

最新鐵道簿記學

葉恭綽著



MAG
F530.68



3 1797 7321 7

鐵道簿記學叙

鐵路管理繁瑣萬狀，而會計事項，其鈐鍵也。吾國築路，歷數十年，會計方式，至爲歧複，此雖緣於借款國別，種種關係，而國人簿記知識之不充，要亦不能辭其咎。鄙人承乏路事，恫於商辦各路之會計，路自爲政，不特人民投資，無所考鏡，即在綜括機關，亦苦稽核比較之不便。國有諸路，其病相等，民國成立，注重整理財務，而預算決算，必須經過法定手續，國家鐵路之會計，斷不能仍前紛亂，況交通行政，積極進行，將來路事，日見擴張，則統一會計，亦日見需要。因於本年四月，有統一會計委員會之設，惟其然，而簿記學之需要，當與路事發展之程度，如驂之靳，可斷言矣。顧鐵路簿記方式繁富，改良之事，不外二端，卽自定新規，與襲用成法是也。今欲自定一種規制，雖可羅括一切理想的利益，不使稍有餘憾，顧非得專門大家，博采各國現行制度之優點，復假以數年之歲月，不能有所成就。然而中國路事，突飛孟晉，一日千里，逆料五年以後，不獨各路範圍，大有擴充，管理情勢，更見複雜，彼時回顧今日，所定之制度，必有單簡不適之病，矧卽此單簡不適者，亦非旦夕所可冀邪。惟其然而襲用成法，以維現狀，乃爲先務。

序

二

之急、讓步言之、新規成法、適用爲主、則以鐵道會計之知識、餉遺國人、不可緩也、會計之事、以簿記爲主觀、未有簿記之學識不充、而能任會計之勤務者、又遑問改良制度、別擇優劣邪、英國現行之會計格式、經南美阿根廷國之增改、方成爲埃奧之會計格式、世人但知出自英國、往往仍謂之英式、美國路綫、占全世界鐵路里數之半、其現行之規則、施行甫二十年、已經多次之修改、吾國鐵路發達、在諸先進國之後、而簿記知識、乃不能與其他各種科學簿記、同時普及、不惟學術前途、影響滋巨、而於鐵路管理關係尤切、湘陰雲卿楊君、績學有志、服務路曹、兼主商業講習所講席、恫於鐵路簿記之知識、缺乏過甚、則於講授普通簿記之後、續授斯學、又取平日講義、勒爲成書、付印以廣其傳、辱以鄙人久治路事、其感於簿記人材之消乏、而急望養成、以輔佐路事之發達、與楊君同、屬爲弁言、以諭讀者、願以吏牘鮮暇、塵嬰累心、斧落微引、願俟異日、但就標目、偶一披覽、而楊君之好學篤志、固足多也、

民國二年十一月二十四日

葉恭綽謹序

序二

湘陰楊君雲卿。篤學士也。余主講商科大學時。素知雲卿於簿記之學。研究頗深。今以從政餘閑。編成鐵道簿記學一書。乞余校讐。且爲之序文。余職務多忙。不及細閱。然烏可以無暇辭。夫綜覈財產增減變化之實況。簿記學尙矣。羅馬開其端緒。意大利集其大成。近百年間。學者之所講求。私人之所著述。更復彪炳璀璨。無美弗賅。我國自秦漢以還。士夫恥言理財之學。歷代史志。敷衍龐雜。欲知過去之經濟狀況。竟紛如亂絲。而無從稽攷。蓋皆由於計核之方法未精也。晚近識時之士。漸知簿記學之價值。比年以來。凡官廳簿記、銀行簿記、商業簿記、工業簿記、農業簿記、及家計簿記之屬。間有專書。獨鐵道簿記。寂焉無聞。不知鐵道者。一國之脈絡。而生產之大事業也。雖今日已成之路綫。不過九千餘里。依當局者之計畫。不出數年。將有雄飛猛進之觀。是書章節欸目。條理井然。將來軌道四通。收支複雜之帳冊。得以是書爲準則焉。不獨從事斯業者。當先睹爲快。凡有志計學之士。亦宜儲爲寶鑑。余嘉雲卿之志。有望於鐵道會計之整理也。於是乎序。

序

民國二年十一月十號 · 崇明陸夢熊

二

序三

鐵道事業、雖屬於國家交通之範圍、實含有社會經濟之性質、故世界通例、凡鐵道會計出納、多爲特別制度、吾國築路歷數十年、大率根於借款關係、中央管轄、雖有機關、而統一會計、竟爲事實上極困難之問題、英美諸先進國鐵道歷史、較我國爲單簡、而統一會計一事、經二十年之經營、方能實行、遑論吾國邪、夫以錯綜複雜之會計、而整齊劃一之、其塗術紛歧、手續煩重、自不待言、而根本計畫、要不外整理簿記一途、我國古無簿記專書、卽漢書食貨志、亦語焉不詳、學者於二千餘年之後、追溯過去之經濟狀況、乃如盲人瞎馬、無有涯涘、矧鐵道爲經濟的生產、最大事業、今日已成之路綫、雖不過萬數千里、自今以往、依當局者之所經畫、將與國運之隆、相伴發展、行見輪軌四通、抗衡歐美、然則與路事關係最密之統一會計、其需要更何可限量、湘陰楊子雲鄉、幼學篤志於鐵道會計、夙有研究、恫於吾國斯學之不振、思有以提倡而挽救之也、手輯鐵道簿記學一書、辱以余曩時督學北京商科大學、相與切磋斯學、同其甘苦、乃出示原稿屬爲弁言、余塵牘旁午、無暇卒讀、但就目錄、覽其綱要、頗與年來治事、對於鐵

序

二

道會計之所感、重有根觸、喜雲卿之同有此志、而斐然述作、竟有成書也、乃序而歸之、
民國二年十一月武昌權量序於宣南寄廬之聽雨軒

序四

荀子正名篇云凡同類同情者天官之意物也然而徵知必將待天官之當簿其類然後可也揚倬注謂同類同情若天下之馬雖黑白大小不同天官意想其同類所以共其省約之名以相期會言天官謂之同則同謂之異則異各主當其簿書不雜亂然後可也案荀子當簿其類一語殆即合於今日簿記之學是此學我國戰國時已有之後世文勝於質學者未嘗觸類而引申之耳舟車所至人力所通他洲科學隨之而輸入科學日新事業亦日新如靈魂體魄之不可須臾離我國近數十年來遂亦有種種之新事業但有新事業而無新科學於是頗有疑新科學之不適用於我國者而於形而上之之學爲尤甚吁可慨矣以言鐵路我國四十年來亦已有之當有之之始亦即有所謂簿記大致分爲英美與大陸兩派而各殊其式未或統一致營業之盈絀管理之優劣尙無從得而比較之夫鐵路新事業也簿記新科學也科學旣隨事業而並有之宜營業與管理皆日起有功乃計帳紛歧未能畫一使所謂簿記等諸尋常甲乙之帳竟似新科學之果不適用於我國者是何可以不辨蓋簿記初無一定不易之式整理

編製何者爲宜其學說亦至不一端要以認爲適當而以法律規定之頒行全國咸使遵守則雖或不盡適當殆可馴至於適當之域所謂惡法勝於無法是也若各鐵路自爲風氣無所統系是凌亂也更奚適當之可望故法治國之精神祇問法不法不問惡不惡今我國鐵路之簿記胥出於外人之手其不能較若畫一本無足怪然儻不知以法律規定之徒爲有名無實之改良是祇知有簿記而不知有法律之簿記祇知有科學而不知有交相爲用之科學其弊仍與無簿記無科學等是新科學又豈任其咎哉成志昔治法政學於日本時亦嘗就簿記學會習之數月知文明國之會計明晰信用昭著不止人性之獨善實由於法制茂美罔或踰越其範圍有以致之近者路政當軸組織統一鐵路會計委員會謀所以整齊畫一之道適商學士楊君震華新著鐵路簿記學一書脫稿屬爲弁一言其書亦甚省約而茂美足備留意於鐵路簿記者之參考因述先儒之語並及己所身歷者以歸之

中華民國二年十一月武進劉成志

自叙

民國元年。臨時政府成立。大局尙未謐寧。秩局紛如。財政紊亂。時今次長葉公方長路政。與談中論國財政前途。公即毅然自任以改良鐵道會計。整理路款。爲各財政機關之倡率。其入手辦法。則以改良會計法規。造就專門人材。爲統一全國鐵道簿記。及派往各地實行整理計算之用。計畫周詳。而規模亦闊遠。是時華與同人組織之商業講習所適開辦。崇明陸師渭漁先生擔任教務。其功課以簿記等科學爲主。且設鐵道簿記一科。以研究鐵道核算等學問。備將來整理路款之用。並推葉公以名譽校長。以其事呈報交通部批准立案。未幾而簿記編纂處及統一鐵道會計委員會。先後舉辦。並派員出洋及赴各路調查各項會計規章。期以向所言論者見諸事實。誠路政前途莫大之希望也。是冬華服務交通部隸屬路政司調查科。而本校所授普通簿記功課將畢。亟須續講鐵道簿記。因坊間缺乏該種課本。教授中輟。諸生之熱心斯學者。請鄙人編著是書。以竟其業。以斯學膚淺。且材料缺乏。故未敢承認。今春本科以司長命編譯鐵道行政書。華以日文學淺。商稟科長鄭先生詔覺改從英文。因當局正研究改良會

計事項故。取交通傳習所前講之英文簿記講義一份。從事翻譯。脫稿後。見該講義原文缺略過甚。以譯稿呈部。且明將來須博採東西各種專書。並調查各路現行規則。編譯成帙。以卒前緒。而圖報命。旋本署發生法規編纂事務。華擔任路政會計一門。公餘之下。採取各種關於鐵道會計專書。參以各項報告材料。窮搜苦索。夜以繼日者數閱月。甫脫稿。而諸生之索取是書。以爲補習功課之用者。絡繹不絕。不得已乃以數十百部囑梓人。以應諸生之急求。且爲呈報署長與分贈各知友之用。無何而部設之交通傳習所。亦索是書。爲該校教授參攷材料。用是不敢自匿。乃加印千數百份。且分布各坊肆。及各機關。公諸當世。以供留心會計諸君子之參正。非敢自命爲成書也。諸君子有能惠以教言。匡其不逮。則鄙人之所厚望也。

民國二年十一月一號

自記于北京之羅江寄廬

凡例

(1) 是書原定名鐵道會計學。因會計名義與政府所用官廳簿記相混。非私人著述所宜採。且又會計名義。一般經濟社會不常習用。不如簿記名字之普通應用。故中易之。

(2) 鐵道事業繁雜。規模闊大。就簿記一科論。有金錢、物品、工程等別。今鄙人編著是書。以整理收支款目。精確財政核算爲宗旨。故以金錢爲主體。其物品與工程等編。請俟異日。

(3) 是書編訂材料。係博採東西洋各種專書。加以各路現行會計規則。中分上下兩冊。上册理解。分三卷。一通論。二核算。三附錄。下册表式。分六類。一表甲。資本及公積屬之。二表乙。營業收入屬之。三表丙。營業支出屬之。四表丁。公司賬簿屬之。五表戊。各驛賬簿屬之。六表己。各路現行會計出入屬之。

(4) 吾國鐵道事業。發生最晚。故發明會計原理諸書亦絕少。是書首卷通論門。區列八項。條舉各種會計論說。意在使國人了解鐵道會計原理原則。以求應用。爲篇軀所

限。其餘各種精深理論。不及備載。異日再版。旋圖加入。閱者諒之。

(5) 會計之意義。見於理論。而實用則徵諸核算。故是書核算門。以贊本公積金營業收支及公司各驛帳簿等組織為主體。而將興業營業一切出入欸目。盈虛損益。包括無遺。乃全書中最重要之點。閱者當格外注意也。

(6) 是書材料雖博採外洋諸書。然意在取彼之長。補我之短。期與吾國鐵道會計整理之用相合。故第一卷附錄門。列舉本國各路會計現狀。而於近數年出入多寡營業盛衰實況。尤詳為登記。所以使閱者洞悉吾國鐵道經濟狀態。關於國家財政。社會經濟前途者不少也。

(7) 左圖右史。古人所尚。況鐵道一業。規模廣大。費用複雜。非各種實業所能及。使不詳列表式。備述欸目。閱者仍恐茫然。是書下冊表式。凡百數十幅。分為六類。與上冊理解互相引証。庶閱者按圖索驥。無迷離愴恍之患。此著者之微意也。

(8) 是書所列表式。以西式橫書為主體。間有用直書者。或因表格不便。或因繕寫有誤。閱者諒之。

(9) 書中所列表式。有同一款目。前後錯見者。乃爲研究是學者互相參考比較之用。閱者幸勿以爲冗錯可也。

(10) 表中一切名詞。編者務求明顯確當。且期歸劃一。其中間有雜錯。乃因編者事務紛擾。刊印過速。未及細加校正之故。

(11) 鐵道表式之頒定。乃關於法規上問題。非編者所敢師心自用。惟盡材力所能及。旁徵博採。以供留心會計學問者參考之用。然真理所在。規範卽因而立。雖不中亦不遠。此著者私衷所敢自信者也。

(12) 前表式中有字跡模糊。訛殊過甚者。重勘於後。以厭閱者之目。

(13) 全表分六類。又各因其性質所近。區爲三編。甲乙丙三者爲一編。丁戊爲一編。己爲一編。各編頁數。另行起算。俾檢閱者易于尋查。

凡
例

四

最新鐵道簿記學目錄

分上下兩冊

商學士楊震華編述

上冊 理解 共三卷

第一卷 通論門（分八項）

（1項） 緒言

（2項） 鐵道會計定義

（3項） 鐵道會計改良之歷史及其關係

（4項） 鐵道會計特立問題

（5項） 會計年度規定

（6項） 會計職務支配法

（7項） 鐵道會計之特質

（8項） 會計上普通注意之要點

附預算決算要義

目錄

第二卷 核算門（分三編）

第一編 資本及公積金核算方法（分甲乙二項）

（甲） 資本（共四章）

第一章 資本之要素（共六節）

第二章 資本之合併

第三章 資本性質之區別

第一節 固定資本（興業費屬之）分三款

附資產核算款目表

第二節 流通資本（賞金及債票屬之）

附賞金支辦方法表

第四章 資本賬出入計核

第一節 資本歲入計核

第二節 資本歲出計核

(乙) 公積金

第二編 營業收支核算方法 (分甲乙二項)

(甲) 營業收入核算

第一章 行車收入

第一節 客車運送收入

第一款 客票之種類

第二款 客票登記之內容

第三款 客票經營之要則

第四款 旅客運費計算

(子) 計算之區別

(丑) 計算之手續

第二節 貨車運送收入

第一款 貨物之等類

目錄

第二款 貨票登記之內容

(子) 運送書

(丑) 貨物引換憑單

第三款 貨物運送之支配

(子) 運送代理人

(丑) 貨主

(寅) 受貨人

第四款 貨票經管之要則

第五款 貨物運費計算

(子) 計算之區別

(丑) 計算之手續

第三節 連絡運送收入

第一款 連絡運送方法

(子) 普通連絡運送(分貨物旅客二項)

(丑) 直達連絡運送

第二款 連絡運費(分天地等十項)

第三款 連絡運費計算(子)(丑)(寅)

第二章 雜項收入

第一款 營業直接雜項收入

第二款 營業間接雜項收入

(乙) 營業支出核算

第一章 運送支出

(子) 保路費

(丑) 汽車費

(寅) 運輸費

第二章 雜項支出費

目錄

- 第一欸 營業直接雜項支出
- 第二欸 營業間接雜項支出

第二編 鐵道賬簿組織

(甲) 公司賬簿

(乙) 各驛賬簿

第三卷 附錄門 記錄各路近今會計事項及收支實況
下冊 表式 分甲乙等六類(共二編)

第一編 (1) 表甲 資本類 附公積金

(2) 表乙 營業收入類 附雜項收入

(3) 表丙 營業支出類 附雜項支出

第二編 (4) 表丁 公司賬簿類

(5) 表戊 各驛賬簿類

第三編 (6) 表己 中國各路表式及營業盈虧一覽表

最新鐵道簿計學

湖南湘陰楊震華編述

卷

上冊 理解 中分三卷

第一卷 通論門 (共八項)

(一項) 緒言

會計者所以整理一種事業經營所生財產增減變化關係之謂也。中國於會計學一途。向不注意。上自國家度支。下至社會經濟。大之公司企業。小之私人營業。鮮有能巧其計算。精其考核。以明確國家之歲計。而鞏固公司與營業家之基礎者。以故一切財產費用之生。上下相蒙。彼此相混。官界則侵蝕之案疊出。商界則倒閉之事時聞。吾國財政紊亂。經濟困難。半由於此。鐵道一業。發生最晚。故其所受於會計不良之影響亦較少。然就近世紀局勢之變遷而論。鐵道實能改良政治。促進商業。司文明之啟鑰。握生計之大源。而其規模之宏大。費用之複雜。尤為各種實業行政所莫及。但各路舉辦情形不同。即性質亦各別。有官辦者。有商辦者。有官商合辦者。有用洋股者。有用華股

者。有華洋合股者。彼此紛歧。前後雜錯。誠能將各路現行賬目格式及條規。與各國現行賬目格式及條規。詳細比較。取長舍短。并研究吾國會計現狀。務期適用。而求實在之補救。不獨各路將來計核之成績可觀。即國家財政前途。亦當蒙莫大之利益。此鄙人編述本書之微意也。

(二項) 鐵道會計之定義

鐵道會計。乃賅括鐵道中所需資本及營業收入與經營費用三者關係。而計算處理之。以期收支之準確者也。然就三者而論。資本則有特有借入。收益則包貨車客車費用。則分與營業。特有資本中。含有固定財產貯藏物品運輸資本三者性質。借入資本中。含有公債票借入金及一切負擔之債務數種性質。貨車收益中。具有精細粗犷二者區別。客車收入中。具有特別尋常兩種區別。與業經費中。兼有資產與利益兩種性質。營業經費中。兼有負債與損失兩種性質。故講鐵道會計學者。必精通鐵道經濟所具之原理。而於資本收益經費三者關係之要素。與其增減變化之原則。詳加考核。庶幾資本則無盈虧歧出之弊。收入則無多寡朦混之病。費用則無彼此彌縫之事。若

網在綱。有條不紊。雖有舞弊之路員。巧詭之計吏。無從施其顛倒之術。而鐵道行政之要術。可以因時利導。無纖毫阻滯之患矣。

(三項) 鐵道會計改良之歷史及其關係

近世文明極軌之國。泰東則推日。泰西則首英。而彼二國所以強盛發達之原因。大半由於鐵道。夫就天然之地勢而論。海洋之國。以海岸綫長短。及航業盛衰。爲文明之關鍵。大陸之國。以路綫多少。與運輸業之衰旺。爲富強貧弱之樞紐。彼英日二國。地勢天然海洋。猶藉鐵路之力。以助長其文明之發達。況吾國地居大陸。幅員之闊。縱橫約數萬里。詎可不亟振興鐵路。以期與列強相角逐乎。雖然。欲圖鐵路事業之發達。而不求資本信用之顯著。無益也。欲求資本信用之顯著。而不務計算方法之精確。無當也。欲求計算方法之精確。而不從改良會計入手。無濟也。故英國從一千八百三十七年以來。關於鐵道會計一案。屢次請願政府。提出國會。以期收簡單統一之法則。俾鐵道上債務債權之關係。明確可証。迨一千八百四十四年。英政府擬行鐵道國有政策。始於取締鐵路律內。訂明每半年於各路之收支。撮要報告其總數。以便公衆查察。而會計

整理之制度以定。由是鐵路公司對於各股東之信用益著。引起一般國人建築鐵路之狂熱。於一千八百四十九年。由議院提議實行一種法定之格式。責令各鐵道實行遵辦。由是公司不獨見信於股東。而且見信於社會。近日此項政策。風靡全歐。遂令各國一致。競以投資於鐵路一項爲要策。英國鐵路會計改良之關係如此。若日本則以效法英國著稱。而鐵路會計一門。尤能善取英公司之長。以堅股東之信用。至明治三十九年。始行鐵道國有法。收買十七條私設鐵道。直隸政府。而鐵道事業。益致龐大。因此不可不組織鐵道特別會計。以立獨立自營之基礎。且使鐵道公債等元利支付。可免一切之冗費。日本所以收鐵道之利益。如是其巨也。吾國鐵道事業之興。不過十數年。其於會計一途。因路綫建築經營之資本。大半出於外人。遂致太阿倒持。各自爲政。一路之中。甲綫與乙綫之計核方法不同。一線之中。甲局與乙局之清算規範各別。狡猾之役員。易以舞弊。亂雜之表冊。無從稽核。雖部司切實考查。無從究其底蘊。所以各路弊竇叢生。盈虧雜錯。爲一般輿論所攻擊。近日路政諸公。有鑒於此。遂發起一鐵路會計統一會。派員分赴各路調查一切簿記程式。并出洋考察各國關於鐵道會計規

則。將來路事整理得法，公司之信用發達。不難與英日諸國抗衡，而爲東亞之鐵道大王國矣。

(四項) 鐵道會計特立問題

特別會計者，因特別之須要。難準據一般會計法規時。自一般會計而分離之。使分特別資金，而另立一會計之謂也。卽在會計上恰使一國家得成立者也。非有特別需要時。卽不得濫設置之。假使以濫用之故。而增加特別會計之種類。卽失國費共通之便利。卽呈出一方餘剩一方不足之現象。失金庫之融和。而在國庫一部分生出埋藏資金之惡結果。是以吾國於會計法之慮其濫設也。規定設置特別會計者。須以法律定之。蓋非經議會協贊。政府卽不得自由設置特別會計也。假使不依法律。僅以勅令或其他之命令而開設之。則特別會計。非獨生出前記種種之不便利。且連及一般會計之關係。果孰爲原則。孰爲例外。此不能無疑也。

其中須注意者。設置特別會計。不可誤解爲分割國庫國家財產所歸屬之倉庫而成數個國庫也。國庫統一主義。無論如何。畢竟不能破壞之。日本會計法。規定國務大臣

不得以屬其所管之收入而納入於國庫者。逕直使用之。又規定各官廳不得有特別之資金。即以表明國庫統一之主義。此主義一方可除各官廳使現金睡眠於庫中之弊。他方又能豫防現金之缺乏。換言之。不問其爲一般會計。爲特別會計。凡租稅及其他政府所收入之一切現金。均應收藏於國庫。而政府一切之支出。則憑各官廳支付命令官所發行之支付証書。使至國庫引換現金。並不設此爲一般會計之現金。與彼爲特別會計之現金之區別也。蓋均爲一團之現金。均應在國庫受支付。唯必立此特別會計者。原爲事業經營上或帳簿整理上。使與一般會計有所區別。二者截然區別之。庶得達特別會計之目的。至若區別現金。匪但二者之間。毫無設立之必要。且有如前述之害。是故特別會計。其收入無論如何細微。均應一此收入國庫。其支出無論如何細微。必自國庫支出之者也。

設置特別會計。如前所言。不可無特別須要之事由。且不可不使之與一般會計分離。換言之。特別會計之歲入歲出。不可編入於一般會計之歲入歲出是也。現日本特別會計之數。有三十四。至其設立如此之多。就沿革上及其特別須要之理由上。終難述

之無已，請就其中僅關於作業上之特別會計者一言之。作業上之特別會計，係就鐵道煙草鹽之專業，並製鐵印刷造幣等所設置者而言。是等會計，為政府最經濟的。以經營是等之作業，而希望其得利益者。此其利益，或以之撥入於一般會計之歲入，或以之擴張其本來之事業，而如鐵道經營正屬於後者。今試將此等作業會計，由一般會計獨立分離之必要者言之。

