

年

卷

期

5

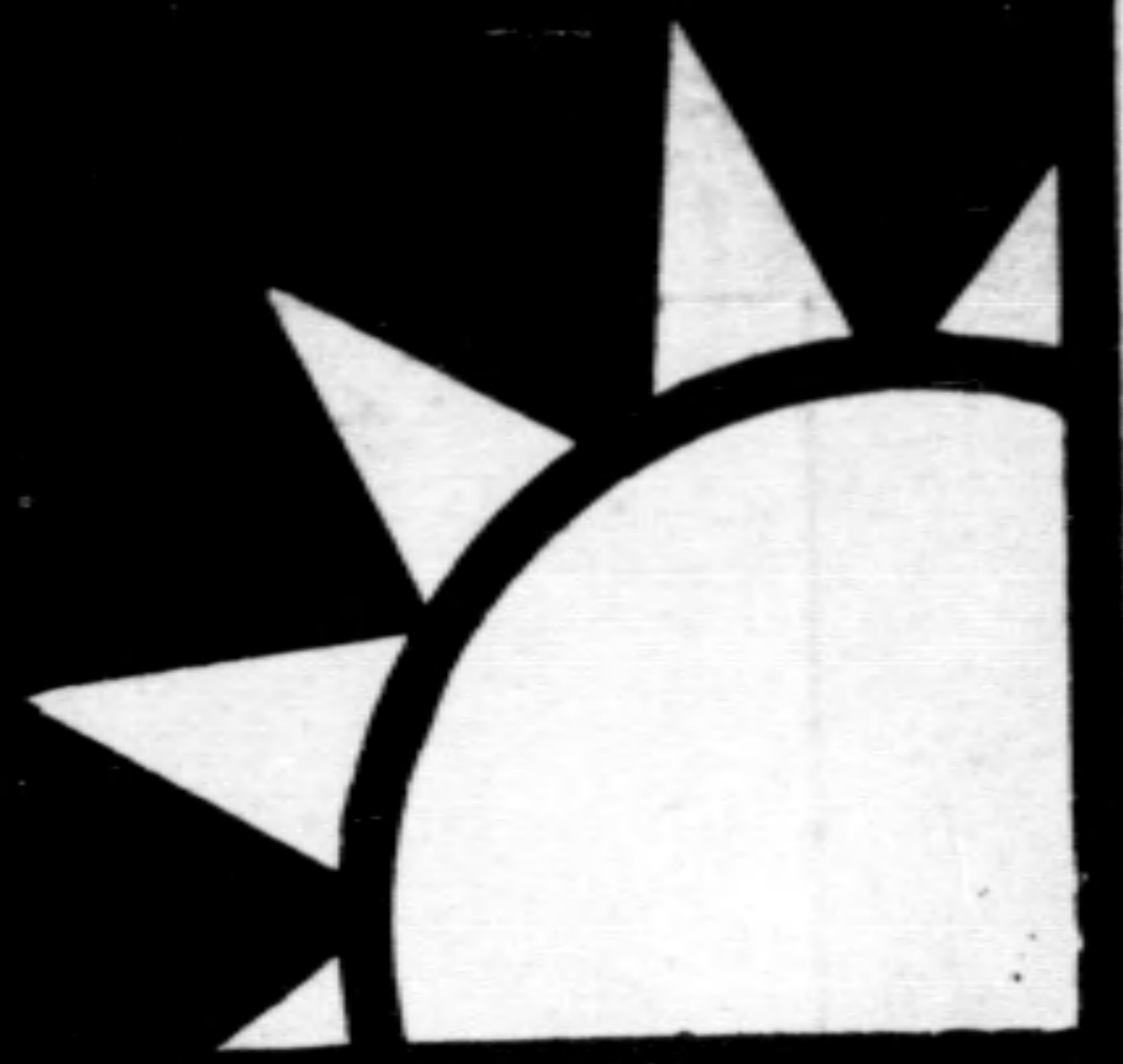
1

第

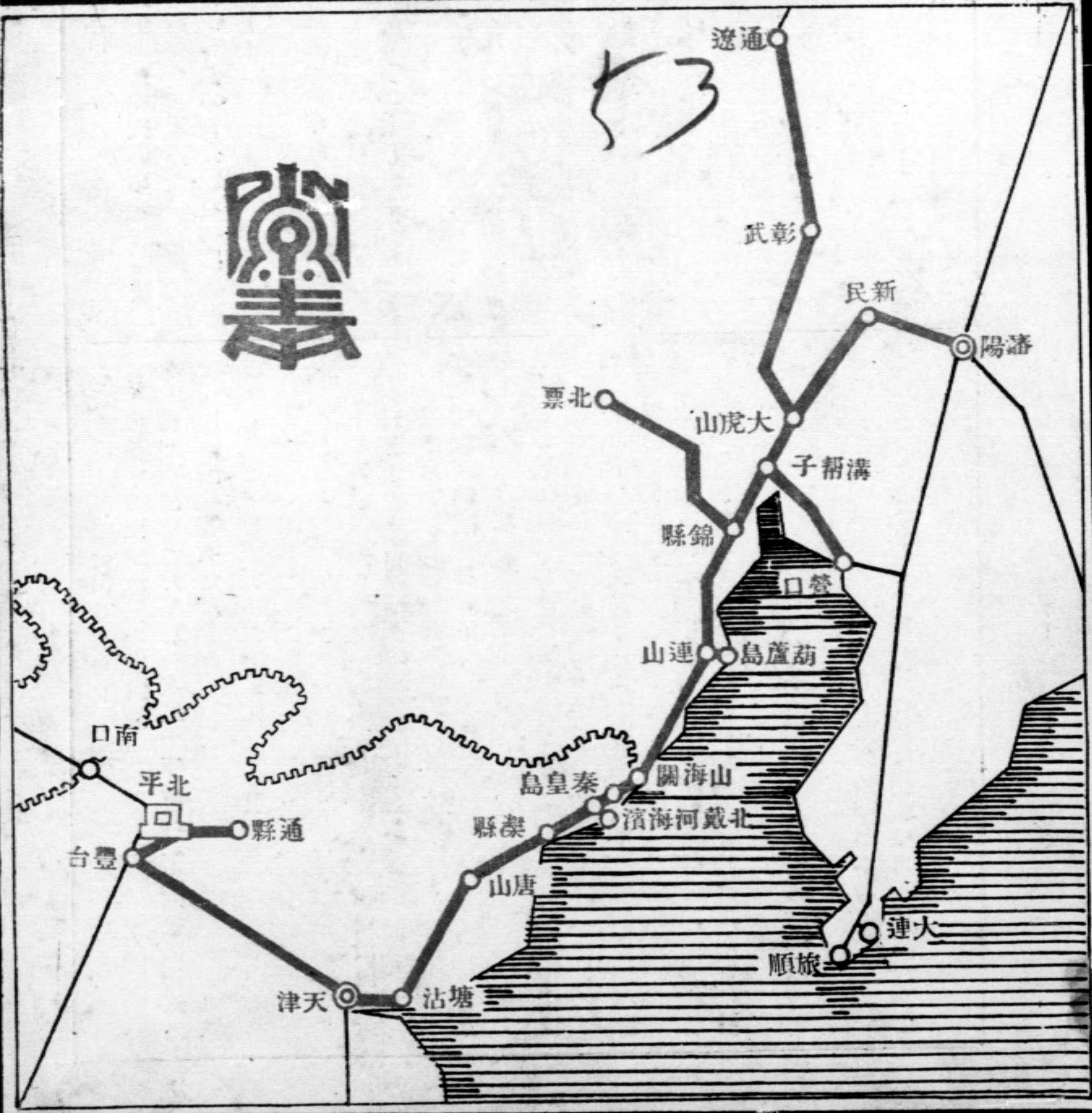
第

鐵路月刊

北寧線



第五卷 第一期



北寧鐵路月刊徵稿章程

(一) 本刊爲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

四，譯譯國外關於鐵路之論說以及新學說新事物之介紹等歸入本刊譯著或調查欄(著作及非關鐵路之文字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

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爲限

(五) 給酬辦法 每月結算一次以千字計算於上列投稿各種範圍內酌分等次如左

(甲種) 一等六元 二等四元 三等二元

(乙種) 一等四元 二等二元 三等一元

(丙種) 一等二元 二等一元 三等五角

上項辦法投稿人其有不願受酬金者得酌贈相當價值之本刊若干期並請於來稿時分別註明

鴻篇鉅製酬金特別從豐並容臨時議定

(六) 受酬之稿請書真實姓名詳細住址並蓋章以憑給酬不受酬之稿請註明「却酬」字樣

(七) 來稿務須以墨筆或墨水筆繕寫清楚點明句讀無論用何種紙張只宜書寫一面否則不錄

(八) 來稿若爲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爲准如標題下無署名即以真姓名刊露

(十二) 無論何種稿件一經刊載其著作權即歸本局

(十三) 來稿刊載以後如經發現係屬抄襲者即取銷其應得酬金並登本刊聲明之

北寧鐵路月刊第五卷第一期

民國二十四年一月分

目錄

總理遺像

各路員工捐助飛機舉行聯合命名典禮各路代表攝影

北寧號飛機攝影

北平正陽門站之外觀

北寧路負責貨物列車

五卷始刊辭

倫敦東北鐵路之二箭速行機車

北寧鐵路現行運價之檢討

鐵路營業所之面面觀

鐵路運價論 (續)

磁石式電話交換機

氣軛問答 (續)

王余杞

王若侃

曙 廬

傅潛光

張 豪

陳鍾達

王若侃

● ● ●

本路二十三年上半年貨車在站滯留時間表

高溶年

二十二年十二月上中旬營業進款概數撮總表

會計處

二十二年八月分豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

營業課

● ● ●

本路二十四年一月分工作報告

文書課編

● ● ●

二十二年新工進行狀況表

工務處

● ● ●

印花稅法 二十三年十二月八日公布

紀念週講演詞

參觀南滿路情形

全 上

本路七年內帳目的興革

李連瀛

● ● ●

北寧路新生活運動會第一次至第四次會議紀錄

謝震

● ● ●

測勘新甘公路經過情形

尤寅照

開灤礦務總局

經理 耀華 機器 製造 玻璃 有限公司 營業 事宜

煤烟

火磚 焦炭 火泥
各種塔造磚

耀華玻璃

凡稱公室
內及工廠
內均以光
線良好規
成績之優
展耀華玻
璃在遠東
向以光明
勻潔物美
價廉著名

諸君 欲知 詳情 請向 天津 英租 界味 多士 路本 總局 詢問 可也

啓新洋灰公司

塔牌水坭

馬牌洋灰



各
支
店

大治出品

唐山出品

總
事
務
所

交貨迅速

產量偉大

製法最新

牌號最老

批發分所及分銷

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)

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

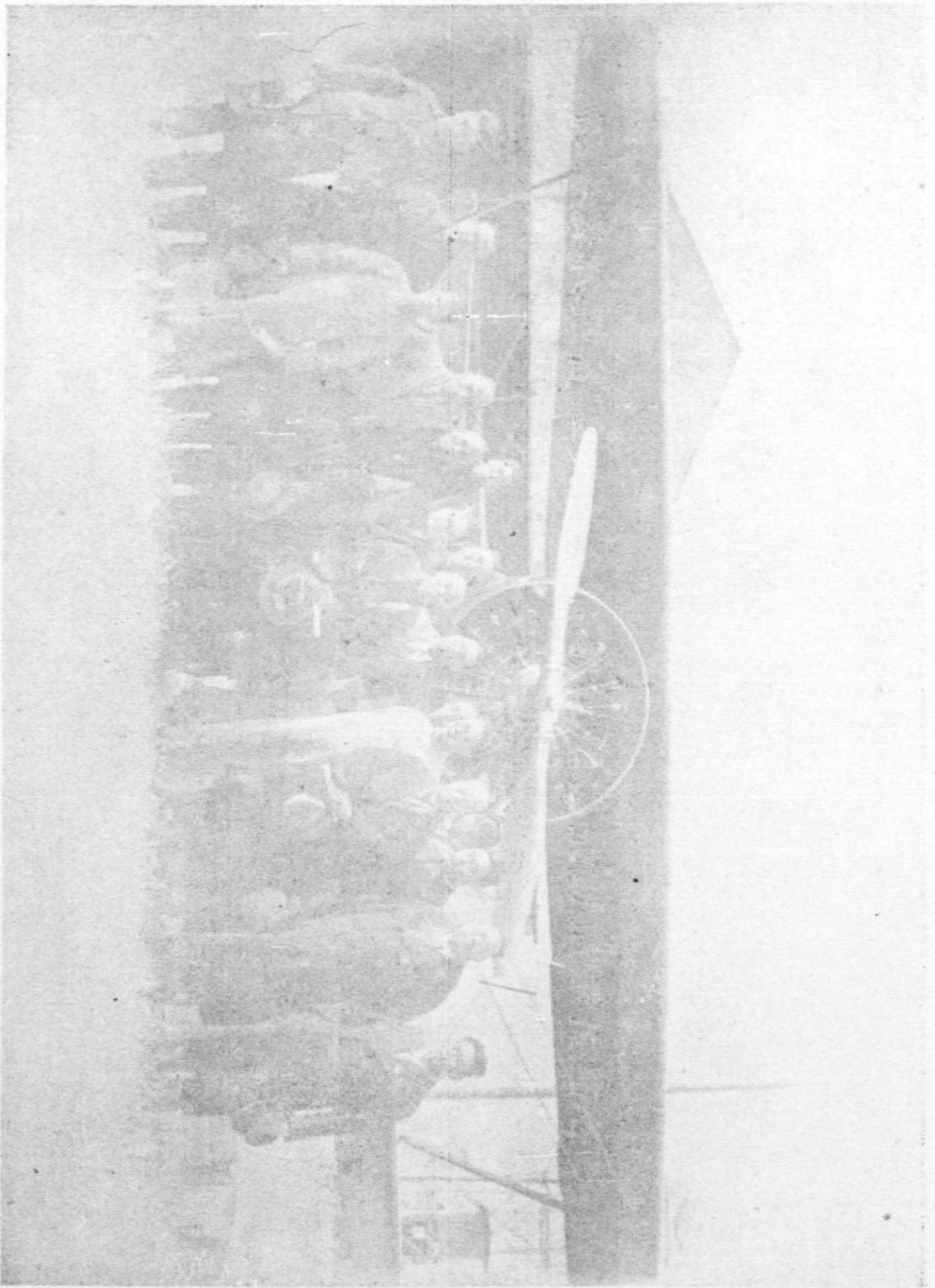
青島 華新紗廠
烟台 義昌信
南京 順和號
廣州 通安昌記
汕頭 通安公司
廈門 林森公司
其餘分銷 全國內各大商埠市鎮均設有經售處

總 理 遺 象



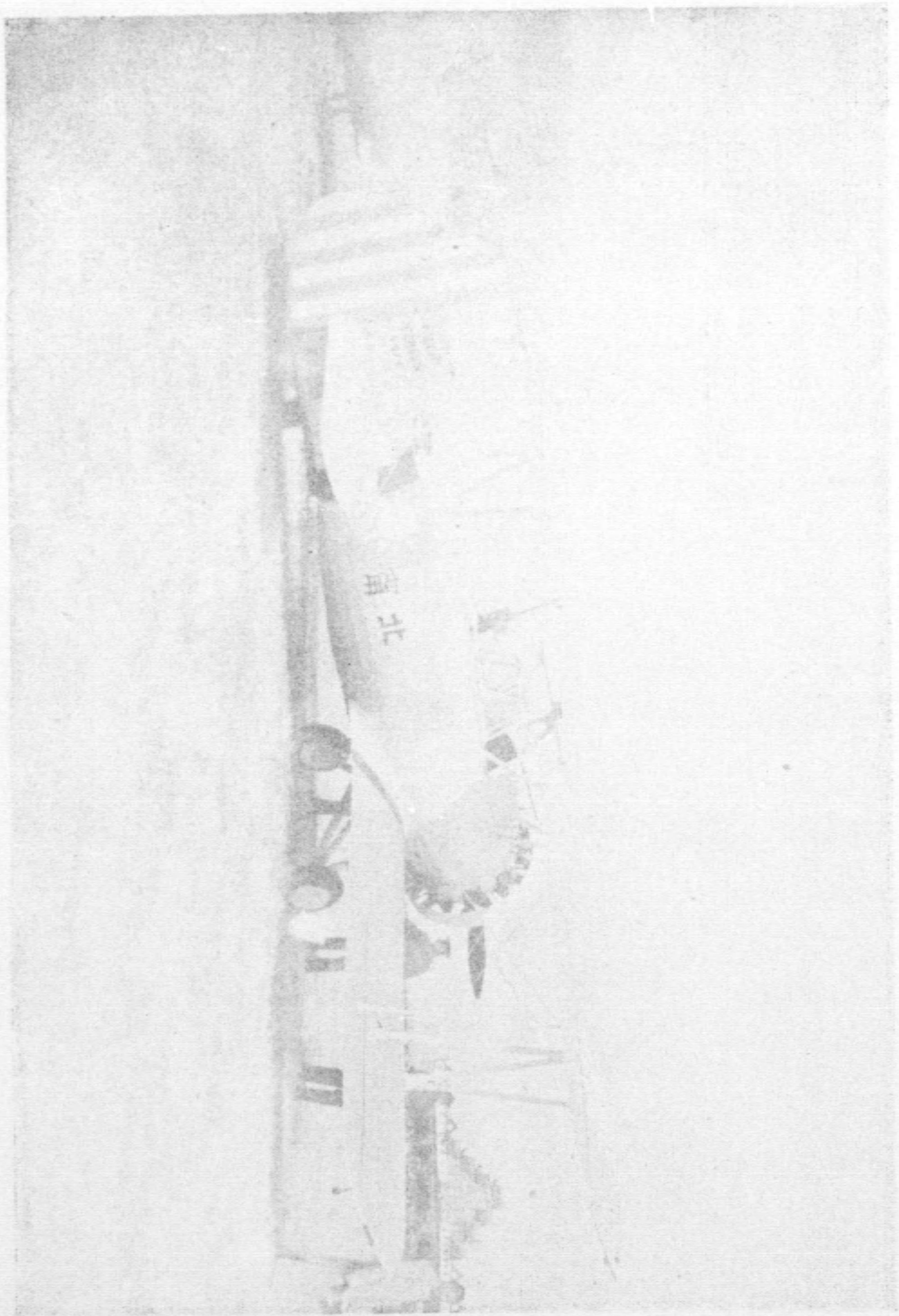
總理遺囑

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。

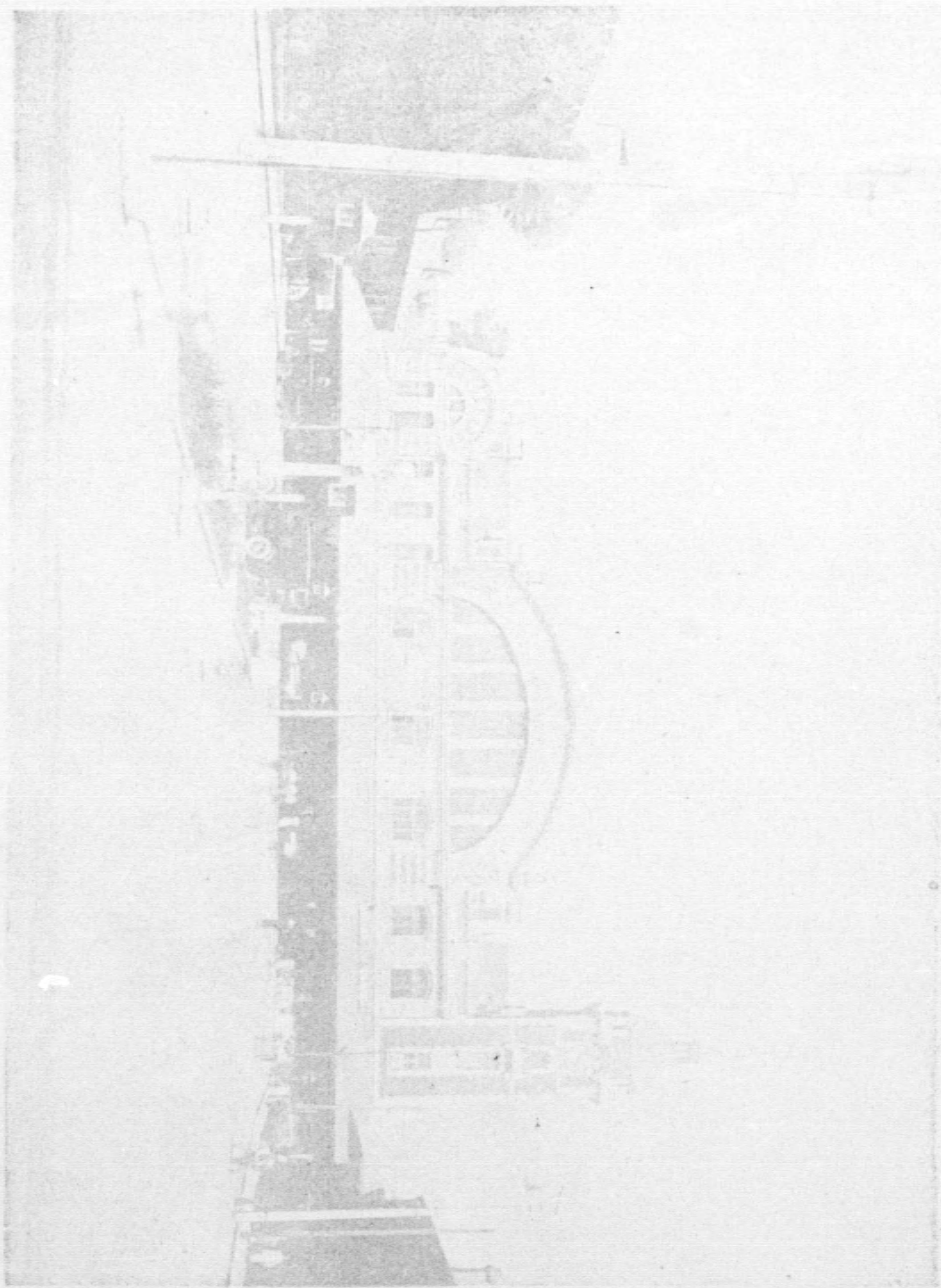


各鐵路員工助飛舉聯名典禮各代表攝影

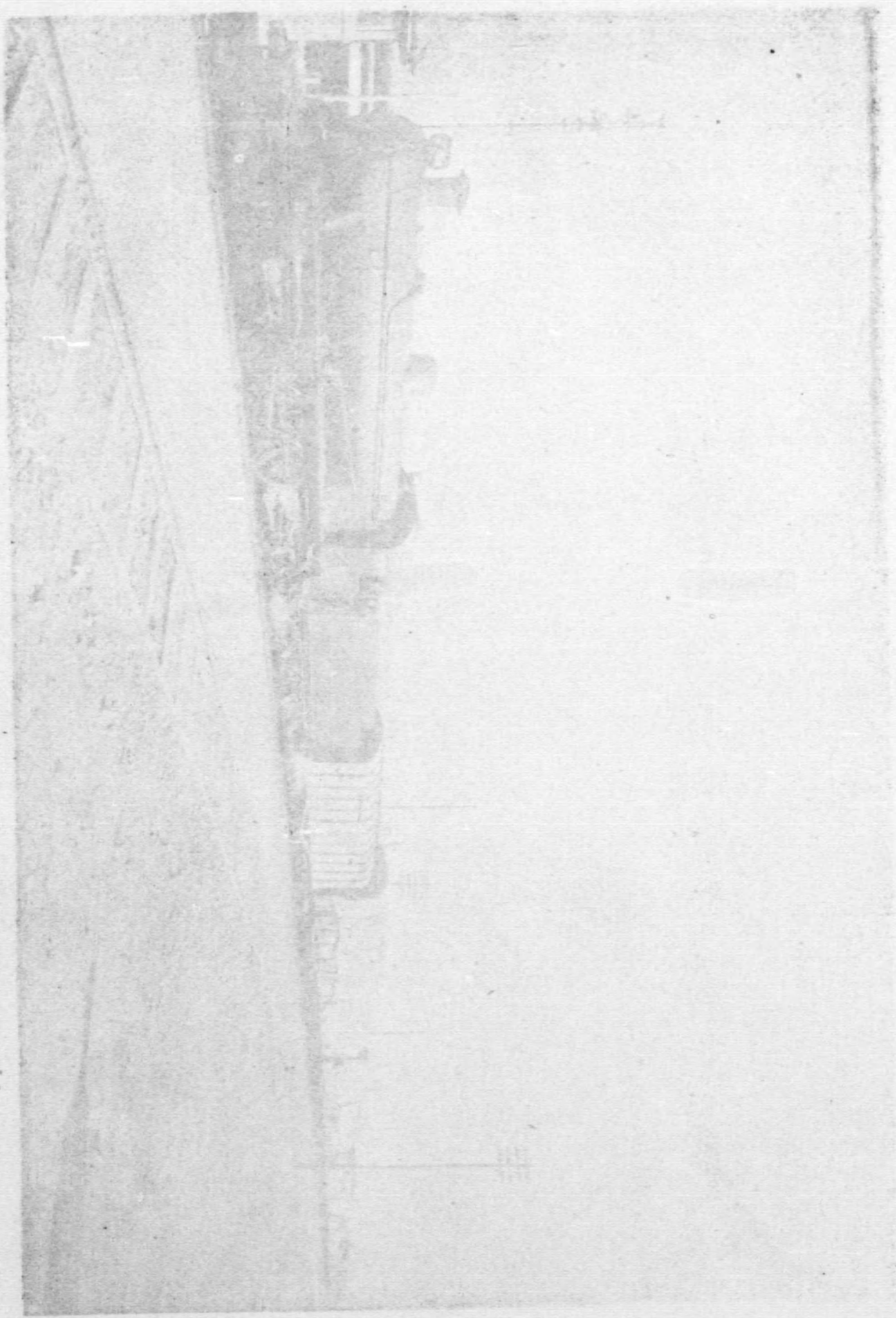
影 撮 機 飛 號 寧 北



北平正陽門站之外觀



北寧鐵路貨物列車



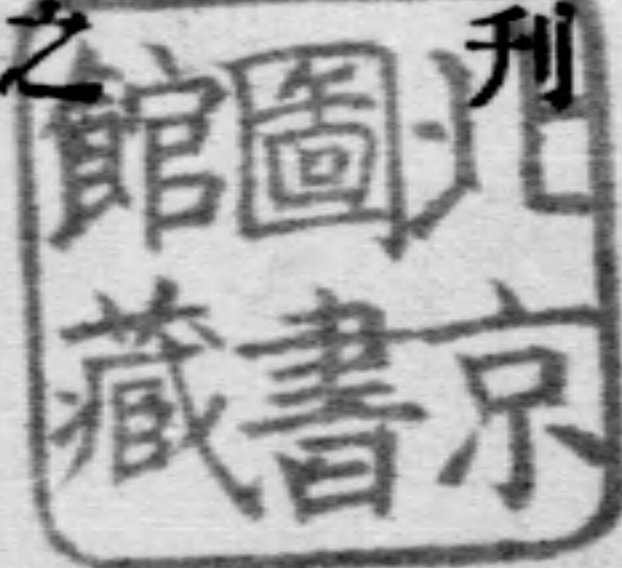
本刊遵奉部章編印。瞬經四載。今值新歲，敢於此五卷一期刊行之日更爲讀者諸君進一言。

本刊之使命，於創刊時歷經本局局長副局長於發刊詞中詳言之。蓋本刊原爲一鐵路月刊，既有異於理論專書，亦與其他雜誌不同；故其取材也博而含義亦廣：舉凡學理之闡揚，問題之檢討，專論之紹介，技術之發明，以及鐵路本身之謀政方針，車工機會材各部分之現狀報告，國內國外之參考資料，法制章則之公布施行，或列圖表，或由筆述，鉅細匪遺，惟求詳盡。分而觀之，不僅益人以新知；集而觀之，亦無殊於本路之史籍。

吾知國人積習，對於機關雜誌動懷歧視，以爲官牘圖表，滿紙紛陳，翻閱費時，收藏無益，而不知此種文件，每爲事實之紀錄。在當時身歷者，容無需於披閱參考，若日久漸忘，必待覆稽，或遠地傳聞，難徵詳實；則惟賴於有關刊物之記述爲之備忘佐證。是故一時刊載，或感平凡；而積久成帙，乃如珍本。

五 卷 始 刊 辭

王 余 杞



至於學理之研討，實尤待於吾人之努力。歐美國家，科學昌明，以知輔行，因行創知。每於百尺竿頭，更進一步，返觀吾國，則故步自封，空嗟落伍，誠如本局總務處長徐濟甫先生所言，西人之於鐵路事業，日新月異：若流綫型機車，若滾珠式車輪，若單軌制之改善，若以「電眼」控制列車，非僅不爲吾人所習見，實亦未爲吾人所習知（大意如此。見本局改進委員會主編之改進專刊第四期「未來的——新」），斯言良是。則吾人尤當知所自勉，雖暫時事實所限，未能競美外人，豈能因此竟摒新知而不顧？「捨舊謀新」，勢或不能；「推陳出新」，責在吾輩。徐先生所論實當銘諸座右，且「知是行之始」，昔人已先我言之矣。

本刊自茲以往，益當本此力謀改善。藉副讀者諸君厚望，本期之煥然一新，卽其明證。尙望局外同道，局內同人，不吝鴻文，時光篇幅，實深感禱！

倫敦東北鐵路之二管速行機車

王若侃

(譯自美國鐵路時代雜誌)

倫敦東北鐵路。近以第一輛四連客運機車。用於英國之鐵路業務。此車爲倫敦東北鐵路機械總工程師葛萊司雷所設計，於愛丁堡(衛佛雷)與愛伯廷間一百三十英里之域內，行駛速行旅客列車。此域內坡度甚大，所需行駛客車之太平洋式機車。自愛丁堡北行至愛伯廷掛車四百八十長噸。反之爲四百二十噸。惟因有若干較爲重要之快車。其列車載重多至五百五十噸，而機車及煤水車尚不在內。故必須備有機力較大之機車，以應此項運輸之用也。

倫敦東北鐵路在倫敦與愛丁堡間再達愛伯廷之一切最重要快車，現在由三管太平洋式機車行駛之，此機車初建於西歷一九二二年，其時牽引力爲二九八三五磅。汽笛直徑二十英寸，抽程二十六英寸，主動輪徑八十英寸。鍋爐壓力一百八十磅。約在七年前，此項機車有裝置工作壓力二百二十磅之新式鍋爐，並裝配四三式過熱器以代原用之三二式者。於此項變更後，並使用二十英寸直徑之汽笛。此項機車之牽引力乃擴充爲三六四六五磅。其他新造之機車。裝置改良鍋爐及直徑十九英寸之汽笛者，則有牽引力三二九〇九磅。

此篇所述之新機車。有規定之牽引力四三三四六二磅。不僅較之十九英寸汽笛之太平洋機車約增加百分之三十二。且較不列顛三島迄今所造之其他任何速行客運機車爲巨。爲以平均

軸載量四四八〇〇磅而可得充分之滯力起見。殊有裝置四連車輪之必要。故此機車於英國鐵路業務內有第一輛四連速行機車之區別也。其主動輪上之重量爲一八〇五四磅。占機車總重二四六九六〇磅之百分之七十三。滯力率爲四·一五。

車輪布置之利益

車輪布置二—八—二，於速行機車甚爲罕見，惟與四—八—二式相較，有減少軸距之利益。加之，採用米加度式車輪布置，曾使其能移前主動軸向前，足爲中央主桿及十字頭備有必要之餘隙。三笛成爲一列，越過引擎之前部，外面兩笛略斜，成一比三十之度數。中間一笛，因爲內桿及前主動軸備有必要之餘隙起見，成一比七·七一三之斜度。

鍋爐及過熱器

按大體設計，其鍋爐與新近太平洋式機車所用者相似，有同樣之工作壓力。體部分爲二段，靠近火箱者爲圓錐形，最大直徑爲七十七英寸，而前段則爲平行，在烟箱焰道鐵處有直徑六十九又十六分之五英寸。對於A式過熱器有二又四分之一英寸汽管一百二十一個，五又四分之一焰道四十三個，A式過熱器爲過熱器公司最新之式樣，外徑一又四分之一英寸。其所有附件均伸入汽櫃鑄件之中。

與過熱器接連者爲新式之鐘形汽室，其中有主要調整閥。實際上，蒸汽之供給係取自鐘形汽室外之鍋爐，經鍋體錐形部分頂端內之一列槽孔十八個而入，在此處以鋼板助增其力

量，用鉚釘固於鍋體飯之內部，鋼板內亦鑿有相當數目之槽孔。此項布置之意旨，在以極乾蒸汽送至鐘形汽室調室閥及過熱器也。

此機車與太平洋式相同，所用火箱甚寬，惟爐篋面則由四一·二五平方英尺增至五十平方英尺。故火箱較大，其暖氣面由二一五平方英尺增至二三七平方英尺。總共之暖氣面為三三四九·五平方英尺，其中六三五·五平方英尺或百分之一九·九為過熱器者。焰管飯間之長度為十九英尺。內部火箱係紫銅所製，與英國習慣所用相同。紫銅飯包括外殼，後蓋及喉飯在內，共厚十六分之九英寸，凹形焰管飯厚一又四分之一英寸。火箱土圈處外面之尺寸，計長九十五又四分之一英寸，寬九十三英寸。保安閥為彈力式，數有二，直徑三英寸半。鍋爐之餵水，由一A.C.F.I.餵水暖器供給之，唧機部分架於右側之上，混合房係按馬鞍形裝於鍋體前端之頂上。必要時並裝有射入器一具以資應用。

對於前端之設計，曾作極端之注意，藉風笛實驗之助，將其外形改進，以獲得有效力之升烟器。此舉連同對於鍋爐外殼所施之打磨（其形特別，與機室前部尖端之項接合而磨光），成爲流線形，可於高速度時減少空氣之阻力。烟箱設有雙烟突及排洩管。此管爲巴黎奧林斯鐵路及歐洲其他數路通用之A.C.式。

汽笛閥機關及行動物

二笛直徑各二十一英寸，鞴抽程二十六英寸。蒸汽之分配係由旋動之偏突輪軸激動管

閥而行之。汽箱連同閥櫃，爲一單獨之鐵鑄件，其上部成支持烟箱之鞍架。

對於蒸汽出入口之通路設計與其大小比例，曾作極端之注意，其目的在得有大而直接之通道自鐘形汽室內之主調整閥直達出口。因此，通至過熱器之主聚汽管有七英寸之內徑，而在烟箱內之兩分管各有五英寸半之內徑。其爲進汽用之雙座管閥，直徑係八英寸，爲出汽用者則係九英寸直徑。所有三箱之蒸汽，均取自箱鑄件上部內之公共汽櫃，有二汽管自過熱器連接之。自各箱發出之排洩路，均聯接於中央一箱頂上正中之空腔內，該箱適在雙排洩管鑄件底部之下也。

各箱有管閥四，每端各二。外面兩箱之管閥，係相並置於分隔之閥房內——一作進汽之用，一作出汽之用。至中央一箱管閥之布置則稍異。其兩進汽閥係置於箱體左側，而出汽閥則在右側。所有十二閥，均工作於水平面內，且在同一平面內，其軸互爲平行。由此可知中央一箱之兩側各有六閥，用兩偏突輪軸以運用每組之六閥，各偏突輪軸及所需之引動機關均包含於偏突輪箱內，而偏突輪箱則裝置於外面兩箱前後閥房間之中央空間。右側之偏突輪軸配有偏突輪，管理該外箱之汽閥與排洩閥及中央一箱之汽閥與排洩閥，而在左側之偏突輪軸，則管理該外箱之蒸汽出入，並管理中央一箱之進汽。

對於此項布置，須有雙份之主動，即於外面各主曲拐銷之回動曲拐上裝置一機關箱以備用。此項回動曲拐之地位，須使其銷與主軸中心相合。各回動曲拐銷上，連一蝸輪，機關箱

之上部有一蝸齒軸，與該輪相接觸。藉通用軸系而以動作傳遞於各偏突輪軸焉。

修改閉汽所需偏突輪軸之移置，由齒條機關行之。此齒條機關以鏈梯連接於偏突輪軸，並以軸系與機室內司機之管理作適當之連接。與英國習慣所用之旋轉螺回動機關相似。此管閥機關謂之R.C.管閥機關。主桿之傳動，係自中央一筭。藉組合曲軸。與平衡曲拐，而經第一對之連動輪，有一主銷，長九又四分之一英寸，寬六英寸。外面之兩曲拐銷，係長六又四分之三英寸，寬六英寸。連桿銷對於主動輪者，計長七英寸半，寬四英寸半；對於前輪者，長四又四分之三英寸，寬四英寸。對於其他者，長四又四分之三英寸，寬五英寸。七十四英寸之主動輪，係架於有寬九英寸半長十一英寸軸項之軸上。所懸之彈簧，則為中心三英尺六英寸之疊板下懸簧。

對於前轉向架，使用三十八英寸之車輪。軸項承座寬六英寸半長九英寸，其重量以盤簧任之，每轉向架之箱各有二具。後端之屈曲，則得自高台齊箱，此箱有寬六英寸長十一英寸之軸項，及中心四英尺六英寸之疊板下懸簧。不裝置均力簧配件。後輪直徑為四十四英寸。機車之總軸距僅為三十七英尺十一英寸，其中有定軸距十九英尺六英寸。

關於一切行動部分之潤澤，係用油料，與英國習慣相同，遇有便利之處，並使用油箱，以管通至時須油潤之各零件，如十字頭履等。右側步板之上面，裝置機力油潤器二具，以備

有防磨承座之活節運用之。此項油潤器供給油料於主動箱及汽笛，管閥桿等。主動輪上應用蒸汽沙箱以便前進。前主動輪之前部復裝有普通重力沙箱。

機室及煤水車

機室所占之部分頗大，對於各項管理機件之布置，曾作極端之注意，以期予司機者最大之便利。備有司機司火二人之座位，司機坐時，能達主調整柄，軛閥，沙閥，汽笛，及回動機關，同時並可見及前方之一切情形。調整及汽笛兩項管理之設計，在能由機室之任何一方從事運用。

唧機管理閥架於右側即司火者之一方。除上述以外之其他配件，計有二水管表，鍋爐汽壓表。連接汽櫃之汽壓表，貫通軛之真空表，列車暖汽表，及餵唧機表。此外尚有過熱蒸汽所需之高熱表。並應用速度記錄器一具。

八輪煤水車為適於新製太平洋機車之式樣。煤水車水之容量為五千加倫。煤則可裝一萬七千九百二十磅。有五十英寸直徑之車輪八個，並無轉向架。軸距為十六英尺，係固定者，惟箱內側面可以自由活動。其重量由疊鈹上懸簧承之。備有以手運用之汲水管，並有一手軛。此手軛係補助機車煤水車上自動真空軛之不足者。

此機車為倫敦東北鐵路公司之唐開司托工廠所造。茲將其主要尺寸列表於後。

倫敦東北鐵路三第2118—22式速行機車之主要尺寸及重量

路名

倫敦東北鐵路

業務

速行客車

規定之最大牽引力

四三四六二磅(在百分之八十五鍋爐壓力時)

以最大牽引力除主動輪上之重量

四·一五

汽笛直徑及抽程

二十一英寸與二十六英寸

閘動機關式樣

旋動偏突輪

工作有序時之重量：

主動輪上者

一八〇五四四磅

前轉向架上者

二五七六〇磅

後轉向架上者

四〇六五六磅

機車總重

二四六九六〇磅

煤水車(滿載)

一二三八七二磅

機車煤水車共重

三七〇八三二磅

車輪直徑：

連動輪

七十四英寸

倫敦東北鐵路之三番速行機車

前轉向架

三十八英寸

後轉向架

四十四英寸

軸距：

主動輪

十九英尺六英寸

全部機車

三十七英尺十一英寸

鍋爐：

蒸汽壓力

二百二十磅

焰管數目及直徑

一百二十一個—二又四分之一英寸

焰道數目及直徑

四十三個—五又四分之一英寸

管鈹間之長度

十九英尺

爐篦面積

五十平方英尺

暖氣面：

火箱

二百三十七平方英尺

焰管及焰道

二千四百七十七平方英尺

全部蒸發

二千七百十四平方英尺

過熱面

合蒸發及過熱

煤水車：

水之容量

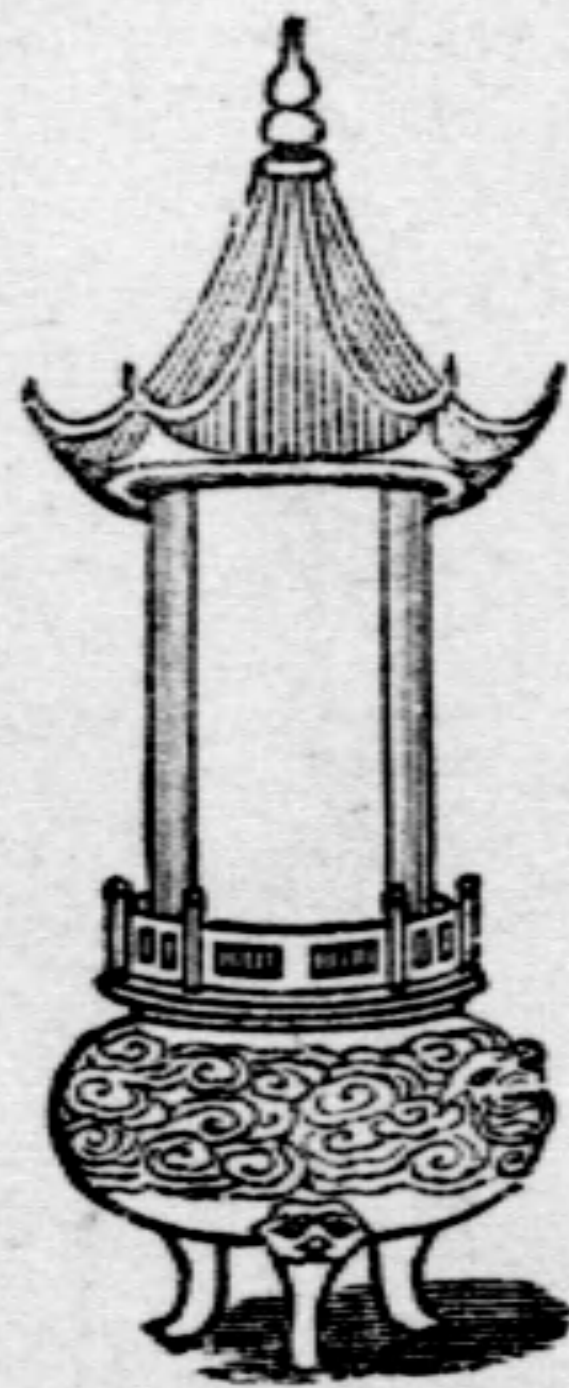
煤之容量

六百三十五有半平方英尺

三千二百四十九有半平方英尺

五千加倫

一萬七千九百二十磅



天津交通銀行

法租界四號路

前清光緒三十年
立資本三年設
實收國幣壹千
萬元條例特許
為發展全國實
業銀行

各項存款

業抵押放款

務內國匯兌

要貨物押匯

目內債經理

票據貼現

津

區

發

行

總

庫

天

津

附

屬

機

關

北馬路
兌換處

駐海關
收稅處

小白樓
兌換所

北寧鐵路現行運價之檢討

曙 廬

(甲)現行運價之概要

制定運價，分二步驟，一曰貨物分等，一曰基本運價。我國各路貨物分等，均遵部頒章程辦理，分爲六等，已趨一致。惟基本運價之計算方法，鐵部方頒訂劃一辦法，分飭各路遵行。茲將北寧鐵路在未實行劃一辦法以前，現行運價之概要，分述於次，以備研討：

