

年

卷

5

3

期

第

第

北寧鐵路月刊徵稿章程

(一)本刊為提倡各界人士及本路同人研究鐵路事業及直接間接有關於鐵路之學問並增進社會對於本路旅行之興趣起見徵求投稿其合用者分別在各關發表常酌給酬金或本刊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

二，關於鐵路之土木工程電氣工程機械工程化學工程等(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

四，譯國外關於鐵路之論文以及新學說新事物之介紹等(上列譯文字如非專門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

二，本路沿綫各站交通狀況經濟狀況人民生活狀況以及旅客食宿處所名勝古跡娛樂場所之調查

國內各路線之各種調查

國外關於路務之調查

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

(三)文體不拘文言白話皆可

(四)投稿字數至少以一千字為限

(五)給酬辦法 每月結算一次以千字計算於上列投稿各種範圍內酌分等次如左

(甲種)一等六元 二等四元 三等二元

(乙種)一等四元 二等二元 三等一元

(丙種)一等二元 二等一元 三等五角

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

鴻篇鉅製酬金特別從豐並容隨時議定

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

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

(八)來稿若為譯件應附原著其有原著零帙浩繁不便寄遞者應請註明書名卷數原著人姓名及出版年月以便查考

(九)本局對於來稿之文字得加修改其不願修改者應預先聲明

(十)來稿若經節取另編其節取之部份仍註明作者之名並仍計字給酬

(十一)來稿披露之著作人姓名以標題下之署名為準如標題下無署名即以真姓名刊登

(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三期

民國二十四年三月分

目錄

總理遺像

玉泉山風景

明陵風景

卷頭語

農村破產後鐵路應做些什麼？

運輸 (續前)

鐵路運價論 (續)

天津東站第一號誌樓之說明

列車電燈

氣軛問答 (續)

二十四年二月上中旬營業進款概數撮總表

二十三年六月分大宗貨物運輸成績一覽表

北寧鐵路月刊 第二期

林 册

金 惠 生

張 豪

工 務 處

陳 鍾 達

王 若 侃

二十三年六月分貨運業務細別表

二十三年五月分客貨運輸分等統計表

二十三年十一月豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

本路二十四年三月分工作報告

中華民國民事訴訟法

交通部郵政總局組織法

郵政儲金匯業局組織法

鐵路實用統計 (續)

植樹淺說

傳染病預防淺說

本路衛生工作現況

測勘新甘公路經過情況

北寧鐵路新生活運動會第十次至第十六次會議紀錄

轉載

地產課撰

衛生課撰

徐樹

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

烟煤

火磚 焦炭 火泥
各種管造磚

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 咳士 路本 總局 詢問 可也

啓新洋灰公司

塔牌水泥

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

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

漢口 南部 東部 北平

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

其餘分銷

廈門 林森公司

汕頭 通安公司

廣州 通安昌記

南京 順和號

烟台 義昌信

青島 華新紗廠

全國內各大商埠市鎮均設有經售處

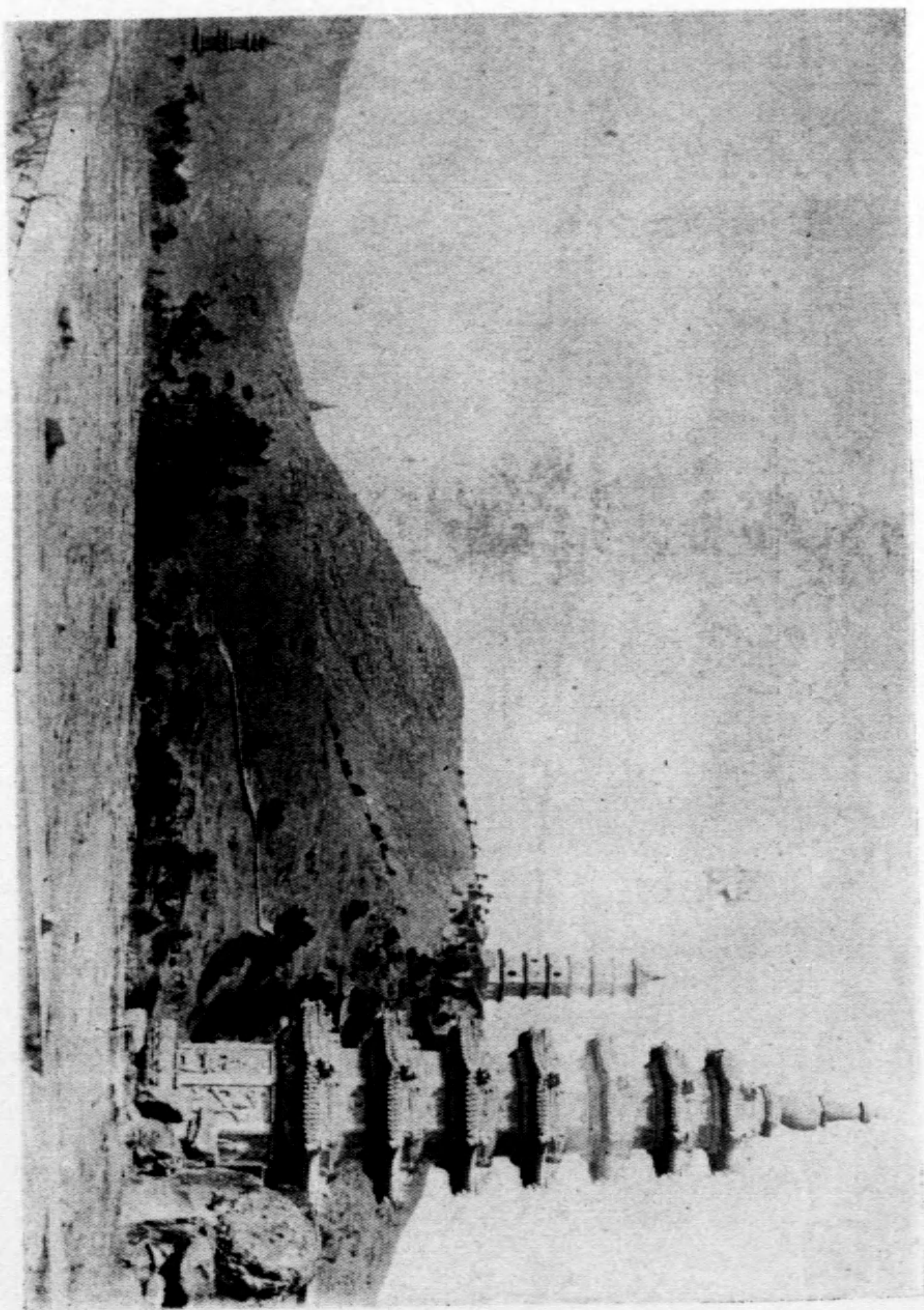
總 理 遺 象



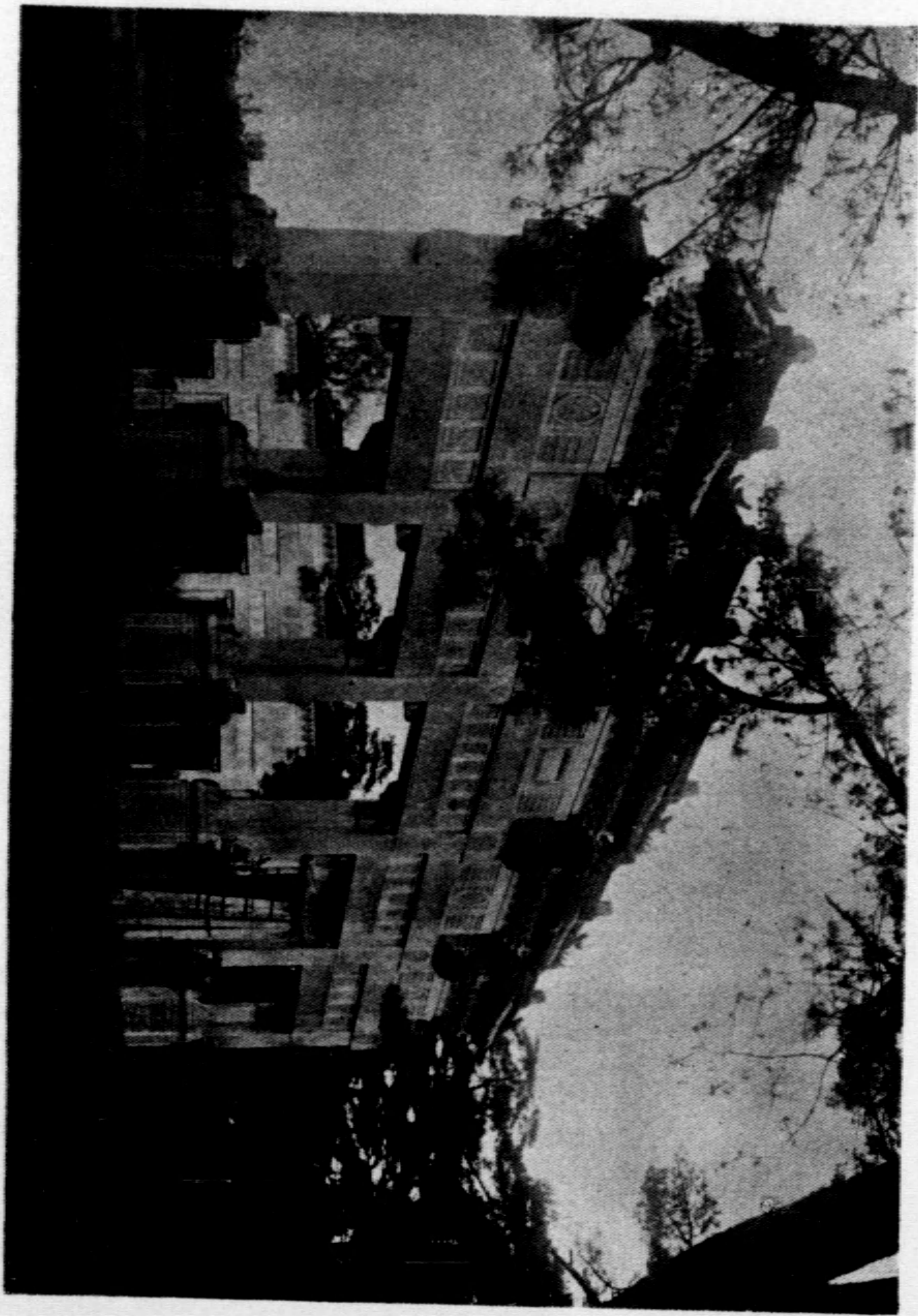
總理遺囑

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。

玉泉山風景



景 風 陵 明



卷 頭 語

侃

本路月刊，從第五卷第一期起稍稍改革後，已出兩期，現在第三期又出版了。作者不敏，謹就個人感觸所及，陳述一二：

鐵路月刊的性質和立場，已經王金杞姚君素二君在一二兩期篇首詳細聲叙；本路同人對於月刊，應如何的感覺興趣！可是到了現在，除少數熱心同人之外，投稿的並不踴躍，以致名為改良而良處尚不知何在！這是無可諱言的。

本路專門技術人員甚多，文藝家更不在少數；如果各就其所長，於公餘之暇，或事著作，或事譯述，投登月刊，則不但月刊成爲洋洋大觀，而於同人智識之增進，更獲益非淺，又何樂而不爲呢？

殷局長常常說及：「本路最欠缺的就是合作精神」。本路同人應當認清月刊是整個鐵路的刊物，是宣揚本路技術文化的中心，人人都有投稿的義務，不要像素人視越人之肥瘠，漠不相關，這是作者所希望的。

農村破產後鐵路應做些什麼？

林·册·

一、緒論

二、農村破產的原因

三、現在農產品的市場情形

四、鐵路與農村的關係

五、今後鐵路應如何救濟農村

六、結論

一、緒論

現在我們只要一談到農村，誰都會繃起眉頭來搖搖頭說：「咳！沒有辦法，農村是破產了！」在一個「農本國家」而鬧着農村破產，這不是大笑話嗎？可是事情上並不都是很簡單的，中國農村破產，說厲害些，中國經濟沒落的原因不是單純的而是多方面的。人病了，醫生給開藥方，一定要照着病情來用藥。中國病了，我們要吃什麼藥？這付藥要怎樣吃。關於這一點就是本文所討論的。範圍小些說，我們只要把綱要寫出來，大些說，我們就得寫上幾百萬萬字的「具體方案」，恐怕還不能說完全。不過，本文是就着鐵路的立場來寫的，並不是

具體的。醫生給病人開藥方是要依照着病人底病來開。那麼中國農村怎麼會破產的呢？

二、農村破產的原因：

1. 自然的；

- a. 旱災；
- b. 水災；
- c. 蝗災；
- d. 其他：如瘟疫等。

2. 政治的原因：

- a. 稅捐繁重：如江蘇灌雲縣蘆課小糧的附加稅超過正稅至三十一倍，又如河間一縣捐稅名稱多至三十種；

- b. 兵匪遍地，民不聊生。

3. 經濟的原因：

- a. 工業化的結果，農村副業被剝奪；
- b. 洋貨的傾銷，以致入超日趨增加（民國二十三年一月至九月入超總數為三九五九〇八二八二元）；
- c. 洋米進口增加，國產米價格降低；

農村破產後鐵路應做些什麼？

四

d. 運費之過高。

不過，就這些原因綜合起來看，最重要的就是：

1. 稅捐繁重；
2. 公債濫發，農村金融枯竭；
3. 入超；
4. 運費過高。

但是，怎樣可以把這些問題解決？關於捐稅最近在財政會議會上已經通過了許多事項：

1. 二十三年五月全國財政會議議決：「現有田賦附加，無論已否超過正稅，自二十二年度起，不得以任何急需任何名目，再有增加。」
- 又：「田賦附加現已超過正稅者，應限期遞減，並以土地陳報所增附額儘先充抵補減輕附加之用。」

2. 全國經濟委員會提議：「請各省先免除各種雜稅，以救棉業之危機」一案，經財政會議議決：「不合法稅捐各款，統自民國二十三年七月一日起至二十三年十二月底止，分期一律廢除。」

至於公債，根本國庫也是很拮据，似乎現在一時還談不到。關於入超，我們有個比較：立法院規定洋米進口稅率，每担最高稅率為二〇五〇金單位，穀一〇五〇金單位；洋麥

每担最高一·二五金單位，最低免稅，麵粉每担最高二·五〇金單位，最低免稅。

二十二年十二月財政部訓令，則減為洋米每担一·〇〇〇金單位，穀〇·五〇金單位，麥〇·三〇金單位，麵粉〇·七五金單位。

至於運價，就現在的運輸說，只有水運和陸運。因為水運不便利，需時久，危險性大，所以一般貨商都願意陸運，並且要鐵路來運輸。自從去年春間實行了「負責運輸」，貨商更覺得便利了。貨物交給了鐵路上的人，自己什麼都可以不操心，貨物短少了由運輸者來賠償。這是如何便利而保險啊！雖然運價比較高些，但是有許多條件都是別種運輸所做不到的，所以寧願叫鐵路來運輸。因為近幾年來的交通事業進步，鐵路的運價也逐漸地減少。可是這種減少究竟到那一種限度呢？關於這一點，我們可以從下面兩個表看出來：

農村破產後鐵路應做些什麼？

鐵路負責不滿整車運率

(每一百公斤運率)

公里	一等	二等	三等	四等	五等	六等
500	3.65	3.10	2.54	1.99	1.43	0.97
450	3.35	2.84	2.32	1.82	1.31	0.89
400	3.03	2.57	2.11	1.65	1.19	0.81
350	2.69	2.28	1.87	1.47	1.06	0.72
300	2.35	1.99	1.63	1.28	0.93	0.62
250	1.98	1.67	1.38	1.08	0.78	0.53
200	1.61	1.37	1.12	0.88	0.64	0.43
150	1.22	1.04	0.85	0.66	0.49	0.33
100	0.83	0.71	0.57	0.45	0.33	0.22
50	0.42	0.35	0.29	0.23	0.17	0.11

(甲一表)

鐵路負責整車運率

(每公噸運率)

公里	一等	二等	三等	四等	五等	六等
500	28.07	23.81	19.54	15.26	10.99	7.39
450	25.67	21.76	17.86	13.95	10.05	6.75
400	23.25	19.70	16.17	12.63	9.10	6.13
350	20.62	17.48	14.35	11.21	8.08	5.42
300	17.99	15.25	12.52	9.78	7.04	4.73
250	15.17	12.86	10.55	8.24	5.94	3.99
200	12.34	10.46	8.58	6.71	4.83	3.26
150	9.34	7.92	6.49	5.07	3.65	2.46
100	6.33	5.37	4.40	3.45	2.48	1.67
50	3.17	2.69	2.20	1.73	1.25	0.84

(甲二表)

不過，究竟那種貨物應按一等收費，那種應按六等收費呢？關於農產品：

(一)按一等收費者有：老山參(按一等運費加倍計算)草參，金絲草，玻璃草。

(二)按二等收費者有：乾荔枝，乾桂圓，穀果，銀耳磨菇，冬菇，草菇，花，小樹，花莖，花根，花種，呂宋麻，優等茶葉，鮮繭，生絲，山蠶絲，秧參，樹皮。

(三)按三等收費者有：乾果，白果，蘋果乾，葡萄乾，去殼杏仁，芡實，核桃仁，優等烟葉，烟葉種子，各種花子，瓜子仁，精細生棉花，麻，普通茶葉，蠶繭，山蠶繭，廢絲，絲子，索子，豆油，菜油，草麻油(未煉淨者)，花生油，芝麻油，椰子油，胡麻子油，棉花子油，各種植物油，丁香，黨參，連翹葉，枸杞子。

(四)按四等收費者有：黑麥，豌豆，咖啡豆，草麻子豆，青豆，黃豆，鮮水菓，橘，梨，桃李，杏，棗，香蕉，橄欖，漿果，番椒，柿子，帶殼杏仁，栗子，花生，核桃，菱角，米，乾蔬菜，鹹蔬菜，甜菜根，鹹白菜，木耳磨菇，鹹大蒜，生薑，甜山薯，大黃，金針菜，鹹蘿卜，地瓜乾，谷草，燈心草，荷葉，蓮子，花椒梗，花椒籽，乾桑葉，甘藷，普通烟葉，苧蒲頭，薄荷，椿芽，蔬菜種子，菜子，植物餅，普通生棉花，生苧麻，苧麻，蘆絮，蒟蒻，茶筒，粗茶，茶磚，繭，藥材，甘草，小茴香，大茴香。

(五)按五等收費者有：五穀，大麥，小麥，蕎麥，米，穀，黍，小米，米糠，玉米，高果，豆，瓜，西瓜，鮮蔬菜，鮮白菜，大蒜，葱，山芋，山藥，山藥豆，馬鈴薯，芥菜，鮮

蘿卜、百合、草、秣草，枯草，稻草，馬蘭草，蒲葉，蒲棒，草根泥，草種子，藕，蕪，桑葉，桑苗，叢木，蘆葦，高粱梗，農產種子，蕪子，皂莢子，棉花子，豆餅，菜餅，花生餅，芝蔴餅，各種植物餅，粗劣生棉花，茶末茶梗，茶子，棉花子油泥，蘇子。

(六)按六等收費者有：高粱皮，麸糠，穀殼。

綜合起來，一等四項；二等十八項；三等三十二項；四等六十三項；五等五十四項；六等三項。大宗食物如米麥一類的東西都按四等運價收費。麵粉因為是經過一番製造，所以不列在農產品類裏，不過普通麵粉（除去特予規定者外）差不多都是按照着四等收費。像這些大宗的食料都放在四等貨物裏，當然商品到了「售賣區」內的售價，比在「出產地」的售價貴得多多。

三、現在農產品的市場情形

農村方面受了許多的中傷以致於歉收，尤其是在二十三年，據政府賑災委員會調查，全國共有災民六五、六六五、〇〇〇人，受災的田地達二四四、二二三、〇〇〇市畝（僅就山東河南湖北湖南江西江蘇浙江安徽八省而言，餘不詳）。可是有處倒也豐收。不過農村裏。有一句話：「歉收穀少；豐收穀賤。」由這句話，我們可以看出來農村經濟是如何地沒落。

至於農產品是否足以供給全國呢？因為生產工具欠完備，再加上洋貨的傾銷，（本國貨既不夠，當然會有這種現象。）有些國產品都被擠出市場。像去年的農產品產量既少，價格

又下落：農村經濟沒落的情形由此可見。關於近四年上海輸入農產物價指數，列表如下：

(以民國十五年平均價格作一〇〇)

指 數	年 分	
	一九一九年	一九二〇年
一五九・二	一三八・四	
	一九二一年	
	一九二二年	
	一九二三年	
	一九二四年	
	一九二五年	
	一九二六年	
	一九二七年	
	一九二八年	
	一九二九年	
	一九三〇年	
	一九三一年	
	一九三二年	
	一九三三年	
	一九三四年	
	一九三五年	
	一九三六年	
	一九三七年	
	一九三八年	
	一九三九年	
	一九四〇年	
	一九四一年	
	一九四二年	
	一九四三年	
	一九四四年	
	一九四五年	
	一九四六年	
	一九四七年	
	一九四八年	
	一九四九年	
	一九五〇年	
	一九五一年	
	一九五二年	
	一九五三年	
	一九五四年	
	一九五五年	
	一九五六年	
	一九五七年	
	一九五八年	
	一九五九年	
	一九六〇年	
	一九六一年	
	一九六二年	
	一九六三年	
	一九六四年	
	一九六五年	
	一九六六年	
	一九六七年	
	一九六八年	
	一九六九年	
	一九七〇年	
	一九七一年	
	一九七二年	
	一九七三年	
	一九七四年	
	一九七五年	
	一九七六年	
	一九七七年	
	一九七八年	
	一九七九年	
	一九八〇年	
	一九八一年	
	一九八二年	
	一九八三年	
	一九八四年	
	一九八五年	
	一九八六年	
	一九八七年	
	一九八八年	
	一九八九年	
	一九九〇年	
	一九九一年	
	一九九二年	
	一九九三年	
	一九九四年	
	一九九五年	
	一九九六年	
	一九九七年	
	一九九八年	
	一九九九年	
	二〇〇〇年	
	二〇〇一年	
	二〇〇二年	
	二〇〇三年	
	二〇〇四年	
	二〇〇五年	
	二〇〇六年	
	二〇〇七年	
	二〇〇八年	
	二〇〇九年	
	二〇一〇年	
	二〇一一年	
	二〇一二年	
	二〇一三年	
	二〇一四年	
	二〇一五年	
	二〇一六年	
	二〇一七年	
	二〇一八年	
	二〇一九年	
	二〇二〇年	
	二〇二一年	
	二〇二二年	
	二〇二三年	
	二〇二四年	
	二〇二五年	
	二〇二六年	
	二〇二七年	
	二〇二八年	
	二〇二九年	
	二〇三〇年	

指 數	年 分	
	一九一九年	一九二〇年
一五九・二	一三八・四	
	一九二一年	
	一九二二年	
	一九二三年	
	一九二四年	
	一九二五年	
	一九二六年	
	一九二七年	
	一九二八年	
	一九二九年	
	一九三〇年	
	一九三一年	
	一九三二年	
	一九三三年	
	一九三四年	
	一九三五年	
	一九三六年	
	一九三七年	
	一九三八年	
	一九三九年	
	一九四〇年	
	一九四一年	
	一九四二年	
	一九四三年	
	一九四四年	
	一九四五年	
	一九四六年	
	一九四七年	
	一九四八年	
	一九四九年	
	一九五〇年	
	一九五一年	
	一九五二年	
	一九五三年	
	一九五四年	
	一九五五年	
	一九五六年	
	一九五七年	
	一九五八年	
	一九五九年	
	一九六〇年	
	一九六一年	
	一九六二年	
	一九六三年	
	一九六四年	
	一九六五年	
	一九六六年	
	一九六七年	
	一九六八年	
	一九六九年	
	一九七〇年	
	一九七一年	
	一九七二年	
	一九七三年	
	一九七四年	
	一九七五年	
	一九七六年	
	一九七七年	
	一九七八年	
	一九七九年	
	一九八〇年	
	一九八一年	
	一九八二年	
	一九八三年	
	一九八四年	
	一九八五年	
	一九八六年	
	一九八七年	
	一九八八年	
	一九八九年	
	一九九〇年	
	一九九一年	
	一九九二年	
	一九九三年	
	一九九四年	
	一九九五年	
	一九九六年	
	一九九七年	
	一九九八年	
	一九九九年	
	二〇〇〇年	
	二〇〇一年	
	二〇〇二年	
	二〇〇三年	
	二〇〇四年	
	二〇〇五年	
	二〇〇六年	
	二〇〇七年	
	二〇〇八年	
	二〇〇九年	
	二〇一〇年	
	二〇一一年	
	二〇一二年	
	二〇一三年	
	二〇一四年	
	二〇一五年	
	二〇一六年	
	二〇一七年	
	二〇一八年	
	二〇一九年	
	二〇二〇年	
	二〇二一年	
	二〇二二年	
	二〇二三年	
	二〇二四年	
	二〇二五年	
	二〇二六年	
	二〇二七年	
	二〇二八年	
	二〇二九年	
	二〇三〇年	

由上表我們可以看出來農產品在市場上的售賣情形。

農村裏的副產物種類很多，售賣的情形也不好。關於這點，我們可以看看蘇州「爛出」產品的市場情形。

蘇州的鄉民叫那些專門種茭白荸薺茨菇和鷄頭的地叫「爛出」。在「爛出」人家底最主要的農作物是茭白。然而茭白的成本很大；如米人上不算在內，每畝單單肥料一項，大概就要用到二十元左右。每畝茭白田可收三十多籃茭白。這二十多籃茭白運到上海去賣，船錢就得十元，自己人件着去的，還得另外出火車費。到了上海碼頭上的扛貨是每籃一角，而賣給行裏時，行裏還得扣去佣錢十分之一。然而這些支出的費用雖有一定，茭白本身的市價却完

金沒有一定。如果每籃茭白賣二元錢，——這是頂上的市價了——農民大概還可勉強維持，但近來農產物的市價一落千丈，去年鄉間的每籃「秋茭」竟只值兩角，或三角，而一切的開銷却還是依舊。

範圍大些說，不只是「茭白」一種東西是這樣，別的產品也是同樣地賠錢。雖然是賠錢，農民却又不肯不賠錢賣。結果弄得渾身是債，債台高築的結果還不是賣地，做土匪，搶米……！？

像這樣的情形，如果長了，那「亡國之期」真是一天一天地逼近了。因此救濟農村復興農村都是急不容緩的事情，關於救濟農村的方法範圍太大，現在所要討論的只是鐵路方面應做的事情。

四、鐵路與農村的關係

在未討論到「農村破產後鐵路應做的事項」以前，我們要觀察觀察鐵路與農村的關係。

鐵路的工作只是「生產方面」和「消費方面」間的一種「中間工作」。運輸是把原料運到消費者底面前，這種貨物差不多都是用不着經過製造的東西。還有一種是把原料運到「生產者」底手裏，由他們把牠改造了以後，再經過運輸而到消費者底面前。這種生產者也是個消費者，不過那購買「原料」只是「生產的消費」。

然而日常的用品差不多百分之五十以上是農產品，如同布疋，綢緞，米麵，菜蔬和其他

的東西。而這些東西在運輸量上又佔很大的部分。因此農產品在鐵路上佔有很重要的地位，關於這個，我們可以參攷本路（北寧線）營業課所造的二十二年分大宗貨物運輸成績一覽表和貨運業務細別表（農產品）：

民國二十二年分大宗貨物運輸成績

品名	摘要	運輸		數量		運輸		進款	
		噸數	千分數	平均數	延噸里	進款	千分數	平均進款	
礦產品		4,606,124	770.5	12,626	520,654,902	7,271,502	641.8	20,911	
穀豆類		258,324	47.4	708	35,025,502	779,642	67.1	122	
植物類		16,743	3.3	47	1,675,245	46,467	4.2	24	
豆餅類		3,887	0.6	11	466,798	8,963	0.7	510	
棉蘭類		49,087	8.3	134	5,976,421	186,682	13.7	330	
其他		28,469	5.1	78	3,689,352	121,003	11.0	2135	
林產品		66,625	13.6	182	6,869,688	207,383	19.0	568	
畜產品		65,604	11.7	179	7,941,648	291,238	24.9	796	
製造品		844,665	139.5	2,308	100,735,246	2,626,699	217.6	7,219	
合計		5,939,528	1000.0	16,273	683,034,802	11,539,479	100.0	31,615	

貨運業務細別表（農產品）

	噸 數	進 款
I		
II	2,680	18,317
III	14,962	76,848
IV	117,523	478,949
V	16,933	47,472
VI	5,027	7,607
專價	199,385	513,564
總計	356,510	1,142,757

不過拿本路的統計來說明，似乎是不很明顯，因為本路沿線的礦太多。所以本路貨物的運輸數量，最大的是礦產品，計二十二年分內共運四、六〇六、一二四噸，佔總數量的百分之七七〇。五。如果就全國的鐵路運輸收入來看，那就很明顯地可以看出來。農產品一定是佔有很重要的地位。可惜得很，別路的統計表不在手頭，無法報告。然而就二十二年分本路所運輸的數量和進款，我們倒還可以我得到：

運輸數量 三五六、五一〇噸，佔千分數六四・七 延噸里四六、八三三、三二八

運輸進款 一、一四二、七五七，佔千分數九六・七

只要這些，我們已經覺得農產品是很重要了。同時我們再看本路二十二年的運輸進款是

一一、五三九、四七九，這是多麼大的數字。由此可見交通事業是如何地發達了。

眼光遠些看，二十二年華商銀行投資政府交通事業的總額，在一億二千五百萬元以上；現在正在商量着還沒有成功的借款，有湖南建設借款六百萬元，滬杭甬公司蚌埠鐵路借款一千八百萬元，鐵道部冷藏設備借款一百五十萬元，江蘇省倉庫借款二百萬元。一共是兩千七百五十萬元。連前帶後一共是一億五千二百五十萬元。這種信託保險事業和交通事業的發達的原因，並不是由產業發展的結果，而是產業衰落的原因。就這樣看來，那麼鐵路豈不成了吮吸金融的工具了！這種畸形的發展，可以說是極其駭人聽聞。所以寫本文的動機也就在這兒。最可欣喜的就是中央最近提倡生產教育復興農村，這是極好的現象。在這時期內，我們應該有許多的建議，因此我們要討論到「農村破產後鐵路應做些什麼？」

五、今後鐵路應如何救濟農村？

復興農村是重要的，而救濟農村也就是復興農村的方法。因為運價可以左右生產品在市場上的售價，所以運價成了很重要的問題。在未討論到這問題以前，我們要探討一下，究竟現在鐵路運價是按着什麼原則而訂定？固然是不外主觀的條件，但是這主觀條件都是些什麼？最主要的要算自己路上營業的賠賺的問題，鐵路對於運價的規定，只是要使本路不賠，同時，這種大營業化的結果就是「不合理化」。況且這種運價是在民國四年訂定的，從民國十年才施行，經過這二十年，當然社會上的各種情形都有變化，同時各地的人口也有變更，許

多許多的情形加在一塊兒成了現時的各地情況。因此，現在的情形同從前是不同了，而從前被一般人認為「合理」的運價，在現在都有些過時了。再加上現在農村的破產，和許多的特殊情形，中國交通事業絕不是「利民」而是「害民」，正是因為這些緣故，所以我們改訂運價是應該積極地辦。不過這只是一個建議。

究竟現代的運價應該怎樣地重訂呢？現在把許多的條件縷述如左：

1. 貨物價值 鐵路營業的對象，除去旅客就是貨物。因此鐵路訂定運價，應視貨物的價值為轉移。然而貨物的價值很難評定，貨物有三個價值，一個是經濟價值，一個是實用價值，一個是運輸價值。訂定運價的時候，應該對實用價值特別注意。因為實用價值的評定，是按照着人類底需要的程度和牠本身的效用而決定，然而實用價值高的貨物，經濟價值未必很高，這就同價值和價格不相合的意思是一樣。同時又因了效用的遞減而價值也會變異。還有一種運輸價值，這是按照貨物經過運輸到消費地的應售價格而定。因此鐵路對這三個條件都應有相當的注意。

2. 製造程度 貨物有未製，半製，粗製，精製，已製等種，因此牠底價值和效用都變異了，鐵路對這種情形也應當注意到的。

3. 佔用車輛之面積 鐵路對於車輛的載重量和容積，很願意充分地利用。如同一個四十噸的貨車，假使都裝鐵，那麼貨物的重量超過車的載重量。如果只裝爐灰，那就不足車的

載重量，無形中路上受了損失。所以鐵路對於貨物的容積和重量都該注意到，方才不致違反車輛經濟的原則。

4. 包裝方法 貨物的包裝方法，對於牠本身底價格，用途，容量，重量，和行車安全都有很密切的關係。如同：一樣的茶葉用紙盒包裝和用鐵盒包裝，牠底價格就會不同。其餘的也就想像可知了。

5. 產地 貨物的出產地會影響到牠本身底品質，價格和用途。如同昌黎產蘋果，他處也產。但是昌黎的出品比較鮮甜，所以昌黎蘋果的價格來得高些。

6. 運輸里程 貨物的推銷區域，時常受經濟的情形限制，因此貨物的運輸里程也是有一定的。鐵路是歡迎長途運輸的，因為那樣，車輛的調度比較經濟些。因此，鐵路對長途運輸應特別地減低運價，不過，關於這一項，現在已經辦了，只是減低的不多。

7. 出口貨 鐵路的使命是運輸，而這運輸工具非祇是外商底工具，却是推銷國產品的利器。所以在現在應施行統制經濟的時代，鐵路應該把出口貨的運價減低些。然而出口貨分兩種，一種是出口後即被消費的，這種貨物是出口後不再回來的，換句話，這種貨物的運銷，是可以提倡本國的生產，所以鐵路對這種貨應減低運價。還有一種貨，是出口後經過一番製造再回到本國來的貨，這種貨只是一進一出，對於本國的生產並沒有什麼大好处，但是多少可以使本國貨物在國外銷售一些。所以像這類貨的運價，應該比頭一種稍微高些，方可對這種貨稍微有些限制，同時又可以提倡「自產」和「自製」。

8. 進口貨 進口貨是吸吮本國金融的貨物。所以海關對進口貨應加重徵稅。同時，鐵路爲着本國生產事業的發達起見，也不得不提高運價。但是進口貨也有兩種：一種是同國貨有競爭和對本國人民並無甚大裨益的。這種貨物應該提高運價，使牠在本國不能暢銷。還有一種是同國貨沒有競爭的，和對於本國有相當裨益的，如同書籍可以提倡文化，……所以這種貨物應該減低運價。

9. 貨物用途 貨物分爲兩種；一種是對人類有益的。如同米麵；書籍，……像這類貨物對於「民生」，「文化」，「健康」和「實業」有益的應該減低運價。一種是「享樂物」，在經濟學上叫「享樂財」。換言之。這種貨物就是「無可無不可」的貨物。所以凡是這種屬於消耗，奢華，無甚裨益的貨物。鐵路應該增高這種貨物的運價。使這種貨物價格提高，人民免於奢侈。

10 貨物性質

1. 凡是含有危險性或其他不良性質的貨物。應該把運價提高。因爲這種貨物對於行車安全很有影響。

2. 容易腐壞或容易破碎的貨物，裝卸時都應該特別小心，有時還應該有特別設備，如同冷藏車一類的設備。所以這種貨物的運價應該提高。

11 原料 爲着獎勵工業起見，各種原料的運價都應該減低。

12 國貨 爲着提倡國貨起見，國貨的運價也應該減低。

六、結論

本文的題目是：「農村破產後鐵路應做些什麼？」，當然，本文的對象就是「農村破產」。但是本文所討論的「救濟的方法」，只是關於鐵路方面的，同時，我們不能忽略別的。復興農村並不只是「改訂運價」所能夠辦得到的，所謂「分工合作」是急不容緩的。「改訂運價」是應該同「改訂稅率」等等的問題同時辦理，換言之，就是要「衆管齊下」。從前，先總理已經說過，中國是「一片散沙」。這話的意思就是說人和人之間，機關和機關之間，都沒有聯繫。這就是表現中國人並沒有實行「分工合作」。中國的事情就如同一個「百萬萬斤的擔子」，一個人抬不動，兩個人抬不動，三個人也是抬不動，必需要大家一塊兒喊：「一二三」，再一塊兒地抬牠，那纔可以抬得動。所以現在要「分工合作」。

復興農村也是這樣的，所以我們要用其他組織共同地來改革，共同地認定「復興農村」是唯一的對象，大家「分工合作」地負起這百萬萬斤擔子來救我們底國家，同時我們要認清我們底路線來做這「救亡圖存」的艱鉅的重大工作。

(完)

天津交通銀行

法租界四號路

前清光緒三十三年設立資本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

天津

區法津

發租界附

行四屬

總號機

庫關

北馬路
兌換處

駐海關
收稅處

小白樓
兌換所

運輸 (續)

金惠生譯

運價規則

(五)訂定私有車輛關於「哩程」與「哩程之均平」之一「運用與付價」之運價規則——私有車輛，普通祇限於規定之用途，商家或鐵路如不遇其向原主方向行駛時，則不能利用之，是故其回程多為空車，故此項規則規定，在每路上，如空車哩程超過重車哩程時，則須按運價率賠償，或即均平重車與空車之哩程，以保護運用之鐵路向車主按哩程付款，因其付款包括空車與重車哩程也。

在一九一二年州際商業委員會作調查前，由一八六七年起之私有貨車哩程率如下：

貨車哩程(可視當地情形增減)

日期	運價	類別
一八六七年	一分半至二分	一切車輛
一八七三年	一分至一分半	一切車輛
一八七七年	$\frac{3}{4}$ 分至一分	一切車輛
一八八九年	一分	西方數鐵路之冷藏車
	$\frac{3}{4}$ 分	其他一切車輛
一八九一年	一分	芝加哥巴佛羅間各路之冷藏車

一八九三年

一分

巴佛羅西之冷藏車

一八九四年八月一日

一分

私有冷藏車(西方各路)

半分

其他一切車輛(西方各路)

一八九四年十一月

一分

冷藏車(西方各路)

$\frac{3}{4}$ 分

油車(西方各路)

$\frac{3}{4}$ 分

冷藏車(東方各路)

六厘

其他一切車輛

一八九五年十二月

$\frac{3}{4}$ 分

油車(東方各路)

一九〇六年十二月至一九〇七年

$\frac{3}{4}$ 分

牲畜車

一九〇九年一月

一分

冷藏車(聖路易至印第安那州路)

一九一二年，州際商業委員會自動調查關於鐵路上私有車輛之規則，條例與實行。因此

發生該委員會調查是否合法之爭辯，其事經法庭解決。故直至一九一八年四月一日，該委員

會始能開始調查。一九一八年七月三十一日，該委員會關於私有車輛一案有所決定。此時以

前，美國鐵路協會未嘗研究哩程優待之事，此項問題大多為數區車務聯合會所管理。

州際商業委員會關於上案決定哩程優待率，全國私有車輛不論類別，均劃為一致。委員會決議案內規定：冷藏車，油車，家禽車，與暖汽車每哩按一分計算；牲畜，煤炭，平車等

仍按每哩六分計算。一九一九年六月，運輸人呈請美國鐵道部，請加冷藏車之優待率至每哩二分。鐵道部認為如經適當調查期間，則須至國家管理告終之後，於是通告運輸人應將其事交州際商業委員會辦理。

一九二〇年二月十三日，鐵路行政人員協會顧問委員會請美國鐵路協會運輸與營業股選派聯合委員會，研究一切類別之私有貨車設備應按何率付價。依照此種請求，由私有車輛原主獲得關於所有價值，保守，損耗，投資利息等等之統計。

一九二〇年四月十三日，聯合委員會向美國鐵路協會執行委員會作關於冷藏車之報告，並擬議將此種車輛之哩程率由每哩一分增至一分半，但如執行委員會認為應鼓勵運輸人供給此項設備時，則哩程應定為每哩二分。一九二〇年五月二十九日，鐵路執行人員委員會批准標準冷藏車每哩二分之哩程率。嗣後又請州際商業聯合會同意由一九二〇年七月一日實行每哩二分率。州際商業委員會於是發出第七三五號命令，允許發出通告，採用二分優待率。在一九二〇年八月三十一日以後發生效力。

鐵路執行人員協會顧問委員會在批准私有冷藏車二分率時，並勸告凡有標準冷藏車之各鐵路，可採用哩程制而取消三十日前之通知，此種辦法至少須有效一年，更改時須至少有三十日之通知。此種建議亦為鐵路執行人員協會所採納，並於一九二〇年五月九日第一九九一號傳知書及一九二〇年八月二十五日第二〇二〇號傳知書公佈。

一九二〇年八月十八日，聯合委員會向美國鐵路協會執行委員會報告其對於他種私有車輛之結論，並呈交一九一九年所有權價值之略述，及當時有效之哩程優待率及聯合委員會之建議的優待率。

聯合委員會所建議之優待率，除去啤酒與冰車之外，餘均為執行委員會所批准，關於啤酒與冰車則規定為每哩十七厘，建議則為一分半。

一九二〇年九月一日，美國鐵路協會發出第二〇二四號傳知書，通知其一切會員，因調查之結果，下列率表已批准實行於私人、公司或車輛公司所有之貨車上：

每哩

煤炭車

一分半

暖汽車

一分

家禽車

一分半

馬車或牲畜車

一分

冷藏車

啤酒與冰車（見註一）

一分七厘

其他一切冷藏車（見註二）

二分

牲畜車

除去戲團所用之一切貨車

六厘

註一：啤酒與冰冷藏車——有車身及車門並隔熱之設備；無冰箱或通風設備者。

註二：其他一切冷藏車——有車身及車門並半門栓，有隔熱設備及冰箱；鹹水冰櫃，有通風設備均可。

哩程優待率由一九二〇年十一月一日發生效力。

一九二〇年十一月一日之前，私有油車之哩程優待率與哩程之均平，均按簡明貨車分類辦理之。

一九二二年十月二十四日，顧問委員會通過冷藏車哩程率問題交運輸與營業股聯合研究。於是選派聯合委員會，以後並由運輸人與私有車主獲得統計，以示一九二二年之所有價值。該委員會建議以下各項用費應加入哩程率之內：

(一)車輛之修理(入廠費在內)

(二)鐵路之修理

(三)耗損

(四)投資利息

因聯合委員會之建議，顧問委員會於一九二二年十一月九日決定不變更二分之哩程率。關於一九二二年十月二十四日顧問委員會之議案，運輸與營業股聯合委員會決定獲得關

於一九二一年一切種類之私有車輛之消息，與考慮現行哩程率之主要紀錄。

因總務委員會，運輸營業股之建議，顧問委員會於一九二八年十一月二十一日批准在旅客快車上之私有冷藏車哩程優待率為二分半。

嗣後又考慮各種私有車輛哩程率之改變與加增，在獲得必要紀錄之後，宣佈以下率值為有效：

類別	簡稱	每哩率值
乳類冷藏車	「RT」	二分
鉛鑛車	「LO」	一分半
旅客快車冷藏車	「BR」「BP」「BS」	二分半
牲畜冷藏車	「SPR」	一分半
固體二養化炭	「RC」	二分
機械冷藏車—車軸設備	「RPA」	一分

因顧問委員會在一九三一年十月二十三日之決定，運輸股對於鐵路向私有貨車車主與（或）租戶所付之哩程率，作一詳盡之調查，並授權一特別小委員會。測底分析問題之一切部份。積存而研究紀錄，並在此種方面提出意見。總務委員會以特別小委員會之建議為根據，於一九三三年一月二十六日，向顧問委員會擬議，將私有或私用車輛之優待哩程率，一律減

少四分之一分，由一九三三年四月一日起有效，惟關於「R P A」類別之冷藏車，未建議改變率值；船車及一切貨車擬議之減價，爲由六厘減至五厘；「R B」類別之冷藏車擬議之減價，爲由十七厘減至十四厘半。

私有車主提出多數抗議，顧問委員會於是在一九三三年三月二十二日開會，討論並整理各項反對，結果則顧問委員會又將此問題交總務委員會審查私有車主所供給之加增紀錄。此項紀錄爲特別委員會所研究，運輸股之總務委員會於一九三三年四月七日開會，各私有車主公司派代表參加，再度提出反對擬議中之哩程減價。一九三三年四月二十一日，總務委員會開會時，詳盡研究特別委員會之報告，並批准呈交顧問委員會。此項建議現正在顧問委員會考慮中。

運輸股在決定適當哩程優待率之外，復訂定關於運用私有車輛之規程，其名爲關於私有車輛之哩程付價，哩程核計與哩程均平之運價規則。

訂定此項規則時，係與私有車主公司代表會商，尤其爲美國煤油公司，因其油車佔全國所有油車之極大部份。運輸股不斷考慮必要之變更，修改與解釋，以消釋誤會與爭執，而使規則永遠適合於當時情形。

車輛報告記號

(六)規定鐵路及私有車輛之報告記號——一九一〇年五月十八日，美國鐵路協會之決議

案內，指明計日報告，互換記錄及車輛記錄內，時有因貨車混雜記號而發生錯誤之事，於是運輸股採用字母之聯合，以專為各私有車主之用，印於車輛之上，以註冊之報告記號明白指明其車主。此項計劃規定各私有車輛公司之派定字母至少須有二個，至多不過四個，最後為X，以指示其為私有也。

例：AX AAAX AAAAX

BX BBX BBBX

CX CCX CCCX

(未完)

鐵路運價論

(續)

張豪譯

第三款 生產費之質的觀察

吾人猶憶前文曾言生產費可分量的觀察與質的觀察兩種，前文所叙，係就生產費之量的觀察而論者，同時為明瞭營業政策上基礎之概念起見，將運輸目的物總括為一體，以其全部為研究之對象，就其所膨脹或收縮之情形，相提並論，以考查其於平均經費之影響，然此次則改換以往之方式，就所有之各個的運輸目的物，分別按其與所需之經費維繫之關係，即生產費之性質的問題，加以研究，以為各個運價決定上之標準。

第一項 結合生產費之意義

大凡鐵路之為營業，不特運輸旅客與貨物，即郵政方面之信件包裹。亦代運之。縱有專以運輸貨物為目的之鐵路，亦因貨物之種類不等，不能劃一其運輸速度及管理方法，故由鐵路經營上所需之經費中，欲求其為每個運輸目的物所費之詳細數目，直難如登山。惟有將全體之運輸目的物，與所費之整個的經費，兩相比較，略知其為某全體之運輸目的物，所費之經費為若干而已。蓋鐵路經費，因有此種相繫之關係，始有結合生產費之稱也。然經鐵路供給之此類運輸行為，果為結合供給與否，又其生產費果係屬於結合生產費否，如其果為結合費時，則其程度又如何，則當遞次陳述之。

○結合生產費之意義及其要件

據瑪錫爾氏對於結合生產費之說明：謂；「凡物皆不能單獨的生產，須均有共同之起因，而結合供給」如燃燒同一之煤炭而生瓦斯焦炭及瀝青，或屠羊一匹，可得羊毛並羊皮羊肉，皆為其證明之適例。且下列三項，尤為結合費之三要素。

一、有二種以上不同之財貨。

二、此類財貨之生產，須係必然的結合者。又供給此種生產物時，彼種生產物之供給上，當然發生增加之情勢，且增加之比率，亦須相同。

三、所需之生產費，須盡在不可分析之關係中，而不能各各分屬於各種生產物者。若為另外

之用，對一部分特別加工時，此時之生產費，則不必強其必須為結合而不可分者。然則在何種狀態下，鐵路之經費關係，始能適合此種條件，容漸述之。

○鐵路之生產費果為結合費乎

先就第一點檢討之。鐵路之運輸行為，果係二種以上之異質的行為乎，關於此點，琵庫與陶西格兩氏曾有所研究討論。茲述其要旨，據琵庫氏謂：「世人常以甲乙兩地間煤之運輸，與銅之運輸，係結合之供給，此種觀念，實為錯誤。在鐵路之運輸行為而言，雖運輸之目的物不同，而同為運輸行為則一，所差者僅地點效用 Place utility 之供給而已，惟往復之運輸，始為唯一之結合供給」，而陶西格氏則對此理論，有下列之意見：「鐵路運輸固無疑以地

點效用 Place utility 供給吾人；一若教科書中所常讀者，按此意推察時，確係一種單一事務 (Service) 之供給。然若按其對各種事務 Service 之需要狀態而言，則又不能言其為同一之事務。即以牛肉而言，無論其為裏脊肉，燒肉，上肉，其為牛肉則一，然因需要之狀態不同，故不能謂為同一之物。煤之運輸與銅之運輸之於鐵路，亦應以此類推之一。韋庫氏對此，更以「在自由競爭之過程中，因各種事務之價格，悉相雷同之故，不能謂需要狀態上，有不同之處」為理由反駁之。陶西格氏復答以「運輸上之自由競爭，如於使用人力之時代，銅與煤之運價，或尙可為同額，然鐵路組織則不能如此簡單，故銅與煤之運價，決不可得而為同額。且需要之狀態既畢，則不可不謂係二物之存在也」，至此韋庫氏乃不得再辯。於是「鐵路非係供給二種以上之事務者」之說，既因敗而撤消，而結合供給上必要之第一條件，一若世人之所承認，可得而成立矣。

再就第二點，即「是否二種以上之運輸行為，必須在結合之狀態下」研究之，則按嚴格的意義而言，不能謂為必在結合，猶之銅與煤之運輸，無需必其常在不可分離之狀態下，始能為之運輸也。即旅客與貨物之情形亦如此。然就鐵路之實情觀察時，除少數單以一種運輸為目的，例如街市之電車，係以單一制之等級運輸旅客，煤礦之鐵路，乃專為運煤而設者外，其他則不僅承運旅客及貨物，既就其種類上之區別，亦從不過問，只知在廣求運輸目的物，以增加運輸量，而謀低減生產費之額數，故按現實之問題而言，毋寧謂必係二種以上之運

輸行爲，在同時進行之。唯其同時供給之運輸行爲之種類，有所區別而已。

若以嚴格的意義而言，凡二物之必將同時被運時，一物之供給量之增加，必使另一物之供給量，亦隨之而增大，其增加之比率，又必須保持同率之比例，故琵琶庫氏根據此點爲結合供給之重要標準，然鐵路所貢之運輸行爲，彼此間絕難保持此種關係。

鐵路運輸營業，乃因有運輸之需要者前來託運而起，故需要運輸旅客時，未必即兼需要運輸貨物。况所謂以同一之比率增減者，更不成理由矣。毋寧謂旅客運輸增加時，貨物運輸反形中滯或被限制焉。例如運輸團體旅客時，常犧牲貨物列車，蓋旅客貨物運輸數量增減率之不能一致，乃爲事實，就旅客運輸相互間（例如一二等客與二三等客）或貨物運輸相互間（例如銅之運輸量與煤之運輸量相互間）而言，亦可謂有同樣之情形。

