

年

卷

期

1

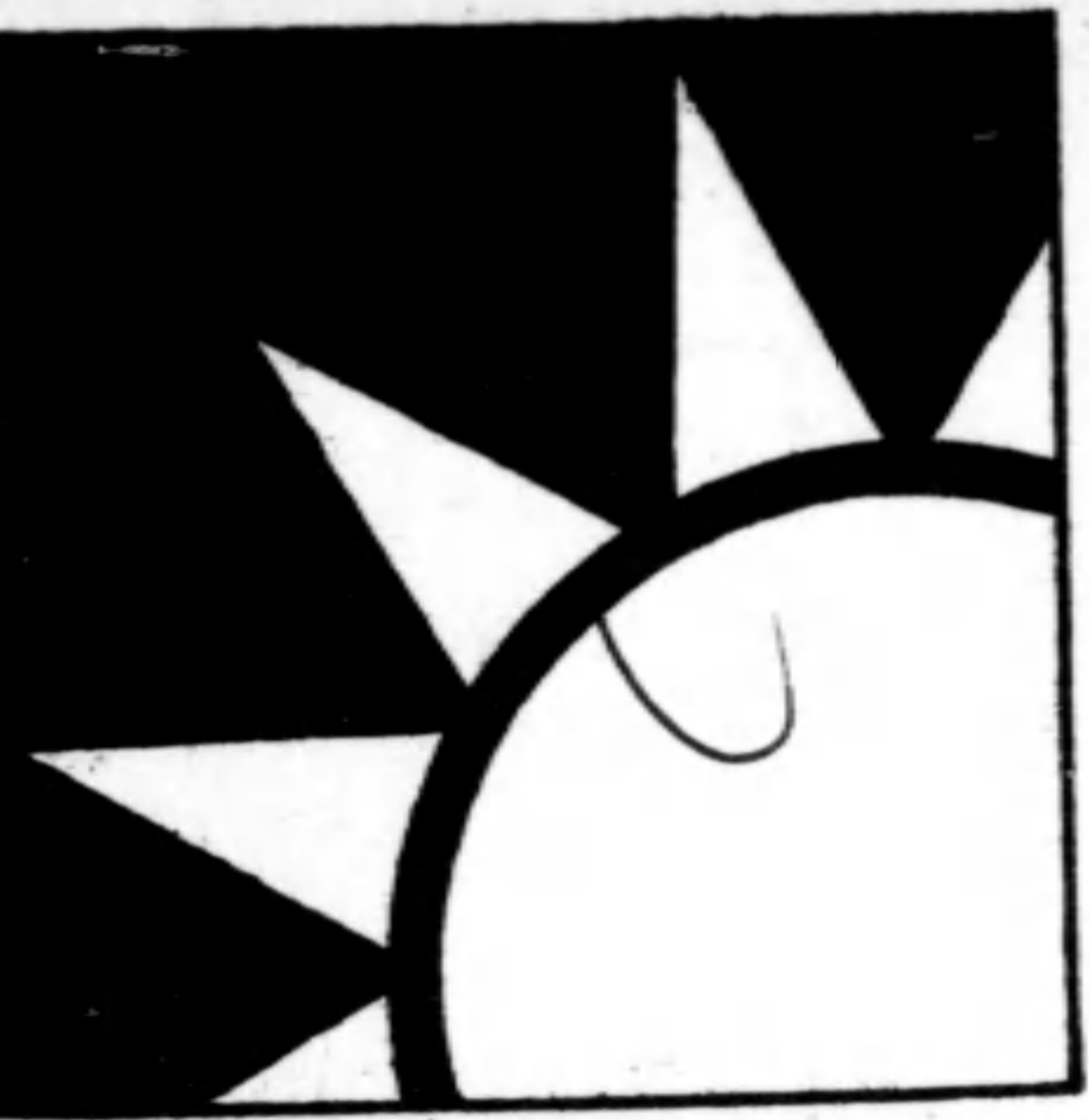
6

第

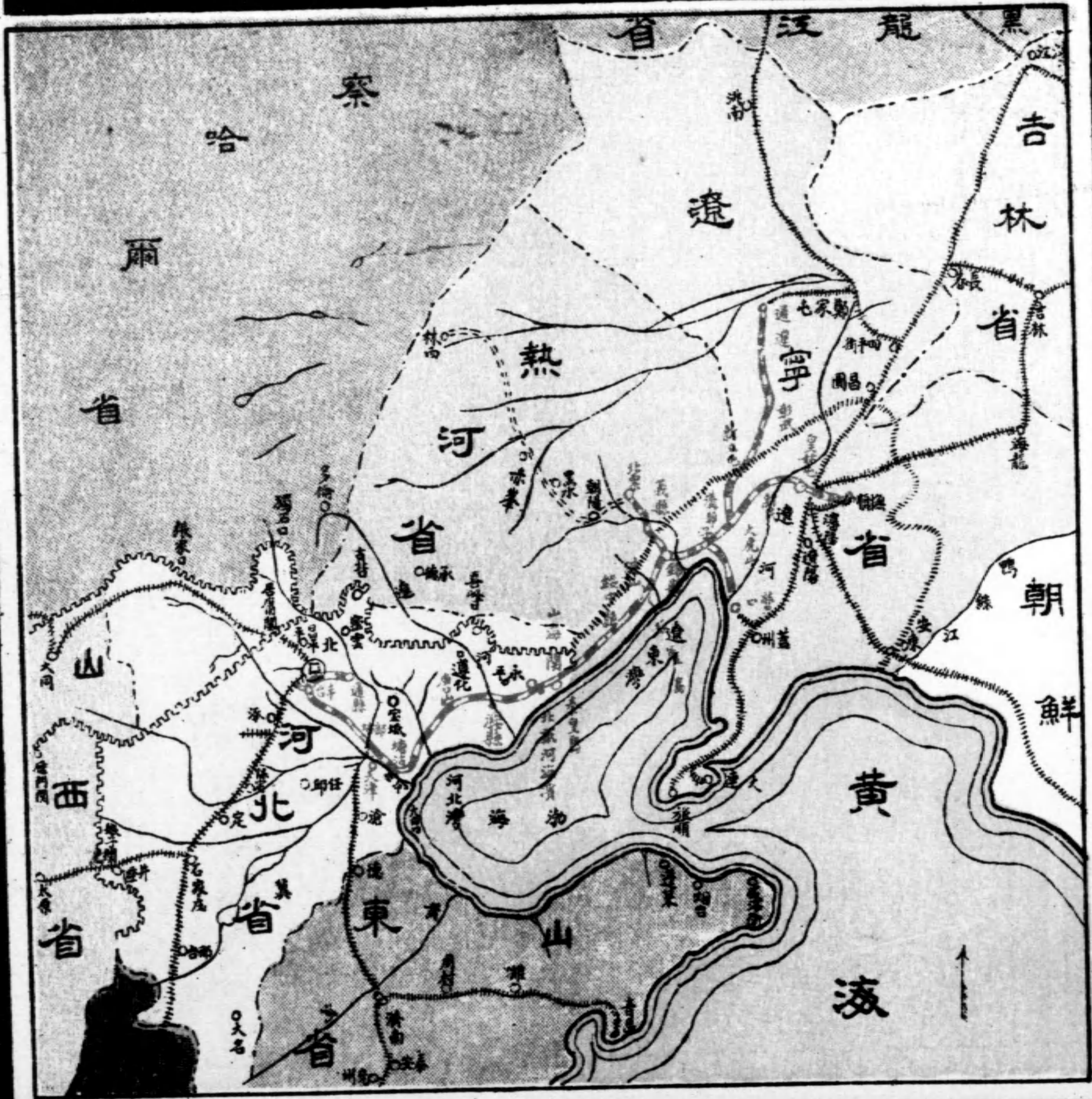
第

# 鐵路月刊

## 北寧線



第一卷第六期



## 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)非關鐵路之文字不得列入甲種臨時酌定)

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

國內各路線之各種調查

國外關於路務之調查以上三項皆歸入本刊調查欄

丙種，本路沿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

# 北寧鐵路月刊第六期

## 目錄

### 插圖

中國之洛開脫機車及四十五號機車合影

本路五十週年紀念會富副局長致開會詞之情形

本路五十週年紀念會主席富副局長及高級職員合影

### 論著

本路五十週年紀念

消費合作社之利益及其弊害

### 譯述

葫蘆島海港

中國鐵路之觀察

附表

### 業務

本路五十年紀念報告

### 技術

編譯課

王余杞

郝之御

王若侃

張培元

油漆化學 續

鐵路工程概要

統計

本路二十年二月份營業進款概數與上年同月份概數統計比較圖

調查

南滿鐵道列車內營業手續

法制

中華民國訓政時期約法

工作報告

本路二十年六月份工作報告

大事記

本路十九年五月份記事

國內各路記事

附記

選錄

陸增祺

張厚璋

俞嵩年

劉本鎔

北寧路上興城溫泉 轉錄社會雜誌第四期

雜著

靈室考古文字記

來軫小言

晚馨軒詩話

北戴河海濱一瞥

附圖 北戴河蓮花石公園 西山海濱

T  
K

靈公

素

凡夫

靈鵲

# 廣告索引

## Index of Advertisers

廣告索引  
第六版

戶名	地位
開灤礦務局	目錄後
北票煤礦公司	目錄後
中國銀行	插圖後面
啓新洋灰公司	插圖後(前面)
中國旅行社	插圖後(後面)
交通銀行	論著後面
利順德飯店	論著後(前面)
鄧祿普橡皮公司	論著後(後面)
鹽業銀行	譯述後面
山海關汽水公司	譯述後(前面)
井陘礦務局	譯述後(後面)
大陸商業公司	業務後面
六國飯店	業務後(前面)
興華公司	業務後(後面上半)
交通旅館	業務後(後面下半)
金城銀行	技術後面
北平六國飯店	技術後(前面)
怡和洋行	技術後(後面)
中南銀行	統計後面
新民洋行	統計後面
大陸銀行	調查後面
東三省官銀號	調查後(前面上半)
通濟隆有限公司	調查後(前面下半)
仁記洋行	調查後(後面上半)
中國油漆公司	調查後(後面下半)
國民飯店	調查後(前面)
興利印字館	調查後(後面上半)
永興洋紙行	調查後(後面下半)
久恆木材公司 華生牌電風扇總經理	法制後面
慎昌洋行	法制後(前面上半)
吉昌公司	法制後(前面下半)
大昌實業公司	法制後(後面)
沙利洋行	工作報告後面上半
中原公司	工作報告後面下半
中國無線電業有限公司	大事記後面
德義樓飯店	選錄後面
北京大飯店	選錄後前面
北平德國大飯店	選錄後(後面上半)
北平中國飯店	選錄後(後面下半)
文書課啓事	雜著(後面)

挿

圖



# 中國銀行

總行 · 上海仁記路黃浦灘  
津行 · 天津法租界八號路

中外匯兌

各種存款

各項放款

貨物押匯

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

手續便利  
★ 一切克己

津市內分設  
北馬路 · 金湯路 · 旭街 · 六辦事處  
大胡同 · 小白樓 · 梨棧

英租界領事道河沿自建堅  
固貨棧起卸極便棧租低廉

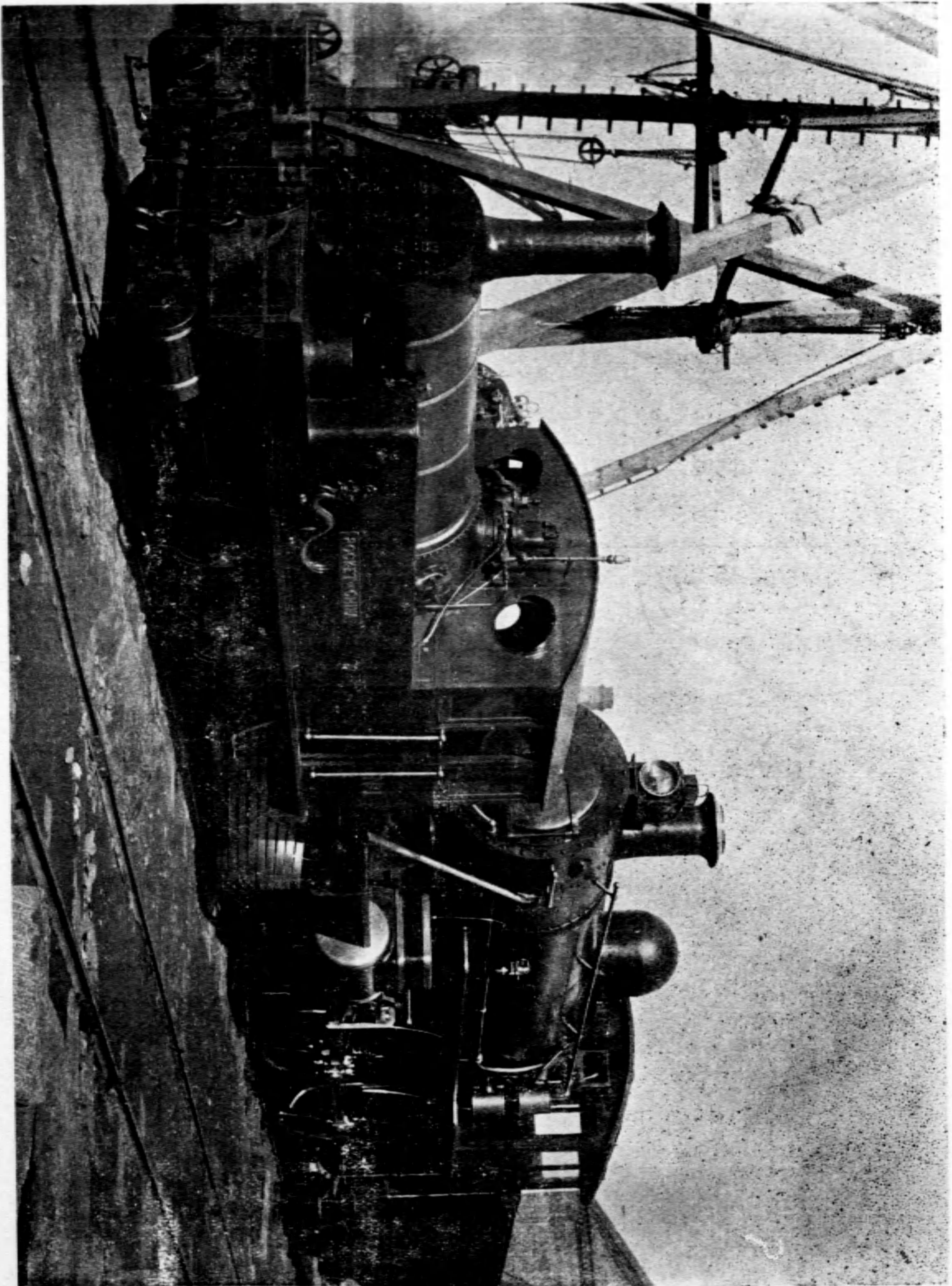
總 理 遺 象

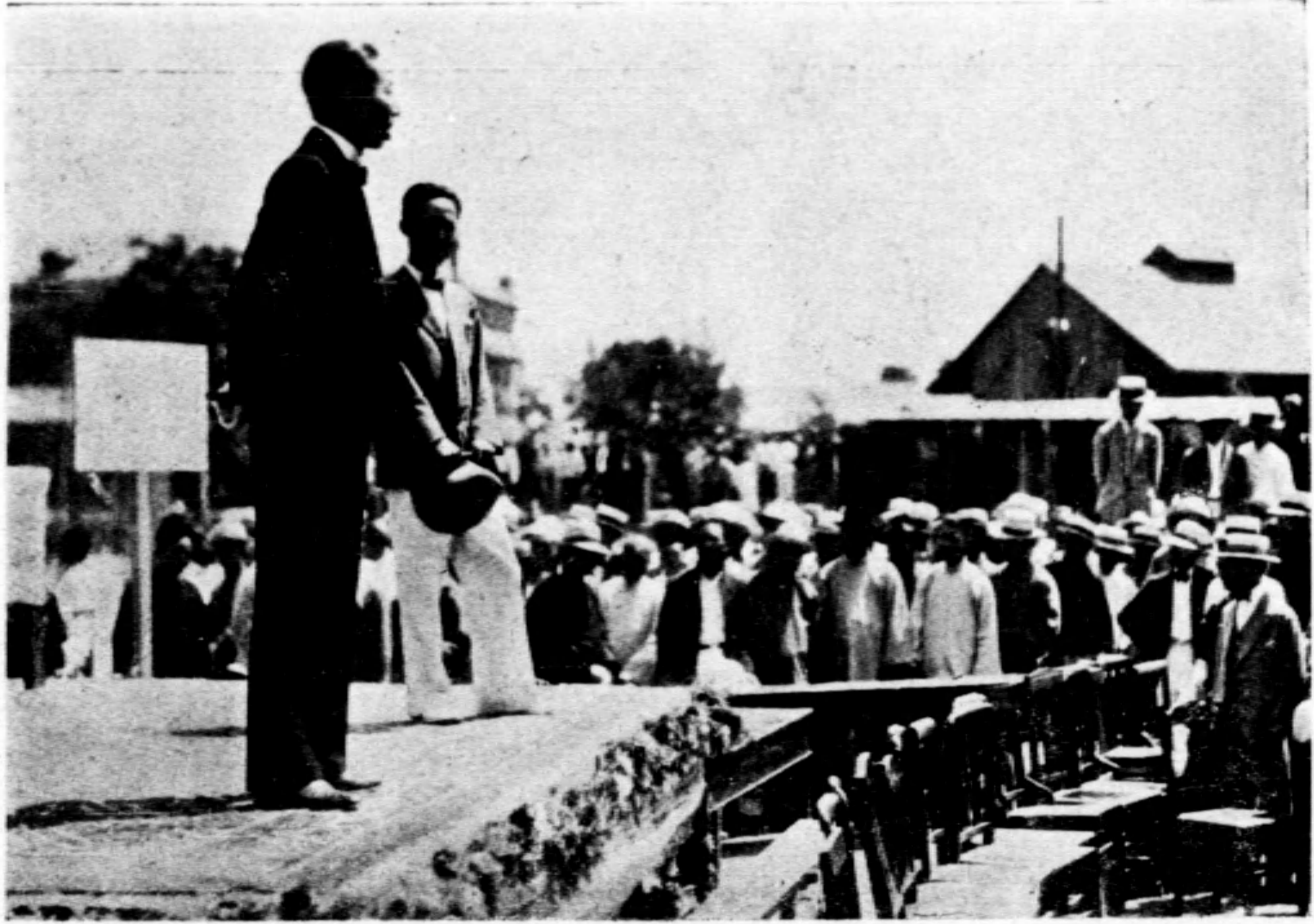


# 總 理 遺 囑

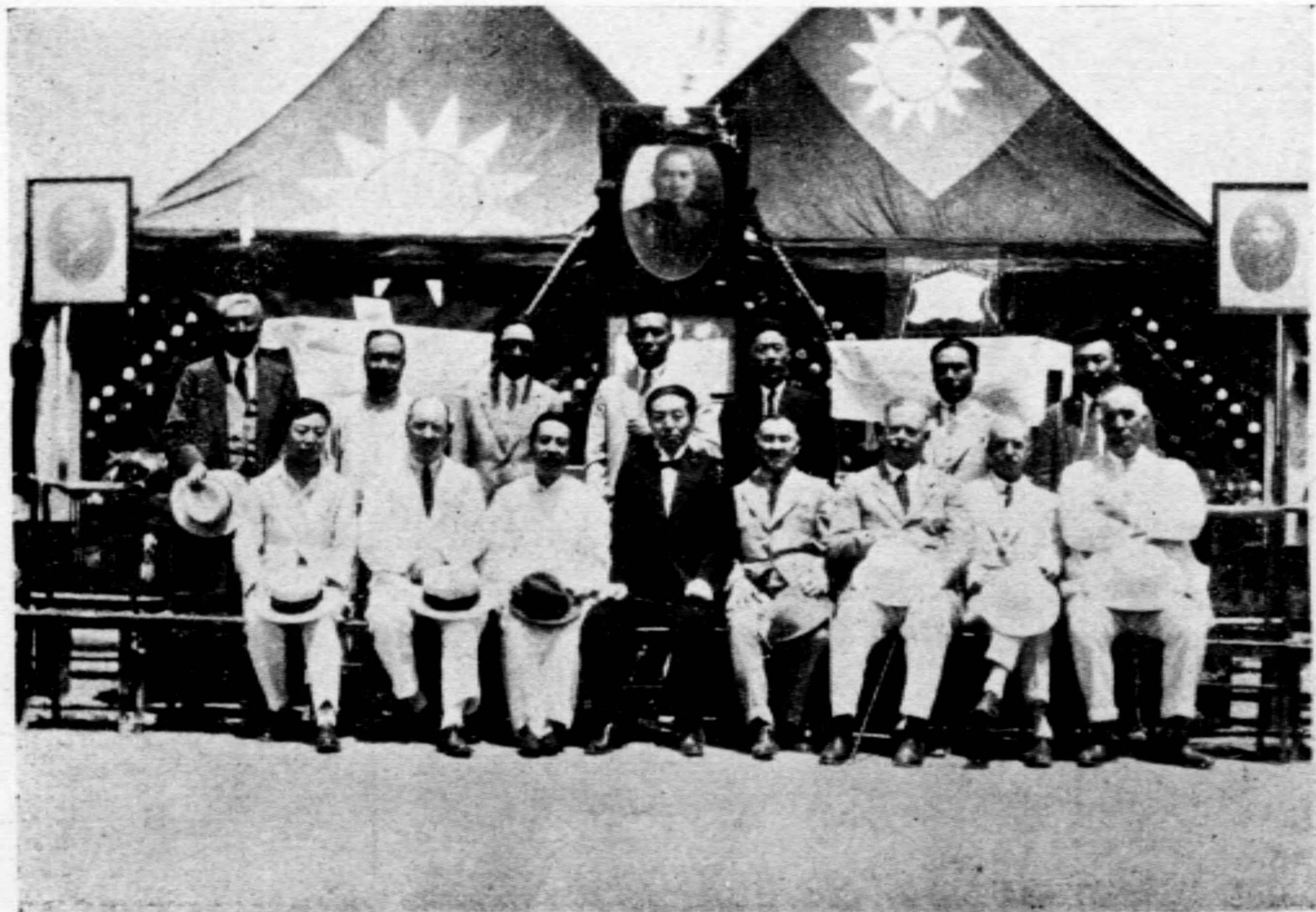
余致力國民革命凡四十年其目的在求中國之自由平等積四十年之經驗深知欲達到此目的必須喚起民衆及聯合世界上以平等待我之民族共同奮鬥現在革命尚未成功凡我同志務須依照余所著建國方略建國大綱三民主義及第一次全國代表大會宣言繼續努力以求貫徹最近主張開國民會議及廢除不平等條約尤須於最短期間促其實現是所至囑

影合車機號五十四及車機脫開洛之國中





形情之詞會開致長局副富會念紀年週十五路本



影合員職級高及長局副富席主會念紀年週十五路本

論

著

# 天津交通銀行

法租界四號路

業銀行	全國實	為發展	例特許	萬元條	幣壹千	實收國	立資本	三年設	緒三十	前清光
業銀行	全國實	為發展	例特許	萬元條	幣壹千	實收國	立資本	三年設	緒三十	前清光
票據貼現	內債經理	要貨物押匯	務內國匯兌	業抵押放款	各項存款					

## 天津區發行總庫

法租界四號路

關	機	屬	附	津	天
小白樓	收稅處	駐海關	北馬路	兌換處	

# 本路五十週年紀念

王余杞

校課既畢，每於夕陽西下，徘徊博物館之花圃間。花氣芳馥，襲人襟袂。圃之中，有小屋二楹，內陳機車一。苔痕宛然，厥式甚古；老態龍鍾，若不勝其憔悴，覩其斑剝陳敝之狀，益足以發懷古之幽情。

中國築路，始自北寧，中國國有機車，亦以此深藏博物館之「中國之洛克提」(Rocket of China)爲首創；彈指光陰，忽忽已五十年於茲，撫今追昔，能無感慨？自一八八一（光緒七年）年以還，由唐胥而津唐，而津榆，而津蘆，而京奉，全路竟功，歷三十載。迄於今日，幹線長達八四一七公里又四二一公尺。枝路凡七，曰平通，曰西沽，曰海濱，曰葫蘆島，曰營口，曰錦朝，曰大通，長共五〇五公里又二二八公尺。內聯腹地，外抗日俄，競爭經營，其責任之重大，誠有非他路所能比擬者。歐戰而後，舉世恆移其目光於遠東，東省天賦優厚，物產豐饒，加之偏處東陲，強鄰接壤，外人耽視，未嘗一息其野心，中東南滿，貫通南北，朝夕攘奪，覆滅堪虞。北寧支柱其間，華路藍縷，慘淡經營，既未畧耗國家之資本，且挫中東南滿之鋒，使不得施其詭計。計通車二十年，營業收入，年有增益：民元以前，不足千萬，至民元而達一二·一八三·六三八元，民十爲二五·四八四·七四三元，民十九爲三八·八六九·三三四元，每年平均約增百餘萬，而每十年間則增三分之一也。邇者，葫蘆島築港將成，秦皇島亦將設計興築



前途發展，指日可期，祝吾北寧，前途無極。

歷五十年悠久之歷史，竭三萬人經營之心力，成績昭然，良足自慰。雖然，國步多艱，歲無寧日，外人之協以謀我者，固未一息其野心；東省門戶洞開，大權旁落，益以中東南滿操縱其間，經濟疲敝，民生窮迫，若不急起直追，圖爲亡羊補牢之計，則國防經濟各方面之危機，實有朝不保夕之勢。北寧責無旁貸，相與競爭，內謀填補因戰亂所受之損失，外抗強鄰侵略之野心，汲汲皇皇，努力掙扎，迄於今日，已五十年，其間未至敗壞墮落者，蓋亦僅矣。觀時觀勢，吾人曾殷憂警惕之不暇，更何暇多所慶祝也哉！

且北寧營業之增進，於國有各路中固推翹楚，而一試與外國相較，則又深愧弗如矣。南滿通車，亦僅二十三年，以七百餘哩之路線，據一九二九年南滿鐵道株式會社所出版之 *Manchuria in Progress* 及一九三〇份滿蒙年鑑所載，其營業初則爲九，七六八，八八七金元（一九〇七）繼則爲八五，三一六，八〇六金元（一八二〇），至一九二八而達一一八，六三九，〇八九金元之巨額，其收入之增加已逾十二倍以上，非僅北寧難以相比，即據一九二五年之會計報告，是年全國國有鐵路之營業總收入爲國幣一二，四五六，五二五，三四〇元，營業用款爲七，〇三九，六三八，八九三元，淨餘五，四一六，八八六，四四七元，而同年南滿路之總收入則爲日金九七，三九五，一一，一八元，營業用款爲三八，八〇〇，六九一元，淨約爲五八，五九四，五三七元，即以當時日金合國幣一元計，南滿一路，已較全國七千餘哩鐵路盈餘之淨利多四百

