

中華民國二十五年七月八日

贈閱

鐵 為 互 為 職 為  
的 會 社 為 踏

# 崇 實

第六卷 第五期

中華民國二十五年五月十日出版

## 目 錄

1. 社壇		
對於鐵道部新路建設委員會機務處之建議		自強
2. 射水器	(10)	平平
3. 機車制動裝設試題問答		石峻吉
4. 計算汽閥桿直徑及汽閥框之一法		常常
5. 專載		
國有鐵路實施旅客致政策論		劉德明
6. 人事評述		魯人

中華郵政特准掛號認爲新聞紙類 (6)

國立北平圖書館藏

鐵道部鐵道沿綫出產貨品展覽會起等獎狀

衛生器皿



第一一等獎  
獎品千只好



各種細瓦  
雙又油用瓦  
鋪化路瓦  
雙又油用瓦  
鋪化路瓦

廠業密歐德

牌勝得

商標



註冊

津廠  
唐廠  
老廠

天津陳家溝鐵道  
旁電話九〇九二號

唐山曹州廟旁  
電話二〇四四號

唐山北東路  
舊關成局原址

實業部一等國貨證明書  
各處總評均稱國產  
最優良者

總事務所

總批發處

電話二〇四四號

天津城內曹州廟  
電話報柱號二〇四四號

河北省工業試驗所試驗証書編號一七七百九十餘度

## 社 壇

### 對於鐵道部新路建設委員會機 務處之建議

自強

我國以往鐵路之建造，先僅有工務人員，苦心擘畫，一切建築物，均由當時主持工務者，獨力負責辦理，當時鐵道最高機關，並沒有什麼規定標準，機務負責人員，當時也未曾參加意見，故各種建築物，有德式者，有英式者，有法式者，有參照各國之中國式者，甚至還有因陋就簡不適應用者；而對於機務部分之建築，如機廠，車房之全部房屋及設備，各大站之給水器（俗稱水塔水鶴等類），絡點住車站之客車修養室（俗稱花車房）等等，似覺尚有若干未盡善處，故工作不便，行動迂緩，修養車輛，勢難週詳，此種缺點，確非工務人員之欠妥當，乃係當時機務負責人員，並未將其意見及方案供獻於工務人員面前之故也，這話又說來，或者當時建造鐵路時，機務負責人員，尚未產生，工務負責人員，勢不得不本其個人之見解，勉為支持做去，故所建關於機務之工程，究竟將來是否適用，工務人員，因未曾確實研究機務，事實上自不能負完全責任，這種缺陷，鐵道鄰近亦鑒及，所以這次新路建設委員會內，特增設機務一處，意至深，法至善也，但是我國鐵路機務部分之設備，以往多欠妥善，倘有可原，若此後新路機務，仍欠妥善，則新建委會之機務處，誠恐不能辭其咎，甚望該機務處主管，迅將我國以往鐵路機務部分之設備欠妥善處，詳加研討，作為借鏡，此後新路凡有關於機務之一切設備，務須與工務處合作力求妥善，則今日新路建設委員會之機務處，即翌日中華民國鐵路機務之導師，反是，即為中華民國鐵路機務之罪人耶豈

不是把鐵道部長官此次特設機務處之盛意，都虧負了嗎？

(未完)

射水器 (10) 平平

納氏簡單吸引射水器

第一九二圖表示的是納氏吸引射水器的外視形，第一九三圖表示的是他的剖面形。在這兩個圖上的相符機件用同一字母表示着。圖上 a 處連接蒸汽管，b 處連接吸水管，c 處連接溢水管，d 處連接輸水管。始動手把 e 司汽閥桿 f 的動作，手把 g 和 b 分別管理水閥和溢水閥的開關。這種射水器(193圖)的構造和塞氏吸引射水器的構造很相似。吸引嘴 i 和蒸汽短管 j 包含兩部分 k 和 l 裏邊，牠們旋着結合並且保持在射水器身裏邊。聯合管 m 是由旋着結合的三節短管造成，放射管 n 旋在聯合管的前端。

部分 k (包含合組的吸引嘴和蒸汽短管)是由除去螺帽蓋 o 的開口旋入射水器身。蒸汽短管 j 的前端伸入聯合管，牠們中間的通路 p 是當射水器工作時室 q 裏邊的水到聯合管經過的路。聯合管和放射管於旋出接頭螺帽 r 並除去輸水管 d 時一次從前端插入射水器裏邊。負荷進路止回閥 t 的環管 s 在放射管插入射水器之前旋到放射管的前端。聯合管和放射管相對的極端裝置在射水器身裏邊的兩處。開口 u 和 v 服務的目的和前面解說過的聯合管的開口相同。第一九四圖表示的是從射水器裏邊取出來的聯合管的形狀。

進水閥 w(193圖)在包圍聯合管的室 x 裏邊的真空達到相當程度時啓開，讓室 q 的水進入室 x 裏邊。水由開口 v 進入聯合管並增加射水器的容量，拆開吸水管 b 並除去帽蓋 y 可以取出或

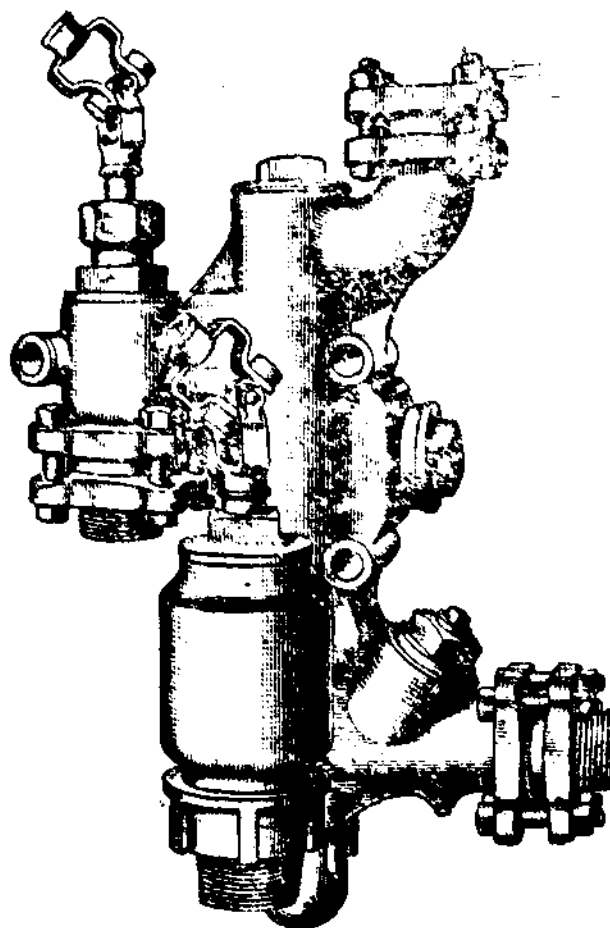
裝入進水閥。圓旋閥z的目的是在進水閥破裂時關閉室q和室x的交通的；因為在那時候，蒸汽有從室x倒入吸水管室q足以阻止真空的組成和射水器預動的量。圓旋閥z可以用螺絲把套在桿b' (192圖) 的方頭上轉着關閉了；牠的頭端刻s和o兩個字母，s轉到頂面時是關閉地位，o轉到頂面時是開通地位。當射水工作不良時，可以除去油堵c' 注油於牠的內部。射水器身上的孔眼d' 是讓裁螺釘穿過，固定射水器於機車上的。

