

21111111

# 鐵 為 互 為 鐵 的 會 社 為 路

# 崇 賚

第五卷 第五期

中華民國二十二年五月十日出版

## 目 錄

社慶

于通河路二載紀念大會報告

萬能 ...1

日本國片廠的演說及第二次北伐軍的

劉德明 ...2

五洲學堂 THE MIDDLE 二載紀念

萬能 ...12

五洲學堂畢業生紀念會

休子 ...13

五洲五水閣

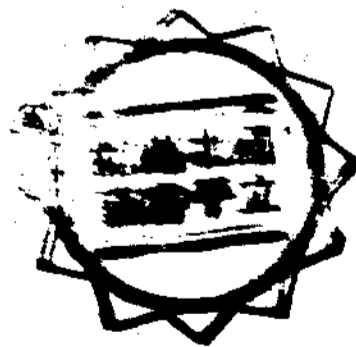
常 ...14

機車社少報

平 ...16

五洲本大學紀念

萬能 ...20



## 本社叢書一覽表

本社叢書	書名	編輯者	頁數	定價	郵費	重量	內容
第一種	蒸汽機車解說 <sup>上册</sup>	李光輝	180	壹元二角	一角三分	210公分	載二期
	蒸汽機車解說 <sup>中册</sup>	李光輝	177	壹元二角	一角三分	210公分	載二期
第二種	蒸汽機車解說 <sup>下册</sup>	李光輝	177	壹元二角	一角三分	210公分	載二期
第三種	風閘中的風泵	李光輝	117	六角	一角	140公分	載二期
第五種	風閘全書	李光輝	280	壹元五角	一角三分	280公分	載二期
第六種	各式風閘	李光輝	174	壹元	一角	280公分	載二期
第七種	機車鉗制	白銀照	出版後	另登廣告			

# 社 壇

## 中國經濟之發展與社會化

——試論中國經濟發展之社會化問題——

中國經濟之發展，與社會化之問題，固為一而二，二而一者也。蓋經濟之發展，必以社會化為前提，而社會化之實現，亦必賴經濟之發展。此兩者之關係，實為不可分割者也。然中國經濟之發展，向來多偏重於農業與手工業，而忽視於工業與商業之發展。故其社會化之程度，亦較之他國為低。茲就中國經濟發展之社會化問題，略加論述如下：

一、中國經濟發展之社會化，其前提在於生產力之提高。蓋生產力之提高，則社會化之程度亦隨之提高。故欲求社會化之實現，必先求生產力之提高。而生產力之提高，則賴於技術之進步與資本之積累。此兩者之關係，亦為不可分割者也。然中國經濟發展之社會化，向來多偏重於農業與手工業，而忽視於工業與商業之發展。故其社會化之程度，亦較之他國為低。茲就中國經濟發展之社會化問題，略加論述如下：

二、中國經濟發展之社會化，其關鍵在於資本之積累。蓋資本之積累，則社會化之程度亦隨之提高。故欲求社會化之實現，必先求資本之積累。而資本之積累，則賴於工業與商業之發展。此兩者之關係，亦為不可分割者也。然中國經濟發展之社會化，向來多偏重於農業與手工業，而忽視於工業與商業之發展。故其社會化之程度，亦較之他國為低。茲就中國經濟發展之社會化問題，略加論述如下：

三、中國經濟發展之社會化，其動力在於市場之擴大。蓋市場之擴大，則社會化之程度亦隨之提高。故欲求社會化之實現，必先求市場之擴大。而市場之擴大，則賴於工業與商業之發展。此兩者之關係，亦為不可分割者也。然中國經濟發展之社會化，向來多偏重於農業與手工業，而忽視於工業與商業之發展。故其社會化之程度，亦較之他國為低。茲就中國經濟發展之社會化問題，略加論述如下：

四、中國經濟發展之社會化，其障礙在於封建制度之束縛。蓋封建制度之束縛，則社會化之程度亦隨之降低。故欲求社會化之實現，必先求封建制度之束縛之解除。而封建制度之束縛之解除，則賴於工業與商業之發展。此兩者之關係，亦為不可分割者也。然中國經濟發展之社會化，向來多偏重於農業與手工業，而忽視於工業與商業之發展。故其社會化之程度，亦較之他國為低。茲就中國經濟發展之社會化問題，略加論述如下：

五、中國經濟發展之社會化，其目標在於社會主義之實現。蓋社會主義之實現，則社會化之程度亦隨之提高。故欲求社會化之實現，必先求社會主義之實現。而社會主義之實現，則賴於工業與商業之發展。此兩者之關係，亦為不可分割者也。然中國經濟發展之社會化，向來多偏重於農業與手工業，而忽視於工業與商業之發展。故其社會化之程度，亦較之他國為低。茲就中國經濟發展之社會化問題，略加論述如下：







之運費，爲一八七四年訂定，亦係以舊運費，若以理法計算，則三等每哩運費二錢，是年九月後減至一錢五厘，較之東京橫濱間之貨率，尙極低廉。

按日本國自明治之運費政策，言以爲優待極高利益起見，遂採國民愛護政策；夫舊式之運費政策，係以營利主義，而以自衛力及價值主義，爲運費決定之基礎條件，西實以此種運費政策，其結果，遂至運費極其延長，而乘客數目反呈顯著之減少。（例如一八八五年旅客運輸數爲五百十二萬人，一八八六年爲四百零五萬人，一八八七年爲二百六十萬人，一八八八年爲三百七十六萬人，）當局者，爲增進乘客數目計，對於運費不得不大率低減，而一次率減十分之四，因此大減價，與實業社會經濟，遂得優良成績，故得獲收多數之旅客。

一八九一年七月，東海道鐵道全部開通，以從來之運費極高，不適於長距離交通之關係，故決定每哩三等一錢，二等二錢，頭等三錢之貨率，係以舊運費，而減半亦得同，青森鐵道，及秋田鐵道，仍各具自便右列普通貨率或高之特定貨率，此蓋以名該區間之建設費，既較一般爲高，且近距離負擔力，比較較大之理由而決定；然率改正後，無更以下之單位，既便計算，且以運費低廉，故得再興商業之盛濟，而遂增加旅客數量之利。

一八九九年三月，又發表改正運費，並訂政上，繼續係以國民自衛力主義，爲基礎運費收入之增加計，遂一舉而舉東海道鐵道，北陸鐵道，等各自不同之貨率，加以統一及整理。查新貨率與舊貨率主要之異點，爲舊貨率：或以距離比例法，新貨率乃係以元利時式之遞減法，蓋減輕長距離或重之負擔，同時對於五十哩以下之運費，頭等及三等亦增其半，二等增其

