第4年卷

第12期

鐵路月刊

北寧線

第四卷 第十三期

20 FEB 1933

北寧鐵路月刊徵稿章程

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

(二)投稿範圍

甲種一，關於鐵路管理客貨運輸會計事項之學理的討論事實的經驗等歸入本刊業務欄

二，關於鐵路之土木工程電氣工程機械工程化學工程等歸入本刊技術欄(如附有攝影者尤佳)

三，關於鐵路之具體的論文及開發本路沿線實業之計劃與直接間接應用於鐵路之學說如經濟社會物理化學地質測繪等類歸入本刊譯著欄

四，遂譯國外關於鐵路之論文以及新學說新事物之介紹等歸入本刊譯著或調查欄(上列遂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歸入本刊統計欄

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

丙種，本路沿線各地遊記國內外遊記小說，筆記，交通界名人軼事舊聞

以上各項歸入本刊雜俎欄

(三)文體不拘文言白話皆可

(四)投稿字數至少以一千字爲限

(五)給酬辦法 每月結算一次以千字計算於上列投稿各種篇幅內酌分等次如左

(甲種)一等六元 二等四元 三等二元

(乙種)一等四元 二等二元 三等一元

(丙種)一等二元 二等一元 三等五角

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

鴻篇鉅製酬金特別從豐並容臨時議定

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

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

(八)來稿若爲譯件應附原著其有原著卷帙浩繁不便寄遞者應請註明書名卷數原著作人姓名及出版年月以便查考

(九)本局對於來稿之文字得加修改其不願修改者應預先聲明

(十)來稿若經節取另編其節取之部份仍註明作者之名並仍計字給酬

(十一)來稿披露之著作人姓名以標題下之署名爲准如署題下無署名即以眞姓名刊露

(十二)無論何種稿件一經刊載其著作權即歸本局

(十三)來稿刊載以後如經發現係屬抄襲者即取銷其應得酬金並登本刊聲明之

北寧鐵路月刊第四卷第十二期

民國二十三年十二月分

目錄

總理遺像囑

天津總站食堂內部

唐山車站外景

永　永　永

鐵路負責運輸法規之基本原則

汽車運輸及他種運輸間之統制與合作（續）

運輸（續）

鐵路運價論（續）

永　永　永

天津東站壹號閘樓號誌新設備

氣軔問答（續）

永　永　永

二十三年四月分大宗貨物運輸成績一覽表

二十三年四月分貨運業務細別表

鄭寶照

章江波著

金惠生譯

張豪著

工務處

王若偶

目錄

二十三年十月分開灤各礦運出煤焦噸數表
二十三年十一月上中下旬營業進欵概數撮總表
二十三年十一月分營業進欵概數與上月分及去歲同月分比較表
二十三年十一月分與去歲同月分營業進欵比較表
本路二十三年十二月分工作報告
革命紀念日簡明表　轉錄鐵道公報
革命紀念日史畧及宣傳要點
一年來鐵路辦理貨物負責聯運之回顧　轉錄鐵道公報
平津加快行車工程　紀念週講演詞
鐵路沿線產運銷合作運動　仝上
小說　陳玉

吳紹曾
李福景
朱華
佩文

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

各種營造磚

耀華玻璃

凡稱公室內及工廠內均以光線良好覘成績之佳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咪哆士路本總局詢問可也

啓新洋灰公司

馬牌洋灰

唐山出品

塔牌水泥

大冶出品

牌號最老

製法最新

產量偉大

交貨迅速

批發分所及分銷

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

總事務所

天津法租界海大道電掛（啟）
電話南一三〇九，一七四九，三四六二

各支店

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

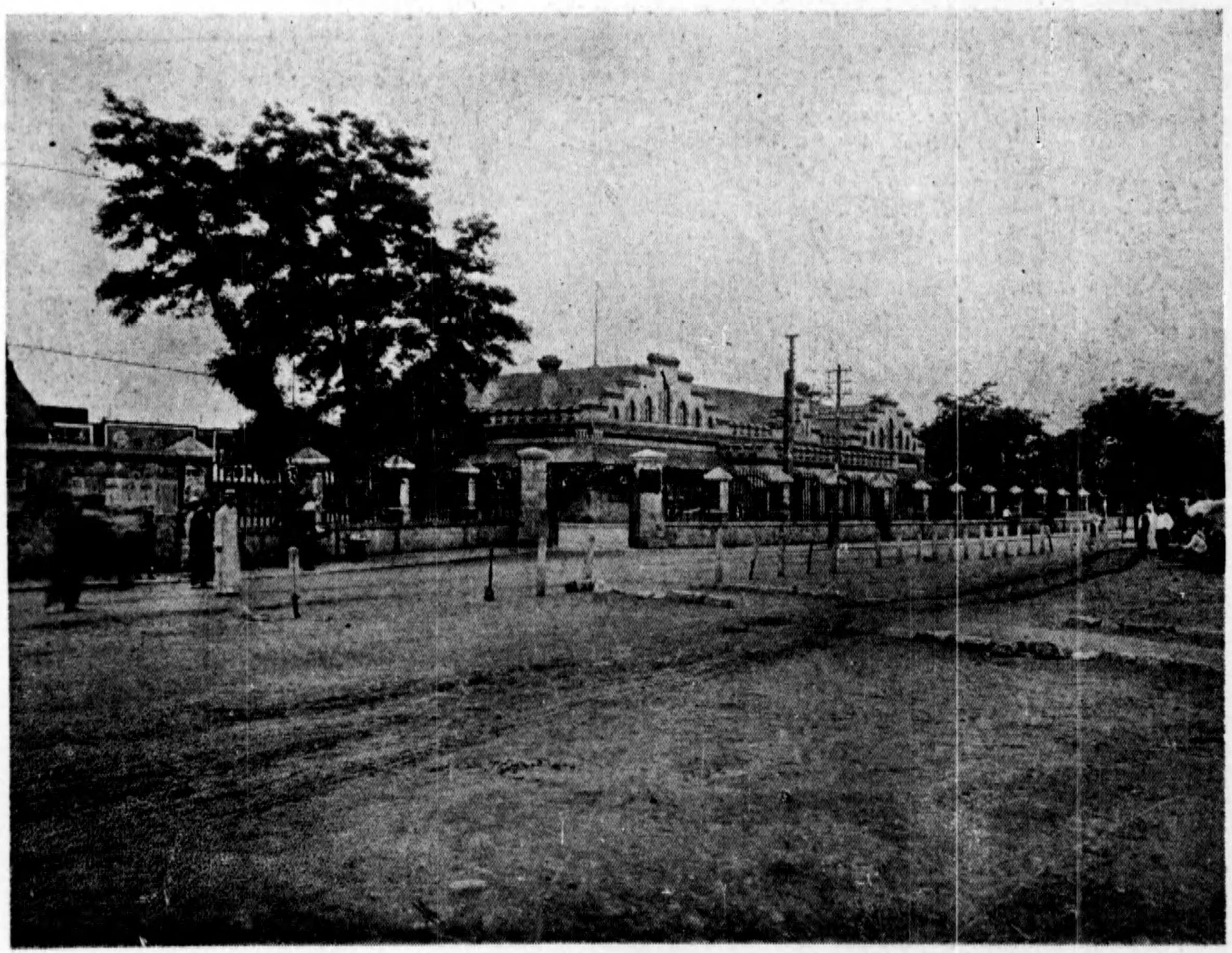
總理贊象

囑遺理總

余致力國民革命，凡四十年，其目的在求中國之自由平等。積四十年之經驗，深知欲達到此目的，必須喚起民衆，及聯合世界上以平等待我之民族，共同奮鬭。

現在革命尚未成功，凡我同志，務須依照余所著：建國方畧，建國大綱，三民主義，及第一次全國代表大會宣言繼續努力，以求貫澈。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！

天津總站食堂內部



唐山車站外景

鐵路負責運輸法規之基本原則

一　引言

按歐美各國鐵路，對於貨物運輸，早已實行負責辦法，所有負責問題之規定，雖各有特殊條例，然在原則上，則無不就其力之所及，而盡量負責，此所以彼邦之鐵路營業，蒸蒸日上，而貨物暢流，工商發展也。試觀我國鐵路貨運爲何如乎？雖負責之說，喧騰於世，已歷多年，然鐵路則因障碍繁滋，未能徹底實行，而客商則皆懷疑觀望，誤爲增加運率，洵至南轅北轍，畫若鴻溝，夫貨運欲求安全，固非鐵路切實負責不爲功，以言負責，則必先充實一切設備而後可，是客商舉其貨物一以委諸鐵路，而鐵路運送則負其安全賠償之責，相因爲用，各得其利，以視客商自行負責，其利弊之判，寧不顯然？顧多數客商但斤斤於多出運費之不當，轉於貨物之安全弗加措意，然則我國工商事業之落後，生產盈朒之不能調劑，同時阻礙鐵路運輸之發展，又何足怪乎？二十一年鐵道部有見於此，爰採歐美鐵路負責運輸制度，參酌各路實際狀況，規定施行程序，並於當年九月首先令津浦京滬滬杭甬各路實行，現在均有相當之成效，而客商更極力歡迎，因之其他各路，均已次第實現負責運輸矣。

竊以實行負責運輸，實爲促進各路貨物運輸，扶助工商事業之要道，吾人爲鐵道事業計，爲人民生活計，均不禁欣盼其早日成功也。現在各路，既均已實行負責運輸，一切規章，

固已燦然大備，但關於鐵路負責運輸之基本法理，亦不能不加以注意，實照於京滬滬杭甬鐵路車務處處長任內，奉令籌備之餘，曾從事研究，考之歐美諸先進國，關於鐵路事業，多作爲公共運輸人看待，故凡公共運輸人應守之法律，對於鐵路一律適用，而所謂公共運輸人貨運法規，亦卽鐵路負責貨運應守之法律，茲特擇其基本原則，陳述於後，東鱗西爪，藉供參考云爾。

一　公共運輸人之定義

（1）公共運輸人（Common Carriers）受法規之約束，對於所承運貨物，如有損失發生，除非另有特別規定外，皆須絕對担負責任。此項法律上之約束，係含有特別性質的，對於普通保管及管理他人貨物者，則不適用。以公共運輸人而言，凡對於他人所託付之貨物，若因本身在保管方面怠於合理化之注意及處置，而此種保管之注意及處置，乃任何普通謹愼人對於自己貨物應有之行爲，以致發生損害，則須完全負責，毫無疑義，此乃公共運輸人担負特殊責任之通則也。

（2）公共運輸人担負特殊責任之必要——泛而言之，公共運輸人受人之託，保管並管理他人之貨物，固爲一帶物人（Bailee）對於他人所託付之貨物，祇須施行普通之注意及處置即可；設若發生偸竊火災以及其他損害情事，除非貨物所有人可以充分證明此項損害，係因該帶物人對於一般平均謹愼人保護自己貨物應有之注意及處置，有怠忽之處，則不負責。但進

而言之，凡貨物交付公共運輸人代運以後，則該運輸人所處之特殊地位，自較寄貨人優越，此乃極明顯之事實。蓋當貨物在運輸中途時，寄貨人已無加以保管之可能，對於貨物之情形，更難完全明瞭，以事實之必然，僅可信賴該運輸人如何運用其忠實及技能，代爲全權辦理耳。故歐美鐵道法規，根據此種情形，特別規定公共運輸人應負重大程度之責任，必須在運輸終點將貨物妥交收貨人以後，方算盡職。歐美法家意見，惟恐公共運輸人對於貨運不盡妥交責任，足以誤事，如若加以寬宥，則將容易釀成運輸人方面之欺詐行爲，而使貨物所有人無從追究賠償之困難。所謂欺詐行爲，即運輸人一面可以串通偷竊，幸災樂禍，一面又可完全不負責任；加之關於運輸之一切消息，均在運輸人或其代理人（Agents）支配之下，則欲貨物所有人證明貨物損害，係因運輸人方面之錯誤疎忽而發生，將爲絕不可能，此皆公共運輸人必須担負特殊責任之緣由也。

因以上所述特殊責任之規定，於是自然發生兩種情形，一即法律方面必須妥愼規定運輸人所應負之責任，及其負責之程度，一即運輸人方面，往往在可能範圍以內，極力設法限制此種特殊責任之担負。故此種特殊責任之意義及其應用，實爲吾人研究鐵道及其他公共運輸事業者，必須注意之重要問題。

（3）公共運輸人之定義頗多，茲舉一最簡明者如下：「公共運輸人乃是一種企業，應公衆之僱用，代運貨物，對於任何來者，皆當大公無私

・一視同仁」（Undertaking for hire to carry the goods of all persons indifferently）。蓋凡負公共運輸人特殊責任之運輸人・必須擔負服務公衆承運一種貨物或多種貨物之義務・此久已成爲確定之原則。設若某運輸人並未曾明白表示担負此種義務・則公衆如欲偏用，不可相强以保險人（Insurer）之責任，該運輸人雖可於特殊情形之下・收取酬報，代運貨物，但僅可作爲私人運輸人（Private carrier）看待・祇負普通出租帶物人（Ordinary bailee for hire）之責任，即對於所承運貨物，因怠於普通應有注意所發生之一切損害・須負全責。公共運輸人與私人運輸人之最大區別・即前者對於任何人之託運請求・均須不分彼此，一律承運；而後者僅於特別情形之下・容應承運私人之貨物耳。

惟少數法家・以爲若欲運輸人担負保險人之責任，則其隨時聽候公衆僱用・並非必要條件，並主張某運輸人若於特別情形之下・供給公共運輸人之運輸業務，則亦可加以保險人之責任。譬如某運輸人平時雖非公共運輸人，但以此種特別事項而言公共運輸人之業務，有相似情形，則該運輸人平時倘若偶爾自動攬載公衆之貨物，與亦須担負公共運輸人之責任。然而此種意見並不健全，請從主權方面解釋之。蓋該運輸人既非公共運輸人，如有公衆人士託其代運貨物，大可不負任何義務，根本辭絕，此爲毫無疑問者；設若該運輸人爲公共運輸人，則對於任何人之請求託運，均須承接，毫無拒絕之可能，因其運輸業務，既係自願妥籌，聽候公用，所以必須一律承接，不得拒絕。故以上所述之

某運輸人，既未聽候公衆僱用，並且對於他人請託，可以酌量拒絕，則公共運輸人之特殊責任，在此自不適用，而聽候公衆僱用，實爲構成公共運輸人之特殊責任與承運貨物種類——由以上所述情形，可知所謂公共運輸人之特殊責任，乃出於自動情願担負，蓋某運輸人必係自動承認爲公用事業，願負服務公衆之責任，而後方算公共運輸人也。故當其開始經營包括特殊責任之業務時，即可預先選擇負責承運之貨物種類，凡運輸人對於某項貨物未曾決定預備一律承運以前，即非該項貨物之公共運輸人，如若運送該項貨物，則不負特殊責任。準進而言之，任何運輸人若根據貨物所有人自動之意志及其自願負責之條件，而供給任何業務，承運任何貨物，則特殊責任，在此自不適用。由此可見，公共運輸人僅對於向來公開一律負責承輸之貨物，担負特殊責任耳。但有時運輸人如容許職員向公衆攬載並非平常主要承運之貨物，以便附帶承運，甚至對於經手職員，給以相當報酬，則如有損失發生，亦不能免除公共運輸人之特殊責任也。

(5)公共運輸人之特殊責任與報酬——若有某僱客之行李，由運輸人於不受酬報情形之下，代爲運輸，及至中途，忽告遺失，則該運輸人不負公共運輸人之特殊責任。對於某僱客之損失，無庸賠欵，此乃公允之辦法。蓋任何運輸人既係不收酬報，供給業務，祇有義務而無權利，若再欲其担負公共運輸人之特殊責任，未免太不平允。但如有某運輸人在表面上雖然免費代運，實則係用間接方法，另外收費，則對於公共運輸人之責任，亦不能免。

再者，無論任何運輸人，不能僅以在承運時，未曾明言必須收費之原因，作爲不收酬報，藉期特殊責任之避免，亦不能因在損失發生以後放棄收費，而免負此種責任之避免，則將使運貨人乘機規避公共運輸人應有之義務矣。

（6）公共運輸人按照平常通用方法接運其貨物，並不能强求運輸人必須供給特殊業務；或用異於對待公衆之普通方法，代爲運送。若某某運輸人，因有特別接洽，供給任何異於平常之特殊業務，而此種業務並非法定必須供給者，則認爲並非在其法定責任範圍以內，行使公衆運輸人之義務，故對於公共運輸人之特殊責任，得准免除。

（7）公共運輸人之主要條件，而是否爲公共運輸人之區別，要在該運輸人是否公開服務，聽候僱用，承運公衆之貨物耳。或謂捷運公司（Express Company）並非公共運輸人，因其自身並未直接運輸，當運輸時期，自身固無從加以保管，普通由鐵路輪船或其他運輸人間接代運，但歐美法家意見，則以爲捷運公司是一亦不能選派職員或其他代理人代爲管理所運之貨物，公共運輸人間之普通契約，並未限定該運輸人，必須公共運輸人，其理由如下：凡寄貨人與公共運輸人者，或自行運輸，或絕對在其本身直接指導管理之下，自行完成運輸業務，凡爲公共運輸人委託代理人在其監督之下，代爲運輸，均無不可，如若某運輸人自願另受較嚴格之約束，則

越出普通法定責任以外，必須另定特殊契約，詳細規定。故捷運公司本身雖未自能運輸，乃係委託鐵路輪船或其他運輸人在其監督之下，代爲運輸，仍當與自行運輸者，同樣作爲公共運輸人論。至於運送公司（Despatch Company）之營業性質，與捷運公司頗爲相似，故亦爲之一種。

凡僅爲遞送業務（Forwarding of goods）者，不得作爲公共運輸人看待，蓋以法律之眼光而言，捷運公司係由其代理人完成實際運輸業務，并收相當運費。在實際上亦未運輸貨物，祇向客商取較高之費用，將其貨物遞送至運輸人處，並付較低之費用，而在進出之間，稍得利益。因爲此種分別，故前者爲公共運輸人，而後者並非公共運輸人也。

一般法家大都以爲臥車公司（Sleeping-Car Companies）並非公共運輸人，其本身並未運送旅客，不過供給旅客安眠之設備耳。旅客向鐵路購票，由鐵路用臥車公司之臥車，實行運輸，故實際運送旅客者乃是鐵路，公共運輸人之特殊責任，自當由鐵路負之，臥車公司不與焉。

（8）公共運輸人之特殊責任與行李運輸——按照普通規則，公共運輸人並無應用客車運輸貨物之義務，但在實際上運輸人往往已在相當重量範圍以內，用運客車輛，攜帶運與貨物相仿之旅客行李，若不超過規定重量，雖不收費，實則已在票價內暗中收費。行李運輸與貨物

運輸性質既屬相同，故其所受之法律約束，亦與貨運無異，凡公共運輸人應負之特殊責任，對於行李運輸一律適用。按行李運輸既須擔負特殊責任，故何項物件，方可作爲行李運輸，實爲解決行李運輸責任問題之先決問題。茲將行李之意義及其範圍說明如下：

（a）凡關於個人便利及必需之物件，均可作爲行李運輸，如超過此種便利及需要所應有之分量及價值，則不得作爲行李運輸。

（b）凡關於旅客職業之物件，亦得作爲行李運輸——凡旅客所帶之物件，係其本身在職業上所必需應用之物件，例如木匠所帶之刀鋸是，亦得認爲行李運輸，萬一在交運以後，發生損失，運輸人須負保險人之責任。

（c）商品不得作爲行李運輸——因爲普通情形，運輸人僅承認關於旅客便利及需要之物件，可作行李運輸，故對於超過此種範圍以外之物件，如商品等等，若欲按照行李報運，即可拒絕，祇好改爲貨物運輸，或用客車裝運，另加收特別運費。現在如有某某客商以一批物件，其中十九均係商品，交與鐵路作爲行李運輸，並未向路方宣布內容及其性質，則路方不負公共運輸人之特殊責任。蓋鐵路如若明瞭該批物件之內容，即可拒絕作爲行李運輸，現在既係不知內容，受客商之朦混而代運輸，則特殊責任，在此自不生效。

（d）性質顯明之貨物——凡旅客所交運貨物，其內容性質極其明顯，並無隱藏情事，如

由運輸人接收作爲行李運輸，則須負公共運輸人之特殊責任。蓋該項貨物並未魚目混珠，冒充行李，路方本可作爲貨物收價承運，現既失於疎忽，作爲行李運輸，則如有損失發生，自當與作爲貨運同樣負責。

（9）公共運輸人之特殊責任與保管權問題——前已詳述公共運輸人所必須擔負特殊責任之主因，係由於運輸人對於在運輸中途之貨物，有絕對管理之權，以及貨物所有人欲得路方錯誤證據之不可能。故凡運輸人未得客商委託，代爲實行保管者，則不負公共運輸人之特殊責任。申言之，凡貨物保管權仍在貨物所有人之手，未曾交與運輸人者，則該運輸人不負公共運輸之特殊責任。

三　公共運輸人之責任

（1）貨物之公共運輸人供給公平業務及徵收合理運價之責任

所當然，勢所必要。謂若某某運輸人一面拒絕甲方之貨物，一面無限制的承運乙方之貨物，則應認爲非法行爲；蓋此種行爲，足以造成一方之特殊地位，助其壟斷專利之釀成，同時并足以危害其競爭對方之事業。申言之：公共運輸人例如鐵路輪船等等，必須負責接運任何客商之貨物，所有承運及交付辦法，不得分別厚薄，稍有歧視。此種業務，乃是公共運輸人自動承當之職責，亦關於公用事業之必要政策，鐵路輪船對於公衆之所以必須公平待遇，更因

政府給予種種特權，所希望者，正在此耳。

(2)車輛之公平供給——公共運輸人對於所有設備，均有公平分配之義務，如若背道而馳，則易釀成極嚴重之分歧待遇(Discrimination)。蓋設若對於某寄貨人之車輛供給，則頗迅速，而其競爭對方所需之車輛，則被迫延候，是後者之有利市場，勢必喪失，而其貨物亦將腐壞，或發生其他重大損害，亦未可知。但如鐵路對於客商需要車輛之請求，業已允諾撥給若干，臨時迫於實際困難，不能如數供給，則該客商不得提出抗議，惟有以合理之態度，通知路方，請其於可能範圍以內，極力從速撥給，并以不妨碍同一車站其他寄貨人在前已有之請求，及影響本路其他各段之營業爲原則。明言之：鐵路對於沿綫各站之寄貨人，均須一律公平待遇，任何客商或任何車站，均不得强迫鐵路調度當局不顧其他客商或車站之利益，而對於自身供給十足之便利。

(3)運價之不得無故差別——凡公共運輸人對於處境相同情形相似之一切客商，均須貫徹同等待遇，以及公平之便利，并收取相同之運價，不得偏袒一方之利益，同時危害」貨供給同等待遇之差別，爲絕對不可能之事，如爲發展運輸起見，而有任何差別待遇。此並非謂業務及運價之不得變更，或爲攬載某部份寄貨人之貨物起見，不得不然，則在合理情形之下，亦可得法律之容許。

(4)競爭營業之差別運價——在法律上禁止分別厚薄之運價及業務，其意並非謂公共運

輸人對於任何寄貨人絕對不能稍有分別，概謂公共運輸人對於任何寄貨人不得無故任意分別彼此，即對於情形景況完全相同之寄貨人，應供給相同之運價。公共運輸人若有充足而且正當之理由，對於某某寄貨人，必須加以扶助，給予便利，亦可減輕運價，或供給優待之業務。譬如某運輸人如欲攬載某寄貨人之生意，必須與其他運輸人競爭，而欲攬載其他寄貨人之生意，則不必與其他運輸人競爭，在此種情形之下，除非該運輸人徵收不合情理之運費以外，則對於該寄貨人比較其他寄貨人徵收較低之運價，亦可認爲適當也。

四　公共運輸人担負特殊責任之起始

（1）貨物之交付——公共運輸人對於特殊責任之起始，必須在適當地點交與運輸人，而運輸人之職員或其他代理人必須得知所交付之貨物，係欲付運，並須用妥當方法，表示該項貨物業已接收承運。設若此種交付及接收之手續，並未完備，則如有問題發生，運輸人僅負倉庫人（Warehouseman）或尋常出租帶物人（Ordinary Bailee for Hire）之責任。

（2）交付之地點——客商欲以貨物交與運輸人付運，其所放置之地點如何，實爲擔成運輸人擔負特殊責任之重要條件。設若放置地點，並非運輸人平常准許放置之地點，而其放置地點亦僅收到似是而非不甚確實之通知，則不足以擔成有效之交付及接收。如有損失發生，運輸人不負公共運輸人之責任。除非運輸人對

於客商貨物已可施行保管之權，則對於公共運輸人之責任，實難擔負也。

（3）客商交付貨物之通知——爲促成運輸人完備接收手續，俾可開始担負公共運輸人之責任起見，按照普通情形，貨物在運輸人區域（例如車站輪埠）內之交付，實有喚起運輸人注意之必要。最妥辦法，莫若由客商給以通知，促其注意，而此項通知，則更佳矣。

（4）寄貨人託運單之填具——運輸人之天職，要在運輸貨物，其所担負保險人之責任，既屬重大，故於貨物交付以後，有立即起運之担負。設若寄貨人將貨物交與運輸人代理人，代爲存儲，並未將收貨人姓名，及託運站名等項，用寄貨人託運單向其聲明，則運輸人在未接此種託運單以前，概不担負保險人之責任，即對於貨物之保管，祇須施行合理化之責任。進而言之，鐵路對於客商不欲立即起運之貨物，如代爲存棧保管，並未接到客商託運通知，則在未承運以前，即非該項貨物之運輸人，祇負倉庫人應有之責任耳。

五　公共運輸人之特別例定

公共運輸人對於貨物之遺失或損壞，所應担負之絕對責任，在法律方面亦有特別例定，可以免除（Exceptions to Extraordinary Liability）。設若在此種特別例定範圍以內，發生任何遺失或損壞，除非運輸人係有疏忽實爲釀成損害之主因，則該運輸人不負責任。

平常所謂特別例定，其最重要者，大概包括下列各項：(1)天災，(2)公敵之行爲，(3)寄貨人行爲，(4)物質之變化。

公共運輸人如欲免負保險人之責任，並得享受以上所述任何特別例定範圍以內無怠於保管釀成損失之咎，方可辦到，如若發生之損害，其主因係在以上特別例定範圍以內，則運輸人在法律上與其他任何人之地位相同，對於貨物若已施行一般人對於本人財物應有之平常注意，即在運輸程序中發生任何損失，亦不負責。但決定所發生之事件，何者應屬於特別例定範圍以內，實爲一難解決之問題。在法律上，所謂特殊責任之特別例定，均各有固定意義，故欲引用，必須力求與其原來意義相吻合。茲分述各項主要特別例定於后：

(1)天災 Act of God

所謂天災，並無哲學上之意味，一般人之理想，往往對於任何不幸事件之發生，均付之天意，以卸責任，但法律上之所謂天災，並非天意之說，乃另有其定義在。凡貨物損害之發生，若包含人事之原因，則不得作爲特別例定所謂天災之結果；任何事件以天災爲其發生損害之直接主因，始得享受特別例定之引用；凡以天災爲發生損害間接原因或遠因之事件，均不得應用特別例定，而免除特殊責任之担負。

天災之意義，並非一定完全係正面的，及狹義的。如有一船，其船主爲避免暴風危險起見，對於船之行動，臨時使用一種特別駕駛方法，藉避其勢，但正在駕駛時，詎料風勢忽止

，而該船反被改變方向以後之風勢，衝上陸地，於是所載貨物發生損失；在此種情形之下，船主并無故意錯過，故其損失之發生，實暴風忽止之天災有以致之，並無絲毫人事過失，自當與暴風所致之損害，同樣可以引用特別例定，加以原諒。

此外無論狂風暴雨，水災火刼，若係發生損害之直接主因，並無絲毫人事關係參雜其間，均可按照特別例定，免負特別責任。

(2)公敵之行爲 Act of Public Enemy

此項特別例定，並非包括因運輸人或其代理人受暴力之壓迫，在運輸中途所發生之一切貨物損失而言，設若貨物爲强盜搶去，則運輸人不能免負保險之責任，如爲正式反抗政府之武裝勢力所竊奪，則其損失當爲公敵之行爲所致，即可引用特別例定，免負特殊責任矣。

(3)寄貨人行爲 Act of Shipper

吾人業已明瞭所以規定公共運輸人必須擔負特殊責任之原意，係欲防止運輸人舞弊營私，無故增加寄貨人對於貨物損失之無辜擔負。蓋運輸人對於在運貨物有絕對保管之權，並對於在運貨物之情形，有絕對明瞭之機會，若欲寄貨人證明運輸人之錯誤疏忽，足以發生損失，並且要求賠償，常爲事實所難能，此所以在原則上公共運輸人必須擔負特殊責任之緣由也。由此可見，如因寄貨人之疏忽錯誤，或其干涉，發生任何損失，則公共運輸人相負特殊責任，自屬不公之最。若欲運輸人代負特殊責任之法律，將不適用。寄貨人自己所造成之損失，

甚者矣。此處所謂寄貨人之行爲，大概包括包裝不固，封緘不密，標誌不明，以及其他類似情形，所發生之貨物損害，若因以上所述情形之一，有以致之，則運輸人不負特殊責任。此外倘若客商在裝車時自行料理，或在運輸中途自行保管，則運輸人對於任何損失，亦不負特殊責任。申言之，如若因爲運輸人代理人之錯誤疏忽，發生損失，則亦同樣適合特別例定之引用。倘由貨物所有人寄貨人或其他有權請求之人，請求將貨物改運，而在辦理改運手續時，發生損失敗壞延誤情事，非確由於運輸人之疏失者，運輸人概不負責。

(4)物質之變化 Nature of Goods

凡公共人所承運之貨物，係由物質本身之變化，如抽縮腐爛等等情事，發生損害者，則運輸人不負特殊責任　蓋運輸人對於物質本身之自然變化，可謂無力預防，若欲强以賠償之責任，未免失當，大概任何貨物，在相當時期以內，均各有自然之變化，而其變化之程度，亦皆各有規律化之平均速度範圍以內所發生之物質變化，如若引起任何損失，則公共運輸人之特殊責任，自可免負；至於超過此種範圍以外之物質變化，則又是另一問題，不可與此處所謂之物質變化同日而語，在各種貨物中，尤以牲畜一項最爲複雜，運輸人承運此種貨物，自須熟悉牲畜性格及其習慣，妥爲看護，以免稍有疏失，足以發生損失；如若運輸人業已盡心盡力，毫無疏忽，但以牲畜本性不馴，或其他關係，發生事故，則運輸人得引用特別例定，免負特殊責任。