納氏吸引射水器(193圖) 動作的真確原理和曾經解說過的塞氏吸引射水器相同，所以牠也是自己調整並且是再動(中止動作後，自己能夠再動作起來)的。在射水器開始動作之前，須轉動手把h使着溢水閥可以自由升起，並旋轉手把g啓開水閥e'。以後慢慢地向後拉動始動手把e。起手讓蒸汽經過吸引嘴i產生部分真空於室q裏邊，吸引起水，使着射水器預動。當手把e完全拉到後邊，汽閥f'的頭啓開蒸汽短管j時，射水器就照常動作起來了。轉動手把g可以調整供給的水量。將手把e推到前邊，關閉了汽閥f'，射水器就停止工作了。如果將射水器多做暖水器應用時，須向下旋轉手把h將溢水閥d'壓在牠的座子上，再將手把e稍微向後拉動，使着少量的蒸汽進入射水器。在旋去螺帽蓋o之後可以旋着取出蒸汽短管來；旋去射水器前端的輸水管，從螺帽蓋o的開口插入一塊堅硬木材打擊木塊就可以將聯合管和放射管驅出來。

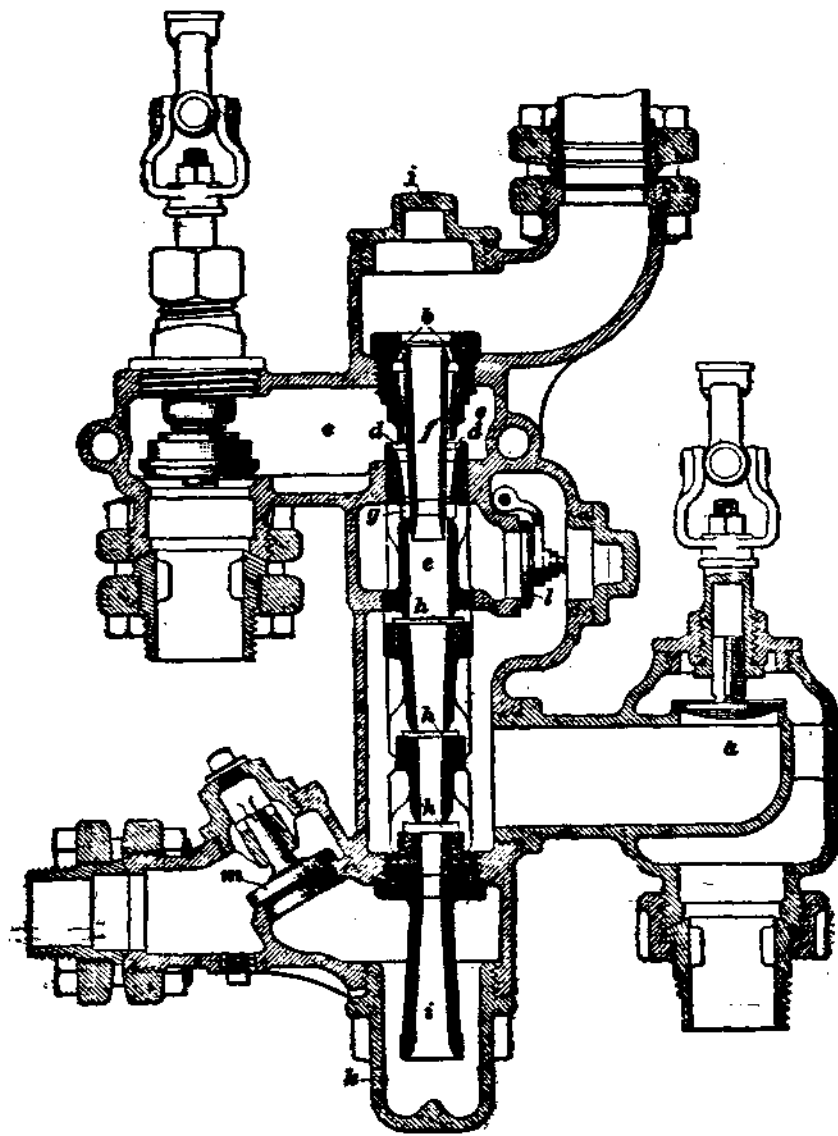
總解說——第一九五圖表示的是納氏不吸引射水器的外觀形；牠在機車上的佈置表示在第一八二圖上；第一九六圖表示的是牠的剖面形，不過為顯明構造起見，已經將溢水閥a轉離牠的實在地位了。各短管的構造及佈置和納氏吸引射水器沒有重要的不同，無須再在這裏贅述。從噴射嘴d發出的蒸汽攜帶室c的水經過通路a進入聯合管e，並且從蒸汽短管發出的蒸汽

給與水以需要的速度。在始動的期間，水被壓迫着從開口g和h放出，一直到噴射的壓力變成很低時才阻止那種傾向。放管射i旋在聯合管的頭上並旋入射水器身，蒸汽短管可以於除去帽蓋j時取出，除去帽蓋k時可以取出聯合管和放管。應用蝶鉸閘l的目的和塞氏不吸引射水器相同。m表示的是進路止回閘。這種不吸引射水器的動作和同式的塞氏射水器相似，並且牠也是再動並且能夠自己調整的。