30% 差按諸統計上之現象，距離五十哩以下之旅客，約佔旅客全體之90% 而然。此次之改正，係以增加鐵路收入為目的，換言之，即一方以提高近距離之運價，期收入之增加，他方則尤要獎勵遠距離交通之美名也。

距離比例法，與遠距離遞減法，雖互有利弊，各具特色，惟大體上遠距離遞減法，頗適於貨物運價，而旅客運價，若採用距離比例法，既便於計算，尤可適應旅客之自然交通形態，因之此次改正，却不無令人有改惡之感也。

一九〇二年四月，復有變更。除將舊價率略行提高，為達增加收入之目的起見，除對於百哩以下之運價，約增高10% 外，制度上並無何等改善，此次改正之價率，自一九〇五年至一九〇七年之民有鐵路收買終了以前，仍繼續使用。

一九〇七年十月，逕信省（郵傳部）按照鐵路國有法以第六四〇號告示，公佈線路哩程及乘客貨率表，將旅客運價，斷行改正，改正要旨，因以前各公司制定之價率，各不相同，為增加乘客數目計，必須施以整理，而採用遠距離遞減法，遞減價率，尤可達鐵路國有之重要目的；然此制度，根本上與國有鐵路從來所採用者，並無大差，僅就下列諸點見諸改正也。

#### （一）遠距離運價之減低

五十哩以下之貨率，一仍舊貫；惟百哩以上者，每哩減少一厘。

#### （二）擴大哩程計算區域。

昔日因有民營鐵路之存在，國有路線，距離較短，遠距離交通，尚分段計算；自民營鐵路收買後，哩程計算區域，遂得延長，如日本本州與九州間徑路之合併計算，遠距離遞減法之效果，遂益彰著。



(三) 高等運價之低減

舊貨率制定之原則係二等票價為三等之1.5倍，頭等為三等之三倍，改正後則以三等票價之1.5倍為二等，較向來之舊貨率，約減25%，頭等為三等票價之二倍半，較前約減1/4，蓋減低二等運價，為誘致三等旅客，改乘二等車，期收營業上之優良成績，減低頭等貨率者，不外使二等乘客與頭等乘客數目上之平衡也。

今若進而研究此次改正之宗旨，要不外以獎勵遠距離運輸，而擴大遠距離遞減之範圍；惟對於佔百分九十之五十哩以下近距離乘客之價率，仍未低減，該國論者，每謂鐵路收歸國有後，乃係掛羊頭賣狗肉，彼時日本國有鐵路之當局無辭可辯，尤以近距離三等旅客之運價未減，只對富於負擔力，且乘客稀少之頭二等旅客，減低運價，就可謂僅為獲得低減運價之美名也。揆諸社會政策，及運價之根本方針，均應以三等短距離之價率為本位，而對於負擔力大之高級旅客，宜課以高貴之運費；惟運價此次改正之結果，完全與此相反，故日本鐵路實施國有後之運價制度，仍不無令人深覺遺憾也。

一九一八年七月，因歐戰之故，物價勞銀，均告暴騰，在為補助鐵道作業費不足之宗旨下，旅客運價，大體上又增加25%，近年物價勞銀騰貴之風潮未息，鐵路本身之人事費，物料費，益形膨脹，營業上既難預收一定之盈餘，且鐵路改良工程，隨國勢之發展而增多，近年客貨運輸，復日見增加，國有鐵道之輸送力，雖盡最善之人力與設備，亦難滿足社會之需求；將來車輛增加，雙軌增設，停車場之擴張等，勢必急速實現，惟其資本之籌辦，遂致益告困難，若以其半數，仰賴鐵路盈餘，似彼得當，因認爲旅客運價之增高，影響極微，故一九

二〇年二月一日後，遂將三等運費提高 $57\%$ ，二等約增高 $45\%$ 如左：

哩程 五十哩 一百哩 二百哩 三百哩 四百哩 五百哩 五百哩以上  
價率 二·五錢 二·一錢 一·七錢 一·四錢 一·二錢 一·一錢 一·〇錢  
二等運費為三等之二倍，頭等運費為三等之三倍。

此次運費之改正，西編重慶會政室之見地，遂將佔國有鐵路乘客最多數五十哩以下乘客之運費，提高 $57\%$ ，將二錢改為二錢五厘；又新改正之運費，新設四百哩及五百哩二地帶，此蓋鑑於德法兩國之實例，于遠距離運抗法以一限制，而採用漸接近距離比例法之遞減法，俾將來進一走，再實行距離比例法。按遠距離遞減法，決定遞減之限度，甚為困難，若遞減比率過甚，則享此利益者，僅一部分之長途旅客，及少數漫遊之外客，而大多數近距離乘客，結果却陷於昂高之運費中，故遠距離遞減之範圍，仍以狹小為宜。查歐洲大陸國際聯絡運費，通例皆採用距離比例法，故日本加入國際聯運時，亦以採用距離比例法較便。今查日本鐵路運費之管理時期，例如一哩二錢二厘，即適用現行運費減一成之距離比例法；一方概減五十哩以下多數近距離乘客之負擔，同時亦可期遠距離旅客負擔之公平，且運費計算方法，尤較簡單明確。

改正之運費，頭二等較三等增高甚鉅，此自社會政策上觀察，不得不認為適當，且鑑於都市住宅問題解決之困難，乃力謀郊外人士之便利，而未規定車票之運費提高，此係以當時之車勢不得不然；惟運費提高若折扣率過大，定車票為基本運費之 $50\%$ 以上時，則與普通旅客運費有失平衡，既非得當復不合理，亟須更正。蓋折扣率為基本運費之半數，即 $50\%$ 以下，設遇天災及不可抗力等意外之故時，則對於僑僑難民，多

數之通勤通學者，必需相當慎重考慮。不論其爲如此折扣之原因。係基本運價率失高，或對定期旅客以不當之保護，而爲實費主義以下之折扣等，要均非充分理由，無存在之價值，故將定期車票，與基本運價爲對比，乃最近將來，認爲亟需相當之改善者也。

### 三 貨物運價政策

貨物運價之制定，以一八七三年九月正院第三一六號布告，公布之鐵路貨物運輸補則，及運價表，對於東京橫濱間，貨物之輸送爲始；且所制定之貨物運價，並非一哩之貨率，乃專指定區間運價，其運輸單位，普通以百斤起碼；惟情形特殊者，則以一斤或十斤爲始，但彼時除斤量制，及整車運輸制外，尙無制噸。鐵路本身，以不事貨物之收集與分配，故亦未實施站費制。