尤以旅客運輸中之往復運輸，具此種條件爲最顯著，如琵琶庫氏。亦贊同此說。蓋旅客之旅行，率多有所事事，至所務完竣，即返其原地，縱有移居他處之時，亦有再來之機會，故上行列車之運輸量與下行列車之運輸量，始可謂相同。且係以同一之比例增減。考諸實際上之成績，亦確有此種傾向。然視之於貨物則不然，查日本最近之情形，東海道線之上行列車運輸量，較下行列車竟超兩倍，其他各線情形亦略同，故上行數量與下行數量相互間，可謂毫無相聯之關係，即其數量上，亦無需要相等之理由。退一步言，縱有上行下行同量之區間，而貨物之種類，則終不可期其一致也。

鐵路運輸行爲相互間之關係。既如是，則欲充實結合供給上必需之第二條件，殊未能也。

最接再檢討第三點，即用於二種以上之運輸行爲的生產費，是否係不可分離者。夫鐵路生產費之內容，係由確定費與營業費構成，已明述前文，勿庸再叙。然欲將確定費分別爲因旅客業務所費者若干，或爲貨物所費者若干，頗屬不易。例如東京—有樂町、新橋等旅客專用站及山手線電車站等之確定費，固可區別其爲旅客業務所費者無疑。至若旅客貨物共用之站，及客貨列車均行運駛之路線，則其確定費，斷難分別其爲旅客業務所費者幾何，祇可以人爲的推算，而略窺其大概而已。又縱在旅客或貨物專用之站，亦依然不能按旅客或貨物之種類，分割其經費。要而言之，占鐵路生產費約半數之確定費，爲不可分割之經費也。再就營業費言之，大部分亦屬不可分離者。蓋營業費中之不動費，不論運輸之多寡，苟在營業期間，即必須出此項經費，故爲每單位運輸目的物所費之經費，仍若前述之不得分明。設今以不動費爲營業費之半數，而其餘爲可動費，則全出費額（價定確定費五〇%營業費五〇%）之二十五%爲可動費。再查其內容，則營業費中比較結合關係之鮮少者，爲汽車或列車費。如將混合列車及旅客列車等之複雜情形除爲例外時，或可由旅客貨物各列車哩，及機車哩，計出汽車費或列車費之概約數量，無如旅客列車及貨物列車之速度與牽引重量，各不相同，且機車之型式，亦不一致。譬如同樣之旅客列車，即有以十三輛轉向架車編成爲一列車者，亦

有以四五輛之四輪客車編成一列車者。如再詳細觀察時，旅客之座位利用率，視各列車或各客車之不同，而異其效率，故精確之統計，終不易舉。此種關係，在貨物列車亦同。尤其旅客列車，則早已將其運駛鐘點，編要於行車時刻表，不問旅客人數之多寡，須按時開行，故經費時相近似，然旅客之利用率數，則種種不一，查日本在編成一列車時，二三等車，常相配掛，如東海道之主要列車，則連同郵政車包件車附掛之，以上各車編為一體，組成一列車，以不可分別之生產費運駛之。夫以比較有分割可能性之汽車費及列車費，尙且如此，何況較他項結合關係較多之可動費，將更難於分析，自在想像中矣。

質言之，生產費之大部分多為不能按數字的比例分別者。然亦不能因是驟以絕少之可分的費用之比，推定全體之費用。蓋在出發點時，雖僅視為微細之錯誤，但最後即成為巨大之金額故也。一九〇八年，美國州際商業委員會，曾發表一種關於分割經費之意見，謂求每單位之運輸費用，不能將全體之經費，配分於各客貨之間而定之，此實至論也（然不能因是即視美國為完全拋棄費用之調查者）。既不能將費用配分於客貨之間以求之，則為輸送某一單位數之貨物或旅客所費之平均費用，亦無從核算，况每單位之旅客或貨物所費之數乎。蓋每單位之旅客或貨物之運輸距離，各有遠近，運輸條件，亦不一致故也。且每宗之數量與管理之方法，悉不相同，因其不同，乃影響於運輸每一人哩或每一噸哩所費之生產費。

故鐵路供給之各個的運輸行為，因有上述費用不可分割之關係，適符合鐵路乃係結合供

給之第二條件。

綜合以上所述各點觀之。鐵路之生產費，確具有結合供給之性質及結合費必須二種以上不同之物之第一條件。又供給此類貨物時所需之費用，對於不可分離之第二條件亦須具備；惟第二條件所謂二物以上之供給須係必然的結合者一點，理由尙欠充足，琵庫氏對此點尤爲力爭，（註），渠謂如不能充實此等條件時，縱具有第一及第三條件，亦不能謂爲結合費（Joint cost）僅共通費（Common cost）而已。

（註）如視羊毛羊皮之例，則確具此三條件。

然陶西格氏則謂結合費之特點，既僅在費用之不可分割之點，則共通費與結合費之區別，無甚重要云。

吾人如是反覆研究結合費之問題者，蓋欲明瞭生產費不可分割之點及其對於構成運價上之關係而已，既生產費之性質研討明晰，則名詞上無論採用任何一方，均未足視爲重要，然以鐵道省內部，從來通用「共通費」一語，且理論上亦似相符之故，仍援舊例焉。

第二項 共通費對於運價構成上之影響

鐵路之生產費，不能就每單位之運輸，求其所費之經費，其理由已如前述。因之可知若僅就生產費一項，求運價計算上之基礎，其不可能也明矣。

凡由共通費所產生之一切價格，其構成之方式，與共通費無關係之一般情形不同者，因

自由競爭演進時，價格並無歸附生產費之傾向故也。如就以結合的方式供給之財貨或事務之全體觀察時，其收入額或售出額，固似一般之情形，亦有歸附生產費之傾向，然按每個之價格而言，生產費之計算，既已甚困難，則價格祇可離生產費而定矣。譬今爲某一種財貨，特別投出一項經費時，無論該財貨之銷路，如何狹小，亦不能以不足該特別投出之經費之額售出之。如非將所售之代價，低落至特別投出之經費以下，不能售出，則寧不如放棄而不售，反較有利也。

此種現象，亦可證之於鐵路運輸，例如因無從計算每個運輸單位所費之費用，只得先預定鐵路運價收入之金額，再考查特別投出之經費（或個別費）及共通費對各運輸目的物拒負之程度，而分別歸納一起以定運價。查共通費之存在，除一方面爲反對生產費說之最有力的理由外，一方面又爲負擔力說有力之根據。

一、負擔力說論調之一

當配分共通費時，如某客貨因負擔高額之運費，致負擔大部分之共通費，則其他無負擔力之客貨，可以至低廉之運價，得滿足其需要。譬如日常生活上之必需品，固有低減運率之必要，或長期之定期乘車證，亦有折扣之必要，然其折扣率，決不能使其較所出之個別費再低。毋寧特別投出之少額經費反多於共通費，故多少均有共通費之負擔。而共通費之負擔比率，乃依分等表決定之。如將社會上所有一切財貨，一一加以檢討，則其負擔力之差別，層

出不一，然實際則運價事務處理上，決不得容此煩瑣，只得按運輸價值或運輸上所需之手續程度，以及其他情形，分列數等，如被列為同列者，縱品類不同，均以同一之運率計之。關於分等表之內容，後文自當詳述，一言以蔽之，無論東西何國，凡紡織物及雜貨類，均列於高級，而每噸哩付較高之運率，彼低廉之大量貨物，如煤炭，礦石，木料等則付較低之運率。於是前者担負之結合費，必較後者為多，再由鐵路經營者方面而言，亦以由前者所收之利益為大。如前後兩者均以同一列車運輸時，事實上殆不需特別出費。若將裝卸等費一概除外，則一切出費，可謂悉係結合者，而共通費之原則，於是可得而確立矣。

按經營政策而言，每單位貨物所負担之共通費，高等級之貨必較低級之原料品，煤炭、沙土、木料等為多，然其負担之總額，則未必盡如是。因高級品之運輸量較少，而收益上亦無重要之意義，不如低級之煤炭、泥土、木料等之大量品，反於鐵路之收入上，有較大之貢獻故也。再按等級之差別，觀察運費收入之關係時，低級品之收入較多，而每噸哩之平均運價，亦幾近於低級品之運價，據以上事實，可窺一斑。即就旅客情形而言，亦以二等客為有利，其原因蓋有數種，如座位利用率之良好，按等級區別時收入之比率較大等（後文詳述），均為其明證。觀最近世界各國，均提高三等旅客之待遇，以期廣事誘致而格外用意等現象，亦可知此間之真意矣。

前文曾述共通費之特質，以助負担力說或價值說之證據，然關於負担力說單獨之說明，

則請參照前章之運價學說及次節之「運輸價值」可也。

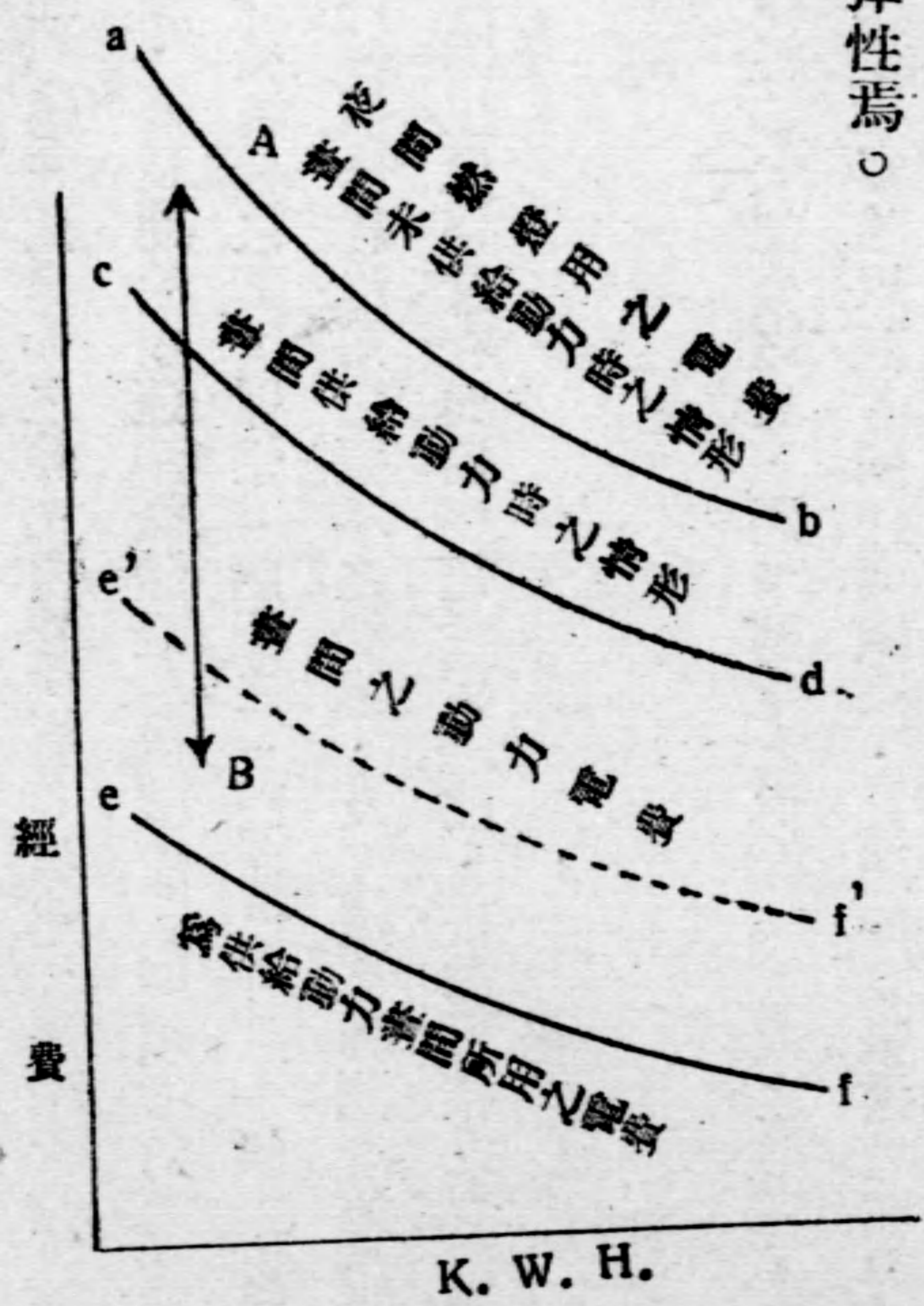
二、運率之彈性

鐵路運輸，以共通費占多數之故，運價必有彈性。若按構成運價之真意而言，縱以收回對全體運輸所費之總生產費及相當之利潤為標準，但對某單位目的物之運率及運輸上所需之經費（除個別費）間，則無任何直接之關係。質言之，即尚無測定運輸費之正確標準也。蓋不能精確計算每單位之運輸目的物所費之經費者，因施行各種營業政策或政治軍事，乃至產業保護等必要上，須隨時更改，以實現社會之理想化，而予規定運率上以比較的自由也。

再有不依經費為根據，任意規定，而較為自由者，係因運率增減上所致之影響，不能以數字明示之故。國有鐵路為獎勵輸出貨物計，單純的止於低減運率時，尚較簡易，如逕將輸出獎勵金直接交付經營者本人時，則不若止於低減運率之為單簡。因對於經營人之效果雖同，然一旦有財政上之直接損失，則不免有所躊躇也。再查直接享受低減運率之利益與未受此等利益之貨主之關係時，如對某一部分人施以運率之折扣，則對其他某一部分人必設法加重共通費之擔負，而世人對該增加之折扣難予抗議者，因增加之影響無從以數字明示也。故運率如有彈性，固可誘致鐵路利用者，按價值說以謀增加數量，然同時亦有對某特定貨主施以特惠之弊害。至弊害之詳情，則俟後文再行陳述。茲更就前文所舉之電氣事業之例，說明彈性之意義。

凡為供給電燈用之電力所設一切設備，完全發揮其能率之時間，為夜間之數小時，今設表示其單位經費所需之額為下圖之 a b 線，晝間如欲以動力出售時，必須為供給動力，另外又需經費，此種經費為特別追加費，然不過僅燃料與少數之人事費而已，表示其所需經費之線為 e f。此時如關於動力之供給上，無競爭，則儘可依需要者所希望之價值（至少須在 e f 線以上，並多少須擔負結合費為絕對必要條件），決定動力之代價。

因動力需要者，擔負一部分結合費之故，電燈費之負擔者，可得而少減。其負擔其價格之線，即將由 a b 低降至 c d。於是 a b 線與 e f 線間（即 A B）所定之電費，即為結合費，而證明電費之有彈性焉。



要而言之，運率係在此彈性之範圍內決定之。每單位運輸所需之個別費，係對該運輸表示運率之最低限度，而長期間內運率全體之最低限度，則須依營業費而定，因該期間內之運費收入總數，如在營業費之下，則惟有虧損之一面而已。且一般之以運費為總收入者，所定之運價，應使其能收回已經占用之資本之利息，及妥適之利潤。如是生產費始有對於運價構成上之意義，同時因生產費又有共通費之性質之故，可採用接近價值說之折衷說，以規定運價也。

三、特定運價與回扣

共通費占鐵路經費大部分之故，運率制定上尙有一重大之影響，即發生運率制度陷於混亂與不正之回扣是也。無論東西各國任何鐵路，其運率之發達均置因於經驗，舉凡對大量貨物之調節或各貨物相互間及各地方相互間之權衡等問題，均係漸進的研究而抵於發達之途徑者也。按當時誠未曾若今日之有統系之運率表，縱有之，亦以例外之特別運率過多，實際直等於無有也。推溯當時之狀態，固可因是得充分發揮運率之彈性，使運輸設備之利用效率，得以增加，且對於客貨誘致上，亦造成良好之成績，然一方面又釀成一種缺點。蓋運輸費隨鐵路之發達而低減，商品之交易範圍乃遞次擴大，進則造成一市場。多數商人交易上之競爭，因是凡得以較低之鐵路運費輸送商品者，必占上風，於競爭場裏。因受運率之特別折扣或回扣（註）成巨富者，在在皆是。運率之適否，不但對於商人之繁榮上有密切之關係，即於

地方之興廢，亦有莫大之影響也。

若將如是重要之運率制定權一任少數者之獨裁，必有濫用權利之弊。公衆督視運率制定權之必要，於焉而生。試舉美國運率史上之例以說明之。查英美兩國，同爲私設鐵路全盛國家，故僅視其鐵路發達之過程，即可十分爲研究鐵路運率之材料。據陶西格氏經濟原論第七編所述，當時之鐵路公司理事或經理等，均忘却其應爲良善之管理員，而爲公司恪盡其義務，反利用其地位，與公司訂定較其他貨主低廉之運輸合同或爲鐵路相互間之競爭。對某一部分貨主特定一種運率之折扣。因是貨主之乘鐵路公司相爭之機，坐得漁利者，亦不在少數。美孚煤油公司，對鐵路之關係，爲其最顯著之例，該公司係先受紐約中央綫，後受伊利線特別垂青之一貨主。因利用此種特典，乃得開拓其販路，而攬精製煤油及煤油輸送業之大部分於其掌中，今則已由一鐵路之僕，一躍而爲鐵路之主人，對一切之鐵路，行使其主張矣。

此等特惠的運率，有時亦非完全係以陰謀的不正手段所設者，奈爲鐵路相互間之競爭所迫，致與貨主以此種特惠耳，蓋競爭之發生，實如前述因鐵路經費多富於其通費，致運率格外有彈性，使競爭加度激烈也。以鐵路管理者立場而言，因競爭關係，亟欲廣招貨物，而利用運率之彈性，如多少超過一點個別費，即應貨主之要求，低減運率，故運率遞漸複雜，造成今日六至十三之運率分等，及不下七千餘種品類之分等表，以及多數之特別運率。

(註) 特別運率及回扣之制度，其本身雖非不正當之行爲，然以其不將此種特典對一切貨主公開辦理，而獨對與自己利害攸關之特殊貨主，予以此種特典，遂受一般社會不良批評。往時因鐵路亦被視爲與其他事業相同之故，自然運率之決定亦一隨市場之情形而變遷，如貨主運用其手腕，獲得特惠之條件時，亦視此等不公平待遇爲當然之行爲（今猶常見海運界尙時有此種現象）。然鐵路對社會之地位，尤其運率對經濟界之影響，故世人漸加重視以來，社會對鐵路增減之特別運率，開始加以駁難，終禁止回扣及以類似之方法，施行差別待遇之一切制度。

第三項 共通費之配分

共通費之特質，在不能配分於每個之運輸目的物，欲強行之，將亦歸諸徒勞。

美國亞歷山大氏於其鐵路實施 *Railway Practice* 中謂：「欲分割鐵路之經費者，直等於欲測地球與月球之距離，乃登高山之極峯，則其由山麓至峯頂之距離，以地球與月球之全距離者也」。美國政府爲管理私有鐵路，曾一度求運率之標準於經費，懸賞廣徵經費之配分法，而猶未得合理之方法，僅依當局者合理之判斷，審定其妥適 *Reasonable* 與否而已（爲求判斷之資料，政府曾依州際商業法飭將經費分類報告之）。查共通費之配分，雖如是之困難，然至少旅客關係與貨物關係之二大區別，爲鐵路經營上前提之必要條件，故不論手續上如何煩瑣，不能不排此困難以研究其方法。茲先摘錄從前原有之配分法，略加評論焉。

二、延人哩及延噸哩之標準配分法

此法係欲以旅客與貨物之運輸量爲標準配分者，按延人哩係以乘車人數及運輸距離二者即量與質之點爲根據（延噸哩亦與此相同），故以之爲配分共通費之標準，雖尙似妥適，然須以一噸貨物輸送一哩之經費與旅客一人一哩之經費爲同額之點，已爲世人所不能認爲合理。蓋旅客在某程度內，可自動乘降如欲以旅客與完全被動之貨物所需之經費視爲同額者，實無稽之理思也。且旅客列車係以預想之運輸數量爲基礎，按期運駛者，而貨物列車則有託運之貨物時，方能運駛焉，他如速度管理等方面，亦全無共通之點，豈可同日而語哉。又欲以旅客數人折算貨物一噸之說，亦一毫無根據之假設也。

二、列車哩標準配分法

此說係以旅客列車哩與貨物列車哩爲標準配分者，然僅以列車之運駛距離及回數爲根據，而未酌入列車之重量與速度。蓋列車費、汽車費及車站費等，或可依列車哩而配分之，然路線之磨損，與列車之速度及重量固有密切之關係，如不斟酌此點而欲配分保存費及其他費時，恐不可能也。設依此標準而配分矣，但因旅客列車傾重於速度，而貨物列車則傾重於牽引之重量，說問此種關係又將如何處置之。如遇混合列車之配分，則問題更呈複雜，故此法終不免有缺點。試徵諸大正十四年之實績，即知旅客列車平均僅牽引二十三輛，而貨物列車則四十三車也。

三、機車折算車輛哩標準法

此法分二種，A將用掛用之機車哩加算者，B僅計算在本路運駛之機車哩者。

以上兩種方法，雖以計算機車重量之點較爲優強，然旅客列車需要高速度之機車，而貨物列車則需要牽引力強大者，故前者重量較後者輕，於是以重量爲標準時，有失其權衡之弊。畢竟與列車哩標準法無大差別。

四、車輛行程哩標準配分法

此法係以貨車式客車之行程哩爲標準，前之以列車哩爲標準配分者，以列車爲單位，而此法則以車輛爲單位。然亦有下列之缺點。

(A)貨物列車之結車數，因較旅客列車恆多之故，如依車哩數配分共通費時，貨物方面負擔列車費汽車費等，失於過重。

(B)對於空車行駛里程之關係及列車運駛速度與重量之關係，缺乏考慮。

五、直接費標準配分法

此法將旅客或貨物總括爲一體，以總經費中，能算出爲旅客或貨物所用之金額爲標準，而配分其所餘之金額，然其以之爲標準者，僅係能正確計算之旅客或貨物各關係經費額之比率，故僅可謂係一時方便之手段，而非有何根據者也。

六、營業收入標準配分法

以上爲研究配分法者，蓋爲供給決定運價上之一資料耳，乃此法之以收入爲標準者，直不啻捨本求末。尤其旅客或貨物之運價，縱一方有減價之情形，對於關係經費，並無任何變化，然如用此法時，易造成以一方面之營業收入低減爲理由而欲減輕負擔之畸形現象。

七、燃料消費量標準配分法

前述列車哩、機車哩或車輛哩等標準法，均有未考慮重量及速度對於磨損路線關係之缺點，惟此法獨覺完善。因列車之速度強夫時，除一方面需要多額之保存費外，消費燃料之量亦增，蓋重量加大時，保存費必因之而膨脹，而燃料費亦將增加。故根據此法計算時，有能調節旅客列車速度與貨物列車重量關係之妙。

(註)哈佛大學教授威廉，捷甘寧格姆氏著有關於配分鐵路作業費於旅客及貨物運輸方法(查定運率之標準)，經和田弘氏譯出，載於鐵道省發行之業務研究資料月刊中。

茲爲便於參考起見，特將鐵道省採用之方法，附載如下。

鐵道省之經費配分法

關於鐵道省之營業費配分法，因缺乏可據之材料，不能具體得知，然據鐵道省發行之主要貨物情報第四卷第一號所載，關於貨物運價及等級之方策(貨物課長中山隆吉氏論文)，則大體如下。

營業費之旅客貨物標準配分法

一、汽車費 將機車哩配分於旅客貨物之數，乘客貨列車之比，按所得之比率配分之。

二、運輸費 車站費中，以其二分之一設為管理列車所用之經費，所餘之二分之一為管理旅客及貨物所用之經費，則前者列車哩之客貨比率配分之，後者按延人噸哩之比率配分之。

列車費則按列車哩之客貨比率配分之。

其他經費之不屬於運輸費中之車站費及列車費，按上述法配分後，依客貨關係經費合算之比率配分之。

三、車輛修理費 機車及電氣機車之修理費，按機車哩之客貨比率配分之。

客車及電車之修理費，以旅客論。

貨車修理費，以貨物論。

凡其他不屬於車輛修理費中之經費，可將客貨車、電車、機車及電氣機車之修理費，按上述方法配分後，依合算之客貨比率配分之。

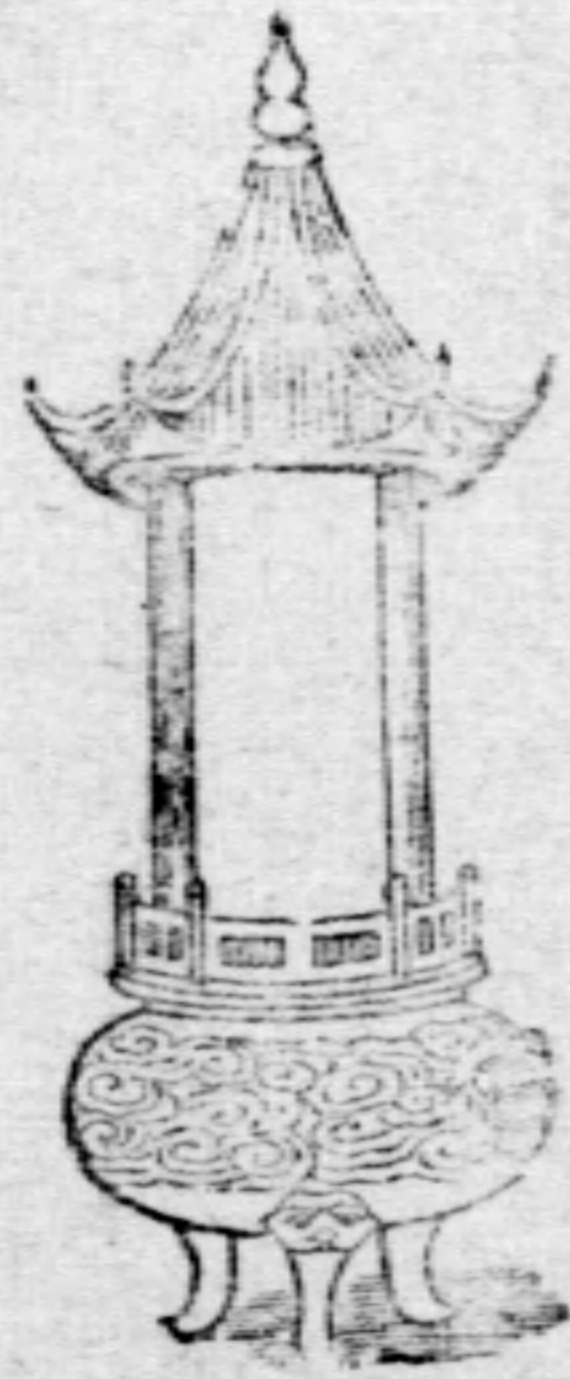
四、保存費 保存費之三分之二，作為災害及自然損廢的復舊上所用之支出，而撥為共通費，與其他共通費均按第六號辦法行之。

保存費之三分之一，作為運輸上之消耗，按上述方法配分之汽車費的比率配分之。

五、旅館費 旅館營業上發生之虧損，算入旅客項中。

六、共通費 保存費之三分之二，即總務費・消費合作社津貼・船舶費、機密費、病院及診療所之虧損額・私設鐵路借用費等，均作為共通費，依上述第一號至第五號方法配分後，按旅客貨物分別合算之比率配分之。

今試舉其比率之一例，一人噸哩之營業費，對旅客一〇〇〇，貨物為一五〇。



中南銀行

資本收足七百五十萬元各項公積一百五十五萬餘元

總行上海 分行 天津 漢口 廈門 南京 北平 杭州 其他國內

外各埠均有通匯機關

營業 辦理商業銀行一切業務兼辦儲蓄利息優厚手續簡捷備有詳章承

索即奉

天津行址 英中街四十八號 電話 三〇三三〇〇 三〇〇〇九八
三二六三〇〇 三〇〇〇八三

注意 中南銀行鈔票為公開辦理起見特由鹽業金城大陸及本行公共負責設

立四行進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

天津東站第一號號誌樓之說明

工務處

(1) 通明軌道圖

分站内軌道爲若干軌道電流段，各連接於通明軌道圖內。以有號誌節制者爲限，若各段軌道均無車輛停止其間，則圖中燈光齊明。反之，若任何段有車，則圖內該段燈光即熄。例如某次列車進站，當其經過遠距號誌時，則圖中遠距號誌與外進站號誌間燈光熄滅，若機車經過外進站號誌時，則圖中外進站號誌與內進站號誌間燈光亦熄，進站後駛入某軌道，則圖內之某號道上燈光亦暗。號誌夫無間晝夜，視圖即知進站列車情形，以免時時探首窗外，致費時失事。車輛佔據軌道，於互制上亦有關係。故藉圖中燈光之明暗，以促號誌夫之注意。以上互制關係，於下列(6)項言之。

(2) 號誌鐘

號誌鐘之設，爲閘樓與閘樓間連絡通訊之用，其用法詳於車務處行車規章內。

(3) 號誌鐘架盒

樓內各號誌閘柄後號誌鐘架盒上，裝置紅綠色小電燈各一。號誌柄在通常部位及其所轄之旗板在險阻部位，時則紅燈明，如在反常部位，同時其所屬之旗板降至安全部位時，則紅

燈熄而綠燈明，若因意外使號誌旗板不能落至適當位置時，則紅燈仍明。號誌夫搬動制柄後，即可由燈光以知該號誌是否落至適當位置。至道岔制柄，則另設(N)及(R)字樣燈光，以示道岔之在通常部位或反常部位。

複示燈

樓內複示燈與樓外機件動作之關係如下：

電光變色號誌

通常部位—紅光

反常部位—綠光

道岔

通常部位—(N)光

反常部位—(B)光

道岔鎖

道岔被鎖時—(LB)光

外進站號誌

反常部位—綠光

互制柄

二號樓內互制柄在反常部位——白光

(4) 標板

標板位於閘柄之後，各閘柄之號數名稱及用途均於板上詳細註明。站內各號誌道岔及道岔鎖等，均於通明軌道圖內編定號數。標板上所書號誌，又均與圖內號數相符。號誌夫能熟知軌道圖及標板，即知如何運用閘柄。

(5) 閘柄之提柄

閘柄提柄，附裝於閘柄上端。欲搬動閘柄，必先提起此柄。樓下各種機械鎖及電制器，均以此柄運用之。拉條電制器亦為聯鎖之一部分。此兩種機關，如圖(8)(9)，所以避免矛盾號誌同時顯示。

(6) 電鎖

電鎖係用以節制閘柄在某部位時，號誌夫不克任意搬動。例如列車行將到站，站內各道岔置於適當部位，及有關各號誌顯示平安後，各有關之閘柄，均為電鎖所制，非列車已到達站內，不能隨意搬動。圖中(6)即示電鎖。

(7) 路簽鎖

路簽鎖係用以防止段內有車時得以隨意降落下發號誌。設途中有車或因他原因，路簽不

克由路簽機內取出時，出發號誌即不能降至平安地位。司機於未得路簽時，倘因疏忽誤駛其車，猶可藉出發號誌險阻之表示而停止開行，蓋所以策雙層保障也。

(8) 機械鎖拉條

機械鎖拉條，由提柄提動，以運用機械互制。

(9) 拉條電制器

拉條電制器為電力互制之一部，亦以提柄運用之。

(10) 拐軸

用於岔尖及保險鐵。

(11) 立輪

用於號誌線。

(12) 接線板及繼電器櫃

接線板為電力機件之重要部分。樓外各電線均會於此，再由此分連於樓內各機件內。繼電器係用以節制軌道電流、變色電光號誌、電動號誌、電光拐道燈及電力互制柄等。

以上所述係就樓內各種設施而言。樓外可見者，尚有軌道指示號誌，指示司機，某號顯示即駛入某號軌道，及其他電動機及電鎖等。

閘柄顏色

道岔——黑

道岔鎖——藍色

電力號誌——紅色上端加黃色圈

機械號誌——紅色

道門鎖——黑色及藍色

兩樓間電力互制——黃色

標檝——位於閘柄後面，上註各閘柄之用途。



金城銀行

資本已收 ^千七 ^萬百 ^萬元元 公積共計二百二十萬元

營業

專辦商業銀行一切業務
兼辦各種儲蓄貨棧等業

行址

天津 漢口 青島
南京 大連 鄭州
北平 哈爾濱 蘇州
上海

列車電燈

陳鍾達

I 列車之點燈方式

客車之點燈方法，有依油燈瓦斯(Oil)燈及電燈各種，然油燈瓦斯燈光力小，管理不便，早已不用，僅有歷史的名目，現今幾完全使用電燈；然建設落後的地方，除交通比較頻繁路線長遠的幾條幹線，使用光力過小的電燈外，其餘多不開行夜車，此類鐵路因技術不精，資本微薄，途中機件發生毛病，以致誤時而深夜始到達者，亦有用油燈或洋蠟點火者。

依電氣之列車點燈方法，又有種種，大概可別為次之三種：

(1) 蓄電池式

(2) 前頭式

(3) 車軸開車式

第一之蓄電池式，始於五十四年前即西曆一千八百八十二年左右，在英國最初使用，此方法僅以蓄電池點電燈，此蓄電池積藏于另外之車輛所謂蓄電池車者，與他之客車連結，或裝入適當之箱內，裝置於客車之車體。

僅用蓄電池之方法，若經長時間使用後，其電池之容量有限，行「過放電」則不能使用

，即因其端子電壓之降下，電燈之電壓漸漸降下。電燈暗淡。故有常時將電池充電或與他之完全品掉換之不便。

第二之方法是將複捲發電機裝置於機車 (Locomotive)，藉與此連結之蒸汽輪機 (Steam turbine)，使發電機迴轉發電，但因蒸汽輪機之迴轉力是取自蒸汽，機車解放時，電源即停止！點燈不可能；故要為一般客車之點燈用，是屬不便，普通多用於機車之前照燈及司機室燈；使用於客車之時，為備機車解放時之停電，若不併用蓄電池則不完全。

第三之車軸調車式 (Axle lighting system) 是利用客車之迴轉力，由裝置於車軸之調車 (Pulley) · 依調帶 (Belt) 使懸吊於車體之發電機之調車迴轉。此為現今最廣於見用者也；此方式普通一般由發電機蓄電池及調整器而成，當列車運轉之際，發電機自動的與蓄電池及電燈電路接續，將蓄電池充電。電燈點火；若列車停止或速度緩慢，發電機之出力 (Output) 少時，發電機自動的由蓄電池之電路與電燈之電路遮斷。同時由蓄電池供給電燈電路之電流。其結線如第一圖所示；第一圖為 Stones' battery change-over switch。

法·咸作調帶使發電機迴轉·是故裝置於發電機軸之小調車與裝置於車軸之大調車之關係是為主要！

II 列車用發電機

車軸調車式所使用之發電機，為要將蓄電池充電（Charge），故非直流機不可；又因結合於蓄電池電路關係上，有使用分捲發電機之必要；又因常懸吊於客車之下部，無論天氣如何，觸於大氣中無關係，故為不使塵埃侵入，濕氣不生，或防止外氣之侵蝕，而必須密閉式。發電機因裝于車體之下部，故列車行走之際，藉大氣行自然之冷却作用，溫度上昇發熱等事，勿庸過慮！

列車速度因線路之傾斜度（Gradient）及曲線或停車場附近種種關係，速度常變化，發電機之迴轉速度亦因此而變化，於是發電狀態亦變，所以此種發電機不管列車之速度如何，必要常能行完全整流作用，又無論如何能行完全整流作用，而發電機之發生電壓，時時刻刻變化，因此電燈之電壓亦變化起來，如是不但電燈光度生變動，若端子電壓太高時，電燈泡被燒而纖維斷，電壓過低時，電燈泡之光力，不能完全放出。

是故列車用發電機，必使其發生電壓務須不變化，縱使發生少許之變動，而電燈電壓絕對不變，常保持一定的調整裝置，再發電機不充分動作即列車低速度開行時，及停車中，亦保持一定電壓（規定電壓），電燈電流之供給可能，如此方式，普通配置蓄電池。

發電機運轉中如第三圖所示，供給電燈之電流，同時蓄電池充電，停車中由蓄電池供給

電燈之電流；第四圖為發電機電流不通電路之的裝置，自動的將電路預先開放，因為若電路

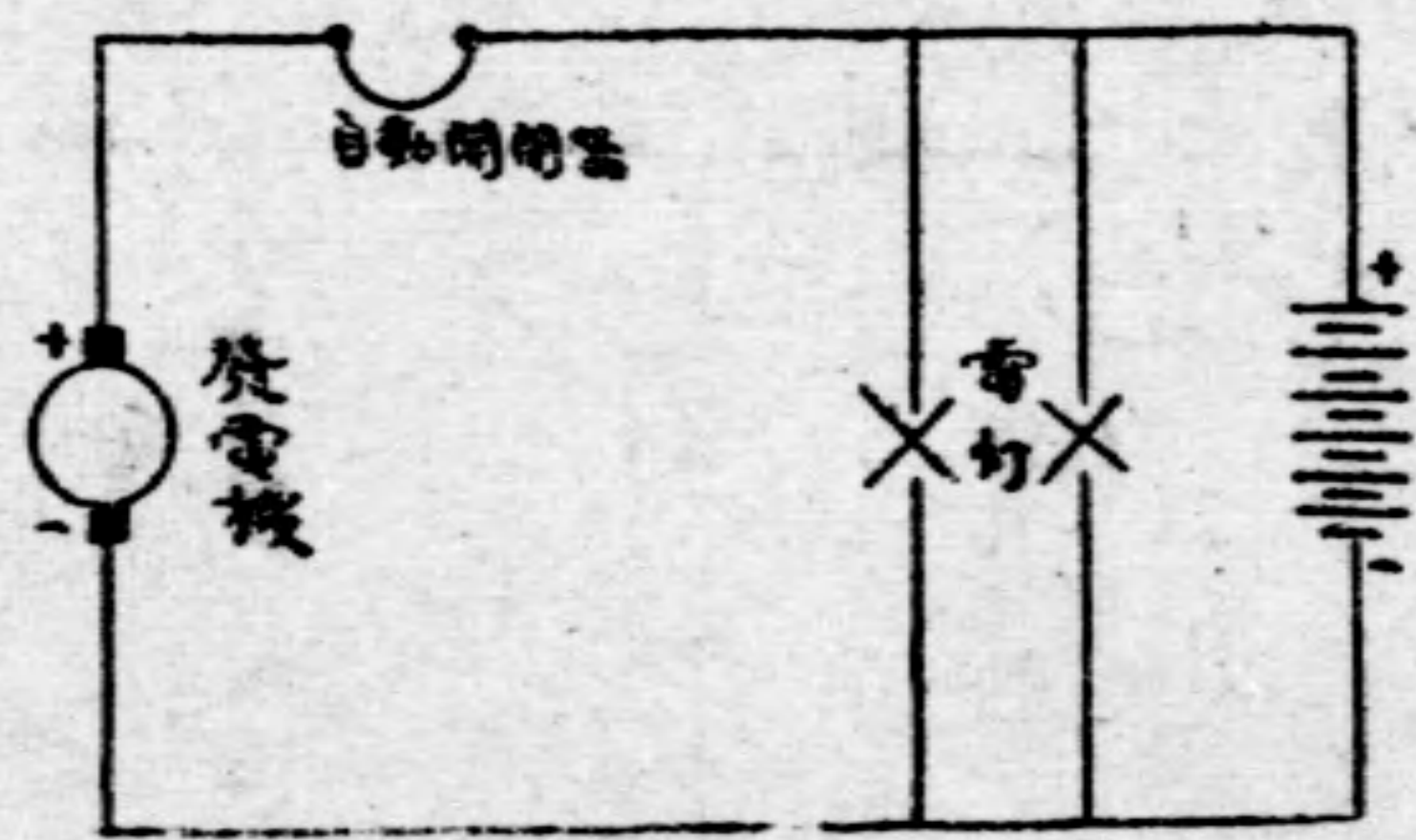


圖 三 第

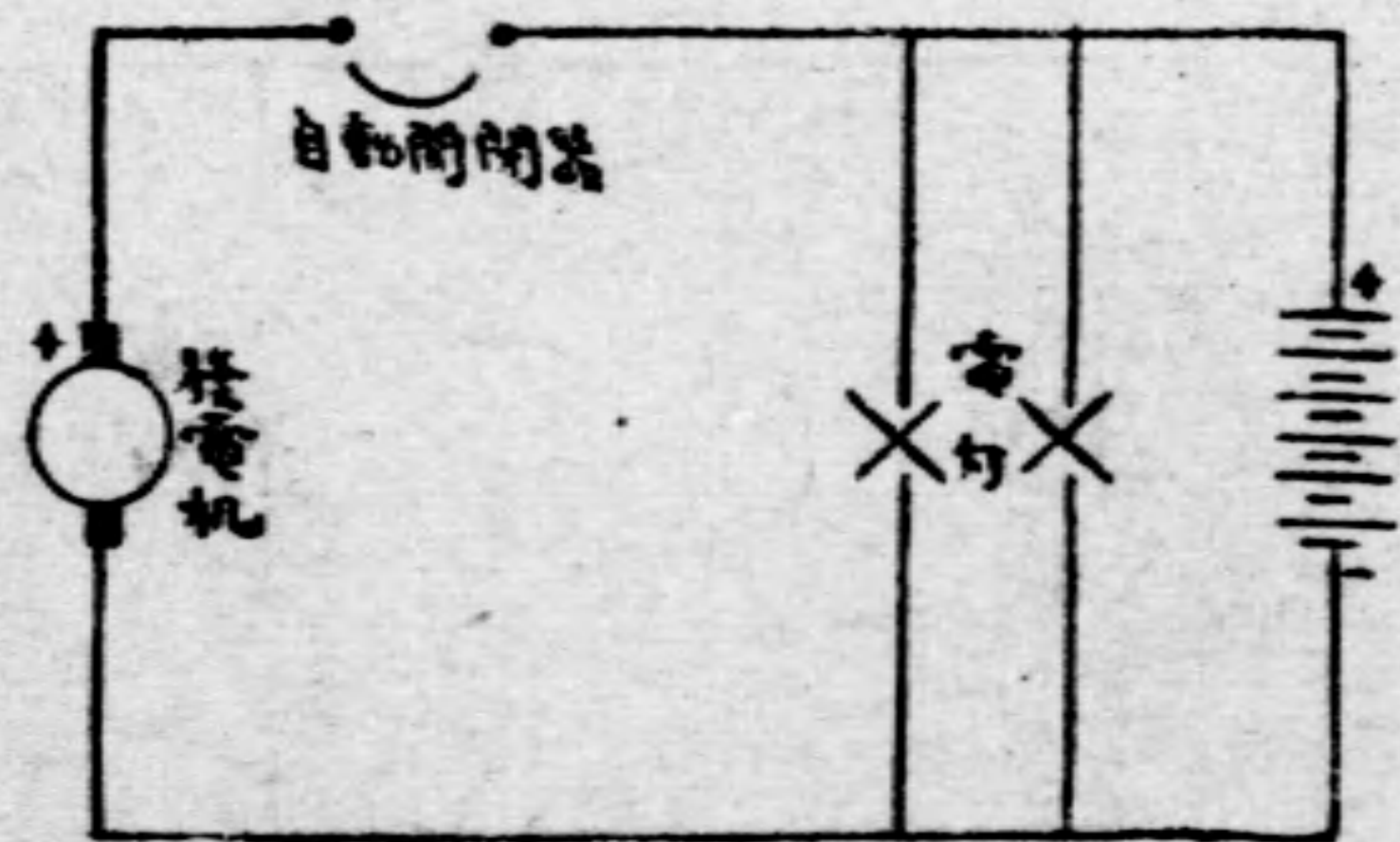
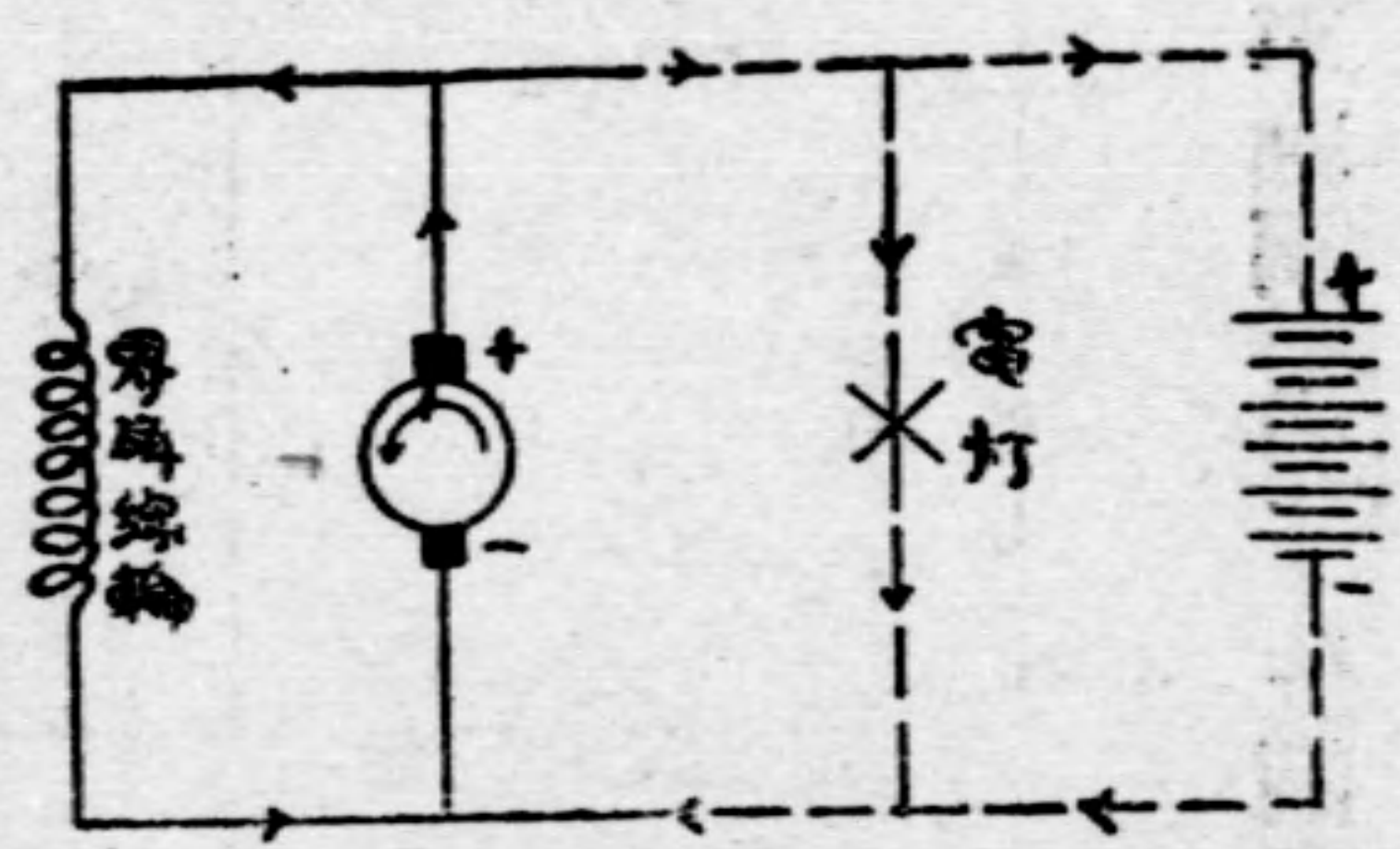


圖 四 第

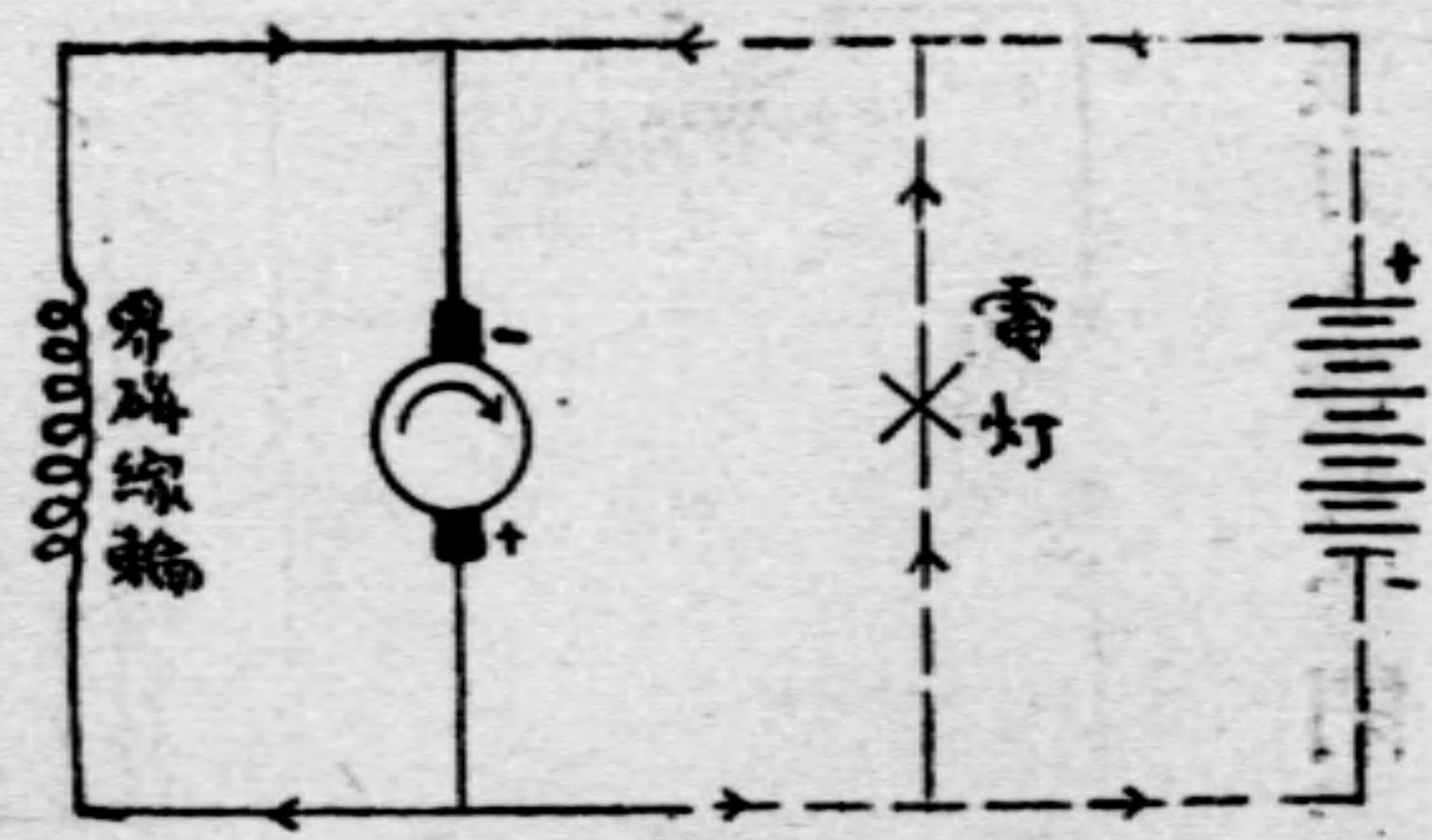
不被切開，則發電機與車軸調帶間，依調帶加着相當之張力，電路被閉着時，多大之電流流入發電子 (Armature)，唯有損傷蓄電池，並使發電機自體燒損。

