第3年卷

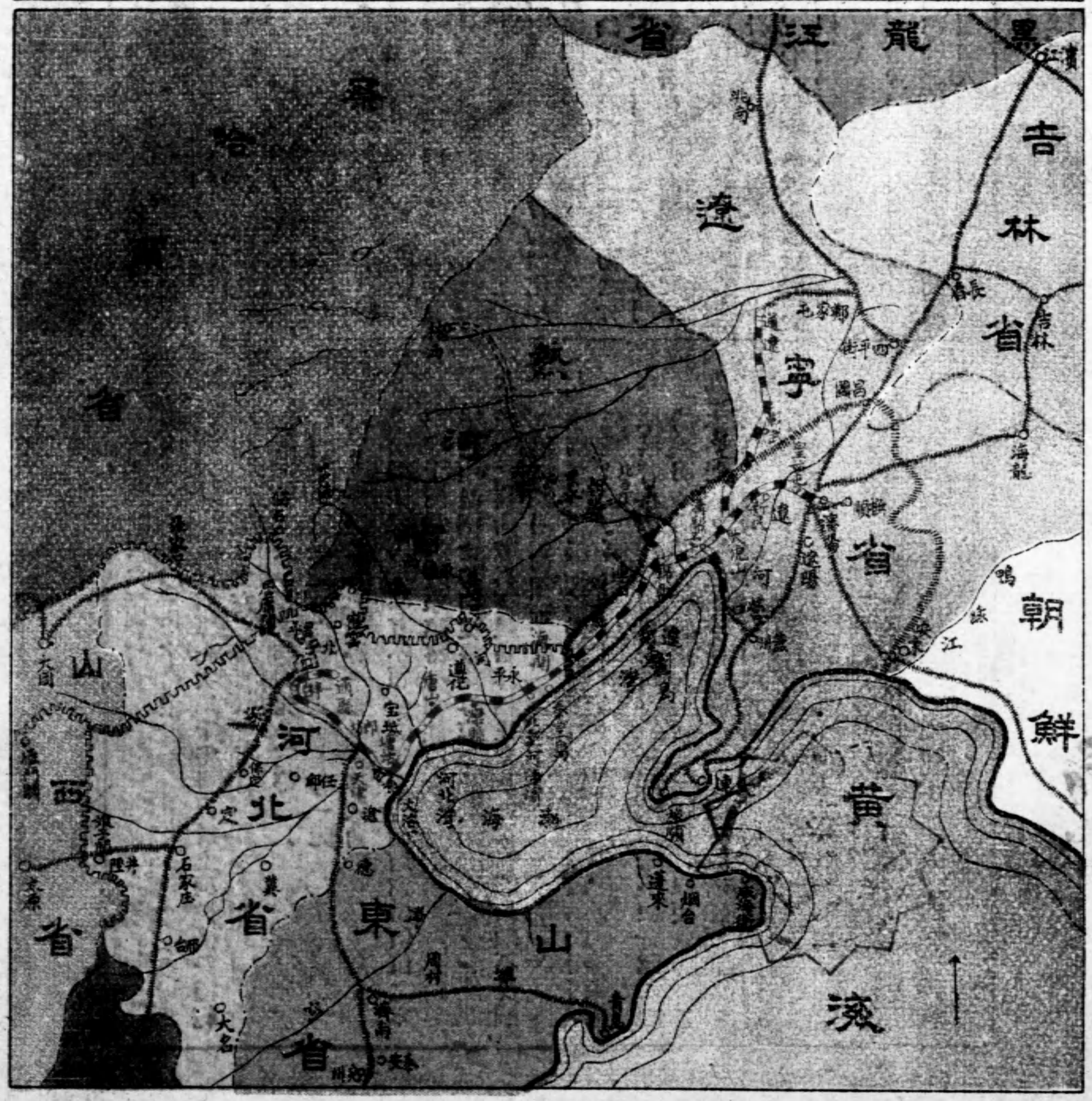
第1期

鐵路月刊

北寧線

MAY 8 1933

第三卷第一期



北寧鐵路月刊徵稿章程

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

（二）投稿範圍

甲種一，關於鐵路管理客貨運輸會計事項之學理的討論事實的經驗等歸入本刊業務欄

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

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

四，迻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（上列迻譯文字如非專門著作及非關鐵路之文字不得刊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，本路沿線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範圍內酌分等次如左

（甲種）一等六元　二等四元　三等二元

（乙種）一等四元　二等二元　三等一元

（丙種）一等二元　二等一元　三等五角

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

鴻篇鉅製酬金特別從豐並容臨時議定

（六）受酬之稿請書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標題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卽歸本局

（十三）來稿刊載以後如經發現係屬抄襲者卽取銷其應得酬金並登本刊聲明之

北寧鐵路月刊第二卷第一期

民國二十二年一月份

目錄

總理遺像 囑

插圖

寧園題名

寧園碑記

譯著

制定鐵路貨物運價之原則 李起濤著

離海各鐵路養路費用之節省 王若侃譯

比利時國家鐵路之組織及管理 續 楊文樸著

運輸總論 第六章 楊士林譯

業務

大宗貨物運輸成績一覽表 二十一年二月份

北寧鐵路月刊 第一期 營業課

16033

貨運業務細別表　仝　上
平包特別快車本路進款表二十一年十一月份
技術
鐵路工程概要　第十三章　改進委員會統計室
統計
行駛長途機車成績　仝
唐皇兩廠修竣客守車比較　仝
本路二十一年十月與同月營業進款概數比較表　仝　上
專載
視察北寧鐵路紀事　高溶年　上
調查
國際貨物運價計算標準統一問題之調查　續表　鐵道部顧問　康德黎記　王若侃譯
法制
中華民國鐵路貨車負責運輸辦事細則　續表　楊文樸

貨車負責運輸辦事細則附件
工作報告
本路二十二年一月份工作報告
選錄
鐵道部實行各路貨物負責運輸的經過及推行的成績　轉錄鐵道公報
附錄　天津扶輪校長致各路同仁書
雜俎
晚馨軒詩話　文書課編
偶像　俞掞
凡夫
李曼因

廣　告　索　引

Index of Advertisers

戶　名	地　位
開灤礦務局	目錄後
北票煤礦公司	目錄後
中國銀行	插圖後
啓新洋灰公司	插圖後(前面)
中國旅行社	插圖後(後面)
本局通告	譯著後
交通銀行	譯著後(前面)
鄧祿普橡皮公司	譯著後(後面)
興利印字館	業務後(後面上半)
仁記洋行	業務後(後面下半)
中南銀行	業務後(前面)
井陘礦務局	業務後(後面)
金城銀行	技術後
怡和洋行	技術後(前面)
北京大飯店	技術後(後面)
大陸銀行	統計後
新民洋行	統計後(前面)
大昌實業公司	統計後(後面)
鹽業銀行	專載後
慎昌洋行	調查後(上)
中原公司	調查後(下)
北平德國大飯店	法制後(上)
中國電氣股份有限公司	法制後(下)
中國無綫電業有限公司	工作報告後
德義樓飯店	選錄後
文書課啓事	雜俎後

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，及以平等待我之民族，共同奮鬬。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！

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後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

北票煤礦公司

本礦在熱河朝陽北票地方經採各項塊末烟煤灰少易燃火力耐久最合輪船火車工廠及普通爐灶各項使用所有出品現在國內重要鐵路及各大公司無不爭先購用同聲贊許至運送便利價值低廉尤爲購用各家所稱道又爲便利滬寧滬杭甬沿綫各站主顧起見特在上海日暉港自建倉庫碼頭一所水陸銜接運輸便捷堆煤取費格外從廉如蒙賜顧請向 敝 總公司或各地分廠接洽商辦無任歡迎

總公司　天津意租界大馬路九號電話四〇三〇五
　　有線電報掛號四三八四

分廠　北票　北寧鐵路錦縣車站轉北票
　　電報掛號四三八四

錦縣　北寧鐵路錦縣車站西首
　　電報掛號四三八四　電話一三二七號

南　廠　河南雙橋街八十五號
事務所　河南雙橋街八十五號
營口　有線電報掛號四三八四　電話一五九五號

北　廠　河北北寧鐵路車站西首

倉庫專事務所　南京路民昌里六十四號
　　電話一〇三〇二

上海　有線電報掛號三六一〇

上海南京路民昌里六十四號
電話一〇三〇二

有線電報掛號三六一〇

碼頭　上海日暉港滬杭甬鐵路貨棧西首

揮

中國銀行

總行・上海仁記路黃浦灘
津行・天津法租界八號路

本行民國元年成立
政府特許爲國際匯兌銀行
資本銀二千五百萬元
國內分支行八十餘處
英美日德法均可直接通匯
並在倫敦自設分行

各種存款
各項放款
貨物押匯

手續便利
★
一切克己

天津大胡同・小白樓・梨棧・
市內分設
北馬路・金湯路・旭街・

六

辦事處
英租界領事道河沿自建堅
固貨棧起卸極便棧租低廉

啓新洋灰公司

馬牌洋灰

唐山出品

塔牌水泥

大冶出品

★★★老牌洋灰

★★★完全國貨

★★★質美價廉

★★★行銷久遠

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 國內外各大商埠

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

中國旅行社廣告

是中國人創辦之唯一代辦旅行機關

營業種類

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

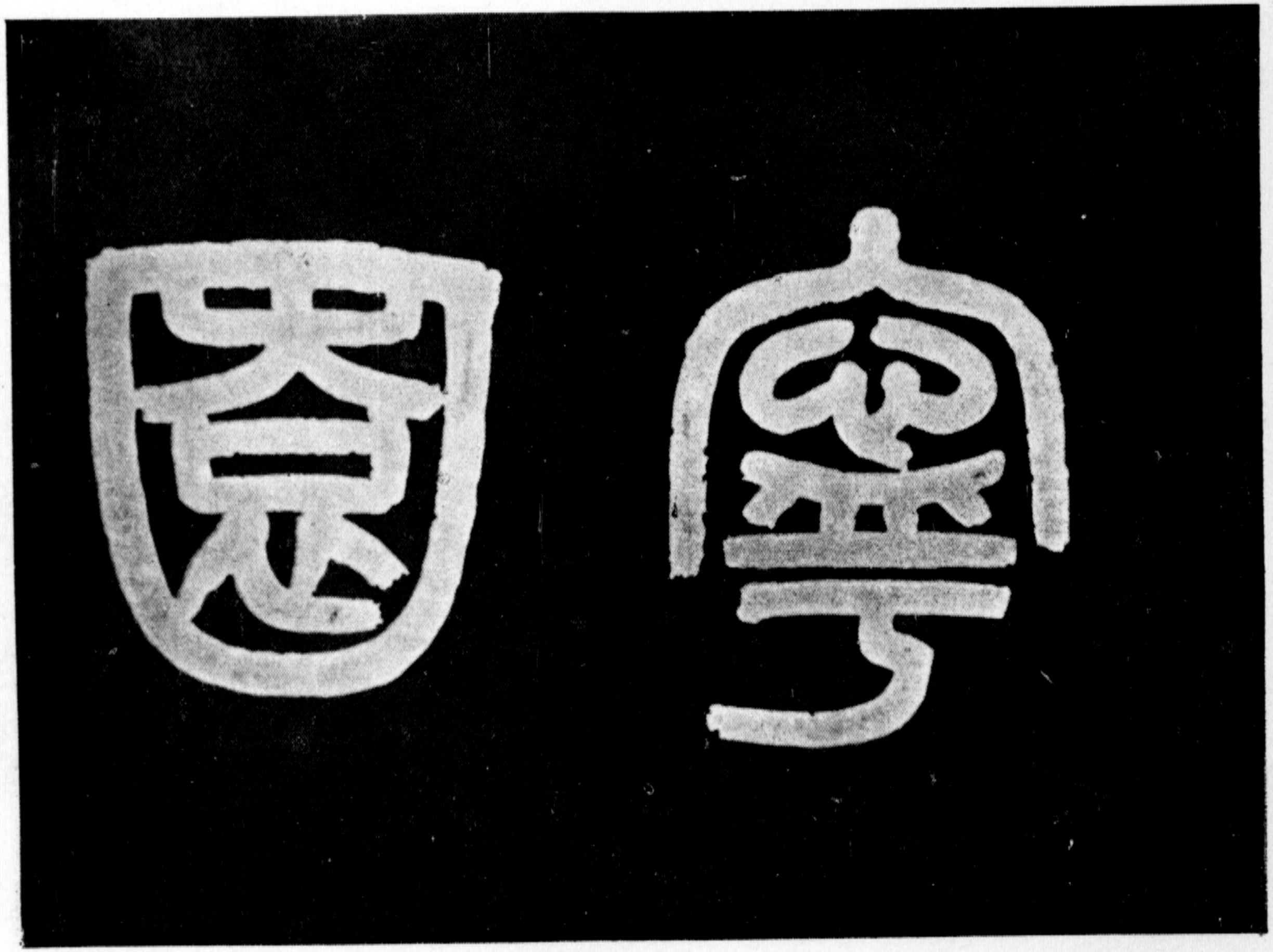
總社 上海四川路一一四號

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

地址 津社 法租界八號路一百號

電話 ●三〇九八〇

辦事時間 上午九時起至下午十時止 星期照常



寧園題名

北寧鐵路寧園碑記

天津居渤海之濱水陸棣通輪軌交錯海通以還遂爲華北要區北寧路軌所及東達遼瀋西迄故都轉輸往寧鐵路總局實設於此路軌所及東達遼瀋西迄故都轉輸往寧鐵路總局實設於此

忽三載慨然於貸賂殖人之興繁公務增以益其業勤動從公退食曾無游觀之地與澡雪其精神以公餘之思不禁翛爲憂之會北寧金爲宦工鑛精神以公餘之思不禁翛爲憂之會北寧金爲宦工鑛

舊址爲地二百畝故項城袁公具畫之贊紜群敎歲終盖誤於娛樂之所距局百武浮種植園舍別以若干營以累其歲樂之賢紜群敎歲終盖誤於娛樂之所距局百武浮種植園

院宿舍別以若干營以累其歲樂之賢紜群敎歲終盖誤於娛樂之所距局百武浮種植園

金爲宦工鑛精神以公餘之思不禁翛爲憂之會北寧

與開瀠雪其精神以公務增以益其業勤動從公退食曾無游觀之地

澡雪其精神以公務增以益其業勤動從公退食曾無游觀之地

忽三載慨然於貸賂殖人之興繁公務增以益其業勤動從公退食曾無游觀之地

都轉輸往寧鐵路總局實設於此路軌所及東達遼瀋西迄故

要區北寧鐵路總局實設於此路軌所及東達遼瀋西迄故

天津居渤海之濱水陸棣通輪軌交錯海通以還遂爲華北

中華民國二十一年九月朔日遼陽高紀毅謀軒書

之成蓋觀以爲徒供文人逸士從容吟嘯之資抑亦末矣於園

也撮其大要而爲之記引以自勉且爲同人最爲

天梯增益其高尚之志趣夫而后樂群敬業之思日益恢

曰小補也其瞰宜祛其好精神意氣以振奮於危巳煎迫之中

治事之會必先淬礪其精盤游逸樂而設戒蓋吾人當國家

之鉅然北寧同人於以優游百畝事點綴遂成公園春秋佳

不獨北寧地擴園址浔四一博物館以眡連之地推贈轉讓益

鐵路餘地擴園址浔四一博物館以眡連之地推贈轉讓益

胡院長祥蔚暨河北實業廳以四萬商諸河北實業廳以四萬

與替促其成復先聯諸紵始望山脩廊蒔公具畫山公贊紜群

年之半津人爰恥士諸經而小以剔城袁公具畫山公贊紜群

遊魚可鍛登其堂趾間輔泉項百畝故項城袁公具畫山公贊紜群

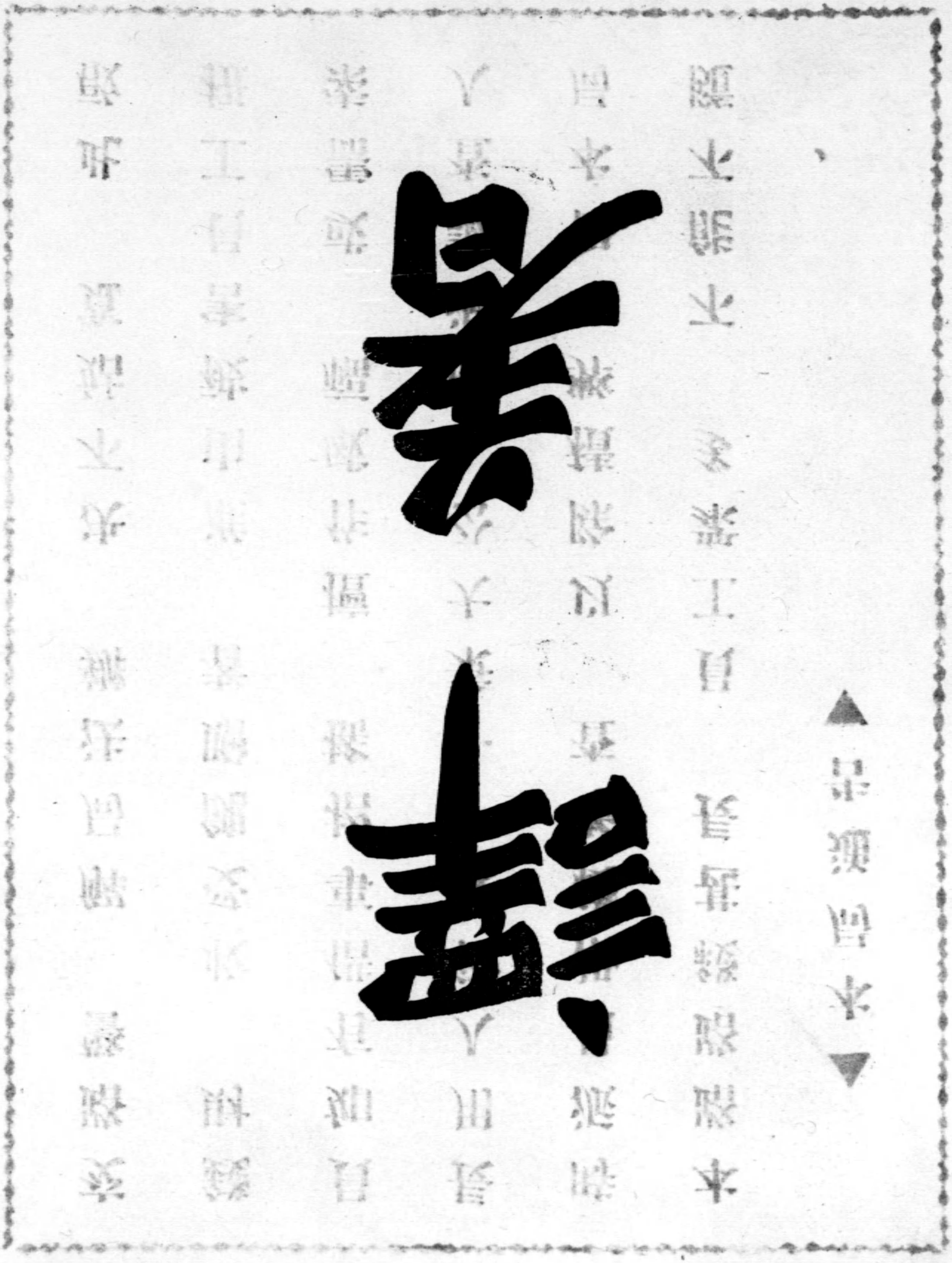
游覩之可鍛登其堂趾間輔泉項百畝故項城袁公具畫山公贊紜群

金購之爲地二百畝故項城袁公具畫山公贊紜群

傾地於是園地二百畝故項城袁公具畫山公贊紜群

作宸譙之雜之是園地二百畝故項城袁公具畫山公贊紜群

文石錯譙之雜之是園地二百畝故項城袁公具畫山公贊紜群



譯著

▲本局通告▼

本路路綫甚長員工衆多不能不隨時派員沿綫考查以除積弊一秉大公所派調查人員但本局用人行政如有借事招搖擅作威福或需索財物收受餽贈者准由被害員工扭送警局法辦決不姑寬此啟

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

法租界四號路

天津附屬機關

北馬路兌換處　駐海關收稅處　小白樓兌換所

DUNLOP RUBBER COMPANY (CHINA) LTD.

Manufacturers of Rubber products of First Class Quality.

Principle Manufactures:—

Rubber Sheeting
Rubber Matting
Hoses of All Descriptions
Moulded Goods (Valves, Washers, Diephragms, Gauge Glass Rings, Gaskets, Etc.)
Rubber Boots And Gloves
Trolley Tyres

Address:— 2 Bristow Road Tientsin.

Branches: Peping, Tsingtao. Dairen, Mukden, Harbin.

英商鄧祿普橡皮有限公司

本行專造各種橡皮物品

品質特佳無與倫比

主要項目如左：

膠皮墊
膠皮地蓆
膠皮管各色均備
膠皮靴及手套
膠皮小車輪
捲筒機器用膠皮輪帶
以及其他各種另星膠皮
物品均能代做保管滿意

華北總行

天津英租界戒酒樓

華北分行

北平　青島　大連　遼寧　哈爾濱

制定鐵路貨物運價之原則

李起

「一，導言，　二，貨物運價之制定，　三，貨物分等之原則，
本運價之原則，　五，特別運價之制定，　六，貨物運價之劃一，
七，結論。」

（一）導言

鐵道運輸，以貨運及客運爲大宗，郵件及雜項運輸次之，而客運又不若貨運之爲重要也。蓋以運量言，大凡鐵路之營業進款，客運佔十之三，貨運佔十之七，以利藪言，運一噸之貨物，較運同重之旅客，其成本輕而利息厚。故吾人欲發展鐵道營業，必自貨物運輸始。

發展貨運，其道甚多，保障行車之安全也，增加行車之速率也，改良貨運之設備也，促進時間之準確也，勵行貨運負責也，推行聯運制度也——凡此諸端，皆不失爲發展貨運之道。然此皆在既有貨運以後之設施也，倘先無貨物，或有而不出於其途，則此種設施，固無所施其技也，然則奚爲而後可？曰，欲求有貨物以供運輸，且復出於其途，則惟有得貨物運價之適宜尚矣。其故安在？觀貨物運價與生產之關係，即可知矣：

（甲）貨物運價與生產事業，必先得生產品銷路之廣，端賴運輸事業以分佈貨物於各商場，其貨行愈遠者，其銷路愈廣，欲生產方可期發達，貿易及消費之關係，即可知矣。

而生產亦隨之愈發達焉。此即生產之發達與否也。

雖然，凡同類出產品，有此地產者，其成本高，彼地產者，其成本低，而市價則一也。又同類物品之數生產地，其距市場之遠近，不可偶同，故其生產品由生產地運至市場，其所負担之運費，亦不可偶同，而其成本亦變，此又一情形也。有此二種情形，故同類生產事業，有因地位之惡劣，而利微或無利者，有因距離市場之太遠，而利微或無利者，按諸優勝劣敗之公理，則利微者，終以競爭而失敗，無利者，不可繼續長久，如此而欲求生產之平均發達，豈易得也？是雖運輸便利矣，亦無濟於事焉！然則奚爲而後可？曰，惟有運用運價以轉移生產之興替耳。

蓋貨物成本之原素有二：一曰生產成本，一曰運費。運費者，由生產地運至市場之運費也。運費高，則貨物成本亦隨之而高，運費低，則貨物成本亦隨之而低，此自然之勢也。倘某一貨物，以地位之關係（如前言第一種情形），其生產成本獨大，而不能與同業競爭，則鐵路若獨減輕其運價，使其貨物成本，亦隨之而小，即可與同業並存矣。倘某一生產，以距離之關係（如前言第二種情形）而不能與同業並存。則鐵路若獨減輕其運價，亦即可與同業競爭矣。夫如是，則生產方可平均發達，而運用運價以轉移生產興替之妙，於斯得焉！

由上觀之，可知運價得宜，則生產方可期發達，生產發達，則鐵路營業，亦可隨之發達，是即鐵路欲求營業發達，必自運用運價始也。

抑尤有進者．即鐵路營業．已臻發達矣，亦有運用運價以促進新生產發達之必要也。蓋生產在創辦之初．其成本每高於開辦已久者，倘鐵路以不感營業不足之故，對新生產而不與以減低運價之協助，則舊生產固可蒸蒸日上．新生產永無發達之可期。如此而欲求全國生產之平均發達．與社會之平均進步，營利要以不害斯二者爲原則也。故無論鐵路營業之狀況奚若．皆有運用運價以協助生產之必要也。

(乙)貨物運價與貿易之關係——貿易居生產與消費之間，無貿易則生產者無自銷售其生產品，消費者無自購買其消耗品．兩者無自爲謀矣。故貿易之於國民經濟，關係至鉅，欲求某地貿易之發達，必求大量貨物集散于其間，集散者，商人也。但商貨之所趨，惟利是圖，有利則取，無利則捨。所謂有利可圖者．該地市價高於貨物之生產成本；與運費之和，即運費小於市價與生產成本之差也。倘貨物出產地至該地間鐵路之運價太高，商人無利可圖．或有利而過微．則貨物必改經他路而集散於他處，然則該地之貿易，又何可期而發達耶？故必酌減運價．然後貨物方可出於其途，集散於其地，而商務始有發達之望焉。此就一地之貿易而言也。

若就一國之貿易而論．則制定運價．尤不可不得其宜也。蓋運費即貨物成本之一部，運價高．貨物成本亦隨之而高．運價低．貨物成本亦隨之而低。而國民之購買力，適與貨物成

本成反比例。貨物成本大，即物價高，則國民購買力隨之而小。即物價低，則國民購買力隨之而大。蓋國民經濟能力，固有時隨物價之高而增進（因造物者卽國民，物貴即民富），並不隨運價之高而亦增進也。故運價高，即國民購買力減小；運價低，則國民購買力增大。大則貨物之銷路廣，貿易隨之而發達。小則貨物之銷路狹，貿易隨之而衰落也。

若自國際貿易而言，則運價之關係尤大！蓋貿易競爭，國際大於國內。倘欲本國市場能與外國市場相抗衡，即國際商貨之集散，皆趨本國市場，則運輸便利爲首要，而運價適宜爲尤要也。蓋商貨之所趨，惟利是圖，倘商貨經此路而趨此埠，其運費大，即貨物成本隨之而大，經彼路而趨彼埠，其運費小，則必捨此而取彼。取捨之間，正在運價之高低也。故欲本國國際貿易之發達，尤在運用運價，以吸收國際商貨，行經本國之鐵路，而集散於本國之市場也。

（丙）貨物運價與消費之關係——生產事業，固各處不同，國民購買力，亦隨地而異，而國民消費力，又隨購買力而各殊也。購買力大者，消費力亦大，購買力小者，消費力亦小。消費力大者，其所購買者，必需品多於奢侈品。消費力小者，其所購買者，奢侈品多於必需品。惟通常消費力小者，其原因有二，家境貧寒其一，風俗儉樸其二。前者購買必需品，且時虞經濟之不足；後者購買奢侈品，則每感價值之太昂。倘欲使貧寒者，不感必需品之不足，儉樸者有購買奢侈品之漸，則非減低物價不可。然而物價之高下，運價實足以左右

之(蓋物價包括生產成本及運費二原素)，故欲國民消費力之增大，實有賴於鐵路運價之運用也。

且也，同一貨物，其市價隨地而異；其市價較高之地，則貨物群趨焉。較低之地，雖消費者之購買力大，亦求之而不可得。倘鐵路對於運往市價較低地帶之貨物，酌減運價，使營商者有利可圖；且可與市價較高地帶相若，則貨物可分佈於各地，而得消費之平也。又有同一貨物，其在二地之市價相同，然以二地之距出產地，遠近不同，運費因之各異，則貨物群趨於近地，而遠地不之往焉。蓋遠地運費多，其利小或且無也。倘鐵路對此遠距運輸，酌減運價，而近距則否，則地無遠近，貨物皆可達到，而消費自得其平矣。

當今鐵路之釐定運價，雖減價之舉已盛行，但鮮有專以增進人民消費力爲前提者，此又吾人不可不注意者也。

由上觀之，可知生產發達，然後有貨物以供鐵路之運輸：貿易繁盛，然後貨物流通，而鐵路營業，方可充分發達，國民消費力增大，然後貨物方可得銷路之愈廣，而貨運方可期繼續長久。故欲求有貨物以供運輸，且復出於其途，必先求生產及貿易之發達，與夫國民消耗力之增大，然此又端賴運用貨物運價之得其宜也。此制定貨物運價之所以首宜研究也。

(甲)制定運價之理由

(一)貨物運價之制定

(一)照價章以徵收運費易，按經濟情形以制定運價難。蓋制定運價之原

則繁複（詳後）必有學識淵深，經長時間之考察與研究，然後方可制定而無弊。此運價應先制定之理由一也。價章一經制定之後，非得制定或監督機關之准可，不能任意增減。故對人或對貨偏袒之事，損人利己之舉（如鐵路競爭），不得發生。此運價應先制定之理由二也。運價一經制定，即公佈之使家諭戶曉，故路員欺商舞弊之事，不得發生。此運價應先制定之理由三也。

（乙）制定運價之機關——制定運價之機關，隨鐵路之性質而異。民有鐵路，則運價原則，由政府之原則，與價目之規定，皆屬之路局，但政府得監督之。國有鐵路，則運價原則，由政府（鐵道部）核定，價目則由路局依法制定之。

惟貨物運價，關係國計民生至鉅，在制定之前，必有三種人之共同研究，方能得其適當。三種人者，一曰實地調查者，一曰學問高深者，一曰經驗豐富者。實地調查者，在考察國內經濟情形，供給研究材料，此可以各路車務人員，如貨票司事，站長，段長等，兼任其事。學問高深者，在根據研究材料，憑學理以定制定運價之原則，此可以大學教授（當限於交通學科者），鐵路專家，專任其事。經驗豐富者，在以前者所定原則，憑經驗以去其學理與事實之相違者而糾正之，此可以鐵路者老而辦路素著聲譽者，專任其事。此三種人者，實地調查者，以車務人員兼任其事，固不難得也。惟欲以一路而集多數之學問高深與經驗豐富者，則殊不易得，且制定運價，非僅根據一路情形，可以蔵事，勢必參照全國經濟情形，各路

營業狀況，方可收完善之效。故無論鐵路政策之爲國有，或民有，一國之內，應有一統一之制定運價機關，如『貨物運價委員會』者，由上舉三種人組織之，以專司制定，或修改運價之事，而爲各路採用之資，如是則所費小，而收效大也。

(丙)貨物運價之種類——貨物運價，大別之可分二種：一曰普通運價，一曰特別運價。普通運價，運價之主也；特別運價，運價之輔也。蓋普通運價，按普通情形，準運價原則，以制定之，而適用於一般貨運；其不能按普通運價以徵收運費，則運輸不能成立，抑或爲穩定營業起見，酌減運價，以吸收貨運者。謂之特別運價。故後者乃適用於特種貨運而有一定之制限者也。

(丁)制定運價之方法——運價制定方法，隨運價之種類而異。普通運價，在先將普通運價貨物按貨物分等之原則，(詳後)分等，作成貨物分等表。次按制定運價之原則，(詳後)定每等貨物每公噸每公里之基本運價，而作成全路各距離間之貨運價目表。故計算某普通貨物某二站間之運費時，先自貨物分等表中，查其屬於何等，然後自貨運價目表中，查該等貨該二站間距離之運價爲若干，即應收之運費也。

特別運價則按特種貨物之種類，各專訂較低價率，或照普通運價減等收費，而制成特別運價表。故計算特別運價貨物之運費時，僅查特別運價表之價率，而以里程乘之，即應收之運費也。

（三）貨物分等之意義——貨物種類繁多，欲一一另訂運價，則不勝其繁瑣！故有貨物分等之辦法出。分等之作用，簡言之，即所以使手續單簡而利價章之制定與運費之計算也。其分等之方法，按貨物分等之原則，以所有各種貨物，分爲數大類，而等列之，如頭等，二等，三等……之類，運價即隨此等級，而異其高下，等級高者，運價則高，等級低者，運價則低，現我國分普通貨物爲六等，即取其簡便之意也。

（2）貨物分等之原則——

（A）貨物價值（Value of Commodity）——按貨物價值之貴賤，定貨物等級之高下，此乃分等原則之最重要者也，其理由如次：

『一』貨物易地之利藪，與貨物本身之價值成正比例，如利藪爲百分之十，則價值百元之貨物，易地之後，可獲利十元，價值千元之貨物，易地之後，可獲利百元，然此十元或百元者，必賴鉄路之功，易地之後，方可得也，設此百元與千元之貨，其重量同爲一噸，其體積亦相若，則鉄路若按噸收費，其所取於百元之貨者，設爲五元，當爲其利藪百分之五。百分之五十與百分之五相較，相差十倍，是鉄路取於百元之貨者多，取於千元者少，顯有厚薄存乎其間也。倘欲使運價公平，則取於百元之貨者，既爲其利之百分之五十，爲五元，

所取於千元之價者，亦當爲其利之百分之五十，而爲五十元也，故同重之貨物，行同一之距離，價千元者，應收五十元；百元者，應收五元；即貴者應多收，價賤者應少收，此爲維持運輸公平起見，貨物應按價值之貴賤，以定等級高下之理由一也。

(二)鉄路營業進欵，必須超過運輸成本，然後營業方可繼續長久。否則必瀕破產，故鉄路徵收運費，最低限度，必以能抵補運輸成本爲衡。惟運輸成本，隨裝載重量而異，其重量大者，則運輸成本亦大，重量小者，則運輸成本亦小。倘某貨（如煤）質重而價賤，則以其價賤而易地所獲之利雖微，其運輸成本仍大，而鐵路所取於該貨者，亦必隨之而大，因以彌補其運輸成本，而利營業進行。今設煤之原價每噸十元，易地而爲十二元，是可獲利二元。倘自煤之出產地，運至銷售地，其運輸成本，設亦爲二元，則鉄路爲彌補其運輸成本起見，勢必徵收運費二元，是即取其利之百分之百，而經商者即無利可圖矣。無利可圖，則煤運不成立；煤運不成立，則煤無銷路，而礦業無由振興。然鉄路實負有協助實業發達之責任，則對此煤運，自應減低運價爲一元，即取其利之百分之五十（假定以取利之百分之五十，爲運價公平之標準），以達運價之公平，而助煤業之發達。但運輸成本爲二元，所收運費爲一元，是鉄路明受百分之五十之損失，則此種損失，將奚自而彌補之耶？曰：可自價貴之貨物以彌補之也。此種彌補之方法有二：一曰自然之彌補法，即貨無貴賤，皆按其易地獲利之百分之五十（假

定如是）以徵收運費，則賤貨之運輸，其進款雖有時不及運輸成本，然貴貨之運輸，其進款則可超過運輸成本，而無形中得以互相彌補之也。譬如運煤一噸（如上例所言）損失一元，但同時運米一噸於同樣距離之間，噸米之價乃百元，其易地所獲之利爲四元，則鉄路取之於米運者，當爲二元，『其利之百分之五十』。運煤雖虧本一元，運米則可盈利一元；適相彌補之也。二曰人爲之彌補法，設是米易地所獲之利爲三元，鐵路取之者，當爲一元五角。其盈利五角，當不足彌補運煤之損失，則鐵路可提高運米之運價。設改爲取利之百分之七十，而爲二元一角，即足以彌補之矣。同時米商仍有利可圖；運輸仍可繼續維持。此種對貨厚薄之不同，似有欠公允，然貴貨交易之利，每高於賤貨，則取費雖稍有不同，固未失公允也。此爲參照貨物負担能力，爲協助實業發達起見，貨物應按價值之貴賤以定等級高下之理由也。

（二）貴重貨物，奢侈品居多，賤廉貨物，日用品居多。奢侈品惟富者能用之。日用品，則家無貧富，皆須用之。一國之內，富者乃少數階級也，故貴貨列高等，付高運價，結果其市價亦可隨之而稍高，但用之者皆富人，多取之，無傷也；賤貨列低等，付低運價，結果其市價亦可隨之而稍低，但用之者，多貧人，少取之，濟貧也。此爲調濟貧富階級起見，貨物應按價值之貴賤，以定等級高下之理由三也。

(b)運輸成本(Cost of Service)——列車裝載力，既受限於重量○亦受限於容量，有時容量雖有餘裕，但以重量已達極點之故，亦不能盡容量而載運之○有時重量雖未達極點，但以容量已無餘裕之故(因列車長度，有一定限制)，亦不能盡重量而載運之，此隨貨物質量之重輕、與體積之大小以爲衡、而鐵路運輸成本，並非各貨每噸所應攤者，皆相同也○譬如每列車可運煤四百噸，若以之運棉，則以其質輕體笨，佔地特多，恐百噸尙不可及，然行車費用，並不隨裝載重量爲正比例之增減(因除機車用煤，受裝載重量之影響外，其他一切費用，如車上員工辛資等項，與列車載重，固毫無關係)，則設如運煤四百噸於一定距離之間，需運輸成本百元；運棉百噸於同距離之間，其所需運輸成本，少於百元者，必有限，茲假定爲八十元○是煤每噸之運輸成本爲二角五分，棉每噸之運輸成本爲八角，其相差之數甚大○倘鐵路運棉之取價，與運煤同，則非虧本不可，故爲維持運輸成本起見，則運輸成本較大之貨物，應列高等而付高價，其運輸成本小者，應列低等而付低價也，

(C)運輸責任(Risk of Service)——貨運責任，有由鐵路負責者，有由貨主自負者，現代運輸政策之趨勢，皆主鐵路負責，我國各路，亦有漸次推行者，惟貨物有實質堅實者，如銅鐵之類，有易損壞者，如玻璃之類。倘貨運由鐵路負責，則運銅鐵之費用少，責任小，運玻璃費用多，責任大，蓋運玻璃必須有完善之設備，以防損壞，是以費用多，倘萬

一損壞・又須照價賠償，是以責任大・故貨物之運輸責任大者・應列高等而付高價，其責任小者・應列低等而付低價也，

(D)營業競爭(Competition)——鐵路應有營業競爭與否・姑且勿論・茲假定陸路間或水路間有營業競爭・則營業競爭・亦不失爲貨物分等・即所以示取價之高低・倘因競爭關係・對某貨而欲少取運價・則列於低等可也。惟貨物分等之作用，在示貨與貨間之關係・欲達營業競爭之目的・其最要者・在基本運價之適宜，而以運特別運價爲尤要。故營業競爭・在貨物分等之原則中・非佔重要地位也。

(E)同貨異等之原則——

(1)原料或製造品——原料應列低等・製造品應列高等・蓋原料加以人工，方成製造品・製造品又可分國貨與洋貨，而異其等級，輸入者，即外國原料・可列低等・以獎勵輸入，而利本國貿業之發達・輸出者，即本國原料，可列高等・以阻塞輸出・而利本國實業之創設，製造品又可分國貨與洋貨，而異其等級，國貨可列低等・以輕其成本，而促本國實業之發展・洋貨可列高等，以重其成本・而抗外貨侵入之競爭・

(2)液體或固體——同一物質，隨氣候之變遷，或製造之程序・有時爲液體，有時爲固體，固體裝載便利・易於照顧・故所費少而可列低等，液體須設備完善，照顧齊全，故所費多而可列高等・

（3）散貨或捆貨——同類物貨，散貨佔地位大，且裝卸照顧難，故宜列高等。捆貨佔地位小，且裝卸照顧易，故宜列低等。

（4）貨鮮或乾貨——此如菜蔬魚肉果品之類，有新鮮而濕者，有鹽晒而乾者，前者質重而價貴，且裝載難（如冰藏車之設備），後者質輕而價賤，且裝載易，故前者應列高等而後者低等，

（3）貨物分等之方法——貨物分等之多寡，以運價之制定與計算言，則等級愈多，愈覺詳密而洽當。蓋制定運價，須分等而便利。以運價之公平與妙用言，則等級愈少，愈覺單簡行，一等而有一基本運價。一等之內，任何距離，又各須算出一價，如我國分普通貨物爲六等，則有基本運價六，即各等每公里之運價是。設某路之長爲一千公里，則六等之間，須各有一公里之運價爲若干，二公里之運價爲若干……以至一千公里之運價爲若干。即每等之下，須制定一千不同距離之價目，倘等級減而爲三等，則爲三千，制定手續輕半。增而爲十二等，則爲一萬二千，制定手續倍之。而各貨運站，根據價章，制定由各該站至全路各站間之運價，與平時收貨物而計算運費；其手續之繁易亦然，故以運價之制定與計算言，貨等以愈少爲愈便利也，

惟貨物種類繁多，價值各異，性質各殊，今合併之而爲數等，自不免有武斷牽强之處，欲期公允，豈易得耶？故貨等愈少，則武斷牽强之處愈多，而離公允愈遠，反之，貨等愈多

，則武斷牽强之處愈少，而離公允愈近，如甲乙二貨，按價值之高低，以定等級。甲貨每噸價百元，乙價八十五元，今假定分等之原則，爲價值在每噸八十元以上百元以下者，列爲一等，則甲乙二貨，本不同價，今列爲同等，豈非武斷牽强之至？今設該等貨每噸每公里之運價爲一厘，則百元之甲價，其所負担之運費爲一厘，八十五元之乙貨，其所負担者亦爲一厘，豈非有欠公允耶？倘假定分等之原則，改爲價值在每噸八十元以上九十元以下者列爲甲等，九十元以上百元以下者列爲乙等，列爲乙等，如此以增加貨物之等級。又假定甲等運價爲一厘，乙等爲八毫，則甲貨應列甲等，所負担者爲一厘，乙貨應列乙等，所負担者爲八毫，如此乃漸得其公平也。又有時普通貨物，在一定運價運輸之下，經商者方可獲利而繼續其營業。倘貨物等級，無此適當運價，即此貨物所能負担之運價，在某二等之間。倘貨等過少，二等之間相差過大，則此貨若列之於高等，經商者無利可圖，運輸不可成立；列之於低等，則鐵路蒙損過大，亦非所願！故欲適合此類貨物之運輸，而得運價之妙用，惟有貨等增多，使等差甚小；而此類貨物，即可列入低等，而鐵路蒙損，亦甚有限也。且以該項運輸因運價低廉而漸增加之故，亦終足彌補其損失也。故以運價之公平爲愈洽當也。

夫貨等過多，則於運價之制定與計算不便；過少，則於運價之公平與妙用有妨！然則分等之多寡，究應以何爲準則耶？曰：制定與計算，關係手續上之便利，公平與妙用，關係營

業前途；前者輕而後者重，故編製貨等，要在不甚妨碍公平與妙用中，以求手續上之單簡也。

●貨等少而甚碍公平與妙用，則寧貨等多；貨等多而無益公平與妙用，則寧貨等少。此又全視國內貨運情形爲何如也。是以編製貨物分等表時，其手續應如下列諸端：

（A）參照各國編製貨物分等表之原則與方法。

（B）詳考本國各種貨物之數量，性質，成本，市價，及裝運情形。

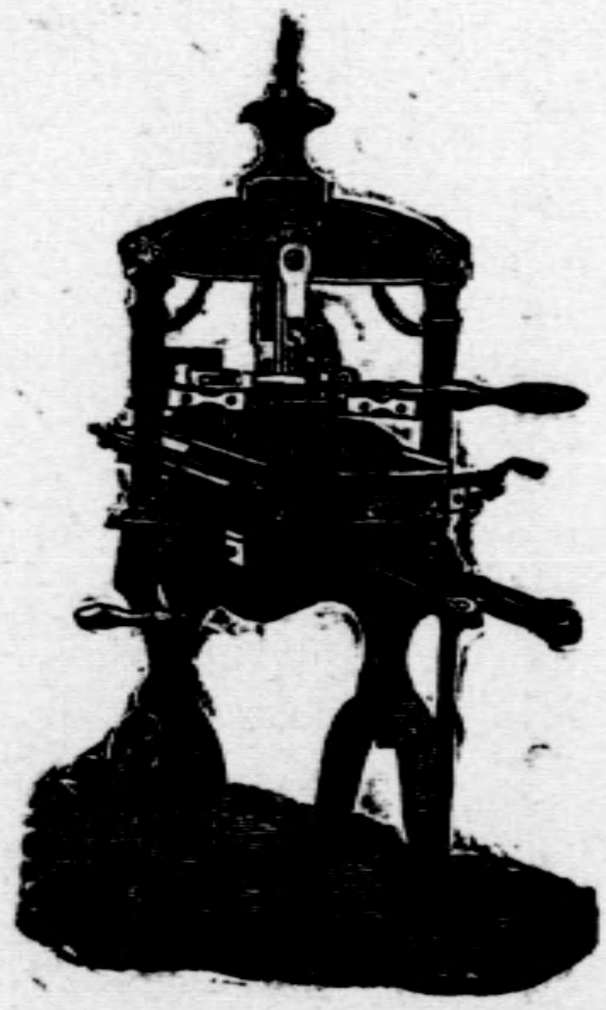
（C）某貨列入某等，應以其負担運價之能力爲準繩。即按貨物價值，運輸成本，運輸責任，及其他分等原則以編製分等表時，要以貨物負担能力爲前提也。

（D）以貨物負担能力之不同，爲貨等最多之限度；以武斷牽强之處最少，爲貨等最少之限度。

最低貨等之貨物等級既定，次當規定者，厥爲等級間相互之比例。蓋規定運價，僅及基本運價，即不可不規定等級比例以推算而規定之；是以編製貨物分等表時，要以各級貨物負担能力之比例爲比例。制定等級比例，應以各級貨物負担能力之比例爲法則，如五等之百分之百二十，四等可爲五等之百分之百三十；蓋不可以一定之數學比例爲法則，如五等爲六等之百二十，而四等亦爲五等之百二十也。此種求貨物負担能力之比例，其方法在取各級大部份貨物之成本與市價之差額以定之；此又全視貨物本身之情形爲何如也。

總之；編製貨物分等表之方法，在隨貨物本身情形以定等級之多寡與等例，不可先定等

級之多寡與比例，而後等列貨物，此乃至要之義也！



《未完》

離海谷鐵路養路費用之節省（譯自英國鐵路雜誌）

王若侃

原名「對於修養妥善之鋪路工程財政處理之適當」

離海谷鐵路之軌道，其修養之妥善，與北美之任何鐵路無異，聲名洋溢，人所共聞，該路長凡一千三百十七英里，內有雙軌幹線約五百英里，自一九二六年以後，其修養費中所減省之延人時及現金兩項，爲數甚巨，茲列表示之於下。

年份	養路費總數	與一九二六年比較百分數	延人時（僅爲經常修理）	與一九二六年比較百分數
一九二六	九，一七六，五二九元	一〇〇·〇	七，八九四，一八六元	一〇〇
一九二七	八·三一〇，四六六元	九〇·五	七，四二六，二四五元	九四
一九二八	六·四二八，六八五元	七〇·〇	五，六七五，四一三元	七二
一九二九	六，一一〇，四五五元	六六·五	五，五九〇，〇四二元	七一
一九三〇	五·九二五，二六六元	六四·五	四，八二二，三〇〇元	七一
一九三一	四，六六四，二二九元	五一·〇	三，六八七·八九五元	四七

據離海谷鐵路養路總工程司費烈伯氏云·最後數年之經濟·多因繼續施行若干長久設立之慣例，直接所得之結果也。

石碴所有幹線軌道，其枕木之下，均鋪有優質之石碴，平均深十四英寸。以前清理此項石碴，實爲一種耗費之工作，惟近年來，則以機車起重機及篩設備與夫特別設計之動力清碴機爲之，自一九三一年起，又採用一種新式之自容清碴機。從事於二百英里左右之軌道，計每英尺費用六分二厘五。此機可使全路石碴，於兩年內，以低廉之費用完全清理之，據費烈伯氏自稱，該路清理石碴之困難，今已成過去矣。

枕木自一九〇九年起，所有枕木及道叉道叉木，即經蒸製。最初僅用直接之蒸木油。惟近數年來，乃以蒸木油百分之七十與煤脂百分之三十之混合物代之，結果頗爲圓滿，而費用亦減，其所施方法，爲羅雷法，亦稱空穴法。在一九一三年至一九一六年四年以內，枕木之更換，平均每年每英里二百六十八根，自此以後，更換數目繼續減少，至一九二八年與一九三一年四年內，每年每英里更換之數目，平均祇五十二根，而所省之延人時，每年在一百萬以上。

