

金士宣著

鐵路運輸學

蔡元培題



3 0470 4205 0

著述大意

一我國向無鐵路專書即有一二不日現勢即日記要多敘述我國鐵路歷史之一部或全部至研究鐵路運輸專書之見也作者既無先說可供著述上未免有疎漏之虞望讀者加以研究指導俾再版時可酌量更正

一本書編制係根據

Principles of Railroad Transportation by Johnson and Van Meter

Railroad Traffic and Rates (2 Vols.) by Johnson and Heubner

二書再參以吾國鐵路特種酌量增減而成(參考書籍另立表於後)

一編著是書經驗數載於民國十一年夏全稿完成冬乃付梓此數月間深蒙各名學界校訂補苴於本書生色實非淺鮮

一本書內容以考據為主不重議論文義尤尚淺明

一本書分總說組織客運貨運運送及運價六編或云客運運輸關重要似宜添加一編惟本書以鐵路營業為主要觀念客貨運輸如何設法運價如何訂定乃本書研究之範圍軍運則為海軍用乘車及運糧執照條例附錄於後俾資攻考

一本書所用專門名詞以我國各路最通用者採用之惟為讀者便利起見各名詞均附有原文即各表式亦仍留原文俾免誤會

一本書承關廣麟張競立鮑錫藩陳蘭生黃振聲徐博士墀諸先生厚意或代查舊案或核閱稿件或徵搜參考資料及各項客貨與乘報單又滬甯鐵路車務總管英人章燕亦曾贈致各樣式作者甚為感激特此誌謝

國立北平圖書館藏

002185

參考書錄表

鐵道本會之發達 鐵道名人叢書 鐵道雜誌 鐵道文庫 鐵道本會之發達
鐵道雜誌 鐵道

中日美第一次聯運會議紀錄
日本國際貨物聯運規章是問

Jeanes and Van metre Principles of Railroad Transportation

各國鐵路協會會報 (自八十期至一百十期)

Johnson and Fletcher Railroad Traffic and Rates. (2 Vols.)

中日聯運規章是問

Notes on Through Traffic, Goods, and Through Traffic.

中日第八次聯運會議協定書

Morris Railroad Administration.

關氏譯 中國鐵路史講義

Johnson and Huesbner Principles of Ocean Transportation.

京漢鐵路之現在及將來

Walker C. Noyes American Railroad Rates.

會凱化 中國鐵路現勢通論 (二卷)

Mc Pherson Transportation in Europe.

民國鐵路一年史

Hooper Railroad Accounting.

中國鐵路法規草案

Statistics of the Chinese Government Railway (1917-18-19)

京漢鐵路規章是問

交通部 Station Accounts Manual.

津浦“ ” ” ”

Accounting Rules and Classifications

京漢鐵路貨車運輸規則規程 (民國十年)

美國經濟調查局編 世界鐵路統計 (譯本) —1920

京漢鐵路行車保安規則 (民國八年)

交通部 民國六年至八年統計圖表彙編

張鶴漢 中國鐵路現勢紀要

交通部 民國五年交通紀實

劉復 } 中國鐵路實錄

英國常燕 鐵路職務概要 (Railway Traffic Management)

易展乾 } 中國鐵路實錄

中華民國有軌路運輸會議記錄 (第一次第二次及第三次)

車通譯 鐵路 (丁君二卷)

“ ” ” ” ” 第一次至第六次聯運會議紀錄

日本及本支雄 實地鐵路通論

50724
387

目錄

第一編 鐵路運輸總說

第一章 運輸之意義及範圍

第二章 鐵路之小史及現狀

第三章 鐵路運輸之特性

第四章 中國鐵路運輸及其收入之概況

第二編 鐵路運輸組織

第一章 中央組織法

第二章 鐵路局之組織

第三章 車務處之組織及任務

第四章 車務段長等之職務

第五章 車站職員之組織及任務

第六章 列車職員之組織及任務

第七章 聯運事業之組織

第八章 運輸會議及聯運會議

第三編 客車運輸

目錄

頁
一六

七二四

一五二〇

二二二八

二九三二

三一三六

三七四二

四二四五

四五五二

五三五四

五五五八

五八六二

第一章	客車運輸與貨車運輸之區別	六三—六五
第二章	運客車輛	六六—七一
第三章	旅客車票	七二—八九
第四章	行李運送	八九—九五
第五章	包裹及零貨運送	九五—九八
第六章	郵政運送	九九—一〇五
第七章	貨車運輸進款之登記及計核	一〇五—一一八
第八章	發展客運之規劃	一一九—一二三
第四編 貨車運輸		
第一章	中國鐵路貨物運輸之源流	一二三—一三四
第二章	運貨車輛	一三五—一四〇
第三章	總車站之佈置及設備	一四〇—一四四
第四章	車輛之調度與貨運營業	一四四—一五五
第五章	貨物票據	一五六—一六二
第六章	貨車運輸進款之登記及計核	一六三—一七二
第七章	運貨負責	一七二—一七六

第八章 鐵路與轉運公司

第九章 發展貨運之規劃

第五編 聯絡運輸

第一章 中國鐵路聯運之沿革及成績

第二章 旅客聯運

第三章 貨物聯運

第四章 互通車輛

第五章 中日旅客聯運

第六章 中日美旅客聯運

第七章 鐵路與輪船聯運

第八章 發展聯運之規劃

第六編 客貨運價

第一章 運價之性質

第二章 旅客之分等

第三章 貨物之分類分等

第四章 制定運價之原則

目錄

一七七—一八二

一八二—一八八

一八九—一九五

一九五—二〇九

二〇九—二二一

二二一—二二八

二二九—二三二

二三三—二三五

二三五—三三八

三三八—三四二

三四三—三四五

三四五—三五〇

三五〇—三五六

三五六—三六四

第五章	制定運價之要素	二六四—二六八
第六章	競爭及合併	二六九—二七四
第七章	特別運價之制定	二七五—二七八
第八章	核算運價之制度	二七九—二八二
第九章	聯絡運價之協定	二八三—二八四
第十章	政府與鐵路運價	二八五—二八七
第十一章	中國各鐵路運價之概況	二八七—二九九
第十二章	外國鐵路運價之比較	二九九—三〇八

附錄

(以上自民國十二年一月一日起施行)

(甲)	修正中華國有鐵路客車運輸通則	三〇九—三三二
(乙)	修正貨車運輸通則運貨負責通則及路局辦事細則	三三三—三四六
(丙)	交通部訂定軍用乘車及運輸執照暫行條例 (民國三年六月公布)	三四六—三五〇
(丁)	國有鐵路適用度量衡簡明表 (民國十年一月一日施行)	三五—一三五二
附	客運票單	一—三〇
	貨運票單	三一—五四
	聯運票單	五五—一二〇

第一編 鐵路運輸總說

第一章 運輸之意義及範圍

運輸(Transportation)者，謂客貨之載運，及音信之輪傳也。例如道路、帆船、輪船、鐵路、郵政、電報、電話等，凡以爲人物音信交換之媒介者，均屬之。考運輸兩字之性質，含有技術上與經濟上兩種事務，運輸上技術之設備，即關於其機關之建築運用等事務，其最要者爲通路、原動力、運送具三者，是已。關於通路之敷設及建築之事項，無一不需專門技術家之智識。原動力爲現今一般所應用者，如人力、獸力、水力、風力、蒸汽力、電氣力等，皆是，而蒸汽力電氣力之應用，大可掙節運輸所需之時間，乃自然科學進步之賜。至於運送具，則如車輛、機車、船舶等，直接以供運送之用者，較之往古時代專以人肩馬背爲唯一之負載器，其文野豈可以道里計耶。運輸上經濟之事務，即關於事業之經營，然監督營業者，必具有經濟上之學識及能力，又富於經驗，方可當其任，並須施行一種經濟政策，以謀事業之利益及社會之開發也。

運輸與經濟 運輸影響於經濟者最大，而經濟問題不外乎生產、貿易、分配及消費四者，故欲知運輸與經濟之關係，若分析四者研究之，必更覺明瞭。

運輸與生產 自然、勞力、資本爲生產之三要素，今先就自然及自然力言之，則運輸之影響，能使其易於供給也。當先開運輸之途，或將原有之運輸機關改良，則廢棄之自然力皆得取而利用之，故運輸者，所以啟發利源也。次言勞力，則亦無異於自然，運輸發達，失職於甲地者，可就職於乙地，苟定相當之報酬，則勞動者之來集，將如水之就下，不必固著於一定之地，夫然後大工廠得以成立，此爲近世產業發達之一大原因。其次

言資本，亦有然者，信用與利益，爲資本之動機，而運輸機關之發達，則資本家易知遠地企業者之信用狀態，及事業之實況，而資本得迅速以集中，免遊惰之弊，因是等關係，而生產遂易，生產易，則生產費減少。蓋一國之貨物，其原料勞力資本，不盡出於同一之地，而欲集異地之原料勞力資本以成貨物，其與運輸影響之重大，不待言矣。夫生產上既需運輸之補助，是運輸進步之結果，運輸上所需時間勞力資本遂遞減，貨物之生產費亦因而愈減，且既有運輸之便，則生產與消費，即不必同在一地，而大規模之生產亦能興焉，遂使貨物之生產，各就其特別之便宜，集中於其地，而發生所謂地方分業及職業分業，更進而爲國際分業，是運輸謂爲分業之前提，亦無不可也。

運輸與貿易 財貨之貿易云者，謂財貨由生產者之手，以歸於消費者之手，其間之順序方法也。苟無運輸，即無貿易，亦即無社會，是則財貨之貿易，亦當以運輸爲前提矣。

運輸發達，能使物品有優美之價格，及場所之效用，何謂場所之效用，以生產之所餘，運送於所需之地而消費也。何謂優美之價格，市價不變動，則多滯滯，依需供之原則，而變其代價也。嘗見運輸發達之區，人民輒舍小市場，而趨大都會，卒引起商業集中之局矣。

生產費因運輸之改良而減少，前已述之。貨物價格在生產地必低廉，而貨物因運輸便利，成本較低，故其價格在消費地，亦較低廉。運輸機關能減輕貨價固矣，然因需要增加，其在生產地之價格，容或因此而增高，反之在消費地因供給之易，而價格較爲低落，事亦常有。是運輸進步之效果，乃使在異地貨物之價格，漸歸於均一者也。

運輸對於貨財貿易之效果，其種類各有不同，容積重量較大之物，利益較多，容積重量較小之物，利益較小。蓋以運輸便利之故，雖重量容積極大之貨物，皆易為遠距離之運送，如鐵石、米煤之類，皆得為長途之運送，毫無阻碍，足以劑其需供之平。

如上所述，運輸機關之進步，得減低貨物之價格，使貨物之需要增加，而普及其消路於各方，以擴張其市場，換言之，即足增大貨物之移動能力也。

運輸與分配 分配之重要問題，曰地租，曰勞銀，曰利息，運輸之與三者，影響亦甚大。如城市有電車，則選擇住所於離城較遠之地，亦無不便，而繁盛之處，房主不能任意居奇矣。又如運輸發達，則人口密度較大，勞力超過之地，可移任他方，以求有利之事業，俾舒勞力過剩之困難，而杜勞銀低落之傾向。其與企業家亦然，因運輸之進步，易知各地之商情，而有自由競爭之機會，於其企業可以趨於利，而避不利之虞。故運輸有使地租、勞銀、利息等，漸趨於均一之作用焉。

運輸與消費 運輸發達，能使多數生活需要物品之價格低廉，俾易於供給，且迅速正確，使貨物易於消費。且由一般以考之，其受益之程度，貧人較優於富人，蓋如前所述，以容積重量之比例，則生活之必要品，較之奢侈品，受益更鉅，而貧人之所需，恒屬於衣食住之日用品，是運輸之利，在社會上受無窮之益矣。

運輸與實業 運輸之影響於經濟者，亦即影響於實業，此處不過略為中論之。夫實業普通指農工商而言，故即分三項研究之。農業者，依耕作飼養牧畜之方法，以產出粗製品為目的也。運輸之發達，既足以增加貨物之移動能力，故其影響於農業，則生產之所需資本與勞力者，不必限於街市之附近，而農產物之價格，影

響及全國，非限於一地方也。

四

工業者，應用物理化學於粗製品，使之改良變形者也。運輸影響及於工業者，即其事業之經營，得集中於一處，有宏大之規模，為複雜之組織，而易得多量之原料，及多數之勞工，且設置精巧之機械，於是大規模之工業，乃勃然興矣。

商業者，調和生產者與消費者之間，而因以收得利益者也。是故商業以運輸為前提，而其結果又促進運輸之發達，運輸之發達，復擴張商業之範圍，如是地方之商業，因運輸之進步，而普及於全國，復因世界運輸，而有國際商業之發展焉。

運輸與國家 運輸與政治 政治之界說，非一言可解，願舉其大要，則以維持國家之安全和平謀其興榮為目的也。運輸之進步，實與政治有莫大之影響，而其利益較多者，莫如運輸之種類，中關於思想之輸傳，至其影響之效果，約而言之，在鞏固強有力之中央政府，使全國行劃一之政治，故在國家則確立國權，發布普及全國之政令，保持公共之安全，除其災害，且更進而增益其幸福。在人民則享有各種權利自由，各應按其人格而安於業務。凡此皆待運輸機關之進步，而後可期者也，使無鐵路、船舶、郵政、電報等，則何以統治此偌大之領土乎。或者謂運輸之進步，使中央集權，不無侵入地方自治之權能，不知中央集權非與自治不兩立者，蓋不足深慮也，且運輸之發達，足以破除偏袒於地方之見解，有極大之效力焉。西哲之言曰：德意志非有鐵路，則其帝國之統一，尚不可期，政治學者謂北美合眾國之獨立，以與英國距離遠隔，其時運輸不便之所致，設有今日之運輸機關，成敗尚未可知，至於中國，亦有謂若能增設東西及南北之鐵路，決可減少現在國

內之紊亂，而成一完全統一國家，至於領土之廣大，人民之衆多，不足慮也。

運輸與軍事 運輸之影響於軍事者，如軍隊餉械之運送，及軍情之偵探，所謂軍事上之行動，無一不藉運輸之助。蓋今日將帥之所貴，在利用運輸機關之迅速，而正確集中大軍於一區，良以兵貴機先，急如星火，集中稍有遲延，戰爭前途，即有不堪設想者。遠且勿論，即以最近歐戰證之，德軍集中最爲敏捷，三日集中三軍團於國場，八日攻略比之要塞，十日即有百三十萬大軍侵入法境，餘如法軍亦於十五日集中二十軍團，俄軍亦於二十五日集中二十五軍團，此皆由於運輸機關之便利，有以致之。

此外運輸機關之進步，與國際間，亦大有關係，藉運輸之便利，使各國互相接近，遂生社會上政治上經濟上之各種關係，各有外交官之派駐，故國際運輸愈發達，而國際之關係亦愈親密。且現今如學術技藝文學等，漸次成爲世界之觀念，不分國界，何莫非運輸發達之賜耶。

本書研究之範圍 鐵路運輸，因鐵路種類之不同，而異其策劃，而與鐵路本身關係最密切者，則當首推商業鐵路。惟商業鐵路又分爲實業與普通兩種。實業鐵路專爲運送煤礦鐵礦或其他實業而設，至於普通客貨，不過視爲附帶運輸而已。而普通鐵路則運送普通一般客貨，以謀得利益爲目的，乃屬營業性質之運送行爲。且此種鐵路運輸有本路與聯運之別，而聯運又有國內外之分。故概論之，本書專研究普通鐵路之客貨運輸及聯運，並運價等問題，至於軍事運輸，雖亦關重要，本書僅附錄其現行章程，以備參考而已。

第二章 鐵路之沿革及現狀

居今日而言鐵路，自有種種不同之區別，在當初思想，不過欲使行於普通道面上之車輛，減少車輪與路面間之阻力耳。至其有鐵路之始，則在敷設軌條於道面，攷其原因，遠在埃及希臘之盛，已發其端，但徵之歷史，可確信爲最古者，則千五百年頃，德國某鑛山爲搬運鑛石之便，偶有似此之設施耳。後此鑛山之車道，輸入英國。一六六〇年，英國鑛山始有易石軌車道爲木軌者。一七一六年，英北境某鑛山以木軌磨損甚多，尙覺不便利，始用薄鐵皮包釘木軌上行車。一七六七年英國銜鐵偶失販路，因創製鐵軌，施用於車道，故名鐵路。然此時所製鐵軌，係凹字形，易填沙礫，車輛時有出軌之虞。一七八九年，節梭術 *Patent* 繼起，製凸字形鐵軌，附輪緣於車輪，爲現今車輛之見端。自是普通道路所使用之車輛，鐵路上不能通行，爲鐵路經營上一大變動。

一七六九年英童瓦德 *Jarvis Watt* 推爐火煮茶之理，發明蒸汽機，同時有法人闡明其理，首創一車，以二汽筒置鍋之上，煮水成汽，入汽筒，推挽韃韃，迭相爲用，鼓動車輪，使自行於路上，衆名曰自行車。後有人倣其法而增大之，其結果全車重約十二噸，馬力五四，每小時可行四英里有半。一八〇二年英人更爲改良，載重十噸，每小時可行五英里，自是而後，研究汽車者，接踵而出。一八一一年，英人創齒輪汽車，行於鑛山，翌年，又有英人亦造一汽車於鑛山，用迴輪鍊鍊齒輪而行。以上各車，雖竭各家之智巧而成，然事屬初創，法多未備，各車道公司以其難於適用，仍多藉馬力以行。至一八一四年英人司梯芬生 *George Stephenson* 以在煤礦執事有年，深求機器之理，歷觀各家所造，奇想驟開，製成一車，行於煤礦車道，屢屢有後來居上之勢。一八二五年，

司氏又製一輛，名爲「機關車」Locomotive，經議院特准，試行於司道克登至打林登之路線，載運一般公衆之旅客貨物，是爲汽車實行之始祖。客貨運輸，亦以此爲權輿。越明年，世界有名之利物浦 Liverpool 至滿扯斯特 Manchester 間鐵路開工，公司主人懸重賞募最精良之機關車。司氏虔心獨造，精益求精，及一八二九年，大試驗機關車於滿扯斯特，惟司氏所製之「羅蓋脫」Rocket（車名取快如火箭之意，嶄然獲獎五百金磅，此車每小時能牽重四十噸，能行二十九英里，人皆稱便，司氏之名，因而大震，卒以機關車發明者，傳於後世。其車至今猶存於英國南鐙星敦博物院焉。

自司氏之「羅蓋脫」發明後，各國工程師均起而研究改良之方。一八三一年，美國工程師菊斐斯氏 John B. Jervis 變通其形狀，於車前加活樞轉向架 *Swivel truck*，遇曲路而諸輪就範，更用平重桿，使重心分任於四輪，而車行乃平，即英人亦歎其學術之進步矣。

鐵路初起，抗議者衆，英國某運河股東見鐵路之製已成，與運河之利對峙，曾發警告之文者，然效力甚微，鐵路仍日增無已，連郡帶邑，越國過郡，商務工業，因之發達，世界民族，得此且日益親善。

昔時鐵路辦法，公司專司路事，他人經理營業，鐵路之展拓修繕，爲鐵路公司責任，轉運事業由他人承辦，鐵路祇按數收欸，若徵取租稅然，此法大不滿意於國人，公司亦深知其不利，乃設法改良，與經理轉運之人競爭，最後鐵路公司得勢，排斥轉運家，全操路業。自是以後，路權爲公司所攬，堅穩不移，於是鐵路上財政之進欸，遂蒸蒸日上矣。

鐵路既盛，公司繁興，數路競爭，所在多有，公司或至虧折，智者即知公司宜聯絡合組，庶能保全實力，開濬利

源，以免無益有損之競爭。於是路線之短者，逐漸吸收，組織系統，偉然成大公司，是後且有倡鐵路國有者，其意蓋謂國家宜收買國內之鐵路，組合成一總機關，直接爲政府所轄也。

路業推行，新法愈出，鐵路公司，旋知專恃鐵路獲利，爲數猶少，若兼營他業，利必愈大。遂有營造碼頭於港岸，與鐵路接連，使凡出入口岸之貨，東西往來之人，得通行之便，謀大利者，復製汽船，規定航期，通行各國，舟車之資，可以聯運，客商利矣，路業亦盛。更有以碼頭汽船爲未足者，建大旅館與車站通聲氣，使行人行李甫至，如適樂土焉。

今日世界已成鐵路世界，最奇者，自有鐵路以來，利益日廣，文明日高，然臻此偉業之時代，尙僅及百年也。世界上鐵路共長，據最近統計有七十萬英里許，可繞地球赤道之周二十八回，並相當於月與地球距離三倍之長。以洲計，美洲爲最多，約占全數之半。以國計，美國爲最多，約占全世界三分之一有餘，或五分之二。而以面積與人口論，亞洲鐵路里數較低，而中國全國里數尙不及全世界百分之一，况國內路線百分之三十五，又屬外商承辦者。

又全世界鐵路民有鐵路里數，約比國有鐵路多百分之四十，因美國鐵路係民有也。

鐵路輸入中國之始，當推滬滬線。惟當洪楊之亂將息，寓居滬上之外商，已有建築上海至蘇州鐵路之提議。及一八七五年十月，英人瑪禮遜氏 (Cahill's James Morrison) 來滬，建造滬滬鐵路。所有需用材料，均經帶來，其小機關車名「先導」(The Pioneer) 重僅三千磅，亦在其內。瑪氏抵滬後，即行購地，於一八七六年一月興工，六月竣工，七月一日正式通車。開車約一月，公衆頗以爲便，然因壓斃一華人事，殊生意外之變，中國政府備

附表 (1)
世界鐵路發達一覽表

開業線路里程 (以英里計算)							
1850	1840	1870	1880	1889	1899	1910	1916
6,621	10,433	15,537	17,933	19,943	21,666	23,280	23,701
9,021	30,626	52,922	93,296	160,544	189,295	236,422	259,705
66	2,065	2,917	7,194	12,585	17,250	24,731	38,879
1,714	5,700	11,142	16,275	21,899	26,229	29,364	(1)32,030
3,637	6,979	11,729	20,693	24,845	31,286	36,235	37,894
554	1,074	1,799	2,399	2,776	2,883	2,888	6,465
817	1,813	3,790	7,083	9,345	11,921	13,591	14,434
310	988	7,098	14,026	17,534	26,889	35,347	(2)49,081
265	1,117	3,825	5,340	7,830	9,770	10,425	10,933
110	208	874	1,143	1,632	1,966	2,235	2,389
15	653	885	1,596	1,869	2,342	2,791	3,305
137	1,004	2,137	4,421	6,751	10,619	12,177	13,520
20	69	470	975	1,217	1,764	2,121	2,338
17	1,190	3,400	4,550	5,951	8,252	8,961	9,517
—	120	452	1,100	1,801	2,791	3,451	3,949
—	134	504	2,174	5,546	9,195	11,863	15,491
—	838	4,771	9,162	15,887	23,523	30,809	35,235
—	42	692	970	970	1,231	1,608	1,975
—	375	1,089	3,654	4,899	6,663	8,321	8,934
—	—	637	1,536	4,506	10,013	14,111	21,161
—	41	392	727	1,024	1,900	1,967	1,236
—	47	247	1,179	993	1,035	1,470	1,715
—	42	444	710	1,118	1,475	1,689	1,849
—	—	6	7	416	604	845	998
—	—	215	655	5,012	8,503	14,845	15,805
—	—	152	859	1,537	1,920	1,976	2,005
—	—	—	789	4,850	11,111	17,956	24,153
—	—	—	583	2,873	5,353	19,209	23,472
—	—	—	75	542	3,632	5,130	8,364
—	—	—	—	124	401	4,997	6,109

(1)包括地方鐵路及專用鐵路 (2)包括芬蘭及亞洲領土 (3)包括新西蘭

價索回拆毀，將路軌及其他一切材料，棄於台灣，以示決絕。考當時所有車輛，除「先導」外，尚有一機車，重九噸，較大於「先導」，每小時能行二十五英里，客車頭二三等均有，貨車有云。十二輛，每輛能載重五噸。

附世界鐵路各洲分佈表

洲名	英里數	百分率
亞美利加洲	364,166	52
歐羅巴洲	210,240	30
亞細亞洲	71,374	10
阿非利加洲	28,808	4
澳大利亞洲	24,626	4
全世界總計	699,709	100

國名	業代 開年	1840
		1857
英吉 利 衆國	1825	1,857
北美 合 大	1827	2,818
加拿 拿 西	1836	16
法蘭 意 志	1823	—
比德 利 斯	1835	341
奧俄 比 奧	1837	207
意荷 奧 羅	1838	—
瑞荷 瑞 士	1839	13
丹牙 利 牙	1839	10
西班 牙	1844	—
智巴 利 西	1846	—
印 威 丁	1847	—
瑞 典 然	1848	—
亞 洲 爾	1851	—
歐 洲 士	1851	—
秘 魯 其	1853	—
荷 牙 牙	1854	—
希 臘 哥	1856	—
墨 羅 尼	1857	—
(3) 澳 大 利 亞	—	—
阿 非 利 加	—	—
日 本	1869	—
中 華 國	1868	—
	1872	—
	1883	—

金寶氏 C.W. Kinder 潛照鐵路築造路軌距離為四英尺八英寸半，復密造機關車，私自行駛（時在一八八一年即光緒七年）及一八八六年，該路呈請展長路綫至閩莊批准後，方敢公然行車。考該機車建造極粗陋，名（中國之羅蓋脫）The Rocket of China 今尙存置於交通部交通博物館焉。

上述兩鐵路，一誣設於外人，一私設於公司，非政府倡辦鐵路之本意，然實為中國初有鐵路之權輿。當時贊成造路者，固不乏人，而反對者亦甚多，故路事毫無所出，又向外人借款，而釀成借款造路之局面矣。光緒二十六年，關內外竣工，官帑商股洋款合湊而成。三十年蘆漢（借比款）竣工，三十一年收回道清（英款）而正天（俄款）汴洛（比款）竣工於三十三年，滬甯（英款）竣工於三十四年。郵部初設，其時營業路之綫，不過如

一八八〇年頃，粵人唐景星始設開平煤礦公司，呈請當道許造一鐵路，由該礦通至北塘河口，因距離過長，未許之。後商令造至胥各莊之運河邊為止，長六英里，且祇准用騾馬拖帶，不許用機關車。乃礦師

附表(2)
民國八年 中國鐵路幹線枝線總里數表

是而已。宣統元年，京張竣工，二年吉長(日款)竣工，三年廣九(英款)竣工，路線增至十有七。民國元年，凡十有九，至民國五年，併為十有八。歐戰後，無有新造之路綫矣。

國有鐵路	公里	公里
完全通車營業鐵路		
京漢	1312.916	
京奉	974.831	
津浦	1106.825	
滬寧	327.098	
滬杭甬	286.398	
京綏 (1)	495.312	
正太	242.950	
道清	152.453	
汴洛	185.000	
吉長 (租用南滿路綫 1,870 公里 在內故當用 123,530 數字)	123.530	
株萍 (2)	90.500	
廣九	143.296	
三度	48.924	
滄鄆	28.000	
湘鄂 (租用南滿路綫 1,330 公里包 括在內故當用 86,580 數字) (3)	86.580	6,027.258
尚在建築期中而已開車鐵路	368.300	
開徐(開徐段及洛陽至觀音堂段)	15.289	383.539
湘鄂		6,410.847
國有鐵路共長		
省有民有鐵路		
廣東鐵路	225.000	
南寧鐵路	136.000	
新寧鐵路	171.000	
潮汕鐵路	42.000	
寧省鐵路	11.000	
中興煤礦公司鐵路	52.000	
柳莊煤礦公司鐵路	12.000	
大冶煤礦公司鐵路	30.090	
井陘煤礦公司鐵路	15.000	
開灤煤礦公司鐵路	16.000	
大霧溝鐵路	29.000	
昂昂溪鐵路	29.000	
馬迎浦狹軌鐵路	5.000	773.000
隸屬交通部管理各路共長		7,183.847
外商承辦鐵路		
中東鐵路 (4)	1722.000	
南滿鐵路	1107.000	
山東鐵路 (4)	451.000	
雲南鐵路	465.000	
廣九(英段) (2)	35.000	3,780.000
中國全國鐵路共長 (6,813 英里)		10,963.84

(1) 京綏綫已於民國十年夏季完全通車，至綏遠城，計全綫長有七六六·〇八公里。
 (2) 廣九線自廣州大沙頭至深圳為華段，而自深圳至九龍為英段。
 (3) 四鄉綫現已延長至洮南，改為四洮綫，大約年餘後，可完全竣工。
 (4) 中東路已由中政府接收管理，膠濟亦已撤回改歸民辦。

附表(3)
民國八年分佈各省實有中國國有鐵路路線表

	幹綫支綫共長	幹綫支綫第二軌道串軌岔道及實業軌道等共長
直隸	1,648,882	2,222,072
河南	908,153	1,101,096
山東	504,624	642,335
山西	494,496	588,359
安徽	605,387	737,695
江西	342,228	412,848
浙江	280,622	313,510
湖北	208,780	253,664
湖南	192,220	234,576
四川	338,696	421,147
福建	123,530	150,310
廣東	311,042	334,457
廣西	34,200	41,730
雲南	28,000	31,535
察哈爾	6,488	15,178
合計	6,027,258	7,510,562

中國自有鐵路以來，將及五十年，而線路之佈置尙稀。以目前情形觀之，可分爲三類：一爲國有鐵路，雖已通車而在技術上言之，尙在建築期中者，亦包括在內。二爲商辦鐵路，三爲外商承辦鐵路。觀下表，即可知全國鐵路路線之里數及佈置矣。惟商辦及外商承辦鐵路，因無正式報告可稽，故僅記其約略之數而已。

表中有應先聲明者，即鐵路路線有「實有」(Owned)與「營業」(Operated)之別。實有路線，即指借款各路或政府投資該各路所得路線之長短而言也。營業路線，即指在該路通車營業之路線。故聯運實行後，各國常有互相租用路軌情事，而一路營業里數，每比實有里數爲長，此事於營業進款，用款，借款息金及其他歲計帳借貸兩方，頗有關係，惟中國現在「實有」與「營業」里數，尙無大差，將來聯運發達，租借路

軌訂立營業合同之事較多，則二者差別，必日見其大矣。又附表(2)指全國實有幹線枝線之里數而言，而附表(3)則指實有幹線枝線及第二軌道串軌岔道等而言，此等名詞，易於混雜，故並誌其界說。幹線 (Main Line) 者，單軌介於兩終站之間，列車在其上營業者也。由幹

線某點所設通往幹線以外各站之路線，備爲公眾業務，按時行駛列車者，謂之枝線 *Branch Line*。由線岔點所設其他各線，不論長短，概稱岔道 *Stems*。副幹線者或曰第二軌道 *Secondary Line* 與幹線並行串軌 *Loop* 者，乃一站內敷設之多數連軌，以備列車經過往來之用。實業軌道 *Industrial Track* 乃爲實業廠鑛專設之岔道，由一路幹線或枝線延長而達該實業廠鑛之地點，專爲便利該廠鑛之運輸而設者也。又串軌岔道 *Loop siding* 爲列車調車及經過往來而設也。

由此圖表，可知中國鐵路已經通車營業者，多數在揚子江以北，惟滬寧滬杭甬及湘鄂，位於其南，就將來計畫觀之，大江南部不久將廣敷路線，貫通聯絡，必與北方已成之局，可以並駕齊驅。以中國十八省本部而言，每一百七十二英方里土地，或每三萬三千七百人口，有鐵路一公里，換言之，中國每二百七十六英方里，或五萬四千人，得一英里之鐵路。印度每四十英方里或八千六百人得一英里鐵路，朝鮮每七十一英方里或一萬三千人口得一英里鐵路，日本每十六英方里或每八千人口得一英里鐵路，而美國則每十二英方里或三千八百人口即得一英里鐵路矣。查中國境內水路交通，尙稱便利，以平均之里數衡之，鐵路雖不如其他各國之長且遠，然水道便利，亦有優於其他各國者。又鐵路與實業有密切之關係，成爲機械上互相表裏不可分析之一端。故鐵路平均之數，即可測知實業發達與否，及發達至如何程度也。

各國鐵路發達多用副線，中國則副線甚稀，惟滬甯及廣九之一小段，用副線。計在民國八年，副線僅有二一七·一〇公里，串軌有六二·八三六公里，岔道有七八九·二〇四公里，而實業軌道則有五九·五五四公里。惟串軌岔道，每年增加亦是良好之現象，蓋在未建築副線以前，串軌岔道之里數，當視營業發達而日增。

也。

中國各路多可連接通運，就現勢言之，北京實爲國有鐵路之中心點，南北綿延，洵足爲政治上之樞紐焉。

第三章 鐵路運輸之特性

(一) 鐵路之特性

運輸機關者，即運輸之方法，與社會上經濟上有重大之關係。我國運輸機關分爲蒸汽鐵路水道運輸、郵政及電報電話四類，而在歐美各國，則其運輸機關更較複雜繁多矣。郵政一項，各國無不由國家管理，固屬運輸機關中之重要者，電報電話雖有屬國有，有屬民有，其輪傳思想消息，便利社會則一，故亦爲運輸機關之一。然如前述，運輸機關可分爲運送客貨及輪傳消息二項，郵政電政，係屬後者，今欲研究鐵路之特點，則專就運送客貨之運輸機關立論可也。

運送客貨之運輸機關，約分四類，第一水路，第二道路，第三鐵路，第四航空機。上述各類，雖各有短長，要以鐵路爲最占優勝之地位，今就運輸上之迅速及安全與夫運價低廉三要素而比較之。

水路之發達，較各機關爲先，世界各國之首都大邑，多以在於大河或海隅爲主，次爲海岸，最後運河，蓋以運河係由人工造成，所以屬於最後之產出者也。水路之運費，雖較各機關爲廉，然運送之迅速，固屬難期，而時間之正確，更不可必，風波莫測，是其缺點。惟以物品之不易破損，運價低廉論之，則其利益亦非淺鮮。

道路者，乃由於自然之要求，成部落與部落間之交通，在元始時代，僅爲人類通行之用，其際有踏草而行者，有伐木而行者，惟求其可以由此達彼而已。迨使用牛馬運搬之際，道路遂漸歸良好，至用車而後，路面始日

見改良，最近十數年來，汽車盛行於世，於是堅固之工事，乃其所必要焉。然道路之築造，今昔異其情況，而今昔之工費多寡，自不能同，是社會之進步，關係於工程費及維持費之增加也明矣。且以一般之道路，運多量之貨物如鐵路者，其性質上常非易事。惟汽車一項，不獨運搬力較手車馬車等為強，且速度亦高，雖不能與鐵路抗衡，但在近距離之運送，仍較由鐵路運送者為迅速。蓋鐵路所運之貨，一旦運至車站，不能立時達到受貨人之處，其間更需一度之運送焉。至於汽車則不然，可以直接送達，故比火車為快。凡人口稀少以及貨物不多之地，與其建設鐵路開鑿運河不若購用汽車為愈。雖然，使用汽車運送，其修理費較多，運搬力較小，故其運價亦較高矣。

航空機為最新之發明，近年世界大戰爭，咸藉為武器之用，其成績頗佳。迨戰爭告終，遂由戰鬪之利器，一變而為和平之運輸機關。當初發明時，僅以之用於郵政運送，而今則倫敦巴黎等處，始提倡運送旅客之用。然以運輸機關中之要素而論，祇有迅速堪言，至於安全與運價二點，實無一足稱。非經相當之年數後，不能成為完善之運輸機關也。

至於鐵路運輸，雖其迅速不及汽車航空機，平安不如道路運送，運價低廉不及水運，然以此三要素之全體觀之，其優點已比他種運輸機關為多，其短處亦不如其他運輸機關之為甚。故鐵路為現在最重要之運輸機關也，無疑。且鐵路搬運力極大，最宜載運大宗貨物，尤宜為長途之運送，若管理得宜，則運送又極準時，並且舒適，車上旅客，咸受安樂，恰如在家逸居一也。凡此各點，更非水運道路航空等機關所得與之頡頏矣。

(二) 鐵路運輸之特性

鐵路爲運輸機關中之最重要者，前已述之，至其在運送業務上之特性，（亦即其運輸性質與繁簡之要素）分述於左。

鐵路運輸之一般特性 一國之版圖形勢氣候，與鐵路運輸，皆有極大關係。如英國日本島國也，其所採用鐵路運輸政策，自必按該島地理之需要而規畫之。美國大陸國也，其政策亦必按照大陸地理之情形而籌定之，故英國之政策不能適用於美國，美國之政策，亦不能適用於英國。即如同在歐洲大陸之法德，其制度法則亦未可互相仿用。又美國與中國，同屬東西兩大洲之大陸國，美國之政策，亦未能適用於中國。歐洲各國鐵路平均運送里程，僅數百公里，其設置之規模，自亦較小，而美國則如食物原料工藝品等，每輸送至數百千里之遠，且美國每一車或每一列車或每一機車所拖載之客貨量數，亦較歐洲各國爲多，是皆各國經濟狀況有不同，社會情形有差別致之耳。僅就一國版圖而言，即足見各國鐵路運輸政策，未能盡同也。

一國之形勢，如江河水脈之位置，影響於鐵路運輸者，亦大。中國形勢大江河均自西徂東，至於山脈，如南北嶺陰山等，橫亘東西，凡此種特殊情形，均足以左右鐵路之建築及設備與運輸方法。我國鐵路多縱貫南北，且除二三路線外，多在長江以北，蓋南方水運便利，尚可濟急一時，徐待鐵路之增設。至川粵漢爲我國南北東西一大幹線，迄今尚未告成，雖大困在於國家財政支拙，要亦因地段崎嶇，建築費過鉅故耳。歐洲大陸鐵路所處之境，與我國相似，而與美國則殊。美國有落磯山，米士士比河貫縱南北，兩洋間運輸極受影響，此其鐵路所以多東西行也。而歐洲因有亞爾波斯山橫穿東西，與我之南嶺相若。惟在歐洲鐵路運輸繁盛之區在西部，而我國則在東部，又歐洲鐵路運輸其南北行者除旅客外，貨物甚稀，而我之南北行運輸，以貨物

爲主要，斯則大不同矣。

一八

無論一國一省之氣候，均足以限制鐵路之位置及營業，氣候不良，既足以阻礙人口之繁殖，又可以壓抑貨物之生產。凡乾燥地方，出產物必以礦產物居首位，而礦物之開採，端賴工人，是水及食物二者，必源源供給而後可。我國面積廣大，各地氣候歧異，而出產物亦因而異，惟因出產物之互異，而鐵路運輸之需要程度，及設施方法，均隨之而不同。

鐵路運輸之發達與否，當視一國經濟及社會發達之程度而定，換言之，即當視一國文明之高下而定也。大凡一國愈文明，鐵路運輸愈發達，此種定例，尤適合於旅客運輸。在英、比、瑞士、德、法、美等國，每人旅行次數，所以多於他國者，因其人民不特爲娛樂及社交而旅行，且每多爲經濟行爲之活動而旅行者也。且彼直接利用鐵路者，如佈置事業，或擴張勞動範圍，或調查一國之地理人情風俗，均隨文化之普及或經濟需要，而盡力多事旅行焉。雖然，上列各國，乃按其每年每人平均旅行次數之多寡而定其先後，至各該國文化程度之高低，則未必盡如此種次序焉。故僅於文明之高下，而定運輸之繁簡，非甚的當也。

人非無故而旅行，若觀察其營業之狀況，可畧知其每年旅行次數，然亦有爲教育娛樂及非經濟的活動而旅行者，故旅行未必盡爲營業目的也。歐洲各國文化固屬發達，而路線短少，運價又不昂，是以人人喜旅行，而美國則因鐵路長遠，人口較稀，故旅客運輸，未能如歐洲之發達也。

文明愈發達，鐵路貨運噸量亦愈大，証以東歐、及東南部之貨運密率，不及西歐遠甚，即可知矣。蓋西歐各國文明程度，較高於東歐也。惟文明愈進，人之慾望亦愈多，且愈複雜，而人之慾望愈加，貨物之需要愈增，如

創造新實業也。採用分工制也。皆用以滿足人類之要求，而間接即使鐵路貨運增加，且此種增加率，每超過於人口增加之比率焉。

旅客運輸之特性 鐵路客運之發達，其第一要素，即人口問題。沿路人口繁衆，客運必較多，人口稀少，客運亦較簡，此必然之事。然彼農區礦區，人口雖少，客運雖稀，而貨運必較繁，若人口愈稠密，客運之增加，且可得較大之比率。在人口稠密之處，每人平均旅行次數，自比每方里人口較少之處爲多。蓋交通愈便利，每人旅行回數必愈多，長途之旅行，費時費錢，且易致厭煩，人咸避之。反是，如城市間或山麓與海濱間之短程旅行，既足娛樂，所費又省，故人多樂趨之。即雖可以郵遞之事，亦有情願親往直談，一面又可得旅行之樂者。且每星期尾公畢，多作短程旅行，以資修養者。

欲測定鐵路客運之發達，其第二要素，即當視人民平均進款之高低是已。蓋人民貧富，極有影響於客運，若人民多係富康，既無經濟上之困難，其旅行之心願，因有強大之購買力，亦因而增高，故平均旅行次數必多。反之，若係貧寒之民，每日生活尙感困難，豈有暇旅行以娛樂乎。世界各國鐵路歐亞政策相侔，而與美國則異，蓋美國鐵路僅設有頭等客車，凡欲在鐵路上旅行者，均付同一之票價，而乘同等車。然歐亞鐵路則主張多分等級，使旅客得依其給付能力購票乘車，並主張以低廉運價，招徠旅客，一方面設置不甚完備之低等車，使貧苦人士亦有乘車旅行之機會，而在事實上則三四等旅客實佔全數十分之九。歐亞政策之所以異於美國者，乃人民進款之高低，有以致之。惟現在趨勢，乃對於旅客給以低廉之票價，不若供以完善之運送之爲愈也。

歐亞鐵路客運之所以分等者，亦由於社會上分別階級之故。美國主張平民主義最力，故其民族自由之精神特長，毫不受社會上階級之影響。此美國鐵路之所以不主張客運分等制也。然此層理由，仍屬微弱，其最要理由，乃爲歐亞人民富力不及美國人民也。換言之，其理由非屬社會的，乃屬經濟的問題耳。

此外客運之繁簡，又當視乎人民是否喜好戶外生活。蓋城市住民，有喜戶外遊樂者，有不然者。旅客若無購買心願，雖有極富購買力，其結果仍逸居家中，不出外旅行。德國人士，最講究康健，常旅行於郊外鄉村山谷海濱之間，則其鐵路客運之發達也必矣。

貨物運輸之特性 鐵路貨運之性質及繁簡。全視夫其國實業發達與否而定。蓋運輸機關者，不啻爲實業之僕役耳。凡產物仰係農、係礦、係林、製造廠、抑毗連於原料場，或遠離市場，與夫該地其他實業之發達與否，若將此種情形統盤籌算，即可知貨運之繁簡與性質矣。

水道運輸，無論內地或洋海，於鐵路之貨運，極有關係。英日島國也，四面臨海，水運便利，運價又低廉，故貨物運送，多爲其所吸收。而在德法二國，水運貨物僅及路運三分之一。總之水運愈發達，礦物及其他笨重物件之由鐵路轉入於水運之範圍者亦愈多。美國鐵路貨物噸量礦產占大部分（約占百分之五十五），蓋河道稀少，水運能力甚微也。至於中國貨運之情形，則與美國相似，礦產物噸量約占全數百分之四十有奇。假設我國果能設法開通河道，擴張水利，彼時鐵路所運貨物，必多屬高等之質，輕價昂品，其質重價廉之劣等物如礦產品等，則將由路運而轉入於水運之範圍矣。

此外貨運發達之第二要素，當研究人民之商業習慣。人民營業習慣，不特各國不同，即各省各縣亦互異，且

農有農習慣，工有工習慣，商有商習慣，均各有其特殊之端。鐵路人員，必調查此等習慣，按其需要而為合宜之處理，則貨運之發達，自可期也。

附表 (1)

年次	載客人數	載貨噸數
1911	12,785,004	8,434,029
三年	15,744,914	9,508,610
民國	18,693,648	11,114,057
"二"	19,734,113	12,766,846
"三"	26,024,559	15,910,375
"四"	30,333,281	16,880,664
"五"	25,433,578	16,736,634
"六"	25,475,379	18,551,684
"七"	27,964,197	21,391,078
"八"		

速度，非人類所能倫比，而人類需要之狀態，隨時勢而異其趨向，社會愈文明，貨運愈發達，可斷言也。徵之近時各國，除歐之荷蘭、亞之暹羅外，幾無不已由旅客鐵路變而為貨物鐵路，且如美國、加拿大、俄羅斯等，其貨運收入已占全數百分之八十，尤屬優越者矣。至於中國鐵路，除滬甯、滬杭、甬因水運競爭，尚保持其旅客鐵路外，其餘各大路，均與歐美鐵路同其軌道，已由旅客鐵路轉變為貨物鐵路矣。

我國鐵路營業里程之遞增率，雖未激增，而收入頗形猛進，蓋鐵路辦理愈久，則愈發達，收入愈多，自然之理也。觀附表表(1)(2)自一九一一年至一九二一年，十年間，旅客由一千二百萬人，增至二千七百萬人，貨物由八百四十餘萬噸，增至二千一百四十萬噸，均數倍之。至營業進款，由三千三百萬，增至九千五百萬，幾

第四章 中國鐵路運輸及其收入之概況

附 表 (2)

年次	營業進款	營業用款	營業盈餘積數	貸方存款總計	借方存款總計	盈餘	備考
1911年	33,238,945.00	29,302,552.00	3,936,393.00	14,620,689.91	(借方) 16,761,895.52	9,671,534.67	四年前地稅
民國八年	41,883,911.67	28,743,480.63	13,140,431.04	30,708,013.33	15,419,387.02	20,777,755.27	地稅總計
" " "	49,883,062.58	19,138,020.05	30,745,043.53	26,708,982.01	12,202,943.45	21,630,195.72	民國八年
" " "	51,081,701.48	24,974,478.45	26,107,223.03		9,824,448.23	33,805,119.57	總計
" " "	57,063,000.86	30,288,531.66	26,804,469.20		(借方) 16,761,895.52	9,671,534.67	民國八年
" " "	63,761,721.22	28,572,277.94	35,189,443.28		15,419,387.02	20,777,755.27	民國八年
" " "	63,879,703.67	30,040,664.50	33,838,139.17		12,202,943.45	21,630,195.72	民國八年
" " "	77,452,152.95	34,382,615.12	43,069,537.83		9,824,448.23	33,805,119.57	民國八年
" " "	83,047,390.21	38,440,510.62	44,606,849.62		8,128,667.92	36,449,392.34	民國八年
" " "	91,444,600	42,730,000	48,651,000		7,876,000	40,788,000	民國八年
" " "	95,218,000	52,503,000	42,715,000		16,003,000	28,712,000	民國八年
(1921)							九十餘年 份數

三倍之成績不可謂不優。惟自民國五年後，營業成績激增尤著。民國八年盈餘為三千六百餘萬，除付長短期借款利息外，尚多四倍有餘。換言之，即既付各種費用後，國有各路尚能付利息五倍有餘。此固由於客貨運輸之發達，而于歐戰期內，金價跌落，各路償還外債之利息，及購買材料之代價，其兌換率頗為合算，是亦為民國七八九年間激增最速之一因。而六七八九年間，因大受跌價鈔票之影響，故進款中有此項鈔票甚多，遂不免亦有減損矣。

此項營業進款中，依民國八年而論，有七、五一一、四二四·〇五銀元，乃係運輸政府客貨之資，大抵均係軍事運輸，且此項業務逐年增加。又本路材料運費及運他路材料運費，亦何啻百萬元。此種運輸，均用轉帳方

法並未給付現款。故營業進款總數，如將此種轉帳之款除去，僅餘七五、五三五、九六六·一九元，實為商業之進款，其非商業進款之數，則可詳別如左。

附 表 (4)

國有鐵路營業用款各項分類表(民國八年)

項 別	數 數
總務費	(銀元) 6,772,966.57
車務費	5,021,391.00
運務費	9,116,995.69
設備品維持費	7,573,199.70
工務維持費	9,588,300.87
五用車輛	367,686.88
營業用款總計	38,440,540.62

附 表 (3)

民政	.....	銀元	12,194.93
軍事	.....		1,935,161.84
行李及銀幣	.....		52,041.76
車輛及動物	.....		5,767.03
特別列車(專車)	.....		99,709.96
郵政	.....		210,836.70
客運總數	.....	銀元	2,315,712.22
貨運總數	.....		2,616,954.26
他路材料	.....		538,119.20
本路材料	.....		2,040,638.37
非商業進款總數	.....	銀元	7,511,424.05

各種營業進款按帳藉之分類，計共有四十餘種，交通部統計報告則彙分十類，於此十類中，有兩類至為重要，即貨運之貨物，及客運之旅客是也。貨物得進款總數百分之五六·六七，旅客得總數百分之三七·四三，其餘八類，共得百之五·九〇云。

雖然以大系統視為一體，中國鐵路每營業公里進款，其與中國同時興築鐵路各外國相比較，至為滿意。若更就營業用款觀之，則在比較上，中國尤占優勝。雖與鐵路先進各國相較，亦無遜色。

各路運輸內容不同，有專載旅客者，有專載貨物者，故當更就各路運客運貨以及他項進款用百分法列表，俾讀者一覽瞭然。

附表 (5)

民國八年國有各路客貨進款百分比比較表

路別	旅客	貨物	其他各項	總數
廣九	95.53	4.07	40	100
津浦	84.64	12.38	3.98	100
京滬	67.74	28.27	3.99	100
平漢	59.19	31.81	9.00	100
石太	44.72	46.69	8.59	100
京張	48.66	46.48	9.86	100
京秦	41.18	58.27	5.55	100
京石	38.52	40.30	(2) 21.18	100
石太	31.81	58.78	9.41	100
長沙	29.56	60.19	10.25	100
漢口	28.13	69.27	2.60	100
綏遠	25.22	68.48	6.35	100
綏遠	17.81	79.00	3.18	100
綏遠	17.65	77.20	5.15	100
綏遠	16.80	73.17	10.08	100
國有各路	87.48	56.67	5.90	100

(1) 應包括政府客運其他客運不在其內
(2) 因軍事事項開行次數太多故增加進款

附表 (6)

(每營業公里所獲) (每營業公里所獲) (每營業公里所獲)
(每營業公里所獲) (每營業公里所獲) (每營業公里所獲)

國別	年別	客運率	貨運率
奧地利	1912	769,342	900,861
北美合衆國	1914	282,148	1,893,669
法蘭西	1911	696,094	922,110
德意志	1913	1,091,522	1,735,485
加拿大	1913	179,807	1,264,674
日本	1911	1,099,512	763,176
中華國有鐵路	1919	421,168	640,598

凡一路成效如何，實有種種主要原因以左右之，如欲全歸功或歸過於某種原因，殊非易事。大率收入增加之原因，以時局稍靖，或運輸力增長之故，而減少之原因，則凡歷年兵事、旱荒、水災、防疫，無一不為鐵路之厄。且由上表可知廣九、滬杭、甬其營業上，大抵均以載客為大宗，漳廈尤然。然此三路均係虧折之路，僅能吸收

尋常之客運，更以貨物缺少，故所受影響甚劇。而表末之兩路，載貨較多，客運仍未發達，如須付政府投資之利息，其經濟方面仍未能處愉快之地位。惟表之中間數路，年可得大宗淨進款，蓋亦以該路之客貨運輸，能酌劑而得其平也。

鐵路建築及定線之良否，又主管人員之克盡厥職與否，均可於此營業之盈虧覘之。大抵鐵路繁盛與否，第一當由勘定路線人員担任負責，若所定路線不能吸收多數之運輸事業，雖有智者無以善其後矣。其次則路工之建築，必須節省，將來營業以後，須使投資之利息，不至超過營業進款淨數。若所定路線既極適宜，建築又極完善，則所有責任悉歸營業主管人員担負。第一當妥訂拖載運價，必使能吸收大多數之運輸，然亦不宜過低，誠恐除去營業用款後，所得贏利太薄。其次於業務上必須竭力整頓，當使營業費用僅占進款中之一小部分。假令此二項有一辦理未善，則雖所定路線適宜，工程建築完善，主管人員竭盡心力以言獲利，猶恐甚難也。

中國鐵路除國有鐵路外，其他各路均無正式統計報告，故不能得其詳，今祇記其營業進款用款及運輸成績之大概而已。

膠濟鐵路據德國經營時代之最終年度，即一九一三年（民國二年）之營業報告，有旅客一、三一七、四三八人，收費貨物九四六、六一〇噸，共得純收益六、二七八、九五五馬克。自爲日本占領後，積極經營，至一九二〇年度（民國九年）得純益一千九百十餘萬，較德人超過三倍強，而該年度運輸狀況，爲旅客二、九四五、一三二人，較德人增加十分之四，收費貨物一、〇七四、六七二噸，較德人增加十分之二云。

中東路營業未見發達，在一九一〇年以前，每月收入僅數開支。然自該年後，漸次獲利。一九一〇年獲利一百六十萬盧布，一九一一年獲利三百九十萬盧布，一九一二年獲利四百九十萬盧布，一九一三年獲利五百七十萬盧布。然受歐戰影響，運輸頹敗，並無盈餘之可言。自一九二〇年十月歸中政府管轄後，竭力謀營業之發達，一方面又力事撙節支出，故經濟又呈活氣。而一九二一年該路預算案內，並無收支不足相抵之現象，如以後不致再有變亂發生，則營業上且可有贏餘也。

粵省鐵路爲粵漢路南部幹線，祇因南北迄未接通，連年以來，進步未大。計一九一八年，營業進款有二〇六五、八三二・八一〇元，一九一九年有二〇三八、七二八・四〇元，一九二〇年有一、九三一、八〇九・九一一元，一九二一年有二、七〇五、〇〇八・二二七元，而在一九二二年共約支出三、〇二五、〇五〇元，故實盈十萬餘元，又比一九二〇年份約增七十餘萬元，頗堪注意。

南滿路運輸甚爲發達，一九一五年計收入日金二二、五三二、一一七・五九元，除去支出得純益一五、三三七、五九七・二〇元。而一九一九年則收入有日金六七、〇六〇、七二〇・〇三元，除去支出得純益三六、五三一、七八二・四七元。換言之，在該前年度每日每哩平均純益爲六一・〇五元，而在該後年度則爲一四五・三二元，僅此五年間，已增加一倍有餘。又該路運輸在一九一九年，旅客有九、二七四、一一四人，計收益一四、二四三、七八九・九一元（日金，貨物有一〇、〇九六、六七二噸，計收益四六、三〇五、七五九・〇二元，如此旅客收入僅及貨物三分之一，而較之一九一五年度，客運收入已增加三分之二有餘，而貨運收入亦增加十分之四矣。

中華民國十年月份收支概數報告
附 表 (3)

路 別	營業進款	營業用款	營業進款淨數	還計借方	還計貸方	借方淨數	盈 餘
漢奉浦等路	24,500,000 25,484,000 16,780,000 6,621,000 3,286,000	11,500,000 (1)13,014,000 8,992,000 4,040,000 2,888,000	13,000,000 12,470,000 7,788,000 2,881,000 871,000	6,450,000 730,000 4,204,000 1,443,000 692,000	450,000 310,000 77,000 247,000 184,000	6,000,000 420,000 4,127,000 1,196,000 484,000	7,000,000 12,050,000 3,661,000 1,685,000 113,000
京京津滬甯 北京津浦 北京漢口 北京濟南 北京青島	5,109,000 3,334,000 695,000 2,017,000 2,703,000	3,516,000 1,505,000 349,000 946,000 1,750,000	1,593,000 1,829,000 846,000 1,081,000 1,013,000	2,757,000 256,000 602,000 425,000 362,000	19,000 61,000 618,000 158,000	2,618,000 195,000 602,000 貸方淨數 192,000 204,000	1,025,000 1,634,000 256,000 1,273,000 809,000
京正道 京石 京滬 京平 京石	611,000 1,287,000 34,000 1,762,000 752,000	569,000 921,000 50,000 1,764,000 709,000	42,000 386,000 16,000 92,000 43,000	5,000 686,000 128,000 2,407,000 450,000	... .. 4,000 1,000 237,000 86,000	5,000 682,000 128,000 2,170,000 364,000	37,000 316,000 144,000 2,262,000 921,000
漢九 漢石 漢平 漢石 漢石	2,9518,000	52,503,000	42,715,000	21,539,000	2,536,000	19,003,000	29,712,000
國有各路總計							

說明此係收支概數報告原係編造 註解 (1) 總計共增銀元四百五十五萬元其中一百六十六萬元則因國外郵船更新所費之數
會計結算年報時方有確數

第一編 第五卷 中國鐵路運輸及其收入之概況 二十七

世界鐵路營業收支比較表 (4)

鐵路一哩之資本金	鐵路一哩營業平均	營業進款	營業平均	營業進款	營業平均	營業進款	營業平均	營業進款	營業平均
北美合衆國	18,872	10,206	5,866	65,54					
亞佛然亞	6,862	4,160	2,202	65,58					
義大利亞	5,295	3,869	1,426	78,10					
希臘	9,349	6,609	2,740	70,71					
瑞士	3,690	2,705	985	78,29					
南英大利亞	4,375	3,441	984	78,63					
維多利亞	7,922	4,560	2,462	64,94					
西英大利亞	3,051	2,209	842	72,39					
奧地利 (1913)	16,169	12,232	3,937	75,65					
比利時 (1913)	24,307	17,695	6,612	72,80					
巴西	7,145	5,401	744	89,59					
保羅利 (1914)	5,135	3,298	1,837	64,22					
加拿大	6,943	4,823	2,120	68,94					
丹麥	16,860	16,231	371	102,34					
埃及	12,030	7,728	4,302	64,24					
法蘭西 (1913)	15,562	9,896	5,666	65,60					
德國	24,506	17,666	6,840	72,09					
希臘	15,322	---	---	---					
荷蘭	6,319	2,986	3,888	47,26					
印度	23,299	19,269	4,030	82,70					
意大利	12,120	5,243	6,872	48,30					
日本	7,879	4,808	3,076	60,97					
新西蘭	6,244	5,245	999	88,99					
挪威	13,359	8,327	5,032	62,33					
俄羅斯 (1911)	3,231	1,123	2,108	34,76					
羅馬尼亞	8,110	6,637	1,473	81,84					
瑞典	13,452	9,826	3,627	73,04					
瑞士	7,125	4,789	2,336	67,29					
南非利加	29,645	17,937	10,708	62,60					
南英大利亞 (1913)	7,336	3,371	3,965	45,96					
中華民國	---	---	---	---					

備考 (1) 計算政府鐵路

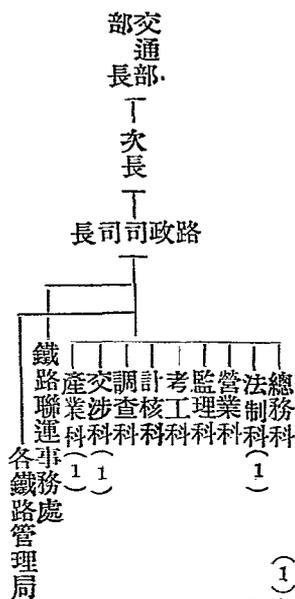
第二編 鐵路運輸組織

第一章 中央組織法

無論何種事業，綜合多數人之動作，而欲舉其成績，必須規定管理上之組織，其職制之良否，與從事各種動作能率有莫大之關係。近代事業之組織，最注意各人動作之能率，及各部動作之互相整調。誠以從事事業之人，其動作能率減少，則各人之動作，不能一致，而事業亦難以振興矣。茲就鐵路言之，此種事業用人最多，管理亦極複雜，而與人民之生命財產，亦有莫大之關係，且此種事業，不若他種事業之聚集一所，其範圍往往延長數百或數千里者，故經營運輸業務者，必須研究改良鐵路運輸組織之方法，以期業務之敏捷及經濟也。

欲謀鐵路運輸效力之宏大，不宜注意一路單獨之發達，應使全國各路行畫一之規制，有齊驅並進之機會，俾所經過各區域咸享交通之便利，而鐵路仍獲最後大宗之贏利，是以中央鐵路之組織尙焉。

中國政府管理鐵路，在前清時代，最初歸總理衙門統轄。後因統一事權利便展拓起見，於光緒二十二年，設立鐵路總公司，置督辦大臣一人，並設總公司於京師，事務所於上海，及二十四年，又改隸外務部，及外務部內設立路礦總局，凡路礦兩項，統歸其主持。至二十九年，始裁撤歸併商部。三十二年，增設郵傳部，管理全國輪路郵電事務，故鐵路一項，又歸該部管轄。後民國改造，郵傳部改名交通部，仍設路航郵電四司，各司再分科辦理一切事務。至於路政司各科之設置，如左表所列，組織頗完備，事各專任，則我國近年以來，路政之日漸統一，營業之日益發達，謂由於中央組織之完善致之亦可。



(1)各科已於民國十一年六月裁撤其職掌歸其他各科兼理

路政司各科之設置及其掌理事務，於民國九年十二月八日所公布者，摘述於左。

路政司總務科掌理事務，一，關於路政機要及籌度應辦各路事項，二，關於鐵路員司考績事項，三，關於本司收發分配文書並典守司印事項，四，關於鐵路教育及其他不屬於各科事項。

法制科掌理，一，關於擬核軍行章程及合同契約事項，二，關於鐵路訴訟事項，三，關於員司行政處分審查事項，四，關於業務一切裁判事項。

營業科掌理，一，關於客貨運輸聯絡運輸及招徠客貨事項，二，關於調撥車輛事項，三，關於行車事變路線通阻之報告及臨時發生事項，四，關於增減運價改良車務及各種設備事項。

監理科掌理，一，關於審定民業或專用鐵路及請願立案事項，二，關於監察民業或專用鐵路事項，三，關於地方公業鐵路及審定監督其他運輸事項，四，關於國際鐵路之監理聯絡研究事項。

考工科掌理，一、關於工程之建設及修養及工廠之監察事項，二、關於路線之審查及測勘事項，三、關於車輛機件及圖樣方式之統一改良事項，四、關於車輛機件之製造購買及修理分配事項。

計核料掌理，一、關於稽核各路進出款目及帳冊事項，二、關於各路預算決算事項，三、關於調撥各款及登記帳冊事項，四、關於各路內外債及統一會計事項。

調查科掌理，一、關於規畫路線事項，二、關於考查研究應行舉辦及改良事項，三、關於編纂路政統計年報及單行報告事項。

交涉科掌理，一、關於外人交涉事項，二、關於外國文書報章之撰擬譯術事項，三、關於外國語言之通譯及記錄事項，四、關於招待外賓及交際事項。

產業科掌理，一、關於鐵路地畝事項，二、關於鐵路附屬農林礦事項，三、關於鐵路附屬工商事項，四、關於鐵路其他官產官業事項。

鐵路聯運處及管理局之組織詳見下章，聯運處長以路政司長兼充，對於聯運各路，有督促進行聯運事務之權。

第二章 鐵路局之組織

鐵路局（或鐵路公司）之組織，有二制焉。曰分處制 *Departmental system*，一名縱斷式之組織，將鐵路業務分為運輸機務工務會計等處，各置處長，其地位相等，均受局長之指揮，負擔各該部分完全之責任。曰分段制 *Divisional system*，或稱橫斷式之組織，將鐵路全線劃分為許多段，各置段務總管，為該段內各項事務之負

責人員，觀附圖（1），則兩制之異點，瞭如指掌矣。分處制為英國鐵路所採用，而分段制為美國鐵路所採用。然美國之紐約中央鐵路亦採用分處制，其他各路均採用分段制，且如 *Carrihan Line* 又採用 *Unit System* 為分段制最發達之管理法，即各部職務種別各異，無一定之聯名，乃由各營業事務所所長以下，分担鐵路全般事務焉。

分處制與分段制之比較，各有得失，分處制之優點，在將職務之種類分別管理，自總局以至路員，系統一貫，故專門事務得以精進，附屬各事得以監督，使用人員亦頗經濟。分段制則將各段之運輸機務工務等均委於該段務總管一人之手，故一人對於各事，均應知悉，惟一人之能力有限，不能兼顧全體，必須專門人員之補助，此不但用人不經濟，且難得完美之業務。分段制之長處，在能適合段內之狀況，段務總管得主宰各項事務，故可為臨時應急之處置，運輸工務機務各項，亦得以調和，且諸事由一人處理，手續迅速，進行較易。分處制則各處間尙欠連絡，辦事不易進行，且各處每有發生意見，不能融合之處，如車務處與機務處每因列車之事變，而竟成訟者。又各處之動作，僅偏於一部分不顧其他，亦足礙鐵路之發展也。然美國之分段制，若各段務總管能精通一切事項，必能應鐵路之需要，而力求改良。且大鐵路路線每綿延數千里，自總局至各站事務，甚難直接管理監督，若分段以處理之，其間困難均得免除。結要論之，分處制適用於短小鐵路，而分段制則適用於大鐵路，此可斷言。英國鐵路短小，所以採用分處制，美國鐵路多貫穿數省經過數千里之遠，所以採用分段制也。

