

年

卷

3

第

期

10

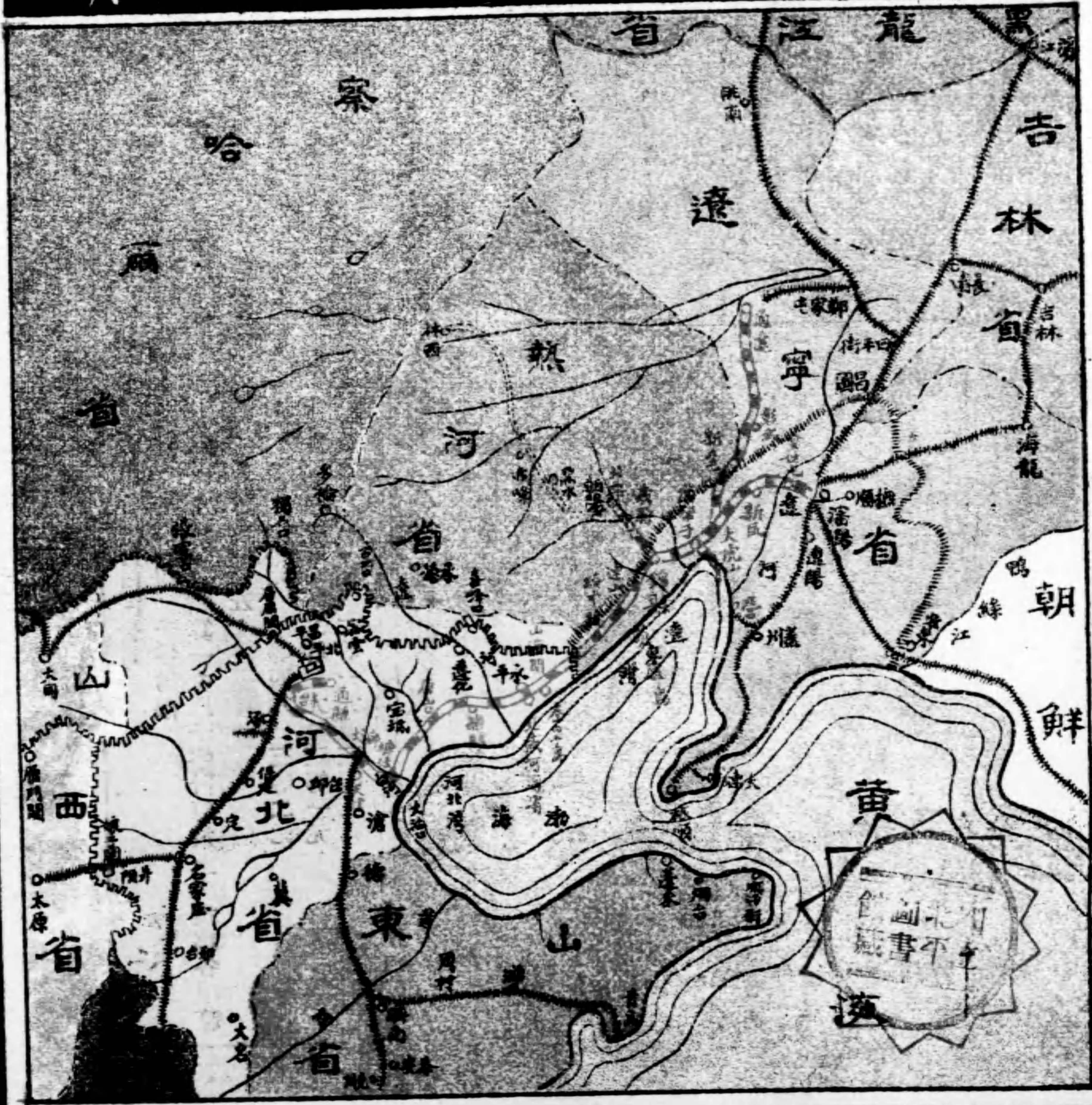
第

鐵道月刊

北寧線



第三卷第十期



北寧鐵路月刊徵稿章程

(一)本刊為提倡各界人士及本路同人研究鐵路事業及直接間接有關於鐵路之學問並增進社會對於本路旅行之興趣起見徵求投稿其合用者當酌給酬金及本刊分別在各欄發表不合用者如附有郵票得退還原件

(二)投稿範圍

- 甲種一，關於鐵路管理客貨運輸會計事項之學理的討論事實的經驗等歸入本刊業務欄
- 二，關於鐵路之土木工程電氣工程機械工程化學工程等歸入本刊技術欄（如附有攝影者尤佳）
- 三，關於鐵路之具體的論文及開發本路沿線實業之計劃與直接間接應用於鐵路之學說如經濟社會物理化學地質測繪等類歸入本刊譯著欄
- 四，譯譯國外關於鐵路之論文以及新學說新事物之介紹等歸入本刊譯著或調查欄（上列譯文字如非專門不得列入甲種應審核內容臨時酌定）
- 乙種一，關於國內外鐵路統計事項歸入本刊統計欄
- 二，本路沿綫各站交通狀況經濟狀況人民生活狀況以及旅客食宿處所名勝古跡娛樂場所之調查
- 國內各路線之各種調查
- 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俎欄

(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隨時議定

(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

啓新洋灰公司

塔牌水泥

馬牌洋灰



大冶出品

唐山出品

各支店

漢口 南部 東部 北平

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

(西) (灰) (支)

行銷久遠

質美價廉

完全國貨

老牌洋灰

批發分所及分銷

其餘分銷

國內各大商埠

廈門 林森公司

汕頭 通安公司

廣州 通安昌記

南京 順和號

烟台 義昌信

青島 華新紗廠

總事務所

天津法租界海大道電掛 (啟)
電話南一三〇九，一七四九，三四六二

北寧鐵路月刊第三卷第十期

民國二十二年十月分

目錄

總理遺像

插圖

殷局長肖像

殷局長就職訓話

譯著

美觀之機車

制定客運運價之原則 (續)

比利時國家鐵路之組織及管理 (續)

運輸總論 (續)

業務

大宗貨物運輸成績一覽表 民國二十二年四月分

本路貨運業務細別表 全 上

營業進款概數撮總表 民國二十二年九月上中下三旬

北寧鐵路月刊 第十期

王若侃譯

李起濤著

楊文樸著

楊士林譯

營業課

全 上

會計處

本路第九次車客運人數及進款表 二十二年五月分

營業課

技術

化學工廠中鑄鐵之用途

沈樹基譯

統計

民國二十一年分本路營業進款用款比較表

高溶年

民國二十二年三月分本路貨運分等統計表

全上

民國二十二年八月分豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

營業課

本路二十二年八月分與去歲同月分營業統計及增減百分數比較表

全上

本路二十二年八月分營業進款概數與上月分及去歲同月分比較表

全上

專載

視察北寧鐵路紀事 (續)

鐵道部顧問康德黎記

黃培生譯

調查

東北鐵路之陳述 (續)

興中

工作報告

本路二十二年十月分工作報告

選錄

鐵路沿線貨品展覽會誌盛

轉錄鐵道公報

僉載

國慶第二十二週年紀念宣傳大綱

爲國慶第二十二週年紀念告本路職工書

廣 告 索 引

Index of Advertisers

廣告索引

戶 名	地 位
開灤礦務局	目錄前
啟新洋灰公司	目錄後(後面)
中國旅行社	插圖後
交通銀行	譯著後
井陘礦務局	業務後
金城銀行	技術後
大陸銀行	統計後
禮和洋行	統計後(前面)
本局廣告	統計(後面)
鹽業銀行	專載後
中南銀行	調查後
慎昌洋行	調查後(上)
中國電氣股份有限公司	調查後(下)
鐵道年鑑	工作報告後
海京毛織廠	選錄後
文書課啟事	僉載後

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，必須喚起民眾，及聯合世界上以平等待我之民族，共同奮鬥。現在革命尚未成功，凡我同志，務須依照余所著建國方略，建國大綱，三民主義，及第一次全國代表大會宣言，繼續努力，以求貫徹。最近主張開國民會議，及廢除不平等條約，尤須於最短期間，促其實現，是所至囑。

關國鐵路總局第一號文

群

插

8 出頭

7 發音

6 升容

1 發音

中國

圖

發音

發音

發音

發音

發音

中華民國...

是中國人創之唯一代辦旅行社機關

中國旅行社廣告

營業種類

- | | | | | | | | |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 出版旅行雜誌 | 發售旅行支票 | 代客預定旅館 | 代客運送行李 | 代客指顧嚮導 | 包辦團體旅行 | 代辦出洋護照 | 經售車票船票 |

總社上海四川路一一一號

分社地址

- | | |
|----|-----------|
| 北平 | 西皮市 |
| 遼寧 | 千代田通二十七番地 |
| 漢口 | 歆生路 |
| 鄭州 | 大同路四十七號 |
| 杭州 | 湖濱路 |
| 香港 | 皇后道中六號二樓 |
| 鎮江 | 東塢街 |
| 南京 | 鮮魚巷 |
| 徐州 | 東門外大馬路 |
| 蚌埠 | 二道街 |

津社地址法租界八號一路百號

電話 ● 三〇九〇

辦事時間上午九時起至下午十時止星期日照常

殷局長就職訓話

各位，本席奉命到這邊來，担任局務，今日先行就職，俟奉中央派定監督人員來局，再擇日補行宣誓，今日與各位共話一堂，在本席是非常榮幸的一件事，本席向來對於鐵路方面，毫無經驗，所以今天要向各位說話，差不多是鐵道業務範圍以外的話，本沒有甚麼可說的，然而今天

殷局長肖像



與大家頭一次見面，無論如何，要有句話告訴各位，即各位急於要知道本席任北寧鐵路局務以後，是甚麼方針，如何往前作去，本席向來在軍界作事多年，後來完全在民間，沒有作過其他事情，所以說話愧無文采，今將離開鐵道的事情，先不必談，現在與大家談一談用行政的方針，原來鐵路為公用事業，其目的完全是要利國便民的，而便利商民這一層，大家必定要切實記着，本席對於鐵路，向來沒有經驗，前已言之，但是所經營的事業，與鐵路發生關係，與鐵路不時接觸，較別人為多，以故民間痛苦，或較各

位知道稍多，所以我願意將我站在民衆方面的一切經驗，供獻於各位，加以調和，我想或與本路經營前途不無裨益，所謂行政方面，現在處這種時代，當今日狀況之下，無論如何，要有一種要求，要求維何，即今後鐵路的經營法，一定要商業化，亦即完全是經濟政策，在從前我國路政，因為人才不夠，或是經驗不富，種種施設，不免流於官僚習氣，現在

官僚政治，已爲環境所不許，況鐵路與國家經濟有關，甚至於世界經濟地位上亦有關係，所以無論如何，從今而後，我們設法向商業化的路上走去，務使鐵路經營，歸於商業化而後已，這是很簡單的行政方針，用人方面，大概各位在本席未來之前，都有一種感想，就是聽見首領易人的消息，往往使得同人感覺不安，這個不安，完全由一種經驗得來，就是某某機關首領更動，聯帶有許多人更動，這個習慣，在從前牢不可破，在現代是不行了，因爲有這個習慣，可以得到種種壞的現象，就是黨派之爭，地域之爭，權位之爭，全是由這個壞習慣得來，本席承錢次長之後，來辦理局務，從前錢次長來的時候，已經打破了這個陋習，這是非常好的現象，所以本席絕對繼續照辦，祇要大家在職務上盡心盡力，絕對沒有意外的事，這種事情，要請各位明悉，然而同時有一種要求，緣本路已去掉三分二以上的路線，從前在關外的人，已容納在關內線，以此鐵路人員當然感覺過剩，說一句很普通的官話，就是人浮於事，然而此節應當另想辦法，本席對中央亦完全說明，因爲以往情形不同，且我們對於關外的收回，不能不作此想，不能不作準備，然而在作此想作此準備的時候，大家要作些甚麼事呢，如果沒有事作，當然要感覺一種不安，這種地方，我有一種要求，即要求有能够補助本路業務上的事情，多作一些，即使本路業務之外種種的事情，亦不妨作一點，因爲向來鐵路方面是被動的，有買賣來就辦，沒有買賣來就算了，在今日之下，則殊不然，我們必須加意整理，所謂節流既不可行，我們必定要想個開源的方法，纔能持久，譬如沿線的農產，總算是本路營養的東西，我們若能運用專門知識，設法獎勵提倡，在我們不過一舉手之勞，而農作物的豐收暢銷，本路的糧運增加，當然全有良好的影響，雖然此事不能一蹴收功，而事實上在三五年之後，一定有相當的成績，工商方面，亦是如此，再次就是往關外發展，使關外的金融經濟往內地來，這些事情，尤須各位運用專門知識來研究發展，以期增進路務。所以本席的要求，歸納起來，就是本路行政方面要商業化，用人方面要標準化，至於本路業務，將來務必要求各位，運用專門知識，成爲現代科學化，最後說到本路的資歷，本路有五十餘年的歷史，營業經濟設備等項，在全國鐵路上，總算屬一無二，而現在處此環境之下，到了這個樣子，本席及同人當然感覺自身責任之重大，今後我們要想法子努力，使本路優越的地位，永久不墜，然而此種事情，尚有賴於大家努力，本席承乏局務，此後與各位談話的機會很多，現在初與大家見面，聊致簡單之詞如此。

譯

著

天津交通銀行

法租界四號路

前清光緒三十

各項存款

三年設

業抵押放款

津

天

北馬路
兌換處

立資本

務內國匯兌

發

法租界附

幣壹千

要貨物押匯

行

法租界附屬

駐海關
收稅處

例特許

目內債經理

總

法租界四號路

為發展

業銀行

庫

機關

小白樓
兌換所

全國實

票據貼現

美觀之機車

(譯自英國鐵路雜誌)

王若侃

如何而能予機車以美觀之現象，吾人何以謂某機車可觀而某機車不足以引人目，欲詳細答復此項問題，在勢實有所未能，蓋一人之所評議者，未必全合他人之意也，惟確有某種式樣，普受大眾之贊賞，而別有數種，絕無一人稱道其美麗者，是則似有基本原則存於其間焉，作者曾勉圖確定此項原則之爲何，並就若干之英國機車探查其效果，據愛好工程者之觀察，以爲「外表佳者卽佳」，故希望優美之工作，與優美之形式相輔而行，惟形式醜惡者，其設計未必不美善，是以該項題意，殊不可據以爲信也。

對於機車美觀最重要之元素，爲機器必須穩固，而機器之所以穩固，則在其較下之部分，由側面觀之，須較其上部爲長，換言之，即前端之外形，須隨高度之增加而後退，而實際上，則係前輪須在距離煙箱前面若干處，並應有一轉向架 (bogie) 或單軸轉向架 (pony truck)，凡快客車之機車設計，幾無不如是，惟在〇—六—〇式或〇—八—〇式之機車，多難辦到，蓋此種排置車輪法之機車，其前端多有顯明之突出部分也，此種式樣，從不能表示速率之印象，而在工作時，亦以此特需性，若增加前轉向架，成爲二—六—〇或二—八—〇式，則可有改良外表之深效，例如以任何之〇—六—〇式，與大西鐵路「愛勃台」類 ("Aberdare" class) 機車相較，或以倫敦東北鐵路大北段之二—八—〇式，與該公司之〇—八—〇式機車

相較。即可知之，若倫米蘇鐵路之大霍維啟 (Horwich) 〇—八—〇式機車，鍋爐直徑極大，而車輪甚小，以作比較，殊不雅觀，固勿論其車架之上緣與鍋爐間，有顯明之空間矣。

前端之外形。須逐漸升至煙肉之頂，如其間有極長之水平線或垂直線，即發生不合意之影響，例如前倫敦西南鐵路之亞丹姆司 (Adams) 四—四—〇式機車，其前轉向輪位於煙箱之前，至為妥適，惟自緩衝樑 (buffer beam) 至煙箱之底，係一緩升線，後即隨以一垂直線，因煙箱極窄，幾毫無阻碍，故此線直達長煙肉之頂，若引用擴大之煙箱，則所升之線，至車架之上緣，惟其勢更銳，於箱之頂部，將長垂直線切斷，按水平方向，退回稍短之距離，然後止於煙肉之前面，此例可於普通視為美觀機車之克利衛「克勞頓斯」(Crewe "Cloughtons") 見之，而葛萊斯雷「太平洋」(Gresley "Pacifics") 機車，亦有此種特性，在南部鐵路，則有納爾遜「貴族」類 ("Lord Nelson" class) 機車，曾作此項改良，於煙肉前面之煙箱加以擴充也。

現在普通習慣，多使用外汽筒 (outside cylinder) 與華耳賽滋閥動機關 (Walschaerts valve gear)，其結果遂使步板 (running board) 升高，而容其通過汽櫃 (steam chest) 之上，因此車架前部之上緣亦大為升高，而令新式機車之外表，較二十年前者尤引人注目焉，例如愛斯聘拿耳「大西洋」(Aspinall "Atlantics") 機車，其印象之不佳，大部分由於高空距 (pitch) 之鍋爐，有一煙箱前部猝自較低之步板升起，並如霍維啟 〇—八—〇式，在鍋爐與車架之間，可見有過多之「陽光」也。

在大西鐵路，以「聖德」(Saint)或「公庭」(Court)機車與一較早之二雷四一六一〇式機車(如「貴婦」(Ladies)及二九七一至二九九〇類者)相較，亦可見有同樣之現象，其惟一之不同處，係前者之步級，自緩衝樑升起，以較短之曲線而達汽櫃之頂，後者則按水平方向行動，至與汽筒鑄件(cylinder casting)會於汽筒蓋(cylinder cover)上之一點時止，使汽櫃蓋(steam chest cover)豁然顯露，就形狀而言，新式之機車，固對於原來辦法有所改良，然後者於汽閥(valve)之接近，則可有若干利益，是可知效率與形狀兩者，不能時常携手前進也。

再以此項機車與同路之「明星」(Stars)機車相較，查得仍以四雷機器為佳，因有內汽筒(inside cylinder)與前轉向架輪相並，遂將不利於「聖德」機車之煙箱突出部分除去，並令其由緩衝樑上升之線，漸漸升至煙窗之頂，「城堡」(Castles)機車與「明星」(Kings)機車則更有佳處，即將車架擴大，隱蔽內汽筒，使側面不能望見，並令由緩衝樑起，作對角線之上升也。

倫米蘇鐵路標準二一六一〇式機車，似違反此原則，因其車架係自緩衝樑逐漸引至煙箱，而煙箱擴大，使上升之線緩緩達至煙窗，且其前端之形狀，亦不甚引人注目，故於此目中所感之印象為步級，係垂直上升，經極長之距離，以期超越峻斜之汽筒，而後者態度之異常，實使人極感不悅也。

就機車盡端觀察，非有穩固之印象不可。所謂穩固者，即自底部起，向上逐漸減小也，再加使用外汽管，更可有此成效，尤以如現今之趨勢，以外汽管與外汽櫃 (External steam chest) 聯合時爲甚，至於以前英國機車常爲內汽管時，則有雙車架及各車軸之外承座 (outside bearing)，扶助下部之形狀，如大西鐵路四—二—二式機車，即爲極可贊賞之式樣也。

目下用外汽管 (external steam pipe) 於外汽管，並有外套 (casing) 自烟肉斜至步級，即係使其穩固，而新式司機室屋頂峻斜，使合於量載規 (loading gauge)，亦係同樣目的，按照此種原則，可知倫敦東北鐵路，及南部鐵路通用之斜汽管套 (inclined steam pipe casing)，所占機車形狀之分子，實較大西鐵路「四七〇〇」及「廳堂」類 («Hall» class) 機車之垂直套爲大，而原來唐開斯脫 (Doncaster) 「一〇〇〇」類 (今爲「四〇〇〇」類) 二—二—六—一〇式機車之司機室圓頂，係較意伐脫「大西洋」(Ivatt «Atlantics» 機車之平頂棚有所改良，至於南部鐵路美觀之「學校」類 («School» class) 四—四—一〇式機車，其司機室側板 (Side sheet) 之上部，係向內而斜，所以加重拱頂 (arched roof) 之效力也。

在大機車內，鍋爐必須懸置車輪之上，如車輪較小，則水平手欄 (Handrail) 與步級之間，留有不美觀之空隙，甚至擴展，而使鍋爐與車架之間，有顯然之空間，此種情形，於有極小車輪之四連軸式機車，實爲常見，前於述及霍維啟〇—八—一〇式機車時，亦已言之，然在快客車機車，其車輪由步級突出，則有護輪罩 (Splasher) 以避免不樂人意之缺點，尤以連

續式(Continuous type)者爲甚，如「克勞頓斯」(Cloughtons)機車之長主動輪罩(Driving wheel splasher)，似較實需之地位爲高，以作清除之用。而此項機車形狀之悅目，即可於此及連桿罩(coupling rod splasher)求之。至大西鐵路之「國王」機車，其中央主動輪罩，係由鍋爐發出，故鍋爐並不凸出其上，且有高大名板(name-plate)爲之助，惟此似與目中之美觀無關，蓋必須如此，方可使回動桿(Reversing rod)通過機車右側名板之後，且可使左側之特別火爐梁部分(fire iron compartment)，便於終止也。

主動輪大部分之顯露，實有不合人意之影響因其與底部重大之原則相反也，不幸近來之趨勢，乃適按此方向進行，如葛萊斯雷之「太平洋」，倫米蘇鐵路之「尊貴之蘇格蘭人」(Royal cots)，及南部鐵路之「亞則兒司王」(King Arthers)，均爲著名之受此累者，至「納爾遜」(Nelsons)機車，則無如此失敗，就新式之設計而言，當以大西鐵路機車爲最佳，大西鐵路首次用於快客車之四一六一〇式，竟爲英國機車開高步板之途徑，尤令人驚異，惟最新之大西鐵路機車，尙保留內閥動機關(inside valve gear)，與今日其他鐵路所用外動作(outside motion)相反，遂令司尤敦機器(Swindon machines)所附之步板，較他處機車者略低也。

欲使縱長外形之前部，按連續性逐漸上升，而得合意之效果，似應與流線狀(Streamline form)聯合，凡形式有重大不連之處，均須免除之，譬如由司機室屋頂突然下垂至煤水車頂，即屬不利，煤水車之高度，以愈近司機室之高度爲愈佳，如大西鐵路「城堡」機車，以最

新式之大煤水車，代其原有之低煤水車，實爲切當之辦法，其大體形狀，即因此變更而大有改良焉。

如議及速度之可能性，則於側面視機車，其所給長度之印象，須遠過於高度，以是各車輪之安放，不得相距過近，至欲說明高與長之比例，可以倫敦東北鐵路「四〇〇〇」類之三箭二一六一〇式機車，與「四六四〇」類之二箭二一六一〇式機車相較，前者鍋爐之直徑，較後者爲大，而長則兩者相等，故「四〇〇〇」類之形狀肥而短，頗不雅觀，而「四六四〇」類則否，又因車輪距離之寬，故長式之四一四一〇式機車，較短式之四一六一〇式機車，尤爲引人注目，例如以米得蘭復漲機車 (Midland compounds) 與倫米蘇鐵路西段之「威而斯親王」類 ('Prince of Wales' class) 機車相較是也，但若將四一六一〇式機車之車輪，妥爲開展，則結果必可較任何得之四一四一〇式者爲優，又「克勞頓斯」機車，亦爲一種例証，惟因對於長度及妥爲隔開之車輪，須將其價值更予詳確之表示，故可以大西鐵路「國王」機車與「城堡」機車相比較，其大體上之設計，無甚大異，惟後者雖於較大之鍋爐，較高之空距，而因其有較大之長度，故形狀尤爲佳美，反之，如前大北鐵路之巨大「大西洋」機車，因其車輪接近，主動輪幾互相接觸，遂大受失敗焉。

惟關於此項理由之批評，必須含有一種理想，即討論短軸距 (Wheelbase)，當較僅僅美觀尤爲重要，蓋現在轉車盤 (Turntable) 之尺寸，對於機車之全長，有一定之限度，而所行路

線之曲度，或亦須使軸距有所限制也。

總之，作者敢謂大西鐵路之「國王」機車，實有動人之莊嚴，及其他種種可注意之處，如前轉向輪之外軸承 (outside bearing) 轉向構架 (bogie frame) 之寬闊前板 (front plate) 及外汽笛之特寬距離，均有極大之穩固力量，而由側面觀之，則大鍋爐密置於長車架內，而架於妥為隔開之軸距上，亦能發生廣大之汽力，及絕不費力之速度也。

葛萊斯雷之「太平洋」機車，雖因主動輪幾完全顯露，為一種不利之點，又步級即在火箱前面突然終止，與流綫狀之意念相背，但亦不當加以忽視也。

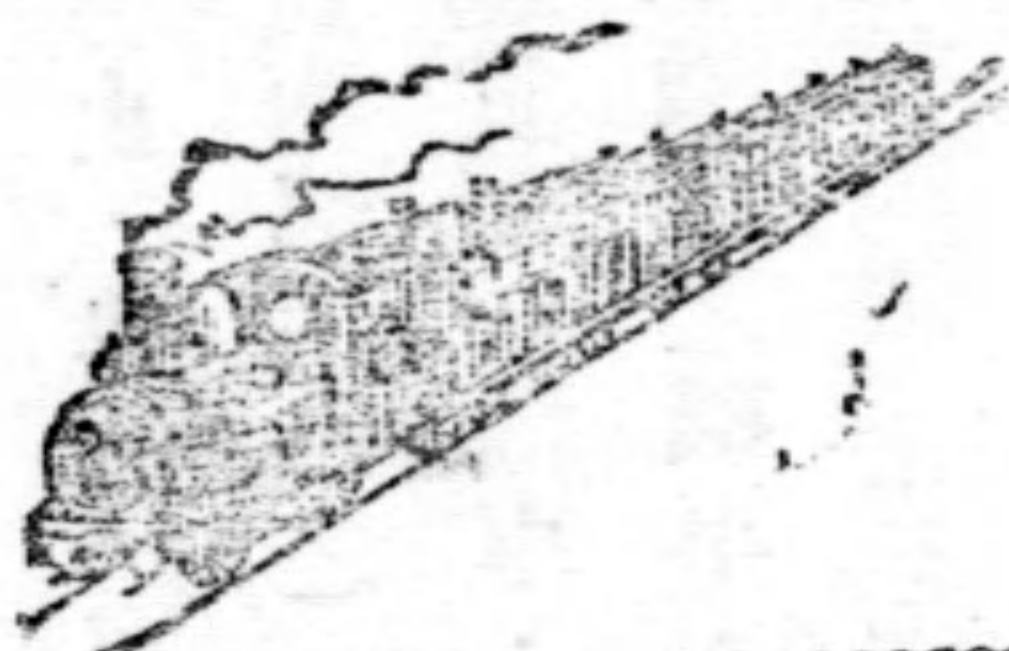
人又極贊南部鐵路之「學校」機車，為所有四—四—〇式機車中之最莊嚴者，或且較同路之「納爾遜貴族」機車，為引人注目焉。

在倫米蘇鐵路之機車，或以重建之「克勞頓斯」居高貴之地位，惟米得蘭之習慣，喜將烟箱之直徑大於鍋體 (Boiler barrel)，故其建築上雖有若干利益，而由形狀上觀之，頗見顯明之缺點也。

本篇對於外國機車，未予論及，蓋關於機車之美觀一事，英國工程司實未嘗有所得於國外，此為一般所承認者，且機車實產於英國，而英國機車之精美，今已達最高之度矣。

學術界
之巨擘

交通界
之喉舌



◎第一卷已出至第十二期◎

交 通 雜 誌

材 料 豐 富

按 月 出 版

(定價)

月出一冊

零售三角

預定半年

連郵一元

六角全年

連郵二元

總發行所

南京大豐

富巷淳德

里四號交

通雜誌社

制定客運運價之原則

(續)

李起濤

(八) 結論

綜觀以上各章所論，知客運關係民衆之便利至鉅，欲求客運之發達，首在運價之適宜。又知客運運價之制定，分旅客與附運兩種，旅客運價，又有普通與特別之分，制定普通旅客運價之步驟有二，曰旅客分等，曰基本運價。分等原則有二，曰運輸成本，曰旅客財力。運價原則有四，曰運輸成本，曰運輸價值，曰社會福利，曰營業競爭，特別旅客運價，據普通運價以制定之，其要素有二，曰條件，曰折扣，附運運價，以運輸成本爲基本原則。最後又知劃一客運運價之道，在求運價原則與制定方法之一致，而不在實在價率之偶同也。

雖然，以上所論，俱不過原則而已，若實行制定運價，則又不可不明應用之方式也。茲先論旅客分等與基本運價二者原則之應用如次，然後其他方式，則相基而出焉。

(甲) 旅客分等原則之應用——應用分等原則，在求客票等級與等差比例二者之制定也。吾人既知旅客之分等，其制定也，以旅客財力(即貧富級階)爲原則，其實行也，以運輸成本(即客車等級)爲原則，是即客票等級之多寡，以貧富階級之多寡爲多寡，已置論於前，無待申述矣。茲當研究者，等差比例一問題也。

夫各級客車設備之不同，旨在適合各級旅客心理上之舒適，即高級客車，適合高級

旅客，低級客車，適合低級旅客是也。既知旅客之分等，以貧富階級為原則，今客車之分等，又以舒適程度為原則；貧富階級與舒適程度，雖成正比，即愈富者舒適程度愈高，愈貧者舒適程度愈低，然究非適成數學上之正比，如前者之比為一二三，而後者亦為一二三也。故二者之比，不可偶同。然則客票等差之比，應以何者之比為比耶？

夫旅客以財力分等，自大體而言也。所謂資本，中產，與無產諸階級者，豈有一定之界線可分哉？以各各財力計之，分之數百級，亦未為不可，此一理由也。旅客之乘車也，憑客票以入座，固無問其財力若何，大富而乘二等，既不可拒之，小富而乘頭等，尤所歡迎！此又一理由也。有此二理，則旅客財力之比例，顯非一定之比例。客票等比，有定也，而不定如旅客財力者，豈可為其比例耶？

財力之比，既不可為等差之比，則捨成本之比莫屬也。蓋以此之比為比，其利有二。①得運價之公平也。制定運價，以公平為原則，而以成本為基礎，蓋用之於旅客者，取之於旅客，至公也！今等差之比，準是以求之，是得公平之至已！②得制定之根據也。凡制定比例，必先有根據，倘以意測之。其法既苦，尤難公允也！夫成本可以統計而得之，則據是以為比，豈非得所根據耶？

由上觀之，可得客票分等之二方式如次：

(1) 客票等級 = 貧富階級……………(方式一)

(2) 等差比例=成本比例……………(方式二)

(乙)基本運價原則之應用——吾人已知運價原則有四，曰運輸成本，其本也。曰運輸價值，其用也。曰社會福利，其功也。曰營業競爭，其變也。然若實行制定運價，則首惟運輸成本是繩。蓋運輸價值或社會福利云者，不過一抽象名詞，既無所據而為制定之階，即營業競爭，雖有競爭運價之可繩，亦不可不先成本之估計也。

吾人又已知成本之意義有三，而計算方式，又各有二。又知計算方式，(1)式較(2)為準確(參閱本篇第四章)，則計算成本，應以(1)式為準繩也。通常制定基本運價，以最低客等為本位，而客票三級制，又成普遍之趨勢，茲求三等客票之成本方式如次。

旅客既分三等，則每歲延人公里，必須分別統計，不可混同，故計算延人公里總數，必包括三級。故按公式以計成本，必先將所有延人公里數，化為三等延人公里數。化之之法，在先知三級票價之比率，即頭等為三等幾倍，二等又為三等幾倍是也。

求等差比例，應以成本比例為原則，已如前言。惟成本意義至廣，且界限難分，良以鐵路之關聯成本(Joint cost)太多，別客貨之成本且不易，况客等間之界限乎？是以欲求各級成本之比例，惟有擇其別成本高下之最顯著且易估計者而繩之，則雖不中亦不遠矣！此法為何？即以各級客座應攤客車價值之比例為比例是也。蓋客票之分等，因客車之分等，客車之分等，因設備之分等，設備之分等，即票價分等之所由來也。故別客運

各級成本之最顯著者，無如客車設備也。又各級客車，各有一定之價值，各車座位，皆有一定之數目，每座位應攤客車之價值，可以數字求之。故別成本高下之最易估計者，無如客座價值也。茲列等差比例之方式如次：

$$(一) \text{ (頭等票價)} :: \text{ (三等票價)} = \frac{\text{頭等客車價值}}{\text{頭等座位數目}} :: \frac{\text{三等客車價值}}{\text{三等座位數目}} = \text{ (頭等座位價值)} :: \text{ (三等座位價值)}$$

$$\text{等座位價值} = x \dots \text{ (方式三)}$$

$$(二) \text{ (二等票價)} :: \text{ (三等票價)} = \frac{\text{一等客車價值}}{\text{二等座位數目}} :: \frac{\text{三等客車價值}}{\text{三等座位數目}} = \text{ (二等座位價值)} :: \text{ (三等座位價值)}$$

$$\text{等座位價值} = y \dots \text{ (方式四)}$$

既知等差比例之方式，從可知延人公里之化法矣，式列如次：

$$\text{ (三等旅客延人公里數)} = x \times \text{ (頭等延人公里數)} + y \times \text{ (二等延人公里數)} + \text{ (三等延人公里數)} \dots \text{ (方式五)}$$

制定基本運價，以普通客票價率為基礎，其他特別客票價率，則準是以折扣法求之。又普通客票價率，以運輸成本第一義為原則。故普通運價三等旅客每延人公里運輸成本之方式，可推演如次（參閱本篇第四章）：

(營業用款) + (資本利息) + (鐵路股利)
(各種列車公里總數)

(三等旅客運輸成本第一義)

X(頭等延人公里數) + Y(二等延人公里數) + Z(三等延人公里數)
(客運列車公里數) (方式六)

制定特別旅客運價，雖準普通價率而以折扣法求之，然折實價率，必有其最低限度，此則應以成本第二義為原則也。蓋低乎此，則鐵路損失太大，非營業之道也。茲列三等旅客每延人公里最低限度之運輸成本方式如次：

(流動的營業用款部份)

(各等列車公里總數)

(三等旅客運輸成本第三義)

.....(方式七)
X(頭等延人公里數) + Y(二等延人公里數) + Z(三等延人公里數)
(客運列車公里數)