普通貨率，分貨物爲百一十種，每種物品各列記新橋至橫濱間之運價，因未照等級表分類，雖採用列記主義，及例示主義；但大體上，仍未依據價值，與貨車容量主義，而完全採取折衷主義也。

一八七四年五月，工部以第十四號令，改正貨物運價，大事價率之減低。此次改正要點，爲定貨物之等級，分普通貨爲五等，其他則列爲等外品，新價率較舊價率約減少三成至六成之間。是年十二月起大阪神戶間貨物運輸，即適用新價率，至一八七八年十二月止始依運輸哩程遠近，而爲運費之增減。

一八八四年八月，日本鐵道管理局，公佈新制鐵路貨物運輸附則及運價表，將舊規則爲根本之改正如下：

(一) 貨物等級依舊，惟附則採用五級制，各等級表所列貨名，爲適應社會經濟狀況起見，另行改定。

(二) 普通貨物貨率，以每百斤一哩為單位，而定最低運價制。

等級運價表	等 級	每哩每百斤運價
	頭 等	二 厘
	二 等	三 厘
	三 等	四 厘
	四 等	五 厘
	五 等	六 厘

當時尚無站費之規定，僅依最低運價制，而徵收與之略相類似之費點如下

	二十五哩	二十五哩至五十哩	五十哩以上
頭等	五錢	十錢	十五錢
二等	七錢	十四錢	二十一錢

即每加二十五哩，為二倍或三倍，因當時國有鐵路無達百哩以上之區間，故五十哩以上，並未區分。

### (三) 整車運輸

經過此次改正之運輸附則，凡整車運輸之貨物，限於三等以下，其後辦理手續，雖微有變更，惟此制度，至一九〇一年之改正止，仍繼續使用，按當時鐵路之距離；因無超過百哩以上者。故無另定「加急運輸制」之必要；且彼時社會經濟狀態，極為幼稚，大量輸送之貨物頗為稀少，除粗製品以整車運輸外，亦無另設噸制之必要。

一九〇一年，改正之貨物運價計算方法，乃完全採用距離比例法，以每哩之運價，乘其距離，廢除舊日規定之區間運價。舊規定，雖只依哩程計算運價；惟對於起訖站，裝卸，等費，尚未徵收，新規定則制定與哩程無關之起訖站站費，

世人雖對站費可否徵收之論議甚多惟鐵路當局認之爲增加收入之一手段，遂模仿歐洲大陸各國之鐵路亦加實行。

一九〇六年十月，民有鐵路實行買收統一後，除一部份尙採用舊貨率外，餘則適用因距離而異之價率，爲期運貨之大減低計，復採用遠距離遞減制，蓋從來之國有鐵路，除東海道線外，各地分佈之鐵路營業哩程較短，尙無採遠距離遞減制之必要，自統一國有後，鑑於經濟狀況之進步，遂至採用遠距離遞減法，惟普通斤制噸制運輸，乃係山陽線以外各路所採用按雙車制計分四種：

一山陽線者

二九州線者

三東海道北陸，中央西線，及西成線者。

四信越，奧羽東北，北越，中央東綫，及北海道線者。

依照上列等區別，價率均係分別遞減，就中山陽線以與水運競爭甚烈，若與國有鐵路普通價率相同，勢至不能競爭，故甯採用與他綫不同，特別低廉之運價。

似此之貨物運價政策，計經三十九年之久，及今始設立遠距離遞減制度；惟各鐵路因情形不同，仍各繼續使用其各區間不同之運價，蓋國有以前，運價之制定乃視各鐵路各地方之情形而定，若因收歸國有後。即將其改廢，使全國實施如旅客運價之統一運價，必予地方經濟，以一大激變，影響一般產業者甚鉅；惟經國有數年後，當局者認爲貨物運價，有重行整理之必要，鐵道院遂於一九一二年十月一日發表，大貨物等級表，運價表，及航路聯絡運價表，幾對向來之運價制度，加以根本改正，其改正之要點如次：

(一) 價率之統一 舊運價，係分全線爲二區或四區，各

適用其不同價率，新運價則除山陽線設稍低廉之價率外，所有各路均實行統一價率。

(二) 價率之減低 改正運價表，大體上雖對斤制，整車制之運價實行減低，惟噸制價率仍舊；蓋斤制為獎勵小量貨物，期鐵路運輸迅速，而與郵政之包裹競爭，噸制則在鐵路運輸上不利之點甚多，依照運輸經濟原則，甯事獎勵整車制之發達，較宜也。

(三) 改正起訖站費 舊制上之起訖站費，不論哩程遠近，均係徵收同數費用，新制則按距離遠近，及貨物之負擔力如何，予以低減。最短距離之站費，幾減至向來之半數，因運輸距離增加，站費加大，其結果近距離貨物之運價，遂獲低減；再如從來未附加「起訖站站費」之名，而實際係於普通運價之中，徵收者，今則視哩程遠近，而另計算其單一之費用矣。

(未完)

### 連桿運動 Link Motion 之發明 爲他

關於蒸汽機車之發展，有一段很有趣味的故事，就是連桿運動之發明，吾人均知道連桿運動為美國人所發明，並且知道是一八三二年簡麥思 W.T. James 發明的。但同樣計畫為工程界所推之斯蒂芬孫公司之職員何渭 William Howe 吾人所欲知者，何渭發明時，是否知道簡麥思之發明；因為簡麥思連桿已在美國流行十年，方有斯蒂芬孫連桿運動。換言之，英國的發明是否獨自發明，不能不令吾人發疑？一八三二年簡麥思曾將他自己的閥動機關 Valve gear 裝於一輛很粗糙的機車上。那汽缸等是與鍋爐離開的。但是因為那鍋爐爆炸，那連桿運動也就損失。這是美國歷史家辟克雷 Angus Sinclair 記載的，但是孫克雷又

說，惟關於這機關的圖樣還得保存。大概簡麥思從此再沒有更製造連桿運動。待一八四九年若甲機車工廠成立始再引用簡麥思連桿運動。但此時斯蒂芬孫連桿運動已在英國用了八年。到此時其成功的新聞，必已達到美國則若甲機車工廠是否採用斯蒂芬孫的，是又不能無疑。當簡麥思發明連桿運動時，美國工程界多反對之，著名工程司波地溫 M. W. Baldwin亦處於反對地位。但同時都在研究好辦法，除非如孫克雷所云簡氏發明果已失丟，不應無人過問。況且其圖樣的確存在，但不知落於何人之手得過沒有。人同此心，心同此理，況發明家與工程司所受訓練相同，或者雙方並不相襲而獨立發明之，亦未可知。真欲得其究竟，則有待乎考據學家也。