鐵路公司在外國多分設七八處者，如文書處，掌管來往文件，董事會議記錄，通告股東會議及董事會議決，

案，並登記股票憑証及股票之轉讓等事宜。法律處掌管法律上事務，庫藏處掌管全路收支，而會計處掌理各項收支帳目之登記並稽核等事項。運轉處掌客貨車之運轉並調配，商務處掌理客貨之招徠運價之訂定，材料處掌材料之採購及材料帳目之計核。至工務處機務處掌養路及工廠機車等事項。此外亦有設置業處（不設此處時其職務歸商務處辦理）保險處（不設歸庫藏處辦理）者。要視鐵路業務之繁簡及特別情形而定焉。

我國有各路局之組織，多分置五處或六處，各處設有專責之人，掌各該部分之事務，即所謂分處制是也。又為便利管理起見，各路均按本路情形劃分數段，置有段長，如車務段長、工務段長、機務段長、警務段長等，各負担該部分之事也。所謂五處者，即總務、車務、工務、機務、會計等處是，惟在小路可將機務處併於工務處，而在大路，則除此五處外，又有增設材料處、警務處、電務處者，要亦視本路情形而設置也。

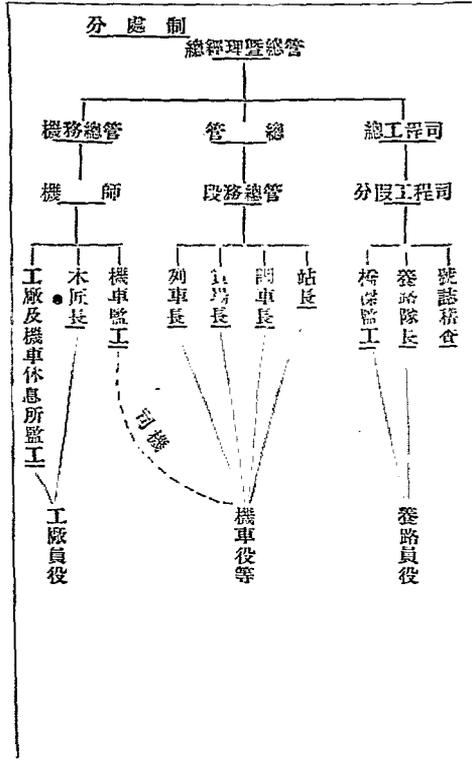
我國各路局依路線之長短，事務之繁簡，分爲一等局、二等局、三等局，其局等由交通部定之。例如京奉、京漢、津浦、滬杭、甯滬、甬乃一等局也，京綏路雖依上二要素可稱爲一等局，今則仍二等局也。其他如道清、株萍、則三等局也。鐵路局又有工程局與管理局之分，工程局者在鐵路建築時代，掌理全路測勘、建築、設備、會計及其他附屬事項，在全路未竣工以前，如有一段工竣開車營業時，仍由工程局兼理之，工竣改爲管理局，故管理局者，掌理全路運輸、修養、營業會計及其他附屬事項也。若展築新線或增修支線時，仍由該管理局兼理之。

路局設局長一人，或又副局長一人，各處設處長一人，或又副處長一人，其與外國財團訂有借款合同建築

鐵路者，均於局長之上，設督辦一人，或又會辦一人，以辦理交涉及提撥款項事務。局長承交通部之命令，管理全路一切事宜，負完全責任。副局長會同局長管理全路一切事宜，遇局長因公他出，或受局長之委託時，得行使局長職權，並負完全責任。

滬甯滬杭甬及京奉各路，均設有洋總管 General Manager，以洋總工程師充之，實際上有監督各處長之權，與局長之權限，往往有衝突之虞。

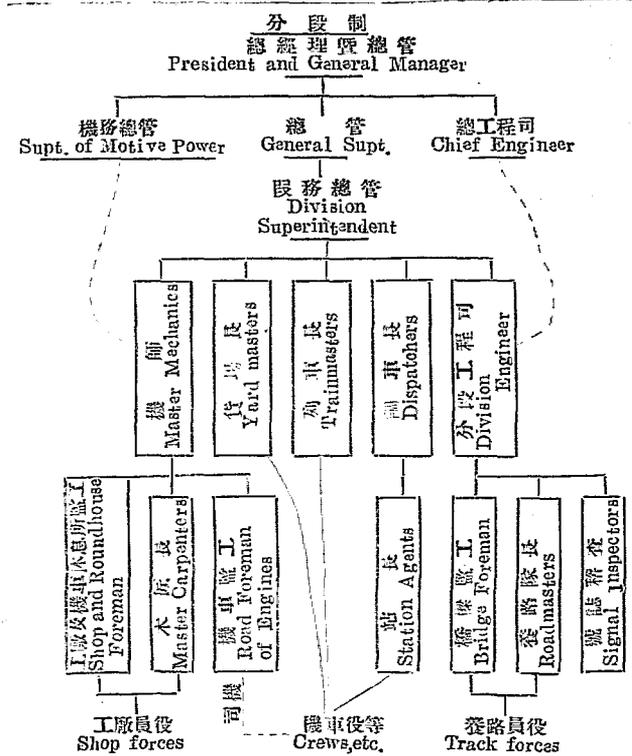
運轉處之組織



總務處處長承局長之命，處理本局內日行一切事務。總務處雖與其他各處同隸屬於局長，惟為利便辦事起見，一切文書繁節，多有從省，隨時直接指揮辦理。又津浦及滬甯之總務處長，均由局長或副局長兼領，有指揮其他各處之權。

車務處處長總管全路車務

圖 附 (1)

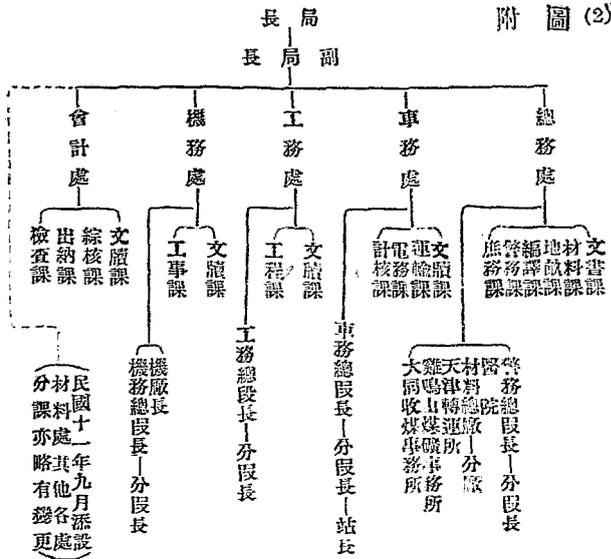


路奉交通部令，設立警察處，直隸於局長，十年湘鄂路亦設警察處，十一年九月，京綏之警察處又行裁撤。蓋地方警察辦理未善，而貨運又實行負責，則保衛治安一節，非特加整頓擴充路警不可。警察處設第一第二

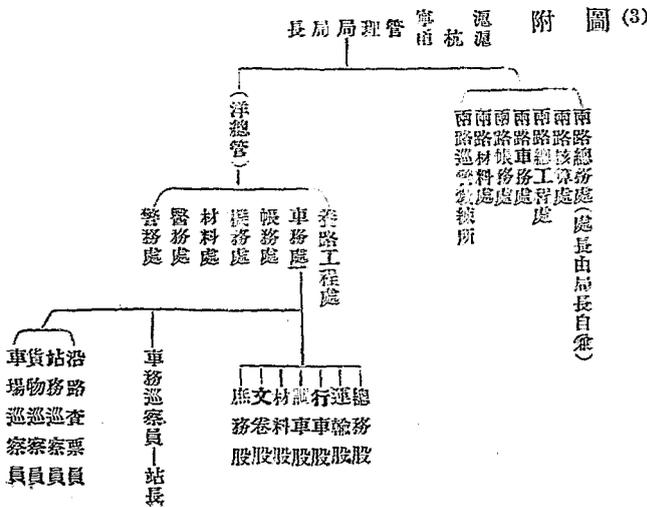
及電務管理籌畫規定改良一切行車輸送稽核統計各事宜。工務處長管理全路建築修養及一切工程事宜。機務處長管理全路機車車輛行駛及其保存修理一切事宜。會計處長管理全路收支帳目及稽核事宜。材料處長掌定購保管材料及材料帳目事宜。

各路局對於警察事項，多設警務課，隸屬總務處。民國九年京奉京漢京綏各

京綏鐵路管理局之編制 民國九年十月

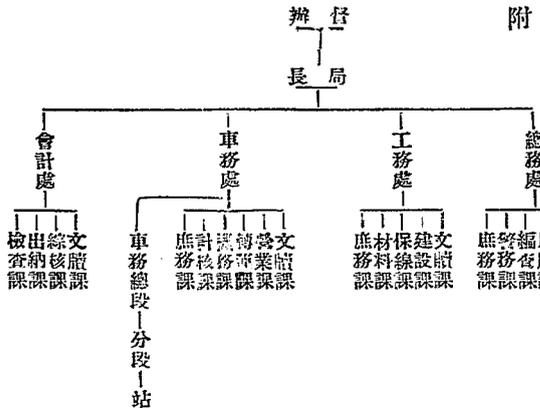


滬杭甬鐵路組織簡表



四洮鐵路工程局之編制民國九年

附圖(4)



第二編 第三章 車務處之組織及任務

第三課、分掌機要保安及教練等事項。

第三章 車務處之組織及任務

運輸為鐵路之命脈，每年收益，賴於此焉。而車務處又為掌理全路運輸一切事項，是故車務處乃路局組織最要之部分也。夫近代工業發達，商戰劇烈，國內貿易宜如何振興，國外貿易宜如何發展，全賴鐵路運輸政策之規畫，亦即賴運價政策之施行也。而此所謂運價政策者，必學問宏富，眼光遠大，且有多年經驗之人，方能行之。且欲施行此種運價政策，須先商同商會及各公團，互相協助，庶鐵路可得大宗進款，而客商亦享多少利益，如是運輸發達，國民經濟富裕，國家社會受賜多矣。

各國鐵路管理或對於車務之組織，研究甚為精密，車務事項，多分設運輸處 Transportation Department 及商務處 Traffic

Department 蓋運輸為一種技術上之學問，而運輸為一種商業上之學問，一人腦力有限，未能兼顧兩者而仍有完滿之效果也。

且商務處又有分為「客運處」 Passenger Traffic Department 與貨運處 Freight Traffic Department 以資專任而得施行大

規模之客貨運輸計畫。然我國各路規模不大，業務尚簡，故不特將客貨運輸統歸車務處管理，且將運轉事務亦併歸車務處範圍之內，較之歐美各國，未免拙矣。考中東路局已分設運輸處及商務處，雖然，客運與貨運，有密切之關係，欲發展運輸，非兼籌兩者不可，且如車輛之支配調度，欲得其最大之效率，似亦以併顧運輸運轉兩者較為妥當，故於業務尙未甚複雜之我國各路，此種組織亦屬相宜，惟處內之組織，則當改良設施矣。

車務處處長 Traffic Manager 俗名車務總管，為全處之負責人員，其職務之煩瑣，責任之重大，自不待言。至職務，則（1）承局長之指揮掌管本處一切事宜，（2）推薦有學問經驗之人，破格任用之，（3）報告運輸狀況，（4）報告調查事變事項，（5）規定公平適宜之客貨運費，（6）印發及檢查客貨票據，（7）支調車輛，（8）行車時刻表，（9）登載廣告，（10）若有與他處協商辦法之處，應即辦理。然車務處處長之職務，雖如上列，而其最要，則在處長須有建設之能力，一方面改良支運轉，使費用減少，一方面又設法招徠營業，使收入增多也。

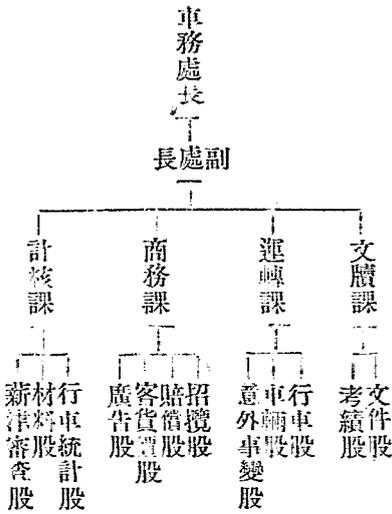
車務處長宜得有才力之副處長，以為之助。當處長巡閱路線時，此人可權理一切職務，正副處長均宜多費時間，周視各處，庶能得辦事極大之效果。且關於車務上之消息，可先時而得，不必盡據車務段長及站長等之報告，現路上事件巡閱所至，得就地解決，省却許多手續也。

車務處內宜分職任事，組織完善，則成效自必大。我國各路局車務處多分設四課，即文牘運輸計核及電務是也。惟各大路亦有除設運輸課外，又設運轉課，專掌全路運輸事宜，而運輸課亦有改設為客運與貨運兩

課者。又因聯運事忙，亦有特設聯運課，專掌客貨聯運一切事宜。

電務課掌理電報電話電氣路簽路牌號誌等事務。此課應歸何處節制，各路局分畫不一。京奉畫歸總務處，京漢畫歸機務處，而津浦京綏則畫歸車務處節制。然若照該課掌管事務之性質而論，似歸機務處節制為宜。又京奉路車務處除設上述各課外，又於總務處設營業課，專掌特別運輸及改良車務招徠營業事宜。

國有各路車務處之組織，對於行車事務，尚可督理，而對於發達商務，提倡實業，則並未設專課。辦理此項事務。現現交通部為利路便商改良運務起見，已令各路實行貨運負責，及客貨運輸通則，故對於商務課之增設，實為急務。下表之組織，對於行車及商務，均能督理完善焉。



第二編 第三章 車務處之組織及任務

此處應宜詳細研究者，則有運輸課及商務課之各股，其餘各課股似與客貨運輸營業關係較欠，故略之。

運輸課 若將「運輸」二字之意義，可知本課與列車行動有直接之關係，其各股之職務如左。

行車股 此股專司列車行動及關於火車一切事宜。如支配行車之事務，準備公用之時刻表，及員司所用之行車時刻表，並更

換現行之行車時刻等，皆爲本股應辦之事。其餘因號誌與工程新建築等事，及知照員司，亦由本股爲之。調車費時汽盛停車費煤二事，皆宜格外留意，務設法將此等糜費減至極少之度。

車守呈來之報告，應撮取大要，列爲公文，將開車遲延之分數，各車站延滯之鐘點，到達站遲過之時刻，及車務處機務處補回之分數，皆一一列明。此等文件每日午前將前一日所報編妥後，宜立即呈交副處長。國人常以客車能否依期開到爲判定鐵路之優劣，故應嚴重監視火車之行動。其有爲客車貨車行動事伸訴者，又或陳請改良者，皆宜加意照辦。又旅客因車輛不潔，座位不敷，而來伸訴者，此股亦應辦理，各段段長亦宜報告此事。

行駛遊覽減價之客車，若已斷定有利可圖，而與平時客車進款無碍者，則行車股應佈置此事。

車輛股 此股專管車輛之支配事宜，故亦稱「調車股」(Train Control Office)。夫欲以現有之車輛，供業務上充分之需要，併使購車資本，不至因是而劇增，要在車輛之各能盡其用耳。此本股之所以設也。其職務則按照交通部規定之支配車輛規則，代車務處長執行全路支配車輛事務(詳見第三編第四章(三)「支配車輛」)。惟最要者，應設法免除車輛之間停車空駛，使其原有功用，不致犧牲，方可免受車輛缺乏之影響也。

意外事變股 兩列車不幸相碰，及旅客鐵路員役或列車突遇意外，又機車及電機或有損壞等事，皆歸此股管理。

凡遇意外事變，宜先將緊要情形，用簡明電文，立即通報。隨後再將詳情及與意外事變有關係人員之報單，一併寄去。各種情形與意外事變有關者，須詳細查勘，若查得此事由於員役疏忽所致，則應懲罰其人。

倘有意外鉅案發生，車務處長或副處長宜親自勘察，若機務處及他處，與此案有關者，則查勘時，該處處長或副處長亦宜親到，詳詰各員役，搜集憑證，務必查明其原委，并須調查各關係人員於此次事變發生後，其所措置是否適當無誤。

商務課 此課掌理旅客及貨物之營業，故宜用甚有閱歷之人，辦理各股事項。

招攬股 鐵路宜派有特別招攬人，往區內各城市，親臨商店工廠，吸收生意。此人如能恒心留意，可以搜集各種消息，並可探問鐵路所不能知之營業。其最要之職務，乃親與商人接洽，為鐵路招徠生意，故狀態文雅，言語和藹，為其人最要之表示。且實際上有吸引之力，而又具有智巧忠誠之德性，則雖有其他運輸機關之劇烈競爭，亦能吸收大部分之營業矣。招攬人須於每星期六將一星期內所到之地，及每日所接見招有營業之人，列出報告，且如有何種察視，及何種條陳，皆可呈報。

賠償股 凡包件行李商貨轉運時，或遺失，或延遲，或損壞，皆應賠償，且運價之溢取，零費之多取，必有人索補，此種應付手續，皆為此股料理。惟辦理此種追索事件，第一須澈底清查確係鐵路之過失，自應與貨主商訂賠償之節目。

旅客常有購來回票，及一去不回，則將票寄回，向路局索補餘款者，若該客索回原由真確，則將餘款補回，其經收票員或驗票員打孔之車票，如有人持來求領補款者，則須謹慎辦理，否則鐵路受騙矣。

客貨價股 就表面觀之，運價問題，頗似容易，不知此為鐵路最關緊要最難解決之問題，蓋研究運價愈精，愈覺其為複雜也。本股人員宜有遠大眼光，且須熟悉商情，訂定一種公平適當運價，使鐵路進款得以增

多，而地方實業，仍得發達。制定運價或改訂運價，並無一定不移之原理。惟第一應查明本路建設費維持費及運務費等，究爲數幾何。第二應調查沿路實業狀況，及運務之競爭機關。然後以試驗的性質，訂定運價。日後有修訂之必要時，應即修訂。蓋要知高運價未必即能獲利，低運價亦未必即致失利，而以求得將來之大宗運輸，永久之利益爲最要耳。

廣告股 此股編制、登載及張貼廣告、發刊印刷品、編訂旅行指南等，此皆增進營業之方畧也。此項印品宜用惹人目之款式，敘述鐵路運輸之便、價廉而迅速，平安而穩適，并將鐵路附近之名勝地方，極力渲染，閱者觀之，遊興動矣。此項費用，宜視鐵路能力所及，以爲限制，然所獲之利，必較廣告之糜費爲多，殆無疑者。

計核課 行車統計股 此股掌管客貨車之里程，及客貨運輸之統計單位，並編造行車統計報告等。材料股掌管各站應用物件之收發，應注意者，調查各站之實況，按期發給，令材料不至濫發糜費也。

第四章 車務段長等之職務

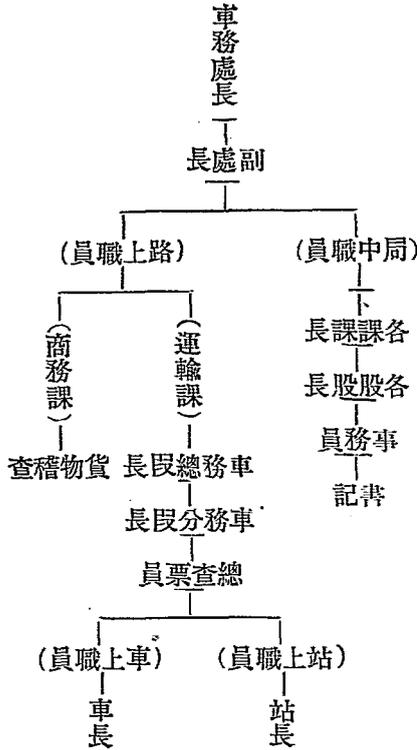
鐵路辦事人員可分爲局中人員與路上人員兩者。關於車務事項，局中人員之職務，已於前章述之。今就路上人員言之，則又可分爲車務段長等，站上職員及車上職員三者，故分別述之於下章。

鐵路爲便利管理車務起見，將本路畫分數段，又有再將各段區內分爲數分段，每一總段設一總段長，如段務紛繁，又設副段長一人或二人。每一分段設一分段長，此外分段，尚有副段長及學習段長者。車務總段長分段長之任務摘錄如左。

車務總段長 Chief Traffic Inspector (1) 輔助車務處長分理外站行車及查察站內車上事宜，凡關於本路

斟酌指示變更之。

- (4) 各分段內每日應去應留及需用車輛。總段長得酌察情形，分別緩急，電示各該分段長調撥應用。
- (5) 應隨時查察各車輛形狀，如有損壞，或欠油漆，及需修改時，得責成各該分段長撤換，送廠修理。(6) 除有特別事故外，每月應分赴各分段查察一次，並將查察各站一切情形，報告車務處長。(7) 於查站查車時，如見各項廣告規則，有不整齊，或已逾期無効，得責成該管分段長轉飭站長撤換。(8) 如查站內車上有應行政改良之事，其細微者應直接與機務廠務首領及各分段長工程司商辦，事後報告車務處備案，如必須由



營業交際及應與革事項，應商承處長辦理。

(2) 應隨時糾察各站及各車員役，如查有玩公舞弊情事，除一面揭報車務處長外，得責成該分段長查辦。

(3) 關於各分段長支配車輛及調動行車應負連帶責任，如各分段長報告函電與事實上錯誤，或欠完善之處，總段長得

車務處與各該處商辦時，得將情形報告車務處核辦。

車務分段長 Division Traffic Inspector (1) 直隸車務處長有監察站長車隊長及以下員役辦事之責，凡關於本段內調度行車、支配列車、分撥車輛、一切應負責任，倘遇意外難行之事，未便獨斷時，仍應報明車務處酌核辦理。(2) 分段長調度加車，除緊急無庸計及外，凡貨車往返、拖載貨物，應隨時調查明確，分配妥協辦理。如有列車中途延誤時刻，即應相機行事，電飭站長籌度路簽，改換過車地點，總以不悞行期保護公安為要。(3) 凡段內行車，設有不測及列車出軌機車損壞或遇大雪、迷霧、狂風、暴雨、水冲鐵路等事，分段長應相機而行，務以最宜最敏捷之法救援，一面將詳細情形報告車務處長及總段長。(4) 各站應用車輛，分段長宜按運輸之緩急，酌量分撥，所有重載貨車，隨時運清，勿任積壓，並飭令車站迅速裝卸，不得延悞，如有不用車輛，宜擇一相宜之站停放。(5) 分段長應隨時查察站內員役辦事是否遵章，房舍是否整潔，公物是否保全，岔道間機是否擦亮，站鐘是否較準確，各站所停客車，是否洗滌潔淨，如有查出違章玩公者，應即詳請究辦，勿得徇情。(6) 站上客貨票帳目解款單電報路簽簿車輛往來日記簿每月應由分段長查核一次，並簽押於上，以憑考查，如查出營私舞弊情事者，應請究辦勿恕。(7) 凡每日開行列車，所有車上員役辦事是否遵章，搭客及貨物是否已經起票，票上有無流弊，號誌車燈，是否完備，各車是否潔淨，車隊長補票簿有無刪改痕跡，分段長均應隨時留心查察，如有私帶搭客及別項舞弊者，應即詳請究辦，毋得徇情。(8) 凡站內及車上應需之物，分段長應隨時查看，責令所屬，節節使用，毋得暴殄，並應隨時預留備用，以免臨時束手。(9) 分段長為一段之表率，自應謹慎從公，潔身自愛，凡關於管理行車章程與夫一切方法，尤當格外研究。

精益求精，如屬下員役有未盡熟悉之處，務宜忠告善導，俾免貽誤事機，倘有客商揭訴情事，務當虛心查訪，秉公辦理。(10) 分段長每日或稽查站務，或隨查列車，除臨時發生意外事，應即隨時詳報核辦外，如尋常事故，每十日彙報車務處長一次，以憑查核，若非因公或請假，不得擅離本段。

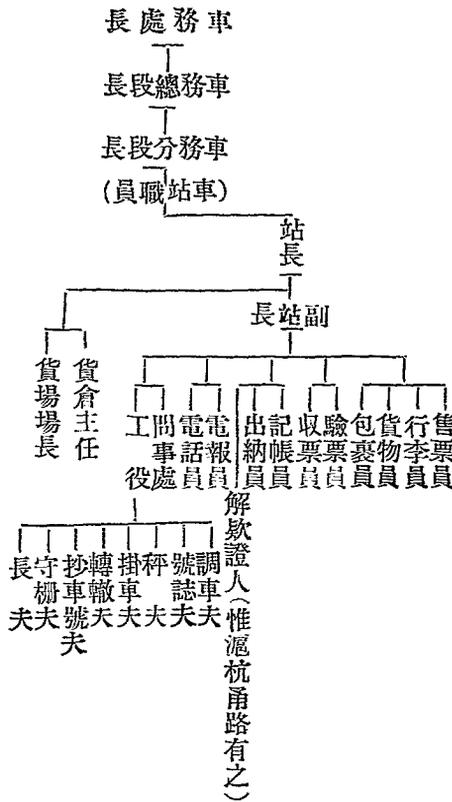
車務段長為運轉課之屬下，而直受車務處長之委託，代巡查路上一切車務事宜也。惟滬寧滬杭甬路，則又有貨物稽查 *Goods Inspector* 之設置，為商務課之屬下，亦直受車務處長之委託，專任稽查貨運業務也。舉其職務，則凡一切支配轉運貨物之車務，上貨落貨，勾對重量，皆宜督理，遇有運價，應行更訂之必要時，即密陳車務處長，以資酌辦。路上員役對於貨物運輸，是否能盡本分，亦宜監視，且貨物稽查，應恒與商人接近交際，用應酬之才，使鐵路已吸收之貨物，不特能保持不失，且能廣行招徠，而獲新利益。又料理貨物，務必謹慎，使追索賠償之事，可以減至極少限度，故凡遇有貨物遺失損壞等案，應立即詳查一切，呈報辦理，又凡於其範圍內各事，車務處長得委往查核，詳細報告。

總查票員 *Chief Ticket Examiner* 總查票員分駐各要站，受車務總段長分段長節制，專司分次隨同客貨各列車，查驗乘車人數、票數、貨物種類、重量、運價，以防及剔舉發車上站上舞弊各事項也。

第五章 車站職員之組織及任務

我國鐵路對於車站管理，仿澳洲鐵路，採「站長制」，即將每車站設置一站長，而負管轄站上一切事務之責任，儼若一家主然，其職務甚重，如旅客貨物之處理，列車之運轉均應兼理，且補助車務處長段長掌理站務，監督站員，而行使站員之職務權限之機關也。以中國工界及其他情形而論，似宜採用站長制，惟英國制

或歐陸制(即站長制)用人比美國制爲多,而辦事仍不如美國制之敏捷也。車站職員之組織,頗爲複雜,左表所列,乃中國鐵路各大站之普通情形也。



站長 Station Master

車站每因運輸之繁簡,站地之盛衰,而分爲三等或四等者,此外又有旗站 Flag station. 不過爲行車便利計而設,其運輸則甚稀也。故站上職員之組織,及站長職務之輕重,均因車站之大小等級而別,茲分別詳述於左。

站長爲人,須勤奮聰明,且胸中須常存一爲鐵路謀利之心,方能勝任愉快,站中斷無碎瑣事,可以視爲無關緊要而忽之者。下列各節,驟視之,似甚淺易,然若能盡力奉行,則鐵路高級員司及公衆客商,必大加讚美矣。車站及站外毗連之地,宜整齊潔淨,凡廢紙爛物,不得堆積,每日概行拋棄焚化,或移往他處。凡旅客待車室

及事務室，宜每日調查一次，務必潔淨。此外如號誌、盆道、號燈，亦宜照此辦理。凡關於衛生一切物件，尤當留意。

凡標貼之廣告，及佈告公眾之文件，倘有毀爛污穢，宜即更換，否則車站有類荒衰落之景象。且凡廣告文件，站長必須留意，其過期失效者，應即撕去，凡與該站關係較為重要之佈告，宜貼於較顯明之處。

當客車抵站時，宜將站名清楚唱報，若在聯絡線之車站，並唱報其聯絡線之重要站名。站上員司宜以禮待客，對於兒童老人及應對等事，尤須加意。車路上有應回站長及司員詢問之事，宜以禮應答，凡站上職務宜敏捷辦理，務令列車能依期開行，同時宜嚴重監視一切，以期旅客得平安舒適之樂。

搬運行李之手車及平車，須安置於穩妥之地，庶免軼出站台之外，倘能安置車站牆脚或柵欄之下，俾免遠離站台之外端，尤為完善。

站長必須熟曉屬下各員役之職務，庶能知各人盡職與否，能否為鐵路求利，如遇員司需其協助時，即可協助。如欲各員役一一盡其職守，宜將各人應為之事，用淺近文字列成一表，懸掛衆覽，如此可免職務有忽略之虞，且設有差誤，可立即查出，由何人瀆職所致。

車站員司宜各手執鐵路行車規則一本，行車時刻表一份，及各種有關係之訓示，站長應常考查其是否熟悉。

列車往來時刻表，宜懸掛於公眾易見之處，以便衆人觀覽，此種時刻表大車站宜用大號字印成之表，若小站則站長或售票員隨時書寫，揭於售票室外，如此可省去許多煩難之事。

收票驗票皆爲重要之事。站長宜十分注意，若能處理妥善，既可免查獲騙詐之事，又能防之於未然焉。旅客有犯規者，宜加意辦理，務能實行鐵路規則。如查出旅客無票者，應問其何處上車，並召車守証明其事，以禮待之，並請其照章補給票價。

車票有因日期不完備，或次序紊亂，須發電各站通告，因此常生煩難。欲免此弊，宜於是日第一列車出發初售票時，留神於第一張票售出之號碼日期，則以後便易調查矣。

售票員及行李員所辦之事，務常監視助理，所有簿據宜日對一次，各種報單，宜留神編造呈繳，毋令稍有錯誤。最好每日於未簽解款單之先，將現金及各種緊要帳簿核對一過。

滿載貨物之車，無論是何等級，皆應在車之兩旁，用標貼標明，此項標貼應至質之墨，妥爲慎寫。及貨物卸車後，此等標貼，應即揭去，存儲備用。

妥善載貨之營業，爲路上最要之事，不特貨物輸送平安，即鐵路亦慶得宜。故裝貨時，宜留心判斷辦事之手續，凡貨物裝載妥當，方能安全抵站，而以載貨不溢出貨車標明重量之外爲最要。

站長務宜常與行客及商人接近，如有加增營業之機會，決不可放過。若車站鄰近地方，有重要之事件發生，如體育大會、賽會、馬戲等，應即報告車務處長，庶可特別支配列車，以應此等需要。又若有河道與鐵路爭利者，宜留神監視，因保持現有及增進將來之營業，爲鐵路最關緊要之問題，故凡合於法律之競爭，俱應進行，以維護鐵路。

鐵路營業衰落之原因，除旅客或貨物改用他種運輸機關外，尚有數種，如商務不振，市面壅塞，運價不妥，天

時潮濕之類，站長宜常將前後運輸狀況比對，庶於營業之盈虧全般在胸，若營業衰落，能知其中之原因，即應條陳補救之法，使車務處長可以執行，並將所有實情詳細報告。蓋站長須事事留意，方能得鐵路尋常所不能得之消息及營業焉。

站長處理站務，遇有困難，出乎其一己權力之外，或為其能力所不及者，宜立將所有事實，詳報該管上級人員，請其核辦。又鐵路上常預備應付突然發生之事件，此種預備宜全神監察，以便隨時應用，且宜調查確實，庶事件發生時，即可應手辦理。

車站對於失火事，宜加意防範，或組織消防隊，隨時操演，以救萬一。其隊內之實力及組織法，依該站所管之區域及人數之多寡而定。

副站長 Assistant S.M. 副站長輔佐站長，指揮監督其所屬員役，處理一切事務，站長有事故時，得代，行其職務。此項副站長有僅設一人者，有設至五六人者，各按其站運輸營業之繁簡而定。副站長有時承車務分段長之命，得專任一部分事務。

替班站長 夜間增開列車，故站務紛繁，有設替班站長，以替代日間之站長也。

貨物員 Goods clerk 貨物員承站長或副站長之指揮，從事於貨物之受託、發送、接收、交付、續運、保管，及其他經理貨物之一切事務。貨物之裝載，宜加監視，不可超過貨車標記之噸數。裝卸貨物時，宜檢查其種類、性質，遇有可疑者，宜照章處理。於貨物之發送者，續運者，依貨車發送之次序，準備貨車及覆布。如因車輛破壞及其他事故，須轉載貨物時，應速照章部署。遇續運貨車有封鎖不完全者，承站長或副站長之指揮，檢查其

所載貨物，爲適當之處置。貨物員於裝載貨物之際，宜注意使其便於中途抽卸。而於貨物之發到，及續載等事，宜速照章處理，勿使延滯。對於本站運留之滯貨車輛，均宜封鎖，但在車長之保管中者，不在此限。

貨物員應常巡視停留貨物之倉庫，及其路線，於續運貨車，尤宜勿使延滯。貨車之完全與清潔，貨物員宜注意。又於每晨宜檢查衡量器具，並須時常注意。貨物員應常整理貨車之覆布繩網，置於一定之處，勿使散亂。售票員 Booking clerk 售票員承站長或副務長之指揮，從事於發賣乘車票站台票等之一切事務。該員務必於列車開行前兩小時或一小時上班發售各票，及發售時，宜照章押印年月日，如有誤印或不明瞭者，宜經一定之手續，作廢。其售得現金，宜特別注意。售票員發售車票時，對於旅客所報購之等級、站名、及票數，宜留心，勿令有誤。有二站同名者，宜問確其線名。售票員於接受乘車票站台票時，應檢查其號數之脫漏重複，及站名、通用期限、運價等之誤繆，然後照章辦理。又售票員對於所發售各車票，宜照章檢查保管，並時常注意。

站上行李員 Station Baggage clerk 行李員承站長或副站長之指揮，從事於行李之受託、發送、接收、交付、運、保管，及其他經理行李之一切事務。

行李員受運行李時，宜按左之區別經理之。

(1) 對於免費之行李，則以號牌之一片或行李票交與旅客，以他片繫於該行李上。

(2) 對於收費之行李，則照章收納運費，而給行李票。

行李員對於行李包件之種類性質有可疑者，則應承站長之指揮，會同託運人檢查之。發送行李，宜按左之

區別辦理。

- (1) 旅客行李及隨帶之包件，若在開車十分鐘以前接收者，須搭載於該次開行列車。
- (2) 非旅客隨帶之包件而於開車二十分鐘以前接收者，亦搭載於該次開行列車。
- (3) 貴重品於搭載貴重品列車開行三十分鐘以前接收者，亦搭載於該次開行列車。
- (4) (1) (2) 兩項之列車，若不直達該物之目的站時，得附載於他次直達之列車，惟以不遲到為限。

(1) (2) (3) 三項所規定之接收行李時刻，雖已經過，而尚有餘暇搭運時，亦應承運照辦。行李員應於列車出發前，預將運送之行李，派人搬置於站台，俟列車到時，交與車上人員接收簽押。其餘運到之行李，除有特定外，必先核對號牌，而後交付於旅客。若已到之行李，過法定時期，不來領取者，宜照章徵收保管費。

包件員 Parcous Clerk 我國包件運送，多由行李員兼理。惟運務日繁，此項包件員之專設，甚為必要。至其任務，則與行李員相同。

驗票員 Platform Ticket Examiner 驗票員承站長之指揮，從事於乘車票站台票之檢驗，收集及關於此類之一切事務。驗票員應在驗票處剪驗車票，而在收票處收集車票。旅客無論上車下車，若有未持相當之乘車票者，或拒絕剪驗者，或於收票之際，抗不交出者，宜徵罰以相當之車價。其不持站台票者，亦同。又凡遇有旅客持無日期之車票時，宜詳詢其乘車之月日、站名及其理由，以之報告站長辦理。

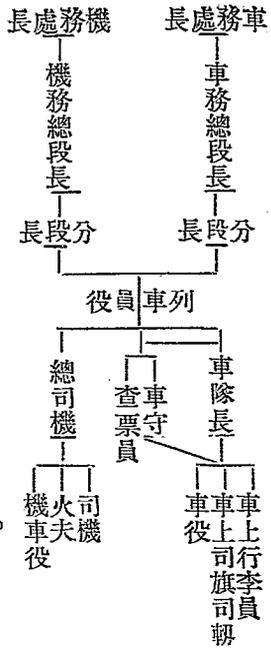
貨場場長 Yard master 在事務殷繁之站，對於貨場之一切事務，多另設場長一人，以資專責。其無此項場長者，則貨場之事務，仍由站長兼理。貨場場長之職務，略舉如次：(1) 承車務段長之指揮，掌理場內一切事務。(2) 嚴重監視場內員役之職務，以及機車列車在場內之運轉。(3) 分配客貨車輛於場內各軌道，應按臨時之情形辦理。(4) 組成列車及記錄列車離站之時刻。(5) 登記由本場運至他路或由他路運至本場之車輛之號數及輛數。(6) 場內車輛，如有損壞時，應立即送入機廠修理。

貨倉主任 Godown manager 各路貨倉，均視各站貨物之多寡而定建設與否，惟自貨運負責實行後，已設貨倉者應設法擴充，其未備者，尤應速行建築，因而貨倉主任，亦行添設矣。若未專設貨倉主任者，其職務應由該站長負責，與貨倉主任同視。

貨倉主任受站長之指揮，辦理保管貨物事務。貨倉主任收到檢貨員交來應行存站之貨，應隨時登記。提出各站，亦應隨時註銷。存倉之貨，應堆疊穩固，方免傾倒傷人等事。至位置經濟及整潔兩事，該主任應隨時留心及之。每批存貨，當用圖記或記號，不致紊亂。凡非有權人員，不准來倉取看貨樣，惟穿着制服或掛有佩章，知其為職務之人員，不在此例。凡掃得地腳，准主任攜去。凡出棧進棧之貨，量數若干，存留若干，每日應由主任，詳具清單，存棧備查。凡有貴重物品存棧，該主任應分別存放於特別貯存室，該室即為貯存貴重物品而設。又貨倉主任，應隨時察看，不准將易燃易壞及危險貨物存棧，此節應歸主任完全負責。

第六章 列車職員之組織及任務

觀左表可知列車員役，由車務處與機務處兩處分轄之。



為美國鐵路所用，而後者原文則為英國鐵路所用。

車長 車長承車務段長之指揮，掌列車之運轉，輸送旅客貨物，保持車內之秩序。應注意列車之運轉，須按規定時刻，不可遲延，是為最要。車長在站時，應從站長之指示。

車長於應值班之列車，至少在該列車開行三十分鐘以前，上班辦公，而於列車之終止站或交代站，非俟旅客之辦理，行李之授受，其他事件交代完畢，不得退班。

車長應監視列車中之司軻車役等之動作，如有怠惰及不稱職者，即報告於車務段長。

車長應注意於列車之編成，列車號誌之揭出，車輛之聯結，車室之清掃，並汽軻暖氣管燈具設備品之安置。

車長應注意分配旅客之座位，及阻碍他人座位，或其攜帶之物件，有違定章者，均宜分別指導之。如認為客車有不足時，應通知站長，為相當之處置。旅客有下車者，速開車門，且迎送旅客，不可使之接近列車。

車上查驗客票之事，雖有專設查票員者，要多由車長兼理。於例應查票之站，或其他必要之時，均得檢查。如

車長 Train conductor 與車守 Train

Guard 二名詞，在中國鐵路，無甚區別。

惟原文之意義，則不同，大都旅客列車

及長途列車，則設車長，貨物列車及短

程列車，則置車守一人或二人，故車長

之地位，實較高於車守矣。又前者原文

發見有等級不同，或越過到站者，應照章辦理，並通知站長。其經查驗之票，須逐一剪孔，以杜流弊。倘須補票時，亦應當衆核收票價，掣付收據，不得私相授受，致干未便。凡向旅客驗票，須以禮待。如有詢問列車行程，應即告知，免悞行程。

車長於驗票時，除長期車票不畫外，所有尋常客票及補票，與一次用之車票，均應用紅鉛筆，畫一斜線於票面，作為查訖記號。

凡列車開行及抵各站時刻，所掛所放車輛，係裝何項貨物，均須具報車務處查核。如車上或路上，遇有事故，亦應詳記報單之列。

車上行行李員 車上行行李包件等事務，雖有由車長兼管者，然多另設行李員，專管車上行行李等事，其任務略如下舉：(1) 凡車上行行李員於客車由首站開行前一點鐘，須到車上照料行李。凡由車站交運行李包件等，須逐件驗明，確係封鎖妥當，捆縛堅固，並已照貼號牌，同時應受取行李票包件票兼簽字。(2) 凡行李點收裝車後，須按車站先後次序放置，途次妥為照料，毋得令閑雜人等濫入車內，以昭慎重。俟車到站時，將應卸行李包件及行李票包件票等，一併交付，使接收員簽字。(3) 車內所裝之行李包件，不可使有減少毀損遺失等事，自簽收後，該行李員即應負責任。(4) 無論何時，不可以行李包件，與旅客為直接之收受。

車上司旗司轉承車長之指揮，辦理運轉上之事務。車役承車長之指揮，料理旅客之所需，及其他雜務。在站時受站長之指示，又有唱報站名之夫役，專任高聲唱報站名，使旅客咸知到站站名，以備下車無誤也。

機車員役，雖受機務段長之管轄，然當遵守車務處所發關於行車之規則，在途中行車，亦受車長之指示焉。

第七章 聯運之組織

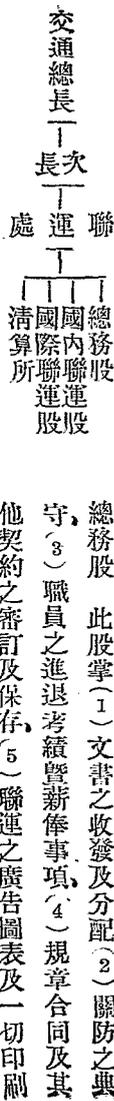
(一) 鐵路聯運事務處 Railway Through Traffic Administration

一國之有鐵路，所以便交通也。交通機關欲其靈，不欲其滯；欲其通力合作，不欲其各自爲政。故必使多數之鐵路，不啻成一會社之鐵路，支幹相維，遠近相應，如血液之循環，如臂指之運用，而後得鐵路之利用焉。夫然則聯絡運輸之辦法，與監理機關之設置，不可緩矣。矧國際交通日益發達，必需有專門人才，主持其事，庶獲因應之咸宜，乃能謀彼此之兩利。此鐵路聯運事務處所由設也。溯民國二年四月中日鐵路聯運會在日本東京鐵道院開會，曾由京奉路局呈請交通部派員與會，訂定中日旅客聯運合同，以是年十月一日實行。是爲國際聯運之始。其時國有鐵路參與中日聯運者，僅京奉一路，而由南滿各路所來之旅客，未必悉赴北京，往往有前赴寧滬漢等處之客，因無聯票辦法，不克直達，旅行人士，頗感不平。而吾國國有各路如京奉、京漢、京張（現改名京綏）、津浦、滬寧諸幹，雖有一部分貨物之聯運，而旅客及行李之聯票，尙未發售，於以行旅殊多窒碍。且既欲推廣中日聯運之區間，亦當先由國有各路自行聯運，方能推行盡利。遂以二年十月二十七日，由部召集京奉、京漢、京張、津浦、滬寧各路選派委員，在天津京奉局開國內聯運會，商訂旅客聯運及清算帳目各辦法，定以民國三年四月一日爲實行聯運之期。此國內聯運之肇端也。維時關於聯運事項，均歸路政司營業科辦理，聯運既日見發達，事務亦益覺增繁，自非特設專處管理，無以握其樞紐。加以各路輪管清算帳目之辦法，每屆五年，即須更易，殊非正當之道。由是各路迭以設立清算所爲請。於是博考各國制度，以謀路政之統一，而促後此之進行，遂於民國六年特設國際聯運事務處，委派專員以轄之。其後以國內聯運

事務日見繁瑣，且與國際聯運有密切之關係，遂於民國七年併合改組為鐵路聯運事務處焉。

鐵路與聯運之關係，夫人而知之矣。則監理此聯運之機關，必有完全之組織，而後能策庶事之進行。考各國聯運之組織，皆極完備，如英國鐵路之聯運清算所員額至二三千人，規模之偉大，可以想見。我國聯運事業方在萌芽，比於他國，遠不相及，然欲謀將來之進步，必先具有完備之基礎。現在聯運處之組織，據七年七月二十九日所編制者如左。

處長一人由交通部長委派路政司司長兼充，總理聯運一切事務。秘書二人或三人，由處長呈請部長委派，承處長之命，辦理機要文牘事項。每股設有股長一人，承處長之命，處理本股事宜。清算所置所長一人，處理本所事項。此外又有事務員，承長官之命，辦理主管事項。



之編訂及發行。(6)通譯編纂。(7)籌畫改良。(8)交際及庶務。(9)不屬其他各股事務。

國內聯運股掌(1)各路聯運章程之草擬及修改。(2)各路車輛互相調用事項。(3)車輛共同使用事項。(4)水陸聯運事項。(5)關於行李貨物之保管。(6)關於關卡之檢驗。(7)關於聯運調查及計畫應辦事項。

國際聯運股掌(1)國際聯運合同之審擬及修訂。(2)中日聯運事項。(3)中俄聯運事項。(4)中美聯運

事項(5)關於歐洲各國聯運之籌度事項。(6)關於本國外人承修之各路調查及聯絡事項。(7)國際水陸聯運事項。(8)關於國際聯運各種調查及應辦事項。

清算所掌(1)聯運處之預算決算。(2)聯絡運費之審查。(3)聯運會計之整理。(4)本國聯運帳目之計算。(5)國際聯運帳目之計算。(6)國內聯運銀錢出納事項。(7)國內外聯運統計。

清算所除掌理上述七項外，所有各路互用車輛及其會計事務，亦歸其辦理，惟清算所乃鐵路聯運最要之組織，故其創設該所之原起，及我國採用之歷史，學者不可不知之，是以特闢一節焉。

1) 鐵路清算所 Railway Clearing House

鐵路清算所為英國倫敦伯明罕鐵路稽查員毛立生氏(Cornath Morrison, auditor of London and Birmingham and Line)在一八四二年所創設，專為清算各聯運鐵路所運之旅客包件牲畜及貨物等聯運帳目也。英國鐵路發達最早，而路線又短，故聯運特多，清算所亦為其所創設焉。該所之組織，係採用代表制，即各鐵路之董事經理，各選代表一人，組織會議，議決各項營業之章程法規，交由清算所主管人員執行是也。英國國會議定之條例，并授清算所以執行各項議決之權，故鐵路清算所所辦理事件，從未有無謂之爭訴發生，而此項國會議定之條例，係由對公眾法律案極有能力之人起草，既若是完備，大都無甚爭論，即行通過矣。

設立清算所之目的，在採用一種公正無私之稽核制度，代關係各路清算聯運帳目，用費既省，辦理完滿，稽核之道，無優於此者。不然，聯運各路必自聘稽核專家核算各該路應攤得之聯運進款，手續既繁，所費尤不貲。蓋清算所僅須為各路核算一次，聘用人員甚少，且其主管人員不受任何一路之節制，所處地位已足飽

得各路之信用矣。是故各國學者皆承認清算所爲鐵路聯運必要之機關，自英國創設後，皆先後仿效設立矣。

五八

中國國有各路聯運帳目之核算，最初採用交換清單之辦法，未經施行，即改用（值管制）值管制者，即將關係各路聯運帳目，交由各該路按定時期輪流值管，以登記平準表，結算帳目也。我國之值管制，自民國三年四月起施行，京奉路被選爲第一次值管鐵路，其值管期限，初定爲三年，繼改爲五年。然此種值管制度，實大違背稽核之原理，蓋稽核帳目，必須由無關係者辦理，方得公允，參與聯運各路，乃屬有關係者，欲求公正無私無由也。雖然，或謂西伯利亞鐵路聯運及中日聯運，均採用值管清算辦法，中華國有鐵路聯運，亦何尙不可採用值管制者。然西伯利亞鐵路聯運與中華國有鐵路聯運，有根本上差異之點，蓋前者屬國際性質，欲組織一國際鐵路清算所，事極困難，而中國聯運各路，乃屬一國國有鐵路，其路線又皆在國境之內，自不能與西伯利亞鐵路聯運相提並論。是故中國鐵路清算所之設立，原理上最爲妥協，不過際此聯運初創時代，組織清算所，亦感困難，而值管辦法，行之尙無大碍耳。惟值管制究非根本大計，欲謀聯運進款清理之完滿，聯運運價訂定之適當，以及聯運業務之擴充，自當由交通部主管其事，專設鐵路清算所，以資完成。是以民國七年七月聯運處成立時，並附設清算所歸其管轄焉。

第八章 運輸會議及國內外聯運會議 General Traffic conference and Domestic and International

Through Traffic conferences

中國鐵路創辦之初，因人而動，未嘗有通籌之規畫，路成以後，各自爲謀，未嘗有統合之計議，其時民智初開，

百業未舉，鐵路敷設之區，所賴以資運輸者，已較往昔而上之，故雖路有規章，其設施未嘗以為疾也。然自民生日繁，實業振興，而鐵路乃有應求之急，貨等之不齊，則病及商民，運價之參差，則路相交格，凡此種種，世所患焉。况乎聯運事業，乃將各路統力協作，大足增加鐵路運輸之能力，長高其價值，各國行之，成效甚著。吾國路政未就於一，雖行焉無以廣其設施也。則運輸會議及聯運會議之舉行，其原由即在此矣。試申述其組織之大綱於左。

運輸會議者，由交通部隨時定期召集，專任討論鐵路運輸及附屬運輸各項事業之改良統一及進行也。此項會議以路政司長為主席，以交通部員及國有各路現辦運輸具有學識經驗者組織而成。而交通部因事務上之必要，得指調各路職員為運輸會議專員，每屆會議凡與議案有關係各路，均由交通部飭令與會，其非有關係之路，遇交通部認為應令與議時，亦得飭令派員列席。其議案除由交通部提交會議外，各路均得提出議案討論，但應先將議題及說明書呈送主席審核交議，此項議案由主席先期印發有關係各路研究。議案如須修正時，由主席指定專員審查後，再交會議。凡此議案非經出席人員四分之三之同意，不得議決。及議決後，又須呈請交通部核定施行，如交通部認為有空碍時，得交復議。

國有鐵路聯運會議者，由聯運處處長定期召集以專任討論及獻陳關於各路之國內聯運改良事項也。此會議以各聯運路之現任車務處長為委員，代表各該路與會。其會期均在每年秋間。開會時以聯運處處長為主席，各路欲提議案，須先期於每年六月底以前，將議題及說明送呈聯運處審核，俾可至遲得於開會兩個月以前分發關係各路，預為研究，作開會之準備。每一議題，須附有簡略之說明。至於議決案，非經交通部核

准不得施行。

運輸會議開會地點必在北京，而聯運會議則輪擇地點舉行，使各到會會員有參觀他路情形之機會，及實施方法中得來之深可寶貴之閱歷，且各路得藉開會之機會，向部員證明各該路特別情形，極有裨益也。

此外又有國有鐵路會計會議 Domestic Through Traffic Conference of Chief Accountants 者，爲國有鐵路聯運會議之附屬會議，於聯運會議閉會後即行開會。由聯運處長召集專任討論及條陳關於國內聯運帳務事項，如遇有事故，須召集特別會議時，無論何時，得由聯運處長召集之。而與會各路各派委員一人，顧問若干人，聯運處祇派顧問，不派委員，其開會時主席由委員公推之。

國際聯運會議者，由同意國鐵路各派委員，代表與會，專任討論國際間聯運之設施及改良也。例如中日聯運會議，由中華民國有鐵路及日本各鐵路協商組織而成。我國方面由聯運處選派代表與會。會議多在夏季，會議地點在北京、東京、東京兩處輪流開會。其開會主席，名由委員公推，而實則在何處開會，即推何方委員充之。兩方所提議案，均須先期交換研究，及開會尤須得雙方同意，方可施行。總之國際聯運會議，無論極微之處，亦須得相當方面之同意，毫無強制的性質，存乎其間也。

運輸會議及聯運會議之組織，已略如上述，更進而言其效果。例如車輛之設置互用，號誌之裝配，度支之畫一，普通運價之制定，貨物之分等，行李包件之裝運，損失賠償之規定，貨運負責之施實，鐵路進款之登記，聯運進款之分攤，統計之編訂，以及其他管理運輸上之章程及設施，無不由此項會議而得有改良統一之機會。且聚各路代表於一堂，尤足以消除其相互間之意見，而增進其交誼，將使全國國有鐵路同趨一軌，不啻

分域，互相濟急協輔，有融化爲一大路之概。是不特裨益各路已也，卽全國人民無不同受利益，民生之發達，實業之振興，庶可立待也。至於國際聯運會議，則非僅便利國際間之交通，發展人類之文化，尤足以增進國民間之情誼友愛，使同受和平之樂，其裨益更顯彰矣。

第二編 客車運輸

第一章 客車運輸與貨車運輸之區別

客車運輸 *Coaching Traffic* 者，凡以客車所載運之人或附帶裝運之物，均屬其範圍之內，而貨車運輸 *Carriage of Goods by Goods Train* 者，凡以貨車所裝運之貨物，屬其範圍之內。故如旅客運送、行李運送、包件運送、郵件運送及其他以客車載運之貨物，均係客車運輸也。而貨車運輸，則僅為貨物運送也。然此種鐵路運送之歸別，各國不同，大半多引用旅客運輸 *Passenger Traffic* 及貨物運輸 *Goods Traffic* 二名，而不用客車運輸與貨車運輸。故關於鐵路運輸之書籍中，有僅將旅客運送歸入旅客運輸，而將行李包件郵件及貨物等運送，因其均屬貨物，概列入貨物運輸範圍之內者，有將旅客及行李運送歸於旅客運輸，貨物運送歸於貨物運輸，而將包件郵件運送各另歸類者。我國從前亦引用旅客運輸及貨物運輸二名，及近年始改稱客車及貨車運輸，於詞義上較為妥當，惟我國鐵路會計上，則仍用舊名焉。

客車運輸與貨車運輸之性質固不同，而設施亦異，貨物為人所載運，而人則能自由行動，且於來往之時刻方向，均有自主之權，此其根本上不同之點。旅客票價貨物運價各為運送特別目的物所製定之價率，然此種價率之根據，因客貨運之性質而異，詳論之則有左列諸點。

(1) 貨車必已裝滿貨物，或貨物列車已完滿組成，然後方開行，是以既可於一時發運多量之貨物，又得隨時添開臨時列車。換言之，貨車運輸以承運貨物之多寡，而配調車輛，乃能因運送所需勞務，以為伸縮。而旅客列車則不然，須按照預先規定公佈之時刻開車，旅客之多少，在所不顧，而尤不能為節約營業經費起見。

任意開停也。然此種區別，尙未可認爲絕對的意義，如牛乳鮮果等重要貨物，雖數量不甚多，亦有不能不準照規定時刻開駛貨物列車者，在生產消費集中之地方，亦有開駛沿途貨物列車 *Way freight train* 者，此種列車離站到站定有時刻，專爲集配貨物之用也。且此種牛乳列車，沿途貨物列車，常附掛有數輛客車者，謂之混合列車 *Mixed train*。又凡遇學生修學旅行，或國家大典，亦有特開臨時旅客列車者。然此種情形，視爲例外可也，普通則貨物列車應視貨物之多寡，而定開車時刻，旅客列車則無論旅客多少，均按規定時刻開行，不能誤時也。

(2) 客車運輸大都以列車之速度及旅客之安全舒適，爲最重要之觀念，而貨車運輸則多以得輓力較大之機車爲上，貨商雖亦有要求行車之速度，運送之常恆者，然其最大要求，則爲低廉之運價，故鐵路不得不設法，減低運輸之費用，俾可製定低廉之運價。反之鐵路對於客車運輸，則當竭力改良運輸上之設備，如增加行車速度，常保旅客之安全舒適，使旅客在車上感受非常之便利，則皆悅而願出於其途，路局收入，亦必增多，自較低減票價爲得策也。近世歐美各國人民，漸有與其以低價得不良座位，毋寧以高價得良美座位之趨向，故鐵路欲謀客運之發達，不得不先謀運輸之改良，票貨高低，猶其次焉。

(3) 客貨運輸因有上述異點，發生三種結果，貨物列車平均載重日有增加，而每旅客列車平均客數仍保舊狀，一也。貨物運價之減低率，甚於旅客票價，二也。既欲謀旅客之便利，而欲縮短旅客列車之行走里程，則不免困難，三也。

(4) 大凡鐵路運務費用可分爲始終站及路途費用 *Terminal and Line Cost* 兩種，貨運之始終站費用大

於客運，而路途費用則相反，即客運大於貨運也。蓋貨物在始終站必被裝卸，故當設置裝卸器具如起重機等，又必設置調車場及貨場等，以爲貯存調度集配車輛及貨物之用，故費用浩大。至於客運，在名城都會之地，建築規模宏大之車站，其費用亦非微小，惟較之貨運，則甚小焉。旅客自能上下列車，可於極短促之時間，離去車站，故鐵路除設備待車室外，可無他種設備。而運貨在始終站之設備，異常複雜，其費用之鉅，不啻倍蓰於客運。至於路途費用，因客車必置華麗之設備，而行車又較速，故燃料耗費亦較巨，此其所以較貨運爲多也。

(5) 旅客離家必回家，故客車運輸密率，無論在上行下行，繁簡相埒，且客車之使用，營業之管理，均較簡單，是以業務費用亦有出入焉。然貨物自生產地運至消費地，爲消費之用，故未必有同數量之貨物運回至生產地，因而僅向同一之方向運送，每次運送，皆須返送空車也。雖然，生產者同時亦爲消費者，似乎與運輸無影響，然彼供給食料原料者，其供給之數量，必比其所需要者爲多，此稍有經濟學識者，即能知之。

(6) 但貨運密率之繁簡，各方向果若相等，則貨物列車平均載重必較大，而運務費用必形減少。若客運密率亦如貨運之趨於一方，則旅客列車平均客數必減小，而票價必增加而後可。蓋吾人應知運輸若得往返之平均，大足以減少車中之空座，是以來回車票之減價制度，僅能適用於客運也。雖然，此項亦非絕對的利益，因往返之旅客，亦常使客車座位之使用比例，不得良好結果，例如一日之中，往返旅客因其乘車之時間不同，反而增加空車之運送，故經營鐵路者，特設種種減價車票，以求客車空座之減少也。

旅客貨物分等之方法不同，然所以分等者，其故則一。由貨物價值及運送費用之高低，可以定出何種貨物

歸於何等，而徵政何級運價，旅客票價亦視運送費用旅客給付能力及乘車意願而定。總之，無論貨運客運，其各等間運價之差數，終較其運送費用之差數為大也。

第二章 運客車輛

此書雖為研究鐵路運輸而作，然欲發展運輸，車輛問題實關重要。數十年前，鐵路事業，未甚發達，使用車輛，尙覺簡陋，近時鐵路事業，有蒸蒸日上之勢，關於鐵路運送器具，無不日見改良。茲將機車及客貨車之變遷，及今日之價值，分述之。

機關車 機車之沿革，已略述於第一編第二章，茲再申論其變遷價值，及我國現有機車之作業。自司梯芬生氏發明「羅蓋脫」機車後，世界先進各國無不流行。美國工師更加改良，以迎其國之需要，美國式機車及車輛與英國式及英國式流行之歐洲不同者，因其有活樞轉向架之增設，以利便在曲線上之運轉。初時美國式機車有八輪，四大動輪在後部，又四輪轉向架，在鍋爐之前部，以連接於機車，使架能轉動至數度，如是機車能在最急之曲線上駛行矣。貨物機車與旅客機車不同，美國式或肯貝爾式 *Omnipend* 機車通常以為拖運客車之用。貨物機車則常有六連或八連或十連大動輪，重量較大，挽力亦較大。今日機車之重大者有三式，即三連一頭軸式 *Acorn* 有六連大動輪，四連一頭軸式 *Consolidation* 有八連大動輪，及五連一頭軸式 *Decapod* 有十連大動輪是也。

近五十年來，有一大改良之處，即引用複式機車 *compound locomotive* 是也。因此機車，其蒸汽由汽鍋進而至於外，經過二側筒，用同量之燃料，其由此所得之蒸汽力較大，而於經濟並無增加。今日機車之重量，較之

昔日當增加二十五倍之多，二十萬磅之機車在今日不爲重，而重過于三十萬磅之機車，亦有建造者。然在一八五零年重過于五萬磅之機車，已屬重大。又五十年前五百噸之列車載重，已視爲多，今則大號貨物機車，每能拖重自二千五百噸至四千噸，或即至六千噸，且仍能爲長途之運送。惟機車之速度，增加並不甚大，而在歐美鐵路，旅客機車之速度，爲每小時六十至六十五英里，較之四十年前幾乎倍之。至於其他各種設備之改良，或增添，皆可使機車運轉之危險減少，若與昔日相較，則有天壤之別矣。

機車式樣不同，因而名稱各異，在我國依其運轉之業務，可分爲客運、貨運、及倒車三種。惟機車分類之法，其最普通者，即視機輪之裝置而定，所謂霍氏之機車分類法 *Whyte's system of classification* 是也。例如四連一頭一尾軸式 *Mikado 2-8-2* 有一輪前轉向架，四連大動輪，及一輪後轉向架之機車也。

各國對於本國境內之鐵路設備品，每欲特定一定之式樣，惟中國各路建築資本，多係外款，每於合同中，聲明一切設備品及材料，須向債權國之工廠購買，各國設備品各有己國之特別式樣，中國鐵路債權家既非統一設備品式樣，即因之而各異，故中國鐵路欲得一完備之機車統計，非按營業種別機輪配置法及各國特異諸點，詳細記載不可。然其事未免太繁，此種記錄，必須有一定之程式，無論何國欲求將來之發達，莫若統一鐵路爲切要，即不然，於營業上各種單位，亦須嚴示統一限制。將來國有鐵路聯運事業之日增，可操左券。欲求修理改良方面之掙節，全國各處機車多寡之支配，及其他行車管理方面種種之改良，俾各路脈絡貫通，合爲一體，則劃一辦法，誠爲刻不容緩者也。

每機車平均之年壽 *Average Age of Locomotive* 在民國八年爲十一年。按機車之年壽，實爲不可忽略之一

端，因此可以預計何時各項機車將陳舊不適於用，必須備款購置新車。在中國之機車，其年壽較外國之機車為長久。夫現在機車製造之法，日新月異，更時加改良，在外國鐵路，其互相競爭甚烈，故各路必視其經濟狀況與運輸情形，不時改用最新式之機車，以實行其營業政策，而以機車之零星部分之更新，為不合宜。蓋零星更新，須費若干款項，或行若千里程，實不若購買新機車之為得也。在中國則不然，各國既無劇烈之競爭，且機車購自外國，既需酬金，運費又鉅，故中國之政策，不能時買新式機車，惟有時加修理或更新耳。機車軌力 Locomotive Tractive capacity 者，以鐵路上之日用名詞解釋之，即列車開行時機車起動列車之機力也。若以平均軌力言之，京綏路之數為最高，蓋該路線有甚急之傾斜度也。

附 表 (1) 國有鐵路機車類別表(民國八年)

機車類別	機車輛數	每公里機車輛數	機車平均年壽	機車平均軌力(公噸數)	機車平均軌力(公噸數)	每公里之軌力
旅客機車	11,209	3.4	10	2,008.413	9,609	33
貨物機車	362	6.0	11	3,829.848	10,579	94
倒車機車	136	2.2	14	901.201	6,626	15

(1) 京綏路 29 輛機車中有 22 輛合造機車 (composite Locomotive)

客車 客車初造時，其式樣與普通馬車相似，因彼製造馬車者，即以其方法而製造鐵路客車。今日歐洲通用之客車，內分為數小房間，其車門即在車之兩旁，是可證明其為馬車之變形也。美國式客車所以異於歐洲式者，其車體較長，車門在車之兩端，並有中欄，且每客車多有兩個四輪轉向架，因美國車軌曲折，故客車亦必有如機車之轉向架，以便於運轉。路業日興，設備亦改良，欲使旅客舒適，尤當改良客車，如車頂之抬高，

嵌入玻璃，使車中明亮，又得流通空氣之利，然欲在客車中保持清潔空氣問題，迄今尙未完滿解決。客車聯結具之寬緊不勻，致生振動，乘客甚覺不安，及自動聯結具發明後，車上振動大爲減少。美國臥車兩側邊有聯結長椅，英國及歐洲之臥車，則分爲數房間，房內有椅牀。美國自臥車公司 Pullman car Company 成立後，臥車之設備，責有專司，遂見完善，而茶室車或旅館車 Buffet or Hotel car 繼臥車而出，又會客室及飯車 Drawing Room and Dining car 亦繼起。後又有人發明走欄車 Vestibular car 使乘客可以來往各車不生危險。又車輪附有輪軻之車，既可使列車速度增加，又可減少運轉上之危險。手軻 Hand brake 之功用，自不及氣軻 Air brake，故今日鐵路均採用氣軻，美國法律，且規定凡列車皆當裝置氣軻，由司機運用。於此可知氣軻實爲鐵路上必要之設備也。

鐵路雖竭力謀旅客之安全舒適，而改良各種之設備，究未達到極完善之地位，自用電氣鐵路以代蒸汽鐵路後，驟然進步，旅客之安全及列車之速度，均有增加矣。

我國客車各路式樣不同，因多由債權國購來，惟近年來京奉路之唐山廠承造各路之客車頗多，至各該路之機廠僅能修理或改造而已。茲將我國各路所有各種客車約舉如次。

頭等客車 1st class Passenger car (all coup'ns)

運客車輛分類，與旅客人數及旅客收

頭等臥車 1st class Sleeping car

入分類辦法相同，客運票價既按車輛

頭等客廳車 1st class Drawing Room car (or Parlor car)

分類而規定，是客車之分類，實爲重要

二等客車 2nd class Passenger car

一端。國有各路頭二三等之客車總數，

一等臥車	2nd class Sleeping car
二等客車	3rd class Passenger car
頭二等合車	1st and 2nd class Composite car
二三等合車	2nd and 3rd class Composite car
頭等飯車	1st class Dining car
頭二等飯車	1st and 2nd class Dining car
二等飯車	2nd class Dining car
包車	Private car
小工車	Coolie class Passenger car
行李車	Baggage Van or car
電機車	Dynamo car
郵車	Mail Van or car
守車	Brake Van or Guard van
高級人員公務車	Official Service car
普通公務車	Service car
旅客使役車 (附郵便)	Passenger Servants, car

七〇

及每路線每公里車數，并容積均列表於左(表²)

惟各路對於車輛之分類頗屬紛亂，有運貨之車乃用以裝載旅客，即不然亦用於旅客列車者爲多，而載客之車又有用以裝運貨物者。即飯車之歸類，亦不無疑問，蓋飯車間內往往有包房，其餐室亦有用爲會客室者。又有數路車上可以包定房間，餐室即不啻頭等旅客之談話室，此類之車，遂亦歸入頭等。至行李車及三等車之間，其分別之困難，亦與前無異。故表(2)所列，未可視爲實際上之權輿也。

鐵路能使乘客踴躍，而利益有進步者，厥爲配置穩妥適當之客車。蓋一國人民愈樂奢侈之程度，其增漲速率與文

救援車 Wrecking car
 醫務車 Hospital car
 發薪車 Pay car

附 表 (2) 民國八年國有鐵路客車類別表

	客車總數		載客數	
	輛數	每百公里之輛數	人數	每百公里之人數
頭等特等客車	130	2.2	4,364	71
二等	190	3.2	10,002	167
三等	682	11.4	58,314	891
尋常車共計	1,002	16.8	67,580	1,129
其他客車	321	5.4	.....

