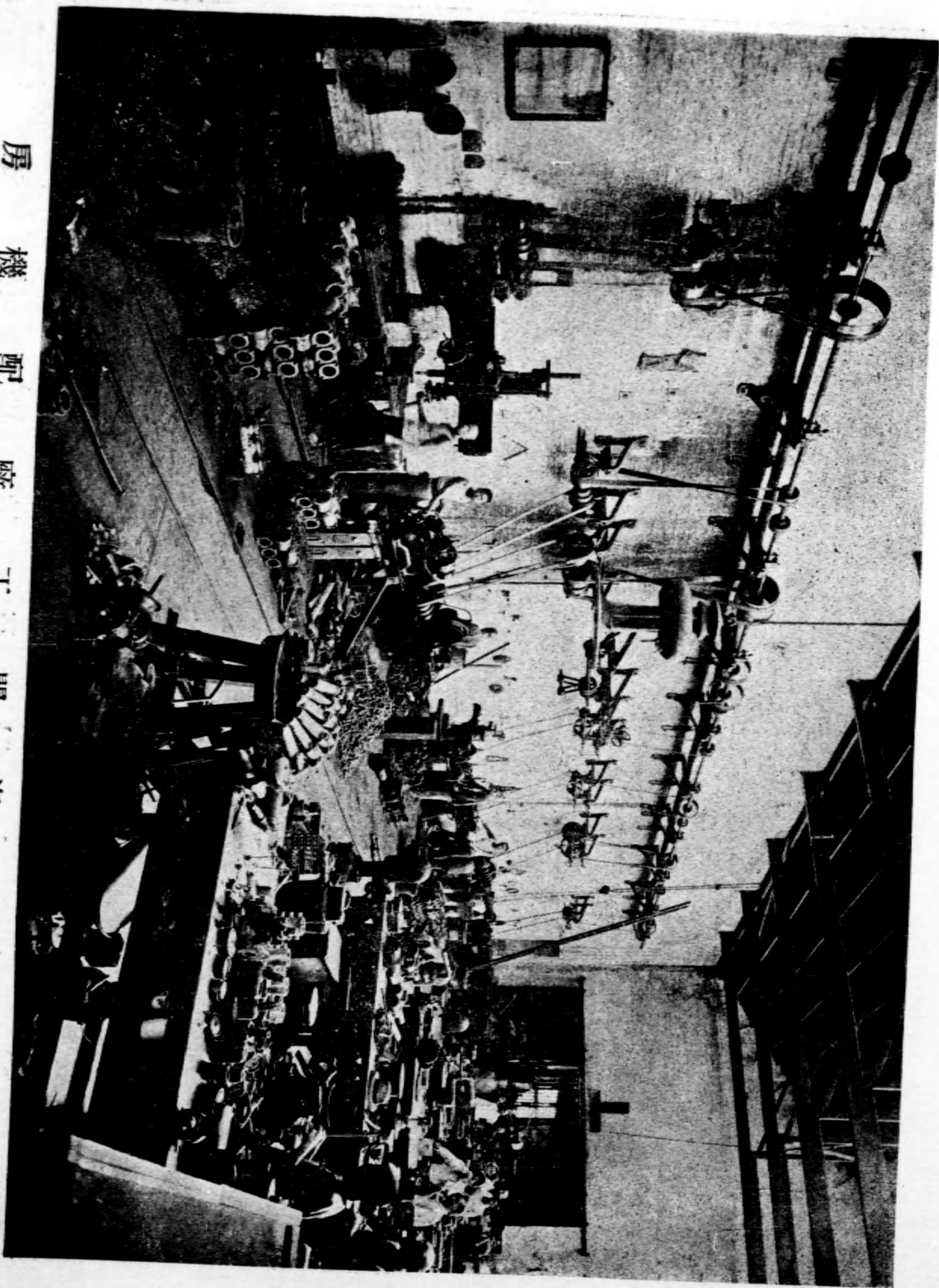
總 理 遺 囑

余致力國民革命凡四十年其目的在求中國之自由平等積四十年之經驗深知欲達到此目的必須喚起民衆及聯合世界上以平等待我之民族共同奮鬥現在革命尚未成功凡我同志務須依照余所著建國方略建國大綱三民主義及第一次全國代表大會宣言繼續努力以求貫徹最近主張開國民會議及廢除不平等條約尤須於最短期間促其實現是所至囑

本路起站正陽門車站



房 機 配 廠 工 關 海 山 路 本



論

著

東北鐵路事業之現況及其建設

續

鮑幼申

俄國爲欲達到發展東進政策，及維持歐亞交通兩大目的起見，很早即努力在東三省境內從事於鐵路事業之經營。俄羅斯雖然領土面積廣闊，但苦無良好自由出入之門戶；俄國北境雖有北冰洋，但是一年之中，總有八九個月是結冰期間；西邊之波羅的海，一年之中亦有五六個月是結冰期，並且又爲德意志，挪威，丹麥，瑞典列強所包圍之內海，不易通達大洋；南部雖與黑海爲鄰，亦因爲是他國所包圍之內海，非通過兩道極狹窄之海峽，不能達到地中海；東部雖有伯林海，鄂霍次克海，及日本海，但是亦俱爲陸地包圍之內海，並且一年之中，亦俱有長久之結冰期間。故此自從彼得大帝以後，俄羅斯數十年來之努力，即是注意於尋覓不凍之自由港口，解決遠東方面之交通，以求出路。在此種東進的大陸政策之下，俄國政府在一八九五年間，即強迫我國秘密締結中俄加西尼條約，要求中國政府承認俄國所建設之西伯利亞鐵路，有直接通過我國領土黑龍江一帶之特權；其後更根據一八九六年之中俄同盟協約，於是俄人在滿蒙境內經營之主要鐵路幹線東清鐵路，乃於一八九七年間開始修築，一九〇三年間開始通車。

中東鐵路完成以後，對於各種方面之關係，俱非常重大。俄國領土遠跨歐亞二洲，聯絡歐亞交通之方法，僅賴西伯利亞一條鐵路。西伯利亞鐵路之路線，欲其達到海口，自西方之薩拜喀勒，達到東部之海參崴，需要九百二十五英里鐵路路綫之距離；現今中東鐵路建設成功，與

西伯利亞鐵路已成爲一條直綫，達到海參崴僅須經過一極短之路途，所需者不過僅直四百英里左右之鐵路路線，即能達到目的，工程及費用，均可減少一半有餘。另一方面：在中東鐵路勢力之下，俄人實際上已握有支配北滿經濟之全權；近年以來，運輸事業之進展，尤可驚人！利用中東鐵路、西伯利亞之貨物，可以減少時間及運費而出口，海參崴入口之貨物，亦可享受同等利益，而輸送至西伯利亞；全滿洲境內之物產，俱可由中東鐵路轉運，供給烏蘇里鐵路及西伯利亞鐵路，以資培養，又可以吸收烏西兩路之貨物，輸入滿洲境內，而爲其承受線，對於蘇俄之東方經濟，及我國之滿蒙經濟方面，關係均屬非常重大！除此以外，因爲中東鐵路西南一支路線，與日本之滿鐵相銜接，又不啻是滿鐵之培養線，對於滿鐵輸入之貨物，有煤，鹽，及棉紗等等工藝品，輸出之貨物，有農業品及粗工品，關於滿鐵及大連港營業之盛衰，亦有極其巨大之影響。此外對於我國北滿國防方面，及移民事業方面，關係俱十分重要！

中東鐵路橫貫北滿吉黑二省之衝，在東北鐵路界中歷史最早，實力亦最爲雄厚。東鐵起自滿洲里，直達海參崴，現有路線之長度，總計約在一千零七十三英里左右，其中本線爲九二四·七英里，包括由滿洲里至綏芬河一段路線，及由哈爾濱至長春一段路線在內；此外又有由哈爾濱至寬城子一段支線，約爲一四八英里。中東鐵路之建設費用，根據條約之規定，係由華俄道勝銀行投資，惟道勝銀行內之中國資本，不過僅有五百萬兩，俄方則有四億五千萬金盧布之多，故此東鐵名義上雖爲中俄兩國合辦之事業，而事實上則完全爲俄國政府所獨佔，營業支配

之權，亦完全操於俄人之手，中國以地主而兼股東之資格，且不敢過問。俄國年來對於中東鐵路用費之担負，支銷甚巨，為築路而消耗之資本，總計已不下二萬萬元之多；最近東鐵之開支，從上面之數字中間，減去讓與日本之南滿鐵路一段費用，加上路政改良及維持之一切支出，更益以種種方面之貨款與虧空，總共估計起來，為數當已達六萬萬元左右。

在最近三十年之期間以內，中東鐵路之營業勢力，已發展有一日千里之勢，於經濟方面，運輸方面，軍事方面，俱佔非常重要之位置，成為中俄國際關係之重心，北滿鐵路事業之主力軍。根據下面幾個統計，即可以察出中東鐵路之現況，及其重要性：

(7) 東鐵與滿鐵及中國國有鐵路勢力比較表

項 別	中東鐵路	南滿鐵路	中國國有鐵路
營業路線	一、〇七三哩	六九四哩	七、〇〇〇哩
機車輛數	五一七輛	四三二輛	一、一四六輛
貨車輛數	一一、二一七輛	六、八一輛	一六、三三一輛
客車輛數	五九七輛	四四〇輛	一、七八九輛

南滿鐵路在東三省境內，現今已佔絕大之勢力，而中東路全綫之營業哩程，機車及客貨車之輛數，俱無一不較之滿鐵為多。東鐵營業路線之長度，及貨車輛數，均較之滿鐵約多兩倍；貨車輛數，與我國國有各路之總額相比較，亦成爲三與四之比，其勢力之雄厚，運輸能力之偉

大，實屬令人可驚！

(8) 中東鐵路運輸勢力累年比較表——東鐵經濟部統計

年次	出口貨物運輸百分數	進口貨物運輸百分數
一九〇六	一一·八%	三〇·八%
一九一三	四九·六%	一二三·二%
一九一六	三〇·四%	一五·一%
一九二〇	六一·〇%	一五·〇%
一九二一	六三·六%	一六·九%

附註：其餘之百分數，乃屬於本路運輸及貨物轉運兩項。

根據上列統計表中之事實，吾人即可以察出東三省出口貨之趨勢；換言之即是可以明悉滿人經濟生活之產品，已呈出一種繼續增進之傾向。當一九二一年之時期，滿洲境內有五分之三以上之出口貨物，乃由中東鐵路所轉運，進口運輸則有衰落之勢；一九二七年間，由東鐵輸入之進口貨物，僅當出口貨數量四分之一。中東鐵路每年貨運之噸數總額，一九〇三年間為二十五萬噸，一九一三年間，增加至一百二十四萬噸，一九二三年間，更增至二百八十萬噸；總計在二十年之期間以內，東鐵貨物運輸增加之數量，已經達到十一倍以上。

在一九二四年至一九二六年三年以內，中東鐵路之運輸能量，第一年僅增加百分之八，第

二年則增至百分之十二，較之上年增多半倍以上；第三年則竟增加百分之二十四，較之第二年更增加兩倍，較之第一年則已增加三倍之多，營業進展之驚人，於下表中即可見其一斑：

(9) 中東鐵路運輸勢力累年比較表——東鐵路局統計

年次	一九二四	一九二五	一九二六
輸 出 額	一二〇	一四三	一六六
輸 入 額	三一	三〇	三六
本路運輸額	三三	三三	五五
總 計	一八四	二〇六	二五七
增加總數	一四	二二	五〇
增加之百分率	八%	一二%	二四%

附註：上表之運輸額數，俱以布特為單位，每一布特約合二十八斤。

中東鐵路本線之勢力雖然非常雄厚，但因支線過少，不足以盡營養之能事，較之滿鐵培養線四出者，實為望塵莫及。現今在東三省境內與東鐵接軌之鐵路路線，僅有四條：(1) 穆稜鐵路，全線計長三十七英里，由小城子至梨樹鎮，一九二五年通車；(2) 洮昂鐵路，由洮南至昂昂溪，全線計長一百四十二英里，一九二六年通車；(3) 呼海鐵路，由松浦至海倫，全線計長八十英里，一九二八年通車；(4) 齊昂鐵路，由齊齊哈爾至昂昂溪，全線計長十八英里

。在如此極少數的聯絡線之中，洮昂爲借日款所興築者，非但爲中國之勢力，且隱雜有日人之勢力存乎其中，其目的在吸收北滿之貨物運輸，其勢力足以破壞東鐵而有餘；呼海鐵路及齊昂鐵路，均爲黑龍江省內官商合辦之路線，現雖爲東鐵之供給線，而難保其永久；除此以外，僅餘一中俄合辦之穆稜鐵路，可恃爲東鐵唯一之培養線，但因穆稜鐵路路線太短，吸收之效能不遠，對於東鐵補益甚微。在此等不利的情勢之下，於是東鐵遂不得不積極從事於增設新線，向外發展之工作，最近東鐵路局計劃中之鐵路路線，總計已不下十餘條。又根據孟德爾氏之調查報告，在一九二五年至一九二八年之間，東鐵之營業支出，已由五千萬元，增加至六千三百萬元；純利收入，已由一千八百萬元，減少至十三萬元，營業情況日漸不振。

(四) 東北鐵路事業之建設計劃——結論

根據上述之各種事實而加以觀察，東北鐵路事業之現況及其危機，與夫東北鐵路事業之重要性，已可知其概畧，建設東北鐵路事業，對於滿蒙經濟與國家經濟，關係至爲重要，已成爲刻不容緩之工作。現今東北境內中國方面鐵路事業之缺點，第一在散漫而無系統，不能收互相呼應之效用，第二在缺乏自用之港灣，不能吞吐巨大之貨運，故此今後從事於東北鐵路建設之期間以內，對於以上二點，必須加以深切之注意！

中國經營滿蒙鐵路事業之時，自始即無所謂鐵路政策，感覺需要，立即修築，絕不問其是
否有經濟上之價值，更無所謂具體之計劃。例如京奉鐵路建築之動機，係由於招商局欲應用開

灤煤礦之煤，乃決定建設京奉路以爲運煤之用；東三省軍事當局，因滿鐵拒運吉軍赴奉，而下修築奉海，吉海之決心；更因東鐵限制運送黑軍南下，而有建設洮昂，大通之定議。因爲中國在東北境內鐵路事業之建設，大都出於偶然，初無通盤籌算之整個計劃，故今日新線雖日漸加多，但結果因爲散漫而無系統，不能互相聯絡，以通聲氣，積極方面，反足以助長外人系統下各路之勢力，而成爲其培養線。故此對於今後之東北鐵路建設，事前必須預定一適當之計劃，擴充設備，修築新線，聯絡舊線，一方面謀內部之充實，同時一方面更圖外部之發展。

現今東北境內可列入中國系統下之鐵路，主要者約有北寧，大通，瀋海，吉海，呼海，洮昂，通裕（女兒河至大窩溝，長十八英里），鶴崗（蓮花泡至鶴立崗間，長三十五英里），齊昂輕便鐵道，及開拓輕便鐵道（開原至西豐，陶鹿間，長四十英里）等路線。在此等路線之中，以北寧鐵路所處之地位最爲優越，距離海岸亦甚近；今後欲謀東北鐵路事業之建設，第一步之主要工作，即應以北寧路作爲東北境內鐵路網之主幹，逐漸完成西部，東部各縱線及其支線，南連北接，呵成一氣，以厚實力，此種修築新綫，聯絡舊線之計劃，實爲補濟東北境內鐵路系統散漫病態之一種重要藥劑。最近東北交通當局對於鐵路建設事業之工作，非常努力進行，新建各路，亦漸趨於有計劃，有系統之程度，計劃中擬興築之鐵路路線，不下二十餘條；遼寧方面，更預定有敷設新線之五年計劃，此項計劃，業已逐漸實行，其中尤以延展齊克鐵路，最可引起商界之注意。

鐵路運輸之發展，第一在有排泄之海口，因鐵路僅爲內陸交通，以有易無，範圍有限，若能有商港與之聯絡，則可與全世界通聲氣，鐵路運輸之數量，自必日愈擴大。現今滿鐵有深水暖港之大連爲其出口，東鐵亦有深水冷港之海參崴供其吞吐，而東北境內之中國鐵路，則僅賴一淺水冷港之營口，自不足與外人競爭，故葫蘆島築港之工作，對於東北境內中國鐵路事業前途之發展，關係實非常重大。葫蘆島與蒙古北滿一帶之距離，俱比大連爲縮短，運費及時間，均較爲經濟。在葫蘆島未築成以前，吉黑等省南下之貨物，經過四洮，大通，北寧等路而出口，實不若經過大連之合算，此即滿鐵操縱北滿南下之貨運，及中國鐵路運輸事業不能充分發展之主要原因。但將來葫蘆島築港之工作完成以後，因奉天至葫蘆島之距離，較之至大連近六十二哩，吉林至葫蘆島之距離，較之至大連近五十八哩，洮南至葫蘆島之距離，較之至大連近八十七哩，通遼至葫蘆島之距離，較之至大連近二百二十八哩，滿蒙各地之貨物，必多半爲葫蘆島所吸收，由吉林海龍方面而來之物產，經北寧線，由北滿蒙古而來之物產，經大通線，由熱河蒙古方面而來之物產，經錦朝線，三路精華，悉將吸收於葫蘆島，大連港及滿鐵之營業勢力，必將大受打擊，我東北鐵路界已喪失之經濟權利，俱可因此而逐漸收回，東北之鐵路建設事業，亦因此而不難有日漸向上發展之希望！一方面既可以抵制東北境內外人之侵畧勢力，一方面更能收開發滿蒙產業經濟之實效！

根據中山先生之實業計劃，東北鐵路系統內所應包括之各路線，全長約爲九千英里；而現

今東北境內已成之各路，路線總長僅有四千英里左右，以與東北鐵路系統相較，尙差五千英里之多。合計東北境內現今已成之鐵路網，以其路線之總延長，與土地面積作一比較，平均每一百平方英里之內，所有之鐵路路線，尙不足一英里，需用之路線，仍是非常缺乏。在此等情勢之下，除去積極從事於已成各路之整理與聯接以外，建設新線，擴充鐵路運輸範圍，亦爲目前亟應努力進行之工作。關於實現東北鐵路事業計劃之步驟，約可別爲兩大階段：在第一個階段以內，宜暫以解決目前危險及需求爲主要之目標，注重於北寧鐵路勢力範圍之擴充，以與日俄兩國系統下之鐵路相競爭，使其不致爲滿鐵，東鐵兩路所逼迫，而有失敗之恐慌，對於葫蘆島築港之工作，尤須注意。在第二個階段以內，宜趨重於永久之計劃，力謀貫通全滿洲大鐵路網之完成，脫離外人勢力之束縛，而積極謀東北境內一切天然富源之開發；此時尤應注意於北方大港之完成，使東北鐵路有一良好之出口，方能充分發展，壓倒大連與海參崴，使外人系統下之鐵路勢力，悉爲東北鐵路網所包蔽，否則專依恃一屬於三等港之葫蘆島，仍決不能吞吐全東北鐵路所載之貨物，而謀鐵路運輸範圍之擴充，及海外貿易事業之發展。

另一方面，根據第三章內之各種事實而加以觀察，現今外人在滿蒙鐵路界中之勢力，實屬非常強大，東北境內之已成各路，約有三分之二以上的路線，是爲日俄兩國之勢力所支配。在此等情形之下，中國欲自行在東三省內謀發展建設事業，亦常時受外人之干涉，如中國方面借債築路或開礦，必先採用日資，又如勢力範圍之規定，特殊權利之衝突，在在均足以妨害中國

東北鐵路建設事業之發展。因此在實施東北鐵路建設計劃之期間以內，一方面必須以革命外交之手段，廢除一切中外不平等條約，將外人在東北境內直接經營之鐵路，一律逐漸設法備款贖回；一方面更應將一切鐵路債務，分別加以整理，修正鐵路借款合同，將借款權與管理權之性質，完全分開，僅承認外人在中國鐵路事業方面，有雙方平等互惠之投資關係，不許存着干涉中國鐵路主權之野心，由鐵道部編成一定之計劃，竭力籌措可靠之基金，分期償還借款本息。務將外人在中國鐵路事業方面一切不正當之特權，全數收回。至於外人在東北境內計劃中尙未興築之各項新路線，更無論其情形如何，均應一律嚴詞拒絕其要求，決不能加以容許！

(完)

路工教育與函授學校

郝之御

世界之有函授學校自美國始，美國之有函授學校，則自教育礦工始，此類礦工，大率來自歐陸，年富家貧，謀食異地，及至稍有積蓄，欲求增加學識，以提高一己之地位，一則苦於萬不能輟業而就學校，二則年齡已長，不容其再入學校，於是函授之法乃應需要而生，使諸勞工於工作之暇，人手一篇，從容誦讀，不廢其業，而學問可以日進，其中蔚然成就其事業者不可勝數，此誠社會教育之大端也，

各路路工，多者數萬，少亦數千人，際此社會文化日進之時，其求知若渴之心，自不後人，部局當軸，有鑒於此，乃於各路沿線，皆設工人夜校，入校學工，並減少其工作鐘點一小時，其體念勞工，重視教育之精神，自深可欽佩，

特尤有進者，工人夜校之程度，充其量至高等小學而已，而工人求知之心，絕不願以高小程度爲止境，其補救之法，固可以擇其優秀者，助其升學，然升學之事，難題亦多，一則夜校不同正式之小學未必適合於考升中學之用，二則學工之年齡，多較小學畢業生爲老大，三則公家至多祇能補助其學費，萬不能贍其生活，將爲景況所不許，以是言之實際能升學者，百人中二三人而已，

較升學之法再進一步，即爲提高夜校之程度，使同於普通之中學，或職業學校，可以減少學工

升學之困難，然亦未盡善，一則中學或職校之設備，費用較鉅，二則中學或職校教員，須有相當之學識，非任何人所可兼任，三則中學或職校之功課較繁，程度較深，每日習一兩小時，恐不易收效，四則工人求學之目的，與執袴子弟不同，一以適用為主，中學課程則病其太雜，職校課程，亦必與其個性相近者，學之始能深入，是其設科亦深感困難，有此數因，可見提高夜校程度，事實上頗難以實行，不得不另謀他法，他法之中，固無較函授學校，更為適宜者矣，

著者之意，非謂除函授學校而外，無他善法也，蓋謂函授之法，較為有利而已，其利之大者，約有左之數端，

(一)不必分設多校也 學校既稱函授，則凡郵遞所通，可以無遠弗屆，不獨每一路線設一校，即可敷用，即擴而充之，聯合三數鐵路，甚至聯合全國之鐵路，共設一校，亦未為不可，設校既少，財力不分，一切設備，自不感困難矣，

(二)教師易羅致也 學校既不必分設多所，則教師之需要數，亦必較減少，而況校址所在，必為通都大邑，儘可延聘當地大學或專門學校之教授，擔任編纂講義，及主持一切，其程度必可較高，而各科教師，皆不虞缺乏矣，

(三)分科可較細也 函授學科，不同於普通學校，普通學校，以博為能，函授則以專為貴，而職業課程，尤貴條分縷析，俾學者可專心一事，易於有成，若各地分設職業學校，則為經

費及人材所限，自不能過事求全，今既用函授之法，學校只設一所，分科不妨較多，任各路工之選習，自無失望之憾矣，

(四)入學不妨工作也 函授之事，純係利用餘暇，路工儘可日間工作，夜晚誦習，既可不影響於其生活，而學業又蒸蒸日上，其性質與夜校無殊，而其課程則高深多矣，

(五)修業之遲速不互相牽掣也 路工求學以實用為主，以速成爲務，然人之資質，智愚不同，修習課程，自有遲速，在普通學校，課程以班級爲單位，天資明敏者，每苦於教授之遲，天資魯鈍者，又苦於追隨之不及，今用函授之法，則以個人爲單位，修業遲速，在於各人，不互相牽掣，進步自可迅速，而無強同之患矣，

此皆函授學校之利也，然則獨無不利之點乎，曰亦有之，約分爲數端，函授課程，全恃講義，發生疑問，學生無從解決，又不易問之教師，此其一也，講義授課，終不如當面講授之切實，且無人督促之，學生勤惰無從稽考，此其二也，各種需實驗之課程，如物理化學，以及職業科需實習之課程，如染色製皂製革等等，學生無從實習，不易充分了解，此其三也，關於國文或外國文之讀音，終不如當面講授之正確，此其四也，上之四端，確爲函授學校之弱點，然皆有法足以補救之，

(一)函授講義，本即力求淺顯，無甚不易了解之處，萬一發生疑問，亦可以函詢教師，當即日答復，雖函札往返需時，不如面授之即問即答，似乎畧形不便，然於詢問之時，及接答之

後，學生皆需經一度之思索，其便於記憶，甚較面授爲尤佳也。

(二)凡入函授之人，皆有志上進之學工，其修學也，純爲解決一己將來之生活問題，非若執袴子弟，以入學爲標幟，絕無不用心勤學之理，故可不需師長督促之，而況每次講義，皆有習題，就其每次答案寄到之遲速，及其繕寫之工否，即可知其是否勤學，而分別加以勉勵或告誡，亦與面授無殊也。

(三)各種需實習之課程，即在普通之職業學校，或工業學校，亦係至將卒業時，始從事實習，則函授學校，亦可仿行，於校址所在地，籌設各種實習工廠，俟學生將講義修完，可令其來校實習，並可給以乘車之免費證，夫此種學校，必設於鐵路四達之區，而就學者，又皆爲路工，有免費證，可以乘車，往返上毫無不便，實習之期，少則一月，(如製燭製皂，)多則半年，(如製革鍊鋼，)雖亦須遠離其工作之地點，然在學業已成之後，實習又有定期，必可以勉力從事。

(四)關於國文或外國文之讀音糾正事項，則更易解決，(1)可指定一個或數個富有學識之各該地路員，爲指導讀音之教員，(2)可派助教，以一定時期，巡行各地，糾正讀音，(3)學生修業終了時，如對於讀音有疑問者，可以來校練習及矯正。

就以上四者言之，皆可以補救函授學校之欠缺，且其補救之法，尤簡而易行，是函授學校之可以實行，毫無疑問，爰述其分科方法。

函授學校宜分別爲三大部，一曰普通部，二曰職業部，三曰高等職業部，庶就學之路工，可以

循序漸進，普通部之分科，約爲下之各種，

(1) 國文 讀本（淺近之文言） 尺牘 公牘

(2) 數學 算術 簡易之代數及幾何

(3) 理科 自然科常識 物理初步 化學初步 動植礦物學初步 生理衛生淺說

(4) 外國語 淺易英文 淺易日文

凡選習普通部者，多爲升學之準備，故各科皆以能造成入職業學校之程度爲已足，右之四科，每人每次只准修習一科，一科修了後，始得習他科，職業部之課程，分爲下之各種，

(1) 鐵工 應用數學 應用物理學 應用製圖 簡易機械學 簡易冶金法 實習

(2) 木工 應用數學 應用力學 應用製圖 簡易建築學 製傢俱法 實習

(3) 油漆 應用數學 簡易化學 油漆之施用法 油漆原料 簡易製油漆法 實習

(4) 修理電機 應用數學 簡易機械學 簡易物理學 簡易電氣機械學 實習

(5) 會計統計 應用數學 簿記 應用會計法 應用統計法 經濟學大意 商業地理 商業常識

識

(6) 化學小工業 簡易化學 製雪花膏 製燭 製皂 實習

每人每一時期，只准選習一科，一科既了，始得另易一科，

高等職業部之分科如下

(1) 機械科 應用數學 應用代數 應用幾何 解析幾何節要 微積分節要 應用物理學 機械學 製圖法 實習

(2) 電機科 應用數學 應用代數幾何 解析幾何節要 微積分節要 應用物理學 應用機械學 電氣機械學 製圖法 實習

(3) 染織科 應用數學 簡易化學 染色法 機織法 圖案畫法 實習

(4) 應用化學科 普通化學 應用數學 定性定量分析化學 製造化學 (如製燭 製皂 製革 製漂白粉等) 實習

(5) 製酸科 普通無機化學 硫酸製造法 鹽酸製造法 硝酸製造法 簡要分析化學 工廠設計

(6) 製鹼科 普通無機化學 碳酸鈉製造 苛性鈉製造法 簡要分析化學 工廠設計
(7) 建築科 應用數學 製圖 應用測量法 應用力學 建築學 橋樑建築學 工程設計

(8) 冶鐵煉鋼科 應用數學 應用物理學 普通化學 冶鐵法 煉鋼法 實習

每人亦以習一科爲限，入高等職業部者，必須經過一種入學試驗，入其他兩部者則否，課程雖如此規定，然感覺有增設他科之必要時，仍可隨時增設，至煉鋼冶鐵製革等實習，如非本路工廠中所有者，可設法送至國營或商營之工廠中，使之實習，以資深造，果能如此則本路員工於服務之餘，兼得修學之便，其學業日進，即其服務之能力日增，不獨各個人之利，亦路之利也。

譚

迷

鹽業銀行

股本及公積 股本一千萬元實收七百五十萬元各項公積等四百九十五萬三千餘元
總分行地點 天津北平上海漢口香港杭州
廣州 其餘大連及各省會均有通匯機關
各營業事項 辦理匯兌存放及其他保管代理
事務天津上海本行內並特設保管庫箱保管章程函索隨寄

本行址

法租界
八號路

電話
南局

三〇二一〇
三〇八二三

三〇八二三
三三五二一

關於營口港之調查

譯自南滿鐵道會社所編南
北滿洲之主要海港河港

王若侃譯

第一章 沿革

營口位於東經一百二十度十四分，北緯四十度四十分，爲距遼河口十三海里上流之河港，其地在去今一百五六十以前，尙在海面以下，至清道光初，（自西歷一八二一年至一八五〇年）僅有現在之西海關附近地勢稍高，不至浸水，故往來遼東灣之漁船，均以此爲避風浪之所，建造茅屋，茅屋附近有小溝，稱西潮溝，潮滿則溝被沒，故以沒溝營名其地，又稱營子，遂一變而爲營口，然該地因遼河之流砂繼續沖積，逐年隆起，且與河口相近，船舶出入便利，故於一八三〇年頃，牛莊城及田莊台等處之商勢，均漸移至營口焉。

一八五八年，英法聯軍侵入北京，英國與中國政府訂結所謂天津條約，准開放牛莊城外四港，遂將當時之牛莊城（白華溝碼頭），闢爲開港場，然受命駐紮牛莊，在赴任途中之英國領事，當行至三角洲時，忽料及營口將來貿易之殷盛，必遠較牛莊爲有望，遂不赴牛莊而駐於營口，條約上即以營口爲通商地，嗣後外人均稱營口爲牛莊，而營口港亦稱爲牛莊港，以營口港爲開港場，而實際使用之時，係在西歷一八七二年，堆當時外國貿易極微，情形不振，多爲對中國之沿岸貿易，因遼河流域，自古即產大豆，集中於營口，故山東商人等，利用此舉，起建油房，榨取豆油，製造豆粕，而一方廣東商人等，則販運綿絲布雜貨類前來，回程時