吾人既得成本方式，則從可研究基本運價之方式矣。夫旅客基本運價之最高限度，應以普通運輸成本為原則，蓋客運旨在便利民衆，而不在惟利是圖。普通成本之中，已有相當利潤之計算，則超乎此者，取之非當也。故運輸價值，雖同為原則，且有時可以數字求之，然未可為其最高限度，此則與其為貨物運價之原則者異，蓋準是以減則可，若以增則不可也！至社會福利與營業競爭二者，其旨固在減而不在增，蓋增價既不足言

利社會，不減又何能與言競爭耶？故按普通運輸成本以定之價率，普通運價也，其準是以減者，特別運價也。茲列基本運價之方式如次：

- (一) (普通基本運價) = (三等旅客運輸成本第一義)……………(方式八)
- (二) (特別基本運價) \wedge (三等旅客運輸成本第一義) \equiv (三等旅客運輸成本第三義)……………(方式九)

既知基本運價之方式，則其他各級客票之運價，即可以等差比率而求之。茲分列於下：

- (一) 頭等票價 = α (三等基本運價)……………(方式十)
- (二) 二等票價 = γ (三等基本運價)……………(方式十一)

以上對於分等與運價二者原則之應用，已各得一定之方式。次當討論者，則為特別快車加價一問題，較為重要也！通常客車每有特別快與普通快之分，票價亦因之而異，即特別快票價，每按普通快票價，加收若干成是也。攷特別快加價之起，由於運輸成本之不同，蓋行車速度愈大，則所耗運務費用，既因之愈多，而小站不停，則旅客較少，進款亦因之而少。是以加價實合乎運價原則也。惟上列方式，準各種客運統計以求之，無分特別快或普通快也。然則其所得結果，應為何者之票價耶？曰，為普通快之票價宜矣！蓋旅客票價，既不可虧本，尤不可不稍高，以彌補各種特別運價之所失也。既然，則特別快加價，又將以何者為原

則而規定之耶？

特別快加價，既因運輸成本之不同，則加價成數，按原則言，應以成本所增之成數為成數也。顧欲求特別快與普通快二者運輸成本之實在比例，以關聯成本太多故，其難正猶估計客票等差之比例也。無已，亦惟有擇其別成本高下之最顯著且易估計者而求之耳！攷特別快耗費較鉅之成本，莫若機車用煤。茲據此以作比例方式如左：

(特別快票價)：(普通快票價) = (每公里特別快機車用煤)：(每公里普通快機車用煤)……
……(方式十二)

由此式以定特別快加價成數，以數理求之即得，因無關宏旨，故不累述。茲再簡列制定客運運價之步驟與原則如次，而作是篇之結論。

(一) 制定旅客運價之步驟及原則

(甲) 普通旅客運價

第一步——客票分等

(1) 原則——(a) 旅客財力。

(b) 運輸成本。

(2) 方式——(a) 客票等級 = 貧富階級(方式一)

(b) 等差比例 = 成本比例(方式二)

制定客運運價之原則

第二步—基本運價—

(I) 原則—(a) 運輸成本第一義。

(2) 方式—(a) 基本運價=最低等旅客運輸成本第一義：(方式八)

(b) 高級票價=高級車座價值；(方式三)

及(四)

(乙) 特別旅客運價—

第一步—條件之規定—

(1) 原則—(a) 社會福利。

(b) 運輸價值。

(c) 營業競爭。

第二步—折扣之規定—

(1) 方式—(a) 基本運價 $\sqrt{}$ 運輸成本第一義 \Rightarrow 運輸成本第三義(方式九)

(二) 制定附屬運輸運價之步驟及原則—

(甲) 行李運價—

第一步—條件之規定—

(1) 方式—(a) 免費重量=最低限度旅行必需之行李重量。

第二步—價率之規定—

(1)方式—(a)基本運費=運輸成本第一義。

(乙)包裹運費—

第一步—條件之規定—

(1)限制—(a)包捆之形狀·重量等。

(b)內容之種類·性質等。

第二步—價率之規定—

(1)方式—(a)基本運費=運輸成本第一義。

(丙)郵件運費—

第一步—裝運之規定—

(1)辦法—(a)郵件之代裝。

(b)郵車之附掛或劃分。

第二步—價率之規定—

(1)方式—(a)基本運費=運輸成本第一義。

(丁)雜項運費—

第一步—種類之規定—

制定客運運價之原則

- (1) 鮮貨類。
- (2) 牲畜類。
- (3) 錢幣珍品類。
- (4) 車轎類。
- (5) 靈柩類。

第二步—價率之規定。

- (1) 方式—(a) 基本運費—運輸成本。



(完)

比利時國家鐵路之組織及管理(續)

楊文樸

電話之組織

解圖行車之長途電話組織，包有附檢站機(俗名轉輪 Selector; Selecteur)之電流(Circuits)兩條。

(1) 主要電綫 爲一獨立直接電話線，日夜通於常期作業之車站及閘樓(Postes a service continu)，對於夜間無營業之車站即無夜班工作之車站，則將主要電流白天接於車站，夜間接於區截閘樓，用一轉電器(Commutateur)相間連接。

調度員對於本線各站樓(Postes)，時時靜聽，路線中某站欲與調度員通話，祇將耳機一摘(或將閘一踏，或一按鈕等)，先自聲明爲某站，即可談話。在耳機未摘下以前，則該站之電話機並未在該電流中也。

某附屬閘樓(Postes accessoires)在總處(調度員之室)並未設有該樓等之叫站鑰匙(cle; Key)，故調度員不能直接叫來於正電線中，但該樓等有特別電話機，可以參入長途電流中，以與調度員通話也。

(2) 次要電綫 因路線行車繁忙，故於主要電綫外，尙立一次要電綫，連於外路線之某站等，以爲報告消息之用。

車站員役不得用檢站機電線（即俗稱長途電話）以通語。該線僅為調度員及車站通達行車消息之用。

在此長途電話之外，尚有普通電話，以連於各主要車站。調度員可與連接各站線通話。

一，電話問答之標式

電話傳達消息，須簡捷明瞭為上。車站須先報名，次候調車員允許說話之命令。

例如 La Hulpe 站長欲與調度員說話，則須先自聲明「我是 La Hulpe 站」。調度員答「La Hulpe 站說話」，然後 La Hulpe 站再通消息，「1256 次於 15 時 50 分過 La Hulpe 站，1235 次如何」，或「6809 次於 16 時 2 分到 La Hulpe 站，將避 1201 次」。調度員須重述「1256 次於 15 時 50 分過 La Hulpe 站」，並告訴「1235 次自 Rhisnes 站誤 15 分」。

調度員尙可建議，「6809 次於 16 時 2 分到 La Hulpe，如能在 16 時 20 分以前備妥，即將其開出，在 Groevendael 避車，因 1201 次阻於 Mont St. Guibert 及 Otignies 站之間也」。

La Hulpe 站如已無言，即說「終結」，調度員亦答以「終結」。

如有特別緊急之車，車站可先稱，「我是 Otignies 站，緊急」。

二，車站之報告。

站長須設法能使調度員一通電即能接話。

所有車站及閘樓（附屬閘樓不在內），必須將所有列車到達出發及通過之鐘點，立即報告。

調度員，不得少誤，並須將隨後變更之列車，（避車或取消等），亦立即報告。如因調度甩掛車輛致誤其他列車者，機車半途損壞，不能前進者，機件道岔不靈，暨有意外變故，能影響於行車者，皆須立時報告，站長收到一列車，在甩掛車輛及避車以前，即須將該列車到達鐘點報告，使消息與事實符合。

三、比國長途電話行車異於法國者之各點。

比國調度員替代車站報知列車誤點，改變列車相隨次序，開行特別專車，及例行車之臨時取消，特別或加車之行駛或取消等，法國調度員則不司如是之多。在比國，機車房與行車調度員關係甚為密切，可以參與常備機車之駛用，可以建議將某車房之機車借於另一車房以補不足，並與車房有預約，可以改變機車調度事務，以利行車員役之替班。比國調度員且時時須知某站開出車輛數目及到達站，並指示掛走車輛，以謀便利。在困難情形時，比國調度員可以變更載重或空車輛之路線，以解除原定轉線車站之困難。

比國調度員為車輛分配處及各站之中間傳達消息者。

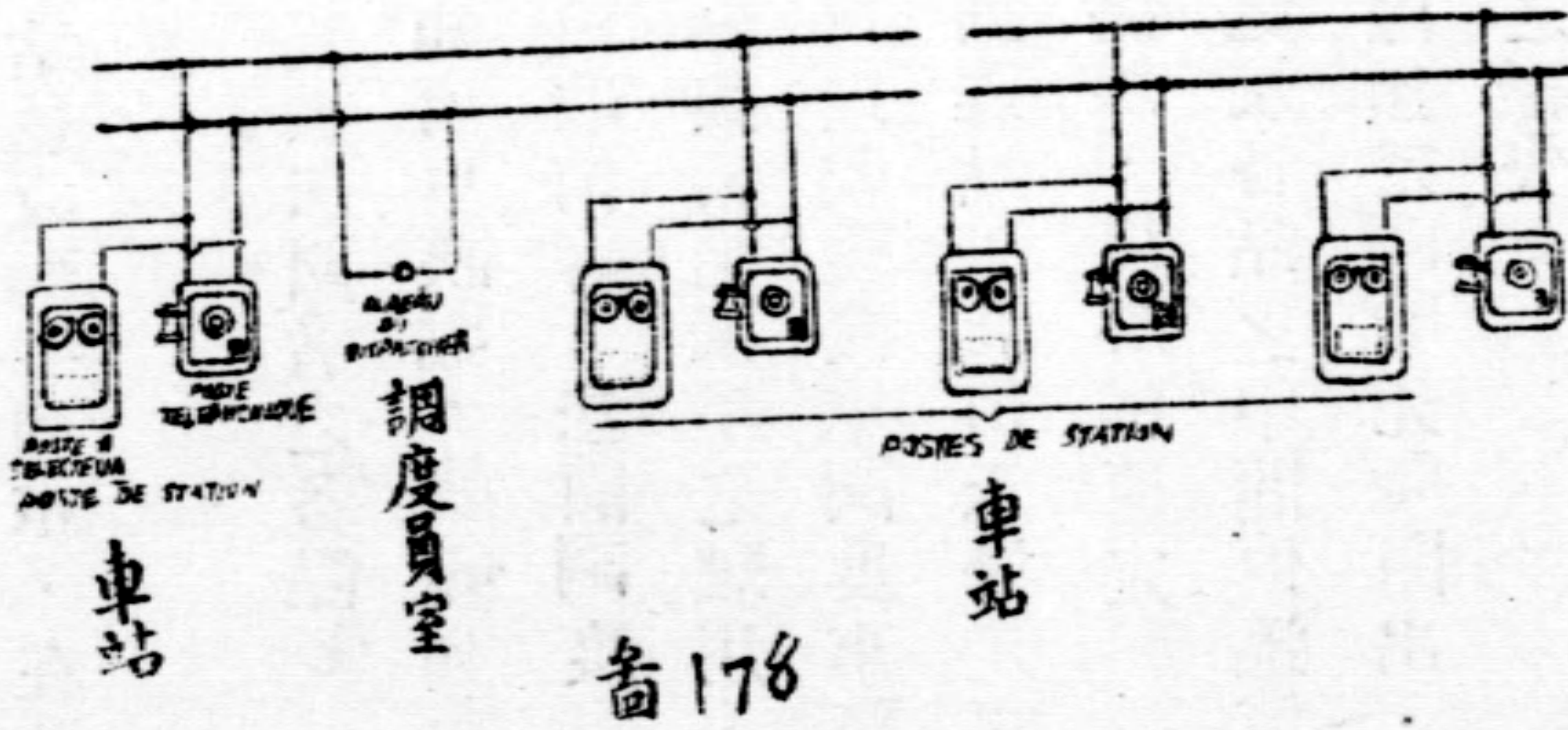
比國調度員可以將車貨照預定時間先時開出，並可將預定停車站取消而不停車，故快車誤點時，慢車不致太受誤點之損失。

四、解圖行車所用長途電話機件之說明。

比國長途電話為美國“Western Electric Company”之出品，作用原理如下。

比利時國家鐵路之組織及管理

一雙線 (deux fils) 電話線，連於該路線之各站及各號誌開樓，如圖一七八。調度員室可設於路線上任何點。



調度員帶有聽話機及傳話機(如圖一七九)，並時時坐聽各站有無消息傳來(如圖一八〇)。

· 故車站任何員司· 拿起電話機，即可與調度員說話，無須另叫。

北寧鐵路月刊 第十期 譯 著



圖一七九



圖一八〇

至調度員欲將消息告知某站時，則用一特別機關以叫該站接話，該機關名爲叫站鑰匙（*cle de selection*）。如圖一八一及一八二，每站各有一叫站鑰匙在調度員室，并將各匙置於一匣中，在調度員之側。如圖一八三。

調度員轉動欲與通話站之鑰匙，即由電話綫發出配置妥之電流（*une combinaison deter- minee de courants*）。該配置電流通於各站收信機，名爲檢站器（*Selecteur*，俗名轉輪），該檢站器並通有電鈴，然僅有一檢站器反應該站鑰匙配置之電流，故電鈴可響，其餘檢站器與該電流不合，則輪行過度，不能使電鈴響應。

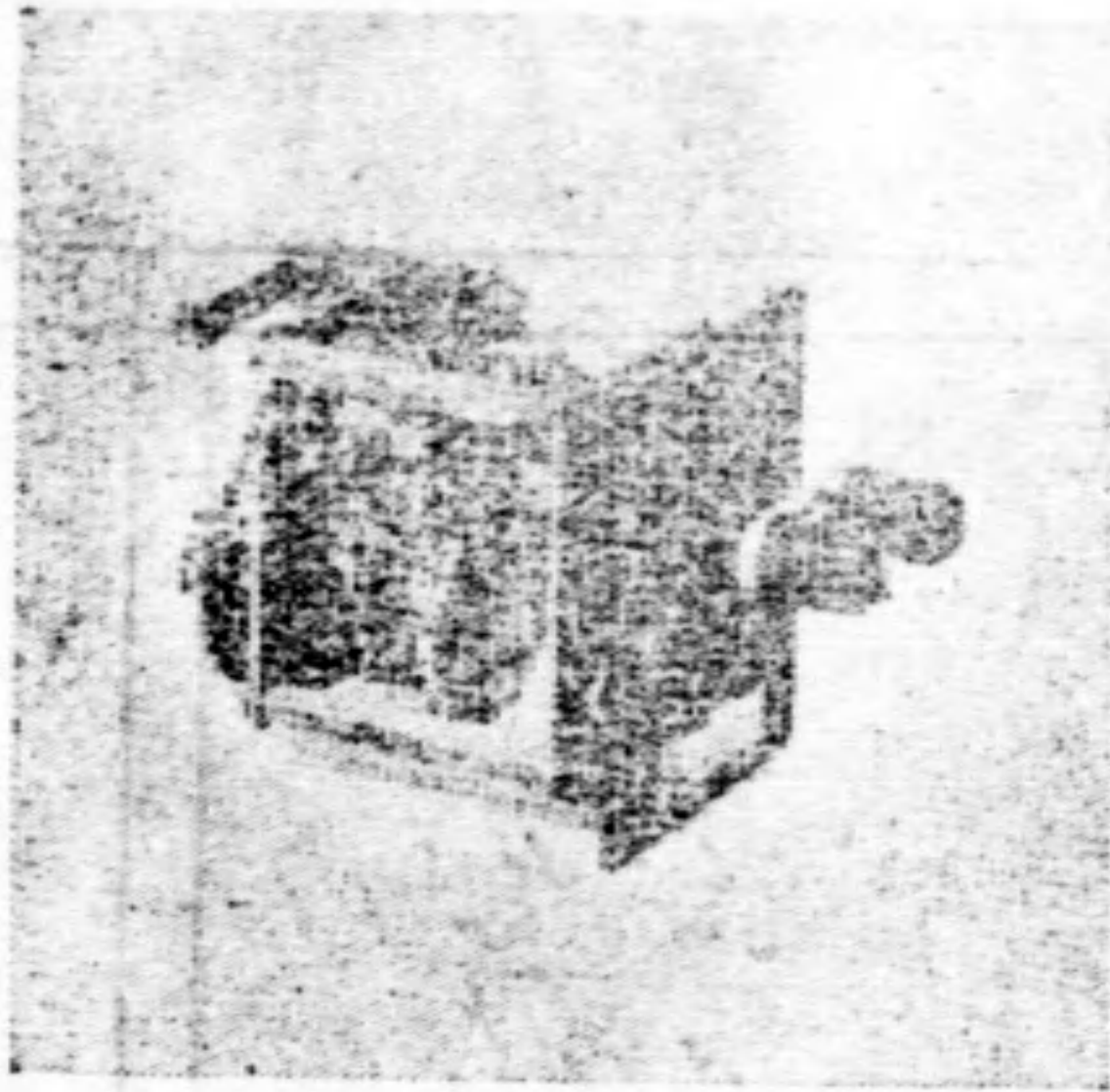
圖一八四及一九五表示調度員室之裝置及一車站之裝置。

(1) 調度員室之裝置，叫站鑰匙。

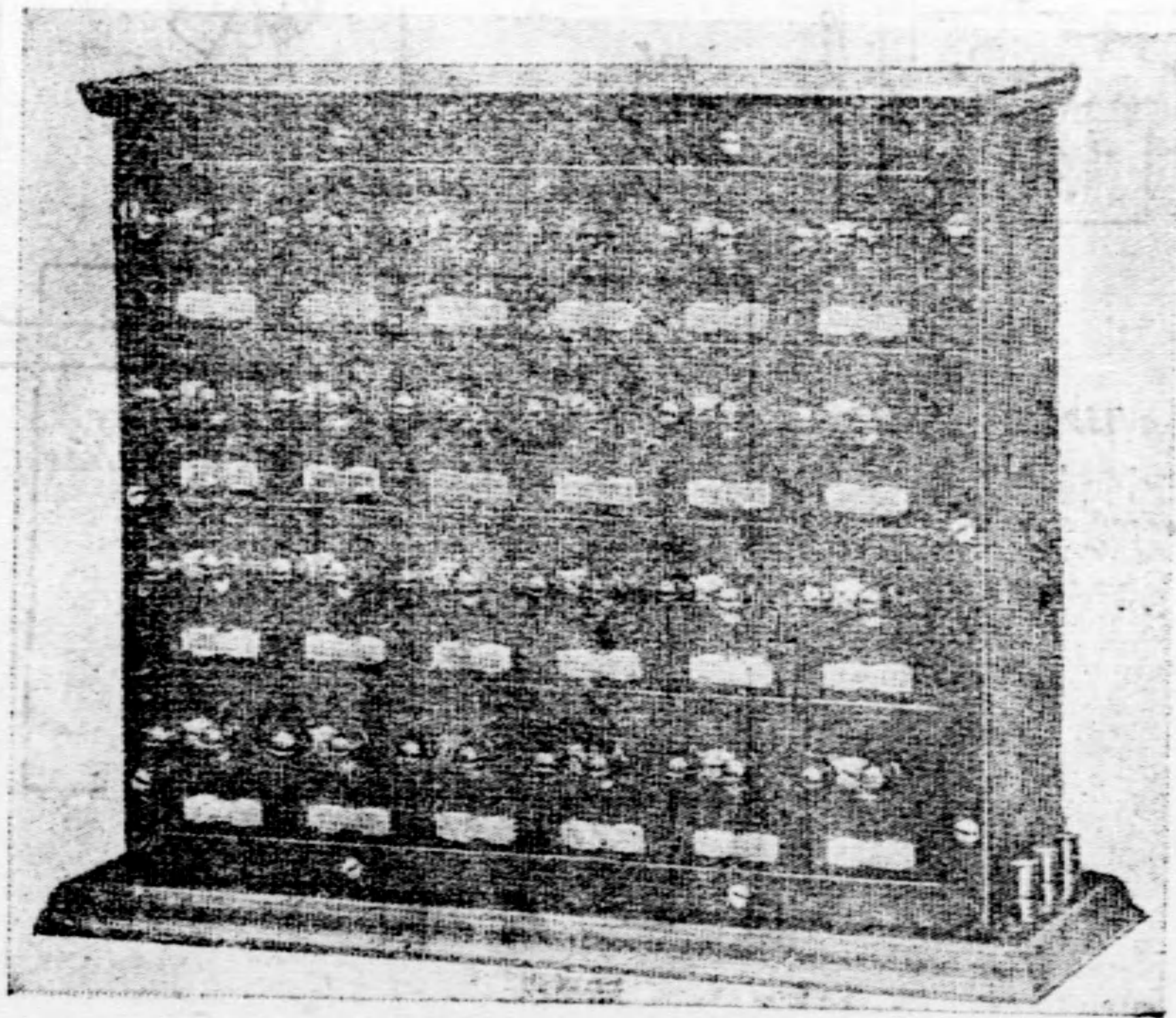
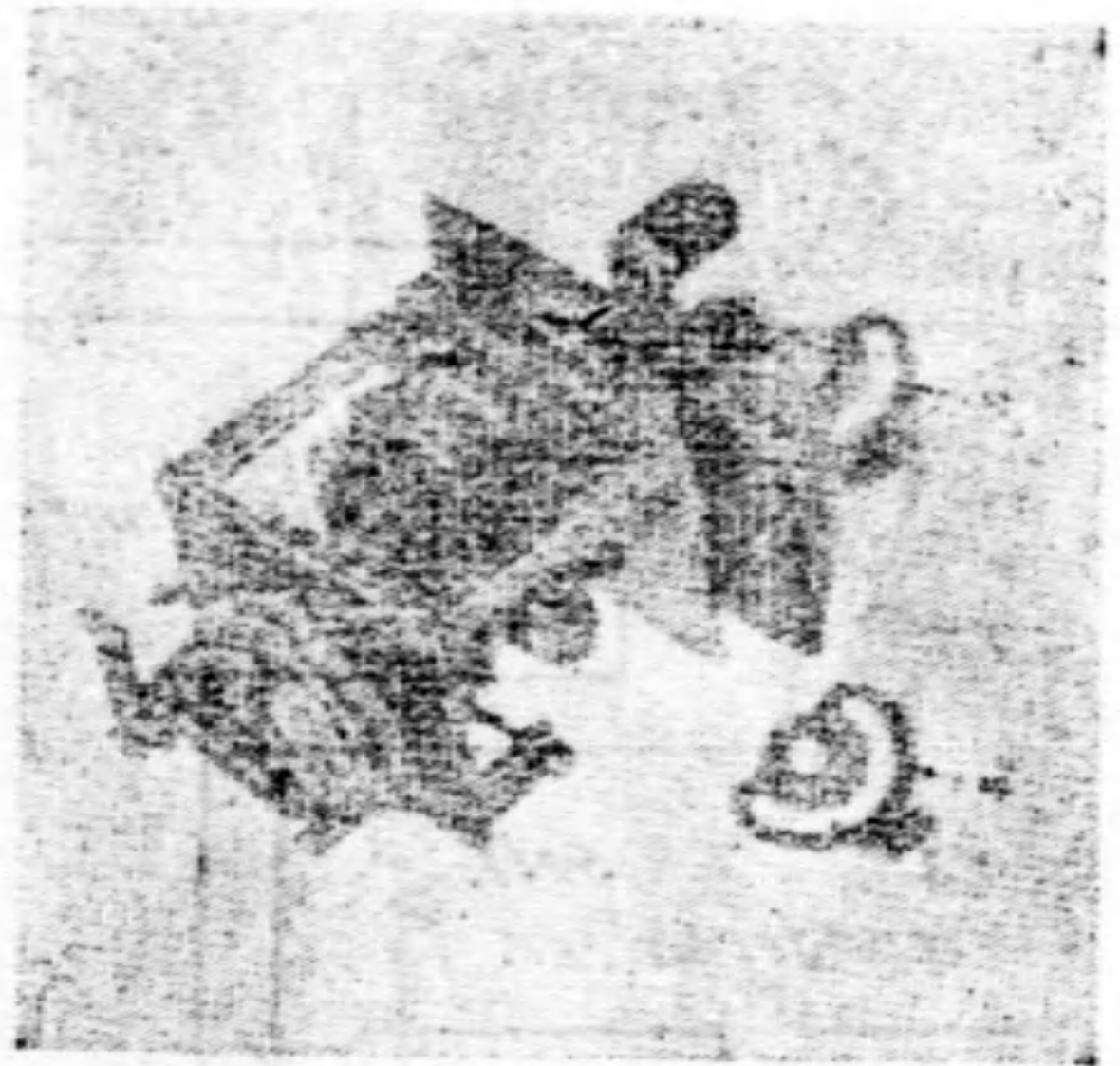
(a) 叫站鑰匙之功用 叫站鑰匙之功用，爲激動發出一正負動電流，使其斷續，有一定之節調，每鑰匙各有其不同之節調，並在全線僅有一檢站機（*Selecteur*），回應該被轉動之鑰匙。

(b) 叫站鑰匙之說明及作用 調度員轉動叫站鑰匙時，即是將一鐘錶式之機件上絃（*Tourner*，鑰匙轉動四分之一，即是上足法條），迨將鑰匙釋手時，法條將該鐘機轉動，該機再轉動一右齒之輪 D，（如圖一八四），鑰匙轉動四分之一，即一次叫站，則齒輪轉一整圈，（如圖一八五及一八六），有小槽以結上鑰匙及齒輪，使勿再多動轉，齒輪 D 僅一部有齒，含有一停止槽，兩平台，及一高圓面，並在該齒輪上附有兩活動扇形片 S^1 及 S^2 （圖一八四）， S^1 爲一平扇面， S^2 爲高而彎轉者，由圖一八五及一八六，可見 S 扇形外緣與 D 輪之齒外緣相等，而彎轉之扇形 S 之外緣則較長出，且不與 S^1 在一平面中，即 S^2 在 S^1 之上。

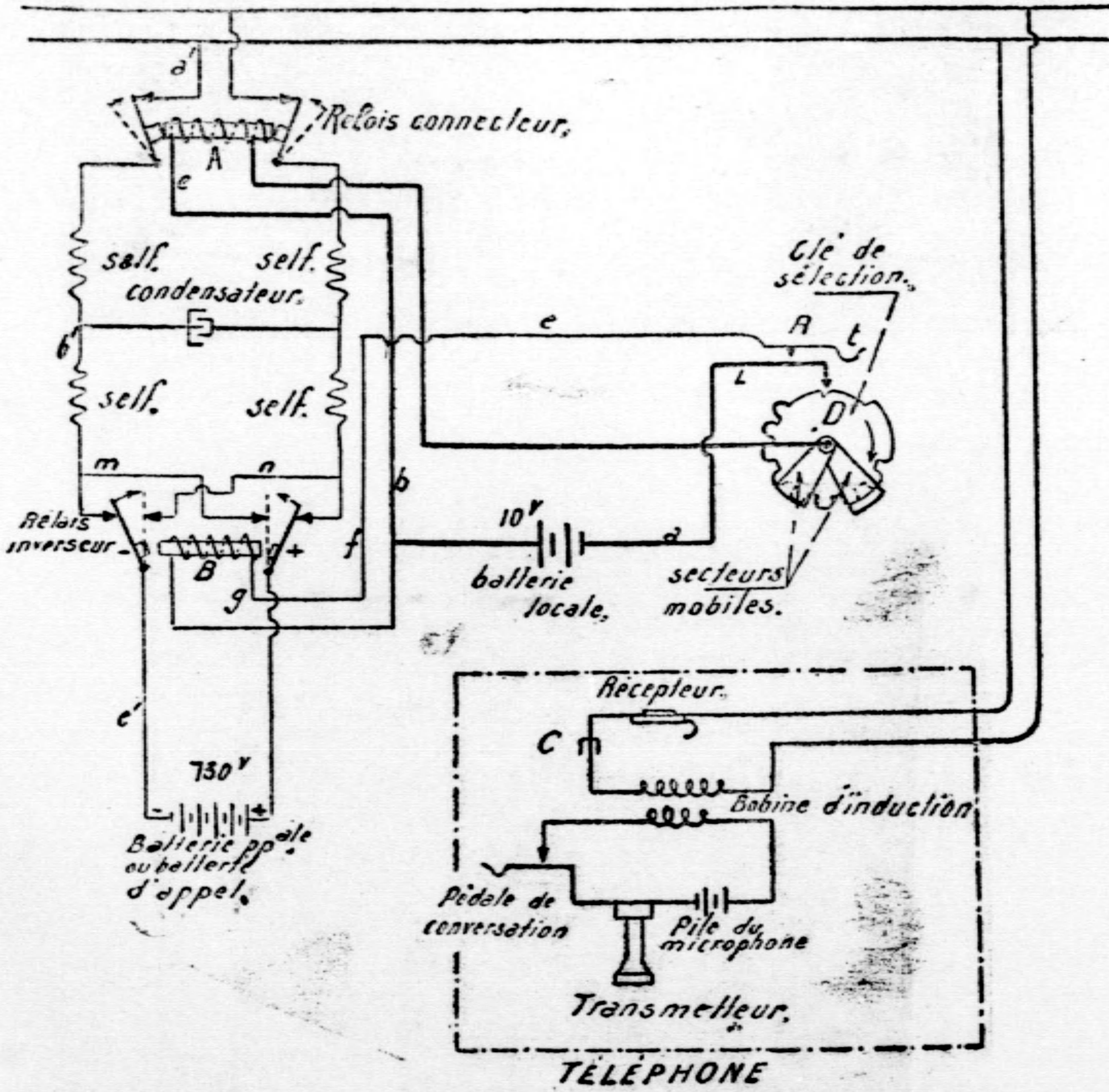
圖一八一



圖一八二

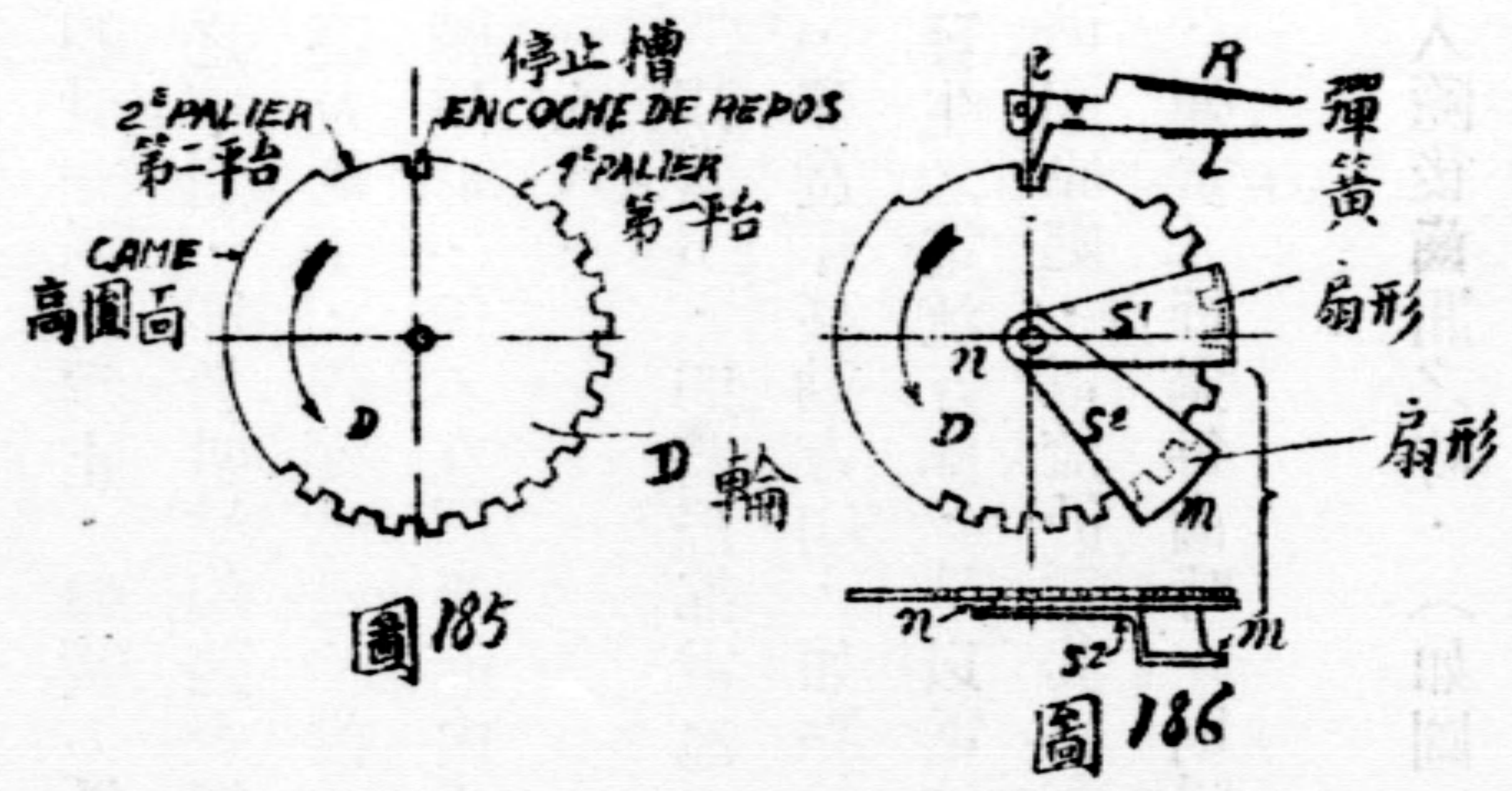


圖一八三



圖一八四

不動時，彈簧L在叫站鑰匙之D停止槽中，（如圖一八六）。然絕不與D輪相接觸。



在此情形下，局部及接續連接器A之電流 $\frac{2}{3}$ 張開（即不通），如圖一八四。

自調度員轉動鑰匙，即將D輪轉動，而彈簧L擦於D輪第一平台上。電流 $a'b'c'$ 即通。接觸器A之兩簧片則貼於傳電器，如圖一八四之實綫所示。同時全路線之電流 $a'b'c'$ ，由主要電池供給而通，發出一叫站電流於路線上。

$a'b'c'$ 電流流通。直至D輪轉動一週時為止，彈簧L仍至停止槽，不與D輪接觸，故平時全路電流并不通。接觸連接器之作用，即於叫站鑰匙全轉時，將主要電池通於路線上。

D輪轉動時，彈簧L相間抬高及低下，彈簧越過輪齒時，越過S'時，及越過高圓面時，（彈簧L之寬，不足以接觸彎轉扇形，因不在同平面內之故）。則抬高。彈簧經過齒間及兩平台時則低下，如圖一八七及一八八。

彈簧L每次抬高時，則接觸一彈簧R，即將局部電池之電流 $a'b'c'$ 接通，經過接觸器B，（如圖一八四），B即發生作用。彈簧片移動方向，如點綫所示之地位。又於L與R接觸時，用轉向器 B' 變轉主要電池所發生之電流方向，是以電波按一正一負而變易，在R不接觸時，接觸器B乃無作用。簧片仍回原處，電流仍循其原有方向前進。

