爲職互爲鐵
踏爲社會的

交通部

第五卷　第三期

中華民國二十四年三月十日出版

目錄

社　壇

計畫與成功

爲雄

英國之海軍名將納遜遜，在奈爾河大戰之前，他的艦長伯設見他精密的計畫，很歡喜地問道；「假使我們成功，世界上應該怎樣誇讚？」伯設所以如此說，是因爲他們對方的敵人不是別人，乃是所向無敵的拿破崙。但是納遜遜不游移的答道：「我們成功是一定的，在此事不應用「假使」字樣。」這種必勝之精神，誠令人欽佩。其所以能有此精神者，蓋納遜遜知彼知己，彼料拿破崙雖號稱長勝將軍，但水戰非其所長，納氏既有精密計畫，運用己長擊彼所短，故未戰而勝負已定。

今政府以生產救國政策標榜，可謂抓其要，但必有精密之計畫，加之納氏之精神，努力奮鬥實現，始可望成功。不然政策自政策，決無成功之一日。故有了政策，更要有實現政策之計畫，有了計畫，還要去實行，方能成功。不然何用乎政策。吾友安劍平云：「決機於最初一念，力持在中間之一守，爭勝在最後之一着。」此乃一切事業成功之途徑，違此而求成功，猶緣木而求魚矣。時至今日，不容我們徒行空談矣。即盡人人懺悔昔非，負起責任，勇往邁進，促成中興。吾人既認生產救國爲目前切要之圖，則須致全力於此。

本社爲研究鐵路之組織，今姑且就鐵路言之：鐵路爲一切生產事業之急先鋒，則實行生產救國政策，真急於整理固有鐵路，創建新鐵路矣。茲限篇幅，姑置談整理。夫整理舊路，開源固爲根本之圖，但節流實不容緩。茲就節流，且置就鐵路之

一部言之。機務方面爲用料機關，二十一年全國國有鐵路除黃河及關外各路不計外，機務部分共用洋伍仟壹百式拾萬萬元，爲數不爲不巨。以往之浪費，無庸贅言，今後應如何防止靡費，俾資節節，豈可不有計畫！往者鐵道部曾以日本工廠修理修車，非常迅速，曾選拔專門人材組織考察團前往考察，編輯告書分發各路，而考察歸國之人才，亦復散在各路服務。年來各路機廠修理機車，是否曾用日本工修理機車之方法及程序，作爲借鏡。青出於藍而藍於藍，各路修理機車是否其迅速賽過日本？即不然，是否趕上日本？即不然，是否已做照其一部份迅速修法？較諸從前是否已大進步？雖不能全國各路同收一樣成績，而已有成績者，究有幾路？如修理終不能迅速，其結癥安在？今科學世界，無因果不可發現，不可研究，況修理機車，皆有實質可研究，非如玄學，僅少數人可得闡津。苟有書計畫而實行之，安有無成功之日之理？我國所用機車車輛配件，多購自外洋，運筆昂巨，不惟不能。現值民窮財盡之時，既證明知非生產不足以救國，則此種配件，萬不可不立即設法製造。自己製造而自己用，並非辦投機事業，恐一旦無銷路，致工廠虧本。今有固定銷路之生產事業，政府尚不舉辦，或獎勵扶植人民舉辦，政府雖真心要生產救國，其誰信之？或謂「中國製造出來，終不如外來者，且太貴，不如購外貨之爲宜。」此自暴自棄之說，無異之中國，安得有此亡國之言？苟鐵道部總其成來通盤計畫而實行之，吾敢斷言，不惟機車車輛配件，將逐漸改用國貨，行見凡鐵路用品皆無須外購也。再鐵路員工均少嚴格的訓練，今欲增加效率，非從訓練人材下手不可，或謂：「訓練員司易，訓練工人，恐起誤會，起工潮。」此唐塞之詞也，本社同仁與職工日有接觸。深知職工向上之心，愛國之誠，並不後人，苟訓練出之公心，是乃於鐵路職工有得益之事，

決無問題。總之整頓，非全體員工覺悟，共同努力不可。而鐵路既有整理計畫，又得上下一致之努力實行，其成功自屬無疑。苟空以生產救國爲標榜，而無積實之計畫與以實行，此輩孟德望梅止渴之計耳，吾賢明政府，當不爲此。

鐵道常識

一・流線形機車

機車外部構造之形式，昔係固定，但今日各國已有速度高，引力大之流線形機車出現。其外形構造之變化，實屬極大。惟各國鐵路專家，何以主張機車形式採用流線形。其本來之意義何在？想本誌讀者尚多疑問，今謹不揣淺陋所知略述於下，以供參考。