食而待遇尤有禮，價格又廉平，則旅客長途乘車之煩惱，可以減少，路業必日有增加矣。

第三章 旅客車票

(一) 客票之沿革

鐵路初創時，設備未完善，旅客乘車並無今日所謂之車票者。後有採用旅客收據 Passenger Receipt 者。此據之性質與包件貨物提單之作用相同，先在出發站載明旅客及座位數目，起訖站名票價等，於旅客交付票

明之進步成正比例，故人民旅行，鐵路能供給以優美之客車，則國人必大加獎許。是以客車必須新式雅觀，行駛平穩，座位舒適，車之內外，皆整齊潔淨，以副文明日有進步之人之希望。

潔淨車輛一事，費耗雖不資，然必須切實辦理。凡特別快車駛行一次後，必加掃洗。其他各車如每日未潔淨一次，則不可開行，而車廂尤應特別注意。

車內食飲一節，與鐵路營業殊有關係，若飯車內有良好之座位，有美味之飲

(1) 式 票
外 內 關

[面 背]

Imperial Railways of Nippon
 3708 Tong Ku 3708
 To
 Tientsin
 First class

[面 表]

The acceptance of this ticket
 Exonerates the Railway Administration from any liability or loss that may be sustained by the holder
 塘沽至天津
 頭等客位

(2) 式 票
漢 京

[面 背]

De Imp le Des Chemins De Fer
 chinois 7180
 De pekin
 A Tchavg Sin Tien
 2nd classe pairo \$60

[面 表]

0000
 壹等六角
 由北京前門
 至長辛店
 盧漢鐵路總公司

(3) 式 票
滬 寧

[面 背]

Available on day of issue only
 4226
 Shanghai-Nanking Railway
 To
 chen Tu
 3rd. class
 10 cents
 Non-transferable

[面 表]

原人當日可用
 滬寧鐵路
 至鎮江
 三等
 一角
 票內存廢

價時，由站長簽名給予，作乘車之憑證，而車長在車上，亦不過檢查人數而已，並無今日所謂驗票之舉。嗣後有採用極簡單之車票者，此種車票之式樣，隨地而異，或僅有站長之簽字，或僅載明到達站及客車等級焉。及路業日興，設備日益改良，遂有採用印就之車票者，此時車票已帶有契約性質，然此亦不過係本路車票，祇准

旅客乘坐本路之車而已，故凡長途旅客其行程遠過二路時，則抵聯軌站，不得不另購車票，實使旅客以莫大之不便。今則聯運事業益發達，聯運車票亦設置完備，不特各鐵路間出售聯運車票，即國際間鐵路或路輪亦均有聯票辦法之協定，其進步之速，洵足嘉也。

我國鐵路在前清時代，事屬初創，各路車票如左列：(1) (2) (3) 各式，有註記明起訖站及等級者，有無規定有效期間者，有規定原人適用者，均極粗陋，不堪應用。於旅客鐵路兩方面，均極不便，今則不特各本路車票已大改良，即國內聯票及中日國際聯票，均已製妥出售矣。

(二) 客票之性質

客票者，旅客與鐵路所締結之契約也。何言之，如旅客所指定目的地欲圖沿途運送中之安全便利，使運送者負其責任，而為媒介者，即此車票也。就車票之價值言之，確為一種有價證券，故法律上認為旅客與鐵路所締結之契約，雙方皆有遵守之義務。夫旅行之人，以自己之身體，委託鐵路自一定之地方，移轉於其所欲至之處，非有一種報酬，鐵路萬難允許。蓋鐵路以營利為目的，對於一般旅行人之委託，必須取得相當之利益，方負運送之義務。於是義務與利益間，不能不規定一種共同遵守之條件，此條件即售出之各種客票，亦即法律上所認為旅客與鐵路所成立之契約是也。

旅客運輸之契約，除單獨契約外，有連帶契約，義務契約，目的契約之別。例如團體乘車，以團內之一人代表全體團員之意思，與鐵路締結運輸契約，此即所謂連帶契約，義務契約云者，即免票半價票及國際免費優待券等是也。他如運送囚犯，不過依法律上之強制力，交由鐵路運送者，乃目的物契約耳。

夫旅客以自由之意思，委託鐵路運送其身體，鐵路亦依其自由意思，而允許運送，雙方皆本諸自由之意思，並無何等強制行為。且鐵路以利便交通為職務，對於旅客之委託，應認為鐵路對於公眾應盡之義務，不得利用獨占之勢力，而拒絕其委託。鐵路苟貪一己之私利，沒却公共性質，其結果影響於公眾之秩序，及社會之文化者不少，故國家特制定營業法令，以為雙方共守之標準，俾得公平締結契約也。

運輸契約成立以後，旅客應按照契約上車下車，自無他種問題發生，假使未乘車之先，因故中止旅行，而請取銷契約，得依營業法之規定取銷之。若已行至中途，苟非天災事變運輸中止，或旅客有不規則之行為，命其下車，則不能取銷契約。蓋運費不可分離，已成爲一確定之原則故也。

(三) 客票之要件

調製客票須具有下列之三要件，(一)紙質堅固，(二)便於攜帶，(三)難於偽造。

客票面上所應記載之事項，列舉如左。

一、契約條件 依法律上言之，客票即旅客交付運價之收據，亦即旅客與鐵路間契約之一部。此項條件除特種及臨時開行之列車，得省略記載外，當有左列各項。

(1) 起訖站名 到達站名或印就，或書寫，或蓋章，或剪去，或用他法以表示之，均無不可。

(2) 有效期間 此即於票面所記之日期內有效力，(即有乘車權利)逾期則失效力(即無乘車權利)之謂也。

(3) 客票等級

(4) 車票價額

(5) 發行日期 此即購買通用之時期也。如年份月份日期是。以上各項，最爲重要，其他如

(6) 行李免費及越限之重量，(7) 如有變改塗擦等情事，即作無效，(8) 除非正式蓋印及書名日期不能適用。(9) 列車開行次數，應臨時於票面另印之。(10) 車票可轉讓 *Transferable* 或不可轉讓 *Non-transferable* 中途有無下車之權利等，皆應記明於票面。

一、客票號碼 *Consecutive No.* 鐵路發行車票，有白〇〇〇一而上之號碼，記載其上，使易知鐵路各站售出客票之實數，又查票員可藉以爲查票之証據。

二、單式號碼 *Form Number* 此項用以表示經過何項路程，方爲有效，即路途之標誌也。

客票上所以記載客票號碼及單式號碼者，蓋可使站長車長及車務處暨會計處等檢査，較爲容易明瞭也。四、客運主管之簽押 惟本路紙版票，可以省去此項簽押，至於發行鐵路之名稱，則當印明。

上述各項中，以有效期間之規定，爲最困難之問題，亦久爲各國經濟學者之爭點。蓋此項通用期限之長短，在鐵路方面言之，自以短期爲愈，而在旅客方面言之，則以長期爲便也。在中國鐵路則此項有效期間，除有特別規定或經站長以上人員許可，並在票面簽字外，限(於短程)票面發售之日期，(長程)指明之列車爲止。

旅客乘車，既分等級，而客票又爲旅客乘車之証據，鐵路日宜按照旅客分等，調製車票，各以不同顏色塗刷之，以示區別。在鐵路方面，驗票員一觀可知旅客所持車票之等級，是否與所乘客車之等級相同，故可省許

多手續，及後收還客票寄送會計處時，亦可省許多檢查手續。而在旅客一方面，受益亦多，如歐美各國鐵路將頭二三等客車，各塗飾以不同之顏色，使與各該等客票之紙色相同，則旅客雖不識字，亦不至誤乘差等車也。

中國鐵路之客票紙色，規定如左。

等級	本路	聯運
一	紅色	黃色
二	白色	綠色
三	藍色	棕色
四	藍色 <small>加黃色 橫帶</small>	棕色 <small>加綠色 橫帶</small>

(四) 客票之種類

車票種類，隨運輸之發達，而日有增加，大別之可分為本路車票 Local Ticket 及聯運車票 Through Ticket 兩種。而聯運車票又有國內 Domestic 與國外 International 之分。本路車票者，其起訖站均在同一路線之內，而係單張硬紙票 single cart ticket。聯運車票者，起自此路線之一站，至他路線之一站之車票，而係一種聯票 Coupon Ticket。現在惟外國各大鐵路，因本線路段甚多且長，故各路段間之運輸，與各鐵路間之聯運相若，因而亦有用聯票作為路段聯運車票 Intentional Ticket。是以聯票一字，今已不能代表各路聯運車票之意義矣。

我國各路所有客票，名目亦多，茲以分類方法，先述本路車票，至於聯運車票，則述於聯運編。

(1) 尋常車票 Regular Ticket, Local 票式 (1) 及 (2) 此為車票中之最普通者，論其式樣，則為硬紙票，Ca
ri Ticket 論其用法，則常分為單程 Single-trip 與來回 Return-trip 兩種。單程票，乃係一次用之車票，其票面
之記載，甚為簡單，有到達站，有効期間，及車票號碼等，此種車票可以轉讓，凡持此票者，均可乘車，因其已付
單程票價之全數，而並無特殊之利益也。

來回車票為往來於同一區間之旅客，免買車票之煩，且鐵路亦可省重賣之手續，又可利用客車之空座，此
票之優點，即在於此。其印刷之事項，與單程車票無異，惟常包含往聯與返聯二紙，分次扯下，但亦有只用一
紙，無須切斷往返。例如廟期賽會及其他每月或每年成為常例之區間，可使用之，以免收集車票之煩。來回
程票價，常較單程票為低，故其來回期間，常加以限制焉。

薄紙票及紙條票 Paper and strip ticket 此兩種車票，專因所往之站，旅客過少，不足使用普通連號之硬
紙票，故特備此兩種票以代之。此種票之號碼，須用機器印成同一編字連號所往之站名，及票價，隨時填寫。
而條紙票則按五份一張發售，剪餘之部分，應繳回會計處，為售出客票報單之根據，其存根上應填各項，須
於每次售票時填明。

床位票特別快車加價票或座位票 Sleeper, Express Extra, or Place Ticket 旅客原有尋常客票，欲換乘特
別快車，或預定座位，或床位，則須補購此等票。如在同一路線內，票價按距離遠近計算，或所經行不止一線，
則用薄紙票。

如遇兒童購票，此種薄紙票上原備有兒童備查券者，則應行剪下，但無論有無孩童備查券，如為孩童購用，票上須加蓋孩童戳記。

凡床位票惟頭二等乘客可購之，三等客概不發床位票，其票價應由各路視運輸狀況車輛設備情形另定之。臥車床位有限，旅客應先在站定購，其床位編成號次，並載明票上，持票者應按號就位，車票及床位票號碼，應互相註明。已購床位票，無論因何緣故，概不退價，如有遺失，經路員查實後，方得另發憑証，不再取費，但不得變更原床位。

包房定座票 *Reserved Accommodation Tickets* (票式(3)) 此種票因旅客於每一尋常客票應備之座位外，更欲多購座位而發。此票共分兩張，第一張交旅客，第二張存站備查，對於各等各站，此票均可編用同一連號。

補價票 *Excess Fare Ticket* (票式(4)) 補價票係紙條形式，以若干張訂成一小簿，外加堅實簿皮，內印簡章，說明填發補票借原緣辦法，所收之款（或係票價，或係罰金，或兩種）均有應按票上應需數目字碼之下，分別剪裁，剪下之一部分，應交付旅客，証明所收之數相符，其餘一部分，送交會計處，此種票於交付旅客之前，務須注意，不可剪錯。譬如祇收票價九元五角五分，應從票之右方在銀元十數行零字及元數行九字下剪斷，然後在角分行五字下剪斷，再從票之右方在橫排四零字下剪斷，則此剪下之一部分，其邊緣顯出九五五三字，交付旅客，其剪餘之一部分，送交會計處備查。如所收外，尚有罰金四元八角，則從票之左方，在元數行四字下剪斷，然後在角數行八字下及分數行零數下剪斷，亦顯出四八零三字。

補價票依下列數項發售之。(1) 旅客無票乘車補繳之款。(2) 越站乘車應繳之款。(3) 越等乘車應繳之款。(4) 包車延車費。

(一) 遊覽車票 Excursion Tickets 此係減價之來回車票，票面註明各條款，旅客應遵守。此票僅原人適用，並規定書明有效期間，及列車次數焉。

本路來回遊覽票 Return Tourist Ticket, Local (票式 5) 此票為便利旅客遊覽各本路名勝而設，其發售以頭二等客為限，其起訖站及中途停止站均先行核定，有效期間因起訖站而不同，均由售票之日算起至規定之日期止，逾期作廢。其票價大約按普通票價減收百分之二十五，並照普通定例，隨帶行李。此項回遊票式樣，與普通硬紙票相同，惟於票之中間，橫加針眼，分為兩半截，一半去時用，其往返期限，即印明於票面。發售此票時，其票之兩頭，均須同時印明日期，站台驗票員須僅將其去時用之半張剪孔，其回時用之半張，切勿剪孔，俟其回時再由上車之站剪孔。持此票之旅客，在規定中途站下車，驗票員將票驗明後，仍須交回原主。如抵到達站時，則將去時用之半張擊下，其回時用之半張，須交回旅客應用。

星期來回票 Week-end Return Ticket (票式 6) 此票惟滬甯滬杭甬路採用之，專為星期尾旅行遊覽沿路段名勝之用，其有效期間約自星期五起至來星期一止。至其票價較之普通票價，大約核減七五折。團體車票 Party Ticket (票式 7) 凡旅客同屬一家，或一組，或一會，或一團，足有規定之人數，在同一車站起行，乘同一列車，在同一車站下車，且同其等級，及為同目的之旅行時，方得購買團體票，而享折扣票價之權利。是以學校學生團體，或同一工廠之職工，或其他實業團體，適合上述各條件，而旅行時，均得照普通票

價核減規定之成數，惟以三等旅客爲限。此項團體票，或用印就之票，或以空白票書明旅行人數，及全團代表之姓名。又團體票單程或來回均可。

團體旅客之收入，在鐵路可稱不時之收入，以其有填補空坐或利用空車諸特點，故較一般旅客須予以特別之利益。若其人數及旅程愈多，則鐵路之收入即愈增，而票價之減低率，亦因之而愈大，所以提倡旅行也。列車遊覽票 Train Excursion Ticket 中國鐵路尙無此項車票，凡旅客無暇或不及在站購票，或由不售票之站上車時，則購買此票。其式樣爲簿冊，各紙葉票訂號碼及年月日等，每冊備二重，記以同一號碼。旅客需此票時，專長即於該簿上刊列旅客上車下車站名，及發售時日，以一部分給予旅客，以一部分寄送會計處客運課（或檢查課）。

(三) 減價車票 Reduced-Fare Tickets

定期車票 Periodical Ticket 票式。定期車票者，於一定之期間往返於一定之區間之車票也。欲購此票者，必向路局車務處接洽，其在外站購取者，由各該站站長轉回車務處請發。此種定期車票分爲一個月、三個月、六個月、十二個月、四種，其有效期間，得隨時填明，但均以填發之次日起算。其票價則依照各路普通票價酌量情形，分別時期久暫，路程遠近，給予折扣，由路局呈部核准施行。凡在通用期限內，雖普通票價有增減，而定期票價毫不受影響。定期車票之使用，除國家機關外，均以記名爲限，即須開明姓名、職務、年齡、住址，并附以一方寸之半身相片，送交發售站或車務處，如有借用情事，經鐵路查出，除將該票沒收，並不退還票價外，得照該票總價，向當時持用人罰取三分之一。持此票人所攜行李，仍照普通行李辦法辦理。除天災

事變或其他特別原因，停車至三日以上外，持票人無論如何緣因，不得因未用該票，而向鐵路索還一部分票價。然若停車在三日以上時，應從第四日起算，至開車之前一日止，照原價按日核計退價。定期車票如有遺失時，應速覓妥實鋪保，出具切結，向車務處聲明作廢，如更請補發車票，則須另納補發費一元。持有定期車票者，應於有效期間滿後一星期內，將該票送還車務處。

學生定期車票 此車票性質與普通定期車票同，不過專為學生修學旅行而設也。凡國立公立私立各學校學生欲購買此項車票者，須有學校證明書，並聲明起訖站名，方可發售。學生定期車票分為一個月、三個月、兩種，以三等為限。其票價較普通定期車票減低一成。其票之式樣，訂成本冊，每一次使用一張，每日得於一定區間來往各一次。學生年齡未滿十二歲者，照學生定期票價減半核收，票上須填寫姓名並貼照片，使用時以本人為限。持學生定期車票者，無託運、免費行李之權。該票如有遺失，請求補發時，應繳費五角。定期票與回數票票上所印旅行次數之編號，皆係雙行，專備旅客經過車站柵欄門時及車上查票員或車長剪驗之用。

回數車票 Commutation Ticket (票式) 此為於一定期間內限有一定回數往返於同一區間之車票也。旅客中有每日按規則乘車者，亦有不按規則乘車者，對於規則乘車者雖可發行定期票，若對於不規則乘車者，亦利用此票，非惟効用薄弱，即旅客之經濟亦反遭極大之影響，蓋定期票之性質，雖未乘者，其運費亦日受消失。至於回數票，則不然，將所定回數綴成一冊，於每日乘車時扯下一張，其未用之部分，遂無消失票價之虞，此回數票之優點也。

中國各路之回數票，亦印訂成冊，分爲十回及二十回兩種。其有效期間自發行之日起算，十回者以五十日爲限，二十回者以一百日爲限。其票價則按普通票價十回者給予九五折，二十回者給予九折。回數票雖屬記名式，然除記名之人外，其家屬僕婢亦得使用之。此亦較定期票便利之點也。

回數票由驗票人照章剪驗，收票時由收票人就原冊循序截去一張。若持票人自行撕去時，其撕去之票卽作無效。又持回數票之人須依指定地段乘車如中途下車時，仍截去一張。有越過上所載地段者，應照章補價。回數票如有遺失，卽不補發。

孩童票 Children Ticket 我國規定凡四歲以下之孩童准免全價，然在十二歲以下四歲以上者，則應繳半價。孩童半價票之製法有四：(1) 專製孩童票。(2) 將常票截而爲二，一票可給兩童。(3) 蓋明「孩童」字樣戳記於常票上。(4) 截去常票一角。我國則規定孩童半價硬紙票式，應將此票下端印有號碼等級及起訖站名之三角部分剪下，並於票上加蓋「孩童」戳記。然孩童欲乘臥車，必補付全價。如二童使用同一床位時，得購一床位票。又設有一大隊孩童乘車時，則鐵路爲維持其收入起見，得另徵團體票價。

里數車票 Mileage Ticket 此專爲便利商人或常時旅行之人來往乘車起見而設。我國各路目前尙未施行。惟在外國鐵路則視爲提倡旅行之重要方法，故將來我國亦必採行。茲述美國鐵路之里數票，以資備考。美國回數票分一千英里五百英里兩種，共製成小冊，每冊具有號數，每張區分爲二十個，一個表示一英里，每個皆印上該冊之同號數，且順記其數字。車長依旅客之旅行里數而撕取之。例如乘車二十英里時，卽收取紙中二十個是也。此車票限三人以下共有之，並許同時使用。特從其人數與旅行里數爲截斷。持此票之

人於本路沿線內不問何地，可隨意旅行，且無一定期限，是與他種車票大異之點也。惟冊中數盡時，即爲終期。里數票於記名本人之外，禁止借借，或轉讓於他人。一千英里回數票，票價大約爲美金二十五元，或約每英里收價〇・〇二五。其五百英里之間數票，則約爲美金一二・七五元，或每英里收價〇・〇二七五云。此項票價各公司自有異同，不過舉其大要耳。又凡回數票若能於限定期間內用盡全里數時，可有每英里二仙退還票價之利益。

出關小工票 此種票專爲運送貧民出關或出口工作而設，普通客商，不得混用。惟京奉津浦京綏三路發售此項車票，其發售時期由各該路規定，大抵多在春間，蓋春夏乃墾發荒地之期，內地人民（以山東省人爲最多）咸趨往焉。小工票票價大約照普通三等減半核收，而工人祇准隨帶小包行李一件，重約二十公斤，其他物件概不准帶。

官員乘車票 Government Passenger Ticket (價式 10) 此種車票專爲政府官員因公乘車攜有規定之憑證，要求按照減成核收票價之用。此票應用印紙填寫同式二張，正張交給乘車客人，副張留站備考。如政府官員乘車需用車票爲數甚多，破紙票亦可適用，但須於票面加蓋「政府」二字戳記。

優待票憑照 Privileged Ticket Certificate (票式 11) 此憑照如有持照人所供職之路主管人員簽名，即可持向啟程之站換取尋常客票，但於此項車票發出之前，務須加蓋「優待」二字戳記，每月月終，將所收憑照繳還會計處，以爲售出客票月報之證據。

教士票證書 Clergy Permit (票式 12) 此證書由教會主管簽書後持赴車站換購減價票，亦有另發售教士

票者，我國各路採用之者尙鮮。

(四) 其他各種車票

免票 Free Pass 此爲鐵路對於國家大官吏及路局職員僕役等乘車免徵票價之車票也。發行免票之舉與鐵路收入極有影響，且由公衆的觀察，發行免票非特不公平，且不道德，對於人類區分不正當之等級，不公平也，對於運輸法令負責之高級官吏，給予特別利益，不道德也。至於我國鐵路之免票，每年發行爲數甚鉅，自未免有濫發之嫌。茲就所發行者述之。

一次用免費乘車證 Single Trip Pass (票式13) 此證按照交通部國有鐵路免費乘車證發行規則發行，凡交通部員司及路局員役因公乘車者，得填給此證。又凡員司到差調差及非因過失去職者，得呈明核准發給本身及家屬一次用免費證。所稱家屬以父母妻子及未嫁之女爲限，又此證人數至多以五人爲限，隨帶僕役一人。我國鐵路規定有請領免票之權利者：(1) 因公出差者 (2) 郵務人員 (3) 押貨人及 (4) 路局員役爲限。

凡因國際關係，須致送免費乘車證時，又凡因公必須之交際，須致送免費乘車證時，均由路政司發給。持免費乘車證者，須注意証上所示規則，其最要者即應於搭車之日持赴車站蓋印日期。大凡免票專爲單程而發，若必須來回時，則可於一次免票上加蓋「准回程用一次」之戳記，或者另備有免票兩張，分蓋「上行」「下行」戳記。車上查票員及車站收票員，於收票時，務須注意，將附於免票後之收據簽名，交還持票人。

此外又有長期免票 *Periodical Free Pass* (票式14) 應由局長核准飭車務處填發，除由車務處長簽押外，並須由局長簽字，方為有效。凡此項免票，不論頭二三等，除不記名者外，概須黏貼本人像片，由車務處蓋印騎縫圖章。頭等長期免票，如因特別事項，得通融免貼像片，其二三等如無像片，即為無効。

站台票 *Platform Ticket* (票式15) 此票各國鐵路有採用之者，有不採用者，我國則凡入站迎送旅客者，不論等級均須先購站台票。其式樣應與客票區別，並札印日期，祇能使用一次。每票一張價五分，於入站時，應交查票員檢驗，於出站時交還之。

「長期站台票」限於鐵路指定站發行使用，其通用期間為一個月，其票價為一元，其使用日期從每月一日起算，此票如有遺失，不再補發，亦不退價，於其期限後七日內交還發行之站。

「特別長期站台票」凡在站內作小販營業者，方得購用，其通用期間為一個月，票價為五角，其他辦法，得適用長期站台票之規定。

渡船票 *Ferry Ticket* (票式16) 此票由津浦路發行，適用於南京浦口之間，計分三等。

(五) 客票之收發

旅客車票均由會計處印刷，或由車務處直接印發，分給於站長，然後售與旅客者。站長應按時向車務處請領客票，填用請票單 *Registration Book* 照領，而車務處發給客票時，應附寄提單 *Invoice* 一份於站長。站長抄錄一份，簽名於原單，送回會計處聯運課，或送至車務處，另抄一份寄於會計處客運課。故在聯運課之帳目，站長收受客票若干，而站長於其站帳上必記上票數或現金數焉。站長應將客票裝入票櫃，或按票之號

附隨行車報告，直接寄送至會計處或收票員 *Ticket Collector*。其補票現金亦由車長帶交於收票員，或將此種現金存於當地銀行，僅將行車日報送上而已。車長又應作月報報告該月所交於收票員之現金數。收票員每駐在大站，專掌收受票金數車長報告，並查驗該票數報告，轉送至會計處，存貯票金於銀行等。此外站長車長有所詢問時，收票員應指導之，有與旅客爭辯時，取票員應調解之。

客票如此由車務處經由站長旅客車長等之手，而最後仍至會計處，手續甚為繁雜，每經一手，必須嚴行核對檢查，方可免去差誤。

(十六) 旅行車票經售人 *Tourist Agency*

旅行車票經售人者，乃與鐵路訂定合同，代理鐵路銷售車票也。我國最初惟京奉路曾與萬國臥車公司及通濟隆訂定合同，供給以分段聯票，以便發售乘坐該路之旅客。及後各路亦有供給在各該路內此項經售人事務所，以各種聯運車票，並准其在其他處之事務所，有必要時，得發給換票憑證 *Ticket Exchange Certificate*，以便向車站換取此項聯運票之用。至民國九年第四次聯運會議開會時，當由京奉路提出討論旅行車票經售人之辦法，經眾議決各聯運鐵路一致施行。

車票經售人經與各路訂約後，得代售國有鐵路聯運票，設有時需售票專至一路之各段，非聯運票所適用者，各該路可供給經售人，以實在車票或准其發給該路各站換票憑證，悉聽其便。車票經售人亦得發售各種床位票及特別快車票，而其發售尋常車票及換票憑證所換尋常車票，所帶行李，不能掛號聯運。其所售之票以頭二等為限，至於三等票，祇售於向經售人購頭二等票旅客之隨僕。

車票經售人凡已許出售或發給在中國國內或從中國或到中國之各種聯運票及各種聯運票之換證者，應即根據中華國有鐵路所得之聯運票價除去印票費外，准其永久享有百分之五佣金之權利。

凡經售人事務所設在鐵路所經之地，則各該路發生運輸所需各種車票，均可供給之。其設於非鐵路所經之地，遇有旅客欲購票旅行無論何路，並商定路徑等事，亦得有發給到站換票之權，惟祇以不及向原經售人事務所取票時為限。中華國有鐵路所與往來之車票經售人事務所，截至民國十年止，有通濟隆 (Thomas Cook and Son) 英國臥車公司 (International Bath Co.) 美國捷運公司 (American Express Co.) 北方遊歷公司 及日本國際觀光局等，將來或須於各大城市各大商店均委約代售鐵路客票也。

車票經售人之訂立，與鐵路營業頗有關係，經售車票於旅客方面甚為便利，而一方面又可乘間招徠旅客，故鐵路運輸亦見有加，惟應時常監督，使鐵路利益不致疏漏，且各種回數帳目應詳細列明，並詳細呈報以資考察。

(七) 私攬客票與鐵路

發行客票雖極謹慎，而私攬之弊，仍所不免，其最易發生此項事情者，乃在於來回票之回時用聯票，及周遊票，然即彼期限已過之客票，以及免票之遺失，或被竊，或售脫者，亦均常有由車搨票客之手中售出者。各鐵路競爭猛烈，亦有不顧公價，私自減價售票者。近日各國客票私攬之事，雖竭力取締，而發覺者仍不一而足。蓋取締方法愈嚴，而作弊方法亦愈巧也。私造偽票，雖不值一文，然常以低價售於無智愚民而不知之。此種私攬之弊，發覺者固有之，而雖經站台驗票員及車長之檢查，尙未暴露者，亦有之。其他如轉讓不可轉讓回

票者有之，填補票之剪孔者有之，更改日期者有之，將數票湊成一票變爲長期或優等票者有之，應造站長或售票員之簽押發票者有之，擦刮塗改到達站及路線者有之，里數簿租借他人者有之，冒印按發行號碼之客票者亦有之，甚且與站長驗票員車長及其他鐵路員役等通同作弊，其運用之秘巧，更難於檢查發覺矣。私攬客票爲害最大，如不可轉讓票收價較低，僅於購票之人乘用，以免假造，今私借或轉讓於他人，是不誠實，其弊一也。妨碍普通減低票價及周遊票價之施行，其弊二也。剝奪鐵路之進款，侵害鐵路之管理權，三也。發行減低公價之客票，以爲競爭之利器，四也。欲免除此種弊竇，各鐵路必共同澈底調查車票，摺客私攬之方法，取締其行動，嚴懲其已暴發之案犯，而一方面又必設法採用堅實之紙墨，注意所印發之車票，追究作弊之原因，且對於所屬員役，尤須嚴加監督，並對於非法售出之車票，設法照原價贖回一節，載之明文，按步辦理，如斯方可免除客票私攬之行爲，或有豸乎。

中國鐵路客票之私攬發現者固有之，而以軍人半價票之攬發，致每多轉售或借與他人應用者爲最多，尙望交通部照會陸軍部設法嚴厲取締也。

車票經售人乃與鐵路正式訂約，或且由鐵路自動委託其代售客票，其間關係純粹正當，與車票摺客之性質，截然不同，更非私行兜攬車票之可同日而語。且經售車票人亦爲鐵路謀利益，亦爲公衆謀便利，故其所得賣價之回佣，乃爲法律所允許耳。

第四章 行李運送

(一) 行李之界說與性質

行李 *Baggage, or Luggage* 者，旅客在車上（換言之，即在旅行期內）所必需要之日用物件也。換言之，即非關於旅行目的之物品，不能稱為行李也。行李通常指旅客之衣服及携身必需品等而言，他如物品貨樣非為買賣目的者，亦作行李。行李必有相當之存貯物，如衣箱、帽盒、皮包、小皮包、皮箱，及他種有柄有鎖之存貯物，並捆束堅固不致在中途破碎之網籃、手籃等，其未捆束封鎖堅固之物件，鐵路不能冒險收授，當為行李運送。其他不正當之物件，鐵路可以隨時拒絕運送。若旅客堅欲託運其不合行李之物件，鐵路可任其置於守車內，或由旅客自行看管，鐵路不負責任。他如手提箱、運送箱、篋條、枕頭、寢床，及其他能安置於車內側架上或座凳下空間之物件，若不至妨礙他客坐位時，得自携至車上看管，鐵路不負責任。又如手提體小行李、篋、傘、手杖等，得免費運送。

行李運送掛號辦法，因行李之性質而異。我國則分為尋常及保險兩種，尋常掛號行李指普通所託運之行李，不論其在免費重量以內或以外，而收運價也。至凡貴重物品，如金銀珠寶美術品等，當作保險行李運送，而徵收保險費。蓋行李運送原為便利公眾起見，鐵路並不以此為營業進款之源泉，故不得不如此辦理，以減輕鐵路負擔之責任也。

（二）行李運送之處理

各國鐵路對於行李運送之辦法有二，一為英國法，二為各國通用之號牌制 *Checking System*。英國鐵路承運行李，不給收據，交付行李時，亦不索取收據，其法仍沿馬車載人之舊習，不過將行李以粉筆寫明到達站，並檢對其件數而已。旅客下車時直至行李房，自行認領，行李如有損壞或遺失時，鐵路亦不負責，然馬車載

運行李有客隨之，火車則旅客與行李，決不在一處，往往行李有由下次列車運送者，或旅客有比行李車開行後再乘下次車趕往者，如此旅客之行李，易於遺失，法殊未善，世界各國除英國外，無採用之者。

號牌制者，鐵路承運行李時，給旅客以收據，故旅客抵到達站時，即可持據向行李房領取行李。中國鐵路最初亦曾採用英國制（京奉路），未幾即改用號牌制，今則全國鐵路均採用號牌制。至關於行李運送各票據分述於左。

行李號牌及普通行李票 *Baggage Checks and Receipt*（票式 17（18）） 各路運送行李，其在免費重量以下者，設置號牌，鑄明號碼，每號二塊，一懸於行李上，一給於旅客，以便到站時對牌照發。其在免費重量以上者，則不發號牌，而代以行李票，此項行李票發給三張，第一張為行李票（原主收執 *For Owner* 給與旅客也。第二張為行李票（車守收執） *For Guard*，交給車守與該列車同行，而第三張則為行李票（存根） *For the card* 存站備查。行李票下端之簽條 *Labels* 有三條，其號數與行李票之號數相同，每件行李黏貼一條，所有未用之簽條，按日交還會計處，每一起站發出至各路線聯運行李票之號數，可編為同一連號，行李票背面所印簡明規條，務須注意。

行李過磅後，除貼行李票外，在滬甯路又有另用票式 (21) 之紙貼上，傳員役一望，即知其到達點也。

行李保險收據及價值聲明書 *Insured Baggage Receipt and Declaration of Value*（票式 6 及 2） 凡保險行李（或包件）託運人須先向車站索取價值聲明書，自行填明物件價值名色內容以及保險數目，交由站長或行李員，會同物主當場查驗，相符後，於該行李封面，加蓋車站圖章，並開具保險收據，註明重量價值物名

運價保險費數目交給物主收存，俟運抵到達站時，即憑該收據領取行李。

行李途中提取証 Receipt for Baggage Delivered

on route (票式 22) 長途旅行之旅客於途中

主要車站，有必要事項者，得於託運行李時，聲明須於途中下車站提取其行李者，應於行李收據外，交付以行李途中提取証，而於該行李上貼一途中提取站之站名標記。但為收費之行李時，則於行李收據之上部，明記何站提取字樣。

(22) 式票

行李途中提取証	
某某鐵路 號	
年 月 日	
車票等級號碼	
同區間日期	
行李運費支付區間	
提取之站	
行李收據號碼	
全個數及全斤量	
提取之個數及斤量	
除 事	
	某某站

旅客若無途中提取証，欲於途中下車站，提取其行李時，亦可照辦。

遺失行李(或包件)收據取保領件請單 Indemnity Bond (票式 23) 行李抵到達站，旅客不能交出行李收據時，應向站長領取遺據保領請單，繕具一份，並須覓一殷實舖戶，或有信用之人，會同鐵路人員，驗看相符時，方得提取。惟各路亦有另徵保單費者。

行李儲存票 Baggage storage ticket (票式 24) 此種票因旅客願將所帶行李(或包件)暫交鐵路保管而發。此票之下半，應沿針眼線扯下，交原主收執，領取行李時，即以此為憑。此票之上半，應繫在行李之上，每件行李各繫一張，所有行李貯存票之下半，應一律送交會計處。

有時行李到站在旅客之前，則將此種之整張，於行李到站之日，暫繫行李上，每件一張，俟旅客到站領取行

李時，再將此票之下半，當面填寫完全。

行李寄存車站時，應徵收囤存費，否則旅客將視車站為棧房，俟需用時，再行領取矣。

收欸交貨行李票 C. O. D. Baggage Ticket 旅客由有特別緣由，欲在到達站交付愈限運費，囤存費，及其他一切費用時，應發給以此種票。此票亦分三張填寫，第一張記明應繳之費用總數，旅客人數，發行日期，及行李票號碼等，寄與到達站站長。第二張給予旅客，第三張即當簽條，繫於行李上。我國各鐵路對於行李運費等，規定在起運站交清，而尚無收欸交貨之辦法。

行李卸責單 Release of Liability 行李承運時，已呈有不堅實之狀，應請其先行修妥，或請其簽名於行李卸責單，以示將來若有損壞，其責由旅客自負焉。我國鐵路則尚無行李卸責單之辦法。

(二)行李運送與鐵路

夫鐵路之設，本以便利公衆為要義，旅客出外旅行，必攜帶行李，若盡行按運價表徵收運價，則旅客負擔未免太重，或足以阻碍其旅行，若盡行免費運送，則又適足以增加旅客多帶行李之心，於鐵路未免吃虧，此所以採用一折衷辦法，規定行李免費之重量，逾此量即徵收運價也。世界各國鐵路運送行李除德國外，幾無不有免費重量之規定。至於德國不採用行李免費重量制度之理由，則謂各國鐵路運送行李有一定免費之重量，此不過表面自飾之談，實不值辯論，蓋此制度對於旅客雖有便利之處，然若由旅客全體下以觀察，則旅客實未均受其惠，何也。鐵路為營利事業之機關，盡人皆知，然則鐵路絕對冀望其營業進欸超過於營業用欸，若對於行李免徵運價，則運送行李之費用，自必分攤於旅客票價之內，故此制一行，反使彼攜帶行

李之旅客，享受特殊利益，而彼未攜帶行李之旅客，則負非分之負擔，實至不公平之事也。

行李費重量按旅客之等級而有多少之別，是因高等客負擔高票價，低等客負擔低票價也。此種免費重量之規定，各國不同，我國鐵路則規定如左。

頭等旅客 八十公斤（二百二十四斤）

二等旅客 六十公斤（二百斤半）

三等旅客 四十公斤（六十七斤）

半價票旅客 按其等級照上列各數減半

至於四等旅客，則尙無正式規定，大約亦照各等之比例數，則有二十餘公斤之免費重量。

各國鐵路對於逾量行李徵收運費之計算及實施方法，要皆根據於旅客票價者居多，而按貨物運費徵收者實鮮，蓋行李運費比之貨物運費，每高過數倍，因行李係隨旅客列車運行，則其運費自不能不與旅客運費合算也。然鐵路徵收行李運費，既如是之昂，則應將行李之保存、裝卸、運搬，及直接承運配送各事，完全辨妥，使旅客亦得享其便利，若徵收高運費後，對於行李仍不完全負責，不特損及路譽，其不便旅客孰甚焉。

然鐵路之代運行李，雖取費較昂，本無多大之利益，因旅客攜帶行李過多，則裝載車輛之重量亦增，而機車之牽引力因以減少矣。據德國鐵路學者之實驗而言，如列車以一小時駛行五十啟羅米特，則可牽引百輛，設第一小時駛行八十五或九十啟羅米特，則牽引車輛之數目不能超過三十輛云，以此爲例，鐵路代運行李過多，勢必減少運輸能力，已彰明昭著。然對於此項問題，亦不能不應旅客之要求，代爲運送，惟須講求託

運手續，既予旅客以便利，復無損於鐵路，斯爲良法也。

德國鐵路既廢除行李免費重量，其對於行李之運價，如何核算，頗有興趣之問題。其行李運價參照行李運價表，視其重量及運送里程而異，每五十六磅重之行李，其運價與運送里程成反比例，即運送里程愈增，而運價愈減，惟以增加至五百英里爲止，若在五百英里以上時，則每五十六磅之運價爲美金一·一九元，又若僅一客票，其行李重量在四百磅以上時，則其運價應行加倍云。

鐵路經理行李運送，雖日益改良，然行李損壞或遺失事情，竟日益增多，而鐵路賠償問題，因而起爭執矣。惟鐵路應負賠償與否，可分六項說明之：(1)行李在運送中或在到達站相當時間內，除非天災事變及其他不得已事項之發生，鐵路應負完全責任。(2)行李抵站經過規定時間，尙未領取時，鐵路應負保管之責。(3)鐵路有時不過代負受寄行李之義務而已，例如旅客在途中私行下車，而未將行李領取時，或旅客於寄運行李之後，因故未能同行時，鐵路亦妥爲保管，是乃鐵路之善意，非應負之責任也。(4)凡由腳夫搬運上車下車，或送至行李房掛號，或由站台或行李房運出，交給旅客，一經點交後，查有短少情事，鐵路不負責任。(5)鐵路僅負掛號或保險行李之責，其他各物由旅客自携入車者，概歸旅客自行負責。(6)行李損失，其實在鐵路方面者，一經証實，即照章賠償。

鐵路賠償行李之損失，定有最大之限額，此等限額，因承運行李之手續，及行李之性質而異。(參看附錄)「
第五章 包裹運送

包裹者，乃輕便易於裝卸之小貨物，以旅客列車運送之也。然其性質與貨車運輸中之貨物速運相似，不過

其重量容積受鐵路之限制，且不能託運大宗數量而已。我國鐵路則規定凡託運之包裹至重以六十公斤（一百斤），至大容積以三百立方公尺為限。又包裹與行李之區別，在行李惟旅客方能寄運，且其本意須與該客同次列車運行，而包裹則無論何人均可託運，且即係旅客託運時，亦不如行李之一定與該客同車運行也。夫包裹運送，乃鐵路附屬之營業，原為便利公眾起見，以補郵寄包裹之不及。蓋託運人委託鐵路運送包裹，以迅速達到收貨人為最要，否則何必付高運費，而得同一運送也。郵寄包裹與鐵路包裹運送原理相同，不過郵寄包裹，不論遠近，運價相等，而鐵路包裹運價，則按運送里程之遠近而增減，且郵寄包裹雖極偏僻之區，凡設有郵局者，均得代為運送，而鐵路則僅於沿線經過之區，方可承運。我國鐵路到達之區不多，故運送包裹，尚以郵局為主要部分也。

運送包裹之手續，與行李同。我國鐵路因包裹運送未見發達，故統由行李員兼管，惟最近趨勢亦多有專設包裹員以資責成者。包裹運送有尋常保險及代客交貨收價包裹三種，分述之。

鐵路承運包裹時，應發給收據，即包裹票 *Parcels Ticket*（票式²⁵）此票係按三聯單印發，用法與行李票同。其為公眾用之票紙，係白色，若為公務用，則係紅色。票後所印簡明條規，務須注意，遇多數包裹同寫一張包裹票寄交一人時，應於運送之前，分別將總重量及運費共計之數，在每票上詳細核算，填寫明白。到達站收到包裹時，應於送交收包裹人之前，將包裹之重量及運費詳細復核，如短欠運費，應向收包裹人補收，此項短欠之運費補收後，應用本路收到包裹報單填報。包裹票上原收之運費銀數，到達站不得塗改，所有短收或溢收之數，應在原數字下註明溢收之數，可由到達站發還，但到達站應負賠誤發之責任。收包裹人務須

交出寄包裹人在起運站所領之包裹票，方能領取包裹。車站祇能將包件交給包件票上註明應收包件之人，或曾經應收包件人在票後簽名指定之人，然如包件票有遺失時，應向車長所持票內註明之收包件人，用遺失行李或包件取保領件証書填明票內各節，索取收據，方准領取包件。

保險包件與保險行李相同，託運時必先填明包件價值聲明書，然後鐵路查驗接受代運，並發給保險包件票 *Insured Parcels Ticket* (票式 26) 其用法與包件票相同，其票面註明每包件之內容及價值焉。保險包件除繳運費外，又有保險費，故凡有損失情事，由鐵路賠償之。

尋常包件及保險包件之詳細運送辦法，請參看附錄。上述各點，乃其最要者耳。

代客交貨收價包件 *O. D. Parcels* 代客交貨收價包件者，即鐵路不但代運包件，且代取其貨價也。亦即其貨價由到達站代收，除運費外，又有代理費，為收包件人所當交付於鐵路也。託運人須將包件內物件及價值報明簽字，鐵路方能收運，其包件之價值，以包內物件為限。包件每件重量，不得逾五十斤，價值不得逾一百元。包件之裝有珠寶金銀及其他貴重品者，概須保險。鐵路取運包件時，應發給收價交貨憑單 *O. D. Parcels Ticket* (票式 27) 按四聯單印發，正張送會計處，憑單 *O. D. Certificate* 交寄包件人收執。通知書 *O. D. Advice* 寄交到達站，以便收價交貨。第四張留起運站備查。正張下截所印包件價值聲明書，必須寄包件人簽字為憑。此項通知書即以尋常包件運送通知書填寫，惟須用紅筆加註「代客交貨收價」字樣，以醒眉目。又包件一經起運，其應收之貨價，即不能更改。收款交貨之約，不能取銷。尋常包件寄發後，亦不得請求改為收款交貨之包件。

此項包件運抵到達站時，應將交貨收價通知書下截所備通知收包件人之一段，填寫明白剪下郵寄收包件人，請其於七日內來站交款領貨。到達站必須將代收之貨價收齊，方能將包件交給收包件人。如該站長未收清貨價，即將包件交出時，其賠償之責任，應由到達站負擔。到達站收到貨價之次日，應即將通知書所附列之收款報告書 C. O. D. Collection Notice 寄還起運站。此項函件當按照鐵路銀錢公信 Value Letter 寄送，而起運站收到此項報告書時，應將此項貨價，迅即交付寄包件人，將前發憑單換回。

如收包件人不肯收受，或不於七日內到站領取，即由到達站詢問寄包件人，如何處置。如收包件人於逾限後，仍來提取，則每逾限一日，應繳囤存費一角，作為到達鐵路（係聯運時）之收入。

寄包件人於報運包件時，除應繳之運費外，須按包件價值每元繳代理費一分，每件以二角五分起碼，零數不及五分者，作五分算，九分以上者，作一角算，其已收之代理費，無論如何概不退還。如係聯運時，則此項代理費，應歸起運及到達兩路均分之。

吾國各路運送行李，多由旅客直接掛號，及抵到達站，持票對取，運送包件亦同。由寄包件人直接掛號，及抵到達站，由收包件人持票對取。然此種辦法，不特鐵路應求煩瑣，而旅客或因人地生疎，或因流氓抄擾，甚感不便。考外國鐵路均有由鐵路接送之辦法，無論由旅館或廬所運至車站，由車站運至旅館或廬所，零取運費，則旅客受益甚多。惟概由車站遣人接送，則未免輾轉繁難，故最妥辦法，凡附近車站有繁盛城鎮，則由路局選擇本地殷實商號，與之訂立專約，每於客車開到之先，由該商專備車馬夫役，送迎往來客商，並行李包件等。價有專章，不准自為高下，時有一定，不得作輟無恒，遺失應否賠償，違章定有科罰，賓至有如歸之樂，路

局有監督之權。美國之 *Transfer Company*，即經營此種營業者也。

第六章 郵件運送

(一) 郵政說略及鐵路運送郵件之成績

我國舊時遞信機關，則有驛站，其所傳遞者，僅限於官廳之文書，日久沿襲，未常變通而推廣之。自歐亞通商後，各口岸多設有外國郵局，屢經更迭，乃委託稅務司管理，是爲稅務司兼辦外國郵遞之始，亦即我國暫委總稅務司兼辦郵政之權與。光緒四年北京天津烟台牛莊上海等五處，始仿辦郵政，以總稅務司英人赫德董其事，旋於他處通商口岸，設局試辦，逐漸推廣，於是各關稅務司兼有郵局之性質矣。迨二十一年，始由江督張之洞奏請設立郵政專局，清廷令總理衙門籌辦，翌年覆奏照准，是爲我國有郵政局之始基。二十五年正月設總局於北京，置分局於各省，以次擴充，於是內地亦有郵政局之設。自郵政開辦以來，初由總稅務司兼攝，隸於總理衙門，旋又改隸外務部，嗣又統屬於稅務處之稅務大臣，及郵傳部既設，仍循舊制，部中尙無直轄管理之權。逮民國肇造，各省驛站先後裁撤，官署文件統歸郵局寄遞，交通部掌督理之權，改郵政局爲郵務局。行政區域以一省爲一區，其有例外者，則東三省合三省爲一區，上海以一隅獨爲一區，內地十八省有十八區，並新疆西藏等二十二區，各設郵務管理局一所，其分設於城鎮而直轄於管理局者，名曰支局，其次於支局者，名曰代辦支局，近年局所歲有增加，亦可見其發達之速也。

欲求外國郵件之發達，則須加入萬國郵會，方可與會諸國有交換遞送郵件之權利。我國自光緒二十二年，即有加入斯會之議，於是一面整頓內部之職務，一面於華盛頓及羅馬兩次大會時，均派代表蒞會，及民國

三年九月一日實行加入，施行郵會章程，並於同日附入羅馬包裹章程。自是國內與國外往來之郵件，遂得與各國郵局互相交換遞送之責任，因於奉天天津上海廣州四埠，派為直接互換局，凡與國外往來之件，均由該四局直接交換矣。

中國郵政業務增加頗速，如左表所列，營業收支之進步，有非意料所能及者。

附表 (1)

郵政營業列年收支比較表

年份	收入	支出	盈餘	虧數	盈數
民國元年	8,587,089.47	4,128,775.18	4,458,314.29	541,685.71	
二年	5,480,101.22	5,578,880.27		108,779.05	
三年	6,137,271.85	6,298,018.29		140,746.44	
四年	6,798,680.28	6,569,864.56	228,815.72		
五年	8,574,852.24	7,758,192.98	816,659.26		
六年	9,406,788.18	8,403,849.68	1,002,938.50		
七年	11,229,489.50	10,061,191.47	1,168,298.03		

附表 (2)

郵寄包件逐年增加表

年份	件數	重量 (宋羅格爾每)
1911	4,237,000	13,703,005
1913	6,177,091	22,824,027
1915	9,209,886	31,209,488
1917	11,622,742	39,797,271
1919	15,127,010	56,188,457

附表 (3)

郵路里數增加比較表

年份	陸路郵路(華里)	水路郵路(華里)	鐵路郵路(華里)	總計(華里)
1911	319,000	45,000	17,000	381,000
1913	382,000	58,000	19,000	459,000
1915	410,000	63,000	19,000	492,000
1917	432,000	68,000	19,500	520,100
1919	467,000	72,000	20,000	559,000

郵件運送以迅速平安為最要，故在鐵路較多之國，其鐵路郵路，亦必較多也。

四者之中，以管理郵差郵路為最困難，乃我國因交通未發達，郵差郵路多於其他兩項郵路者，且五倍之，而鐵路郵路尚不及郵路總數百分之四，觀彼美國則鐵路乃占總數百分之四十八，是因鐵路線路之長短相差過鉅故也。夫

(二) 郵件之種類及郵寄包件運價

鐵路貨物分類分等，所以期最大之運輸，及最多之收入也。而國家辦理郵政，則不然，冀人民之便利，謀文化之發達，每年收支若能相抵，已屬幸矣，並非從中取利以爲目的也。我國郵政，大別之可分三類，一爲郵件，而郵件又可分爲普通與特別兩種，凡信函類，明信片，新聞紙類，書籍，印刷物，貿易契，等類，各種傳單，貨樣，就地投遞等，均普通郵件也，又如掛號郵件，快遞郵件，保險信函均特種郵件也。二爲包件，如普通，保險，代客交貨，取價等包件，均屬之。三爲匯兌，又分局數，(包括大匯災匯)匯入兌等。以上三類郵件，惟郵寄包件與鐵路之包件運送，頗有競爭之處，其餘兩類，則關係較淺，故略之。

包件運送，在歐美鐵路先進國以鐵路爲主要，近十數年，郵寄包件盛行於世，故昔之包件由鐵路運送者，漸爲郵政局所吸收矣。至於中國，則郵寄包件早已占居優勝之地位，蓋鐵路路線未能廣設，且郵寄運價亦較低廉，故包件多由郵局遞寄耳。惟鐵路予郵局極低廉之郵件運價，而郵局則利用鐵路之損失，爲自己之利益，似尙欠完善之結果也。

觀表(3)可知於此八年間郵寄包件重量約增加四倍許，其漲進之程度，自非鐵路之包件運送，所可同日而語也。

(三) 鐵路郵件運送及連價

鐵路運送郵件，其制度有三，由郵局自備郵車 Mail Car，交與鐵路保管，除照付監理費，修理費外，祇付拖車費，一也。郵車由鐵路代備，核收拖車費外，另加每年租費若干，二也。由鐵路於行李車內特留郵務專棚 Mail

Compartment 郵局須接專欄立方容積付費，拖車費亦即包括在內，三也。郵車之大小由郵局規定，其設備亦有規定，郵局得指定鐵路之連接最快列車爲郵件之運送，再派遣局員爲郵件之裝卸，並另派遣車郵務員料理一切。凡途中必要各站，則由該地郵局派遣郵差爲郵件之受授，郵件比之行李等，應儘先運送，以免延遲，故附掛郵車，必早爲預備候拖，且有時鐵路應負運送郵件自車站至郵局之責任者，鐵路人員應幫同郵局人員處理郵件，其於裝卸之際，猶當扶助之。凡此種種，均由國家規定，鐵路對於郵運應盡之義務。蓋郵政爲一國通信機關，關係於民生文化者至鉅，應有迅捷完善運送之優先權，致臻發達也。

郵件運費亦應由國家規定，極爲低廉，歐美各國多按郵件重量運送里程及郵車之輛數三者，以定其價率之高低，而小量郵件之運費，終比大宗郵件爲昂，故鐵路所收之運費，因郵件重量之增加，亦隨而增加，並不與運輸量度成比例也。至於郵件重量之稱衡，各國制度亦不同，然決不能如貨物運送之逐一稱衡也。在美國則於四年中稱量一次，每次應繼續稱量九十日，全國劃分爲四區，每區輪流稱量一次，其稱量所得之平均數，即爲以後四年內核算運費之標準。此種稱量方法，鐵路頗受損失，蓋郵務發達與年俱進，其重量自亦增加，故鐵路實際所運郵件重量，必較收費郵件之重量爲多也。又美國政府爲補益鐵路起見，飭令郵局增加運費百分之五，作爲鐵路運送郵寄包件之賠償焉。

鐵路代遞郵件，各國無不定有定章，吾國於前清光緒二十九年，由總稅務司擬定章程八條，呈請外務部核准施行於津滬蘆漢，迄今各路尙多適用，故錄之。

一、鐵路祇允中國官局運送郵件，其民局及別國官局郵件概不准行運送至各國軍隊按合同應送各件應

由中國郵政局隨同日行郵件代爲由火車寄投

一、火車搭客行李郵政局不願擾及惟若風聞或確知有夾帶郵件之弊致違禁令應如何辦理之處亦須預
定妥章

三、午前往來津榆蘆漢各處暨午後開行之火車應每日兩次備有日用專欄以便郵政局員運送尋常郵件

此兩次火車開行時刻倘有改易須於前二日向郵政局聲明以便早諭衆知

四、郵局運送尋常郵件備用專欄鐵路應不收費至遇有另用專車之時其專車之費照各國向例必須格外

從廉（此項照各國從廉之費尚須另行酌訂）

五、郵局員役因公上下火車聽其自便不得攔阻惟須携有免票爲憑倘無免票卽照常人一律看待其免票

由各郵政司向鐵路局員聲領轉發

六、火車各站准租葦屋若干間照納租費並於各站設立信箱係歸郵政局自行經理（其葦屋租費尙須另

行酌訂）

七、所有此章內載郵政局應交鐵路各費均按每年結清

八、嗣後鐵路推廣各處均須照此章程辦理倘有更改之處須由外務部准定方可施行

觀上八條可知鐵路運送郵件定爲免費迄今各路尙多按照辦理然今昔情形不同鐵路運送郵件勢難完全免費惟收費之多寡雖經交通部迭飭路郵兩司協議辦法仍未趨於一致民國元年部中調查各路向來辦法爲訂取運費之預備二年由路政局擬具鐵路郵遞規程暫行草案十五條與郵局委員逐條討論設官

飭各路局趕造郵務車，而免費收費問題，終不決。五年路政司復會同鐵路會計司核減運費，提出再商，卒以郵局收支不敷，仍從緩議。七年郵局盈餘百餘萬，路政司復申前議，郵政總局不允，路政司頗以爲卽不給費，亦應如帳目上之登記。及至民國九年郵務總局始允於在一定限度之外，酌納運費，其所擬辦法，關於運價者，爲（一）鐵路應按郵局所需於每次列車上，免費供給一千立方英尺爲止之容間，以備運送郵件及照管郵件人員之用。（二）每次列車所裝之容間，超過以上限制者，除去一千立方英尺外，每英里每一百立方英尺，應由郵局交付運費銀三厘。然照此辦法，郵局所獲公務免費利益，恐將更比昔日爲優。夫鐵路並非專在郵運進款內謀利益爲宗旨，特是郵務之載運信件與載運包件，則斷不容不稍事區分，載運包件鐵路應從而分利，至少亦須將運送實費支付於鐵路也。故或按資本上之費用利息計費，並加收一切行車費，或僅計修理費拖車費及租費，無論如何，其運價終不能較各本路因公自行運輸者爲廉。是以在鐵路一方面，於第三次運輸會議（民國十年）議決郵局應照路局爲郵件所留用之空地計算，按每立方公尺每公里付洋一厘云。然迄今尙未實行。

我國各路特備郵車之數甚稀，卽有之亦多由三等客車改造，故普通均以行李車或守車劃出專欄，以運送郵件也。惟在外國不特設備郵車甚多，且有特開郵務專車者。

上述各節乃屬普通鐵路之辦法，此外滬甯鐵路在光緒三十四年復與上海郵政司附訂運送郵件合同六條，宣統三年廣九通車，亦與廣州郵政司訂立合同九條。而商辦鐵路則多有訂明運送郵件費者，然各路所收多爲酬金，非運費也。（如蘇路公司每年一千元，浙路一千一百元，廣三月二百元，後增至六百元，滬甯年

一千元，潮汕新寧各月六十元。

至如外人承辦鐵路，滇越（行東京雲南二路時，每啟羅格蘭收六生丁止，行雲南路收八生丁），雲南鐵路（限於包裹費）及膠濟東清等路，各有合同規定，惟南滿由日本郵局轉遞，照日本帳目核算，與吾國郵局尚無運送合同云。

第七章 客車運輸進款之登記及計核

中國固有鐵路進款計分四類如左。

第一款 運輸進款

(1) 客運業務—旅客

(2) 客運業務—其他

(3) 貨運業務—貨物

(4) 貨運業務—其他

(5) 渡船業務

第二款 其他營業進款

(6) 電報

(7) 機廠贏利

(8) 租金

(9) 雜項進款

此章所謂客車運輸進款 *Coaching Traffic Revenues* 者，(1) (2) 兩項客運業務進款而言也。凡旅客運

第三款 (10) 附屬營業

第四款 (11) 互用車輛

(注意) 以上各項之詳細分類及界說應參考交通部頒布之鐵路營業進款分類則例

送行李包件運送、郵政運送、及客車裝運之零貨等進款均屬之。本書既非鐵路會計學，對於鐵路進款之登記稽核，決不能為詳密分類之討論，不過欲研究運輸及運價，則關於計核客貨業務及登記客貨進款之方法，不得不注意及之。茲為便利研究起見，特分析為（一）站長、（二）會計處、（三）現金之處理、及（四）週行查帳員四款焉。

（一）站長 站長掌理全站站帳事務，備有本路及連軌各路之客貨運價表，對於站帳應留神核算數目，妥為登記，並應監督教訓站員編造帳單，而負完全責任也。其應備之帳目，有如左列。

- （1）領票單 Requisition for Tickets (單式 1)
- （2）存票簿 Ticket Stock Book (單式 2)
- （3）售票報單 Return of Tickets Sold, Local and Through (單式 3)
- （4）收票員報告 Ticket Collector's Report (單式 4)
- （5）定期票優待票證單暨免票報單 Return of Season Tickets, Privilege Ticket Certificate and Free Pass
- （6）補價票報單 Return of Excess Fares (單式 5)
- （7）發運行李報單 Return of Baggage Forwarded (單式 6)
- （8）收到行李報單 Return of Baggage Received (單式 7)
- （9）發運包件報單 Return of Parcels Forwarded (單式 8)
- （10）收到包件報單 Return of Parcels Received (單式 9)

- (11) 發運及收到代客交貨收價包件報單 Return of C.O.D. Parcels Forwarded and Received (單式 8 及 9)
 - (12) 未清包件報單 Return of Parcels Outstanding (單式 9)
 - (13) 存貯行李包件等報單 Return of storage on Baggage, Parcels, etc. (單式 10)
 - (14) 發運及收到車輛及牲畜報單 Return of Carriages and Animals Forwarded and Received
 - (15) 旅客進款日記簿 Passenger Revenue Day Book (單式 11)
 - (16) 旅客進款日記簿撮要表 Summary of Passengers Revenue (單式 12)
 - (17) 客運業務平衡表 Passenger Service Balance sheet (單式 13)
 - (18) 客運業務各項報告清單 Passenger Transit Memos
 - (19) 營業進款撥數旬報表 Appropriate Return of Traffic Traffic (單式 14)
- 領票單 此種領票單限每月初三日准期送交會計處，每屆月終，站長應將存票櫃 Ticket Case 仔細查核，如所存之票不敷三個月之用，應速即領取，以敷三個月之用為度。無論何站，倘前往該站之旅客，每月不過五人時，則應用薄紙票或條紙票以代硬紙票。至各種用機器軋印號碼之貨票，亦用此種領票單領取。領票單副張，應存站備查。及客貨票領取後，站長應點明數目，詳細查核，如有重複號碼之客貨票或誤印者，必須立即繳還會計處。
- 存票簿 此簿應將站上所收票數完全登記，並按照所往各站，每站登記一頁。薄紙票、條紙票、行李票、包件票、車輛牲畜票等，無論何種，均須分別各記一頁。此外凡用機器軋印號數之各種貨票，亦須登記，此簿應於

領票到站點清後立即登記。每登一次，站長必須簽名。週行查帳員到站查帳完竣，亦須照章簽名。

售票報單 此種報單應從旅客進款日記簿轉錄，爲便利起見，本月客票起號，可照錄上月報單之訖號，因上月之訖號，當然爲本月之起號。訖號起號相減之數，即本月共售客票之總數。再於本報單「未發」票數欄內，按照報單後頁將廢票之總數，並未售半票之半數登入「共售」票數欄內數目，減除「未發」欄內票數，即得「實發」欄內應填之票數。此數與客票價目相乘，即得所收票款之數。每月所售尋常空白硬紙票，應按等級分欄填列，如有往某站未曾售出硬紙票，應將現存各等級客票之最低號數，填入起號欄內。換言之，車站所存各種客票之最低號數，無論本月內曾否售賣，皆須登入本報單內。

如係聯運營業，則祇須將本路應得之數登入，第二式報單內，送交會計處，其餘外路應得數各欄，留備清算所填寫之用，各類聯運業務，應按照所規定，分別編造報單。

收票員報告 此報告書分兩式，第二式專供大站之用，爲便利起見，可於第一欄印由何站之站名，第一式乃充小站及在車上收票之用。如遇必須時，應取隊號 *Division No.* 及列車次數作一零分數，隊號作分子數，列車次數作分母數。各路如有售四等客票者，前項報告內應添四等一欄，報告之紙張，亦可展寬。