(一)運輸成本——鐵路運輸成本，爲制定運價之基礎。北寧計算運輸成本之方式與結果如左

(a)方式——〔營業用款〕+〔資金及借款利息〕+〔延入公里〕+〔延噸公里〕=

(運輸成本)

(b)結果——每人或每噸貨每公里之運輸成本——1.078分

(二)基本運價——基本運價分客貨二類：

(a)貨運——

(1)整車價率——每公噸每公里一·五二三分。

(2)不滿整車——每一〇〇公斤每公里〇·一九六七分。(照整車加百分之三十)

(3)貨物分等比差——一等至五等間之比差，爲〇·八七五分；即一等運價較二等

高〇〇・八七五分，二等較三等高〇〇・八七五分，餘類推。五等與六等間比差，爲〇〇・七三七分。

(4) 遞遠遞減辦法——以一〇〇公里爲一段，每接連段次，照銜接之前段核減，如第二段照第一段減百分之幾，第三段照第二段減百分之幾，餘類推。減價成數，第一段無減，第二段照第一段減百分之五，第三段照第二段減百分之五，順次減百分之七，百分之八，百分之十，百分之十二，百分之十四，百分之十六，百分之十八。

(b) 客運——旅客運價，採一，二，三比例制：

(1) 價率——每人每公里之運價：

三等——一・五分
二等——三・〇分
一等——四・五分

(2) 起碼——每人之起碼運價，十倍於基本運價：

三等——一・五角
二等——三・〇角
一等——四・五角

(乙)運輸成本計算方法之檢討

按北寧路計算運輸成本之方式，以「延人里」及「延噸里」混合均攤。此點甚屬不合。蓋每人每里之運輸成本，必不等於，但必少於。每噸每里之運輸成本（理由詳後）。若人數與噸數混合攤算，其難期準確，不言可喻也。

現鐵部已頒佈計算運輸成本之劃一辦法，北寧已正採用，從新計算運輸成本，呈部核奪。其法係採納杭江路現行之辦法，茲簡列於次：

(一)每延噸里成本

$$\frac{(\text{資本利息}) + (\text{折舊費}) + (\text{用一}) + (\text{用三}) + (\text{用四}) + (\text{用五}) \times (\text{貨物列車公里})}{(\text{列車總里程})} + (\text{用二}) \times \frac{(\text{延噸公里})}{(\text{延人噸公里})}$$

(延噸公里)

(二)每延人里成本

$$\frac{(\text{資本利息}) + (\text{折舊費}) + (\text{用一}) + (\text{用三}) + (\text{用四}) + (\text{用五}) \times (\text{旅客列車公里})}{(\text{列車總里程})} + (\text{用二}) \times \frac{(\text{延人公里})}{(\text{延人噸公里})}$$

(延人公里)

此部頒方式，除「用二」一項外，均按「列車里程」。以攤算客貨運輸成本，當較北寧原用計算方式為準確。蓋客貨列車之速度雖異，長短雖殊，然每行列車一次，其業務上，運轉上，及列車上一切費用，大致相同也。至「用二」一項，獨按人數與噸數均攤者，或以其為「車務費」，所包括者為車務處及車站員工之薪津與辦公費等，其於辦理客貨運輸，應按人數與噸數均攤，方為準確；抑有其他理由在，惜無詳細之解釋也。（參閱交通雜誌第二，

三期合刊九十六頁，金士宣先生計算運輸成本意見之內容及其批評一段）

(丙) 貨運基本運價之檢討

不滿整車之貨運，因裝卸手續較繁，車輛空地較多，故其運輸成本，自較整車貨運為大。北寧所訂貨運基本運價，不滿整車按整車加百分之三十，為數不大，亦不小，自屬妥善！茲當研究者，整車基本運價，是否制定妥善也。

北寧現行整車運價，為每公噸每公里一·五一七分。遞遠遞減成數，最多為百分之十八。故整車運價，最高為一·五一七分，最低為一·二四一分。 $(1.517 - (1.517 \times \frac{18}{100}))$

又北寧算出之運輸成本，為每延噸公里一·〇七八分，則整車最高運價，較成本高百分之四十 $(\frac{1.517 - 1.078}{1.078})$ 最低運價，較成本高百分之十五 $(\frac{1.241 - 1.078}{1.078})$ ；平均之則較高百分之二十七 $(\frac{40 + 15}{2})$ 。是即整車貨運之利潤，平均為百分之二十七也。

倘北寧所算出之每延噸里成本（一·〇七八分），尚稱準確，則現行之貨運運價，實屬妥善。蓋其中僅含百分之二十七之利潤，雖不高，亦不低也。

此上按六等貨物運價而言也。其他五等至一等間貨物之運價，均按等遞增，其利潤之百分數，當亦隨之而大。但此所大者，祇可視為抵償專價，特價，及臨時減價之損失，不足據言利潤太高也。

(丁)客運基本運價之檢討

因北寧計算運輸成本，延人里與延噸里混同攤算，故貨物每噸每里之成本爲一·〇七八分，旅客每人每里之成本，亦爲一·〇七八分。今旅客三等票價率爲一·五分，視貨物六等價率之爲一·五一三分，相差有限，當亦可稱妥善！

雖然，旅客一人，其重量之輕於貨物一噸，何啻十倍。運輸成本與重量，成正比也；重量大，則成本大，重量小，則成本小，此自然之理也。今運十分之一噸之重，與運一噸之重，取運費相同，豈不有失公允？

或曰，不然。人體之重，雖輕於一噸之重；然而以設備之不同，客車車底，重於貨車；以速度之不同，旅客列車，短於貨物列車。是每一列車，客運所載人數，與貨運所載噸數，實相若也。每列車之運輸成本，無論客貨，均相若；故每人與噸之運價，應相若也。

曰，誠然，但不盡然。旅客旅行，有往必有返，故客車往返行駛，空回之時至少。貨物則不然，運出者不復入，運入者不復出，運出與運入相等者，惟偶然有之，事實上則無論何路，無不有回空貨車。北寧回空貨車，以開灤煤車及石磧車爲最多。蓋開灤煤車，以合同關係，不運他物，故煤車運出，即空車駛回。石磧車亦然，由產石地運出，仍空車駛回再運。故每趟貨車，幾費二趟貨車之成本。職是之故，雖客貨列車，人數與噸數相若，然而每延噸里之運輸成本，必幾二倍於每延人里之運輸成本也。然則基本運價，客貨人噸同率，豈不仍

失公允？

然則旅客基本運價，應如何改革之耶？曰，應從根本上解決之，即運輸成本之計算，應客貨分別，不可混同均攤也。關於此點，北寧正遵部頒辦法，着手進行，將來自可得一適當

之旅客基本運價。惟每人每里之運價，應低於每噸每里之運價。則成不易之論也。

至於客票各等價率，採一，二，三比例制，雖關部訂成章，不便改變。然而頭二等客車，設備完美，座位舒適，故成本特高；而三等客車，設備簡陋，座位擁擠，故成本特低。職是之故，頭，二，三等旅客，每人之運輸成本，並不適成一，二，三之比例。而頭二等旅客每人之運輸成本，實不啻五六倍於三等。故若一，二，三比例制不改，則客車設備上應改，即三等客車之舒適上與其座位供應上，均應改善，方為公允也。

(完)

鐵路營業所之面面觀

傅潛光

(一) 引言

我國創辦鐵路已有四五十年的歷史了，論到鐵路的營業成績，還不能算十分良好。所以近幾年來，賢明的鐵路當局極力提倡鐵路商業化，而且設立營業所以求發展營業，那末鐵路營業所之重要已可概見了。

但是營業所究竟是個什麼東西呢？它的性質如何呢？它所營的業務如何呢？它對於鐵路本身，對於客商，民衆，工商業及其他方面的關係又是如何呢？

從表面上看來，營業所不過就是一個營業所罷了，沒什麼大了不得的。然而營業所實在是很重要啊！它於鐵路本身，於客商，工商業和其他方面均有很重大的關係！當此國有各路開始創設營業所的時期，凡屬鐵路人員不可不對營業所加一番深切的研究，尤其是一班客商應該切實的了解，因為營業所對於他們有很大的關係！作者不敏，謹就其所知，將以上各點分別述之如次。

(二) 營業所的性質

本來營業所的性質這一點可不待贅述的。顧名思義，即可知道了。但是我國的鐵路營業所却很特別，值得注意的。

無論鐵路爲民有或國有都可算作一種商業。通常的商店或公司均有兩種工作：一是製造貨品或販運貨品，一是招徠主顧以便出售貨物，從中獲利。鐵路也是如此。鐵路局內設有車務一處，專司運輸客貨。運輸客貨這種業務即是鐵路出售的貨品。又可設營業處來擔負發展營業，招徠客貨的責任。不過我國國有鐵路沒有專設營業處，僅在車務處內設個營業課，將發展營業的責任交給車務處兼辦。

車站是車務處直接管轄的機關，也是直接和客商接洽，辦理客貨運輸的處所；營業課設在處內。發號施令，處於指揮和監督車站工作的地位。說來這種實際辦理招徠客貨，發展營業的工作應該交給車站辦理，但是中國鐵路的車站却不定有這種責任的，不過填寫幾樣貨物的行市單和幾種運出運進的貨物噸數月報表而已。車站員司的心目中都認爲車站惟一的職責是止於運轉客貨列車，將所有現成的客貨運輸辦完就完了，而且鐵路是國有的，所以車站員司無不以官吏自居。站長們都有個「老爺」的尊號，客商有事，均須誠惶誠恐的去請求，一班舞弊營私的站長更要予商民以種種的困難，那能夠說得到招徠買賣呢？因爲鐵路本是一種有獨占性的營業，而且中國鐵路都由國家經營，沒有什麼平行線互相競爭，所以鐵路總不愁沒有買賣。雖然有許多買賣是終於被迫而走水道或者用駱駝和騾馬。

因爲旅客在車站方面感受了一些不便，所以產生了一些代客購票，送客登車，以及代運行李包件的機關來分潤鐵路的利益。因爲貨商在車站方面感受了種種的困難，所以產生了許

多招攬客人，代客運貨的機關來妨害鐵路的營業。那末客商在車站方面所感受的困難在那裏呢？例如購票擁擠啦，手續繁雜啦，規章隨時變更啦，要而言之，設若他們在車站方面不曾感受何等困難又何必假手第三者來代辦，多費若干金錢呢？

像那些代客運貨，代購客票的機關，當然不是鐵路的真正顧主。他們是鐵路與客商間的介紹人。因為他門代表客人向鐵路接洽買賣，所以向客人需索報酬，甚至勒索，而且於鐵路也有種種損害。近年以來，鐵路當局洞悉此中情形，認為鐵路本身應該設法招徠買賣，不可由第三者越俎代謀，所以設立營業所作爲招徠客貨的機關。

由以上各節看來，鐵路營業所的性质和那些代運貨物、代購客票的機關一樣，也是鐵路與客商間的介紹人。不過別的機關是與鐵路無關的，他們分潤鐵路的利益，妨害鐵路的營業，而且有害於商貨和民衆。營業所却直隸鐵路，乃鐵路惟一便利客商，招徠客貨的機關。

至於車站是個直接和客商接近，直接辦理客貨運輸的處所。鐵路企求發展營業，一方面固然應該設立營業所，一方面還是應該從車站着手，爲大多數的客商謀利益。這是另一問題，茲請從畧。

(三) 營業所的業務

我們一看營業所的廣告和各種章程，就可知道營業所所營的業務如何了。關於貨運方面，是和一般轉運公司大致相同；關於客運方面呢，則和中國旅行社、通濟隆、捷運公司一類的

機關相同。但是營業所有幾個特點值得注意的。茲請將其所營業務及其特點分述如次：

A. 業務種類

營業所的業務可分八項，一切詳細辦事手續均有定章，不待贅述，這八項業務如下：

(a) 答覆問訊 各界人士對於客貨運輸各種章程或辦事手續有不明瞭的地方，可以隨時詢問。營業所能夠盡量答覆。因為這是牠所營業務之一種，派有專人答覆客商

(b) 發售客票 旅客可先期在營業所售票，或由營業所送達，可免臨時到站購票，受擁擠和遺失財物的損失。

(c) 接送行李 營業所備有汽車挨戶代客將行李送至車站起票，或由車站取出行李送達各旅客住所。

(d) 接送包件 同上。

(e) 預定臥鋪

(f) 辦理貨運 無論整車零担，營業所均能派車赴各貨商住址接取，並代向車站辦理報運，起票各手續。運抵到達站之貨物，又能代客提取，送交貨主。

(g) 代定旅館

(h) 代購特產

B. 營業所的特點

營業所所營的業務，雖然和別的代購客票代運貨物的機關相同，但若提到它的特點，就可同日而語了。

營業所的特點有下列各項：

(a) 營業所員工不以吃客商為生。現在營業所以外那些代運客貨的機關——尤其是那些代客運貨的公司或行棧——裏的掌櫃和跑外，都沒有什麼薪工的。他們的資本利息和員工的薪資全靠吃客人。他們雖然盡力逢迎客人，狠殷勤的陪伴着吃，喝，嫖，賭，抽，但并非優待客人，不過給自己招攬買賣罷了。因為這種公司和行棧，現在各大車站附近設立太多了，所以發生競爭，才這樣招待客人的。實際上吃，喝，嫖，賭所花的錢他們仍是取之於客人，又誰不樂於出此呢？不但吃喝嫖賭的花費出在客人身上，他們的衣食薪工和資本利息不全靠客人給他們的報酬麼？他們向客人需索報酬那有定章，那有限制呢？營業所却不如此。營業所雖然不那樣熱烈的去招待客人，但客人如託營業所代辦客貨運輸事務，無不竭誠為客商服務，而且不希望客人給他們什麼報酬，因為他們是鐵路的員司，按月由鐵路發給薪工。

(b) 取費低廉減輕客商負擔。營業所乃鐵路的一個附屬機關，它的目的只在於為鐵路招徠客貨，並非求營業所本身的利益，所以取價甚為低廉。例如代運行李一件，只需二角五分，若在別的處所則需三角，而且有個起碼數的規定。至於貨運方面，更能減輕客商很大的負擔。通常一個客人，若託別的公司或貨棧去代運貨物，所付的運費不止於貨票上所寫的運費。

他們欺負客人不明白路章，不懂得手續，公然任意上下其手，需索毫無限制。他們對客人說代客運動鐵路的段長站長和其他關係員工花去許多金錢，否則要不着車，裝不上貨。他們說從寫託運單或聲明書起，以至過磅，起票，甩掛，裝卸與其他無不花錢。寫一張聲明書要給關係人員若干，起一張票要給若干，過大磅每車若干，過小磅每件若干，甩掛一輛空車或重車若干——尤其是甩掛一輛牲畜車。但是俗話說羊毛出在羊身上，這一切的負擔，也當然完全攔在客人的肩膀上。所以客人運貨一車，除付鐵路運費之外，尚須付給許多額外費用。這種費用的數目，甚至超過鐵路的運費。營業所却不如是。除代客接送貨物酌收運送費外，沒有什麼不正當的需索。牠是鐵路的一個機關，所以不用去運動鐵路的段站長。總之所有規章隨時可以索閱，一切均能公開。

(c) 答覆問訊 答覆問訊這件事似乎無關宏旨的，那知道這正是個很要緊的問題！我們要知道不答覆問訊或者保守秘密，正是那些鐵路與客商間的居間人所常常這樣對待客商的！尤其是那些代客運貨的公司，不但不樂意答覆，而且極端保守秘密。鐵路辦事手續煩雜，規章常常變更，脚行刁惡，客商又多半智識淺薄，不能自己直接和鐵路接洽，他們所以能做客人與鐵路的居間人，這也是個很大的原故。假如客人明曉路章，就不會假手第三者代辦了。客人越是糊塗，他們的買賣才是越好！但是客商若向鐵路所設的營業所去詢問，那末關於託運，過磅，起票，提貨和其他規章或手續，均能得到很詳細很滿意的回答。

(四) 營業所與鐵路

我們要知道鐵路和營業所有何關係，必須首先明瞭轉運公司和鐵路的關係，因為現時鐵路的客貨運輸業務大都以貨運為主，而貨運之百分之九十是和轉運公司做買賣。轉運公司很殷勤的去招攬商貨向鐵路報運，看來好比鐵路的商務處一樣，那末轉運公司似乎成了鐵路的好主顧，那知事實却不盡然！我們若知道轉運公司對於鐵路的利弊究竟如何，就可知道營業所和鐵路的關係了。

我國鐵路在創辦不久的時期，曾因貨運不發達，訂有一種包運的辦法。大致就是對於某種貨物在一年之內運足一種規定的噸數，就可按照普通運價減少若干成。包運人向鐵路繳納一宗押款，若所運噸數不足規定噸數，以致鐵路短收運費時，就從這筆押款內扣除。這宗押款，由鐵路代為存儲生息，假如包運人沒有欠繳運費情事，到期即將押款本息一併退還。這種辦法，雖然能夠供鐵路得到一宗可靠的運費，但是流弊也多，後來就漸漸的廢除了。

上述辦法廢除之後，又改訂一種公開減價的辦法，即是不由某一商人包運，凡是在一種規定的時期，由鐵路運貨達到一種規定的噸數，就可享受減價的優待，所減成數可按所運噸數而升降，所運噸數越多，所減成數愈大，直至一種規定的限度為止。因為運貨時係先照普通運價繳納運費，俟達規定噸數時，始將應減成數退還，所以不用預先繳納押款。這種辦法比較妥善，但是後來也廢除了。

後來又發生了轉運公司。鐵路對於轉運公司，因他能代為招徠商貨，也曾定有給予回佣

的辦法，即是某一轉運公司在一年或若干月之內，運足若干噸貨物，或所納運費達若干萬元，到年終結算的時候，由運費總額內扣除若干成作為回佣，所扣成數也是遞多遞增。達到一種最高限度為止。轉運公司因為得了這宗回佣，所以盡力招攬買賣。他對於客商所收的運價，完全按照鐵路的價章計算，不另向客商需索報酬。客人不多費金錢，却有人代為辦理運輸事務，當然十分樂從。後來因為轉運公司貪得回扣，將那些小轉運公司的貨物併在一起，作一家貨物向鐵路報運。所以把這種辦法也廢除了。但是轉運公司對於客商有許多方便之處，客人必須依賴轉運公司，所以轉運公司依然存在，直至今日。轉運公司因為在鐵路得不到回佣，就向客人索取佣錢，行之既久，客人所受的剝削就一天一天的加重，以至於客人於鐵路均受很大的損害。

說到這裏，我們試想鐵路不自己去招徠買賣，却靠轉運公司來越俎代庖，鐵路竟成了轉運公司的一種運輸一具，豈非一件大可驚奇的事！這一層姑且不提。茲請先將轉運公司對於鐵路的損害加以陳述。轉運公司對於鐵路的損害是非常之多，茲請擇其要者言之：

第一當然要算是妨害貨運。真正的貨主因為不能夠直接和鐵路接洽運貨，必須假手於轉運公司，那末他們要受轉運公司的剝削，也是自然的趨勢，換句話說，客商運貨若干，除應付鐵路運費外，還要付給轉運公司的佣錢，即是兩重運費。據云客人運貨一車，例如應付鐵路運費一百元者，如交轉運公司代運，須交一百六七十元之多。這筆額外運費何等鉅大呀

！因爲多了這一重剝削，所以各種貨物均不易於流暢。那些小的貨主和小批貨物更因多這一重剝削，負不起兩重的運費，竟至於不能由鐵路運送，被迫而走水路或用別的方法去運送。這類貨物的多寡，雖然沒有詳細的調查，更是無法統計，但是爲數之大，可以想見！要而言之，多一重剝削會使貨運不流暢，這是天經地義，毫無疑義的。

第二是零担改成整車。轉運公司使鐵路蒙受損失最明顯的地方，莫過於零担改成整車。假如客人直接和鐵路接洽，那末小批貨物當然按零担運價走了，若是經轉運公司代辦，他可搜集多數小批貨物作爲整車運送，但是他向客人仍然按照零擔運價收取運費。轉運公司所獲得零擔運價和整車運價的差數，即是鐵路所損失的數。這種損失也當然十分重大！

第三爲勾結路員舞弊。這也是轉運公司使鐵路蒙受損失最明顯的一樁。轉運公司在每一路沿線各大站均沒有聯號。各號的掌櫃和跑外對於路情均甚熟習，對於車站關係員工無不深相結納，久而久之，熟能生巧，遂致共同舞弊，得利分肥。例如裝載逾量啦，等級不符啦，偷運違禁品啦，此外如倒車，延期，私有道岔各方面，那一處沒有他們舞弊的機會？那一樁是路員或轉運公司所能單獨辦的？關於裝載逾量這類事件，據云收入甚爲豐厚，凡屬車站有關員司，無不事前秘密佈置妥貼。有時發現弊端，也能相機應付。最大限度不過向商人補收票價及罰款而已。對於負責員司從無嚴重的懲處，即偶有之，亦能大事化小，小事化無。直接負責的過磅司事不過作一個報告，說一遍鬼話而已。這種鬼話又閃爍，又油滑，似是而實

非，而且永遠是千篇一律。怎樣說的呢？大半都是說過磅的時候，本已發現逾量若干，並已告知商人卸下，但是大概因為開車的時候，商人又偷着裝上去了。或者說過磅的時候某車短若干，某車多若干，曾經叫商家裝勻，但是商家依然沒有裝勻，以致某車逾量。裝載逾量這種事件，鐵路直接的損失是減少運費，間接的損失是增加修理費和維持費，實在嚴重的很！關於貨等不符更了不得，假如將頭等貨寫成三等或四等，那末一日之中，每一列車就可省去一千八百，雙方可得好幾百元的好處！此外如倒車，延期，違禁品及其他無一非路員與貨棧之利源所在。路員沒有棧房，則錢無所自出，棧房無路員，也得不着鐵路的便宜。總之鐵路所受這種損失，簡直無法計算，欲一一詳述，非身臨其境者不能！

由以上各節看來，轉運公司之爲害於鐵路，已是十分重大昭著了，那末鐵路應該如何設法剷除這種弊害呢？惟一辦法就是要自己去招攬商貨，要使客商感覺到直接和鐵路做買賣，比較轉運貨棧更加便利而省費。如何能夠達到這個目的呢？當然只有設立營業所。營業所對於客商的好處，已於前第三章述及。若將營業所更加改良，使它完全具備轉運公司那種機關所能給予客商的便利，却沒有剝削客商的毛病，客商安得不捨彼就此，樂出於營業所之門呢？鐵路營業又那有不更加發達的呢？所以營業所和鐵路的關係實在異常密切！營業所乃鐵路之新生命線！

(五) 營業所與工商業及民衆

營業所和工商業有什麼關係呢？我們都知道運費是商貨成本之一主要部分，經營商業者要將他的成本減低，必求運費減少無疑。前數章曾申述那些代客運貨像轉運公司那種機關的弊害。可見轉運公司如不取締，那末商貨的負擔一定很重，那末銷場也自然不廣。中國有許多國貨不能和仇貨或洋貨競爭，這也是各種重要原因中之一，毋怪中國一天一天的窮困！工商業不易發達啊！現在鐵路設立營業所了，可以把那剝削老客的機關逐漸打倒了。不但鐵路營業將要從此發達，而且商貨的負擔也從此減輕，能夠暢銷於市場之中，工商業又那能不發達呢？

我們只知道苛捐雜稅能夠阻礙工商業的發展，增加人民的負擔，妨礙工商業的發展，却不知道那些剝削客商的轉運公司，比苛捐雜稅更要厲害。苛捐雜稅是明的，而且有取消的希望。這種機關則容易為大家所忽視，甚至把他們也當商人看待，而不知他們並非真正的商人，他們乃是剝削真正商人的人！他們是個站在鐵路與客商間的居間人！表面上他們似乎有利於商人，實際上商人受了他重重的剝削，同時又影響到工商業的發展。只有設立營業所能夠取締那些剝削客商機關，使他們逐漸自然消滅。

營業所和民衆的關係也很密切的，除前章所述營業所能夠便利民行之外，還能夠減輕民衆生活上的負擔。這理由甚為明顯，不待多述。民衆是消費者，商人是供給消費者，鐵路是運輸民衆日常生活必需品和其他一切的機關。這是人人所知道的。商人因運費——託轉運公司

代運所付的額外運費——增加，那末物價自必提高，民衆的生活又怎能優裕呢？現在鐵路設立營業所，不但使客商感覺便利，而且免去客商種種額外的花費，減輕貨品的成本。這就是減低物價，減輕民衆的負擔！

(六) 營業所與負責運輸

近幾年來，我們中國的鐵路界的賢明當局鑒於路員與轉運公司之串通舞弊，國內商業與鐵路營業之不發達，於是乎極力創辦負責運輸，希望用負責的辦法來剷除這種弊端。有了這番良法美意，實在很可爲我國國家和我國鐵道前途慶祝！當開始辦理負責運輸的時候，各地轉運公司和商會大都盡力反對。本鐵路當局洞悉彼等隱衷，絲毫不爲所動，一意的去實行，而且自從實行以來，成績業已卓著，可見負責運輸確是有利於鐵路，有利於工商業。

但是，負責運輸雖然有利無弊，作者以爲要充分發揮負責運輸的功用，還須多設營業所！

鐵路要發展營業，必需能夠直接和各箇客商做買賣，減去他們的困難，才能達到這個目的。鐵路既已辦理負責運輸，看來商人應該能夠直接和鐵路做買賣，不用委託轉運公司代辦，而且轉運公司也會受淘汰了。事實却未必如是！現今鐵路創辦負責運輸的結果，恐怕僅止於減少車站員工舞弊的機會罷了。要達到真正減少各箇商人的痛苦，真正的發展工商業的目的，仍然不易！要使轉運公司受淘汰也當然不易咧！

商人所以必需委託轉運公司代辦貨運，轉運公司所以能夠生存，都不是偶然的。商人固然有許多有智識有能幹的，但是程度低下的佔大多數。他們對於鐵路章程都不很明瞭，他們的貨物由各處運到車站附近囤存，并由車站附近運至車站貨場裝卸，以及請求車輛，過磅，寫票，驗貨種種手續，他們會感受種種困難的；結果仍是倚賴轉運公司。所以真正的貨主不易得到負責運輸的好處，徒然加重一成運費的負擔。負責運輸固然可以減少站員舞弊的機會，但不過是減少轉運商對於站員的應酬或車皮費而已。至於增加的一成負責費，轉運商仍然取之於各個真正貨主，於轉運商本人絲毫沒有損失。他們對於客人的剝削敲詐依然可辦，因為客人還是要借重他。

由以上各節看來，我們知道要充分發揮負責運輸的功效，要使客商得到負責運輸的利益，必須要解除各箇真正貨主的困難，必須直接和各箇客商做買賣。要達到這個目的，只有設立和轉運公司性質相同，能夠像轉運公司一樣的使客商感受便利，却不剝削客商的營業所。營業所與負責運輸的關係是何等重大呢！

(七) 結論

鐵路營業所既是個便利客商，發展工商業和鐵路營業的工具，那末鐵路應該特別注重無疑。本來車站即應作為鐵路的營業所。車站何以不能夠免除客商的困苦，使他們感覺便利，却使他們委託別的代理機關向車站接洽買賣呢？何以還要另設營業所來招徠營業呢？鐵路當

然要改良車站，使它成爲一箇營業所的大本營。這是另一問題。茲姑從略。營業所也有設立之必要。因爲凡屬重要城市均爲頭二等車站所在地，也是商貨行旅雲集之所。鐵路除改良車站外，還應該在別的相當地點設立營業所，以便吸收散在各處的買賣，而收便利客商之效。現在國有各路所已設立的營業所還不很多，實是於事無濟！至於營業所能否真正便利客商，解除客商痛苦！發展鐵路營業。盡了營業所的责任。這也是另一個問題了。



鐵路運價論

(續)

張 豪

第七章 實質上屬於私有鐵路之運價的構成

第一節 生產費

第一款 總論

一、生產費之意義

前章關於合理化之鐵路收入，已述之矣，今為測定其收入額或最低限度之標準計，特將構成生產費之內容述之。此種生產費，如於鐵路運輸上受特殊法則之支配時，其堪研究之價值，於運價問題上，更有重要之意義焉。

茲先言生產費之意義。凡一般論運價者，每以生產費為運輸上所費之全體費用——不分直接費或間接費——而言。固亦有專指個別費即為某一種運輸直接消費之費用，且大體上可得而區別之費用而言者。然討論運價之最低限度時，此種費用，始成問題，故不如曰追加生產費之較為妥當也。

二、研究生產費之方法

鐵路運輸所需之生產費，可由兩方面觀察之。其一先調查生產費之需用額數，即所謂數量之觀察，以求每一費目之絕對額數，再研究費目相互間之關係，以及其間所存之法則即生產費漸減之法則，其二為生產費之性質的觀察，即一種費用，不能對每種之需要，劃然為之分別，即所謂受結合費 (Jointcost) 法則之支配者，繼此再解決運率之彈力性問題。

第二款 生產費之量的觀察

查構成現代經濟組織之根幹的各種企業，其能挺然存立之原因，與維持其經營上不可或缺之要素時，可概別為物的要素與心的要素二種。物的要素又可細別為土地，房屋機器等，創設企業時所必需之資本與原料，勞動，商品及其他維持企業上所必需之資本兩種。然亦有以改良或擴充上所需之資本，同為擴充資本而另行處理者，殊不知此僅一種資本的變態性質而已，非宜於區別者也。心的要素者，係指企業心（企業之意志與企業之能力）而言，誠以縱有物的要素，而無計劃企業之人與能實行計劃者時，此種業企之成立，仍屬枉然。今就物與心二要素之經費的來源觀察時，可分為物件費與人事費。因創設時所用之物件費與人事費為設備資本，為利用或經營該設備所用之物件費或人事費，則為經營資本。

資本

設備資本

物件費

人事費

經營資本

物件費

人事費

然則實際上經營鐵路時，究以何種財貨成爲資本，其利用之方式更如何，茲爲便於研究起見——形式上之國有鐵路——以鐵道省之財政，爲資料詳述之，以明生產費內容之一斑。

第一項 鐵道會計賬簿科目之分類

鐵道會計爲特別會計，受日本帝國鐵道會計法及帝國鐵道會計規則之支配，故與國家之普通會計不同，以經營上所得之收入，抵一切支出，近似自給自足之方法。縱有不足之時，亦不與普通會計發生關係。發行公債或借款，嗣後自還。至其內容，則爲便於憲法上之國會預算案之討論，將鐵道之建設或改良等設備資本稱爲資本賬，關於運輸營業者爲收益賬。又爲便於經營計，另設一種用品賬，該賬之使命，在使資本賬或平準表所用之各種物品，歸納一處，大量的購入後儲待必要時再行分發資本賬或收益賬。但每當受授之際，暫由該二賬索

該物品之價格，或附帶費用等，此種手續為途中賬之方式。

因行政上之必要，將一種賬細分為款，項，鐵道省為便於行使行政事務起見，將項再細分為目，節，細節，細細節（註一）。稱款項兩科目為立法科目，目以下為行政科目，以便與前者有所區別。立法科目之額數，不准濫行增減，如發生變更之必要時，須諮國會（註二），行政科目則不受此限（註三）。

（註一） 例 立法科目

行政科目

資本賬—款—項—目—節—細節—細細節。

（註二） 會計法第十四條第二項

國務大臣不得將已定之額，用於豫算案所指定之以外之目的，或將各項金額，彼此通用。

（註三） 目之區別，由各部大臣，會同財務大臣協定之，節以下可由各部大臣，酌行改廢。

第二項 資本賬

資本賬係在整理一切關於設備資本之問題，故該賬簿上之歲出項目，係以建設與改良上所需之費用以及償還因建設或改良所借資本而用之國債償還金為歲出，歲入賬簿則以鐵路之盈餘或公債之募集金借款等充之。

年度初之當時	年度中			年度末
	增加額	減少額	合計	
昭和元年度	四七、九五三、四三〇	一、五三二、二七四、〇一九	四、二八五、二二四、二一〇	二、六四七、四五三、二二三
大正十四年度	二、二八二、五九一、八九二	一、四四五、四〇九、〇七九	一、五九二、九三二、一九九	二、四三三、〇九〇、四九三
大正十三年度	二、〇〇〇、八四二、八四一	一、三三二、六四〇、七八七	一、八四一、七九八、二〇〇	二、三三三、〇九一、九三二
大正十二年度	一、九一五、九五六、六三八	一、二〇三、〇三三、〇九七	一、〇三九、〇九八、一九四	一、〇〇〇、八四二、八四二
大正十一年度	一、七〇七、三〇八、八八五	一、三八五、五二二、七三二	一、一三五、七七八、二八六	一、九一五、九五六、六三八
大正十年度	一、五五五、四五六、四八八	一、二四八、八二二、一五二	一、八九二、六四五、二〇七	一、七〇七、三〇八、八八五

(備考)「其他」為收買土地之價額「年度中減少額」為退還之財產及收售土地之價格。

一、歲出

(A) 建設費

當今日本之建設鐵路，一切遵守鐵道建設法所定之章程。及實際行將着手建築時，尤須將所需之經費額，呈報國會求予通過。鐵道會計中，凡列入路線、車輛、房屋等費項下者，悉將統括為建設費(註)。縱非現實的建設鐵路，即計劃鐵道網或測量預定線所需之費用，亦當列於建設費中，然日本則因適合其現有情形，目下編入收益賬簿中

(註) 凡為附設船舶，或報館所需之費用，夙規定應列入改良費。其意不外有此種設備

之結果，謹能間接的增加已成路線之利益而已。

(B) 改良費

無論其爲投下若干建設費所完成之設備。其作業上之能率與效能。畢竟爲有限度的。乃利用彼之社會，日有進境。因是爲應付運輸量自然增加之趨勢。必謀有以擴充已有設備之作業能率。今日之設備。或因技術上之進步，明日竟成舊式之物。縱不如此。非作業能率較大於往昔者。不合時用。故因社會之近步，設備上亦需要隨時改良。譬如增築複線。或擴充車站。以至改良車輛及其他運輸設備者，均以所有之設備。雖發揮其最大限度之能力（運輸力之限度。車站或廠內之收容限度）於極點。仍感供不敷求之故也。凡以上爲擴充或改良所需之經費，均稱之爲改良費。

建設費與改良費之界限。時成問題之焦點，緣因由於資金之關係耳，蓋改良費大部出自鐵道之盈餘收入。而建設費則多出自公債，以是若按經費之財源爲區別之標準時，大體固可稱爲明顯，然亦止於知其原則而已，鐵道會計法第二條顯然承認，得將鐵路之盈餘，撥入建設費。故政府如取非募債主義時，欲按財源，加以區別。必不能將界限劃然分別。第五十一次國會曾爲下諏訪・鹽尻間所築之鐵路，是否應按建設費支賦問題，換言之。即應否改正（註）鐵道建設法之問題。而起爭論，猶憶當時東京朝日新聞轉錄鐵路當局之意見，有云，「凡新設之路線，不計其計劃之大小。悉爲建設事業。而既成路線之改良與終端站之展長路線，則當視爲改良工程中之增設或變更」。又如既成線之神田上野間之電車道與計劃於後年度修

築之御茶水兩國橋間之路線，因均位於市內，已含有充分的終端站之意義，故自當列入改良工程之部分，而不應因之修改敷設法，再行建築者也。惟對於前內閣時代修築中自國府津至詔津間之熱海線，即鐵路當局亦聲明承認其為建設事業，此固例外之一事也。

(註) 若將支賦經費之項目，列入建設費時，必須先行改修鐵道敷設法。

要而言之，此二大項經費，為開辦鐵路營業之最前提條件，同時在解決運價問題時，既為核算折舊預備金之標準，又為核算資本利息之基礎，固含有重要意義之問題也。

二、歲入

資本賬之歲入，亦不出一般財政原則「量入為出」之範疇，故凡應列支出之建設或改良等費，預行規定有緒，其已銷費之金額，設法於歲入中挽回之。其法，第一須使鐵路營業蒸蒸日上，以歲計賬上歲入超過歲出之盈餘額抵補之，第二以出售之土地價額補充之，然以上皆非經常所有者，故大部分多仰給於公債之發行，或借款。無如公債之發行，對於社會影響極大，故非可輕易舉辦者，須審慎考慮之。因鐵路所募之絕對債額，非常巨大，大正十三年末期之公債額竟達十二億四千八百餘萬金元，連同大正十五年份為十三億一千一百餘萬金元，一年間之募債金額，實占政府募債額二分之一，故決定建設路線時，須先就收益之預想及社會一般之狀況，金融情形，加以詳密之研究。尤以鐵路之公債，不似國防事業之專為消費目的而發行，乃係為開發生產事業，募借民間之遊資，故運用方法與時機兩相安適時，縱需龐大之金額，亦無須躊躇也。

借入金係鐵路盈餘不敷支出時，由一般會計或其他方面借以備補之款項也（鐵道會計法第二條）。昭和元年度末期，此項竟有一億五百萬元之多。但此種借入金與鐵道會計法第十

二條之臨時借入金則不同。因臨時借入金，係年度初經費不足時，暫行借用一時，於該年度內，即行償還者，故收支關係上，固屬於零。

第三項 用品賬

凡採購資本賬或平準表所用之工程材料及其他用品時用以登記之賬簿，為用品賬，他如為整理貯藏，製造維持及修理所需之經費，亦列入此賬，稱購買物品之款為用品資金，譬如購買物品時，其代價自當列入歲出項下，但實際上如設資本賬或平準表用去時，即成以上二賬之歲出，而為用品賬之歲入矣。以是若由鐵路經營者立場觀察時，對於歲出歲入毫無關係，而係完成為便於整理事務所設之一種中間性質之賬目，故計算鐵路生產費時，反無加以考慮之必要。

管理鐵路用品之方法有二種，一為直決算主義，一為貯藏主義，前者為由需要用品之各項目自行採購而即行消費之方法，復者為將各項目所需之一切用品，總括一處，一次購之，而暫編入貯藏品中，按各項用（所用之部分）之要求，分別分配之主義，故前者為分散的採購主義，復者為集約的採購主義。該主義之特長，在能使用品彼此通融，及免除杜藏之弊，以及供給較低廉而確實之物品。日本之國有鐵路，自大正十年度以還，原則上均採用貯藏主義，然在某一種程度內却承認其購買或製造之自由，此外一部分之物品，食糧，及救急用工程品，可併用直決算主義。所謂提成費者，為發予管理物品人員之薪俸、工資及其他費用，使各項目（即使用者）按比分担者也。

第四項 平準表

營業費之內容

昭和元年度	大正十四年度	大正十三年度	大正十二年度	大正十一年度	大正十年度
總務費	九,三四,三二	一〇,〇九,〇六	九,六〇,九五	七,八三,三三	七,三三,八四
保衛費	五,〇七,五四	五,一六,四九	七,〇三,九五	六,四三,三二	四,〇四,〇二
汽車費	七,五七,一五七	七,五五,一五	七,〇六,〇八	六,四三,三二	六,三三,〇一
車輛修理費	七,五三,七五	六,三〇,一四	七,〇六,〇八	六,〇四,五九	四,四四,〇三
運輸費	八五,三五,九五	八〇,七〇,六二	八,〇二,九五	七,〇三,九五	六,七三,九五
船舶費	七,四六,三九	七,四七,六一	八,四九,〇九	七,〇九,七九	七,三三,五七
旅館費	五五,三一	五九,四〇	四一,三五	四二,三五	三四,七八
病院及診所費	二,八六,三二	二,五三,八六	二,四七,五三	一,九四,〇九	一,九七,五五
消費合作社費	四,三三,一五	四,三三,八六	四,〇一,一〇	三,七〇,三二	三,六五,六五
合機密費	四〇,〇〇	四〇,〇〇	四〇,〇〇	四〇,〇〇	四〇,〇〇
計	七〇,八六,九九	二九,四九,七〇	三六,三三,六八	三九,七六,四二	二八,六五,〇四

營業費外之支出

昭和元年度	大正十四年度	大正十三年度	大正十二年度	大正十一年度	大正十年度
鐵道軌道監督及路線調查費	四三二,六五九	三三四,三二〇	三七六,七七四	三四三,三六	三四二,六七七
補充費	五,四四二,五〇三	五,六八五,四五三	六,二二八,六〇六	六,三八六,二四八	八,二五三,二二二
利息及債務處理等費	七一,二三九,〇一五	六七,九三一,九三三	六五,二九七,一〇三	六二,八五七,七三七	五三,七一九,八九九
代理收入及代收收入後之退款及與代收收入後	三五九,六一九	一一一一	一一一一	三一,九〇五	一一一一
地方鐵道補助	四,九六二,八八三	四,一五二,六〇九	二,九八八,七七〇	二,二八,八七五	一,五六四,四三七
計	八三,三三六,六七九	七八,一〇四,三〇四	七四,八七九,二五三	七一,八四八,四三六	六三,四一一,〇六五

平準表乃爲整理運輸及由附帶各種事業所發生之收支關係而設，譬如資本帳爲實行整理鐵路事業之靜的設備之帳目時，平準表乃利用此種設備，經營動的營業之帳目，故舉凡由此發生之各種經費及收入，均歸該帳處理之，如資本帳之歲出，係設備資金時，平準表之歲出，即應以經營資金支付之。

一、歲出

平準表之歲出，大部分以作業費居多數，他如地方鐵路補助費（註一）與預備金等，亦列其內（註二）。

（註一）地方鐵路實際上固亦應由政府經營之，然爲特殊情形，暫將國有鐵路，委私人代爲經營而已，因是其補助費之財源，亦應由平準表中區別處理之，設由另一方面言之，地方鐵路固亦國有鐵路之培養線，故縱編入平準表亦不無真理。且總支出額年僅四百九十六萬金元，與營業費及營業費以外之總歲出額三億五千三百萬元（昭和元年度），僅成百分之四的比例，與其另設一項特別帳目，不如照例編入平準表，於整理事務上較爲妥便。

（註二）鐵道會計法第七條內開：

平準表之歲入，爲營業上之各種收入，及屬於資本帳之設備品貸租費，利息之減扣金，以及其他附屬雜項收入等，歲出爲營業上之各種經費，設備品之維持

修理與補充費。國債利息減扣金，及其他各種附屬費等是也。至軌道上之各種費用與地方鐵道之補助費，亦為鐵道會計担負之項目，列入平準表之歲出中。作業費可分為左列四項（註）

一、事業費

二、利息及債務關係等費

三、各項退還金及墊款

四、鐵路軌道之監督及路線調查費

（註）日本昭和二年三月，曾以訓令等二四四號大施修改關於作業費之分類。但實行始自昭和二年度。本篇中所有統計，仍暫用舊分類法討論之，新分類一覽表，當附於篇後。

A 利息及整理債務等費。不論有運輸營業與否，凡由資本賬簿中支出之資金，均應登記之。
B 此外如鐵路軌道之監督及路線調查費亦不計運輸營業之旺興與否，均在應支之列，再於陳述事業費前，應一言者，即係

C 折舊費之計算方法。關於此種計算之應否論，歷有歧見，例如有謂鐵路之資本，不僅時時為之補充。抑亦不斷的為之革新（註），且以地價與物價騰貴之故，當時之現價，或反高於原價，故折舊毫無必要者。然欲得鐵路現有財產及需要經費之正確統計時，仍須施行折舊，凡