四十三萬餘元，此吾人所深引爲恨事者也。自一九二九而後，金價高漲，南滿收入，日形銳減，彼邦人士，更移其全力於此，方在籌開之中日鐵道會議，要求北寧運價不得較南滿減低之呼聲，甚囂塵上，揆其用心，不過欲使南滿不因金價增高而致影響其營業上之收入而已，然則吾人即順從其提議哉！吾人固方慶祝於吾北寧之五十週年，吾人尤當注意日人所組之對外同志會之主張也。

今日何日，國旗翻揚，萬衆騰歡，舉手稱慶。慨五十年之易逝，與同人平昔維護之艱難，草撰數言，藉留紀念。惟願於此一片慶祝聲中，明年今日，得繼述吾北寧更光榮之一頁，則幸甚。民國二十年六月九日。



鐵輪昔話 一

訓

清季龔欽使照瑗至埃及國都時。初乘火輪車。輪車之制。首載火輪器具。火然水沸。氣由管出。激輪而行。次載石炭及御者四五人。後可帶車三五十輛。車廣八尺。長二丈有奇。分三間。兩旁皆有門窗。嵌以玻璃。設木炕二。鋪設厚軟華美。爲貴客之坐位也。次則載行李貨物。又次則空其中載木石牛馬駱駝各物。皆用鐵輪六。前車啓行。後車銜尾隨之。一日夜可行三千里。然非鐵路不能也。見晚晴樓話舊。

## 消費合作社之利益及其弊害

郝之御

消費合作社之在今日，漸爲各國所重視，其所以爲人重視之原因，由於依消費合作社之組織，可令消費者減少其消費率，並可令消費者之自身，得取貨物售出時所生之利益，此種利益，向例皆係歸之商人者也，在製造業不發達之國家，如我國者，此種消費合作，尤爲重要，蓋各種貨物，多來自外國，其來也，多經外商之手，我國人購買之時，其物價之中，即包含有製造者，及販運者之利益，多數金錢，即因此流往國外，若國中消費合作之組織甚多，甚至能直接販運外國之貨物，則販運者，所應得之利益，即可不流往國外，而成爲消費者所得之回扣，雖較之物價，爲數甚微，然每年所補苴之漏卮，當亦不少也。

惟今日消費合作之組織，應用之於國際之間者尙少，多爲低產階級用之以調節其生活，如學校之學生，工廠之工人等，多有消費合作之組織，可令用度儉省，生活較易，際此世界苦貧之時，人孰不願節省消費，故此種合作社蓬蓬勃勃，起於各地，一若似乎解決來日生活困難之問題者，惟此種消費合作社而已。

消費合作社果能肩此重任乎，果能解決生活困難之問題乎，果爲有百利而無一弊之良法乎，吾人則宜平心靜氣，一討論之，其動於客氣，以消費合作社爲不足道者固非，若一味盲從，以消費合作社爲萬能者，亦非也，欲討論此問題，非一時一地之事也，宜從學理上，事實上，解決

之，其解決之法，不必論消費合作社之應否設立，應否普遍，而在論商人之應否消滅，蓋以消費合作社之原則，爲以商人應得之餘利，歸之於消費者，質言之，即攘奪商人之利益，消費合作之組織漸多，則商人之利益逐漸減少，故消費合作社之應否普遍，應以商人應否消滅爲先決問題也，且經濟學之範圍，以人類共存共榮爲要義，往日狹義的國家經濟主義，及經濟侵略政策，已爲學者所唾棄，唾棄之故，非好爲高論也，蓋以人類間之經濟關係，實甚密切，斷不容甲國獨富，乙國獨貧，此種畸形現象，縱偶一有之，然不久其影響必及於他國，或反害其自身，依自然進化之律，故世界經濟學者，皆漸以世界經濟爲主要問題，而唾棄昔日狹義之主張，其顯而易見之事，如各國對我之退還庚子賠款，對德則規定分期償債辦法，非欲示好結歡也，亦非畏兩國之民氣也，乃就經濟學之目光觀之，苟非如此，而逼迫我與德國至於破產，則彼等之損失，當十百倍於此，故寧寬縱之，使足以自存，而後彼等可收其源源不絕之利，此事固與本問題無涉，然由此可明人類經濟之關係，至爲密切，又可知經濟學之主要目的，不在貪目前之小利，是吾等若欲研究消費合作社之應否設立，應否普遍，不宜祇就消費者之一身着想，宜就經濟界之全體着想之，夫然後所得之結論，可較正確，不然則凡有利於己者，始謂之利，安得爲公言乎，

「商人之應否消滅，」是言也，聞者或以爲過甚其辭，其實非過甚也，試思之，凡人孰不須消費，孰不願節省，若消費合作之組織，遍於人類之間，則世界之上，即無所謂商人，非消滅之而

何，商人究應消滅與否乎，則一大問題矣，若生產者與消費者，能事事直接辦理，而不感困難，則商人之業，自昔即不應有之，商人之爲業，亦自社會之需要而生也，在上古以物易物之時，本無所謂商人，然以物互易，必有供求不相應之時，乃有人購存生產者之貨物，以待消費者之求取，而於中收其些許之利，是即所謂商人，自有商人，而後生產者，無積壓資本之虞，消費者，無缺少器用之患，以是言之，商人殆未可消滅也，

或以爲消費合作社之組織，本與商店無殊，所不同者，不由他人經營之，而由消費者自身經營之耳，消費合作社，亦可向生產者購存貨物，而待同社者之求取，何必經商人之手，而坐棄其餘利，斯言也，驟聞之若甚合理，而細按之，則大謬不然，蓋商人之取利，固與消費合作社同，而其行爲之動機，則與消費合作社不同，商人以取利爲其行爲之動機，故凡屬有利可圖，不憚道路之遠，運輸之煩，必趨赴之，不憚資本之鉅，工作之難，必力成之，夫然後世界各地之貨物，始互相流通，夫然後世界之生活，始日見改進，至於今日南美之市場，亦陳列有中國之磁器，中國之店肆，亦售出歐美之貨物，使各地生產無過剩不足之虞，以維持生產者之生活，使其樂於從事，此商人爲之也，巨大之輪船，綿長之鐵路，聯絡全球，無遠弗屆，以利人類之交通，此商人爲之也，商人以取利爲動機，而其結果，乃增進經濟上之效率，促起社會之進化，此譬之蜂以採蜜爲行爲之動機，而其結果，乃傳佈花粉，使成果實，由是言之，商人非無益於社會也，至消費合作社之動機，則不在取利，而在節省消費率，質言之即其對於屯聚貨物也

，以敷用爲主，其販運也，以便利爲主，只須使應用無缺，即不必遠求之異方，在消費合作社不甚普遍，及其資本甚小之時，其所販之貨物，仍求之於巨商，尙不見甚大之影響，若消費合作社之組織甚大，資本甚厚，勢力甚普遍之時，則其販運貨物，必直接求之於製造者，而不欲經巨商之手，本其節省消費率之動機，對於屯聚貨物，以敷用爲主，對於販運，以便利爲主，則必寧可裁制慾望，而不欲過事搜求，夫如此，則英人無須用德人之機械，法人無須用美人之農產，世界人類，即各於其天然地區之內，就其本土之所產，而度其殘缺不全之生活，而各地區內，各有其天然之特長與缺陷，於是生產事業，必有過剩或不足之現象，其不足者，尙可求之他方，其過剩者，即無法消納，假設我國消費合作之組織已遍於全國，而我國所產之米麥，又足敷人民之食用，則西貢仰光之米，縱積如山陵，亦必不往販運之，而坐令其生產過剩，此即足以阻止生產者進步之心，而影響世界之經濟事業，或謂消費合作自消費合作，商人販運自商人販運，蓋吾人不妨對內則消費合作，對外則行販運，是過剩之生產，仍可由吾人之力，而送之於遠方，其言似頗有理，不知此特可於消費合作之組織，不普遍於人類之間時行之，若此種組織已普遍人類，則各地人類之所需，早經籌備完畢，孰願採購商人販運之貨物，是則消費合作社普遍全球之時，即世界之交通貿遷，由停滯而入於衰竭之時，此所以謂不宜祇就消費者之一方面着想，宜就經濟界之全體着想，而後可得正確之結論也，

此猶就學理的方面，加以推闡之也，至事實的方面，則對於消費合作社之組織，不惟不能任其

普遍，且有非加以限制不可者，因消費合作社若發達太過，有引起社會階級爭鬥之可能性，試畧一言之，

依現世之慣例，消費合作社之組織，必以一種職業，或一種事業爲範圍，而無執業之人，或個人經營小本營業之人，即無加入此種合作之機會，雖亦可以居住同一地區之人組織一消費合作社然居住同一地區之人，貧富相差，不能一致，且最初時之創辦基金，亦不易收集，終不如以同一職業，或同一事業之人，組織合作社，較易着手，借曰居住同一地區之人，亦能組織一消費合作社，則在社之人，不問亦可知其爲有產階級，或則係有執業者，若在無產無業之貧民，生活上時時感受困難，寧可於購買時，多費些須之價款，亦無餘資投之於消費合作社，依此情況，勢必有執業者，有資產者，因可以組織消費合作社，而消費率愈見儉省，生活愈見舒適，無資產者，營小營業者，及無職業者，因無此等合作之組織，日用所需，皆購之於商販，商販之貨物，亦惟可消之於此等無產無業之人，不獨可以令商業不振，且商販因貨物銷售較難之故，必畧增其值，以彌補其資本積壓之利息，於是無產無業之人之生活費用，即無形增加，其生計即愈形窘迫，同一社會之內，而令人民生活之苦樂，懸殊太甚，必由企羨而成妬恨，由妬恨而生怨毒，試一考各國變亂之起源，莫不由於社會苦樂之不均，此非細故也，再就各業之各消費合作社言之，其資本愈大，勢力愈大，同社分子之執業愈高者，其節省之能率愈大，反之則其節省之能率較小，試以實例證明之，如各銀行之職員，合組一消費合作社，



其資本必大，可以直接向生產之地，販運貨物，而不必轉手於商人，其售價必低，又如鐵路公司，或輪船公司之職員，合組一消費合作社，因其社附屬於交通機關，可以向遠方價廉之地，採購物品，而不計其轉運之費，其售價亦必可低廉，又如中上級之官吏，合組一消費合作社，資本固可較厚，其聲勢亦可令車舟運送，減輕運費，甚至能要求政府，與以免稅或減稅之優待，其售出之物價，自更可低廉，設以某中學校學生之消費合作社，或某工廠工人之消費合作社，與其相較，其物價定相差甚遠，蓋以學生或工人之消費合作社，資本甚小，所販之貨，充其量只可向當地批發之行號購買之，凡運費關稅，及行號應得之利益，皆已算入購價之內，故其售價，自與市上之售價，相差不遠，而不能特別廉減矣，同為消費合作之組織，而資本愈大，地位愈高者，其所得之利益乃愈大，是令富者愈富，貧者愈貧，反不如同時購買市售之物品，出同一之代價，為較公允，是亦可引起社會上之階級觀念，而生惡感者也，就上兩節觀之，可知消費合作社，果普遍於全國，受其利者，仍富有之人，執業愈低下者，受利愈小，無執業之人，則不能受纖毫之利，無論任何國家，至於今日，皆苦失業者之多，既失業矣，又坐視他人能享受減少消費之利益，而已則不能，其心未有能平者，而況消費者，若直接採購貨物於生產者之前，則平日社會上恃轉運販賣以謀衣食之人，必次第失業，失業者之數，必驟然增加，依此結果，必致釀成重大之事變，是皆消費合作社之為害也，然則將奈何，曰消費合作社，非不可辦也，惟在加以限制而已，其限制之法，有三種方式，

(一)就其職業區別而限制之，如工人，學生，兵士，或各機關之低級職員等可組消費合作社，以節省消費，其職位較高，收入較豐者，則嚴禁其有此種組織，在彼輩購稍貴之物，殊不影響於生活，而社會上一般轉運販賣為生之人，即可不失其業，此其一也，

(二)就其資本之大小而限制之，即規定消費合作社之資本，至多不得在若干元以上，庶幾下級執業之人，得因此而略節省其生活之費用，而富有之家，不能行其壟斷把持之事，此其二也，

(三)就其物品之質量而限制之，其限制又分為三種，(1)就其性質者，如日用品則允其售出，奢侈品則不允其售出之類(2)就其價值者，如同為一椅也，其價值在數元者，即允其售出，其價值在數十元以上者，即不允其售出之類，(3)就其數量者，如米麥等食品，每一消費合作社，至多只可屯積若干之類，如此則消費合作社，即無吸收大資本之可能，除下級執業之人而外，亦即不願組織消費合作社，此其三也，

除此種限制而外，並宜禁止消費合作社物品之免稅，一以免商人假此名義，希圖漏稅，二則令天下貨品，皆受同一之稅率，以平商販之怨望，若謂在公人員，薪資太薄，非此不足以維生活，則寧可加增其俸給，亦不能允其消費物品之免稅，蓋國家若百業振興，所增之俸給，不難取償於稅捐之中，若徒以容其消費物之免稅，以為資助之方，則妨害商賈，蠹蝕稅款，害國而病民，非細事也，

總之，消費合作社爲一種社會經濟窘迫時，一部分人自救之方法，而非可以通行天下之事業，必視之如藥餌，除生活實有不贍之人，不妄用之，始可以受其利，若財多勢大之人，假此爲自私之圖，則將來社會之亂萌，必由此而始，可不懼哉，

題沈子培海日樓圖

石遺

滄海千萬樓，獨此尸海日，將毋駱承感，殘夜觀其出。茲樓我屢登，苦語兩抱膝，中階遁七曜，但見天如漆。首陽已無山，東海空渤滯。畫師皆故人，興到自放筆。山居圖久題，谷隱記久佚。（二句皆爲乙厂作詩文故事，）重問黃公墟，山河邈何極。

暨函索閱者

事經天君士商本行內並特為發給普報錄附登章

各營業無難辦及亦宜以其此種分歷

觀照各省會

縣公行

天谷以公

如本及公蘇 如本一千萬元實外十百五十萬

鹽業鐵行

# 譯述

本行世

# 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

三〇二二〇  
三〇八二三

三〇八二三  
三三五二一

## 葫蘆島海港

王若侃譯

葫蘆島海港，位於北緯四十度四十五分，東經一百三十一度，在北直隸海灣北岸，由北寧鐵路連山站抵此，有支路一條銜接，長約七英里有半，此港冬季不凍，夏季無大風，有島嶼少數，正對港口，爲其屏障，其對於發展東三省在地理上所處之位置，亦頗優越，北票煤礦公司之煤，即可藉此港與支路出口，東北爲北寧路之大虎山站，有支路與通遼連接，長二五二，三〇公里，通遼爲遼寧省屬最重要之糧食中心，近已與四洮鐵路之遼源站連接，四洮鐵路長有四二八·五四公里，其洮南站復與黑龍江省會之齊齊哈爾相連，而在齊齊哈爾與愛琿暨黑龍江省北境之大黑河間，亦須築一鐵路也。

當西歷一九〇八年，前總統徐世昌氏任東三省總督及唐紹儀氏爲奉天巡撫時，由東三省當局僱用英工程司休士，調查一適宜之地，作商務上之海港，遂選得葫蘆島地方最爲適宜，翌年提議建築愛琿至錦州鐵路，欲以葫蘆島港口爲其水路訖站，乃由東三省當局派奉天勸業道黃開文爲總辦，休士爲工程司，建築此港，并於翌年春季興工建築連山與港口間之支路，設立大辦公處一所，興修防浪堤，建造工人廠棚，迨革命軍起，工程遂停，時已耗款一百二十萬元左右矣，至一九一六年，爲欲建設一港以運輸錦州附近一煤礦之煤斤出口起見，乃試行第二次之築港工程，至一九一八年，又擬向歐美資本家借款築港，但未成事實，惟因此紛擾不定之結果，東三

省當局遂決計撥洋五百萬元、并飭京奉鐵路由營業進款盈餘項下撥洋五百萬元，共計洋一千萬元，專供建築葫蘆島港口之用，翌年，派周肇祥爲開港督辦，嗣因內戰發生以及其他原因，此項計畫復成泡影，迨常蔭槐氏任交通部次長兼京奉鐵路局長，又將舊事重提，與荷蘭對華資本團駐華代表荷蘭治港公司陶普施商訂合同，建築此港，於長久協商以後，即擬定草合同，詎以政局變化，事又停頓，至高紀毅氏長北寧路局，即將葫蘆島築港計畫提前進行，與荷蘭治港公司重行協商，規定辦法，於一九三〇年一月二十四日，由北寧路局長高紀毅氏，奉國民政府鐵道部之訓令，並受東北交通委員會之監督，代表路局，與荷蘭治港公司駐華代表陶普施代表公司，在天津簽訂合同，於一九三〇年七月二日，舉行葫蘆島港口正式開工典禮，

合同規定，於一九三五年十月十五日以前竣工，即自簽訂合同之日起，爲期五年有半，共計費用美金六百四十萬鎊，由北寧路營業進款盈餘項下，分批撥付，一俟海港與其他便利港口之設備告成，則吃水三十五英尺之海輪，即可於低潮時，在碼頭沿岸碇泊，港口最後之設備，爲以混凝土建築碼頭前部，約長三千七百英尺，又防浪堤一條，約長五千一百英尺，及碼頭牆，約長七千九百英尺，除此以外，尙有其他種種便利港口之設備，如電燈水料醫院旅館及良好之道路等，刻均由主任城市計劃人員，擬定計劃施行，北寧路爲監督此項重大任務起見，特設一港務處，以留法畢業生彭君爲之長，并主持葫蘆島城市之發展事務，

碼頭牆，防浪堤，暨其後面之填土，與夫堤壁建築水堤等地基，所需石工總數，約計一百零八

萬立方碼，其石料可得諸東山與半拉山石廠，此項石廠，設有壓氣機，支重鏈，及其他輔屬品，至鑿石工程，共計需八十萬立方碼左右，防浪堤碼頭牆暨其上部構造以及堤壁等等之混凝土板，約計三十一萬二千七百立方碼，為以最新方法建造此項混凝土板起見，已設立極多之機械，計有碎石機一具，每小時能碎石十五立方碼，篩石設備，混凝土混合器，高一百三十英尺貯混凝土之塔，帶有升降捲重機，每小時能升降二十立方碼，並有木架及必需之軌道倒土車等，所需溶泥工程，約計三百六十萬立方碼，現在該地有設備最佳之浮機一具，從事工作，自春季以來，已僱用小工數千人，及技巧工人機器匠等，從事此項工程，小工多由河北山東兩省募來，技巧工人等，則以南方各省為多，山為人蔽，遠望之，如蟻之蠕行各處，夜間港口各燈，以一千零五十基羅華特之電力發光，華洋人員之新辦公室及住宅，與夫正在建築之房屋，散在山之各部，隨處皆是，蒸汽機車，行動起重機，溶泥機，駁船，拖船，汽鏟，及唧水所均已忙於所事，俾可於規定日期，將合同所載各項工程，全部告竣，由包工者將港口交各當局接收也。

查合同所載各項工程，為防浪堤五千英尺，碼頭牆三千七百英尺，停船所三百英畝，溶泥三百萬立方碼，拓地一百五十英畝，為欲使全部工程至一九三五年告竣，而工作日期頗為有限，故一切均經慎重準備，妥為布置，各項機器，須廣為使用，使動力及建築材料之供給，有充分之準備，蓋一處之工程有誤，必將



碍及他處工程之進行，第一季內曾費去極多之時間與力量，從事於初步工作，即爲使將來工程之進行，不致中斷故耳，

包工人着手之第一步，爲預備華洋員司及所僱多數工人之住宅，

於東南兩山坡上，建造磚房十二所，均有各種新式設備，又於東北面山坡上，築有寬大之房舍，除此以外，并建設下列各項房屋，

醫院有病牀六十張，能應各種最新之需要，地址在一小高原上，可以俯視一切佳景，荷蘭公司辦公室，（所佔地板面積，計三千平方英尺有餘，）

發動所在海岸附近，一部份在開拓之地上，（所佔地板面積，計六千平方英尺有餘，）

普通材料廠（面積在七千平方英尺以上），存可用數月之各種材料二千種，

特別材料廠存機器備用配件，（面積在三千平方英尺以上），

機器廠（地面約計八千平方英尺），設備完善，因大部份之修理，均屬急需，必須在當地辦理也，

木工廠（面積約計四千平方英尺）接近機器廠，因兩種工程正須密切合作也，

機車房及修理廠（面積五千五百平方英尺），

洋灰棧兩所（面積一爲五千五百平方英尺，一爲六千六百平方英尺），與混凝土板製造場接近，水料供給問題，頗不易於解決，離工程地點周圍數英里以內，曾掘有多井，並照二十年前休士

之計劃，設法越山谷築壩，集雨水於蓄水池，但總不能得足量之水料，故擬於明春，將通至西山脚水所之二英里大水管，再展長三英里，以至河中，惟於所謂泥地中，（每日爲海水沖蔽二次，將來擬加以開拓）掘溝安設水管，頗爲困難耳，

製造混凝土所用沙石一島之北面，查有製造混凝土板之優質石料，現已修築三英尺軌距之鐵路一英里，由石廠起沿海岬西坡而至工程地點，每日可由此鐵路，運輸石料約六百立方碼至混凝土板廠，而用自行傾卸之駁船，由海路運送，貯存於碼頭牆及防浪堤之地基溝中者，每日約計五百立方碼，至沙粒一項，係得之葫蘆島以南之海濱，用沙船及大駁船裝運之，

發動力一最初數月，應用蒸汽機，將來擬更以渦輪發電機，用巴韋氏鍋爐供給蒸汽，此項鍋爐，業已安設於一千零五十基羅華特之發動所內，上年有拖船四艘，帶同荷蘭公司之浮機及其他設備品，由華南抵葫蘆島，此項浮機內，有鏈斗濬泥機一具，（每月能濬泥十萬至十五萬立方碼），六十噸浮泛起重機一具，拖船四艘，斗形駁船七艘，有甲板駁船及自動卸石之駁船七艘，又較小之船數艘，

此項拖船，係間時由澳門及香港開行，因氣候不佳，致四次行程中，有三次均極感困難，一拖船在廈門及上海碇泊修理，尚有一船，則於暴風中失去駁船一艘，後幸獲救，毫無損壞，此不得不感謝船主之精於其技焉，

因葫蘆島之氣候時有劇變，而蔭庇之處又不易即達，故處理浮機，極端困難，須晝夜看守之也

除機件設備品等，由荷蘭公司船隻自華南運來外，尙有大批華洋出產材料，亦經送至葫蘆島，如木料之由安東，洋灰之由唐山，煤之由秦皇島與北平，以及磚塊與其他建築材料之由秦皇島與天津是也，

此外更有蒸汽起重機七架，六十馬力至一百六十馬力機車五輛，自動傾卸五立方公尺克魯伯運石鋼車三十輛，容量一立方碼之蒲西拉司汽鏟一具，及德國製容量相同之汽鏟兩具，均於第一季內運到葫蘆島，

其他雜項貨物約二千噸，連發動所所用機器及大批美國松在內，由歐洲及太平洋海岸，逕取海道，運抵葫蘆島，

此項貨物，均卸入荷蘭公司之駁船，俟抵蔭庇之處，再用蒸汽起重機及手工起卸，另有雜項貨物二千噸，如糧食備用配件木料及其他建築材料，則由天津及秦皇島，隨鐵路運來，

人工——本季內約有工人三千名，多自河北省招募而來，於華洋工程司及監工二十五人監察之下，從事工作，

開鑿工程——開鑿兩小山工程，上年四月間即已實行動工，惟多用手工，助以壓氣鑽孔，所用掘洞方法，亦頗爲有效，上年十一月，由坎奈黎島運到蒲西拉司汽鏟一具，（荷蘭公司正在該島建築拉斯巴爾馬斯港口），於時屆嚴寒以前，尙能從事若干工作也，

兩小山一經消滅，則開拓之面積增加，此項開鑿工程，即可停止，以使保留充分有用之石料，

儲作碼頭牆後面填土之用也，

查用以開拓之地，已有三十萬立方碼左右，約計二十三英畝，其餘按照築港合同應行開拓之地，將以堤壁後面海港水窪內挖出之泥抽填之，至有力之吸水溶泥機一具，於下季可望運到也，混凝土板廠之布置，開拓面積之一部份，業已蓋有混凝土地板，將來擬在該處鑄混凝土板一萬塊，每塊重六十噸，暫行存貯，對於扛舉此項土板而置放車上一層，已備有行動起重機一架，專事此項工作，此項土板，應由板廠運至一碼頭，而後用一浮泛起重機及正在荷蘭建造之行動鐵担起重機，安置妥適，於明春發出，

製造混凝土——製造混凝土機，目下正在途中，尙未運到，暫用手工製有少數混凝土板，此種最新機器，每日能製混凝土五千立方碼以上，計有碎石機，升降器，篩沙石器，藏此項材料之大窖，及高二百四十英尺貯混凝土之巨塔，此項建築之基礎，殆已全部竣工，至機件及構造各部份之設置，一俟運到以後，即當由數星期內自歐洲前來之專家二人，從事監察，着手動工也，

建築之水堤——已建築之水堤，計有三處，一以西南防浪堤起首之處與海岸連絡，一為天氣惡劣時蔭蔽浮機之用，并備臨時登陸之便，其第三者則成一內部之小港，可以浮機暫置該處，以資修理，第二堤通稱「建築水堤」，計長九百英尺，因其沿邊極易備有碇泊之便利，將來必成為海港之有用部份也，

凡各種必要之準備，現均已告竣，以備按照規定，於下季（四月至十一月）進行一切工程焉，

絕句二首

佚名

平生性愛讀奇書擬傍瑯環結一居  
俛仰頗疑天地窄着些蝸角便無餘  
昨日東周今日秦咸陽烽火洛陽塵  
百年蟻穴蜂衙裏笑煞崑崙頂上人

## 中國鐵路之觀察

譯自中美工程師協會四月份月刊

張培元譯

據南京鐵道部統計處所製之統計報告，中國今已有一萬二千三百三十五英里路線，均已行車，除此之外，尚有八十七英里，正從事建築，路線經過之處，以沿海省分爲多，河北一省，有幹線支線蟠線岔道以及實業路線，共計二千三百二十二英里，爲各省之冠，遼寧有二千一百〇三英里，爲河北省之次，中國二十二省中，僅十六省已有路線，陝西雖無行車之鐵路，但亦有六英里之短路線，是以有路線之省分，共爲十七省，河南省有一千五百六十七英里之路線，駕乎山東江蘇廣東湖北吉林察哈爾山西及黑龍江等省之上，蓋山東省線長一千二百三十三英里，江蘇省線長一千〇三十一英里，廣東湖北吉林，察哈爾，山西及黑龍江等省路線共約三百英里，均不及河南之多也，安徽湖南兩省，約有三百餘英里之路線。浙江綏遠約有二百五十英里之路線，江西則有二百〇四英里，平漢路爲國內之最長之綫，計一千二百四十四英里，北寧路連支線雖有二千〇三十英里，然其幹線不過八百四十七英里而已，津浦路次於平漢路，其線長爲一千〇九英里，其次爲隴海路線長八百三十二英里，次爲平綏路線長八百十七英里，次爲湘鄂路，線長四百十七英里，次爲膠濟路線長三百九十五英里，