設有一時將輪之兩扇形移開。彈簧L經過每齒時，則叫站電池之電流，變更方向兩次，故方向變易之數為齒數之兩倍。

於彈簧經過第一齒之頂及落入隨後齒間之時，（如圖一九〇至一九二），電流一變。因L與R相離之故，及彈簧經過齒間又到齒頂時，因R與L接觸，電流又一變。如此類推。

，經過齒間時，即有第二次電流發生（方向相反）故齒與一單數電動（impulsion）相當，所有在齒輪轉動一週時發生之電流，接續由停止槽起，遇到一齒，即有第一次電流變動發生

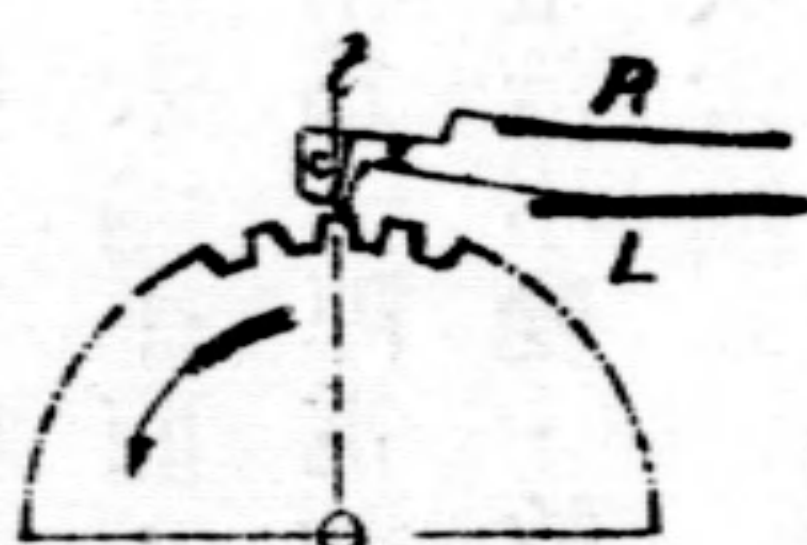


圖 187

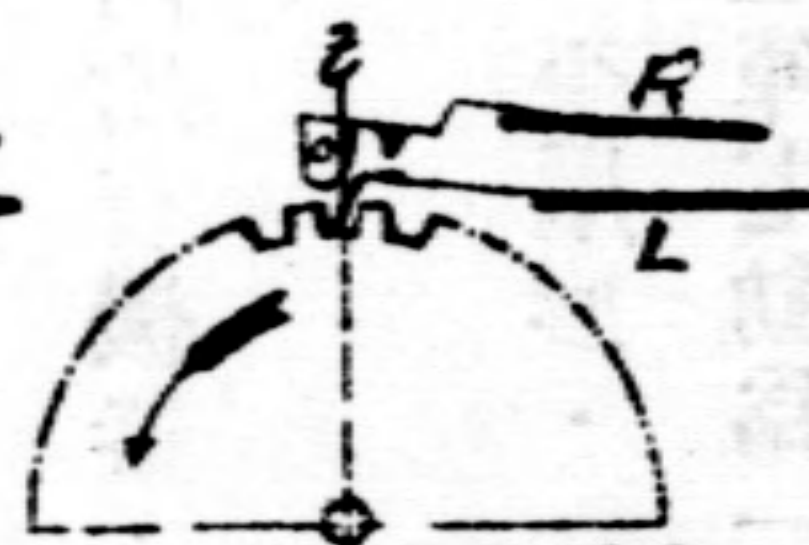


圖 188



圖 189

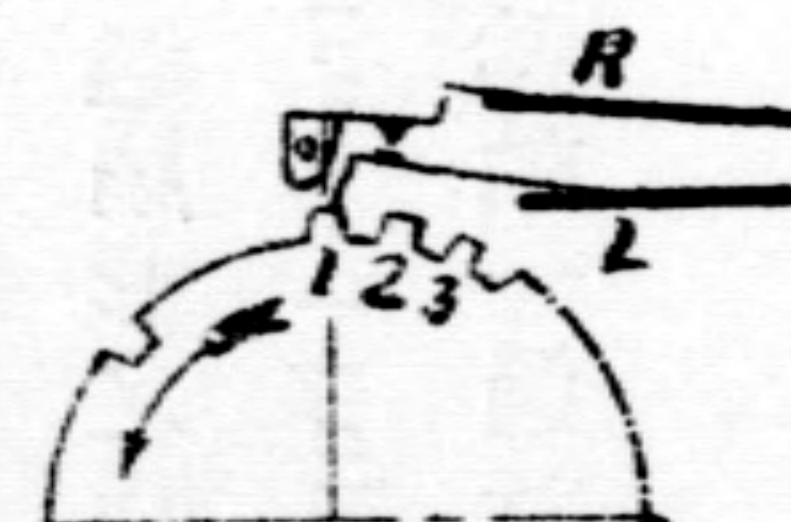


圖 190 單數電動

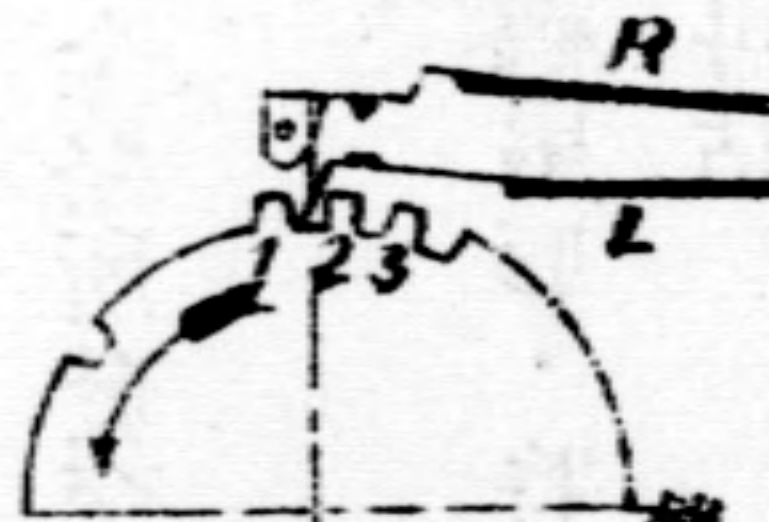


圖 191 雙數電動

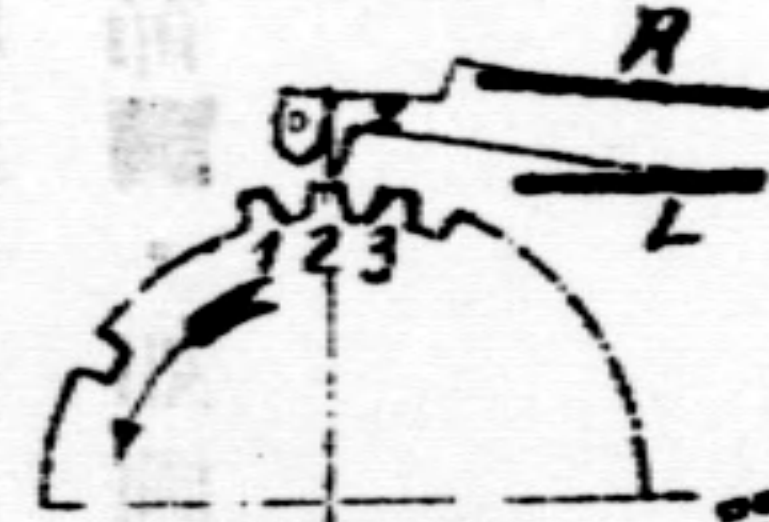


圖 192 單數電動

經過齒間，則與一雙數電動相當。

每一扇形之作用，即於D輪轉動一週時，消除某一定數之電流變向。

在彈簧L未遇平台，未遇平面，未遇扇形之時，其經過各齒及齒間，乃由叫站電池回路線發出一組接續電動，稱為一陣電動 (train d'impulsion)，但有兩扇形，於電流變易方向中，插入一相當間隔，使電流不變，故D輪動一週時，能有二次電動 (train d'impulsion)。換言之，即每次叫站有三次電動。

對於調度員所轄段內所有機器，其全路所發交易電流之電動總數，皆為一定。比國者為17個。

僅用一同式齒輪，一平扇形，一彎轉扇形，將D輪兩扇形之地位變易，即足變易二陣電動每次之電動數目，而三陣電動為一次叫站。

將電流通達路線上，須遵守一某種節調，如圖一九三及一九四。

第一陣電動	12 電動；停止
，，	3 ，， ，，
，，	2 ，， ，，
，，	

總數 17 電動

第一陣電動

一 ,, 二 ,, 三 ,,

6 電動; 停止

4 ,, ,, ,, ,, ,,
7 ,, ,, ,, ,, ,,

總數 17 ,, ,, ,, ,, ,,



圖 193

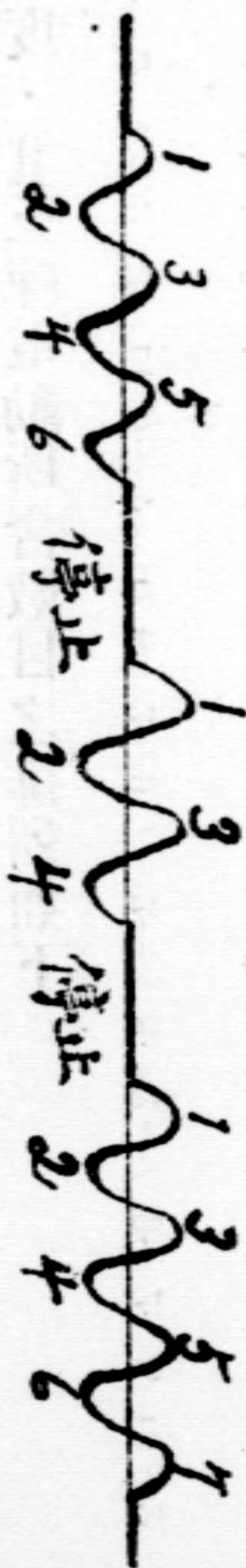


圖 194

僅以此扇形地位不同。每站之叫站鑰匙乃異。

有一可能之排列方法，決定全線能設若干站，如用17電動鑰匙排列方法，可得78站，每一陣電動，至少須有兩電動故調度員可與全線78站通話，如用27電動鑰匙，則可有站253。

17電動制度，其三陣電動所含數目之排列如下。

2-2-13 3-2-12 4-2-11 5-2-10 6-2-9 7-2-8 8-2-7 9-2-6 10-2-5 11-2-4 12-2-3 13-2-2

2-3-12 3-3-11 4-3-10 5-3-9 6-3-8 7-3-7 8-3-6 9-3-5 10-3-4 11-3-3 12-3-2

2-4-11 3-4-10 4-4-9 5-4-8 6-4-7 7-4-6 8-4-5 9-4-4 10-4-3 11-4-2

2-5-10 3-5-9 4-5-8 5-5-7 6-5-6 7-5-5 8-5-4 9-5-3 10-5-2

2-6-9 3-6-8 4-6-7 5-6-6 6-6-5 7-6-4 8-6-3 9-6-2

2-7-8 3-7-7 4-7-6 5-7-5 6-7-4 7-7-3 8-7-2

2-8-6 3-8-5 4-8-4 5-8-3 6-8-2

2-9-5 3-9-4 4-9-3 5-9-2

2-10-4 3-10-3 4-10-2

2-11-3 3-11-2

2-12-2 3-12-1

附錄

表

(G) 扇形作用 兩扇形之作用，爲使轉向接續器 B 之彈簧，保持前陣電動後所給之地位。爲經過一陣單數電動（即彈簧 L 經過圓平面，B 之彈簧在點綫地位）後，仍欲使 B 之彈簧在點綫地位而不移，則須用扇形 S^1 ，如經過一陣雙數電動後，仍欲再使 B 之彈簧在原處，則須用扇形 S^2 ，故 S^1 平面須使 L 與 R 相接，其頂須蓋閉若干 D 輪之齒，以免 L 經過 S^1 時落入齒間（如圖一八六），至於 S^2 之製法，須使 L 接續動作，但於經過 S^2 時， S^2 須使 L 不與 R 相接觸，故用彎轉之 S_2 ，將 R 之頭抬高，如圖一八七至一八九所示，故在 t 頭經過 S^2 時，L 與 R 不相接，B 之彈簧不動，故路線之電流爲原有方向者，如圖一八四。

一次叫站所需之時間，爲叫站鑰匙轉一整周，例如 17 電動制需 7 秒鐘，一陣電動中每相接之兩電動相隔時間，爲十分之一秒，兩陣電動相隔時間約爲一秒。

以外尚有特別設置，如 *Condensateur* 及 *bobines de self*，以電流柔軟，叫站鈴聲不致太硬。

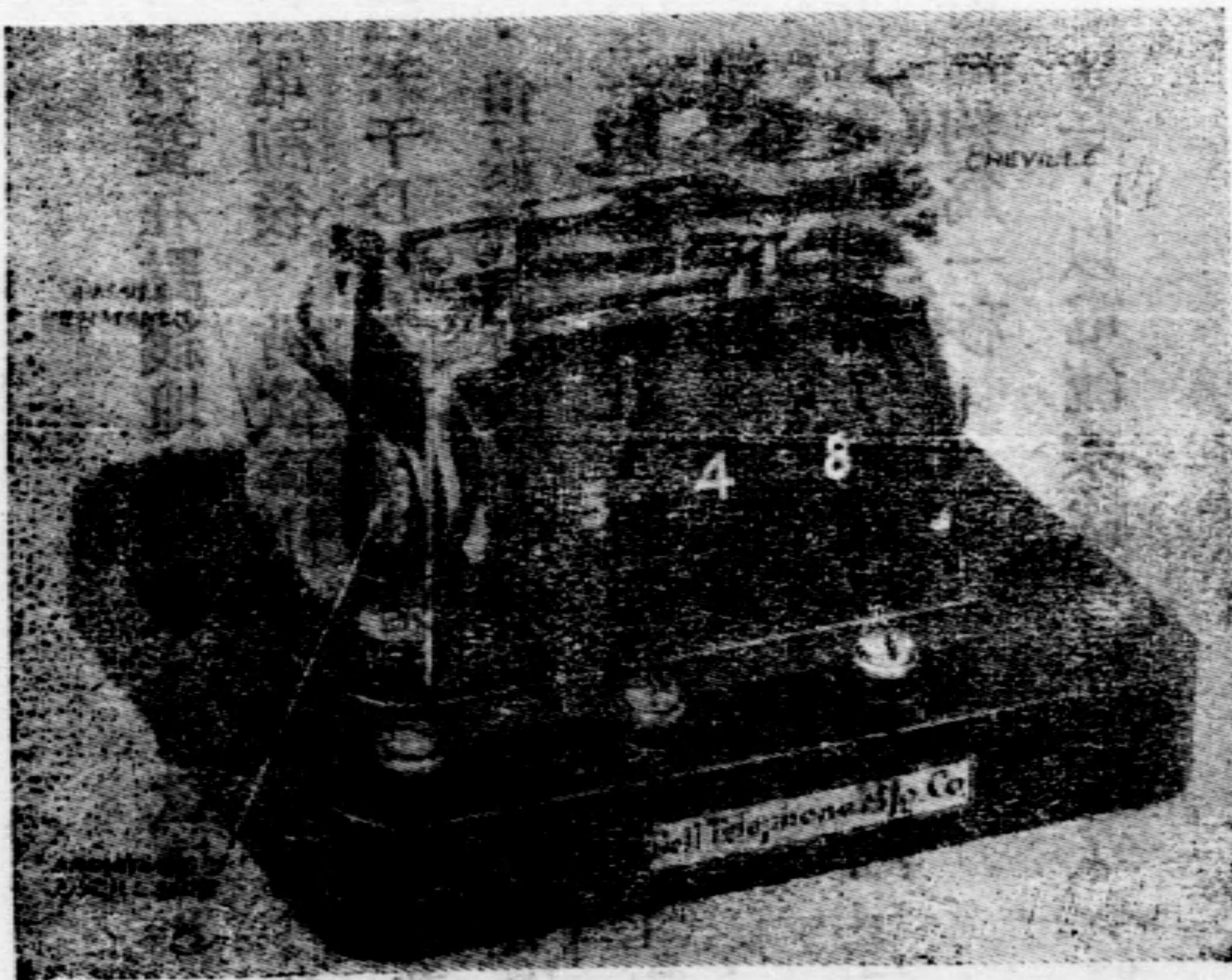
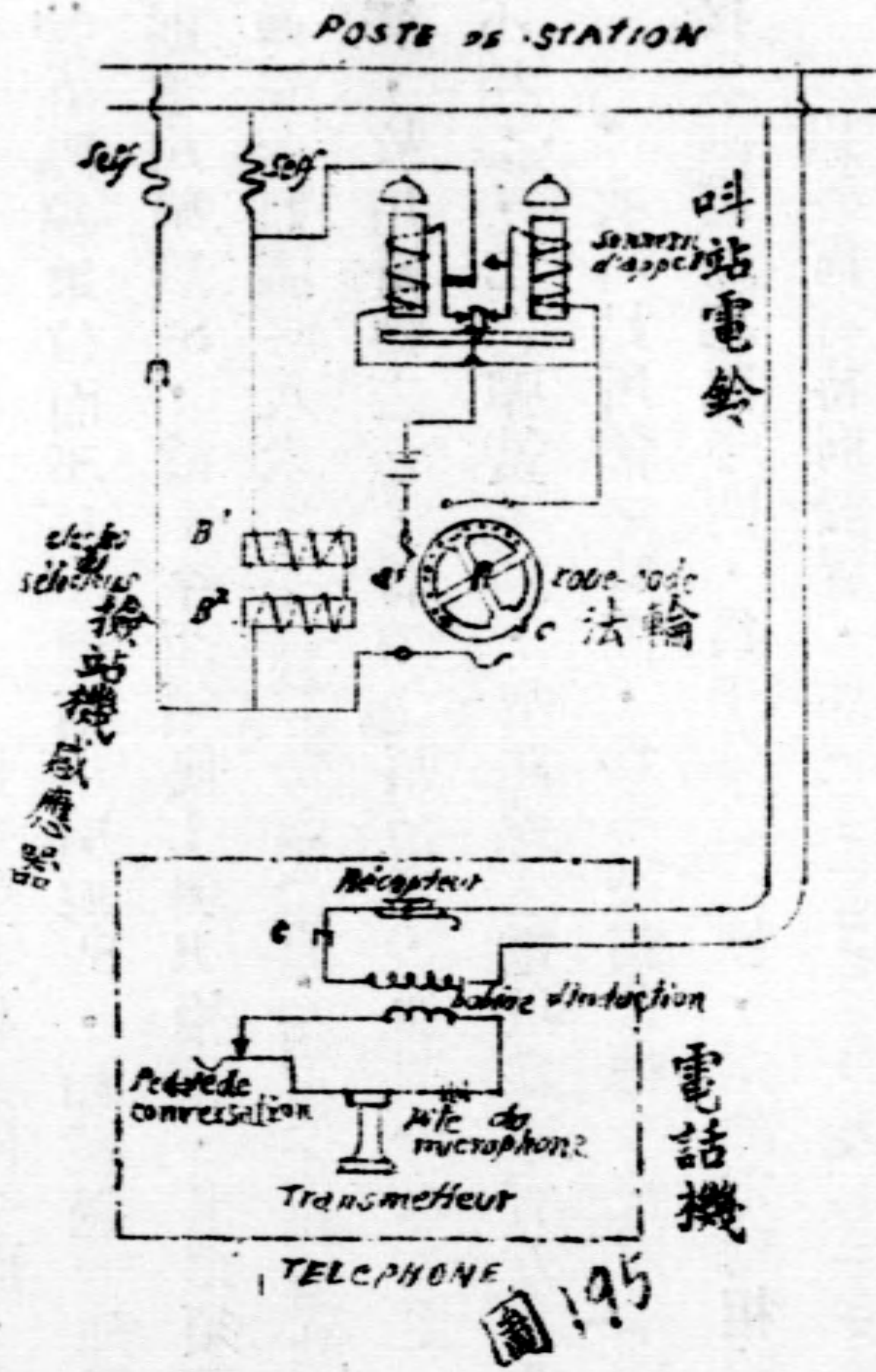
此外尚有腳踏閘，可使耳機插入電流中，不說話時即斷，以節電流。

(2) 車站之設置，檢站機（俗名轉輪 *selector; selecteur*）

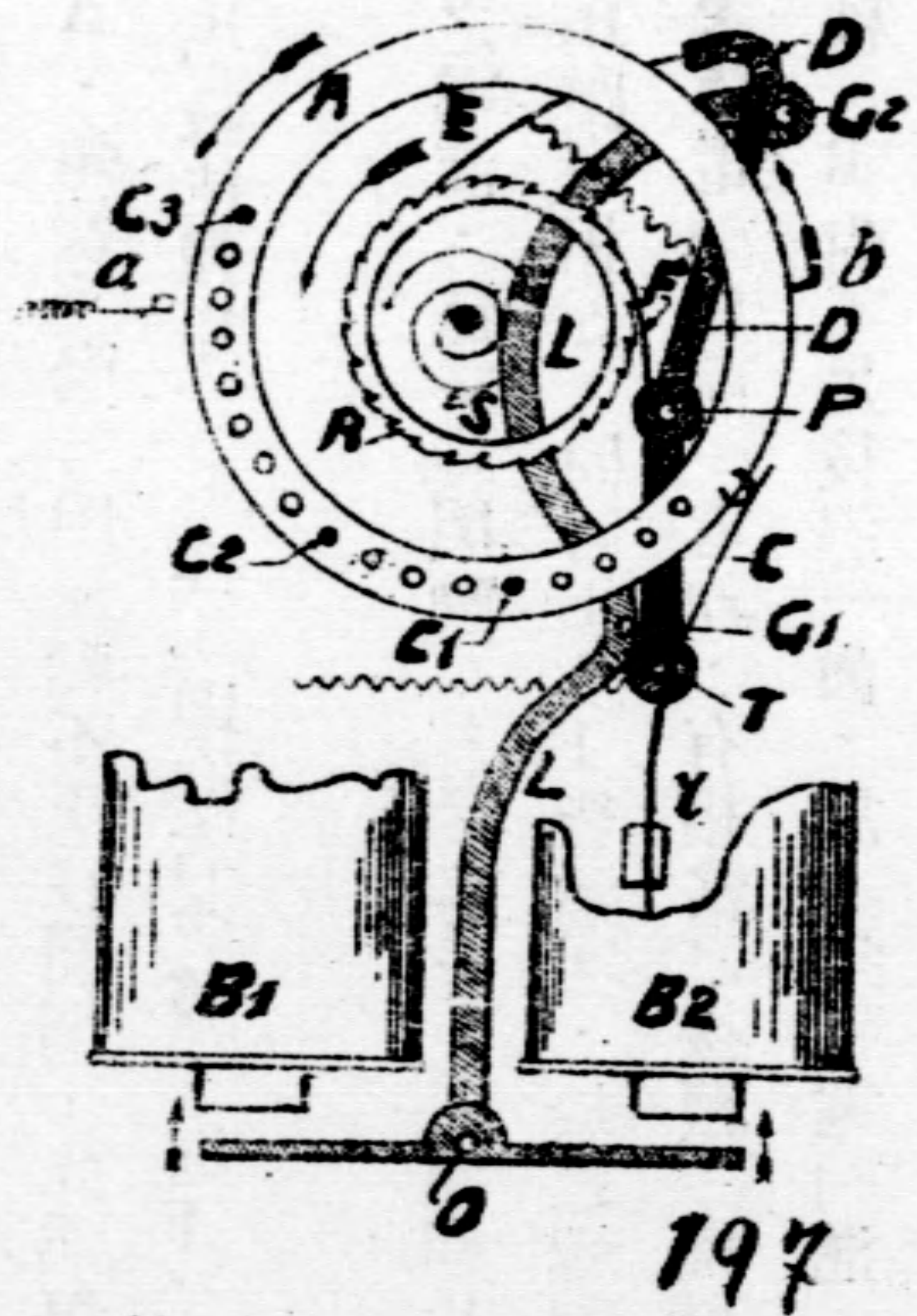
(a) 檢站機之功用 如在每站設一專人坐聽電話，固屬簡單省事，然而中小之站，如是人未能善用，必致有多時間坐，爲使各站免除專人坐聽電話，乃採用一種機件，名檢站機，

運用每站之叫鈴，但此機須預先製妥，能於許多站中而檢叫某一站。

- (b) 檢站機之說明及作用 圖一九五表示一車站之裝置。
- 甲·電話機與檢站機，用一第二通電器裝於同一電流上。
 - 乙·檢站機為運用叫站電話之用。



圖一九六



檢站機動作圖

此檢站機之檢站·應用步步 (pas a' pas; step by step) 前進之相續電動法。

主要電流所發出之正負交易電流·達於到站分極電應器 (electre-aimant polarisie), 該器即為檢站機運用器, 如圖一九六, 圖一九七乃圖一九六之分解簡易圖, B_1 及 B_2 兩感應器運用一活動彈片, 其軸心為 O , 隨電流之正負, 以定彈片地位之或左或右, 再用一主桿 L , 以推進斜齒輪 R , 彈片每動一次, 輪即前行一齒, 且須製安·使 R 循一定方向前進, 不與彈片之在左或在右有關·齒輪 R 動時, 並牽動一有孔法輪 (rover-code) A , 各孔距離相等, 於各孔中之某點, 可置二個小柱 C_1 C_2 C_3 , 法輪上之三小柱地位·與叫站鑰匙所預定之電動節奏相當

，例如 $\sigma_1 - \mu - \infty$ 。故每法輪之小栓地位，皆不相同，如節調 $\sigma_1 - \mu - \infty$ 。第一小栓置於法輪第五孔中，第二置於 $\sigma_2 + \mu - \infty$ 第九孔中，第三置於 $\sigma_3 + \mu - \infty$ 第十七孔中。

螺彈簧 S 時時使法輪回於原停地位，但 A 與 R 兩輪之重量，於每陣電動中兩電動間隔之十分之一秒時間內，不能完全倒回。

主桿 L 有兩小栓 G_1 及 G_2 ，L 左右動時，兩小栓 G_1 及 G_2 相間運用一固定於 P 點之平衡橫樑 D。

橫樑用小彈簧 E 及 F，使斜齒輪 R 動轉，因法輪 A 與 R 同軸，故亦同樣動轉。

設 B_2 吸住彈片，主桿 L 連帶向左少移 G_1 遂離開 D，但 G_2 施力於 D 之上端。彈簧 E 使 R 進行一齒，亦牽行法輪 A，彈簧 F 緊。即使輪不至往回倒，此為第一電動之過程，即第一電動功用告畢，現在又設 B_1 吸住彈片，主桿 L 即向右少移，則 F 又使 R 進一齒，亦使 A 前進一步。

叫站鑰匙所發出之電流，係時時閃動 (instantaneous) 而彈片在一震動後，仍立刻回於其平衡地位。即與 B_1 及 B_2 距離相等，同時 E 及 F 皆縮回。於是螺彈簧 S 欲使 A 及 R 兩輪皆回原停之處。因此必須使次陣電動與前一電動，有相當之接續，俾可全盤前進，故每陣電動中之電動距離為十分之一秒。R 尚不足後退一齒。故 R 須每電動進一步，在兩陣電動中間停止之時間 (即圖一八四之 L 過扇形時間)。如無下述之設置，必致所有 A 輪皆回於原處。所謂設

置，即一陣電動後，小栓 C_1 被移至彈簧 r 之阻動縫 C (Cran) 之對面，彈簧 r 於每次。電動，皆用與 D 相連之栓 T ，與法輪 A 隔離， C_1 到阻動縫 C 時，正是第一陣電動完畢時。在此時即無電流通過感應器，因每陣電動之後，有一秒鐘之停止通電，則 D 平衡面 C 乃與 D 離開，同時彈簧 r 置於 G_1 之上，法輪 A 亦不能動，在電流停止時間，遂不能退回原處。

如此，全路線所有之檢站器全動，僅有首位 5 之節調器法輪 A ，被卡阻而不倒退，所有其他檢站器法輪，皆回至 O 點，第一陣電動完時，小栓全過阻動縫，或不及阻動縫。

在第二陣電動（為四電動）時，法輪前進，停於 C_2 ，所有節調首位為 5 之法輪，皆被牽動，但在第二陣電動完畢時，僅第 9 孔(G_9)有 C_2 之 A 被阻，首位為 4 之 A 輪，亦回至 O 點， $7+2$ 或 $6+3$ 等等，亦被釋回至原處，因第 5 孔無栓故。

在第三陣電動時（此例中為 8 ），法輪 A 進至 C_3 ，故全路僅有一法輪行至最後，以應 17 電動，當時法輪與一接電器 b 接觸於固定接電器 a ， a 乃將叫站鈴之電流連起，遂聞鈴響。

最後有一次附屬電動，為 L （如圖一八五）離圓平面至第一平台時所生者，使阻動栓弛緩，所有法輪皆回至原處停止。

(3) 對正鐘點號誌之發出

調度員室有一特別叫站鑰匙，名「對鐘鑰匙」(cle de l'heure)，有二十二電動之一陣電

動，可以使全線各站之檢站機全行發動，各檢站機皆停於22處，因該處有一鈎平面之故，該匙並加有一陣附屬電動，如一電動至十電動，但每電動相隔時間，較平常者為慢，故附屬電動每動一次，該法輪即回至22處，因此十次附屬電動，22處即被擊十次，每次有鈴一響，故全路各站皆聞一連十次鈴響，即為對鐘時間，如預先約定鈴十響即為九點鐘，則全綫皆將鐘撥至九點，乃得將時間統一，最後該鑰匙又發四電動，甚為迅速，（即如平常者），法輪乃越過鈎平面，又各回原停地位矣。

(4) 分組叫站

有時因某數站有特別事務之關連，須同時叫應者，則設有一分組叫站鑰匙，可叫數站，即於組中每站之法輪A，另加一附屬小栓即可。

五，用長途電話圖解行車所獲之利益

長途電話行車試驗，由1921年10月1日起，所獲得之結果，較預期者尚佳，為表明其節省之處，取該日之前15日及後15日兩期相比較，其結果如下。

A) 旅客列車皆屬正點到發。

(B) 貨物列車皆減少所需時間。

所提貨車約分兩種。

(a) 例行貨車 圖一九八所示者，為試用長途電話行車之前期中，各次列車皆誤點，無

法趕出已失時間。但在試用長途電話期中，則行車較預定平均時間皆減少。

所節省之煤火，潤油，水，人工等費，每年約為141000法郎，

圖一九八中，黑點綫為長途電話試用前之行車鐘點，黑點綫為正在試用中者，例行貨車

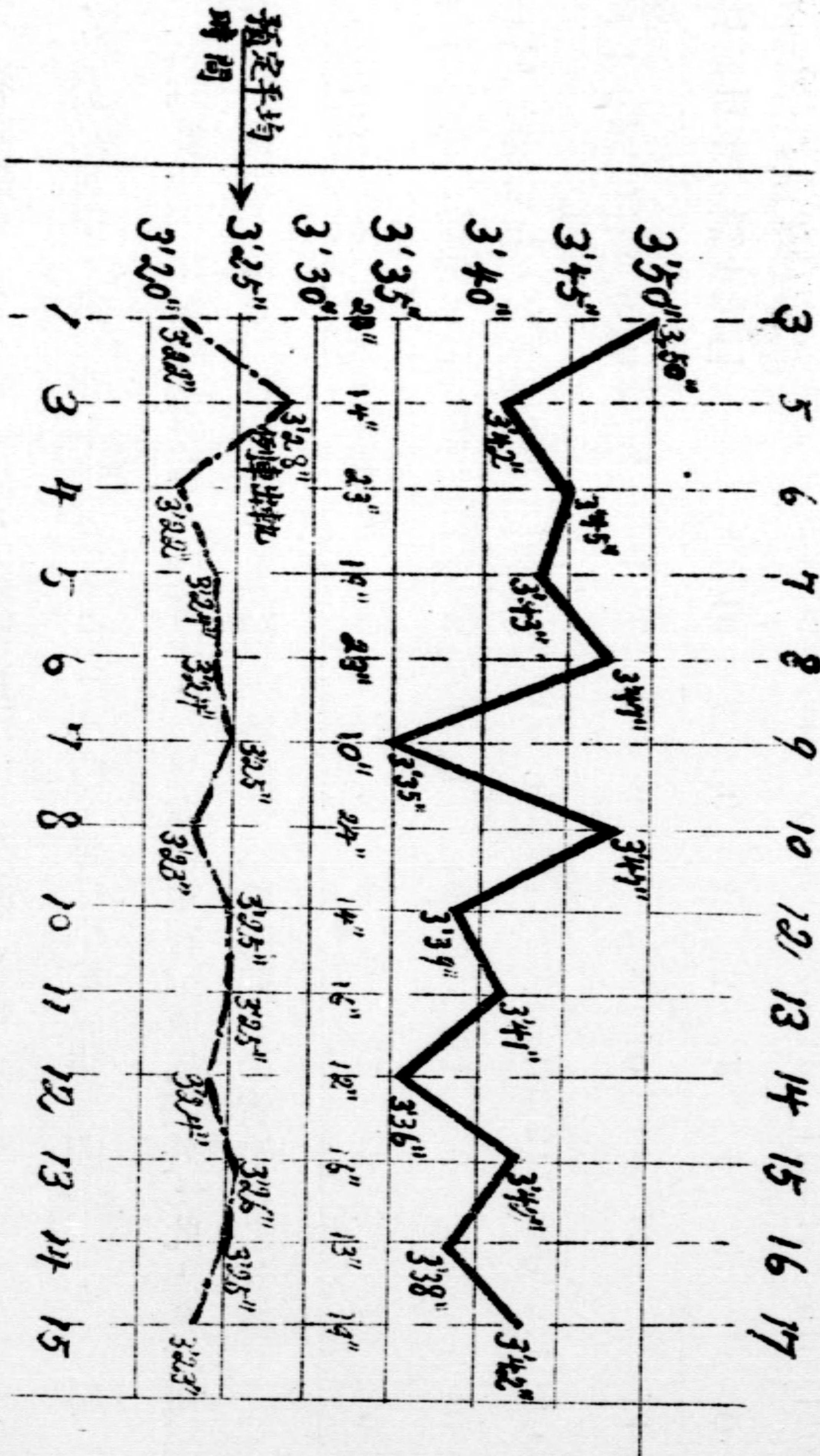


圖 198

由Numur 站至 Bruxelles 平均每列車需 3 小時 45 分鐘。計算法按每日有 45 列車計算。故於試用長途電話行車期中，每列車共贏得時間二百三十一分鐘。28 分 + 14 分 + ... + 13 分 + 19 分 = 231 分。故於 13 日中，共贏得 $\frac{231}{60} \times 45 = 173$ 小時，每日平均贏得時間 $\frac{173}{13} = 14$ 小時