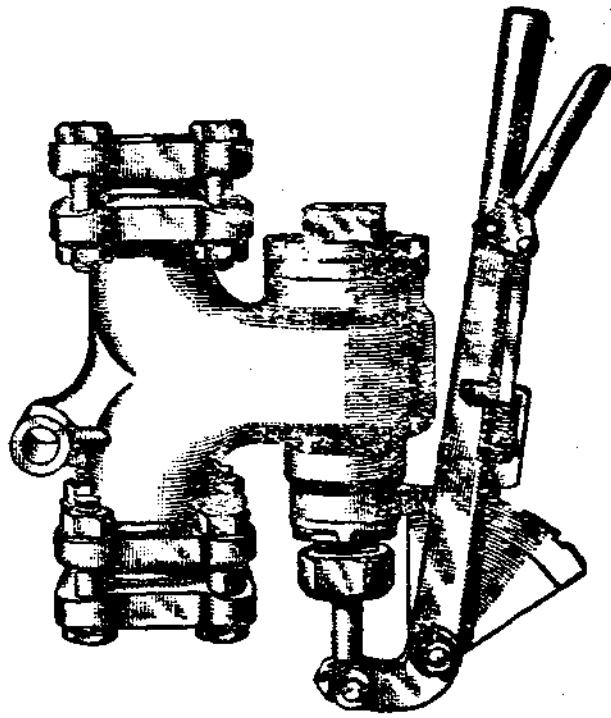
第一九五圖



第一九六圖

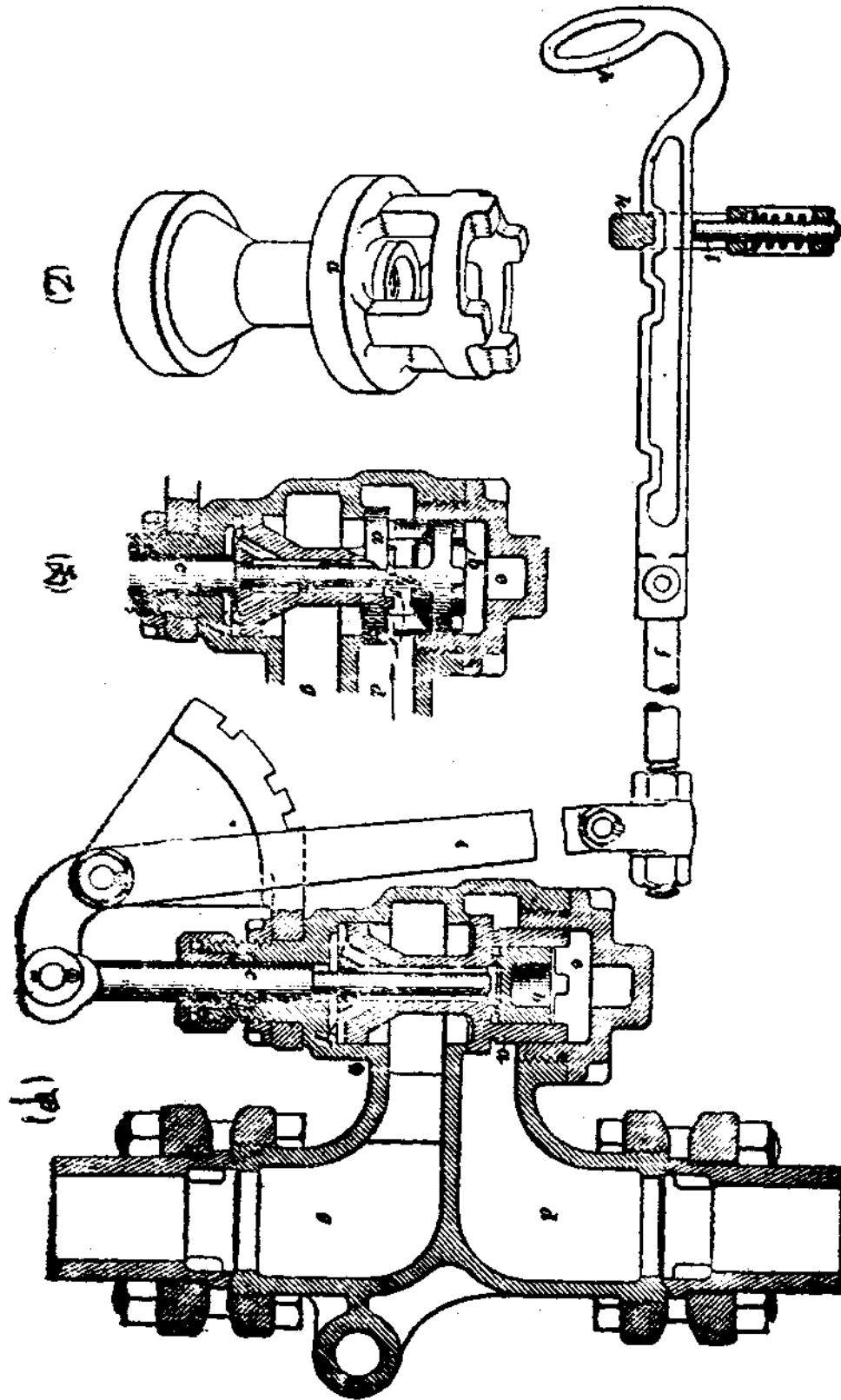


第一九七圖





第一九八圖



始動閥的構造——第一九七圖表示的是裝置於司機棚裏邊的始動閥的佈置。第一九八圖甲是裝置於司機棚外邊的佈置。主汽閥a包含並負荷的引導閥b，閥桿c是移動牠們的。第一九八圖乙表示的是主汽閥外視形，丙圖是爲着表示主汽閥裏邊的引導閥升離牠的座子，剖去主汽閥一部分的形狀。當牠們在關閉地位(甲圖)時，從汽路d來的蒸汽圍繞主汽閥並且充滿牠上面的空間e。當桿c被舉高時，牠的頂端舉着引導閥b離了座子(丙圖)，蒸汽從圍繞桿c的中央汽路流到主汽閥下面的室f裏邊(如箭頭指示的方向)，使着主汽閥上面和下面的壓力平衡。如此以後桿c的肩接觸主汽閥a時，很容易地舉起主汽閥，讓蒸汽經過汽路g流入射水器。手把h被連接桿j連接到槓桿i上。彈簧壓着的鎖螺釘l是保持缺口手把停置的。手把h有可以和鉸k啮合的三個缺口，當如圖上表上的後缺口和鉸k啮合時，始動閥是在關閉地位；射水器當作暖水器工作時，須將中間的缺口攔置在和鉸k啮合的地位；當前缺口和鉸k啮合時，始動閥就完全啓開了。(未完)

## 機車制動裝設試題問答

石峻吉

### (一)何謂機車制動裝設？

用以減低機車行速，或停止其運轉之一切裝設，謂之機車制動裝設。例如風泵，總風缸，風管，司軔閥，餵閥，三通閥，及副風缸，閘缸等等。

### (二)如行駛中途，制動裝設，忽因某部損壞，因而失其效用，若仍繼續行駛，以完結其行程，是否有違安全設備定律？

查安全設備定律，其意旨，乃謂凡機車制動作用不良者，不准自起發站開始運行，但制動裝設，在行駛中途忽然損壞，則係另一問題，當此種情形，倘因無風行駛，不至發生若何危險時，則以不誤行旅，繼續進行為原則，但司機於每逢列車進

站前，須特別小心，以策安全。

(三)在行駛中途，設風環損壞，停止打風，或主要風管等件破壞，不能修理時，究應如何處理，方為得策？

此時應將列車徐徐開至前站，倘因機車回動機關，及汽缸換水門等，均係採用風動裝置時，或前方坡道過於險惡，非有制動裝設不可時，則須將列車駛至該站旁道停留，靜候救援為妥，但該列車在未進站前，行駛速度，以能隨時以手閘，或回動手把之作用，制動停車為度。

(四)在每列混合，或貨運，及工程列車中，裝有風閘，且能行使制動作用者，須有若干為宜？

此項列車，裝有風閘，且能行使制動作用者，須佔全隊車輛百分之八十五，並須將能行使制動作用之車輛，間隔配開，且使全隊列車風管，完全開通為妥。

(五)設有車百輛，風管互相貫通，且裝配風閘，能行使制動作用者，為前部之八十五輛，倘第八十六輛之列車風管，忽然斷損，究應如何處理，方為妥便？

倘該輛車之列車風管，係在行駛中途忽然損壞，即應立即停車，暫將第八十五輛列車車末端之折角塞門關閉，再行繼續前進，俟抵前站，須將車隊改編，使列車風管損壞之車，附掛於守車後端，庶使守車與機車間之列車風管，互相貫通，如遇危急事項，俾便車隊長使用車守閘，放風鎖閘，而促覺知司機即速停車。

(六)每列客運車輛，在起發站，或檢車處所開出時，其中制動裝設作用完好者，已佔百分之八十五，此種情事是否與規定符合？

查客運列車，務求行駛安全，且應停車迅速與正確，是以客運車輛，每個均須裝配完好之制動裝設，方為合格，故本題

所述情形，實於規定不符，換言之，客運列車制動裝設之作用，均須靈敏完好為妥。

(七)設機車出房後，關於機車風閘不良部份，司機未曾查覺，在掛車或起發站開出後，竟因上述情弊而發生事變，對當值司機，是否可原諒之？

此種情形，對司機不應加以原諒，蓋因司機接班後，在機車出房前，伊對機車制動裝設，應逐件詳密檢查，以確明是否均各良好合用故也，照本題所設情節，如加以原諒，極易養成司機之怠惰習慣，為公為私，均非所宜。