據報告所載，二十二主要幹線之中，有九線之進款，在一九三〇年一月至八月八個月內，較去年同時間之數目，減少國幣洋三，九一六，〇九三元約合百分之六·三。其二十二主要路線，對於所運旅客人數，及雜項收入，均有增加。若就數字上加以研究，未受戰禍殃及之路段，其

路款收入之增加，正與華北路線及揚子江以南路線所罹重大損失，兩相抵銷也。滬杭甬綫之收入以一九三〇年（由一月至八月）與一九二九年同月份相較，約增多四一二·〇四九元合百分之一〇·四七。道清線增多三三一，九二〇元合百分之五五·六六。廣九線增多四七·九三八元，合百分之七·七七。廣韶線增多一，二一五，一〇九元合四九·九五，以上諸路，均係收入增加者，其同時受損失之路線如下：

北甯路損失計洋二，三三五，五二七元合百分之九·三五

津浦路損失計洋二，三六八，一二九元合百分之二九·九一

滬甯路損失計洋二七，四八四元合百分之〇·三四

湘鄂路損失計洋二六五，一二一元，合百分之一七·九七

膠濟路損失計洋七二四，八八七元，合百分之九·〇三

南潯路損失計洋一七七，四七五元，合百分之一八·七八

呼海路損失計洋五二，四八六元，合百分之二·一一，

其他多數鐵路均無記載，今可供參考者，僅一九三〇年所製之統計也。該統計對於國內最長之平漢線並無數字之記載。至北甯路則於一九三〇年一月至八月總收入爲二二，六四七，九〇九元。而前年同月份總收入爲二四，九八三，四九六元。滬甯路於一九三〇年收入爲七，九九七，八八〇元前年爲八，〇二五，三六四元。查一九三〇年中國鐵路旅行人數較一九二九年爲多

，但客票收入反見其少，蓋免費乘車，實為收入減少之一大原因。各路乘客人數雖增加百分之四·一三而收入反少百分之四·一九。至貨運則量數與收入均形減少，量數減百分之四·一九而收入減百分之六·五三也，（參閱附表），

茲以一九二九及一九三〇兩年與一九二〇及一九二三兩年比較情形列後，

	乘客人數	貨物噸數
一九二〇	三三二，一二三三，四二二一	一三三，一五四，二〇五
一九二三	四〇〇，四四四，六五七	二二九，五九六，四〇八
一九二九	二四，九三二，六二八	一〇〇，六九三，八三五
一九三〇	二五，九六三，三〇三	一〇〇，二四五，四六五

查上表一九二〇及一九二三兩年所記者，為全年之數，而一九二九及一九三〇兩年所記者，僅為八個月之數，惟細察此項數字，由一九二〇年至一九三〇年雖有十年之經過而旅客乘車數目尚無甚差異，但貨運一項則於所餘四個月內，顯未能達一九二〇年之數也，

鐵路收入減少之原因，除軍事擾亂而外，尚有他因在，至此類軍事騷擾，於今中央政府已獲全勝之後，當可不致再有，關於滬甯線收入減少原因，在曼德爾呈鐵道部報告中，指示甚詳，曼氏並於呈文中詳述該路現處之地位云，『就調查各路所得之結果，鐵路事業之進行，均不合乎商業化，金錢之虛糜，人員之冗濫，多為不可掩之事實，在未經詳慎審察以前，而欲於此人員冗多並缺乏監察與訓練之時，遽言改革，誠憂憂乎其難矣』然自鐵道部成立以來，在內戰期間



若鐵路沿線改良之處，已屬不少，若再經孫部長之努力，路政必更有改善之望也。

東三省因未受戰事影響，故對於鐵路建設與整理，均有長足之進展，兼以蘇俄採行侵略新疆蒙古及滿洲之經濟計畫，致張長官不得不力圖建設新鐵路，以阻止外人經營鐵路勢力之伸張，東三省交通委員會為謀將外資興築之數鐵路，收歸中國完全管轄起見，曾於一九三〇年二月召集會議，對於吉長，四洮及洮昂等路。特加注意，查該三路均係借日款興築者，將來贖回之後，則將與瀋海吉海兩路，均成為滿洲境內完全中國所有之幹線，并為北甯路之連接線，以發展新關港口之葫蘆島，茲將該三路所借日款數目列後，

(1) 吉長路 日金六，五〇〇，〇〇〇元

(2) 四洮路 日金三三，四〇〇，〇〇〇元

(3) 洮昂路 日金一三，〇〇〇，〇〇〇元

共計日金五二，九〇〇，〇〇〇元，東三省交通委員會開會時，曾經議決，集資還清日債，並將該三路收歸中國管理，

更有報告一則，謂擬由東三省當局向德國某銀團商借銀幣五千萬元之大借款，興築滿洲蒙古間之鐵路，以便接連以下各地，

(一) 以洮南與通遼連接，並經齊齊哈爾以達黑河，(二) 以綏芬與吉林連接，

(三) 自葫蘆島起，經熱河以達庫倫，查德國雖曾表示友誼，與中國訂立之航空合同，以便發展上海柏林間之航空事業，又訂立關於無線電台之合同等，但此項築路借款，則必須本諸商業原

則，而與中國政治不起絲毫牽涉，此爲吾人不得一時或忽者也，

其他如浙江省曾有新路之建築，更如大道之闢修，無線電台之設立，均已相繼推行甚速，現在浙江省，僅有路線一條，聯絡滬杭，線長一八九·五七公里，其建設計畫中，擬完成之路線，計有下列數項，

(一)蕭山常山線，計三一·五公里，(二)金華永嘉線，計一八〇公里，(三)縉雲浦城線，計一七〇公里該三線將與滬杭甬路連接，成爲將來省有路線之骨幹，估價總數爲國幣二三，七〇〇，〇〇〇元，約每英里需銀洋六萬元之譜，定於今年開工，至一九三三年年底完工，

築路一事，近因外交部王部長與英國駐華藍公使交換意見結果，復有奮興之勢，據彼等議決，(尙待英國會之通過)『中國政府須以退還之庚子賠款，用於整理及建築鐵路與其他生產之事業，然後以所得之利益再施於教育方面，』庚款內有能立刻動用者，即先用以建築二七·五英里之新路，以後十五年，每年用款約計英金四八〇，〇〇〇鎊，建築五十英里之路綫，以十五年爲期，共築七五〇英里，連同已築成之路綫二七·五英里，共計約有一千英里之新路綫，以此項退還之款作保，發行借款，即可從事建築也，據孫部長之意見，退還之庚子賠款，大部份將用於完成一七〇英里之粵漢鐵路，其餘款則分配用以整理及改良所有國有鐵路也，更有關於路政整理之重要提議，係立即收回膠濟路，完全中國管歸理，此項提議，曾於華盛頓會議時提出，今日又在山東省內宣傳聲浪甚高，

山東省財政整委員會呈遞建議書於該省省政府，擬請立即成立特別委員會，預備將中國發給日本作為膠濟路賠償費之庫券，計日金四〇〇〇〇〇〇〇〇元，完全贖回，以便使該綫完全脫離日人之手，

是項提議，已經大眾贊成說明日本藉在債券未贖之理由把持該路，不獨碍及山東省經濟之發展，且延長日本對於山東省政治軍事之勢力，由日私運來華之軍火，嗎啡及其他違禁品，儘用該綫為運輸之工具，可見日人管理該綫，有顯明之惡結果也

回憶中日代表在華盛頓會議磋商山東問題之際，中國人民對於該路極為關心，故彼時若發國債，籌現集金贖路，當非難事也，然日本不願放棄對該路之把持，故拒絕接受贖路之現金，

日人之欲把持該路也，可由以下數語證明之，『根據中日條約第十八款之規定，中國所發債票，非由中國人自行籌款贖回，不得依任何來源籌借現金，』

據十月廿五日國民通信社傳出消息，孫部長將以鐵路改組事，通盤計畫，以備呈遞國民黨中央執行委員會四全大會，該計畫書中主張將貨運各項雜稅概行取消，並將國有鐵路各項外欠加以整理，孫部長謂各項貨品雜捐，有碍鐵路運輸，以致鐵路運輸減少，而收入亦因之減低，除其他複雜問題外，尚有銀價問題，以致鐵路負債數目加大，竟達國幣銀一，〇〇〇〇，〇〇〇〇，〇〇〇元之鉅然全國鐵路資產估值總數亦不過一，〇〇〇〇，〇〇〇〇，〇〇〇元也，倘整理計畫不能立刻實行，則國有鐵路即將破產矣，

# 中國國有鐵路一九三〇年一月至八月進款比較概數

(鐵道部鐵路統計處)

鐵路名稱	民國十九年	乘客人數	運貨噸數	進 款			
				客 運	貨 運	雜 項	總 計
平 北 滬 寧	正月至二月	1,113,859	1,160,127	\$2,834,203	\$2,831,394	\$ 112,608	\$5,328,205
	三 月	749,779	627,932	1,636,125	1,671,283	94,131	3,401,539
	四 月	647,988	738,197	1,380,640	1,990,821	119,970	3,491,731
	五 月	515,225	791,581	1,208,434	1,750,616	157,930	3,116,980
	六 月	555,540	778,809	1,120,716	1,624,701	80,334	2,825,751
	七 月	559,402	849,343	1,081,959	1,586,383	77,059	2,745,401
	八 月	448,331	598,528	676,414	1,018,247	43,701	1,738,362
	正月至二月	313,665	132,384	1,002,548	502,478	98,964	1,603,990
津 浦	三 月	155,108	89,459	381,096	382,206	105,244	868,596
	四 月	84,077	121,734	185,967	572,617	106,873	865,457
	五 月	67,481	94,015	287,662	417,720	69,548	774,930
	六 月	39,054	52,708	242,762	185,207	50,836	478,805
	七 月	23,310	60,477	287,065	120,811	60,688	468,514
	八 月	30,801	50,041	150,254	242,413	97,250	486,917
	正月至二月	1964,734	139,067	1,554,983	294,129	21,409	1,873,571
	三 月	1,060,955	116,336	851,050	226,691	11,322	1,089,065
京 滬	四 月	1,150,954	123,911	857,980	208,857	11,724	1,127,661
	五 月	1,038,441	106,941	785,974	233,154	10,976	1,030,104
	六 月	958,341	109,892	709,821	229,207	12,302	951,330
	七 月	961,731	111,030	709,902	216,820	15,035	941,757
	八 月	1,026,399	112,635	758,600	214,969	10,825	984,394
	正月至二月	851,583	121,965	680,594	199,743	15,060	895,997
	三 月	506,638	88,144	397,490	163,516	8,514	569,520
	四 月	582,232	106,252	449,212	192,896	7,793	649,901
滬 杭 甬	五 月	512,736	85,316	397,779	211,164	6,115	615,058
	六 月	437,767	88,144	331,700	241,973	8,743	582,416
	七 月	440,856	81,051	850,274	168,223	4,558	523,055
	八 月	457,490	68,364	364,403	141,424	5,274	511,101
	正月至二月	118,603	113,938	230,322	491,412	47,789	769,523
	三 月	206,714	216,564	233,245	569,978	38,290	901,513
	四 月	76,565	100,801	58,517	197,614	1,998	258,129
	五 月	48,353	39,797	34,692	53,501	1,071	89,264
隴 海 青 長 廣 九	六 月	76,014	58,512	50,101	91,946	551	142,598
	七 月	50,012	62,938	33,579	88,674	920	123,173
	八 月	29,107	58,000	22,792	95,054	844	118,690
	正月至二月	35,489	50,227	29,177	70,865	1,116	101,160
	三 月	43,645	50,870	35,608	58,782	839	95,229
	四 月	—	—	—	—	—	—
	五 月	—	—	—	—	—	—
	六 月	—	—	—	—	—	—
漳 廈 湘 鄂	七 月	240,959	77,011	295,576	195,542	9,009	495,127
	八 月	111,379	58,656	133,373	125,281	1,166	259,820
	正月至二月	104,612	51,092	130,274	120,949	1,754	252,977
	三 月	—	—	—	—	—	—
	四 月	—	—	—	—	—	—
	五 月	—	—	—	—	—	—
	六 月	—	—	—	—	—	—
	七 月	—	—	—	—	—	—
四 海 遼 寧	八 月	73,048	83,133	153,385	299,103	—	452,488
	正月至二月	66,660	59,376	136,270	226,681	—	362,951
	三 月	31,691	11,324	49,789	45,795	—	95,584
	四 月	649,953	329,141	713,742	1,434,149	2,589	2,150,487
	五 月	314,241	203,003	505,816	877,619	1,356	1,384,771
	六 月	272,842	190,978	340,051	845,106	1,499	1,186,656
	七 月	255,250	217,571	318,105	865,318	2,656	1,186,057
	八 月	149,371	120,910	172,448	434,895	1,646	608,989
粵 漢 廣 韶	正月至二月	—	—	—	—	—	—
	三 月	183,190	59,691	187,032	151,790	1,943	340,765
	四 月	60,022	29,368	104,839	82,776	473	188,088
	五 月	54,417	17,356	67,158	52,599	268	120,025
	六 月	30,501	13,840	56,496	38,502	255	95,253
	七 月	31,144	15,705	62,323	38,189	3,880	104,392
	八 月	24,979	14,779	48,486	34,178	836	83,500
	正月至二月	24,683	13,152	56,817	32,278	1,110	90,205
滬 甯 揚 州	三 月	25,539	11,666	56,125	28,992	827	85,944
	四 月	1,092,380	69,571	395,905	518,219	19,369	929,493
	五 月	504,814	44,502	181,766	347,797	4,625	534,188
	六 月	614,089	30,655	230,039	219,765	4,090	453,894
	七 月	424,782	21,404	157,340	180,487	6,937	402,590
	八 月	410,871	32,399	145,330	261,487	22,020	412,754
	正月至二月	421,900	33,090	149,855	262,089	20,240	433,964
	三 月	485,836	37,704	170,476	292,661	—	483,652
滬 甯 揚 州	四 月	—	—	—	—	—	—
	五 月	—	—	—	—	—	—
滬 甯 揚 州	六 月	—	—	—	—	—	—
	七 月	—	—	—	—	—	—
滬 甯 揚 州	八 月	—	—	—	—	—	—
	正月至二月	—	—	—	—	—	—

# 中國國有鐵路十九年一月至八月與二十年同月份進款比較概數

## 鐵道部鐵路統計處

鐵路名稱	年份	乘客人數	貨運噸數	進 款						增 減	百分數
				客 運	貨 運	雜 項	總 計	增 減	百分數		
				\$	\$	\$	\$	\$			
平 漢	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
北 平	1930 1929	4,590,124 4,425,362	5,444,517 5,806,051	9,488,791 10,444,167	12,473,445 14,122,566	685,733 416,763	22,647,969 24,983,496	2,335,527	9.35		
津 浦	1930 1929	713,490 1,306,690	605,816 661,382	2,537,354 4,430,224	2,423,502 2,925,803	593,353 562,311	5,550,209 7,918,338	2,368,129	29.19		
京 滬	1930 1929	8,181,555 —	842,951 —	6,230,410 —	1,613,827 —	93,643 —	7,997,880 —	—	—		
滬 杭 甬	1930 1929	3,789,322 3,581,395	639,236 542,091	2,971,452 2,706,073	1,318,939 1,166,983	56,657 61,943	4,347,048 3,934,999	412,049	10.47		
平 綏	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
正 太	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
道 清	1930 1929	359,193 252,649	471,195 340,623	264,466 183,326	656,436 403,216	7,341 9,781	928,243 596,323	331,920	55.66		
隴 海	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
吉 長	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
廣 九	1930 1929	1,157,091 1,081,820	48,826 41,250	883,653 826,805	136,382 118,292	19,200 19,200	1,039,235 964,297	74,938	7.77		
漳 廈	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
湘 鄂*	1930 1929	576,281 571,521	214,708 276,700	688,871 681,559	513,169 792,630	8,003 975	1,210,043 1,475,164	265,122	17.97		
四 洮	1930	648,459	658,155	1,389,958	3,821,239	—	5,211,197	—	—		
膠 濟	1930 1929	2,064,042 2,341,995	1,191,167 1,327,063	2,465,434 2,713,855	4,819,514 5,302,722	16,009 9,357	7,301,047 8,025,934	724,887	—		
南 粵	1930 1929	251,287 272,885	116,066 173,462	452,244 493,042	307,514 447,841	7,649 3,999	767,407 944,882	177,475	18.78		
廣 韶	1930 1929	3,954,672 3,090,531	269,325 199,446	1,430,981 1,104,377	2,081,218 1,203,364	138,336 126,685	3,650,535 2,434,426	1,216,109	49.95		
洮 昂	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
呼 海*	1930 1929	326,259 359,741	401,658 329,828	514,790 549,300	1,912,156 1,927,175	2,853 5,810	2,429,799 2,482,285	52,486	2.11		
瀋 海	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
吉 海	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
吉 敦	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
總 計	1930 1929	25,963,303 24,932,628	10,245,365 10,693,835	27,928,446 30,184,453	28,316,102 30,294,821	1,624,867 1,306,234	57,869,415 61,785,508	3,916,093	6.34		
增 或 減	—	1,030,675	448,370	2,256,007	1,978,719	318,633	3,916,093	—	—		
百 分 數	—	4.13	4.19	7.47	6.53	24.39	6.34	—	—		

\* 湘鄂路進款數目係一九三〇年及一九二九年間正月至六月之比較數  
 • 呼海路進款數目係一九三〇年及一九二九年間正月至五月之比較數

蘇營團內於覽息

出日路中盡口將

業

務

開列說 乃中程 無前記 設等對提 出口諸 業 諸 命 十第

三三三二六

三四八二二

三三三二六

三三三二六

三三三二六

三三三二六

三三三二六

# 經 營 國 內 外 貿 易

## 出 口 部

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

## 中 國 大 陸 商 業 公 司

唯一華資創辦商業公司 平漢滬青均有

分公司或代理店 歐美各國皆有代理廠家

## 進 口 部

本公司採辦各國呢絨布匹大小五金機器零件絲線毛紬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 路 大 陸 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	三一二一八	三一七八一	三二七三〇	四〇二五七	三三九〇六

## 本路五十年紀念報告

本路以機力行車，至今日適爲五十年紀念之期，此第一輛之機車，雖久不在本路行駛，而尙保存於交通博物館，又本路在中國鐵路中，開辦最早，實爲交通事業發軔之基，光陰忽忽，遂已五十年於茲矣，此五十年中本路之變遷情形與夫昔人筭路藍縷經營慘淡之苦心，迄今業務蒸蒸日上，方興未艾，實有紀念之重大價值，爰特撮舉大要以報告於我國人，

### (一) 建築工程

#### (甲) 唐胥鐵路

我國五十年前，正在保守派得勢之時，舉辦新政，常被阻撓，當時有唐公景星名廷樞者，奉北洋大臣直隸總督李公鴻章之命，開辦唐山開平煤礦，在民氣閉塞之時創辦前所未有之事業，震世駭俗，困難可想，唐公力排衆難，銳意經營，於光緒三年開工，光緒五年出煤，因煤之銷路多在天津，因由胥各莊起開一引河，通至天津，專爲運煤之路，不過由開平礦區至胥各莊河頭，尙隔二十餘里，地勢多山，不能挖河，因請直督奏准，修築鐵路，當時有言官奏稱，火車行駛，震動東陵，陵寢爲之不安，又機車噴出黑烟，損傷路旁禾稼，妨害農事，故有明諭，不准駛行機車，運煤之車，用牲畜曳行，此爲唐胥鐵路最初之情形也，

#### (乙) 中國第一機車(洛克提)



光緒七年，西歷一八八一年，工程司金達，用礦上舊風機，改造一機車，於六月九日，開始在路上試行，成績甚佳，名之爲中國之洛克提，英文爲 *Pocket of China* 所以名爲洛克提者，有一段歷史的故事在內，茲附帶說明之，

英國發明家喬治斯蒂芬孫，創造機車，試行於斯托克敦與達林敦間之鐵路上，同時尙有其他三機車，與斯氏所造之車競賽，斯氏得獲勝利，領得獎金五百磅，名此機車爲洛克提，自後火車鐵路，始大行於英國，斯蒂芬孫生於西歷一七八一年六月九日，當本路第一機車試行之日，適當斯氏誕生百年紀念日，故以其所造第一機車之名，加諸吾國之第一機車，將來再過五十年後，本路百年紀念之時，即爲斯氏二百年之紀念日，未始非一種世界之佳話，

### (丙)津唐鐵路

唐胥路成功之後，火車之便利，已漸著於國中，乃添招商股設立公司，先展修至蘆台，旋即修至天津，當時並擬由天津修至北京，業已勘定路線，取道北河迤東，由通州以達北京動工之後，天津北河鐵橋，已將修成，忽來守舊派之反動，從中鼓動者，多係管理糧船人員，以爲此路落成，漕糧必改車運，所有船戶，必至失業，於光緒十五年舊歷二月間，風潮甚爲激烈，天津船戶聚集多人，將北河所修之橋拆毀，彼時朝中新舊兩派，亦互相爭持，莫能決斷，降旨交內閣學士各省將軍督撫，將鐵路政策一案，悉心考核條議具奏，各省覆奏到京，議論頗不一致，而北京之路，却因以擱淺，

#### (丁) 津榆鐵路

鐵路公司，擬修京津之線，既被阻未克成功，乃向東展修，甫將至古冶一段修成，資本即已告罄，是時海軍事務衙門，方奏請修鐵路至山海關，以利軍防，奉旨着李鴻章督理其事，乃設北洋官鐵路局於山海關，籌撥官款，接修由古冶至山海關之路線，是爲本路官辦之始，光緒十八年修至灤州，灤河鐵橋，爲本路最大工程，一應建築，均用新法，橋墩用石料洋灰，以壓汽築至河底七丈之深，達至石基爲止，此橋爲本路第一大橋，在我國用壓汽法建築橋墩，亦以該橋爲第一次，此橋經兩年方始完工，路線亦於光緒二十年（一八九四年）修至山海關，關內津榆一段，於以告成。

#### (戊) 津蘆鐵路

關內路成，即繼續向關外進展，洎修至中後所站，中日失和，路工遂亦停頓，旅順料廠，存有鋼軌六千噸，均於此役失去，光緒二十一年，中日和議告成，李公鴻章乃於此時，重提修路至京之請，奉旨依議，並派胡燏棻爲督辦大臣，路線改由天津至蘆溝橋，名爲津蘆鐵路，並將古冶至天津一段，商辦公司所修之路，付價收歸官有，商辦公司從此取消。

#### (己) 關內外鐵路

光緒二十四年（一八九八年）津蘆鐵路完成，因議接修關外鐵路至新民府，同時並擬由溝幫子修一枝線，以至營口，而各省認攤之款，多不能如期解到，路款不繼，乃向中英公司舉借債款一

千六百萬兩，折合英金二百三十萬鎊，由督辦鐵路大臣胡燏棻，與中英公司代表西利亞，商訂條件，於八月二十五日，即西曆一八九八年十月十日，在北京簽定合同，借款成立，乃由中後所繼續接修，二十五年，幹路修至錦州，營口枝路，亦於是年造成；二十六年修至大虎山，拳匪作亂，工程遂又停頓，各國聯軍，進陷京津，本路亦為聯軍所佔據，關外為俄軍佔領，關內則為英軍管轄，不過在此時期，交通從未斷絕，且於二十七年，修成東便門至通縣枝路，並將北京車站由馬家堡移至正陽門，二十八年和議告成，英俄兩國，同時將本路交還，復由大虎山，接續修築，至二十九年，修到新民府，預定關內外鐵路計畫，至此完成，

(庚)京奉鐵路

光緒三十年(一九〇四年)，日俄開戰，日人築一輕便鐵道，由新民至奉天，至日俄戰後，我國備款將此路購回，并改修寬軌，以銜接於本路，於三十三年，由京通車至奉天，本路即於是年，改稱京奉鐵路，惟奉天車站，距城尚有二英里半，中隔南滿路線，不能到達城根，自收買新奉之時，即與日人磋商辦法，迄無頭緒，延擱兩年，會商多次，直至宣統三年，始經議定，在交叉之點，建築天橋，乃克通至奉天城站

(辛)全路通車整二十年

自光緒七年，第一機車開行之日起，至宣統三年，達奉天城站，全路幹線完成，中間經過整三十年，在此三十年中，一方雖在營業，一方尚在增修，至民國以後之二十年，方為全線營業時

期，本年爲開駛機車五十年之紀念，亦爲全路告成二十年之紀念

### (壬)增修枝線，建築雙軌，開闢港口

民國以後，本路工程方面，除於民國六年修造北戴河海濱枝路而外，十年之間無甚增益，至民國十年，議修唐榆雙軌，並築錦朝枝路，興工以後，因遭戰事，財料兩項，均感缺乏，工程頗形遲緩，直至民十三年，方始築成，錦朝枝路，僅修至義縣，亦因款絀停止，另由義縣，修一枝路，以達北票煤礦，民國十六年，由大虎山站修一枝路，至通遼縣，名爲大通枝路，此路成後，北滿一帶物產，均由本路轉運，營業頓形發達，而大宗貨物，多係輸出海外，若無自闢港口，仍須仰給於人，利權仍非我有，因特修築葫蘆島海港，以爲消納內地出產之尾閘，計自去年動工，預期五年完成，此港造成之後，本路與海陸交通，運輸業務，自當更有進步也，

### (二)管理之變遷

本路自駛行機車，始具有鐵路之模型，彼時尚無管理機關之組織，初因展修蘆台路線，招募商股，始設開平鐵路公司，繼又展至天津，續添股本，改組爲中國鐵路公司，在此時期，伍廷芳博士，曾任公司董事，並曾親預勘測京津路線，自後東修至山海關，設立北洋官鐵路局，不久即將中國鐵路公司合併，改爲津榆鐵路總局，津蘆路線成後，又改爲京榆鐵路總局，後又改修關外路線，統一管理，稱爲關內外鐵路總局，直至光緒三十三年，全路通至奉天，乃稱京奉鐵路總局，民國六年，統一全國鐵路編制，定爲交通部直轄京奉鐵路管理局，十七年革命成功，