上兩圖(第二第四)是包含自動開閉器 (Automatic cut-in switch) 之接續圖，發電機之端子(正)，接續於蓄電池之端子(正)，端子(負)，接續於蓄電池端子(負)，故發電機之迴轉停止時，發電機與蓄電池，常依自動開閉器，以電氣的遮斷其電路的裝置而接續。然列車之進行為反對方向時，發電機之迴轉亦為反對方向。

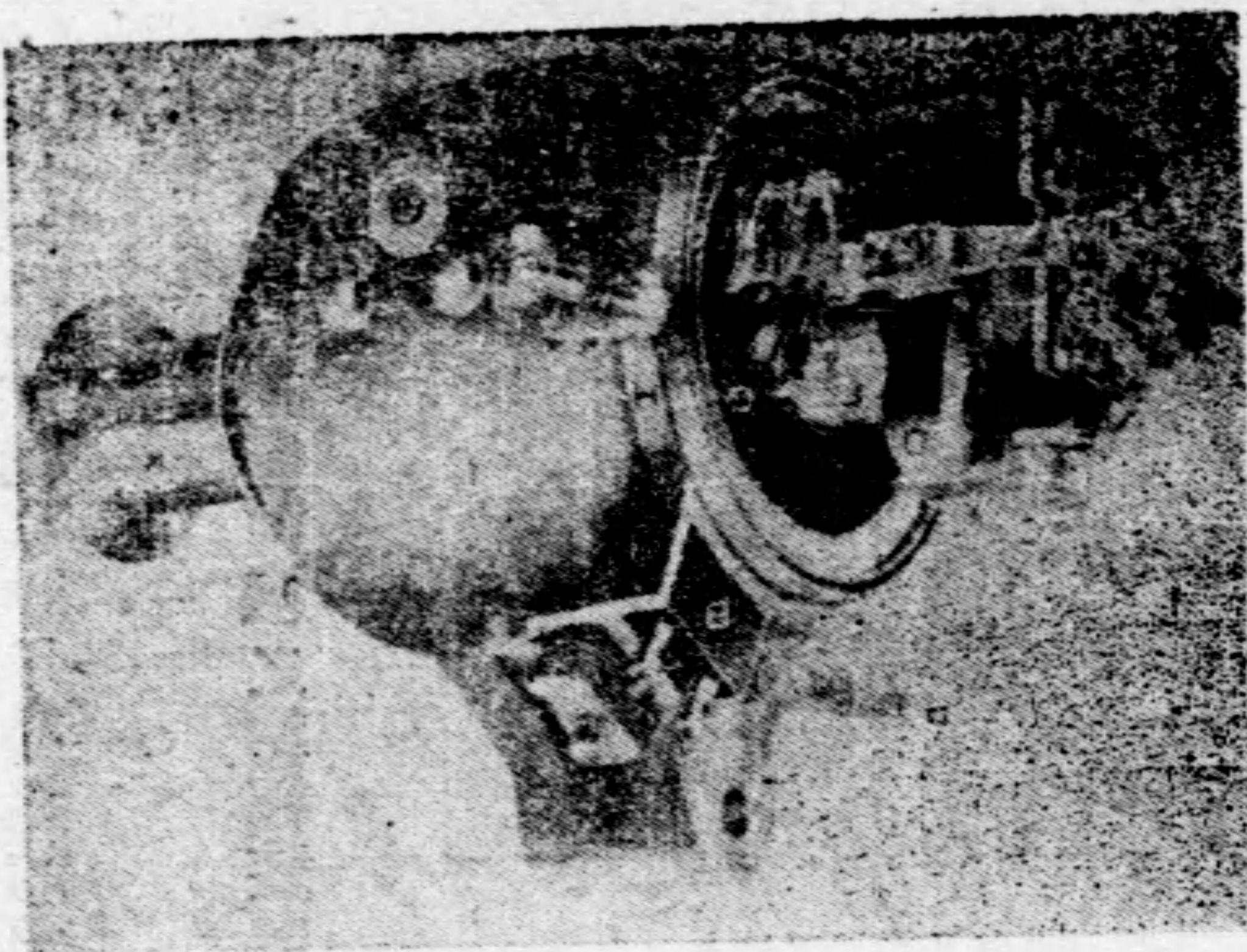
在分捲發電機，(Shunt dynamo) 依迴轉方向之成極作用，生出如第五第六兩圖之反向，但蓄電池之極常為一定，故發電機之極若變，則不能將發電機常與蓄電池之同極接續，所以發電極之極(Pole)變了時，必須自動的將與蓄電池之電路之接續法變更的特別裝置，此裝置吾人稱為轉極裝置。



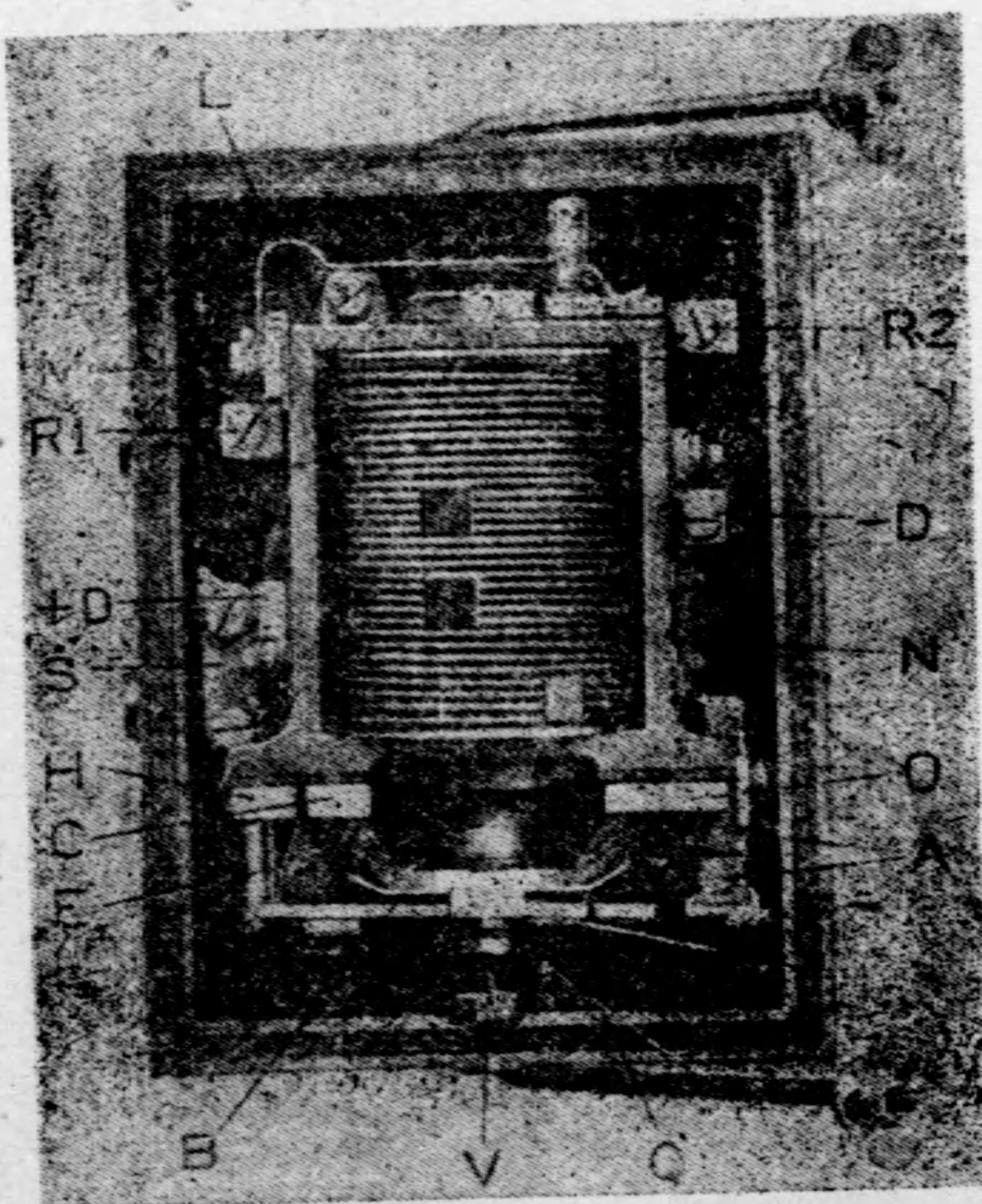
第五圖



第六圖



機電發用車列 圖七第



器閉開動自 圖八第

III 轉極裝置

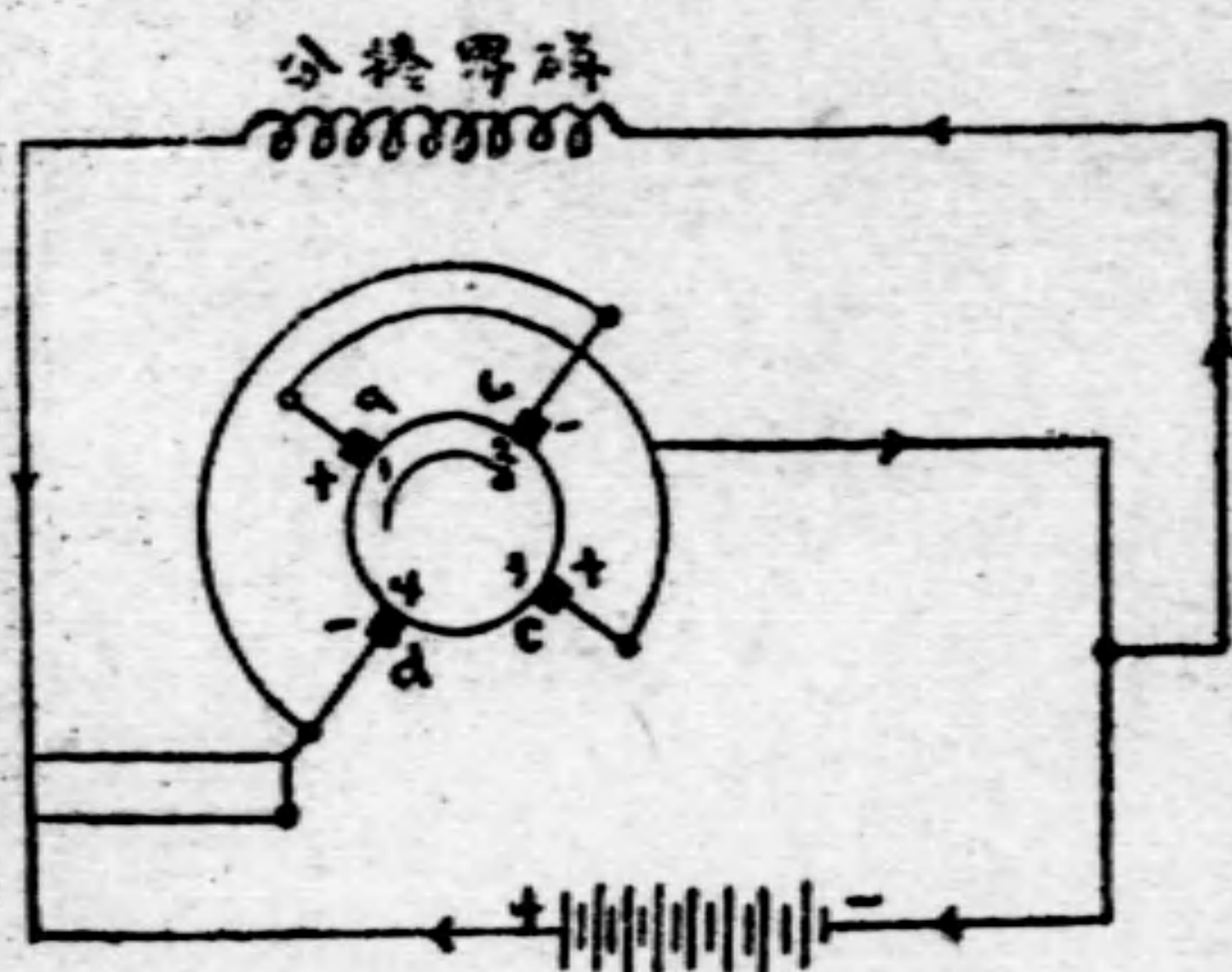
現今使用之發電機轉極裝置可分為如下三種：

- (1) 使刷子之位置移動者
- (2) 依電磁石之應用而助外部電路之變換者

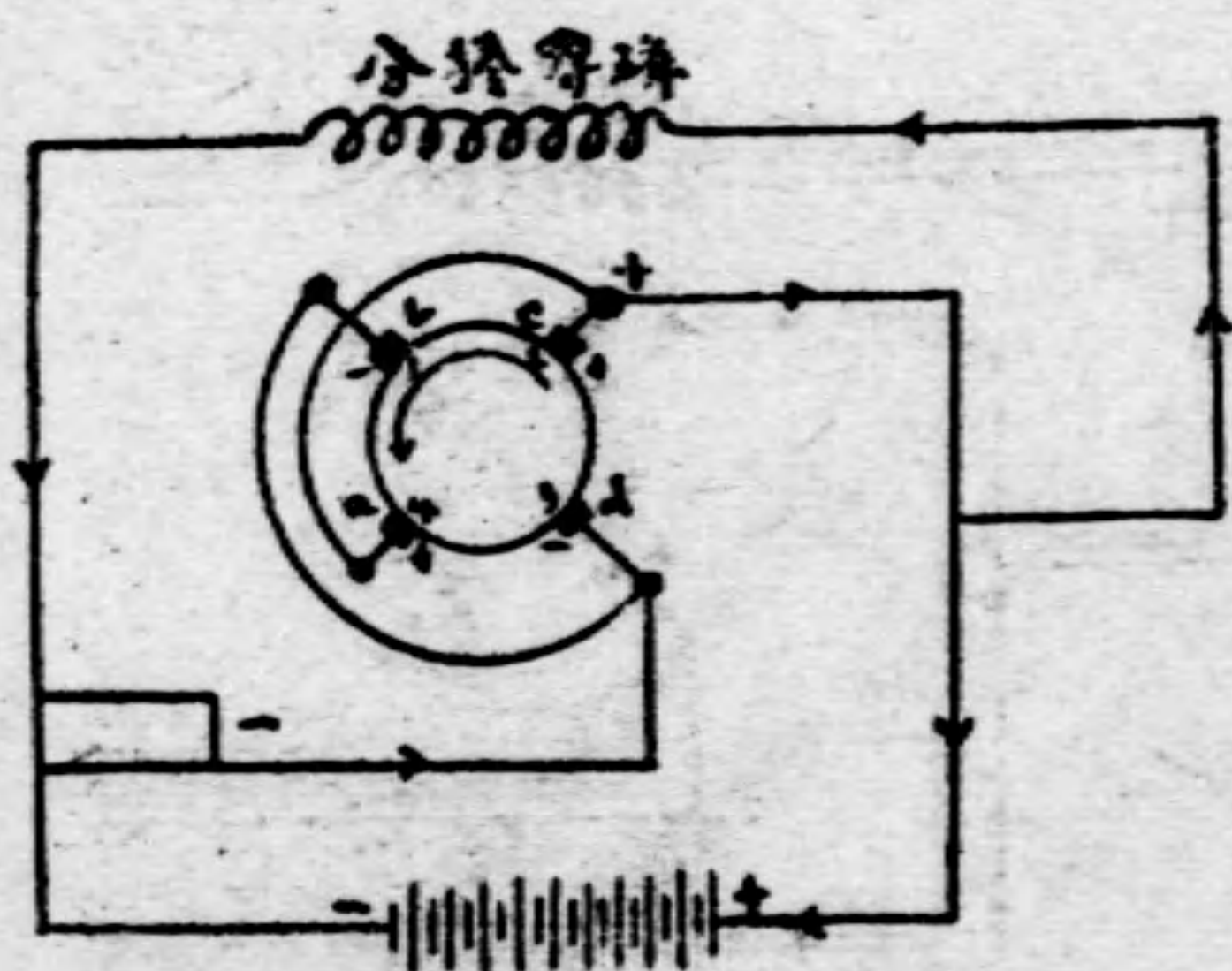
(3) 用機械將外部電路之開閉器變換者

(1)之轉極裝置多使用於四極型之發電機即四極之發電機，使刷子之位置僅移動九十度角可也；刷子之移動是利用整流子(Commutator)與刷子之摩擦，而使其迴轉方向移動，故保持此刷子之「刷子移動機」(Rocker)裝置於球軸承(Ball bearing)等之外框，為自由迴轉之裝置也，又刷子移動機移動了必要的角度(30°)時即靜止。故在發電機之腕鐵(Bracket)之內側裝好刷子「移動機停止器」。

下圖示四極型發電機之轉極裝置之原理，第九圖為發電機右迴轉之場合，此刻之刷子。



第九圖



第十圖

與。在1與3之位置，b與d在2與4之位置，各位置以90度之差為間隔，而1與3為陽極

2 與 4 爲陰極，故 a 與 c 通（十）電流，b 與 d 通（一）電流，如矢示電流之方向。

發電機若變左迴轉即列車之運轉爲反向時，刷子移動機隨其迴轉方向，而因刷子與整流子之摩擦刷子之位置亦爲反向。

第十圖即示此反向者，前（第九圖）在 1 與 3 位置接觸者，一觸主幹開閉刷子，即被刷子壓於其位置而靜止。

此刻刷子之移動不過二三度內外而已，今假定發電機爲右迴轉。發電子若迴轉，則炭素刷子（Carbon brush）藉與整流子之摩擦，如矢之方向移動迴轉，故裝置於此之接觸片 f，接觸於主幹開閉刷子 4，同時 e 接觸於 1，此際發電機之極如 a 爲（十）b 爲（一），則外部電路接續於主幹開閉刷子 1 者爲（十），4 爲（一）即 c 爲（十）d 爲（一）。

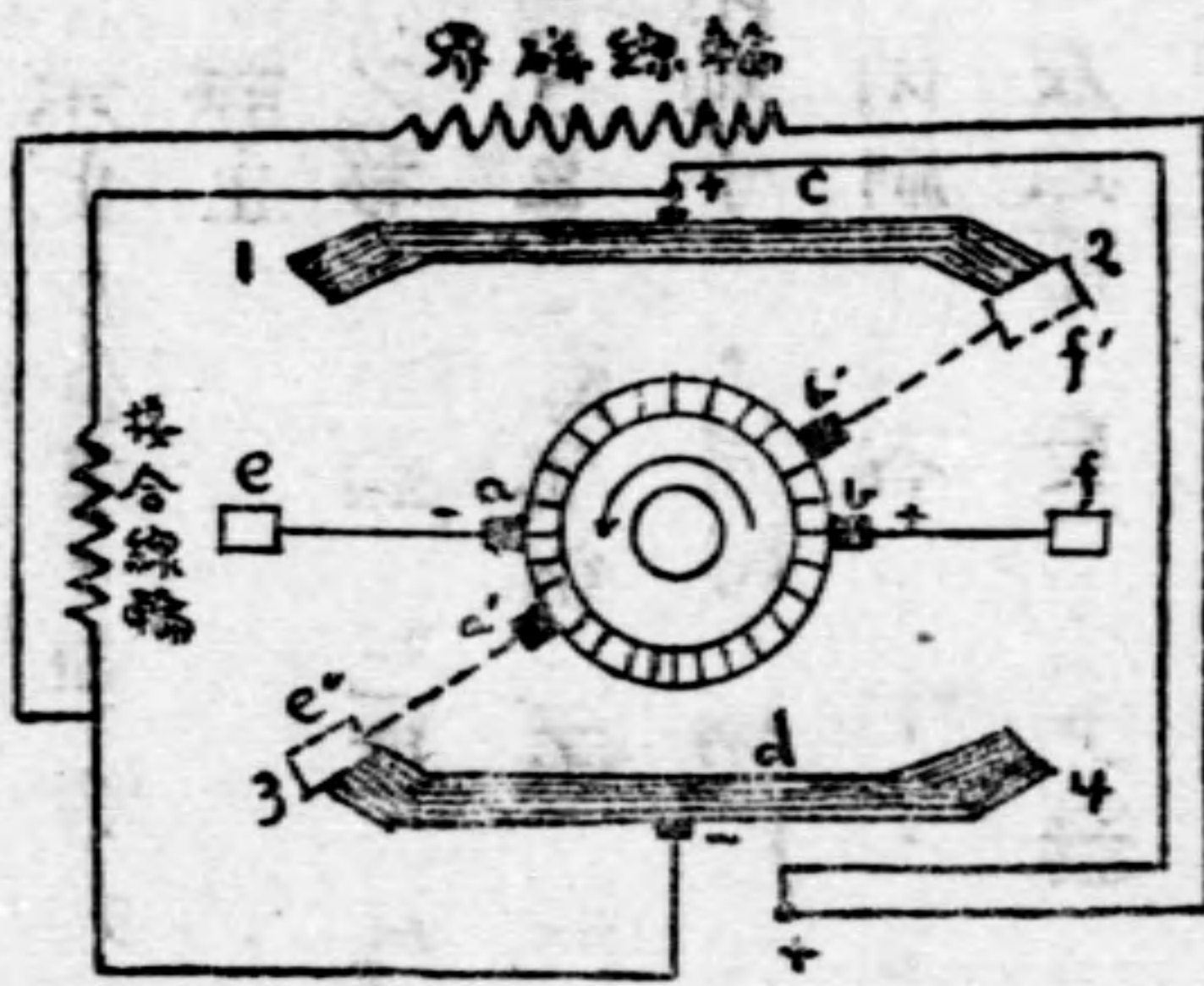
次則若爲左迴轉，發電機之發電子之發生電流之方向爲反對，故刷子 b 爲（十），a 爲（一），而刷子移動因隨其迴轉方向，接觸片 f 接觸於主幹開閉刷子之一端 2，e 接觸於他端 3，故 2 爲（十），3 爲（一），而構成與右迴轉之場合同樣的外部電路；然此刻之接觸片，與主幹開閉刷子之接觸壓力與整流子，僅藉炭素刷子之摩擦是非常弱小，爲震動等之影響不能將主幹電路完全接觸保持，其補救方法，通電流於接合線圈（Clutch Coil），依電磁石而將刷子移動器充分吸引，以爲保持作用。

如上發電機之迴轉方向變換時，其成極雖變，而外部之刷子 a 與 c 來到 2 與 4 之位置，

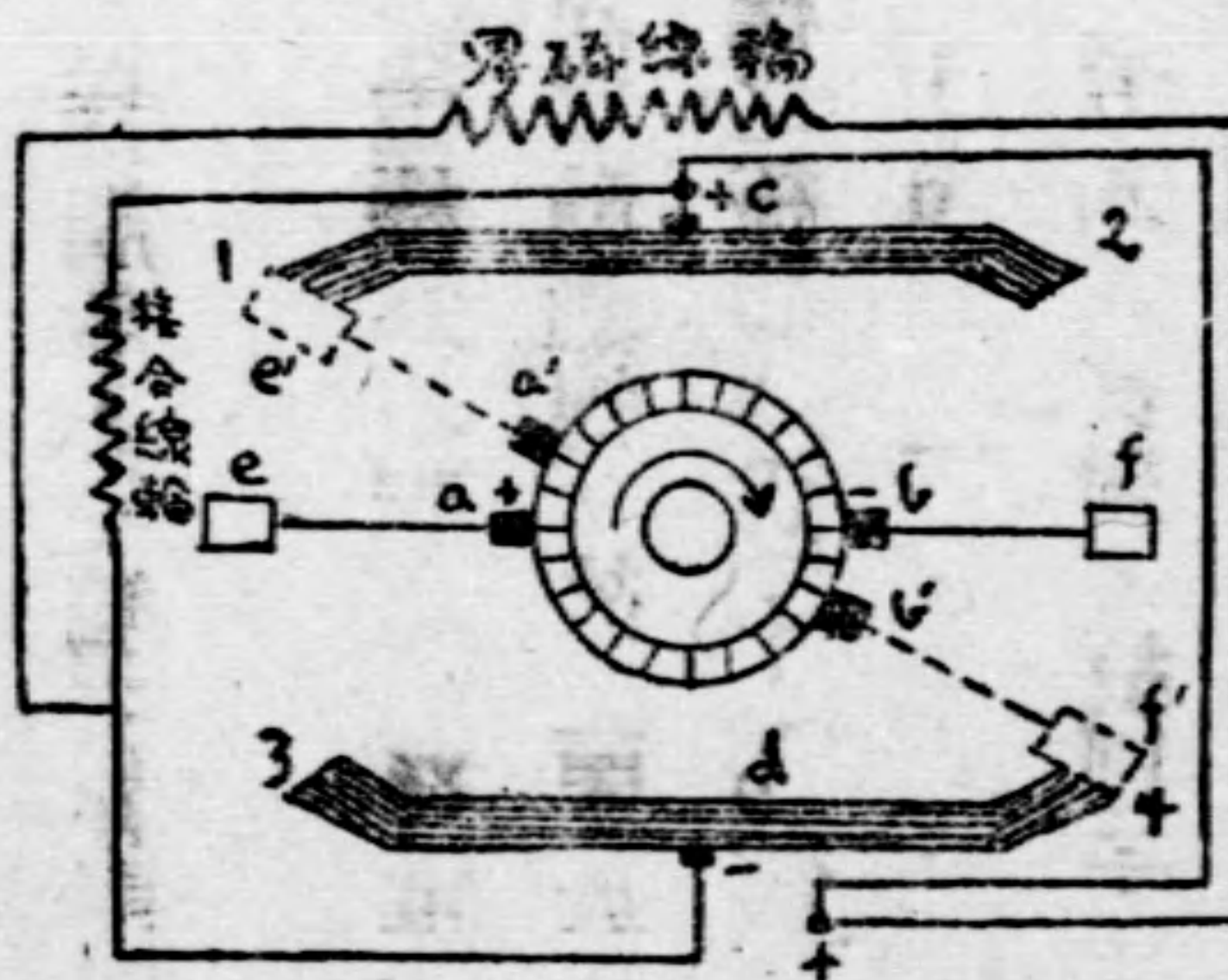
又2與4位置之刷子b與d到1與3之位置來。

再發電機之發電狀態，發電子在右迴轉時，1與3之位置若為(+)，2與4為(-)，則左迴轉(第一圖)時，1與3當為(-)，2與4為(+)，故a與c之刷子仍為(+)，b與d仍為(-)，而流於界磁線輪(Field Coil)及外部電路之電流，無論如何迴轉，常保同一方向。

(2)之轉極裝置是見用於Liliput Type發電機，如第十一圖所示。



圖一十第



圖二十第

此裝置由接合子搖台 (Clutch Rocker) 及裝置於此之刷子支持器，與主幹開閉刷子而成

接合子 (Clutch) 為捲線圈於鐵心 (Core) 之外側的電磁石，線圈勵磁時，搖台藉此而被

吸引。

第十二圖示此裝置之接續，圖中之c，d爲主幹開閉刷子，e，f爲接觸片，此片裝置由刷子支持器（對整流子而言）伸出之金屬腕之一端，故發電機若迴轉，則與刷子一同移動於其方向，電路常能供給一定方向之電流。

(3)之轉極裝置有種種方法，今就其代表的說明之Ston式C型發電機所使用之調整機裝置，亦其中之一種。行電極之切換之主要部分爲摩擦加減裝置，此由裝置於調整機用鏈條之腕鐵與唧子（Plunger）而成，發電機如迴轉，則唧子裝置同時與發電子之迴轉爲同方向之迴轉，唧子之木片壓着開閉刷子進退器之溝型調帶車之表面，故依木片與調帶車之摩擦，開閉刷子進退器迴轉於發電子之迴轉方面，而刷子如移動三十度（由中心），橢形刷子則觸於接觸台之一部之突起處，進退器之移動靜止而停止于該位置；再一達某迴轉，裝於進退器之橢形刷子，依調整機進出，而接觸於接觸台，以作外部電路。

IV 車軸調車式與其電壓之調整

列車速度之變化，於發電機之迴轉速度亦隨之變化，故其發生之電壓亦變化，此等之障害的變化，影響及於電燈之光力；爲此，防止此變化，或發電機自身成過負荷之狀態，故於客車電燈用發電機，附屬種種之自動調整裝置。

此調整裝置，在發電機之電壓發生變化時，使加於電燈電路之電壓不起變化，與發電機之迴轉速度變化時，將其出力調整。

此調整裝置有種種方法，然由動作裝置之關係區別，可分為二：

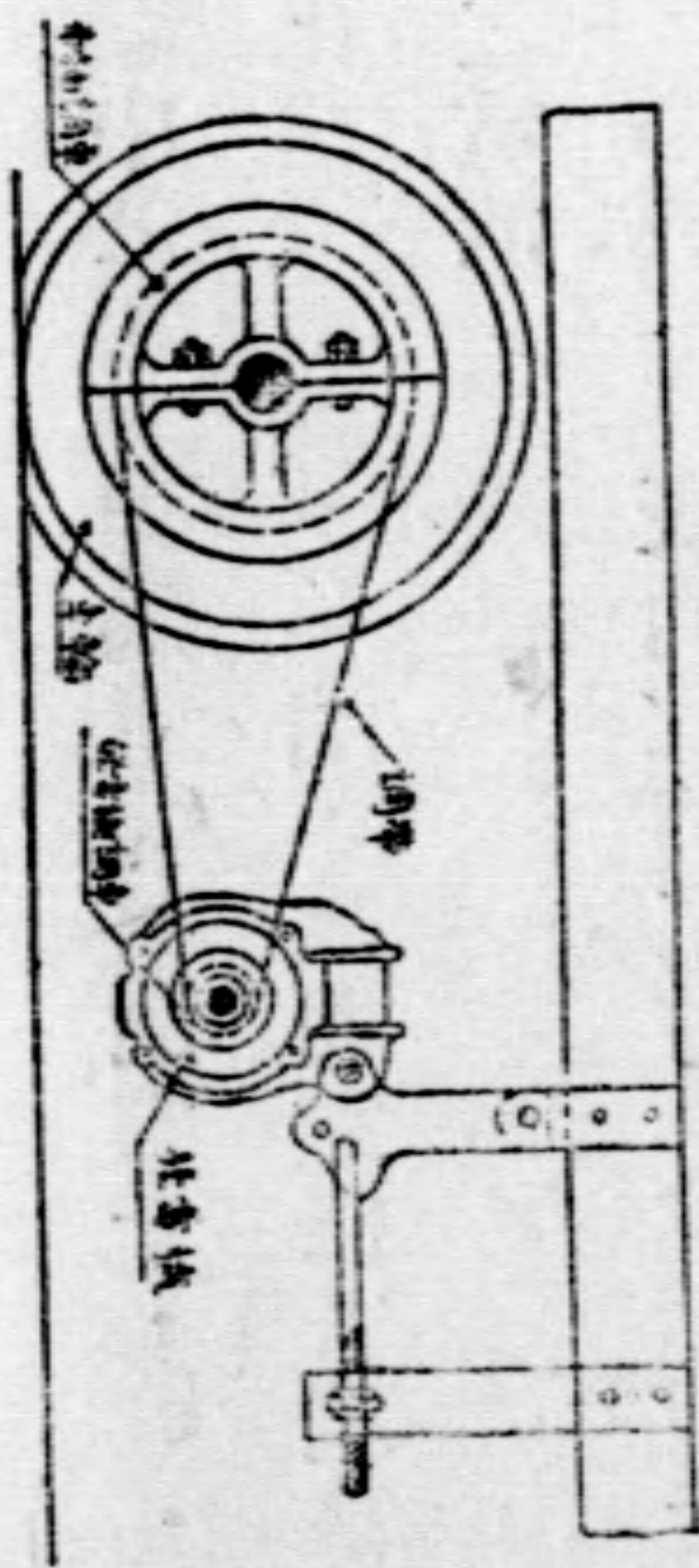
(1) 機械式。

(2) 電氣式(或電磁式)。

機械的是將發電之迴轉數，保持於適當的方法，其代表者為依調帶之滑動，而防某一定以上之迴轉數上昇，如行出力調整之Ston式發電機是也。

此裝置如第十三圖所示，將發電機懸吊於裝置於車體之框架(Frane)之吊鉤，而自由前後搖動。

此懸吊方向依調整將發電機引張於某角度，而將由發電機能出之必要之出力，保持其適當之張力。



第十三圖

列車之速度漸次增加，調帶之張力大於發電機之張力時，發電機自動的向調車之方向而被引以行，其結果張力弛緩，因發電機之調車生滑動，故發電子在某一定速度得以廻轉。

當然，調帶依張力螺旋 (Tension Screw) 而將其弛放，或加緊以調其張力，藉此滑動亦得以加減。

電氣的調整裝置多使用於 Dick Type, Vicker Type, 及 Saffy Type, 其調整方法亦可分二種：一為調整界磁電路之勵磁電流者，乃自動的插入抵抗於電燈電路，以調整其電壓；他為利用發電子反作用者。

V 車內照明

照明之方法依其利用之場所而趣旨大異，如室內照明，工廠照明，店頭照明，街道照明，招牌照明，操車站照明，碼頭照明，舞台照明，車內照明及其他種種；又同是室內照明，公事房、住宅、車內及學校教室，其設計各不同。

光之眩映直接刺激吾人之視神經，故行照明時，使電燈之光力投於照明面之投射方法，不得不詳加考慮，此方法亦有種種，分類如次：

(1) 直接照明

直射光直接照明
擴射光直接照明

(2) 間接照明。

(3) 半間接照明。

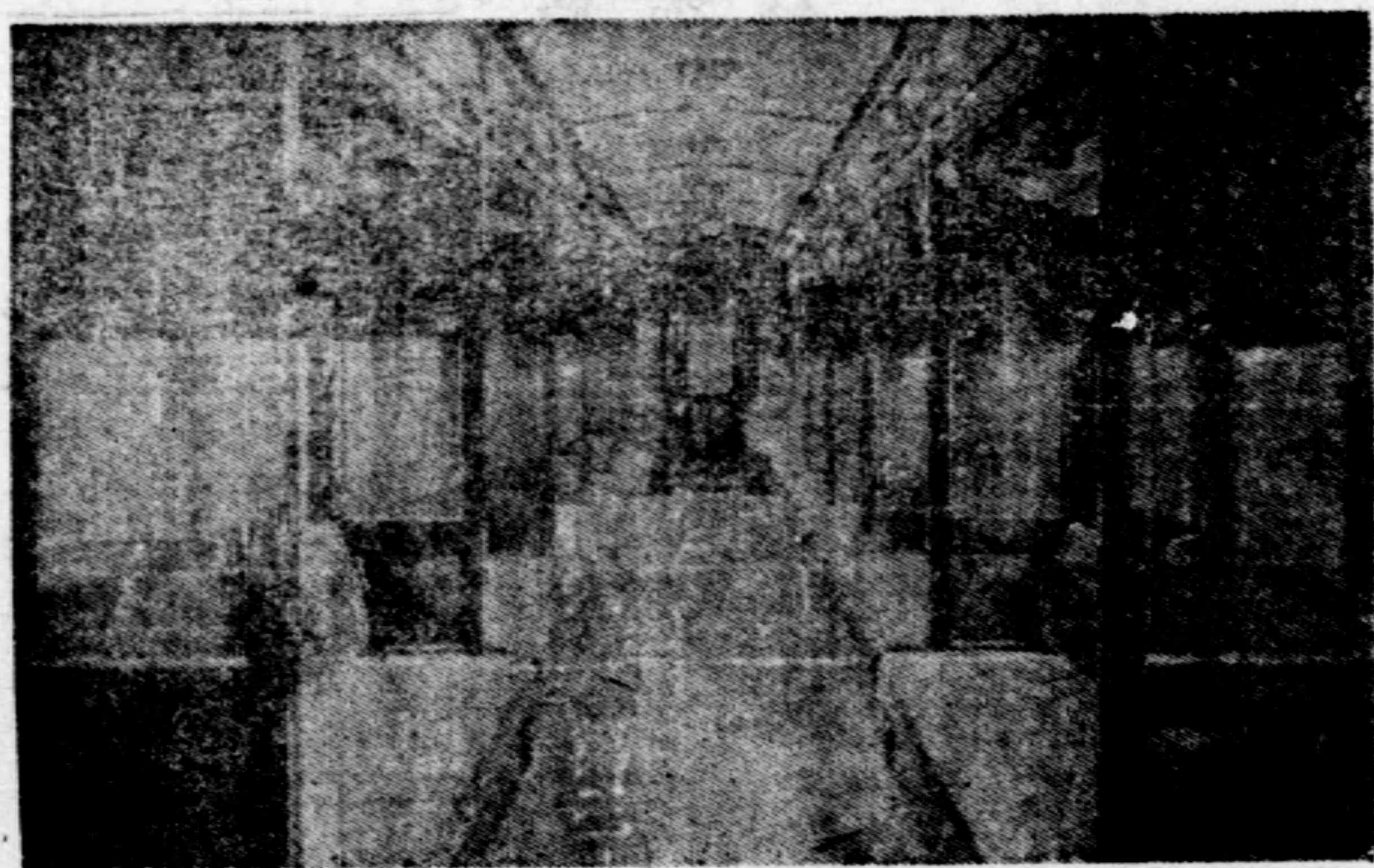
車內照明，現今最多使用者厥為直接照明，這並非此實際照明之狀態良好的理由，因為以有限之電源點燈，應採照明能率之良好方法。

客車內由其室之構造上，電燈多裝於中央部一列，第十四圖即示此裝置者，吾人稱此方法為「中央照明」，對於中央照明，以裝置於天井面之兩側，或兩側之樑者，謂之「側部照明」，普通客車用此二方法中之一，或兩者併用而為一般照明；更如郵政車、食堂車、臥車、或洗面所、便所、於必要的個所，施以局部照明。

客車之座席多在兩側，中央為通路，然要最大之照明度為座席面，故為中央照明時，比側面照明時自然要大光力，但使用大光力於中央部，似無必要，徒光亮通路，增加電力之浪費！又側部二列式，比中央一列式，有能多裝燈具之餘地，故得同樣照明度，前者（中央照明）反使用燭光大的電燈泡，後者能多用燭光少者，並減少陰影，可得均一的照明，是為有利。

Ⅵ 電燈泡

客車內最初使用之電燈泡為炭素纖維條電燈泡，其後因鎢（Tungsten）纖維電燈泡之製法進步，故現在殆完全使用此真空鎢纖維電燈泡。



第 十 四 圖

現今所使用之真空鎢纖維電燈泡之種類如下：

真空電泡	所要電力	電壓 Volt	發光量 Lumen	每瓦特之光量
8燭光	10瓦特	24	70	7.0
16燭光	20瓦特	24	164	8.2
24燭光	30瓦特	24	210	7.0
32燭光	40瓦特	32	358	6.45

瓦斯電燈泡因與鎢纖維不起化學的變化，封入所謂不活性之瓦斯氮與氬 (Argon)，故由纖維得高溫度之關係，能率比真空鎢電燈泡良好。

客車內用電燈泡之定格電壓，依點燈方式而各異，然現在最多使用者為 24, 32, 及 48 伏特。

氣軻問答

(續)

王若侃

第八章 「PC」客車車軻設備

第8-1「號管理閥軻箭—管理閥之一般潤澤法—公共排洩氣箭

問 「PC」一語係何義？

答 韋司汀好斯改良車軻設備，係用一管理閥以代三通閥。P指旅客，C指管理閥。

問 此設備用於何處？

答 用於重十二萬五千磅至十五萬磅或十五萬磅以上之重客車。

問 此設備何以在所必需？

答 因用以管理此項重車而其效率須與其輕車上舊式設備相同之軻力，異常之巨，足以超過可實用之最大單軻箭能力連同可實用之最高槓桿作用也。

問 增加重量是否即為引用新設備之惟一理由？

答 否；此項重車常需增加行車速度；停車須節省時間以期合乎快運之時刻表；須以極大量之空氣處置較長之列車；凡此種種，均有一切必要之條件，皆非舊式設備所能應付滿意者也。

問 舊式客車設備之一切特色，「PC」設備均有之否？

答 然，並有數種新奇之特色。

問 與舊式高速軛(PZ表)相較，有何新奇之特色？

答 (一)分度鬆放及迅速重行充氣，與用PZ之設備所得者相同。

(二)行車動作之確實與一律。

(三)軛管壓力升高之迅速。

(四)鞣鞣行程或軛管漏氣雖不相等，而行車軛管壓力仍屬一律並維持原狀。

(五)行車軛力有一定限制。

(六)不拘以前所施之行車應用如何，能隨時得有完全速止軛力。

(七)無論何時，軛管壓力降至某點，即自動施行完全速止應用。

(八)將行車及速止特色分開，以盡力免除不需要之速動。

(九)總樞桿作用之比率甚低，使由軛管傳遞軛力至軛履之效能增加。

(十)不易受軛管壓力輕微升降之感應，以防車軛「爬行」或造成不需要之輕微應用。

(十一)鬆放期間軛管壓力升高甚速，使需要時一切車軛均可鬆放。

(十二)受鬆放之感應性異常增加，以防車軛之「被阻」。

(十三)無論何時，如有需要，可免去分度鬆放，而改為直接鬆放，一如舊式設備，無須

更換機件也。

問 有此項新特色，如於一列車上將此設備與舊設備混合，則此設備如何運用？

答 如將軛閥處置得當，則此設備與舊設備完全合作，且甚至改良後者之運用也。

問 試舉「PC」設備（第一百十一圖與第一百十二圖）各部分之名稱，及其職務。

答（一）管理閥與其分隔儲氣箱，大體與舊式客車車軛設備相當，尤與「H」機車車軛之分配閥相近。

（二）兩軛箱，一名行車箱，一名速止箱。行車箱獨運用於行車應用時，而在速止應用時則兩箱均運用也。

（三）兩儲氣箱，名為行車儲氣箱及速止儲氣箱，按照軛箱而運用。

（四）離心集塵器，置於軛管至管理閥之分管內，在管理閥附近，以防塵垢沙屑之達於管理閥。

（五）分管濾氣器，以螺旋旋入管理閥之連接分管內，以代速動三通閥內所用之小濾氣器（參閱第五圖16）。

（六）列車長閥，與一切客車車軛設備所用者相同，置於車內，與軛管相連，俾於必要時可由列車長應用車軛。

（七）客車車軛設備內常需之其他各種零件，如開閉塞門，折角塞門，軟管結合，無聲結合，等等。

(八)自動鬆弛調整器(參閱第二十八圖)雖非此設備之基本部分。然常用以確保鞴鞴行程之一律。

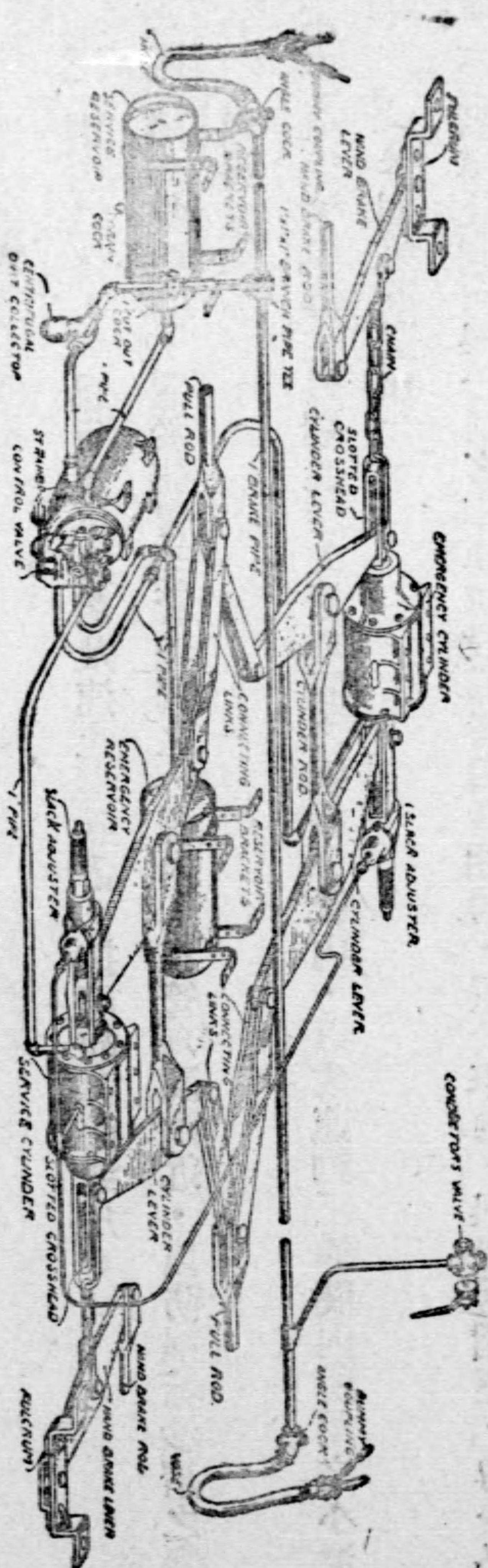


Fig. 111.- PC Passenger Brake Equipment. Cylinders Pointing in Opposite Direction

第一百十一圖

(PC客車車軛設備各箭在相對之方向)

儲氣筒以至軛筒。

問 在停車時行車軛筒壓力如何維持？

答 與在機車上相同，用分配閥之應用位置（參閱第七章）。

問 行車軛力如何限於一定數目？

答 管理閥之壓力房與應用房容量均有規定，當其壓力成爲平衡時，即不能得有較高之行車軛筒壓力。

問 用一百十磅之軛管壓力，則最大之軛筒壓力爲若干？

答 八十六磅。

問 作若干之軛管減壓？

答 二十四磅，與高速軛相同。

問 在行車時，此平衡之壓力與舊式設備相較如何？

答 較高，舊式設備之設計，用七十磅軛管，平衡壓力爲五十磅，用一百十磅軛管，則爲高速減壓閥或安全閥限至六十磅爲度。

問 如何得有一「隨時完全速止」之特色？

答 因管理閥之行車部分與速止部分完全分開，而速動部分之運用僅依其各部分之移至速止位置而定（此事在軛管施行速止減壓時時常發生），故不拘以前有無發生若何應用，常能

得有速止應用也。

問 於軛管壓力消耗時，作自動之速止應用，此特色之主旨何在？

答 爲軛力總損失之明證。此項損失，係因壓氣機停止工作，漏氣，耗氣，或其他任何原因所致者，緣無論何時，軛管壓力減至某點，則管理閥之速動部分將軛管放開，通至大氣，於是藉行車儲氣筒及速止儲氣筒所留之空氣而發生速止應用。

問 此種速止應用，於處置軛閥時，不必行至速止位置，亦能得之否？

答 然，如司機者以軛閥柄置於行車位置，繼續減低軛管壓力，至完全行車減壓以下，終必達到管理閥自動應用速止之一點。

問 此係妥善之舉動否？

答 否，此係極不良之舉動，如司機有作成此項應用者，即明示其不知如何適當處置軛閥也。

問 此種特色在「PCJ」設備，常作何名？

答 「過度減壓」特色。

問 將行車及速止特色分開，除隨時得有速止外，尙有何事？

答 使行車運用時有必要之適應性，無論如何，不致損失速止之特色。

問 用此設備，何以能使總槓桿作用之比率甚低？

答 因每車使用兩軛管，加以行車之平衡壓力較高，爲八十六磅，對於同樣之行車軛力，毋須將較高之軛管壓力增加多倍也。

問 如何使管理閥不若三通閥之易受軛管壓力輕微升降之感應？

答 軛管壓力小有降落，將使餵氣槽關閉，不生若何應用，故除非軛管壓力減至應行發生應用之點，決不因輕微之減壓而有不良之結果也。

問 此設備在車軛鬆放時，如何使軛管壓力迅速升高？

答 由軛管取用極少之空氣以資重行充氣，直至管理閥之壓力房所充空氣較普通軛管壓力高五磅以內時爲止；於是所有由儲氣主筒經軛閥而流入軛管之壓力，幾全被利用以升高小容量軛管內之壓力。結果，軛管壓力升高之速，與空氣所能流過列車全長之速度相同，毋須又使儲氣副筒重行充氣也。

問 如何使受鬆放之感應性增加？

答 管理閥之設計，係需要極大微分，使之行至行車位置，而一方面則極小之微分將使各部分移回鬆放位置。故在長列車內軛管壓力升高率似乎遲緩之處，尤其在後端，管理閥之鬆放車軛，當較任何三通閥爲速也。