六　公共運輸人擔負普通法定責任之限制

以上所述公共運輸人擔負普通法定責任之限制行爲，並非運輸人與寄貨人之間任何契約之效力。現在吾人所欲討論之問題——公共運輸人可以免負特殊責任之特別例定，乃法定之條例，是一種法律方面之擔負普通法定責任之限制（Limitation of Liability）），乃是公共運輸人在相當情形之下，得根據與寄貨人所訂契約之效力，限制所負普通法定之責任，而在法律方面，亦正式授與公共運輸人可以免負特殊責任之權利。一般人意見，以爲在普通法立場，及在不與國家法規相違情形之下，公共運輸人得訂立契約限制在普通法上所應負之責任，即對於任何損失之發生，均可預先協約不負責任，惟自身之疎忽錯誤，則爲例外，概不能免其應負之責任，設若所發生之損失，係由於運輸人之疏失錯誤，則運輸人與寄貨人所定契約，無論如何妥協，均不生效，而該運輸人仍須担負應有之責任也。

公共運輸人受法律之制裁，担負承運貨物之義務，如僅於契約內，任意限制所負之普通法定責任，並無其他顯明之表示，則在事實上，似欠充分證據。故運輸人往往訂立兩種運價：一即較低運價，表明運輸人所負之責任，是有限的；一即較高之運價，表明運輸人所負之責任，是無限的；此種顯明之表示，可以令人明瞭運輸人所負之重要情形如下：

否有限，故有重視之必要。茲試略述關於公共運輸人限制普通法定責任之重要情形如下：

（一）公共運輸人不得强勉寄貨人簽定合同，限制該運輸人對於普通法律所應負之任何責

任，作爲承運之要挾。

（二）公共運輸人可以對於因爲任何原故而發生之一切損失，限制所負之責任，但因本身疏忽錯誤而發生之一切損失，則爲例外，一概不得限制。

（三）公共運輸人得以承運合同內所明訂之貨物價值，作爲所負責任之限制。

（四）公共運輸人可以限制客商要求賠償之有效時間，如已超過此種有效時間，則對於任何客商之賠償要求，均可拒絕接收。

（五）公共運輸人可以限制客商提起訴訟要求賠償之有效時間。

（六）公共運輸人不得僅用公佈方法宣佈所負責任之限制，必須用適當方法徵得客商之同意。

（七）凡未徵得客商同意之任何承運合同，均作無效，運輸人不得引爲口實，藉圖卸責。

（八）寄貨人在接到提單以後，不得以未曾閱讀其中詳細規定，作爲未予同意之口實，蓋寄貨人有必須閱讀之責任。

（九）收貨人對於寄貨人所同意之限制責任的合同，亦須同意，不得稍持異議，因寄貨人即是收貨人之代理人。

（十）公共運輸人得在提單內規定所負責任之限制，作爲一種證據，但在運輸人與寄貨人之間，如有極明瞭之面約，亦往往認爲有效。

七　公共運輸人担負特殊責任之終止

公共運輸人担負特殊責任之終止點運至終點，則其應負之特殊責任，更須負責將所運之貨物，妥交法定收貨人。在此種妥交手續未曾完備以前，則該運輸人對於公共運輸人在接收客商貨物以後，若僅由起點運至終點，而未將所運之貨物，妥交法定收貨人。在此種妥交手續未曾完備以前，則該運輸人對於公共運輸人所應負之特殊責任不能脫卸；故在法律上，如何方可認爲完備交付收貨人手續，實有注意之必要也。

運輸人之特殊責任，要視其對於交付收貨人手續，是否完成。如若交付收貨人手續，業已辦理清楚，則運輸人對於責任之關係，即是一平常帶物人，僅對於意於平均謹愼人應有之保管注意及處置，所發生之一切損失，担負責任。如若運輸人對於各項手續，均已完備，惟對於最後之交貨手續，尚未完備，則該運輸人縱已實行合理化之保管注意及處置，但除去特別例定及協訂合同所規定之各項情形以外：仍須繼續擔負公共運輸人之特殊責任。直至此項最後交貨手續完備以後，則按照公共運輸人所應擔負之較輕責任，於是開始。而按照平常帶物人或倉庫人所應擔負之較重性的特殊責任，即此告終。在法定交貨手續完備爲止。

最初公共運輸人必須將所運貨物送交收貨人之寓所，或其事業所在地，嗣因鐵道運輸及水道運輸，均以運輸工具及方法上之困難，不能將貨物直接送交收貨人之所在地，蓋水道運輸不能離水行舟，而鐵道運輸亦不能離軌行車。故鐵路輪船，祇有在其範圍隣近選擇適當地

點，定爲交貨場所；顧無論如何，交貨手續之完備，仍爲鐵路輸船應盡義務之一。

公共運輸人在貨到終點以後相當時間以內，仍須担負特殊責任，此處所謂相當時間，並非隨收貨人之遠近便利及需要而變化，乃是一種時間，可使居住交貨地點隣近區域者，得循商業上之普通程序，並照商業上之平常辦事時間，將其貨物提取。如已超過此種相當時間，則運輸人不負公共運輸人之責任，僅負平常帶物人之責任矣。

此外關於交貨手續，如因運輸人之關係，發生錯誤及延宕情事者，則其責任應由運輸人負之。反而言之，如因寄貨人或收貨人之關係，發生錯誤及延宕情事者，則其責任應由寄貨人，或收貨人負之。

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

業務要目

各項存款　抵押放款　內國滙兌　貨物押滙　內債經理　票據貼現

津區發行總庫

天津法租界四號路

北馬路兌換處　駐海關收稅處　小白樓兌換所

汽車運輸及他種運輸間之統制與合作（續）

二、各國汽車鐵道間之統制與合作

第一美國

先就旅客運輸言之，美國各鐵道因受汽車激烈的競爭，最近有的鐵道已直接經營公共汽車，有的鐵道則已與公共汽車公司實行合作，其最近狀況，依據一九二七年州際商業委員會（Interstate Commerce Commission）報告如左：

地域	鐵道經營公共汽車數	哩數	在競爭狀態中之公共汽車數	哩數
紐英格蘭	二一	八四	四五三	八、五九九
大湖區域	二九六	一、九七四	三、〇七四	三八、七一三
中部以東區域	六八	二四三	四、六五六	三八、三九六
霍克甸塔斯區域	一九〇	三、九二三	四、六一八	七、七〇六
西北區域	一四	二三三	三、〇四四	五七、九五七
中部以西區域	六五九	四、九五〇	三、八二七	二〇六、七〇八

西南部區域	一	一五	一、二六七　三一、四〇六
梭沙安區域	四	二八	二、一七〇　四五、〇三七
合　計	一、二五三	一一、四四〇	二〇一、一〇九　三三四、五二二

這樣看來，美國鐵道所受公共汽車的競爭，已至相當深刻的程度，其所以如此者，因爲美國的公共汽車業者，得享有公衆便利及必要的證明書(Certificates of Public Convenience anp Necessity)　鐵道方面不能享受此種證明書，於是鐵道方面對於此種證明書的發給，極抱不平；但是鐵道方面的不同，雖經三番四次的抗議，終未獲得何等的效果。

紐英格蘭（New England）地方，在公共汽車與鐵道之間，關於旅客運輸的統制，業已確立，當鐵道合於下列情形之一時，得使用公共汽車，以資補助：

一、單靠鐵道不能充分適應運輸數量的區間，得使用公共汽車代替行車。

二、爲延長鐵道的勞務，得使用公共汽車。

三、爲節省鐵道並行線，或以鐵道培養線爲目的，得使用公共汽車。

四、當鐵道運輸數量冷淡時，得使用公共汽車。

五、爲對抗其他公共汽車供給更良好的勞務，亦得使用公共汽車。

美國各鐵路使用公共汽車者，以波士敦美尼鐵道公司(The Boston and Maine Railroad Co.)使用最早，始於一九二四年，在旅客運輸數量比較少的支線上，即使用公共汽車以爲代替，

自此以後，該鐵道在幹線中途停車場相隔距離比較遠的地方，亦使用公共汽車，補助運輸。該鐵道經營路線，支線極多，約佔全線的三分之一。在昔鐵道專用時代，損失頗鉅，逮及兼用公共汽車以來，營業成績漸見起色。所用公共汽車的所用權，不消說是屬於鐵道公司，而公共汽車的運行，則屬於其分公司波士敦美尼運輸公司（The Boston and Maine Transportation Company）處理。

其次，如紐約的紐海文哈脫福特鐵道公司（The New York, New Haven and Hartford Railroad）深受私人汽車及公共汽車的威脅，至一九二五年亦設立一處分公司，名爲紐英格蘭運輸公司（The New England Transportation Company）專事公共汽車的經營，最初所用車輛，是汽油車（Casoline Car）未獲充分發揮運輸能率。現在適用於旅客運輸的哩數的一半，并在其他地方，已作爲鐵道的補助機關或培養線而活動。

以上所述，單限於旅客運輸部分，至於貨物運輸，亦經實施統制，效美國鐵道與公共汽車之間，關於貨物運輸的統制，開始於一九二二年，其最初實施者爲本雷文尼亞鐵道（The Pennsylvania Railroad）該鐵道最初在一九二二年六月間，僅用二輛載貨汽車（Truck）担任畢芝堡（Pittsburgh）與伊農（Enon）間的小量貨物運輸，至今所用載貨汽車的輛數，已非常之多，此外紐約中央鐵道公司（The New York Central Railroad）亦已採用載貨汽車，運輸貨物，其目的不止補助鐵道力量的不足，尚有更多的使命，其主要者大抵如下：

一、區間停車場間代替貨物列車。

二、省略裝卸手續。

三、補助大停車場收集發送貨物。

四、聯絡鐵道與江湖汽船間的貨物運輸。

由此觀之，美國的鐵道與公共汽車間的統制，近年著見進步，現在再看美國取締公共汽車經營的體系如何：

美國各州以內的運輸，各須服從州當局的取締，其取締法規，各州間不免有多少的差異，但大多數州中，運輸業者不問其所用車輛爲公共汽車或載貨汽車，一概須得當地行政官廳的特許，并須得到州政府發給的公益必要證明書，又在有些州中，以保證交通事故爲目的，對於汽車業者，强制其認購公債，或締結責任保險契約，至於各州間的運輸，則須服從美國政府的取締。

第二德國

德國的鐵道與汽車間，也有激烈的競爭，汽車的速力，每一小時能達一百公里，的確是鐵道的一大威脅，鐵道爲對抗汽車的競爭，將其運價率減至極低限度，仍不能支，至一九二四年三月間不得不與汽車公司締結協定，關於客貨二者，實施連絡運輸。近年該國交通部認輸送郵件曾普遍實行汽車運輸，行有餘力，亦兼營旅客運輸，經過旅客年達五萬餘人

，鐵道爲對抗載貨汽車的競爭，亦有由其本身兼營汽車運輸的計劃，一面攜訂特別的運價制度。

第三法國

法國有一部分鐵道已與汽車公司締結協定，實行聯絡運輸；有一部分鐵道兼掌公共汽車的運輸時間及運價制定權，而規模較大之鐵道，其經營汽車路線，約達一百五十條之多。

第四南非

南非聯邦鐵道延長約一萬二千哩，以該地域面積而論，不能謂爲發達，故頗多汽車發展的餘地。但其汽車的發展，不在人煙稀少之處，而在鐵道發達區域，頗予鐵道以威脅。鐵道因欲與之對抗，既經實施運價率減價，勞務改善，添設新設備，雖是如此，其中猶有一部支線，爲汽車壓倒，陷於倒閉的厄運，現在鐵道已有兼營汽車運輸業者。

第五意大利

意大利的主要路線，盡是國營鐵道，爲保護鐵道，特別制定汽車運輸取締法，有下列情形之一者，纔許經營汽車企業：

(1)經營路線可爲鐵道之培養線者；

(2)鐵道停車場周圍道路如網織者；

(3)都市間的交通，未設鐵道供給交通勞務者。

三、其他運輸機關與汽車運輸間之統制合作

第一水上運輸與汽車運輸間之統制合作

水上運輸，近年以來，大有被汽車運輸壓倒之勢，原來歐美各國，當鐵道開通以前，頗多運河的開鑿，當時的運河，已成爲國內運輸機關的巨擘，直至鐵道開通，運河運輸貨物，大部分爲鐵道侵奪，終以運河有運價低廉的特長，雖運輸作業遲緩，關於笨重品及原料品，仍多由運河運輸，以維持其長路的生命；但至最近，汽車運輸發達，有沿戶分送的便利，汽車的運價雖高過水路，而其裝卸費用，卻比水上運輸低廉，頗有彌補運價過高的弱點，如磚瓦砂石銑鐵等之運輸，已多捨水路而就汽車了。

但是，汽車運輸爲謀聯絡起見，在停船碼頭，添設機械的設備，如起重機等，可將整個的運貨櫃（Container）的汽車地方，水路機移放於汽車或由汽車移入船中，是猶此唱彼和，不失爲汽車與船舶合作的表徵。美國方面近時汽車與船舶的合作，已成一般的趨勢，如達拉華河（Delaware River）與威爾明頓（Wilmington）間經營水上運輸的船主，近來買入許多汽車，兼營汽車運輸，同時與其他汽車運輸公司（The Merchants' and Miners Transportation）規模偉大，經營美國各都市間之運輸，現亦與汽車、鐵道、船舶等交通機關聯絡，實行共同運輸。

第二航空運輸與汽車運輸間之統制合作

航空運輸與道路運輸間之統制合作，約有三端：一爲都市中心與飛行場間之良好道路，二爲不時到着飛行場的汽車運輸，三爲空中運輸與汽車運輸的聯絡。

航空運輸上客貨發着的飛行場，離開都市中心，務宜短近，倘失之過遠，殊喪失了航空運輸的意義，其最遠距離，不可出於汽車速力二三十分鐘以外，如倫敦，巴黎等都市的飛行場，離開都市中心，以汽車速力計，須四五十分鐘，此因都市區域過大，極不得已者，通行於飛行場間的道路，不可有障碍，以利汽車進行，而於夜間飛行，尤爲切要。

航空運輸與汽車運輸之聯絡，多由航空公司事務所與飛行場之間，至於長距離的運輸，尚未所見；惟在美國，鐵道與飛機間實行聯絡運輸者已不少。尤以在不能實行夜間飛行的區間，晝間則用航空運輸，夜間則以有臥車的鐵道，爲之圓滿聯絡，以謀旅行者之便利。此種聯絡運輸，雖不及晝夜利用航空運輸之迅速，而比之單依鐵道旅行者，則已節約時間不少，最近將來，長距離的公共汽車運輸與航空運輸間，或許也能實現這樣的聯絡。而現在汽車運輸與航空運輸間，未有競爭發生，事實上已完全證明了。

四、大都市之運輸機關的統制合作

運輸機關外，是極其可注目的問題，現代的大都市說，除地面上的運輸機關外，又有地下運輸機關及高架運輸機關，如電車，鐵道，公共汽車，地下

鐵道，高架電車等旅客運輸機關，如載貨汽車，貨物運輸機關，種類繁多，不勝枚舉，且就同一種運輸機關而論，又有公私經營的區別，其須聯絡統制，免除衝突競爭之弊，正是運輸上的大問題，並且是運輸警察上的重要問題。

歐美各國，關於這個問題，尚未達到充分解決的領域，都市的中心，形成非常混亂的的競爭，已臻激烈的程度，再加之租賃旅客汽車和電車及京內鐵道間狀態，反而阻滯運輸，往往因混雜之故，致乘公共汽車或電車者，不及步行之迅速。就以倫敦一處而論，倫敦市內的交通，混亂已極，固有延長地下鐵道的必要，但若單單着重於地下鐵道的延長，不將地面上的運輸機關加以整理統制，亦非勝算。譬如街道，若以採用公共汽車中之運輸機關是互相關連，不能個別分開的，就不能如此了。蓋凡大輸機關，倘得圓滿統制，亦可以得進更生之道。

都市運輸機關的價值，應從運輸機關的全體來判斷，不可就個別來估計的。換言之，大都市第一巴黎的統制

巴黎市中可認爲有組織之運輸機關者，計有電車、地下鐵道、公共汽車三種，此三種運輸機關，現已實行周密的統制，一九二八年七月以後，賽尼（Seine）縣對於地下鐵道許可其延長至巴黎市郊外，於是巴黎市的地下鐵道，遂僅限於市區以內，而地上電車却已遠達市外

○同時，近年以郊外蒸氣鐵道實行電化，一面採用二重的狄克車，專備貨物運輸，以免混雜，凡此種種，皆爲改良中之事蹟。

原來巴黎市內的運輸機關，早已着手統制，大戰以後即一九二一年時，即有巴黎地域共同運輸協會（Societe de Transport en Commun de la Region Parisilnne）的創設，關於市內的地上電車，公共汽車及船舶等的運輸，在最近三十年內，概歸協會管理，此外復設立各利害關係者委員會，着重於地上運輸機關和地下鐵道的管理。

第二柏林的統制

柏林市內的運輸機關，自一九二八年以來，除鐵道外，如電車、公共汽車、地下鐵道等，一切都受柏林運輸公司所統制，在此統制實施以前，柏林的交通亦有相當的混亂，經過相當的變遷，始達到現今的統制狀態。

電車、地下鐵道、和公共汽車間的競爭，大戰之前既已發生，至一九一四年，公共汽車公司的股份，三分之一爲地下鐵道和電車所攫取，地下鐵道和電車由此掌握公共汽車的管理權。一九二二年；市府收買電車的經營，其後政爭頻起，不遑兼顧，至一九二三年，轉讓於一私人公司經營，其所有權仍屬於市府。至一九二六年，市府又收買地下鐵道，及高架鐵道，悉歸市府所有，而公共汽車公司的股份，大部份落於市府之手。市府雖兼有市運輸三大系統的電車，地下鐵道及公共汽車三者，而事業

經營仍委託於各獨立公司，惟另設一委員會專司監督，該委員會由委員十六人組成，其中八人爲市參事會議員，四人爲市吏員，二人爲市民代表，尙有二人爲各公司職員代表。

市運輸機關主張徵收均一運價，已經多年，迫大戰以後，因受不景氣與通貨跌價的影響，更覺此種主張有實現的必要。結果遂於一九二七年三月，斷然實施各種運輸機關，運價一律定爲二十「辨尼希」。到了一九二八年，國有鐵道延長到了市內部分，亦將運價改訂，歸於一致；而且在各種運輸機關間，互相發行換車券，此種辦法，大受乘客歡迎，乘客逐年增進。一九二六年，乘客總數爲十四億五千萬人；一九二七年，十五億六千四百萬人；一九二八年，增加到十八億，至一九二八年十一月，市府進而解散原有各運輸機關的獨立公司，另一概作爲市公債，繳交於市府。此新成立之統一公司，資本金達四億金馬克，原有公司的股東，喪失股東的權利，其所有股票，表三人，市代表一人而成，此外組織十二人的委員會，掌理事業經營的監督，其委員由前述十六人委員中遴選繼任。

統制的效果，可以除去因競爭所產生的不經濟，並可以廢除無益的二重設備，於必要時又可隨時添設有用的運輸設備，對於投下的資本，既無競爭，亦可不必顧慮合算與不合算。

柏林市的人口，通稱四百萬，一九二六年中，平均每人乘車三百五十三次，同年倫敦每人平均乘車次數爲四百十四次，茲採錄柏林之交通統計如下：

柏林旅客運輸數（單位百萬）

種別	一九一三年	一九二七年	一九二八年
電車	六五二	八二五•九	九〇〇
高架及地下鐵道	七三	二二二•五	二六五
公共汽車	一七〇	一五六•七	二二二
國有鐵道市區部	三九五	三五八•九	四一三
合計	一、二九〇	一、五六四•〇	一、八〇〇

柏林市運輸機關概況（一九二七年）

種別	哩數	員工數	乘客哩數（百萬哩）	收入（百萬馬克）	行車哩數（百萬哩）
電車	三八四•〇	一四、一〇二	二、六三四•〇	一一五•九	九九•八
地下及高架鐵道	三五•一	六、四〇八	七六五•〇	三二•五	二六•一
公共汽車	一九四•〇	四、一六五	四九〇•〇	二八•三	一八•二
合計	六二三•一	二四、六七五	三、八八九•〇	一七六•七	一四四•一
國有鐵道	—	—	二六•一	六四•七	一六六•一
市內部分	三二六•〇				

第三美國都市的統制

美國的都市，尚未充分實行統制；因爲美國都市運輸益呈混雜，而其需要統制，實比他國更急切，市府當局關於市內運輸機關的統制，非常注重，其統制方法，與他國所異者，是由私立公司統一經營市內運輸機關，不由市直接經營，所謂第三者統一直營主義便是。一九二七年時，舊都威爾明頓（Wilmington）市中，如租賃旅客汽車，亦將歸於統一公司的支配，其時紐約和芝加哥二市，亦有斯議，未見實現。

倫敦市的運輸機關，也是認爲早有統制之必要，自一九〇三年倫敦交通調查委員（Royal Commission on London Traffic）調查後，又經幾度調查，從事於統制問題的研究，這些委員，都認爲有創設統制機關之必要，但究竟需要何種統制機關，意見紛紜，莫衷一是，有的主張設置強力的機關，有的祇主張設置勸告的機關。至一九一九年，創設一個勸告的機關，由地下鐵道，電車，警察廳及運輸勞工組合等機關的代表者組織而成，終因未賦以何種權力，運輸機關的統制，卒未實現。迨一九二四年，制定倫敦運輸條例（London Traffic Act），依據該條例，設置倫敦運輸顧問委員會，關於條例範圍以內的事項，委員會對於運輸部長，有調查報告的義務。

該委員會首先主張一定路綫上公共汽車車數的限制，及公共汽車經過路線的限制，依此主張，街道上的混雜狀態，殆可趨於緩和。但經詳細調查倫敦的運輸狀況後，乃知倫敦乘客

運輸問題的解決，應於公的監督之下，統一運輸部長的權限，廢止業氣機車，實行電氣化，發展地下鐵道，至一九二七年，編成報告書提議設置共同基金，仍由各公司共同經營倫敦各種運輸機關，維持各公司的現有財產關係，惟須受市政當局監督。市政當局的任務，包括調停共同經營者間的爭議，決定運價率，確立適當的運輸施設，倘能照此方法實行，在運輸機關經營者方面，可受財政的補助，而一般民衆，更得享受交通設施改善後的效果。

自此報告提出後，由交通顧問委員，運輸業者，勞工組合的代表者，及運輸部長間，開會討論，會議結果，只有公共汽車經營者的少數反對；報告所舉原則，大抵承認，鐵道運輸倫敦乘客，約占百分之十七●五，其需加入倫敦統制圈內，蓋鐵道運輸倫敦統制圈內非無理由；但政府以爲根據此報告而提出議案，頗難早日實現，於是建議對於電車、地下鐵道及公共汽車三者之間，建議實行私的統制。此統制案擬成之後，亦須得到議會的承認，勞動黨方面以爲此議案對於公益的保持，尚覺未見充分，起而反對。因在勞動黨方面的意見，以爲運輸機關的國有化，乃達到統制境域的唯一徑途。後來該議案經過第一第二兩讀會通過，至第三讀會，適逢政府改組，遂半途而廢。

五、餘論

總而言之，運輸機關的統制，確爲當前的重大問題，可是其實行方法，却有相當的困難

汽車運輸及他種運輸間之統制與合作

，如現在已實行者，多未盡合理，或受政黨的掣肘，或爲大資本家所操縱，或陷於溫情主義，均未把握統制合作的眞髓，是殆由於昔之論統制者，未能明瞭經濟學關於統制的之大原則所致，近年以來，我國朝野，對於統制經濟政策，極感興奮，鄙人不敏，僅就汽車爲中心之運輸部分，來加以討論。

（完）

運輸（續）

■家管理告終以後，訂定車輛運用規則時，會顧及下列各問題：

（一）分攤

（二）固定所有權規章

（三）帶伸縮性之所有權原則

（一）在理論上，分攤表示於分配及使用車輛時，不論其所有權如何，務求減少其阻力至最低限度。主張分攤原則者，謂車輛所有權假如相同，則車輛之調動必能比較簡單，而一切鐵路如能公用車輛，則可減少無用之空車哩程數。此種計劃，設備不足自給之鐵路自能表示歡迎。但在設備適當之鐵路，以及構造特別車輛以應顧客需求之鐵路必不贊同分攤計劃。且尤有甚者，如實行此種計劃，則普通車輛分攤車輛之機會，蓋在任何計劃下，必須有適當之修理也。如無機械修理分攤，則普通車輛分攤必無成功。

一九二二至一九二三年間。由運輸股總務、車輛運用及記錄委員會主席，與機械、營業及車輛運用各股代表組一特別委員會，研究國家安全車主之分攤計劃；此項計劃由經濟與工程會代表考爾畢茲送交州際商業委員會。特別委員會於數度開會並聆取有關之消息以後，將

其報告呈遞於美國鐵路協會董事部，分析此項計劃，復加以結論，謂其在經濟原則上爲不健全，實行時發生困難，運用時無效率，並與鐵路私人及競爭之管理之根本原則相反。一九三二年，因一會員鐵路之請求，總務委員會復審查分攤問題，於周密分析之後，向協會會長報告，反對此項計劃。

（二）固定所有權規章，在理論上，無論空車重車，必須使其回轉，即於其卸貨之後，將其送回所有路之方向。此種計劃並規定如有違犯規章時，須處以罰金，故鐵路與顧客均感拘束，且負重大。到達點車輛既擁擠，起點車輛即感缺乏，故在所有權規章下，在一般管理上亦須使其有伸縮性。

（三）帶伸縮性之所有權原則——由一八九二年採用之車輛運用規程，以帶伸縮性之所有權規則爲根據，於計日規則第十九條給予車輛運用股之權限可見之。現行規章係由一九二〇年三月一日實行，係以此原則爲根據，但規定在與所有路互換點將車輛換下時，應將車輛直接送回原主。

下列各項主張亦時常顧及：

（一）平均計劃

（二）相等互換

（三）調劑互換

(四)高計日費

(五)分度計日費

(六)不定計日費

車輛所有權之需要——各路應有若干車輛，分爲斗車，棚車，冷藏車，牲畜車等，亦經縝密研究，以求獲得適當方式以決定之。在運輸法上既規定運輸者之職務爲「準備並供給合理要求之足量運輸」，則運輸者自應對於貨車設備有足量之準備，俾於適當運用其自有及他項車輛時，可以在合度請求下，對於請運之一切貨物有適當之敏捷的保護。至少有九項方式曾經過盡致之考察與研討，所得結果，則無一可謂爲公平合理，亦無一可以應付各路之一切需要。

由各會員路代表各區之運輸負責人員所組之委員會，命名爲車輛運用委員會，不斷研究現行規則，並考慮而仲裁此項規則下所發生之歧見與誤會，同時亦在必要時修改規則，以求適應新局面與現狀。

計日規章

(一一)訂定租車計日規則，係指鐵路所有車輛而言，規定計日費及解決計日之方法與情形如下：

計日即指車租，因鐵路間時有互相交換貨車而發生此種情形，其意即一鐵路佔用另一鐵

路之車輛而向其納租，此種租金以日爲單位，其多寡約爲所有權，修理費用、租金、各項費及投資之利息等。

鐵路初興時，貨車轉動，以所有路之路線爲限。到鐵路終點時，如貨物仍未達到目的地，則須將貨物移裝於另一鐵路之貨車上，如仍未達到目的地，貨車可不卸貨而可直達。但在實業發展之下上。其後始有所謂直達快車線之設，在此線內，不必卸貨換車。

先是，外路車輛不論空車重車，在直達運輸時，每哩須付二分費用。直至一八八〇年以後，新英格蘭仍實行此項納費率。嗣後於大鐵路綫區內，各路運輸處商定每哩不論空車重車，均按四分之三分計算，此種納費率仍然存在。此外有將哩程與計日方法混合之試驗，至一八九四年爲止，納費率以八輪車爲根據，煤業中千萬之四輪車均按八輪車半數納費。

一八九四年十月東西各線由營業代表開會，同年十一月恢復運輸人員將納費率減爲每哩半分。同時，大鐵路線區亦減至每哩十分之六分，西方各路嗣覺不能依照原意將冷藏車與櫃車包括於減低率之內，於是在一八九四年六月，芝加哥西九十五鐵路，由芝加哥與聖路易之西），櫃車則恢復爲四分之三分。其他一切私有及鐵費爲每哩一分之原價（芝加哥與聖路易之西），櫃車則恢復爲四分之三分。其他一切私有及鐵路車輛，除去上兩項車輛外，每哩以十分之六分計算，東區及中區櫃車及冷藏車，每哩以四分之三分計算。此種納費率實行至一九〇二年七月一日採用計日合同爲止，該合同爲協會會

員百分之九十三所訂定，所有貨車佔總數百分之九十九以上，規定車輛之交換必須依照美國鐵路協會所批准之計日規則法規。此項規定爲由一九二〇年三月一日起有效之現行車輛運用與計日合同之根據。

由各會員路代表各區之會計人員所組之委員會，命名爲記錄委員會，不斷研究現行規則，並在必要時修改規則，以求適應新局面與現狀。

會員路間對於計日如有爭執或歧見，則歸運輸股計日仲裁委員會主管。因其有權解釋規章與解決爭端也。計日規則第十七條敘明審理仲裁案件之情形。委員會受理之案已有一百九十起，此外對於計日規則，並發行有效解釋六十四條。

計日規則清算處——各路間計日結賬現行辦法，實甚複雜，耗費而不切實際，故曾有數度之研討，以期發明並採用一種較良辦法。擬議有數種之多，就中以建議在國家管理告終後以清算處解決計日之計劃，被認爲比較優良。