南北統一，改直隸省名爲河北，奉天爲遼寧，本路亦隨而改稱北寧，

### (三)現有路產

本路現有路線，幹線長八百四十七公里又四百二十一公尺，枝線共有七線，爲平通枝路，西沽枝路，海濱枝路，葫蘆島枝路，營口枝路，錦朝枝路，大通枝路，七線共長五百零五公里又二百二十八公尺，幹枝線合計長一千三百五十二公里又六百四十九公尺，幹線中唐山至山海關間，長一百四十九公里又七百八十三公尺，已建雙軌，大小車站，共一百二十六所，全路現有機車二百五十五輛，客車二百四十五輛，各種貨車四千三百六十五輛，守車及公務車等一百四十五輛，全路計有工廠三處，一在唐山，一在山海關，一在皇姑屯，就中以唐山工廠，設備最爲完全，可爲全國鐵路工廠之冠，所有各式車輛，均能自造，機車內除少數配件，爲專廠製造者，須購自各本廠外，普通機件，均能自製，材料廠兩處，一在唐山，一在山海關，存儲大宗材料，營口設有輪渡一處，專爲上下旅客渡河之用，現並擬修建碼頭，添造候車室，以便行旅，此本路現有路產之大略也，

### (四)營業概況

本路營業收入，在民國以前，每年最多不過千萬，查民國元年全年進款，爲一千三百一十八萬三千六百三十八元，至民國十年進款，則爲二千五百四十八萬四千七百四十二元，較之元年增加約及一倍，至十八年，則更進而爲三千七百五十一萬四千五百九十一元，去年即十九年，則

爲三千八百八十六萬九千三百二十四元，較之元年，約增二倍，較之十年約增三分之一，據以上各年平均比率，每年增進一百餘萬元，幾如近二十年間之定例，待六十年紀念之時，葫蘆島港口工程，早經完竣。彼時本路營業情形，或有更進之希望也。

#### (五) 員工人數

全路員工人數，按本年一月詳細調查，計有職員四千九百一十二員，工役二萬三千七百四十九人，共計二萬八千六百六十一員名。

#### (六) 結論

本路建築經過及現在情形，已約畧報告如前，此外特有一事，可值得注意者，即本路自開辦起至現在止從未用過國家任何款項，雖在北洋官鐵路局時期，曾經政府撥助建築費二百萬兩，後來均已歸還，並歷年解部款項已超過若干倍矣，所有本路歷年增修工程，添置產業，全係出自本路營業餘利項下，所借外款，均經按期清還，從無貽誤，並代他路墊還借款，解撥政府特別支出，至於本路歷年所遭戰亂，並不比他路爲少，祇賴本路交通絕少中斷，實際上之損失較他路爲輕，故有如此之成績，是於天幸之中，尙加以人力有以致之也。

鐵輪昔話 二

訓

槐隱著晚晴樓話舊。有記火輪車詩二首。頗可解頤。詩曰。宛然築室在中途。行止隨心妙轉樞。列子御風形有似。長房縮地事非誣。六輪自具千牛力。百乘何勞八駿驅。若使穆王知此法。定教車轍遍寰區。又曰。雲馳電掣疾於梭。十日郵程一刹那。回望遠峰如退鷁。近看村舍似流波。千重山嶺穿腰去。百里川原瞥眼過。共說使星天上至。乘槎真欲泛銀河。此詩爲和齋隨使節至埃及國都乘火車而作也。

# 救術

營業

兼辦各種製菓及蘇菓業  
本舖自製菓類計一百餘種

分店

上海  
天津

漢口  
南京

蘇州  
北平

上海

資本

一千

萬元

元

總店

上海四馬路



# 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)

陸增祺譯

## 第八章

### 藍色顏料

青金石粉及靛色，爲藍顏料中之最重要者也，亦即應用最廣者，其餘之藍顏料，如漸次發明之銅藍鈷藍等，至今已不見於市，而用度上亦極有限，

#### ●青金石粉 (Ultra Blue)

此種顏料，爲藍色中之最重要者，

製造法，現時製造青金石粉，已成爲專門技術，因不但須制勝機械方面之困難，尙需有極深之經驗，方能造成上等出品，工廠裝置，亦特別費用浩大，

市上所售之青金石粉，可分三類，

(一) 硫酸鹽青金石粉，爲淡綠色，拓開量極劣，遇明礬液，即發生變化，

(二) 甲種蘇打青金石粉，(僅含有少許硫磺)爲暗藍色，拓開量較硫酸鹽爲佳，惟遇明礬液起作用，不若硫酸鹽之易耳，

(三) 乙種蘇打青金石粉，(含有多量之硫磺)爲極深暗藍色，帶有紅影，所含之二養化砂，亦較甲種爲多，和以明礬溶液，防染性甚佳，大有用於造紙工業焉，

製造青金石粉之原料列下，

- (1) 陶土
- (2) 蘇打灰
- (3) 無水硫酸鈉
- (4) 硫磺
- (5) 煤
- 木炭
- 松脂
- 柏油
- (6)

白色碎石細粉二養化砂石英等

製造青金石粉手續，可分析如下，

- (1) 原料之混合及研磨
- (2) 燒成研細物質，(成爲綠青金石粉)
- (3) 再以綠青金石粉，磨成極細粉質，
- (4) 用烘法使綠色變藍，
- (5) 完成青金石粉顏料，

各種原料成份，大概可列表如左，惟各廠自有其秘法，不易得悉，

原質混合

硫酸鹽青金石粉

蘇打青金石粉

陶土	一〇〇	一〇〇	一〇〇
無水蘇打硫酸鹽	一五〇	一〇〇	一〇〇
蘇打灰	一五〇	一五〇	一五〇
煤	五〇	三〇	一〇

二養化矽

五〇

五

二一〇

硫磺

二二五

七五

一二二五

特性及應用，青金石粉之藍色，甚為鮮明，而有持久之性，各種工業，用之甚廣，在油漆工業上，如油漆染色漂白洗牆膠顏料等，亦均用之，蓋因其遇石灰及鹼，不生作用故也，亦有用以染藍白或黃白物，如銀硫石白油白鉛等，變成之色，十分悅目，青金石粉受熱，不生變化，雖不為鹼所感化，而與稀酸，則易起作用，青金石粉之特性試驗，即用少許稀酸，與一部份青金石粉熱之，顏色立即改變，發生酸化輕氣，而存留氧化矽及硫磺，

青金石粉有一種光明之色調，惟缺乏色體，在油中研成膏質時，常聞得硫磺氣味，是為此種顏料之特點，殆由於研磨發生之熱，使油與硫磺發生作用所致也，

明礬熱溶液，能毀壞硫酸鹽青金石粉之色調，是以造紙廠，均用蘇打青金石粉，

以氯化銨作用於青金石粉，則成鈷影青金石粉藍，因其色調美麗清明，略有用途也，

成份 青金石粉之化學成份，根據何佛門氏為  $2(\text{Al}_2 \text{Na}_2 \text{Si}_3 \text{O}_{10}) \text{Na}_2 \text{S}_4$

### 青金石粉之分析

濕氣 燒五克於火爐中，至重量不變為止，

不溶解物二養化矽，溶一克於五十立厘濃鹽酸中，設法在熱板上烘之，使二養化矽，完全不溶

解，加五十立厘鹽酸，和一百立厘熱水，濾過，灼熱，以量二氧化矽， $SiO_2$ ，用白鉑絲試之，以證其無銀硫存在，此步或可不必，蓋大都用石膏巴黎白或硅石為雜質也，

氧化鋁，以二養化砂之澄清液溫熱之，加入礬精，（多量）其沉澱即氧化鋁也，

濾過洗滌灼熱，以量氧化鋁，  
 氧化鈉，由礬精所得之澄清液，用硫酸中和之，蒸發至乾，再灼熱，俟礬精之烟完全驅出後，  
 冷却，以量硫酸鈉，乘以 $0.4366$ ，即為氧化鈉， $Na_2O$

拓都硫磺 取粉一克，與硝酸鉀及鉻酸鉀化合，至一小時之久，取溶化物溶解於熱水中，同時  
 加入濃硝酸，濾去不溶解之二養化矽，加入氯化鋇於澄清液，

濾過洗滌灼熱，以量硫酸鋇， $BaSO_4$  乘以 $0.1373$ ，即為硫磺，

混合硫酸，取青金石粉藍二克，以稀鹽酸作用之，濾過，用氯化鋇沉澱之，再濾過，洗滌，灼  
 熱，以量硫酸鋇，乘以 $0.3422$ ，即為二養化硫，

青金石粉實驗分析之結果如下，（著者實驗所得）

(1)

(2)

(3)

濕氧

0.25

0.31

0.11

二養化矽

41.50

38.00

14.50

礬土

26.00

25.40

9.60

硫磺	一一·五五	九·七八	三·六一
三氧化硫	二·五〇	三·二五	一·二〇
氧化鈉	一八·二〇	二三·二六	九·四〇
硫酸鈣			六一·五六
百分數	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇

附註 三號為次青金石粉，已加入石膏者，商名石灰藍，用於洗牆及製造膠顏料，

● 靛藍

製造法，製造靛藍，須有大資本，為十分不易之事，因其質愈稀愈佳，故所用器具甚大，再此種顏色，異常精細，凝定需時甚久，故洗滌及壓濾工作，甚為繁重，產額極少，而工廠設備，已不小矣，靛藍，係用鍋灰青酸鹽溶液，加入第二鐵鹽而發者， $3K_4FeCy_6 + 2Fe_2(SO_4)_3 = Fe_7Cy_{18} + 6K_2SO_4$  為便利及價廉起見，常用硫酸亞鐵，此種物質，加入鍋灰青酸鹽，即生白色沉澱，（第一鐵青化亞鐵）經過氧化作用，即變為靛藍，

原料

硫酸亞鐵， $(FeSO_4 + 7H_2O)$  即通常稱為綠礬，Green Copperas 者是也，為多數實業之副產物，絕少專門製造者，

鍋灰青酸藍， $Fe + H_2SO_4 = FeSO_4 + H_2$  為專門製造品，

靛色之製法，各有巧妙，其中大概情形，可畧述如下，

(1) 第一鐵青化亞鐵色沉澱之組成

(2) 第一鐵青化亞鐵氧化而成靛色物

所不同者，多在第二步手續，

第一法，以氧化鍋灰重鉻酸鹽硫酸一百磅，及鍋灰青化鹽，和九十加倫之熱水，溶於大缸內，再以綠礬九十磅，和九十加倫熱水，在另一大缸內溶化之，攪拌達全溶度為止，然後在清溶液內，加入十磅濃硫酸，（如此第二鐵變為第一鐵）注入綠礬溶液，沉澱，使不溶解物質，完全離去，

開動攪拌器，努力工作，同時急速注入熱青酸鹽溶液，則一種綠白色之第一鐵青化亞鐵鉀  $\text{FeK}_2\text{FeCy}_6$  沉澱，不久即發生矣，

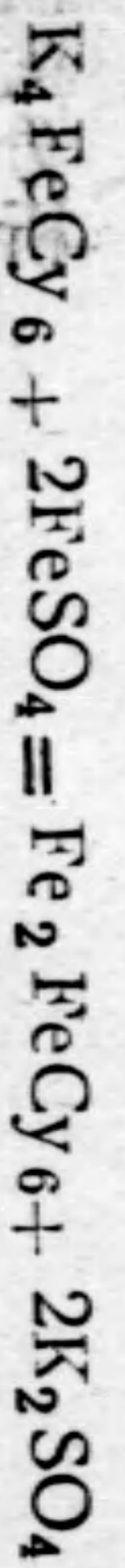
此沉澱物，在空氣中，不久即起養化作用，由於浮面之呈藍色，可知氧化原動力，立刻加入，蓋發生清晰明亮之藍色，非急速氧化不為功也，

由經驗所得，最佳而最便宜之觸成氧化物，為硫酸與鍋灰重鉻酸鹽之混合物，

在已得之白色沉澱中，加入四十八磅濃硫酸，繼以十八磅塊狀鍋灰，及重鉻酸鹽，則白色沉澱

，因氧化作用立刻變成靛藍， $(\text{K}_2\text{Fe}_3(\text{FeCy}_6)_3)$

化學程式如左，



起化學作用時之溫度，愈高愈妙，倘溶液降至攝氏九十度以下，須用蒸氣通過，增加溫度，至沸點為止，

如此製成之靛藍，須放置二十四小時，使其凝定，因其凝定甚緩也，

取去上面母質，照普通法行之，

藍色沉澱，用冷水洗滌，至三四次，取出，試得中和時，再壓濾，在乾燥室中常溫度下乾之，

### 第二法氧化原力漂白粉

製造白綠沉澱物之預備方法，及混合成份，與第一法同，

至此即照下述方法進行，白綠色之沉澱，用冷水洗滌，至三四次完全除去各種溶解鹽類，然後加入三十磅濃鹽酸，

漂白液之製成，以五十磅新鮮漂白粉，放入二十五加倫水中，攪拌至四小時之久，置之一宿，在清晰之液體中，注入第一鐵青化亞鐵鉀，（已加入濃鹽酸者）同時用力攪拌白色沉澱，則白色沉澱變為藍色之第一鐵青化鐵鉀，

以製成之靛藍，洗滌濾過乾燥之，

用此法製成之物，亦有稱古銅藍者，



第三法氧化原力鉻酸鉀及鹽酸，

手續與第二法相同不過洗滌第一鐵青化亞鐵鉀，（白沉澱）則照如左法辦理之，

被洗之沉澱物，用力攪拌，通入蒸氣，加高溫度，達華氏一百八十度，然後拌入二十五磅濃鹽酸，接續注入，以十五磅鉻酸鉀，溶於十加倫熱水之溶液，

攪拌混合物，至三刻鐘之久，任其澱定，然後將此藍經過洗滌壓濾乾燥等手續，即可備用，中國藍 用此法製成之靛藍，市上稱為中國藍，靛藍中之最上品也，其成份雖與靛藍相同，而特性則異，

例如靛藍為暗紅藍，而帶紅底色者，中國藍之藍色則較淡，有淡紫色澤，而帶綠底色，製造青蘭斯惠綠及綠鉍用之，

靛藍之特性及應用。靛藍有特別暗藍色，大有用於油漆墨水工業，為脆性物質，磨成細粉甚難，其色透明故缺乏拓開量，在日光及空氣中，十分穩定，但用於染色淺影，與氧化鉻氧化鉍白鉛等，其色有飛散之趨向，靛藍不溶於水，而溶於十份之草酸溶液中，

靛藍對於稀酸，不發生作用，遇弱鹼性，即立刻分解為第一鐵青化物，及鹼與氧化鐵，再加入多量酸性，又能恢復原色，因其與鹼性有作用，故不能用以製造膠顏料及石灰色，

濕熱之靛藍。將分解成爲紅紫殘物，（第二鐵）青素則燒成淡氣及二氧化碳矣，

### 靛藍分析

濕氣 取五克置水杯中，燒至分量不變為度，

鐵 在坩中燒藍一克，待藍色失去，惟熱度不宜太高致氧化鐵不易溶解，

再以之溶入濃鹽液中，（可加熱助其溶解）濾去不溶解物，設有不溶解物發見，即表明有雜質存在也，試驗不溶解物，如銀硫石及二養化砂等，可作成澄清液，二百五十立厘，取出五十立厘，照尋常方法，用標準重鉻酸鹽液，滴定計畫之，（參觀第十章）以三·〇三乘鐵重量，即得大概所含之藍色量，

氧化鋁  $Al_2O_3$  另取五十立厘，用礮精使鐵及礬土沉澱，煮沸濾過灼熱用差數計算礬土量，鈣 倘發見鈣之存在，可用草酸銨沉澱之，

鹼金屬（鈉及鉀）於鐵及礬土之澄清液內，加入鹽酸數滴，蒸發至乾，灼熱，驅去礮精，量之，用水少許，溶解殘留物，沉澱之為鉀，作兩倍氯化白金量之，以計算氯化鉀，由混合氯化物之重量，除去求得之氯化鉀重，即可知氯化鈉之成份，而計算鈉及鉀原質，

青素 照平常蓋及特爾法試求之，

純粹中國藍之分析，結果如下表，

	一	二
鹼金屬	七·七六	三·五四
濕氣		五·六一
鐵	三九·六九	一八·一八
混合水份		一五·四六

青素 五二·二五  
計 九九·七〇

青素 四一·一〇  
鐵 三二·一六  
礬土 〇·五二  
鹼金屬(鉀) 四·五〇 (鈉) 七·六〇  
鹼性硫酸鹽 二·三一  
計 一〇〇·〇〇 一〇〇·〇〇

蘇打藍或稱氣藍，太不清潔，不用之，

靛藍必要之條款

- (1) 靛藍須含有純粹第一鐵青化鹽藍，若礬土白鋅鋇硫石石膏等之滲入，非所宜也，
- (2) 至少含有二十份之淡氣，三十份之鐵，灼熱後，應餘存三十份之殘留物，此殘留物又須能完全溶於熱濃鹽酸者，

- (3) 在十份草酸溶液中，不溶解之物質，不得超過十分之一，
- (4) 不宜有十分之一成濕氣，及十分之二成溶於冰水之物質，
- (5) 用氧化鋅在亞麻油變量(一份之顏料與五十份之白鉛)後，其結果之色澤，須與標準藍在同一情形下相似，

背蘭斯惠藍，或稱蒼藍，此藍在油漆工業上，用途甚廣，與銻混合，可製造背蘭斯惠藍，

其製法係於漿狀中國藍中，加入需要量之細白銀硫石，壓而乾之，藍顏料中所加入之白銀硫石量，自百分之五十至九十不等，

背蘭斯惠藍，有一種美麗之淡藍色影，質細而軟，研粉亦頗易，故人多樂用之，亦有乾製者，即以中國藍漸次加入銀硫石磨之，惟出品並不見佳，色澤亦不若濕製者，有時用石膏代銀硫石，但結果則更不如矣。著者以三種市售背蘭斯惠藍，從事分析，將其結果，列表如左，

	一	二	三
濕氣	○·七五	一·二〇	○·五〇
靛藍	一二·五〇	一三·八〇	一〇·七五
銀硫石	八六·七五	七五·〇〇	八八·七五
	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇

鈷藍

此藍有二種(一)玻璃藍，為一種矽酸鈷(二)鈷藍，或稱鈷靛，為氧化鈷，

一玻璃藍

其成份大概如左

氧化矽	SiO <sub>2</sub>	六〇
氧化鋁	Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	一五

苛性加里 KOH

一七

氧化鈷

八

一鈷藍

鈷藍爲所知藍色中最耐久之一種，

在氯化鈷明礬之混合物中，加入蘇打炭酸鹽溶液，乾化沉澱灼熱，然後洗滌乾燥後，研磨而成者，

鈷藍有美觀之綠藍色，且十分持久對熱無變化，遇酸鹼即起作用，在油漆中，用以製造火爐磁油焉，價值甚昂，故常用靛藍爲填質，

(未完)

# 鐵路工程概要

日本工學士 渡邊六藏著

張厚璋

## 第一章 總論

### 第一節 鐵道之意義及目的

鐵道者，爲運轉特別車輛而布設平行二軌之一種道路也，其布設之目的，或供人民往來及貨物轉輸，或國家有事之秋，供軍隊及軍用品之輸送，或供礦產物及特種物體之運搬，或開拓交通不便之荒地，其應用極廣，其利益頗大，

### 第二節 鐵道之種類

依鐵道之事項而分別如左，

第一 線路布設之地位

第二 車輛運轉之原動力

第三 線路布設之目的

第四 線路之特種構造

第五 軌間之廣狹

第一 依線路布設之地位，而分爲平地鐵道，山間鐵道，市街鐵道，地下鐵道，高架鐵道，郊外鐵道，登山鐵道等，

平地鐵道者，敷設於普通平坦之地方，其勾配不急，曲綫之半徑亦大，山間鐵道者，布設於山間，比平均勾配百分之一尤急，此線路須最大工程，市街鐵道者，凡布設於市街之鐵道是也，從往來頻繁之街路，欲使乘降便宜，故為特別之設備，於繁盛大都會，有用地下或高架式，布設於市街之地下者，名曰地下鐵道，用高架式者，名曰高架鐵道，布設於市街之外者，名曰郊外鐵道，至若登山鐵道，為旅客登高遊覽而設，但其地形險峻，必須特別之裝置，而裝置多用齒軌條式鍊條式。

第二 依車輛運轉之原動力，而分為人車鐵道，馬車鐵道，鍊條鐵道，電氣鐵道，瓦斯鐵道，壓榨空氣鐵道，蒸氣鐵道等，

依人力而使運轉者，曰人車鐵道，如日本布設於小田原熱河間之豆相人車鐵道者是，依馬力而運轉者，曰馬車鐵道，用鍊條引上者，曰鍊條鐵道，依電氣力而運轉者，曰電氣鐵道，用瓦斯機關而運轉者，曰瓦斯鐵道，用壓榨空氣力而運轉者，曰壓榨空氣鐵道，依蒸氣力而運轉者，曰蒸氣鐵道，現今普通所用者，多依蒸氣力而運轉機關車，唯市街鐵道，或短距離而發車回數最多之鐵道，則用電氣者多，其他壓榨空氣諸鐵道，其速度牽引力及費用，於長距離之交通機關，不免有不適當之點，故只用於短距離交通機關特別之處，此以下所講者，皆關於普通蒸氣鐵道者也，

第三 依布設目的，而分為普通鐵道，軍用鐵道，礦山鐵道，開拓鐵道等，

專供運搬旅客貨物而布設者，曰普通鐵道，現今日本諸鐵道概屬之，為輸送軍隊及軍用品而布設者，曰軍用鐵道，如日本之宇品廣島間其他數處是，專為運搬礦產及採礦諸物而布設者，曰鑛山鐵道，開拓於人口稀少及土地荒蕪之處布設者，曰開拓鐵道，如日本之北海道及臺灣官設鐵道之一部，概屬此種，

第四 依線路特殊構造，而分為輕便鐵道，亞布朶式鐵道，懸垂鐵道等，以運轉輕量列車之目的，而為輕便之構造，簡約其建設費者，曰輕便鐵道，其線路之勾配甚急，用普通之構造，則車輪與軌條之粘着力不足，不能運轉列車，而使用齒軌條之鐵道，曰亞布朶式鐵道，如日本信越線橫川輕井澤間之諸鐵道是也，不用普通軌道，而為弔下以運轉車輛之構造者，曰懸垂鐵道，

第五 依軌間廣狹，而分為廣軌鐵道，狹軌鐵道等，軌間廣者曰廣軌鐵道，軌間狹者曰狹軌鐵道，歐美各國普通採用四呎八吋二分之一，故以四呎八吋二分之一為標準軌間，比此廣者為廣軌，比此狹者為狹軌，日本京濱間布設鐵道時，採用三呎六吋，現今以此軌間為規定，故日本鐵道概屬狹軌，

### 第三節 鐵道對於社會之影響

鐵道未發明以前，凡旅行者，不外徒步乘馬二者而已，至於遠距離地，不免有非常困難，苟非重大事故，決不至有旅行之舉，然至今日，鐵道布設，雖長途之旅行，而得安全迅速，且價格



頗廉，則旅行可謂容易矣，又如貨物，當鐵道未發明之際，長途運送，其困難自不待言，故距數千里之處，必須數月之久，及鐵道發明以後，依機械之方法，加增牽引力，雖重大貨物，運送頗易，且得減少時日，

鐵道發達，雖生種種影響，惟及於經濟上之影響最大，蓋鐵道實為運輸之一大利器也，一旦發達，則不惟運送容易，運價減少，而且一般貨物之生產費，亦由是低廉，故於物價上，亦生種種之變動，雖此變動，頗有複雜之現象，依產業之性質，各有不同，然物價之關於地位及時候之不公平者，由鐵道之發達，皆能減少也明矣，

今就物價之地位而論，運輸費之減少，而物價低落，販路增加，其販路擴張之結果，遂使產地物價上騰，消費地物價下落，而各地之物價皆平均也，但此種現象，依貨物之性質不同，凡對於多量高價之貨物則影響甚著，對於少量高價之貨物，則影響亦微，故鐵道之影響最著者，為農業林業礦山業等，

更於物價時候之不公平，亦可依鐵道之發達而減少，其理由不僅如上述運價之廉，而且由貨物運送之迅速，凡高價地方，可即時輸送貨物，故不能永久維持其高價也，又因鐵道而旅行便利，郵傳迅速，易知商務情形，而物價變動之界限，亦由是縮小，

鐵道發達，凡百貨物，輸送便利，販路擴張，而於生產額之增加，可不待論，又使貨物無此貴彼賤之虞，亦勢所必至也，如北美合衆國，及俄羅斯之內部，因鐵道之延長，開拓荒野，禾穀

有穰穰之觀，其農產至充溢於西歐諸國市場，又如礦產，亦因鐵道之延長，而石炭之產出增加無限，其他工業，可由遠隔之地輸送原料品，則工業地，比原料品之產地，其存儲更廣，而生產費遂低廉，工業品之生產，亦大增進，鐵道之影響於生產，又若此。

鐵道有利，而亦不能無弊，此乃自然之勢，惟美國爲甚，於何見之，即折扣是也，例如有甲乙二生產地，在同一公司之線路，同向丙地運送貨物，其鐵道公司向甲或乙之一方隨便折扣，斯時未得折扣之一方，支付高價運費，終不能與得折扣者之低廉運費貨物相競爭，以銷路不暢，故運費之折扣，必至使一方受利，而一方受害，此等情形，雖爲鐵道之利益，而亦爲鐵道之弊端，故政府常有勵行監督之舉，

鐵道之開通，於一方興大便利，或開新富源，然同時亦有使沿道之村鎮衰頹，或集商工業於一地方之傾向，

## 第二章 鐵道之發達

### 第一節 鐵道之起源

遡運輸交通發達之起源，在昔時人所往來自然之道路，漸進而爲坦途，肩項之負載，漸進而用車輛，既用車輛，而貨物之搬運，可因路面之平滑而更加容易，此不待論也，於是計畫路面之改良，或鋪板，或鋪石，以求車輛運轉之平滑，遂以木材造軌道，此即鐵道之萌芽也，此等計畫，雖有發端於埃及希臘之說，然無足考信，歷史最古而可信者，西歷千五百年時，德意志於

哈自地方之礦山，爲運送礦石計，作礦山車道，其後輸入英國，千六百七十年，英國北部礦山地方，欲使炭坑與泊船間易運石炭，布設木製軌條，此等軌道爲鐵道之起源，然其時設法未備，不過爲防道路之泥濘，僅敷設木板於路面，使運轉車輛而已，爾後於木製軌條上張鐵片以防軌條之磨損，泊乎千七百六十七年，勒羅爾多遂以鑄鐵製造軌條，其後軌條之改良有種種計畫，至千八百二十年，巴克削又以鍊鐵製造軌條，