---

## 瓦赦特機車閥動機關 (8) 俗子

### 四 偏心曲拐

想要使着機車主動輪得到旋轉運動時，必須利用曲拐動作，曲拐動作又必須在距主動軸中心相當的距離處，裝置一個主曲拐銷。而偏心連桿後端的運動同樣的必須利用在距主動軸中心的相當距離處裝置一個曲拐銷的曲拐動作，才可以得到。但是，這是不可能的，因為兩個曲拐銷各自連接一條桿裝置在主動輪的同邊，就不能免一個銷子衝碰別一條桿的毛病，所以必須應用別的佈置，避免這種衝突。

例如，如果偏心連桿連接到一個比主曲拐銷短的銷子上時，主曲拐銷就要在接近前死點時衝碰偏心連桿。避免這種衝突時，必須如第二十圖的佈置，將偏心曲拐 I 裝置在主曲拐銷 c 的外端；需用一條偏心曲拐裝置在動輪的外面的瓦赦特外裝閥動機關，就是利用這種方法動作偏心連桿。

偏心連桿的動作—— 偏心連桿的動作很容易用第二十一圖解釋明白，圖上a 是主動軸的中心，c 是主動曲拐銷的中心，b 是 偏心曲拐銷的中心。bc 線代表偏心曲拐，ac 線代表主動曲拐，ab 線是主動軸中心和偏心曲拐銷中心間的距離。

偏心曲拐bc 只是一條直臂，牠的外端裝着一個曲拐銷b。當裝置合適時，曲拐臂bc 的長度擺置曲拐銷b 於距主動軸中心a 相當距離的地位，當主動輪旋轉時給與偏心連桿以需要的運動。這種偏心曲拐cb 造成的有效曲拐長度等於cb 的長度（就是主動軸中心a 和偏心曲拐銷中心b 中間的距離）。偏心曲拐的行程或傳達到偏心連桿前端的極大的運動等於 ab 的二倍。如果能夠在主動輪的b 點插入一個曲拐銷得到同一的效果時，偏心曲拐bc 就不必需了。

（附註——第二十及二十一圖下期刊登）

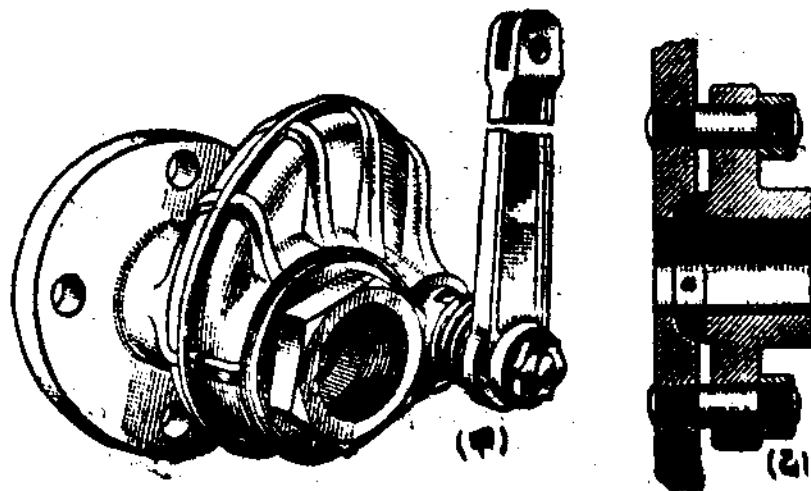
（未完）

### 鍋爐放水閥

常

放水閥裝置在鍋爐水隙部火箱底圍的上面，牠們的目的是

（第一圖）



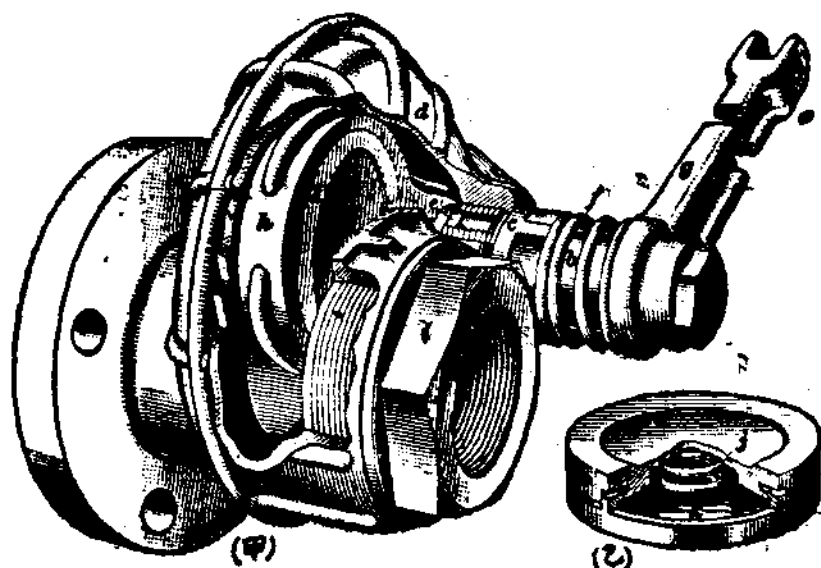


放洩沈澱在水隙部的泥垢的；普通在鍋爐的每邊和火箱前邊的喉鐵上各裝置一個。頂試水塞門的水平面上也裝置一個（應當叫做吹洩閥），牠的目的是當鍋爐裏邊的水面上起水泡（汽水並升）時吹洩水面上的泡沫的。

第一圖甲表示的是偶加地（Okadee）式放水閥的外視形，牠如乙圖表示的形狀用栽螺釘連接到鍋爐板上，牠和鍋爐板中間用球面鋼圈a造成密閉蒸汽的接合。

第二圖甲表示的是剖去放水閥身的一部分和圓盤閥a部分

（第二圖）



啓開（不完全的啓開）的形狀；乙圖表示的圓盤閥的形狀。圖上b是裝在桿套裏邊的閥桿，c是旋入放水閥身裏邊的桿套，e是防止蒸汽沿閥桿洩漏的墊圈。f是裝置在管套和司動柄g中間推着閥桿向外並保持墊圈e時刻緊靠牠的座子的彈簧。銅圓盤閥插入圓盤閥托圈h裏邊，托圈h裝置在閥桿b的裏端被閥桿支配着動作。圓盤閥座子靠着旋入放水閥身的六方形螺帽的裏端。爲着保持絕對的密閉蒸汽，所以圓盤閥的一端插入牠的窩子。