一九〇七年，在美國鐵路協會車輛效率委員會監理之下，成立美國鐵路清算處，每月經費由納欵人按照議定比例分攤。嗣於一九一一年十一月取消，蓋協會認爲清算鐵路賬目的任何機關，均應獨立而爲財政人員所辦理也。

因現在凋敝情形，必須竭力節省起見，運輸股總務委員會指定一特別委員會，悉心並詳細研究分析是否應採一較現行計劃節省之計劃，此委員會現正考慮提出之各項計劃，希望能

在短期間內呈報其意見。

轉轍費規則

計日規則第五欵內規定轉轍費規則，規定一整理轉轍費之一致方法，在理論上即將所得及轉轍終點車輛所收之計日費，償付不參與貨運運率之轉轍鐵路。

一路擔任在引駛車輛轉轍限度內之轉轍工作，按照哩程及計日規則，當車輛用於此項工作時，轉轍之路不付車租。

按哩程制，在轉轍時，車輛不付哩程費。計日計劃則在轉轍路已付用車計日費之時，可以要求納費。轉轍費在理論上係根據調動之費用而不包括車租費。如將車租一項包括於轉轍費內，則在實行上發生困難。先有建議謂可容許轉轍路數日不收費，但此計劃後未實現，因如此則車輛賬目必更複雜，而即在同區域內，各轉轍路轉車所需時間亦極不一致。此外，此項辦法更足使轉轍路延緩其車輛之行動。

經過審愼考慮之後，決定採用要求納費辦法，並於轉轍費規則內規定，轉轍路線將計日費交納車主後，可向其代爲轉轍之收回或送出車輛之幹路，要求每車之付給固定費用，多寡以轉轍實際所需日數爲根據；而由各區內各自願加入之鐵路，在運輸股總務委員會監督之下決定之；此種費用主要目的，在包含轉轍路在轉動車輛時所用之計日費用，但亦在求澈免對於轉轍路過度之要求或盈利。

在此種計劃下，轍轍路線能樂於迅速轉動車輛。車輛一日不在本路，即將計日每日報告其車主。此種計劃不甚複雜而能獲得正確之車輛賬目，對於轉轍路亦不爲苛。

運輸股採用轉轍費規則，於一九二三年三月一日施行。此項規則爲計日規則第五條之一部，規定決定收費之一律辦法，在原則上不許轉轍路有圖利之事。

在所謂州際商業委員會一七八〇一車租案內，以及最高法院之判決，規定一切鐵路，不論其是否簽字於車輛運用與計日合同，均須服從計日與轉轍之條欵。

計日規則

(四)計日者，即外路使用車輛之租金是也，其計日率每年在議定之方式下，以所有權之價值爲根據而確定之。

一九〇二年以前，各路使用外路車輛，大都以哩程爲據。一九〇二年，美國鐵路協會決定使用外路車輛按每車每日計算，此即嗣後所謂計日率也。

一九〇八年二月，決定施計日率之方法，使貨車得以互換，即爲計日規則內之計日第一條，其率值以「馬克利委員會」之考慮爲根據，以所有及修理貨車之平均費用爲準。

一九〇九年五月十七日，該委員會建議計日率應以下列各項爲根據：

修理費

換零件費(耗損與收回)

納稅費用
費用利息
所有權他項利益

美國鐵路協會於一九一〇年一月二十七日開特別會，批准計日率爲每日三角至三角五分之間，但須由投票決定，嗣後於一九一〇年三月一日施行。

委員會復建議以後每年編制紀錄，以冀按時規定率值，所有權費用由會員路報告之，數字由運輸股編制之，以傳單格式送各會員作參考，向董事會建議增減率值時，即須以此爲根據。

下表表示因委員會所建議之條件・美國鐵路協會對於計日費之改變・

實行日期	計日率
一九〇二年七月一日	二角
一九〇六年七月一日	二角五分
一九〇七年七月一日	五角
一九〇八年三月一日	二角五分
一九一〇年三月一日（三月至七月底）	三角
一九一〇年三月一日（八月至二月底）	三角五分

一九一三年七月一日　四角五分
一九一六年十二月十五日　七角五分
一九一七年四月一日　六角
一九二〇年三月一日　九角
一九二〇年十一月一日（現行率）　一元

在協會章程下，關於計日率之擬議或改變，均須送交會員投票，如過半數之贊同，則改變不能實現，而過半數會員所有或所管理之車輛，必須達總數之三分之二。

依董事會之請，運輸股總務委員會研究可否減少計日率之後，於一九二三年一月向董事會建議，對於現行每日每車收費一元之率值不須更改。

（未完）

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
索卽奉

天津行址　英中街四十八號電話　三〇三三〇　三〇〇九八
　　三一六三〇〇　三〇〇八三

注意

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

上海準備總庫　四川路六十八號
漢口分庫　虹口北四川路四十號
天津分庫　四民街四十五號
北平分庫　英中街六七號　宮北大街
　　東交民巷匯昌大樓

鐵路運價論（續）

張豪

第四節　鐵路運價分配之機能

第一款　分配之意義

於討論鐵路運價分配問題之前，先將「分配」之意義節述之。

分配問題之所由起，乃以吾人生存之經濟社會，由自給自足時代，發達而爲交換經濟時代，凡自己生產之物，舉供他人利用，自己需用之物，反求之於他人，初非自行生產時代，即產生此種效用的分配問題也。然分配問題之先決條件，以承認私有財產制度爲前提。例如日本現爲承認私有財產國家之一，其所解釋者，由多數人合股創一生產事業，至結算時，所有獲得之「財富」，均接投資之多寡分配之。然分配之形式，種類極多。譬如以獲益之一部分，作爲勞動工資，分給工友，所得之利息，分授資本家，利潤則屬企業者。故影響該財富之分配狀態者，似應歸諸分配問題之範疇以內。即今之鐵路運價，亦有對於目下之財富分配狀態發生重大影響之可能。然因經營鐵路，對分配問題所發生之影響（註），與運率分配之機能，則截然區別之。若按廣義而言，後者或已包括於前項之內，但本文所論者，僅後者之關係也。

（註）所謂因經營鐵路所生之分配問題者，係指鐵路波及經濟社會之影響而言，因鐵路所

經之都市，商區．農村以及車站爲中心之地，雖不變成繁華區域者，於是地價必漲，地租收入可藉之而增高，地主所得之利愈大。

第二款　運價分配之機能

鐵路對於旅客之事務（Service），與其他事務不同，姑不論其運率之關係，先就貨物之例論之，凡同時以同一運輸方法，輸送同一距離時，何以尙分別貨物之種類及等級，則因若按運輸價值或負担力，對運率加以區別時，鐵路之利用率必增，同時又適於社會之理想（註）也，由以上所述各項，大體情形，已可窺知一般，然訂定鐵路運率時，何以負担力較大之貨物，輒將負担力較小之貨物應負之運率一部分，加入其內，是必尙有其他有力之根據焉。

（註）係阿克歐陶西格等氏之主張。

運輸之動機，皆起源於貨主認有運輸之價值而後行之者，設今有負担力較大之貨主，預定爲運輸所用之總經費爲標數，然有時縱超過其預想之額時，而運價中，必已將負担力較小之貨物應負之部分，加算在內，其理安在，試舉一類此之例以證之。

以國家之徵稅制度而言，大體上一般國民對國家所受之利益，各人間似無若何區別，然所課之稅，則按財產之多寡，多者較少者多納之，對特定限度之財產額，則有特定額之免稅辦法。今對課稅制度，設差別辦法之沿革，述其大抵如下。

「比例稅說」

此說之根據，係以課稅制度，必按各人所得財產用比例法課賦之爲理由，因用比例辦法，始能使公平相負也。按此說而推演，凡體念僅能維持生活費，而無以納稅者，免予徵稅，即爲不合理，因僅能維持生活費者，亦須按其程度，担負納稅之義務也。

繼上述之比例說而起者，爲累進稅說。此說之種類甚多，試就一二最有名之例述之。

「平等犧牲說」對必需品所課之犧牲，遠比非必需品即奢侈品之消費所課之犧牲爲苛，此固由通俗之立論而言之者。然若貫澈此說時，非將一切之所得，悉變爲平準化之境地不爲功。此種現象與現代之經濟組織，根本相反。且國民之納稅，純爲實現祖國之理想事業，而甘心貢獻者，決不應將納稅視爲犧牲也。

其他如最小犧牲說，特權重課說（犧牲說係以消費方面爲立論之根據，此說則根據生產方面，以大資本家之產業，因受報酬漸增法則之作用，富者益富，故仍應按累進法之辦法課稅），以及社會政策等說，雖亦不鮮，此處則僅就結論略申述之。凡主張按累進稅說徵稅者，不外以調節財富之分配爲目標，即考求究應由何種稅源徵收購買力—即貨幣等—以供政府之支出，始能與社會之理想吻合。蓋主張按累進稅說徵稅，惟此際國家必有對該建設費上之預算，其以累進徵稅法徵收者，可將預定之費額，按各人慾望之程度，向彼從事不甚重要之慾望者，徵較多之稅額。而客觀的慾望之重

要程度，須以生計調查或其他經驗資材爲參考而定之。如具體的應用此法，構造稅率時，尤須先考慮個人之生活狀態與物價，以定最低之限度，至其最高額，則以全體之總收入即視國家之事業如何而定，各單位人之額數，除扣淨生計費及投資上之購買力外，如有殘餘之部分，則以此財力爲定稅額之限度。若某國繼承稅之辦法，視繼承人之能力如何，累進率非常之高，幾有將全部財產移歸國有之概觀焉。（可參考士方博士所著關於財政學之基礎概念一書）

總之，徵累進稅之原意，一如前文所述，不外爲實現社會之理想，以調節利用能力以上之剩餘購買力者，按鐵路運率，因企業上之性質，雖不能一一免收運費，然爲保障國民之生計計，應勉求最小之限度，而利潤與其他結合費，則應謀取之於資產階級者所用之貨物，如此，始能使一般承認差別運率爲合理。蓋財富分配之程度與資產階級者所視之財貨價值，爲比例的，且視貨物者有否負担力，故公認凡爲資產階級者自應多爲担負。且社會公認此種調節爲合理時，始可對鐵路運率，亦附以差別之制度，否則未可遽謂爲合理也。

設差別制度之存在，僅爲需要或供給之關係而定，則適取力之平衡而已。對決定運價之額數上，將無批評之餘地。惟以社會之理想或合理之判斷，謀調節財富之分配時，始可加以合理或不合理之批評。且鐵路之顧主爲貨物之所有者，而該所有者，固不無以不合其財產之程度託運者，無如若按人個別的設以差別時，將不勝其煩，亦易失正當之判斷，致造成不公

平之結果，而達反社會之理想。故只可以每貨物之種類，爲規定之單位，而不能就全般一一爲之區別也。貨物運價之不能按人有特約，或按地方之別，設特價者，或亦出於此理。由是可知鐵路確係有調節社會財富之機能，貨物等級表，實應以此立場而定之。方今貧富懸隔之狀態，隨資本主義經濟組織之發達而益趨重大，而文化程度之向上與財貨種類之激增，使貨物等級表，增加其重要性，故主張每於訂定運價時，招集社會各方面之代表，交換意見，以便於合理之判斷下，進行研究等論調者，亦視貨物等級表之不可輕忽故也（關於招請社會各方面代表，參加運率決定會議之辦法，次節將有詳述）。世間所謂社會政策化之運價者，乃減輕資力薄弱階級之運率以輕其負擔力，而對奢侈品則按較高之率徵課之，此種辦法，純爲考慮分配問題而定者，故分配問題，並非僅於此種情形下，始發揮其基本思想，惟於該種運價格外顯然而已，換言之，即規定運價之主觀觀念，多以貧富爲前提之意義，於此表現最爲濃厚而已。

（附記）上文所述之運價與租稅關係，純係由實質方面觀察者，至形式上之觀察，迄不乏其陳述，即所謂租稅制度特有之强行制度是也。按鐵路對必需品所課之運率，似亦近强制之性質，且鐵路若以獨裁的規定運價時，將不估計生產費，而按旅客或貨主所感之限界價值與繳納之能力而定，故與徵稅制度相同之點頗多。

一、運價之民衆化以創設運價之諸詢機關爲前提

當鐵路運輸一種目的物時，其決定運價之途徑與方法，適異於一般物價之決定，一般交易之運價，多由供給者即鐵路方面，以本身單獨之理由，爲之決定。換言之，一般交易之運價，多由供給者即鐵路方面，以本身單獨之理由，爲之決定。換言之，一需要與供給雙方立於對等地位，對其內容及價格，均取互相商洽之形式，故需要方面之希望，可於決定價格之前，得有充分發表之機會（註），若鐵路運輸之以大量旅客或貨物爲對象者，固難每於託運時，對每次之價格（即運價）一一召其商討。故只可使之成爲集團的或劃一的運價，以匡此失而已。例如無論對於任何旅客或貨主，均須按集團化之交易方法，凡內容相同之條件，即應以同額之運價，爲其輸送。故供給者應於事先將運價預爲規定妥當，俟有要求訂定輸送契約前來時，即按預定之條件，爲其輸送，而需要者即應表示滿意，否則聽其自便，取消契約可矣。然以今日之社會，鐵路乃不可須臾廢，至無形中被强制使用，直如納稅者應繳指定之稅額，縱由供給者即鐵路方面以其本身之理由，獨裁的規定，亦只聽之。姑不論鐵路運價之實行上的手續問題如何，即按實質上之需要而言，須知對此發生密切之關係者，爲六千萬國民之生活問題也。於是當決定運率之前，須設法使供給者得表明營業上之要求，需要者方面，得發表其對運價之要求，以調節雙方之懸隔。再進一步，則需要者參加關於決定運價會議之問題，亦將繼之而起。在鐵路間互有競爭時期，需要者尙有相當選擇交通工具之餘地，如在獨占時期，幾完全不能有效的發表其意見。此種情形，在一切政治組織亟

謀民衆化之今日，實相矛盾也。

輓近一般需要者輿論，雖常藉請願之形式，或報紙以及其他言論機關，漸有發表，而時聞及國會，仍不若設一種有組織之機關，供其發表言論。要之，無論新定運價或改正運價，首應注重民衆之呼聲與社會之傾向，爲無庸或疑之事。其意不僅若前文所述之使運價成爲客觀之合理化，卽以迅速從事大量運輸爲目的之鐵路及顧主雙方立場而言，亦於運價及運輸條件最爲妥善之制度。結果爲採納民衆之意見而設之言論機關，謂之運率諮詢會，或運率委員會。茲將英，法，德等先進國家之例，介紹一二於左。

（註）一般交易，近來亦隨資本主義之發達，逐漸計劃大量之生產及需要，供給內容之標準化，以及零賣價格之統一等，同業者間，實行一種價格之協定，卽所謂卡台爾（Cartel）是。如此種計劃，對民生有密切之關係，及帶有絕對獨占之性質時，爲維持民衆之要求計，國家應有如對鐵路運價之注意，充分加以監督及取締。

二、英，法，德各國創設運率諮詢機關之動機

因運價之決定，如由鐵路獨裁訂定時，易與社會之實情相違，及關國民之生活至重且大之故，最近每於決定運價之前，輒召集各方面之運輸利用者，廣求意見，以發揮近代思想之運價民衆化，至經營鐵路之主體，則不論其爲國有或私有，更勿須分該國之經濟政策爲自由

主義抑保護主義，形式上縱有區別，實質則均以諮詢機關之組織實行之。至創設之動機，則因各國之情形而異。譬如德國，係採用國有主義，以行政官充經營之責，故所定之運價，雖未必一定不利於工商，或有不公之處置，然一般官吏，多難於通曉各商工界之實際情形，及變化不定之經濟界之情況，即國民之對運價，亦因各自之立場不同，議論不能一致，況爲高踞上位之官吏乎，是以當時創設此種機關之宗旨，亦不外疏通國民與鐵路間之意見，及使國民對鐵路有充分之認識，而另一方面，鐵路又可藉知經濟社會之情形，以完成圓滿之交通政策。法國鐵路，則與英美不同，爲公司經營制，運價之訂定與更正，須有政府之認可，恐所定之制度，不合於其他產業，或與政府之經濟政策有所抵觸，故每於定妥運價之後，必由政府以之諮詢於運價委員會，飭核是否妥當，始可公布施行。至一八七〇年末，因須提倡對外商業之保護及獎勵政策，於一八八三年與公司訂定協約，擴張其干涉對關稅政策有關係之運價之權利。由是可知政府對於經濟政策與運率制度之調節上，頗取審愼之注意，而運率制度，在此時期，亦可謂劃一新的紀元。英國則除歐戰當時，稍有變態外，始終爲私有主義，政府對運率之審核，用認可之形式，國會僅定一最高限度，公司所定之運率，如在該限制之內，即可自行酌定其運輸區間，數量，貨車所屬之競爭關係，以及各種運輸條件等，而任意規定實施之運率。結果運率造成非常複雜，使民衆極難了解，因之非僅難於判斷運率相互間之是否平衡，即交易上亦將極感不便，故要求將運率制度改爲簡明化，使一般社會均得明悉之

輿論，相繼而起，運率諮詢機關及其變形之運率審查會乃產生。總覽以上各機關創設之動機，德國爲彌補行政官不諳經濟情況之缺點，法國爲防止政府之經濟政策與運價制度互相矛盾，英國則爲改良過於複雜之運率，期實現民衆化之運率，約不出以上各種理由而已。

三、德國之常設運率委員會

英法德等國，均於施行決定運率之前，必一度審查其妥適與否，故該會之組織，以代表各種利益（註）之多數議員構成之，其職務則以調查經濟上之得失，及規定合理化之運率爲主點。

（註）所謂利益代表者，當將決定某種問題時，依議會制度，召集各種產業或其他職務之代表，使其對各自之產業或職務上之利害關係，發表意見之制也。蓋此種動機，以詳知其產業之利害關係者，最莫如當業者之本身。例如日本帝國議會之衆議院，運來亦有主張採用利益代表）之提議。因若將構成社會之機能分農工商等界，由其中選出各自相當之議員，參加議會時，必可代表一般國民之利益，發揮意見故也。

瞻觀德國運價委員會發達之過程，普魯士曾於一八八二年，依據德國議會之決定案，公布關於鐵路行政機關之地方鐵路諮詢會及中央鐵路諮詢會案，以確定其組織及選任事宜。茲將概要摘錄於左。

（A）組織　最初僅以商業會議所代表充之。至後對於農業會議所員，亦賦予選舉權，使其選擇農業委員。繼又提倡對於工業會議所員，亦賦以代表權。

（B）職務　德意志諸邦，大體上均就關於交通上之重要問題尤以關於運輸之施設及運率等問題，發表其意見。

關於改定運率上發生關係之機關，此外尚有常設運率制定委員會，運送業人之委員會及德意志鐵道聯合會等，凡關係運率之改正案，均須經過以上各種議會之協商，故審議期間，爲時較久，藉可防止運率之激變與屢次之變更，而比較能保持其恒久性。如有特別情形，須於短期間內決定時，可由鐵道行政官負責，施以必要之設備，俟次期會議再行報告。

（C）議決案之效力　鐵道諮詢會之決議，對行政上，並無任何拘束之權力，因政府如須絕對服從諮詢會之議決案時，直等解除政府對運率問題之責任，故政策上不能不如此。蓋政府爲經營國有鐵路之當局者，關於鐵路政策之運價行政上之責任，必須充分由其担負，諮詢會則止於提示審議之結果而已。然事實上政府常以諮詢會之議決案，誤作爲有拘束力之案而用之。歐戰之常設運率委員會

德國之常設運率委員會，改組如左。

審查旅客及包件之委員設九名。

內八名由國有鐵路公司指派之。

餘一名由私設鐵路公司指派。

審查貨物運價，快車貨物運價及生動物運價之委員，設十二名。

內十名由國有鐵路公司指派之。

餘二名由私有鐵路公司指派。

此外關於貨物運價之審查，尚有德國交通委員會

德國交通委員會，係常設運率委員會之諮詢機關。

（A）組織

農業方面代表六名。

內五名由德國國農業會指派之。

餘一名由德國國有森林會指派。

工業代表六名〕

商業代表五名〕，均由德國商工會指定之。

水運代表二名，由德國水運委員會指定之。

（B）權限

一、關於德國鐵路運送規章及施行細則事項。

二、關於一般運率規定事項。

三、關於一般貨物等級事項。

四、關於附帶雜費事項。

五、關於運率制度，尤其特定運率事項。

發起運率委員會之動機，與承認勞動組合制之思想酷似。緣勞動者如以個人資格對資本家發生事務或其他契約上之關係時，絕不易立於對等地位，故不得充分發表其主張，如從事同種事業之勞動者，結成團體，組織一種組合，對資本家對立，則當締結勞動契約或改正契約上，即可主張對等之權利。同樣一般旅客或貨主，如以個人資格向鐵路主張一種理由時，決難得其認可，然一度經過諮詢機關，再行主張時，需要者之主張，亦可使之相當有效。再若經過諮詢機關，則各人之極端利己主張，可因一般需要者合理之主張而稍形緩和，故供給者採用時，亦可有妥協之餘地也。

四、法國之運率諮詢機關

法國關於運率之規定，於其特許條件書定有最高額之限度，如由鐵路公司請求訂定或變更運率時，須於該限度以內，並須經工部大臣之認可，方發生效力。茲將其應經之途徑略陳之。凡請求變更運率者，須按一八四六年之鐵道警察施行細則，先將運率變更案，通告所經之地方官廳及各路線之監督官以及工部大臣等，並須將該通告揭布於關係車站，爲期一個月

○接到該通告之地方官，即應將該請求案，通知當地商務會議所或其他與運率有關係者，不拘何人，均可發表關於變更上之意見，同時各路綫之監督官，將此等意見書，審核後送交鐵路諮詢委員會。凡審核較重要之運率變更案時，由諮詢委員會設特別審查委員，召集關係者及公司之代表調查之。大臣則俟諮詢委員會之議決案決定後，加以可否。因大臣僅有認可權，並無修正權，故非全部照准，即爲全部批駁，公司得到新運率之認可後，非經十五日之期間，不得實行之。

再者業經認可之運率，除再經合法之許可外，不能擅自取消。且當時政府亦不能令其廢除，故自一八五七年以後，定有暫行辦法，賦以取消之權利，乃爲一般人所反對，遂自一八八〇年起，運率之廢除，亦須與運率之規定，同樣經過審核。但少數之例外，仍難盡無。

尙有值吾人之記憶者，歐戰以後，勞動問題之思想，愈益發達，工場委員制或使用人代表（Workers Committee 或 Employee's Representatives）等制，亦侵入諮詢機關，使鐵路之下級職員，亦派代表參加。

茲將法國諮詢機關即鐵路參事會之組織權限與議決案之效力，摘述如左。

（A）組織

（一）管理委員會之委員

法國五大鐵路公司及國有鐵路代表十八人。

（二）職員代表
由六鐵路系各選二人，計十二人。
（內六人由中級使用人，餘六人由下級使用人選出之）
（三）一般代表三十人。

（B）權能
鐵路參事會爲一種評議機關，佐工部大臣，決定左列各項事宜之可否。
一、新築路之特許。
二、鐵路網組織之變更。
三、電化案問題。
四、各路相互間之連絡，鐵路與其他交通工具之連絡。
五、統一號誌。
六、交通之規定。
七、運價之改正。
八、勞動者問題。

（C）議決案之效力
參事會議決案之實行與否，由工部大臣決定之，但大臣若以決定之權限，委參事會代

行時，該會之決定，在法律上卽發生效力。

五、英國之運率諮詢機關。

英國之運率諮詢機關，係一九二〇年依據運輸法令（Transportation Act），設立之「鐵道運價審查會」之意義，作一種常設機關設立之，至一九二一年八月，復按鐵道法以「鐵道運價審查會」之名義保留之，且組織上亦曾經幾度變化。茲按先後之次序，略述諮詢機關之構造，再述審查會之組織及機關焉。

諮詢機關（Rate Advisary Committee）

（A）組織

運率諮詢機關，乃屬於運輸大臣之諮詢機關也，爲依據運輸省法設立者，以委員五名組織之，遇必要時，可臨時增加人員，其委員悉以民間各方面代表充之。

一、商業方面代表一名。

二、農業方面代表一名。

三、勞動者方面代表一名。

四、運輸業方面代表一名。

五、委員長以富於法律及實務經驗者充之。

六、臨時增員一名（W.M.Acworth 氏被選爲當時之運率改正事務之專任者）。

（B）諮詢事項。

一、一九一九年十月貨物運率改正案（爲增加收入者）。

二、一九二〇年二月英國鐵道運率之根本改正案。

（甲）以貨物列車或旅客列車運送之貨物運價雜費，及路線使用費等之改正方針及原則訂正案。

（乙）貨物等級之改正案及關於運率之提案。

（丙）包件及易於損壞之貨物（Perishable Merchandise.）（行李包件在內）。

（丁）其他關於報酬鐵路勞務之提案。

凡委員接到以上各諮詢後，應將調查之事項，分爲下列二部分，遞次進行研究。

一、研究運率之組織及規定改正運率之大綱。

二、編製貨物等級改正案。

三、規定運率及路線使用費之實額。

運輸大臣既提出以上諮詢後，同時對鐵路協會及各主要實業家方面，說明必須改正鐵道運率之理由。而地方諮詢委員接到諮詢後，亦立時採詢公衆關於第一項之意見，併與鐵路及實業家交換意見。一方面因研究運率之組織及審議改正之大綱，於同年十二月即行完竣，故是月二十二日即須將應定之原則，呈覆運輸大臣。

審議運率改正大綱之後，諮詢委員即應着手編纂貨物等級改正方案。關於該方案之內容，由委員向公衆發表，聲明增加等級及分類之理由，以廣求各面之意見，及至規定期限（即一八二一年二月末），向委員秘書處上陳之意見書，果達數千份。

與此種事業相踵在民間活動者，曾有一種所謂商家同業委員會（Traders Coordinating Committee）。此委員會係由各種商業組合（Trade Associations）中，選拔代表之實業家，組成之有力團體，諮詢委員會之委員，深知有與鐵路方面交換意見之必要，乃屢覓雙方相會之機會，該委員等一同列席，討論關於等級改正案之協議。

鐵路運率審查會（Railway Rafe Tribunal）

因運率諮詢委員之提議，於一九二一年八月，乃以鐵道法通告承認鐵道運率審查會之成立。諮詢委員會即於七月結束會務，其後關於運率之諮詢，逕由審查所按照新法，實行運率民衆化之使命。該會不僅於此次改正事業上發生效力，即運率改正後，仍不失爲規定鐵路運率及其他運輸條件上之監督機關，又爲鐵路與貨主之運率問題解決機關，故對鐵路運率爲有行政及司法兩機能之永久性的機關焉。

（A）組織

運率審查會以常務審查員三名及以該員之權限可追加之若干陪審員與十名以內之屬員組成之。常務審查員（Permanent members）之資格，爲實業方面之經驗家一名，鐵路經驗家一

名，又審查長一名，須以法律經驗豐富者充之。常務審查員，係依照大法官商務院總裁及運輸大臣連名推薦加以親任者，任期定爲七年。任期滿了後，可連任。

審查會之判例，係依常務審查員及陪審員之多數決定之，至該審查議決案之效力，可援用鐵路及運河委員審定之法規，即 Railway and Canal Traffic Act. 1888.（第十七條）是也。審查會之議決案，除關於純法律之事項外，皆爲絕對的，故對此縱有異議，不能另爲控訴。（鐵道法第二十五，二十六條）

審查會之中央本部，常設於倫敦，但必要時，可在英國內地任何一處臨時設廳辦事。

審查會得規定關於執行事務上之手續細則，然須經大法官及運輸大臣之許可。循此種辦法規定者，有審查會規則（Rate Tribunal Rules, 1922），定有請求審查之手續及審查詳則等。

審查會每年須將審查之經過，報告運輸大臣，由大臣提供議會之閱覽。

（B）職務之權限

運率審查會，除審查行將實用之最初改訂等級及運率並其他運輸條件外，又有調節平時鐵路之標準收益及標準運率之權能，且向屬鐵路及運河委員會管轄關於鐵路上爭議事項，亦歸併該會審查之。此後須俟審查會判決後，始得解決之主要事項，大抵如下。

一、關於援用貨物等級問題。

二、關於新訂直通運率（Through Rate）或改廢問題。

三、關於新訂 Group Rate 或改廢問題。

四、關於例外運率之改廢問題。

五、關於旅客行李之解釋問題。

六、關於鐵路專定之雜費及運輸條件是否妥適之問題。

由是可知英國鐵路之運率與其他運輸條件之決定，及鐵路與貨主間爭議問題之解決，乃由民衆選派代表參加審查機關辦理者也。該審查會決定之改訂運率或其他運輸條件，悉非擅自判決者，乃效運率諮詢委員會之辦法，參照各方面利害關係者之意見，經相當妥協後，始行決定，據下列審查會第一次事務報告，可以窺見一斑。其報告如下。

「一九二二年四月，爲改正等級適用規則，向各方探取民意之結果，曾得商家同業委員會及其他十九個團體提出之建議書。又於該月終發表徵求關於運輸條件改正案之意見，結果有商家同業委員會及其他三十九個商事團體，呈遞意見書。故審查會爲討論相互間意見分歧之點計，嘗極力設法使各該團體與鐵路時常會晤」。

六，日本之諮詢機關

凡主要於幹綫之營業，均由國家負責經營之，故選定營業之路線及其他事項，悉應諮詢於鐵路會議，然關於營業之內容，則不受任何之干涉。當將改訂鐵路運價時，當局者雖曾詢及關係官署，商業會議所及其他同業組合等意見，以增參考之資料，然並無正式承認之手續。

且接受諮詢之各團體，亦未嘗有一定之意見，答覆前來。地震後因都市之轉運事業須廢及雜費之昂貴，乃創設轉運制度調查委員會，更於昭和元年十二月設立運輸委員會。主要目的爲審查轉運費，而設立運輸委員會之訓令中第二項，有「對於鐵路或轉運公司及其他運輸機關之貨物運輸改善問題，均須負調查及答覆鐵路之質問或繕具意見之責任」之言，故貨物運價及等級，亦應經過諮詢機關之設；凡以往由鐵路方面擅自決定之貨物運價及等級，亦進一步而變爲以民衆爲單位之鐵路，同時民衆亦可不經專門家之解釋而自明瞭運價及等級之制度。茲將關於運輸委員會之訓令全部摘錄於下，以供參攷。