應用蒸汽力以運轉車輛，開端於十七世紀，至十九世紀，遂漸次成功，力查多，托勒伯西庫於千八百二年發明機車，始得特許，至於當時所計畫者，亦使用於普通道路上，故未見成功，迨後變計運轉於軌道上，稍見成功，於平坦線路以一點鐘行五哩之速力，牽引十噸之重量，此爲現今機關車之濫觴，後於托勒伯西庫氏，力求機關車改良，而其名最著者，惟斯特文宋氏，氏於千八百十四年，曾造一機關車以運送石炭，結果頗佳，能耐實用，

千八百二十二年，英國於斯托克頓達林克頓間，雖提議布設鐵道，不幸爲國會地主派議員所反對，未經許可，至千八百二十三年，漸得許可布設之，千八百二十五年九月二十五日竣工，開始運輸，此即爲鐵道之嚆矢也，而用斯特文宋氏之計畫所成之機關車，收好成績，其牽引列車三十四輛，重量九十噸，一時間能行十哩至十二哩之速力，斯時創造伊始，故其速力，未達極點，

斯托克頓達林克頓間之鐵道，爲運搬礦物而設，然亦可以供社會公衆旅客貨物運輸之用，千八

百三十年，英國以布設漫且斯他利巴蒲爾間之鐵道爲始，雖然當時之鐵道，較之今日吾人所見者極不完全，如軌條橫架於石上，車不施蓋，旅客貨物皆暴露，加以列車之速度極遲，列車運轉保安上所必要之裝置，一無所施，不過運送旅客貨物於一定之距離而已，改良進步，願可緩哉，

今舉世界各國鐵道開始之年月如次

英國	千八百二十五年九月
比利時	千八百三十五年五月
奧地利	千八百三十七年十一月
意大利	千八百三十九年十月
法蘭西	千八百三十二年七月
德意志	千八百三十五年十二月
俄羅斯	千八百三十八年四月
荷蘭	千八百四十三年十二月
匈牙利	千八百四十六年六月
西班牙	千八百四十八年
北美合衆國	千八百三十年

坎拿大

千八百四十年

墨西哥

千八百五十年

印度

千八百五十三年

埃及

千八百五十六年

澳州

千八百五十四年

中國

千八百七十一年六月

日本

千八百七十二二年九月

### 第二節 鐵道之進步

漫且斯他利巴普爾間鐵道開業，得最好之結果，故歐洲大陸，皆陸續敷設之，加以種種改良，遂見今日盛大之事業，此盛大之趣味，在千八百三十年以前，或有賞之者，亦有貶之者，世評不一定。地主派與商業派亦各異其說，互為營利之爭，自千八百三十年至千八百五十年間，全為試驗時代，故布設者，自此始確認為有利，自千八百五十年至千八百七十年間，為鐵道改良發達時代，於此時代，皆確認鐵道為有最大之利益，故多數之小公司，次第合併而成為大公司，

次欲知世界各洲鐵道線路敷設事業進步之程度於千八百四十年以後每年間鐵道線路增長之狀況，須加考覽，綜合而計算之，足以知其進步之速矣，茲詳記於左，

	歐羅巴	亞美利加	亞細亞	亞非利加	澳大利亞	世界總計
1840年末	1.818哩	2.954哩				4.772哩
1850	14.605	9.361				23.966哩
1860	32.226	33.509	866哩	283哩	228哩	67.112
1870	65.192	57.864	5.086	1.110	1.097	130.349
1880	105.003	108.523	10.121	2.887	4.876	231.410
1890	136.108	205.937	20.956	5.832	11.737	380.570
1900	176.178	246.902	37.470	12.499	14.922	490.971

就上表而考鐵道創始之年代，自千八百二十五年至千八百四十年，其中十五年世界之鐵道，僅四千七百七十二哩，爾後六十年，實達於四十九萬九百七十一哩之多，其發達之平均，每年實加八萬一千餘哩，其中美國占二分之一有奇，即四萬一千餘哩，歐洲占三分之一有奇，即二萬九千餘哩，

次示全世界最近之鐵道狀況及發達，於千九百三年末，全世界之鐵道線路，總延長為五十三萬

四千三哩，較千九百一二年，恰增加一萬三千餘里之延長，今舉五大洲現今及前世紀末發達之概要如左，

	一九〇三年末線路延長	對於一八九九年之增加
哩數	一八六、六八三	一三、六九五
洲別比例	三五、〇%	七、九%
歐羅巴	一八六、六八三	一三、六九五
亞美利加	二六八、八二九	二四、六六五
亞細亞	四六、三二四	一〇、三八八
亞非利加	一五、五六二	三、〇六一
澳大利亞	一六、六〇五	一、九二八
總計	五三四、〇〇三	五三、七三七
		一一、二

就上表而論，於千九百三年，全世界之鐵道線路，總延長為五十三萬四千三哩，其百分之五十五屬亞美利加，其百分之三十五，分屬歐羅巴，即總延長之百分之八十五，係在歐美二大洲，其餘不過百分之十五而已，其中之大部分，即約百分之九，屬亞細亞，而亞非利加及澳大利亞，不過得最後百分之六而已，於此可想歐美先進鐵道之盛況，

雖然溯前世末以後進步之跡，五大洲中鐵道延長增加哩數之最多者，以美國之二萬四千六百六十五哩爲第一位，歐洲之一萬三千六百九十五哩次之，亞細亞只一萬三百八十八哩爲第三位，其他二洲皆不及此數之半，然於數之比較雖不足言，而查較各自增加率如何，非無差強人意者，如歐美線路之增長，比原來所有不大，歐洲約百分之八，美洲約百分之十，而亞細亞之增加，約百分之二十九，亞非利加之增加，約百分之二十五，故亞細亞較之歐美二洲，有駸駸日上之勢。

### 第三節 日本鐵道之創設並發達

明治二年十一月，政府決鐵道布設議。以自東京經京都大坂達神戶爲幹線，又布設自東京至橫濱之支線，及琵琶湖近傍達於敦賀港之鐵道至明治三年東西兩處開工，東在東京橫濱間着手西在神戶大坂間着手，明治五年五月七日，品川橫濱間約十五哩之線路，建設竣工，始開車營業運輸，許旅客乘車，此爲日本鐵道運輸營業之始。

後於明治五年八月二十七日，新橋停車場建築竣工，九月十二日天皇親臨新橋停車場舉行鐵道開業式，次月十三日，開新橋橫濱間十八哩之旅客運輸，許旅客乘車，然當時不過旅客運輸而已，至於貨物輸送之開始，在明治六年九月十五日，七年五月十一日，開通大坂神戶間，九年七月二十八日，又開通大坂向日町間，是年九月五日，向日町及大宮通京都假驛間，漸次開業，至明治十年二月五日，神戶京都間全線四十七哩開業，此日本官設鐵道創設之狀況也。



又於神戶大坂間自京都至大津隔琵琶湖，而自長濱達於敦賀，更自長濱延至關原大垣，明治十六年，兩京聯絡之計畫成，故發行中山道公債二千萬元，至十七年，大垣武豐間及高崎直江津間起工，因中山道中部之工事意外困難，故廢中山線，更採東海道線，於明治十九年橫濱大府間起工，至二十一年大船橫須賀間，大津長濱間，及米原深谷間起工，至二十二年告竣，而東京神戶間之全線始通，又政府於明治十三年，興工北海道鐵道，二十一年小樽幌內間之線路開通，至二十二年，因官營不利，故賣於北海道炭礦鐵道公司，

明治二十五年六月政府發布鐵道敷設法，此敷設法爲全國將來所必要路線之豫定，其計畫分數期，可以漸次完成，明治二十六年以來爲一期線，政府從事於奧羽綫，北陸綫，中央綫，陰陽連絡綫，九州綫之建設，現今已完成其一部，

再述私設鐵道之狀況，當明治初年，一般人民，未解鐵道事業之如何，不過觀官設鐵道，徒知其便利而已，及明治十四年頃，漸有起而從此事業者，當時尙未組織公司，而一切計畫，專依政府之保護，爲一大要件，

明治十四年五月二十一日，自池田章政等設立日本鐵道公司，布設自東京至高崎及青森之鐵道，仰政府之特別保護，以營運輸事，至十四年六月二十五日，得政府許可，故政府對於該公司，定每年補給八厘利息之約，於是鐵道公司，分全線爲五區，以東京高崎間爲第一區，自其中間分岐至白河爲第二區，白河仙臺間爲第三區，仙臺盛岡間爲第四區，盛岡青森間爲第五區，

工事於是着手，十六年七月二十六日，上野熊谷間之工事告竣，施行運轉式。是年十二月二十一日，熊谷本莊間，十二月二十七日，本莊新町間竣工開業，十七年五月一日，新町高崎間竣工，於是上野高崎間第一區線全線開通，

上野高崎間，為日本全國中第一之好位置，其收入每出人意外，從此認為一般鐵道之利益，同時以經濟界之狀態回復，至明治十七年以降，形勢為之一變，遂惹起多數之鐵道計畫，民間企業家，皆有歡迎鐵道投資之狀，故政府定對於鐵道許可之規則，明治二十五年五月，始發布私設鐵道條令，

其後明治二十七八年，因日清戰役，一時之計畫減少，至戰後，而鐵道之企業家依然勃興，二十九年達於極點，三十年以降，市況一變，股票下落，鐵道企業家生多少困難，遂以行整理合併之策為必要，故小鐵道合併於近傍大鐵道者多，

今欲明日本官私鐵道創設以來，線路布設事業之程度，特記每年之狀況如左，

年 度	官設鐵道線路延長	私設鐵道線路延長	合 計
五 年	一八、〇〇 哩 鎖		一八、〇〇 哩 鎖
六 年	一八、〇〇		一八、〇〇

七	年	三、八、二、七		三、八、二、七
八	年	三、八、二、七		三、八、二、七
九	年	六、五、一、一		六、五、一、一
十	年	六、五、一、一		六、五、一、一
十	一	六、五、一、一		六、五、一、一
十	二	七、三、二、二		七、三、二、二
十	四	七、六、三、七		七、六、三、七
十	四	一、〇、〇、三、八		一、〇、〇、三、八
十	五	一、一、四、六、三		一、一、四、六、三
十	六	一、二、五、五、一	六、三、〇、〇 <small>哩鎖</small>	一、八、八、五、一
十	七	一、二、五、五、一	八、〇、六、三	一、二、〇、六、三、四
十	八	一、六、七、六、二	一、二、九、七、六	一、二、九、七、五、八
十	九	一、二、〇、八、六、四	一、六、五、七、七	一、三、七、四、六、一

二十年	二四四、四〇	二九三、二四	五三七、六四
二十一年	四四五、一九	四〇六、三八	八五一、五七
二十二年	五五〇、四九	五二五、二二	一、〇七五、七一
二十三年	五五〇、四九	八四八、四三	一、三九九、一二
二十四年	五五〇、四九	一、一六五、四〇	一、七一六、〇九
二十五年	五五〇、四九	一、三二〇、二六	一、八七〇、七五
二十六年	五五七、四九	一、三六七、七七	一、九二五、四六
二十七年	五八〇、六九	一、五三七、三三	二、一一八、一二
二十八年	五九三、二二	一、六七九、七五	二、二七三、一七
二十九年	六三一、六二	一、八〇〇、〇九	二、四三一、七一
三十年	六六一、六五	二、二八二、三七	二、九四四、二二
三十一年	七六八、三七	二、六四二、五七	三、四一一、一四
三十二年	八三二、七二	二、八〇二、四九	三、六三五、四一

三十三年	九四九、六九	二、九〇五、一六	三、八五五、〇五
三十四年	一、〇五九、四八	二、九六六、四八	四、〇二六、一六
三十五年	一、二二六、五六	三、〇一〇、五二	四、二三六、二八
三十六年	一、三四四、七〇	三、一四〇、三六	四、四八五、二六
三十七年	一、四六一、三八	三、二二八、一二	四、六八九、五〇

如上表所示，日本鐵道，當明治五年，僅十八哩，其後經十年，至明治十五年，尚不滿百五十哩，明治二十五年時，始增加至千八百七十哩有奇，三十七年末，實達四千六百九十哩之多，今以日本之面積百方哩計算之，其線路之長，約有二哩九之比例，人口一萬人，其線路之長，約爲一哩之比例，

(未完)

統

計

# 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 三〇〇〇九八  
三一六三〇〇 三〇〇〇八三

## 注意

中南銀行鈔票爲公開辦理起見特由鹽業金城大陸及本行公共負責設立四行準備庫專辦保管鈔票準備金及發行兌現事項凡持票人除向下列各地四行準備庫直接兌現外並得向各地鹽業金城大陸及本行隨時兌現

上海準備總庫

四川路六十八號  
虹口北四川路四十號

漢口分庫

四民街四十五號

天津分庫

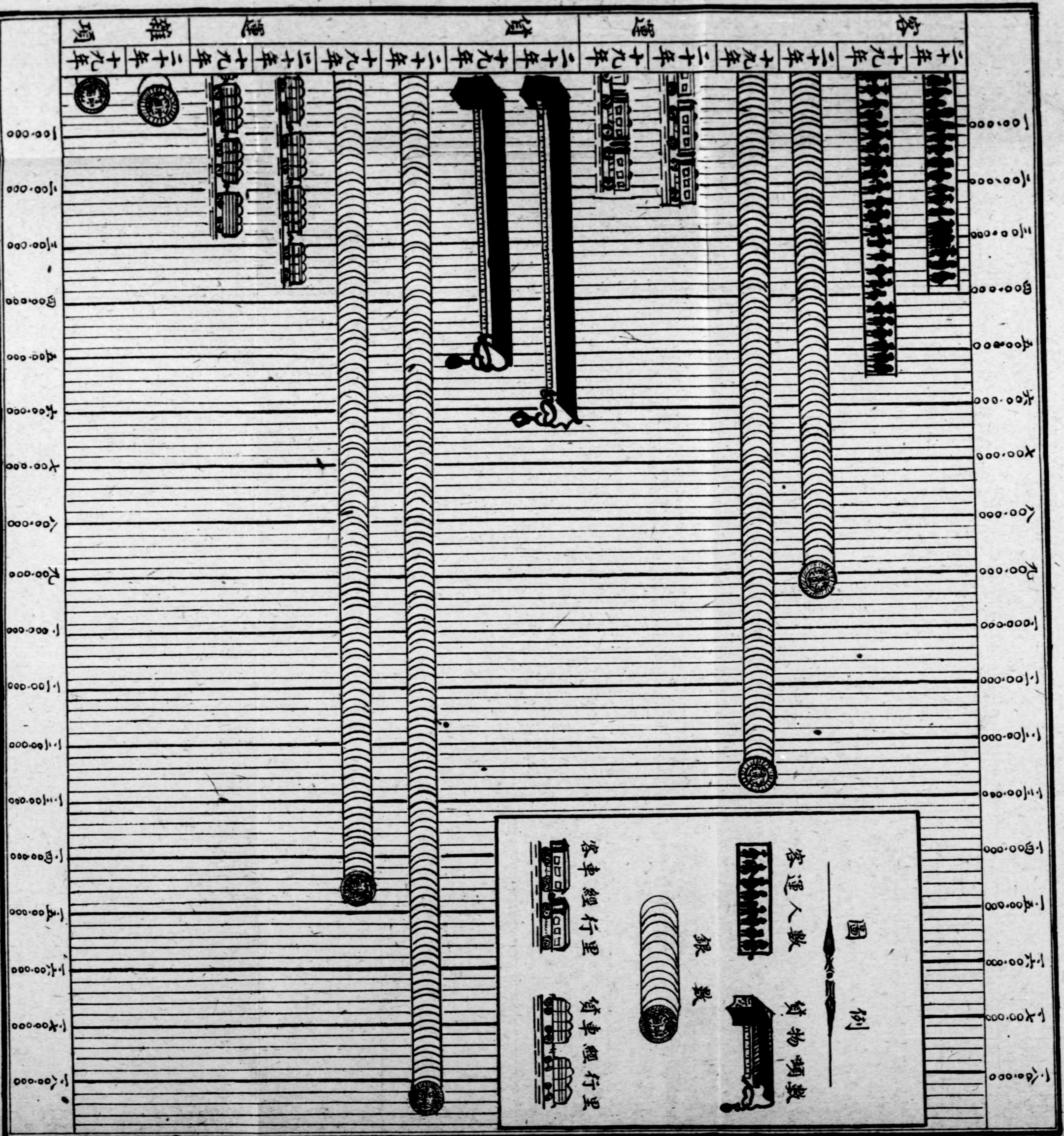
英中街六七號  
宮北大街

北平分庫

東交民巷匯昌大樓

# 中華民國國有鐵路 北寧綫

二十年二月份營業進款概數與上年同月份概數統計比較圖



編譯課課員俞壽年編製



調

査

# 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

# 南滿鐵道列車內營業手續

劉本鎔

關於列車內營業之辦理手續

## 第一章 總則

第一條 關於列車內之營業，依本手續辦理之。

第二條 列車內之營業規定，如左列二種。

(1) 飯車營業。

(2) 小營營業。

第三條 列車內營業人員，(以下減稱為辦事人員)之額數，照別表第一號規定之數目，

辦事人員依前項之規定額數，因辦理列車內營業事務，而乘車者，無須交納旅客運價及雜費。

第四條 如辦事人員，在規定額數以外，未持車票而竟乘車服務者，須照該次列車最低等級，作為普通無票旅客處理之。

第五條 辦事人在營業時間內，須著一定之制服。

第六條 辦事人員對於乘客之待遇，及其他等，須服從列車長職務上之指揮。

第七條 站長或列車長，如認為該辦事員中，有與左列之一相當者，即禁止其乘車，在必要時

，並可令營業者將別人補充。

(1) 傳染病，皮膚病，及其他致有一般人嫌惡者。

(2) 攜帶違禁品，及有其他不正當之行爲者。

(3) 不著制服，或著不潔之服裝者。

如前項之情形，須將其事由報告於運輸處長或該管段長。

第八條 關於列車內營業上有緊急事項，由營業者陳請發報時，站長或列車長，以認爲有必要

爲限，得用自己名義拍發鐵路電報。

第九條 站長或列車長對於列車內營業，如認爲有不得當者，須將其事實，報告於運輸處長。

第十條 列車內之營業，由南滿洲旅館股份公司經營之，但安奉線列車之飯車，其營業暫委任

朝鮮總督府鐵道局辦理之。

## 第二章 列車之飯車營業

第十一條 飯車販賣品之種類規定如左：

(一) 中餐，西餐

(二) 汽水洋酒等及紙烟，

(三) 旅行用零小物件，

第十二條 連挂飯車之列車，其營業區間，及各餐種類如左；

(一)大連長春線，

列車	區間	餐類	種類
第一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百	大連長春間	西餐整份及零菜	中餐全份及零菜
第一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百	同	同	中餐零菜
第一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百	大連奉天間	同	

(二)安奉線

第七、八列車	安東奉天間	西餐全份及零菜	中餐全份
第五、六列車	同	同	中餐零菜 (帶鹹菜，湯，茶)

對於前項以外之列車，亦有臨時連挂飯車營業者。

第十三條 餐車上販賣品之價額，如第二號別表之規定。

第十四條 餐車之營業時間，自上午六時起，至下午十一時止，但定食之時內，須照左列之規定。

定。

(一)早飯

自上午七時  
至上午九時

(二)午飯

自正午  
至下午二時

(三)晚飯

自下午六時

至下午八時

第十五條 餐車上之裝載，以營業上必需之物品爲限。

站長或列車長，如發見裝載前項以外之物品時，須令即時卸下，並將其始末報告運輸處長，或該管段長。

第十六條 站長或列車長，對於飯車營業，如認爲有與左列各項之一相當者，須即時停止該物品之售賣。

(一)售賣之酒類，汽水等，如有沈澱物，夾雜物，或污濁物，裝載於飯車者。

(二)售賣規定以外之物品者。

(三)不按所規定之價額發賣者。

如有前項情形，須將其事由報告於運輸處長，或該管段長。

第十七條 對於整餐，早，午，晚，分別製成整餐表，對於零菜，須製定零菜表，將品目價格書於其上，置於飯桌上明顯之處。

第十八條 酒及汽水，分爲零杯及整瓶，紙烟分爲整盒及零枝二種，製成種類價目表，置於飯車內相當之處。

第十九條 對於旅行用零物，亦須製一種類價目表，置於陳列該物品之貨架適當處。

第二十條 飯車對於客人之銀錢交納，均須發行收據。

第二十一條 飯車內之飯桌器具，及其他室內各部份，均須保持清潔整齊。

第二十二條 如有左列情形，可免費運送。

(一)辦事人員交替業務，須乘其他列車時。

(二)依第十二條第二項之規定，臨時連挂飯車，如營業者向本路陳請輸送其所需用辦事人員食用材料，及營業用品等於營業所之駐在地，或飯車放在地時。

(三)因病或其他不得已事由，致辦事人員不能繼續服務，必須補充其他人員，由營業者陳請將該補充人員輸送至服務地點時。

(四)因天災事變，或其他不得已事由，致飯車中止營業，由營業者呈請將其辦事人員，食用材料，及營業用品等，運送至營業所時。

依前項准其免費乘車時，須發行鐵路便乘票，運送食用材料，及營業用品時，即準據本路材料辦法處理之。

第二十三條 飯車內挂用之廣告牌類，以本路認為有必要者為限，方可貼挂。

### 第三章 小營營業

第二十四條 辦理列車內小營之列車次數，及販賣品之種類，規定如左。

#### (一)營業列車

(甲)連長線第一一·一二二·一三三·一四四·一五五·一六六·一七七·一八八·一九九·二〇〇·二二一·二二二·二三三·二四四·二五五·二六六·二七七·二八八次列車。

(乙)·安奉線第一·二·五·六·七·八·二〇三·二〇四次列車。

(丙)·旅順線第一〇一·一〇三·一〇五·一〇六·一〇七·一〇八·一〇九·一一〇·一一一列車。

(丁)撫順線第一六三·一六五·一六六·一六七·一六八·一六九·一七〇次列車。

(二)販賣品之種類

(1)罐頭類，點心，饅頭，及水菓等。

(2)中外酒，牛乳，茶水及汽水等，(冰激凌亦在內)。

(3)菜類及紙烟。(洋火亦在內)。

(4)報紙雜誌類。

第二十五條 小營只限於在二三等車內經營之。

第二十六條 小營之員役，不准任意通行於頭等車內，或旅客就食中之飯車內。

第二十七條 列車內販賣品之價額，須依本路之所核准，由營業者造一價目表，使賣貨人攜帶之。

第二十八條 列車內之販賣品，須納於一定之容器內，整理完善，置於本路指定之車室內。



第二十九條 關於飯車營業之第十五條，及第十六條之規定，小營營業，亦準用之。  
 (列表第一號)

列車內營業辦事人員定數表

(一)飯車營業

列車次數	區	間	乘			合計
			頭目	車夫役	廚夫	
一一、一二、	大連—長春		一	二	三	六
一三、一四、	同		一	一	二	四
一五、一六、	大連—奉天		一	一	二	四
一七、一八、	大連—長春		一	一	一	三
五、六、	奉天—安東		一	一	二	三
七、八、	同		一	二	二	五

(二)小營商

列車次數	區	間	乘			合計
			區	間	定數	
二、三、一三、一四、一五	大連—奉天		二	奉天—長春		二
一六、一七、一八、						
一九、二〇、	大連—大石橋		一			

二二、二二二、二二三、二二四	大石橋—奉天	二	奉天—長春	二
二五、二六、			同	一
二七、二八、		二	奉天—四平街	二
二、二、五、六、七、八、			奉天—安東	一
二〇三、二〇四			奉天—橋頭	一
一六三、一六五、一六六			奉天—撫順	
一六七、			同	
一六八、				
一六九、	奉天—榆樹縣	一		
一七〇、	同	二	榆樹縣—撫順	一
一〇一、一〇二、一〇五				
一〇六、				
一〇七、一〇八、一〇九			大連—旅順	一
二〇、			同	同
二二、			同	二

備考

爲售賣牛乳冰激凌及包子，在前記定額外，限於左列區間，及所指定之列車內，得加

入一名或二名。

(1) 販賣牛奶

大連三十里堡間，大連旅順間，大石橋新台子間，奉天撫順間，奉天本溪湖間，及長春昌圖間，

(2) 販賣冰激凌

大連熊岳城間，大連旅順間，遼陽開原內，奉天撫順內，奉天橋頭間及長春昌圖間，

(3) 販賣包子

奉天公主嶺間，

(列表第二號)

(一) 餐事價目

(1) 整分

種別	早	午	晚	有飯車之列車次數
西食	元 〇、八〇	一、二〇	一、二〇	五、六、七、八、一、一、二、三、 一、四、一、五、一、六、一、七、一、八、
中食	〇、六〇	一、〇〇	一、〇〇	七、八、一、一、一、二

(2) 零菜

零菜之價額，在連長綫上者，得本會社之承任後，由南滿洲旅館股份公司規定之。

在安奉綫上者，則依朝鮮總督府鐵道局之所規定。(價目表省畧)

(一) 酒及汽水類價目

種	別	品	名	一	大	瓶	一	小	瓶	一	杯

備考

安奉綫飯車上酒及汽水類之價目，依朝鮮總督府鐵道局之所規定。(價目表省畧)

(三) 紙烟及旅行用零物類之價目，在連長線上者，得本會社之認可後，由南滿洲股份公司規定之，在安奉綫上者，則依朝鮮總督府鐵道局之所規定。(價目表略)

供給列車車僮及列車內小營之沸水。

準備站，( )

列車車僮，對於一等座客供給茶水，或列車內小營者，對於二三等座客，賣以茶水，所需用之沸水，在左列各站請求時，須即時供給之，如在左列以外各站，如特請求者，亦可為之供給。

左記各站中洗面室內所設置之飲水，因鍋爐構造上之關係，不能時有沸水者，須特別準備沸水供給之。

大 三十里 瓦房店 熊岳 營口 石橋 大海 遼陽 奉天 鐵嶺 開原 昌圖 四平 長嶺 春  
連 堡 城 口 城 陽 嶺 原 圖 街 嶺 春

第一一列車.....

第一二列車.....