以枕木裝於低邊之貨車內，隨掛石碴列車區間，車或帶有鈎帶之機車起重機。於各道班之先，從事分配，由軌道監察員監督施行。監察員所管段上，備有壓氣舂打器多具，以便工作。水溝已被視爲最有助於經濟維持之重要事項，每年用機車起重機及挖泥機從事開挖，并佈置分水溝九十英里以上，曩用瓦製溝管，今則代以八英寸穿孔金屬管。

自一九二五年起，使用每碼重一百三十六磅之鋼軌，觀其所得之節省，可證明使用此

種重軌之合宜，軌之下面，鋪設寬八英寸半之底板．此項底板，乃增加枕木使用年限之重要分子也。

在曲度極大之彎道上，設置鋼軌上油器、可使此項彎道上之鋼軌使用年限倍增，現在約有此項機件一百二十五具，正在使用之中也。

動力工具　離海谷鐵路爲使用動力工具極廣之處．凡能證明有利於經濟之任何設備，均在其購置之列，動力枕木春打器爲最屬經濟而最能令人愜意者，此項工具以及鐵路汽車動力鑽等其他設備，均在設備完善之中央工廠內，由工人三人修養之，並不如以前由分段組織從事工作之時。須用工人二十人也。

養路人員之減少　以增加各分段長度之故，其分段數目原爲三百零二者，今減至一百六十段，平均一段內有雙軌九英里．此事自一九二八年起．即已辦理．並已將額外道班一致減少。

步行巡查各段之事．業經廢除．其有必要之處．代以汽車巡查．並節知行經路線之各道班及監察員注意．如此辦理及因展長道段之故，計每年可省工資洋五十五萬元也。

號誌　一九二八年間，因以商用電流及電流變遷器代替原始電池，查得可將號誌修養段之數，由七十減至二十六，而每年所省之款，計二十萬元，其中九萬六千元均爲工資。

在電報段內，亦用電流變遷器代替電瓶，以增節省，查得號誌修養人員．雖因此項改組，大爲裁減，而號誌之損壞，並不增多．且反而大形減少焉。

多餘工程　所有不再使用之路軌房屋及建築等，均一律廢除拆遷，以其可用之材料，用之於他處，近數年來，如此辦理之房屋，約有三百所也。

監察　因嚴密稽核雜項費用之結果，將凡可以合併之部份，概予合併，因此每年所省之監察費，計爲三十萬元。

總論　除以上列舉各項節省以外，尚有其他種種節省，雖分之爲數甚微，然綜合計之，則數亦非細。如用刻字之牌一事，每年所省油漆及維持費，亦約計一萬元也。

所有電力之購用，均盡力使之聯合，并盡力使各處之電力供給，由一單獨之電表引用之，俾可得有廉價之利益，與耗用電流甚多者之所得無異。

人或以爲六年之內，減省費用約百分之五十，祇由於遷延修養所致，實則不然，蓋道路及工程，均經修養達最高之程度，現在一切情狀，均完好而妥善也。

比利時國家鐵路之組織及管理　續

楊文樸

列車之行駛(Mouvement des trains)

一站中所執行之事務，可分三主要部，(1)營業：發售及檢收客貨票，登錄及授受行李，收發貨物，洗刷及修整列車，暖汽，電燈等；(2)行車：列車之組織及出發，(3)收款，以下所討論者，爲第二項行車事務，

I 列車之組織及發出(Expedition des trains)

車站行車事務(Le service du mouvement dans les gares)　此事務包含列車之組織，移動，出發，及收入等等，於大規模之車站，有員司一人或數人，專管行車事務，每員或專司一方向之列車，或專司站中某部分之列車，此爲專責員司，並不干預車站普通事務如站台貨棚之照料等，（如中國所謂運轉站長等是），有時亦不參與調甩車輛等事，除非有干涉列車行駛之掛甩車輛，則屬例外，

車道佔用表(Tableau d'affectation des voies)，爲車站行車事務之根基，多用圖表以記載由夜半至次日夜半之所有進出車站各列車，並記每一列車到站時間及開車時間，暨該車應收於何道，發於何道，並載其出入車站之各路引(Itineraire)，最後且記列車之移動，在同

時舉行之入車及出車數目，以最大爲原則；近年漸漸採用圖解而不用表，如圖 149，即爲一例，近見用於多數路綫。

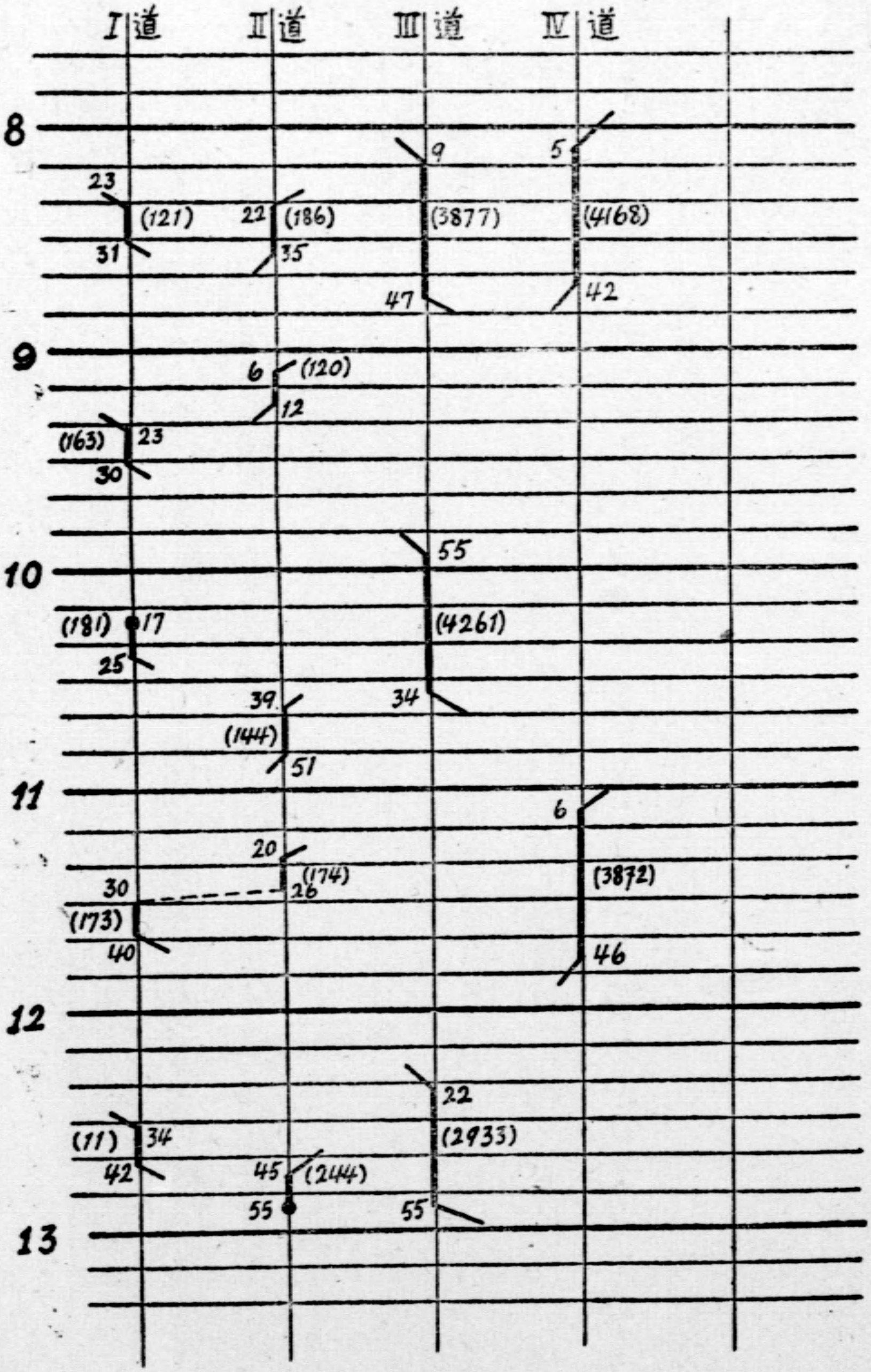


圖 149

圖之竪線爲道軌，橫綫爲時間，竪綫中之粗線，表示該道於何時何分爲某列車所佔用之時間，例如列車3877次，於8時9分入第Ⅲ道，爲列車121次越行，（8時23分入Ⅰ道，8時31分開）；同樣，列車2933次爲列車11次越行，又Ⅱ道自列車120次於9時12分開出，至列車144次於10時39分開入，中間共閒一小時半，此等空閒時間，該道尚可挪作別用，列車173次，於11時40分開車，列車244次路綫告終，而191次列車路綫即將告開始，

列車開出須完備之條件　完備之列車開出，須將所需之號誌備齊，行車員役亦須齊全，計列車長一人，車守數人，並須知該車之性質速度及其所行路線之坡度等，機車須掛於列車前端，且機車向前，除有特別原因，如用雙機車上强坡道及救急列車或調車等，此外不得變更，

列車須備之號誌　列車須備之某種號誌，在未齊備時，列車不許行駛，各號誌之不同，當依其照平常方向行駛或反對方向（Contre voie）行駛而定，在某種情形下，尚附有某種號誌，以與路道人員互通消息，

比國路綫所有夜間行駛之列車，前端須有白燈一，最末一車橫面須有一紅燈，又其右側上方尚須另有一燈，向前面者綠色，向後面者紅色，白晝行車亦須備有尾燈及傍燈，但不點火，車尾紅燈係指示道軌員役，謂該列車完整，且如有其他列車尾隨，見彼紅色尾燈，即須

停駛，在車站停避時，該紅尾燈須卽取下，以免與過站不停之列車相混，旁燈則使車上員役知其列車完整，

如一列車或單機車逆行（Contre voie）於一雙軌路綫之某道上時，除備有上列號誌之外，尙須於白晝置一紅旗，晚間有一火把，皆置於煤水車之右側，

有若干鐵路爲節省燈火費起見，於白晝將尾燈及旁燈以鐵牌代之，

列車與列車間之距離　在雙軌路綫上，爲列車行駛之安全，兩列車中間須留有相當之距離，永維持此距離，始終不變，此種距離分爲兩種，（1）時間之距離，（2）路途之距離，

（1）時間之距離（Espacement par le temps）　欲開出一列車時，必須前一次同方向之列車開出後，已過一定之時間，方許將該列車開出車站，此時間之距離，須極爲充分，如於特別情形下，該列車須停駛時，必使列車員司有充分時間處理車尾之號誌等，以免相隨之列車早到而生危險，充分之時間距離，應沿途一致，通常爲10分鐘，如首次列車較二次車行速時，亦可降至5分鐘，如兩列車行於同道，而道長僅數公里時，則亦可減至2分鐘，

列車行於兩站中間時，其時間之距離，賴道路號誌以維持之，如有一列車，於前一列車開過五分鐘後，卽開行於其後，則路道員役予該列車以緩行號誌，（晝間用綠旗；夜間用綠燈，霧天用响墩），如距前車不及五分鐘時，則用紅旗或紅燈，使後來列車停駛，在英國之遠距及進站號誌，於一列車開過後，須關閉五分鐘；亦卽維持時間相當間隔之意，

依時間而分之距離制度，甚爲簡單，無需機件，亦無需特別員役，但其安全，全賴當事員役之注意及盡職，惟道路員役，或未能全留神於應注意之時間距離，而列車員役於中途意外停車時，亦不免因時間短少而忘掩護其列車，故其安全未能完備，

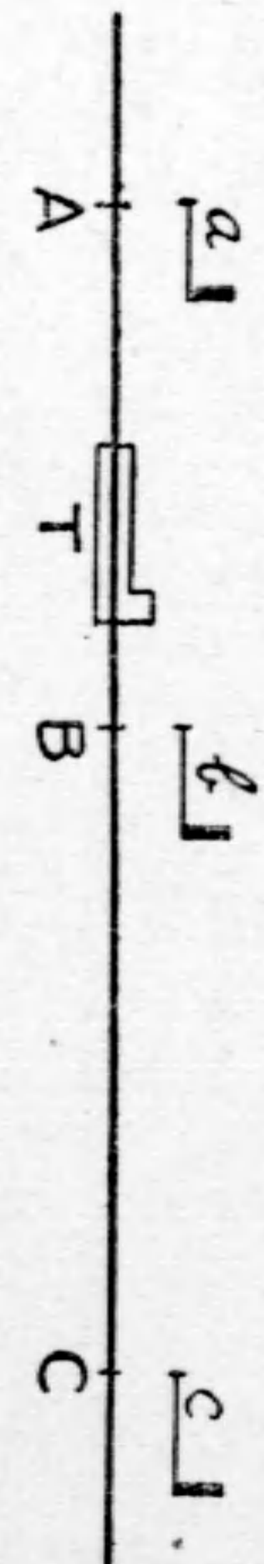
（2）路途之距離（Espacement par la distance）路途距離法，即將一路線分爲數段（Sections）或數十段，每段中僅行一列車，在前一列車確已離該段後，方許第二列車入該段中，此所謂區截行車法（Block system），

（Signaux de block）每區截點則立一號誌，名爲區截閘樓（Poste de block），該段無車時，始許將其號誌開啓，每一區截閘樓，皆用電氣機件，與上下兩區截閘樓相通消息，於一列車入ＡＢ段時，則以區截閘樓Ａ之號誌掩護之，（即將號誌Ａ始能開，在ＡＢ段未清時，縱有一列車已到Ａ，亦須在Ａ外候之，）直至前列車已離開ＡＢ段，號誌永久關閉，迨該列車在運輸輕簡之路線上，方可由Ｂ樓通知Ａ樓，Ａ樓再將Ａ號誌開啓，令後來列車入於ＡＢ，在運輸繁重之路線上，則利用車站，作爲區截號誌閘樓，使其號誌完備，再用普通電報以通消息，而維持列車之距離，此法不免遲慢，因電報交換消息及號誌之運用，不能在一處，有時相距極遠，則不能由同一員役開閉號誌及通消息，故難免發生錯誤之危險，

通常規章，係採用特別機件之區截法（Block system par appareils speciaux），有兩層利益，（1）段通（Deblocage）消息，可以直接簡便通知號誌夫，（2）普通號誌及所謂區截機件間之連鎖，可以有法成立，以外又可於站之中間，再設區截閘樓，使段距接近，故可將路線能力增大，即列車次數可以增加，

同樣單軌路線，亦可採用區截法，其成立方法，不僅須維持列車距離，且須使由相向兩點所發之兩列車不致相撞，

報告列車（Annouce destrains）有區截行車法之路線，一區截樓須將該列車情形報告他區截樓，德國無區截法之雙軌路線，用電報將列車之開行時間或通過時間通知下站，無區截法之單軌路線上，某站於開出一列車或通過一列車之前，必須以電報詢問下站，是否可行，必得正確允許之後，方可開車，或讓車通過，爲避免錯誤起見，向下站所發之請求電，應行於開車或通車四分鐘之前，且通例如有另一列車佔用該段路線時，不論方向之爲來爲往，皆不得作此請求，於列車到站後，即須用電報通知上站，謂該段之路已清，無論有無區截法之路



線，皆須以電鈴或電話通知路口守者(Garde Carrieres)，

比國無區截法之路線，某站已向下站開一列車，在下站未通知該列車確已到下站之前，不得另開一向下站之列車，設下站未能即時通知上站，上站可以問下站列車是否到達。

列車之相錯(Croisement des trains)　列車之於單軌路線之兩端站或中間站中相錯，行之於單軌路線終點站之位於另一雙軌路線上者，此種錯車站，亦預先載入行車表中，各員司皆須通知，列車相錯，須有相當正式手續，以免車未相錯，即將先到之車開出，

比國鐵路上掩護列車相錯站之各號誌，但爲安全起見，更宜置一紅旗或紅燈於各到車道之停車處，迨站長已見及相錯車之兩列車長，并聲明車已齊備待發後，方許由站長命令將該紅旗或紅燈移走，

法國北方路局，則於列車相錯之車站，設兩停車牌形號誌，在第一列車到站前十分鐘，將該車號誌關閉，於第一列車到時再開啟之，至該列車已進妥避車道，未佔道尖，一切全妥時，再開啟第二號誌，

一列車誤點時，其錯車可行之於下一車站；但該兩站須以電報商議，且下站站長須將其站上各號誌關閉，於各發車道置紅旗或紅燈後，方可允許，俟消息交換妥協，始准原定錯車站站長開車，但列車長未接該站長之書面允許，亦不能發令開車，而司機亦須見及該令後，方能啟行，錯車之變更，僅能行之於下站，如再欲於另一下站行之，其各種手續須重新辦過

，如因電報電話完全破壞，則換站錯車之消息，由快車傳遞，接洽妥協後，方許變更之，

臨時加車之開駛（Mise en marche d'un train facultatie）臨時加車之開駛，須由組織該列車之車站通知沿途各站，在各站接受後，方能開車，如於單軌路線上，欲開駛此種列車，則在未接下站電報謂無列車行於反對方向之前，任何站不許開車，亦不許該列車通過，如有一加車與一例行列車相錯時，例行列車長須按時接到錯車之通知，

Ⅱ區截行車法（Le Block-system）

區截行車法共有三種制度，（1）絕對區截制度（Le Block absolu）又名絕對道閉區截制度（Block absolu Conditionnel），又名絕對道開區截制度（Block absolu ouvert），

（Block permisif），（2）可通區截制度（Le block permisif），（3）條件絕對區截制度（Block absolu ferue），

絕對區截制度行車法，絕對不許讓一列車或一機車駛入已佔用之段，（Section Cloquee）

，除非聲明機件發生碍障，或遇有意外事變，則不在此列，此制度用於德英荷蘭及比國，法國僅里昂鐵路用之，

可通區截制度行車法，於已佔用之段內，他車亦永遠可以駛入，亦可駛過關閉之號誌，無須求得允許，但須預先通知，謂該段已被佔用，其行駛之安全，統賴列車員役之注意及盡職，此種組織法，爲自動區截，（Automatic block），其機件之運用，不恃人工，

條件絕對區截制度行車法，於區段關閉時，列車須停於入口外，但僅停某一定時間，過此時間，即可進入該段，惟畧行手續，及謹愼前進，能於可望見之路途上停駛，例如法國北

方及東方鐵路，入段號誌關閉，列車停駛，但在前列車已過此口後五分鐘時，該列車即可駛入，由站長或列車長以前進命令授與司機，用一進段通知，

可通區截制度之機件道岔等，必須爲自動者，

絕對道閉區截制度，據理比絕對道開區截制度爲安全，但採道開制度者，謂在事實上並非安全，其號誌雖附有條件，但與道閉號誌動力相同，入段處號誌未敢時，司機須停於旗外，司機於接到一書面通知後，始能接續前進，該通知係使司機明瞭站內情形及各規章，司機接收通知後，即完全負責，倘有謂道閉區截法不便者，因其無意中擾及行車，如一列車於其所行段中誤點，則必影響該路線上之各列車，如用道開區截法，則僅第一列車或下一列車損失時間而已，是以路綫之利用效率甚大，而採用絕對區截制度者，辯謂道開法之列車，接續入站，較爲敏捷，固屬事實，但在實際上，前一列車不待辦理後一列車入站手續之前，即已離開該段，故道開區截法，未見完全應用，倘須犯有危險，更爲不宜，

詳實言之，如不使區截過長時，兩種制度（於採用絕對區截制，更須注意）之價值，可以相等，英國Sanvage氏謂，英國採用絕對區截制（Block system absolu），未見有妨碍行車之不便處，區截之距離不能太長，於用出站及遠出站號誌（Starting 及 Advance starting），更須注意，好在此種號誌制度，可以使一列車候於已佔用段之入口處，並不妨碍上段之開通，因進站號誌與出站號誌及遠出站號誌間之距離，成爲兩段中間之一緩衝處（ecluse），可以停車也，

區截段之長度（Longueur de section）　規定兩區截段閘樓（Postes de block）間之距離，當依運輸情形之繁簡及列車速度之快慢而定。運輸愈繁，段距宜愈短，而列車速度愈快，則段距宜愈長，所謂運輸最繁之時，係指晝間行車最多之路段而言，列車速度，則指最慢列車而言，

區截段最短者之限度，應能容一列車停於段閘樓處，而妥受上段號誌之保護，卽1100至1200公尺，其最大限度，當不過 $1\frac{1}{2}$ 公里，英國之區截段，平均長1000至1700公尺，在最繁忙之路線上，尙有長200至300 公尺者，比國之比京安維斯路線，段距最長者爲3649 公尺，最短者700公尺，平均爲2400公尺，

（二）雙軌行車之路線（Lignes Exploitees a double voir）　當分爲施於雙軌路線上者，施於單軌路線上者，並將人力看守區截機件，與自動機件劃分清楚，

A，人力看守機件之區截法（Block system a appareils gardes）

（1）使用機件章程　一人力看守機件之區段閘樓，於雙軌路線之每一道上，有兩主要機件，一爲護段號誌，在該閘樓卽該段起點處，一爲通消息機器，使閘夫與上下兩段之閘樓互通消息，此機稱爲區截機（Appareils de Block），同時能用作連鎖機（Appareils d'enclenchemt），護段號誌　此號誌爲臂形者，其前置重述號誌或否，英國之重述號誌（Avertesseurs），爲

魚尾形旗，比國者爲箭形，法國者爲牌形或白綠牌，英比每道各有一號誌桿，其他各國，則將上下道之兩臂，皆置於同一桿上，

護段區截號誌，於採用道開制度之路線上，通常皆係開啟，於採用道閉制度路線上，通常皆係關閉，

道開行車法，在列車出段後，即將該段號誌開啟；該段即通，除被佔用之段號誌全閉外，其餘各段全通，號誌均開啟，

道閉行車法，縱使車道未被佔用，各號誌亦皆指示停車，至列車已到號誌外，及路軌已清，方將號誌開啟，允車入段，每一閘夫，皆須向下段閘樓請求車道，下段閘夫應即時將道騰清，免妨來車之行駛，

道閉區截行車法，有下列利益，（1）閘夫使用號誌，須注意而正確．（2）在一列車欲入段時．若無下段閘樓之允許，不能佔用該段．使列車入內，若未預先通知，即行入段，甚爲危險，因正道或爲調車佔用也．

反對此制度者，謂如甲已允乙放過第一列車，乙或已信（如在半睡時）該列車（如遇一意外行車）已出段．但事實上仍佔用該段，而乙又許甲放入第二列車於未清之段；實屬危險，如 Attenleben 撞車，即其一例，爲救補此種不便．乃用一壓墊（Pedal），在前列車最後車輛已過該墊時．方能使段通行，

區截傳達消息機　普通電報，須有訓練之員役行之，故不相宜，通常多用電鈴（Sonnerie）；電流由電池供給，或由磁石Magnets 供給，電鈴以聲之次數及長短，作規定之信號，以傳達兩閘樓之消息，

多數鐵路，以鈴響數減至最少，英國鐵路通常皆用簡單之區截消息機，較大陸各路者爲簡單，但其交換消息之鈴聲，極爲複雜，爲安全起見，最宜使閘夫明悉一列車通過時之所有事務，其報知法如下，

叫鈴（1）……鈴響數　意義

答　注意

叫（2）……段通否？

答　是，段通

叫（3）……列車已入段

答　我等道通

叫（4）……段已用（Deblocage utilize）

答　我通知段通

叫（5）……列車已出段

答　已知

叫（6）……車已出段

答　已知

段閘樓間之消息，亦可用電話，

區截機可細分爲簡單區截機及連鎖區截機（Appareils de block simples et enclenches）多數英國鉄路，仍用簡單區截機，用鈴響使兩

閘樓通消息外・每機有一指針（Indicator）・用針之位置・以示路線情形・如圖151，

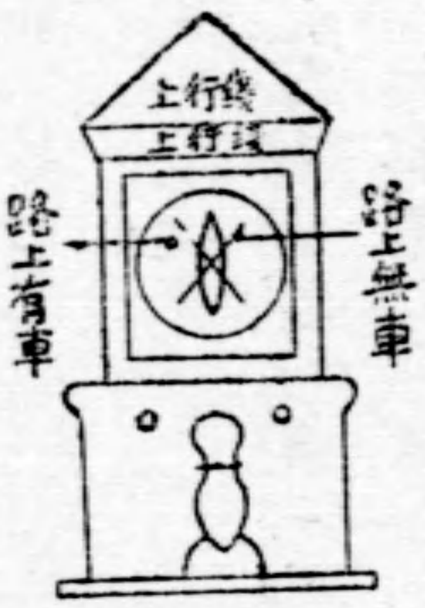


圖151

制度最完全者・針之地位有三，（一）直立，示路封鎖（Line block; section bloquee）・（二）左斜・示路上有車（Train on line; section occupee）・（三）右斜，示路通（Line clear; section libre）・（一）針直立時，爲路線平常時候，段中無車，但亦不許入車，如有一列車須行於A B段時，A閘樓閘夫用鈴向B詢問，A B段是否可通，B答『可』後，再使針指示「路通」，A及B兩閘樓機均然，A既得通知可以放行列車後，方將入A B段之進段號誌開啓，B方即目睹針示已與A一允許通車命令，在列車已過進段號誌時，則A以鈴通知B，謂「通段已用」，再將其號誌關閉，B用鈴答「已知」・隨即轉動其機上指針，表明「路上有車」，A亦然，A B皆目睹A B段已佔用，在車已過B時，如A再問「段通否」，B方可答『段通』，此種手續，皆由兩樓登記其所通消息之鐘點，

是種簡單區截機，亦可用電話以通消息（block par telephone），此種消息登錄册之使用，勢不可免，因可以之統轄管理在職員役之盡職否也，

連鎖區截機（Appareils de block enclenches）簡單區截機，多須賴員役之注意照料以使用號誌，尚未盡善，欲有充分之安全，則須將各電報交通附加機件，在閘樓傳達消息之前後，與號誌之地位相通，故須採用連鎖區截附屬區截法，

前曾述及一列車T（如圖152），自其已入AB段起，即以號誌B掩護之，至T已過B，完全入於BC段時，始能將號誌a開啟，爲求得機件之連帶，使各種手續之行使能按次序，故必須採用附屬段區截機（Appareils de block a section dependantes），茲將其連立方法述之於下，

（1）上段閘樓之號誌開啓，須有下段閘樓之機件參與；即下段閘樓已將該段開通，上段閘樓方能將其號誌開啓，一次將段開通，僅能開啟號誌一次，

（2）下段閘樓在機件關係上，欲開通上段閘樓之段，在勢有所不能，除非上段已將其入段號誌關閉耳，此種開通區段，於上段入段號誌關閉後，尚須有一種插栓鎖固之，

國 152

如上列之安排結果，第一列車T'既已入AB段（如圖153），故B閘夫不將AB段打開，則A閘夫不能容第二列車T''入段，即A於T'過A時，即將a關閉，並加插栓，欲容T''入段，則開啟a，須由B將插栓拉開，再設B未將其號誌b妥爲關閉，則B不能將AB段開通，

即T'已入BC後，關妥b，方能將AB打通，T'爲由A請求入段之列車，入AB段後，再請求T"入段，T'已入BC，B始允A放T"入於AB段，其各種手續，皆以機件行之，而閘樓互相連帶，即T"未出AB段時，則區截機不能允許爲T"開a，同時號誌b鎖閉，直至T'出BC段時爲止，

各閘樓間之開通區段，皆用電流，區截機之開啟相當號，誌則用機件軌道（Voie mecanique）。

此種設置制度，尙不能確保兩列車不同時佔用同一段(I)除B已掩護BC段中之列車外，B固不能開通A，然號誌b雖關閉加栓，而無物限制B之連給A兩次段通消息，在第一次段通，已有一列車在AB，第二次段通，又可有列車入AB，故AB同時有兩列車，爲避免此種弊病起見，乃設排機件，僅於b有相當道清之時間距離後，始有使B連給A兩次段通之可能，(2)在行車繁密路線上，調度列車錯誤，可使閘夫誤認過其樓前列車之方向，即將上行列車誤爲下行列車，乃將下行閘開啓，故此段所註之列車，一時不能過其閘樓，爲防止

此種錯誤，每機與一壓墊P（pedal）相通（用鋼軌通電），如圖154，在一列車許入BC而尚未經過C之P後（即未出BC），則C在機件關係上，不能再允B放車入RC段，該壓墊P之運用方法，須使列車未完全出BC段時，C不能再給B以段通，該壓墊須置於閘樓旁，與最長一列車之長距離相當處，即圖中之l，最小須與最長列車之長度相等，

圖 154

路線終點閘樓之連立及連鎖　用連鎖區截法之終點閘樓，其情形與路線中間閘樓不同，因其僅於一側與他閘樓相連之故，出發點閘樓則無上段閘樓，故無「段通」可給；在一列車開出後，毋須將其號誌關閉，但爲防止此閘樓同時發出兩列車起見，在比國採用一臂形號誌復元器，與壓墊相連，在第一列車通過壓墊時，該臂誌立即關閉，至終點閘樓則不能用區截號誌，列車已通過後，閘樓即可再給「段通」於上段，另用一壓墊以免誤給另一『段通』，終點閘樓之上一閘樓，名爲掩護閘樓（Poste de Converture），此閘樓於未得終點閘樓允許之前，不能開啓其號誌（號誌或因忘而未閉）之弊，

列車越行（Depassement de trains）　在一列車須避於一中間站內而讓另一列車越行時，則

區截法當立時變更，因第一列車在站避讓中，第二列車又到，不能不容一段內有兩列車，爲恢復照常通車計，當依『道閉制』或『道開制』辦理，

道閉區截法（Block a voie fermee）設一列車T（如圖155）須避於B站，爲較快之車T'越過，閘樓B於接列車T通知後，允A將該列車T放入，但不向C請求，T到B處，司機得站長允許後，可越過號誌b而入避車道，當避車時，須經過壓墊P，而允A『段通』及在C允許B『段通』後，即開啓其號誌b，迨T'已過B，則B再關閉其號誌；候將段閉至T'列車開出，

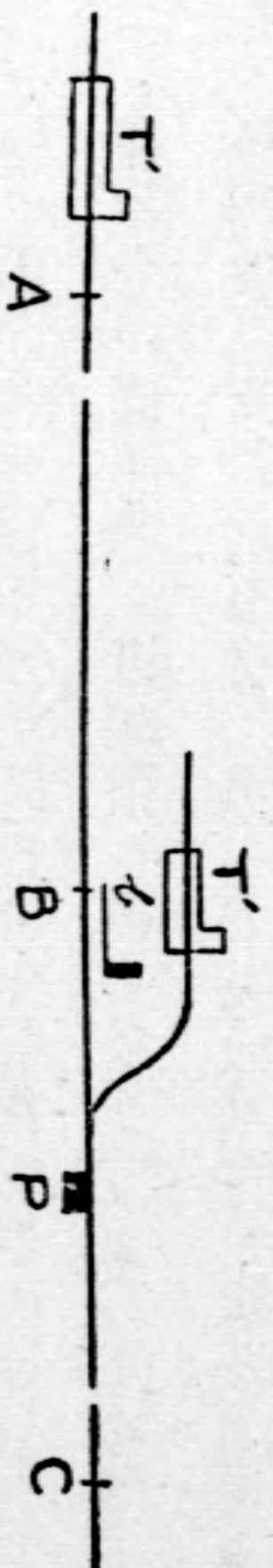
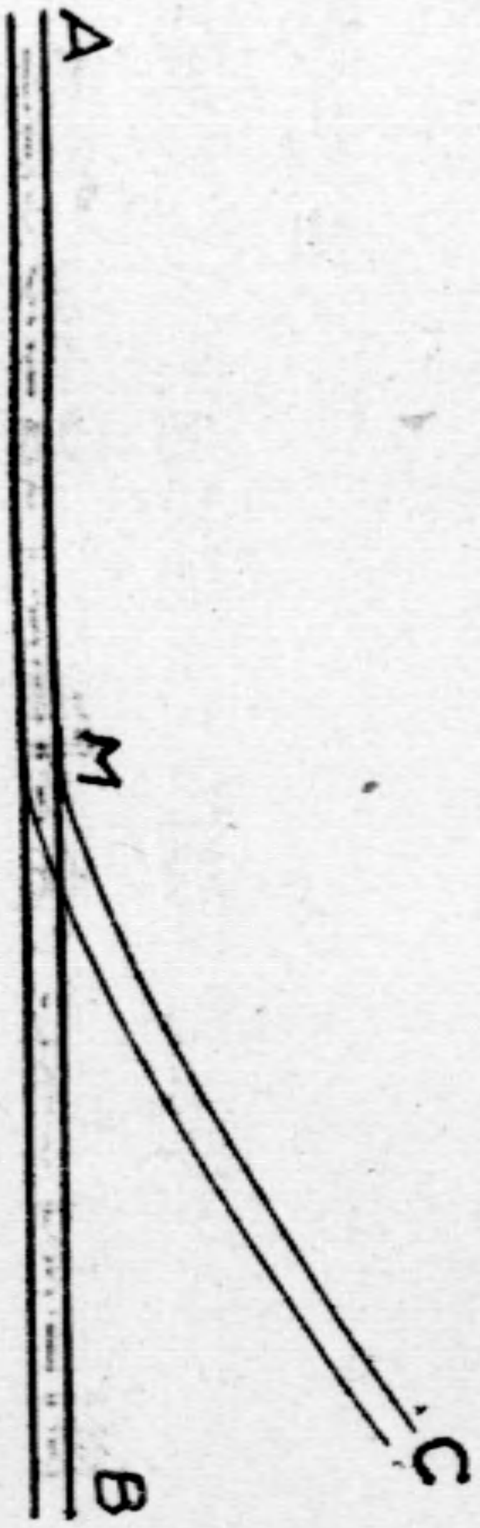


圖 155

道通區截法（Block a sections dependantes），則此『附屬段』須臨時取消，列車T已避入B時，（即直接避入，因號誌平常永爲『通車』），B爲開啓上段，必先閉其號誌b，但B不能得C『段通』之允許，因つ

以T避於B，不能隨即有車來段，列車T可以到B，但不能前進，因b已閉，示段不通，爲免除此種不方便計，則採用一『分離器』（Commutateur de desolidarisation），B閘樓在T避入避車道時，無須將其號誌關閉，祇用一特別電器，示A『段通』，即兩線中僅有一線有區截法，或兩線全有區截法，有兩種情形討論，

第一情形　一列車由A向C行，岔道開樓M則按照終點開樓法運用其號誌，並命令司機通過，惟此指『道閉制度』而言，如爲『道開制度』，則閘樓M按避車法行之，於列車已通過岔道時，再示A『段通』，但無須掩護之，



第二情形　設兩線全有區截法，則岔道開樓須有兩機，一方兩機全連於公用段閘樓A，他方一機連於B，一機連於C，

（2）區截機　Siemens 氏及 Halske 氏區截機，採用於德比兩國，法國鐵路有用 Tyer 式者，有用 Regnault 式者，又有用 Lartigue，Tesse 及 Prudhomme 各式者，此國仍有用其自

行發明之 Mautsch 式區截機者，名爲 Block beige a Courant triphasé système mautsch，

B，自動機件之區截法（Block-system automatique）

自動區截機之運用，不用人力，號誌指示『通車』及『閉車』，由通過列車本身執行之，不用人員守視或使用號誌，有時雖發生障碍，亦不致使列車停駛，其自動區截作用，必爲『可通區截法』Block permissig，在一號誌關閉後，候至8分或10分鐘，即可將列車駛過，不須候號誌開啓，但須謹愼前行耳，

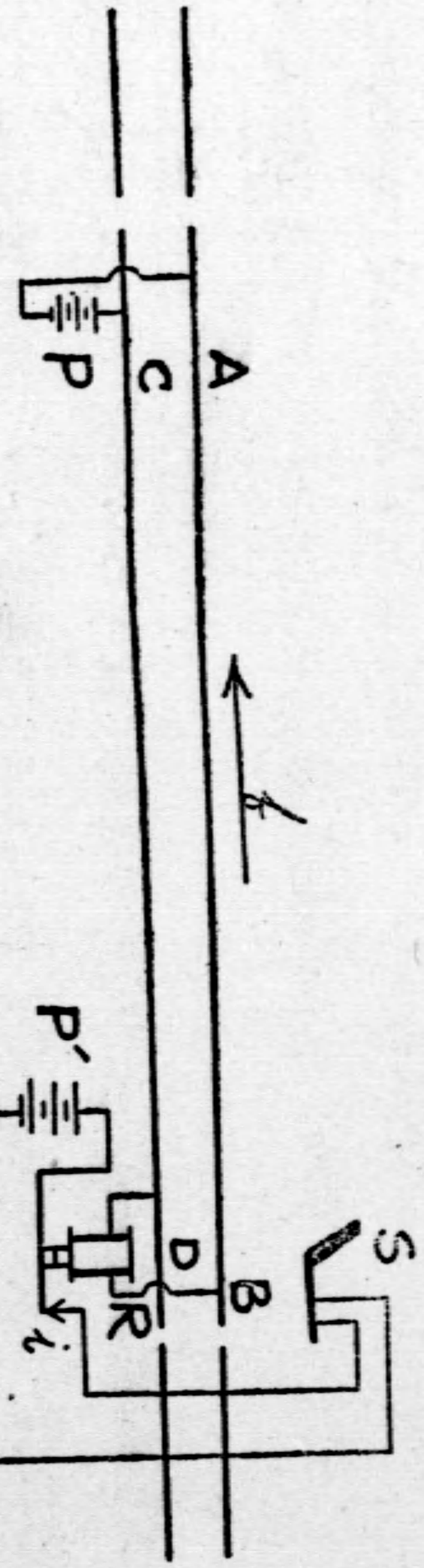
美國鐵路之60%有區截法，其中29%爲自動者，31%爲通常用人力者．歐洲鐵路採用自動者甚少，僅法國圍城路，巴黎地下鐵路，里昂路某一段等用之，英國僅有數公里路線及倫敦地下鐵路用之．德國地下路亦用之，

自動區截機，係利用軌道電流，施之於接續器（Relais），該接續器設於開閉號誌電流中，

一路綫分爲連續區截，每區截之軌道，即爲軌道電流（Circuits de voie）之傳電線（fils Conducteurs），每區截處之軌道均隔絕，不能傳電，以與其上下兩段絕緣．其法用不傳電體如橡皮等之墊及木製魚尾板，將相鄰之兩段接軌處隔絕，每段中自己之各鋼軌，爲確定傳電起見，將每軌接連之處，加以銅絲，使兩軌柱連接，

軌道電流（Circuits de voie）循環包含一電池P，如圖157，（如用交流電，則須用一轉

電機（Transformateur），A B 及 D C 兩軌道，R 爲接續器（Relais），另外有一電流，爲號誌電流（Circuits de signal），包有一電池 P'，一彈簧斷續器 i（爲 R 所管轄）；及號誌 S 之摩達（Moteur），段中無車時及軌道完好時（即無斷壞之軌），則軌道電流循環，使接續器 R 發生效力，生有吸力，將 i 關閉，則電池 P' 有電至 S 之摩達，保持 S 之開啓（可通區截制），如有列車向 f 方向進行，則由進入段端時起，列車之輪軸即將軌道電流轉變，電道經過車軸而不經 R，R 失其吸力効用，i 即將號誌電流切斷，號誌 S 乃以本身重力落下而關閉，在列車已離段後，軌道電流復經 R，i 回原處，號誌電流又通；迫摩達一動，號誌 S 又開，段復通。



國 157

號誌之常時地位（Position normal des signaux）　自動區截法之號誌，有平時開啓者（如上節所述），又有平時關閉者，

平時關閉之號誌法，係一行進號誌之列車，必須能使該號誌開啓（如下段『段通』），既過該號誌，又必須將其關閉，而於車行該段內時，並須防爲另一隨後之列車所開啓。

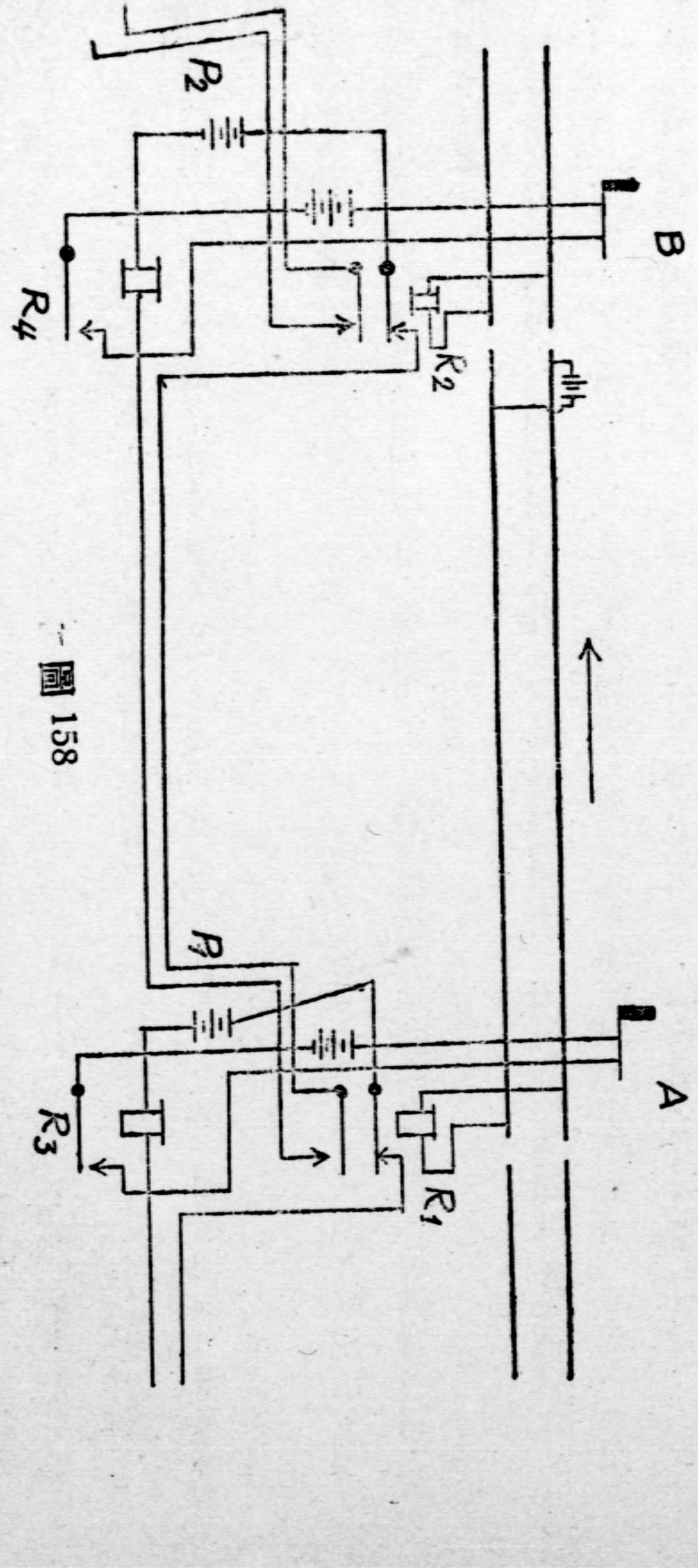


圖 158

爲實現此種情形，須添置一附加接續器電流，由兩相鄰段之接續器直轄；圖158 即爲其簡圖，表示一簡單制度。號誌外無重述號誌，

接續器R_1及R_2，平常皆爲其軌道電流所支持．電池P_2（須直轄號誌B之電流接續器R_1）之電流，於R_2地通行．而於R_1割斷，同理，R_3之電流，在R_1處通行而在上段割斷，R_3及R_4之號誌電流，平時切斷不通，列車經過號誌A，則將R_1之電道縮短（如上節所述），R_1無効力，彈簧片下落，而將P_2電流傳通，於是R_4發生效力，B號誌即開啓；在該列車通過B號誌後，R_2之簧片將P_2之電流切斷，（即R_1仍復其原來効力），R_4失其効力，號誌B電流切斷，該號誌又關閉，在列車未出其所保護段時，該號誌永示『停車』，迨第二列車到時，該號誌始開，

常時之道開及道閉（Voi normalement ouverte ou normalement）號誌常閉之區截法，須多添附屬機件，但於路線上無列車時，無須用電．藉以保持號誌關閉之利益，故銷費可省，惟所省不甚多耳，

按行車之安全而論，採用道閉制度者，謂區截號誌關閉，則與閘樓連鎖號誌位置統一，司機目視號誌開啓，更可確定．又在發生阻碍時，則號誌不能使用，始終指示『停車』，採道開制度者則謂，因機件之構造精細．號誌臂之軸不能不靈，即應閉之臂不能不閉（Coins cage），又區截法之行使頗爲容易，一列車過後，號誌立閉，可以看清，

美國多採用自動區截法，『道開制度』尤見採納，

號誌之距離　區段之長，依運輸繁簡及車行速度大小而定，一列車佔用一段時，在其未

完全出該段以前，不能將段開通，依列車經過一段所用之時間，事實上段長由 1000 至 4000 公尺，在運輸繁多之路線上，須將區段縮短，加增車行速度，

最短之段，則在車站之端，

段短及車行速，均須有特別設置，以免停於號誌他側附近處之車爲後來之車所撞，因後到列車之司機，或不及觀察號誌故也，設置方法有二，（1）段附距（Overlap; chevouchement），（2）號誌重述，

燈光號誌（Les signaux lumineux） 美國紐約紐海芬及哈佛各路，因視察號誌不清，將其號誌燈晝夜放光，因光較誌臂更易望見之故，遂有用燈代替誌臂，而用純「燈光號誌」者，其利益有下列數種，

（1）建設費省，

（2）佔地可省，於號誌多處更爲相宜，

（3）在天氣不佳時，易於望見，

（4）取消活動機件，僅用接續器之彈片，且機件蓋於鐵盒中，免遭意外損壞，

燈光號誌可分兩種，（1）地位燈光號誌，（1）顏色燈光號誌，

地位燈光號誌（Signaeux a fex de position） 本雪凡尼亞用三個白色燈光成一直線，以替代

號誌臂，三燈成一直立直線，表示『通車』，橫直線示『停車』，斜直線示『緩行』，共用九燈，一燈居中，八燈置於周圍，故可有一直立直線，一橫直線，及一左或右斜直線，

顏色燈光號誌（Signaux a feux de couleur）紅爲停車，綠爲通車，黃爲慢行，此種最常用，

C，自動區截與看守區截法之比較

『自動區截』建設費，較『看守區截』者爲高，保養及照料費亦昂，然不用看守人工，且於車站及交叉路不多之鐵路，更有利益，可以抵銷建設及保養費之多耗，美國鐵路之車站及交叉道均少，故採用自動區截制，歐洲則反之，站距太近，甚至每點（如路道交叉及岔道）全有區截閘樓，縱使區截不動作，亦不免設人看守，故用自動區截，未得盡爲利用，

（2）單軌行車之路線（Lignes exploitees a voie unique）

單軌路線行車之安全，其方法須能維持相隨列車之中間距離，並須避免反對方向行車之拚撞，計有單機車行車法（Exploitation en navette），導引行車法（Enpilotage），路籤行車法（Trains staft system），及區截法（Le block-system）

A. 單機車及導引行車法

單機車行車法　在短距路線上，行車次數不多並無須錯車者，則僅用機車一輛，爲來往

行車之用，第一機車不能使用時，第二機車始能入道，如營救遭遇事變之列車是，

導引行車法　此種行車法，多用之於間有或常有單軌段之雙軌路線上，如比國由比京至孟斯雙軌路線之 Braine-le-Comte 隧道單軌段，即採用導引行車法，

於用導引法之單軌段兩端，用一專人，作爲導引之用，無導引員隨車時，則該車不許在該段內開行，如有兩列車須相繼開出，中間少有時間間隔，且無他列車由反對方向開來時，則第一列車可由該專人給以書面命令開車，該專人再隨第二列車前往，

B. 路籤行車法

路籤行車法（Train staff system; systeme du baton）有三式，爲普通路籤制（Le staff system ordinaire），票紙路籤制（Le train staff and ticket system）及電氣路籤制（L'Electric train staff system），