流線形之原理

吾人試在水流急速之河中，直立一柱，則受壓力甚大，必須加以重大之押力，始得直立，同時再觀察水面情形，則水流動作，較昔不同——即柱之附近，發生許多漩渦。在其外圍，始漸呈曲線之滑流，由此漩渦與滑流之接線所成形狀，即稱爲流線形，其次再將柱之斷面，作成流線形，置諸河流之中，則不復見漩渦之發生，且水力給予立柱之壓力，亦減輕矣。此即流線形之特徵。惟爲了解流線形之原理計，對於流體抵抗之原理，亦不得不加檢討，按一般物體，在水或空氣等流體中運動時，必感受一種妨礙其運動之抵抗力，此種抵抗力，係由流體種類，運動速度，及物體之形狀等而不同，速度低時，抵抗力小，速度高，則其抵抗力亦隨之增大，其相互間之關係，係與其速度自乘爲比例，此等速度低時，流體漩渦發作甚，所生之抵

抗甚少，速度高時，因物體之投影等部分，發生渦圈變化，其部分所受之壓力，亦行提高，故能增大抵抗力，又物體與流體間之投影面積愈大，其抵抗力亦愈大，爲極明顯，但其投影面積相等時，則前記渦圈之作成，亦愈困難，抵抗力亦愈小：然究應作製如何之形狀，其抵抗力始能最小耶？固須依高等數學及流體學之原理爲理論的研究，始得解決，惟參照前記立柱之試檢，則流線形實有較易與此接近之優點也。

流線形之應用

流體抵抗，以液體爲大，故在水中之運動者，早即着眼於此，而研究如何減少抵抗之方法，自然界之魚類，自上古起，即生成最合理想之流線形，空氣中，此種抵抗力極小，在普通速度時，對之並無加以研究之必要，以故所謂流線形者，一般人尚多不知，僅速度特高之航空機，對此曾加甚久之研究，已發得圓滿實用之方法，近年爲世界速度競爭之時代陸上交通機關之速度，亦行顯著之高速比，各種交通機關，且有擬追及飛機速度之企圖，依照物理學之原則，凡速度愈高，則空氣之抵抗力亦愈大，故流線形之應用，逐日愈獲得重大之價值，此即近年來各種交通機關應用流線形之原因也。

流線形機車

機車行馳自亦受空氣之抵抗，惟使之化爲流線形後，則其抵抗之減小，自甚明顯，但對機車之構造，欲根本加以改革，使之成一完全之流線形，則極困難——蓋以車輛限界，受最大斷面積之限制，機械檢驗時之不便，及有必須突出車體外之各物等障礙；惟在可能範圍內，不妨實施近似流線形之構造，在實施某種工作前，爲研究其有効之能力計，宜先將某種機車，

依一定之縮尺，作成模型，使之爲風洞試驗，俟測定其空氣之抵抗力後，再就機車構造條件所許可之範圍內，加以改造，使之近似流線形後，再以同樣方法加以試驗，而與最初者，互相比較，其結果則凡爲流線代之機車，較普通機車空氣之抵抗約減少40%

日本國有鐵路流線形機車

機車流線形化，在今日各國之鐵路界，已成爲具體嚴重化之問題；但實際上，作此形式，果有若何利益？工作上及運輸管理上究得如何之便宜耶？今將日本一九三五年，十月所製，刻拽馳日本特別快車 C5343 改裝之流線式機車一輛，根據前述二點，說明如下，該車外部構造，係將煙室前部及烟突傾斜，車身兩側安裝鐵板而構成空氣自然之通路，俾將煤烟驅於上方，其全體之形狀，有若半橢圓形之裝甲車，機車之主體，除車輪附近外概係滑面，至其突出部份，僅爲連結器，前照燈，氣笛等零件而已，惟前燈構造，亦係完全流線形，氣笛亦爲美觀適用之流線形，煤水車之上部，與機車運轉室之頂，均罩以鐵板，呈同樣之曲面，此與向來炭水車上面，較運轉室，及續掛車輛，車頂低凹，因而發生猛烈之渦圈，感受莫大之抵抗者，完全不同，煤水車上蓋，另具一門，裝煤時，得應用壓縮空氣之力，左右開啓，車台以下，迄車輪止，均罩以鐵板，在今日各國所製之流線式機車中，轉爲如此改裝者，尚未多見；惟此種機車究能獲得若干之利益耶？按日本自製機車與空氣抵抗之算式如左：