備考 準備沸水各站

旅客列車連挂飯車之上水，（ ）

旅客列車所連挂飯車之上水，照左列規定，自某年某月某日施行之。

旅客列車所連挂之飯車，除在初發站上水外，在途中左記特定各站，須供給左列列車之上水。

南滿鐵道列車內營業手續

大石橋 第一一 一二 一五 一六次列車。

奉天 第一一 一二 列車。

鐵嶺 第一三 一四 一七 一八次列車。



中華民國賞學堂報館風氣

中華民國八年九月廿九日

法

制





# ●中華民國訓政時期約法

部令總字第七三九七號 六月十三日

國民府政本革命之三民主義五權憲法以建設中華民國既由軍政時期入於訓政時期允宜公布約法共同遵守以期促成憲政授政於民選之政府茲謹遵創立中華民國之中國國民黨總理遺囑召集國民會議於首都由國民會議制定中華民國訓政時期約法如左

## 第一章 總綱

第一條 中華民國領土爲各省及蒙古西藏

第二條 中華民國之主權屬於國民全體

凡依法律享有中華民國國籍者爲中華民國國民

第三條 中華民國永爲統一共和國

第四條 中華民國國旗定爲紅地左上角青天白日

第五條 中華民國國都定於南京

## 第二章 人民之權利義務

第六條 中華民國國民無男女種族宗教階級之區別在法律上一律平等

第七條 中華民國之民依建國大綱第八條之規定在完全自治之縣享有建國大綱第九條所定選舉罷免創制複決之權

第八條 人民非依法律不得逮捕拘禁審問處罰人民因犯罪嫌疑被逮捕拘禁者其執行逮捕或拘禁

之機關至遲應於二十四小時內移送審判機關審問本人或他人並得依法請求於二十四小時內提審

第九條 人民除現役軍人外非依法律不受軍事審判

第十條 人民之住所非依法律不得侵入搜索或封緝

第十一條 人民有信仰宗教之自由

第十二條 人民有遷徙之自由非依法律不得停止或限制之

第十三條 人民有通信通電秘密之自由非依法律不得停止或限制之

第十四條 人民有結社集會之自由非依法律不得停止或限制之

第十五條 人民有發表言論及刊行著作之自由非依法律不得停止或限制之

第十六條 人民之財產非依法律不得查封或沒收

第十七條 人民財產所有權之行使在不妨害公共利益之範圍內受法律之保障

第十八條 人民財產因公共利益之必要得依法律徵用或徵收之

第十九條 人民依法律得享有財產繼承權

第二十條 人民有請願之權

第二十一條 人民依法律有訴訟於法院之權

第二十二條 人民依法律有提起訴願及行政訴訟之權

第二十三條 人民依法律有應考試之權

第二十四條 人民依法律有服務公務之權

第二十五條 人民依法律有納稅之義務

第二十六條 人民依法律有服務兵役及工役之義務

第二十七條 人民對於公署依法執行職權之行爲有服從之義務

### 第三章 訓政綱領

第二十八條 訓政時期之政治綱領及其設施依建國大綱之規定

第二十九條 地方自治依建國大綱及地方自治開始實行法之規定推行之

第三十條 訓政時期由中國國民黨全國代表大會代表國民大會行使中央統治權

中國國民黨全國代表大會閉會時其職權由中國國民黨中央執行委員會行使之

第三十一條 選舉罷免創制複決四種政權之行使由國民政府訓導之

第三十二條 行政立法司法考試監察五種治權由國民政府行使之

### 第四章 國民生計

第三十三條 爲發展國民生計國家對於人民生產事業應予以獎勵及保護

第三十四條 爲發展農村經濟改善農民生活增進佃農福利國家應積極實施左列事項

一 墾殖全國荒地開發農田水利

二設立農業金融機關獎勵農村合作事業

三實施倉儲制度預防災荒充裕民食

四發展農業教育注重科學實驗厲行農業推廣增加農業生產

五獎勵地方興築農村道路便利物產運輸

第三十五條 國家應興辦油煤金鐵礦業並對於民營礦業予以獎勵及保護

第三十六條 國家應創辦國營航業並對於民營航業予以獎勵及保護

第三十七條 人民得自由選擇職業及營業但有妨害公共利益者國家得以法律限制或禁止之

第三十八條 人民有締結契約之自由在不妨害公共利益及善良風化範圍內受法律之保障

第三十九條 人民為改良經濟生活及促進勞資互助得依法組織職業團體

第四十條 勞資雙方應本協調互利原則發展生產事業

第四十一條 為改良勞工生活狀況國家應實施保護勞工法規

婦女兒童從事勞動者應按其年齡及身體狀態施以特別之保護

第四十二條 為預防及救濟因傷病廢老而不能勞動之農民工人等國家應施行勞動保險制度

第四十三條 為謀國民經濟之發展國家應提倡各種合作事業

第四十四條 人民生活必需品之產銷及價格國家得調正或限制之

第四十五條 借貸之重利及不動產使用之重租應以法律禁止之

第四十六條 現役軍人因服務而致殘廢者國家應施以相當之救濟

## 第五章 國民教育

第四十七條 三民主義爲中華民國教育之根本原則

第四十八條 男女教育之機會一律平等

第四十九條 全國公私立之教育機關一律受國家之監督並負推行國家所定教育政策之義務

第五十條 已達學齡之兒童應一律受義務教育其詳以法律定之

第五十一條 未受義務教育之人民應一律受成年補習教育其詳以法律定之

第五十二條 中央及地方應寬籌教育上必需之經費其依法獨立之經費並予以保障

第五十三條 私立學校成績優良者國家應予以獎勵或補助

第五十四條 華僑教育國家應予以獎勵及補助

第五十五條 學務教職員成績優良久於其職者國家應予以獎勵及保障

第五十六條 全國公私立學校應設置免費及獎金學額以獎進品學俱優無力升學之學生

第五十七條 學術及技術之研究與發明國家應予以獎勵及保護

第五十八條 有關歷史文化藝術之古蹟古物國家應予以保護或保存

## 第六章 中央與地方之權限

第五十九條 中央與地方之權限依建國大綱第十七條之規定採均權制度

第六十條 各地方於其事權範圍內得制定地方法法規但與中央法規抵觸者無效

第六十一條 中央與地方課稅之畫分以法律定之

第六十二條 中央對於各地方之課稅爲免除左列各款之弊害以法律限制之

一妨害社會公共利益

二妨害中央收入之來源

三複稅

四妨害交通

五爲一地方之利益對於他地方貨物之輸入爲不公平之課稅

六各地方之物品通過稅

第六十三條 工商業之專利專賣特許權屬於中央

第六十四條 凡一省達到憲政開始時期中央及地方權限應依建國大綱以法律詳細規定之

### 第七章 政府之組織

#### 第一節 中央制度

第六十五條 國民政府總攬中華民國之治權

第六十六條 國民政府統率陸海空軍

第六十七條 國民政府行使宣戰媾和及締結條約之權

第六十八條 國民政府行大赦特赦及減刑復權

第六十九條 國民政府授與榮典

第七十條 國家之歲入歲出由國民政府編定預算決算公布之

第七十一條 國民政府設行政院立法院司法院考試院監察院及各部會

第七十二條 國民政府設主席一人委員若干人由中國國民黨中央執行委員會選任委員名額以法律定之

第七十三條 國民政府主席對內對外代表國民政府

第七十四條 各院院長及各部會長以國民政府主席之提請由國民政府依法任免之

第七十五條 公布法律發布命令由國民政府主席依法署名行之

第七十六條 各院部會得依法發布命令

第七十七條 國民政府及各院部會之組織以法律定之

## 第二節 地方制度

第七十八條 省置省政府受中央指揮綜理全省政務其組織以法律定之

第七十九條 凡一省依建國大綱第十六條之規定達到憲政開始時期國民代表會得選舉省長

第八十條 蒙古西藏之地方制度得就地方情形另以法律定之

第八十一條 縣置縣政府受省政府之指揮綜理全縣政務其組織以法律定之

第八十二條 各縣組織縣自治籌備會執行建國大綱第八條所規定之籌備事項

縣自治籌備會之組織以法律定之

第八十三條 工商繁盛人口集中或有其他特殊情形之地方得設各種市區其組織以法律定之

第八章 附則

第八十四條 凡法律與本約法抵觸者無效

第八十五條 本約法之解釋由中國國民黨中央執行委員會行使之

第八十六條 憲政草案當本於建國大綱及訓政與憲政兩時期之成績由立法院議訂隨時宣傳於民衆以備到時採擇施行

第八十七條 全國有過半數省分達到憲政開始時期即全省之地方自治完全成立時期國民政府應即開國民大會決定憲法而頒布之

第八十八條 本約法由國民會議制定交由國民政府公布之

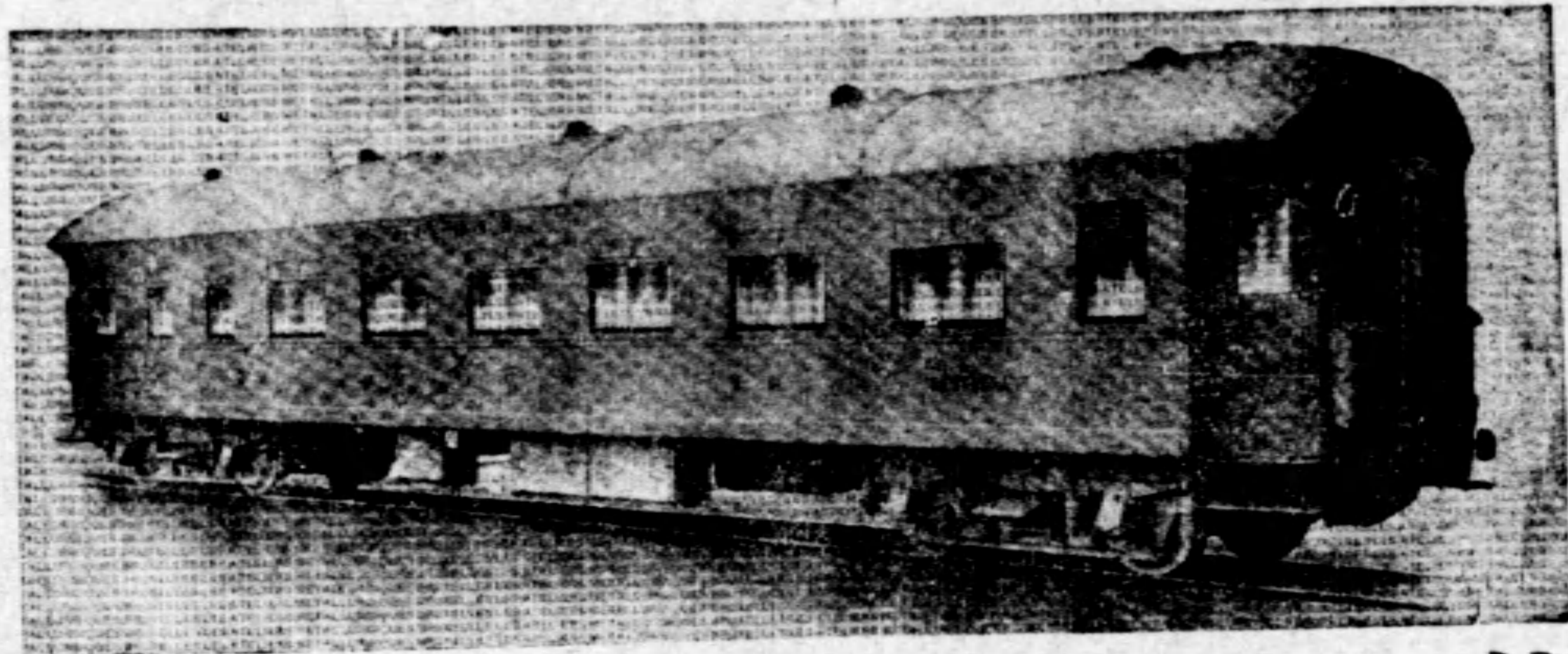
第八十九條 本約法自公布之日施行

(完)



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

# ●本路二十一年六月份工作報告

## ●總務處

### (一)通令各部分發出文件負責校對

各部分辦理各項文件，往往有遺漏錯誤等事發生，殊屬玩忽，嗣後一應文件，無論其為繕寫打字，或印刷油印，其有專設校對人員之處，處責成該校對人員，無專設校對人員之處，應責成辦稿或繕寫人員，負責詳細校對，不得稍有遺漏錯誤，倘於文件發出之後，發現遺漏錯誤等事，對於負責人員，應予以相當之處分，以重公務，業經令行各部分一體凜遵，

### (二)獎勵服務細心之員警

前據新民警務段修警務長呈報，於五月九日下午經巨流河，看橋警王形章，於距橋墩百尺處，發現電雷一枚，惟引線已斷，鐵皮稍銹，查其狀況，或係早日所埋，當即取出，送交瀋處，轉送兵工廠檢查，該警服務細心，化險為夷，克盡護路之職，殊堪嘉尚，已將員警分別記功，以示鼓勵，並通電各段隊，對於路軌橋樑，詳慎檢查，妥為嚴防，以策安全，

### (三)通告本局五十週紀念放假慶祝

本路自造第一機車，題名中國洛克提，(Rocket of

China)現在北平交通博物館保存(係於光緒七年，夏歷五月十三日開始駛行，計至本年六月九日，適為五十週年，此為吾國運用機力行車之紀元，在歷史上堪有紀念之價值，因即於是日舉行慶祝典禮，並放假一日，

### (四)布告偷竊道釘等物嚴重治罪

奉鐵道部令，偷竊道釘等罪犯，按刑法公共危險罪處治等因，遵即布告沿路各地，按照刑法，第一百九十七條，一百九十八條，一百九十九條，條文規定，如有偷竊道釘等物，危及行車，因而火車出軌，傾覆破壞，以致人於死傷者，應分別處死刑，無期徒刑，及七年或五年以上有期徒刑，即因過失而發生者，亦須按情論罪，處罰甚重，凡屬國民，皆當愛護交通，服務員工，尤須謹慎從事，布告週知，俾資儆惕，

### (五)測勘興城溫泉至海邊及葫蘆島一帶馬路以備施工

本路擬修建興城溫泉至海邊及葫蘆島一帶馬路，派工程司魏梯錫會同港務處事務課股長魏志澄，詳細測勘妥擬施工計畫，繪圖呈核

### (六)嚴令押車警務員防範客車竊案

查軍糧城至蘆台，唐山至秦皇島間，各項客車，迭出竊案，更以二零一一零二兩次車為甚，刻已責成前門

## 本路二十六年六月份工作報告

山海關各押車警務員，切實認真防範，倘再有此項竊案發生，該押車警務員應負賠償責任，藉安行旅，而維路譽，

### (七) 開灤交涉案解決情形

本局向開灤礦務局提出解決歷年懸案，曾在第十三次紀念週報告概略，乃自開始交涉以來，歷時兩月，未能解決，直至五月中，局長因公赴京，乃由外交部王部長正廷，暨實業部礦政司王司長正輔，居中調解，關於煤價一節，該礦認繳相當款項，為路局建築員工俱樂部及宿舍之用，延期費一項，主由雙方核對帳目，磋商款額，其餘各案，各求公平之解決，局長回津之後，該礦復派代表英人普賽爾及秘書長羅旭超來局詳商，本局派陳總稽核及會計處常副處長與之接洽，並由運輸處就歷年車輛延期費帳目，詳加考核，磋商多日，始定由該礦撥繳壹百二十萬元，完全清結，經呈奉 鐵道部江電核准，已於六月六日簽立協定，條文如下，

#### 照錄開灤協定條文

北寧鐵路管理局(以下簡稱路局)開灤礦務總局(以下簡稱礦局)今為解決歷年懸案起見訂立協定條文如下  
一，所有下列各條所述及雙方所提出款項上之要求由

二

礦局付與路局國幣一百二十萬元作為完全清結

#### 二，車輛延期費

路局因第一條所述之付款對於簽訂本協定前所有之車輛延期費作為完全清結以後之車輛延期費按照新定解釋辦法計算此項新定解釋辦法應即從事磋商經雙方同意協定之

#### 三，煤價

路局因第一條所述之付款對於簽訂本協定前所有關於供給煤斤退價上之要求作為完全取消所付之款一部分即作為路局建築員工俱樂部及宿舍之用

#### 四，唐山路局房屋

路局因第一條所述之付款即將民國十八年十一月二十三日路局致礦局函中所述十六畝一分伍厘地基本上之房屋五所以及該地上之其他建築撥作礦局產業並擔任以該項建築所佔地基計十六畝壹分伍厘按照每年每畝租價洋一百元租與礦局租期三十年但在該期限內如雙方願停止租約時路局得有向礦局購買該項建築之選擇權其購價當由雙方臨時商定若至三十年租期屆滿所有存在該項地基上之建築即作為路局之產業不再取償礦局並得有向路局續租該項房地之選擇權但其租價及期限均當由

雙方臨時商定

#### 五，唐家莊支路

礦局承認將此項支路所佔地之地權讓歸路局該地契紙向由路局保管自民國二十年七月一日起路局以該地按照每年每畝二十元租與礦局以作接連唐家莊煤礦與古冶正綫之用租期六年期滿後礦局如願續租時路局應仍予租用惟其租價則須另定至民國二十年七月一日以前所有關於該項地畝之地價地租雙方業已完全清結不再計算

#### 六，唐山路綫遷移問題

唐山幹綫將來如仍在現在地點無論直接間接因礦局以往或將來採煤工作關係在民國八年十一月月中發現場陷處緊靠附近地方倘再有場陷之事發現礦局擔任賠償路局之損失至將來如再有因實在之場陷或勢將必至之場陷有遷移路綫之必要時其所需之一應工程價值及費用礦局亦完全擔任此外旅客以及路局員司倘因採礦關係發現場陷或其他損壞遂致發生意外而受傷害者所有路局應付之賠償亦由礦局償還

#### 七，車輛及機車

路局應將租用礦局車輛及機車上之工作效率竭力

北寧鐵路月刊 第六期 工作報告

促進遇必要時得與礦局商同辦理以求恢復礦局煤運原狀爲目的

本協定於民國二十年六月六日由路局及礦局雙方負責人員簽字蓋章繕寫中英文各兩分雙方各執一分存查

北寧鐵路管理局局長 (高紀毅)

在 見 人 (陳廷均)

開灤礦務總局總理 (P. C. Young)

在 見 人 (趙君達)

#### (八) 籌辦本路同人公益會

前因本路與開灤礦務局，解決各項懸案，曾經就各關係處課，組設開灤交涉研究委員會，現在雙方簽立協定，交涉業已解決，應即及時結束，並將開灤撥繳款項之一部分，作爲同人公益之建築設備，及修造全線員工住房之用，就各處課長等項人員，另行合組北寧鐵路同人公益會，籌畫進行，已經批准，並於六月十六日開同人公益會會議，推舉總務處文書課長，兼人事課長侯弼，地產課長富強，庶務課長王乃義，材料課長兼運輸處電信課長譚金鐘，工務處工程課長梁鎮英，運輸處營業課長周賢頌，計核課長胡國鈞，廠務處文牘課副課長楊先乾，會計處助理員伯敦，綜核課副課長楊殿榮，總稽核審計課長郝作昌等十一人，爲

## 本路二十六年六月份工作報告

執行委員，著手籌辦，

(九)嚴令員工不得越級乘車及爭佔房間

奉部令開，客車乘座，向有專章，部局人員乘車，尤應恪守，倘遇座位擁擠，理應讓與購票客人，尤宜保持互讓精神，以資表率，乃聞近來部路員司，乘車時有爭奪房間，多佔床位之事，損毀路譽，妨害營業，殊非本部整飭路政所宜有，合行嚴令禁止，嗣後無論員工乘車，倘有不按路章，多佔座位，或互相攘奪，藉故騷擾，妨害行旅等情事，定予嚴究不貸等因，業經遵令轉行，一體遵照，

(十)整飭路警風紀

查本路各段隊所為警備辦公之處，理宜嚴肅，所辦公務應守秘密，而槍彈服裝尤宜嚴防奸宄，近查各段隊所暨分駐所時有容留閑人情事，殊非所宜，已令飭各該段隊所嚴加取締，嗣後不准容留閑人，以重風紀而防奸宄

(十一)限期繳換職員證章

查本局製發職員證章，原以資標識，前因本路名稱迭改，證章亦隨之屢易，此項證章，領發太濫，且遺失不少，亟應將以前所發之各項證章，一律取銷，以昭慎重，茲製就本路新式證章，專發總局職員佩帶，此

四

外各部分，一概不發，至駐藩辦事處，如有需用證章之必要，可另擬式樣，呈核飭製，凡前經在總局所領之京奉平奉北寧等字樣之證章，限於本月三十日以前，一律繳銷，取回押款，

(十二)訂定平津電話綫通話辦法

本局平津電話綫一對，原為處理公務而設，員司因個人私事通話，本不應擅請接用，現據電信課呈稱，各課員司，多因私事請求接綫，倘有緊急公務，易致稽延等情，亟應明定限制，以免誤公，嗣後本路員司，如因公務，必須與北平通話，應於事前陳經該管課長，或與課長同級人員之核准，方得請求接綫，同時並由電信課，照章填具長途電話稽核單，送由各該主管課長等，註明通話事由，簽字蓋章，交還電信課存執，以資證明而備稽核，業由局通令遵照，

(十三)奉令轉行禁止濫用洋文

奉部令，轉奉行政院令，各機關及全體人民，禁止濫用洋文，以重國體，飭屬遵照，查禁止濫用洋文，本路早經通令有案，茲奉前因，遵經再行通飭，切實注意

(十四)派警保護各站扶輪學校

現屆夏防青紗帳起沿綫附近藉藉遍地，搶架勒贖時有

所聞，各站凡設有扶輪學校之處，已飭駐紮各該站段隊官警聯合，予以相當保護，以便路員子弟安心求學。

(十五)取締各警段獲送證據不足之案件

查近來各法院對於本路獲送刑事案件，預審結果每與以不起訴處分，核其處分書內所叙證據不足之理由又甚充分，已飭各警段對於解送人犯，未獲有相當證據及確切口供，不得敷衍送案，以免違法，而保路譽。

### ●運輸處

(一)修改北寧平漢兩路聯運貨物列車協定

北寧平漢兩路，為發展貨物聯運增加收入起見，特磋商修改兩路聯運協定，辦理北寧路各站，及平漢路黃河以北各站，聯運貨物列車，俟將來北寧路機車車輛充裕時，再行互商展通至黃河以南各站，並規定兩路攤收運費辦法，係按旬清結，暫不用聯運貨票。

(二)修理撥歸運煤專用之機車車輛

查義和公等商號，請撥車由平綏線之口泉門頭溝等處，運煤至天津塘沽一帶，當以本路機車車輛，損壞者甚多，不敷分撥，經與該商等磋商，出資修理，每列機車一輛，貨車五百噸，修理費三萬元，由本路轉託東北大學工廠修理，修理後交該商等作運煤之用，以運足五萬噸為止，茲已分別簽訂合同，繳納修理費矣。

(三)厘訂維持客車清潔規則

維持客車清潔一事，關係重要，茲經運輸處厘訂規則，分發各站遵辦，已於六月一日起實行。

(四)山海關錦縣間一二四一二五次加掛三等車

查山海關錦縣間下行客車，對於小站旅客，不甚便利，擬在第一二四一二五兩次車上，加掛三等車一輛，以便行旅。

(五)營口車站開放北票退租舊廠及沿河地帶堆存商貨免收囤存費及調車費

查營口車站公共貨廠，僅可容貨九百車，近日該站每日東西四路聯運貨物，約到百餘車，近因雨水連綿，兼以輪船不足，以致貨物未能運走，廠中堆滿，無法卸車，本處為招徠貨運，便利存貨起見，特准該站北票退租，舊廠及沿河地段，公開堆存商貨，免收囤存費，及調車費，該北票舊廠，及沿河地段，共可存貨約千五百車，一面發給該站煤氣燈二十盞，俾得於夜間加工起卸，如此則該站卸貨量，存貨量，俱可大見增加。

(六)營口添修貨場岔道

自東北東西四路，貨物聯運，發達以來，大豆糧石等項貨物，多由營出境，以致該站貨車，異常擁擠，原

## 本路二十年六月份工作報告

有岔道，不敷應用，現正計畫，在該站貨場中，添設長度一千二百英尺之岔道三條，以利調度，

### (七)發售海濱星期來回游覽原

茲因夏季已屆，天氣炎熱，中西人士，前往海濱避暑者甚多，本路為旅行便利起見，仍按往年成例，發售海濱星期來回游覽票，票價及乘車辦法，均按成案辦理，

## ●工務處

### (一)柳河繞陽河新工將次完竣

柳河繞陽河兩處新工，前奉准調派員工組織新工辦公處，於新民支配工作，俾工程進行暢利，現該兩處主要工程，業經先後接軌通車，正在趕修護堤工程及零星土作，並逐漸收集餘剩材料，歸還各種工具，定於七月十五日將新工結束，撤銷辦公處，所有已成之新工，及應需保養工作，移交皇姑屯工務段接收辦理，

## ●廠務處

(一)新購機車藍圖及說明書業由廠內製成已送交材料課以備投標人領用

查本路擬招標購置新機車，所有應用之藍圖及規範書，自應充分預備，以便投標人取用，茲已檢齊藍圖十

七套，太平洋及麥克豆式規範書各四十本，前後函送材料課應用矣，

### (二)唐山皇姑屯兩廠修理車輛成績

自五月二十七日至六月二十三日唐廠共修機車七輛客守車十八輛貨車一百四十輛又未修送塘沽蘆台存放貨車四十輛皇廠共修機車五輛客守車十一輛貨車一百二十八輛

## ●會計處

### (一)籌備實行改善外段開支辦法

查改善外段開支辦法，前經擬具草案，於五月十二日，召集各處課開會討論，加以修正通過，茲經由處將改訂外段開支辦法，及應用支票印鑑紙，外段開支薪資分類概數表四種，以及各種格式，呈請令發各處，查照規定事理，先事籌備，以期早日實行，