第一、自其事業經營之敏捷遂行上言之。一般會計法之原則，於此年度內之經費，不得使用於他年度。作業上用此會計法，則因其必要之結果或遲延等，於其年度內所生之剩餘，除其遲延之時，或預算所明示之時之外，自不得挪用於翌年度。且其挪用手續極煩累，縱能設法避之，然無相當之事由，須就其挪用之額，請求翌年度之預算。如能適合，則翌年度之預算，可以通過。不然，則其羅用之資金，逸去他方。忽來事業經營之頓挫，遂使事業竣工上，反生遲延之不便。然因有此特別會計之設，自無何等障礙。蓋本年度之經費規定，得以挪移，使用於次年度故也。帝國鐵道會計法第十一條第二自作業之容易擴張改良等言之。若將其作業收益舉以組入於一般歲入中。縱

使其作業之推攬改良。爲工事上之必要。且見其利益確實。然於一般預算之編製上。有不得達其目的。此所以對於作業必設置特別會計。講明特別收支方法。即以其收入充辦其必要之支出。而使之爲獨立經濟也。要之特別會計。實爲其作業計畫。而使其設施之基礎安全。即使生多大損失。或須增加其資本之時。務使不至累及於一般會計。而此等特別會計。自有補充募集之道。或以其會計自身負擔所發行之公債。或自他種之借入金以辦之也。以上各種理由。原係日本杉野博士所發表。然以按吾國財政現狀。全國收支出入計算。距離甚遠。困難已達極點。惟此鐵道一途。每年合計數百萬收入之羨餘。稍可舒展經濟界之現狀。故近日司度支者。力主將路政會計編入國家歲計之中。以期調劑盈虧。藉紓國困。亦整理財政者萬不得已之苦衷。然以世界現局觀之。交通事業於外交內政軍事實業教育各方面。有莫大之影響。其關係原至鉅。而吾國鐵道事業。方在幼稚時代。誠宜擴充資金。改良增築。取積極進行主義。不宜採消極主義。恃路事收入。爲彌補歲計之具。以防交通業務之前進。而貽大局將來無窮之患。此亦秉國鈞者所宜計及者也。然則此種疑難問題。何以解決。曰。今日外債之

舉。吾國萬不得避。但以此用諸行政各項不生利之消費。必貽財政前途之危險。若以之舉辦各項生利實業。庶幾可以收桑隅之益。鐵路之於實業。尤佔優勝地位。苟以國家權力。多借外債舉辦路事。且仿各國成規。設立作業上之特別會計。以經營鐵道營業上之收入。而以各路餘益。彌補行政經費。庶幾舉債則以路爲担保。無須抵及國家生產之財源。築路則獲大宗借款爲急用。不至阻碍路工之進行。而國家財政機關。亦得以收統一之效。誠全國莫大之利益。甚願當路司財政及交通事業諸公。折衷此策。以圖國利民福之增進。則幸甚矣。

五項 會計年度規定

(1) 年度之要義

會計年度。爲出納上之整理計而設。俾財政之現狀。易於明確。追考過去之良否。以定將來之歲計。不然。非但計算易於重複。勢必舉屬於數年前之出納計算。至數年後執行。當年之計算。遲至數年後表出。混亂之弊。不堪問矣。卽以民業言。且設有營業年度。以出納之整理。供異日決算之用。況出納之廣漠。計畫之宏大。事業之複雜。如國家鐵

道經費之巨可不設年度之區別乎。

(2) 年度開始之期月

年度區別之必要。業如前述矣。次之爲年度開始之期月。年度之開始。須在歲入金之饒多時及歲出不急之時期而撰定之。萬不可用國庫不豐及歲出饒多季節。如用歲入欠乏歲出饒多時。爲年度之開始期。勢必誘致度支證券（國債證券）之續發。市場不免受其影響。致一時的物價之騰貴。終致貽國庫支拂上以最大不利之結果。元來當年度之初。卽前年度之支出未告終時。應舉該年度之支出。與前年度未支付之殘餘額。合併算出之。歲入金。雖亦有超過本年度而收入者。與支出比較之。不啻九牛之一毛。卽以他方面觀察之。亦不可不舉市場之狀況而熟慮之。征收及支出額少量時。或惹起億兆人之疾苦。或致市場之逼迫。與金融之盈溢。有此種種之事變。上述年度之作用。愈不可不研究其利害得失。以定大小之比較。

年度之開始期月。不能與預算決算之期相離過遠。遠則其間須闊數個月內外之狀況。必有多少之變動。所定之預算。當實際之支出時。或致有不能適合于實情。彼追加

預算及預備金支出之必要。且益增加。預算之効力。不幾盡成畫餅乎。法國之會計年度。與歷年合轍。以一月爲年度之開始。四月爲決算之期月。雖學者多反對之。然至今尚未改定。欲爲改正。須先了解年度開始之要旨。是則會計年度之創設。尤不可不亟加注意焉。

(3) 年度變更之困難

年度之變更。爲最難解決之問題。年度中計算之上。每不免生許多之舛誤。有剩餘時。固無甚困難。至有不足時。決算上即不免有非常之煩瑣。如欲強爲變更之。不可不先研究臨時歲入之財源。是蓋非可鹵莽從事者焉。現行日本會計年度規程。以四月一日爲開始期。今試假定以七月一日爲改定之開始期。舉從來所稱收納期月之第六月。忽變爲支拂月。公債利子等。不免有多額之支出。於六月末之決算。更多一層之困難。彼法國年度之始期。甚不合理者。以此依然墨守舊態。欲求變更。尤非易易矣。茲有一言。宜最注意者。即年度開始之期月。不得其宜。年度開始前必誘致多額之現金支出是也。遠隔之地。或以冰結及其他之原因。失交通上之自由。勢所不免。對於是

等地點之官廳。所須送金之場合。宜於交通自由之季。即預爲送納。如當年度開始之期月。適值交通不便時。於年度開始前。已爲現金之交付。不致使遠地金庫藏置不急之現金。與國家以多大之損失。

(4) 年度出納之閉鎖

一國之會計。無論如何督促之。欲使全國中一律於一定之期日。完了收支上一切之手續。勢必有所不能。故日本會計法之規定如左。

(一) 屬於會計年度歲入歲出上之出納事務。遲至翌年度之十一月三十日須終結之。

(二) 屬於每年度歲入歲出金。遲至翌年度之六月三十日須履行出納之手續。

(三) 屬於各年度之經費。遲至翌年度五月三十一日。須發支拂命令而精算之。

從年度之終期。至出納完結斯日之間。是曰整理期間。整理期間之撰定。不能過長。亦不能過短。須視交通通信之便否。人文發達之程度。而規定之。

(5) 歲入年度所屬之區分

歲入之原因。於年度內發生者。征收令之事實。當發生在年度之後。又征收令於年度內發出者。現金征收之事實。當在年度之後。因是年度所屬之區分。宜首先規定日本年度所屬之區分法如左。

納期有一定後、納期末日屬於實在之年度。

隨時收入之納額、須以告知書爲發令。告知書發行日。屬於實在之年度。隨時收入之納額。有不須以告知書爲發令之事實者。以領收之日屬於實在之年度。

(六) 項會務職務支配法

全局銀錢賬目。以總會計處爲樞紐。收支於核算爲附隸。並非分立。總會辦遇有銀錢帳目之事。不直接銀行與收支。必經會計爲之轉。折收支所司賬目。對於會計負責。所管銀錢。應聽會計隨時點驗。收支未得總會計簽押之據。無論對內對外。無直接進出款項之權。會計處所造賬單。如未經總會辦簽押。卽不發交收支發款。互有限制。各不相越。凡所以鞏財權也。收支所管之賬。祇管其所經手出入之款。對於會計證明進出

無訛。及監守其所藏儲之款。不虧不盈。便完其責。至全路完全之賬。惟總會計處任之。報部聽候稽核之責。亦爲總會計處承之。會計之視收支。與銀行同。銀行不僅一家。收支不止一處。各經管其所經過之款項。各登一賬。而會計彙總之。有誤。皆惟總會計是問。此乃比公司之舊例也。現在正太汴洛諸路辦法與此無異。而其所以必應如此辦法者。良以用款原屬總會辦。(故必得總會辦之押而後行)發款在於收支。(收支每有一款應發之單亦皆有押)而認此款爲應用應發與否。則必經總會計。緣會計必依成文之根據。及與本局規章工料合同相符。而後能造單。單成簽押。即應担該款之責任。會計所造之賬。以出入平準爲根據。出賬入賬符合。則賬目無訛。故所有賬冊。逐時皆可稽核。盡人一覽。皆能明晰。故其立法不另加以牽掣。外洋所有公司局廠所定核算之權限。均與此同。我國此種會計辦法。尙未大遍。其性質權限。外間多不明了。其最近似者。則謂會計管賬。收支管款。其實非也。收支管款亦管賬。但其所管者。限於本管之一部分。其屬於銀行者。則例不入收支之賬。防雜揉也。至分收支爲兩三處。則各登各賬。非全路完全之賬。與各家銀行同。核算原係管帳。實亦管款。不外入會計處之後。分別其爲現幣或支票。而分付

收支與銀行商家往來之款，銀行移撥之款，均由會計處出具收條，謄發支票，是亦併管款矣。總之總會計處爲全局銀錢帳目之總樞，以經理現幣一事，委之收支，故必收支隸於會計。而後有督飭點驗之權。而對於總辦，然後有完全担任之責。若歧而爲二，則全局之賬必亂，而不能歸總平準，必無從結算脗合，而總會計處担任財政，精神全失矣。

(七項)

項鐵道會計之特質

每路報告當特別記載其里數，或路軌之第一第二第三與第四等，而以公司名號附記於其旁。次及路線之經營管理，與關於他項公司一切租賃之事。凡經理鐵道報告者，以報告路線構造平均里數之條件爲最要。其關於幹線與支線狀態，當一一枚舉。有時鐵道須加增列車之速力，則鐵軌須加其重量。如此，則報告中當并舉其枕木石頭鐵軌與橋梁等之長短大小而一一載之矣。

鐵道公司所需器物之記載，亦甚重要。於此當編定一器物表，載明機關車之數目，與其平均重量及壽命長短。且遞及於公司所需用各等列車器物形狀。如此，可知某種

樣式之器物合於使用。某種不合於使用。且以之比較以前年度之報告也。每路報告。當詳明記載並條分其各噸之狀況。以及各種運載之總數與百分數。若鐵路所載生貨或熟貨。其有絕大之噸量。如煤麥穀米鐵等。其計量之法。當特別規定。所以投資鐵路者。當瞭然於公司經營路事之普通狀況。與火車噸量之性格。有關於公司每里所得行車平均進款者。往往於後方說明其狀態。至貨物運輸與旅客運輸收入之旺盛與否。又其次要之件。所有鐵路報告。必揭示貨物每里每噸。與旅客每名每票數目。切實按核。以計算其平均收入之額數。故欲考知運輸發達之狀況。當按營業道里之遠近。分析其重量與程途之關係。故運載發達之結果。按里計噸之數目。一目了然矣。而即旅客經過之里程。以考旅客運載之發達。亦同此規則。鐵道會計若干重要之情狀。自然與鐵道經營有密切之關係。且因其狀況如此。以致甲線與乙線所比較之確數。均能綜貫。至每路報告。當表示其全部列車之里程。猶之貨物與旅客一般。關於鐵路運送之重要事項。見於每車平均所載貨物之容積與旅客之數目報告。亦可表示列車里程之貨物噸量與旅客增減之平均數也。鐵路報告之要素。當表示關

於貨車或虛或實之平均運輸數目。及旅客所關於各種車輛之平均總數。關於鐵路管理之性質。甚爲重要。設若以重物置於輕車。非鐵道器具之配置不完全。即其管理支配之疏忽。設若每列車之噸量數目甚小。此乃關於機關車力量之微小。準備物之不合宜。或管理之不得法。此項報告。當包括逐年實在營業比較之形狀。蓋此種形狀關於鐵道實質之條類。非常重要。鐵路報告。當記錄所載每名旅客及每噸貨物之平均距離遠近。關於總共收入營業耗費與每車每里純益入款等記載。乃鐵道會計。當特別注意之條件。故其記載之愈明晰者。其便利愈甚也。

八項 會計上普通注意之要點

鐵道報告所包括要點。有須校勘且討論者。設若鐵道公司於每年報告各條件。關於上面所勘定之要點。予以合宜之報告。此實會計上最明白之意義。其後方提出所議之普通條件。乃爲分折鐵路每年報告之用。凡注意於鐵路公司之重要收入賬目者。必按年記錄其全數之總收入。與關於鐵路營業按里之總入數。其年度久者。其收入必多。

就鐵道之經營而論。有時以營業費用比較逐年養路之數目。若有記載不實之處。不難發見其弊。若鐵道每里之收入甚微。而營業消費之比例甚低。當然懷疑于養路之不甚得法。而消費之過多也。若將養路消費與資本賬目密切檢查。或可揭發其隱密弊害。假令不舉養路與營業消費。同時表示其全體加增數目之傾向。其影響於鐵道會計者必大。至鐵道純益收入之關係固定費用者。乃關於調查上之第二問題也。固定費用純益收入之比率。其性質極重要。無論如何更變。其性質之異常重大則不改也。鐵道收益加多之比例。或從純益收入之核減而來。或增加其固定之費用。乃會計上最明瞭之性質。須格外考究。此不得煩言者也。

負債條件。乃殘額勘定表中之最重要者。無期公債之變動。與特別有期公債之變動。均須特別注意。設若負債資本與通賬等。偶有增加。其影響於殘額勘定之資產方面。必須詳細考察。依據普通規則。通常條款之列於賬目下者。每年當將彼此賬目互相比較。按照全部會計規則。通常負債。不能超過通常資產。就正確理論言之。通常資產。當等於通常負債。而損益帳項中之贏餘數目。則當歸併一處。關於資本負債之變動。

當合於資本資產之變動。約而言之。無論何等重要變動。關於殘額勘定表之何方。須就他方合宜變動。詳加考驗。且說明其大意。當研究鐵道實質統計與營業結果。至鐵路公司營業之發達。如尋常所舉貨物充塞與旅客擁擠等項。所當注意者也。

至關於貨物運輸狀態之激烈變動。列車裝貨之平均數目。與夫每噸每客之平均拖帶重量。以及每里每噸每客每里之平均價格。皆在所必記者也。每機關車駛行里程之平均力量。與每車所載之噸量。當逐年加意保管。但火車所用之器物。久之必按年逐見磨損。不合於車路之用。在司會計者務必細為登記。以備養路補助用品之考証也。

(附)預算決算概要

鐵道會計預算。與一般預算相同。每年由政府調製之。提出於國會。而求其協贊。決算則受審計院之檢查判決。提出於國會。不似一般會計。而本會決算。更須添付特別會計計算書。蓋特別會計有一定資本。為其特別之作業。或經營之一種財團。故其決算須特別表示之。非僅如一般之各省決算報告書。於其配付之一定金額。說明支出之

實蹟而已足也。對於資金增減損益比較皆是。故不謂之決算報告書。而稱之曰計算書。此計算書中更須比較最近五年間之資金增減。其收入支出如總計。非僅現金已也。即其物品價格亦須併算之。蓋其差引計算。即此全財團之損益計算也。

第二卷 核算門 (分三編)

首論

鐵道簿記學與會計上之關係

欲知簿記學之性質。當先明其與一般計學上原理實踐二者之關係。就原理論之。一般計學之原則。無不探原於經濟學。由經濟學而始發生會計學。由會計學而後徵驗諸簿記學是簿記學。爲一切計學最後之解決。就實踐論之。一切經濟上款目。必先有簿記學之記錄。然後會計學始可施其計算處理之方。即經濟學亦得神其錯綜變化之用。是簿記學又爲各種計學之權輿。古隨楊玉階先生有言。簿記學者會計學之精神。而以資產負債損失利益四種性質。整理恆河沙數之款項名目。此誠洞達東西各國簿記學之原理。探原扼要之名言也。夫鐵道一項。費用複雜。規模宏大。一切款項收

支出入與政府財政機關有直接關係。故其簿帳組織宜根據官廳簿記者居多。而其營業一途。則與普通商業簿計之經營結構相類。所以東西各國整理鐵道賬務者。恆用鐵道會計名義。故是書首卷通論門。以發明會計意義爲前提。而本篇之簿記學。則以之研究會計賬簿之組織。及關於鐵道款目記入之方法。此物此志也夫。

第一編 資本及公積金核算方法 (分甲乙兩項)

(甲) 賞本

第一章 賞本要素 (分子丑等六項)

(子) 鐵道賞本之特質

鐵道所以有國家之性質者。非獨其爲獨占的事業。實以其賞本巨大。需人衆多。表面上極似軍隊。此世人視鐵道爲一小國家之所由來也。鐵道事業。異於他商工業之點不少。今舉其重要者如左。

一鐵道須比較的多額之資本金者也。一般工商業。雖依一國之經濟及事業之大小而異。然較鐵道事業之資本金則少矣。如日本之銀行事業及倉庫事業。平均不

過百四五十萬元。至鐵道事業。則平均五百三十萬元以上。是其例也。

二鐵道須以實本金之九分以上爲固定資本者也。一般商工業。以實本金之全部爲固定資本者甚少。至鐵道。則須以其資本之九分或全部以上。爲固定資本。故即謂之無流通資本也可。一旦投資之後。不能如他之商工業可爲伸縮的作用。且其資本缺乏之時。更不可不借社債或依他方法以補充之。

三鐵道須有多額之營業費者也。一般商工業。除特別汽船及保險事業外。營業費之支出甚少。至鐵道事業。則必以收入之半額以上爲營業費。蓋鐵道事業。使用人之薪工運搬費及保綫費等之經常的支出。比於他事業爲多也。

以上所述。皆鐵道事業。異於他商工業特別之點也。以其與國家經濟上有特別之關係。故對於鐵道會計。不可不設特別嚴密之規定。且由公司之方面觀察之。鐵道事業之筋脈。全在會計事務。斯又事實上極明著而不可不注意者也。鐵道會計之中。分爲資本勘定及收益勘定之二種。

(丑) 鐵道資本之類別

(1) 國有資本、鐵道業務既需巨額之固定資本。則出資股東。必不可不確實可靠。且有長期放資之目的者。故雖國家經營鐵道。亦不能以國家歲入供建設資本之用。概以募集公債爲財政學上正當之方法焉。日本曾於敷設中山鐵道時。發行公債二千萬元。現時敷設之北陸奧羽中央陰陽連絡九州線等。其資本大概以公債爲主。而英美等國之全國路線資本。無不以公債爲其中堅。

(2) 民有資本、關於鐵道公債之募集。宜依一般財政上之原則。選擇最當之方法。固不待言。唯國家以外之公共團體。以敷設下級鐵道之故。發行公債。則以特殊之方法辦理之。較爲便當耳。

私設鐵道之資金。在有限公司。則宜以發行股票爲主。發行股票之法。日本法律。不僅宜依商法之規定。據私設鐵道法則。凡關於發起人承受之股票。股金之收入。以及收入金額等之特別規定。皆不可不一律遵行。即近日泰西各國之鐵道股票。占資本之大部分者亦此也。

(寅) 借款資本抵當之限定

社債及借款固可施行。惟以鐵道及附屬物件爲抵當之時。則不僅宜依變更定款之法。私設鐵道法中。且有不准以鐵道及附屬物件爲質權目的之規定。此等規定。極爲重要。一方則使建設資金易於募集。他方又使鐵道公司得以盡其公共運送機關之任務。此其所以不可不設耳。

(卯) 鐵道財團資本之規定

鐵道財團者。團結鐵道各物而作爲一物看待之謂也。其可用以組成財團者如左。

- (1) 鐵道線路、鐵道用地、及存於地上之工作物、與附屬之器具器械。
- (2) 工場、倉庫、發電所、配電所、事務所、舍宅、及其敷地、與附屬之器具器械。
- (3) 關於鐵道用水之工作物、及其敷地、與附屬之器具器械。
- (4) 鐵道通信或信號必要之工作物、及其敷地、與附屬之器具器械。
- (5) 前三號所揭工作物存於他人不動產上之地上權、曾經登記之賃借權、及存於前三號所揭土地之地役權。
- (6) 車輛及其附屬之器具器械。

(7) 保線必須之材料及其器具器械。

(辰) 股金與借款社債之比例

由是觀之。鐵道公司資本供給之法。雖有股金（普通股金、優先股金）與借款社債、（有担保、無担保）兩者之區別。然此兩者適當之比例。實與鐵道經營有最大之關係。設股金過少。而以建設資本之大部分。仰給於社債借款。則業務基礎易於動搖。而鐵道經營之實相。必有流於投機的現象者。北美合衆國之鐵道。其最著者也。

夫既以建設資本之大部分。仰之社債借款。則全股實金必多未收之空票。（日本謂之水株券）而供給建設費大部之債權者。又無公司經營上之直接管理權。將不獨債權者之權利。易遭損失。即全國金融市場之狀況。有不爲之牽動者。幾希矣。斯實美國一千八百八十年不可掩之現象也。

竊思鐵道公司之成。原以募集股本爲主。若使社債借款之額。超過股本。將不獨債權者及公衆之利益受其響影。即由公司股東之利害觀之。亦非計之善者也。况以短期高利之負債。支辦建設費者。欲使公司基礎立於安固不拔之地。得乎。日本明治十年

前後。鐵道公司相次繼起。而以建設費用估計太少。公司之苦資本不足者。日有所聞。至明治三十四五年間。此等公司之困難。達於極點。於是有以短期之借款支辦之者。有因短期借款利息過高。而中止其工事之一部者。三十六年以後。始募得社債或長期借款以代之。率以利率過高。工事遲滯之故。各鐵道公司多有以收益短少。竟無利息可以分配於股東者。斯實鐵道公司負債過多之結果也。

日本鐵道資本勘定之財源中。社債借款總額。原少於股本。而借款一途。尤有日漸減少之勢。是不獨可以爲公司發達之左證。即謂鐵道基礎之安固與否。亦於是焉補之可也。英國社債。限於股金三分之一。日本亦有負債總額。不得超過收入股金總額之規定。惟欲以此規定爲救濟公司負債困難之策。恐終有所不能耳。

(巳) 資本之消却金(即撥還借本)問題

有宜與改良資本問題以同一之理由解決者。鐵道資本之消却金(即拔還資本)是也。英國以鐵道線路有永久不變之價值。故無所謂消却金之制。歐洲大陸諸國之官私鐵道。概於一定之年限內。消却資本金額。美國鐵道公司亦多採改良工事積立金

之方針。是英國關於消却金所採之主義。獨立於各國主義之外。而與改良資金問題之與美國絕然反對無異矣。日本官設鐵道。則採英國主義。無消却資本之事。近年以來。日本鐵道公司漸有設立車輛積立金之議。不可謂非關於此問題之注目也。竊思歐洲大陸諸國。所以採鐵道資本消却之方法者。其原因有四。

一、佛國鐵道之免許期限。爲九十年。期限到還之後。私設鐵道有不求代價奉納於國家之義務。

二、接隣諸國之鐵道。國際競爭上。對於佛國有不得不減少資本負擔之勢。

三、鐵道技術。日益進步。現時鐵道。恐有減少價值之時。

四、國有鐵道。以鐵道收益供償還國債之用。必使將來負擔漸次減少。始爲國有鐵道之完全政策。

以上原因中之第一第二。爲歐洲大陸諸國所特有。第三第四。則採資本消却主義之國所通行也。竊思鐵道之地位。決不可以永久保持。以科學進步技術改良之比例推之。數百年以後。難保無使現今鐵道絕無價值之期。加之近年以來。長距離電氣鐵