輸出豆粕豆油，爲數甚巨，因而金融機關亦隨之而起，於開港後第十年，即一八八二年，貿易總額爲五百二十七萬餘兩，頗稱興盛也，

自一八九四年至一八九五年，因中日戰爭，致營口港之貿易，一時曾受打擊，惟戰後即呈盛況，加以一八九七年八月，開始建設中東鐵路，更於一八九八年，以營口爲起點，着手鋪設南部路線，其材料及勞力，多仰給於斯地，資金既少，而山東直隸方面之移民，又來者甚多，適此時日本復有發見大豆豆粕消費地等事，故一八九九年，營口貿易總額，一躍而達四千八百萬兩，

一九〇〇年，華北變起，於是輸出入貿易杜絕，金融緊迫，更以是年八月，俄將亞來基首夫侵入是地，放逐中國官吏，以其本國領事司民政，視營口如占領地，極橫暴之能事，貿易亦陷於不振，嗣於一九〇四年，日俄戰起，戰後竭力圖營口貿易之發展，就中尤以油房業有非常勃興之勢，至一九〇九年，其貿易總額，實在七千十三萬餘兩以上，

嗣後營口港雖不無時有減衰，然無論如何，終爲滿洲唯一之貿易港，比較發達，迨大連開港後，滿鐵之輸出入貨物，經由大連，較爲有利，而對於此項貨物之運費政策及港灣等條件，營口港均遠較大連港爲劣，致商勢之一部，爲大連港所奪，而營口之輸出入貿易驟減，尤以一九一四年歐洲大戰勃發後，船舶缺乏，情形更爲寂寞，及和平告成，并自一九一九年十一月十五日起，實行將滿鐵運費改正，營口遂稍復舊觀，堆一方則因四洮鐵路之開通，其以營口爲中心市

場之遼河水運貨物，爲經由大連之鐵路所奪者不少，碼頭各項設備之變遷，因記錄所存者甚少，不甚詳悉，惟遠在開港以前，木製之簡單碼頭護岸及倉庫，似尙有之，原來營口因港岸線頗長，且河道彎曲，其有大部份主要碼頭之遼河南岸，水勢所趨之處，水深而流激，陸地之受侵蝕甚劇，致護岸工程不僅耗巨額之費用，且曾遭數度之失敗，即如俄國管轄時期，曾計劃用石塊建築牛家屯碼頭，雖投石甚多，而一夜之間，竟沈沒地中，無跡可尋，日本軍政時期，亦於現在滿鐵碼頭所在之處，用石建造護岸，而遭失敗，其他此種失敗，所在都是，結果乃用木造而內製蘆葦之護岸，殊稱便利，又德國對於此種泥土甚深之港灣護岸，曾擬有用鐵板緊合而築造之方法，去年滿鐵碼頭延長七十五公尺，即採用斯法，若得有良好結果，則並擬於其他碼頭採用之，

遼河改修問題之發生，係在日俄戰後，其原因在防遼河水深之漸減，與河道因水流而變異，以及大連集中主義等也，

其改修之處如下，

(一) 在雙臺子河之冷家口，設水閘以防河水之逸流，

(二) 鴨島 (Duck Island) 之護岸及防水堤工程，

(三) 遼河河口之改修，

(四) 通江口營口間河流之改修，

遼河改修問題，曾經極長久之迂徐曲折，其在鴨島下流之改修，以貨物之輸出入稅及船舶噸稅之附加稅充其費用，上流之改修費，則以中國政府之補助金與鈔關之附加稅收入充之，兩段之改修，業經決定，着手興工，茲僅將與營口港有直接關係之下流改修工程經過畧記之，於一九一五年三月之第一次工程局會議，決定下列之改修方法，

(一)用導水堤 (Training Wall) 使河口洲之水加深，

(二)鎖閉東水道 (E. Channel)

(三)鎖閉西水道 (W. Channel)

(四)鴨島彎曲部之保護，

此次各工程之經過，大略如左，

一，爲用導水堤使河口門洲之水加深起見，先於東水道築東導水堤，於一九一六年興工，現已成五英里八分弱，此後尙須造一英里有餘，東導水堤之前面，亦造導水堤，使通河水之區間，變爲狹小，利用其水勢，而從事門洲之浚深，其前面之導水堤，豫定延長約三英里，業已有一英里半告成，據工程局云，因築造此導水堤之結果，河口砂洲之水加深數英尺，惟領港人則謂水深並未絲毫加增云，

二，鎖閉東水道之舉，因築造上述之東導水堤之故，目的已達，

三，爲計畫西水道亦築導水堤，以防水流之逸失，而多往東水道起見，當於一九一六年，興辦

西水道，（寬約一英里，深度在乾潮面以下六英尺至十英尺），銷閉工程至一九一七年竣工，此堤在滿潮時，亦不見設於水面以下，

四，因鴨島彎曲部有水流之侵蝕，而該部與營口對岸之距離不過一千七百英尺左右，不及數年，即將於現稱葦塘之頸部切斷，而成爲三角洲，彰彰明甚，果爾，則營口碼頭必致與水流成爲直角，受其沖擊而爲大害，是以自一九一六年五月起，建築鴨島對岸彎曲部之護岸工程，並於鴨島及對岸之間，建築長約七百三十英尺之防水堤，阻止水勢，

以上係就遼河改修下游工程之大體概言之，此項改修，除前述東導水堤之一部外，其餘殆均已告成，又對於此項改修及其工程，雖聞有種種之批評，而於本編，因無甚直接關係，故略之，

第二章 港政及船舶與貨物之出港入港手續

第一節 港政

營口之港灣行政，係在營口海關內，設港務部，（Harbour master office），總轄港務，航路標識，船舶，貨物之檢查，檢疫，港灣衛生等港則之執行，船員事務，船舶之測度檢查，船籍，船舶允許証，與其他一切海事，及船員領港人之監督等與船舶有關之一切官廳事務，由港務部長總掌其事，其下分港務監視檢查三部，港務部掌關於出入船舶之碇泊，與水路碼頭等一切事項，及關於海關所屬建築物之修理事項，監視部處理船舶出入時關於船體及貨物之一切事務，檢查部則從事輸出入貨物之檢查，惟港務部長並不獨立行使其權限，其上尙有海關長（稅務司

（指揮監督之也，

此外於營口水警察署即遼瀋道尹署之下，設遼河水警察局派出所，當營口地方遼河河上司法保安之任，

茲將營口港港則，譯錄如左，

牛莊港港則

下列規則，爲對於一切有關係者之通知及指導而發行者，有關於外國利益之各條，均經在本港之各條約國領事團之同意及認可，

右奉海關總稅務司之命，特此通告，

一九一四年二月，

駐牛莊海關

海關長 雷盍啓，哈里司，

牛莊港港則

第一條，本規則所稱之船舶，均爲外國式之船隻，與本規則有關係之民船，祇限於與外國式船舶協作之際，須照本規則妥爲取締，至其他民船，別有規程規定之，

碇泊區域，

第二條，外國式船舶之碇泊區域如左，

甲，後記乙丙兩項指定以外之船舶，西自老爺閣起，東至南滿鐵道株式會社新碼頭之端止，爲

其碇泊區域，

乙，裝載礦油之船舶，須由港務局長指示碇泊區域，

丙，裝載軍器船舶，及經過流行病地之船舶，碇泊於甲項區域下流一英里之處，

其他船舶，若欲碇泊於甲項區域以外，從事貨物之裝卸，須先請示海關，領得許可證，然後行之，

第三條，船舶開入碇泊區域，須求港務局繫船系人員之坐船，指示各船之繫船地點，

第四條，船舶依港務局之指示而碇泊，但除已領得海關出港許可證以外之船舶，非得有港務局之特別許可書，不得變更繫留地點，及向碇泊區域外移動，若奉有港務局長變更繫留地點之命令，應即照辦，

第五條，如船舶欲自行指定碇泊地點，或欲得變更繫留地點之許可，可由船長，一等運轉人船業代理人，或領港人，向港務局請求，發給有關於此際碇泊必要之命令，

軍器彈藥，

第六條，入港船舶，如裝載爆發品，或組成爆發品之特殊材料，已裝藥之砲彈，或一百磅以上之銃砲火藥，五萬粒以上之小銃彈，或以各種爆發品作裝藥，合計超過一百磅者，應碇泊於甲項區域下流一英里之地點，且須於前檣上部，懸掛紅旗，其起卸此等爆發品之船舶，亦為同樣之警戒，

第七條，軍艦及其他官憲之船舶，在甲項區域內，裝移爆發品時，須請求港務局，得其許可，然後於士官指揮之下，惟由該船之水夫辦理之，

第八條，由裝載本規程第六條所開爆發品駛入本港之船舶，起卸該項貨物，僅以附有甲板之艙板及附有掩蓋之小船為限，但以此等貨物起卸於前記之艙板及小船時，必須堆置於甲板及掩蓋之下部，

以此等艙板及小船，在碇泊區域內搬運爆發品時，須在甲板及船室最高部份十二英尺以上之高度，懸掛長六英尺以上寬四英尺以上之紅旗，

第九條，所有爆發品，無海關當局者之許可，不得貯藏於牛莊附近，遼河及其支流之河岸，

礦油與其他引火物，

第十條，裝載石油或其他易燃貨物之船舶，須依港務局長之指示而行動，

滿載礦油類之汽船，須作業務上必需之一切警戒，

第十一條，艙板及小船，航行於載有爆發品或石油與其他易燃貨物之船旁時，不得因炊事及其他目的，作取火及吸烟等事，尤於此等艙板及小船堆置上開貨物時為甚，

傳染病，

第十二條，如船內患有傳染病，或有傳染嫌疑之疾病，以及開出最後之港灣以來，船員或乘客有因傳染病或傳染嫌疑病而死亡者，此項船舶，應碇泊於甲項區域下流一英里，且於未得檢

疫醫官之檢疫許可證以先，須自日出時至日沒時，在檣上懸掛檢疫旗，（符號Q），而在檢疫許可證未經發下以前，苟無港務局長或本港檢疫醫官所發之許可證，無論何人，不得離開該船，

由傳染病流行指定港開到之船舶，須遵照檢疫規則辦理，

水路取締，

第十三條，未經港務局長之許可，不得在本港之水路，繫留躉船（*Thilk*）與浮棧橋（*Pontoon*），設置浮標與繫船裝置，築造碼頭與棧橋等，以及其他侵害水路之工程等事，

第十四條，所有浮標及繫船裝置，由港務局長管理之，而此等設備，如設置於本港內阻碍船舶往來之地，或繫留於繫船便利之處，港務局長可自由令其移轉，如浮標或繫船裝置之所有人，拒絕或忽視港務局長之移轉命令時，港務局長得自行將其移動，費用歸所有人担任，

第十五條，因浚濬或其他原由而生之砂灰塵芥廢物等，不可棄擲河中，如欲棄擲此項灰塵與其他廢物之船舶，須懸萬國信號Y旗於，前桅乃將官許取灰船開出，依規定費用表，收取是項費用，

第十六條，如港內或附近水路，有遭難破船，於他船之航行頗有危險，經港務局長之指示，而在相當時間內，未曾移轉時，則此項破船，可由海關海事部移轉或破毀之，

雜項，

第十七條，船舶須遵守「預防海洋衝突規則」，

第十八條，船舶在港內，不得速行，使裝載適宜之舢板及小舟，有受浪激而遭危險之虞，

第十九條，船舶於變更其碇泊地點之時，必需鋼索，不得長時間速繫於碼頭浮標或他船，

第二十條，船舶爲整理錨鎖起見，須有敷用之水夫，

船首錨鎖部，須常加整頓，

第二十一條，河內有浮冰時，汽船須常將水蒸氣之氣壓加高，并須力避因本船或他船之漂流而蒙毀損傷害之事，講求一切之須防方法，

第二十二條，船舶繫留碼頭或浮棧橋時，不得妨碍他船往來附近碼頭及其他設備之進路，又事前未經得有其附近碼頭或其他設備所有人之許可，不得有侵入其界內等事，

第二十三條，在浮棧橋或碼頭繫留船舶之處所，其連絡船舶與浮棧橋間及河岸之舷梯及步板等，須充分設備安全，並維持之，又此等船舶，夜間須在船上加意看守，設有事變發生，可直發警告，並從事救護，

第二十四條，除按照「預防海洋衝突規則」所定信號之目的，或對於他船作危險警告之目的以外，不得鳴吹汽笛或號笛，

第二十五條，軍艦以外之船舶，不得使用「新銀蒲姆」(譯音)，而軍艦使用「新銀蒲姆」，亦須以日出時至日沒時爲限，

第二十六條，商船不得在本港內施放大砲或小銃，
第二十七條，船長對於合法存在之中國河上警察，其職分上有予以相當便利及輔助之義務，
第二十八條，在本港內之舢板及小船，不得以阻碍他船自由航行之手段或船數，壟集於船舶近旁，

第二十九條，在海關關吏乘船未來以前，其引客之短艇，不得到達本船，船長對於海關當局，須盡量予以助力，遵守本規則之規定，

第三十條，入港中之船舶，遭罹火災時，本船及在其上下流之船舶，須即鳴警鐘，且晝間須懸萬國信號旗NH，（火災！請即救助），如屬可能，更須在災船上下流之他船懸掛之，又夜間應將桅燈繼續上下，

第三十一條，違背以上規則之船舶，在未恢復其違背以前，須由海關停止其入港手續作事及出港許可，或由其所屬國之領事官處置之，

牛莊海關港務局告示，

- 一，船舶須以海關港內信號類集指定之特別記載號旗，於開近本港時懸掛之，
- 二，船長認為有未發見之暗礁門洲及其他關於危險之新障礙時，須通知港務局，
- 三，若船長對於所使用之領港人有不然時，應以書面將其事達知港務局長，
- 四，巡工司所發一切告示，及有關於中國海中航海業者利益之告示，須揭示於港務局，以供閱

覽，

五，船舶不可順潮汐而航行，因此事甚為危險，尤於大潮時為甚，

六，在牛莊港使用之招呼信號旗，（港內信號類集），如左，

Y，召垃圾船，

N，召繫船系人員之來船，

L，召海關人員之來船，

G，召醫師之來船，

B，裝載兵器，

NH，船內有火災，

Q，自傳染病流行港來，

P，將出港，

R，召供給水料之船，

第二節 船舶與貨物之出港入港手續

對於船舶及貨物出港入港之事務，已如前所述，在牛莊海關辦理，故其手續，亦對於牛莊海關而作，

但本節所記之事項，多為前節港則中所記載者，可參照之也，

第一項 船舶之出港入港手續

(一) 特許碼頭

在敘述本文以前，不可不先爲一言者，即特許碼頭是，特許碼頭者，對於海關提出保證書，以自已所有或代理之船舶，碇泊於自己之碼頭，以所載之貨物，堆存自己之特許倉庫，雖貨物之通關手續未了，亦可受出港之許可，凡此碼頭，皆稱爲特許碼頭，而海關對於該碼頭，特允其便宜行事焉，

(二) 船舶之入港手續

爲簡單說明起見，以本手續中必要事項之概要，分條例舉如左，

(甲) 入港時，應將噸稅證書，裝貨目錄，及自中國各港所來之物，開具裝貨證書，向派出之監視部長提出，

(乙) 自惡疫流行地開來之船舶，須碇泊港外，以待海關檢疫官之來船，

(丙) 裝載爆發品類之船舶，須在港外，候港務部長之指揮，

(丁) 入港船舶，須投錨於港務部長指定之場所，

(戊) 船舶入港時，該船之代理店及辦理店，應將領事館之船舶入港證明書，附入載貨目錄，向海關之輸入系 (Import desk) 提出，

(三) 船舶之出港手續

此項手續，亦列舉其必要事項如左，

(甲)輸出貨物關稅噸稅之繳納，及其他一切輸出手續未經終了時，不得出港，(但對於特許碼頭繫留之船舶，不在此限)，

(乙)準備開船時，須請監視部長出外，接受載貨證明書及噸稅付清證，

(丙)船舶代理店，須向領事館收取入港時所付之國籍證明書，與由海關所受之出港批准單交換，

(四)貨物起卸時間

貨物起卸時間，自午前六時起至午後六時止，如欲在上開時間以外起卸貨物者，須於開關時間以內，預先申請，經特別許可後，方能照辦，

(五)與未開港地之航行貿易

以汽船航行未開港地間，或開港地與未開港地間，須得有所屬領事之證明書，以噸稅付清證交入海關，收取內水航行證明書，然後可從事該航路之航行，

貨物之出港入港手續

(一)課稅手續

(甲)申請輸入人，應向海關提出申請輸入書，

(乙)書記以載貨船舶登記號數及國籍號數，記錄於申請輸入書，而以申請人之姓名，列入輸入

稅底賬 (Import duty Sheets)

(丙)輸入系幫班，以申請書所附之載貨證券(B/L)，載貨目錄 (Import manifest)，及申請書 (三)通)對照，如屬相符，即署名於申請書，

(丁)其次，由申請人將證券，由海關將申請人書，送交檢查官，檢查官檢查貨物後，署名於申請書面，並於證券上，蓋檢查完畢之印，

(戊)華文申請書，由書辦，英文申請書由書記，將所課金額記入，然後由主任署名於書辦及記所作之納稅通知書 (Duty Memos)，交付申請人，向海關銀行 (中國銀行) 納稅，

(己)申請人納稅後，以納稅證與證券，向海關繳驗，即由輸入主任署名於證券，並押海關長之印，交付申請人，

(庚)申請人領得海關長蓋印之載貨證券後，始得提取貨物，

(辛)輸出及再輸出之貨物，則以下貨單 (Shipping order) 附於申請書，其手續與輸入者大同小異，

(一)輸出及再輸出貨物之檢查

(甲)檢查時間，自午前八時起，至午後五時止，

(乙)輸入貨物之檢查，大都在船舶繫留之碼頭及前記特許碼頭之各倉庫行之，輸出貨物，則在海關碼頭行之，

(丙)如受有許可，亦可在港外碼頭從事檢查，(每日檢查費銀五兩)，

(丁)如得有許可，亦可在私用倉庫內從事檢查，(每日檢查費銀十兩)，
(戊)所載貨物數目，如較載貨目錄所開有不足或過多時，船舶代理店得於船舶入港後二十四小時以內，將該載貨目錄訂正之，

(己)按送貨單通關之貨物，如額數不足，而由以後之船舶，將不足之額數輸入時，仍須將全部稅金交納，不得短少，

第三章 港勢及航路

第一節 港勢

營口爲遼河河口附近之河港，前已述之，而遼河之發源，則遠在內蒙古昭烏達盟，克什克騰部界內，興安嶺支脈之左麓，合許多支流，東南流而入渤海，爲長數千華里之大河，遼河之大部份，均在砂土所成之平原內，故河岸時受侵蝕，尤於洪水之際，全河道常爲一變，致河道彎曲之處甚多，全河濁流，四時盛漲也，

在營口之遼河，挾營口對岸之葦塘，而在鴨島下流之處，殆與營口市街之前面平行，故水勢自向牛家屯及新舊市街前面之江岸衝突，因而江岸之水甚深，而對岸葦塘之江岸，成爲淺瀨焉，在營口之遼河，因潮汐之漲落以及洪水等事，致水量有多少，而寬度亦大爲差異，但其主要原因，多由營口對岸淺瀨之河水漲落所致，惟東海關之前後最狹，朔望潮落時，不過五百五十公尺左右，自此處向上下流漸次擴大，上流在滿鐵營口站碼頭之前面，約爲七百公尺，牛家屯

亞細亞火油公司之前面，約近一千公尺，下流在老爺閣之前面，約六百公尺，在西海關之前面，則爲七百公尺之譜，

在營口之遼河水流量及速度，平時因潮汐之漲落，頗多差異，不能確定，惟據遼河下游工程局之調查，自一九〇八年至一九二二年間，朔望落潮時，遼河之水量如左，

一九〇八年 一四四、一五七、三四四立方碼

一九一九年 一三八、五八五、〇九四立方碼

一九一九年 一三六、五一六、二〇九立方碼

一九二〇年 一六〇、九一九、六八三立方碼

一九二一年 一五五、八五九、五八一立方碼

一九二二年 一四七、九八三、三七八立方碼

水流速度，在大潮退潮時，爲每小時八，九英里以上之高速度，又依遼河上游工程局之調查，該局所轄全區間之遼河，平均水流速度爲每秒七英尺，大概以滿鐵碼頭及其上流之水流爲最急，營口港之水深，大都甚大，河北站附近，在落潮時，平均有四十英尺，最深處在七十英尺以上，新市街附近，尙有五六十英尺，牛家屯附近有三四十英尺，至其上流三家子亞細亞火油罐前，則爲二十五英尺至三十英尺，

營口港內之水，雖屬如斯之深，然河口則頗淺，當落潮時，即在水道中，而其水深不出七八英

尺之處，尚巨數英里之遙也，

遼河河水之混濁，已如前所述，惟據一九二五年遼河工程局之調查，遼河河水中之砂土混入量，大體如左，

唐家稍上流地點 百分之二七·四

三叉河稍下流地點 百分之八·八

在夾心子 百分之一四·九

在營口之遼河河底，為極微細之砂土，深達數十公尺，再下則未經調查，其狀不明，又河岸在營口市街之一方，較落潮時之水面，高數公尺至十數公尺，土質多砂，其護岸不完全之處，一日遭遇洪水，必至大受侵蝕，其在營口對岸葦塘之一方，係由上流流下之微細砂土沖積，而成為砂洲，護岸設備，在河北站碼頭附近，亦畧有若干，營口潮汐漲落之差，平均在十英尺內外，茲將東稅關前詳細調查之結果，列表如左，但此項數字，係除去門洲信號所朔望落潮時水面以下之標準水深七英尺五者，

年 別	月		年 度
	四	五	
一九〇四	漲潮	落潮	四月
	英尺	英尺	
	二〇·五	一	五月
	英尺	英尺	
	二〇·七	一·四	六月
	英尺	英尺	
	二·二	一·九	七月
	英尺	英尺	
	二·四	二·〇	八月
	英尺	英尺	
	二·六	二·二	九月
	英尺	英尺	
	二·三	一·九	十月
	英尺	英尺	
	二〇·四	一·四	十一月
	英尺	英尺	
	九·八	一〇·〇	年平均
	英尺	英尺	
	二〇·三	一·六	年平均差
	英尺	英尺	
	九·七		

月平均	10.34	10.44	10.62	10.70	10.92	10.92	11.42	11.52	11.72	11.42	10.92	10.52	10.12	9.72	9.32	8.92
月平均之差	8.90	8.92	8.90	8.90	9.07	9.14	9.05	8.83	8.59	8.92	8.92	8.92	8.92	8.92	8.92	8.92

營口港之結冰及融冰期，因年而異，普通結冰在十二月下旬至翌年一月上旬，融冰在三月中旬至三月下旬，然船舶之停駛及開行，終須在結冰及融冰一個月前後，今將一九一一年至一九二二年間，結冰融冰以及停駛開行時期，列表如左，

年 度	結 冰 期	融 冰 期	停 駛 期		船 名	開 行 期		船 名
			日	期		日	期	
一九一一年	一月十四日	三月二十三日	十二月三日	十二月三十一日	松島丸	三月二十五日	三月三十一日	Liang Chow
一九一二年	十二月十二日	二月二十七日	十一月二十七日	十二月三十一日	Irene	三月五日	三月三十一日	芝罘
一九一三年	一月七日	三月二十五日	十二月一日	十二月三十一日	雪海丸 (譯音)	三月二十七日	三月三十一日	Tuck Yuc
一九一四年	九月九日	一月十五日	十一月三十日	十二月三十一日	北洋丸	三月一日	三月三十一日	芝罘
一九一五年	—	三月二十三日	十一月三十日	十二月三十一日	Toonan	三月二十九日	三月三十一日	芝罘
一九一六年	十二月廿二日	—	十二月一日	十二月三十一日	南都丸	三月二十日	三月三十一日	Yushun
一九一七年	十二月廿五日	三月二十七日	十二月三日	十二月三十一日	屋懷丸 (譯音)	三月二十九日	三月三十一日	Paoting
一九一八年	十二月廿七日	三月十三日	十二月一日	十二月三十一日	Yen Feng	三月二十一日	三月三十一日	Shen King
一九一九年	十二月廿八日	三月六日	十一月二十九日	十二月三十一日	Tung Wah	三月十七日	三月三十一日	Hsin chan
一九二〇年	一月五日	三月十七日	十一月二十九日	十二月三十一日	Lung Shun	三月二十六日	三月三十一日	Chan Lee

一九二二年	一九二二年	三月九日	十一月三十日	Feiching	三月十八日	Yushun
一九二二年	一九二三年	三月十一日	十二月十二日	Hunan	三月二十一日	Kweilin
一月十一日	一月十一日					
一月十一日	一月十一日					

第三節 航路

查營口港爲河港，故其航路，由海洋及河川兩航路所成，

第一項 海洋航路

現在營口之海洋航路，大部份爲對中國各港，日本香港次之，其他各外國航船之出入極少，茲將營口與主要港灣間之距離列左，

往中國北部各港，

安東	三三五海里	龍口	二二五海里
大連	一六五海里	登州	二〇〇海里
復州	一〇〇海里	芝罘	一二五海里
秦王島	一四五海里	青島	四一七海里
天津	二九五海里		

往揚子江沿岸各港，

九江	一、一二〇海里	鎮江	八三〇海里
----	---------	----	-------

關於營口港之調查

漢口 一、二五三海里

蕪湖 九一〇海里

長沙 一、四六〇海里

往中國中部各港，

上海 六八七海里

寧波 七三五海里

往中國南部各港，

福州 一、〇二〇海里

香港 一、四〇二海里

廈門 一、一四五海里

廣東 一、五〇六海里

汕頭 一、二四五海里

往朝鮮，

仁川 四四〇海里

釜山 六九三海里

羣山 四六五海里

元山 一、〇〇五海里

往日本各港，

長崎 七一八海里

橫濱 (經土佐沖) 一、三一九海里
(經瀨戶內海) 一、三六三海里

門司 七六九海里

函館 一、四〇二海里

神戶 一、〇一〇海里

往其他外國各港，

海參威 一、二二七海里

火奴魯魯

四、六五〇海里

新加坡 二、七五〇海里

孟買

五、二一五海里

加爾加塔 四、四一五海里

倫敦

一、〇三〇海里

第一目 汽船航路

茲將主要之汽船航路，列舉如次，

(甲) 華北航路，

此為對於營口港之航路中最重要者，其中又分為以下各航路，

(子) 龍口航路，來船以輸送山東苦力為主，去船多載大豆豆粕雜穀等，但本航路多寄棧於登州，

(丑) 天津航路，來船運送苦力及水果野菜雜貨之類，去船裝載雜穀，一九二一年以來，滿鐵開始以東和汽船，作沿線主要站至天津之雜穀連絡運輸，

(寅) 芝罘航路，

(卯) 青島航路，此二處均為華南航路之寄棧地點，

(辰) 復州航路，所運來之貨，以鹽為主，

(巳) 安東大連航路，本航路以輸送安東之木材為主，途中寄棧於大連，從事煤水之供給，苦力之卸運，雜貨之裝載，及鹽舫之起卸等事，

(午)秦皇島航路，以輸送煤舫爲主，惟航船甚少，

又其航船，乃以上列諸航路中之一部或大部份，循環用之，

(乙)華中華南及揚子江沿岸航路，

往此等地方之航路，多以上海爲中心，其他寄碇地點，幾全爲上列里程表中所載之諸港，來船所載以綿絲布砂糖雜貨等爲主，回船則載大豆豆油豆粕雜穀等，近來運往此等地方之撫順煤，頗形增加，又煤船多直開目的地，其他船舶，則寄碇於各地，而循環航行也，

(丙)日本航路

日本郵船會社，於橫濱神戶及營口間，開行定期直達船舶，大連汽船會社，則航行大阪神戶營口間，尙有營口倉庫汽船會社，東和汽船會社，三井物產會社等之船舶，多係臨時航行，關於日本航路所運之貨，來船多載綿絲布砂糖紙張雜貨，回船則載大豆豆粕新穀，

(丁)其他主要航路

浦潮航路，以向北滿輸出官鹽爲主，

朝鮮航路，以輸出雜穀爲主，

英屬印度航路，以輸入綿絲布爲主，但其他各國之汽船，亦有依時入港者，

第二目 民船航路

海洋航路之船舶，大部份固爲汽船，然民船亦不少，

民船即稱爲篷船之中國式帆船，其構造有種種不同，大者長四十公尺，吃水二十英尺，載量達二千石（四百噸），

民船航路有二，

（甲）華南航路，

往返上海寧波福州各港與營口之間，入港時所載爲土產布疋陶器砂糖及其他雜貨，出港時則載大豆豆粕豆油，每次航行，約需半個月之久，

（乙）渤海沿岸航路，

往返山東河北兩省及遼東灣之各港，去船多載豆粕大豆油雜穀土酒野蠶繭繭等，來船則爲魚類野菜鮮乾果等，

查民船雖難與汽船競爭，然以其運費之低廉，又按貨物種類及土地等之情形，有時不得不使用民船，故本港以之作汽船之補助，有裨於貿易之處，亦非鮮焉，

（未完）

漱芳

北平朝陽門外。有漱芳亭。元時道士吳全節建。陶宗儀輟耕錄載。燕地初無梅花。全節從江南移至。護以穹廬。匾曰。漱芳亭。道士造其所。不覺熟寢。夢醒賦詩。有風沙不憚五千里。將身跳入仙人壺之句。

業

務

經營國內貿易

出口部

本公司推銷本國各省艸卵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	汽車部	進口部	總經理室	出口部	煤業部	會計部
三二五二八	三四八五一	三一二二八	三一七八一	三二七三〇	四〇二五七	三三三九〇六