在車站收票之路，每日末次車開行之後，車站應將一日間所收之硬紙票薄紙票及免票按照票號次序，將由某站印發之票，每站分別紮捆一包，然後放入票袋 *Ticket Bag* 附以報告，一并送交會計處。票袋口須封紮堅固，加蓋火漆，勿令票有失落，其尋常客票之曾收有補價票者，應另外紮束。收票時，查有不合定章之處，皆須於報告書之附記欄內註明之。又即在車上收票之路，其辦法亦同，但由該管車守及車隊長執行之。

定期票優待票證單暨免票報單 此三項報單，按常理而言，須由發售票券之主管人員編造，送交會計處，如此項報單委任站長辦理，即由站長編造，至收回之定期票優待票，優待票証單，及免票，當然用收票員報告填造，本報單即不適用。

補價票報單 本報單應由查票員車守或站長按照補價票下半（即未發之部分）所列之數抄錄填造。本報單連同補價票之下半，及查票員或車守所收之票款，按日送交該管站長，其手續由各路自行規定。站長收到此項報單，每份應按送到之先後順序編排連號，并填入每單收取之累計數目，如此繼續辦理，每旬一次，附補價票之下半，送交會計處，惟應注意者，各旬數目，應連接累計至月底為止。

發運行李報單 本報單應由行李票或貨幣票之第三聯單抄錄填造，上行車與下行車應分別開列注明，行李與貨幣應各結一總數，每十日報告會計處一次，惟應注意，將各累計數目相加至月底為止。

收到行李報單 本報單須將本站一月內所收行李及貨幣之總數，詳細記載，以備會計處與各起站之發運行李及貨幣報單核對之用。此單應照所收之票，逐日填寫，勿論何日收票，須按該票發售之月隨同該月報單一併送交。上行車與下行車，應分別開列注明，行李及貨幣之運費，各結一總數，凡未經購票之運輸營業及短收款項，均應登載本報單內。按旬連同所收之票，造報一次，送交會計處，惟須注意，將各累計數目相加至月底為止。

發運包件報單 本報單須包括所有本月內運出之尋常包件，按每日車站存根之包件票抄錄，每旬造送會計處，並須注意，將各累計數目相加至月底為止，預付及應付營業，應分別填造報單。

收到包件報單 所有本月內收到尋常包件須一律填記本報單內，照收回原主收執之包件票抄錄填寫，以備與各起站發運包件報單核對之用。此種報單應連同所收包件票一併送交會計處，與收到行李報單之辦法相同，惟預付營業與應付營業須分別造報。

發運及收到交貨取價包件報單 本報單之編造及報造會計處之手續，與前項發運及收到包件報單相同，所有站長向收包件人收取之款項，應隨同他項車站進款按日送繳會計處。

未清包件報單 凡先運後償之包件，抵到達站後，於每星期六收包件人尚未來站領取時，即記入本報單，如係鮮菓魚肉菜等易壞物件，則站長於貨到站時，應立即通告收包件人，若收包件人收到該通知後二十四小時，不來領取，站長得酌為變賣報告車務處。凡託運易壞包件，其運價必在起運站先行付清，除易壞物件外，其他各件於一月內，尚未領取時，亦應呈報車務處。

備存行李包件等報單 本報單用以記載行李在旅客之前到站者，或旅客將行李委託車站暫時儲存者，其按章應收之延期費或包件之儲存費等項，均須登記。此項報單，應備兩份，正張附行李儲存票之下半，一併送交會計處，副張留站備查。照票應填各項，須按收費日期填寫，其營業較繁之車站，應按旬造報，其餘車站則按月造報。

發運及收到車輛及牲畜報單 本報單之編造，與發運及收到行李報單之辦法，完全相同。

客運進款日記簿 此為站帳中最關重要之帳簿也。此簿分兩式，第二式較大，專供大站之用，簿上印有特別欄，可分填各次列車之營業。此簿之大小，視領用車站之需要情形而定。第一式較小，不按每次列車營業。

分欄填記，各小站均用之。每日未售票之先，客票司事應將貯票筒底票抽出半張，查明其號數，是否與前一日旅客進款日記簿上所登之訖號相符，一經如此查核，至一日售票完畢之後，不必將票筒內存票點查，即知往何站曾經售票，因往某站如有票售出，則票筒底必無半張票抽出在外也。每月月終，無論本月內曾經售票或未曾售票，所有存站各種票之最底號數，必須登入此簿。

凡發售之票，無論硬紙票、薄紙票及站長應負責之其他各種客運業務收入，皆須登入此簿，總之旅客進款日記簿，即車站旅客進款之完全帳簿也。

每日末次車開行後，依照貯票筒及薄紙票存根等項，應將曾經售票之站名及所售票之訖號查出，（訖號即為當時未售出之最低號數）並應登記第一式日記簿之第三欄內。本日所售票之起號，當然為前一日之訖號，應登入第二欄內。第二欄及第三欄之差數，應登記第四欄內，實際售出之票數，即除去未售之半票，及未發票所餘之數，應登記第七欄內，此數與第八欄價目之數相乘，則得應登第九欄之數。未售之半票及孩童備查票，應遵照會計處長之訓令，送交會計處。若用第二式，須於每次車開行之後，立即登記。

為實行登記便利起見，先將售出三等票之站名登入，二等票頭等票次之。登記法須按照站名單次序，上行車在先，下行車在後，售出之通常客票登記後，如有定期票或他種車票售出，即依次登入。最後再將補價票行李票包件票車輛牲畜票及各項進款之當日共計數目，分行開列，再將當日各項之總數目，與銀櫃或保險箱所存現款之數核對，是否相符，即於日記簿總計數目之下，分別註明如左。

結數相符計洋

元

溢出洋

元

短缺洋

元

站長應於簿上劃線以結束本日之帳，並簽名為證。惟在未簽名之前，應查核小洋及折價貨幣貼水之數，有無錯誤，並須每日將收入總數與按照票價應收之數核對，其差數即為應行解繳之貼水總數。

如一日間營業帳目日記簿一頁不足用時，可接用數頁，但每頁之總數，須依次轉入下頁，每頁須註明確實日期，如係大站可接上行車下行車分頁登記，但各數相加，每日須列一總數耳。聯運帳目須按日分別登記為一類，所往之路綫及其站名，應按清算所所訂之次序填列。大站遇必要時，可用第一式日記簿登記聯運帳目，將其總數轉登第二式日記簿，以便計算全日之總計數目。

各處所主管人員按照定式交站轉交會計處之款項，應按日於日記簿末尾記登其銀數應一併加入總計之內。

日記簿上所登記之帳目，無論如何不得用橡皮磨擦，如有錯誤，應將原數用筆輕輕畫去，改正之數，應在原數之上，另寫一行，其原數仍須顯明，改正數之傍，並應簽名為證。

售票員收入現款簿 *Booking Clerk's Record of cash* (單式 16) 此種現款簿，應於每次列車開行之後隨即登記。所存現款應與客運進款日記簿所開本次日車進款之數，按照小洋貼水數目核對，是否相符。收入現款應即分別包裝交付站長放入保險櫃保存，凡車站向用客運進款日記簿第二式者，此簿不須填用，惟向用第一式者，則此簿之用否，各從其便。

客運進款日記簿撮要表 此表係完全車站自用備查之帳，其各欄之總數，皆須轉入客運業務平準表內。旅客總數及從旅客進款日記簿轉錄之各項銀數，應按日登入此表，每十日總結一次，以備編造營業進款概數旬報表之用。每月月終，須將撮要表每欄之總數結出核對橫豎行總數，是否相符。

客運業務平準表 此表係一種總計表，用以分類登記一月間車站之借貸兩方帳目者，所有借方帳目應從旅客進款日記簿撮要表得之，其貸方帳目係據解款單及其他車站照章核准付款之帳單及會計處應行結算之特別貸方數目分別登記之。解款單上所登記之帳單係表示一種銀款，應歸會計處自行收取者。編造平準表時，站長須切記凡各站長應向會計處報帳各銀款均出站長之帳，其解繳出納課之各銀款，或以正確代現款之憑單，交出納課者，均入站長之帳。

平準表借方應列各項如下：(1) 由上月帳移來借方結餘，(2) 本月分營業進款詳見各種報單如格式中所指定之各項，(3) 本月內會計處所通知之短收款項，(4) 會計處及出納課所指示以前未經列報之短收款項，(5) 溢收款項，(6) 報單上所未列之他種業務進款，應將事實詳細註明。

貸方所列各項如下：(1) 現款總數包括銀行支票銀票鈔票等項隨同解款單繳局者，(2) 隨同解款單交由會計處自行收取代表現款之憑單，(3) 依據退還憑証及他項憑單支出之款，(4) 會計處通知之特別貸方款項。

凡由會計處發出之稽核知照單 Advice of Audit，應詳細審核，如有車站欠總局之款，應補入次月之帳。譬如知照不符之帳，係在一月，則應登入二月平準表，但不符之款，須於接到知照單之次日，即補繳出納課，如

知照之數或有錯誤，站長復核不符，則應立將詳細情形函告會計處。

如有結欠之帳目，應將詳細情形登記平準表之背面各款，如何清結，以及何時可以清帳，均須詳細登記之。客運業務各項報告清單，此單用以登記呈送會計處之客運平準表及有關各項月報之目錄，應分兩份，原張隨各種報單送交會計處，副張存站備查。本路業務限於次月五日以前，聯運業務限於三日以前，一律造報寄送會計處。設有某種報單因無營業可登，應於清單內該項報單之下填「無」字，其空白報單，可以不必呈送。

營業進款概數旬報表 此表按旬造報，所有本旬內容貨等一切進款皆須列入，每旬之表，應於次旬第一日早送會計處，旅客人數及本路他路應得票費，可照錄客運進款日記簿撮要表內每旬之句結。本路應得之聯運行李包件運費，應以經行本路之里數作比例算出照填。客運業務應包括尋常票優待票游覽票定期票床位票及特別加價票等項，非為游覽開行專車之進款，應列在其他客運進款項下。其所載貨物之重量及運費，應為發運貨物簿每旬之句結。

編造上項旬報單時，須特別注意，務使所開之數與實在數目相去不甚懸殊，下列各條，應格外注意：(1) 所有來回票應視為旅客二人計算。(2) 凡無票乘車隨後補票旅客亦應算在旅客人數之內。(3) 如係團體旅行則團體之人數必須照算。(4) 裝運牲畜之重量應包括在普通貨物重量之內列在貨運業務項下。(5) 延期費裝卸費及倒車費應詳細核算列在貨運進款其他項下。所雜項一目應按照各站酒館租金及他項租金每月收入三分之一之數登列。

(二) 會計處 會計處分課辦理會計事務，而營業進款之處理，亦各有專責，我國各大路會計處多分設「檢查課」(客運課貨運課)，綜核課及出納課焉。客運進款之會計，則自歸客運課之專責，茲述之於左。

客票之種類繁多，前已述之，然會計處對於客票之分類，因為檢查便利起見，統分三類。一為本路客票，即自本路一站至向路他站之票也。二為國內聯運客票，即自此路車站至他路車站之票也。三為國際聯運客票，即自本國鐵路至他國鐵路之票也。惟在國外較大鐵路，則又有本路各段聯票 *Interdivisional Passenger Ticket* 及里數回數票二類。客票為進款會計上最緊要之憑據，與貨運之運貨單作用相同，所異者運貨單以發行站為負責之人，而客票則以收票站為負責之人也。車票帳目應按每月售出票登記，惟里數票(我國尚未施行)則不然，按實用里數而登記之，蓋里數雖在一時全數售出，若非經一月以上，或至一年，恐未能用完。里數票尚未用盡全里數，則其未用之部分，應如何登記，發生困難，里數票金應先用懸掛帳 *Suspense or Reserve Account* 辦法登記，俟各聯單均已用過收回時，則一方面記入懸掛帳之借方，同時并記入客運進款帳之貸方焉。

會計處發給客票於站長時，應於「客票總區分簿」*Tickets Ledger* 記入站長之借方，及後客票經由車守或站長收回交還會計處時，應參照車務處印發之票價表，查核站長之報告，其核算之票價，有無差誤，並與售報單及車守行車日報相對照，是否相符。至於補票現金，則與車守行車日報及在車上售出客票數同行校對。凡收回送還會計處之客票，須按車站次序排放，其屬於本段車票及各段聯票者，則須按其票之號數排置，而屬於各路聯運車票時，則按路線及路段安排焉。

總局收到站長各種報單，須嚴行檢查，且與總局帳目及票數對照，然後登記客票總區分簿之貸方，若車票有損壞或贖回等事時，則亦記入站長之貸方。此項貸方總數與領票單所載之數相減，即得該站長現存客票總數矣。

客運課既已解決以上種種手續，應着手登記「客運總區分簿」Passenger Accounts Ledger or General Journal。此簿記明各站長之借貸兩方數目，並關於客運應收或應付之現款及客運進款之總數。我國有各路則多用車務進款簿 Traffic Book (單式¹⁸)。每月自客運及貨運業務平準表轉來，此項平準表之借貸兩方，必先核對準確，然後轉帳。登記此帳務必留神，因無論如何不准塗擦，若有差誤，應將原數畫去，俾尚清晰，再將改正之數寫在原數之上行，並須簽名為證，然後開始結帳，並填發該月營業進款之轉帳單 Journal Voucher 至該簿之登記，試舉例於左。

(借方)車務進款帳	¥10,000	
(貸方)客運進款	¥3,000	
貨運進款	7,000	
(借方)現款帳	¥8,000	
(貸方)車務進款帳	¥8,000	

由此兩次登記，可知車務進款帳，不過一種懸掛帳，且依上例，可知尚有二千元進款，在站長保管中，或在轉運中，並未繳至總局也。

客運課除辦理上述各項外，尚須集成編造客運統計，如旅客載運人數，平均旅行里程，延人公里數，每列車平均載運人數，每客每里進款等皆當編成之。

客運課既將總區分簿及統計單位等辦妥，應造報於綜核課，由該課按照會計則例一一登記於各帳簿。如將車務進款簿各項結總，列入營業帳 Operating Account 歲入項下，再將營業費用各項（即總務車務運務設備品維持，工務維持及其他等六項）列入歲出項下。歲入與歲出相減，如有淨餘，則列入歲計帳 Income Account 歲入項下，虧欠則列入歲出項下，俾與運輸營業以外之收支，合算後，即可知鐵路全局之財政狀況。至全路之資產負責，則以總平準表歸結之。

單式 (15)

中國政府鐵路
Chinese Government Railways

滬寧線
Shanghai-Nanking Line

未清包件簿
Parcels Outstanding Book

.....站 至 星期 是 年 月 日止
..... Station for week ending..... 19.....

運單號碼 Waybill No.	日期 Date	起運站 Station	人名 Name	張數 Amount	交付單 Deliv. Ref. No.	現款溢額單 Overcharge Sheet	現已清理 Now Cleared		轉帳數 Omitted	總數 Total	摘要 References
							溢額 Overcharge	再存數 Recharge			
				¥ 0		¥ 0	¥ 0	¥ 0	¥ 0	¥ 0	

(三) 現款之處理 站長所收現金之處理手續亦繁。我國各路車站設有銀行者尙鮮，故處理現金辦法，

頗感不便，站長與出納課間之授受，係用解款單 Cash Remittance Note (單式19) 即站長於一日間所收一切進款，必須隨同此項解款單交次日第一次列車解送出納課，每日所收進款應裝放銀袋內，另附解款單之副張及出納課收據 Cash Receipt 一同解局，出納課收據經出納課課長簽字發還後，應黏存根上備查。銀袋之號數應在解款單及解款單存根上註明，此項銀袋配有銅鎖，捆以繩索，並貼車站封條，由站長親交車長裝置於守車保險箱內，車長亦必發給收據以示點交負責。

一日所收進款，祇能列在一份解款單。如一日無進款，亦須在解款單內填一「無」字報局。解款單之背面，應按照日記簿(除貼水外)將實在收入之數開列，遇必要時，解款單可備三聯，不必限定兩聯。

站長接到出納課之收據，應貼於解款單上，並用墨水改正出納課所通知之差誤，如應解現款不止此數時，則其差額應即行補償，隨後匯解，而於解款單上加以「第 次解款單之差額已補償」之說明。

各車站設有銀行，或錢號時，每日進款由站長填具存款單 Deposit slip 隨同現款，送交本地銀行存貯。此單副張則由銀行蓋印轉送路局出納課，以備與站長現金日報相核對，然後記入於出納課之現金簿，再行送交綜核課，再記入於該課之現金簿，最後又送交客運課(或貨運課)若該存款單與站長現金日報相符時，即登記於站長之貸方。如斯每月站長收到客票(或貨票)支付匯款兩項差數，即為站長保管中(及未清貨帳)之現款。而客運課此時既有站長現款日報，又有銀行存款單，可得真確之稽核，站長與出納課間，若有銀行存款辦法，則可省直接匯解之手續，又得精密數目，甚屬便利焉。

(四) 週行查帳員 Travelling Auditor 鐵路帳目務求確實精密，此而非有善良之稽核制度不可，是以

週行查帳員尙焉。週行查帳員奉會計處長之委託，巡行各站查核帳目，然亦有僅查一特定車站帳目者，普通則週行查帳員以爲有實地查核之必要時，可不先通知站長，即直接突臨各站實行。查帳之主要目標，則在查核站長所造報之鐵路資產，因避去不確實之資產報告，極爲必要也。此外週行查帳員之職務，如指導站長記帳方法，查報帳目上所發生差誤，又如撤換站長時，查核該站長任內之站帳，是亦週行查帳員之職務也。

第八章 發展客運之規劃

鐵路營業，固以推廣貨運爲要端，尤以引導旅客爲急務，蓋鐵路爲促進文明之先軌，舉凡政治之進行，文化之傳播，實業之發達，社會之進步，莫不胥賴乎是。惟文明程度日演而日繁，社會慾望愈趨而愈奢，况當此各國聯運世界互通之際，若仍此苟安簡陋，不事改良，故步自封，不籌擴展，則何以躋於先進國之盛列乎。大凡營利事業，不論資本之鉅細，業務之公私，其經營之精神，成就之要素，無稍或異。以普通商號論之，平素對於主顧殷勤周旋，款待備至，每逢季節或紀念日，必利用此機會布散廣告，或以彩籤炫人耳目，或以折扣動人心思，千方百計，以冀博得主顧之歡心，夫如是則營業方可望其暢旺，進款方可期其增加。至鐵路事業亦猶是也。故歐美各國鐵路凡關於山水之秀麗，花草之燦爛，勝蹟之莊嚴，美術之精妙，皆以之爲招徠旅客之資料，每遇運輸清淡季節，或加增臨時列車，或遊覽列車，或減價售票，精求廣告之法，詳究娛樂之術，以是營業日隆，進款日豐。吾國鐵路進步遲滯，推其原因，似於招徠方法未盡詳密耳，茲將關於發展客運之方法，略述於左。

(二)招徠遊覽 招徠旅客遊覽方法，則如整理沿路名勝古蹟，建設鐵路旅館，為最切要之問題，試分述之。

(1) 整理沿路名勝地方 東西各國對於名勝之區，罔不加以整理，如瑞士則緣湖山設旅館，修鐵路，遊展所至，咸覺便利。吾國為文化最古之國，名勝古蹟，所在皆有，凡文人墨客以及博古之徒，遊歷之輩，莫不欲爭先觀覽。况鐵路為一國之交通機關，運送有形之客貨，固為應盡之責，而灌輸無形之文明，交換無形之智識，尤為當盡之義務，故對於鐵路附近之名勝古蹟，理宜介紹於世，每年按照季節定期出售減價車票，如減價來回票或單程票，而附以減價憑証，使得換取回程減價票，或團體票，或遊覽票，或周遊票，以為推廣招徠之地步。

(2) 建設鐵路旅館 旅館為遊客駐足之所，凡旅客之飲食起居，皆惟旅館是賴，故其經營是否得宜，與旅客有直接關係。吾國各路其已籌設鐵路旅館者甚鮮，故各站站长對此宜隨時查察普通旅館，見其有辦理不善者，指導之，促其改良，其有行為不端正者，告戒之，令其後悔，總期使旅客愉快，博得美名為目的。並可將行車時刻表，票價表，淺白客商須知，來回票團體票等，各項淺明章程，以及臨時廣告，隨時發給旅館，藉以灌輸鐵路智識，俾可代為鼓吹，每當募集團體旅客時，尤宜與旅館經理接洽，令其幫同招徠，以謀雙方利益。若得財政充裕，尤宜選擇地點，建築鐵路旅館，作為附屬營業，則為計之最得者也。

(3) 廟宇盛會 廟宇盛會，如祭孔也，香火也，觀潮也，遊湖也，觀察博覽會也，參與大會也，皆可為招徠之機會，鐵路對於此事，須預為調查，每年舉會幾次，香火幾次，會場大小，舉會若干日，每年到會人數，約有若干，除本地人外，附近各站赴會者有若干，赴會範圍共有幾站，調查既畢，即可取鑑往年之統計，斟酌現時之情

形，詳細考察，見其有可以擴張範圍增加進款之希望者，即可試售減價來回票團體票等，以爲招徠之地步。總之招徠旅客遊覽方法甚多，除上述者外，應設立週遊社（詳見聯運編）以招待各國遊覽人士，又宜聯絡地方官吏紳民使對於道路交通，力求整頓，流氓遊丐，設法驅逐，俾遊歷人士有如歸之樂，且隨地皆覺有文明氣象，則國際名譽方益增進，豈惟關於鐵路營業已也。

(二)發售減價票 減價票名目繁多，已述於客票章，鐵路發售減價票，所以增加運輸，亦所以便利客商。例如學校常有春秋旅行，或冬夏假期，鐵路對此必須當旅行之期，先選擇適於旅行之地點，及各處風景照片，並出售團體票章程，印送各校，請其答覆，以便準備，又如工廠匠役每當春秋節令，可以勸其旅行，藉資鼓勵，其興趣，而增廣其智識，並可將工廠情形，及一切布置，撮成照片，介紹他處，亦可興動他人組織團體來廠參觀，一舉兩得，獲益非淺，又如商人旅行買賣，售以減價回數票，使其往來有常，每逢小工出關謀食，尤當給以極低廉之票價焉。

(三)推行各種廣告 鐵路爲營業性質，營業之道，莫急於廣告，各國鐵路對於廣告一事，罔不竭力經營，將車站附近之名勝古蹟，香火盛會，四時風景，適於避暑或避寒之處，以及與旅客有關係有興趣之事項，在通都大邑，立牌揭示，或登諸廣告，或發行遊歷指南，或印成郵片，及其他種種印刷物，務以引人入勝而發其壯遊之思。夫廣告之道，自以報館爲最有力，蓋報館爲代表輿論之機關，其新聞有移動世人心理之偉力，逐日登載行車時刻表，價目表，及他種廣告，其效力自有可觀，吾國各路廣告之法，諸多未備，不惟世界各國未及周知，即國內人民猶有未能盡喻，應採取各國最新方法，改良舊日各種廣告，並發行各種印刷品，務使世界

人民咸知吾國交通情形，歷史名勝，暨美術工藝各特點，不惟足以招徠遊客發達富源，亦使國家地位因而增高。

(四)改良客運業務 以上各項係鐵路對外關係，至於客運如何改良，如何設備，全屬內部之事，茲臚舉之。客運以能依期開到為最要，故支配行車時，須竭力籌畫，雖艱難之處甚多，然亦須佈置妥善，必使能執行依時之要務，蓋若行車遲誤，則鐵路之名譽由此損壞，營業因之喪失，路上之耗費，復因而大增矣。

鐵路車輛之設備，必日求改良，尤必保持其清潔，是為最要。外國鐵路亦有設置極華麗之閒逸車 *lounging coaches* 者，此項閒逸車分為四間，一為為娛樂室 *Club room*，一為展覽室 *Observation room*，一為書寫室 *Writing room*，一為曬浴室 *Sun parlor*，各室粧飾周至，可使旅客發生樂於乘車之心思。又有特設遊覽車者，旅客得以食宿其中，用代旅館，遇有名勝地方，得以隨意停留遊覽。又於每列車應酌量情形，添掛臥車花車飯車等，以備旅客使用。

客運固以依期為最要，而於列車之速度，務日求增加，同時必求平穩，免除振盪，而尤必設法減少行車之危險，使旅客安心乘車焉。

此外鐵路員役對於旅客應殷勤款待，事事循禮，萬不可驕設以傷旅客之感情，是亦改良客運營業之一要事也。

總之鐵路既為營業性質，凡招徠之事，必以鐵路為主動體，以旅客為被動體，見有招徠之機會，無俟旅客要求，即由鐵路自行舉辦為最要也。

第四編 貨車運輸

第一章 中國鐵路貨物運輸之源流

無論由公衆利益觀察，或由鐵路營業之繁簡，或收入之多寡立論，貨物運送乃爲鐵路最主要之營業。而貨運之增進，必隨一國文明之進步，及人民慾望之發達而發生，故人類慾望愈複雜，則所生產之物品亦愈多，鐵路運送亦因而增加矣。是故一國出產之多寡，既足以測定鐵路貨運之範圍，又足以推求人民文明之程度焉。

我國鐵路收入近年來貨運已占三分之二，而客運僅占三分之一，故已漸至發達之時代，況我國地大物博，將來貨運尤必較今日占重要之地位。故對於沿鐵路及各地之物產，不可不詳細研究以爲吸收運輸之預備，且可蹤追過去之成績，以爲來日借鏡焉。惟貨物種類至爲紛繁，國有各路所載運貨物，已不下數百種，將來實業發達，當可達數千種，且貨物有輕重大小貴賤軟硬之不同，其裝載之方法與夫所需車輛及業務上之措置，亦因之而異焉。爲表示貨運業務情形起見，特將各種貨物分爲七類，曰農產品，禽畜品，礦產品，森林品，製造品，他路材料，本路材料。前六類名義顯然，至易明瞭，至第七類本路材料，係指本路所應用之煤炭，鋼軌，軌枕及各種材料而言。

據民國四年下半年度之統計，國有各路之起運貨物，有八、三七七、七九九噸，其中有三、六六四、九六四噸爲礦產物，約占全數百分之四十二，本路材料爲一、九一四、〇〇六噸，約占百分之二十三，農產物爲一、六三七、三二二噸，約占百分之二十，而其餘百分之十五，則屬於其他四類貨物云。若與民國八年之統計相比較，將

八年總噸數折半，亦作為半年度，則相差已有二、四七九、〇三一噸。此項起運噸數逐年增加，實為一種有趣味之研究，蓋本路起運噸數頗足以代表該路境內之生產力量也。而各類物品亦皆有增加，以礦產品所增為最鉅，農產品次之，而製造品噸位之

附 表 (1)

民國八年國有各路起運貨物總噸數	
農產品	5,183,466
製造品	383,418
礦產品	10,267,893
煤	535,163
鐵礦	2,158,828
銅礦	250,667
木炭	2,321,795
其他材料	20,866,380
合計	30
農產品	49
製造品	3
礦產品	10
煤	2
鐵礦	14
銅礦	100

農產品之次。

礦產品噸位幾及總數之半額，其中由京奉路起運者，幾達百分之四十，京漢起運者，約為百分之二十二，然自實際上言之，其中有一部分均由他路所起運，惟既抵京漢後，由該路另開運貨單耳。揚子江以北各路噸位，除吉長外，大都以礦產品為大宗，即長江以南之株萍亦然，株萍、道清、正太三路，可視為載運礦產品主要之路。京奉之礦產品，占本路起運總數百分之六十，汴洛之礦產品，則得百分之五十。大凡各路礦產品以煤為大宗，而鹽亦為噸位及進款兩方重要之物品也。

農產品噸位占各路總數百分之二十，起運此項物品最多之路為津浦，計得總數百分之二十二，滬甯次之，京奉、京漢又次之，滬甯之農產品計得起運噸數百分之六十五，吉長則得總數百分之五十有奇，津浦得總數百分之三十四，而滬杭甬則得總數百分之三十一云。

增減，最有興趣，因此可以表明鐵路所經過區域實業發達之程度，及人民購買力之如何。各路製造品之增加亦頗速，又本路材料為數亦鉅，可居礦產品

京奉起運貨物之噸數，遠超過各路上，約得各路總數百分之三十一，雖以京漢津浦兩路合併與之相較，京奉亦所短無多，蓋此二路即居京奉之次也。

各路貨運源流自極複雜，如上所述，我國鐵路貨源以鑛產農產爲最主要，茲再分別各類述之。正太道清株萍三路乃專爲運煤之用，其他貨物甚稀，在正太鑛產噸位占該路總數百分之七十五，在道清株萍則約占百分之九十，故其貨運源流較爲簡單，不必詳述，其餘各路貨運或已發達，或方在謀發展，擇要述之而已。

附 表 (2)
民國八年國有五大路貨運在國有全線鐵路之地位

類別	京奉	京漢	津浦	道清	京張
農產品	17%	16%	21%	20%	6%
食產品	18%	24%	12%	11%	22%
礦產品	4%	21%	6%	1%	5%
雜物品	22%	8%	13%	4%	4%
製造品	31%	24%	13%	7%	7%

京奉 京奉沿路產煤之區甚多，而已經探掘之煤區，乃爲吾國北方之最大者，即開灤鑛務局之唐山，馬家溝，林西，趙谷莊是也。唐山每日約出煤塊八百噸，煤末一千八百噸，共約值一萬四千元左右，馬家溝每日約出煤一千六七百噸，林西每日約出二千噸，趙谷莊每日約出一千八九

百噸。煤質以唐山爲最上，次爲馬家溝，又次爲趙谷莊，而以林西爲較劣，其他如凌源之冰溝煤礦，愛商煤礦公司之虹螺硯，盤莊子地方，大窩溝之通裕公司，北大平之大平公司及附近之南票地方，新阜縣之新坵煤礦等，產煤量亦不稀少。惟開灤鑛局規模宏大，各鐵路輪船工廠所需之煤，多仰給於此焉。

京奉除鑛產品外，其普通貨物以棉花，羊毛，繭綢，氈毯，黃豆，黑豆，豆油，豆餅，石料，高粱，小米，青麻，白菜，藍靛，白

薯、山藥、粉條、鐵鍋、土布、毡鞋、葦蓆、蒲墊、缸器、高粱酒、牛油蠟、洋灰磚、草帽、草蓆等爲多。即桃梨、棗、栗、葡萄、核桃、杏、子、山楂、瓜子、花生、甜瓜、黃瓜、蘋果、紅果、亦稱繁盛。其最特出者，爲晉各莊之棉花、豐台之葡萄、黃村之花生、唐山之烟煤、石灰、周口店之硬煤、白灰、塘沽漢沽蘆台之食鹽、北塘塘沽之魚蝦、晉各莊、豐台、錦州、昌黎、石門之羊毛、羊皮、牛皮、駱駝絨、豬鬃、安山之桃栗、蘆州之柿子云。

京奉路無論客運貨運，在國有鐵路中均占優勝之地位，其貨運之源流，可以簡語表示之。關內段以鑛產品爲最主要，而關外段則以農產品爲最主要。蓋奉省產豆極豐，輸出國內外者，可值數百千萬元之多，惜大半爲南滿路所吸收耳。

京漢 京漢貫通四省，貨運極爲發達，鑛產品以房山縣產煤區域爲最大，次爲臨城礦務局之臨城煤區，其他已開未開產煤區域亦甚多。又因連接正太道清，故轉運該兩路之煤炭爲數甚大。至其他貨品之特出者，爲蘆鹽、金針菜、草帽、草蓆、皮革等類。他如木料、木炭、子藥、棉花、棉布、顏料、麵粉、糧食、藥材、雨傘、紙料、煤油、瓦器、食料、芝麻、黃豆、牛油、竹、麥、麻、豬、牛、馬、羊、鐵、油、蛋、蓆、絲、烟、茶葉、雜貨等，亦轉輸不絕。

京漢貨運與津浦之情形同，上行貨物多，而下行貨物稀。目下情形鑛產與農產可稱並駕齊驅，惟因沿路農產之豐富，若能設法吸收，則可駕鑛產而上之，即今日已逐漸有此種趨勢矣。

津浦 津浦貨運之源流以糧食爲最主要。蓋昔開鑿運河爲自南至北運輸漕米之用，京師及北數省米糧多半仰給於江蘇之無錫及安徽之蕪湖，及海運通，則轉由輪船運送，自津浦鐵路成，又改由鐵路輸送，蓋鐵路運送之迅捷，已足吸收而盡矣。其農產產品除米而外，以豆類、蒲包、花生、核桃、核桃仁、芝麻、草帽、草蓆等爲大。

宗。

津浦沿路煤礦發現之區甚少，惟山東境內嶧縣之中興煤礦公司，規模稍大，產額較富耳。

京綏 京綏路運輸貨物以禽畜品爲大宗，約占國有各路全數百分之二十二，因該路位置足能吸收內外蒙及新甘之出產物，故羊毛、駝絨、皮貨、販運外洋，均利賴之。然禽畜品比之其他各路雖較多，而在本路貨運僅占十分之一。又農產物雖僅占國有各路總數百分之六，然已占本路總數十分之二。口外農產如高粱、黍稷、稻麥、黃豆、胡麻、瓜菜之類甚豐，而糧食一項，亦爲京畿來源之一。至由南運北之貨物，以磚茶、紅茶、綢緞、絹物、棉花、棉線、洋布、洋貨、絲綿、紙張、糖餞、煤油、火柴、烟捲、蘆鹽、鐵器雜貨等類爲重要品。今該路全線告成，貨運必日有增加矣。

京綏路鑛產品雖僅占國有各路總數百分之五，而已占本路總數十分之四反，多於農產品及禽畜品者。蓋山西大同煤區經營頗力，運赴京城尤爲大宗。其他沿路小煤區亦甚多。又京綏沿路土城產額特多，歲出至三四千萬噸云。總之京綏路上行貨物以糧食禽畜品及煤爲最大宗，下行貨物則以製造品爲主要焉。

滬甯及滬杭甬 此兩路本屬客運之路，貨運甚稀，尤以滬杭甬爲最。蓋沿路多半水鄉，路航競爭甚烈，商人狃於舟運，貨物易於隱匿，多避路運，且水道運價亦較廉，故貨物多爲輪船所吸收。惟滬甯途經產米之區，故農產品噸位尙高，而滬杭甬之森林品噸位尙高，又江浙之絲繭綢緞最爲著名，而茶葉出產亦多，故凡絲繭上市或茶葉上市，該路運輸，即形繁碌異常也。

吉長路貨運以糧食豆類爲最巨，其次則爲森林品。夫吉黑森林之茂盛，爲吾國第一，惜未能完全開拓，致內

地木料，仍仰給於外洋耳。該路森林品噸位在本路貨運雖亞於農產品，然自國有各路全體觀之，則已占有百分之二十二有餘，而居首位矣。

四洮路貨運亦以農產品爲獨多，因奉吉產豆既豐，而鐵路又爲最主要之運輸機關，則凡鐵路經過區域，以何類貨品出產爲最多，鐵路貨運噸位亦必以何類物品爲最高，是可斷言也。

正太路貨運東行者以煤鐵糧食爲大宗，西行者以糖茶、煤油、洋布爲大宗。惟正太與道清株萍皆運煤之路，其他貨物則甚稀，而尤以道清株萍爲最。又株萍貨運除萍煤外，以醴陵茶磁爲最有名，尙堪注意耳。

汴洛路由汴運出貨物以汴綢、花生、雜糧、木料、布疋、果品爲大宗，煤炭較少，由洛運出貨物以皮貨、藥材、煤、炭、石灰、石器、鐵貨、缸礮爲大宗，米麥次之。汴洛路不過隴海鐵路之一段，將來次第築成，則東西行之出產物必大可增加。

湘鄂路爲粵漢路之北段，將來完成，其貨運成績將超過於隴海，而與京漢京秦並駕齊驅。湘鄂路現在貨物以鑛產品之噸位爲最高，約占本路總數百分之六十以上，因與株萍接軌，轉運萍煤北上，每日終在六七百噸左右。至其他貨物當推製造品及農產物，惟因與水路亦有競爭，且粵漢全線未成，致貨運未能發達耳。

廣九路與商辦廣東鐵路（即粵漢鐵路之南段）貨運皆不甚發達，以農產品爲大宗，製造品次之。

膠濟路運輪以麥稈爲最多額，山東爲著名產麥之區，每年輸出價值幾達一千五百萬元，又臨清州產棉甚富，該路常以此與津浦路競爭，黃河沿岸之落花生，每年輸出約達一千萬元，他如豆餅、豆油、羊毛、牛皮、絲藤等，亦均貨運中之較多者。山東煤產豐富，爲山西之次，如坊子、淄川、博山、章邱、新泰、沂州等區，均屬

主要產地，故膠濟路煤運，亦尙忙碌也。

南滿 此路貨運以農產物爲最著，滿洲出產大豆，名聞於世，全賴此路開發之結果，計每年由該路輸出滿洲土產大豆有一百八十萬噸，豆餅三十七萬噸，高粱二十萬噸，小米亦有十八萬噸，且此項大宗貨物逐年增加，爲該路貨運唯一之源流，沿路煤礦以撫順烟台二處爲最佳，撫順煤礦每日可出煤炭約七八千噸，計值五六萬元，惜亦隨南滿路而歸於日人之手，又製造品每年由日本輸入滿洲，爲數甚鉅，欲於該路運輸貨品列舉其較大宗者，則有大豆，小豆，豆餅，豆油，高粱，包米，麥粉，米，粟，鹽，糖，茶，繭，絲，花生，瓜子，煙草，酒類，鮮魚，野菜，果物，醬油，煤，木炭，洋油，洋火，玻璃，石灰，藥品，染料，麻袋，獸骨，皮，齒，陶磁器等類，而遼陽，奉天，新台子，鐵嶺，開原，昌圖，雙廟子，四平街，郭家店，公主嶺，范家屯，長春等，又爲大豆及豆餅之運輸主要車站焉。

中東 此路貨運亦以大豆，豆餅，豆油，芝蔴，小麥，煙葉，獸皮等爲大宗，東省秦饒礦產，除煙臺等處歸日人管理外，即幹路西端達來諾爾地方新開煤礦，煤質絕佳，非但足促該路之需，並可供西伯利亞鐵路之用。

中東路在昔俄人管理時代，嘗與南滿路競爭市場，俄人欲利用中東路吸收滿洲貨物輸送至海參威出口，而日人欲利用南滿路吸收輸送至大連灣出口，然中東路自歸我國接管後，並無此種成見，據日人調查中東路南至南滿路貨物，一九一九年計大豆一八八八四噸，豆粕九五，一〇〇噸，豆油二五，八八〇噸，小麥三五，一三五噸，麥粉四五，九五六噸，合計三一八，二三五噸，比較一九一三年南下之貨物（大豆一六，四四二噸，豆粕三九噸，豆油二九噸，小麥八，三八〇噸，麥粉三五二九噸，合計二八，三八〇噸）約增十四倍之多，此種增加，一由於貨物之增加，二由於自歐戰開始後俄人無暇與南滿競爭市場矣。

揚子江		流域		
省南	省北	省西	省東	省西
亦多 棉亦甚著 草藥村蓮子之屬	農產以稻米為大宗 亦甚著此外如竹漆麻	茶葉亦饒 該省出產以農產為大宗 宗江漢之交稻米最富	米茶二產為利源大宗 此外如青蒿薄荷等 之類亦為著名	農產以稻米為大宗 亦甚著此外如竹漆麻
富	家禽家畜均饒魚類亦	家禽家畜均富江河魚	家禽家畜均富江河魚	家禽家畜均有北都牧
岸多金湖水兩岸多煤	鑛苗甚盛大抵沅水南	鑛石甚多鐵鑛金鑛銅	鑛石甚多鐵鑛金鑛銅	鑛石甚多鐵鑛金鑛銅
一帶五金俱有	鑛苗甚盛大抵沅水南	鑛石甚多鐵鑛金鑛銅	鑛石甚多鐵鑛金鑛銅	鑛石甚多鐵鑛金鑛銅
		山中人造杉杉最	山中人造杉杉最	樹木有松榛檉櫻櫟
製麻製布及影刺物又能	製布製紙等物及製絲製藤	製布製紙等物及製絲製藤	製布製紙等物及製絲製藤	製布製紙等物及製絲製藤

江 珠				域 流			
省 南 雲	省 西 廣	省 建 福	省 東 廣	省 川	省 四	省 川	省 四
源之茶 木寶川 有竹之 料實川 屬川之 屬川之 屬川之 屬川之 屬川之 屬川之	椰檳榔 豆麥雜 把蔗雞 農產僅 著名 種名 種名 種名 種名 種名 種名	檳榔有 種名 種名 種名 種名 種名 種名 種名 種名 種名 種名	農產多 種名 種名 種名 種名 種名 種名 種名 種名 種名 種名	香木及 為出口 為出口 為出口 為出口 為出口 為出口 為出口 為出口 為出口 為出口	櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之	櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之	櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之 櫻桃之
家畜家 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外	家畜家 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外	家畜家 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外	家畜家 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外 畜之外	無此種 牛羣見 尤罕見 雞鳴之 類則少 向晚	西境番 人江多 業收以 馬為富	西境番 人江多 業收以 馬為富	西境番 人江多 業收以 馬為富
鹽井為 本省富 源	銅礦砂 石甚多 約有數 百餘萬 噸	亦有金 銀銅鐵 等礦砂 水	各處大 小礦砂 甚多	全銀銅 鐵等礦 砂甚多	礦均自 產石西 西石西 石西石 石西石 石西石 石西石 石西石 石西石 石西石	礦均自 產石西 西石西 石西石 石西石 石西石 石西石 石西石 石西石 石西石	礦均自 產石西 西石西 石西石 石西石 石西石 石西石 石西石 石西石 石西石
西南森 林多松 東北多	西南森 林多松 東北多	西南森 林多松 東北多	西南森 林多松 東北多	西南森 林多松 東北多	西南森 林多松 東北多	西南森 林多松 東北多	西南森 林多松 東北多
製造布 類頗多 並有羊 毛所製 者在省 城一帶 又產綢 緞紗等 類	製造布 類頗多 並有羊 毛所製 者在省 城一帶 又產綢 緞紗等 類	製造布 類頗多 並有羊 毛所製 者在省 城一帶 又產綢 緞紗等 類	製造布 類頗多 並有羊 毛所製 者在省 城一帶 又產綢 緞紗等 類	製造布 類頗多 並有羊 毛所製 者在省 城一帶 又產綢 緞紗等 類	製造布 類頗多 並有羊 毛所製 者在省 城一帶 又產綢 緞紗等 類	製造布 類頗多 並有羊 毛所製 者在省 城一帶 又產綢 緞紗等 類	製造布 類頗多 並有羊 毛所製 者在省 城一帶 又產綢 緞紗等 類

省 新	東 三			省 天 奉	省 州 貴
	省 龍 黑	省 林 吉	省 江		
<p>農產五穀俱有惟豐年 溫宿精河產最良果實 如哈密瓜葡萄西瓜梨 杏桃之屬皆稱著品</p>	<p>農產同吉林產額尤 遜</p>	<p>農產略同奉天產額 較遜蓋其地多產 佳鳥蘇里江之谷多 人參亦饒藥材</p>	<p>農產以豆為最每年 口穀黍為本地則粟 玉蜀黍亦宜稻以 河之濱亦宜稻以 為最佳他如棉 出產亦旺</p>	<p>農產以豆為最每年 口穀黍為本地則粟 玉蜀黍亦宜稻以 河之濱亦宜稻以 為最佳他如棉</p>	<p>農產五穀俱有惟豐年 方充足食果有糖 木瓜荔枝之屬 煙茶棉漆黃楊 斑竹</p>
<p>以肉為大宗牛羊 乳肉為常食品每 出者羊三百餘萬 馬二千餘萬頭羊 馬五百餘萬斤</p>	<p>南境多業畜牧</p>	<p>多產珍貝及鹿 均為珍品松花江 烏魚里江之魚 尺味既鮮美骨 即取為土食品 岸上枯死者因 輪死有因推 皮為夏服及鞋 多</p>	<p>多產珍貝及鹿 均為珍品松花江 烏魚里江之魚 尺味既鮮美骨 即取為土食品 岸上枯死者因 輪死有因推 皮為夏服及鞋 多</p>	<p>洮南多畜牧遠河魚 其饒</p>	<p>家禽家畜不多</p>
<p>山內多產藥材 其五種為一 購機日探厚我 金礦為東北有 為透明之立方結 路以溫宿為最良 實多在天津山 山內多產藥材 山內多產藥材 山內多產藥材</p>	<p>山內多產藥材 其五種為一 購機日探厚我 金礦為東北有 為透明之立方結 路以溫宿為最良 實多在天津山 山內多產藥材</p>	<p>山內多產藥材 其五種為一 購機日探厚我 金礦為東北有 為透明之立方結 路以溫宿為最良 實多在天津山 山內多產藥材</p>	<p>山內多產藥材 其五種為一 購機日探厚我 金礦為東北有 為透明之立方結 路以溫宿為最良 實多在天津山 山內多產藥材</p>	<p>山內多產藥材 其五種為一 購機日探厚我 金礦為東北有 為透明之立方結 路以溫宿為最良 實多在天津山 山內多產藥材</p>	<p>山內多產藥材 其五種為一 購機日探厚我 金礦為東北有 為透明之立方結 路以溫宿為最良 實多在天津山 山內多產藥材</p>
<p>北路德林天山亦 樹木</p>	<p>北路德林天山亦 樹木</p>	<p>北路德林天山亦 樹木</p>	<p>北路德林天山亦 樹木</p>	<p>北路德林天山亦 樹木</p>	<p>北路德林天山亦 樹木</p>
<p>製糖有甜布棉布 絲織有紙子紗 酒味甘性烈馬乳 能製成馬乳</p>	<p>製糖有甜布棉布 絲織有紙子紗 酒味甘性烈馬乳 能製成馬乳</p>	<p>製糖有甜布棉布 絲織有紙子紗 酒味甘性烈馬乳 能製成馬乳</p>	<p>製糖有甜布棉布 絲織有紙子紗 酒味甘性烈馬乳 能製成馬乳</p>	<p>製糖有甜布棉布 絲織有紙子紗 酒味甘性烈馬乳 能製成馬乳</p>	<p>製糖有甜布棉布 絲織有紙子紗 酒味甘性烈馬乳 能製成馬乳</p>

第四編 第一章 中國鐵路貨物運輸之源流

青 海	藏	西	古	蒙	外	內
地味瘠薄產產少	農產有青稞稻麥胡豆 豌豆菜子，屬果有梨 胡桃杏麥葡萄之屬	家畜有馬騾牛犛牛 羊黑白羊犬之屬	產有銀銅錫鉛 石金不瑣礦地產 石礦砂食鹽之屬全 產於東境銀錫產於 喀木石南則地多有 達賴池附近為良地 白銀池三種以宜居住 布河兩岸各處多砂 積有山石在東境 周四十里厚尺許味 無色無味細如厚石 賦遠勝他畜	宗畜牧以駝馬牛羊為大 畜多駝騾次之抵外 西套蒙古多羊	礦產甚多與安嶺及阿 爾泰山兩脈金銀銅 皆有鐵以內蒙古最 多會諸爾巴顏諾爾 處為最佳食鹽地不 池為上製箭土製鹽 色魚兒石沙漠土產 岸一帶礦泉有四十 餘處	蒙古以畜牧為天然之 利守舊業於製造未 固守故物甚少向以 講究善射為樂青銅 器製世所稱稱布為 質綴特重厚宜禦寒 產毛製成厚毛毯 或擊駝毛製成厚毛 久擊駝毛製成厚毛 人所製產數甚多自 銷內地遠銷則僅足
家畜多同蒙古牛 為特產方可輸送毛可 賦遠勝他畜						
東南境森林有錫柳狗 骨松柏之屬						

第二章 運貨車輛

鐵路運送器具，除運客車輛及機車已述於第三編第二章外，運貨車輛尤關重要茲詳述之。鐵路初創時，運貨車輛，甚為粗陋，容積噸數亦不過三噸至五噸，且僅有四輪之無蓋車及有蓋車兩種。及今則貨車種別甚多，裝置完備，凡足以節省工費，減少危險，及增加載量者，無不力求改良，如四輪或四輪以上之活樞轉向架，

自動聯結具及氣軛等，所以用於客車者，亦用於貨車矣。此貨車之載重在今日所以有至五十噸或六十噸者也。

貨車種類，大別之可分為平車（即無蓋車）*Open Car* 及棚車（即有蓋車）*Box Car* 兩種。配用貨車以所載之貨物為準，並因氣候情形而定。平車宜載不畏風雨之貨，若遮蓋關閉之車，宜於載運穀麥之類。凡貨物宜乾燥，或不能受嚴寒酷暑侵犯者，皆宜用棚車。以載運之鐵路運輸，常有特殊貨物，不能用尋常貨車裝載者，如木料、重鐵器、水鏡、大砲之類，又如牛羊猪隻等類，皆用特製之車為之轉運。自冰車熱車 *Refrigerator and Heater Cars* 發明後，生產者及消費者無不受其利益。各區易壞貨物，得在四季內隨時運輸，無損壞之虞。即世界上寒帶熱帶之產品，無論何時均得互通有無，而鐵路運送貨物之數量及價值，較之昔日須視天氣而運送貨物者，增多數倍矣。

貨車構造之式樣雖多，而良美且省費之貨車，當以容積大而用活機關聯輪者為最。此車有軸油箱，有偉士丁候斯之輪軸 *Wainhouse air brake* 車之兩旁各設一門，手軛亦各一，機件靈動，最易料理，既能運載多量貨物，又可減除擦壞鐵軌之弊。進退迅速，常有欲行即行欲止即止之妙。至車旁設門，不特裝卸貨物定較快捷，而檢點數量，預備提單，及其他抄寫記錄等事，皆可因之減省。至若寶貴之光陰及人力，亦得實益。應用之貨車亦可減省，而免無端之消耗矣。大抵用車少而能載貨多者，則運輸獲利最大也。

一類貨車有一類貨車之功用，然欲貨車行駛能取效最大，運用最便者，則貨車之容量大者較容量小者，殊為有益。我國貨車有五噸車，十噸車，十五噸車，二十噸車，三十噸車，四十噸車等類，且其中以小車居多，惟近

年則多購置大車或改小車爲大車者。小車用以裝運少量貨物而爲短程運送，如英德法之路網國，頗爲適用。而大車用以裝運大批貨物及長途運送，如美之路網國，頗爲適宜，是用大車與小車，全視乎各國之情形而定。吾國各路貨物，多係大宗，且爲長途運送，故以用大車爲宜，即將來全國路線普及，而成路網國，亦不致有英德法等國之情形，使用大車，勢所必然。蓋貨車愈大，則其皮重 *tare weight* 或車重與貨重相比之數必愈小，且貨車愈大，則機車能拖之活重必愈大。又如六十噸大車與五噸小車比較，則六十噸車所裝之貨須五噸車十二輛之多，而製造十二輛五噸車之材料，必爲六十噸車之三四倍焉。裝載之容量雖同，而裝卸及調動之煩，增加數倍，行車之阻力更數倍之總之於形勢於經濟，於管理三者，均以使用大車爲宜，吾國應乘此車輛缺乏之秋，多購大車，以免酷受損失焉。

吾國貨車種類，雖不如外國之多，然依業務分類法，可列爲四類，分述之：(一)有蓋貨車 *Covered wagons*

(二)無蓋貨車 *Open wagons* 此類又可分爲無邊車(平車) *Platform wagon* 高邊車 *High-sided wagon* 低邊車 *Low-sided wagon* 等。(三)特別貨車 *Wagons special* 如油桶車 *Oil-tank wagon* 貯存煤氣車 *Gas-reservoir truck* 或石籠車 *Ballast car* 木料車 *Timber truck* 等是。(四)業務用車 *Service*

此類有驗重車 *Weighing car* 隨行起重機 *Travelling crane* 水車 *Water tank car* 機車煤車 *Locomotive coal car* 材料車 *Supply car* 或貯煤車 *Inspection or service car* 等。

據民國八年統計國有各路貨車總數爲一萬一千二百七十三輛，較之民國四年多六百二十一輛，或綫路每百公里貨車輛數在民國八年爲一八八·五，而在四年則爲一九六·〇。又貨車載重總噸數在四年爲

二三四、〇七〇噸，而在八年則爲二六五、一八五噸，或線路每百公里貨車載重噸數在四年爲四、四六八噸，而在八年則爲四、四三四噸云。

我國鐵路車輛之缺乏無可諱言，故於此詳及之。夫車輛充足與否，甚難測定，要言之，則有數種要素焉。線路之長短，一也，車輛之大小，二也，裝運貨物之笨大或輕小，大宗或少量，三也，貨物報運之遠近，即平均拖載距離，四也，裝卸貨物之敏捷或笨滯，五也。此外凡各種運輸之狀況，均有影響於車輛供給問題焉。

國有各路貨車容積噸數 Capacity tonnage 在民國八年爲二六五、一八五噸，已述於前。同年裝運貨物噸數爲二、三九一、〇七八噸，則可得各路貨車每噸容積所載平均噸數爲七十七。若每貨車必裝滿貨物，即裝足至容積噸數方行起運時，則在該年內每車裝運貨物計有七十七次。然貨車每有不能裝足至容積噸數者，故以數學理算之，則此項平均噸數，當不止七十七也。民國八年每噸貨物運送里程 Average haul 爲一百八十里，然裝卸貨物需時甚久，在路上亦有搖擺，運輸每有空車送至一處，以便裝運貨物者，亦有實載以去而空車以回者，凡此種種，可知貨車每噸容積所載噸數有七十七之多，足見車輛之缺乏矣。

凡鐵路員役勤惰從事與否，與車輛供給問題，尤有關係，不勤則對於車輛之裝運行駛，雖得良好之結果，而時間尤將大增，故貨物每噸容積所載平均噸數愈多，則可證明車輛之缺乏，及員役之勤惰，愈少則反證車輛之充裕及員役之惰職也。抑有進者，鐵路裝運煤炭鐵石等笨重物件，欲達貨車容積噸數則易，而裝運棉花及各種商品等質輕而體大之物品則難，是以鐵路運輸貨物，以笨重者爲多時，其貨車每噸容積所載平均噸數必較大，而以質輕體大者爲多時，則此平均噸數必較小，可斷言也。

附 表 (1)
國有各路貨車每噸容積所載平均噸數比較表(民國八年)

路 別	貨車現有之容積噸數	載貨噸數		每噸平均行程 (公里)
		總 數	容積噸數	
漢 秦 滄 煙 膠	55,100	4,762,812	86	280
京 滬 津 浦	85,294	6,634,852	78	151
京 漢 平 漢	45,907	2,661,782	58	303
滬 甯 寧 浦	10,922	1,352,818	123	225
滬 杭	14,284	444,497	37	119
京 滬 津 浦	25,897	1,336,094	53	114
京 漢 平 漢	12,810	1,169,385	90	84
京 滬 津 浦	6,659	992,652	140	72
京 漢 平 漢	2,096	491,652	234	64
京 滬 津 浦	4,765	594,346	125	97
漢 秦 滄 煙 膠	3,684	579,729	157	86
京 漢 平 漢	1,549	60,346	52	61
京 滬 津 浦	180	2,129	12	16
京 漢 平 漢	8,678	151,451	17	46
京 滬 津 浦	803	107,141	133	69
國有鐵路	278,578	21,391,078	77	130

若每噸平均行程各路相同，則其比較必能滿意，此數各路相去懸殊，乃以每噸容積所載噸數兩相比較，其為不公平可知。欲將距離之長短包括在內，則常用每噸容積所生延噸公里以計算之。以延噸公里為根據，就大概言之，凡各路之成績較優者，平均行程必長，其成績較劣者，平均行程必短，此中具有原因焉。例如一車載貨三十噸行一百公里，其所生延噸公里數為三千，設此車僅行程五十公里，而所需裝卸貨物之時間，較諸一百公里之行程，須增一倍，故同一延噸公里數，其短路行程所需之時間，必較長路行程為多也。

各路運輸成績，除株萍漳廈（該路實際上殊無貨可載）外，莫不逐年進步，間有數路所增之數尤鉅，惟受車輛缺乏之影響，不無受限制耳。至運輸成績之增進，乃不特由於所供貨車容積噸位之增多，間亦由於平均行程之長遠也。

觀附表(2)可知表中除第一國外，無不受車輛缺乏之影響，而猶以末三國為最劇烈。美國鐵路貨車之豐

附表(2)

國別	貨車每噸容積所裝噸數	每噸平均行程
英國	28.7	286
法國	48.9	125
德國	69.1	100
意大利	83.1	106
日本	99.3	151
中國	77	180

乃裕。由於貨商得自備車輛裝運已貨，故皆爭先備置，有以致之。

附商有車輛問題

仿行。蓋鐵路初創，資本有限，對於運送特種貨物之設備勢難兼顧。若由貨商自備，則路商兩造均有利。且其不獨貨運然也。即客運臥車，亦有由商人備置，租於鐵路應用者。今日各國鐵路允准貨商自備之車輛，多屬(1)裝運魚肉鮮菓蔬菜牛乳及他種易壞貨物之冰車，(2)裝運煤油榨油化學品及他種流質貨物之桶車，(3)牲畜車，及(4)煤車礦物車等。

貨車主以自用車裝運貨物，其運價與普通貨商同。換言之，即與用鐵路車輛裝運貨物者相同。而鐵路則應另償給使用費，以資抵補。考其辦法有：一、如無合同訂明者，此項使用費即根據貨車里程計算。其有合同訂明者，則又有三種。簡明協定 Simple Agreement 載明一定時間內行駛若干里程，最高之運價，及貨商允准報運貨物之量數等。回佣合同 Commission contract 此合同特異之點，即鐵路允提出運價中百分之幾，作為回佣。給與貨車主。而貨車主當為鐵路盡招徠貨物之義務。獨占合同 Exclusive contract 者，鐵路允對於運送特種貨物，祇准使用某貨車主之貨車，並付給相當車輛里程費。而貨車主則允對於鐵路規定所運各物，應供給充量之車輛，並用冰之設備。此項合同，僅限於鮮菓蔬菜之運送焉。

商有車輛問題，學者議論不一，要論之，其利弊不外如左列。

利益之點(1)鐵路設備簡單，資本較省。(2)路業時有伸縮，若准貨商自置車輛，則可處置裕如，且較經濟。

(3)貨車堅實適合，運送得以改良。(4)裝卸簡捷，運送迅速，貨物賴以流暢，一國實業賴以發達。

弊害之點(1)各大貨商若皆自置車輛，鐵路不能自由調度，則運輸忙淡，勢難調劑。(2)鐵路借用貨主車，應給租費或當另給回佣，是不啻爲他人營業，鐵路財政，將大受影響。(3)貨商自置車輛，必享有運送優先權，夫市場金融，瞬息萬變，小貨商將更不能與大貨商競爭，而成壟斷市場之局面。(4)鐵路償給里程費，每超過應得之額數，又付給之回佣，顯係差別性質，於運價原則上，極不公平。(5)商有車輛與公平運價問題，極有影響，油桶車之運價，不計桶重，而小貨商報運零擔圓油桶，則尙計桶重，况合同訂明之運價，亦必較廉，是皆不公平之點也。

總上以觀，商有車輛之利弊，瞭如指掌，在我國鐵路嚴禁商有車輛之發生。至如各路之准美孚油洋行自置油桶車，及津浦路之准山東中興煤礦公司自置煤車，其辦法均係前述之簡明協定自屬例外，未可混而爲一也。

第三章 總車站之佈置及設備

車站設備問題，爲鐵路營業上所最當注意者也。依現今各國鐵路之經驗而言，貨運發達與否，經濟與否，客商對於鐵路滿意與否，與夫訂定之運價是否公平，凡此種種，均有視乎車站設備之完善與否而定。夫所貴乎運輸主管人員者，必能訂定公平適當之運價，一方必求鐵路設備之完善，使與客商之關係日加密切，則

已吸取之運輸可得而保持之。未吸取之運輸，亦可設法招徠。例如選擇城市終站之地位，改良各項設備，創築環城路及接軌他路，水陸聯運，及各路聯運，應否擴充或縮少，開辦航渡，購置駁船，是否必要，創設洋海航船，作為附屬營業，是否有利，是皆運輸上之大問題也。欲解決此項問題，車務處須與工務處協同研究，兩處人員均須有遠大之眼光，宏富之學識，精密之籌畫，方可得良善之效果焉。

鐵路運客載貨所設之場所，謂之車站。車站有為旅客便利及安全而設備者，有為貨車組合、分解、裝卸、存放及掃除而設備者，有為機車及車輛停泊、調駛、掃除、及修理而設備者，雖其設備不同，要不出車站之範圍。其區別由物質上處理之差異而區別者，則有旅客車站 *Passenger Station* 貨物車站 *Goods Station* 客車調車站 *Passenger Yard* 及貨車調車站 *Goods Yard*。由位置上之區別則有終站 *Terminal* 及中間站 *Intermediate, Link, or Roadside Station*。由運輸之繁簡而區別，則有大中小車站。以上各站以貨物車站之設備為較複雜，而終站之設備，則尤為緊要煩雜者。中間站之設置，無論自營業或行車上觀之，並非困難之事。然在大城市或海港籌設一大規模之車站，則甚難矣。*(Terminal* 一字，原為始終站之意，惟凡中間站之大規模者，亦可適用，故鄙為總車站較妥。)

總車站之位置與鐵路營業有莫大之關係，有主張建設於都會商業中心點者，有主張建設於都會之周圍者。前者以為車站離開市場，則其營業取人必將減少，後者以為車站設於城市中心，地價既貴，且因地勢狹隘，不能擴充，如設於城市四圍，則地價較廉，並可隨營業之發展以擴充之。英與美注重前說，德則注重後說，是因其國鐵路情形之不同，有以致之。

各國鐵路總車站之設備，各不相同，蓋出產物及商業習慣二者隨地而異，必先調查該地之全體，然後研究

判定站基如何規畫，應置何項設備，而後可。雖然，要亦有相同者焉。例如調車場 Yard station 裝卸軌道 *Track* 實業軌道 *Industrial track* 岔道等，則無論何國鐵路，其總車站必有此種設備。又如在海岸商埠，則必有水陸聯站 *Water-Front Terminal* 焉。

終站內最重要之部分，莫如調車場。調車場乃為分配運貨列車之用。凡運輸繁雜之鐵路，不獨運轉貨車輛數較多，而其到達出發之次數亦較多。使各方面到達之車輛，分配於各適當之方向，以便配成列車，先入此處，然後再向所需地點分配輸送。其他裝卸貨物，修理貨車，停放貨車，或守車，乃不過為附帶之設備，而其主要目的，在貨車之分配輸送也。

入站列車抵到達場 *Arrival Yard* 時，解下機車，再由調車機車掛往分車場 *Classification yard* 按貨車出發之方向，分別配合列車，或以地方（即貨物車站）或貨物之種類配合者，其軌道之按設，當視貨車之多寡而定。如貨車雜集於此場，可區分線路為：1 供本路慢行貨物列車用，2 供過路貨物列車用，3 供本路通運貨物列車用，4 供聯運貨物列車用。此項場內行車有用衝放法 *Drilling* 者，有用旁推法 *Pushing* 者，有用重力法 *Gravity* 者，有用駝背法 *Hump* 者，各依其軌道之按設而定。

至於組成出發列車之手續，則適與上述者相反。先以調車機車自各貨倉或岔道調集同一訖站之各貨車，再推進至出發場 *Departure Yard*，然後連掛於機車及煤水車，準備出發。

貨商報運貨物有整車 *Carload* 零担 *Less than carload, or Part car-load* 之別。整車運送者，貨車裝滿一家商號之貨，由託運人或其代表自裝上車，及至訖站由收貨人或其代表自行搬卸下車，且此項裝卸，多在裝

卸軌道或實業軌道辦理者也。零担運送者，貨車裝有數家商號之貨，而沿中綫各站搬卸者也。零担貨物應由托運人運至貨倉報運，及抵訖站，收貨人須至貨倉領貨，至貨倉與貨車間之裝上卸下，由鐵路處理，另收脚力 *Oogie Hire*。此亦零担貨物運價之所以高於整車貨物也。

零担貨物自各貨站調集於調車場者甚多，必另備有轉運貨倉 *Transfer House*，連接各貨站與調車場之間，重行裝卸各貨，其運往一站者，搬裝一車，如此化零爲整，既省光陰，又省費用，實良法也。

凡一總車站必分設多數接送貨物車站，以備寄貨人報運貨物，收貨人領取貨物之用。此種貨站之多寡大小，當視當地商務及運輸之情形而定。大貨站必備有入站出站貨場 *Inbound and Outbound Houses*，裝卸軌道，轉車台，貨棧，升運機，動物廐等。