道之計畫，漸次成功，蒸氣力鐵道終必有全歸失敗。不能不改築全部始能適用者。故對於鐵道資本，而不採用消却之法。決非鐵道業者之完全經營主義也。然則必以改良資金之一部。由收益勘定中支出之。同時又須以全年收益之一部充當資本之消却金或積立金。始可謂爲完全之經營方針也明矣。

第二章 資本之合併

鐵道勃興之時。人皆熱心投資。單爲占權利的利益起見。而布設短距離間之鐵道者。觀歐米各國之鐵道史。誠屬不可掩之事實。然如一千八百四十七年。英國之恐慌。實根原於鐵道線路之濫設。且此等無數之線路。多向同一之目的。而其目的地之生產力。又有一定制限之數量。則此有制限之生產力。不惟不足以供各鐵道之運送。而鐵道經費又有定數。勿論運費多少。其不足以償此等之費用也必矣。於是而鐵道合併之說起焉。原來鐵道合併之方法有三。

- 一、以一線路之所有權歸併於他線。
- 二、資產不必合一。但將其收入所應有線之狀況。而爲適當之分配。

三、鐵道營業者，全得他線之使用權，不問其收入如何，而與以一定之利息是也。

一、合併之利

(子) 省無益之費用

雖極短距離之鐵道，必需一定之使用人機關車列車等之準備，皆經費消耗所由來也。若合併於大鐵道公司，則可以減少使用人，併節省其他之經費，以防無益競爭線之布設。於國家經濟上，亦不無少益也。

(丑) 鐵路線路之統一

多數鐵道分立之時，俱以有利的線路為目的，故計公益而謀鐵道之統一者少。當此之時，由國家經濟上或其他之點，視為必要之線路，必不可不取舍折衷，以圖綫路之統一，則舍合併法莫由也。

(寅) 辦理及計算之便利

多數公司之綫路，雖可依連絡及其他之方法，以為運送之辦理。然如發着兩端之替換或運費計算，或運費減價及停車場互用等，其辦理及計算上，俱不免有繁雜之虞。

況乎關於運送物之規則及辦理之方法。不能同一行於綫路乎。凡此等之不便。皆可依合併而省略者也。

二、合併之害

鐵道合併之原因。出於綫路競爭之結果。則合併之後。必至漸次遞減的運費。轉而為漸次加增的矣。然此所謂低減者。非指搬運以下之費用。實指不當之運費也。故低減搬運以下運費之回復。則合併尚為有利而無害耳。

近時日本鐵道合併之說盛行。幾有不達其目的不止之勢。蓋日本以長狹之短距離綫路之鐵道。經濟上終不能永久維持。平時經濟界平穩之際。尚可以出入相抵。一旦金融（即錢價）緊迫。貨物來源。稍形滯塞。收支每不相償。股票下落。則維持益為困難。加之貨物集散之程度太小。勢不得不合併為一。以求損益平均。亦自然之狀態也。且以資本缺乏之日本。而有無益綫路之布設。則弊害終所不免。此則唱合併之說之所由來乎。

合併之法。或消滅一公司。而合併於他公司。或兩公司俱消滅。而另立一新公司。皆不

必問。要之使鐵道公司之資產計算清楚。則一也。公司之資產。果依何方法計算之乎。將依公司之報告書乎。抑照時價估定之乎。但現時人心不古。欺詐百端。公司之報告書。既不足信。即照時價估定。亦有多數困難之問題。此何以故。以公司線路之地位。不能依現在運送物之多少。及將來之狀況。以明示其價格故也。勢不得不依世上所公認之價格（即股票之價格）評決之。以是而鐵道買賣之時。必平均前五年間之股票價格。以定其價格焉。

股票價格同一。則不必為特別之手續。然多有一方之株券（即股票）超過收入。而他一方之株券。則比收入時下落者。又或兩公司俱超過收入。並有同一之價格者。二者皆可不問。俱須作同一價格計算。今試設有甲乙兩公司於此。以甲公司合併於乙公司。則如左。

社名	資本金	收入額	時價
甲	百萬元	五十元	九十元
乙	五百元	五十元	三十五元

甲公司股票一張與乙公司股票二張及二十元相當。故以甲公司合併於乙公司。則乙公司須以百八十萬元買取甲公司百萬元之股票。即乙公司不可不新增百八十萬元之資本矣。而此新增之資本。將募集新股東乎。抑募集社債乎。（即借債）將又移甲公司股東爲乙公司股東乎。但甲公司股票一張。既與乙公司股票二張及二十元相當。則甲公司股票一張。作爲乙公司股票二張之後。更不可不與以四十萬元（甲公司股票共二萬張以每張二十圓計之。故需四十萬圓）之差金也。明矣。但有宜注意者。則合併公司對於被合併會社。交付價目之方法。（即以現金或以物品）總不可不依股東會之決議是也。

第三章 資本性質之區別

第一節 固定資本（興業費屬之）

鐵道之性質。其線路機具動力三者。互有密接之關係。而其資本集中力之偉大。則爲近世產業革命之一般現象。鐵道其尤甚也。鐵道建設資本之大部分。不能轉向他方。故建設費之多少爲鐵道業最要之問題。

第一款 固定資本（興業費）之特質

合觀固定資本與流通資本之比例。固定資本必大於流通資本數倍。勿論何人皆能知之。蓋線路建物車輛機具之設備費。概屬固定資本。流通資本。僅不過職員薪水燃燒炭油。其他必須物品之少數資金而已。且固定資本之中。亦有區別車輛器具機械等物。營業廢止以後。尚可轉買他處。以得相當之代價。至占最大部分之線路建物。則非營業繼續期間。不能維持其原有之價值。然則鐵道固定資本之性質。迥非他種商業資本之所能同日而語矣。

鐵道固定資本與流通資本之比例。各國不同。據孔氏之調查。則普魯西鐵道為建設資本十二五與營業資本一之比例。英國為二十與一之比例。日本近年建設費。對於營業費之比例。官設鐵道十五倍強。私設鐵道十四倍弱。以上計算。雖不能認為固定資本與流通資本正確之比例。然以營業費之大部分。尚可以收益勘定支辦。故由此點觀之。益足以見固定資本之大矣。據明治三十六年。日本私設鐵道收益勘定之使途。則資本勘定二億四千七百餘萬元。中建設費即占二億三千二百萬元有奇。合

貯藏品假出金製造中物品。共不過千四百餘萬元而已。加之貯藏品中線路工事應需之物。多有屬於固定資本之性質者。是固定資本對於流通資本之比例。更非上列之統計所能表其真相也。觀於日本明治季年鐵道作業局資本勘定之計算。所列如下。可知其實。

固定資本	130,479,909
生利資本	200,000
据置運轉資本	2,050,000
官設鐵道用品資金	18,196,960
不生利資本(固定資本之內)	150,926,870
合計	

據此統計，則固定資本一億四千八百萬元。對於流通資本之二百二十五萬元。為六十六與一之比例。更可見固定資本與流通資本之差異矣。

第二款 關於興業費多少之普通原因

由鐵道業之經營上。以求鐵道建設之目的。則不在技術上最完全之建築。而在營業上最有利益之線路。是以興業資本與營業收益之關係。即為決定興業費多少之要

件。且以收益純金爲營業收入與營業費之差額。故興業費與營業收入及營業費之關係。鐵道經營上第一要義也。

鐵道興業費與營業收入及營業費之關係。以概括的觀察之。則鐵道營業收入之增減。與興業費之多少。爲正比例。而營業費之增減。則與興業費之多少。爲反比例者也。何則。建設之際。節省費用。減少人力。以致線路工事有各項缺點。如接近天然之地形。用小半徑之曲線。軌間狹小。土工減少是也。而其影響之及於收益與營業費者。卽不能使用強大之汽罐車。不能駛行最速之急行列車。各種設備易於摩損。燃料勞銀之增加是也。

由是觀之。是興業費與營業費之關係。以反比例爲增減。故增加建設費。卽所以爲節省營業費地也。但營業費之增加。隨時不同。而技術上之限制。則有一定。故勾配曲線。在某程度以下。尙於營業費無關。至超過某程度。則其影響必及於運轉。營業費亦有不得不因之增加者。據此情形。將爲減省營業費。增加收益計。多擲資本於此乎。抑又明知將來營業費之增加。而以目前之節省資本爲得策乎。此等問題。概屬企業家之

解決。非技術主任者所能過問。以可據以決定興業費之多少者。經濟上之問題。而非技術上之問題也。茲爲列舉其原因於下。

一、資本利率之高低。報資事業之動力。全在資本之利率。若利率甚高。則建設費增加之效果。不可不大。換言之。卽建設費增加之後。營業收入之增加及營業費減少之程度。不可不隨建設費增加之程度爲比例是也。故必利率低廉之時。建設資金。始可任意增加。以負利不大。則營業收益。易以取盈也。

二、俸金及燃料之高低。是等之高低。亦影響於營業費之增減。故俸金及燃料之價高。則營業費增。而建設費增加之利益大。俸金及燃料之價低。則營業費減。而建設費節省之利益大。世人每謂俸給過高之時。不如以機械之力代勞力者。殆以此也。

三、現在及將來運輸之強度。營業費之增加。隨運輸強度之大小爲比例。故同一節省建設費之工事。而以之施於運輸頻繁之線路。與以之施於運輸閑散之線路。則其間利害之相去。不可以道里計矣。此一國主要之幹線鐵道。所以雖擲重

費亦所不辭也。

第三款 興業費之分類

鐵道建設費。大別之爲總係費及狹義之建設費二種。總係費指狹義之建設費以外創設鐵道必須之費用。包有創立公司必須之費用及建設中資本之利子在內。此費用往往有糜去巨款者。大抵由於公私發起人之不注意者多。狹義之建設費。自其性質上觀之。則由左列之五項而成。

一 總體費

此費用有難分配於各種工事之性質。線路測量費。工事監督費是也。

二 用地費

鐵道用地之收費。及關於土地之費用等是也。

三 土木工事費

含施工基面以下一切之工事費用。土工橋梁隧道等費屬之。

四 建物費

含有停車場及其他建築物並柵垣等費。

五 軌道費

施工基面上布設軌道必須之一切費用。轉轍台、轉轍機、信號機、電信線等、使用軌道必須設備之費用等屬之。

六 車輛費

車輛費、則汽罐車、客車、貨車之外、含有車輛之運轉製作修繕必須之費用。

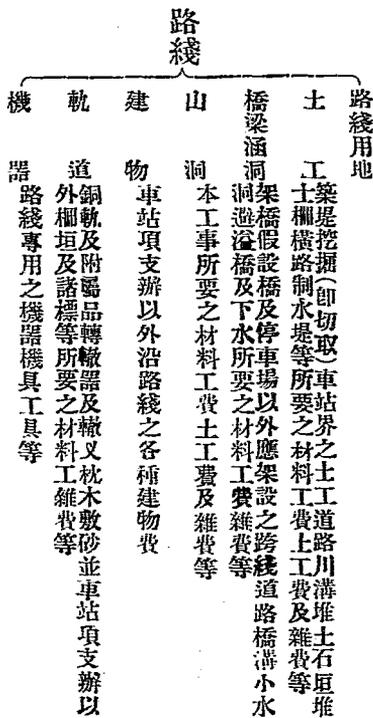
以上各項之費用中、第二至第四屬於綫路之建設費、第五及第六屬於狹義之設備費。兩者之性質、由經濟上觀察之、皆各有其特質。綫路之建設費、雖依技手工夫勞資之多寡、而有變動。然其變動不如設備費之甚。以狹義之設備費、依材料代價之高低、而有伸縮也。（綫路建設費中、亦有橋梁建物等之材料費、然居少數。）且前者之費用、在綫路熟於技術者、尚可節省。後者之費用、在運輸之繁閑、須以距離之單位概算之。而鑄鐵及其他報製造品、又多受世界的市價之影響、而為其所左右。然則節省建設費之最宜注意者、在關於收買土地、土木工程之方法及建築物之廣狹等事、而軌

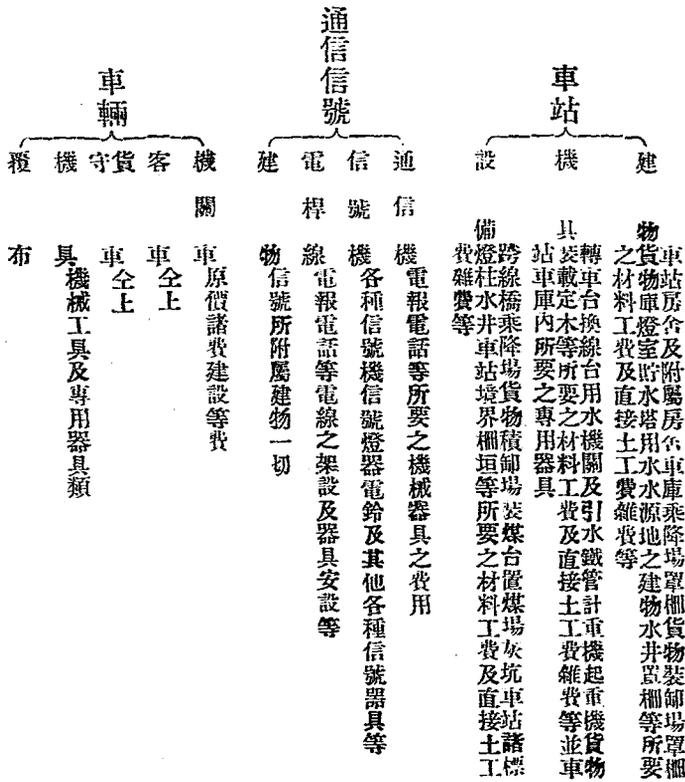
道費、車輛費，則宜注意於購買材料可知矣。

各項費用之比例。關於綫路之性質與工價材料之高低。工事容易之地。則需設備費甚多。故建設費之關係於一般工價材料之高低者亦多。工事困難之地。設備費比較少。故建設費之隨綫路工事方法而有變動者。則為比較的大也。

附資產核算欸目表（即固定資本）

(甲) 鐵路

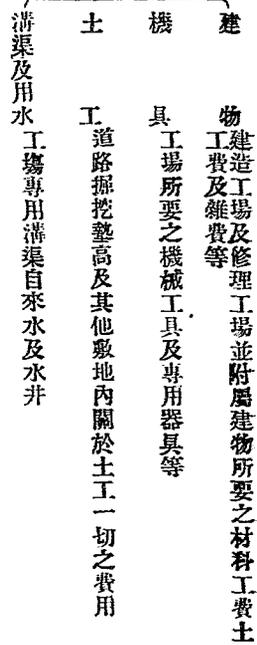




普通
物建
器什及



工廠



材料場保管品

磚瓦	地金
木材	枕木
顏料	藥品
薪炭煤油	絲層類
備品	機械
器具	路線用品
橋梁用品	車輛用品
洋灰及石灰	釘類
使水用品	建物用品
電汽用品	雜品

第二節 流通資本

第一款 流通資本之特質

鐵道之流通資本，乃包括一切容易變動及可交易之資產，可列諸清算之類者。

無論何時。其關於流通資本部分原來之債務。不可侵及固定資產。其流動資產所包括者。(一)局中所存儲現金。(二)應收入票。(三)應收入帳目。(四)他路公司或個人名義負欠于本公司之款。(五)公司經理人與執務員所負欠者。(六)貸款於他公司。(七)各種雜項資產。

第二款流通資本之處理

大凡鐵路帳目及報告等。必以最完善之規法。處理現金款目。不致多費研究之時間。借貸與應收入票。原來于鐵道資金上無重要關係。所謂資金者。包有路局所貸出款項。與本路所收入之存票。設或貨客短少運費。因此授以期票。天然可謂應收入票。鐵路借出若干現金之事。不少概見。蓋貸借與期票之信用。雖甚章著。與全無信用者。顯然區別。然不可以與現金相比例也。其全無信用之債務。當另開一損益帳目。至貸款與應收入票發達之分量。依規則上不能列諸妥善帳目之類。

應收入帳。乃專記載客商及他項與鐵路有關係者。對於路局所欠之總額。然此

項簿帳。亦不甚重要。並不關於他項公司或個人所負公司之款目。寔則僅爲客商對於本公司負債。或第三鐵道公司欠款于運輸收入款項中之額而已。貸款與他項公司。乃鐵道普通條例。當現金借給于微弱或不穩當之公司時。其債務証券。則爲主要公司所保管。間或爲持有股分債券之本土所保管。雖然。貸款于他項公司。名義上雖稱有如許財產。按理言之。其提前付款。乃爲供給債主鐵道上之欠項。而爲將來取還之計畫。寔則等諸現金之損失。且表示關於此路之虧耗與損失。所以前付款于他路公司。關於殘額勘定表。乃會計條款上之極危險者。且當小心考查焉。

關於經理人服務員所負債條款。及各種資產。不須特別登記。其關於經理人所負之款。可記諸上面。此外則列諸重要部分活動存款之條款。以單記及短少爲妙。此可指出明白者也。

附資金支辦方法表

(一) 種類 分三項

費本金

普通股票

優先股票

社債

借入金

(二) 辦法分甲乙二項

(甲) 社債

社債發行之申請書式

一 發行之理由

二 社債之總額

三 券面之金額

四 社債之利率

五 募集之始期終期

六 元利償還之方法及期限

一 社債之總額

二 社債之金額

三 社債之利率

四 社債償還之方法及期限

五 公司之商號

六 前社債尚未償還之總額

七 社債發行之價格及其最低價額

八 公司之資本及收入股金之總額

九 最終之貸借對照表公司之現存財產

社債公告之書式

社債募集之事項

- 一 募集截止之年月日
- 二 募集之金額
- 三 應募金額
- 四 募集契約締結之最昂最低價格及公司之實收金額

社債償還之要件

- 一 社債收入額既往累年收入額及未收入額
- 二 社債償還額既往累年償還額及未償還額
- 三 利息支拂額
- 四 債券讓渡讓受之人員及債金額
- 五 現在債權者之人及債金額

(乙) 借入金

借入金之申請書式

- 一 負債之事由金額
- 二 元利償還之方法期限
- 三 利率
- 四 抵當物件之種類及其目錄
- 五 契約書謄本
- 六 債權者之氏名住所

第三章 資本帳出入計核

任何種會計。莫不有資本。鐵道既列為特別會計。即當以特別資本為之基礎。且因以運轉利用其資本所得之收入。以經營其事業。由是資本帳之設立。為其要素。然欲明鐵路資本之收支計算。須知本帳簿之歲入中。含有前記鐵道益金借入金或賣却鐵道用物品所得之收入。其歲出中。含有前記鐵道之建設改良費及建設營業用貯藏物品之購入代金。本帳簿之年年歲出。逐次積集。遂構成鐵道資本之大部分也。

第一節 資本項下歲入門

第一款 經常歲入

(a) 借入資本(分二項)

(一) 項借款 表甲一 (a) (b)

在鐵道營業未發達時代。借款與公債為政策上必須之處置。吾國財政基礎尙得確定。公債一項。未及盛行。故鐵路一途。惟借款金額。占其資本之大部分。所以國家對於借款築路之方針。主推獎不主批駁。亦鐵道業務幼稚時代。必經過之階級。而孫中山

蓋所以謂民國鐵道不外借外債而建設之者也。

(二項) 公債及股票募集款 表甲) 二 { a } { b } { c } { d }

所謂公債者，謂其以普通條件發行一種証券。不論國內國外。各資本家皆可依據發行條例而購取者也。所以歐美各國關於經營鐵道事業。其資本之大部分。莫不原於資本之募集。日本明治以來。鐵道業務發達之迅速。皆由鐵路公債信用之昭著。而其愛益於此種債票之處亦良多。我國經營鐵道以來。除借款外。其公債募集收入款。為已成各路所無。而關於借款手續又往往以本路或各種稅源及不動產充作抵押。此實吾國經營路事之一大缺點也。近日當事諸公深鑒此弊。欲仿東西各國成例。推廣公債募集之法。並發行優先普通等股票。以圖路事之進行。而輕減特別借款之損失。雖目前公債募集之事。無甚重要。而將來必佔鐵路資本中一大部分也。

表甲三

(b) 營業餘利撥充資本 表甲) 四

鐵道事業。為天生產業。如欲其經營進步。以從事線路之展築。亦必增加其收益。對於

建造及改良等項所屬之資本。非僅支付其利子。除元金償却外。尚須有若干額之剩餘金。如京張鐵路全。係京奉餘利撥充竣事。此其明証。

第二款 臨時歲入

(變賣物件) 屬于鐵道一切物件。何以有變賣之性質。蓋以鐵道營業者。當建設之初。購辦需用材料。不能不增廣其量數。以防缺乏之虞。而此增廣之物件。當工事告竣時。所贏餘者。若保存爲日過久。恐生剝蝕腐敗之患。且須多其保險之金額。故不如變賣之爲愈。又如近今鐵道工事之改良方法。種種不一。往往有易窄軌爲寬軌。改立車爲坐車等事。此種改革事業所留存之原有材料。既不適用於本公司。惟有賣與他公司之需用此等物件者。庶彼此兩得其便。至其變賣之手續。與普通商品買賣不同。大半由甲公司賣與乙公司者居多。故此等款項支付。多用割款方法。不必爲現金之運用。亦歲入中之一特例也。 表甲 (五)

第二節 資本項下歲出門

第一款 經常歲出

拔還借本

按拔還借本問題。在英日等國鐵路經營計畫。原不採用。然就經濟上技術上變遷改良之趨勢而論。以前各種債款借貸之條例。已不適於今日。而現今通用鐵道之工程。數十百年以後。將必絕無價值之可議。故對於鐵道資本。而不採用拔還借本之法。決非鐵道營業者之完全經營主義也。

表甲

(六)

第二款 臨時歲出

(a) 添置車輛機件

- (1) 機車
- (2) 客車
- (3) 貨車
- (4) 各種機件

按鐵路運輸事業。雖藉鐵軌等項種種設備。而車輛實司重要之職。機車則以蒸汽力燃燒摩擦等力之關係。客貨等車則以運轉力往來循駛力以及天時人事之銷磨損耗。有日漸減削其効用之勢。即機械等件。亦何莫不然。所以經營鐵路事業者。必預爲計算其年歲壽命之長短。而以若干支出金額爲改良補充工事之用。而鐵道事業之基礎。於以堅固。故經營路事者。使徒從事於侈張公司餘利分配之多。以博一時之譽。

而不計及於添置供備各種車機之用。其危險實甚。所以歲出資本中之添置等項最關重要也。

(b) 擴充工程

1) 甲處工程 2) 乙處工程

工程一項，乃鐵道上最要問題。其中有係建築未完之工程，則應稱建築工程。如係常修養之工，則歸營業項下。養路費及維持費內。所謂擴充工程者，乃指線路之展築。車站之改良。局所之更造。以及各項關於建設場所等之推擴。皆屬此類。

擴充工程賬目之記錄法 (分子丑等四項)

(子) 凡路工之改革等。或依原來圖樣重行建築。如所費之款超過以前之數。此項用費。應列入路工項下。

(丑) 凡加添原有工程之費用。應歸展拓項下。

(寅) 假路工原來成本一萬元。為水衝去。若依原來式樣修造。其費可在路工項下支取。設另加擴充。因而其費共計有二萬五千元者。一萬元登路工項下。其餘增加

一萬五千元。歸展拓項下。

(卯) 凡舖軌道，其費歸展拓項下支取者。嗣後拆卸其材料，應收存材料所造，單時，應作爲由材料所發出，而照原價收入展拓項下。其中耗折之數，則列于路工項下。

附表甲 (七) 附表甲 (九)^(a)_(b) 表甲(十)

(乙) 公積金 (分三款)

第一款公積金之普通性質

公積金者，謂於每結算期所獲之利益內，提存若干，以備不虞者也。蓋以無論若何營利事業，有利益必有損失，且有今年大損，而明年大益，後年又復大損者。儻獲益之歲，不有以豫防之，則一旦遇有損失，將不免陷於危急之中。故近世商業界，每當獲益之時，固無有不於其利益中提存若干，以備不虞，而並藉以擴張業務者也。然公積金，雖亦爲對於股東之負債，而其性質則與資本金不同。此其所以持設欸目也。