圓盤閥(乙圖)是兩部分造成的，當圓盤閥裝配在托圈裏邊時，彈簧j伸張使着每一部分都緊靠牠的座子。開口k是允許裏圓盤兩邊的壓力平衡並幫助彈簧j保持外圓盤緊靠牠的座子的。

當閥桿b(甲圖)被司動柄g轉動時，圓盤閥托圈b就舉着圓盤閥離開牠的座子，允許放水閥身裏邊和鍋爐裏邊的水經過螺帽i中間的開口流出來了(開口裏邊旋有螺紋，可以連接管子)。

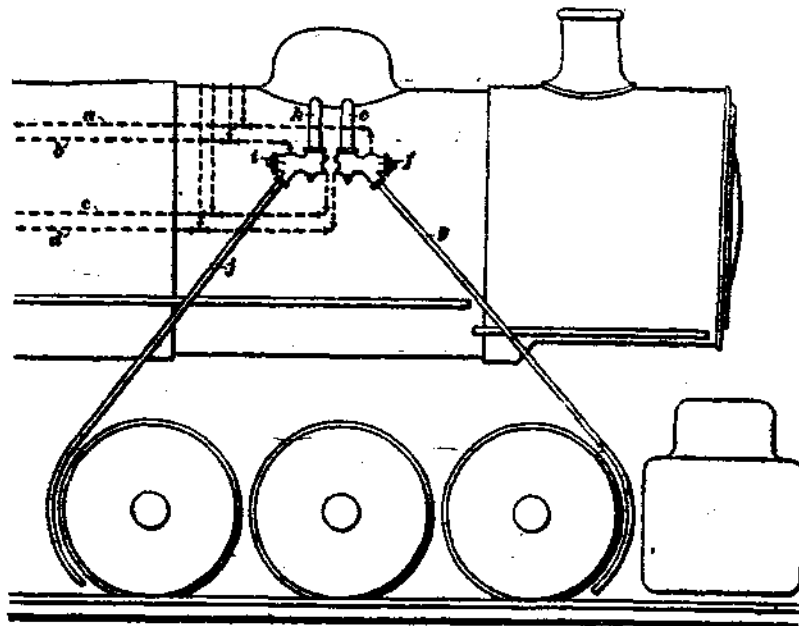
(完)



## 機車撒沙機 平

解說——第1圖表示的是格氏(Graham-White 格累謨槐

(第一圖)

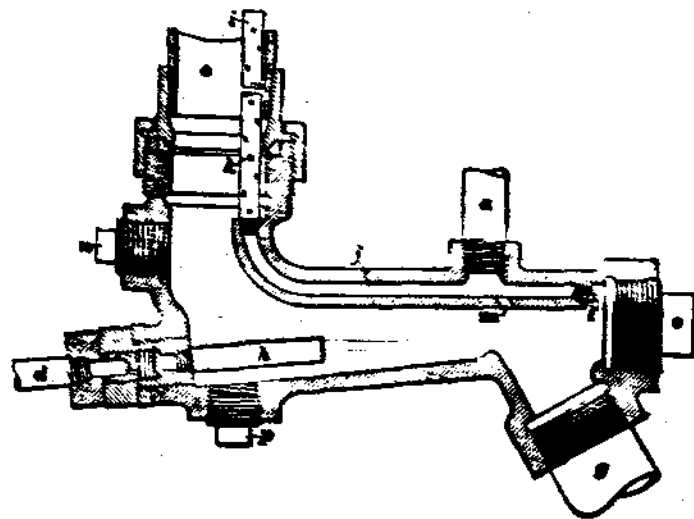


特)撒沙機在機車右邊的佈置。除了右邊有四條連接到後面司機棚裏邊的管理閥上的風管a, b, c, 和d外，和在機車左邊的

佈置相同。前部撒沙機由沙管 e, 撒沙閥 f, 和撒沙管 g 組成；後部撒沙機由相似的機件 h, i, 和 j 組成。每一撒沙機需用兩條風管，因此在右邊的四條風管 a, b, c, 和 d 上各連接一條風管越過鍋爐和左邊的前後撒沙機連接。

撒沙閥——第 2 圖表示的是撒沙閥的剖面形。沙箱裏邊的沙尋常經過沙管 e 自由流入撒沙閥裏邊，以後由吹沙嘴 h 來的壓力風吹入撒沙管 g。銅管 i 是清潔管，牠旋在型造通路 j 的上端，伸入沙管 e 裡邊；牠的頂端是封閉的並且周圍有許多的螺旋形向上傾斜的孔眼 k。通路 j 的下端用堵 l 堵塞的；運路 j 的開口 m 和撒沙管 g 的中心在一條直線上（也就是開口 m 直接在撒沙管 g 的上面）。堵 n, o, 和 p 是當必須清潔撒沙閥內部時應用的。

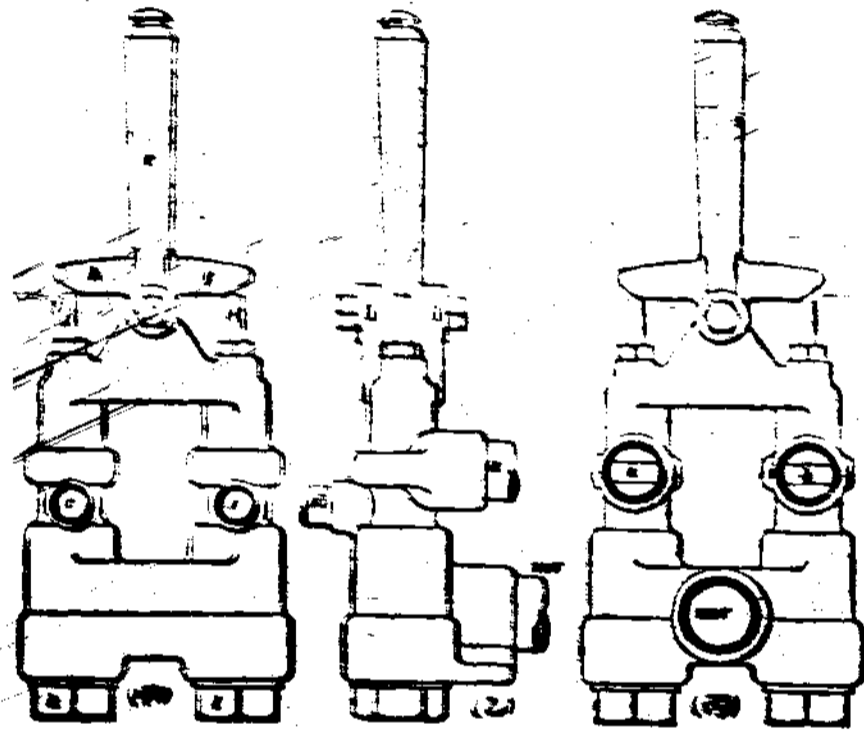
( 第 二 圖 )