裝卸貨物一事，極關重要，茲附論之。鐵路承運大宗貨物，仍如昔日以人力裝卸者，既廢光陰，又耗金錢，雖有堅實之軌道，精密之調車場，富裕之車輛，其結果恐未能補救車輛之缺乏，及行車之經濟。是故運輸繁盛之站，常建設大規模之貨棧，設置起重機，升運機，以爲裝卸機器鐵網及其他笨重之物件，置糧食升運機，以裝卸穀類，置動物廐以押管各動物。此外又有用傾卸管，傾卸坡，傾卸台者，視所卸之貨之種類而定。至於車輛有用旁卸車，底卸車，落底車者，有用倒箱車者，此皆所以便利貨物之卸落者也。昔以人力裝卸貨物，需數日之久者，今代以電氣起重機行動起重機，或他項機器，不過數時而已。總之，裝卸煤鐵礦之機器，實足證明以機器裝卸重物可得較迅速並較經濟之運送焉。

鐵路實業軌道之多寡，可以測定當地實業之發達與否，凡大鎮城市愈繁盛，則各種工廠之消費如燃料材

料等，及生產如出品等，其需要供給亦愈大，鐵路運輸亦因而愈忙，工廠爲便利裝卸本廠材料及出品起見，多有自築實業軌道以與鐵路接軌，則貨車得直接出入於工廠，如斯，不特省去許多裝卸手續，且於鐵路工廠兩方面均有裨益，蓋工廠既在廠內裝卸運送貨物，則鐵路貨站得專供小商販之用，不致擁擠延誤矣。貨物由鐵路移轉於輪船，或由輪船移轉於鐵路，一卸一裝，手續極繁，非有相當之設備，不足以利運輸，且水運愈發達，海峽海港之深度，船舶之容量，皆愈增加，此項設備，再屬必要，此所以有水陸聯站之設施也。近日洋海往來船舶，在各大口岸，皆建設宏大船塢及碼頭，且碼頭亦有因運輸繁劇之特殊貨物而設特殊碼頭者，如煤碼頭是，又普通商品之碼頭，頗屬簡單，而水菓鮮貨及各易壞物件之碼頭，其設備較爲複雜，建築較爲困難耳。水陸聯站設備中之最重要者，爲升運機，是爲水岸升運機，與鐵路終站之升運機固不同，其構造與作用也。總之，水陸聯站之設備，當視該地地勢商業情形及運輸狀況而異其設施，而商港之建築，亦當以商務貿易爲標準，鐵路所應特別注意者，水陸聯站建成後是否有利，及建於何處爲最有利也。

第四章 車輛之調度與貨運營業

(一) 車輛缺乏之原因及補救之方法

夫鐵路營業恃乎運輸，而運輸轉載，在於車輛，是車輛固鐵路生利根源。我國車輛多購自外洋，未能自行多加製造，況資本有限，亦不能爲之多置，按之運輸原則，運輸既逐年增加，車輛亦宜然。我國在今日車輛之缺乏，甚形劇烈，即使各車悉供貨運，不足尙鉅，況近年軍事迭起，事關軍事，各車輛又不能不先供軍用，以茲各路貨物屯存待運者，動輒數十萬噸，在國有鐵路以便利商旅爲前提，乃至商民困苦，鐵路當局能無疚心。且

商情瞬息萬變，貨物利於速運，若積滯不運，勢非迫使商民繞道，請他方面運輸矣。似此情形，即欲保持原有之運輸，亦屬困難，遑論設法招徠與他方面競爭哉。

車輛之缺乏，原由甚多，言之固易，而欲實地預防其發生，則甚難也。我國車輛缺乏之原因，與各國亦頗類似，而軍事運輸之頻繁，及購置車輛之困難，是為我國特殊之情形，而為他國所罕遇者也。至於一般普遍之原因，則有左列數端焉。

(1) 車輛缺乏之最要原因，即在貨物繳數之驟然騰增，如創造新實業則貨運必驟繁，又如在歐戰期內，商輪缺乏，水運頹落，致貨物原由輪船運送者，多轉入於鐵路之手，此事在我國最為顯着，惟此項原因，乃為事勢所迫成，非鐵路之過失也。

(2) 貨物繳數之增加，因季節運輸膏集而加甚。當秋冬之時，糧食、煤炭、棉花、牲畜等，各爭先上市，致貨運忙劇，而車輛遂感缺乏矣。

(3) 鐵路車站設備之不完全，既不足以饜商人之需要，而停貯車輛於車站，擁擠一團，阻碍運輸，致不能分配於各商，支配於各站，各大原因中，未有甚於此者。不特此也，車輛積貯不動，折舊甚大，鐵路財政，尤受其累矣。

(4) 貨物由此站轉運彼站，無一定到達車站，致激成車站之擁擠，亦車輛缺乏之一因，貨商在起運站託運貨物，不能預先決定其最後到達站，致貨物抵報運站經過規定卸貨時間後，每再請轉運他站者，然如能直接運往，則非特省去許多手續，又可減除站內之擁擠焉。

(5) 機車之不敷應用，亦足致車輛之缺乏。因貨車雖裝滿貨物，而無挽力，致不得不停留站內，以候機車牽拖，例如列車公里及列車拖重之逐年增加，可知機車之不敷，且反增車輛之缺乏也。

(6) 貨商將鐵路車輛視作貨棧，輒出延車費，以貨物存在車上而不卸，是亦為車輛缺乏之一原因。貨商往往不知自覺棧房，把持車輛，甘願賠償延車費，是以貨棧也。站台也，以及車站各種設備，儲存多貨，且每覺有鐵路設備不敷應用者，然鐵路已因之大受其累，無論鐵路或貨商自己對於貨物之裝卸，均行停遲矣。貨運雖日繁，而車輛行程仍低者，乃因車輛停滯於停車場或終站，而不能轉載貨物，有以致之。即使鐵路備有大宗車輛及機車，若車站調動車輛，不得其宜，滿擠一處，而欲求貨運之發達，無濟於事也。

(7) 車輛之缺乏，各路互通車輛，亦其一因。按照車輛互用規則，凡鐵路借用他路車輛，應從速歸還原主，然實際上借用路當需用車輛孔殷之時，每因貨商索車急迫，即不問本路或他路車輛，均用以載貨，無意歸還，而寧願付低廉之車租矣。惟因此鐵路間有斥為車賊者，此事俾益於借用路者固多，而影響於他路車輛之供給者尤其大焉。注此挹彼，自全體觀之，鐵路貨商，均受其害也。

(8) 鐵路對於大小貨商，支配車輛不公平，是與車輛供給問題，亦有關係。鐵路每有與某某貨商特別接近，而給以使用車輛之優先利益，實足以左右實業之發達。設有數家公司本屬勢均力敵，特因受鐵路待遇不公平之影響，遂使他家失其營業競爭之能力，每成壟斷商業之局面，於鐵路究無大利益也。

關於車輛之缺乏，上述各因，乃其主要且較普通者耳，此外尚有各種事實，非關於全體者，故略之。從貨商方面觀察之，所謂車輛實效者，祇在車輛缺乏時見之。然鐵路則對於車輛缺乏及車輛閒空，作一項

問題研究，必兼顧並籌，以求解決之方。蓋每當車輛缺乏之際，或因商業突呈停頓之現象，而反轉爲車輛閒空者，車輛閒空時，各停留岔道及始終站，無貨裝運，既減少鐵路營業進款，而車輛折舊又大，則鐵路所受損失，比之車輛缺乏時代，必駕而上之。是故鐵路決不能因一時運輸擁擠而備置多數車輛，必將各方面情形加以詳細考慮，然後解決此項問題，終以能救濟車輛缺乏之困苦，而在運輸清淡時，仍於鐵路財政上，不致大受損失爲度也。

然一年之中車輛閒空時間常較短促，其經過長時間者，多屬例外，農夫棉圃每當秋季收成，即行出售，煤商報運煤炭，多在秋末冬初，即牲畜商販運各種牲畜，亦多在秋季，如是秋冬二季，成爲鐵路運輸忙月，而春夏二季則成爲清淡之月，惟春初運輸，仍不失爲忙月也。車輛之供給，即因運輸忙月淡月而發生缺乏及閒空之問題，車輛之閒空，惟多在夏季見之，而車輛之缺乏，每延經秋冬及春初者，且每以秋杪冬初爲最劇烈之時期也。

總之，管理車輛貴乎得法，在運輸忙碌之時，固虞車輛之缺乏，應設法以調劑之，而於運輸清淡之時，每患車輛之閒空，尤當特別設法以救濟之。車輛之閒空與鐵路財政有直接之害，而於貨商及社會之利益，則亦受間接之影響。兩全之道惟有細究調劑季節運輸緩急之方法，例如在夏季運貨，減低運費，以鼓勵提前報運貨物，逐漸推行，使運輸清淡之月，不致有多量之閒空車輛，使忙月不致有車輛劇烈之缺乏也。貨運營業之經濟與否，成績如何，全視鐵路人員能否處理車務上困難之點而定，故學者對於車輛供給問題，當加之意焉。

(二) 調度列車

欲使現有車輛之供給，作充分之支配，以爲減輕購車鉅款，俾免虛糜車輛，必須先除虛糜車輛之害，再加以充分調劑，則衆商之呼籲，得以應付，而路務之進行，實業之發達，可期也。夫車輛之缺乏，實出於裝卸之延緩，及無故之虛糜兩端，証之中外所得經驗，凡車輛調劑之得當，全賴乎管理有序，調度有方，酌盈劑虛，斯爲得也。

車輛之行動，不特求其不感缺乏已也，且必使於鐵路財政上，能獲優勝者，此則必車輛確能裝運最多之貨物，而耗費最少之金錢，方可。欲得此項利益，不可不注意者有四焉：(1) 滿載貨物，(2) 運送迅速，(3) 減少空車行程，(4) 利用機車挽力。

欲使貨車滿載貨物，以購用大號車輛爲最要，而組成列車時，應將貨車多輛配爲一連，以機車能牽爲度。譬如今有貨物列車一連，掛車四十輛，每輛載重三十噸，若配爲兩連，每連二十輛，每輛三十噸，則須用機車二輛，工役兩班，如此則一連之配法，勝於兩連矣。

貨車輸送貨物，例如依時到站一事，雖不必如客車之重要，終須按預定之時刻到站，庶免交貨遲滯，凡貨車能否按時抵站，全視能否按時開行而定。所以無蓋貨車宜以帆布遮蔽者，車箱旁應標明前途應到地點，以便利交貨，又各貨車於配成列車時，其先後次序，宜與沿途交貨之車站相配，則到站時可免耗費調車之時間。貨車成連，先後有序，到站時，解放甚便。常例貨車在前途頭一站解下者，宜在機車之後，最相接近，其後貨車與第二站第三站相配，餘以次類推。惟與貨棧相接之岔道（即連接貨棧與幹路之軌道），須與列車行駛

之方向爲逆向方可如此組成。若連接之軌爲順向則應留在該站之貨車宜配於列車之後焉。

鐵路運輸愈發達，用科學方法以執行車務愈爲必要。外國鐵路在運輸繁盛之區域，恒用巧妙方法，以運用貨車，其有名於時者，爲列車調度法 *Train Control System*。凡採用此法之鐵路，每可節省大宗費用，蓋車輛設有聚塞，行動必遲滯，而鐵路費用亦必劇增也。

列車調度法者，即於運輸繁盛之一路段內，選擇一適當地點，能指揮全段運轉事務者，設一列車調度人 *Train Dispatcher or Controller*。此人懸掛區內綫路之全圖，用移動之圓片或指針，指出全區列車所在之地域。又用完美之電話，通達各處，藉接各處列車開到及經過之報告。此項報告應表明列車號次及時刻，而裝運貨物詳情，有時亦當電告。又各處號誌夫亦應報告列車停站之情形，如遇停站時刻過久，必說明原委，而列車到站或在幹路或入岔道，或入串軌，亦必電告。如此列車調度事務處，即調車課，根據此項報告，審決行車之法，通告各員司遵辦，調度得宜，轉運自利，既能盡車路兩者之用，而列車之駛，又不至遲滯，誠良法也。

列車調度人不僅管理幹路行車已也，而在車站調車事務，亦必兼理。列車必按時離站抵站，又必速放機車，臨時專車之開行，須在最適當時間，使尋常列車毫不受妨礙。總之，列車調度人應熟悉沿路運輸狀況，審核各處行車報告，凡列車應取銷者取銷之，應變更者，變更之，應扣留在站者扣留之，應臨時增開專車者亦增添之，終以調劑運輸減省費用爲依歸也。

中國鐵路運輸尙未十分繁雜，可無庸亟亟採用列車調度法。然亦應循科學之理，佈置行車，在單軌路線，尤應注意，滬寧鐵路主管人員深知調度法之利益，現已施用一簡易法，不特可運重致遠得快捷之利，且能減

縮行程至極少之度。此法維何，每日規定時刻，沿路各站長將各站實車空車輛數電報總局，總局接到報告後，即會同商定是日貨車行動之次序。若是日運輸過忙，行期已列入時刻表中之尋常列車或臨時列車尚不能盡數輸送，則剩餘之貨，可附掛於尋常緩行客車，以該客車能運爲度，若所餘者爲大宗之貨時，則宜另行支配，添開列車以運之。此項運法商定後，即將此種調度情形，以電話通告有關係之各站，而是日之車務，俱能依此辦理。

此法之外，可以助佐辦事人之敏捷者，尙有用顏色標揭之法，亦頗有用。某車應抵某站，用顏色分別標出，則站長車守調車人及其他與貨車有關係之人，祇須略加審視，即知該車應抵之處矣。

(三) 支配車輛

調度列車所以求迅捷之運送，亦即所以求車輛之調劑，使各車輛不至擁擠一處，妨碍其行動也。支配車輛乃亦所以酌盈濟虛，減少無故之虛糜也。兩者皆爲救濟車輛之缺乏，其目的固相同矣。支配車輛有二事焉，一爲支配於各列車地段者，一爲支配於各運貨商人者，茲分述之。

各列車地段間車輛之支配，其事務頗爲複雜，須有完備之組織，精練之職員，方可收駕馭之效果。所謂調車員 Car Dispatchers 者，即對於此項支配事務，負有專責之人也。調車員或即以車務總段長充之，亦可。調車員支配車輛，以各段段長之報告爲根據，參以己見，斟酌調配，而段長則仍根據於各站站長之電報報告焉。調車員之職務列舉之，則有如次。隨時供給車輛，以應各段之需要，一也。研究各種方法，以減少空車之行程，及免除車輛濫用之弊，二也。研究將來車輛之需要，設法預備候調，三也。須諳熟每年各季本路所承運者爲

何種貨物，抑係大宗，或係少量，然後轉調各站車輛，以應急需，四也。須調查每年五穀收成之豐歉，貨物之市價，市面之情景等，以測定鐵路運輸之需要，五也。其尤應注意者，將自本路轉入他路之車輛，無論車租及延車費甚為昂貴，如本路車輛需要孔急時，應從速索回。又車輛入機廠修理，應禁止無故停擱過久，六也。除此而外，調車員應按照支配車輛規則（附下）規定之辦法，及格式，辦理一切。

支配車輛於各站及各貨商之事務，則由段長及站長直接辦理，各貨商欲索車輛代運貨物，必須經站長之手，並由站長給以各種請求車輛單，此單記明要索車輛之種類，輛數，日期，貨物之種類，量數，到達地點，運送線路等項。站長每日接到此項單據，應即向該管段長索車，以資分配。倘在站貨車已敷分配，又當以公平之程序，平均分配，然若不敷用時，則該段段長應請求調車員或直請車務處長飭令總段長將他段餘車轉調該站應用，以濟其急焉。

在車輛缺乏時代，調車員及段長站長應如何支配車輛，此實為法律上之爭點。吾國各路分配空車，多以貨商請求之車數為比例，而分配之，亦有以抽籤法而分配之，並無特別規定，然在理論上，不外乎以公平之分配為正當，此固各國皆然也。公平之分配者，即以貨商報運貨物之噸量及報運之先後為根據，而按正比例分配之也。惟近世學者亦有主張以報運貨物之商務狀況為分配之標準者，理由固屬正當，然未嘗實行焉。

支配車輛規則

第一條 各路車務處長須指定處員一人，按照下列規定之辦法及格式，代車務處長執行全路段或一段支配車輛事務，定名為調車員，以專責成，而期簡捷車務稽查（或段長）除辦理應盡職務外，兼理調車事務，處長亦可指派為調車員。

第二條 凡用車人如請求撥用車輛時須自填請求車輛單(單式6)並須由報運人簽押如不欲自填者鐵路可當面按請求車輛人之陳述代填之不得收費其第一張由站長填寫簽字後交請求車輛人收存其第二張由站長取存俟車輛分配辦理完畢後由站長填明將詳細情形送呈車務處長

第三條 凡用(單式6)之各站站長每晨至遲不得過十點鐘應將車輛分配表(單式7)填明並揭示於車站易於閱覽之處為便利起見各大站可將分配車輛情形錄於通告牌但站長無論如何必須將車輛分配表填明以便表示每日之車輛如何分配此表須於次日第一次相當之車發呈車務處長

第四條 各站應按照(單式8)車輛報告截至十八鐘止將所有在站車輛情形逐日用電報或電話報告調車員此項報告務於十八鐘後迅即寄發務須於二十二鐘前送到調車員辦公室無誤在需用車輛一行應填寫次日所有需用之車輛至於車輛種類除另有規定外各路應照本路規定之車輛種類填印報告內其屬於他路之車輛須填入他路車輛內並須註明所有路之車輛欄面號碼量棚車或廠車或特種車等項

第五條 列車過於十八鐘在中途行駛車守應用普通電報格式將本列車之他路及本路空車輛分別棚廠等車並各車應抵之訖站報告於該管列車應抵訖站之調車員此項報告車守必須於十八鐘後交所經過第一之電報房轉達

第六條 各段調車員收到(單式8)或車隊長電報報告應即時將報告內到達各該段之車輛照填於(單式9)支配車輛情形表內並須將車輛總數電達車務處長俾到總局時至遲不得過二十二鐘

第七條 凡站長所轄之站設有機廠修理車輛者該站每日須於十八鐘用(單式8)將所有在站修理各車輛之詳細情形電告調車員第八條 調車員須用各站長及車守所呈電報車輛報告填造支配車輛情形表車輛報告確實與否調車員應隨時察驗或詢查之務期其確無誤

造表員辦公時間之分配須於調車員每日開始辦公以前將支配車輛情形表填造完竣

第九條 凡本路其他路車輛抵站時須填造(單式10)延事記簿此簿按三頁裝訂第一第二兩頁有分段孔以便將每車記簿分別存

查第三頁無分段孔應留作車站永久存根惟三聯頁須用印紙一次填明

凡車輛離站時須將車輛離站記錄填入以全(單式10)手續再將填畢各紙條拆下其第一張交由第一相當之列車送呈車務處長第二張送呈會計處長

第十條 凡對於經過列車所掛車輛各站不必用(單式8)或(單式10)報告但所有車輛同一列車到站而由他列車挂往者如爲十八點鐘尚在該站應用(單式7)報告之

第十一條 各聯接站須用(單式10)填載各到達及開離之裝載及空行屬於本路與他路各車輛但此項車輛僅與他路送到及挂赴他路者爲限

第十二條 凡各站設有機廠修理車輛該站站长應在(單式10)內詳細填載所有各種車輛到達該站及送廠修理之日期並填明交與機務處之時期或交還備用之日期且須於(離站)一行內填註離站日期及時間以及是否實載或空車挂往他站

第十三條 審核延車記錄簿爲調車員之重要職務對於各種延車原因調車員應隨時查明白並應隨時密查在站上及列車上之各種車輛以便核對車輛報告單延車記錄簿及列車日程單所載各項(單式8 10 11)

第十四條 凡列車日程單(單式11)應用每列車之車守填寫人或由他人代寫均可惟所有車輛應自機車起依照掛次第登錄如中途有加掛車輛應按照掛次序登錄之迨列車行程已達終點(除另有他種規定外)該車守應將(單式11)送交站长轉送調車員

第十五條 凡用車輛行程旬報單(單式16)之各路其車守總報告(單式13)應用車守在途中時填錄之及至列車行程已達終點再由站长副署直接送呈會計處若此車輛行程旬報單由車務處備填則(單式13)即可刊印於(單式11)之背面(單式11亦可刊印於車守日報單之背面)

第十六條 調車員應計算各車之容積里程分別實載及空車等項於(單式11)之第十六十七兩欄內分別填寫之再將上行下行列車所得上項之總數轉載於(車務式13)之容積里程表內

附註「容積里程」即每車之噸數容積與兩站間駛行之公里里數相乘所得之數

第四編 第四章 車輛之調度與貨運營業

第十七條 調車員應將(單式13)內結至每日十八鐘止之總數填於(單式14)之車輛行程日報單內如在必要時可用電報報告總數以便次日七鐘以前車務處長得悉此種事項

第十八條 每日至十八鐘為止調車員應將每日所有列車日程單全份分別上行下行車包裹隨同(單式13)車輛容積行程表副張由第一相當列車送呈車務處長

第十九條 此項上行下行列車之列車日程單應分別備存於車務處並將各線各分段之總數由(單式13)內擇出填載於(單式14)之車輛容積行程日報單內再將全路每日總數由(單式14)內擇出登記於(車務單式15)之車輛容積行程月報單內再由車務處長簽字於每月底用公文呈報交通部

第二十條 凡各路定有載貨及空車之車程里數分別詳載辦法或擬如是記載者可用(單式16)車輛行程記載簿(替代單式15)並將副報於每月底用公文呈報交通部

(四) 延車費與反延車費

前述車輛缺乏之一大原因，即貨車裝卸之延緩，故貨商留用貨車過久，乃與車輛運用，大有影響也。鐵路之所以有延車費或使車輛賠償費 Demurrage or Car Service Charge 之規定者，其故即在於防止貨商之無故拘用貨車焉。然裝卸貨物亦非極短促時間所可竣事者，故鐵路特規定免費時間 Free Time，若超過此時間者，即按日徵罰以延車費，此項免費時間及延車費，各國不同，而對於零整貨物之延車費，則亦異焉。然如貨車自上午七時至十二時到站，其卸貨免費時間，每自翌日下午七時起算，又如貨車自下午十二時至翌日下午七時抵站，則每自翌日午十二時算起。故實際上之免費時間，常不止規定之時間耳。假若發生天災事變或鐵路辦理差誤時，則免費時間，又可延長。至如裝運動物煤礦等，各國鐵路，多視為例外也。

中華民國有鐵路裝卸貨物延車費規則

第一條 裝卸貨物依據歷書在日出後日沒以前必須於六小時內竣事如逾六小時當收延期費

專用岔道起卸時間由各路酌量核減

遇有特種貨物不能在六小時內裝卸告竣者得由各路酌展時間

第二條 設因大風雨雪或別種阻碍以致不能按照規定期內裝卸貨物者貨主可以呈請展限惟此項

呈文必須由站長立即用電報報告車務處核奪並將實在情形聲叙

第三條 計算延期費不論所裝貨物實載重量若干當按照車輛容積計算

第四條 凡過規定期限以外無論晝夜每二十四小時或不足二十四小時按第三條辦法每噸收延期

費銀元五角

第五條 裝卸貨物時間不論貨主有無專用岔道均以車輛送到物主裝卸相當地點時起算至交付車

輛之手續當另行由各路分別規定

中國鐵路關於貨商裝卸貨物一事，僅有延車費之規定，而在外國鐵路則除延車費外，尚有所謂軌道圍存費 *Track Storage charge* 及反延車費 *Reciprocal Demurrage* 兩項。而美國鐵路行之最盛。軌道圍存費

之性質，與延車費同，特因運輸營業狀況不同，若祇懲罰以延車費，尚不足以減除貨商拘留車輛視作貨棧之心，此所以不得不另科罰金，迫使從速卸貨，既可利用車輛，以裝他貨，又可減輕貨場之擁擠焉。

反延車費者，謂鐵路於約定期間內不能供給如數之車輛，或貨車每日不能駛至約定之行程，或雖有車輛在站不肯交付貨商時，特規定以懲罰鐵路者。也此項反延車費，由國家規定。然鐵路失約之事，常因車輛缺

乏而發生，故此費實含有強制性質，於理論上，未必定為公平也。

第五章 貨物票據

貨物票據，為運送貨物最重要之證據，其性質與旅客車票相同，乃鐵路與貨商間之契約也。凡契約上所規定各條款，兩造均有遵守之義務，此項條款即規定兩造之權利義務，將來若對於運送或運費有所爭執時，即根據此契約，由法庭判決之也。

貨物票據之樣式，隨運輸之繁雜，而日有增加並改良，吾國貨物票據之種類，甚為簡單，然較之十年前，進步甚多，茲將各種票據分類述之。

(1) 貨物報運單或寄貨聲明書 Goods Consignment Note or Declaration (貨單 1)

貨物報運單者，貨商對於鐵路請求運送貨物之委託書也。單內註明報運貨物之種類、容積、重量及貨包種類、件數、號碼，到達站，收貨人住所姓名，或商號，及日期等。凡貨物到站寄貨人請求貨車裝運時，由寄貨人填明各欄並簽名於單上，交與站長或貨物員，存於起站，作為存根，至於所裝貨車之號碼標記及貨票號碼，則由站長填明。又貨物固有名稱，若貨等表有別名稱者，以括弧附註之。記載實在重量，如須表明容積時，另註其寬、厚、長，於「記事」格。惟貨物重量一項，應由寄貨人當面過磅，以便寄貨人自行照數填入。鐵路收受報運單，須注意：(1) 單內所載與實際貨物相核對，以免日後爭執。(2) 軍用品當檢査執照。(3) 搬運靈柩，亦須檢査。並(4) 對於寄貨人指示發送及搬取之必要事項，又如所運貨物於收到時業已損壞，則此種損壞情形，應註明於寄貨人報運單貨物收據，及關於此項貨物陸續發出之文件。又此項報運應於每年一月一日

起，順次編定連號，其號碼由貨物員註明於右手上角，並應於貨物收據及有關各項文件，一律註明此號。報運單有貨主負責與鐵路負責兩種，其各欄設置，自有不同之點。吾國鐵路因貨物尙未實行完全負責，前爲便利起見，即用同一樣式，惟於貨主負責報運單用白紙印黑字，並用華英文標明（貨主負責）*Owner's Risk* 字樣，而鐵路負責報運單用白紙印紅字，用華英文標明（鐵路負責）*Railway Risk* 字樣，以示區別焉。而今則已各擬就單式發交各路應用矣。

(2) 貨物收據 *Goods Receipt* 票式 4 及 5)

貨物收據者，鐵路承運貨物，給予貨商以便在到達站領取貨物之証據也。單內註明運送日期，寄貨人及收貨人之姓名或商號，及住址，收據號碼，貨物包數重量等。在吾國鐵路凡貨物收據及貨票均係在起運站照報運單用炭紙填發三份，第一張爲貨物收據，交給寄貨人，直接寄交收貨人，第二張爲貨票，交由車守轉交到達站，第三張存站備查。

到達站貨物員接到貨物收據，務須細心審核，是否照章填發。一切貨物祇能發交貨物收據上註明之收貨人，或經該收貨人簽字指定之人，且須細核簽字人之名，是否前持票人親筆所寫。如貨物收據有遺失時，無論如何，不得補發，如遇此種情形，亦如行李或包件票之遺失，必須用取保領件證書 *Indemnity Bond* 將貨物收據內各項詳細填明，並須由具領人及保證人簽名，方能領取。又如係「預付」運費之件，在未交付前，必電詢起站，曾否收清運費。

貨物提單或提貨單 *Bill of Lading*

提貨單亦爲運送貨物之證據，其應記載事項，爲（1）貨物之種類、重量、或容積、及包裝之種類、件數、並標記（2）運價等級及運費（3）欠費已付（4）寄貨人之姓名或商號（5）收貨人之姓名或商號、或交貨於持票人（6）起訖站（7）運送路徑（8）貨車號數及標記（9）站長及貨商之簽押。除上列外，更須揭載特別條款者，其主要點，爲（1）所發生之損害，由於不可抗力及其他不歸於鐵路之責任者，鐵路不負賠償之責。（2）貨物受自然之縮減（3）發出貨物到站通知書後四十八小時發生火災（4）意外之竊盜、或受罷工之影響（5）貨主請求延期交貨等，鐵路概不負責。提貨單非特貨商與鐵路間之運送證據，且係運送合同也。

提貨單發印三張，第一張交給寄貨人，寄與收貨人，第二張給作寄貨人之存根，第三張存站備查。此項提貨人乃爲運送貨物交付於指定收貨人之合同，在法律上可以轉與的。故寄貨人多存貯於銀行，至單面所載之價值爲限度，記入寄貨人帳之貸方，或者由銀行墊款，給予行佣，於是寄貨人之責任已完，該銀行須將此提單寄與到達站之支行，以便貨到時，即可催收貨人携款領單取貨也。

提貨單有普通特別兩種，普通提單爲運送無論何種貨物之用，如有意外事變發生，非鐵路所能抵抗者，其損失鐵路不負責任。而特別提單則爲運送貨物負責賠償之用，惟其運價較高耳。普通提單又有「直通」

Straight B. O. L. 與「許」 Order B. O. L. 之別，兩者記載事項及合同條款均同，惟前者不可轉讓，必由寄貨人直接寄交收貨人，持赴領貨，而後者則鐵路交付貨物，必受命於寄貨人，而不受命於收貨人，且規定必交出原紙簽押後，方准提貨。此種許可提貨單可以轉讓抵押於銀行，由該銀行將提貨單及押款單

at) 寄至交貨地點之銀行，然後由當地銀行收還墊款，換給提單等於收貨人，以憑向站領貨。此外尚有出口提貨單 Export B. O. L. 其記載事項，除普通提單各項外，應記明裝貨口岸，卸貨口岸，海道線路等，其合同條款並定明在裝卸貨物口岸及最終地點交貨之手續也。

中國國有各路不用提貨單，而用貨物收據，最近頗有議及採用提單制者，然目前尚未能實行。至此兩項之性質，頗不相同，提貨單有代表現貨之價值，寄貨人無論於託運時或在保管中，得請求鐵路發給運輸貨物提單，或保管貨物提單，此單可作現貨轉賣，亦可持赴銀行押借現款，所以流通金融獎勵商民，法至善也。而貨物收據則僅爲運送貨物之用，不能轉讓焉。且收貨人如將貨物收據遺失，得覓殷實鋪保領取貨物，然如持提貨單之人遺失提貨單時，須立即通知起運站，及到達站佈告該提單遺失，無論何人拾得無效，並須一面迅速登報聲明該提單作廢，自登報日起須經一個月之後，如無他項糾葛，方能提取貨物。倘遺失提單之收貨人，急欲提取貨物時，應照提單所載價值相當以上之現款，送交鐵路爲担保金，方可領貨，惟仍須照登報手續登報聲明經一個月後，並無他項糾葛，始得提回擔保金，此則爲貨物收據與貨物提單不同之大概也。

(c) 運貨單或貨票 Waybill or Invoice (票式 6 及 7)

運貨單根據貨物收據，記明貨物收據號碼，託運日期，經過線路，貨車號碼，標記，收貨人寄貨人之姓名或商號，起訖站，貨物記號，說明，重量，等級，運費，已付，未付額等，並由站長簽押，交給車隊長，跟隨貨物列車至到達站者也。及貨物抵到達站，車長須將貨物貨票一併交與站長，以便核對，然後站長再依貨物收據交貨

於收貨人。此項貨票或隨貨物附送，或郵寄至到達站長均可，惟郵寄時，必另用「硬紙貨票」(Hard copy bill of lading) 一份，交與車長帶往，此硬紙貨票註明貨車號碼、標記，到達站，經過線路、貨物性質、重量，收貨人及站長之姓名、日期及轉車規則等，而於零擔整車貨物，則又異其式樣也。

「預付」營業貨票紙用白色，應付「營業貨票紙用紅色，不同種類之貨物，雖其等級相同，收貨人同為一人，亦須分別列明。凡一批寄運之貨，所用貨票不得多過一張，而每張貨票祇能填寫一批寄運之貨。如一批貨物分裝數車，須將貨車之號碼填入貨票「貨物種類」欄內。

如在起站發見貨票填寫錯誤，可將此票註銷，更發新票，並於新票上將註銷貨票情形註明。凡註銷之票，屬於本路者，彙送會計處，聯運者彙送清算所，如到訖站查有短收或溢收數目，可用紅色墨水註明。

凡貨物收據及貨票均須用機器軋成號數，三張同用一號，編號之法，不論何種營業，均以所往之站為標準，每年由一月一日起順序由第一號編成連號。此種按站編號之法，最為便利，因貨票如有遺失，訖站站長一查便知，但遇貨票遺失時，訖站站長務須立刻向起站索取貨票副張。

填寫貨票切勿延擱，以便會齊寄發，故一俟填畢，即隨裝貨列車一同寄發。訖站站長對於貨票上運費等項，在交付以前，應負復核之責任。又所有起站一月內填發之貨票，無論其貨物收到與否，訖站均應一律列入該月帳內「預付」營業應收入起站之借方帳，應付「營業應收入訖站之借方帳，至所收到貨票，均須按日寄交會計處以便查核。

貨票之樣式，因貨運之繁雜而有不同，有所謂易壞貨物運單 (Perishable Goods Invoice) 者，以為專運易壞貨物

之用也。此與普通運單顏色不同，其記載事項，亦按貨物運輸情形而異。有所謂運煤單 *Coal Invoice* 者，專為運煤之用也。在我國則有牲畜運單 *Invoice for Livestock*（票式 8 及 9）者，記明牲畜之種類數目，起運日期，餵飼地點等，以為專運動物也。而裝運公務運輸時，又有用公務運輸收據及運單 *Service Receipt and Invoice* 票式（10 11 及 12）者，其與普通貨商票據不同之點，即在於各欄之記載，普通票據有未付已付運費墊款等欄，而公務運單僅記明交貨日期及站長簽押，且不與普通運單之號碼相混合也。

公務運輸收據紙用紅色，每份三聯，應由站長填寫簽名，將第一張交寄料人，立即轉寄收料人，第二張交車守隨同所運材料交給訖站站長，而訖站站長交付材料時，務須索取清晰之收據，如貨物有損壞情形，更須於收據上詳細註明。

此外凡鐵路代商家調車於商有岔道者，另適用「調車票」*Shunting Invoice*（票式 13），計每份兩聯，第一張填發後，應俟商家簽名，交還「調車監工」*Shunting Foreman* 再行送交會計處，第二張存站備查。

（4）其他雜據

貨物到站通知書 *Notice of Arrival*（票式 14）貨物運抵到達站時，該站長應立即填寫貨物到站通知書，付郵用以通告收貨人。此書填抄貨票內各項說明，已到貨物之狀況，並開明應付運費，若於規定期間不來領取，必照章徵收延期費等，俟將來貨物交清後，仍應歸還站長承記也。此項辦法原為公衆便利起見，收貨人不得視為一種權利，向站要求通知，更不得以未接到此種通知書為詞，請免延期費焉。

運費收據 *Freight Receipt*（票式 15）運費收據祇用於「應付」營業，收貨人如於交付運費時，索取收

據，即行發給。此種收據，每份兩聯，第一張交收貨人，第二張存站備查。又運費收據又有分爲預付運費收據及應付運費收據兩種者，其顏色各不同，而預付運費收據給予寄貨人焉。在外國又有用交貨收據 *Delivery Receipt* 者，於交付貨物時，由收貨人簽名聲明已領取也。

調車裝卸及延期費收據 *Shunting, Handling, and Demurrage Receipt* (票式16) 此收據係於收受調車裝卸延期等費時，填發之，計每份三聯，第一張交商人，即寄貨人，第二張隨同「調車裝卸延期收費清單」送寄會計處，第三張留站作爲存根。但遇有延期費時，應將延誤鐘點及所收之費，在「繳數」價率兩欄下分別詳列，其延期之次數，應填在「停頓時間」行內，至收費之總數，應填在「共計」欄內。

貨票末號通知書 *Last Invoice Advice* (票式17) 每通知書於每月終由各起運站填寫，送至各到達站，若運輸直達他路者，亦應填寫，送至他路各到達站。此種通知書之目的，在能使各訖站容易查出本月所收貨票有無遺失，如有遺失，即可立刻追查矣。

上述各項，乃吾國有鐵路所現用者，然在外國鐵路最近有採用「統作貨票制」*Unit Billing* 者，即將各種應用貨運票據，由起運站一次填妥發給應用也。貨物收據(或提貨單)給於寄貨人，貨票(或運貨單)副張存站備查，其餘各票據如貨票正張及貨物到站通知書等，均填妥寄送到達站應用。此種統作貨票制，既可節省填寫時間又可免除差誤，誠貨運制度之進步辦法也。吾國鐵路填寫貨物收據及貨票之方法，似與統作貨票制亦頗相近耳。

第六章 貨車運輸進款之登記及計核

客車運輸進款之會計，已在客運編詳述及之，至貨車運輸進款之會計，其性質亦頗相同。惟關於貨運會計其交納運費辦法不同，似應先解釋明瞭。

先償後運 *Pay* 凡寄貨人先將運費繳交起運站然後照運者是為先償後運。其在途次查有以貴報賤以多報少者，則所有應補之運費罰款，亦應由收貨人於領貨之先，逐一照納，以免再向寄貨人索取。各站長於各費未繳之先，無論如何，不得將貨物交付收貨人，否則所有未清之款，概惟該站長是問。

運到即償 *Pay* 運到即償，乃特別辦法，凡轉運公司經由鐵路局批准呈部立案，並照章繳納押款者，始得援用。其辦法係由寄貨人將貨物交起運站承運，俟抵到達站，由收貨人照繳運費，然後領取貨物。至中途查有以貴報賤以多報少等情弊及各款未繳清之先，不得將貨物交付於收貨人各辦法，與先償後運同。此項運到即償之辦法，在京漢路有稱為藍票運貨者，蓋用藍色貨票以輸送貨物也。

記帳運貨 *Transport on Credit* 凡記帳運貨者，須先由各行商貨棧填具請願書開明起運及卸貨站名，並六個月內所運貨物約數，呈送各該路會計處，依據此項約數，預算將未記帳運貨之數目，而規定應取保證金若干，然後由該商取具妥實担保，或用現銀作押，若經核准，應給予空白記帳運貨單一冊，以備寄貨時填明，交與車站，每車一張，以便照運。且各商請願記帳運貨，須將常用一定圖記及簽押式樣送局，分發各站備用，而站長承運記帳貨物時，必須查核此項圖記簽押，一一相符，方准起票。至於交納押款，每年由鐵路給予相當利息（京奉路為五厘）。此項記帳貨物由會計處或十日或一月開送帳單，清結一次。凡上月運貨之帳下月以內務須交清，倘如期不繳，即責由保證人代繳或從押款內提扣，並停止記帳，俟欠款交清時准再記帳。

又若按期結帳時所欠運費溢於保單或押款之數，應函知該商照欠額加繳其保或現銀押款，方准繼續記帳。此種記帳運貨，在京漢路又名「白票運貨」焉。

以上三項乃吾國鐵路現行之辦法，至於外國鐵路，則尚有所謂「墊款運貨」(Transport on Advance)一項者。吾國銀行事業未甚發達，鐵路財政踟躕，而自商業經濟狀況觀察之，尚無此項辦法之必要也。貨車運輸進款之登記，為便利起見，得分為(1)站長及(2)會計處述之。

(一)站長

對於運貨進款之會計，應按照車站帳目則例辦理，如登記帳目也，寄送貨票也，詳細報告於會計處也，匯寄現款也，皆須留神處理，俾會計處對於進款得保確密之帳目焉。站長應預備之貨運進款帳單，彙列如左。

- (1) 發運貨物簿 Goods Forwarded Book (單式 1)
- (2) 收到貨物簿 Goods Received Book (單式 2)
- (3) 未清貨帳報單 List of goods Outstanding (單式 4)
- (4) 發運及收到貨物總結表 Summaries of Goods Forwarded and Received (單式 5 及 6)
- (5) 貨物裝卸清單及調車裝卸延期收費清單 Bill for Goods Handled, and Statement of Shunting, demurrage, and Handling Receipts (單式 7 及 8)
- (6) 貨物重稱報單 Goods Re-weighment Register (單式 9)
- (7) 記帳運費清單 Return of Transport on Credit (單式 10)

(8) 退還運貨溢收費清單 Statement of Refunds of Overcharges (單式¹)

(9) 貨物進款日記簿(或貨物現款簿) Goods Revenue Day Book (or Goods Cash Book) (帳式²)

(10) 貨運業務平準表 Goods Service Balance Sheet (單式³)

(11) 運輸貨物報單表 Goods Transit Memo

(12) 貨棧帳、貨物提單、及貨棧收據 Godown Account, Goods Delivery Order, and Godown Receipt (單式⁴及⁵)

(13) 營業進款概數旬報表(此表客貨運輸合併登記已述於客運進款之會計)

貨運進款之車站帳目，雖有上列之多，其最關重要者為發運貨物簿、收到貨物簿、及貨運進款日記簿三項。發運貨物簿所以登記起運貨票也，收到貨物簿所以登記收到貨票也，而現款簿則凡收集現款、匯寄總局、或存於特定銀行等，皆行登入之。

發運貨物簿 此簿專記車站發運一切之貨物，應照發運之貨票登記，但各種貨票，須分類開列，發運之牲畜，亦照尋常貨物登記。預付營業欄所開各項，應鈔入貨物進款日記簿。發運貨物簿應留首頁詳載目錄，凡運往本路各站之貨物，應按所往之站，各留數頁，以便分別登載。所登各項篇目，務須註明月份，算成月結，畫線截止，每旬亦須算成旬結。凡有聯運營業，須另用一式，其聯運不甚發達之車站，即在原簿按照前法，各路各分若干頁，各站應分開，每站留數頁，以便分別登載。

收到貨物簿 凡收到貨票，其所收運費經復核相符，如貨物同時到站，點驗無誤，即可按照貨票，登入此簿。

運載牲畜辦法亦同，收到貨物，亦應將目錄列於首頁，接發貨之站，各留數頁，以便分站登記。如係「應付」營業運費，收貨人付款時，更須註明，抄入貨物進款日記簿某頁。至收到聯運貨物之登記法，與此相同，亦須按照發貨之路，與發貨之站，各分若干頁，以便分別登記，如有必要時，可另用一式登記。

收到貨票，應接起站填發貨票同月登記，收到貨物簿可遲一星期再結，俟上月份所發貨票完全收齊，然後算成月結，其每旬之末，亦應算成旬結。

取貨人應交出貨物收據，並繳清各費，方准提取貨物，及領到時，並須在收到貨物簿簽字，以示鐵路對於該批貨物之責任已算了結焉。凡在未經收到貨票之前，即將貨物交付者，應准貨物收據所載之各項情形，抄入此簿之另頁，並於頁端標明「未收貨票以前交出之貨物」。迨此項貨票收到後，即照章登簿，並應於另頁之下，將貨票已到照章登簿等情註明。

「說明」欄內應將收貨人領取貨物之限期註明。延期收費清單 *Return of Dammitage* 即根據此簿填造，未清貨帳簿亦應於每月終根據此簿填造。

未清貨帳報單，此簿所列一月中帳目之結餘，其數即貨運業務平準表內所列之結數，其中賒括本月底未付之各種款項，及拖欠短收款項之尚未收清者，此兩項皆須將詳細事實列入，其款項銀數則列入「本月未清總數」欄內。貸方各欄應登記下月底止所收現款，或經會計處核准之溢收款項及特別貸方款項。此項未清貨帳簿應在次月終之後，立即送交會計處，例如六月份之未清貨帳報單，應於八月一日呈送，不得延誤。

發運及收到貨物總計表 發運貨物總計表係從發運貨物簿所轉錄，所往之站每站一月總計，須按照本表各欄列在一行，先列上行各站，次列下行各站。如能查得實在重量，此表上之重量，總須照實在之數開列。至於收到貨物總計表應從收到貨物簿抄錄，登記之法，與發運貨物總計表同。編造上項總計表時，務須注意所有貨票上起站填發日期，是否至月之末日為止，如有上月填發之貨票在上月帳結束後方收到時，則此項貨票，切勿開在下月帳上，應另行補報一張，仍開上月月分。

貨物裝卸清單 此單係照發運及收到貨物簿抄錄，付給長夫裝卸力之總數及價率，必須審慎開列，並將一切詳情，記入「附記」欄內，以便會計處復核。此項清單應按期於次月五日以前送核。

貨物延期費清單 貨物到站，收貨人應於一定期間內，提取貨物，過期必徵罰款，此即所謂延期費是也。鐵路所以有延期費之規定者，乃防止貨車無故被商人留用過久耳。此項延期費當記入清單，填明各欄，其最要緊者，即為除去一定期間後應徵罰款之日數也。此項日數並須記入雜項進款簿 *Miscellaneous Receipt*

Book，而將其頁數再填入延期費清單。

調車裝卸延期收費清單 凡調車裝卸延期各費，多記入於雜項進款簿，惟吾國鐵路則將此項收費，另行記入調車裝卸延期收費清單者。此總清單，係按日從發運及收到貨物簿及調車貨票鈔錄填寫，其收到日期應照調車費等項收據，逐項註明，如有某筆至某月終尚未收到，即應鈔入未清貨帳報單內。大站營業發達者，此項報單應分旬造報，但每旬總計，須累計至月底為止，其他各站可按月造報一次。

貨物重稱單 貨物到站後，站長應將運到貨物提出四分之一，再稱之，其稱得重量記入此單。鐵路運送大

宗貨物，如將全體貨物再稱之，手續未免過煩，故僅稱一部分，以爲計算其餘之標準。然若車站設備有稱橋（Weigh Bridge (or Scale)）時，則將整車貨物通過其上，即可得其總重量，以便記入此單。

記帳運費報單 此單爲報告一切由會計處自行收取運費記帳營業之用，此項營業所用客貨票，即用尋常客貨票填寫，其票價運費等項，照式登記，與收現款者無異，如某項營業，曾經局示按照特別價率核收者，則所登記之票價運費，按照特別價率計算，否則仍照普通價率計算。此項客貨票於填發時，須加蓋（記帳）兩字戳記。

記帳運輸報單應按客運貨運分別填造，其每旬結數，應累計至月底爲止，一月內之總計，應列入平準表貨方之特別款項之下。

退還運貨溢收費清單 運貨溢收費遵照車務處長之指示，可由該站站長於交付貨物時退還。此項退還現款，應在溢收費清單內開列，每項皆須經收貨人簽字承認，並須由站長副署爲証。站長對於退還溢收費，務須審慎，如有誤還，站長須負賠償之責，故於退還溢收費之前，務須電致站詢問，如確係溢收，方可退還。至此項清單須將一月間退還之溢收費，逐一開列，隨同平準表送交會計處查核。至退還包件溢收費，亦用此清單開列，但須另結總計。

貨物進款日記簿 此簿專爲登記每日各項貨運進款延期費及其他特別收入之用，銀款應隨收隨記，每日結一總數，登記此簿，可從發運貨物簿將當日所往各站預付運費之總計，照數抄入。每日所收銀款，應照解匯客運進款辦法，於次日送交會計處出納課。客貨運輸兩項進款可用一份解款單解送。此簿每日總

計行下，應附註如次「此款已隨某日某號解款單送呈出納課。」

凡收到貨物運費已在發運貨物簿或收到貨物簿登記者，必須將各該簿之頁數計入貨物進款日記簿特備之欄內。所收貨物運費，如係銀行鈔票，數目在一百元以上者，必須在日記簿「說明」欄內註明詳細情形。若係銀行支票及現號銀條，則必經事前允諾之人，親日來交，方能受收。既收之後，其確實情形，亦應在「說明」欄內註明。一切現金餘款，未經許可，站長不能自行扣留。貨物運費之銀款，每日停止貨運業務後，站長應完全取出，親日照數點畢，然後在日記簿簽名。此款在未解出納課之前，站長應負保管責任。凡遵照付款憑條 *Pay order* 付出之款，應在該日帳目之末端列入貸方。

此種日記簿上帳目，無論如何，不得以橡皮磨擦，如有錯誤，可用墨水筆劃去，其字跡仍須顯出，改正之字，即填寫其上，凡有改正之處，站長均須簽名。

貨運業務平準表 填造貨運業務平準表辦法，與客運業務平準表完全相同，站長須謹記所有車站必須報帳各銀款，均屬站長之帳，其解出納課各銀款，均以正確代現款之憑單解交出納課者，均入站長之帳。借方應列各項如下：(1) 由上月帳移來借方結餘。(2) 送呈會計處總計表內所列發運貨物之「預付」運費，及送到貨物之「應付」運費兩項之總計。(3) 訖站查出貨票短收之款。(4) 本月內所收延期費存棧費裝卸力及調車費。(5) 總計表內「應付」運費之銀款，此種款項，須列入本月份平準表內，如不能則須列入下月平準表內。(6) 會計處及出納課指示以前，未經列報之短收款項。(7) 報單未列之他項業務進款，應將事實詳細註明。

貸方應列各項如下 (1) 本月內隨同解款單解局銀款之總數，其中包括現款及代付款之正式單據在內。(2) 照單退還之溢收費。(3) 貨票上錯誤之數，而實未曾收回各款。(4) 由會計處指示之特別貸方款項。

短收與溢收銀款，至月底尚未清算者，應在平準表之背面，詳細記載，每月月終之結餘，應轉入下月帳內。此項結餘賒括上月底一切尚未付清各款，並本月或上月平準表內貨物運費暨一切未經清理之短收費，及借方款項，此項結餘之詳細事實，應即登入未清貨帳報單內。

運輸貨物報單表 此單係開列每月月終具報會計處之貨運業務平準表，及各項有關報單目錄之用，每份兩張，第一張隨同報單呈送會計處，第二張存站備查，此單當儘次月十日以前，送交會計處，聯運報單尤須按期造送，以便如期轉送清算所，不致遲誤。如某種報單無運輸可記（但貨運平準表凡有上月結餘或本月結餘總須照送一份），則於本報所列該單「號數」欄內填一「無」字，即不必另送空白報單。

貨棧帳 貨棧帳分裝訂成冊，及未經裝訂之散頁兩種，裝訂帳簿每頁號數須用機器軋成，留備站長存查，其散頁帳應交與運貨商人會同站長在帳簿帳單上一同簽名，以資證明登記無誤。每次提貨時，皆須在裝訂帳簿及散頁之背面，將應記事實註明，若所存之貨已經完全提取，散其頁帳應由站長保存，隨同提貨單送交會計處，凡存棧之貨，非俟貨物到站商人已在貨物收據背面簽名交給站長，站長不得開登貨棧帳。貨物提單 提貨單應由商人或其代表簽名，交給站長，在領取貨物以前，應令收貨人在提貨單上簽名，並將存棧費交清，站長應將提貨單慎重保存，隨同貨棧帳送交會計處，以資證明。

貨棧收據 貨棧收據每份三張，第一張交給商人，記明所收銀數，第二張與該日之進款隨同解款單送交會計處，第三張存棧備查，每次所取之存棧費，均應另開收據。

(二)會計處

欲明貨運進款在總局之計核，當先知會計處之分課，方可分別處理。吾國各路約分為綠核課客運課貨運課（此二課亦有合併為檢查課者）及出納課四課，然關於貨運會計，自當以貨運課為主腦，茲將其職務分述之。

考核貨票 站長送呈總局之各種貨票，貨運課應以之與貨物分等表連價表照對一切。查核所收運費有無差誤，無論運費預付或應付，查有差誤，應填發運費差誤表 *Inaccuracy Note* 通知收貨站長，而預付運費有差誤時，又應通告發貨站長查照。

審結報單 站長送局之日報旬報或月報等，貨運課均應一一審察，為之結算。起站發貨報告及訖站收貨報告，應互相對照，並為改正，然後結算。其貨票總計表 *Summary of Invoices* 應轉入貨運營業簿 *Goods*

Transaction Book 以便與「收到貨票日報」*Daily Invoices Received Report* 相核對，如此可得完全貨運表冊，不問貨運之為記帳與否也。大鐵路之貨運營業簿，每頁僅能登記二站，且本段貨物，連段貨物，聯運貨物等，均各應置貨運營業簿一本，其數必多，欲減少貨運營業簿之數目，則又非將各站集成為小段，其每小段內之各小站，附屬於大站，另立名目不可。每月月終，結算每頁總數，此即該月二站間貨運之總噸數也。貨運報告有以起站為根據者，有以訖站為根據者，各路辦法不一，滬甯路採用後法，京奉京漢採用前法。此

項根據確定後，每月月終或後數日站長應送呈月報，以備貨運課之稽核改正，然後再通告站長。出納課所照會之解款數，應與站長所報告者相比較，若有不符，再與站長日報相核對，以稽核信。Audit Letter 通告站長。此外貨運課又當算出每站運費已付未付總表，以與呈報之數相比較，如有差誤，應即清理完妥。其站長之日報月報應再結成「更訂表」或「更訂簿」Receipts and Credit or Debit Book。

國有各路對於貨運進款之登記與客運同，多用車務進款簿，自貨運業務平準表轉帳過來，月終結帳，填發轉帳單，以便記入現金簿焉。

貨運課除辦理貨運會計外，尚應集成統計，例如核算上下行貨物噸量，進款數額，延噸公里，每段每站進款等，並須編造本路運輸與聯絡運輸比較表。又須每星期編造出站進站過站貨噸表，俾呈車務處長籌畫調劑運輸之方略。

年終由總核課將客貨進款等與各項費用記入營業帳，結帳後轉入歲計帳，與其他收支合算，則該年鐵路之盈虧瞭然可數矣。

第七章 貨運負責

在今日中國鐵路，運送貨物有貨主負責與鐵路負責之別，然鐵路宜負運貨賠償之責任，此各鐵路先進國之通例。吾國自民國十年一月一日起方開始貨運負責，所以遲遲者，蓋有數種考慮在焉。中國鐵路設備之缺乏，人民程度之低下，保安行政之腐敗，法律能力之薄弱，而欲貿然爲此冒險之事，勢固不能。夫運貨之責，非僅圖其運送之安穩而已，蓋兼有保險之性質存焉。保險之制，豈能預防危險之來哉，取償於多數之安全。

而調擠其中之不幸者耳。故既負責任，即有賠償，營業愈增，賠償愈大。辦路者若僅求無形利益之增多，而支出之鉅，在所不計，如是則應償與否，與所償程度之問題出，而兩方之爭執起矣。路律者，所以規定鐵路與貨商相互間之權利義務者也，故無路律，則根本之不存，何責任之可言。其次則爲警務，地方警察既未推廣，鐵路不得不自募路警，而限於經費，又不能多募，困難實甚。此二者外，皆關於鐵路經濟上之事也，如堆貨之棧房，存貨之貨倉，敷石之廣場，運送之便道，延長之站台，嚴密之柵欄，添備之地畝，收發之員司，裝卸之夫役等，無一非耗費之事，至運價能否緣此而酌加，當視其成效如何而定。不特此也，運貨負責又非一路獨行，所能得大效，必各路一致興辦，而後直載接運之際，始得行之，而無窒碍焉。

我國有各路既已一致實行運貨負責，則對於設備上自以貨倉爲最要，各路有則推廣，無則添設，並當設貨倉主任以專責成。鐵路與貨棧關係至密，非僅因貨運負責亟當添設，並當爲公衆棧房，作爲附屬營業，故詳述於此章末段。鐵路警察原爲保護鐵路財產維持治安之用，迨貨運負責實行後，凡站上車上均應另設專任警察，貨車開行時，由護車長警負責，在站停止時，該護站長警應共同負責。

貨運負責通則及路局辦事細則（見附錄）規定運送之手續，鐵路運送之責任，以及賠償之手續等，此處不必再述。惟規定有鐵路不能負責之貨物，此層應多加研究焉。夫鐵路運貨負責，對於貨主須負有保險及賠償之責任，本所以堅貨主之信用，增鐵路之營業也。即就鐵路辦事一方面言，對商人貨物既有負責與不負責之分別，關於防止危險等，一應處置，其勢須有不同，將感非常之煩瑣，况又有不能統一之缺點，而按諸實際運輸時，終仍不免混雜，似欠完備。鐵路對於貨主負責，已成一種定例，與其分別辦理，既增員司辦事上之

困難，且貨物種類繁多，又未能完全確定何者應負責，何者不應負責，易致混亂，不若從貨物性質或特種原因，除去不適用於鐵路負責者歸諸例外，其餘一般貨物，皆規定由鐵路負責，將貨主自行負責一種，全行取銷，以利商民而資統一。至於一般貨物，既盡由鐵路負責，則其運費即不妨另行訂定，照現行者酌量增加，商民無不樂從，鐵路收入亦得增加，一舉兩得，豈不大有裨益耶。各路除吉長路已概由鐵路負責運送貨物外，四洮路亦有此種傾向，其他各路亦正在研究之中，將來當由交通部頒布則例，飭各國有鐵路一致施行運貨概由鐵路負責之方策也。

貨棧營業本為鐵路運貨必要之具，又屬運輸附屬營業之一種，東西各國鐵路，無不特設貨棧，以保管鐵路運輸之貨物，且籌備普通貨棧營業，既足便利商民，又得增加鐵路之收入，他國不必論，即如在我國境內日人管理之南滿鐵路，依一九一九年之統計，其營業里數祇有五百二十四英里，六、運送貨物之數為九、三一一、二四九美鎊，其倉庫營業之收入，竟達一、五六三、一〇七、五〇元之多，而我國現有之鐵路為三千餘英里，以南滿路倉庫收入之半數為比例，可得六百餘萬元之多，就此計算，其數不可謂不鉅矣。

我國各路除滬寧滬杭甬沿路大站建設貨棧以為保管本路運輸之貨物外，其他如京漢京奉京綏津浦，雖皆以貨運為主要之路，然其保管貨物事務，多由轉運公司兼營，更無普通貨棧營業之可言，此種辦法，實未妥當。轉運公司之貨棧，既不完備，棧租各家尤不同，且同時有收管棉花及油類等物者，故保險公司不肯保險，即肯保險，取費亦昂。凡貨商於貨到時，如牛皮等須再乾燥之物，恒直接運往乾燥場或運往較安全之貨棧，再行改裝，總期不入轉運公司之貨棧，此則實非便利商民之道也。幸自貨運負責實行後，各路均積極籌

建貨棧以爲保管貨物，亦即所以保護鐵路利益。將來貨運必有發達之機會。若謂建築倉庫費用太鉅，恐一時未能舉辦，卽行舉辦，用款進款相抵後，未必再有贏餘，此則未免過慮焉。須知我國鐵路所處之地位，多在北方一帶，而北方之大宗出產，又多屬糧食、煤炭等類，且多在秋後到站，自秋後至春末，雨水稀少，宜於倉外保管。至於必須倉內保管者，祇有綢緞、雜貨等零担而已。故各路原有貨棧者，固屬甚衆，其未舉辦者，可先從小計畫，然後陸續擴充，於事易舉，而負担較輕，豈不兩全哉。

貨棧營業之利益，及吾鐵路應舉辦之理由，既述於上，則對於貨棧事業，固不可不加以研究也。考貨棧營業，可分爲棧內保管、棧外保管兩種。視乎貨物之性質，裝運之方法而定。凡易於損壞、易被偷竊且價昂而畏風雨等貨物，如綢緞、布疋、雜貨等，皆歸棧內保管。其不畏風雨而難於偷竊、價值廉賤者，如木料、石料、煤炭、糧食等大宗貨物，皆歸棧外保管。然在棧內棧外之中，又可分爲運前保管、運到保管，及普通保管三種。分述如左。

(1) 運前保管 所有託運貨物，不能即日運送者，概歸運前保管。凡商民送至車站託運之貨物，鐵路當接貨運規，則先行承運，核收運費，給予運前保管收據，或提貨單，並將預定裝運之時期，通知寄貨人，然後依次裝運。至裝運之日，再將運送之月日及列車號數，填入收據存根，並通知寄貨人，前往到站提取貨物。此種保管，皆因鐵路運輸遲滯所致，故不得核收保管費。

(2) 運到保管 凡寄貨人欲將託運之貨物，運到車站爲運到保管，須於託運時在報運單內聲明。到後保管之期間，鐵路卽按照保管之期間，核收保管費及運費，發給運到保管收據或提貨單。寄貨人須將該收據寄交收貨人，如期赴站提取貨物。倘過期提取者，卽照章核收囤存費。如在未到期之前，向鐵路請求延期者，不

在此例。或於託運時，並未聲明運到保管者，鐵路祇照普通貨物辦理，倘到後如不按照規定期限領取者，即照章核收囤存費，蓋以保管費比囤存費稍廉也。

(3) 普通保管 凡不由鐵路運輸之貨物，而託鐵路保管者，或因其他原因暫時不能託運者，均為普通保管，其保管費當較運到保管費為稍昂也。

鐵路貨棧以保管寄存之貨物，徵收保管費為目的，其寄存之貨物，雖不限其種類，然視貨物之性質，有認為可保管者，有不能任保管者。其不任保管拒絕寄棧之貨物，普通之標準如下：(1) 危險物，(2) 易銷耗，或腐敗者，(3) 放惡臭者，(4) 性質不明瞭者，(5) 違禁品，(6) 有損壞棧房及其餘貨物之虞者。凡認為可以存棧之貨，既經存棧之後，對於貨物當負保管之責，而為經理，若因雨漏竊盜散失等事，而存貨受有損失，則必須證明非出於鐵路之過失，否則當負賠償之責。若其損失由於天災地變等，不可抗力，及因平氣候變遷，或受鼠嚙蟲蛀腐蝕等，鐵路當然不負責任。然既有保管上之義務，對於貨物之有無損壞，不可不時加注意，若發現存貨中一部分遭蟲蛀變性等事，即當從速通知貨主，以便提貨出棧焉。

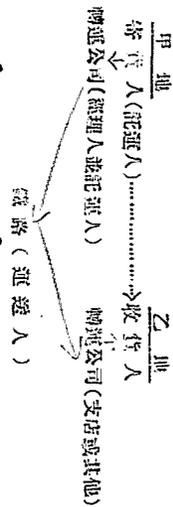
吾國鐵路關於貨棧適用之單據有三，已述於前章。貨棧帳者，商人寄存貨物時所用之憑據也，提貨單所以提取存棧貨物也，貨棧收據即商人交納存棧費（即保管費）之收據也。

凡此三者僅適用於運到保管之辦法，至若普通保管則當另行籌畫。且貨棧帳係一種收據性質，未可以轉與，作為現金變賣，故當發行貨棧提貨單，使得向銀行押款，既可流通金融，又便訂立交易，法至善也。

中國各鐵路運輸貨物，有全由轉運公司經理者，普通則凡零担貨物或由寄貨人直接報運者為多，而整車貨物則多由轉運公司出名託運。故無論何路，運輸貨物由轉運公司經手者，約居十之七八。然則轉運公司亦為鐵路運輸之一要素。其性質如何，利弊何在，及存廢問題，皆為吾國鐵路學者所應研究者已。

我國所稱之轉運公司 Forwarding Company 亦名運輸公司 Transportation Company 即運送承攬人，以包運貨物而取佣錢為目的也。轉運公司兼營海陸運送，故亦稱水陸轉運公司，在江浙兩省俗名過塘行。且與北方數省之鑛局，其性質頗相似，不過鑛局為陸上保險營業，自鐵路創設後，日就消滅，而轉運公司則因輪船鐵路以起，故其營業漸趨發達不已也。茲所謂轉運公司者，第就以運送鐵路貨物之取次（即取於此而以此傳達於彼）為業者言之耳。

轉運公司立於貨商與鐵路之間，而不自運送上之責任者甚少。當受寄貨人之託運貨物時，常以公司名義發行提貨單，於是合許多同等級之貨物，彙送至車站，記明運貨清單，交於站長，或貨物員，經該員之監視，以



裝入於指定之貨車為始，運送之責任，方移屬於鐵路。乃領取鐵路之貨物收據或提貨單，附以本公司之運貨單，寄交貨物到達站所在地之支店，或經理店，而運送之事乃完。此外轉運公司自鐵路交貨後，即添附運送計算書送致收貨人，所有發貨公司應取之各費及自己應取之運費經理費及墊款等，收清以後，乃收回鐵路收據，以貨物轉交於收貨人。

轉運公司託鐵路運輸之貨物，多依整車法運送，而以零擔運送者甚鮮。蓋整車運送，必其託運之貨物數量甚多，能於一車之中，裝載同等品，則其價率較為低廉。然其招集貨商所運之貨物，則以零擔計算，可沾大利。且裝貨入車諸等分配，可以抑報等級，故實際上轉運公司與貨商約算之運費，較之貨商直接託鐵路運送之運費常更低廉。而鐵路站員亦極力與轉運公司聯絡，以期上下其手，現在商貨繁盛之站，棧房林立，皆轉運公司為轉運商貨而設者也。

轉運公司之信用，與鐵路有天淵之別。鐵路對於一切貨物祇收運費，不負責任，迨近年始實行一部分貨運負責。然轉運公司則誠實無欺，凡貨物在途中損壞遺失，照數賠償，且整車貨物其裝卸手續，亦由轉運公司為之，此時若有損失，全歸轉運公司負責。抑有進者，鐵路運貨雖有負責而驗關納稅，仍須運貨人親自照料，極為不便，然轉運公司能仿過塘報關之例，代納釐稅，經理進出口之報關，不特其率較廉，可得大宗利益，且手續簡便，甚博世人之歡心。故即旅客行李多者，亦仿商貨為之，交託轉運公司，運費較鐵路為便宜，且無損失照料之苦。