第二款公積金之類別

公積金得因其性質而分爲六種。

(一)法定公積金。謂依鐵道法律之規定。以提存之公積金。故其應提存之多寡。各國皆以法律而規定之也。

(二)分紅平均準備金。凡在股分組織之公司。除法定公積金外。當純益較多時。往往有提其若干成。以爲分紅平均準備金者。蓋其目的在使每期之分紅率相平均也。

(三)特別公積金。凡值有特別之支出。抑或因特種之目的而提存者。概謂之特別公積金。

(四)過期貸款準備金。凡公司貸款于他公司之過期未償或轉期未償者。謂之過期貸款。而此種貸款。常有因不得已而倒欠者。故當於純益中如數提存。以備補填者也。

(五)所有物損失償金。所有物中。如房屋則日久價廉。而債票亦時低落。故凡所有物。必於結算期廉估其價。計其較購入時相差之額。而自純益中提存之。此卽所謂所有物損失償金也。

(六)新築金。謂計其豫謀擴張。而建造新工程之費。而於純益中提存若干備用者也。右所述諸項公積金。惟法定公積金。處於每結算則提存之。餘則無法律規定。第因事

制宜可耳。固非如法定公積金，非提存之，則不得均分利益者也。然普通之視公積金，多有作爲法定公積金者。故當兼提他種公積金時，須各設款目以整理之。

第三款公積金帳之出入計核方法

鐵道何以必須公積金，蓋鐵道事業之經營，如遇災害事變及其他所不及預防事件，致使鐵道會計之歲出入生不足時，欲謀填補方法，不可不置公積金。此蓋與一般會計之預備金爲匹敵者也。（又與商業會社之積立金同一性質）

資本金帳簿，原以明積立金之支出計算。本年度積立金如係五十萬元，加以前年度之百六十萬元，合計有二百一十萬元。即本年度賬簿之歲入，若發生補填金時，即本帳簿之歲出也。日本鐵道會計法，規定每年撥入積立金帳簿上之金額，不得過鐵道益金百分之一。實以制限其額。但近年尙未見支出之實例。公積金賬目之規畫如此。然以考之吾國鐵道現狀，各路收支多寡之情況不同，即其歲出歲入盈虧之比例亦各別。故其公積金之計畫，無一定之法程。以致遇有羨餘時候，不能存儲若干，以供意外之用。而一遇損失及意外事變之發生，勢必挪移定款，或支用收入常款。如今年南

方軍事發生。及大水衝壞京漢路軌等事。遂致各路收支蒙其影響。皆原于未曾規定公積金章程。以爲補償故。甚願當事者。于各路收入歲計。酌定公積金一途可也。

附表甲 (一)

第二編 營業收支核算方法

(首總論)

(次甲乙二項(分收入支出))

總論(一) 營業收入及支出之比例

鐵道營業。雖有種種變體。今但就其普通之方法研究之。則鐵道事業。在使用其所有之線路車輛及其他之附屬物件。而以多得益金爲目的者也。此目的由營業收入之增加。與營業支出之減少而達。故營業收入。與鐵道益金爲正比例。營業支出。則與鐵道益金爲反比例。而收支係數。則爲鐵道營業之指針。而屢試不爽者也。

所謂收支之係數者。指對於收入百分支出之比率。比率大則益金小。比率小。則益金大。其大較也。日本鐵道可謂經濟的營業。且有巧妙之技術者也。但統計之數學。(平

均數學）往往不足以明一種業務之現象。而其增加多少之故，反須詳細說明。致起吾人之難問者。鐵道收支係數之增加，亦其一端也。其增加者，必非僅由營業方法之不經濟而生。即於營業費之增加（線路之性質）運賃之低廉。運輸強度等，亦莫不有密接關係。概言之，則與其由支出之多少計算。毋甯由收入之多少計算之為得也。鐵道營業費與營業收入之比例。有依鐵道之情勢而增加者。有依鐵道之情勢而減少者。收支係數關於收入多少之理由，則含有兩者之性質。例如日本東海道線。每收入百元需營業費三十七元七十二錢。（明治三十六年）北陸線則需五十一元六十二錢。其理由雖以兩線路收入之差異為主。然線路之收入。雖有差異。但使線路既已開業。則營業費之支出。必有萬不可以或少之數者。此鐵道營業費之性質。所以不可不講也。

總論(二)營業帳之內容及性質

鐵道既有資本。則運轉此資本以經營運輸及附帶事業。乃有營業費之支出。而其結果必得收入。是為營業收入帳。所以本帳簿以鐵道營業所生諸般之收入金。為主要

之歲入。即以鐵道之維持保存及營業上所要之諸般費用。爲主要之歲出。換言之。其歲入中。即含有旅客及貨物之賃金。入場料。廣告料。辦當受負費。營業料等。其歲出中。即含有軌條之維持修理補充費。停車場保存費。運轉費。車輛修繕費。貨客取報費。役員薪金費。及對於他負債之利子債務償還金。輕便鐵道之補助金等。其收益帳簿歲入總額。超過歲出總額之金額。稱曰益金。此項益金。撥入於鐵道建設改良費。而以其中之殘額金。撥入於積立金帳簿。故增設鐵道。其營業費。雖不免增加。然一面仍得增加其收入也。

(甲) 營業收入核算

第一章 行車收入 分客車貨車兩種

鐵道公司本來之營業。在以所有車輛運送旅客貨物於所有鐵道線路之上。以圖達營利之目的。雖未始無兼營他種業務之事。而要以運送收入。爲最鉅大。蓋運送收入。即行車收入。其中包有客車收入。貨車收入。兩大類。客車收入之最重要者。爲乘客運費。行李。貴重品。動物等運費。以及郵便費。行李保管料。寢臺使用料等。在內。貨車收入

之重要者。爲大貨物、貴重品等、運費發著手數料、貨車貨物留置料、及違約罰金等。以上物件。大概當指其總數。其目的在對於以上條款。當顯明全體總數。當營業費給付之先。必將金額收入之取諸公司各支號者。表示其所記之賬目。如此。則訛舛報告。無可容之餘地矣。設若公司資本賬目條列之揭載於特別細目與其路工估計及建築條件。能格外條分縷晰。其中所有蒙混之欸目。斷不能以方法巧妙。免其直接或間接之發現底蘊也。譬之有一帳項。虛報五十萬元之入欸。而以此項不實之欸。分配於投機主。則通帳上之負債金額。當有增長之勢。猶之因分配金而借入此項之現金。有五十萬元正式之加數於殘額表資產方面也。

第一節 旅客運送收入 (分四類)

(I) 客票之種類

現時各國所用車票之種類。其數甚多。今依其使用之方面區別之。其重要者如左。

(一) 通常車票
應一般旅客之需而發買者。有通常及連絡之二種。

(二) 往復車票

(子) 通常往復車票

於一定之期限內，得以使用者。因旅客往復於一定之區域間，且其度數甚多，故發行此種車票。在旅客得以免一一買入之繁。在鐵道公司，得以收一時收入之利。洵兩便也。此車票有一回分及數回分乘車券之二種。有減價者，有不減價者。減價者，謂之減價往復車票，不減者，謂之通常往復車票。減之比例，則為一月 10%、二月 20%、三月 30%、四月 40%、五月 50% 焉。

(丑) 臨時往復車票

祝祭及其他旅客之多時，特限於一定期限，發行臨時往復車票。其減價之比例，雖不一定，大概分八折上下。

(三) 多人數車票

學校生徒教員及其他各種團體之人數衆多，欲至某某一定目的地者，則不一一發行車票，而總記其人數於一車票上，以免繁難。且人數尤多，則公司可以特備車

室。旅客亦不致分座各處。至有寂寞之虞。亦公司旅客兩便之法也。但多人數之意。必在五十名以上。其減價之比例。多由九折乃至八折焉。

(四) 便利回遊往復車票、

一定之期限內(多則十日)於沿途驛站。可以隨意上下。眺覽近傍風光。如避暑及游歷等所用之車票是也。

(五) 寢台車票、

此為記名車票。而得以使用寢台者。各鐵道皆限於一等旅客。

(六) 狩獵車票、

由十月初一日起。至四月十五止。其間共發行二十四次。或有限定一定期限者

(七) 學童通學車票、

此車票為獎勵就學不便地之學生而設。

(八) 便利車票、

於招待遠方之客或宴會之時發行之。

(2) 客票登記之內容

客票者、連送人約定運送旅客於某一定之地之証書也。有此車票者、自應有請其運送之權利。其性質之與貨物引換憑相於同者、一則得以請求更換、一則得以請求運送而已。

第一 客票上之宜記者

(甲) 出發驛名

(乙) 到着驛名

前二項最爲重要。若無此二項、則無効力。

(丙) 作成之年月日

有轉買或通用期限之必要。

(丁) 運費

(戊) 通用期限

此期限各國公司皆五十哩未滿一日、百哩未滿二日以上、每百哩未滿、每加一日。

故三百五十哩之車票，有四日通用之効力。

右所舉之要件，雖爲各鐵道公司一般之原則。然其以車票之種類而省略者，通例不列示車票所有之權利義務。不過依記載宜遵守鐵道條例之字樣而已矣。

茲有宜注意者。車票上不記所有者之姓名，卽勿請何人皆可使用。蓋因車票上無記名之餘地。且亦無需乎者也。

(3) 客票經管之要則

(一) 客票收入計算 夫客票收入之計算，其須用核算員之數目，較少於貨票收入之數目。大抵收欸之關於售賣客票者，則歸客票收欸之核算員查核之。而收欸之屬於行李郵便印刷物新聞紙包裹，與夫各種運費之與旅客相連帶者，其稽核之責任，或仍歸於前客票收欸稽查員，抑或另列於零星收入欸之查帳項下。各有不同也。至若論及運貨收入之總帳簿，則司保管之責者，非鐵路管理，卽總會計員。而現金則歸管財人經手。大概旅客收入稽核之種類，可分爲數項。(一)鐵道管理。(二)核算員職務。(三)車票收欸人之職務。(四)總局之事務。(五)零星客票收入欸項之實用。

(二)管票處 所謂管票處者。乃各路客票經理員職務之一。因以報告保管殘存之客票。且有請求管票員加發車票之特權。有一種路綫之旅客運輸部分。必須載明期限。亦有允準其爲不時之請求者。試列其必須之條件如左。表乙一

管票員當傳送所。需用客票於管票人之前。必備辦一傳送單。而記明其票之狀態與數目。亦往往有以經理人所簽注之請求空白狀當作傳單者。蓋傳送單乃用以傳送客票于管票員。管票員籤字于其上。而發還于客票收款查帳員。及既簽注此項傳送單之後。各客票即作現金計算。抑或作客票計算。不外此兩種方法也。

關於客票經理員重要報告事項。即連絡報告。各路客票報告。及賣票帳簿等。其連絡報告。乃恰合指出現在連絡客票之情形。至各段客票報告。乃與連絡報告不同。而其所登記者。不過一切日期及開始時或停止時之數而已。分段客票之連絡。乃往往爲各車場接續之用。其賣票簿帳計核所有賣出之客票。以其現金滙送管幣處。而保存其殘額云。表乙二

有幾種報告。乃爲指出按月逐日所賣出車票表冊之準備而設。

各路運輸之無須特別逐日報告者。可於各車站之出入款目。造成按日結算憑單。以表明一切資產負債之總額云。大概各路之查帳員。必須將每星期所得旅客車費之報告。達諸會計員。而管票員必須將每星期旅客所得有報告。與每月現金報告按照前方式樣以辦理之耳。又查帳員亦有時須將每星期所得賃金報於車掌之事。

表乙三

表乙四

(a)
(b)

(三)車掌之職務 客票收入帳項之第二件。乃因車掌收集旅客之車票時。並一面收受賃金。且發出額外車票。所有此種客票與賃金。皆由車掌登記于每日報告與收入帳簿。迨列車已到所過地點。遂將此款轉給于收票人而送諸會計員之手。

表乙五

附記 車掌往往傳送一種簽名及定期報告。隨同所集合計里票存根。按日送諸客票查帳員。車掌逐日將車務情形報告於查帳員時。其客票額外票與賃金等亦隨同報告。車掌可于收款帳簿中取一收條於管票人之手。且保存此種收條。為長期之報告。但此項收條僅為有車票收管路局所必須之品。更有進者。凡關於此項

路線其車掌必按照收款表冊。爲查帳員作出月報。以指明付與收票人現金之總額。卽爲關於客票收管人帳目之手形云。

(四)客票收款員之職務。客票查帳部之應行職務。乃須舉所有報告同客票直接送之於總局。又多數鐵路。設有收票員。其位置乃居于主要車站與連合車站會計員部署之前。此項收票員職司收受所集合之車票。及車掌之小股報告及賃金。收票員對於車票及報告。宜詳細考察。而送諸會計員。但其關於所得之賃金。則存放之於銀行。而作管理賃金人之賃金。

收票人關於此項存款。列爲每日現金報告。以送諸會計員。其式如下。於月終則舉逐日所存各分銀行之款。編成一月報冊。至其借貸區分。則按照前月之記錄而定之云。 表乙(六)

(4) 旅客運費計算 表乙(七)

(子) 計算之區別

旅客運送之計算。極爲單簡。區別之爲二。

(甲) 人數。

依人數者。雖有一人與多人數之別。然其計算皆以一哩爲單位。所謂多人數。總依各鐵道營業者不能一定。然有以五十人爲最低數者。又有以二十五人爲最少人員者。

(乙) 車輛

依車輛者。與貨物之貸切相同。但不超乎定員三分之二。則勿請何人皆得乘車。計算之手續

(丑)

各驛發賣之乘客運賃。記入乘客運費日記簿。每日總計之。作乘客運費日記表。(附七號) 上之于審查部。更轉載於乘車運費十日計算簿。準此作十日間收入總費之旬報。上之書審查部。至一月之末。復作乘客月表。報告一月中乘客總數及收入總數于審查部。該總數須與各驛所運輸收入總帳之旅客運費總數相合。方爲無弊。

數線連絡之時。尙須作連絡乘客日報表。將到着驛等級運費等詳細記明報告於

審查部。月終更作連絡乘客月報表。此總數亦須與運輸收入總帳之旅客運輸總數相合。

每日本驛所收旅客車票宜記入於收票帳。作收票日報表。區別發賣驛名及現收票之總數。次日上之於審查部。

遇兩線連絡之時。則作連絡收票日報表。若有三線或三線以上連絡。則須作二個以上之日報表。

旅客之乘越或換車時。宜發行領收票及換車車票。領收之運費。則記入乘客不足運費元帳。(即底帳也)更作乘客不足運費日記表。上之於審查部。連絡之時。則作連絡乘客不足運費日記表。上之於同部。

第二節 貨物運送收入 (分五款)

第一款 貨物之等類

貨物等類。千差萬別。複雜莫名。然於辦理上之便宜。有不能不區別之者。貨物有等級品及級外品兩種。等級品分爲四級。級外品分爲五級。此區分雖爲官設鐵道之規定。

然一般私設公司皆據準之而無變更焉。

一等級品(附錄貨物表參照)

向分爲五種。近時新改正規則。綜合四種。

(子)一級品

屬於此級者。爲未製品或半製品。或各種製造品之原料。比於重量容積。而其價格外低廉者。其重要者如左。

石(大理石不在此類)、硫黃(不精塊)、葦類谷類肥料木材石炭等。由此觀之。則與一國生產大有關係之原料品。皆屬於第一級可知也。

(丑)貳級品

半製品。或已製品。而價格低廉及食料品等。與一般之人民有直接關係者。石(未受彫刻大理石之類。肉類)乾物海草綿未製皮建且類砂糖石礮煙草酒粕等。

(寅)參級品

已製品。而價格及容積甚小。且無重量者。石(已彫刻大理石之類)硫磺及精製品。陶磁器。玻璃細工。品。卵菓子。植木。酒類。漆器類等。

(卯)高級品

已製品。比於容積重量。而價格甚高。且搬運時須注意者。絹絲衣服花帽子菜鮮魚鮮肉等。

二級外品

級外品分爲五種

子、生獸類。不以斤量定運費者。馬駒、羊、山羊等。

丑、危險品。劇藥、摺附木、各種石油、油紙等。

寅、車輛類。自轉車、小兒用車、人力車、貨車等。

卯、死體。

辰、物種類、重品。金銀、鐵、銅、錢、地、金、銀、寶石、金玉、細工、物、紙。

第二款 貨票登記之內容 (分子丑二項)

(子) 運送書 表乙(八)

(1) 運送書之性質 運送書者，貨主向運送人記其運送某種貨物之告知單。即近日各公司所用之各種託送書是也。運送書上宜記載之要件。有一定程式如左。

- (一) 運送品之種類、重量、容積、及其種類之個數記號。
- (二) 達到地。
- (三) 達到地受貨人之氏名或商號。
- (四) 運送書之成於何地及何年月日。此外貨客必須署名蓋

印於其末。

(2) 運送書之種類 現在鐵道公司通常使用運送單之重要者如下。(甲)貴重

運送書。(於託送金銀紙幣及其他貴重品用之)。(乙)新聞雜誌託送書。(於託

送新聞雜誌等時用之)。(丙)貨物運送狀。(於託送一般大貨物由貨主付與鐵

道公司者。此項用途最多)。(丁)危險物託送約束書。(因第二種級外危險品之

運送責任甚大。必須於運送書上附載特別約束之條款)。(戊)火藥託送書。(於託

送火藥時用之)

(3) 運送書之効力 運送書者。貨客對於鐵道營業者。請其運送某種貨物之託送

書也。貨物引換憑單及他種關係皆基於此。

(丑)貨物引換憑單 表乙九

(一)貨物引換憑單之性質。貨物引換憑單者。運送人對貨客請求所給與之一種証

書也。貨客不請求。則不給。又貨物引換憑單。非純然之証據證書。亦非手形之要式

證券。而為一種之商業證券也。與海上之船貨證券同一性質。即作為商品買賣亦

可。該憑單上宜記之要件如左。
(1) 運送品之種類重量容積及個數併記號。
(2) 達到地受貨人之氏名或商號。
(3) 貨客之氏名或商號。
(4) 運送費若干。
(5) 貨物引換狀成立之年月處所。以上所列之要件，必須記入者，因使人明白其運送之目的，及目的物，併其報酬，與利害關係人，而運送不至有誤也。

第三款 貨物運送之支配

(子) 運送代理人

(一) 貨主與受貨人關係

運送代理人，受人之依託，允為之運送某種貨物。依其品名重量個數容積及距離而定運費。且給貨物收領書及引換憑單於貨主。是此貨物引換憑單，全代鐵道營業發行之者也。但其算定運費之時，必須有特別之約束，方為合法。不然，則不得向貨主或受貨人請求報酬。蓋運送代理人，為運送人與貨主間之媒介，原有可以請求代理手數料（即勞費）之理。但近世日本之習慣上，運送代理人與運送人無大區別。故運送手數料，大概當加入於運送之中。

運送代理人與貨主約定之報酬及運費。雖於交納貨物於運送人之時。即宜交付。然實際上貨主多後付者。且有貨物運到時。受貨人始付者。若貨主及受貨人不給運費。則可留置其運送品。至運送代理人之對於運送人。則運費必須後付者多。如約定後付而竟不付。亦得留置其運送品焉。

(二) 運送代理人與鐵道營業者之關係

運送代理人托鐵道營業者運送貨物之時。多依貸切運送（即包車法亦曰整車）而以通常運送法或噸積法運送者少。蓋貸切車之運送。必其托送之貨物數量甚多。能於一車之中。裝載同級品。則其價格甚為低廉。若數量不多。俱為異級之小貨物。則必依混載貸車法（見下）蓋運送代理人利益之點。全在以通常運費約束之貨物。統載於貸切車中。而貸切運費與通常運費之差。即運送代理人利益之所在。代理手數料。殆非其所計及焉。但實際上運送代理人與貨主約束之運費。較之貨主直接依托於鐵道營業者之運費更低。若其混載貸切車。而有損失毀壞。則歸運送代理人負擔其責。

(丑) 貨主

所謂貨主者，指凡直接對於鐵道營業者托送貨物者也。普通之貨主，勿論。即運送代理人亦包在其中。以運送代理人爲貨主之代表也。

(1) 貨物托送之方法

貨主托送貨物之方法，大概如左。

(甲) 通常運送法

通常運送法，于貨物少時用之。依第一節所述貨物之類別及小荷物大貨物之差。作一詳細明備之托送書。交與鐵道營業者。鐵道營業者將其所開之種類個數容量等檢點無訛。受其規定之運費。而後作一貨物引換憑單付於貨主。

通常法，貨物之載上卸下，俱歸鐵道營業者之責。貨主當交出貨物之時，同時即以保管之責任。付於鐵道營業者。但貨主交付貨物之地，必在停車場之倉庫。

(乙) 通常噸積法

貨物之數稍多。其總量達二噸（每噸當中國一千六百八十斤）以上者。可依噸積

法計算。蓋較之通常運送法稍爲低廉也。至異級品混載時，俱依最高級品之運費計算。

(2) 運費之收付及計算

運費有當付及後付二種。然後付者甚少。其方法如前所述。必鐵道營業者與運送代理人之間。有特別契約。且出有信認金者。始能有效。至一般貨主。則皆以當付爲原則。後付計算之期間。僅一日。於其日之終算付。則出貨甚少時。殆與當付無大差別。但此計算。以特約運送代理人所在之驛行之。因計算期間延長之問題。研究日益進步。將來或能改正。亦未可知。

(寅) 受貨人

受貨人爲取結運送契約之間接的當事者。即貨物到着地。由托送人所指定之受貨人是也。托送人與受貨人有同爲一人者。有全異其人者。運送代理人則同爲一人者居多。其爲一人與非一人。皆可不問。但托送人將鐵道營業者所給之貨物引換憑單。送付與受貨人。受貨人又接得公司所與之貨物到着通知書。即可向鐵道營業者領

取貨物。此際受貨人宜於貨物引換憑單之裏面。書領取表面所記貨物之意於其上。受貨人雖接得鐵道營業者到着之通知書。尙未接到貨物引換憑單。而又必須領取其貨物。則受貨人必與鐵道營業者爲特別約束。於假設簿上署名簽印。始能給與。又或有公司通知書未着而卽領取貨物者。此時亦必給與證書。但於領取貨物三日後。必送貨物引換憑單於公司。如逾此期限。則必請二人以上之保證人。上一保證書於公司焉。

受貨人當領取貨物之際。宜將貨物引換憑單所記之物品種類數量等。確實查察其有謬誤損失與否。然後受取。如有不足之數。及其他異狀。可直向公司申理。如至領取之後。而始發見。則必出於鐵道營業者之惡意。及其大過失。鐵道營業者。始認賠償。故此處必須十分注意焉。至運送品之不能直接發見其毀壞傷失。（例如陶器內部之破損）者。於領取後二週間接通知可也。

第四款 貨票經管之要則

(一) 貨票收入計算

關於鐵道會計部之職務，分管以四項官吏。首則計算監查吏。次貨車收入檢數吏。次客票收欸查賬吏。次支發欸目檢查吏。有若干路線，特派有零星檢查收欸、運輸煤炭收欸，以及捷速運送收欸等官吏。

(二) 貨票經理之職務、

車場貨票經理人之權限，在於保管關於車站之報告書及持送運送狀，且將貨票進欸告於查帳員。其報告中之最重要者，為運送貨物之包單。與收取貨物之收據。以及關於銀錢等類之簿帳。以上三種簿冊之事。第一，則登記關於運送狀支發之欸目。第二，則關於運送狀收取之欸目。第三，則保管銀錢帳簿之關於現金匯至國庫或存儲銀行者。 表乙十