普通路籤制　列車司機，須執有一小棍（Baton），以替代導引列車之專人，該小棍即所需路籤，約長60公分，並刻有所用段名，每一段僅有一路籤，故該段同時不能有兩機車行於段內，是種行車法，僅宜用於短路線及列車次數少之路線或路段上，可以替代單機車行車法，設於兩盡端站A及B之中間，有兩列車先後開行，如無由反對方向所來之列車，則第二列車必須候至第一列車到B後，將路籤由快車寄回，方能開車，

票紙路籤制　是法能使列車繼續發出數次，無須由快車寄回路籤，每盡端站皆可發出票

紙，允向對方開車，然須由一箱內將票紙取出，每取出一票，則箱自鎖閉，至路籤則交於最後行駛該段之列車司機，而最後列車之開出，須在由反對方向來車之先；該路籤須使各持票司機均見之，

此法不能使同方向相隨列車之間隔確定，如必須確定，則當採用區截法，如須於換站錯車，則必用快車轉寄路籤，

電氣路籤制　一單軌路段之兩端A及B，各有一裝路籤機器，每器裝路籤十數，爲兩機器之公用，路籤上皆記有該使用段名，長短式樣均各不同，以免與他段路籤相混，兩路籤機器用電流連接，使有一路籤由其中一機器取出，即不能取出第二路籤，而於對方機器中，亦不能取出第二路籤，除非第一路籤再裝入兩機器中之一器內始可，故其結果，已取出之一路籤給與由A向B之列車後，須待該列車到B，將路籤放入器中，始能有第二路籤取出，此即表示一列車已到達目的地，如A將B已取出之路籤又裝入A器中，即示該列車並未發出，

由上所論，A B之間，僅有一列車行駛，以免相撞，下段B C，亦各有兩機器裝攪路籤，但其式樣長短，與A B段不同，以免本段路籤用於外段，

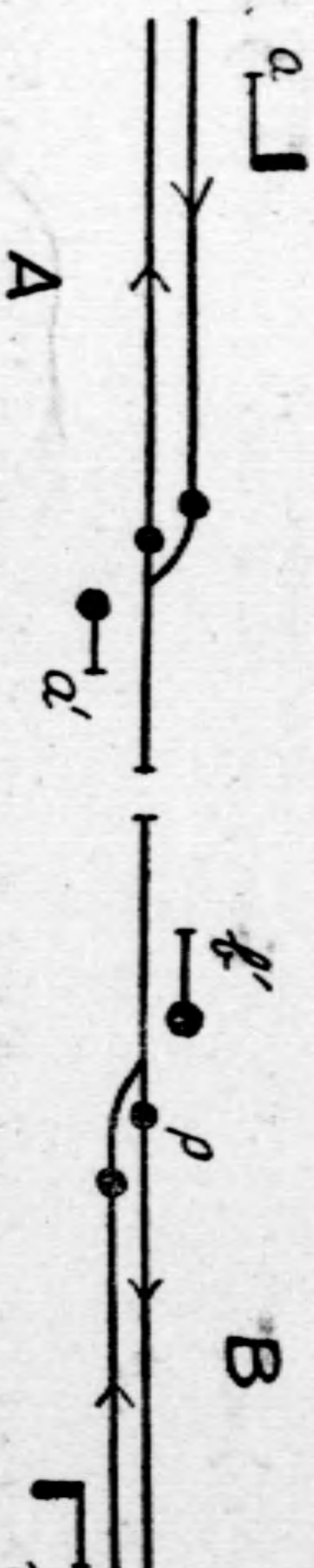
此法在第一列車未到他端將路籤放入機器後，則不能發第二列車，

如段距極長，則附用『票紙路籤法』，

C，單軌路線區截行車法

如上節所述之行車法，兩錯車站中間之一段，同時不能有兩列車以相反之方向則可容數列車開行，其間有兩種情形須加討論，即兩錯車站中無閘樓者（poste），及有一或數閘樓者，

兩錯車站間無閘樓者　兩錯車站中間路段，成爲一整段區截，不論方向是否相同，段中不能同時有兩列車，A 站（如圖159）之區截號誌 a，在 B 站閘樓允許A 站『段通』時，方能將其號誌 a 開啓，B 樓於其號誌 b 指示『停車』時，於前次『段通』所來之車已過壓墊 P 時，及於該前次車進入 b' 號誌後而 b 號誌又關閉時，方能以『段通』給與 A 站，



比國各路線中之單軌段，多採用此制，且區截機與號誌連鎖，其他諸國鐵路，多採用『道路電鈴區截制』（block system par sonneries de route），平時行車，如有一列車擬向下站開行，在未接下站允許開車之前，不許開車，其請求由電報傳達，下站之允許，則用鐘聲傳達，同時尙能通知道路人員，告以將有一列車到來，并報知車行方向，

兩錯車站間有一或數閘樓者　兩錯車站中間路段有一或數閘樓時，可容數列車同方向開

行，但不許有兩列車行駛於反對方向，該路段包含一或數閘樓C（如圖160），有兩號誌及一壓墊；每站有一區截閘樓，並有區截機連鎖號誌。常關閉以掩護該站，每號誌並附有一復原機(Disengageur)，於列車過該號誌後，該號誌即自動關閉，設有一列車擬由A往B，A閘樓於接到B允許『段通』之後，A方能將其號誌a開啓，但B給A段通時，必須B之號誌b關閉，迨前次列車已到B，並已通過壓墊P，或前次列車已到C，並已通過壓墊P'，及號誌C'（如前次列車開後）已重閉。此種手續全畢，A始能將號誌a開放也，

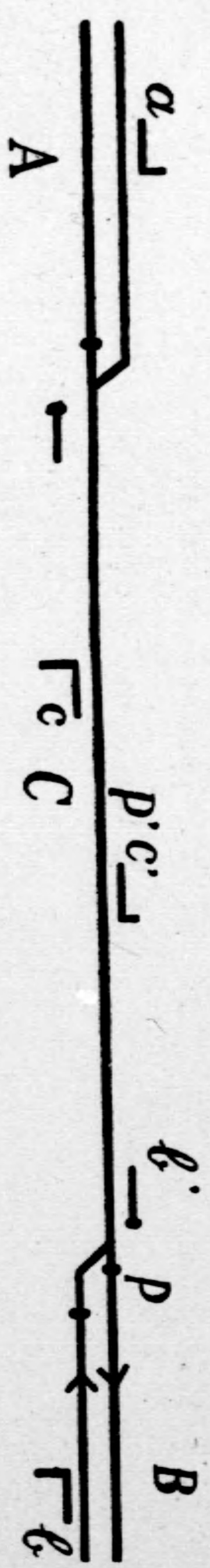


圖160

法國多數路線單軌行車段，則借用電報，其錯車車站，預先在行車圖表中定妥，

Ⅲ車行中途之意外變故（Incidents de route）

列車於中途遇變，則列車車站及道路各員司，須遵守路局預定之各種章程，辦理處置，其常遇之事變，如機車或車輛損壞，軌道發生障碍，氣象忽變，皆可擾及列車行駛，各種行車章程中，皆須詳細分別門類，使關係員司遇事皆有一定方法遵照，

列車誤點　比國列車誤點在十分鐘以下者，不報知下站，如一站照時間表遲開十分鐘以

上，則須通知下站約誤若干時間，如延誤十分至29分鐘時，則每站通知，至第一轉車站（Gare de Coincidence）至少在60公里，如誤至30分以上，則報知終點站，法國誤15分以上者，則報知第一有接替機車之車站，

多數路線對於轉車誤點，均有特別規定，如一車誤點，轉綫車（Correspondence）可候至相當時間，不克再候始開，另開加車以運輸遲到之旅客，或令快車特別停站，以運載此等旅客，

單軌路線之列車誤點，其結果或變更列車交錯站，或變更列車相隨之次序，即如時間表之後開列車，因他車誤點而先開是也，

至于貨車之誤點，在比國爲20分，在法國爲30分，始行通報，

脫鈎　列車中如有脫鈎車輛，員役即須從速設法停車，停車後，即用號誌將其車輛掩護，如所脫車輛尙可在望而仍前行時，則司機將列車緩行以候所脫之車，如該車已停，則司機按列車長之令，將車駛回以掛取之，但須有一人持號誌紅旗紅燈火把等，如所脫車輛已不可見，則司機仍前行至站，由站長命令該司機，由另一軌道（如爲雙軌線）折回追尋，至上站，再轉入其原來道，如尋得所失車輛，即推行至下站，如下次車時間距離太近，則失車之列車即無須折回，由下次列車將所失車輛推送到站，

車不能行（Detresse）不論有何原因，致列車不克前進者，即謂之車不能行，車不能行

之原因，有因機車損壞者，在此情形下，司機須極力設法作暫時之修理，彼不能到目的地，亦須開至下站有其他機車之處，以資接替；如路軌有障碍，亦可爲車不能行之原因，列車員役須設法措置以資補救，如均不效，即設法求救，先將所停駛之列車，用號誌保護之，如係阻塞雙軌路線之一道者，則將列車後尾用號誌掩護之，則於車前後皆用

列車求救時，須聲叙列車次數，停駛原因，發生地點，同時並須聲明是否用貨車或工人，營救列車由何方向來爲宜，

求救之消息由列車長發出，或由最近車站傳達，亦可用機車傳遞（如機車未壞），或託由對方駛來之列車傳達，如全無上述之法，則由列車上人員步行至最近車站；以傳達消息於營救車站，（Gare de secours，即在主要車站有常生火之機車，以候不時之需；並有特備器械及員役等），

被託傳達消息之站，亦可採用臨時營救辦法，例如該站有一列車避停，則可利用該機車前往營救，後再以別一機車代替之，

求救消息發出後，如在此時間內該車可能開行，則禁止向營救列車所來方向開行，並禁止同時向兩方向求救，

雙軌路線之臨時單軌行車（Circulation accidentelle a voie unique sur une lique a double voie）

常因列車出軌，將雙軌路線之一車道佔用極久之時間，致列車不能通行，不得不臨時用單軌行車，故須有特別之規定，以防止列車相撞，

接到事變消息之站長，立時將遇危列車之對面方向護站號誌關閉，並將遇危段之出站號誌，亦予關閉，隨即與遇險另端第一站通達消息，依照規章手續，用電報商妥單軌行車，第二站亦將其號誌關閉如下站，

單軌行車既接洽成立，再按下列手續開車：即無彼方車站之電報允許，任何站不許開車，如一站有數列車待發，可用一電報說明各列車之次數，請求繼續開出，如無別種不便之時，則須允許其請求，列車長接到站長書面命令，始能開車，

如兩站間之電報交通斷絕，欲作意外之單軌行車，則用專人導引法（Pilotage），但電報仍通時，亦有採用此導引法者，導引員由行車未變方向之車站派定之，

（未完）

平漢鐵路年鑑出版廣告

本路肇建垂四十年其間興革遷替迄無專書紀述有心研討者輒引爲憾爰經蒐集今昔事實薈輯而成年鑑一書擴撫源流綱列目舉全書計共四十餘萬言圖表二百餘張舉凡本路以往之沿革現在之狀況今後之設計靡不羅列無遺誠我國鐵路刊物之巨觀付梓無多購者從速

書用道林紙印布面精裝定價每部大洋四元

售書處漢口特二區三合里本路編譯課

平漢鐵路管理委員會啓

運輸總論　續

楊士林譯

第八章　歐洲鐵路

（一）概論　由鐵路發達史去攷查歐洲各國的鐵路制度，與英美兩國的，多不相同。英美兩國家發生關係，任何一個企業家，只要具備相當的能幹，同時又得公共的信仰，就可以募集資本，興工去修鐵路，與通常一般人集資開運河，或修大路的性質，是差不多的。美國原先本是英國的殖民地，事事多半去模仿英國的成例，所以鐵路制度，也與英國的相彷彿；雖以後各各的發展情形，略有不同，而大體上的形式，總是相去不遠的。歐陸各國，因爲政治，商業，種種的複雜關係，便形成了與英美不同的國有鐵路的制度。大多數的國家，都將鐵路視作國家的企業。人民沒有經營的必要，爲的是可以實現國家的鐵路政策，而完成政治及商業等目的。即使能有勇敢本家，想要修築鐵路，從事運輸營業的時候，至少亦須不與國家的鐵路政策相違背，同時還得讓政府插足其間，或接濟築路人的財政，或制定各種的法規，最後還要指明到一定年期，將全鐵路的主權，收歸國有，算作政府的產業了。法，德，比，荷，丹，意等國，便是最顯著的實例，現在依次去說明。

（二）法國鐵路　法蘭西承古代羅馬遺風，人民習於道路建築，及運河開導的土木工程，

所以在工業革命以前，法國的內陸交通，已稱便利了。及十九世紀初葉，可以通行馬車的普通道路，已經縱橫交錯，接連到各處地方。巴黎 Paris 爲法國首都，亦全國道路之集中點，所以此地四通八達，道路輻輳，如同車輪的輪頭一般。　水路開導及修治工程，亦有同樣的進步，內陸水道，或就天然河川，而加以濬濼，或由政府出資而穿鑿運河。終年的船舶，來往不斷，地方運輸，頗較便利。到蒸汽發動方法引用到鐵路運輸裝置上的時期，甚至當英國鐵路已經修成通車數年之後，法國仍然保持原有的運輸方法，毫未想到修築鐵路；通行汽車，實則當那時的法國，眞也不感覺汽車鉄路的重，因爲她的內陸交通已足以應時需，似無急修鐵路的必要。到 1838 年，法國政府眼見不列顚的鉄路，已將偏佈於三島，況且所收的運輸效果，實比帆船馬車大的多，因而才有興築鉄路的計畫。政府擬先修七條幹路，完全由國家經營，不幸而遭議會的激烈反對，竟成泡影，而未能實現。嗣後英國資本家博浪堤 Edward Blount，及工程師卜萊塞 Thomas Brassey 二人，遙聞法國有要修築鐵路的計畫，但缺乏富有經驗的企業家，遂率領英國築路工人，渡海東來，卒替法國創修第一條鐵路，現在英人偶談此事，猶覺津津然而無味，於此亦足以見出英人企業精神的偉大！　從1838年鐵路國營計畫失敗後，法政府才知道鼓勵人民去修築，以模仿英國的成法，惜無顯著的成功。直到1842年，有塞爾士 M. Thiers 者，向政府建議國有民營的鐵路計畫，而經政府的採納後，法國的鐵路建築工程，才算作開始。塞氏鐵路計畫，不外三種：(一)政府先將路基修好，然後租與

人民集股組成的鉄路公司，（2）鐵路公司要自備車輛，及沿路附帶的應有設備，直到設備完妥，然後方能從事經營旅客及貨物等運輸，（3）政府與鐵路公司訂立契約，指明一定年期，滿期以後，將全路交歸政府經營。此種計畫，乃是比較折中的辦法，所以很容易的便爲法政府採納而施行了，因爲正合於社會一般的心理，及適應當時的需要之故。自從這次採納塞氏計畫之後，即時進行修築工程，六年之間（1842—1848），差不多修成了二千五百英哩長的鐵路，發展之速，實足驚人。不幸 1848 年，革命戰爭起，鐵路修築的工程，立時停頓了，政府既無資助之力，而人民亦都存恐慌之心，全國紛擾，偏地瘡痍，革命以前修成的鉄路，連年作爲運兵輸餉的惟一獨占品，新的鐵路計劃，自然也就成爲泡影了。1851 年，拿坡侖第三 Nepoleon III 執政之後，遂重整山河，繼成前業，並將原定的民營鉄路，交還國家，年期延長到九十九年，於是幾乎未廢的築路工程，再開了工。凡遭受戰爭的直接影響，而致財政支絀，難於繼續維持的各鐵路公司，政府一律用金錢補助之，以圖迅速的發展，而供當時的需要。同時爲避免競爭，促進各鐵路公共福利起見，又獎勵各鐵路公司間的自由協訂運輸辦法，或自動合併，而成規模較大的組織，均無不可的。各各小的鐵路公司，正苦財政支絀，維持困難，同時又常受大鐵路的競爭壓迫，多有束手待斃，朝不保夕的狀態，得了政府的這種訓告之後，遂不謀而同的，去與大鐵路公司相合併。現在的六大鐵路公司，即是那時形成的：（1）北方鐵路 The Nord Railwy（2）東方鐵路 The Est Railway（3）西方鐵路

The Ouest Railway（4）巴黎里昂地中海鉄路 The Paris-Lyons Mediterranean Railway（5）奧林斯鐵路 The Midi Railway。這六大鐵路完全集中於京都巴黎，從此分射四方，如同車輪之幅一樣。關於運輸方法，這六大鐵路是採分區制的，凡一個鉄路所經過的地方，運輸均歸這條鐵路公司經營。別個不得插足。免得各路的互相競爭，致碍發展。可是這種分區運輸制度，很容易造成運輸的獨占，對於該地方的商業，往往會受影響的。自 1857 年，採納富蘭魁M.de Franqueville 的計畫之後，凡是人民建築新的鐵路，以及將來的一切新發展，所用的資本，須由政府担保年利百分之四的利息，及滿了十五年之後，便歸由國家管理。可是股東的投資權利，絕不能因鐵路交歸政府，而受了影響，並且各鐵路公司股東應分的紅利，仍須照原定比率數去給付。如此國家既能達到收回的希望，鐵路公司猶有相當的利得，雙方全是沒有障碍的，而政府用鐵路完成政治及商業的各種目的，亦可以實現了。1877 年，法政府先由西南部鐵路入手，試行新計畫，只以種種障害在前面阻攔，以致一時未克如願。後二年，佛雷斯 M. de Freycinet又建議，主張另建新路一萬二千公里，純由政府出資經營，以作國營的模範鐵路。結果因爲經營不得其法，用人又不當，遂致中途停頓，而當時的交通部，亦隨之俱倒。這不能不說是佛雷新計畫的失敗。後來從 1883 到1884年之間，又有一種新計畫，這回算是完全成功了。茲將其計畫大意，列述於下：（1）凡是由政府建築的鐵路，須租與這幾個大鐵路公

司去經營，（3）純粹國營的鐵路，不能與京都巴黎相連接，（4）各大鐵路公司，在自己路線經過的地域內，可以自由建築新的支線，以便利地方的交通；惟政府須隨時墊借這種鐵路公司一種發展資本，（5）政府担保新鐵路公司股東的紅利，至少要與已往各年的利息相等；換言之，即政府担保將來的股東紅利。不能少於以前每年的標準實數。此種計畫，到底採行，法國鐵路的建築，至此方有穩固而且顯著的發展。到 1909 年，法府又將西部鐵路之滿期者，收歸國有，接辦之後，尙告成功。總觀以上三段的叙述，法國的鐵路發展，不能說是不快，政府的希望，差不多都是先後成爲事實了。到底達到政府的鐵路國有目的，而形成一種大規模的鐵路組織，並且曾收了許多的效果，也算法政府的成功。人人承認鉄路是一種很艱巨而且對於地方或對於全國極關重要的事業，若僅憑着人民去經營，政府毫不加以監督指導，或金錢的援助，免不了弄出許多弊病及危險來。法政府本着向來的鐵路政策，而領導人民去修築鉄路，對於國家，既不覺重的負担，對於人民，又得相當的效益，雖中間經過幾次危險時期，經營鐵路的人，並未受着重大的危害與損失，慢慢藉政府的經濟援助，曾都不久恢復了常態。就眼前所能見到的事實來論，不管政府目的是怎樣，總是因爲國營關係，而才造成現在的系統，成爲整個的組織，既不致互爭運輸，各懷私見，而額外，隨便，增運費，或虐待工人的事實，總未見不時的發生，這又何常不是法政府的成功呢？況且若大的一種實業，統計起來，絕不是少數金錢或人力所能辦到的，惟有官民協力去辦，還比較容易些。

僅以政府築路基的用費總合。照1914年的報告，已經政府收回的鉄路，即值640,000,000鎊的鉅數，若將其餘的再加在內，其數至少也等於法國公債數目的總合。如此鉅數金錢，若僅由政府或人民一方去負担，當然不是一回容易事，惟有官民合力經營，方能收迅速的成功，此種兩全辦法，亦算得策。

（三）德國鐵路　德意志在未修鐵路以前，本是一片散漫不相連屬的小邦，邦自爲政，毫無團結，常有內爭，互相雄長，其中較爲强而有力者，當推普魯士（Prussia），餘下的，名義上亦稱爲邦，實則多半受制於普魯士。詳查這樣不能統一的國家，並非民族的問題，乃是歷史及地理的特殊習慣與環境造成的。凡是讀過德國歷史者，大概都記得當普魯士未曾統一德意志以前，這塊土地上差不多有二十多個小邦存在着。因各邦的大小强弱不同的，而分成不同的等級與稱號，一仍中古封建時代之故名。當英法兩國正在改善內部各種新建設的時期，德意志各邦，仍是互相固守邊疆，各增保壘，而抱着征伐侵略或防禦强隣的政策，或者是說猶作封建之夢哪，一點沒有醒悟。她們只求本邦的安全，而得以存在，猶恐不暇，那有餘力去整頓內部，而改善交通呢？在當時，德意志各邦的交通，非常不便利，所用的運輸工具，仍是中古式的。絲毫沒有改進。本知道英國的鐵路早就成功，並且所收的效果亦不少，但各邦政府總怕將來鐵路連通之後，不但於防守邊疆要困難，並且又很容易的助長大邦的勢力，更要去侵凌弱小了，莫若封疆自禦，保全邦土，比較好些。實

則當時因爲實業不發達，各邦連年戰爭的關係，財政也眞困窘到了萬分，一般的小邦，多半沒有錢，絕不能拿出鉅數的資本，而去修鐵路。直到 1835 年，才有鐵路的修築，先由諾恩堡 Nuremberg，修到佛兒寺 Fürth，全路之長，不過四英哩，無論如何，這總算德意志鐵路中最先的一條啊。從此以後，各小邦對於修築鐵路的認識，方較清楚些，慢慢仿修的，亦逐漸增多了，都曉得鐵路乃是交通的利器，想要開發地方，非先修築鐵路不可。普魯士本是當時德意志聯邦中最强大的一個，事事都是她要行在先，所以對於鐵路的修築，也是她來在前面提倡，而領導其餘的小邦，往前幹去。她的修路政策，是主張官民合辦的，凡人民能有修築的，由政府接濟他們以財政，并担保投資人的利息。不數年，新的鐵路，相繼增加，初辦成效，亦有可觀。其勢的各小邦，爲時勢所誘，亦各在本邦領域之內，興工修築，一樣的仿照普魯士的成法，以求迅速的完成。這種分邦築路辦法，固屬是特殊政治環境造成的，可是，結果便形成一種無系統的，片段的，各自成爲一個系統，邦與邦的鐵路間，分離的鉄路制度了。各邦的鐵路，各有相當的連屬關係，所以是自行其事，運輸競爭，强大兼併弱小，乃成爲常事了。即是各邦政府所經營的鐵路，還要仗着資本與勢力，而去與人民集資合辦的鐵路相競爭，一點不想官民協作的。結果是人民親手修成的鐵路，慢慢的多被國營的兼併，而領有了，或者有的不能與國營鐵路去爭衡，自然就屈服在政府鉄路勢力之下，雙方訂立契約，到了一定年期，完全交給政府經營的實例，亦不在少數。普魯士向存統一德意志的野心，對

於內部鐵路建築；不遺餘力，一面爲謀地方的迅速發展，而去振興實業；一面利用鐵路作侵畧的工具，慢慢好將各小邦兼併；而造成統一的大帝國，然後再謀向外的發展，以與歐陸其他各國爭雄長。此種決心，已在鐵路的初期，就立定了。及一八六一年，畢斯麥 Bismarck 當了普魯士的首相之後，更一心要實現普魯士的平生志願；不但想兼併各小邦，造成德意志的統一帝國，並且還要進一步而效法拿坡侖第一 Napoleon I 的雄畧，使德意志帝國，將來要統率全歐各邦，而當公共的盟長。打算完成這種企圖，惟一有效的方法，便是快快實現普魯士的鐵路政策。我們記得在畢斯麥未曾作普魯士的首相之前，德意志各小邦已經有修鐵路的了，不過皆是小規模的鐵路，常常是沒有系統，而邦與邦間絲毫沒有連絡，於運輸上不見有多大的裨益。及畢斯麥執行政柄之後，遂積極的利用普魯士的威力，而統率本邦的鐵路，先與其他各邦鐵路相連接，好將普魯士的勢力，伸展到那些小邦裏去，然後即採猛烈的競爭手段，以達到兼併的目的。散漫無規，各行其事納普魯士的計畫，並且越發的抗拒起來了，堅持到底，不與普魯士的鐵路施行聯絡，一時地方運輸，立生滯碍，邦際貿易，也逐漸的蕭條了。這固然是普魯士鐵路政策的反應結果，然而畢斯麥的雄心，仍然未死，還是努力想法，非達到目的不可。一八七九年，畢斯麥施行政府收買民營鐵路計畫，以便作侵略其他各小邦鐵路的基礎，於是四千英哩的鐵路，便收歸普政府的掌握中。此外凡有與普魯士鐵路相接連，或經過普魯士地方的別個小邦的鐵路，普政

府也用同樣的方法，出資去收買，而併入普魯士的鐵路群中。慢慢的各小邦的鐵路，先後都歸併於普魯士，有的因爲地理關係，名義上雖未能與普魯士鐵路聯絡，實則已默許普魯士在特別緊急時期的借用。凡此皆是畢斯麥的功勛，眞不愧稱鐵血宰相，的確是有特別的本領！到 1910 年計算，德意志帝國（德意志帝國自 1871 年普法戰後，才成立）共有鐵路 36，650 英哩，其中有 34，500 英哩是政府經營的，只有一小部份尙在人民手裏。——實則這一小部份鐵路，乃是政府未屑得收過來去經營，反過來說，凡是已經政府收回來的鐵路，都是比較重要的。現在拋開德意志國營的鐵路政治或軍事的目的以外，只就商業一方面來觀察，可以說是完全成功的。不但每年獲重利，並且到底實現保護貿易的商業政策了。有人說，德意志國有鐵路，乃是政府收入一筆大財源。每年收入頗鉅，這話的確是中肯之論，因爲國營才能夠分清出入口貨物運輸的區別。不致混同一起去算運價，特別的優待外商，可以斟酌國家情形，隨時加減運價。譬如在十九世紀末期，德國工業正在猛進中，處處需要原料，及大宗民食物品，藉鐵路國營之便，很容易的減低這種貨物的運價，以鼓勵入口，供給需要，同時想要推銷成製品於海外，也可以照樣的減運價，以增加出口之量。反過來，入口的成製品，可能與土貨相競爭的，立刻便提高運價，以阻止源源不絕的輸入，而壓迫土貨之不得發展，那麼若說德國鐵路政策是與商業政策互相照應的，當然沒有疑問的。

（四）比利時鐵路　比利時的社會狀況，在十八世紀時期，與英國相彷彿，國土本來不大，而人口密度實則是不小。早在工業革命以前，比利時的農工商業，已經發達了，不過內地

交通方法是比較原始些，對於重物運輸上，是不便利的，一般人民都渴望改良運輸方法，以便利貨物的輸送，及商旅的往來。當這時，英國的汽車鐵路，已經在試驗中；不數十年，斯梯芬森的發明，完全成了功，眞正的汽車鐵路開其先，利物浦曼采斯特鐵路繼其後，向來渴望運輸方法改良的比利時，越發的驚動而羨慕，思有以倣法之。一八三三年，比政府議定鐵路建築政策，模仿法國的辦法，先由國家出資與地，修築路基，人民再去添造沿路設備，及應用車輛。從此以後，全國一致的從事於這種企圖，不到數十年的光景，主要幹路，皆先後修成，而通了車。除此以外，政府又設法鼓勵人民集資，去造地方的短距離鐵路，如需要政府時，政府亦同樣援助之。結果是各地方的小鐵路，固然修成了不少，但多與政府早修成的幹綫相連接，差不多都作政府鉄路的營業了，如此政府的鐵路，無形中得到許多新財源，亦算是幸會！當一八五〇年以前，比利時的鐵路制度，在歐洲已算說得出的了。辦理得宜，沒有弊病，官民協作，互相提携之處頗多，而各鐵路公司按時作統計報告，尤爲當時各國鐵路所罕見的事情．即號稱爲鐵路先進的英國，在十九世紀初葉，她的鐵路裏也沒有過統計制度，獨比國能施行之，這也是比較超人的地方，所以在那時的比利時，的確可以自豪的！可是從那時以後，因爲過於墨守成規，不知順時改進的結果，也就慢慢的落在人家之後了，眞是可惜的事情。到一八五〇年，比政府以爲國營鐵路已足應用，似無再繼續修築之必要，於是下令停止鐵路修築工程。民營各鐵路，向來不願作政府鐵路的營養線，總有

單獨存立的企圖，這回聽說政府鐵路修築工程忽然停頓了，正是民營鐵路單獨發展的好機會，於是各地方的小鐵路修築工程，立刻的緊張起來了，各就自已的勢力範圍，而去拚命的擴張，以增建新路線。有的時候，更進一步，各公司間互訂運輸條約，暗中實行聯合，而組成規模較大的鐵路公司。從此以後，這種民營鐵路的營養線，反來開始與政府的路線實行激烈的競爭　以侵奪運輸而增厚實力。比政府至此，才知已往政策的失當，於是急速籌畫維持辦法，以救濟國營各路之危機，免受民營鐵路之包圍。　自1870到 1873 年之間，比政府實行收買與國有鐵路相競爭的民營各路線，其他不能與國有鐵路直接競爭者，則與協訂聯運辦法，以便無爭，亦算是兩全之策。從此以降，國有鐵路發展很快，到1877年計算，已達全國鐵路總長二分之一；1880年，則超過三分之二；照1911年統計，比利時全國鐵路，凡爲 4,720 公里，政府經營者達 4,330 公里，僅餘 390 公里屬於人民領有。　比利時國營各路尚無可以批評的地方，大致觀察，辦理很好，惟到後來，因爲政治關係的影響，使政府不能直接去經營，不得不於 1926 年，將全國鐵路大部份委託一個民營的大公司代理政府去經營，歸終政府仍保有鐵路的領有權，不失爲鐵路的資本主。

（五）荷蘭鐵路　荷蘭雖位於大陸，可常有水國之稱，因爲她占的地勢，與別個國家不同，內陸大部份，低於海平面數百英呎，可航船舶的永道，縱橫交錯，有如蜘蛛網。實則自中古以來，荷蘭民族即以水利工程名於世，將河海湖川，修治的很好，向來即

稱便利，一般人民未曾感覺別種運輸方法，可以優於水路的。所以當歐洲各國的汽車鐵路都已修成，而且通車逾數十年之頃，荷蘭這塊地方，仍依原有的人工水路去運輸，沒有人想到來修鐵路，因爲怕是鐵路條成之後，奪去運河的運輸營業，一般人民眞亦不肯來作這種無利之舉。況且當時荷蘭王威廉第一 William I. 將本國庫弄得一空如洗，即使政府有心築鐵路，亦怕沒有方法去籌措鉅數的資本，直到威廉第二時代，才慢慢的着手修鐵路，首先試辦的乃是從安毋斯特丹 Amsterdam 到阿爾漢 Arnhein 這一條鐵路，以後延長而到德國的邊疆，成爲一條重要路線。此路修成之後，便租與一個民有公司去經營，足見當時荷政府之不注意這件事情了。不久荷倫鐵路公司（The Dutch-Rhenish Railway Company）即組成，專來包修已經計畫的鐵路。正在這時期，西法利亞 Westphalia 發見煤礦，而渴望修條鐵路來運煤，荷倫公司應其請，不久即修成這條西法利亞煤礦鐵路。同時尚有兩條不相連接，營業頹靡的鐵路，而租與人民經營的。後來荷倫鐵路由政府收回，歸國家管理。到這時，荷蘭的鐵路，全歸併於兩個大公司經營，不過主有權仍在政府手裏，無形中演成一種國有民營的鐵路制度。按照這兩個公司租營鐵路辦法，是要按年給付政府的定數租金，若逢鐵路營業活躍，收入增加的時候，還得要給政府百分之幾的紅利。荷蘭鐵路演進過程大致如此，以下再將丹麥及意大利兩國的鐵路，畧加敘述。

（六）丹麥鐵路　丹麥位於歐洲西北一角，緊與德意志毗連。歐戰以前，當德意志橫行北歐的時期，丹麥時遭德國的欺辱與侵凌，不但國家勢力不得向外發展，反來外力的壓迫，一年比一年嚴重。德國的勢力逐漸向這塊半島上伸張，以逞其侵略的野心。此種現象，在歐戰以前的時代，亦是不可免的事實。兩國疆土毗連的國家，若是一強一弱，則弱者免不了常常屈服在強者之下。仰人鼻息，苟且圖存。所幸者丹麥國雖小，而民族強悍有爲，能夠團結一起，誓死禦外。同時內部建設，猶能力求改善，常常跟隨列強步武，不肯落後。自從十八世紀以降，丹麥農工業的發展，已有驚人的猛進；歐洲的食物市場，丹麥曾占一個重要地位，其他工業成製品的輸出量亦不少。惟缺少一種有力量的交通工具，以致內部貨物的輸送，非常困難；一般人民曾感受很大的痛苦。尤其半島東西兩面的運輸，非取道於迂緩的海路不可，想要直接輸送，簡直是不可能。結果政府才有修築鐵路，網羅半島的計畫。最初採官民合作的辦法，先引導人民集資，就有利的地方修築，餘下的僻塞荒瘠之區，再由政府出資去築，以圖速成，而應時需。慢慢的各地方的民營鐵路，也都先後築成了，惟以營業不佳，屢次賠累，各公司多有不能繼續維持的狀態，最後政府才決然出資收買民營各鐵路，歸國家經營。當政府乍經營這些鐵路的時期，理想倒很高，打算不以營利爲目的，只要能夠輔助全國實業的發展，就算達到目的。不幸國內經濟狀況，一年不如一年，鐵路營業之頹靡，不與以前民營時代稍異，或者賠累及損失數目，還要多於那個時期，不得已才力求撙節開銷，提高運

費，慢慢的漸有轉機。比以前稍强些。惟向來依農爲生的那些人民，自經運費提高之後，可大大的受了壓迫，每年的出口食物，亦不若以前的數量多了。請求減輕食物運價的聲浪，一天高於一天。政府不得已，乃設出折中辦法，引導農民組織出口食物批運機關。每到秋收完畢，將應賣的剩餘民食，完全送到這種機關，然後由這個機關再與鐵路公司商訂減費輸送辦法。結果成績卓著，兩方均有利得。此即丹麥農民協作中之一種，其他若出口牛乳鷄子合作社，毛織物品合作社，包運農產物品合作社等，皆是丹麥農民協作中之普通的組織。鐵路公司得着這種合作社的大顧主，即是稍稍減低些運費，亦比較輸送些零星物品爲便宜，因爲整車運輸，不但數量大，而所費亦少，故稱有利。○

（七）意大利鐵路　意大利這塊靴形半島，自從羅馬衰亡之後，直到意大利三傑出來理國爲止。在這個長時期中，差不多是在各部割據的管理之下。其政治的不統一，有甚於1871年以前之德意志；及東周以後的戰國，因而弄得國困民窮，實業不能開發，交通是非常滯塞。內部的山脉重重疊疊，普通的河川，又多急湍，既不便行車，又難於航船，僅有東北一角的海市威尼斯（Venice），算是惟一的交通孔道；往來船舶也很多，北部一帶依爲貿易的樞紐；其餘地方，簡直是多被這種天然環境包圍了，沒有相當的收入之路。交通既是這樣的不便利，當然實業開發的困難，也就不問可知了。到十九世紀中葉，意大利漸漸覺悟交通問題有解決之必要，各部份先後去修鐵路，雖經營方法是無系統的，各部鐵路

是分立的，而進步尙很快。自從意大利統一之後，才將那些分散而不相連屬的各鐵路，由地方手裏，逐漸收歸王國所有，整個的鐵路制度，算是確定了。推原當初築鐵路的時期，亦是像歐陸其他各國的辦法，先引導人民投資修築，政府預備坐享其成，奈以人民不從其道，沒有應命的，不得已嗣由政府墊借人民資本，並担保定數的利息，慢慢才有人起來築路。直到各鐵路都完成了以後，政府再出資或依期去收買，有的歸政府經營，有的再租與人民管理。有一個時期，王國鐵路都收歸政府去經營，無論租期已滿與未滿，蓋以政爭關係，不得不然。總之，在莫索里尼 Mosolini 未執政以前，王國的統一局面，不算十分穩固，地方軍閥的勢力，仍然是很大，把持了政權，尙覺不足，還要操縱了鐵路，所以王國交通不甚便利，而鐵路制度亦很紊亂。直到莫氏掌權之後，遂銳意整頓鐵路，改良交通，開辦實業，發揚國威。現在王國鐵路，在歐洲各國中，已占相當的地位，近年以來，內部改善之處更多，亦莫氏力也。

第二編　鐵路及運河

(甲)　鐵路

第一章　鐵路資本

(一)鐵路概論

上編已將鐵路的發達過程，及實際經營狀況，略略的述過，現在所要討論的問題，乃是鐵路這種東西，在人類社會裏，所占的地位，到底怎樣？凡是讀過普通經濟

學的人，大概都可以曉得，若想滿足人類生活欲望，必須要有生產，而構成生產的要素，則不外土地，資本及勞力三樣，所以只要具備這三種要素中任何的一種，那麼人類生產，當然就可以出產了。鐵路的存在，既不能缺了這三種要素中任何的一種，那麼人類生產工具中，鐵路也要占個相當的地位了。須要知道，鐵路這種東西，與普通的生產事業不是完全相同的，因爲鉄路不僅能夠生產，而滿足企業人的謀利欲望，並且也能直接滿足鉄路區域內一般人民生活必需的欲望。我們知道人的生存，至少要有飲食，穿衣，住屋，及走路的基本欲望的要求，尤其是走路的問題，在現代的文明社會裏，更較爲必要。上古時代，民智簡陋，欲望無多，走路的方法，不知注意，並且高山大川，密林沼澤，以至毒虫猛獸，在在皆足以阻碍人民的活動，不得不羣相棲息在一塊小區域裏去求生存，沒有人敢到遠方去，自然用不着一種可以代步的工具。直到後來，才有人敢到遠方去，尤其到最近世這幾百年，世界上天然障害，逐漸都被人力破除了，人的活動範圍，漸漸的擴大，而及於地球上的各各部份，原始的自給自足的經濟社會，已不能適應時代的需要了，不得不進一步而施行交易。交易之事既起，連帶而俱來的，便是運輸問題。在工業革命以前，蒸汽發動裝置，沒有引用到運輸界的時期，無論那個國家，對於運輸方法，都是很原始的。直到謀爾道及斯梯芬森諸人發明汽車鐵路，試驗成功之後，人類的陸地運輸方法，才有絕大的進步，山川沼澤，完全不足以爲阻害，千里距離，朝發可以夕至，那麼鐵路對於人類的供獻，也太大了，現在的文明，又何嘗不是鐵路賜與的呢？最後還要補充數語，讀者

應當知道，鐵路這種東西，不但能夠滿足人類行的要求，並且也是一種最有效力的生產工具，若是經營得法，對於地方，對於國家，都有極大的裨益，比較其他任何某一種實業，都直接而重要。

（二）鐵路與地方　現代的鉄路，已成爲極平常的一種交通工具了，人人不以爲奇罕而可貴，甚至於竟將鐵路對於人類社會的供獻，慢慢的都忘却了，若不回頭想想在鐵路未降臨以前的社會狀況，恐怕不能知道鐵路的眞正價值。試看二百年前的不列顚，內陸交通方法，當有多們的原始啊。普通關於貨物的搬運，在山路是用馱馬或肩荷，在平原用馬車，有時亦用山嶽區域的運輸方法，沿着河海一帶，則以木製的帆船，作爲惟一的運輸工具。當時在英格蘭比較稍稍繁榮的地方．在泰姆斯，塞沃恩，及春堤等河的兩岸。交易方法，差不多是市集制度，每到交易日期，沿着這幾道河川兩岸，就可以看見成羣的馱馬，背着布匹及應用物品，絡繹不絕的走向沿河的那幾個城市裏去。在水上便是藉風行駛的小帆船，或用人力行駛的駁船，也與馱馬走同樣的方向。所以在那時，沿河一帶的城市，比較獨多，因爲交通便利些，人人容易來到，貨物的輸送，雖然慢些，終久也能弄到的。除此以外，在邊僻地方，則不但沒有城市之名，即比較大的村莊，亦不多見，一般人民仍是保持從古傳來的自給自足的經濟制度，所以談不到貿易，因爲交通太也困難了；迫得那些人民與世絕緣，僻處一方。倫敦與博明漢，若由現在看．本不算遠，坐火車有七時可到，但在二百年前．這兩地的距離，總得馬

車行五六日，每運一噸貨物，從博明漢到倫敦，至少要需七鎊至九鎊的運費，而途中若遇風雨，或强盜將貨物損失了．運送人尙不負賠償責任。曼采斯特在那時算是工業先進的城市了，若想往卜律斯圖送貨．必得先用馱馬，一件一件的，搬到卜路得里 Brewdley ，或橋北 Bridgenorth ，裝到帆船裏，取道塞沃恩河．然後方能送到卜律斯圖。每送一批貨物，其間不知要費幾許時日，因爲卜律斯圖乃是當時的惟一的西方貨物集散地．從此可以出口，沿着英格蘭的西海，而到倫敦或其他各地，所以曼采斯特，與卜律斯圖間的貿易，比較活躍些，但是這樣的運緩，與不安全，也眞成爲一個大問題。至於利物浦在那時本是一個小漁村，僅有幾個小商舖，不配稱爲貿易港哪．直到利物浦曼采斯特間的鐵路修成之後，利物浦的商業遂如初春小草．偶得甘霖一般的發長與繁昌．不數十年，便成爲西北惟一的大貿易港了。以前的卜律斯圖．本是個比較大的商港．至此便將這個地位．讓給利物浦．那麼鐵路對於開發市鎭的功效，實則是不小了。

（三）鐵路修成對於運費的影響　英國當鐵路未修成以前，內陸的惟一運輸方法．就算是運河了，馬車或馱馬．只能搬運小量的零星貨物，重貨的輸送．是無濟於事的。不但運輸數量有限，而遲緩不安全與運費之高，也足以影響當時的商業不振．連帶的農工各種實業，也就不得發展了。交通問題之不早解決，實爲病國病民之絕大的障害。浦萊梯先生 Pratt ，曾作一本『內陸運輸史』The History of Inland Transport ，其中將北因 Baine 的『利物浦史』

The History of Liverpool，引來一段，以描寫 1777 年時代的英國內陸各地間的貨物運費之高，茲重述於下，便可以想見當時的景況了：——

普通大路馬車運貨每噸運費比較表

發貨地	收貨地	貨物每噸運費		
		鎊	先令	便士
利物浦	依除利亞 Etrunnia	2	10	0
……	霧渥漢堡敦 Wolverhampton	5	0	0
利物浦	博明漢	5	0	0
曼采斯特	霧渥漢堡敦	4	13	4
……	博明漢	4	0	0
……	利去菲Leichfield	4	0	0
……	達爾碑 Derby	3	0	0
……	諾亭漢 Nottingham	4	0	0
……	雷斯特 Leicester	6	0	0
……	葛因市邑 Gainsborough	3	10	0
……	紐瓦克 Newark	5	6	8

照此表所列舉的運費數目，與現在的相比，未免差得太多了。在 1933 年以前，英國鐵路運費未改的時期，由利物浦運往博明漢一噸重的金屬貨物，當時雖說運費較高些，僅合一鎊一先令，比較 1777 年的五鎊運費，豈不少得很多了嗎？現在的鉄路不但運費比較的低廉，而途中所占用的時間亦減少了很多。若用今日的火車速度，與原先的馬車或帆船相比，至少要快十數倍以上，即一百年前的火車每時行十英哩，也比當時的馬車等快些。貨物運輸，時間與運費兩項，特別重要，因爲運費低，則可以占着市場的好機會，譬如同樣的貨物，先到市場者，不但可以居高價，而買主亦多，則銷售量自大，後到的事事要吃虧。難免歸到廉價拍賣的地步，這就是錯過了市場機會的結果。鉄路成功，則立刻免去這種幸與不幸的機會與危險，同時消費者亦不至再受高價物品的壓迫了，那麼現代的商業繁榮，鐵路也有相當的助力了。

（四）鐵路資本　世界各國的鉄路投資，若以數目之大論，固以美國爲第一，居在第二位的，恐怕就得數著英國了。讀過英國鉄路史的人，大概都可以記得，英國鐵路的良本最重，雖路線不如美國鉄路的那樣長，而投資之鉅，若與路線長度相比，實則是大於美國鐵路。現在川 1925 年英國的公債，與 1923—24 年以前的英國鐵路投資，兩個總額相比較，我們就可以知道英國鐵路所用的資本，到底有多少了。截至 1925 年底，全英國的公債，統算起來，是 7,597,848,000 鎊，僅算大不列顛一部份的鐵路投資，在 1923—24 年底，已達 1,322,793,000 鎊。鉄路的發展，是逐年有進步的，當然鐵路的資本，也是一年比一年增多了。試

用 1854年與1924 年兩時期的鐵路資產發達狀況，來作個比較表，便知道這七十年中的進步程度了：

1854—1924英國鐵路資產發達狀況比較表

1854	1924	七十年中增加的百分數
投資總額 271,717,672鎊	1,322,793,000 鎊	333.00
鐵路總長 7,157 哩	20,390 哩	182.00
旅客數目104,295,537人	1,232,580,914人	1.082.00
營業收入總額19,341,247鎊	199,652,875鎊	932.00
鐵路本身應有開銷 8,818,609 鎊	165,024,012鎊	1.771.00
收入淨額 10,522,641鎊	44,771,081 鎊	325.00

(五)資本性質　照英國運輸部1925年12月31日的鐵路統計報告，我們知道英國鐵路投資總額並沒有像上表所列舉的1,322,793,000鎊那樣多，此次統計，僅爲 1,177,417,650 鎊，想

是因爲 1923 年合併的關係，不是統計的錯誤？　現在我們要知道的，不僅是投資數額的總合，並且投資的分類及性質，也當要分清楚。按照英國鐵路的投資，概括可分六種：

（1）普通股313,222,000鎊，
（2）優先股 380,437,156鎊，
（3）保証股 144,754,587 鎊，
（4）社債 324,655,741 鎊，
（5）公債 1,496,726 鎊，
（6）租費 12,850,440 鎊，

有的鐵路公司，分普通股爲優先的，及延付的兩種。資本所以要這樣來區別，主路的在保証投資的安全，或紅利或利息的到期按數給付。使投資人對於鐵路公司可以有個清楚的認識，與堅實的信仰。並且隨個人之所欲，而有選擇投資認股的機會，可以容易招徠投資人。

通常論到社債或公債，都是指着無抵押借款而言，有的時候，因爲一時急需，或添設新的建築，公司缺乏現錢，向銀行告貸，一則利息較高，一則期限太促，所以經過股東大會的議決，便可以發行公司債，認債的人，便成爲鐵路公司的債權人，不過權利與義務關係，與普通股東不同。認這種公司債的人，只能按照債券上指定的時期與利率，向鐵路公司領取利息，除非當鐵路公司將到破產的時期，或是

因爲營業不佳，未能按期償付債息。持有這種債券的人，可以向鐵路公司要求付息，到萬不得已的時候，——例如鐵路公司將要宣佈破產——還可以干涉鐵路行政．如同債權人討債，不得不扣留債務人的產業一樣。單就紅利這方面說．保証股就得站在普通股及優先股後面的地位．直到那兩股將應得紅利分完之後，方能以其剩餘，讓給保証股，不過保証股所負的責任小些．比較那兩股都安全。若是鐵路公司營業興隆，再有剩餘的時候，——這就是說一個鐵路公司除去應有的營業開銷員工薪俸機器折舊新的設備股息紅利等項所餘的淨額——須先照定數分給優先股，然後才能臨到普通股的頭上，若是不幸沒有多餘，則普通股往往還有得不着的。關於這點問題，普通股可就要有兩種辦法了：一個是好的希望．另一個便是危險：譬如．這個鉄路公司的營業，眞正是很活躍．年終結算剩餘頗多，除去應分與優先股的紅利外，尙有剩餘．那麼就可以完全歸到普通股的紅利中，可是若無剩餘，則普通股可就不如優先股的便宜了。照倫米蘇鐵路公司 1923 年的報告，我們知道該公司的資本內容更較複雜，分配數額．亦頗離奇。社債最多．其數已經超過 101,791,069 鎊．年利四分；保証股40,692,916 鎊，優先股 118,908,762 鎊．均得紅利四分；准贖優先股8,958,145鎊的紅利，則爲五分；普通股 95,202,441 鎊，無紅利。若據1925年運輸部的統計，這1,177,417,650鎊總資本中，尙包含四種名義資本或虛股：