鐵路對於轉運公司之大宗定期貨物運送，多定有回佣，一則以廣招徠，二則為商家儲金起見，實為獎勵貨商之道。此項回佣，因交納運費之多少而異，運費愈多，回佣愈大。且因各種貨物不免有路短費廉，雖號大宗，難期及格，准以貨物噸數核算，俾得均沾回佣利益。此項辦法於商家大有裨益，乃因資本微薄，各商人希圖利益紛紛開設轉運公司，遂致紊亂定章，減價爭攬，甚至賄貼回資，不顧成本，一方面又串通站員，侵匿運脚，弊竇多端。故京漢京綏京奉各路，均停給回佣，而津浦滬甯滬杭甬則仍給回佣如舊焉。今各路之通行辦法，

即爲慎重起見，選擇轉運公司中之殷實者，令其每家先繳押款，呈請交通部立案，方准承運鐵路貨物。所繳押款，由路局存儲銀行，給予相當利息，倘有虧短運費，並違章罰款等項，即由押款內扣除。如報歇業，照數發還，其已經立案者，由鐵路給予特別利益，享有先運後償及記帳之權利。

上述數點，可證明商家貨物多託轉運公司，而不直接向鐵路報運者，乃因託由轉運公司之運費，較之直接報運者爲低廉，且轉運公司完全負擔運送之責任，並可得其他之便利，則商家何樂而不託轉運公司代運也。

自鐵路方面觀之，轉運公司乃大不利於鐵路之機關，蓋轉運公司能操縱商貨，壟斷實業，一面又賄賂不肖路員，把持運務。設鐵路能設法獎勵貨商，使之接近鐵路，所有貨物悉直接報運，則鐵路必可得較大之利益，轉運公司所得之利益，固皆自鐵路分配得來者也。然則轉運公司乃不啻爲鐵路財政上之競敵，鐵路應有所以排擠之。雖然，轉運公司不啻爲貨商協議運費，且爲鐵路招徠貨物，蓋轉運公司於沿路各站及各商埠口岸，皆設有分號，或往來店，能吸收各處貨物，鐵路若與之聯絡，即可得大宗定期貨運，於鐵路經濟上，頗有神益。然凡運輸之貨物，皆由鐵路自行招徠，固不勝其煩，而效果亦有限。不特此也，轉運公司本兼陸運水運二者，鐵路遇有水運競爭時，若特給以優先利益，使發生有互相補助之必要，則可爲競爭之利器，克勝他人也。

抑更有進者，多數轉運公司每結合組織轉運公會，其勢力尤爲強大，今鐵路貨物其來自轉運公司之手者，十居七八，設稍有對於轉運公司發生不利益之點，恐將起而反對，或罷運，或改由水運，其影響於路運前途

者尤大，故依目前情形觀之，轉運公司弊竇雖多，與鐵路有互相補助之必要，其間關係尙未容截然割絕者也。不過轉運事業，鐵路恒有自設機關以經營之者，吾國各路亦可按其運輸及商務狀況而特設轉運事務所，由鐵路直接經理之，其如現在各路之運煤事務所，其性質固頗相類者也。

各路沿綫設立之轉運公司，即就已呈部立案者而論，亦有百數十家，其與鐵路訂定合同運送貨物，觀左附滬甯章程即可知其梗概矣。且轉運公司之大者，如匯通捷運等，每承運各路聯運貨物，其間關係之複雜，又不可言而喻也。

附 滬甯鐵路正式承認轉運公司及核給運貨回佣規則 民國十年一月一日實行

(一) 轉運公司如欲本路正式承認者應先以現款五千兩交付本路總帳房作為保證金此項保證金所得權利不過得本路正式之承認並無其他特別權利

(二) 本路正式承認之轉運公司以一定之限額為止數

(三) 所有正式承認之轉運公司應將各該公司總經理經理之圖章簽字式樣交存本路備查

(四) 轉運公司中無論何公司如有何等舉動本路概不負責

(五) 所有轉運各貨不得專利轉運

(六) 所有正式承認之轉運公司應簽立字據聲明對於本路隨時頒發實行之一切運貨規則明白了解並切實遵守

(七) 本路核給各正式承認之轉運公司之運貨回佣自民國十年一月一日起按照後開辦法核給之

運費每年不滿二萬五千元者不給回佣

運費每年滿二萬五千元至不滿五萬元者給與回佣百分之五（九五扣）

運費每年滿五萬元至不滿十萬元者給與回佣百分之七份半（九二五扣）
運費每年滿十萬元或十萬元以上者給與回佣百分之十（九扣）

（八）所有回佣概以歲計年度計算惟轉運公司有於年中中途起運貨物至歲計年度終止之時其運費不滿二萬五千元之數然自該公司起運貨物之日起算十二個月以內此項運費能滿二萬五千元之數者本路當按其歲計年度終止以前實在運費之數照給回佣百分之五以後之回佣即概照其運費之多寡以歲計年度計算之

（九）凡訂立特別回佣之商品其運費於核計本規則第七條所列各回佣時不得併合計算惟轉運公司自願不有此特別回佣時仍可按照規則第七條辦法辦理核計回佣之數

（十）輪轉運公司有大批貨物經路訂立特價轉運者此項運費不得給與回佣

（十一）運輸緊箇不給回佣

（十二）凡照減價價目運輸之貨如空來運同時照半價收費及合同訂備貨車所裝各貨等項概不給與回佣

（十三）寄貨人及收貨人若非同是一人或同一行號概不給與回佣

（十四）以上規則概適用於轉運貨物之私人商家行號及正式承認之各轉運公司如其他經營轉運公司事奉之行號未經本路正式承認者其全年所付運費之數逾二萬五千元以上本路當亦按照本規則給與回佣惟以百分之五為最高回佣

（十五）本路為鼓勵私人商家行號運轉貨物起見對於此項私人商家行號一切利益安加顯讓與正式承認之轉運公司同一待遇

（十六）核給回佣概照運費核給其裝卸費及其他各項費用概不給與回佣

（十七）凡所付貨物運費其貨物係裝由貨物列車或混合列車中之貨車轉運者方准照給回佣若所運貨物係裝由旅客列車或混合列車中之車守車行李車轉運者則概不給與回佣

本路填發乘車免票與正式承認之轉運公司之用惟須按照後開辦法辦理之

每月運費由五百元至二千五百元者給與三等免票一張

每月運費由二千五百元至五千元者給與三等免票二張

每月運費由五千元至七千五百元者給與二等免票一張三等免票一張

每月運費由七千五百元至一萬元者給與二等免票一張三等免票二張

每月運費在一萬元以上者給與一等免票一張二等免票二張三等免票二張

(十八) 凡般實行號如欲每月運費記帳者准可照辦惟須先以款項存交本路總帳房作為保證金其數須以敷抵該行號兩個半月之運費為標準並須由該行號證明允於本路總帳房開單收帳時迅速照付所有一切兌換指虧亦允自行担任倘所存之保證金不敷抵銷兩個半月之運費者應由該行號按照本路總帳房隨時所定之先期存款整數先期交付以免鐵路或受虧損之慮此項先期存款並於結算月底四日以前如數照付

(十九) 所有轉運公司轉運各貨於裝卸時應由各該轉運公司出名與本路或本路派定各站各貨棧之搬運夫頭目接洽辦理
所有各貨應繳關稅厘金應由各轉運公司負責照付如轉運公司有未將此項關稅付清者稅關向本路收取時本當照付將已付之數在該公司所存現款保證金項下扣除該公司未將所扣之保證金補足原數時本路不再以車輛供作該公司應用

(二十) 已經正式承認之轉運公司本路可以不預行通知隨時將承認取消之

第九章 發展貨運之規畫

鐵路在創設之初，旅客恒多於貨物，及鐵路發達，貨物漸多，貨運進款遂亦駸駸超乎客運之上，徵諸中外各國，莫不皆然。西人謂貨物進款為富國之反射鏡，良非虛語。然亦視鐵路所占之地位何如耳。鐵路附近若無別項競爭機關，則不俟吸收，而所有貨物莫不樂出於其途，若與河海併行，或與他種運輸機關對峙，縱使獲利甚豐，仍恐難免有競奪情事，苟不講求招徠之策，真有稍縱即逝之慨。惟招徠之術，多因人之能力及各種

關係而異，不能以一概論，然要不外乎在事員司羣策羣力，和衷共濟，對客商廉潔謙和，對路務勤慎周密，關於貨物消長之趨勢，商業經濟之變化，隨時留意，務使生產消費分配得宜，則鐵路營業，自可達到發展之目的矣。

外國鐵路爲開發實業實行招徠起見，每有專設實業處，(Industrial Department) 專司其事者。我國各路則關於貨物招徠事務，統由車務處兼理，而各車務段長站長等均就地籌畫，吸收貨物，詳呈車務處核奪辦理，然段長站長事務紛繁，究未能兼顧並籌，措置裕如，而車務處兼管運轉及客貨營業，並無專門招徠貨物機關之組織，故決不能施行大規模之招徠貨物方策，此商務課之設立，分派貨物招徠員赴各地實地接洽營業，所以極爲必要也。貨物招徠員須精通商業智識，且與商會或其他商業團體相周旋，調查商業之消長，而施以吸收之手段，若探悉商人有何要求，應隨機處理，務使滿意，各員又必定期集會，互相報告吸收情形，及貨物移動之情形，如此氣脈相通，方不至有顧此失彼之虞也。

貨物招徠方法擇其最要者，述之如左。

(一) 調查沿路特種貨物 調查者，所以明悉物產之真相，及鐵路之勢力範圍，而定其進行之程序也。貨物種類複雜，聚散靡定，最難知其實在之情形，兼以商業貿易，金融機關，與夫貨物之裝捆，保管，轉運，裝卸各事，在在與鐵路有關，是以非詳密確查，斷難從事吸收。調查貨物，可分生產消費及經過三項，如出產貨名及其數量，出產地名及經理人名，並由出產地至車站之里程，運送方法，及脚力雜費之多寡，均當一一查明。此三項貨物常與各處結成需要供給之關係，若調查詳確，與本路運輸之貨物，兩相對照，即可知其何者爲向不

經由路運之貨，何者爲尙未盡由路運之貨，原因既明，自可着手招徠矣。

既知貨物之真相，其在車站勢力範圍以內之運輸狀態，若地勢，或近山岳，或通河流，若道路，或爲平坦，或爲崎嶇，若設備，或有舟車，或有牲畜，若徵收機關，或爲稅局，或爲厘局，凡此皆關緊要，蓋因運費之拖運腳力，關稅厘金，均足構成出貨消長之原因焉。

(二) 接近貨商 鐵路爲營業性質，對於貨商理宜遇以禮貌，待爲上賓，方可謂克盡厥職。我國各路人員，或因不諳世故，盛氣凌人，或因方言歧異，語多隔膜，兼以路章複雜，手續繁多，往往彼此感情，不能聯絡一氣，坐使多數貨物流於競爭機關，其由鐵路裝運者，亦多託轉運公司代爲報運，徒使物產價格，重其負擔，欲矯此弊，當與貨主常時接近，殷勤款待，每得機會，卽於談笑之間，鼓吹鐵路之價值，使之運轉貨物，安然不疑，其有關於運送方法及運貨價章，不甚明瞭者，爲之詳細陳說，並將他處之販路商情，亦可告知，貨物在運送中，若有損失，立卽如數賠償，冀得達於完全吸收之目的。惟是運送貨物，選擇路徑，雖買賣兩主（卽收貨人及寄貨人）均有此權，然大抵以從買主之意者爲多，故當勸誘之時，或與買主接洽，或與買賣兩主雙方接洽，均無不可。惟僅與賣主接洽，而置買主於不顧，恐難得其美滿效果，蓋因商業習慣，賣主欲得主顧之歡心，不得不從買主之所願，且在買主既買成後，待運甚殷，較之賣主，尤當易於招徠也。左列兩式，第一式爲運貨路徑單 *Routing Order*，載明寄貨人姓名，日期，單之號數，由收貨人簽押，請求寄貨人向約定之鐵路，報運所購之貨物。第二式爲附片 *Slip*，給與收貨人，俟致函於寄貨人時，附黏於上，俾可注意向選定之路報運也。

運貨路徑單

Routing Order

日期

Date

收貨人

Consignee

住址

Address

寄貨人

Shipper

住址

Address

運至

Sent to

由何處

Per later

存根

File

由 查招致

Secured by

號數

NO

寄貨人(日期)

Presented to

Shipper(date)

式 (1)

號數 NO.

請將欲運貨物由 鐵路運下
 Until otherwise requested, please forward all goods
 如有改趨營另函請
 For the undersigned via

此單發出後從前運貨將請求應作罷論
 This cancels all previous shipping and routing requests

.....Railway

式 (2)

請將欲運各貨
 由 鐵路運下
 為要

Ship
 Our goods
 Via
 Railway

(三)核減運費 核減運費之目的原在吸收大宗貨物增加進款各路行之已久似無須贅述惟既經減價之貨是否能收功效未經減價之貨是否尙宜擴充是不可不詳加研究者也查減低運費之意或因抵制競爭機關或因獎勵地方實業或因利用運輸餘力或因担任公共義務凡此皆須審慎從事毋超越範圍徒將

餘利犧牲，毋厚甲薄乙，致碍實業發達，總宜通盤籌算，使生產消費運輸三者，各得其宜。至核減運費方法，有對於一般客商附以條件公開發表者，有對於貨主協議條件簽訂合同雙方共守者，更有以每期繳納運費總數作爲標準，算給回費者。以現在各路狀況觀之，除第一法不計外，第二法僅行之於煤鑛鹽商及大資本之公司，第三法僅行之於轉運公司，而對於一般貨主，尙未之多見也。此種辦法，爲目前計，固可爲吸收貨物之一策，然於運價原理言之，決非獎勵出貨發展實業之道，蓋以公平爲主，第使一般客商利益均霑，自以採取第一法爲宜，然必於競爭和緩地段，且盛出物產之區施行之。至於第二第三法，原以鼓勵實業發展路務爲目的，以其有合同束縛，故特限於有關係之人，獨享其惠，於競爭劇烈地段適用之。

(四)改良運送 發展貨運固以減低運價爲先，而運送之改良，設備之完整，乃永久根本之計，故近年各國鐵路之競爭，已漸由減低運價，而轉趨於改良運送矣。夫鐵路之於交通界，可以獨樹旗幟者，爲設備完全，爲輸送迅速，爲裝載平安。如是車輛宜添購也，其構造尤宜適合裝運貨物之性質，運鮮貨魚肉等，則用冰車，運牲畜則用牲畜車，他如敞車宜裝何貨，棚車宜裝何貨，均應預先籌妥。貨棧宜添造也。終站設備，宜改良也。貨物宜實行完全負責也。准商人添設私用岔道也。貨運宜由鐵路代繳厘稅貨捐也。蓋以驗關納稅，若須運貨人親自照料，則雖實行貨運負責，客商仍未得便利此項運輸仍難發達，若由鐵路代墊厘稅及驗關，則運貨人僅須將一切運貨票據交付鐵路經理，俟貨物運抵訖站，於交貨時向收貨人索還，如此則客商可免隨車照料之煩。貨物宜施行速運辦法也。鐵路對於特種貨物宜實行速運，因運送迅速與否，影響於市價之漲落者甚大，又其完整損壞之程度，亦可得而預卜也。市價漲時，商民急求趕運貨物，何計及區區運費，市價平而

無漲落者，運送遲早，均無不可，市價跌時，爲觀望市價計，尤願運送居最後焉。

(五) 提倡農業 我國以農立國，而各鐵路經過之區，多係農產繁盛之地，故各路貨運目前除煤礦外，以糧食爲大宗，且逐年增加，將來必居貨物源流中最要之地位，惜農民狃於故習，祇圖近利，人事地方兩有未盡，其影響直接及於民食，而間接即及於鐵路運輸，此提倡農產所以爲必要也。至於提倡方法，因地機宜，未可盡同，然依目前情形觀之，似可分爲二。

(1) 農產陳覽室 卽先將沿路所運各農產製成標本，分別標識，名稱、產地、產額、用途、價格、銷售地、運費、每畝產額、每站每年運輸若干等，於各大站候車室內，擇定地點，備製櫥架，分別陳列，任人觀覽，以引起農商競進之心。此舉於增進運輸，極有裨益，此外並須將各站出產一覽表，從詳編造，印刷多份，分送往來貨商，以資鑒考，此舉較之陳列室，尤爲重要焉。

(2) 農事列車 攷歐美各國近年竭力獎勵農業，而美國各大鐵路常有開駛農業專車者，聘請農業學校或農業試驗場人員往各站講演，並用標本儀器，就地試驗，如是灌輸農業智識於一般農民，農業方可期發達，鐵路運輸極爲利賴，舉其顯而易見者言之，外國棉紗進口每年約有二萬萬五千萬之數，中國地利著稱環球，北省棉花，尤爲特產，因勢利導，可補漏卮，亟宜仿照講演辦法，分途舉行，以利運輸。此項提倡農業辦法，京漢鐵路已於民國七年嘗經試行，可見該路獨能先注意及此，洵足多也。

此外如裁撤厘捐，在我國鐵路，乃發展貨運之唯一方法也。凡貨物由產地而至銷售地，端賴運輸，故運輸業務，於農工爲間接，於商爲直接，蓋買運有無，全恃舟車以爲樞紐，而物價之騰跌，尤與運價有密切關係，故國

內貿易實較國際貿易爲尤重。各國無不確立保商政策，使百貨任其所之，而無障礙。我國鐵路之貨捐，猶厘金也。病商病路且病國，識者皆議裁撤貨捐局，另謀補救之方法。由鐵路代爲徵收也，貨商報運貨物時，除應收運費外，加收貨捐若干，並另出收據，所收貨捐數逐日解繳路局會計處，另立帳登記，每月應將已收之貨捐，由路局彙造月報，呈由局長查核，轉呈交通部咨送財政部，收執備案。寓徵於運也。此項稅捐加於貨物運價內，每年由路局繳納若干於財政部以資抵補。民國二年交通部曾提議此項辦法，先在豐台試行，由京奉京漢京綏三路按每年十萬兩繳抵，經國務會議議決，七月實行，並泐石爲記，十一月津浦亦實行，然皆行之未久，各局又紛立，恢復原狀矣。蓋貨捐局久爲軍閥宣靈所把持，視爲肥缺，卽最近全國財政會議所議決之裁厘案，恐終成泡影耳，遑論鐵路貨捐耶。

總之，發展貨物運輸之方法有二，吸收他路或輪船之運輸，一也，自謀發現新出運輸，二也。斯兩者均當加之意焉。雖然，競奪運輸，祇於勝利者，方有裨益，而發現新出貨物，如建設廠坊也，開礦也，籌設商行也，以增加鐵路之運輸，類皆不特有利於鐵路，而一般社會，均受莫大之利益，徵之歐美各國鐵路，對於發現新運輸一層，無不已著成效者也。

第五編 聯絡運輸

第一章 中國鐵路聯運之沿革及成績

聯絡運輸之界說及與本路運輸之區別

鐵路運輸有所謂本路運輸 *Local Traffic* 者，有所謂聯絡運輸 *Through Traffic* 者，然此兩種英文名字，亦有用作區間運輸直達運輸，是皆屬於本路運輸之範圍，故於各路聯運，則用 *Intraline Traffic* 於一路內各段聯運，則用 *Interdivisional Through Traffic*。而吾國鐵路則採用前兩項名字，用作本路及聯絡運輸，同時亦有用作區間及直達運輸者，當視上下文而定也。

本路運輸者，即自此站起運至同路他站之運輸，換言之，其起訖站在同一路線也。聯絡運輸者，客貨自他路載運至本路，或自本路一站起運至他路車站也。換言之，聯絡運輸者，其起訖站不在同一路線，至少連絡一路以上之運輸也。

普通人之觀念，以為聯絡運輸，乃長途之運送，凡短程運送，則屬之本路運輸，是為區別之點。然鐵路方面之技術的意義，則又不同，蓋鐵路運輸有雖經過數百里之遙，貫穿省界，通達大城市，而仍未離本路線路者，又有雖經過數路線，其運送里程尙甚短者，是故本路與聯絡運輸之區別，固不能以運送里程之長短為標準，當以運經路線為依歸也。

中國鐵路聯運之沿革

中國鐵路聯運有國內外之分，茲分別略述其沿革如左。

國內聯運 國有鐵路聯運，國內聯運之議，發起於京奉京漢京張津浦滬甯，故始稱爲五路聯運，民國二年十月二十七日開第一次聯運會議於天津，以京奉鐵路主之，嗣後由各路輪值主幹。迄七年聯運處成立，通告各路以後聯運會議由聯運處定期召集舉行。當第一次會議時，各路倉卒與會，事前均未籌備，及第二次會議，遂由交通部通令與會各路，將應行提出議題，先期呈部會總核收，發交各路研究，嗣後成爲定例，每次均於開會前三月由部催取各路議案核定交議，自開會以來，迄今十次，會議成績均卓有可觀，茲分述其可紀者如次。

旅客聯運 第一次會議時，僅及普通客票，第三次則有週遊票遊覽票，第五次則有來回遊覽票聯運團體票，又有減成之規定，票價之退回，時效之延長，凡所以便利旅客者，殆於無微不至，其於行李之載運，則有尋常掛號及保險各辦法，且有免費重量及逾量運費之規定，以及關稅之檢驗，各路之交接保管，旅客之中途提取，無不定有專章，現發售客票之法日益推廣，如輪船公司之聯絡，以及通濟隆萬國臥車公司日本觀光同等之經理代售，皆所以便旅客之旅行，其他若旅行指南之編訂，亦爲旅行人士謀便利者也。

貨物聯運 當第一次會議時，僅及包件運送，第六次則議及轉遞包件代客交貨收價辦法，此所以便利沿路商民也。至於大宗貨物之聯運，亦曾經各路討論，惟以貨棧之缺乏，兼以釐卡之層層阻礙，迄未能發達，將來苟能善爲規畫，他日成效必有可觀也。

中東鐵路聯運及華北旅客聯運 此皆祇限於旅客之聯運，中東聯運，自民國十年起，實行發售尋常單程及來回車票並掛號行李之辦法，國有鐵路參與者，有京奉、京漢、京綏、津浦、滬甯及滬杭甬六路，至華北旅客

聯運於民國十一年九月十五日，開第一次會議於北京，參與者，有國有鐵路之吉長、四洮、京奉、京漢、京綏、津浦、滬寧、滬杭甬及南滿鐵道。規定自民國十二年一月一日起，發售尋常單程及來回票，並掛號行李云。

國際聯運 中日聯運 民國二年四月中日鐵路聯運開第一次會議於東京，訂定辦法，以是年十一月一日為實行之期。嗣後每歲開會一次，輪流主管。第一次會議時所討論者，僅及於旅客聯運辦法，以為進行之初步。當時發行之車票，不過單程而已。第三次則議及中日周遊票及陸遊票之發售，第四次則有修正中日陸遊票減價之提議，第五次則有中日來回票及團體減價票之協定，第七次則有繞行上海之中日單行聯運票之協定，及發售朝鮮中國周遊票與增加聯運區間之議決。第八次有減價華北週行票之議決，此票附有枝路聯運，以便旅客隨意遊覽。第八次會議又有採用適當制之議決，與華北週行票，同自民國十年起實行。他若行李包件之運送，損失之賠償，票價之扣算，時效之規訂，莫不歷經研究，務求改良。故能使營業發達，進款增加，彼我俱受其利。

至於中日貨物聯運，當第二次會議時，日本方面即以貨物聯運為請，吾國以有窒碍情形，未能照辦，日人亦以各種辦事章程須行研究，遂暫從緩。第三次復議及之，吾國仍以格於現在事勢，未能實行，遂復展緩。第四次復列為議案，日代表申述前次會議所提兩種辦法，以憑採擇，其一關於貨物運輸當仿照博恩條約由兩國訂立專約，以資遵守，其二或以轉運公司為媒介，凡中日間聯運之貨物，悉由轉運公司從中收貨，其接收裝卸保險等事，均歸中日合辦之轉運公司辦理。當由中國代表聲明未能實行，及轉運公司未有成效之故，其原因：(一)由於缺乏存貨貨棧，(二)由於釐金關卡之阻碍。此項問題須與各關係機關磋商，旋由會議議

決延至下期再議。及第五次開會時，日代表聲明此事現已派人至中國實地調查，目下尙無把握未能提出解決方法云云。於是議決包件聯運辦法。第六次會議以包件聯運成績顯著，並議及代客交貨收價辦法，蓋亦推行貨物聯運之初步也。嗣後歷次會議日代表每以此相敦促，則此事實行之期固已不遠，且國內貨物聯運既已實行，將來自宜推諸國際，然茲事體大，於全國貿易金融甚關密切，似宜先將歷年中日貿易情形逐項考察，並就我國貨運能力及實行貨物聯運後一切利弊，調查明確，措置美善，然後再推廣國際貨物聯運可也。

中日美聯運 當中日聯運第六次會議時，日本鐵道院已嘗與輪船公司接洽爲中日美聯運之預備。及民國七年四月遂開第一次中日美聯運會議於東京，參與會議者，有中華民國有鐵路，日本國有鐵路，南滿鐵道株式會社，日本郵船會社，大阪商船會社，東洋汽船會社，日清輪船公司，昌興輪船公司，太平洋郵船公司。乃因輪船公司各代表尙須請示總公司，未能決定，遂即議決先由各鐵路商定條文，以候輪船公司各代表之答覆，再定實行之期，就中最關緊要者，則議定就參預聯運各鐵路或輪船公司中，選舉其一管理聯運一切事務，以五年爲任期，並規定會議規則及應用之語言文字與結算帳目方法。其關於旅客方面，則有單程旅行票，及中美周遊票與運送行李退還票價各種辦法。惟據云美國方面因當時歐戰方殷，船隻尙不敷調用，自無減價招徠之必要，故未實行。然今則歐戰告終，太平洋方爲世界競爭之場，將見中美間來往日繁，聯運事業必舊案重提，預備實行焉。

中日俄聯運 當民國二年中日在東京開聯運會議時，京奉南滿東清三路亦聯合開會議定聯運開始日

期，與聯運車站及客票等級時效行李運送與損害賠償各款，遂以是年十月實行聯運。其後吾國以加入國際鐵路協會之故，遂與俄西伯利亞鐵路從事聯運。民國五年由俄國方面函稱中俄聯運改爲中日俄聯運，將來擬在俄京開會等語，是年四五月間復由京奉南滿東清三路在漢城開會，議定經由南滿鐵路旅客行李之處置方法，於行李重量及其性質，詳爲規定，並以山海關一站加入聯運車站之列。爾後俄國國事日非，革命復起，西伯利亞鐵路一帶遂爲激黨所蔓延，聯運終止。歐戰後交通部與俄亞銀行將中東路之組織，商訂妥協，吾國握有實權，自可設法監理推廣，爲目前計，似宜先行恢復舊日聯運辦法，以原有三路協定爲根據，然後考察情形，再行加入國內外聯運焉。

亞歐聯運 民國二年俄舊京莫斯科開國際鐵路聯運協會，我國派員與會，提議以京奉鐵路加入。先是國際鐵路協會以西伯利亞鐵路爲東方各路之總樞，故西伯利亞鐵路嘗與日本各路訂有代彼入會之合同，並於民國前二年（一九〇九年）向我國提議，當時以無關緊要置之。及莫斯科開會，俄人以我未與俄路立約，未便加入國際鐵路協會爲辭，旋承他國幹旋，並由我國委員力爭，始得與會，仍未能發售聯票，旋復派員接洽，始允俄國鐵路會開議後再行知照。其後得覆函，始發售亞歐聯票，且以京奉之北京天津兩站加入亞歐通車售票之列。及民國三年，國際鐵路協會將開會於法國之馬賽，俄國遂先期函致我國，請於西伯利亞聯運各路中加入京漢，並由協會邀請我國入會，函送議案以備研究。我國亦派員首途與會，並提議於西伯利亞聯運各路中加入京奉京綏津浦滬甯四路，而以上海漢口南口三大站列入亞歐通車表內。嗣值歐戰開始，赴會人員中途折回，此項問題亦歸擱置。現在世界和平業已恢復，將來亞歐聯運，當必復有實行之一

日也。

中國鐵路聯運之成績

鐵路聯運營業之成績，其觀察法，客貨相同，即以起運 Originating 之旅客人數或貨物噸數，與載運 Carrying 者相減，所得超過數，即聯運客數或噸數也。

凡旅客在某路購票者，謂之某路起載之旅客，此類旅客當自在運載之中，若旅客由此路購票，而所達之地點，乃在彼路者，在第一路則起運及載運二者兼而有之，而在第二路則僅為載運而已。如是則各路載運客數必多於起運，其相差數即為所售聯運旅客之數。然於此不能表見，尙復甚多，因常有兩路通行之客，於此路購得一票，至彼路乃復購一票，以達其目的地，雖性質實係聯運，而所購乃非聯票。若見彼此兩路均歸入起運之列，此類情形，殊難測定焉。國有各路除吉長及漳廈與他路不相關軌，當無聯運業務外，其他各路終或多或少，而以滬甯京奉及津浦三路為旅客聯運最占優勝之地位，茲將國內及中日旅客聯運進款逐年增加數列表如左。

國內外旅客聯運進款比較表

年 別	國 內 聯 運	中 日 聯 運	國 內 外 聯 運 總 計
民國四年	幣 1,126,541.14	幣 192,127.57	幣 1,308,668.71
” 五 ”	1,438,297.15	429,760.10	1,868,057.25
” 六 ”	1,629,768.52	573,791.34	2,203,559.86
” 七 ”	2,143,882.01	335,350.63	2,479,232.64
” 八 ”	2,282,890.71	422,645.40	2,705,536.20

民國八年客運進款總數為二八、六〇一、八九〇・七一元，約計之則有百分之八。又此項聯運進款國內聯運約占四分之三，而國際聯運僅占四分之一。中國鐵路聯運成

績進步甚速，試觀前表，可知國內聯運自民國四年至八年實增一、一五六、三四九・五七元，而中日聯運增加二三〇、五一七・九二元，約計之則爲前者增加一倍，後者增加一倍有半。至於各路聯運旅客人數，依起運及載運之觀察法，則民國四年爲七九三、五八二人，五年爲一、七二五、二五〇人，六年爲八一八、二四九 $\frac{1}{2}$ 人，七年爲八三二、四一八 $\frac{1}{2}$ 人，八年爲八三〇、九三二 $\frac{1}{2}$ 人云。

貨物聯運成績，其觀察法既與旅客聯運同，則載運噸數超過於起運噸數者，即聯運噸數也。吾國各路因尙無聯運發單之辦法，故貨物轉運多於起運之噸數，不過百分之二，凡裝運之貨交至連軌路線後，連軌站即當另發貨單以載運之。然各路如車輛互用辦法，施行日久，則可照外國經驗，訂立精密之聯運貨單辦法焉。吾國鐵路貨物聯運營業，亦如普通之水路運輸，以礦產品爲最占大宗，次爲農產品。業務之大部分，屬於京漢京奉兩路，京漢載運噸數超過起運者，計二一八、七六〇噸，京奉則有一三三、五一八噸云。

國內聯運

第二章 旅客聯運

我國鐵路之國內聯絡運輸，原應分國有鐵路聯運及中東鐵路聯運華北旅客聯運各別討論，惟後兩項聯運，祇限於旅客，且辦法亦頗簡單，故附述於國有鐵路聯運。所應注意者，後兩項聯運，因南滿鐵道之參與，均規定中日聯運兌換率，以便計算旅客票價及行李運價，華北旅客聯運每月兌換率，應以北京正金銀行上月杪前六日所售東京匯票之匯價爲標準，不及銀元一元之零數不計。

(一) 聯運客票

聯運客票之性質要件等，皆與本路客票相同，且旅行車票經售人之經售客票，猶以聯運客票爲最主要，本當詳於此節，惟因便利起見，亦於客運編及之，故茲僅申述我國各路現行之各種聯運客票而已。

(1) 尋常單程及來回聯運客票 Ordinary Single and Return Through Passenger Tickets (票式 1)

凡聯運客票惟在聯運各路之聯運車站發售之，此項聯運車站由各路選擇，造單送交鐵路清算所，編訂聯運站單。尋常聯運客票除運軌站得自行訂定適用硬紙票外，均用聯票 *Open*。此項聯票當在聯接站或到達站分別驗剪，而硬紙票必在到達站剪收。爲謀各路客票日期之畫一起見，應於車票上軌印年月日之戳記，如有視爲必要者，亦可適用特別戳記，加蓋列車次數。每組聯票，均以自〇〇〇〇而上之號碼，記明發行。尋常聯運客票之有效期間，爲除行車時刻表內最慢通車之行車時刻外，每六百里或二百英里或三百公里得增加一日，限在該時期內畢其行程，其路程如祇有三百公里或三百公里以下者，則限於售票之日畢其行程。然若逾一千英里者，其頭二等客票之有效期間爲三十日。此項聯票最短之有效期間定爲二日。

尋常聯運客票之票價，則以聯運各路本路票價加總即得，是可就各路造送之聯站票價表 *Through Rate List* 計算之。而來回票價則均按單程減去百分之二十(即一成)。各路票價除特別商訂者外，均按每客每一公里核算，而此種聯站票價表，應送交鐵路清算所編訂聯運價表 *Through Rate List*，分送各路核定，編入各該路價目表內。聯運客票發給於兒童時，亦係四歲以下者免費，十二歲以下者核收半價。

聯運客票之發售，以最近之路徑爲聯運路徑，故如旅客欲往各枝路者，須在聯站另行購票。旅客走錯路徑

聯運票旅客欲乘坐特別快車或臥車者，應另購快車票或臥車票，惟享有儘先佔坐座位或包訂房間之利益。

聯運客票應一律在聯站用有數目字之鐵剪驗剪，以資認辨。

凡聯運各站每年售出往他站之聯票不及五十張者，則用空白票，臨時填寫站名及票價，以省印刷費，此項空白票應按發往訖站之各路，每路備一張。

聯運紙條票 Strip Ticket for Through Traffic 聯運紙條票專為尋常聯運客票及來回遊歷票之用，其

形式與聯運票簿大略相同，凡旅客所經行之路綫，或路綫之一段，均各備一聯，另附兒童備查券一聯，遇兒童購用，應將此聯截下，其餘各聯，均蓋兒童戳記。

以上所述，乃關於國有鐵路之聯運。至國有鐵路與中東鐵路自民國十年起實行旅客聯運，並已有一二三等之尋常單程及來回聯票之發行。凡自京奉線發出聯票其有效期間單程為十五日，來回為一月，而自京漢、京綏、津浦、滬甯、滬杭甬各線發出者，則一律定為單程一月，來回二月。

華北旅客聯運自民國十二年一月一日起實行，決定發售尋常單程及來回兩種票。其吉長或四洮經過南滿與其他各路間之車票，當用冊本式，又吉長或四洮與京奉路間單程為十五日，與其他國有各路間為一月，而來回則倍之。

(2) 來回遊歷票 Return Tourist Ticket

此票為旅客遊歷各路名勝古蹟或消夏之來回車票也。此項遊歷票僅發給頭二等旅客，其票價照尋常聯

運票價減收百分之二十五，其有效期間應除去實際旅行日數外，再加十日。惟遊歷京奉路之北戴河湯河山海關等處，僅自五月一日起至十月三十一日止，方得發售，故其有效期間即至十月三十一日爲止，逾期無效。而遊歷泰山曲阜者，則自四月一日起至十一月三十日止，爲發售期間，又由上海或杭州至北京之來回遊歷票，其有效期間定爲一月。凡來回遊歷票所到達之車站，應作爲中途下車站。

(c) 國內週遊票 China Circular Tour Ticket (票式 2)

此爲旅行人士週遊中國之票也。其週遊線路係自北京出發，經由漢口乘輪達上海，由鐵路折回南京，經由浦口天津回京，或自北京出發經由天津浦口南京達上海，乘輪折回漢口北上回京均可。而南京上海間之一段，乘船乘車聽便，如欲乘車，可向輪船公司索取憑單，到站換票。此項週遊票亦僅發給於頭二等旅客，其有效期間以自發售之日起至兩個月末日之前半夜止，其票價在鐵路方面即照普通票價減收三成，在輪船方面則照行駛長江各輪船公司所定中日週遊票之減價辦法辦理。

國內週遊票後面，附有減價憑証 Reduction Certificate，以備旅客由週遊路線下車往遊名勝地點應用，其辦法即由旅客持此憑証并週遊票到站購買來回車票，亦照普通票價減收三成，但發售此項週遊票之鐵路，對於本路之支線，不附給減價憑証。

(4) 聯運團體旅行票 Through Party-Trip Ticket

此票與本路團體票性質相同，凡旅客在二十人以上，同屬一家，或一機關，或一團體，其往返地點時期車位等次及旅行目的一律相同者，始得購買聯運團體旅行票。旅行團須舉一代表出名負責，備具請求書，蓋有

該團體之正式印信或圖記，於起程前七日請求起行路之車務處長核准，後方得購票，其請求書中，應詳叙

(1) 團體旅行代表之姓名住址職業，(2) 團內各人之姓名住址，(3) 車票等級，(4) 旅行目的，(5) 起訖站名，(6) 起程及歸途之時日，並(7) 團體之標誌。團體旅客購得此項車票後，附乘何次列車啟行，亦須於書中聲明。又每一團體旅行，祇得購一張聯運票，欲購來回票者，須同時購就。

聯運團體票之有效期間，按其旅行里程之長短而定，單程票除最慢行車時間外，凡三百公里以內寬限一日，如在三百公里以外，每加三百公里或不及三百公里均加一日，來回票則按單程票日期加倍外，再加十日。

至團體票之票價，其核減之多寡，因團內人數而異，滿二十人者核減百分之十，自二十一至四十九人者，核減百分之十五，自五十人至九十九人核減百分之二十，百人以上者，核減百分之二十五，至來回票價核減之成數，則均照前項加倍焉。

(5) 聯運優待票 (Through Privilege Ticket (票式))

凡聯運各鐵路員司任事已逾兩年其本人及其父母妻子欲旅行時，得購此項優待票，其購頭等優待票者，准予隨帶僕從兩人，購三等優待票，惟此項聯運優待票，售與各路員司及其家屬，無論同行分行，每年祇得購來回票一次，或單程票兩次，其有他種特別規定者，不在此限。

聯運優待票之票價，在鐵路員司本人按普通票價核收四分之一，在前開之家屬則按半價核算，而四歲以上十二歲以下之兒童，則按成人之票價核收四分之一，持此項優待票之人，欲乘快車或臥車者，亦須補納

附加費全數。

此項優待票係按該員司所屬鐵路某課課長或該路准予施行此權之職員所發憑照到站換購，購後不得移交他人應用，否則查明無效。

聯運客票除上列者外，京奉與津浦間，每在春間發行聯運出關小工票，又滬甯與滬杭甬間，並發行聯運星期尾來回票云。

(二)行李及包件聯運

國有各路關於行李及包件之聯運，其原理並辦法，與各本路運送大致相同。行李免費重量在國有各路與本路運送相等，華北旅客聯運各路，規定亦同。惟在中東鐵路段內，則不論旅客之等級，均一律定為二十五公斤，孩童付半價者，則為十五公斤云。

聯運行李無論逾限與否，均用行李收據，並無用號牌者。聯運行李亦有尋常掛號及保險兩種。包件亦分尋常保險及代客交貨收價三項，其在到達站交貨之辦法亦同。（聯運行李或包件票與本路多相同故略之。）聯運行李或包件，由甲路轉入乙路時，係用一種聯運行李或包件交付書 *Through Baggage or Parcels Delivery Note*（單式 6）以資證明負責。此外並用聯運行李或包件損壞遺失遲悞各情報告書 *Through Baggage or Parcels Damage, Loss, and Delay Note*（單式 7）將行李或包件交付時之情形詳細填明，方知若有損失，應由何路負責。此二書各填用四份，聯站兩站長各存留一份，以備查核，其餘二份則送呈兩路會計處應用。如此項損失不能查明應歸何路負責時，則由經運各路共同負責，每按照該旅客所付之運費比

例攤賠之。

行李遺失或損壞，賠償數目之最高額，在國有各路，不論何等，每客以銀元一百元爲限。參與華北聯運之南滿路則頭等客行李每半公斤爲日金二元二角五分，二等客爲七角五分，三等客爲二角五分云。

各國鐵路對於聯運旅客，多有中途提取行李之規定，蓋旅客行程既長，在中途下車必有提取行李之必要。我國鐵路依據西伯利亞聯運章程，訂定中途提取行李章程如左。

旅客於報運行李時，即聲明在中途車站提取行李之辦法。旅客如欲將掛號行李至中途車站提取者，則起程站之行李員必須出具行李票，按照該旅客所持客票之等次，照章應得之行李免費重量，須載明於行李票上，如有逾限，即照該旅客欲將此項行李掛號運往之車站核收運費。該行李員並須在其客票上，蓋戳如次「行李運至 車站」。倘旅客在中途車站請將行李掛號運至到達之站者，該中途站上行李員如見客票上蓋有上項記戳，即可承認該客票准將行李重新掛號運送未還之一段路程，並須於行李票上標明所持客票售出站之詳情。

旅客在中途聲明提取行李之辦法。旅客如欲在行李掛號運往之車站之前，鐵路允可在中途下車站下車所携行李係由同一列車裝運在中途提取，並不至發生非必要之耽擱者，得在下車之前一停車地點預先知照車守提取行李。

如遇有此項情事，站長應向旅客收回行李票註明某年某月某日在某站卸下等字樣，且須向旅客詢問隨後是否仍須繼續進行未畢路程，倘仍須繼續前進者，即將該行李票留在車站。旅客將行李交回時，須重行

過磅，倘重量超過行李票原載重量，須另出行李過量之附加票一張，並須收取運至到達站行李逾限之運費。倘旅客於所持車票有效期間以內，不繼續進行者，該行李票應由站長交總局，所有已付之未曾經行路程之運費，概不退還。

旅客如欲在中途車站提取行李一部分之辦法，旅客如欲在中途車站提取行李一件或數件者，可以照辦，惟須將全份行李卸下，所有該客不欲提取之行李，即留在車站，直至該旅客重行乘車時為止。如此辦法，旅客必須將所持車票及行李票交出查驗，由站長在行李票上簽註如下「行李 件重 公斤於民國 年 月 日在 站提取。」註明後，乃將行李票交還旅客，旅客將前項行李交回運送至行程終止站時，須將此項行李票交出查驗，由站長將全份行李重行過磅，如重量多出加收運費者，須另給行李附加票一張，如重量較輕於起程時原有之重量，運費概不退還，原有之行李票上應由站長註明此項行李於某日由某列車運至到達站等字樣，所有寄存該項行李之囤存費，應按照當事之路定章核收。

旅客中途在車上提取行李一部分之辦法，旅客如欲提取行李一件或數件自行照管者，可以照辦，惟須將車票及行李交出查驗，行李票上山行李員簽註如下「行李 件重 公斤在 站提取由旅客自行照管運至到達站。」

(三) 旅客聯運進款之登記及計核

吾國各路聯運初創時，對於聯運帳目之清結，係採值管制，迨民國七年鐵路清算所成立，凡中華民國有聯運各路關於稽核聯運各站造送之各種聯運報單，係由站長送呈該路會計處轉送清算所清結，通告各路。鐵

路清算所依照國內聯運會議議決並經交通部隨時核准之各規則，得代各鐵路辦理此項稽核事務，並將聯運進款分攤各路，其所辦事件應於每年會計會議時由各會計處長指派一稽核員稽核之。聯運各站須將應行編造之報告，呈送本路會計處檢查課（或客運課），該課須將核對車站解款所應知之進款清單，分別登記，嗣即將該項報告彙送鐵路清算所，以便詳細稽核。此項報單應由各站於左列期限內，造送檢查課，再由該課依限送鐵路清算所。

車站報單

各站呈送檢查課期限

檢查課彙送清算所期限

發售聯運客票月報單

三日

八日

發運聯運行李旬報單或月報單（單式 10）

三日

八日

收到聯運行李旬報單或月報單（單式 11）

三日

八日

發運聯運包件旬報單或月報單（單式 12）

三日

八日

收到聯運包件旬報單或月報單（單式 13）

三日

八日

檢查課報單

彙送清算所期限

收集聯運客票月報單（單式 15）

十二日

退價月結清單（單式 16）

十二日

各路段旅行車票經售人之報單，應依照車站報單辦理。編造上述各報單之方法，亟須注意，以便鐵路清算所易於稽核，茲列述數端如左。

- (1) 各站應依清算所聯運站單之次序登記之。
- (2) 空白車票應按發售站之號碼登記之。
- (3) 聯運客票無論每月有無發售，其現有客票之末號，應登記於報單內。
- (4) 收集客票月報單應記明收集客票之首號及末號，兒童票收集後，亦應於該月報欄內登明。其他如尋常單程票來回遊覽票團體旅行票優待票等，均分別登記之。旅行車票經售人所售之票，又當與車站發售者，分別登記，並須記其經售店號。鐵路收集中途聯票，不必記在報單內，因到達鐵路將另爲登記也。國內週遊票惟在滬寧路特爲登記之。至於團體旅行票，則凡得有聯票一部分之鐵路，均各應登記於其報單內。
- (5) 發運聯運行李報單在營業較繁之站，每旬造報一次，營業稀少之站，每月造報一次，無論按旬按月，此項報單必須在本旬或每月經過後三日內寄到會計處。如係旬報，各旬累計須加至月終爲止，並祇須填入本路應收之數，他路應收欄不填。其第五第六兩欄內須將據以填發行李票之客票詳細記載，如客票之起訖站與行李票之起訖站相同者，祇須登記客票之號數及等級，如行李票之起訖站僅爲客票起訖站之一部分時，則須將行李票之起訖站亦填清楚，如係來回遊歷票或週遊票時，則應填行李票之起站。
- (6) 收到聯運行李報單，應照前單編造，包括本月內所發而業經收回各票，如有前月所發之票在本月報單造報日期以後收回者，應按發票之月另造報單一份，至所收之票自當連同報單，一並具報。
- (7) 發運及收到聯運包件報單之編造手續，與前兩項完全相同。
- (8) 退價月結清單應將退價票全數記入。

鐵路清算所爲稽核各站報單起見，應自備專冊一本，登記各車站每月所存各種客票之最後號碼。各路檢查課，倘須發給新號客票於各車站以備應用，或自各車站收回舊號客票者，均須按月將詳情知照鐵路清算所。

清算所接到各路報單時，應檢查客票之首號、末號及票價計算方法，並檢查廢棄票數及減價票數。至於出售之客票及收回之客票，亦須互相核對，如查有錯誤情事，應用更正帳目單（單式 17）將相差數目，知照當事之路，但所差之數，如祇有一角或在一角以下者，除錯誤性質關係重要外，清算所得不追查之。更正帳目單應填用三聯式，其正張發交車站，副張由鐵路檢查課存案，第三張存根留所。其正副清單均應寄交有關係之檢查課，由該課分別註冊，並轉發各站更正帳目清單內所列數目，應認準確，倘有所爭執者，須在原單上加說明，寄還清算所，如解釋得當，並認爲應將數目更正時，則由清算所參據原單，另再填發更正帳目清單一紙，並將新單所刊數目登入本月分聯運帳內，該項帳目，即自填發該新單之日起，作爲結算。清算所對於各車站帳目之錯誤性質關係重要者，除填發更正帳目清單外，並於必要時另發專函或拍電知會之。

清算所應將各站帳稽核無訛之數目，按聯運價目表內所載各路應攤成數分攤各路，其分攤辦法，規定如左。

(1) 攤派數目應算至分數爲止，其不及半分之零數，即無須計算，惟半分及在半分以上者，應作爲一分計算。如有溢出或不及之小數，均分借方項下或貸方項下記入售票路之帳內。

(2) 所有多收或少收之數，應分借方項下或貸方項下，記入售票路之帳內。

退價月結清單所列各數，清算所亦應妥為分攤。

註(旅行車票經售人之退價計算法)

目	數	價
售	5	經
收	去	票
實	收	車
去	10	金
退	去	銀
旅	客	給
照	(1)	結
作	旅	之
人	照	之
(4)	為	付
(5)	之	之

清算所為本所應用起見，應編造「旅客聯運月結總清單」(單式 18) 一分，單內註明各路收入之總數，及分攤各路之數目。該項總清單之格式，應由鐵路清算所規定，如由該所經驗所得之結果，以為應行修正時，得修正之。又此項總清單應用各站呈送之報單，直接編入，而清算所即用以編造統計，並作編造平準表及帳略之根據。

各鐵路轉送清算所之各該路各站造送之聯運單內所列各數，與所收到清算所發給之本月分更正帳目清單內開列之數，兩相併合，即為各該路本月分應收之總共聯運進款數。此項總數應與平準表借方項下進款欄內所列之數相符，又與各該路本月分結帳略進款欄內所列之總數相符。

鐵路清算所應代各路按月編訂旅客進款清單(單式 19) 一分，將各該路本月分應攤各種聯運進款一一開明，並須分別本路，即清算所代編清單之路，與他路發生之運輸，將每兩站間之運輸，及其進款，開列於該項清單之內。旅客進款清單應就鐵路清算所存案之聯運客票，經與收回之客票核對者，直接編造之。該項清單內各路之進款總數，應與月結平準表及月結帳畧內各該路貸方項下進款欄內之數目相符。

鐵路清算所又應爲各路編造該月分「起載旅客分析單」(單式式²⁰)發給各路應用。此單記明每兩站間之旅客及進款，其進款欄總數與旅客進款清單之總數相符，乃用以計算延人公里等統計單位，爲鐵路統計年報之根據也。

清算所應按月就旅客聯運月結總清單編製一「月結平準表」(單式式²¹)。該項平準表之進款欄內，應開明各路借貸兩方之旅客聯運帳目，其借方數目，須與各該路車站呈送之報單內所列數目之總數，加入更正數目，或又減去退價之數後核對相符，其貸方數目則須與各該路旅客進款清單內所列之總數核對相符。又於平準表之收價交貨欄內，記入收價交貨之數，於賠償費欄內，記入賠償費。如斯所有進款欄內所列各數應轉入總結欄，總結欄內借貸兩方之差數，是爲借貸之結餘，亦即各該路是月應收或應付之數。清算所應按照編製平準表辦法，爲各路編製「月結帳略」(單式式²²)一份，帳畧內所列各項帳目之總數須與平準表內相當各欄內所列該路之各項帳目相符，此項帳畧內並須開明接受此種帳略之路應欠他路及他路應欠該路結餘之數焉。

清算所又應代各路按月編造「收價交貨清單」(單式式²³)。此單根據於各路車站呈送之收到包件報單，此項收價交貨清單之總結，應記入同月分之平準表及月結帳畧之收價交貨欄內各該路之借方或貸方，以便與他項聯運進款合併清結。

鐵路代他路交付賠償費，應按月函告清算所開明賠償費總數，協商分攤之辦法，及各該路主管當事人員等。清算所即依此酌行分攤，而將分攤數目記於平準表及月結帳略之賠償費欄內各該路之借方或貸方。

以便清結。同時清算所又應編賠償費清單一份，發給各路查照。

清算所應將各項報單清單等於該項單式結算之第二個月十五日以前發給各路。各路間帳目之結餘，須於各報單結算之第二個月末日以前清結。清算所發出之各項報單，應認爲準確無錯，如查有錯誤，須函知清算所，由該所於下次發出之報單內更正之。

清算所每年須編造上下兩半年度之聯運總清單各一份，一至六月三十日止，一至十二月三十一日止，提出聯運會議審核。

至華北旅客聯運各項帳目之清理及記結，規定以售出客票報單，運送掛號行李報單，及旅客及行李聯運帳目清單三種爲根據。此項報單應各編造二份，每月末日以前，應由鐵路聯運事務處之清算所代國有各路，將上月份報單，檢寄南滿鐵道一份。至國有各路如何清算，由清算所按照國有鐵路聯運辦法辦理。倘帳目查有差誤，應用書面知照清算所要求改正，以一年爲限。

第三章 國內聯運——貨物聯運

凡聯運貨物，應在各路貨物聯運車站，方得裝運，故其聯運價目表，祇發給於辦理聯運貨物各車站。然在未開辦聯運之站，遇有聯運貨物者，該站站長應立即向本路車務處長，請領聯運價目表等，以便將該貨照聯運辦法運出。如聯運之貨物，運至未曾開辦聯運之站，亦應先告知該貨到達路之車務處長，以便照辦。凡此純爲發展貨運利便商民起見，實例外之事也。

(一) 聯運貨物票據

鐵路聯運貨物有在連軌站另起發票者，有在起運站直接填發聯運貨票者，大凡聯運初創時，多採用第一法，迨聯運發達，則方採用第二法。我國各路現在所用之聯運票據（凡適用本路票據者除外）則如左列。

(1) 聯運貨物收據及貨票（票式 1 及 2）

此項貨票填寫手續及其用法，與填發本路貨票同。「預付」營業票紙用藍色，「應付」營業票紙用黃色，起站祇須將本路應得運費之數填入，其他各路運費欄，留備清算所填寫。此項貨票須與本路貨票分別裝束，按日送局，以便轉送清算所。此項辦法，凡各種聯運貨票均適用之。

(2) 聯運動物收據及貨票（票式 3）

(3) 聯運公務運輸貨票（票式 4）

此兩項之填寫手續及用法，均與本路動物或公務運輸收據及貨票相同，惟當注意者，祇須填入本路應得之運費而已。

(二) 貨物聯運進款之登記及計核

關於貨物聯運進款之會計，其檢查程序及登記或稽核手續，完全與旅客聯運進款之會計相同，茲僅列述其車站檢查課（或貨運課）及清算所應用之各種報單於左，然後將與旅客聯運不同之點再述之。

車站報單

各站呈送檢
查課期限

檢查課呈送
清算所期限

發運聯運貨物月報單（單式 5）

七日

十二日

轉運聯運貨物報單

七日

十二日

清算所報單

更正帳目清單

貨物聯運月結總清單 專備清算所用（單式 7）

貨物進款清單（單式 8）

月結平準表單式（9）

月結帳略單式¹⁰

凡造送發運聯運貨物月報單，必須將到達站名依照鐵路清算所發給之名單次第填寫，並須將其下次發行聯運貨票之最後號碼，填註該項報單之下端。

凡註銷之貨票與其他貨票同一辦法，必須按日連同轉運聯運貨物報單一併呈送。轉運聯運貨物日報單，如用以發運貨物者，應附以清算所存根，如用以接收貨物者，則應附以貨物收據，遇貨物收據遺失時，必須將車守貨票呈送以代。

關於收到之貨票，接軌站必須在連同轉運聯運貨物日報單送交之貨物收據或車守貨票上註明所收卸車費，並將該項總數填入該單裝卸費欄內，該欄內之總數，必須按日結算。

至於清算所應編造之各項貨運報單，其辦理手續完全與旅客聯運進款各報單相同。

第四章 國內聯運—互通車輛

互通車輛之利益 鐵路聯運貨物，其屬整車者，以原車直達運輸，最為便利，蓋若在聯軌站一裝一卸，需費

至鉅，貨物易致損失，而時間空耗，卸貨回空，尤易虛糜車輛。况貨物聯運日漸發達，能使之原車接運，於營業進款，自必有增進。此各國鐵路無論國有民有，均有互通車輛 *Interchange of Rolling Stock or of Cars* 之設施也。吾國車輛缺乏尤甚，故互通車輛更爲必要焉。然互通車輛對於駛回原車之辦法，主張歧異，有主張卸貨後立將空車駛回原主者，有主張按車噸計抵，而原車則俟有貨時再運回者。夫車輛由此路轉入彼路，卽爲彼路所留用，因車輛敷餘，卽可多裝貨物，獲利較厚，各路幾無不存有此種觀念。有貨裝運，固可駛還，而無貨裝運，卽必不駛回也。按車噸計抵云者，例如京奉有車輛至京漢，設京漢此時無貨車至京奉，而京奉之車復因運途過遠，一時不能駛回，則京漢須在聯站附近以與京奉同車噸之車撥還京奉，以資抵補，不必藉口須俟原車駛回，致京奉有所損虧也。惟各路運輸狀況不同，貨運噸數未能相抵，必致原車不易駛還。而各路貨運有多寡之殊，則往來車數仍不能相等，勢必原車常爲他路所扣用。例如京奉重車駛往津浦者多，津浦重車駛至京奉者甚少，又如道清運煤之車皆往京漢，而京漢則絕無貨物，運至道清。如此必俟有貨裝運，方可駛回，於事實上極爲困難。且貨車在他路保管，必不如本路之周至，易致有損壞之虞。鐵路聯運必須互通車輛如此，而互通車輛又有如許窒礙，此所以有車租及延車費之規定，及聯站驗車之必要，以圖補救也。車租及延車費 貨車由此路轉入彼路駛用，則彼路必酌給車租，以資補益。惟此項車租有按駛行里程計算者，如若僅存置車輛於旁軌以貯貨，不爲轉運之用，既可利用車輛，又得免繳車租，甚非公允之道。今日鐵路均改用按日計費制 *Per diem System* 按扣用之日數，以計算其車租，且扣用日數愈久，車租愈昂。若原車爲他路所扣用，堅不交還，並應罰以延車費，此項延車費必昂，使其扣用他路車輛，不如使用本路車輛之爲

愈也。且延車費又因時令而異者，如在三四五六月扣用他路車輛，其延車費必比其餘七個月爲低，是乃因三四五六月運輸清淡，車輛需要自較寬裕，而鐵路原非欲得區區延車費，而將本路車輛供給於他路者，乃維獲相互利益，而實行互通車輛也。

中華民國有各路互通車輛之車租及延車費，均採用按日計費制，其制定之要素，則係根據下列各項：(1)每車對於出租之路，所具賺利之價值。(2)租用之路，因租用車輛對於出租之路，所具接經行里程納運費比例數之能力。(3)所運貨物經行里程平均數。(4)裝卸時間。(5)鼓勵車輛迅速送回出租路對於過分之延期，並訂有延車費以示懲罰。(6)聯軌站報單及立帳辦法，務求簡便。

租用車輛之路，每日或不满一日，應付車租如左。至租用之車輛交回出租路裝有貨物時，應免收一日之租。

租用時間

車輛容積噸數每噸之租費

費云

最初三日

每日或 洋五分

倘車輛爲他路留用，延過十日者，除收上開之租

第四及第五日

不满一 洋一角

費外，須按該車輛之容積噸數，每噸每日或不满

第六日及第六日以後

日 洋二角

一日加收延車費洋一角五分，此項延車費應自

第十一起算。凡車租及延車費無論該車裝貨多少，均按各車之容積噸數計算。若所租車輛爲國家輸送軍隊軍需之用，而被軍人強留在十日以上者，車租及延車費每日或不满一日按車輛容積每噸不得過一角五分。

車內所載貨物得在聯軌站轉車，轉車與否，由接收之路酌定，如決定轉車者，其費用應歸接收路担認，惟須

寬限十二小時，免收租費。然若不依照此條轉車者，租用路不得取償車租及延車費於主。有該貨物之商人，惟貨物如用自已車輛裝運，此項費用，仍須征收者，不在此例。倘因大水或橋梁損壞或其他類此之事，致斷交通者，應免收租費及延車費。惟當事之路須立將詳情知照車租之路。倘車輛必須修理者，修理期內應予免費。惟修理日數不得超過十日。又如甲路需用之煤或材料，遇乙路不能供給車輛裝運時，得供給乙路車輛以爲此用，惟不得收取車租及延車費。

凡空車駛回出租之路，須在原先接車之聯站交車。惟此項空車駛回時，如有貨可裝，當許其裝回。至出租之路或逾而至他路，至於所行路程，可經原先接車之路，因便捷而取至短之路。又租用之路不得將所租之車裝貨運至非出租之路。惟該車運貨時，須經將所租之路，而所租之路亦應得運費之一份者，不在此例。上述車輛互通辦法，車輛僅能由第一路至聯軌之路而已。其須經一二居間之路，而後始能抵達之路者，出租之路應先令居間之路。按照尋常租費繳納該車運返出租之路總共時期之車租等費，而居間之路則轉令到達之路。按照尋常租費，倘該車在留到達路時之車租等費。又居間路對於到達路所開之車租等費之帳目，摘錄其要者，由該兩路發摺。出租路應許居間路以車租等費回摺。根據於車輛准有兩日爲在居間路之時刻，一日去一日返。每日每容積噸量按九分計算。不滿一日者，亦作一日算。惟該車轉運時，停留於居間路，如逾兩日期限，則車租等費應即由居間路按尋常租費繳納。

聯站驗車 車輛互通後，應在聯軌站由兩路機務處派員查驗車輛。如查得車輛損壞或裝載不合法，不便行駛者，該員可拒絕不收。但須嚴飭該員惟對於行駛將致危險之車輛可拒絕之。各員須備一種特別報單，

即驗車証書聯單一册如單式(一)登記車輛損壞情形由兩造會同簽押按月將此項報單抄錄一份呈送各該管機務處長倘有不能行駛之車輛停在聯站其車租及延期費應由將此項損壞車輛開來聯站之路担認。

凡車輛由一路交付他路後接收路應與自有之車輛一律看待而在經營期內所有該項車輛應用之物品及修理費用均歸該路担認如因使用以致損壞者應由接收路負責但此項損壞如能証明確因建造不良所致或該項車輛前在聯站接收時會經報告業已損壞者應即由出租路出資修理。

中華民國有軌電車 第 號

式(一)

接收路.....

出租路.....