(b) 特別貨車 由長途電話行車圖解中，可見空機車行駛成爲例外，此因長途電話能用特別貨車之機車，不致空自回房，下表所列各數，爲該兩期中節省數目之比較。

九月 (未用長途電話行車以前)	十月 (正在試用長途電話行車時)													
	1日	3	4	5	6	7	8	9	10	8	10	11	15	
拖駛特別貨車之機車數目	22	11	8	9	14	16	11	11	6	8	6	10	10	
所組特別貨車之共行公里數	232	814	500	702	924	912	715	704	372	480	312	570	590	
拖駛特別貨車之機車數目	9	4	10	7	6	4	5	2	4	2	4	0	9	
所組之特別貨車共行公里數	855	532	1068	790	630	556	649	129	410	185	610	170	815	
每機車平均拖行載重列車之公里數	未用前	56	74	625	78	66	57	65	64	62	60	52	57	59
	試用時	95	133	107	113	105	133	129	64	102	92	155	170	90

每日可省用機車四輛，因支配得宜故。

計算省用機車如下：十月一日起，試用長途電話行車，該日共須行 825 公里（見上表），每機車平均行 95 公里，故須有機車 $\frac{825}{95} \approx 9$ 輛，設機車在未用長途電話前，則是日每機車僅能行 56 公里，故須有機車 $\frac{825}{56} \approx 15$ 輛，現在僅用 9 輛，故於十月一日，可省機車 15 - 9 = 6 輛，如此類推，可計得十月二日四日等等每日所省機車，如下表。

十月	1日	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	總數	每日平均輛數
已省用之機車數	6	8	7	3	3.5	6	5	—	2.5	1	7.5	3	5	52.5	$\frac{52.5}{13} = 4$ 輛

每年可省錢 1248000 法郎，因此 4 輛拖駛特別貨車之機車，每日每輛平均行 62 公里，而每貨運機車公里 (locomotive-kilometre-trains de marchandises) 須耗費 16.5 法郎，故每日共省耗費 $4 \times 62 \times 16.5 = 4092$ 法郎，即每年共省 4092×305 (工作日數) = 1248060 法郎也。

(c) 所省電報費數，全年約 406000 法郎。

(a)(b) 及 (c) 三項，每年共省數為 $141000 + 1248000 + 406000 = 1795000$ 法郎。長途電話裝置之銷費數。

(a) 長途電話之購置及裝設費，約為 225000 法郎，年息需 22500 法郎，保修費裝電費又

需9000法郎，全線共長62公里，每公里須建設費330法郎。

(b)人工費，調度員年約130000法郎(每員約1000法郎)，電話生年約60000法郎。

(a)及(b)兩項，每年共需25500+30000+130000+60000=191500法郎。

平準單每年有利益1795000-191500=1603500法郎，共長62公里，每公里為25860法郎。

在此可計算之利益外，尚有間接利益，如車行正點是，故於接線路線行車大有利益，且推廣其長途電話行車之路線，更顯其效力，例如十月十五日後一期試用，每日可省機車五輛。

六，行車長途電話建設上之簡要商榷。

- (1)調度員須位於每區之行車總段長室。
- (2)長途電話段宜與每區界線相吻合。
- (3)設避車道地位相宜，須使調度員各司一方向之行車。
- (4)長途電話段能愈長則愈佳。
- (5)建設須最經濟，效力須最廣大。

結論

全文材料，多採自予在法比時之留學及實習報告，側重鐵路管理原理方面，間或採取一

二國之實施方法，引爲一例。書中所載，皆屬鐵路管理要綱，不但多所遺漏，即每綱亦未詳盡，如見諸採施，尙須依本國鐵路各種情形，詳細計議。

報告中尙有鐵路運價及鐵路統計兩大要目，因材料繁多，未能編入本書，當獨成一文，詳加記述。

鐵路員工之工作，常有於其執行職務時，因各種意外之變故，危及其生命及安全，故工役死傷，時有所聞。是以管理人應負保護指導工役之責，免除工作危險，關於此點，亦有另文叙之。

(完)

雙十節歌

雙十節，雙十節，
 中國光榮史的一頁，
 換來的代價，
 是先烈的頭顱熱血！
 記辛亥武昌革命，
 義旗高揭，
 光復中華，舉國歡聲徹，
 而外侮一日深，山河殘缺，
 國難重重，一九一八，
 漫天砲火，白骨紛如雪，
 創巨痛深，肝欲裂！
 莫消極悲觀，要發憤為雄，
 憑着鐵和血，觀，
 要把一切的恥辱洗刷！
 來紀念這光榮的雙十節！

運輸總論

(續)

楊士林

第十章 鐵路統計及會計

(一)英國鐵路會計制度演進概況 以前各章，講到政府管理鐵路的經過及方法之中，曾有「國會使各鐵路公司按期向商部呈送財務統計報告」一事，大概我們還能記得吧？自從國會規定那種按期報告以後，英國的鐵路方有純粹的鐵路統計，及完備的會計制度。凡是規模較大的營業組織，無論形式上是有限責任的，抑或無限責任的，必得有完備的會計制度，不然，很容易弄出危險來，尤其象鐵路公司這樣大規模的組織，投了數千萬的資本，僱用數十萬的員工，經營數萬哩的路線，若無完備的會計制度，絕難算出盈虧，往往就會賠錢，不但於股東們的投資不安全，並且很容易危及一般的幸福。英國政府對於這點，早就特別注意了，曾由國會制定很詳密的辦法，交給各鐵路公司遵照施行，亦是防患未然的政策。自從國會制定了特別的立法首先各鐵路公司都要一致遵行的，就是劃一會計制度。都用法定的格式，將股東的投資數額，股票年期，利息大小，先要登載詳明，因為這是一個鐵路公司的基本資金，將來營業的範圍，全以這次基金作標準，然後方能列載全公司的應有成本，（這裏當包括鐵道，車輛，建築物，及其他必要的一切設備費），及維持與修理各項用費。凡此皆是會計上的必要項目，須分列詳明，以後按年的收支，當可本此去核算。實際考查英國鐵路公司會

計制度，往往遭人誹議，即是各股東每次集會，亦同樣的發怨言。直至1906年7月，商部委派一個專門委員會，以考查這種會計統計報告的形式及範圍，到底有無積弊，是否可待改善，三年以後(1909)，曾對商部有過一次報告，改善之處頗多。歐戰之後，運輸部成立了，商部管理鐵路及其他運輸特權，完全交給運輸部辦理，同時又將1909年的專委會會計統計調查報告，由商部接收過來，對於那次的報告，尚不完全，仍待整理之處尚多。自1906年專委會的調查，直到運輸部的成立之後，因為方便計決定改變會計年度The Financial Year，此後各路的會計報告，須每年一次。在1911年以前的各鐵路公司，都以半年之期，作為會計年度，所以股東會議，要半年開一次，分配紅利，當然也是半年一次了，究竟這種特別的會計年度，若以半年為期，的確是不方便，除了幾種制度很舊，不合時需的鐵路，運河，自來水，及煤氣公司以外，大概都以全年作為會計年度，實則找不到再有以半年作為會計年度的。普通的股份有限公司，照例是每年開一次股東會議，同時就將公司的會計狀況在股東會議時報告，的確是方便。可是這種不合時宜的老鐵路公司，半年期的會計年度辦法，若是一旦改為一年，也不免發生相當的困難；因為原定的紅利分配期間，是每年兩次，所以股東會議，也就是每年要開兩次，當這會議之時，公司會計員好向他們報告會計狀況。商部調查鐵路會計專門委員會曾提出一個改善的辦法，交給運輸部：(1)如果由國會制定改變會計年度的法律，強迫各鐵路公司的會計年度以年為期，必得給董事會一種特權，便於分配半年期的紅利。

(2) 由統計上觀察，各鐵路公司必得在一定的時期去結帳，換言之，就是他們的會計年度，都當以年為期，種種方面都方便。(3) 各鐵路公司的進款項下，應當分幾成，鐵路本身營業進款，鐵路附屬營業進款，及聯路運輸進款三種，不可混於一項，以便閱覽。(4) 各鐵路公司的賬目不甚清楚，而格式亦有些不適當的。除將不用各欄取消外，關於各種日記簿，亦須按期過入總賬，不但頭緒清楚，同時亦免有錯誤而不易查考。(5) 一個鐵路公司的附屬營業進款，絕不當混入鐵路本身客貨運進款之中，須特別分開，另成一簿，如此眉目清晰，方能合於會計原則。

(二) 行車及營業統計 1908年，商部派出那個專門鐵路調查委員會，不止於上節所述的那五種報告，除去財務而外，尚有其他的統計，都是值得我們參攷的。譬如關於列車行程，各種車輛數目，旅客乘載數目及進款，貨車運載煤鐵及普通貨物的噸數及進款，以及列車滿載的或空行的行程總數等等，都有很詳細的統計報告。尤其能將列車行程，分成兩種——一種滿載的，一種空行的——去計算，更是較新的統計方法，大概以前的鐵路統計，往往都忽略了這兩點，實是應當注意的。因為當貨物卸下之後，將這些車輛都空曳回來，的確是不經濟之至，若不分開去計行程，往往不容易比較出來每哩的實際進款，到底是多少？尤其是煤的運輸，更會發現這種困難，常常看見鐵路運煤車，無論是公司的，抑或煤廠的，差不多由礦區裝載滿車，運送到目的地之後，往往是空車而返，這當是何等的

不經濟！該委員會除提出上述各種統計項目之外，又提到計算鐵路運輸單位的噸哩 *Ton miles* 與人哩 *The passenger miles* 的統計方法。（「噸哩及人哩」為鐵路統計的必要單位，前者乃是貨物一噸運行一哩的距離，到底所費幾何所得幾何；後者則每一個旅客坐了一哩的距離之車，鐵路對他的所費幾何所得幾何），這兩種東西的計算對像，當不外重量，數目，與距離那幾種原素。有了這幾種原素以後，當怎樣去計算呢？試舉例說明之，譬如貨物一噸，運行一哩，則用貨物的重量，乘行程的距離，當然得出一噸哩的積數；同樣，若是十噸貨物，運行十哩，當然就是一百噸哩了。客車的計算方法，亦同於此，用旅客的數目，乘客車的行程，就得出一定的人哩來。下面有幾個重要的計算法，我們應當知道的：

(1) 每列車所裝載的貨物或旅客·平均裝載量，是怎樣求出的呢？用列車哩 *The Train mileage* 除噸哩或人哩，即得出該列車的平均裝載量。

(2) 用貨車哩 *Wagon mileage* 除噸哩，即得平均貨車載量；用客車哩，*Carriage mileage* 除人哩，即得平均客車載量。

(3) 用機車時 *Engine hour* 除噸哩，則得每機車時的噸哩。

(4) 用貨物總噸數除噸哩，即得貨物的平均行程；用運載的旅客總數除人哩，則得旅客的平均行程。

(5) 用噸哩，除貨運進款即得每噸每哩的平均進款；用人哩除客運進款，即得每人每哩的平均進款。

(6) 用行程除噸哩，即得每哩鐵道的貨物運輸密度平均額；用行程除人哩，則得每哩鐵道的旅客運輸密度平均額。

以上六種，乃是鐵路統計的基本原則，不過僅照字面上敘述，總是有些朦朧，容易使人得不着更清楚的了解。現在我們再舉例法以說明之。假設有 2500 噸的貨物，用十列車裝運了三十哩的距離（假定這 30 哩是該路的總長），每一列車要有 25 輛貨車，都是滿載的，共計運價是 135 鎊，我們可以得出下列的結果：

- 10 (列車) × 30 (哩) = 300..... 貨物列車哩 Goods Train mileage
- 1500 (噸) × 30 (哩) = 45000..... 噸哩 Ton miles
- 45000 (噸哩) ÷ 300 (車哩) = 150 (噸)..... 平均列車載量 Average train load
- 25 (貨車) × 300 (車哩) = 7500..... 貨車哩 Wagon miles
- 45000 (噸哩) ÷ 7500 (貨車哩) = 6 (噸)..... 平均貨車載量 Average wagon load
- 45000 (噸哩) ÷ 1500 (噸) = 30 (哩)..... 平均行程 Average length of haul
- £135 (總收入) ÷ 45000 (噸哩) = 0.72 (便士)..... 每噸哩平均進款 Average Receipt per ton per mile
- 45000 (噸哩) ÷ 30 (哩) = 1500..... 運輸密度 Density of traffic

45000(噸哩)÷50(機車時)=900.....每機車時的噸哩 Ton miles per engine hour

。假設有旅客 1000人，用八列車運行30哩（全路總長），每列車要掛六輛客車，總計運費數額為一百磅，當演出下列的結果：

8(列車)×30(哩)=240.....旅客列車哩 Passenger train mileage

1000(客數)×30(哩)=30000.....人哩 Passenger miles

30000(人哩)÷246(列車哩)=125(客數).....平均列車載量 Average train load

6(客車)×246(列車哩)=1440.....客車哩 Carriage miles

30000(人哩)÷1440(客車哩)=20.8.....平均客車載量 Average carriage load

30000(人哩)÷1000(客數)=30(哩).....平均行程 Average length of haul

£100(總收入)÷30000(人哩)=0.8(便士).....每客進款 平均額 Average receipt per passenger

30000(人哩)÷30(哩)=1000.....運輸密度 Density of traffic

(二)噸哩統計法的適用 噸哩統計法 The Ton mile statistic 差不多為現代各國鐵路所採行

，惟已往的英國鐵路公司，根據噸哩編制統計的，除東北公司以外，實不多見，西北及大西兩鐵路，在早也曾採用過這種統計制度，惟不久即廢置不用，據他們自己說，這種方法太繁難瑣屑，實則費力多而收效少，所以不久即停用了。由這兩個鐵路公司的意見去推論，足

以表現英國所有的鐵路，都不甚歡迎這種噸哩統計制度，不知道他們的用意安在，抑或另有其他別個較好的辦法，亦未可知？據實地調查，英國鐵路輿論，往往指摘噸哩統計法之不適用於用；有的說，繁瑣難計，勞力多而收效小，更有的說，英國鐵路運費平均負擔，比其他任何一國都重，而不能用噸哩統計法將這種差額算出來，顯係這種方法的不適於實用了。實則這種說法，並未加以正確的觀察，近乎一種妄論，不能斷定噸哩統計法的無效用。西諺有言，「雖萬應之藥，亦不能醫百病而百效」。各國鐵路的實情，未必皆同，方法的適用，自有良否，所以不能依各國的特殊情形，而指摘噸哩統計法之無用。

歐戰之後，英國的四大鐵路公司成立，平均他們四個公司的運費，每噸哩約為1.430便士。然而若單就某種貨物論，往往還有超過或低於這個數目之時；譬如腳踏車，摩托車，輕馬車，以及通常家具等物，照重量說，本不大，若依噸哩計運費，當然是便宜的，但因牠們所占的地位，常常比極重的包裹還要大，所以牠們就不能適用噸哩運費的辦法。這就是說，噸哩運費，可適用於普通常計量貨物，而不能行之於特種計件的貨物之上。據實際經驗，鐵路貨運之中，大多數是按量計費的，凡是這種貨物，往往易於裝卸，不易毀損，可以隨便的放在做車裏，無庸特別的照顧。自然，公司方面所費較少，所以要定更低的噸哩運費，煤炭及礦物運輸，就屬於此種。噸哩統計法是一種較為完善的統計方法，施用之時，並不覺煩瑣，獨英國因襲故習，有些鐵路公司未曾採用這種捷便正確的新方法，實為錯誤，該調查委

員會由鐵路管理方面觀察，曾給我們一個有趣味的報告，他們的意思，以為「根據噸哩方法作有系統的鐵路統計，得限於一定的時期，不易立即求得統計的結果。有些鐵路公司，意在求到有效率的裝卸及經濟的運輸，他們也知道統計的必要，然而並不用噸哩的統計方法。常常看見他們依為統計根據資料的，則有車守日記存查，逐日或逐週的列車載量或貨車載量，各大車站的貨運噸數，每貨物或礦物列車哩的平均進款數種。此種記載，各有專人負責辦理，這種統計的特別方法，雖稍繁瑣，總還靠得住。只以限於成規，故已成爲習慣，不以為繁瑣，若改用噸哩統計方法，恐非易易」，照原則上講，尤其是鐵路經理的感覺或觀察，無論鐵路公司的規模大小，或營業如何，至少全路的營業狀況，經理須要知道，換言之，全公司的一切消息，必要集中於總經理處，以便有個具體的應付方法，噸哩統計法，就是最適用的。一種統計方法，用此法，方能明瞭全路的詳細狀況。

(四)噸哩統計法的重要 以上各節，關於噸哩統計法的應用，已約略述過，我們知道若想把一個大規模鐵路公司的管理集中，非用噸哩統計法不可。而英國商部調查委員會的報告，也說這種制度的必要，無論在原則上，或實施上，均是有效率的統計方法。因為鐵路這種實業的性質或範圍，並不象普通一個股份公司那樣簡單，尤其在工商業發達的國家，鐵路的營業狀況，更要複雜而龐大，打算使管理集中，而確知鐵路工作的狀況，非有一種科學的統計方法，絕不能達到這種目的。現代一般的鐵路公司，無一個不想擴充營業範圍，而使管理

集中，以實現報酬漸增，實費遞減的經濟原則，所以全注意於統計工作，尤其是噸哩的統計法則的使用。據實際觀察及經驗，現在一般所適用的統計方法，多半以每列車哩的平均進款總額，作為計算的根據。只要平均數率無激增亦無劇減，則這種統計數目，大概亦不會有變化。有時或因為商業狀況轉好，運輸量，運費額，及列車行程，均有增加；或因為運輸的性質改變，結果影響到平均數率，亦必改變。不過參照實際情形，若專以平均列車載量作為衡量運輸效率的標準，未必與每列車哩的平均進款實數有關係，對這一點，英國商部鐵路調查委員會，仍有繼續研究的必要。他們以為適用噸哩統計法，主要目的，不外求得每列車或每輛車的相當裝載，或最經濟的裝載。但照英國鐵路的一般習慣，往往都依照瑣屑的報告，作為達到這種相當裝載的方法；即使他們根據噸哩制度，而計算每輛貨車的平均載量，也是一種不可靠的統計。有的主張用噸哩統計方法，不容易有大量的裝載，常常滯碍公共的方便，並且想要多裝，增高每車的平均載量實數，往往就誤了相當的運輸。照該調查委員會的說法，似乎不能找出實例來證明，在某種特別情形之下，採用了噸哩統計法，到底能否求出一定的進款增加，抑或支出減少了？這樣說法，並不是對於噸哩制有所不滿，乃是說這種制度不能對於某種特別情形有個圓滿答復，僅僅就是為實現鐵路管理的集中，尚可用這種方法。參照實際情形，往往發現一條路線，各段的運費，常不一致，若照平均統計法去計算，每次列車所運載的各種貨物，只能得其各個的運費，而不知在某種一定距離的運費，到底多少。

所以平均統計法雖不可普遍的去施用，而在某種相當的情形下，未始不可以用之；譬如某一種貨物，在某段一定的距離內去運輸，最好施用這種方法，因為能求出正確的運費來。但是在全路線上的一切貨物運費統計，則可另用其他方法。

(五)英國商部專門委員會的統計調查報告 關於噸哩統計法的施用，可以斟酌情形，以

真正適合為度，不當勉強，亦不必望其普遍的施用於各種統計上。因為實際的情形不同，所以沒有一致的方法去統計，有的可以適用平均統計法，有的當用噸哩統計法，只要不違背各種方法的原意，那麼可以隨着不同的情形，而引用各個的相當統計方法，如此方能完成統計的使命，據該調查委員會報告，有些鐵路公司的股東，主張一致的施用噸哩統計法，有的主張分別情形而採用之。照集中管理原則上說，噸哩統計法乃是一種最相當，最有效率的統計方法；然而對於其他的瑣屑統計，絕不能施用這種統計方法，尤其若想區別各種運輸的不同，也不是這種統計的能事。例如有煤十噸，裝在一輛敞車裏，也是運送一百哩的距離；同時又有十噸家具，零裝在幾輛敞車裏，也是運送一百哩的距離，雖牠們的種數不同，而結果的噸哩總數，都是一千(10噸×100哩=1,000噸哩)，若想計算這兩種同噸哩的運輸，則不能施用噸哩統計法，須以其他相當方法代替之。據英國各鐵路公司股東的意見，他們不在知道各個的運輸情形，只要知道整個的營業狀況，到底是怎樣？所以他們主張施用噸哩統計方法，可以在多年以後，能比較公司的列車及客貨車平均載量，列車行程，運輸密度，以及平均運

率等，或增或減。有些鐵路公司主張噸哩統計法，因為是各國所承認的制度，然而不易適用於英國的鐵路，因為有下列的三種特別原因：

1. 施用噸哩統計法，必得編造各種圖表，按現時情形觀察，恐不易辦到。

2. 照英國鐵路的特別情況，不能用這種方法，去測驗運輸效率及工作紀載。

3. 新的統計編制，需款太鉅，恐難收得相當的實效。

該調查委員會雖經過種種的努力，卒未得十分的成功。可是這種新而有用的統計方法，又不能不在相當的情形下施用，最好取強制的手段，用命令去實行，以求早日實現新的統計方法。根據這種的決心，遂有以下這兩種報告的完成，這種報告，完全表示各路的整個意見，茲依次說明於下：

a 第一次報告 這次報告署名的鐵路公司凡三個，不但都一致的贊成噸哩統計法，他們更一進步主張，所有的其他鐵路公司，亦當使之遵行這種新方法，假設仍有不照辦的，可以用法令強其採行，以求劃一制度。如此，不但於公司的股東們，易於確知鐵路的實際營業狀況，或盈或虧，即公眾對於鐵路公司的認識，亦更為清楚。他們又說，商部秉承國會使命去監督鐵路，若無完備的統計制度，實難於達到他們的希望，或者對於這樣的鐵路公司，就要發生相當的誤解，惟有噸哩統計法，始可以決這種問題了。

b 第二次報告 這次報告書上，也有三個公司署名，表示他們的意見，並且內容亦較長

○惟全報告的大意，對於噸哩統計制度，不但不表示採納，及公然的攻擊這種方法的無用，不能用來測驗一個鐵路公司的運輸效率或大或小，更不能作為推算逐日的統計法則。嗣後經過種種的努力，及時勢的壓迫，大西及倫敦西北兩鐵路公司始採行了噸哩統計法。最可怪的事實，就是各鐵路公司的經理，有些是經營過殖民地鐵路的，他們曾行過噸哩統計法，但回到本國後，竟公然的攻擊噸哩統計法，不知他們的用意安在？大概是他們的營利思想，重於一切，只知運輸數量增加，就可以多有收入，不論列車行程的大小，更不計及每哩平均所担負的數量幾何。常常的聽他們說，噸哩統計制如果採用之後，則歷年的統計編制費，總不下35,000鎊，亦未嘗不是公司的一種大負擔？不如仍襲舊制的方便而經濟。試看這兩個報告，可以證明噸哩統計法，不易於施行於英國的鐵路。大概亦是因循故制的影響。該鐵路調查委員會經過幾許的周折與努力，才將他們的報告呈交到國會，討論通過，制成1912年的一「鐵路公司條例」The Railway Companies Act。這個立法，純粹根據他們的報告產出的，所以能治療各鐵路公司自來的宿病——會計及統計制度的統一。就是該法結果。有系統的會計制度，一致的迫令各鐵路公司去採用，然而噸哩及人哩統計法，不在這種規定之中。每年的十二月三十一日作為鐵路公司的會計年度，到了這天，所有的鐵路公司都得結賬，從此根本推翻已經的半年結賬，及半年常會的舊習慣。本法通過之後，係在1913年一月一日公佈施行。○1914年8月，歐洲大戰爆發，當那種恐慌的時期，一切新計畫均未得施行；不但新的方

法未能採用，即早有的制度，也都廢弛了。戰期延至四年之久，整個的英國鐵路，墮入黑暗的苦境中。除了運兵，就是輸餉，有時車輛改裝鐵甲，開向西北的海岸，以備去迎敵。當然在那種千鈞一髮，危急之秋，鐵路，顧不得統計報告等經常工作了。直至1916年運輸部成定之後，幾經殘敗的鐵路，遂開始的去恢復1911年的立法，當即用運輸部命令去頒佈施行。不過各鐵路公司最後那五年的報告，若照運輸部說，非常參差而不一致，並且變化之處亦極多。譬如自從1921直至1926那五年之間，各鐵路公司貨運每噸哩的平均進款，則為2.076:1.714;1.467;1.419;1.439便士。詳細考察這種變化的原因，然當不外是事的影響，並非統計方法的不完善。總而言之，無論事實怎樣，噸哩統計法，到了這時，英國的鐵路算已經採用了，也可以說是歐戰以前那些年努力的結果。



從雙十節國慶想到一九一八年國恥

義農

自民國成立以來，吾人每逢雙十佳節，莫不慷慨鼓舞，共慶良辰，除工人停工，學子停學，以表示愉快祝賀外，各報亦多發行國慶特刊，藉以宣揚雙十節之寶貴之偉大，並追念先哲締造之艱難，民族宜發揚而光大，唯自九一八事變之後，外患日深，國威日損，在此國難嚴重期中，吾人對於雙十佳節，頓生今昔不同之感，復興危亡顛覆之悲，瞻念前途，曷勝感慨，蓋以一方面紀念國慶，一方面更不必諱言國恥，尤應知我之國恥，乃敵人之國慶也，是以紀念國慶，尤不可不想到國恥，大凡一民族之生存，一國家之存在，必潛伏有一種不可思議之偉力，力何由生，生於國魂，其在日本，則有武士道，大和魂，其在我國，則有禮義廉恥，管子曰，禮義廉恥，國之四維，四維不張，國乃滅亡，自十九紀末葉，歐風東漸，國人奔競摹擬外人之風尚，摧毀數千年固有之禮教，以仁義為迂闊，以廉恥為庸懦，世風日下，人慾橫流，至於今而益甚，於是軍人可以犯上倒戈，毀禮滅義，官吏任意貪贓罔法，寡廉鮮恥，國家既玩法無以繩其奸，而社會之制裁力又不足以寒其膽，如此國家，如此民族，已僅僅存一軀殼，而欲發揚光大，外禦強權，直囑語耳，故吾人紀念國慶，應先設法回復國魂，當九一八事變之初起也，人心震駭，舉國騷然，憤慨圖存，猶有朝氣，至今兩年餘矣，四省淪亡，冀邊不靖，雖抱破釜沉舟之信念，枕戈待旦之決心，猶恐不足以恢復失地，拯救危亡，但今日舉國上下之措施之準備，究有若干進步，吾人固無法估量其程度，惟覺事過境遷，有暮氣沉沉，鬼脈森森之感，故對於今年之國慶紀念，尤不勝其悵惘唏噓者也，吾人應於沉痛中慶祝雙十，應於報仇雪恥計劃中紀念雙十，吾於今年雙十，不敢為諛詞，亦不必作頌語，唯希望全國國民，在先哲以頭顱熱血造成雙十中，鼓其熱血以雪恥，

同本共國總錄同

業

務

一 國教品

一 國教品

一 國教品

一 國教品

河 北 井 陘 鑛 務 局

本礦所出之煙煤焦炭及各種副產品特點如左

一、烟煤 火力大 煤質優 極合錫爐汽機之用

一、焦炭 硫質少 灰分輕 火力強 極合鎔鑄之用

一、副產品

黑漆 臭油
瀝青 汽油

品質優良 價格低廉

民國二十二年四月份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	運輸			數量			運費			進款		
	噸數	千分數	一日平均噸數	延噸里	一噸平均行程	運費	千分數	一日平均進款	每噸每公里進款	延噸里	一噸平均行程	
礦產												
煤	365,257	748.6	12,175	43,125,934	118	607,482	614.9	20,249	0.0141			
泥土與石灰	1,950	4.0	65	139,095	71	2,119	2.1	71	0.0152			
石油 (礦務)	18,150	37.2	605	1,880,211	104	24,827	25.1	828	0.0132			
其他	2,980	6.1	99	305,866	103	13,252	13.4	442	0.0433			
農產												
穀類	17,587	36.0	586	2,625,348	149	54,882	55.5	1,829	0.0209			
豆類	623	1.3	21	67,317	108	2,008	2.0	67	0.0298			
棉類	210	0.4	7	9,460	45	188	0.2	6	0.0199			
其他	2,498	5.1	83	299,589	120	9,426	9.5	314	0.0315			
林產												
木竹	2,810	5.8	94	359,949	128	12,382	12.5	418	0.0344			
其他	3,449	7.1	115	410,782	119	12,663	12.8	422	0.0308			
畜產												
活牛馬豬羊及魚蝦類	220	0.5	7	26,806	122	786	0.8	26	0.0293			
死禽畜及魚蝦類	592	1.2	20	79,721	135	2,949	3.0	98	0.0370			
毛類	805	1.8	30	105,918	120	4,293	4.3	143	0.0405			
其他	842	1.7	28	117,102	139	4,664	4.7	155	0.0398			
製												
鋼製器皿類	1,693	2.2	36	122,982	113	3,788	3.8	126	0.0350			
鐵製器皿類	1,452	3.0	48	181,771	125	6,368	6.4	212	0.0350			
飲食物類	985	2.0	33	160,872	164	3,448	3.4	115	0.0214			
絲棉毛及纖維織品類	35,923	73.0	1,187	4,817,937	135	149,425	151.2	4,981	0.0310			
建築材料類	2,122	4.4	71	248,259	117	10,377	10.5	346	0.0418			
軍用品類	16,421	33.7	547	1,524,982	93	17,204	17.9	573	0.0113			
化學品類	602	1.2	20	78,027	129	973	1.0	32	0.0125			
其他	1,122	2.3	37	131,706	118	3,509	3.6	117	0.0226			
合計	10,447	21.4	348	1,164,588	111	40,998	41.4	1,367	0.0352			
	487,919	1,060	16,264	57,984,222	119	938,011	1,000	32,934	0.0170			

大宗貨物成績一覽表

北寧鐵路

民國二十二年四月份 貨運業務類別表 (一)

類別	貨別	所運噸數	百分數	進款	百分數	每噸平均進款	延噸里	每噸平均行程	每延噸里平均進款
礦產	礦產	388,343	63.0	647,680	54.6	1.67	45,451,100	117	0.0142
農產	農產	23,723	3.8	78,886	6.7	3.33	13,361,663	142	0.0235
林產	林產	3,669	0.6	13,449	1.1	3.67	437,588	119	0.0307
畜產	畜產	3,412	0.6	15,694	1.3	4.60	425,723	125	0.0368
製造	製造	68,772	11.1	232,302	19.6	3.38	8,308,142	121	0.0280
政府用品	政府用品	61,840	10.0	172,569	14.6	2.80	9,002,120	146	0.0192
他路材料	他路材料	17,143	2.8	7,675	0.6	0.45	2,674,360	156	0.0029
本路材料	本路材料	49,959	8.1	16,865	1.4	0.34	5,504,420	110	0.0031
合計	合計	616,861	100	1,185,520	100	1.92	75,165,122	122	0.0158

營業課調查股製

民國二十二年四月份

北寧鐵路貨運業務細別表 (二)

類別	礦產品		農產品		林產品		畜產品		製造品		合計			
	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	百分數	進款	百分數
一等	—	—	—	—	—	—	7	89	488	3,840	495	0.1	3,929	3.4
二等	1,384	8,052	379	2,347	26	159	189	1,438	3,997	26,531	5,975	1.2	38,527	3.9
三等	8	80	791	4,100	22	115	985	4,991	2,505	13,477	4,311	0.9	22,763	2.3
四等	3	13	6,232	26,723	3,454	12,753	1,064	5,433	34,078	151,463	44,831	9.2	196,385	19.9
五等	492	860	1,223	3,591	14	385	73	370	4,522	6,762	6,452	1.3	11,971	1.2
六等	137,226	260,574	71	51	—	—	550	807	214	468	138,067	28.3	261,906	26.5
專價	249,239	378,101	15,021	42,065	25	37	544	2,566	22,968	29,761	287,788	59.0	452,530	45.8
總計	388,343	647,680	23,723	78,886	3,669	13,449	3,412	15,694	68,772	232,302	487,919	100	988,011	100