（1）普通及優先股26,606,879鎊

(2)保証股15,263,624鎊，
(3)社債 11,625,507鎊，
(4)租費492,711鎊……四項總計53,988,721鎊，

一 原先老米得蘭鐵路公司實有資本，不過203,722,000鎊．嗣後屢增虛股，這種虛股若與實資相比．整占百分之三十六，即是虛股達19,765,891 鎊，保証股7,588,166鎊．社債11,769,422鎊．流通股者， 34,664,741 鎊，優先股 13,790,000 鎊。其中屬於普通股的，顯係這個公司的股本和加了水一樣，無怪乎其未能久存三分之一．只有三分之二是實股了．有一個時期，這個公司直不能照定數給付債息．所以先將社債債權人，是都吃了虧，以後這個公司倒閉．額增虛股，也是一個大原因。

(六)增加虛股的標準　在1921年，新鐵路條例未曾頒佈以前，英國鐵路額外增加的虛股總數可達 198,000,000 鎊之多。自從該條例施行．大不列顛鐵路投資總額曾達 1,282,000,000鎊：及1921年合併時期，再一核算，其數已增至 1,299,824,000 鎊．1925 年合併完畢，另行分配各路資本，並酌減虛股，結果是1,177,417,650 鎊。關於歷年各路增加的虛股數額，在 1913 年計算，是 201,210,000 鎊．1921年

，189,344,000鎊，因爲屢減的關係，到1925年，只有53,988,721鎊之數，約占投資總額的百分之4.5。此種虛股，若照原則上講，似屬無用的，并且對於鉄路公司的信用，還有相當的障害，譬如某鐵路公司，或因擴充營業，或因少數人的意思，而想操縱全公司的財政，就屢加虛股。弄到結果，恐怕原有的投資人，都要抽股而去，樹公司以孤立無援的危險地位。凡是好增虛股的鐵路公司，往往都是少數人野心的表現，他們想要操縱全路的財政，剝奪一般股東的勢力，不得不從虛股上打算盤，或者有幾個强有力的股東，心在利用這種鐵路公司的資力，而去兼併其他，或者藉增虛股的機會，而便施行他們少數的獨裁手段，將虛實各股都混同一起了，他們可以不出一錢，而坐收紅利，反使出資的不覺悟。總之，增加虛股，不是一種善意的，其中至少要有相當的作用，一個鐵路若發現了這種情形，差不多就是根基動搖的先兆，除非是根據相當的標準，不使超過實資的百分之幾，或者尙不見有絕大的危險，不然，若將全公司的股本，大部份都變成加水的，一定會使公司倒閉；一般的股東，難免受害。英國鐵路，自從1923年，實行合併以後，對於增加虛股，特別限制，除非到萬不得已時，可以照法定標準去增加。然而不得超過指定的數目。歐戰以前；世界和平局勢尙未破壞，各國的鐵路營業，雖不大興盛，總是去常軌不遠，未曾出乎定格，社債利息，差不多沒有忽升忽跌的變化，總是保持一定的利率。戰後，情形劇變，不但各路的營業衰微，而社債利息，漲，如朝日，數月之間，超過百分之六，一時鐵路公司，無法應付，

照章分給，明知吃虧，抗委不付，又爲法律之所不許，結果，才有各路籌資收回債券的政策·免得虛股乘機發生，而危及一般的投資人。

(七)普通股的變化　按照英國鐵路公司股票，是有上述各種的名稱，大概的性質，總是與普通的商業公司，或工業組織等的股票，是採同樣的引人投資的意思，因爲股票的種類愈多，則投資人的機會，亦多可以隨人所欲，而加以選擇，而數額的大小，與利息的多寡，更可以盡投資人財力之所能，而去選擇購買之。譬如英國的鐵路公司，關於普通股，另一個是延付往定爲百鎊一股，有的將這百鎊股票，分成兩種名稱，一個是優先的普通股，在票面的數目上看，都是百鎊，而最後的待遇，可就不同了；原來是將優先的普通股票，定爲百分之2.5的紅利；延期的普通股票，就看鐵路的營業狀況是怎樣了。若是營業興盛，剩餘很多，亦許延付的普通股，多分些，否則，亦許得不着一點紅利的。蓋這種股票的分紅辦法，與優先股是不同的，總得優先股照數分得之後，所餘的或多或少，才能再分給延付股，其得名也就在此，所以能否得到紅利，事先是不可預料的，乃是機會的問題了。記得1912年，英國鐵路公司的優先股，只得百分之三，這也是當時鐵路營業較好的關係。有的時候若是鐵路營業衰微，獲利無多，或者竟不能獲利，開銷常常超過收入的，也不乏其例，在這種情形，優先股無論如何，總可多少得點紅利，即不能分紅利，尚可得點利息，總比延

付的是有點把握的。普通人明知道這種意思，而還要買延付股票的原因，多少有點投機性，而鐵路公司也就能利用這種機會，竟將普通股分成優先與延付兩種，以迎合投資人的心理。照英國鐵路投資人的習慣，通常是能買優先股票的，同時也要買延付股票、爲的是失甲尙有乙，比較穩固些。若是逢着機會，甲乘得，豈不兩全了嗎？究竟這種股票的分類，惟一目的，是在使一般投資人的方便，對於鐵路公司是沒有關係的。

（八）虛股激增的影響　無論那個鐵路公司，若是不顧危險的常常去增加虛股，不但要影響一般投資人應得的紅利，逐漸減少，並且對於鐵路公司的發展，亦有直接的障碍，間接的，則影響商業的不活躍。一個鐵路公司發出過量的虛股，如同銀行濫發紙幣。沒有準備的道理一樣，所以終久是有危險性的。英國的鐵路，在初創時期，沒有濫發虛股的弊病，一般董事們都是很謹愼的去幹事，不想或者不能想多增虛股是於少數投資人有利的。所以在那個時期，雖然鐵路運輸數量不怎樣多，營業不甚興隆。每年股東應得的紅利，都不算少。到後來，强有力的股東，一人操縱數百股，以至數千股，整個的鐵路公司財政，往往就被幾個人操縱了，所以任意的增加虛股，藉以達到他們的壟斷目的。結果是各公司的紅利，一年不如一年多，小本的股東坐受其苦，而不能解救，素操千百股者的腰袋，越發的充滿了。連帶的影響鐵路公司的營業。每況愈下，入不敷出，勢不了設法提高運價或縮小營業範圍，以便收入增加，好來應付這些不出資而要分紅的鉅數虛股。這樣一來，地方難免不受影響，實爲鐵路

一大問題！據英國商務部 1912 年的鐵路統計報告，我們知道因爲虛股屢增的結果，使股東應得的紅利減少很多，試看下表，便可了然：——

英國商部1912年鐵路利息分配統計表

股本類別	實際分得股息百分數	理當分得股息百分數
普通股	3.45	4.25
優先股	3 52	4.01
保証股	4.02	4.65
借貸	3.61	3.61
社債	3.42	3.92
其他資本	3.52	4.13

(九)大不列顛鐵路應有資產現狀　自從 1923 年，大不列顛的各鉄路實行合併以後，統算應有資產總額，共達 1,177,417,560鎊。再將此數詳加分析，其中所包括的項目，較爲顯

明而重要者，不外路基·軌道、車站·橋梁·倉庫，車輛修製廠，運河·汽船 旅館·沿路應有各種建築物，及其他次要的鐵路附屬營業各種。單就現在大不列顛的鉄路總長來說，當有 20,390英哩·若照雙軌計算·約達 37,018 英哩，再加上岔道·至少可以超過 52,323 英哩。機關車總數凡 24,159 輛，此僅蒸汽發動的機關車，電動機關車尙不在內·；客車 50,823 輛，貨車 721,359，輛其他雜色的車輛尙有 53,138 輛。現在試將 1,177,417,650 鎊的鐵路資產·一一的分門別類·按項計值·列舉在下面：——

1 完全用於公共運輸的鐵路共值……861,856,964
2 未作公共運輸另用於別種目的的鐵路……4,924,169
3 每鐵路公司租賃的鐵路……126,894
4 鐵路公司間共管的鐵路……11,618,042
5 各鐵路公司的私用岔道……118,724
6 各鐵路應有車輛總值……150,670,702
7 路基軌道及沿路各種建築物……13,948,359
8 車輛機器修理或製造工廠……8,071,551
9 鐵路終點車站搬運貨物馬車……1,051,335,444
總計以上所值……40,529

10 載重及運客的大路磨托車……1,104,490
11 渡口及運河用的汽車……9,298,145
12 汽船修理或製造廠……245,838
13 鐵路公司領有的人工運河……8,143,695
14 海港碼頭船塢……57,307,162
15 鉄路旅館……9,095,599
16 沿路應用的發電廠……7,074,240
17 與運輸業務相關連的各種資產及土地… 3,024,314
18 不關於運輸業務的各種資產及土地……39,790,644
19 鐵路附帶的零星副業……94,727
20 資助愛爾蘭鉄路……1,326,673
21 捐助其他機關……1,204,650
22 特別開銷……356,119

總計上列二十二項共達……1,198,637,386

本表所列各項，雖不能將大不列顛鐵路應有資產完全包括，而主要的，也算盡其大觀了

現在我們看過此表，便相信大不列顛的 20,390 哩鐵路，的確值得不少，恐怕在任何一

個國家，同是這 20,390 哩鉄路的附
營業很多，都非少數金錢所能辦到的，同時鐵路應有的各種設備，亦特別堅實耐久。在在都
是比較多費的。然而若與別個國家的鐵路相比，也未免所費的太多了。即是號稱歐陸鐵路成
本最重的比利時，或法蘭西等國的鐵路，若來與大不列顛的鐵路兩相對照，也是不成比例的
。須要知道，英國的鉄路建築情形，當初是最難。一個守舊的國會，一個專利的地主，便給
當初各鐵路企業人一個重大的壓迫。以前曾經述過，英國初期鉄路的困難狀況，我們可以記
得地主怎樣不賣給鉄路公司土地作路基，以後怎樣故意的居價與勒索的故事，還有一件最不
可抗的勢力，便是國會設法來壓迫，用種種手段使鐵路之不能修成，最顯著的當推鐵路測量
及運動提案兩種事實。若不經過這兩層手續，則不准修築。不算路基購置費，即國會一項測
量調查及運動議員費用，嗣後核算，每英哩鐵路，至少要攤四千鎊，那麼其他更不用想了。
所以現在弄得英國的鐵路成本，在各國鐵路中爲最大，不能是無根由的。（未完）

要明瞭平漢鐵路近況

請閱定

平漢日月刊的版出路鐵漢平

日刊價目	
每月三角	
半年一元六角	
全年二元九角	
路員照價九扣	
本埠每年一角五	郵費
外埠每年三角	郵費

月刊價目	
每月四角	
半年二元	
全年四元	
本埠每冊二分	郵費
外埠半年五分	郵費

發行所漢口三合里平漢鐵路

管理委員會編譯課

業務

興利印字館

特別一區

電話南局一一六六號

本館專辦鉛石印刷事業
承印華洋書籍定製洋賬
簿冊代做銅版鋅版包印
各種週刊雜誌製印各項
圖表商標無不精美紙價
特廉印工克己定期交件
向無延誤外埠函訂印件
如期郵寄倘荷賜顧無任
歡迎

本行專辦各種鐵路應用材料各
式機車客貨車道軌以及各種零
星配件等自運歐美各種五金材
料各國油漆石棉地皮原料各種
油毡種類頗繁不勝枚舉代理水
火保險輪船公司總經理恩德烏
打字機各式算數機器等價值公
道賜顧諸君無任歡迎

英商

仁記洋行

地址英租界中街四十三號
電話南局一千〇〇八號

中南銀行

資本總額二千萬元實收七百五十萬元各項公積一百十六萬餘元

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

天津行址　英中街四十八號電話　三〇三三〇　三〇〇九八　三一六二〇　三〇〇八三

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

上海準備總庫　四川路六十八號　虹口北四川路四十號

漢口分庫　四民街四十五號

天津分庫　英中街六七號　官北大街

北平分庫　東交民巷匯昌大樓

河北井陘鑛務局

本礦所出之煙煤焦炭及各種副產品特點如左

一、烟煤　火力大　煤質優　極合錫爐汽機之用

二、焦炭　硫質少　灰分輕　火力強　極合鎔鑄之用

一、副產品　黑漆　臭油　瀝青　汽油　品質優良　價格低廉

民國二十一年一月份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	摘要	運輸數量 噸數	千分數	一日平均運輸噸數	延噸里	一噸平均行程	運輸進款 進款	千分數	一日平均運輸進款	每噸每公里平均進款
礦產品	煤炭類	522,261	77.27	16,847	61,609,387	118	848,081	655.1	27,357	0.0138
	泥土與沙類	1,352	2.0	44	105,652	78	1,176	0.9	38	0.0111
	石及石灰類	27,856	41.2	899	3,176,728	114	38,916	3.00	1,255	0.0122
	油（礦務）類	5,555	8.2	179	602,809	109	27,413	21.2	884	0.0455
	其他	169	0.3	5	23,080	137	619	0.5	20	0.0268
農產品	穀豆類	17,074	25.3	551	2,252,001	132	50,979	39.3	1,644	00.226
	植物類	2,334	3.5	75	194,523	83	4,986	3.9	161	00.256
	豆餅類	883	1.2	29	111,100	126	2,257	1.7	73	0.0203
	棉蔴類	5,435	8.0	175	642,379	118	19,942	15.4	643	0.0310
	其他	2,981	4.4	96	411,646	138	12,004	9.3	387	0.0292
林產品	木竹類	6,038	8.9	195	474,324	79	14,674	11.3	473	0.0309
	其他	406	0.6	13	81,800	201	1,903	1.5	61	0.0233
畜產品	活牛馬豬羊及魚蝦類	1,010	1.5	33	137,034	136	4,595	3.5	148	0.0335
	死禽畜及魚蝦類	211	0.3	7	21,357	101	859	0.7	28	0.0402
	毛髮類	1,997	3.0	64	245,006	123	10,018	7.8	323	0.0409
	其他	1,232	1.8	40	166,754	135	2,960	2.3	95	0.0177
製造品	鋼鐵器皿類	2,445	3.6	79	301,877	123	11,077	8.6	357	0.0367
	窰製器皿類	1,042	1.5	34	156,738	150	3,718	2.9	120	0.0237
	飲食類	35,412	52.4	1,142	5,088,711	144	150,586	116.3	4,858	0.0296
	絲棉毛及纖維織品類	1,730	2.6	56	222,967	129	9,004	6.9	290	0.0404
	建造材料類	22,709	33.6	733	2,603,391	115	29,773	23.0	960	0.0114
	軍用品類	970	1.4	31	104,991	108	1,593	1.2	51	0.0152
	化學品類	1,318	2.0	43	140,602	107	3,811	2.9	123	0.0271
	其他	13,476	20.0	435	1,171,778	87	43,704	33.8	1,410	0.0372
合計		675,896	1.000	21,803	80,046,635	118	1,294,648	1,000	41,763	0.0162

營業課調查股製

民國二十一年二月份

大宗貨物運輸成績一覽表

摘要 / 品名		運輸數量 噸數	千分數	一日平均運輸噸數	延噸里	一噸平均行程	運輸進款 進款	千分數	一日平均運輸進款	每噸每公里平均進款
礦產品	煤炭類	412,641	791.9	14.229	48,558,430	118	678,467	665.6	23,395	0.0140
	泥土與沙類	1,012	1.9	35	60,137	59	1,015	1 0	35	0.0169
	石及石灰類	13,961	26,8	481	1,523,627	109	20,254	19.9	698	0.0133
	油(礦務)類	6,440	12.4	222	669,025	104	29,373	28.8	1,014	0.0454
	其他	282	0.5	10	35,337	125	846	0.8	29	0.0239
農產品	穀豆類	17,750	34,1	612	2,507,280	141	54,396	53.4	1,876	0.0217
	植物類	655	1,3	23	63,323	97	1,872	1.8	65	0.0296
	豆餅類	330	0.6	11	44,340	134	860	0.8	30	0.0194
	棉蘇類	1,150	2.2	40	142,265	124	4,633	4.5	160	0.0326
	其他	2,093	4,1	72	284,374	136	8,718	8.6	301	0.0306
林產品	木竹類	3,631	7,0	125	443,860	122	13,821	13.6	477	0.0311
	其他	117	0,2	4	27,568	236	616	0.6	21	0.0223
畜產品	活牛馬豬羊及魚蝦類	673	1,3	23	67,086	100	2,842	2.8	98	0.0424
	死禽畜及魚蝦類	113	0,2	4	9,181	81	408	0.4	14	0.0444
	毛髮類	921	1.8	32	114,509	214	4,699	4.6	162	0.0410
	其他	1,483	2.8	51	202,437	137	3,566	3.5	123	0.0176
製造品	鋼鉄器皿類	1,265	2.4	44	164,610	130	5,603	5.5	193	0.0340
	窯製器皿類	492	0.9	17	99,308	202	2,497	2.4	86	0,0251
	飲食類	23,993	46.0	827	3,217,822	134	102,276	100.3	3,527	0.0318
	絲棉毛及纖維織品類	2,467	4,7	85	333,977	135	14,900	14.6	514	0.0446
	建造材料類	14,644	28.1	505	3,603,542	246	18,817	18.5	649	0.0052
	軍用品類	1,031	2.0	36	173,721	168	2,136	2.1	74	0.0123
	化學品類	2,122	4.1	73	198,052	93	4,982	4.9	172	0.0252
	其他	11,822	22.7	408	1,430,112	121	41,760	41.0	1,440	0.0292
共計		521,088	1,000	17,969	63,973,923	123	1,019,357	1.00	35,150	0.0159

營業課調查股製

民國二十一年三月份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	摘要	運輸數量 噸數	千分數	一日平均運輸噸數	延噸里	一噸平均行程	運輸進款 進款	千分數	一日平均運輸進款	每噸每公里平均進款
礦產品	煤炭類	513,542	756.6	16,566	59,337,474	116	829,925	621.7	26,707	0.0140
	泥土與沙類	1,772	2.9	57	89,061	51	1,571	1.2	51	0.0176
	石及石灰類	29,971	44.2	967	3,363,083	112	43,461	32,6	1,402	0.0129
	油（礦務）類	5,934	8.8	191	638,205	108	29,007	21.8	936	0.0439
	其他	393	0.6	13	53,983	137	1,309	1.0	42	0.0242
農產站	穀豆類	29,119	42.9	939	4,316,578	148	91,102	68.4	2.939	0.0211
	植物類	1,140	1.7	37	141,243	124	4,456	3.3	144	0.0315
	豆餅類	1,133	1.7	37	164,390	145	3,150	2.4	102	0.0131
	棉蔴類	1,384	2.0	45	176,215	127	5,614	4.2	181	0.0319
	其他	5,642	8.3	182	742,936	131	21,818	16.4	704	0.0294
林產品	木竹類	7,759	11.4	250	760,646	98	23,818	17.9	768	0.0313
	其他	461	0.7	15	85,336	185	2,236	1.6	72	0.0262
畜產品	活牛馬豬羊及魚蝦類	794	1.2	26	106,798	135	3,593	2.7	116	0.0336
	死禽畜及魚蝦類	275	0.4	9	26,979	98	1,171	0.9	38	0.0434
	毛髮類	1,257	1.9	41	173,096	138	6,925	5.2	224	0.0400
	其他	2,155	3.2	70	297,445	138	6,520	4.9	210	0.0219
製造品	鋼鐵器皿類	2,908	4.2	94	356,365	123	11,802	8.9	381	0.0331
	窯製器皿類	1,780	2.6	57	284,122	160	6,355	4.8	205	0.0224
	飲食類	30,816	45.4	994	3,822,546	124	120,818	90.7	3,897	0.0316
	絲棉毛及纖維織品類	3,866	5.7	125	523,526	135	24.599	18.5	794	0.0470
	建造材料類	18,075	36.6	583	1,845,732	102	21,579	16:2	696	0.0117
	軍用品類	1,528	2.2	49	376,008	246	4,531	3.4	126	0.0121
	化學品類	1,490	2·2	48	236,057	158	6,039	4.5	195	0.0298
	其他	15,552	22.9	502	1,929,072	124	62,262	46.8	2,008	0.0323
合計		678,746	1,000	21,895	79.846.896	118	1,331.661	1.000	42.975	0.0167

製 營業課調查股

北寧鐵路

貨運業務細別表(一)

民國二十一年一月份

項別 / 類別	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	每延噸里平均進欵
礦產品	557,193	74.4	916,205	68.2	1.64	65,517,656	114	0.0140
農產品	28,707	3.8	90,168	6.7	3.14	3,611,649	129	0.0250
林產品	6,444	0.9	16,577	1.2	2,57	556,124	86	0,0298
畜產品	4,450	0.6	18,432	1.4	4,14	570,151	128	0,0323
製造品	79,102	10.5	253,266	18.9	3,20	9,791,055	124	0,0259
政府用品	8,499	1.1	23,808	1.8	2.80	1,218,520	143	0,0195
他路材料	13,216	1.8	10,431	0.8	0.79	2,071,129	157	0.0050
本路材料	51,799	6.9	14,031	1.0	0,27	3,872,886	75	0.0036
合計	749,410	100	1,342,918	100	1,79	87,209,170	116	00.154

營業課調查股製

北寧鐵路

貨運業務細別表(二)

民國二十一年一月份

類別 / 等級	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	——	——	——	——	——	——	13	120	211	1,783	224	0.03	1,903	0.15
二等	4,456	23,502	55	422	6	64	51	400	3,196	21,313	7,764	1.15	45,701	3.53
三等	50	313	701	3,751	2	13	1,984	9,882	2,939	15,816	5,676	0.84	29,775	2.30
四等	23	98	11,150	44,203	5,856	14,374	327	1,322	36,268	157,029	53,624	7.93	217,026	16.76
五等	3,456	6,285	3,996	9,981	338	1,582	28	56	4,337	8,285	12,155	1.80	26,189	2.02
六等	118,292	203,794	——	——	——	——	1,052	2,162	279	655	119,623	17.70	206,611	15.96
專價	430,916	682,213	12,805	31,811	242	544	995	4,490	31,872	48,385	476,830	70.55	767,443	59.28
總計	557,193	916,205	28,707	90,168	6,444	16,577	4,450	18,432	79,102	253,266	675,896	100	1,294,648	100

營業課調查股製

北寧鐵路

貨運業務細別表(一)

民國二十一年二月份

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
礦產品	434,336	76.2	729,955	68:9	1.40	50,846,556	117	0.0144
農產品	21,978	3.9	70,479	6.7	3.21	3,041,582	138	0.0232
林產品	3,748	0,7	14,437	1.4	3.85	471,428	126	0.0306
畜產品	3,190	0.6	11,515	1.1	3.61	393,213	123	0,0293
製造品	57,836	10.1	192,971	18.2	3.34	9,221,144	159	0.0209
政府用品	9,886	1.7	25,291	2.4	2.56	1,278,956	129	0.0198
他路材料	7,817	1:4	3,362	0.3	0.43	1,180,106	151	0.0028
本路材料	30,622	5.4	11,004	1.0	0.36	3,589,611	117	0 0031
合計	569,416	100	1,059,014	100	1.86	70,022,596	123	0.0151

營業課調查股製

北寧鐵路

貨運業務細別表(二)

民國二十一年二月份

類別 / 等級	礦產品		農產品		林產品		畜產品		製造品		合計			
	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	百分數	進款	百分數
一等	——	——	——	——	——	——	7	152	202	1,987	209	0.4	2,139	0.2
二等	3,985	22,907	25	187	47	320	41	332	4,423	30,390	8,521	1.6	54,136	5.3
三等	24	34	961	5,106	4	31	885	4,501	4,012	21,538	5,886	1.1	31,210	3.1
四等	4	29	5,442	22,916	3,549	13,416	228	950	21,971	98,080	31,194	5.9	135,391	13.3
五等	4,015	8,582	1,540	4,380	138	646	28	79	4,418	8,448	10,139	1.9	22,135	2.2
六等	124,316	227,524	——	——	——	——	1,341	2,767	264	611	125,921	24.1	230,902	22.6
專價	301,992	470,879	14,010	37,890	10	24	660	2,734	22,546	31,917	339,218	65.0	543,444	53.3
總計	434,336	729,955	21,978	70,479	3,748	14,437	3,190	11,515	57,836	192,971	521,088	100	1,019,357	100

營業課調查股製

北寧鐵路

貨運業務細別表(一)

民國二十一年三月份

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
礦產品	551,612	70.5	903,273	64.6	1.64	63,481,806	115	0.0142
農產品	38,418	4.9	126,140	9.0	3.28	5,541,362	143	0.0228
林產品	8,220	1.1	26,054	1.9	3.17	845,982	103	0.0308
畜產品	4,481	0.6	18,209	1.3	4.06	604,318	135	0.0301
製造品	76,015	9.7	257,985	18.5	3.39	9,373,428	123	0.0276
政府用品	11,201	1.5	25,266	1.8	2·26	1,479,034	132	0.0171
他路材料	9,604	1.2	5,828	0.4	0.61	1,351,209	141	0.0043
本路材料	82,474	10.5	34,686	2.5	0.42	11,331,465	137	0.0031
合計	782,025	100	1,397,441	100	1.79	94,008,604	120	0.0149

營業課調查股製

北寧鐵路

貨運業務細別表(二)

民國二十一年三月份

類別 / 等級	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	——	——	——	——	——	——	16	168	403	4,055	419	0.06	4,223	0.32
二等	4,461	25,230	406	2,452	63	436	76	628	6,810	46,887	11,816	1.74	75,633	5.70
三等	72	467	1,469	8,811	8	88	1,464	7,983	6,203	34,465	9,216	1.36	51,814	3.90
四等	22	105	9,026	34,169	7,941	24,466	477	2,234	26,297	109,431	43,763	6.45	170,405	12.73
五等	2,023	5,804	3,900	11,315	207	1,063	255	711	7,293	16,812	13,678	2.02	35,705	2.70
六等	137,417	248,568	——	——	——	——	1,433	3,142	516	1,114	139,366	20.53	252,824	19.00
專價	407,617	623,099	23,617	69,393	1	1	760	3,343	28,493	45,221	460,488	67.84	741,057	55.65
總計	551,612	903,273	38,418	126.140	8,220	26,054	4,481	18,209	76,015	257,985	678,746	100	1,331,661	100

營業課調查股製

二十一年十一月平包特別快車本路進款表

車次	下行車				上行車				總計	
	日期	床位票價	本路應分平豐段客票價	共計	日期	床位票價	本路應分平豐段客票價	共計		
第五次	1/11	122 50	15 05	137 55	3/11	114 50	10 85	125 35	262	90
第六次	4/11	103 00	9 45	112 45	6/11	128 50	7 70	136 20	248	65
第七次	8/11	144 50	17 15	161 65	10/11	128 50	10 00	138 50	300	15
第八次	11/11	105 00	9 80	114 80	13/11	188 50	19 95	208 45	323	25
第九次	15/11	130 50	19 25	149 75	16/11	156 50	14 35	170 85	320	60
第十次	18/11	100 50	7 70	108 20	20/11	148 00	11 90	159 90	268	10
第十一次	22/11	135 50	17 50	153 00	24/11	147 00	12 25	159 25	312	25
第十二次	25/11	125 50	17 85	143 35	27/11	129 00	7 70	136 70	280	05
第十三次	29/11	142 00	15 05	157 05					157	05
總計		1,109 00	128 80	1,237 80		1,140 50	94 70	1,235 20	2,473	00

營業課調查股製

貸借対照表

損益計算書

株主資本等変動計算書

個別注記表

金城銀行

營業 專辦商業銀行一切業務
兼辦各種儲蓄貨棧等業

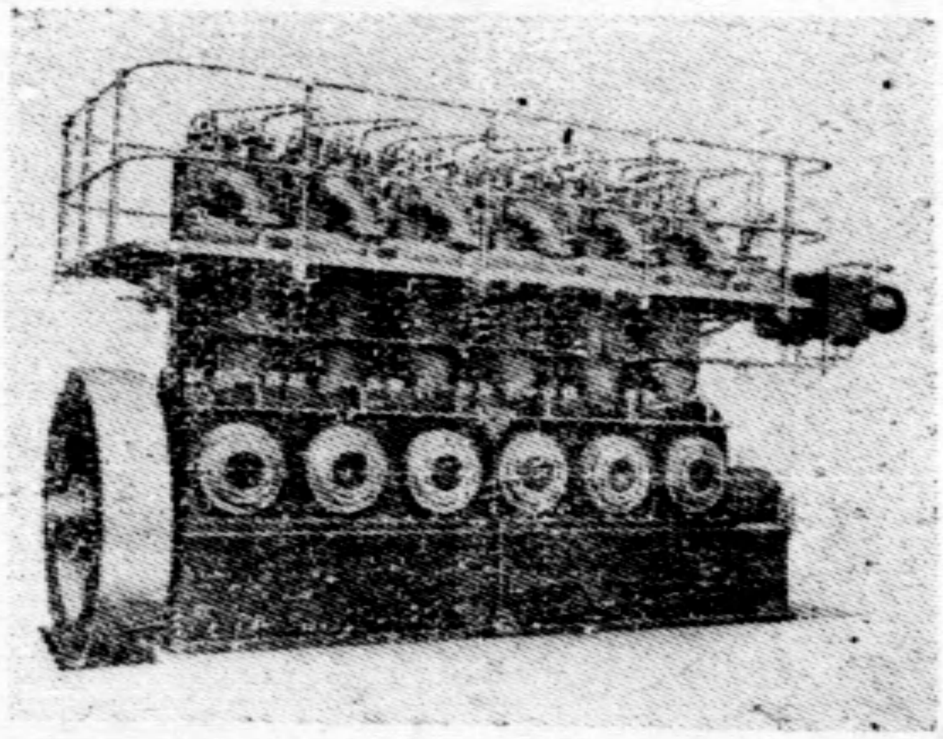
資本 一千萬元
已收 七百萬元
公積 共計二百八十萬元

行址 天津 漢口 青島 南京 大連 鄭州 北平 哈爾濱 蘇州 上海

NATIONAL

COLD STARTING
HEAVY OIL ENGINES

有限公司



怡和機器

Single-cylinder type — 20 to 130 B.H.P.
Twin-cylinder type — 68 to 260 B.H.P.

SPECIAL FEATURES

Massive construction, absolutely reliable. Low consumption of fuel and lubricating oil. These engines work efficiently on any fuel oil employed for power purposes.

THE NATIONAL GAS ENGINE CO. LTD.
Ashton-under-Lyne, ENGLAND.

Sole Agents:

The Jardine Engineering Corporation, Ltd.

ALL TYPES IN STOCK

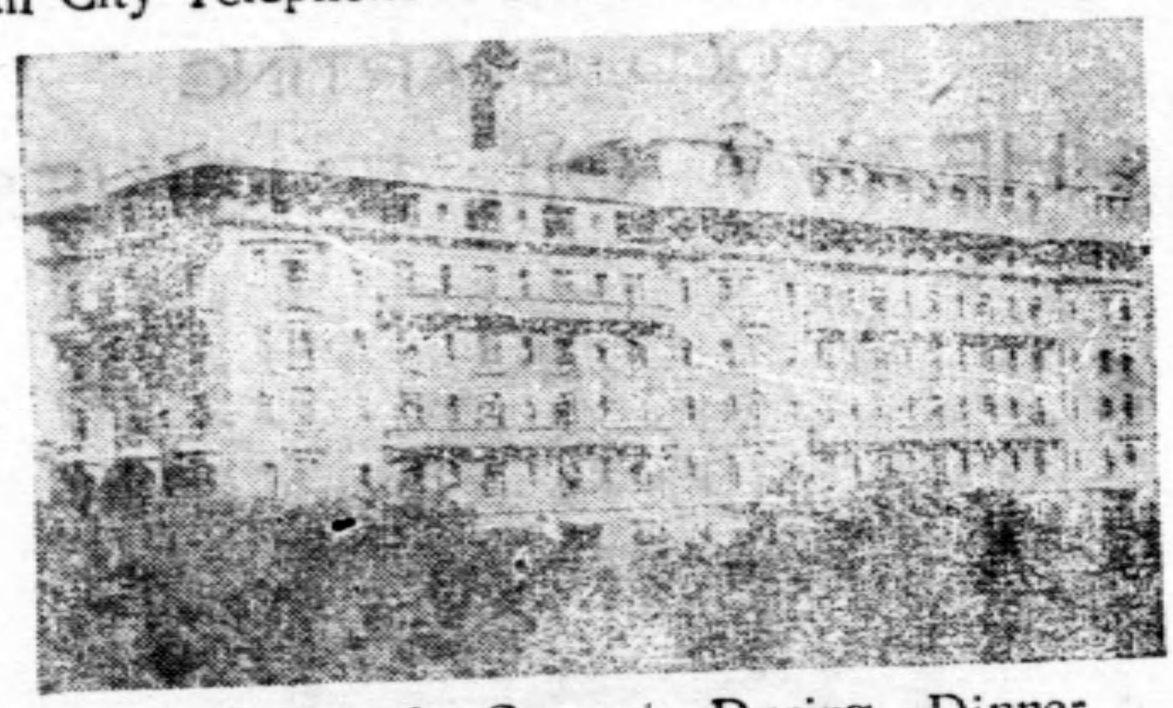
GRAND HOTEL DE PEKING

THE ONLY UP-TO-DATE HOTEL IN PEPING

ON THE LEGATION GLACIS

200 Bed Rooms 3 Lifts 200 Bath Rooms.

Each With City Telephone Beautiful Iron Concret Building



phone No;

3151-3153E.O.

2250, 581E.O.

Teleg. Address

PEKINOTEL

Peping

Classical Concert During Dinner

Dancing Every Night Roof Garden in Summer

J. Roustan.

Manager.

Thos: Cook & Son in the Building

北京大飯店

東交民巷對過

本飯店爲北平最新式之旅社爲鋼骨灰之建築內部佈置新洋精美有房屋二百間皆附帶浴室及電話上下有電梯三座餐佐以音樂晚餐後午季每晚舉行跳舞夏季并有屋頂花園納涼

通濟隆公司設於樓內

電話：東局 一八五二 一五三一至三五三一

鐵路工程概要 (續)

第十三章 車站 (Station)

第一節 總論

所謂車站者，供旅客之昇降・貨物之積卸，及保守列車運轉上安全與迅速，分線路爲若干段，由各段之兩端，設置建築物，由線路之位置，運輸之關係，及設置目的等，附有各種名稱。

車站之分類

車站由其線路之位置及運輸之關係，分爲極端的車站，與中間車站兩種，

一、極端車站（Termind Station or Terminus）設置於該線路之兩端者；爲施行列車編成解放等之車站，以多數線路聯絡蝟集，名曰中央車站。

二、中間車站（Intermediate or Roadside Station）設置於線路中間，不能使列車編成解放，較極端車站規模小。

次由車站設置之目的・分類如次，

一、旅客車站（Passenger Station）專爲運送旅客而設之車站。

二、貨物車站（Goods or Freight Station）專爲運送貨物而設之車站。

三，聯絡車站（Junction Station）爲兩個以上鐵路所集合之車站。

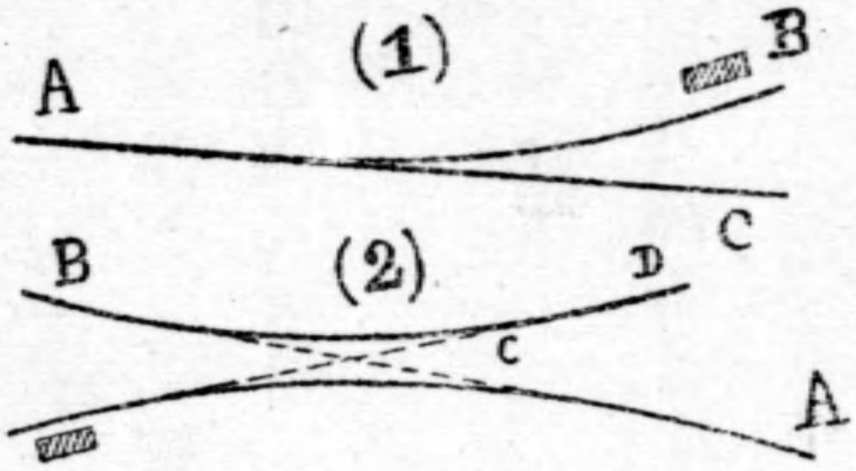
四，聯絡所（Junction）於鐵路線上，設置兩個以上之鐵道線路集合聯絡之所。

五，信號所（Signal Station）於施行閉塞式之線路，分車站爲數段，設置信號於各段交界處，置信號處名信號所。

六，給水給炭車站（Water and Coaling Station）爲供給炭與水於機關車而設之車站。

七，轉向線車站（Swith Back Station）設置於線路勾配急峻之處，設置車站於其間，多有不便，故更作B一分岐線爲平坦綫，設置車站於其一側，稱爲轉向線車站，又如第百六十六圖，於（1）A C 間之線路勾配急峻之處，設置車站於其一側，稱爲DC之線路，使成緩和綫路之勾配，而築車站於其一側，亦稱爲轉向車站。

第六十六圖



車站之位置（Site of Station）

擇車站設置之地點，不但與鐵路經營上之利害大有關係，並且影響於將來附近地方之盛衰，從來車站設置問題，與地方休戚問題，最宜注意，不能隨意選定，改蒙意外障害，故車站

選定之際，必須於鐵道營業上關係，及地方盛衰問題，詳細精密調查，並須考查其利害得失爲要。

車站選定之際，其調查之要件，概述如左。

第一，視車站設置地點，與旅客貨物集散地中心之便否。

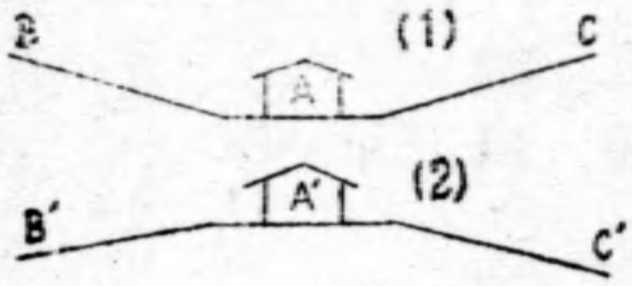
第二，視車站設置地點前後線路之廣狹及地形。

第三，視車站構內與地域之廣狹及地形。

凡鐵路運輸收入，於村鎭等貨物集散地之中心，與距車站之遠近，有直接關係，依各種情形，宜置於貨物集散地之中心，便於旅客交通貨物搬運之地點。

次視車站設置地點前後線路之地形如何，與列車運轉有密接之關係，例如第百六十七圖(1)(2)所示，設置車站於ABAC兩傾斜線相會於A之平地，則該車站發着列車運轉上頗不利益，如出發列車，列車無論上下，直掛於上勾配線；其生運轉上之困難不少，又如到着列車，無論上下，皆下下勾配，必須停止之，但停車頗不容易，反之如(2)圖所示，設置車站於A.B.A.C.傾斜線相會於A之平地，則到着列車，必上其勾配即停止之；出發列車，即掛於下勾配，得利用重力，而爲運轉上之利益頗大。

第百六十七圖



如斯則車站及置地點前後線路之地形如何，有關於運轉上之難易，即鐵道營業上受其影響不少。

車站構內地形及地域之廣狹，其影響及於經營上者頗多，列如車站構內成斜面時，不但本線上列車運轉，有各種不利，即側線之行車上，亦有不利益之感，或因風力，或因惰力，致車

輛有衝突逸出，而生意外災害，又車站之設置，當時雖依該地方產業不振，貨物搬運通路之不備，及其他一切情形，則鐵路運搬旅客貨物之數必少，以後若從產業發達，線路延長聯絡，及道路開鑿，交通機關完備，漸漸可促客貨之輻輳，不久該站必能發達，故車站設置之際，尤須充分注意。

存留該站之預定地，及將來擴充之餘地，須近於貨物集散場之中心，其前後線路之地形，必於來車爲上勾配，去車爲下勾配，車站構內爲水平，更須有將來擴張之餘地。

第二節　車站構內之線路

車站構內之線路，分爲下二種。

(一) 本線 (Main Line or Track)

(二) 側線 (Siding Line)

(一) 本線 Main Line

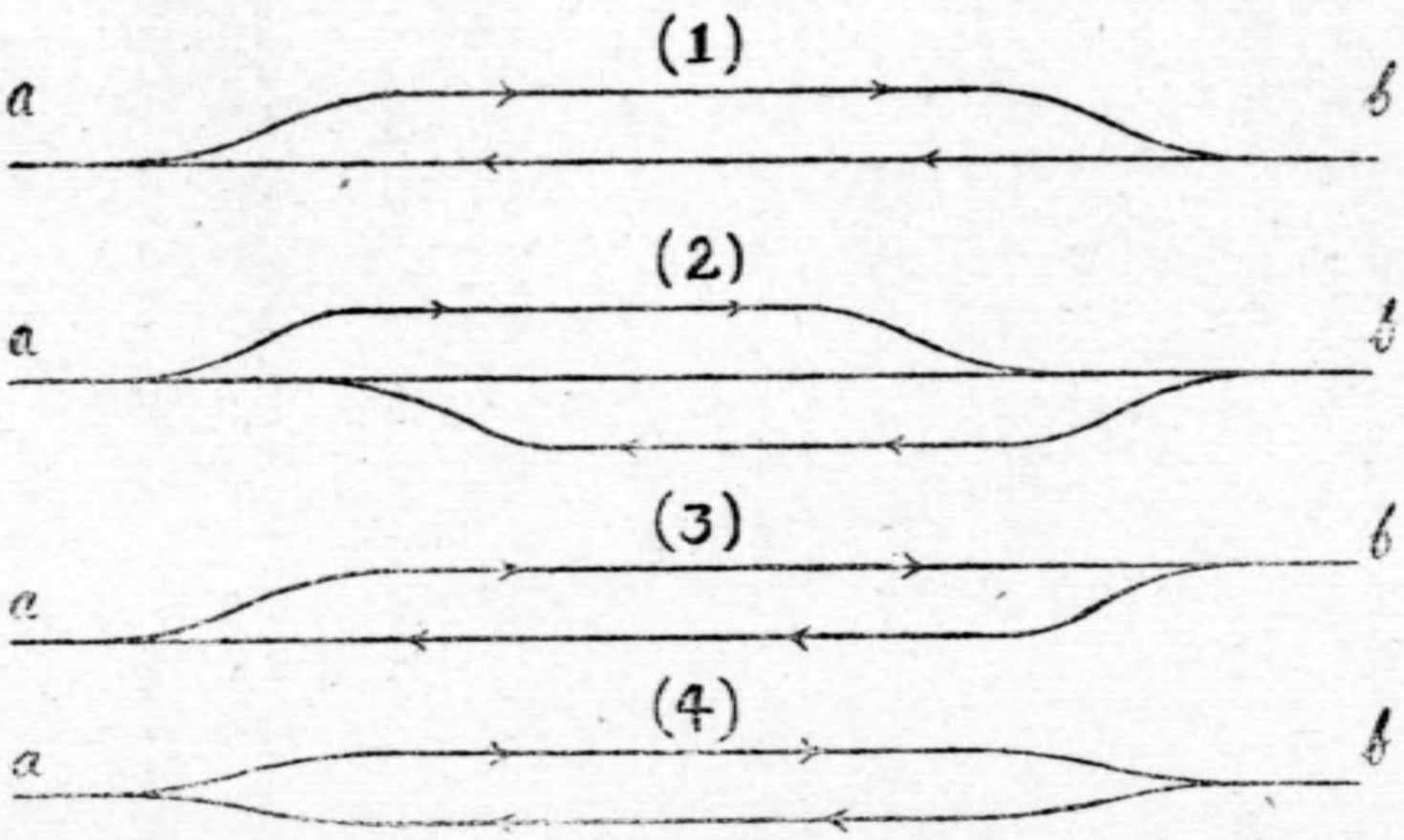
本線者，可通直通列車之線路也，若本線上有勾配曲線，不但生列車運轉上之不便，即車站之設備與建造物，較之水平直綫工費須多，線路配置，諸多不利，故車站構內線路，總以能成水平直線爲最佳，萬不得已，亦必須選定勾配最緩曲綫不急之地點設置之。

車站構內本線上勾配及曲線之限制，各國不同，就勾配而論，英國鐵道，用二百五十分之一，德國鐵道，依地形用三百分之一，至五百分之一，爲最急勾配，依日本鐵道建設規程，普

通用三百分之一，特別用百分之一爲規定，就曲線而論，德國鐵道，以九鎖至四十鎖爲最小曲線半徑，日本現今尙未一定。

日本鐵道列車，以運轉於左方之綫路爲定則，由此則本線與待避線之配置，大有區別，可參看第百六十八圖。

第百六十八圖



（一）第百六十八圖（1）　由左方進來之列車，以先通過a對向轉轍器，出則通過b背向轉轍器爲配置。

（二）第百六十八圖（2）　本線外有二條待避線，供三條列車錯車，及急行列車通過中線之用，若中間車站不敷列車運轉之用時，可將貨車停於中線，而存置貨物，爲配置之方法。

（三）第百六十八圖（3）　無論上下列車到着之際，皆通過對向轉轍器之曲線而移於他線，如是則發車時，可得眞直進行，不必通過轉轍點之曲線。

（四）第百六十八圖（4）　以曲線分岐本線及待避線，必使轉轍點之曲線爲最緩。

（一）開來列車。無論上下，皆通過對向轉轍器，而移於他線；開去列車，亦無論上下皆通過該轉轍點之曲線。（二）與（一）配置法畧同，而中間車站，供列車運轉回數，並處置少數貨物之用，爲最便利之配置法；（三）開來之車雖須通過對向轉轍器之曲線，而開去之車可以眞直進行，不必通過曲線；則運轉須有多少便利，（四）使轉轍器之曲線爲最緩，可免車輪過轉轍器生急激變動之缺點。

（二）側線 Siding Line　側線者，爲本線以外各線路之總稱，其用大概分六種。

（一）待避線　在一車站有二列車以上之行誤，所設之側線，稱待避線；尋常設置與本線平行，又往往在站臺裏面設一線者，亦供列車行誤之用，尋常稱爲裏線，依日本鐵道建設規程，於單線軌道，至少亦須有七百呎有效長之待避線。不必定限爲最長列車運轉之需，總以入線，然貨物依構內之地形貨物數量性質操車等，而定其配置及計算。

（二）貨物線　爲供貨車操車所用之側線；而能供貨車臨時停留所用之貨物線，稱貨車突之切斷等，可用高速度落下勾配；其所來之車輛，使突入於此線中；可免構內列車與其他車輛衝突之患，依此所設避難線，其勾配之急峻，普通爲六分之一，或十分之一內外，

（三）避難線　由轉轍器連絡本線，設置側線於構內之一側，如本線上列車運轉中連絡器

（四）給水給炭線　爲給炭與水於機關車，或轉換機關車之方向所用之側線，

（五）工場用線　供修繕之機關車，及停置之車輛，或操車所用之側線，皆稱工場用線，

（六）雜用線　供客車及倉庫品積載貨車之操車，及其他各種雜用之側線也，此種極多，又依目的及用途，其配置方法亦異，要之一切側線，以不防害本線上車輛，得最迅速且安全之配置爲主，

第三節　亞朶『Yard』

供三條以上線路客貨車停留而設者，稱曰亞朶，

亞朶配置法之良否，直影響於貨物運搬上之運速，列車發着之正否，營業費之增減，然此配置設計，須依車站構內地形之廣狹，並搭客多寡，旅客性質，列車運轉次數等，選其最適宜者，而亞朶之用途及目的，分爲數種，

（一）着車亞朶（Arrving or Recieving Yard）供收容開來列車而設者，其線路數須依開來列車數目，及列車到時之間隔而定，總之各線之長，以能容列車之長爲要，