$$R=0.6F(v/10)^2$$

R＝空氣抵抗力 g
F＝機車投影面積＝9平方公尺（C5343號）

v＝速度km/h

故速度100 kM/h時，空氣抵抗爲R＝0.6×9×（10/100）²＝546kg，換爲馬力（HP）時，則爲HP＝270/1R.v.＝200馬力，但斯種流線式機車，較各國試驗製作之形式尙優，今姑使之與其相同，假定空氣抵抗，亦減少40%，則其有効牽引力，亦得增爲540kg×40%216kg，然每時速度一百公里時，客車之抵抗，每噸約八公斤，故在平坦路線行駛時，其牽引重量，約可增加216÷8＝27噸，與 Bogie 客車一輛之重量相等，再凡牽引重四百噸之列車，約需8kg×400＝3200公斤之牽引力，若以流線形機車牽引之，則能得減少（216÷3200）×100＝790牽引力之利益。此利益卽爲燃料，及運輸費之節約，設線路構造，許可提高速度時，則因最高速度之昂上，亦可達縮短運輸時間之目的也。採用此種流線形之機車，旣有如此之利益，且對素感困難無法解決之除烟問題，亦得圓滿成績行駛遂道時，司機運轉室內，決無絲毫煤烟侵入，我國有幹線之平綏平漢等路今日均有急加研究採用之必要也。

流線形列車

前述機車外部構造上之流線形化，近雖實現，然未完全，此蓋流線形之原理，係採自魚體之形狀，故必須具有與魚尾相當之構造始得收完全之効力機車之勞動，事實上，係爲牽引列車行駛，故欲達流線形之本來目的，非力圖全列車之流線化不可——卽對於各車輛之銜結構造及最後車輛等，均須使之流線化也。