北 兵 圖 說



北 兵 圖 說

北 兵 圖 說

民國二十二年九月上旬營業進款概數撮總表

站名	客運				貨運				雜項	進款總數				附記			
	人數		銀數		噸數		銀數			尋常		政府					
	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府		元	角分	元	角分				
通縣南	4303	—	1389	64	—	5.00	—	46	30	844	50	3	80	1439	74	844	50
通縣東	2392	—	1038	00	—	357.00	—	259	75	120	10	4	53	1302	28	120	10
東便門	1406	—	714	91	—	143.00	—	380	15	245	95	11	95	1107	01	245	95
雙橋	668	—	176	35	—	2.00	—	5	70	—	—	—	50	182	55	—	—
正陽門	18996	31	39926	56	46 85	1025.00	280.00	4394	45	580	80	2080	27	46401	28	627	65
前門水關	2974	—	6820	47	5 55	—	—	—	—	—	—	289	08	7089	55	5	55
永定門	481	—	330	15	—	325.00	—	849	40	482	40	13	88	1193	43	482	40
豐臺	1664	—	2127	75	—	16851.00	1370.00	47028	68	2250	30	31	06	29257	79	2258	30
黃土坡	107	—	47	10	—	2.00	—	16	10	—	—	1	20	64	40	—	—
黃善莊	606	—	323	80	—	74.00	—	302	10	—	—	4	50	630	49	—	—
魏善莊	357	—	209	65	—	6.00	—	28	75	—	—	2	29	240	69	—	—
安莊	352	—	280	85	—	89.00	—	178	40	—	—	7	21	466	45	—	—
萬莊	361	—	257	55	—	10.00	—	46	65	1	00	9	84	314	04	1	00
郎莊	1072	4	938	30	3 85	227.00	—	834	10	—	—	67	20	1839	60	3	85
落莊	1042	—	881	12	—	107.00	—	365	40	—	—	41	47	1257	99	—	—
豆莊	487	—	319	00	—	69.00	—	214	95	—	—	23	67	557	62	—	—
楊村	2292	—	1421	65	—	4871.00	—	10864	30	—	—	405	70	12691	65	—	—
北倉	59	—	46	05	—	—	—	—	—	—	—	1	50	47	55	—	—
西沽	—	—	—	—	—	80.00	—	356	25	—	—	—	—	550	25	—	—
天津總站	5232	13	10470	75	19 55	2088.00	1015.00	949	10	1632	10	583	07	12002	92	1651	65
天津東站	22782	19	47155	55	1153 40	4971.00	2200.00	62925	30	5164	40	2450	35	112511	90	6317	89
張貴莊	79	—	25	35	—	—	—	—	—	—	—	—	70	26	05	—	—
軍糧城	288	—	513	20	—	20.00	40.00	22	90	326	50	7	98	544	08	326	50
新塘河	286	—	299	39	—	777.00	—	4005	40	—	—	1166	30	5471	09	—	—
塘沽	9255	2	11686	46	2 80	5366.00	60.00	20807	45	108	90	4859	27	37353	20	11	70
北塘	694	—	654	13	—	158.00	—	983	15	—	—	16	56	1653	84	—	—
茶定	57	—	45	15	—	—	—	1	60	—	—	1	03	47	78	—	—
漢沽	1466	—	801	70	—	1996.00	—	6201	85	—	—	1739	07	8742	57	—	—
蘆台	2924	—	3015	00	—	164.00	20.00	532	50	35	80	471	66	4016	16	35	80
田莊	211	—	162	00	—	1.00	—	1	90	—	—	4	80	168	70	—	—
唐坊	734	—	503	25	—	368.00	—	464	50	—	—	18	28	986	03	—	—
胥各莊	4191	—	2273	89	—	1066.00	30.00	3339	95	139	65	68	88	5732	72	139	65
開山	11764	—	10900	72	—	36962.00	—	50236	20	—	—	407	85	61544	77	—	—
窪平	3379	—	1216	06	—	26180.00	—	888	36	1	00	26	98	2131	39	1	00
窪里	252	—	121	87	—	50.00	—	106	95	—	—	3	15	231	97	—	—
古冶	5072	—	2952	67	—	126900.00	—	208836	80	—	—	51	76	211851	23	—	—
碑家店	460	—	203	20	—	753.00	—	960	70	—	—	2	86	1166	76	—	—
甯莊	600	—	370	30	—	239.00	—	1077	80	—	—	22	73	1470	83	—	—
甯子頭	275	—	199	45	—	107.00	—	528	70	—	—	39	12	767	27	—	—
梁縣	3219	—	4329	26	—	1222.00	160.00	3217	30	311	05	118	23	7718	79	311	05
朱各莊	62	—	36	85	—	180.00	—	153	60	—	—	—	85	191	30	—	—
石門	450	—	266	05	—	2.00	—	37	60	—	—	6	14	309	79	—	—
安封	1339	—	907	77	—	70.00	—	219	15	—	—	31	63	1158	65	—	—
後封	210	—	164	31	—	18.00	—	74	85	—	—	5	53	244	71	—	—
昌黎	4406	—	3915	90	—	—	—	961	00	50	—	130	15	5007	05	—	50
張家莊	401	—	160	00	—	50.00	—	52	25	—	—	9	15	221	40	—	—
留營	1151	—	719	07	—	39.00	—	170	55	—	—	12	00	901	62	—	—
北戴河	2262	—	1239	80	—	51.00	—	153	50	—	—	25	36	1429	66	—	—
海濱	2255	—	10008	64	—	31.00	—	200	20	—	—	347	87	16556	71	—	—
南大寺	420	—	120	23	—	—	—	—	—	—	—	3	55	123	78	—	—
秦皇島	7020	—	4396	05	—	1293.00	—	2922	65	—	—	1020	42	8339	12	—	—
山海關	10386	—	15421	05	—	941.00	—	2829	20	—	—	1243	90	19494	15	—	—
平漢過軌列車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3900	00	3900	00	—	—
平綏過軌列車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4700	00	4700	00	—	—
津浦過軌列車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3100	00	3100	00	—	—
平包特別快車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1200	00	1200	00	—	—
國內旅客聯運本路應付之款	2100	—	6000	00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6000	00	—	—
代理家	1275	—	5857	00	—	—	—	—	—	—	—	199	24	6056	24	—	—
總計	146462	60	204370	99	1232 00	25636400	5175.00	150138	68	12252	95	59017	14	703526	81	13484	95

民國二十二年九月中旬營業進款概數撮總表

站名	客運				貨運				雜項	進款總數			附記					
	人數		銀數		噸數		銀數			尋常	政府	附						
	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府										
	元	角	分	元	角	分	元	角		分	元	角		分				
通縣南	3148	—	1343	05	—	9.00	135.00	37	45	2875	70	22	19	1402	69	2375	70	
東便	1956	—	824	65	—	359.00	—	276	05	190	45	8	67	1109	57	180	45	
正陽門	1137	—	526	92	—	105.00	—	552	00	4	20	6	70	1185	62	4	20	
前門水	574	—	144	95	—	1.00	—	4	35	—	—	—	10	148	40	—	—	
永定門	17463	87	39000	21	61	00	557.00	185.00	4020	80	589	50	2603	14	45028	95	650	50
永定門	2610	—	6043	73	—	—	—	—	—	—	—	—	259	49	6303	22	—	—
永定門	356	—	247	25	—	151.00	—	518	20	—	—	10	04	775	49	—	—	
永定門	1750	—	1259	87	—	22370.00	660.00	49241	14	983	25	84	02	51476	18	983	25	
永定門	121	—	48	55	—	6.00	—	36	90	—	—	90	—	86	45	—	—	
永定門	548	—	328	90	—	55.00	—	804	70	—	—	7	10	640	70	—	—	
永定門	227	—	135	35	—	180.00	—	559	10	—	—	2	50	696	25	—	—	
永定門	317	—	266	93	—	73.00	—	178	45	—	—	7	22	452	60	—	—	
永定門	317	—	235	29	—	160.00	—	177	10	—	—	64	57	1832	57	—	—	
永定門	1017	—	632	50	—	205.00	—	835	50	—	—	37	57	949	49	—	—	
永定門	895	—	794	77	—	27.00	—	117	15	—	—	12	32	813	22	—	—	
永定門	372	—	248	50	—	8.00	—	52	40	—	—	40	37	32399	77	—	—	
永定門	1971	—	1170	75	—	13301.00	—	21183	65	—	—	2	10	38	10	—	—	
永定門	37	—	36	00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1428	15	—	—	
永定門	—	—	—	—	—	320.00	—	1428	15	—	—	—	—	—	—	—	—	
永定門	4821	14	10384	95	24	35	2819.00	824.00	1893	10	2861	05	669	11	12947	16	2835	40
永定門	21616	16	44150	61	2363	15	2441.00	3160.00	56926	25	5948	10	4195	66	105272	52	8312	25
永定門	67	—	21	05	—	—	—	—	—	—	—	—	90	21	95	—	—	
永定門	322	—	582	72	—	41.00	80.00	9	70	308	00	24	35	616	77	303	00	
永定門	407	—	746	40	—	849.00	—	5582	15	—	—	13	40	6541	95	—	—	
永定門	7997	1	9831	22	1	40	4711.00	—	15520	00	—	3455	36	28805	53	1	40	
永定門	717	—	636	07	—	127.00	—	816	65	—	—	18	06	1470	78	—	—	
永定門	82	—	51	80	—	2.00	—	9	10	—	—	1	56	62	46	—	—	
永定門	1277	—	835	55	—	7886.00	150.00	5052	53	534	30	1729	79	7617	87	534	80	
永定門	2778	—	2857	45	—	82.00	—	1915	65	—	—	683	71	5406	81	—	—	
永定門	247	—	165	81	—	—	—	—	—	—	—	4	58	170	39	—	—	
永定門	688	—	483	86	—	562.00	—	716	75	—	—	16	73	1218	86	—	—	
永定門	3524	—	2065	90	—	948.00	—	3509	50	—	—	174	00	5749	40	—	—	
永定門	10880	—	10423	51	—	83721.00	—	42548	50	—	—	386	26	53358	29	—	—	
永定門	3052	—	1046	05	—	26258.00	—	465	20	—	—	44	08	1555	31	—	—	
永定門	211	—	77	70	—	80.00	—	110	23	—	—	7	50	195	45	—	—	
永定門	4968	—	3046	30	—	138068.00	1959.00	211763	25	466	80	139	56	214948	11	466	80	
永定門	856	—	175	35	—	690.00	—	909	55	—	—	3	54	1088	44	—	—	
永定門	535	—	319	35	—	312.00	—	1066	25	—	—	21	33	1406	93	—	—	
永定門	211	—	181	55	—	89.00	—	248	45	—	—	8	20	418	20	—	—	
永定門	3611	—	3818	15	—	1085.00	—	3927	15	—	—	129	09	7874	39	—	—	
永定門	45	—	30	35	—	120.00	—	159	05	—	—	83	—	190	28	—	—	
永定門	408	—	264	75	—	65.00	—	267	00	—	—	6	26	533	01	—	—	
永定門	1339	—	907	77	—	70.00	—	219	15	—	—	91	73	1158	65	—	—	
永定門	306	—	172	09	—	21.00	—	129	80	—	—	7	03	308	83	—	—	
永定門	4613	—	4062	65	—	459.00	—	1770	70	—	—	390	38	6223	73	—	—	
永定門	380	—	163	05	—	21.00	—	48	00	—	—	6	05	212	70	—	—	
永定門	1151	—	719	07	—	39.00	—	170	55	—	—	12	00	991	62	—	—	
永定門	3277	—	1669	59	—	34.00	—	67	00	—	—	80	55	1767	14	—	—	
永定門	987	—	8577	27	—	123.00	—	183	55	—	—	118	47	8879	29	—	—	
永定門	324	—	86	10	—	1.00	—	5	00	—	—	1	05	92	15	—	—	
永定門	6572	5	4376	25	—	1796.00	—	5043	55	—	—	884	90	10304	70	—	—	
永定門	9524	—	14994	50	—	638.00	—	1538	25	—	—	501	30	17034	06	—	—	
平漢過軌	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5400	00	5400	00	—	—	
平漢過軌	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4800	00	4800	00	—	—	
平漢過軌	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30200	00	30200	00	—	—	
平漢過軌	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1100	00	1100	00	—	—	
平漢過軌	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6000	00	—	—	
國內旅客	2100	—	6000	00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6000	00	—	—	
代理家	1184	—	5736	90	—	—	—	—	—	—	—	164	35	5901	25	—	—	
總計	135385	73	189119	49	2449	90	272050.00	7174.00	452114	47	14282	35	57910	65	899144	61	16712	25

民國二十二年九月下旬營業進款概數撮總表

站名	客運				貨運				雜項	進款總數			附記
	人數		銀數		噸數		銀數			元角分	元角分	元角分	
	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府					
			元角分	元角分			元角分	元角分					
通縣南	3590	--	1529 13	--	14.00	--	58 10	789 50	7 55	1594 78	789 50	--	
東便門	2728	--	1232 55	--	406.00	--	893 60	54 60	15 95	1648 10	54 60	--	
雙橋	1128	--	519 88	--	93.00	--	894 95	366 70	6 85	921 63	366 70	--	
正陽門	634	--	171 60	--	1.00	--	3 65	--	1 20	176 45	--	--	
前門水門	17093	46	40130 94	70 50	484.00	26.00	4026 90	95 15	1997 45	46155 29	195 65	--	
永定門	2533	--	6851 52	2 10	--	--	--	--	260 64	6512 16	2 10	--	
永豐土	375	1000	267 20	500 00	530.00	--	1602 05	113 02	10 58	1879 83	618 02	--	
黃土	2048	--	2696 47	--	31724.00	1090.00	58784 50	10820 13	98 45	61574 42	10820 13	--	
黃善	123	--	41 65	--	13.00	--	70 60	--	77	113 02	--	--	
魏善	651	--	380 66	--	32.00	--	193 15	--	7 19	581 00	--	--	
安莊	297	--	169 45	--	161.00	--	467 90	--	1 18	638 53	--	--	
高莊	346	--	276 19	--	100.00	--	865 90	--	7 21	649 21	--	--	
郎莊	421	--	328 85	--	170.00	--	550 35	--	13 10	892 30	--	--	
游莊	1185	--	1110 85	--	484.00	--	1685 45	--	61 63	2857 48	--	--	
豆莊	1033	--	910 40	--	23.00	--	155 25	--	51 43	1126 08	--	--	
楊莊	444	--	299 70	--	53.00	--	57 20	--	13 84	870 74	--	--	
北倉	1819	--	1102 75	--	2246.00	--	10591 90	--	33 44	11728 09	--	--	
天津總站	49	--	39 90	--	--	--	--	--	1 30	41 20	--	--	
天津東站	5034	10	10894 98	13 90	2425.00	1098.00	1242 18	2051 55	686 37	12773 53	2055 45	--	
張家口	21370	13	48673 79	1569 95	15958.00	1550.00	61227 75	2797 40	3667 93	113560 47	4367 35	--	
新張	56	--	23 00	--	--	--	--	--	45	23 45	--	--	
新張	341	--	420 50	--	1.00	40.00	4 70	442 00	49 44	474 64	442 00	--	
新張	424	--	461 60	--	920.00	--	6383 50	--	19 85	6864 95	--	--	
新張	8569	--	9429 22	--	3430.00	20.00	8754 30	87 70	4021 85	22265 37	87 70	--	
新張	764	--	716 40	--	125.00	--	833 25	--	19 39	1560 04	--	--	
新張	71	--	55 75	--	1.00	--	22 70	--	1 80	80 25	--	--	
新張	1444	--	937 70	--	3085.00	--	12121 85	--	3693 47	16753 02	--	--	
新張	2769	--	2914 90	--	260.00	--	916 55	--	837 54	4663 99	--	--	
新張	177	--	107 20	--	--	--	1 00	--	3 33	111 53	--	--	
新張	561	--	343 20	--	401.00	--	462 25	--	15 03	820 48	--	--	
新張	3493	--	2241 53	--	827.00	--	3297 00	--	73 53	5612 06	--	--	
新張	10737	1	10967 75	2 08	39112.00	--	50338 45	--	416 22	31782 42	2 05	--	
新張	2863	--	1060 13	--	21445.00	--	28012 81	--	28 14	29101 08	--	--	
新張	222	--	103 50	--	70.00	--	36 50	--	5 32	145 32	--	--	
新張	4977	--	3024 43	--	14438.00	--	218162 45	--	274 64	221461 52	--	--	
新張	391	--	219 65	--	770.00	--	940 15	--	6 22	1166 02	--	--	
新張	579	--	369 30	--	555.00	--	2819 66	--	19 90	3203 85	--	--	
新張	241	--	146 85	--	111.00	--	575 90	--	6 29	729 04	--	--	
新張	4385	--	5338 58	--	1202.00	--	6184 80	--	165 39	11033 77	--	--	
新張	70	--	50 70	--	181.00	--	250 05	--	3 50	304 25	--	--	
新張	499	--	422 65	--	259.00	--	1505 55	--	102 50	2080 70	--	--	
新張	2255	--	2367 64	--	162.00	--	1260 25	--	9 76	3637 66	--	--	
新張	658	--	509 65	--	86.00	--	737 55	--	31 73	1278 93	--	--	
新張	9200	--	8858 80	--	577.00	--	2774 40	20 30	1113 94	12747 14	20 30	--	
新張	2183	--	1432 43	--	6.00	--	99 75	--	51 35	1603 53	--	--	
新張	5362	--	3536 21	--	71.00	--	246 33	--	32 23	3314 82	--	--	
新張	5206	--	2053 75	--	3.00	--	41 30	--	54 32	2184 37	--	--	
新張	2959	--	3300 13	--	--	--	10 15	--	94 42	3404 70	--	--	
新張	1318	--	359 45	--	--	--	--	--	4 80	304 25	--	--	
新張	10820	--	6328 35	--	1102.00	--	4763 35	15 30	147 52	11237 22	15 30	--	
新張	11171	--	14798 45	--	1631.00	--	2851 55	--	1249 94	18899 94	--	--	
平漢過軌列車									8200 00	8200 00		--	
平漢過軌列車									6900 00	6900 00		--	
津浦過軌列車									36000 00	36000 00		--	
平包特別快車									1000 00	1000 00		--	
國內旅客聯運本路應得之款	2100	--	6000 00	--	--	--	--	--	--	6000 00	--	--	
運輸處售出回數票等	140	--	848 20	--	--	--	--	--	--	848 20	--	--	
代理家租	1591	--	6340 65	--	--	--	--	--	162 40	6503 05	--	--	
總計	162257	1070	218259 67	2158	50274338.00	3823.00	496896 72	17663 35	105554 88	815310 67	19311 85	--	

中華民國二十二年五月份第九次車客運人數及進款表

日期	人			進			款			附記
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	
1	—	15½	401	—	25	75	599	90	629	65
2	11	12	397	20	36	90	48	35	552	15
3	10	3	469	40	60	12	68	75	744	95
4	16	9	390	45	80	12	55	45	614	30
5	11	4	514	44	50	10	66	45	720	80
6	6	12	419	27	25	25	54	85	597	45
7	18½	4	438	40	15	11	54	55	599	10
8	14	16	424	50	42	05	62	90	713	55
9	4	7	376	26	29	20	51	55	574	75
10	12	4	416	34	16	50	60	95	659	80
11	13½	4	445	28	15	60	65	30	703	25
12	14½	14	448	58	56	60	68	60	803	15
13	28	33	531	128	83	95	82	45	1,036	80
14	24½	34	605	68	140	80	98	50	1,189	30
15	29	27	710	45	118	50	1,23	30	1,401	55
16	21	28	672	96	168	80	1,20	00	1,461	50
17	11	40	580	90	144	05	87	65	1,112	00
18	1	7	347	6	26	60	59	30	624	20
19	2	5	449	12	25	20	67	20	712	00
20	6	20	505	37	69	50	81	40	925	70
21	16	45	383	85	75	00	55	55	716	90
22	22	47	533	126	201	35	80	30	1,129	85
23	21	74	638	93	268	95	1,07	25	1,435	20
24	6	7	377	19	25	65	63	05	675	50
25	1	3	339	2	9	45	57	25	585	80
26	7	18	281	29	36	40	41	95	480	75
27	8	8	339	37	35	70	51	70	586	55
28	5	7	234	20	23	80	50	75	349	25
29	4	12	326	21	39	00	48	40	549	40
30	15	4	287	36	13	05	43	40	482	35
31	9	5	329	37	7	85	52	40	569	20
總計	365	534	13,596	1,422	1,811	30	20,703	00	23,938	10
每日平均數	12	17	438	46	58	43	66	83	772	19

人數欄內所列各牙數均係表示未成成年價乘客

中華民國二十二年五月份第十次車客運人數及進款表

日期	人			數			進			款			附記
	I	II	III	合計	I	II	III	合計	I	II	III	合計	
1	6	3	197	206	29	60	9	230	00	268	90	268	90
2	2	4	149	155	12	60	16	193	95	223	35	223	35
3	5	6	245	256	23	80	23	327	35	374	55	374	55
4	2	8	185	195	12	60	33	257	95	304	15	304	15
5	11	4	224	239	69	30	11	304	90	385	40	385	40
6	2	8	244	254	4	80	19	259	50	284	00	284	00
7	8	8	282	298	32	90	28	363	85	424	25	424	25
8	4	5	275	284	12	60	15	388	55	416	55	416	55
9	12	2	213	227	54	60	5	334	05	394	25	394	25
10	3	5	229	237	10	50	15	303	15	329	05	329	05
11	8	6	255	269	50	40	14	331	85	396	25	396	25
12	2	7	241	250	8	10	29	289	90	327	40	327	40
13	4	7	258	269	21	00	15	376	15	412	55	412	55
14	7	1	212	220	32	90	4	280	95	318	05	318	05
15	—	—	18	18	—	—	—	28	15	28	15	28	15
16	1	—	114	115	10	60	—	181	00	192	20	192	20
17	4	2	117	123	12	60	8	157	65	178	65	178	65
18	1	3	116	120	2	10	12	177	70	192	40	192	40
19	3	—	170	173	6	30	—	202	05	208	35	208	35
20	2	—	215	217	18	90	—	230	70	249	60	249	60
21	8	—	204	212	25	20	—	212	65	237	85	237	85
22	2	—	124	126	9	10	—	187	90	197	00	197	00
23	11	1	71	83	30	80	4	100	05	135	05	135	05
24	—	3	98	101	—	—	12	149	90	162	50	162	50
25	2	—	89	91	10	50	—	125	60	136	10	136	10
26	1	1	73	75	6	30	1	104	10	111	80	111	80
27	2	—	37	39	15	75	—	52	70	68	45	68	45
28	3	—	86	89	8	40	—	166	55	174	95	174	95
29	3	—	64	67	14	70	—	72	60	87	30	87	30
30	1	1	61	63	—	—	4	63	45	68	00	68	00
31	2	6	115	123	4	20	25	120	35	149	75	149	75
總計	122	91	4,981	5,191	551	50	310	6,575	30	7,436	80	7,436	80
每日平均數	4	3	160	167	17	79	10	212	10	239	89	239	89

人數欄內所列各分數均係表示未成年半價乘客

救

術

資本一冊
全一冊
定價一元

公辦共推二百八十萬元

會集

救術

全一冊

定價一元

共推

二百八十萬元

資本已收七百萬
元元
公積共計二百八十萬元

金城銀行

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

化學工廠中鑄鐵之用途

W. H. Rother 著

沈樹基譯

現代之冶金法，可使鑄鐵之力量增強，且可使其對於化學腐蝕之抵抗力，高壓之抵抗力，及變樣之抵抗力，諸物理性日漸改良。以其已有種種改進特點，故鑄鐵在製造工業中之應用，遂日以漸廣，如能運用得當，頗可減低其製造費及營業費。

鑄鐵之抵抗腐蝕性，多依其化學成分為轉移，故可變更其各原質之化合以調整之。在工作情形之下，所用化學方法之變化，亦頗影響其腐蝕性，是故欲得極好極高之結果，於其所用鑄鐵之適當成分之選擇與運用，不可不審慎焉。

各種化學物質，影響於腐蝕率之要素，概言之，為化學物質之濃度，工作時之壓力，空氣與濕汽之存在，及鐵之成分與其物理性而已。如於酸之本性及其濃度加以考慮，則鑄鐵可用為多種重要工業之防酸物。鑄鐵在弱酸中，尤以低溫及半濃時，防蝕性頗強，此約因鐵炭之合金性質所致。但概而言之，若其濃度，溫度，溶液壓力增高，則常使其防蝕性減低。

鑄鐵對於抵抗強酸之腐蝕性亦甚強，尤以醋酸，鹽酸，及硝酸為最。其製造法概多以濃硫酸與各酸之鹽類作用製之。在其製造中，近日鑄鐵蒸溜餾多能應用成功，概因硫酸之吸水性極強，可使餾與酸之接觸面，被其保護，他酸不得襲擊。故硫酸之存在，可完全改變其腐

蝕情形。此外則其工作溫度，多在其沸點以上，甌之頂部，僅與其化成之氣 (Vapor) 接觸，如能防避其表面凝結 (Surface condensation)，可無顯著之腐蝕與麻煩。

硫酸與磷酸之濃度，特有一中間範圍，不侵蝕鑄鐵。硫酸在百分之七十至八十中間，鑄鐵可以阻止其作用，此已盡人皆知之事實。在此以下，鐵即被侵蝕，尤以在百分之二十以下。如硫酸之濃度超過百分之九十六，及發烟硫酸 (Oleum) 於鑄鐵之應用，須特別慎重，因鐵之細孔中，常生有壓力，可使其漸漸損壞。在此範圍之中，硝酸與硫酸之混合體，亦能於鑄鐵器具中安全處理之。近來應用之硫酸化器 (Sulphators)，硝酸化器 (Nitratators)，增濃皿 (Concentrating pan)，及酸收集甌 (Acid recovery stills)，概由適當品質及成分之鑄鐵造成。此種設備之腐蝕率，多因空氣之存在而增加，且多見於酸液表面之處，其原因固由於空氣之氯化作用，亦由於空氣之水分含量，可使當地之酸濃減低。是故器具表面，如附有酸層，即不用時須設法防止空氣之作用。脂肪酸蒸溜甌亦可用鑄鐵製造，此處水分與之無作用。

在礆性及中性反應中。鑄鐵之應用廣無邊際。如礆精 (Ammonia)，硝酸銨，安尼林 (Aniline)，氯化鈣，氯化鎂，硫酸亞鐵，石炭酸，氯化鈉 (食鹽)，碳酸鈉，硫化鈉，苛性鈉以及各種染料中間物 (Dyestuff intermediates) 之製造中，多用之以製反應器，蒸發器，泵

，甌·溶化鍋，壓濾器等設備。鑄鐵於硫磺及硫化物之作用，亦可抵抗，如無水分，則氫及二氧化硫諸氣亦不能侵蝕之。

前曾述及鑄鐵之防腐蝕性，一部由於其中含當量硅及炭，此二者均有防止他種化學物質作用之特性。硅在鐵中，成固體溶液 (Solid solution)，而炭則有二種狀態，一小部與鐵成化合物，大部為游離狀態。成石墨鑄鐵如被腐蝕劑稍微侵蝕，則鐵之部分，即被溶解，而於其表面所餘一層·游離炭或石墨炭，此則可隔絕其腐蝕性，如能保持故態，可使鑄鐵之生命延長。若所遇之腐蝕劑有氧化性，則硅即成一保護層，亦有同樣作用。

鑄鐵之顯微鏡檢查，可見其游離石墨質地，概為平均分佈之片狀體。當鑄鐵鑄造時，石墨在溶化之鐵中成溶液，至結晶成粒時期 (Granulation period) 即行析出。按物理上之結晶法則言之，金屬之粒狀結構 (Grain structure)，須以金屬之涼冷率管理之，而涼冷率又多半因鑄造物之大小，厚薄，及體積而變，是故鑄造物之表面結構，恒較內部為細，即因內部涼冷率較慢故也。此外則凝固之後，內部粒狀之結構常起同質異形變化 (Allotropic change)，外部則無此。

近來冶金學上，以各種合金原質，加於鑄鐵中，使其抵抗腐蝕力增加，其結果極佳。其最有價值之事實，即各合金之加入，不減鐵之可鑄性。適當合金，可使鑄鐵之抵抗腐蝕性增

加·多因其粒狀結構之穩定所致。以其可使石墨之形狀改良。及其分佈更較平均故也。最近數年所發明之合金鐵，多含大量之銅·鎳及鉻等，因其價格太貴，僅限於強腐蝕性產物，或成品中不許有鐵質存在時用之，如防止石炭酸，油漆，塗料，食品製造中顏色之改變，及減低其觸媒作用。如是微銅或鐵質，於乳粉之酪脂分解，有非常不良影響是。

鑄鐵與鋼之比較——鋼雖比鑄鐵力量大，而其為抵抗腐蝕物之用途，即化學工業上亦極有限。最著之因。即其含炭硅之量較少。至於鑄鐵，本來即有抵抗腐蝕性，若再加少量適當金屬，可與鋼中加大量金屬之結果相等，因鋼之價昂，製造亦困難，普通事業概少用之。

對於銷磨的抵抗力，鑄鐵亦大於其他金屬，其原因，一部由於鑄鐵中所含之普通原質之化學及物理性，一大部由於鑄造時之二種情形，一表面之迅速冷却，使成一層質密而硬之皮。二硅砂與熱金屬接觸，可化入鑄鐵表面中。

於鑄鐵中稍加合金原質，亦可使其銷磨抵抗力增加。各種設備用以阻止銷磨及腐蝕，必用須硬度最大，力量最大，鋼性 (Rigidity) 最大，堅固度 (Toughness) 最大之金屬造之。此種金屬之特性，用適當合金極易得之。合金拌鐵，於攪鑄多含研磨性固體之腐蝕性液，甚為適用。至於鍛製金屬，多富於延度，堅固度，及力量，但其僵性 (Stiffness) 頗不足以抵抗所遇之外力，故常有變形 (Distortion) 之憾，如遇此情形，特種鑄鐵，即可供所需之硬度。

現代冶金學用其物理及化學上之管理法，及新合金之應用。已可鑄造各種拉力 (Tensile strength) 之鑄鐵，直至每方吋 60,000 磅，亦能製出。

熱之抵抗力

鑄鐵對於熱之抵抗力，全恃鐵中炭化物之穩定性而定。普通鑄鐵中之化合炭，概為單純炭化鐵，加熱時分解成石墨及鐵，此即普通鑄鐵增漲 (Crowth) 之因。若加適量之合金原質，即可使鐵中之炭化物穩固化，如能有佳良之冶金管理法，即可得極難分解之複炭化物。

鑄鐵之熱阻性，對於直接火或爐氣所燒之鍋，為最重要。其溫度常至紅熱或紅熱以上，在此溫度下，此鍋必須能担当其中物體之重量，始為合用。是故所用之金屬，一方須能阻止化學物質之作用，一方尚須能耐高溫——氣體有時為氧化性。故爐之構造，火焰不宜直擊鍋底，因過分氧化及不平均之熱法，常能加速化學物質與金屬之作用，因而減損器具之壽命。此項鑄鐵，且須能担当溫度之驟然變遷，及其粒狀表面，在各種工作情形下，亦須不變。其粒狀結構之均勻及穩定，亦鑄鐵中之要性也。

按美國材料試驗學會 (A. S. T. M.) 方法，以試驗合金鑄鐵在華氏表 1200 度時，及更高溫度時之拉力，可得下表之結果，可與鋼之試驗結果一比。以下之數字，為平均數，非單個試驗結果。

	1200°F時之拉力	常平常溫度 拉力之百分數
阻熱鑄鐵 (Heat resisting cast iron)	17,800	56
高力鑄鐵 (highest cast iron)	14,600	30
普通鑄鐵	12,500	40
鋼 (低炭)	4,000	5

建築用之需要

鋼如用於建築，其退讓點 (Yield point) 下之力量，始為可用者。含炭較高之鎳絡鋼，在 1,200°F，其退讓點降至百分之八十四 (82,000磅降至 15,000磅)。是故此種鋼在 1,200°F 之安全載重，約不過每方吋 10,000 磅而已，此數較阻熱鑄鐵之拉力，相差甚多也 (鑄鐵之拉力，與其退讓點大概相合，故鑄鐵之拉力，可與鋼之退讓點作直接比較)。在 800°F 時，鑄鐵仍可保持其平時溫度之拉力。

在化學工業中，鑄鐵器具恒被樂用。一以其可靠，二以其可鑄成一塊，因可免去有接口之弊，因接口常為麻煩之來源也。鑄鐵之應用，且可避免不同金屬相接處或接銲處之發電

作用 (Galvanic action) 。鑄鐵之鑄造，亦可得準確之大小，使其各部裝置吻合，例如鐵鍋與其攪拌器是。

上述鑄鐵在化學工業中之用途，只其鱗爪耳。因鑄鐵之天生特性，經現代冶金學之處理，遂得合理的、廣大的採用，使其在化學工業中，不論其為普通用，或特別用，均日漸推廣也。

(完)



補 白

萬歲山懷古

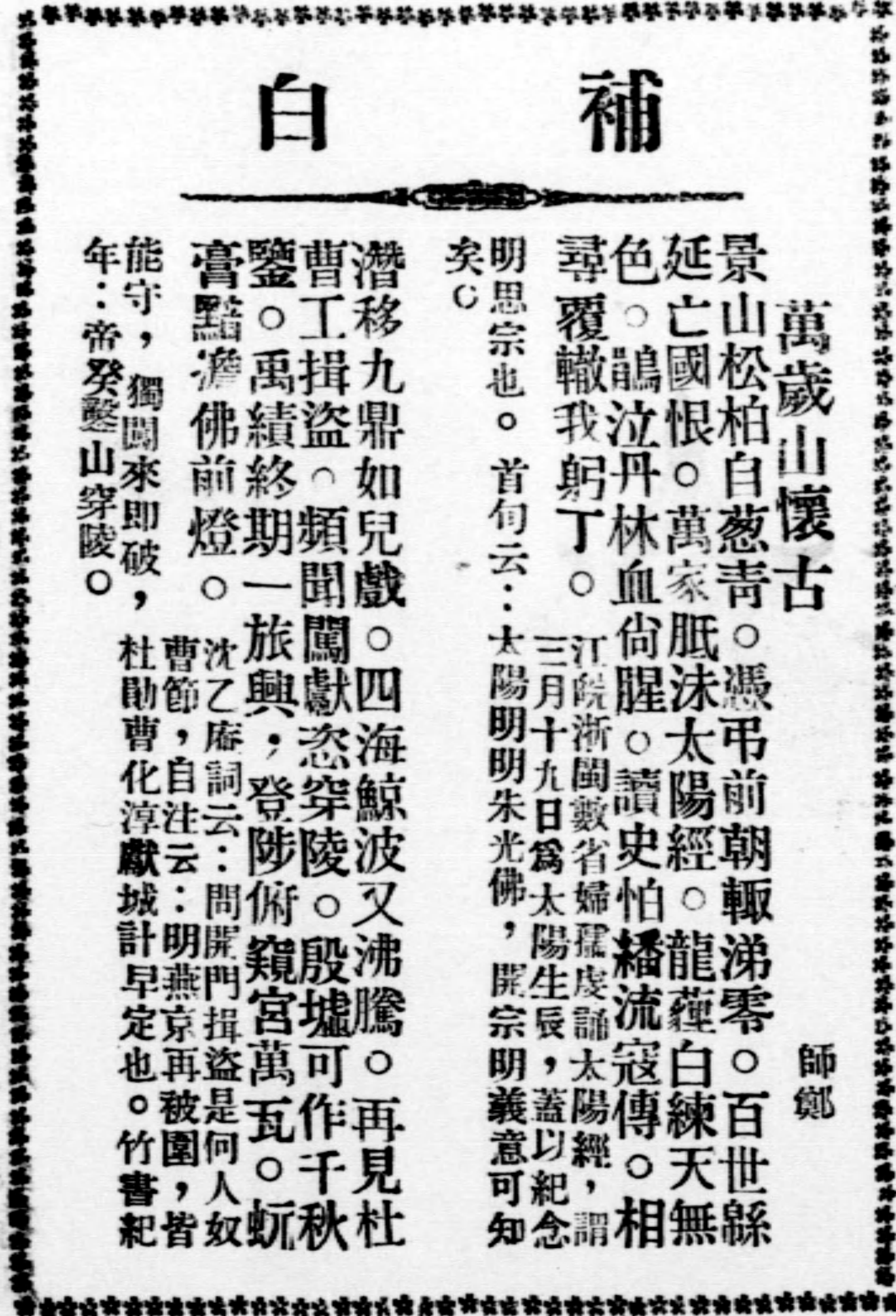
師鄭

景山松柏自葱青。憑弔前朝輒涕零。百世無延亡國恨。萬家砥沫太陽經。龍薤白練天無色。鷓鴣泣丹林血尙腥。讀史怕繙流寇傳。相尋覆轍我躬丁。

江皖浙閩數省婦孺虔誦太陽經，謂三月十九日為太陽生辰，蓋以紀念明思宗也。首句云：太陽明明朱光佛，開宗明義意可知矣。

潛移九鼎如兒戲。四海鯨波又沸騰。再見杜曹工揖盜。頻聞闖獻恣穿陵。殷墟可作千秋鑒。禹績終期一旅興。登陟俯窺宮萬瓦。虻膏黯澹佛前燈。

沈乙庵詞云：問開門揖盜是何人。奴能守，獨闖來即破，杜助曹化淳獻城計早定也。竹書紀年：帝癸鑿山穿陵。



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
本胡同南口

FRIED. KRUPP A. G., ESSEN

洋

Represented by

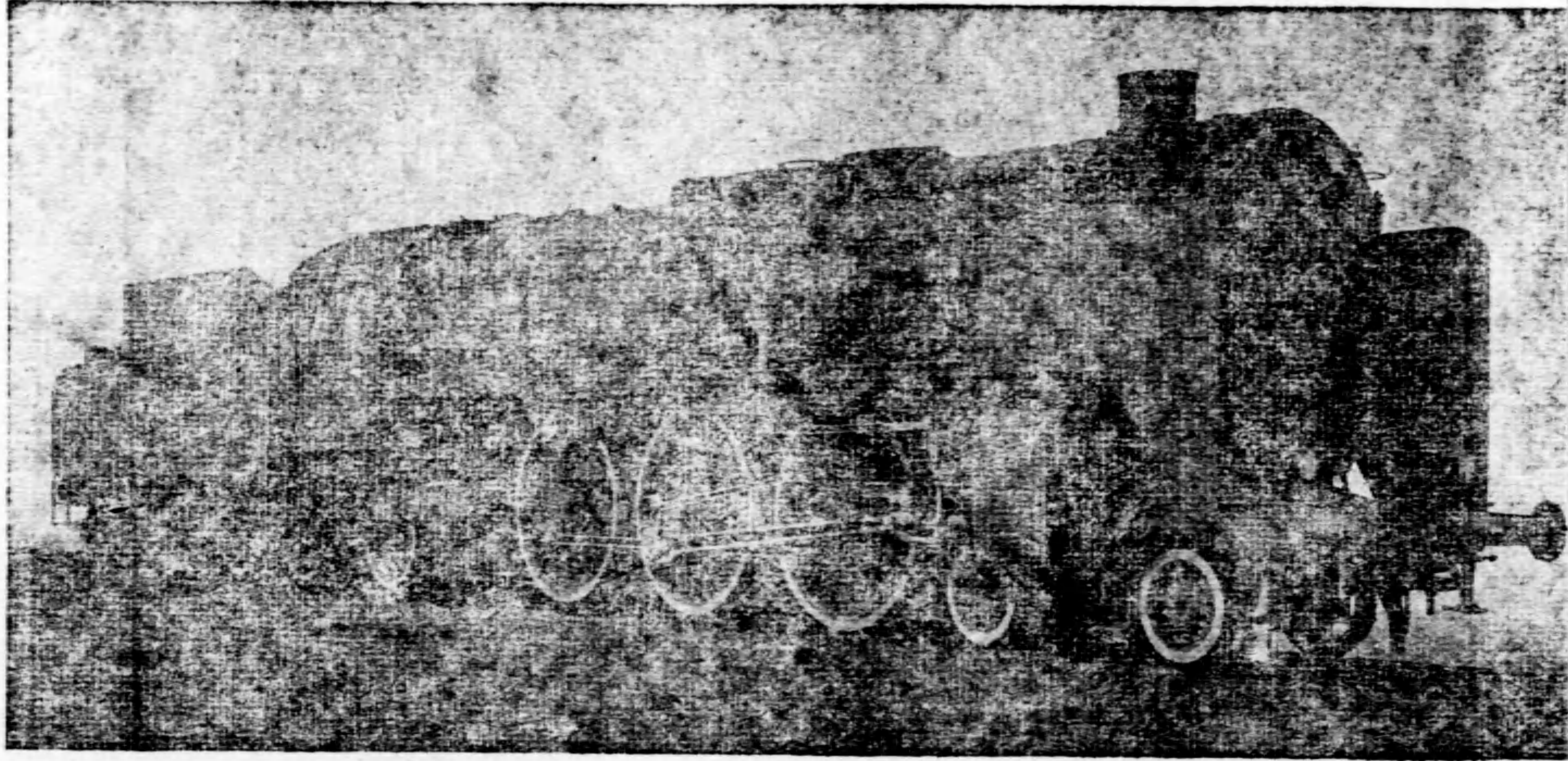
禮

CARLOWITZ & CO.