（二）區分亞朶（Seperating Yard）此亞朶設於着車亞朶之旁，能解放分離著車亞朶所收容之列車，從貨車積存貨物之發送地，及貨物之品質，而分別線路，排列貨車，其線路數依區分數而定，至於各線之長，須能供操車之用，

(三)分類亞朶（Classfication Yard）此亞朶設於區分亞朶之側，將區分亞朶已分之貨車，更詳細分別之，必依貨物之種類及發送地，編成列車出發次序，

(四)發車亞朶(Deperture Yard)供分類亞朶所編成之列車停留至出發時之用，所設之亞朶也，與分類亞朶相近，

(五)突入亞朶（Storage Yard）當列車開來時，不能隨時移於區分亞朶及分類亞朶時，所設之亞朶也，

以所述之亞朶，皆設於貨車輻輳之大車站，如日本鐵道客貨車之操車，非有特別大設備，總括之曰操車亞朶(Sorting Yard)專爲貨車操車而設者，曰貨物亞朶，（Goods or Freight Yard）

車站之設備，依車站之種類，等級，旅客人數，貨物之種類及數量，其他運轉之關係而定，不能一概而論，爰就日本最普通者，如客貨同在一站，所必要之設備，約畧論之。

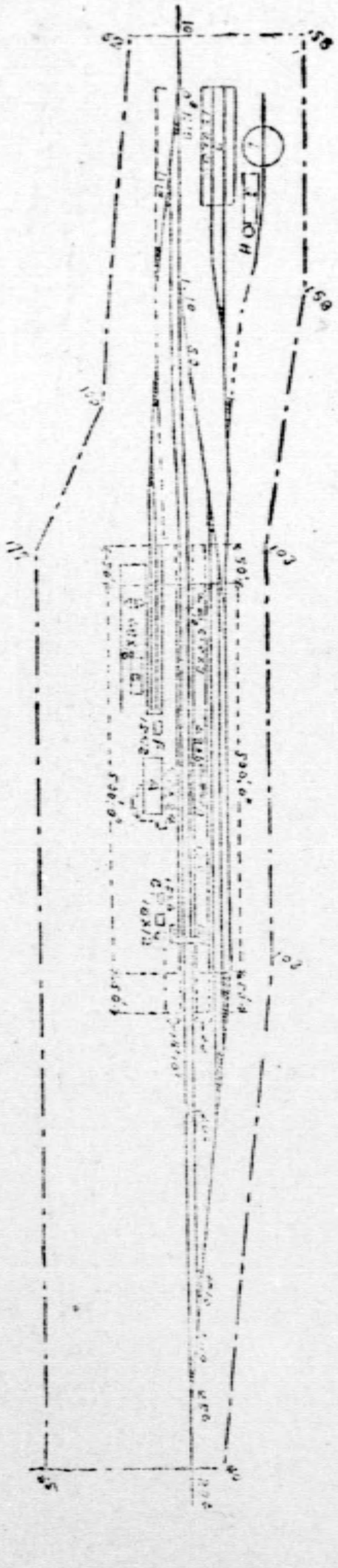
第四節　車站之設備

第一　旅客運送上必要之建造物

本室（Main Building）爲旅客及小手提物運送上必要諸設備之建造物也，其內部之設備，概述如次。

(一)　本室及附屬建造物

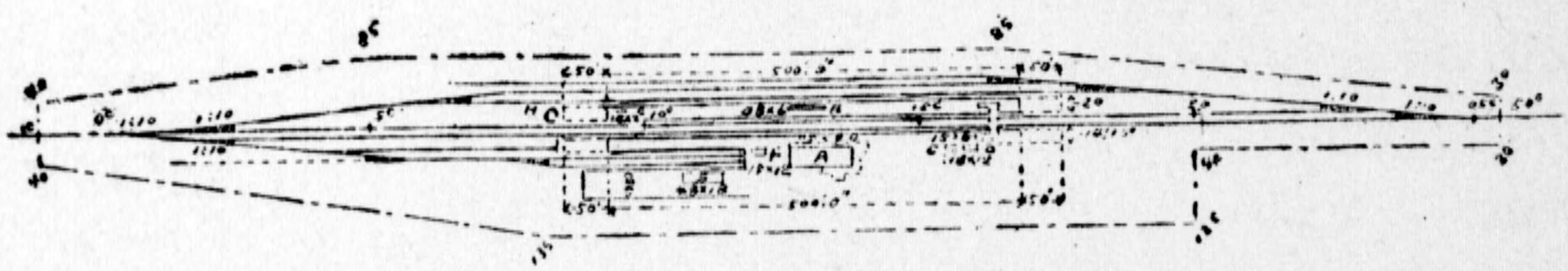
(一)候車室 Waiting Room



8 賣票所 Booking Office
7 站長室 Station Master Room
6 電報電話室 Telegraph and Telephone Room
5 小手提物處理室 Parcel and Laggage Room and Porter Room
4 站員辦公室及夫役值班室Station and Porter Room
3 燈室 Lamp Room
2 置物室 Store Room

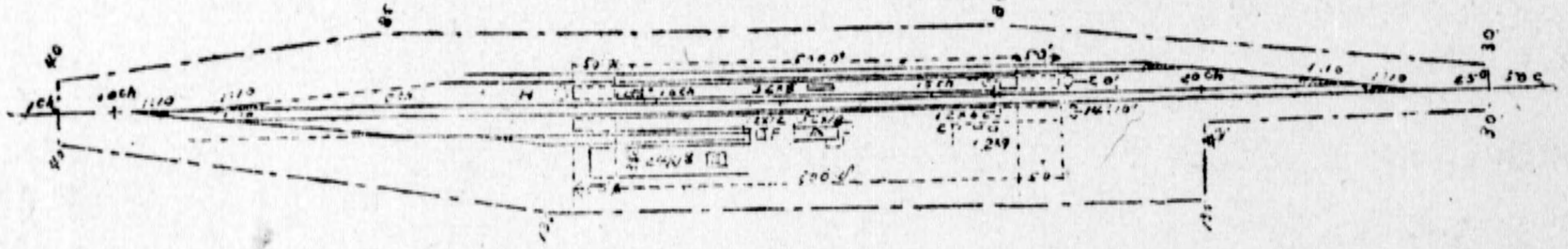
圖九十六回第

第四圖十七百第



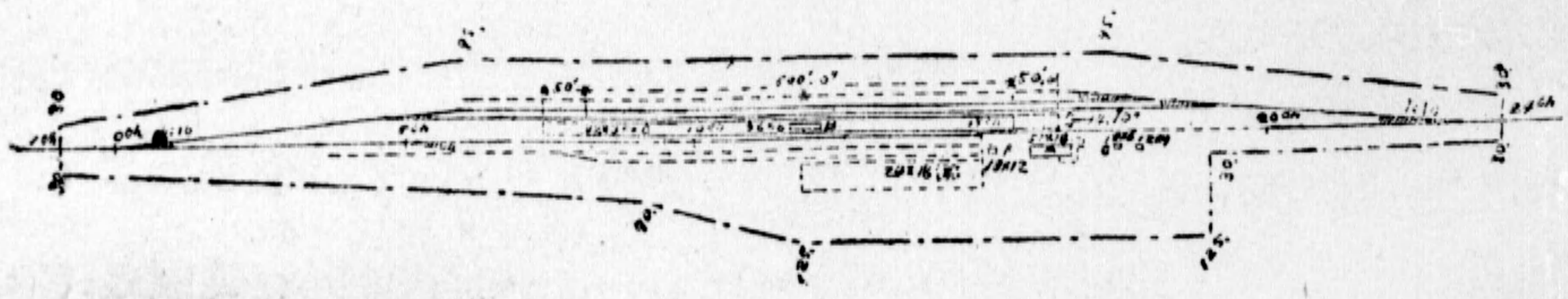
第五等甲

第五圖一十七百第



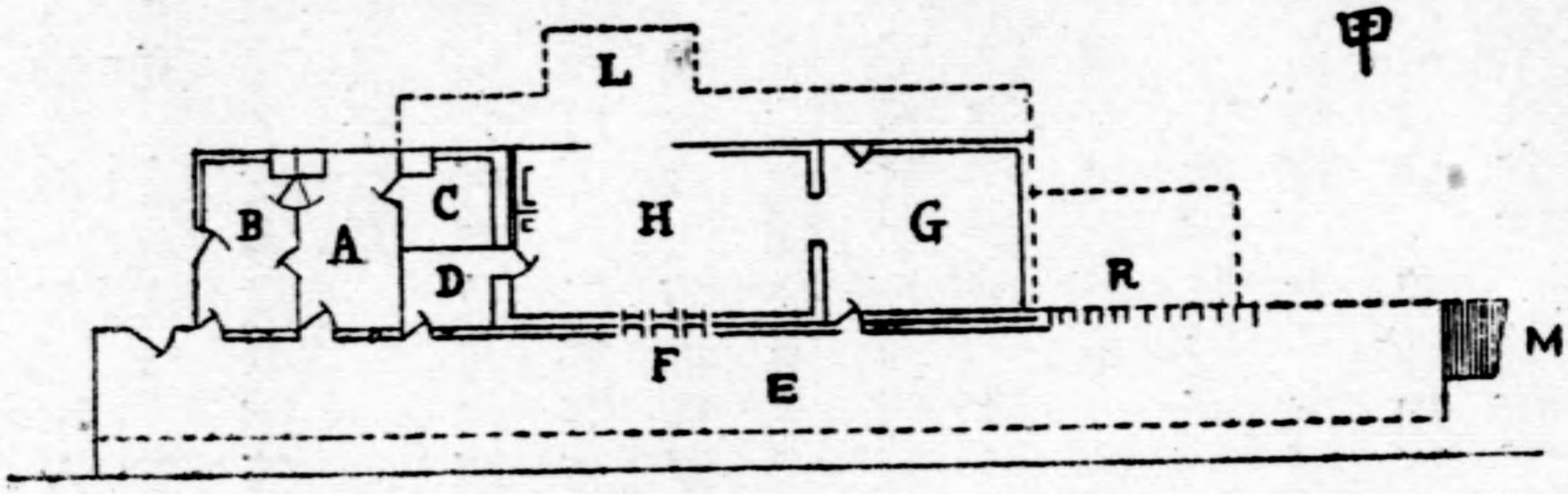
第五等乙

第六圖二十七百第

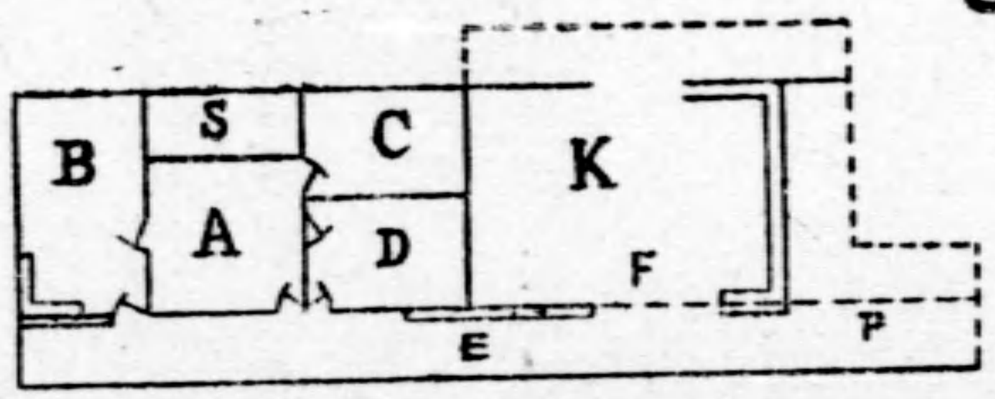


第百七十三圖

甲



乙



A 站長室
B 站員辦公室
C 賣票室電報室
D 小件行李室
E 站台
F 改票口
G 頭二等候車室
H 三等候車室
K 旅客候車室
L 停車處
M 跨線橋
P 乘票口
R 集札口
S 値宿室

此外依車站之種類，而有飲食店，整髮室，郵政室等設備。

本室設備，依配置之適當與否，影響於旅客者不少，故現今各車站關於此種之設計，無不竭力研究。

日本官設鐵道車站定規圖，及一二小車站內各車配分圖，如第百六十九圖至百七十三圖所示。

於第百六十九圖A 爲車站之主要室B 爲候車室C 爲厠所D 爲燈室，E 爲上貨站台，F 爲置物室及沸湯所，G 爲存煤處，H 爲水塔，I 爲轉盤，J 爲機車房，圖內點線，以備他日必要設備，又平行於軌道中心間之距離，除機車房外，尙餘十二呎，至車站用地，三等約一萬三千七百十三坪。

四等約八千一百三十六坪，五等甲同四等，五等乙約六千八百二十二坪。

候車室　普通設一二等及三等旅客候車室兩間，在大車站於前項設備外，另有貴賓室，特別候車室，女客候車室等，各室皆直通站台，然驗票時須防混雜，室內光線須極充足，雨天亦不至黑暗爲要，

賣票室　客票及月台票均在此室出賣，遠道客票，近道客票，急行票，月台票等，各設有特別賣票口，一二等客票及三等客票，亦以將出入口分別配置須宜，然票口前每有旅客擁擠之事，尤須設法防止爲要，

站長室　站員辦公室及電報電話室　站長室須與站內各室便於交通，且在構內可監視站員之動作，站員辦公室及電報電話各室，總以近站長室，其位置以便於處理事務爲要，

小手提物處理室　設於旅客候車室近處，以便已買票旅客運入手提物之用，亦有小手提物存儲所與交付所不在一處者，故以在收票口附近爲便，

夫役室置物室及燈室　夫役室設於本室內，於站務無防而又便於出入之處，尋常設火爐兼供沸水，置物室設於本室不相近之處，以供儲藏諸物之用，燈室須防火災，必須與本室隔離，有防火設備，或在地下室亦可，

整妝室及食堂　整妝室普通設於一二等候車室內或近於婦人候車室，食堂宜設於樓上，

以上所述，不過單就主要室大概之配置而言，在實際上，必須參酌該車站已定之設計，

其中最宜注意者，必使本室與附近道路面，及站台，均須在一平面上；若有高低之形，則於旅客不便殊甚，

(二)站台及台上蓋屋(Passenger Platform and Platform Shed)

(1)站台

站台在車站內，專供旅客上下客車而設者，其長寬高各尺寸，爲保持旅客安全便宜，常以法律或命令定之，

站台之長

站台之長，須足最長列車之用，日本鐵道，普通旅客列車最長爲客車十五輛，每輛長二十五呎，總長爲三百七十五呎，再加機關車共計四百二十五呎，故日本站台，以四百五十呎爲足用，東海道線爲旅客最密之處，其站台之長至少須五百呎至六百呎，並須預留將來旅客增加擴充之餘地，

站台之寬

站台愈寬愈好，以與本室前之站台，不生混雜爲要，

站台之寬，依旅客之多寡而異，普通爲九呎至十四呎，若站台兩側均須開車者，其寬爲十四呎以上，日本鐵道建設規程，站台寬爲七呎以上，兩軌道間站台，寬在九呎以上，

站台之高

關於站台高低之利害，爲近來歐美技術家一大問題，皆不免有利害，英國偏於用高，美國偏於用低，日本鐵道，雖高低亦不一定，依明治三十三年鐵道建設規程所定，站台之高，距軌條面須在一呎六吋以上，二呎以下，近來日本官設鐵道，一呎九吋者居多，

站台用石材或煉化擁壁於盛土之前後，又有時以木材造土留，其面上舖石材，煉化，木材，瀝青，洋灰，膠灰，石礫等，站台之擁壁，專用石料，爲粗石所積成，其下地基須堅，以不受列車震動爲妙，

站台表面構造，雖經技術家苦心研究，無論用何種材料，總不免有缺憾，即以石材而論，堅固耐久，修理費省，而建造時費用甚大，且對於旅客交通，車輪運轉，多發燥音，若用木材瀝青洋灰石灰等，其燥音亦大，稍富彈性，雖較石材費用少，然易破損，修繕費事，實不勝其繁也。

現今日本鐵道，對站台表面築造，究以何種材料爲最良，尚不能一定，應依車站位置，等級，地方狀況等，方可決定或用石材，或用洋灰石灰等物，若在鄉間車站，僅以礫石舖於站台表面可已，

站台兩端，爲容易運送行李車起見，可做成斜面，此項斜面，日本鐵道建設規程所定者，不得比四分之一急，尋常所用者，皆爲十二分之一，

站台配置法

站台依車站設置之地形，及其他關係，而異其配置法，其最普通者有二種。

一，對向式站台

此種站台，係常用者，本室側既有一站台，在軌條對面，再設一站台，尋常稱此獨立站台，爲對向站台，或正對，或斜對，

第百七十四圖

第百七十五圖

如第百七十四圖及第百七十五圖。

於線路與本室面之間，高低不甚差之處，在中間車站配置站台時，依此法爲最便。

此種站台配置情形，當列車往來時，路簽之授受，及行李之運送等，雖稍有不便，然較之愛爾蘭式站台之設置，站台構內面積不大，且構內建築物，亦可於較小面積內築成，而於站務之監督，運轉事務之執行，旅客之處理上，便利甚多。

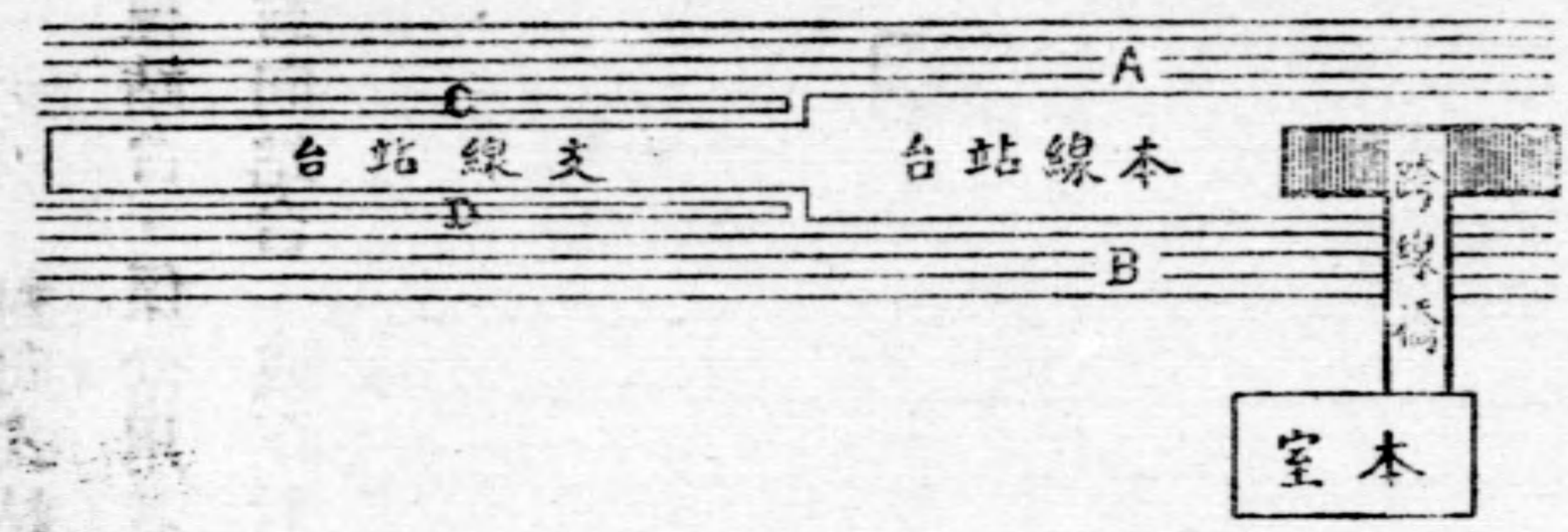
現在日本鐵道，除地形上有特別情形外，於中間車站，多用此式，如第

二，愛爾蘭式站台(Ir land Platform)

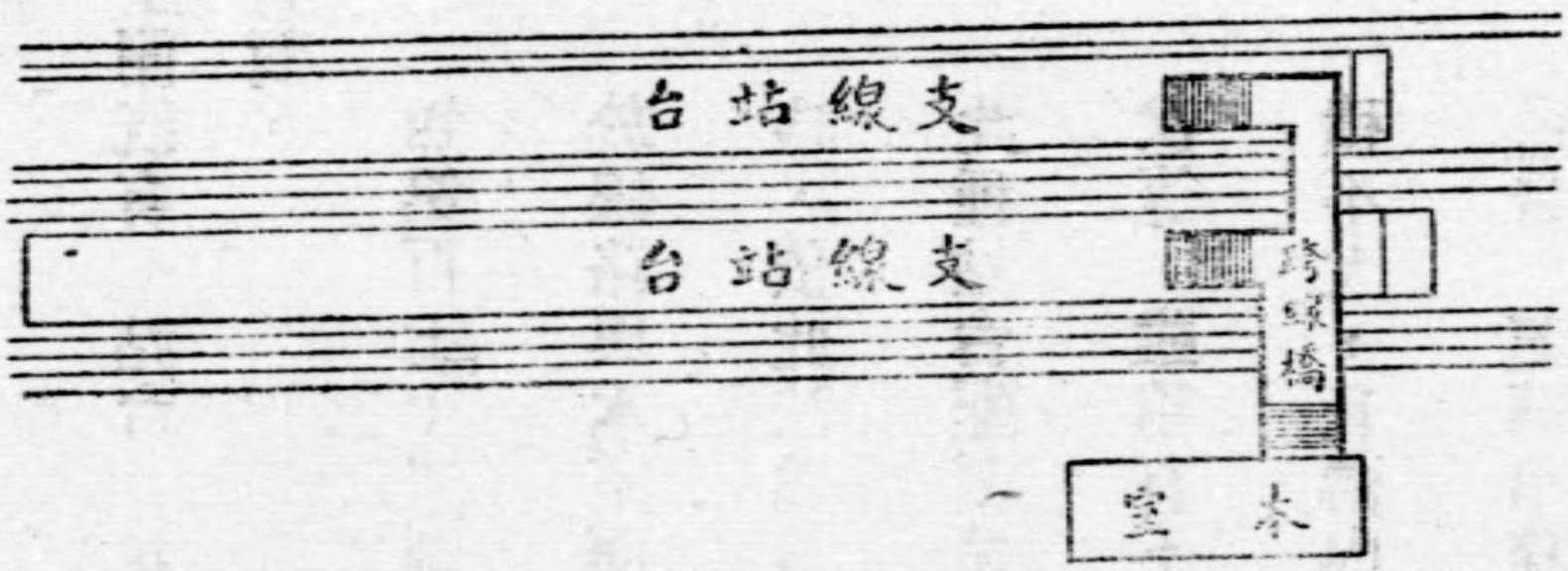
愛爾蘭式站台，多設於築堤上或挖槽之底，現在用於對向站台之中間車站，概用此式。

百七十六圖及第百七十七圖所示，若設置對向站台，地面須寬大，爲本室與站台交通便易，必設跨線橋或地下道，故不免有缺點，無論何種站台，用此站台時，所有候車室厠所及其他諸建築物可以減少，又因兩側可出發多數列車，使運轉上與旅客交通便利，非用此種站台不可。

第百七十六圖



第百七十七圖



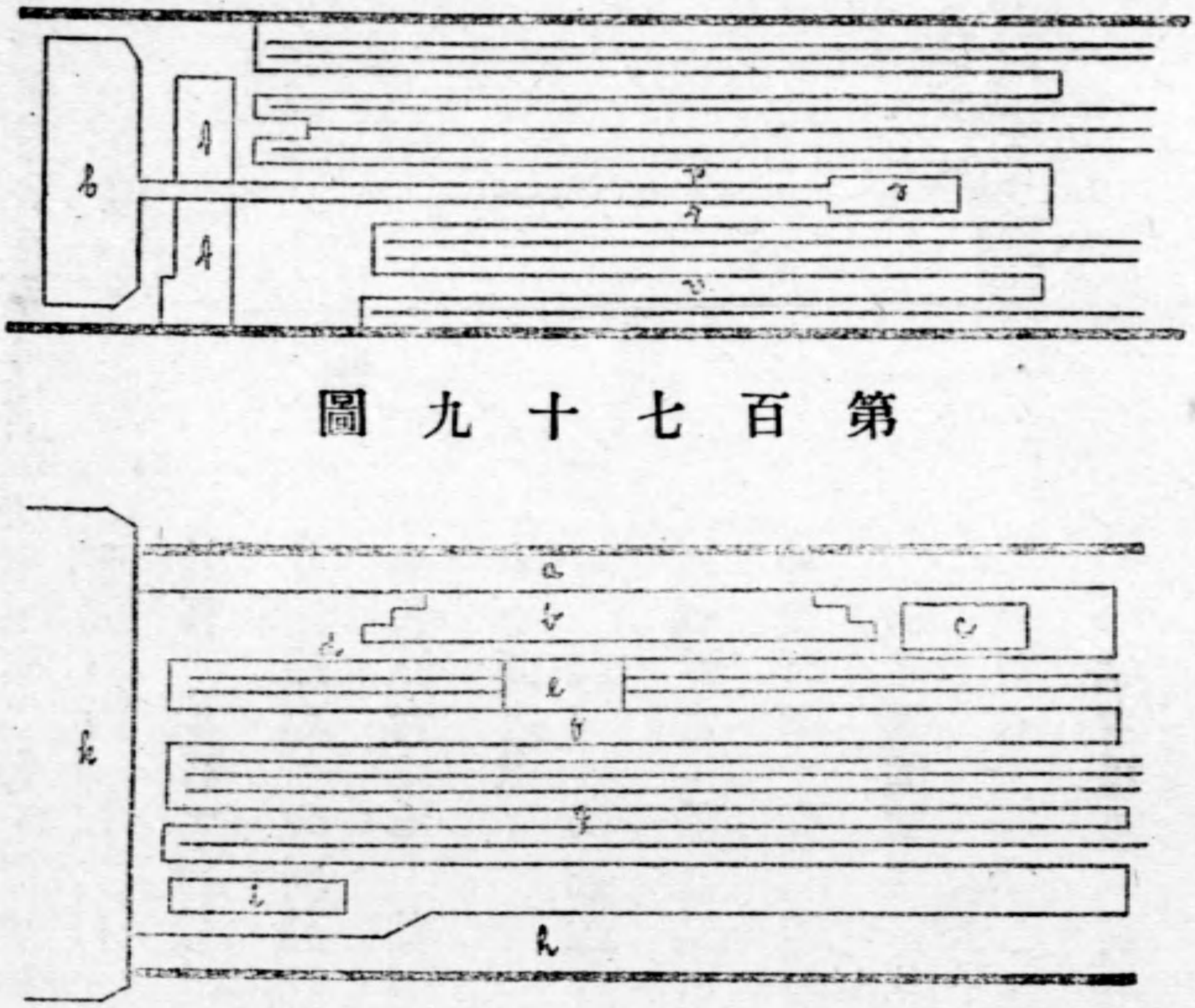
路簽授受；領取小件行李，容易迅速，則站員亦可少用焉。

更如第百七十六圖及第百七十七圖所示，於A本線路與C支線路，及B本線路與D支線路，以巨線連之，則本線與支線之間，調換車輛之事，亦易辦也，此式在數個線路集合連絡車站爲最好配置。

三，船塢式站台（Dock Platform）

船塢式站台，專用於極端車站者，特舉二例，可看第百七十八圖及第百七十九圖第百七十八圖，爲英國「恰倫斯脫利脫」車站之平面圖，a爲去車站台，b及d爲來車站台，e爲小件行李處理所，f爲本室，g爲英國巴慶庫頓車站之平面圖a及h爲車馬道，b爲本室，c爲下小件行李處，d及f爲去車站台，e爲活動站台，g及h爲來車站台；i爲上小件行李處，k爲旅館；以上二圖，惟第百七十九圖所示，可適於對向站台之用，

第百七十八圖



第百七十九圖

如恰倫斯脫利脫車站，置本室於站台之一端，不但由本室得出入於來去各車站台，且較普通站台稍廣，在其兩側於較小區域內可來去多數列車，且站內一切事務，因地面緊湊，監視甚便，執行事務，亦容易迅速，

此法缺點，在本室與去車站台距離遠，旅客步行不便，及搬運小件行李，亦多不便，巴慶庫頓車站、置本室於去車站台之旁，以活動站台連絡二個去車站台及來車站台，可距此稍遠，另設出入口，由此配置，本室大概在站台中央，來去各車旅客，步行距離較近，且各有出入口，亦不致混雜。

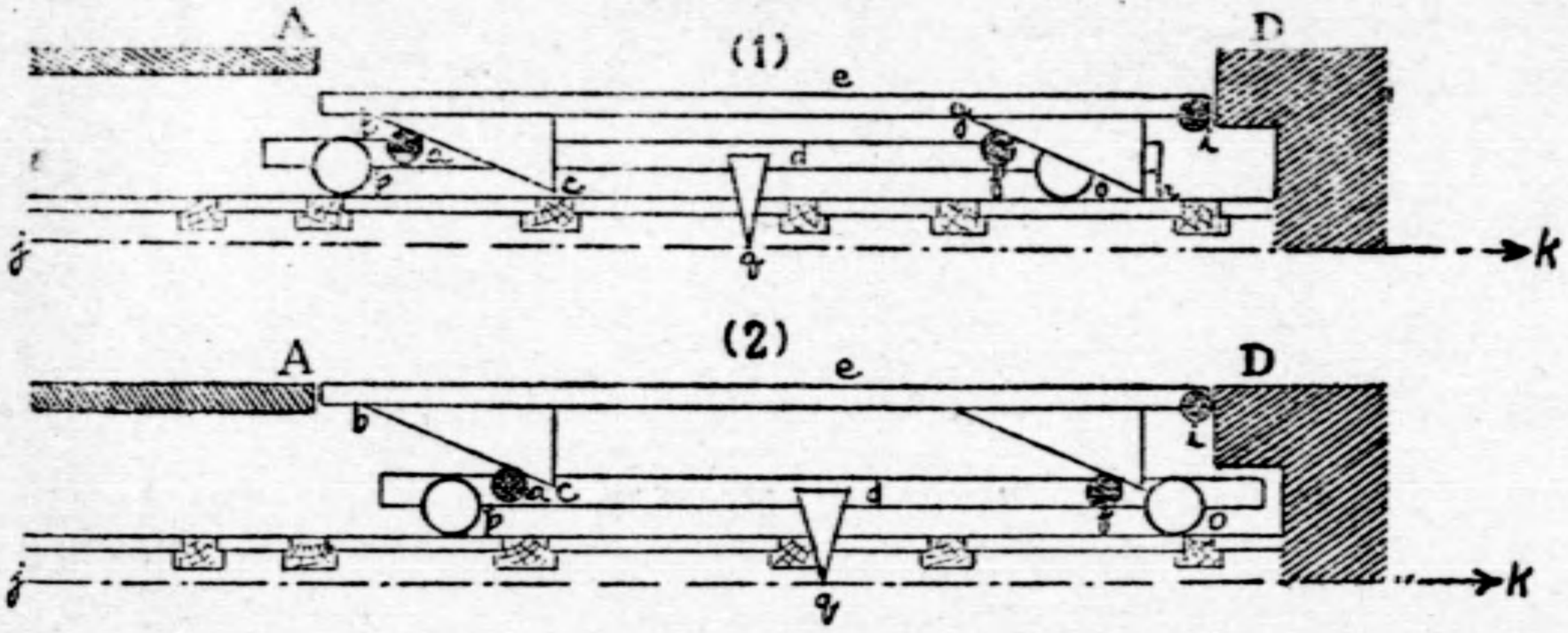
此法缺點．此活動站台連絡他站台，較爲不便，若本室距去車來車各站台略遠，其用地廣大，執行站務區域亦大，於監視上，稍有不便之處。

四，活動站台（Movable Platform）

活動站台，係將站台裝於車上，不用時可藏於固定站台之下面，如第百七十九圖連續ｂｆ兩站台間，用時可在前後左右隨意移動，純係機械裝置，其構造畧爲如百八十圖第百八十圖（1）示由Ａ站台下拉出，置ＡＤ兩站台間，（2）示ｅ站台提起，與兩側站台同高。

圖中共分兩層，下層爲車體，Ｏｐ兩輪即移動車體者，上層ｅ爲站台面．附有ｂｃｇｈ兩斜面，爲提起站台所用者；車體由ｊｋ鎖鍊以水力機向

第百八十圖



圖之右方移動．至(1)圖位置以後．則a滑輪沿bc斜面，b滑輪沿gh斜面，可使e站台漸漸上升，至與AD兩站台齊平爲止，站台上i滑輪，爲在上升時減少與D站台壁磨擦而設者，

(4)站台房屋

站台房屋，係鐵材木材所造，專爲防止旅客日晒雨霖風霜之苦而設者也。此種房屋最宜注意者，爲屋簷須高，使先線充足，又柱數須少，俾旅客動作；不致發生障礙，最外之柱距站台擁壁，須在三呎六吋以上，屋內須備寬一呎餘高一呎六吋長坐椅，以備旅客休息之用，冬季氣候寒冷地方，屋牆四面，必須安設玻璃窗。

(二)旅客之通路

本室傍與站台間，使旅客交通法有三種。

(1)水平橫斷（Level Crossing）

水平橫斷法，爲搭客往來數少，且車次不多之站台所用者，其佈置最簡，即由本室站台擁壁到對面站台，橫斷線路，使旅客便於往來；（參看第百七十五圖）其構造法，即在軌條與擁壁間以枕木墊平，便於行走，卽可矣。

此法甚簡，費用亦省，僅可用於車次極少之車站，若在車次頻繁之車站，危險極大，決不可用．必擇下二法之一爲要。

(2)跨線橋(Over Bridge) 跨線橋，爲防旅客誤過線路，跨此線路所設之橋也。此橋設於本室及對面站台間，用木材或鐵材所造者，其兩側天井，須安玻璃窗使光線充足，在搭客少之車站，亦有不設天井者，在雨雪天氣，旅客上下，非常困難，故此橋必須有防雨雪之裝置。

跨線橋之長，跨二條線路者爲三十一呎以上，跨三線者，爲四十二呎以上，每多一線，長可增十二呎以上；其寬由旅客之多寡而定。普通六呎至十二呎，旅客多時，有造十六呎至二十四呎者。

跨線橋兩傍作台階式者，每等寬十吋至一呎，高六吋至八吋。

(3)地道(Sub Way or Under ground) 地道，係在線路下，架槽狀形桁或拱，其下再築旅客之通路是也，路面至桁下或拱內，其高須能通過滿載行李之車，如不過行李車，即在六呎至十二呎範圍內選定可也。

地道於設車站在高堤上時，不但設計容易，築造費用亦省，爲最適當之法，其他不惟設計困難，建築費亦鉅，由此觀之，除不得已之處外，無論如何車站，皆以設跨線橋爲最便。

第二 貨物運送上必要之設備

貨物運送上必路之設備，依貨物之種類及數量，而有大小之別，其普通所當設備者如左。

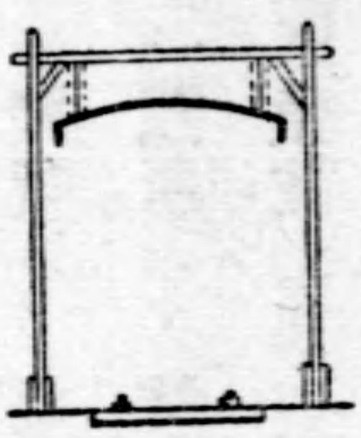
(站貨) (Good or Freight Platform)

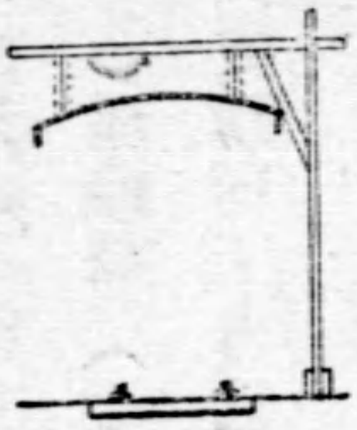
貨站爲貨車裝卸貨物之處，其對線路之一方，以木石磚等造擁壁．其後方必須有公共道路，可使載貨車輛便於前來，故此道路以傾斜緩者爲宜。

貨站擁壁．距最近軌道之中心．至少亦須在五呎以上，其高須以貨車車臺之高爲準，日本鉄道建設規程所定，依貨物種類，除特別必要外，不得超過軌條面上三呎，其寬可按貨物之種類及數量酌定之。

(2)貨物蓋屋（Goods of Reightshde）

第百八十一圖





爲臨時保全裝卸貨物，免受風雨損失，在貨站上加蓋房屋，又名爲貨物庫。

其構造及形狀，依貨物之種類數量，及運輸上之要件而異，柱須少，使無碍於貨物處理，房簷須高，使光線充足。

(3)貨物倉庫(Store)

供貨物一時貯藏所用之倉庫，普通皆以磚石或木材築造，此種倉庫，多設於海陸聯絡車站，數線聯絡車站，或貿易物集散頻繁之車站，即尋常小車站，亦須稍爲設備，

(4)貨物積載定規（Loading Gauge）

蓬車裝貨；不能過高，恐遇隨道等建築物易受損害，故在裝車時，須有定規考驗，如第百八十一圖所示。裝貨須比定規低爲宜，此種定規，以設於貨站側線上爲最便。

貨車積載定規，依日本鉄道建設規程所定，其高距軌面須在十二呎以下，無論何種車輛，亦不得超過此限度。

(5)地磅稱（Track Scale）　此種磅稱，專爲處理大宗貨物之車站，計算貨車載重而設者，其位置在沿發貨站台之側線上計算磅稱上重量，其法碼等件皆在附近小屋內。

地磅之長，普通爲二十呎至四十呎，其秤量由十五噸至八十噸，近來製作，有可至一百噸者。

(6)起重機（Crane）　在貨站適宜之處輒安設起重機，日本因脚行工資低廉，於歐美鐵道，爲裝卸貨物迅速起見，在貨站適宜之處輒安設起重機，日本因脚行工資低廉，專用人力卸貨，除特別必要之處外，用起重機者極少。

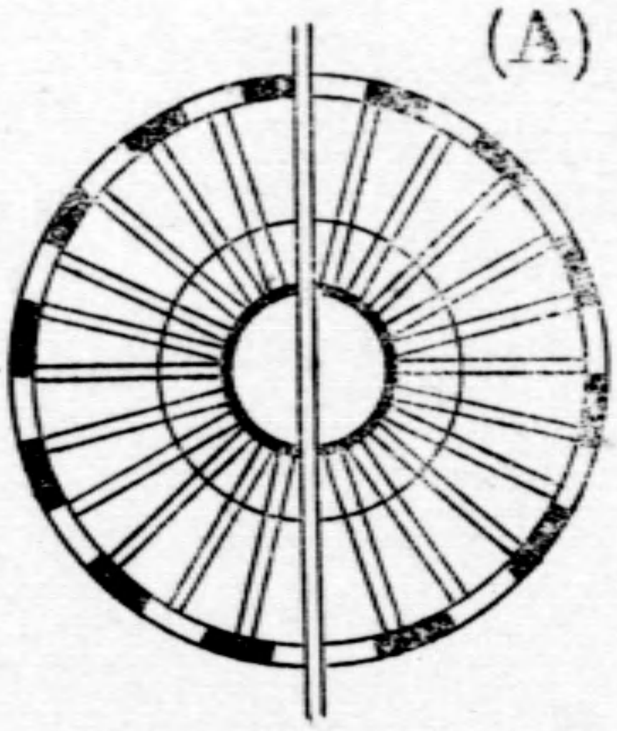
第三　機車及車輛運轉上必要之設備

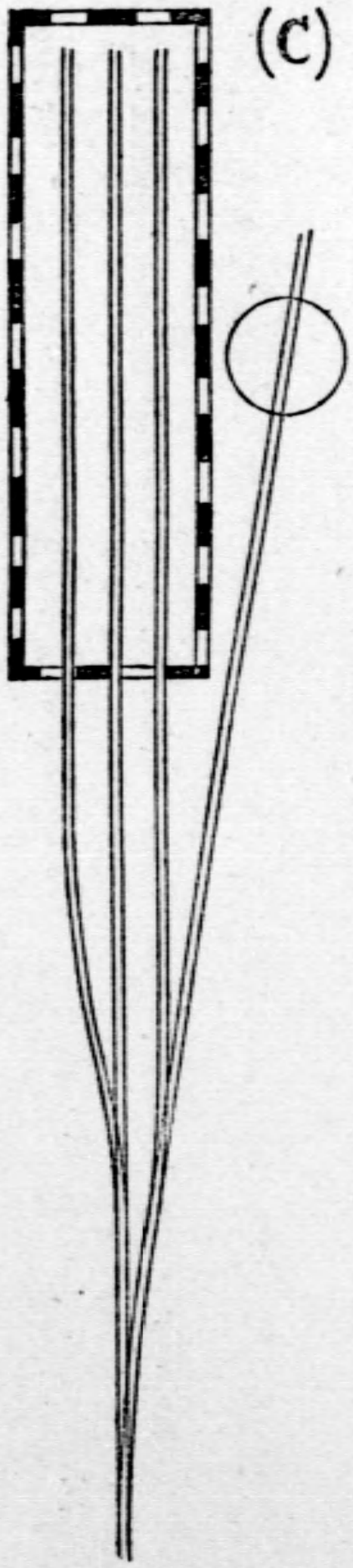
機車運轉上及錯車必要之設備，其種類頗多，日本各鐵道，普通主要之設置概舉於後。

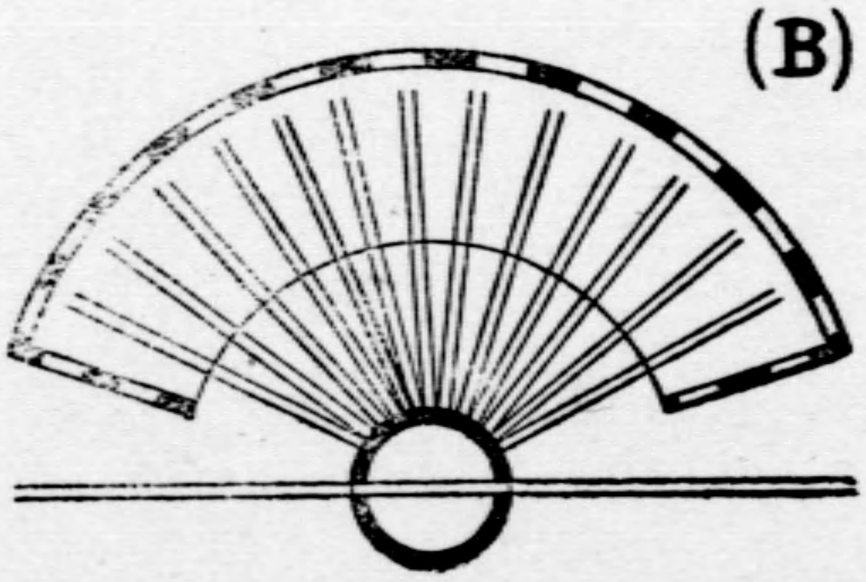
(1)機車房（Engine Shed）

機車房設置目的，大別有二。一爲機車已走某一定距離後，休息機力而設者，一爲供機車臨時小修而設者。機車房爲防火起見，尋常皆爲磚瓦所造，其中有除煙器，房內軌條中心間距離爲十二呎以上，使修理機車工作上不致生障礙，機車房之形狀有多種，如第百八十二圖所示；或爲圓形（A圖）或爲扇形（B圖）或爲長方形（C圖）

第百八十二圖







圓形及扇形機車房，近來爲歐美各國所專用者，房內線路，其長須可容機車兩輛，爲放射狀集於中心，中置轉盤，各機車可任意出入機車房，頗爲便利，且車站用地亦少，惟轉盤接軌，須極吻合，稍有參差，則軌條暨輪緣受傷不少，因而機車交通，亦受影響。

長方形機車房，雖無以上缺點，而房內路線，其長須能容數輛機車，如欲保留某一輛機車不動，則前後各機車，全須移出房外，於錯車頗不便。

以上各種機車房，無論何形，皆不免有缺點，大概車站地面寬裕者，則用長方形，窄狹者則用圓形或扇形爲最便。

日本所用機車房，雖有扇形者，尋常多用長方形，因房內線路，貫通兩側，無論何側，皆可供機車出入之用。

機車房之尺寸，由各鉄路需用機車數而定，其位置以機車不通對向轉轍器，而出入於本線爲宜，且需在本線運轉列車無防碍之處。

（2）機車上煤設備（Coaling Apparatus）

機車上煤設備，是否完全，與上水設備同，於列車運轉上有密切關係，須於最少時間，上煤於機車爲要。

歐美各國諸鐵道，有各種機械裝置，爲節省勞力費用，採用迅速上煤法。

日本鉄道上煤設備，尚未完全，因人工廉，方法簡便，於列車到站時，用多數人工，站煤

臺上搬運，送入機車煤槽內。

煤臺　爲存煤於機車必要之裝置，其構造爲磚柱上加蓋木板，其位置以上水時間可以上煤，設置於上水器之旁爲便，煤臺之長，以上煤於機車輛數而定，其高在軌線上五呎內外。

（3）機車上水設備（Water Supply Apparatus）

上水之設備，要在迅速、故尋常多用水塔或送水管。

水塔（Water tank）

水塔專爲機車上水之用，安有出水管，其構造用磚石或鐵造成圓形或方形水槽於支台上，其中之水，用唧筒或用他法存儲之，水槽容積在三百立方呎以上，一分間可供給十六立方呎以上，出水管之高，須高於軌條面九呎以上。

上水管（Water Crane or Water Column）

上水管不能直接由水塔通入機車水箱中，須在站台或適宜之處安設鐵製直管，再由鉄管木管通機車水箱內，上水管之構造，須有平管，可旋轉，外端有布套，由此通入機車水箱中，不致漏出，此平管尋常與路線平行，用時轉向機車，上水完再復原位，

（4）客車房（Car Shed）

客車房專爲保護客車免受風雨損害而設者，皆係木製，在車站構內，須於本路車輛運轉無碍，而又使客車容易出入爲要，其長寬尺寸，由收容客車輛之多寡而定。

(5) 轉盤（Turn tatle）轉盤係供機車及客貨車轉向之用，其直經依車輛之長而定，普通供機車用者，直徑爲四十呎四十二呎，或四十五呎五十呎，供客貨車之用者，直徑須在四十呎以上，設程規，機車所用轉盤直徑須在十二呎以上，轉盤依各種車輛構造，雖少有區別，其主要構造須支其全體重量，作支點於中央，左右裝置鐵桁，其端設鐵輪，可旋轉於圓鐵軌上，現日本鐵道多用人力回轉，歐美諸鐵道，則用電力或水力，

(6) 遷車臺（Traverser or Transfer Table）遷車臺係置於車站之平行側線上，由一線移動車輛於他一線，所用之架臺，可回轉於臺下左右前後軌條上，用電力水力人力可運轉者，此種裝置爲遷車臺。

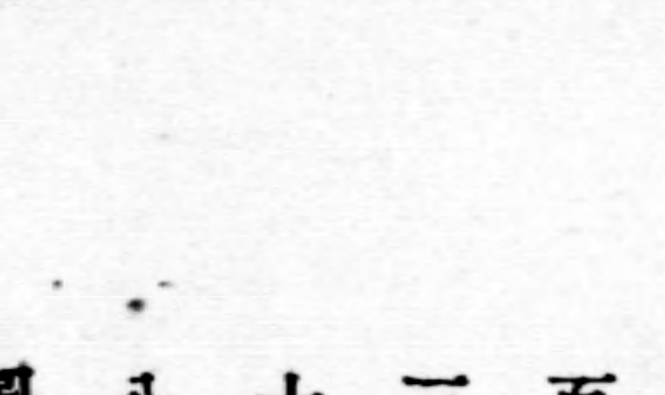
遷車臺構造，雖因機車客貨車而有區別，近來機車客車用者極少，普通全爲貨車所用之遷車臺。

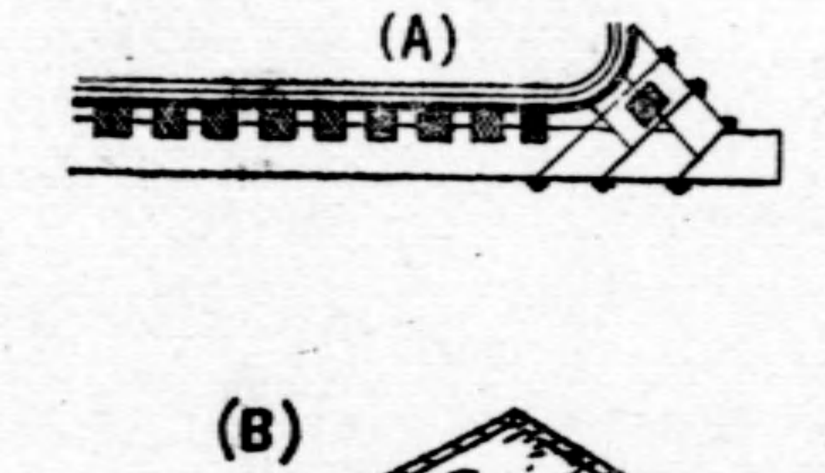
貨車用遷車臺，最宜設於普通貨物側線終端上，其長以二十呎內外爲最適用。

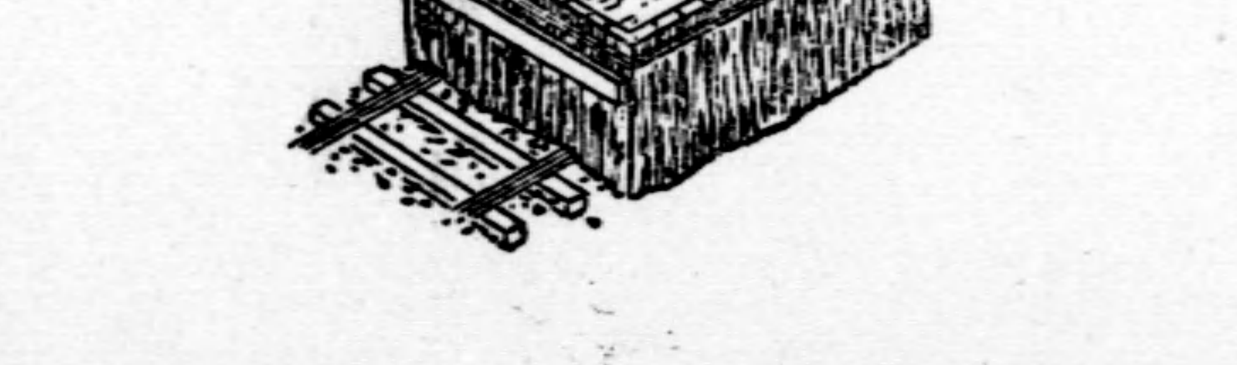
(7) 車擋（Bufer Stop）車擋設於車站內側線上，爲防車輛由種種原因逸出線路，致撞壞建築物受有損失，故置於側

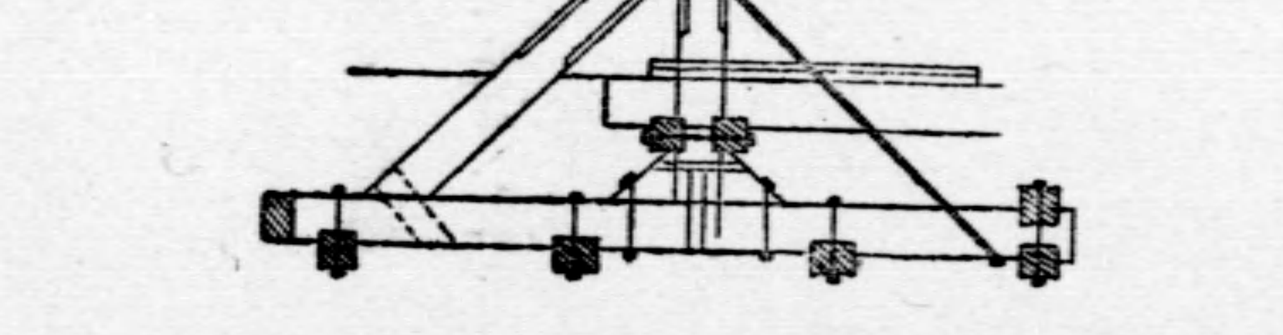
線末端，有種種設計，其要者如左。

第百八十三圖









第百八十三圖（A）軌條末端稍向上彎曲，構造最簡單，名爲彎曲軌條，（Bend Rail）若貨車出入少，用在貨物側線上最多。

第百八十三圖（B）四圍并列枕木，其中填土，此種車擋，尋常車站多用之，

第百八十三圖（C）用木製車擋裝置緩衝器，其高低與車輛之緩衝器同，此種車擋，因製費

甚廉，用途最廣。

第百八十三圖（D）此種車擋，全係用舊軌條製成，

第百八十三圖（E）應用水力於緩衝器，可使車輛衝突緩和，

要之以前各種設計，AB兩種，用於車輛出入最少側線上，CD兩種，爲車輛出入最多側線上。

（8）輪擋（Scotch Block）

輪擋爲防止側線車輛因風力或他種原因逸出本線而設者，其構造係從軌條一邊，橫架長方形木片，木片之端有合葉，或垂直或水平皆可旋轉；若線路上須通車時，於運轉車輛上，須不受防害，而又能回轉爲要，如不用此種裝置，即橫置木材於軌條上亦可也。

統計

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屬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

德商 新民洋行

總行天津 英租界大沽路
電話 三〇七二八 三二五二〇

THE SHINGMING TRADING CO., CHINA, LTD
新民洋行 TIENTSIN

分行 南京中山東路新街口電話 山西太原府西夾巷五號電話一三〇號

本行專辦歐美各國實業機器及材料而代各種廠家計劃

(一)路礦材料「韓升」廠 Henschel)機車頭及蒸汽鍋輪發電機(車頭七路燈用「象發」廠(EVA)車輛「斯克敦」(Skelton)橋梁「高博」Gobel 印票機器

(二)麵粉廠須用機器「愛利司惱特克」二大麵粉機器廠出品

(三)紡毛及紡紗廠計劃

(四)農業應用機器

(五)發電廠計劃

(六)各種原動機如蒸汽機蒸汽鍋輪機乾汽機黑油機等

(七)建築道路應用機器

LEIPZIG FAIR

德國萊城博覽會每年春秋二季開會二次展覽各種實業廠最新計劃佈置欲知詳情可與敝行華北代表席克思君接洽

ALWAYS SPECIFY WILSON

大昌實業公司

中國獨家經理

WELDING WIRE

Select the Right Grade for Each Job

No. 0

For flat, vertical, and overhead welding. Adapted to general stud welding which is easily machinable. It will also produce a sound weld in cast iron where studs are used.