——二十四年三月十六日于北平市府

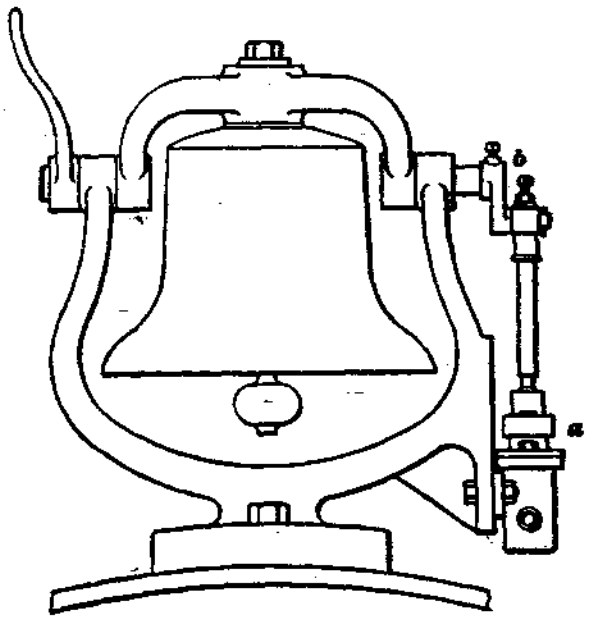
機車搖鐘機和打鐘機

俗子

（一）搖鐘機

目的——搖鐘機是連接到警鐘上的機件，牠的目的是搖動警鐘使警鐘發生響聲的。牠被壓力風驅着動作，當牠一次開始動作後，就完全自動地繼續動作起來了。

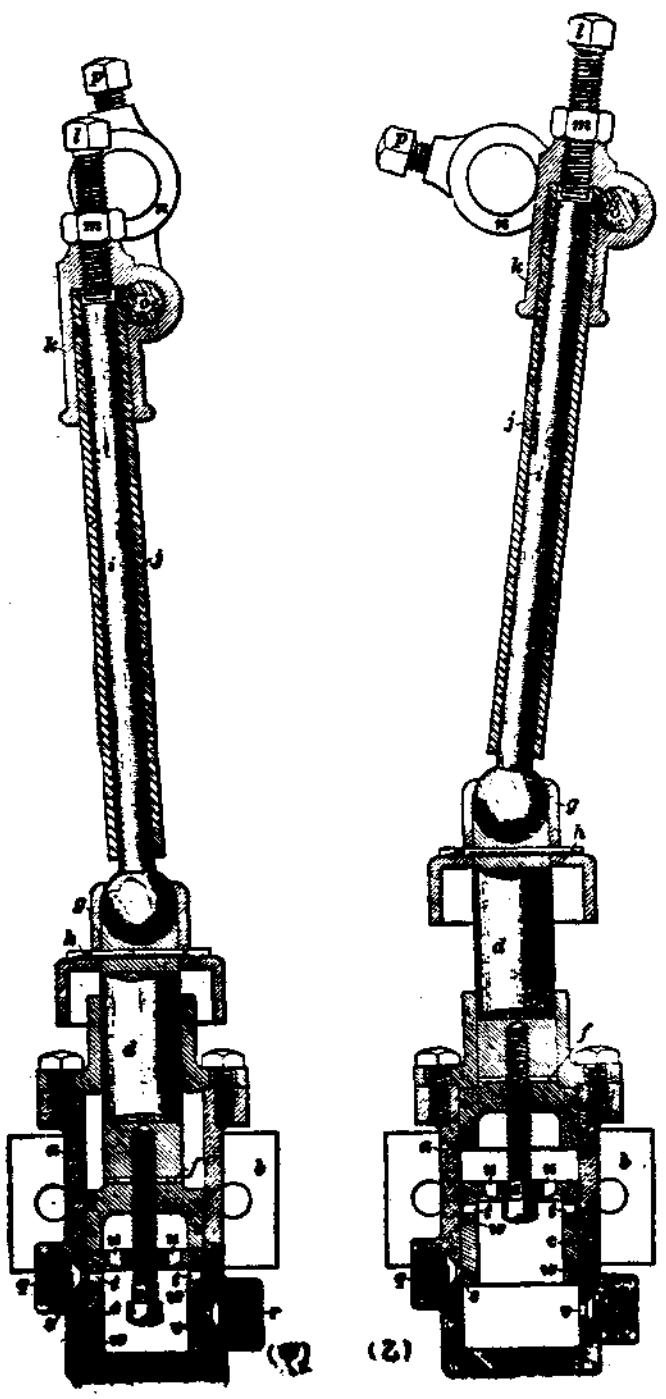
第一圖



動作——第一圖表示的a就是搖鐘機，牠的下端螺接到警鐘架上支座上，上端連接到警鐘的曲拐b上。搖鐘機動作的開始和停止於司機側裏邊的風閥的啓開和關閉。如第二圖表示的當搖鐘機的各零件在牠們的衝程的下端時，壓力風經過風口s和t進入空心閥c的內部，以後經過風閥上的風口u流到轉軸d的下端。轉軸和各零件被壓力風驅着向上移動，曲拐n起首順一弧線向上移動，連接桿i的球形端在轉軸d的頭裏邊轉動，末了連接桿成了第二圖乙表示的位置。轉軸d和風閥桿e的向上運動起首不移動風閥c，所以風閥c遺留在第二圖甲表

示的位置，允許壓力風進入搖鐘機的風缸裏邊。但是，當鞲鞴和風閥桿繼續向上移動到風閥桿的頭和風閥接觸時，風閥就被拉着向上移動到第二圖乙表示的位置了。風閥在這個位置時，

第二圖



堵塞了風口 s 並且將風口 v 啓開，因之關閉了壓力風進入風缸的路，並且讓風缸裏邊的壓力風經遠放散口 r 逃散。此時警鐘的重量就壓着各零件返到第二圖甲表示的位置了。總結上面的紀述是壓力風驅着搖鐘機向上衝程，警鐘的重量使着搖鐘機向下衝程。

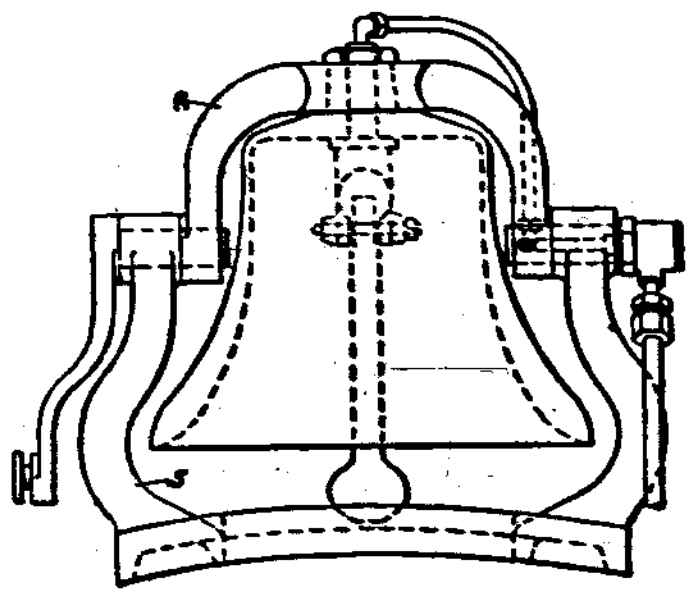
調整——如果搖鐘機或作不規則時，就有使着警鐘搖擺太高和翻轉，或是搖擺太低的毛

病發生。如果警鐘搖擺太高時，應當將調整螺釘l（第二圖乙）旋出，將連接桿上的曲拐箱k和環筒j移到下邊，減少警鐘曲拐n的向上運動。如果警鐘搖擺太低時，應當將調整螺釘旋入，升高在連接桿上的曲拐箱k和環筒j，使着警鐘的搖擺增高。