Hamburg-Chiha,

行

和



LOCOMOTIVE and WAGON DEPARTMENT

Locomotives for all gauges, and up to any sizes:
Goods. Passenger and Express Steam-Locomotives,
Turbine Locomotives,
Tank Locomotives for Shunting purposes,
Steam-Locomotives, specially constructed for Industry,
Contractors' and Narrow Gauge-Railways,
Fireless Locomotives,
Diesel-Locomotives,
Electric Locomotives for Passenger and Express-Service,
Electric Locomotives for contracting and Mining purposes,

CAST STEEL WORK AT ESSEN,

High speed steel for highest efficiency,
Tool-Steel — alloyed or not alloyed,
Hollow Drill Steel,
Rustless Steels for cutlery,
Rustless Steels for engineering purposes,
Rustless and Acid-resisting steels,
Valve steel,
Mild-steel surface treated by the Alitier-Process,

北寧鐵路管理局廣告

◎爲北戴河海濱支綫通車展長一個月。開行至十月三十一日爲止。◎

查北戴河海濱，向爲避暑名勝之區。每年於五月初開站售票，九月底閉站停車。本年因時局關係，開站較遲，且有函請開行冬季列車者，惟該處出產無多，土著人民有限，常年通車，恐不敷養路經費。茲爲雙方兼顧起見，將該支綫通車時期，展長一個月，開行至十月三十一日爲止，以觀成效。倘展長期內，客貨實在稀少，仍當隨時酌核，宣布停車。除飭屬照辦外。特此廣告。

民國二十二年三四兩月分本路貨運分等統計表

類別	三月分					四月分				
	貨物噸數	進款	延噸公里	每貨噸平均行程	平均每延噸公里進款	貨物噸數	進款	延噸公里	每貨噸平均行程	平均每延噸公里進款
一等	654	5,670.4	89,496	187	•063	495	3,929.10	61,755	125	•063
二等	7,852	47,473.90	920,548	118	•051	5,975	38,527.00	750,981	126	•051
三等	5,338	29,032.70	700,932	130	•041	4,311	22,763.40	552,286	128	•041
四等	47,712	209,178.40	6,736,247	141	•031	44,881	156,335.40	6,275,297	140	•031
五等	10,477	21,033.55	904,796	86	•023	6,452	11,972.10	496,532	77	•024
六等	141,623	250,474.5	6,620,345	117	•015	138,067	261,904.15	17,413,619	126	•015
專價載運	384,000	611,964.53	43,869,059	114	•013	237,788	452,529.32	32,433,748	113	•013
政府	47,022	138,078.55	7,333,760	156	•011	61,840	172,969.10	9,002,170	146	•019
他路材料	6,577	4,401.65	9,605.4	151	•004	17,143	7,675.20	2,674,360	156	•003
本路材料	36,286	8,618.4	2,781,626	77	•003	49,955	16,864.65	5,504,420	110	•003
合計	688,402	1,325,906.3	10,961,856	117	•016	616,361	1,185,519.42	75,165,122	121	•016

民國二十二年分本路營業進款用款比較統計表

類別	項別	二十一年				二十二年			
		銀數	百分率	指數	銀數	百分率	指數		
進款	客運進款	15,916,853.85	37.23%	100	6,977,208.00	72.61%	44		
	貨運進款	24,661,029.90	57.67%	10	14,887,467.94	58.90%	64		
	雜項進款	2,130,861.40	5.10%	100	3,408,828.45	13.49%	156		
	合計	42,708,750.14	100	100	25,278,504.48	100	59		
	總務費	8,063,551.12	27.44%	100	4,712,801.06	38.90%	78		
用款	車務費	3,007,659.90	13.61%	100	1,980,957.45	14.25%	66		
	運務費	4,288,619.16	19.83%	100	2,308,245.99	16.60%	54		
	設備品維持費	4,433,646.78	20.06%	100	3,205,679.08	23.05%	72		
	工務維持費	4,310,805.81	19.50%	100	1,697,028.72	12.20%	39		
	合計	22,107,282.77	100	100	13,904,712.25	100	63		
淨利	20,651,467.38	48.30%	100	11,368,792.23	44.98%	55			

民國二十二年八月份豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來 物 煤	平 綫 鐵 路			平 漢 鐵 路			總 計
	天津東站	塘 沽	合 計	天津東站	塘 沽	合 計	
本年八月份	1,760	1,540	3,500	3,340	4,550	7,890	11,390
本年上月份	13,380	840	14,170	4,000	8,700	12,700	26,870
比 較	減 11,370	增 700	減 10,670	減 660	減 4,150	減 4,810	減 15,480
上年同月份	3,470	11,400	14,870	4,070	9,815	13,885	28,755
比 較	減 1,510	減 9,660	減 11,370	減 730	減 5,265	減 5,995	減 17,365
本年每月平均	5,814	1,18	7,002	6,086	4,624	10,710	17,712
比 較	減 3,854	增 35	減 3,502	減 2,746	減 74	減 2,820	減 6,322
上年每月平均	5,521	10,363	16,184	6,688	12,218	18,906	35,090
比 較	減 3,361	減 8,823	減 12,684	減 3,348	減 7,668	減 11,016	減 23,700

車務處營業課調查股製

民國二十二年八月份豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

北寧鐵路民國二十二年八月份與去歲同月份營業統計及增減百分數比較表(概數)

類 別	民國廿二年 八月份數目	去歲同月份數目	增 減	增減百分數	增減百分數在 百分之五以上 原因	增減百分數在 百分之五以上 救辦法	附 記
載運旅客人數	390,568	307,102	減 6,539	1.65	本月上旬唐榆與 去歲較數相差 不遠	以現狀推測今狀 以後本路業務追 去歲之勢	本月十三日唐榆 恢復均較上月不 變前與九一八事 猶差遠甚
載運貨物噸數	594,854	518,479	增 46,375	8.46			
客運業務進款	550,726	651,030	減 100,302	15.41			
貨運業務進款	1,075,050	1,084,827	減 9,777	.90			
雜項進款	206,235	236,139	減 29,844	12.64			

營業課調查股製

北寧鐵路民國二十二年八月份營業進款概數與上月份及去歲同月份比較表

旬別	旅客		貨物		雜項	共計進款	附記
	人數	進款	噸數	進款			
上旬	96,030	139,940	98,810	191,230	58,700	389,870	自本月十三日 列車由唐山 至山海關
中旬	132,220	187,110	199,390	375,060	62,870	625,040	
下旬	162,320	223,680	296,670	508,750	84,740	817,170	
本月份共計	390,570	550,730	594,870	1,075,040	206,310	1,832,080	
上月份共計	289,470	426,240	532,210	510,590	192,840	1,129,670	七月份列車 僅通至唐山
與上月份比較	增 101,100	增 124,490	增 362,660	增 564,450	增 13,470	增 702,410	
去歲同月份	397,102	651,030	543,479	1,084,827	236,139	1,871,996	去歲同月份 列車可通山 海關
與去歲同月份比較	減 6,532	減 100,300	增 46,391	減 9,787	減 29,829	減 89,916	

營業課調查股製

北寧鐵路民國二十二年八月份營業進款概數與上月份及去歲同月份比較表

項目	八月份	七月份	去年同期
客運			
貨運			
其他			
合計			



鹽業銀行

股本 總額一千萬元已收股本七百五十萬元
公積 五百餘萬元

總發行

天津 北平 上海 漢口 南京 香港 杭州
廣州 大連 各大商埠均有通匯機關

業務要目

營業部

存款放款匯兌押匯貼現
買賣有價證券 買賣生金銀

儲蓄部

定期儲蓄存款
本息合計定期整數儲蓄存款
存本取息儲蓄存款
零存整取儲蓄存款
零存零取儲蓄存款
活期儲蓄存款

貨棧部

本行在法租界八號路自建貨棧
堆存貨物裝卸便利
棧單可向本銀行押借款項

保管部

保管各項貴重物品及有價證券
設有堅固保險箱租費極廉

各部章程均備函索即寄

行址 辦事處

天津法租界八號路
天津東馬路東北角

電話 電話

三〇〇八二二
三〇〇八一三
三〇〇二一〇
三三〇九六〇
二二三六三七
二〇三八五七

視察北寧鐵路紀事（續）

鐵道部顧問康德黎記
黃培生譯

由分區材料廠，開出材料車至各處材料廠，如機車房工程存料處及各大站。爲便利起見，可名之爲小存料處。

該項材料車，於每月初開出，（若該項辦法見效，則可改爲每隔一星期，開出一次），惟應按時刻表開行，俾各存料處得知其添補材料運到之日期。

各存料處，對於每項材料，均應備有存料及餘敷材料，惟須注意，存料及餘敷材料，對於每項材料，不能時時足供應用，因有若干材料，如第一項者，時常需用，數目多少不一，各處員司應審查各項材料，並按照情形，核定不消耗項下之數目。

材料交由材料車送與存料處之後，即將該項材料，記入管轄該存料處之一處賬下，作爲用料。

第一項材料，若須修理，不必由工廠送回材料廠修理，因過賬及其他重複手續過多之故，可將該項材料，仍作爲該需用處之材料，由工廠修理，而入該處之賬，所有結束賬目，由會計處辦理。

若工廠查得所有送來之毀壞材料，不能應用，應即將收條送至用料之處，並將該項材料當作廢料，送至材料廠，由該材料廠發給收單。

收單上所註明之材料價值，當爲時常應規定之標準廢料價值。

每工廠應開駛材料車一列，與材料廠之材料車同，以便收集修理之材料，該項列車，亦應按照時刻表開行。

銅襯及白金屬填料，與其他不能修理之各項材料，應由存料處直接送至分區材料廠車上，並由每車上管料員發給收單，各存料處亦於收領新料時，發給收單，（車上管料員，不得更改按照請領單所發之材料）。

若某處需用專門商標物品，（如特別製造之鞣鞣桿填圈），材料廠不得以超過其他製造廠之價目購置之，若該項特製品價值過昂，材料廠應即詢問該關係處，其他價廉之同樣物品能否合用，若該處謂此種填圈不合應用，仍以特製者爲較愜意，則材料廠應將該處答復之函彙呈局長，請示辦法，局長可批准照購，或向需用該材料之處商洽辦法。

購買材料時，材料廠應將樣品送交需用處審核，若某處查得某項材料不合應用，且與樣品不符，應即向材料廠交涉，若遇有爭執之事，該處可呈局長核辦。

當決定採用何種辦法之時，須先攷慮普通情形。鐵路爲維持行車起見，購買材料，實爲不可免之事也。

材料處應備購各項需用之材料，（或於必要時經過鐵道部），以免因材料缺乏，致碍行車，簡而言之，材料廠應作爲供給各商號大宗材料之總批發處。所謂商號者，即沿路各存料

處也。

材料一經購買交款後，則歸爲路有，而供給各處應用時，亦爲路產。若將此節詳記於懷，則絕無賬目不清之患。因各處往來之材料賬，多有手續過繁之處也。

材料自購買之日起，至送交各處應用之日止，作爲材料處之物產。迨送交各處應用後，則歸各該處賬目以內。嗣後除原物送回作爲餘料，及送回作爲廢料外，不得入材料廠賬內，應永久記入各該處賬下，若送往工廠修理，則工廠應記該處之賬。惟須經雙方查驗其可修理之情形而後可。

上項辦法，較將材料送回材料廠估價，交工廠修理，然後再由材料廠按新估之價發給之辦法，略爲簡單。後法對於材料廠方面，固可減省其費用，而需用處則須耗費，且轉接賬目之處甚多，總而言之，鐵路方面，所費相同也。

現在所用之辦法，並非不佳，且有若干優點。惟按現在之情形，則其手續稍覺過繁，故應改進辦法如下。

各處每年填造每課每年所需材料之定單或預算單，對於此節，材料廠應協助各處，核定每項材料往年之用度及將來之用度。

此項每年所需材料之定單，在每年六七月間，應存在材料處長處，俾材料廠（或鐵道部）得以招標，審核相當之價目。同時各處應將來年所需之材料，分爲四季（三個月）之時期，

以免材料廠以多餘之材料，存貯長久之時間。

此種辦法，包括來年所有費用及所需各項材料，材料廠應核定購買與需用之比率。

以材料供給分區材料廠，應由材料處長担任，其供給方法，應按照需用率及新工程預算之需用行之。

以材料發給存料處及工廠材料廠，應用請料單領發。

請料單應分下列數種。

(甲)每月普通請料單，即頁數甚多，普通不能消耗之材料單，(參閱附錄一之式樣)。

(乙)特別請料單。

(一)在每月普通請料未發以前所請之補料單，是項補料，應由每月普通請領材料內扣除之。

(二)因不常需用，而不在每月普通請領材料以內者。

(三)供重要工程所用之新材料。

(四)工具及機械，(各站及存料處，應存工具及機械，至少每年須點查一次，若有缺少，當由該管人薪金扣償，或由對於此種損失有關之人員負責)。

此種請料單，應分數種顏色。

(丙)修理請料單，係由需用處送至工廠，憑此項請料單填造訂單，此項請料單，不必送往材

料廠·惟應彙同賬單·抄送會計處一份，以便查核付款，辦法與材料收發單相同。

(丁)材料廠收到新料及舊料之收條。

(一)完善之舊料·退還收存者。

(二)廢料。

(戊)每月消耗之材料單，係按照定例填造·(參閱下列各節，及附錄一印度鐵路機車房材料發單式樣)·可查核是否過多。

(己)急用材料，由客車及貨車裝運之免費記賬單。

普通請料單，係用數頁之本(如必需時)，中有印妥之清單，開列在當地材料廠所存常用之材料。

此項請料單·應按照附錄一之記賬辦法辦理。

此項請料單·應填妥，由機車房及存料處發出，其日期以能於每月一日由材料總廠(或工廠材料廠)收集材料為合宜，須備二份，經由各段及課長查核，由負責處簽字(不得蓋戳或用象皮圖章)存留一份，餘一份送至材料廠，因各頁上所載字樣不同，故普通請料單到材料廠後，立即分拆，按照每項字樣，發給材料。

若機車房或存料處，遇有某項材料，在材料車未來以前，將行用罄，即應填造特別請料單二份，由負責人署簽(不得蓋戳或用象皮圖章)，由該處查核送出，此項特別請料單，毋

須用賬本式，祇須填明材料之記數，材料名稱，缺乏原因，及需用數目，若有一二項材料，缺乏甚多，急於補給，機車房應用電報或電話，通知附近機車房補給之，若該附近機車房不克補給，應即直接電知分區材料廠，并抄送處中一份，嗣後再以請料單及函件，說明理由。

分區材料廠之賬目，應用對號牌及分牌存卷法，各存料處則應用總賬法。在此法內，對號牌雖有裨查驗員之用，然亦毋須用之，祇用總賬，一為不消耗之材料，一為消耗之材料，即可總賬辦法，如附錄一之式樣所示。

該項總賬分頁記載每項材料，不但記明各收發賬目，并記明請料單發出之日期，材料收到之日期，及發貨之日期，又材料發到之地點，（即發交之機車號數等），餘剩材料，送回工廠修理或作為廢料之舊料數目，亦與發單一齊列明，並另設一行，以備點驗員及查賬員填寫之，機務段長應親自監視，並對於該項總賬，負完全責任，點驗員於點驗機車房時，應按行簽署，以便決定各項存料之數目，查料員及高級員司，應隨時查驗，不過常時查驗，於效率上並不甚重要耳。

對於材料之財政問題，不必在本篇內詳述之，因必須先探定若何方法，然後可研究財政問題也。

尚有監管之問題，必須有一種妥善之摘要方法，說明每種工程所需各項材料發出之總數，及各種材料所發總數之平均數，凡有大差別之處，均應詳細解釋，應按照單位計算，不必

按錢數計算，以免銀錢之行市漲落，有碍賬目也。

分配材料會

材料廠無論管理若何妥善，久必積存未用之材料。如每種車門柄，材料廠必須存有餘貨，久之，若各客車均破壞，則該項車門柄，存在材料廠而無用矣。

爲免除此種積存無用之材料起見，應設一分配材料會，由材料處長任會長，該會應有廠務處代表一二人，并有廠務處工務處養路處專門人員。開會以前，材料處長應先將三個月未發之材料，開具清單。

此項清單，應分送各處詳細考核。

故至開會時，各代表均毋須記憶，即預先明瞭開會時應討論之材料。多數材料，固可分別作爲有用之材料，惟其餘應由會逐項討論，以求其用途。

譬如前述之車門柄，亦應討論之。關於車輛之部分，應當時聲明該項車輛不用之理由，同時應與該代表商洽，可否以該項存柄，用於他種之車輛上，若不能用，工務處應以減低價目收之，以備道房等之用，若無從採用，則應列圖，彙同其他材料，送往其他鐵路，按減低價目出售，若仍無認購者，可以拍賣，以所得款項歸入材料賬內，如此，則材料積存之患，可減少矣。

由廢料改爲有用之料

北平不來 東交外務部昌大對

天津不來 宮北大街

漢口不來 四英街四十正號

上海華商銀行 四英街六十號

外埠四行 並發向各埠匯業金銀大 又本行前到京與

立四行 華商金銀銀行 其業 其業 其業 其業

注意 中南局 天津 汕頭 廈門 南京 漢口 廣州 其業 其業

天津 汕頭 廈門 南京 漢口 廣州 其業 其業

調 查

中南局 天津 汕頭 廈門 南京 漢口 廣州 其業 其業

中南局

中南銀行

資本收足七百五十萬元各項公積一百五十五萬餘元

總行上海 分行 天津 漢口 廈門 南京 北平 杭州 其他國內

外各埠均有通匯機關

營業 辦理商業銀行一切業務兼辦儲蓄利息優厚手續簡捷備有詳章承

索即奉

天津行址 英中街四十八號電話

三〇三三〇〇 三〇〇〇九八
三二六三〇〇 三〇〇〇八三

注意 中南銀行鈔票爲公開辦理起見特由鹽業金城大陸及本行公共負責設

立四行準備庫專辦保管鈔票準備金及發行兌現事項凡持票人除向下列各地四行準備庫直接兌現外並得向各地鹽業金城大陸及本行隨時兌現

上海準備總庫

四川路六十八號
虹口北四川路四十號

漢口分庫

四民街四十五號

天津分庫

英中街六七號
宮北大街

北平分庫

東交民巷匯昌大樓

東北鐵路之陳述 (續)

興中

其他各國與東北鐵路之關係

美國投資之失敗 美國在歐戰前，即擬到華投資，以銷納其財富，在一九〇五年時，美國鐵道大王哈利滿 Parryson 氏，曾至日本，宣稱擬收買滿洲鐵路，以聯絡歐亞之交通系統，時日人正須經營我東北，拒絕之，至一九〇八年時，奉天省巡撫唐紹儀，與美國駐北京總領事 Straight 氏，商議創辦滿洲銀行，借美金二千萬元，為建築齊齊哈爾新民屯間之鐵路，且得美商 Pauling 公司之同意，不料同年十一月，光緒及西太后相繼逝世，袁世凱一派勢力消滅，唐紹儀不久去國，交涉借款之事，遂成泡影，一九〇九年九月 Parryson 氏病卒，鐵道進行，遂歸停頓。

其後美國國務卿 Knox 氏之國際財政統制滿洲計劃中，有滿洲鐵道中立案之倡議，由各國財團，借款與中國，收買滿洲之鐵路，為中國所有，而置於該財團監督之下，然因日俄兩國之堅持反對，同時英國正與日本有盟約，亦善為婉辭，其事遂寢。

Knox 氏滿洲鐵路中立案，尚有錦瓊鐵路之一條，為備失敗時施行政策也，查錦瓊路曾與美政府訂立契約，且指定 Pauling 公司為包辦者，日本知之，提出抗議，謂此路築成，南滿路之營業，必受打擊，以中國允許不築南滿路附近之平行綫，或足以損害南滿路之任何枝綫

爲辭，嚴加反對，此時美國雖未表示完全退步，却以允准日本參加借款爲承認條件，嗣俄國以該路築成，與本國軍事政治上，大有影響，亦與日本取同一態度，至是美國與東北鐵路政策，終遭失敗也。

英國投資之失敗 一八九八年，英國中英公司，與中國華北鐵路督辦，訂立借款條約，建築自北京天津山海關鐵路之延長線至關外，借與中政府二十萬金磅，而獲得此路建築權，然而在一八九九年之英俄交相劃定勢力範圍時，遂放棄此路之建設權。

一九〇七年，中政府與英商 Pauling 公司，交涉借款，允該公司投資建設新民屯至法庫門鐵路，將來可延接齊齊哈爾，以通西伯利亞鐵路，南方則與營口或秦皇島之海港相聯接，於是西伯利亞至太平洋港岸，以此爲最短之路程，將來交通可不依賴中東南滿兩路矣，然同年八月，日政府向英國提出抗議，兩方堅持甚力，後日本竟藉口與中國有秘密條約，以阻英人，嗣經英方數次調查路線狀況，其事遂阻，而英國在滿之鐵路投資，不再嘗試矣。

東北鐵路三大系

東北鐵路雖多，然以路權旁落，內容複雜，就經營之區畫，及運輸之趨勢而言，可分爲三系，即中東鐵路系，南滿鐵路系，及北寧鐵路系，若就國際分之，亦可謂爲俄國鐵路系，日本鐵路系，及中國鐵路系是也。此三路之中，以南滿路經營有方，資本雄厚，又貫通大連營口等港，營業之繁榮，他路實爲望塵莫及，至中東路，雖僅有海參崴港，可以出入，似不

足發展路運，然因東北北部鐵路尙少，得免競爭，營業亦頗可觀，惟北寧路，則以經營設備，尙未盡善，又無佳良海港，以吞吐貨物，較之中東南滿二路，大有天壤之別，茲將三大路系之狀況，略述於下，以資比較。

南滿鐵路系

南滿鐵路，沿線所經，土地肥沃，人烟稠密，舉凡工商各業，皆甚發達，咸謂爲東北之黃金地帶，而所經中樞之瀋陽，爲東北政治之重心，北端之長春，爲東北北部重要商埠，南端之大連，爲東北對外貿易之樞紐，加以路線蟬聯，又可東聯瀋海，西接四洮，洮昂，形勢壯勝，莫與倫比，茲將其優良之點，列述於左。

物產 該路沿綫，土質膏腴，農產極饒，其瀋陽以南各地，又適宜於果樹之種植，近年來中日人士，多在該區試種蘋果，及其他果樹，成績甚佳，產亦至豐，所產之蘋果，梨，葡萄等，除供東北各地需用外，每年運銷他埠者甚多，至沿綫之農產品，以大豆，高粱，及玉蜀黍爲大宗，他如芝麻，及其他豆類，產量亦頗可觀，此外礦產之大宗者，則爲煤鐵，茲述如下：

撫順之煤 撫順煤礦，在瀋陽東南，撫順縣之南，南滿路自蘇家屯站築一枝路，直達礦區之千金寨，其礦區東西長約二十八里，南北寬約六里有餘，面積爲一百八十一方里七十六畝，至煤層之厚，舉世無匹，其最厚之處，約四百三十尺，平均厚度，約一百三十尺，完全

由日人開採，現在產量，每日達二萬餘噸，至其儲蓄未採之煤，尚有八七六，八〇三，一三七噸之多，該礦所產之煤，除供東北各地燃用外，多運銷於日本，及華南各埠。

鞍山之鐵 鞍山鐵礦，在遼陽海城二縣之間，距南滿路鞍山車站甚近，爲中日合辦之振興鐵礦公司所開採，礦區分十一段，面積凡四十一方里九十餘丈，其儲蓄量，約四萬萬五千萬噸，現在每日產量，約二千噸，所採礦石，完全售與南滿路鞍山製鐵所，爲練製鋼鐵之用，該所鐵廠，佔地十五方里，設有化鐵爐及練鋼廠，每年製出生鐵，約四十萬噸，練鋼二十餘萬噸，除在東北銷售一小部份外，皆由營口運往日本，製成鐵器，再運售於東北各埠。

本溪之煤鐵 本溪煤鐵礦，爲中日合資商辦，其煤礦面積約一萬五千八百六十五畝，所產之煤質，爲半無烟煤，耐着經燒，氣清火熾，最適煉焦之用，爲東北煤礦之冠，該礦儲藏量，約共二百二十三兆餘噸，除已開採十七兆九千餘噸外，未採掘者，尚有二百零七兆餘噸，至本溪鐵礦，礦區在廟兒溝，建有化鐵爐數座，每日產量，共三百餘噸，每年產鐵量，約六七萬噸。

以上煤鐵礦，乃其犖犖大者，他如復州灣煤礦，年產數萬噸，遼陽縣東北之尾明山煤礦，年產達四萬噸，本溪縣城東之牛心台煤礦，蘊藏量約十五兆噸，年產達五萬餘噸，亦皆賴南滿路之運輸，銷售各埠，至若海城東南大嶺一帶，所產之滑石，日產百餘噸，各由南滿路運至大連營口，輸入日本，該線礦產之豐富，可以概見。

港灣 南滿路之能以發展者，全恃港口之便利，其貫通之大連港，爲東北貨物出入之惟一門戶，安東亦爲對日韓貿易之孔道，營口一港，又因其過去的關係，與華南貿易極盛，南滿路據此三港之勝，無怪其營業之蒸蒸日上也。

一大連港 大連港形勢之優勝，經營之完備，不但爲東北首屈一指之良港，即在全國，亦無其匹，該港之經營管理，皆由南滿路直接擘劃，時至今日，已成爲東北對外貿易之咽喉，海陸交通之要衝，該港對外貿易額，僅亞於上海，且爲中國惟一出超之港，獨惜國勢凌夷，日人之佔不還，此東北所以日危也，茲將該港優勝之點，臚述於左。

形勢 該港爲不凍港，且富水量，港內築有東西北三面防波隄，共長約一萬三千一百三十餘尺，三面防波隄所環抱之水面積，約一百萬平方公尺，東防波隄與北防波隄之東端，是爲東港口，寬約一千二百尺爲內港之主要港口，而四百尺寬之北港口，及二百尺寬之西港口，則爲帆船及小輪船之出入口也，至碼頭又分防波隄內及隄外之各種碼頭，隄內水深自二十四尺，至四十尺，可以停船之岸壁，長約一萬六千二百九十四尺，同時可停泊三千噸至四千噸船，四十艘以上，即三萬噸巨輪，亦能自由停岸，其防波隄外碼頭，多爲特別用碼頭，如寺兒溝碼頭，專用以裝卸危險物品，如豆油及煤油之類，又如甘井子碼頭，專爲輸出煤炭之用，該碼頭可停泊萬噸以上之大輪船二艘。

設備 碼頭之旁，均建築倉庫，其寺兒溝碼頭，又有油罐，並裝有鐵管，隨時可與船上

油輪相聯絡，以裝卸油類，至碼頭各倉庫，因用途之不同，又分大豆保管倉庫，麥粉砂糖雜貨倉庫，豆餅倉庫，及冷藏庫等等，至給水添煤設備，尤極完善，南滿路岔道，直通碼頭倉庫，水陸連接，極稱便利，他如水內駁船，海上起重機，及陸上起重機，裝卸機等之設備，尤能節省人工，增加裝卸貨物工作之效率。

貿易 該港貿易，在宣統初年時，輸出入貨物，總量每年尚不足一百萬噸，但今已達一千萬噸以上，而就其情勢觀之，尙能增進無已，至其出口貨物，以大豆豆餅豆油米穀煤炭爲大宗，入口貨物則多爲雜貨及鐵器等，近年輸出入貨物總額，約值四萬萬海關兩有奇云。

營口港 在昔東北未有鐵路時，東北物產，多由遼河下駛營口，轉輸內地，故當時營口商務，甚形發達，迨日人經營大連，安東，相繼開港以後，營口商務，一落千丈，實以該港每年冰期甚久，港口復漸淤塞，大輪難以通航，較之大連，相去甚遠，惟以距離東北內地甚近，運費較廉，且該港與華南各港貿易，於歷史上，有其密切之關係，深切之聯絡，故近年商業，得以不衰，但該港優點，多爲南滿路所佔有，是可歎耳，茲將該港狀況述下。

形勢 營口係一河港，河岸極長，約一萬七千餘尺，其碼頭即在堤岸上樹立木樁，傍岸置浮標船，用木板往來而已，其碼頭皆在南岸，盡爲私人經營，碼頭雖有倉庫設備，然裝卸須用人力，殊不便利，且距離車站甚遠，搬運尤感困難，惟南滿路直達南岸，自營碼頭，設備完善，裝卸亦稱便利。

該港冬季有三個月之冰期，水深平均三十呎，下流多淺灘，吃水十七呎以上之船，須乘潮漲時，始能航行，故河水減退，水運即衰，較之大連，洵有天壤之別。

貿易 該港貿易，入口多棉布、麵粉、砂糖、煤油，及雜貨等，出口則以高粱、大豆，煤炭為大宗，貿易額，每年總計約值八千餘萬海關兩。

安東港 安東港在鴨綠江下流右岸，當中日韓交通之孔道，為安奉線之終點，該港碼頭之設備，與營口略同，其港域上以沙河口為界，下以五道溝為界，江水以安奉鐵橋下為最深，潮落時平均約十二呎，潮漲時平均約二十呎，下流五道溝附近，潮落時水深不過二呎至三呎，其能泊二三千噸輪船者，僅三道浪頭一處而已，其上流僅有小輪船及帆船來往，且冬季冰期甚久，是為該港最大缺點，惟該港因與天津山東各口岸，及日本朝鮮之商業，關係甚為密切，貿易亦頗可觀，每年出入總額，約九千餘萬海關兩，出口貨物以木材、大豆、豆餅、山繭、玉蜀黍為大宗，入口則多棉布、麵粉、砂糖、煤油、火柴等物品云。