京平吉通車由本路至津浦路聯運旅客人數及進款表 民國廿年三月份

類別 日期	人 數				進 款				附 記
	I	II	III	合 計	I	II	III	合 計	
1	—	5	155	161	—	144.10	1,522.20	1,666.30	本月份本路第四次車一部份附掛該車開往津浦者共計二十三次 ○二次車往東行者到津後將該車赴瀋之一部份改掛於津浦路二○一次車前往該次車每週開行五次 京平吉通車其辦法由津浦路二○二次車往東行者到津後將該車赴瀋之一部份改掛於本路第三次車前往由本路
2	—	1	119	121	—	48.70	1,408.50	1,457.30	
3	—	—	72	72	—	—	628.65	628.65	
4	—	—	2	2	—	—	11.00	11.00	
5	1	4	219	224	64.65	97.50	2,465.30	2,627.45	
6	2	6	226	234	129.30	177.00	2,329.55	2,635.85	
7	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	1	1	202	204	64.65	65.70	2,049.70	2,180.05	
9	—	7	181	188	—	165.25	2,130.65	2,295.90	
10	3	6	174	183	107.60	150.00	2,013.45	2,271.05	
11	—	1	7	8	—	55.60	85.20	140.80	
12	1	4	195	200	90.15	71.60	2,480.95	2,642.70	
13	2	6	134	142	129.30	296.80	1,568.60	1,994.70	
14	—	—	4	4	—	—	86.20	86.20	
15	1	6	190	197	64.50	312.70	1,828.40	2,205.60	
16	—	5	250	255	—	118.70	2,732.45	2,851.15	
17	—	2	165	167	—	64.40	2,314.70	2,379.10	
18	—	—	2	2	—	—	19.00	19.00	
19	—	4	150	154	—	114.60	1,807.20	1,921.80	
20	3	4	214	221	100.35	136.20	2,316.20	2,552.85	
21	—	—	—	—	—	—	—	—	
22	1	6	163	170	64.65	129.70	1,745.35	1,939.70	
23	—	5	180	185	—	182.50	2,041.65	2,224.15	
24	—	9	192	201	—	293.10	1,890.10	2,183.20	
25	—	—	4	4	—	—	56.25	56.25	
26	—	—	26	26	—	—	404.80	404.80	
27	1	4	219	224	100.35	121.30	2,300.40	2,522.05	
28	—	—	—	—	—	—	—	—	
29	2	4	163	169	57.90	119.00	1,705.80	1,882.70	
30	—	—	188	188	—	—	2,029.05	2,029.05	
31	—	4	162	166	—	161.80	1,713.15	1,874.95	
總 計	18	94	3,958	4,070	973.40	3,026.25	43,684.55	47,684.20	
每 次 車 平 均 數	1	4	172	177	42.32	131.58	1,899.33	2,073.23	

北寧鐵路月刊 第十期 業 務

京平吉通車由本路至瀋海吉海路聯運旅客人數及進款表 民國廿年三月份

類別 日期	人 數				進 款				附 記
	I	II	III	合 計	I	II	III	合 計	
1	—	8	701	709	—	65.00	4,000.85	4,065.85	
2	—	10	455	465	—	82.60	2,360.95	2,443.55	
3	—	—	120	102	—	—	1,008.15	1,008.15	
4	—	2	250	252	—	18.30	2,200.65	2,218.95	
5	—	7	431	438	—	35.75	3,666.65	3,702.40	
6	—	4	522	526	—	27.50	3,512.00	3,539.50	
7	—	2	201	203	—	13.30	2,998.55	3,011.85	
8	—	4	370	374	—	38.35	2,720.05	2,758.40	
9	—	2	409	411	—	19.55	3,205.30	2,224.85	
10	—	1	392	393	—	9.10	2,635.55	2,644.65	
11	—	6	619	625	—	45.00	4,415.40	4,460.40	
12	—	3	712	715	—	25.55	4,976.10	5,001.65	
13	—	3	429	432	—	26.90	3,120.85	3,147.75	
14	—	4	466	470	—	107.20	3,653.10	3,762.30	
15	—	2	523	525	—	43.75	3,586.55	3,630.30	
16	3	6	69	78	39.15	43.45	3,993.20	4,095.80	
17	—	5	530	535	—	39.35	4,050.75	4,090.10	
18	1	6	729	736	21.05	99.30	4,862.00	4,982.35	
19	—	9	530	539	—	93.45	3,360.90	3,454.35	
20	—	2	506	508	—	21.50	3,552.25	3,573.75	
21	1	2	468	471	44.45	46.80	3,732.50	3,823.75	
22	—	3	419	422	—	19.80	3,150.30	3,170.10	
23	2	8	509	519	42.10	55.10	4,022.80	4,120.00	
24	—	—	623	623	—	—	4,833.40	4,833.40	
25	—	7	455	462	—	68.75	3,300.05	3,368.80	
26	—	—	368	368	—	—	3,022.55	3,022.55	
27	—	5	418	423	—	83.75	2,985.25	3,069.00	
28	—	5	487	492	—	88.10	3,692.45	3,780.55	
29	—	1	548	549	—	7.90	3,769.45	3,777.35	
30	2	2	489	493	19.70	22.30	3,151.95	3,193.95	
31	4	—	636	640	137.70	—	3,736.15	3,873.85	
總 計	13	119	14,366	14,498	304.15	1,269.40	107,276.65	108,850.20	
每 日 平 均 數	1	4	463	468	9.81	40.95	2,460.54	3,511.30	

京平吉通車由本路至津浦瀋海吉海路聯運旅客人數及進款表

本路大宗貨物運輸成績一覽表

民國二十年三月份

品名	運輸		數量		運費		進款	
	噸數	千分數	一日平均噸數	延噸里	進款	千分數	一日平均進款	每噸每公里
礦產品	288,116	560.0	9,294	40,912,135	390,409	261.0	12,594	0.0095
煤	1,178	2.3	38	145,882	2,097	1.4	68	0.0144
泥	40,739	79.2	1,321	4,907,474	61,092	40.9	1,971	0.0124
土及石	3,611	7.0	116	640,663	22,799	15.2	135	0.0356
油	1,116	2.0	32	131,243	2,714	1.9	88	0.0206
礦務	67,491	131.2	2,174	24,618,360	440,118	294.2	10,972	0.0138
農產品	3,581	10.9	180	1,212,369	32,106	21.5	1,036	0.0265
穀	3,173	6.2	102	660,698	10,248	6.8	331	0.0155
豆	3,504	7.4	123	564,923	17,437	11.7	561	0.0309
植	4,028	7.8	130	836,667	24,815	16.6	801	0.0296
棉	7,347	14.3	237	1,116,853	29,027	19.4	936	0.0260
木	501	1.0	16	113,017	1,997	1.4	64	0.0177
林產	4,108	7.8	129	927,611	34,661	23.2	1,118	0.0374
畜產品	561	1.1	18	72,142	2,910	1.9	74	0.0403
活	3,734	7.2	120	659,203	25,012	16.7	807	0.0379
死	2,665	5.2	86	712,476	15,534	10.4	501	0.0218
毛	2,383	4.6	77	505,787	13,388	9.0	432	0.0265
其	1,919	3.7	62	531,480	12,099	8.1	390	0.0228
製	45,676	88.8	1,473	7,447,318	217,763	145.5	7,025	0.0292
鋼	3,143	6.1	101	516,106	17,734	11.8	572	0.0343
鐵	2,237	4.3	72	191,327	4,792	3.2	155	0.0073
織	1,471	2.8	47	357,713	17,557	11.7	566	0.0134
造	2,999	5.8	97	746,952	98,143	65.6	3,166	0.0322
軍	17,122	33.3	552	3,143,241	1,495,847	100.0	48,253	0.0163
化	514,492	1000	16,597	91,571,632				
其								
合								

營業課調查股製

北寧鐵路

貨運業務細別表 (一)

民國二十年三月份

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
礦產品	334,650	49.2	479,111	28.3	1.43	46,737,399	139	0.0103
農產品	84,077	12.4	524,724	31.0	6.24	27,893,017	331	0.0181
林產品	7,848	1.1	31,024	1.8	3.97	1,229,870	156	0.0252
畜產品	10,968	1.6	78,117	4.6	7.12	2,371,432	216	0.0329
製造品	76,949	11.3	382,871	23.2	4.98	13,339,914	173	0.0287
政府用品	20,566	3.0	100,711	5.8	4.89	5,384,602	262	0.0187
他路材料	7,854	1.2	10,966	0.6	1.39	1,661,106	211	0.0066
本路材料	137,519	20.2	79,897	4.7	0.58	26,215,933	197	0.0031
合計	680,431	100	1,687,421	100	2.48	124,833,273	183	0.0127

北 寧 鐵 路

貨 運 業 務 細 別 表 (二)

民國二十年三月份

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	百 分	進 款	百 分 數
一 等	—	—	—	—	—	—	21	184	177	2,054	198	2,238	0.2
二 等	1,891	11,681	243	1,640	89	613	131	1,385	6,548	49,454	8,902	64,773	2.3
三 等	10	65	1,577	13,286	10	102	4,083	29,096	5,787	33,790	11,467	76,339	2.4
四 等	22	173	18,644	113,501	4,839	19,606	928	6,402	41,428	202,431	65,861	342,113	11.1
五 等	340	1,156	2,450	11,602	173	1,028	204	1,076	5,146	28,355	8,313	43,217	2.2
六 等	67,499	104,530	—	—	315	832	1,661	5,835	382	744	69,857	111,941	13.7
專 價	264,888	361,506	61,163	384,695	2,422	8,843	3,940	34,139	17,481	66,043	349,894	855,226	68.1
總 計	334,650	479,111	84,077	524,724	7,848	31,024	10,968	78,117	76,949	382,871	514,492	1,495,847	100

營業課調查股製

東省的既成鐵道

志 靜

東省有鐵路若干？何處起止？長度多少？何國經營？這些問題，我們有明瞭的必要，現在將東省已設的鐵路，略述於下，以資參考：

南滿鐵路，自大連至長春，以及其他支線，長度一，二四呎，軌間四呎八吋半，由日本經營。
北寧鐵路，自北平至奉天，長度八七六呎，軌間四呎八吋半，由英國借款中國經營。
中東鐵路，自滿洲里至綏芬，哈爾濱，及長春，長度一，七二七呎，軌間五英呎，由中俄合辦。

四洮鐵路，自四平街至洮南，鄭家屯及通遼，長度四二六呎，軌間四呎八吋半，由日本借款中國經營。

洗昂鐵路，自洮南至昂昂溪，長度二二四呎，軌間四呎八吋半，由日本借款中國經營。

吉長鐵路，自長春至吉林，長度二一七呎，軌間四呎八吋半，由日本借款中國經營。

吉敦鐵路，自吉林至敦化，長度二〇〇呎，軌間四呎八吋半，由日本借款中國經營。

金福鐵路，自金州至城子，長度一〇〇呎，軌間四呎八吋半，由日本借款中國經營。

海海鐵路，自奉天至海陽，長度二二一呎，軌間四呎八吋半，由黑龍江省官民合辦。

呼海鐵路，自松浦至海倫，長度二二一呎，軌間四呎八吋半，由黑龍江省官民合辦。

齊克鐵路，自昂昂溪至泰安鎮，長度一六三呎，軌間四呎八吋半，由黑龍江省官民合辦。

穆稜鐵路，自小城子至梨樹鎮，長度一六三呎，軌間四呎八吋半，由黑龍江省官民合辦。

鶴立鐵路，自蓮花泡至鶴立崗，長度一六三呎，軌間四呎八吋半，由黑龍江省官民合辦。

開城鐵路，自本溪湖至牛心台，長度一六三呎，軌間四呎八吋半，由黑龍江省官民合辦。

天圖鐵路，自開原至西豐，長度一六三呎，軌間四呎八吋半，由黑龍江省官民合辦。

齊昂鐵路，自池坊至道頭溝，長度一六三呎，軌間四呎八吋半，由黑龍江省官民合辦。

吉海鐵路，自朝陽鎮至吉林，長度一八三呎，軌間四呎八吋半，由官民合辦。

總計十八鐵路，合計長度六，〇四四呎，軌間四呎八吋半，由官民合辦。

柳河繞陽河改良工程報告書

系言

本路降生，亘五十年，沿綫水患，柳河爲最，繞陽河次之，每當秋泛，重則決堤壞橋斷絕交通，三五日，至數十日不等，輕則泥沙淤積，河床漸以增高，爲他日厲，救護工作，年有所舉，前者增築橋孔，後者加高路堤，然河無定流，水無定性，此淤彼溢，泛濫滂沱，往往增橋所在，越年淤塞，反從他處決潰，路堤加高，河床亦徐以漲，因之數十年來，所增橋樑，瞰若梯狀，所加路堤，多至四五次，損失不貲，水患仍未嘗稍免，而且有變本加厲之勢，降至去年，一潰尤酷，受創更巨，車運停滯，將及一月，先前本已逐年測量，詳加研討，參酌水患前觀，證以測量所得，曾有治標治本之建議，前此路款不充，軍運忙迫，未遑舉也，迨客秋巨災，挽救不容再緩，仰承

局座知機果斷之明，決定辦法，尅期興工，指派幹員，專司其事，自三月初旬，正式施工，迄六月下旬，閱時四月，克告竣工，其迅速未之前聞，而工值低廉，亦所罕見，工作紀載，更爲詳備，堪作模範之規，貽茲後來之鑑，爰將施工經過，編爲報告，深望本路工務人員，繼此施工，各手一編，用以參考，或有益焉，抑又有進者，地方鐵路兩利之治本計畫，前雖論列，本報告書中又連類撮其概要，而鐵路方面單獨之治本方策，莫如放棄新民至大虎山之一段，另由

新民折奔彰武縣而將支綫上之彰武縣大虎山一段，作為幹線，惟改線問題，決非數年之功，所能成議，求其次，只可於繞陽河實施比較的治本工事，於柳河實施強固的治標工事，作為真正治本以前之過渡辦法，然而治標固可苟安一時，究仍不能根本安全，竊盼安不忘危，精益求精，治本辦法，早觀厥成，一勞永逸，長治久安，則民生路政，其庶幾焉，再者，本路去年水害，除前述兩地外，幹線上尙有小凌河及第二三第一八七第二五一第三六五第二七〇各橋，大通支線上及錦朝支綫上各尙有多處，且皆重大，容待另述，

中華民國二十年九月一日華南圭謹識

北寧鐵路柳河繞陽河改良工程報告書

華南圭

第一章 緣起

水之爲害，由來酷矣，本路跨越榆關，貫通遼冀，背山面海，阻河遏流，秋泛所至，恒成巨災，尤以遼河流域爲害最烈，而遼河之病，復以柳河歸流爲首，繞陽河次之，當築路之初也，地多荒野未闢，樹根蔓草，足護泥沙，不爲冲刷，殞枝凋葉，如棉蓄水，可使緩流，紆回曲折，適性徐行，雖逢大水，未嘗爲災，洎其繼也，草萊既闢，莖絕根株，水勢驟增，浸成災害，近年以來，上游山區，鮮有林植，平原壤地，悉變膏腴，秋洪暴發，湍激澎湃，崩山倒海，泛濫四溢，冲刷淤塞，各任其極，遂演成去年之巨災，爲空前所未有，茲將柳河繞陽河源流地帶情形分述如左，

(一)柳河 柳河發源於熱河綏東縣庫倫溝，經二百餘公里橫過彰武縣南之大通支線及新民柳河溝兩站間之幹線而入遼河，上游蜿蜒進行於沙石山嶺之中，河身坡度峻急，水流湍激，冲刷泥沙樹木，逐波隨流而下，抵彰武縣南，再下自單家五台子至遼河入口，長四十餘公里，地勢平坦，河槽無定，水流散漫，由是上游沖下之泥沙，至此成爲淤澱，是則倒岸傾河，或阻一坏之土，滔天巨浸，或瀉一線之流，此淤彼溢，水道隨時變遷，河無定槽，水無定性，每逢洪水，爲害極烈，自民元以降，柳河迭經洪水，橋樑冲塌，路基決潰，河底淤塞，因而斷絕交通者指

不勝屈，民五民六兩年之間，本路商得地方政府同意，加築橋洞五千餘尺，增高新民等處路基二十餘尺，然而治標之治標，難期久遠之規，泥沙之淤積如故，水道之變遷靡常，東築西遷，疲於救應，從茲水患年復有聞，履霜之漸，必有堅冰之至者矣，迨去年八月，洪水暴發，柳河一帶，受害之重，未之前聞，多方救急，費時一月之久，始能恢復交通，直接間接，損失不貲，此爲水患之大概情形也，（參閱水害報告書）

（一）繞陽河，繞陽河發源於柳河源附近，迤邐平行至泡子郭家店兩站間，經過大通支綫，與彰武縣西之柳河相距僅二十餘公里，上下游河身亦與柳河相似，但上游河槽達距幹綫約五公里，則成平原，洪流廣闊，泛濫相等，其淤積之量，雖較柳河爲佳，然去年受水之害，情形正復相同，（參閱水害報告書）

總觀上述兩河情形，大略相同，爲害既久，防範籌畫，曾未稍輟，測繪工作，迄無間斷，改良計畫，年有所陳，民六以後，或因政局影響，軍運忙迫，或因路款窘拙，度支爲難，種種阻滯，改良計畫，多成盡餅，迄兩年前河流情形，勞絲日厲，路綫萎糜，危險益迫，實偪處此，改良施工，雖不可能，測繪設計，終未稍輟，於是十八年春季有測量柳河之舉，治標治本，正事籌措，一困於是年秋泛之災，去年春間，重加勘測，通盤籌劃，標本之治，設施未遑，再困於去年之空前巨災，用是賡續前議，積極進行，始有今夏實施改良路堤，及橋梁之舉，惟以柳河問題，困難叢集，僅得治標，雖非百年永久之圖，差幸安全，可保無慮，至於繞陽河難點較鈔

，此次改良，雖非一勞永逸，諒可圖十數年之安寧，

第二章 測繪及設計

兩河情形之重要，既如上述，第一步工作，即為測量及設計，去年先後派前第三總段工程司王國勳督率員工，組織測量隊，從事測勘兩河上下游各數十里，分別陳述如下，

(一) 柳河部分

第一節 測量紀載

茲將測量柳河所得結果，分甲乙兩項，紀錄如後，

(甲) 柳河流量速度及河身切面與河底坡度，柳河在彰武縣大通支綫所經之處，其最高洪水橫切面積為一萬八千九百二十平方英尺，每秒鐘水流平均速度為九，七英尺，每秒鐘流量為十八萬三千五百二十立方英尺，柳河在單家五台子附近，最高洪水橫切面積為二萬五千平方英尺，每秒鐘水流平均速度為七，五英尺，每秒鐘流量為十八萬七千五百立方英尺，柳河在蔣家屯附近兩岸，以堤束水，最高洪水橫切面積為二萬五千九百平方英尺，每秒鐘水流平均速度為八，四英尺，每秒鐘流量為二十一萬七千五百六十立方英尺，柳河在本路幹線擬築新橋處，最高洪水橫切面積為二萬六千八百平方英尺，每秒鐘水流平均速度為九，一英尺，每秒鐘流量為二十四萬三千八百八十立方英尺，柳河底坡度，自大通支綫柳河所經處，至單家五台子，為千分之一，自單家五台子至幹線柳河所經處，為一千四百分之一，自幹線柳河所經處至遼河之柳河入口

爲千分之一，

(乙)新民柳河溝兩站間原有各橋之最大流量，民六民七民八之三年雨量甚大，其時彰武以北，放荒開墾，土地因而更鬆，水量泛濫南注，挾沙尤多，與路堤相遇，速度更減，淤積亦更甚，因此路基潰決，車站城郭，多被湮沒，本路於民五添第五十號橋，增水道九百三十三英尺，添五十一A號橋，增水道八百六十英尺，添五十一B號橋，增水道九百英尺，添五十一E號橋，增水道八百六十英尺，添五十二號橋，增水道二百八十英尺，添五十二A號橋，增水道八百六十英尺，添五十二B號橋，增水道八百六十英尺，五十號橋至五十三號橋間之路床則抬高七英尺半，民六又將各橋及路床抬高四英尺，民七又將路床及五十一A號橋及五十一B號橋抬高三英尺，而新民車站路床於民五民六先後抬高二十二英尺，重修站房兩次，合計各橋每秒鐘之流量立表如下

橋	號	每秒鐘之最大流量	測勘年月
五十號橋		五萬九千六百立方英尺	民國十九年六月
五十一A號橋		三萬四千三百立方英尺	同前
五十一B號橋		九千五百立方英尺	同前
五十一E號橋		七萬二千立方英尺	同前
五十二號橋		一萬零三百立方英尺	同前

第二節 計畫

五十二A號橋	六萬二千八百立方英尺	同	前
五十二B號橋	八萬二千五百立方英尺	同	前
五十三號橋	二萬四千八百立方英尺	同	前

(甲)治本辦法 古人治河，不外疏與障之二種，今日科學進步，其法雖與古異，其理仍與古同，惟森林尤為本中之本，是故澈底治本，應林與疏並行，其次則林與障並行，亦尚不失為治本之次法，茲就林與障立言，柳河上游，起自河源以至本路，水道兩岸，應廣植榆柳等，易於長成之樹，以每岸半公里為率，須由地方政府督率民夫，分年栽植，其第一年至少自河岸起橫出一百五十公尺，後再逐年加寬，以五年為完成植樹時期，樹與樹之距離，視樹之種類而定其疏密，萎枯者陸續補種，並絕對禁止畜牧，迨其蔚然成林，復可折枝分插，務期十分緊密，根株盤結一片，即有大雨，積葉蓄之而又濾之，清流歸槽，其勢自緩，沙土之地，為樹根虬蟠固結，即難沖動，河流既緩，復極清冽，非但不能漫溢，且終年可引用灌溉，為利甚巨，此所以造林，為治河之大本也，單家五台子以至遼河入口處，河無正槽，地勢平衍，水由上游瀉注至此，速度驟緩，挾沙每易沉澱，久久遂見淤塞，如造林計畫完成，此患自可消弭，此外應自單家五台子起東西兩岸相距約六百公尺，各築土堤一道，以束縛水流，其堤頂應高出最大洪水線二

公尺，以杜漫溢之弊，俾水有所歸，可無泛濫之虞，速度增加，挾沙仍可順流而下，由遼河入海，兩堤之間，應無一切巨細雜物，俾水流所經，暢行無阻，堤之前後，仍應多植樹木，以期堤身鞏固，不致沖潰，至於本路方面，擬就現在五十二B號橋址，改築新橋一座，分爲十八孔，每孔之跨度爲三十公尺，總長爲五百四十公尺，（一千八百英尺）其每秒鐘流量，於最大洪水時，足洩六千九百立方公尺，（二十四萬三千八百八十立方英尺）橋梁之底，至少須高出最大洪水面二公尺，俾洪水經過通暢，不致淤積，新築之橋，既經加高，其東西兩頭路床，亦須抬高，以順其坡度，此外則所有柳河溝新民兩站間各舊橋，全可堵塞，鋼樑可移作他用，總之此項計畫，以造林爲主體，而以築堤建橋佐之，河有正流，速度劃一，沙不能淤澱，水不能橫決，茲將治本辦法計畫估價如下，

- （子）種樹三十三萬畝約八萬六千萬棵（柳百棵一元） 共洋八十六萬元
- （丑）柳河東西兩岸土堤（各長四十八公里）約土工百四十萬方（每方四角）共洋五十六萬元
- （寅）新橋一座計長一千八百英尺每英尺洋三百元 共洋五十四萬元
- （卯）加高路基土工約十萬方每方六角 共洋六萬元
- （辰）砌片石工程約二萬方 每方五元 共洋十萬元

總共計洋二百一十二萬元

（乙）治標辦法 治標辦法，果見實行，路政民生，兩有裨益，惟其施行步驟，應由地方政府首

先進行築堤工作，本路亦應同時建築新橋，造林計畫，亦須開始辦理，並須繼續完成，需款浩繁，能否咄嗟立辦，殊是疑問，而各項工作，既艱且鉅，亦非一朝一夕所克竣事，去年該處水患甚劇，不得不先籌臨時救濟之方，故擬定柳河治標辦法，按諸柳河測量平面圖，其經過本路幹線之處，有水道二，其一在五十一E號橋下流行，其又一則在五十二B號橋，應將此二橋各抬高約十二英尺，五十一B號橋，可將其跨度二十英尺之各孔，全部撤除填塞，祇留跨度六十英尺者十孔，其五十二號及五十二A號二橋，視坡度之需要，亦酌量抬高，其兩端之五十一A號及五十三號二橋，則可全部填塞，鋼樑移作他用，各橋間之路堤，自亦應酌量抬高，以順坡度，並在橋與橋間路堤上游，其相距近者應築人字式之分水壩，（如圖）其相距遠者亦應多築掠水壩，（如圖）至分水壩之外坡面及掠水壩之兩坡面，悉以片石掩護，照此辦法，柳河之水，有四橋供其宣洩，暫時可獲暢行無阻，而路堤有分水壩或掠水壩爲之保護，即有急流衝蕩，亦不致有潰決之患，所惜者，上游未獲澈底清除，水無正軌可循，仍可挾沙奔注，淤積爲害，近數年內，可慶苟安，積而久之，恐泛濫橫溢，仍不減於今日，故此法只可視爲目前之緩衝，而同時須進行治本辦法，務期早日完成，則積年巨患，庶可永弭耳，治標辦法估價如下，

（子）抬高舊橋四座混凝土九百方（每方四十五元）

共洋四萬零五百元

（丑）抬高道台並築掠水壩分水壩等土工九萬五千方每方五角

共洋四萬七千五百元

(寅)砌片石工程四千方(每方五元)

共洋二萬元

(卯)鋪軌添道渣及便道三英里(每英里五百元)

共洋一千五百元

(辰)道渣三千方(每方二元八角)

共洋八千四百元

(巳)便橋二百十呎 每呎五十元

共洋一萬零五百元

總共計洋十二萬八千四百元

(二)繞陽河部分

第三節 測量紀載

繞陽河上游，在大通支線泡子郭家店兩站間第四十九號橋地點者，當最大洪水時，橫切面積為六千六百平方英尺，每秒鐘水流平均速度為六、二英尺，每秒鐘流量為四萬一千立方英尺在哈山屯者最大洪水時橫切面積為八千二百八十九平方英尺。每秒水流平均速度為六、五英尺每秒鐘流量為五萬三千九百立方英尺，在幹線處最大洪水時，橫切面積為一萬五千平方英尺，每秒鐘水流平均速度為六、一英尺，每秒鐘流量為九萬一千五百立方英尺，至於河底坡度，則自大通支線至哈山屯長約十公里，坡度為九百分之一，自哈山屯至幹線處長約四十五公里，坡度為一千一百分之一，以幹線下游至雙台子長約九十公里，坡度為四千分之一，(參閱測量圖二冊計八紙)

第四節 計畫

根據測量之所得，參酌往年之歷史，水患前觀，河流形勢，鑑於以往之窪道，容水由軌面滑過，易致推移淤塞之患，交通未免斷絕，擬將白旗堡繞陽河兩站間路堤增高，將一部分軌道，移於新填路堤之上，添築橋孔，並將所增高之路堤上流坡面鋪砌片石，以資保護，所需鋼橋，即將新民柳河溝間應行廢除之第五十號第五十一A號第五十一B號之一部分，及第五十三號第五十五號等橋，挪移應用，其築於里程碑七四七至七五五間各橋，用以宣洩繞陽河之水，當最大洪水時，橋高六呎四吋，足敷宣洩之需，而築於里程碑七五六至七六〇間各橋，則專備柳河溢水而設，足分瀉柳河最大流量三分之一，兼籌並顧，估價如下，

(子)增高路堤及改線土工約七萬二千四百方(每方五角)

共洋三萬六千二百元

(丑)增加橋梁二千七百四十呎(每呎八十元)

共洋廿一萬九千二百元

(寅)路堤護衣片石二千九百方(每方五元)

共洋一萬四千五百元

(卯)增高橋梁混凝土一百五十方(每方三十元)

共洋四千五百元

(辰)釘道鋪碴及便道七英里(每英里五百元)

共洋三千五百元

(巳)石碴八千方(每方二元八角)

共洋二萬二千四百元

總共計洋三十萬零三百元

第三章 施工之困難

按前章柳河繞陽河改良設計，共需工料洋四十二萬餘元，此項巨款，未曾列入十九年度預算之

內，而事關急工，影響行車安全，勢不能袖手以待，復無的款可資挹注，再四籌維，請將列入十九年度預算內各工程而尙未興工暫行緩辦者，即將此款移作兩河改良工程之用，雖非剜肉以補瘡，只得移緩而濟急，案奉十九年十二月十七日，局令批准，款項既已指定，竟工自必易期，然而天時地理人事材料機器運輸種種困難，每出意料之外，未易迎刃而解，去年底奉，令批准，興工時當嚴寒，地凍冰冽，迨今春四月始見稍融，而春夏之交，風沙迷目，春冰始解，河水驟漲，修養便道，難於應付，此爲天時變化足以影響施工之速度者一也，去年秋汛，地下之水，幾與地面相平，橋基不易挖掘，而路綫兩旁皆爲水淹，增高路基，艱於取土，此爲地理足以影響施工之速度者二也，員工夫役，多至數千人，工頭既有包工裏工之分，管理自難期於劃一，且匆促招募，類多烏合之衆，工作既乏訓練，遇事每難應急，而打樁工作，一遇地中暗石，每致遲緩進行，此爲人事困難足以影響施工之速度者三也，近年本路備存材料極少，此項工程，又爲應急所需，除一部分由各段調集外，不數之數，臨時採購，往返運送，諸多困難，而大宗以石料爲主，所需片石混凝土礮石及道礮，爲數至巨，高山子與城郭家店等山場，夙無存備，而錦朝大通兩支綫所需石料亦屬極多，兼籌並顧，勢難偏廢，開採待用，供不應求，此爲材料缺乏足以影響施工之速度者四也，繞陽河橋基木椿，多至二千餘根，一月之內，期以必完，雖日夜打樁，機器椿架與人力椿架分工並用，然鍋鏟缺少，配件不齊，各處調用，搜集爲難，而機架絞車，須多破壞，普通椿架，復多殘廢，皆須事先修理，始能應用，此爲機器

殘缺，足以影響施工之速度者五也。運輸困難，可分四種，（甲）全路運輸，以瀋溝通溝兩段爲極忙合東四路西四路聯運及本路客貨運輸而言，大虎山一站，每日火車最多加以工程石料及臨時加車總計每日火車常在六十列車以上平均計算，至多每二十分鐘須火車一列，一遇延誤立即擁擠，難於疏通，因而工程材料運輸極艱，（乙）繞陽河需用之鋼橋，皆由新民柳河溝間廢除之舊橋拆移挪用，橋孔首須預備填土，拆移工作，必須選擇不駛列車之時間，一面拆道移出橋樑，一面填土釘道，每日僅能挪移數架鋼樑，其次則須裝車輸送安設新橋之上，種種工作，極費時間，（丙）增高路基而在未設便道部分，填土工作，極感周章，當運輸極多之路線，以八呎餘之增高，而每次至多不過數吋，其中起道榨道填土工作，不但廢工延時，稍一不慎，極易發生事變，危及行車，（丁）增高路基部分，鋪碴工作，其困難情形亦與（丙）項相同而砌鋪片石輸送石料，尤屬非少，此爲運輸困難，足以影響施工之速度者六也，以上所述，咸屬大端，至於其他人事工料調度，一切種種困難，不勝枚舉，總之，當倉卒以施工，誠左支而右絀，力排衆難，事誠匪易，實非尋常工程所可同日而語者矣。