(八)司機接班後，檢查機車制動裝設時，應注意之事項為何，試列舉之！

1. 總風缸之洩水塞門，已否妥為關閉。
2. 機車風管各接頭，是否均甚完妥，列車管之前後折角塞門，是否已妥為關閉，並機車各端，是否均裝膠皮風管，該管接合頭，有否完好膠皮墊圈，機車於煤水車間之制動風管，列車管，及號誌風管之膠皮連接配，是否均各完妥，機車前後兩端之啞接裝置 (Dumy Coupler) 是否均各完好。
3. 機車制動各拉桿，或槓桿之連結銷螺母及劈銷等，是否均為完妥。
4. 開瓦是否太薄，(普通禁限，最薄處不得小於十五公釐或四分半) 開瓦吊鐵，及其一切固結裝設，是否均為妥當。
5. 風泵，司軔閘 (Brake Valve)，餵閘，減灰閘，三通閘，或分配閘 (Distributing Valve)，及閘缸，副風缸等等，是否均裝置穩妥。
6. 風泵各部之油潤，已否添加。

(九)司機開動風泵時，應注意之事項為何？

風泵給汽閘開放之前，應將風泵汽缸之洩水塞門開放之，

然後略開給汽閥，俾風泵轉轉，徐徐衝動，以便放洩凝水，並可免除缸蓋衝擊之弊，迨風泵，汽缸溫熱，凝水放盡時，始可關閉洩水閥，俟風表紅針顯示之壓力，達到二十八九磅，或二公斤後，再為增開給汽閥，使風泵工作加快。

(十)當風泵汽缸，須用透明油潤滑時，究應如何操縱之？

待風泵汽缸凝水放盡，洩水塞門關閉後，始可開放風泵給油閥，初須連續給油十滴至十五滴，然後調整油閥，每分鐘以給油一滴至兩滴為宜，至風缸給油，每運行十小時，以給油一處為度，在汽缸及風缸之間，圍繞轉轉桿，設油潤圈，亦應隨時給油少許，但風泵風缸之油潤，概不准由吹風口吸入之。

(十一)當風泵工作時，司機應注意之事項為何？

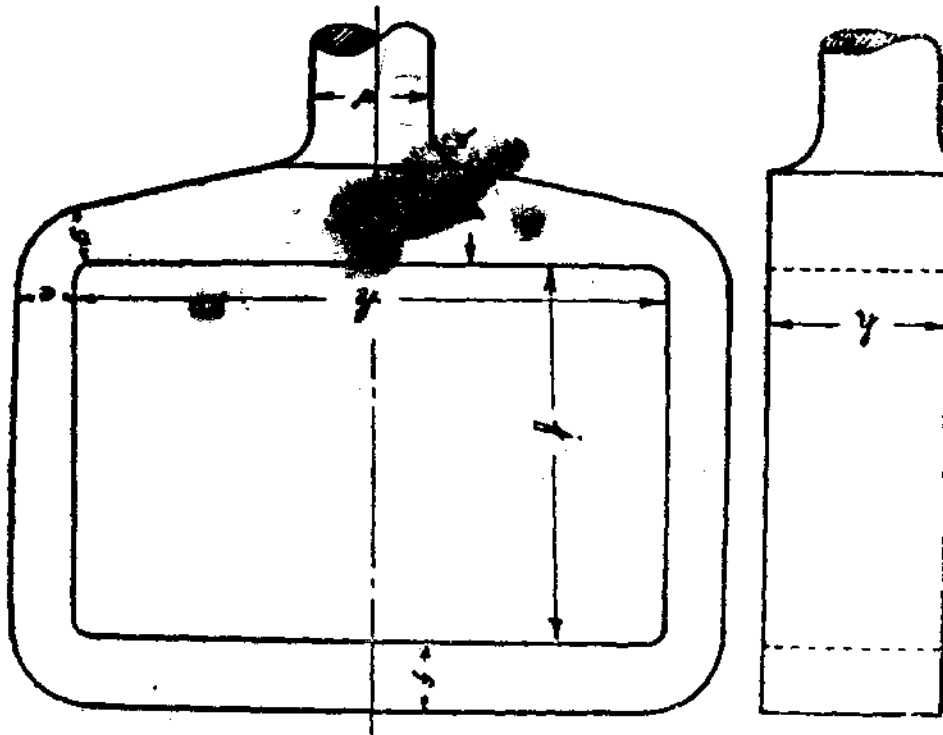
斯時，應詳審風泵之上下衝程，是否均勻，有無異音，風表顯示之風壓，是否均與規定相同，（通常總風缸之風壓，規定為九十磅，或七公斤，）

(十二)總風缸之風壓打足後，應檢試左列各項，

1. 檢視餵閥調整之壓力，是否為七十磅或五公斤。
2. 總風缸及其一切附件，如有漏風者，是否超過規定極限，（當總風缸之風壓為四十磅時，其漏風速度，每分鐘不准超過三磅。）
3. 機車開缸，或其風管之漏風作用，每分鐘不准超過五磅。或〇，三五公斤。
4. 當鎖開時，各開缸轉轉之行程，是否與規定相合。
5. 用緩制作用鎖閉後，機車及煤水車之開瓦，攏抱車輪，至少不准短於五分鐘。

（未完）

## 計算汽閘桿直徑及汽閘框之一法 常常



圖上B=汽閘之寬(吋)

L=汽閘之長(吋)

d=汽閘桿直徑(吋)

F'=摩擦係數(•2至•25)

E=彈性係數

l=汽閘桿之長(吋)

p=汽閘背上之壓力(可以用鍋爐絕對汽壓)

F=安全係數 於是汽閘桿必須移動的重量為F'PBL (磅)

$$a = 0.85 \sqrt[4]{\frac{pB^2 l^2 F'}{E}} \quad (\text{公式一})$$

如果汽閘桿移動的重量少時，安全係數 F 可以用 6• E 之值  
鋼料為 30000000，鍛鐵為 25000000，因此公式一可變為

$$a = K \sqrt[4]{PBL^2} \quad (\text{公式二})$$

鋼針 K=0.018

鍛鐵 K=0.0194

**例題**

某機車汽閘之長為 24 吋，寬為 14 吋，鍋爐汽

壓爲每方吋150磅(絕對壓力爲150+14.7=164.7磅)，鋼汽閥桿之長爲17吋，問汽閥桿之直徑應爲若干吋？又汽閥推各部分之呎吋應爲若干？

**解答** 應用公式二  $a = 0.018 \sqrt[4]{164.7 \times 24 \times 14 \times 172}$   
 $= 0.018 \sqrt[4]{1599302}$   
 $= 0.018 \times 63.24 = 1.13832 \text{吋} \approx 1$

$\frac{9}{64}$  (約)

j、k及h適當汽閥的呎吋  $C = 0.375b = 0.42787 \text{吋}$

$$l = \frac{PBL}{24000h} \quad f = 0.25 \sqrt{\frac{PBKL}{h}}$$

$g = 0.5d = 0.56916 \text{吋}$  如知h及k之呎吋時，即可計得e及f之呎吋。(完)

## 專 載

### 國有鐵路實施旅客誘致政策論 劉德明

#### (一) 緒言

我國鐵路，已具有五十餘年之經驗與歷史，惜以政治不安，業務進展遲緩，加以築路利用外資，各路過去之營業方式，一任外人操縱把持，除以榨取圖利爲能事，掩護其侵略使命外，直不知我國應實施之鐵路政策爲何物？自我鐵道部成立後，陸續收回各路管理權，集中統制以來，國有鐵路之運輸機能，始克發揮，國貨輸出，始蒙保護，而聞海外貿易市場伸張發展，此覺國難期間，新路修建延長舊成各路整理改良，與員工上下，忠誠盡職，獻身努力之精神，實值欽佩，惟各路近年所改