訓字第二三號

應據左列各項辦法，於鐵路局內，設鐵路運輸委員會。

昭和元年十二月二十八日

鐵道大臣子爵井上匡四郎

一、名稱

鐵道運輸委員會（須冠以設置之地點）

二、目的

對於鐵路或轉運公司及其他運輸機關之貨物運輸改善問題，須負調查及答覆鐵路之質問或繕具意見之責。

三、應設置之地點

每一運輸事務所（鐵道局派出所在內，以下同此）應常設一委員會，但鐵路局長如認爲必要時，可在一運輸事務所管內設兩處以上之委員會，或在兩處以上之運輸事務所內設一委員會，相機處置之。

四、組織

委員及幹事，由鐵路局長於下列範圍內，指定相當之員數委派之，然按地方情形，可隨時變更範圍。

委員長　鐵路局運輸課長

委員（鐵路以外者）

以運送爲業者

以海陸運送爲業者

從事倉庫之業者

地方（Local）鐵道業者及軌道業者

商業會議所會長副會長，議員，會員，或大貨主

道、府、縣廳之關係者（道路，河海，港灣產業等）

市、府、廳之關係者（仝上）

幹事

五、任期

委員及幹事，除臨時委員臨時幹事以及鐵道內部關係者外，任期爲二年，但可連任。

六、事務之範圍

(甲)答覆鐵路或轉運公司及其他運輸機關，對於貨物運送問題上之質問，並陳述意見。

(乙)力謀運輸知識之普及。

(丙)除以上各項外，尚須調查關於發展運輸事業上之必要事項。

七、報告

凡關於前項(甲)之問題，經委員會議決之案或認爲重要之意見，均須向大臣報告之。

(參考書)

關於英國運率審查會之制度，可參照日本鐵道省事務官橋本重太郎氏所編之鐵路運價論(運輸局刊行者)

——未完——

天津東站壹號閘樓號誌新設備

本站新設號誌・係用電力機械合組而成，站內各道岔及道岔鎖均用槽鐵撥動，惟號誌除其中九個係以機械式之洋旗綫拉動外，其餘均係電動號誌及電光變色號誌。

樓內閘柄共計七十二個，其應用如下：

7付—交通道岔（雙頭道岔）

7付—普通道岔（單頭道岔）

16付—道岔鎖

9付—機械號誌

26付—電光變色號誌

16付—電光指示軌道燈

11付—電光指示軌道燈下之電動號誌

8付—進站電動號誌

5付—本站各閘樓間電氣互制

此72個閘柄・其用途至105種之多，非電力機械二者並用，實難勝任。

電力之優點，爲其應用時之伸縮性較機械爲大・易言之，即使同一閘柄而用途增多，且

使號誌夫運用閘柄時，無笨重困難之弊。

各道岔鎖均用軌道電流節制，藉以預防車輛停止，或正經過道岔時，軌道電流之道岔亦不能改變，此種保險鐵，保險距離不過四呎，並須時時修理，若使其不能移動，因之岔子內兩股道間之衝撞點。

舊式係按裝四英尺保險鐵於道岔前，當車輪緣壓於保險鐵上，軌道電流，則保險距離，直至岔子內兩股道間之衝撞點。

進站號誌落下後，若列車已行近進站號誌時，樓內號誌夫即不能任意回復該號誌，非該列車完全通過該號誌前之軌道電流區域，該號誌不能回復通常部位。

列車通過進站號誌後，該號誌即能自動回復險阻原位，以保護此列車之後。

非進站號誌前面軌道上絕無車輛，進站號誌不能落下，以免引列車入有車輛軌道，而生危險。

閘樓內設一通明軌道圖，以示由站內至遠距離號誌間之各軌道站內何軌道有車，何軌道無車，號誌夫可於通明軌道圖上一目了然，各道岔閘柄後加設複示燈，以示某道岔在通常部位，或在反常部位，號誌夫欲知某道岔現在何位，一視複示燈即知。

各電光變色號誌亦均設複示燈於各該號誌閘柄後，若閘柄在反常部位時，此複示燈與樓

外電光變色號誌同現綠光，反之若閘柄在通常部位，則同現紅光，此爲本站新式號誌較其他舊式號誌一大改進，蓋樓外機件倘有錯誤，樓內號誌夫立可發覺。

例如道岔有何損壞或不嚴密時，則樓內複示燈即不復明，號誌夫一見燈光熄滅，可立即通知駐站修養工匠修復而免延誤。

舊式號誌則發現損壞不能若是之速，往往損壞發生數小時後始能發現。

電光指路燈之引用，亦爲本站號誌新建設之一，用以指引進站列車，舊式號誌係用數旗板，每旗板僅能指示站內一軌道，而電光指路機內，例如旗板落下，欲使列車入三號道，則指路機內顯置與編定軌道號數相同之大號電光數字，例如旗板爲五號道而落，則指路機內顯一5字，此可與司機者一顯而易解之通知。

各號誌與道岔旁均按裝岔尖電制器，連結於樓內之互制機電器之通常部位及反常部位，非由該繼電器徵驗某號誌業與其所轄各道岔符合，其號誌臂不克下落。

正道道岔鎖閉亦有此電力徵驗設備，以徵驗號誌落下時該道岔鎖是否正確無誤。

樓內閘柄大架，係近世最新式者，其立式機械鎖置於樓板下，以閘柄上之提柄運用，此在吾國尚爲第一次仿作，所費稍多，將來獲有經驗，定可與歐美出品相若矣。

此閘架以係初作，不合之點較多，致按裝時甚費手續，但此次作後，將來再作時，所費定較低廉。

天津東站第一號誌樓機件部份說明

(1)通明軌道圖—此圖可示明軌道上是否有車，號誌夫一望通明軌道圖上之明暗，即可知之。

(2)號誌鎖—用號誌鐘符號作本站各號誌樓間通訊之用。

(3)號誌鐘架盒—站內岔尖，保險鐵，號誌等之複示燈及號誌鐘各件，均裝置於號誌鐘架盒上。

(4)標板—設於閘柄之後，各閘柄之用途說明均載其上。

(5)閘柄之提柄—運用機械連鎖及拉條電制器。

(6)電鎖—當路簽自路簽機取出時，同時有一鑰柄亦即取出，用此鑰柄可將路簽鎖開啓，若無路簽取出，本站之出發號誌即被鎖鎖住，不能放下。

(7)路簽鎖—路簽取出，本站之出發號誌即被鎖鎖住，不能放下。

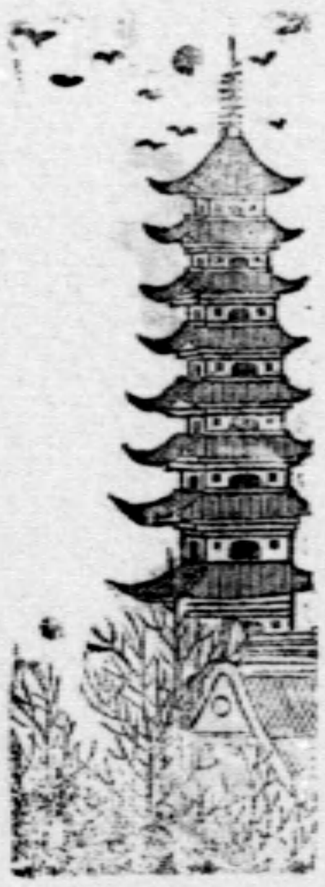
(8)機械連鎖拉條—受提柄之動作，運用機械連鎖。

(9)拉條電制器—受制於提柄及拉條，用以管理各種電路。

(10)岔尖及保險鐵用之拐軸。

(11)號誌機用之立輪。

(12)接線板及繼電器櫃—接線板係爲接連外線及內線各接頭而用，繼電器櫃係爲盛各種軌道繼電器，電動機繼電器，電光指路燈繼電器，互制柄繼電器等。



金城銀行

資本一千萬元
已收七百萬元
公積共計二百萬元

營業專辦商業銀行一切業務
兼辦各種儲蓄貨棧等業

行址
天津　南京　北平　上海
漢口　大連　哈爾濱
青島　鄭州　蘇州

氣軔問答（續）

王著侃

第七章　韋司汀好斯第六號ET機車車軔設備

ET設備之軔閥—S-6獨立軔閥—第六號分配閥—獨立運用—自動運用—速動箭帽—安全閥之使用—餵閥—C-6減壓閥—壓氣機調整器—ET設備之缺點—第五號與第六號ET設備間之主要區別

最初應普通使用之韋司汀好斯ET機車車軔設備，現名爲第五號設備。繼之者即爲以下所述之第六號設備。此兩種設備之主要區別，於本章之末說明之。

問　ET之符號係何所指？

答　指韋司汀好斯標準機車及煤水車車軔設備。ET兩字母即「機車」與「煤水車」二語之首字也。

問　ET設備就何項而言，較以前各式之機車車軔爲有進？

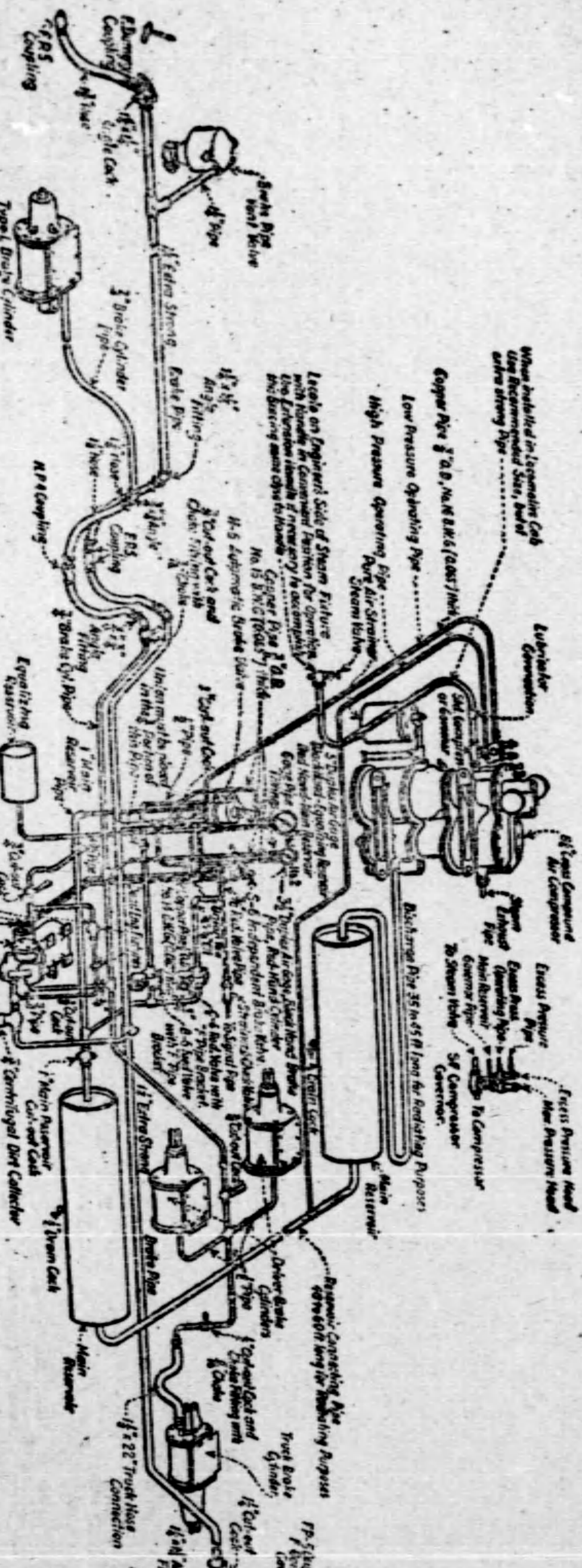
答　其所有之部分較少；即其將舊有設備之一切主要運用機件，實際上均併成一個閥動機關；且於運用上有極多新增之改良特點也。此設備既易明瞭，復易運用，且維持修養亦較舊式機車車軔設備爲廉焉。

問　舊式車輛之何部分爲 ET 車備所更換？

答　所有三通閥，儲氣副筒，保壓閥，高速減壓閥，一輛管餵閥，回動塞門，及一切雙制閥。

問　第八十九圖所示者爲何？

答　示 ET 設備之一切部分，及用管連絡之情形。



問　ET 設備之主要都分爲何？

（第六號 ET 機車車輛設備之連管圖解）

答　照第八十九圖，可見其主要部分爲：壓氣機，儲氣主筒，儲氣主筒閉斷塞門，獨立輒閥，雙壓氣機調整器，分配閥，必需之連管，閉斷塞門，輒管，輒管濾氣器，折角塞門，軟管及結合管，氣壓表。

問　凹設備能用於各種運輸否？

答　能；此設備適用於任何種之機車及列車運輸，凡裝有此設備之機車，可用於各種不同之運輸而毋須更換或改良其各部分。

問　此改良之設備何以在所必需？

答　因現代各種機車重量增多，客運列車之重量及速度加大，重貨運列車增長，舊式標準設備內之閥數與運用機件數極多，而連管又極複雜，難於裝設，修養費太昂之故；且當時運用結果並不完全滿意，故必須將布置化爲簡單，使成一更實在而更易適應之車輒。此外又需有一種方法，可隨時使機車車輒之應用及鬆放得以分度，幷與列車車輒同時鬆放或單獨鬆放；以上各項，皆可由凹車輒設備完成之焉。

問　以裝置此設備之機車引駛列車，其停車能否較裝置舊式設備之機車所引駛者距離爲短而情形爲穩？

答　然；其停車距離可大爲縮短而情形亦較爲平穩。其距離較短者，因當應用時，分配閥自動維持輒筒內之壓力以與漏氣相抗．至情形較穩者，則由於使用獨立輒閥，及關於自動

軔閥之分度鬆放特性・令機車車軔有迅速之適應性也。再在速止動作時・并多予以百分三十之軔力焉。

問　用此設備・尙可得其他之特別利益否？

答　可以遲緩之速度將長列貨車上之　鬆放，列車極少分而爲二之危險。

問　已設備之分類閥爲何物？

答　分配閥。

問　已設備不用儲氣副箱，則軔箱內用以應用車軔之空氣，取自何處？

答　取自儲氣主箱。

問　在車軔之自動應用，及獨立應用時，均如是否？

答　然；無論何種應用，軔箱內所用之空氣均取自儲氣主箱。

問　機車車軔如何不依列車車軔而獨立運用？

答　使用獨立軔閥。

問　機車車軔及列車車軔如何同時運用？

答　使用自動軔閥。

問　查照第八十九圖，儲氣主箱閉斷塞門係作何用？

答　當充氣後必須移去各閥以修理設備之任何部分時，可將此塞門閉斷以防儲氣主箱空氣之

損失。

問　此設備何以僅用一軔管餵閥？

答　因所用之餵閥有改良之調整附件，藉此附件，可將餵閥自一軔管壓力變成其他軔管壓力也。

問　此軔管餵閥何名？

答　謂之B-6餵閥。

問　用於ET設備之壓氣機調整器爲何式？

答　貨運上，係用SD式或SF式雙壓氣機調整器（參閱第五十四圖及五十五圖），并將其連接，俾有雙儲氣主儲之調節，如第五章所述。在常載一百十磅軔管壓力之客運上，常用單壓力S式調整器（第五十三圖）；惟亦有極多之鐵路係在此運輸上使用雙調整器者。在載有七十磅及九十磅管壓力之處，多使用雙調整器。以下所述，即假定使用SF式調整器者。

問　獨立軔閥係作何用？

答　能使司機者運用機車車軔，其情形與前用舊式直氣軔相同，此外並能使之於應用自動軔時，調節機車上之軔管壓力，或完全鬆放機車車軔，毋須影響於列車車軔。

問　在雙頭之前行機車上使用自動軔閥，車軔已被應用時，第二機車之司機者能否鬆放其機

問　車上之車軌？

答　能；置獨立軌閥於鬆放位置。如需要時，亦能使其重行應用。

問　在施行自動應用後，如司機者使用獨立軌閥，完全鬆放機車軌筒之空氣，能否再應用之而不仰給於自動軌？

答　能。

問　何以能之？

答　移動獨立軌閥柄至應用位置，容納所需要之壓力，然後將其移回速行位置。此柄可返至疊蓋位置，但如此辦理，則自動軌閥柄置於速行位置時，機車上之車軌將不得鬆放焉。

問　在雙頭之第二機車上，其司機者應如何行事？

答　閉斷軌閥下面軌管內之雙頭塞門，留兩項軌閥柄於速行位置。

問　司機者有無方法隨時知機車軌筒內置有若干壓力？

答　有之；機室內有較小之雙針氣壓表，其紅針即隨時表示軌筒壓力。

問　雙針氣壓表兩具之針指示何項壓力？

答　大氣壓表上，紅針示儲氣主筒壓力，黑針示房D與均力儲氣筒內之壓力；小氣壓表上，紅針示軌筒壓力，黑針示軌管壓力。

問　用獨立軌閥在軌筒內所能得之最大壓力爲若干？

答　四十五磅。

問　獨立輒閥如何調節之？

答　用第八十九圖之C-8減壓閥。

問　此減壓閥是否祇供獨立輒之用？

答　否；當機車裝有號誌機具時，幷供給空氣以作列車氣號之用。

問　號誌管內所用聯合之濾氣器及止回閥係作何用？

答　濾氣器防止塵垢及其他外來之物侵及止回閥而使其漏氣；止回閥防止空氣於使用獨立輒時由號誌管流回獨立輒。

問　機車上用以制動之空氣係取自儲氣主箇，如雙頭第二機車上之壓氣機有所損壞，該機車之車輒仍能連用否？

答　能；如僅有壓氣機一具，而該機損壞，司機者可將「死機車」旁通管內之閉斷塞門開啟，即可由輒管使儲氣主箇充氣焉。

問　對於死機車須有何項特別之調整？

答　死機車火已熄滅，水亦排出，成爲輕載，故於該機車上使用完全之輒壓力，殊非妥舉，因有車輪滑行之可能性也。欲防止此層，應將分配閥上之安全閥調整，減至二十五磅，如是，乃可限制該機車上之輒箇壓力不超出此數以外也。

問　死機車旁通管爲何物？

答　爲一旁通路，死機車上之儲氣主筩可藉之經一閉斷塞門及一聯合之濾氣器及止回閥而充氣，後者有一阻止物，限制軔管空氣之流通，俾此機車上儲氣主筩充氣之時，不致應用列車其餘之車軔。止回閥係於減壓施軔時防止空氣之流回軔管，濾氣器則防止塵垢之積於止回閥內而使其漏氣。當此旁通管不用之時，必須將閉斷塞門關閉之。

ET設備之軔閥

問　H-6自動軔閥柄有位置若干？

答　有六。

問　試舉其名。

答　鬆放，速行，保持（閱第九十二圖），疊蓋，行車，及速止位置。

問　各位置之用途如何？

答　除鬆放及保持之外，其餘均與第五章所述G-6軔閥之相當位置同。

在鬆放位置時，可將列車車軔鬆放，但不能鬆放機車車軔，如將柄移回，至保持與速行位置之間，或鬆放與速行位置之間，則於列車車軔鬆放後，或正在鬆放時，可將機車車軔遞變。至保持位置，適如其名稱所暗示，爲鬆放列車車軔時保持機車車軔之應用，直至欲將其鬆放時爲止。在此位置時，由餵閥管理軔管之壓力。

問　保持位置有何利益？

答　當鬆放長列貨車之車軔時，可約束鬆弛之部分，以免其分而爲二，尤於以低速度從事鬆放時爲甚。又於軔閥柄在鬆放位置時，亦可如此行之；此柄可移至保持位置以免過度充氣。

問　H-6軔閥柄置於速止位置時，機車軔筩內是否得有較多之軔力？

答　然；約爲百分之三十。

問　試說明之。

答　當柄置於速止位置時，儲氣主筩壓力經軔閥而餵入應用筩管，再至分配閥之應用筩（應用房於速止時閉斷），將其中壓力升高，較安全閥所配整之壓力略多。

問　此增加之壓力有何利益？

答　幫助縮短停車之距離，防止機車於速止時之脫離列車。

問　H-6軔閥之運用原則，是否與前述之G-6軔閥不同？

答　否，其設計實際相同。

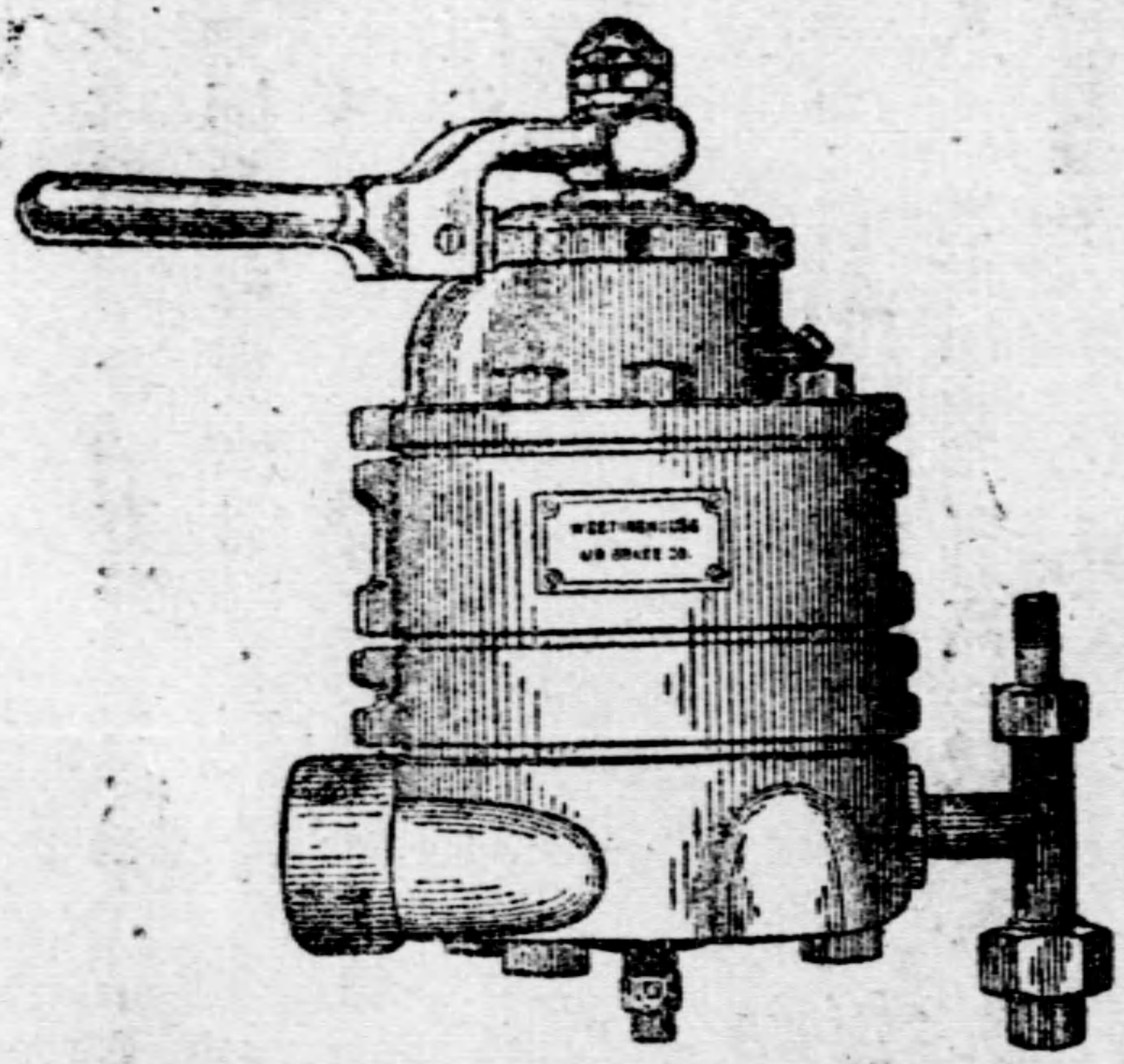
問　有何與G-6軔閥特異之處？

答　第一，有一管托架，以螺釘釘着之，使於必須移開軔閥從事清潔及修理之時，毋須擾及任何管節；第二，除相同之閥柄位置外，尚多一保持位置，於列車車軔正在鬆放之時，

可保持機車車輛之應用；第三，排洩不在旋動閥之側而在其中心行之；第四，在鬆放位置時，機車及煤水車車輛仍持應用；第五，在速止位置時，將儲氣主管壓力饋入分配閥之應用閥，致增加該閥內及輛閥內之壓力，約計百分之三十；第六，在鬆放位置時，有一饋閥連管，調閥係置於管內而不附於輛閥；第七，有分配閥鬆放管及應用管連接分配閥。

問　第九十圖爲何物？

答　爲H-8輛閥之外觀。



第九十圖

(H-6式輛閥)

問　第九十一圖所示者爲何？

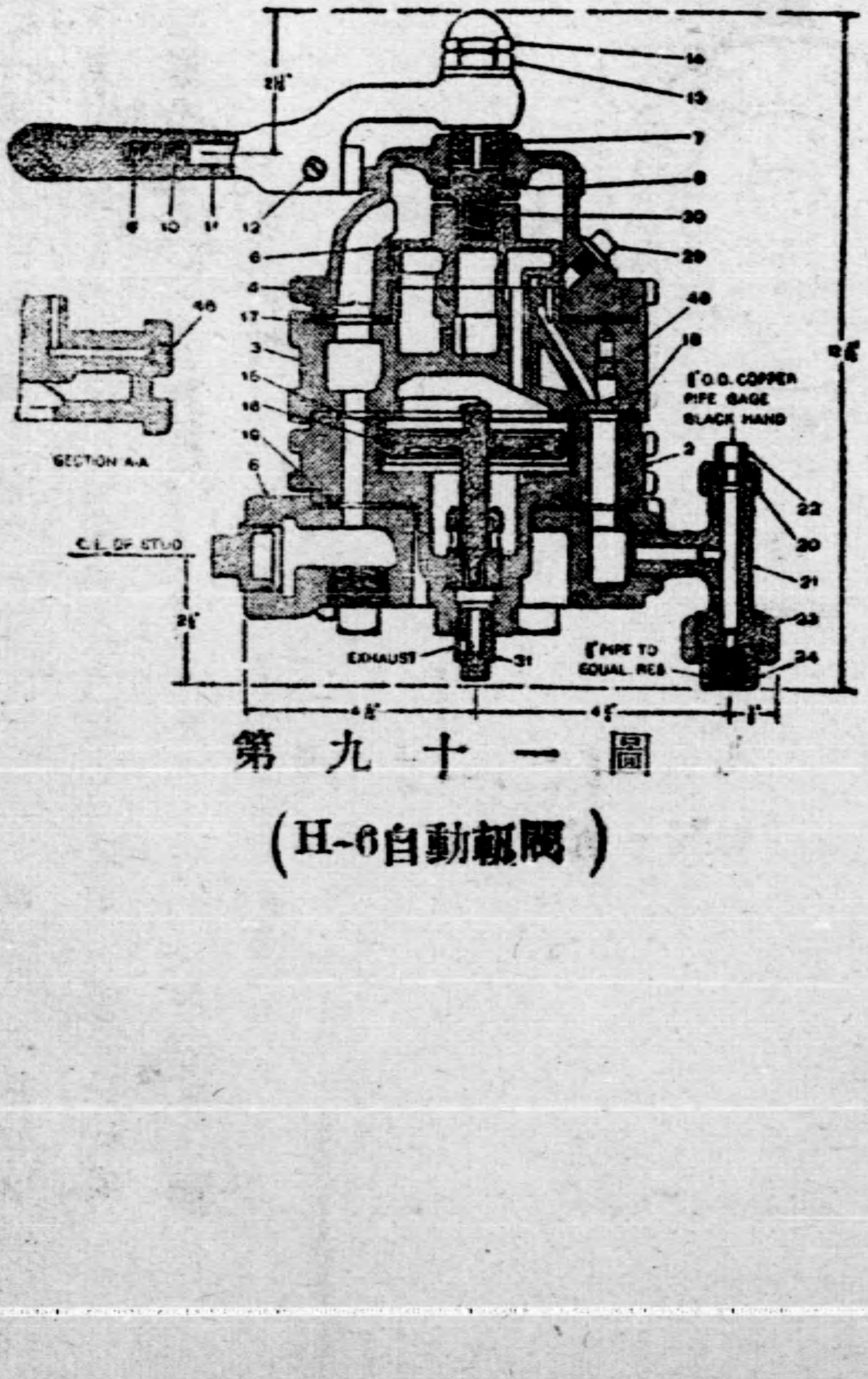
答　示H-6及8-8轍閥之頂部，并表明柄之各種運用位置。

問　第九十一圖所示者爲何？

答　爲表示H-8轍閥主要部分之垂直橫剖面，并表示通路與空腔等位置之旋動閥與旋動閥座平面圖。

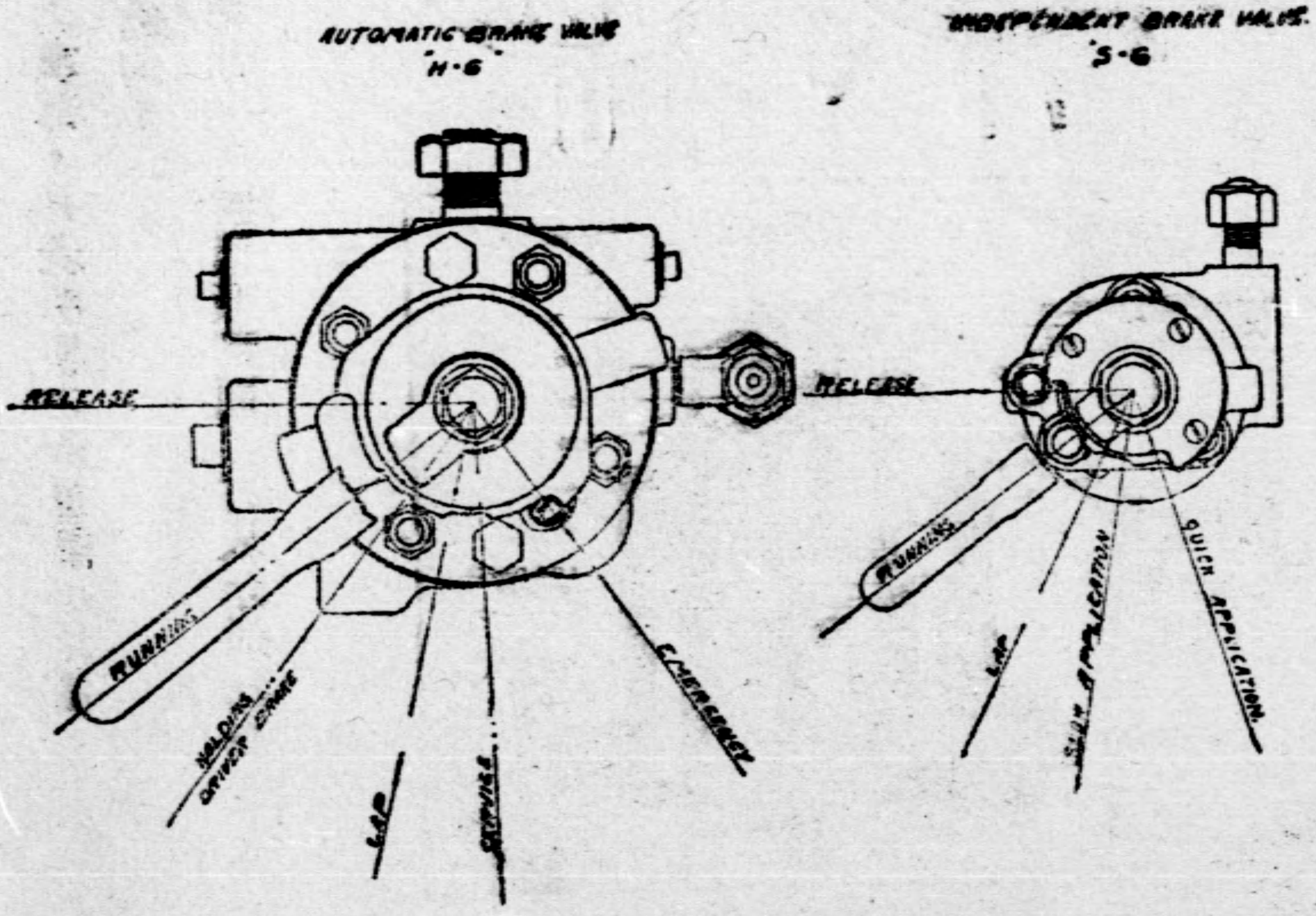
旋動閥通路與空腔頂面圖

旋動閥座平面圖



第九十一圖

（H-6自動閥）



第九十二圖

（制閉一柄之位置）

問　試舉各部分之名稱。

答　其名稱如下：2爲底筩；3爲旋動閥座；4爲頂筩；5爲管托架；6爲旋動閥；7爲旋動閥鑰；8爲鑰環襯；9爲柄；10爲柄掣簧；11爲柄掣；12爲柄掣螺；13爲柄螺蓋；14爲柄之扣緊螺蓋；15爲均力轉鞴；16爲均力轉鞴襯圈；17爲閥座上部節襯；18爲閥座下部節襯；19爲管托架節襯；20爲小聯合螺蓋；21爲軔閥丁字管；22爲小聯合轉環；23爲大聯合螺蓋；24爲大聯合轉環；25爲托架雙頭螺栓；26爲托架雙頭螺栓之螺蓋；27爲螺栓及螺蓋；28爲帽螺；29爲油塞；30爲旋動閥簧；31爲行車排洩配件。