No. 6

For flat, vertical and overhead welding. This wire wil! produce a weld in steel of about 50,000 to 60,000 lbs. per square inch tensile strength and of medium ductility.

No. 9

For flat, vertical and overhead welding. This wire will produce a weld in steel of over 60,000 lbs. per square in tensile strength weld machinable at low speed.

No 12

For flat welding only. This wire will penetrate cast iron and produce a homogeneous and machinable weld. Readily chalked when cold.

No. 17

For flat, vertical and overheae welding. This wire will produce a sounp weld in cast iron where studs are uses and in steel a weld of 50,000 to 55,0.1 lbs. tensile strength. Weld is machinable.

No. 20

For flat welding only. This wird will produce a weld in brass, bronze and light Gauge Copper.

For Pump Castings. Water wheeOd Bearings, and Castings.

SOLE AGENTS

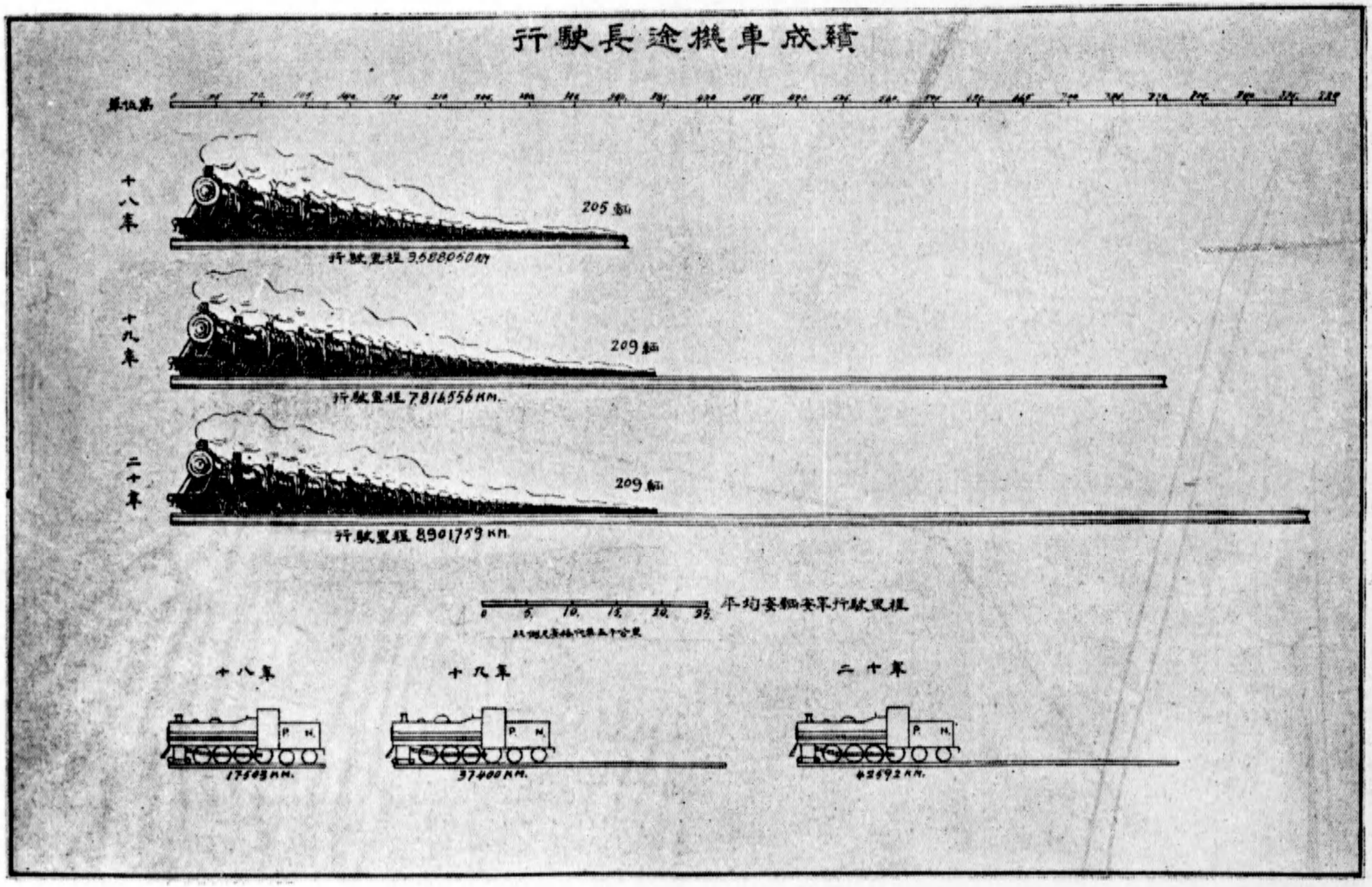
CHINESE ENGINEERING & DEVELOPMENT CO.,

Mukden—Peiping—Tientsin—Tsingtao—Shanghai

Representing

INTERNATIONAL RAILWAY SUPPLY CO'

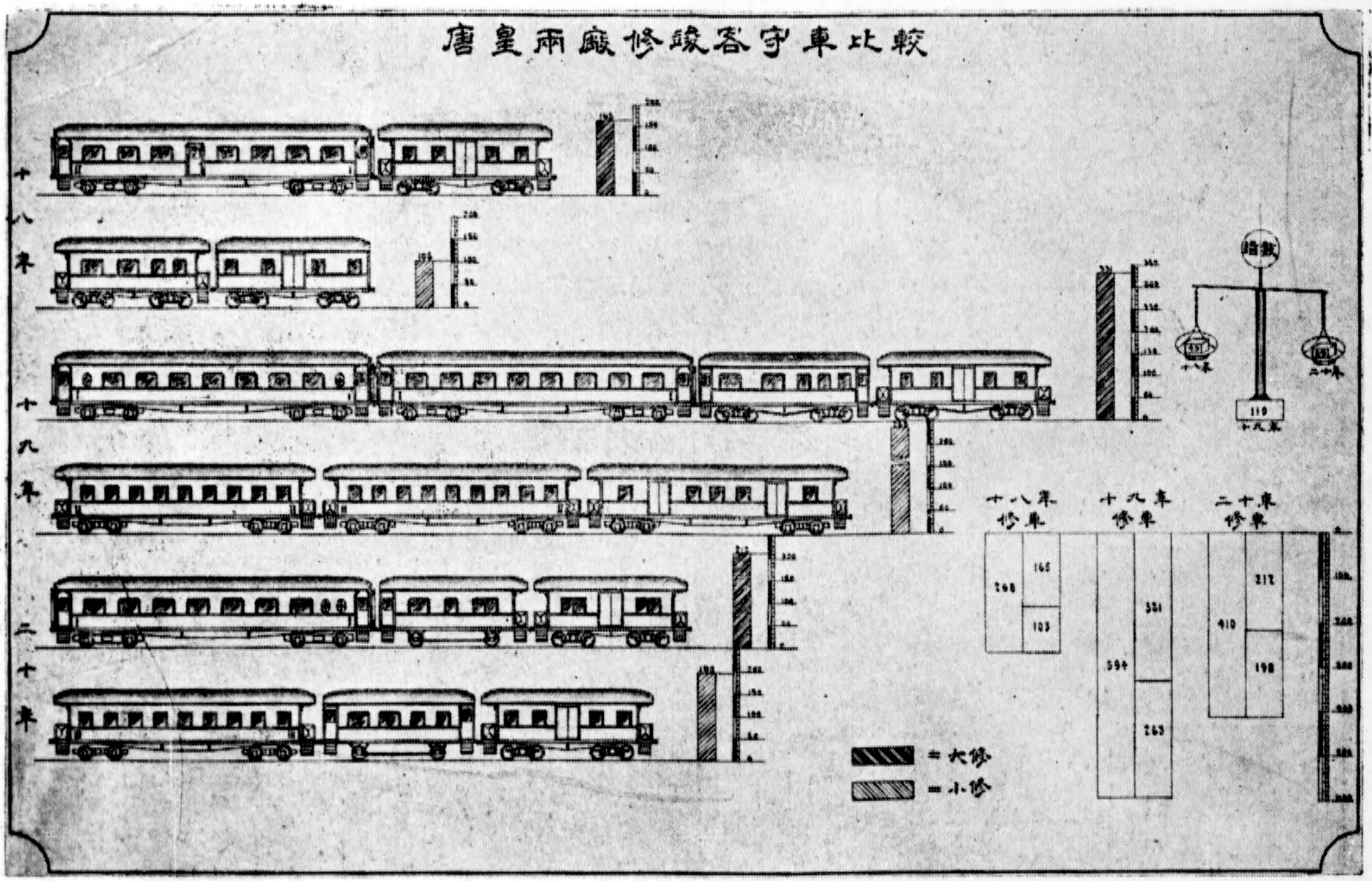
行駛長途機車成績



改進委員會統計室製

行駛長途機車成績

唐皇兩廠修竣客守車比較



改進委員會統計室製

唐皇兩廠修竣客守車比較

本路二十一年十月與上年同月營業進款概數比較表

類別 / 項別		旅客 人數	旅客 銀數	貨物 噸數	貨物 銀數	雜項進款	共計進款	列車經行里數 客車	列車經行里數 貨車	列車經行里數 共計
本年	本月共計	407,807,	663,591	598,429	1,218,738	235,067	2,117,396	148,820.	157,835	306,655
	每通車公里勻計	890.62	1,449.23	1,306.90	3,661.63	513.36	4,624.24	325.01	344.70	669.71
	自一月起至本月底止累計	3,699,931	5,986,760	6,436,336	12,496,509	2,578,430	21,061.699	1,445,335	1.594,578	3,039,913,
上年	同月共計	549,730	1,224,454	913,037	2,121,052	204,765	3,550,271	315,321	310,171	625,492.
	每通車公里勻計	408,72	910,37	678,82	1,576,98	152.25	2,639.60	234.43	230.61	465.04
	自一月起至本月底止累計	5,621,082	11,720,694	8,036,780	21,724,219	949,727	34,394,910	3,100,348	3,997,082	7,097,430
較上年同月每通車公里勻計增減	增	481.90	538.86	628.08	1,084.65	361.11	1,984.64	90.58	114.09	204.67
	減									

備考：本路關內外幹枝綫營業里程，共計一三四五公里，上年每通車公里勻計各數，即以此全綫里程核算，自本年一月起，關外段爲日軍强佔，各項列車，均暫通至山海關止，故本年每通車公里勻計各數，係以關內段四五七，八九公里之實際營業里程核計之，表列所增各數，即本年十月份較上年同月進展之成績也。　附註共計進款數，包括軍運記賬運費在內。

本路二十一年十一月與上年同月營業進款概數比較表

項別	類別	旅客 人數	旅客 銀數	貨物 噸數	貨物 銀數	雜項進款	共計進款	列車經行里數 客車	列車經行里數 貨車	列車經行里數 共計
本年	本月共計	396,752.	612,449.	602,288.	1,215,997.	290,267.	2,118,713.	143,161.	163,177.	306,338.
	每通車公里勻計	866,47	1,337.54	1,317,53	2,655.65	633.92	4,627.12	312.65.	356,36.	669.02.
	自一月起至本月底止累計	4,096,683.	6,599.209	7,038,624	13,712,506	2,868,697	23,180,412	1,588,496	1,757,755	3,346,251
上年	同月共計	479,047.	876.352.	836,268	2, 006,377	238,123	3,120,852	287,129	301,558	588,687
	每通車公里勻計	356.16	651.56	635.15	1,491.73	177.04	2,320.33	213.47	224,22	437,69
	自一月起至本月底止累計	6,100,129.	12,597,316	8,891,048	23,730.596	1,187,850	37,515,762	3,387,477	4,298.640	7,686,117
較上年同月每通車公里勻計增減	增	510.31	685.98	682.38	1,163.92	456.88	2,306.79	99.18	132.14	231.33
	減									
備攷		本路關內外幹枝綫營業里程，共計一三四五公里，上年每通車公里勻計各數，即以此全綫里程核算，自本年一月起，關外段爲日軍强佔，各項列車，均暫通至山海關止，故本年每通車公里勻計各數，係以關內段四五七·八九公里之實際營業里程核計之，表列所增各數，即本年十一月份較上年同月進展之成績也，　附註　共計進款數，包括軍運記賬運費在內。								

高溶年編

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

總分行　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　三〇八二二　三〇八二三　三〇二一〇　三三九六〇　二三六三七　二〇八五七

辦事處　天津東馬路東北角　電話　二三六三七

視察北寧鐵路紀事

附錄一、丙

列車載重

鐵道部顧問康德黎記
王若侃譯

機工與運轉兩部份爭執之主要原因，其一爲列車載重，行車規章內載有規則數條，以根據牽引力之計算法，求各種機車之拖引能力，因所得之數，純係理想者，不計及速度，列車阻力，所燃煤斤，軌道情形，或機車設計，故其價值並不甚巨。

日本國有鐵路，曾規定一極佳之實用公式，各部份有一不同之載重表，對於各種機車及列車，分別規定最大之載重量，及備臨時過重時之實在敷餘數量，惟此公式，係由試驗所得，用驗力器車時常效驗，多有錯誤，最適合於日本情形，因其使用之機車及旅客列車，多爲標準者也，但欲完全用於機車種類甚多而列車並非標準之北寧路，則頗感困難耳。

（附註，標準旅客列車，即指有標準列車組織，並以變更票價而使每列長有相同數目之旅客之方法，如一列車常川擁擠，則加收票價，俟旅客數目有適當之減少爲止，）

（一），機車爲一速度遲緩之機械，一言以蔽之，速度愈緩，則載重愈大，

（二），設計以高速度行駛之機車，其載重，不及大小相同而以低速度行駛之機車所載之多，

(三)，以輕載車組成之長列車，開車時較之數目較少之重載車所組重量相等之列車爲易，惟牽引則較難。

(四)，機車能開動之重量，自能牽引，必須完全妥善而能保守蒸汽者。一已知其大小之機車，其最大載重，可(以某種機車式樣所定某種最大速度爲限)，惟該機車之列車之速度。

(一)，須拖引列車之速度。

(二)，運輸情形，依下列諸點爲轉移，

(三)，機車之設計，

(四)，機車所用之煤水及油料。

(五)，機車之普通情形，

(六)，軌道之坡度，

(七)，軌道之彎度，

(八)，不同之列車阻力。

(九)，天氣情形，

(十)，各段與上水站間之長度。

茲依次論列之，

(一)，須拖引列車之速度。

查按高速度設計之機車，不能如同樣大小之低速度機車，拖引相等之重量，前已言之。此事之主要原因，係以前項機車，有直徑甚大之主動輪，而後者之主動輪直徑，則較小，故後項機車內轉輔速度及槓桿作用須增加，因而對於同樣速度之力量亦行增加也。又高速度機車，開動其最大重量之列車，並達到低速度機車之最大速度。較之低速度機車，其原因亦同。

無論任何機車，以低速度拖行之重量，可較以高速度拖行者爲多，第一，因內部之磨擦力與列車阻力，隨速度而增加。第二，因鍋爐之限度，祇能以某種最大定率供給蒸汽也。

(二)，運輸情形，如欲使機車行駛，每月有極佳之平均公里數，則常有令該機車引駛一貨物列車查運輸情形，而掛混合列車或快貨車或旅客列車以返之事，惟此種緊張之機車行動，中國尚不多見出行，而普通之事，則對於業務上，必有影響於機車最佳之設計也。

運輸情形能變更機車最大載重之第二事，爲列車之交錯，因以慢貨車將一段阻塞良久，在運輸繁忙之路線上，在勢實有所不可，故貨物列車，須有超過機車最足速度之行車速率，因此至少對於該段，須將最大之載重減少也。

(三)，機車之設計

依高速度設計之機車，須較依低速度設計之機車，拖行較少之重量，並自靜止時起增加速度其速，此事前已言之，惟尚有其他關於設計之詳細情形，亦頗爲重要也。

第一應注意者，機車爲一種改變煤斤成爲工力之機械，須有一定最大之尺寸，總共之重量，及每軸之重量，如所燃之煤斤屬於劣等，則其熱量單位，較高等煤斤爲少，必須燃燒較多之數量，以上述之最大數爲限。

是以使用高等煤斤，則可使最大尺寸及重量之機車，發生較高之機力，較用低質煤斤爲佳，一機車之設計，全視其燃燒之煤斤如何，此事當永記忽忘，

尙有應行討論者，爲蒸發之水料。

能使鍋爐內結成銹片之(硬)水，在數小時內，可減少鍋爐蒸汽能力甚巨，因該項銹片，有阻止鍋爐內之水受到暖氣之力也，

「起泡」或「有底」之水，亦爲減少汽力之原因，蓋用此項水料，非使水入汽筒，不能令調整閥完全張開，此車即令機車之機力大減也。

(此兩項水料情形，可用化學方法大爲減少之)

其他影響機力之機車設計，有下列數端。

(甲)汽筒大小，汽筒之直徑愈大，則蒸汽所施之面積愈廣，而抽程愈長，則施於主動輪之杠杆作用愈多。

(乙)鍋爐壓力，壓力愈高，則蒸汽在鞴鞴上之推力愈大，惟壓力愈高，則火箱對於鍋爐之比

率必愈大，因在高壓下之水，其沸度較低壓者爲高，故對於在高壓鍋爐內同量之水，須多予以暖氣也。

欲以大小有限度之火箱，產生此額外之暖氣，常將較強之空氣通過火中，此舉可用烟囪作排氣器之圓錐體，用廢汽爲噴射，使蒸汽排洩，而令烟箱成一部份之眞空，即得，惟欲成較高之眞空，而增加通風，則必須減少『噴射』或『通汽』之大小，如此辦法，乃得下述之『背壓力』。

(丙)，『汽筒內之背壓力』，即指汽箭內常有蒸汽壓力之餘留，此事之影響於機力，與減少鍋爐壓力，有相同之結果，

(丁)，三汽箭機器，此項有兩汽箭以上之機器，於起行時，有更爲平勻之拉力，故能較大小相同之兩汽箭機器，開動較重之列車，惟開動以後，其機力於理論上固屬相同，而實際上，則人皆望多汽箭之機器，因火中通風更爲平勻，而機器之均衡較佳也，又多汽箭機器，有稍大之拖引能力，因火中通風更爲平勻，而機器之均衡較佳也，又多汽箭機器，因有較佳之均衡，故可使較大之汽車，行於已有之軌道及橋梁上，較兩汽箭機器爲安全焉，

(戊)，尙有小事數端，亦有影響於拖引能力，惟不甚重要，茲不論列。

(四)，機車所用煤水及油料。

煤水兩項，對於機車拖引能力之影響，前已言之，至於油料，因非絕端重要、可簡單說明之、機車之連動軸，係爲鞴鞲之拉力與推力所迫，接連向前後動作，如欲不使油膜破裂，金屬受熱，則軸箱內之油料，必須用高等者，

查載重愈多，軸上之拉力與推力愈大，而油膜上之伸張力亦愈巨，此固顯而易見者。

惟於設計妥善之機器，則極少發生困難，較新之機器，多有用油脂以代油料，而結果甚爲圓滿也，

(五)機車之普通情形，

一機車究應拉重若干，此理論完全不能成立，因陳舊磨耗預備修理之機器，決不能如行駛僅二三月之機器所拉之多也。

故欲決定一種機器之拖引能力，必須按平均情形試驗機器，而非超過該平均之情形也，

(六)軌道之坡度，

此層顯有極重要之影響於機車之行駛，欲令所有各項噸量均可運送，常將鐵路，按照其坡度分爲數段，而對於各段內之各種機器，均有一最大之載重量，於是一機車在平面上所拉者，必較在山岡上者爲多，因此可繼續發生其全部之機力也。

(七)，軌道之彎度，

車輛之過彎道，不如其行駛直道之易，是以最大之坡度上有彎道時，即增加列車之阻力，而

減少機車之最大載重量焉，

(八)．不同之列車阻力，

如前節所述．列車之阻力．係隨軌道之彎度而不同，尙有一增加列車阻力之原因，則爲吹落軌上之塵沙．又對於重量相同之列車，增加車軸之數目，亦可增高阻力；天氣嚴寒，油料凝結，亦能使阻力畧有增加．惟最大之原因，則爲側風，將車輛微微吹向軌之一側，使與軌接觸之車輪直徑變更．而大增列車之阻力也，此事屬於下節之範圍，

(九)．天氣情形．

天氣情形，爲列車行緩之最大原因．雨水能使車輪滑溜．苟不用沙，即將減少機器之拉力，如路線有霜與冰．亦有與雨水相同之影響，惟更難設法救濟．至於大雪．自減少機車拖引能力甚巨．惟在雨雪之時．罕有載重甚多者也．

(十)．各段與上水站間之長度。

如前所述．鐵路之各站間分段甚長者．其行使之貨車．須各有最小之速度，俾可於相當時間內，騰清該段，此種辦法，於貨運機車之力量，稍有減少，惟機車載重常不甚巨，故開車時，不能較極緩之速度爲速。

上水站間之距離，對於機車之拖引能力，有直接關係，因上水站間之距離愈大，則煤水車應載之水量愈多，而可以引駛之列車重量愈少，在沙漠之地，機車後面所掛之水櫃及水，常多

至一百噸也，

關於列車載重，有兩種意見，一爲歐洲者。一爲美洲者，兩種各適合於當地情形。

在歐洲列車次數甚多而路線必須保持清楚之處，均將列車載重減少，使機車得以遵守時間，而免其他運輸秩序之破壞。

美洲之方法，適合於列車次數不多而拖引距離甚長之路綫，注重於列車之載重，機車必須盡力牽引，無使有一噸之餘留，如在坡度上忽然停頓，應使其能退回鄰站，摘去少數貨車，再試行坡度，或將該列車摘去一半退回。作爲第二部，俟前半部先入鄰站，再將第二部開行，兩種方法，顯均適用於不同之情形。惟何種最合於中國鐵路以及北寧路之各段，殊須加以研究也。

由前門至遼寧幹線上之運輸數目，可確定歐洲之方法爲宜，並知必須犧牲噸量，以維時間，惟對於其他運輸不甚繁忙之各段，可將時刻表留有餘地，以備修整，以應不準時行車之用。

此事頗因回復載重及車輛能力等問題，而異常複雜。故必須於擬具體計畫以前，先行詳細研究也。

鐵路人員對於載重甚巨，有一種普通之反對，謂機車停頓坡度之上，必因用力過度而受損傷，此言殊不可靠。

如機車建造及修養適當，則無論如何停頓坡度之上，亦不致受有若何損害，其內部之損傷，

因較尋常爲巨，惟製造之時，應即加意，使能抵抗此項損害也，

查購置驗力車一事，部中應切實注意，在未購以前，應採用之最佳方法，在遵守時間重要之路線，須以一備修之機車，一能力平均之司機，及劣質之煤，從事試驗，即以此項辦法所能遵守時間之載重量，作爲該種機車在該段上之最大數目，總而言之，貨車應按各項情形（即機車人役服務之時間，機車之週轉，各段之清理等）之所許，徐徐行駛，查平均之運貨機車，較每分鐘十英里之速度所引者爲巨也。

行駛貨物列車，由調度所直接監察，不用時刻表，但在各站間有一定之時期，此項辦法，最宜於運輸輕微之路線上沿途停留之慢車，惟於運輸擁擠之軌道上，則將發生混亂及重大之延誤也，

附錄一，丁

機車機力種類

北寧路所用機車，種類甚多，效力亦各有不同，該路爲利用其全部之實在拖引能力起見，曾對其自有之機車，製定載重表，並以他路之機車，與其自有機車比較，而分成等類。

將來或可另採一法，使此法更事簡單，其法近經倫敦米德蘭蘇格蘭鐵路，德國國有鐵路應用，並經數美國路線試用，係將所有機車，分爲數種機力種類也。

第一機力種類，爲拖引能力最小之機車，第二機力種類之機車，其拖引能力畧大，以下類推。

各機車之機力種類，油漆於機車司機室旁號數之下，或用一小銅板亦可。

茲擬將此法畧爲更改：即於所有機車之機力種類數上，加字母F，表明足以引駛快車之意。

德國國有鐵路採用之改良方法，係以機力種類與號數相連，將來亦可加以研究；在此種方法內，凡由一千至二千（或如德國鐵路由一萬五至二萬）之機車；作爲第一機力種類；其第五機力種類之機車，則由五千至六千，餘倣此。

惟目下因所有機車修理情形，甚爲不同，故不擬再請採用後法，本人在外國鐵路，曾作圖，表示拖引能力，因里程之增加而衰落；此項圖表之資料，可於貨運搜集之，使貨車上一極高之坡度，統計第一次試驗，失敗後機車在後面最近車站所摘貨車之數目，列之成表，用其以後之數即可；一俟畫成可靠之圖表，則於機車在上次修理後所行里程能超過一定數目之時，即可將機力種類減低；而免除坡度上之失敗，及其重大之延誤；惟此項辦法，不能作爲永久者，蓋必須竭力設法改進機車情形，而增多車房及工廠之修理事務也。（據本人之意，每行三萬公里，應作車房修理，即車輪，軸箱，銅件，汽筒，側桿，及閥動機關，每行一百五十萬公里，應作重大工廠修理，即鍋爐內部之檢驗及機器之大修。）如此，則機車機力種類之更改，不復需要，並可對德國方法予以考慮也。

附註・倫敦米德蘭蘇格蘭鐵路所用，以機車機車分開・並以每小時五十英里之速度，計算客運機車之機力，以每小時二十五英里之速度，計算其他機車之機力。

在一等內之客運機車，能以上述速度，發生一噸半至二噸半之牽引力，二等者能發生二噸至二噸半，三等者發生二噸至三噸半，至於貨運機車・則一等者能以每小時二十五英里之速度，發生三噸六之牽引力；二等者發生四噸三五至五噸一・四等者發生五噸一至五噸八六。

因北寧路之機車，究係何者爲客運，何者爲貨運，常不清晰・故最好對於各客運機車，加以F字頭（快車）而分別之。

補白

二十二年元旦

慨然思返

李兆垣

欲傍長安住。秦州逼吐蕃。吟懷供濩落。邊警報更番。蜀道兵猶梗。東郊寇正煩。甘年槐蟻國。一夢不曾溫。

調查

ANDERSEN, MEYER & COMPANY, LTD.

洋行 愼昌

GENERAL MACHINERY & RAILWAY EQUIPMENTS

Rails & Fastenings
Railway Cars
Locomotive Headlights
Car Heating Equipment
Track Specialties
Drawing Instruments & Supplies
Paints & Varnishes
Roofing & Other Building Materials
Locks & Other Buildiug Hardwares
Pumps & Pumping Equipment
Machine Tools
Cranes, Steam Shovels & Hoists
Mechanical Supplies
etc.

TIENTSIN
96, Taku Road

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.

PEPING
1, Ta Yuan Fu Hu-tung

etc.

MUKDEN
Consular Road

中原有限公司

《天津日租界旭街》

推銷中華國產
統辦環球貨品
發售五彩禮券
定期活期存款

特設函售部以便遠客

國際貨物運價計算標準統一問題之調查 續

楊文樸

問題 四

一，貴路對於運輸家畜禽獸如何計收運費，是否根據裝入車中之數目，或根據車輛裝載面積平方尺數？

二，運費計算是否根據獸類每頭平均重量，或根據實在重量？在第一種情形下，對於各種不同獸類，貴路運價中其單位重量爲如何？

三，運價章程有何特別規定以計算車輛裝載面積（即地板面積）？關於運費之計算其不同處是否根據牲畜類別所用之不同車輛？

四，貴路意見上列各種方法何者應採用於國際運輸，而使運費計算化簡統一，並述其取捨原因。

答覆

德國

一，不裝箱牲畜用零担運輸者，其運費之計算依其數目，對於不裝箱之家禽類其運價則根據車輛地板之面積計算，對於裝箱之牲畜其計算則根據重量（實重之一半，箱皮在內）

國際貨物運價統一計算標準問題之調查

二，否，

三，如一，

四，上列制度，因其簡單，寄貨人與鐵路均無損失。

瑞士

一，對於運輸牛馬等牲畜．其運費計算根據數目，對於整車運輸家禽類．則按整車計算，

二，五十頭以上則按四等貨計算，

三，牲畜運輸按頭計算．但參攷每種之不同重量，

四，否，

比利時

一，根據重量計算制度．

二，運價之計算方法．絕時根據牲畜之種類及其頭數．但有數種例外，

三，否。

四，無任何特別規定。

愛沙尼亞

一，上列制度爲佳，因其參照運輸實在情形，如以車輛面積計算，則寄貨人出費有時未免太多。

一，根據運價表中所載單位重量。
二，——
三，——
四，——

那威

一，根據裝車牲畜數目。
二，否，
三，參閱一，
四，——

東方鐵路公司

一，根據車輛地板面積計算。
二，否，
三，對於各種禽獸．其運費計算方法相同。
四，按平方公尺收費制度爲宜．因簡單．合理，且歐洲各國採用者最多。

希臘

一，根據車輛地板面積計算。

二，否，

三、根據牲畜之種類及所用車輛，施用不同之運價計算。

四，上列制度爲宜，因各種牲畜之重量不同。

芬蘭

一，根據數目或爲整車，家禽運輸則根據實在重量。

二，否，

三，無，

四，——

荷蘭

一，按數目計算或按整車計算，按整車計算時則根據地板之面積，

二，計算運價僅根據牲畜頭數，

三，對於很大牲畜及很小牲畜，其運費之計算皆根據車輛地板面積。

奧國

一，二、三，四，對於不裝箱之牲畜，設根據單位重量計算，對寄貨人無利益時，則根據車輛地板之面積計算。

運價表中對各種牲畜，皆有註明。

大不列巔
一、二、三、家畜之牲畜其運費計算根據頭數或根據所佔用車輛地板面積部份爲若干，
家禽類則根據重量計算，
四、——
法國希臘鐵路公司
一、按車輛地板面積平方公尺計算。
二、除非超過車輛容量最大限度時，其重量及數目皆不計算。
三、
(1)——一層車，即佔用所有地板面積。
(2)——二層車，其面積爲二倍地板面積。
(3)——二層以上之車，兩地板面積收全費，其第三層收半價，其他各層收四分之一。
葡萄牙
一、根據裝載牲畜之數目，家禽則根據重量。
二、否。運價表中以牲畜之種類註明一車可裝若干。
三、——

四、國際貨物運價統一計算標準問題之調查；二，所列制度。

波蘭

一，原則上則根據所用車之地板面積。

二，是，運價表對於各種牲畜單位重量，皆有標明，其採用方法則與寄貨人有利爲限。

三，運價表註明有三種運費，其施用根據牲畜之種類，根據牲畜之數目，及所佔用車輛之地板面積，最末項指分層車輛而言。

法國

一，牲畜按頭數計算運費，設裝於箱中則按重量計算，設寄運三頭以上之牲畜，則有特別運價，根據所佔用車輛地板面積計算。

二，並無按牲畜單位，及每類佔計重量而計算之運價。

三，運價表聲明某種車輛能容牲畜之數目爲若干，價目隨牲畜種類而別。

四，對於一頭或數頭牲畜，其運費計算方法，則以按頭數爲宜，整車運輸時按地板面積計算，則甚公平，對於裝箱小牲畜，則以按重量計算爲最佳。

意大利

一，對於小牲畜及家禽之運輸必須裝箱，然後按重量計算運價，較大牲畜不裝箱運輸者，則按頭數計算。

二，否。

三，意大利無此計算方法。

四，對於裝箱牲畜，則以重量計算，對於不裝箱牲畜，則以頭數計算，此種方法甚佳。

捷克斯拉夫

一，按普通運價，牲畜按重量收費；設施用特別運價，則按所裝車輛地板面積收價。

二，單位重量每頭由一千四百公斤起（如馬及騾子）至二十公斤（奶猪）；對於慢車其所採用之計算方法，則以重量計算，不裝箱者，以所佔地板面積計算。

三，是，運價計算根據牲畜種類，數目，及車之層數而異，

四，提議採用捷克斯拉夫所行制度。

羅馬尼亞

一，根據所用車輛地板面積。

二，是，但僅指分散運輸之牲畜而言，單位重量則由三十公斤（羊，奶猪）至六百公斤（馬牛等）。

三，其計算則根據車輛地板實在面積，如用分層車輛時，運價數目依車輛所有層數爲

四　猶克斯拉夫

一　定。

二　根據地板面積計算運價之方法爲佳。

三　兩種之計算方法，均可採用，但以寄貨人之利益爲標準。

四　運價表依牲畜種類註明其單位重量爲若干。

瑞典

一　運價計算依牲畜種類及所用車輛而定。

二　提議採用德國制度，因其簡單而公平。

三　整車運輸者，則按該車地板面積核收運價，最低限爲二十平方公尺，牲畜單個運輸者，則按頭數計算運價。

四　馬六頭別種牲畜十頭時，則按頭數計算運價。

西班牙

一　所有之各種牲畜，依其單個重量分爲三大類。

二　參閱一，及二。

三　提議採用瑞典依頭數計算之制度，可以將某種情形化簡。

四　牲畜及家禽之裝箱者按重量計算運價；其餘牲畜，則按頭數，並有整車運輸之運價規定。大箱中所裝牲畜，其運價之計算，則根據所行公里及地板面積，並無以地板

面積計算之運價。

二．是．但單位之重量僅爲規定一車能裝若干．並不加入計算運價。

三．參閱三條所答。

四，提議採用西班牙制度，因其可以避免各種不同大小車輛之困難。

薩爾

一，牲畜運費之計算，根據其種類及數目。

二，將所有牲畜分爲數類，以核收運價．其分配方法，則根據，數目，年齒，但對於小牲畜仍以重量計算。

三，並無以地板面積而計算之運價，家禽則以所佔用車之地板數目而核算，

四，牲畜分類計算方法爲宜，因計算運費方法簡單。

立陶宛

一，運價以重量計算，運價表註明某種牲畜平均重量爲若干。

二，單位重量由二十公斤至一千公斤。

三，並無根據車輛面積之運價。

四，提議立陶宛制度，因可避免運價表之太複雜。

匈牙利

德國

一，牲畜及家禽之裝箱者，按重量計算運價，無箱之牲畜則按頭數或地板之面積，其採用方法應以寄貨人有利爲標準。

二．單位之重量，載於運價表中。

三．以地板之面積計算分爲二類：一屬家禽，一屬其他牲畜。

四．提議採用匈牙利制度，

問題五

一，設有整車運輸貨物，其貨物所包含種類不一，而每種之運價均不相同，貴路對於此種貨物運價計算之方法如何？

二，依貴路意見於國際運輸上，如何能使此種運價變爲簡單？

三，此種貨運在國際運輸上，可否依照整車貨物接收，每一種爲一單位，分別使用各種不同之運價，但有條件，如裝車超過五千公斤時，則應按每增加一千公斤則與寄貨人以特別利益？

答覆

一，設寄貨人未分別標示，其貨物每種之重量，藉資施用不同運價者，鐵路則收其總量照其中某種最高運價貨物之運價核收之，

瑞士　一　設寄貨人標明每種貨物重量時，則分別計算每種貨物之運價，計算法則按分等表。

　　二　此種問題須有特別章程規定之。

　　三　否。因此種制度使運費計算方法過於繁雜。

比利時　一　與德國者相仿。

　　二　運價不同制度，足以防止運價簡單化。

　　三　否。

愛斯陶尼　一　如德國。

　　二　如德國。

　　三　無何利益。

荷蘭　一　如德國。

　　二　及三。——否。

國際貨物運價計算標準統一問題之調查

二，似乎可採用別種實用之制度。

三，否。因此制度，使運價過於抬高

那威

一，與德國者相仿。

二，——

三，否。

東方鐵路公司

一，依最高運價核收之。

二，如一．所示。

三，否。

希臘

一，如東方鐵路公司。

二，——

三，——

芬蘭

一，如德國。

二·——

三，——

奧國

一，——

大不列巔

一，按每類貨物運價核收之。

二，——

三，——

法國希臘鐵路公司

一，按所裝物最高運價核收之。

二，如一，計算方法似乎最簡。

三，否。

葡萄牙

一，整車運輸時，不許將各種不同貨物作爲一批。

二，應採用上列方法。

三，是。

波蘭

一，與德國大概相同。

法國

一，選擇與寄貨人最有利益之方法，總數量則按其中最高運價貨物之運價計算，或按每種貨物普通運價，以各種貨物實在重量核收，或按某種運價之最低限量特價核收之。

二，提議上列方法。

三，否。

意大利

一，如德國。

二，提議採用現行制度。

三，過五千公斤時，每千公斤與寄貨以利益，此種意見甚佳，因此種制度，能使善爲利用車輛。

捷克斯拉夫

一，與德國者相似。

二，捷克斯拉夫現行制度，對於運價計算方法太多，如能取消數種，而不變更原則者，

三、最爲相宜。

羅馬尼亞

一、此種辦法最有意思，應加研究，但對於所謂貨物單位應另解釋明瞭。

二、與德國者相似。

三、可以相信能使此種制度化簡，其法於當地運輸中，採用國際運輸貨物單，並使貨物之最低限量統一，一核收運價。

猶克斯拉夫

一、所提議制度僅能用於國內運輸。

二、三、設各國採用某種制度，猶克斯拉夫亦可採用之。

瑞典

一、如德國。

二、提議採用現行制度。

三、否。

西班牙

一、——

二，此種問題應於國際運價中解決之。

三，原則上贊成此種提議。

立陶宛

一，如德國。

二，提議採用現行制度。

三，是。

匈牙利

一，其運 則按每種貨物重量核收，如不足一百公斤者，仍按百公斤計算，根據整車運輸附屬分等表之最低重量計算。

二，——

三，否。

問題六

一，貴路對於何種貨物有權以敞車運輸之？

二，對於用篷車運輸之貨物貴路是否加收另外費？如收，則爲若干？

三，何物在何種情形下，不收加費？

四，在國際運輸上，是否須要立一統一表，標明某種貨物須用篷車運輸之？

德國

一、答覆在原則上整車運輸之貨物用敞車裝載之。包件等貨用篷車裝載之。

二、百分之五。

三、用特別車輛所裝貨物。

四、否，因原則上所有貨物均須用敞車裝載，如列一表。恐嫌太長。

瑞士

一、除用篷車所裝載之貨物外，其餘各種貨物皆有權用敞車裝載。

二、百分之十。

三、因爲行車上供給寄貨人以篷車，則無須照付所加費。

四、是。

比利時

一、原則上所有貨物皆須用篷車裝載之，或用篷布覆之，僅有數種貨物在運價表中註明，可用敞車裝載。

二、對於六，七，八等貨加收百分之十。

三、路局人因車輛之關係給寄貨人以篷車，而未給敞車者。

四、國際貨物運價計算標準統一問題之調查

愛沙尼亞

一、是，但須將此表列入協會國際貨運章程第二十八條中；或列入國際直達運價中。

二、否。

三、視二。

四、是。

荷蘭

一、通常之原料。

二、百分之十。

三、設路局供給篷車。

四、不適用。

那威

一、此種貨物並未舉明。

二、每公里每車收兩奧爾（那威幣名）。

三、無此種標明。

四、否。

東方鐵路公司

一，普通生料或不怕風雨及不怕火之貨物。

二，否。

三，否。

四，設立表無何困難時。

希臘

一，如東方鐵路公司。

二，否。

三，——

四，是。

芬蘭

一，五等貨及六等貨。

二，不加費，但於四等貨以上則加。

三，由路局供給篷車時。

四，——

大不列顛

北寧鐵路月刊　第一期　調查

一，礦石。

二，是。

三，——

四，是。

法國希臘鐵路公司

一，所有不怕雨不怕濕之貨物。

二，否。

三，——

四，是。

葡萄牙

一．散運貨物或其他貨物之性質，重量，大小，條件不能用篷車運輸之各種貨物。

二．不加價。

三．——

四．是。

波蘭

一．運價中註明此種貨物。

二，百分之十。

法國

一，對於此種貨物運價表中曾有註明，但限於慢行列車，快車路局供給篷車時。

三，照篷布運價核收。

三，在鐵路不能供給敞車及篷布，而給以篷車時。

四，對於製造此表原則並無異意。

意大利

一，此種貨物在運價表中註明，及不怕風雨之貨物。

二，及三，不收加費，但寄貨人並無權利要求某種篷車以運輸貨物。如寄貨人願保護其貨物，則可用篷布。

四，很贊成製成此表

捷克斯拉夫

一，運價表中註明何種貨物能裝敞車運輸。

二，百分之十。

三，無例外。

四、德國制度爲宜

羅馬尼亞

一、運價表中註明此種貨物。

二、百分之二十。

三、路局供給此種篷車時。

四、是。

猶克斯拉夫

一、運價表中，註明此種貨物。

二、百分之十。

三、路局供給此種車輛時。

四、是。

瑞典

一、寄貨人有選擇運輸方法之權。但對於糞及不潔之物，不在此例，必須由敞車裝運之。

二、百分之十或百分之五，視運價而定。

四，否。

西班牙

一，此種貨物在數種特別運價中註明之。

二，及三，否，設寄貨人報運某種貨物，照特別運費時，可用敞車裝運，但其欲用篷車裝運，則鐵路按普通運價計算。

四，製此種貨物表，不見有何難處。

立陶宛

一，原則上所有貨物皆用篷車裝運。

二，及三，否。

四，是。

匈牙利

一，貨物運價表中注明此種貨物。

二，百分之十。

三，設路局供給以篷車。

四，是。

補白

石河在榆城正西，爲古戰場．明末李自成禦清兵進關，與吳三桂血戰於石河是也，其地兩岸皆山．中間一片平沙，約十餘里．形勢險要，兩軍相厄，進退殊難，

法制

HOTEL DU NORD

NEW FIREPROOF BUILDING
EVERY ROOM WITH BATH AND SHOWER
Rates Moderate
Centrally Located opposite East end Legation Street
DINNER CONCERTS EVERY NIGHT
CABLES NORDHOTEL. TELEPHONE 720, 2710 E.