（未完）

磁輪昔話

昔英國發明家喬治斯蒂芬孫。創造機車。名車爲 Rocket。譯言火箭也。

本路第一輛機車。英人金達。用開平煤礦舊風機改造。因名曰中國之洛克

脫。蓋楚材晉用。金日碑奏效於中華。漢譯梵音。洛克提襲名於海外。

Rocket 譯音爲洛克脫。或作洛克提。一小掌故也。

技

術

金城銀行

資本已收一千七百萬元
公積共計二百四十萬元

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

油漆化學

續

陸增祺

第十三章

顏料之分析及定值(指物性而論)

各種顏料之化學分析，已詳述於前章顏料製造法及特性內，普通物性試驗，可以定顏料之特性及合格與否，是亦宜加以研究者，顏料之重要物性，應加考究者，可分述如下，

(一) 比重

(二) 精細

(三) 色素，其光明及色調之清晰，

(四) 吸收油量

(五) 力量

(六) (色體) 覆蓋量

(七) 拓開量

(八) 經久

△(一) 比重

測定顏料之比重，可用比重瓶，

於五十克之瓶中，加入蒸餾水，在攝氏十五度半，確定其重量，於是加入顏料於乾瓶中秤之，減去瓶重，即得顏料之純重矣，

然後於盛顏料之瓶中，滿裝蒸餾水，加熱及振動，使顏料中所存之氣泡升騰，再燒之，使達攝氏十五度半，必需時可加水少許使瓶中貯滿，於是插入瓶塞，溢出之水，用布擦乾，再量其全重，

顏料之重與同容積水重(被顏料所佔者)之比，即為比重，

普通顏料之比重表

鹽基性炭酸白鉛	六·八一	密陀僧	八·八一
鹽基性硫酸白鉛	六·四一	紫氣化物	五·三四
正則硫酸鉛	六·〇八	黃細土	二·九五
白錘	五·六六	生濃黃土	五·三二
白錘磁油	四·三〇	生	四·五二
鎮硫石	四·四六	淺黃銘	五·八九
人造鎮硫	四·二八	淺綠銘	五·七三
石膏	二·三四	錘銘	三·六九
巴黎白	二·六一	靛藍	一·九七
沈澱鉛粉	二·五六	青金石粉	二·五〇
陶土	二·六五	植物黑	一·七二
石絨	二·七五	石墨	二·四六
氧化砒	二·六〇	牙灰黑	二·三五
紅鉛	八·六八	威尼斯紅	五·二三
白錯	四·〇〇	銀朱	六·八三

△(一)精細

試驗顏料之精細手續，異常重要，原因甚多，蓋一種顏料，務須達到一定精細程度，然後混入油中，刷上物體表面，方能均勻，若分子太粗，則不能與油水乳，不久即將凝離，且用粗油料製成之油漆，乾化後生有粗糙而不美觀之表面，

進而論之，此種事實，決不可忽視，蓋顏料之覆蓋量，與分子之直徑成反比例，換言之，即分子愈細，覆蓋量愈大，

再同一顏料，用同樣媒液和成油漆，其分子愈細者，拓開量愈大，

試驗顏料之是否精細，可照下述之方法行之，頗為簡而易行，

取顏料少許散於白磁調色板上，用調色刀研磨之，

然後按下列三種情形，(一)在乾燥狀態下，(二)和油，(三)和松香油，以其質地及精細程度，與標準顏料相比，則可知其梗概矣，

顏料精細程度之比較，尚有一法，即取顏料五克，放入滿貯石油醇精(或他種低比重之流質)圓瓶內，振蕩後記錄所需凝定時間，再與他種顏料在同樣情形下比較之，

對於粗粒質量之試驗，則用細篩及綢布篩以測其殘留物重量之多寡，

△(二)色素

色之為物，不能自顯，由其所能吸收之光線，及射分散而成，若藍油漆能吸取紅黃兩色而反射

綠藍及紫三色，黃油漆則除紅黃及綠色以外，均能吸收，是以取藍黃油漆相混和，則不能吸取者惟綠色而已，

顏料之色，大都與標準者，互相比較，而定其優劣焉，

若白顏料之潔純與否，乃與其他白顏料，互相比較而判定之，或試之於乾者，或試之於濕者，即磨於無色媒介物，如漂白罌粟子油中，

色又可解說為不潔純之白，或藍色而帶黃色灰米色等等，

有色之顏料品，乃與同色者相比較，而定其高下，然色影之光亮，澄清之深淺，及淡色與倍色，均須特別注意之，

例如以二種靛藍並置，即可顯出其不同之點，一為光亮而澄清之色調，發紫色及古銅之光采，其他則呈不潔之微綠影，而缺乏古銅現象，

驗色器

為求準確而易辨起見，乃有驗色器之發明，路佛篷驗色器，為其中之最完備者，



器爲雙管狀，小端有鏡頭一，大端爲同尺寸之孔，檢查所試之色與標準色之處也，標準配色玻璃，有四百種以上，疊換至相似色玻板，以決定顏料之色，即此器應用之大概情形也，

△(四)吸收油量

吸收油量云者，即研磨顏料成爲膏狀所需油量之謂也，通例壓力愈大，吸收量愈小，某種顏料之吸收油量，與他種顏料之吸收量，比較方法，有如下述者，

取五克之顏料，置調色板上，以亞麻油點滴加入，同時用刀研磨之，至覺有硬性即顏料成爲凝膏爲止，

用去若干立糲之油，應記錄之，合成「研磨顏料一百克變成凝膏所需油量」之數，(克爲單位)作爲計算標準，吸收油量之實驗，爲製造有色油漆以重量講值者所重視，其故由於所費油之價值，時有高過於顏料之價值者，

例如有二種同色調之黃細土，必擇其吸收油量較少者，通例顏料愈重，吸收油量愈少，

各種顏料吸收油量約數表

亞麻油(以重量百分計算之)

白鉛(荷蘭法)

七

白鉛(室製法)

八

白錫	二〇
白錫磁油	一五
鎮硫石	八·五
白堊	二二
黃細土	三五
土耳其紅	四〇
范達開棕色	七五
植物黑	九〇
檸檬銘	一四
青金石粉	二八
靛藍	七五
背蘭斯惠綠	一六
白鎳	一七

△(五)力量

顏料之力量試驗，亦異常重要，凡屬新顏料，務與優良之標準顏料一相比較，如下法行之，
白色顏料——為白錫白鉛白錫磁油等，

量確重一克，欲加試驗之白色顏料，置白磁調色板上，加入靛藍十分之一克，然後自滴瓶中將漂白亞麻油點滴加入，至足量為度，使顏料研磨完全成爲膏狀，而藍色亦十分混和，記用去油料之滴數，於是用白鈣或同樣料同成份之標準顏料，照上法細心和成膏狀，送至顯微滑片，並置而比較之，

設使標準顏料之藍色較深，即較樣料爲弱，反之色淺則較強，

有時其比例爲白二十份與青金石粉五份，青金石粉可代靛藍之用，

紅色顏料——爲紅氧化物，靛紅等，

用樣料十分之一克，與標準白鈣一克，或樣料百分之二十五克，與標準白鈣一克試之，

綠色及黑色顏料

取樣料百分之一克，與標準白鈣二克試之，

銻（橙銻除外）取樣料二克與標準青蘭惠斯綠百分之三十五克（即十分之一之靛藍沈澱於銀硫石者）試之，

橙銻取樣料十分之一克與標準白鈣一克試之，

△（六）覆蓋量

顏料之覆蓋量，（通常稱色體）即製成油漆後，塗抹物體表面，能使其隱藏之特性也，其量與分子之直徑，成反比例，換言之，分子愈細，覆蓋量愈大，

在白顏料中，覆蓋量亦作反光量之功用，其反射光之質量，完全與顏料一定厚層之反射數，及顏料分子之大小有關，

顏料之覆蓋量，切不可與拓開量相混，如二單白鉛油，與三單白鋅油之覆蓋量，不相上下，而白鋅之拓開量則大於白鉛油多矣，

染料沈澱於礬上基質之染色，為透明色，雖覆蓋甚善，而不得謂有色體，

試驗覆蓋量，可照下述之法行之，在一白板上，劃成等面積之黑線格，以欲試驗之顏料，於生亞麻油中研成膏狀，記明所需吸收油量，取已知量之油膏，用淺色熟油十份，松香油二份，及淺色透臘品一份，混合溶化稀薄之，與上刷密度相合，

備妥油漆，量入小罐內，每罐有小刷一，使刷上板上之相等部份，稀薄而均勻，至黑綠色完全隱沒為度，大約覆蓋二次即可，如質地太劣者，須再罩數次，

每罐秤其餘重，以求其所用去之油漆量數，如是試驗品覆蓋量之比，易於求得矣，

惟須多試數次，求其平均，以免各種人工之錯誤，

噴霧實驗

著者曾採用噴霧實驗，得有良好之結果，即先以試驗之油漆，稀薄至可噴密度，然後噴於塗有濃厚油脂之編物之定面積上，——其重量為已知數，——至完全覆蓋為止，俟油漆乾燥後，再量此編物，

此法之利，在乎可得平均之油層，而免除人工之錯誤，

△(七) 拓開量

顏料之拓開量云者，即定量顏料，用一定媒介液調成油漆密度，用以刷油可得最大面積之謂也。

顏料拓開量之檢定，乃以顏料一百克，調成油漆密度後，所油得之面積為標準，其法如下，先以顏料製成油漆狀態，如第六節所述者，然後刷於板上，惟須注意油層，務使極薄而均勻，測計定量油漆所覆蓋之面積，以一百磅顏料之若干方呎為單位，或以一加侖油漆之若干方呎為標準，尤為普通。

下表為實驗數種油料所得之結果

	白 錫	白 鉛	白錫磁油(30%)
比重	五、六六	六、八一	四、三〇
吸油量	二二〇	八	二五
力量比	一〇〇	五七	七〇
覆蓋量比	一〇〇	一五六	二二〇
拓開量比	一〇〇	六二	六九

△(八)經久

除上述各種顏料之物性外，尚有數事應加注意，以定顏料價值之高下者，其中最要者，為經久以及色素暴露於日光及氣候之固定程度，

最簡便之方法，係以顏料調成油漆後，覆罩於鐵板或木板上，二次暴露於戶外而驗之，

一部份之油漆表面，則用木條覆蓋保護之，以便日後比較，

油漆須時時滌清，以便檢驗氣候之影響如何，注意於(一)變色，(二)裂紋，及(三)塗粉，則油漆之經久，及色素之固定，可與未暴露之部份相比較，而得顯明之結果，

試驗顏料對於日光之作用，則以顏料於阿刺伯膠溶液中，研磨之，然後油於不吸油之紙條上，懸於玻璃窗後，油面向日光，油紙上一部份用黑紙條覆之，使不受日光作用，惟此黑紙條須易於取去及覆上者，如是可測驗各種光色之作用，

較速之試光作用，可以油漆之薄層，就水銀燈所發光線試之，就最普通應用之白色顏料，調成油漆，如白鉛而言，其暴露之結果，表面有微變棕色之弊，然在惡劣空氣中，其經久與堅固之特性甚佳，而保護物體性，其他白油亦無出其右者，

白錫白鎊白鎊在相當時期內，能保持其色不變，惟一經暴露於外，經十二月至十八月之時間，則將有塗粉狀發現矣，

白錫磁油易於漂白而變灰色，暴露數月後，則將成塗粉而剝落，是以不能作戶外護體之用，

天生土色類，如黃細土濃黃土紅鐵等，均異常經久，雖經極惡劣之氣候，仍能保持其本色，背蘭斯惠綠黃銘靛藍，及其他人造色，經久性中常，青金石粉及銀珠則又十分經久，

靛青染料，因其色之不同，而固定度亦有差異，茜根丹太陽永久綠太陽黃銘等染料在光亮中，極為固定，其他染料，若由曙色，光彩深紅，一炭矯基紫等製成之染色，則極易消衰，有不數星期後，色素全失者，

色素對於硫化氫及酸霧抵抗力之強弱，亦宜留意及之，若用以製造膠顏料色，其於石灰及鹼類之固定與緊貼度如何，亦甚重要，

某種顏料，對於他種顏料，及研磨所用之油類，或華力磁媒介物，亦宜試驗其相關作用，或為各不相謀者，

有數種顏料若白鋅者，在酸性油漆媒介物中研磨，（松脂或康料清油華力磁）製造磁油時，有飽和或變厚之勢，

白鉛在亞麻油中研磨後，有變成鉛皂之勢，因此鉛油有特着之韌耐性，反之白鎳及白錫，為無機顏料，對媒介物毫無感應，

含有硫磺之顏料，與鉛顏料相混，有失色之虞，是以此種混合，為絕對不可能者，務宜注意之，

凡如溶於水之色素，（若銘酸鈣等）以及有毒性之顏料，於日光中不甚固定，若翡翠綠者，則不

合製造油漆之用

(未完)

詠太平花

次公

一重樓閣現華嚴。活態濃香隔夜添。故苑何年移玉蕊。
 (花自故宮分移一簇) 人間從此闌珠簾。春面海國曼陀雨。夢斷仙囊甲乙籤。
 留取太平餘願在。不教殘淚泣明蟾。

鐵路工程概要

續

張厚璜

第五章 路基工程

路基工程者，於敷設軌道之先，而為築堤開鑿排水設備，掘留土石垣等一切土工，及隧道橋溝橋等工之總稱也。

第一節 施工基面 (Formation Level)

施工基面即鐵道線路之築堤上面或開鑿之底面是也，日本之施工基面，自軌條上面以下，普通約一呎六吋，施工基面必使能通過線路車輛之重量，而負擔安全，其幅員不可過狹，須有一定限制，施工基面之寬，依線路之數，及軌間開鑿或築堤高低等而定，因欲排除其斜面流下之水，而設大側溝 (Side Drain) 故施工基面之寬，開鑿皆比築堤大，日本建設規程第四條，於築堤或切取 (即開鑿) 施工基面之寬，除側溝外，自軌道中心至其外緣，約七呎以上為規定，以十四呎為最小限，試舉日本官設鐵道實用施工基面之寬如左，

附圖見後

十五呎未滿

施工基面寬十五呎

十五呎以上二十呎未滿

施工基面寬十六呎

二十呎以上二十五呎未滿

施工基面寬十七呎

二十五呎以上

施工基面寬十八呎

築堤高

開鑿

通常開鑿

施工基面寬二十呎(內溝寬六呎)

岩石開鑿

施工基面寬十八呎(內溝寬四呎)

線路之施工基面，以排水之必要高為相當之高，且須排除通道床(Ballast)浸潤之雨水，故以各種方法構成之，今舉其法如左，

第一 自施工基面之中央，向兩端構成傾斜平面，

第二 於施工基面構成一緩曲線，其中央之高，須為三吋至六吋，

第三 以施工基面之中央為平坦，而於兩側附以傾斜，

日本官設鐵道，即取第一法，施工基面中央最高，兩側傾斜皆為四十分之一，

第二節 土工(Earth Work)

土工為鐵道最要之工程，茲舉其要點如下，

築堤(Embankment or Banking)

當築堤時，必先將其下面之土，除去五六吋，然後再在上面敷厚一二呎之層，使其堅固，築造時若中央過高，則兩側有滑落之患，故其中央以低為最宜，

築堤於地盤傾斜急之處，若直接盛土，則不免有墜落之虞，故設台階形以防之，然後再施行，若築堤之地面柔軟，須於其敷地兩側，掘溝使乾燥，庶可得最好結果，

築堤之法，即斜面勾配，(Side Slope)雖依土之性質而異，然無論何處，不可比其天然勾配急

圖 四十 第

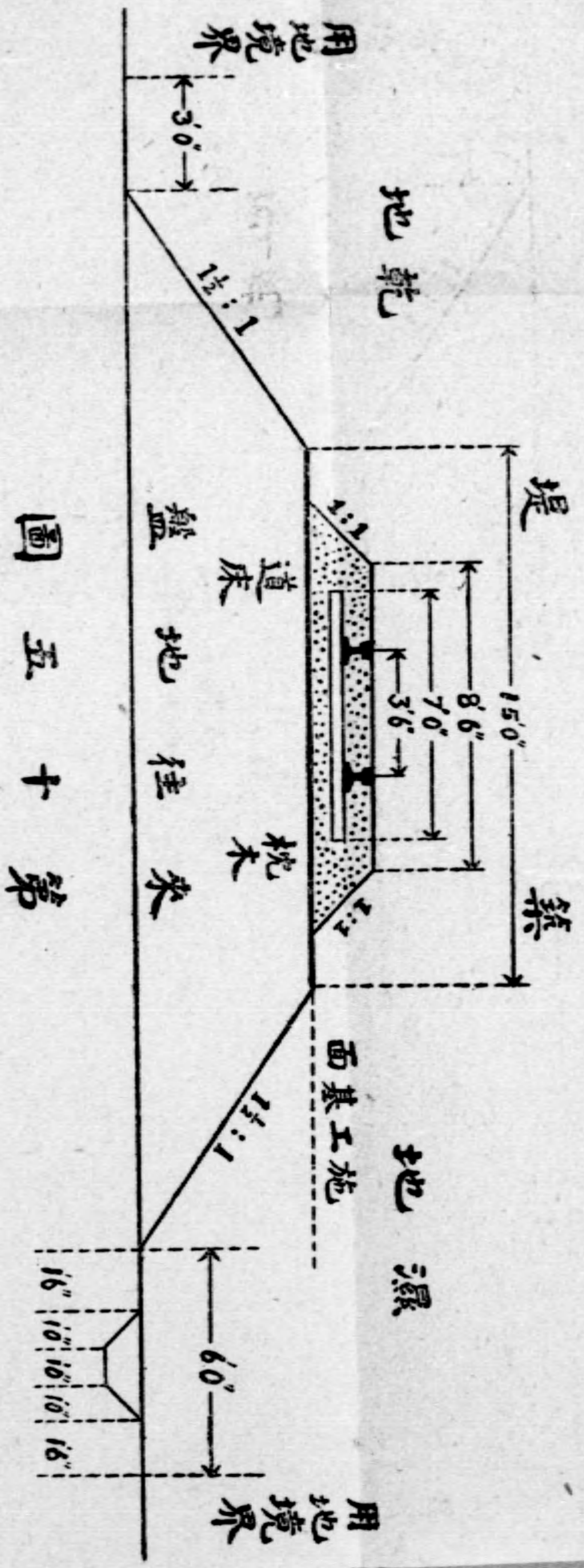


圖 五十 第

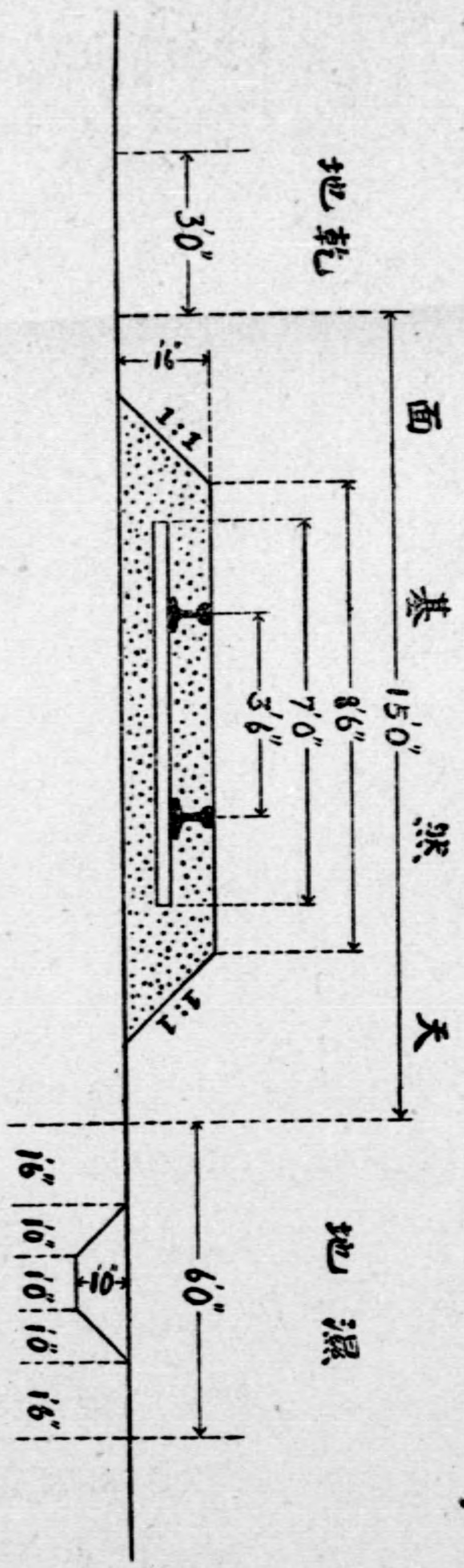
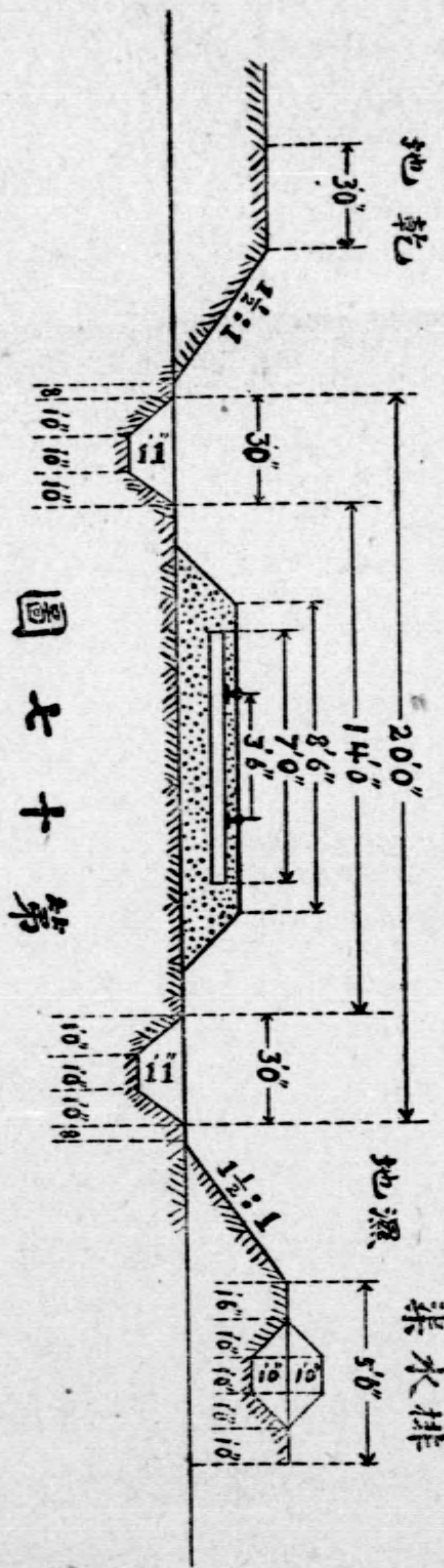
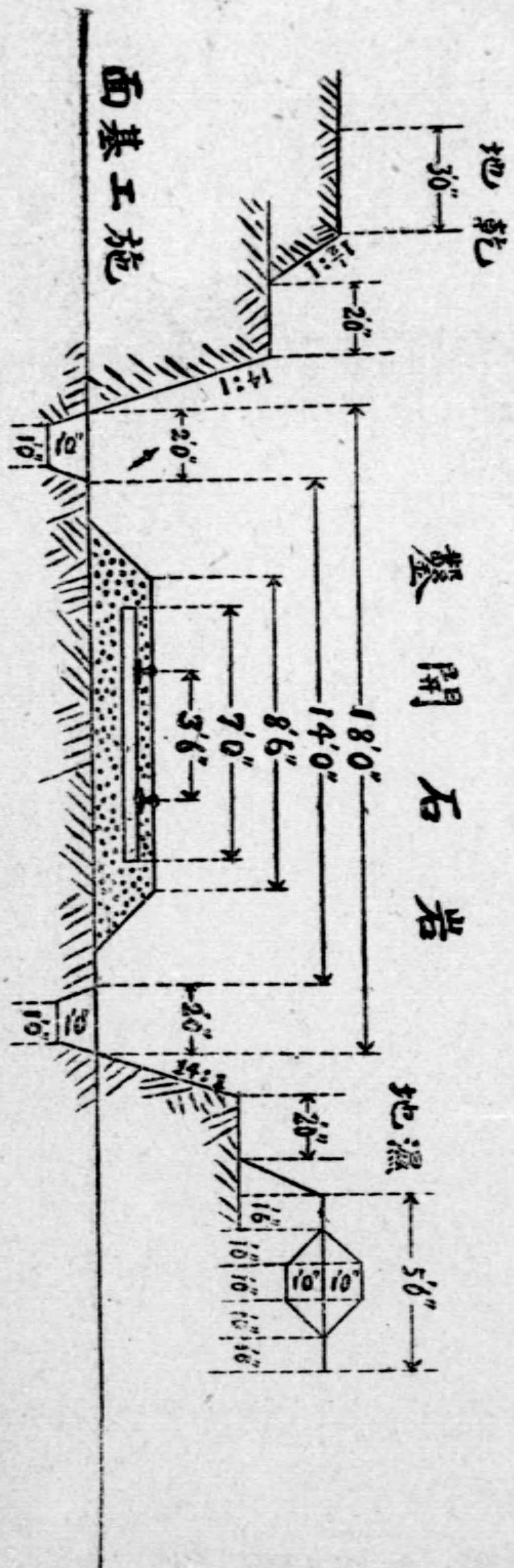


圖 六十 第
鑿開常通



鑿開石岩



，在普通用者爲二十分之三，若土質不良，須爲十分之二，尋常築堤法，尾之左右兩側，取六呎許餘地設側溝，(Side Drain)以排除從築堤流下之雨水，

側溝爲線路保存上之必要，其尺寸依排除水量之多少而定，日本鐵道，普通鑿成上寬三呎底寬一呎深一呎之梯形溝，雖然依土地之狀態，而欲排除多量之水，則非設最大之溝不可，

開鑿(Cutting or Excavation)

開鑿依土質而區別爲三種，

第一 普通土砂

第二 軟石

第三 堅石

堅石與軟石有用火藥轟炸與鶴嘴開鑿之別，

開鑿最宜注意者，必使有良好排水，若排水不得其宜，則雖對於土質勾配適當，亦難免有斜面崩壞之患，

開鑿斜面之勾配，在普通爲十分之一，軟土爲二十分之三，在尋常岩石處爲百分之七·五，如堅石則爲二分五厘，自開鑿法尾之左右兩側，皆取二三呎餘地，設排水側溝，

斜面防護法 (Side protection)

防築堤開鑿斜面之崩壞，有各種方法，其最簡者爲種草，但草有張草筋草兩種，張草者，謂

一面種草，即一尺內外之草，用竹串釘於斜面，植草者，謂沿斜面每一尺之距離，種草於各層，

開鑿有雨水流入，或自斜面湧出之水崩壞者，故沿斜面以磚石砌成縱溝，即可防備，

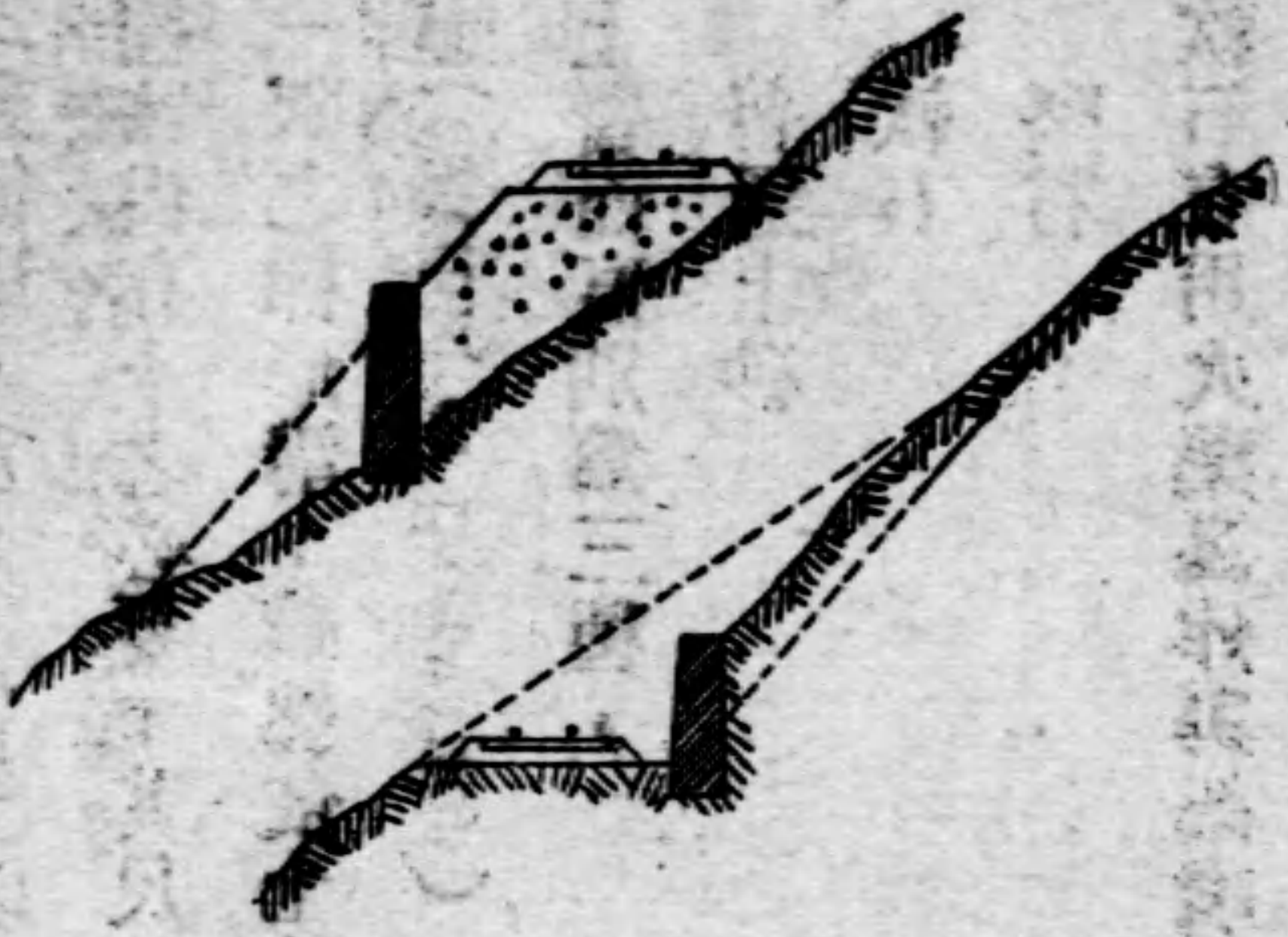
第三節 留土石垣 (Retaining Wall)