管理閥——第 3 圖是管理閥的外觀形：甲圖是從外面觀察的形狀；乙圖是從前面觀察的形狀；丙圖是從裏面觀察的形狀。管理閥手把 e 銷接在 f 處，牠的翼 g 和 h 是壓下連接管理閥裏邊的風管的桿 i 和 j 的。除去螺帽 k 和 l 可以取出內部的風閥來。一個球形閥（圖上沒有表示出來）裝置在連接風缸的

風管等處，其目的在於管理處發生毛病必須修理時能斷  
壓力風的供給。

( 第三圖 )



連接到管理處前部 a 和 d 處的風管和前部放沙口相通，連  
接 b 和 c 處的風管和後部放沙口相通。

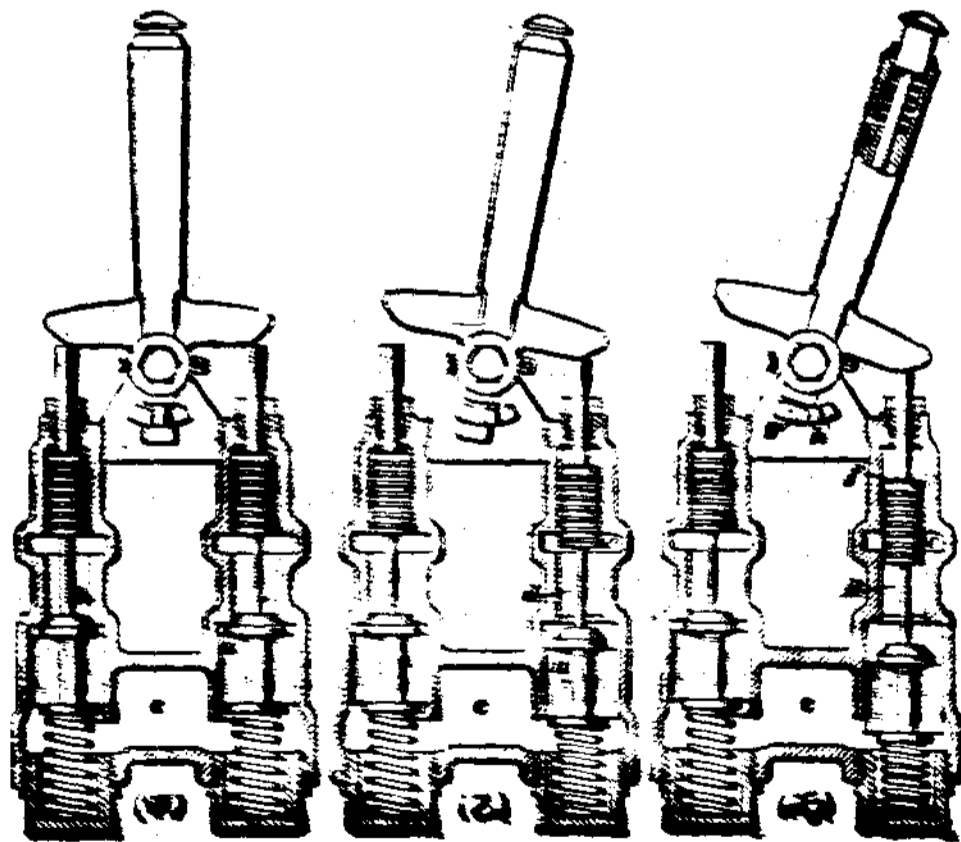
管理處的尋常地位——圖 4 圖甲表示的是管理處在尋常地  
位時的剖面形。管理處在這種地位時，其手把是垂直的，風  
關 a 和 b 被彈簧下面的彈簧和風室 C (通風風箱) 的風壓力壓  
着關閉。

管理處的清潔地位——圖 4 圖乙表示的是管理處的清潔地  
位，這個地位的目的是允許壓力風進入放沙器裏邊掃除沙管  
和放沙管裏邊在放沙時積存的沙子的。當管理處手把向後拉去擺  
在這種地位時，風關 a 被手把的風壓着關閉，讓風關上面的壓  
力風流入風室 d 部。風室 d 和放沙管 b (2 圖) 風管連接

的，風室e與風管連通管及風路j及清潔管i（參圖）相通。壓力風進入風路j（參圖）後，經由風口直接吹入撒沙管g；掃除撒沙管裏邊的一切障礙物；同時風路j裏邊的壓力風又流入清潔管i，從清潔管上的許多孔眼k噴出（因孔眼k是螺旋形風管清潔管i）吹着經過沙管e，使着沙管裏邊的沙流入撒沙管裏邊。此時經過撒沙管e的壓力風開始吹動撒沙管裏邊的沙經過撒沙管g吹出。

管理風的撒沙的進位——圖4風門表示的是管理風的撒沙進位。當管理風手把從清潔進位移到撒沙進位時，風門的f部下降，風門了壓力風進入風室e的管（清潔進位）。此時只是壓力風從風室e流入撒沙管連通的風管，吹着撒沙管裏邊的沙進入撒沙管，經撒沙管撒到軌道上。當手把達到撒沙進位，

（ 第 四 圖 ）



將手把頂上的滾盤放鬆時，g 部就向上滑動突部 h (管理閥上) 的後面了，並且手把通氣孔通氣孔 (不能移動到尋常地位) 一直到再壓下滾盤時；當手把從後沙地位退回經過清潔地位時，在風機未運轉之前有一部分壓力風從風室流入清潔管，不過流入清潔管的作用和手把從後沙地位移動的情況相同，所以沒有再記述的必要。

當管理閥的手把移到前邊動作前沙地位時，和上述的動作後部沙地位的情況相同，所以也沒有記述的必要。

沙子撒放到軌道上的量，可以調整撒沙器裏邊的撒沙嘴調節。如果需要撒放多量的沙子時，可以同後移動撒沙嘴，再將調整螺絲旋緊實。如果需要撒放少量的沙子時，可以將調整螺絲旋到後邊，將撒沙嘴深入撒沙器裏邊。

( 完 )