問 引用一種特色，將分度鬆放變爲直接鬆放，何以視爲可行？

答 在過渡時期，車輛正裝置此種車軛，有時在列車內仍須與裝置舊式車軛之其他車輛同時

運用，該項舊式車軛，係並無分度鬆放特色者，故以為最好在所有車輛上均單用直接鬆放，直至其完全裝有分度鬆放車軛時為止。

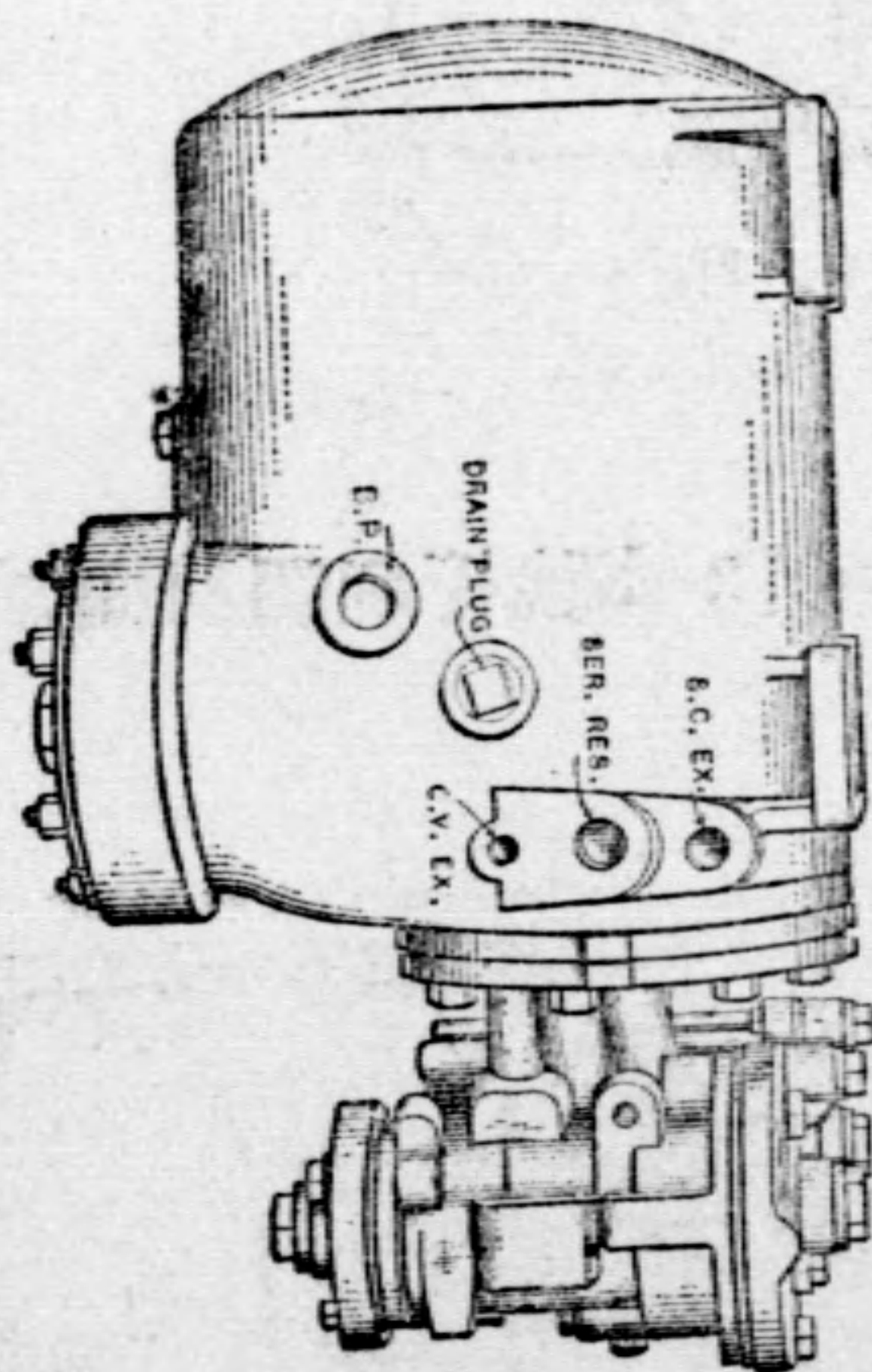
第 104 號管理閥

問 管理閥之主要部分為何物？

答 (一)均力部分，(二)應用部分，(三)速止部分，(四)速動部分。

問 查照第一百十三圖，第一百十四圖，及第一百十五圖，此項部分如何配合？

答 應用部分由前端突入分隔儲氣箱之內部，均力部分之螺釘釘於前端，在應用部分之右方。速止及速動部分由底部突入儲氣箱，各居一側，速動部分在左，速止部分在右。



第一百十三圖 (第 104 號管理閥側面圖)

問 分隔儲氣筒內共有幾房，係何名？

答 有三房：壓力房，應用房，及限制減壓房。

問 均力部分之職務何在？

答 大體與分配閥（第七章）或舊式簡易三通閥（第二章）之均力部分相當。直接受軌管壓力變

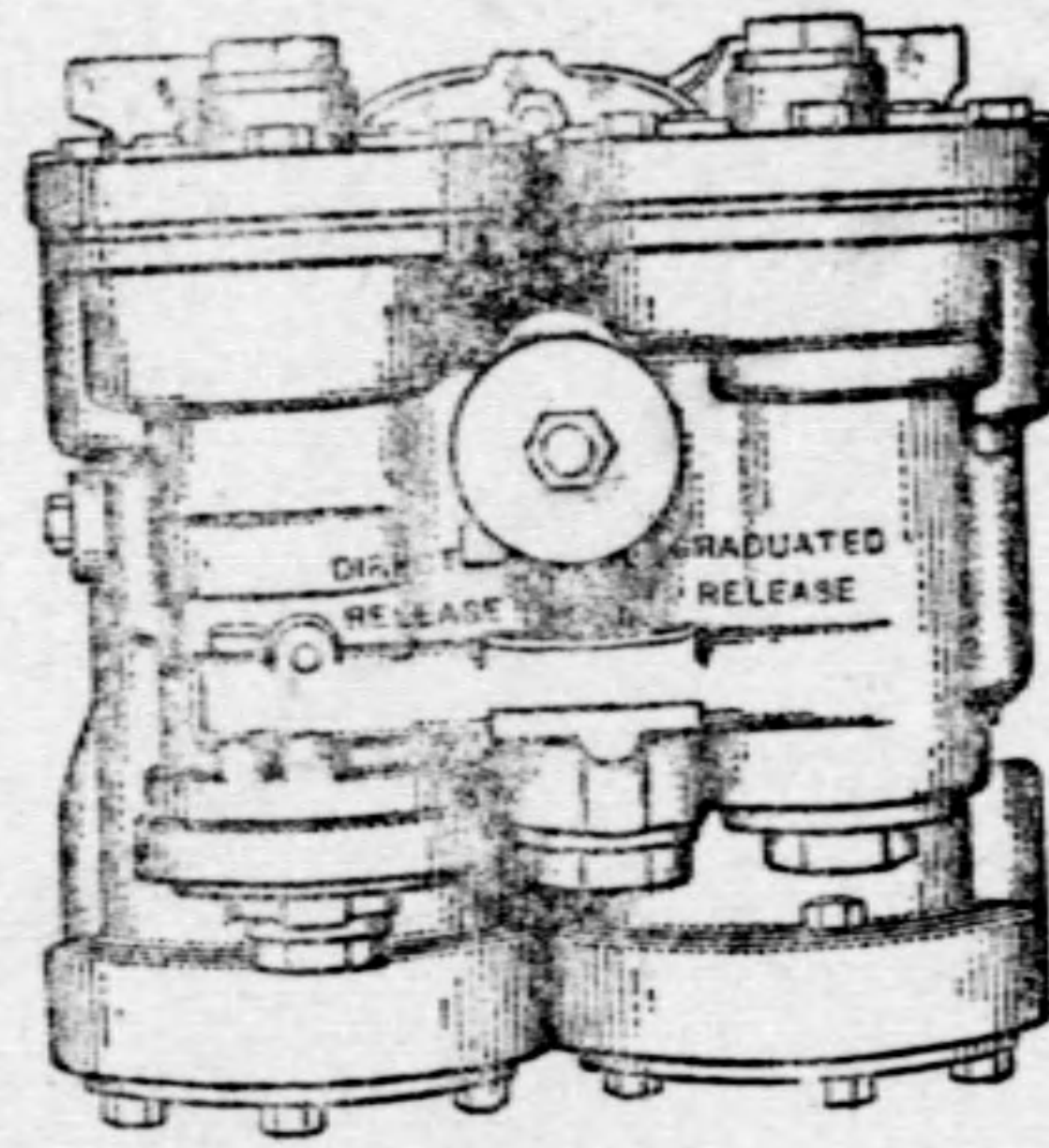
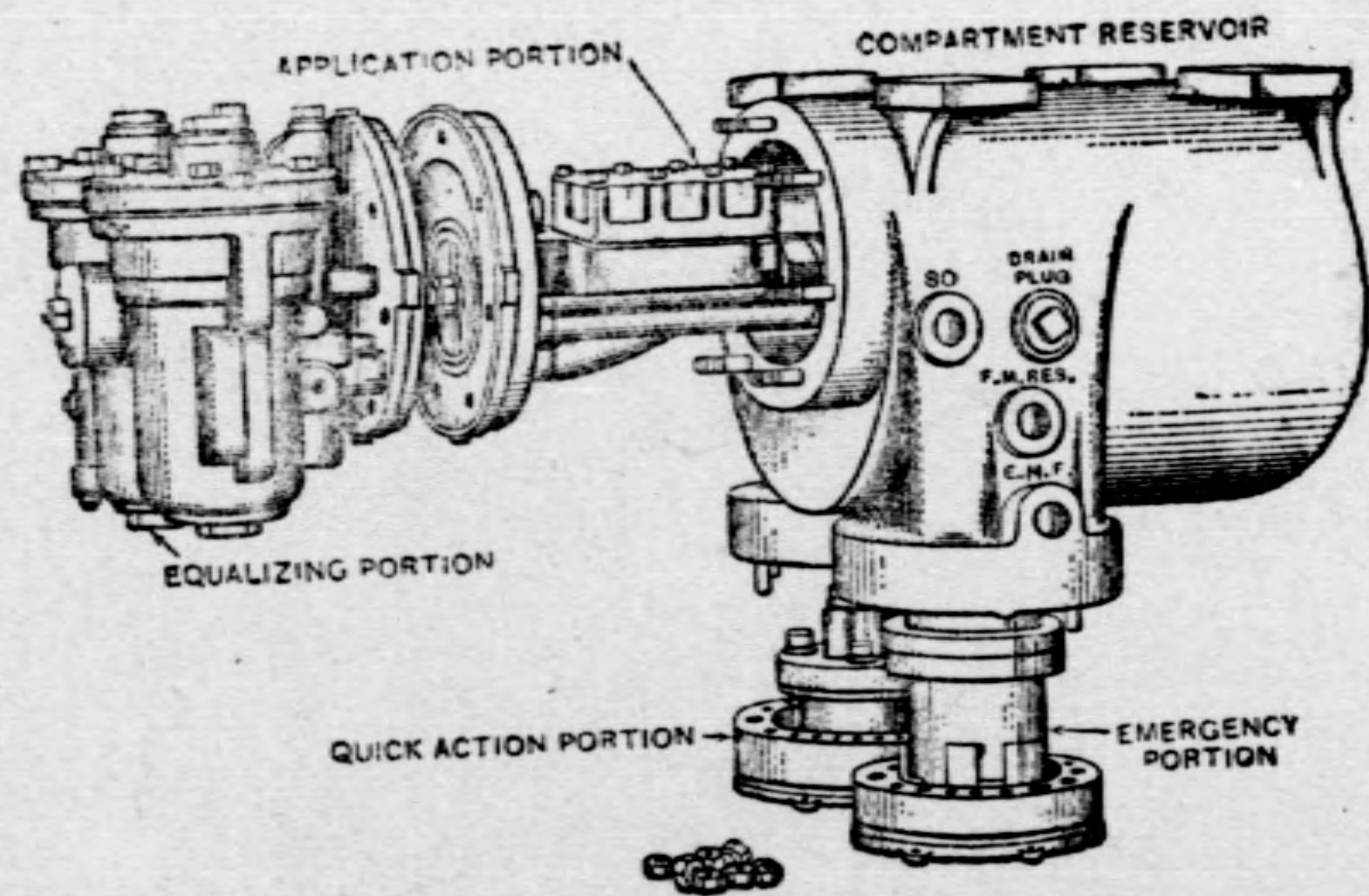


Fig. 114.—No. 3-E Control Valve Front View

第一百十四圖 (第3-E號管理閥前面圖)



第一百十五圖

(第3-E號管理閥示閥之各部分)

更之影響，並直接或間接管理儲氣筒之充氣，車輛在行車或速止時之應用，及車輛之鬆放。

問 應用部分之職務如何？

答 管理空氣之由行車儲氣筒流至行車筒，以及此筒之鬆放。與速止儲氣筒或速止軔筒毫無關係。

問 速止部分所爲何事？

答 有雙鞣鞣及滑閥。管理空氣之由速止儲氣筒流至速止軔筒，及該筒對大氣之鬆放。

問 速動部分之職務如何？

答 大體與三通閥之速動部分相當。僅運用於速止應用時。使軔管空氣通至大氣（不通至軔筒），一俟施行所需之軔管減壓後，即將通氣孔關閉。

問 第一百十三圖爲何形？

答 爲全部管理閥之側面圖。

問 第一百十四圖爲何？

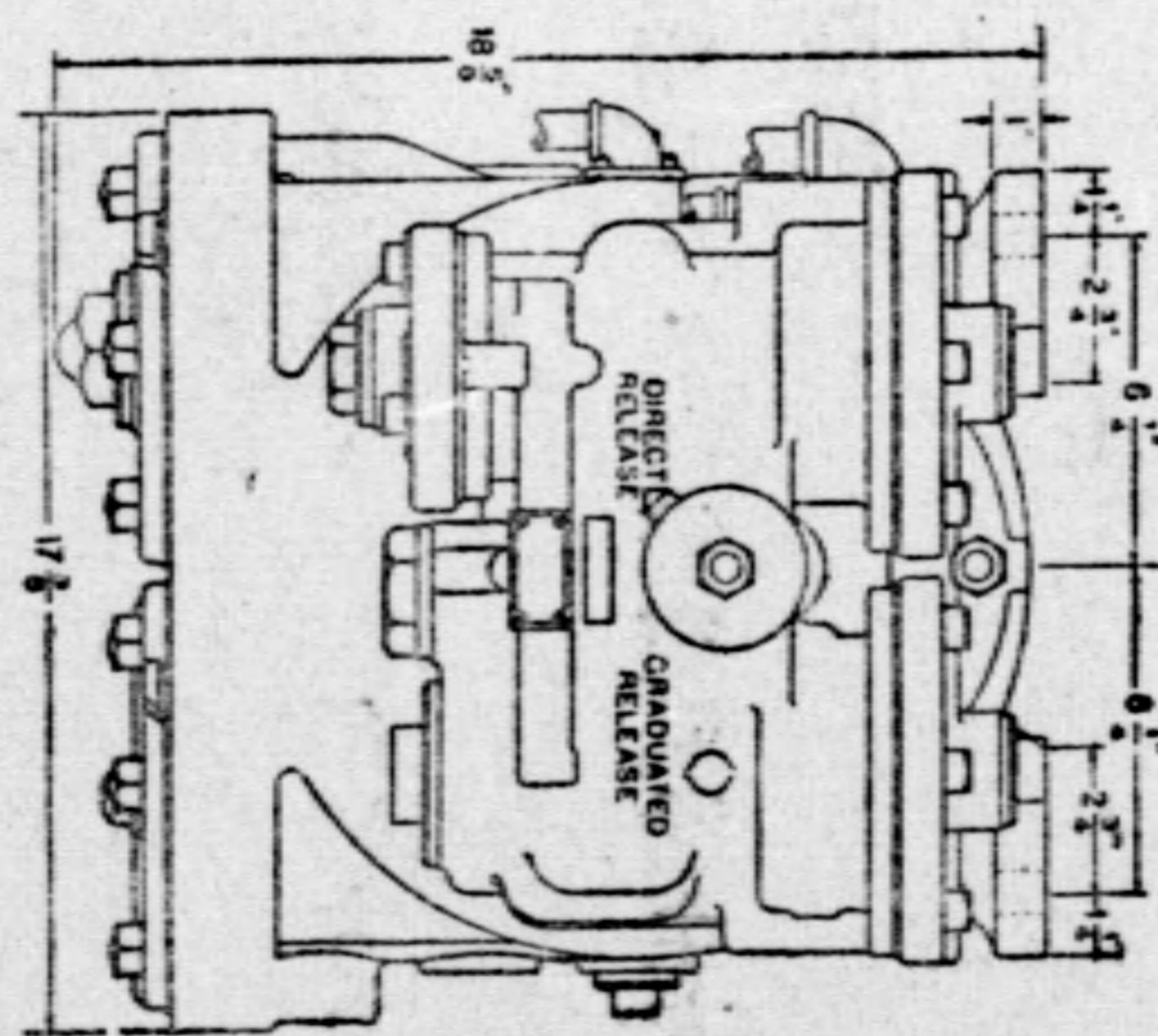
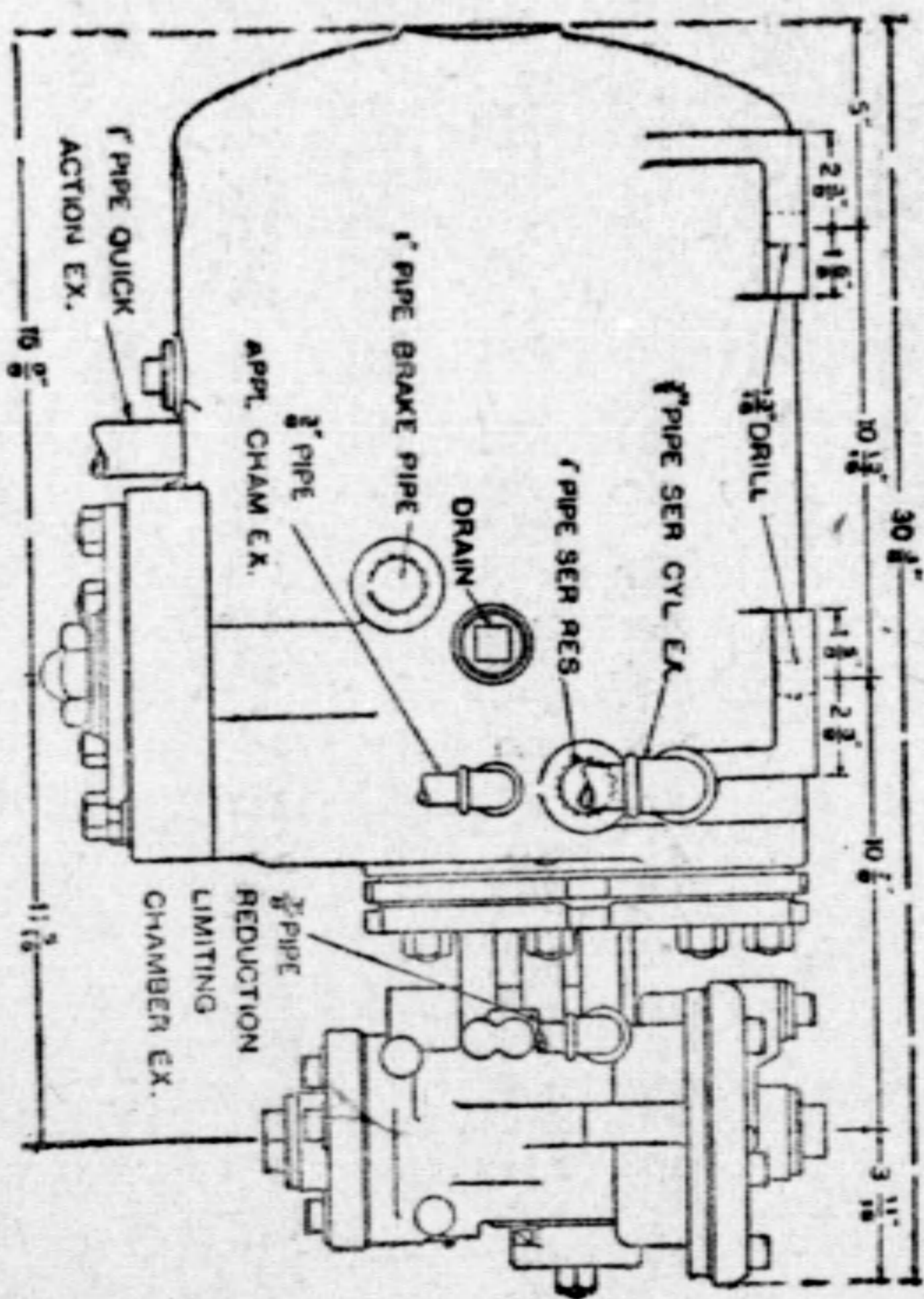
答 爲管理閥之前面圖，示其均力部分。

問 第一百十五圖所示者爲何？

答 爲管理閥之側面圖。示各部分相互之位置。

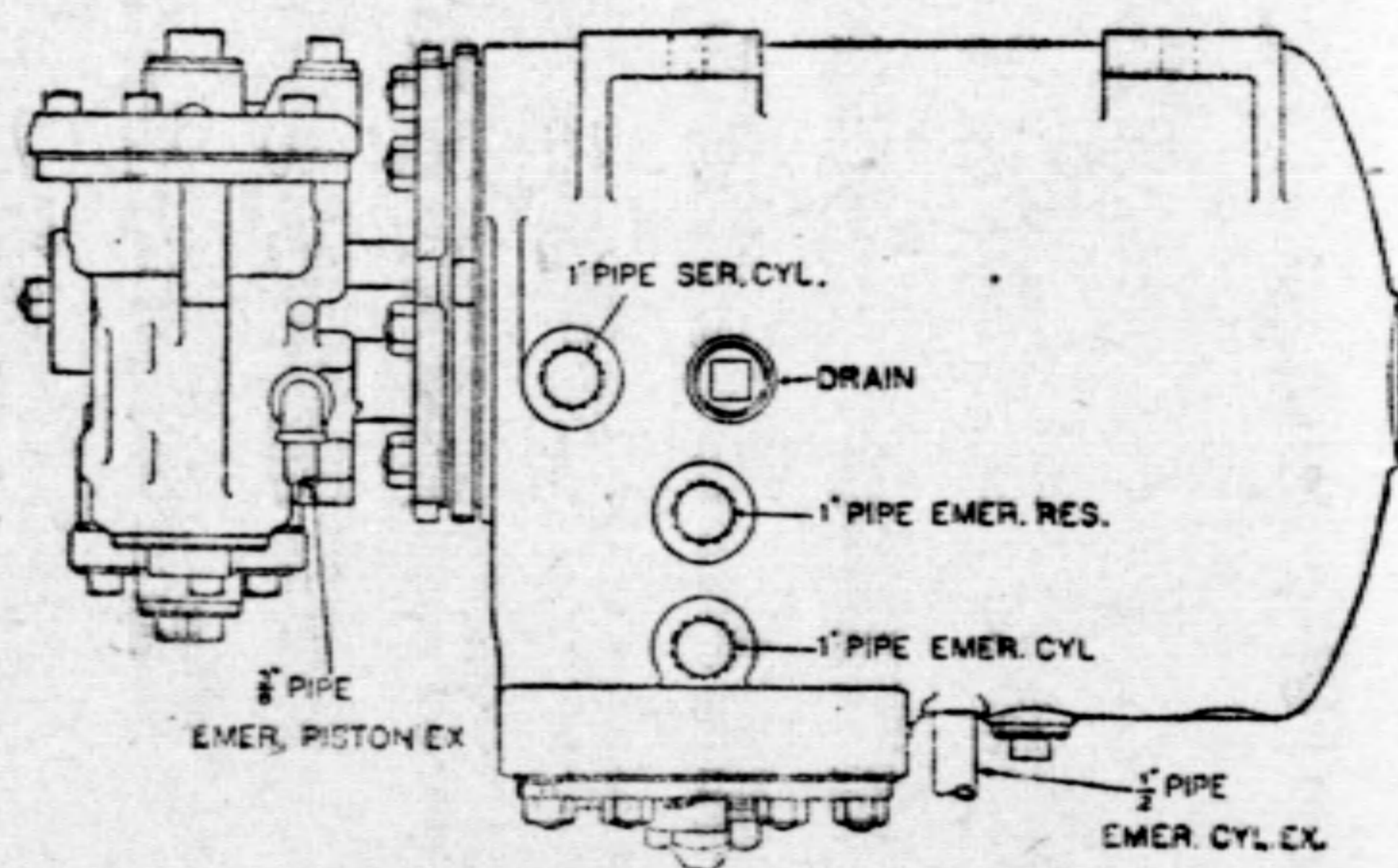
問 第一百十六圖及第一百十七圖所示者為何？

答 為管理閥之外形，示其外部尺寸及連管。



第一百十六圖

(第3-E號管理閥外形)



第一百十七圖
(第3-E號管理閥外形)

問 所有連管均在何處？

答 在分隔儲氣筒內，此為堅附於車輛之惟一部份。

問 關於此點，何種三通閥與管理閥相似？

答 「無管」三通閥。

問 查照第一百十八圖及第一百十九圖，管理閥之各部分名稱為何？

答 均力部分：2為均力體；3為鬆放轉軸；4為鬆放滑閥；5為鬆放滑閥簧；6為鬆放分

度閥；7 爲鬆放分度閥簧；8 爲鬆放鞣鞣帽螺蓋；9 爲鬆放鞣鞣環；10 爲鬆放箭帽；11 爲鬆放箭帽節襯；12 爲方頭帽螺；13 爲鬆放鞣鞣分度袖；14 爲鬆放鞣鞣分度簧；15 爲鬆放鞣鞣分度螺蓋；16 爲止回閥；17 爲止回閥帽螺蓋；18 爲直接及分度鬆放帽；19 爲直接及分度鬆放帽所用雙頭螺釘及螺蓋；20 爲均力鞣鞣；21 爲均力鞣鞣環（大者）；22 爲均力滑閥；23 爲均力滑閥簧；24 爲均力分度閥；25 爲均力分度閥簧；26 爲大均力箭帽；27 爲大均力箭帽節襯；28 爲方頭帽螺；29 爲均力鞣鞣制子袖；30 爲均力鞣鞣制子簧；31 爲均力分度螺蓋；32 爲均力鞣鞣環（小者）；33 爲小均力箭帽；34 爲小均力箭帽所用節襯；35 爲方頭帽螺；36 爲小均力箭帽所用帽螺；37 爲小均力鞣鞣襯；38 爲行車儲氣箭充氣閥；39 爲充氣閥鞣鞣環；40 爲充氣閥鞣鞣環；41 爲充氣閥座；42 爲充氣閥環襯；43 爲內部充氣閥螺蓋；44 爲外部充氣閥螺蓋；45 爲直接及分度鬆放帽所用節襯。

應用部分：75 爲體；76 爲鞣鞣桿；77 爲鞣鞣環（小者）；78 爲鞣鞣頭；79 爲鞣鞣封；80 爲鞣鞣環（大者）；81 爲鞣鞣蓋；82 爲鞣鞣襯皮；83 爲鞣鞣襯皮擴展器；84 爲鞣鞣螺蓋；85 爲鞣鞣劈梢；86 爲排洩閥；87 爲排洩閥簧；88 爲應用閥；89 爲應用閥簧；90 爲應用鞣鞣螺栓；91 爲簧箱；92 爲鞣鞣簧袖；93 爲鞣鞣簧；94 爲分度螺蓋；95 爲應用閥蓋節襯；97 爲應用閥蓋所用方頭螺。

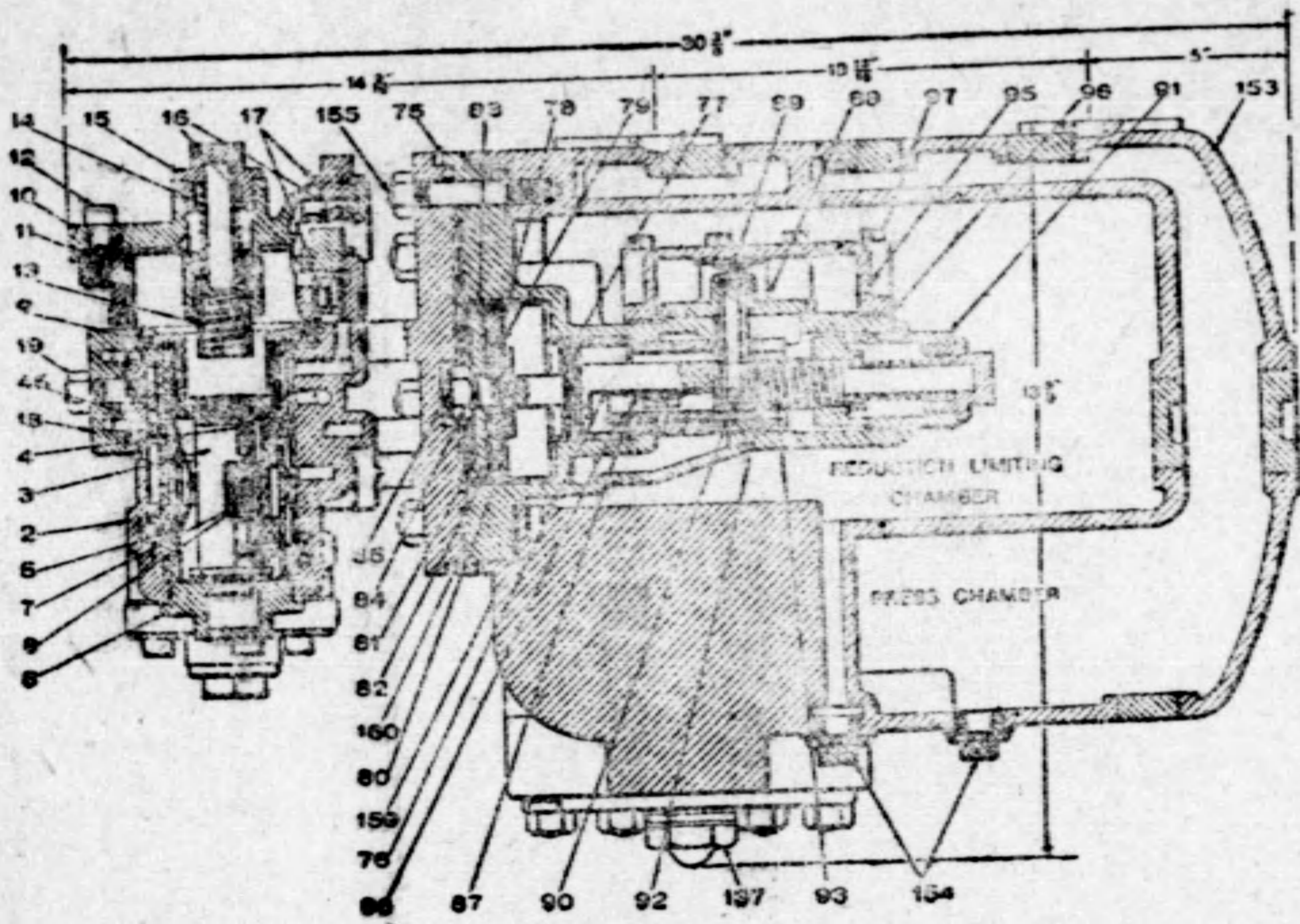
速止部分：107 爲體；108 爲鞣鞣（全部）；109 爲鞣鞣環；110 爲滑閥；111 爲滑閥簧；112

爲小笛帽；112爲大笛帽；114爲小笛帽節襯；115爲大笛帽節襯，116爲鞣鞣簧；117爲小笛帽所用方頭帽螺；118爲橢圓緣鉤頭帽螺；119爲速止鞣鞣襯。

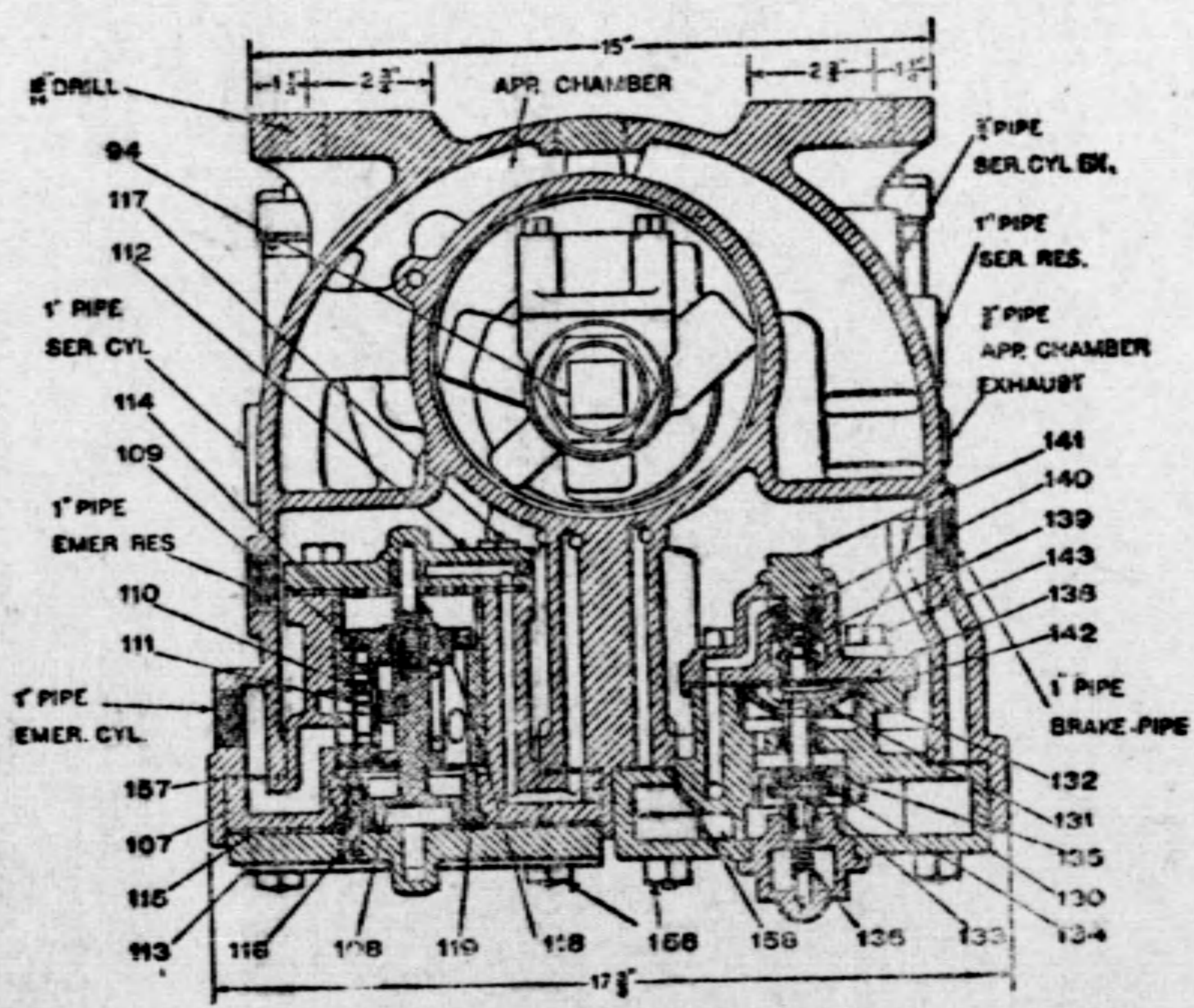
速動部分：130爲體；131爲鞣鞣（全部）；132爲鞣鞣環；133爲速動閥；134爲速動閥座；135有速動閥螺蓋；136爲速動閥簧；137爲速動閥帽螺蓋；138爲速動閥蓋；139爲速動關閉閥；140爲速動關閉閥簧；141爲閥蓋帽螺蓋；142爲閥蓋節襯；143爲閥蓋所用方頭帽螺。

儲氣箱：153爲二隔儲氣箱；154爲帽螺蓋；155爲雙頭螺釘及六角螺蓋；156爲雙頭螺釘及六角螺蓋；157爲速止笛節襯；158爲速動笛節襯；159爲大儲氣箱節襯；160爲均力笛節襯。

問 第一百二十圖、第一百二十一圖、及第一百二十二圖所示者爲何？



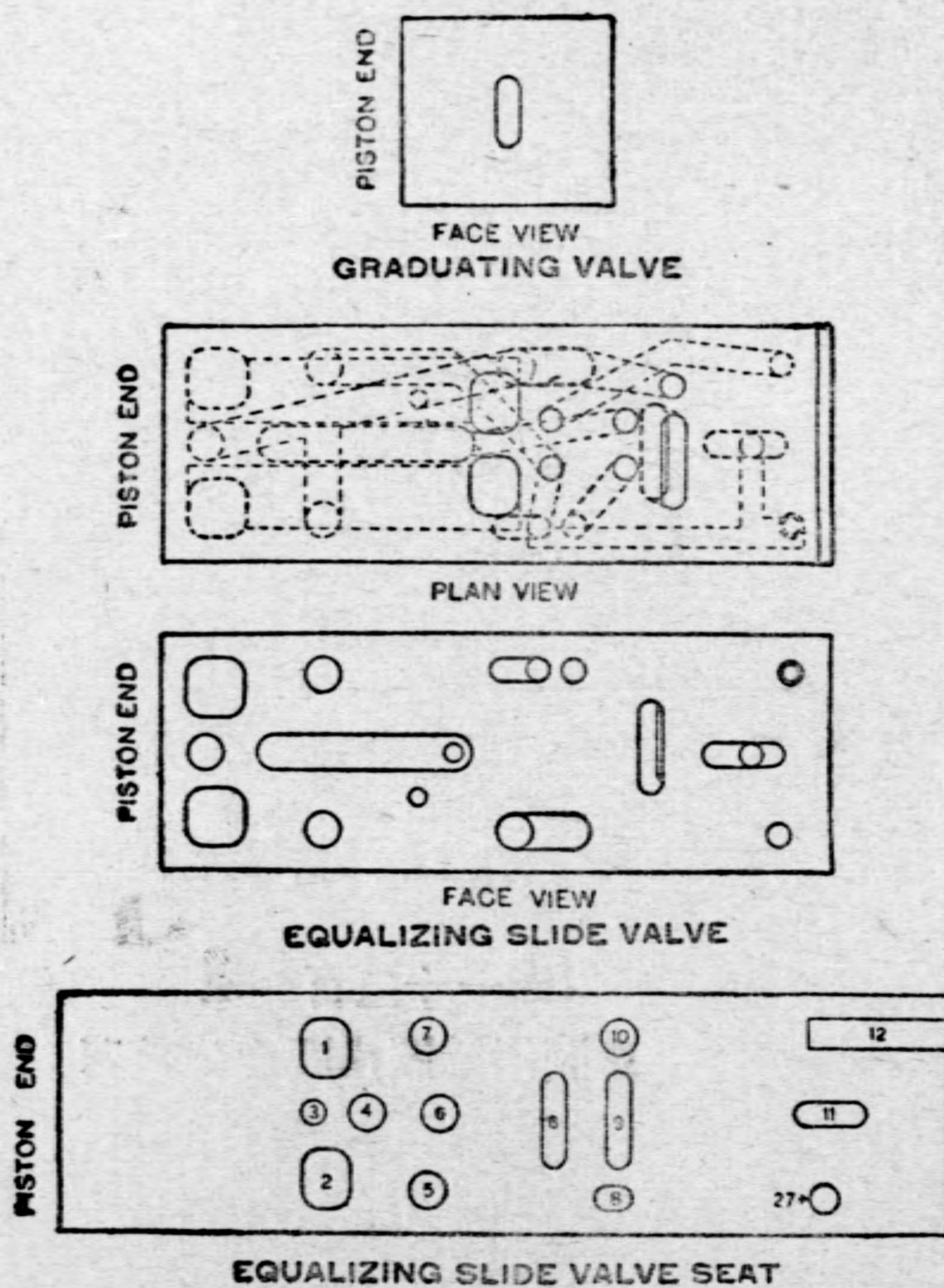
第一百十八圖 (第3-E號管理閥實在剖面圖)



第一百十九圖 (第3-E號管理閥實在剖面圖)

答

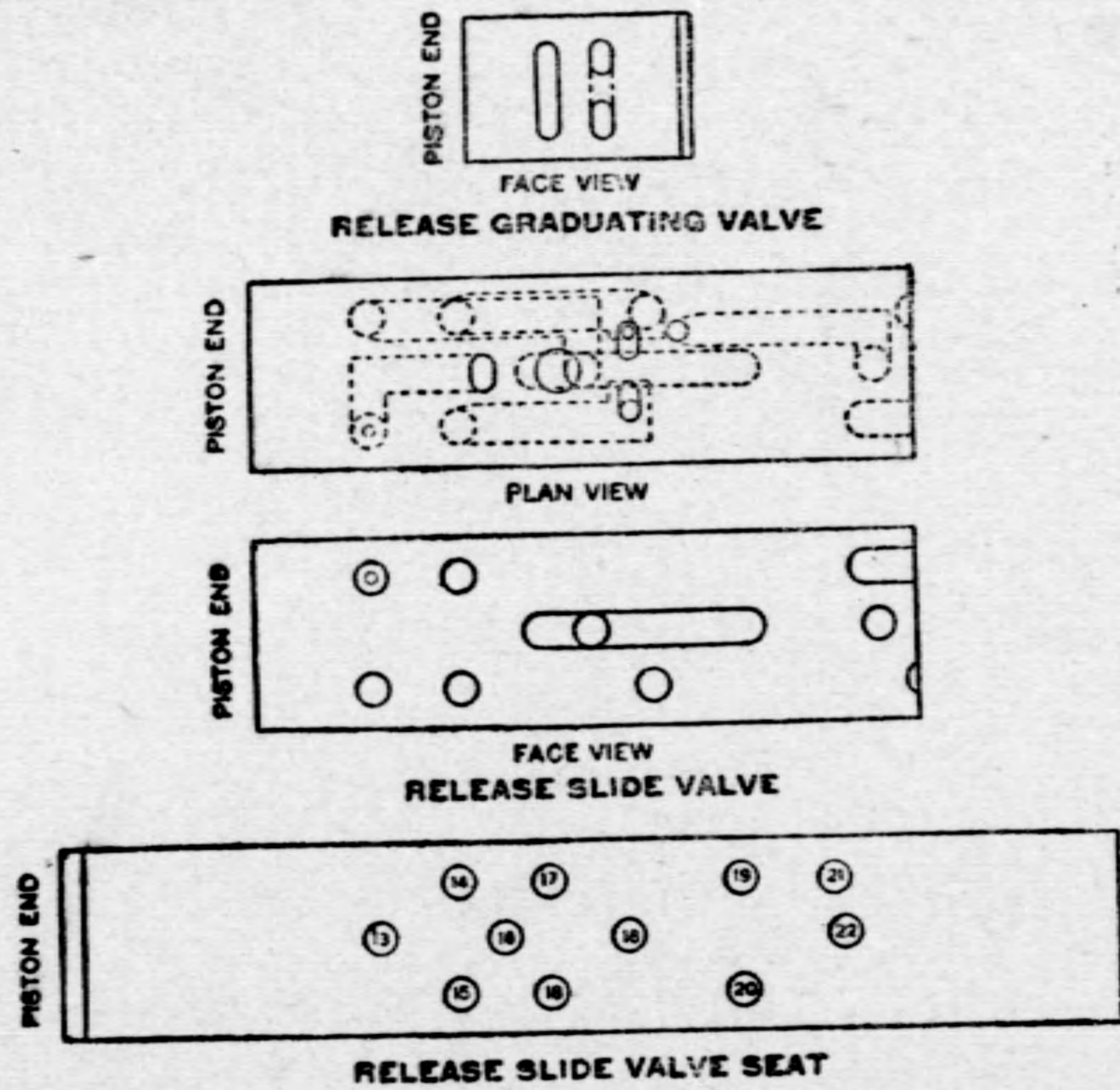
一示均力分度閥，滑閥，及滑閥座之表面；一示鬆放分度閥，滑閥，及滑閥座之表面；
一示速止滑閥及滑閥座之表面。



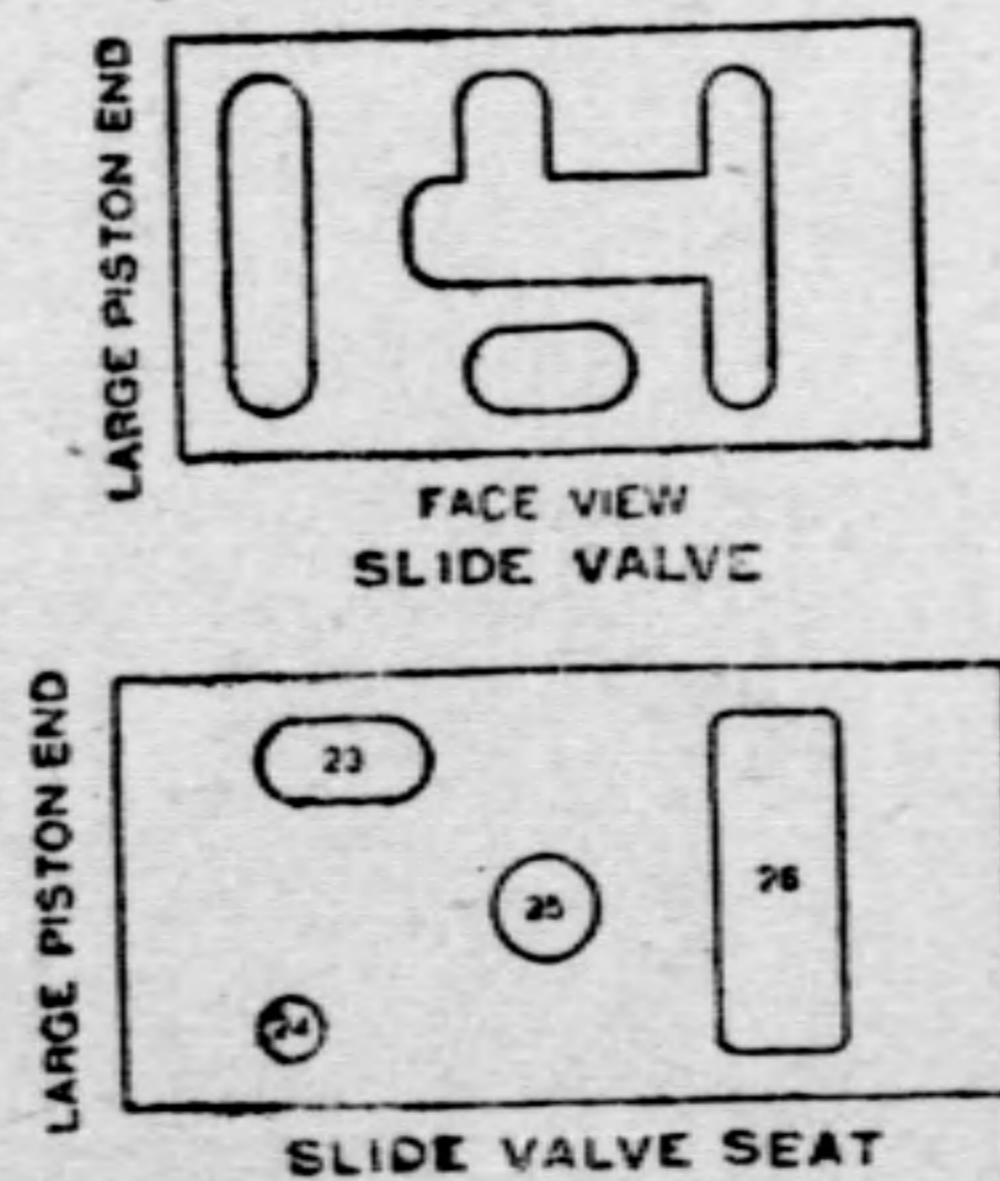
(座閥滑及閥滑閥度分力均) 圖十二百一第

問 各通路與何房及何部分相連？

答 均力滑閥座 1 通速止儲氣箱止回閥(下面)；2 通軛管；3 通直接及分度鬆放帽(僅將帽配合分度鬆放時始行開通)；4 通限制減壓房排洩處；5 通行車儲氣箱充氣閥之小端(房 G)；6 通限制減壓房；7 通行車儲氣箱充氣閥之大端(房 K)；8 通鬆放滑閥房(房 E)；9 通應用房及應用鞴鞴前端(房 C)；10 通速止儲氣箱；11 通壓力房；12 通有隙通



圖一十二百一第
(座閥滑及閥滑閥度分放鬆)



(座閥滑及閥滑止速) 圖二十二百一第

路；27通小均力鞴（房F）。

鬆放滑閥座：13通大速止鞴（房P）；14通小速止鞴（房S）；15通直接及分度鬆放帽（僅將帽配合分度鬆放時始行開通）；16通速止鞴排洩處；17通直接及分度鬆放帽（僅將帽配合直接鬆放時始行開通）；18通應用房排洩處，又通直接及分度鬆放帽（後者僅將帽配合直接鬆放時始行開通）；19通應用房；20通速動關閉閥；21通速止儲氣筒；22通小均力鞴（房F）。

速止滑閥座：23通行車軛筒；24通應用鞴背（房M）；25通速止筒排洩處；26通速止筒。

問 第一百二十三圖至第一百三十七圖所示者為何？

答 爲管理閥與分隔儲氣筒以及各能動部分於運用時在各位置之圖解。至各部分之實在形式，完全不顧，而各通路亦示以最簡單之情形，以表明其連絡。所有各圖，除第一百二十三圖外，僅表示正在動作之通路。

問 第一百二十三圖所示者爲管理閥之何項位置，以及何時發生？

答 爲「普通」位置，於閥之各部分適當集合時及空氣壓力進入氣軛以前所發生。表示一切通路及細微部分之關係。

問 行車軛管常與何房相連？

答 在排洩閥上面之房 O。

問 行車儲氣管常與何房相連？

答 在應用閥上面之房 N，及行車儲氣管充氣閥中心周圍之房 H。

問 速止管常與何房相連？

答 在速動關閉閥上面之房 T。

問 速止儲氣管常與何房相連？

答 在速止滑閥上面之房 R。

問 當氣軛正在充氣及空氣進入軛管時，管理閥內發現何事？（參閱第一百二十四圖）

答 空氣於軛管連接處入管理閥，通至房 A 與 B，經餵氣槽 i 而至房 E。一俟房 A 內之壓力足以勝過均力制子簧之阻力，均力鞴即被迫而下，直至下端達於房 F 內之節窺為止。於是空氣可由房 B 經均力止回閥而入房 D。自房 D 起，空氣又經均力滑閥而通過速止儲氣管止回閥，再自此分兩方向進行：第一，至房 R 與速止儲氣管；第二，經均力滑閥至行車儲氣管止回閥及行車儲氣管，并經分度鬆放帽及鬆放滑閥而至房 E（此房又由小餵氣槽 i 而充氣）。此所述之連絡，僅於分度鬆放帽在鬆放位置時如此；若該帽在直接鬆放位置，則房 E 僅由餵氣槽 i 而充氣。空氣又由房 E 經均力滑閥而流至行車儲氣管充氣閥下