在山腰傾斜急處，或築堤或開鑿，如欲減少土工，如第十八圖所示，於築堤或開鑿之法尾，而築造留土石垣，又有沿河川築堤者，專為防備水患，築留土石垣，或護岸石垣皆可，

留土石垣，普通用間知石或粗石，於石垣表面，無論平面曲面，均附有勾配，其勾配尋常為七厘五毫至二厘五毫，其橫斷面之形狀，依土壓計算，以便設計，

當築造留土石垣時，最宜注意者為填裏，其填裏之是否充足，關係於石垣之強弱甚大，尋常所用填裏之厚，於其基礎處，比石垣高為三分之一至二分之一，留土石垣若為空積，築造過高，則有自中央突出之虞，故於高築時，須研究用摩爾達，或充足施其填裏，此不可不十分注意，

第十圖



沿河川築造石垣，其根基須加意防護，蓋鐵道線路之破壞，由於石垣墜落者居多，如在山中沿

溪流以築石垣，平素水面低時，雖不至有害，一旦湧水，不免將岩石沖下，此處最宜注意，更須築造堅固，不使有破壞之虞。

第四節 伏樋 (Drain)

日本水田甚多，其用水惡水等水路亦多，橫斷此水路敷設線路，則不可不施相當之設備，水路小則設伏樋，水路大則架溝橋或橋梁，伏樋共分三種如下，

第一 土管

第二 木樋

第三 「塞下翁」 (Syphon)

日本普通用土管，以尾張國常滑所製者為最良，其尺寸如下表，

直徑	1'6"	1'0"	9"	6"	4"
長	2'0"	2'0"	2'0"	2'0"	2'0"
厚	1'4'	1'2'	1'0'	0'8'	0'5'

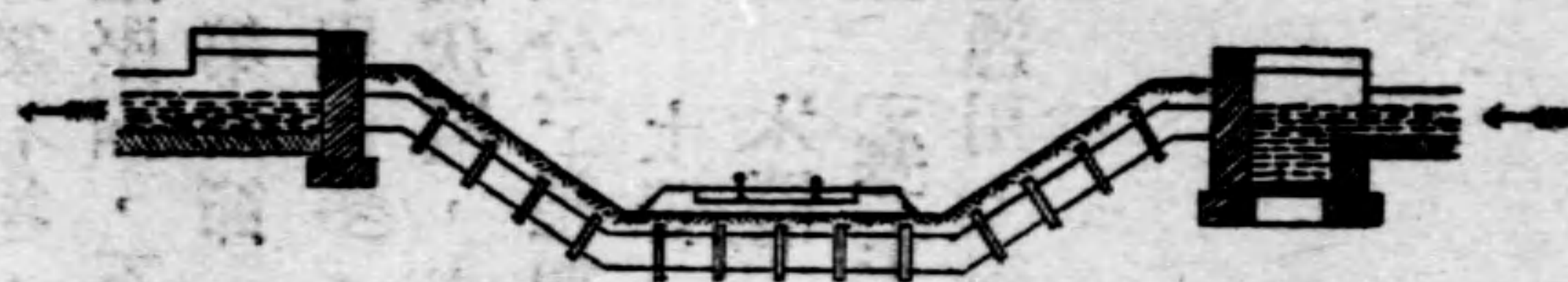
此外雖有二呎直徑者，然其價值最高，且其力最弱，故使用者少，

安設土管於地面良好之處，可不必施基礎工，若地質軟弱，則必十分搗固後，再鋪沙礫或混凝土，或打木槓，其土管接合處不可使漏水，土管周圍，應以粘土包好，

在築堤之先安設土管，若與水路相平，將來築堤完竣，其中央部被堤重所壓，必漸漸沈下，其土砂亦必漸漸沈澱其中，以至防害水流道路，故安設之初，其中部稍高方可，

於高築堤部安設土管，則土管所受壓力必大，故有沈下或破裂之虞，破後更換，頗感困難，費用亦多，故於此等處須施混凝土基礎，並以混凝土包圍其土管，若於極低築堤部分安設土管，則通過其上之列車震動，直傳於土管，恐遭破壞，故於此等處，用木樅爲得策，

第十圖



橫斷水路而爲開鑿之處，若其開鑿深大，自軌條面以上，有十五呎之餘裕，則於線路上，可以架設木樅，若其開鑿淺小，不能於橫斷線路上架設木樅，則須用「塞卜翁」而通其線路之下，

「塞卜翁」之耐久者以鐵管爲最，然尋常亦有用土管或木樅者，而鐵管接合用鉛，土管接合用塗料，須以粘土包其周圍，決不使其有漏水之虞，如第十九圖所示，其進水口及噴水口，以磚石或混凝土，造成溜室，又於進水口前張鐵網，以防木片塵芥等物，流入管內，

第五節 溝橋 (Culvert)

溝橋即小橋之別稱，日本稱徑間十二呎以下者為溝橋，共分三種，

第一 開渠 (Open Culvert)

第二 拱渠 (Arch Culvert)

第三 函渠 (Box Culvert)

第一開渠

開渠為普通小橋，每設於道路或水路之低築堤橫斷面處，其架用木材或鐵材，木架以檜樺等樹為最良，須選其纖維端正，赤身無節，且十分乾燥者，鐵架用鍊鐵或鋼鐵製之輻壓工形架，(Rolled I Beam) 木架橫於橋台上，則架上所受之重量廣，在支面上須有同一之配布，架之下部，不使有雨水侵入之空隙，反之直架於床石上，假使架與石間塗「苛爾達」，則架不免有腐蝕之患，

有直接敷設軌條於木架上者，與架上再加枕木者，兩種比較，若木架上直設鐵軌，而木架與水面無充足餘地，則不如架上使用枕木為宜，

橋臺 (Abutment) 為磚石所造，為防崩壞其左右兩側之土，而築造石垣，此石垣謂之袖石垣 (Wing Wall)

第二拱渠

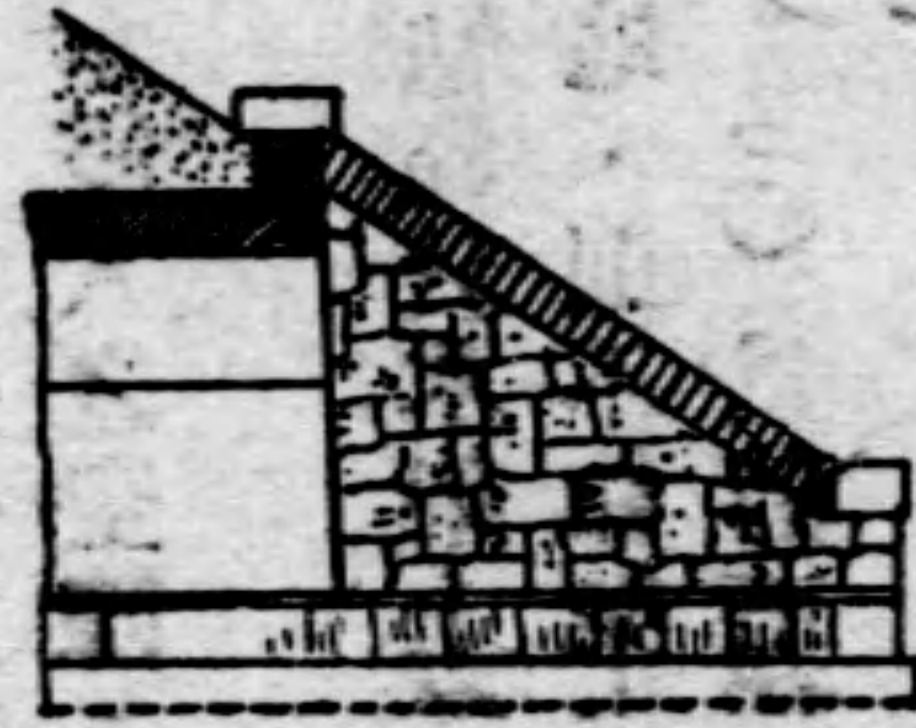
拱渠，築於橫斷築堤之水路或道路者也，其拱之形狀，尋常為半圓，(Semi-circle) 或缺圓，(Segment) 亦有時用橢圓者，其築拱所用之磚，若拱之半徑大，則用普通磚，半徑小，則須用特製之扇形磚，

第 二 十 二 圖

前 面



直 剖 面



橫 剖 面



拱渠所特宜注意者，為基礎，基礎不良，無論何方沈下，皆可使其破壞，故不可不十分堅固，若質地軟弱，則如第二十圖所

示，須使接續左右側壁，而為仰拱，

仰拱若構造過高，則害水流之疏通，且因水流浸蝕基礎下部，

不免有墜落之患，反之若構造過低，則其上下與水路底面同高

，以致埋沒土砂，減縮實際所要水路之斷面積，故須注意選定

適當之高，

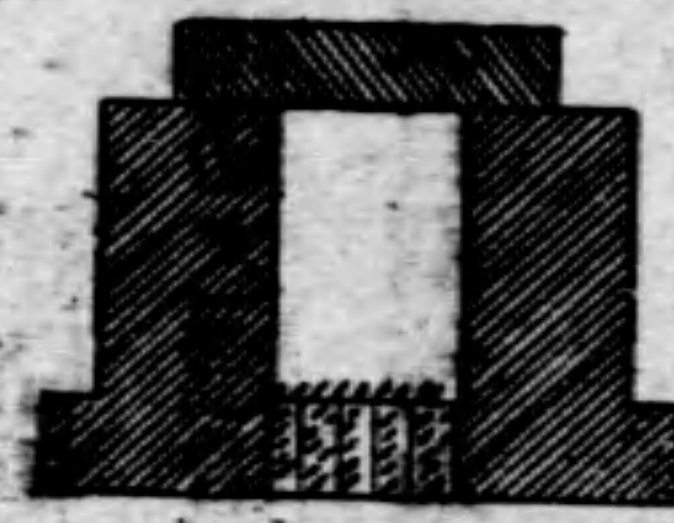
水流勾配過急，不免有石塊及他種塵芥一同流下，故仰拱須以硬質耐久性石料堅築之，並使能

耐洪水時石塊等物流下之衝突，若所用石質軟弱，則其磨損較速，遂致有基礎及側壁當水流之衝等事。

第三函渠

函渠者，設於高築堤下水路橫斷處之四方排水渠也，其側壁用磚石築造，尋常基礎為混凝土或抗地形，其蓋多用石料，如第二十一圖，

第二十一圖



蓋石之厚，依石材之種類，及徑間而異，至少須在一呎以上，其兩端架於側壁，亦須在一呎以上，又各蓋石之接合面，使能互相密接無縫，不致漏土砂為要。

蓋石以石料為架，施工基面與蓋石之距離，至少為四呎以上，不然因通過其上列車震動，致有破壞之事。

第二十二圖



於低築堤使用蓋石，則蓋石與川底之間，須無餘裕，如第二十二圖，代蓋石者，以頭部磨損之舊軌條為便，使舊軌條互為密着排列，可代徑間六呎之架，又以舊軌條兩根相重，使緊約併列，則可代徑間九呎之架。

第六節 鐵道橋梁

鐵道橋梁，依架設之目的及位置，而區別如左，

第一，普通鐵道橋

第二，道路橋

第三，水道橋

第四，架道橋

第五，棧橋

第六，避盜橋

第一，普通鐵道橋

架設於橫斷鐵道線路河川溪谷上之橋梁也，

第二，道路橋 (Over Bridge)

橫斷道路之鐵道線路開鑿部分，而跨線以架設者也，普通用木造，因列車通過，於線路兩側設柱，或自兩傍地面出腕木及方柱以支其架者，尋常自軌條面至架之下端，須留十四呎以上之空間，

第三，水道橋 (Aqueduct)

橫斷水路之鐵道線路開鑿部分，而跨線路以架設者也，其水路小則設木桶，水路大則用石材，或磚造之拱橋，而水道所特宜注意者，漏水也，若漏水過甚，則水浸入線路，引起最大損害，

第四，架道橋 (Under Bridge)

橫斷鐵道線路之道路處，而架設於道路上之鐵道橋也，

第五、棧橋，(Viaduct or Trestle)

於欲築非常高堤之處，而架設以代築堤之鐵道橋，

第六、避溢橋，(Flood Opening)

爲平常無水流之處，若一日發水，爲防近處河川流出洪水，而架設之鐵道橋也，
次依橋梁，而區別其構成上部之材料，

第一、鐵橋

第二、鐵骨混凝土橋

第三、石橋

第四、磚橋

第五、木橋

第六、木鐵混合橋

日本建設規程第十二條，線路所架之橋梁，不得用木造，但徑間十二呎以下之桁，不在此限，依地方之狀況，在特別必要之處，可得特許，然有時溝橋雖使用木桁，而於徑間十二呎以上，若欲架設木橋，必須經鐵道院之許可，

依鐵橋上部之構造，而區別如左，

第一、輾壓工形桁 (Rolled I Beam)

第二、版桁 (Plate Girder)

第三、桁構橋 (Truss Bridge)

尋常徑間十五呎以下，用輾壓工形，徑間十八呎以上，八十呎以下，用版桁，徑間百呎以上

，用桁構橋，

橋臺及橋脚 (Abutment and Pier)

設橋臺及橋脚，須先施試鑽 (Boring) 調查地質，然後設計其基礎，若地質堅牢，則施厚二呎至三呎混凝土於其上，疊積磚石，反之若地質軟弱，則須用椿打混凝土，或沈井基礎，在水流多之河川，常用沈井基礎，沈井之形狀為圓形，橢圓形，其築造橋脚須不障害流水，不然於發水之際，水流漲溢，決不能無破壞之事。

橋脚為妨水流而變原有水路，有因水勢而將橋脚周圍沖壞者，欲防此弊，必須打木板於其周圍，塞以砂礫或碎石，施石工於其上，又水勢若急，則其下流宜設堰堤 (Dam) 橋梁工程，以磚，砂，礫，石，木，鐵，「生麥脫」及其他各種材料，須選定搬運便利及寬廠之處，以備堆積容納此等材料，總以不碍工事便於出納為最良，且須擇雨水最少之時，以秋季為佳，然架設大橋梁，非短期所能竣工，則須注意防水準備，雖有洪水來，庶不致有破壞流失之患。

假橋 (Temporary Bridge)

假橋為建築工程中暫時使用之橋梁，其構造簡易，可保持短期間十分強固，橋梁工程，有費時最久者，欲速成其全線路之工程，則必於前方設材料運輸便宜處，迂回一時線路，選架橋附近淺水處，以設假橋，至本線架橋工程完竣後，即行作廢。

假橋之架，尋常用木材，然有時用軌條或版桁，其橋臺橋脚，使用木製架臺或木椿，河水緩流之處，其臨時橋臺橋脚，以砂袋或土囊疊積，亦有以枕木積成井字形，填石塊於內部者，

第七節 隧道 (Tunnel)

鐵道隧道，分爲二種如左，

第一，普通隧道

第二，河隧道 (River Tunnel)

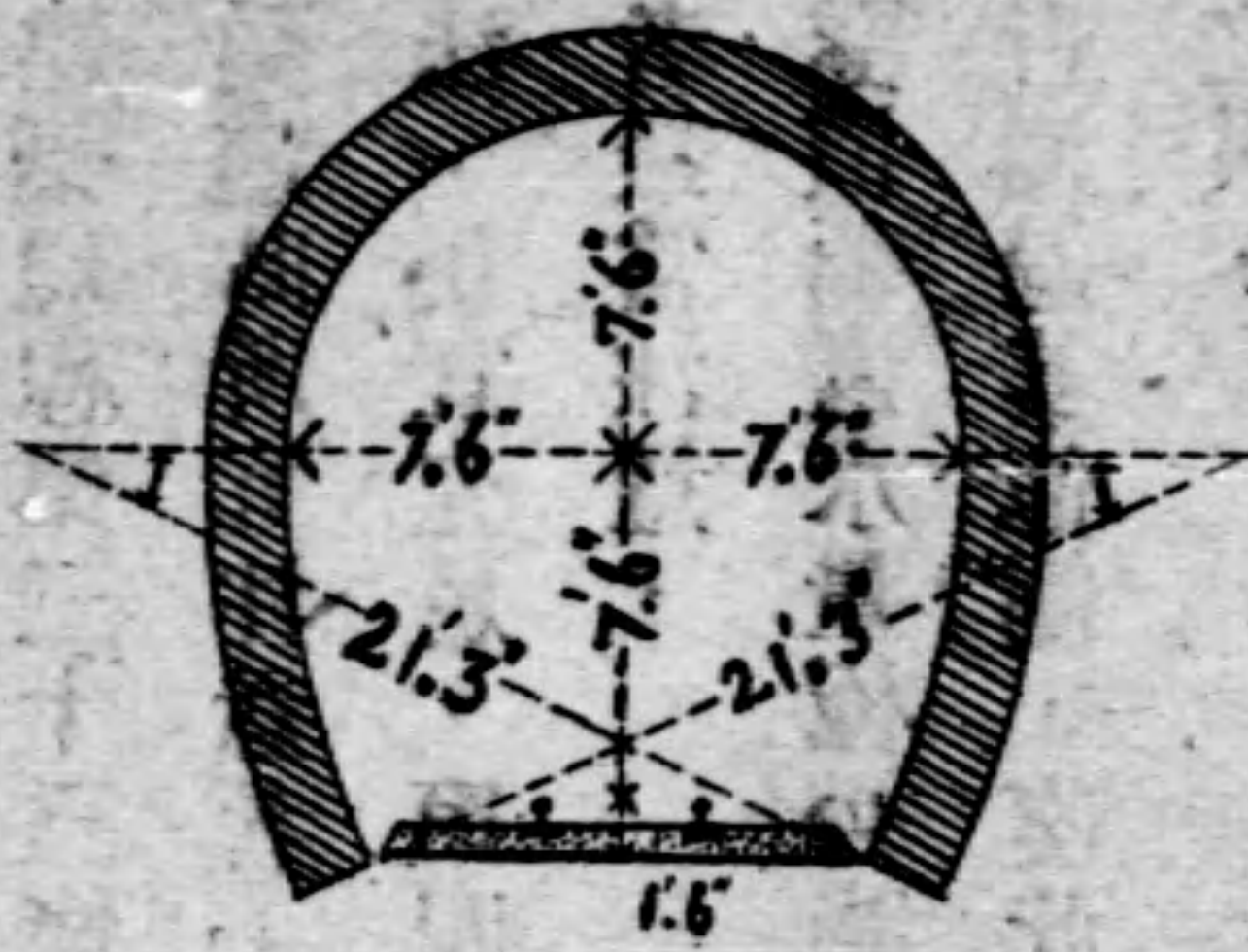
普通隧道，爲鐵道穿山而設者，河隧道，爲橫穿河底而設者，

欲橫穿山岳而設線路，則不可不鑿開隧道或大開鑿，隧道與開鑿孰便，必須依土質及開鑿之深而定，若開鑿之深，爲五十呎以上，則以穿隧道爲便，

普通隧道之形狀，其拱部皆爲半圓，側壁爲垂直或圓弧，若土質軟弱，須用仰拱，鐵道院所用普通隧道之橫斷面，如第二十三圖所示，拱部爲半徑七呎六吋之半圓，側壁爲半徑二十一呎三吋之圓弧，

隧道所用之材料，全部用磚砌成，又有拱部用磚，側壁及兩端入口之前壁用石者，若岩石強固，可省側壁，

第二十三圖



依鐵道建築規程第三十三條，凡隧道內，若有二百呎以下之距離，須設避穴，當掘鑿隧道時所宜注意者，第一測量須極精密，第二支保工須十分堅固，第三排水設備及空氣流通方法，更宜充足，第四拱部之磚積，若地方過小，不免多生困難，其裏面工作必至粗率，故監工者最當注意，掘鑿河隧道須選水量極少時，掘鑿河底而造隧道為最便，倘遇河水流大，先就河身半邊截斷，使流水皆通過其他側，俟此部工竣，再築造他側，在此種工程，須有洪水之準備，否則恐不免有意外之災，

(未完)

專

載

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 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
三一六三〇〇
三〇〇〇九八
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

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

(續)

十日一日

日飛機炸通遼 本日上午八時五十分日鐵甲車一列四輛。載兵四十名。抵通遼北站。迎前二三日來通之日軍官一名上車。並將警察所包圍。同時日飛機第五十一號繞北站飛行。並投炸彈四枚。其中二枚落車房附近。一枚落第十七警務分所之南。一落通遼市場。日甲車於上午十時開往鄭家屯。飛機亦即飛去。

日人菊竹在通遼組織治安維持會

十月六日

匪函新民縣長索款四萬元否則攻入縣城 新民自日軍到後。土匪蠶起。日來尤爲獷狁。連破三四區鎮。搶掠百餘村。數約千人。本日復有此警。

日兵車載騎步兵二十餘名到新民赴領館

日軍在巨流河增兵一倍

十月七日

日軍在巨新間鳴砲五發飛機投彈 本日上午五時二十分。日鐵甲車載兵千餘名。到新民。六時半返巨流河。途中鳴砲五發。同時飛機五架到新。在八區地方投彈。炸死鄉人二名。

日飛機在大虎山偵察。本日午後日機一架。由東向西飛行。轉沿路線向北而去。

日飛機再到新民。本日下午二時飛機一架。到新民。距地甚低。皇姑屯、巨流河均有日兵車及鐵甲車整裝待發。

匪劫一〇六次車。第一〇六次客車。本日下午六時餘在新民柳河溝兩站間。被匪截堵。客人被掠財物少許。適押護車至。並由新民派警前往雙方夾擊。匪約三十餘名。均竄往柳林中。行李等物均未損失。

十月八日

日飛機大舉轟炸錦縣。本日下午一時十分。日軍飛機十二架由營口飛錦縣。經過大窪站。投炸彈一枚。二時十五分抵錦縣。即在縣城及車站。周圍擲下炸彈約三四十枚。並繞站放射機關槍。居民紛紛逃避。頓時陷入極端混亂狀況。錦縣交通大學爲省政府臨時辦公之處。與本路車站同爲飛機之目標。受害尤爲慘酷。車站機車房。有投中之兩彈。爆炸最烈。其一落煤台之側。煤夫休息室墻垣。及玻璃窗毀傷。距近之鐵軌炸穿七洞。鱗傷多處。第一四一號公事車。炸壞三處。電線悉被炸斷。其一落車房南大門更夫室之側。大門全部炸毀。更夫室風雨窗全毀。墻壁毀裂。第一五六號機車水櫃。炸穿無數小孔。車房南面西部玻璃窗。大部震毀。距近之鐵軌洞穿數處。鐵欄杆鱗傷多處。本路錦縣醫院。原懸有紅十字旗兩面。極易識別。乃院前落有四彈。院後墻根附近。落有三彈。他處酷烈。可以推知矣。尙有車站第一一七號公事車被炸毀。

車房後身民戶兩家。車站南天成棧旁鮮貨局。同時悉成灰燼。茲就調查所及。畧紀於此。並附圖表於後。使吾國民及世界文明國家。永紀此慘痛之一葉。 (圖略)

十月八日日軍飛機在錦縣彈炸死傷本路員工列下

姓名	職業	傷或死	傷亡地點
蘇沛生	本路司爐	死	車房旁工人寓所
胡雲漢	同前	死	同前
王春田	同前	死	同前
羨永德	本路爐灰夫	死	同前
劉夢齡	雜工	死	同前
張春友	卸煤夫	死	煤台之側
李仲三	煤夫目	右臂重傷	同前
龍朝乾	水泵夫	腰重傷	同前
沈桐	材料夫	右眼輕傷	同前
王舉	閘夫	右臂傷	
崔致起	司爐	受震	
楊百田	煤夫	腿臂炸傷	

郭有 雜工 左臂輕傷

趙世榮 小工 臀部炸傷

王金聲 頭部輕傷

劉兆東 駐瀋辦事處課員 右手輕傷 第141號公事車中

李樹芝 開夫 右手傷

馬奎 卸煤夫 左腿折斷 煤台之側

王海全 工人 下顎傷

劉鳳榮 胸臂重傷

李兆春 司報 右腿炸傷

徐康裕 本路錦縣副站長 腿部傷

以上共計死六人傷十六人。其死者多肢折股斷。腦裂腸流。慘不忍觀實為最重之爆炸性炸彈所致。

日機轟炸錦州死傷人名第二表

錦縣商民被炸死傷人數。均見該縣谷縣長呈報原文。除本路員工外。表列如下。

(一)東路分所東關石柱。十月八日炸亡。一。理髮處執事劉振寶一名。六六歲。錦縣人。左右胳膊炸傷身死。並炸壞穿衣鏡二付。掛鏡一付。門斗一個。共值大洋八十元。有屍子劉禿子

一名。二。泥水匠郭玉豐一名。年三三歲。錦縣人。面部炸傷身死。有屍兄郭玉堂一名。三。手藝工人關子揚一名。年二五歲錦縣人。右大腿根及後腦海炸傷身死。屍妻關張氏一口。四。婦人段孫氏一口。年二四歲。錦縣人。面部炸傷身死。屍夫段炳卿一名。

(二)北路分所小許屯十月八日炸亡趕車人陳正一名。年三十六歲錦縣人。頭部炸傷身死。屍兄陳明一名。並炸斃黃獵犬一隻。

(三)鐵路北分所鐵道北十月八日炸亡小販屠桂林一名。年五十八歲。錦縣人。頭部炸傷身死。炸壞大缸一口。估價值大洋一百四十二元。屍子玉林一名。並炸斃犬一隻。

(四)鐵道南。十月八日炸亡一小販王中武一名。年三十四歲。錦縣人。頭腰部炸傷身死。炸燬灰平房二間桌櫬各二張。共值大洋一千元。屍母王李氏一口。二。小販王喜子一名。年一二歲。錦縣人。頭腰部炸傷身死。屍父王作廷一口。

(五)保合屯南河溝。十月八日。炸亡婦人李李氏一口。年五十五歲。錦縣人。左右胳膊炸傷身死。屍子李青蓮一名。

(六)新立街。十月八日。炸亡。一。商人曹有章一名。年四十歲。寶坻縣人。頭腰部炸傷身死。屍妻王氏一口。二。婦人楊張氏一名。年三十一歲。錦縣人。左右胳膊及頭部被炸身死。屍夫楊岳林一名。二。劉墩福一名。年十八歲錦縣人。頭部炸傷身死。無遺族。

(七)東大營十月八日炸亡輜重第九中隊二等兵一名。馬福良年三十九歲。錦縣人。右臂炸斷肋

折身死。妻一子一女二。

(八)車站後胡同太平街。十月八日炸亡張小孩一名。年十二歲。錦縣人。車站後胡同太平街楊福泉住戶。

(九)沙鍋屯。十月八日炸亡車夫李姓一名。年五十一二歲。錦縣人。

(十)大柴火市理髮處十月八日炸亡煤夫張春有一名。年十六歲。

(十一)倒座子分所交通大學鐵道南。十月八日。一。炸重傷者。二。婦人龍王氏一名。年六十七歲。昌黎縣人。右胳膊及頭右上部炸傷。三。鐵道工程處小工孫長有一名。年四十八歲興城縣人。右腿炸傷一處。

(十二)東關石柱子東路分所。十月八日炸重傷者。一。關劉氏一名。年三十一歲。錦縣人。左右大腿根炸傷。二。段實全一名。年三十歲。錦縣人。頭部被彈炸傷。

(十三)鐵路分所車站十月八日炸重傷者。一。郵政局車夫陶振江一名。年二十九歲。錦縣人。頭部炸傷。二。手藝人韓起一名。年三四歲。(於十五日死)錦縣人。腿部炸傷。

(十四)八家子分所東二道街。十月八日炸重傷者。黃朱氏一名。年二三歲。錦縣人。右足後根炸傷。炸斃狸貓一隻。

(十五)東大營。十月八日炸重傷者。一。六百三十六團第五連兵士蕭玉珂一名。年四八歲。山東省人。頭部手部炸傷。二。六百三十六團獸醫處醫兵韓有一名。年二三歲。腿部腹部炸傷。

現在田氏醫院。

(十六)車站西舊源和棧院十月八日炸重傷者。孫曹氏一名。年二五歲興城縣人。腰部炸傷。現住車站同發和院內。

(十七)車房院內。十月八日炸重傷者。一·李中三一名。年二四歲錦縣人。頭臂兩部炸傷。二·陳子珍一名。年三九歲。錦縣人。腰部炸傷。以上均住鐵路醫院。

(十八)沙鍋屯十月八日炸傷重者。一，農人黃金瑞一名。年二十歲。錦縣人。腰腿被炸。二·女孩張二順一口。年八歲。錦縣人。頭部腿部被炸。有父母兄弟。三·石文海一名。年四十歲。錦縣人。腿上被炸三處。四·張國權一名。年二十二歲。錦縣人。腿部被炸。以上均住紅卍字會。

(十九)大柴火市理髮處。十月八日。炸傷者關劉氏一口。年三五歲。錦縣人。腰傷七處。

(二十)車房院內十月八日。煤夫劉鳳隆一名。年四十歲。河北省人。震死復活。

(二一)大營土峯。十月八日。輕傷者劉鳳岐一名。年三三歲。錦縣人。左腿炸傷。住鐵路醫院
(二二)沙鍋屯。十月八日炸輕傷者。一·楊文惠一名。年一九歲。錦縣人。臉上傷二處。二·王榮華一名。年二十七歲。錦縣人。手炸傷。以上均住紅卍字會。

(二三)東大營九月二十四日。炸亡砲八團兵士田德林一名。年一八歲。北平人當時死。家有父母。

日軍侵佔東北期間北寧鐵路被擾紀要

日機轟炸錦州死傷人名第三表

姓名	職	業	傷或死	傷亡地點
郭寶恩	兵		下顎傷	
張德發	農人		右肘炸傷	
王蓋忠			爰震精神錯亂	
傅海山	夫役		右臂傷	
龍馮氏			右臂面部傷	
楊張氏			頭部炸傷	
男一名			死	十一旅旅部附近
幼童一名			死	同前
女二口			死	同前
男一名			死	站東號誌外
老嫗一口			死	站東員丁寓所橋洞
男二名			死	車務段長住宅後身
男女共六名口			死	車房後身民戶兩家
男三名			死	車站南天成棧旁鮮貨局