漲圈洩漏——漲圈w（第二圖甲）洩漏時，放散口r就發生吹風的現象，並且有使着輔鬲d的向上運動緩慢的傾向。過度的壓力風從風口q（2圖乙）經過漲圈漏入風缸，從放散口r自由逃散時，就有使着警鐘遺留着傾斜和使着風閥遺留在衝程上端的毛病。壓力風經過輔鬲d上的漲圈洩漏時，就有壓力風從風缸頂上連接桿穿過的地方吹風的現象，這種洩漏的結果是使着輔鬲的向上衝程緩慢。

（二）打鐘機

第三圖

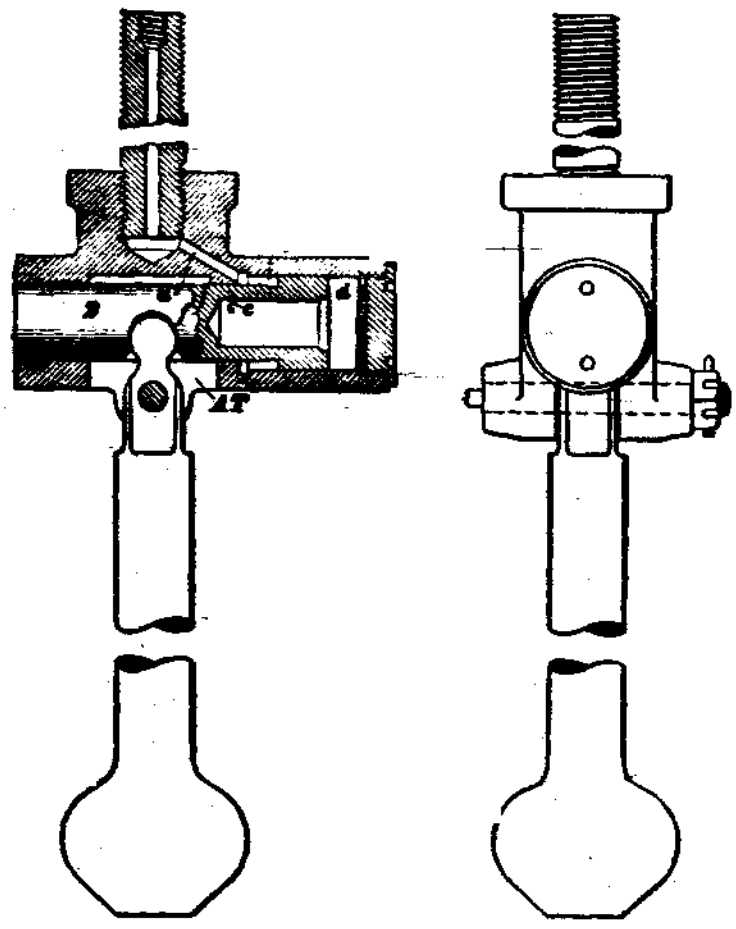


R＝警鐘梗　　S＝警鐘座

第三圖表示的是警鐘不動用鐘舌很快地敲擊警鐘一邊的打鐘機。（但是，如果用繩索動作時，警鐘就可以尋常的方法擺動了。）這種打鐘機是如圖上表示的形狀裝置在警鐘的裏邊，

鐘舌懸吊在打鐘機上。右邊的支架裏邊有壓力風經過的孔眼，這種壓力風接頭在一邊支架的佈置是允許壓力風進入結頭的，當用手搖動警鐘時，也不勉强拉動風管，此時上部的風管和警鐘軛（上架）相隨的移動。

第四圖



第四圖表示的是打〇機的剖面形狀。壓力風經過風路 a 流入風槽 b，驅着滑鞲 2 向右邊移動，帶着鐘舌下端往左邊移動，一直到鞲鞴啓開風口 c，允許壓力風經過鞲鞴流入風室 d 時，鞲鞴的全面積就和壓力風接觸了。因爲風室 d 的壓力風壓着鞴鞴的面積較大於風槽 b 裏邊的壓力風壓着鞴鞴的面積，所以鞲鞴被壓力風壓到左邊，使着鐘舌移到右邊打擊警鐘的邊面