問　第九十一圖內有三個不同之圖形。試舉其名。

答　頂上左側爲旋動閥座之圖解，示各通路之相關位置；頂上右側爲旋動閥圖，示其中通路與空腔之布置；下圖爲全部軔閥之直剖面，示其內部之構造，均力轉鞴，與行車排洩座。

問　試述H-6軔閥之連管。

答　按第八十九圖連管圖解，其連管如下：儲氣主筩管；餵閥管；軔管：獨立軔閥與應用筩管；分配閥鬆放管；壓氣機調整器之過度壓力櫃管（現多不用）；及接至氣壓表與均力轉氣筩之管。

問　此項連管是否通至軔閥本體，抑至其管托架？

答　通至管托架。

問　所有此項連管，通常均使用之否？

答　在較舊之設備內，均使用之；惟近年來，由管托架至調整器過度壓力櫃之管，已不復使用矣。

問　此種聯絡管經如何變更？

答　照第八十九圖，各調整器端隔板下面之房，係聯接一起，並通至儲氣主箭間之橫渡管，故儲氣主箭壓力常現於此兩房內。至在過度壓力櫃隔板上面之房，則連接於餵閥管。當輒閥柄在疊蓋，行車，或速止位置時，儲氣主箭壓力經輒閥而入餵閥管，遂使調整器過度壓力櫃之管，已不復使用矣。

問　此種聯絡管經如何變更？

答　照第八十九圖，各調整器端隔板下面之房，係聯接一起，並通至儲氣主箭間之橫渡管，故儲氣主箭壓力常現於此兩房內。至在過度壓力櫃隔板上面之房，則連接於餵閥管，遂使調整器過度壓力櫃內之壓力平衡，於是過度壓力簧將此櫃內之閥保持於其座位，而最大輒閥柄在疊蓋，行車，或速止位置時，儲氣主箭壓力經輒閥而入餵閥管，遂使調整器過度壓力櫃則管理壓氣機焉。

問　試述工-6 輒閥在鬆放位置時之運用。

答　在此位置時，旋動閥之大通路a與通至一圓空腔之大通路b（第九十一圖）完全相合，該圓空腔係在旋動閥座之下面伸展以達通路c，由c直接通至輒管，遂爲儲氣主箭空氣備一直接流入輒管之通路。在此位置時，通路1（此通路經獨立輒閥而與分配閥之應用箱相連）閉斷，故應用箭空氣不能逸出，機車及煤水車車輒亦不能鬆放；警告通路f則開放，經行車排洩處而通至大氣，使小量之空氣由餵閥管逸出，經旋動閥內之空腔f，與

通路r及d連接。旋動閥內之通路j與旋動閥座內通至房D之通路g，係相符合，故空氣能自由流至此房及與之相連之均力儲氣箱。旋動閥內之通路s係與閥座內之通路p相通，若用此聯絡，則儲氣主箭空氣能流至壓氣機調整器之過度壓力櫃焉。

問 在速行位置時，空氣如何流過此軋閥？

答 在速行位置時，旋動閥內之通路a爲旋動閥座閉斷，來自饋閥之空氣，於座位內通路d入軋閥，通過旋動閥內之空腔f而入座內之通路b，再繞經達至通路c之空腔，然後通至軋管。在此位置時，軋管空氣流至房D及均力儲氣箭，中間經過座位內之通路c，旋動閥內之空腔k，及通路g。

問 在此位置時，閥座內之通路l與旋動閥內之通路h相合，故由分配閥之應用箭而來之空氣，能逸至大氣中，并鬆放機車及煤水車車軋。如調整器之過度壓力櫃與軋閥相連，則儲氣主箭壓力經過旋動閥內之通路s與閥座內之通路p而繼續達於過度壓力櫃焉。

答 空氣由饋閥管經過與速行位置時相同之通路而至軋管，惟通路l閉斷，故空氣不能由應用箭逸出，而在機車及煤水車上之車軋仍行應用，由饋閥管理軋管壓力。其與調整器之聯絡，仍與在速行位置時相同。

問 軋閥柄在疊蓋位置時，作何聯絡？

答　軏閥內之各通路，除j與座位內連接通路d之漏氣槽相合外，其他均行閉斷，故儲氣主管壓力流入調閥管，并流至調整器過度壓力櫃之頂端。此時管理壓氣機者，爲調整器之最大壓力櫃。

問　試述柄在行車位置時之運用。

答　初步排洩路e，自房D及均力儲氣管引來，與旋動閥內通至排洩處EX之通路h相合，遂使均力鞲鞴上面之壓力減低，均力鞲鞴上升，將軏管空氣放入大氣。迨均力鞲鞴下面之軏管壓力減低，略較留存於房D內者爲少，即將行車排洩處閉斷，以防軏管壓力之再減。H-6軏閥在行車動作時之運用，恰與前述G-6軏閥者相同。通路j仍與座位內通至通路d之漏氣槽相合，准儲氣主管壓力入於調閥管，故仍由調整器之最大壓力櫃管理壓氣機焉。

問　軏閥柄在速止位置時，作何聯絡？

答　旋動閥內通至速止排洩路EX之大空腔x，與軏管大通路c相合，軏管空氣可自由逸至大氣中，遂使軏管壓力迅速減低。同時通路j經旋動閥而與通路d相合；空腔k亦與連接通路d之漏氣相合；另有一通路則使空腔k與空腔n相連，而空腔n又與座位內之通路u相合；故儲氣主管空氣經通路j，座位內之漏氣槽，空腔k與n，及通路u而流至應用管，再流至分配閥之應用管；又流至調閥管及調整器之過度壓力櫃。此舉乃使應

用管內之最大壓力於車輒從事速止動作時增加百分之三十左右。同時，有小通路t使旋動閥內之排洩空腔。與座位內之通路g相連，幷因空腔。常與排洩路E相通，故房D及均力儲氣箱內之壓力均被放至大氣中焉。

問　頂箱邊上之塞29係作何用？

答　此係油塞。爲便於旋動閥上油之用。無論何時，如旋動閥起始表示工作過甚之跡象，可將此塞移去，注入閥油，至顯露於孔之平面，應即將塞重行安妥。但須切記，移去此塞時，旋動閥內不應有空氣壓力爲要。

問　此油流至何處，因而注入輒閥？

答　充滿閥體4內之小環形空間，此空間係圍繞旋動閥及其座位於彼等之接觸綫。

問　此油如何達到旋動閥座？

答　旋動閥在壓力下時，環形空間內之油亦在壓力下，及旋動閥旋轉而運用車輒，則油在旋動閥與其座位之間成一薄膜，常使之極爲潤滑。

問　此油除潤滑旋動閥及其座位外，對於閥之工作尙有其他影響否？

答　有之，使各部分保其滑潤，俾旋動閥不致漏氣，以免切斷。

問　如欲移去輒閥，從事修理，必須如何辦理？

答　將螺釘及螺蓋旋開，舉起輒閥，使脫離其管托架。毋須擾及各管之聯絡也。

問　移開之後，必須如何使閥分離？

答　旋開螺帽。

問　小塞31，其內有側面出口，以螺旋旋於行車排洩孔，其用途爲何？

答　此小塞備有側面出口，以改變排洩之方向，而防邪出之空氣噴至司機者之足部。

問　第九十一圖內旋動閥座之平面圖，示通路1'繫一過道其中之A塞而通至通路1；此通路係作何用？

答　當軌閥柄在保持位置時，如有需要，可以之除去設備內之「保持」特色。

問　第九十一圖內之旋動閥座3之內對角通路右方附近，記有46之記號（第九十一圖下圖所示，在旋動閥座3之內對角通路右方附近，記有46之記號），則通路1與1'相連；在保持位置時，旋動閥內之通路h與通路1'相合，其法與在速行位置時之與通路1相合者同；故A塞移去時，在此兩種位置，分配閥紊放管均與排洩孔相連接也。

問　再查第九十一圖內之旋動閥座平面圖，通路q與塞B係作何用？

答　當軌閥柄在疊蓋位置時，除去軌閥之保持特色。

問　此事如何成就？

答　塞B位於旋動閥座3之外周上，如第九十一圖內記有46者所示。當此塞移開時，通路q即爲通至大氣之排洩孔。及閥柄在疊蓋位置時，旋動閥內之槽h使通

路l與q相連，遂令分配閥鬆放管與大氣相接，如分配閥在鬆放位置，即使機車車軔鬆放。

問　所有H-6軔閥是否均備有此AB兩塞？

答　否；僅前數年內所造者始有之。

問　在何種情形下須將此兩塞移開一個或均行移開？

答　有數路查知其如將保持特色除去，則施行兩種應用之停車，可得較佳之結果。

問　對於兩種應用之停車施行首次鬆放，其標準方法爲何？

答　將軔閥柄移至鬆放位置，於是迅速回至速行位置，略停片刻，又移至叠蓋位置，待其再須移至行車位置作第二次之減壓時爲止。

問　何以在速行位置停留片刻？

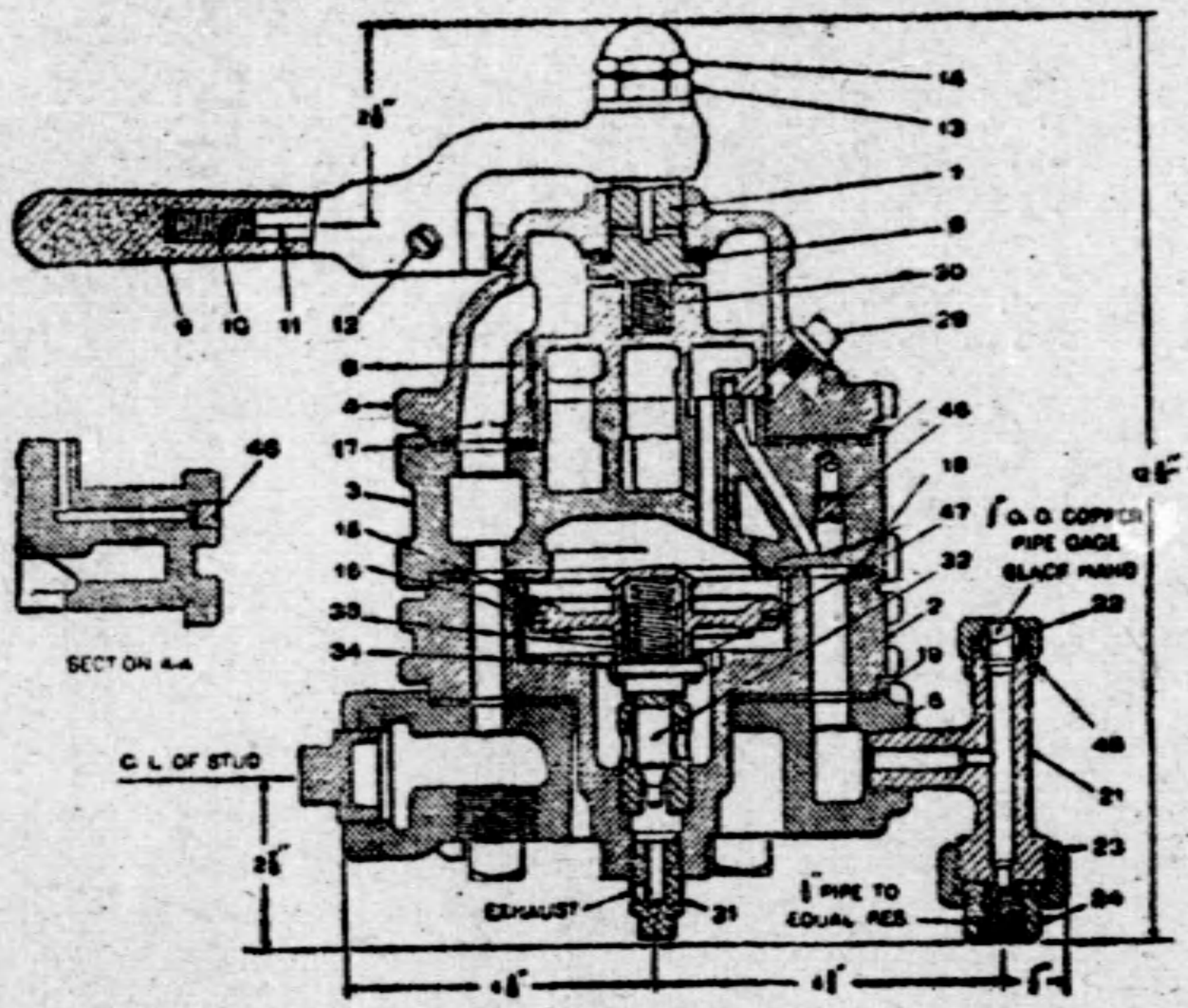
答　在使均力儲氣筩與軔管內之壓力平衡；并鬆放一部分之機車軔筩壓力，以防第二次應用時此壓力之過高。

問　然則何以移至叠蓋位置？

答　在切斷空氣對於管軔之供給，并使全列車軔管壓力與儲氣副筩壓力平衡，俾三通閥得與第二次低壓成迅速之感應。

問　此種施行兩種應用之停車方法，有何項變更須除去保持之特色？

答　爲得有充分之時間，俾壓力平衡及列車車軔迅速與第二次應用相感應起見，有若干之司機者並不使軔閥柄於速行位置停留片刻，而於應用之間直接自鬆放位置移至疊蓋位置，以防彼時機車車軔有何鬆放，結果遂使第二次應用所造之機車軔力遠較所需者爲高。若將B塞移開，即無此情形，因分配閥在鬆放位置，機車車軔亦即鬆放，而閥柄則在疊蓋位置也。



第九十三圖

(有帶閥軔動自6-H能退擠之均力鞲鞲)

問　在何項運用情形須將A塞移開？

答　在客運尚未使用分度鬆放之鐵路，查得將保持位置除去，更有便於司機者。如欲恢復保持位置以應分度鬆放之用，可隨時將此塞重裝也。

問　第九十三圖所示者爲何？

答　爲H-6軔閥之直剖面，除有能退擠之均力鞲鞴外，完全與第九十一圖之下部相同。

問　除均力鞲鞴外，尚有其他微細變更否？

答　無之。

問　能退擠之均力鞲鞴，其特殊之用途爲何？

答　能退擠之特色，在當氣軔充氣及重行充氣時，確保軔管與均力儲氣筩壓力之平衡。

問　此事何以必要？

答　以長列車及第九十一圖所示之實心均力鞲鞴，均力儲氣筩在鬆放時充補其壓力，遠較軔管所能充補者爲速，故如在開始重行充氣之後，即另需車軔之應用，非於軔管壓力開始低減及應用車軔之前將均力儲氣筩壓力引下與彼時軔管內所有之壓力相同不可。此舉就誤車軔之開始應用，極非所宜。如用能退擠之均力鞲鞴，則可免此項困難，在車軔鬆放期間，無論何時，均使其能移動軔閥柄於行車位置，而得列車車軔之迅速感應也。

問　能擠之均力鞲鞴構造如何？

答　照第九十三圖，鞲鞴分爲兩部分—鞲鞴15連其襯圈16，及分離之桿32，謂之均力放氣閥，裝入鞲鞴上之大空桿。均力放氣閥滑行於鞲鞴空桿內，爲彈簧33支持於其原來較低之位置。銷34則使鞲鞴與放氣閥相連，放氣閥頂部製有小槽，此銷即通過該槽以任其滑行。

問　能退擠之均力鞲鞴如何運用而發生能退擠之特色？

答　無論何時，如均力儲氣筩壓力升起較軔管壓力略高，一如鬆放極長之列車時所常發現者（因均力儲氣筩之容量與軔管，儲氣副筩及補充儲氣筩者相較爲小之故），則均力鞲鞴15頂上之過度壓力壓縮彈簧33，而迫鞲鞴15下行至鞲鞴襯內分路槽開張之位置，遂使均力儲氣筩內之壓力與軔管內之壓力成爲平衡。如此則均力儲氣筩之充氣可以低下而與軔管之充氣相符合焉。

問　所有H-6軔閥，是否均備有能退擠之均力鞲鞴？

答　在前兩年內所造之H-6軔閥，均備有此種鞲鞴，惟尚有極多之實心式鞲鞴現仍在使用也。

問　舊式軔閥能否改造而有能退擠之鞲鞴？

答　能；鞲鞴襯可藉相當之小機器而開成通氣槽，能退擠之鞲鞴及放氣閥全部均可潛置於實

心式轉轍之處，并無若何其他變更。此兩種轉轍可以互相更換也。

問　G-6 軌閥現均備有能退擠之均力轉轍否？

答　然，所有此項軌閥，現幾全有能退擠之轉轍。G-6 軌閥所用之轉轍與 H-6 軌閥所用者完全相同也。

（未完）

大陸銀行

股本五百萬元 公積一百七十萬元 營業經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

本行現在增設第四貨棧一所已經開業如蒙惠顧無任歡迎

天津總行 法租界六號路 支行 日租界旭街大胡同南口

地址法租界巴黎道平和北棧舊址

電話三一一五五

民國二十三年四月份

大宗貨物運輸成績一覽表

摘要 / 品名		運輸數量 噸數	千分數	每日平均運輸噸數	延噸里	一噸平均行程	運輸運款 運款	千分數	一日平均運輸進款	每噸每公里平均運款
礦產品	煤炭類	403,765	724.2	13,459	45,759,92[illegible]	113	632,405	581.7	21,080	0.0138
	泥土與沙類	3,613	6.5	120	353,770	91	5,019	4.6	167	0.0142
	石及石灰類	30,876	55.3	1,029	3,510,818	114	41,776	38.5	1,392	0.0119
	油(礦務)類	2,630	4.7	88	275,115	104	12,065	11.1	402	0.0438
	其他	310	0.6	10	45,129	146	1,307	1.2	44	0.0289
農產品	穀豆類	18,930	33.9	631	2,488,661	132	55,097	50.7	1,836	0.0221
	植物類	1,651	2.9	55	191,971	116	6,492	6.0	216	0.0338
	豆餅類	582	1.1	19	65,516	97	1,162	1.1	39	0.0205
	棉蘇類	6,944	12.5	232	838,312	121	28,630	26.3	954	0.0341
	其他	1,945	3.5	65	253,112	130	9,649	8.8	322	0.0381
林產品	木竹類	8,383	15.0	279	674,658	81	22,963	21.2	766	0.0340
	其他	320	0.6	11	56,824	177	1,651	1.5	55	0.0291
畜產品	活牛馬猪羊及魚蝦類	950	1.6	32	134,837	142	4,562	4.2	152	0.0338
	死禽畜及魚蝦類	770	1.4	26	88,021	114	3,939	3.6	131	0.0447
	毛髮類	1,842	3.4	61	265,358	144	10,738	9.9	358	0.0329
	其他	1,437	2.6	48	184,026	128	4,471	4.1	149	0.0243
製造品	鋼鐵器皿類	2,112	3.7	70	262,661	124	10,027	9.2	334	0.0381
	竹製器皿類	2,331	4.0	78	425,184	182	10,531	9.6	351	0.0247
	飲食類	31,480	56.4	1,050	3,961,708	126	115,560	106.3	3,852	0.0291
	絲棉毛及纖維織品類	1,834	3.4	61	215,373	117	11,210	10.3	374	0.0525
	建造材料類	17,060	30.6	569	1,700,291	100	19,958	18.3	665	0.0117
	軍用品類	1,341	2.5	45	192,404	144	1,755	1.6	59	0.0091
	化學品類	1,923	3.5	64	217,454	113	6,255	5.8	209	0.0287
	其他	14,589	26.1	486	1,796,306	123	70,046	64.4	2,335	0.0391
合計		557,618	1,000	18,588	63,960,473	114	1,087,926	1,000	36,242	0.0171

營業課調查整理

北寧鐵路

貨運業務細別表（一）

民國二十三年四月份

項別 / 類別	所運噸數	百分數	金額	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
礦產品	441,194	66.8	692,572	59.9	1.57	49,944,753	113	0.0138
農產品	30,052	4.6	101,030	8.7	3.36	3,828,572	127	0.026[illegible]
林產品	8,703	1.3	24,614	2.1	2.82	731,462	84	0.0336
畜產品	4,999	0.7	23,700	2.1	4.74	672,285	134	0.0352
製造品	72,670	11.0	245,345	21.2	3.37	8,773,381	126	0.0279
政府用品	17,157	2.6	34,489	2.9	2.01	1,875,415	109	0.0184
他路材料	9,300	1.4	14,652	1.3	1.59	1,622,488	174	0.0090
本路材料	76,491	11.6	20,566	1.8	0.27	6,568,770	86	0.0031
合計	660,566	100	1,156,968	100	1.75	74,017,146	112	0.0156

營業課製查股製

北寧鐵路

貨運業務細別表（二）

民國二十三年四月份

等級 \ 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	——	——	——	——	——	——	8	110	713	6,524	721	0.1	6,634	0.6
二等	1,221	8,191	462	3,071	92	824	178	1,450	5,818	42,207	7,771	1.3	55,743	5.1
三等	18	151	493	2,898	2	17	1,371	8,034	3,581	21,596	5,465	0.9	32,696	3.0
四等	11	60	11,206	46,733	8,308	22,728	1,453	7,511	17,461	73,280	38,439	6.8	150,312	14.7
五等	412	979	1,232	4,711	131	592	117	680	7,696	14,161	9,588	1.7	21,123	2.1
六等	115,701	181,064	129	174	——	——	992	1,912	525	769	117,347	21.4	183,919	16.3
專價	323,831	502,127	16,530	43,443	170	453	880	4,003	36,876	86,808	378,287	67.8	636,834	58.2
總計	441,194	692,572	30,052	101,030	8,703	24,614	4,999	23,700	72,670	245,345	557,618	100	1,087,261	100

營業課調查股製

民國二十三年十月份開灤各礦運出煤焦噸數表

起運 / 噸數 / 到達	唐山	開平	古冶	趙各莊	唐家莊	共計
東便門				323.00		323.00
萬莊				40.00		40.00
郎房				164.83		164.83
落垡				162.30		162.30
張莊				40.00		40.00
楊村				40.00		40.00
西沽		6,258.58		526.40	494.50	7,279.48
天津總	985.00	1,836.02		691.28	2,064.00	5,576.30
天津東	7,090.24	7,597.80	239.00	1,429.18	5,191.80	21,548.02
塘沽	5,937.00	2,347.00	242.00	6,365.57	1,732.90	16,624.47
漢沽		694.20			1,266.00	1,960.20
蘆台	41.31	202.60			248.00	491.91
田莊	284.28	287.20				571.48
唐坊	331.28	2,203.54			329.90	2,865.02
胥各莊	100.95	2,600.10			657.60	3,358.65
唐山		1,099.40	2,071.27		1,728.10	4,898.77
開平			1,158.86			1,158.86
雷莊		40.40		40.34		80.74
坨子頭		81.00	82.50	41.50	248.50	453.50
灤縣		245.00	1,339.32	83.00	3,592.10	5,259.42
石門		40.00		78.33	166.00	284.33
安山		41.00		204.79	742.20	987.99
後封台					41.50	41.50
昌黎			320.00	40.00	832.90	1,192.90
張家莊		40.00			41.20	81.20
留守營		40.60		41.50	290.30	372.40
北戴河					123.30	123.30
秦皇島	15,757.70	3,570.00	82,236.62	90,380.72	47,747.20	239,692.24
總計	30,528,06	29,224.44	87,689.57	100,692.47	67,538.00	315,672.81

營業課調查股製

民國二十三年十一月上旬營業進款概數撮總表

站名	客運 人數 尋常	客運 人數 政府	客運 銀數 尋常 元角分	客運 銀數 政府 元角分	貨運 噸數 尋常	貨運 噸數 政府	貨運 票數 尋常 元角分	貨運 票數 政府 元角分	雜項 元角分	進款總數 尋常 元角分	進款總數 政府 元角分	附記
通縣南	3901	—	1195 50	—	18	—	108 50	—	36 25	1340 25	—	
通縣東	3119	—	1316 65	—	145	—	204 10	—	75	1521 50	—	
東便門	1138	—	513 25	—	70	—	465 30	—	60	981 15	—	
豐橋	726	—	199 40	—	24	—	22 60	—	—	215 00	—	
正陽門	15594	33	34587 37	135 50	363	100	4616 40	154 50	637 02	39834 79	290 00	
前門水關	2752	7	6095 35	12 60	—	—	—	—	77 76	6374 29	12 60	
永定門	1171	—	164 30	—	456	—	1913 87	—	15	2078 32	—	
豐台	1192	—	1323 45	—	39957	1015	56976 45	3734 30	199 39	60499 29	3734 30	
黃土坡	86	—	30 40	—	16	—	73 60	—	—	104 00	—	
黃村	568	—	350 67	—	296	—	928 20	—	—	1258 87	—	
魏善莊	382	—	240 20	—	275	—	676 80	—	6 37	923 37	—	
安定	503	—	426 65	—	277	—	223 85	—	1 25	651 75	—	
萬莊	564	—	494 45	—	260	—	1097 70	—	41	1592 56	—	
郎坊	1427	—	1345 80	—	1136	—	3371 55	—	63 69	4782 04	—	
落垡	1420	—	1206 30	—	393	—	1499 20	—	2 00	2707 50	—	
瓦張莊	654	—	412 10	—	130	—	270 65	—	47	683 22	—	
楊村	1890	—	1120 95	—	49	70	70 75	35 00	17 71	1208 51	35 00	
北倉	74	—	60 75	—	61	—	182 05	—	30	243 10	—	
西沽	—	—	—	—	5	—	132 25	—	—	132 25	—	
天津總站	4428	23	9807 41	31 55	178	360	640 67	1027 25	28 40	10476 48	1058 80	
天津東站	20073	38	43547 81	70 00	18095	1250	43169 30	2753 15	349 80	67066 91	2823 15	
張貴莊	98	—	24 85	—	—	—	—	—	—	24 85	—	
軍糧城	653	—	406 08	—	40	—	6 95	—	20	413 23	—	
新河	313	—	217 80	—	915	—	5578 25	—	3 67	5799 72	—	
塘沽	5808	5	6444 40	6 95	6226	—	25622 18	—	974 15	33040 73	6 95	
北塘	724	—	556 33	—	75	—	299 30	—	—	855 63	—	
茶定	106	—	66 45	—	5	—	20 70	—	20	87 35	—	
漢沽	890	—	749 81	—	3863	—	8739 53	—	3121 50	12610 84	—	
蘆台	2019	—	2427 40	—	258	—	677 35	—	209 96	3314 71	—	
田莊	151	—	63 20	—	—	—	—	—	51	63 71	—	
塘坊	657	—	390 90	—	1334	—	1928 70	—	2 42	2322 02	—	
胥各莊	3174	—	2190 70	—	1246	—	4044 70	—	69 24	6304 64	—	
唐山	8281	—	9289 43	—	38075	—	46004 95	—	28 20	55272 58	—	
開平	2134	—	991 68	—	12206	—	22282 08	—	1 20	23274 91	—	
窪里	239	—	100 56	—	35	—	49 02	—	—	149 58	—	
古冶	4029	—	2447 95	—	82713	—	130445 43	—	51 79	132945 17	—	
碑家店	373	—	223 50	—	1077	—	1714 60	—	71	1938 81	—	
雷莊	494	—	358 75	—	410	—	1512 46	—	5 12	1876 33	—	
蛇子頭	210	—	124 82	—	63	—	285 40	—	—	410 22	—	
灤縣	3255	—	3802 17	—	1602	—	6266 19	—	3 35	10071 71	—	
朱各莊	92	—	61 00	—	170	—	160 25	—	05	221 30	—	
石門	528	—	319 00	—	165	—	638 65	—	2 33	959 98	—	
安山	1399	—	953 89	—	46	—	150 00	—	3 85	1107 74	—	
後封台	361	—	162 80	—	16	—	210 50	—	2 31	375 61	—	
昌黎	4086	6	3657 09	9 90	288	—	1184 00	—	20 00	4861 09	9 90	
張家莊	288	—	142 90	—	5	—	59 70	—	05	202 65	—	
留守營	899	—	600 87	—	5	—	31 80	—	1 15	633 82	—	
北戴河	1758	—	1142 35	—	288	—	570 85	—	13 45	1726 65	—	
海濱	156	—	259 48	—	104	—	51 10	—	47 56	358 14	—	
南大寺	333	—	80 45	—	—	—	1 75	—	—	82 20	—	
秦皇島	4530	—	4121 07	—	1728	—	7243 73	—	13 55	11478 35	—	
山海關	6193	2	11633 45	6 40	1968	—	5191 10	—	1530 39	18354 94	6 40	
營業所	594	—	2891 96	—	—	—	—	—	65 55	2957 51	—	
經理處	1891	—	7703 75	—	—	—	—	—	—	7703 75	—	
平滬特別快車所售之票本路應得之款	1754	—	11641 00	—	—	—	—	—	—	11641 00	—	
國內聯運所售之貨票本路應得之款	—	—	—	—	1200	—	25900 00	—	—	25900 00	—	
國內聯運所售之客票本路應得之款	2100	—	6000 00	—	—	—	—	—	—	6000 00	—	
平綏過軌列車本路應得之款									8500 00	8500 00	—	
津浦過軌列車本路應得之款									41500 00	41500 00	—	
總計	121,232	164	186,806 83	272 90	229,994	3,395	415,615 01	7,704 20	57,594 78	660,016 62	7,977 10	