良實施之運輸方策，似嫌偏重物貨，此蓋管理簡便，設備費少，獲利較多，以致對於直接影響國家文化，生產經濟，國防建設，社會教育，至為深重之旅客運輸，仍守舊章，未即適應一般國民之富力，實施發揮鐵路運輸機能，招攬營業之有效方策也。例如年來各路當局，咸覺有提高列車速度之必要，竭力縮短行車時間，而對於收取昂貴，加價費之特別快車尚多馳用，構造粗劣，危險之率大木製車，未盡舒適，此雖經濟所限，要非技術上管理上，絕無補救辦法，再如國有鐵路，除頭等客車，向稱潔適華貴外，一般最適國民經濟負擔，社會富力，國人乘用最多，鐵路獲利豐厚，三等旅客運輸之車輛及其營業方式等，均欠改良，此觀平滬長短，暨仍見馳用北甯路五年前無「風擋」等新式設備之舊木車，復乏三等睡車之設備，夜間旅行，宛若墜入地獄，苦惱可知，他若各路對於一般國民乘用最多之三等客運，既無利用剩餘運輸能力，優待減價，獎勵旅行，提高國民正當娛樂，以宣傳誘致方法，增路收，便民行之設施，尤未與國內各名勝所在地之各地方當局，銀行，商店，文化團體等合作，共為國際宣傳，各路當局年來鑒於頭二等客運之衰落，曾不惜以回數減價，週尾減價，為便召之工具，但因僅以頭二等客運為限，收入上並未額外增多，此確為國有鐵路旅客運價政策，採行三級制度必然之結果，要非為大眾謀福利，地廣民貧，生產落後之我國有鐵路當局所應採取之營業方策。上年十二月一日鐵道部已通令各路，重訂旅客基本運價，三等每延八公里，不得超過一分五釐之標準，實為洞悉國是，當即要政，惟旅客運價，對於國家推行各種政策，關係甚鉅，尤望路界先進，毅然決然，進一步，採用比利時式「遞遠遞減制」，並以各種減價優待等宣傳方法，利用運輸之剩餘能力，提倡國民旅行，他方並與各關係地方當局，及國際交通機關，共籌



內外旅客誘致事業之發展，各路閑散空馳之優等客車，既能兼被利用，鐵路收入與各關係地方之民生經濟尤獲增多充裕之福利也。

今者華北危機日迫，北平一隅，昔為東方文化代表城，今已淪為國防重鎮，幸有平綏北甯平漢等路交通之便，地方當局前曾一度銳意整理文化修暢道路，經營遊覽區域，深願有關係之各路當局，利用此優良難得之機會，注意發揮鐵路運輸使命上所負調劑國民經濟及推行文化外交之機能，運用鐵路運輸原理中之旅客誘致方策，迅等銀行觀光事業之發達，匪僅國家每年鉅額之入超，得以彌補挽救，尤可使內外人士，認識華北經濟及國防之真相，以抵抗敵人之反宣傳焉。吾人若再自瑞士，古巴，加拿大，法蘭西等國，每年因外客旅行，增多國富，平衡國際貸借關係一點觀之，尤覺不勝羨羨祈禱迅速實現之至也。

上年六月間日本鐵道省曾費鉅萬金錢，在東京舉行國際觀光會議，冀與國際交通當局以各種合作宣傳之方法，誘引外人赴日旅行，據此一端，即不難略窺觀光事業，經濟性文化性之嚴重，及其與鐵路關係之密切矣。我國鐵道部前曾派北甯路般局長代表參加，討議各案，業已散見各報，茲不贅陳，惟吾人朝夕期待者，即北甯路之客運業務，宜即與北平市遊覽區建設計劃相呼應，共立宣傳招徠之方策，冀為華北社會經濟，鐵路營業，開一新途徑也。今謹不揣簡陋，試將國有鐵路實施外客誘致政策，一倡辦國際人士旅行觀光事業之利益，方法等項，分陳於後，國危矣，事急矣，我已成之鐵路運輸機關，若不急起直追，力謀鐵路管理及營業方式之合理化，儘量發揮鐵路

運輸所具有之機能，則經濟建設，民族復興等名詞，恐終成吾中華民族悲慘之幻夢也。德明個人見聞有限，觀覽未周，且統計參考資料缺乏，謬誤處所，勢所不免，尚祈教正！

## (二) 國有鐵路旅客運輸之概況

我國以農立國，土地遼闊，連年災害頻仍，外侮迭至，農村經濟，既趨破產，國民富力，亦愈衰微，且內地人烟稠密，邊陲諸待開發，除少數特殊階級，富有之閥閥與外籍商民外，鮮有負擔乘優等客車之資力，此觀近年各路普通客車，頭二等客車購票旅客之稀少，三等乘客擁擠，政府官吏免票加多，以及直達特別快車，大部空馳之現象，即可判明，各路當局，雖曾一再採用各種減價格攬營業之方法，以期鼓勵頭二等旅客乘車，但其收效既甚低微，且與我國所擬推行之國防，經濟，文化，社會諸政策，關係尤渺，夫此種不景氣之情況，匪僅我國為然，即工業發達，地少人稠，國民富力較我高大之日本國有鐵路，亦係如此，所異者，彼能利用淡月期間，閑散剩餘之運輸力，為調劑地方經濟，提高國民正當娛樂計，以減價優待宣傳等方法，號召各等乘客，並力求以三等旅客經濟舒適為本位各種施設之實現，我則沿襲營業舊章，不謀適應耳，按日本國有鐵路，客運之等級制度，與我相同，但今日除其含有國際聯運性質，如東海道及山陽本線等路特別快車，附掛一二等頭等客車外，大多數之旅客列車，均由二三等客車所組成，再觀美各鐵路，近年為謀自身營業發展計，亦多減低票價，提高客車設備，力取旅客等級單純化之政策，返顧我國滬平通車，及各路特別快車，客車設備與構造之不完，營業方法之呆板陳舊，不知運用宣傳方法、崇施旅客誘致政策，再證諸我國今日社會經濟之各情形，殊令人感覺矛盾奇怪之至也，夫一國之幹線

，鐵路既係國有，則各種改良建設政策，似應以力謀，大多數國人乘用之三等旅客，，運輸經濟之便利為主，斷不許利用其獨佔性，採取營利主義，致罹榨取剝削之譏也，觀左列民國二十年度，國有鐵路載運旅客人數，運款，延人公里及平均運款統計表。



可知頭二等旅客運輸人數，僅爲三四等旅客之26%，延人公里爲7%，反之三四等旅客，則佔旅客全體運輸人數之93.5%，佔全總進款之88.2%，佔延人公里總數之93.7%。綜比各方面觀察，可知佔國民大部份之三四等低級乘客，對於鐵路經濟營業管理各方面，均較有利，故其設備及營業方法等項，先行改良，乃屬當然，但佔用鐵路鉅額成本所購製之優等客車，若任空馳，或建置不用，未免可惜，挽救之道，只有舉國上下，一致實施外客誘致政策，力行國際宣傳，招致時間，經濟，均極富裕之外客，來我內地旅行觀光，鐵路收入，既可增多，地方經濟，尤可繁榮，又况東方藝術文化之發揚光大，尤爲我國人民之責任耶！

(未完)

## 大事評述

廿五年四月份 魯人

本月中，義大利因東非雨季將屆，急于結束戰事，不惜冒世界之大不韙，用毒瓦斯猛攻亞軍，亞軍無法抵禦。以致台西陷落，亞京垂危，十三國委員會幾度開會，結果自認調解失敗，束手無策。紙老虎完全戳破，國聯已無存在之價值。回思九一八之役，中國迷信國聯，以爲必有妥確辦法。既不抵抗，又不交涉，一誤再誤。終至三省淪亡，熱河隨失，冀東察北相繼告急。去歲義軍東侵，亞王迷信國聯，以爲必有當援助，不惜舉全國生命財產，孤注一擲。卒至精疲力盡，不免于亡。而所謂國聯者，除高唱其不承認主義外，曾無制裁之能力。設使中國不迷信國聯，在九一八之夜，不能抵抗，勢必交涉，無論抵抗，或是交涉，其結果當不若目前之糟。亞王若不迷信國聯，