發生聲音。講臺繼續向左邊移動，走到[illegible]的路，以後導通風室d和放氣口A[illegible]放散於空中。氣槽b是通向壓力室[illegible]是，不使蒸汽吾擺到極左邊打擊[illegible]左邊。所以[illegible]是於講臺移到左邊，蒸吾擺到右邊時打擊[illegible]。

（完）

瓦赫特機車閥動機構

[illegible]子

第四節

2　半徑桿懸桿的式樣

尋常連接半徑桿後端到回動軸曲拐臂在左左右右[illegible]，一種是用半徑桿懸桿，一種是用滑塊式[illegible]。第[illegible]十二圖表示的半徑桿後端是被懸桿D連接到回動軸曲拐臂[illegible]。第十一圖表示的半徑桿後端是滑入滑塊D裡面，[illegible]曲拐臂b'上。圖上一個曲拐臂正在一個垂直的[illegible]，所以[illegible]見一個懸桿連接的佈置應用的最多，且[illegible]。一圖表示的佈置是由兩部分造成，保養上很[illegible]。滑塊式半徑桿的半徑桿後端和滑塊在一條直線上運動。

3　回動軸曲拐的式樣

曲拐的佈置——當機車前進時，[illegible]常是在滑塊的上部，[illegible]曲拐的佈置決定，[illegible]可以在滑塊的上部，[illegible]當機車前進時）。如第九圖表示的是當機車前進時，[illegible]半徑桿在滑塊的上部，當機車後退時，[illegible]。第十一圖和第十二圖表示的是當機車前進時，[illegible]當機車後退時，[illegible]上部。[illegible]

圖，回動手把在擊子盤中央前的前面任何位置時，機車前進，回動手把在擊子盤中央前的後面任何位置時，機車後退。

滑塊和牛座桿在滑塊理邊的地位依照回動和曲柄的情況決定。第九圖上紅桿連接在兩上的回動和曲柄臂上，當回動手把和紅桿移到擊子盤前半部時，擺置滑塊和牛座桿的後端到滑塊的上半部（第九圖甲）面使機車前進；當使機車後退時，回動手把和紅桿擺置滑塊和牛座桿後端到滑塊的下半部（第九圖丙）。第十二圖上紅桿連接在兩下的回動和曲柄臂上，當回動手把和紅桿移到擊子盤前半部時，滑塊和牛座桿後端移到滑塊的下半部面使機車前進。當滑塊和牛座桿後端成回動手把移到擊子盤後半部移動到滑塊的上半部時，使機車後退。不論怎樣回動手把移到擊子盤的中央時，無論那一種情況，滑塊和牛座桿是在滑塊的中央。

（完）

現時國營民營各鐵路客貨車之概況

圖進明

年來政局變遷，東省淪陷，關外鐵路不復屬我所有，無從調查。今謝圖西國營民營各鐵路現有旅客貨車之數目連同機車牽引力總數寫在，以供讀者參考。

路名	機車總數	牽引力總數		客車總數	貨車總數
京奉	66	608[illegible]0	公斤	302	636
滬杭甬	45	4107[illegible]4	公斤	143	473
津浦	271	2,[illegible]6,036	公斤	339	[illegible]
平漢	339	5,[illegible]3,805	公斤	426	3940
北寧	346	3845,43[illegible]	公斤	500	4[illegible]
隴海	132	1,[illegible]	公斤	200	17[illegible]

[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	公斤		
共計	[illegible]	[illegible]	公斤	[illegible]	[illegible]

一年來之[illegible]

[illegible]

[illegible]

甲 [illegible]

（一）[illegible]

[illegible]六及星期日達至十餘萬人。

（二）[illegible] 我國生產事不發達，[illegible]品充斥，一年間，[illegible]，[illegible]，已[illegible]各地在各處各地[illegible]，以[illegible]之[illegible]，[illegible]之[illegible]，平[illegible]已[illegible]在本[illegible]各地[illegible]所，[illegible]各地[illegible]所[illegible]一分[illegible]，[illegible]已[illegible]。

乙 調查方面

（一）未成[illegible]之調查 未成[illegible]之進行調查者，計有：

（1）大[illegible] 自大[illegible]，全[illegible]分凡三十七，已調查完畢，正[illegible]，行[illegible]。

（2）[illegible] 為[illegible]之[illegible]，東[illegible]，可以[illegible]，為[illegible]之[illegible]，[illegible]分凡七，業已調查完畢，報告書正在編製中。

（3）[illegible] 北[illegible]之[illegible]，[illegible]之[illegible]，該[illegible]，當中[illegible]之主[illegible]，現已[illegible]。調查之區凡二十。報告書亦在編製中。