北寧鐵路

民國二十三年十一月中旬營業進款概數撮總表

站名	客運 人數 尋常	客運 人數 政府	客運 銀數 尋常 元角分	客運 銀數 政府 元角分	貨運 噸數 尋常	貨運 噸數 政府	貨運 銀數 尋常 元角分	貨運 銀數 政府 元角分	雜項 元角分	進款總數 尋常 元角分	進款總數 政府 元角分	附記
黃村南	2922	—	1343 22	—	40	—	133 45	—	35	1477 02	—	
通縣東	3157	—	1296 05	—	601	—	664 90	—	2 34	1963 29	—	
東便門	1075	—	508 22	—	149	—	833 30	—	10	1341 62	—	
孝橋	602	—	159 45	—	3	—	11 10	—	—	170 55	—	
朝陽門	16393	80	36368 09	145 20	644	270	4921 50	590 50	328 03	41617 62	735 70	
前門水關	1868	—	6287 08	—	—	—	—	—	80 14	6367 22	—	
永定門	169	—	150 41	—	1632	70	4138 84	35 00	35	4289 60	35 00	
豐台	1146	—	1179 55	—	39404	520	60317 77	2024 55	164 11	61661 43	2024 55	
黃土坡	100	—	41 65	—	4	—	23 75	—	—	65 40	—	
黃村	525	—	331 32	—	264	—	1022 95	—	—	1354 27	—	
魏善莊	415	—	262 55	—	170	—	606 25	—	3 51	872 31	—	
安定	440	—	405 40	—	355	—	270 85	—	—	676 25	—	
馬駐	564	—	494 45	—	260	—	1097 70	—	41	1592 56	—	
鄭坊	1405	—	1282 15	—	980	—	3486 65	—	70 41	4839 21	—	
落垡	1407	—	1195 39	—	550	—	2763 97	—	90	3960 26	—	
豆張莊	583	—	381 55	—	90	—	308 50	—	1 93	691 98	—	
楊村	2119	—	1325 85	—	135	—	160 15	—	12 63	1498 63	—	
北倉	112	—	96 65	—	1	—	4 20	—	12	100 97	—	
西沽	—	—	—	—	100	—	505 00	—	—	505 00	—	
天津總站	4504	15	9675 57	17 95	190	630	653 65	1657 35	46 75	10375 97	1675 30	
天津東站	19678	38	46509 20	70 05	18326	1145	44080 80	2347 25	324 55	90914 55	2417 30	
張貴莊	85	—	39 41	—	—	—	—	—	—	39 41	—	
軍糧城	728	—	384 76	—	30	—	61 25	—	1 40	447 41	—	
新河	352	—	272 15	—	1035	—	6068 75	—	7 03	6347 93	—	
塘沽	6891	—	7276 21	—	4866	20	25503 11	87 70	1364 65	34143 97	87 70	
北塘	866	—	638 25	—	67	—	458 00	—	—	1096 25	—	
茶定	112	—	67 10	—	5	—	18 55	—	—	85 65	—	
蔴沽	996	—	762 25	—	1750	440	5495 00	1526 55	2255 83	8513 08	1526 55	
蘆台	1918	—	2474 35	—	417	—	1174 94	—	92 39	3741 68	—	
田莊	198	—	103 35	—	—	—	1 30	—	06	104 71	—	
塘坊	675	—	403 35	—	986	—	1726 30	—	3 90	2133 55	—	
胥各莊	3438	—	2491 21	—	988	—	3889 82	—	—	6381 03	—	
專山	9293	—	10140 52	—	34192	—	40461 50	—	29 70	50631 72	—	
開平	2446	—	1073 39	—	12700	—	19859 32	—	85	20933 56	—	
窪里	267	—	94 26	—	82	—	198 71	—	—	292 97	—	
古冶	5220	—	3256 20	—	87867	—	136519 69	—	81 58	139857 47	—	
磚家店	482	—	247 00	—	1135	—	1641 05	—	1 03	1889 08	—	
雷莊	618	—	387 25	—	549	—	2605 37	—	6 10	2998 72	—	
蛇子頭	300	—	187 12	—	203	—	1080 65	—	—	1267 77	—	
灤縣	4246	—	4283 21	—	1924	—	6012 30	—	3 15	10298 66	—	
朱各莊	94	—	35 40	—	135	—	100 55	—	36	136 31	—	
石門	586	—	311 20	—	47	—	245 85	—	6 30	563 35	—	
安山	1378	—	987 56	—	41	—	308 30	—	2 75	1298 61	—	
機封台	293	—	146 75	—	57	—	338 65	—	06	485 46	—	
昌黎	3823	—	3323 26	—	145	—	783 40	—	4 15	4110 81	—	
張家莊	272	—	119 02	—	21	—	159 55	—	—	278 57	—	
留守營	1001	—	671 02	—	73	—	218 06	—	60	889 68	—	
北戴河	1683	—	1056 26	—	200	—	464 20	—	10 25	1530 71	—	
海濱	126	—	148 40	—	61	—	26 25	—	27 97	202 62	—	
南大寺	333	—	89 40	—	—	—	5 30	—	—	94 70	—	
秦皇島	4950	—	5044 48	—	701	—	2548 40	—	18 75	7611 63	—	
山海關	7345	2	16673 80	6 40	298	—	6338 25	—	—	23012 05	6 40	
營業所	520	—	2346 00	—	—	—	—	—	2 75	2348 81	—	
辦理處	1857	—	7289 25	—	—	—	—	—	—	7289 25	—	
平滬特別快車所售之票本路勘得之款	1851	—	10330 30	—	—	—	—	—	—	10330 30	—	
國內聯運所售之貨票本路勘得之款	—	—	—	—	20300	—	48700 00	—	—	48700 00	—	
國內聯運所售之客票本路勘得之款	2100	—	6000 00	—	—	—	—	—	—	6000 00	—	
平綏通軌列車本路應得之款									8200 00	8200 00	—	
津浦通軌列車本路應得之款									36500 00	36500 00	—	
總計	126,527	185	198,447 30	239 60	224,773	3,095	439,017 65	8,268 90	49,658 24	687,123 19	8,508 50	

北寧鐵路

民國二十三年十一月下旬營業進款概數撮總表

站名	客運 人數 尋常	客運 人數 政府	客運 銀數 尋常 元	客運 銀數 尋常 角	客運 銀數 尋常 分	客運 銀數 政府 元	客運 銀數 政府 角	客運 銀數 政府 分	貨運 噸數 尋常	貨運 噸數 政府	貨運 銀數 尋常 元	貨運 銀數 尋常 角	貨運 銀數 尋常 分	貨運 銀數 政府 元	貨運 銀數 政府 角	貨運 銀數 政府 分	雜項 元	雜項 角	雜項 分	進款總數 尋常 元	進款總數 尋常 角	進款總數 尋常 分	進款總數 政府 元	進款總數 政府 角	進款總數 政府 分	附記
通縣南	2543	—	1082	68	—	—	—	—	8	—	64	18	—	—	—	—			15	1146	91	—	—	—	—	
通縣東	2682	—	1120	50	—	—	—	—	264	—	330	10	—	—	—	—			30	1450	90	—	—	—	—	
東便門	1028	—	530	25	—	—	—	—	307	—	1176	35	—	—	—	—			10	1706	70	—	—	—	—	
雙橋	586	—	153	25	—	—	—	—	4	—	13	90	—	—	—	—	—	—	—	167	15	—	—	—	—	
正陽門	15460	88	34562	69	141	30	890	660	5805	44	1670	85	605	21	40973	34	1811	95								
前門水關	2663	—	6481	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102	16	6583	65	—	—	—	—				
永定門	172	—	173	37	—	—	1082	—	2835	58	—	—	—	—		75	3009	70	—	—	—	—				
豐台	1178	—	1252	95	—	—	35624	1020	54923	70	2057	10	192	63	56369	28	2057	10								
黃土坡	85	—	37	10	—	—	2	—	8	35	—	—	—	—	45	45	—	—	—	—	—	—				
黃村	597	—	393	53	—	—	270	—	1051	40	—	—	1	70	1446	63	—	—	—	—	—	—				
舊宅	402	—	247	70	—	—	469	—	1479	25	—	—	1	12	1728	07	—	—	—	—	—	—				
安定	424	—	368	63	—	—	453	—	152	95	—	—	—	—	521	64	—	—	—	—	—	—				
高莊	510	—	445	20	—	—	166	—	622	80	—	—		83	1068	83	—	—	—	—	—	—				
鄭坊	1370	—	1276	32	—	—	1071	—	3753	35	—	—	—	—	5029	67	—	—	—	—	—	—				
落垡	1460	—	1181	58	—	—	497	—	1649	10	—	—		26	2830	88	—	—	—	—	—	—				
豆張莊	630	—	526	10	—	—	96	—	370	44	—	—	2	85	801	39	—	—	—	—	—	—				
楊村	2223	—	1377	45	—	—	145	—	60	15	—	—	4	92	1442	52	—	—	—	—	—	—				
北倉	64	—	63	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	91	—	—	—	—	—	—				
西沽	—	—	—	—	—	—	25	—	236	95	—	—	—	—	236	95	—	—	—	—	—	—				
天津總站	3962	12	8924	13	14	80	176	390	813	13	1831	90	175	25	9912	56	1846	70								
天津東站	16435	57	45864	82	71	95	9246	1160	41650	00	2340	85	296	40	87811	22	2412	80								
張貴莊	72	—	20	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	15	—	—	—	—	—	—				
軍糧城	728	—	383	57	—	—	84	—	71	30	—	—		95	456	42	—	—	—	—	—	—				
新河	378	—	265	85	—	—	740	—	4623	35	—	—	1	26	4890	46	—	—	—	—	—	—				
塘沽	6957	1	6902	58	1	40	6615	49	27422	29	21	15	544	25	34869	12	22	55								
北塘	795	—	511	47	—	—	85	—	142	95	—	—	—	—	654	42	—	—	—	—	—	—				
茶定	135	—	98	90	—	—	1	—	2	10	—	—		35	101	35	—	—	—	—	—	—				
漢沽	954	—	781	45	—	—	982	120	3966	80	321	80	887	70	5635	95	321	80								
蔴台	1962	—	2468	15	—	—	792	—	2215	10	—	—	105	77	4789	02	—	—	—	—	—	—				
胡莊	177	—	100	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	85	—	—	—	—	—	—				
塘坊	702	—	392	25	—	—	700	—	1125	25	—	—	9	24	1526	74	—	—	—	—	—	—				
寶谷莊	3180	—	2051	70	—	—	836	—	3824	05	—	—	40	44	5916	19	—	—	—	—	—	—				
唐山	8380	—	8754	75	—	—	34083	—	42970	50	—	—	24	20	51749	45	—	—	—	—	—	—				
開平	3219	—	1268	00	—	—	11258	—	19239	17	—	—	1	85	20569	02	—	—	—	—	—	—				
豐里	272	—	118	05	—	—	125	—	221	40	—	—	—	—	339	45	—	—	—	—	—	—				
古冶	4271	—	2945	60	—	—	86845	—	129962	79	—	—	118	25	133026	64	—	—	—	—	—	—				
磚家店	887	—	231	40	—	—	1092	—	1567	90	—	—	1	81	1801	11	—	—	—	—	—	—				
雷莊	509	—	393	15	—	—	803	—	3837	35	—	—	4	88	4235	38	—	—	—	—	—	—				
趙子頭	366	—	142	88	—	—	234	—	1198	60	—	—	—	—	1341	48	—	—	—	—	—	—				
灤縣	2770	—	3520	78	—	—	1588	—	5293	10	—	—	2	05	8815	93	—	—	—	—	—	—				
朱各莊	98	—	71	35	—	—	405	—	265	05	—	—	—	—	336	40	—	—	—	—	—	—				
石門	524	—	320	20	—	—	319	—	1441	45	—	—	2	26	1763	91	—	—	—	—	—	—				
安山	3993	—	2753	12	—	—	44	—	300	25	—	—	11	60	3064	97	—	—	—	—	—	—				
後封台	268	—	127	80	—	—	36	—	116	80	—	—		11	244	71	—	—	—	—	—	—				
昌黎	3318	—	2941	01	—	—	92	—	671	00	—	—	25	55	3637	56	—	—	—	—	—	—				
張家莊	255	—	134	00	—	—	1	—	11	75	—	—	—	—	145	75	—	—	—	—	—	—				
留守營	952	—	715	68	—	—	97	—	304	30	—	—		60	1020	58	—	—	—	—	—	—				
北戴河	1633	—	1123	85	—	—	145	—	347	70	—	—	11	00	1482	55	—	—	—	—	—	—				
海濱	110	—	118	65	—	—	—	—	—	—	—	—	5	73	124	38	—	—	—	—	—	—				
南大寺	332	—	79	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	40	—	—	—	—	—	—				
秦皇島	4813	2	3991	35	10	10	1291	—	3652	30	—	—	13	70	1657	35	—	—	—	—	—	—				
山海關	6625	—	14097	81	—	—	2711	—	6618	89	—	—	16	25	20732	95	10	10								
營業所	578	—	2333	77	—	—	—	—	—	—	—	—	1	75	2335	52	—	—	—	—	—	—				
營業課	41	—	1521	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1521	62	—	—	—	—	—	—				
租金													14866	58	14866	58	—	—	—	—	—	—				
經理處	1837	—	5932	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5932	50	—	—	—	—	—	—				
國內聯運	2100	—	6000	00	—	—	18000	—	40300	00	—	—	—	—	46300	00	—	—	—	—	—	—				
東方旅行社	1654	—	9975	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9975	05	—	—	—	—	—	—				
平綏過軌列車													6600	00	6600	00	—	—	—	—	—	—				
津浦過軌列車													42400	00	42400	00	—	—	—	—	—	—				
總計	119,689	160	189,554	30	239	35	220,739	3390	418,771	26	8,243	65	67,082	70	675,408	26	8,483	00								

北寧鐵路民國二十三年十一月份營業進款概數與上月份及去歲同月份比較表

旬別	旅客		貨物		雜項	共計進款	附記
	人數	進款	噸數	進款			
上旬	121,396	187,079.73	233,389	423,319.21	57,594.78	667,993.72	
中旬	126,662	198,636.90	237,868	447,286.55	49,658.24	695,631.69	
下旬	119,849	189,793.65	224,129	427,014.91	67,082.70	683,891.26	
本月份共計	367,907	575,560.28	695,386	1,297,620.67	174,335.72	2,047,516.67	本月份十三日
上月份共計	399,553	629,655.01	662,912	1,335,210.68	186,886.94	2,151,752.63	上月份十一三日
與上月份比較	減 31,646	減54,094.73	增 32,474	減 37,590.01	減 12,551.22	減 104,235.96	
去歲同月份	391,512	578,153.00	673,043	1,270,906.32	187,223.62	2,036,282.94	
與去歲同月份比較	減 23,605	減2,592.72	增 22,343	增 26,714.35	減 12,887.90	增 11,233.73	

營業課調查股製

北寧鐵路民國二十三年十一月份與去歲同月份營業進款比較表（概數）

類別	民國二十三年十一月份	去歲同月份	增減	增減百分數	增減百分數在百分之五以上者之增減原因	增減百分數在百分之五以上者之補救辦法	附記
客運業務進款	575,560	578,153	減 2,593	減 0.45			
貨運業務進款	1,297,621	1,270,906	增 26,715	增 2.10			
雜項進款	174,336	187,224	減 12,888	減 6.88			
進款共計	2,047,517	2,036,283	增 11,234	增 0.55			

附北寧鐵路民國二十三年十一月份與去歲同月份營業狀況統計及增減百分數比較表（概數）

載運旅客人數	367,907	391,512	減 23,605	減 6.03			
載運貨物噸數	695,386	673,043	增 22,343	增 3,32			

營業課調查股製

（一）通令副處長副署長副課長代理本處署課長職務不得請領津貼

查本局前於十六年間，曾經規定：凡職員代理其領袖同級人員，與職員代理其領袖職務不同，原不應支給代理津貼。以前准給上項人員代理職務期內之代理津貼，顯與前項規定未合。茲已通令矯正，嗣後凡屬副處長副署長副課長代理本處署課長職務，概不得再行請領代理津貼，以符規定，而示限制。

（二）規定員司請假章程補充各項

查本路二十年一月二十二日文字第二八號局令公布之「本路員司請假暫行章程」各條文，施行以來，因規定未盡周詳，各部分員工請假，時滋疑義，即審核部分，亦因條文簡略，引用時感困難。除飭主管處將前項章程妥加修改，呈候核定施行以臻完備外，茲先將應行補充各項，暫予規定如左：

（一）凡本路內外員工因病請假積滿三個月後，如須繼續治療者，經路醫證明，由主管長官專案呈請得准酌給扣薪假若干日。惟扣薪假無論事病，每年積計逾四十五日者即行停職。如積有長期例假未請者，得以應得例假天數抵扣，寬免減扣薪資。倘抵盡積假後，仍須續請病假者，亦照上述規定辦理。

（二）凡請以所積長期例假抵扣病假者，在病假期內，應仍照章先予減扣薪資，必須俟至病愈銷假，再行專案呈請將應得例假天數，按日抵扣，並發還已經減扣病假期內薪資，不得分次零星抵扣。

（三）凡分請喪假者，每種以二次爲限，但不得於兩年內分請。如須加請程限，則只准給一次。

（四）凡本年內各種假期均應分別累積，至年終爲止，作爲一年積請假期；其跨連兩年者，應分年計算。

以上各項，業已令飭各處會署遵照。

（三）規定改良日刊辦法

查日刊之印行，所以傳布本路局處命令，發表全路要聞，俾員工得以一體周知，其效用與公文等；故刊載既須迅速，內容尤須完備。茲已規定改良辦法五項，通令各處會署遵照辦理。並於日刊後幅增加「本路要訊」一欄，所有本路每日大事記及沿路一切重要消息，由各處課各指定專人一員負責編緝，逐日送交文書課編入此欄，以資傳布。

（四）招考車僮並設訓練所

本路車僮，向均考試錄用；茲爲整頓起見，特再招收三十名，設所訓練。對於服務紀律，及應對進退之禮貌等，特加注意，以養成良好習慣。並規定車僮訓練所招考簡章十二條，以辦法大綱十四條，暨車僮訓練所招考簡章十二條，以資遵守。

（五）規定三等客車改用三十噸輪軸

查平滬平滬旅客列車，行程遼遠，本路所備客車，如平滬通車之第227號三等車及平滬通車之六輛三等車式之三等客車，及其他重巷時之三等客車，一律改裝三十噸輪軸。並定嗣後不再訂購客車需用之二十噸輪軸，以期陸續改換，而策安全。

（六）改良客車玻璃窗

查本路客車，尚有多輛，仍裝有固定小窗，不能移動，致礙空氣流通，一遇夏令，異常悶熱，殊於旅客衛生有妨。茲經規定將該固定小窗，改爲上下起落式，並採用B.T.D.W.調節機，安置於固定小窗上部。至於頭等飯車睡車及包車之固定大窗，一律於大修或重造時改用無框下降大窗，並均於窗下口外改用薄膠皮，以免雨水風沙滲入，以期適用，均已飭廠遵照。

（七）規定塘沽碼頭駁船由大輪裝卸收費辦法

查駁船艙船等靠泊於停在本路塘沽碼頭之大輪，免收碇泊費一案，原爲駁船等靠泊於大輪，多係裝卸大輪上之貨物，並不經由碼頭；若裝卸碼頭上之貨物，則無異於直接靠泊於碼頭，若一併免收碇泊費及碼頭費，恐啟船商取巧之機，與前訂免費之原旨假有未符。茲特規定，凡駁船艙船等靠泊於大輪，免收碇泊費，

以僅裝卸大輪之貨物，並不經由碼頭者爲限。其駁船
槽船等靠泊於大輪，而由碼頭裝卸貨物或煤斤者，仍
照從前辦法，按河岸碇泊費率，核收碇泊費及碼頭費
。若小輪碇靠大輪，裝輪用艙煤者，應照碇泊河岸裝
用艙煤收費辦法，核收費用，以杜取巧，而裕路收。
已飭車務處遵照辦理。

（八）唐山車站添建女客候車室

查唐山車站客運頗爲發達，惟該站現尚無女客候車室
之設備，商旅至感不便。茲計劃在下行站台兩棚內，
添建女客候車室連同厠所一座，以資改善，已飭工務
處興修矣。

（九）卑家店站添修貨站台

查卑家店上行盡頭岔道，向無站台設備，近來該岔道
貨運漸繁，頗應添修貨站台一座，以利運務。業飭工
務處勘測，呈准照修。

（十）令飭各處嚴核員工非因公致疾不得請求酬金

查本局修正核給退職員工酬金暫行辦法第一條第四項
規定，員工年未六十，服務不及二十年，因公致疾而
成殘廢者，方准給酬。其非因公致疾殘廢者，亦不能
援照辦理。乃近查各部分退職員工，有並非因公致疾
而成殘廢，亦請援例給酬，殊與定章不合。嗣後各部
分員工有因疾病殘廢退職者，應由該管首領負責查明
，確係因公所致，方得援照前項規定請給酬金，如非
因公無論何種疾病，概不准援例請求，以符規定。

（十一）飭屬注意行車安全

查現屆冬令，冰雪寒凍，爲策行車安全起見，已由車
務處於本月七日電飭各段站關係員工，務須遵照行車
規章第八章（迷霧下雪風沙時之信號）內各條規定，
愼重辦理，各閘夫等尤須小心服務，避免事變。

（十二）在頭二等客車裝設紙烟灰盂

查本路頭二等客車未裝設紙烟灰盂者甚多，致煩灰頭
及火柴梗等隨意亂拋，不惟有碍觀瞻，抑且易損地毯
地席，現正一律補裝，以維清潔而資便利。

（十三）平瀋第一次車改訂車點

爲謀平瀋第一二兩次通車行駛便利起見，擬將第一次
車改用現行第二十一次車時刻，仍於二十點十五分自

北平開，其到達山海關之時刻，改爲七點四十分，較原定時刻早到十五分，並擬將平瀋第二次車自山海關開行時刻，改爲二十二點四十分，較原點晚開十分鐘，且將該一二兩次車在山海關停留時間，均定爲四十分鐘，以便海關檢查旅客行李。至二次車到北平時刻，因行車關係，改爲九點四十五分，較現行時刻晚到二十七分，自二十四年一月一日起實行，業經呈　部備案。

（十四）撥租平漢路機車車輛

平漢路以石家莊豐台北平間運輸繁忙，機車車輛不敷應用，商請本路租給機車兩輛，每車兩列，每列六百噸，業經雙方商訂辦法十四條，並先於十二月四日將機車（第一二三號）撥交平漢路駛用。茲復於十二月十八及二十一兩日，先後撥齊敞車兩列，以利路商。其餘第八六號機車，俟唐廠將第二二號機車修出替換，即行撥交應用。

（十五）改善機車汽缸通汽放汽設備

查第二二五號種類摩古式及一五八，一七六號種類凝結式機車之汽缸與汽櫃內，恒較其他裝有過熱器之機車，易於積存炭垢。此項炭垢，大半由於列車行駛下坡道或進站時，將總汽門關閉，以致汽缸內缺乏蒸汽，壓力低減，烟箱內灰煙乘隙飛入，與汽缸內之油凝爲炭垢。爲避免計，迭飭司機於閉汽行駛之時，仍應輕啓汽門，放入些許蒸汽於汽缸內，增加壓力，藉以抵抗烟箱內之壓力，用此種方法，但仍未能悉行防止，茲特在第一六一號機車上，改裝汽閥，以資試用，而期改進。

（十六）改裝雙彈簧車鈎

查關外段所備之平瀋車底，與津浦之藍鋼車，其車皮重量，均較本路客車爲重，如本路車輛附掛該項車隊內，本路車鈎須具有力之輓鈎及牽引機件，方能牽引無誤。本年六月曾飭唐廠將 G781 號雙彈簧陸續安裝，掛頭等客車及190 177種類水櫃車上。現爲加固其他車鈎計，已飭該廠查照前令領購 G781 號雙彈簧式二百套，除頭等車外，其二三等車及郵政與守車，均裝置該項新輓鈎，以厚引力，而策安全。

（二十七）規定裝製鍋爐鉛塞辦法

查機車鍋爐火箱上部，向裝有保險鉛塞，原係補助水表，測驗爐內水量足否之需。如值水表閉塞，司機偶爾疏忽，致爐內水量不克漫及鍋爐頂板，鉛塞受過量熱力，即行鎔化，汽水立即噴出，湮滅爐火，可免意外。此項保險鉛塞，極爲重要，爲明責任起見，茲特規定裝製鉛塞辦法三條，分飭廠段遵辦。

（二十八）規定試驗機車之程序

查本路各種機車，向未將馬力速度等項詳細試驗，本路曾於本年將第326號第328號第188號等類機車，安裝馬力表示表及速度表，分別試驗，詳細記載，以資考核，明年仍應廣續辦理。業將試驗機車程序規定，飭令唐廠鐫裝速度及表示設備，以資試驗。其試驗機車之程序如左：

（一）第一五一號重摩古式類飽合蒸汽機車

（二）第二二五號種類過熱汽機車

（三）第一六一號礙結式種類過熱汽機車

（四）第二六〇號礙結式種類過熱汽機車

（二十九）規定年終考績辦法

查本路員司考績，前經規定於每年年終舉行一次，業經通令遵照在案。現在年終瞬屆，自應切實施行。茲已着由各該主管首領將所屬員司先行切實負責考核，比較殿最，分作甲乙丙丁戊五等，每等人數，應平均劃分。其等次評隲，應按各員品行，學識，能力，勤務四項，由主管首領密填考績分數，核計總平均分數。甲等九十分至一百分，乙等八十分至九十分，丙等七十分至八十分，丁等六十分至七十分，六十分以下者統爲戊等，呈由各該管處轉呈核辦。至考績單位，內部以各課室爲單位，外部以廠段院所爲單位，但車務部分應以站爲單位，唐山工廠以各系所爲單位，呈由各主管部分彙核轉呈，以憑核辦。其負責考核之直接首領人員，如有徇私不公者，應負考查不實責任，各主管部分發覺以上情事時，並應據實糾舉，呈請予以相當之懲處。以上辦法，已令切實遵行，認眞考核，俾各員等知所觀感，用期增進工作效能。

（二十）平漢第一二次特別快車規定改點辦法

查平瀋第一二次特別快車，現爲行駛便利起見，特將行車時刻，酌予改訂，其有關聯各次列車之時刻必需變更者，亦經分別改訂，定自二十四年一月一日起實行。茲將各項辦法摘要列左：

（一）平瀋第一二次車改用第二十一次行車時刻，於二十點十五分由北平開行，翌晨七點四十分到達山海關，第二十二次原訂未用之行車時刻應即作廢。以平瀋第一次車前訂時刻開行第三次車，於八點四十五分由北平開行，十七點四十分到達山海關，前訂未用之第三次車時刻，亦即作廢。

（二）平瀋第一二次車在平榆間停車之站，現已酌予增加，第一次增停之站爲豐台、黃村、落垡、楊村、胥各莊、留守營。第二次車所增停車之站，爲留守營、胥各莊、楊村、落垡、安定、黃村、豐台。並於留守營、胥各莊、兩站發售平瀋間特別快車車票。至豐台、黃村、安定，落垡、楊村各站，祇發售關內段各等車票。