北平德國大飯店

開設於東交民巷對面新式鋼骨建築房間皆有浴室定價特別公道西餐尤稱著名且以西樂助興各界盡來一試

電話：東局七二〇◉二七一〇

▲本公司自製並經售▼

（一）磁石共電自動式各種電話機及交換機
（二）電話局應用各種材料
（三）鐵路局調度車輛電話
（四）各種電報機
（五）大小廣播無綫電機
（六）各種電纜及電綫
（七）美國永備牌各種乾電瓶及手電筒
（八）工廠應用各種起重機
（九）各式蓄電瓶及電燈開關

中國電氣股份有限公司啓

總公司及製造廠 上海

分行 廣州 潞陽 香港 北平 漢口 天津

支行 濟南 重慶 太原 鄭州 九江 福州 汕頭 廈門 哈爾濱

等處

鐵路

請求賠償損失報告書

（　　）

中華民國　年　月　日

貨物事故報告表第　號

站第　號

損失貨物 名稱	件數	重量 公噸	重量 公斤	整車或零担	起運站	中轉站	到達站	託運人	收貨人	請求賠償人 姓名	請求賠償人 詳細住址
共計											

事故種類	調查員工 姓名	調查員工 職務	調查日期 年	月	日	調查結果說明

損失貨物之賠償

應否賠償理由	起運時市價 元	起運時市價 角分	原請求款額 元	原請求款額 角分	應賠償款額 元	應賠償款額 角分	陳述意見
共計							

以上報告暨附件呈請

處長鑒核

段長轉呈

站長謹呈

附呈單據 單據	件數
賠償損失請求書暨附帶單據共若干件	
調查單據共若干件	
共計	

附記

『請求賠償損失報告書』用法說明

一，損失貨物欄內須將調查後決定受有損失之貨物名稱件數及重量填入

二，請求賠償人欄內須將請求賠償者之姓名住址詳細填入如請求賠償者爲託運人或收貨人或其代理人等類

三，事故種類欄內須按照貨物負責運輸辦事細則「貨物事故之處理」章內所列各項屬於何種調查清楚後填入

四，調查日期欄內必將調查起始及調查完畢之日期詳細填入

五，調查結果說明欄內須將該事故調查之所得如原因狀況以及損失之現狀等一一詳細填入以備決定該項事故應否賠償損失及賠償之限度若

六，應否賠償理由欄內須根據該事故之前後調查結果照章判明責任之所在規定應否賠償各站站長填寫此欄務須特別審愼

七，起運時市價欄內須將同等貨物在起運站起運時之普通市價若干一一填入以與原請求賠償人請賠償之款額及站長所擬定賠償之款額互相對照

八，擬賠償之款額欄內係備各站長根據調查之結果照章詳細決定以備呈處參考

九，陳述意見欄內係備各段站長將該事故之前後調查情形以及決定賠償款額各項通盤研究後有何意見能供處解決本事故之用

十，各站填具本報告時務須將同案『貨物事故報告表號數』填入以備稽查

十一，附呈單據欄內應將賠償損失請求書暨附件以及調查單據如當事人員之口供證明書及有關係站往返電報等類一併彙呈之件數填入

印製說明

一，本報告表共分二聯(一)「車站存根」(二)「報告車務處」各路印製時須將以上二類用法印於標題下括弧欄內

二，本報告表以每一百張釘爲一本每站每年由第一號起連續使用至年終爲止

三，本報告表須用中國毛邊紙印製並須將「用法說明」印入每本皮面內以備各站填寫時之參考

貨商領款證明書

中華民國　　年　　月　　日　　（　　）

訂正單第　　號
站第　　號

貨票或提貨單				訂正單				變更託運請求書				付費方法	起運站	到達站	託運人	收貨人	變更類別
號數	發行日期			號數	報局日期			號數	請求日期								
	年	月	日		年	月	日		年	月	日						

已付暨應付款額之比較

項目	貨名	件數	重量 公噸	重量 公斤	運率	運費 元	運費 角分	裝卸費 元	裝卸費 角分	雜費 元	雜費 角分
已付款額											
共計											
應付款額											
共計											

應退還款額		
元	角	分

除分領至爲故　站逕作之　角　來書期運　元書明逾託　明証但更　計証本之變　共本持取或　欵持內領證收　餘內年處爲溢　有日一計書因　尚五於會明費　外於章交證雜　用即照轉本及　費希可處給費　切還亦務特運　一退候車外之　之數久路報物　收如能本呈貨　應章不交除上　清照如寄效以　扣茲欵或無

站站長簽名蓋章

貨商領款收據

第　　號

今收到第　　號貨票所付運費及雜費溢收欵額共

計　　元　　角　　分不誤特立此收據爲憑此致

鐵路局台鑒

領款人（託運人或收貨人）（簽名蓋章　詳細住址）

中華民國　　年　　月　　日

印製說明

一，本證明書共分兩聯（一）車站存根（二）交領欵人各路印製時應將以上二種用法印於標題下括弧欄內

二，本證明書須用中國毛邊紙印製之以每一百張訂爲一本其式樣大小須與此完全相同印製後發交各站備用

領取餘欵請求書

拍賣日期	年	月	日
請領餘欵總額	元		角分

中華民國　年　月　日

站第　號

貨票或提貨單 號數	發行日期 年 月 日	貨車 車次	路別	號數	整車或零擔	付費方法	起運站	到達站	託運人	收貨人

已付暨應付欵額之比較

項別	貨名	件數	重量 公噸	重量 公斤	運率	運費 元	運費 角分	雜費 元	雜費 角分
已付欵額									
共計									
應付欵額									
共計									

以上所開各項確屬實情茲照　貴路章程持請　商號　爲保證人向　貴路聲明請即將餘欵照章退還爲荷此致

鐵路局台鑒

扣清應付各費　元　角分
尚餘欵額共計

託運人或收貨人　姓名　詳細住址

以上所開各項確無冒領或欺騙等行爲自餘欵領取之日起一年之內無論因此發生任何轇轕保證人願負完全責任特此聲明致

鐵路局台鑒

保證人　商號　蓋章　詳細住址

附件

單據	件數
負責貨運收據	
提貨單	
貨商領欵證明書	
拍賣通知書	
其他有關單據	
共計	

附記

使用說明

一，本請求書所載各欄均須由貨商按照所持貨票或提貨單所載各項逐欄填入不得稍有錯誤其應付欵額一欄如當時不能填寫亦可托由站長代爲填明以免錯誤

二，本請求書附記欄內係備各站站長填寫之用各站站長應將該項貨物拍賣成立之日期當時情形報處之日期及號數以及其他應記載之事項一一填明以備稽考

印製說明

一，本請求書應用中國毛邊紙印製其式樣尺寸須與此完全相同各路印製時應將「使用說明」印入每本皮面內以備填寫之參考

二，本請求書以每五十張訂爲一本每站每年由第一號起連續使用至年終之號數爲止各路印製後發交各站備貨商領用

領取餘欵請求書收據

第　號

收到　年　月　日領欵人　託運人 收貨人　所填具之第　號領取餘欵請求書一份併附交單據　件

共

除即予轉呈請示外特給此據爲憑

鐵路　站站長

中華民國　年　月　日

領取餘欵收據

第　號

今領到　年　月　日所填具之第　號『領取餘欵請求書』所請領（　）餘欵除照章扣清運費及雜費外共計餘欵大洋　元　角　分

不誤特立此據爲憑

領欵人（託運人或收貨人）簽名蓋章

詳細住址

中華民國　年　月　日

裝運通知明信片

逕啓者茲據　年　月　日本站所發第　號貨物存場收據所託運之負責貨物計　件共重　噸　公斤准於　年　月　日時裝運請立即來站繳費起運爲荷此致

商號
君（託運人）查照

月　日

貨到通知明信片

逕啓者茲據　站所發第　號貨票或
提貨單所承運之負責貨物計　件共重
噸　公斤業於　年　月
日　時由本路第　次列車運抵本站
請立即持單來站提領貨物爲荷此致
商號
君（收貨人）查照

月　日

鐵路

篷布繩索寄送單

第　　號

由　　站　　（　　）　　至　　站

年　月　日第　次車發出		年　月　日第　次車收到				附　　記
篷　　布		繩　　索		貨　　車		
保管站名	篷布號數	保管站名	繩索號數	路　別	數　號	

「篷布繩索寄送單」用法說明

一，本單每份計爲四聯第一聯「發站存根」第二聯「到站存根」第三聯「報告車務處」第四聯「通知保管站」第二三四各聯須連同篷布繩索點交車長帶交到站站長點收後即在第三第四聯上將收到日期與各項數量註明並加蓋名章分別轉寄車務處與保管站查收

各路印製時應照本格式之式樣尺寸並將各聯名稱在格式標題下括弧內分別註明

印製說明

鐵路

篷布繩索出入簿

站

保管站名	篷布或繩索	數號	入			出			附記
			由　站	月　日	車　次	至　站	月　日	車　次	

「篷布繩索出入簿」用法說明

各站應備篷布繩索出入簿每篷布繩索出或入時須在應塡各欄內詳爲登記

印製說明

本格式各路應照其式樣尺寸用中國毛邊紙印製之並裝釘成本每本計五十張

「各站使用篷布繩索登記簿」用法說明

各保管篷布繩索站應備各站使用篷布繩索登記簿每篷布一塊或繩索一條佔用一頁各站請求使用時即將使用站名發出月日車次及至站一一填入若由該站轉於他站使用時則在次格將使用站名收到月日車次及由站一一填入

印製說明

本格式各路應照其式樣尺寸用中國毛邊紙印製之並裝釘成本每本計一百張

＿＿＿＿＿＿鐵路

各站使用篷布繩索登記簿

保管站名＿＿＿＿＿＿　　第＿＿＿＿＿＿號

使用站名	收到				發出			
	月	日	車次	由站	月	日	車次	至站

（接第＿＿＿＿頁）

貨式 42

______鐵路

篷布繩索旬末報告

『篷布繩索旬末報告』用法說明

本報告每份兩聯第一聯(存根)第二聯(報告車務處)用複寫紙填寫每逢旬末各篷布繩索保管站須將所有篷布繩索號數檢查明白某號篷布或繩索現由何站使用應詳細報告車務處以便查核

車務處　　中華民國______年______月______日　　第______號

號數	現在使用站	號數	現在使用站	附記

______站站長名章______

(保管站)

鐵路　　　　　　站

運輸成績概況日報表

中華民國　　年　　月份

類別／日期（電號）	旅客人數 登車	旅客人數 降車	貨物噸數 起運噸數 普通貨物	起運噸數 軍用物品	起運噸數 路用材料	起運噸數 其他	起運噸數 共計	到達噸數 普通貨物	到達噸數 軍用物品	到達噸數 路用材料	到達噸數 其他	到達噸數 共計	中轉噸數	到達貨物延噸里 普通貨物	到達貨物延噸里 軍用物品	到達貨物延噸里 路用材料	到達貨物延噸里 其他	到達貨物延噸里 共計	請求車 類別及數目 二十噸 棚車	二十噸 敞車	三十噸 棚車	三十噸 敞車	四十噸 棚車	四十噸 敞車	其他	請求車 到達站名及噸數 站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站									待運日數及噸數 特種貨物整車 日數	特種貨物整車 噸數	最優先裝運整車 日數	最優先裝運整車 噸數	優先裝運整車 日數	優先裝運整車 噸數	普通裝運整車 日數	普通裝運整車 噸數	整車零担及合裝零担 日數	整車零担及合裝零担 噸數	長工工作人數	進款數目 客運	普通貨運	軍運 現款	軍運 記帳	路運	其他	共計	天氣	附記
	ㄅ	ㄆ	ㄇ	ㄈ	ㄪ	ㄉ	ㄊ	ㄋ	ㄌ	ㄍ	ㄋ	ㄫ	ㄏ	ㄐ	ㄑ	ㄬ	ㄒ	ㄓ	ㄔ	ㄕ	ㄖ	ㄗ	ㄘ	ㄙ	ㄧ	ㄨ	ㄩ	ㄚ	ㄛ	ㄜ	ㄝ	ㄞ	ㄠ	ㄡ	ㄢ	ㄣ	ㄤ	ㄥ	ㄦ	ㄅ'	ㄆ'	ㄇ'	ㄈ'	ㄪ'	ㄌ'	ㄊ'	ㄋ'	ㄉ'	ㄍ'	ㄎ'	ㄫ'	ㄏ'	ㄐ'	ㄑ'	ㄬ'	ㄒ'	ㄓ'	ㄔ'	ㄕ'	ㄖ'	ㄗ'	ㄘ'	ㄙ'	ㄧ'	ㄨ'	ㄩ'	ㄚ'	ㄛ'	ㄜ'	ㄝ'
1																																																																							
2																																																																							
3																																																																							
4																																																																							
5																																																																							
6																																																																							
7																																																																							
25																																																																							
26																																																																							
27																																																																							
28																																																																							
29																																																																							
30																																																																							
31																																																																							
共計																																																																							
上年同月共計																																																																							

* 本表若係由車務處使用時日期欄應改爲站名欄

製表員

「運輸成績概況日報表」用法說明

一，本運輸成績概況日報表之用法可分兩種(一)各站可用以填載每日之運輸成績以憑報告車務處(二)車務處可用以彙登各站所報之運輸成績以備考查若由各站使用時每日應填用一橫格表內有三十一格可敷一月之需每月終結應將各欄總計與上年同月之總計數分別比較若由車務處使用時各站每日之報告應各填一格表內橫格可敷一日之需每日終結應將各欄總計與上年同日之總計數分別比較

(注意　車站繁多之鐵路可由各站將運輸成績可變通利用本報告格式)

二，各站於每日十七時應將本站該日之運輸成績逐項填於本表各欄內隨後以表內各欄之電報簡號用調車電話或電報依次報告車務處不得遺漏如某欄無事項可報則以該欄之簡號及〇〇代之如電話電報均不通時應由最近列車將報告抄寄車務處

三，本報告須由站長或貨物副站長或其他指定負責站員親自辦理不得隨意倩人代替

四，本報告計算時日自報告之前一日十七時零分起至報告之日十七時止作爲一日

五，各站應將本表按月妥爲保存每年裝釘一册以備查考

六，表內各欄之用法說明如左

(1)「旅客人數登車」即由本站發售之普通，減價，團體等客票之人數

(2)「旅客人數降車」即到達本站之普通，減價，團體等客票之人數

(注意　免費乘車而在本站登降及非到達本站而在本站中途下車之旅客因稽查不易暫一律不報)

(3)貨物噸數之「起運」欄分下列各項

「普通貨物」即由本站裝發客商所託運之整車及零担貨物噸數

「軍用物品」即由本站裝發之軍用物品噸數

「路用材料」即由本站裝發之路用材料噸數

「其　他」即由本站裝發之公用物料及其他不屬於前列三欄之物品噸數

(4)貨物噸數之「到達」欄分下列各項

「普通貨物」
「軍用貨品」　即各項貨物到達本站之噸數
「路用材料」
「其　他」

(5)貨物噸數之「中轉」欄　即由本站中轉之各項貨物共計噸數

(6)到達貨物延噸里　各站每日應按各項到達貨物之實在噸數及其自起運站至本站所經行之里程分別計算其延噸里總數分別填入表內逐日電局至於計算延噸里方法貨物之成足噸者應將其噸數與其里程相乘如不足一噸者則將公斤化爲一噸之小數再與里程相乘所得之延噸里數如有小數時即按四捨五入方法計算之

(注意　爲計算延噸里便利起見各站每日應將由各站到達本站之「負責貨運到達站存根」釘於一處隨到隨釘不得散置)

(7)「請求車輛」欄內之各分欄說明如左

「類別及數目」按照各託運單所請求之各種車輛數目分別填入

「到達站名及噸數」即各託運單內所載之到達站名及運往各該站所請求之車輛共計噸數各站應將貨物繁多之各到達站名列入表內以便填寫其較小之站如不能全列則以該站所屬段段名代之

(8)「待運日數及噸數」待運日數即按照託運次序及裝運類別最早請求車輛者所已等候之日數(本日托運者作爲一日翌日尚未裝運者作爲兩日餘類推)待運噸數即所有已遞託運單現在本站或貨場存置待車裝運之各項貨物噸數之總數

(注意　裝運類別之解釋應參閱貨車負責運輸通則第十九條)

(9)「長工工作人數」即本日能實在工作之人數其請假生病或因其他原故不能工作者各站一律不報

(10)「進欵數目」即客貨運之現付記賬轉帳等各項進欵數目

(11)「天氣」即日間之氣候分陰晴雨雪風五種報告之如當日氣候有上開兩種以上時擇其時間較長者報告之

各站應常備口底同大之雨量玻璃筒置於露天合適地點每逢降雨之日作報告時應將筒中之雨以半公分爲單位量之並將所得結果填入表內

天氣如有特別情形報告時應加註明

印製說明

一，本格式不過略示大致其橫格之多少應由各路酌量需要而定之

二，請求車輛之「類別及數目」一欄應由各路斟酌本路普通請求車輛情形而定車輛之類別又「到達站名及噸數」一欄各路應將貨運較多之各站名稱印入並留空白欄若干以備臨時加添站名或段名之需

三，各路印製本格式應用堅韌不易折裂之厚紙

※附貨責貨運單據表冊格式總目錄　分載鐵道公報「三百十一」「三百三十四」及「三百三十六」各期

責式 1	貨位憑單	一種計一張	
責式 2	託運單	一種計一張	
責式 3	貨物存場收據	一種計一張	
責式 4	貨票　收據一報告一車長用一起運站存根一到達站存根一	一種計五張	
責式 5	提貨單　正面背面	一種計兩張	已附部令第六六七號提貨單章程發出
責式 6	提貨單領用登記簿	一種計一張	已附部令第七四一號提貨單格式發出
責式 7	提貨單發行登記簿	一種計一張	同上
責式 8	提貨單遺失聲明書	一種	同上
責式 8-甲	提貨單遺失聲明書收據	一種 計一張	同上
責式 9	到期提貨請求書	一種計一張	同上
責式 10	押欵提貨請求書	一種	同上
責式 10-甲	提貨押欵收據	一種 計一張	同上
責式 11	銀行保證狀提貨請求書	一種計一張	同上
責式 12	銀行保證狀	一種	同上
責式 12-甲	銀行保證狀收據	一種 計一張	同上
責式 13	提貨單事故登記簿	一種計一張	同上

不列號			
責式	14	附負責運單據表册格式總目錄	一種計一張
責式	15	貨車車牌	一種計一張
責式	16	寄送貨票信封	一種計一張
責式	17	整車貨物託運日報單	一種計一張
責式	18	零擔貨物彙報	一種計一張
責式	19	沿途零擔車知照書	一種計一張
責式	20	整車貨物受授證	一種計一張
責式	21	沿途零擔貨物受授證	一種計一張
責式	22	押貨司事報告	一種計一張
責式	23	押貨警察押運貨物報告	一種計一張
責式	24	卸車司事貨物登記簿	一種計一張
責式	25	交貨司事貨物登記簿	一種計一張
責式	26	先付領貨出門證正面及背面「領出記載」	一種計兩張
責式	27	到付領貨出門證背面「領出記載」同上	一種計一張
責式	28	運費及雜費訂正單	一種計一張
責式	29	保管費單	一種計一張
		中轉貨物登記簿	一種計一張
		中轉戳記樣張	一種計一張

30	變更託運請求書	責式	一種計一張
31	變更單	責式	一種計一張
32	貨物事故報告表	責式	一種計一張
33甲	賠償請求書	責式	一種計一張
33乙	領取賠款收據		
33甲	賠償請求書收據	責式	一種計一張
34	請求賠償損失報告表	責式	一種計一張
35甲	貨商領款收據	貨式	一種計一張
35	貨商領款証明書	責式	一種計一張
36甲	領取餘款請求書	責式	一種計一張
36乙	領取餘款收據		
36	領取餘款請求書收據	責式	一種計一張
37	裝運通知明信片	責式	一種計一張
38	貨到通知明信片	責式	一種計一張
39	篷布繩索寄送單	責式	一種計一張
40	篷布繩索出入簿	責式	一種計一張
41	各站使用篷布繩索登記簿	責式	一種計一張

附負責貨運單據表册格式總目錄

責式　42　逢布繩索旬末報告

責式　43　運轉成績概況日報表
附說明

不列號　貨場貨位標準圖

不列號　到達貨物無法通知揭示板

以上除已公布附發外共三十七種計四十一張

一種計一張

一種計兩張

一種計一張　已訂於辦事細則內

一種計一張　已訂於辦事細則內

貨車負責運輸辦事細則附件

（一）

零擔車處理辦法

第一章　沿途零担車

第一條　沿途零担車係裝運沿途各站至各站之零担貨物但必須有空位時始得裝運列車始發站至終止站之零担貨物

第二條　沿途零担車應附掛於每日某次列車及應附掛之輛數須由車務處按照貨運情形規定之

第三條　凡大車轎車洋車船轎等物不得裝於沿途零担車內但必須車內有空位並與裝載沿途零担貨物無碍時方得裝運遇必要時亦得斟酌情形另掛敞車專備裝運此等笨大貨物之用

第四條　凡裝運零担物貨之次序以特種貨物（如鮮魚類鮮肉類鮮蛋牛乳鮮蘭瓜果蔬菜花草樹苗冰死禽獸等）爲最先危險貨物（如火柴等）及比較貴重貨物次之普通貨物又次之

第五條　凡中間各站於每日末次沿途零担車通過之後如仍有裝餘之貨物時應將其貨名件數重量體積到達站等項電知始發站請其在翌日之沿途零担車內預留空位並抄電車務處備查始發站接到中間各站請求空位之電報後應即彙總按零担車經過各該站之先後次序填寫「沿途零担車知照書」交付翌日當班押貨司事押貨司事按照知照書所開各站分別順序預留空位如某站第一次請留空位而因車位不足或其他關係仍未能裝出時該站應再電知始發站始發站應在知照書附記欄內將該項貨物必須先行裝運之事由註明押貨司事對於此項貨物應預留空位儘先裝運不得再有延誤

第六條　凡由中間各站裝運之零担貨物如因車位不足而一託運單所託運之貨物必須分兩次裝運時站長應將必分兩次裝運之原因及所裝件數重量及裝餘件數重量等項分別註明於原貨票附記欄內交由押貨司事隨第一次所裝運之貨物

第七條　貨車負責運輸辦事細則附件

第八條　帶交到達站同時站長並應將上項情形電知車務會計兩處並抄發押貨司事及到達站依第二次裝運時再另填貨票並在貨票附記欄內按照原貨票附記欄內所載各項分別註明其原貨票號數及電報號數亦須一併註明惟運費雜費欄內則應畫×作廢

第九條　押貨司事接到知照書後應即預爲籌算至某，可以騰出空位若干以備沿途裝運而免臨時困難

第十條　沿途零担車經過各中間站如車內騰有空位並與知照書所開各站應裝貨物無防碍時押貨司事須沿途裝運不得藉辭因無通知拒絕裝運

第十一條　中間各站站長遇押貨司事拒絕裝運時須令其呈驗沿途零担車知照書並親身上車查看如確有空位而押貨司事故意拒絕裝運時站長應即據情電明車務處核辦並抄電列車 站發站備查

第十二條　沿途零擔車之裝載不可層次太低以免虛靡車位但油酒等用篾裝者及易於損壞之貨不得積壓易發火者（如火柴等）不得近於易燃燒之貨易受濕者不得近於潮濕之貨易收味者不得近於腐臭之貨裝車時押貨司事須親自指揮腳行妥爲放置及堆積以防有傾覆之虞押貨司事於以上各節務須隨時研究以臻完善

第十三條　裝卸沿途零擔貨物時押貨司事須會同裝車司

第十四條　事點裝點卸不可稍有疏忽授方並須按照負責貨運通知書上所載各項填寫沿途零擔貨物授受證俟點交無誤後令受方在存根上蓋章留爲日後之憑證該項授受證每本五十份每份二聯甲聯爲授方存根乙聯交付受方

受方於接收貨物時如發現破壞短少或汚損或包裝不固等情事應在授受證上註明「某貨短少或破壞之件數及情形」並令授方在負責貨運通知書上註明「短少或破壞件數及貨名」方可蓋章接收並應立即電知始發站及各關係處所備查

第十五條　押貨司事遇必要時得由始發站隨帶裝卸夫二人至四人以便沿途幫助裝卸貨物倘在中間某站卸貨過多或無裝卸夫隨車裝卸時應由押貨司事託後方站站長由電話通知該卸貨站站長指派夫役或脚行幫同卸至裝車則由裝貨站站長自行準備庶免延誤

第十六條　北寧鐵路月刊　第一期　法　制

凡裝載沿途零担車時均許按照到達站遠近次序裝載在遠方站應裝之貨物應裝於車之裏面在近方站應卸之貨物應卸於靠近車門之處如因在中間某站停留時間過短該站貨物未能按照上述次序裝載致將在近方站應卸之貨物被在遠方站應裝之貨物隔離時押貨司事應在停留時間較長之最近車站加以相當之整理或改裝並於必要時得要求站長派人幫同裝卸站長不得拒絕或推諉

第十七條　沿途零担車裝妥後不能當日掛走或到達最終站爲時太晚當日不能取卸時押貨司事應將車門鎖固如所用之鎖係保險鎖時即將鑰匙用紙包裹會同值班站長或貨物副站長用火漆雙方蓋印封固連同貨票點交值班站長簽收保存俟翌日再向值班站長領取藉資互證如所用之鎖非保險鎖時除照上述手續辦理外並須另加鉛印以昭愼重

第十八條　凡沿途零担車在始發站經押貨司事會同裝車司事裝妥後押貨司事須於開車前四十分鐘親

第十九條　貨車負責運輸辦事細則附件

到值班站長或貨物副站長處報到並準備一切應辦事務如於開車前四十分鐘仍未到站值班站長應即派人催促並報告車務處以懲戒若於開車前三十分鐘仍未到站則應另派他人代替或其他相當辦法處置以免延誤

第二十條　押貨司事須將其行車區間所處理貨物之數量及狀況逐日按照「沿途零担車押貨司事報告」各欄據實填報該項報告每本五十份每份兩聯甲聯爲押貨司事存根乙聯交由最終站站長轉報車務處

第二十一條　押貨司事對於跟隨沿途零担車裝卸夫之勤惰裝卸是否當心以及有無不規則等事應在報告之脚行成績欄內記明之

第二十二條　始發站編配列車時除特別規定者外應將沿途零担車掛於守車之前部

第二章　合裝零担車

第二十三條　由一起運站發往兩到達站之零担貨物或由兩起運站發往一到達站之零担貨物裝載於一車之內者謂之合裝零担車

第二十四條　凡合裝零担車貨物其兩起運站或兩到達站之距離不得超過五十公里但各路得斟酌各站運輸狀況變更之

第二十五條　凡合裝零担車所裝之貨物其全部重量之總數不得少於車輛載重四分之三（按體積計者每三立方公尺爲一公噸）如各路貨運狀況偏於上行或下行之一方者得審度情形將利用回空車輛之一方應載之貨重斟酌規定之但由一站起運至兩站之貨物其所裝每一到達站之數量或由兩站起運至一站之貨物每一起運站所裝之數量無論上行或下行利用空車與否不得少於全部貨物重量十分之四

第二十六條　凡由一站起運至兩站取卸之貨物裝車時務須將遠方站之貨物裝於裏面近方站之貨物裝於靠近車門之處以便取卸

第二十七條 凡由一站裝往兩站之合裝零擔車第一到達站將貨卸下後該站如有託運至第二到達站之零担貨物亦可裝入該車起運由兩站裝往一站之合裝零担車第一起運站如有託運至第二起運站之零担貨物亦可裝入該車起運以免虛靡車輛

第二十八條 合裝零担車之車門須由起運站封鎖至第一到達站啓封卸貨或裝貨或由第一起運站封鎖至第二起運站啓封裝貨或卸貨裝卸完畢後由第一到達站或第二起運站之裝卸司事另加封鎖中途不得啓封

第二十九條 凡由一站裝往兩站之合裝零担車起運站填寫車牌時應將兩到達站之站名填入到達站欄內如遇第一到達站再有裝往第二到達站之貨物時該第一到達站裝卸完畢後須將該站站名填入原車牌之起運站欄內加蓋印章以明責任凡由兩站裝往一站之合裝零擔車第一起運站填寫車牌時應將兩起運站之站名填入起運站欄內如裝有至第二起運站之貨物並須將第二起運站填入到達站欄內至第二起運站裝卸後應將原車牌到達站欄內所填該站站名劃去並加蓋印章以明責任

第三十條 凡由一站裝往兩站之合裝零擔車裝妥後每一到達站之貨物應各填「零担貨物彙報」一份進同貨票送往到達站如第一到達站裝貨後再有貨裝至第二到達站時第一到達站亦應將所裝之貨物另填彙報一份凡由兩站裝往一站之合裝零担車第一第二兩起運站應各就所裝之貨物填彙報一份如第一起運站有裝至第二起運站之貨物時亦應另填彙報一份該項彙報每本五十份每份兩聯甲聯爲起運站存根乙聯交由車長送赴到達站

第三十一條 凡同一列車掛有兩輛以上之合裝零担車時車長可斟酌車輛裝卸情形與停車時刻倘無防礙可將到達站之貨物合併裝於一車藉以撙節車數該項合裝手續車長得請求站長協同辦理之

第三十二條　合裝後所節省之車輛須即甩下並將改裝情形電明各關係處所

第三十三條　到站卸貨時卸貨司事須以零担貨物彙報與現貨查對倘有短少或損壞等情須陳請站長電明車務處及各關係站並按照貨車負責運輸辦事細則第三章第七節之規定辦理之

第三十四條　編配列車時除特別規定者外應將整車零担車掛於守車之附近

凡特種貨物（如鮮魚鮮肉等）裝於合裝零担車遇有直達列車開行時則須附掛於直達列車如只有分段列車開行時則須附掛於最先開行之列車逐段接運力求敏捷

第三章　整車零担車

第三十五條　凡由一站發往其他一站之零担貨物湊集兩批以上合裝於一車者謂之整車零担車

第三十六條　凡整車零担車所裝貨物之總重量不得少於車輛載重量四分之三如各路貨運狀況偏於上行或下行之一方時得斟酌情形將利用回空車輛之一方所應裝載之重量另定之

第三十七條　始發裝於車輛裝妥後填寫零担貨物彙報一份連同貨票交由車長帶交到達站

第三十八條　整車零担車之車門由起運站封鎖中途不得啓封

第三十九條　編配列車時除特別規定者外應將整車零担車掛於守車之附近

第四十條　凡特種貨物（如鮮魚鮮肉等）裝於整車零担車時應參照本規則第三十四條之規定辦理之

第四十一條　本辦法與貨車負責運輸辦事細則同時施行

貨車負責運輸辦事細則附件

（二）

鐵路警察押運負責貨車辦法

第一條　各路運輸負責貨物須派武裝路警隨車押運

第二條　各路警察署應會同車務處按照每日貨物列車及混合列車次數列車區間通盤計劃規定押運警察人數班次及押運區間駐在地點

第三條　每一貨物列車或混合列車應派幾人押運須視所掛貨車輛數酌定之每次列車隨車押運之警察應由該管首領指定內中一人負率領監督填寫報告幷收交貨物押蓋圖章各項責任

第四條　凡臨時增加之貨物列車車務處之加車電報應抄發該加車始發站駐站押車警察該警察接到通知應即到站准備接班

第五條　押車警察在中途換班之車站站長務須貨物列車始發站於列車出發前一小時填妥一押車警察押運貨物報告」一份通知駐站押車警察押車警察接到通知後應即按照押運貨物報告轉交於接班押車警察即將押運貨物報告所填貨車輛數派定押運人數至遲須於列車出發前半小時到站接押不得延誤

第六條　上項押車警察押運貨物報告每份四聯第一聯爲列車始發站之存根第二聯爲列車始發站警務段存根第三聯由押車警察送交列車終止站站長轉呈車務處第四聯由押車警察送交列車終止站警務段轉呈警察署

第七條　凡規定押車警察在中途換班之車站站長務須押車警察完全負責

第八條　押車警察在規定中途換班車站換班時原押車警察即將押運貨物報告轉交於接班押車警察雙方曾同按照第六條之規定逐車檢查如有異狀原押車警察須在報告附記欄內註明蓋章

第九條　押車警察於服務區間內遇所押貨物列車在車站停留時站長預料停留在三小時以內者仍歸押車警察看護如站長預料該次列車須在站停留三小時以上時站長應通知駐站警察由押車警察將所押貨物列車移交駐站警察暫行看護其移交手續駐站警察及押車警察應各備收交

第十條　簿一本將移交貨車之車次車數車種車號車名記入然後雙方會同逐車檢查駐站警察即於押車警察收交簿內蓋章接收如有異狀押車警察須在駐站警察收交簿內註明蓋章歸駐站警察看護至該次車開行三十分鐘以前交回原押車警察接收繼續押運仍須會同逐車檢查由押車警察在駐站警察收交簿內蓋章在駐站警察管時間內如發生異狀駐站警察須在車站警察收交簿內註明蓋章

第十一條　每列車之押車警察隨車押運時應酌量情形將人數分配於全列車之前中後三部以便易於防護

第十二條　貨物列車司機凡遇上下坡度列車速度減低時或經過沿途易於窩藏賊匪之地點應即鳴汽笛示警押車警察聞有此項警笛應各嚴加戒備

第十三條　列車在中途遇有賊匪偷盜貨物情事時押車警察應將其地點及情狀詳細記明於報告附記欄內俟列車行至臨近之車站時即將詳細情形通知該站站長及駐站警察並會同站長將各車詳細檢查如有發生異狀之車必須將所裝貨物查點清楚妥加整理有無短少由站長在報告附記欄內與以註明由雙方蓋章但此種檢查及整理務須迅速不得延誤行車時刻

第十四條　駐站警察得到押車警察上項通知如該站距出事地點較近時應迅速派警查勘或緝捕如該站距出事地點較遠時應以電話或電報通知距出事地點較近之車站駐站警察就近辦理之凡駐站警察赴出事地點查勘後應將詳細情形分別呈報各該主管處所并抄致車務處以便籌備防護辦法

第十五條　押車警察於服務時除切實遵照部頒警察服務規則第一百三十五條及第一百三十六條辦理外於隨車押運時并須時時探望全部列車之左右前後如查覺有形跡可疑之人應即切實戒備倘遇有賊匪登車偷盜貨物情事應即協力設法制止

第十五條　凡列車在中途某站加掛重車時押車警察須將所持報告交由該站站長將應填各項填妥并須查驗該貨車之車門蓬布繩索封印等有無不妥情形如無不妥即在站長所備之收交簿上蓋章接收凡在中途某站之到達貨車甩放時押車警察應將報告交由該站站長在到達站接收欄內蓋章所甩貨車如有異狀押車警察須在站長所備收交簿上註明蓋章遇必要時押車警察須會同站長起卸點驗如時間不足時得由駐站警察看護翌日再行會同起卸

第十六條　凡列車至該列車終止站時站長對押車警察應代替會同站長點驗倘有短少情事由駐站警察應負責任（如起卸點驗之貨在站長收交簿上簽註蓋章以資證明）

第十七條　凡遇貨車燒軸須在中途站甩放時押車警察應各關係處所以明責任）

第十八條　凡燒軸貨車修復後應由最近列車掛赴原定到達站掛出時除按照第十五條中途站加掛貨車外站長并應在押運貨物報告附記欄內註明「此車係某日某次列車甩下之燒軸

貨車負責運輸辦事細則附件

第十九條　中途站站長遇燒軸貨車在站甩下時或修復掛貨車」等字樣

走時均應電知各關係處所備查

第二十條　凡各站甩下之到達或中轉貨車如認爲有交付駐站警察看護之必要時站長應隨時通知駐站警察接到通知須立即看護不得推諉由駐站警察看護之中轉貨車掛出前半小時應由站長會同駐站警察交付押貨警察

第二十一條　凡貨物列車經過之車站自入站界起至出站界止該站駐站警察應負協同押貨警察防護貨車之責

第二十二條　押車警察在列車服務時須受車長之指導但關於一切勤務則由該主管長官監督考核如有曠職違章行爲由該主管長官呈請罰辦

第二十三條　押車警察所押貨物如有遺失損壞情事應由車務處將其實在情形函知警察署照章罰辦

本辦法關於貨車負責運輸辦事細則同時施行

貨車負責運輸辦事細則附件

(三)

蓬布繩索使用保管辦法

第一條　各路所備蓬布繩索應分爲保管貨物蓬布繩索及運輸貨物蓬布繩索兩種

第二條　保管貨物使用之蓬布繩索專爲覆蓋捆束在貨場保管之貨物非經車務處特別許可不得移作運輸貨物或他項之用

第三條　各路各站所存保管貨物之蓬布繩索爲各該站之保存品如有遺失由各該站站長完全負責至各站保管貨物所應存備蓬布繩索之數目須由車務處視各站貨運狀況之繁簡另行規定隨時公布之

第四條　凡因無倉庫之設備或有倉庫因貨多不能容納將怕雨濕風吹或易於散亂損壞之貨物在貨場露天堆存時必須用所備覆蓋保管貨物之蓬布

第五條　相度情形妥加覆蓋幷用繩索捆束每堆貨物應用蓬布幾張繩索幾條均須按照需要情形酌定總以覆蓋嚴密捆束堅固貨物不致傾倒損壞爲主覆蓋蓬布以前必須詳細查看如貨物包件有易於損傷蓬布之物（如露出之鐵釘鐵片木梢等）應設法整理幷小心覆蓋不得隨意拉拖以免撕破蓬布

第六條　運輸貨物使用之蓬布繩索專爲覆蓋捆束敞車所裝貨物之用非經車務處特別許可亦不得移作覆蓋保管貨物或他項之用

第七條　運輸貨物所用蓬布繩索之保管站以及每一保管站所管區段之長短及保管蓬布繩索之數目應由各路分別酌定之

第八條　保管站如遇該管段內各站請領蓬布繩索超過所保存之數目不足分配時應電知臨近其他保管站寄發備用

第九條　凡用有蓬布繩索之貨物運抵到達站卸車後該到達站對於該項蓬布繩索如無繼續使用之必要應即寄還原保管站

第十條　各蓬布繩索保管站接到請領蓬布繩索電報或電話時須立即將請領數目檢交最近列車寄送不得稍爲遲延

第十一條　凡運輸貨物使用布蓬時每車兩塊使用繩索時每車兩條敞車用蓬布覆蓋時應先審定該車行走之方向然後將後方之蓬布覆妥再覆前方之蓬布前方蓬布之後端覆蓋於後方蓬布前端之上一公尺以上再用所附之繩索妥爲捆束

第十二條　凡覆蓋蓬布之時均須先將摺疊成束之蓬布置於車上適宜之處順序展開次將前張前端及後張後端之兩角包過車角再將中間兩繩下垂而繫之其蓬布兩端兩角之繩則左右交叉而繫之其餘各繩則順勢而繫之繫繩時一律用豬蹄結扣不宜束之過緊或過鬆緊則蓬布受損鬆則最

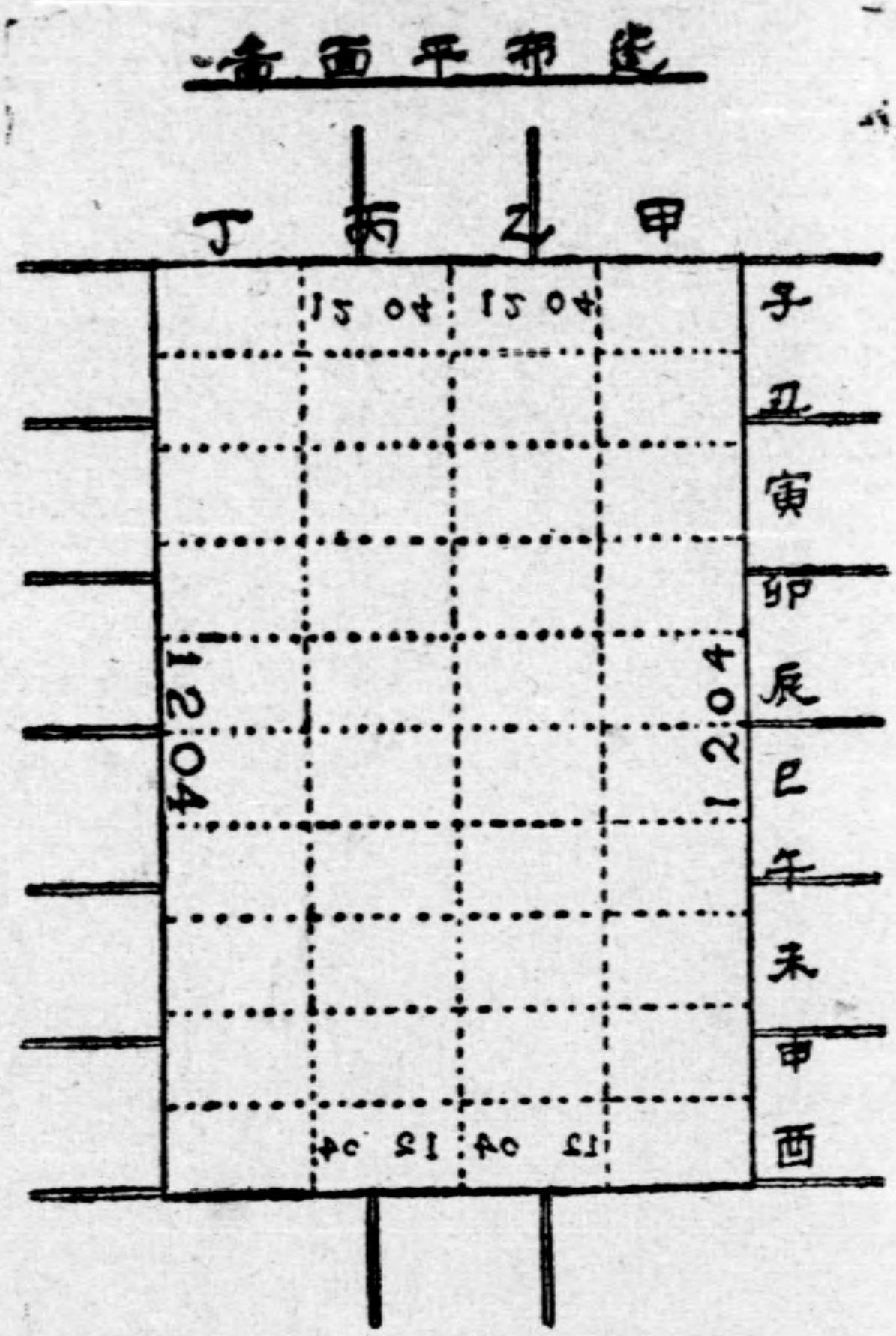
易鼓風

第十三條　凡用低框車輛裝載貨物覆蓋蓬布時因蓬布寬大車框低矮兩方下垂太長之故須將蓬布一邊鋪於車內將貨物積壓於上俟全車裝畢即將蓬布摺疊少許垂露車之外邊然後照常妥爲覆蓋再將所附繩索緊結此種覆蓋方法除附帶繩索之外並須另加運輸繩索二條以捆束之

第十四條　凡蓬布繩索使用完畢後須按下列辦法妥爲收疊保存不得任意零亂置放以免損壞而便檢查倘有汚損須加洗滌或修補凡洗滌或遇雨濕後即須架晾晒乾透以免霉爛其帶油之蓬布存放時必須使之能透空氣并須隨時（至少每十日一次）取至室外打開透風以免發熱

蓬布之摺疊方法須於乾爽平坦之處將蓬布展開（如附圖所示）先將橫面兩旁所附之繩放於其上次將縱面分爲甲乙丙丁四份再將橫面分爲子丑寅卯辰巳午未申酉十份將甲乙覆於丁丙之上並將丁甲覆於乙丙之上復將子丑寅卯辰覆於酉申未午巳上更由辰巳端起順序摺疊而卯午而寅未而丑申而子酉然後以兩端附繩捆束之即成

繩之捆束方法以一公尺爲度逐節收起即以繩端纏而束之（如附圖所示）



說明

篷布寬度應比四十噸敞車寬度約加寬二公尺其長度應比四十噸敞車長度之一半約加長二公尺

篷布四邊露出之繩從布邊起至繩端約長二公尺五

第十五條　各站應備篷布繩索出入簿一本每逢篷布繩索出入時均須詳爲登記用出時並填寫篷布繩索寄送單一份該單每份共分甲乙丙丁四聯甲聯爲起運站存根乙聯爲到達站存根丙聯報告車務處丁聯通知保管站乙丙丁三聯須連同篷布繩索點交車長帶交到達站由到達站站長點收後即在丙丁兩

此項繩索之粗度周圍須六公分半左右長度須三公尺三公寸繩之兩端須用銅片堅包標明號數

第十六條　聯上將收到日期與各項數目詳細註明並須加蓋名章分別轉寄車務處與保管站收存備查至車長與各站授時均以簽字爲憑

第十七條　保管站應備各站使用蓬布繩索登記簿一本每蓬布一塊或繩索一條佔用一頁各站請求使用時即將使用站名發出月日車次一一填入若由該站轉送之月日車次站名及到達站站名按次記入以便查對

第十八條　各蓬布繩索保管站於每旬之末須將所有蓬布繩索號碼檢查明白某號蓬布或繩索現存何站並填造蓬布繩索旬末報告兩聯一聯寄車務處查核一聯由站存查

第十九條　各站所存蓬布繩索如損壞或遺失時站長須負完全責任倘車長與車站間授受時發現破壞情事須令授方在蓬布繩索寄送單附記欄內註明蓋章爲憑

本辦法與貨車負責運輸辦事細則同時施行

工作報告

無線電收音機爲沿鐵路縣鎮

家庭不可少之設備因

國內新聞
名人演講
平津戲曲
社會教育
金融行市

俱可由無綫電收音機而達於

家庭

美國廿八號機每全套五百二十元
六號機每全套三百三十五元
四〇一號機每全套一百七十元

中國無線電業有限公司獨家經理

總公司天津法租界馬家口電話三一三五七號
分公司北平王府井大街電話東局五六七號
瀋陽大西邊門外十一緯路電話南分局七十四號

本路二十二年一月份工作報告

(一)修正消防暫行辦法

查本局去年八月十九日局令公布之消防辦法，其消防隊與器具之保管五條，與近奉部頒之鐵路警察消防大綱不合，業經重加修正，在新訂消防辦事細則未奉鐵道部核准，與警察署組織之消防隊未經成立之先，此項消防辦法，暫准適用，倘有火警發生，仍應由各部分主管人員，督同撲救，不得稍有推諉，至各段站所應按期挑選之工役，須俟警察署將分期訓練辦法擬定，再行飭知，計修正甲丙丁戊巳各條，巳令發各部分遵照。

(二)令飭各車房監工職稱一律改爲工務員

查各車房監工，原係技術人員，嗣後遇有缺出，着即一律改爲工務員，以傳習所畢業者遴派接充，幷於新任接事時，其原任監工如係告退者，應隨同工作一星期，將本職之經驗，及辦事手續，詳細指導接任者，俾得明瞭一切情形，巳令飭運輸處遵照辦理。

(三)公布本路醫院暨診療所住院規則

查本路自設有醫院及診療所以來，路員就診者頗多，其須住院治療者，亦自不少，並應制定醫院暨診療所住院規則，以資遵守，茲巳訂定十二條，於去年十二月二十一日文字第三七八號令公布施行。

(四)整理各站電務並定檢查辦法

查本路各站公私用電，本定有供給本路員司及路外用戶電流簡章，曾經規定處罰條預，並經隨時飭屬嚴查取締，茲爲嚴加整理，及防止偷電起見，除飭廠隨時抽查，切實注意外，特再規定檢查辦法，處罰專章，關於偷電行爲，分別路員及路外用戶，詳加取締，以便遵守。

(五)停允自費候機

查本路關外段幹支各線，自上年一月間全部淪陷後，所有退回員工，曾限至一月三十一日爲報到截止期限，並經規定分發關內各段站待命，協助工作，按其原有薪資，分別成數支給生活費，其未遵限報到逾期來歸者，按諸功令，本不應再予收容，惟以變生倉卒，