消磨之效用。應作消失計算之。若因物價之騰貴，對於該物增加之價值，有提高評價之必要時，可加乘相當價率於原價。鐵路固定資本中，除土地外，以爲路線，房屋及車輛等爲主要部分，蓋此等設備，無論如何加以修理，終不克由使用上之磨滅，過失，天災以及時間經過中之自然的腐朽；或因技術上之進步，變成廢物等，過相當年歲後，必均不能使用，縱加明相當之補修，亦僅延長其使用期間而已，絕對的防止消磨乃萬不可能之事。故第一次之資本業經失其價值後，自必非用第二次資本代替，不能繼續維持事業，凡第一次資本之折舊與第二次資本之準備，於財產實際消磨之前，即應核爲經費。於該財產有效期內，每年扣除一部，爲新設費之累積金以貯積之。

(註) 以折舊制度，企圖保存鐵路財產之方法，是否妥適，不無疑問，故有謂瓦斯與自來水等事業，因事實上關係，不能時時修理，僅至一定時期，加以一度大規模之修理，以是其爲經濟，而鐵路則時在修理之可能狀態下，如路線或道木之更換，其他小部分之補修等，亦需費無多，而可保全之，故此種經費儘可取自營業費，而無再行折舊之必要云。奈亦有房屋車輛等，非折舊不可者甚多，是以不能一概論之。

茲爲便於參考起見，摘折舊費計算方法之較爲簡單者，臚列如下。

(一) 定額年賦法，

將財產價格之低減上所生之損失，按該財產之延長年限，由每年之營業盈餘中，扣除一定額數，撥入別項賬目。

例

財產(購買或新造時之價格)：(C).....10,000金圓
經過預定之延長年限後殘剩部分之預想價格：(R)：10.00

延長年限.....(N).....12年

折舊額.....(D).....

$$\text{公式 } D = \frac{C-R}{N}$$

$$D = \frac{100,000 - 1,000}{12} = 750 \text{圓}$$

即每年應扣750圓之折舊費。

決定延長年限之方法有兩種。一為耐用期間，一為有效期間。其耐用期間，係指該財產可供使用之全期間而言，有效期間，係指到達耐用期間之期間而言。譬如雖可耐用五十年，一旦有新機器發明時，伊之有效期間，當以次期之新機器發明時為止。即約三十年間而已。故核算延長年限之基礎，必須採用有效期間。蓋有效期間經過後，雖尚堪使用，已於營業上無大補益矣。

且採用該方法時，修理費必隨延長年限之漸多而愈增加，然折舊之擔負，則依然無改，

故相對的反於事業上有担負過重之觀感。

(二)遞年減賦法，

由每年初之財產額中，扣除一定率之金額，以爲折舊費。

(例)

年度初之財產	—財產×折舊率 (括弧內爲該年度應扣之金額)	—年度末之財產
第一年 10,000	—10,000×17.5% (10,000× $\frac{17.5}{100}$ = 1750)	= 8,250
第二年 8,250	—8,250×17.5% (8,250× $\frac{17.5}{100}$ = 1,444)	= 6,806
第三年 6,806	—6,806×17.5% (6,806× $\frac{17.5}{100}$ = 1,191)	= 5,615

折扣率之計算法，

C.....最初購買之價格或新造時之價格 n 年數

R.....殘剩部分之預測價格 r 折扣率

第一年之價格..... $C(1-r)$

第二年之價格..... $C(1-r)^2$

第 n 年之價格..... $C(1-r)^n$

$$R=C(1-r)^n$$

$$(1-r)^n = \left(\frac{R}{C}\right)^{\frac{1}{n}}$$

$$1-r = \left(\frac{R}{C}\right)^{\frac{1}{n}}$$

$$r = 1 - \left(\frac{R}{C}\right)^{\frac{1}{n}}$$

將第一例按遞減法計算，則

$$C=10,000$$

$$R=1,000$$

$$N=12$$

$$r = 1 - \left(\frac{1,000}{10,000}\right)^{\frac{1}{12}} = 1 - \left(\frac{1}{10}\right)^{\frac{1}{12}}$$

$$\text{Log}\left(\frac{1}{10}\right)^{\frac{1}{12}} = \frac{1}{12} \text{Log}_0.1 = \frac{1}{12} \times (-1) = -0.08333 = 1.91667$$

$$\therefore \frac{1}{(10)^{\frac{1}{12}}} = 0.8254$$

$$\therefore 1 - 0.8254 = 0.1746 = 17.46\%$$

即若將價值一萬元之財產，分十二年，以遞減法折舊至千元時，每年可按百分之一七·四六折舊之，故折舊之百分數，如用定額折舊法計算時，最初雖以百分之七·五減扣，但用遞減折舊法折舊時，則以百分之一七·五計算之，是以最初數年間之担負雖較重，而愈後則愈較輕，此種方法因與機械效率之時日愈久功效漸低，以至收益率亦行低減頗相似，故對於經營事業上堪稱便利。

(三) 減價補充基金法 (Sinking fund system)

此法每年將一定金額，投資於其他事業，使其總額，達到與原有財產應行折舊之金額相等時為止。

誠如前言，則一萬元之財產，經十二年後，其價值竟減至僅值一千元之物矣，故為應付此種現象，必須積九千元之基金以補救之，其法每年按次向其事業投資五百三十三元即可。

計算方式

以年利六厘之投資利息，十二年間欲積成9,000元時，每年應投資若干。

設今年年金表查得凡以一爲單位之年利六厘之年金，至十二年時，本利總額爲16.8699。
設每年之投資爲X，則

$$1:16.8699=X:9000$$

$$X = \frac{9.000}{16.8699} = 533.5 \text{元}$$

吾人以爲日本國有鐵路之猶未採用折舊制度，乃一憾事，因欲謀事業之健全的發展，此爲必有之制度也。固以鐵路之規模過大，或不容一一悉經瑣小之手續，然以應示事業典型之國有鐵路，更有採用本制度之必要。至實行折舊之需要，乃不出以上所述之各種情形。至有效期間與殘剩價額之評價，於運輸量之旺否及社會之情況，有甚大之影響，故應按將行折舊之目的物之情形，慎事研究，而後再決定之。

(D)事業費直接與營業發生關係，更可分爲營業費(目)及補充費(目)兩種。

例

資本賬

國債償還金

建設費及改良費

(款)

改良費

建設費

(項)

電氣費

車輛費

總務費

新設費

(目)

薪俸

各種薪金

(節)

委任

親任

技師

事務官

(細節)(細細節)

鐵道會計

用品賬——鐵道用品及工作費

歲計賬

預備金

地方鐵道補助費

鐵道作業費

(所錄僅歲出方面者)

事業費

營業費

車輛修理費

車站

利息及各種債務整理費

運輸費

改列車費

各種退款及代墊費等

旅館費

船舶費

鐵道軌道之監督及線路調查費

病院及診療所

消費合作社之補助費

機密費

營業費

總務費，包括一切行政上必要之費用及鐵路一般管理上所需之費用；凡不便於分賦之費用，例如鐵道省大臣，政務次官，次官，參與官，大臣官房及監督局之職員，鐵路局長，庶務課各職員等薪俸及各種薪金；并該職員等辦公上所需之費用（材料。消耗品。通信費等），以及其他訴訟費，考試費，交際費，路線調查費，教習所費等。

保衛費，係工程費之一種，包括關於維持或修理鐵路財產之經費。換言之，即維持營業能力之現狀的經費，譬如各廳，舍，車站等之修理費，軌道，橋樑，地下埋管，電燈，電氣，機器等之修理費，保衛或修理此等房屋及路線之費，各職員之薪俸及薪給，並辦公上所需之材料，消耗品，通信費等。

汽車費，為運駛機車及附帶各種設備所需之費用，譬如煤、重油等燃料費，司機及其他機車房各關係職員之費用等。

車輛修理費，為維持車輛而用之經費，譬如機車客貨車之修理費及與此等業務有關係各職員之費用等。

運輸費，為運輸客貨所需之費用。可大別為車站費列車費，及其他經費。車站費係表示各車站職員之費用者，列車費則指列車長及其他押車員之費用而言。

旅館費，係指山陽旅館，奈良旅館等關於鐵道省直轄旅館之經營費而言，至於房屋之維

持與修理等算，則屬於保衛費項下。

船舶費，關於營業船舶之一切經費。

醫院及診療所費，由社會政策之見地，爲傷病職員所備之施設。

消費合作社補助費，對職員之合作社每年支付之經費。

機密費，將鐵道省一切機密費，暫附屬於營業費項下。

補充費，補充費乃工程費之一種，而類似保衛費者，但補充費乃爲補充現有營業能力之不足而設者，故按其本質而言，却近似改良費，惟其對於每項工程所撥給之經費，非爲數甚少者，即係一種臨時性質者，尤非需要預算上通過後始生效力之重要經費，此點乃異於改良費之處也。

二、歲入

日本之國有鐵路，乃係以二十六億圓之巨額資本，建築路線、車站以至其他必需之各種設備，開始經營者也。年間約以四億三千萬元（昭和元年度份）之經費所獲收入之數字，悉表現於平準表之歲入上，查其進款情形，年有增加，昭和元年即達五億六千元之譜，結算後出入相抵，盈餘爲一億三千萬元。

如再進一步分析歲計賬時，昭和元年度之成績，大抵如下，（錄自鐵道省年報）

運輸收入 四七八、二四四、九七八元

計旅客收入 約百分之五七

貨物收入 約百分之四三

雜收入 七、八九一、三三三元

代理收入及代墊款收回金 七六、三四八、九五一元

共計 五六二、四八五、二五二元

此中所謂代理收入及代墊款收回金者，猶通行稅之收入（現已取銷此種制度），聯運公司之收入，代收貨價及代墊款收回金等，實質上並未屬於鐵路之收入，而僅代為處理，以抵歲出之各種退款及被墊等款之賬目而已。且此種項目之進款與支出，原應一致相等，但年末整理時，仍時發生差額。故欲以平準表簿上收支關係之比較，觀察營業之成績時，應以雜項收入加於運輸進款之數為純進款，以之對照支出中之營業費，而求其營業係數，以判斷年度相互間之成績，或供經營主體不同之鐵路間比較成績之用。（最近日本之實績為百分之五五左右）

再運輸進款上發生問題者，為客運進款及貨運進款之比例的問題。於大正四、五、六、三年之間，海運界因受歐戰之影響，運價大增，國內貨物之流動，多經鐵路而運輸之，當時之貨運進款，確已超過客運進款。邇來數年間則又少於客運進款矣。此固以日本之鐵路與產業，未臻發達之頂點之故。然若以四面環海之日本而言，或亦難免之一種情勢，縱將來有超過客運進款之一日，恐終不及先進各國之程度也。

昭和二年三月之訂正。

鐵道會計歲入歲出之項目的分類，乃整理鐵路關係經費及營業進款所由據之標準也。隨事業之進步與改良，歲入歲出之項目，亦須隨時更正之。惟以此種分類，關繫各種統計之範圍甚廣，故不能如理想之輕易而改之。譬如東京市及其郊外之高架電車，雖建設有年，而分類上仍如故，客貨關係之經費的分類，雖多不便之點，而依舊未別，幸藉最近改良各種設備之動機，得改善以往所存之缺點，昭和二年三月賬目之大改革，即胎苞於此者也。當時改革之點，多側重於事業費。改革之要點，由所附之一覽表及舊表之比較上，窺其一斑。茲僅將顯著之例，臚列一二於左。

(一) 總務費及監督事業上所需之一切經費，均歸本項目下整理之。他如教育費、醫院、診療所費、慰勞會費等，凡關於職員優待上需要之經費或保健等費，則另設獨立項目整理之。

(二) 將歷來之保衛費分爲工務關係及電務關係二項。前者爲路線保衛費，後者爲電務保衛費。

(三) 運轉費項下所屬之經費，爲運駛列車所需動力關係之經費，亦即以往之汽車費也。最近因運駛電氣機車之範圍漸廣之故，爲另行整理起見，特設「電車汽車費」一項以分別之。質言之，與其總括此等項目爲汽車費，不如直呼之運轉費爲妥適。故名

運轉費焉。

(四)此外爲便於區別旅客關係經費及貨物關係經費起見，隨時有局部之更正。尤其爲增減原因不同之經費，必須另設項目整理之，以期減縮其變爲共通費之範圍也。

茲改正後之項目一覽表，臚列於左，以供參考。

歲計賬之歲出項目一覽表

(款) (項) (目)

(節)

鐵道作業費

事業費

總務費

薪俸
死亡撫卹金
退職養老金
臨時卹金撥入金
辦公費
路線調查費
鐵道軌道監督費
研究所費
印刷所費
實際費
外國視察費
外國留學研究員費
虧損補填費

保線費

薪俸
死亡卹金
退職養老金
辦公費
路線修理費
房屋修理費
除雪費
保線區費
看守費
雜費

保電費

薪俸
死亡卹金
退職養老金
辦公費
通信區費
電力區費
電力修繕費
雜費

修車費

薪俸
死亡卹金
退職養老金
辦公費
各車修理費
機械修理費
雜費

運轉費

薪俸
死亡卹金
退職養老金
辦公費
汽車費
電車費
電車房費
電車房費
檢車房費
雜費

運輸費

薪俸
死亡卹金
退職養老金
辦公費
廣告費
站務費
看守費
列車使用費
各車延遲費
各車延遲費
地方鐵道通過費
地方鐵道列車費
電車費
電車長監督費
列車電燈所費
摩托車費
雜費

旅館費

薪俸
死亡卹金
退職養老金
業務費
雜費

船舶費

薪俸
退職養老金
辦公費
航海費
港口諸船費
港內諸船費
海關手續費
修理費
雜費

保健費

俸薪
死亡卹金
退職養老金
辦公費
病院及診療所費
衛生費
死傷津貼
慰安會費
奠祭費
雜費

教育所費

薪俸
死亡卹金
退職養老金
學生津貼
校務費
雜費

補充費

某某線補助費
工場費
廳舍旅館及病院費
車輛費
船舶及浮標費
雜費

消費合作社補助金

國債利息
買收鐵道社債利息
借款利息
國債事務處理手續費
證書製造及發行費
國債雜費

利息及債務處理費

各種退款及臨時墊款
聯運進款
退還金
誤收款之退還金
客運進款中之退款
貨運進款中之退款
雜項進款中之退款
代墊款
包裹代墊金
貨物代墊金
機密費
機密費

補助費

地方鐵道補助費

地方鐵道補助

磁石式電話交換機

陳鍾達

1 電話交換機

電話之交換，有由交換手（電話生）行接續之手動式交換機（Manual Switchboard），與由加入者（Subscriber）自身籍 Dial，全然以機械力行交換接續之自動式交換機（Automatic Switchboard）。

近來私設電話交換，多有採用自動式之傾向，然無論是自動式或手動式，均各有其特徵，須適應工作之關係。通話之多寡，設備費用，保管難易之種種事情而決定為自動式或手動式。

手動式是從古來使用至今，得許多之經驗，經過種種之改良，於保管上機能上為極合理之設施，故現在其需要決不見減少。

手動式交換機，有磁石式（Magneto Switchboard）與共電式（Common Battery Switchboard）二方式。前者在各個電話機設備乾電池為電話用電源，設備磁石發電機為信號用電源；後者將通話及信號之兩電源，僅設備於交換所為各電話共同使用。

手動式交換機，究竟磁石式好，抑共電式較良！此問題不能單由技術上之觀點而言。經濟的方面等事情亦得考慮，不能一概斷定，然普通一般咸以共電式為已進步之方式；磁石式，其加入者之電話機之使用保管，及交換手之交換手續，與電話機之電池之保守等，比共電

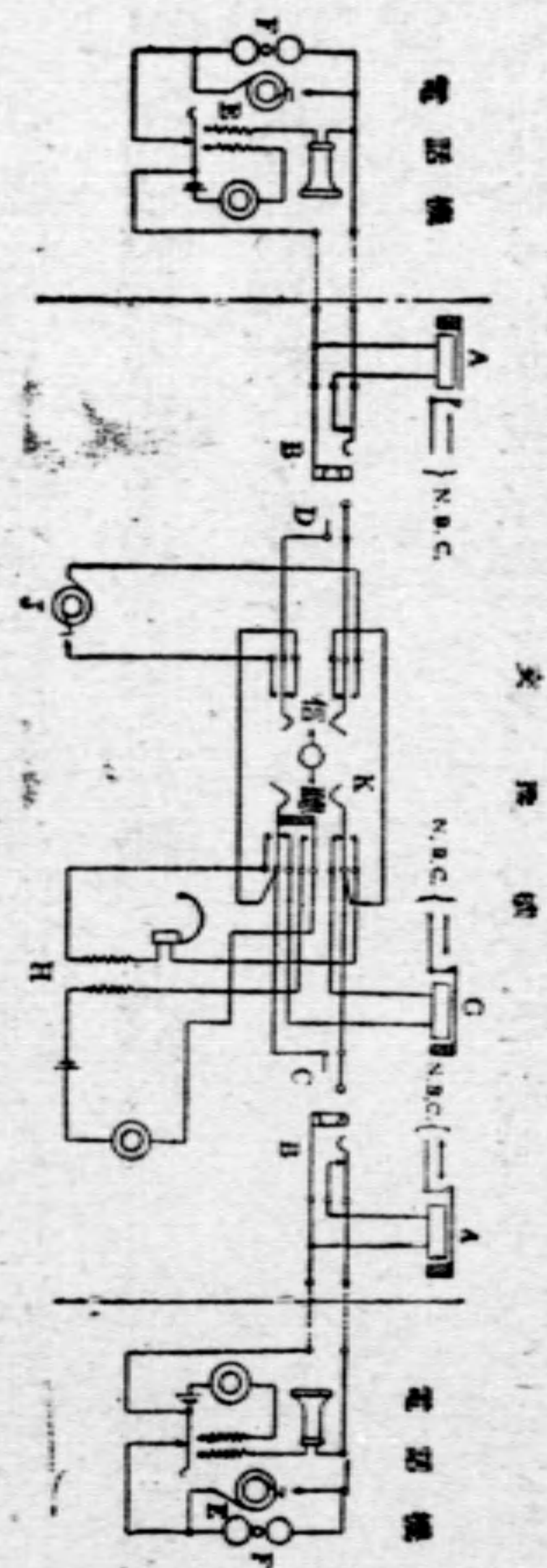
式較麻煩，然機械爲最簡單之方式。設備費低廉。且交換機之保管方法亦容易，故多見用於通話不繁忙之處。

II 磁石式交換機

(1) 使用保管之大要

此方式之電話機，是將信號及通話之電源設備於各電話機，當發信通話時，加入以自身先迴轉信號用之磁石發電機，而送信號電流，使設備於交換台之加入者表示器(Drop)動作，將號數板落開，而通知交換手以發信電話機之號數。

交換手將接續紐之應答插入柱(Plug)，插入於相當於已落開之加入者表示器之接續口(Jack)。再將屬於此接續紐之結合電鍵(Key)，倒於聽話側，與發信以通話，問「接續於何號」？將接續紐之呼出 Plug，插入於被呼加入者之接續口，而將結合電鍵，倒於與前反對側即信號側，益迴轉信號用之磁石發電機，而呼出被呼加入者；被呼加入者取下受話器，一經應答，則交換手將 Key 返於平常位置，而爲通話之狀態，已開落之表示器復舊，其接續回路之大要如第一圖所示。圖中：



第一圖 使用管理之原理略圖

- A 爲加入者表示器(各加入者回線裝置一個)
- B 爲加入者接續口(各加入者回線裝置一個)
- C 爲應答插入栓(屬於接續紐回路)
- D 爲呼出插入栓(與應答插入栓成一對)
- E 爲信號用磁石發電機
- F 爲磁石電鈴
- G 爲終話表示器(各接續紐回路裝置一個)
- H 爲交換手電話回路
- J 爲交換機用磁石發電機

K 爲結合電鍵（各接續紐回路設備一個圖面右邊爲聽話側左邊爲信號側）

N. B. C. 爲夜間電鈴回路

通話終了，發信與被呼之兩加入者，掛回受話器，爲通知交換手「已經通話終了」，而將磁石發電機迴轉，則在接續紐回路之終話表示器（號數板塗以紅色者）因與通話回路並列接續，故開落後，交換手爲確定其通話已完全終了乎？抑對交換手有發信或被呼之事乎？而將相應於其號數之接續紐之電鍵，倒於聽話側，如果皆無應答，則爲終話信號；交換手將應答及呼出之兩插入栓拔出，而接續斷，用手將終話表示器復舊。

本方式已如前所述，通話用之電源各自設備於電話機，大體使用乾電池，然交換手用之電源則使用重力電池。

以上爲簡述私設加入者相互通話之大要，但多數私設電話交換機，咸要能與市局加入者之電話機通話之設備，在此場合，必須使用交通部規定之標準回路，或與此相準之回路及機器，而得交通部之認可。接續於市局線之交換機，其所屬市局之交換方式，依自動式共電式或磁石式而接續紐或市局線回路等各各不同。

(2) 複式與單式

手動交換機，依其數言之私設線數之多寡而決定爲複式 (Multiple Switchboard) 或爲單式 (Simple Switchboard)，而單式對每個私設電話機設備一個接續口，複式則設備數個；後以

採用於收容之私設線數多，以多人數之交換手交換之場合，但最近對於使用複式之私設交換機，則採用共電式或自動式；而磁石式主採用單式。

(3) 單式交換機之種類

單式交換機中，有壁掛型與安裝型二種類，壁掛型有 ∞ 回線以內小型者數種，安裝型有100回線以內者數種；又100回線以上時，則並列100回線者二台或三台而使用，若為五台以上，則交換台相互間必須設備中繼線，此場合倒不如使用複式之交換機為便利，但如(b)項所述現今不甚使用，多採用共電式或自動式。

(4) 私設用磁石式壁掛型交換機

本交換機，為盡其可能的小型所設計的私設用單式壁掛型交換機，使用如第二第三兩圖所示之送受器，為交換手用之電話機；於結合電鍵使用最新型之「萬能電鍵」，故動作自然非常完全，使用保管亦甚簡單。

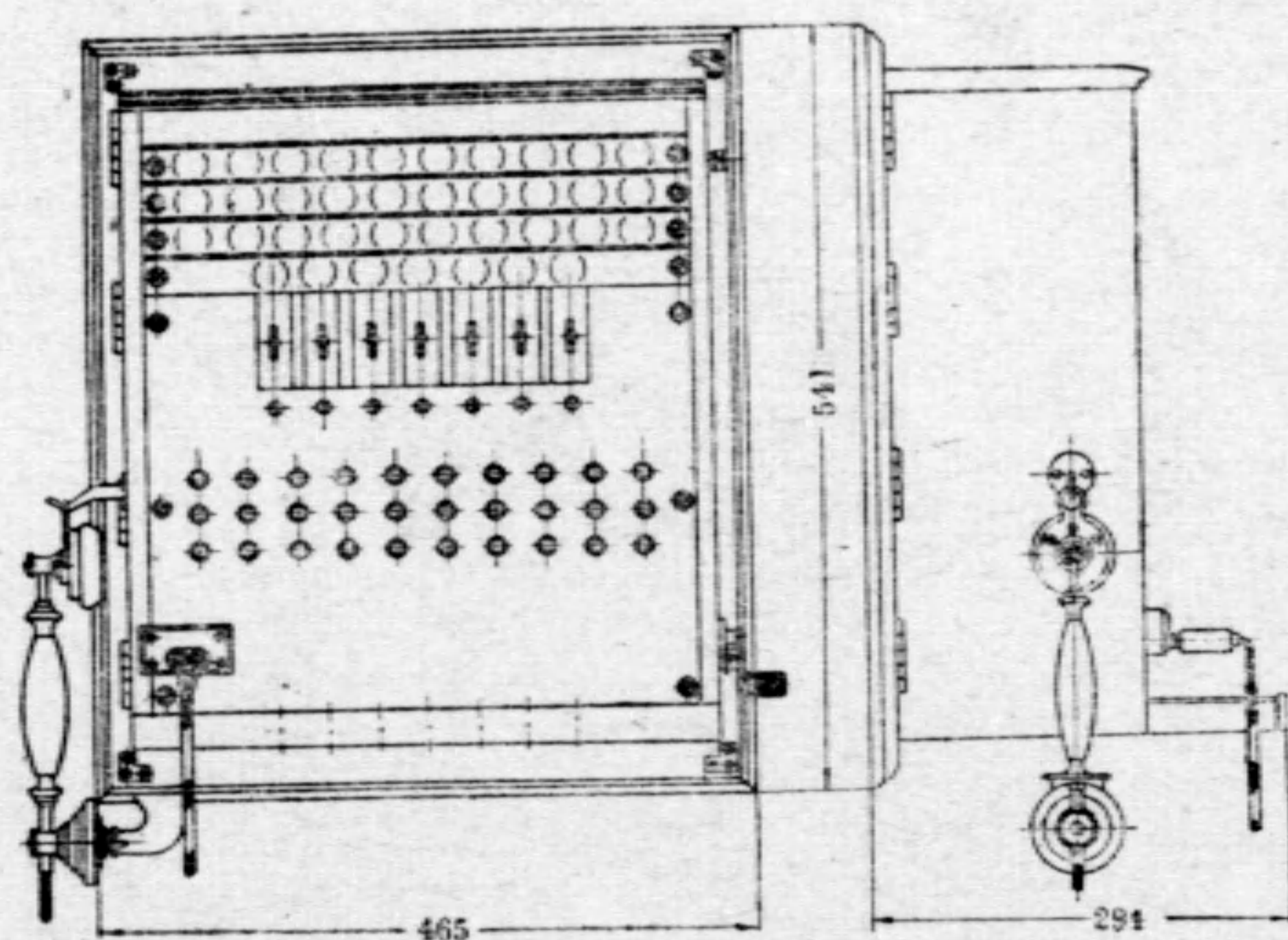
本機得與私設線相互及私設線與市線行通話，已如前所述，由所屬市局之交換方式可區別為對自動式，對共電式，及對磁石式三種。

(a) 對磁石式，磁石式壁掛型交換機

本機為磁石式市管內所屬之磁石式壁掛型交換機，下表為普通一般之標準型，無市局線

磁石式電話交換機

之場合，可以該線數增加私設線之收容量；第二圖為 ∞ 回線用者。



對磁石式磁石式壁掛型交換機組立圖

第 二 圖

名稱	私設線數	市局線數	接續紐數	寸法 (耗)		
				高	前寬	橫寬
30回線用	25	5	7	541	465	294
20回線用	16	4	6	490	465	294
10回線用	7	3	5	439	465	294

本機使用之主要部分品爲：

1號 TC 接續口

Solid-back 送受器

加入者表示器

137號插入栓

500 Ohm 管狀表示器

33號接續口

CI號—P 電鍵

磁石發電機

單式插入栓

乙種扇型轉換器

磁石式交換機 1號紐

夜間電鈴

磁石式交換手誘導線輪

接續紐用錘車

等是也

(b) 對共電式，磁石式壁掛型交換機

本機為所屬於共電式市局管內之磁石式壁掛型交換機，大體之構造與前項所揭之對磁石式者大略相同，唯交換手為呼出市局交換手之按鉤型電鍵，設備於市局線回路，裝置於各市局線接續口之上部。

對共電式標準型亦與對磁石式同樣，有如下表，若市局線數比表中之數少時，可以該線數增加私設線數。

名稱	私設線數	市局線數	接續紐數	寸法 (耗)		
				高	前寬	橫寬
30回線用	25	5	7	541	465	294
20回線用	16	4	6	490	465	294
10回線用	8	2	4	439	465	294

本機使用之主要部分品如下：

— 號—TA接續口

接續紐用錘車

加入者表示器

Solid-back 送受器

500 Ohm 管狀表示器

137 號插入栓

188 號—B 電鍵

二個附屬之 200 號接續口

21 號—E 蓄電器

磁石式交換手誘導線輪

46 號—E 塞流線輪

磁石發電機

C1 號—P 電栓

夜間電鈴

單式插入栓

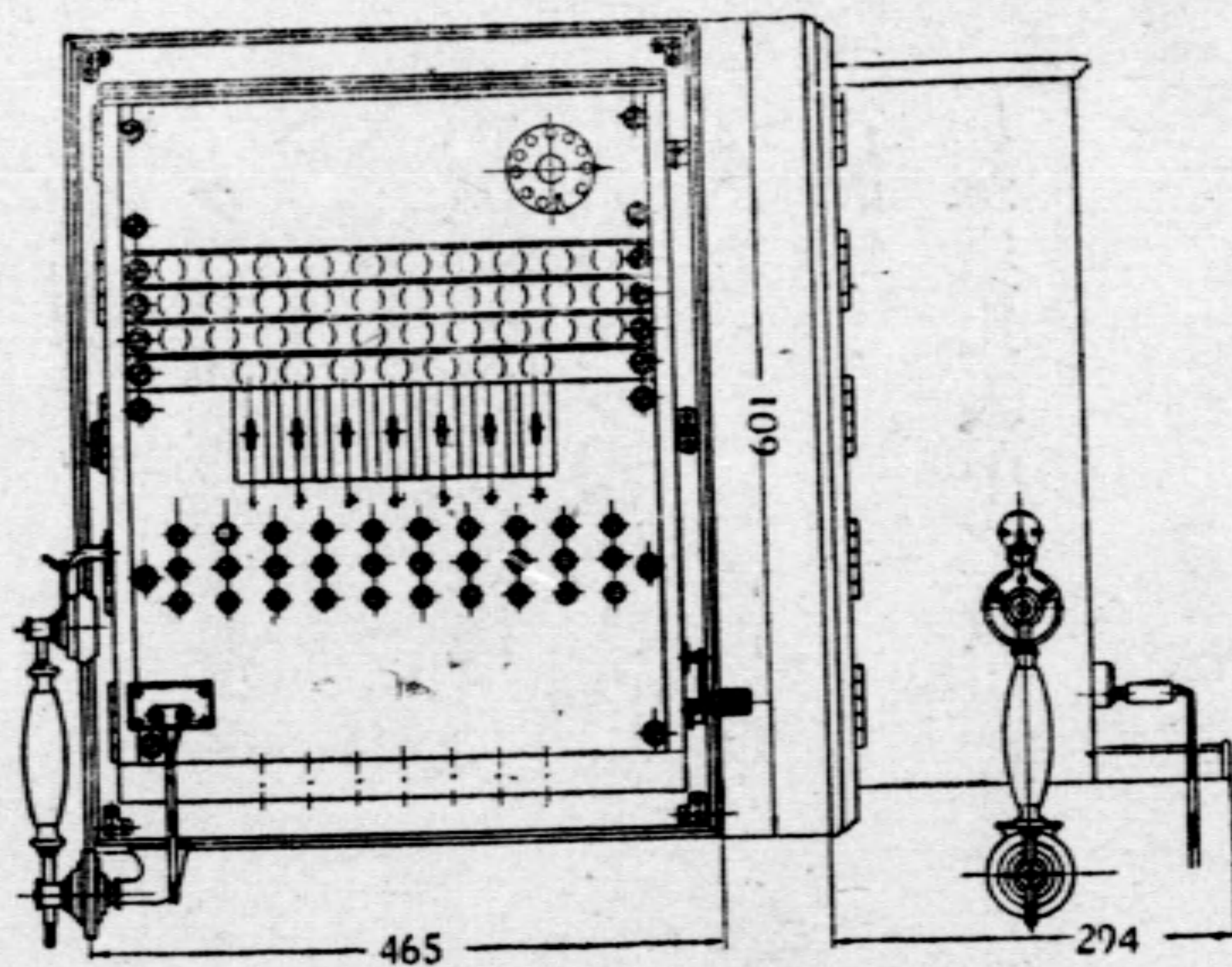
乙種扇型轉換器

磁石交換機—號紐

(C) 對自動式磁石式壁掛型交換機

本機為所屬於自動式市局管內之磁石式壁掛型交換機，有如第三圖所示之構造；與自動式局接續之必要的繼電器，中繼線輪及蓄電器等之機器，除 D₁ 外悉皆收容於交換機內部，故尤無附屬函之必要，非常簡單！

標準型如下列所記；局線數比表中之數少時與前項同樣辦法，可得增加私設線之收容量。



對自働式磁石式壁掛型交換機

第 三 圖

名稱	私設線數	市局線數	接續紐數	寸法 (耗)		
				高	前寬	橫寬
30回線用	25	5	7	601	465	294
20回線用	16	4	6	550	465	294
10回線用	8	2	4	499	465	294

若列舉本機使用之主要部分品則如下：

1號—TC接續口

加入者表示器

5000hm管狀表示器

OC1號—BN電鍵

單式插入栓

15號—OA插入栓

磁石式交換機1號紐

接續紐用錘車

Solid-Back送受器

187號插入栓

2個附屬之99號接續口

磁石發電機

磁石式交換手誘導線輪

30號—B蓄電器

21號—TE蓄電器

B—3號繼電器

磁石式電話交換機

OT-15號繼電器

夜間電鈴

乙種扇型轉換器

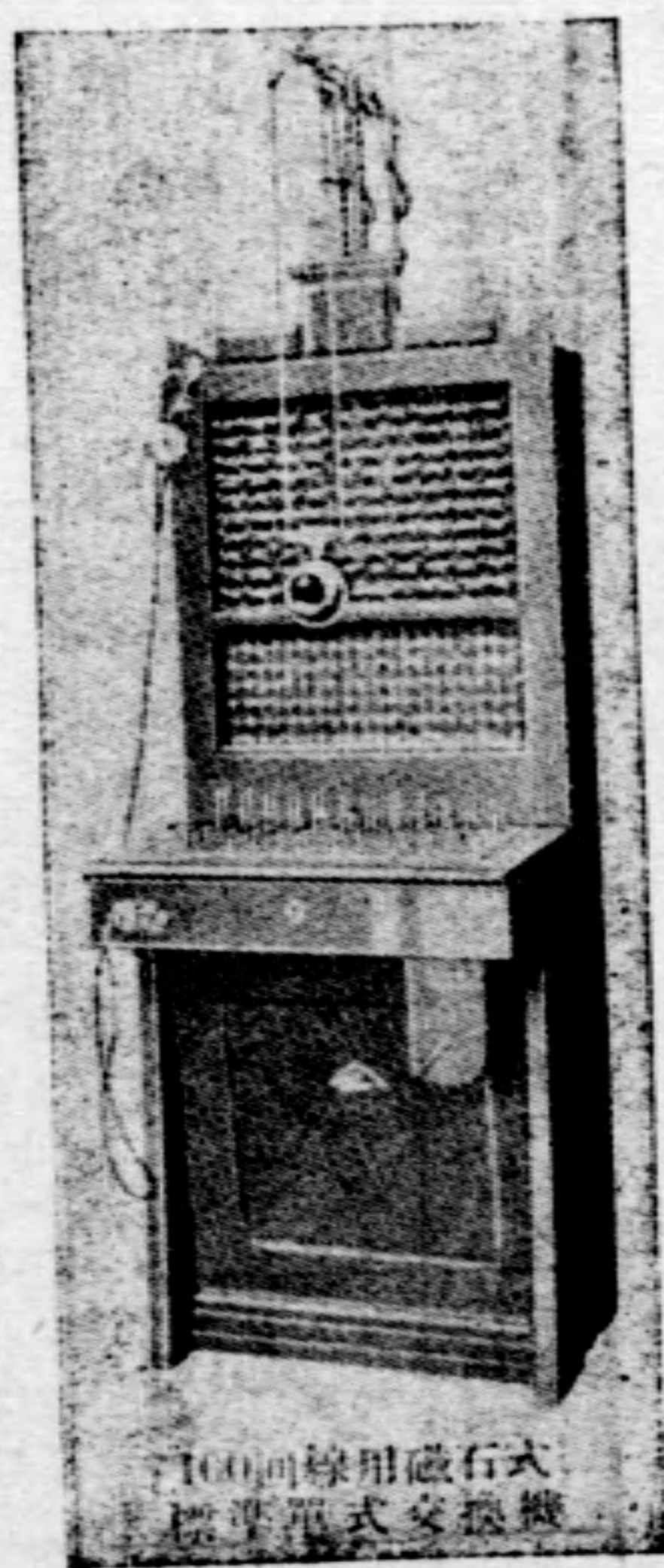
1號或2號Dial

Dial 1號 4心紐或Dial 1號 5心紐

(5) 磁石式安裝型單式交換機

(a) 磁石式標準單式交換機

本機為由一台一座席而成之交換機，適於小規模之電話交換，有100回線用，50回線用及30回線用之三種；又收容市外線之私設之交換機，倘使用有對市外線之裝置之特種標準單式交換機，實屬便利，第四圖為100回線用之標準型。



第四圖

使用於本機之主要部分品約舉如下：

1號-TC接續口

加入者表示器

500 Ohm管狀表示器 1000 Ohm管狀表示器

1號— Σ 抵抗線輪(限放特種單式)

單式插入栓 磁石式交換機—1號機

接續紐用錘車 184號—B電鍵

磁石式交換手送話器 磁石式交換手送話器用保持器

磁石式交換手受話器 交換手受話器 ∞ 號心線

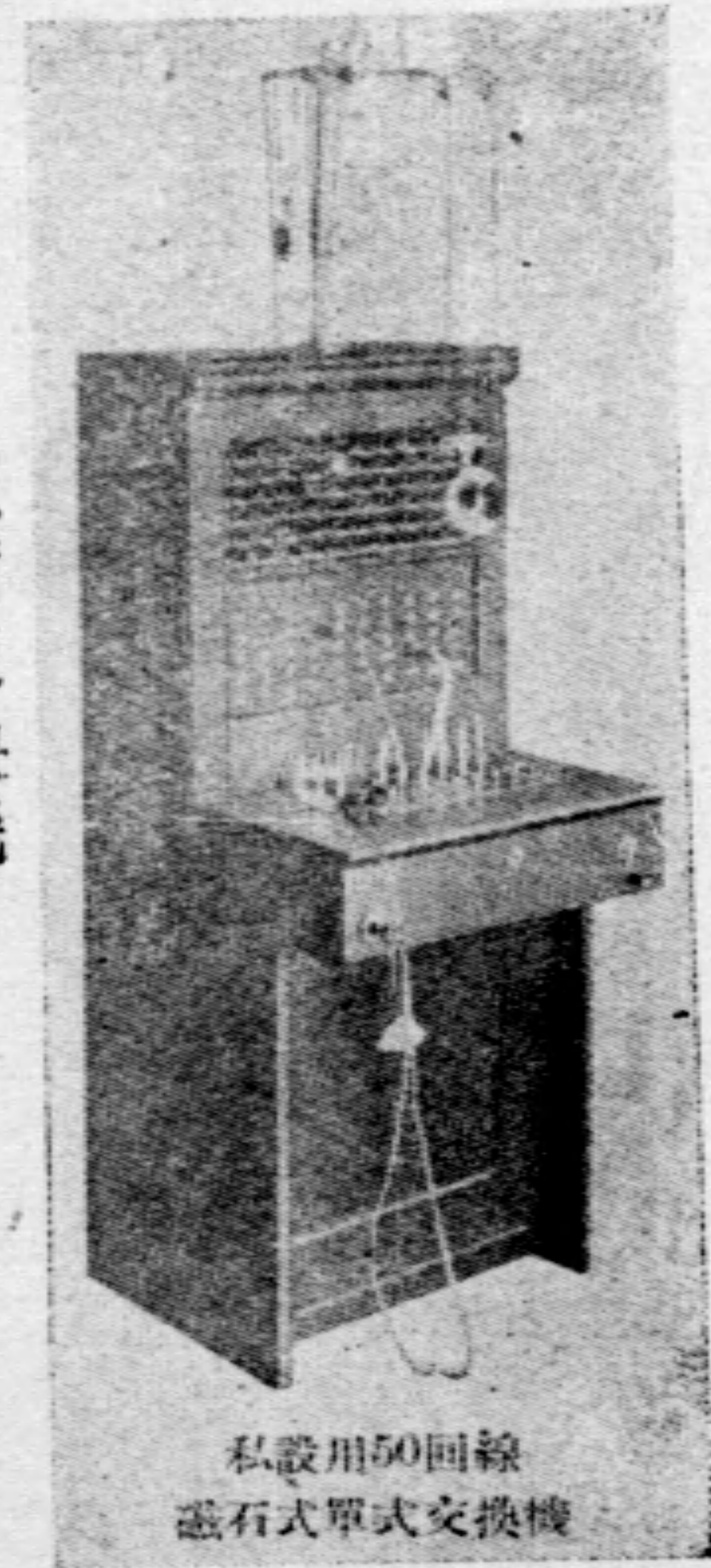
1號受話器接續口 1號受話器插入栓

115號—A電鍵(限於特種單式) 1號磁石發電機

夜間電鈴 乙種扇型轉換器

(b) 私設用磁石式單式交換機

本機之回路及機器皆準據交通部之規程而設計購製者，使用之部分品皆為最新式者，與壁掛型同樣，依所屬市局之交換方式而有對磁石式對其電式及對自動式三種。



私設用50回線
磁石式單式交換機

第 五 圖

(c) 私設用磁石式特種二座席交換機

無論所屬市局之交換方式如何，在通話頻繁之處，私設回線至少用一交換手，往往有缺乏敏速的時候；如此場合，若將回線數分開，以二交換手使行交換，則交換能得甚速！本機為達此目的而設計之特種單式二座席交換機，第六圖為有下記容量之對自動式之一例。

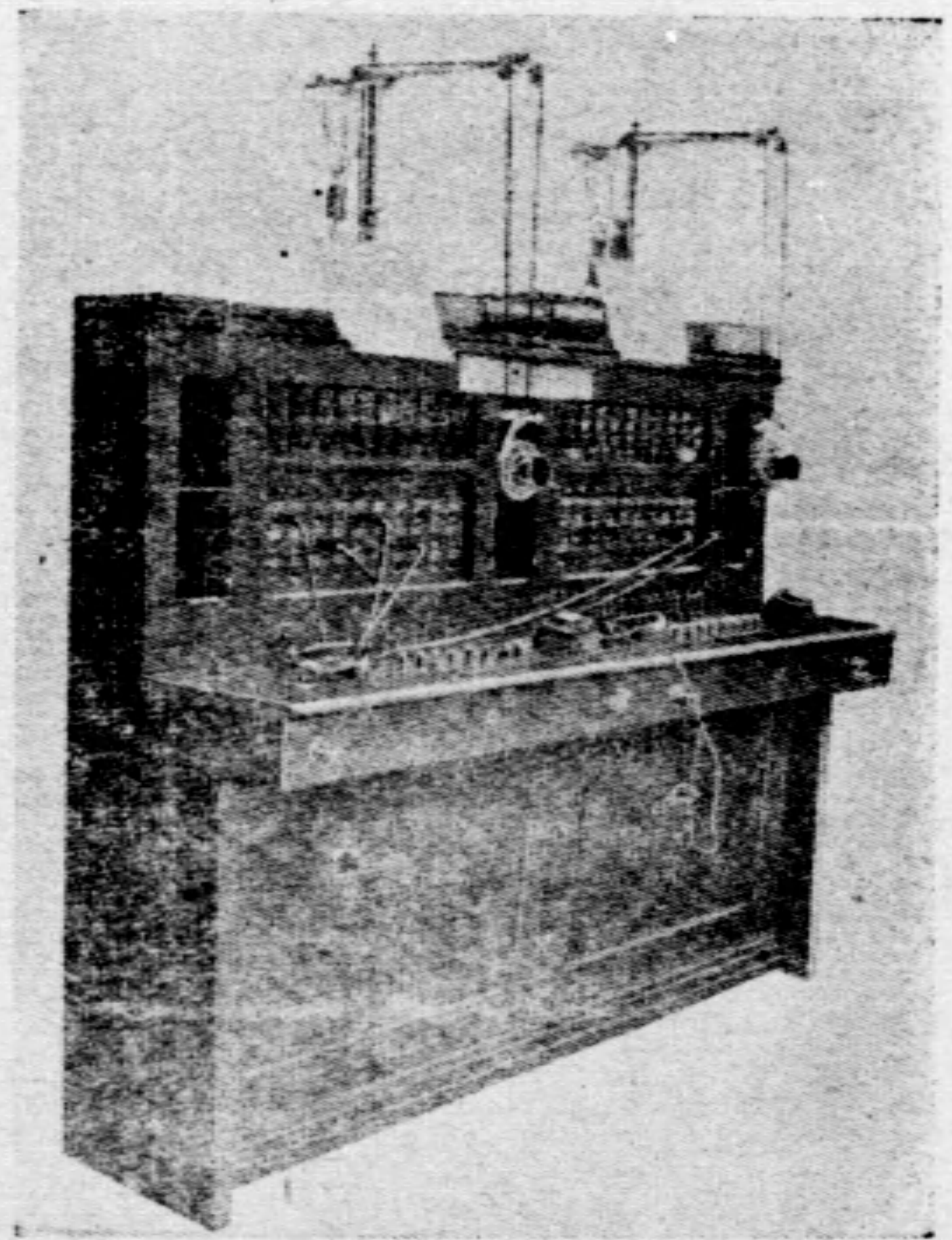
私設線數		局線數		接續紐數		寸法 (耗)		
容量	實裝	容量	實裝	容量	實裝	高	前寬	橫寬
50	50	10	10	16	16	1220	1500	570