以上三[illegible]報告書編成後，當可作為各[illegible]之參考。

（二）已成[illegible]之調查

（1）各[illegible]之調查 [illegible]以各[illegible]二十年份[illegible]，[illegible]年份比較去何？[illegible]，曾[illegible]各[illegible]二十八[illegible]，全[illegible]二十二年份。二十一年份及二十年份之[illegible]，互相比較，[illegible]之[illegible]及[illegible]之[illegible]，[illegible]之差異，加以

[illegible]

三 [illegible]

一 [illegible]

二 [illegible]

[redacted]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

議，已告一段落。其結果，中國軍隊不開入石頭城子，南石柳子，東柵子之線及以東之地域，中國警察亦不派駐，自衛隊民團之子彈如數送還，日軍也撤退不來，此次交涉是否算爲勝利，國民當能判斷。對日外交，自日使有吉與武官鈴木到廬京見汪蔣兩領袖後，繼之以干龍惠博士以私人資格在日運作，蓋起全量異之注意，我政府的態度，似要拋棄過去之消極被動的立場，來和日本談談。日本好像要從經濟方面，來實行其新政策之一部，但是不立於平等地位，或帶政治意味，或侵犯主權，中國決不會贊同。現在政局漸趨安定，中國駐華勝利，西北已無危險，苟善應付，未必無利。

國際方面，爲英法成立協立，保障奧國獨立又算多一安定，而否認戰敗國家可單獨改變軍備條款，似爲予德一當要決表示，但另一方面，重申軍備權利平等，以引導德國重返國聯，和建議成立空陸公約，也有重要意義。總之英法妥協是解決以德爲中心之歐洲問題之大關鍵。義奧糾紛，雙方均準備武力決鬬，但英國正努力調解，或可免流血。因義國兵力雄厚，但歐洲問題複雜，不能不有所顧慮也。

中華國有平綏鐵路客車時刻並里程表

中華民國二十三年七月一日實行

自開會區各站公里數	站名	三〇五次平包通車	一次平包快車	七一次慢車區間車	七三次慢車區間車	七五次慢車區間車	七七次慢車區間車	站名	三〇四次平包通車	二次平包快車	七二次慢車區間車	七四次慢車區間車	七六次慢車區間車	七八次慢車區間車
	正陽門 開	14.30	7.00					包頭 開	8.00	15.00				16.50
	豐台	——	——	11.05				昆都侖河	9.05	10.20				16.34
								麻池	11.30	10.15				21.27
								麻池 開	11.35	10.35				
14.50	西直門 開	15.15	7.45	11.35				麻池	13.44	21.05			7.08	
25.97	南口 開	15.50	8.00	12.00				麻下營	15.47	20.07			8.50	
		16.50	8.40					卓資山	16.57	20.17			10.08	
54.90	南口	16.40	9.30	15.35					16.57	20.17			10.30	
		16.50	9.30	15.45				平地泉	15.47	20.55			13.25	
72.06	青龍橋	18.18	10.51	15.33					17.33	.10			13.45	
84.80	豐鎮	19.10	11.31	16.04				豐鎮	17.33	2.15			15.10	
		19.10	11.41	16.34					18.40	2.35			16.40	
127.81	豐鎮 開	20.55	13.05	18.06				大同	18.50	3.41			17.16	
166.07	丰鎮	22.04	14.37	19.45					20.35	4.10		14.35		
201.90	張家口	23.07	15.43	21.00				張家口 開	23.06	6.07		18.53		
		24.17	16.00		5.50				.30	8.45		19.53		
249.82	柴溝堡 開	.53	17.30		7.35			張家口	.30	10.15		21.30		
266.50	張家口	3.20	20.45		10.47			宣化 開	1.44	10.30	7.00			
268.15	大同 開	5.13	23.34		12.50			新保安	3.05	11.40	8.17			
		5.23	23.44						3.38		9.50			
489.01	豐鎮	6.00	0.8			8.00		豐鎮	4.38		11.38			
		6.40	.35			9.48			5.30		11.48			
		8.37	3.31			12.38		青龍橋	6.41	10.41	13.34			
510.25	平地泉	8.47	3.40			12.58		南口	6.51	10.51	13.43			
		10.27	4.30			15.19			7.52	17.50	14.08			
575.50	卓資山	10.37	4.30			15.20		南口	8.21	18.18	15.06			
617.05	麻下營	11.46	5.43			16.57		西直門	8.40	18.35	15.30			
638.30	麻池	12.58	6.57			18.35					15.40			
		13.08	7.17				9.01	豐台	——		15.45			
677.15	昆都侖河	15.30	10.10				12.30							
718.93	包頭	16.30	11.30				16.40	正陽門	16.30					