當國聯提出條件之時，即使全部承認，亦不致全國糜爛。

國聯之舉，誤人不淺，區區理事，直捷助耳，要點何用（註一）。雖然，國聯為維持現狀派之機構，國聯既失其效用，打鐵現狀派，氣焰因之高漲，勢所必至。華北問題之緊要，與此不毋相當關係，日本以防共為名，絡繹增兵冀察。更將「由文化，政治，軍事方面援助冀察政權，使其擴大強化，並與日本發生更密切關係」（註二）。其在經濟，則以興中公司為骨幹，以滿鐵為後盾。先築滄石彰濟二鐵道，聯絡平漢津浦膠濟正太四棧。然後延長平綏，接軌同浦。如是則井陘之煤，陽泉之鐵，綏遠之羊毛，清化之煤產鐵礦，皆不難以迅速之時間，由青島天津出口供給日本工業之需要。走私問題，尤為切膚之患。據查查在本年一二三月中，數值一萬萬元，當全國總輸入百分之三十而強。英使賈德幹在回國時，曾論及此事，而倫敦下議院，亦曾因此提出質問，走私一事，業已引起國際注意，其性質之嚴重，可以想見。近據有田宣佈外交方針，有「使外務省與軍部一元化」之語。國人以為日本行將改善其對華政策。不知「一元化」一語，乃廣田對內策略。並非對外而言。「一元外交」，係由新任海相永野身修提出。其意益不願陸軍軍人，獨攬大權，而欲使海軍軍人，染指于鼎。有田本係官廳出身，受制于陸軍部，非所甘心。故因永野之提議，謀藉海軍人軍勢力，牽制陸軍軍部，冀打破「二重外交」之困難。方今華北交涉道心，漸由關東司令部移向天津，駐屯軍。松室少良在北平設辦事處，專任冀察交涉，事件。日使，津領直同辦事

之遺產，同時有田且聲明「對華北交涉，將以冀察政權為對象」（註三）。是否日本對華交涉，方在「多元化」中，何「一元」之可言。山西共匪，已成殘局，聚殲之期，為時不遠。而共同防共之聲，獨高唱不已。增兵設計，不遺餘力。則其用心，路人皆知，無用筆者之饒舌也。東亞多事，西歐形勢亦緊。英國忙于對美，法國忙于對德，美國忙于汎美經濟合作。自顧不暇，何能兼及他國。國人心裏，始而迷信國聯，既而癡望歐美，即今觀之，外力皆不足恃。維有「自力更生」方面尋找出路。日人之論，誠不我欺，正不必因人而廢言。本月八日蔣委員長離京出巡，十日到漢，十二日過宜昌，十六日到重慶，召集軍政要人訓話，十九日到成都，召見紳耆，徵詢民意。二十日出席擴大紀念週，以黨員守則十二條，勸勉大眾，二十二日飛昆明，二十五日抵貴陽，二十七日達長沙，二十九日達南昌。到處軍政學界竭誠歡迎，路經街市，行人一律脫帽肅靜致敬。蓋自民國以來，擁護領袖，未有若是不熱烈者。我國民二十年間，國事所所擾攘不安之故，實因政治失其重心，人近精神，無所寄託。蔣委員長勵精圖治，功在國家，各方擁戴，已經造成政治中心，中心既定人民必裏有所寄託，力量自然漸漸向心，國事斯有可為。四年來修訂之憲法草案，在本月內，經立法院決定，呈交國民政府。憲法起草，係根據二十年四屆三中全會決議案，二十二年起草委員會成立，歷九個月而竣事。當經刊部徵求各方批評，分別整理。二十四年十月，中常會議決憲法原則五項：（一）以三民主義建國大綱及訓政時期

之約法爲本。(二)造成能集中國力的政府。(三)中央及地方制度以法律定之。(四)係文中有不能立時實行者，以法律定之。(五)條不宜多，文不宜繁。今之憲草，即本是五項原則而訂定。一都八章九節一百五十條，將於五月五日以前命令公佈。國民大會定於本年十一月十二日如期召集，代表選舉法亦將陸續發表。從此政治有身根據，法律有其標準，人民有參政之機會，政事不難漸上軌道。是月也，俄國宣佈與外蒙成立軍事協定，我國兩次提出抗議，而俄國以奉俄協定爲口實。謂奉俄協定既經北京政府承認，俄蒙協定，即抵觸民十三之中俄協定。中國領土，事先不能保護，以致外力侵入，而欲以一紙抗議，挽回大局，亦已晚矣。

註一 報載今年國聯非常理事，我國有得一席之望，我國代表已向國聯要求，並向各方疏通。

註二 見本月十八日，日本第六十八次會議，有田所發表之外交方針。

註三 全上

(完)

---





平漢鐵路

### 滄清支綫行車時刻表

中華民國二十二年十二月一日開始實行

三等以上各站發車	站名	每日開行上行車				站名	站名	每日開行下行車			
		72次		74次				71次		73次	
		聯合列車		聯合列車				聯合列車		聯合列車	
		開	到	開	到			開	到	開	到
0	三里河		6.55			0	滄州		8.15		16.00
7.14	周口	7.01	7.31			.20	周口	8.30	9.00	16.30	16.37
17.44	王莊	7.47	7.57			.30	周山	9.30	9.17	16.47	16.50
26.31	柳莊	8.17	8.27			.35	常口	9.35	9.33	16.50	17.00
36.57	李莊	8.42	8.47			.40	李莊	9.45	9.47	17.09	17.11
48.06	張莊	9.04	9.21			.50	張莊	9.57	10.25	17.21	17.45
59.22	白莊	9.36	9.39			.60	李莊	10.34	10.41	17.54	17.58
69.30	柳莊	9.55	10.02			.65	待王	10.50	10.55	18.07	18.10
72.01	柳莊	10.08	10.25			.80	曹家莊	11.09	11.19	18.34	18.34
74.45	柳莊	10.32	11.10		0.18	.85	柳莊	11.34	11.39	18.49	18.51
77.01	柳莊	11.17	11.27	不停	0.17	1.00	柳莊	11.53	12.02	19.05	19.08
80.75	大莊	11.40	11.43	不停	0.30	1.25	大莊	12.19	12.22	不停	19.25
97.37	柳莊	12.00	12.10	0.47	0.51	不停	柳莊	12.34	12.43	不停	19.38
101.51	柳莊	12.34	12.29	1.05	1.07	1.45	柳莊	12.50	13.20	19.45	
111.73	柳莊	12.44	12.54	1.22	1.32	不停	柳莊	13.27	13.40		
120.07	柳莊	13.08	13.13	1.46	1.48	1.45	柳莊	13.44	13.53		
126.01	柳莊	13.23	13.30	1.58	2.05	1.60	白莊	14.09	14.12		
137.25	柳莊	13.41	14.06	2.16	2.40	1.75	張莊	14.27	14.42		
138.17	柳莊	14.16	14.21	2.50	2.53	1.95	李莊	15.01	15.06		
141.05	曹口	14.30	14.37	2.58	2.55	2.10	柳莊	15.21	15.31		
145.46	周山	14.46	14.51	2.14	2.17	2.20	王莊	15.31	16.01		
150.00	周口	15.01	15.25	2.27	2.35	2.35	周口	16.17	16.44		
163.00	滄州	15.46		2.58		不停	滄州	16.30			