△日本飛機擲彈炸毀各項物品數目估計價目表

(一)鐵道北分所鐵道北。交通大學西樓上蓋炸壞二尺。東樓上蓋炸壞二尺。中樓上蓋炸壞二尺。以上共約值大洋二百元。

(二)吳半仙園子分所無線電台被炸壞居室西屋窗台五尺長一處。以上共約值大洋二十元。又黃吉圃住宅炸壞牆長五尺。約值大洋三十元。

(三)八家子分所東二道街。黃國恩住宅板櫃二口。布花被四床。毛毯子一條。大缸二口。洋毯一條。棉褲一條。以上六樣共約值大洋一百元。又朱瑞峰住宅炸壞後房山子牆及房檐炸壞數處。窗戶及隔山牆。以上約值大洋八十元。又王蔭峯住宅後房山子牆炸壞數處。又小牆五尺有餘。以上二樣共約值大洋四十元。

(四)東路分所石柱子。同記大門樓炸壞數處。又炸壞大缸一口。以上共約值大洋一百二十元。又濟春升住宅炸壞房山子一處。以上共約值大洋一百元。又三義合炸壞豬圈牆。約值大洋四十元。又孫宗武住宅炸壞西廂房三間。花木桶二十二個。大缸三口。掛鏡三塊。以上共值大洋三千三百元。又趙新甲住宅炸壞大缸二口。掛鏡一塊。茶壺一個。以上共約值大洋二十元。又馮玉升住宅炸壞缸二口。掛鏡二塊。瓶一對。以上共約值大洋四十元。

附譯十月十一日滿洲日報夕刊紀事一則

以公館兵營爲目標。投彈成功。

八日赴錦州偵察之平田長春飛行隊長談話。於八日午前八時三十分。由長春赴錦州之長春飛行隊飛機四架。於九日午後。由隊長平田少佐率引歸長。據平田少佐所談經過情形如左。

由長春赴錦州之飛機共四架。其駕駛及搭乘者。爲池田中尉。名川中尉。田村中尉。田中廣田兩少尉。多田特務曹長。橋本曹長。及余(平田)共八人。由長春出發時。余祇告部下向奉天出發。故部下皆不知目的爲何及將取何種行動。迨至奉天。奉天飛行隊所屬之偵察機兩架。亦歸余所指揮。(加入濱田大尉清田德田二少尉犬飼軍曹)各自裝載炸彈並上油。積極作戰鬪之準備。於是部下始知係赴錦州。余所指揮之偵察機六架。以三機爲一隊。編成兩隊。而戰鬪機五架。亦分爲兩隊。一隊三架。一隊兩架。由花譯大尉指揮。關於錦州之地勢。以前奉天飛行隊已行偵察。且料其最近對我軍必有相當之防備。故全部四隊飛機十一架。以花譯大尉指揮之戰鬪機爲先導。於九日正午。由奉天飛行場。一路向錦州出發。而投彈之目標。則爲張作相公館。交通大學。及兩兵營。午後一點五十分始達目的地。因逆風而行。故所費時間較長。四隊飛機。列成單縱陣。於一千米突高處。共投彈八十個。余最後所投之彈。竟中張作相公館中央之磚牆。轟然炸裂。諸君或以爲投擲炸彈。係尋常易事。其實大謬不然。蓋在動搖之空中。搬投奇重之炸彈。實非易事。余共投入八彈。故翌日甚感疲乏。各機所投

之彈數。爲七個至八個。然其時間不過十分或十五分鐘。各機投彈後。即逕反奉天。然花譯大尉指揮之飛機五架。因汽油用盡。故停落大石橋飛行場待補充汽油後。再飛還奉天。余所指揮之長春飛機四架。當即飛歸長春。錦州之擾害。大約相當重大。然予於精神上之痛苦。或更有大於此者。

平田少佐於十日。更赴鄭家屯。通遼。洮南。吉林等處偵察云。

十月九日

日軍侵擾通遼斷絕本路西四路聯運 本日上午十時左右。日軍鐵甲車一列。抵通遼北站。即將北站至通遼縣南站間之鋼軌破壞一段。故六〇二次車僅通南站。日軍復將南站貨廠拆毀。並在附近埋設地雷。同時日飛機一架。散發傳單。畧謂中國軍隊不能盡責維持人民安全。又有土匪騷擾。故日軍不得不來保護人民。人民不可走近通遼南站。以避地雷云云。按自遼寧總站於九月十八日後爲日軍佔據。本路之東四路聯運即行斷絕。今則通遼被毀。而本路之西四路（北寧四洮洮昂齊克）聯運又被斷絕。

日軍到新民 本日上午九時餘。日兵十餘名到新民站。下車赴領館。下午一時七名返巨流河。餘在領館。

十月十日

日飛機第九十四號飛通遼 本日上午九時半來。十時去。

本路通遼站鋼軌無法修復。因通遼南北站間日軍埋設地雷。路軌迄不能修復。大通支線車輛。僅到南站爲止。在站員工照常服務。飛機來時。則暫避於地窖。

日軍強佔巨流河工程司住房。本日下午十時日軍官二名突到皇姑屯工段宿舍。強迫工程司即日將住宅二所騰出。並聲言遇必要時。將在附近自建房屋。

十月十一日

日憲兵迫巨流河工程司簽字讓宅。本日上午八時半。日憲兵軍官三名來。迫工程司簽字讓住宅二所。准日軍居住。本路局急電飭拒簽。並飭史梯理向日方提出抗議。

日飛機到錦縣散放傳單。日機於本日上午十時半來錦。散放傳單至十一時半飛去。傳單文字見卷前。(圖略)

日輪運兵至田莊台。日輪兩艘。載兵五六十名。登岸後。旋又退回營口。

日大隊飛機到上齊台。本路錦朝支線。上齊台站。本日見有日飛機六架。自東飛來。內二架向南去。四架向西南。復有紅翼飛機十餘架。無響聲。自東北飛來。四投西南。餘亦分散。

日鐵甲車到通遼。本日下午。日鐵甲車到通。載兵約五十餘名。即駐城內。旋有三十餘名回站。仍乘鐵甲車返。並聞有蒙匪來犯之訊。

日軍拆毀本路瀋陽大北門鋼軌另築直通南滿新道。本日上午五時半。日軍突領工人約三十餘名。在瀋陽大北門車站西端。將第一號及第三號交道岔。全行拆毀。並拆去軌道約二百尺。自第

三號交道岔接軌處。另鋪新道。建於瀋海南端聯運線上。

十月十二日

日軍由新道通車 昨日瀋陽日軍拆軌另鋪新道工作。至本日完竣。南滿機車掛空車數輛。自南滿站逾瀋海南滿聯運線新軌。過太北門站。直達兵工廠。

匪劫趙家屯車站 本日下午十時三十分胡匪多名。突劫車站。公私款項衣服等物。搜劫一空。路簽及電話電報機器俱被搗毀。副站長戴雋元及第一號警被虜。旋即放回。路警九名。悉被包圍繳械。

匪劫一零二次車 胡匪百人在青堆子高山子間十三號橋附近。用碎石道木堆軌上。本日下午五時十五分一〇二次車由高山子行至該處。被阻。旅客遂被劫。第七旅護車隊警。與匪激戰。因衆寡不敵。傷隊警九人。死二人。並死女客一人。係皇姑屯查道夫張起順之母。旅客傷二十人。被搶鎗三十四枝。子彈九千八百發。

十月十三日

日飛機追擊我第七旅兵車 日飛機三架。沿大通支線至大虎山。投炸彈二枚。一落北營。一落糧秣廠。復追逐上行之第七旅兵車至站外。投炸彈三枚。落車上。在車站停放之公事車。亦被日飛機用機關鎗掃射。幸未中傷。

日飛機槍擊八道壕 本日上午九時十分日飛機至八道壕本路第十六號橋。放鎗約五十發。復向

車站盤旋兩周。放鎗二十發。幸無損傷。

日軍在巨新間備戰。本日日軍列車載軍糧運巨流河。進行設立糧台。其鎗械子彈箱甚多。強迫騰備住房。將以新民作布防之邊界。日本機車在站停放。馬車內裝滿行李傢俱。

日機飛通遼。本日上午八時。彰武站見日飛機一架由東飛往通遼。

日機彈炸溝帮子。本日下午二時五十五分日飛機三架。自瀋陽到溝帮子。在站東號誌外。投炸彈一枚。機車房西部二枚。後向東北飛去。

十月十四日

日軍運兵五列車過皇姑屯割斷本路電線。本日上午二時四十五分。日軍至皇姑屯站。通知將有兵車五列由南滿站開來。轉往新民。每隔七分鐘開一列。日軍旋即監視行車長途電話。不准通話。僅調度車輛勉強可用。但有繙譯在旁。不能多言。五時二十分。日軍第一列鐵甲車及第二三四五列分載馬步隊。已先後到馬三家站。馬步隊下車馳往各村莊。揚言剿匪。其卸空之三列車。仍回皇站。因尚有兵車多列準備西來也。本路皇姑屯電話耳機。被日軍割下。新民以東。電話均難聽真。而本路第一〇四次及第一〇二次客車。均在皇姑屯站不能開行矣。

蒙匪俄匪襲擊通遼。本日晨大批蒙匪俄匪。襲擊通遼。日飛機於此時盤旋空中助匪偵察。我第四十團與匪激戰。匪勢不支。退至縣街基地方。我軍奪回通遼街市。並由彰武縣派兵五百名前往助剿。蒙匪集合反攻。仍被擊退。至南駝子一帶。由第三旅派隊追擊。是役騎兵三旅連長趙

某陣亡。擒蒙匪一名。當即槍斃。四洮路通遼北站東端。軌道及橋梁電線均被焚毀。本路搬道夫張恩華一名受砲傷。

日機投彈炸通遼南站 炸彈於本日午投下二枚。幸無傷害。

八道壕白旗堡俱有大批土匪新民附近尤盛

十月十五日

日飛機彈炸通遼 本日上午十時。日飛機一架到通遼。又十時二十五分。向車站投彈二枚。目標在車房水塔。但未命中。其一落在車房內六股道之上。即將鋼軌炸壞。車房辦公室門窗亦毀。又其一落工程處。復投四洮車站一枚。通遼城內一枚。炸傷居民十四名。又有兩彈。一落機車房附近。一落本路材料廠。此等情形。實徵日飛機於我軍擊匪時則偵察。匪去則投彈。似故意擾亂也。

日軍返瀋陽 日軍由皇姑屯開空車三列。至馬三家。將昨日運抵該處之兵運回瀋陽。

日軍掠用本路材料 日軍於本日在巨流河材料廠強取枕木一百五十根。及長二十呎寬厚各十二吋美松木二塊。至第五十九號橋東端里牌四一五〇處。建築卸車台。此項枕木於十七日經日軍歸還。

十月十六日

日軍繼續掠取材料 本日日軍復在巨流河站。強取搭架桿五根建築營房。材料廠內所存二等及

朽腐枕木。日工人焚毀甚多。確數不悉。因廠爲日工人百餘名佔用。本路工人不能進內查點也。匪劫新民附近南台子村。本日晚距新民站六里之南台子村。被股匪二百餘名搶掠姦殺。繼以焚燒。三百餘戶全成焦土。因係日軍駐處。我軍不能前往。無法防剿。

十月十七日

通遼匪全退 通遼北站客貨票房倉庫及員工住宅等。皆已一空。即派員查勘。

田莊台附近匪勢猖獗 多者數百人。少者數十人。

十家子匪衆千餘名 大通支線十家子站附近。匪衆千餘。匪首報號「梯子。」勢甚猖獗。

日軍日機行動飄忽 本日上午九時十分。日飛機二架至錦縣及雙羊店兩站。盤旋偵察。午十二時半日軍十六名到新民。下車四名。赴日領館。餘於四時回巨流河。

十月十八日

日軍修復田莊台軌道 前被日軍拆毀之田莊台附近軌道兩處。本日晨由日軍修復。

十月十九日

本路武裝警察壓道車自本日開始行駛於新民巨流河之間 本路洋員史梯理於九月二十七日曾向日領接洽此事。今日壓道車方得開行。按自九月二十三日日軍進據巨站以來。即佔用本路站長室電報房。每日隨意開車運兵。往返於巨站新民之間。距巨站道南不遠。日軍建有木質營房駐

兵。警車雖開。警隊服務仍感困離。

日軍強據巨流河車站公事房 本日下午五時。日軍二百餘名由巨流河村至車站。佔據各公事房。及住室。據謂係避疫癘。允每處留一二室爲員工居住。

日軍暫離皇姑屯站 本日下午三時駐站檢查旅客之日軍退去。尙有憲兵駐厚德棧。

十月二十日

日軍會議於巨流河不准本路通車 本日上午十時至下午一時。日軍在巨流河會議。會議時間內不准本路通車。

日飛機四架至白旗堡旋即飛去

日飛機偵察大凌河雙羊店 日機於上午十時六分至大凌河站盤旋一周。十時二十五分至雙羊店。復回大凌河。於十時五十分南飛。

(未完)

國家多難。是路員格外盡力職務的時候。
路員要以鎮靜的態度。堅忍的力量。應付國難。
盡力職務。是救國的好方法。是愛國的眞表現。
屏絕宴會遊樂。擲節奢侈虛糜。是處國難時應有的行爲。
延長工作時間。增加國家生產。是處國難時應有的義務。
沉著是應付非常事變的好方法。
遇事不驚惶。不輕信謠傳。是爲沉著。
在危險之下。處理事務如平時。是沉著。
沉著可以度過難關。
沉著的人。皆是成功的人。

調

查

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

考察日本三菱合資會長崎造船所紀略

(續)

聶肇靈

第三章 設備

長崎造船所，當創辦之時。規模不大。設備尙簡。所占場地祇三萬六千坪，約合二千一百九十公畝。原有設備，約如第四表。

第四表

長崎造船所創辦時代之設備

鍛冶場	二棟
工作場	一棟
鑄鐵場	一棟
立神修船工場	一所
立神船渠	一所
造汽機場	一棟
銅工場	一棟
倉庫	二棟
鐵鑪場	一棟

船塢	一
立庫木材倉庫	一
船塢	一
船塢	一
船塢	五十
船塢	十

迨一八八四年，三菱接辦之後。逐漸擴充，不遺餘力。其間收買山地，填築海地，添建房廠，購買機件，至一九一七年極盛時期，占地達二十一萬八千坪。約合七千二百餘公畝。海岸線長約二十六町，約合華尺八千八百餘尺。所有工場位置，如第一圖。

該所設備，頗臻完善。其重要設備。分造船工務，及造機工務二大部。造船工廠，位於立神鄉。設有造船台六座。又鐵工場，木工場，端舟工場，工具場，及原動室等，船台之大小，如第五表。

第五表

台號	第一船台	第二船台	第三船台	第四船台	第五船台	第六船台
長	806'-0"	605'-3"	602'-3"	540'-0"	510'-0"	418'-0"
寬	64'-0"	65'-5"	34'-0"	32'-0"	28'-0"	28'-0"

第一造船台上，有高架（Gantry）起重機。長一〇六一呎，寬一一六呎，高一六〇呎。又第二第三造船台間，備有八噸塔式起重機二架。其他造船台，有起重柱十六個。

鐵工場內，設有鑽床，鉋床，剪鐵床，衝眼機，滾鐵機，鋸床水壓機等，均以電力運轉。動力室計有氣壓機（Air Compressor）六架。工作壓力，每平方吋，自九十至一百磅水力機三架。

。工作壓力，每平方吋一千五百磅。

又在水之浦，飽之浦，向島，八軒家，立神，等處，分設有繫船壁五所。飽之浦埠頭，並有高塔起重機（Giant Crane），一架。總高一七七呎五吋半。從埠頭外五十四呎之處可將一百五十噸重之物自由舉起，旋轉無礙。該機下附近之水深，最大乾潮時，尚有三十餘呎。極便於大船靠岸。

又設有船渠三個，均屬石造乾渠，以供修繕船舶之用。其間以第三船渠為最大，能容總噸數二萬噸以上之大船。其概況如第六表。

第六表

長崎造船廠船渠

名	稱	總長	樁木上之長	渠口上部之寬	渠口下部之寬	樁木上滿潮時之深
第一	船渠	523'-9"	513'-0"	890'-0"	69'-0"	26'-6"
第二	船渠	371'-0"	350'-0"	66'-0"	53'-0"	24'-0"
第三	船渠	728'-9"	714'-0"	96'-7"	88'-7"	34'-6"

造機工廠，位於飽之浦。設有配機場，機器場，製汽罐場，鑄造場，鍛冶場，工具工場，及其他鑛裝工場，電氣工場，銅工場，船具工場，發電所等，此外浦上之電氣製鋼場，亦歸造機工場統轄。

實驗研究之機關。設有船型試驗場，及材料實驗場。凡船之馬力速力等關係。均可由船型試驗場，用實驗之模型計算準確。他如海軍用之潛水艇，戰鬥艦，等之新設計。亦先作模型在場內實驗後，始着手建造。至關於各種材料上物理化學之試驗。則由材料實驗場辦之。

浦上川，設有製木材工場，隸於材料課。製造各種木材，以供全所木料之用。

造船所使用動刀，以電力爲主。除前述之氣壓機，及水力機外。蒸汽亦同時並用。又中央發電所設備之各種發電機。可生四千啓羅華特之電力。此外又購入四千八百啓羅華特之電力。供給所內九百架電動機（約二萬一千五百馬力）運轉之用。

此外房屋方面，有總事務所兩處。病院一所。職工學校一所。社倉，（消費合作社）職工俱樂部，職工食堂，員工住宅，等若干所。海上尙有扛重力六十噸四十噸之起重機船，及強有力之拖船汽艇等若干艘。所有造船所各項應有之設備。蓋莫不稱完善焉。

第四章 工事概況

長崎造船所，經營事業，在長崎製鐵所時代，僅修理船舶，及備置小機件等。迄長崎製作所時代，始着手新造船舶。中日戰爭時，其所造木汽船，顯著成績。茲將當時新造之木船，列

爲第七表。

第七表

長崎製作所時代新造船工事

船名	種類	長	寬	深	噸	數	馬力	起	工	竣	工
向陽丸	木汽船	不明	不明	不明	七	十	不明	不明	明	一八七二年九月	
小管丸	全上	八十四呎	十八呎	十呎	一百〇三	六	十	一八七三年九月		一八七六年五月	
丸	木拖船	八	呎	八	呎	二	呎	九	十	二	一八七五年十月

是時該所對於造船工事，尙在孕育時期。三菱接辦以後，在租賃期內，仍造木船。至正式承辦時（一八八七年）知木造船之時代已過。是年即進而從事建造鐵製汽船。高島炭坑通信及拖船用之汽船夕顏丸，即爲該所製造鐵船之嚆矢。自後所造鐵船頗多。而立神造船場之設備，因之日益擴充。

一八八五年末，日本郵船會社擬於歐洲航路新造大汽船六隻。長崎造船所奮力承造一艘，英國以同價承造同樣之船五艘。但彼時該所無造大汽船之經驗。而董事人極告奮勇，頗信可以完成。該社管理人莊田平五郎，一面附帶郵船會社之任務，一面爲該所改良之考查，前赴英國。乃在格拉斯奇接洽新船設計材料之供給，並延聘有經驗之造船技師。迄一八九四年末，始能設計，並建造五百尺之船舶。以後漸次擴張工場地域，添加建築物，增置造船機械。此爲該所

初步發育之時期，

一八九六年三月二十四日，日本政府發布造船獎勵法。日本郵船會社復決議增造大汽船十二艘，用於歐洲航路。與該所訂立合同。同時商船學校，亦與該所訂造練習船月島丸。於是工事驟增，職工不敷應用。乃於翌年添雇新職工二百六十人。一八九八年造機工事，始見進展。所造有製造各船舶用，及該所鍛冶場，發電所，用之機械汽罐等。該所鑄物工場用之機械等。又其他製紙廠，鑛山，等用之機械等。該所建造鋼製汽船。始於一八九四年，先後所造，有須磨丸，立神丸，宮島丸，月島丸等。總噸數一千五百噸。一八九八年一躍而建造總噸數六千餘噸之汽船常陸丸，當時日本造船界咸集視於大船之計劃。日俄戰後，該所復建造總噸數一萬三千餘噸之汽船天洋丸地洋丸春洋丸三艘。爲最先裝設汽渦輪之船舶。此爲該所第二期之發展。

一九一五年，造排水量二萬七千五百噸之巡洋艦霧島。一九一八年，造排水量三萬一千二百六十噸之戰艦日向。自此二艦成功後，日本海軍大有雄飛海上之象。而該所造船工事，至此亦稱極盛焉。

一九二〇年，造排水量三萬九千九百噸之戰艦土佐。一九二一年，着手造排水量四萬一千噸之巡洋戰艦高雄。是即聳動世界，所謂八大艦隊之主力戰艦。乃一九二二年，華府會議。限制擴充軍備。迫令毀破土佐，止造高雄。而該所以極盛之時期，受此重大打擊，未嘗不以軍

縮為憾事。蓋該所所有鉅大設備。均為歐戰時所設置。倘入大艦隊之計畫實行。則工事之繁盛尤未可限量。惜乎武力政策。終為世界列強所不許。而該所之範圍亦遂因之縮小矣。計長崎造船所至創業以來所造船隻，約如第八表。（二千噸未滿之商船未列入）

第八表

長崎造船所建造艦船數（自三菱創業至 1929 年）

種別	排水量	建造數	工事中	計
軍艦	排水量 1,000 噸未滿	13 隻	—	13 隻
	排水量 1,000 噸以上 10,000 噸未滿	20 隻	1 隻	21 隻
	排水量 20,000 噸以上	3 隻	—	3 隻
共計		36 隻	1 隻	37 隻
商船	總噸數 1,000 噸以上 5,000 噸未滿	41 隻	2 隻	43 隻
	總噸數 5,000 噸以上 10,000 噸未滿	64 隻	4 隻	68 隻
	總噸數 10,000 噸以上	14 隻	—	14 隻
共計		119 隻	6 隻	125 隻
合計		155 隻	7 隻	162 隻

至該所現時營業科目，節述如下：

(一) 艦船之新造及修理——戰艦、巡洋艦、驅逐艦、水雷母艦、特務艦、客船、貨客船、純貨物船、油輪船、鐵道連絡船、海纜船、拖船、小蒸汽船、起重機船、漁船、漁業指導船、摩托船 (Motor boat) 等。

(二) 船用陸用諸機械之製造及修理——船用帝色爾機 (Marine Diesal engines) 蒸汽渦輪 (Steam turbines) 減速裝置蒸汽往復式機關水管及烟管式汽罐抽水機及其他補助機等。

(三) 鋼鐵及其他金屬類之鑄鍛品——鑄鐵、鑄鋼、鋼塊、特種鋼、黃銅製品、錳青鋼、NM 青銅、特種鑄造品、及一切鍛造品等。

(四) 電機品之製造及修理——渦輪發電機、發電機汽機電動抽水機電動起貨機起錨機、扇風機、空氣壓縮機等。

(五) 其他製造——如重油櫃、煤氣櫃、水櫃、鐵橋架、又鋼製傢俱類、並電氣鎔接工事等。由上述之營業科目，可知該所以造船為主要工事。因船上需要各種機械，故不能不兼造機械。以收營業上之便利。泊華府會議限制海軍艦隊以後。又轉其視線於造機一途。攬造各種發電機械，及礦山用之機械等。故現時成為造船造機平衡之工廠。苟世界永保和平。戰艦限制建造。他日該所造機事業或駕造船而上之，亦意中事也。

該所造船工事，有長久之歷史與經驗，自足稱述。且聞建造潛水艇尤有特長，則其苦心孤詣。益可想見。惟造橋工事，因太講經濟，定料不留餘地，往往發生與圖樣不符之處。而主桿

之衝大眼，裝架時，釘眼參錯不齊。此與橋梁強固上大有關係。該所不甚注意，似屬缺憾。

再該所工人，因受長時間之訓練，並福利設施之完備。工作效率，頗為優良。但工人工資亦昂。現時普通工匠，平均每人每日一元八角。約合華幣四元。較之我國工價，高出數倍，是又不可不注意也。

第五章 惠工設施

長崎造船所在舊幕及官營時代。無所謂惠工設施。自三菱社接辦後之十年（一八九七年）始漸注意於職工之待遇，有逐漸改善之趨勢。一九一七年十月，新組織三菱造船株式會社時。該社長岩崎男爵特撥出現金一百萬元於新會社。作為增進職工幸福之資金。以其利息次第設施種種福利。茲分述如次。

（一）救濟與醫院——關於職工之救濟，在一八九七年曾設立共濟制度。中分備員扶助法，與職工救護法兩種。以後因時制宜。改正補充。使職工年老，及遇災禍等，無後顧之憂。俾得專心致志，勤於業務。至對於職工業務上傷病之治療。設備尤為完善。並於必要時，使之轉地療養。故該所於長崎市內飽之浦，及船津町二處，立有設備完全之醫院。又於郊外長與村丸田溫泉，設有療養所。凡該所之從業員及其家屬門診每人每次納醫藥費七分。住院每人每日納日金一元。收費極廉。工場衛生事項，亦由醫院人員擔任。如因傷病休業。視情形如何，支給相當之扶助費。即不幸而成殘廢或死亡。除視勤績之年限，與退職之原因，支給相當退職費外。並

提給規定之扶助費於其本人或遺族。若職工結婚，生子，入營，退營，出征，及家族之疾病，死亡等。亦分別給予酒肴費，慰候金，香花費等。惠彼百工。可謂無微不至矣。

(二)社倉與銀行——當一九一一年，日本米價暴漲。職工受其影響，工作趨於放任。該所因之頗受損失。是年九月，即設立社倉，是為消費合作社，以廉價售米於職工。自後逐漸擴充，設立分社倉四所。並置碾米機數架。凡米麥雜糧，副食物，調味品，日用雜貨等，均享有廉價購買之利益。較之市上所售，約低百分之二十。迨一九一八年，日本米價，又復暴漲。全國騷動。獨長崎市，未生若何影響。蓋以該所員工及其家屬，達七萬五千餘人。約占全市人口三分之一。均以社倉供給廉價米穀。生活得以安定。而全市米價，遂亦因之和緩矣。又為養成職工勤儉儲蓄之美德起見。設立貯蓄銀行。以瑣細之手續。優厚之利息。辦理各種儲蓄制度。成績極良。

(三)住宅與食堂——該所對於服務員工，凡職務上必要者，均供給相當住宅。又於一九一九年，為便利員工會食起見。在飽之浦設立一大規模之食堂。可容七百人左右。以輕便低廉之方法。供給員工食事。

(四)俱樂部——當岩崎男爵以一百萬元撥為員工福利設施之基金。其利息之大部分，均用於俱樂部之建築與設備。在一九一七年時，即購入長崎劇場土地一千二百十三坪，約合四十公畝。建屋六棟。占地六百十一坪，約合二十公畝。命名為中島會館。以為員工及其家屬娛樂修

養之集合場所。一九一八年，在立神飽之浦二處，設立職工俱樂部。均爲西式建築。樓下爲洗浴所，每次每人僅納錢一分。樓上爲通俗圖書室。室外有閱書台。又有會議廳憩息室。內有話匣無線電聽機，各種棋類。另設茶室一間，備有廉價之茶點。又常舉行通俗講演會。定期發行新聞刊物。以啓發職工之智德二育。並爲員工鍛練身心計，在瀨脇町設一道場。在浦上設一大運動場。占地一萬餘坪，備有各種運動之設備及用具。此外尙有員工自動設立之各種研究會競技會。名目繁多。不勝枚舉。

(五)職工學校——設所爲養成優良之技工起見。於一八九九年，設立工業豫備學校。是時生徒祇數十人。一九二三年，改組爲長崎三菱職工學校其目的在收容三菱造船株式會社長崎造船所，長崎兵器製作所，及三菱電機株式會社長崎製作所，三所員工之子弟。授以必要之智識與技能。涵養德性，發展體育。以養成三所健良之職工。開辦以來，成績頗優。收效殊宏。現時有教員四十餘人。生徒八百餘人。分二十四班。三年畢業。每星期約以半數時間。在校讀書。半數時間。在場工作。第一年級生徒，由工場給予津貼，每日三角。二年級每日五角。三年級每日七角五分。畢業後以尋常職工待遇。近以謀生艱難。投考人數漸增。約十人中取一。亦可見該所之認真矣。

(六)工場委員會——此會成立於一九二二年，其組織，以職工中選出委員爲主體。並由該所職員若干名，加入擔任指導。每年春秋兩季，各開大會一次。其任務，係調協勞資兩方。溝通

意見。使該所理事者與職工間之意思，易於接近。凡與兩方利害相關之事。均可開陳意見，議具適當辦法。所長如有諮詢事項，亦可負責答復。務使勞資兩方意見，毫無隔閡。於工場能率，及職工福利之增進，均有裨益。良以該所鑒於各國勞資爭鬥之惡化影響。專心研究應付改良之方法。參照各國事例及學說，悉心探討。得其成案而實施之。始成此工場委員會之制度。其法至善。其利亦良溥也。

第六章 結論

查長崎造船所創設經過，及組織，設備，工事概況，惠工設施，等大略情形，均已分別紀述。吾人對於岩崎氏創立三菱會社，初由小規模之轉運公司，漸次擴充，至現在領有造船，製鐵，倉庫，商事，礦業，海上火災保險，銀行，航空機，電機，信託，等十大株式會社，成爲日本惟一民營企業之三菱合資會社。資本金由數萬元，增至數億萬元之鉅。六十年來，自岩崎彌太郎，而岩崎彌之助，岩崎久彌，岩崎小彌太，數世相承，苦心孤詣，慘淡經營，卒能發揚光大，以有今日。其繼業承志毅力忠誠，洵非尋常實業人才所能及。然日本政府扶助獎勵之功，亦有足多者。良以三菱會社之發展實基於接收帝國工部省之長崎造船所。該所在舊幕及官營時代，爲時約三十年之久。所有歷年增置之地產，填築之碼頭，各種建築物，及機械設備等，總計投資，不下千數百萬元。即立神船渠一項，已費四十餘萬元，其他可以想見，而日政府讓渡於三菱會社時，全部產業，僅作價四十五萬九千元。並祇收全金額二十五分之一之公債票，

(即一萬元)作爲抵押金原有存料，則作價八萬元，分二十年攤還。此種優越條件，讓渡國營事業，實爲各國所罕覩。蓋當時日本政府抱積極扶助民營企業之政策。故以該所讓渡民營，以爲倡導。於是日本民營各大企業，風起雲湧，日興月盛，占世界經濟相當之位置。中日日俄兩戰之後，日本國勢，驟躋列強，未必不有賴於此。我國馬尾造船廠之設立，不後於長崎造船所。而招商局經營航運，亦有五十餘年之歷史。一則工事尙屬幼稚。一則營業幾瀕破產。以視三菱會社，相去誠不可以道里計。此中得失利弊，可思過半矣。

再就該所組織觀之。每一大小部分，所有職務，分晰極爲明細。權限規定，各有專責。分工合作，辦事敏捷。既無互相推諉之弊，亦鮮彼此爭奪之嫌。關於用人一項，則視各部分之需要，爲事設職，爲職擇人，不使稍涉冗濫。服務人員，則先之以考言試功。繼之以精密訓練。是以在事各員工，咸能夙餽稱事，戮力同心。純存國家觀念不爭個人意氣。此種服務精神，殊爲難及。惟該所當創業時期，專才頗少，嘗遴聘外國第一流專家以爲襄助。(該所長原稱管理員，當時二人中一爲日本人，一爲外籍人，並另有外籍七人，計職員四十二人中，有外籍八人，約占百分之十九。)一九〇二年，始選派技士技師，輪流赴歐美各國考察研究造船事業。有時所長亦親往各國調查。苦心毅力，尤堪欽佩。迨歐戰之時，該所外籍人員，已逐漸辭退，完全由日本技師主持，其精進亦良速矣。

至於該所設備，漸次擴充，迨歐戰終止，已臻極點。後以軍縮影響，復多廢置。故對於近

年所出之新奇機械，未能購備。較之歐美先進國各工廠尙遜一籌，似難爲該所諱言。其經營工
事，始由建造短小之木汽船，進而建造鐵汽船，（一八八七年始造）又進而建造鋼汽船。（一八
九四年始造）至一九一五年，乃建造鉅大之戰艦與商船。爲該所製造工事發展極盛之時期。亦
即該所工作能力由小而大進步之過程也。是知大規模企業之成功，非可一蹴而至。要在主持者
矢以毅力，研求進步耳。

雖然。該所組織設備，雖頗完善。而工作效能之增進，則尤賴於職工福利之設施。輒近學
說繁興，勞資爭鬥，幾於無國蔑有。人類生活，苟非設法使之安定，未有不突破藩籬，直接間
接爲產業前途之障礙者。故該所本社，既有專家研究應付潮流，改善工人待遇之方法。又不惜
提撥鉅資，用爲惠工種種之設施。是直接固爲員工謀生活之安定。間接實爲工場圖生產效率之
增加也。惜乎我國所舉辦各企業，均未能注意及此耳。

肇靈此次監造鐵橋，對於長崎造船所，雖畧事考察。而以在特殊勢力範圍，實難得詳盡之
材料，明內部之底蘊。上述各章，不過撫拾大要，信筆記述，聊見一斑。掛漏之處，閱者當能
諒之。紀述既竟，復於事務管理一書中，見三菱創業者主人岩崎彌太郎家訓數條。於以知岩崎氏
創業垂訓，子孫數世繼承，卒能成此偉大企業，其來有自也。譯錄如下：以告國人之經營大企
業者。

- (一) 小事齷齪，則大事不成，宜取經營大事之方針。
- (二) 一經着手之事業，必期使之成功。
- (三) 決不營投機之事業。
- (四) 凡百事業，均須存有國家觀念。
- (五) 至誠奉公之赤心，片時毋忘。
- (六) 勤儉持身，慈惠待人。
- (七) 用人須鑑別其人格技能，俾適其所。
- (八) 優待部下，事業上之利益，最要多分給與彼等。
- (九) 創業宜大膽，守成要小心。



補 白

開平礦務之起原

開平在津城東北二百餘里。其地多山。近灤州永平。山產煤鐵甚富。自光緒初年。招股設局。本銀一百餘萬。仿西法以機器開掘煤礦。始開新河一道。徑達天津。又建鐵路一條。由礦區直接河頭。其後規模大廓。即今之開灤礦務局。鐵路即今之北寧綫也。

ANDERSEN, BEYER & COMPANY, LTD.