商工業 該路沿線，以居民稠密，物產豐饒，故生產日增，消費亦鉅，商工各業，因之而繁昌，且大連安東營口三港，為東北物產輸出、洋貨輸入之門戶，為東北對外貿易之樞紐，商業發達，一日千里，而沿線所經之遼陽、瀋陽，皆為遼寧重鎮，開原、長春，又為遼省北部農產物聚散之總匯，該線商業，可稱繁盛，至於工業，因原料豐富，交通便利，自易發展，益以日人經營之努力，沿線工廠林立，皆甚發達，茲將其各地重要工廠，略述於下。

大連 大連地處關東租界地內。國人經營之工廠甚少。僅有舊式油房數十家。近年營業不良。並無發展趨勢。此外則純爲日人經營之新式工廠。有製油。造酒。化學。及機器工廠等數十家。

瀋陽 瀋陽工業。近年頗形發展。有紡織工廠二十餘處。染色工廠十二處。陶瓷器製造廠二十餘處。鐵工廠二十餘處。此外尚有製酒製油及汽水工廠數十處云。

營口 營口工業。以製油織布及精鹽工廠爲最盛。該埠有製油工廠二十三處。每日生產量。計豆餅二萬餘片。豆油十餘萬斤。多運銷於華南各埠。至織布織襪等工廠。亦不下八十餘處。每年產額甚富。因其成本低廉。暢銷於北滿及東邊一帶。至精鹽公司。則有四工廠。每日產額。約一千二百包。每包重一百五十斤。出品多運銷於長江流域各省。此外尚有火柴玻璃工廠數處云。

安東 安東工業。以柞蠶製絲及製油工業爲鉅。有柞蠶絲工廠四十餘處。出品多運銷於日本。此外有製油工廠二十一家。該埠又因鴨綠江上游木材豐富。故木業亦頗發達。

運輸成績 該路運輸。年有進展。營業發達。一日千里。良以設備完善。出口便利。又兼吾國鐵路幼稚。不能改善業務。遂使東北營運權利。什九爲該路所得。茲將其運輸營業狀況。列表於後。

近年南滿路運輸主要貨物表

單位噸

品類	噸			數
	民國十六年	民國十七年	民國十八年	
農產品	四,七八二,一九〇	四,四四八,九八六	四,七二八,二三一	
林產品	五一,九二六	六六五,六九五	五六五,八九四	
礦產品	九,四一八,三九五	一〇,二〇八,二六三	一〇,五八一,四〇二	
水產品	二二二,二三七	二二二,四九七	二二〇,六七六	
密業製造品	二八一,六七五	三二七,二五六	四一〇,六一二	
加工飲食品	二七一,五九一	三九九,〇三七	三九六,六四一	
嗜好品	五一,〇六二	五四,三〇七	五六,七一一	
畜產品	五三,九三四	五三,六五一	五四,〇三六	
纖維工業製品	一八二,七四三	一八九,九七九	一七七,六〇〇	
雜工業製品	九三八,二七二	八七五,〇三七	九八一,二一九	

其他	五五〇，七〇四	六八〇，二二四	七二三，七四六
總計	一七，二六四，七八二	一八，一二四，九三二	一八，八七六，七六九

南滿路鐵路業務收支狀況表

年 度	收 入	支 出	純 益
民國十六年	一一三，二四四，一八〇	四五，二三五，八三五	六八，〇〇八，三四五
民國十七年	一一八，六三九，〇八九	四四，三五八，〇六五	七四，二八一，〇二四
民國十八年	一二二，一〇三，七四二	四七，二二三，五七〇	七四，八九〇，一七二

運輸區域 東北對外貿易貨物之輸出入，皆須經大連，至對國內貿易貨物，非東經安東，即西走營口，而三港運輸皆為南滿路所操縱，故南滿路可以吸收各路運輸，加以瀋海四洮吉長諸路，早與該路辦理聯運，吉海洮昂等路，無形中亦間接與該路聯運，故北滿物產運權，該路尚約佔百分之五十五，可見該路握有東北全境之運輸也。

中東鐵路系

中東路者，俄國完全為侵畧東北之目的而建設之鐵路也，其沿綫所經，昔本荒涼地帶，

人煙稀少，該路建築後，移民日多，始漸發展，然就現在而論，沿線尙多未墾之田，惟因其地勢平坦，土質肥沃，農產極饒，他如礦產林木，亦頗豐富，至該路設備，雖不及南滿路之完善，然較之北寧路，尙多優點，惟以自長大段割讓於日以後，僅恃海參崴港以出入，殊不足發展路運，故北滿物產，多被南滿路吸收，於民國十二年時，中東路爲吸收貨物東行起見，曾將運費減低，後南滿亦行減價，以爲吸收貨物東行起見，曾將運費減低，復南滿亦行減價，以爲抵制，未幾，兩路感於競爭之互受其害，乃相互爲約，對於北滿出口農產，以百分之五十五南行，四十五東行，然自是以還，各雖不公開競爭，仍復暗中減價，而南行之優勢，終非東行可比也，茲將該路狀況，略述如下。

物產 東北北部一帶，在中東路未築之先，地曠人稀，除天然之森林礦產而外，農工亦不發達，自中東路築成後，內地人民，以交通便利，紛往移墾，於是農田之開墾乃盛，時至今日，號稱天府之區，而獲得世界經濟重要地位矣，該路沿線所產之穀類，有大豆，小麥，高粱，玉蜀黍，小米，大麥，及糖蘿蔔等，就中大豆之出口最多，至該路沿路線林產甚富，山嶺之間，天然茂密，其東線林場，較西線尤爲發達，中東路機車，有時尙用此作燃料。

該線森林既多，動物生於其間者亦夥，其野獸有虎豹，山貓，水獺，貂，黑熊，鹿，羚羊等物，獵取出口，在貿易上頗佔重要位置，家畜則有馬，驢，黑豕，山羊，綿羊等，而毛革之產量，遂亦著稱，

該線礦產，以煤爲大宗，然品質多不適於燃料之用，以穆陵及鶴立岡二礦產量最富，藏量亦豐，他如石炭及石，亦所在多有，而呼倫貝爾及松花江平原地帶，所產之鹽性曹達，每年亦達萬餘噸，且所含炭酸鈣甚富，惟以用舊法開採，不甚發達，至沿綫金產，早爲世人所知。因爲黃金世界，開採者雖多，然皆用舊法，並有盜採情事，故產量無從查考。

港灣 中東鐵路，所賴以吞吐貨物者，僅東恃海參崴以出入，但西以滿洲里經西伯利亞，亦可直入歐洲各地，惟僅俄貨入口發達，出口貨物，則寥寥無多。故該路沿綫物產，除一小部由海參崴出口外，大部物產，仍須南行經大連港出口，至海參崴港之狀況如何，以在俄國境內，未易調查。

商工業 該路東經海參崴，西出西伯利亞之對外貿易，包含於哈爾濱關內，蓋哈爾濱爲東北北部貿易之中心，亦卽中東綫貿易之樞紐也。該埠雖處內陸，然據中東及松花江之要衝，西以滿洲里爲對俄陸路貿易之門戶，東以綏芬河爲聯絡海參崴貿易之孔道，南緣哈長枝綫，轉南滿路以通吾國內地，此外復假松花江水運之便，以達三姓，黑河，誠四通八達之區，爲東北北部商貨貿易之總匯。故自光緒三十一年，開埠以來，商業日臻繁盛，貿易額數，與年俱增，計民國十八年，總輸入額達一千六百十四萬六千一百八十六海關兩，總輸出額，達四千一百八十六萬七千八百四十四海關兩。

中東路未築以前，北部殆無所謂製造業，日常衣食用品，皆爲手工所製，僅供當地需要。

，俄人既築鐵路，乃汲汲然於新式工業之建設，如火磨，酒廠等，早有規模；近十數年來，益見發達，各國人羣起經營，沿線工廠林立，生產力竟超出市場需要之外，亦可見其盛矣，出產品有麥粉，麩粉，豆餅，豆油，醬油，酒精，白酒，糖類，罐頭，呢布，毯等種織造品，皮革，及其製品，板片，玻璃，土磚，紙烟絲等，舉凡日用所需，幾於無所不備也。

運輸成績 該路沿線，近數年來，移民日衆，開發日盛，北滿物產，無論東行經海參崴，或南行經大連出口，皆須經由該路，故運輸營業，逐年皆有發展，茲將營業狀況，列表如下。

中東鐵路近年營業狀況表

年 度	旅 客 收 入	行李及貨物收入	郵 件 收 入	貨 運 收 入	總 計
民國十六年	一一，三一四，七四八	四六〇，五五二	一八六，一一二	四八，〇八一，八三四	六〇，〇四三，二四七
民國十七年	一二，六三九，九一一	五一一，九七九	一八三，四九七	五五，三七六，六四三	六四，七一一，〇三〇
民國十八年	一三，〇五七，二四七	六〇三，三五三	一八二，五三〇	五六，四一一，六二〇	七〇，二五五，六五〇

運輸區域 北滿鐵路，除中東而外，尙少數設，該路對於北滿地方運輸，可以全部操縱，惟國際間貿易之運輸，仍以南行出口爲多，迨至洮昂告成，齊克修築之後，因運費較廉，中東路西綫物產，多爲該路吸收南行，而中東大受打擊矣。

(未完)

補白

秋柳四首 用漁洋元均

介如

瘦到腰肢一擲痕。蕭條半壁不開門。曉風殘月
 驚閨夢。細雨疏煙斷客魂。去燕凄迷飛古道。
 寒蟬鳴咽唱前村。當年風采誇張緒。蕉萃而今
 莫再論。
 扶疏枝葉點輕霜。脈脈含情向草堂。病態偷描
 思婦影。舞衣誰檢女兒箱。蠻城林蔭疇知范。
 客館甘棠獨憶王。一種淒涼未能禁。不堪重過
 善和坊。
 織錦空成金縷衣。迴頭事物已全非。柔條惹恨
 終難斷。弱絮牽情亦盡稀。十里隋隄孤月暗。
 半林淮渚萬鴉飛。東風不逐成惆悵。燕剪鶯梭
 願却違。
 鷓鴣風鶴影兩相隣。遠岸澄波并晚烟。落葉漫隨
 風裊裊。飛花誰共意綿綿。雲容水態思今日。
 月色江聲感昔年。憶得南樓名綺望。倚窗駢立
 亞牆邊。

工 作 報 告

鐵道部鐵道年鑑編纂委員會啟事

本會編纂鐵道年鑑其目的在求我國鐵路事業之統計及比較以供官廳暨工商學界參攷之用全書共計二十二章凡一百餘萬言將我國鐵路之沿革制度法令借款合同營業狀況等作有系統之敘述並附索引以便檢閱現已委託上海漢文正楷印書局代印已於本年五月出書由鐵道部發售布面精裝道林紙印定價五元紙面平裝新聞紙印定價三元茲將目錄及所插圖表摘要如下即希各界人士垂鑒為幸

鐵道年鑑第一卷目錄

序文 例言

第一章 中國鐵道沿革史

第二章 鐵道部組織

第三章 法制

第四章 本年度行政概要

第五章 各路局組織及行政概要

第六章 國有鐵路事業狀況

第七章 國有鐵路經濟狀況

第八章 特別事項

第九章 築路計劃

第十章 東北鐵路九一八事變後之損失情形

第十一章 京滬滬杭甬兩路一

二八事變後之損失

與規復

第十二章 教育事件

第十三章 鐵路特別黨部

第十四章 鐵路工會

第十五章 鐵路員工消費合作社

第十六章 國有鐵路

第十七章 現在進行中之工程

第十八章 省市有及民業鐵路

第十九章 中外合辦及外人承辦鐵路

第二十章 專用鐵路概要

第二十一章 國道

第二十二章 其他機關

附錄

中華民國鐵路圖(三色版印)

圖表摘要

中華民國鐵路圖(三色版印)

東北鐵路圖

國內及國際鐵路聯運路綫圖

(二色套印)

總理實業計劃圖(即十萬里鐵路圖)

庚關兩款築路計劃圖

甘末爾計劃各鐵路公司路綫圖

中華民國國道圖

九一八瀋陽事變圖

首都輪渡工程及長江號渡輪圖

路政大事年表

國民政府行政院鐵道部組織系統表

鐵道部現任行政職員表

各國有鐵路管理局及管理委員會職員表

各國有鐵路行車時刻及價目表

此外尚有各種統計圖表名目繁多不及備載

本路二十二年十月分工作報告

(一) 運鹽特價

查本路運輸蘆鹽辦法，係對於鹽商每年運足三萬噸者，得享專價之利益，現奉鐵道部令，取銷此項噸額限制，本路運輸蘆鹽專價，應改為公開特價，各鹽商一律適用，以廣招徠等因，茲定於本年十月一日起，將本路運輸蘆鹽，於起票托運時，即照特價收費，其特別加價仍照舊章辦理。

(二) 奉令修正警務校閱暫行規則

本路奉鐵道部令開「查該局所訂警務校閱暫行規則，除第三條第二款『將成績表報局備查』應改為『將成績表分報本局暨路警管理局備查』外，其餘部分，尚無不合，在本部未頒布國有鐵路警務校閱通行規則以前，暫准備案」等因，當已於九月十九日令飭遵照改正實行。

(三) 協撥滬平通車車輛

滬平通車，即將開始。本路前奉部令，籌備客車一列，協助應用，遵即備妥頭等客廳車一輛，頭等睡車一

輛，頭等飯車一輛，二等睡車二輛，三等客車三輛，行李郵政車一輛，守車一輛，共計十輛，組成一列，惟以其中頭等及二等睡車內部，未臻精美，復送唐廠，重加修理。茲因通車之期已近，修理各車，亦告完成，特於本月十二日派員押送上海，以備應用。

(四) 漢沽鹽滷減價辦法繼續試辦

查本路漢沽站所產鹽滷，前以鐵路運價過昂，均捨路而就船，以致運額減少。經於二十年一月規定減價，招徠辦法。凡該站所產鹽滷運至他站，先照普通運價收費，至年終結算，倘全年該項貨物之運費總數，比較十九年該站所收該項貨物之運費總數，能增加百分之四十時，即行退還運價百分之二十。經呈鐵道部准予試辦。實行以來，較有增加，近以全路通車，未能恢復，乃呈請鐵道部核奪。奉令准予試辦至本年年底，以觀成效。本局已飭漢沽站遵照繼續辦理矣。

(五) 嚴禁重利盤剝及偽購彩券馬票

查本路員司與局役等，每有貸款同人，重利盤剝。並有彩票行人來局兜售彩券馬票，甚至本局員司，亦為

細手代售，相習成風，爲害滋甚。屢經嚴令申禁在案。○乃近聞此風仍未稍戢，或竟變本加厲，推其與債之由，在偶有急難告貸求助者爲少，受害於彩券馬票者實多。似此浪擲金錢，不惜飲鴆止渴，希圖微幸，置身家於不飲，流毒所至，豈獨個人之名譽墮落，公務亦必受其影響，貽害何窮。爰申嚴禁，令飭各處嚴密考察，所屬員役中，倘再發現此等情事，應即隨時舉發，嚴予懲處。○并禁彩票行人來局兜售，違即扭送罰辦。

(六) 本路第五十二次貨車增掛客車

本路爲便利塘沽天津間旅客起見。○定自十月十六日起，每日由唐山至天津之第五十二次貨車，於駛抵塘沽時，加掛三等客車，及頭二等合造車，改爲客貨混合列車。由塘沽至天津車站，以利行旅。

(七) 徵收快車加價費

本路特別快車，票價甚廉。茲爲適合成本起見，定自十月二十一日起，對於乘坐三，四，五，六，三〇一，三〇二各次特別快車客票，一律照章徵收快車加價

費。○依照客車運輸通則第二十九條之規定，每一百公里，或不滿一百公里，頭等收費六角，二等收費三角，三等收費一角五分。○凡持有星期尾來回票，回數乘車票，及普通來回游覽票，而欲乘坐上列各次列車者，均應另購快車加價票。○業經通飭各站，遵照實行。

(八) 按期檢驗氣韌

查本路各車，所用韋氏氣韌，所以節制列車進退，對於行車安全，極關重要。○各該項設備，或機件，稍不靈便，或不準確，影響殊巨。○本路每年派遣氣韌主任，前往各車房巡視兩次，將各機車與車輛裝置之韋氏氣韌，分別檢驗，如有損壞，妥爲修配。○並將各該車房，每月氣韌紀錄，寄送唐廠氣韌部，確切查封。○一面將客車氣韌轉輸行程，妥爲檢驗，詳細具報，藉防障礙，而期完善。○已飭唐廠照辦。

(九) 設立塘沽車站食堂

本路塘沽車站，爲水陸衝要之區。茲爲便利中外旅客起見，擬在該車站設立食堂。○用投標法招商承辦，業將投標簡章公布。○所有各商標函，定於十一月十一日

上午十時在本局大客廳當衆開標，以便早日設立。

(十)規定山海關各部分員工盡一處置辦法

查山海關站各部分員工，事變以後，或經關外段調往他站服務者。或有不願受調當時即行辭職者。或有已經赴調，因故告退及被革者。近以該站收復，紛紛呈請服務。並據該管處呈請核示前來。業經本局規定三項辦法，令飭總車機工四處一體遵照矣。茲將該項辦法，臚列於後。

(一)經關外段調往關外各站服務，現仍繼續工作者。

1 此項員工，既已受調服務，現仍繼續工作。值茲本路收入不裕人浮於事之際，應暫在關外安心服務，俟將來遇有需要，再行臨時招回。

(二)經關外段改調他站，不願受調，當即辭職者。

此項員工，其情不無可原，無如本路現狀，容納維艱。應俟將來，遇有用人時，再由該管處，擇優呈請核派。

(三)經關外段調往關外服務後，因故告退，或被革者

○ 1 此項員工，既已赴關外調用，而又藉故告退

，或致被革除名。核其情形，均無可取，應一律不准回路服務，以示限制。

(十一)規定本路客車摺蓬仍照原有標準式製造

查本路客車摺蓬，前經改爲瑞力士標準式。因與本路原有標準式，不能接合，而本路各車摺蓬，同時改爲瑞力士式，勢難辦到。且目下唐廠改造各車，係備游歷開專車之用。爲使壯觀起見，故予規定，仍照本路原有標準式摺蓬製造，以便各車聯絡，而昭劃一。

(十二)修車成績

本路唐廠十月分共修機車九輛，客守車二十三輛，又拆卸二輛，又修貨車一百四十七輛。又改造二輛。

補白

惜秋華 和弘度

劉異

又墮秦關。問坐陽咫尺。春眠醒未。怕看翠微
。魂銷亂霞零綺。紛紛塞雪經年。但怪得南風
聲死。悽唳。正孤城曉角。吹入心碎。誰記
軟塵裏。有歸來倦羽。驚塞空唳。驟雨怒潮。
摧客舊時桃李。鷗邊夢逐鼉翻。悵斷梗飄流何
地。千里。寄相思，蘄雲江水。

選

錄

選錄

全錄

選錄

海京毛織廠出品各種

全毛牀毯

最合居家 旅行 及 火車臥鋪之用

本廠首先採用美國紡毛機器以國產羊毛在天津製造各種毛織品 全毛牀毯 亦係出品之一質地優美花樣繁多定價低廉首次出品即承北寧鐵路於京遼直達通車時定購數千條為臥車睡鋪所用備荷贊許如承各鐵路定購價尤克已備有五彩精美牀毯圖說，承索即寄，

本廠出品

各種地毯 牀毯 各種
厚薄西服呢 大衣呢
制服呢 軍裝呢等

本廠純係華人創辦 華

人經營 經理主任及工

程技術人員均係華人

本廠呢絨牀毯各埠均有經售處如 尊處未能購得請直接向本廠通訊購買包裝堅固 郵遞敏捷

海京毛織廠啓

天津英租界十一號路北首

電報掛號三一八九號

鐵路沿線貨品展覽會誌盛

錄六百八十八期鐵道公報

本部舉辦之全國鐵路沿線出產貨品展覽會，係採用週展覽方法，分赴各大都市各大商埠陳列展覽。第一次已于本年四月間在上海舉行，現為第二次展覽，借本京中華路青年會內舉行，業于雙十節開幕。是日下午三時許舉行開幕典禮。到各界代表甚多。由本部會次長主席，領導行禮後，即席致開幕詞，略云：

本部主管鐵路事務，深知鐵路事業對於發展國民經濟，實負有重大之責任。惟值茲世界經濟恐慌，國內民生凋瘵之秋，而欲發展國民經濟，冀與環境之壓迫相周旋，是非力行積極主義不為功。故本會由各路徵集貨品作有統計之調查，供有統系之展覽，俾各業各業明瞭物力之消長盈虛，區別其良窳，改進其方術，斟酌其損益，交易其有無，若何而予貿遷便利，若何而為人生需要，若何而可無待於外求，若何而可推行以盡利，循是得有正確之認識。沿線物產，既可逐漸改良，各路貨運，亦得充分發展；使產品與貨運相

表裏，雙方均躋於繁榮之域，而國民經濟亦賴以發展，此本會所秉之意義及所負之使命也。

本年四月第一屆展覽，在滬開幕，深得全滬人士之熱烈贊許，來會參觀者凡十餘萬衆。今第二屆在京開會，積極籌備，凡五閱月。所有重新徵集之各項貨品，及第一屆在滬展覽之貨品，共計不下三萬餘件，今分館陳列。中央徵集之一部分，陳列於中央館內。其他若平漢，津浦，京滬滬杭甬，膠濟，隴海，北寧，道清，等路出產，均次第加入，分設專館。大抵此次展覽，以視上屆出品較為豐富，陳列尤較為精美，可稱綜合全國鐵路出產，一一陳列，悉臻完備，洵為始料所不及。

本會之意義使命及籌備經過，已如上述，惟每次展覽之實在成效，仍有賴于各界人士與鐵路之切實合作，在鐵路方面，近年因政治及軍事種種影響，雖無長足之進步，而自負責運輸，負責聯運，各路業務逐漸整理，及鐵路本身力求健全以來，頗具相當之成績。唯因鐵路以營業擴張之故，不能不力求出路，而對

予提倡國貨運輸，更爲不遺餘力。在生產者及消費者方面如農工商礦各界及全國企業家，亦當切實認識全國鐵路沿線貨物之生產運銷情形，盡量利用，現有鐵路之運輸便利，以各謀其營業之發展及應其需要，然後本會之實在成效，始得可見。願我預會諸君子以及各界人士，對於斯會，其各加以深切之批評。庶幾由觀摩而知改善，因蒼萃而明甄采，緣比較而定從違，務使一年二年之后，成效昭著，則斯會之設，於社會前途，必有裨益。由此以進，推而至於全國各地，民物康阜，國力日強，更進而促成，總理十萬英里鐵路之計劃，則國產不惟通行於國內，亦可推銷於國外，又何患不能與世界列強各國一頡頏耶。

繼由業務司司長兼該會主任俞棧報告，略謂：

吾國大病，惟弱與貧，而貧又爲積弱之素。故今日而言救國，當以增加國富爲急務。而增加國富之道，舍振興實業發展國民之生產力，別無他途。此理甚明，無待詳贅，惟振興實業，賴於運輸。現代運輸機關，不外飛機，汽車，輪船與鐵路。飛機僅限於運送

少數旅客及輕便郵件。汽車亦僅便於短程輕便運輸之用。至若長途大宗貨物，則以輪船與鐵路爲主，而輪船或因冬季水凍，或因風雨阻止，未能長年準確開行，其速度亦遠較鐵路爲遜，且一國之地，能通航者有限，不若鐵路之無遠弗屆。然則現代運輸機關中之以鐵路所佔地位爲最要，又無疑義矣。此總理所以謂「交通爲實業之母，鐵路又爲交通之母」也。實業固有恃於鐵路，而鐵路亦有恃於實業，實業與鐵路關係爲唇與齒，有如此者。吾國實業與鐵路，均在極幼稚之時代，固應分途進展，尤貴通力合作，以求共榮。本部近年努力推行貨物負責運輸及負責聯運，即所以示於業務精神上與客商澈底合作。更以處於鐵路立場而舉辦鐵路沿線貨品展覽會，其宗旨又在從實質的宣傳方法上，謀路商雙方之具體合作也。本會着手籌備，始於去年春間，由本部行文全國鐵路及沿線各省市政府，一面函請各農工商業團體徵集出品，歷時半載，始克就緒。所收物品，大別可分爲農產，林產，礦產，水產，工藝，禽畜，藥材，七類，不下一萬餘種。

、經於本年四月在上海假中華學藝社開第一次展覽會
○到會參觀者甚衆，計凡十餘萬人，極爲滬人士所
熱烈歡迎，其有造於實業者，勢必甚宏○此次在南京
舉行第二次展覽，與上次在上海舉行之第一次展覽比
較，除貨品續有增加外，尙多改良之處。例如（一）
開會地點○第一次展覽地點在上海中華學藝社，該社
屋宇較小，布置困難，位置較偏，參觀不便，此次展
覽地點在南京青年會，屋宇宏敞，陳列較宜，逼近商
業中心，各界參觀尤便○（二）陳列方法○第一次展
覽，貨品陳列方法，一律以貨品種類爲綱，鐵路路線
爲目，對於觀衆研究比較各路沿線出產貨品，稍有未
便。此次展覽，已將陳列方法改良，即將全國各鐵路
沿線出產貨品，分別陳列於各該路分館及中央總館○
在各該路分館中，係以各該一路爲綱，而將沿線出產
貨品，以貨品種類爲目，依次陳列。而在中央館內，
則係將所有一切貨品，以貨品種類者爲綱，以全國各
鐵路線爲目，依次陳列。如此，則觀衆既可在各分館
中研究比較各該路沿線出產貨品，又可在總館內研究

比較全國各鐵路沿線出產貨品，作進一步之研究。似
此陳列，較合科學方法，頗便參觀。（三）代售展品
○第一次展覽貨品，只許觀摩，不許售買，致觀衆中
往往因愛思得，有苦不能照價購買者，未免缺憾。此
次展覽，對於此點已經改訂辦法，即凡欲購買展覽貨
品者，可照價定購，俟閉會時取貨，倘擬買之貨已經
他人定購，亦可聲請本會介紹購買。如此，則觀衆當
無求不得之苦矣。（四）風景電影。本會此次除展覽
貨品外，並備有各路風景有聲電影，俾觀衆對於全國
各鐵路沿線風景之佳美及農村生活狀況，得略窺一斑
，以喚起其愛國之觀念，並以提倡旅行振興鐵路旅客
運輸。惟本會本身僅具發展實業與鐵路之方法暨途徑
，若欲求其具體實現，以達此鵠的，在本部方面，固
當致力於運輸之充分便利，運價之儘量低廉，以及新
路之積極建築云云。

旋由行政院參事李聖五，及邱煒，黃道周等相繼致詞
，禮成後引導參觀。該會會場佈置，係採分館陳列，共有
中央館，及北寧等七路專館，茲將各該館概況略誌如下：

鐵路沿線貨品展覽會誌盛

一，中央館 搜集農礦水產機械工藝等物品，材料甚多。按類陳列。自該館進口起，滿壁遍懸全國鐵路沿線煤炭特種農產等各種產銷比較及運輸數量圖表。全館布置精美。即燈光紙彩，亦含有科學化。又建設委員會之無線電具，中央研究院之磁器鋼鐵，亦均送會陳列。

一，京滬滬杭甬館 沿線貨品陳列數千種，均依路線編排，共闢二館。第一館設有該兩路全線模型及水陸聯運圖。第二館為屬於上海附近之礦產品。

一，平漢館 展覽物品共約七百餘種。以農工產品為多，北平物產，搜羅尤豐。其精緻而有價值者，如牙刻景泰磁器等。其為國內所鮮有者如順德府之羊毛絨，井陘礦之副產品等。

一，津浦館 對於農產品羅列特多。館內安置該路全綫小軌道，每站裝置一燈。其貨品取分站排列法，關於出產品名，交通，風景，以及大宗出品，另裝置彩色字圖燈片，極為顯明。

一，隴海館 館址係該路自行設計建築二層木屋，頗

為精緻。計陳列水產，禽鳥，藥材，皮毛，農礦等物品數千件。或由該路自行勸徵，或由陝豫各機關代為搜羅。館內並有該路險要處之軌道建築情形，用整木雕刻，以示真相。

一，北寧館，所列貨品以工業品居多，如袖彩，瓷器，科器，漆器，毛織品，碱類，開灤煤等，均足與外貨抗衡，是其特色。

一，膠濟館 該館物品之陳列，均依物產之種類集合一處以資比較，出品近二百種。復有該路四方機廠，青島市，及膠濟全路模型三套，膠濟模型附有各站出產樣品之縮影，殊為醒目。

一，道清館 該路沿線，地處偏僻，商民知識不開，未易多徵。現由該路徵得展覽品約百餘種，以煤，炭，銅，鐵器，竹器，藥材為主要。

至津浦，膠濟，隴海，各路沿線，凡泰山，華山，勞山，等佳美風景，均攝成有聲電影，逐日在會開演。又該會開幕後，觀衆過擠，會場秩序頗難維持，乃于十二日起發售門券，稍示限制。又以會內電影場地位狹小，欲觀電

影者，須另購電影券，每次以四百張為限，惟本部暨各路全人佩有部路徽章者，均可免費觀覽，自發售門券後，秩序甚佳。每日參觀人數總在二三萬左右。連日各界要人紛紛前往，如十五日晨國民政府林主席駕臨該會。由俞棧司長導往各館參觀，林氏逐一垂詢頗詳，並對於會場設計及陳列貨品稱許不止。十六日立法院孫院長暨眷屬等前往參觀，孫氏每經一館，均有諮詢，並向該會訂購國產品頗多，以為提倡，臨行題贈「民生是賴」四字。日來各團體參觀者，日有十數次，尤以學校為多，如中央政治學校，軍需學校，南通學院，廈門大學高中畢業班，湖南省立一中，以及其他中小學校等三十餘校，學生約萬餘人，均先後前往參觀。又該會為推廣各路產品銷場起見，特分期茶點招待各界，已於雙十節招待本京軍政，新聞，學術各界。十二日招待滬上工商各界。十五日招待本京各行商。均由業務司司長俞棧代表致詞。各界代表表示本部注重實際為客商謀實益，頗為感佩。並對於該會辦事精神之佳，佈置之有條不紊，深為贊美云。



補白

解連環和匪石詠水仙用片玉韻

劉異

素娥萍託。○ 歎凌波步弱。○ 夢雲飄。○ 任七寶盆。
 佇紅心。○ 總鉛淡粉輕。○ 媚寒幽薄。○ 翠羽明瑤。
 慣牽惹。○ 一庭離索。○ 覩瓊根半坼。○ 剪水憐神。
 點鍼藥。○ 銅仙也。○ 驚海若。○ 怕盤移漢月。○ 漂墜。
 欄角。○ 便解被飛入瑤京。○ 有蘭友梅兄。○ 怎忍拋。
 卻。○ 盡日無言。○ 凍淚鎖星眉。○ 願多情寸思。
 寸想。○ 鏤冰自落。○ 惟思逃避。○ 古物南遷，豈特北。
 按寇氛侵逼，惟思逃避。○ 古物南遷，豈特北。
 平文化實亡，藝術精靈全失。○ 自他人觀之，
 無殊輕棄此土。○ 此乃關係根本。○ 其他尚不論
 焉。○ 昔明成祖自南遷北，嬌美於俄之彼得大
 帝，而東晉南宋覆轍可尋。○ 此作後半，特低
 徊於此事，悲痛深矣。○ 編者識。

國慶第二十二週年紀念宣傳大綱

民國紀元前一年十月十日（即辛亥年八月十九日），

本黨同志在武昌起義，推翻滿清專制政府，建立中華民國，爲中國政治史上創一新紀元，爲中華民族前途，開一新生命，在我國革命史上，具有深刻偉大的意義，故規定每年此日爲國慶日，自辛亥革命到現在，瞬已二十二年，本年十月十日，已是第二十二週年的國慶紀念日了。本黨是中華民國的創造者，今茲紀念國慶，我全黨同志暨全國同胞對於下列各點，應有明確之認識：

一，辛亥革命的背景和經過

1 辛亥革命的背景

自十九世紀產業革命以後，產業發達的國家，挾其資本帝國主義的勢力，紛向產業落後的國家，實行侵略和壓迫。這個趨勢，以歐洲爲出發點，如非洲的瓜分，澳洲的佔領，印度的滅亡，亞洲南部諸小國和南洋羣島的吞併，南北美洲殖民勢力的伸張，都是帝國主義者向外侵略的結果。歐洲白色人種掌握了人類的運命，全世界有色人種的國家，除日本暹羅由維新革命而獲得了獨立發展之外，沒

有一個國家不遭受掠奪和榨取的。中國在這一個際會裏面

，尤感受重大的危機。因滿清以異族統治中國，種族之見甚深，壓制漢人，備極嚴酷，民族間不平之氣，抑鬱已久；及滿清末葉，政治的腐敗，日甚一日，人民的苦痛，不堪言狀。海禁開後，帝國主義的勢力，如奔濤駭浪，激盪而來，向我作政治的經濟的軍事的文化的多方面的侵略與榨取。我中華民族處此兩重壓迫之下，馴至陷于次殖民地地位，在帝國主義勢力的支配中，苟延殘喘。本黨總理孫中山先生痛念民族的危亡，知非推翻滿清政府，無由拯救，乃秉其先知先覺之資，糾合志士，創立本黨，進行革命，爲我中華民族爭取生存與獨立。由是，中國的革命運動，便在總理領導之下，向前邁進。如乙未年（即一八九五年，民國前十七年）廣州之役，庚子年（一九〇〇年，民國前十二年）惠州之役，丙午年（一九〇六年，民國前六年）萍醴之役，丁未年（一九〇七年，民國前五年）潮州黃崗之役，同年惠州之役，欽廉之役及鎮南關之役，戊申年（一九〇八年，民國前四年）河口之役，庚戌年（一九一〇年，民國前二年）廣州之役，辛亥年（一九二

一年，民國前一年（廣州之役，雖前後失敗多至十次，卒能屢仆屢起，再接再厲，喚起國人的民族革命思想，發爲偉大的革命運動，推倒滿清，建立民國，因此可知，辛亥革命的形，是滿清政府以昏庸而專制的手段來統治中國，造成了政治的混亂與國家的貧弱，故促成國人的團結反抗運動；同時，帝國主義者，政治經濟及武力的侵略和壓迫，更促起中華民族的自覺，努力於反帝國運動。故辛亥革命，爲中華民族要求平等與自由，爭取獨立與生存的大運動。基於這個深刻的背景，本黨所領導的國民革命運動，遂能翕然博得全國人民的同情和響應。