## 國內外大事述評

為勉

月來國匪軍事之變化，最為重要，朱毛自渡烏江而前，大有直撲貴陽之勢，李任齋委員長督剿於四月五日在息烽撤職後，匪向東北竄，復渡烏江，此為國軍與共匪入黔來之主力戰，不得不認為重要。匪現分處於湘黔邊境與貴州聯合，其一股趨蘭桂，查屬賀龍路，是逐匪軍主力戰，全屬與朱毛聯合。國軍似宜於朱毛貴州未合股時殲滅，觀蔣委員長之軍事佈置，似已注意及此，而蘭桂之股已折入滇，以滇軍之強悍，恐匪亦難得志，若彼利用山路崎嶇之勢，逐匪軍追擊，或進折入川西與徐匪聯合，則處境之艱，尙有待也；徐匪徐逆之通前老巢，業經國軍收復，但此未足觀樂，蓋匪志在西南，不能不放棄，現匪因國軍軍事之增進不力，已越過烏江，匪身尙有三萬餘人，進日

梓潼方面雖有激戰，然匪志在得西川滋養生息，南下仍能壓迫成都，西北則達川康甘青四省之邊界，劉文輝部，本來不是能征善戰之勁旅，萬一徐匪得志，剿滅又需時矣。貴州自民國以來，中央權力就不能達到，一直黑暗到如今。現黔省政府改組，吳忠信任主席，以吳以往之歷史看來，自能澈底整頓吏治，廢除苛雜，使人民安居樂業。惟貴州為產鴉片省分。中央整頓政治，自非從禁烟入手不可。每年鴉片通關稅之收入為六百萬元。如果禁烟中央不惟應補助貴州政費，還要替人民找出一條出路不可。貴州有兩種必需品，非從外省輸入不可，就是食鹽與棉紗布疋，合計價值千萬元以上，政府不能不急為設法。關於救濟經濟危機，蔣委員長已擬有方案，即國民經濟運動，其已告成功之金融政策，如改組中國銀行，發行金融公債，均係方案中之初步計畫。至於整頓辦法尚未公布，其大要是，振興農業，保護礦業，開發礦產，扶助工商，調節勞資，開闢道路，發展交通，調整金融，流通資金，促進實業。件件均屬重要，但非人才不辦，想蔣委員長定能從集中人才入手也。自三月初英國提出國際對華援助以來，即有國際借款之說，這是恐中日經濟提携之反響，依中國立場，中國欲向何國借款，有絕對自由，如國際銀團復活，中國不應贊成，借款帶毒質，還是籌國民經濟運動自救為妥。至於白銀問題，現在美經濟考查團已來華，須知收買白銀，已使中國遭空前之經濟困難，把中國購買力抑低，還得請其注意，勿將門戶關閉。國匪問題，德國除恢復陸空軍外，近又宣布成立海軍，一切束縛，可謂已擺脫殆盡。月來為德故，致歐洲調會忙。現法俄已訂攻守同盟，即專為德。兩年來時戰時作的南美的巴玻戰事又爆發。細風察來，頗饒興味，彼軍雇用德軍官，一切戰略，全用德式。巴軍則用法械

出 發 書

第 三 卷

第 四 章

國元神志戰計題，其軍中自誌其軍情與敵情，其真與偽  
也。

—————



# 中華民國有平綏鐵路客車時刻並里程表

中華民國二十三年七月一日實行

里程數	站名	三〇五次 平包通車	一次 平包快車	七一次 豐鎮區間車	七三次 鎮河區間車	七五次 同綏區間車	七七次 綏包區間車	站名	三〇四次 平包通車	二次 平包快車	七二次 豐鎮區間車	七四次 鎮河區間車	七六次 同綏區間車	七八次 綏包區間車
	正陽門	14.80	7.00					包頭	8.00	15.00				10.50
	豐台			11.00				拉齊	9.05	16.26				10.24
14.88	西直門	15.15	7.45	11.55				綏遠	11.20	19.16				21.27
28.97	前門	15.53	8.46	12.00				下營	11.35	19.35			7.08	
64.08	南口	18.49	9.22	18.85				車安	12.44	21.05			8.50	
72.00	青龍	16.59	9.82	18.45				平地	13.47	22.07			10.08	
84.80	廣莊	18.18	10.51	15.22				豐鎮	13.57	22.17			10.28	
127.81	新保	19.60	11.81	16.04				豐鎮	15.27	23.55			10.28	
168.97	宣化	19.10	11.41	18.24				大馬	16.47	.10			12.80	
201.20	張家	20.35	13.05	18.03				高家	17.82	2.15			12.40	
248.82	張家	22.04	14.87	19.45				張家	17.42	2.25			15.80	
328.50	張家	23.07	15.43	21.00				張家	18.40	3.49			15.40	
343.15	大同	24.17	16.00		5.50			張家	18.50	4.10		14.85	17.10	
424.01	豐鎮	.53	17.39		7.39			張家	20.88	6.07		14.53		
510.28	平地	8.28	20.45		10.47			張家	23.06	8.45		19.53		
575.59	車安	5.13	22.84		12.50			張家	.29	10.15		21.80		
617.85	綏遠	5.23	22.44			8.00		張家	.80	10.80	7.00			
648.34	豐台	6.39	.08			9.28		張家	1.44	11.40	8.17			
772.15	豐台	6.49	.23			9.48		張家	3.05		9.50			
814.23	豐台	8.37	2.81			12.38		張家	4.28		11.22			
	豐台	8.47	2.46			12.58		張家	4.88		11.42			
	豐台	10.27	4.28			15.19		張家	5.80	16.41	12.84			
	豐台	10.37	4.36			15.20		張家	6.41	16.51	13.43			
	豐台	11.46	5.42			16.57		張家	6.51	17.50	14.03			
	豐台	12.58	6.57			18.38		張家	7.52	18.18	15.06			
	豐台	13.08	7.17				9.00	張家	8.21	18.83	15.80			
	豐台	15.30	10.10				12.23	張家	8.44		15.49			
	豐台	16.30	11.20				18.40	張家	—		18.25			
	豐台							張家	10.20					

# 湘鄂鐵路行車時刻表

## TIME TABLE

自二十四年一月七日實行

混合	混合	混合	混合
77 Bn.	79 Bn.	78 Up.	80 Up.
9-45	13-00	d 新河 a	16-17
9-51	13-06	a 長沙北 d	16-11
9-54	13-09	d 長沙北 a	16-01
10-02	13-17	a 長沙東 d	16-00
11-02	13-56	d 長沙東 a	15-47
11-07	14-11	a 長沙南 d	15-32
11-35	14-20	d 長沙南 a	15-24
11-53	14-48	a 大托舖 d	14-56
11-56	14-55	d 大托舖 a	14-54
12-30	15-22	a 易家灣 d	14-20
12-35	15-38	d 易家灣 a	14-18
13-36	16-29	a 株州北 d	13-27
13-36	16-40	d 株州北 a	13-07
13-53	16-42	a 株州南 d	13-05
14-07	17-21	d 株州南 a	12-55
14-30	17-50	a 白臘舖 d	12-26
14-39	17-53	d 白臘舖 a	12-23
15-10	18-24	a 姚家壩 d	11-52
15-13	18-27	d 姚家壩 a	11-49
15-55	10-06	a 板杉舖 d	11-07
15-55	10-12	d 板杉舖 a	11-04
16-33	10-52	a 醴陵 d	10-24
16-58	20-22	d 醴陵 a	20-09
17-33	20-27	a 老關 d	9-34
17-56	21-00	d 老關 a	9-32
18-24	21-45	a 漢山口 d	6-44
18-24	21-49	d 漢山口 a	6-44
19-08	22-27	a 萍鄉 d	8-05
19-08	22-33	d 萍鄉 a	7-57
19-35	23-00	a 安源 d	7-30