過悉較難，委曲求全，究非得已，故亦均准陸續作爲自費候機，俟補缺時，即與待命人員同等待遇，凡此變通辦理，無非特別體恤，俾我退回員工，不致悲憤失望，無如路綫縮短，收入支絀，退回人數既屬過多，舊有員額甚爲有限，一年以來，百計籌維，截至上年年底，待命尚未補缺之員工，仍有三百餘員名之衆，而呈請自費候機者，方且源源而來，照准既無法安插，批駁有所碍難，但長此虛與羈縻，終非妥善之策，且各該退回員工，大好前途，安可坐誤，是不如迅處籌備核發，應即援照上年一月六日人字第三號訓令辦法，將二十一年分離差員司工警，除因過犯開除者外，應由各該管部分先行開具總單，於一月三十一日以後呈局存案，俟本人請領時，再行照章填送取請書，藉資稽考，如至本年六月底不請領者，即行取銷，所有應填清單，務必詳細填注，不得稍有錯漏，業經通令各部分遵照辦理。

(六)訂定各車房拆卸車窗等補充辦法

查本路客車紗窗玻璃窗，及地氈等，裝撤辦法，茲經廠務處擬定，由廠按時派人辦理，其逾期由車房代爲拆卸，並規訂送廠手續，該項辦法，自施行以來，據塘廠呈報，由車房拆卸窗氈各項，時有錯誤，遺失望，無如路綫縮短，收入支絀，退回人數既屬過多，舊有員額甚爲有限，一年以來，百計籌維，截至上年年底，待命尚未補缺之員工，仍有三百餘員名之衆，而呈請自費候機者，方且源源而來，照准既無法安插，批駁有所碍難，但長此虛與羈縻，終非妥善之策，且各該退回員工，大好前途，安可坐誤，是不如迅處籌備核發，應即援照上年一月六日人字第三號訓令辦法，將二十一年分離差員司工警，除因過犯開除者外，應由各該管部分先行開具總單，於一月三十一日以後呈局存案，俟本人請領時，再行照章填送取請書，藉資稽考，如至本年六月底不請領者，即行取銷，所有應填清單，務必詳細填注，不得稍有錯漏，業經通令各部分遵照辦理。

(七)修理湘鄂機車工竣

查本路唐山工廠代修湘鄂路機車，茲據該廠電報，第十四號機車業於上年十二月二十七日修竣出廠，業經電達湘鄂路機務處查照來取。

(八)規定離差員工領取獎金辦法

查本局二十一年年終獎金，業經呈奉部准，並飭會計處籌備核發，應即援照上年一月六日人字第三號訓令辦法，將二十一年分離差員司工警，除因過犯開除者外，應由各該管部分先行開具總單，於一月三十一日以後呈局存案，俟本人請領時，再行照章填送取請書，藉資稽考，如至本年六月底不請領者，即行取銷，所有應填清單，務必詳細填注，不得稍有錯漏，業經通令各部分遵照辦理。

(九)奉令注意行車安全免生事變

本局奉鐵道部令，以邇來各路行車，迭生重大事變，最近一週，本部幾於無日不接此項事變電報，而報紙

所傳，又復變本加厲，以致物議沸騰，路譽掃地，考其原因，或以忽視規章，因循從事，或以機件發生衰，事後未能檢驗周詳，或以枕軌已矢效用，未能及時擇要更換，一經肇禍，重則傷亡人命，損壞路產，輕則阻碍行車，影響業務，損失之大，不言可喻，事後負責人員又往互相推諉，藉圖卸責，以致行車事變，層出不窮，長此以往，鐵路前途，何堪設想，用特重申前令，嗣後舉凡列車及車輛之運轉，以行車規章爲依歸，勿再因循懈怠，忽視細微，致肇事端，而干咎戾等因，業經令飭一體遵照矣。

(十)奉令嚴核長期公務乘車證

本路奉鐵道部令，以各路近來對於填發長期公務乘車證，間有違背定章徇情濫發，路收損失甚鉅，若不嚴加限制，實不足以資整理，嗣後各路長期公務乘車證，除各該本路員司確有本路公務必需，得由該管局長或委員長負責嚴核發給，逐月報部備案外，其他部路人員，及其他機關人員，一律不得發給，以維路收而杜冒濫，除將國有鐵路公務乘車証規則另由本部修正公布外，合行令仰遵照等因，已飭主管人員遵照辦理。

(十一)奉令宣慰員工

檢關失守，邊警日亟，本路首當其衝，受禍最烈，所有本路局內外員工，自應體念外侮日甚，共矢公忠，不避艱險，奮勉工作，前奉鐵道部陽電開，日軍橫暴，進寇檢關，戰區沿線員工，冒險工作，殊深軫念，現在時局緊張，該路關係交通，至爲重要，仰即相機調度，以利運輸，所有局內外在事員工，並仰隨時策勵宣慰，其有因公遇險或受損失，均准彙案照例優卹等因，業經令飭各處會，轉飭由各部分首領隨時策勵宣慰矣。

(十二)整飭行車

查車輛行駛，首重安全，前已三令五申，邇來時局緊張，軍運頻繁，行車關係，較平時尤爲重大，凡屬行車及與行車有關員工，自應振刷精神，勤愼從事，俾資應付裕如，免滋貽誤，舉凡車輛之調動，機件之檢驗，以及軌道枕木之巡視修理等工作，自應轉別注意

本路二十二年一月份工作報告

，力求妥善，不得因循怠弛，敷衍塞責，如有因疏忽
而致發生車輛出軌，或其他任何事變，定予加倍懲處
，不僅罰薪斥革已也，業經令飭運輸工務兩處轉飭遵
照矣。

(十三)限制請假辦法

查現值國難嚴重期間，本路正在日軍壓迫之下所有內
外員工仍應本九一八事變以後服務之精神，遵照部令
，非遇婚喪大故暨確實患病，有路醫証明者，一律不
准請假，如確有不得已事故時，應由主管部分酌量情
形，取具証明，查照上年人字第一八四七號局令辦理
，藉於限制之中仍寓體恤之意業經令飭一體遵照矣，

(十四)修車成績

本路唐廠一月分共修機車十三輛客守車二
一百二十三輛折卸貨車二輛。

補白

山海開詩，不難於雄壯悲凉，
而難於工穩熨貼，長白貴夢莫
有句云，羣山盡作窺邊勢，大
海能銷出塞聲，筆力何等健舉
，見秋雨盦隨筆，

選錄

德義樓飯店

本飯店開設二十餘年承蒙各界光顧大餐廳設在樓下地勢寬闊結婚禮堂最爲合宜
汞上下客房百餘間器俱鋪陳無不清潔特設英法大菜洋酒點心幷備中菜零餐全席
無不味美價廉且講求衛生招待週到再者本飯店客房分爲三種頭等房每位一天二元五角加一位加洋六角優等房每位一天二元加一位加洋壹元最優等每位一天四元加一位加洋一元貳角

餐廳　二〇二五二
旅館　二〇五六一
樓帳房　二一〇八四
後帳房　二一〇八九

開設天津日本租界旭街

德義樓帳房謹啟

鐵道部實行各路貨物負責運輸的經過及推行的成績

——鐵道部業務司司長俞棪在中央電台報告——

今天我所要對大家報告的，是鐵道部這次實行各路貨物負責運輸經過的情形和推行的成績；希望大家對於這種有重大意義的辦法，得到一個充分的了解和認識。在民衆和政府合作的精神下，使這種辦法在最短期間完全成功。在我們鐵路運輸史上，開一個新紀元，表現我們建設的眞精神。

我們都知道鐵路對於國計民生，關係是非常重要的，所以各國對於鐵路，都是積極的建設，來謀富國裕民。我們看看那一國的鐵路，不是一天比一天的發展；鐵路沿線工商各業，蓬蓬勃勃，一天比一天的發達；人民所受的利益，一天比一天的增加；但是反過來看看我們中國，自建築鐵路以來，已有五十多年的歷史，各路沿線的工商各業，情況如何？國家社會，所受到的利益在那裏？我們的鐵路。除了作內戰的利器，還有什麼成績表現？這種現像，還可以說是由於政治關係，我們暫且不談。單就與國計民生最有關係的鐵路貨運來說，五十餘年以來，祇見貨商痛苦，一年比一年增加；鐵路營業，也是有退無進。我們到處都可以聽到不是鐵路員司勾結轉運公司舞弊，就是轉運公司溝通路員中飽；路員視鐵路爲發財大本營，轉運公司以運貨爲剝削貨商的良好機會；結果是百弊叢生，路商交困！一直到了現在，工商各業，固然是生氣毫無，坐以待斃，鐵路也就要宣告破產，我們想想照這樣下去，我們的鐵路，還在存在的價值沒有？國家人民，還有需要鐵路的必要沒有？並且當這種外患緊迫，危急萬分的時候，還容我們照舊敷敷衍衍的混下去嗎？我們是不是應當要想法自救？我們要打算自救，我們就非要加緊努力，來謀建設。來謀出路不可。這次鐵道部決定方針，對於各路貨運，力加整頓，推行負責運輸，往遠處說，是求發展國家社會的經濟，爲國家民族謀出路；往近處說，是求解除商民痛苦，要盡鐵路的使命，并謀鐵路營業的發展；我們要知道各路貨運的種種弊端，都是從鐵路不負責任發生出來的；結果因爲鐵路對於所運的貨物，不負責任，鐵路的員司，自

然就沒有負責任心，一切都可以隨自己的意思來辦，車輛撥給的早晚，貨物運送的快慢，貨物受損害不受損害，都跟他是不發生關係的。貨商運貨，沒有安全敏捷的保障，無形中已經是受了重大的損失，而因爲鐵路放任的關係，轉運公司及脚行種種勒索敲詐的弊病，也就都發生了！在這種情形之下，鐵路已完全失掉他應盡的使命，貨運那能不衰敗？商業那能不蕭條？國計民生那能不困窮？要挽救已往的弊害，那末除了施行負責運輸，是沒有第二個辦法的。這就是鐵道部此次推行各路負責運輸的主要原因。

貨物負責運輸，并不是一種非常了不得的辦法，是鐵路通常應盡的職責，各國鐵路貨運，從來也沒聽說過有負責不負責的這種名稱；因爲各國鐵路，對於貨運，是祇要鐵路能力所能辦，職責所應辦的，沒有不盡力去辦，以爲貨商謀便利，謀幸福；所以在鐵路責任以內的貨物，損失賠償以及供給一切便於貨商的設備，是絲毫不成問題的。祇要貨商將貨交付鐵路運輸，鐵路就完全負起責來，比貨商自己運輸，還小心，還妥當，貨商是毫無庸顧慮的。我們的鐵路，向來就沒有循着這種軌道去走，沒有負起應負的責任，忘掉了鐵路應有的使命，對於貨商的貨物，祇是收了運費，給車裝運，這就算了；却一切至於運到的遲早，貨商要受多少層的剝削，要受多大痛苦才能將貨物運到目的地，以及貨物發生任何的損害，那就一概不過問了。大家想想，這樣的鐵路運輸，我們國家的生產，人民的生計，如何能不落後？如何能不衰落？一直到了民國七年，才覺悟到這種辦法，遺害太大，於是才有貨物負責運輸的運動。到民國十年，才有負責運輸通則規定。但是因爲鐵路向來這種放任的辦法，積習已深，又因爲我們善於因循，所謂一動不如一靜的老病作祟，并且那次所規定的通則，也不甚澈底，所以負責運輸的辦法，就無形擱淺，沒有實現。到了現在，各路貨運情形，更不堪言狀了，商人痛苦更深了，國計民生更危迫了，鐵路的生機也幾幾乎要斷絕了，我們不能不設法來挽救了，所以這次鐵道部顧部長決定推行各路貨物負責運輸的方針，來謀貨運的發展，來解除貨商的痛苦，來謀國計民生的出路。決定這個方針之後，在本年（二十一年）五月間，成立了負責運輸委員會，經多數的專門人員，四五個月的研究，討論，審訂出

切於實用的各種章程規則和辦法；同時規定各路施行的次序和辦理的步驟。各項章程規則和辦法。及切實推行的步驟規定後，就決定在九月一日，開始實行。現在我把自九月一日以後，各路推行負責運輸的情形，來和大家報告一下：

一、京滬滬杭甬路　這兩路按照預定的計畫，在九月一日，先開辦主要大站的負責運輸，逐次的擴充；至十月一日，全路各站，完全實行負責運輸。負責貨運的數量，一天比一天的增加，至十一月底止，共運負責貨物二十九萬一千五百七十一噸，聯運二萬六千四百七十三噸，兩路人員，十分努力，盡心負責辦理，貨商極稱便利。十一月份貨運收入，已超過去年同月收入百分之十六。

二、津浦路　津浦路也是按照預定的計畫，在九月一日，先把浦口到徐州的一段，完全實行負責運輸。所有這一段內，各站往來的貨物，都由鐵路負完全責任。開辦以來，貨運的數量，也是一天比一天的增加，至十一月底止，負責貨物，共有十七萬六千三百五十七噸，聯運二萬五千八百六十噸，鐵路人員，因爲自己有責任的關係，對於貨商的貨物，都是小心謹愼的辦理，一洗從前不負責任的積習，許多商家，來函表示負責運輸對於他們的便利和負担的減輕。自十一月一日起，津浦路已開始實行全路各站負責運輸，津浦路負責運輸，至此已完全告竣。收入已有驚人的增加，十一月份收入，比較去年同月增加五十四萬二千五百八十七元二三。

三、平漢路　平漢路按照預定計畫，自十月一日起，先挑十五個大站，開始實行負責運輸；實行以來，貨運成績，也一天比一天的好起來了。十一月十六日，全路各站，已經一律開始辦理零担貨物負責運輸，現在正趕着購買蓬布，建築臨時倉庫，在明年一月，全路負責運輸，就可以完全成功了。

四、南潯路　南潯路按照預定計畫，在十月二十日，全路開始實行負責運輸，貨運情形，比較從前也大有起色。

五、隴海路　隴海鐵按照預定的計畫，在十二月一日，已

開始實行各主要大站貨物負責運輸。實行至今，僅僅十四天，成績非常之良好；其餘各站，員工的訓練和各種設備的改善，正在積極籌備，全路實行之期，當不在遠。

六、北寧路　北寧路自民國十九年，已經挑各主要大站實行負責運輸，開辦東北東四路聯運，和西四路聯運，成績非常的好！因爲受東北事變的影響，推行略爲延緩；此次鐵道部規定了有計畫的施行方針，北寧也在九月一日開始實行關內全段負責運輸，貨商感覺十分的便利。

七、膠濟路　膠濟路在德國管理的時期和日本管理的時期，對於貨運負責，已經辦有基礎；我們收回以後，也就照着從前的辦法辦下來，所以膠濟路負責運輸，還不十分有根基的；不過實際上膠濟路的負責運輸，都是毫無疑問的了；但是我們中國人的短處，是因循苟且，重私輕公，明明知道一件事，是應該作的，是於國家社會有利的，還要抱一個一動不如一靜，多一事，不如少一事的老主意，不肯努力去作，若是這件事與自己目前的利益，再有些衝突，不但是不

九、津浦、京滬、滬杭甬三路，爲再進一步便利貨商起見，在十月一日起，三路已開始辦理貨物負責聯運。開辦以來，貨商因爲免去自己運貨過江的麻煩，感覺十分便利，所以聯運貨物數量，也是一天比一天的增加。等到各路負責運輸完成，我們就要實行全國貨物聯運；再進一步實行水陸聯運；再進一步與各國鐵路聯運；那末我們的物產，也就不愁沒有出路了；工商各業，也就自然的發達了；國計民生，也就自然充實了。

從上面所說的看起來，我們知道貨物負責運輸，關係的重要了；我們知道我們的鐵路，從前不負責的辦法，是極大的錯誤了；我們知道數十年來，貨運衰敗的原因了；我們知道負責運輸，就是起死回生的良方了；那末我們實行負責運輸，無論那一方面來講，都是毫無疑問的了；但是我們中國人的短處，是因循苟且，重私輕公，明明知道一件事，是應該作的，是於國家社會有利的，還要抱一個一動不如一靜，多一事，不如少一事的老主意，不肯努力去作，若是這件事與自己目前的利益，再有些衝突，不但是不

肯去作，并且還要來破壞，我們的國家社會，所以到了這步田地，也就是這種原因。就拿負責運輸這件事來說，大家何曾不知這是一件有利於國家社會非辦不可的事，但五十多年，從來沒有切實着手去作，民國七年，十年，兩次發動，本來就可以切切實實的作起來的，但是結果一步也沒有往前走；當時的阻力，當然就是鐵路自身，見於積習難破，畏難苟安和沒有改革的決心。再加上那些以不負責為便於謀個人利益的人們的破壞，所以兩次都失敗了。到了現在，貨商都痛苦到萬分，國家社會困窮到極點，似乎對於這次實行負責運輸，應當通力合作的努力去辦了；但是還有許多人，以為在這政治還未完全上軌道的時候，實行負責運輸，是非常困難的，是不相宜的，是不識時務的；試問到什麼時候，政治才算是完全上軌？大家不動，你等我，我等你，那麼國家的政治，還有上軌的那一天嗎？還有轉運公司，因為被目前的小利所蒙蔽，也來反對實行負責運輸，試問國家社會經濟破產，轉運公司，還能存在嗎？所以這次我們認定了這件事，是非辦不可，先下了最後決心，上自部長，下至路員，一齊努力，絕不再走那因循的舊路，數月的時間，全國各路，逐步邁進，都有了相當的成効。從前反對的，也都覺悟了。可見一件事，祇要是認定於國家社會有利，努力去作，是不會不能成功的。所以這次鐵道部推行負責運輸的設施，不但是鐵路界自己要十二分的努力，下最大的決心去做，就是社會一般民衆，也要來盡力督促，使他早日完成。

補白

秦皇島

秦皇島原名秦王島。傳唐太宗東征時。曾駐蹕於斯（太宗原名秦王）在榆關之西。約二十里。爲渤海灣唯一不凍港。煤屑運出甚多。佔東亞第一。爲日本任何運煤港所不及。交通除海道外。尚有通北寧路支線。長十餘華里。形勢險要。突出海中。作半靴狀。其在軍事上。國防上之重要。尤爲經國者所注意。遜清末葉。北洋艦隊之根據地。亦爲秦皇島與威海衛二地。國難發生。錦州告陷後。秦皇島更受人重視。以其可控制渤海灣之敵。更可免北寧路之受人襲擊也。

（施次尾）

會載

致各路局同仁書

諸位同仁公鑒

敬啟者述修奉聘，承乏扶中，興革之計，百端待理。謹就扶中現在狀況與目前整理計劃，爲諸同仁言之。

一　扶中現狀

扶中積弊甚深。欲求上軌道，須得一年的工夫；欲求見點成績，至快須得二年以後，學生最大的壞處，浪漫成性，不樂學問，根本莫有把學校的紀律放在眼裏。時常可以因一絕無理由的事，引起絕大的風波。功課方面，尤其差得利害。有高三學生不識英文及 Commerce 諸字者，有高二學生國語既不通順，英文復不能造句者；有初三學生不識英文之 Z 字者，有初二學生未學數學之開方者。總之程度差得駭人。現在的普三學生可以說是最要是樹立學校紀律．提高學生程度。整頓之計，有下數端。

二　目前之整頓計劃

甲爲畢業學生謀出路。扶中設普通科及商科。而商科學生的功課與紀律尤壞。不獨扶中如此，修曾任教於浙江省立高級中學及山東省立高級中學，兩校均有商科．而商科的成績都特別

的壞處。原因是商科學生所學的功課既不能應昇學攷試，憑其所學在社會上又不易謀事，前途黯淡。自然就隨隨便便起來。目前的計劃，是商科的功課，專門注重在實用方面，以畢業後能在商業機關服務爲目的；同時已稟准鐵部，此後商科學生畢業成績在八十五分以上幷操行列於甲等者，由部設法安插。普通科學生畢業成績在八十五分以上幷操行列於甲等者，昇入上海南洋大學，唐山工程學院。北平管理學院，得由部保送免攷。（安插商科學生已奉部核准。保送昇學一節正在請部辦理中）學生有了出路，自會用功讀書。乙整頓初中　初中不良，高中決不能得優異成績。此後扶中初中畢業生亦應與外來學生同受入學試驗，惟本校學生應略予優待。即本校初中畢業生總平均在八十五分以上並操行列甲等者全部免攷；某科在八十五分以上得免該科之入學試驗。（如英文畢業成績爲八十五分，得免英文一科之入學試驗。）

丙取消旁聽生　旁聽生程度不齊每不能隨班聽講，決自明年度取消。

丁不收編級生　別個學校的優良學生決不轉學，轉學收來的盡是別校不要的甚至於被開除的學生。自下學期起，無論高初中概不收編級生。

戊特設補習班　就扶中學生程度觀之，非路員子弟優於路員子弟之成績，而津浦路員子弟之成績又優於北寧路員子弟之成績。取消旁聽生及編級生後恐將減少路員子弟入學之機會，故特爲路員子弟設補習班。（非路員子弟不收）惟以校舍不敷分配，自寒假後起，先設夜間補

習班，專收後期小學已畢業或將畢業之路員子弟。庶可提高明夏初一年級之入學程度。以上謹就其大者而言，至若愼選教員，加緊功課，嚴厲舉行試驗，則無待贅述焉。

三　所望於諸同仁者

諸同仁如有子弟將來要入扶中者，我希望時時督飭他們好好的準備。諸同仁已有子弟在扶輪者，我希望時常與學校通信，或能來校攷察，尤所歡迎，務期保持學校與家庭密切的聯絡。更盼時時督責他們的功課，因爲扶中有一半是通學生，學校萬一觀察未週，家庭再一放任，這個學生就毀了。

更有進者：扶中固爲路員子弟而設。學生成績不良或操行太壞，每每托人來定了」該進扶輪，於是扶輪就變成了他們的養老院。學生漫無忌憚，不樂學問之作不合情理的要求和請托，弄得學校種種規律，無法執行。養成學生風。我誠懇的希望諸同仁明白，扶中固爲路員子弟而設，然非爲某一姓或某一人而設。害羣之馬，決不能留；辦學的人固然愛護青年，然在必要的時候，不能不犧牲一二人以顧全大多數的學業。不然，紀律樹立不起，程度無法提高，弄得一團糟糕，受其害者，還是路員子弟。這一層務望諸同仁明白見諒。此致

各路局同仁

天津扶輪中學校長陳述修啟

白補

自東省失陷以來，義勇軍之名稱，盡人皆知；然義勇軍三字，始見於南唐，按宋代慶歷及治平年間，河北河東陝西三路之民，凡强壯者，三丁抽一，以爲義勇，屯成邊境，此爲義勇用於衞國作戰之始；

襍

俎

敬啟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啟

北寧鐵路局總務處文書課啟

晚馨軒筆談

凡夫

有清未入關時，多翻譯漢籍，清太宗讀繙本金史，見世宗申女眞人學漢人衣冠之禁，心偉其說，故清入關後，變本加厲，嚴申薙髮服制之令，蓋有所本也，小說三國演義一種，最先繙譯，周瑜用間殺蔡瑁張永，至故使蔣幹竊閱密語，本演義所僞托，乃清太宗用間殺袁崇煥，即以此計，所當有過之無不及，只其國民，流於險詐瑣巧，無容人之度先是，清自攻撫順後，明兵望風奔潰，獨袁崇煥固守寧遠，中國才能之士，不至爲敵所資，及義軍雲湧，得縱橫捭闔，爲中國張目，然亦大可哀矣。

攻之六閱月未下，遂引去，後又自喜峰口入燕，袁崇煥千里入援，兵勢甚銳，清太宗擒得明監楊某，置帳中，密遣人在帳外私語曰，今日上退兵乃袁巡撫意也，復陰縱楊監逃歸，哭訴於明莊烈，莊烈不察，竟誅袁，邊事遂不可問矣，莊烈之淺陋剛愎，亡國自亦有道，較今日之强敵在前，而文恬武嬉自若，又不可同日語，況今日時勢之危，百倍於前明哉。

世傳洪承疇降清，說多紛歧，近有人著清史演義小說，極醜詆之能事，要不可信，只禮邸所記最詳確，蓋清太宗先命諸臣勸降不許，遂親至洪館，天極寒，解所御貂裘與之服，徐曰，先生得勿冷乎，洪茫然視久之，歎曰眞命世之主也，遂降，太宗大喜，陳百戲作賀，諸將皆不悅，僉謂洪一降將耳，何待之重，太宗笑曰，譬諸盲目，獲一引路者，吾安得不樂，諸君尙欲馳騁中原耶，抑否也，此其蓄慮之深，固不待吳三桂之請師，跡已著矣，如今日之日本，其強兵經武之計畫，與欲併吞中國之雄心，較之往清，

年有人致一死者，腿粗如人，爪長徑尺，想見拏空一擊之神力矣。

袁世凱在小站練兵時，徐致靜侍郎正以新政受眷，遺侄某往覘之，袁自附通家之好，天寒悶兵，解所衣狐裘贈之，其侄一揖大耳，以爲殊寵，歸後盛誇袁人才，力請具摺密保，請清德宗引爲腹心，後遂有告密之事，清政之壞，由於戊戌，而其幾之微如此。

陳國瑞受知於僧格氏，其人梟勇善戰，不受羈勒，自僧邸死，無有能用之者，嘗有長函致左文襄，痛詆其措施之謬，時左正經營新罔，自恃功高，意氣豪邁，亦無如之何，後陳遣戍長行，身只二十金條，遇荅弁數人，盡以賜之，在軍時喜蓄字畫，轉掠之敵人者亦不少，值巨萬，現尚藏宜興任氏，亦陳所餽贈者也，友人徐君談陳之軼事云，徐君之祖，爲河南某縣令，正捻匪猖獗，縣城瀕危，忽城外到難民老弱幾千人，令力主開城收納，守備苦阻撓之，謂恐夾雜匪人，有誘陷縣城之計，令曰，即或如此，吾心亦安，蓋吾終不能視民之死於匪也，敢有再言者斬，難民甫入，匪繼至，漫山遍野，聲言屠城，縣令正籌防守間，匪忽全隊引去，以爲匪情飄忽，或不可測，纔見塵頭又起，益形憂懼，乃一陳字帥旗行走如風，始知爲陳國瑞到也，全城歡呼鼓舞，亟迎入城，陳既入，箕踞大堂上，傳令入，令長揖不拜，陳怒曰，汝科甲出身歟，曰然，令不獨科甲，且僧王之友也，陳大驚下座，請一安謝罪，曰吾不知公爲僧王故人，蓋吾此次受命追賊，王檄一日夜至貴縣，遲則恐有屠城之虞，吾因腹泄，遲半日程，幸公防守得法，可以免罪矣，見僧王幸勿告之，即起馳去，追匪至河套，蹴殺無遺，水爲之赤，此一事也。又兩湖人在京公讌曾文正，陳忽掩入，戟指詈曾，經先曾祖勸止，蓋所最敬重者，先曾祖也，世傳陳欲刺曾，至繞榻三匝，經先曾祖屏蔽其間，是說也，余亦未敢信之。

偶像

李曼因

（一）

阿森之言曰：「咱們賣水蘿蔔的，在北平的總向買主說，『辣就換』；在天津的呢，便變成了『不辣不給錢』；從這一點小事上面，就可看出這兩個地方的人的脾氣是怎樣的不同。」這是眞的：『辣就換』和『不辣不給錢』的意思在恰恰相反的一點上，是誰（自然阿森也在內）都分別得出來的。拋開辣與不辣的是非不說，也會讓人奇怪，何以如此之不同呢？何以如此之不同呢．眞是。聽說四川人把辣椒就酒吃，而江蘇人見着辣椒就吓的抖，廣東人在菜裏喜歡擱糖，而山西人則喜歡擱醋；北方人吃葱蒜的本事，又那里是南方人所夢想得到的？……等等，等等，諸如此類，明乎此，就不該奇怪於北平的『辣就換』和天津的『不辣不給錢』了。

據說四川人性情剛，江蘇人性情柔，廣東人活潑，山西人則是有名的慳吝兒，至於北方人之比南方人「老實」得多，那自然也就老老實實地不在話下。爲什麼？要說是這也與那吃辣椒，不吃辣椒，甜的，酸的，有臭味的有何種關係，那嗎，同樣地，北平與天津的人，在性情上，也應該多少有點相反的差別哪。

自然囉，這樣是要作者來敍述的呀。

長袍子，黑馬褂，頭上戴着紅頂瓜皮小帽，胖圓圓的臉，永遠含着八分的微笑；兩肩微向前傾，雖然看去還是個不滿二十歲的青年，但兩肩傾斜的形態，早已顯明地在那里表現着。見着人，拱起兩手，直送到鼻尖上，像詩人們捧着鮮花送到鼻尖上去聞嗅似的，說，「您好呀，吃過了嗎！」——這便是北平人，永遠是一團和氣，抬頭見喜的北平人。

圓頭鞋，紮着褲脚，兩隻腿便如兩支燈籠，頭上的帽子只蓋着後腦袋瓜子，摘下帽子時，腦頂心一塊剃光了的圓得正如帽子的形象一樣的青皮，整個的腦袋上除了這塊青皮而外，全是黃中帶黑，黑裏透黃，黃到發光，黑到出油的紫銅顏色。見了人，揖着漫天的大揖，兩手直打過了前額；兩腿不住往下蹲。一氣不斷地招呼着：「好嗎，您哪！好嗎，您哪！」——這便是天津人．以北方豪俠自命

，喝茶也用大碗盛着的天津人。

北平的人是如彼，天津的人是如此；不能說那里的好，可也不能反對那一方面，正如北平人之不能說天津賣蘿蔔的『不辣不給錢，』是不對，與乎天津人之不能說北平的『辣就換』是不對一樣；更正如四川人，江蘇人，廣東人，山西人，南方人，北方人之不能說辣椒，葱蒜，糖醋之對與不對一樣。

所以，總而言之；各吃各的而已，亦各行其是而已。

北平賣蘿蔔的不妨拉開嗓子嚷着——

「買新鮮的水蘿蔔呀啊啊喲！辣就換呀啊啊喲！」

天津賣蘿蔔的也不妨臉紅脖子粗地叫出——

「買新鮮的水蘿蔔呀啊啊喲！不喲不給錢呀啊啊喲！」

候。

（二）

却說在北平西四牌樓一帶地方，一到晚上，街上的行人便很稀少，要是在冬天裏，尤其冷落得可憐：除了偶然有一兩輛汽車，呼呼地風馳電閃地飛過而外，只有三三五五的洋車夫，吐着白氣，像鬼魅一般地在那裏蠕動着。商店都關上大門，大概是老板們因爲雖然標明出大減價，紮着彩樓，綴着無數的五色電燈，放着嘈雜的播音器，而結果也不過多引了一圈人來站在店外，昂着頭欣賞一下奪目的電光和喧嚷的音樂，覺得是毫無意趣，抄着手嘆罷一聲『年頭不好』，還不如早早關上大門。播音機的唱片停住了，光華燦爛的電燈熄滅了，圍着的一圈人也散開了，大街上便立時冷落了。四面牌樓矗立在寒風裏，一彎斜月遠掛在樹梢，無數的星星，嵌在黑沉沉的天幕上，微弱得像螢火蟲似的街燈，在那裏隱隱約約地閃耀着。擺着水菓攤賣氷柿子和大花生的已經休歇，而敲着梆子賣硬麪餑餑的還沒有出來，這時候，便是賣『辣就換』的蘿蔔的時候。

這時候，也就是阿森拉開了嗓子在胡同裏徘徊着的時候。

胡同裏比大街上更黑，偶然有一點燈光，但那光暈還照不到一丈以外的地方，地下又是那麼的不平，三寸來深淺的灰土墊積在走道中間。兩旁的房屋有高有低，門洞有前有後，留心，什麼東西就會撞着你的頭。向前走，前面是陰森森地，誰知道那裏是什麼世界？好在靠近牆根的地方，還有一些沒化完的積雪，顯出一條白綫，順着牆根走

，總不至於一下摔倒地下。

阿森從大街上走進胡同，眼前忽然一黑，可是，他幷不害怕，慣了，還怕什麼？阿森每晚上都有如是的經驗的。最初，也不免吃驚，頭腦有點昏暈，怕是走到了什麼有鬼的地方，心裏一緊，兩脚好像是發軟，幸好他立刻記起有人教過他這樣的法子，便直着嗓子咳一聲嗽，心神才慢慢地定了下來。以後，每晚上從大街上走進胡同時，都有這麼一着，怕是不怕了，但是還沒有明白這妙理，直到一次夏天裏，挑着一挑賣完了西瓜的空擔子與與頭頭地走回家去，一進屋子便也有着這樣的感覺時，阿森才猛然明白：從明裏到暗裏總是這樣的。

『從明裏到暗裏總是這樣的，』他便常常向別人敍述着，誇耀着竭盡了他的智慧，而又是偶然發現的定理。

他是如像我們平常所見到的賣水蘿蔔的一樣，不高不矮的個子，老鼠似的眼睛之上擺着兩條黑而粗粗而黑的掃帚眉毛。嘴的形象有點歪，那是由於他習慣於歪着嘴叫賣的原故：他在叫賣時，永遠伸出右手遮住右邊的嘴角，頭也歪着，嘴也歪着，咧着嘴唇，一聲聲地十分有韻味的叫唱出來。還沒有雨撒表示尊嚴的鬍鬚，只有兩排暗黃的牙齒。身上的藍布襖僅蓋到膝頭，而且是那麼髒，是那麼舊；兩隻腿褲也是星星點點地顯露着許多窟窿。腰間緊束着一條布帶子，那是他收藏在地下拾來的半截煙捲頭的北方；頭上戴着一頂去掉了邊沿的舊呢帽，那是他儲蓄當票的所在。

肩上掛着盛着蘿蔔的木盆子，一顛一跛地在胡同中來回地走着，走不上三兩步，便站住，用手遮着嘴角，歪着脖子，咧開嘴，一聲聲地叫出牠所叫慣了的聲調。叫完了，再走，再站着，再又叫，每次叫後，尾音上常常跟着一聲可憐而低微的歎息……如是如是，從這裏到那裏，從這條胡同到那條胡同，一直要聽到遠遠地木梆響着，有人在那裏叫出『硬麪兒脖餑』的聲調來了之後，他才知道是時候了，準備回去。

阿森是經歷過幾度滄桑的人——不，不是經歷過。只是夢想過而已。在很久之前，其久遠已不是阿森所能想象，那時自己家裏的人也能夠被稱作老爺少爺等名目，家境自然是很富裕的了，但是不知多少的時間便蕭條下來了，

又不知多少時間，便成了阿森的現在。老爺少爺的稱呼，阿森不曾享受過；富裕的家境，阿森更不知在那裏；而今留給他的，只有這在還沒富裕以前夏天賣西瓜多天賣蘿蔔的職業，和一句傳家的格言：『寧可人負我，不可我負人』；再要說呢，也不過是留在腦筋裏的一片漠漠空空的『這年頭不比從前』的感傷情調罷了——然而，阿森不是詩人，就是這點懷舊的傷感，都不能運用更美更有系統的言語或文字表達出來呢。

眞的，除此而外，阿森，曾經夢想過富貴榮華的阿森，還有什麼可說的呀！掙扎吧，在生活的鎖練的束縛中掙扎。寒風吹透身體，冷氣刺入肌膚；鼻尖上的鼻涕，不久便凝成了氷珠。擦一擦快要凍凝結了的雙眼，眼前只看一片黑暗。在黑暗中，只切望着一點先明，那便是那一家的街燈忽然開了，有人打開門來，伸出半個腦袋，叫，『賣蘿蔔的，這里來！』——這便是阿森期待的僅有的光明，如我們大家期所有自己的光明一樣的迫切。

『媽的，上天津衛找伯父去，』即使有時因感於失望，也雖在心裏這樣地怒嘑過，但大半的時間却還是憧憬於他所期待的光明裏。

（二）

因爲年代太悠遠而又未嘗筆之於書的原故，關於阿森祖代起家的情形，一時便傳說紛紜，流傳到阿森的時代，那故事幾乎就要變成神話了，究竟可靠不可靠呢，那在阿森的一家，總是站在相信這一面，自是無可諱言的。

誠然，阿森的遠祖，依然像阿森此時一樣的冬天賣蘿蔔，夏天賣西瓜。這件事，連作者也可以證明的，因爲他的起家的故事，便和西瓜有很大的關係呀！

是在某一年自然說不清，而猜想起來時間大約是在暑天以前吧，阿森的祖先不知怎樣走到了一家飯館子裏吃飯，是被人請或是自己獨酌，都無處考查，倒也無關宏旨，不用管它好了。飯館似乎不太小，同時，除了偶然容納像阿森的祖先這樣的客人之外，常來光顧的還是一般穿着長腰靴子的闊人。

『眞像有神人暗裏扶助似的，』老祖宗不知道怎麼樣內急起來，要上毛房去告便，』這幾句話，是阿森常常擦着鼻涕向人們洋洋得意地說的。

自然阿森的祖先這時便跨進厠所去了，眞是巧得很，抬眼一瞧，門角上放着一個荷包。荷包裏有幾張銀票子。關於這一點，阿森的祖先說是一看就知道是別人失落了的，可從不曾起過沒收的壞心；阿森自己也在竭力地替他的祖先辯護，但是，既沒有壞心，何必拾了起來呢？則據說是怕別人拾走的原故。自己拾着，可以在那里等着。等着等着，果然來了一個人，臉上戴着張惶，在厠所外邊，探頭探腦地，也許那時厠所裏就只有阿森的祖先一個人吧，那人射出兩隻烱烱的眼光便落到他身上。——阿森常說：「做官的人的眼睛眞利害，這一下便叫他老人家身上發抖。」

做官的人問：「我丟了一件東西，你瞧見過嗎？」

「有的，大人，」看光景，做官的人是不會騙人的；不用多說，阿森的祖先就很扼要地自己承認了。

荷包從這人的手裏轉到那人的手裏，那人急速地檢查檢查裏面的銀票，張皇的神氣的收了起去．換過一幅笑容，翹起右手的大姆指：

「你是君子之人！你是君子之人！」

北寧鐵路月刊　第一期　雜俎

「不敢，不敢；『寧可人負我，不可我負人』，大人。」

那人終於很艱難地抽出荷包裏的一張銀票，却又很慷慨地遞給他，嘴裏說道：

「小意思，不算什麼，買杯酒喝！」

「豈敢，小的不爲的這個，大人！」

「你是君子之人，你收下！」

「豈敢，大人！」

「這怎麼好，」那人一邊揪着嘴上的鬍子，「這怎麼好，有功不賞？——你是幹什麼的？」

『賣西瓜的，大人。』

「好，這麼辦！——你叫什麼名字？」

「荀有才，大人。」（阿森之輩的人是最懂禮教的，對於這位祖先，向來不敢直說名字的，他向人叙述這故事時，永遠只說「老祖宗便把名諱說了」，或「他老人家便說了」以資迴避，但在作者，却是沒有這種義務的。）

之後，那人便說出他在平賊門的捐稅衙門當差，荀才有既是賣的西瓜，他願意幫他一年的忙，他運西瓜進城時免他上稅，作爲報答他拾金不昧的好心。

苟有才自然謝謝了，那一夏季天，他便盡量地收買了西瓜，轉運進城裏來，因而，不用說得，便賺了一筆大錢。以後，再做別的生意，利上加利，所謂「富裕的家境」的話，倒並沒有一點兒誇飾呢。

「好人自然有好報；『寧可人負我，不可我負人』。孩子們，瞧瞧吧，老天終歸是有眼睛的！」

這幾句『訓詞』，在空間上是傳遍了四鄰．在時間上是遺留到了後代，以至於在不知若干年後的阿森身上。

他的四鄰，正如他和同時的一般中國人一樣，生活於層層的壓迫與剝削之下，昂首看天，眞不知那天才是自己翻身的日子。說到聯合起來，公開地爲自身的生存而奮鬥的勇氣，自然是沒有的；便是關於爲什麼同是一朝從地上站起來，把前脚變成兩手的人類，而其間會有着這樣的不平的問題，在他們的腦筋裏，也正像風平浪靜的水池一般，從沒有過些微的索解的波動。一半是他們的智慧方面，凡是同他過着同樣生活的人，都不禁要長長地吐出一口氣，感覺好幾分的得意呢。可不是，眞是植得誇耀的事哪！——那種意思好像是說：「我們平時吃了苦，可是你得知道，善人終有善報，我們得了善報，給我們苦吃的人，阿森口頭最愛說的一句話）了。忍着吧，讓着吧，一切都是命裏註定了的，無可奈何。眞是無可奈何呢！做官有勢力的人，要剝他們的皮，無可奈何，就只有希望他們開恩饒了吧；到不能饒的時候，無可奈何，就只有讓他們了剝皮去吧。做官有勢力的人，再要敲骨吸髓，無可奈何，也只有希望他們只來剝皮吧；到不肯光是剝皮的時候，無可奈何，也只有讓他們敲骨吸髓去吧。永遠是忍着讓着，而結果，不僅是沒有翻身的時候，而且更是一步一步地逼緊來了。那時，又有許多受人尊敬的讀書人，翻開書本指給他們看：「你們來瞧，書上也寫着有，『寧可人負我，不可我負人』，好人自有好報的。」於是，像苟有才這一般在人類中最多數的人，無可奈何，也只有相信着，聊作自己終身辛苦中的一點安慰罷了。

現在，事情擺在眼前；又豈只苟有才一人才覺得高興，凡是同他過着同樣生活的人，都不禁要長長地吐出一口氣，感覺好幾分的得意呢。可不是，眞是植得誇耀的事哪！——那種意思好像是說：「我們平時吃了苦，可是你得知道，善人終有善報，我們得了善報，給我們苦吃的人，

一準也會得着惡報的，等着吧！」

因而人人都感到一種復了仇似的快感。

「到底荀老爺是好人。是君子之人，上天總不白辜負了他。」

「像我們這樣的人也有這麼一天，倒也是一樁快事呢！」

「可不也因爲他一生抱定『寧可人負我，不可我負人』，天終是不負荀老爺呀！」

兩句話，才得有今日的呀！」

「對呀，『寧可人負我，不可我負人』兩句經荀老爺呀！」

像這樣的話，一時滿城裏到處都可以聽到。荀有才作爲了談話的中心，而『寧可人負我，不可我負人』兩句經荀有才所引用過的話，一時也便附會在他身上，幾乎認爲是他的思想的結晶；——按現在流行的言語來說，似乎就說是『寧可人負我，不可我負人主義』，也未嘗不可。因爲如此，在不知不覺之間，荀有才一時便成爲了那一羣人中間的偶像了。四鄰的人都崇拜他，信仰他，不是因爲他本身有甚麼值得欽仰的地方，但他得了好報，却不是旁人會

經有過的。大家都更深深地相信着運命，更深深地牢守着『你來欺負我，我讓你，我自然會有好報』的觀念。（未完

補白

天和閣聯話

慎

石鐘山昭忠祠，徐樹錚曾撰一楹聯，聯用聽濤眺雨軒句；亦可誦。聯云：滄江灑月，紫阜鑪煙，漁釣亦賓儔；眼底風暉足蕭灑，紅雨漲天綠陰滿地，琴樽忘主客；雲中樓觀是神仙，

北戴河

補白

北戴河爲避暑聖地。夏秋之交。士女如雲。僑華外人。愈樂願徘徊。地在秦皇島西三十餘里。背山坐其後。亦有支線直抵北寧路站。東南瀕海。波濤洶湧。渺茫無垠。炎暑之時。閒步海濱。心曠神怡。惟港灘紆緩。載重之汽船。實難傍岸。海運前途。殊毫無希望。第秦皇島外艦雲集。石門寨有失。則爲昌黎之屏藩。設惟此處耳。

本刊廣告價目表

期間／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

本刊定閱價目表

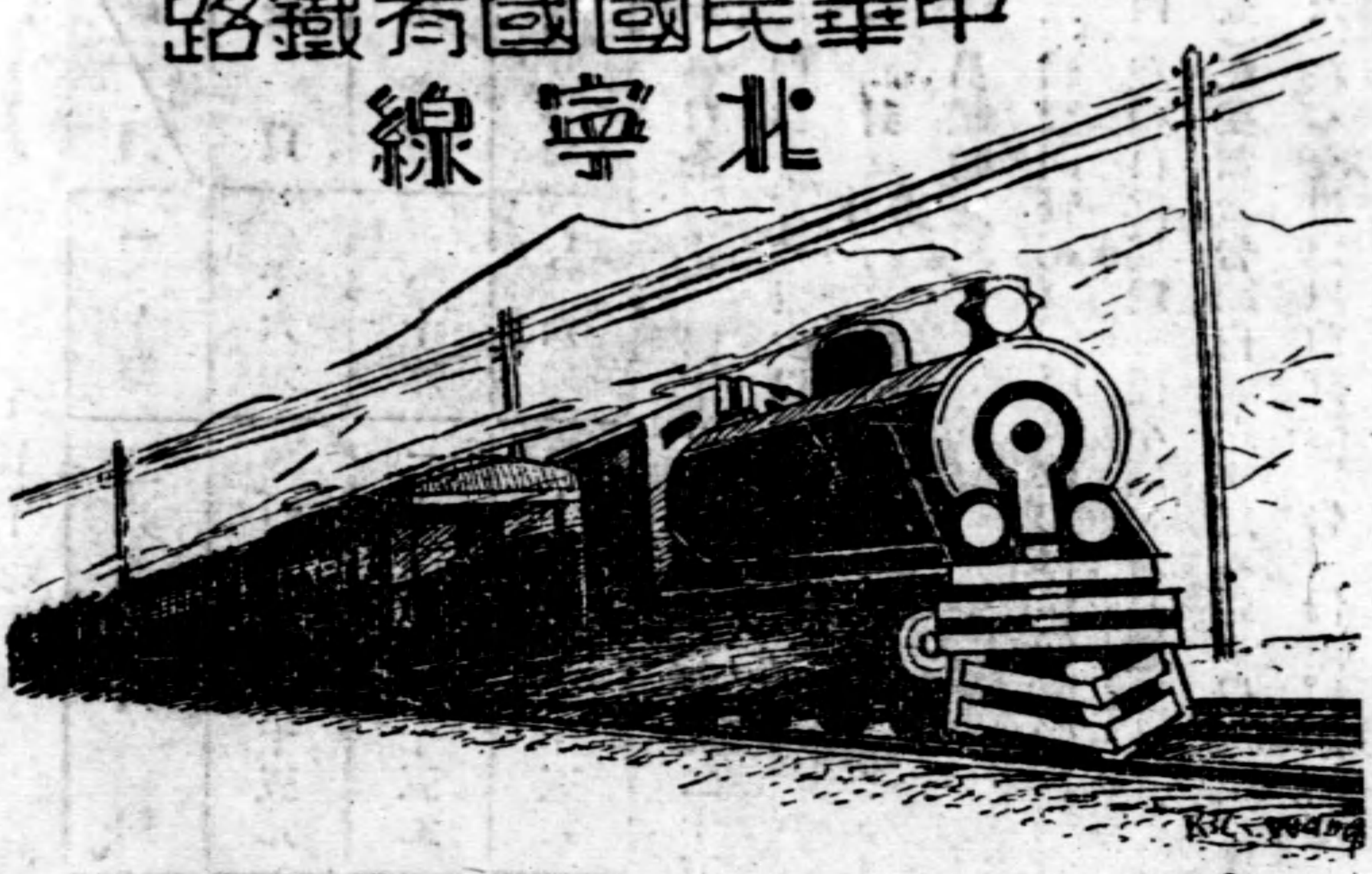
期數／費別	國內 報費	國內 郵費	國外 報費	國外 郵費
三個月	九角	九分	九角	六角
半年	一元六角	一角八分	一元六角	一元二角
全年	三元	三角六分	三元	二元四角

編輯兼發行者 北寧鐵路管理局文書課

印刷者 天津精華印書局

天津市北馬路東口

中華民國國有鐵路
北寧線



由首都至北平　每日有本路與津浦聯絡往返直達通車各一次

由北平至包頭　每星期有本路與平綏聯絡往返直達通車各兩次

所有臥車飯車均甚清潔

並特備包車廉價出租

貨物運輸本路與津浦平漢平綏各路均有聯運協運

代運包件取費低廉手續簡捷

請隨時向本路各站或總局運輸處接洽

北寧鐵路管理局謹啟