原有各站發車之時刻表均行廢止

# 中華國有平綏鐵路客車時刻並里程表

中華民國二十四年八月一日實行

由豐台至各 站公里數	站名	三〇三次	一 次	七 一 次	七 三 次	七 五 次	七 七 次	站名	三〇四次	二 次	七 二 次	七 四 次	七 八 次	七 八 次
		平包通車	平包快車	豐張區間車	張同區間車	同綏區間車	綏包區間車		平包通車	平包快車	豐張區間車	張同區間車	同綏區間車	綏包區間車
	正陽門	17.00	7.00					包頭	7.15	15.35				16.10
	豐台	—	—	10.40				薩拉齊	8.16	16.54				18.00
14.83	西直門	17.37	7.49	11.17				綏遠	10.46	19.54				21.52
25.97	清河口	17.52	8.02	11.42				旗下營	10.56	20.04			8.00	
54.96	南口	18.15	8.25	12.09				車資山	12.05	21.28			9.58	
72.96	青龍橋	19.06	9.16	13.10				平地泉	13.32	22.55			11.30	
84.80	康莊	19.15	9.24	13.19				豐鎮	13.47	23.10			11.45	
827.81	新保安	20.25	10.42	14.41				大同	15.55	1.26			14.15	
168.97	張家口	20.58	11.15	15.14				柴溝	16.05	1.36			14.35	
201.20	柴溝	21.03	12.04	15.27				張家口	17.55	3.54			17.30	
248.82	柴溝	22.15	13.20	17.03				新保安	17.57	4.08			18.22	
326.56	大同	23.30	14.38	18.37				康莊	19.08	5.25			19.54	
383.15	豐鎮	0.22	15.35	19.45				青龍橋	19.18	5.45		14.50		
423.01	平地泉	0.37	15.52		6.00			南口	20.49	7.38		17.20		
410.28	車資山	1.54	17.20		7.54			清河口	23.02	10.09		20.34		
575.59	旗下營	4.11	19.57		11.12			西直門	0.18	11.30		22.11		
617.85	綏遠	5.41	21.85		13.12			正陽門	0.33	11.45				
668.36	豐台	5.51	21.45			7.50			1.27	12.46				
772.15	薩拉齊	7.02	23.00			9.24			2.43	14.13				
816.23	包頭	7.10	23.08			9.51			3.54	15.24				
		9.00	1.28			12.48			4.04	15.33				
		9.15	1.43			13.14			4.47	16.17				
		11.23	3.59			15.37			5.46	17.16				
		13.31	4.09			15.52			5.56	17.22				
		14.10	5.38			17.36			6.48	18.16				
		14.20	7.02			19.20			7.10	18.38				
		16.52	7.17				8.40		7.20	18.48				
		17.51	10.17				12.41		—	—				
			11.31				14.16		—	—				
									7.57	19.35				

# 湘鄂鐵路行車時刻表

## TIME TABLE

自二十四年一月七日實行

混 合	混 合	混 合	混 合
77 Bn.	79 Bn.	78 Up.	80 Up.
9.45	13.00	d 新 河 a	16.17
6.51	13.06	a 長沙北 d	16.11
9.54	13.09	d 長沙北 a	16.01
10.02	13.17	a 長沙東 d	16.00
11.02	13.56	d 長沙東 a	15.47
11.07	14.11	a 長沙南 d	15.32
11.35	14.20	d 長沙南 a	15.24
11.53	14.48	a 大托舖 d	14.56
11.56	14.55	d 大托舖 a	14.54
12.30	15.22	a 易家灣 d	14.20
12.35	15.38	d 易家灣 a	14.18
13.36	16.29	a 株州北 d	13.27
13.36	16.40	d 株州北 a	13.07
13.53	16.42	a 株州南 d	13.05
14.07	17.21	d 株州南 a	12.55
14.30	17.50	a 白關舖 d	12.26
14.39	17.53	d 白關舖 a	12.23
15.10	18.24	a 姚家壩 d	11.52
15.13	18.27	d 姚家壩 a	11.49
15.55	10.16	a 板杉舖 d	11.07
15.55	10.22	d 板杉舖 a	11.04
16.38	10.52	a 醴 陵 d	10.24
16.58	20.22	d 醴 陵 a	20.09
17.33	20.57	a 老 關 d	9.34
17.56	21.00	d 老 關 a	9.32
18.24	21.45	a 峽山口 d	6.44
18.24	21.49	d 峽山口 a	6.44
19.08	22.27	a 萍 鄉 d	8.05
19.08	22.33	d 萍 鄉 a	7.57
19.35	23.00	a 安 源 d	7.30

# 湘鄂鐵路行車時刻表

## TIME TABLE OF DAILY TRAINS

自二十三年十一月十六日起實行

特別	混合	混合	特別	混合	混合
5 Dn.	71 Dn.	81 Dn.	6 Up.	72 Up.	82 Up.
9•00	15•00	9•30 d 徐家棚 a	22•00	7220	18•50
9•13	15•15	9•45 a 通湘門 d	21•47	7•05	18•55
9•15	15•16	9•49 d 通湘門 a	21•45	7•03	18•30
	15•21	9•54 a 余家灣 d	21•40	6•58	18•22
9•20	15•23	9•56 d 余家灣 a		6•56	18•20
	15•31	10•04 a 鮎魚潭 d		6•48	18•15
	15•49	10550 d 鮎魚潭 a		6•04	17•15
		a 余家灣 d		5•55	17•07
	15•57	10•58 d 余家灣 a			
	16•30	11•31 a 紙坊 d	21•13	5•22	16•34
10•47	16•32	11•36 d 紙坊 a		5•20	16•29
	17•03	12•07 a 土地堂 d	20•48	4•49	15•58
10•10	17•05	12•12 d 土地堂 a		4•46	15•53
	17•38	12•45 a 山坡 d	20•15	4•13	15•20
0•45	17•40	12•50 d 山坡 a		4•11	15•14
11•03	17•58	13•08 a 賀勝橋 d	19•57	3•53	14•56
11•04	18•00	13•6 d 賀勝橋 a	19•56	3•50	14•48
	18•43	13•59 a 官埠橋 d	19•13	3•07	14•05
11•47	18•45	14•07 d 官埠橋 a		3•06	13•54
12•00	18•58	14•20 a 咸寧 d	19•00	2•53	13•41
12•01	19•18	14•25 d 咸寧 a	18•59	2•38	13•16
	19•51	15•18 a 汀泗橋 d	18•23	2•05	12•34
12•34	19•53	15•30 d 汀泗橋 a		2•04	12•33
	20•37	16•14 a 中伙舖 d	17•12	1•20	11•49
13•19	20•38	16•21 d 中伙舖 a		1•19	11•45
13•54	21•14	16•57 a 蒲圻 d	17•06	0•43	10•09
14•11	21•19	17•17 d 蒲圻 a	16•50	0•38	11•46
	21•42	17•40 a 茶庵嶺 d	16•31	0•15	10•26
14•30	21•43	17•42 d 茶庵嶺 a		0•14	10•21
14•46	22•03	18•02 a 趙李橋 d	16•15	23•54	10•01
14•47	22•07	18•07 d 趙李橋 a	16•14	23•52	9•58
15•06	22•30	18•30 a 羊樓司 d	15•55	23•29	9•30
15•07	22•34	18•36 d 羊樓司 a	15•54	23•37	9•22
15•29	23•00	19•02 a 臨湘 d	15•32	23•01	8•56
15•31	23•20	19•07 d 臨湘 a	15•30	22•41	8•40
	43•43	19•30 a 路口舖 d	15•11	22•18	8•17
15•50	23•44	19•45 d 路口舖 a		22•17	8•12
	0•06	20•07 a 雲溪 d	14•53	21•55	7•50
16•08	0•08	20•12 d 雲溪 a		21•53	7•45
	0•34	20•38 a 城陵磯 d	14•32	21•27	7•19
16•29	0•35	20•44 d 城陵磯 a		21•26	7•16
16•48	0•51	21•00 a 岳州 d	14•18	21•10	7•00
17•08	1•30	d 岳州 a	13•52	20•43	
	2•04	a 株塘 d	13•18	20•09	
17•42	2•06	d 株塘 a		20•08	
	2•39	a 榮家灣 d	12•45	19•35	
18•15	2•43	d 榮家灣 a		19•34	
	3•22	a 黃沙街 d	12•06	18•55	
18•54	3•27	d 黃沙街 a		18•32	
	3•49	d 桃林寺 d	11•44	18•10	
19•16	3•53	a 桃林寺 a		18•03	
19•55	4•32	a 汨羅 d	11•05	17•24	
20•10	4•52	d 汨羅 a	10•50	17•04	
20•54	5•36	a 白水 d	10•06	16•20	
20•55	5•42	d 白水 a	10•05	16•14	
	6•30	a 高家坊 d	9•17	15•26	
21•43	6•36	d 高家坊 a		15•23	
	7•02	a 橋頭驛 d	8•51	14•57	
22•09	7•05	d 橋頭驛 a		11•53	
	7•20	a 麓凝 d	8•36	14•38	
22•24	7•23	d 麓凝 a		14•36	
		a 長沙北 d	8•08	14•08	
22•52	7•51	d 長沙北 a			
23•00	7•50	a 長沙東 d	8•00	14•00	
23•30	8•40	d 長沙東 a	7•00	13•00	
	8•48	a 長沙北 d	6•52	12•52	
23•38	8•54	d 長沙北 a		12•46	
23•44	9•00	a 新河 d	6•46	12•40	