關於檢查貨票收欸之原據（即運送狀）此據或隨同船舶帶來，或用郵局遞送。以達諸收票經理人之手為目的。

經理人於貨物到站之後，將運送狀及所應收領之貨物檢較一次。且一面持運送狀。隨管理人或與管理人有連帶關係者所刊列之標記。以達諸貨票收欸檢查員。

之手。而對於所謂貨票收欸經理人。必給以相當之報酬費。令其對於一切運輸負完全之責任。

凡貨物運輸所到地點之屬於他綫者。其所發之連絡運送狀。隨貨物而行。且必聲明此項簿據專爲此路綫之用。所以然者。因經理運送業者。必將運送狀之抄本。送諸本公司收票查帳人。以及各路綫所經過中間綫之會計員。此乃關於放欸經理人所應擔負之正當義務也。且各分段經理必傳送運輸收欸之報告冊及一切運送狀關於收發等項之要略。達諸查帳員。此項簿帳。必須按照下列式樣商品運送狀之報告冊。每日分送于各經理人之手。如此辦理。則是予會計員以三次檢校之手續。而各種運送狀從此得兩次報告。且自行傳達于會計員矣。

表乙 (十一) (十二)

(三) 發出之連絡運送狀

連絡運送狀可爲分別報告。或將所有發行之運送狀。單獨報告。經理人每日亦發行一種銀錢報告冊於會計處或查帳員。其樣式如次 表乙(十三) (十四) (十五)

關於現付與着付款項之錯誤者。必報告于運送經理人。而經費之包括於特別條件每月報告單者。可見其大概。又分局經理人須具備一統計冊存於貨票經理處。如每星期貨品種類及噸量之報告冊所表示關於運送及收存各種貨品之噸量者。又每月報告冊之關於畜生米谷穀木料煤炭以及每月貨車運賃及別種噸量之報告事件。皆當一一檢校。雖然此項表冊。乃係轉送統計報告于車務處。而非爲會計上之用也。

(四) 總局之職務

假若大公司運貨收入帳目之一部分。爲收零星款目及煤炭款項之查帳員所主持。莫若假定一貨票收入之隸屬於貨票收款會計員下面之最爲簡便也。

至檢查帳目之宗旨。或單設一局。以管其全部。或多設分局。以整理貨票收入款。二者均屬可採。

關於管理貨物賃金會計員所執行各種職務。其一爲分局經理員所持送關於檢校之運送票。此項運送票。乃按照貨物種類以爲檢閱之地。其運費價格之錯誤。亦

已查出。凡所收運費先期之墊款。以及預支款項總數之經查閱者。必詳慎保管於金幣局。此法最爲穩便。猶之歷來銀行制度之介居經理人與管庫處之間。以經營引取事項。而免輸送現金之繁也。

五車票查帳員一 關於考查貨票與客票入款查帳員。往往與鐵道公司之會計處有密接關係。蓋車票查帳員可隨時派入一定車站。經理各項款目。不拘何時。可由從甲站移入乙站。不必先事通報。此項查帳員到局之後。其最要之行爲。乃在劃清車票帳項。從最末結算之期。至查帳員到差之日爲度。且爲經理員證明所求關於存款確數。必須杜絕向會計處虛報數目之弊。若查出各種帳目。有故意朦混之事。必列於報告而記錄之。更有進者。于客票查帳員之外。更有運送貨物及收取貨物之報告。必須檢校謬誤之改正。及運送票所勘正之總數。爲登記諸貨票取引之帳簿。且須檢校所收執之每日運送狀以照信實。

車票查帳員二 其大公司之會計員。具有帳簿百餘本。每帳簿一頁。必包括車站各種營業市期。而分析帳簿。則往往爲保管各股各區及連絡線間之轉運賬目。及

各分站每月運載統計全數。以期指示無遺。至月末。運賃收欸查帳員。必取經理員之月報格外小心查攷其欸目登記於雙方空白間者。與經理人所報告者。是否確實。所有管庫處承認之輸送數目。須與經理人請領之全額相比較。關於每日之報告。必檢察其殊異之點。而關於每日會計檢查之信件。則通告於經理人。當總賬尙未完全登記之先。必須結算兩線間運貨之帳目。至分析帳簿表冊間關於兩線間運貨取引之報告。則每月過帳一次。而其全數。則登記於特別排列之紙片。以爲結算之根據云。

表乙 (十六)

車票查帳員三 貨物運輸部分所辦理帳目結算方法。往往按照經過路線及方建築路線之道里。以爲核算之根處。其對於他線而記入貸方之列者。爲運費之比例。與關於貨物運送之提前支付。以及關於貨物收取所預給之總數。其對於他線而記於借方之列者。爲一切收集車費。與貨物運送之現付款目。以及連往他驛貨物之着付款項。如此則本線所負欠於他線之數。或他線對於本線所負欠之總數。其特殊之點。可以瞭如指掌矣。所有連絡運輸帳目之結算。必合運送狀中包括連

絡線之帳目而送至於他線云。

每月入款特別登記。可作成一總日記帳。關於運輸所得之現金可列之於借方。而於貸方。則記以相等之數目。其所得之運費。有與他路及所構成之路線相關者。亦當分別指出其借貸兩方之總數。

(六)貨車查帳員之手續。關於貨車計算部一般負擔檢查義務之書吏。於會計部分之職業。必須區分以精細之統計。檢查書吏對於編訂特別統計表。必須核計各分向車輛每里之磅數。以總核其全體磅數。關於別項統計表冊。則編訂其噸量。以及鐵路各部分之收入款項。最後則比較關於全路各驛運輸事業之噸數里數以及關於預算等進款。而登記之於特殊之表冊。

報告之爲經理員或總會計員設者。大概本於分錄總帳與統計表冊。而其關於所登記之事項。則由查帳員按照公司之總帳簿而定。

收入款項。則登記於收入簿帳。至支出款項。則往往分爲二端。其一則爲登記該路之大股份。其二則登記大股份中之小股份。至其開支報告之關於雜項支出查帳

員。必登記於各種簿冊。

關於他路及新造路線借貸兩方之簡約記載。其所登記帳簿之分賬與總賬。均可
謄錄。但總帳之登記。每後於分賬。

會計審查員之所以須準備公司每月收入帳項者。以其關於收入原由及開支款
日。有特別計算故也。且所以能準備本公司每月殘額核算者。以其對於資產及負
債。有特別登記故也。

更有進者。審查員往往依著各路經理員之星期報告。而規畫星期運輸收入之估
算數。以送諸總會計。凡全數收入之一切實在記錄。與夫關於統計上所需用之材
料。必依會計審查員關於車務局所規畫之條例。至收入賬目。及其賬目之內容。則
置之於首編云。

第五款 貨物運費計算 表乙 (十七)

(子) 計算之區別

按日本貨物運費計算。依容積、重量、車數、及個數之數者而定

(甲)容積

通例尺度即容積法。以曲尺測量貨物之長闊高三面。俱以最長之部分相乘得數。而以百立方尺爲一噸。一立方尺未滿者。亦作一立方尺計算。以容積定運費者。限於宜增加運費之輕脆品。至木材等皆依斤量。

(乙)重量

依重量定運費者。以斤或噸計算。

由斤計算者。爲手荷物、小貨物、大貨物。而大貨物之最少額。須五十斤以上。如其未滿。亦必作五十斤計算。故五十斤未滿之運送品。宜作大貨物運送乎。抑作小貨物運送乎。孰貴孰賤。實地上不可不計算也。

手荷物小貨物之運送。以一斤爲單位。若未滿一斤。亦作一斤計算。

由噸計算者。多爲通常噸載貨物。而以二噸爲最少額。計算運費之時。仍以一噸爲單位。元來重量中之所謂噸者。有英國噸及米國噸之二種。英國噸爲一千二百四十封度。即日本所謂一六八者。蓋每噸當日本之一千六百八十斤也。美國

則二千封度。日本所用者俱英噸。

(丙) 車數

依車數者皆以車輛計算。

但通常扱貨物需一車者。其量在三噸以下。仍取三噸分之貨。切運費。一車未滿者。仍取一輛分。

(丁) 個數

依個數者。一般獸類及大羊等皆以一頭或數頭爲單位而定運費。

運費貨物中。以各種異級品混載於一車者居多。此等情形。依其貨物中之最高級定之。至等級表中未嘗記載。則依類似之品目。若不能依類似之品目。則從三級品之運費計算。且各貨物中之無最低運費者。則照哩程計算。其未滿五哩者。仍依五哩計算。運費在三錢以下者。則以三錢計算。一錢以下。則通以一錢計算。

(丑) 計算之手續

送出手荷物、小貨物、及大貨物。則記入於送出手荷物、小貨物及大貨物之各帳內。

日終作發送各種貨物總數日報表。存於本部。更添各貨物通知書。上之於審查部。若與他線連絡。則於每日送出之各種貨物。（即手荷物小貨物及大貨物）作一連絡運送總數日報表。存於本課。更添貨物通知書。上之於審查部。一旬之終。更將此十日間發送之連帶各種貨物之總數。及運費詳細計算作一連絡手荷物小貨物發送旬報表。及連絡大貨物發送旬報表。送於審查部。審查部則查該表決算一旬中連絡之運送收入金。通知他線。以備查照。但此表與二線連絡。須作二通以上。每多一線。須每多作一通焉。

各種貨物到着之時。依車掌用通知書。或手荷物小貨物引換憑單。宜即時將所記之重要事項。謄寫於到着貨物交付帳。以爲交付之準備。其通知書則保存於本驛引換憑單。則每十日間總計一次。作一到着手荷物小貨物撮要旬報表。及到着大貨物撮要旬報表。上之審查部。但該總數必須與貨物交付帳之旬間總計相符。至於他線連絡。則單記入連帶到着貨物交付帳內。車掌用通知書。則於到着之翌日上之審查部。

第三節 連絡運送收入

鐵道線路。逐次延長。因之運送之方法。亦著著進步。即所謂連絡營業是也。蓋運送之範圍。（即運送貨物發着之地）爲一公司所有。則直通經達。原不必有他種之問題。若其範圍而爲數公司連接而成。則此數公司交互運送之時勢。不得不取適宜便利之方法。以免公司之徒費時間。與夫貨主受貨人一一換車之勞。於是連絡運送之問題生焉。不甯惟是。今日各國政府。因時事之必要。且有以連絡運送爲不便。而變連絡爲直通者。斯又運送方法中之最完善者也。

第一款 連絡運送之方法（分子丑二項）

鐵道營業者於接續的運送行爲。（即連絡運送）有二方法。即連絡運送及直通運送是也。

（子）普通連絡運送

連絡運送者。對於宜經過二公司以上路綫之旅客貨物。而連接送之於其目的地者也。各鐵道營業者。宜於運送之範圍。僅爲本公司線路之距離。勿俟贅言。但對於

連絡運送物之契約及運費。必算至運送物之到達地而止。例如甲鐵道收有連絡運送的貨物。由本公司之綫路送於乙鐵道。乙鐵道再送於丙丁各鐵道。交傳互遞。直至運送物之到達地。始交付於受貨人是也。

且連絡運送之貨物。並可不必換車。但將甲鐵道之貨車或列車。順次通過於乙丙等鐵道者居多。不過乙丙等鐵道宜對於甲鐵道營業者。與以規定之車輛使用費耳。

內分旅客貨物二項

(一) 旅客部

(天) 旅客運送。於本鐵道公司線路與他鐵道公司綫路之間。或經過第三之鐵道公司線路時行之。

(地) 連絡車票。由各鐵道公司自製存於各驛站。以備臨時之用。但臨時設定之車票。不在此限。若經過之綫路。在三線以上。則連絡車票各通過綫路。均須收得一枚。俱由發線驛付於旅客。

(二) 貨物部

(天) 與旅客部天項同。

(地) 貨物運送通知書。由發線驛站發行之。但經由三線以上。則於通過線路。亦須必各與一通。

(丑) 直通連絡運送。

直通連絡運送之性質。與連絡運送無異。所異者。惟直通連絡運送之列車或貨車。可以徑直通過於他線耳。日本現時惟山陽阪鶴之官線一二公司。採用此制。且其距離亦不甚遠。蓋直通運送。惟對於有緊急事件之旅客。在所必要。至於貨物。則除特別情形之外。普通連絡。亦未嘗有不便之虞也。

直通運送規約。以普通連絡規約為主。宜規定者。不過特別之條項而已。茲舉其異點如下。

(一) 列車

對於直通運送使用之列車。其使用費及遲滯費。俱依規約相互計算。又對於連絡線一方派出之貨物緩急車及列車管理員。則視他線路通過哩數。以右列之

定率。算給費用於派出線。

貨物緩急車

一車一哩

二錢

列車乘務員

一列車一哩

一錢五釐

貨車使用料及遲滯料

一車一哩

二錢

一車一日

一圓八十錢

(二)客車列車

客車及緩急車

一車一哩

三錢

列車備品(屋根洋燈車室內供置品併緩急必需具)

一列車一哩

五厘

列車乘務員(列車扱及荷物護送車長)

一列車一哩

一錢五厘

第二款連絡運費(分天地等十項)

(天)旅客速達貨物整車及停車場費配達費等。依各公司所定之率計算。通常貨物

貴重品、動物死體、手荷物、小貨物、郵便物、增加運費及最低運費等。依各公司之協議定率計算。

(地) 旅客運費之收入。有不滿一錢者。本線算至錢位為止。餘歸到着線。

(元) 貨物運費收入。以營業哩程爲率。其不滿一哩者。俱作一哩計算。

(黃) 通常貨物運費、整車運費、速達貨物運費、停車場費。及關於貨車收入之貴重品運費、郵便物運費、死體運費。悉依各公司之規定。其不滿一錢者。悉依前之地項規定。

(宇) 手物運費、小貨物運費、郵便物運費、及關於客車收入之貴重品運費、動物死體運費。通依各線之營業哩程計算。其不滿一錢者。亦算至錢位為止。

(宙) 其屬於貨車收入之官用諸貨物運費。俱依公司之規定。其關於局線之收入者。不滿一錢。俱算至錢位為止。其關於社線收入。則二分之。其不滿一錢者。俱算至錢位為止。客車收入亦同。(以上俱作兩線有三線以上類推。)

(洪) 計算各線需用運費。既如前條所定。但其合計不滿最低運費者。俱作最低運費

收入。

(荒)貨物運送哩程，有不滿五哩者，則由五哩之中，減去各線之哩程。其餘哩程折半之。而加入於各線之哩程內。然後照哩程計算運費。其奇零有不滿一錢者，亦算至錢位爲止。(三線以上照此類推)。

(日)關於增加運費及客車收入之諸種貨物運費，合計發線營業哩程，與通過線及到着線之營業哩程分配之。其奇零有不滿一錢者，則發線一方，可作錢位計算，減去應得之一分。後餘者，再以通過線及到着線之營業哩程分配之。其奇零有不滿一錢者，則算至錢位爲止。餘者算於到着線收入額內。以上作三線算。

(月)通計發線營業哩程與通過線及到着線之營業哩程分配之。其奇零有不滿一錢者，則計至錢位爲止。餘歸之發線收入額內。

第三款連絡運費計算 分子(丑)寅三項 表乙 (十八)

連絡鐵道營業者之運費計算。不問其爲直通(有列車直行雖非本線亦不換車)或普通運絡。(即至非本線之處而換車也)公依同一方法。如次所述。

(子) 旅客運費計算

今有甲乙二線連絡。由甲線至乙線者。則歸甲線之審查部。依各驛報告之連絡乘客日報表。以定對於乙線運費之分配。每月之末。總計一月分之決算。作一連絡乘客運費分配決算報告於乙線審查部。該決算報告。係由乘客日報表轉載者。以發驛爲主。到着驛次之。又乙線審查部。則依由乙線各驛報告之收票日報表。以定對於甲線應得運費之分配。每月末。總計一月之決算。作一連絡乘客運費決算報告。送於甲線審查部。而此報告。亦必與由甲線送來者相符。方無錯誤。

(丑) 貨物運費計算

連絡發送手荷物、小貨物、及大貨物、總數日報表。亦由（與本發送日報表同）甲線審查部。定對於乙線應付運費之分配。每月末。與旅客運費同式。作一連絡貨物運費分配決算報告。送於乙線審查部。

乙線審查部。則依各到着驛送來到着貨物撮要旬報表。以知本線內應得之收入。其計算勿誤。則其總數必與甲線審查部送來之報告相同。若有乘客不足貨。

則作乘客不足賃分配決算報告。

貨物及旅客運費分配決算報告，俱以發驛爲主。每一驛須另爲一葉，以連絡驛之分配，極爲煩雜故也。通例此等之表，須添附收入金報告總計表。該表所以集合分配決算報告，而記其總數者也。

若決算報告，而有錯誤，則用旅客及貨物更正報告表，送於連絡線審查部。但其誤算之運費，宜加入於本月連絡線運費內。

(寅) 計算後之手續

審查部既照各驛送來之運輸總數日報表，而知本月收入之總數，又由連絡計算，而知對於他線收支之總數，因之作一運輸收入驛別表，以明各關係線（即連絡線）及本線內之收入及種類。於是更分別本綫內所收之運費。若者爲本線收入。若者爲他線收入及其他線內之運費。若者爲本線收入，作運輸收入決算表，以傳票通知會計部，使爲決算報告。

（本線運費，應歸本線收入者，用假收入傳票送於本線。

傳票之種類——本線運費、應歸他線收入者、用假收入傳票送於他線。

他線運費、應歸本線收入者、用假收入傳票送於他線。

連絡計算通例。於每翌月中旬計算。收付清楚。近來則多收支相殺。餘則送於他線。此時用付出傳票。與前之假收入相換。相手方則用收入傳票。與他線之運輸收入相換。至於連絡之際。貨物使用料之計算。與運費同作一月計算。極為簡單。

第二章 雜項收入

(1) 營業直接雜項收入

營業收入之計算。科目上雖分客車貨車兩種收入。然依其性質。則以運輸費及手數料。與其他之雜入等組織而成。其手數料中。如裝卸脚力。各種保管料。貨車留置料。配達料等。其他雜入。則如招牌揭示料。倒車費。停車場使用料。車類使用料。電信手數料等是也。

表乙 (十九)

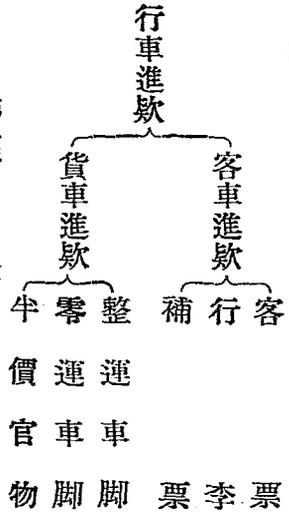
(2) 營業間接雜項收入

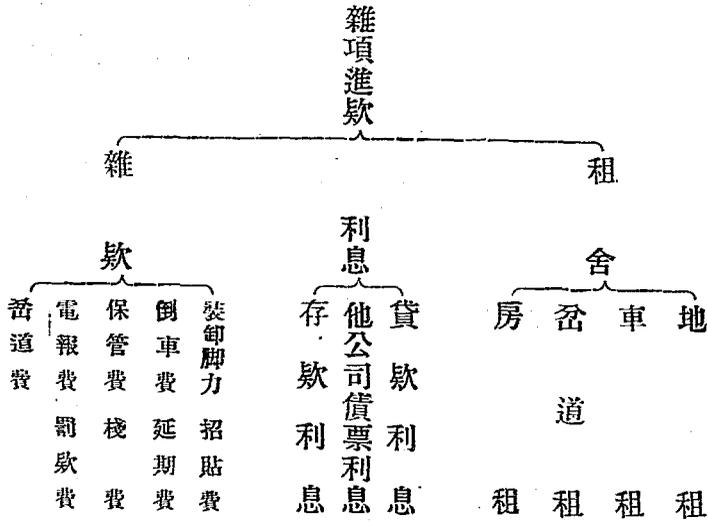
借貸存款及租金等與利息收入

利息之屬於借貸存款者。設若全數資產報告。一一列舉其詳細款目。此項虛偽登記。立可指出。此所以記載總數收入款項於相當條款中也。至資產與負債之利息。存款之證券。以及存貨未清數之分配。與租賃財產所收之租金。乃條款中之最完備者。其報告當給一分類記錄之屬於股本金公債證券。與資產租賃所收之租金。因此關於所有入款。均能洞悉其源委。於勘定帳目之外。尚有別種收入之利源。但不須特別注意。惟關於鐵道經營之重要事務開礦伐木等項。則不在此例云。

表乙 (二十) 存款表式 表乙 (二十一) (a) (b) (c) 租金表式

(附) 營業收入門款目 (賅格行車雜項兩種)





(乙)營業支出核算

第一章 運送支出

鐵道線路既已擴張。運送物又復增加。則營業費亦不得不因之而大。故往往有支出之數。超過收入費之大半者。蓋欲圖鐵道業務之發達。與國家的利益。則不可不使用完全之機械。與經驗之社員。以及改良線路之方法。而維持費用。因之加增。亦勢所不得已也。由是觀之。營業費乃鐵路報告中極重要之條款。於技術上與資產管理上極有關係。故凡一路綫之規畫。當統計公司資產各種必須消費之帳目。於年終決算時。一如其開始營業年度預算之手續。就會計之學理言之。凡屬於某鐵道營業進行條件之資產。可列於資本帳目中。直等諸不收還之欸目。但此論似太苛酷。近日多數鐵路。不採其議論。近世鐵路管理之趨向。乃以一種營業消費。可增進與改良鐵道事業之無形收益。而其間接以節省營業上之消費者。為最少。關於營業之消費。可區為子丑寅三項。

(子)保路費 所謂保路費者。為保護路線(即軌條)及修繕軌條或保存停車場一切。

之費用而支出者。約占全經費百分之二十分。其重要之用途。列左。

(一) 監督費、線路及其他之監督必須之俸給。備給旅費手當等。約占全經費百分之二十分。至線路。則宜特置保線一部。以爲十分之監視。

(二) 工事費、即修繕軌道橋梁。伏桶墜道。停車場。電線。線路。踏切。柵垣等之費用。約占全經費百分之三十分。但此費用。皆不過略加修理之費用而已。若特別修換。類於建設。改繕者。則不得作爲工事費。而歸入資本金。勘定中。即所謂配當建設費是也。例如增築修繕費用。欲別其爲改良費。或工事費。誠爲困難。但爲工事費。則皆營業費也。其弊能使收益減失。若屬改良費。則爲資產增加。因之增加收益。不得歸於營業費之中。但私設鐵道。施行細則。未就此點。確定一定之法。則僅由各公司。隨意決定者居多。因之。收利。微少之公司。有希望配當增加之結果。至將工事費。與建設費。勘定相換者。今比較日本官私兩鐵道之每一哩。平均保存費用。則其割合甚異。

官設中如東海道線、其布設後屢次修繕軌道。耗去巨費。固不待言。然私設鐵道。豈其修繕比於官設者怠惰乎。抑將其費用轉入於他之一方面而計算乎。

(丑) 汽車費 因車輛運轉哩程、速度及運搬力之增加。則其所需之費甚大。其最重要之用途。如車輛運轉之動力燃料費及車料修繕等。凡占保存費百分之四十四。

(一) 監督費 關於監督汽車之俸給備給等是也。

(二) 運轉費 機關運轉士、及火夫費、石油、石炭、油脂、掃除費、給水費等。凡占汽車費之七分有奇。其中石炭費、則占百分之八十分。運轉費、以機關車運轉之度數增減為比例。故機關車之運轉度數、必以列車中無空車為宜。