2 辛亥革命的經過

自辛亥三月二十九日廣州舉義後，革命思潮，瀰漫全國，革命勢力，日益雄厚。本黨同志，乃轉向長江流域活動，集合同志，運動新軍，聯絡就緒，俟機而動，適滿清政府有鐵路收歸國有之議，人民咸起抗爭，詎清廷無理高壓，並下「格殺勿論」之詔，民情益憤，武昌新軍中彭澤藩劉復基楊宏勝諸先烈認爲時機已至，急欲發動，遂派人邀請黃克強等至鄂，共同策劃。不料密謀爲武昌清吏所探

悉，捕殺彭劉楊諸先烈，並搜獲黨人姓名冊，將按冊窮治，新軍聞訊，迫不及待，乃于是年八月十九（即十月十日）發難，蔡濟民等率衆炮轟偽督署，偽督瑞澂及統領張彪聞炮即逃逸。清兵失統馭，秩序乃大亂，不數日間，革命軍完全佔領武漢三鎮，公推黎元洪爲都督，組織臨時鄂都督府，並分電各省同志，從速起事。於是湘贛皖蘇浙粵桂滇黔等省，均紛紛響應獨立，前後不逾一月，革命軍已光復十餘省，用能推翻滿清政府，創建中華民國。

二，辛亥革命成功的所在和不徹底的原因

1 成功的所在

辛亥革命，對於中華民族的貢獻及影響至大。總理在「中國革命史」中說：「此役所得之結果，一爲蕩滌二百六十餘年之恥辱，使國內諸民族一律平等，無復軋轢凌制之象；二爲鏟除四千餘年君主專制之迹，使民主政治，於以開始。自經此役，中國民族獨立之性質與能力屹然於世界，不可動搖。自經此役，中國民主政治，已爲國人所公認，此後復辟帝制諸幻想，皆爲得罪於國人而不能存在。此其結果之偉大，洵足於中國歷史上大書特書，而百世皆

愛其利者也」。可知辛亥革命實為我中華民族復興的關鍵。○至其成功之所在，概括言之，約有數點：辛亥以前，全國在滿清宰制之下，對於漢蒙回藏等大多數民族，日以高壓為事，自甘屈服於帝國主義者威力之下，致形成國內各民族畛域的偏見，使國家日趨於危亡之境。○及辛亥革命以後，我中國整個民族雖未能即時擺脫帝國主義的壓迫，但政體之改變，使我國內五大民族站在共和政治組織之下，平等互助的精神，謀共同的福利。○這個促進國內各民族平等的事實，便是辛亥革命成功的第一點。○第二，中國數千年來的政體，均為君主專制。在辛亥以前，滿清政治，在歷史上最黑暗最嚴酷的，這實在是中華民族的恥辱。○辛亥革命之後，剷除了數千年遺留下來的阻碍民族國家進步的專制政體，樹立共和的民主政治，中國人民由牛馬奴隸的地位，一躍而為國家的主人。由於這次革命的影響，共和政體的基礎已確然樹立，故雖民四袁世凱之稱帝，民六張勳之復辟，均皆曇花一現，旋即消滅。良以全國人民，皆嚮往共和，故專制政體永無復活之機。這是辛亥革命成功的第二點。自鴉片戰爭以來，八十餘年間，帝國主義

者恣意侵略壓迫，昏憤的滿清政府，俯首貼耳，聽其宰割，割地賠款，層出不窮。列強得寸進尺，更大倡瓜分共管之論，國勢岌岌，不可終日。○自有辛亥革命一役，沉痾既起，觀聽為新，於是帝國主義者侵略的迷夢，為之打破，使我國能保存其獨立發展之領域，這是辛亥革命成功的第三點。○我國自來閉關自守，全國人民，都浸沉於封建思想之中，一切意識與文物的表現，莫不是封建宗法社會的遺型。○加以滿清厲行愚民政策，故傳統觀念與宗法禮教，尤深入人心，結果，一般民衆，都是渾渾噩噩，不識不知，不了解世界潮流為何物。○以故數千年來光輝燦爛的中國文化，全陷於靜止狀態，沒有絲毫的進展。○辛亥革命以後，民主共和政體成立，全國人民獲得解放，社會思想為之一新，愚民政策下所養成的失却創造文化和組織能力的順民，才覺醒過來，才恢復了原有的本能，對於近代科學文明，才知道急起直追，努力向上，恢復了中華民族的固有精神與固有力量，這是辛亥革命成功的第四點。○所以，這次革命，在我國歷史上，實有很重要的意義，這是我們所應該認識的。

2 不澈底的原因

辛亥革命成功之所在，已如上述。但實際考察此次革命的結果，其所成功之點，皆未能澈底。其原因，一為當時本黨的組織未能健全，二為黨員同志多忽視總理的革命主義及方略，不肯切實遵行，三為對於民衆的宣傳組織及訓練，未能真實注意，致失却民衆的贊助力量。此三個原因，實互為因果，蓋一般黨員誤以民國告成，目的已達，責任已盡，相率拋棄其革命之偉大使命，未能切實負荷建國的責任。故滿清尚未推翻，即已盛倡「革命軍起，革命黨消」之說。黨且不欲有，更何有於黨的改進與黨的健全。結果對於總理的主義與方略，固自漫不經意，莫肯遵行，即建都南京的主張，竟亦不能堅持，予專制餘孽以憑藉復起之資。及後更集合五政黨而組織國民黨，一般滿清遺孽，貪污土劣，俱紛紛加入，形式上範圍雖見擴張，而精神上則將同盟會的革命性完全喪失，黨且不成為黨矣。

• 又辛亥革命，雖由武昌新軍發難，實則為全國民衆感受革命思潮所形成功革命情勢的總表現；故能于一月之內，光復十數行省。是知革命與民衆，實有不可分的關係，民

衆的運動，乃革命力量的主幹。然自辛亥革命後，竟忽視民衆的力量，對於全國民衆，不但不能普遍宣傳，嚴密組織，加緊訓練，反並前此獲得的基礎亦放棄之，而單獨致力於軍事政治的運用。當時的革命實力，只建築在少數努力黨員及一些不健全的武力之上，一旦軍事失敗，革命勢力亦隨之而摧毀。有此種種原因，辛亥革命遂不能有澈底的成功，結果徒然獲得中華民國的空招牌，而實際上則只將滿清政府的政權，移交于北洋軍閥及腐敗官僚無恥政客的手中，致造成十餘年來兵連禍結黑暗紊亂的局面。

三、辛亥革命後國內的一般現象

辛亥革命既不澈底，革命勢力遂隨之消沉，反動勢力乃相繼而起。自總理民元辭卸臨時大總統任後，迄民十五本黨出師北伐，十餘年間，幾乎完全在反動勢力籠罩之下，禍亂相尋，迄無寧日。統一以還，復因赤匪肆虐，反動竊發，仍未能保定太平之局。且西北旱災，造成赤地千里的慘象，東南巨浸，復罹洪水滔天的浩劫。社會元氣受此創傷，人民疾苦益加劇烈。苟辛亥革命，能澈底進行，革命事業能繼續發榮滋長，民族國家當已早登康樂之域。

何至陷入十數年來至亂黑暗之境？故辛亥革命後在國內一般現象中，如反動勢力的掙扎和帝國主義的猖獗，我們不可不有深刻的認識，作為今後革命前途的殷鑒。

一為軍閥的禍國殃民 大軍閥如袁世凱馮國璋徐世昌曹錕吳佩孚等，或則盤踞中央，毀法恣為，或則窮兵黷武，狼狽為奸；賣國殘民之罪，不一而足。小軍閥則藉口聯省自治，割據地方，嗾使爪牙，魚肉民衆；其暴戾苛虐，比大軍閥有過無不及。民國十餘年來的禍亂，實皆此輩大小軍閥所造成。

二為帝國主義之侵略壓迫 國際帝國主義一面利用我國軍閥作工具，資以借款，充其軍費，使擾亂中國，糾紛不已，以便從中掠取利權；一面直接施行其高壓政策，殘殺我人民，強佔我土地，如五卅之屠殺，沙基之流血，萬縣之砲轟，濟南之慘案，以及最近之朝鮮慘案等，皆為帝國主義破壞我國革命，加緊向我侵略壓迫的表現。前歲日本帝國主義更乘我天災人禍交相煎逼之時，出兵佔我東北三省，竟明目張胆實行武力侵略矣。

三為赤匪的殺人放火 赤匪為赤色帝國主義侵略我國

的工具，用殺人放火的慘酷手段，以破壞我社會，毀滅我文化，欲將民族國家拍賣於赤俄，以達其暴民專政的野心。五六年來，赤匪焚殺淫掠的禍害，遍於南方各省。就中尤以湘鄂贛閩豫豫數省受禍最慘，人民生命的犧牲，財產的損失，真不可以數計；其毒穢至今仍未盡熄。

觀此可知十餘年來中華民國的歷史，不過是一些新舊軍閥暴戾恣肆，帝國主義的侵略殘殺，赤匪的焚殺淫掠，和人民的血跡淚痕之紀錄而已。

本黨處於此種暴力重重的險惡環境中，始終不折不扣與反動勢力作殊死戰，故能為民國開拓一線之曙光，自辛亥革命後，革命勢力雖云消沉；但後來袁氏篡竊民國，毀法稱帝，本黨即迭起聲討，卒能掃蕩帝制，保障民國。其後馮曹吳諸逆毀棄約法，竊權盜國，本黨又以護法號召天下，奮鬥六年，幾歷艱辛。本黨總理本過去事實的經驗，知非健全本黨，喚起民衆，實無以摧毀一切反動勢力，拯救多難之民國，爰於十三年改組本黨，組織政府，奮力與反動勢力搏鬥。總理逝世後，本黨同志繼承遺志，奠定兩廣；出師北伐，轉戰於長江黃河流域，打倒反動

軍閥，統一全國，結束十餘年來分崩離析黑暗紊亂的局面。○同時領導全國人民，外向帝國主義反抗奮鬥，努力於不平等條約之廢除運動，內則致力於勦除赤匪，以求社會的安定。時至今日，本黨革命勢力，已普及於全國，革命基礎，亦愈臻鞏固，雖日寇野心未戢，國家危難正多，但本黨同志苟能從此團結一致，則安內攘外，必能完成辛亥革命未竟的全功。

四，辛亥革命後在歷史上所得的教訓

回溯辛亥革命至今二十二年間經過的歷史事實，實給予我們以不少的認識及教訓。

1 祇有遵行三民主義，才是建設民國的大道。○ 辛亥革命告成後，因民國政權為北洋軍閥所劫持，致三民主義無由實施，於是君主立憲，聯省自治，和平會議，商人政府，好人政府等謬論邪說，遂乘機蠱起，起滅相承，叫囂不已；致十餘年來，國民無共信互信之中心思想，不但政治無一定之方針，即社會亦已失其維繫，擾攘混亂，不可究詰，而近年繼起的國家主義共產主義無政府主義等學說，或則破碎陳腐，偏狹落伍，本身理論，尚不完善，或則

違戾國情，不切需要，雖有悅耳動聽的空論，實無革命的組織與方法，無非是一些舶來的行不通的主義，對於國家社會的改造，實際上並不適用。○故自辛亥革命至今，二十二年間，流播國內的主義學說雖多，而真能用以達到救國救民之目的者，只有本黨 總理所揭櫫的三民主義。因本黨三民主義，乃 總理融合中外文化，精心研究的創制，精深博大，適合國情，實為救國救民的唯一途徑，絕非任何主義學說所得而比擬。所以，祇有奉行三民主義，確立中心思想，才是建設民國的光明大道。

2 祇有擁護本黨，才能謀民國的長治久安。○ 自民國成立，政體改革，一般光怪陸離的政黨，乘時並起，有若雨後春筍。如民國二三年間的民主黨，進步黨，統一共和黨，及民國六年後的研究系，政學系，安福系，均曾攘竊政柄，譁駭一時，但考若輩所作所為，幾無一不是殃民禍國的勾當；甚至擁袁稱帝，賄選曹錕，亦莫不趨承恐後，恬不知恥。○此類腐惡集團，藏垢納穢，醜態惡狀，久已喧騰中外，貽羞民國。○至若近年繼起的共產黨國家主義派第三黨等，或則專事殺人放火，或則側媚新舊軍閥，或則與

共產黨狼狽為姦，與前此各黨派，同為一邱之貉。廿二年來，各黨派假竊民意，植黨營私的罔民蠹國行為，早為舉國所深惡痛絕，其真能保育民國治理民國者，本黨而外，任何黨派，俱無此懷抱及能力。故本黨實為中國的唯一革命集團，是中華民國的唯一保姆。全國人民祇有擁護本黨，贊助本黨，才能確保民國的基礎，謀民國的長治久安。

3 必須澈底廓除反動，才能保障真正和平統一。自辛亥革命後，二十二年來，國事所以未能走上軌道，人民所以未獲享太平的幸福，其最大的原因，就是反動軍閥之迭起，破壞民國的和平與統一，弄到國家四分五裂；頻年戰亂，此實最可痛心之事。反動軍閥之所以不惜破壞民國的和平統一，甘心為全民的公敵，實因其久蓄擁兵自衛割據自私的野心，非破壞統一，無由逞其私慾，非破壞和平，難以苟延殘喘，故視和平統一如仇敵，不惜迭起破壞。由是可知反動軍閥及一切反革命派，都是民國和平統一的最大障礙，必須將其澈底廓除，然後才可以保障民國真正的和平與統一。

革命勢力永遠戰勝反動勢力。自民國以來，革命

勢力與反動勢力搏鬥，已二十二年，其間雖迭經挫折，互有勝敗，但最後結果，革命勢力終能撲滅反動勢力。如過去袁徐曹吳諸北洋軍閥，皆先後為革命勢力所消滅，是最顯明的例証。由此可知，一切殘餘反動勢力，無論其如何勾結，如何頑強，決不能與革命勢力相抗，結果只有崩潰敗滅，絕無僥倖苟存的餘地。易言之，凡奉行三民主義，擁護民國和平統一的革命勢力，必能永遠勝利，而違反三民主義，破壞民國和平統一的反動勢力，必終為敗滅。這是二十二年來歷史所昭示的教訓。

五、過去國慶紀念的回顧

自民元以來，每年的國慶，都照例有一次的慶祝；但慶祝的意義，可以說每年不同。除民元曾舉國一致熱烈的慶祝週年的國慶外，自此以後，直至民國十四年，中華民國的招牌，已被北洋軍閥所竊冒，每年的國慶紀念，全被軍閥假借佔用，成為彼輩袍笏登場的點綴。祇看見帝制復辟盜國賄選的把戲，祇看見爭權奪利混戰兼併的醜劇，舉國擾攘，幾無虛日，而國慶紀念的意義，也就一天低落一天。但十五年後，紀念國慶的意義，就截然不同。十五年

克復武昌，打倒軍閥，十六年建都南京，繼續北伐，十七年完成北伐，統一全國，本黨政府與全國人民，均曾熱烈地舉行國慶紀念，其意義之重大，實可與民元的慶祝等量齊觀。

在十七年舉國熱烈慶祝國慶聲中，本黨敬遵 總理遺教，成立五院，開始訓政時期的建設。自是領導全國同志同胞，集中精神，通力合作，以綏撫流亡，安定社會，刷新政治，制訂法律，籌備地方自治，努力物質建設；雖尚未收獲特殊的成績，但都已粗具規模；稍假時日，必可恢復十餘年來喪亂劫餘的國家元氣。無如黨內糾紛迭起，十八十九兩年之國慶紀念，俱在砲火聲中，飄忽度過，誠令人傷心流涕。前年去年又以「九一八」東省事變發生，日本帝國主義方揚武耀威在旁猶笑，我舉國上下蒙受奇恥大辱，在黯澹的悲痛景象中，舉行紀念。綜計民國二十一年來之國慶，除民元及民十七曾有兩度的熱烈慶祝以外，整個民族國家皆在分崩離析，毫無生氣的當中，傷感不暇，遑言慶祝？今茲第二十二週年國慶紀念日，且正值內憂外患交相煎迫之際，瞻前顧後，更不禁感慨系之！

六、今年應怎樣去紀念國慶

八

前歲東省事變發生以來，本黨領導國民致力禦侮救國的工作，一方面申請國際聯盟主持公理正義，作有效的制裁，一方面實行武力抵抗，為生存的自衛；歷時兩年，雖未能解救當前的國難，而我整個民族團結禦侮的精神，已為世界所共曉。我們在此嚴重的國難期中紀念國慶，須切念 總理及革命諸先烈締造民國的艱辛，猛省我們對國家民族責任之重大，振起革命的犧牲精神，努力共赴國難，以衝破此艱難困厄的惡劣環境。

1. 抗禦日寇與勦滅赤匪——自東北三省被佔之後，日寇以兇燄正熾，貪慾未墜，仍着着進行其暴力的侵略，如熱河的攫取，華北的騷擾，及武力之威脅，經濟之壓迫等，幾無所不用其極，狼子野心，直欲鯨吞我國家，毀滅我民族，以完成所謂「大陸政策」。今戰事雖告停止，而日寇迄未放棄侵略之陰謀。際此生死存亡之關頭，亟應喚起全國同胞，一致以抗禦日寇為今後「人」的基本工作，堅定意志，整齊步驟，為政府之後盾。蓋禦侮雪恥，事屬艱鉅，決非專賴政府之力，所能有濟；必須舉國民衆，輸財輸

力，協助政府，實行全國總動員，始足以增厚力量，而謀長期之抵抗。目前尤應一致堅決抵制仇貨，以扼制其經濟之活動，我苟能澈底利用此種懲裁侵略的唯一武器，於禦侮雪恥的偉大事業，即可收事半功倍之效。至為禍數年之鄂豫贛閩各地赤匪，亦屬我民族之心腹大患，倘不及早清除，且為抗敵禦侮之莫大障礙，淞滬往事，可資殷鑒，華北戰役，益堪警惕。安內始能攘外，乃必然的道理。今國軍合力圍剿，已著成效，務須齊心協力，盡此最後一貫之功，庶無死灰復燃之慮，則內顧之憂已除，乃可舉全國之力以抗敵。我們今年紀念國慶，必須秉承總理暨諸先烈愈挫愈奮再接再厲的革命精神，對內勦除赤匪，安定社會，對外抗禦日寇，捍衛國家，淬礪奮發，以發揚革命的力，從內憂外患的惡劣環境中，去爭取國家民族的生存與解放。

2. 充實國力與鞏固統一——近年國家所遭遇的危難，在民國過去歷史上可說是空前未有。跡其所以致此之由，實原於二十年來擾攘混亂銷耗國力的結果，外患遂乘此國力空虛而猛力襲來。今日國難臨頭，正為舉國上下大激大

悟之最後機會，須知一切斷喪元氣戕賊國力之行動，皆屬召致外侮自取滅亡之禍根，只有從化除內爭發展生產的努力中，培養元氣，充實國力，始足以挽救當前之危難。況處此世界公理泯滅，國際風雲險惡之局，苟不急起直追，力謀國力之充實，則已失的領土主權，固無從收回，而來日的大難，必更十倍嚴重於今日。惟充實國力的先決前提，在於鞏固國家之統一，必須有休養生息之機，然後才能達到生聚教訓，復興國家之目的。過去糾紛時起，地方各自割據，遂使軍事政治經濟諸端，皆呈現支離破碎之象，政府設施，動遭掣肘，組織散漫，紀律蕩然，施政且不相謀，遑言充實國力，禦侮救國！是以，今日國家之隱患，乃在於國民對於中央政治離心之失，在於各地方未能切實擁護中央，故各方努力之工作，因非集中於一個中心領導之下，為有組織有計劃有步驟的奮鬥，乃失其連貫，減却效力，或竟至毫無所得。國家組織不健全，實至危險，當知東北淪陷，非為無因。今日於國難期間紀念國慶，彼全黨同志，全國同胞，應切念和平統一的局面，乃我革命先烈及同胞犧牲無量數生命財產所換來，須盡力維護，俾

國慶第二十二週紀念宣傳大綱

能鞏固其基礎；設仍有敢甘冒不韙，喪心病狂，企圖破壞者，應羣起嚴厲懲裁之，務使永絕國內之戰亂，造成強有力之中央政府，積極從事於充實國力，以突破此空前之國難，而促民國入於長治久安的坦途。

七，紀念國慶標語

口號1. 國慶紀念是本黨辛亥革命推翻滿清創建民國的紀念！

口號2. 十月十日是中華民族復興的光榮紀念日！

口號3. 紀念國慶勿忘 總理暨諸先烈創造民國的艱難

口號4. 紀念國慶要積極生產充實國力！

口號5. 紀念國慶要勦除赤匪安定社會！

口號6. 紀念國慶要努力抗日雪恥復仇！

口號7. 全國同胞一致起來準備實力收復失地！

口號8. 擁護政府實施建設工作！

口號9. 精誠團結確保和平統一！

口號10. 中國國民黨萬歲！

口號11. 三民主義萬歲！

口號21. 中華民國萬歲！

中國國民黨中央執行委員會宣傳委員會



爲國慶第二十二週年紀念告本路職

工書

親愛的職工們：

本黨同志在武昌起義是那一天？推翻滿清政府是那一天？建立中華民國是那一天？我們總會記得是十月十日這天吧！

十月十日這天的意義，在中國政治史上不僅創一新紀元，而在中華民族前途實開一新生命，同時在中國革命史上更據有極深刻偉大的光榮之一頁，自辛亥到現在算來已屆二十二週年了，我們在這失地未收，國恥待雪的今日，來紀念國慶，我們先要知道辛亥革命成功的所在及不徹底的原因：

自辛亥三月二十九日廣州舉義失敗以後，革命思潮，彌漫全國，本黨同志，乃轉向長江流域活動，集合同志，運動新軍，俟機發動，那時滿清政府有將鐵路收歸國有的議論，人民咸起抗爭，而清廷竟下「格殺勿論」的詔旨，民情益憤，武昌新軍彭澤藩，劉復基，楊宏勝等先烈認爲時機已至，乃派人邀黃克強等往鄂，共同策畫，不料密謀爲

武昌清吏所探悉，將彭，劉，楊，諸同志捕殺，新軍聞訊，遂于是年八月十九日，即國歷十月十日舉義發難，由黎濟民等率隊以砲轟督署，僞督瑞澂及統領張彪聞炮逃遁，清兵秩序大亂，不數日間，革命軍竟佔領了武漢三鎮，公推黎元洪爲都督，在鄂組織都督府，更分電各省同志，繼續努力，於是湘，贛，皖，蘇，浙，粵，桂，滇，黔等省，均紛紛響應獨立，最後不及一月，革命軍已克復十餘省，辛亥革命於是告成。

辛亥革命告成以後，一般同志皆誤認民國成立，目的已達，乃拋棄所負的革命使命，未能切實負荷建國的責任。當革命軍起義時，即倡「革命軍起」「革命黨消」的論調。黨既不想有，而黨的改進與黨的健全更何能表現，結果對於總理的主義與方略，一定漫不經意，不肯遵行，同時建都南京的主張，也少人堅持，致予專制餘孽以憑藉復起的機會，及後更集合五政黨而組爲國民黨，所有貧污土劣等滿清遺孽，都紛紛加入，形式上範圍雖見擴大，而精神上則將同盟會的革命性完全喪失淨盡，單向軍事政治等途徑用工夫，對於全國民衆，不但不能普遍的宣傳，加緊的

訓練，反將前此所獲得的成績及基礎，全行放棄，彼時的革命實力，只建築在少數努力的黨員及一些不健全的武力上面，一旦軍事失敗，革命勢力就隨之摧毀，有這種種原因，結果不過徒然獲得中華民國的空招牌罷了，實際上只將滿清政府的政權，移交到北洋軍閥及一些腐惡官僚無恥政客的手中，所以民國以來，遂造成兵連禍結紊亂擾攘的局面。

辛亥革命告成，本黨同志不澈底實施 總理的革命主張，以致革命勢力遂隨之消沉，反動勢力乃相繼而起。自總理民元辭卸臨時大總統後，迄至民十五，本黨出師北伐，十餘年間，差不多本黨是在反動勢力籠罩的底下，禍亂相尋，幾無寧日，自十七年經蔣介石先生率武裝同志北伐統一中國以來，復因赤匪肆虐，反動竊發，加以西北旱災，東南巨浸，社會的元氣更喪，人民的痛苦加劇，倘辛亥革命，能澈底進行，革命事業能繼續發榮滋長，民族國家定可早登康樂的境地，何至十幾年來，中國社會屢陷擾亂黑暗的景像，我們在這國難時期來紀念國慶，對於以前辛亥革命以後不澈底等措施，要有深刻的認識，好作今後

革命前途的殷鑒。

辛亥革命告成的所在與不澈底的原因，已如上述，我們紀念國慶，更要有下列的猛醒與奮發：

我們知道中華民國的建立，由於 總理暨諸先烈，經數十年的奮鬥，一再犧牲，不避艱險，才將滿清政府推翻，此工作實非容易，我們紀念國慶，須竭力發揚革命建國的精神，合力維護民國和平統一的局面，在黨的領導之下，齊一步驟，作有組織，有計劃，有目的的整個奮鬥，務使支離破碎，現在的中國，從事健全起來，以期民國達到長治久安的坦途。

民國成立以後，因本黨同志未能遵照 總理所規定的革命方略施行訓政工作，致民國政權旁落於野心軍閥及政客官僚的手中，攘權奪利，蠶國病民，演成十幾年的變亂，直至十七年黨軍北伐成功，國家民族，始獲一大轉機，但禍根已深，所以年來訓政推行，猶障礙橫生，以致天災人禍交迫來臨，我們在此國難未已的時期來紀念國慶，亟應有實施革命方略，貫徹革命主張的覺悟，尤其野心軍閥與政客官僚等敗類，更勢在必除，不這樣，中國革命任何

時期決無成功的希望，同時中華民族也永無抬頭的一日。

從日寇佔我三省二年以來，仍着着進行其暴力的侵略，自塘沽協定後，戰事雖告停止，但日寇迄未放棄對我侵略的行爲，在塘沽竟利用我軍權不能到達的缺點，嗾憑浪人，販賣毒物，更收買土匪，令其擾亂我華北的治安，狼子野心，肺肝立見，我們在此休戰期間，亟應喚醒同胞，馬上覺悟，一致以抗禦暴日爲今後做人的基本工作，堅定意志，整齊步伐，全國人民實行總動員，作政府的後盾，庶可打破這不生不死的局面，才不失爲紀念國慶的意義。

年來赤匪作亂，殊妨碍我國軍的抗日的工作，致有淞滬和約與塘沽協定等痛心事件產出，假使淞滬之戰與長城之爭，當時若無赤匪在贛鄂等地肆虐，則我國軍很可以更多的增援，雖無殲滅倭軍的把握，但最低不致有淞滬和約與塘沽協定等恥辱發生，懲前毖後，繼往開來，抗日必先剿共，實爲固定不可或移的至理，現在國軍剿共已奏功效，在此時期，我們認清共匪不僅在擾亂中國社會的秩序，實具亡我國家滅我民族的野心，凡我同胞，務須同心協力，秉承總理暨諸先烈除惡務盡的革命精神，爲最後的努

力，使赤匪不再有死灰復燃的可能，庶無內顧的憂慮，同時外侮當不成問題，至安定社會，復興中國，那就迎刃而解了！

職工們！試想：中國爲什麼遭遇這些危難？這些危難將怎樣打破？我們在這國難期中來紀念國慶，實在是不容忽略，不可忽略的的嚴重問題，請再三詳思方好，我們的口號是：

1. 國慶紀念是本黨辛亥革命推翻滿清創建民國的紀念！
2. 十月十日是中華民族復興的光榮紀念日！
3. 紀念國慶勿忘總理暨諸先烈創造民國的艱難！
4. 紀念國慶要積極生產充實國力！
5. 紀念國慶要勦除赤匪安定社會！
6. 紀念國慶要努力抗日雪恥復仇！
7. 全國同胞一致起來準備實力收復失地！
8. 擁護政府實施建設工作！
9. 精誠團結確保和平統一！
10. 中國國民黨萬歲！

中國國民黨北寧鐵路特別黨部

寧園記略

寧園位於天津北寧鐵路總站之東，面積約四百餘畝，關門凡三，汽車馬車可直達園門，入正門為長廊，蜿蜒屈折，連通各地，凡軒榭台館，大半與廊相接，雖雨雪滿天，不妨遊觀，園有劇場一所，內容建築，悉採歐式，而上覆碧瓦，旁繫紅墜，東方壯麗之美，發現無遺，劇場之後，為圖書館，羅列中外書籍，供路員閱覽之用，其餘則有高爾夫球場一，檯球地球室一，釣台一，供酌茗之所凡五六處，皆環小湖，隨宜位置，湖內備小舟三十餘，夏日芙蕖盛開，遊人棹舟往來，備極悠然自得之樂，冬時湖水冰合，則為遊人嬉冰之所，湖外小山起伏，圍之半匝，山跌松柏陰翳，其巖茅亭掩映，置身其中，如出塵世，洵天津最富詩情畫意之園林也。

本刊廣告價目表

面 積	期 間			
	一 期	三 期	六 期	十二 期
全 頁	十六元	四十元	六十五元	一百元
半 頁	十元	二十四元	三十五元	六十元
四分之 一	六元	十五元	二十五元	四十元

(一) 每頁全面作為四十方寸二分之一則為二十方寸四分之
一則為十方寸至少以四分之一起碼

(二) 底封皮外裏及目錄後之較優地位之優次分別增減其刊費
另議酌定

(三) 繪製圖畫銅版鋅版及改用白洋紙或彩色紙者另議

(四) 在補白處登載各種小廣告者另議

(五) 在登載廣告期內每期增送本刊一冊

(六) 在本表規定以前訂登廣告者仍照原議辦理

(七) 以前旬刊公報時期訂登全年廣告者均按三十六期補足

編輯兼
發行者

北寧鐵路管理局文書課

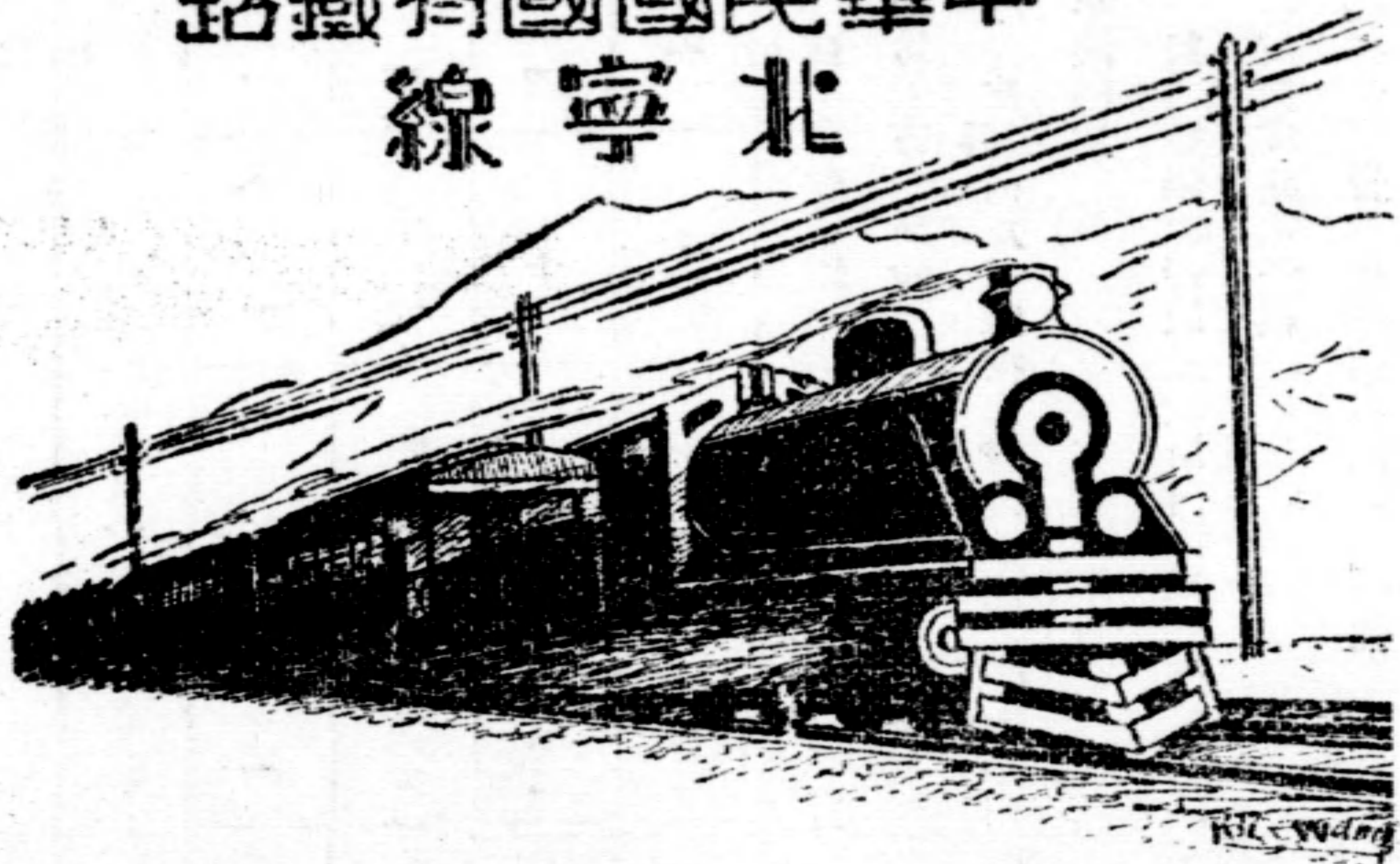
印刷者 天津華新印刷局

東馬路六吉里內
電話五〇三三八

本刊定閱價目表

費 別	期 數	
	三個月	半年
國 內	郵費	報費
	九分	九角
國 外	郵費	報費
	一角八分	九角
全 年	郵費	報費
	三角六分	三元
全 年	郵費	報費
	二元四角	三元

中華民國國有鐵路
北寧線



由首都至北平 每日有本路與津浦聯
絡往返直達通車各一次

由北平至包頭 每星期有本路與平綏
聯絡往返直達通車各兩次

所有臥車飯車均甚清潔

並特備包車廉價出租

貨物運輸本路與津浦平漢平綏各路均
有聯運協運

代運包件取費低廉手續簡捷

請隨時向本路各站或總局運輸處接洽

北寧鐵路管理局謹啟