（三）平瀋第一二次車在平榆段內，准適用各等免費乘車證優待券及軍用半價現款執照，另照章核收全部現款加快費，惟外國軍用執照仍照舊辦理。

（四）第二十三四次車增加永定門停車站點，發售各等車票。

（廿一）修車成績

本路唐山工廠自十一月二十二日至十二月二十七日共修機車十輛，客守車三十輛，貨車一百四十九輛。又改造四輛，重造三輛。

革命紀念日簡明表

十九年七月十日第三屆中央執行委員會第一零零一四七次常務會議通過修正

第一類　國定紀念日

一月一日　中華民國成立紀念日

十月十日　國慶紀念日

以上兩紀念日，各休假一天，全國一律懸旗、紮綵、提燈誌慶；各地黨、政、軍、警各機關、各團體、學校，均分別集會慶祝，並由各該地高級黨部召開各界慶祝大會。

五月五日　革命政府紀念日

七月九日　國民革命軍誓師紀念日

十一月十二日　總理誕辰紀念日

以上三紀念日，全國一律懸旗慶祝；各地黨、政、軍、警各機關、各團體、學校，均分別集會紀念，並由各該地高級黨部召開各界紀念大會。十一月十二日放假一天。

三月十二日　總理逝世紀念日

全國一律舉行追悼紀念，停止娛樂、宴會；各地黨、政、軍、警各機關、各團體、學校，均分別集會紀念，並由各該地高級黨部召開各界紀念大會，不放假。

三月二十九日　革命先烈紀念日

是日休假一天，由各地高級黨部召集當地各機關、團體、學校，分別祭奠；所有爲革命而死之烈士，並舉行紀念大會。

五月九日　國恥紀念日

全國黨、政、軍、警各機關、團體、學校，一律分別集會紀念，停止娛樂、宴會，並由當地高級黨部召開民衆大會，兼作廢除不平等條約運動，不放假。

十二月廿五日　雲南起義紀念

由各地高級黨部召開各界紀念大會，不放假。

第二類　本黨紀念日

三月十八日　北平民衆革命紀念日

革命紀念日簡明表

四月十二日	清黨紀念日
五月十八日	先烈陳英士先生紀念日
六月十六日	總理廣州蒙難紀念日
八月二十日	先烈廖仲愷先生紀念日
九月九日	總理第一次起義紀念日
九月二十一日	先烈朱執信先生紀念日
十月十一日	總理倫敦蒙難紀念日
十月三十一日	先烈黃克強先生紀念日
十二月五日	肇和兵艦舉義紀念日

以上各紀念日，由各地高級黨部召集黨員開會紀念，各機關、團體、學校，可派代表參加，不放假。

革命紀念日史略及宣傳要點

十九年七月十日第三屆中央執行委員會第一〇〇次常務會議通過

二十三年十一月十五日第四屆中央執行委員會第一四七次常務會議修正

第一類　國定紀念日

一月一日　中華民國成立紀念日

史略：民國紀元前一年（即公歷一九一一年）十月十日，武昌首義，清室敗亡，各省代表先集會於武昌，議決臨時政府組織大綱二十一條，於當年十二月一日公布之；旋復決定設臨時政府於南京，於十二月二十九日齊集南京開臨時大總統正式選舉會，到會代表凡十七省，選舉本黨總理為臨時大總統，於公歷一九一二年元旦就職，頒定國號為中華民國，改元為中華民國元年。

宣傳要點：一、辛亥革命及辛亥前後各地革命運動之經過及其因果；

二、總理就臨時大總統宣言中重要意義；

三、中華民族復興之意義；

四、封建專制與民主政治之比較。

十月十日　國慶紀念日

史略：民國紀元前一年（公曆一九一一年）十月十

，吾黨同志熊秉坤、蔡濟民等奉總理命，在武
漢首義，討伐滿清，各省同志紛起響應，不兩
月即光復十餘省，推翻滿清專制，創立中華民
國。

宣傳要點：一、國慶日之意義；

二、講解　總理遺著中之雙十節紀念；

三、講述民元前一年武昌首義之情形與今
後應有之努力。

五月五日　革命政府紀念日

史略；民國十年（公曆一九二一年），直系軍閥勾結
帝國主義及南方反動份子，欲撲滅本黨　總理
所領導之革命勢力，同時國際共管中國的聲浪
甚高，民國基礎動搖，於是國會非常會議選舉
總理爲大總統，於五月五日就職，與一切反
革命勢力奮鬥，創立國民政府之丕基，以至於
今日。

宣傳要點：一、講述民國革命軍成立之歷史及其使命
；

二、講述本黨此次北伐經過及其重要意義
；

三、說明本黨歷次出師北伐宣言重要意義
之精神；

三、說明　總理爲國爲民之大無畏精神與
吾人應有之努力。

七月九日　國民革命軍誓師紀念日

史略：民國十五年（即公曆一九二六年）七月九日，
本黨國民革命軍在粵誓師，出師北伐。先入湖
南，十月克武漢，底定長江上游；十六年春克
復長江下游等省，旋即致力於剷除共黨、鞏固
黨基；十七年春又繼續大舉北進，於六月間克
復北平，統一全國。

宣傳要點：一、講述國民革命軍成立之歷史及其使命
；

二、講述本黨此次北伐經過及其重要意義
；

三、說明本黨歷次出師北伐宣言重要意義
。

十一月十二日　總理誕辰紀念日

史略：民國紀元前四十六年（即清同治五年公曆一八六六年）十一月十二日，本黨總理誕生於廣東省山縣翠亨鄉。父諱道川，母楊氏。其時正值鴉片戰後之二十六年，去太平天國之亡纔三年。

宣傳要點：一、講述　總理生平革命之重要事略；

二、演講　總理學說；

三、演講　三民主義。

三月十二日　總理逝世紀念日

史略：民國十三年冬，奉直搆釁，　總理由粵移師北伐，未幾曹吳倒，北方同志請　總理北上解決國是，　總理即於十一月十日發表對時局宣言，十三日由粵北上與北方將領商國是，肝疾發，仍扶病入北平，爲國民利益而奮鬥，致一病不起，遂於十四年（即公曆一九二五年）三月十二日上午九時三十分逝世，享年六十。

宣傳要點：一、講解　總理遺囑及自傳；

二、講述中央執行委員會接受　總理遺囑經過事實及第一屆中央執行委員會第三次全體會議發出之宣言、訓令；

三、講述　總理逝世後本黨工作之概要與今後應有之努力。

三月二十九日　革命先烈紀念日

史略：總理領導革命凡數十年，革命先烈之聞風興起以身殉難者踵相接：如民元前十七年（公曆一八九五年）第一次廣州起義失敗殉難之陸皓東等，民元前十二年（公曆一九〇〇年）第二次起義失敗殉難之史堅如等，　總理謂其死節之烈，浩氣英風，足爲後死者之模範；同盟會成立，革命思潮更瀰漫全國，嘉義之士，殺身成仁，不一而足：如吳樾之刺五大臣而殉難於北平車站，徐錫麟之死難於安慶，秋瑾之死義於浙江等是；民國紀元前二年本黨第九次在廣州失敗後，實興、趙聲等又集合各省革命黨之議

英於廣州，於民元前一年三月二十九日重行舉事，焚攻督署，事敗戰死被害，叢塟於黃花崗者七十二人，稱黃花崗七十二烈士。此乃略舉其有紀載可攷之先烈，至因無確實紀載而軼其姓名之先烈，更不知凡幾。

宣傳要點：一、講述各革命先烈爲國犧牲之事略；

二、講述各革命先烈生平之言行；

三、闡揚各革命先烈之特殊精神。

五月九日　國恥紀念日

史略：民國三年冬，當袁賊醞釀帝制之時，日本派兵佔我青島，進迫濟南，並於翌年（民國四年公曆一九一五）一月十八日，向北京政府要求二十一條，其中侵略南滿、東蒙、山東、福建權力甚巨；同年五月七日，提出最後通諜，以威脅賣國殘民之北京政府。時袁賊帝制薰心，爲其屈服，卒於九日簽字；但我全國民衆，永誓否認。自此以後，日本及各帝國主義侵略我國尤急，民國十四年五月三十之上海慘案，同年六二三之沙基慘案及民國十七年五月三日之濟南慘案，皆我全國同胞之奇恥深仇，凡此皆不平等條約爲厲之階。民元前六十五年（公曆一八四二年）八月二十九日，因鴉片戰爭失敗而訂立之南京和約，割香港、開廣州等五口通商、賠款二千一百萬兩，實爲帝國主義者迫我中華民族訂立不平等條約之第一次；民元前十一年（公曆一九〇一年）九月七日訂立之辛丑條約，賠款五百四十兆兩、以北平東交民巷爲使館區域、禁大沽一帶築砲台、並强行駐兵平津，此爲不平等條約之最厲害者，是皆爲我全民族臥薪嘗膽、永誓不忘之國恥。

宣傳要點：一、講述「五九」「八二九」「九七」國恥及「五三」「五卅」「六二三」慘案之始末；

二、講述訂立各種不平等條約之經過及廢除不平等條約之意義；

三講述帝國主義者對華之野心；

四、解釋本黨對外政綱，並闡明其意義。

十二月二十五日　雲南起義紀念日

史略：民國四年十二月十二日，袁世凱下令稱帝，雲南同志督促唐繼堯表示反對，乃于二十三日致電袁氏，限時答復，袁氏不答，雲南即于二十五日宣佈獨立，並組織護國軍，向川、黔、桂等省出發；未幾各省同志相繼響應，袁氏知帝制難成，遂于五年三月二十二日，下令取消。

宣傳要點：一、述雲南起義情形；

二、述封建專制與民主政治之比較。

三月十八日　本黨紀念日

第二類　北平民衆革命紀念日

史略：民國十五年（即公曆一九二六年）三月十二日，日本兵艦用砲轟大沽口，十六日英、美、法、日、意、荷、西、比八國公使又藉口辛丑條約，提出哀的美敦書，以脅迫我國；北平羣衆，異常憤慨，深慮軍閥政府，喪權辱國，故羣起謀應付，於十八日在天安門開國民大會，並赴執政府請願，竟被槍擊，當場殞命五十餘人，重傷不治者七八十人，輕傷者無數。

宣傳要點：一、日本帝國主義勾結軍閥、殘殘中國之情形與辛丑條約所與吾人之恥辱；

二、三一八慘案之經過情形；

三、民元以後，軍閥賣國殘民之罪惡。

四月十二日　清黨紀念日

史略：民國十二年，中國共產黨自請以個人資格加入本黨，願遵本黨主義政綱，共同致力國民革命；不意其竟以寄生政策，陰謀反亂，誘惑社會，屠殺民衆，危害本黨，破壞三民主義，本黨乃於十六年（即公曆一九二七年）四月十二日在各地同時將其清除，不數月共禍即熄。

宣傳要點：一、本黨十三年改組後容共之意義；

二、共產黨之罪惡；

三、本黨剷共清黨之經過情形；

四、闡明以三民主義打倒共產主義之意義。

五月十八日　先烈陳英士先生殉國紀念日

史略：英士先生名其美，浙江吳興人，生於民元前三十六年（即清光緒二年公曆一八七六年），遊學日本時，加入同盟會，隨　總理革命。辛亥起義，先生光復上海，其後翼贊　總理組織中華革命黨。袁氏稱帝，先生在上海運動獨立，故袁氏恨之甚，乃買兇刺殺之；民國五年（即公歷一九一四年）五月十八日，遂被害於上海。年四十。

宣傳要點：一、英士先生之革命歷史；

二、英士先生在上海殉國之原因及其情形；

三、闡揚英士先生之革命精神。

六月十六日　總理廣州蒙難紀念日

史略：民國十一年（即公歷一九二二年），　總理由廣西移師北伐，因陳炯明與吳佩孚等勾結，阻撓後方，故於四月親返廣州，陳逃往惠州，嗾其部屬於六月十六日舉兵圍攻總統府，　總理遂登永豐艦，率海軍戡亂，與陳逆相持於廣州河面約月餘，並電入贛之師回粵平亂，不利，乃於八月九日離粵赴滬。

宣傳要點：一、講述關於陳逆炯明謀反一切經過情形；

二、講述　總理蒙難時一切情況；

三、說明　總理大無畏之革命精神，爲吾人所宜矜式。

八月二十日　先烈廖仲愷先生殉國紀念日

史略：廖仲愷先生廣東惠陽人，生於美洲，年十七歸國，後遊日本，入同盟會謀革命。民元司粵財政，民二渡日助　總理組織中華革命黨，民七在滬著書宣傳，民十重回粵，民十二復贊助　總理改組本黨，民十四計劃討伐陳、楊、劉等逆；國民政府成立復，復長財政，並努力黨務，竟遭反革命者之忌，於民國十四年（即公歷

一九二五年）八月二十日，在粵中央黨部門前被刺殉國。時年四十九。

宣傳要點：一、仲愷先生之革命事略；

二、仲愷先生殉國之前因後果及其精神；

三、說明仲愷先生之人格及其爲黨爲國之革命精神。

九月九日　總理第一次起義紀念日

史略：總理於民國紀元前十七年清光緒二十一年（公歷一八九五年）秋，舉義於廣州，不克，陸皓東與丘四、朱貴全死之，總理偕鄭士良走日本，此爲總理第一次之起義。

宣傳要點：一、講述本黨革命之起源；

二、說明總理初次失敗後中國之政治環境及當時革命勢力；

三、講述陸皓東烈士之事略。

九月二十一日　朱執信先生殉國紀念日

史略：執信先生番禺人，好學能文，弱冠遊學日本，加入同盟會，辛亥三月二十九日，廣州舉義，先生親與其役，力戰受傷，功最多。民二以後，翼贊黨，討袁護法，尤盡勞瘁。民國九年（公歷一九二〇年），奉　總理命入粵聯絡粵軍將領，會討莫榮新，于佔領虎門砲台後，爲桂逆所害，時九月二十一日也。年三十六歲。生平所爲主義宣傳之文字，足爲後進楷模。

宣傳要點：一、執信先生革命事略；

二、執信先生殉國情形；

三、執信先生之人格及其革命精神。

十月十一日　總理倫敦蒙難紀念日

史略：民國紀元前十七年（清光緒二十一年公歷一八九五年，）總理在廣州舉義失敗後赴日本，翌年（民元前十六年清光緒二十二年公歷一八九六年）周遊歐美，於十月一日抵倫敦，十二日被清駐英公使龔照瑗等誘禁使館，並擬密送歸國，事洩，英人大譁，其師康德黎亦竭力營救，始於二十三日脫險。計蒙難九十有二日。

宣傳要點：一、說明　總理初次失敗後中國的環境及當時革命的勢力；

二、講述　總理在倫敦蒙難之經過；

三、講述　總理倫敦蒙難記之要點。

十月三十一日　先烈黃克强先生逝世紀念日

史略：先生湖南善化縣人，原名軫，字堇午，後因長沙起義失敗，清吏懸賞通緝，始改名興，字克强。先生體貌魁偉，富於胆智及革命思想；在日本留學，即組華興會，爲鼓吹革命之機關；迄乙未年，　總理成立同盟會於東京，先生爲集中革命力量計，遂取消舊有組織，而加入同盟會。嗣後贊助　總理，從事革命，勛績顯著；於廣州、惠州、欽廉、黃花崗、武昌諸役，厥功尤偉。民國建立後，袁世凱毀法叛國，本黨二次革命，剷除洪憲帝制，彌不躬與其役。先生身許黨國，不避艱辛，卒以公務繁夥，積勞成疾，於民國五年十月三十一日逝世。時年四十四。

十二月五日　肇和兵艦舉義紀念日

史略：民國四年冬，袁世凱積極籌備帝制，　總理乃派陳英士先生在滬進行討袁。十一月間，王曉峯、王明山同志殺袁逆爪牙鄭汝成於滬，袁逆聞訊怖甚，大行增兵，英士先生遂乘袁軍佈置未定之際，突於十二月五日，派楊虎率同志三十餘人，襲佔肇和軍艦，發難討袁；岸上同志，亦分頭佔領電報、電話、巡警、工程等重要機關，不料袁軍擁來，衆寡不敵，而肇和艦又遭逆艦應瑞、通濟轟擊，同志死傷極多，遂致失敗。

宣傳要點：一、述肇和戰役之意義與經過；

二、闡揚肇和戰役之擁護民國，慷慨踔厲的精神；

三、說明滇、黔起義，袁逆滅亡，實受肇和戰役之影響。

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

辦事處 天津東馬路東北角 電話二二三三三三三 電話〇三三〇〇〇〇 八六九二八八 五三六一二二 七七〇〇三二

一年來鐵路辦理貨物負責聯運之回顧

吳紹曾

我國鐵路自動的貢獻運輸服務與客商，殆以舉辦貨物負責運輸發其端，而以推行貨物負責聯運宏其效。蓋以不負責，則無以表示運輸之担保，亦無以招致客商之信仰。不聯運，則貨既不能暢其流，地亦不能盡其利。鐵道部業務司譚幹辦在中央廣播無線電台演詞中有云：

「一國之鐵路，分佈全國各地，猶之人體血脈之網布周身：倘使全國鐵路其支幹不能相聯，遠近不能互通，是無異於人體血脈之失其循環，則其人必致萎靡不振而致於死；鐵路之於國家社會，亦復如是。倘使各路各自爲政，不互相聯運，則豈獨各路本身失其通力合作之效，即國民經濟之榮枯，社會文化之消長，亦莫不受其影響」。

其言可謂深切著明。故鐵道部於二十一年七月十三日公布中華民國鐵路貨車負責運輸通則，並指定津浦、京滬、滬杭甬三路於九月一日起實行貨物負責運輸後，復積極釐訂

規章，通令各路於二十二年十一月一日起舉辦貨物負責聯運，所謂一貫的政策是也。

今者距國有鐵路開辦貨物負責聯運之期，恰爲一週年。在此一年之中，我人試探討此聯運業務演進之跡象，有可得而述者。

以言聯運之推廣，則有：

（一）正太路先挑四站，加入各路貨物負責聯運，自二十三年二月十五日起，全路各站一體加入；

（二）平綏路先挑十六站，加入各路貨物負責聯運，自二十三年七月一日起，全路各站一體加入；

（三）粵漢路湘鄂段於二十三年五月十五日起，先與平漢路辦理貨物負責聯運；

（四）南潯路加入國內聯運；（第十七次國內聯運會議議決）

（五）商定由各路酌量情形，辦理鐵路與空航聯運；（第十七次國內聯運會議議決）

（六）平漢、津浦、膠濟三路與招商局辦理水陸貨物負責聯運；

一年來鐵路辦理貨物負責聯運之回顧

(七)上海三北輪埠公司與湘鄂路辦理水陸聯運。

而鐵道、交通兩部復會訂民營航業公司參加水陸聯運辦法，並會同核定上海三北及甯紹兩輪船公司之長江綫及上海甯波間航線、政記輪船公司之上海甯波間航線、中國合衆航業公司及大振航公司之天津青島上海間航線、達興輪船公司之上海平陽間航線暨平安及公茂兩輪船公司之寧波溫州間航線，均准參加水陸聯運。是聯運業務，已省一部份由鐵路與鐵路間推及鐵路與輪船間，範圍益趨廣泛矣。

以言聯運之設備，如：

(八)首都鐵路輪渡爲防免引橋電力昇降機因缺電而生之阻礙，建置兩岸聯絡電線，俾下關方面電流中斷，可由浦口方面供應；爲增進運輸效率，籌議添造渡輪一艘，已組織技術研究委員會，主持設計，與津浦、京滬兩路擴充運輸能力同時進行；

(九)規定各聯運路貨車一律裝置風軔，以策安全。

以言便利客商之設施，則有：

(十)實行平漢、隴海、津浦、京滬四路聯運包裹直達運輸，並定聯運行李包裹概不另收中途裝卸費；

十一)規定聯運包裹到付辦法，各聯運路先後實行；

(十二)規定六等貨及特價同於或低於六等之貨，亦由鐵路負責聯運，各聯運路亦先後實行；(貨品損失可能性最大者除外)

(十三)實行負責貨運鐵路代收貨價辦法，並定發還代收貨價支單及支票，隨到隨即核發，至遲不得逾一日；

(十四)商定客商如須變更聯運貨物到達站，亦得向原到達站請求辦理；(第十七次國內聯運會議議決)

(十五)籌擬按照貨物負担能力，另訂大宗貨物聯運特價；(第十七次國內聯運會議議決)

(十六)議定由部召集聯運有關各路設立聯運運價研究委員會，研究各路特產品聯運運價，建議改訂，以期充分發揮鐵路地理分工效用；(第十七次國內聯運會議議決)

(十七)規定凡聯運站均可代收包裹貨價。(第十七

次國內聯運會議議決）

至關於聯運本身之改進，亦有如下數端：

（十八）核減各聯運路互通車輛車租爲每噸每天二角，以免短途運輸之運費或有不足抵償車租情事；（第十七次國內聯運會議議決）

（十九）將已經增改等級之貨物一律列入貨物分等表，並定凡僅准一路通用者，各路應一體通用，以免分歧；

（二十）劃一不同等之聯運貨物混合報運計算運費辦法；

（廿一）商定玻璃等易損傷物品仍由鐵路負責運輸；惟各路對於此類物品之包裹包裝辦法，於託運時詳細檢驗，黏貼特種標誌，俾可促起裝卸注意；（第十七次國內聯運會議議決）

（廿二）規定聯運整車貨物不得超過車輛載重量；（第十七次國內聯運會議議決）

（廿三）商定由各路互商儘量多掛零担貨車，以省中途裝卸費用；（第十七次國內聯運會議議決）

（廿四）商定甲路如缺乏車輛，得向乙路商請撥給空車

，裝載運至乙路之聯運貨物。（第十七次國內聯運會議議決）

綜上述觀之，足知鐵路辦理貨物負責聯運，已由草創時期而入於改進推廣時期，實爲發展鐵路貨運與輔助國民經濟之重要關鍵，誠不勝其欣幸！

但吾人猶有不容已於言者：鐵路對於客運貨運，雖衆籌並顧，然貨運實較客運尤爲重要。蓋客運僅係單純的運輸問題，而貨運則除運輸以外，實復含有調融國民經濟之意義。抑且客運增，貨運未必因之而增：貨運增，客運則必與之俱增。並從鐵路營業立場言，客運設備繁、成本重，遠不逮貨運利益之豐厚，故鐵路對於如可擴展貨運業務問題，允宜下最大之心力，以謀澈底而完滿之解決。依我人之理想，將來更進一步之企圖，約有下列兩端：

（一）由鐵路間之聯運，推及於鐵路與公路之聯運，更推及於鐵路與水路之聯運，更推及於鐵路與空航之聯運，將全國各大都市暨各市縣各鎮鄉密接聯繫，造成水陸空之交通網。業務司譚幫辦所謂：「倘將來水陸聯運與公路聯運更加普及，則無論

一年來鐵路辦理貨物負責聯運之回顧

貨物之由某一路站運至某一路站，或招商局輪船所能到之地方，或無論任何與鐵路接近之公路所能到之地方，均不用貨商自行照顧貨物，而貨物能安全而迅速到達目的地」，實已明示此意。顧此舉雖已引起端緒，甚望積極推行，務於短時期內底於成功。

(二)貨物運價實與貨運有密切之關係，尤以長途運輸之貨物爲然。按之現行貨物運價遞遠遞減辦法，遠運貨物，無論如何，其所負運費終較短途貨物爲高；則際此農村經濟瀕於破產之候，對於農工重要產品之遠運暢銷，必須另訂特殊之運價，作有效之推助。本屆第十七次國內聯運會議，有「擬請通盤籌劃按貨物負担能力訂定大宗聯運運價」、「擬請規定大宗貨物聯運特價」、「對於重要農工產品，擬請統籌規定各路運價一致減低辦法」及「擬請組織研究各路特產品聯運運價機關」等提案，蓋以期充分發揮鐵路地理分工效用，亦有見及此，誠不能不謂爲一種迫切之時代要求。是宜早日按度情勢，妥訂施行，輔助農村復興在此，推廣鐵路貨運，亦在此也。

抑我人聆第十七次國內聯運會議開幕時鐵道部部長、次長之訓詞，曰：

「聯運之意義，在於充分發展鐵路及航空、公路合作運輸力量，以應國民之需要。負責貨物聯運，規模宏大，初步之計劃雖成，前途之希望益爲遠大。以言技術，則各路因建築及車輛構造上之不同，彼此尚未能暢行過軌。即以津浦、京滬現狀而論，能渡江聯運之車輛，京滬路祇有一百八十餘輛，津浦路祇有二百二十輛，尙不足充分利用輪渡過江之效能。其餘各路，車輛破壞，不適應用者有之；缺少手閘，不能聯運者有之；車輛因噸位之限制，無法利用聯運者有之，均急待整理溝通。以言法制，則以前所訂之暫行辦法，原爲便於各路初辦而設，或因限制太嚴，事實上多有扞格；或條文有所未備，急待補充；又如關於聯運貨物遇有損失，每見各路互相推諉，不能立刻解決賠償，於負責信用前途，尤有關係，均應妥訂詳明確切之

辦法，以便易於判斷。以言人事，則據本部調查各路員工，對於聯運各項規章，或因未盡了解，奉行不力，以致每有錯誤，急應設法改善。即以運布設備而論，原爲覆蓋貨物之用，乃多用之不得其宜；緣因欠缺檢驗修理及中途失於檢點，而致滲漏，污損客貨。此等情形，不能不商各路人事有所未盡。以設備而論，則各路最關重要之聯軌站，設備多不完全，以是辦理過軌，不能敏捷。又運布缺少，敞車無法盡量利用；而各路囤積貨物之大站，缺乏倉庫及貨場設備，大量貨物無法存儲，於貨暢出產及發展農村經濟上，多尤障礙」。

可知貨物負責聯運業務前途問題正多，如何興利，如何除弊，如何使客商不受種種時間與金錢之損失，均有待於服務鐵路人員縝密研究，逐步實現。倘其悠悠忽忽，苟且因循，恐不惟前途希望莫由達到，即其已往成績亦不克保持。是則凡我在路服務同人所應懸部長、次長之訓示爲鑑，而朝夕惕勵者也。

ANDERSEN, MEYER & COMPANY, LTD.

安 昌 洋 行

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.

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.

etc.

TIENTSIN

96,Rue de Takou

PEIPING

1, Ta Yuan Fu Hu-tung

MUKDEN

Consular Road

平津加快行車工程

李福景

總理紀念週講演詞十一月十九日

主席，諸位同仁，紀念週講演，原定由各處輪流，週而復始，現又輪到工務處，就派兄弟來講演。選擇題目，頗感困難，若是完全關於技術方面的，講起來，一定覺着毫無興味。今天所講的題目，是大家比較感覺興趣的，而同時是社會上全注意的，就是平津加快行車工程。所謂加快行車工程，就是用工程上的設施，來縮短行車時間。現在平津快車賣各票收「加快費」每百公里加收壹角伍分，三等票加收叁角，二等票加收壹元貳角。其實火車加快，亦不見得名實相符。就有人說，既要加快發，而快在甚麼地方呢？常有本路的人代爲解說，從前六次車是由天津九點一刻開，十二點一刻到北平，用時三點鐘；現在是九點五分開，十一點五十分到，用兩點四十五分就到北平，比從前少十五分鐘，已經快了。而人家以爲少十五分鐘，就加壹元貳角，仍然是不滿意。在社會上對平津一段客運，非常的注意。尤其是這一段，可以代表北寧鐵路行車狀況，不但是本路注意，就是在全國上說，亦是很可注意的一段，因爲與社會人民均有密切的關係。所以對於平津客運的整理，是非常的重要。近來在報紙上，亦常登載縮短平津行車時間的消息，已足見社會注意之一斑。不過在普通一般人解釋，行車加快及縮短時間，全是不知內容的解釋。他們的解釋不外兩點，第一點以爲要火車加快很容易，只要是司機開的快，火車自然加快了，這就仿佛瘦人，只要讓他多吃飯，一定可以胖一樣，其實並不如此簡單。必須有種種條件，完全具備，如機車能力怎麼樣，號誌設備怎麼樣，鐵軌情狀怎麼樣，枕木道碴情形怎麼樣，等等問題具備，才能加快。還有第二點的解釋，以爲祇要鋪上雙軌，就可以加快，如唐山到秦皇島，上行車走上行道，下行車走下行道，各不相妨，就可以加快，其實亦不是這們簡單容易。必須經過工程師詳細計劃，與種種設備，才能成功。從北平到天津有一百三十九公里四二，如另修雙軌，須加多鋼軌道木並改修各站台，其工程浩大，約計總得六百餘萬元，談何容易。所以說這全是普通一般人的誤解。現在正用旁的方法，並斟酌本路的情形，利

平津加快行車工程

用技術上效力，改善號誌，在工程上稍加改築，亦用不了那們許多款，只用十分之一的經費，就可以收同樣加快的效力。按現在的平津快車，較比今年四月以前，已經減少十五分鐘。因爲從前第五、六次車到廊房、豐台停車，現在這兩站不停，所以稍快一點。又因棗林莊、漢溝鎮、東便門全換了新號誌，俾車行便利許多，所以才能縮短十五分鐘。現在平津快車只用兩點四十五分可以到達，其次平瀋通車平津段兩點五十一分可到，平滬通車兩點五十四分可到。平津距離既爲一百三十九公里四二，按兩點四十五分計算，平均每小時行車速度約五十二公里。由北平往天津行車速度可以分爲三段，第一段由前門到廊房，本局許可的最高速度，每點可到六十四公里。由廊房到楊村每點可到八十公里。由楊村到天津每點可到六十五公里。這不過是各段最高的許可速度，而平均速度，絕到不了這樣快。現在有簡單略圖，以實線代表下行道，虛線代表上行道。凡是車一近站，駛近迎面轍尖，必得減低速度，因爲迎面轍尖無論是人搬的或號誌線拉的，列車急行駛過，都是震動離縫。或者是道岔砂子沒有打掃乾淨，或者是下雪道岔打掃不清，在軌道岔尖上，都是危險不過。所以本路定章，車一進站，在直行道上，只許每小時行三十二公里，彎道上只許每小時行十六公里。又車出站時駛過順面岔尖，因爲那是反曲線而沒有超高度，亦是一樣的得慢行。凡研究過物理的全明瞭，不用贅述。這是本路現在車行的情形。另外還有一個改正後平津行車略圖，以實線代表直行道，虛線代表正線蜷道，又稱待避線。由前門到天津東站，共總十八站：即前門、東便門、永定門、豐台、黃土坡、黃村、魏善莊、安定、萬莊、廊房、棗林莊、落垡、豆張莊、楊村、漢溝鎮、北倉、天津總站、天津東站。應行改善的有十一站：即永定門、黃土坡、黃村、魏善莊、安定、萬莊、廊房、落垡、豆張莊、楊村、北倉。其餘前門、東便門、豐台、棗林莊、漢溝鎮、總站、東站這七站，或已經改善站內軌道及號誌，或是不用改善。因爲前門