大事記

# 無線電收音機為沿鐵路鄉鎮

家庭不可少之設備因

金	社	平	名	國
融	會	津	人	內
行	教	戲	演	新
市	育	曲	講	聞

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

# 本路五月份大事記

一日

本路擬變更十九年度預算，業經呈奉部會指令准予備案，并飭將變更各項工程詳細預算具報，當經轉行工務處遵照辦理，以憑轉呈，

奉部令發第十五次國內聯運會議議決改訂鐵路互連材料核算運價，及記賬辦法，飭自本日起實行

本日工務處華副處長因公赴部，出差期間，該副處長職務，呈請由課長王國勳兼代，

二日

改訂公文用紙格式，令飭各部分遵照，

四日

奉部令發新定貨物逾暈核收運價辦法，運輸處通傳各站一體遵照，

運輸處訂定運輸糧石特價物品表，通傳各站遵照，

奉會抄發十五次國內聯運會議議決恢復貨物聯運辦法四項，令行本路知照，

六日

奉部規定關於未經叙定資位之技術人員，現在加薪辦法，飭由局酌量辦理，轉行各處遵照，

奉會抄發第十五次國內聯運會議議決鐵路與招商局聯運大綱十二條，令行本路知照，

轉報新派廠務副處長鈕孝賢到差日期，并請部叙定該副處長薪級，

七日

抄發駐歐辦事處函送關於研究運輸各案，令飭運輸處切實研究具覆，

八日

據工務處呈送利達工程局承包大凌河及彰武縣橋水壩土方工程合同五份，經一律核簽分發關係各處存查，

九日

奉部令發內政會議議決提倡國貨辦法，通令各部分遵照，會計處呈擬改善關外段開支辦法草案，飭由該處定期召集會議，共同討論，并將該項草案令發各處知照，

十一日

奉部電示統一鐵道會計委員會第二次大會，改定六月八日開會，飭將所擬議案尅日送部，

令飭各處，嗣後關於釐訂各項規章，須先呈局審定後，方准公布，以昭慎重，

令飭各處，嗣後關於錄用職員及升級加薪等，應呈交考試委員會照章考試，

本路五月份大事記

二

補派新任廠務副處長鈕孝賢爲本局考試委員會當然委員，  
令飭遵照，

十二日

奉部令發醫務會議議決關於任用醫藥員各案，抄發衛生課  
遵照，

訂定收錄練習生及職員志願保證表格式，令飭各部分遵照  
辦，理

北平舊交通部保管處本路所設報房及轉電室，現因事務無  
多，即行撤銷，兩達鐵道部聯運處查照，

令飭內外各部分，所有舊存廢料等，詳細檢查列表呈報，  
以資清理，

運輸處通傳各段，對於行車事務，須格外注意，俾免發生  
事變，

十三日

令飭各處派員與總務處會商核減公用物品數量計劃，俾資  
撙節，

十四日

令飭各部分將公用物品應需數量開具詳單，送交庶務課彙  
呈核辦，

運輸處改訂車上服務人員日報單式樣，通飭各段自本月份  
起一律實行，

造具二十年四月份債款報告表，暨償還外幣折合國幣數目  
表，分呈部會備案，

十六日

抄發東北長官公署頒訂高級長官因公乘車辦法，令飭關係  
各處知照，

奉部令發會計用費比較表一份，飭詳加參考，藉圖改善，  
會計事項，

十八日

准駐歐辦事處函送國際聯合會，關於研究客貨運輸各案，  
令發各處，切實研究具復，

十九日

令發福誠公司承包通遼段開寬沙溝土方合同一份，飭會計  
處查照，

廿日

運輸處呈擬大修榆瀋段電桿綫案，因未列入預算，暫可小  
修，着該處擬具小修計畫，呈局再奪，

廿一日

京平遼通車車輛，由本路與津浦兩路攤備，抄錄兩路攤備  
車輛協定，呈送東北交通委員會鑒核備案，

本路沿綫各國駐軍客貨運輸換票證式樣頗不一致，茲經會  
計處另加修正，一律改印中英合璧文字，通傳各站，自六

月一日起實行，

二十二日

奉會令飭將農場實施計畫及工作情形，迅速呈報，以憑考核，

二十四日

奉部電訂於七月二日召集國有鐵路警務會議，飭本路擬具提案送部，并遴派熟悉警務人員列席，

二十五日

會令轉發長官公署調查交通近况圖表清單，飭遵照辦理具報，

令飭各部分嗣後辦理各項文件，應由負責人員，詳細核對，倘有遺漏錯誤，應予處分，以重公務，

二十六日

訂定商家交貨過期罰款辦法六條，令材料課通知各商，以資遵守，并飭關係處廠查照，

二十八日

抄發警務課簽註葫蘆島公安局編制外部警隊暨警察行政分區辦法，飭港務處查照辦理具報，

核定工務處及各工段動支備用款數目，令飭遵照，

二十九日

運輸處規定開駛臨時列車，拍發電報手續，令飭各段站遵

照，

奉部令徵集各路現用材料規範，遵飭關係各部分限期開呈，以憑彙轉，

三十日

本路招標建築營口站負責運輸倉庫，比較標價，以全義建築行為最廉，准交由該商承包，令工務處遵照，

## 國內鐵路記事

### 廣九路車脫軌發生空前未有死傷衆多之

#### 慘劇

廣九鐵路來往九龍深圳之客車，在香港新界大埔與沙田之間脫軌，發生空前慘劇，按該路英段（即九龍至深圳）建築極爲堅固，全段皆鋪雙軌，且用三合土製成枕木，以免被火燃着，此路完成之後，一向行車，甚爲妥當，僅於數年前有一摩托火車失事，死傷數人耳，聞此次失事之由實因連日大雨，沖去鐵路堤填下之沙石，致路基浮鬆，軌道一端傾斜，乃發生此不幸之事至遇事地點，在沙田站之上，路左爲海，名馬漏水，右爲山，山與鐵路之間有一坑，名赤蘭坑，深約四丈餘，地勢頗險，火車行至該處，因鐵軌之一端既已斜陷，且爲岔口，承力已弱經車力一壓，車頭側例，遂撞於山洞之右偏山邊，該列車共拖客車五輛，車頭既失事，所拖之車卡亦拋離軌外，第一車倒於車頭之後，第二車撞於路旁洞邊，第三車卡壓其上，第四車卡亦已一半出軌，祇最後之一車得保安存，該列車共載乘客有一百五六十人，當時死傷聞有百餘人，得救逃出者僅十餘人云

### 京滬滬杭甬兩路通告旅客補票辦法

京滬滬杭甬兩路通告旅客補票辦法，嗣後車上補收票價及加費，如有旅客不肯照付時，應由查票員向旅客婉爲解釋，以期明瞭，萬一遇有軍政等界之人堅不肯付，亦應取得名片等項，呈報核辦，以免衝突而便交涉云

### 平漢路軍運事務所取銷

平漢鐵路管理委員會，訓令各轄機關，本會軍運事務所，着即裁撤，所有各處調所人員仍各回原差辦事，至該所一切費用，並着截至六月五日爲止云

### 津浦隴海兩路聯運定六月十五日施行

隴海路貨物，因海州港尙未興修，以致不能直接出口，非借徐州以南之津浦綫不可，經隴海津浦兩路當局會商之結果，擬即籌辦隴海貨物通軌聯運，以期互助而裕收入，並議訂辦法四條，定於六月十五日施行云

### 平漢路電報規定由有無電分別拍發

平漢鐵路與南北往還電報，聞現規定平漢平鄭鄭漢間往返直達電報，用無線電遞送，其非直達而由長辛店，鄭州，江岸等處轉拍者，仍由有線電拍發，但有線電或無線電，遇有阻碍時，應互相代發，以重工務云

### 鐵道部參觀團起程赴濟

鐵道部爲整頓及改良路政起見，曾由該部及津浦膠濟等路局抽調機務人員十數人，組織一參觀團，分赴日本及國內各路局，參觀各項機械工程，及車務情形，以資借鏡，該團到津後即依次參觀，現已完畢，即日起程赴濟云。

### 隴海路列車出軌之慘劇

隴海路第八次東下客貨混合列車，於五月三十一日由靈寶開車行至觀音堂澗池之間十里鋪處，因該處地勢係下坡，該車行過小橋，車頭因壓量過重，忽然炸裂，於是緊隨車頭後之車共七輛，均倒傾道旁之河中，當傷亡計四十餘名，輕重傷者共有五十餘名，聞此肇事之原因不外二點，(一)車頭機件陳舊(二)鐵路年久失修，路務之如此者，實受歷年戰征之影響不少云。

### 平漢路漳河橋修復

平漢路漳河橋(安陽屬豐樂鎮邊)因去年作戰時，曾將該橋炸毀，交通甚感不便，火車經過，均不敢疾馳，彰德站工務局，曾於上月派員工前往修理，業於本月九日將該橋修理完竣，暢行無阻云。

### 平漢路駐平處長朱侶雲調部派沈庸繼任

平漢路局北平辦事處處長朱侶雲，已奉鐵道部命令，調部爲購料委員會委員，遺缺調平漢路總務處副處長沈庸繼任。

，日內即由漢來平就職。

### 鐵道部派員考察平漢煤運

鐵道部近爲明瞭平漢鐵路煤礦運輸及車機各務情形起見，特派前湘鄂鐵路局長劉沛泉，考察一切，奉令後並帶隨員四人，由京到漢，即轉車北上視察云。

### 平漢路局嚴禁員司包賣車皮

平漢鐵路管理委員會，近接奉陸海空軍總司令行營電令，略謂近據探報，各路站員司，時有勾串不肖軍人包賣車皮之事，仰該委員長嚴查究辦，該會奉令後，昨已分令沿路各站段等，不得再有以上情事，如經查出，定予撤懲云。

### 粵漢路積極籌築部限十一月前開工

粵漢鐵路株昭段，關於湘粵交界，地勢最險及工程最鉅一段路線，前鐵道部曾派員詳細測量，將從前華洋各工程司所測擬各條，悉予放棄，另測較善新線，刻已大致測妥，并經鐵道部核定，又因該段樂昌以北工程，亦急需積極進行，而該項路線，雖早經定妥，祇因事隔多年，沿線樁號頗多遺失，亟宜分別補定，惟粵漢路局原有測量隊，尚須覆測湘粵交界處等路線，不克兼顧，爰另組測量隊二隊，以一隊測量平石至柳州一段，一隊協助原有測量隊，測量樂昌至平石一段，樂平一段並限三個月內，將測量及繪圖工作，一律辦理完竣，俾於本年十一月前全段開工，至該

路經過湘境路線樁號，俟上述兩段測量完竣後，即將測量隊調至株州，將湘境路線亦分別測量，以備大舉興工云。

### 隴海路靈閿段及靈潼段均在積極趕修

隴海路，工程局，本擬於本年六月內即將靈潼一段路工，完全竣事，刻擬將該段土方工程積極修竣後，再鋪設軌，一則省事，二則一氣貫成，至靈閿段之一切鋪路築橋及枕木等築路材料，現均準備完妥，並正在積極陸續向西輸運中云。

### 津浦路灤口鐵橋修竣大汶口橋正修理中

津浦鐵路在山東境內各橋樑，去年曾為晉軍炸毀一部分，嗣因急於通車，於炸燬處，臨時支以木架，終非長計，日前該路委員會已派工日夜修理，以濟南站以北灤口黃河橋，及大汶口以南之鐵橋較為重要，首先修理，昨黃河橋已修理完竣，橋欄改塗紅色，以示區別云。

### 隴海路修理將竣定七月一日起行車速率

#### 加快

隴海路戰役損毀，經路局趕修，已換枕木八萬根，再換三萬根即可完工，未復橋樑，尚有四十處，兩月後，全路即竣工，定七月一日起，行車速率加快。

### 鐵道部赴日參觀團返國所獲利益甚多

鐵道部於四月間曾召集各路技術人員，組織鐵道參觀團，赴日本參觀，關於鐵道技術上一切設施，曾遍歷日本國內各幹線及各工廠，返國途中復參觀朝鮮大連及南滿路，該團共用五十餘日之時間，所得結果極有價值，該團團長鐵道部標準技術委員會常任委員程孝剛，已草擬參觀報告，將來並擬刊行單行本，備鐵道部及各路人員參考云。

### 鐵道部完成粵漢路計劃

鐵道部以粵漢鐵道關係我國交通文化甚大，決於明年秋間將大庾嶺附近未完工程全部築成，如期通車，此次任丁士杰主持湘粵局務，即為計畫粵漢路通車前一切事務，聞丁局長以該路重要，電請鐵道部前平漢路駐平辦事處長葛澧擔任該路車務處長，以便幫同計畫一切云。

### 平漢路駐平材料專員室恢復成立

平漢路駐平材料專員室，奉該局委員會令，暫准恢復，并令派梁鎮鴻為專員，聞該室已經組織成立，昨已分別電報各機關云。

### 齊黑路積極之進行

東北交委會，規定築路方案內之計劃，已節節實施，除瀋海之札新，吉敦之敦寧兩支線，及吉同之幹路線，均先後開工外，該會為完成路網計，現與黑龍江省萬主席，協



議建築齊黑鐵路，自齊齊哈爾起，（黑省城）至大黑河止，長約一千八百華里，中經六七縣地方，決定資本銀大洋一千五百萬元，一部由遼吉黑三省府分攤，一由東北齊克四洮呼海各路協濟，如不敷時，再請中央劃撥庫款二百萬元共一千七百萬元，足供建築之用，此案已提出交委會通過，令行黑省府查照籌備，派員實地測勘，製圖呈報，一俟核准，即行購料開工云。

### 津浦路收入大減

津浦路五六兩月收入大減。運輸及客票遠非兩月前可比。幸輸運棗莊煤炭。收支尚可相抵。

### 吉海吉敦定期接軌

東北鐵路網加密計劃，已由交委會製成具體方案，茲為完成路網計，對於幹支路線刻正開工建築，至於聯連接軌政策，現亦節節實行，以期貫徹主張，而達最後目的，不料日人對我路網之擴大，處處干涉，百計梗阻，在此日方提出抗議之下，我之吉海吉敦兩路接軌協約，簽字成立，誠可慶賀，據查兩路接軌乃交委會規定計畫，前曾電召吉海吉敦兩當局去遼會議、研討接軌聯運辦法，並應付日方反對之策劃，結果，公決建築鐵路，權由我國自主，外人不能任便干涉，阻我路網之完成，刻已確定，吉敦路自吉林

總站前孟督恩遠紀念塔下起，至蓮花泡岸止，吉海路自松花江岸總站起，至紅旗屯止，中間兩路接軌必經之地方，所有路線內之民有土地房屋，一律定價徵收，兩路接軌用地，約十數華里，刻正各派技師工師實地勘測，測竣即製圖呈報，批准動工，大約八月一日開始建築，九月一日即可接軌通車，吉海總辦李銘書，吉敦局長郭潤績，除將協約簽字調印外，各飭工程處長購料招工，以期早觀厥成，至於徵收民地房屋之價格，雖已厘訂等則，尚未公布發表，俟呈交委會核准後，始能收用土地云。

### 東鐵免費運災民之統計

東鐵四等車，原為北來難民暨墾民而設，今春東鐵路局以其影響收入，屢次提議取消，惟理事會以此事關於貧民生計者甚鉅，未予批准，入春以還，遼西災民，相繼而來，據最近東鐵公佈者，計由昂昂溪至哈爾濱及東南各線，免費運送之災民，截至本月二十日為止，約達七千餘人，共核金魯布一萬二千餘元，此事在東鐵方面雖無有損失，然東鐵係屬中蘇兩國合辦，事關公益，亦義不容辭云。

### 瀋海札新支路將開工建築

瀋海路計畫多日之札本站，新賓縣支路，現已派員將沿綫工程，勘測完竣，各項材料，亦預備齊全，聞六月中旬即

可開工建築去

### 吉海路內部改組及歸併

吉海路局，爲節開支起見，現將內部組織大加改革，及取消，將機務電務兩課，併爲機電課，編查事務兩課取消，工務方面，核算稽核材料等課，俟工程完竣後，即行取消，將機務各分段，均歸併一總段辦理，每月所省開支，不在少數云

### 隴海改用英文

隴海路奉鐵道部令，自六月一日起，實行頒行車規則，前用法文應即廢止，改用英文云

### 平漢路訓令所屬嚴杜浮濫開支

平漢路管理委員會，以員司差費之支給，原有定章，足資遵守，惟爲慎重審核手續起見，並復訓令所屬各處室，嗣後凡關於出差報章，消差報章，出差旅費計算書第三種，均應由各處課長，切實審核，於加蓋官章之外，並須加蓋私章，然後呈核，方足以昭覈實，而杜浮濫云

## 附記

日本鐵道因減工資將引起總罷工

日本國有鐵道雇員因當局擬削減工資，或將引起總罷工，惟聞政治領袖對於削減鐵道雇員薪資，意見不一，一部分堅持此舉係屬必要，一部分則以此舉不妨延緩施行，據強硬勞動界宣稱，倘果宣布減薪，則二十萬鐵路工人將舉行總罷工，使全國鐵路陷于僵境云。

### 蘇俄搜獲破壞鐵道陰謀之證據並拘捕百餘人將組新法庭審判

蘇聯秘密警察宣稱，現已尋得破壞蘇俄鐵路陰謀之證據，該陰謀首領係以前貴族伊凡諾夫，現已拘捕百餘人，將組織新妨業法庭，並謂陰謀者在莫斯科至喀山間鐵路之莫斯科車站有全權之轄制能力，而莫喀鐵路則爲全倭爾加商業及蘇俄東部之門戶，在該區特在烏拉爾山派及西伯利亞，蘇俄政府曾見有極大之工業區域，所得之證據已顯示損失數百萬盧布，現與此陰謀有關之百餘人已提起公訴，該秘密警察在陰謀未發覺之前即起始搜集證據，並行迅速之拘捕云

選

錄

# 德義樓飯店

本飯店開設二十餘年承蒙各界光顧大餐廳設在樓下地勢寬闊結婚禮堂最為合宜樓上下客房百餘間器俱鋪陳無不清潔特設英法大菜洋酒點心并備中菜零餐全席無不味美價廉且講求衛生招待週到再者本飯店客房分為三種頭等房每位一天貳元加一位加洋六角優等房每位一天二元五角加一位加洋壹元最優等每位一天四元加一位加洋一元貳角

餐廳帳房	二〇二五二
旅館帳房	二〇五六一
樓上院	二一〇八四
後院	二〇一八九
電話	

開設天津日本租界旭街

德義樓帳房謹啟

# 北寧路上之興城溫泉

T  
K

開發沿綫名勝以吸引遊客，久為各國鐵道當局所重視，因其不但增加路上客運收入，且可繁榮地方，提倡國民戶外生活，日本國內溫泉吸引遊客之力量，早為我人所悉；其在東省南滿綫經營之湯崗子，熊岳城二溫泉及安奉綫之五龍背溫泉，其投資之鉅，設備之周，遊客之衆，在在足以引起吾人發展溫泉之興趣。東北當局有鑒於此，特將北寧路興城站之溫泉寺溫泉收歸路有，曾於四年前設計改造，修濬泉眼，建築旅舍，規畫花園，平治道路，一時規模大備。迄前年將上述基本工程報竣，共用去資金十一萬元之鉅。為民國以來開發名勝用資最多者。第因僻在關外，致不為社會所注意。

開發此泉之議，創於常蔭槐氏，歸前京奉路路局督飭工事，在高紀毅長北寧路時，始告完成，但祇屬基本工程。高氏入關後因路上百般待理，無暇顧及溫泉工事，致中輟達二年許。至最近始欲繼續興工，使臻於完備，以便開放營業，招致遊客，對已成工程有不合之處並略加改正，特指定該局總務處副處長吳頌華氏等數人董理其事，於三月十一日偕該局德籍工程師魏梯錫，拉丁籍園藝專家米爾啓，美術家嚴智開及該路營業課副課長潘鍾文，餐膳事務所主

任邱潤初諸氏前往興城，實地視察，并踏勘溫泉東南端之釣魚台海水浴場，欲將該浴場附帶經營，使北方於北戴河之外，再添一夏季避暑之區，與溫泉可收相得益彰之效。該地與葫蘆島港灣祇有一山之隔，葫蘆島發展後定以該處為其尾閘；秦王島亦近在咫尺，帆檣相望，鼓棹前往，炊許即達，形勢之勝，國內無兩，經營得法，一舉而數利備，實不限於吸引遊人增加客運已也。

記者久慕其勝，特商之吳氏，與之偕行，一行連記者七人，其中魏梯錫工程師為一富有經驗之建築家，已達五十歲之高年，來華三十餘年，能操華語，初來時係受德國政府之派，規畫青島市政，著名之提督樓及石頭樓，由繪圖至落成，均出彼一人計畫；濟南之津浦賓館及津浦路由濟南至德州各站之票房，亦彼計畫，每站式樣不同，富有美術價值；瀋陽之東北大學校舍，及王永江莫德惠住宅，亦彼包工；北戴河道路設計及公益會會所，吳家大樓亦彼所建；其他私人住宅，由彼建築者遍於華北，指不勝屈。最近應高局長之約，規畫葫蘆島市區設計，故溫泉及釣魚台海浴場，亦擬由彼規畫完成。

米爾啓以園藝名，亦五十餘歲，擅於改良花木菓品蔬菜之種子，彼及其眷屬，均戒肉食，第食蔬菜及鷄湯鷄蛋，謂蔬食合於衛生，在車中出所著蔬食衛生法相示，所舉法則

## 北寧路上之興城溫泉

，均有化驗及實例證明。上刊乃孫十齡小照，題曰「我長這麼大沒吃過肉。」彼謂有孫二人，自小即不以肉食食之，十餘年中從未患病，且健碩逾常兒，於是益知蔬食之有益人體，故孜孜研究改良品質，宣傳其利益，在津特別一區武昌路六號設一美植洋行，出售改良種子，並在津西湖飯店對過購地一區設種植園，使有志於農藝者參觀研究云。北寧路新在溫泉毗連之處購地三百畝，欲造一大苗圃，種植各項樹木果子，並畜改良乳牛，榨取牛乳。

興城依山面海，河流縱橫，故土膏腴，土產高糧大豆等物，為高糧酒之產地，馳名東省，營燒鍋業者，比比皆是，惜墨守舊法，不知裝潢宣傳及推銷之術，故不能銷及關內，若裝以玻璃瓶，美其招紙，其發展未可限量也。

同行之美術家嚴智開氏，為津美術館長，在藝術界久已知名，茲不贅述。邱潤初氏為一素有經驗之企業家，津浦線上之濟南，泰安，曲阜三大賓館均彼一手經營，近在平私人購地研究畜牧及種植，北寧路聘彼經營飯車，及瀋陽天津等處之食堂潘鍾文氏為興城紳士，便於號招。故此行之組織，可謂大備，以北寧路及東北當局之資力，將來之發展，定可滿意也。

北戴河海濱之經營，為西人所發起，吾國官方對該地完全取放任態度，公益會雖由華人所組織，但既無政治之權力

，復無公款之協助，故辦事上頗感困難。西人有類似公益會之組織，隱操該地大部權力，東山一帶儼成租界，反客為主，有識之士，對之時抱隱憂。北寧當局興城溫泉及海水浴場之開闢資力既厚，形勢又不在北戴河之下，國內人士如能予以援助，則由吾華人獨力經營之避暑區之實現，計日可待也。

車於翌日午間，抵興城站，雇馬乘之入城，偕駐站工程司及包工木匠同往，以便指導後即行動工，由車站至溫泉八里，有路局新闢之馬路，馬車二十分鐘可達。同人因欲一觀興城名勝，及祖大壽之石坊，故經由城內而往，該城為關外四鎮之一，歷史上之古戰場也。前明置寧遠衛，袁崇煥屯重兵於此。初為祖大壽所修未成，經袁崇煥增修始大備，城基寬三丈，高二丈有餘，下石上磚，四門之外有角樓，中心有鼓樓，拒守瞭望甚便。前清為寧遠州，民國始改今名。祖大壽降清後世居於此，子孫蕃為大族，南門內有祖氏石坊二座，工程之大，雕刻之精，並世無兩，故都石刻雖多，就藝術言，則有其雄偉，而無其細膩，二坊立柱及橫樑上均鏤有字跡，敘祖氏功蹟，惜匆匆未及遍覽，第記第二坊橫額為「忠貞閫智」及「四世元戎少傅」之文，就坊前拍照後遂出南門奔溫泉。

車行甚速，頃刻而達，此地原名溫泉寺，土人又呼之為「

湯上」因土人呼熱水爲湯，上指地方，故名湯上，於海濱亦不曰海邊，而呼爲海上，蓋同一含意也。湯上有寺，內供大士及三清十八羅漢等神，寺院規模，因改建拆除，已不可考，現下所餘者享殿三座，計共九楹，棟摧桷落，法像不完，與溫泉較，當不勝今昔之感。泉生何代，已不可考，寺宇初建，聞自唐代但亦無碑碣可尋，可知者當以遜清康熙兩代爲該寺之黃金時代。因康熙五十八年及乾隆咸豐兩代重修，碑碣尙巍然峙立，足爲證明也，殿內所懸之匾額甚夥，視其官職，則上至親王，下屆庶民，籍貫則遠在蒙古，近居郡縣，足見該寺之魔力，因喇嘛教位徒呼該泉爲「聖水，」故不遠千里，跋涉而至。有所祈求者，且數步一跪拜，耗經年累月之力，就此一浴。據住持僧言：在全盛時代，每月來此就浴者，恆數千人，名曰「坐湯，」可醫百病，故遠近患病者來就浴，重者且多舉畀而至，婦人病及瘡疾全愈者甚多。寺中特建平房無數，分男女兩處，用石槽導水入屋，屋內砌池，用閘板開放，滿則閉，浴罷則開另一閘洩之，自改建後用鐵管引水，由泉抵池熱度已大減，不適於療疾，故浴者甚少云。

溫泉水質，本具有療疾作用，但因水質不同，故其作用各異，合而計可療之病約有數十種之多，最普通者爲皮膚病，婦人病，筋骨病。此泉前據伍連德博士化驗，云水質含

有一雷錠，」不宜於皮膚病，而宜治婦人病，腸胃加答兒，脊髓癆，半身不遂，黑斯的里等疾，並可受醫生指導，取作內服之用，雷錠合全世界所有，不過數公分，爲藥中至寶，此泉含有是物，誠宜聖水視之矣。泉居殿後，由平地湧出，改建後造一井形，築高丈餘，俾水上昇，蓋欲藉其由上而下之壓力，由鐵管中送水至各室浴盆，如由平地引水，無壓力則不能用水管輸送也。該泉熱度遠在國內各溫泉之上，夏季最高漲至百六十度，即當冬日，以手探水面。尙覺熱力太大，不能洗濯。旅社中在三層樓上設一水庫，擬將水吸入該庫，使熱度低降後再放入水管送往浴間，故設計中有熱池溫池二處，蓋爲不慣熱浴之客預備也。熊岳城溫泉熱度爲七十度，湯崗子爲七十三度，較此均甚低，此泉每日流量，因無試驗無法測知，以寺僧任意開放時例之，當無不足之慮。泉面熱氣終日沸騰，水花噴湧，澄澈見底，作碧綠色，含於口中略帶鹹味，並無藥氣，魏梯錫君裝一玻璃瓶，擬攜回後化驗其成份。此泉之外，復有二泉，一在東北角，一在西南空地，距此泉各十餘丈，三泉在一直綫上，一脈所出也。

北寧路新建之旅社，規模甚大，全部面積約十萬英尺，作一長方形，四圍垣牆高峻，頗具美意。園南向近前部，開東西二大門，兩門之間空地甚寬闊，備栽植花木，接東西

#### 北寧路上之興城溫泉

二門砌長牆一道，牆以內始為溫泉房舍所在，長牆中央開正門一，左右便門各一，與正門過道相連為車房茶役等室。庭心為溫泉寺舊廟所在，即上述三殿，路局為保存古蹟起見，刻已令工匠就原有者加以修理，不久當可煥然一新。此廟藉溫泉而興，泉既走運，廟亦宜然也。廟後為新房所在，有地下室及特等客室，樓上面各有一層，但多屬浴室，不便居住。所謂地下室亦與普通樓房有別，上文所述泉眼，已用井桶束高地面丈許，為使房屋與溫泉而同高，故將庭心墊起，而地下一層則起于平地，多得一層之用，房舍之寬闊宏敞，頗具規模，但浴室多離住室獨立，間數亦無住室多，旅客定感不便。用鐵管引水入盆，亦欠研究，恐溫泉水質含有化學成分，定使鐵質變化而生混合質素，妨害浴者身體，刻擬改用磁質水管，並在每一客室中均設一浴池，以資便利。除現有房舍外，並擬添築普通池一部，任人就浴，不收浴資，以便平民，將來擬設一溫泉療養院，聘專門醫士司指導之責，除經改造之泉外，其餘二泉亦擬加以疏濬，一並利用，該局新在溫泉圍牆外購地三百畝，專供苗圃之用，興城土壤甚肥，往年每畝售價二百餘元，刻因去歲水災，人民苦饑，每畝已低至六十元。溫泉參觀畢，遂同往釣魚台海濱，一覽海水浴場之形勢。該浴場現為一漁港，附近村民均以打魚為業，南連菊花島，北接葫蘆島右岸，左臂依筆架山，右為沙河入海之路，