GENERAL MERCHANTS & RAILWAY EQUIPMENTS

法

制

Vertical text on the left side, likely a list of items or a company name.

Vertical text on the right side, likely a list of items or a company name.

HUGO Co.

ALWAYS LARGE STOCKS

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 Hardware
Pumps & Pumping Equipment
Machine Tools
Cranes, Steam Shovels & Hoists
Mechanical Supplies

etc.

TIEN TSIN

96, Taku Road

etc.

PEPING

1, Ta Yuan Fu Hu-tung

etc.

MUKDEN

Consular Road

天津
德商
吉昌
公司



HUGO DAU & Co.

TIENTSIN

本行專辦鐵路礦山
各種機器工俱材料

No. 9/11 Ermanno Carlotto, Italian Concession
THE SPECIAL FIRM FOR MINING & RAILWAY.
MACHINERY & SUPPLIES.

Locomotives Cars Boilers, Power Plants, Hoists, Pumps, Ventilators
Compressors, Pneumatic Tools, Rails, Lamps, Wire Ropes, Machine
Tools, Tools, etc.

Head
Gears

ALWAYS LARGE STOCKIN

Mining Lamps, Wire Ropes, Machine Tools

Estimates on request!

●鐵路用地征免賦稅章程

部令財字第八二七號 十月六日

第一條 凡鐵路用地賦稅之徵免均照本章程辦理

第二條 凡國營鐵路征收土地自收用之日起由鐵路局造具原業主戶名土地座落面積清冊送由主管縣政府查勘明確報請省政府轉咨財政鐵道內政三部會轉核免一切賦稅

第三條 凡商辦鐵路收用土地自收用之日起應納賦稅由鐵路公司按照稅則負擔繳納但為發展交通獎進實業起見得由公司造冊呈報鐵道所在地縣政府查勘明確報請省政府轉咨財政鐵道內政三部會轉分別減免該地原繳之一切賦稅

第四條 國營或商辦鐵路其土地如係租用民地應征賦稅仍由業主負擔完納

第五條 國營或商辦鐵路如佔用國有或公有荒地河道道路應先由路局或公司呈報鐵道部核轉主管機關備案

第六條 該管縣政府於接到路局或公司造送收用土地清冊應即遵照本章程查勘呈報減免或准予移轉不得仍向原業主征稅但租用者不在此限

第七條 本章程施行以前各路辦法有與本章程不符者均一律改照本章程辦理

第八條 本章程自公布之日施行

●東北交通委員會運輸會議章程 會令第九號 九月十九日

第一條 本會運輸會議專任討論鐵路運輸及其他運輸業務之發展改良及統一

第二條 本會運輸會議以本會路政處長路政處各科長各路政副首領及車務或運輸處長科長爲當然會員

第三條 會議時除當然會員外本會及各路主管運輸人員有與議之必要時得由本會派充會員

第四條 因備諮詢及參加討論得由本會招聘專門人員爲會議顧問

第五條 本會運輸會議以本會委員長爲主席委員長缺席時由路政處長代理主席

第六條 本會運輸會議議案除由本會提交會議外各路均得提出議案

各項議案均須先期由本會彙編印發各路研究

第七條 本會運輸會議議案遇有案情繁要者得由本會先期召集議案審查會審查之

前項議案審查會規則另定之

第八條 本會運輸會議議決案由本會核定施行如本會認爲有窒礙時得交由下屆會議復議

第九條 關於運輸會議一切事務由本會臨時組織事務處辦理之其事務員由本會及各路職員中選

派兼任不另支薪

前項運輸會議事務處應至遲於開會前一星期成立會畢十日內結束撤銷之

運輸會議事務處辦事規則另訂之

第十條 本會運輸會議每年舉行一次其日期及地點由本會臨時定之

第十一條 本會運輸會議所需一切費用概由本會開支不足時由各路攤解其數目由本會臨時酌定

之

第十二條 本章程自公布日施行

●東北交通委員會運輸會議議事規則

第一章 總則

第一條 本會運輸會議由本會依照章程第十條之規定召集之

第二條 會議之期限由本會定之

第三條 凡會議事件應詳載會議錄以備查考

第二章 會員

第四條 會議時除當然會員出席與議外其按照章程第三條規定之會員應由本會路政處及各路分

別先期開具姓名職務經歷並加具考語呈由本會核奪派充出席與會

第五條 每屆會議與會會員應至遲於開會前一日到本會運輸會議事務處報到

第六條 會員坐位次序開會時由主席臨時定之

第三章 會議

第七條 凡會議必須俟召集之會員有五分之三之出席方得開議

第八條 開議時間每日至少以三小時為限由會議臨時定之但主席得宣告展會或休會

第九條 每日應議事項由主席按照編印之議案目錄提出順序討論或另定議事日程依次討論之

前項議案目錄或議事日程之次序會議時經三人以上之動議多數贊成得變更之

第十條 議案有相類或關聯時得併案討論

第十一條 會議議案照章程第六條之規定應先期印發各路研究倫會議時各路有臨時議案擬提者應先呈由本會考核後再行提出如本會認為有先印發各路研究之必要者得留交下屆會議提出

第十二條 凡本屆會議未經議畢多數認為應從緩議之議案得延至下屆會議再行討論

第十三條 凡會議時發言者須就本位起立並報明坐號再行發言其同時起立者主席定其先後

第十四條 主席如有意見得就本席參加討論

第十五條 討論不得出議題之外

第十六條 主席因事臨時退席時除按章程第五條規定辦理外並得就出席會員中委託一人臨時代理其職務

第四章 審查

第十七條 會議議案除按照章程第七條之規定先期組織議案審查會審查外如於開會時有交審查之必要者由主席指定審查員若干人臨時分組審查之

第十八條 每組審查員中由主席指定一人為審查長

第十九條 每組議案由各該組審查長於相當時間召集本組審查員審查之

第二〇條 審查員審查完畢應由審查長負責擬具審查報告書送交主席提出討論

第五章 表決

第廿一條 會議議案非經出席會員過半數之同意不得議決但遇必要時得由主席宣布以機關為表決之單位

第廿二條 出席會員每人各有一表決權如以機關為表決之單位時每機關各有一表決權應由各該機關於出席會員中指定一人代表之

第廿三條 照章程第四條規定聘請之會議顧問祇有發言權而無表決權

第廿四條 當表決時須由主席先將應付表決之議題明白宣布但宣布表決後無論何人不得再就議題發言

第廿五條 表決方法分舉手起立投票三種由主席臨時聲明採用之前項投票用記名投票法

第六章 附則

第廿六條 本規則如有未盡事宜由本會隨時增修之

第廿七條 本規則自公布日施行

●東北交通委員會運輸會議事務處辦事規則

第一條 本事務處依章程第九條之規定辦理本會運輸會議一切事務

第二條 本事務處內設下列三股

文書股

議案股

庶務股

第三條 文書股掌理左列事務

一，關於各項文件之撰擬清繕事項

二，關於各項文件之收發事項

三，關於各項文件之編譯事項

四，關於各項文件之印刷保管事項

五，其他關於文書各事項

第四條 議案股掌理左列事項

一，關於議案之整理事項

二，關於議場之速記事項

三，關於會議錄議決錄之審訂事項

四，關於議案有關各項案卷圖書之蒐集事項

五，其他有關議案各事項

第五條 庶務股掌理左列事項

- 一，關於會議應用物品之請領及保管事項
- 二，關於會場之布置及整理事項
- 三，關於交際及招待事項
- 四，關於出席人員之報到及登記事項
- 五，其他不屬於文書議案兩股各事項

第六條 本事務處設事務長一人由本會路政處第二科長兼任承運輸會議主席之命總理一切事務

第七條 每股各設股長一人事務員若干人由事務長依照章程第九條之規定就本會及各路職員中遴選呈由本會飭派兼充不支薪津

第八條 本事務處如須用雇員時由事務長呈明在本會調用或臨時雇用之其期限自召集開會至閉會後一個月為止

第九條 本規則如有未盡事宜由本會隨時增修之

第十條 本規則自公布日施行

北寧路綫關於神話之古蹟

昌黎縣北十五里山上。有石刻仙人像。俗傳湘子果老弈棋處。今地名仙人台。其西北有果老院。傳爲果老修真處。山海關站有姜女墳。萬家屯站有姜女祠。俗傳孟姜之夫。因築長城而死。姜送衣至築所。聞夫亡。向城痛哭。而城爲之崩。遂蹈於海。雙羊店站北十八里。有碑。文已漫滅。相傳爲唐高麗泉蓋蘇文所建。名曰蓋王碑云。

工 作 報 告

Comptoir Charles Ley, S. A.



沙利洋行

天津法界六號路三

十三號

北平東堂子胡同十

一號

本行承辦路礦各種車

輛鋼鐵材料機器電機

電料等如蒙賜顧請

駕臨本行或書函接洽

無任歡迎

電話三〇七三三號

中 原 有 限 公 司

《 街 旭 界 租 日 津 天 》

推銷中華國產

統辦環球貨品



發售五彩禮券

定期活期存款

特設函售部以便遠客

●本路二十年十月份工作報告

●十月五日報告

(一)宣慰員工接濟食糧

近自瀋變發生，風聲所播，人心不安，本路溝帮子以東各站，距離較近，當此危疑之時，各站員工，均能照常任事，深明大義，共體時艱，詢屬可嘉，且服務勞苦，甚於平時，亟應派員宣慰，因特派庶務課交際股股長徐盈，迅赴溝帮子以東各站，對於各員工加以宣慰，務令安心服務，並陸續運購米麵，分給各該廠段站員司工警，以資救濟，

(二)通令路務重要不得擅離職守

近以外患憑陵，擾及鐵路，凡我同人，均應激發天良，抱國亡與亡之痛，况交通關係重要，非至不得已時，不能稍有阻滯，迭經電令在路員司，忍辱服務，勉為其難，其具有國家觀念，忠於所職者，固為多數，而畏意懦弱，聞風失措，潛行離職者，亦復日有所聞，似此臨難苟免，不顧職守，不惟無以對國家，即個人亦將為國民所不齒，因再通令告誡，凡我路員，皆應堅苦卓絕，維持路務，自此次通令以後，如查有擅離職守者，當一律撤差，其始終鎮靜，雖受壓迫，從

十月五日未離職者，事後定當優予議獎，

(三)增調軍警以護行車

瀋變事起，本路首當其衝，關外溝帮子以東各站，時有股匪騷擾，破壞軌道，搜劫行旅，對於行車秩序，及中外旅客之安全，極關重要，本路為維護交通起見，特電請就近駐軍，派隊往剿，並調撥警隊，押護行車，日來匪已斂跡，上下行車，皆已平安通過，

(四)日軍毆傷路警提出抗議

本路前以上下行車，迭遭日軍以飛機追逐，開槍射擊，擾害交通，莫此為甚，業經本路提出抗議交涉，制止此種不法之舉動，近又有日軍在皇姑屯廠，遇有本路路警，即肆行兇毆，用武裝鞭打，或用刺刀刺傷，受傷路警，已送醫院療治，而日軍此種暴行，殊為殘酷，已一併提出嚴重抗議，飭其取締，

(五)飭查傷亡工警從優議卹

此次日軍肇禍，起於倉卒之間，本路皇姑屯以東各站，及營口車站，所駐員司工警，均被驅逐，並將路警繳械，又勾結土匪，搶劫列車，到處擾害，工警並有傷亡，本局已飭各該管處，查明傷亡工警從優議卹

(六)停止各項新工維持經濟

查本路幹支各線，改善工程頗多，乃自日軍變起，阻

本路二十年十月份工作報告

二

斷路線，並隔絕關外各路之聯絡，影響營業甚鉅，收入頓減，原有預算，勢必無法維持，不得已將所有本路新工，除萬不能緩者外，一律停止，以維經濟。

●十一日報告

(一)日飛機在錦站擲彈提出抗議

本路自藩變事起，迭遭日軍直接間接之損害已非常之鉅，乃又於本月八日下午突來飛機十二架，先在本路大窪車站擲下炸彈一枚，旋抵錦縣後即圍繞縣城及車站紛擲炸彈三十餘枚，傷亡甚衆，車站內落彈五六枚，炸毀車房三間並第一五六號機車及一四一號包車一，一七號公事車，車上辦公職員劉兆東亦被炸傷，路工死七人傷十餘人，已電部請由中央提出嚴重抗議，取締此種暴行而維人道。

(二)通遼站被日軍拆毀續提抗議

本月九日上午十時有日軍鐵甲車一列開到通遼縣北站後，即將該站至通遼南站中間之路軌破壞一段，又將南站貨廠拆毀，並在附近埋設地雷，故是日日本路之六○二次客車僅可通至南站，西四路之聯運遂被阻斷，亦已呈請鐵道部由中央提出抗議。

(三)本路向日軍交涉增警押車

本路列車自藩變後經行溝帮子以東，迭受有組織之股

匪攔路搜劫，前已規定增派隊警押護行車，曾飭運輸處長史梯理向日軍交涉武裝通過溝東各站尙未妥協，乃本月七日一○六次車於十七點○九分由新民開後經一三一號道房時，復有匪三十餘人持槍械紅旗阻止前進登車搜索，並有旅客一人受傷，於行旅安全影響甚鉅，現仍由本路向日軍交涉中，能否圓滿解決尙無把握。

(四)規定同在一站發電辦法

查自日軍暴動以來，關外各站各部分緊急電報紛至沓來，在本局暨各處首領對於幹支路線各站情形固欲查知，在各段站主管人員對於本管事務原亦亟應陳報，所辦自無不合，惟往來電報過多綫路擁擠，人手繁忙轉恐不免壓積誤事，因通令各段站嗣後凡在同一段站之各部分領袖人員，亟應互相聯絡協同處理，關於發生各項事故之報告及有關公眾之處理或請示事件，應由各駐在首領用連署法電呈，並於公諭欄內填明抄送各該有關部分，勿庸分報以省重複而期迅速。

●十九日報告

(一)派員撫慰錦站員工

本路錦縣車站，自遭日軍飛機擲彈轟炸後，即派高級首領前往撫慰，茲據回局報告，所見傷亡工人，慘不

忍觀，死者腹破腸流，腦漿迸裂，傷者則肢體斷折，已成殘廢，令人目擊心傷，殊堪憫惻，當經分別從豐棺殮，妥為醫治，並就亡者遺族，酌發臨時補助費，傷者酌發臨時調養費，另按特別撫卹辦法從優議卹

(二) 增派武裝警隊維護行車

本路自溝幫子以東各站，往返列車，迭遭股匪搜劫，對於中外旅客之安全，極關重要，曾派運輸處長史梯理送向日軍交涉武裝維護行車，茲據史處長來電報告，已與日軍交涉妥協，當由本路選派押車警五十名，武裝通過至巨流河站，往返押車，以衛行旅，現已實行矣。

(三) 集中警力增防溝東各站

本路自瀋陽發生，溝幫子以東各站警力不敷分配，駐軍距離較遠，呼應亦費時間，以致匪警屢聞，盜賊迭起，茲為維護本路行旅安全及服務員工不受驚擾起見，特抽調各段隊押護煤車及負責貨車之警察二百六十名，集合大虎山站，統交王督察長指揮分配，担任溝東各站防匪事宜，以利行旅而維行車。

(四) 規定日軍暴行案內本路傷亡員工特別撫卹辦法

此次日軍暴行。侵擾本路。關外沿綫各段站。及各次列車。首當其衝。致在事員工。備嘗艱苦。或竟遭險

傷亡。深堪痛悼。茲經規定撫卹辦法如下。

(1) 死亡者除定期在津開會追悼外。特別優給喪葬費二百元並由路給其長子以相當職務。仍照其父原薪晉一級支給。至其子程度高於乃父者。待遇酌量提高。子幼者由路局擔任教育費。仍照其父原薪晉一級支給。至成年由路局量才任用。薪資不得低於乃父。並加保障。嗣後裁員減政。對於此項人員。不得減薪或裁汰。其有天才確可深造者。路局應資助高深教育。或遣送國外留學。無子者由其妻或其父母。照領死者原薪晉一級支給。至其父母身故。及其妻身故或改嫁之日為止。

(2) 受傷者。除按傷之輕重照下列規定分別待遇。及由路醫免費療治外。並一律給予臨時救助費十元至一百元

- 1 因傷致死者。一律照死亡例待遇之。
- 2 因傷殘廢不能工作者。給予三個月薪資之給養費。並發給全薪資至身故日為止。(部定係半薪資)
- 3 重傷及殘而不廢者。給予二個月薪資之給養費。

- 4 輕傷者給予一個月薪資之給養費。醫愈後照舊。

服務。

5 凡受傷者無論傷之輕重或殘廢。一律按照原薪工晉加一級。並予以相當保障。

6 臨時救助費之核給。視其傷之輕重而定。受傷輕重之評斷應照其喪失服務能力之程度。由衛生課考核檢定之。

7 臨時工人傷亡者。均按長工待遇。傷而醫愈後。並即改補長工給予終身保障。

(3) 傷亡之員司工警。凡因此次事變出力之員工。應得之獎勵及平日應享之待遇及利益。死者之家屬及受傷者。均得一律享受之。

(4) 凡受傷之員司工警除違犯刑章外。概不裁汰。或減薪。按照以上規定辦法。除呈報備案外。業經通令遵照。並飭迅將傷亡者之職務姓名。日期地點。詳細開報。以憑核辦。

●二十六日報告

(一) 派員考察錦東各站員工狀況

現在錦東各站，在事員工，服務辛勤，至深縈念，亟應遴派各處負責人員，會同前往，確切考查，將各員工服務狀況，迅行具報，以憑獎叙而彰勞動，業派改進委員會委員景林，工務處事務課副課長徐開生，運

輸處文牘課副課長張世清，廠務處文牘課副課長楊先乾，會計處檢查課副課長吳德元，前往認真考察，勿稍疏漏，遇有特殊事故，隨時文電呈報，以憑核辦。

(二) 調查日軍侵暴案內本路損失

日軍暴行，侵及本路，所有本路及員工旅客直接間接之損失，應有詳細統計，茲經本局局務會議議決，趕速詳確調查估計，經已規定表式三種，令發各部分，切實調查，照式填報。

(三) 令各處負責考核員工請領旅費

本局各部分員工，請領旅費，為數不貲，其據實開報者，固屬多數，但不實不盡者，誠恐難免，當此收入銳減，豈容稍有虛糜，嗣後各員工出差請領旅費，應責成各該管處長，負責切實考核，倘有虛浮，即予駁斥，至其他各項雜費，亦應盡量縮減，已令各部分切實遵行。

(四) 緝獲冒充軍人隨車行竊犯

本路前以竊犯冒充軍人，隨車行竊，層見迭出，為害甚巨，曾令飭各警段嚴緝在案，現已先後破獲冒充軍人隨車行竊人犯喬忠孝，尹振和，牛玉清，李沛然，李金山，徐登明，李才，趙學會，韓德富，李振芳，王俊義，張武風，陳福恒，高福山，王泰，張忠，李世元，馮云田，孫兆如，等十九名均已訊明供認隨車行竊不諱，業經分批解送第二軍部軍法處懲辦。

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

十六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

國際鐵路聯合會常會記錄

地址 法 國 巴 黎
時日 一九三一年四月二十九及五月一日
集會者 第一 第二 公共委員會

各次會議，由瑞士鐵路商業課課長 Hess 君主席，各國代表名單不譯，我國鐵路加入之第一委員會，由駐歐辦事處吳主任代表列席，

第一次會議

議案 汽車與鐵路之爭競及合作，

德國及瑞士合作之報告書，因各國答案未及時送到，未克於會議前分送，茲載在附件中，該報告書共分三部份，第一部份係各國之法律，第二部份係各國路局所定之辦法，以與汽車爭競，第三部份係汽車與鐵路合作之一瞥，主席乃言，鐵路能將運輸加快，其快車運輸即將減少，而慢車運輸加多，因慢車運輸較賤，自瑞士鐵路實行各項辦法，以與汽車爭競，可稱滿意，蓋所運之包裹，較前加多，至於法律方面，則據各路意見，以汽車客貨運輸，應請有特許權始可，主席又問各代表有何報告，

意國代表言該國鐵路決定辦法如下

客運 至二百五十公里之來回票，可有下列之減價，

其首一百公里，有百分之二十五之減價，其後

每一百公里，有百分之三十二及十之減價，
貨運 自一九三一年起

(1) 受汽車爭競之貨物，其運費減少，
(2) 不必死守貨運章程，

(3) 因公衆之需要，改良車隊之時刻表，

秘書長起言，應將汽車運輸定有特許權，蓋鐵路所得之特許權，係爲公衆之利益，故其路線可分兩種，第一種係經過商業發達地方，進款甚多者，第二種係爲公衆利益而設，其進款不敷出款者，往時可以第一種之淨餘補第二種之損失，故得維持，今汽車路線自係舉其商業發達地方，因之鐵路第一種路線，大受影響，而收入減少，不能補第二種路線之損失，故政府爲保護公衆利益起見，須迫汽車運輸，須有特許權，始可舉行也，

瑞士代表亦表同意，

英國代表言，須分國有及私有鐵路而研究，蓋其兩項辦法，不能相同也，英國鐵路則於重要城市中，大半將其小車站關閉，而改用自備之汽車運輸，

瑞士代表言，則反此，該國將小車站加多，以便旅客，而與汽車爭競，至於貨運，現正在研究方法，

羅馬尼亞代表言，該國之汽車運輸，皆須有特許權，并

付稅與工程部，該汽車運價，係由政府限制者，但鐵路仍未得相當利益，該國鐵路現正欲保留與路線平行之路，免為汽車所取，又加多輕小貨車隊，以與汽車爭競，

南斯拉夫代表言，該國汽車運輸，亦須有特許權。該特許權是件件優待鐵路處甚多，故各汽車公司現皆大加反對，要求減輕其負擔，政府現在研究，鐵路方面亦改良時刻表，加多車隊，及試用輕小貨車隊，以與汽車爭競，

西班牙代表言，該國鐵路與汽車競爭甚大，雖經屢次要求，尚未得成績，鐵路乃自行保護辦法，如減價票，加增車隊速度，及用汽車轉運等，仍未得有效果，至於貨運，現正試行快車運輸，甚望可與汽車爭競，

葡國代表言，贊成秘書長所言，汽車運輸須有特許權，主席乃致謝各代表之報告，并請各國於每年一月十五日前，將試行辦法，所得成績，報告德國及瑞士，而由該兩國，每年作一總報告也，

第二次會議

宣讀會議記錄，及稍有修改，即閉會，

附件

汽車與鐵路之爭競及合作，

第一部份 各國關於汽車之法律，

比國 照一九二四年之法律，汽車運輸，須有特許權，凡請求特許權時，應調查鐵路之意見，如鐵路以為爭競影響，則可要求一津貼以補其收入減少之損失，而其津貼至少為汽車收入十分之一，惟其一切臨時運客貨之汽車，雖時鐵路大受損失，而不為法律所束縛，日後亦將定一法律規定此事，

德國 去年已有一法律規定，凡臨時運客貨之汽車，亦須有特許權，並限制其運價，對於公共汽車之法律，亦特別加嚴，又加增汽車之稅，惟仍不能減輕競爭之影響，現又規定凡汽車須用本國之汽油，但此種種法律，實未增加汽車之負擔，蓋汽車所付之稅甚少，較之鐵路所付之稅，為其總出款百分之三十，相差甚遠也，

去年又定汽車保安之種種條件，如速度重量等，惟對於救濟兩項運輸之競爭，仍無效用，

英國 自去年來定有法律，凡公用汽車，皆須有特許權，更規定其速度等，並有一運輸委員會監管此事，凡有汽車線於鐵路有不利者，鐵路可以反對，

南斯拉夫 有一法律，規定汽車之責任，特許權之辦法，及行走之速度，對於汽車之特許權，及其時刻表運

等，鐵路皆有權管理。

腦威 自去年十月定有新法律規定，汽車及鐵路平等待遇，又規定汽車之速度，載重運價時刻表，以及修路稅等。

波蘭 雖定有汽車特許權之法律，現尚未實行，其內容不得而知，惟現已有規定汽車付修路稅之法律。

瑞典 自一月一日，有一章程規定汽車速度，及汽車夫工作時間，及有請特許權時，須先問鐵路及其他運輸公司之同意。

葡萄牙 同上。

瑞士 對於規定汽車速度，及汽車夫工作時間，現正在討論，尚未達解決之期，至於汽車特許權，則完全未提及。

匈牙利 數月後將發表一新法律，規定汽車須有政府特許權，其活動界限，不得逾二十五至三十公里之外，其與鐵路之平行汽車綫，除特別條件，不得准許，且與鐵路之平行綫，鐵路有權保留，自辦汽車，以免爭競。

第二部份 各路自立之辦法，以與汽車爭競。

甲 客運

比國 團體旅行，自二十人減至十二人，不論何項遠近

，皆有一百分之三十五之減價，自九月十五日至四月

三十日，其在一日來回票者，自百分之三十五，減至百分之四十，（如有一百五十人）減至百分之五十，（如有四百人）并發星期底（Week-end）之減價表。

德國 為團體旅行滿一百人者，惠送兩張免票，凡逾五百人者，每百人有三張免票，如開特別車者則

頭等 自一百二十人減為一百人，

二等 自二百五十人減為二百人，

三等 自三百八十人減為三百人，

數月後團體旅行，將自百分二十五減為十分之三，（若逾五十人）凡有三十一至五十人可送一張免票，至少人數，自二十人減至十五人，

暑假特別車 減價自百分之十，減至百分之二十等等

荷蘭 改良車隊，并減少快車停車之次數，

瑞士 所定辦法，減價宣傳，及家庭減價票等，得甚好成績。

匈牙利 發星期底減價票，及將行李重量自一百公斤，加至三百公斤，

乙 貨運

德國 將運價甚高者減少，實行輕貨車隊，接收分寄各

處之零碎包裹，由鐵路代為分送，採用貨箱，并與德國車站汽車運輸公司，定有合同，可將貨自車站送至家中，取價甚少等，

英國 加增貨箱運輸，并改用汽車轉運，

荷蘭 將送至家中之貨物，運價減少，

波蘭 即用快車運輸，亦不另加運價，而在二百公里以下，貨物運價減少，并採用輕貨車隊，惟暫時不用貨箱，

瑞士 與客運採用同項辦法，如改增速度，減少汽車代運價等，

匈牙利 鐵路自辦汽車，至寄貨人家中取貨，送至車站，其運價較私家汽車為少，

第三部份 鐵路與汽車之合作，

德國 鐵路已與車站汽車運輸公司，訂定合同，該公司之汽車，不得載貨逾五十公里之外，惟有離車站甚遠之城市，則用該公司之汽車代運，照依貨物之多少，由鐵路給以償金，

對於客運，則與郵局約定之公共運輸，將為擴充，而鐵路汽車聯運事，亦將特別擴充，惟其成績如何，尙不可知也，

英國 鐵路與各客運汽車公司，已定有合同，俾得共同

協作，而鐵路亦將資本加入該汽車公司中，惟對於貨運汽車，則無法辦理，蓋汽車運貨，皆係甚小之公司，或私家者為數太多也，

葡萄牙 鐵路與汽車定有聯運，至於汽車收入，有一部份亦歸鐵路所有，

禱

著

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緝非私更備薄酬聊爲潤筆此啟

北寧鐵路局文書課啟

考古日札

(王漢章)