民國 年 月 日 午 時 分

列車號數	所有路	車	輛	機	件	壽	記

裝車路.....路驗車員簽字

接收路.....路驗車員簽字

互通車輛之會計 關於聯運各路互通車輛之帳目統由鐵路清算所辦理清算所之職務不特代理各路

登記及清算互通車輛之帳目，且應設法使各路均得互通車輛之利益，並必使調度得宜以增進車輛裝載之能力，而減輕車輛缺乏之影響焉。

聯運各鐵路及鐵路清算所關於互通車輛應用之單式有如左列。

聯站應用單式 車輛交付通知書(單式 2)

鐵路清算所應 車輛登記冊(單式 3) 缺

用單式 互通貨車登記冊(單式 4)

互通貨車每日結餘清單(單式 5)

貨車車租清單(單式 6)

貨車延期費清單(單式 7)

未駛回貨車清單(單式 8)

客車車租清單(單式 9)

月結帳(單式 10)

貨車噸數結餘日報單(單式 11)

車輛交付通知書，應由各聯站按照互通車輛章程內規定辦理。

鐵路清算所應將聯站送送之交付通知書內所載各節，分別記入車輛登記冊內，又應按月將每兩路間互通之貨車記入互通貨車登記冊，記明每日互通之各種貨車數目及其容積噸數。此應就交付通知書記入之，并須按日將每路交出及取回之車輛分別結總。此二者相差之容積噸數，即為應收車租之噸數結餘。

清算所應按月將每兩路間互通之車輛編造一互通車輛每日結餘清單，開明每日屬於此路而被彼路扣留之車輛數目及其噸數之結餘，該項數目可就互通貨車登記冊查得之，又所記入之每日噸數結餘應結一總數，以計算該月應付車租之總噸數。

清算所應按月將每兩路間應付之車租，就每日結餘清單內所列噸數結餘之總數開一貨車車租清單，倘

關於車租有所改正或特別記載者，應於該項清單內一併記入。該項清單內所列之總數，應即為該兩路彼此應行算付之車租總數。清算所又應按月將每兩路間應付之延期費開一貨車延期費清單，該項清單應就車輛登記冊填造，並將延日期日數欄內之總數乘以延期費率，以計算該兩路彼此應付之延期費。

清算所應將每兩路間未駛回之貨車，開一未駛回貨車清單。此清單應於每月最後一日編造，或因特別事故遇有必要時，得於其他日期編造之。該項清單應截至編造日之最後時間為止。凡屬於此路而被彼路收用各車之詳情，均逐項開列。單內所列車輛總數及其容積噸數，應與該兩路同日之互通貨車每日結餘清單內開列各數兩相平準。

清算所應按月將每兩路間應付之客車車租開一清單，即就車輛登記冊填造。單內所列總數應即為該兩路彼此應付之客車車租。

清算所應按月為各路編造月結帳略一份，其借方欄內須開明接收該項帳畧之路，結欠某路若干，而貸方欄內須開明某路結欠該路若干，借貸兩項之差數應即填入平準欄內，是為結算該月份互通車輛帳目。該路應付或應收某路之結餘淨數，最後清算所應編造貨車噸數結餘日報單一份，呈送鐵路聯運處處長以備查閱。

清算所發出之各項清單應認為準確無錯，如查有錯誤，須函知清算所，由該所於下次發出之清單內更正之。

籌設聯運專用車輛——鐵路之運輸，既以便捷為要務，而聯運之舉，尤貴有整齊迅敏之行動。今日各路聯運

往往以互通車輛時起糾葛，而旅客直達專車既已開行，貨物聯運又正舉辦，此後能否推行盡利，悉視車輛之應付得宜與否為轉移。現在支配車輛辦法議決實行，當可無阻格之虞。惟欲為久遠之計畫，似宜特備多數車輛，由中央直轄，斟酌各路之盈虛，分撥應用。此項車輛應與各路協商在聯運進款項下，逐年設法籌購，即由聯運處派員經理，以應各路之需。如此則各路車輛既無不結之虞，而因應咸宜，運輸尤無停滯之患，其利一。各路互通車輛往往起調借之糾葛，有此項車輛以為之調劑，則供求相應，爭執自消，其利二。貨物聯運既已實行，有此項車輛以應其需求，則轉運較便，而聯運之阻碍，可以稍見減輕，其利三。中央機關辦事敏捷，不啻為各路之監督，有此常時之監督，自可使各路鼓舞相競而收實效，其利四。

籌設聯運專用車輛，固鐵路聯運處逐年所擬舉辦者也。然交通部顧問貝克氏 (C. B. Baker) 早有籌辦車輛匯集處之提議，計畫頗為詳盡，即匯集多數車輛於一處，各路均可公共應用也。車輛匯集處之組織方法，有設立中央機關為各路通用車輛之主管，此機關即由政府主持之，亦有僅管理車輛之運用，至其所有權仍歸各路者。又有由加入匯車機關各路自設一中央機關主持並管理各車輛之權者。凡加入此項機關各路可單獨或聯合互訂合同，言明車輛及其他設備品不論為何路所有，均可按照訂定合同通用，如有違者，照章認罰。末項辦法與英美各國現時實行之法（如美之車輛團 Car pool）相似，因有特別情形，管理之權，歸之政府，此即所謂中央車輛匯集處也。故籌設聯運車輛，其辦法雖未必與中央車輛匯集處盡同，然其性質則完全相同也。

國際聯運

第五章 中日旅客聯運

中日旅客聯運行之將及十年，成效甚著，茲將列次聯運會議記錄，摘錄其要者，分（一）客票（二）行李（三）包件及（四）清結帳目四端述之。惟此處有不得不先說明者，即國際聯運因參與聯運各國，通用貨幣不一，兌換率時有變更，故旅客票價行李包件運價等，亦隨而變更，在出售聯運票之車站示衆周知。而在清結帳目方面，則又不得不共同議定兌換率，及規定調劑金融兌換率與聯運票價兌換率之差數辦法，以免臨時爭執也。此項辦法詳見中日聯運規章彙覽一三九頁至一四二頁。

（一）中日聯運客票 客票類別之多寡，因客運之發達與否而異，中日聯運客票乃隨聯運之進長，而樣式亦漸多，左列各種，係屬現行客票，尙足應用焉。

（一）尋常單程及來回聯運客票 Ordinary China-Japan Single and Return Through Passenger Ticket (票式 1 及 2) 此爲往來中華民國有鐵路南滿鐵路或日本各鐵路之用，凡中日聯運站均有出售。此票有單程、來回之別，其有效期間除往來京奉南滿間外，單程聯運票自售票之日起以一個月爲限，來回票則以三個月爲限。單程票之票價，照各該路本路票價結總合算，而來回票價則結總後再酌減百分之二十核收。凡持有聯運票之客，中途無論何站，遇列車停止時，均可折程下車，惟應將車票交該站站長照章簽字於上，否則其未盡之行程，認爲無效。旅客請購來回票時，除往來南滿京奉間外，均得用前項聯運票爲啟程之車票，同時必另給以換票憑証 Return ticket Homeward Order 俾旅客回來時持向起行站換取歸程票，如是所有各區間票及其封面用於啟程者，須加蓋「啟程用來回票」字樣，其用於歸程者，則須加蓋「歸程用來回票」字樣。用

聯運票為來回票，則票內所印之票價及有效期間，應即註銷。按下列各項填註辦理。(1) 所減票價應在所註銷之票價處填明筆寫或蓋戳均可。(2) 於車票封面之相當地位，若係長聯式之乘車票則在最末之一票，分別加蓋戳記，其係啟程用聯票者，加蓋「自售票之日起算連歸程用聯票之有效期間併計以三日為限」等字樣，其係歸程用聯票者，加蓋「至...日止為有效」等字樣，並將換票憑証內所註明有效期間之末日填於點綫之空處。「上述之單程來回票，乃係取道朝鮮者，此外尚有取道上海之中日聯運單程票，此項聯票由鐵路輪船合訂之，故其用法稍有不同，有效期間以四十日為限，其票價係聯運各鐵路及各輪船之普通票價總共計算。惟日本上海間之輪船票價，各輪船公司須以日金計算，定有同一價目。又於直達上海之中日單程來回票外，由旅客之請求加售由天津至北京之區間來回票，其於來回票外，加售此項票者，應照普通票價減收百分之二十。

中日聯運車站表 (中華民國自鐵路各站已詳於國內旅客聯運章)

白濱鐵道(滿洲線) (經遼海陽)	南滿鐵道(朝鐵線) (經遼海陽及安東)	日本國有鐵路(經遼海陽)	京奉鐵路(經遼海陽)
長春	鎮南關	盛京	西
遼陽	平壤	瀋陽	名
大連	七道溝	開原	古
旅順	南大門(旅順)	國戶	寶
安東	三川	寧	京
		三	

Circular Tour Tickets (票式)

此票之週遊路徑，即自北京出發經由奉天朝鮮達日本乘輪抵上海，再由上海或溯長江經由漢口回京，或

(一) 週遊票 Circular Tour Tickets

此係環行中華民國有鐵路南滿鐵路日本各鐵路及聯絡各航線之客票也，其種別有三。

(1) 中日週遊票 China-Japan

經由浦口天津回京，或與上述相反之路線。其有效期間自售票日起以四個月爲限，凡持有此項週遊票之客，在各指定區間購買與該週遊票同等之客票時，得按普通票價核減三成，惟須將本票所附之減價憑証呈驗。

凡未曾製備中日週遊票(票本)之區間，得發行中日週遊票換票憑証，C. T. C. R. Exchange Order 以代之。其發行之辦法，即在起行站或口岸，按旅客所定路徑核收週遊票票價全數，發給尋常車票或船票以供自起程地點起第一區間之內，以後各區間應用之票，則發給此項換票憑証，憑証內須將各區間起訖地點及座位等級，凡必須填明者，依次一一填明。及至第一區間以後，其他各區間應用客票須在每區間起程時，按換票憑証內開明之區間及等級，換給各該區間之尋常車票或船票以資應用。凡此所發之尋常車票或船票均須蓋印「中日週遊」字樣，其有效期間自起行站或口岸發出此項換票憑証之日起算以四個月爲限。

(2) 華滿韓週遊票 China-Manchuria-Korea C. T. Ticket (票式*)

此係環遊中華民國有鐵路南滿鐵路及朝鮮鐵路客票，其週遊路徑自北京出發經由天津浦口抵上海乘輪至大連，再由鐵路經由安東達朝鮮南大門，遂折回經過安東奉天回京，其有效期間自售票日起以三個月爲限，至其票價即將經過各路航之本地票價綜合計算，惟鐵路票價應按普通票價減去三成，而上海大連間之航船票價，則減去二成。凡持有此項週遊票者，得依所附之減價憑証購買同等客票照普通票價減收三成，惟必呈驗該週遊票。

(3) 中國北部週遊票 North China C. T. Ticket (票式*)

因有多數旅客不願前往朝鮮之南大門，華滿韓週遊票每不便利，故有中國北部週遊票之籌畫也。其週遊路徑係自北京出發經由天津浦口抵上海，或經由漢口乘輪至上海，再由上海乘輪達大連，經過奉天回京，或與此項相反之路線。此票樣式爲冊本式，其票價在鐵路方面及大連上海間之輪船均按普通票價減去二成。其有效期間爲兩個月，不得轉讓他人，至於所附之減價憑証，得以購買同等區間票，亦照普通票價減收二成。

上述各項週遊票均因防止發生轉讓他人情事起見，於封面留出空白填寫旅客姓名，並於姓名下刊印「不得轉讓他人」字樣。

(三)陸遊票 C. J. Overland Tour Ticket (票式 9)

歐美人士旅行日本後，多即乘輪直赴上海，折回本國，如此失掉遊歷華北朝鮮之機會，故設陸遊票以救濟之。其遊歷路徑係自橫濱出發經由東京下關釜山安東奉天北京天津南京抵上海，凡橫濱上海間各輪船公司得發行此項橫濱上海間之頭等陸遊票，繞道橫濱與東京宮島與巖島及天津與北京者包括在內。售與持有該公司海洋船票之頭等旅客以上述之區間爲行程之一部分者，如旅客施行橫濱上海間之一段路程，不用橫濱上海間輪船時，得照此辦理。

此項陸路車票票價定爲日金一百二十元，有效期間以三個月爲限，凡持有陸遊票者，在各路乘坐無論何種特別快車，不另收費，但乘坐臥車或特別座位時，須照章繳費。陸遊票不得轉相授受，其發行之手續如次。

(甲)此項陸遊票應用聯號，自一號起至一千號止爲一組，每組均自一號起。

(乙)其票封面應用三聯式，分甲乙丙三聯，各聯應行填註之處，均須一一填明，乙聯送交日本郵船會社總辦公處，作爲報告，丙聯由售票者收存備查。

(丙)售於兒童時票封之甲聯及票內各聯，均須蓋印孩童字樣，其檢查孩童票之聯單應即撕去。

中日陸遊票又有經過漢口者，其用法與前述者不同，凡橫濱上海間各輪船公司得發行橫濱漢口間頭等陸路火車票，(繞道橫濱與東京及宮島與巖島町者包括在內)及漢口上海間之換票憑證，售與持有各該公司船票之頭等旅客上述之區間爲行程之一部分者，如旅行橫濱上海間之一段路程，欲取道朝鮮鐵路南滿京奉京漢並乘坐揚子江輪船時，得照此辦理。其詳細辦法與直達上海者同，不過其票價乃定爲日金一百十圓耳。

(四)中日團體旅行票 C. I. Pass Trip Ticket (此式與國內聯運團體票相同故從略)

凡的確之團體在十人或十人以上者，欲環行中華民國有鐵路南滿鐵路及日本各鐵路或仍由原程而歸者，得購此項團體旅行票。其票價在十人或十人以上時，按普通票價不論遠近減收百分之二十五，在二十人或二十人以上時，減收百分之三十。旅行團體之較大者，應酌減辦理。如各路團體旅行票價較中日聯運爲低廉時，得照各路章程辦理。旅行團之起止，俱在日本鐵路海口或俱在中國鐵路海口者，必須在中日聯運章程一段內購買來回票，或週遊票，始得核減票價。又請求團體票價必須於起程日期前一星期聲明。中日旅行團體票之有效期間以二個月爲限。其旅行各路段不必購同等車票，惟在中國鐵路，須購頭二等票。

團體旅行票須附減價憑證 Reduction Certificate (票式 7) 五紙，故雖團體票上未載之路，亦得照同等之成數核減票價。憑證中必須由起程鐵路一一載明，旅行團人數使未載路程呈用減價憑證時，得證明確實人數收取相當票價。又換票時非聯同團體旅行票呈驗，認爲無效。

(五) 特別快車臥車或座位票 (票式 8)

旅客持有前四項客票除陸遊票可乘坐各項客車(用床位時仍須繳床位費)外，祇得乘坐尋常客車，如欲乘特別快車臥車或座位者，必附徵額外費，給以特別快車臥車或座位票。中日聯運關於孩童之規定，與國內鐵路相同，四歲以下者，免費，四歲以上十二歲以下者，照成人旅客之票價核收半數。而輪船方面則每一成人旅客得隨帶四歲以下之孩童一人，免取船費，其餘則照成人旅客之票價徵收四分之一，其在十二歲以下者，均以半額云。如孩童要用睡床，仍須繳床位全費，如兩孩用一床位時，准祇繳一睡床之費。

附退還票價簡章

旅客因預料不及之事情，中途棄程不行，欲索回未用部分之票價，須請棄程所在之站長，或輪船公司之經理，在票上署名爲証，嗣於該票有效期間內，函向原購該票之鐵路輪船公司或代售聯運票之經理處索取。鐵路仍有權推却退還票價之請求，如客位係預定，或未照前條辦理時，鐵路得拒絕此項請求。

此項客脚一經核准退還，則應於原付之客脚內，先將經行各區間所應收之普通客脚扣除，如有餘額，即爲退還之數。各區間之客票一經用過一部分者，則認爲全部分俱經用過，其退還之票價，按當日發行時之匯

免價計算。

旅客如中途棄程不行，則行李運腳概不退還。

(二) 中日聯運行李

中日行李聯運，每多適用各本路章程辦理，茲略申述之。掛號行李之免費重量規定如左。

鐵 路		上海日本口岸間之輪船	上海漢口間之輪船
頭等	八十公斤	三五〇磅或四〇立方英尺	三五〇磅或四〇立方英尺
二等	六十公斤	二五〇磅或三〇立方英尺	三五〇磅或四〇立方英尺
三等	四十公斤	一五〇磅或二〇立方英尺	一五〇磅或二〇立方英尺

(孩童付半價者照上列各數減半)

中日聯運行李在各站掛號往來裝運時所有運費等項，均照承運各路現行章程辦理。惟掛號之行李，每件

之最大重量，則規定為一百公斤，且逾限行李之運價，按每五公斤核算，其不及五公斤者，亦照五公斤算。

持有聯運票旅客之行李，可在出售聯運票之車站進行掛號起票，在該旅客所持車票到達之站為止，除逾

限收費外，不另收費。掛號行李時，由該站填發行李收據 Baggage Receipt (單式 11) 註明包裝情形逾限重

量，運費等，給予旅客以便抵到達站憑據領取。另抄副張稱為行李運送單 Baggage Way Bill 隨同行李運

轉，第三張送呈各站處備查，而第四張則存站備查。前三張各附有簽條二紙，以備粘貼於各件行李上，其剩

餘之簽條應隨同第三張行李收據一併送呈會計處。

旅客在起程站將行李掛號時，聲明該項行李之全部或一部分須在中途車站提取者，該站應填發行李途

中提取証 Unloaded Baggage Certificate (單式 12) 此証應於重行掛號時，由中途車站收回。旅客如於行李

掛號時，並未聲明而欲在中途站將行李之全部或一部分起卸者，中途站須索回行李收據，批明某日在某站起卸後，由該站收存，並換給旅客中途提取証。而於行李重行掛號時發還行李收據，而收回提取証。其他規定與吾國鐵路同。

行李由一路轉運至他路時，應填寫行李轉運單 *Baggage Delivery Note*，並由兩路經理人員簽押各存留一份。行李由一路轉運至他路時，如發覺有損壞或遺失或遲送誤卸等情事，應開具行李損壞遺失遲誤各情報告 *Baggage Damage, Loss, and Delay Note* 三紙，正張隨先到之行李運交下車之站，餘二張由兩方面有關係之車站各留一份備查。

稅關檢查行李時，旅客須親自到場照料，然因有不得已事故，須在行李運到安東之前行過該處，未能親受稅關查驗時，得託由南滿鐵路代辦，向出售聯運票之車站索取請求代報中日聯運行李驗關書 *Application for Execution of Customs Formalities for Baggage* (單式 13) 連同行李上之鑰匙，一併交與安東站以憑辦理。南滿路除代客照料該行李報關一切事務外，如有須納稅款者，亦由該路墊付。凡此代客驗關所有應納之稅款、存貯費及其他一切費用墊付後，應即開具行李費用清單 *Statement of Baggage Dues* (單式 14) 一張，並抄一副張，連同行李上之鑰匙及行李運送單一併寄交到達站查收處理。行李運送單上并須蓋印關稅等已墊付各字樣，而到達站交付行李於旅客時，必向旅客索還墊付之款，並將該清單給於旅客，作爲收據。至於該清單副張，留作車站存根。

中日聯運行李損失之賠償，其最大限在日本鐵路及朝鮮鐵路每客不分等級爲日金一百元，在南滿鐵路

(滿洲線)頭等客行李每半公斤以日金二・二五圓爲限，二等客以〇・七五圓爲限，三等客以〇・二五圓爲限，而在中華國有鐵路則適用本國章程。

(三)中日聯運包件

中日聯運包件有尋常與代各交貨收價兩種，茲分別略述之。

凡軟雜物、易腐物、貴重物品、一絲、生絲、絲紗、紡織物、編織物、及手織不在其內，犯禁物品、如火藥、鴉片、嗎啡、或其他法律上視爲違禁物者、爆炸品或危險物、車輛、牲畜、尸骸及物品之重逾三十公斤，或每件之體積逾一百八十立方公寸者，均不得掛號裝運。包件運費係按照包件之重量與體積核算，何者收費較大，即按何者核收，每三十立方公寸應作五公斤重計算，運費由起運之路核收。

承運包件之路俟該項包件運至本路大站時，應即交與第二路接運，第二路運畢後，即交與第三路接運，如是繼續運送至到達站乃止。所有包件除特別快車及大通車不裝外，俱由各路之客車裝運。

包件運單 *Parcels Waybill* 單式 15 應由起運之鐵路備置，粘於包件之上，接運包件之鐵路，應即按照運單運送。起運之路當將包件掛號時，並須將包件運單抄一副，交與寄包件人查存。包件轉運單 *Parcels Transfer Note*

須由運送之鐵路預備正副兩份，以便兩路彼此交替運送之用。該單並須由兩路之經理人簽押，每路各存一份。若於轉送時，發現包件有遺失或損壞情事，當在轉運單上，註明其損失之情形，及他項必要之說明，以表明何路應負責任。由兩路經理簽押後，即將一份隨包件運單一併寄至到達站，發覺包件完全遺失之鐵路，須將此事報告起運之路，以便設法檢查。又爲便利於運送包件起見，起運之鐵路須用簽

條 Label (單式 16) 黏於各包件上，並須留意簽條是否黏牢，以免中途損落。

三二八

中日鐵道	
The China-Japan Through Traffic	
發站	經由朝鮮
Destination Station	Via Chosen
發站	Forwarding Station
包件運單號碼	包件件數
No. of Parcels Waybill	No. of Parcels

單式 16

包件無論在中途或在到達站，凡與稅關交涉之事，均由裝運之鐵路辦理，不另收費，惟寄包件人於託運時，須將應用之各種憑照，交於鐵路，以備稅關查驗放行。而關稅及其他關於稅關之各項費用，由經理此事之鐵路先行代付。俟包件運抵到達站時，由到達站向收包件人

收還。如遇收包件人不允納費，則將此事通知起運之鐵路，向寄包件人收費，並將包件扣留，俟寄包件人清償，然後交付。至在到達站交付包件辦法，應按照該路現行定章辦理。

包件損壞或遺失時，可由起運之路或到達之路，向經運之路，要求賠償。至賠償之最大限額，應按照各該路担任此項損失責任之定章辦理。倘有不能查知應歸何路負責時，得適用最初起運路之定章辦理。

中日聯運代客交貨收價包件辦法，與吾國鐵路定章大略相同，茲不再述，欲知其詳者，請參看中日聯運規章彙覽自一百三十一頁至三十五頁。

包件抵到達站後，在一定期間內，免收存棧費。普通包件自發出包件運到通知書後以二日為限，代客交貨收價包件則以三日為限，逾此期限，必另徵存棧費。若包件運到後無人領取時，則當照處理無人領取包件

章程辦理。

(四)中日旅客聯運進款之登記及清結

中日旅客聯運帳目係採值管制，由值管聯運事務之一方面，按月清理，其值管年限為五年，惟因當時中日聯運有中華國有鐵路日本國有鐵路朝鮮鐵路及南滿鐵路四部分，故實際上日本鐵路於每二十年期內管理中日聯運事務十五年也。夫國際鐵路聯運帳目之清理，不能不採用值管制，因欲組織國際鐵路清算所，事極困難，惟日本方面管理年限過久，殊非善策，至值管之機關，在日本為鐵道院，在我國初為京奉鐵路，今為交通部聯運處也。中日旅客聯運應有左列各報單，以為清算帳目之根據。

(1) 售出客票報單(單式 18)

由售票之路編造

(2) 掛號行李報單(單式 19)

由起運之路編造

(3) 收回客票及掛號行李票報單(單式 20)

由到達之路編造

(4) 收回客票報單(單式 21)

由經過之路編造

(5) 發運包件報單(單式 22)

由起運之路編造

(6) 收到包件報單(單式 23)

由運到之路編造

售出客票報單及掛號行李報單(即發運行李報單)並發運包件報單，須於兩聯站報告間應由簽發之路各填三分，單內除進款分配額各欄外，均須逐一填明，其進款分配各欄由值管聯運事務之一方面填明。所有退還之旅客票價，行李運費，包件運費，以及其他各項雜費，均應由簽發之路，分別列入各關係報單內。凡售出客票報單，應由簽發之路按照單程票來回票團體旅行票，及特別快車票等，分別編造，並於各該報

單內按照票之等次，分別填列，各結一小總計，而將大總計開列於報單之下端，所有各種報單每頁必須各結一總計，此項總計，且不得轉登於次頁。

各種報單應附有左列各件

- (1) 售出客票報單 如有誤印損壞之票及孩童檢查票均須附送
- (2) 掛號行李報單 如有廢棄之掛號行李收據均須附送
- (3) 發運包件報單 如有廢棄之包件運票均須附送
- (4) 收回客票及掛號行李收據報單須將收回之客票特別快車票臥車票等並收回行李掛號收據一併附送
- (5) 收回零票報單 須將收回零票及快車臥車等票一併附送
- (6) 收到包件報單 須將收到包件之運單一併附送

如一月內並未售出客票或發出掛號行李收據或包件運單者，其報單內須註明一無字，屆時仍須照章送交值管聯運事務之一方面，但若有向旅客收回客票或零票或掛號行李票或並無運到包件者，亦應以上文規定辦法辦理。

值管聯運事務之一方面收到各路報單後，應即依據該項報單編造左列四項帳單。

- (1) 旅客及行李包件聯運帳單(單式 24)
- (2) 帳略(單式 25)

(3) 平準表(單式 26)

(4) 包件墊款帳單(單式 27)

旅客及行李包件各項帳目清單，應由值管聯運事務之一方面，按照下列辦法編造。所有售出客票報單，連送掛號行李報單，及運送包件報單，均須依簽發路之次序，按月及聯號訂之。並將各項報單之總數，分別列入帳目清單中相當各欄內，而報單之聯號號碼亦須填入，以備查考。又於填寫應付各路聯運攤得之款數時，須將中華國有鐵路所應得之數結總，列在中華國有鐵路名下，而將日本各鐵路所應攤得之數結總，列在日本鐵路名下。

所有各項報單，其總數曾列入帳目清單之內者，應由值管聯運事務之一方面，連同該項清單一併抄送參預聯運各路以資核對。

帳略內應載有(一)借方即聯運各路收入之款數，所收墊付之款不在其內。(二)貸方即聯運各路應行攤得之旅客車費及行李包件各運費。(三)收付平準數。

上項帳略之外，所有日本各鐵路之帳略，及各項帳目，移交於日本鐵道院者，及中國各鐵路之帳略及各項帳目移交於交通部聯運處者，均須各備一份，以備日本鐵道院及聯運處之用。

平準表應載有(一)總借方即聯運各路收入之總數(所收墊款不在其內)。(二)總貸方聯運各路應行攤得之旅客車費及行李包件運費之總數。(三)總借方與總貸方之平準數。

包件墊款帳單內應載有(一)借方即墊付之款應由收款各路付還者(如以日元墊付者則登記日元如

以墨洋墊付者則登記銀元。(二)貸方即墊款各路應行收回之總數。

除上項帳單外，包件墊款總帳無須載明收付平準數。

值管聯運事務之一方面，將一月帳目清算後，須即於該月份第二個月月底開具清單，將聯運各路收付各款結算清楚，該項清單一經造成，應即分送各路。中華民國有各路應視為一路。旅客車費及行李包件運費清單內所有日本各鐵路與中華民國有各路間之來往帳目，應按清算同值管聯運事務一方面總局所在地點實資匯票之平均兌換率折合日金或銀元互相劃抵，劃抵後結欠之數，應即登記清單之內，該項結欠之數，應由日本各路清付者，應以日金登記，應由中華民國有各路清付者，應以銀元登記。

墊款帳單內日本鐵路之墊款，應以日金登記，中國鐵路之墊款應以銀元登記，一併列入清單，彼此不得劃抵。

倘聯運各路查有帳目錯誤，應分函售票之路或接收掛號行李或包件之路，及值管聯運事務之一方面，共同改正。凡帳目誤錯要求改正者，務須於一年以內函請改正，以值管聯運事務之一方面發出帳單之日起算。所有關於各項帳目之案卷，應由值管聯運事務之一方面保存，以一年為限。

帳略內結欠之數，在日本方面者，應由日本鐵道院代為撥付，在中國方面者，應由交通部聯運處代為撥付，撥付辦法，應於所結帳目之月份第三個月二十日（如二十日係銀行放假日期即延至放假後銀行開市之第一日）由收款路指定之銀行，用在收款路總局所在地點憑票即付之匯票撥付。至關於包件墊款總帳內之收款總數，應由日本鐵道院及交通部聯運處匯劃，匯水高低，應由欠款之路負担焉。

第六章 中日美旅客聯運

當民國七年中日第六次聯運會議時，日本鐵道院嘗與各輪船公司接洽爲中日美聯運之預備，是年四月遂開第一次中日美聯運會議於東京，與會者有中華民國有鐵路日本鐵路及各輪船公司代表，先由鐵路方面議定各種辦法，以待輪船公司之答覆，卒以美國加入歐戰船隻不敷調用，迄今尚未實行。然歐戰告終，太平洋方爲世界競爭之場，將見中美間往來日繁，而聯運之事必不容緩，亟宜舊案重提，參酌近日情形，以爲實行之預備。不特此也，當日參與聯運會議者，中日各鐵路外，僅有輪船公司，尙未及美洲鐵路，故宜再加推廣與美國鐵路及加拿大鐵路設法聯絡，使吾國參入世界聯運，以增高吾國鐵路在國際上之地位焉。

中日美聯運雖未實行，然既定協約，將來必以此爲根據無疑，故其聯運合同似宜摘錄數端，以資參考。參預中日美聯運之運輸業者，應就中選舉一名爲管理聯運事務負責之人，惟應由列席代表中得過半數者爲當選，其任期定爲五年，其下期之管理人，應於第四年之會議舉出之。凡關於聯運事項交換意見商議辦法，及召集會議，備置各種聯運客票，及行李包件收據，及其他印刷編纂事項，統歸其辦理，又如清算聯運帳目，編造聯運統計，亦其職務也。

聯運客票 中日美聯運客票均係專用冊本式，有單程聯運票 (Single-trip through Ticket (票式 1)) 及中日美週游票 (China-Japan-America Circular Tour Ticket (票式 2)) 兩種，單程聯運票分爲頭等二等三等，而週游票則分爲頭等二等。鐵路與輪船依照聯運票之等級，應備之客位如左。

各票紙色頭等爲黃色，二等綠色，三等褐色。

名 稱	客位	頭等票	二等票	三等票
	車	頭等	二等	三等
鐵 路	頭等	二等	三等	三等座位(中華鐵路係二等)
輪 船	頭等	二等	二等	二等座位
揚子江輪船	特等	特等	特等	特別頭等(華人用)

得免費乘坐，惟用臥車床位時，須另付床位費，該客並可用票內附載之減價憑証，向參預此項聯運之各鐵路，購買各區間之客票，減收三成，但利用此項憑証，不得超過十次。至對於孩童之運送，與吾國鐵路相同，發售半價孩童票時，即用尋常聯票以代之，惟其冊本封面之孩童檢查票，應撕去一半，并將封面及各券，加蓋孩童字樣。

行李聯運 旅客行李在旅行票所包括之區間以內，與附載運價表中所定聯運行李運價之各站或口岸間，均可託運。

各鐵路(日本下關至釜山接連之輪船包括在內) 各輪船

- 頭等 三百五十磅 三百五十磅或四十一立方英尺
- 二等 二百五十磅 二百五十磅或三十一立方英尺
- 三等 一百五十磅

日清輪船公司其免費行李不分等級，均定為三百五十磅或四十一立方英尺，又孩童照付半價者，其行李之重量，均得照上列之半數免費運送。

行李超過免費之限制者須按運價表，中所列每十磅之運價交納，在各鐵路以每十磅為單位，在各輪船以每十磅或每一立方英尺為單位，計算行李運價時，雖有不及十磅或一立方英尺者，亦按該整數算。

旅客託運行李照付運價後，鐵路或輪船應給以行李收據（票式），其發給日期及行李件數重量運價出發與到達地名及旅行票之等級號數均須註明，及抵到達站或口岸，即憑此收據交付，旅客如欲在中途車站或口岸提取行李時，亦可照章辦理，及行李運抵到達地點，不於規定期限以內提取，應照章交納囤存費。鐵路或輪船公司担負掛號行李損失賠償之責任，各輪船鐵路間規定不一，而在中華國有鐵路方面則每旅客不論等次，均定為銀幣一百元。

聯運帳目之結算（各式帳單從畧） 凡參預聯運之各鐵路及各輪船公司，應按月造送發售客票及掛號行李月報，並收回客票及掛號行李收據月報於管理聯運之運輸業者，同時並須將收回客票急行列車附加票座位票（床位票）并已交旅客之行李通知及其他作廢之旅行票及行李收據等，一併彙寄。倘某月間未發售旅行票或未發給行李收據或未收回此項票據時，應於該月分之報告，填一「無」字，然後寄送。

管理聯運之運輸業者，應於第三個月十五日（各報告務於第二個月末日寄到）依據彙送各報告編造帳目清單及帳畧，分送參預聯運之各鐵路及輪船公司，帳畧中所載各路輪借貸雙方抵餘之數，係用日幣列明。而在中華國有鐵路方面，以京奉路（此為合同所訂定者）今則自當由聯運處清算所辦理，代行此項結帳事務云。

第七章 鐵路與輪船聯運

鐵路之功用，不惟各路自相聯絡而已，尤必與航路相銜接，蓋鐵路與航路緊接而後勢力生，必與航路聯絡而後勢力大，遠且不論，即如南滿鐵路之所以能操縱滿洲商業者，非僅辦理鐵路者之隱施手段，亦其聯絡津滬運旅各大航路有以致之。故講究鐵路運輸政策者，皆以聯絡航路為擴張運輸增進收益之要務。蓋鐵路與航路雖其勢相反，而利實相維，並軌通航，固足以分利，且每致發生極烈之水陸競爭，然若能互相諒解通力合作之大義，各盡招徠大計，則謀所以利便公眾發展運輸者，自非路輪聯運不可。况自大體言之，旅客之往來似以鐵路為便，而貨物之轉運，則仍以輪船為宜，且遇有鐵路未通之內地，或航路迂遠之途程，更有互相利用之妙。歐美各國行之，早著成效。至於吾國鐵路未通之區甚多，而江海航業又為外人所壟斷，本國輪船未能發達，若路輪兩者果能實行聯絡，如手之使臂，臂之使指，攸往咸宜，在客商省臨時轉運之手續，在路輪收招徠之大利，並可進而抵制外人壟斷之貪謀，至貨物之流通，實業之開發，尤可期也。

路輪聯運大別之可分為三，一外與海輪聯絡，二內與江輪聯絡，三與內河小輪聯絡。吾國在今日而論，斯三者似皆已俱芻形，然皆係旅客聯運，貨物聯運不與焉。且國際間路輪聯運固應參加，而國內路輪之聯運，乃關係於商業經濟者至鉅，尤當竭誠聯絡，以為國際聯運之預備也。

欲進行路輪之聯運，則對於國內航業之近况當加之意焉。中國航業之發達最早而其規模最大者為招商局，創於前清同治十一年冬，該局資本全藉商股，而開業時則賴官帑以創。自光緒六年，歷還官款，純屬商股。其航線分長江及沿海兩路，長江則自上海起至漢口宜昌止，沿海則自上海北至天津南寧波溫州廈門汕頭澳門福州廣州香港諸處。原有輪船三十餘艘，近來連年失敗，航務不振，頗為國人所詬病。此外航運事業

之足稱者，則有開平鑛務局，航行上海天津秦皇島營口諸處，甯紹公司，航行上海寧波與漢口諸處，大達公司，航行上海通州間，肇興公司，春秋航行天津大連登州烟台秦皇島諸處，秋冬航行蕪湖廈門汕頭廣東香港諸處，政記公司及新益公司，春夏秋俱航行烟台以北諸埠，冬間航行烟台以南諸埠，其餘航行沿江沿海諸埠者，雖各有一定之航線，然皆船舶不多，無足述者。

我國自通商以來，輪船四通，操其業者大率皆在外人之手，近十數年來南洋華僑間有購輪往返新嘉坡檳榔嶼仰光暹羅安南汕頭廈門香港等埠，稍分其利。至於中美間則有粵商張振勳集資創辦中美輪船公司，選購四輪，懸掛華旗，航行中美，作為中國行駛中美航線郵船，現已先定輪船三艘，經交通部核准，自該公司輪船到關納鈔之日起，扣足一年，提給補助金五萬元，每船即照一萬二千五百元核給，以三年為限。又該公司每年所納噸鈔，由部發還，移作獎勵金。

中國輪船雖不多，因報告不完全，致無精細之統計，據交通部統計圖表彙編民國六年商輪二千五百四十四隻，重二〇〇、五九九噸。七年有二千七百六十一隻，重二三八、七五四噸。八年有二千九百九十隻，重二八七、五九二噸。平均每船噸數則為七八·九〇八、六四九、及九六·五二云。又據八年統計各輪船之航路，在沿海者有一百零二艘，重一〇、一八〇噸，在沿海者有一百八十六艘，重一〇七、六〇二噸，在內河者有二千七百零二艘，重一六九、八〇九噸。其列年增加之率，以近海者為最，較之六年約增三倍有奇，其沿海及內河者，則增加甚微云。

鐵路與輪船聯運之必要，已述於前，然鐵路果能自置輪船接運本路之旅客或貨物，則辦事統一，手續簡捷，

成效必大。吾國鐵路資本有限，安能兼籌及此，自宜先與本國輪船公司協定合同，實行客貨聯運，然後推廣至國際聯運。惜吾國路輪兩方意見尙未融合，故捍格而難行。當民國四年第三次聯運會議時，會議由滬甯鐵路與招商局及長江各輪船公司設法聯絡，始已允諾，繼復翻悔，後仍由滬甯鐵船就近接洽，陳說利害，以期加入，遂於第八次聯運會議開會時提出路航聯運辦法焉。現在各路貨物聯運方着手舉辦，輪船方面之聯絡，實未可稍緩也。

今日國際聯運如中日中美中俄或積極進行，或著即籌備，然皆屬旅客聯運，因格於國內情形，如釐下之林立，實業之幼稚，鐵路設備之欠缺，雖他人有以貨物聯運相催促者，亦祇能暫時拒絕。俟國內各路或路輪辦理貨物聯運著有成效時，即推廣至國際聯運，此則爲今日所不能不積極籌畫者也。

第八章 發展聯絡運輸之規畫

發展運輸之方法有二，曰減低運價，曰改良運務。此於發展客運及貨運之規畫，已縷述之。今聯絡運輸之方策，亦何獨不然，其範圍較寬，而施行較難耳。故除在客貨運輸所列各節，不必贅述外，尙有數端，分述如左。

旅客聯運 吾國自民國二年創行聯運以來，凡關於聯運之事，悉由各路之自謀，其輪值管理之辦法，祇綜其期要之大凡，雖迭次聯運會議所條舉者，未嘗無遠大之計畫，然而欲爲實行之規措，則其勢固有所不逮也。若另設一聯運機關專司其事，如聯運事務處之設立，則可綜各路聯運之成績，察營業消長之原因，而有通盤之籌畫，以策將來之進步。今聯運成效雖有餘，猶未能謂爲可恃，抑更不敢信爲已足。况世界交通日廣，國際聯運日益發達，尤非專門聯運機關不能應付如流也。

(一)籌設週行社 *Touring Bureau* 歐美人士好以暇日從事遊覽。選勝探奇不辭煩費，故各國鐵路對於招徠遊覽旅客之施設，無微不至。其在日本有國際觀光局，成立於一九一二年，由國有鐵路各輪船公司及各大旅館各大商號協力資助組織，歲費鉅萬，世界各大都會，均有分局之設，專事招待外國旅客，俾多得利益，而不另取費用，如旅行必需之指導也，爲函介紹也，覓取名勝遊覽之特許券也，編製行程也，估算費用也，供給旅行指南也。至其國內遊覽，不但謀鐵路營業之發達，即地方經濟，亦裨益靡淺，而國家所借外債之利息，得此無形中之抵償者，爲數亦甚鉅。吾國各路亦嘗提議及此，顧迄今未見實行者，蓋吾國人士未明此中利害，各大商號公司不願與鐵路通力合作故耳。今美國之捷運公司，英國之通濟隆，法國之萬國臥車公司，已競設分號於吾國，此尤吾人所宜引愧也。夫遊客之招致，自一般人士視之，或以爲無足輕重，而不知其中固有利害可言者焉。瑞士國於萬山之中，以山水清幽，士女往來相屬，吸收旅資歲達萬萬。吾國名勝之區，所在皆是，即鐵路附近亦已多瑰奇希麗之觀，苟能善爲招徠，使遠人有如歸之樂，則遊覽之客日多，不獨鐵路進款可以加增，即地方經濟亦見活動，此其利者一。吾國通商以後，雖時與外人往還，然僅限於商賈，其縉紳學者未至吾者固多，故迄今多數外人對於吾國情形輒爲隔膜之推測，每疑我於半開化之國，若地方官紳能於名勝各區，加意修治，使遊其間者，皆覺有文明氣象，其於國際名譽之增進，詎有涯量，此其爲利者二。吾國商人於廣告之術，素鮮講求，故有特殊出品，往往爲外人所不及知，即偶有見賞之時，亦莫由詳其產地，今往來行旅日以頻繁，則物產別名皆能稱道，外人訂購，勢必加多，既可振興實業，尤足發揚國光，此其爲利者三。有此數端，週行社之亟宜設立也明矣。然依今日社會情形而論，似宜先由鐵路方面單獨出資組織，以爲提倡，然

後再行聯絡各界人士，使知大利所在，樂爲襄助推廣也。

(2) 舉辦直達客車 旅客聯運日益發達，各路往來人士，喜聯運之便利，向日取道海上者，多已改由鐵路，若有直達客車之開行，斯時間不至浪費，交通益覺便利焉。更於頭等臥車而外，附以二等臥車，則行旅尤感舒適，自皆爭出於此途。雖創辦之初，車輛之調遣，時間之分配，不免稍有困難，然苟善爲規畫，亦復何虞窒礙。今如京漢京奉各已行駛直達客車，而京滬間之直達客車辦法，亦已大著成效，應調查各路情形，酌量推廣者也。

(3) 增設聯運客票 聯運客票如來回票遊歷票週遊票皆應推廣，其票價務必比之各本路票價結總之數爲低廉。此外又應採用減價憑証制 *Certificate System* 使旅客旅行無論何路段均享有減價之利益，則更可引起其遊覽名勝之心焉。

(4) 籌設聯運車輛 交通部應籌設聯運車輛，由部派人管理，以應各路之需用，此外並宜特設遊覽車輛，俾遊客得以食宿其中，用代旅館，遇有名勝地方，得以隨意停留。他如二等臥車各路亦應添設，俾普通旅客不感困難，此與營業方面極有關連也。

(5) 推廣聯運路綫 鐵路爲交通機關，故其爲用也，欲其靈不欲其滯，欲其通辦合作，不欲其各自爲政，當日創聯運之初意，蓋欲使多數之鐵路，如臂指之運用，而後得鐵路之利益。今各大幹路中如京漢京奉津浦京綏滬甯滬杭甬等均久經聯運，而道清正太則近始加入，隴海則以互通車輛之關係爲一部分之參與，此外各路率因特殊情形未能聯運，現在客貨車運輸通則既已實行，他若行車技術諸問題亦漸歸統一，苟各

路悉行聯運，似尙無十分不便之處。故如湘鄂株萍各路以次聯絡，其有窒碍者，則謀所以避免之方，務使全國各路線如一路，而後鐵路之效用始完。又如輪船公司之聯絡，亦爲聯運事業之要務焉。

其他如推行各種廣告，整理沿路名勝，及建設鐵路旅館等，皆與聯運進行有關，已詳於客運編，茲不贅述。貨物聯運 處我國鐵路而論，關於推行貨物聯運，應注意者有數端焉。釐金本屬惡稅，而各省辦法又彼此歧異，商貨之轉運，每受其壓抑。今聯運諸路所經凡七八省，故聯運貨物所受之阻碍，當更甚也。其根本辦法，固以截釐加稅爲上策，詳見發展貨運之計劃章。斯障既除，鐵路聯運得以推行無阻一也。今各路所以未能爲大宗貨物聯運者，亦以缺乏貨車貨棧爲一重要原因，今欲爲聯運之進行，則增購車輛與添設貨棧之舉，必不可緩，二也。提倡長途聯運，亦爲要務，蓋聯運途程愈長，鐵路費用愈減，而車輛之缺乏，亦稍得以調劑，故鐵路對於長途貨物，務必採用運價遞減制，俾得低廉運價之利益，以提倡之，三也。他若各輪船公司及轉運公司之聯絡，聯運路線之推廣，皆有重要關係，若何而以次施行，若何而克取成效，皆宜善爲籌劃者也。至於國際聯運，惟中日旅客聯運行之甚久，自歐戰告終，如中日美及中俄旅客聯運，亦皆有實行之希望。若國際貨物聯運，其繁難有視國內爲倍蓰者，雖日本方面屢次在中日會議席上提議，我國迄未之允，然此項問題，勢固難以久置，在今日已不可不爲之預備。俟國內貨物聯運發達，各種障碍俱已除去，然後調查各地物產，斟酌進行，則貨物聯運之利，詎有涯涘，苟善爲經營，其所裨益於鐵路營業者，寧可以數量計乎。

第六編 客貨運價

第一章 運價之性質

鐵路運送之初創也，有三大主義，一曰無償主義，二曰手數料主義，三曰營業主義。夫以鐵路比於普通道路，任來往人之自繇，而經營規畫之費，乃盡由國家負擔之，是乃鑿空之談，相與事實不相符合。又彼主張將鐵路經營實費，均取償於客貨，要以足用為依歸，不取盈餘，而所投資本之利息，不得與焉。此說雖與運輸本旨相符，而事實難行。故於此二說外，另倡營利主義，即征取之中，合於理法，征取之外，務求便利也。是亦即所謂半公半私營業 *Quasi-Public business* 是也。現今世界各國國有鐵路，無不採營利主義，不但以鐵路收入充路事之經費，且以此充歲入之財源焉。蓋公企業與私企業兩者之間，並無何等根本上之不同也。夫鐵路既採營業主義，則運輸進款乃為最要之圖，而此項運輸進款，則以客貨運價為其最主要之大部分，是固顯而易見者也。

運價者，旅客或貨商支付於鐵路之運送對價也。鐵路有代運客貨之意思，而客貨有支付對價之意思，兩造意思相合，遂成契約。對價即運價也，契約為私法關係，故運價亦為私法上之報酬，運價既係私法上之關係，則凡關於運價有爭議者，當受司法機關之裁斷，依私法上原則決定之，但不得反背私法上之規定。鐵路係獨占公共之運輸事業，故其運價之制定，與水運及其他種陸運之自由運輸事業不同。自法律上觀之，鐵路不得當運送時，方按次協定運價，必預為分類制定，以適合於各種運送，又不得於實施之際，任意變更焉。自經濟方面觀之，鐵路因收回其建設費之本息及營業用款，就所運送客貨之負擔力制定運價，務求

其多額之收入者也。然自社會方面觀之，則於人類之經濟生活及其他一切事物之進步發達，有重大之影響，故務必減低客貨運價，使得以利用之者，普及於公衆。又務必使其運價簡明易知，而對於有利害關係者，更務求其公平，不可偏私。由此種種，可知運價性質之複雜，而爲鐵路學者之難題矣。

運價與運費二名詞，學者每易混而爲一，實則有不同之意義焉。運價者 *Rate* 者，貨物每運輸單位 *per unit of traffic* 之運送對價也，換言之，即每噸每里之對價也。運費 *Charge, or Freight* 者，貨物每批運送 *per shipment* 之對價，亦即以貨物每批運送重量及里程與其運價相乘之結數也。又運價二字，每指貨物之運送對價而言，其於旅客之運送對價，則稱爲票價 *Fare*。惟普通所稱運價，每包含旅客之票價焉。

鐵路運價可由種種之觀察點，詳爲分類，茲俾舉其最要者如左。

(1) 依運送之目的物而區別運價，則有旅客票價，行李包件郵件及貨物運價等。

(2) 依運送適用之範圍而區別運價，則有本路運價，聯絡運價。

(3) 依適用之運送條件而區別運價，則有普通運價，特別運價。普通運價乃依據普通之運送條件輸送客貨時適用之，而特別運價則依據特別之運送條件時適用之。惟特別運價，又因特殊情形，而有左列各種。

競爭運價 設定一種減價標準，防止其他運輸機關之競爭者，謂之競爭運價。

季節運價 一年之內有一定之季節，必須減價，方能保持其營業現狀者，如夏季防止船舶之競爭，而減低運價，或因冬令運輸太忙，特在夏季減低運價，獎勵貨商提前運貨等是。

順便運價 鐵路上下行貨物，不能均衡時，致發生滿載實車以去，而空車以回者，於鐵路經濟上頗有影

響，故特定運價，務期免除空車回轉者。此稱之曰順便運價。

輸入運價 對於國內生產物上所需用之原料，及其所需用之補助物之輸入時，特設運價以便多量輸入。

輸出運價 欲提倡本國貨物之輸出，特定專價以資擴充。

救濟運價 凡遇天災事變，地方陷於窮迫時，鐵路對於該地方日用品之運送，特設運價以濟民困。

除上述外，尚有多種，例如依據核算運價之制度，而區別運價，則有等距離運價，遞減運價，地域運價等。依其核算之單位而區別運價，亦有零擔運價及整車運價，整列車運價。

制定運價，第一步當先將客貨劃分數等級，第二步更將各等級之客貨，各制定以不同之運價。例如旅客購票乘車時，售票員必問其乘坐何等客車，然後按該聲明等級算出票價。又如貨商託運貨物時，貨物員必先細察貨物分等表，查明該貨之等級，然後再按運價表算出運費也。故本編即先研究客貨之分等，而後再及制定運價焉。

第二章 旅客之分等

旅客對於鐵路旅行，觀念不同，在富人以運送上之舒適敏捷為最要，在商人亦以運送上之敏捷為最要，而在貧人則以廉價運送為惟一要素，且旅行中，有喜寂然無伴者，有喜同伴聚談者，因旅客性情心理習慣及需要，有如此之不同，所以旅客不得不分等，以迎合各人之需要也。然旅客分等與貨物之分等，則又不同其趨向，蓋前者與社會之情形息息相關，而社會之情形，又隨地而異，未可以強同也。

世界各國客運制度，無不應旅客之便利，而各設等級者。至於等級，則殊不一致。在歐洲諸國多區分為三等，以至五等，如英國及其他各國祇劃別為一二三等，而德國則區為四等，此外尚有軍人等，故稱為五等亦無不可。其四五兩等客車，乃係鐵棚車之置有長橙者，故設備甚屬粗陋耳。英國之二三兩等車，設備上毫無分別，均與德國之二等車相似，故英國鐵路有將二等車棄之不用者。此外歐洲各國多有工人列車之開行，以廉價運送貧苦工人者。美國鐵路對於旅客之分等，其政策與歐洲大異，名義上僅採單級制（即頭等），然實際上可分為二等或四等者，蓋既有頭等車，又若加額外費，即可乘坐臥車（即布爾曼車） Pullman car，而二等車及移民車，亦多有設置者，故曰四等制可也。至於亞洲各國，其旅客分等制，與歐洲相同，印度採用一二中三四等制，日本採用二等或三等制，而中國則採用三等或四等制也。

在鐵路發達之初，旅客等級制度每漠然視之，乃因社會經濟各不均等，特設低價等級，以迎合其需要耳，未嘗有鐵路最大利益，即在於此低等客運之觀念，亦未信有此種事實，乃單信其可增加收入之一部分而已矣。爾後低等客運之增加日益顯著，而鐵路客運收入之大部分，無不自三等以下之旅客得來者，鐵路始信為事實。審閱附表（1）（2）即可知無論何國鐵路，其營業成績之內容均相同，頭等旅客固少，而二等客亦為數不多，世界各國除美國不分等級外，其三等以下之客數及票價，終占全數十分八以上者。惟法荷兩國，則二等客數約占全數五分之二，已較他國為多，蓋該二國人民之發達，及三等車之不完備，有以致之耳。且鐵路客運雖日益發達，其增加之數，幾全在三等旅客，三四等票價本極低廉，而運務日加整頓，旅客所感痛苦亦減，甚足以招徠人民旅行。大凡少康人士多乘三等車，而四等車即不啻小工車也。至於德國，則四等客數

又比三等爲多，約五倍於頭二等客數。他各國則二等客數均多於四等客數焉。近世所謂之「客運自高等傾入低等之趨勢」(Trend to Traffic from the upper to the lower Classes)一語，若証以德國四等客運發達之沿革，即可瞭然。自一八九七至一九〇五年，四等客數增加百分之七·三，而二等減少百分之五·〇，八二等減少百分之〇·五，頭等減少百分之〇·二云。然按理推測，頭二等客數不至減低，何以亦減少者。蓋頭二等客數，實際上亦日益增加，不過其增加之率甚低，不如三四等客數增加之速，故混而比較，其數反而減少耳。然則計量客運各等級相互之進步，欲求較確實之統計，則當舍去單純客數，而採用各等旅客之延人里以代之焉。德國自一九〇七年以前之十年間，在各標準鐵路，其頭等旅客之延人啟羅米特增加百分之二·一，二等增加百分之二·九，三等增加百分之三·六，四等增加百分之一·四四。而在一八九八年，四等旅客之延人啟羅米特，占全數百分之三·二，在一九〇七年則占百分之四·六云。

美國鐵路表面上雖僅有頭等客車，然旅客使用臥車者日多，故稱爲超等車，亦無不可。在一九〇八年，臥車旅客數約占全數百分之二，而其餘之九八，則係頭等旅客。而二等客及移民等客亦占一小部分焉。然美國客運，除臥車運送外，又有紐約芝加哥間之十八小時特別快車運送，及他種全係臥車所組成之特價快車運送者。於此，可知美國之客運政策，與歐洲相反。美國鐵路之政策，不在於票價之高低，而在力求設備之完美，運送之安適，行車之高速，是其國人民經濟之富裕，有以致之。總之，鐵路應設法增加票價，於並不妨礙運輸範圍之內，旅客得有極完善之運送，而鐵路運輸增進不已也。

英國客運事業，以三等客爲最占多數，蓋旅行里程極短，且三等車設備亦頗完善，故旅客樂乘之。英國鐵路

統計，未將回數票旅客合併計算在內，然因有以上兩種事實，即行包括在內，亦未必即減少三等旅客之百分比例數也。歐洲各國二等客數以英國爲最少，其統計上所揭示之數日形減少，而三等客數則大有增加，頭等客數亦略有增加，是故英國鐵路有將二等車完全棄之不用者也。

印度鐵路客運之成績，頗足以代表亞洲各國者。其最低等客數約占全數百分之九五以上，此處所指之最低等，乃爲三等，而中等則介於二等三等之間也。印度人口稠密，國民經濟不裕，旅客票價必極低廉，方足引起人民旅行之觀念。其他如鐵路之設備，行車之安適及速度，猶其次焉。故印度鐵路均按此種社會經濟情形採用低價劣等之運送，其票價僅及美價票價之四分之一而已。

我國客運成績之內容，與各國相同，三等旅客約占全數十分之九許，各路運輸發達，三等客之增加率，頗足滿意。自民國四年至八年間，旅客共增加百分之七，而頭等客增加百分之十，二等客增加百分之八，三等客增加百分之十五，然四等客反減少百分之二五。我國鐵路依社會及經濟情形觀之，四等客運可得與三等客運同其發達，而其百分數所以如此少者，蓋國有各路中僅滬甯滬杭甬及津浦三路採用四等制，其他各路在民國九年十年間，始添設四等客車，而在八年以前，均採用三等制也。以上所述，乃係普通客運之情形，至於遊覽運送，亦有增加，而以二等旅客之增加，尤其顯著者也。

中國鐵路旅客之分等，詳細論之，可依鐵路營業上及旅客職務上，列表如左。

鐵路營業上之分等。

- (甲) 普通。 (1) 頭等， (2) 二等， (3) 三等， (4) 四等。

附 表 (1)
旅 客 人 數 等 級 百 分 表

北美合衆國(1916).....	法蘭西(1613)	暹羅(1916)	0.3
澳大利亞(1916)	一 等	一 等	1.6
新南威爾士	二 等	二 等	98.1
一 等	三 等	三 等	
二 等	德意志(1913)	瑞 典(1916)	4.5
定期車票	一 等	一 等	92.9
週極車票	二 等	二 等	2.6
南澳大利亞	三 等	瑞 士	0.2
一 等	四 等	一 等	5.2
二 等	荷 爾(1913)	二 等	87.8
定期車票	一 等	三 等	6.8
週極車票	二 等	四 等	36.7
維克多利亞	三 等	非 利 加(1913)	30.4
一 等	四 等	一 等	32.9
二 等	西澳大利亞	二 等	
三 等	一 等	三 等	5.7
西澳大利亞	二 等	四 等	3.9
一 等	牙 利(1912)	中 國(1919)	90.4
二 等	一 等	一 等	0.7
定期車票	二 等	二 等	3.0
週極車票	三 等	三 等	89.1
坎地利(1913)	四 等	四 等	6.8
一 等	印 度(1916)	遊 覽	0.4
二 等	一 等	一 等	
三 等	二 等	二 等	
事 事	三 等	三 等	
比利時(1912)	中 間	四 等	
一 等	定 期 及 販 商 車 票	日 本(1916)	1.0
二 等	一 等	一 等	1.3
三 等	二 等	二 等	13.0
電 車	三 等	三 等	85.7
巴 西(1915)	新西蘭(1916)	一 等	13.3
一 等	二 等	二 等	86.7
二 等	三 等	三 等	
保亞利(1911)	羅 馬 尼 亞(1912)	一 等	3.9
一 等	一 等	二 等	15.0
二 等	二 等	三 等	79.6
三 等	三 等	四 等	1.5
丹 麥(1913)	一 等		
一 等	二 等		
二 等	三 等		
三 等			

(乙) 特別。
(1) 優等車。如各路之花車(及前清之御車)。
(2) 包車。因乘車人數過多,依旅客之請求,得行包車制度,而掛特別車也。

(3) 勞動小工及學生車。此為便利各小工及學生計,於一定時間(朝夕各一次)特開專車,減低票價,使各得於相當期間內,就其作業也。
(4) 孩童。各國於孩童收費辦法各不同,我國則規定凡四歲以下者,免費,而四歲以上

附 表 (2)
旅客票價等級百分表

北 澳 新	美 大 南	台 利 威 士	國 (1916)	荷 蘭 (1913)	一 等	10.3
				二 等	34.1	
				三 等	52.9	
				四 等	0.2	
				軍 事	2.5	
				印 度 (1916)	3.1	
				一 等	5.6	
				二 等	5.3	
				三 等	85.0	
				日 本 (1916)	1.0	
				一 等	1.3	
				二 等	13.0	
				三 等	85.7	
				羅 馬 尼 亞 (1913)	11.9	
				一 等	27.0	
				二 等	59.2	
				三 等	1.9	
				暹 羅 (1916)	2.2	
				一 等	4.7	
				二 等	93.1	
				瑞 士 (1916)	1.7	
				一 等	17.2	
				二 等	77.6	
				三 等	3.5	
				南 非 利 加 (1913)	31.9	
				一 等	33.4	
				二 等	34.7	
				三 等	1.3	
				英 吉 利 (1913)	8.0	
				一 等	2.3	
				二 等	75.8	
				三 等	3.6	
				工 人 減 價 車 票	10.3	
				定 期 車 票		

1150

十二歲以下者准照
成年人票價之半數
核收。

(5) 患傳染病者。

鐵路對於患傳染病者，亦有運送之義務，惟應於車上為特別裝置，使與普通旅客分別乘坐，以防其傳染。

(6) 囚犯。囚犯必須有人護送監督者，亦宜與一般旅客區別乘坐。

旅客職務上之分等。此即優待旅客之車票也。按旅客之職務，發給備用，各國規定亦異，而取納半價或免價則一也。我國現行各種，分別如下。(1) 臨時專車免費者。(2) 路員因公乘車者。(3) 行政機關人員因公免費者。(4) 軍警半票乘車者。(5) 國際鐵路交換免費者。

第三章 貨物之分類分等及運價表

鐵路承運貨物，核收運費，必備有分等表或分等簿 Goods Classification or Class Book 及運價表或運價簿

Goods Tariff or Rate Book 一者。分等表者。列舉普通貨物。分門別類。井然有條。則同等貨物方可徵收同等之運價也。運價表者。載明各站間同等貨物之運價也。例如貨商報運靴鞋時。則站長必先細查分等表。靴鞋究為何類何等之貨物。然後再查照運價表。核算該類該等貨物運送於起訖站間應納之運費。凡運價如此計算者。謂之分類運價 Class Rate。此外尚有所謂特種貨物運價 Commodity Rate 者。亦列成一表。載明各站間之運價。惟無何類何等之分。是與分等運價不同耳。

貨物分等之原理 貨物之所以分類分等者。其理由甚為簡明而易見。今述其各種便利。即可知其然矣。(1) 社會上貨物種類紛繁。鐵路若不為之分門別類。規定運價。則貨商報運貨物時。其手續之煩雜。安能措置裕如者。(2) 果若為之編造分等表。則所報運之貨物。究歸何類何等。一目瞭然。簡便何似。(3) 鐵路貨物聯運。若備有此表時。則站長能於最短促之時間。用最簡便之計算。即可得精確之聯運運價。(4) 貨商報運貨物。若得此表。即能預先算出應付之運價。且若鐵路運貨無秘密之回扣時。則其競爭者之貨物運價亦可得而知之。(5) 分等表既與聯運運價聯運路線聯運業務等均有密切之關係。則可推知貨商與鐵路。各露其利益也。

分等表之利益固多。而其審訂編造之困難。達於極點。貨物種類甚多。名目歧異。有由外洋輸入者。有由本國各省出產者。其市價貴賤。尤難強同。况我國地大物博。農產礦產。日有增加。商貨製造。日新月異。鐵路執商務之樞紐。非將各種貨物分晰查明。確定等級。以為運價貴賤之標準。則無以推廣商業。而增加鐵路之收入。分等表之編造。其應行究研之要素有二。列舉如左。

- (1) 貨物價值 此為要素中之最要者，其應用辦法，即將昂貴貨物列於高等，廉賤貨物列於低等。
- (2) 運送實費 *Cost of service*。此亦甚關重要，要因棉花稻草及其他種笨大物件之裝運與鋼鐵等大不同也。
- (3) 危險性質 裝運玻璃及其他脆而易破之物件時，則此項亦甚重要。
- 貨物之分等，應聘請富有經驗之人，專心調查研究，謹慎編造，其應實行調查之點，彙誌於下，以資參考。(1) 粗貨，細貨。(2) 半成貨，已成貨。(3) 乾貨（如布帛之類）。(4) 濕貨（如酒油之類）。(5) 裹貨，蓋貨。(6) 捆貨，裝貨。(7) 菜類有鮮菜乾菜醃菜等之別。(8) 市價。(9) 商人習慣及特性。(10) 運送實費。(11) 報運之里程及時期。(12) 報運方法。(13) 貨物大小輕重。(14) 整車，零擔。(15) 每年報運貨物之價值。(16) 所需車輛之大小及種類（如平車，棚車，油桶車之類）。(17) 貨車之運轉冷氣或熱氣是否必要。(18) 列車速度（因鮮貨如牛乳菜葉等運送以迅速為貴也）。(19) 貨物裝卸責任，由鐵路代負，抑或由貨主自行負擔。(20) 實在重量及預計重量。(21) 運送貨物，由鐵路負責，或由貨主自負責任。
- 調查既畢，然後按下列標準，審訂其等級之高低。
- (1) 物質重而價廉者，列為下等。
- (2) 物質輕而價廉者，列為中等。
- (3) 物質輕而價昂者，列為上等。
- (4) 關於人之生活為日用所必需者，列為下等。
- (5) 關於人之裝飾及華麗，而非必需品者，列為上等。

(6) 輸入之外國貨，爲本國所無，而有利益於本國者，列爲下等。

(7) 與本國同等之外國貨，照本國貨加高一等。

(8) 凡本國之貨，不適用於本國，而適用於外國者，列爲下等。

綜上以觀，貨物分等之要素，幾與制定貨價相同，所異者貨物分等表列述貨物相互之關係，而區分等級，至於商務競爭劇烈之際，卽置之不問，亦無所不可，然欲制定運價，則商務競爭一事，關係最爲切要也。

國有鐵路貨物分等之沿革，中國鐵路貨運不發達，管理不得法，知之者咸謂由於借外債造路之故，蓋既借外債，則該債權國之鐵路管理制度，卽隨之而來，適合地方情形與否，不問也。是故各路貨物分等表之編造，均胎於其債權國，例如京漢分爲六等，京奉分爲頭二三等及危險等，津浦分爲頭二三四等及高等。滬甯在前同分爲頭二三等及危險等，而二等之中，又分爲十餘級，與滬杭甬合併後，又改爲頭二三四等及危險等。京綏分爲頭二三四等及危險等，吉長廣九與京綏同，而正太分等，則按貨物價值之高下，臨時訂定。又同一貨物也，此路定爲甲等，彼路訂爲乙等，甚而第三路定爲丙等者，凡此種種，其名類之淆亂，等級之參差，莫此爲甚，客商觀聽，尤易淆惑，幾致不知適從也。交通部有見於此，召集第三次聯運會議（民國四年）時，議決先由五路劃一貨物之分等，後於第四次聯運會議（五年）時，議決督促實行，惟事逾二年，尙未有明文公布。迨七年召集第一次運輸會議時，重提舊題，議決實行，又經八年第二次運輸會議重行決定，自十年一月一日起一律施行。惟尙有未妥當之處，迭經修改，最近又有設立審查貨等貨價委員會之議，使審定貨等貨價，得有統一無弊之辦法，則貨商鐵路均各利賴焉。

貨物分等表之編造。編造貨等表以貨物之分類爲先決問題，我國各路其用洋文者，每以字母分類，尙易檢查。惟華文則路各歧異，有按等分類者，有按款分類者，有以貨物分類者，大凡以等次分類者爲多數，間有一二路稍分門類，以辦法未歸一律，翻檢亦復不易。除高等物品及危險物品外，其普通貨物似宜按照統一鐵路會計會訂定會計年報主要貨物分門辦法，將農產品畜產品礦產品林產品製造品等編爲五門以爲綱，復於各門再行分類以爲目，其各門類貨物，則以貨名首字筆畫之多少爲先後。如此，則綱舉目張，條理清晰，庶易醒目，而便檢查。

甲 礦產門 五金類 砂石類

乙 農產門 糧食類 藥材類(附化學品) 蔬菜類 絲麻類(附棉花呢絨)

丙 森林門 木植類 籐竹類

丁 禽畜門 禽獸類 水產類

戊 工藝門 器皿類 飲食類 服飾類 機械類 用具類 彝器類 油漆類 舟車類 雜貨類

(附記) 凡雖經工作而仍須加工始成物品者，如顏料綢布紗縐等類是，或可作爲附屬物品，不能單獨使用者，如鐵釘等類是，均仍作爲原料，列入各本門。

凡已經工作，而完成可用物品者，及一種物品非一種材料所能成者，均列入工藝門。

凡相類之物，附入各類，如棉花附入絲麻類是。

凡鐵路材料及車輛犬馬行李等，仍暫附入各類。

凡同一物品有兩類並見者，因其性質兼屬兩類，故並存之。

劃一貨物等級，應以本國社會習慣為標準，不宜借鏡於外國。故京奉路所編訂之分等表，係取法於歐洲鐵路，分為一二三四五六等，以第一等為最低度，遞推至六等為最高度。雖較他路為妥當，然吾國社會習慣，無論何項制度，凡有等別者，無不以第一等為最高，故應改最高者為第一等，遞至最低者為第六等，因仍舊習慣，於觀聽手續，均無淆亂誤會之虞，推行較易耳。惟各路情形不同，營業狀況亦異，有有水道競爭者，有無水道競爭者，其建築費有重者，有輕者，輸出土貨價值，有輕者，輸入貨物之價值有重者，有土貨與洋貨競爭者，故於每等之中，各分三級，按各路之情形，定運價之高低，然今已廢去級制，而仍用六等矣。又此六等為普通貨物之分等，此外另加高等物品，特別物品及危險物品三項，以便伸縮，致劃一貨等制度，不至破壞耳。