問 在鬆放位置時尙作何連絡？

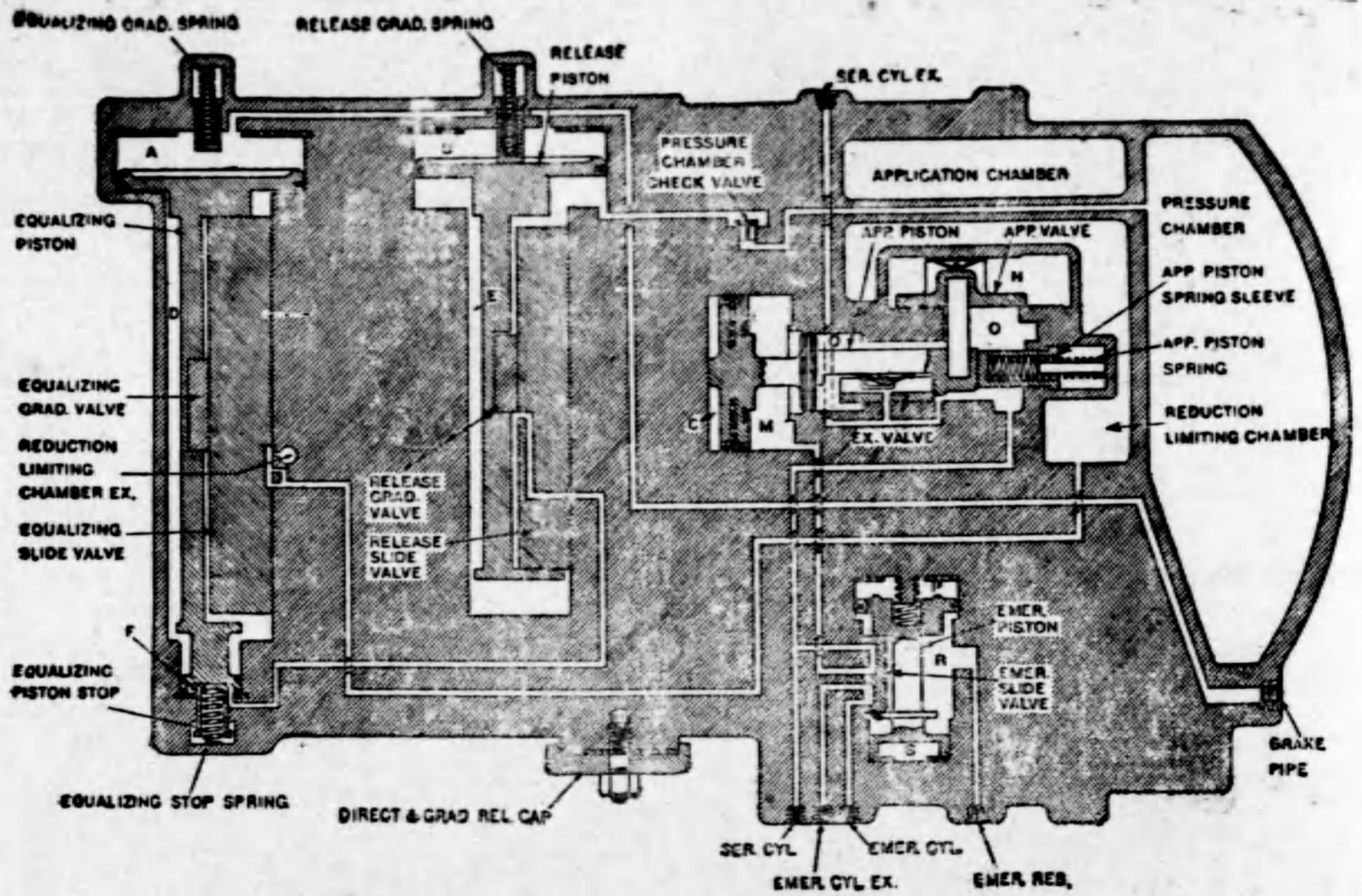
答 均力鞴下面之房 F，係經由鬆滑閥放與而速止鞴及大氣相連，故將均力鞴堅持於鬆放位置。速止鞴下面之房 S，亦與該排洩孔相連，因而將速止鞴堅持於其適當之位置。限制減壓房係經由均力滑閥而與限制減壓房排洩處及大氣相連。應用鞴前面之應用房及房 C，係經由鬆放滑閥及分度閥而與應用房排洩處及大氣相連。行車鞴係經由應用部分之排洩滑閥而與行車鞴排洩處及大氣相連。速止鞴係經由速止滑閥而通至速止管排洩處及大氣。鬆放分度閥內之小空腔則常與速止鞴排洩處相連，以確保分度閥上充分之壓力而支持於其座位。此空腔並無其他職務也。

問 在設備已完全充氣並施行軌管行車減壓後，管理閥內發現何事？（參閱第一百二十五圖至第一百二十七圖）

答 房 A 及 B 內之壓力，將被減至房 D 及 E 所有壓力以下，遂迫各鞴與閥上行。惟因均力鞴下面之房 F，經鬆放滑閥及速止鞴排洩處而通至大氣，故鬆放鞴將先行上移，直至其觸及分度簧袖爲止。鬆放鞴與分度閥之間，有少數損失之動作，而鞴與滑閥之間，則損失之動作略巨，故在鞴最初上行之時，滑閥留於其鬆放位置，使房 F 與大氣相通，確保均力鞴不向上移。直至鬆放鞴行後爲止。因此鬆放鞴如前所述先行上移至初步行車位置，關閉餵氣槽 i，及由應用房通至大氣之通路。又閉斷房 F 與大氣

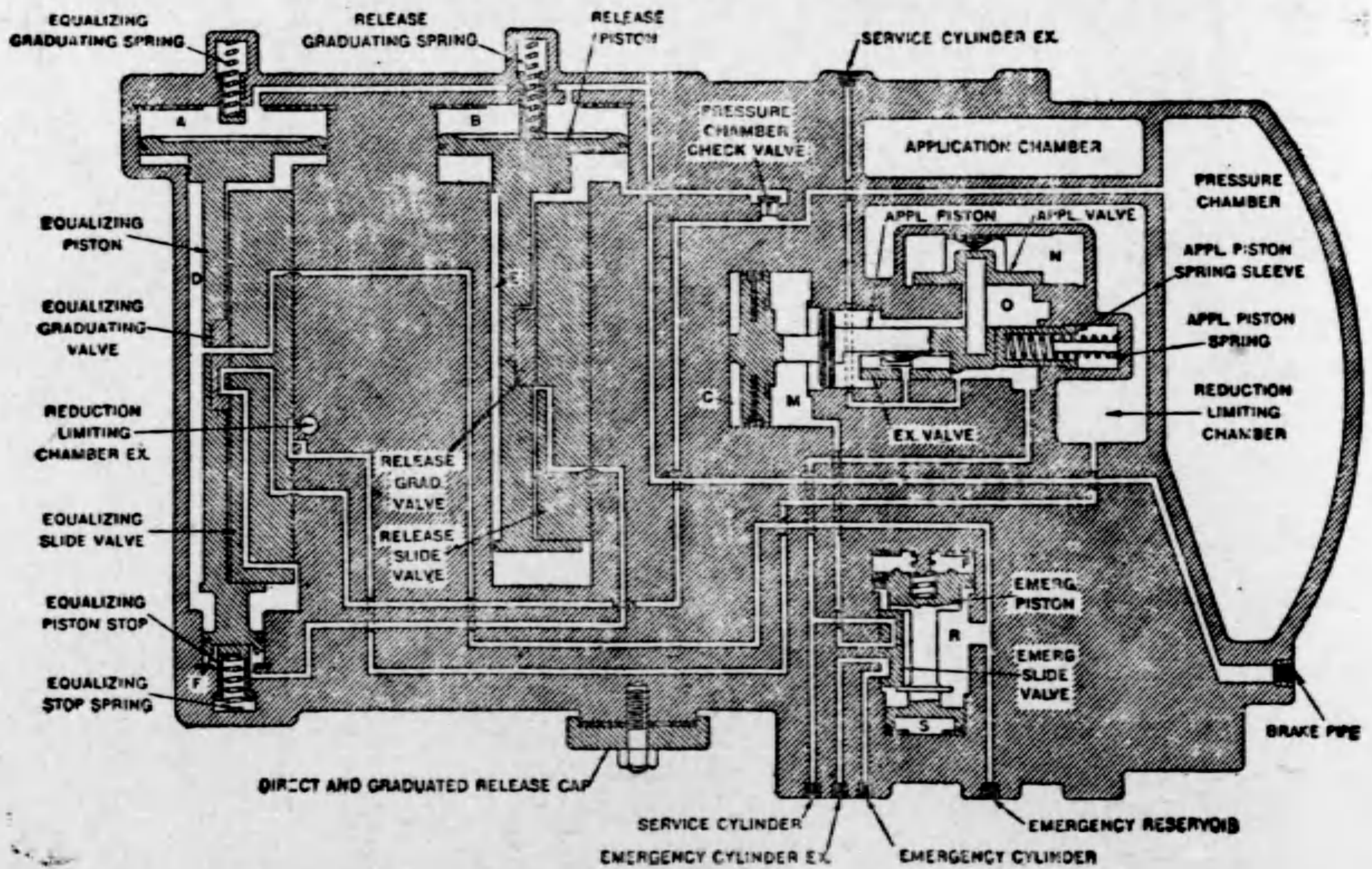
間之連絡。而作成該房與房 E 之連絡（參閱第一百二十五圖）。結果乃容壓力房之空氣將壓力房止回閥舉起。並流至房 F，使在均力鞴鞣小端上下之房 F 與 D 內之壓力成爲平衡。於是均力鞴鞣得以上移。直至鞴鞣桿之肩觸及滑閥。如第一百二十六圖所示。此時立即於速止儲氣筩及房 D 之間成一連絡。防該房內之壓力因均力鞴鞣之上行而有低降（房 D 之容量與鞴鞣之排氣量相較，甚爲微小，故須有此項布置）。同時，房 D 與壓力房相連，中經均力滑閥與分度閥，使兩房內之壓力相等。此位置固僅占用頃刻，因房 D 內之壓力使均力鞴鞣繼續上行，携同滑閥與分度閥至行車位置，鞴鞣即與分度袖相接觸，如第一百二十七圖所示也。

在此位置時，房 F 與 D 爲均力鞴鞣小端周圍之餵氣路所連接。壓力房則與房 D 相連：第一，直接經過均力滑閥；第二，通過壓力房止回閥及房 E，經鬆放滑閥與均力滑閥，又經房 F。自房 D 起，空氣流經均力滑閥而至應用房與在應用鞴鞣面上之房 C，迫後者至應用位置。如是閉斷行車筩排洩處，而開通行車儲氣筩與房 N 間之連絡，以至行車軛筩，遂應用車軛。其流入行車軛筩之空氣，又經速止滑閥而流至房 M，因而使房 M 與 O 內之壓力成爲平衡。至限制減壓房與速止軛筩，則一如在鬆放位置時仍通至大氣焉。



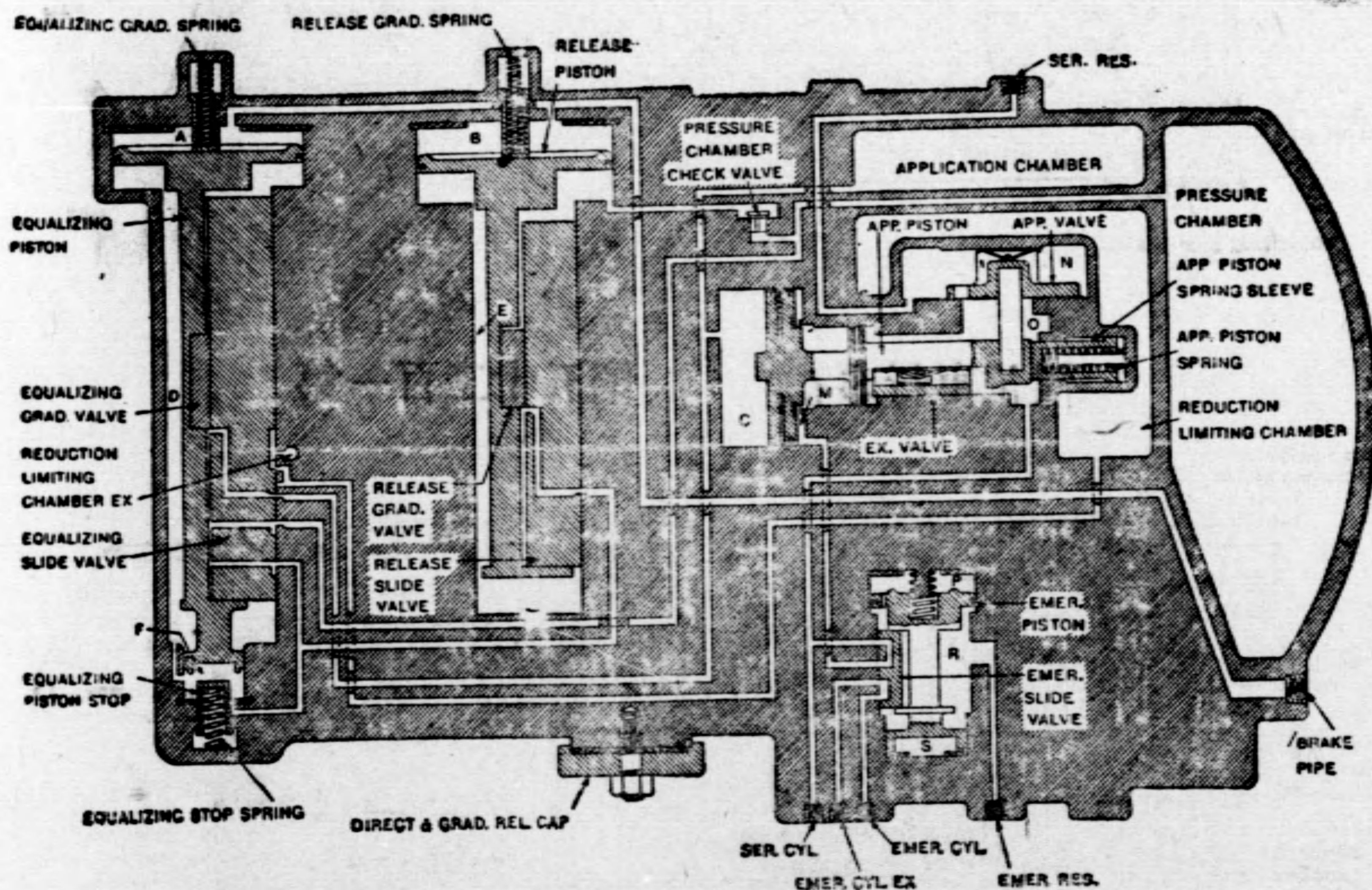
置位車行步初

圖五十二百一第



置位車行步二第

圖六十二百一第



置位車行

圖七十二百一第

(完未)

民國二十四年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	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					元角分	元角分				
通縣南	2542	—	1052	03	—	—	45	—	171	35	—	—	05	1223	43	—		
通縣東	1684	—	699	00	—	—	50	—	348	65	—	—	2	10	1049	75		
通縣雙	1201	—	554	60	—	—	49	—	417	15	—	—	—	971	75	—		
正陽門	525	—	137	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137	40	—		
正前門	13847	76	29528	64	141	90	255	100	2130	20	99	30	275	35	31934	19	241	20
永定門	2814	—	5405	95	—	—	—	—	—	—	—	—	72	32	5478	27	—	
永豐土	213	—	188	05	—	—	82	—	393	60	—	—	05	581	70	—		
黃土坡	1915	—	808	50	—	—	18473	590	25634	88	1605	65	267	52	26710	90	1605	65
黃土村	51	—	18	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	95	—		
魏善莊	347	—	199	11	—	—	10	—	38	75	—	—	—	237	86	—		
魏善莊	230	—	117	30	—	—	—	—	5	50	—	—	—	122	80	—		
安高郎	293	—	215	30	—	—	85	—	6	70	—	—	03	222	03	—		
安高郎	264	—	215	31	—	—	—	—	54	75	—	—	05	270	11	—		
豆楊北	838	—	716	95	—	—	4	—	193	45	—	—	44	85	995	25	—	
豆楊北	1048	—	862	23	—	—	16	—	104	15	—	—	1	10	967	48	—	
西天	434	—	302	95	—	—	—	—	4	90	—	—	5	35	313	20	—	
天津總	1479	—	852	90	—	—	42	—	47	65	—	—	21	55	922	10	—	
天津東	56	—	52	30	—	—	—	—	85	—	—	—	—	53	15	—		
張軍新	—	—	—	—	—	—	—	—	3	00	—	—	—	3	00	—		
張軍新	3137	59	6302	88	70	45	182	120	508	07	554	60	13	80	6824	75	625	05
張軍新	15676	57	32894	41	75	90	5168	590	23194	95	1126	80	312	40	56401	76	1202	70
張軍新	84	—	29	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	75	—		
張軍新	460	—	237	20	—	—	—	—	1	95	—	—	1	00	240	15	—	
張軍新	347	—	232	08	—	—	420	—	537	05	—	—	2	10	771	23	—	
張軍新	4331	2	4544	97	2	80	1965	—	5867	28	—	—	2	70	10414	95	2	80
張軍新	458	—	400	48	—	—	2	—	9	70	—	—	3	00	413	18	—	
張軍新	75	—	81	55	—	—	—	—	1	15	—	—	—	82	70	—		
張軍新	589	—	489	31	—	—	51	—	214	90	—	—	1	00	705	21	—	
張軍新	913	—	1290	75	—	—	32	—	160	55	—	—	66	85	1518	15	—	
張軍新	72	—	67	45	—	—	—	—	—	—	—	—	4	04	71	49	—	
張軍新	302	—	224	27	—	—	30	—	154	60	—	—	1	15	380	02	—	
張軍新	2102	—	1601	85	—	—	138	—	622	45	—	—	45	17	2269	47	—	
張軍新	7114	—	8119	09	—	—	15438	—	25198	60	—	—	26	70	33344	39	—	
張軍新	2242	—	918	60	—	—	15331	—	24196	21	—	—	1	10	25115	91	—	
張軍新	194	—	68	20	—	—	53	—	112	40	—	—	—	180	60	—		
張軍新	4513	—	2789	30	—	—	72495	—	118247	87	—	—	133	60	121170	77	—	
張軍新	419	—	248	91	—	—	80	—	115	60	—	—	1	64	366	15	—	
張軍新	439	—	430	70	—	—	315	—	1888	05	—	—	77	2319	52	—		
張軍新	200	—	161	58	—	—	16	—	104	60	—	—	—	266	18	—		
張軍新	1736	—	2153	44	—	—	83	—	485	83	—	—	2	05	2641	32	—	
張軍新	26	—	16	65	—	—	—	—	—	—	—	—	06	16	71	—		
張軍新	293	—	185	40	—	—	40	—	200	15	—	—	—	385	55	—		
張軍新	631	—	428	81	—	—	34	—	93	40	—	—	1	45	523	66	—	
張軍新	203	—	92	20	—	—	2	—	23	95	—	—	—	116	15	—		
張軍新	1920	—	1888	36	—	—	83	—	119	60	—	—	4	90	2012	86	—	
張軍新	226	—	92	65	—	—	—	—	—	—	—	—	05	92	70	—		
張軍新	553	—	549	02	—	—	61	—	138	00	—	—	—	687	02	—		
張軍新	954	—	725	18	—	—	1	—	4	50	—	—	7	65	737	33	—	
張軍新	84	—	59	90	—	—	—	—	2	15	—	—	31	102	36	—		
張軍新	186	—	63	80	—	—	—	—	75	—	—	—	—	64	55	—		
張軍新	3570	—	3634	35	—	—	413	—	1920	10	—	—	12	15	5576	60	—	
張軍新	—	1	8466	75	2	30	897	—	1797	34	—	—	11	35	10275	44	2	30
張軍新	487	—	1528	27	—	—	—	—	—	—	—	—	95	1529	22	—		
張軍新	2100	—	6000	00	—	—	32000	—	45400	00	—	—	—	51400	00	—		
張軍新	515	—	3745	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3745	90	—		
張軍新	1153	—	4183	00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4183	00	—		
張軍新													280	00	280	00	—	
張軍新													37500	00	37500	00	—	
張軍新													3100	00	3100	00	—	
總計	92,574	195	136,954	48	293	35	164,441	1,400	280,887	28	3,386	35	42,228	26	460,070	02	3,679	70

民國二十四年二月中旬營業進款概數撮總表

站名	客運				貨運				雜項	進款總數		附記
	人數		銀數		噸	銀數		元角分		元角分		
	尋常	政府	尋常	政府		尋常	政府				尋常	
			元角分	元角分			元角分	元角分		元角分	元角分	
通縣南	3234	—	1370 88	—	5	—	23 75	—	30	1394 93	—	
通縣東	3852	—	1598 60	—	25	—	183 20	—	1 30	1783 10	—	
東便橋	1111	—	550 66	—	230	—	1158 75	—	20	1709 61	—	
雙陽門	699	—	183 50	—	—	—	—	—	1 20	184 70	—	
正前水關	16280	10	37342 82	157 20	548	294	4559 95	581 25	384 40	42287 17	738 45	
永豐台	2847	—	5893 89	—	—	—	—	—	82 15	5976 04	—	
永定門	318	—	150 75	—	1158	—	4495 31	—	20	4746 26	—	
豐台	1007	—	1303 55	—	26372	1180	38678 80	1957 00	140 71	40123 06	1957 00	
黃土坡	81	—	22 93	—	2	—	7 15	—	—	30 03	—	
黃善莊	472	—	289 49	—	—	—	6 75	—	1 10	297 34	—	
安善莊	361	—	220 95	—	123	—	161 60	—	30	382 85	—	
萬善莊	550	—	647 65	—	103	—	80 28	—	10	728 03	—	
萬善莊	461	—	402 30	—	14	—	115 95	—	20	518 45	—	
萬善莊	1455	—	1420 20	—	256	—	794 70	—	61 98	2276 88	—	
萬善莊	1668	—	1446 63	—	141	—	403 03	—	95	1850 61	—	
萬善莊	748	—	516 05	—	20	—	34 20	—	4 42	554 67	—	
萬善莊	2302	—	1558 40	—	9	—	58 40	—	26 99	1643 79	—	
萬善莊	68	—	61 10	—	1	—	4 00	—	1 09	66 19	—	
萬善莊	—	—	—	—	430	—	2155 50	—	—	2155 50	—	
天津總站	5211	22	13455 75	25 60	112	180	602 01	597 80	20 25	14078 01	623 40	
天津東站	19288	40	4864 23	79 15	14606	780	54911 80	1898 00	315 05	103791 08	1977 15	
張貴城	137	—	62 52	—	—	—	—	—	—	62 52	—	
張貴城	704	—	381 25	—	—	—	—	—	3 90	385 15	—	
新塘河	448	—	436 10	—	3025	—	50828 60	—	—	51264 70	—	
北塘定	5643	—	6149 00	—	6617	20	21939 08	78 90	4 50	28092 58	78 90	
北塘定	646	—	585 67	—	5	—	26 45	—	2 15	614 27	—	
北塘定	104	—	81 09	—	—	—	—	—	—	81 09	—	
北塘定	666	—	532 67	—	167	—	765 88	—	2 65	1301 20	—	
北塘定	1736	—	2273 55	—	297	—	989 95	—	118 30	3381 80	—	
北塘定	125	—	80 97	—	—	—	—	—	10	81 07	—	
北塘定	677	—	514 39	—	30	—	91 65	—	2 45	608 49	—	
北塘定	3535	—	2809 45	—	363	—	1560 36	—	69 61	4439 42	—	
北塘定	10329	—	11765 81	—	11515	—	15908 99	—	33 75	27768 55	—	
北塘定	3199	—	1513 07	—	20655	—	28031 48	—	1 40	29545 95	—	
北塘定	409	—	135 64	—	66	—	149 50	—	—	285 14	—	
北塘定	4990	—	3336 25	—	73382	—	114978 97	—	70 76	118385 98	—	
北塘定	487	—	287 71	—	962	—	1422 53	—	10	1710 34	—	
北塘定	675	—	717 15	—	732	—	4081 85	—	1 80	4800 80	—	
北塘定	356	—	247 83	—	85	—	467 95	—	1 30	717 08	—	
北塘定	2745	—	3550 29	—	212	—	1030 05	—	5 55	4585 89	—	
北塘定	85	—	57 95	—	122	—	116 61	—	—	174 56	—	
北塘定	475	—	341 30	—	22	—	170 80	—	1 43	513 53	—	
北塘定	1193	—	862 01	—	29	—	122 10	—	8 05	992 16	—	
北塘定	365	—	154 50	—	12	—	16 70	—	1 00	172 20	—	
北塘定	3223	2	3269 21	3 30	90	—	192 60	—	9 20	3471 01	3 30	
北塘定	333	—	130 75	—	10	—	79 25	—	—	210 00	—	
北塘定	808	—	724 83	—	24	—	221 15	—	45	946 43	—	
北塘定	1880	—	1045 67	—	43	—	16 50	—	14 35	1076 52	—	
北塘定	100	—	117 25	—	20	—	5 30	—	2 30	124 85	—	
北塘定	263	—	97 56	—	—	—	—	—	80	98 36	—	
北塘定	4033	—	4225 29	—	736	—	2465 30	—	18 70	6709 29	—	
北塘定	6274	3	12327 00	8 55	676	—	1078 06	—	25 80	13430 86	8 55	
北塘定	784	—	3360 71	—	—	—	—	—	80	3361 51	—	
國內聯運各路	2100	—	6000 00	—	30000	—	45000 00	—	—	51000 00	—	
東方旅行社	1616	—	8509 80	—	—	—	—	—	—	8509 80	—	
經理處	1758	—	6250 36	—	—	—	—	—	—	6250 36	—	
平漢過軌列車									2300 00	2300 00	—	
平漢過軌列車									7000 00	7000 00	—	
津浦過軌列車									39700 00	39700 00	—	
計	124,914	175	260,034 93	273 80	194,051	2,454	460,252 79	5,112 95	50,444 09	650,731 81	5,386 75	

民國二十四年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							
	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	2790	—	1009	38	—	24	—	36	45	—	05	1045	88	—				
通縣東	3321	—	1415	21	—	61	—	186	30	—	30	1601	81	—				
東便門	863	—	427	01	—	257	—	1046	45	—	05	1473	51	—				
雙橋	461	—	120	25	—	—	—	—	—	—	—	120	25	—				
正陽門	13370	52	31710	62	76	65	430	300	3884	57	453	00	293	60	35888	79	529	65
前門水	2364	—	4962	29	—	—	—	—	—	—	75	54	5037	83	—	—	—	
永定門	302	—	143	39	—	—	—	6439	70	—	—	20	6683	29	—	—	—	
豐台	999	—	1915	60	—	—	16947	795	21957	95	2090	90	142	85	24016	40	2090	90
黃土坡	59	—	22	25	—	—	2	—	14	40	—	—	—	36	15	—	—	—
黃村	401	—	287	72	—	—	1	—	21	25	—	—	10	309	07	—	—	—
魏莊	329	—	224	60	—	—	16	—	77	98	—	—	—	302	58	—	—	—
安莊	434	—	403	30	—	—	171	—	31	80	—	—	15	435	25	—	—	—
萬莊	438	—	365	02	—	—	61	—	325	55	—	—	—	690	57	—	—	—
郎坊	1190	—	1114	30	—	—	247	—	1170	45	—	—	92	43	2377	18	—	—
落金	1337	—	1181	74	—	—	15	—	1776	05	—	—	9	00	2966	79	—	—
豆莊	586	—	395	10	—	—	126	—	413	41	—	—	5	39	813	90	—	—
楊村	1976	—	1302	30	—	—	69	—	203	28	—	—	24	04	1529	62	—	—
北倉	69	—	78	15	—	—	—	—	7	00	—	—	4	30	89	45	—	—
西沽	—	—	—	—	—	—	445	—	2179	75	—	—	—	2179	75	—	—	—
天津總站	6948	16	18337	90	17	90	191	358	724	75	817	55	144	50	19207	15	835	45
天津東站	18321	41	45499	22	37	80	11340	860	51046	05	1889	45	268	75	96834	02	1927	25
張貴莊	85	—	59	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59	73	—	—	—
軍城	527	—	385	70	—	—	1	—	3	25	—	—	40	389	35	—	—	—
新河	275	—	220	12	—	—	1320	—	5014	85	—	—	2	10	5137	07	—	—
塘沽	4969	1	5871	37	2	80	5323	90	19765	20	47	55	11	55	25648	12	50	35
北塘	738	—	746	06	—	—	30	—	213	30	—	—	—	40	959	76	—	—
茶定	78	—	60	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	50	—	—	—
漢沽	675	—	582	23	—	—	2022	—	10850	22	—	—	1	95	11434	40	—	—
蘆台	1668	—	2317	40	—	—	256	—	867	85	—	—	117	24	3302	49	—	—
田莊	104	—	84	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84	18	—	—	—
塘坊	529	—	463	38	—	—	35	—	105	35	—	—	15	568	88	—	—	—
胥各莊	2711	—	2053	55	—	—	458	—	1306	55	—	—	86	66	3446	76	—	—
胥山	7697	—	9107	32	—	—	14382	—	17532	28	—	—	27	85	27067	45	—	—
開平	7546	—	3434	74	—	—	16584	—	26281	16	—	—	3	65	29719	55	—	—
窪里	194	—	75	30	—	—	173	—	350	10	—	—	—	425	40	—	—	—
古冶	3802	—	2582	60	—	—	52083	—	77457	45	—	—	66	06	80106	11	—	—
碑家	401	—	235	68	—	—	1122	—	1626	15	—	—	—	1861	83	—	—	—
雷莊	559	—	454	50	—	—	485	—	2389	14	—	—	3	39	2847	03	—	—
蛇頭	261	—	149	35	—	—	129	—	636	70	—	—	—	786	05	—	—	—
深縣	3273	—	4114	35	—	—	139	—	532	86	—	—	1	50	4648	71	—	—
米各莊	95	—	56	45	—	—	250	—	142	10	—	—	11	198	66	—	—	—
石門	461	—	313	65	—	—	124	—	337	15	—	—	4	52	655	32	—	—
安山	1254	—	997	15	—	—	44	—	274	20	—	—	10	43	1281	78	—	—
後封	318	—	180	30	—	—	9	—	36	40	—	—	—	39	217	09	—	—
昌家	2920	—	2505	21	—	—	26	—	173	50	—	—	36	80	2815	51	—	—
張家莊	282	—	125	64	—	—	20	—	158	40	—	—	—	284	04	—	—	—
留營	714	—	590	50	—	—	5	—	42	57	—	—	—	45	683	52	—	—
北海戴	1342	—	874	25	—	—	223	—	248	25	—	—	3	45	1125	95	—	—
南大	66	—	103	55	—	—	—	—	4	00	—	—	4	34	111	89	—	—
秦皇島	255	—	93	10	—	—	—	—	1	78	—	—	—	94	88	—	—	—
山海關	3615	—	3591	74	—	—	1038	—	2970	60	—	—	15	70	6586	04	—	—
營口	7007	3	14677	36	8	55	961	—	1665	03	—	—	24	40	16366	79	8	55
國內聯運各路	793	—	3850	62	—	—	—	—	—	—	—	—	1	30	3851	92	—	—
東方旅行社	1700	—	4800	00	—	—	30000	—	33100	00	—	—	—	—	37900	00	—	—
經理處	2513	—	14452	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14452	80	—	—	—
營業課	1499	—	5679	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5679	05	—	—	—
租金	63	—	715	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	715	90	—	—	—
平漢過軌列車													47725	19	47725	19	—	—
平綏過軌列車													3400	00	3400	00	—	—
津浦過軌列車													34800	00	34800	00	—	—
總局													30000	00	30000	00	—	—
總計	117,547	113	197,720	68	143	70	159,267	2,403	296,037	53	5,298	45	117,431	23	611,189	44	5,442	15

民國二十三年六月份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	運輸量			運輸進款					
	噸數	千分數	每日平均運輸噸數	延噸里	一噸平均行程	運費	千分數	一日平均運輸進款	每噸每公里
礦產									
煤	494,056	767.7	16,469	57,761,203	111	774,441	630.6	25,815	0.0134
泥土及石(礦務)	3,897	6.1	130	356,285	91	5,191	4.2	173	0.0145
石油	20,135	31.3	671	2,280,851	113	29,950	24.4	998	0.0181
其他	1,546	2.4	52	169,197	109	8,161	6.6	272	0.0482
農產									
穀類	699	1.1	23	71,170	116	2,135	1.8	71	0.300
豆類	18,561	28.8	619	2,520,559	136	56,694	46.1	1,890	0.0224
植物餅	1,860	2.9	62	179,465	91	6,318	5.1	211	0.0352
蘇豆	232	0.4	8	25,500	110	536	0.5	18	0.0210
其他	4,012	6.2	184	477,146	119	16,095	13.1	537	0.0337
林產品									
木竹	3,051	4.7	102	402,270	132	14,148	11.4	472	0.0351
其他	13,014	20.2	434	1,206,329	92	41,352	33.7	1,378	0.0843
畜產品									
活牛馬猪羊及魚蝦類	223	0.4	7	34,539	155	855	0.7	29	0.0247
死禽索及魚蝦類	993	1.5	33	155,074	156	5,290	4.3	176	0.0341
毛髮	879	1.4	29	111,222	126	5,067	4.1	169	0.0455
其他	1,716	2.6	57	232,832	135	10,650	8.7	355	0.0457
製遺									
鋼鐵器皿類	1,965	3.1	65	231,532	118	9,303	7.7	310	0.0402
鋼鐵器皿類	3,156	4.9	105	402,739	127	15,181	12.3	506	0.0377
飲用食品類	2,309	3.6	17	388,298	166	9,080	7.4	303	0.0237
絲棉毛及纖維織品類	22,179	34.5	739	2,777,795	125	87,774	71.4	2,926	0.0315
建築材料類	2,054	3.2	68	211,955	103	9,371	7.6	312	0.0442
軍用品類	24,878	38.7	829	2,465,558	96	27,496	22.4	916	0.0111
化學品類	2,686	4.2	90	532,572	198	6,545	5.3	218	0.0123
其他	2,115	3.3	71	213,133	101	6,084	5.0	203	0.0285
合計	17,259	26.8	575	2,016,064	116	80,512	65.6	2,683	0.0399
	643,475	1,000	21,449	75,218,288	117	1,228,225	1,900	40,941	0.0163

民國二十三年六月份

北寧鐵路 貨運業務細別表 (一)

類別	項別	所運噸數	百分數	進款	百分數	每噸平均進款	延噸里	每噸平均行程	每延噸里平均進款
礦產	礦產品	520,233	69.2	819,878	62.9	1.57	60,638,706	116	0.0135
農產	農產品	27,716	3.7	93,791	7.2	3.3	3,604,940	130	0.0288
林產	林產品	18,237	1.7	42,207	3.3	3.19	1,240,868	94	0.0340
畜產	畜產品	5,553	0.7	30,310	2.3	5.41	30,60	131	0.0415
製造	製成品	76,636	10.2	242,043	18.6	3.16	9,008,114	117	0.0269
府用品	府用品	15,810	2.1	32,754	2.5	2.07	1,770,533	112	0.0129
他路材料	他路材料	12,187	1.6	18,680	1.4	1.54	1,899,504	156	0.0098
本路材料	本路材料	80,353	10.8	23,045	1.8	0.29	7,515,218	93	0.0031
合計	合計	751,775	100	1,302,708	100	1.73	86,403,543	115	0.0151

民國二十三年六月份

北寧鐵路 貨運業務細別表 (二)

類別	礦產品		農產品		林產品		畜產品		製造品		合計			
	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	百分數	進款	百分數
一等	—	—	—	—	—	—	10	108	1,057	7,939	1,067	0.2	8,047	0.6
二等	1,059	6,890	33	294	26	193	331	3,380	5,995	42,987	7,444	1.1	53,744	4.4
三等	20	145	1,096	6,451	19	117	2,166	11,989	3,932	24,669	7,233	1.1	43,461	3.5
四等	19	114	9,138	36,411	13,019	41,300	1,863	9,191	18,715	78,793	42,754	6.7	165,809	13.5
五等	1,091	3,106	1,992	7,352	138	511	44	204	5,466	11,283	8,726	1.4	22,456	1.8
六等	65,559	102,739	216	290	—	—	148	318	761	1,259	66,679	10.3	104,606	8.5
專價	452,585	706,884	15,241	42,903	40	86	996	5,120	40,710	75,113	509,572	79.2	830,106	67.7
總計	520,333	819,878	27,716	93,791	13,237	42,207	5,553	30,310	76,636	242,043	643,475	100	1,228,229	100

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	June	July	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec
1880												
1881												
1882												
1883												
1884												
1885												
1886												
1887												
1888												
1889												
1890												
1891												
1892												
1893												
1894												
1895												

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

1898

1899

1900

1901

1902

1903

1904

1905

民國二十三年五月分客貨運輸分等統計表

項 別		客 運						項 別		貨 運				
		旅客人數	進 款	延人公里	每旅客 平均行 程	平均每 一旅客 進款	平均每 一延人 公里進 款			貨物噸數	進 款	延噸公里	每貨噸平 均行程	平均每 延噸公 里進款
普 通	頭 等	7,753 $\frac{1}{2}$	38,601.63	1,044,273	135	4.98	•370	一 等	540	5,731.85	81,816	152	.070	
	二 等	12,219	39,446.34	1,645,878	135	3.23	•240	二 等	5,585	42,673.75	758,926	136	.056	
	三 等	348,714	467,734.96	30,998,115	89	1.34	•151	三 等	5,154	33,257.35	731,078	142	.045	
	合 計	368,686 $\frac{1}{2}$	545,782.93	33,688,266	91	1.48	•162	四 等	38,220	150,233.80	4,281,578	112	.035	
政 府	民 事	644	667.05	82,936	129	1.04	•080	五 等	7,916	15,608.25	616,115	78	.025	
	軍 事	31,396	11,614.60	1,431,492	46	.37	•081	六 等	99,701	153,230.05	10,072,309	101	.015	
	合 計	32,040	12,281.65	1,514,428	47	.38	•081	專價載運	530,051	872,967.67	62,545,609	118	.014	
	優待券	2,162 $\frac{1}{2}$	2,395.00	326,196	151	1.11	•073	政 府	19,059	36,339.50	1,942,514	102	.018	
	遊覽票	4,920	5,966.25	645,721	131	1.21	•092	他路材料	12,931	18,932.90	2,100,344	162	.009	
	定期票	394	584.75	26,920	68	1.48	•217	本路材料	84,055	22,456.60	7,307,763	87	.003	
	共 計	408,203	567,010.58	36,201,531	89	1.39	•157	合 計	803,212	1,351,461.72	90,438,052	112	.014	

高溶年製

民國二十三年十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	路	平	漢	路		
比	本年十月份	天津東站	塘沽	合計	天津東站	塘沽	合計	總計
	本年十月份	30,525	23,680	54,205	28,955	12,420	41,375	95,580
比	本年十月份	8,710	19,510	28,620	7,810	26,715	34,025	62,645
	本年十月份	21,815	3,770	25,585	21,645	14,295	7,350	32,985
比	上年同月份	18,510	920	19,430	7,446	600	8,046	27,476
	上年同月份	12,015	22,760	34,775	21,509	11,820	33,329	68,104
比	本年每月平均	10,492	4,566	15,458	14,075	13,220	27,295	42,753
	本年每月平均	20,083	18,714	38,747	14,880	300	14,680	52,827
比	上年每月平均	6,333	992	7,315	6,118	4,821	10,939	18,254
	上年每月平均	24,202	22,688	46,890	22,883	7,599	30,436	77,326

車務處營業課調查股製

民國二十三年十一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 漢 鐵 路			平 漢 鐵 路			總 計
	天津東站	塘 沽	合 計	天津東站	塘 沽	合 計	
本年十一月份	84,000	6,240	40,240	23,320	5,926	29,245	69,485
本年上月份	30,525	23,680	54,205	28,955	12,420	41,375	95,580
比 較	增 3,475	減 17,440	減 13,965	減 5,635	減 6,495	減 12,130	減 26,095
上年同月份	2,200	—	2,200	8,110	4,980	13,100	15,300
比 較	增 31,800	增 6,240	增 38,040	增 15,210	增 935	增 16,145	增 54,185
本年每月平均	12,629	5,082	17,711	14,916	12,557	27,473	45,184
比 較	增 21,571	增 1,158	增 22,529	增 8,404	減 6,632	增 1,772	增 24,301
上年每月平均	6,323	992	7,315	6,118	4,821	10,939	18,254
比 較	增 27,677	增 5,248	增 32,945	增 17,202	增 1,104	增 18,306	增 51,231

民國二十三年十二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	合計	天津東站	塘沽	合計	
本年十二月份	4,510	400	4,910	8,010	13,120	21,130	26,040
本年上月份	34,000	6,240	40,240	23,320	5,925	29,245	69,485
比	減	減	減	減	增	減	減
比上年同月份	4,370	400	4,770	6,960	12,500	19,460	24,230
比	增	——	增	增	增	增	增
本年每月平均	11,952	4,692	16,644	14,340	12,604	26,944	43,588
比	減	減	減	減	增	減	減
上年每月平均	7,442	4,292	11,734	6,330	516	5,814	17,548
比	6,323	992	7,315	6,118	4,821	10,939	18,254
比	1,813	592	2,405	1,892	8,299	10,191	7,789
	減	減	減	增	增	增	增

營業課調查股製

本路二十四年三月分工作報告

(一) 擴充古冶列車組合場

本路古冶車站西端列車組合場內，各股軌道，均屬甚短，無一能容整列車輛者，每當組合車輛時，必須往返調車，殊多延誤。為便利調車計，實有迅速擴充之必要。曾由工車兩處會同設計，擬具擴充該場計劃，核估全部工程，約需工料費十三萬餘元，限於本年度准列預算，不能全部興工。現劃分為兩期進行，先辦第一期工程，共需工料洋七萬五千餘元，核與本年度准列預算，正相符合。刻下鋼軌等料，業已備齊，並已即日興工。

(二) 租撥平綏路協運車輛一列

平綏路以門頭溝中英公司煤斤積滯，電商本路租撥協運車一列，供該公司運煤至平，暫以三個月為限。經飭豐台站撥給第一五一號機車一輛，守車一輛，暨煤車五百噸，並依照向來手續驗交該路應用。

(三) 改良頭等客車暖汽設備

查本路頭等客車包房內，係裝置普通管式之暖汽設備，前查有改用几爾得式 (Gilled Type) 者，儲熱面積較寬，包房易於溫暖，並經妥裝於本路第三〇三號二等睡車內，與本路第三〇二號裝有普通暖汽設備之二等睡車，實地試驗比較。計同在六十磅汽壓之下而裝一具几爾得式暖汽設備之包房，僅需四十五分鐘，其溫度即由華氏寒暑表五十度升至七十度，而裝有二具普通式之暖汽設備之包房，竟需時七十分，始達華氏寒暑表七十度，結果几爾得式暖汽設備，較為優良經濟，已飭唐廠逐漸改用，以資改善矣。

(四) 飭屬限期種痘

春來氣候漸暖，天花最易流行；本局為保護同人健康，預防傳染計，由衛生課購到新鮮牛痘苗，分發各醫院診療所應用，並通告內外各員司工醫及其眷屬，自三月十五日起至五月十五日止，逕赴就近各院所引種，以免傳染。

(五) 注意貨物裝車

工作報告

二

貨物裝車，務須堅穩牢固，倘有不慎，危險堪虞。茲由車務處飭知各車務段長各稽查嚴切督察，如有裝載不其合法或欠牢固者，隨時糾正改良；倘車輛未盡適用，儘可與調度所洽商更換。並飭所有行車員司隨時注意，倘發現有碍貨物及行車安全情形，應即整理，以免發生事端。

(六) 招集衛生醫務人員舉行醫務會議
本路遵照部章規定，訂於本月十七日，由總務處召集全路衛生醫務人員，舉行本年醫務會議。近已陸續收到提案多起，刻正由衛生課彙齊整理，以便屆時討論。

(七) 籌備舉行衛生運動大會
遵照部定，每年四月一日，為各路舉行衛生運動大會之期。茲已遴派人員，尅日組織籌備委員會，切實辦理。

(八) 令車機兩處遇有事變限期陳報
列車運轉，著重安全；乃近數月來，本路客貨列車，事變頻出，亟應力謀整頓，嚴予究懲。經令飭車

機兩處切商妥善整頓辦法，呈候核奪。嗣後關於重大事變，限於肇事後三日內，普通事變，限於肇事後五日內，務將詳細情形暨所擬懲罰責任人員辦法，陳報到局，以憑核辦。

(九) 設法改善軸箱構造以防燒軸
查本路客車，曾發生燒軸數次；茲經細加研究，並設法將軸箱改善，以資防範。(一)，軸箱後部之塵檔，原有用鬆質木板，外加氈布者，新換後，每將軸油吸收，而致軸箱乾燥，已飭改用硬木試驗，一俟得有良好結果，再將此項塵檔一律照改。(二)，客車廁所流出穢水，每有滲入軸箱而致燒軸。茲經飭廠將此項洩管，按照規定圖式，安裝牢固，務使洩出穢水，不得沾及車輛機件。(三)，本路原有標準軸箱，係用螺釘結合，使用日久，易於鬆動，亦另照新式式樣，計畫整箇油箱，估計費用，以便先將客車軸箱陸續更換。

(十) 令飭注意預防各站貨廠橋樑等火警
本年二月三日，前門水關迤南木橋被焚，據報起火

原因，係居民燃放爆竹所致，除飭查明負責人員呈核示懲外，已令飭工務處警察署，以後對於各站貨廠橋樑以及一切易於引火之各項材料，務須格外注意照管，防患未然，

(十一) 北平環城之東部岔道裝設號誌

北平環城之東部路線，向以岔道視之，現平綏路已使用該線作為行駛聯運客車通入前門站之道，本路應視為聯運路線，必須另在城外平綏道上裝設主要號誌，並另增鋪保險岔道一股，以策行車之安全，已飭尅日動工，以應急要。

(十二) 預備植樹

本路植樹典禮，不日即將舉行，茲先由地產課擬具植樹淺說，於第一二八三號本路日刊登布，俾內外員工藉知栽植培護之法。

(十三) 訂定裝運車輛支配及檢驗暫行辦法

近經訂定裝運聯運車輛支配及檢驗暫行辦法八條，令發各關係段站，遵照辦理，並已將辦法八條於三月十三日本路日刊刊布。

(十四) 規定處理貨車沿途發生燒軸辦法

茲為慎重處理貨車燒軸起見，經飭機務處擬具辦法如下：

- 一、凡貨車如有燒軸在沿途摘下修理經換修銅瓦或車軸者，應一律予以半載試駛。
- 二、沿途摘下修好之燒軸貨車，應先掛附混合列車行駛，以便隨車油匠照料。
- 三、所有貨物列車務須照章於出發前組合妥當，並先將車號通知車房，以便將軸箱等件妥為檢驗。
- 四、負責運輸車輛，如中途發生燒軸，經車房驗明須卸機修理並施行半載試驗者，應一律照辦以策安全。

(十五) 部頒禁止私運毒品聯保連坐規則已遵飭屬具結

奉鐵道部令頒發禁止鐵路員工警役私運毒品聯保連坐規則，業經製就結式，令發各處會署，分飭所屬，每三人聯保具結，限四月底以前呈局存轉。

(十六) 預防傳染時令病種

工作報告

時令不正，易感流行各病，本路爲員工保健起見，由衛生課擬具傳染病預防淺說，於三月十九日本路日刊公布。

(十七) 唐山貨場新施工程

改良唐山貨場計畫，一部分久已竣工，現先在唐山大學附近添建號誌樓一間，正道上添修岔道一股，計長二千英尺，接通貨場內各岔道，俾利運輸，其餘如變更軌道佈置，擴充貨場地址，均在繼續進行。

(十八) 古冶站給水設備改良

本路爲改良古冶站給水設備，現擬開鑿洋井一口，計井口直徑定爲六英寸，水量每小時出水七千五百加倫，井深定爲五百英尺，限兩個半月竣工。刻正招商籌辦。

(十九) 灤橋新工正施沉箱工作及混凝土工程

本路改築灤河橋工程，已於橋之東端鋪設便道一條，新橋所需鋼料，均經依次籌備，刻正着手沉箱工作，及混凝土工程。

(二十) 修車成績

四

三月分唐山工廠計機車普修八輛，輕修三輛，客守車普修九輛，輕修十三輛，新造二輛，重造一輛，拆卸二輛，貨車普修八十八輛，輕修三十一輛，重造一輛，拆卸三輛。

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

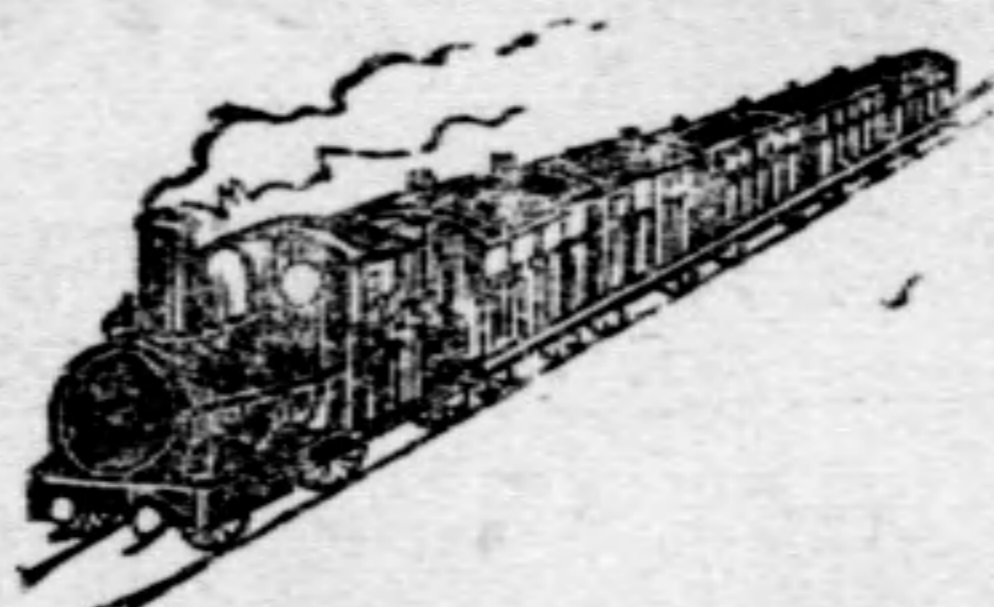
辦事處

天津東馬路東北角

電話

三〇〇八
三〇〇二
三〇〇一
三〇〇〇
三三九六
三三六三
三三三七
二〇八五
二〇七七

學術界
之巨擘



交通界
之喉舌

材料豐富

交 通 雜 誌

按月出版

(定價)