# 鄂 湘 鐵 路 行 車 時 刻 表

TIME TABLE OF DAILY TRAINS

自二十三年十一月十六日起實行

特 別	混 合	混 合	特 別	混 合	混 合	
5 Dn.	71 Dn.	81 Dn.	6 Up.	72 Up.	82 Up.	
9.00	15.00	9.30	d 徐家棚 a	22.00	7220	18.50
9.13	15.15	9.45	a 通洲門 d	21.47	7.05	18.35
9.15	15.16	9.49	d 余家灣 a	21.45	7.03	18.30
	15.21	9.54	a 余家灣 d	21.40	6.58	18.22
9.20	15.23	9.56	d 余家灣 a		6.56	18.20
	15.31	10.04	a 鮎魚漆 d		6.48	18.15
	15.49	10550	d 鮎魚漆 a		6.03	17.15
	15.57	10.58	a 余家灣 d		5.55	17.07
	16.30	11.31	d 余家灣 a			
0.47	16.32	11.36	a 紙坊 d	21.13	5.22	16.34
	17.03	12.07	d 紙坊 a		5.20	16.29
10.10	17.05	12.07	a 土地堂 d	20.48	4.49	15.58
	17.38	12.12	d 土地堂 a		4.46	15.53
10.45	17.38	12.45	a 山坡 d	20.15	4.13	15.20
11.03	17.58	12.50	d 山坡 a		4.11	15.14
11.04	18.00	13.08	a 賀勝橋 d	19.57	3.53	14.56
	18.43	13.16	d 賀勝橋 a	19.56	3.50	14.43
11.47	18.45	13.59	a 官店橋 d	19.13	3.07	14.05
12.00	18.58	14.07	d 官店橋 a		3.06	13.54
12.01	19.18	14.20	a 咸寧 d	19.00	2.53	13.41
	19.51	14.25	d 咸寧 a	18.59	2.38	13.16
12.34	19.53	15.18	a 汀泗橋 d	18.26	2.05	12.34
	20.37	15.30	d 汀泗橋 a		2.04	12.33
13.19	20.38	16.14	a 中伙舖 d	17.42	1.20	11.49
13.54	21.14	16.21	d 中伙舖 a		1.19	11.45
14.11	21.19	16.57	a 蒲圻 d	17.06	0.43	11.09
	21.42	17.17	d 蒲圻 a	16.50	0.38	10.46
14.30	21.43	17.40	a 茶港嶺 d	16.31	0.15	10.26
14.46	22.03	17.42	d 茶港嶺 a		0.14	10.21
14.47	22.07	18.02	a 趙李橋 d	16.15	23.54	10.01
15.06	22.30	18.07	d 趙李橋 a	16.14	23.52	9.58
15.07	22.34	18.30	a 羊樓司 d	15.55	23.29	9.30
15.29	23.00	18.36	d 羊樓司 a	15.54	23.37	9.22
15.31	23.20	19.02	a 臨湘 d	15.32	23.01	8.56
	23.43	19.07	d 臨湘 a	15.30	22.41	8.40
15.50	23.44	19.30	a 路口舖 d	15.11	22.18	8.17
	0.06	19.45	d 路口舖 a		22.17	8.12
16.08	0.08	20.07	a 雲溪 d	14.53	21.55	7.50
	0.34	20.12	d 雲溪 a		21.53	7.45
16.29	0.35	20.38	a 城陵磯 d	14.32	21.27	7.19
16.43	0.51	20.44	d 城陵磯 a		21.26	7.16
17.08	1.30	21.00	a 岳州 d	14.18	21.10	7.00
	2.04		d 岳州 a	13.52	20.43	
17.42	2.06		a 麻塘 d	13.18	20.09	
	2.39		d 麻塘 a		20.08	
18.15	2.43		a 榮家灣 d	12.45	19.35	
	3.22		d 榮家灣 a		19.34	
18.54	3.27		a 黃沙街 d	12.06	18.55	
	3.49		d 黃沙街 a		18.32	
19.16	3.53		a 桃林寺 b	11.44	18.10	
	4.32		d 桃林寺 a		18.03	
19.55	4.52		a 汨羅 d	11.05	17.24	
20.10	5.36		d 汨羅 a	10.50	17.04	
20.54	5.42		a 白水 d	10.06	16.20	
20.55	6.30		d 白水 a	10.05	16.14	
21.43	6.36		a 高家坊 d	9.17	15.26	
	7.02		d 高家坊 a		15.23	
22.09	7.05		a 橋頭驛 d	8.51	14.57	
	7.20		d 橋頭驛 a		11.53	
22.24	7.23		a 霞凝 d	8.36	14.38	
	7.51		b 霞凝 a		14.36	
22.52	7.50		a 長沙北 d	8.08	14.08	
23.00	8.40		d 長沙北 a			
23.30	8.48		a 長沙東 d	8.00	14.00	
	8.54		d 長沙東 a	7.00	13.00	
23.38	9.00		a 長沙北 d	6.52	12.52	
23.44			d 長沙北 a		12.46	
			a 新河 d	6.46	12.40	





## 本刊廣告價目表

地位 面積	後封面	前後內封面	正文前後	普通
全頁	每期四十元	每期四十元	每期廿六元	每期十元
半頁	每期廿一元	每期二十一元	每期十四元	每期十二元

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

## 本刊價目表

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

北平西四牌樓羊肉胡同十五號

編輯者 中國鐵路崇實學社  
電話西局一四〇八號

發行者 中國鐵路崇實學社  
北平東城燈市口門牌二號

印刷者 東亞印書局  
電話東局八〇九號

分售處 南京 鍾山書局  
花牌樓書店  
漢口 生活書店  
哈爾濱 松浦工廠胡鐵茂  
山海關 會友齋