北平前門	豐台	廊坊	天津總站	天津東站	塘沽	蘆台	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 / 車次	
開	開	開	開	開 到	開	開	開 到	開	開	開	開	開	開	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		第四十二次 普通客車 中等各膳	上行車
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	9•45		第四次 特別快車 中等各膳車	
16•50	15•38	1152	•651	6•05	自天津起	第十七次二十七	停 21•57	21•35	25•35	18•26	14•48	12•50	11•52	10•30		第六十七次及第二十七次 混合客貨車慢等三等	
23•17	22•48	12•34	20111	20•00	19•50	18•51	17•43	16•37 16•32	16522	16•05	152•2	14•37	14•00	13•35	13•15	第四十二次 快車 中等各膳車	
9•18	8148	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	第二次 特別快車 滿洲平 中等各臥
2•00	0•55	22•12	18•20	17•20	12•39	10•09	7•38	4•50									三合貨客車第四十七次及第二〇四次車慢等 滿洲平直達貨車
8•19	7•59	6•43	5•30	5•20	4•50	來	開	口	浦	由							第三〇六次 特別快車 浦口平直達 中等各臥膳
10•24	9•54	8•50	7•440	7•30	7•05	來	開	海	上	由							第三〇二次 特別快車 滿洲平直達 中等各
11•50	不停	不停	9•14	9•05													第六次 特別快車 中等各臥膳

北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		蘆台	塘沽	天津東站		天津總站	廊坊	豐台	北平前門	站名 / 車次 / 等級	
到 開	到	開	開	開	開	開	開	到	開	開	開	開	到	開	開	開	開		下行車
	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•43	第四十一次普通客車中等各膳	
	18•18	17•42	15•50	13•38	10•45	8•25	7•10	6•30		自唐山起	大十第五七	停	16•25	16•05	12•36	8•05	620	第七十一次 次五十七第及慢車等三合混貨客	
6•35 18•40	17•49	17•22	17•04	16•31	15•49	15•17	14•53	14•42	14•39	13•45	12•47	11•50	11•36	11•28	10•21	9•13	8•43	第一次快車別特瀋平等各臥膳	
	23•29	23•09	22•46	22•11	21•21	20•47	20022	20•11	20•08	19•08	18•09	16•55	16•39	16•30	15•01	13•46	13•15	第三十二次快車等各車膳	
								海上		往	開	18•20	17•59	17•50	19•40	15•30	15•05	第一〇三次快車別特達直瀋平等各臥膳	
												停	19•15	719•0	不停	不停	16•30	第五次快車別特等各車膳	
								口浦		往	開	22•20	21•48	21•39	20•26	19•20	15•50	第五〇二次快車別特達直浦平等各臥膳	
	7•55	7•55	7•7	6•18	5•12	4•20	3•47	3•32	3•27	2•18	1•10	24•00	23•47	23•38	22•08	20•48	20•15	第一十二次快車等各臥膳	
								停	15•03	12•33	9•40	6•40	4•20	4•03	1•14	22•50	21•00	第一〇四次十七第及車貨達直瀋平慢車等三合混貨次三	

本刊廣告價目表

種類	底封面	裏底內頁面	正文頁面	書邊
全頁	每期四十元	每期四十元	每期廿六元	每期十元
半頁	每期廿一元	每期二十一元	每期十四元	每期十二元

(1) 長期登載價目從優 (2) 廣告費用日收費者可隨時出紙可增加一色照廣告費之全數加四分之一 此項收費面議 (3) 廣告如係繪圖或製版費用須另算 (4) 廣告文字中西文字均可惟須用楷書謹寫以免錯誤 (5) 凡正式廣告稿內繪圖再清一份

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

北平通學巷甲字號第廿三號

編輯者 中國道路建設學社

電話番號一四〇八番

發行者 中國道路建設學社

北平東交民巷西口洗靴二號

印刷者 東亞印書局

電話東局八〇九番

分售處 南京 蘇山書局

在滬櫻書店

漢口 生活書店

哈爾濱 楼浦工商社 蘇芝書

山海關 會友書

本社發賣一覽表

本社發賣	書名	編輯者	定價	實價	郵費	重量	內容
第一種	蒸汽機車解說	手塚猛	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	蒸汽機車解說	手塚猛	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
第二種	大小各式風圃圖解	本社	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
第三種	風圃中的風類	手塚猛	[illegible]	六角	[illegible]	[illegible]	[illegible]
第五種	大小各式風圃全書	手塚猛	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
第六種	奴式風圃	手塚猛	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
第七種	機車鍋爐	白鳥敏	出版後	另行廣告			