交換手送話器，依購入者之希望，無論為懸垂型及胸掛型均能裝備！

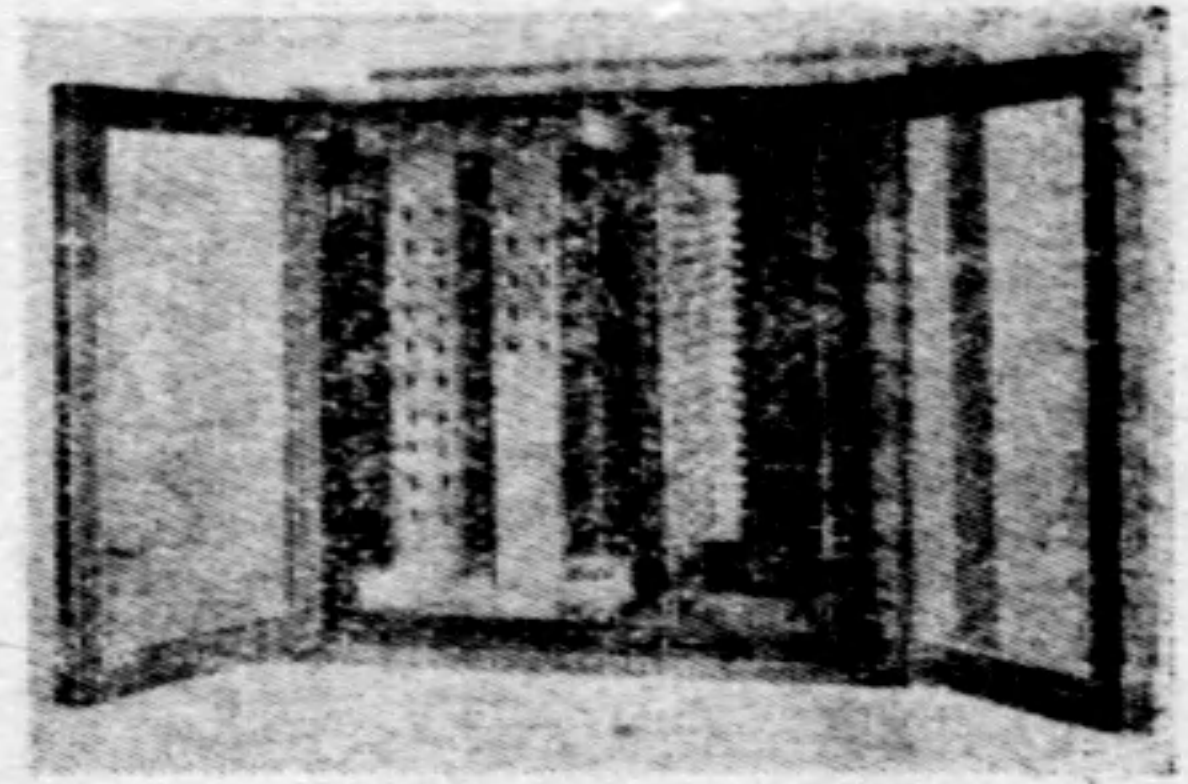
(6) 附屬品

(a) 附有可熔片(Fuse)之試驗分線盤

本盤爲必要可熔片時所用之試驗分線盤，引入電話線於交換機之前，先在本盤行外線與內線之整理，裝置炭素避雷器熱線輪，爲保安裝置！且以試驗彈器將線路之內外分離爲試驗之目的而使用，使用於普通少數之回線；第七圖爲20回線附有可熔片之試驗分線盤；再本盤木台及玻璃匣，若特別指定時可得附加。



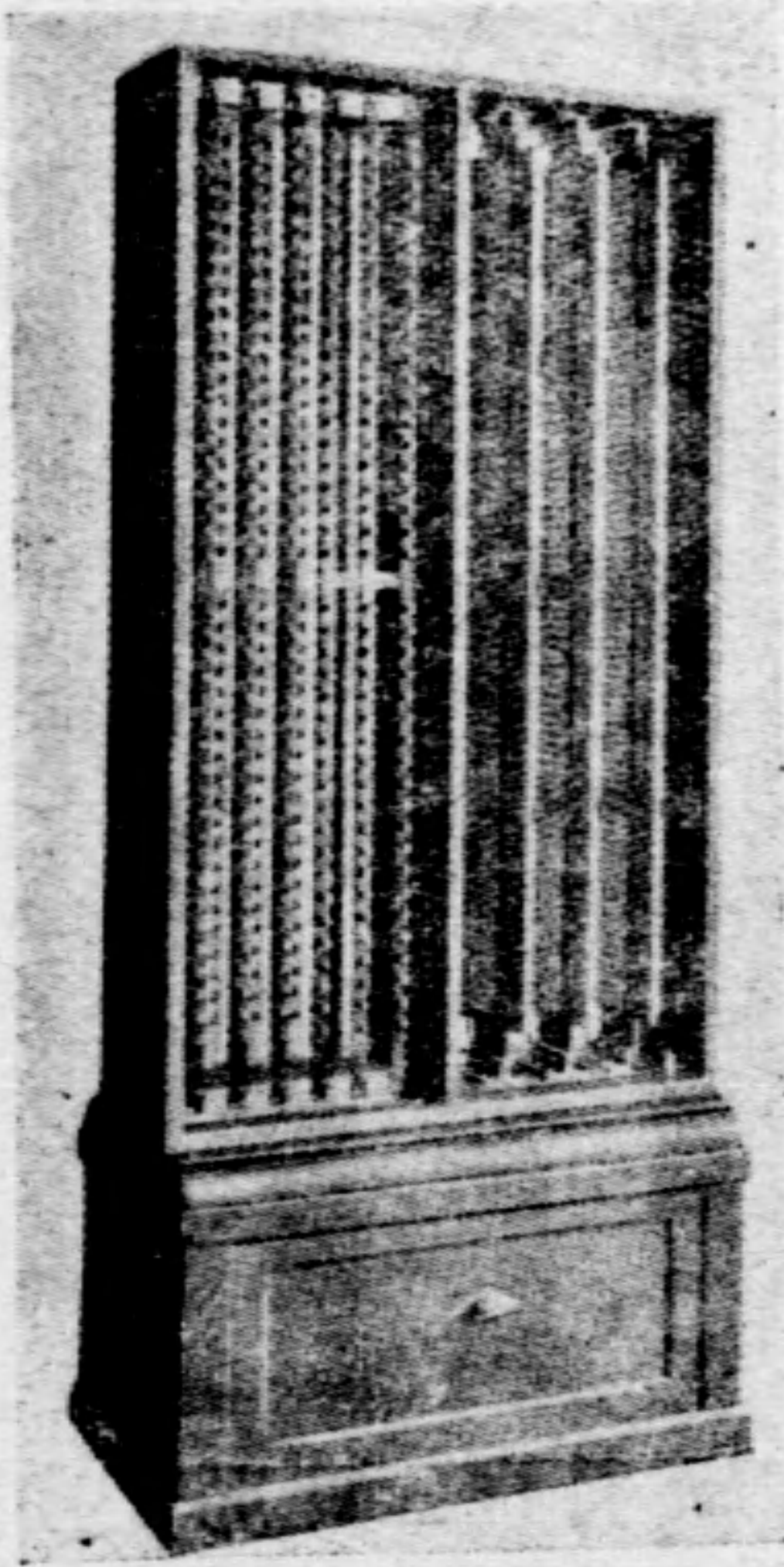
私設用磁石式特種二座席交換機
第六圖



第七圖

(b) 試驗分線盤

本盤之用途與前項記載同，為設備於主要使用磁石式單式交換機等比較小規模之交換機時之配線盤，具備裝置炭素避雷器及熱線輪之彈條，與試驗用彈條；第八圖為裝置有1200之120回線之試驗分線盤。



第八圖

(7) 電話機

(a) Delville電話機

本機為使用 Deville Transmitter 之壁掛型電話機，音響大為其特長，構造簡單，障得少，感度甚敏銳！離送話口五六寸談話，於通常之音聲，尚屬適當，其缺點因過於敏銳，通話中間得近傍之談話或雜音。

(b) Solid-back 電話機

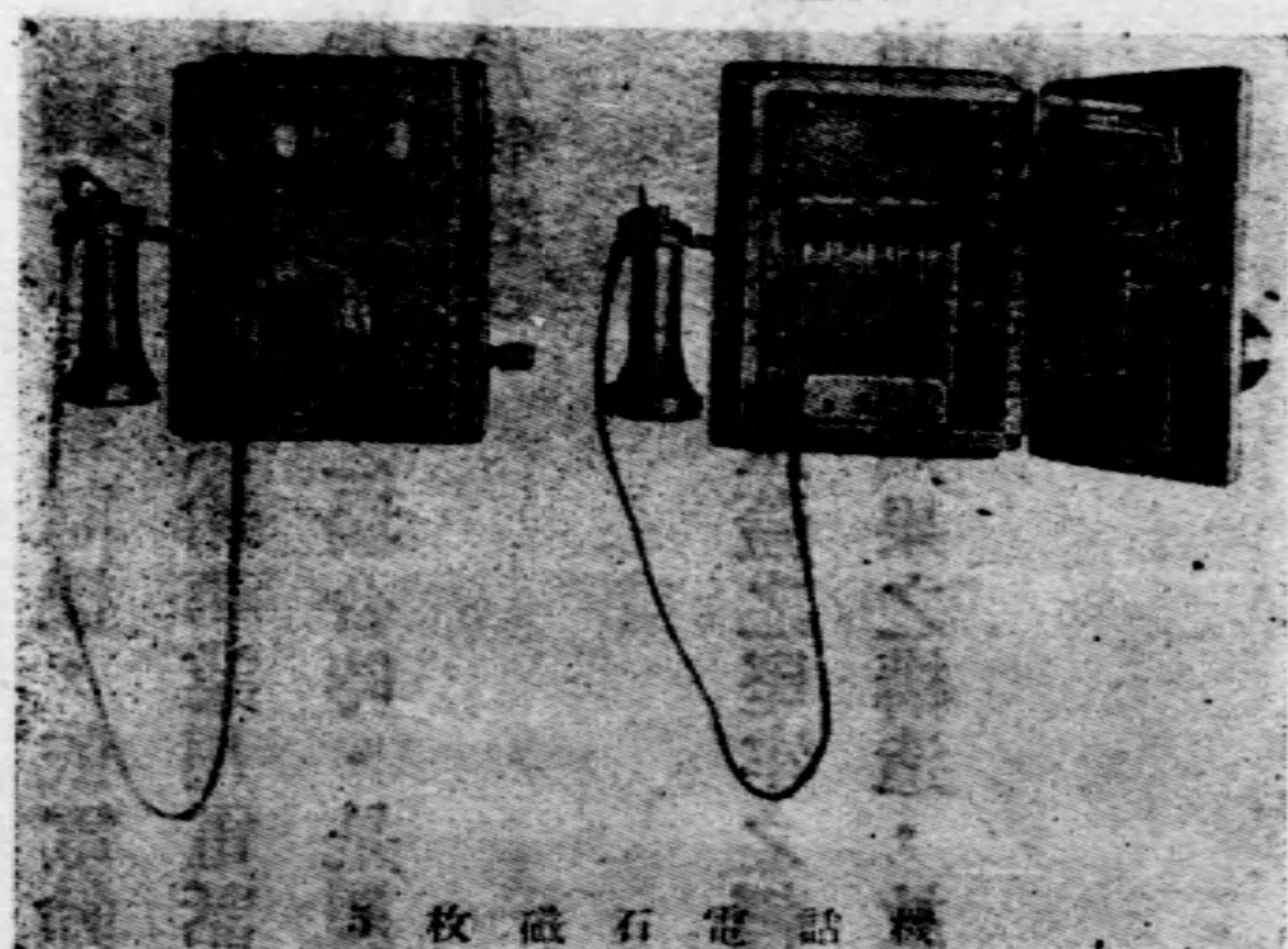
本機為使用 Solid-back 送話器之壁掛型電話機其體裁與構造如第九圖所示，送話器雖不如 Deville 者之敏銳，然以通話音明瞭，為長距離加入者用及交換手之用；口近送話口，可以通常之音聲談話。

(c) 五枚磁石電話機



第九圖

Solid-back 電話機



五枚磁石電話機

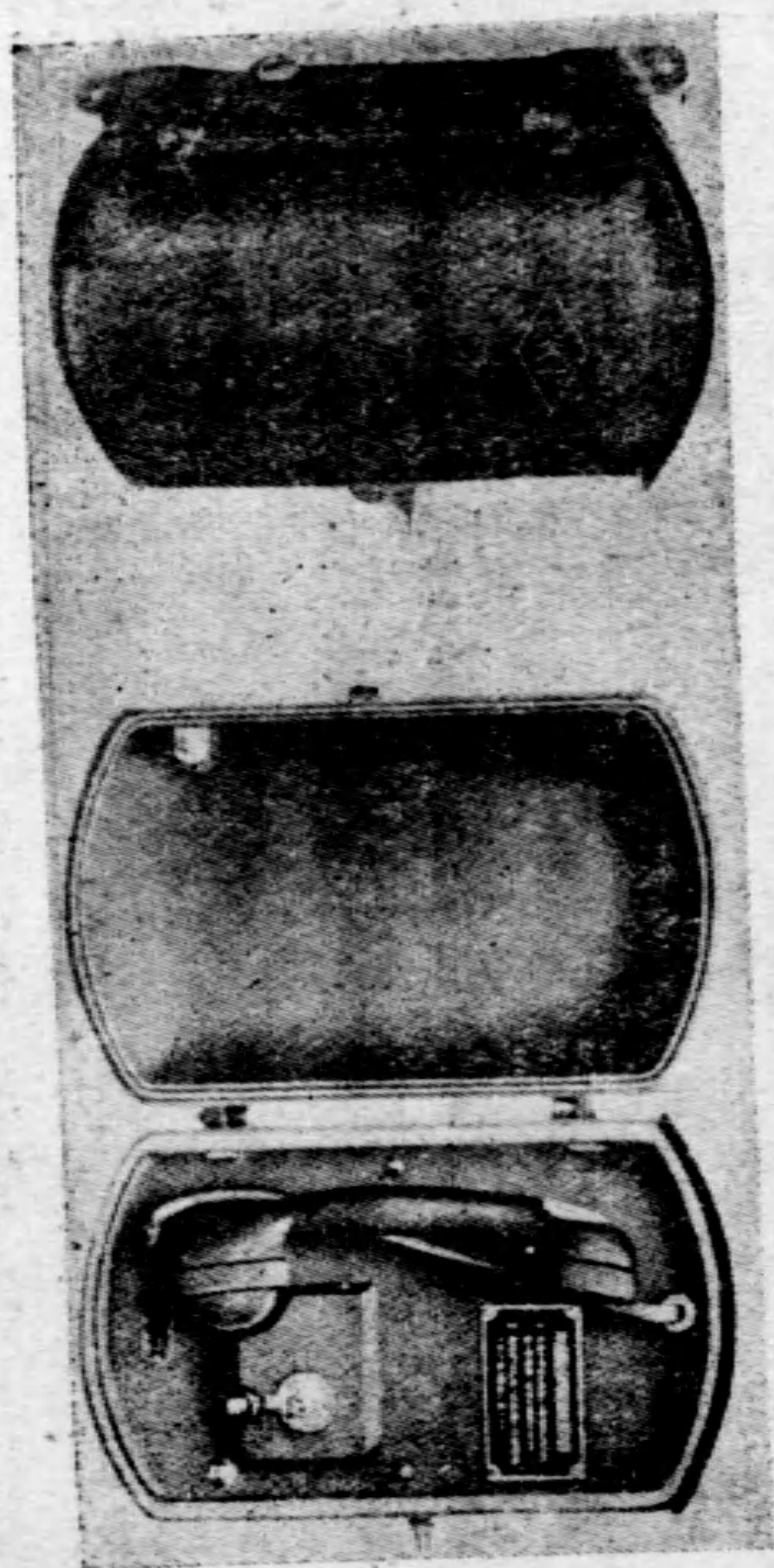
第十圖

5枚磁石電話機

本機爲如第十圖所示之壁掛型電話機，一回線接續多數之電話機，依電鈴鳴音之長短組合之符號，爲選擇呼出以行通話，適於共同線式，主用於電力供給事業用電話鐵道電話，警察電話等，當然得收容於交換機，且使用於隔交換機極長距離之場合時，是屬適當，依本機使用之送話器有 Delville 型與 Solid-back 型第十圖是屬於後者。

(d) 防水電話機

本機爲壁掛型，如第十一圖所示，機械部收置於有二重蓋之堅牢之輕合金製之外函中，使用於濕氣多之場所，或露天屋外，因有充分防濕防塵之效果之構造，故使用於坑內或如鐵道等之屋外亦適宜！機能及使用保管與他之電話機同樣。



第十一圖 防水電話機

(e) 長距離用磁石式電話機

本機為長距離通話用之壁掛型電話機，有如第十二圖所示之構造，使用 Solid-back 送話器，添備副受話器。

第十三圖為長距離用磁石式桌上電話機；第十四圖為甲號桌上電話機；第十五圖為新型攜帶話機；第十六圖為工人用攜帶電話機；第十七圖為磁石式直列複式交換機。



第十二圖
長距離用磁石式電話機



第十三圖
長距離用磁石式桌上電話機



第十六圖



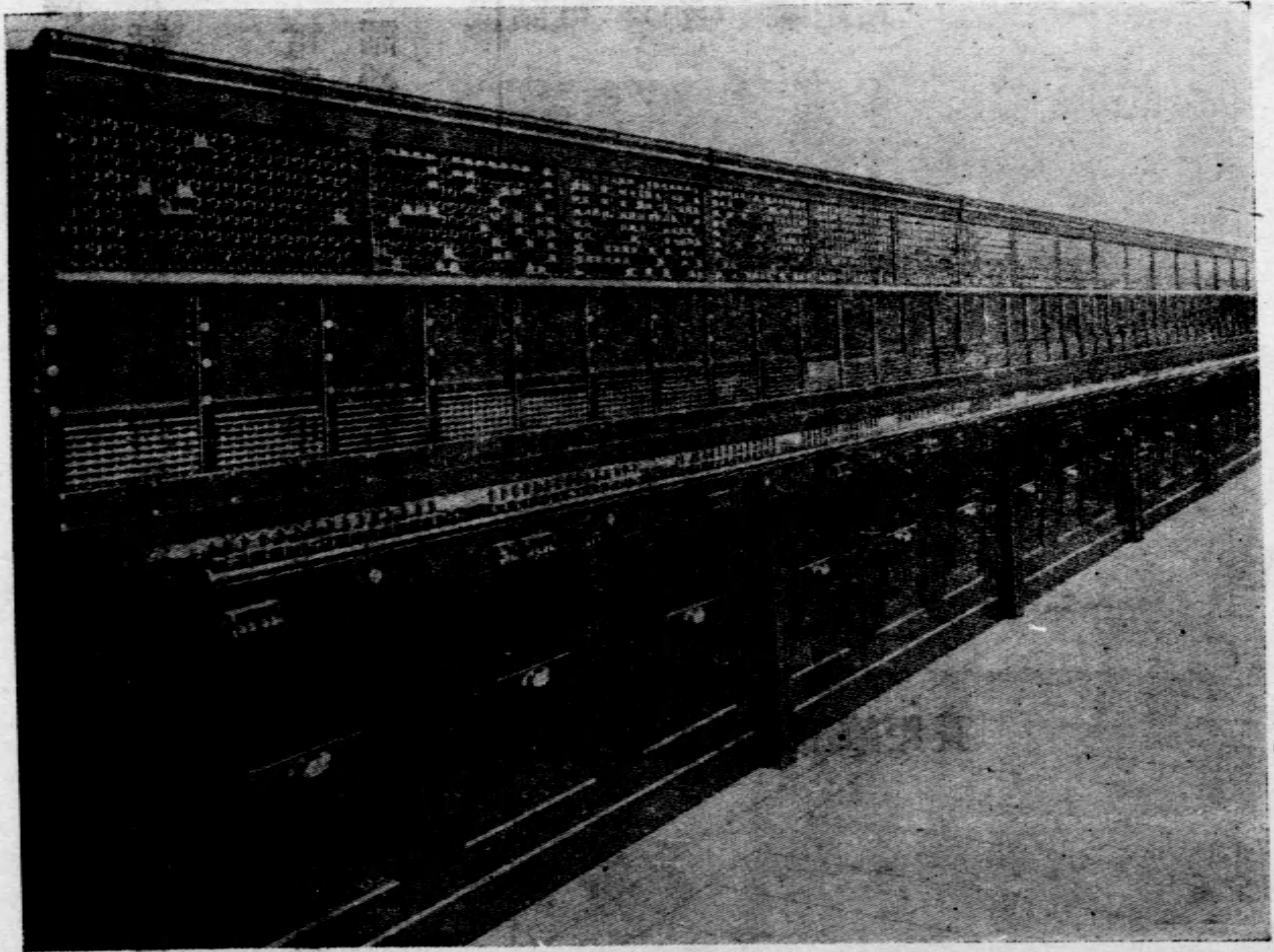
新製攜帶電話機

第十五圖



磁石式電話交換機

第十四圖



第十七圖

磁石式直列複式交換機

氣軛問答

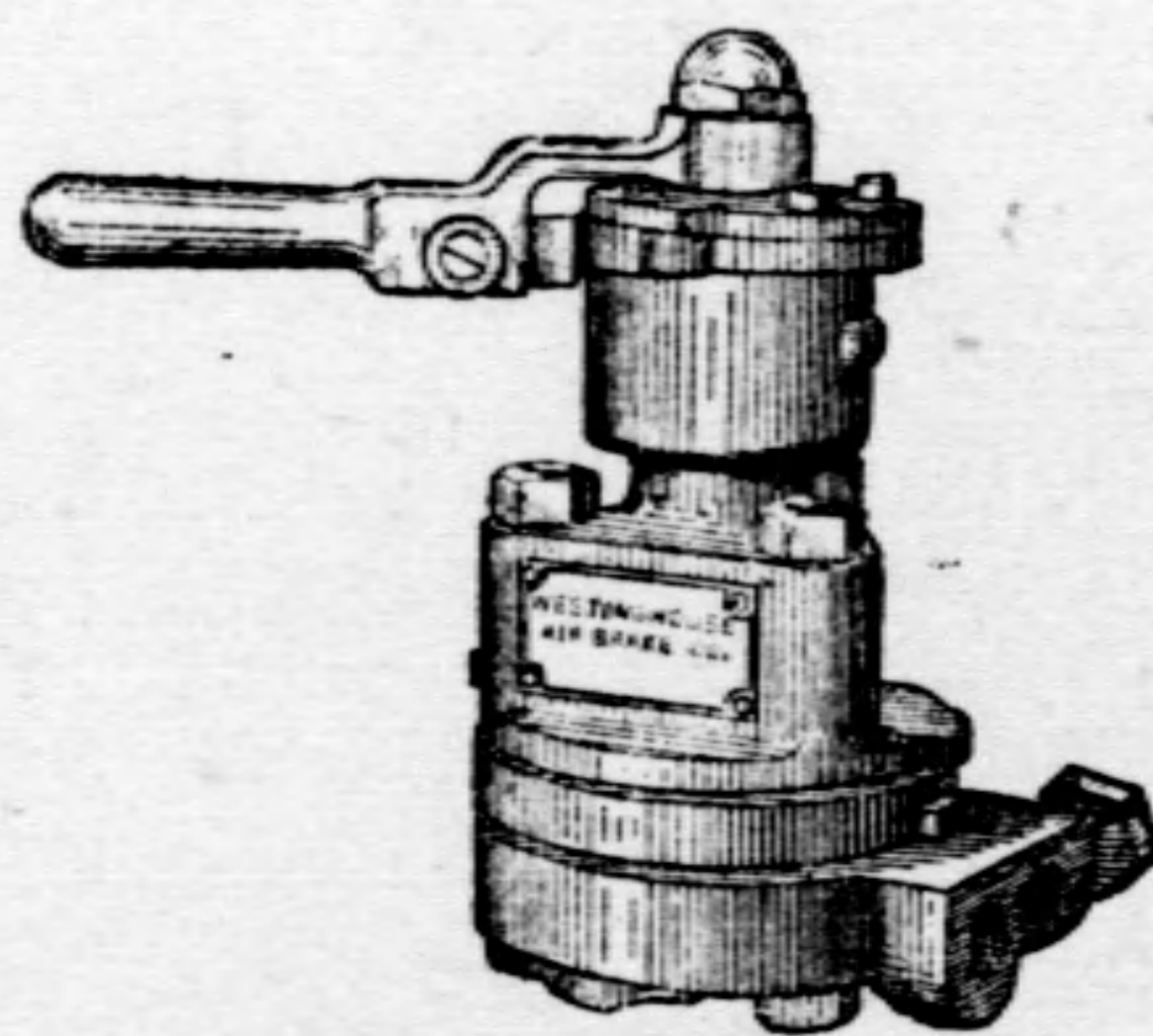
(續)

王若侃

S-9 獨立軛閥

問 第九十四圖與第九十五圖所示者為何？

答 爲獨立軛閥，第九十四圖係外面圖，第九十五圖係剖面圖，表示旋動閥座與其通路，及軛閥柄之各項位置，其中一爲旋動閥平面圖，一爲其各部分之內面圖。

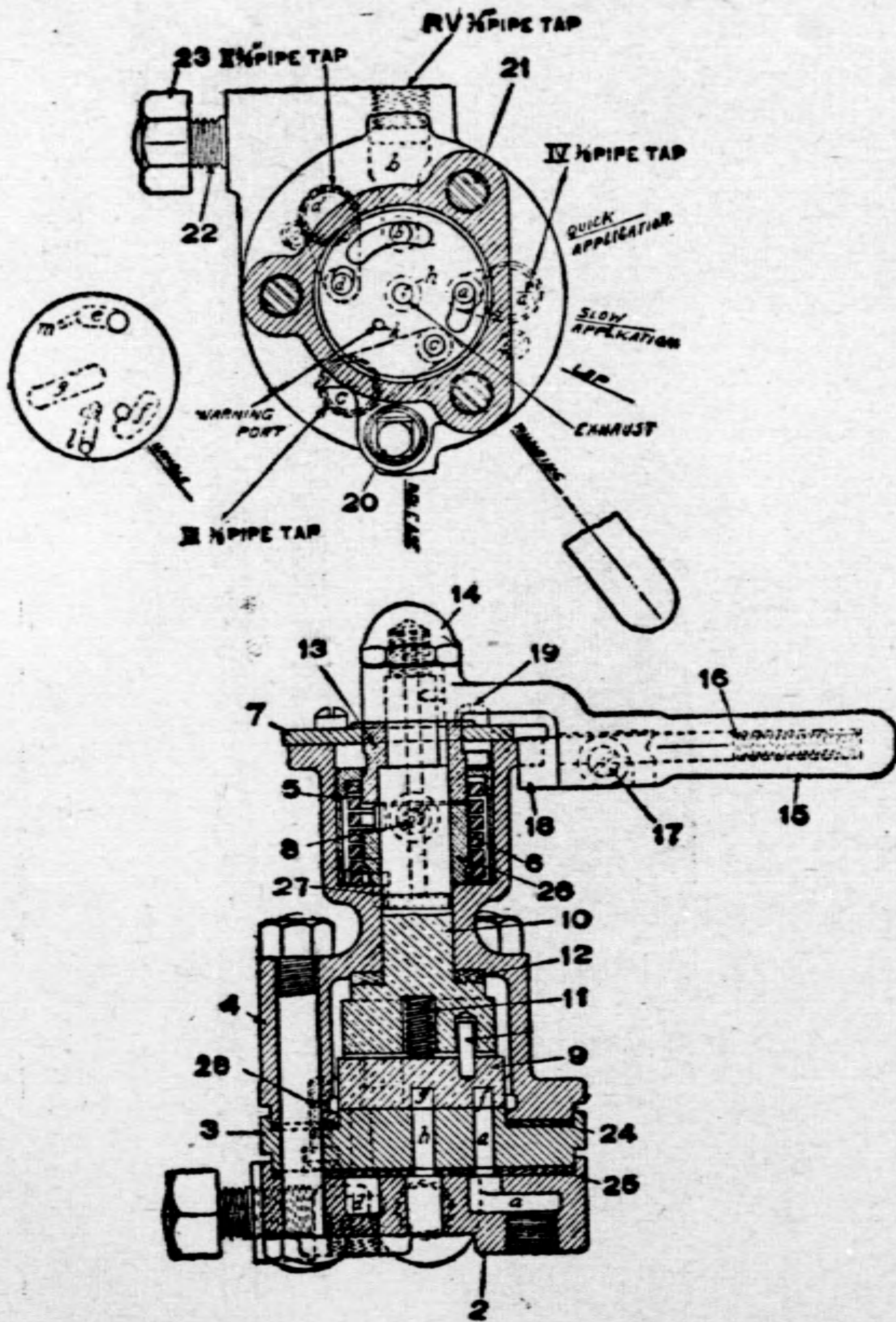


第九十四圖
(S-9獨立軛閥)

問 第九十五圖註有數字之獨立軛閥各部分名稱為何？

答 2 爲管托架；3 爲旋動閥座；4 爲閥體；5 爲回行簧筲；6 爲回行簧；7 爲蓋；8 爲筲螺；9 爲旋動閥；10 爲旋動閥鑰；11 爲旋動閥簧；12 爲鑰環襯；13 爲上部開合機關；14

為柄螺蓋；15為柄；16為柄掣簧；17為掣螺；18為柄掣；19為蓋螺；20為油塞；21為螺
 栓及螺蓋；22為托架雙頭螺栓；23為雙頭螺栓蓋；24為上部節襯；25為下部節襯；26為
 下部開合機關；27為回行簧制子；28為帽螺。



第九十五圖 (S-6獨立軛閥之內面圖)

問 此項軛閥如何用管相連？

答 如第八十九圖所示，有一管連至自動軛閥，一管連至分配閥之應用箱，一管連至分度閥排洩處，一管連至O₁之減壓閥。

問 此項連管是否直接通至軛閥，抑如O₁之自動軛閥之通至管托架？

答 此項連管係通至管托架，無須擾及管節而移去閥之運用部分。

問 獨立軛閥何以除自動軛閥之外尚備有ET設備？

答 在需要時，可隨時單獨運用機車車軛而不顧列車上之自動軛。

問 試言軛閥柄各種位置之名稱。

答 鬆放，速行，疊蓋，緩施及速施各位置。

問 在鬆放位置時作何聯絡？

答 左方之位置為鬆放；可用之以得獨立之鬆放，毋須顧及自動閥柄之位置。如在此位置時將手離開此柄，則回行簧自動將柄回至速行位置。

問 在速行位置時作何聯絡？

答 速行位置為軛閥不用時之普通位置。如自動軛閥柄在速行位置，則可以獨立軛閥柄置於速行位置而將機車上之車軛鬆放之。當自動軛閥柄置於速行位置時，必須將獨立軛閥柄亦置於此位置而使機車車軛鬆放也。

問 柄在疊蓋位置時有無聯絡？

答 並無聯絡；因在此位置，一切通路均行閉斷也。

問 試述緩施位置時之聯絡。

答 使用此項位置，可使空氣壓力逐漸流至分配閥之應用管，遂令機車上車輛緩緩應用。

問 在速施位置時作何聯絡？

答 在此位置時，空氣壓力迅速流入應用管，使機車車軛迅速應用。如在此位置時將手離柄，則回行簧自動將柄回至緩施位置。

問 柄在鬆放位置時，車軛如何鬆放？

答 柄在鬆放位置時，第九十五圖內通至分度閥應用管之通路 d，即經過旋動閥內排洩空腔 g 及閥座內中央排洩路 h 而通至大氣，故空氣可由應用管逸出，遂使車軛鬆放。

問 以柄置於鬆放位置時，如將手移開，是否仍留原處？

答 否，受回行簧 b 之作用，自動回至速行位置。

問 柄在其他任何位置時，亦發現同樣情形否？

答 然，亦受簧 b 之作用，由速施位置自動回至緩施位置。

問 獨立軛閥不用之時，柄應置於何處？

答 常在速行位置。

問 各通路在速行位置時之關係如何？

答 在速行位置時，通路 a 與旋動閥座內之通路 c，係經旋動閥內之空腔 f 而相通，故自動
軔閥柄在速行位置時，由分配閥排洩處而出之空氣，可通過獨立軔閥而至自動軔閥，即
在該處逸至大氣中。

問 通路 a，c，與空腔 f 何以如此布置？

答 無論何時運用自動軔，在使司機者於鬆放自動軔時，能保持機車車軔之應用；即使其於
鬆放時能管理空氣之由應用管逸出也。

問 車軔如何獨立應用？

答 移柄至速施及緩施之任何一位置，任空氣入於應用管。

問 緩施位置時之通路如何布置？

答 以圓形空腔 e 與小通路 m 使供給路 b 與工作路 d 相連，空氣可由供給路直接流至應用管

問 速施位置時之通路如何布置？

答 通路 b 及 d 與空腔 e 相連，使空氣由供給路流至應用管，較在緩施位置時為速。

問 疊蓋位置作何用？

答 在以需要之力量獨立應用車軔時，將一切通路均行閉斷。

問 使用獨立軔閥，能得最大軔管壓力若干？

答 四十五磅。

問 此係何故？

答 因自儲氣主箭來至獨立軛閥之空氣，必須先通過配整四十五磅之O₁。減壓閥；在其未達獨立軛閥以前，此閥係位於儲氣主箭管分管內之一點也。

問 試言空氣通過獨立軛閥之行蹤。

答 空氣自儲氣主箭出發，壓力減至四十五磅，於第九十五圖供給連絡處入軛閥，通過座位內之通路b而至旋動閥面內之圓形空腔e，並經此空腔右側一端之通路而至旋動閥頂。軛閥柄無論在任何位置，旋動閥頂上常有獨立軛壓力四十五磅。柄在應用位置時，通路b與d爲空腔e（及通路m）所連接，空氣可流入應用箭管而至分度閥之應用箭，以應用車軛。柄在疊蓋位置時，各通路之交通均行閉斷，無論在何方向，空氣均不能通過此閥。柄在速行位置時，旋動閥內之空腔f，一方面自分配閥排洩處連絡通路a，一方面連絡通路c而至自動軛閥，故兩閥之柄同在速行位置時，空氣可由應用箭逸至大氣中，而鬆放車軛。柄在鬆放位置時，旋動閥內之空腔g使通路d與通至大氣之中央排洩路h相連接。

問 在何時必須使用獨立軛閥之鬆放位置以期鬆放機車車軛或減低軛箭壓力？

答 僅在自動軛閥柄不在速行位置之時。

問 如欲移去軛閥從事清潔或修理，須如何辦理？

答 旋開螺栓21之螺蓋，將閥脫離其底。

問 如何將閥拆開而達其內部？

答 旋開帽螺28，蓋螺19，及螺蓋14，則閥之各部均可分開矣。

問 簧11之功用為何？

答 自旋動閥向上支持鑰環襯12及旋動閥鑰10，並使環襯壓迫閥體4，以防壓氣機最初發動時旋動閥鑰之漏氣。又於無壓力時支持旋動閥於其座位上，以防塵污達於閥座。

問 用獨立軛閥，在任何運輸情形下，機車車軛均能應用及鬆放否？

答 然，用獨立軛閥，在所有一切運輸情形下，均能完全管理之。

問 當機車單獨停於灰坑，轉車盤，或岔道上時，及對於該機車施行工作時，應如何辦理？

答 應應用獨立軛，并任其應用；在此項時間，須常按此法辦理之。

問 何以有如此辦理之必要？

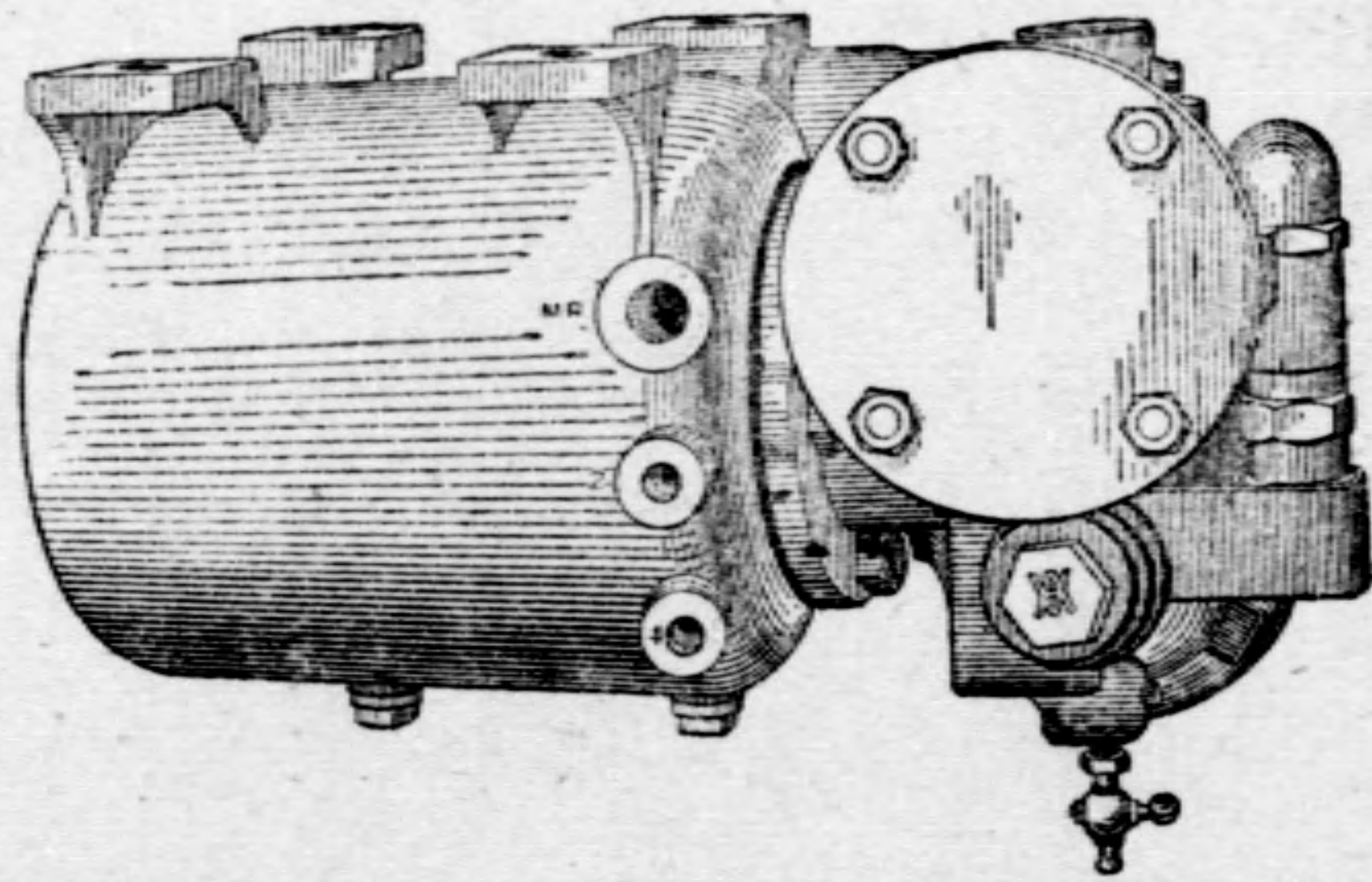
答 在於不需要時，免機車因調整閥漏氣或其他原因而有移動之可能性。

第六號分配閥

問 第九十六圖及第九十七圖所示者為何？

答 為分配閥及儲氣箱，示其全般形狀，管之連接，以及雙房儲氣箱，暨其壓力房與應用

房。

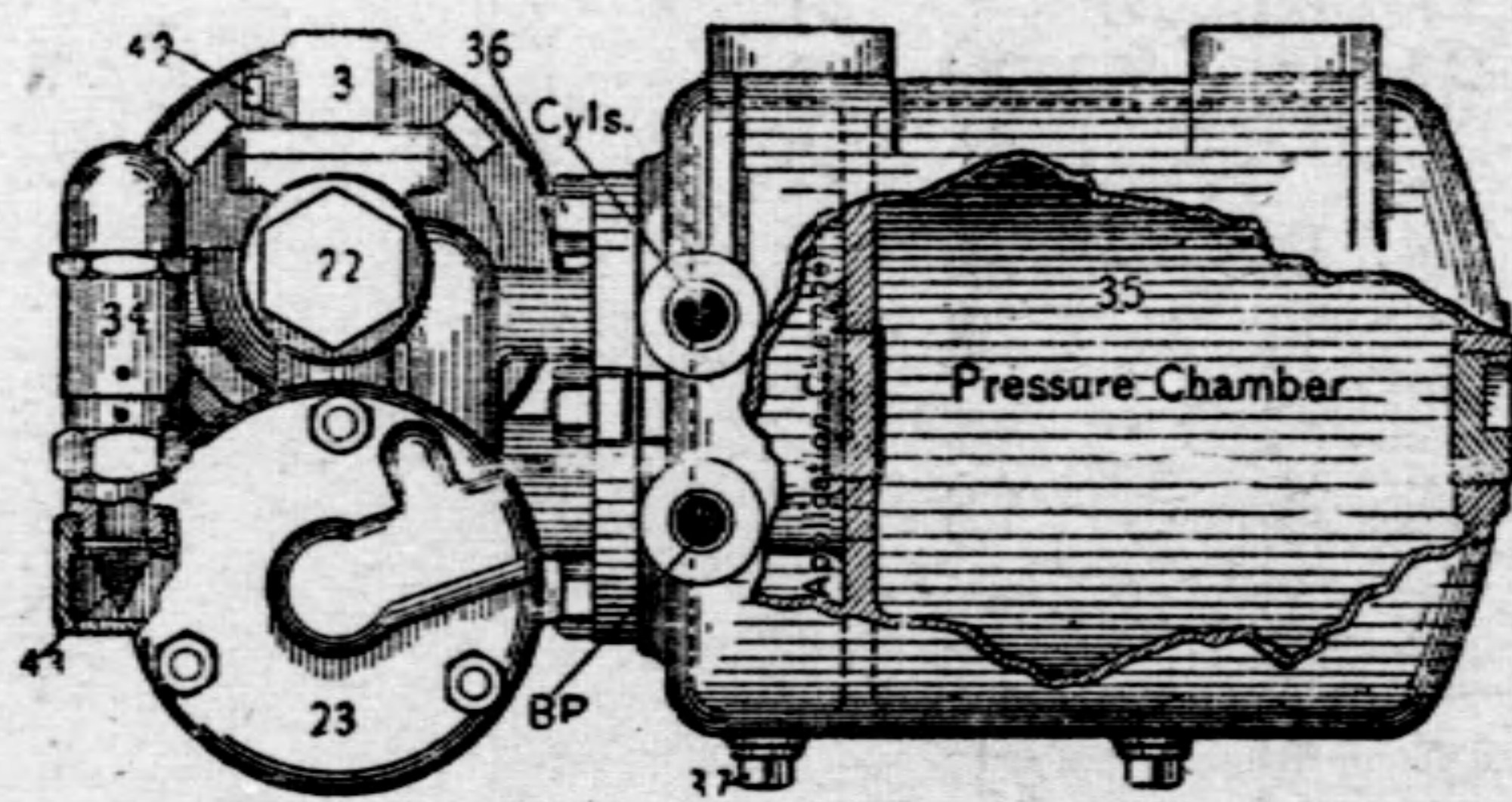


第九十六圖 (分配閥及雙房儲氣筒)