北平寧鐵路管理局簡明行車時刻表 中華民國二十三年七月一日

遼寧總站	山海關	秦皇島	北戴河	昌黎	灤縣	古冶	開平	唐山	盧台	塘沽	天津東站	天津總站	廊坊	豐台	北平前門	站名		到	開											
																到	開													
	17:05	16:43	16:16	15:32	14:29	13:39	13:06	12:57	12:47	11:46	10:38	9:35	9:25	9:16	7:45	6:20	5:45	次一等	十四第	普通										
	18:18	17:42	15:50	13:38	10:45	8:25	7:10	6:30		山自 起唐	次一等 五七	停	16:25	16:05	12:36	8:05	6:20	次一等	十七第	及										
6:35	18:40	17:40	17:23	17:04	16:31	15:49	15:17	14:53	14:42	14:39	13:45	12:47	09:50	11:36	11:28	10:21	9:13	8:45	次一等	二十七第	及									
	23:29	23:08	22:46	22:11	21:21	20:47	20:22	20:11	20:08	19:08	18:03	16:55	16:39	16:30	15:01	13:46	13:15	次一等	二十二第	快										
										海	上	往	開	18:20	17:59	17:50	19:40	15:36	15:05	次一等	三第	直								
																		停	19:15	19:00	不停	不停	16:30	次一等	五第	別				
										口	浦	往	開	22:20	21:48	21:39	20:26	19:20	15:50	次一等	二第	直								
	7:55	7:55	7:7	6:18	5:12	4:20	8:47	3:32	3:27	2:18	1:10	24:00	23:47	23:38	22:08	20:48	20:15	次一等	十二第	快										
																		停	15:03	12:33	9:40	6:40	4:20	4:03	1:14	22:50	21:00	次一等	一第	四第

北平前門	豐台	廊坊	天津總站	天津東站	塘沽	盧台	唐山	開平	古冶	灤縣	昌黎	北戴河	秦皇島	山海關	遼寧總站	站名		到	開		
																到	開				
17:54	17:21	15:43	14:14	14:00	13:46	12:46	11:41	10:30	10:23	10:10	9:44	8:45	7:40	6:54	6:25	6:00	次一等	二十四第	普通		
18:42	18:15	不停	16:05	15:55	15:40	14:45	13:48	12:50	12:45	12:35	12:18	11:39	10:58	10:27	10:04	6:45	次一等	四第	別		
16:50	15:38	11:52	6:51	6:05		津自 起天	次一等 三七	停	21:57	21:35	15:35	18:26	14:48	12:50	11:52	10:30	次一等	二十七第	及		
23:17	22:48	12:34	20:11	20:00	19:50	18:51	17:43	16:37	16:32	16:52	16:05	15:22	14:37	14:00	13:35	13:15	次一等	四十二第	快		
6:18	8:14	不停	6:39	6:30	6:15	5:21	4:18	2:58	2:55	2:41	2:16	1:18	0:19	23:31	22:59	22:30	21:26	10:15	次一等	二第	平
2:00	0:55	22:12	18:20	17:20	12:39	10:09	7:38	4:50										三合貨客次	四十七第	及	
8:19	7:59	6:43	5:30	5:20	4:50	來	開	口	浦	由								次一等	六第	三第	
10:24	9:54	8:50	7:44	7:30	7:05	來	開	海	上	由								次一等	二第	三第	
11:50	不停	不停	9:14	9:05														次一等	六第	別	

## 本刊廣告價目表

地位	後封面	前後內封面	正文前後	普通
全頁	每期四十元	每期四十元	每期廿六元	每期十元
頁半	每期廿一元	每期二十一元	每期十四元	每期二十元

(1) 長期登載價目從廉(2) 廣告概用白紙黑字印刷如用彩印每加一色照廣告費之全數加四分之一(此限於全頁一期)(3) 廣告如係繪圖或製圖費用須另算(4) 廣告文字中西均可惟底稿須用楷書謄寫以免錯誤(5) 凡在登廣告期內贈閱本刊一份

## 本刊價目表

冊數	每期一冊	半年六冊	全年十二冊
價目	五分	三角	五角
郵費	一分	六分	一角二分

編輯者 中國鐵路崇實學社  
南京挹江門內霞公府六號電話四一〇〇一號

發行者 中國鐵路崇實學社

印刷者 南京姓記印書局

地址·下關大馬路中

分售處	南京	鍾山書局
		花牌樓書店
	漢口	生活書店
	上海	開明書店

## 本社叢書一覽表

本社叢書	書名	編輯者	頁數	定價	郵費	重量	內容
第一種	蒸汽機車解說 <sup>上冊</sup>	李光耀	180	平裝九角 精裝一元二角	一角三分	220公分 280公分	載三卷第十 二期崇實
	蒸汽機車解說 <sup>中冊</sup>	李光耀	177	平裝九角 精裝一元二角	一角三分	210公分 270公分	
第二種	美式第 六號 <sup>ET</sup> 風閘圖解	本社	四世 37大圖幅	壹元	一角	140 公分	載第二期 崇實
第三種	風閘中的風泵	李光耀	117	六角	一角	140 公分	載二期 崇實
第四種	蒸汽機車工程學	石毓印	420	二元六角	三角三分	410 公分	
第五種	美式第 六號 <sup>ET</sup> 風閘全書	李光耀	260	壹元 五五	三角三分	260 公分	載三卷第 二期崇實
第六種	英式風閘	李光耀	174	壹元	一角	200 公分	載三卷第 一期崇實