月出一冊

零售三角

預定半年

連郵一元

六角全年

連郵三元

總發行所

南京大石

橋新民坊

五號交通

雜誌社

中華民國民事訴訟法目錄

第一編 總則

第一章 法院

第一節 管轄

第二節 法院職員之迴避

第二章 當事人

第一節 當事人能力及訴訟能力

第二節 共同訴訟

第三節 訴訟參加

第四節 訴訟代理人及輔佐人

第三章 訴訟費用

第一節 訴訟費用之負擔

第二節 訴訟費用之担保

第三節 訴訟救助

第四章 訴訟程序

第一節 當事人書狀

第二節 送達

第三節 期日及期間

第四節 訴訟程序之停止

第五節 言詞辯論

第六節 裁判

第七節 訴訟卷宗

第二編 第一審程序

第一章 通常訴訟程序

第一節 起訴

第二節 言詞辯論之準備

第三節 證據

第一目 通則

第二目 人證

第三目 鑑定

第四目 書證

第五目 勘驗

第六目 證據保全

第四節 和解

第五節 判決

中華民國民事訴訟法目錄

第二章 簡易訴訟程序

第三編 上訴審程序

第一章 第二審程序

第二章 第三審程序

第四編 抗告程序

第五編 再審程序

第六編 督促程序

第七編 保全程序

第八編 公示催告程序

第九編 人事訴訟程序

第一章 婚姻事件程序

第二章 親子關係事件程序

第三章 禁治產事件程序

第四章 宣告死亡事件程序

中華民國民事訴訟法

二十四年二月一日公布

第一編 總則

第一章 法院

第一節 管轄

第一條 訴訟由被告住所地之法院管轄

被告在中華民國現無住所或住所不明者以其在中華民國之居所視為其住所無居所或居所不明者以其在中華民國最後之住所視為其住所

在外國身有治外法權之中華民國人不能依前二項規定定管轄法院者以首都所在地視為其住所地

第二條 對於公法人之訴訟由其公務所所在地之法院管轄

對於私法人或其他得為訴訟當事人之團體之訴訟由其主事務所或主營業所所在地之法院管轄

對於外國法人或其他得為訴訟當事人之團體之訴訟由其在中華民國之主事務所或主營業所所在地之法院管轄

第三條 對於在中華民國現無住所或住所不明之

人因財產權涉訟者得由被告可扣押之財產或請求標的所在地之法院管轄

被告之財產或請求標的如為債權以債務人住所或該債權担保之標的所在地視為

被告財產或請求標的之所在地

對於生徒受僱人或其他寄寓人因財產權涉訟者得由寄寓地之法院管轄

對於軍人軍屬或海員因財產權涉訟者得由其公務所軍艦本籍或船籍所在地之法院管轄

對於設有事務所或營業所之人因關於其事務所或營業所之業務涉訟者得由該事務所或營業所所在地之法院管轄

對於船舶所有人或利用船舶人因船舶或航行涉訟者得由船籍所在地之法院管轄

因船舶債權或以船舶担保之債權涉訟者得由船舶所在地之法院管轄

公司或其他團體或其債權人對於社員或

社員對於社員於其社員之資格有所請求而涉訟者得由該團體主事務所或主營業所所在地之法院管轄

前項規定於團體或其債權人或社員對於團體職員或已退社員有所請求而涉訟者準用之

因不動產之物權或其分割或經界涉訟者專屬不動產所在地之法院管轄

其他因不動產涉訟者得由不動產所在地之法院管轄

對於同一被告因債權及担保該債權之不動產物權涉訟者得由不動產所在地之法院合併管轄

因契約涉訟者如經當事人定有債務履行地得由該履行地之法院管轄

本於票據有所請求而涉訟者得由票據付款地之法院管轄

因關於財產管理有所請求而涉訟者得由

第九條

第八條

第七條

第六條

第五條

第四條

第十四條

第十三條

第十二條

第十一條

第十條

中華民國民事訴訟法

管理地之法院管轄

第十五條 因侵權行為訴訟者得由行為地之法院管轄

因船舶碰撞或其他海上事故請求損害賠償而涉訟者得由受損害之船舶最初到達地或加害船舶被扣押地之法院管轄

第十六條 因海難救助訴訟者得由救助地或被救助之船舶最初到達地之法院管轄

第十七條 因登記涉訟者得由登記地之法院管轄

第十八條 因遺產之繼承分割特留分或因遺贈或其他因死亡而生效力之行為涉訟者得由繼承開始時被繼承人住所地之法院管轄

被繼承人為中華民國人於繼承開始時在中華民國無住所或住所不明者定前項管轄法院時準用第一條第二項及第三項之規定

第十九條 因遺產上之負擔涉訟如其遺產之全部或一部在前條所定法院管轄區域內者得由

該法院管轄

第二十條 共同訴訟之被告數人其住所不在一法院管轄區域內者各該住所地之法院俱有管轄權但有第四條至前條所定之共同管轄法院者不在此限

第二十一條 被告住所不動產所在地侵權行為地或其他據以定管轄法院之地跨連或散在數法院管轄區域內者各該法院俱有管轄權

第二十二條 同一訴訟數法院有管轄權者原告得任向其中一法院起訴

第二十三條 有左列各款情形之一者直接上級法院應依當事人之聲請指定管轄

一 有管轄權之法院因法律或事實不能行審判權者

二 因管轄區域境界不明致不能辨別有管轄權之法院者

前項聲請得向受訴法院或直接上級法院為之

指定管轄之裁定不得聲明不服

第二十四條 當事人得以合意定第一審管轄法院但以

關於由一定法律關係而生之訴訟為限

前項合意應以文書證之

第二十五條 被告不抗辯法院無管轄權而為本案之言

詞辯論者以其法院為有管轄權之法院

第二十六條 第二十四條及前條之規定於本法定有專

屬管轄之訴訟不適用之

第二十七條 定法院之管轄以起訴時為準

第二十八條 訴訟之全部或一部法院認為無管轄權者

應依原告聲請以裁定移送於其管轄法院

如有數管轄法院時移送於原告所指定之

管轄法院

前項情形原告未聲請移送或指定管轄法

院者應於裁判前訊問之

移送訴訟之聲請被駁回者不得聲明不服

第二十九條 移送訴訟前如有急迫情形應依原告聲請

為必要之處分

第三十條 移送訴訟之裁定確定時受移送之法院受

其羈束

前項法院不得以該訴訟更移送於他法院

第三十一條 移送訴訟之裁定確定時視為該訴訟自始

即繫屬於受移送之法院

前項情形法院書記官應速將裁定正本附

入卷宗送交受移送之法院

第二節 法院職員之迴避

第三十二條 推事有左列各款情形之一者應自行迴避

不得執行職務

一 推事或其配偶前配偶或未婚配偶為

該訴訟事件當事人者

二 推事為該訴訟事件當事人七親等內

之血親或五親等內之姻親或曾有此

親屬關係者

三 推事或其配偶前配偶或未婚配偶就

該訴訟事件與當事人有共同權利人

共同義務人或償還義務人之關係者

四 推事現為或曾為該訴訟事件當事人

之法定代理人或家長家屬者

五 推事於該訴訟事件現為或曾為當事

人之訴訟代理人或輔佐人者

六 推事於該訴訟事件曾為證人或鑑定

人者

七 推事曾參與該訴訟事件之前審裁判

或公斷者

第三十三條 遇有左列各款情形當事人得聲請推事迴

避

一 推事有前條所定之情形而不自行迴

避者

二 推事有前條所定以外之情形足認其

執行職務有偏頗之虞者

當事人如已就該訴訟有所聲明或為陳述

後不得依前項第二款聲請推事迴避但迴

避之原因發生在後或知悉在後者不在此

限

第三十四條

聲請推事迴避應舉其原因向推事所屬法院為之

前項原因及前條第二項但書之事實應目

為聲請之日起於三日內釋明之

被聲請迴避之推事對於該聲請得提出意

見書

第三十五條

推事迴避之聲請由該推事所屬法院以合

議審判裁定之其因不足法定人數不能行

合議者由院長裁定之如並不能由院長裁

定者由直接上級法院裁定之

前項裁定被聲請迴避之推事不得參與

被聲請迴避之推事如其聲請為正當者

視為已有應迴避之裁定

聲請推事迴避經裁定駁回者得於五日內

抗告其以聲請為正當者不得聲明不服

推事被聲請迴避者在該聲請事件終結前

應停止訴訟程序但其聲請違背第三十三

第三十七條

條第二項或第三十四條第一項或第二項

之規定或顯係意圖延滯訴訟而為者不在
此限

依前項規定停止訴訟程序中如有急迫情
形仍應為必要之處分

第三十八條 第三十五條第一項所定為裁定之法院或
院長如認推事有應自行迴避之原因者應

依職權為迴避之裁定

第三十九條 本節之規定於法院書記官及通譯準用之

第二章 當事人

第一節 當事人能力及訴訟能力

第四十條 有權利能力者有當事人能力

胎兒關於其可享受之利益有當事人能力
非法人之團體設有代表人或管理人者有

當事人能力

第四十一條 多數有共同利益之人不合於前條第三項
所定者得由其中選定一人或數人為全體

起訴或被訴

訴訟繫屬後經選定前項之訴訟當事人者

其他當事人脫離訴訟

前二項被選定之人得更換或增減之但非
通知他造不生效力

第四十二條 前條訴訟當事人之選定及其更換增減應
以文書證之

第四十三條 第四十一條之被選定人中有因死亡或其
他事由喪失其資格者他被選定人得為全

體為訴訟行為

第四十四條 第四十一條之被選定人非得全體之同意
不得為捨棄認諾撤回或和解

第四十五條 能獨立以法律行為負義務者有訴訟能力

第四十六條 外國人依其本國法律無訴訟能力而依中
華民國法律有訴訟能力者視為有訴訟能
力

第四十七條 關於訴訟之法定代理及為訴訟所必要之
允許依民法及其他法令之規定

第四十八條 於能力法定代理權或為訴訟所必要之允
許有欠缺之人所為之訴訟行為經取得能

力之本人取得法定代理權或允許權之人
法定代理人或有允許權人之承認溯及於
行為時發生效力

第四十九條

法院於能力法定代理權或為訴訟所必要
之允許認為有欠缺而可以補正者應定期
間命其補正如恐久延致當事人受損害時
得許其暫為訴訟行為

第五十條

前二條規定於第四十一條之被選定人為
訴訟行為者準用之

第五十一條

對於無訴訟能力人為訴訟行為因其無法
定代理人或其法定代理人不能行代理權
恐致久延而受損害者得聲請受訴法院之
審判長選任特別代理人
選任特別代理人之裁定並應送達於特別
代理人

特別代理人於法定代理人或本人承當訴
訟以前代理當事人為一切訴訟行為但不
得為捨棄認諾或和解

第五十二條

選任特別代理人所需費用及特別代理人
代為訴訟所需費用得命聲請人墊付
本法關於法定代理之規定於第四十條第
三項之代表人或管理人及依法令得為訴
訟上行為之代理人準用之

第二節 共同訴訟

第五十三條

二人以上於左列各款情形得為共同訴訟
人一同起訴或一同被訴
一 為訴訟標的之權利或義務為其所共
同者

二 為訴訟標的之權利或義務本於同一
之事實上及法律上原因者

三 為訴訟標的之權利或義務係同種類
而本於事實上及法律上同種類之原

因者但以被告之住所在同一法院管
轄區域內者為限

第五十四條

就他人間之訴訟標的全部或一部為自己
有所請求或主張因其訴訟之結果自己之

權利將被侵害者得於本訴訟繫屬中以其當事人兩造為共同被告向該第一審法院起訴

前項情形如本訴訟繫屬於第二審法院者亦得於其言詞辯論終結前向該第二審法院起訴

第五十五條 共同訴訟中一人之行為或他造對於共同訴訟人中一人之行為及關於其一人所生之事項除別有規定外其利害不及於他共同訴訟人

第五十六條 訴訟標的對於共同訴訟之各人必須合一確定者適用左列各款之規定

- 一 共同訴訟人中一人之行為有利益於共同訴訟人者其效力及於全體不利利益者對於全體不生效力
- 二 他造對於共同訴訟人中一人之行為其效力及於全體
- 三 共同訴訟人中之一人生有訴訟中斷

或中止之原因者其中斷或中止之效力及於全體

依第五十四條規定起訴者視為其訴訟標的對於共同被告必須合一確定

第五十七條 共同訴訟人各有續行訴訟之權
法院指定期日者應傳喚各共同訴訟人到場

第三節 訴訟參加

第五十八條 就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人為輔助一造起見於該訴訟繫屬中得為參加

參加得與上訴抗告或其他訴訟行為合併為之

第五十九條 參加應提出參加書狀於本訴訟繫屬之法院為之

- 參加書狀應表明左列各款事項
- 一 本訴訟及當事人
 - 二 參加人於本訴訟之利害關係

三 參加訴訟之陳述

法院應將參加書狀送達於兩造

第六十條 當事人對於第三人之參加得聲請法院駁

回但對於參加未提出異議而已爲言詞辯

論者不在此限

關於前項聲請之裁定得爲抗告

駁回參加之裁定未確定前參加人得爲訴

訟行爲

第六十一條 參加人得按參加時之訴訟程度輔助當事

人爲一切訴訟行爲但其行爲與該當事人

之行爲抵觸者不生効力

第六十二條 訴訟標的對於參加人及其所輔助之當事

人必須合一確定者準用第五十六條之規

定

第六十三條 參加人對於其所輔助之當事人不得主張

本訴訟之裁判不當但參加人因參加時訴

訟之程度或因該當事人之行爲不能用攻

擊或防禦方法或當事人因故意或重大過

失不用參加人所不知之攻擊或防禦方法

者不在此限

第六十四條 參加人經兩造同意時得代其所輔助之當

事人承當訴訟

參加人承當訴訟者法院依其所輔助當事

人之聲明應以裁定許該當事人脫離訴訟

但本案之判決對於脫離之當事人仍有效

力

第六十五條 當事人得於訴訟繫屬中將訴訟告知於因

自己敗訴而有法律上利害關係之第三人

受訴訟之告知者得遞行告知

第六十六條 告知訴訟應以書狀表明理由及訴訟程度

提出於法院由法院送達於第三人

前項書狀並應送達於他造

第六十七條 受告知人不爲參加或參加逾時者視爲於

得行參加時已參加於訴訟準用第六十三

條之規定

第四節 訴訟代理人及輔佐人

第六十八條 非律師而為訴訟代理人者法院得以裁定

禁止之

前項裁定應送達於為訴訟委任之人

第六十九條 訴訟代理人應於最初為訴訟行為時提出

委任書但由當事人以言詞委任經法院書

記官記明筆錄者不在此限

第七十條 訴訟代理人就其受委任之事件有為一切

訴訟行為之權但捨棄認諾撤回和解提起

上訴或再審之訴及關於強制執行之行為

或領取所爭物非受特別委任不得為之

如於前項代理權加以限制者應於前條之

委任書或筆錄內表明

第七十一條 訴訟代理人有二人以上者均得單獨代理

當事人

違反前項之規定而為委任者對於他造不

生效力

七十二條 訴訟代理人事實上之陳述經到場之當事

人本人即時撤銷或更正者不生效力

第七十三條 訴訟代理權不因本人死亡破產或訴訟能

力喪失而消滅法定代理有變更者亦同

第七十四條 訴訟委任之解除非通知他造不生效力

前項通知應以書狀提出於法院由法院送

達於他造

由訴訟代理人解除委任者自為解除之意

思表示之日起十五日內仍應為防衛本人

權利所必要之行為

第七十五條 法院於訴訟代理權認為有欠缺而可以補

正者應定期間命其補正但得許其暫為訴

訟行為

第四十八條之規定於訴訟代理準用之

第七十六條 當事人或訴訟代理人經法院之許可得於

期日偕同輔佐人到場

前項許可法院得隨時撤銷之

第七十七條 輔佐人所為之陳述當事人或訴訟代理人

不即時撤銷或更正者視為其所自為

第三章 訴訟費用

中華民國民事訴訟法

第一節 訴訟費用之負擔

第七十八條 訴訟費用由敗訴之當事人負擔

第七十九條 各當事人一部勝訴一部敗訴者各負擔其

支出之訴訟費用但法院得酌量情形命兩

造以比例分擔或命一造負擔

第八十條 被告對於原告關於訴訟標的之主張逕行

認諾並能證明其無庸起訴者訴訟費用由

原告負擔

第八十一條 因左列行為所生之費用法院得酌量情形

命勝訴之當事人負擔其全部或一部

一 勝訴人之行為非為伸張或防衛權利

所必要者

二 敗訴人之行為按當時之訴訟程度為

伸張或防衛權利所必要者

第八十二條 當事人不於適當時期提出攻擊或防禦方

法或遲誤期日或期間或因其他應歸責於

己之事由而致訴訟延滯者雖該當事人勝

訴其因延滯而生之費用法院得命其負擔

全部或一部

第八十三條 原告撤回其訴者訴訟費用由原告負擔

前項規定於當事人撤回上訴或抗告者準

用之

第八十四條 當事人為和解者其和解費用及訴訟費用

各自負擔之但別有約定者不在此限

第八十五條 共同訴訟人按其人數平均分擔訴訟費用

但共同訴訟人於訴訟之利害關係顯有差

異者法院得酌量其利害關係之比例命分

別負擔

共同訴訟人因連帶或不可分之債敗訴者

應連帶負擔訴訟費用

共同訴訟人中有專為自己之利益而為訴

訟行為者因此所生之費用應由該當事人

負擔

第八十六條 因參加訴訟所生之費用由參加人負擔但

他造當事人依第七十八條至八十四條規

定應負擔之訴訟費用仍由該當事人負擔

訴訟標的對於參加人與其所輔助之當事人必須合一確定者準用前條之規定

第八十七條 法院爲終局判決時應依職權爲訴訟費用之裁判

上級法院廢棄下級法院之判決而就該事件爲裁判或變更下級法院之判決者應爲訴訟總費用之裁判受發回或發交之法院爲終局之判決者亦同

第八十八條 訴訟費用之裁判非對於本案裁判有上訴時不得聲明不服

第八十九條 法院書記官執達員法定代理人或訴訟代理人因故意或重大過失致生無益之訴訟費用者法院得依聲請或依職權以裁定命該官員或代理人負擔

依第四十九條或第七十五條第一項規定暫爲訴訟行爲之人不補正其欠缺者因其訴訟行爲所生之費用法院得依職權以裁定命其負擔

前二項裁定得爲抗告

第九十條 訴訟不經裁判而終結者法院應依聲請以裁定爲訴訟費用之裁判

第九十一條 前項聲請應於訴訟終結後三十日內爲之

法院未於訴訟費用之裁判確定其費用額者第一審受訴法院於該裁判有執行力後應依聲請以裁定確定之

聲請確定訴訟費用額者應提出費用計算書交付他造之計算書繕本及釋明費用額之證書

第九十二條 當事人分擔訴訟費用者法院應於裁判前命他造於一定期間內提出費用計算書及釋明費用額之證書

他造遲誤前項期間者法院得僅就聲請人一造之費用裁判之但他造嗣後仍得聲請確定其訴訟費用額

第九十三條 當事人分擔訴訟費用者法院爲確定費用額之裁判時除前條第二項情形外應視爲

各當事人應負擔之費用已就相等之額抵

銷而確定其一造應賠償他造之差額

第九十四條 法院得命書記官計算訴訟費用額

第九十五條 本節之規定於法院以裁定終結本案或與

本案無涉之爭點者準用之

第二節 訴訟費用之擔保

第九十六條 原告於中華民國無住所事務所及營業所

者法院應依被告聲請以裁定命原告供訴

訟費用之擔保訴訟中發生擔保不足額或

不確實之情事時亦同

前項規定如原告請求中被告無爭執之部

分足以賠償訴訟費用時不適用之

第九十七條

被告已為本案之言詞辯論者不得聲請命

原告供擔保但應供擔保之事由知悉在後

者不在此限

第九十八條

被告聲請命原告供擔保者於其聲請被駁

回或原告供擔保前得拒絕本案辯論

第九十九條

法院命原告供擔保者應於裁定中定擔保

額及供擔保之期間

定擔保額以被告於各審應支出之費用總

額為準

第一百條

關於聲請命供擔保之裁定得於五日內抗

第一百零一條

原告於裁定所定供擔保之期間內不供擔

保者法院應以裁定駁回其訴但在裁定前

第一百零二條

已供擔保者不在此限
供擔保應提存現金或法院認為相當之有

價證券但當事人別有約定者不在此限

應供擔保之原告不能依前項規定為提存

者法院得許由該管區域內有資產之人具

第一百零三條

保證書代之
被告就前條之提存物與質權人有同一之

權利

前條具保證書人於原告不履行其所負義

第一百零四條

務時有就保證金額履行之責任
有左列各款情形之一者法院應依供擔保

人之聲請以裁定命返還其提存物或保證書

一 應供擔保之原因消滅者

二 受擔保利益之人同意返還者

關於前項聲請之裁定得爲抗告中應停止

執行

第一百零五條

供擔保之提存物或保證書除得由當事人約定變換外法院得依供擔保人之聲請以

裁定許其變換

關於前項聲請之裁定得爲抗告抗告中應

停止執行

第一百零六條

第一百零二條至前條之規定於其他依法令供訴訟上之擔保者準用之其應就起訴

供擔保者並準用第九十八條第九十九條

第一項第一百條及第一百零一條之規定

第三節 訴訟救助

第一百零七條

當事人無資力支出訴訟費用者法院應依聲請以裁定准予訴訟救助但顯無勝訴之

望者不在此限

第一百零八條 對於外國人准予訴訟救助以依條約或該

外國人之本國法中華民國人在其國得受

訴訟救助者爲限

第一百零九條

聲請訴訟救助應向受訴訟法院爲之

第一百一十條

准予訴訟救助有左列各款之效力

一 暫免審判費用

二 免供訴訟費用之担保

三 暫行免付執達員之規費及墊款

四 法院得爲受救助人選任律師代理訴訟暫行免付酬金

第一百一十一條

准予訴訟救助於假扣押假處分上訴及抗告亦有效力

第一百一十二條

准予訴訟救助之效力因受救助人死亡而消滅

第一百一十三條

當事人力能支出訴訟費用而受訴訟救助或其後力能支出者法院應以裁定撤銷救

助並命其補交暫免之費用

前項裁定在訴訟未結前由訴訟繫屬之法院在訴訟已結後由第一審受訴法院爲之

第一百十四條

因訴訟救助暫免之審判費用得向負擔訴訟費用之他造徵收之

執達員或爲受救助人選任之律師得對於負擔訴訟費用之他造請求歸還規費酬金及墊款

依前項規定爲請求者得據受救助人有執行力之債務名義聲請確定費用額及強制執行並得爲第九十條之聲請

第一百十五條

本節所定之各裁定得於五日內抗告

第四章

訴訟程序

第一節 當事人書狀

第一百十六條

當事人書狀除別有規定外應記載左列各款事項

- 一 當事人姓名年齡職業及住所或居所
當事人爲法人或其他團體者其名稱及事務所或營業所

第一百十七條

- 二 有法定代理人訴訟代理人者其姓名年齡職業及住所或居所
- 三 訴訟之標的
- 四 應爲之聲明或陳述
- 五 供證明或釋明用之證據
- 六 附屬文件及其件數
- 七 法院
- 八 年月日

第一百十八條

當事人或代理人應於書狀內簽名其不能簽名者得使他人代書姓名由當事人或代理人畫押蓋章或按指印
前項代書人應記明其事由並簽名
當事人於書狀內引用所執之文書者應添具該文書原本或繕本其僅引用一部分者得祇具節本摘錄該部分及其所載年月日並名押印記如文書係他造所知或浩繁難於備錄者得祇表明該文書
當事人於書狀內引用非其所執之文書或

其他證物者應表明執有人姓名及住居所或保管之公署引用證人者應表明該證人姓名及住居所

第一百十九條

書狀及其附屬文件除提出於法院者外應按應受送達之他造人數提出繕本於書記科

第一百二十條

前項書狀有不符時以提出於法院者為準當事人提出於法院之附屬文件原本他造得請求閱覽所執原本未經提出者經他造催告應於五日內提出於書記科並通知他造
他造接到前項通知後得於三日內閱覽原本並作製繕本

第一百二十一條

書狀不合程式或有其他欠缺者審判長應定期間命其補正

因命補正欠缺得將書狀發還如當事人住居法院所在地者得命其到場補正

書狀之欠缺經於期間內補正者視其補正

第一百二十二條

之書狀與最初提出同於言詞辯論外關於訴訟所爲之聲明或陳述除依本法應用書狀者外得於法院書記官前以言詞爲之前項情形法院書記官應作筆錄並於筆錄內簽名

第二節

第一百十六條及第一百十八條至第一百二十條之規定於前項筆錄準用之

第一百二十三條

送達除別有規定外由法院書記官依職權爲之

第一百二十四條

送達由法院書記官交執達員或郵務局行之

第一百二十五條

由郵務局行送達者以郵差爲送達人
法院書記官得向送達地方法院之書記官爲送達之囑託

第一百二十六條

法院書記官得於法院內將文書付與應受送達人以爲送達

第一百二十七條

對於無訴訟能力人爲送達者應向其法定

代理人爲之

法定代理人有二人以上者送達得僅向其
中一人爲之

第一百二十八條

對於在中華民國有事務所或營業所之外
國法人或團體爲送達者應向其
在中華民國之代表人或管理人爲之

第一百二十九條

前條第二項規定於前項送達準用之

對於在軍隊或軍艦服役之軍人或軍屬爲
送達者應向該管長官爲之

第一百三十條

對於在監所人爲送達者應向該監所長官
爲之

第一百三十一條

關於商業之訴訟事件送達得向經理人爲
之

第一百三十二條

訴訟代理人有受送達之權限者送達應向
該代理人爲之但審判長認爲必要時得命
送達於當事人本人

第一百三十三條

當事人或代理人經指定送達代收人向受
訴法院陳明者應向該代收人爲送達

當事人或代理人於受訴法院所在地無住
居所事務所及營業所者審判長得命其於
一定期間內指定送達代收人

如不於前項期間內指定送達代收人而陳
明者法院書記官得將應送達之文書註明
該當事人或代理人之住居所事務所或營
業所交付郵務局以交付文書時視爲送達
之時

第一百三十四條

送達代收人經指定陳明後其效力及於同
地之各級法院但該當事人或代理人別有
陳明者不在此限

第一百三十五條

送達除別有規定外付與該文書之繕本

第一百三十六條

送達於應受送達人之住居所事務所或營
業所行之但在他處會晤應受送達人時得
於會晤處所行之

對於法定代理人之送達亦得於當事人本
人之事務所或營業所行之

第一百三十七條

送達於住居所事務所或營業所不獲會晤

應受送達人者得將文書付與有辨別事理能力之同居人或受雇人

如同居人或受雇人爲他造當事人者不適用前項之規定

第一百三十八條

送達不能依前二條規定爲之者得將文書

寄存送達地之公安局或鄰長處並作送達

通知書黏貼於應受送達人住居所事務所或營業所門首以爲送達

第一百三十九條

應受送達人拒絕收領而無法律上理由者

應將文書置於送達處所以爲送達

第一百四十條

送達除依第一百三十三條第三項之規定

交付郵務局外非經審判長或受命推事受

託推事或送達地地方法院推事之許可不

得於星期日或其他休息日或日出前日沒

後爲之但應受送達人不拒絕收領者不在

此限

前項許可法院書記官應於送達之文書內記明

第一百四十一條

送達人應作送達證書記載左列各款事項並簽名

一 交送達之法院

二 應受送達人

三 應送達之文書

四 送達處所及年月日時

五 送達方法

送達證書應於作就後交收領人簽名畫押

蓋章或按指印如拒絕或不能簽名畫押蓋

章或按指印者送達人應記明其事由

送達證書應提出於法院書記科附卷

第一百四十二條

不能爲送達者送達人應作記載該事由之

報告書提出於法院書記科附卷並繳回應

送達之文書

法院書記官應將不能送達之事由通知使

爲送達之當事人

第一百四十三條

依第一百二十六條之規定爲送達者應命

受送達人提出收據附卷

依第一百三十三條第三項之規定爲送達

者法院書記官應作記載該事由及年月日

時之證書附卷

第一百四十四條 於有治外法權人之住居所或事務所為送達者得囑託外交部為之

第一百四十五條 於外國為送達者應囑託該國管轄官署或駐在該國之中華民國大使公使或領事為之

第一百四十六條 對於駐在外國之中華民國大使公使或領事為送達者應囑託外交部為之

第一百四十七條 對於出戰或駐在外國之軍隊或軍艦之軍人軍屬為送達者得囑託該管軍事機關或長官為之

第一百四十八條 受囑託之官署或公務員經通知已為送達或不能為送達者法院書記官應將通知書附卷其不能為送達者並應將其事由通知使為送達之當事人

第一百四十九條 對於當事人之送達有左列各款情形之一者受訴法院得依聲請准為公示送達

一 應為送達之處所不明者

二 於有治外法權人之住居所或事務所為送達而無效者

三 於外國為送達不能依第一百四十五條之規定辦理或預知雖依該條規定辦理而無效者

駁回前項聲請之裁定得為抗告

第一百五十條 依前條規定為公示送達後對於同一當事人之公示送達得依職權為之

第一百五十一條 公示送達應由法院書記官保管應送達之文書而於法院之牌示處黏貼布告曉示應受送達人得隨時向其領取但應送達者如係傳票應將該傳票黏貼於牌示處除前項規定外法院得命將文書之繕本或節本登載於公報或新聞紙或用其他方法通知或布告之

第一百五十二條 公示送達自將布告或傳票黏貼牌示處之日起其登載公報或新聞紙者自最後登載之日起經二十日發生效力但第一百五十

條之公示送達自黏貼牌示處之翌日起發生效力

第一百五十三條

爲公示送達者法院書記官應作記載該事由及年月日時之證書附卷

第三節

期日及期間

第一百五十四條

期日除別有規定外由審判長依職權定之

第一百五十五條

期日除有不得已之情形外不得於星期日或其他休息日定之

第一百五十六條

審判長定期日後法院書記官應作傳票送達於訴訟關係人但經審判長面告以所定期日命其到場或訴訟關係人曾以書狀陳明屆期到場者與送達傳票有同一之效力

第一百五十七條

期日於法院內開之但遇有應爲之行為在法院內不能爲或爲之而不適當者不在此限

第一百五十八條

期日以該事件之點呼爲始

第一百五十九條

期日如有重大理由得變更或延展之

第一百六十條

變更或延展期日除別有規定外由審判長裁定

期間除法定者外由法院或審判長酌量情形定之

第一百六十一條

法院或審判長所定期間自送達定期間之文書時起算無庸送達者自宣示定期間之裁判時起算但別定起算方法者不在此限

第一百六十二條

期間之計算依民法之規定
當事人不在法院所在地住居者計算法定期間應扣除其在途之期間但有訴訟代理人住居法院所在地得爲期間內應爲之訴訟行為者不在此限
前項應扣除之在途期間由司法行政最高官署定之

第一百六十三條

期間如有重大理由得伸長或縮短之但不變期間不在此限
伸長或縮短期間由法院裁定但期間係審判長所定者由審判長裁定

第一百六十四條 當事人或代理人因天災或其他不應歸責

於己之事由遲誤不變期間者於其原因消

滅後十日內如該不變期間少於十日者於

相等之日數內得聲請回復原狀

前項期間不得伸長或縮短之

遲誤不變期間已逾一年者不得聲請回復

原狀

第一百六十五條 因遲誤上訴或抗告期間而聲請回復原狀

者應以書狀向為裁判之原法院為之遲誤

其他期間者向管轄該期間內應為之訴訟

行為之法院為之

遲誤期間之原因及其消滅時期應於書狀

內表明並釋明之

聲請回復原狀應同時補行期間內應為之

訴訟行為

第一百六十六條 回復原狀之聲請由受聲請之法院與補行

之訴訟行為合併裁判之但原法院認其聲

請應行許可而將該上訴或抗告事件送交

上級法院者應添具意見書送由上級法院

合併裁判

第一百六十七條 受命推事或受託推事關於其所為之行為

得定期日及期間

第一百五十四條至第一百六十條及第一

百六十三條之規定於受命推事或受託推

事定期日及期間者準用之

第四節 訴訟程序之停止

第一百六十八條 當事人死亡者訴訟程序在有繼承人遺產

管理人或其他依法令應續行訴訟之人承

受其訴訟以前中斷

第一百六十九條 法人因合併而消滅者訴訟程序在因合併

而設立或合併後存續之法人承受其訴訟

以前中斷

前項規定於其合併不得對抗他造者不適

用之

第一百七十條 當事人喪失訴訟能力或法定代理人死亡

或其代理權消滅者訴訟程序在有法定代

理人或取得訴訟能力之本人承受其訴訟以前中斷

第一百七十一條

受託人之信託任務終了者訴訟程序在新受託人承受其訴訟以前中斷

第一百七十二條

本於一定資格以自己名義為他人任訴訟當事人之人喪失其資格或死亡者訴訟程序在有同一資格之人承受其訴訟以前中斷

依第四十一條規定被選定為訴訟當事人之人全體喪失其資格者訴訟程序在該有共同利益人全體或新被選定為訴訟當事人之人承受其訴訟以前中斷

第一百七十三條

第一百六十八條第一百六十九條第一項及第一百七十條至前條之規定於有訴訟代理人時不適用之但法院得酌量情形命中止其訴訟程序

第一百七十四條

當事人受破產之宣告者關於破產財團之訴訟程序在依破產法有承受訴訟人或破

產程序終結以前中斷

第一百七十五條

第一百六十八條至第一百七十二條及前條所定之承受訴訟人於得為承受時應即為承受之聲明

他造當事人亦得聲明承受訴訟

第一百七十六條

聲明承受訴訟應提出書狀於受訴法院由法院送達於他造

第一百七十七條

承受訴訟之聲明有無理由法院應依職權調查之

法院認其聲明為無理由者應以裁定駁回之

訴訟程序於裁判送達後中斷者其承受訴訟之聲明由為裁判之原法院裁之

第一百七十八條

當事人不聲明承受訴訟時法院亦得依職權以裁之命其續行訴訟

第一百七十九條

前二條之裁定得為抗告

第一百八十條

法院因天災或其他事故不能執行職務者訴訟程序在該事故終竣以前中斷

前項事故終竣時法院應布告之

第一百八十一條 當事人於戰時服兵役或因天災或其他事

故與法院交通隔絕者法院得命在障礙消滅以前中止訴訟程序

第一百八十二條 訴訟全部或一部之裁判以他訴訟之法律

關係是否成立為據者法院得命在他訴訟終結以前中止訴訟程序

前項規定於法律關係應由行政官署確定其是否成立者準用之

第一百八十三條 訴訟中有犯罪嫌疑牽涉其裁判者法院得

命在刑事訴訟終結以前中止訴訟程序

第一百八十四條 依第五十四條之規定提起訴訟者法院得

命在該訴訟終結以前中止本訴訟之程序

第一百八十五條 依第六十五條之規定告知訴訟法院如認

受告知人能為參加者得命在其參加以前中止訴訟程序

第一百八十六條 中止訴訟程序之裁定法院得撤銷之

第一百八十七條 關於中止訴訟程序及關於撤銷中止之裁

定得為抗告

第一百八十八條 訴訟程序中斷或中止間法院及當事人不

得為關於本案之訴訟行為但中斷生於言詞辯論終結後者本於其辯論之裁判得宣示之

訴訟程序中斷或中止者期間停止進行自中斷或中止終竣時起其期間更始進行

第一百八十九條 當事人得以合意休止訴訟程序但不變期

間之進行不因休止而受影響

前項合意應由兩造向受訴法院陳明

第一百九十條 休止訴訟程序之當事人自陳明休止時起

一個月內不得續行訴訟

當事人自呈明休止時起如於四個月內不續行訴訟者視為撤回其訴或上訴

第一百九十一條 當事人兩造遲誤言詞辯論期日者除別有

規定外視為休止訴訟程序但法院於認為必要時得依職權續行訴訟

第五節 言詞辯論

第一百九十二條 言詞辯論以當事人聲明應受裁判之事項為始

第一百九十三條 當事人應就訴訟關係為事實上及法律上之陳述

當事人不得引用文件以代言詞陳述但以舉文件之辭句為必要時得朗讀其必要之部分

第一百九十四條 當事人應依第二編第一章第三節之規定聲明所用之證據

第一百九十五條 各當事人對於他造提出之事實及證據應為陳述

第一百九十六條 攻擊或防禦方法得於言詞辯論終結前提出之

當事人意圖延滯訴訟或因重大過失逾時始行提出攻擊或防禦方法者法院得駁回之但不致延滯訴訟者不在此限

第一百九十七條 當事人對於訴訟程序規定之違背得提出異議但已表示無異議或知其違背或可知

其違背並無異議而為本案辯論者不在此限

前項但書規定於該訴訟程序之規定非僅為當事人之利益而設者不適用之

第一百九十八條 審判長開閉及指揮言詞辯論並宣示法院之裁判

審判長對於不從其命者得禁止發言

言詞辯論須續行者審判長應速定其期日

第一百九十九條 審判長應注意令當事人得為適當完全之辯論

辯論

審判長應向當事人發問或曉諭令其陳述

事實聲明證據或為其他必要之聲明及陳述其所聲明或陳述有不明瞭或不足者

應令其敘明或補充之

陪席推事告明審判長後得向當事人發問或曉諭

第二百條 當事人得聲請審判長為必要之發問經審判長許可後並得自行發問

審判長認為當事人聲請之發問或經許可之自行發問有不當者得不為發問或禁止之

第二百零一條 參與辯論人如以審判長關於指揮訴訟之裁定或審判長及陪席推事之發問或曉諭為違法而提出異議者法院應就其異議為裁定

第二百零二條 凡依本法使受命推事為行為者由審判長指定該推事
法院應為之囑託除別有規定外由審判長行之

第二百零三條 法院因闡明或確定訴訟關係得為左列各款之處置

- 一 命當事人或法定代理人本人到場
- 二 命當事人提出圖案表冊外國又文書之譯本或其他文書物件
- 三 將當事人或第三人提出之文書物件暫留置於法院
- 四 依第二編第一章第三節之規定行勘

驗鑑定或囑託公署團體為調查

第二百零四條 當事人以一訴主張之數項標的法院得命分別辯論本訴及反訴亦同

第二百零五條 分別提起之數宗訴訟法院得命合併辯論命合併辯論之數宗訴訟其當事人兩造相同者得合併裁判之

第五十四條所定之訴訟如係向本訴訟現在繫屬之法院提起而在其辯論未終結以前者應與本訴訟合併辯論及裁判之但法院認為無合併之必要或應適用第一百八十四條之規定者不在此限

第二百零六條 當事人關於同一訴訟標的提出數種獨立之攻擊或防禦方法者法院得命限制辯論參與辯論人如不通中國語言法院應用通譯推事不通參與辯論人所用之方言者亦同

第二百零七條 參與辯論人為聾啞人不能用文字達意思者法院應用通譯

關於鑑定人之規定於前二項通譯準用之
第二百零八條 當事人欠缺陳述能力者法院得禁止其陳述

前項情形除有訴訟代理人或輔佐人同時到場者應延展辯論期日如新期日到場之人再經禁止陳述者得視與任意退庭同

第二項之規定於訴訟代理人或輔佐人欠缺陳述能力者準用之

第二百零九條 法院調查證據除別有規定外於言詞辯論期日行之

第二百一十條 法院於宣示裁判前得命再開已閉之言詞辯論

第二百一十一條 參與言詞辯論之推事有變更者當事人應陳述以前辯論之結果但審判長得令庭員或書記官朗讀以前筆錄代之

第二百一十二條 法院書記官應作言詞辯論筆錄記載左列各款事項

一 辯論之處所及年月日

二 推事書記官及通譯姓名
三 訴訟事件
四 到場當事人法定代理人訴訟代理人及輔佐人姓名
五 辯論之公開或不公開如不公開者其理由
第二百零十三條 言詞辯論筆錄內應記載辯論進行之要領並將左列各款事項記載明確

一 訴訟標的之捨棄認諾及自認

二 證據之聲明或捨棄及對於違背訴訟程序規定之異議

三 依本法規定應記載筆錄之其他聲明或陳述

四 證人或鑑定人之陳述及勘驗所得之結果

五 不作裁判書附卷之裁判

六 裁判之宣示

除前項所例外當事人所為重要聲明或陳述

述及經曉諭而不為聲明或陳述之情形審判長得命記載於筆錄

第二百十四條

當事人將其在言詞辯論時所為之聲明或陳述記載於書狀當場提出經審判長認為適當者得命法院書記官以該書狀附於筆錄並於筆錄內記載其事由

第二百十五條

筆錄內引用附卷之文書或表示將該文書作為附件者其文書所記載之事項與記載筆錄者有同一之效力

第二百十六條

筆錄或前條文書內所記第二百十三條第一項第一款至第四款事項應依聲請於法庭向關係人朗讀或令其閱覽並於筆錄內附記其事由

關係人對於筆錄所記有異議者法院書記官得更正或補充之如以異議為不當應於筆錄內附記其異議

第二百十七條

審判長及法院書記官應於筆錄內簽名審判長因故不能簽名者由資深陪席推事簽

名並附記其事由獨任推事因故不能簽名者僅由書記官簽名並附記其事由

第二百十八條

筆錄不得挖補或塗改文字如有增加刪除應蓋章並記明字數其刪除處應留存字跡俾得辨認

第二百十九條

關於言詞辯論所定程式之遵守專以筆錄證之

第六節 裁判

第二百二十條

裁判除依本法應用判決者外以裁定行之

第二百二十一條

判決除別有規定外應本於當事人之言詞辯論為之
推事非參與為判決基礎之辯論者不得參與判決

第二百二十二條

法院為判決時應斟酌全辯論意旨及調查證據之結果依自由心證判斷事實之真偽但別有規定者不在此限

得心證之理由應記明於判決

第二百二十三條

判決應宣示之但不經言詞辯論之判決不

在此限

宣示判決應於辯論終結之期日或辯論終

結時指定之期日爲之

前項指定之宣示期日自辯論終結時起不

得逾五日

第二百二十四條

宣示判決應朗讀主文

判決理由如認爲須告知者應朗讀或口述

其要領

第二百二十五條

宣示判決不問當事之是否均有效力

判決宣示後當事人得不待送達本於該判

決爲訴訟行爲

第二百二十六條

判決應作判決書記載左列各款事項

一 當事人姓名住所或居所當事人爲法

人或住他團體者其名稱及事務所或

營業所

二 有法定代理人訴訟代理人者其姓名

住所或居所

三 主文

四 事實

五 理由

六 法院

事實項下應記載言詞辯論時當事人之聲

明及其提出之攻擊或防禦方法

理由項下應記載關於攻擊或防禦方法之

意見及法律上之意見

第二百二十七條

爲判決之推事應於判決書內簽名推事中

有因故不能簽名者由審判長附記其事由

審判長因故不能簽名者由資深陪席推事

附記之

第二百二十八條

判決原本應自宣示判決之日起於五日內

交付法院書記官

書記官應於判決原本內記明收領期日並

簽名

第二百二十九條

判決應以正本送達於當事人

前項送達自法院書記官收領判決原本時

起至遲不得逾十日

對於判決得上訴者應於送達當事人之正

本內記載其期間及提出上訴狀之法院

第二百三十條 判決之正本或節本應分別記明之由法院

書記官簽名並蓋法院印

第二百三十一條 判決經宣示後為該判決之法院受其羈束

不宜示者經送達後受其羈束

第二百三十二條 判決如有誤寫誤算或其他類此之顯然錯

誤者法院得隨時以裁定更正之其正本與

原本不符者亦同

前項裁定附記於判決原本及正本如正本

已經送達不能附記者應作該裁定之正本

送達

駁回更正聲請之裁定不得抗告

第二百三十三條 訴訟標的之一部或訴訟費用裁判有脫漏

者法院應依聲請以判決補充之

聲請補充判決應於判決送達後十日內為

之

脫漏之部分已經辯論終結者應即為判決

未終結者審判長應速定言詞辯論期日

駁回補充判決之聲請以裁定為之

第二百三十四條 裁定得不經言詞辯論為之

裁定前不行言詞辯論者除別有規定外得

命關係人以書狀或言詞為陳述

第二百三十五條 經言詞辯論之裁定應宣示之

第二百三十六條 不宜示之裁定應為送達

已宣示之裁定得抗告者應為送達

第二百三十七條 駁回聲明或就有爭執之聲明所為裁定應

附理由

第二百三十八條 裁定經宣示或送達後為該裁定之法院審

判長受命推事或受託推事或受其羈束但

關於指揮訴訟或別有規定者不在此限

第二百三十九條 第二百二十一條第二項第二百二十三條

第二項及第三項第二百二十五條第二百

二十七條至第二百三十條第二百三十二

條及第二百三十三條之規定於裁定準用

之

第二百四十條 法院書記官所爲之處分應依送達或其他

方法通知關係人

對於法院書記官之處分得提出異議由其
所屬法院裁定

第七節 訴訟卷宗

第二百四十一條 當事人書狀筆錄裁判書及其他關於訴訟

事件之文書法院應保存者應由書記官編
爲卷宗

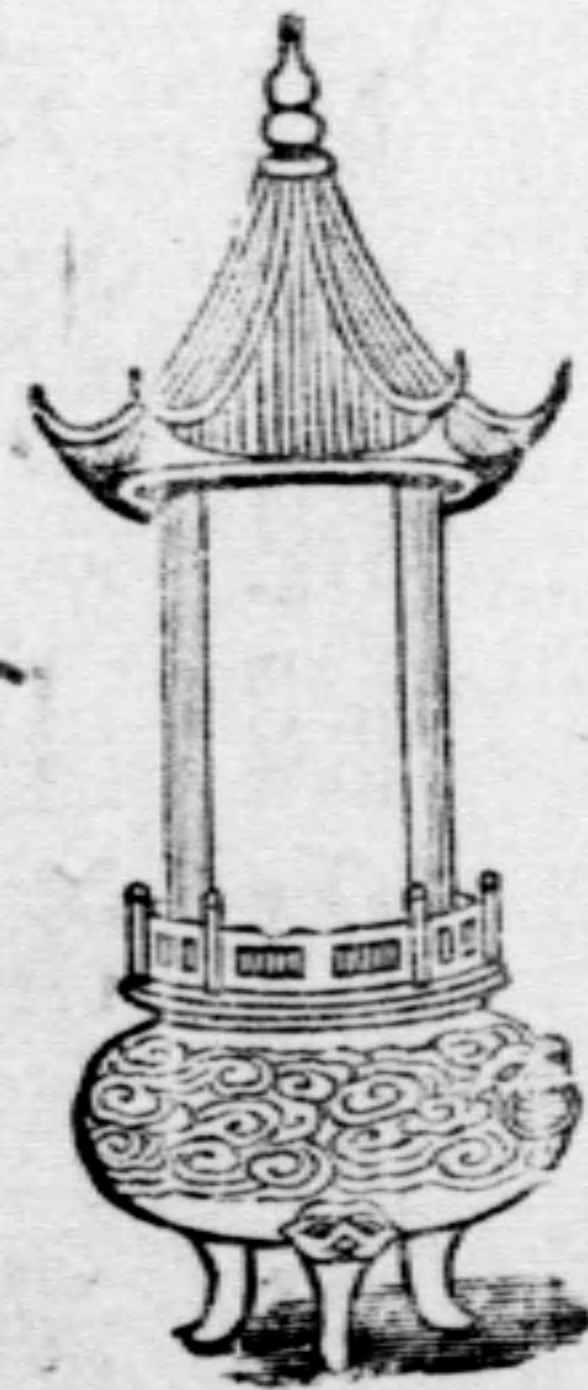
第二百四十二條 當事人得向法院書記官請求閱覽或抄錄

卷內文書或預納費用請求付與繕本或節
本

第三人經當事人同意或釋明有法律上之
利害關係經法院長官許可者亦得爲前項
之請求

第二百四十三條 裁判草案及其準備或評議文件不得交當

事人或第三人閱覽鈔錄或付與繕本或節
本裁判書在宣示前或未經准事簽名者亦
同
(未完)



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

電話三二二二五五

交通部郵政總局組織法

二十四年三月
一日公布

第一條 郵政總局直隸於交通部，管理全國郵務，指揮督監所屬各機關。

第二條 郵政總局設局長一人，簡任，承交通部部長之命，綜理局務；副局長二人，由交通部部長遴派，一人襄助局長處理局務，一人兼任郵政儲金匯業局局長。

第三條 郵政總局置總務，考績，業務，計核，聯邦，供應六處，每處設處長，副處長各一人，由局長於郵政人員中遴選，呈請交通部部長委用，承長官之命分掌處務。

第四條 郵政總局因事務上之必要，得設視察長一人，視察二人至四人，副視察二人至四人。由局長於郵政人員中遴選，呈請交通部部長委用，承長官之命視察各地方郵務。

第五條 郵政總局設主任秘書一人，秘書二人至四人，由局長遴選呈請交通部部長委用，承長官之命辦理文書事務。

第六條 郵政總局設處員一百人至一百三十人，由局長於郵政人員中遴選委用，承長官之命辦理各處事務。

第七條 郵政總局置郵政儲金匯業局及各區郵政管理局。其組織法另定之。

第八條 郵政總局得置設計委員會，以局長為委員長，副局長，各處處長，視察長及視察為委員組織之。計劃郵政之改良及發展。

設計委員會章程，由交通部定之。

第九條 郵政總局所編製之全國郵政預算書，計算書，決算書，應將郵政儲金匯業局收支一併列入。

第十條 郵政總局收支款項，均應用郵政總局名義，由局長及副局長一人會同簽字蓋章。

第十一條 郵政總局訂定關於郵務之章程及契約，應呈經交通部核准。

第十二條 郵政總局辦事規則，由交通部定之。

第十三條 本法自公布日施行。

郵政儲金匯業局組織法

二十四年三月一日公布

第一條 郵政儲金匯業局直隸於郵政總局，管理全國郵政儲金匯兌。

郵政儲金匯業局對各郵局辦理儲匯保險事務，有指揮監督之權。

第二條 郵政儲金匯業局得於重要交通地點，經交通部呈請行政院核准，設立分局。

第三條 郵政儲金匯業局設局長一人，由郵政總局副局長兼任，承長官之命，綜理局務；副局長二人，由交通部部長遴派，襄助局長處理局務。

第四條 郵政儲金匯業局置總務、營業、計核、儲金、匯兌、保險六處，每處設處長、副處長各一人，由局長遴選專門人才，呈請郵政總局局長轉呈交通部部長委用。處長承長官之命，分掌處務。副處長襄助處長，辦理處務。

第五條 郵政儲金匯業局設秘書二人至四人，由局長遴選，呈請郵政總局局長轉呈交通部部長委用。

承長官之命，辦理文書事務。

第六條 郵政儲金匯業局設處員六十人至一百人，由局長呈請郵政總局局長，就甄別或考試及格專門人員中委用，承長官之命，辦理各處事務。

第七條 郵政儲金匯業局置監察委員會，監察局內收支賬項及一切重要業務。

監察委員會以監察委員九人組織之。其中五人由交通部呈行政院轉呈國民政府就審計、主計人員簡派，餘由交通部就國內重要工商業、金融業富有經驗資望之人員中遴選四人，呈請行政院聘任之。

第八條 監察委員會設委員長一人、副委員長二人，由交通部呈請行政院就委員中指定之。

第九條 監察委員每年改任三分之一。

第十條 監察委員會章程，由交通部擬訂，呈請行政院核定之。

第十一條 郵政儲金匯業局得營左列業務：

一、購買中央政府發行之公債庫券；但購買之

資金不得超過其儲金總額及公積金總額百分之十五：

二、以妥實有價證券或棧單爲質之放款：

三、以有確實收益不動產爲抵押之放款：但其額不得超過本局儲金總額百分之十五、抵押金額不得超過該不動產估值百分之五十：

四、以本局定期存摺或存單爲質之放款：

五、票據貼現：

六、押匯：

七、經營倉庫業：

八、農業放款：

九、經營簡易人壽保險：

十、其他經監察委員會通過，交通部核准，投資於國營生產事業之放款：但其總數不得超過儲金總額百分之二十。

第十二條 郵政儲金匯業局會計獨立，一切收支，另立專賬，報由郵政總局彙報交通部。

第十三條 郵政儲金匯業局收支款項，均應用郵政儲金匯業局名義，由局長、副局長會同簽字蓋章。

第十四條 郵政儲金匯業局訂定關於儲匯及其他章程並契約，應呈經郵政總局轉呈交通部核准。

第十五條 郵政儲金匯業局辦事規則，由交通部定之。

第十六條 本法自公布日施行



ANDERSEN, MEYER & COMPANY, LTD.