(三) 修繕費 指凡屬於車輛之修繕費而言。即修理機關車、客車、緩急車、運土車、機械器具等之費用也。約占汽車費百分之二十五。

(寅) 運輸費 指凡屬於貨物旅客之取扱（即辦理也）費用而言。約占營業費百分之二十三。其重要之支途、如左。

(一) 監督費、運轉部員、其他監督部之俸給備給手當等。約占全數百分之十三。
(二) 停車場費、關於各驛站之運輸費用。即驛長以下之薪工旅費手當乘車票預備品消耗品通信費、及與他鐵道公司連絡之停車場使用費等。約占全數百分之六十七。

(三) 列車費、關於列車辦理之費用。即管理客車貨車乘組員之薪俸備給旅費手當備品及消耗品點燈費並被服費等。約占全數百分之二十。表丙(一)

第二章 雜項支出

(1) 營業直接雜項支出、按列示於前三項以外之費用。約占營業費中百分之十七。其重要之用途如左。

(一) 事務所費、即公司中社長以下之薪俸手當。其他發行股票及社債等之費用也。

(二) 諸建物修繕費、(館舍費在內)謂本公司倉庫。其他官宅等之修繕費也。

(三) 税金。税金之種類甚多。今舉其重要者。

一營業稅、資本金之千分之二五、從業者一人一圓。

二印紙稅、貨物引換證一通或一冊以內二錢。

三所得稅、自收入減除支出所存千分之二十五。(第一種法人之所得)

四登記稅、一件五圓。

五附加稅、不一定。

六建物稅、依坪數。

(2) 營業間接雜項支出

一 關於長期債務之利息、

二 關於活息債務之利息、

三 租金、

四 歸還債本、

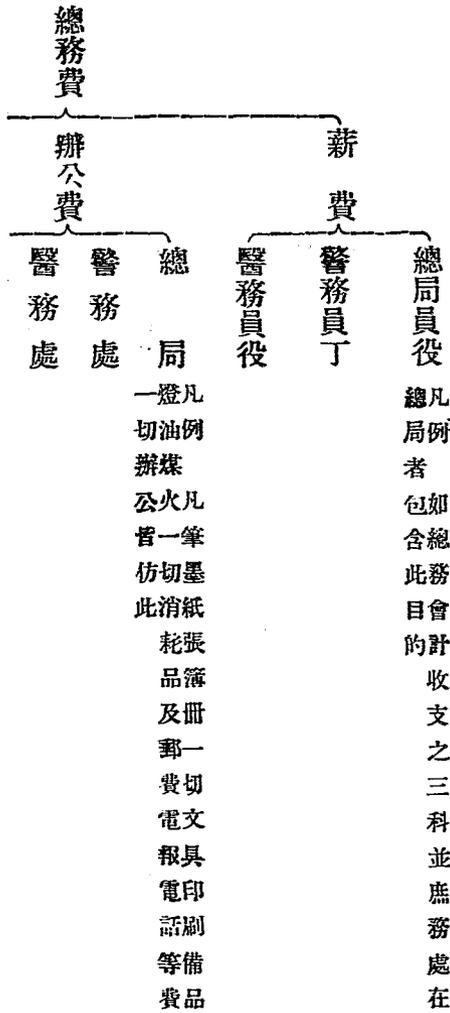
論及償還債務利息之帳目。其記載當明瞭分析。其欠項之關於不還息債務與活動債務。當亦分別登記。其租金款目。當詳細記錄。務使甲種租金。與乙種租金

兩相分析。若賦稅則當說明其本部分之關係云。

其歸還帳本欸目。則有特別之方法。且因各路情形不同。而各異其體。歸還帳本之論理。其大旨則關於一種欸目。當由純益金所得之欸。另置一方。以爲償還公債證券之地。且加之正式利息付與之欸項中。有一種質押品。乃顯然爲供給歸還債本之用。而其歸還債本之特別計畫。則超出夫尋常收入之外。據鐵道會計上普通規則。每年發出若干鐵道證券。以某地方供給償還債務之用。或購買若干證券。而保守之。以爲歸還債本之具。關於歸還債本證券之利息。乃屬於基本金。不能挪移此欸與他項用途。而無明白之記載。當純益收入金。已從定額費用折算出時。其殘餘之金額。可稱爲餘額。當特別隸屬於債券所有主。而爲諸債券所有主之監理員所直轄。故當償還一切前項欠欸。付清各種消費與資產。足以支持事業之後。乃表示此項鐵道公司營業之利益。故關於餘額以外之欸項。所有股分。可供鐵道公司債券給付之用。此種辦法。所以完善其報告。而與資產收入權利方面一良善之意思也。此乃欲將營業收入之總數。以次消滅。而以按里計

算為基本。以與他路相比較云。多數鐵路關於營業費總數純益收入之款目。十分注意。然以之經營利息與充作定額公費股分票。則甚寥寥。

表丙 (二) (三) (四) (五)
營業支出門款目



借款利息 南滿鐵路借款利息

臨時費

川資差費

撫卹費

酬勞及
獎金

雜項
警務服裝

醫藥費

捐助費 凡例 公益及慈善等捐款

雜費

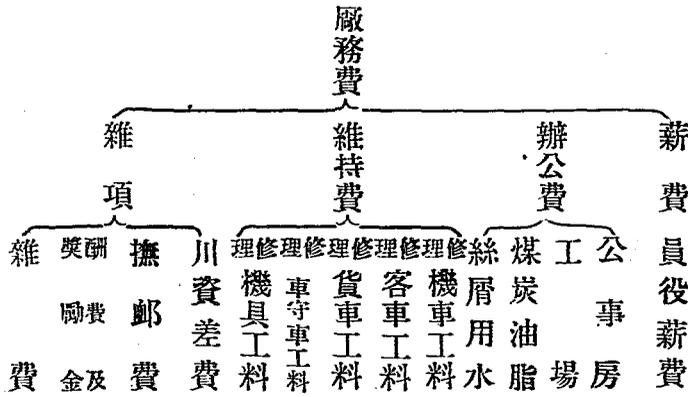
車務科員役

車站員役 包含車站貨物裝卸常夫工資

車上員役

電報員役

薪費



保路費



枕木鋼軌包含在內

第二卷 核算

運費精算所

所謂運費精算所之起因。如前所述之連帶計算。由貨客經過兩公司以上之線路而生者也。其收入則依各線路通過之哩程而分配之。至商品裝上卸下應需之費用。（即停車場費用）則配付於發着兩線。設如有貨物一百噸。運送一日百哩。甲線六十哩。乙線四十哩。運費十五圓。停車場費用四圓。則甲乙兩線所得如下。

$$\text{甲線收入} \quad \frac{60}{100} \times 15 = 9\text{圓} + 4 = 13\text{圓}$$

$$\text{乙線收入} \quad \frac{40}{100} \times 15 = 6\text{圓} + 4 = 10\text{圓}$$

準此則甲乙兩線不可不共為計算也。但僅有甲乙兩線。則計算上取扱上。尙無特別困難之處。若運送物及其距離發達。則其計算極為複雜。而其取扱上又必需多數之人員。與巨大之費用。故多數連絡公司。合同一致。或公共團體。以經理各連絡公司計算之事。固極便利也。因此目的。而所謂運費精算所。於是乎設焉。一八四年西人摩李孫氏創設精算所之始。僅用書記四人。所管不過四百十八哩之連絡計算而已。至今日則人數增加至二千人以上。連絡計算。則擴張至一萬七千餘哩之線路焉。精算所

由加入之公司撰出之代表委員總括之。其經常費則由各加入公司（大小同）分配之金額負擔之。勿論何公司。由一月以前報告。可以退社入社。又可依三分之二以上之報稟而除其名。

精算所業務之施行手續。不過如前所述日本連絡公司間之運費計算而已。然由各公司精算所決算報告。始得見各公司之收入純利焉。日本尙有運費精算所設立之論。近則漸次將見施行。吾國經營鐵道會計者。當加意焉可也。 附表乙丙（一）至（十）

第二編 鐵道賬簿組織

(甲) 公司賬簿組織（分天地二款）

(天) 主要賬(分子丑) 賬簿之組織。分主要賬及補助簿二種。主要賬者。記一般重要事項。如公司會計及其他一切財產之變化。且使明瞭公司一切之權利義務。

(子) 日記賬 表丁（一）

(一) 日記賬之性質 將公司財產之變化。分爲收入付出二種。以爲記入底賬之根本。記入之例。宜依預算書及其款目之區別。

(二)日記賬記錄法 此簿記每日各款之收入支出。凡計算股送來之記賬部表式。即依各核算科目之款(不記項目)而記入之。例如支出鐵道營業經費共若干元。鐵道營業經費。即為科目中之款。將關於營業上支出各種款項合並記之。其格式共分五欄。第一欄。記年月日。第二欄。記總賬頁數。第三欄。記摘要收支。第四欄。借方。記收入額。第五欄。貸方。記支出額。每日總賬各收支。必先有此賬。方能分別記入之。

(丑) 總元賬表 丁 (a) (b) (c)

(一)總元賬之性質 元賬者。整理各勘定科目。以示資產與負債。公司中最重之賬簿也。記入之方法。由日記賬所載之款目。以示其收入付出之總數。所存之款。則書於殘存欄內。

(二)總元賬記錄法 此賬亦名總騰清賬。據核算科目之各立賬項。將每日收支憑計表之總數。各分類而記賬。其格式共分七欄。各依其欄中所標名義記入之。惟第四項借方。記該科目受入之金額。第五項貸方。記該科目支出之金額。

因借貸二字。其義甚廣。有簿記學知識者。類能知之。今不贅述。

(地) 補助賬。(分子項丑等) 補助賬者。為各種勘定之明細賬目。鐵道事業之組織複雜。俱宜明細記入之。

(子) 詳細補助賬 此簿為營業資本收入支出之詳細記錄也。將逐日收支款項分列核算科目之各目而記入之。其格式與總元賬同。所不同者。彼以款整理之。此則以項目整理之耳。例如鐵道收入為款。客車收入為項。將逐日之客車收入。均記入之。而第二欄摘要內記入者。如某車站外若干站之客車收入是也。又第一欄月日。為記登賬之月日。第三欄月日。為記實在收支之月日。以上總元賬與詳細補助賬。因分款項目。總不下數十種。而其登記之法皆同。

(丑) 現金出納賬 表丁 (a) (b) (c)

(一) 現金出納賬之性質 該賬所以記金錢之出納。合計一日之收入支出記載之。

(二) 現金出納賬記錄法 此簿以明現款之出納及餘額而設者也。每日收入支

出各款。於辦公時間後。憑收支傳票而記入之。其格式分五欄。第一欄。記登記之年月日。第二欄。摘要。第三欄。收入額。第四欄。支出額。第五欄。結餘額。其餘額須與金庫現存之數相一致。

(寅) 股票勘定底賬 表丁(四) (a) (b) (c) 此賬記載收入股金總數。及付出票股總數之賬簿。每股東一名。須各為一頁。表丁(五)

(卯) 建設費細賬 使建設費用明細易解者。亦鐵道賬簿中之最要者也。賬簿之體裁。雖與底賬同一。然建設費之項目繁雜。宜每一項為一頁。以預算為收入。以支出總數記入於付出一頁。表丁(六)

(辰) 營業費細賬 此為本路全體之營業細賬。其組織與建設賬同。每營業費計算科目之一。各為一條。至營業中之運輸費。則又每驛各為一條。表丁(七)

(巳) 客車貨車運費收入細賬 按此賬之第一項。每驛各為一條。由各驛送來運費。及每日乘客運費表。謄記之。其第二項。則為計算貨車收入運費之賬目。亦每驛各為一條。由發送驛表中謄記之。表丁(八) (a) (b)

(午)

試算表 此表每十日作成之。以檢查登記之正誤。其格式共分四欄。第一欄借方。記總元賬借方之金額。第二欄總頁。記總元賬之頁數。第三欄核算科目。記總元賬之核算科目。第四欄貸方。記元賬貸方之金額。表丁(九)

(未)

月報 此報每月憑總元賬作成之。以報告總裁者也。共三種。一與費月報。二營業收入月報。三營業支出月報。與業費月報之科欄。其款則憑總元賬記入之。項目則憑補助帳記入之。前月止欄。記本月以前支出之金額。所謂本月以前。自有鐵道以來之用費。俱包含之。本月分欄。則僅記本月支出之金額。合前月止欄及本月分欄之金額。是為第四欄之合計。營業收入月報。支出月報。其編造法與格式。俱與興業費月報同。故不復贅。表丁(十)(a)(d)(e)(b)

(申)

損益核算明細表 此表登載每年營業收入支出之詳細。以表示其期間內之營業為益或為損。右方為收入。左方為支出。各於科目欄所列之科目相當格內記入之。如各款收入大於支出。則以相減之餘數。記於右方收入之差引益欄。小於支出。則以相減之餘數額。記於左方支出之差引損欄。營業期內之

爲益爲損。觀此表可以瞭然。表丁(十一)

(酉)

興業或營業費預算決算差引表。此表每於決算時作成之。提交總辦。以示每年度預算與決算相差之程度。若何。而得爲一切之準備也。大凡預決兩算。總以相接近爲最佳。若收入比預算常不足。支出比預算時超過。則於財政計畫。生無窮困難。此表用意。正以使預算決算不至相去之過遙。表中各欄。俱依照所標名義記入之。惟第七過不足欄。若其數爲不足。應將其數末記。以示區別。表丁(十二)

(戌)

貸借對照表。此表亦於決算時作成之。使公司之一切借貸關係。得一目了然也。借貸兩方。各於科目欄所列相當科目之金額格內記入之。如貸方金額大於借方金額。則其餘額記於借方差引餘額欄。表丁(十三)

(亥)

現金收納簿。此簿爲收入部備用現款之收入。凡每日收入之現款。先記入此簿。而後作成收入傳票。送記帳部憑之記帳。其第一欄。記收入之月日。第二欄。記傳票之號數。第三欄。記收入之科目。第四項。記收入之金額。表丁(十四)

(亥) 現金支出簿。此簿爲支出部備用現款之支出。凡接到支出傳票，向金庫

領款。將款發出後，記入此簿。其第一欄，記支款之月日。第二欄，記支付傳票之

號數。第三欄，記支款之票項。第四欄，記支出之金額。表丁(十四)(b)

附表一 日記表。此表由計算部收到當日之收支各傳票，分別種類，作成此表，以

備記帳部之登記。其格式上載核算科目之款，及某某等處之收支號數。及年

月日等。下分三欄。第一欄，記核算之項目。第二，記收入之金額。第三，記銀洋之

種類。表丁(十五)

附表二 傳票。傳票即憑單，共分三種。(1)收入傳票。(2)支出傳票。(3)劃款傳票是也。

(1) 收入傳票。此票由收入部作成之。凡收入係每日所收入各車站之進款。與

報單核對無誤，將報單交庶務部。經由課長核閱，交金庫部。將各車站進款會

計作成收入傳票。同現款交於金庫管理員核對後，以現款貯藏金庫。以傳票

及報單交計算股。計算股以收支之同一科目者，合作一表。送記帳股記帳。是

也。其將核算科目及收金額換算率等，一一記入之。表丁(十六)

(2) 支出傳票、此票由支款處。即各站各課所發行。共三枚。一存根。一送會計課庶務部。經由課長核准後。交支付部付款。一經以上之手續後。送各主管課所。以備記帳。其上。將核算科目支出之要項金額。及金銀換算率等。一一記入之。表丁(十七)

(3) 劃款傳票、此種傳票以備劃帳之用。於各課所間誤出賑項時用之。以爲更正。例若工務課之薪水。誤出於運輸課帳下。則運輸課用此傳票。將款推收工務課帳下。其間一支一付。並無現款出入者也。而用度課送出物品及其他種類各課間之債權債務相殺。均用此法。其格式分借方貸方。貸方記推出科目。借方記收入科目者也。表丁(十八)

(乙) 各驛賬簿組織 (分1、2兩款)

(1) 各驛車票組織之要件

車票種類分別之主要部分。屬於鐵路會計部者。(其一)爲分段票。即指每線每段

之車票。(其二)爲連絡票。即指甲段與乙段相連屬之票。(其三)爲隔段票。即指本線與他線間相關係之票。(其四)爲計里票與各種特別票。更有進者。車票之價額。往往因車位等級之分別而定。大略以頭等二等三等三項爲最普通。然亦有於三等之外再分等級者。甚至有七等八等之區別云。

客票之與貨物運送票相符合。猶之一種會計証書也。其計核方法之異點。則以運送票之計算。其責任不屬於收票經理人。而歸於發票處。

車票賬簿之保存。乃按照每月售票之數。及計里車票所發出之數。以爲查帳之根據。

計里票之收款。乃歸於決算帳目與準備帳目等類。至於連絡車票之轉交於查帳人時。其查帳人則登記此項帳目。而列於旅客收入之貸方云。

當客票發給於管票員時。即視管票員對於查帳員之票帳。有負債之義務。

若車票折回時。其票隨由旅客運輸部所領出之稅率表同一檢校。藉此可考察運賃價格之見於經理員每日報告者之是否確實。

關於僱用收票人之局所。須檢校其每日所收車票之報告。客票之整理。必按照車站之次序與分段或連段票之數目。以及關於各路之隔段票。最終則由書吏登記於特別客票之元帳云。

若經理人每月報告到時。必細心驗看且與查帳員之報告及客票之存根。同一施行其檢校之法。更登記之於車票總帳之貸方云。

設若車票之報告有虛僞及無効等情事。則當轉記之於管票員之貸方。其總帳貸方之差數。與管票員所記諸貸方關於運送之車票。乃表示手中所存車票之總數。關於隔段路票之車費。必須分配於所屬之路線。蓋以普通規則運賃價額之分析。往往以本路線與他路線貸方之簿帳相等。

各路布告關於隔段路線分配之報告。往往指出車票形狀前後數目。及列車所到之地點。與夫通盤賃金。而以準比之法令配之云。

於發着兩驛隔段路線查帳報告收畢之後。往往以匯票兌付之法。而為殘額決算之準備云。

於全數車票既經檢驗及收益金業已分配之時，乃將查帳員之總帳登記一次。而為車票經理人與他線本線以指示其貸借兩方之實數。蓋以此該括各公司負欠於他人或他人負欠於公司。關於旅客運送與全體客票收益之一切現金也。

客票收款之查帳員。執行各種雜項義務。與運輸收入之賬務。事同一律。其書記部分股之法則。支配客票之收入。其他則執行統計事務。至關於旅客運載之數目。道里平均之長短。搭客列車之次數。每客按里之收入。以及關於會計編輯條例中者。查帳員根據日記總帳為監理員。或總查帳員。造成月報。以登記之。公司總帳簿。

會計官吏。為表明關於他線或本線賬務之故。而將隔段客票各款項轉記諸旅客運輸騰清賬。會計員因各段路分別賬簿之收入。及支出賬目中登載所賣出車票之收益總數。此項數目。必與收入運賃各項利源之收益金相吻合。於車站經營騰清賬中。為車票經理人轉記所有貸借雙方之數目。至純益殘額款項之元賬。及旅客運載之原賬。均於月終轉記諸公司之騰清總賬。

客票收入賬目之重要部分。在握得現金收集之權。而使所記關於貨物運賃入款。

歸於精確之途也。經營之職務，一則以匯兌單直接滙款於管庫處。次則存現金於地方銀行。再次則爲管庫處及查賬員編成逐日現金報告冊。銀行則送存款單於管庫處。而管庫處及查賬員，則以經營報告與之對比，以攷較其確實。

就運輸收入款項而論。往來查賬員之職務最重。得有考校車票經管人報告及現金賬目之特權。一如其考校貨物經管人賬目。並指道經管員及徵收鐵道運輸營業費用之利。

有一種路線。設有零星收入賬目之查賬員。此項人員乃查核一般收入之超出於運賃與票費之外者。觀此。則零星收入之逐日報告。必須送於零星收入部與會計科。關於鐵道事項。不必特別設查賬員。以此項賬務。儘可列諸旅客收入正式審查員分下故也。

(2) 各驛賬簿組織之類別。

各驛賬簿組織。乃關於各驛客貨收入之查察。由各驛作成之。而提出於審查部者也。各驛作成一種書式。往往不止一枚。除以一枚送本課審查。其餘各枚俱對於聯絡關

係之地或人送付之。各有互相防弊之妙用。今分旅客行李貨物及雜記四部。說明如左。

(子) 旅客部賬簿書類

特種補充票

(一) 特種補充票原簿

特種補充票報告

凡各驛發見車內旅客有無票坐車。或由乙等車改坐甲等車。及坐通車臥車。而無通車臥車之票者。即由各驛以炭酸紙同時作成之。共計三枚。一原簿。留爲自驛之存根。二補充票。交付旅客。三報告。提交本課審查係審查。表戊(一)^(a) (b)

乘車券

(二) 乘車票原簿

附) 團體乘車券原簿及乘券

(附) 團體乘車券 表戊(一)^(c)

此簿藉以整理各種車票之出納及賣出車票之總數而設。每由一站至各站。各設一葉。其整理方法。如通常車票到站。各有一定者。先區別車票之種類。次區別等級。各依站之順序編列之。每月合計一次。每六個月間。繼續使用之。若一葉不敷期間內之使用者。則增加葉數。但前葉須注意保存。俟期間經過後。再合並裝綴之。表戊 (二) (a) (b) (c)

客票價原簿

客票價日報

此為各驛整理每日賣出之車票及價目而設。共二枚。同時以炭酸紙作成之一原簿。留為自驛之存根。一客票價日報。翌日提出於運輸課審查部。其記入順序。通常及補充票在先。團體及客車整車票。通車票。臥車票。定期車票。俱在後。以上更以等級為序。同一等級之中。通常票在先。補充票在後。而通常票復以驛為序。補充票以號次為序。記入之。又通常及補充票。每等級小計之餘。則合各等小計之。最後為各小計之合計。至其另有號次減價者。則以其事由及他之計算上必

要事項而記入於記事欄。表 戊 (三) (a) (b)

(四)

客票價加收及返還原簿
客票價加收及返還報告

此對於客人乘車越過票上所載之站。或改換車之等級。並無票坐車及車票遺失等。由車守發行特種補充票時。以炭酸紙作成之。共二枚。一原簿。留爲自驛之存根。一報告。提出於本課。其報告關於加收者。添付關係車票等類。關於返還者。凡關係車票等類及證據收條。一并提出於本課。而證據收條。須先取其領收人之印信。(此項表式雜見特種補充票)

(五)

客票價月報
客票價月報存根

此月報藉以覘各站客票收入之衰旺。即彙集客車票原簿一個月之總數。凡各種車票收入賣出之張數價目。俱記入之。同時以炭酸紙作成二枚。一月報。提出於本課。一存根。即保留本驛。至於記入順序。俱準據客票價日報。表 戊 (四)

(六) 客票價訂正原簿
客票價訂正報告

此對於客票價原簿之金額有誤算時。附以同一號次而改正之一種簿式也。以炭酸紙同時作成二枚。一原簿。留存本驛。一報告。提出於本課。其於關係書類中。亦將訂正要旨記入之。原簿及報告並記入整理月日。若票價返還時。報告中仍應徵收取受領者之印信。表 戊 (五)

(七) 票價錯誤通知 (此項表式見客票價訂正原簿)

此通知由本課發見客票價月報中有錯誤時。而對於各驛發行之一種書式也。各驛接到此通知。即依客票價訂正原簿手續處理之。

(八) 客車價到着後收明細書

此為旅客車價定期結帳。先由各驛作為代墊款之明細書。蓋此等車票每日賣出。仍視為收入現款。不過由各驛對於某客而墊用之。故代墊款之數。常與合計欄之數一致。其書式二枚。一為自驛之存根。一報告本課審查部。

附連絡客票日報表(一)