問 試舉通至分度閥之連管名稱，并詳述之。

答 查照第九十六圖，記MR之連管為自儲氣主箭管而來供給管。記有「<」之連管為分配閥鬆管，使排洩路由分配閥之均力滑閥而連接獨立軛閥，當獨立軛閥在速行位置時，即通過放之而展至自動軛閥。兩管中間記有「=」之連管，則將應用箭連至獨立軛閥，并連至自動軛閥。

查照第九十七圖，其上部之連管係將分配閥連至軛管。下部之連管係將軛管分管連至分配閥。



第九十七圖 (分配閥與雙房儲氣筒)

問 分配閥之功用如何？

答 在自動及獨立兩種應用時，使空氣入於機車上之一切軛管，并使空氣由機車上之一切軛管排出，且不拘軛管漏氣及鞴管行程變更，能自動維持所需之管壓力焉。

問 軛管內之閉斷塞門作何用途？

答 對於任何原由，例如軟管迸裂或軛屨配件損壞，即將車軛閉斷；此項塞門可以關閉，以防車軛之應用也。

問 如通至機車車軛或煤水車車軛管之管內軟管，於施軛時迸裂，則其他車軛均鬆放否？

答 否。

問 何故？

答 因閉斷塞門盡頭內之特別阻止配件（第八十九圖）向於軛管，遂防止空氣之通過，不致較分配閥所能供給者為速。

問 機車軛所有標準軛管壓力為若干？

答 對於舊速動軛為七十磅；對於高速軛為一百十磅；對於雙壓力管理為七十磅及九十磅。

問 第一百零八圖所示者為何？

答 為表示分配閥內部之剖面圖，與實在構造無異。

問 查照第九十七圖及第一百零八圖，其註有數字之各部分名稱為何？

答 分配閥各部分之正式名稱如下：2 為閥體；3 為應用閥蓋；4 為蓋螺；5 為應用閥；6 為應用閥簧；7 為應用管蓋；8 為管蓋螺絲及螺蓋；9 為管蓋節觀；10 為應用鞴鞴；11 為鞴蓋；12 為鞴皮擴張器；13 為鞴皮；14 為應用鞴鞴螺蓋；15 為應用鞴鞴觀圈；16 為

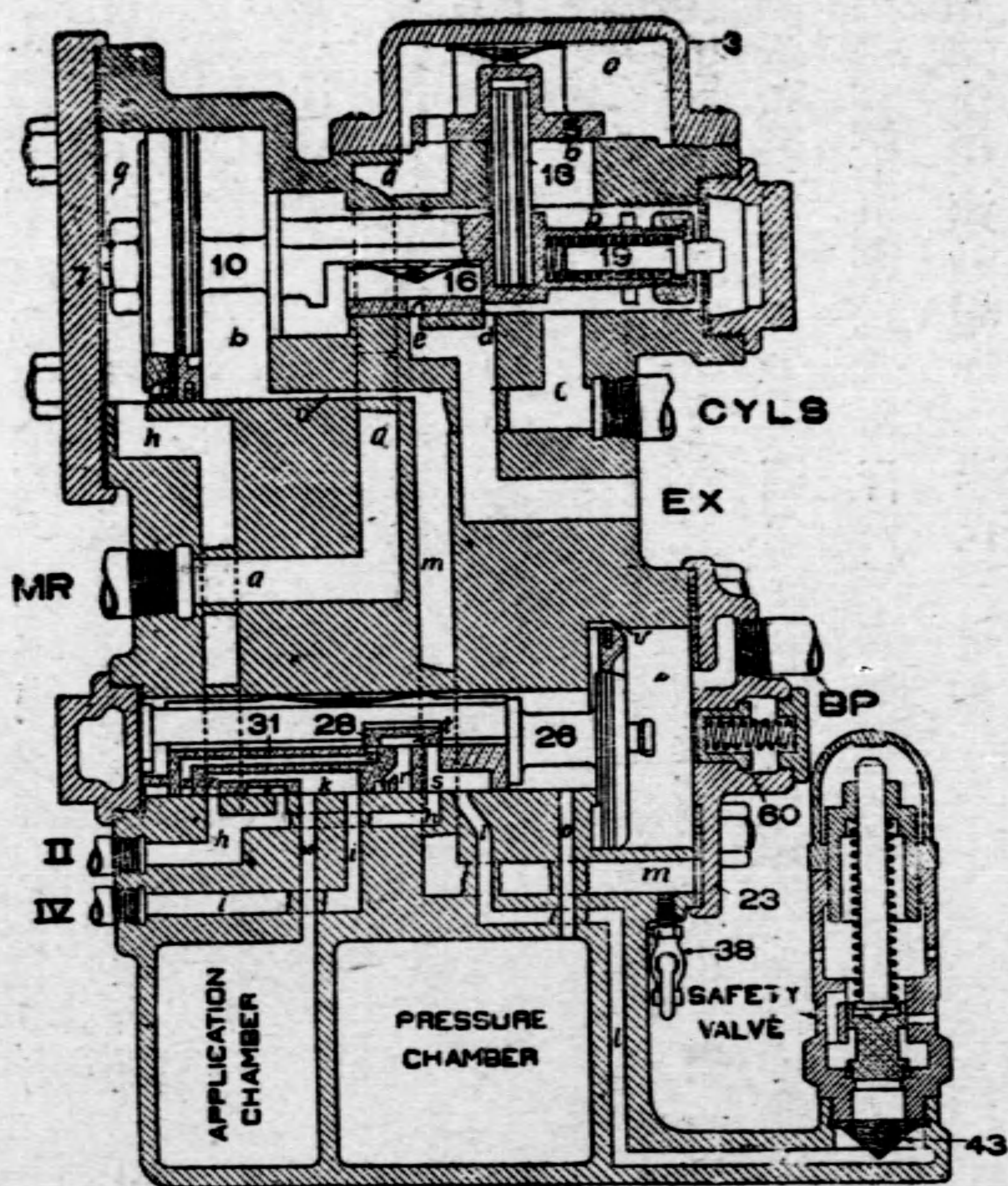
排洩閥；17爲排洩閥簧；18爲應用閥栓；19爲分度桿；20爲應用鞣鞣分度簧，21爲分度桿螺蓋；22爲上帽螺蓋；23爲均力簧帽；24爲簧帽螺栓及螺蓋；25爲簧帽節襯；26爲均力鞣鞣；27爲均力鞣鞣襯圈；28爲分度閥；29爲分度閥簧；31爲均力滑閥；32爲均力滑閥簧；33爲下帽螺蓋；34爲安全閥；35爲雙房儲氣簧；36爲儲氣簧雙頭螺栓及螺蓋；37爲儲氣簧洩水塞；38爲分度閥洩水塞門；39爲應用閥蓋節襯；40爲應用鞣鞣劈梢；41爲分度閥節襯（未經表明）；42爲油塞；43爲安全閥濾氣器；44爲分度袖；45爲簧帽螺蓋；46爲均力鞣鞣分度簧。

問 第九十八圖至第一百零六圖所示者爲何？

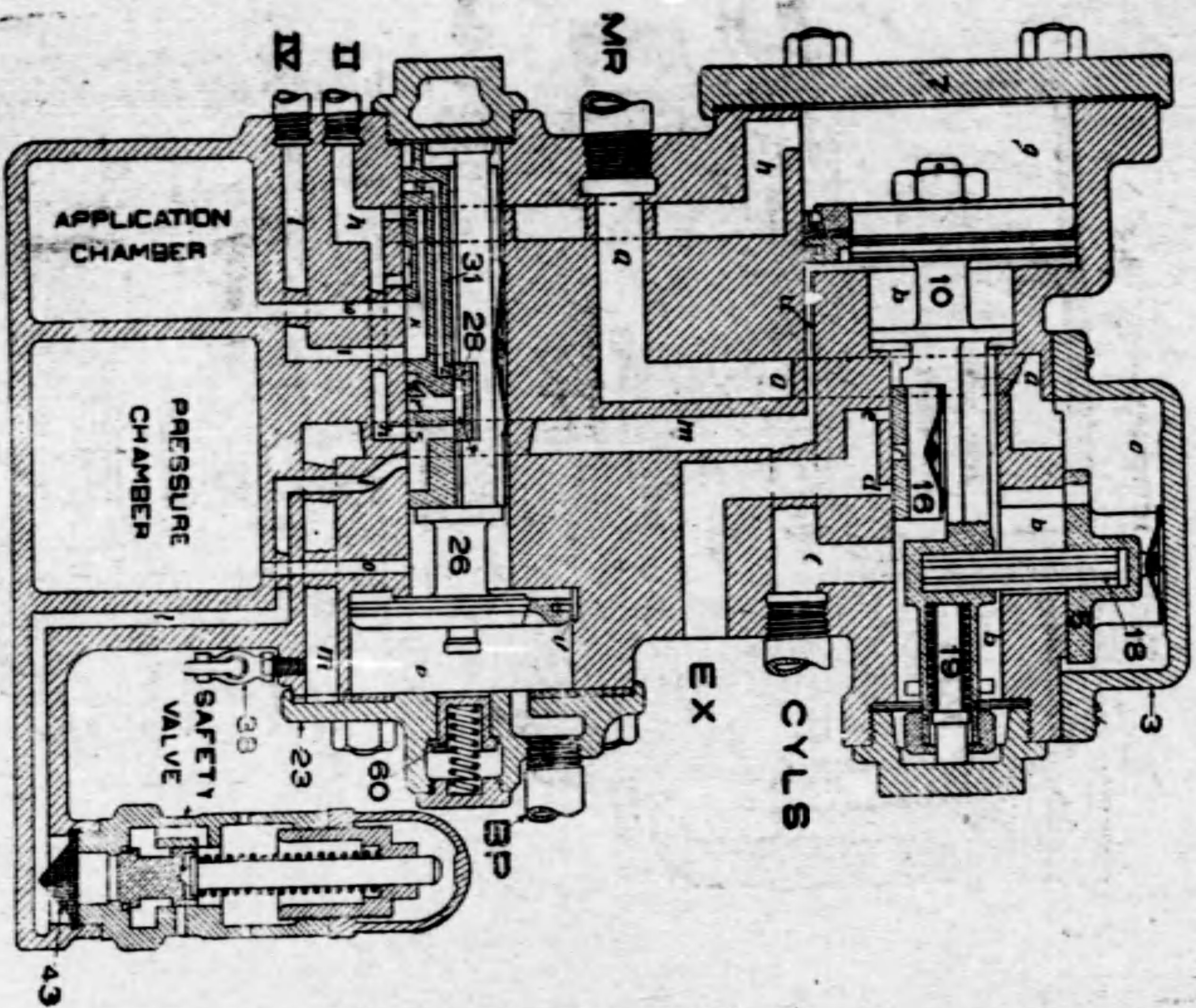
答 爲表示分配閥在各項運用位置時之圖解。

問 試言此項位置之名稱。

答 第九十八圖爲自動或獨立鬆放；第九十九圖爲獨立應用；第一百圖爲獨立疊蓋；第一百零一圖爲自動行車；第一百零二圖爲行車疊蓋；第一百零三圖爲速止；第一百零四圖爲速止疊蓋；第一百零五圖爲在施行軌管減壓後以獨立軌閥鬆放機車車軌時之鬆放位置；第一百零六圖爲使用速動帽時之速止位置。

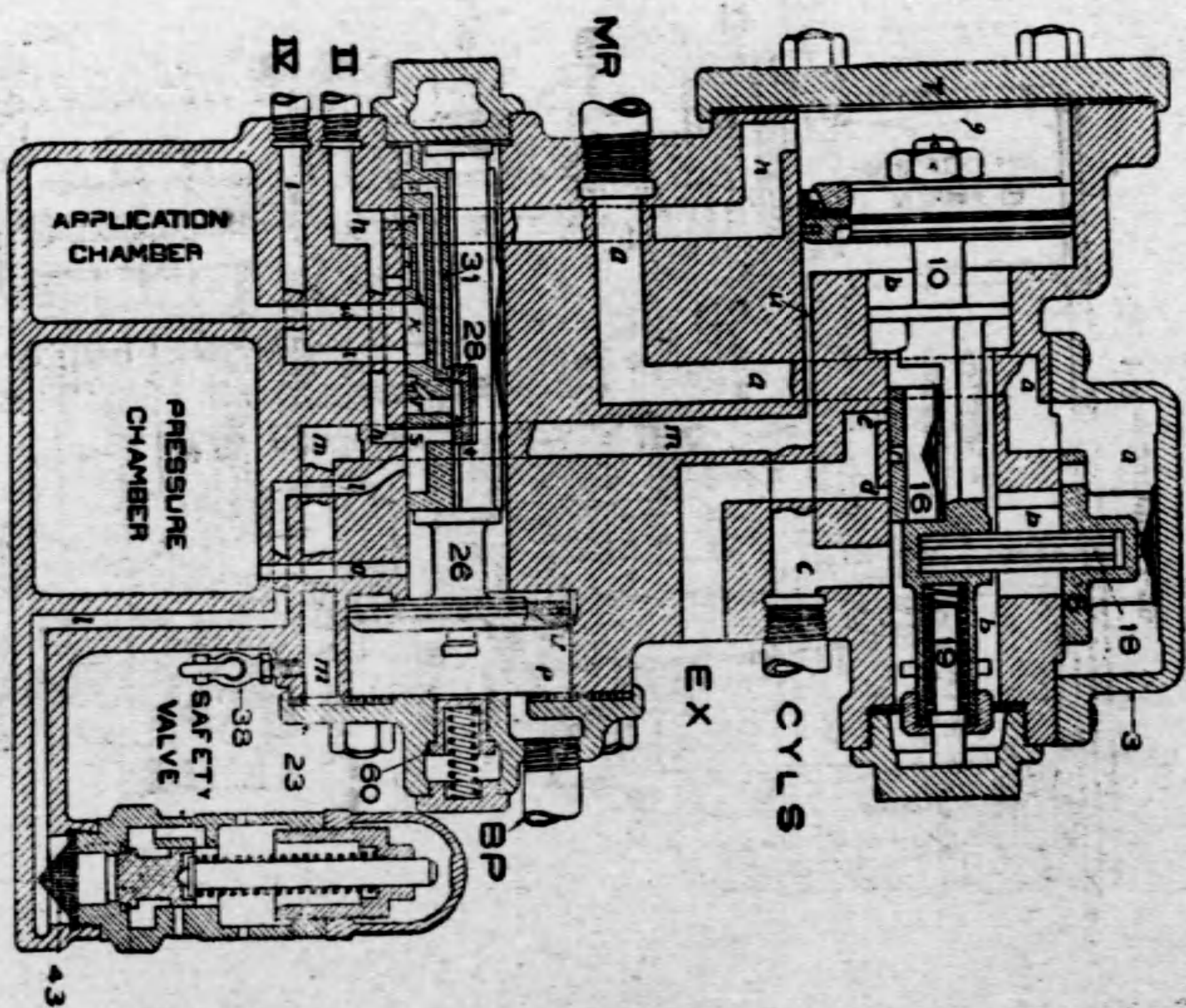


第九十八圖 (自動式獨立鬆放位置)



第九十九圖 (獨立應用位置)

北車鐵路月刊 第一期



第一百圖 (獨立蓋蓋位置)

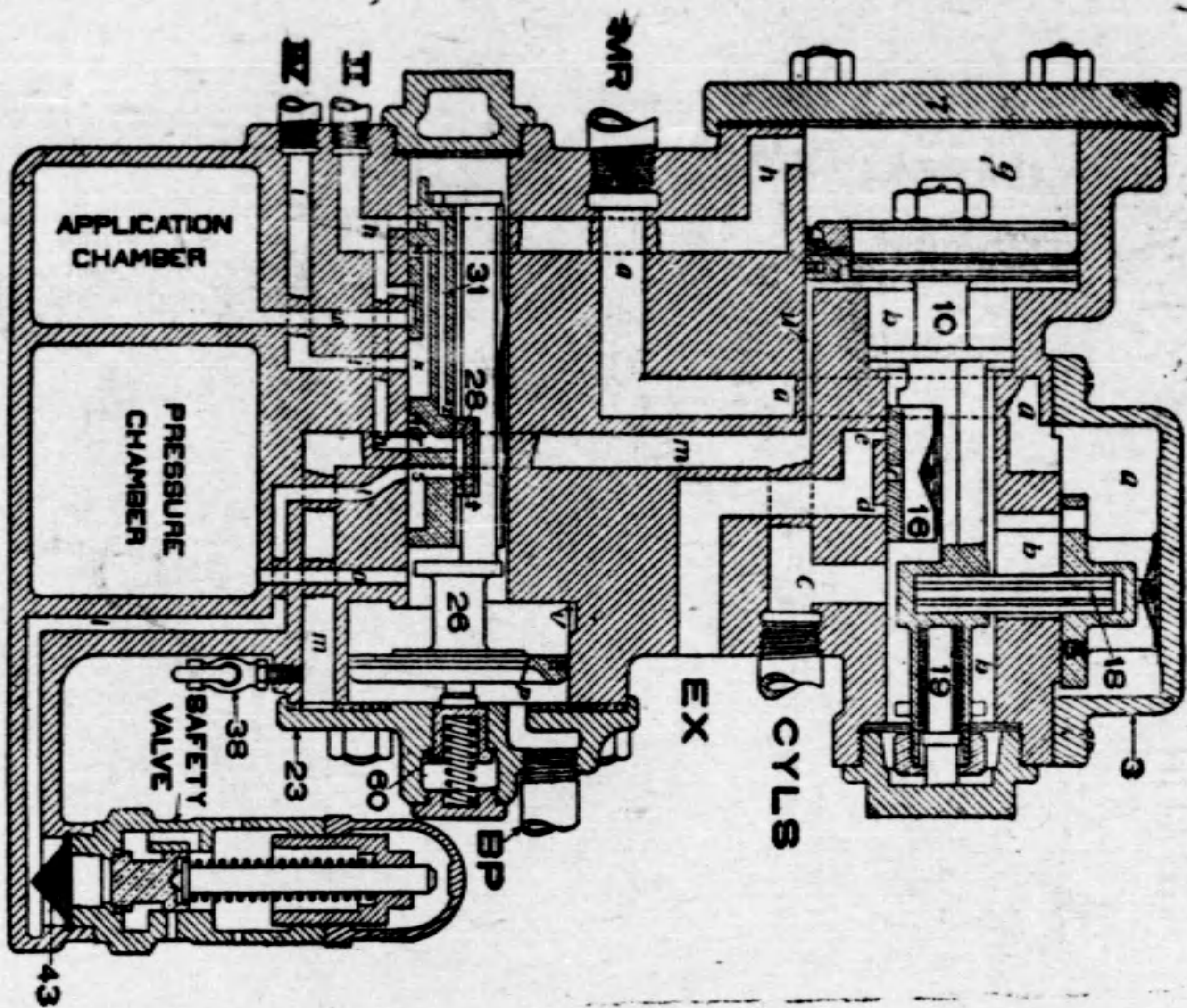


Fig. 101.—Automatic Service

第一百零一圖 (自動行車位置)

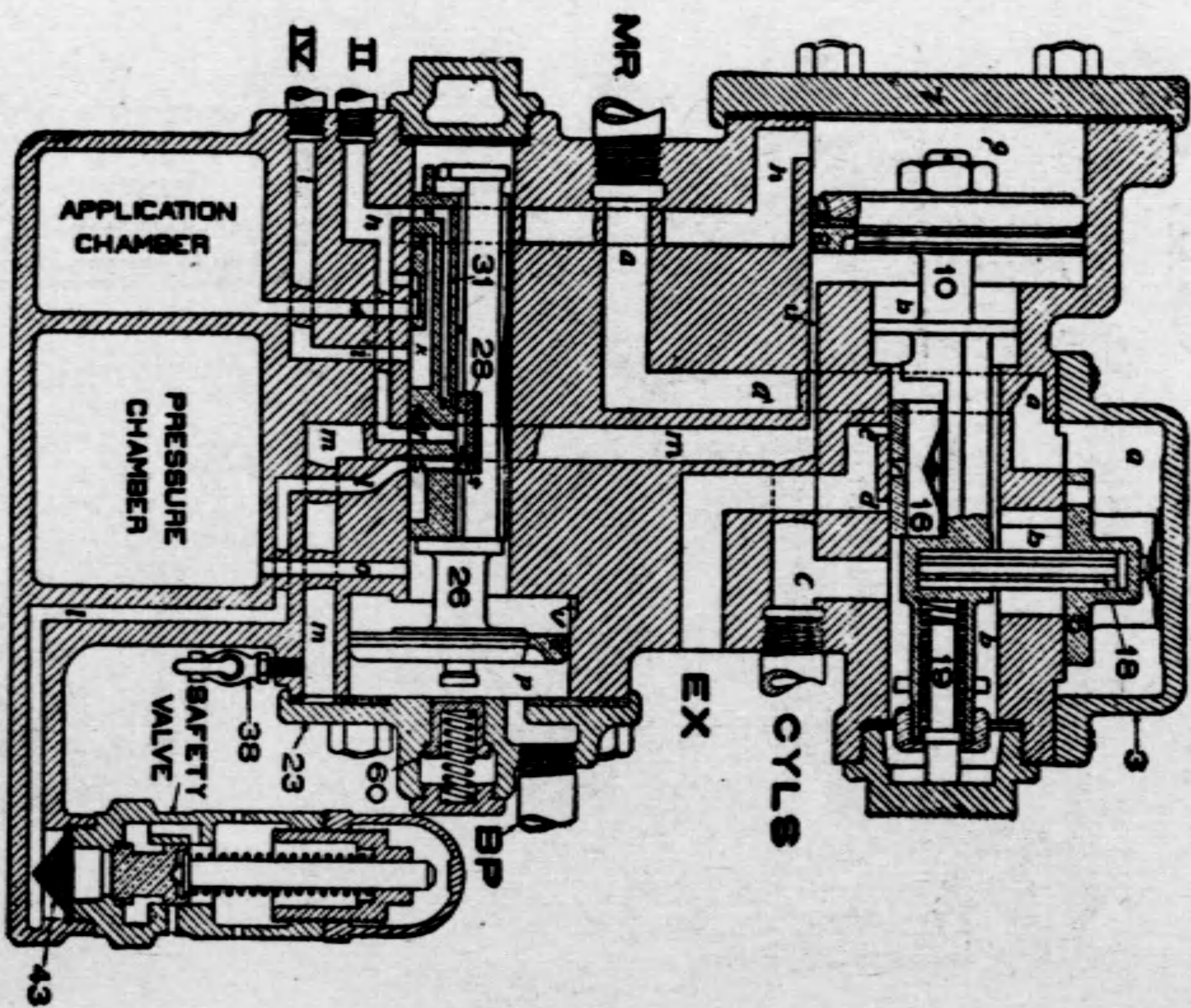
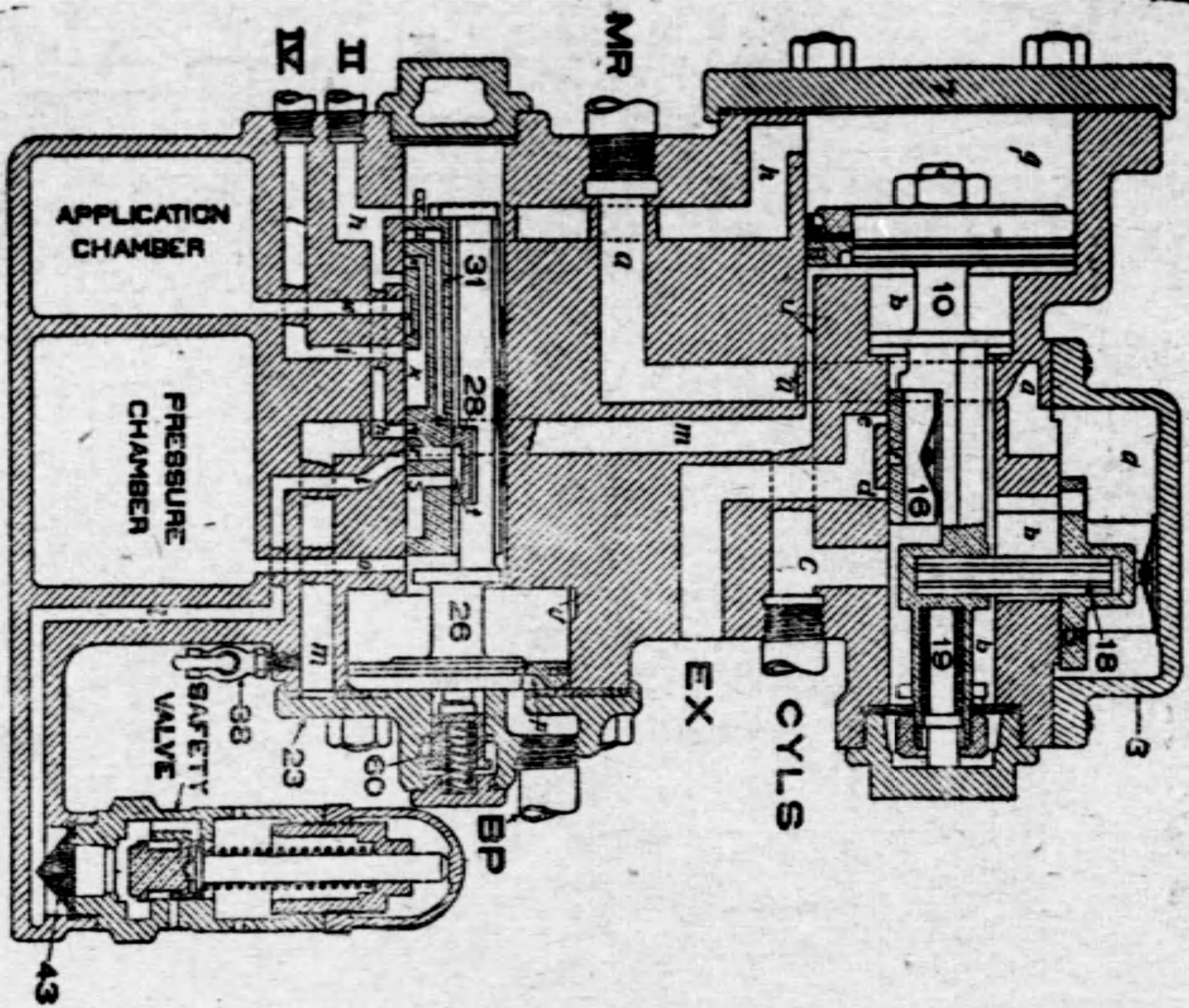
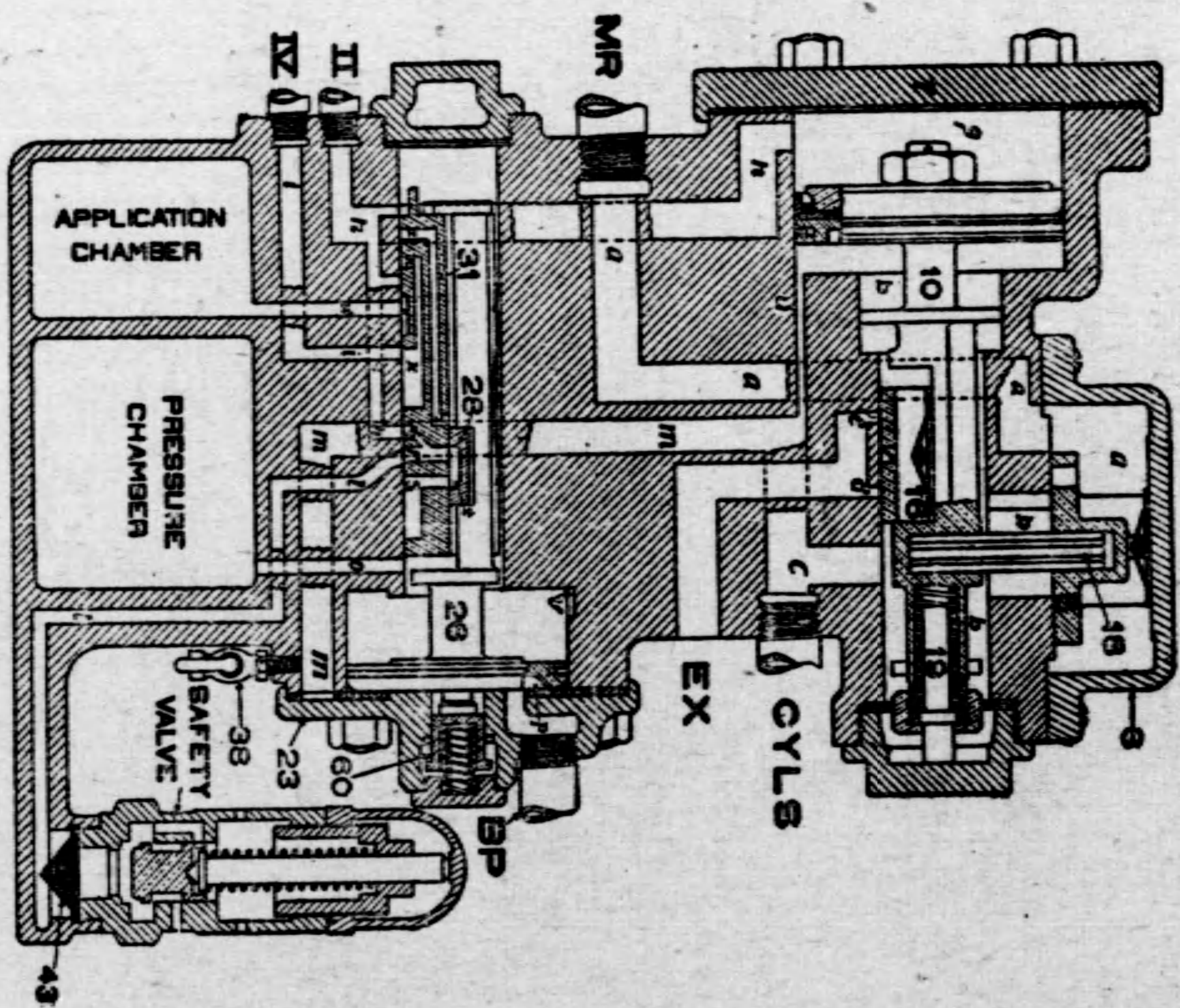


Fig. 102.—Service Lap

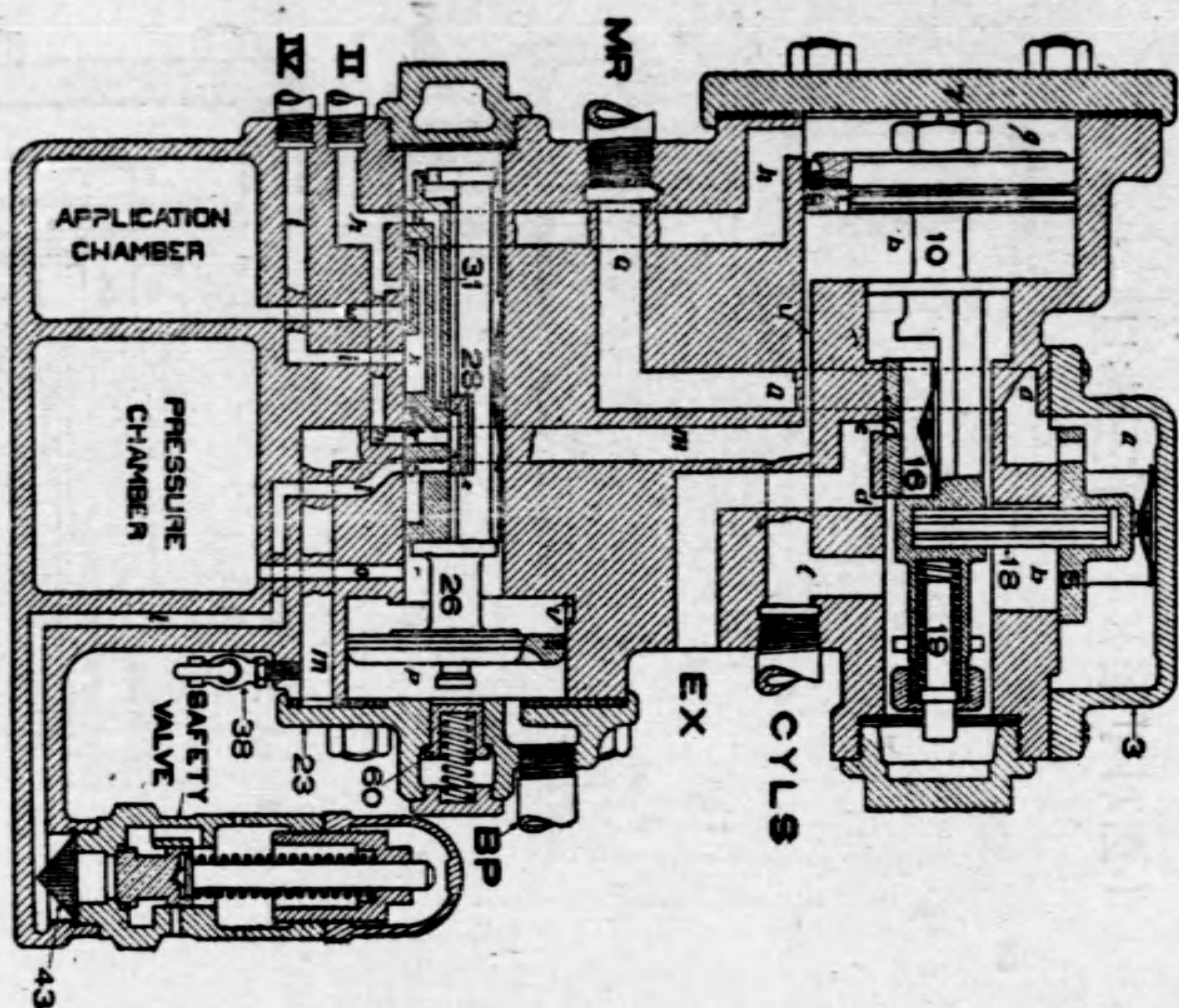
第一百零二圖 (行車疊蓋位置)



第一百零三圖 (速止位置)

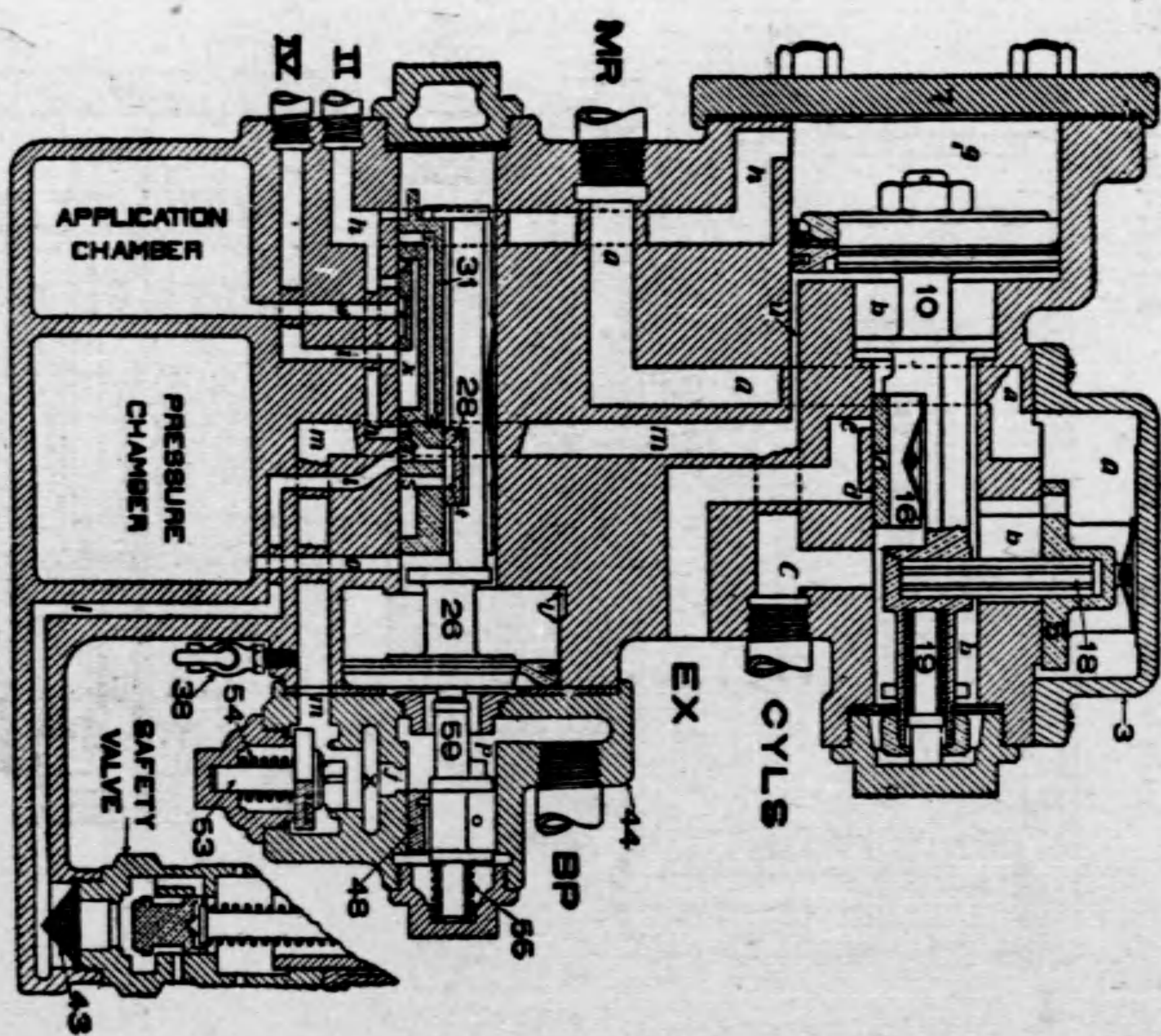


第一百零四圖 (速止蓋位置)



第一百零五圖

(自動應用車軔時之獨立鬆放位置)