平原彌望數十里，有某氏經營之場，葱翠鬱勃，風景甚麗。釣魚台為一丘阜，登其巔，第見烟巒浩渺，波濤上下，使人悠然神往。其下有一天然之海水浴場，沙平水淺，波度甚小，無礁石之阻礙左右後三面均有丘陵為障，可避陸上吹來之風，左右翼之山峽伸入海中，可阻巨浪之摧折，形勢之便利，除青島及北戴河兩浴場外，無可比擬。其北面越小阜後更有一處，若北戴河之有西山東山兩浴場。此處住民以漁為生，有數十戶，混混噩噩，不知世變，詢以外間時事，均搖頭不知，大有不知有漢何言晉魏之慨。村中有天后宮一座，頗壯麗，殿前古松一枝，龍爪四出，形如傘蓋，數百年物也。菊花島孤懸水心，週迴二十餘里，島民百餘戶，以漁為生，不事耕作。每屆冬令於海水結冰後，均以大車載糧過冰上入島供佐魚食，此間居民時用漁舟與該島連絡，所獲之魚除丘地外，並運於瀋陽等大城埠，亦遼東灣一大實業也。

週覽已畢，日漸沈西，因須趁六時半之車返，故急整歸鞭，以七十五分鐘返抵車站，翌晨抵津。興城距天津計三百六十九公里又五七，車行十二小時可達，三等票價為五元九角五分，路局為吸引游客起見，俟溫泉工程完竣後，擬仿南滿路售遊歷溫泉優待票辦法，酌量減收票價，南滿辦法係個人減收七折，團體對折，路局辦法或與此相仿，記者於視察之餘，深感該地所得天然賦予之厚，及東北當局發展地方之熱心，故詳紀耳聞目接情形，用以喚起社會人士之注意焉。



襍

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

# 鬻室考古文字記

鬻 公

## 四庫檢目叙

四庫既有簡目，而翻檢者，仍苦其繁難，又烏在而足言簡耶，夷考庫目之編製，先分四部，繼分各類，每類之中，又以時代爲次序，設遇查閱之時，稍涉模糊，輒感不便，徒以事屬官書，又出御定，誰敢顯指其非，加以糾正，及辛亥後，時勢一變，舉凡舊籍，幾化土苴，雖有好者，不過等諸嗜古而已，使吾國學術史上一重大事項，竟如過眼烟雲，弁髦不惜，蓋已謬矣，近人將於此項錯誤，漸有覺悟，思欲從事於庫目之改善，曾有編爲索引者，以著書人之姓字筆畫，次其多少，分定先後，較諸簡目，似已略簡，然而不然，苟其書名之未知，又何從而知其著者之爲誰某，每一言及，因必引爲憾事，吾從妹世芝偕妹夫呂衛公，以戊辰歲賃廡析津，時相過從，偶至所居，則見丹鉛錯列，陳書滿庭，以誦讀相唱隨，以泛覽爲喁于，不惟爲家室所罕遺，是亦今日之奇福至樂，對於庫目翻檢之繁，及坊間索引之不便，亦復同具觀感，乃以三月之力，編成四庫檢目一帙，其例以書名之第一字，筆畫之多少，爲次序之先後，而以著者姓名庫目部類附焉，每遇一書，先檢首字，則全書之事實，不啻昭然若揭，是誠簡且便於檢矣，名之曰四庫檢目，其誰云不宜，庚午正月寫記

匈奴行由界上錢考

前獲庫倫附近出土之赤銅古錢一枚，製同半兩，體似五銖，幕有文字，背無輪廓，四字圍行，筆畫省略，初出土時，在破甕中，半兩雜積，五銖充物，惟此一錢，迥然獨異，吾友丁德載張丹斧，均定爲漢錢，而先兄漢輔則定爲老上單于時代之匈奴錢也，頃晤長白駱君詠欣，釋爲行由界上四字，謂造錢之旨與宋劉順昌鑄之招納信寶錢，用爲符信者正同，或者當時蕃漢往復間，所用以爲符信者，製爲錢文，俾便取携，又或者國際雖有齟齬，商賈終難間阻，洎至和親款塞以後，邊徼時通，意者詰問行人，藉嚴防守之事，必不能闕然無所設備，而所持以爲證憑者，如漢代龍節虎符等之符信，亦必確有此項物品也，詠欣所據，殆即此意，物出庫倫，其爲匈奴範造無疑，北望龍庭，雲深廣漠，持此一錢，能無今昔之感耶，

錢文釋曰，行由界上四字，行字上字，易於辨識，由字簡缺過多，界字爲體不全，上字反文，所謂傳形，大致屬於漢篆，因此乃能確定爲匈奴所鑄，如今日西人寫漢文，往往有漏略筆畫之處，四字之意，分明爲兩國分界處，所持以爲行由也，庚午花朝寫記，

# 來軫小言

素

莊子有言曰，吾生也有涯，而知也無涯，斯雖爲養生之論，而斷章取義，格致之學，不亦猶是乎，蓋人生只數十寒暑，似此刹那之光陰；閱世如傳郵，而周旋於縱橫九萬里之坤輿，厠列於上下五千年之歷史中，直等滄海一粟，巨浸一漚，至於山川之美，物理之繁，學術之富，即窮畢生之光陰，涉獵其間，而欲廣其見聞，增其知識，亦猶納須彌於芥子，故孔子假我數年之歎，正可與此互爲發明也，况今科學昌明，五十年前，有善知識所聞而駭異者，今三尺之童，已數見不鮮，推至百年以上，聞所未聞，見所未見，竭其腦力，所不能設爲理想，後且次第實現，一切學術，今人不逮古人，獨科學一道，具一日千里之勢，日就月將，而歲不同，其進步超越，直與天上雙丸同其迅疾，今日讀前人所著，瀏覽未終，往往啞然失笑，以其拘墟之見，不能遠矚高瞻，而貴耳賤目，又不窮其究竟，夏蟲語冰，徒見其陋，生非其時，不免以懷疑驚駭之辭，而鳴其見聞之廣博，遂使來者見而腹誹，但知識一途，竭力求之，初無涯際，徒興望洋之感，茲且博稽周覽矣，今試言其小者即以機車一事論，西歷一八〇四年，英國已創造爲運輸之

用，迨十九世紀之中葉，歐洲已布鐵道如蛛網，而中國閉塞莫聞，有清道光時，何秋濤曾有所引證，貿易通志曰，火機所施，不獨舟也，又有火輪車，車旁插鐵管煮水壓蒸動輪，其後緊縛數十車，皆被火車拉動，每一時走四十餘里，無馬無驢，如翼自飛，欲施此車，先平其險路，鋪以鐵軌，無坑坎，無紆曲，然後輪行無滯，道光十年，英吉利國都兩大城間，造軌路九十餘里，費銀四百萬圓，其費甚鉅，故非國都繁盛之地不能用，近日西洋各國都城多效之，然地有紆曲高下不可行，火輪者，則用石衢鐵軌之法，其法填平道路，將碎石墁地，使其平坦，兩旁軌轍，以鐵爲槽，行時溜轉如飛，則一馬之力，牽六馬之重矣，讀之遂有所感，其文記載，可謂翔實，然猶曰，其費甚鉅，故非國都繁盛之地不能用，試味斯言，不大可哂耶，詎知其後沈葆楨督兩江時，以吳淞鐵路，目爲淫巧，棄之海中，唐胥鐵路之始，當時言官奏稱，火車震動東陵，園寢爲之不安，車噴黑烟，損傷禾稼，有害農事，運煤之車，乃用牲畜曳行，民智未開，而肉食者竟亦鄙陋如是，然與貿易通志所謂火輪者，一馬之力牽六馬之重，適相符合，機車爲用，已遲英國百年，嗣經聯軍之禍，及日俄之戰，上下知識漸濬，當軸之士，知交通之便利，始加意經營，然

中國之第一輛機車，實出自英人金達所手造，且費用英國洛克提之名，往事雖成陳迹，然不得不為中國交通紀元史上一瑕玷也，吾於此次北寧鐵路發軔之五十年週年紀念中，獨於中國之洛克提，有感於中，曷足言賀，却於五十年後之今日，北寧鐵路唐山工廠所造之第一輛機車，（車圖見本刊第三期插圖中）完全出自國人之所手造，其欣慰未可與中國之洛克提同年而語也。惟近十年來，美國鐵道機車已用電汽化，既以保持都市之清潔，亦可替省煤車之力量，調動車輛，尤屬便利，各國踵行，成效大著，蘇俄最近鐵路計畫，四大幹綫亦將電汽化，茲閱『今日之奧國』一書，其記奧國之鐵路事業，謂近亦造成交通最新式之利器，一為利用電力行駛之機車，此車有二千匹馬力，重一百十八噸，一為蒸汽引擎之機車，重一百十八噸，速力每小時行一百一十啓羅米特，其鐵路之精神，誠堪欽佩，我國交通界，大可引為借鏡之資也，我國一切事業，步步落人後，遵軌轍於後塵，尙相隔若一世紀，須知西方文明之精神，咸在火車發明以後，蓋故步自封，見聞寡陋，社會與經濟生活，成為固定，火車通行於是人類之物質生活因而丕變，美國西拓其疆土，自有火車，即西圍益益西延，以迄於美洲之邊，猶覺華盛頓首都，指日可達，美洲特交通之利器，立收其效，無異大一統之表徵，無火車蓋不可能

也，其言詳世界史綱中，鐵道本為國家之命脈，與人生關係至鉅，更足以發展國民之經濟，而人類知識，於焉日進，文化因而日高，鐵道為文明之母，此語不誣，若形格勢禁，交通不便，烏能望知識宏博，而窮理致知耶，國度文明，不啻火車滿載而至，推原其始，厥功首在機車，我國初用牛馬曳車，儼五致一，嗣改用機車，漸能引重致遠，今竟能自造機車，誠沾沾可喜，但我方做造成功，如生兒墮地，而各國又以機車進為電汽化矣，吾於焉重有所感，甚願國人知識博洽，與時俱進，科學孟晉，日異月新，努力專攻，積而成就，產生不可思議之交通利器，得與列國並駕齊驅，須知處今日科學競爭之世，勢非努力不為功，矧新興事業，既與各國相差，不可以道里計，倘不陵轍於其前，誠不足以言強富，將來縱總理預言建造十萬英里鐵道告成，仍未可自以為足，今幸國民知識發達，思想進展，頗得鐵道輔助交互作用，已非清季官民井蛙之見，騰笑外邦，現汽車飛機等物，亦隨時運華貿易，萬里梯航，無往不屆，個人之知識既擴大，藉以傳達於社會，如此交互作用，相激相盪，而起思想變化，物質發現，學理發明，須臾之頃，文明可進乎千里，知識亦猶車也，輪轉無已時，惟有進而無退，吾國後日之文明，先以自造之機車為權輿也，殆無不可，

# 晚馨軒詩話

凡夫

詩學盛於唐，而杜韓實爲骨幹，逮至義山，冶兩大家於一鑪，加以錘鍊，遂成絕代，千載以下，流風嗣響，綿延不絕，有宋涪翁后山，西江衍派，遞嬗至今，義寧陳三立散原，苦摹澀體，直追前人，遂成一代風氣，究其源流，曾公滌生實啓其端云，曾集中多崇涪翁語，石遺詩話曾舉其例，茲不具錄，其留侯廟起句，『小智徇聲榮，達人志江海，咄咄張子房，身名大自在，』語若置涪翁集中，亦復不能辨別『信美齊與梁，幾人飽馘醢，留邑茲巖疆，亮無懷壁罪，國仇亦已償，不退將何待，』數語極見學問涵養之深，明哲保身，永終令譽，良有以也，『鬱鬱紫柏山；英風渺千載，遺蹤今則無，仙者豈予給，歸來瞻廟廷，萬山雪皚皚，赤日巖中生，照耀金銀彩，亦遊從之遊，惜哉吾懶怠，』通首精整，逼似黃語，而大氣迴薄，自見雄渾，則又非時流所能到也，又其讀義山詩集截句云，『渺綿出聲響，與緩生光瑩，太息涪翁去，無人會此情，』自許之心情如見，曾公中年以後，久在軍中，吟哦間輟，偶爾

興發，亦以絕句爲多，其間雜敘戰績時事，無誇大浮矜之詞，允稱詩史，其喜沅弟克復巢縣和州含山等城賦詩四首云，『濡須塢裏漲春波，三月鶯啼氣正和，一騎雲飛新報捷，漢家收復舊山河，』碧血家家百草腥，荒郊五夜泣坤靈，將軍一掃陵陽道，便有遊人說踏青，』半壁山前鐵鎖橫，當年諸將各聲名，即今錐鑿西梁下，益信先皇萬里明，』師淑韓公二十霜，敢將表令并論量，諸君自有涪溪筆，看取穹碑日月光，』當時幕僚均以爲聲調極似饒歌，遂播發管絃，固亦一時之韻事，後沅圃四十初度，又有詩仿其體云，『九載艱難下百城，漫天箕口復縱橫，今朝一酌黃花酒，始與阿連慶更生』，『陸雲入洛正華年，訪道尋師志頗堅，慚愧庭階春意薄，無風吹汝上青天』，二絕既忻際會亦體艱難，遏抑驕志之意，自在言表，此種神境，似甚平易，而在當時境地，以平淡出之，正見有養，『幾年囊筆逐辛酸，科第尼人寸寸難，一劍須臾龍變化，誰能終古老泥蟠』，此對科舉舊制，極表不滿，所謂借着題目，發揮一氣也，『廬陵城下總雄師，主將赤心萬馬知，佳節中秋平劇寇，書生初試大功時，』時沅圃初在吉安，統兵二

萬，以中秋節日克復府城，折屐之頃，喜可知也，又有數首關於兵事者，『楚尾吳頭闢戰塵，江干無土着生民，多君龜定同安郡，上感三光下百神』，蓋在同治十一年八月初一日，克復安慶，欽天監奏，是日四星聯珠，日月合璧，故詩及之，『濡須已過歷陽來，無數金湯一剪開，提學湖湘良子弟，隨風直薄雨花臺』，此言雨花臺之役，金陵第一戰，正沅圍露頭角時也，『邂逅三才發殺機，王尋百戰合重圍，昆陽一捷天人悅，誰識軍中血染衣』，此時金陵合圍已久，李秀成以江浙全師來援，號稱十餘萬，沅圍弟兄扶病出戰，竟迎擊敗之，中軍血染衣，蓋紀實也，『平吳捷奏入甘泉，正賦周宣六月篇，生縛名王歸夜半，秦淮月畔有非煙』，江寧之克，李合肥提師來會，以城垂下，讓沅圍居全功，故詩有秦淮語，忠厚之旨，於此可見矣，尚有五首，以不關時事不錄，自序云，聲調亦仿饒歌，俾兒曹歌以侑觴云云，此蓋立意追摹饒歌，與平時風格頗異，錄之以見一斑，或謂詩以陶寫性靈，自得天機，何尚鍛鍊，此可爲上乘說法，澈中無礙，若良工心苦，斂鋒役氣，較之齊梁風靡，自勝一籌，此涪翁宗風，所以歷久而

愈見重於時也，曾公憶弟詩云，『無端繞室思茫茫，明月當天萬瓦霜』，二語直入少陵之室，情文互見，此境甚不易到，『可惜良宵空兀坐，遙憐諸弟在何方，紛紛書帙誰能展，艷艷燈花有底忙』，此則又入黃境矣，『出戶獨吟聊妄想，孤雲斷處是家鄉』，又一首云，『忽憶他時襄水上，惡風半夜撼春雷』，借用浩然詩意，而不見雕斲之跡，所謂入而能出者也，『舟人振舵聲同泣，客子扶牀面已灰』，二語摹黃入骨，『仰荷皇天全薄命，信知浮世等輕埃，汝今歸去復何似，回首世途誠險哉』，兩詩既見性情，亦饒工力，允稱傑構，曾公感春詩，擬昌黎秋懷，魄力雄渾，世多傳誦，茲不具載，



# 北戴河海濱一瞥

靈 鷗

曩者避暑，多趨廬山，今則赤眉跳梁，烽火頻傳於章貢，聞鞞鼓而興嘆，游人多裹足不前矣，余今夏以事北來，亢燥較江南尤甚，亟尋消暑之地，因思北戴河海濱，距津爲近，爰乘北寧車往，車聲磷磷，朝發夕至，默念斯路，爲吾國鐵路之冠，東有三省農產之豐，西有故都景物之美，葫蘆島足備尾閭，山海關堪稱險要，乃復益以北戴河海濱點綴其間，爲消夏勝境，天時地利，相得益彰，則此路之發揚，又豈偶然哉，既抵海濱，策驢往居所，驢爲海濱特有之表徵，未來斯地，早識長耳公之名，舊時同好，年必此游，多以攝影見寄，蘄王之湖上，瀟橋之雪中，皆不及夕陽紅處，帽影鞭絲，策蹇遨遊，圖中省識，更有佚女衣浴衣，握雨蓋，橫騎驢背，二任馳驅，則尤覺別具風韻，故海濱代步物，雖有多種，終無勝於驢背之適意也，余亦習焉於聞，爰亦策俊驢，欸欸而前，途中攘往熙來，絡繹不絕，終於蹄聲得得中，而抵逆旅，稅屋以居，面海下榻，時適日沈西海，紅殷於血，波濤起伏，萬象畢陳，反映人

面，頓暢心胸，余亟易衣入浴，海風襲人，驟生涼意，乃復返舍訪李子，述及海濱歷史，據謂海濱之關，實發源於北寧鐵路，當工程司西人金達氏，以勘綫而經其地，觀其風景清曠，歸爲世人數數道之，乃有卜居於是者，第北寧綫初猶未能直達海濱也，及民國六年五月，始承交通部命，增築海濱支路，而游者益衆矣，其地居山海關附近，距北戴河站十五里，自設站以還，築居者達千餘所，多位於東西山之間，綿亘二十餘里，其馬路，公園，醫院，警察等設備，均屬於公益會，而治安如堵，秩序井然，信有條而不紊也，今夏來游者，約計三千七百餘人，郵局，電局，中國銀行，中國旅行社，均設臨時辦事處，共處於一大樓中，游人稱便，其娛樂場所，則有聯峯山麓霞飛館側，新築立體式之小高爾夫球場，東山西山之草球場，永發飯店之小球場，石嶺會之電影，醉翁亭之跳舞，余與李子同往一試，遂各返廬，次晨相晤於海灘，共偕入浴，時中西士女，亦連袂至，更衣既畢，俱各入泳，有西人一，率衆西婦，魚貫而前，男浮海面，水僅及腰，諸女圍繞，載沉戴浮，均衣一九三一式浴衣，其製甚簡，若無裙浴衣，綴

以花紋，而艷色欲流，目之心醉，未幾衆女，俱沒於水，良久始出，俱現其首，環繞周行，面映朝陽，紅暹別樣，男則旋轉其中，急如蓬轉，望之欲眩，衆莫解其故，某友告余曰，此衆星拱月之圖也，相與拊掌，俄頃衆女，以花相擲，花蕊浮於水面，復以口承之，嚼蕊吹花，芳馨四溢，繼復湮沒水中，謹現其手以弄花，輝耀奪目，正相嬉間，忽聞嬌聲一呼，衆女作肉屏之障，直圍此男，於是樂且無藝之西人，如困垓下，遂即以水相灑，若欲擊其退者，而重圍難脫，行將攀緣而登其頂矣，急沒於水，衆女大嬉，若告勝利，斯時衆目睽睽，咸集於衆姝之身，而幾忘其身之在浴場矣，游泳士女，遂益加多，水上增設玩具，爲皮球及禽獸等之模型，以便初習游泳者之助，聞爲今夏創設也，浴後小睡，到處可見，而尤以女子爲多，兩蓋遮陽，橫陳玉體，殆欲以天爲衾而地爲褥者歟，睡衣褲寬而衣窄，亦今夏海濱中之時世妝也，然於紅日炎炎下，睹此晚妝，恍疑月上柳梢，而嘆晨昏倒置，日長無俚，我亦欲眠矣，至行沙浴者，則爲男子居多，埋身沙中，僅露其面，聞最合於衛生，吾斯之未能信，女子之惡此，亦固其所，

而畏蒙西子之不潔，亦其一因也，小住三日，以事先歸，海濱名勝，時促未能遍歷，僅於海濱購藏數影，聊刊於此，以當臥遊，

附圖



# 蓮花石公園

園距站西三里在蓮花石半山上萬松交柯林壑幽美每當盛夏避暑人士徜徉其中不啻世外桃源也所謂蓮花石

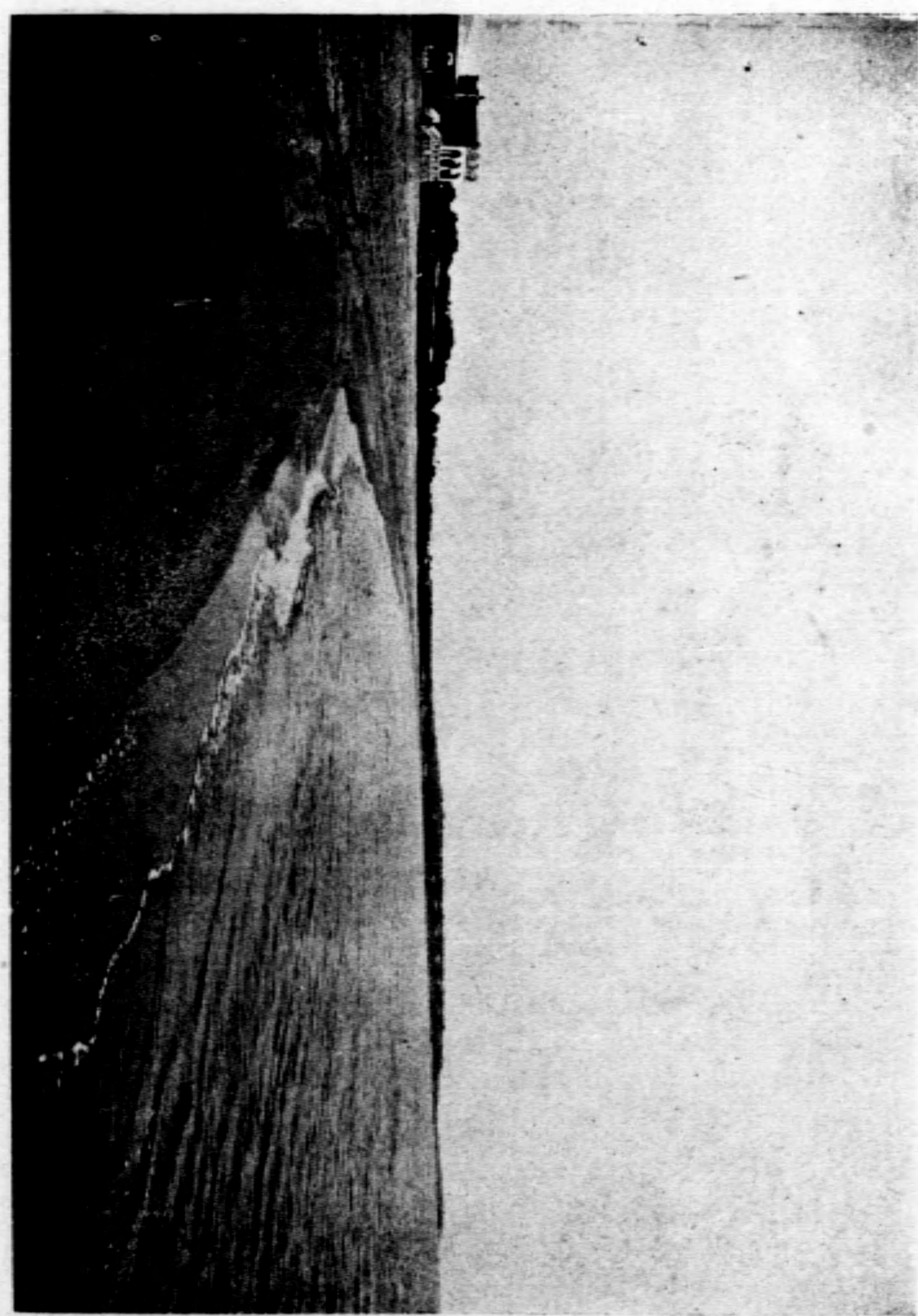


者山石亭亭若蓮房若荷蓋山脚雨後泉聲與海潮松濤若應絃節公益會關治是處爲公園增植樹木而於山麓綴石以橋景尤清絕

北戴河蓮花石公園園

# 西山海濱

北戴河之名勝區以西山為最西山之避暑處以海濱為佳公益會於其地關為天然浴場每值早潮初退或午潮未



來之前輒有游侶浮沉其間致足娛樂故言北寧鐵路之風景者必以北戴河海濱為巨擘而論海濱之樂事者則以西山下浴場為首指也

西 山 海 濱

# 第五期本刊勘誤表

欄別	頁數	行數	字數	誤	正
論著	一	八	一六	小	山
譯述	二	一二	三三	放	於
業務	三	一四	四	英	美
技術	六	末	下方	二五五、六一	二五五、六一
	七	二	下方	二二一、九一	二二一、九一
	六	一	四七七、五二	四七七、五二	四七七、五二
	三	六	四	嘉	佳
	二	三	三五	份下加一則字	份下加一則字
	二	一	二二三	網	網
	三	一	一	份	分
	四	一	一	○應刪	
	八	一〇	一	甚	其
	一〇	一五	二四	之注	注之
	一四	一一	二	用應刪	
	一五	一四	二九	Persian	Persian
	一五	倒五	三	則	而
		倒四	九	爲上加一則字	
	一六	四	一	過	遇
	一九	倒二	八	人	入
	二〇	七	一五	析	晰
	二一	四	一二	析，分	分析，
	二二	一四	二六	鹽	酸
	二二	六	二二	綠	綠
	二四	六	二二	綠	綠
	二六	八	一五	人	入
	三〇	六	二〇	玖	玖
	三二	一一	七	綏	綏
	三二	一一	六	錫	錫
	三三	三	三〇	輕	鹽
調查	二	一	二二	折	析
雜著	四	三	二六	忱	快
	五	二一	一五	俯	起
	八	二六	五	決	決
	八	二〇	一一	枝	枚

本編門類既繁譌誤難免緣校讐而未盡再  
 糾正以表之  
 編者附啓