洋 慎
行 昌



GENERAL MACHINERY & RAILWAY EQUIPMENTS

Rails & Fastenings

Railway Cars

Car Consulating Materials

Locomotive Headlights

Car Heating Equipment

Track Specialties

Drawing Instruments & Supplies

Paints & Varnishes

Roofing & Other Building Materials

Locks & Other Building Hardware

Pumps & Pumping Equipment

Machine Tools

Cranes, Steam Shovels & Hoists

Mechanical Supplies

etc.

TIENTSIN

96, Rue de Takou

Electrical Supplies

Welding Equipment

Locomotives & Accessories

Railway Motor Cars

Car Lighting Equipment

Signal Material

Surveying Instruments

Plumbing & Heating Supplies

Engineering Tools

Engines & Boilers

Motors & Generators

Storage Batteries

etc.

PEIPING

1, Ta Yuan Fu Hu-tung

etc.

MUKDEN

Consular Road

鐵路實用統計 (續)

第四章 車務統計

車務處職司行車及營業，凡列車之組織與調撥車輛之分配與利用，旅客之補票，貨物之檢查，在在與進款有關，如辦理不善，非特弊資叢生，抑且損害路幣，茲將車務處應行辦理之各項統計分述如后。

第一節 客務

一、延人里 (此項延人里統計係由會計處檢查課編製)

此表係指示某路下行客車所備坐位額數與實際乘客人數之比較

站名	甲	乙	丙	丁	戊	
3			324	→324	→324	
4				174	→174	
7	526	→526	→526			
9	468	→468	→468	→468	→468	
5	346	→346	→346	→346	→346	
11		412	→412	→112	→412	
	1340	752	1550	1724	1724	每日各客車共備坐位數
	879	456	526	728		每日各站至各站實際乘客人數
	28.25%	22.02%	33.93%	41.87%		每日乘客佔坐位百分數

旅客人數與其行程相乘之積數也，鐵路所載旅客人數不足以表示客運成績，因旅客行程之遠近，與客票進款有關，故以旅客人數乘其行程所得之延人里，顯示客運成績較為確切。

一、坐位里

坐位數與里程數相乘之積數也，延人里能表示客運成績，然車輛供給坐位，有無虛糜，須視坐位里之多寡為轉移，如坐位比延人里太高，則坐位虛糜必多。

一、坐位數與乘客人數之比較

右表所示下行車各站間乘客人數大小，虛糜坐位甚多，殊不經濟，鐵路如遇有這種情形，應酌量減少車次，或少掛客車，改開混合列車，以免耗費機車動力，如全路之一段間旅客擁擠，則應配備區間列車，以資調劑。

一、乘客人數佔坐位數之百分率，應逐月比較，俾明瞭一年內各站旅客增減之趨勢。

一、旅客補票銀數及罰款之統計
為欲明瞭客車檢查狀況起見，應注意旅客之補票銀數及罰款，如能將路線分為區段辦理統計，則更可明瞭某區間無票乘車旅客為多，設法添置柵欄，嚴密查票手續，或某區間改等旅客較多，則可配備客車坐位，以免車上越等補票之煩，此旅客列車之調度，其有賴統計數字之供獻者尤足多者也。

第二節 貨物

一、延噸里（此項延噸里統計係由會計處檢查課編製）
即載運貨物噸數與其行程相乘之積數，表示貨運成績

之複合統計單位也，因載運貨物噸數多寡，固與進款有關，然其途程遠近不同，收費亦異，故延噸里之統計單位比較精確也。

一、每實載貨車之延噸公里之平均延噸公里數
貨車延噸公里分兩種，一為空載貨車延噸公里，一為實載貨車延噸公里，以實載貨車延噸公里，除貨物延噸公里，即得每實載貨車延噸公里之平均延噸公里。

一、貨車延噸里
係以車之載重量與其經行之里程相乘者也，以之與延噸里相較，即可以明瞭車輛利用之情況。

一、貨物延噸公里之空車百分數
以貨車延噸公里與空車延噸公里相比，即得貨車延噸公里之空車百分數

一、車輛里
每客車或貨車一輛行駛一里之謂也，分重車空車二種，鐵路路線上行車之密度，固由列車里程之多寡而知，每路線一里所佔之列車里程平均數，然每列車所掛車數既有多少之不同，復有重車空車之分別，如欲機車

轉力不虛糜，似須注意列車平均載重量，列車載重量與重車及空車里程有關，此車輛里之足重視者也。

一、貨車法定鐘點以外之停留裝卸前後之延期時間之統計貨車以在路運轉及不虛糜為原則，如欲明瞭貨車利用之經濟與否，須視其不正當之停留及延期鐘點多寡為轉移，查貨車停留鐘點統計，部頒統計年報第三十六表業經規定，惟延期鐘點尚無統計，亟應舉辦，以憑查考。

一、查出捏報貨品噸數補費罰款及獎金之統計貨等捏報，影響路收，此種統計數字，一以表示貨運稽查工作之成績，一以警惕站員漏查之件尚多，尤待通力合作，俾除流弊，而裕收入。

第三節 列車

一、列車次數
每月及每年全線開行之列車次數。

一、列車里程
每一列車行駛一公里，謂之一列車里程，列車里程有三。

(A) 旅客列車里程

(B) 貨物列車里程

(C) 業務列車里程（如鋪設路基分配枕木鐵軌及其他鐵路材料所用列車是）

根據部頒列車機車里程統計則例，混合列車里程，則按其客貨車數比例分別列入旅客及貨物列車里程，如所拖貨車不論客貨均可裝載者，則此種貨車里程三分之一歸入旅客里程，三分之二歸入貨物列車里程。

一、列車平均載重量
係車輛載重量之每列車平均數也。

一、為求列車平均載重量統計確實起見，勢須規定貨車以外之其他車輛應計載重量之標準，以資劃一，茲將平漢路貨車以外之各項車輛應計重量分別列表如左，以便參考。

計算各種客貨車輛重量標準表

車 輛 名 稱	應 計 重 量	附 記
頭二等及頭二等聯合車	五噸	
三等車	八噸	
三等鋼皮車	八噸	
三等鋼膳車	五噸	
頭二三等臥車	五噸	鋼皮在內
三等膳車	五噸	
花車及大公事車	二噸	
大守車 八五零組 八六零組	五噸	
小守車	二噸	
大小膳車	五噸	
厨車	二噸	皮在外
電燈車	共作二十一噸	皮在內
行李車	按原載重量三分之二	
包件車	同上	

郵政車	同上
零担	同上
牲畜車	按原載重量四分之一

一、每列車公里之貨車延噸公里平均數

以列車公里數除貨車延噸公里數，即得每列車公里之貨車延噸公里平均數。

第四節 其他

一、商務調查統計：

鐵路沿線各站，有固定貨物，或以季節關係，或以商情影響，鐵路均應不時調查，詳密統計，俾車輛供求相應，或酌訂特價，藉廣招徠，或利用回空，以資週轉。

一、列車出險統計：

鐵路以運輸為職責，然運輸以安全為要義，列車出險統計，應分為出險次數、原因，（如車工機錯誤）旅客及路員傷亡人數，路產及貨物損失價值，撫卹賠償銀數數項，俾逐年比較，可以設法將業務改善。

第五章 會計統計

會計處職司全路營業之收支，及財政之樞紐，其關於業務狀況，歲計盈虧，能無詳確統計，列表比較，俾根據已往，而改善將來手。查部頒會計統計年報，係彙列全路會計帳目，及營業統計，將一年內營業情形作一總報告，且其中大部份表格，屬於會計車務兩處者為多，而總工機三處統計則甚少，除總車工機四處應辦統計，已在前章述及外，茲將鐵路會計部份應辦之統計，分述於后。

第一節 財務

一、資金債款

鐵路建築時，產業上所負之債務，不外股票（商辦）借款，及政府長期資金三種，并各再分為規定數及已發數兩欄，列表顯示，而資明瞭。

一、借款：

鐵路為完成建築，或發展營業時所發生之借款，借款之是否如期還本付息，與鐵路之信用關係甚大，鐵路

鐵路實用統計

似應將借款數目，償還數目，餘欠數目，及逐期付息數目，編製圖表，俾資注意，而全信用。

第二節 用款

一、資本支出：

凡本年度內之新設展長路線，及擴充改良各項用款，均應由資本帳列銷，查部頒年報資本支出各項目，係詳細列表顯示本年度路產增減情形，格式見年報第五六七八各表第五表係按照資本支出分類則例填列，一、分年初累計，本年度內之新設展長路線擴充改良，廢棄產業資本支出淨數及年終累計各欄，一、第六表按資本支出分類則例詳細填註，第七表為本年度之新設展長路線，如路線里程原價，車輛數目，及原價款項來源等項，均分別列表報告，第八表為本年度之擴充改良，如工程及設備品之設施與備置情形，暨其原價與夫款項之來源等項，均經填註，但零小新工作規定數目以上之用款，均列為資本支出，在此規定數目之下之用款，則為營業費。一為增進產業之效用，或節省費用之各種擴充改良，一為修理性質之各項工程，性

質不同，出帳遂異，似應將本年度各項資本支出，及廢棄產業，擇要列表，與上年度比較，藉以明瞭盈餘之提撥，用於擴充及改良路產情形。

一、營業用款：

鐵路行政不良，營業用款必鉅，鐵路員額過多，則總車工機各處薪費，糜費必大，管理方法不良，則不經濟之過時加給，及行車辦公材料之損失必多，至於路員調部，仍由路支薪，部派人員，在路服務，薪費亦由路支給，按鐵路經濟政策嚴格而論，則前項支出，應撥部轉帳，後項人員，應視鐵路事務之需要與否為轉移，各路對部，既按月攤解經費，則不應再有額外之負擔，路局員額，如經確實規定，則不應再由部主任委派之額外高級職員。

每年中之行車事變，在總車工機各處費用，均有支出，如總務費賠償各費，運務費之出險清理，工務維持費之路產損壞修理，及設備品維持費之車輛修理等是，似應將因行車事變發生以上之各項費用，另行列表統計，俾鑒諸以往，而審慎將來，蓋行車事變，有因

業務設備不週，及人事過失而發生者不少，不難加以改善，與警惕焉。

鐵路總務費如有膨脹趨勢，則其路產之維持與修理，必多失常態，蓋路線無變化，營業進款，決無異外之增加，鐵路如不撙節總務費，則路綫與設備品之維持，決無充分之財力，路線無有不日漸凋敝，而頻至破產者也。運務費為行車必需之費用，亦即為構成運輸成本之直接費用，運輸之成績，固為列車里。而列車里亦即為運務費之代價，故應以每列車里之平均運務費，而視運輸成績之優劣焉。

工務處設備品維持費，在營業用款中，固為重要，然在路產未普遍實行折舊以前，此項維持費尤應注意，蓋路產之維護，直接關係於行車之安全，間接影響於營業之收入，其對於總務費之任意增加，而忽視維持費，固屬不合，然工機兩處行政管理不良，非修理費過高，即枕軌抽換過少，亦不經濟，又負責運輸貨物損失之賠償，係由總務費列銷，鐵路不能不注意人事之整理，減少此項賠償，只藉口於設備之不全，而不注意賠償費之統計也。

第二節 進款

國家路路，雖與商辦鐵路立場不同，不應以營利為目的，然為謀收支適合起見，亦不能不注意其進款，進款統計分左列數種，茲詳述之：

客運進款：

客運進款，有旅客行李包裹，及其他客車各項運輸數種，其應辦之統計如下：（一）以旅客人數除旅客進款，即得每旅客之平均進款。（二）以各延人公里數除各該項旅客進款，即得每一延人公里所攤進款。（三）以旅客列車公里，除旅客進款，即得每一旅客列車公里平均進款。（四）客運各項進款，佔客運進款之百分數。（五）政府與尋常旅客運輸之比較。（六）各項客運進款與上年度比較增減。（七）各等旅客人數，除各等旅客延人公里，即得各等旅客之平均行程。

貨運進款：

吾國為農產國家，除極少數鐵路，因有水陸競爭關係，客貨運同等發展外，其他各路貨運為多，蓋一為農產品之運出，一為工業品之輸入，或為扶助沿線各礦，而為特

價之運輸，或為招徠營業，而有聯運價章之規定，運價不同，進款遂異，然鐵路既須注意市場狀況，貨物對運價担負之最高限度，而又須顧慮鐵路本身之運輸成本之最低價率，欲求適合之運價，則統計數字尚焉，茲將貨運進款統計，分別述之如左：

- (一) 每噸平均進款，(以噸數除貨運進款。)
- (二) 每延噸公里之平均進款，(以延噸公里除貨運進款。)
- (三) 每貨運列車公里之平均進款，(以貨物列車里除貨運進款。)
- (四) 貨運分類進款統計及其百分數，(按分等表五大門，分別統計其噸數進款，及其各佔貨運噸數及進款之百分數。)
- (五) 貨物分等進款統計，(按六等不同運價所運輸之貨物，統計其噸數進款，延噸公里，平均行程各項，藉以明瞭各等貨物之運輸。)
- (六) 特等貨運進款噸數，及里程統計，(即所有特價運輸貨物之進款噸數及里程)。
- (七) 政府用品運輸統計。(政府用品所運噸數進款及里程)。
- (八) 本路及他路材料運輸統計，(本路及他路材料運輸進款噸數及里程)。
- (九) 大宗貨物統計，(各路運輸大宗貨物噸數進款及里程)。

客貨運輸統計，最宜於用圖表顯示，蓋可使人一目瞭然，更可將各月旅客人數，貨運噸數，及進款相互比較，藉明淡月旺月之差，年度與年度相比較，路與路相對照，一則可以明瞭各年度客貨運之增減，一則可以明瞭他路運輸狀況，更有以每一營業路線里程之平均進款數，(營業里程除進款總數)旅客人數，(除旅客人數)及貨運噸數，(除貨運總噸數)之各統計比較單位，與其他各路比較者，又有以貨運噸數，除進款而得之平均運費，與各年度比較，而視其運費之高低者，總之，鐵路統計數字，最為確實，資料搜集，亦極容易，只要為有意義之比較，及科學化之研究，不妨多製圖表，而資參考焉。

第四節 結帳項下

營業進款，減去營業用款，是為進款淨數，列為歲一。營業用款，大於進款之差數，是為虧損淨數，列為歲八。其淨款淨數之大小，當視用款佔進款百分數之多少為轉移，各路營業用款，均日見膨脹，甚有每月員工薪餉一項，已達平均進款之半數，再加以養路工程材料各費，則所餘無幾，故有以營業用款，佔營業進款之百分比，而與

各路比較之必要。

應收租金：（歲五）

鐵路沿綫餘地，率多交由產業課或地畝課經營，每年應收租金若干，例由經管課收解，交由會計處入帳，會計處職在全收全支，似應統計每年應收若干，已收若干，待收若干，繪製圖表，俾便催收，而重路款。

出售資產之虧損（盈六）

鐵路資產，既有因業務上及天然之磨損，則其廢棄時，除有折舊之業產（如機車車輛）外，其出售之價格。自較原價減少甚多，似應按照產業種類，分別列表，而便統計。

鐵路雖為國家企業，然欲維持其發展，非使其經濟獨立不為功，故有主張以鐵路會計為特別會計之說，近十餘年來，內戰頻仍，軍閥每年勒派協餉，為充作軍費者，而鐵道當局，為應付環境，遂置鐵路本身經濟於度外。而鐵路一方，則舉債也。透支也，任銀行之剝削。另一方則撥款也，協餉也，為軍閥之外府。近年來雖無協餉，然其不應撥付之款尚多，似應將「撥十二」撥付政府之數，分類

列表統計。

平七。三車務帳應收之結數、為本路應向其他各路公司收取之聯運帳款，及車站之結餘。（車站短交尚未補繳者）平二。二車務帳應付之結數，為本路因運輸上關係，應付其他鐵路公司之款項，似應按債權或債務關係，分別列表統計。

預算與決算比較之統計：

每年度或每半年，應將各項用款進款，實付及實收之數，與預算比較，以明增減情形。

敬啓者本局鐵路公報自奉部令改編傳布公文則別爲日報
研究學術則彙爲月刊旨取公開力圖改進分門別類攻錯有
資日異月新蒐羅無間鴻篇鉅製已屬源源而來屑玉碎金尤
冀時時相應舉凡名人軼事短篇說部雋永筆記小品文字不
拘一格均所歡迎尙希

內外同仁公餘有限移其雅興發爲文章萃互助之精神俾貢
獻於社會徵文有例采緝非私更備薄酬聊爲潤筆此啓

北寧鐵路局總務處文書課啓

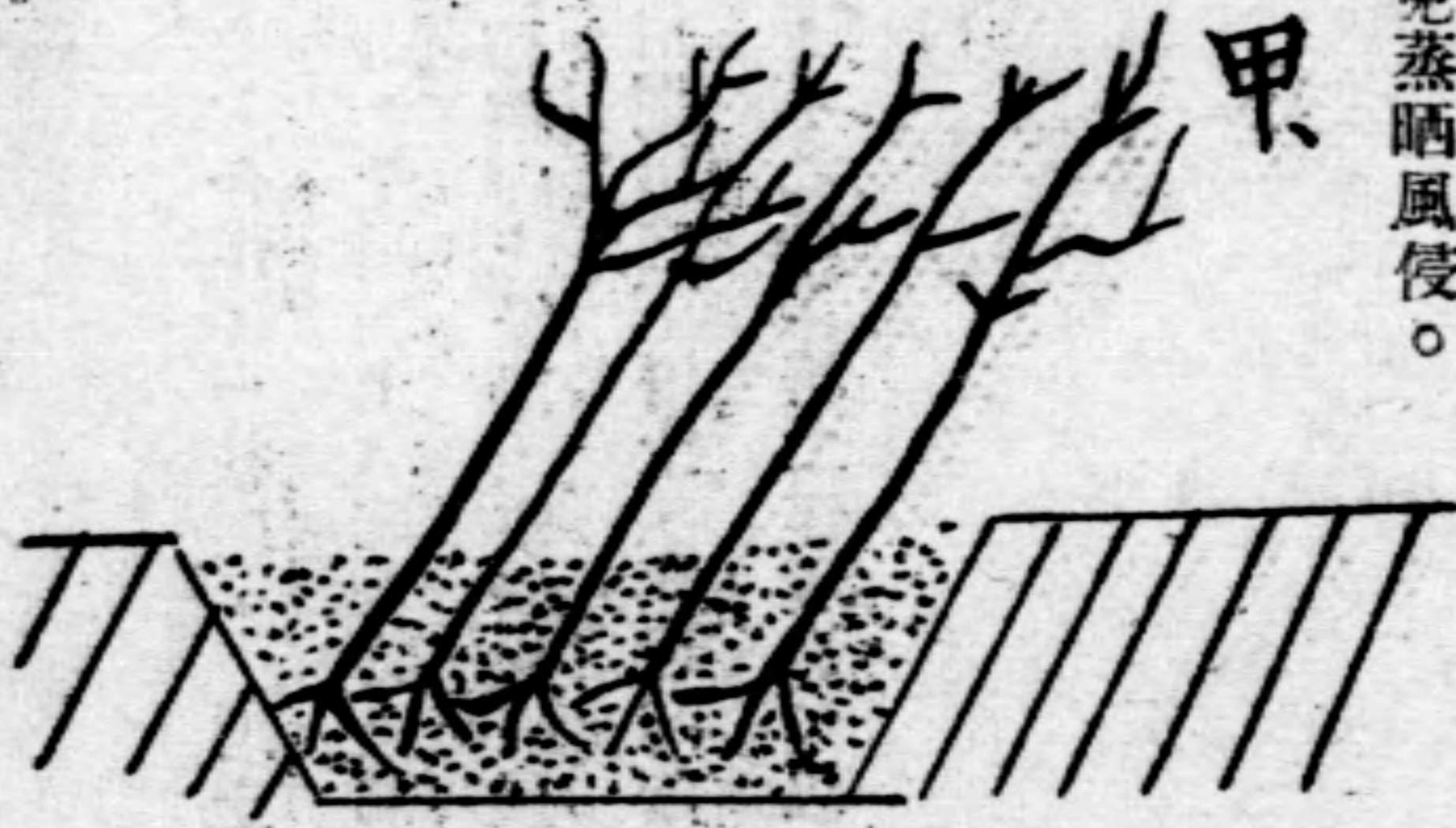
植樹淺說

地產課撰

甲、樹苗發到後之存放方法

一、存放地點

樹苗發到後，如不能即日植竣，必須擇定蔽陰無風之處，視苗木多寡大小，掘深二尺至三尺之長方形之土坑若干個。南斜排列，悉行埋植，並洒水潤之，勿令乾枯。（如甲圖）。植樹時隨取隨栽，以免蒸晒風侵。



北寧鐵路月刊 第三期

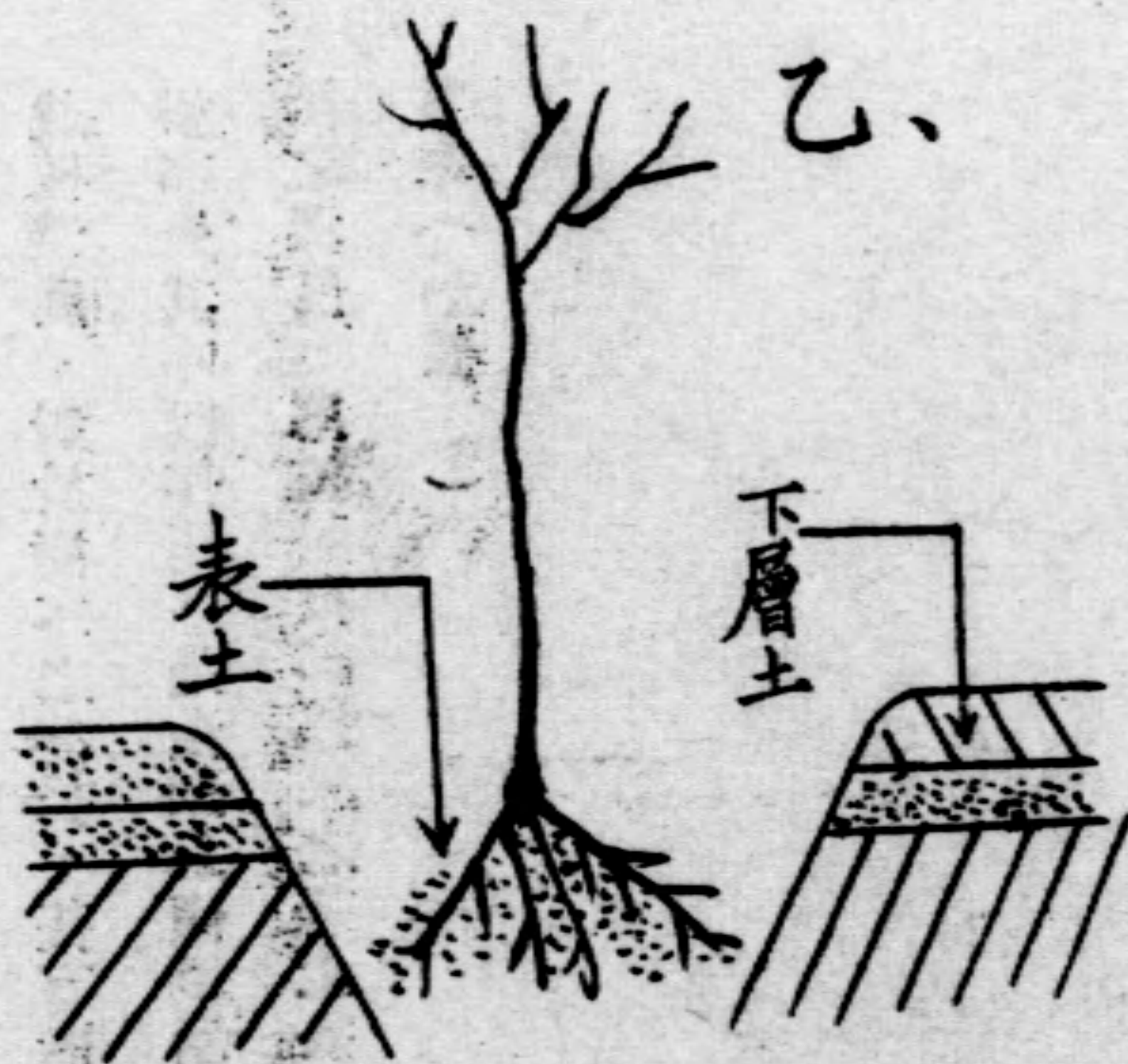
二、搬運時之保存

由假植地點，送苗至栽植地，仍須用雜草、麻袋等物，包裹樹苗根部，並用水濕潤，勿令乾燥。

乙、植樹注意事項

一、植樹時坑之容積

坑之容積，應較根所佔面積稍大。並將掘出之表土及下層土分別堆積（如乙圖）。



植樹淺說

二、植樹方法

植樹時，二人合作，一扶樹、一培土。將樹苗根部伸展齊全，先用表土填坑，將根部完全埋沒，再將苗木稍稍向上提動，使樹根舒展土中，用力踏緊。再用掘出之下層土，隨填隨踏，將坑填至八九分滿，坑之四周培土作環形，以防灌水外溢。(如圖丙)



三、深度

栽植深度，對於樹木之生長，甚有關係。過深則根部失其呼吸作用，過淺則易傾倒枯乾，是以植樹之深度，應按照根部原來之著土痕跡(基部)為準(如圖丁)



丙、灌水

一、灌水量

灌水量因根之擴張範圍，土壤之乾濕而定。大致三四年生之幼樹，其根約擴展三尺平方，每次灌水，約施二水桶即足。如係大樹，須更增加水量。要之，灌水量宜使根之蔓延部分含水至飽和為度，不宜缺少，亦不宜使根部有過量水分停滯。

二、灌水方法

植樹第一次灌水對土之後，如天氣乾旱，經幾十日左右，須再灌水，掘出土壤深約六七寸周圍仍做土壤然後灌水，使水分完全滲透之後，再行培土。

三、水源

灌溉所用之水分，須用淡水，切不可用鹹水。來源由流動之河水或井水皆可。



傳染病預防淺說

衛生課撰

流行性腦脊髓膜炎

說明◎凡是人身上有一處發紅，發熱，發腫，發痛，這種病就叫做發炎。肺裏面紅熱腫痛，就叫做肺炎。腎臟裏面紅熱腫痛，就叫做腎臟炎。腸子裏面紅熱腫痛，就叫做腸炎。腹膜紅熱腫痛，就叫做腹膜炎。

我們的腦子外面同脊髓外面，都有一層薄膜包着。這一層膜，就叫做腦脊髓膜。若是這個腦脊髓膜紅熱腫痛，這種病就叫做腦脊髓膜炎。簡單的就叫做腦膜炎。

原因◎腦脊髓膜如何會紅熱腫痛的呢？這都是由於微生物作祟的原故。如果有微生物侵入腦脊髓膜裏面，就會起發炎的症狀了。

能發生腦脊髓膜炎的微生物很多。鏈球菌，肺炎雙球菌，流行性感冒桿菌，以及結核桿菌，都可發生腦脊髓膜炎。凡是因這些微生物發生的腦脊髓膜炎，都是不易傳染的。這就是說，這種腦脊髓膜炎不會成流行的一時疫症的。

另外一種腦脊髓膜炎，其原因為一種雙球菌，名叫「腦脊

髓膜炎雙球菌」這一種腦脊髓膜炎就利害了。一個人患了這病，必要傳染到許多別的人身上。這種病就叫做「流行性腦脊髓膜炎」與其他的腦脊髓膜炎，完全有別。流行性腦脊髓膜炎，總是在寒冷的時候發生。冬春兩季患這個病的最多，這一點正與肺炎、猩紅熱、麻疹、白喉、相同。患這種病以小孩及青年為最多。凡居住擁擠及勞動過度者，尤易患本病。因為居住擁擠，則易發生接觸傳染。勞動過度，則極易減低自己對於疾病的抵抗力。

此病死亡率很高。從前本病患者每百人中，要死七十五人。自從採用了血清療法以後，患者每百人中，平均祇死二十五人了。患了這種病時，務必要請醫師將腦膜炎血清，注入脊髓管腔內才有救星。

症狀◎腦脊髓膜炎雙球菌侵入人體之後，必須經過一定時間，然後才發病狀。這個時間，就叫做「潛伏期」。此期短者兩天，長者十天，普通大約是七天。此病初起的時候，來勢或緩或急，並不一定。凡是患此病的人，沒有不發熱的。除了發熱之外，還有胃口不開，全身不適、頭痛、嘔吐、便秘等症狀。

這種病人的神經症狀，常較他種疾病為顯著，有的是神情猥滯，有的是沉沉不醒，有的是舉止不寧，有的是狂亂譫妄，隨各人而不同。

腦脊髓膜炎有一個特別症狀，就是頸項強直，我們若將病人的頸項屈曲移動，一定非常強直，不能彎曲，與平常隨便活動的大不相同。

傳染徑路◎腦脊髓膜炎雙球菌大都從鼻腔的黏膜侵入髓中，侵入鼻腔黏膜之後，就由血液或淋巴液運往腦脊髓膜，於是就在那裏發生疾病。

凡患此病的人，鼻涕的分泌物內，都含有這種雙球菌，若是健康的人與病人接觸，或與之對面談話，或由手指衣服等物沾染了這種分泌物，不幸侵入鼻咽黏膜，就會傳染這種疾病。

亦有人與病者接觸，本身却不發病，但是他的鼻咽分泌物內，實有此種微生物，這種人自己雖不發病，但是能將微生物傳染於人，這種人就叫做帶菌者。若是健康人與帶菌者接觸談話，或由手指衣服等物沾染分泌物，侵入鼻咽黏膜，也就會傳染本病的。

腦脊髓膜炎的微生物，抵抗力極弱。凡病人及帶菌者所用的各種器物，如衣服、被褥、杯、盤、碗筷、手帕等，可用沸水沖洗，就能把上面沾染的微生物殺滅。這種微生物離開人體以後，即令不消毒，也並不能生活許久。凡病人及帶菌者所用的器物，如果棄置很久，經過數星期之久，那就沒有傳播疾病的能力了。

總之腦脊髓膜炎的傳染，由於病人及帶菌者的直接傳播為最多。由於病人及帶菌者所用器物間接傳播者較少。

預防法◎腦脊髓膜炎的傳染，是完全由於病人及帶菌者的傳播，所以預防此病，也就是注意這兩種人。

一、對於病人及帶菌者的處置。一有腦膜炎的病人發現，必須趕緊隔離，並應分別予以檢查及治療。檢查以咽喉分泌物培養為最要，大概一次已足證明。如有帶菌者，即應予以治療。此類人所居之房舍，應廣大清潔，飲食物應佳良，每日工作休息均應有規則，鼻腔及咽喉，均應施以局部之防腐治療法。

經過第一次檢查之後，若咽喉中無病菌存在者，即可免除隔離。其有病菌者，即施以防腐治療法，繼續治

傳染病預防淺說

療六日後，停止一日，再取咽喉分泌物培養檢查一次，視其有無病菌之存在，又繼續治療六日後，再行檢查一次，若兩次檢查，均無病菌，即可放出。若仍有病菌，則應移入醫院，作為慢性帶菌者，而予以持續之治療。

二、個人衛生。預防腦膜炎的方法，最重要者，就是下列幾點：

(一) 健康的人，千萬不要與病人接近，以免傳染。

(二) 居住的房間，必須空氣流通，日光充足。

(三) 天天用食鹽水或硼酸水漱口。

(四) 在腦膜炎流行時候，凡熱鬧人多的地方，千萬不可去。

(五) 一有腦膜炎病人發現，必須立即送往醫院治療，不可住在家中。

三、一般衛生。一有腦膜炎病人發現。應立時注意一般之衛生設施。居室太擁擠者，應即設法鬆動，居住之處必須寬廣清潔，通風透日，不與患傷風咳嗽者接觸。被褥衣服，若遇天晴，須置於日光下曝曬，房舍中之

灰塵，必須隨時掃除清潔。宜先灑以消毒藥水，然後再事掃除，以免灰塵揚起。咳嗽、吐痰、噴嚏等項動作必須十分留意，痰不可吐於地上，咳嗽噴嚏時必須以手帕掩住口鼻。



本路衛生工作現況

徐樹

三月十一日講演詞

主席，諸位長官，諸位同人，今天的講演，臨時指定由衛生課擔任，因為時間上過於倉卒，事先又沒有預備，所以提出的材料，很覺得蕪雜凌亂，沒有意思的，並且就性質上講，實在也算不得講演，不過把衛生部分的工作現況，概略的向諸位報告一下就是了，本席向來不善辭令，不周到的地方，統請原諒！

提到衛生部分本年內要緊的工作；第一便想到建築天津醫院的一件事，本來我們北寧路天津醫院，靠總局很近，本路員工合眷屬，人數很多，治療的能力和設備，應該相當的完備，以前租賃新大路的民房，暫時敷衍應用，本非長策，因為房子很少，設備上往往不能措施如意，並且醫院的設置，多具有特殊情形，既然係租賃的房屋，如果我們花一筆很大的款子來修理，一旦搬走，太不經濟，況且新大路這條馬路，早已壞的不成樣子，凡是在附近住的同人，在上下班經過的時候，大概都感覺很不痛快，把醫院常常放在那樣馬路上，同人們來往，也確實不大方便

，所以建築新院址一節，實在是刻不容緩的，上年由本局擬定方案，呈奉鐵道部核准，另行建築新屋，地點係在本路舊體育場，總共建築樓房八十多間，並將醫院的設備，斟酌財力，稍稍加以補充，一切規模，設法把它弄成現代化，統計全部建築預算，連傢具器械在內，大約十八萬元，工程係採取包工制，招商投標，目下業已開始修墊土方，我們希望依照投標限期，早早完成，這件建設事業，可以說是發展本路醫務的先聲吧。

第二件要報告的，是修正規章，本路有關衛生醫務各項章則，經醫務改組以來，隨時訂定頒行，其中頗有應當修正的地方，如總務處管理醫院診療所規則，各醫院職掌規則，各醫院辦事細則，各診療所職掌規則，和辦事細則，各院所診療收費規則等，現在正由衛生課依據鐵道部頒發各路醫院組織規程，參酌本路實在的情形，分別醫院的、診療所的規章，加以修正，免除從前某地院所單獨規章的繁雜，漸收整齊劃一之效果。

第三件要報告的，是醫務會議，依照鐵道部規定各路應於每年三月中旬之星期日，召集全路醫務工作人員，開

本路衛生工作現況

會討論醫務衛生各項事宜，以資改進，本年此項會議，現在已定於本月十七日，在本局大客廳舉行，屆時除了各院長各主任各醫師看護長等，均須出席外，並蒙局長指派本局鄭秘書，代表出席，指導一切，並為集思廣益起見，事先由總務處通知全路同人，徵求意見，目下關於此項提案，已經收到多起，正由本課彙齊整理，以便屆時提出大會討論，好在距開會日期，尚有相當耽擱，盼望諸位同人，多多指教，凡是有關醫務衛生的事情，那樣應該興辦，那樣應該改革，都請盡量指出，開會時，大家來研究，總希望達到改舊的目的，這個本席懇切盼望於諸位的。

接着要報告的，是衛生運動大會，遵照鐵道部的規定，每年各路必須舉行衛生運動大會一次，日期是四月一日，目的在於宣傳衛生的常識，喚起全線員工旅客人民的注意，事先須成立籌備委員會，委員指定車務處、工務處、機務處、警察署、總務處，各一人，共計五人，裏面須指定一人作常務委員，處理籌備會一切日常事情，籌備會裏面分五組，每組設組長一人，由籌備委員兼任，計分總務組、清潔組、宣傳組、檢查組、保健組、並於各外段、站

、廠、所、學校、分設工作隊，就以段長、廠長、校長、等為隊長，分別辦理宣傳、清潔、檢查、各事項，此項經費，部定以路線之長短計算，每公里以國幣一元至一元五角為標準，現在已由局分令各處，遴選委員，關於此項大會之籌備，正在積極進行。

第五件要報告的，是種痘，關於接種牛痘的益處，和天花的害處，日前草擬一篇天花預防淺說，已經登在二月十九日本路日刊，想諸位同人，一定也瀏覽過的，這種病的死亡率很高，約佔各種死亡率中十五分之一，本病死亡率為百分之三十乃至六十四，就是幸而不死，至少也要瞎眼或者麻臉的。預防的方法，很簡單，就是種牛痘，現在本局業已通傳內外各部分同人，自本月十五日起，至五月十五日止，為種痘期間，本課業已購買新鮮痘苗，分發各醫院診療所備用。凡屬本路員工和眷屬，都請趕緊到就近的醫院診療所接種，以預防天花的傳染，這是本課所盼望的。

還要向諸位附帶報告一下的，就是本市戒毒所的情形，天津市戒毒所的籌備，已經有好幾個月了，本月四日招

待各界參觀，本局派張秘書，天津醫院毛院長、改進委員會李委員、警察署尹署長、改進委員會張組員、衛生課劉主任、袁稽查，連本席同去該所參觀，地址係在體育場宿舍，開辦經費，約二萬多元，每月經費約六千餘元，病房約可收容五百多人，組織上，計分兩組，一爲醫務組、一爲事務組、共用醫師三人、護士長一人、護士九人、戒毒者進所以後，均在登記室詳細登記，登記後，再令其理髮、洗澡、換衣裳、然後由醫師把週身都檢查一下，如果認爲是有癮的，就在身上刺字，自己投所戒除的，在左腿上用國墨色刺一個口字，由公安局捕送來的，一律在左臂上面，刺一卍字，作爲標記，倘日後再犯，驗明有這種刺字，那就要照南昌行營頒布的禁毒條例，從嚴處治了。據戒毒所醫務組長說：不論毒癮大小，戒絕期限，爲三個星期。戒毒的方法，採用一般普通的藥劑，毫無苦痛，對於戒毒人的待遇，每日三餐，營養上還好，每天除了檢查療治以外，還規定學國術，聽講演，用這兩種方法，以強壯他們的身體，改革他們的心理，結果所以能够圓滿成功，本月五日戒絕出所的，已有一百零五人，這種禁毒方法，雖

然不是根本辦法，然在現在情況之下，除了這樣，再沒有比他更確實有效的了。

本來吸用毒品的害處，諸位同人，當然都很知道的，用不着本席來多說，這回全國上下，對於禁毒的工作，抱着很大的決心，當然是深知道，此害不除，必致亡國滅種，本路從局長以下，各位長官，對於這件事非常認真，所以禁毒的成績，也非常好，希望諸位同人，努力到底。

上面拉雜的說話，全無系統，就誤諸位很寶貴的光陰，很對不起，深致歉意。

測勘新甘公路經過情況

尤實照

三月二十五日講演詞

主席、各位同志，前年九月間因行政院擬開發西北，組織綏新公路查勘隊，由斯文赫定作領袖，本席亦奉命隨同前往，往返共十七個月，在前年十一月間離開歸化，往西啓行，經過蒙古草地及甘邊一帶，人們全說蒙古道路全是大沙漠，其實不然，蒙古道路分爲三種，一種是長草的地，一種是碎石面平坦的地，就是戈壁，還有一種只有一小部分是沙漠，就是所謂流沙，隨風遷移不定，我們既然是查勘隊，就是查勘汽車路，查勘的任務，是要可以走汽車而不用修的公路，所以彎彎曲曲的尋找，避開真正的沙邱，尋找公路，由百靈廟往西，經過喀沙堆、烏尼烏蘇、松多爾、好尼爾阿、馬堤、笨得陶拉格、得里森胡托克、克克陶拉格，到額濟納，地有大河、樹林、湖澤，大約有四五千蒙古人在那裏住，他們的生活，完全是游牧生活，靠着收羊喂牛爲生，對於農產尙不知道注意，用牛羊以交換米麵糧食，他們最喜歡烟葉與糖，商人可以拿三小包烟葉子，交

換一隻羊，我們去的時候，正是初冬，河上雖已結冰，不甚堅實，所以我們在河東向北繞了索果諾爾，就是兩個湖的一個，經過外蒙古的邊上，到了興愛勒，可是繞一個海子，路並不好，繞兩個海子，得多走二百多公里，我們認爲不經濟，後來我們向南東兩方，另找公路，決定築橋過河，可得最良又最短路綫，此處古物甚多，隨時可以看見，可是我們奉命令，不許作考古的工作，因此亦不甚注意，我們就由額濟納經過連四早，從歸化到額濟納，用水是沒有問題，一到連四早，用水就發生問題了，連四早就是四站沒有水的意思，過了連四早是野馬井、連三早，過了連三早是明水，那邊是漢朝駐兵的所在，漢朝營房和烽火墩遺跡很多，各處全可以看見，從歸化到明水一路除了武工壩外，全是平原，到了明水盡是山區，比海面約高二千七百公尺，有原來的山溝，這個山溝就是漢朝通西方的大道，順着山溝往西走，經過廟爾溝，就到哈密，彼時正值盛世才與馬仲英有戰事，我們才到黃蘆崗，就被馬仲英的軍隊所包圍，勒令停止前進，我們聲明我們的任務，他們仍然不聽，並且解除我們的武裝，由他們的隊伍押送進城

，我們向他們駐軍司令交涉，將槍械要回，槍要回以後，他們派軍保護我們往西走，過了鄯善，慢慢的到了吐魯番，馬仲英有電報來，說要親自跟我們見面，等了三天亦沒有來，派一個姓張的交際處長來保護我們往西去，經過焉耆，到了庫爾勒以後，交際處長就不保護我們了，將斯文赫定及本席綁起來，原來是要我們的汽車，把槍擱在我們的心口，不給汽車就槍斃我們，馬上讓我們答覆，我們就說槍斃就槍斃，我們的汽車不能給，等了三四分鐘，護兵說你們這兩個小鬼怎麼不明白，要車是爲你們好，我們就在武力下允許了，我們借給他們一個汽車，放我們去了，我們還是繼續往西走，經過輪台，到了庫車，看見庫車城裏的老百姓往東跑，我們問他們爲什麼往東跑，他們說庫車有戰事了，我們一聽，自動的往東退下來，往東走了不遠，又看見老百姓往西跑，聽說是由焉耆來的，此時往北是天山，往東往西全不能走，只有往南到戈壁沙漠躲避去，到了庫爾勒，老百姓很少了，就見了見縣長，我們正往南走，被軍隊包圍，槍聲四起，我們趕緊由車上跳下來，躲在車底下，經過十幾分鐘，槍聲暫時停止，我們站起

來舉手，搖白旗表示投降的意思，軍隊說你們爲什麼往這邊來，非讓我們回去不可，我們回到庫爾勒的第二天，軍隊派王司令見我們，要將我們全部的車輛都要拉走，假使全給了他們，我們不能走路，假使不給，我們生命危險，很難解決，嗣後有馬仲英的代表馬虎山見我們，當時我們主張如不要我們全部的汽車，我們可以送他一輛車，後來馬仲英說不要我們的車，是借我們的車用一用，用完就送回來，當時我要求寫一個證明書，馬仲英就寫了一個證明書，內云五天以後將車交還本隊，不得已的將全部分汽車交給馬仲英，剛在交車的時候，就有飛機來了，看見此處有汽車，又有馬仲英的軍隊，飛機就向四圍投擲炸彈，大家全跑在牆那邊躲避，扔下來有幾十個炸彈，房子炸的很多，汽車沒有炸壞，人亦沒有受傷，馬仲英乘車往西北而去，果然在三天以後將車放回來了，後來又被盛世才的軍隊將我們的汽車連大炮，作先鋒隊，打庫車去，盛軍又把我們叫去，說我們是馬仲英的間諜，你們借給他汽車，把他放走了，把我們全囚禁起來，行動不得自由，後來好容易交涉，盛世才有電報來叫我們往南去，兩個月纔許回庫爾

勒，究竟爲什麼得離開庫爾勒兩個月纔許回來，各處打聽亦打聽不出來，但是我們得到盛世才命令，不能不遵從，我們就打算我們這兩個月的工作，想法子來利用這兩個月，由庫爾勒往南有一條東西大道，這條道，就是漢朝將中國絲運到歐洲去賣的一條路，這條路是很大的一條旱道，附近塔里木河，此河由葱嶺向東而流，注於羅布淖爾，在一千六百年以前，河身遷移，湖亦移動，挪到崑崙山北麓，成了喀拉庫松，把那道路上的人民全湮沒無存，道路亦斷阻了，在民國二年，此河及湖都挪到舊址來，我們認爲古道可以復通，就在這兩個月重新查勘一下子，分爲兩隊，一隊坐汽車在岸上走，一隊坐小船從河道走，那地方所謂小船就是獨木舟，在一塊木頭上挖個窟窿就是船，此獨木舟很容易翻，我們用兩塊木頭合在一起，就不容易翻船，因此查勘將漢朝的舊路找着，漢瓦漢錢在路上很多，此路因一千餘年沒有用過，路上流沙很多，汽車行駛崎嶇不便，我們重新往北邊山裏，另找一條路，由喀克蘇達坂進庫洛克塔格，纏語乾山，因爲沒有水，我們到了阿爾脫密許布雷克，纏語六十個泉，汽油用完不能再走，全隊留在亞爾

當布雷克，就派人到庫爾勒買油，去了一個多月沒有回信，斯文赫定與本席商量辦法，因爲再住半個月，食物用盡，全隊得餓死此地，商議的結果，回庫爾勒往迪化，雖然是沒有油，可是我們居然前往，但是老百姓向我們說，千萬不要往迪化去，不如還是往南疆跑吧，斯文赫定與本席的意思，汽油是沒有了，食物快完了，往南邊跑是沒有法子跑，亦是餓死，商量的結果，還是上迪化去，於去年六月到了迪化，去見盛世才，盛世才待我們很客氣，盛年不過三十五歲，精神很好，辦事能力很強，雖然是答應給我們汽油，可是前敵上用油很多，俟等戰事解決，汽油運來，方能撥給，我們因爲這樣一來，在迪化等了四個半月，後來得到盛世才的許可，許我們自己到蘇俄去買油去，我們派人至蘇俄，才買了汽油來，送到亞爾當布雷克，把我們的汽車和全隊全運到迪化，迪化生活程度本來很高，出產很少，自經三年戰事，農產完全破壞，在我們到迪化的時候，現洋一圓祇買兩個雞蛋，現洋四圓買一隻雞，現洋六十圓買一百斤麵粉，後來漸漸由蘇聯方面運進來好多麵粉餅乾，稍微把迪化的食料物價落下一點，可是比較內地

還是高十幾倍以上，而迪化那邊使用的幣制，不是用現洋，亦不是像我們內地用的鈔票，是由省政府另外發出一種帖子，叫作紅錢票，當初發行的時候，一兩銀子的票額，就可兌換一兩現銀，現在一兩銀子的錢票，不過換此間的小銅元一枚，用一圓現洋可以換錢票四百兩至一千二百兩，那邊老百姓一天的收入，差不多爲錢票二百兩，然而還不够買饅饅吃的，因此老百姓們多數全是兩天吃一頓飯，不過那邊土地很肥美，尤其是南疆，在天山以南，崑崙山以北，在這兩個山麓之下，水量很多，土地尤其膏沃，而在天山崑崙山的中間，是一個大流沙崗，完全是流沙，有三百五十公尺高，可是在天山崑崙山兩個山麓之下，土地竟非常肥美，可惜現時無人耕種，假如我們移民過去，這兩個山麓的土地，和塔里木河下游，可以容五百萬人耕種，除去所產麥子稻米玉米外，其他的農作物就能供給一千萬人的食料，可是現在就是無人耕種，那邊礦產很多，尤其是金礦，面積最大，蘊藏最多，在天山西部和崑崙山全部全是金礦，現在有二百多人在那裏用土法開採，出品很少，一天不過出二三斤金子而已，假如改用機器開採，每

天的產量當然要多好幾百倍，南疆的氣候，寒燠適宜，大有江南風味，因爲那個地方終年無雨無雪，然而地却肥美，因爲兩面全是大山，山上的積雪，到了夏天便融化，流入地下，變成了許多泉水，四外分流，所以土地全是很滋潤的，即如哈密的瓜，吐魯番的葡萄，其名貴之處，就是因爲上面無雨，下面泉水滋潤，所以瓜與葡萄的味道格外鮮美，鄙人口福不淺，哈密的瓜，吐魯番的葡萄，也吃了好幾次，我們亦曾買了好多瓜與葡萄，用棉花包裹，裝了好幾木箱，意欲帶往內地，但在中途經過了相當的時間，瓜與葡萄全都爛了，那邊旁的水果如蘋果梨等，出產亦是很多，新疆的民族可太複雜了，竟有十三種之多，該省人口到現在約三百萬人，僅有三十萬是漢人，有一百七十萬是纏回，其餘民族約百萬人，所謂纏回，他們皮膚顏色比我們白一點，他們吃的也是米麵，不過米的作法吃法不同，他們拿一個大鍋，鍋底下擱上一寸至二寸厚的羊尾油，油上面擱上大米，大米之上擱上胡蘿蔔，然後舉火燃鍋，羊油化了，大米亦熟，然後將羊油倒出來，把大米和胡蘿蔔攪成一團，上面鋪放些葡萄乾，這就算做飯成功，至於漢人

的風俗習慣，與甘肅西部漢人完全一樣，在南疆，他們所住的房子全是一樣，都是土房子，沒有窗戶，房頂上有一個大窟窿透亮，到了北疆，比華北的氣候還要冷，一年要下六個月的雪，由每年九月起到翌年四月初，雪纔停止，我們在迪化，由九月初一到十月二十，遇到四次一尺半厚的大雪，像這樣子，北疆似乎不能耕種了，殊不知天山北部，土地却很肥美，不過北疆面積比南疆為小，新疆全省面積為五百萬方公里，北疆佔一百五十萬方公里，南疆佔三百五十萬方公里，北疆面積雖小，與南疆比較起來，礦產比南疆為多，阿爾泰山的金礦，世界有名，因為他所產的不是沙金而是金豆，其大者如拳，經他們化驗結果，由礦產出的金質，有百分之九十七是純金，不過現在省府開採，出品很少，當我們在南疆的時候，因為有禁止現金出口的禁令，所以我們明知道金子可以用四十五元買一兩，然而我們並沒有打算買一些，新疆除了纏回以外，還有哈薩民族，他們說話與纏回一樣，可是他們的服裝與纏回不同，有一半像蒙古的服裝，哈薩人完全住在天山山脈裏頭，不肯出來，朗加義人喜歡戴極高的紅帽子，就是老頭子