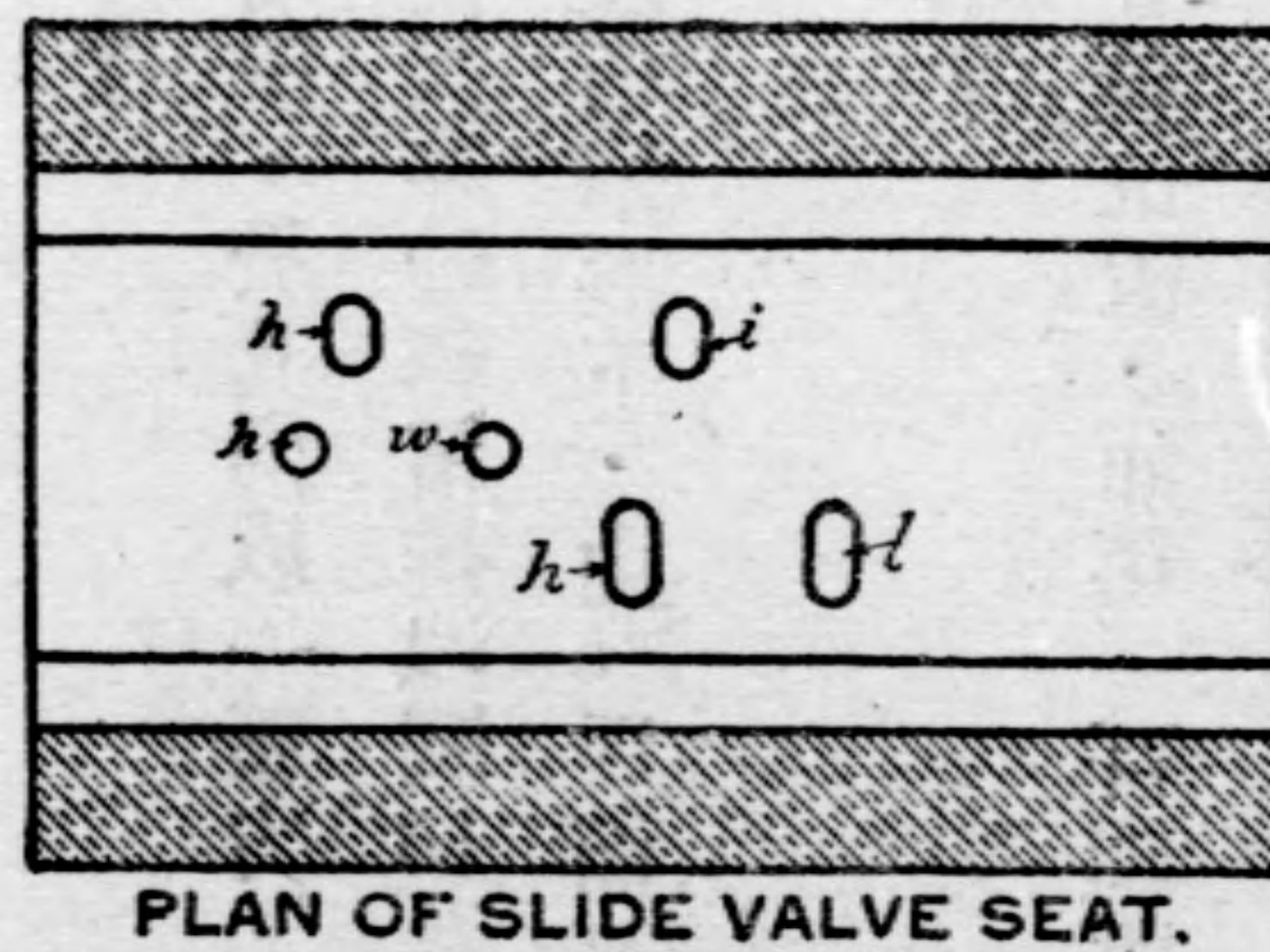
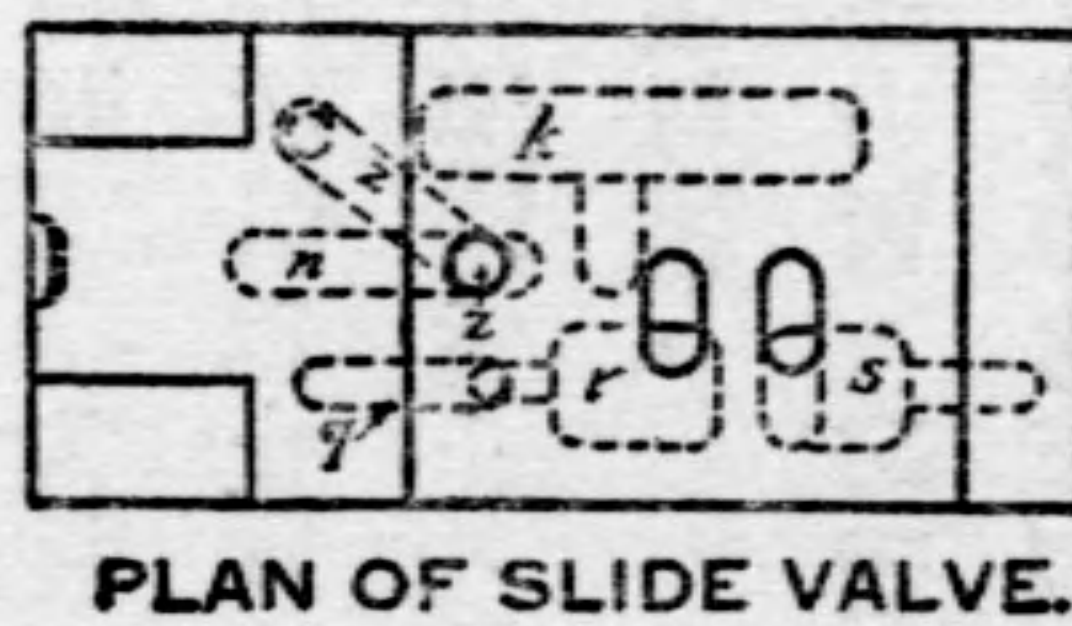
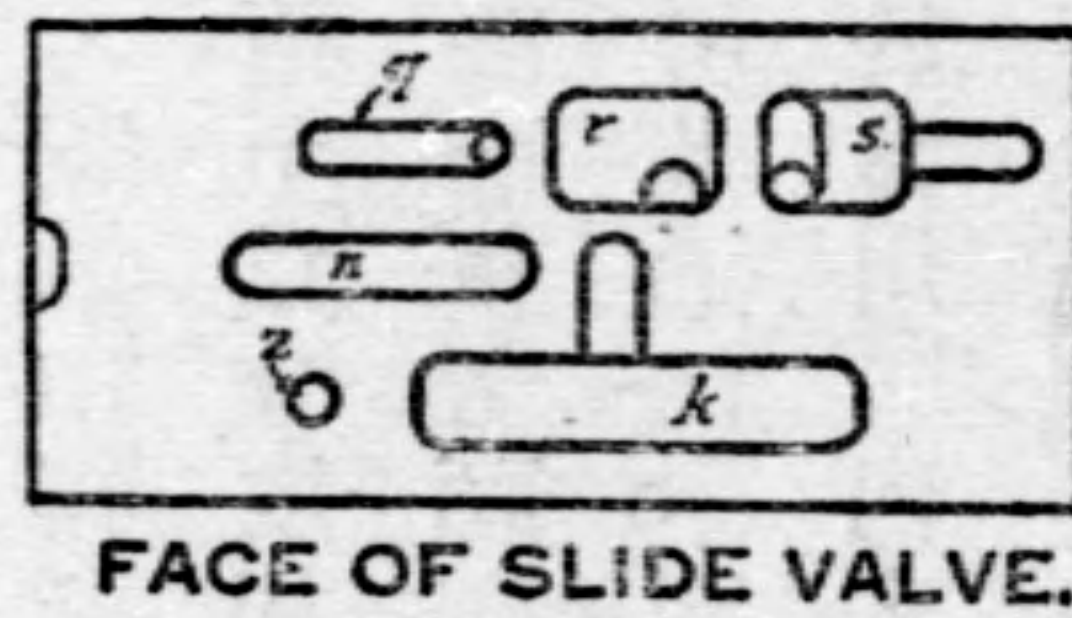
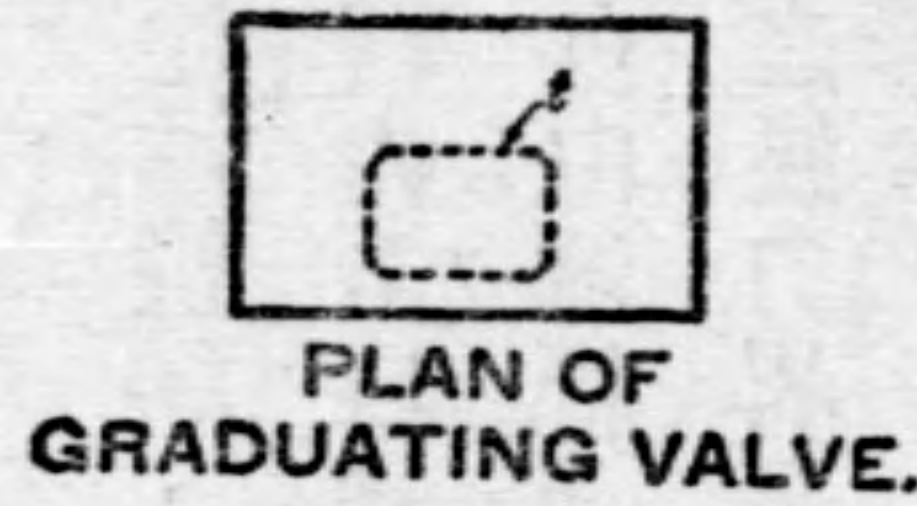


第一百零六圖

(使用速動帽時之速止位置)

問 第一百零七圖內所示者為何？

答 第一百零七圖為分度閥之平面圖。滑閥之表面圖及平面圖，以及滑閥座之平面圖。此項圖形表示各通路之布置，一如實在之構造，並非圖解也。



圖七零百一第
(座閥滑及閥滑力均閥度分)

問 分配閥如何充氣於雙房儲氣箱之壓力房？

答 與三通閥充氣於儲氣副箱之情形相同；即查照第九十八圖，軌管空氣於B處入分配閥，充滿p房，經鞴26頂上之餵氣槽v而流至該鞴之滑閥一側，再經通路o而至壓力房

，直至此房內壓力等於 p 房及軛管內之壓力爲止。

問 然則壓力房內之壓力，當充滿時，在鞴 26 之兩側均相等否？

答 然。

獨立運用

問 獨立軛閥之柄置於行車位置時，分配閥內發現何事？

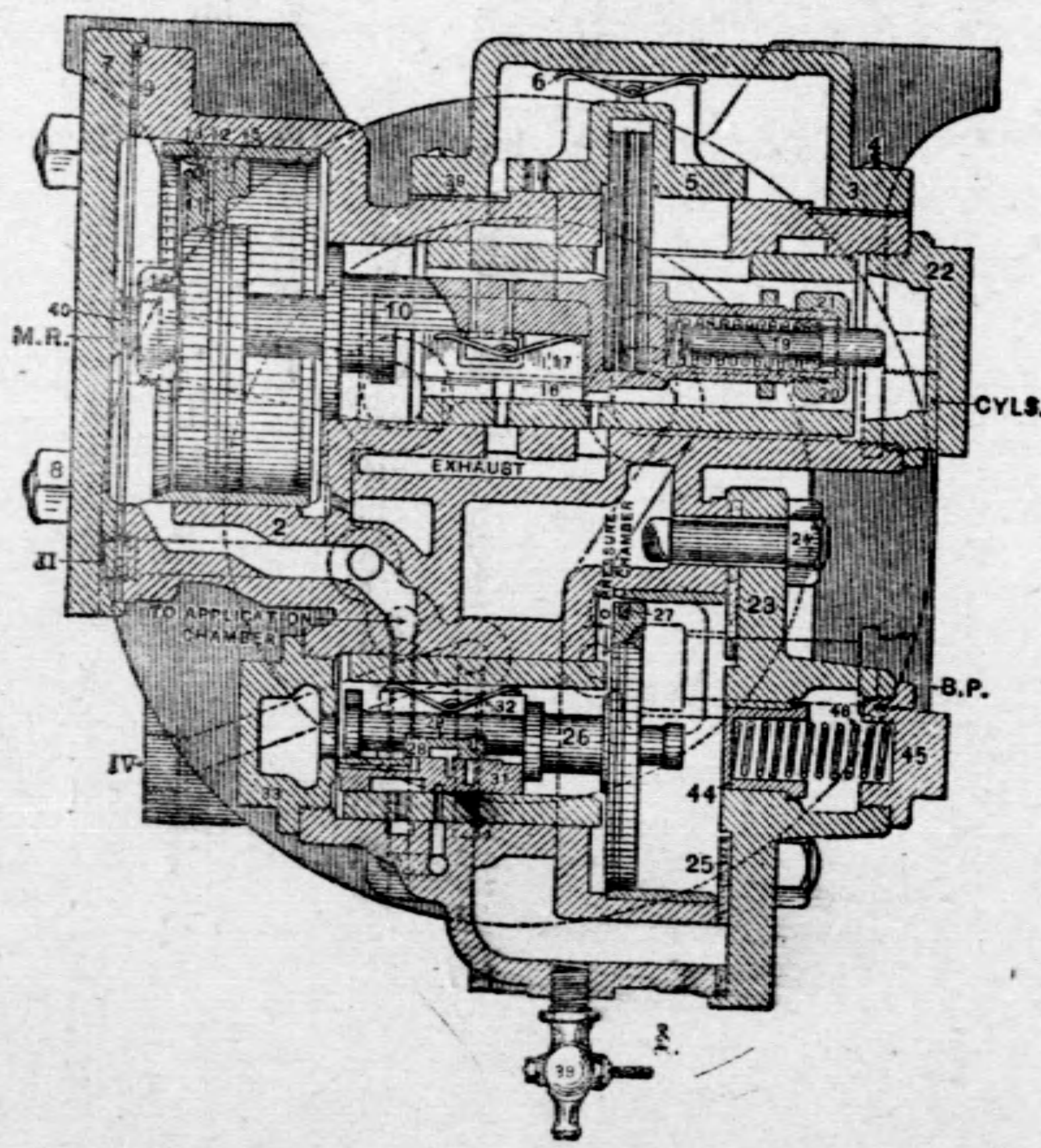
答 如第九十九圖所示，空氣由獨立軛閥直接入於應用管，於其內成一壓力，使應用鞴 10 前移，壓縮簧 20，直至爲分度桿 19 所阻爲止。然後又移動軛管排洩閥 16 及應用閥 5，至前者閉斷軛管排洩路而後者顯露其通路爲止。在此項情形下，由 o 房而來之儲氣主管空氣，即自由流經 b 房及通路 c 而至軛管。

問 軛管內之壓力畧高於應用房內之壓力後，發現何事？

答 應用鞴 10 及應用閥爲過度壓力及簧 20 移至獨立疊蓋位置，如第一百圖所示。鞴觸及排洩閥 16（此閥不動），乃停止行動。

問 如何使應用閥取此位置？

答 當 b 房內之壓力畧高於應用管內之壓力時，鞴 10 與應用閥 5 即移回，至閥 5 疊蓋其通路時爲止，於是儲氣主管流至軛管之空氣即行閉斷，而車軛仍行應用，其壓力等於或略高於應用管內者。



第一百零八圖 (分配閥之剖面圖)

問 設於應用閥5移至疊蓋位置後，空氣由軛管漏出，致壓力降落，則有何事發現？

答 一俟b房內之壓力低落，略下於應用管內之壓力，則應用鞣鞣10被迫而至右方，應用閥5顯露其通路，使儲氣主管空氣再行入內以供給此項漏氣，升高軛管壓力，與應用房及應用管內之壓力相等，然後移回疊蓋位置。

問 於獨立應用後，如何將車軛釋放？

答 置獨立軛閥柄於速行位置，則應用笛內之空氣將逸出至大氣中；於是b房內之壓力迫應用鞴及兩閥至鬆放位置，如第九十九圖所示，而軛笛空氣乃經由排洩閥16內及分配閥體內之排洩路而逸至大氣中。

問 當獨立軛閥柄在速行位置時，自動軛閥柄須在何項位置，則空氣可由應用笛逸出？

答 在速行位置。

問 在獨立應用及鬆放時間，均力鞴鞴26及其附屬之通路亦運用否？

答 否；均不運用，如第九十八圖，九十九圖及一百圖所示。

問 獨立應用及鬆放之標準時間若干？

答 在緩施時，應用笛壓力自零磅造成四十五磅，時間應為七秒至八秒；在速施時，為二秒半至三秒半；在緩放時，應用笛壓力自四十五磅減至五磅，時間應為四秒至五秒；在速放時，為一秒半至二秒半。

本路二十三年上半期貨車在站滯留時間表

類別 月別	貨各 車站 往來 數目	車輛停站時間		每車 留滯 鐘點	每延 噸鐘 點	貨車在站延噸原因 (延噸時)						
		點鐘	延噸鐘點			調車及 他項站務	起卸貨物	延車鐘點	軍運延 車鐘點	修 理	候車掛出	其他原因
一 月	33,236	474,339	14,827,755	14.	446.13	1,745,835	7,024,555	18,800	507,600	105,760	5,000,340	424,315
二 月	32,038	358,687	13,672,417	11.	426.75	1,602,819	6,838,569	120	322,250	64,485	4,492,959	351,155
三 月	39,899	547,920	17,590,202	14.	440.86	2,215,507	8,568,462	390	314,502	112,102	6,071,026	302,211
四 月	42,276	555,761	18,107,126	13.	428.31	2,279,022	8,753,050	90	445,610	91,370	6,290,076	247,908
五 月	50,996	606,846	19,108,351	11.	374.70	2,462,491	9,607,616	2,250	235,276	95,200	6,484,206	221,312
六 月	47,805	578,553	18,715,615	12.	391.49	2,208,072	9,835,475	29,020	269,415	89,760	6,051,114	232,779
合 計	246,220	3,122,106	102,021,466	12.	414.34	12,513,746	50,627,727	45,670	2,094,653	558,677	34,389,721	1,779,680

高 洛 年

民國二十三年十二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			元角分	尋常			政府
	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		元角分		元角分			元角分		元角分		
南	2784	—	1149	89	—	48	—	207	35	—	05	1357	29	—
東	2629	—	1074	90	—	917	—	3475	40	—	12 53	4562	83	—
便	1004	—	497	80	—	46	30	1503	45	34 20	25	2001	50	34 25
雙	510	—	124	40	—	3	—	12	00	—	30	136	70	—
正	15732	80	34433	75	132 70	707	128	5079	25	357 60	321 07	39834	07	490 30
前	2638	—	5903	99	—	—	—	—	—	—	87 92	5991	91	—
水	134	—	117	03	—	2678	20	7763	58	10 00	20	7880	81	10 00
定	1114	—	1123	65	—	24695	220	42919	47	356 90	171 35	44214	47	356 90
台	18	—	19	15	—	3	—	19	55	—	—	38	70	—
黃	507	—	291	66	—	226	—	880	85	—	15	1172	66	—
魏	403	—	244	30	—	457	—	1592	07	—	1 00	1837	37	—
安	460	—	409	35	—	379	—	268	75	—	05	678	15	—
高	486	—	402	65	—	360	—	1234	35	—	05	1637	05	—
節	1360	—	1220	60	—	1171	—	3233	25	—	60 04	4513	89	—
落	1278	—	1123	82	—	657	—	1550	90	—	50	2675	22	—
豆	637	—	419	00	—	24	—	88	97	—	1 55	509	52	—
楊	2150	—	1372	10	—	361	—	324	14	—	16 64	1712	88	—
北	68	—	57	37	—	2	—	10	65	—	—	68	02	—
西	—	—	—	—	—	350	—	1638	80	—	—	1638	80	—
天	4061	22	8922	14	25 75	804	230	598	81	684 50	15 50	9536	45	710 25
天	19144	46	44338	13	81 45	1048	750	44570	75	1454 00	251 20	89160	08	1535 45
張	136	—	44	35	—	40	—	1	95	—	—	46	30	—
軍	1091	—	528	75	—	83	—	10	10	—	20	539	05	—
新	563	—	418	20	—	780	—	5073	30	—	6 15	5497	65	—
塘	9777	1	9567	07	1 40	4416	20	16376	74	87 70	803 85	26747	66	89 10
北	895	—	573	92	—	5	—	41	85	—	—	615	77	—
茶	197	—	113	85	—	16	—	44	55	—	—	158	40	—
漢	899	—	683	85	—	2305	—	3575	70	—	403 70	4663	25	—
蘇	1852	—	2231	90	—	1785	—	2339	96	—	68 34	4640	20	—
田	171	—	97	65	—	123	—	289	95	—	90	388	50	—
塘	678	—	392	85	—	262	—	644	30	—	—	1037	15	—
香	3004	—	2125	25	—	1026	—	4211	65	—	41 73	6378	63	—
野	8229	—	9147	88	—	33068	—	38198	40	—	26 60	47372	88	—
關	2199	—	1148	55	—	10052	—	17046	45	—	75	18195	75	—
莊	229	—	94	85	—	36	—	58	10	—	—	152	95	—
古	4012	—	2632	64	—	89411	—	137063	88	—	103 56	13800	08	—
碑	391	—	217	15	—	1444	—	2108	30	—	—	2325	45	—
雷	622	—	471	50	—	1044	—	5496	94	—	18 85	5987	29	—
蛇	320	—	210	60	—	291	—	1371	10	—	2 00	1583	70	—
梁	3267	—	3849	11	—	1028	—	2841	76	—	3 55	6694	42	—
朱	63	—	34	75	—	440	—	329	75	—	—	354	50	—
石	554	—	344	05	—	369	—	1854	10	—	11 93	2210	08	—
安	1384	—	943	15	—	158	—	1195	51	—	16 20	2154	86	—
鏡	337	—	115	55	—	16	—	130	60	—	35	286	50	—
昌	3575	—	3156	04	—	42	—	335	00	—	3 95	3494	99	—
家	298	—	150	30	—	2	—	16	90	—	—	167	20	—
留	993	—	727	39	—	160	—	582	18	—	1 45	1311	02	—
北	1592	—	1062	90	—	209	—	641	43	—	13 00	1717	33	—
海	124	—	123	05	—	1	—	9	05	—	15 99	148	09	—
南	374	—	112	30	—	1	—	14	25	—	—	126	55	—
秦	5620	—	4839	94	60	2116	—	5130	60	—	21 60	9992	14	60
山	7793	—	18914	21	2 15	3450	—	8060	69	—	19 35	26994	25	2 15
營	575	—	2535	11	—	—	—	—	—	—	2 70	2537	81	—
經	1654	—	5514	70	—	—	—	—	—	—	—	5514	70	—
國	2100	—	6000	00	—	22000	—	51000	00	—	—	57000	00	—
東	1893	—	11533	70	—	—	—	—	—	—	—	11533	70	—
平	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5100 00	5100	00	—
津	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39200 00	39200	00	—
總	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120000 00	120000	00	—
總	124,602	151	198,942	74	244 65	220,625	1,398	453,067	38	2,984 95	166,827 05	783,837	17	3,229 00

民國二十三年十二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			尋 常	政 府						
															元 角 分	元 角 分	元 角 分	元 角 分
通 縣 南	1920	—	833	90	—	323	—	1233	15	—	1	36	2068	41	—			
通 縣 東	2657	—	1110	20	—	22	—	144	30	—	—	15	1254	65	—			
雙 橋 便	964	—	487	86	—	158	—	981	95	—	—	20	1470	01	—			
正 陽 門	502	—	138	60	—	—	—	—	—	—	—	—	138	60	—			
永 豐 門	15472	109	35761	74	156	10	788	369	6901	50	831	60	598	32	43261	56	987	70
永 豐 門	2730	—	6384	67	—	—	—	—	—	—	—	—	93	86	6478	53	—	—
永 豐 門	401	—	445	75	—	2004	—	7548	05	—	—	1	14	7994	94	—	—	
永 豐 門	1115	—	1085	25	—	16558	600	33619	83	846	30	322	83	35027	91	846	30	
黃 土 坡	70	—	22	05	—	5	—	29	75	—	—	—	—	51	80	—	—	
黃 土 坡	460	—	285	13	—	131	—	509	65	—	—	—	—	794	78	—	—	
黃 土 坡	402	—	255	70	—	206	—	765	00	—	—	—	—	1020	70	—	—	
黃 土 坡	441	—	385	14	—	506	—	1150	70	—	—	15	—	1535	99	—	—	
黃 土 坡	439	—	353	80	—	342	—	1260	20	—	—	20	—	1614	20	—	—	
黃 土 坡	1281	—	1221	75	—	1001	—	3347	25	—	—	53	88	4622	88	—	—	
黃 土 坡	1265	—	1090	54	—	170	—	1904	25	—	—	1	70	2996	49	—	—	
黃 土 坡	508	—	362	35	—	181	—	592	27	—	—	90	—	955	52	—	—	
黃 土 坡	1933	—	1161	50	—	553	—	462	90	—	—	24	70	1649	10	—	—	
黃 土 坡	49	—	49	50	—	3	—	17	25	—	—	—	—	66	75	—	—	
黃 土 坡	—	—	—	—	—	169	—	825	95	—	—	—	—	825	95	—	—	
黃 土 坡	3912	30	8652	75	50	10	90	160	703	71	1016	20	79	50	9436	36	1066	30
黃 土 坡	18941	68	44830	73	102	85	10362	1370	45825	98	2755	80	253	40	90910	11	2858	65
黃 土 坡	109	—	37	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	60	—	—	—
黃 土 坡	629	—	394	04	—	50	—	29	95	—	—	15	—	424	14	—	—	
黃 土 坡	415	—	312	80	—	2095	—	12881	70	—	—	18	—	13194	63	—	—	
黃 土 坡	6564	—	6723	36	—	4679	40	12601	92	21	15	4	30	19329	58	21	15	
黃 土 坡	914	—	618	10	—	21	—	99	40	—	—	95	—	718	45	—	—	
黃 土 坡	157	—	103	85	—	—	—	70	—	—	—	06	—	104	61	—	—	
黃 土 坡	850	—	651	59	—	1454	—	5982	35	—	—	1280	85	7914	79	—	—	
黃 土 坡	1704	—	1955	95	—	462	—	1189	05	—	—	78	92	3223	92	—	—	
黃 土 坡	150	—	98	93	—	33	—	9	30	—	—	—	—	108	23	—	—	
黃 土 坡	554	—	381	55	—	62	—	213	80	—	—	90	—	596	25	—	—	
黃 土 坡	2877	—	1992	30	—	723	—	3057	95	—	—	49	22	5099	47	—	—	
黃 土 坡	8795	—	10102	66	—	3860	—	38642	70	—	—	27	05	48772	41	—	—	
黃 土 坡	2286	—	966	38	—	10579	—	17198	91	—	—	70	—	18165	99	—	—	
黃 土 坡	245	—	104	00	—	55	—	126	00	—	—	—	—	230	00	—	—	
黃 土 坡	4846	—	3349	60	—	103117	—	148857	41	—	—	95	78	152302	79	—	—	
黃 土 坡	440	—	265	07	—	904	—	1316	05	—	—	—	05	1611	17	—	—	
黃 土 坡	675	—	454	20	—	763	—	3460	63	—	—	16	06	3930	89	—	—	
黃 土 坡	279	—	156	45	—	343	—	1794	05	—	—	2	20	1952	70	—	—	
黃 土 坡	3095	—	3334	04	—	1608	—	1774	93	—	—	2	40	5111	37	—	—	
黃 土 坡	63	—	14	80	—	15	—	22	20	—	—	—	—	57	00	—	—	
黃 土 坡	545	—	333	45	—	382	—	1553	90	—	—	13	20	1900	55	—	—	
黃 土 坡	1283	—	830	60	—	53	—	406	40	—	—	5	80	1242	80	—	—	
黃 土 坡	838	—	164	60	—	49	—	174	75	—	—	—	15	338	90	—	—	
黃 土 坡	3398	—	2756	70	—	113	—	138	30	—	—	134	45	3429	45	—	—	
黃 土 坡	231	—	117	30	—	140	—	98	15	—	—	—	05	215	50	—	—	
黃 土 坡	539	—	644	43	—	155	—	819	12	—	—	—	25	1453	80	—	—	
黃 土 坡	1484	—	932	29	—	253	—	312	85	—	—	3	30	1248	44	—	—	
黃 土 坡	188	—	121	75	—	—	—	16	90	—	—	25	39	154	04	—	—	
黃 土 坡	314	—	87	50	—	—	—	3	77	—	—	—	—	91	27	—	—	
黃 土 坡	5135	—	4578	66	—	870	—	3060	65	—	—	15	70	7654	41	—	—	
黃 土 坡	9107	1	22045	90	3	20	2001	—	5804	22	—	—	16	65	27866	77	3	20
黃 土 坡	640	—	3171	33	—	—	—	—	—	—	—	—	2	45	3573	78	—	—
黃 土 坡	2300	—	6600	00	—	20000	—	49800	00	—	—	—	—	56400	00	—	—	
黃 土 坡	1572	—	9278	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9278	50	—	—	
黃 土 坡	1237	—	4550	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4550	55	—	—	
黃 土 坡	45	—	841	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	841	50	—	—	
黃 土 坡	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17656	14	17656	14	—	—	
黃 土 坡	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5900	00	5900	00	—	—	
黃 土 坡	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39400	00	39400	00	—	—	
黃 土 坡	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100000	00	100000	00	—	—	
總 計	119,865	208	194,440	64	312	25	218,234	2,530	419,661	05	5,471	05	166,174	99	780,276	68	5,783	30

民國二十三年八月份豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來 到達站 比較	平綏鐵路		平漢鐵路		總計
	天津東站	塘沽	天津東站	塘沽	
本年八月份	2,620	5,195	11,380	28,215	47,410
本年上月份	7,970	—	3,770	2,600	14,340
比	減	增	增	增	增
上年同月份	1,960	1,540	3,340	4,550	11,390
比	增	增	增	增	增
本年每月平均	8,210	759	18,061	11,633	38,663
比	減	增	增	增	增
上年每月平均	6,323	992	6,118	4,821	18,254
比	減	增	增	增	增
	3,703	4,203	5,262	23,354	29,156
	增	增	增	增	增
	500	500	500	500	500
	增	增	增	增	增
	7,315	7,315	7,315	7,315	7,315
	增	增	增	增	增
	4,315	4,315	4,315	4,315	4,315
	增	增	增	增	增
	155	155	155	155	155
	減	減	減	減	減
	5,195	5,195	5,195	5,195	5,195
	增	增	增	增	增
	7,970	7,970	7,970	7,970	7,970
	增	增	增	增	增
	2,620	2,620	2,620	2,620	2,620
	減	減	減	減	減

車務處營業課調查股製

民國二十三年九月份豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來		平 綏 鐵 路			平 漢 鐵 路			總 計	
到 達 站	平 綏 鐵 路	塘 沽	合 計	塘 沽	合 計	總 計	比 較	比 較	比 較
本年九月份	8,710	19,910	28,620	7,310	26,715	34,025	62,645		
本年上月份	2,620	5,195	7,815	11,380	28,215	39,595	47,410		
比 較	增	增	增	減	減	減	增	增	增
比上年同月份	4,280	1,090	5,370	2,210	2,770	4,980	10,350		
比 較	增	增	增	增	增	增	增	增	增
本年每月平均	8,265	2,887	11,152	12,422	13,309	25,731	36,883		
比 較	增	增	增	減	增	增	增	增	增
上年每月平均	6,323	992	7,315	6,118	4,821	10,939	18,254		
比 較	增	增	增	增	增	增	增	增	增

車務處營業課調查股製

本路二十四年一月份工作報告

(一) 改置二等臥車鋪位

查本路現有之二等臥車每室均係置有床鋪四位，前奉部令，以該二等臥車包房，倘有女客，或夫婦同行，佔用該包房，其他旅客不便併入，即不免有虛糜床位之事，規定凡二等臥車，至少須設備二鋪位之包房三間，以便利女客及夫婦同行之用。本局奉令後，經查現有第九二五八號二等臥車正在廠中重行拆造，當飭唐廠將該車藍圖，按照部令重行設計裝置，以利行旅。

(二) 防止輪箍鬆動飭廠研究改進

查機車輪箍，使用將至磨損限度之際，輒致鬆動，貽誤行車。本路第二六〇種類機車輪心與輪箍，係用釘鑄固；第三二八種類機車輪心與輪箍，係用螺釘緊固，效果優良。茲擬將他種重式機車輪心與輪箍，一併按照第三二八及二六〇種類拴牢辦理，以免鬆動，而誤行車。已飭令唐廠詳細研究具報，以憑核奪，藉資改進。

(三) 籌設營業分所

本路自於天津東馬路設置營業所以來，凡旅客行李貨商包裹等之寄遞，以及客票之發售，莫不交稱便利。茲為增便商旅起見，擬在國華銀行設立營業分所，經售客票並辦理行李及包裹業務，已由天津營業所籌備進行。

(四) 開行本路與各路間直達零担車

本路與各路間，近為便利貨商裝運零担貨物起見，特商行沿線直達零担車辦法，業經商洽妥協，其已籌備就緒定期開行者，一為本路天津東站與平綏路張家口間，並議定辦法五條，已於二十三年十二月十一日施行；一為本路天津東站與平漢路石家莊間，並議定辦法八條，已於本年一月十一日施行。至本路與津浦及京滬間開行辦法，現正在商洽之中，一俟議妥，即可籌備施行。

(五) 規定沿路各站接電供電限制辦法

近來各站員司請求供電者甚多，惟查本路自行發電各站，大都電機甚小，餘量不多；且均屬直流電，

輸送較遠，即不經濟。其購用商電各站，若在路界以內，尚可轉供員司用電，否則侵入電氣營業區域，困難多端，不止難於管理。爲防杜流弊起見，茲經規定限制辦法二則，分列於後：

一嗣後各站供給員司用電，應限於路界以內。其越出路界者，除所裝饋電線路，完好適用，暫准供用外，不得再行增設或擴展。其原裝接綫不甚合宜者，應即逐漸取締。

二凡在路界以內，供給員司住宅區之電線，亦應通盤計劃，設立饋電總線，不得隨時架設電線，以免淆亂而便管理。如用戶距離饋電線路較遠者，暫緩豎立桿綫接電，應俟線路擴展，再行核辦。

(六) 開行津榆間三等加車

本路以近日榆津間三等旅客異常擁擠，自本月九日起，每日於二次開行前（廿一點），由榆至津開駛三等加車一列。並爲調劑二次車旅客擁擠起見，准發售秦皇島，北戴河，留守營，昌黎，灤縣，古冶，開平，唐山，胥各莊，蘆台，塘沽，天津等站三

等客票，不收加快費，以便行旅。業經飭站遵照。

(七) 公布本路拍發公電暫行辦法

查本路收發電報規則，公布實行已久，各處段廠員司，因公必須拍發公電，歷經陳請增加，均已令准有案。近年各處組織，復有變更，其應行拍發公電人員或爲規則所無，自應因時制宜，分別歸納補充，以利公務。茲將本路收發電報規則，重加修正，並更名爲北寧鐵路拍發公電暫行辦法，隨令公布，俾資遵守。

(八) 核定訓練員司辦法

查本路內外員司，前以工作缺乏精神，效力不大顯著，擬於最近期間，籌設路員訓練所，飭由考試委員會召集會議，研究辦理。茲據各處擬具訓練計劃書，經會審查，呈復意見，一致認爲設所困難。茲特分爲精神訓練，職務訓練，常識訓練等，編訂訓練綱要，將來印發內外員司，飭令自修。俟屆滿三個月，內部由考試委員會隨時抽調考驗，外部由會同主管各部分組織巡視考察團，前往各站分別考

試，以覘成績。

(九)撥還平漢津浦車輛

本路以現在本路之平漢路第五四八及五二九號三等客車兩輛，暨津浦路第八〇一號二等臥車，第九〇四號頭二等混合車各一輛，因唐廠無暇修理，久置虛糜可惜，擬送各原有路配修應用，俾兩得其宜，已飭車務處辦理。

(十)改善機車添煤器

本路平滯通車，以關外段車底較重，約有一倍，以本路太平洋式機車拖駛，平時尙可應付，設遇天寒，旅客擁擠，在榆加掛車輛，往往因而誤點。茲擬酌將機車改善，俾得充量之蒸汽，以增效能。查有最近購置之開灤煤運米加豆式機車，裝有自動添煤機，使用以來，成績甚佳，故本路擬將太平洋式機車一輛，購裝此項自動添煤機一具，以備試駛平滯通車，刻在計劃中。

(十一)訂製鑄鋼圓汽閥

查第二二五號種類機車之汽缸圓汽閥，近據報告，

時有破裂。迭加研討，其損壞原因，係由於鑄鐵所致，性質較脆，不若鑄鋼物質堅韌為適宜。茲為改善計，已飭唐廠商向啓新洋灰公司，訂製鑄鋼圓汽閥，以備遇有損壞，一律換裝。至該汽閥之襯圈厚度，亦應酌量增加，用策安全。已飭唐廠遵辦

(十二)修車成績

本路唐山工廠自二十三年十二月二十八日至二十四年一月二十三日，共修機車八輛，客守車十九輛，貨車一百零六輛，拆卸三輛，重造一輛。



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
三二一六三〇〇 三〇〇〇八三

注意

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

上海準備總庫

四川路六十八號
虹口北四川路四十號

漢口分庫

四民街四十五號

天津分庫

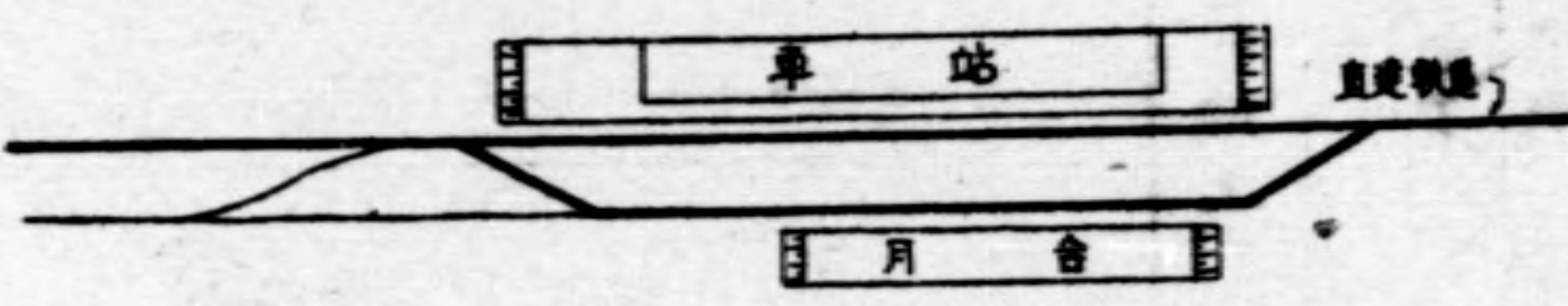
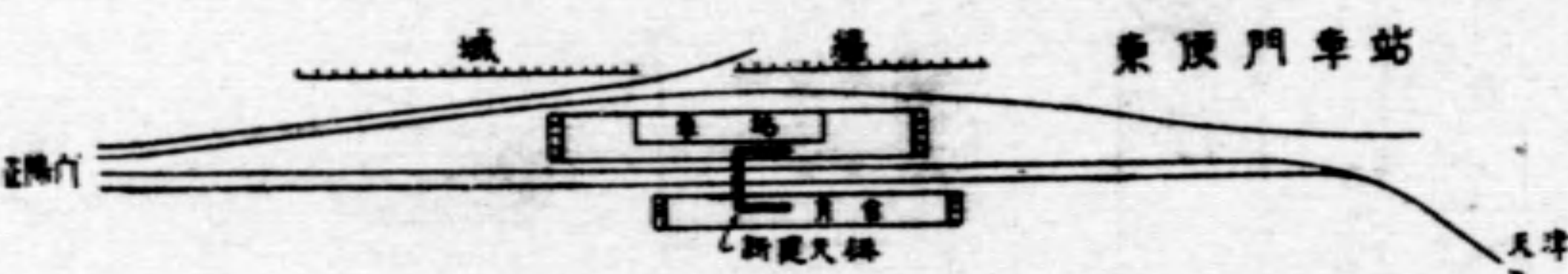
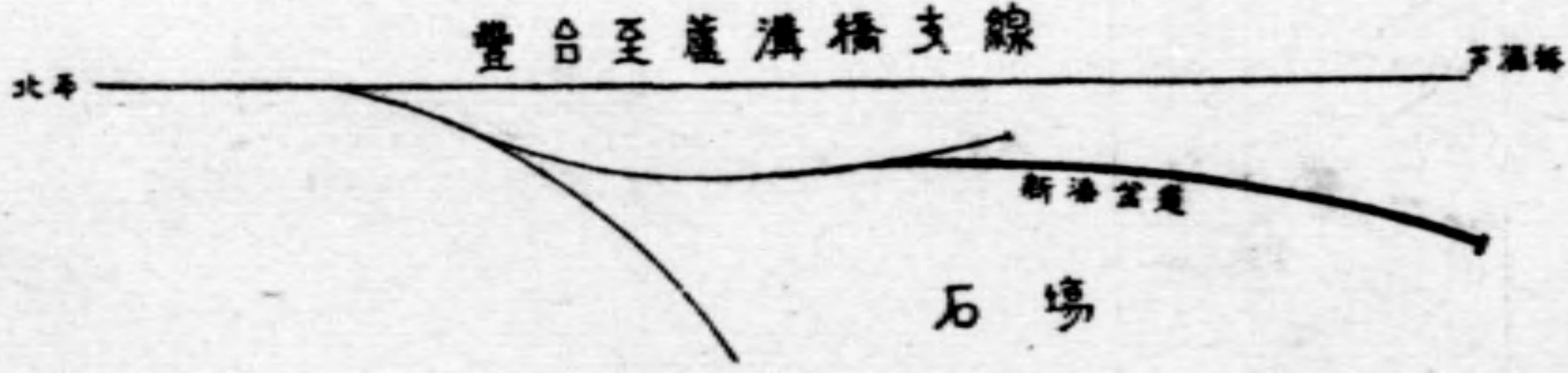
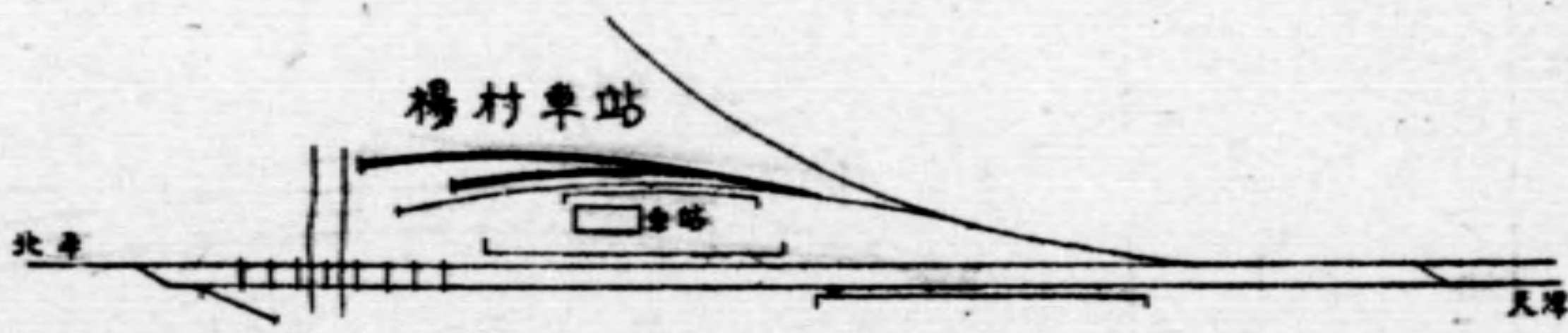
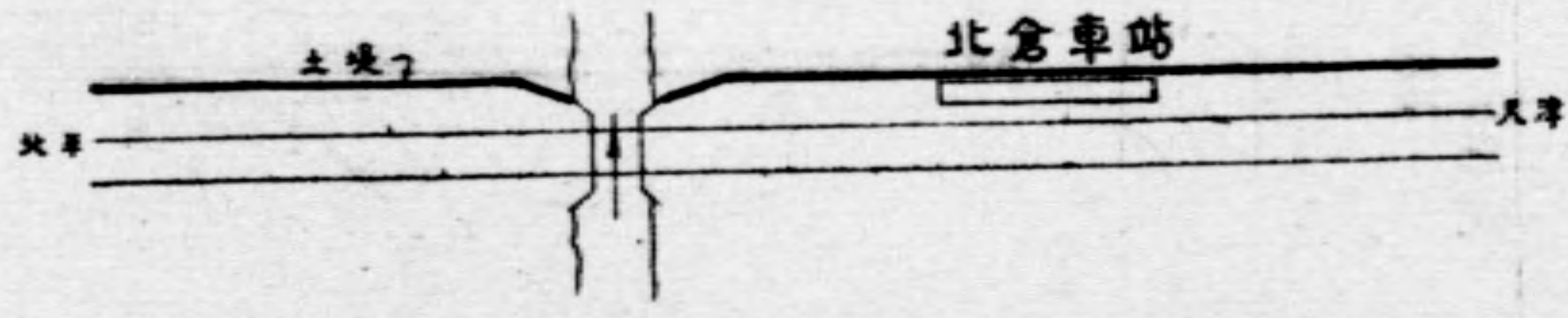
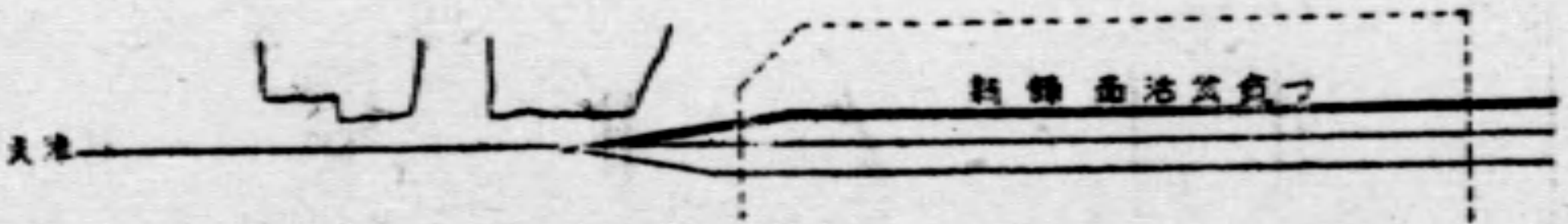
英中街六七號
宮北大街