(丑)行李部

行李納費運送原簿

行李納費運送報告

行李納費運送原票

行李納費運送通知書

(一)
此客人託送行李。除斤量制限免費外。倘有過重之行李。須納費方許運送者之一種書式也。共計四枚。俱附以同一之號次。一即原簿。一為行李納費運送報告。一行李納費原票。一行行李納費運送通知書。以炭酸紙同時作成之。原簿保存本驛。報告提出本課。原票交付客人。通知書則送交運到之車站。該站接到此通知書。將行李運到及交付之時日。俱記入之。連同原票。蓋以騎縫印之後。即日提出於本課。此收回之原票。應即時施以抹線。一年內該站整理保存之。表戊(六)(a)(b)

〔連絡線行李納費運送原簿〕

連絡線行李納費運送報告

連絡線行李納費原票

連絡線行李納費運送通知書簿

連絡線行李納費運送通知書

(附)連絡無賃行李原簿

附連絡無賃行李原票

此乃客人託送貨物超過免費制限斤量以上。又須經由各連絡線之一種書式也。共六枚。以炭酸紙同時作成之。並附以同一之號次。其原簿留存自驛。報告提出於本課。原票交與客人。通知書則連同現品送至運到之站。通知書若遇三線連絡時。則送附於通過線。無則留存自驛。表 戊 (七) (a) (b) (c) (d)

附隨小行李運送原簿

附隨小行李運送報告

附隨小行李符票

(三)

(二)

〔附隨小行李運送通知書〕

此客人有附隨小行李而託送之一種書類。共四枚。以炭酸紙同時作成之。並附以同一之號次。原簿留存自驛。報告提出於本課。符票交與客人。通知書則送交運到之站。重量欄、專記實斤量。容積欄、則換算重量。而記入計算運賃之容積。記事欄、則記入算出之基礎。如受其配送請求。則于空白記入客人住所姓名。其餘與行李納費運送同。表 戊 (入) (a) (b)

連絡線小行李運送原簿

連絡線小行李運送報告

(四)

連絡線小行李符票

連絡線小行李票運送通知書

連絡線小行李運送通知書寫

此書類爲送貨人對於連絡線有小行李託其運送時用之。以炭酸紙同時作成。並附以同一之號次。原簿留存本驛。報告提出於本課。符票交與送貨人。通知書送交

運到之站。其通知書如爲三線連絡時。則送至通過線。無則保存本驛。至記入方法與連絡線行李納費運送書同。表戊(九)

連絡線小行李月報

(五) 連絡線小行李月報存根

附連絡行李價月報

此爲連絡線每月運送行李及小行李數量並運價之報告。以炭酸紙同時作成之。報告提出於本課。存根則保留本驛。若一個月無此項運送者。仍須于本報中記入「無運送」三字。提出于本課。記入方法。無行李小行李之別。僅依日次順列之。其斤量欄。若爲行李。應記入運價支付之斤量。表戊(十) 附表(一)

(寅) 貨物部

(一) 託送書客車託送、貨車託送、

(附) 後付新聞託送書 表戊(十二)

此書由貸主作成之。可分四種。一依旅客車運送者。一依貨物列車運送者。重量欄

記入實在之斤量。容積欄，僅限於以重量換算容積而計算運價之貨物用之。此時應於記事欄記載算出之基礎。又運價支付噸數欄，亦限於整車裝載記入之。

表 戊 (十一) (a)
(b)

(二) 代辦報關委託書

此為運送貨物或小行李。而在途中需完關稅者，依賴發送驛代辦之一種書式。由送貨人提出之。凡有指定事項，俱宜詳記書中，且須本人之捺印。發送驛收到此書，即寄往着驛，令受貨人繳納代完關稅金額。此書即保存着驛處。表 戊 (十三)

貨物運送原簿

貨物運送報告

運送受託書

(三) 貨物運送通知書

貨物到着原簿

貨物運價明細書

〔附運送受託書〕

此書爲承受貨物託送時。附以同一號次。以炭酸紙作成之。分旅客列車便貨物列車便二種。每種運價。又有現收。到着收。到着後收之分。其書類印刷。現收爲黑線。到着收爲赤線。到着後收爲藍線。品名重量容積欄。俱依據託送書記入之。貨率欄僅記入原率。至于減成加成（指運率）及一切雜費並託送書中特約事項等。俱于特約事項記事欄記入之。原簿留存自驛。報告提出於本課。受託書交與送貨人。但有另發行貨物引換證。其他代替受託書之證憑者。則不宜再交受託書。通知書寄至運到之驛。該驛接到此書。填入到驛及交付日期。應隨時送交本課。其運價關於到着收者。並應記入收入運價之月日。到着原票。爲到着驛運到貨物之原票。應將貨物運到及交付日期記入後。整理保存之。又運價明細書。乃關於運價在到着後收者用之。應連同貨物運送報告提出於本課。

表戊(十四)(a) 表戊(十五)(a)
 表戊(十六)(a) 表戊(十七)(a)
 (b) (b)

貨物運送假通知書

(四) 貨物運送假通知書存根

此書爲前通知書記載運送之貨物，不能隨同通知書一次運送者，特分割其一部分。託他車運送之一種書式也。除將分割運送事由及數量記入原通知書及到着收票外，尚須作成假通知書，連同分割運送貨物，送至着驛。該驛接受此書與原通知書查照後，一並提交本課。其存根即歸發送驛保存之。表戊十八 (a) (b)

連絡線貨物運送原簿

連絡線貨物運送報告

連絡線貨物運送中繼原票(甲)

連絡線貨物運送中繼原票(乙)

連絡線貨物運送通知書

連絡線貨物運送通知書(寫)

連絡貨物輸入中繼原票

連絡貨物到着原票

此爲運送貨物須經由聯絡線者之一種書式。附以同一號次，以炭酸紙同時作成

(五)

之原簿留存自驛。報告提出于本課，中繼原票甲乙二張，送付中繼驛。通知書則送付到着驛。其通知書寫，爲三線聯絡時，送付通過線者，無則留存自驛。至於記入方法，與託送書同。無三線連絡者，通過線欄施以抹線可也。若有船舶聯絡裝載，應將船舶之公司名稱記入之。其他特約事項及認爲必須注明者，胥於記事欄記入之。

表 戊十九 (a) (b) (c) (d) (e) (f) (g) (h)

(六)

貨物引換証發行原簿

貨物引換証

貨物引換証發行報告

貨物引換証發行通知

此爲運送貨物既至着驛，受貨人尙須寄存倉庫，不欲一次取出者，故發送驛別用此種書類以規定之也。附以同一號次，即吾國所謂四聯單。第一聯原簿，留存自驛。第二聯，引換証交與送貨人。第三聯報告，提出於本課。第四聯通知，隨同貨物運送。通知附送於到着驛。証書面之記名，限於驛長助役及貨物主任。火災保險欄及內

書記載欄。俱照倉庫營業規則辦理。受貨人提出引換証時。與發行通知對照。認為正確時。收回此証。即交付貨物。且須持証人記入領收月日。並簽名蓋印。又着驛收回此証。應即施以抹線。提出於本課審查。表戊(二十)(a)(q)(c)(p)

(七)

- 託送貨物 代金引換証
- 託送貨物 代金引換証發行報告
- 託送貨物 代金引換証原簿

此証因送貨人欲在發送驛間接領取受貨人之代價。聲明俟受貨人領到貨物後。備具代價。交與着驛。而送貨人始在發驛憑此証轉領貨物代金之一種書式也。本証交與送貨人爲日後領取代價之証。報告提出於本課。原簿留存自驛。將來着驛領收代金及自驛支付代金之月日。俱應記入之。又自驛接到着驛通知書支付代金時。應使送貨人於証書裏面簽名蓋印。收回後。即施以抹線提供本課之參照。表戊(廿一)(a)(b)

〔貨物引換代金受領原簿〕

(八)

- 貨物引換代金受領報告
- 貨物引換代金受領報知書
- 貨物引換代金付清報告
- 貨物引換代金受領通知書

此書由著驛領收引換代金時。附以同一號次。以炭酸紙同時作成之。原簿留存自驛。報告提出於會計課。(或會計課所管經理係)通知書經由發驛轉交送貨人。付清報告及受領通知書。亦同時送付發送驛長。驛長接到此書。備具現金交與送貨人。並取回代金引換証。一面即於付清報告中填入支付之日。提出於會計課。或會計課所管經理係。表 戊 (廿二) (a) (b) (c) (d)

(九)

- 貨物假出担保金受付原簿
- 貨物假出担保金受入報告
- 貨物假出担保金受領書
- 貨物假出担保金付還報書

此書因已發行貨物引換証（連絡貨物引換証及發送貨物保管証同）而貨主欲爲貨物之取出。不能提出該証券。特提供担保金。遂以炭竣紙同時作成此種書式也。原簿留存自譯。報告送回會計課。受領書交與貨主。付還報告。則俟証券交換或依運輸課長之指定而返還貨主時。送回會計課。（或會計課所管經理係）又付還報告中。應使受領者簽名蓋印。表 戊 (廿三) (a) (b) (c)

附記(一)現金收納與銀行之關係

運輸局之收管一切現金。既若是之多。最好可用適宜分析法。如某車場地點與銀行隔闕太遠。可輸送該款於國庫及其指定之存款處。又必同時發出一匯款單之手。而其特別之寔行策略。則以存款於各線附近之銀行爲妙。按照簿帳複式而製者。此項複本。乃歸收支員。或會計吏所收執。復發還於經理員之手。而此種保管之現款。乃標記之以複式存款單。而送致之於本公司所與取引之銀行云。

其複式憑單之經銀行簽印者。必送致於鐵道公司收支所或會計吏。而與經理員

所屬之收支所或會計吏之逐日現金報告相比較。然後登記於收支之現金帳簿。最後則送致於會計審查吏。經此項會計審查吏察核之後。傳送之於運輸總會計。至其記載於經理員賬目貸方之手續。則必俟每日現金報告已由本局經理員清理之後。

經理員每日對於收支及審查員所報告關於收入運送品。必列之於借方。而於送還之票。則登之於貸方。如此則現金總額或存於經理人之手。抑或未入經理人之手。可於殘額項下揭示之矣。

蓋經理員每日現金特別收入報告。與銀行複式存款單。在能俾運輸收入會計員對於收支處保守其支票之信用。且為各路車務員推廣該款之用法故也。故銀行介居于路局經理員與收支之間。為之經理款項。乃穩便之法。且可以省略輸送現金之苦也。戊表廿四

附記(二)往來不定之審查員

關於察核貨票賃金等職務之會計審查員。往往附屬於各路公司之管理部。或總

會計所。但此項往來稽核之審查員，隨時可派往特別驛站。特其由甲驛移至乙驛時，必按照一定規則。所以然者，良以其主要職務。在于根據結算之日期。或會計審查員到局之期。以清理一切賬目。且爲經理員證明其所需要之現金也。其所以必須如此周密者。乃防會計審查員造爲虛僞欺目之報告。故遇見有出現謬誤之賬目時。必登諸報告以申明之。所以會計審查員之職任。不僅在傳達各路局員或經理員之意見。而在檢查各局殘廢之簿賬。就運輸收入款項審核之作用而論。今便于昔。至其關於審查賬目作用之所以詳細分部者。爲欲會計上得最良之結果。故近世多數大公司。廢去運輸收入之單獨審查。而採用詳細分部之方法也。而近日運輸事業發達。迥異昔日。亦爲各路會計審查員必須分部之一大原因也。

(卯) 雜記部

雜記收入原簿

雜收入報告

雜收受領証

此書附以同一號次。凡對於保管費寄留費檢斤費及其他一切雜費之收入。由各驛以炭酸紙同時作成之。原簿留存自驛。報告提出於本課。受領証則交付納費人。

表戊 廿五

墊款原簿

墊款報告

墊款催繳請求書

墊款繳清報告

(二)

此書因各驛代貨主完納關稅。並其他之一切墊款。須在着驛問貨主索還原款。而作成此種書式也。附以同一號次。以炭酸紙同時作成。原簿留存自驛。報告提出于會計課。催繳依書及繳清報告。同送至着驛。着驛接到此書。向貨主收取墊款之後。即於繳清報告中填寫收入月日。提出於會計課。(或會計課所管經理係書面墊款種類欄記入墊款之性質。催繳依賴書及繳清報告。應依最近列車便送付催繳驛。表戊 廿六 (a) (b) (c) (d)

(三) 關稅及他項墊款報告

此即集一月之中各種墊款作成此書。以報告于本課及會計課也。式甚明瞭。故不詳述。

(四)

假受金原簿
假受金報告
假受金計算書

此代貨主運貨。對於他路線不能預先確定其運價。並有他項假受金收入時。而以酸炭紙同時作成之書式也。原簿留存自驛。報告提出會計課。(或會計課所管經理係) 計算書與貨物運送通知書同時授受之。如遇途中支付墊款時。則隨記入其金額結局。由最後之關係者。送還假受驛。假受驛接到此計算書。將其墊款月日、地方、金額等。一一謄入原簿。後即送附于會計課。(或所管經理係) 表 戊 (廿七)

鐵道收入明細原簿

(五) 鐵道收入明細日報(分客車貨車兩種)

第二卷 核算

(附)鐵道倉庫收入日報

此書每日由各驛將鐵道營業收入。以炭酸紙同時作成之。原簿留存自驛。日報提出于本課。惟作成此書時。須分三種。甲種爲填記客車收入及客車附帶之雜收入。乙種填記貨物收入及貨物附帶之雜收入兩種。丙種填記倉庫收入及倉庫附帶之雜收入。其金額欄。即依據當日所辦理之運送報告運送通知書日報。及他之各種報告記入之。如當日無此項收入。仍應記入「無收入」三字。提出於本課。 表戊

(廿八) (a) (b) (c)

鐵道收入金原簿

(六) 鐵道收入金納付証

鐵道收入金日報

此書每日由各驛將鐵道各種收入並集合他種現金收支。以炭酸紙同時作成者也。原簿留存自驛。納付証。則連同現金送付會計課。(或所管經理係)其相連之領收証。由會計課點收現金後。記入金額月日。並簽名蓋印。返還該驛。日報則提出於

本課。至記入方法。(一)現金收入欄將實在現金記入之。(即鐵道收入中減去墊款加入假受金之數)如有數種貨幣應依換算率歸成一律。然後合計之。(二)假受金及墊款欄。凡非鐵道之暫收入及由鐵道收入與非由鐵道收入中之暫時墊出款。俱記入之。摘要欄應將假受代墊金之性質關係書月日及號次記明。又受拂欄應區別其爲受爲拂填入之。然後各別合計。其爲假受金。則由現金收入中減去之。代墊金則由現金納入中加算之。以爲差引合計。故差引合計常與科目欄之鐵道收入合計爲一致。又凡依各種証書報告之追徵金返還金及與現金收入無關係者。俱不宜混入此欄。(三)科目別之金額欄。凡當日收入之金額。其有關於某目追徵及返還者。即在該目內加減。然後記入之。若該目無正項收入。則僅記入追徵額。又返還額或多于該目正項收入額。或該目金無收入時。則其不足額應未記之。而于合計時減去之。至關於到着收及到着後收之金額。由到着驛處理之。而自驛則關於他驛發送之。到着收亦記入之。以此書寫爲正當現金收入故也。(四)差額及正項報告欄。惟日報中有之。其有應歸本課記載者。各書不必全行記入之。(五)辨納報

告欄。在鐵道收入金日報之裏面。對於過收之金額。日後發見其原因時。則報告辦理退還金額之人員。以專責成。(六)返還及追收報告欄。此欄亦在鐵道收入金日報之裏面而收入之。其欄中驛名。所以記自驛以外之關係驛。非記載本驛者也。

表 戊 (廿九)

(七)

- 運費雜費訂正原簿
- 運費雜費訂正報告
- 運費雜費訂正報知
- 運費雜費訂正通知

此因處理驛計算行李貨物之運費雜費等。發見錯誤。而隨時改正之書類也。附以同一號次。以炭酸紙同時作成之。原簿留存自驛。報告提出于本課報告。交與貨主。通知則送附關係驛訂正要。欄。無論作成驛關係驛。應將一切關係帳簿書類各簡單記入之。其錯誤之點。若係加收者。則專在着驛處理之。如爲返還。則視納付人所在地。而發驛着驛。俱得處理之。至于同一貨物對於運費須退還。而雜項尙須加

收者。則以兩數相減。然後退還。或追徵之。又品名重量容積等爲算出運費雜費之基礎。對於此項欲爲訂正時。須以通知回附于關係驛。若不得其承認。不能妄自處理。其關於退還金額。尙應於報告中徵取受領者之印信。表戊(三十)(並雜見表乙)

(八) 運費雜費錯誤通知

運費雜費錯誤通知存根

此本課對於各驛之收入報告。發見錯誤。而通知各驛之書類也。存根留本課。通知則寄往錯誤驛。該驛接到此通知。卽用訂正原簿等書。爲適宜之處置可也。(雜見

前表乙)

第三卷 附錄門 本國各路會計事項

第一款 最近各路會計之狀況

(子) 京漢

該路自一千九百零九年贖回後營業日漸發達。是年進款爲一千一百零二萬。較八年已增百萬有奇。十年進款爲一千二百十三萬。又較九年增加百一十一萬。以此推之。

則十一年分當更較進。乃僅得一千一百三十一萬者。蓋本年九月軍興以後。全路爲軍用時代。商貨泰半停運。遂令冬季運輸最盛之時期。坐失巨利。約計虧損。何止百萬。此進款減少之原因也。況其時南北未息戰。進款減少。而用款不隨之而減。查是年支出之數。爲三百六十四萬。雖較九年略省。而較之十年實微有增加。此外無形之損失。閱時而始見。如車輛軌道之失修。湏補償於一二年後者。尙不可勝計。是其影響於後此之支費者尤大。斯則本年特殊之點也。雖然。東西各國鐵路出款。恒在進款百分之十五以上。良以支出之需要。恒視路務進步爲衡。此中消息。有相因而至之勢。本年用款比例之數。僅百分之三十二。似不爲多。惟本路自贖回以來。目擊前此辦理之簡陋。亟待改良擴充之事。不勝枚舉。將來用款。或當較繁。蓋以發達路務。求有益於前途之希望爲宗旨。不僅以用率增減爲成績上之比較也。

(丑)京奉

自共和肇造。統一政府未成立以前。各處秩序紛亂。行車各事多冒危險。本路營業。時以虧損是懼。迨入夏後。大局雖稍平定。但東省歲荒。直隸患水。商務凋敝未復。百貨仍

前壅滯。本路常年所恃之大宗進款。至此幾無復希望之存。幸員司竭力維持。設法招徠。卒能使營業恢復。進款日增。且超過歷年所收數目之上。實為始願所不及料。所有本年運輸增近最多者。食糧之外。厥為鹽煤兩宗。茲就其營業所經。撮舉概要。並循例將上年與本年進款數目比較如左。

		一千九百十一年	一千九百十二年
進	款	一千一百六十六元八角九分	一千三百六十六元五角一分
費	用	三百六十二元五角三分	三百八十二元二角三分
餘	結	六百零四元三角三分	九百八十四元二角八分
每進款百元	計支出費用	三十一元三角	二十八元九角

本年行車幹路計六百五英里七成六。

本年八月一號還一千八百九十九年所借之五厘息鐵路大借款第八期本銀計英金五萬七千五百磅。現在尚欠英金一百八十四萬磅。本年應還南滿鐵路借款。業已按期照付。

本年滙寄英京倫敦匯豐銀行備還借款本息。其滙水勻計每行平銀一兩。以英金二先令十本士八二五合算。

又按該路當民國元年上半年前三個月。大局尙未底定。商務阻滯。營業殊無成績之可言。後三個月。凡屬便利客商及改良路務各事。力謀進行。惟因國庫空虛。進款盈餘。悉行提撥中央。致本路於應行設置各端。多未能舉辦。綜計一月至六月。較一千九百十一年上半年營業進款。實增加洋七十七萬五千六百餘元。下半年關內外商務稍有起色。營業較爲順手。綜計六月至十二月進款。較一千九百十一年下半年增加六十八萬九千餘元。通計全年進款。較近三年平均核算。共增洋一百七十八萬元。此爲該路營業最著之成績。

(寅)京張

該路南口至康莊一段。行車之艱險。輸運之蹉跎。爲各路所無。上下嶺坡崎嶇。每次貨車。均須限制。微論車輛短絀。不敷分配。就令堪以敷用。亦屬轉運無幾。商貨留滯。嘖有煩言。因於六月一號起。儘現有修好之大機車。設法分配調用。每日早四鐘至晚十二

鐘。上下行車。共增至三十六次。接續轉運。積貨始得稍紓。又前與京奉路會商通價客貨兩票式樣。其客票及隨帶行李零件。則按月分旬。彼此開單報告售出若干。互將票價撥付。其整車貨票。歸京奉路局繳收。按期撥交本路。惟京漢局與本路通車客貨現尙寥寥。一俟客貨稍暢。再行訂期實行。觀此則該路近日收支之實在情形可知。惟該路關於會計組織一途。甚爲注意。其會計處分二科。曰核算科。曰收支科。核算科分計理工程材料統計四股。收支科分庫務收款支款三股。且一切賬簿格式。多採用西式新法。爲各路特色。將來路事興旺。賬務整理。其進步之敏速。規章之整飭。必爲本國純粹官款路線中放一異彩。況將來庫張等綫。次第展築成功。則是路將與京粵聯絡。而爲貫穿中國腹地之南北一絕大幹線。其價值不在西北利亞之下矣。

(卯) 滬甯

溯自該路通車以來。進款淨利。不敷抵支路本。借款利息。頻年須受政府撥款接濟。因此之故。常受評論。好在該路自通車後。此項虧耗。年減一年。試觀後開歷年盈虧表。便知該路進益程度。不獨不亞於東方各路。且與環球各鐵路相同。將來償足借款利息。

亦意中事耳。茲將歷年利息數目進款淨利以及政府所受虧耗列表於左。

年份	歷年借款利息洋數 多寡隨磅價轉移	本路進款 淨利洋數	歷年中國政府所 受虧耗洋數
西一千九百〇八年	一·六九二·三三三	五一七·八一五	一·一七四·五一八
西一千九百〇九年	一·六六二·六三五	五八一·五六七	一·〇八一·〇六八
西一千九百十年	一·五六四·八五〇	六二七·六七一	九三七·一七九
西一千九百十一年	一·五四八·〇五六	七六〇·八八六	七八七·一七〇
西一千九百十二年	一·三八六·九〇九	(甲) 九七一·一四九	(乙) 四一五·七六〇

(註) 如果十八個月前所請添購車輛及時購辦。則(甲)字項之款。尙可增添洋二十萬元。(乙)字項虧耗數目。即可減輕洋二十萬元。合併聲明。

觀某強國曾在東方營造鐵路三萬英里。成效甚著。獲利亦豐。聞其所定政見。凡鐵路通車以後之第五年。其收入淨利。苟足以償路本借款之利息。則其所報該路之資本。總算獲利之營業。不得謂之虛擲。今本路通車。僅祇四年。如果所請添購之車輛。及時到手。小洋貼水虧者。不至如此之甚。則五厘之息。已可賺足。早達某國所定政見矣。况

本路障礙。如厘捐之阻撓。車輛之缺乏。水道之競爭。有此種種困難。尙能獲收效果。善觀路政者。當知此路辦理。並無失機之處。總之辦理鐵路之奢儉。全視所指望之生意程度如何。須知辦理該路。係遵借款合同。一切均照新法。無論搭客貨物。如在本路運送。本路均負完全責任。此舉爲中國各路所無。而爲該路所獨有。蓋各國鐵路担負此項責任。大抵迫於商律。不能不負。而我則爲便商起見。仿而行之。卽此一端。倘善觀路政者閱之。必知新造之國。能行此例。則其車務發達。獲利必在意中。一俟車務擴充。極乎其量。則該路卽有常年可恃之進款矣。按照以上而論。是該路已定宗旨。務使注重中國實業之發達。培養各大城鎮之商務。以開展地方間接之利益。此項宗旨。該路總辦深爲贊成。蓋以各大商埠。彼此交通。旣便。貨運往還。旣穩且捷。生意卽因此而生。大凡人民多蹈常習故。難於圖始。今該路旣開其端。各路苟能踵而行之。將見生意從此興旺。不惟地方蒙福。卽國課亦受其益。是該路於地方進步。商業興旺。實屬相與有成。蓋地方旣興。生意旣旺。鐵路卽受直接之益。如日繼夜。有一定不易之理。