在屋中，也要戴着一到很高的紅帽子，還有純粹滿洲人，到現在還說滿洲話，不會說漢話，還有蒙古人等等，至於語言，則有土耳其話，有滿洲話，有俄國話，有中國話，有蒙古話，一個人假定在該省祇懂一種語言，是行不開的，頂少要能懂三種語言，纔能出門，所以我們剛去的時候，和他們辦交涉，說不通，大家臨時抱佛腳，學起話來，學至夜深，纔肯睡覺，所學的蒙古滿纏回話俄國話，都能勉強對付一點，所到之處，我們給他們買點東西，說幾句話，對付對付，就能夠過去，不然，簡直辦不了，纏回的風俗，彼此見了面，就是不認識，亦得要打招呼說話，臨走去要攙攙手，摩摩鬍子，假如不摩鬍子，就是失禮了，他們在屋子內也要戴着帽子，如果到他屋內脫帽，這是大不敬了，有一次，我們去到一家，進入屋中，見面脫帽鞠躬，他們主人很不高興，後來我們一問旁人，纔明白了，我們趕緊把帽子戴上道歉，等到第二次，我們再去，就不摘帽子了，纏回比較別族的人很潔淨，他們每天頂少要洗一次澡，在去年十月，我們離開迪化，經過哈密，到達安西，決計完全恢復漢朝那條路，向航空公司借油，於是又

到了阿爾脫密許布雷克，重新回到安西，我們費了兩個月的工夫，當在這條戈壁道上尋勘路線的時候，不但一個人沒有看見，就是連一個生物也都沒有看見，因為一點水也沒有，但是我們臨走這條路的時候，帶了好多水果，走了幾天，我們留一個車在後面，專辦送水任務，我們在這條路上也會經過三天的糧，不但三天沒有吃的，就是連水也都沒有喝過，開車的亦開不了車了，我們在車上亦坐不住了，後來我們往甘肅走，到肅州甘州涼州，我們在肅州分兩隊，一隊繼續往東走，一隊往北走，到了額濟納，折回集合，以前的甘肅省是很富足的，有句俗語說，金甘州，銀涼州，我們以為甘州涼州富的不得了，好像滿地金銀似的，及到甘涼，看見甘涼的人民，生活異常困苦，衣服亦有不完整的，小孩子赤足露腿，在雪地裏走，人民所以如此之窮，大致稅收太重也是重要原因之一，據他們說，他們每畝地的出產價值，不過四元八角，而納捐上稅須十元零八，他們所以不願意去耕種，如果問他這塊田地是誰的，地主竟不肯自己承認，弄到土地荒蕪，民食艱難，看這

種情形西北農村完全破產了，推其原因，大部分是由於戰爭，小部分是由於交通不便，交通不便，文化難以灌輸，政治經濟都難着手，所以我們欲救西北，非得發展交通不可，我們對於西北交通，不主張建設公路，假如對西北的交通，永久以公路作幹線，不是正當辦法，因為我國連年以來，入超太鉅，危險堪虞，若是西北交通完全以公路為主幹，我們所用的汽車汽油完全要向外國購買，豈不是增加入超，自促危害麼，我們此次勘測所得，沿路發現煤礦森林很多，我們主張造鐵路，認為便利，但隴海路往西去，在建築方面很困難，因為沿線如平涼蘭州涼州這一部分的地，全是山，不是山就是溝，施工難而費款鉅，我們主張隴海路走寶雞到天水為止，把平綏路延長到安西，再延長到新疆，因為這個路線地很平坦，建築費比較為省，然後由中衛作一道枝線到蘭州，直通天水，完全與隴海聯上，假使我們這個計劃實現了，西北的經濟富源猶可支配，同時西北亦有了保護，不然，西北的前途實在不堪設想，我們在歷史上看中國能够保存新疆，必須國人操住商業權

測勘新甘公路經過情況

和經濟權，而現在我們中國商人則陷於賣一點吃一點，貨賣盡了，人即餓死的境地，所以我們欲救濟西北，保存新疆，欲握住商業權和經濟權，非發展西北交通不可，非將鐵路建造起不可，鄙人的報告完了，耗費諸君許多光陰，甚歉甚歉。



北寧鐵路新生活運動會第十次會議紀錄

議紀錄

地點 管理局大客廳

日期 二十三年十二月七日下午四時

主席 王指導員元章

主席 許指導員以權 富指導員強 馬指導員一

民 曹指導員爾曠 宋指導員金魁 司指

導員繼樞 李指導員桓 孫指導員浮生

紀錄 劉清河 張慧敏 卓成創

開會如儀

(一) 報告

主席 各段服務團組織簡則，上次大會已修正通過，許局長令送交庶務課鉛印五百分，限於明日上午印出，分發各段，同時依照該簡則，迅速將各段服務團組織成立，據馬先生提議，以前門段為試驗區，先行試辦一星期，以覘有無任何困難，然後再組織其餘三段，許局長認為可行，遂出手諭，命馬先生與兄弟於明日下午乘四十二次車赴平，組

北寧鐵路月刊 第三期

織前門段服務團，星期日隨二十一次車過返，現本會諸位幹事，已奉到局令，飭兼辦致試委員會事務，在往返四十二及二十一次車中，一面推推行新生活運動，一面查車上服務人員紀律如何，前門段服務團成立後，如進行順利，再行組織天津唐山山海關三段。

(二) 討論

(1) 組織各段新運服務團及推行客車上新生活運動案

主席 馬先生所提之列車新生活推行辦法，上次會議議決，保留此次會議再為詳細之討論，但許局長認為該辦法無再討論之必要，並派定馬先生與兄弟於赴平便中，視查四十二及二十一兩次客車，關於各段服務團指導幹事，本會現擬聘各段各部分段長充任，每段五人，以各處為單位。

馬一民 許局長之意希望本會將各段服務團即日組織成立，至組織之步驟，本席為設計幹事，責無旁貸，茲擬定(一)組織簡則照印五百分，分發各段站，(二)按照組織簡則第二條及第五條之規定，

北寧鐵路新生活運動會第十次會議紀錄

二

前門段指導幹事聘定：車務段長李寶琛，警務段長張濟元，工務段長陸以燕，機務段長朱延光，醫院院長周汝翼，天津段，車務段長李懷瑾，警務段長鄧尉丞，工務段長徐開生，機務段長華漢年，材料廠長黃瀚，唐山段，車務段長陳覺生，唐山工廠廠長丁崑，工務段長許時珍，警務段長呂致和，機務段長歐國材，山海關段，車務段長李炳璜，警務段長安振鏞，工務段長陳振，機務段長姚立安，山海關工廠廠長那霽夫（三）如四段同時組織，恐有困難發生，不易補效，故先行組織前門段，試看有無窒礙，或意外效能，以爲他段借鑑，其試驗期之所以定爲一星期者，爲觀該段之精神是否貫徹（四）該段對於服務團之組織恐不明瞭，故去員幫同擬定辦事細則，並於組織後再派員視察，（五）該段組織情形或超出理想，或不如理想，下星期五在大會宣布，以上五個步驟，是否有當敬請大家研討。

主席

各段指導幹事人選，已由 許局長核閱認爲可以

孫浮生

照聘，有什麼忽略的，請大家補充。警務方面在平津間，尙有郎坊第二段，前門段及天津段指導幹事均無郎坊警務段長，該警務段既不歸入前門段，又不歸入天津段，唐山工廠及山海關工廠各有警察所一處，所轄範圍甚廣，所長亦未經聘爲幹事，本席以警察署代表立場，應請主席注意。

馬一民

郎坊警務段已列在天津段內，唐山工廠及山海關工廠警察所均在唐山山海關段內，並未遺漏。

孫浮生

本席所論非條文問題，乃工作平均不平均之問題，換句話說，就是支配適當不適當的問題，第一分段段長是幹事，第二段段長不是，顯然不合，事實上如何補救，請諸位研究。

富強

服務團組織簡則既已付印，各段指導幹事仍照原擬聘定，服務團組織後如推行上有滯碍可再分別加聘指導幹事。

孫浮生

本席個人覺得這不但是法的問題，並且是手續的問題，人選怎樣使之適當，工作怎樣之使平均，我們應審慎考慮，現在兄弟想出一個辦法，郎坊

警務段長唐山工廠警察所長山海關工廠警察所長
囿於規定，雖未聘為指導幹事，但可指定他們手
下的巡官為服務員，因為服務員沒有限制，這樣
對於推行上不致有什麼困難發生，妥善與否，還
請諸位注意。

司繼桂 各段儲煤所如亦照孫先生之辦法得指定為服務員
，也不致有困難。

主席 各段服務員照章可由指導幹事指定，馬先生所擬
各段指導幹事人選，並由馬先生與兄弟於明日出
發前門站組織前門段服務團，諸位有無異議。

衆無異議

決議：(一)各段服務團指導幹事由本會聘定計開

(1)前門段：車務段長李寶琛 警務段
長張濟元 工務段長陸以
燕 機務段長朱延光 醫
院院長周汝翼

(2)天津段：車務段長李懷瑾 警務段
長鄧尉丞 工務段長徐開

生 機務段長華漢年 材
料廠長黃瀚

(3)唐山段：車務段長陳覺生 唐山工
廠廠長丁崑 工務段長許
時珍 警務段長呂致和
機務段長歐國材

(4)山海關段：車務段長李炳璜 警務
段長安振鏞 工務段長
陳振 機務段長姚立安
山海關工廠廠長那霽夫
(二)王副課長馬一民八日下午乘四十二次車赴
平組織前門段服務團九日二十一次車回津
並在四十二次及二十一次車推行新生活運
動

決議：
(2)本會第二步推行計劃案
交原起草曹股長司股長另行核擬

(3)請路局派定書記二人案
說明：本會各幹事均係兼職本身公務極為繁忙一

北寧鐵路新生活運動會第十次會議紀錄

切繕寫勢難兼顧再嗣後如服務團成立往返公文頓形增加如不指定專人繕寫恐有遺誤之處應由本會請管理局指定書記二人辦理一切是否有當聽候公

決

(4) 常會主席暫時仍舊輪流案

主席 本會章程在南昌總會未批回之前，常會主席仍照

舊辦法，由各處代表輪流担任，各兩星期。

許以權 以後服務團成立，有事俱與常務幹事接頭，依本

席之見，請三位常務幹事担任常會主席實較便利

。

決議： 常會主席由常務幹事担任

(5) 臨時動議

馬一民 本會各位幹事不時出發沿線各站推行新生活，為

便利計，擬請列名呈局請發二十四年度長期乘車

證，並此後本會推行成績，隨時寄呈鐵部在鐵道

公報披露。

孫浮生 推行成績亦可寄至南昌總會。

許以權 各處代表充幹事，在手續上，應由會通知個人。

四

決議： (一) 呈局請發二十四年度長期乘車證。

(二) 推行成績由文書幹事負責呈部或呈總會披

露。

(三) 各代表充任幹事由本會分別通知。

決議： (一) (甲) 各段服務團指導幹事由本會聘定計

開

(1) 前門段：李寶琛 張濟元

陸以燕 朱延光

周汝翼

(2) 天津段：李懷瑾 鄧財丞

徐開生 華漢年

黃瀚

(3) 唐山段：陳覺生 丁崑

許時珍 呂致和

歐國材

(4) 山海關段：李炳璜 安振鏞

陳振 姚立安

那霽夫

(乙)王副課長馬一民八日下午乘四十二

次車赴平組織前門段服務團九日二

十一次車回津並在四十二次及二十

一次車推行新生活運動

(二)第二步推行計劃交原起草人曹股長司股長

另行核擬

(三)一切繕寫仍暫由文書課代辦

(四)常會主席由常務幹事担任

(五)(1)呈局請發二十四年度長期乘車證

(2)推行成績由文書幹事負責呈部或呈

總會披露

(3)各代表充任幹事由本會分別通知

北寧路新運常會第十一次會議記錄

地點 本局大客廳

日期 十二月十四日下午四時

主席 馬指導員一民

出席 許指導員以權 富指導員強 曹指導員

爾曠 宋指導員金魁 王指導員元章

北寧鐵路月刊 第三期

錄紀 張慧敏 劉清河 卓成創

開會如儀

(一)報告

1. 會務報告

主席報告：

1, 上屆主席王課長將本會文件移交兄弟已接收, 2, 第十次會議紀錄已印妥發給諸位, 3, 各段新生活服務團圖章由庶務課刻出來, 經備函發給各段應用, 4, 收到南昌總會關於上次呈報的回批, 今天上午已經送各委員傳觀。

2, 出勤報告

主席：關於出勤經過請王課長報告

王指導員 報告：本月八日隨四十二次車到北平, 九日十

二點招集會議, 出席者五位指導幹事, 列席者值班站長等, 共到了十一人, 首由馬先生報告服務團應組織之經過, 後舉行正式會議, 推定李寶琛為臨時主席, 第一項, 照服務團簡則規定選總幹事, 票選結果, 李寶琛當選, 第二項, 照服務團簡則指定服務員, 結果由各指導幹事

北寧鐵路新生活運動會第十一次會議紀錄

六

當開列名單送交總幹事，第三項，製定辦事細則，結果由李寶琛起草，本星期五送到本會，該團並要求本會製定指導幹事及服務員標誌，這是在前門組織服務團的經過，十日到天津東站，也是與前門辦法一樣，在指導幹事內選定一位總幹事，結果警段鄧尉丞當選，他們擬定辦事細則於本星期五送到本會，並要求本會發給徽章，上次我們出動組織兩段服務團，兼檢查車上，這次所乘是四十二次車，日期是本月八日，車上旅客雖然擁擠，可是秩序極好，也很清潔，間或有一兩地方行李位置的不妥，車僮很服從，客人也守紀律，一切秩序都好，馬先生是九日二十一次車回來的，那次車人也很多，車上對於整齊清潔也很好，我個人是四十一次車回來的，因為這次車開車太早，所以客人很少，對於秩序上當然沒有問題，而且車上掃除的也很清潔，列車長也很負責的。

主席：剛才王課長關於上次出動報告，非常詳細，諸位對

於報告有無疑問，否則進行討論事項。

(二) 討論事項

1. 制定本會各服務團辦事細則。

主席：天津前門兩段未寄來辦事細則無從討論。

決議：保留，俟各段送交到會後再行討論。

2. 第二次推行計劃案。

主席：曹先生已經擬妥，惟為與南昌總會取一致行動起見

，應俟總會規定第二步推行計劃後，方能進行。

曹指導員：應將第一期未完工作繼續進行。

決議：俟南昌總會頒發後再議。

3. 呈請南昌總會指定本會指導員。

主席：關於本會呈請南昌總會指定本路三位局長為指導員

一節，在討論本會組織章程時已決定，現在有

無意見？

各代表：無異議，應照前決定辦理。

決議：呈請南昌總會派定。

4. 組織唐山山海關服務團。

主席：這一項許副局長已經委派王課長與兄弟二人担任，

這完全因為我們辦的較為熟悉，有無異議？

各代表：無異議。

決議：派王課長與馬一民往組織唐山山海關服務團。

(三) 臨時動議

1. 關於外段服務團請求佩帶徽章案。

主席：天津前門段請求發給標誌，經報告許局長，許局長

認為應該有的，可是如果太多，與本路徽章發

生混亂，由本會研究辦法。

宋指導員：原則上應該給他們徽章，因為他們也推行新運

。

許指導員：現在額數未定，可否俟四段服務員報告本會後

再議。

主席：許先生提議俟四個服務團完全組織好了回來，再討

論有無異議。

各代表：無異議。

決議：俟外段服務團名單呈報後再辦。

2. 本會組織章程第五條與總會大綱第三條不符案。

主席：南昌總會復函，關於組織上不符一節，查總會

第三條各幹事以本路各部分領袖或其他負責的

人充任，與我們的辦法各處代表沒有什麼不合

，人數雖係九人，然尚可通融，最要緊者為特

別黨部，本路情形特別，特別黨部僅特派員一

人，並兼天津市黨部整委，事務甚忙，所以沒

延攬，關於這點，希望大家多多供獻意見。

王指導員：第一項我們共有九部分，與總會不合，我們特

別黨部沒有包括在內，這兩點是很要緊的，許

副局長也與我略事一談，關於特別黨部一事，

有研究之必要，大家有什麼意思，是不是應邀

特別黨部加入，在此兩點特別注意，人數要顧

慮，兄弟不過主張維持現狀，再將本路特別情

形呈報南昌總會。

主席：王課長主張維持現狀，有無附議。

宋指導員：附議，

主席：現在請討論並請提出別項意見。

各代表：無異議。

決議：呈報南昌總會聲述本路特別情形，

3, 本會章程第十條「文書」應改「書記」

4, 呈報本會工作案。

決議：遵照辦理。

主席：本會之第一期推行事項及辦法，總會認很為詳盡，

並令定工作大綱，這一點我們可以向總會解釋

，報告我們實地推行的計劃，各位有無意見？

各代表：無異議。

主席：請本會書記辦理

曹指導員：因為我不在局子裏，所以與常務幹事接洽是很

困難，最好担任別的工作，書記似應由一人担

任較妥。

主席：曹先生所說的關係本會組織，應似下次討論，此次

仍請勉為其難。

決議：呈報本會工作大綱交由書記辦理

主席：總會來函附人事調查表三分請書記照填。

王指導員：我個人當兩個星期的主席，我覺有一種困難，

我們文件一天比一天多，以後不知要有多少，

我們現在既然有一個地點，可否將這東西完全

存在體育會，也應該有儲存文件箱子，可以都

存起來，或常務負責時常清理，且現在與南昌

發生關係，以後還不知有多少服務團來往的文

件呢，所以必得在體育會存卷，以免遺失。

主席：體育會人雜地小，不便保存，請另設法。

各代表：暫緩討論保留

本日各案結果。

決議：

1. 因天津前門西段辦事細則未寄到，所以制定本會各服務

團辦事細則暫從緩辦。

2, 第二次推行計劃俟總會原則頒來再議。

3, 派王課長馬一民指導組織唐山山海關服務團。

4, 外段服務團請求制定徽章案俟各段名單呈報後再辦。

5, 本會組織章程第五條與總會大綱第三條不符之處向總會

說明本路特別情形。

6, 本會文書得依照總會組織大綱改為書記。

7, 呈報本會工作大綱案交本會書記照辦

8, 人事調查表三分交書記照填

9, 保存本會來往文卷在體育會案保留

北寧新生活運動第十二次會議紀錄

地點 管理局大客廳

日期 二十三年十二月二十一日下午四時

主席 馬指導員一民

出席 許指導員以權 富指導員強 王指導員

元章 曹指導員爾驥 宋指導員金魁

紀錄 劉清河 張慧敏 陳學詩 卓成創

開會如議

一、報告

1. 會務報告

主席 (一) 王課長與兄弟在唐山組織新運服務團，

召開會議時，指導幹事丁廠長適值有事，派由

該廠孟紹鄒君代表出席，會議結果，丁廠長當

選為唐山段服務團總幹事，當時我們即將公函

圖章暨簡則交給孟君轉交丁廠長，但出人意外

者，本會昨接孟先生來函，以廠務太繁，擬辭

去總幹事，竟將本會所發予之前項文件，一併

隨函退回，此種舉動，不啻拒絕新生活運動在

唐山推行，事關本會之威信，遂將經過呈報許

局長許局長頗為不憚，將飭文書課下令予以嚴

厲之申斥，並抄知其餘各段服務團注意，(二)

前門段服務團辦事細則現已寄到本會，(三)

本會章程業經總會批回，對上項章程之第五

條人位，第六條人數，有所指示，部頒總會之

各路新生活組織大綱，第三條規定設幹事五人

至七人，以本路局局長或委員長，本路警務長

官，本路局各有關處長或委員，及本路特別黨

部充任等等，係與本會章程不同之點，本會設

幹事九人，及非以如上列之長官充任，並特別

黨部亦無，實有特殊情形，上次會議議決，具

呈總會，詳細解釋，並請求通融辦理，呈文已

由曹股長擬好，許局長閱後，極為滿意，令本

北寧路新生活運動第十二次會議紀錄

會各幹事審查後，即送請文書課繕發，(四)人事登記表亦經許先生填畢，一併隨文附呈，(五)第十一次會議紀錄，許局長今日始看過，明日可印出，分發諸位，現會務報告已畢，請王課長報告上期出勤經過。

2. 出勤報告

王指導員

本月十四日下午馬先生與兄弟同乘二十四次車赴平，並隨車施行檢查，是日旅客甚多，除頭二等甚為潔淨，三等各車亦很整齊清潔，旅客之行李有時攔的不是地方，我們一一勸告放好，車上服務人員精神尚佳，該次列車雖有小疵令人指摘，然大體上不能不稱滿意，十五日上午十時在前門站開會，各指導幹事均出席，該日值班站長亦列席旁聽。該段辦事細則實際尚未擬定，當場請馬先生幫同大致草成，至於文字之修飾，則留令彼等自理，同時並得該段服務員已分別指定之報告，約十一時許即散會，當日兄弟隨二十三次車，馬先生隨二十一次車

，先後返回，並隨車檢查，該兩次列車亦甚整潔，十六日復與馬先生東行至山海關，與各幹事會議於造橋廠，該段總幹事公舉車務段長李炳璜担任，該段辦事細則及服務員名單請於本星期五以前送到本會，至唐山在站長公事房召集會議，結果選定丁廠長為總幹事，辦事細則及服務員名單亦請照行於最近送會，現屆期只有前門段之辦事細則及服務員名單寄到，其餘各段預料二、三日內亦當可接到。

二、討論

1. 各段服務團辦事細則

主席 各段服務團辦事細則，現只有前門段寄到，起草時，雖有兄弟在旁協助，但細觀內容，頗不合於格式，若逐條討論，實在費事，兄弟主張俟其餘三段到齊後，再行詳細研究。

王指導員 各段之辦事細則可作我們的參攷，形式等等，審核後，酌為修正。

決議 各段服務團辦事細則俟來齊經本會審核後再發交各

段施行。

2. 規定本會書記職權案

主席 關於書記一職，上次會議，曹先生主張由一幹事担任，據兄弟看來，此問題非名分的，乃職權的。

曹指導員

兄弟個人意見認為便利會務起見，本會書記請許先生担任，因許先生在局內常與常務幹事見面，較為相宜，按原則講本會書記只應有一人。

主席 書記多寡，可無問題，本會事務應按經濟學來辦，費時少而成就多，換言之，即是合理化，

關於此案之具體辦法，兄弟擬將本會日常事務交給許先生，重要的交給曹先生，書記二人之規定不變。

曹指導員

凡應辦之事，均屬重要，某事可以交給許先生，某事交給兄弟，最好請常務幹事審定分配，上次會議兄弟提出的意見，不過為一附帶之聲明。

決議 書記之職權由常務幹事支配

3. 派員赴京滬各地視察新運案

主席 兄弟本年前有赴滬之行，擬乘便視察京滬各地新生活運動促進會，並携本會辦事細則及工作計劃與之互相參看，藉資借鏡大家贊成否。

決議

派馬一民於赴滬之便視察京滬各地新運

4. 臨時動議（無）

決議：（一）各段服務團辦事細則俟來齊經本會審議

後再發交各段施行

（二）書記之職權由常務幹事支配

（三）派馬一民於赴滬之便視察京滬各地新運

北寧路新運促進會第十二次會議

紀錄

地點 本局大客廳

日期 二十三年十二月二十八日下午四時

主席 富指導員強

出席 王指導員元章 宋指導員金魁 許指導員

以權 馬指導員一民 司指導員繼桂 李

北寧路新生活運動會第十三次會議紀錄

一二

指導員 桓 孫指導員 浮生

記錄 張慧敏 陳學詩 劉清河 卓成創

開會如儀

一、報告：

主席報告：

1. 每次會議記錄，應當分發各服務團，使之了然會中進行情形。惟現在記錄冊子所餘不敷分配，擬借用我們各人一份，先行發出，或付印幾份均可，如諸位認可，我就繼續工作。

2. 前門天津兩段新年貼的標語，本星期六以前發出。

3. 各段辦事細則除前門送到外，其餘均未送到，勢必用函催索，關於這種函件，現在經許先生擬妥，以我個人觀察，函的體裁大意，尚欠完善，應仍根據許副局長意旨，仍用函件。

4. 我們會中獨許先生孫先生均無長期乘車證，許副局長說，用促進會名義請領，請許先生擬辦呈文。

二、討論：

1. 推行局內外各部份新運如何分期促進案

主席 我們按着第一期之步驟，實地考核與指導，以期完善，而謀推第二步之工作。

李指導員 應將今年推行新運情形，彙總報告。

主席 應俟攷查後再結束。

決議 由新年年假後，繼續赴各地視察一切成績，再核議編製報告送請總會查核。

2. 本會對各服務團行方程式案

主席 公函用什麼語氣，用什麼名義？

孫指導員 應用促進會名義，語氣以和平的平行的為主。

決議 促進會對各服務團行文時，用函代替，語氣要和平

3. 局內各部分之清潔有關夫役之責者，可否函庶務課督飭辦理，以利推行新運案

主席 用促進會名義函知庶務課。

宋指導員 函知庶務課不如直接通知該管首領。

李指導員 函達庶務課較為妥善。

許指導員 函達庶務課不如口頭告訴庶務課。

宋指導員 籌一妥善辦法，不可小題大作。

決議 函請庶務課辦理

4. 臨時動議：

馬指導員 兄弟見本會辦事，時常發生困難，往往有許多無關輕重小事，本無研究之必要，可是仍得開會討論，這個原因，實組織之缺點，前天我商同王課長富課長擬具辦事細則，關於某方面事，即歸某方面人承辦，細則計十一條，擬的很簡單，是否適用，請討論。

主席 辦事細則，實本會需要之件。

王指導員 既有細則進行時有所依據，不致漫無頭緒。

各指導員 附議

宋指導員 細則先行付印，下次會議討論。

馬指導員 兄弟擬的是草案，請大家審查。

王指導員 孫先生經驗較富，即請代為增刪。

孫指導員 我代表一部份辦事，責任所在當然不敢推諉，但因近來本署舉行年終校閱，特殊事件太多，勞難兼顧，請另選別位辦理。

王指導員 再加請一位文書股的人襄理。

孫指導員 我想最好仍由馬先生自行規劃。

王指導員 仍請孫先生勉為其難代為增刪。

決議 請孫先生審查馬先生所擬的辦事細則

請許先生代作呈文請領長期乘車證

本日各案結果：

1. 推行局內外各部份新運如何分期促進，由新年年假後，繼續赴各地視察第一次推行成績。

2. 本會對於服務團行方程式，概用函件，其語氣要和平。

3. 局內各部分清潔有關夫役之責者，由本會函請庶務課辦理。

4. 請孫先生審查馬先生所擬之辦事細則。

5. 請許先生代作呈文請求長期乘車證。

北寧路新運促進會第十四次會議

紀錄

地點 管理局大客廳

日期 二十四年一月十一日下午四時

主席 富指導員強

北寧路新生活運動促進會第十四次會議紀錄

一四

出席 許副局長 許指導員以權 馬指導員一

民 王指導員元章 曹指導員爾驥 宋

指導員金魁 司指導員繼樞 孫指導員

浮生

紀錄 劉清河 張慧敏 陳學詩 卓成

創

開會如儀

(一)局長訓辭

許副局長 今天本路新生活運動促進會在二十四年的第一次常會。本來無論辦什麼事，總是在一個年度開始的時候須有計劃，所以關於行政上種種的計劃關係特別重要，尤須有根本的籌劃。本席認為這種新生活運動，在社會上，是非常的有價值。雖然是鼓勵民衆趨向自勉的運動，可是效力實在是比政治力量還大，應當大家互勉的，局長公務甚忙未能時常親蒞本會指導，所以關於本會的事務，都是由兄弟會同諸位研究討論。

回憶自有這種集會以來，全國上下各機關各團體，俱推行不遺餘力，後來經過相當的時間，各處漸有沉寂的樣

子。本局遵照總會的命令，請諸位組織此會，因為不時遇着許多困難，使諸位費了很多的心思和才力，並且各位幹事都是義務職，素日工作又都很忙，而還能拿出一番精神，在我們同仁裏邊來擔負這種任務，絲毫不避艱難困苦，勇敢的邁進。這種精神在局方的立場上，是很滿意的，在我個人的立場上，我以為像諸位這樣負責任的人，拿出全付的精神，在我們團體裏推行新運，在今日的中國是很需要的，一個國家無論什麼時候，必須要能够想法使民衆有興奮活潑向上的氣象。假使不能，他這民族和國家必逐漸危亡。去夏當本會成立的時候，本席會對諸位說過，我們辦事的精神要能持久，要有毅力，不避艱苦，遇着任何困難我們要想法去辦，不過辦的時候要用和平妥善的辦法。諸位都能一一照辦，是可互相慰勉的，惟於推行數月後，局中同仁會聽見許多流言，批評本會有辦理不妥和不客氣的地方。這話，諸位聽了，必感覺不安。而本席聽了，却認為不但不能將我們的精神打擊下去，反使我們的會務愈益猛晉，這並不是顯示諸位不善於任事，乃正是表現我們辦事有偉大的精神。

今屆歲序更始，凡百庶政，對於已往要有個段落，對於將來要有新的啓發。本會已往的工作成績很好，本席可以代表局方對於你們幾位的勞苦，表示極端的佩慰。並且對於諸位在工作時遭遇着的困難，也表示十二分的同情。不過去年各地各機關各團體辦理此項運動，所有困難，據本席所知，容或比我們還要多。本會自組織起一直到現在，幾月來一步一步都是緊張的，從無絲毫懈弛。再就近來報紙上對新運的批評加以觀察，在倡行的頭幾個月內，各地無不風起雲湧，爭相舉辦，那時本路也正在進行。但近數月來，各地似漸消沈，而本會仍甚積極。這可證明我們比較的有毅力有持久性。本席盼望諸位今年比去年更加努力，用更積極的精神，負推行的責任。語云一年之計在於春，就是說無論辦什麼事，在一年工作起始之前，要定出辦法，俾可順序前進。所以今天本席一方面對於諸位去年的努力，代表局方表示滿意，對於諸位的勞苦表同情。一方面對於今後的工作，先研究幾項主要的原則，然後再請你們幾位詳細研究辦法。

第一、去年本會的辦法大致都甚妥當。不過在局內遇

着困難的緣故，不是因為諸位辦的不澈底，是因為局內有少數同仁積習太深。並且各部分首領公務太忙，餘不下時間來幫助本會辦理新運。所以本席認為第一項原則，就是今年想法鼓勵各處，使各處首領嚴飭所屬奉行。最低限度，要使同仁對本會旨趣有深切的認識。首領積極，屬下不敢不認真，外部使一段一站俱要嚴格遵從辦理，庶幾困難可以減少，而效果益見其宏大。這項原則，就是內部鼓吹處課長、外部段站長，分別飭屬推行。

第二、我們須定有推行的方針，我想我們處在現代這種社會，推行一種新辦法是很困難的。目的雖為大眾謀生活的改進，也會引起一部分人的誤會，這是不可諱言的。那麼怎麼辦呢？走直道不行，就只得走曲線。雖然一樣的話，我們得另有個說法。一樣的事，我們得另有個作法，即如勸告時，須用很委婉的態度，和平的語氣，使至充分了解，無論如何須達到目的而後已，舍此別無善法。我們本此方針作去，必可減少誤會而達到推行盡利的地步。

第三、我考慮之下。本會的幹事通共是你們九位，各人自身的事務很多，辦理公務精神本就勞動得很，還要餘

下工夫，用全付的精神担任本會事務，各人的體力上精神上當更辛苦。如常出外必更增勞苦，在局方的立場，自不能不考慮，予以解除，於是我想到的最好的辦法，是用本會整個的力量——命令式的公函——來推動各段服務團。較你們幾位親往督催去辦，其勞苦少而效力大。即一個月出去一二回即可，平時即常常用公文去刺激他們。因為他們服從公文的心，較畏懼人的心大。公事辦不下去他們覺着不好，而你們去，他們會向你們說，我們公事作得好，個人行動我們不便過問等一類不受聽的話，我們同仁有很少數不知自愛的，你們常出去實在有此種不便，我的意思假使你們在外邊臉面熟了，我們再找無論那部分的人較為面生的，由局方隨時派他去視察。較為有效。

以上三項主要的原則，是我拉雜想到的，至於進行的步驟，還請你們幾位詳細核議。再有本會為孫幹事許幹事司幹事請領長期乘車證事，本來我們請的是頭等，局方因與章制不合，恐別人援例引起糾紛，已改發二等。我們在車上辦事，原不論頭等二等或三等。局中的章制我們新運促進會是絕對遵從的，至期間因限制太嚴，亦改以三個月為期，到時再換。

本會第一期辦法已著成效，第二三期辦法之推行，不能再緩。上次我與幾位幹事研究，據說，南昌有整個的二期計劃，等待一齊進行。後來本席想如遵照新運各項早日切實推行，總會之目的當然是希望全國如此的，必無問題，況且整齊清潔簡單樸素迅速實在，明禮義知廉恥守紀律負責任都是連帶的，最好一氣辦起，即請各位加以研究，如以為可，我們就將第二期的計畫令行各段，飭其遵照切實推行。最近一個月內本會暫時不必派人到各段，等到二三期計劃行出去之後，再派人去查。現在各段辦至如何程度，本會對於全體員工須積極作去，隨時指導語誠。今天我出席的意思，就是這幾點。至於所說的三項原則，諸位不要認為是肯定的。怎樣的辦法，還要請諸位研究。設若我提出的原則，經大家研究之後，如有不妥之處，可以修正或放棄，而取大家共同認為妥當的去作，在會議的席上，各人有各人的主張和表決的權力。

(二) 報告

1. 出勤報告

馬指導員 上年十二次會議，推舉本席乘南下之便，攜函赴京滬津浦兩路局考察新生活運動。十二月三十日抵上海

，三十一日清晨至京滬路局。是日該路舉行南北兩站及全路新生活總檢查，故該路吳局長及各部分首領還有南昌總會派去該路視察的劉委員已先在，兄弟當向吳局長述明來意，隨同至各部分看了一看。關於該路設備，在比較上略勝本路。比如以表面而言，他們的差役俱著白布大褂，每公事房有差役五七人。公事桌鋪的帳都是玻璃的，文房四寶一律嶄新，並且在公事房有一個鏡框懸在壁上，內鑲新生活辦法十六條。這十六條辦法跟我們的一樣，如在公事房不吸煙、今日事今日畢等等，他們的小冊子實際尚未印好。他們的推行是先把辦法行知各部分，然後舉行總檢查。他們的日刊上也有新生活文字的記載，但據兄弟看，他們說的時候比作的時候多。歸途至津浦路局，正值該局新年休假，邱委員長因公忙，派由董課長招待。該路新生活運動，現正草創伊始，此行並無所得，僅帶來該路辦事細則四紙。兄弟在上海時，曾晤南昌總會派赴京滬路視察新生活之劉委員，兄弟當將本路困難情形，如何本路特別黨部僅特派員一人並兼天津市黨部整委事務甚忙未延其加入本會；正副局長及各處長官，沒有担任本會常務幹事的原因，

特別提出解釋。希望他代向總會報告，以免誤會，據彼云，蔣委員長對本路新生活運動，極覺滿意。又言，最近總會將派人來視察本路。報告已畢，結論是在總會未來人之前，如何招待，我們要作一個準備。

2. 會務報告

主席（一）今日奉南昌總會來函，本路各段服務團准予備案，正副局長可以不必加聘為指導員。並索本會會議紀錄及工作旬報表，並令本會各幹事每次會議，不得無故缺席，有事可請假。（二）此次馬先生南下帶回京滬路的許多刊物，還有津浦路的辦事細則四紙。（三）關於本局差役清潔，已函請庶務課勸辦。（四）各段辦事細則現均到齊（五）唐山段向本會請發紙張。

王指導員 本席尚有幾句話報告大家。本會新標語年前已發給前門天津兩段預備新年粘貼。但因放假，從總站至前門實在並沒有貼。舊有標語，有些是紅顏色的，貼的日子多了，便退了色，很難看。兄弟新年因事到北平，途中發現沒有將新標語貼出來，到前門時，我即告訴李段長。他應許七日到廊坊視察並促貼新標語。

許副局長 這是全國的新生活運動，不是我們本路的，尤其我們已有相當的精神，更應當再接再厲的幹，於個人於公家兩有裨益。本着此意，請曹幹事擬定辦法大意，交文書課辦稿行段，令各段振刷精神，勿得消極。第一期計畫終了，我們再推行關於衣食住行的第二期計畫，以求貫徹。

孫指導員 關於第一二期計畫，總會會刊就有。我們將推行情形及會議紀錄寄給他們，等到他們認為本會可以推行第二期時，自然有通知。我們自己不可操之太急，只求第一步辦得妥善。數月來推行至如何程度，外間有無所聞，還是問題，我們似乎應將本會工作成績登在總會每期的旬報會刊上，而且這種刊物是非賣品，我們可以去函索取幾份轉發各段服務團。

許副局長 本會應該時常同總會聯絡，實在的工作情形，也應該使總會知道。

(三) 討論

1. 推舉視察局內推行新運實況人員案

主席 上次會議議決新年年假後，繼續視察第一期成績，

以便編製報告，送請總會發表。現年假已過應着手推員先行視察局內請大家推舉人位。

馬指導員 關於局內推行許局長希望由各部高級首領發動。

孫指導員 局長訓話會說：各部分首領由本會設法鼓勵其對本會工作注意，依兄弟看不如局長鼓勵效力來得大。本路新生活運動有無成績，端賴局長是否重視為轉移，命令都是出在局方，局方就是局長。為求得到如何的效力，最好每次推行或檢查時，一方面在本會推行方面派兩個人，一方面再由局子派一個人代表局方協查。假定局長不派人，我們應該正式通知各段服務團並請由局方下令，則可使同仁不至不重視我們的工作。

主席 外部本席主張用函或局令，內部可免此手續。

王指導員 孫先生所說由局子加派人，兄弟認為沒有什麼意義。但對於有局令出去一層，兄弟頗贊同，因為給我們一種力量，使我們好說話，并使外邊的人知道我們是作什麼去的。

孫指導員 兄弟個人的意思，是為鄭重並免除誤會增加功

效起見，內部是否也這樣辦，請大家研究。

曹指導員 外部在沒有視察以前，我們先用函通知，讓他們好有準備。否則，我們去了，他們便認為是一種意外舉動。但局長說外部是暫時不必去查的，內部最好由常務幹事請局長出手諭。檢查既便，效力亦大。

孫指導員 這純為力量問題，與其請局長出手諭，不如用本會公函客氣一些。

司指導員 我們先用公函，倘再有窒礙難行之處，仍報告局長請示定奪。

衆附議

馬指導員 兄弟對諸位所發偉論沒有什麼問題。惟對許局長最近不派人出去之言有點意見。總會不久派人來查本路，如果他們從平漢路來，外站毫無準備，設或他們看見有一兩處不好的地方，豈不令本會成績盡付流水。許局長主張用公文，兄弟則主張本會去人，不然，便派局子的人去，也未為不可。京滬路的確正在那兒作舉行南北兩站總檢查，我想本路也得有點像他們的表示才好。

孫指導員 外部書面與人力同時並進。至在局內視察之人

員請許局長指派。

決議：外部文字與人力並進內部視察前由本會用函知會各處人位由主席請許局長指派

2. 規定收發文件手續並如何保管以期簡捷而免遺失案

決議：收發文件請由文書課辦理，關於保管卷宗呈局請發卷櫃

3. 推舉審核各段服務團辦事細則人員案

主席 各段服務團辦事細則現都已到齊，請馬先生司股長負責審核。

決議：服務團辦事細則交設計幹事馬一民司審核

4. 臨時動議

主席 青島有人寄給本會一百多份聯式標語，如何分配請研究。

馬指導員 可交各主管處發給各部分張掛。

決議：聯式標語交由主管處發給各部分張掛每室一份

決議：（一）外部推行文字與人力並進內部視察前由本會用函知會各處人位由主席請許局長指派。

北寧路新運促進會第十五次會議紀錄

二〇

(二) 收發文件函總務處由文書課辦理關於保管卷宗呈局請發卷櫃辦公用品函總務處由庶務課辦理。

(三) 服務團辦事細則交設計幹事馬一民司繼榑審核。

(四) 聯式標語交由各主管處發給各部分張掛每室一張。

北寧新運促進會第十五次會議記錄

地點 北寧總站食堂

日期 一月十八日下午四時

出席 王指導員元章(主席) 許指導員以權

馬指導員一民 富指導員強 曹指導

員爾曠 司指導員繼榑 宋指導員金魁

孫指導員浮生 李指導員桓

紀錄 張慧敏 陳學詩 劉清河

開會如儀

一、報告

主席報告 本週事情較多，我收到南昌總會公文一件，本

二、討論

1. 本會辦事細則

局公文兩件，本會幹事無長期乘車證者，現經局方核准批發惟以三個月為限，致試委員會訓練員司辦法，對於推行新運，內部已有規定，我們到外站推行新運時，應將局長訓話，要剴切擇要說明，南昌總會文開，有的地方的商店，在街上掛一種諷刺諷刺的畫，好不雅觀，如女性裸體等等，擬令我們設法查禁，上次我們議決案，外部用文字推行，由許副局長交文書課辦稿本日即可發出，青島寄給我們的標語，亦擬同時分發各站段，許副局長也很贊同，上次議決案，保管收發文件，由本會函達總務處，由文書課辦理，許副局長已經飭令擬辦，外部用文字推行，內部用本會名義函達各處，由處再轉通知各課，積極推行新運第一步整齊清潔，由許副局長交文書課承辦，上次沒有討論完的問題，只有兩項，而今就開始討論罷。

馬指導員) 上次兄弟提議擬的本會辦事細則，經十三次會

議通過交孫先生修正，上次會議孫先生已經修正完善送交富課長，因時間關係，未得討論，現在由王課長送交本席。經審核之後，甚為洽當，外段服務團辦事細則四段皆已寄到，兄弟參照四段斟酌擬定，因公忙，不曾付油印，討論諸多不便，本席先行油印，下次再討論，現在請討論本會辦事細則。

主席 本會辦事細則由孫先生修正完妥，請馬先生逐條誦讀。

馬君讀本會辦事細則

第一條 本細則依據本會組織章程第十七條規定之。(通過)

第二條 本會一切重要事務，依本會組織章程規定，由幹事會議負責決定之。(通過)

第三條 本會日常事務由常務幹事負責處理。(通過)

第四條 本會幹事會議定於每星期五下午四時為常會時間，由常務幹事輪流主席，但遇必要時，得召集臨

時會議。(通過)

第五條 本會幹事會議議決事項，由常務幹事核交各幹事分別執行。(通過)

第六條 本會收到文件，由常務幹事交各幹事辦理。(通過)

第七條 本會發出文書，由常務幹事署名行之。

馬指導員 仍舊用新運常務幹事署名，還是用本會名義呢？

孫指導員 我們本會組織情形與別的路上不同，他路副局長擔任常務幹事，所以他們由常務幹事署名，比較理由充足，本會辦事細則，不外仿照他路一樣，究竟用本會常務幹事署名，抑用本會名義？

李指導員 用會名義較為鄭重。

決議

第七條 本會發出文書，由本會名義發表之。

第八條 本會向路局領取經費，由常務幹事署名為憑，支出經費經常務幹事核准。

北寧路新運促進會第十五次會議紀錄

二二

馬指導員 對於經費一層應慎重考慮。

孫指導員 現在固然不需要錢項，假定遇有特殊情形，勢

必需款，由本會名義負責領用，大家如認為可行，我們遇便與許副局長說明理由。

馬指導員 關於需款一節，章程內應規定，現在雖然不用，然用錢之事，將來一定會有。

決議

第八條 本會如有必須費用，得由常務幹事署名，請由管理局發給之。

第九條 本會支出經費，每月應造清冊，報由幹事會議核銷後，再行報路局備案。

決議

第九條 本會支出費用，每月應造清冊，報由幹事會議核銷後，再行報管理局備案。

第十條 本會幹事及其他職員，因公外出，得依路局定章就所屬處所，開單請領旅費。

孫指導員 因為我們領旅費應由常務幹事署名，因為我們會不在路局系統下，若如此似乎章制不好，在路服務在那部份，就由那部份開單子，同時與

路車也合，我們辦促進會也是與路上車則台點好。

司指導員 由我們通知本處再由本處領。

決議

第十條 本會幹事及其他職員因公外出，得依路局定章就所屬處所開單請領旅費，但須由常務幹事證明。

第十一條 本會公布文書，得就路局日刊發表之。

決議

第十一條 本會公布文件，得就路局日刊發表之。

第十二條 本會會議紀錄由速記員繕清送書記審核，再送各幹事核簽送印。（通過）

第十三條 本會文書物品及會章統由常務幹事負責保管。（通過）

第十四條 本會工作每歷一期應由常務幹事編製工作報告公布。

決議

第十四條 本會工作每歷一句或一期，應由常務幹事編製工作報告公布並報總會。

第十五條 本細則如有未盡事項，得由幹事會議修改之。

(通過)

第十六條 本細則由本會公布施行並報路局及鐵部南昌總會備案。(通過)

2. 服務團辦事細則

決議 保留

3. 臨時動議

馬指導員 兄弟提議對於推行局內新運辦法，應求簡而易行者入手，如公事房之整齊清潔，責成差役負責，由本會函庶務課，對差役加以訓練，如有不妥，即由差役負責，我們若不切實工作，將來要得損失已往會名，如京滬差役很整齊清潔，都是穿白大褂，公事房也很整齊清潔本局差役不妨仿行，如大家贊成，本席再擬定細則，從下星期起實行。

司指導員 差役固應訓練員司也應訓練。

李指導員 全行責備差役，未免太苦。

宋指導員 可否請馬先生先一擬辦法下次會議再詳細討論

北寧鐵路月刊 第三期

主席 大家對於馬先生提議，如無異議，那麼就通過了，仍請馬先生擬訂辦法。第十三次會議紀錄，有一條說，每次會議紀錄分發各服務團，現在是否實行。

富指導員 許副局長認為此議，須擇與段有關者發之，其無關者，最好不發以免煩瑣。

主席 許副局長交我的新運週刊第一卷自二十六期至三十四期，共九本，許副局長叫我分給大家傳觀，看完再給我，存作參考。

今日各案結果

決議 1. 本會辦事細則，已逐條討論，修正通過。

2. 服務團辦事細則暫保留，下次討論。

3. 對於路局公事房清潔整齊，擬責成差役，切實遵辦。

北寧路新運促進會第十六次會議

記錄

地點 本局大客廳

日期 一月二十五日下午四時

北寧路新運促進會第十六次會議紀錄

二四

主席 王指導員元章

出席 富指導員強 宋指導員金魁 許指導員

以權 馬指導員一民

記錄 陳學詩 劉清河 張慧敏 卓成創

開會如儀

(一) 報告

主席 本週所經辦的事項，向大家報告一下，關於本會文件之保管及收發，已函請總務處文書課代辦，雖則尚無答覆，大致可無問題。青島寄來之標語已發出，惟分配稍有不合式的地方，車務段發的大少，共有六十餘站僅發三十二分，不敷三十餘份，電信段有三份即足分配，已發去二十四份，今請蔡課長商請電信段退回，大約可退回二十份。本週南昌總會來函，關於各處商店裸體畫廣告禁止的辦法，本會已函各服務團照辦，同時並報告管理局矣。又南昌總會來函要本會的名單並組織章程，已由總處代為發出。又收到唐山服務團函乙件，要續發本會

標語三十二分，又山海關函乙件要續發八十八份，均已照數發給矣。在未開會以前，本席請示許局長有什麼事情可提交常會討論的沒有，局長說無有什麼事情不過令本席順便報告大家內部查動還是照樣推行，同時派新運會一人隨同查看不知別位有何項報告沒有，大家既沒有報告，現在有一件事要討論，就是各服務團辦事細則，現在請馬先生詳細念念，以便修正。

(二) 討論

1. 服務團辦事細則

宋指導員 現在人數不全請下次再詳細討論

主席 過半數就可開會討論現在已足法定人數仍請馬先生念念吧。

馬指導員讀 北寧鐵路新生活運動促進會各段服務團辦事細則

第一條 本辦事細則根據本路新生活運動促進會各段新生活運動服務團組織簡則第七條之規定訂定之。

第二條 各段服務團設總幹事一人承本路新生活運動促進

會之指導綜理本段服務團一切事宜並計劃促進本段範圍內新生活運動之進展。

第三條 各段服務團設指導幹事五人指導一切新生活運動事宜並督促各服務員領導本段內員工實行新生活運動。

第四條 各段服務團設服務員若干人承總幹事指導幹事之命分掌指導各該處段站所廠員工之一切新生活運動事宜。

第五條 每兩星期由總幹事招集各指導幹事舉行會議一次討論本團一切事宜。

第六條 每月由總幹事招各指導幹事各服務員舉行聯席會議一次討論本團一切進行事宜。

第七條 各服務員由總幹事及各指導幹事就段團各員司中指定之呈報總會備案。

第八條 各團辦公處設文牘事務兩組由總幹事指定人員負責辦理本團日常事務。

第九條 各服務團各職員均係義務職。

第十條 各團需用各項文具紙張得呈請本路新運會發給之。

第十一條 本辦事細則如有未盡事宜得呈准本路新生活運動促進會修改之。

第十二條 本辦事細則自核准公布之日施行。
決議 修正通過

馬指導員讀：

2. 局內「敬齊清潔」辦法

一、通知各部分同仁隨時整理自用公事棹及履內共同繼續努力推行。

二、公事房內之文具棹椅及一切公物均由各公事房差役負責整理。

三、各差役在走廊內不得任意談笑喧嘩。

四、各差役在走廊內不得斜坐躺臥。

五、各差役服裝須整齊清潔。

六、各差役在走廊內不得吸烟及吃零食。

七、本會各幹事隨時赴各部檢查如差役有不盡職者即予申斥其不服者即通知庶務課予以罰薪

處分。

八、各差役經三次之申斥仍不悛改者即由本會函知庶務課革除。

九、本會函請庶務課隨時派人督查各差役。

十、本辦法先行商得庶務課同意再呈管理局備案。

(三) 臨時動議 (無)

決議： (一) 服務團辦事細則修正通過。

(二) 局內整齊清潔辦法恐日久生懈即照通過各項繼續努力推行，並由會隨時派員抽查。

查。



本刊廣告價目表

面積	期間			
	一期	三期	六期	十二期
全頁	十六元	四十元	六十五元	一百元
半頁	十元	二十四元	三十五元	六十元
四分之一	六元	十五元	二十五元	四十元

(一) 每頁全圖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

東馬路六吉里內

印刷者 天津華新印刷局

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
國外	報費	一元六角
	郵費	一元二角
國內	報費	一元六角
	郵費	一角八分
國外	報費	三元
	郵費	二元四角

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。