北平分庫

東交民巷匯昌大樓


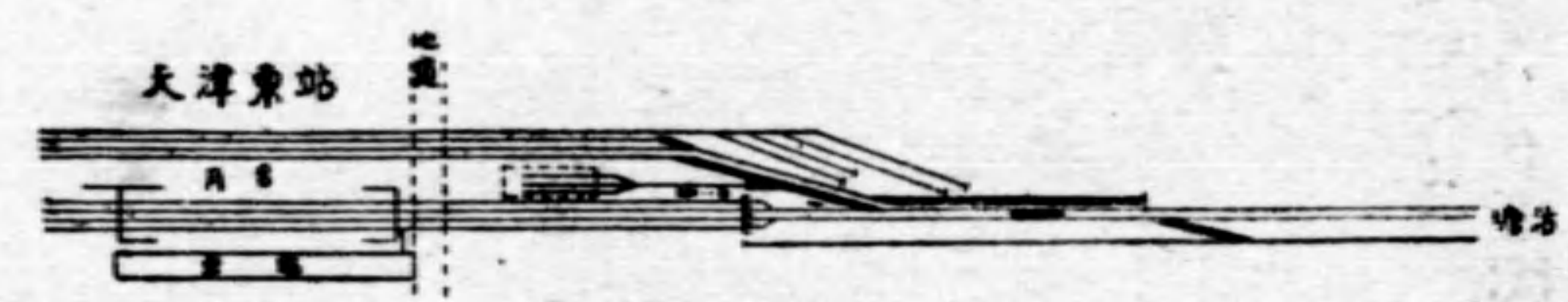
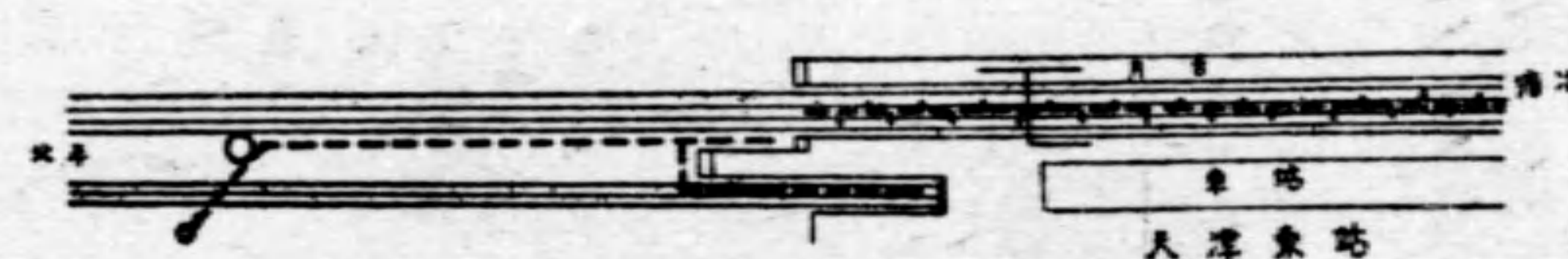
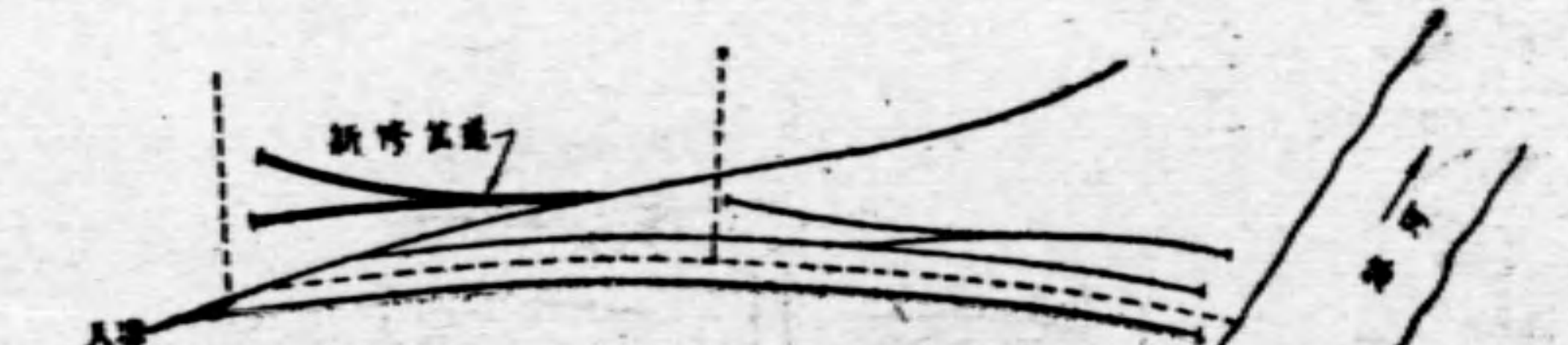
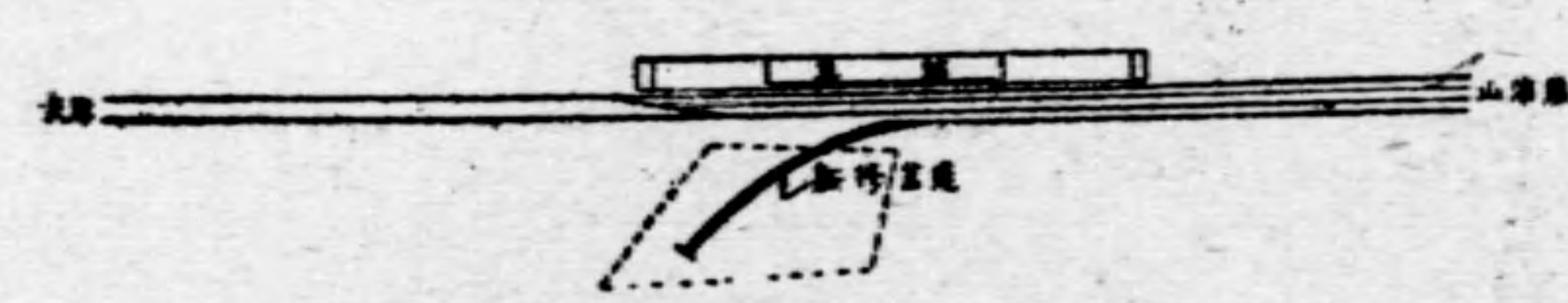
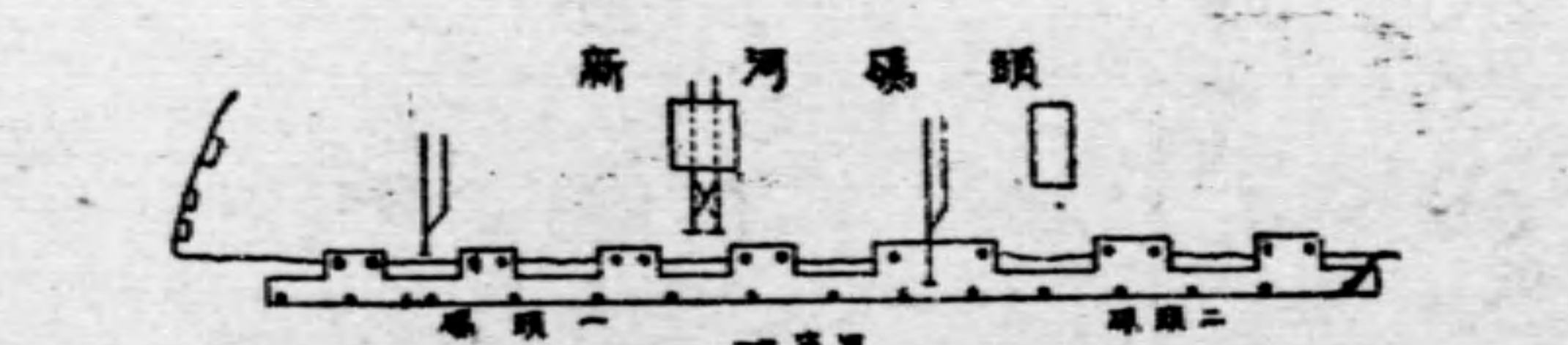
二十二年度資本新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局令	工概況	略圖	附註
前門至天津	道間工程 改善以便縮短行車時 天津間各站軌	21/10/22 指令文字第1856號	繼續進行		移入二十三年度預算 候誌材料
東便門	便築東便門天橋	9/12/22 文核字第2657號	已竣工		
蘆溝橋	道展修蘆溝橋石場岔	19/1/23 文核字第118號	已竣工		
楊村	路用工程 楊村軍用岔道留作	18/12/22 文核字第269號	已竣工		
北倉	北倉堤壩	2/3/23 文核字第331號	已竣工		
西沽	岔道開濬礦務局請鋪西沽	23/8/22 稽字第1063號	尚未開工		未移入二十三年度預算 因地畝問題

二十二年度資本新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局令	工概作况	略圖	附註
津東車站	地道	5/12/22 文核字第2628號	地道已竣工		<p>通行 完竣 故行人 向不得 算 致一 部份 工程 尚未 移入 二十三 年度 預算 未移 入二十 三年度</p>
津東車站	軌道 樓改良 號誌及 附近	22文1513 21/8/2 1366 21/10/	繼續進行		
津東車站	管 之設備 及更換 舊水	22訓令 文字第 77號	籌備進行 未動工		
津東車站	段內增 修岔道	5/4/23 文核第 539號	已竣工		
新河	新河鋪 設岔道	6/9/22 稽字第 1939號	已竣工		
新河	兩號碼 頭		已竣工		

二十二年度資本新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局令	工概作况	略圖	附註
塘沽	新鑿洋井	機1/8	已竣工		
蘆台	蘆台給水設備	7/9/23 文核字第1623號	繼續進行		移算入二十三年度預
蘆台及古冶	員住房 蘆台古冶兩處技術	10/1/23 文核字第62號	繼續進行		移算入二十三年度預
唐山	唐山廠建築水塔工程	9/11/21 稽字2683號	已竣工		至二〇三〇始竣工 因滌東事變以致延移
唐山	水柱 唐山上行站台建設	5/12/22 第2628號局令	繼續進行		移算入二十三年度預
開平	改進鋪設軌道	10/2/23 稽字第302號	已竣工		

二十二年度資本新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局令	工概作况	略圖	附註
古冶縣	換新管 古冶給水設備 (更濼縣重建新橋)	5/12/22 第2628號局令	繼續進行		算 移入二十三年度預算
昌黎縣	擬建築新水櫃及水 線在昌黎站上下正	21/11/22 文核字第1496號	繼續進行		算 移入二十三年度預算
山海關	改善山海關車站	5/12/22 第2628號局令	繼續進行		算 移入二十三年度預算
山海關	拆除雙軌 (秦皇島)	22/6/23 文字第827號	繼續進行		流用他項工程工款 第二批現正進行 第一批工程已完第
山海關	巡查住房 道班房及昌黎舊軌道 修理關內段舊監工房	26/10/22 稽字第2366號	繼續進行		流用 但工款已被他項工程 移入二十三年度預算

二十二年度資本新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局令	工概況	略圖	附註
關內	植樹	2/3/23 地字第248號	已竣工	<p>北平至山海關沿綫植樹</p>	
關內	前門負責貨倉	4/5/23 文核字第745號	已竣工	<p>前門站負責貨倉及住房略圖</p>	添建住房一間 門窗及隔牆並開門三處 戶安置鐵棍修理牆垣頂棚 鋪倉內洋灰地面四週
關內	豐台負責貨倉	全	已竣工	<p>豐台站負責貨倉及貨倉略圖</p>	修鋪倉內洋灰地面 灰地脚又挪移原有盆 及油飾
關內	天津東站置棚	上全	已竣工	<p>天津東站置棚</p>	灰柱基礎鐵棚 新建木柱木架
關內	天津東站刺線棚欄	上全	已竣工	<p>天津東站刺線棚欄</p>	刺線 用舊道木為柱橫釘

二十二年度資本新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局令	工概作况	略圖	附註
天津東站	木站台	全	已竣工		鐵鈎接連後填泥土 臨時用舊道木埋立
天津東站	溝及水管	上全	已竣工		保護負責貨物
天津東站	倉庫填土	上全	已竣工		泥土合爐灰
胥各莊	負責貨場	上全	已竣工		設棚蓋以作臨時倉庫 將貨站台擴展54.86x4.2 展長5.72公尺(150')並
唐山南莊	負責貨場	上全	已竣工		係美松梁架鐵瓦蓋頂 更房兩所內鋪混凝土 中填灰渣又安置廠門 尺寬4.88公尺及寬7.6 車檔一座又建新站 展長岔道計5.72公尺 未端建有料石

二十二年度零小新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局令	工概作况	略圖	附註
通縣東站	燈廠(附近)留作路用工程(股)通縣東站軍用岔道	13/12/22 文核字第2691號	已竣工		
通縣東站	留作路用工程通縣車站軍用岔道	13/12/22 文核字第269號	已竣工		
雙橋	留作路用工程雙橋車站軍用岔道	13/12/22 文核字第2691號	已竣工		
正陽門	留作路用工程前門車站軍用岔道	13/12/22 文核字第2691號	已竣工		
豐台	項工程修理豐台電機房各豐台添築貨物月台	14/12/22 文核字第2706號	已竣工		
豐台		4/1/23 文核字第1號	已竣工		

基及電台修改
電機房電機混凝土

二十二年度零小新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局令	概況	圖	附註
豐台至黃土坡	涵洞	文核字第610號	已竣工		工 十三年度七月底完 變更計劃故延至二 日始完工 十三年十月二十三 青磚未到故延至二
天津	房屋 天津員工公墓建築	文核字第683號	已竣工		
天津總站	及地道 改善天津總站旱橋	稽字第1915號	已竣工		
天津總站	新及走廊磚牆等 機務處添建房間隔	文核字第2983號	已竣工		
天津東站	人員休息室 牆移門及添築監工	稽字第1666號	已竣工		
天津東站	擬修津東站地道至四	文核字第2436號	已竣工		

二十二年度零小新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局令	工概況	略圖	附註
津東車站	罩棚 天津東站添築玻璃	5/1/23 文核字第9號	已竣工		
津東車站	貨場馬路 修理天津東站至西	站4/3	已竣工		一日始完工 至二十三年八月十 路面碎石未到故延
津東車站	土標樁 租戶地號豎立混凝	30/1/23 文核字第189號	已竣工		
津東車站	擴充津東站問事房	22/3/23 文核字第451號	已竣工		
塘沽	廁所水溝 添建塘沽海關住房	奉管理局核准 20/3/23函知呈 准總務處地字第27 0號	已竣工		
蘆台	增築蘆台站站台	18/10/22 稽字第2297號	已竣工		三年度九月底完工 因候材料延至二十

二十二年度零小新工進行狀況表

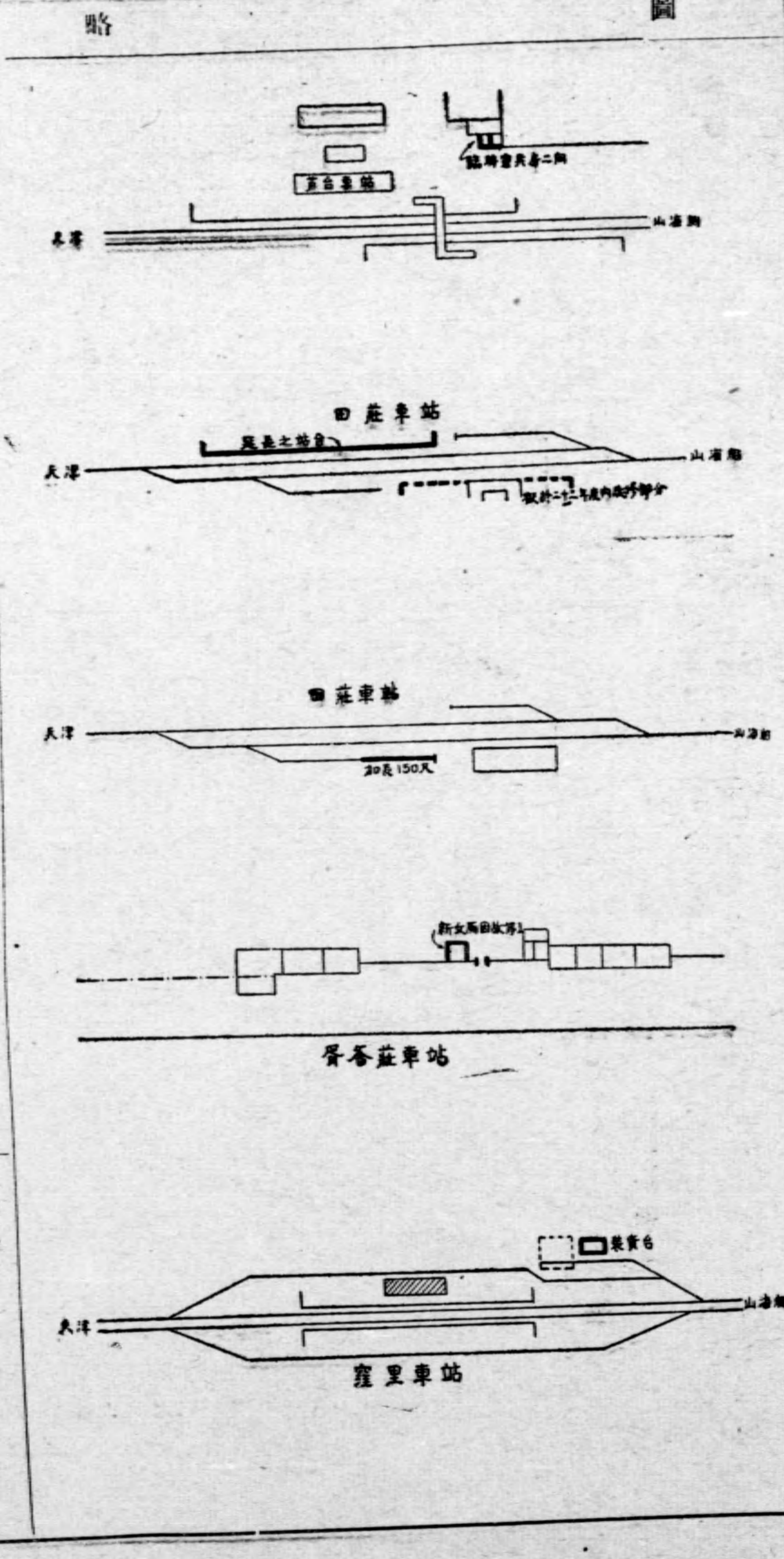
粗線表明新建工程
細線表明已有工程

附註

號數 60.14
工字第 518 號
奉本年五月十二日

未移入二十三年度預算
因有挪移車站計劃未

地點	工程種類	局令	工概作况
盧	添建蘆台憲兵住房	3/4/128 核字第518號	已竣工
台田	用舊枕木延長田莊站	2/9/22 稽字第1913號	已竣工
莊田	加長田莊岔道一百五十尺	3/4/23 核字第519號	已竣工
莊胥	站女廁所一處 申路處請添建胥各莊窪里裝貨台	80/11/22 文核字第2505號	未動工
窪		3/4/28 核字第519號	已竣工



二十二年度零小新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局令	概況	略圖	附註
古冶	站台(七十尺) 延長古冶下行貨物	核字第519號 3/4/23	已竣工		
古冶	站台(九十五尺) 延長古冶上行貨物	核字第519號 8/4/23	已竣工		
雷莊	尺 添築雷莊貨物站台	核字第519號 8/4/23	已竣工		
石門 坨子頭	豬台等 添修貨物站台 後封	文核字第418號 15/3/23	已竣工		
張家莊	添建片石房一間 張家莊站電報房後	文核字第487號 19/3/23	已竣工		
北戴河	北戴河下行盡頭岔道		已竣工		

二十二年度零小新工進行狀況表

粗線表明新建工程
細線表明已有工程

地點	工程種類	局 令	工概 作况	略 圖	附 註
山海關	榆廠添建爐台一座	二一/二一/22 文核字第2520號	已竣工		

印花稅法

國民政府二十三年十二月八日公布

鐵道部二十三年十二月二十二日總字第一二四五〇號訓令抄發

第一章 總則

第一條 本法規定之各種憑證，均應依本法完納印花稅。

第二條 印花稅由財政部征收之，不得招商包征或勒派。

第三條 左列各種憑證免納印花稅：

- 一、官署自用之簿據及其他憑證；
- 二、官署征收稅捐所發之憑證及根據征收稅捐憑證所發之證照；
- 三、各級政府或自治機關處理公庫金或公款所發之憑證；
- 四、各級政府所發之公債證券；
- 五、個人或家庭所用之賬簿；
- 六、教育文化或慈善機關、合作社所用之帳簿；
- 七、凡各種憑證之正本已貼用印花稅票者，其副本或抄本；
- 八、凡公私機關或組織，其內部所用，不生對外權利義務關係之單據；
- 九、催索欠款或核對數目所用之帳單；
- 十、車票、船票、航空票、其他往來客票及行李票；
- 十一、本法稅率表內列明免納印花稅者。

第四條 國營事業所用之契約及主要帳簿憑證，應依本法繳納印花稅。其種類由財政部與主管部會商訂，會呈行政院核定；但國營事業所發之貨票及提單免稅。

前項所規定納稅免稅之種類，於地方公營事業適用之。

第五條 應納印花稅之憑證，應於交付或使用前貼用印花稅票。

第六條 同一憑證須備具二份以上，由雙方或各方關係人各執一份者，應每份各別貼用印花稅票。

第七條 經關係人約定將已失時效之憑證繼續使用或以副本視同正本使用者，仍應另貼印花稅票。

第八條 同一憑證而具有兩種以上性質，其稅率相同者，僅按一種貼用印花稅票；其稅率不同者，按較高之稅率貼用。

第九條 已貼印花稅票之憑證，因事實變更而修改原憑證繼續使用，其變更部份如須加貼印花稅票時，仍應補足之。

第十條 國外訂立之憑證而在國內使用者，於使用前仍應依本法貼用印花稅票。

第十一條 應納印花稅票之憑證，不得以郵票代用，違者應令補貼。

第十二條 貼用印花稅票，應於稅票與原件紙面騎縫處，加蓋圖章或畫押。
前項印花稅票，不得揭下重用。

第十三條 官署、學校或公私團體發給應納印花稅之憑證時，應令領受者貼足印花稅票，並由各該官署、學校或公私團體加蓋圖章。

第十四條 應納印花稅之憑證，應受財政部指定之主管機關依法執行檢查。
檢查條例另定之。

第十五條 印花稅票由財政部規定式樣監製，並指定機關發行通用全國。

第二章 稅率

第十六條 應納印花稅之憑證及稅率，依左表之所定：

稅率表

種類	性質	質	稅率	負責貼印花人	免稅	備考
一、發貨票	凡各業商店售賣貨物成交後隨貨開具載列品名數量或價目之單據皆屬之	每件發票其貨價滿三元者貼印花一分滿十元以上者貼印花二分滿百元以上者貼印花三分	每件收據其金額或貨價滿三元以上者貼印花一分滿十元以上者貼印花二分滿百元以上者貼印花三分	立據者		各業商店係指公司行號店舖以及其他有營業性質之場所
二、銀錢貨物收據	凡收到銀錢或貨物後所立之單據皆屬之但金融業存款收據除外	每件帳單其金額滿三元者貼印花一分滿十元以上者貼印花二分滿百元以上者貼印花三分	立據者			
三、賬單	凡旅館酒樓或其他工商業開列應付賬目交給顧客憑以付款之單據皆屬之	立據者				
四、支取或匯兌銀錢之單據簿摺	凡各業商店或銀行所出記名或不記名憑以支取匯劃兌取或存放銀錢之單據簿摺皆屬之	立據者		公營事業所發支取或匯兌銀錢之單據簿摺或各業工人憑簿摺取工資之工帳簿摺免貼		本目稱單據簿摺者如支票存款取息單銀錢禮券匯票匯單匯信期票莊票本票對條解條押匯存款單據等

<p>、支取貨物之單據 簿摺</p>	<p>六、預定買賣貨物之單據合同</p>	<p>七、經理買賣有價證券生金銀等物之單據簿摺</p>	<p>八、寄存單據</p>	<p>九、儲蓄單摺</p>	<p>十、租賃單據契約</p>	<p>十一、營業所用之簿冊</p>
<p>凡各業商店所出記名或不記名憑以支取貨物之單據簿摺皆屬之</p>	<p>凡預定買賣貨物載有品名或銀數之單據合同皆屬之</p>	<p>凡經理買賣有價證券生金銀等物所用之單據簿摺等皆屬之</p>	<p>凡各業商店貨棧或保管庫等受他人寄存物品文契等項出給寄存人之單據皆屬之</p>	<p>凡辦理儲蓄之公私營業出給儲戶憑以收付儲蓄銀錢之單摺皆屬之</p>	<p>凡關於租賃各種動產或不動產及承租地畝之單據契約皆屬之</p>	<p>凡各業商店或銀行關於營業上所立之各種總分簿冊皆屬之</p>
<p>單據每件貼印花二分 簿摺每件每年貼印花二角</p>	<p>單據每件貼印花二分 合同每件貼印花二角</p>	<p>單據每件貼印花二分 簿摺每件每年貼印花二角 合同每年貼印花二角</p>	<p>每件貼印花二分</p>	<p>每件貼印花二分</p>	<p>每件貼印花二分如用摺簿憑以收租金者應照本表第四種簿摺例貼印花</p>	<p>每本每年貼印花二角</p>
<p>立據者</p>	<p>立據者</p>	<p>立據者</p>	<p>立據者</p>	<p>立據者</p>	<p>立據者</p>	<p>立據者</p>
<p>單據每件貨價未滿三元者免貼</p>	<p>單據每件貨價未滿三元者免貼</p>	<p>公營事業出給之寄存單據免貼</p>	<p>郵政儲蓄單摺免貼</p>	<p>每件租賃金額未滿十元者免貼</p>		
<p>本目稱支取貨物之單據簿摺如物品禮券洗染票取貨簿等</p>	<p>本目稱單據合同如預約券各項定單定貨合同等</p>	<p>本目稱單據簿摺如交易所經紀人或會員買賣所用合同成單通知書憑摺等</p>	<p>本目所稱單據如貨棧單及各項保管憑單等</p>	<p>本目所稱單摺如儲蓄存摺存單等</p>		

<p>十二、輪船提單</p>	<p>凡輪船公司或其代理人或船主受客商委託代運貨物或銀錢所出憑以提取之單據皆屬之</p>	<p>每張貼印花二角</p>	<p>立據者</p>	<p>公營輪運事業所出提單免貼</p>	
<p>十三、轉運公司或行棧所發之提單</p>	<p>凡轉運公司或行棧受客商委託代辦運輸貨物或銀錢出給客商憑向到達地提取之單據皆屬之</p>	<p>每張貼印花二分</p>	<p>立據者</p>		<p>如用暫代單可暫免貼如發生賠償效力時應即補貼惟此項暫代單如超過其規定限期仍不發正式保險單者應照保險單貼用印花</p>
<p>十四、保險單</p>	<p>凡保險公司出給投保者遇有所保事項發生險故時憑以取償所載保額之證單皆屬之</p>	<p>每件按保額每千元貼印花二分其超過之數不及千元者亦以一千計</p>	<p>立據者</p>	<p>凡每件保額不及一千元者免貼政府所辦保險事業及關於勞働保險事業出給之保險單均免貼</p>	
<p>十五、承包單據</p>	<p>凡承頂人對於顧客包辦某種工程或工作所立之單據皆屬之</p>	<p>每件按承頂價目每百元者亦以一百元計</p>	<p>立據者</p>	<p>每件金額未滿十元者免貼</p>	
<p>十六、承頂單據</p>	<p>凡承頂各種動產不動產所立之單據皆屬之</p>	<p>每件按承頂價目每百元者亦以一百元計</p>	<p>立據者</p>	<p>每件金額未滿十元者免貼</p>	
<p>十七、股票</p>	<p>凡記名或不記名之各種股票及不另發正式股票之認股字據皆屬之</p>	<p>每件按票面金額每百元者亦以一百元計</p>	<p>立據者</p>		<p>凡臨時認股字據成立後如逾一年而不能證明已另有正式股票者應照股票貼用印花</p>

<p>二二、比賽票</p>	<p>二一、授產遺產或析產單據</p>	<p>二十、債券</p>	<p>十九、借貸或抵押單據</p>	<p>十八、合資營業之字據</p>
<p>凡技術比賽或動物比賽所售之有獎票皆屬之</p>	<p>凡財產所有者將財產全部或一部在生前或預訂於終身後授與繼承人或於身後由各關係人共同議定分析遺產所立之單據皆屬之</p>	<p>凡公司或銀行經主管官署核准發行之記名或不記名債券皆屬之</p>	<p>凡以信用或他種擔保或以貨物抵押向人借貸銀錢或貨物所立之單據皆屬之</p>	<p>凡二人以上集資營業互相訂立之合同或章程等皆屬之</p>
<p>按票價每一元貼印花二分</p>	<p>每件按金額每一百元貼印花二分不及一百元者亦以一百元計</p>	<p>每件按票面金額每一百元貼印花二分不及一百元者亦以一百元計</p>	<p>每件按金額每一百元貼印花二分不及一百元者亦以一百元計</p>	<p>每件按金額每一百元貼印花二分其超過之數不及一百元者亦以一百元計</p>
<p>立據者</p>	<p>立據者如不立據者及受時由承人負責</p>	<p>立據者</p>	<p>立據者</p>	<p>立據者</p>
	<p>每件金額未滿五十元者免貼</p>		<p>每件金額未滿十元者免貼</p>	
	<p>本目所稱單據如分單載存財產之遺囑或分家書等析產單據訂立二份以上者各按其所得額貼用印花</p>			<p>本目所稱互相訂立之合同或章程如議單股票萬金賬簿等如另發股票或股票者其萬金賬簿應照本表第十一種營業所用之簿冊例貼用印花二份以上者各按其所出資本額貼用印花</p>

二二、娛樂 票	凡各娛樂場所所售憑以入 場入座之票券皆屬之	每件按票價每五角 貼印花一分其超過 之數不及五角者亦 以五角計	立據者	票價未滿五角者免 貼	本目所稱娛樂票如 戲院電影院及其他 遊藝競賽場所憑以 入門或入座之票券 等
二四、婚姻 證書	凡因婚姻事件所立之證書 皆屬之	每件貼印花四角	雙方關 係人	戶籍登記之機關發 給之結婚登記證書 免貼	本目所稱書據如聘 書等
二五、延聘 契約	凡延聘人員擔任工作所立 之書據等皆屬之	每件貼印花二分	立據者	政府機關及學校所 發之聘書免貼	本目所稱書據如聘 書等
二六、委託 書據	凡委託他人經理或代理或 保管某種事務所立之書據 皆屬之	每件貼印花二角	立據者	僱工保單入學及考 試保單免貼	
二七、保單	凡對於某人或某種物品或 某種事項擔保其行為品質 或前途之妥善或保其不發 生某種事實所立之單據皆 屬之	每張貼印花一角	立據者		
二八、證明 身分或資 格之證照	凡主管官署因證明人民身 分或資格所發之各種證書 執照皆屬之	每張貼印花二元但 司機人配藥生助產 生看護生等證書每 張貼印花五角	領受者	戶籍與人事登記證 書旅外僑民國籍證 書華僑登記證檢定 小學教員證書教員 受試驗科目成績證 明書免貼	本目所稱證書執照 如律師會計師醫師 暨各種技術人員證 書各易所經紀人執 照公務員甄別證書 各種考試及格證書 國籍許可證書等

<p>二九、學校 畢業證書</p>	<p>三十、旅行 護照</p>	<p>三一、運輸 護照</p>	<p>三二、關於 營業之各 項許可證 照</p>	<p>三三、槍枝 執照</p>	<p>三四、承領 或承租官 產執照</p>
<p>凡國立公立私立之各級學校發給學生之畢業證書皆屬之</p>	<p>凡主管官署關於旅行國內國外及出洋遊學或旅居所發之護照皆屬之</p>	<p>凡主管官署關於運輸行李銀錢靈柩或免稅貨物於國內或國外所發之護照等皆屬之</p>	<p>凡由主管官署核准發給有關營業之各項許可證照皆屬之</p>	<p>凡主管官署因人民購備狩獵或自衛槍枝所發之證照皆屬之</p>	<p>凡主管官署因人民或團體承領或承租官產所發之執照皆屬之</p>
<p>專門學校以上每張貼印花三角中學校每張貼印花一角</p>	<p>每照貼印花二元但僑工護照每照貼印花二角</p>	<p>每照貼印花一元</p>	<p>每照貼印花一元專利及探礦執照每照貼印花二元</p>	<p>狩獵槍照每照貼印花一元自衛槍照每枝貼印花一角</p>	<p>承領執照每照貼印花一元承租執照每照貼印花五角</p>
<p>領受者</p>	<p>領受者</p>	<p>領受者</p>	<p>領受者</p>	<p>領受者</p>	<p>領受者</p>
<p>小學以下免貼</p>	<p>外交護照免貼</p>	<p></p>	<p></p>	<p>清鄉所發者免貼</p>	<p>每件承領承租金額不及十元者免貼</p>
<p></p>	<p></p>	<p></p>	<p>本目所稱證照如非因徵收稅捐而發之許可證照凡各項營業執照商標註冊證利執照探礦執照僅收探費手續費或登記費者不得以徵收稅捐論</p>	<p></p>	<p></p>

三五、船舶
證書

凡主管官署非因徵收稅捐
而發之船舶證書皆屬之

船舶國籍證書輪船
執照每張貼印花二
元航船快船執照每
張貼印花一角

領受者

第十七條 應貼印花稅票之憑證，以金錢計算應納之稅率者，如所載金額係外國貨幣，應於交付或使用時，按當地當

日市價折合國幣計算；如未載明金額，應按原列種類最高之稅率，貼用印花稅票。

第三章 罰則

第十八條 違反第五條至第十條規定不貼印花稅票者，酌量情節處應納稅額十倍以上三十倍以下罰鍰。其貼用不足定額者，減半處罰。

依前項所定應納稅額之倍數計算不滿三元時，處以三元之罰鍰。

第十九條 違反第十二條第二項之規定者，依第十八條規定之罰鍰，減半處罰。

違反第十二條第二項之規定者，依第十八條規定之罰鍰，加倍處罰。

第二十條 違反本法所定情事在兩件以上者，依第十八條規定之罰鍰，分別裁定，合併處罰；但合併處罰之金額，不得超過其情事最重之件，應處罰鍰之三倍。

第二十一條 司法機關審理案件時，發覺違反本法之憑證，應依本法處罰之。

第二十二條 違反本法之憑證，於處罰後，仍令負責人按應納稅率補納印花稅。

第四章 附則

第二十三條 本法施行細則，由財政部定之。

第二十四條 本法施行日期，以命令定之。

金城銀行

資本已收一千七百萬元

公積共計三百萬元

營業

專辦商業銀行一切業務
兼辦各種儲蓄貨棧等業

行址

天津
漢口
青島

南京
大連
鄭州

北平
哈爾濱
蘇州

上海

參觀南滿路情形

謝震

紀念講演詞十二月十七日

諸位同仁，今天兄弟奉許副局長命令，藉紀念週機會，向諸位報告參觀南滿路情形，兄弟不善於說話，而且對於講演，亦沒有經驗，同時兄弟知識有限，觀察力不充分，此次到南滿去沒有看到甚麼，所以很少貢獻於諸位，要請諸位原諒，這次到南滿去參觀的動機，乃般局長想改良本路的業務，要參考人家的辦法，取人之長，補己之短，可以收事半功倍之效，所以在十月中旬，命陳處長率領車機方面十人到南滿去參觀，兄弟是機務處方面派的人裏面的一個，到瀋陽時，正遇見該路新造成的超特急列車亞細亞號試運轉到瀋，由南滿路技術人員邀我們參觀，得知其大概，簡略的報告一下，第一何以此車名為超特急，因為南滿現在最快的列車，每小時最大速度為九十五公里，其平均速度為六十七公里，由大連到長春七百〇二公里，需十點半鐘，他們認為很慢，想縮短時間，增加特別快車的速度，所以叫做超特急，他們預定該列車最高速度每小時一百

三十公里，平均速度每小時九十五公里，但現在暫時最大速度每小時行一百一十公里，平均每小時行駛八十三公里，超特急列車的速既增加，對於車輛的構造，就要加以考慮，因為速度不大時，空氣的抵抗可以不管，如速度甚高，空氣的抵抗甚為重要，所以該列車的車輛，完全用最新式流線型，所謂流線型，就是使車體全部平滑，沒有受空氣作用的面積，例如各車間除了風擋以外，兩旁側面亦用帆布連繫，形成一種外風擋，車底除兩端轉向架外，全用鋼作包圍，列車的最後部形成一種曲線如炮彈頭的形狀，此種曲線係由美國試驗出來的，可以減少空氣抵抗力之二分之一，運轉該列車的機車，因為首當與空氣接觸之衝，所以把機車上部全包上鋼板，非常的平滑，沒有稜角，以減少空氣抵抗，機車與煤水車中間用帆布連繫起來，煤水車上下除了轉向架以外，亦用鋼板包起來，機車上的設備與本路三二八號類差不多，此列車共為六輛，計為行李車一輛，三等客車二輛，飯車一輛，二等車一輛，頭等瞭望車一輛，各車及煤水車的軸襯，因為減少起動時的抵抗及加速容易，全用滾軸軸承 (Roller bearing) 同時又

因要減輕車的重量，所以機車及客車主要部分全用輕金屬合金，以便適合於橋樑的設計，車內設備主要為改良三等客車，所以三等車的椅子，亦用絨墊，靠背亦很高，不過對向兩椅間的距離稍窄，其餘各部分材料與二等一樣，頭二等的椅子，可以每次迴轉四十五度，所以能任客人的需要，轉到任何方面瞭望，其餘的設備，與現在一二次上關外的客車相彷彿，車內還有一樣最新式設備，就是空氣調整裝置，此種裝置，在十幾年前美國就用於住宅，但是用於客車是最近三年方才試驗成功的，何謂空氣調整裝置，就是調整車內的氣候，在我們現在的方法，是夏天打開窗戶，並開電扇，使空氣流通，能以涼爽，冬天關閉窗戶，生上暖汽，使屋子暖和，不過開窗戶有煤煙灰塵飛入，很不乾淨，同時夏天熱的時候，潮氣蒸騰，車內氣壓低降，使人感覺沈悶，在冬天雖把窗戶關的很嚴，要想灰塵一點進不到車裏，亦作不到，同時因有暖氣管子，空氣很乾燥，要想濕度適合，使人舒適，亦是辦不到，空氣調整裝置就是解決這個缺陷的，夏天不用開窗戶，能使車內空氣溫度降低，減輕濕度，冬天使空氣濕度增加，並且因為換氣

時候，車內空氣壓力較車外的稍高，所以外面的灰土不能侵入車內，可以保持清潔，而使旅客冬夏適意，這種裝置方法，不外下列三種，是（一）利用冰，（二）利用壓縮氣體，（三）利用蒸汽，至於如何能達，這是專門的事情，兄弟有工夫時寫出來，在專刊上另外發表，這是超特急列車大概的情形如此，其次是到大連時候最先接觸我們眼簾的，是社員精神作興週間的標語，這種標語，和我們新生活運動的標語差不多，亦是提倡早睡早起，廢止虛禮，戒烟戒酒，維持秩序等事，這是滿鐵會社因恐全體社員精神鬆懈，或耽溺於低級娛樂，不僅對於個人家庭發生不良的影響，即對於會社業務影響亦甚大，所以常常舉行此類週間，對於社員加以精神的訓練，在週間內，由本社派人出去監查，並開演講會，以期養成良好習慣，至於會社的組織，關於鐵道的經營，由鐵道部擔任，鐵道部之下分設八課，即庶務、營業、輸送、工作、工務、港灣、電氣、經理各課，庶務課分人事文書事故統計等系。營業課分貨運客運聯運混合保管及宣傳各系，輸送課分配車運轉車輛設備各系，工作課分設計機車客貨車機械各系，其他如工

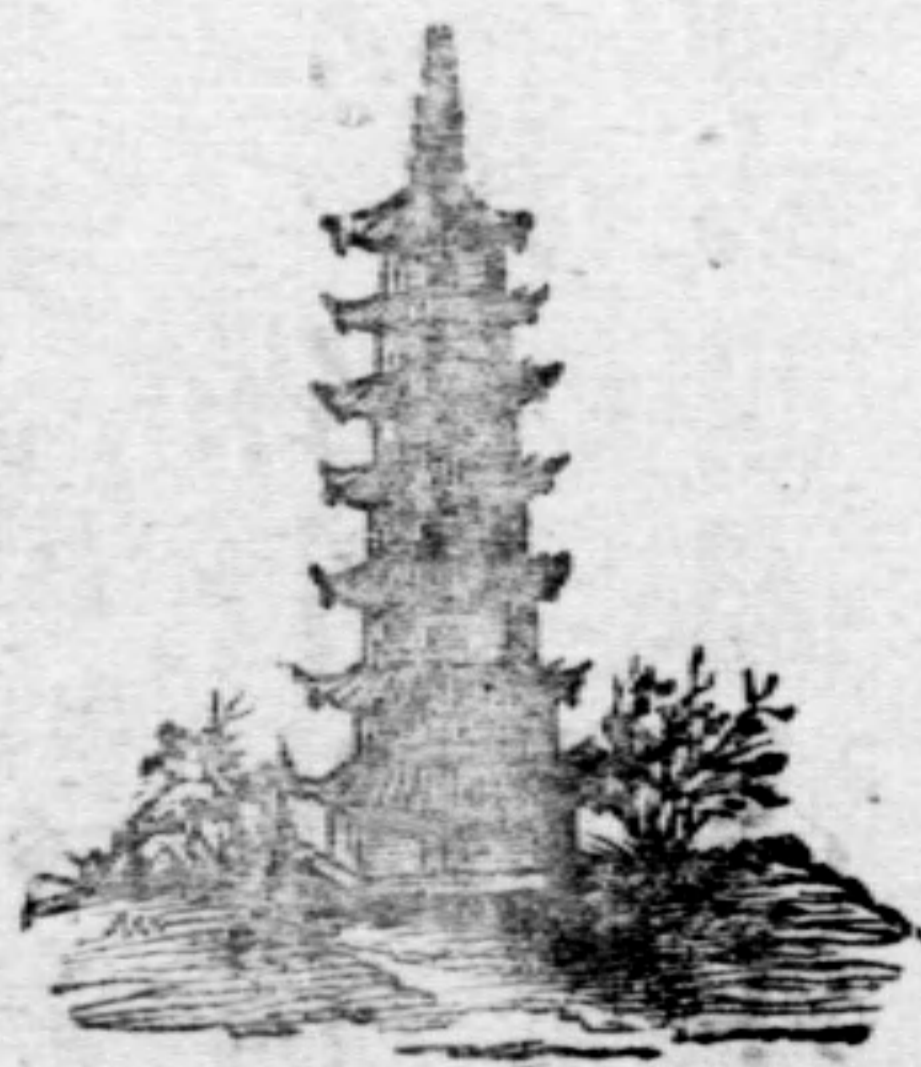
務港灣電氣經理各課，亦按照所管理的事務，分爲各系，各課設有課長一人，各系設有主任一人，大概組織情形如此，不過課與系，完全是在內部計劃，此外在大連、瀋陽、長春又設立三個鐵道事務所，完全是執行機關，統轄列車區、機車區、檢車區、保線區、及各站，外邊事務之執行及現場監督，歸事務之處理，關於計劃及設計由各課担任，他們的權限規定得很明白，不過人家辦事上有兩點最使我們佩服，而且是應當我們效法的，第一點是分工合作，職責分明，不但是課與外邊的事務所權限清楚，就是課與課的權限亦規定的很明白，同時各課辦事人員的職務亦規定的很明白，個人在各人權限以內作事，並且很敢作事，勇於負責，大有當仁不讓的氣概，較比我們把事情往外推，少作事少麻煩的好的多了，第二點辦事手續、公文來往很簡單，比方有一件事情，要經過兩課以上同意才能辦的，用一種回議箋，經主管課起稿，由關係課簽字，就算定案，又如課中各系應該知道的事情，用一種回覽箋，由各系簽名就行了，不像我們辦公文，先起稿，經股長課長簽字，再行會簽，然後核稿，處長簽字，才能發下去，所

以辦公文的時間很少，還有平常事件，由口頭上或電話，就可以辦去，不像我們非用公文不可，這實在是我們應當效法的，應當改良的地方，因爲我們要騰出弄文墨的工夫來，作點重要的情事，其次是大連的工廠，兄弟主要的目的在參觀工廠，所以在工廠消磨的時間很多，尤其因爲兄弟在前十年曾在該廠，所以這次去，要看看進步的怎麼樣，他們工廠裏行政有三點是新改良的，第一點是工作預算，每到會計年度，即將下年度應當製造的或應當修理的各項工作，全預算好了，並且預定下年度的工率，比方說工率是八角，並不是每工實支八角，是連間接費總務費及其他費用全包括在內，算出來的，因爲工作效率增加，所以直接的工資雖然較以前大，而工率反然比以前減少，第二點是工作計劃，規定各種工作的程序，例如製造或修理的工作，全訂有工作日程，如第一天作甚麼，第二天作甚麼，第三天作甚麼，全規定好了，第三點是作業的統制，由各分廠根據工作計劃，將每天作的程序，務必作出來，並將工人及機器妥爲支配，如某人由七點到九點去作某工，由九點到十二點再接續另作別種工作，全預先支配好了，