是出發站，無庸直駛；東便門號誌軌道，業於前年改好，成爲直駛站；豐台軌道是直駛的，號誌亦已在改善；棗林莊、漢溝鎮兩站是錯車站，軌道號誌都是直駛式的；總站是停車站，東站是到達站，軌道號誌勿庸直駛式。所以要改善的，是十一個站，不用改善的七個站，一共十八個車站。方才我說的軌道改善略圖，是最簡單的說明。在車務處機務處諸位方面，比我知道的尤爲詳細。據我所知道的，從前站內軌道的樣式，是應付車機方面的便利與需求，如同上下行車按着現有的軌道行駛，傳遞路簽，都順左手有相當的便利與容易訓練。同時可就有了駛過迎面轍尖等，必須減低速率的事實。將來軌道改爲「直駛」後，直駛的急行列車可以直駛入站、出站，不直駛的普通快車停在待避蜷線內。各站待避蜷線，亦都藉着這次改善軌道的機會，都予加長，至少爲淨長二千二百呎以上，以便容納最長的整列車，並且便利站內的倒車工作。更有許多站鋪設雙蜷道，以便停避一列以上的非直駛待避列車。此外各站還備有保險岔道。所以改善平津行車加快，第一個目的是縮減時間，第二個目的是行駛安全。徒快不足爲盡善，還得要行駛安全，才算達到改善的目的。要想行車安全，必須要改善號誌等設備，要利用號誌的効用，以達到行車安全目的。我們此次改善平津行車，亦不外這兩點。一個是加快，一個是安全，又快又安全，就是我們的最終的目的。在從前站內上行線只爲上行車的上行用，下行線只爲下行車的下行用。改善以後，不但上下行車都能互用上下行線；並且令加快的直駛列車，只能用直駛線駛入站來，駛出站去。利用電流的控制，如果有車停在站內直駛道上，安全號誌就無法發出，直駛列車亦當然無法駛入。在安全號誌能够發出以前，不但直駛正線上必須空閑無車，並且其餘保險岔道，必然都已鎖住，有車亦跑不出到正線上來，同時路簽亦先已預備好。因此車一近站，見遠揚旗落下，表示安全，就知道列車能以安全駛入，還能安全駛出，並且知道路簽已經備妥，更明白下一站亦可以安全進去。所以司機一見遠揚旗落下，他馬上知道四件事情：（1）站內路簽備妥，（2）可以安全入站，（3）可以安全出站，（4）可以安全達到下一站。與從前只知道可以入站一節不同。以上所說的不過是關於安全上舉一個例而已。

此次改善號誌，主張少用人力，多用機械動力，並且傳遞路簽，亦擬用機械，而不用人工，現正在籌備進行中，擬仿照外國的辦法，自行製造，希望我們能够成功，見諸實行。改善站內軌道，同蜷道的加長，聯帶的許多工程，全得要作。如十一個站，改築新號誌樓二十二個。上水的水塔、水鶴，都要移建添建。因爲將來直行的快車，中途不上水，只有待避非直駛列車上水，所以將水塔水鶴全挪在駝道內改建，以便車頭不用摘鈎，停車上水。計楊村有水塔兩個，黃村廊房各有一個，平津間共有四個新水塔，連帶着水管亦加大，從前是六寸徑管，改爲八寸徑，使等候的車，上水時間縮短，並且便利站內倒車工作。此外客站台，貨站台，有加長的，有改建的，以免從前小站站台太短，兩頭不靠站的不便。如楊村站台，就得往後挪築。廊房站台，就得加長。廊房並須添築天橋一座。另外黃村、廊房、落垡，都要添修平交道，同聯鎖於號誌樓內的安全柵欄門，添蓋看守房等。廊房、永定門站內的道班房，因爲站台加長，都要改建。永定門、黃村、落垡站內，因爲軌道更改，原有橋梁或須加寬，或須添建木橋。永定門、黃村站內的涵洞，亦是同上原因，應當添改。此外還有雖井購地等等。由此看來，要達到平津行車加快與安全目的，第一要改築軌道，第二要改善號誌，第三要將連帶許多工程完成，才能加快平津行車的速度，決不是普通一般人所想的那們簡單。可是究竟用多少錢，才能改善成功呢？方才已經說過，只用雙軌的款項十分之一。我們通盤預算，平津加快全部工程，得用六十三萬零三百元，按工程項別分配來說：

修展蜷道	九一、四〇〇元
修展岔道	五四、六〇〇
修展保險岔道	六九、四〇〇
搖動軌道	二二、二〇〇
將來保險岔道	二三、六〇〇
土方工程	七、一〇〇
號誌樓	四四、六〇〇
水塔	二二、五〇〇
水鶴	三、〇〇〇
大水管	八二、三〇〇

橋梁	二、六〇〇
木橋	四、一〇〇
平交道口及安全柵欄門	一、五〇〇
看守房	二、〇〇〇
天橋	一〇、四〇〇
道班房	九〇〇
站台	三、一〇〇
涵洞	二〇〇
購地	四〇〇
鑿井	一、〇〇〇
號誌櫻內外設備工程	一八一、四〇〇
以上合計爲六十三萬零三百元。再以十一站來分配如下：	
軌道等工程部分計	
永定門	四八、五〇〇元
黃土坡	二八、九〇〇
八八、三〇〇	
黃村	一五、五〇〇
魏善莊	一七、〇〇〇
安定	
北倉	一六、〇〇〇
萬莊	二二、〇〇〇
廊房	九三、七〇〇
落堡	五三、九〇〇
豆張莊	一二、九〇〇
楊村	五一、四〇〇

十一個站號誌設備工程共一八一、四〇〇元

總計仍爲六十三萬零三百元。內中材料費約佔五十六萬五千餘元，工程費約佔六萬五千餘元。此項工程，擬在一九三五年即民國二十四年年底完成。本項平津行車加快工程，業已開工。初步工程，都在進行。截至上星期（十一月十七日）止：

（1）永定門站號誌櫻完成百分之三十七

（2）黃土坡站號誌櫻完成百分之五十，土方工程完竣

（3）黃村站號誌櫻完成百分之五十，水塔工作完成百分之五（才動工），土方工作完全工竣，月台橋工竣，擴展涵洞工竣

（4）魏善莊站號誌櫻完成百分之九十

平津加快行車工程

(5)安定站號誌櫻完成百分之五十

(6)萬莊站號誌櫻完成百分之九十

(7)廊房站號誌櫻完成百分之六十五

(8)落堡站號誌櫻完成百分之八十五，土工完全工竣

(9)豆張莊站改鋪軌道完成百分之十五，號誌櫻完成百分之九十九

(10)楊村站號誌櫻完成百分之九十九，雙水塔工程完成百分之八十

(11)北倉站號誌櫻完成百分之九十六

展伸下行月台土工工竣，月台壩完成百分之四十，水塔地基工竣，新建月台土工完成百分之八十，月台壩完成百分之十五

由以上看來，初步的工程，已經作了一部。主要的軌道及號誌部分，尚未進展。希望在今年年底將二十二個號誌櫻工程作完，冬季可以進行號誌櫻內外的號誌工程，明春進行各站軌道改善的工程。爲安全計，必須先將號誌大部完工，然後才能改行軌道，以便使用新號誌。否則列車雖能行駛新軌道，而無安全的新號誌，是最容易發生事變的。

所以先作號誌的工程，再銜接站上的軌道。此次改修的工程，瑣碎複雜，進行十分困難，火車又不能一時停開。各項工作，亦得天天做着，每天只可在路上不行車的短時間內去工作。作工就得先按行車定章要路簽斷路線才能作。準確完工日期甚難預定。並且要看材料運來湊手不湊手。現在鋼軌道木等，運來不少了。號誌材料，全是向外國去買，他又是註冊專利出售的，無法自製。所以材料到的早晚，與完工很有關係。在我們的希望，是一九三五年年底即（二十四年十二月）完工。如果材料按期來到，是可以辦到的。但是完工以後，究竟能加快到甚麼程度呢？換言之，能縮短平津行車時間多少呢？我方才已經說過，機車最快的許可速度是每小時八十公里。要是遇見彎道橋樑，就得按章縮減速度。平均來說，最快速度，站與站間，每小時跑七十公里。站內只能跑每小時六十五公里。前門至東站除去這一始一止的兩站，中間是十六個車站，按一百三十九公里半計算，按以上的平均最高速度來算，要用一百二十一分鐘，就是兩點零一分鐘。事實上恐不能如此，如站間軌道情形與列車掛車輛數，都很有關係。現在平濬

車掛十三輛，六次車掛十輛，速度因之不同，是又不能如理想的站裏跑每小時六十五公里，站外平均跑七十公里了。比較有把握的，平均每小時可以跑六十五公里。若按每小時六十五公里計算，平津間需一百三十分鐘到達，合兩點零十分。最好的結果，能以快到如此程度。但是由天津東站開行的緩駛，東總南站間的速度限制，總站的停止，到前門入站的緩駛，合計起來約佔五分鐘，事實上又必須一百三十五分鐘。所以改善以後，能够達到這個目的，準有把握。比現在平津行車加快三十分鐘（現在平津是兩點四十五分鐘到達），比本年四月以前行車加快四十五分鐘。將來九點五分由天津東站開的六次車，十一點二十分鐘就可到前門。到明年年底完工，就可達到這個目的。完工以後，較比印度日本最完善的一二鐵路，雖仍遜一籌，較比本國各鐵路，可與京滬段一樣，可是鐵路號誌尚優於京滬。以全國鐵路來說，平津一段，可以說是首屈一指，全中國最快最安全的一段了。此段完成以後，希望再進行由天津到唐山加快的工程，以完成北平唐山間的加快。今天兄弟所說，拉雜而不連貫。關於機務車務各方面有許多不完全或錯誤地方，請諸位加以糾正。

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層玉碎金尤
冀時時相應舉凡名人軼事短篇說部雋永筆記小品文字不
拘一格均所歡迎尚希
內外同仁公餘有暇移其雅興發爲文章萃互助之精神俾貢
獻於社會徵文有例采緝非私更備薄酬聊爲潤筆此啓

北寧鐵路局總務處文書課啓

鐵路沿線產運銷合作運動

朱華

（總理紀念週講演詞十二月三日）

一、我國鐵路有五十餘年之歷史，以時間論，實有充分發展之機會，以環境論，又無時不受嚴重之打擊，時至今日，內憂外患，交相煎迫，工商凋敝，農村破產，鐵路既爲國家主要交通機關，雖環境惡劣，尤不能不努力乘時興起，打破以前沉悶氣象，竭力爲農工商業設法補救，本路前於十八年召集之商務會議，及同時成立之商務協進會，又近三年鐵部舉行之鐵路沿線物品展覽會，最近京滬滬杭甬鐵路，秉承鐵部以鐵路沿線通產運銷之旨，辦理全路沿線產運銷合作，即係補救農工商業之意。

二、本路沿線物產豐富，如煤鹽洋灰等實業，皆有鉅大組織，現在均現衰萎之象，頑廢設法挽救，遵照部令，立即辦理產運銷合作，以求貫澈本路爲民衆服務之原旨，現擬於最近時間，先就天津東站成立產運銷合作委員會，然後逐漸推行於全路。

三、產運銷之意義，產指生產者，包括一切原料半製品及成品之生產機關，運指運輸者，包括水陸空各種運輸機關，銷指銷售者，包括一切商店市場及其他出售貨品之組織，此三者相互之關係，極爲密切，蓋生產者之主要目的，在將所生產之原料等，銷售於銷費地，從而取得其生產報酬，銷售者之主要目的，在向生產者販取原料等，出售於消費地，從而取得其銷售報酬，運輸者之主要目的，在將生產者之原料等，送達銷售者，從而取得其運輸報酬，是產運銷如能開誠合作，定有成效可觀。

四、鐵路既爲運輸機關之最大者，產銷兩方仰賴於鐵路者至爲切要，自應有合作之必要。

五、本路對於產運銷合作辦法，暫以本路沿線各站左右各一百公里以內，爲合作地域，並暫以在本路有大宗貨物或重要國產運輸之託運人爲限，合作之事項，可概括爲

（一）大宗貨運，在相當或可能範圍內，供給需要之設備，並予以充分之便利。

（二）託運之產銷貨品，如何改善包裝，使合於鐵路運輸，俾費用時間均較經濟。

（三）在大宗貨物產銷地方，派相當人員指導，或代

鐵路沿線產運銷合作運動

辦運輸手續。

（四）竭力設法提倡宣傳採購推銷，幷隨時介紹最新產銷方法。

（五）供給沿線各地貨品，供求消息，及統計資料。

產運銷合作委員會主要職務，爲（1）視察幷研究各該站之各種合作事項，並向本路報告，（2）建議改善各種運輸，及裝卸貨物方法或設備，至其組織，由本路代表一人至三人，各該站大宗貨運之託運人代表每種一人，及各該地商會代表一人組成。

已往產銷兩方，對於鐵路運輸手續，每多隔膜，致託運貨物時，常抱懷疑，實爲合作之障礙，爲補救計，擬設立運輸手續講習班，邀集重要各公司廠店職員之欲明瞭本路一切運輸手續者，由本路人員就營業運輸各種常識及各項託運手續，詳爲說明，以期灌輸運輸智識，俾對鐵路澈底信賴，不復疑慮，此外並着重實地視察，凡本路掌管運輸部份，如車站營業所貨場倉庫等，均可由本路人員領導參觀。

六、以上爲產運銷合作意義組織及實施辦法之梗概，創辦之初，端賴各關係方面之贊助，及當事者之努力，方能推行盡利，必著成效，局處長官，各位同事，明瞭產運銷合作運動意義之後，希望隨時加以指導，並代爲宣傳，藉臣當事負責人員之不逮，因產運銷運動既如此重要急需，而中國產銷兩方對於鐵路之認識，又如此薄弱隔閡，是專賴各方努力宣傳，竭誠指導，俾鐵路運輸如何敏捷安全經濟，輸入從事產銷業者之腦海中，則產運銷合作前途，自能一帆風順，日進無已，此項運動既係鐵路首倡，所有鐵路人員，更須有澈底充分之認識，以上係就利益方面說，如研究其困難之點，亦有數端，吾人亦不能不詳細了解，產運銷合作困難，是在於產銷者方面之智識薄弱，如果召集一堂，共同討論，其產銷方面之意思，總只知到請鐵路減輕運價，其對於其物品之價格及其担負能力，向來不知研究，這是一個很大的問題，故此次京滬創辦以來，成績並不見佳，現已改變方針，先就講習班着手，並第一步先將鐵路智識灌輸各同人腦內，然後再徐圖進行，本路天津站亦甚要採這種方式，至於西北特產農產以及山西礦產運銷合作辦法，恐須與平綏平漢三路合作去辦，方可奏效，此層決非短時間可以實現也。

小說

陳玉（續）

佩文

三

專車穿進外城缺口處，在道旁垂柳的一搖一擺中，東便門的城樓，忽然從窗外掠過，跟着便跨過彼太陽蒸晒得日就乾涸的護城河。前門車站已在望中。

老總及其最親近的幾個隨員們本在客廳車上閒散地坐着，愉快的談笑壓住了四角電風扇作出來的不斷的嗡嗡響聲。他格外高興：別人的一言一笑，都是爲了他而發，到底自己的魔力不小，會使得人人敬服。想着就笑了，眞是自心底發出來的笑。人生到此，也就頗足自慰了。

機車上嗚地放出一聲汽笛，侍從立時紛紛忙亂起來，客廳車上那最親近的幾個也分別走回自己包房中，作着下車後一切的準備。

他仍自坐着不動。自然，老總除了身上的一堆肥肉須得自己担負之外，別的都有人爲他辦理的；天氣太熱，坐着就淌汗，還敢多動一動麼？

還有善侍候人的人就躭心他在此一片時也會寂寞，或者把自己的零星什物囑託了別人，仍然一屁股彎着腰坐下來，意思再和老總說幾句話——誰能說在這一兩分鐘的時間沒有一個最好的機會落在手裏來呢。

偏偏他却沒有剛才的興致了。他其實是一時摸不着頭腦；只有老總自己心裏明白。他其實是在專心壹意地在諦聽：第一他聽到電風扇的嗡嗡聲，這不是他所要聽的，沉着氣再聽；第二他聽到車輪下有節拍的響奏，同樣地，不要聽這個。再沉住了氣，幾乎要偏着頭，連耳輪也直立了起來，那麼吃力地……心尖微微一跳，隱隱約約傳來一片軍樂聲。

這才滿足地笑了，放下扇子，伸手把面前掉上剩下的半杯啤酒，咕嚕咕嚕地一氣喝完。放下玻璃杯，拿起一支雪加烟。知趣的人如觸電一般地站起來，劃燃洋火，迎上前去。

吸着烟，也站了起來，眼光移向掛在衣鈎上的紗馬褂，就有人把馬褂給取下來，拉起衣領，等候着他伸手。

火車已經緩了下來。

靠近玻璃窗。站台上擠滿了一片黑壓壓的人頭，白紙小旗在人頭上飛舞；軍樂與「歡迎」聲攪和成一片，使得老總的兩片嘴唇都快合不上來了。

人生得意能有幾時？老總幾年來的夢想總算達到了。事實證明了自己是如何地受着人們的尊崇和自己在他們之中是居於如何的重要地位。但另一方面這剎那間又猛然使他心裏一動，當年恢帥不是因爲地位的增高而換得了更多的危險？而今自己……防人之心不可無，萬一這人羣中有一個對自己打主意的？……滿身肥肉不覺顫抖，下意識地縮了下脖，退回餐桌旁邊，而兩眼不敢再向窗外探視一下。

隨員以爲這是要人們應有的態度，自然會有人上車來請謁，何用自己先就探望熟人。

專車停住，軍樂才止。

儘儘十來個頭等重要脚色得上了車，其餘當地各機關的首領，老總屬下的衙門的全體人員，以及新聞記者，以及團體代表都被擠在車外。

陳玉他們的老爺却是也上了車的，那是因爲他的職務不同。站在上車來的十來個人的身後，仰着臉，盡量堆了滿臉的笑。聽着他們在寒暄着，知道沒有自己插言的餘地，自也不敢奢望。但仍然聚精匯神地仰着臉，盼望老總那對笑得合成一線的老鼠樣的眼睛，在給來揄去之間，會看望他一眼，這，於願已足。

結果是叫他狐疑，好像是曾經看了自己一眼似的，却終沒法子肯定這事實。

只得先來轟着人們讓出一條大道，讓歡迎者陪同老總走下車來。歡呼聲再度湧起，新聞記者們都低着頭弄着照像機。

汽車就停在站台上，咕咕幾聲，一溜烟開走了。

耳後還傳來一片歡迎的口號，老總心裏，這時剩下的只有得意了。

在發給新聞記者似的書面談話上，老總說明他此行所負的種種，種種使命：因爲……所以來：因爲……所以來……因爲……所以來……

陳玉的老爺，因爲奉了太太的叮囑，截至今天止，一直沒僱一輛汽車。出了車站，仍然聽陳玉拉到老總的寓所

北京飯店去。洋車本來趕不上汽車，而老爺的心又比汽車還快，那顆心，已經飛到北京飯店等了好半天了，陳玉的一隻腿才剛剛跨進前門洞。

「拉快點，快拉，別就誤了我的事呀！」

陳玉只得再咬緊了牙。沒顧到自己的病，更不知道熱是在自己心裏煎逼着，不知道汗是在自己身上流，不知道自己的兩腿在發抖……這時間，只有一點意念，那便是盡量地快跑，快到所能想象之外。——說到想象當然不成；越想快，越不能快，慢到幾乎自己也詫異。

「唔，混帳東西！」

老爺差不多把牙根都要咬斷了，把扇子敲着車上的擋泥板。計算着老總此時早已到了北京飯店，說不定已經找了他一次，二次，三次……要是有什好機會失掉了固然可惜，或者就是因爲自己的來遲而生氣，那豈不就更倒了霉了麼！

後面的汽車都一輛一輛地趕到前面去了，自己疑心，每輛都是開向北京飯店去的，每輛裏的人都是去和老總見面而希望得着一點什麼的。那麼，好的呢，都叫別人搶去了；壞的呢，全留給自己。

再瞪了在兩面拚命跑着的陳玉，心裏發狠：說病沒好，幹嗎不死啊，死了老爺乾脆坐一天汽車。他不再罵他，比罵還更賤視地認爲他不配，跑得還沒狗快的東西還配挨罵麼！但這口氣又不能發洩出來，發洩的方式仍然是瞪着兩眼用扇把子敲打擋泥板，附帶地吐出了充滿酒氣的長長一聲——

「唉！」

扇把子打着擋泥板發出的響聲就如敲在陳玉的肺葉上，再往前掙扎兩步。黃豆般大小的汗珠一半像雨點似地往地下滴，一半就順着臉向嘴裏流，滿嘴鹹津津的，到底把牠當作茶水樣地吞下肚去了，在這種情形之下，明白就是要想喝一口凉水也不能够。沒想到自己還是一個人，跟舒舒服服坐在車上的老爺，跟剛才坐在漆亮得叫人眼花的汽車裏的那位老總是同樣的人，倒只希望自己能够跑快，跑得跟狗一般地快就好了。

呼嚇，呼嚇……一陣陣地糊塗，他分不出已經跑過了什麼地方了。

老爺到了北京飯店，一問才知道老總應當地最高首領誠懇地邀請搬到御花園裏去了。轉身就給陳玉一個耳光，然後，再跳上車，叫出一聲像一個炸彈的爆烈！！

「走！」

老總正出去拜客，屋裏已擠了滿屋的人。他有的認識，有的不認識，便挑着認識的人打招呼，更注意着老總的隨員們——他們可眞忙：接電話，看電報，收信函，發文件，起稿子……心裏慚愧，慚愧自己無功可表。想跟他們談談，但他們都沒工夫，說是自動身以來，每天沒睡過三個鐘頭以上的覺；便是老總下面第一個紅人，那黑鬍子，連吃飯時也辦事，晚上睡了覺，有事情也給抓起來。同來一百多人，沒一個人不這樣。

那個本來是一肚子的牢騷，這些情形看在眼裏正好增加他在酒杯旁邊發牢騷的好資料。但在此時，却不能不加入他們而等候着，使自己也成了牢騷資料。

因此，身上就覺得更熱得惱人。

地方是御花園，屋裏屋裏到處都安設着電風扇，汽水冰激淋又滿桌都是，而他沒法子叫自己的心裏凉爽。

天氣眞够長的，揿開電燈已是七點過鐘。老總還沒回來，而人的來往却流水般不斷，進來，出去，出去，進來；從這間屋走到那間屋，從那間屋走到這間屋；間間屋都是廣闊的廳堂，每一間裏都是座無餘席。自下午五點鐘老總到達時起，一直到現在，不曾稍稍減少過。置身於這樣多的人羣裏面，不知不覺間就自感渺小起來。——少有人理睬自己，也自己巴結不上他們。在自己的衙門裏自己是雞羣之鶴，來到此地，却碰上一羣駝鳥了。

當然別人也是有所爲而來的，這就使得自己憂喜更加，喜怒無常：看見走出去一個，心裏分明會輕鬆許多，但這不久又會因忽然走進來一個而恢復了剛才的沉重。感於這過分的沉重，晚飯也就沒得好好地喝一杯了。

晚上一點多，老總才回來。雖則委實有點支持不住了，還不能不勉强打出一個呵欠把精神振作起來。

隨着別人靜靜地在外廳裏候傳，大氣也不敢出一口兒；聽得裏邊一會在罵人，一會又在哈哈大笑。笑，他忽略了考慮是在對誰，而罵則總以爲目標是自己。滿臉緊張，眞有點坐不下去。

「請！」裏面對自己傳出話來，斗然身子一輕，來不及想到吉凶禍福，身子已經單直地站在胖老總面前。在車站希望老總看自己一眼的願望，此時加倍又加倍地達到了。

那麼細小的眼睛也睜得圓圓的，如一向自己對陳玉那樣地拉開嗓子——

「你，胡鬧之至！到底亂七八糟地幹了些什麼！八成又是想錢，不到三幾個月就出亂子！」老總眞像有點生氣，直揮着扇子，兩頰的肥肉一下一下地直哆嗦。

「是！」他直應着『是』，一應一點頭，心想糟糕，準是因爲來晚了一步。都怨那陳玉混帳，明天再跟他算帳。

「你是怎麼樣弄的？」又搖扇子。

「什麼事呀！」這話却沒敢問出來，只微張着嘴。

於是老總把扇子收攏來，用扇子把前額向他一下下地點着，哼呀哼地嚷着：

「有人寫信來告你——」

「是。」

「說你瞎出主意——」

「是。」

「橫徵暴斂——」

「是。」

「政府正在提倡廉潔——」

「是。」

「你胆敢——」

「是。」

「胆敢——」

「是。」

下面沒詞了，就抽雪加烟。打開扇子，又搖着。

這個趕忙抓着這機會：

「跟總長回——」

「你不用說了，」老總停住扇子，故意把頭往旁邊一偏，「明天再談吧，我自有道理。」

「是。」

一揮手。侍者把鐵紗門拉開，自己就不由自主地飄了出來。

乍一下是全身冰凉，跟着就變成燒熱，末了是一陣陣

糊塗——和陳玉剛才一樣。

在大門外，陳玉並沒來迎着自已；好在夜深車少，容易尋找。

陳玉是斜靠在車的踏脚處，彷彿還在呻喚。

地方不同，不便發作，只在他腿上踢了一脚，謹愼地咂着嗓子：

「起來，回去！」

陳玉吃力地轉過頭來，掙扎着就要站起，一次，兩次，費盡了力才站了起來，而兩腿還不住發抖，臉已變成一張白紙。

這個坐上去，催促着：「走！」

他提起車把，遲疑一下，低聲哀求：

「老爺！我……病……啦！……拉……不……動！……」

「不成，你要叫我走回去！」仍然只敢咂着嗓子。想把鼻把子敲着擋泥板，驀然老總的扇把子又在腦筋裏一閃，臉一熱忙縮住了。

這兩個，坐車的和拉車的，都是一肚子迷糊。拉車的對於坐車的，不知道他是如何地坐在車上，或者嘴裏還連連不斷地罵着些什麼；坐車的對於拉車的，也不知道他是怎樣地拉，拉得如何地慢。

慢，那已經不算是在走，而是在挪，半步半步地向前挪。肺臟像給撕碎了，腸肚像給絞碎了，腦袋像給劈開了，四肢百體像給分解了；汗，已經不再流，每個毛孔裏都能透進風，風變成一團冷氣，向下壓，又向上擠，一股股腥味從心底透出來，衝着嗓子眼，就要吐。這倒懂得忍住，吃力地忍住。隔一會，腥味又透上來，又要吐。再忍住……

到了，放下車把，頭一低，頭不知道有多重，一跟斗栽了下去，馬上就覺得天旋地轉起來。腥味再往上湧忍也忍不住，哇啦哇啦像流水似地吐了。游絲般的氣息在喉間盤旋一陣，向外飄出，飄出，散了。

老爺這才一驚，清醒過來，一步跳下車來，轟轟轟地打着門。

老楊把門打開，看見老爺向車子那里指了指，一言不發，慌慌張張地就往裏面跑，心下已明白一半。

跑過去扶起陳玉的頭，氣早已斷了，只地下還留着一

片鮮血。

不替死者傷心，只替死者忿恨！

扳起車把，挪出陳玉的兩腳，拉着那軟軟的屍身，半拖半抱地移進門洞。不管車子了，只轉身把大門虛掩上。

進屋去找着烟鍋，裝上烟絲，抽吸着。近在想些什麼，呆呆地望着陳玉睡覺的那張空鋪板。猛然門外有個影子一閃，使得斗然一驚，仔細再看，在昏暗中分辨出是郭媽，才把心放下。刁着烟鍋走出來。

郭媽似乎在飲泣着。

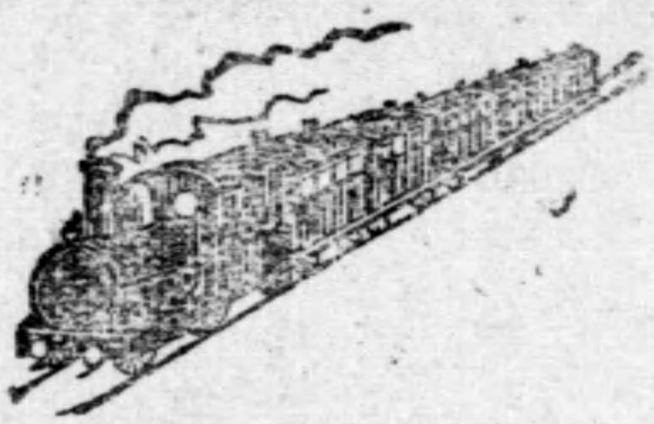
他們在簷子下站立了好久好久，從陳玉的死想起，兩顆心裏歸結於同一的感覺，這時，四條眼光又交接着了。天空仍是昏暗一切都還埋沒在夜幕裏：靜寂，死一般的靜寂，幫助了使他的感覺更加鮮明深刻。

郭媽拉起圍裙角來擦眼淚。

老楊勾起一隻腿，把烟鍋在鞋底拚命地敲打着，又抬起頭看看天：

「天幹嗎還不亮呢，天亮，才好做事啊！」

學術界之巨擘



交通界之喉舌

交雜

材料豐富

按月出版

通誌

（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

國立中央圖書館藏

本刊廣告價目表

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

（一）每頁全面作爲四十方寸二分之一則爲二十方寸四分之一則爲十方寸至少以四分之一起碼

（二）底封皮外裏面及目錄後之優優地位之優次分別增減其刋費另議酌定

（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刋一冊

（六）在本表規定以前訂登廣告者仍照原議辦理

（七）以前旬刋公報時期訂登全年廣告者均按三十六期補足

本刊定閱價目表

期數 / 費別	國內 報費	國內 郵費	國外 報費	國外 郵費
三個月	九角	九分	九角	六角
半年	一元六角	一角八分	一元六角	一元二角
全年	三元	三角六分	三元	二元四角

編輯兼發行者 北寧鐵路管理局文書課

印刷者 天津華新印刷局

東馬路六吉里內

電話五〇三三八

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。