(辰) 正太

該路于民國元年車務暢旺。每月所得之延噸里。比去年實增八分之一。而費用則除修理去年損壞機件不計外。廠務行車項下。月有節省。蓋去年每月費用三萬四千二百餘元。本年只三萬三千二百餘元。核計每月實省九百餘元。合計本年上半年分收支比較。實餘洋二百零四萬二千八百五角七分。（查下半年各股出款祇列七月至十一月止。尚有十二月出款未列。因洋核算未曾結算。約略估計。需洋八萬餘元）

(己) 汴洛

該路自一千九百零十年行車以後。營業進款。逐年有增。顧以洛潼西潼。尙在建築。秦晉未通。利源未闢。洛黃并軌。勢有所分。此時遠接道清。近聯京漢。地勢既優。商旅亦盛。綜計全年收入洋八十一萬八千七百四十二元一角二分。比一千九百十一年全年收入洋六十萬零六千零五十七元。計增收二十一萬二千六百八十五元一角二分。尙有陸軍部半價記賬運費。約九萬數千元未收入。又京漢調車租車各費。臨城礦局運費。共三萬數千元。亦均未收入。

(午) 道清

民國元年正月至五月。營業收入。與上年正月至五月比較。互有盈絀。無甚懸殊。自六月至十二月計算。共收二十二萬四千七百二十九兩三錢四分。與上年比較計增加六萬六千三百七十八兩。

(未) 廣九

該路與英段所議英段慢車租用深圳車站租價及均分直通慢車票價兩案。現尚未決。又民國元年反正之後。行車大受影響。粵省徵收鐵道釐金。接踵而起。營業既爲之減色。而行車票價。收用廣東紙幣。虧損又復不貲。計上半一月至六月六個月行車進款。共二十七萬七千七百四十七元九角。下半年七月至十二月六個月行車進款。共二十八萬七千九百九十二元七角七分。合計共收五十六萬五千七百四十四元零六角七分。

(申) 吉長

本路僻近邊徼。一歲之中。凍期居半。上半年祇有五六兩月。係工程建築時期。必於事前多方籌備。一經開工。方無掣肘。計上半年截至六月底止。共成土工三萬餘。方添開

車站兩處。行車進款與辛亥上半年比較增收銀二萬三千三百二十兩有奇。下半年有七八九十四個月時期較長。又因雨水期內。幸免霪霖。故能晝夜併工。趕至十月二十日全路通車。進款較上半年多收十萬零七千七百零七兩五錢六分一釐。查該路車輛。不敷運載。致百貨壟溢。有候至三五日始克起運者。於是商人於地凍堅凝之時。由吉至長。復用笨車。運費轉可稍賤。現擬將該路所定價格。夏秋照章收納。冬春酌量減折。俾路事與客商。兩無所虧。即兩得其便。至其會計組織之法。則因該路借款修築會計向分華洋二處。華會計處。徒事譯賬。無裨實用。後經交通部飭局。籌合併辦法。于洋會計外。設添華副司賬一員。確定權限。刻已由路局妥籌合併辦法。酌派華員組織其事。若其賬簿。則分資本盈虧公積金雜項帳四種。資本帳以整理資本項下之收支。盈虧帳以整理營業項下之收支。公積金帳及雜項帳。以整理各種公積金及不屬於上方各賬之收支。此其大較也。

(酉) 津浦北段

該路南北兩段通車之後。所有客票進款。統照南北段所轄里數。平均核計。查兩段分

轄地點。在韓莊利國驛之間。相距計五英里四一。其分界之點。則在韓莊以南二啓羅七百米達南運河橋之南頭。北界距韓莊車站以二啓羅七百米達計之不足二英里。南界至利國驛站。實計三英里有奇。此五英里四一中之進款。擬定無論何站收入客票等價。通按南段應得十分之七。北段應得十分之三。核分辦理。又本年進款。自改用陽歷之月。開列綜計自二月至十二月。十一個月。共收客貨票及各項租費雜款銀元二百四十九萬六千一百七十元零三角三分五釐。

(戌) 津浦南段

該段車務營業。光復以前。每月進款不過一二萬元。本年上半年一月至六月。客票進款共洋十九萬二千八百七十二元三角四分四釐。貨票進款共洋十五萬八千六百四十元零三角六分。下半年七月至十二月。客票進款加增一倍。共洋三十七萬八千二百九十一元七角三分二釐。貨票進款增加及四倍。共洋七十二萬一千九百九十四元二角。良由南北段接車以後。交通便利。商務雲集。地方秩序。亦已漸能回復。故營業有蒸蒸日上之勢。綜計全年車務進款。共洋一百四十五萬一千七百九十八元六

角三分六釐。惟今年因南北戰事，停止開車兩月。運輸上大受影響。近則戰事既平，商貨漸旺。不難恢復舊觀。更圖進行矣。

(亥) 株萍

該路湘東登星兩橋。如改建鋼橋。估修費當在二十萬上下。近因路款支絀。驟難舉行。又該路須再添購客車一二輛。即將舊客車均改為貨車。并須添購四十噸煤車二十輛。以資周轉。惟一時款絀。難以辦到。又連帶運輸一事。現止籌備實行。計二年後。將來於營業收入。必有增益。而客貨之轉運便利甚多。又本路全年營業收入。視上半年頗有增加。計上半年六個月。共收七萬九千八百八十八元一角二分六厘。下半年六個月。共收十六萬一千五百二十六元三角一分六厘。全年合計共收二十四萬一千四百一十四元六角四分二厘。至其賬簿組織之法。則設計理課。分銀總賬總二處。表冊簿記。多參仿西式。款目。但其記錄法。猶依從前舊式。而用簡單手續云。

第二款 近二年度各路進款比較盈虧實數（其津浦吉長等行車不久未及備載）

(子) 京漢

月	一九二一年即前清宣統二年	一九二〇年即民國元年	比上年盈	比上年絀	相抵實盈
農歷	二九百二十一年	一九二〇年	比	比	相抵實盈
一月	一百九十九元二角四分	五百五十七元八角二分		八百五十五元四角三分	
二月	五百四十九元二角四分	三千三百一十七元六角三分		二千一百一十五元二角	
三月	一百一十三元零七角九分	九百七十四元二角二分		一千九百九十九元九角五分	
四月	一百一十三元零七角九分	一百一十六元八角七分		四百七十九元九角四分	
五月	一百一十九元八角五分六厘	一百一十七元七角四分	三元二角七分六厘		
六月	九百八十二元五角七分	九百八十二元六角六分	四角五分七厘九毫		
七月	七百九十三元二角四分	八百八十七元二角六分	一百九十四元零二分		
八月	七百六十八元二角六分	八百八十二元五角七分	三十元零九角五分九厘		
九月	八百一十五元零七分	八百七十四元八角四分	五十九元零七角四分		
十月	六百五十八元七角三分	六百一十四元五角五分	七十六元二角二分		
十一月	五百一十三元零七分	五百一十七元五角二分	六元二角四分		
十二月	五百五十三元零六分	五百一十四元七角七分	一百一十五元零九分		
總共	二千六百六十七元二角八分	二千九百九十九元七角三分			三百三十二元四角五分

第三卷 附錄

總共二〇二六萬八〇四十九元七角
二〇二〇年盈〇七九四十五元二角六分
二〇二一年盈〇七九四十五元二角六分

(寅) 東京張

西曆	一〇九〇一年 即前清宣統三年	一〇九〇二年 即民國元年	比	上	年	盈	比	上	年	純	相抵實盈
正月	三萬八千四百三十九元〇三五									三萬八千四百三十九元〇三五	
二月	五萬五千七百八十八元九六六 <small>三〇日</small>	三萬七千九百七十九元〇〇八九 <small>三〇日</small>									
三月	六萬八千二百七十四元二	十七萬三千七百六十八元九四四									
四月	六萬七千七百二元一五	二萬五千九百三十九元〇二									
五月	五萬七千二百三十三元三	三萬六千六百七十八元三七									
六月	五萬一千九百一十九元九五	二萬三千四百五十三元七									
閏六月	五萬一千五百六十九元二										五萬一千五百六十九元二
七月	七萬〇九百八十八元六	十五萬〇四百八十八元一九五									
八月	七萬八千七百六十九元〇二五	十六萬四千七百七十二元四									
九月	八萬九千七百六十九元五	十五萬四千七百九十九元一八									

十月	七萬七〇三二元四五	十九萬二千七百四十九元七五	十一萬七千七百三十三元六	
十一月	九萬〇九百七十二元五五	十九萬九千一百五十二元四五	十一萬〇七百一十四元三元九	
十二月	十二萬〇〇十二元九五	二十二萬零七百四十二元七	十一萬三千六百八十九元七	
總共	九十二萬〇七十三元三角一分四	三百一十九萬七千九百八十八元一角一分四		一百一十二萬三千二百七十七元五角四分

(勿)滬甯

西曆	一千九百二年 卽前清宣統二年	一千九百十二年 卽民國元年	比上	牛盈	比上	年結	相抵實盈
一月	十八萬〇四百八十二元四角九	二十四萬三千四百九十二元	六萬二千八百〇三元零				
二月	十五萬九千九百五十四元四	二十萬二千一百六十四元一四	六萬二千三百一十九元七				
三月	十五萬八千五百六十五元四	二十四萬二千二百七十九元〇九二	八萬三千七百一十四元六				
四月	十八萬二千五百五十二元九五	二十四萬三千〇五十二元三四	六萬零八百〇一元三元				
五月	十七萬七千四百八十四元八	二十二萬三千五百二十六元〇六	五萬六千〇四十一元三				
六月	十七萬二千七百六十六元二	約二十萬〇九千元	四萬六千二百五十三元八				
七月	十四萬九千五百八十六元四三	十八萬九千九百十三元	三萬零三百二十五元七				

八月	十九萬〇九百七十三元	五萬二千四百十九元七三			
九月	二十萬二千四百十九元	四萬五千〇五十四元八六			
十月	二十萬五千一百七十一元	七千九百五十九元六九			
十一月	約二十七萬〇九百五十五元	八千一百二十二元九			
十二月	約二十七萬三千七百七十一元	二萬二千九百六十三元六二			
七月	二十萬四千七百七十三元六二				
總共	二百六十八萬五千七百七十三元〇七分				四十六萬五千八百七十三元五角

(辰) 正太

西曆一九百十一年	即前清宣統三年	一九百十二年	即民國元年	比	上	年	盈	比	上	年	績	相	抵	實	盈
一月	十九萬〇八百五十五元二二	二萬六千七百七十六元四角	九萬九千五百三十二元二八												
二月	八萬三千零一元一角二	七萬七千九百七十四元三	八萬四千七百七十三元〇二												
三月	十四萬二千一百三十三元〇三	十七萬八千九百九十九元四角	三萬五千七百七十六元四角七												
四月	二十萬四千四百九十二元八	三萬八千九百五十六元〇六	十七萬四千六百六十九元九六												
五月	三十萬九千六百七十七元二五	二萬四千九百九十五元七五	七萬七千七百七十二元四												

六月	二千零一十九元九角五分	七千零七十九元四角五分		六千九百一十七元〇三分
七月	一千八百五十五元〇二分	七千零八十二元五角四分	六千七百五十六元五二分	
八月	八萬三千三百九十九元四角四分	十五萬一千零七十九元〇七分	六萬零九百五十九元〇四分	
九月	一萬七千七百九十九元三角	七萬零四百六十三元九角	四萬零九百四十九元六角	
十月	十一萬零四百三十三元〇二分	十六萬三千二百九十九元三角	四萬七千九百一十二元二角	
十一月	停	二萬零九百九十二元〇七分	二萬零九百九十二元〇七分	
十二月	上旬停車下旬其進	二萬八千八百七十二元五角	二萬〇七千九百五十四元〇五分	
總共	一百零三萬九千六百一十二元二角五分	二萬七千零七十九元四角八分		八十七萬二千六百三十七元一角三分

(已) 汴洛

西曆	一九一一年 即前清宣統二年	一九一二年 即民國元年	比上年盈	比上年緝	相抵實盈
一月	五萬五千五百六十二元	三萬七千四百六十六元三角		一萬〇六七元九角	
二月	二萬七千五百七十四元五角	二萬二千零六十八元六角		六千三百五十五元九角	
三月	五萬七千三百三十二元一角	三萬三千三百五十七元〇三分		二萬四千九百七十一元八角	

四月	五萬三千四百六十九元二	五萬三千四百六十九元	九百五十九元
五月	六萬二千七百八十九元四	五萬三千四百六十九元	八千三百二十九元四
六月	四萬〇九百七十九元五	四萬七千八百五十八元四	七千六百七十九元〇九
七月	四萬二千八百六十九元四	五萬〇五百八十九元九	九千四百〇三元九
八月	四萬六千七百六十九元四	六萬七千二百六十九元四	一萬八千四百五十九元
九月	四萬四千七百六十九元三	六萬七千〇四十二元	二萬二千八百六十九元七
十月	四萬二千五百七十九元四	八萬二千五百七十九元七	四萬〇九百七十九元三
十一月	三萬五千七百〇〇元七	七萬三千〇三十六元七	三萬七千三百三十六元
十二月	三萬五千五百三十九元一	八萬三千五百三十九元〇六	五萬六千〇七十九元五
總共	五十三萬八千八百九十九元二角	六十七萬〇〇五十九元二角九分	十三萬四千一百一十七元〇九分

(午)道清

西曆	一千九百十一年	一千九百十二年	比上年盈	比上年績	相抵實盈
一月	四萬八千五百五十九元八	五萬九千九百七十九元八	五十一百十四元〇二		

二月	三萬六千六百三十三元四角八	二萬二千五百九十九元四角	一萬七千一百七十三元六角
二月	四萬八千八百六十七元五角二	四萬三千六百七十二元四角七	六千二百二十五元〇五
四月	四萬九千三百九十八元八角三	五萬六千九百九十八元一角一	七千五百九十九元二角七
五月	五萬〇五百八十九元三角三	四萬〇八百三十三元八角五	九千七百七十五元四角八
六月	一萬八千〇五十八元七角七	三萬〇一百三十九元九	一萬二千〇四十五元三角三
七月	二萬二千四百三十三元五角七	三萬八千三百二十八元七角七	一萬六千八百三十五元二角四
八月	二萬五千八百六十六元〇三角七	四萬三千四百三十三元七角六	一萬七千六百〇三元三角九
九月	二萬八千四百三十六元七角二	四萬四千三百九十九元三角五	一萬九千九百三十二元六角四
十月	四萬九千六百六十八元七角七	六萬三千八百三十九元〇五角二	一萬四千一百六十二元七角四
十二月	四萬五千四百二十九元五角四	五萬七千〇八十三元五角五	一萬〇六百三十三元一角二
十二月	四萬六千七百五十三元八角二	六萬五千四百五十五元一角六	一萬六千六百五十二元三角五
總共	四十七萬三千〇三十六元三角五分	五十五萬五千四百一十七元一角一分	八萬三千四百〇〇八角一分

(未廣九)

西曆	一千九百十一年	一千九十二年	比上 年盈	比上 年絀	相抵實盈
一月	七千八百元〇三	四萬三千四百五十九元〇三	三萬五千四百五十九元		
二月	七千九百七十九元五	四萬七千七百五十九元九五	三萬九千七百九十九元六		
三月	一萬〇百九十二元〇五	五萬〇〇八十三元七	三萬九千八百九十三元六五		
四月	九千八百四十九元三	一萬九千七百三十三元九	一萬〇五百四十二元七		
五月	一萬二千五百七十七元五	四萬五千五百二十二元〇七	三萬三千九百五十三元五七		
六月	一萬三千七百五十九元四	三萬七千九百五十九元〇五	二萬四千一百九十四元八五		
七月	一萬三千四百五十二元	四萬九千五百三十三元	三萬六千〇七十二元		
八月	一萬二千八百九十九元〇七五	四萬九千九百五十九元八	三萬四千〇六十九元〇五		
九月	一萬五千四百三十九元五	四萬七千六百六十九元〇四	三萬二千二百三十元〇四五		
十月	三萬七千三百六十五元六	五萬二千八百六十六元三五	一萬五千四百五十一元〇七五		
十一月	一萬二千六百六十七元七	四萬二千九百八十四元六三	三萬一千三百十六元九三		
十二月	三萬二千三百六十六元六五	四萬八千〇四十八元二四	一萬五千六百八十二元〇九		
總共	六十八萬三千五百五十七元五角五	五十三萬三千一百九十九元五角九			三十四萬九千六百四十二元〇四分

第三卷 附錄

第三款 部刊鐵路年報編目(民國元年度)

(甲)直轄各鐵路

(一) 營業現狀

(說明)營業現狀。只就本年之情形而言。如營業里程若干。每里收益若干。運貨運客之總數若干。因何事件營業上受損。依何方法營業上獲益。某月某處繁盛。某月某地清淡。其故何由。分別說明其盈虧。並記載其盈虧之總數。

(二) 運輸上之設施及其成績與事故

(說明)本年關於運輸上之設施。如與他路連絡及車站車輛之增減。於運輸上有何關係。遇何種事故。致使運輸上受影響。并本年旅客運輸貨物運輸之數量。分別彙載。

(三) 路線及運轉上之事故

(說明)本年路線上之橋梁隧道及擁壁土堤崩壞。或車輛不良。誤用信號。以致出軌顛覆與盜竊及違犯法規事。所有一切狀況。及其回數若干。一一備載。

(四) 運轉上之設施及其成績

(說明) 本年運轉速度機關車及列車各行走里總數。煤炭消費若干。牽引力之大小若干。分別載明。

(五) 車輛設備及其改良與增減

(說明) 機關車及客貨車之式樣。與各車內之裝置。凡在本年以內設備及改良者。并各種車輛增減若干。一一備載。

(六) 車輛增減及車輛總數

(說明) 本年增減車輛若干。并按機關車客車貨車各總數若干。分別備載。

(七) 機械工作

(說明) 本年附屬工場之製作及修繕之車輛與鐵路用品若干。擇要彙載。

(八) 電氣通信及其設備

(說明) 本年各路添設及修繕之電報電話與車站工場車輛上所裝之電燈。并收發電報之總數。一一彙載。

(九) 鐵路增加資本及歲入歲出之預算決算

(說明) 鐵路增加資本專指本年之資本現狀而言如去年之資本係五百萬。本年因各事改良增加百萬。則本年資本即為六百萬矣。所謂資本收入。如借款募集。公債票鐵路用品鐵路益金收入(即以幾分之幾作為股本)雜項收入之類是。資本支出。則如建設費改良費車輛費總務費等項要之收入支出。其預算若干。決算若干。均各記其總數。

(十) 鐵路歲入歲出之預算決算

(說明) 鐵路營業總帳單。就本年營業上之收支及雜費總數而言。至如營業歲入。則旅客收入。貨物收入。及雜項收入在焉。營業歲出。則總務費、養路費、汽車修繕費、運輸費、電氣費、補充費、資本利息及債務等項在焉。其預算若干。決算若干。均各記其總數。

(十一) 物品基金及決算物品并不用物品

(說明) 本年所用之物品。其價格總數若干。及決算所用各物品之主要者并不用

物品如何所置一一彙載。

(十二) 物品之購入

(說明) 本年所用之大宗物品。從何處購入。厥價若干。記其大數。

(十三) 保存工事

(說明) 主管之路線上及車站上。本年因保安上之設施。而使保存之工事中。最著者列舉之。

(十四) 補充工事

(說明) 主管之路線上。有不完全者。本年補足設施。其狀態若何。何時竣功。列舉之。

(十五) 改良工事

(說明) 主管之路線上。一切建築物。有必須改造者。本年所設施之改良工事及其狀態列舉之。

(十六) 建設工事

(說明) 凡在工事中。而未開業之路線。就本年建設狀況列舉之。

(十七) 鐵路職員表

(說明) 本年各路局職員總數順次列表

(十八) 撫卹職員及職員公會

(說明) 本年各路職員因公受病若干。死傷若干。發給撫卹金若干。並各路員共同組織之公會若何。分別備載。

(十九) 鐵路死傷人員表

(說明) 本年各路局職員因何故死傷及局外人員受鐵路上誤傷者。各若干分別列表。

(乙) 商辦各鐵路

(一) 商辦鐵路

(說明) 本年售出之股票。與進行方法。及營業狀況若何。股東對於公司意見及改良若何。摘要說明。

(二) 呈請立案之鐵路

(說明)本年批准之商辦鐵路路線(從某地起點至某地爲止軌間及里程詳載)及假定之資本金若干。議定股票若干。創辦章程發起人名開工日期。竣工日期。分別備載。

(三) 已經開通之鐵路

(說明)本年已經開通之路及營業里程。與始業年月。詳細載明。

(四) 商辦各鐵路資本表

(說明)各公司之資本總數。本年公積金(即以幾分之幾作爲資本)若干。並資本收入。(如借款社債與集合股票之數等項)資本支出。(如建設費貯藏品費及其他雜項用費分別列表。

(五) 商辦各鐵路之損益表

(說明)本年商辦各路之營業收入。及支出比較。或損或益。分別列表。

(六) 機關車表

(說明)車輛之名目輛數及重量並平均一車之重量若何。分別列表。

(七) 客貨車表

(說明)客車現在輛數若干。共分若干等級。客車內所定座席若干。並貨車之式樣及積載噸數。與現在之輛數。分別列表。

(八) 機關車運轉成績

(說明)本年機關車行走里數及牽引力若干。燃料消費若干。一一載明。

(九) 客貨車運轉成績

(說明)本名列車行走里數。及營業一日平均列車回數。並一列車平均之車輛數目。一一載明。

(十) 營業收支

(說明)關於本年營業收入(旅客收入貨物收入雜項收入)及支出(養路費汽車修繕費運輸費雜費)比較盈虧。一一列表。

(十一) 職員

(說明)本年各公司所用之職員各數及薪金。詳細列表。

(十一) 車價定率表

(說明)關於本年旅客乘車一里之車費(一二三等車)及貨物運費。(有蓋車無蓋車及其他種車)分別列表。

(十二) 國際鐵路

(說明)凡外國在本國所修築各鐵路。如東清南滿安奉滇越膠濟等路本年之狀況如何。一一彙載。

(十四) 附記

(說明)凡預定路線及一切雜項均附記焉。

第四款 鐵道借款回扣問題

歷次鐵路借款合同。莫不有回扣之規定。最低者如京奉借款八九扣。最高者滬杭甬續借款之九五五扣。其回扣之多寡。蓋與別項條款有相互關係。並以金融市場之盈虛繁閑為消息焉。而晚近借款條件。比較的利益漸進。即如回扣一層。未有如從前之在九扣以下者。不可謂非借款經驗一大進步。試列表以證明之。

民國二十一年十一月十二日出版發行

(定價 美紙 二元
常紙 大洋 一元四角)



編著者

湖南湘陰楊震華

活版印刷所

上册 共和印刷公司

石版印刷所

下册 同倫學社

發行所

北京共和印刷公司
琉璃廠西門路南
電話南局六十三

北京 新中華書局

上海 新中華書局

漢口 新昌明會社

長沙 商業印書公司
黃泥段鐵路工程處

其他各大書局及各路總分局

經售處

557

40777