另有指導人員照此分派並監督，就全體工作上講，有三種特長，就是合理化、科學化、紀律化、三項，何謂合理化，即無論甚麼工作，如認為這個方法好，就以這個辦法為標準去作，如某部分構造認為應當改的，改了以後果然好，即以改的為標準，這就是合理化，其次何謂科學化，就是無論何種事情，預先均有相當的研究，相當的調查，不是隨隨便便規定的，比方規定某種工作包工所需工數，是預先調查該項工作裝上機器需若干秒鐘，卸下時需若干秒鐘，搬運時需若干秒鐘，實際工作需若干分鐘，工作的當中，因為工人疲勞，減少工作效率，加入百分之幾，因為機器或工具臨時的損壞，再加入百分之幾，如此統統加算起來，需要若干時間，另外加幾成，以為工人可得若干獎金之地步，所以包工的工數是很合乎科學，這就是科學化，再其次何謂紀律化，就是工作的時候，完完全全埋頭去作，尤其是對於守時間非常的嚴格，比方早七點上班，到七點十分一定開工，作到十二點，擱下傢俱，洗洗手去吃午飯，吃飯以後，或是下下棋，或是到外邊走走，到下午十二點四十分又開工，工作到四點五十分鐘，洗手更衣，

五點出廠，在工作時間內，完全服從主任及指導員的指揮，與軍隊紀律一樣，同時主任指導員，亦是一樣的早七點半上班，晚五點下班，因為工作合理化，科學化，紀律化，所以生產能力非常的增加，其次關於運轉一方面的機務段，他們分作機車區檢車區，比較的成績退步一點，他們的退步是有相當原因，自從九一八以後，偽國鐵路完全由他們經營，在東三省鐵路很多，機務段方面用人很多，所以在路上稍微有點經驗的，全提升調往三省各路服務，現在補充的新人，經驗不無稍差，所以成績不如從前，僅能夠維持現狀，不過他們仍舊努力于消耗品油煤的節省，並六十萬公里無事故運轉，現在大連社會上因他們軍部宣傳一九三六年是他們的國難年，比較的非常緊張，同時並宣傳要打破一九三六年的難關，要努力想法子鞏固國防，往小處說，在街上可看到許多國防函，就是勸人不要把捲烟的錫皮紙任意拋棄，放在這種紙箱子裏，預備作工業的原料，同時對於各種工業，竭力去發達，竭力去振作，如不久大禍之將臨，還有我們的紹興酒，在大連東三省銷售的很多，他們很研究仿造，現在業已成功，此種小事，亦可

見他們的努力了，兄弟此次參觀的感想，覺得看人家國勢在如此強盛的時代，仍然是工作很緊張，大都有埋頭苦幹的精神，不能不使我們佩服，再看我們的國家是如何的貧弱，國難的嚴重性比人家要大幾十倍，幾百倍，兄弟很希望與同仁在局長副局長指導之下，努力奮發，抱快幹硬幹苦幹的精神，以救國家的危亡。



大陸銀行

股本五百萬元 公積一百七十萬元 營業經營一切商業銀行業務兼辦儲蓄 貨棧 保管庫信託等
附業總行天津 分行 北平 天津 上海 漢口
南京 青島 杭州 哈爾濱等處其他國內外各埠
均有代理店及特約機關

天津總行 法租界六號路 支行 日租界旭街大胡同南口

本行現在增設第四貨棧一所已經開業如蒙
惠顧無任歡迎

地址法租界巴黎道平和北棧舊址

電話三二二五五

本路七年內帳目的興革 李連瀛

總理紀念週講演辭 一月十四日

主席，各位同人，今天本席奉命向大家提出討論的一個題目，就是本路七年內帳目的興革，本來打算討論的題目是關於會計事項，原來中國在元朝的時候，關於公私會計事項，曾創立一個四柱清表，多年沿用，極著成效，現在官廳中還多有沿用的，所謂四柱，就是舊管、新收、開除、實在，這四柱俗稱爲合龍門，與現在簿計學報帳用的六柱平衡表是一樣的效用，不過前者是四柱，後者是六柱，這六柱的名稱，就是總收總支平衡、資產負債平衡、及盈虧平衡等等，本席本打算以四柱六柱的異同及其用處，來作今日談的題目，後來同王處長商量，王處長認爲不大相宜，以爲這類題目偏於學理，祇可在會計學會提出討論，與本路同人研究的題目，要側重實際，不尙空談云云，本席因而感想到本路現在的帳目興革題目，我們在鐵路帳目上，於近七年來非常的進步，因爲我們鐵路帳目辦理好的關係，所以有上次副局長向大家報告本路收入好的結果，良

以鐵路帳目，爲鐵路行政策劃上之依據，爲經濟上盈虛調劑之源泉，所以帳目好，收入一定好，二者相關而相成，本路帳簿可以略區分爲六種，收入方面，有營業收入帳、歲計帳、及盈虧帳，支出方面，有營業支出帳、歲計支出帳、盈虧支出帳等六種，其中要最緊的是兩種，第一是營業收入帳，其次是營業開銷帳，現在先由營業收入帳說起，營業收入頭一本帳不外乎我們的站帳，因爲我們營業收入，完全由站上來的，所以站帳很關重要，以故我先談談站帳，現在我們站帳十分進步，從前本路各站的各種帳目原來都有，不過這幾年特別作的好，從前各站站帳，有是有的，可是管帳的人作的很壞，或是簡直不作，因此在鐵路收入上很有影響，本席可以舉一個例，有一次本席初次到某站上看帳，站上帳本很多，但是多未登記，有登記的，看亦很亂，站帳中別的帳不作尙屬次要，惟有客運業務日記帳及客運業務撮總帳，每天非登記不可，不然款項就不能交局，而他居然未作，不但這兩本帳未作，連平常報單亦都沒作，然而帳不記，報單不交，款項自難期望循軌道解繳，如此辦法，我們簡直沒有法子稽核，不但這樣，

站上其他關係帳目事工，他也都不按規矩去作，譬如每一個站，照章程到每月四日，應當將應售各站客票的數目，按站逐一點查清楚，計算存站客票足供三月賣的，若遇至某站客票數目不够售賣三月者，應立即填寫領單具領，而他竟未照辦，其中有乙站的客票完全售盡了，還有客人等着要買，站上本存有一種補充票，可以賣給客人，而這位站長不知道拿出去賣，站上還有一種雜項票，亦可以賣給客人，而站長亦不知道拿出去賣，結果他對於去該站的客人，賣給他們一種貨票，而這種貨票尚非普通的貨票，却是賣給客人一種牲畜票，是運牛運豬用的票，票上祇印英國文字，當時客人大約均不認識英文，就信而不疑的拿着去乘車，後來我查明問他，你怎麼賣給客人這種票，他說，這票賣出之後，沒有人說甚麼，我說，假如客人中有認識英文的，被他們看出來，他們認為你太侮慢他們，他們一定要伸進手來打你，由以上幾種可以看出當時站帳是個甚麼情形了，雖然各站不是完全這個樣子，然而亦可以知道大概了，現在站帳則不然，不但各種帳目都一一登記，而且站帳比從前複雜都記的很好，譬如從前本路負責運輸

、聯運等等，雖有這個名目，但以彼時國家多故，這種票本路未曾賣過，這種帳雖有若無，現在不但有負責運輸，且有特別加價，并有聯運、協運，每天的車次亦較前加多，又有到付及遊覽等票，比從前多加了好幾種，照理說，現在的站帳應當更亂，報單更應不全，解款更應不齊，而實際上却不然，雖是客運加了票的種類，貨運加了新的運輸，可是到站上看帳，款到時解，帳日報單都登記的很好，沒有錯誤，就是有錯，亦是很小的錯誤，如筆誤之類，絕沒有因怠忽職務而發生的錯誤，所以本席方纔說關於營業收入帳目，頭一步是站帳很有進步，就是指此，現在我們再談談本路營業支出帳，即開銷帳，從前我們的開銷，好像沒人注意，購買東西，事先考核的固然居多，亦有似乎未經考核就買的，有的時候用得着的東西亦買，用不着的東西亦買，此事本席亦可以舉一個例，有一次本路組織一個點料委員會，本席亦濫竽其中，有一天到新河隨同衆人於點查材料之便，看見新河材料廠的外面堆着大小不等的二十多個箱子，現出日久年深風吹雨灑的腐爛樣子，我問廠裏人，這箱內盛着甚麼東西，他說，我們多年以前買

了一部機器，這些箱子是裝運這部機器用的，這部機器是可以代替人工，將路上粗石礮子砸碎，我問，買這部砸石頭機器，當然所費不貲，爲甚麼不裝配應用呢，彼時有一位工程師說，這部機器當初不知道是甚麼原因買來的，買來之後，沒有人會裝，沒有人會用，如果一定要裝上亦無用，因爲裝上他，派會用他的人去用他，砸出來石礮的價錢，和白麵價錢一樣，由此看來，從前我們在營業開銷上似乎有點沒有注意，從前我們在營業收入上既沒有十分注意，而於營業支出上又并未樣樣注意，這是與營業會計原則衝突的，因爲不能開源就得節流，這是人人知道的，美國凡克林他以個人的立場說，我們不能掙，就得掙節，否則就影響個人的名譽，我們鐵路界亦可以說我們不能掙，就得掙節，否則就影響我們鐵路的名譽，現在本路可不是從前的情形了，我們現在不是不能掙，而且很節流，所以在這幾年內，我們會計特別進步，雖然我們路線自九一八後失掉了三分之二，祇剩了四百六十六公里的路線，可是我們收入除開銷之外，淨利數目還是很大，到今日我們北寧還是第一等的路，不但還居於一等路，以我看，按我們

盈餘說，可以仿照前多少年照會鄰邦文內的大某國的大字前例，稱爲北寧大鐵路，纔能名符其實，因爲國有鐵路並不是北寧一路，北寧不過佔國有鐵路的十四分之一，而以各路盈餘論，北寧遠超過那十三條路，在二十一年國有鐵路統計上看，十四條路能够有盈餘的僅僅有四條路，即北寧、正太、汴洛、膠濟四路，其餘的路都是虧的，不但虧而且虧的很大，這是二十一年鐵道部作的總統計，二十二年我們的統計雖然呈部了，鐵道部的總統計尙未作出來，我們二十三年的統計，現在尙未送出，我們姑以二十一年的統計來說，我們北寧的收入，是二千五百萬，我們開銷是一千三百萬，淨餘一千一百多萬，我們北寧路官股最大，即所謂政府資金，在彼時約到一萬萬壹千八百萬，今年約到一萬萬二千萬，這項政府投資，並不是政府一次交足過一萬萬一千八百萬的，是本路歷年的資產累積的，至現在到了一萬二千萬，本路對於政府這項資本，每年付五厘，支付英債利息亦是五厘，二十一年政府應得股息，就是五百九十二萬，除去這項股息及英債而外，我們還有純益九百七十四萬，按這種淨利算，那一條路亦沒有這們大，

本路七年內帳目的興革

況且按投資論，五厘息是最好的利息，從前本席在學堂常聽教員講，英國對於鐵路投資，如果一年賺到四厘息，他們認為頂滿意了，因為鐵路投資比較有保障，比較穩妥，不致於出險，在我們一般人看，四厘息算甚麼，然而英國認為很重要，所以他們在外國投資，亦不過五厘，可見他們在國內鐵路界投資，利息四厘是他們很滿意的了，本來一般的鐵路，平日都帶服務性的，所以不一定專為注重利息，所謂四厘息，就算很大了，我們政府以一萬壹千八百萬的資本，賺到五厘利息，除鐵路的服務性不論外，由今日說起，我們政府對於北寧的投資，應該認為很滿意了，因為別的路有的雖然里程大，還是賠錢，我們北寧現在的里程雖然不算大，可是以路的收入論，却是很大，類如二十一年統計，除去官股五厘利，我們淨利四百零四萬，以里程平均起，來每公里獲淨利八千四百八十九元，正太路每公里獲淨利二千四百零四元，汴洛每公里獲淨利二千壹百九十九元，膠濟每公里獲淨利六百十二元，由此一看，就知道我們盈餘超過他們多少了，本路用人固屬太多，其實以我們盈餘說起來，以營業需要上論起來，可以說不多

四

，照我們這樣講法，我們覺得服務北寧路，應當高興，應該慶幸，以為有這樣好的路，每年賺得這們多的錢，使政府滿意，於我們個人生活亦獲得解決，所以服務這個機關中是有精神的，就是我們年終請獎金，亦不是沒有根據，在別的路賠錢還要獎金，我們有這們好的貢獻，請發獎金自屬當然，所以近來我們對鐵道部答應給我們兩個月的獎金，不敢說是應享的權利，我們亦可算受之無愧了，本席談話，至此完結。

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
整存零取儲蓄存款
零存整取儲蓄存款
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

天津法租界八號路

電話

辦事處

天津東馬路東北角

電話

三〇〇八
三〇〇二
三〇〇六
三〇〇九
三〇一三
三〇一七
二〇三八
二〇三六
二〇四〇
二〇四四
二〇四八

AN DERSEN, MEYER & COMPANY, LTD.

洋 行 慎 昌



GENERAL MACHINERY & RAILWAY EQUIPMENTS

Rails & Fastenings

Electrical Supplies

Railway Cars

Welding Equipment

Car Consulating Materials

Locomotive Headlights

Locomotives & Accessories

Car Heating Equipment

Railway Motor Cars

Track Specialties

Car Lighting Equipment

Drawing Instruments & Supplies

Signal Material

Paints & Varnishes

Surveying Instruments

Roofing & Other Building Materials

Plumbing & Heating Supplies

Locks & Other Building Hardware

Engineering Tools

Pumps & Pumping Equipment

Engines & Boilers

Machine Tools

Motors & Generators

Cranes. Steam Shovels & Hoists

Storage Batteries

Mechanical Supplies

etc.

etc.

etc.

TIENTSIN

PEIPING

MUKDEN

96, Rue de Takou

1, Ta Yuan Fu Hu-tung

Consular Road

北寧路新生活運動會第一次會議紀

錄

地點 總局大客廳

日期 二十三年十月二十日上午十時

主席 許副局長

出席 富指導員強 王指導員元章 馬指導員

一民 曹指導員爾曠

開會如議

主席許副局長 新生活運動的推行，在現在的時期，實有糾察之必要，因為自從蔣委員長提倡實行以後，國有各機關以及各省市，差不多悉數奉行，本路人員既衆，路線復長，對於推行及指導方面，均應有縝密周詳之計劃，以期促進。在數月前，河北省政府爲推行新生活運動，曾有促進會之組織，實行以來，頗著成效。本局彼時即遵照中央命令來施行，惟局務紛繁，忙於工作，對於新生活運動，雖早已實行，而促進會則迄未成立。現經數月，本局內外部分對於新生活運動，究竟推行到如何程度，爲明真相起見，自應有切實之糾察，以促進步。好在促進以後，本有待於糾察，糾察目標，亦不外乎促進，二者雖殊途而同歸

，自並行而不背。吾人作事應在實際上着想，當不斤斤於名譽。故局方爲糾察員工起見，組織一糾察委員會，現已成立多日。希望諸位指導人員，對於服務方面，務求實事求是，不尚形式，真心負責，切實糾察，以澈底推行結果圓滿爲目的，萬勿敷衍了事，貽人笑柄。諸位要知道，我們既站在新生活指導員的立場，負有糾察之責任，自己應有勇氣，應肯負責，對於工作之進行，尤應當以身作則，方不致被人反証。如果自己的舉動，不盡合乎新生活的規律，即失却糾察之資格。正己正人，古有明訓，這一點是值得我們注意的。

本路近數年來，因爲時局關係，屢經波折。回憶九一八事變，本路首當其衝，所幸局內外員工，努力工作，艱辛歷盡，困苦頻嘗，卒能打破時艱，安然渡過。由此可見同人方面，實具有堅強的意志與振作的精神。在彼時雖無新生活運動之推行，而實際上則盡多融合。現在本路實行新生活運動，証諸以往諸同人工作之成績，定能有圓滿結果。間或有少數份子奉行不力，在本會糾察指導之下，當亦不難改正。現在本會組織伊始，諸待討論，各位如有意

見與辦法，可以提出研究。

馬指導員一民

我們承蒙當局委派辦理糾察事項，自應努力去作，以不負當局所期爲目的。不過糾察工作之進行，局內固應注意，而外站亦不容忽視。根據余個人素日之見聞，沿線各站一切秩序之紊亂，實屬有礙觀瞻。值茲新生活運動之下，殊未能與吾人以良好之印像。謹將應糾察改良事項，述陳如左：

- 一、車上站上不知注意清潔；
- 二、客人上下火車時形擁擠；
- 三、員工服裝殊欠整齊；
- 四、車內乘客隨意佔座睡臥；
- 五、員工役缺乏訓練。

以上種種，與新生活大相抵觸。同人等既負有糾察之責，亟應不避嫌怨，予以切實之糾察與指導，俾期改善。既不負中央提倡新生活之初衷，在工作方面，又可收相當之效果。

許副局長

我們現在對於外站，促進新生活運動，可以仿效河北省之辦法，分步去作，先由簡而易行的入手作起。例如整齊清潔等等經過相當時期已後，再施行第二步，一方面由各委員輪流出發，視察各站，遇有不合，即予以指導或糾正。或臨時招集車站各部分首領，講演新生活運動之意義，以資促進。

王指導員元章

現在糾察委員會雖經組織，而參加部分，只有車、工、機三處，人數似嫌較少，餘知警察、會計各部分，亦應派員參加，共同進行。

許副局長

本局各部分，共有九個單位，將來由局通知各處，派員參加。

王指導員元章

本會以後討論進行事項，常有會議，委員長以公務關係，或屆期不克出席，以致主席無人，所討論之事項，難于解決。

許副局長

我們會議的時候，要採用委員制，大家輪流負責，依次主席，遇有要事時，本席亦可以抽暇到會。

馬指導員一民

將來實行糾察任務以後，對於不合新生活之同人，一經查出，應以何種方法處理。

許副局長

用糾察委員會名義警告該員，令其改善，如再犯時，即行呈局請予照章處分。

馬指導員一民

本會為對外辦事直接便利起見，應製木印一方，即各指導人員亦應佩帶會徽，以資識別。

許副局長

由局飭庶務課照局原令辦理，可以照製（文為北寧鐵路局新生活運動糾察委員會章）。徽章式樣，可按照新生活運動規定之式樣仿製。嗣後如有事務與各處接頭，可以用委員會的名義。

馬指導員一民

我們現在為實行促進新生活運動起見，應擬定辦事與

推行的辦法，俾於糾察方面，有所遵循。即請王富二位委員着手起草，於下星期二日擬妥，呈交委員長核閱。

王指導員元章

兄弟個人公務太繁，請馬先生特別幫忙，幫擬辦事細則，推行大綱請富委員担任。

許副局長

現在大致就緒，即請各位分頭去辦，所有應進行事項，俟下星期二日開會時，再行提出討論。

決議

由局頒發官章及徽章，由指導員擬辦事細則，並修改章程，將指導員擴充為九人，於下星期二日下午四時，招集全體指導員，開會討論一切事宜。

北寧路新生活運動會第二次會議

記錄

地點 局長辦公室

日期 二十三年十月二十三日下午四時

主席 許副局長

出席 許指導員以權

王指導員元章

富指導員強

曹指導員爾驥

馬指導員一民

宋指導員金魁

司指導員繼權

李指導員桓

孫指導員浮生

開會如儀

主席許副局長 今天招集新參加的委員，來開第二次新生活運動會議，我們現在開會，是根據上次會議議決的辦法，一項一項的討論，分步驟去辦，關於官章和徽章一項，業經由局飭課照辦，至於王馬二位委員所擬的辦事細則現在草案已擬出，請大家逐項討論以求妥善，關於修改章程及指導員擴充為九人一項，前經由局通知各部分派員參加，此次招集會議，新參加各員，已悉數到齊，我們要知道擴大會務，及增加委員的意義，就是表示我們的組織，是

本路全體的，並不是任何單獨一部分的，既然是全體的事，當然不能由任何一部分單獨去辦。今天招集各委員會議，研討進行方針，大家要知道，我們會的名稱是糾察委員會，顧名思義，就可以知道所負的責任，是糾察與指導。不過將來實行糾察，雖免不發生困難，因為對於糾察同人方面，不能說完全沒有抵觸，遇到抵觸的時候，雖然可以由本會的名義負責去辦，但是在實際上也有相當困難。最好我們負糾察責任的各指導員，在糾察期間，應表示緩和的態度，作懇切的指導，總以避免誤會沒有隔閡，能使對方走上新生之路為目的。

現在站在會的立場說，組織力愈強，進行力亦愈大，這是自然的道理。現在由一位委員，代表一處，群策群力，共同進行。會的本身，在組織方面，確已得到了充分的健全。所以把上次會議所提出的各事項，推在今天來討論的意思，就是因為上次會議，出席委員較少，不能得到集思廣益的好處。現在各處委員，悉來參加，人數既多，會務擴大，以後希望大家對於會務之進行，要負起責任來，一致團結，努力邁進。

在下次局長到局的時候，本席會把我們組織糾察委員會及開會的大致情形，報告局長。局長的意思，也是很贊成，局長並且說新生活運動，在現時的潮流中確應澈底實行。我們現在看本局長提倡新生的意旨來開會，在沒有討論各種進行辦法之前最好先把重要的辦事細則提出研究。

因為有了辦事細則，同人等在作事方面才有相當根據，討論妥當以後，再交由文書課審查。因為關於章制的編訂，向例是由文書課辦理的。我們現在就開始討論。

馬指導員 本席根據上次頒布的局令擬辦事細則，現已擬就十幾條，請各位詳細討論。

主席 此項辦事細則，諸位可以發表意見，不過修改字句是最費時間的最好先研究進行辦法，即日來推行，關於章程等項俟與各部分接洽後，再提出討論，以免與行政系統上發生滯碍，現在我們可以先討論推行的事項。

討論推行事項

曹指導員所擬之推行事項：

- 一、按時到班按時散值，嚴守時刻。
- 二、公事隨到隨辦，注重工作效率。
- 三、辦事正確迅速認真，不含混因循。
- 四、愛惜公物，廢物亦想法利用。
- 五、公事房之整潔，案頭不堆積公文及其他零雜物件。

主席

關於推行事項，最好要分開步驟，就其簡而易行的事件一步步去實做，然後逐項研究在我們鐵路方面，容易使人注意的，如局內及沿線各站不清潔不整齊的地方很多，所以我認為「整齊清潔」兩項是非常重要的。

關於富課長曹股長二位所提的第幾項可以先將包括在整齊清潔範圍之內者先辦，其餘各項將來漸漸去進行。

曹指導員 我們提出的事項不止五條，現在可以分開步驟去進行。

主席

先就我們員工所常犯的毛病，想出幾種簡而易行的，務必辦到圓滿的地步，可以根據蔣先生

北寧路新生活運動會第二次會議紀錄

所列舉的種種如「整齊、清潔、簡單、樸素、迅速、實在、明禮義、知廉恥」，等等，還有許多辦法，我們看那樣合乎我們眼前切要的，選擇出來，不怕少，不怕慢，最要是澈底辦到。

富指導員

指導方法也有研究的必要。

主席

先從整齊清潔兩項作根據。

馬指導員

關於整齊清潔，如員工服裝整齊，各公事房以及車站上的清潔。

主席

在整齊清潔方面內包括很廣。

馬指導員

我們第一口號是整齊清潔，裏邊包括的是「服裝」「公事房」，要全路內外部分一致進行。

主席

如果指導員查有不合乎整齊清潔條件者得告知其主管首領加以改善及注意。

王指導員

推行用甚麼方法，是用書面先通知抑由指導員親赴內外部分口頭解釋。

主席

在已擬定實行條件內，將於何時實行於事前先以書面通知，然後再去人詳為解釋，諸位可以

加以研究。

馬指導員

現在可以舉出三位指導員負責研究推行辦法。

富指導員

舉孫浮生、馬一民、曹股長三先生。

衆贊成

主席

關於內部選幾人，外部選幾人，何時進行，內外是否同時並進，本席之意內部由本月起實行，再逐漸到各處澈底去推行，大家可研究以如何辦法為最妥當。

馬指導員

推行方法由現在所舉出的三人擬訂一種方法，在星期五前擬好了。

主席

星期五下午四時開會討論推行辦法。

孫指導員

搜集各方面的材料（關於新運動實行辦法，及辦事細則各項規章）

主席

規定辦法須按步考慮一下。

富指導員

材料似應趕快搜集以備研究之用。

主席

那種辦法不完備可以開會討論，希望諸位能有勇氣負責任自然能喚醒大家注意，此事不止關係路局，即國家之盛衰，民族之存亡，均有

密切的聯繫。

關於新生運動的小冊子不敷用時，可照最近發來者增印。

孫指導員 我們先發出新生活運動的實行標語。

主席 即以整齊、清潔、作出發點。

星期五會議請馬先生招集。

決議 (一)辦事細則另行核擬 (二)先就淺而易行的進行 (三)公推富課長曹股長馬一民三位研究推行辦法 (四)先就整齊清潔上作起。

北寧路新生活運動會第二次會議

紀錄

地點 本局大客廳

日期 十月二十六日下午四時至六時

主席 許副局長

出席 富指導員強 許指導員以權 曹指導員爾驥

王指導員元章 李指導員桓 馬指導員一民

司指導員繼榘 宋指導員金魁 孫指導員浮

生

主席

開會如儀

關於新生活運動第一步最要緊的，須由我們會裏幾位同仁，先要以身作則，本着新生活的精神自己加上一番的檢查，然後各方對我們好有一種標榜。今天我和幾位處長，關於推行的事項，大致談談他們亦很贊成，認為不能再緩，與我們取一樣的態度，但是對於方針步驟，務要一步一步的順序做去，不要操之太急，須有一種毅力，我想事情既不能緩辦，對於章程文字上再要詳細一句一字來考核，精神必要疲倦，性趣亦因之消磨，本席以為章程越簡越好，因為每次開會總要有一個紀錄的，況且當初提倡的時候，規定亦不完善，不過順序往前做去逐漸改善而已。假使大家用全副精神對於章程來用功夫，豈不消磨有用時日，茲為側重實際工作起見，即根據蔣先生各次新生活的講演及頒布的章程辦去，我想諸位公事也很忙的一方面開會，一方面再作文章，這也是問題。我們就拿每次會議紀錄，作為我們辦事的程序，將來

加以整理修飾，依次的翻印出來，每人用此作爲參攷，我的意見就是以會議紀錄作爲我們一種辦事的歷史，想大家亦許同意，諸位既然同意，此後不用再在文字上用功夫了。我們現在就研究進行的辦法，辦法的步驟，先要一步一步的往前辦，能辦到怎樣地步就辦怎樣地步，如在新生活運動各種書冊之中，我們認爲與路政最有關係的可以提前的即可就辦。因爲北平新生活運動促進會於本月二十六日擴大推行，他們辦法就是仿效天津市前幾天訓練童子軍和警察的辦法，所以北平前門站務須切實考查，只因該站人位衆多一切事務非常複雜，要不特別整頓一番，則相形之下，不尠見絀，這次會議，我意就請富馬兩位於今晚去到前門站會同該站首領詳細討論，可以和北平市促進會表示互相協助推行。第一點很容易證明出來我們新生活運動的精神，與市裏有合作精神的表現。

第二點可以表示我們路上對於新生活已有相當的成績。第三點可以利用這個機會宣傳我們推

行的工作，因爲前門站是我們路上起點站，如這樣一辦，大家就有真切的認識，回想去年本路提倡全線清潔運動大會成績甚好，不過日久生懈，現在我們可以利用這種精神，再從新鼓勵，勉勵內外同人。要分工合作，一定有相當的效果。

明天富馬兩位到北平去，最要緊的招集各負責首領，研究進行辦法，但是進行的態度要和平，不合乎規則要勸告，務將員工導入正軌，這是關於推行的範圍。上次會議有個議決，是令人容易知道，一目了然，並可以注意的想用整齊清潔四個字，作頭一步的辦法。今天要研究的，就是用的標語，要簡單，要醒目，不要複雜字多。假使需要的小冊，將來由局來印，關於圖畫傳單及刊物可以暫緩。

孫指導員
不可不可以由日刊或月刊寫一欄通知大家，但是必須收集材料。

主席
收集各種材料有時不能同時進行，可以分期舉

行，關於考核懲罰恐與部章路章有抵觸的地方，將來由局核擬辦法，我們現在進行的步驟，可由明日起，先在前門站推行，至於內部亦即日推行。

馬指導員 我們規定頭一期的標語是整齊清潔，可以作為議決案。

宋指導員 關於考核事項，應該先交人事課看一看。

主席 可以交文書人事兩課分別核正，富馬二君請于

範圍內先辦議決各項交由文書人事兩課考核。

馬指導員 全路既然定為即日起實行我們可不可以定個檢查日期。

主席 我認為頭一次由即日辦起。嗣後隨時定期檢查。

宋指導員 我還有個意見，由各指導員先行到各課公事房看看順便加以指導，然後再定期檢查。

王指導員 我們應定勸導檢查為一整個的步驟，甚麼時候勸導，甚麼時候檢查，須有一定的程序，這是內部的。至於外段亦應照樣定一個程序，以便進行，我們勸導完了，再定檢查的時候，彼時

要有不合新生活規條的，我們即予以糾正，這樣才有力量，淨講空話是沒有實效的。

主席 在檢查以前須加勸導，在勸導的時候，可以預先宣佈將來隨時加以檢查。

王指導員 還有一樣就是頭一期標語整齊清潔四個字要寫得不好，根本上我們自己便不整齊清潔，很容易授人以口實。

孫指導員 標語的樣子，我可以設計。

王指導員 標語的式樣可以規定一個尺寸。

主席 根據南昌擬定的樣子。

決議 整齊清潔四字寫一行。字要大，寫楷書。地位是在紙中間。另外寫一行小字在左下方，寫明北寧路新生活運動標語等字樣。

宋指導員 所有宣傳的印刷品，都備齊後再實行，如來不及，不妨再延緩一二星期。

主席 現在即須實行。宣傳品趕快印，不可因此誤事。

宋指導員 我們有什麼表示叫大家知道實行之期。

王指導員 我認爲第一步是勸導，現在還有許多人不知道，最好要有簡單解釋，使人對於新生活運動有個大概的認識。

孫指導員 所有的宣傳品備齊後，那麼到外站勸導與檢查可以一併施行了。

馬指導員 可以先行選擇標語草案。交文書人事兩課核定就辦。

主席 第一期應需的印刷品備齊後，立時就派本會會員，帶到外站一面張貼，一面解釋，要詳細指導，怎樣推行，不然僅刷印出來使草草發出去，外站人員。不免視爲具文，與實際何益。

王指導員 真的有許多人一看，就拋棄紙裏，那是無益的。

孫指導員 我們的意思在檢查，我們應辦的東西作出幾項，以便實行，我在下星期一，可以辦出樣子來。其次就是推行辦法也要印出。

宋指導員 在實行的時候，勸導員就帶着各項出去。

孫指導員 彼時同時出去自己親自發。並加以指導。

宋指導員 像宣傳的辦法，怎樣叫人家知道，新生活運動實行，還是在傳單上要有一個表示，不但局內，局外亦要知道。

馬指導員 在日刊上發表內外各部一定能知道的，現在請規定頭一期的主席。

主席 我們先順序擬一個名單，依次序輪流，若有人因事公出，就由第二名代辦。兩星期爲限。無論那位出席公事就得由他主持，有疑難或辦不動的地方，全由我設法辦理，人員到過半數，就開會，對於議決案，即認爲有效，就可實行。輪流擔任主席，依以下次序，以兩星期爲期，依次輪流。

- 決議
- (1) 總稽核室代表許以權
 - (2) 總務處代表富強
 - (3) 工務處代表王元章
 - (4) 車務處代表馬一民
 - (5) 機務處代表曹爾驥
 - (6) 會計處代表宋金魁

(7) 材料處代表司繼桂

(8) 警察署代表孫浮生

(9) 改進委員會代表李桓

主席 從下星期一輪流起，兩星期一換，在此期間，

所有招集會議主持推進一切事情，均由主席負責，主席辦不動之事件，本席可以想辦法，有要緊的事，隨時可以招集開會。

開會地點在大客廳，假如沒有地方，改在食堂舉行，存標語與辦公地點在體育會。利用中午休息時間或晚上為辦公時間，我們開會時間，總是在下午四時，無論那位出席，遇着什麼困難，切不可表示消極，我國積習太深，一步一步來改善，辦事人須有毅力。

馬指導員 擬定檢查表格式請孫先生擬定。

主席

新生活運動是公共的事情，有不合乎規律的舉動，加以指導糾正，會內為明瞭社會實況那麼檢查報告的格式，當然是必需的，由孫先生擬定甚好。

孫指導員 本會的名詞，用糾察二字我認為不甚恰當，一

般關於新生活的組織，差不多都用促進二字，因為促進二字的意義，是於規定相符的，我們不妨改糾察為促進。

馬指導員 會的名詞是促進，會的人員是叫指導員還是叫

檢查員。

孫指導員 可否改指導員為幹事。

主席

孫先生的提議，是有價值的，因為本路以前係參與河北省的，嗣因省中奉令改組，而中央對各路辦法，尚未確定，如何組織，本路辦事一向是實地去作，不願落後，是以此期間，即遵照南昌總會的辦法，由命令一再督飭內外員工實行，為恐日久生懈，所以由局令暫以糾察的名義來催辦，將來自當設法改革的，孫先生可以向各處調查。

孫指導員 可以。

主席

本會的常會於每星期五下五四時召集一次會議。若遇要緊的事，可臨時召集。

北寧路新生活運動會第四次會議紀錄

王指導員 對於外站是不是也得有個步驟。

主席 頭一步可以發給外站兩三種標語，不能太亂，特別注意秩序。

孫指導員 我們出去是否要分處，抑或分區。

主席 若是分處，則局子無形之中，表示彼此太不相

關聯了，頂好分頭負責，借重各部分首領幫同推行依次勸告，以和平的方式，求逐漸之進步。

富課長馬課員先到前門站試辦，根據你們兩人所得的經驗閱歷，好作推行的參考，務於下星期一，趕快回來，以便召集會議。

決議 (一) 輪流主席辦理會務 (二) 第一期推行辦法 (三) 派員即日赴前門站試辦 (四) 每星期

五下午四時召開常會。

北寧路新生活運動會第四次會議

紀錄

地點 管理局大客廳

日期 二十三年十月二十九日下午四時

主席 許指導員以權

出席 王指導員元章 宋指導員金魁 曹指導員

爾曠 司指導員繼桂 孫指導員浮生 馬

指導員一民 李指導員桓 富指導員強 (

孔慶濂代)

開會如儀

主席

在本會未討論問題之先，請馬先生將本路前門站新生活運動的情形報告一下。

馬指導員

關於前門站新生活運動之推行，茲約略為諸位報告如下；

星期五晚，兄弟與富課長赴平，翌日上午即在前門站，會同車務段長，至客票房行李房間事房等處巡視一週，下午由車務段長召集機務工務警務各部分首領，會商新生活進行事宜，當時兄弟按照擬定草案，作簡單之解釋，請由各首領督飭下屬，切實進行，以期與市內之新生活運動趨合一氣，星期日上午兄弟及富課長與各部分首領至該管各處檢查，結果尚稱滿意，至其整齊清潔能否保持永久，實屬疑問，觀察畢，即搭當日車返津。

主席

此次會議，係奉局長命召集，推舉二三位委員，於明日至總東兩站及平津沿線各站努力推行，外站之新生活運動，原定於十一月一日起實行，惟前門爲本路起點站，平津一段較爲重要，似應提前推行，總東兩站與平津各站，擬於明日分上下午進行，上午到總東兩站車站及貨廠；下午乘八次車沿站至平，但標語一節，局長囑要貼的整齊美觀，現在我們可以分兩步討論，（一）推行的辦法，（二）出發人數，請大家共同研究。

孫指導員 有長期車證的人出去好。

馬指導員 第一關於長期車證等永久辦法，且待星期五常會討論，第二平津間新生活之推行，因中央要人來往極多，其爲觀瞻之所繫，當然越快越好，故許局長令我們明日一定要出去，我們就此推選數位明日出發。

王指導員 我們出發之前，得預定一個步驟，因爲日限太短促，再如隨八次車沿站貼標語，並解釋辦法，亦爲時所不許。

馬指導員

兄弟從前曾奉派沿線發過兩次密令，其辦法比如車達黃村時，打電話給黃土坡，令站上人接車，抵黃土坡時，再打電話給豐台，這樣從從容容辦了，我想我們可以這麼辦，但回程可乘慢車，慢車每站約停二十分鐘，挨站的看一看大家以爲怎樣。

王指導員

推行新生活辦法，與發密令不同，因爲新生活的辦法，非兩三語便可釋明，再貼標語如頭腦不清楚的，貼歪了反而不好，爲慎重起見，我們從天津出發，可否乘坐慢車，在每站得有充分時間解釋辦法，標語或自己貼，或看着站上人貼，不得不加以考慮。如這樣一來，得費兩天工夫到北平。

宋指導員

王課長說的辦法頗有見地。

曹指導員

標語是不是自己帶人去貼。

馬指導員

看着站上人貼就行不必帶人。

司指導員

依我的意思，多舉幾位，有兩位明天帶着宣傳品先到北平，有兩位後天沿站去進行，一直到

北寧路新生活運動會第四次會議紀錄

北平，然後會總回來檢查。

馬指導員 請主席舉三位出來，車證亦請主席向局長說。

主席 茲推舉王課長馬先生孫先生三位赴各站推行新生活，以三天為期，由本會函知各處，諸位以為如何。

贊成通過。

臨時動議 本會指導員時往外段站檢閱，可否請領長期車證。

宋指導員 在大會提出。

主席 現既無事討論，即宣告散會。

決議 公推王元章馬一民孫浮生赴平津段指導。



●測勘新甘公路經過情形

尤寅照

廿三年十二月十六日由甘肅安西縣寄 馬守愚譯

按本路工程司尤寅照奉 部調派偕同赫定博士一行，赴新甘一帶測勘公路，已一年餘矣。茲件即該工程司報告沿路情形之第一次英文信也。特譯錄之，以餉關心西北之本刊閱者。一月二十四日 編者識

余等自離歸化西進，迄今一載有餘，在此奇異旅行其中，所遇使人興奮之事，殊屬不少，途中雖曾寄奉明信片數枚，報告消息，然均失之簡略，良以每日行程雖短，工作則甚忙迫也。

由歸化經蒙古荒地而至哈密，歷時至四月之久，所經各地，爲百靈廟羊腸子溝（譯音）好格爾河（譯音）有尼烏蘇（譯音）督查賴（譯音）好尼爾阿馬堤（譯音）義井（譯音）笨得陶拉格（譯音）得里森胡托克（譯音）愛提新河

（譯音）爐竈井（譯音）義馬井（譯音）猛水廟兒溝等處，此道除少數地方，因荒草叢生，或因鹽塊堆積，道路略呈不平，以及義井週圍，有輭沙一小片外，其餘各處，行駛汽車，甚爲便利。

二月六日，當余等向黃蘆谷（譯音）進行之際，遙見有大隊兵士散在前行道上，余當乘一車前進，距村不遠，一兵趨前，以手指示，勒令停進，同時又有兵士約六十餘名前來將余等包圍，解除武裝，但當行抵哈密，向駐軍長官述明余等使命後，全部武器，遂承發還。

到達庫爾勒後，余及赫定博士受兵士之威迫，於三月五日被索去壹車，三月十一日，行至庫爾勒外，在相距一百八十公尺處，有大隊兵士，向余等開槍射擊，約九分鐘之久，我方始終未還一彈，對方乃派人前來，命即回庫爾勒，彼時因兵士人數過多，余等不得已，被迫而歸。

三月十三日，有飛機數架，由迪化飛抵庫爾勒，在余等住所附近，投擲炸彈，中有二彈，距余等隱身之樹僅二十公

測勘新甘公路經過情形

尺耳，余等所乘之車肆輛，遂於同日被向西逃避之韃靼人，盡行開去，交通用具，全行丟却，迨至該城被佔，有由迪化遣來之白俄兵士十六名，將余等嚴行監視，歷時約二週之久，有若囚禁，嗣又被遣至庫爾勒南部羅布湖附近地方，居留約兩閱月。

在此兩月期中，余測古魯塔（譯音）至阿爾古勒布勒克（譯音）之公路，赫定博士則測量新更達亞河（譯音），該河現又回復於漢代之舊河槽，及羅布湖南部，或稱喀拉喀蘇母（譯音），

余等所用四車，雖經交還，但缺乏汽油，經商定將全隊留於亞丹布魯克（譯音），附近處由余及赫定博士於五月底同往迪化，嗣余等又被疑為中央政府所派之偵探，因之直至七月底，情形稍明時，始得購買汽油，全隊乃於九月初行抵迪化，然余等行動，輒受監視，雖承允許隨時可離迪化，但遲至九月底，始准東去。

此時赫定博士感受輕傷寒病症，全隊行期，為之延緩，至

十月二十一日始離迪化，同月二十五日抵哈密，二十六日離哈密繼續東進，三十一日到達安西，遂即計劃，擬由哈密關一公路至阿爾古勒布勒克（譯音），作安西至庫爾勒兩地之聯絡，所經區域，多係無名荒地，統計費時一月有半，始得測勘完竣。

由哈密至庫爾勒之道路，除森吉姆愛吉斯（譯音）附近，約有一呎厚之深土外，餘均甚佳，由庫爾勒經托克遜及達坂城至迪化之道亦佳，達坂城附近坡度不甚高峻，由哈密至安西之道則不甚佳，尤以猩猩峽附近之道路崎嶇，坡度陡峻為最劣，但過馬蓮井子（譯音）後，道路轉佳，由庫爾勒至阿爾古勒布勒克，（譯音）及由安西至阿爾古勒布勒克公路，係工兵所開，尚可通行。

余等擬於十二月十八日前往肅州，並希望於來年（廿四年）一月底，可抵南京，來年三月，寅照可將各種報告及地圖在北平辦畢，回北寧供職。

余等在此壹年之內，從未收到任何信件或報紙，直至到達安西後，方得與內地通訊也。（下略）

本刊廣告價目表

面積	期			
	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二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) 底封皮外裏面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	報費 九角	郵費 九分
	報費 一元六角	郵費 一角八分
國外	報費 九角	郵費 九分
	報費 一元六角	郵費 一角八分
全年	報費 三元	郵費 三角六分
	報費 三元	郵費 三角六分

北寧鐵路管理局廣告

(一) 旅客運輸。

本路旅客列車，時間準確，設備完全。

臥車飯車，均甚清潔。

特備包車，廉價出租。

各國游歷團體旅行，特備專車，華麗舒

適。

代運包裹，取費低廉，手續簡捷，發售

星期尾廉價票，及來回游覽減價票，以

示優待。

(二) 貨物運輸。

本路運輸貨物，除照章不辦鐵路負責之

貨物外，均由鐵路負責，安全迅速，如

有損失，照章賠償。無論鐵路或貨主負

責之貨物，本路與國內各路均可辦理聯

運，訂有聯運貨物遞遠遞減核收運費辦

法，尤為省費簡捷。

以上各端，請隨時與本路各站，或總局車務處營業課接洽。