考古學爲世界文化上第一重要之學術。殆爲時人所公認。因其關係重要。趣味淵永。恒使吾人。竭其學生之力。而不知倦。偶獲創解。輒爲史地上增一異彩。若法國伯希和沙畹英國斯坦因日本大谷光瑞橋瑞超林泰輔等。不惟深於考古之學。且對於東方古文化。及中國古器物之研究。皆有專門之著作。爲當世所注目。獨惜我華人。轉視爲漠然。不一措意。最近法人且組織西北學術考查團矣。乘爬行之摩託。經過我西邊諸省。一若我國供給材料。而使人鳩工集事者。可歎彌甚。茲就平昔所見。報紙所載。關於考古事實。統括國內外。咸加甄采。而尤注重於我國之紀錄。遂日翦粘。附以臆見。積之既久。漸成卷帙。顏之曰。考古日札。民國二十年十月寫記。

國立中央研究院歷史語言研究所考古組，於民國十七年秋季，發掘河南省安陽縣小屯村殷墟故址，至十八年秋季，工作期間，已越一年之久，所獲之殷代古器物，多爲從來所未經見之品，十九年秋季，又在山東省歷城縣地方，發掘城子崖舊址，至其最下層，竟得新石器時代遺物，餘如陶片石器等，約二萬餘件，先後由組員李濟董作賓，押運至南京，其種類略分爲安陽出土之殷墟刻字獸頭，及龜甲，獸骨，文字，石器，銅器，蚌器，陶片，骨器等物，歷城出土之石器，蚌器，卜骨，黑色陶器等，均經研究院舉行展覽，並公開講演，

歷城城子崖發掘者，除最下層發現之新石器時代遺物外，多屬於譚城古物，譚者春秋小國名，詩經所言譚侯爲私者是也，其發掘開始者，爲中央研究院地質專家李濟，其後齊魯大學教授余天休，又在濟南附近，發見古代人骨化石

，據余氏之考訂，已與地質調查所協和清華等校，為確切

之研究，余氏略謂此尺許人骨，周圍皆係黃土，亦已形同

化石，因發掘時不慎，略致殘缺，原係埋藏於沙土層內，

離地面約四尺許，研究結果，決係河流中飄入土內者，其

上層巖石，已結成一片，至三尺之厚，最上層黃土，亦積

至尺許矣，原物屬於人之脛骨，僅長一尺，而現代人脛骨

，最短者亦有一尺二三寸，（嬰孩之骨乏石灰質絕不能保

存）與歐洲 Neanderthals 發現之人骨，及周口店發現之北京

人，均可作比較研究，余氏又云，此項化石，如能研究確

實，指定其年代，供獻極多，（一）據一般歷史家言，古代

人較近代為高大，此項化石，可證明其不確，（二）此項化

石，與北京人比較研究，當可證明其年代，遠在歐洲大陸

所發現者為悠遠，可以反證歐人文化由西東漸之說，（三

）化石發現愈多，材料既豐富，可以研究而延長中國古代

之歷史也，

河南安陽之甲骨等物。發現已久。至山東歷城城子崖續出

之古器物。約有相等之時代。足徵黃河流域一帶。所包藏

之夏商古物至夥。第視其土原之高下。是否經過河水浸化

。能否延長保存其原狀耳。以鄙臆推測。陝晉汴魯四省沿

河地方。為最先開化。則土中隱藏之古物必多。又以沙土

封固。地又亢乾。其保存自較他處為易。至人骨化石。尤

為重要。不唯考古之助。且又為人種學。增一資料也。

中國境內之別種文字。若滿，若蒙，若藏，以時代較近，

至今一部分人，尚沿用外，其他時代悠遠，若女真契丹諸

文字，以文獻之不足徵，往往不能辨識，惟西夏國書，因

有金石雕刻，及俄人所藏掌中珠等書之助，略可通譯，然

荊榛雖闢，堂廡固尚未盡開也。至今地不愛寶，忽發現西

夏原文佛經至數百冊之多，一部分為國立北平圖書館，以

鉅款購得，方其未經購入之先，曾經綱和泰男爵，及陳寅恪教授之審查，共一百冊，此外尚有佛象數幀，中文書數種，內中以佛曲一種，爲最可寶貴，圖書館已與中央研究院商定，由研究院給與獎學金，鼓勵國內學者，從事研究，館中曾具有一種之簡單說明書云，西夏文譯金光明經，華嚴經，等百餘冊，摺本每半頁六行，行十七字，版心題所譯經名，與上虞羅氏，（振玉）杭縣邵氏（章）所藏殘本合，蓋即元時所刻河西字大藏經之零帙也，河西字即西夏字，當元之世，河西路尙盛行西夏國書，今此項譯經，出土於甘肅寧夏廢址，足證元平江路磧沙延聖寺所刊大宗地立文本論卷之後，大德十年松江府僧錄管主八顧文中所云，施於寧夏等路之說之不謬，考河西字藏經之刊，創始於元世祖時，成宗時中斷，後仍續刊，至大德六年告成，今所見譯經版式長短，及紙質前後不一致，即非一時所刊

之證，今若據譯本，以校譯本所據之底本之中文譯本，不啻數千百萬之西夏圖書，均可通讀；即其西藏文系之西夏文法，亦可求其會通矣，

日本西京大學，近於北平某處，亦購得河西字（即西夏文）大藏中之華嚴經，約十冊左右，杭縣邵氏所藏，即有華嚴經殘本，不知與西京大學所藏集合，能否成爲足本也，往者羅叔言先生（振玉）之第二公子福萇君，能識西夏字，不幸早逝，後竟無嗣響者，若使獲見此項河西字大藏經，必能增譯若干字，以補西夏文番漢合時掌中珠之殘闕也，掌中珠，俄京彼得格羅博物院中有之，羅叔言先生，曾據以影印，惜原底過於叢殘，安得於天壤，間再遇一完本耶，蒙古地方爲廣大化石區之存在地，可供一般學者之研求，蓋在彼尋覓，必能發現元始人類之蹤跡，設如在彼有此種發現時，考察其人類，則其年代，將較任何已發現之原人

爲古，因原人多居穴中，而此種最古之原人，乃尙未達到穴居時代，此美國著名動物學家安得思博士之學說也，安得思因近在中國蒙古地方之戈壁大沙漠中之發現，已獲得美國榮譽獎牌之胡巴德金質獎牌矣，安氏稱彼願以十年光陰，發現北京人之顱骨，彼稱此項顱骨，在科學上之價值，在爪哇人與比爾唐人 (Pitdown) 之上，因其年代可以正確指出，蓋發現北京人地方岩石之地質上的年代，可以確切指明，不似其他二處之模糊，關於北京人如卜拉克博士，自其所得之石塊中，不能發現文化遺跡，彼將視爲極大奇事，北京人時代，除極粗陋之器具外，恐不能用其他事物，在石器時代前，或有木器時代，當時之人，常使用木棍與尖棒爲武器，（此恐係安氏理想之辭，因石器時代，早於鐵器時代，而木器時代，應後於鐵器時代）此種器具當然不能保存，惟彼等武器上，應能裝置火石等物也，安氏又云，彼等歷來調查之成績，已攜回重要化石，計九

十一箱，而此項重要發現，又有尋獲之闊嘴象，(Pray-Delagon) 完整顱骨，與牙床骨，十七具，並有完整之胎象骸骨一具，現由維廉湯勃森，用精巧鋼鑿與小刀，移開其骨殖，將在紐約陳列，此種闊嘴象顱骨等，其中大小雌雄，無不畢具也，

東方文化，自中國朝鮮日本外，至今能巍然獨立者，當以暹羅爲最，民國十九年，暹羅親王，普拉嘉特拉游歷至華，方其赴北平時，北平佛教會台源法師等，在栢林寺開盛大之歡迎會，暹羅親王赴會時，見平市佛教氣象甚佳，又感於該寺，設有錫蘭留學團，當時即慨然許以回國後，當以全部巴利文大藏經，奉贈該寺，未幾北平公使團領袖公使高福曼氏，代表暹羅親王，將此項巴利文藏經，送交栢林寺台源法師等，而栢林寺方面，亦以極隆重之禮節接受，異國贈送經典，爲宋元以來，中國佛教史上僅見之事也

游北寧公園記

胡世嶽

津門少山水之勝，雲帆轉處，恃海運而繁盛，利趨鹽筴，買逐錢刀，攘往熙來，囂囂者皆市聲也，游觀所及，直不若閉門之爲愈，欲求一邱一水之幽，一亭一堂之美，縈於心而形於寐，有不可得，則怡情悅性者，又何在耶，視壅志滯，居者病焉，歲庚午秋，往訪博物院於河北，經其東北隅，得地廣百餘畝，一水環繞，有橋通之，過橋東行，平陂甚修，折而西，曲徑臨湖，路轉逼仄，有嶺翳然，林木在望，於此遠矚，極目無垠，嶺居水中，樹環嶺外，水又環樹外，堤又環水外，俯視其下，紅蓼點水，綠柳迎風，眼底收來，得少佳趣，向之役役於塵囂中者，不圖一滌於此，噫，何地無游息之所，魚樂深而鳥慕靜，吾亦得經筮履所未經，轉覺此身倏然塵外矣，退食之暇，時約二

三子過從於此，商略是中位置，某也宜橋釣於斯，某也宜亭奕於斯，某也宜樓讀於斯，某也宜堂茗於斯，將營詩境廬，待集買山錢矣，今夏忽爲北寧路量移去，吾甚憾焉，其地初爲農廳產，觀稼於此，以省庫支絀，遂治之，而北寧路適有建公園之議，鳩工庀材，宏規大起，於是荒蕪不治之區，橋焉，亭焉，樓焉，堂焉，位置雖未盡與意合，然是園也，亂頭粗服，與世日疏，而有橋穹然，有亭翼然，有樓峙然，有堂巍然，界之間之，濃之淡之，亦具楚楚之致，固不必待余而名著也，國難日亟，余將覓新亭而灑淚，因來斯園，時工猶未竟，而吾意之所舉，則已備矣，園周界以欄，高下隨宜，環盡處爲橋，亦入園要津，佇橋觀魚，唼嚼水面，歷歷可數，扁舟三五，容與中流，爲移情者久之，沿溪行，數十武，有堂五楹，登堂而眺，綠樹遠蔭，小舟出沒，爲掩映於几鳥間，旁有長榭，圍以迴廊

，亦聽雨佳處，過小堤，有樓位於北，前有隙地廣袤，後臨曲水，朱欄畫棟，制不奢而體自崇，左折經蟠道而登嶺，有亭凡四，出乎其巔者，可以眺遠，臨乎其下者，可以俯湖，均起伏於茂林中，仰則衆樹蔽天，瞰則萬松如濤，斯園中最佳境也，聞之路政之長，爲營此園，謀作同人游憩之所也，余思夫盛衰易見，興廢無常，使此園爲一人有，能保其終守乎，故余買園之興，屢沮於斯懼資後人以嘆息也，謀不果成，詎非幸歟，今斯園既爲北寧同人之公有，衆斯享之，衆斯保之，後之人又孰得而廢之，吾爲園慶，亦深嘆謀者之工，能樂於衆，謀此不朽，其亦自此遠矣，

補

白

折枝雋話

素

鐘社下金二字第三唱。有署名公補者。得句云。郎君下筆驚鸚鵡。侍女金盤贈鯉魚。見者歎服。以爲絕唱。人皆知下句出於唐詩洛陽女兒行。而鮮知上句乃陳其年賀新涼詞中句也。妙手得之。天衣無縫。

一夢到遼西

方 浦

通遼縣，在遼寧省西北，爲四洮鐵路和北寧大通支路接軌地方，在遼河西岸高原上；現在因中國鐵路網的關係，已經成了遼寧西部的咽喉右臂，軍事和交通上的重要都市了。今年寒假無事，爲了些戚友小事，不得不上通遼一行；再者無事出去作個旅行，亦未始非計。

在瀋陽上車後，一路上黃沙白雪，枯木朽枝，朔風吹的嗚嗚作響，小站上連人影也不見，窗上的冰凍成一分多厚的白幕，想向外賞鑑風景，也只好用嘴呵，或用鑰匙刮破白幕，使一隻眼向外窺望。車內空氣，雖然惡劣，但因天寒，將人冷的打戰，還打不過來，誰還管那些小事！好不容易到了大虎山，已經是下午一點鐘了。下車後，在車站上豫備換車；那知道一打聽，便令人氣急到一百二十萬分；原來須等到第二天早晨七點，方有車向北出動。沒有法子，只好上客店。客店二字，在這裏不過代表幾間土房，

一間房子，兩個小炕，一個半明半滅小煤爐。受了一日風霜還不夠，還得挨一夜的冷！第二天天氣溫和了些，上車後，還算不錯，遇見一位舊同學兼同鄉的鐵路職員，穩我到一較適的位子。坐住時，車便也出發，北上；我同時也夢的一般，到了李陵所謂的異國了！

車離了大虎山，回頭望去，看見了兩個天然生成，以紫褐色石子和亂石堆成的山邱，一個近似一隻猛虎，昂首西北；一則倦臥其側，斜身低頭，現出疲乏狀態來。雖然不十分像，却也雄氣勃勃，令人精神一振。車出站後，就起始以極大的斜坡，向盤巫閭山裏鑽去，車在軌上，坐車的人都能夠感到車箱向後斜。軌旁看到一道出山的河，有水有冰，冰作蒼白色，水在冰隙翻出；在冰隙處看去，冰層却有一尺來厚。後來車便在一道長堤式的土壩上走，越來越高，直到黑山縣車站。未到站以前，在車上可以望見黑山縣全城的街市房屋，星羅棋佈，在山麓凹處，真，天下小的感覺！景况和在幹路的新民差不多，可是比新民

氣勢雄壯，新民不過是車道高；此處則依山爲城，不知夏白可怕水患？這時天上滿佈死灰色的雲幕，陽光半透明的從幕後透過，還有一層薄薄地朝霧，像白紗般將武士般雄壯的山形籠罩，顯出剛和柔的美來。雖只有旅客受沐雨櫛風的苦，也只有旅客得賞識大自然的美景啊！

過了黑山，太陽的金光，便漸漸掃除了灰暗的雲和霧，顯出光榮勝利的面孔，犍笑視着爲名爲利而奔走的人們。車在陽光中繼續努力，向坡上爬去，喘出白汽來，特別的濃厚，汽笛時時鳴着，喊說累了累了。各節車，隨着車軌，曲曲彎彎，像一條大蜈蚣一般，在山邊蜿蜒前進，近處的電線桿子樹木，飛似的向後退；地平線處遠景，却作半圓形，以我作中心，向背後旋轉，過了一些時候，八道壕穿進眼簾。在這裏，有東北出名的煤礦和電力廠。電力廠發出來的交流電，可以供數百十里外的黑山，大虎山，溝帮子，新民縣等城鎮應用。工廠的西式房屋，猶很新潔。發電的電線，有如大輪船幾個大桅杆上的大纜，一般粗

，一般多，煤礦裏升降機上的大輪，飛快的轉動着，將勞工打入地獄，將他們的血汗變成燃料——石炭——運將出來。種種的氣象，都告訴我們說：先前神秘的關東，現在已經被山左同胞開發，同時機械工業，也深入人心腹了！

進！進！進！到了茅山鎮，車還在醫巫山脈間盤繞着，上坡又下坡，下坡又上坡，遠望山岡慢慢的坡上去，蓋滿了黃色枯草，山陰未化殘雪，作銀白色，形如臥龍，形如伏虎，岡陵起伏，將大平地點綴了許多女性的曲線。車在茅山鎮車站時，望見了一座數里方圓，極其峻峭，朝陽中崖石作藍紫色，一座四四方方，如同一塊大長石結晶的山，在一個凸出地面山脊上；如同一座 Venus 女神像旁，同時看見 Denis 的像一般：又是窈窕，又是精神！

到了新立屯，這裏是大通支線最富庶的地帶。車站四周，被像山一般的紅糧袋堆起，團團圍住，水洩不通。先期在唐山見到軍需糧台的幾千袋紅糧小米，在天津碼頭的白麵垛，便以爲了不得；可是那還不夠在這裏堆堆縫呢！

從茅山鎮起，一直到彰武縣，車道兩旁的田地，泥土都作紫黑色，像關內，方上過肥的土色一樣。望見高糧割後，地裏餘下一尺多高的梗叉，都比甘蔗粗，並不收回家去作燃料，只讓它腐在地裏，第二年犁倒，便成了肥料了，居民亦以此地爲密，雖然不似關裏三五里一個莊村，可是七里八里，也能有一座本地稱爲屯子，或堡子。房屋亦以此地爲佳，除了以前所見破壞低矮的泥草房子外，也有青石疊就，整整齊齊大院落。院子四角都建有炮台——其實在裏面只能用槍——以作防匪之用，院子外亦有菜園子，種着肥大的白菜。

車過新立屯，便出柳邊，而到熱河管轄地面。所謂柳邊，乃是將丈來高的柳樹，種在小土脊上，成爲一排，蜿蜒蜿蜒，出去幾千里，像萬里長城一樣，只不過沒有那麼雄壯。建於明末清初，植之以別邊界，清時還是按年修補，清退位後，便沒有人管理到了，現在便有許多殘缺地方，再者近邊富戶，也學着種栽柳邊，拿來圍自己的園地，

，便開的七零八亂，辨不清那條是真正的柳邊，據同學說，在這熱河地面，年年秋後罌粟花開，便將鐵道兩旁，染成一片紫紅燦爛的顏色。每花有茶杯般大小，在黃沙北地，亦可以蘇醒長途旅行人的疲乏精神，

沖過郭家店，便到正午時分。經過一個大下坡，便到了彰武縣了。因爲此地是大通支路的中心點，所以也就成了一個大站。在這裏車停半點多鐘，火車上煤上水。在此地的糧石堆着，也不比新立屯的少。據說彰武縣城，離站約三里，是個置縣未久，一個小小土城，不過幾里方圓。站在城中心，便可眼望四門了。有幾座絲房，算是新式大商店，街道到很寬。在車站望去，除見幾所鐵路職員住宅外，都是破低泥土草房，並沒有大些壯些的院子。在站上賣食物的小販，爲數很多；賣的食物，樣亦不爲少。在這裏對付了點東西吃了，便又繼續前進。

出了車站，便又入柳邊，車這時開的極快。據同學說過了彰武後，車便又該爬高原了，從此地起，聯着幾站都

是大上坡，甚至於有十幾里百尺高一尺的地方；除了平綏路南口附近，有八十尺高一尺的坡外，在中國便算最坡的了。所以車一出發，便開足了馬力向上衝去。到了後來，便愈走愈慢，等到了馮家窩堡，便幾乎站住了。風雪天時，軌道冰滑，車快進馮家窩堡時，同學叫我注意看望鄉台。原來是在正路旁，用土方堆就的一個十數丈的土邱，上設通來車，下高原的軌道，的支路。支路直過站台，半里來遠，土方坡起方向，與高原坡面方向相反，本名保險道岔，以防由上方來車下坡時，在站上望不住，沖過站去，和對面上行車相衝，車如留不住時，則司機鳴笛，站役搬開通保險道岔，車因再上坡而停，堆頂立紅旗，標有危險字樣：路員是以稱之曰望鄉台，在章古台也有一座。

彰武馮家窩堡間，也出稻米，因與紅糧雜種，米作微紅色，過馮家窩堡時，曾見有極大的稻米發莊。

車從此便入了荒涼地帶了！自章古台，阿爾鄉到甘旗卡，四外的景緻，便漸漸地改變了。房子越走越少；莊子

越來越小，只不過三五家院子，便成一撮，小樹由喬木變成灌木叢；田地漸漸地瘠瘦，漸漸到了沒有開闢的草原和新闢的田地相雜着，終於一眼望出去，都是草原，滿鋪着枯草，殘雪，白沙。一片淒淒涼涼，慘慘淡淡，渺然無垠，只見得一羣羣的牧馬，沒有韁，沒有鞍，低首嚙草，引頸哀鳴，在草地上遊蕩奔馳。三五個牧童，來回照料，行走如飛，看他躍上一匹野馬，全無轡頭，兩足夾定馬身，手拉馬鬃，便任他怎跳怎跑，都掉不下來！讓我回想到二十幾萬建成，建而不用，瀋陽運動場來。其餘的牛羣，羊羣，也到處在草原上點綴着，一片雪白，一片深黃，在下午從慘淡愁雲後，放出的白晳晳陽光中，格外令人黯然憔悴；回憶到人生幾何譬如朝露——的短歌來！真是李華所謂，窮陰凝閉，凜冽海陽，積雪沒脛，堅冰在鬚，鷺鳥休巢，征馬踟躕……的景况，這時候，同學應着車輪輾鐵軌的响聲作拍子，急促的唱蘇武牧羊，聲調如怨如訴，如秋霜後寒蟬臨死哀鳴一般，這時我恨不得大哭一場，一消我

日暮窮途，滿懷奔騰的情感。

行行重行行！車出伊胡塔，巴胡塔，衙門營時，便鑽入熱河遼寧間的沙漠尖來，行約百數十里。在這地帶，渺無人烟，牛羊牧馬，更聯影子都沒有了。見不到樹木，見不到禽獸，沙堆只長稀稀的幾棵衰草，將進沙漠時，見到幾隻山雉，沙因和冰雪狂風的結合，堆成凹凸不平，迤邐相接，丈來高的土邱，從中經過時，幾如置身大城鎮，大都市郊外的亂屍岡子般。白草叢叢，微風吹動中，啾啾作鬼鳴；雪屑白沙，叫風鼓動，凝結片片，跳躍不歇，和清明節墳墓旁紙灰，不相上下，風光細看，却也處處不同。有岡陵起伏，像蒼海中驚濤駭浪；有波紋點點，又似海岸上微風中，的碎瀾輕波。在黃蠟色中透出死白色的平照太陽下，列車影子，照出四五丈的黑影來，在沙漠中極速蠕動，像考古家掘出龐大的恐龍一般，世間若真有黃泉，這裏便是黃泉！若真有鄂都，這幾個車站，便是鄂都了，我這時精神興奮到十二萬分，情緒被壓止住也到十二萬分，

像成了一場惡夢一般！血液緊張到要爆炸了，便只好朗誦李華的弔古戰場文，才算解些。車過這一程時，還算好，沒有遇見風，可是還弄得滿臉風塵，像在北平大暴風中，站了一兩小時一樣；棹椅留有塵沙足有一分多厚。

到木里圖，天色漸漸蒼暮，在太陽夕下後，車在平坦的軌道上，極速的進行。這一程中，便由沙漠入草原，出草原，入膏腴之地。在草原上，除了見一羣歸途中的牧馬和一座宏大偉壯的一個蒙古王府外，便入了肥田區域，便在關裏的富庶地方一樣；有大的莊園，整齊的房屋就在關外正綫，都是少見，等到了入通遼寧四洮聯運站途中，天已昏黑，整齊新潔，排列成行的街燈，極燦爛的，將這北國荒城，邊塞重鎮，漸漸送近我們的眼前來！

風入松

海濱浴場書所見

藝庵

皎綃半臂剪芙蓉。膩水濺花茸。名娃也學天吳舞。蕩晴瀾，腥染魚龍。不用蘭舟雙槳。桃根桃葉迎逢。柳邊紗際駐游蹤。板屋換輕容。斜陽慣照人歸去。送衣香，鬢影匆匆。山黛一奩妝鏡。潮音四壁笙鏞。

首陽證古

(文殊)

北寧鐵軌，跨越深河，當尾箕分野處，有夷齊之遺蹟凡三，均載於京奉路局編旅行指南中，雷莊站與盧龍相近，今黑口舖爲孤竹故城，是即伯夷叔齊之故國也，此其一，距灤縣站五十里，有首陽山，上有夷齊廟，清高宗巡幸熱河，嘗駐蹕於此，此其二，石門站屬昌黎縣治，距站十里，有書院山，山勢兩岡合抱，環列如屏，有石室，壁上鐫有夷齊讀書處五大字，此其三，按盧龍縣西二十里孤竹故城，舊有清節祠，祀伯夷叔齊，廟久廢，洪武九年，重建於永平府城東北隅，景泰中復建於首陽山，廟有清風台揖遜堂，清康熙四年，知府彭士聖重修，大學士范文程爲記，有司每歲春秋致祭焉，乾隆八年四十五年四十八年，皆曾駐蹕，有御製夷齊廟孤竹城揖遜堂清風台古松諸詩，並

御題榜額曰，古之賢人，介石清流，聞首陽勝境，風景絕佳，况夷齊古之賢人，孔子亟稱之，余雖不能一遊其地，然心已嚮往久矣，嘗讀史記伯夷列傳，傳曰，伯夷叔齊孤竹君之二子也，父欲立叔齊，及父卒，叔齊讓伯夷，伯夷曰，父命也，遂逃去，叔齊亦不肯立而逃之，國人立其中子，於是伯夷叔齊，聞西伯昌善養老，盍往歸焉，及至，西伯卒，武王載木主，號爲文王，東伐紂，伯夷叔齊叩馬而諫曰，父死不葬，爰及干戈，可謂孝乎，以臣弑君，可謂仁乎，左右欲兵之，太公曰，此義人也，扶而去之，武王已平殷亂，天下宗周，而伯夷叔齊恥之，義不食周粟，隱於首陽山，采薇而食之，及餓且死，作歌其辭曰，登彼西山兮采其薇矣，以暴易暴兮不知其非矣，神農虞夏忽焉沒兮我安適歸矣，于嗟徂兮命之衰矣，遂餓死於首陽山，然則今之首陽山，非夷齊餓死處耶，古之言首陽者，莫衷

一是，一在涇源，一在蒲坂，一在洛陽，各建夷齊祠，似均有確據，而魯之昌樂桂河之西，亦有夷齊祠，豫之偃師有首陽山，且有夷齊之墓，嘗見幽通賦注，夷齊餓於首陽山，在今隴西，戴延之輿地記，首陽山在蒲州南四十五里，有夷齊冢，西征記則云，洛陽東北首陽山，有夷齊祠，寰宇記，首陽山即雷首山南阜，在今山西永濟縣南，亦曰首山，夷齊餓死於此，而蒲州偃師之說，九域志則兩從之，一事數見，誠不知是何說也，或曰，首陽之烈，感於人心，故各有所見，使人砥行立名焉，莊子言伯夷叔齊，西至岐陽，見周武王伐殷，避之北至首陽之山，遂飢餓而死，所作歌辭，有登彼西山，采其薇矣，西山今清源縣，首陽山在岐陽西北，即夷齊餓死處，其說紛紜，究以何地爲是，安得起二子於九泉而一詢之，間嘗閱清崔東壁考信錄，言伯夷叔齊無扣馬諫伐紂事，辟紂故餓，餓故思養而歸

周，論語但言餓於首陽，不言餓死首陽云，（明張和仲夷齊辨，已詳論其決無諫代事，）余遂憬然而悟，覃然而思，細味論孟，藉相發明，孔子曰，伯夷叔齊，不念舊惡，怨是用希，又曰，伯夷叔齊，古之賢人也，求仁而得仁，又何怨，及伯夷叔齊餓於首陽之下，民到於今稱之，又曰，不降其志，不辱其身，伯夷叔齊與，云云，孔子且以逸民稱之，孟子曰，非其君不事，非其民不使，治則進，亂則退，伯夷也，又曰，伯夷非其君不事，非其友不友，不立於惡人之朝，不與惡人言，又曰，伯夷隘，又曰，伯夷聖之清者也，又曰，伯夷目不視惡色，耳不聽惡聲，且曰，故聞伯夷之風者，頑夫廉，懦夫有立志，於以知伯夷之爲人，固清介之士也，求仁得仁之對，倘非史記且不知有遜國俱逃之事，但知孟子言其避紂，居北海之濱，往養於西伯耳，史記後於孔孟而作，睹軼詩有感，而爲伯夷列傳

，更多竊孔子緒言，其聞見當不逮孔孟遠甚，况伯夷讓國，充其量亦不過如吳太伯，論語但言餓於首陽之下，初未言其死，首陽之餓或在避紂之時，而非西行之後，詩之唐風曰，采芩采芩，首陽之巔，采苦采苦，首陽之下，首陽晉地，在河東之蒲坂，~~東~~薇西山，而餓死首陽，是可疑也，首陽之山，莫知的在何所，人嘗疑之，余亦不能無疑然，考之說文云，首陽山在遼西，一名隅夷，一統志謂陽山在今盧龍東南廿五里，盧龍東南實有陽山，且遼陽縣西南之駐蹕山，古名首山，或首陽本爲二山而強合之，抑首陽本爲一山而強分之，是又可疑也；大清一統志則云，陽山中多豁谷，傳爲古樂陽縣址，說文首陽山即此，據地理志謂孤竹城在遼西令支縣，即今遷安，亦云在盧龍縣南十二里，孤竹山在盧龍西，水經注孤竹祠在山上，明統志孤竹三冢在永平府城西北，雙子山有孤竹長君之冢，團子山有孤竹次君之冢，馬鞭山有孤竹少君之冢，傳曰，夷齊讓國

而逃，國人立其中子，蓋次君也，太平寰宇記謂冢在孤竹城下，並引隋圖經云，漢靈帝時遼西太守廉翻夢人曰，予孤竹君之子，伯夷之弟，遼海漂吾棺，願見藏覆，明日果見浮棺於津際，乃爲改葬，後人因此分三冢云，此說雖不足憑，余決夷齊讓國而逃，必不同謀而偕亡，洎歸養於西伯，則言二老，謂太公與伯夷也，初無與叔齊，及隱於首陽，已在天下宗周以後，齊夷已老，正宜歸正丘首，遼西爲孤竹舊國，首陽在今灤河左近，雖不中不遠，首陽在此，固無疑也，而後世於伯夷所棲止之地，皆以仁賢之迹而稱之，故地傳首陽，而祠祀夷齊者之多也，獨於灤河左近之首陽，又何疑焉，伯夷制行之清，卓絕千古，孔孟亟稱之，孔子並稱夷齊，亦深取叔齊，能辭國也，首陽之傳，歷久不泯，台號清風，堂名揖遜，前賢清介，大可宗式，至於書院山石壁，所鐫夷齊讀書處，殆後人強爲點綴，徒見其陋，唐突賢哲，裝點山林，適足爲學者見之所齒冷也

昌黎之韓文公祠

昌黎城內有韓文公(愈)祠。祠有塑像及碑記。歷代相傳。是地爲文公故里。接通志地爲廣寧故城。金世宗大定三年。因與關外廣寧重名相混。始改爲昌黎。是金以前所云文公故里。又爲一昌黎。考古者聚訟紛紛。莫衷一是。又考通志文公祠堂記言。唐書載公世系南陽鄧州人。昌黎本源地也。高祖以上。實葬於斯。况祠建於明洪武四年。由來以久。彼時必考明支系。確爲文公之裔。由南陽轉徙於此。因以奉祀之云。(照錄第四期本路旅行指南)。此事殊有考證之價值焉。