附表（一）係普通貨物分等表之樣式

礦產門 五金類

物名	等別
鋁 Aluminium Wares	二
鋁製器具 Aluminium Wares	二
鐵錨 Anchors	三
角鐵及鐵板 Angle Bars and Plates	四
鐵砧 Anvils	四

運價表 分等運價表或運價簿，所以規訂各等貨物運送於各站間之運價也。貨物分等表，則僅載明貨物之等別，而無運價。而運價表則反之，有貨物運價而無等別也。且貨等表每由政府與鐵路會同編造，而貨價表則由鐵路自行制定，蓋各路運輸狀況有異，其運價政策，亦不得不隨之而異耳。普通運價表又有本路

與聯運之別，本路運價表所以訂定本路各站間分等貨物之運價，而聯絡運價表則為二路以上所接運貨物之運價也。例如有貨商在漢口報運米至北京，則漢口站長應查照分等表，米屬何等物品，然後再查運價表，每公斂之運價，算出全數運費。然若貨商在漢口運米至天津時，則該站長查照聯運貨物運價表，即可算出全數運費。若無聯運貨價表時，則應核算各路運價總結 *Combination of Locals* 即先按各本路運價表算出之數，再相加也。

特種貨物運價表 鐵路運價之作用，與稅率相同，具有操縱商務提倡實業之能力，故訂定貨價，必須諳熟各地出產，與國內外之需要，應提倡者提倡之，應獎勵者獎勵之，此所以有特種貨價表也。此項特種貨物，通常指大宗運送之笨重物件而言，如牲畜車輛煤炭等是，其訂定頗感困難，蓋裝運特種貨物，每當與他路協定辦法，而各路站均備有此項特種貨價表也。

上述貨物分等表，普通貨物運價表，及特種貨物運價表，均由車務處掌理編造訂定修改等一切事務，大凡鐵路除聯絡運送及競爭運送外，均應自行規定獨立運價也。

第四章 制定運價之原則

制定運價，必先研究其原則，而後方可分頭討論。惟於研究定價原則之先，似宜明曉定價應用之經濟原則焉。此原則維何，即鐵路運輸為收益遞增的或費用遞減的營業 *Railway traffic is a Business of Increasing*

Returns or Diminishing cost 是也。鐵路費用以建築費為最大，次為養路費、車務費，故鐵路建築完成，機件車輛等均已購備，則其養路費車務費雖每年不同，然大致相差不多，亦頗似固定。運輸繁簡，其影響於此兩

種費用之增減者，甚微。何則，增加運輸，未必即增加許多費用，反之，運輸頹敗，即或歇業，亦未必能減少許多費用。是以鐵路建築告成，再加設備完全，組織鞏固，則運輸愈繁，其每單位（每延人公里或延噸公里）費用必愈低，而每單位收益必愈高，可斷言也。例如鐵路每年運貨百萬噸，所得收益為五十萬元，若能未減低運費，而貨物增加至二百萬噸時，其所得收益，必可倍之，且即減價運送，所得利益，仍匪少也。又如 *E. Tenengate* of *Railway Economics* by *W. M. Acworth*, London, 1903, p. 5. 所載，假設運輸單位有一百萬，其費用總數為 X 時，則五百萬運輸單位之費用總數，並非 $5X$ ，乃為 $\frac{1}{2}X + \frac{1}{2}(5X)$ 。云云，此鐵路所以稱為收益遞增的或費用遞減的營業也。既明乎定價應用之經濟原則，方知制定極高運費之非計矣。所謂運費政策者，不特謀目前之利益，並預計將來之發達，其制定之運費，不特能使目前運輸流暢，且使將來運輸增進也。故定價人應先認明如何方可得即時最大利益，如何方可得將來最大利益。而今日鐵路之觀念，不在以高運費致得目前小量運輸，而在以報酬的運費政策，謀將來永久之大宗運輸也。

制定運費應先注意之點有四：（1）本路運費必與其他競爭機關之運費比較得失，因鐵路無論如何完備，終不免有運輸競爭之事。（2）制定運費，應顧及貨商利益，其貨物之負擔力，果為若何，並制定何種運費，方可使營業發達進款增多。（3）鐵路進款必先確保，故運費應包括營業費用及鐵路利息純益之一部分，同時必保持公平，使各種實業，均有同等發展之機會。（4）社會經濟情形，應詳為調查，作為定價之參考。制定運費之原則，學者雖主張不同，而為現世一般所公認者，則有二焉，試詳論之。

運送實費原則 *Cost of Service or Cost Theory*

第六編 第四章 制定運位之原則

凡制定運價，無不以運送實費爲最要之原則，其理由有三。(1)鐵路運價，按其業務費用之多寡而定其高低，則無論何等運價，均包含有業務費用之部分，營業盈利猶其次焉。商貨市價，必以其成本爲標準，鐵路運價何能獨異。(2)鐵路應付資本利息及行車費用均甚大，是以不得不設法，使其進款之數，超過於用款之數。其他如擴充營業，招徠貨物，均非有大宗款項，不能舉辦。業務費用雖不能作爲定價唯一之標準，而車務人員，則非注意及之不可。(3)國家管轄鐵路，爲公衆起見，監督運價之制定，而一般人民亦均希望有公平之運價。然此所謂公平運價者，無不先行查究鐵路之資本費用，及營業費用，而後再判定運價是否公平，若不問鐵路之業務費用，而擅自判斷，非公平之道也。

雖然，運送實費，固爲定價者所不得忽視，然以此爲法則，亦未必能得絕對確實之結果。又即將鐵路費用支配於運輸物品上，使各負擔其相當部分時，換言之，即制定運價，以運送實費爲根據時，其結果亦未必於鐵路客商兩方面，均有裨益也。茲將此兩層理由，分別解釋之。運送實費有數義焉，學者應先認明牢記之。(一)普通所謂之運送實費，凡運送上一切費用無不包含在內，如資本利息財產維持費，保險費，薪俸，及其他營業用款等是，又營業利益一項，通常亦包括在內。(二)運送實費之第二種意義，似與營業用款一項，無甚區別，即凡鐵路用款，除付利息股利外，概屬之。鐵路採用此種意義時，即已假定運送實費等於營業用款。(三)其第三種意義，則指對於特種運輸所開支之費用而言，換言之，若無此種運輸發生時，即無開支此項費用之必要，如此方可與原義相符。在鐵路招徠運輸之際，每採用第三種意義者，因鐵路不得不預先估定運價，而有增加運輸能否使鐵路財政狀況比較無此項運輸時爲豐裕之觀念也。

運送實費之計算方法，即以此項費用爲分子，以所運貨物之噸里爲分母，其得數即爲實在之成本，例如

$$\frac{80 \text{ 元}}{50,000 \text{ 噸里}} = 0.0016 \text{ 元} \text{ 即爲一噸一里之運價，客運票價之計算法，亦如之，惟分母改爲人里耳。然此種分配辦法，能否得精確之結果，此實一問題也。鐵路運輸僅限於同等旅客，或同類同等貨物，或整車貨物時，則攤配運送實費於旅客貨物，使各負擔其相當部分，並非難事。蓋其線路費用，終站費用，總局費用，資本費用等，全體均得按其運輸單位，而平均支用也。然鐵路客貨運輸種類繁多，性質互異，且貨物裝運有僅數噸者，有整車者，有整列車者，亦甚不同，即若鐵路抱定宗旨，僅運送一種貨物，其設備之多，費用之大，亦復如是，決不能因運輸小量貨物而減少也。夫鐵路之費用，乃屬連帶性質，所以維持鐵路全體，與各種運輸並無直接僅有間接之關係，此即美人陶錫克 (C. W. Titman) 所謂「聯合費用」(Joint Costs) 是也。考鐵路費用十分三$$

爲資本費用，課稅及其他固定費用，十分七爲營業費用及維持費用。固定費用係固定的，無論如何，必須支付，運輸繁簡或發達與否，無甚關係。惟營業用款，雖與運輸業務有密切之關係，然運輸之繁簡，直接影響於營業用款者亦淺，其與軌道終站及車輛等費用，亦然。換言之，鐵路改良運輸設備之程度，視所營業務而定，有謂鐵路資本全部應直接運用於運輸業務者，乃有所見而謂。鐵路既築成路線，建造終站，設備車輛及其他種器具後，其他費用爲數較小，故若營業衰落一部分時，其營業用款仍不能因而減少一部分。綜以上以觀，明乎運送實費之性質，可知運價與運送實費，未必有一種極密切之關係，存於其間也。

反對定價以運送實費爲標準者，其第二理由，即謂修鐵路於都會之地，則價高，反之而在村落則價低，修於山嶺川澤之地，則價高，反之而在平原曠野則價低，修於嚴冷酷熱氣候險惡之地，則價高，反之而在冷煖平

均衛生適宜之區則價低。又修於商賈輻輳貨物蓄集之所，則價低，反之而在人烟寥落實業未開發之區則價高。如是，費用既有不同，則運費若以運送實費爲制定之標準，而歸於一律時，於事實上尤感困難。

反對以運送實費制定運價者其第三理由，即謂價廉笨重貨物之運價，必因而增高，反使其不能暢銷於市場，是不特將滅縮鐵路之運輸範圍，且將阻壓他種實業之發達矣。例如煤、鐵、石、鑛、木、料、石、灰、等，若與價昂質輕之絲綢布疋等一同看待，使各負担其運送實費之相當部分，則煤、鐵、等運價必甚高矣。然自理論上及實際上觀察之，價昂貨物之運價，應比價低者爲高，是故貨物報運重量雖相同，而價值不一時，則其攤負之運送實費，亦必隨之而異，此凡稍有經濟智識者，無不竭力主張之。

鐵路費用可分爲車站費用及沿路費用 (Terminal and Line Costs)。然此二項費用之比例，客貨不同，車站費用貨運大於客運，而沿路費用則客運大於貨運。故簡言之，旅客票價視沿路費用而定，貨物運價則視車站費用而定可也。

運送實費雖不可作爲定價之唯一標準，然定價者決不能置之不問，蓋鐵路會計日益精密，乃使運輸人員得精確計量運送費用也。運輸業務與日俱增，其費用若不能得確實之數目，則定價者失所依據，安能制定運價哉。又定價除運送實費外，必加入鐵路利益一部分。如是則實在運價又必大於其運送實費，否則運價低於運送實費時，鐵路必受損失，而營業虧本矣。故運送實費者，乃制定運價之最低限度，除暫時特別情形外，無論如何，決不能在實際成本之下也。例如上行貨物多，下行貨物少，則下行貨物之運價，即在運送實費以下，亦無不可，蓋已比運轉空車較便宜故也。又如創辦新實業，建設工廠時，鐵路竊願廉價代運材料，受一

時之損失，然若實業籌辦就緒，出品增多，則鐵路得有永久大宗之運輸，其所得利益，或可超過從前之損失也。最宜注意者，自後工廠材料出品，均應按其負擔能力制定運費，蓋當工廠開始發展時，即急欲得高運費，以補償其從前損失，往往使實業中途受挫折，不能擴充營業，則前功盡棄，計莫左也。

運送運費，固不能勻攤於客貨上，惟鐵路會計日益進步，鐵路費用之核算，及勻攤於客貨之方法，均逐漸解決，則運送運費影響於運價者，亦日深密矣。

運送價值原則 Value of Service or Value Theory

鐵路制定運費，應以運送上之價值為標準，換言之，適用此原則時，即可知運費應視鐵路貢獻於客商之運送價值而定。貨物之運送價值係貨物在甲地與在乙地市價之差數也，此項差數，除運費外，尚含有懋遷者希望之利益及裝束等費，故鐵路僅能於差數中，酌取若干，倘完全徵收，懋遷者之希望已絕，則貨運不能發達矣。貨物運費應以運送價值為最高之限度，此之謂也。至於旅客之運送價值，則甚難測定，蓋旅客中有願出數百元購買京滬聯票俾旅行時間縮短者，亦有視京滬聯票尚不值十元者，故無一定之趨勢，而鐵路對於旅客票價（即客運價值），惟有以各時期客運之繁簡細察票價之結果而已。若增加票價，即足減少旅行人數時，可知此項票價已超過於客運價值，又若減低票價，即足增加旅行人數時，亦可知前項票價已在客運價值之上矣。

貨物之運送價值，試舉一例以明之。北京米糧多由南方運來，假若同種米在無錫每石價洋六元，而在北京則售九元，米商估計鐵路運送價值約為二元，其餘一元則作為營業利益。此二元之數者，即該貨所能負擔

之運價，鐵路徵以運送價值全數，或為招徠營業起見，再予折扣，均無不可，是在鐵路當局好自為之耳。

運送價值在定價上最占勢力之原則，故有「大動力」(Great dynamic force)之稱，我國滿州市場為日人所壟斷者，雖於地理上有關係，然實由於南滿鐵路為日人所管轄，對於日商予以極低廉之運價，對於歐美則徵以超過運送價值之運價，使其不能與日貨競爭於市場，故也。蓋鐵路與生產有協作運用之關係，其運價必求適合於社會經濟商業生產等情形也。

總結上兩原則，可得一共通原則曰：「運價之制定，以需要之最高限為其最高限，以供給之最低限為其最低限。」需要之最高限者，謂依鐵路所得效用之最高限也，供給之最低限者，謂足以償其運送實費之數，運價之最低限，必不能降至其所需實費之內也。

再依此共通原則，發生有兩學說，即運輸負擔力說，及運價社會化說，是也。

運輸負擔力說 To charge what the traffic will bear

鐵路雖係獨立事業，其運價得近於其最高限，然事實上決不至貪最高之運價。如是由經濟上觀之，應按運送物之負擔力課取運價為上策，此即所謂運輸負擔力說也。此說主張鐵路定價人應詳細研究運輸及競爭狀況，而後接運輸負擔力，制定運價。故其應注意者有二，即客商之給付能力及競爭機關之運價是。欲制定客商之給付能力，尤應注意客商心目中所能定之運送價值。而定價人必具幹練之才，遠大之眼光，則所制定運價，方可公允適當。定價應依據於負擔力固矣，然若盡其負擔力之全體，以制定運價，則又足阻礙運輸之增加，並禁絕將來之發達，於鐵路社會，均非其宜。夫鐵路營業，不外求大宗之運輸，多量之收入，凡足妨

碍營業發達之運價，必設法避之。蓋鐵路既屬一種收益遞增的或費用遞減的營業，則增加一部分之營業，即多得一部分之利益，其力求營業之進步也必矣。自鐵路本身論之，凡運價之公允與否，鐵路並不計及。若此種不公允運價，足以阻碍運輸之發達時，將立起而除之。况所謂公允運價云者，究以至何種限度爲止，是又一大疑問。運價公允與否，決不能以數學解析之，且無一定公式，可用以計量之者，是在監督運價機關之好自爲之耳。

公允運價問題，在國有鐵路，尙易解決，然在民有鐵路，則甚困難。蓋運價必包含運送上額外費用（即若無此種運送即無此種費用發生之謂），且包含資本金利息之一部，其未包含此項額外費用者，即爲不公允之証據，於鐵路社會均有害也。

運價之制定，超過於運送價值，非特不公平，且有礙運輸之進步，故無採用之者。惟運價之最大限（即運送價值）與最小限（運送實費）間，相差頗巨，鐵路得上下變更之。然於此兩限度間欲制定公平之運價，亦屬困難之事，蓋尙有差別運價之發生，果屬公平與否，未可必也。

運價社會化說 Socialization of Rates

自公平運價問題發生後，而社會利益之觀念即起。鐵路應得充量之運送報酬費，而客商應付公平之運價，是爲原則。無論客貨之分等及運價，均應按照社會之需要而制定，亦即以旅客給付能力或貨物價值爲制定運價之準則，此即所謂運價社會化之學說也。雖然，依此學說，亦非完全以貨物價值爲標準，不過以此爲最要，而以運送實費或運送價值爲次要，終以迎合社會之需要爲前提而已。此種定價學說，尙屬較公平可

行也。

運價社會化說，不啻爲鐵路運價之制定租稅原理，蓋一國租稅以人民之給付能力爲準則，而運價亦以客商之給付能力爲依歸，且與物價稅 *Ad Valorem duty* 之作用，尤爲相似。所異者，租稅有強制的或義務的性質，而運價則不然，非屬旅客或貨商，即無給付運價之義務也。且運價常因競爭而有變更，而租稅則完全由國家辦理，決非他人所得而與之競爭者。故曰運價並非租稅，不過制定運價與租稅之原理相同耳。

第五章 制定運價之要素

(一) 旅客票價

未開化之國，人皆深居簡出，流連家室，以老死不出鄉里爲福。既開化之國，人盡湖海心胸，動輒隻身走萬里，而以問居家鄉爲苦，因此情形，船舶鐵路乃乘之以興矣。而鐵路旅客票價之制定，即基於此種「旅行心願」*Travel demand*。既測定人民之旅行心願，即能制定相當之票價，而客運繁簡之程度，亦得以推求矣。至於測定旅行心願之要素，有普偏、局部之別，又有永久暫時之分，試分別述之。

人民平均進款 此爲「畫旅客票價最有勢力之要素」。蓋人民貧富，影響於「購票能力」*Purchasing Power*者甚大，貧則雖有牢不可破之旅行心願，或購票心願 *Purchasing willingness*，因無購票能力，即當終止其旅行之心，而富則雖無旅行心願，因有富裕之購票能力，若鐵路稍爲設法招徠，誘導其旅行時，即可激起其旅行之心。明乎此理，則彼英國票價之所以較高於德國，而美國票價又較英國爲高者，可以知之矣。蓋美國人民平均富力較大於英國，而英國又大於德國也。美國人民之旅行心願未必強於德國人民，惟因其平均

富力較大，故得負擔較高之票價耳。

人口密度 鐵路經過之地爲都會，人口最多，爲市鎮次之，爲村落又次之，在人口稠密之區，人民旅行心願必較高，而在寥落荒地，則人民鮮願爲長途之旅行者。故鐵路制定票價，必先調查沿路人口之多寡，如人民中有最富者，尤當注意。蓋有大地主，方能廣招農夫，從事耕桑畜牧，有大資本家，方能廣設工廠，從事鳩材庀工，此等事業愈大，則聚集之人口亦愈多，而鐵路旅行必愈繁矣。例如英德二國鐵路客運密率所以甚高者，即此故耳。

旅客運送有航路或電車之競爭者，其票價必廉，不廉則爲競爭敵人所奪，廉則與本路血本有關，故當制定適宜之票價，隨時酌量移動，務期克勝他人。然區間票價，較之直達票價，少有競爭，而本路票價比之聯運票價，競爭亦較弱。惟長途運輸之競爭，鐵路須記平安舒適行駛快捷，以完善之運送，取勝他人焉。因此情由，除回數票價外，區間票價必較高於直達票價，而本路票價必較高於聯運票價，是因短程運送旅客每人每里所攤平均費用，較之長途運送爲高耳。例如一列車駛行五百里，其中途停站甚鮮時，則其費用必較彼逢站即停駛行百里之列車少五倍之數也。

近郊運送 *suburban traffic* 應有特定之回數票價，方足以引起彼在城內作業人士之移住郊外，及郊外人口逐漸稠密，或多變少康之家，則此項回數票，得酌量增高，若仍係勞工或貧民時，應照原定回數票價施行。蓋人民之所以喜選郊外居住者，不外因效外房租甚低，即加以鐵路票價之數，尙較城內房租爲低，而得減輕其每月負擔之費用耳。是以鐵路制定回數票價，又不得不先調查城內郊外房租之差別也。各國鐵路對

於近郊運送之政策，多係先定極低廉之回數票價，並竭力引誘城內人士移居郊外，一俟郊外人口稠密，住戶致富時，即雖增加票價，其運輸仍不致因而減少，或阻碍其發達也。

鐵路制定票價，多係對於永久普通之旅行需求，然此外尚有暫時之旅行需求，若鐵路能制定專價，以提倡之，於運輸進款上，大有補益。一年之中，大小盛會舉行時，各界人士參與聚會之人數，當視鐵路之能否廣播廣告，及減低票價，或添開臨時列車，以謀他種招徠之方法而定。又如城鎮市場及全國展覽會等，均足引起各界人士一時旅行之心，鐵路應時常注意，以資吸收運輸。

鐵路所以設立遊覽運送者，不外鼓起人民旅行之心，若無此項遊覽運送，則人將皆隱居家鄉。故遊覽票價必行減低，且必使尋常運輸仍得維持其規定票價，毫不受其阻碍為最要。此種遊覽列車，規定月日開行，亦不能隨意增減。

鐵路欲測定人民旅行需求之程度，以制定尋常票價固難，而欲測知人民一時旅行需求之程度，以制定遊覽票價，使鐵路得增加其運輸進款則尤難。此等問題，惟有經驗之車務人員，方可措置無誤。故各路之遊覽運送，多抱定以舊日經過事實為定價之根據也。

(二)貨物運價

凡鐵路之興，第一級發達者必旅客，第二級發達者，始為貨物。而貨物運價，亦必先昂而後低。何者，先時貨物運輸者少，不能不多徵取以彌補鐵路之虧折，再因鐵路不多，無與競爭，多徵亦不至阻碍貨運之發達耳。貨物運價制定之要素，列述如左。

貨物價值 貨物運價制定之要素，以貨物價值爲最關緊要。運價之增減，與貨物價值之高低，並非成正比。不過按市面價值而定耳。貨物價值與貨物運送價值兩說，則又不同。鐵路運送價昂貨物，雖比較運送低價貨物稍爲有利，然價昂貨物之運價，所以較高者，乃因其能負擔此項運價耳，並非因其運送價值之不同也。夫鐵路貨物運送，既有分等表之設置，凡能負擔高運價之貨物，無不廣爲列入，其高價物必列入較高等級，低價物必列入較低等級。分等表之等級，視貨物價值之高低而定固矣，即運價表雖間有以運送實費運送價值爲標準者，要非有貨物價值之考察，決不能制定也。例如煤炭、木料、石料、鋼鐵、糧食等，實重價廉之貨物，其由鐵路所得運送價值，必比綢、緞、布帛、靴、鞋等價昂之貨物爲少。倘若煤炭在礦區每噸價值二元，運至海港或可值三元，則由運送所得價值，有原置之半額，又設絲綢在上海之市價，較在杭州約多百分之二二。鐵路定價若以運送價值爲依據，則煤、商必負其煤炭原價百分之三十或四十，方可得鐵路之運送，而絲商僅負其絲綢原價百分之二二。於此可知運價以運送價值爲根據，若以貨物價值之百分數計算之，則價昂貨物之運價，反低於價廉之貨物，其未可爲定價之基本準則也明矣。

價昂貨物之運價，應高於價廉貨物，可稱定價上惟一之政策。中國鐵路對於此政策，應多加注意。若於商業上無窒礙時，可隨時增加價昂物之運價，即自國家經濟社會公益上立論，此項政策均屬可行。且鐵路果能施行此策，規定某貨應徵其價值百分之幾之運價，使價昂物高於價廉物時，則貨物之流暢，運輸之發達，乃意中事耳。且有必要時，應增加價昂物之運價，減低價廉物之運價，使鐵路有增加收益之機會。故鐵路每年統計，貨運收入之源流，若多屬價昂物，而價廉物則甚稀時，實爲鐵路營業最好之現象也。

鐵路有競爭時，固可使鐵路減低運價，而貨商染露便宜，然亦未可以一律看待，質輕價昂之貨，雖微以極高之運價，而運輸亦未必見稍殺。蓋此種運價，僅占物價之最小部分，故即增加該貨運價百分之十，而勻攤於全體貨物，則所增仍屬微少，而其銷路仍得保持其舊狀，或且有增加也。

貨物重量及運送里程。貨物運價，應視乎其託運里程及重量而定，因此兩項影響於運送費用者甚大。然費用之增減，與此二者並非成正比。貨物整車運送時，其每噸攤配之費用，較之零担運送者為少，而運送里程愈長，則貨物每噸每里運務費用愈減，每噸每里終站費用亦愈低。故整車運價之所以低於零担運價，而猶以煤鐵鑛及他項整列車運送之運價為更低者，皆因運送費用之不同有以致之。而長途貨物每噸每里之運價，所以低於短程貨物者，亦由於運送費用之不同耳。此鐵路之所以提倡大宗貨運及長途聯運也。鐵路制定運價，應否以運送里程為要素之一，學者主張不一。設鐵路不問運送里程之長短，遂制定每噸每里之平均運價，此則皆認為違背定價之原則，惟適用此項里程要素，應至如何程度，則意見頗不一致。在運輸競爭劇烈之區，貨物運價終比無競爭之區為低，運送里程之長短，則不甚重視焉。大凡實業發達之城市，交通機關必多，而運輸競爭亦必烈，故在商業集中地帶，其運價必甚低廉。然鐵路無論國有民有，終帶有營業性質，則損失於此者，必求補償於他方面，是以商業不發達運輸無競爭之地段，其運價必較高，實非開發實業之道，此種弊害，以民有鐵路為尤甚。

此外如託運貨物之性質，運送總重量與純重量之差額，運送時間之長短，無往而非制定運價之要素，不過前述數項，乃其最重要者耳。

第六章 競爭及合併

(一) 競爭

生產品之銷路，係由供給地運至需要地之費用而定，費用愈多，則銷路愈減，自然之理也。故欲謀生產之發達，萬不可採用減輕生產物運送費用之方法，是雖爲一般生產社會之希望，然自鐵路視之，則增加運費，以謀增加其收益，亦自然之趨勢也。但此兩者之關係，表面上似全立於反對之地位，而實則不然，何也？運費減少，則生產物之需要愈廣，需要廣則供給愈增，而運輸業務之膨脹擴充，亦即鐵路收益增加之趨勢也。制定運費之主要目的，在希圖最大多數之利益，勢不得不將小數部分供給多數生產社會犧牲之用，斯又自然法則上之確實現象。然而能使此種趨勢歸於調和，則競爭與合併 *Competition and Combination* 是。

競爭之性質 鐵路有獨占之性質，以完全之運送權，俾之於獨一公司，則營利爲公司本來之性質，勢必至僅圖自己之利益，而害公衆之幸福，似宜許其競爭，藉以圖運價之低廉，及設備之改良進步。然是兩者皆非吾人之所許，其中有多少眞理，不可不細究之。夫鐵路之競爭，與他工商業競爭之原則異，蓋一般工商業之競爭，以同一目的痛滅自家之利益，以使物價之下落，然其下落亦僅止於生產費，未有折本者也。若至折本，則直停止營業或轉而從事於他業可耳。而鐵路則不然，低減運費，以吸收貨物之來源，競爭不已，其利益將全歸於生產社會，而鐵路收益日減，損失莫大焉。蓋鐵路事業，非他工商業可比，一旦設立，則不能改業，無論如何，小量之貨物，或如何低減之運費，皆必從事運送，而不能停止。因鐵路多建設完成，其必要之維持費，運務費，資本金利息等，每月開銷皆有定例。是故鐵路競爭愈激烈，至低減其運費，損耗其利益，則影響且及於

國家，而不可收拾。此固歐美各國顯著之事，實屢見不鮮，故無益之競爭，不可不絕對禁止也。

競爭之利弊 競爭之利益，(1) 正當之減價，凡貨物集散之處，佈有兩路時，其運價必比一路之獨佔者爲低，此種減價，頗足使貨物銷路日廣，而工商業亦日趨於隆盛。(2) 挽力及各種設備之改良，競爭之有利益而效力卓著者，乃速度之增加，器具之改良進步也。蓋速度愈增，則數千百里之貨物，朝發夕至，如兩人親相授受，而買賣契約之成立，貨價之交付等，皆得從速了結。因之貨物集散生產，皆有日進無己之慨。然欲速度之增加，則不可不謀線路之堅牢，機具之完善也。至對於旅客貨物之方便，尤莫如設置臥車、膳車，及施行較速、貨運負責、記帳等制，凡此種種，平時非不注意，惟競爭時猶足見其功效之顯著者也。(3) 競爭能使物價平衡，此與收益遞增學說不同，應辯別之。

競爭之弊端 (1) 運價之不正當，及不公平鐵路競爭之最激烈者，爲美國。雖經法律禁止，仍未稍衰。其弊害之最甚者，則運價之不當是也。蓋其運價無一定規則，常隨人隨物或隨地而生非常之差別，僅使大生產者得不當之利益而已。此種事實，不獨見於美國，即歐洲諸國，亦有相類之現象。(2) 無益之費用。多數鐵路建設於同一地段，其競爭必烈，而費用亦愈大，結果能使鐵路破產，尤足紊亂國家經濟狀態焉。

競爭之項別 鐵路與鐵路競爭 鐵路競爭之方法，大別爲二：低減運價一也，改良運務二也。此兩種方法，在原理上本爲相同，皆以謀有所貢獻於貨商，而吸收其貨物爲目的也。然在實際上，其運用之手段，則各異。低減運價爲消極的招徠運輸之方法，而改良運送，則爲積極的吸收運輸之手段。蓋運送以迅速平安爲最要，客商將選擇運送較迅速較安適之路，而託運之。彼運價雖較低廉，而運送較不完善之路，自在被棄之列。

鐵路競爭有所謂競爭地段(Competitive point)者，有所謂非競爭地段(Non-competitive point)者。鐵路連軌站或水陸運銜接之城市，其運輸爲各方面所競爭者，競爭地段也。反之，在鐵路爲唯一運輸機關之城市，其運輸爲鐵路操縱者，乃非競爭地段也。大凡運價合同(Rate or Pooling Agreement)均所以調解競爭地段運送而設立者，與其他非競爭地段無關也。

工商業競爭 鐵路競爭，一名直接競爭，而工商業競爭亦稱間接競爭，係指其直接影響於運價也。工商業競爭，又名市場競爭(Competition of Market)換言之，卽凡全世界或一國內各生產市場之競爭也。際此實業發達萬國通商時代，貨物銷場，競爭極烈，所謂商戰者，卽指商業競爭而言。鐵路乃農工礦各業之聯合生產者，故凡工商業，鐵路均得操縱一切焉。市場競爭與鐵路本身間之關係不同，無論單一鐵路或聯絡鐵路，其市場競爭則仍發生。蓋市場競爭，乃直接影響於各地生產，非特一國如此，卽國際商業亦然。

實業競爭固與直達運送(卽大生產分配地間之運送)較有關係，而與區間運送，或非競爭地段，亦有影響。鐵路制定運價，應以開發實業增加運輸爲前提，不論其爲競爭地段或非競爭地段也。且區間運送與直達運送在同路線同方向時，區間運價不宜高於直達運價，此層每有在法律上訂定取締者。總之，競爭地段之低運價，終有影響於非競爭地段，或區間運價也。若此路之區間運價太高，則沿路實業建設，將移轉於低價鐵路之手。卽若該項實業建設無移轉之可能，而勉強支持其出產物，未能與他處貨商競爭，竟致損虧衰敗，則鐵路運輸亦漸隨而減少。是以近世鐵路無不設法減低區間運價，以獎勵大資本家投資於沿路實業，而學者亦謂鐵路能減低區間運價者，必能開發大宗實業，招徠多量運輸焉。且鐵路應調查沿路之實業，引導

資本家之投資，完成大規模之建設，則鐵路必能得永久之大宗運輸矣。

工商業競爭不特有全國性質，且有國際性質。鐵路與鐵路競爭，若有法律嚴厲禁止或協定有運價合同者，尚可免除多少，而市場競爭則非全國運輸機關協同合作，不能免除國內市場之競爭，或非全世界運輸機關通力協作，不能免除國際市場之競爭也。

水運競爭 水運競爭，與定價之關係，雖不如前兩者之深切，然在數路，則亦為必要之根據。中國各路多無水運競爭之虞，惟滬甯滬杭甬廣九及津浦等路運輸頗受水運競爭之影響。上海南京間水道為長江之下流，海輪往來如織，且自上海至漢口，有直達輪船之便，故滬甯路與水運競爭最烈，其制定之運價，亦最受水運之影響。滬杭甬路則滬甬間有直達海輪，即滬杭及杭甬亦均有河運之便利，故其運輸及運價，亦均與水運有競爭之處。廣九路之情形與滬甯路甚相彷彿，其水運競爭，亦不遜於滬甯路。其他如京奉湘鄂等路，其水運競爭，雖不劇烈，要於定價上亦有幾分之考慮。又如漳廈路南潯路運輸清淡，營業頹敗，原因固多，而水運競爭，亦其一也。

競爭為定價之要素 競爭之所以為定價之要素，其理由有二，生產費愈高（或愈低），則物價亦愈高（或愈低）一也。物價低於生產費，其生產量必減；二也。蓋貨物供給有限，若物價高於生產費，則資本金必增加，而生產量亦因以增加。反之，物價低於生產費，則資本金減少，生產量亦因以減少。此種經濟原則，甚可應用於制定運價者。鐵路若因競爭而減低運價時，則貨物市價除去生產費及運費外，尚有餘利之希望，鐵路運輸，必日漸發達矣。

(二) 合併

合併之性質。鐵路勃興之時，人皆冒險投資，單爲占利益起見，而布設多數短線者。觀歐美鐵路史，誠屬不可掩之事實。且此等線路，多向同一目的地，而目的地之生產力有限，不足以供各鐵路之運送，一方面鐵路用款又有定數，勿論運價多少，其不足以償此等費用也必矣。於是鐵路合併之說起焉。考鐵路合併一節，與中國鐵路關係尙淺，惟略述他國之情形，以資參考耳。

合併之利弊。合併之利益：(1) 省無益之費用。雖極短之鐵路，必需一定之員役，及機車車輛之設備，若將數短路合併，則可減少員役，並其他之經濟，且可防無益競爭線之布設，於國家經濟上亦不無補益也。(2) 線路之統一。自國家經濟上，或其他之點，視爲必要之綫路，不可不取舍折衷，以圖綫路之統一，則舍合併無由也。(3) 管理及計算之便利。多數公司之綫路，雖可依聯絡及其他之方法，以爲貨運之處理，然如起訖站之替換，或運費計算，或減價，及終站互用等，其辦理及計算上，俱不免有繁雜之處，若能合併，則可省略許多也。

鐵路合併之原因，在於競爭之過烈，則合併後，必至漸變減價爲增價矣。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，則合併尙爲有利而無害焉。

合併之項別（以下均指美國鐵路而言）合併之方法可分爲：(1) 運價合同 Rate Agreement (2) 擬合 Consolidation。運價合同者，即免除競爭而維持相互運價爲目的也。運價合同又分爲：(1) 與訂運價合同之各路，得自由運送客貨，而得收益，惟應按照規定之運價而已。(2) 各路按照規定比例分配運輸範

團。(3)各路自由招徠營業，但應將進款按規定比例分配於其他各路。以上三項，以第一項最易訂定，而採用亦最早，其第二、三兩項，即所謂鐵路團 *Railway Pool* 是也。鐵路團之主要目的，乃在禁止運價之低減，而分配營業之辦法，謂之鐵路運輸團 *Trunk Pool* 分配進款之辦法，謂之鐵路銀團 *Money pool*。在英國，名之曰聯合銀袋 *Joint purse*。運輸團者，競爭各路在平常無競爭情形之下，商定各路應得之運輸比例，而後訂明凡於合同期間內各路應按照規定比例運送貨物，不得私自減價，多行吸取，若有多取者，鐵路團應查明何路多運若干，何路少運若干，故欲求運輸團之實效，則非先規定各種運送之線路不可，然貨商對於先定各種運送之線路，頗表反對耳。鐵路雖常有在指定線路範圍之外，亦行營業者，其超過規定運輸收益之數，應分配於運輸少於指定範圍之路。是以與團各路，均應將運輸範圍內收益之一部分，解存於一處，然後按期清算，退還溢額。至於銀團，乃競爭各路不劃定運輸範圍，各得自由營業，惟應將競爭營業範圍內之收益，按規定比例分配於各路，此項收益，本路得保留三分之一或半額，而其餘三分之二或半額，匯解銀團，按期分攤各路。其所以保留一部分者，乃為開銷運務費用耳，而保留部分之多寡，應視當地情形而定，惟不可過多，致各路樂於多量運送也。鐵路運輸團銀團之性質，已略述於上，其所以設立鐵路團者，乃為防止秘密減價，或公然競爭也。雖然鐵路團亦未能完全免除競爭之弊害，蓋各路均願得多量之運送，而得較大分配利益之比例。況鐵路團合同期間甚短，最多不過數年，且運價雖屬公定，而競爭之道，不僅乎低減運價其運送之改良，設備之完善，亦為鐵路競爭之利器。故鐵路謂為能減殺競爭，有裨於鐵路則可，而謂為能完全免除競爭，則未可也。

鐵路聯合之方法，可別爲四。以一路完全售於他路，一也。以一路租借於他路營業，二也。以一路股票售給於他路，三也。兩路利益和合 Community of Interest 四也。所謂兩路利益和合云者，此路董事或高級職員，兼任他路董事，或此路股東兼爲他路之股東，兩路利益，有相互密切之關係，此之謂也。上舉四法，以兩路利益和合爲最近所採用焉。

我國鐵路合併之例有二，滬杭甬歸併於滬寧，一也。京綏歸併於京漢，二也。前者尙屬可行，今仍舊焉。而京綏歸併於京漢，在民國七八年嘗試行之，極感困難。蓋此係政治問題，兩路之歷史管理運輸，固皆置之罔論，京漢用法文，京綏用華文，不便一。兩路債款不一，付息還本，清理困難，不便二。京漢線路之長，爲國有各路之冠，若再併入京綏，則行車調車等事，尤覺困難，一車務總管勢難駕馭，不便三。

第七章 特別運價之制定

鐵路運價，無論客貨，皆有所謂普通特別者焉。普通運價之高低，及特別運價減低之程度，各國鐵路，各有其特殊情形，未可以簡單數語了之。鐵路最初或因交通方法，或其他鐵路爲標準，而規定運價，其後因鑒於四圍之情況，力求與現狀相適合，漸次變更不已。至特別運價，則純據鐵路當事人之見解經驗，每依其過去實際之成績，而爲臨時之增減。蓋鐵路營業，時有緩急，僅設普通運價，不能伸縮相應，故必有特別運價，以補其缺也。雖然，鐵路欲謀運輸之發達，非僅核減運價已耳，而設備之改良，運送之進步，尤必注意者也。

特別運價，以廣義言之，爲不平等之運價，質言之，即爲運送一客一里之差別票價，或運送同重量同種類之貨物以同一運送方法並至同一運送里程之差別運價也。普通運價亦稱分等運價 Class Rate 按貨物分

等表核算之。特別運價，亦即特種貨物運價 *Commodity Rate*，乃指定物品之專價，非分等運價也。又特別運價，雖亦有稱爲差別運價 *Rate Discrimination* 者，然差別運價，似有欠公允之處，而特別運價則施行一種經濟政策，以達其增加運輸進款之方法也。此外又有所謂 *Differential Rate* 者，係指各路間運價上所發生之差別而言，與特別運價無關也。

一國之經濟狀況，及社會之組織，千差萬別，各當應其需要，而制定各種特別運價，決不能強同，茲列述制定特別運價之原因於左。

(1) 鐵路與水路或水路，或其他運輸機關並行，發生競爭時，爲維持其營業起見，勢必減低運價，以資招徠。然若短期行之，固無關於營業利益，而長期行之，則結果之良否，正未可卜，故宜以無損爲要也。

(2) 誘導一般人士旅行遊覽，或招覽貨商多運貨物，皆爲鐵路運輸營業必要之手段，所以使營業繁盛，而收益增多也。故遇有團體旅行必給予減價，若某處有大幫貨物，且轉運頗遠者，又或有商人於某時期內，担允有特別大宗貨物交鐵路轉運者，皆可引用特別運價。又整車運價之所以低於零担運價者，亦即所以提倡大宗貨物之長途運輸也。

(3) 因時令之關係，鐵路運輸，清淡不均，在鐵路方面，終以滿載客貨爲切要，故車輛有閒空，應設法補足，至少亦須得十分八之使用效率。然則欲利用空座，非誘導旅行團體，給予減價利益不可。至於貨運，夏季較爲清淡，冬季較爲忙碌，每致車輛有閒空或缺乏之慮。應於夏季，指定可以提前運送之貨物減價代運，則不特車輛可得調劑，而運輸更屬有利益也。

(4) 欲使本國貨物行銷於國內，而與舶來品相競爭，壓倒其在市場之勢力，或獎勵本國貨物輸出他國行銷，或國內無此種物品或係原料品，欲獎勵其輸入，凡此種種，皆當制定特別運價，以保護之。此即所謂輸入及輸出運價是也。

(5) 由提倡重要產業，使有發展之機會，則出產愈多，鐵路運輸亦愈繁，故當減低其運價。

(6) 維持一般人民之生計，對於必需日用品，應減低其運價。

(7) 因煤價之高低，不特關係產業之發達，且亦關係人民之生活，故凡燃料之運價多特別減收。

(8) 鐵路為保護公益事業，或優待公務旅行者，均酌給減價利益。又如遭饑饉洪水之不幸，特為供給食物等項，亦減低其運價。

特別運價之性質及用途，已如上述，然終含有差別之意義，其應否給予減價，抑屬公平與否，此實一大問題。查差別運價可分為三種，即就此三種分別述之。

對貨物的差別 *Discrimination between Commodities* 此與客運無關。此項差別，多由貨物分等表將各種類貨物列為不同等級而發生，果屬公平與否，當視此項差別，是否根據於運送實費運送價值及運送危險性質而定，然尤以運送價值為最切要。貨等表之製成，以運送價值為標準，而與其他各項為參考。故除將同價值貨物其運送實費危險性質亦皆相等者，列入不同等級而外，可稱為無不公平之差別矣。

對地方的差別 *Local Discrimination* 此項差別乃指運送同等旅客或貨物於相等里程者，徵以不同之運價而言，或指運送同等客貨於不等里程者，徵以同一之運價而言。地方的差別，係根據於運送價值主義。

同種貨物，若運至不同地點，則其價值亦必隨之而異。如有水路陸路競爭之區，則鐵路必減低運價，方可與之競爭，而運價又不可超過對於貨商之運送價值。定為常例。故在競爭迂緩或無競爭之地段，鐵路運送價值既高，而獲利亦可較多。然在競爭劇烈之地段，非減價無以維持運輸業務。故地方的差別，實為運輸競爭所迫成，未可謂為不公平者也。即非競爭所迫成，亦必有地方的差別運價，方足以開發沿路實業，廣招運輸，是便利社會者，亦利於鐵路矣，仍未失為公平之道。然若不按經濟商業實況，即予以差別運價，是乃不公平矣。

對人的差別 Personal discrimination 此亦稱優先運價 *Preferential Rate* 與地方的差別性質完全不同。鐵路制定運價，不能對人而差別，久為世人所共認。而地方的差別，則認為實行鐵路營業政策必要之手段。對人的差別，在定價原理上，並無根據，雖在名義上，乃為照顧大貨商，所以維持增加鐵路運輸者。然非特極不公平，且結果足致小貨商於必敗之地步。且實際上弊端尤多，有直接商減運價者，有間接給以使用車輛之優先權者，甚且貨商與鐵路員役通同作弊，或給回扣，或少報貨物重量及運送里程，使算出之運費，少於實際應收之數，或虛報貨物等級，或中途變更到達站，例如貨物報作輸出品核收廉價，而在中途卸落，如此者，不一而足。總之，對人的差別，有利於大貨商，而有損於小貨商，是可斷言，其不公平也必矣。

此外尚有一種運價差別，即整車運價低於零擔運價，然此仍不失公平之觀念。蓋整車運送為量較多，而裝卸拖運費用均較零擔為省，故其減價，乃勢理所當然。雖然，此種優先運價，僅有利於大貨商，而小貨商則幾無獲得此種運價之機會。故在商業經濟上，頗有理由之減價，且循以為習慣，仍不失公平之觀念。然在理論

上，則鐵路並非完全營業性質，其對於社會，應謀一般之利益，不宜有差別也。

特別運價之公平與否，非可以簡單數語了之，上述各節，略可見其梗概，茲再舉數種原則，以資評判。

(1) 貨物運送至不同地點，而自商業經濟上觀察，無特別運價之必要時，即為不公平之差別。

(2) 貨物運送至不同地點，而自商業經濟上觀察，有運價差別之必要時，即為公平之差別。

(3) 各貨商均有同等運送時，設有運價之差別，則為不公平。

第八章 核算運價之制度

運價之計算，並非要分成各個而計算之，祇求以概括平均之數目為標準。(1) 凡各種貨物，大抵有無限之傾向，因欲節約各項費用起見，自包裝以至託運，均須免除一切手續，故近來益須趨於平均計算法。(2) 為營謀一般之便利，而採用商業上最簡便之計算法。(3) 查驗貨物之代價，須取最簡捷之計算法。以上三者，乃現時鐵路上之標準計算法，然對於客貨運價之計算，已具有便利形式者，約分三種如左。

(1) 比例制 Equal Mileage Rate System

(2) 遞減制 Kilometeric Tapering Rate System

(3) 地域制 Zone system

以上三制，行之於各國者最久，且有參酌並用之處，大抵因各國經濟狀況之不同，而政略之設施有異焉。中國鐵路採用比例制，惟近年來亦參酌兼採用遞減制耳。

比例制

核算運費制度行之最久而手續極爲簡單者，爲比例制。即以同等旅客一人或同等貨物一噸運送一里定價若干，其次以此價率爲單位，按託運之里程，而計算應收運費也。此制之起因，在鐵路未發達時代，鐵路與客商全異其觀念，貨商以自備之車輛裝載貨物，依其重量而與以一定之通行費，固無不合之處。至今則鐵路所有者與運送營業者，併爲一人，無貨物選擇之事，故其運費包含運送費及代理費兩者，而事實上則與其受百人運送一里之貨，不如受一人運送百里之貨之爲便，因而後者運費應比前者合計之運費爲低。况貨物裝卸費調車費等，與運送里程之遠近，毫無關係，運送百里之貨，應需若干，即以之運送一里之貨，亦必需此數。若依比例制，則近途貨物，固宜照實計算，而遠程之物，亦必將此等費用，多課數倍，豈非極不公平之事耶。故比例運費制，在辦事方面頗爲方便，而鐵路對於一般經濟界之要求，似有處理未當之點，且過於固執耳。

雖然，此制亦有可行者，則租賃鐵路之情形是也。例如意大利荷蘭鐵路及法國南美各國之一部分鐵路，雖爲國有，而租給於人民營業，又如英國之東倫敦鐵路公司以線路租借他人，而不爲一人一貨之運送，處此情形，則營業者對於線路之所有者，祇依線路之長短，而與以一定之租費，亦勢理之所必然也。

比例制之採用，以英國鐵路爲最早，嗣後各國多引用之。故現時各國狃於習慣，雖有缺點，未克遽改者，比比皆是。惟欲免除固執之缺點，雖不能完全屏棄不用，亦有通融之辦法，如對於長途運送之貨物，則有另訂特別條件而減輕其運價者是。

遞減運費制

此項運費，應先將運送里程設定各項階梯，其基本單位，由里程階梯之增加，而遞減其運費。就數學常理而言，基本單位應從里程之增加，而增加其運費，亦一階梯運費也。此種運費，揆諸經濟學上，似不正當，而於實際上，則甚有裨益。遞減運費之計算法有二，以最後階梯之基本單位，乘運送里程總數，一也。以運送里程總數內所包含各階梯每次各個計算，然後總共計算之，二也。例如由一公里至一百公里，每墩貨物之基本運費為五圓，由一百公里至一百五十公里，每墩基本運費為四元，則運送里程總數以一百五十公里，照前法計算，得數如次： $1.0 \times 4 = 600$ 元，依後法計算，則為： $100 \times 5 + 50 \times 4 = 700$ 元。然以前法計算，則階梯之分界點，常發生一種矛盾，如接近於長途分界點者，其運費較前方階梯之終點為低，例如一百公里之運費，為 $100 \times 5 = 500$ 元，若一百二十公里，則又為 $600 \times 4 = 480$ 元焉。

長途運費，較短程為低，顯係違背原則，今欲增加長途運費，而減少短程運費，則非採用第二法不可。第一項為通算法，第二項為加算法，兩相比較，則第二項之計算手續，頗感困難。然視夫比例制之固執，似有多少利益者。蓋鐵路需用之經費，因運送里程之增長，而逐次減少，已屬當然之事，則擴充各種業務，及其他生產品之銷路，尤非採用此制不可。故認此項運費與經濟政策上，有絕大效驗也。

地域制

地域運費制者，以鐵路網稍大且長之單位為半徑，劃分地域，其同在一地域之內者，徵收均一運費是也。若就表面觀之，則比例制及遞減制，亦一里之地域制，蓋以一里為基本，而計算均等運費，謂為地域運費，本無不可。然而現時里程之階梯，係以數里而區劃之，此乃運送方法之改良進步，有以致之。惟區劃地域之大小，

實與經濟有密切之關係。蓋地域運價之根本觀念，在計算運送費除去運送里程之顧慮，不問里程之遠近，要皆採取均一之運價。然此制現行於各國而無遺憾者，惟郵費而已。至於鐵路運價，雖亦有極力主張者，而普通則認爲一種研究資料，而採擇施行，仍須以各種運價比較考察而後定。鐵路運價之制定，要有各種要素，決非偶然者也。而鐵路運送費用浩大，萬難與郵件相提並論，况郵件寄送里程愈遠，而費用愈減，有必然之勢。若鐵路之運送費用，因里程之關係，而有一定之增減，決不能與郵件強同也。

運價構成之要素，以運送之負擔力爲標準，則地域制完全失其根據，故地域運價，不過國民經濟上之理想運價耳。設若與國內徵收關稅，視爲一體，則恐大受其害矣。惟交通統一之國家，欲擴張其範圍，則辦法甚爲簡單，或可得其效果。各國鐵路採用此制者，僅有奧匈及意俄之一部。奧國劃分區域，以一啟羅米特起碼區分爲十、十五、二十、二十五、五十、啟羅米特之階級，以至純粹地域。而匈國則凡近距離者，分爲二地域，遠距離者分爲十四地域，俄國之劃分法，與匈國同。

核算貨物運價之單位，此項單位通常分爲整車 *Carload* 及零担 *Less-than-car-load* 兩種，惟零担運價則又隨各國之鐵路權衡制度而異其設施，我國則有公斤公釐之分。至於整貨運送，在外國除訂定整車運價外，亦有制定整列車運價 *Train-load Rate* 者，惟爲法律上所不許，恐致壟斷市場之弊害也。茲將公斤公釐及整車三種運價之性質略述之。公斤運價者，爲便利各小貨商託運小量貨物起見，按公斤計算之運價。凡貨商之貨物，按其數量，少非僅止規定公斤之數，多又未能滿載一車，故按公斤計算運價，未免稍重，若按整車，則又稍輕，故特設公釐運價耳。蓋中等貨商，若無公釐單位，必將其貨託由轉運公司承運，轉運公司之營

業，即集合多數小量貨物擇其同一到達站者，以低廉之整車運價，用轉運公司名義運送，是徒予少數轉運公司之利益，而貽多數小商之不便，此公鐵運價之所由來也。至於整車運價者，依貨商之請求租與貨車，由貨商自行裝卸貨物，其運價較公斤公鐵爲低廉，所以提倡大宗貨物之運送也。

第九章 聯絡運價之協定

鐵路發達之初，對於本路之運價，皆以獨特爲主，而承運之貨物，亦以本路之區域爲限。若有運往他路之貨，必須由貨商在接軌站重行裝卸再運，費用既大，又需長時間，久爲世人所非議。及後各路會訂聯運辦法，貨物得由此路直達轉入他路，省却途中裝卸之勞，其運費亦不分畛域，全體徵收，待至一定時期，另由一主管機關酌行分攤焉。

鐵路聯運，雖有由關係各路商訂運價合同 *Rate Agreement* 對於運價之制定，運輸之辦理，以及進款之分攤帳目之清算等，均由各路自行商定者。然欲求聯運之實效及進步，則非設立清算所不可，將聯運運價進款及帳目，委託其辦理焉。茲先將聯運運價之制定辦法，列述如次。

(1) 各本路運價加總說 *Combination Locals* 此即按聯運各該本路運價相加結總，即爲聯運價目之謂也。例如旅客一人或貨物一噸，自甲地運至乙地，經過三路，共運三百公里，計各一百公里，若在第一路頭等旅客每公里計洋五分，或頭等貨物每公里計洋一分，在第二路則爲旅客四分，或貨物八釐，而在第三路，則爲五分半，或一分半，故照各本路運價加總說，該客應繳洋十五元，或該貨應繳三元二角焉。

(2) 聯運專價說 *Through Rate* 此按運輸之繁簡營業之狀況，將各本路運價加總後，核減百分之幾，另爲

訂定聯運專價表，凡聯運運費，均依照此表核收。

以上兩說，自以第二說爲較妥當可行，蓋無論客貨，運送里程愈長，則平均運送費用愈減，若照第一說，則本路運費與聯絡相等，似欠公允。故欲圖聯運之發達，實業之振興，自當另制專價，提倡長途聯運，亦即所以增加鐵路利益也。

我國鐵路聯運，雖已實行，然各路所處地勢不同，在與江河邊海之路，運費必廉，不廉即難與水道競爭，由腹地達至口岸之路，運費必昂，雖昂亦不患其改入他途，故因聯運而使各路運費趨於一致，本可不必，而任其紛歧，則困難尤甚。所以施行統一辦法，對於客運，則由各路造送聯站票價單，至鐵路清算所，以便編訂聯運價單，而於貨運，則按運送里程而定減價之程度。惟各路間有價日本極低廉如，滬甯滬杭甬路者，則聯運運費得不核減，且於運價章程未規定以前，此項聯運專價，得由毗連之路於聯運貨物時，隨時妥爲商訂，其有更改運費時，則當互相通告，以資辦理。今各路定有聯運專價者，如津浦滬甯京奉之聯運糧食，京漢京奉津浦之聯運鹽斤，京漢正太道清之聯運煤炭，各就本路原定運費，定爲專價，行之甚著成效，正宜力爲推廣。其推廣之法，不外競爭與利用兩端。例如甲路價昂，乙路價廉，則甲路境內由河道而乙路由火車，如汜水一帶之棉花，運赴漢口，及天津之煤油，運赴保定新鄉是也。是宜就各路現行價章，併算酌扣，使與水道運費相差甚微，則路運既免遲延，且無偷漏，商人必樂出其途，此競爭之屬也。他路車輛回空，仍須按日計租，若仍裝回載，送回原路，則運費終較普通爲廉，在鐵路仍未失算，此利用之屬也。以此類推，當不乏可乘之機。一切大宗貨物，如農產礦產木料石料，凡甲路某段時有此項貨物，赴乙路某段者，均不妨本此用意，特定聯運專價，其

運價總數，一期收足，並不換車，庶幾爲聯絡運輸之便利，作振興商業之權輿也。

凡聯運客票印刷費，有主張應加於票價之內者，有反對之者，其應加於票價之理由，謂此項費用，若不加於票價，則將完全由起運路負擔，似欠公允。其反對者之理由，爲照普通規例，此項費用，不能取償於旅客。我國仿西伯利亞鐵路辦法，將印刷費加於票價，凡尋常硬紙票或來回遊歷票，准加五分云。

鐵路應用材料，係屬公用物品，國有各路互運材料，自應與尋常客貨有間，現已規定按照普通現行運價減半核收焉。

第十章 政府與鐵路運價

國家對於鐵路運價，取干涉主義之理由，爲運價務適合一國之經濟社會政治等狀況，不能完全以商業性質視之。此項干涉主義，德國學者倡之最早，關於監督鐵路之運價，限制運價之訂定及改變等權利，均爲國家所有，雖爲近時法學上之議論，然全世界各國凡有鐵路者，無不己採行干涉運價主義矣。茲舉其干涉之重要方法如左。

(1) 運價之批准 鐵路運價之制定或改訂，須經國家之批准。德國鐵路法規定工部總長有監督承認及批駁各路運價及運價之改變，與關於運價規則之權。法國亦然。美國鐵路運價必經省政府及聯省政府之批准。日本鐵路法規第五十七條規定「鐵道公司制定旅客及貨物之運費，須經主務大臣認可，其變更亦同。」又「主務大臣認爲公益上必要，得命令改變運費，至增加運費，須載明認可之年月。」云云。而我國民業鐵路法第三十六條第三項載客等級價目表及第四項運貨等級價目表，須呈請交通總長核准，公司方

准開車營業。第三十七條公司對於運費之增減，應詳具理由，呈請交通總長核准。第三十九條因公益上之必要，交通總長得令公司核減運費。又第四十條鐵路載客運貨，不得於運費以外，另索他費，但因特別情事，經交通總長核准者，不在此限。云云。由此可知，各國鐵路運費之批准權，均已爲國家所有。然猶有持異論者，謂政府官吏不諳一國經濟狀況，反使運費與公眾之利益，不能一致，即不免有所弊害，雖然，較之全由鐵路公司自由制定運費，不加限制者，其弊害較少耳。

(2) 限定最高之運費 國家對於鐵路運費，制定最高額，無論何時，各路均不得超過此額。英國採用此法最早，各國仿倣於後。然此法在外表觀之，理由似尙充足，而在實際上，則所獲利益卒鮮，而尤以貨物之影響爲最大。夫最高之運費，乃鐵路所屬望，因有一定之高額，可以在範圍內自由伸縮，每有壟斷之弊。要之，此種限制，利害參半，宜斟酌國內情形，時常調查，加以改訂而後，乃有實效可言者。

(3) 運價之公告 運價之所以公告者，無非督勵鐵路採公平之辦法耳。當運送之際，萬不能一一磋商運價，必須依據一定運價，則非公告，客商無由而知，且計算之煩難，及秘密減價之弊害，均可防止也。我國鐵路運輸規程第七條，鐵路須在車站揭示旅客及貨物運價表，「前項事情，非自公布之日起，滿一月後，不得實施。若有特別情形，不在此限」云云。由上可知，凡增減運價，已有一定明文，尙鐵路私自核減一部分運價，其弊害甚大。美國鐵路有所謂「半夜運價」(Twilight Rate)者，蓋自特減運價禁止後，鐵路每使一部分貨商，得知其減價，並以夜半爲期，及減價後，僅將預託各貨運出，即行恢復原價，此種狡猾手段，損害於國民經濟不少，故運價必須公告，乃爲之預防耳。

(4) 運價之保持 運價變動無常，於國民經濟上，有莫大之影響，故運價必須經國家之認可，並須限定施行之時間。法國政府對於呈請增加運價者，限定客運方面，須施行三月，貨運方面，須施行一年，否則不能照准。

(5) 運送之條件 鐵路運送條件之誤謬，與運價不同，而生同一之結果，不特對於公眾要同一之運價，並須與運送條件相等，此各國法制上所規定者頗多。法國與日本，均有此等限制，我國現在雖無此種規定，然亦須研究採行也。

(6) 國民經濟政策上及其他理由而實行干涉者 國家因政治上或國民經濟之關係，不能不將運價改訂時，得命令變更運價，惟嚴厲之干涉，則以本經濟政策之手段，而施行之差別運價為最。

第十一章 中國各路運價之概況

(一) 旅客票價

運價問題為鐵路管理上所最當精細處理之一事，而旅客票價一項，尤可試驗主管人員能力之精銳與否，因旅客票價之訂定，全賴精細之研究也。凡經濟學中物價一學，若對於普通貨物而言，大都為商人所盡知，惟旅客之票價，則須按照物價之心理學，而定其等差，其在新發展之國，亦惟有從經驗上着手之一法耳。運價減低之原因，實欲招徠營業，俾較尋常及平均價目所得之營業為多。惟減低運價，常具有二種懷疑，一則恐運價雖經減低，仍未能招徠營業，使營業收入足與現在情形相等。二則即使運價減低，能招徠大宗營業，收入雖增，而一切運送費用，亦恐隨而俱增，彼此相抵，於實際上，仍無所補。第二種情形最難推測，蓋額外

附表(1)

中華國有鐵路
Chinese Government Railways
京綏綫
Peking Suiyuan Line
三等客票價目表
Third Class Fare Table
民國十一年一月一日實行
From 1st, January, 1922.

站名	正陽門	東便門	朝陽門	東直門	安定門	德勝門	西直門	豐台	廣安門
正陽門	\$0.05								
東便門	\$0.05	0.05							
朝陽門	\$0.10	0.05	0.05						
東直門	\$0.10	0.10	0.05	0.05					
安定門	\$0.15	0.10	0.10	0.05	0.05				
德勝門	\$0.15	0.15	0.10	0.10	0.05	0.05			
西直門	\$0.35	0.35	0.30	0.30	0.25	0.25	0.20		
豐台	\$0.25	0.25	0.20	0.20	0.15	0.15	0.10	0.10	
廣安門	\$0.25	0.25	0.20	0.20	0.15	0.15	0.10	0.40	0.30
清河	\$0.35	0.35	0.30	0.30	0.25	0.25	0.20	0.40	0.30
沙河	\$0.55	0.55	0.50	0.50	0.45	0.45	0.40	0.60	0.50
昌平縣	\$0.65	0.65	0.60	0.60	0.55	0.55	0.50	0.70	0.60
南口	\$0.75	0.75	0.70	0.70	0.65	0.65	0.60	0.80	0.70
青龍橋	\$1.05	1.05	1.00	1.00	0.95	0.95	0.90	1.10	1.00
康莊	\$1.15	1.15	1.10	1.10	1.05	1.05	1.00	1.20	1.10
懷來	\$1.35	1.35	1.30	1.30	1.25	1.25	1.20	1.40	1.30
土木	\$1.65	1.65	1.60	1.60	1.55	1.55	1.50	1.70	1.60
沙城	\$1.75	1.75	1.70	1.70	1.65	1.65	1.60	1.80	1.70
新保安	\$1.85	1.85	1.80	1.80	1.75	1.75	1.70	1.90	1.80
下花園	\$2.05	2.05	2.00	2.00	1.95	1.95	1.90	2.10	2.00
辛莊子	\$2.25	2.25	2.20	2.20	2.15	2.15	2.10	2.30	2.20
宣化縣	\$2.45	2.45	2.40	2.40	2.35	2.35	2.30	2.50	2.40
沙嶺子	\$2.65	2.65	2.60	2.60	2.55	2.55	2.50	2.70	2.60
寧遠	\$2.75	2.75	2.70	2.70	2.65	2.65	2.60	2.80	2.70
張家口	\$2.85	2.85	2.80	2.80	2.75	2.75	2.70	2.90	2.80
孔家莊	\$3.15	3.15	3.10	3.10	3.05	3.05	3.00	3.20	3.10
郭磊莊	\$3.35	3.35	3.30	3.30	3.25	3.25	3.20	3.40	3.30
柴溝堡	\$3.55	3.55	3.50	3.50	3.45	3.45	3.40	3.60	3.50
西灣堡	\$3.75	3.75	3.70	3.70	3.65	3.65	3.60	3.80	3.70
永晶堡	\$3.95	3.95	3.90	3.90	3.85	3.85	3.80	4.00	3.90
天鎮	\$4.25	4.25	4.20	4.20	4.15	4.15	4.10	4.30	4.20
羅文邑	\$4.45	4.45	4.40	4.40	4.35	4.35	4.30	4.50	4.40
陽高縣	\$4.75	4.75	4.70	4.70	4.65	4.65	4.60	4.80	4.70
王官屯	\$4.95	4.95	4.90	4.90	4.85	4.85	4.80	5.00	4.90
王樂堡	\$5.15	5.15	5.10	5.10	5.05	5.05	5.00	5.20	5.10
周樂莊	\$5.35	5.35	5.30	5.30	5.25	5.25	5.20	5.40	5.30
大同縣	\$5.55	5.55	5.50	5.50	5.45	5.45	5.40	5.60	5.50
孤山	\$5.75	5.75	5.70	5.70	5.65	5.65	5.60	5.80	5.70

保豐	子鎮	\$5.95	5.95	5.90	5.90	5.85	5.85	5.80	6.00	5.90
新安	莊	\$6.15	6.15	6.10	6.10	6.05	6.05	6.00	6.20	6.10
紅砂	壩	\$6.35	6.35	6.30	6.30	6.25	6.25	6.20	6.40	6.30
官村	壩	\$6.65	6.65	6.60	6.60	6.55	6.55	6.50	6.70	6.60
蘇集	壩	\$6.85	6.85	6.80	6.80	6.75	6.75	6.70	6.90	6.80
蘇集	壩	\$7.05	7.05	7.00	7.00	6.95	6.95	6.90	7.10	7.00
平地	泉	\$7.25	7.25	7.20	7.20	7.15	7.15	7.10	7.30	7.20
三八	岔口	\$7.45	7.45	7.40	7.40	7.35	7.35	7.30	7.50	7.40
八十	岔口	\$7.65	7.65	7.60	7.60	7.55	7.55	7.50	7.70	7.60
馬八	岔口	\$7.85	7.85	7.80	7.80	7.75	7.75	7.70	7.90	7.80
卓蓋	山	\$8.05	8.05	8.00	8.00	7.95	7.95	7.90	8.10	8.00
福生	莊	\$8.25	8.25	8.20	8.20	8.15	8.15	8.10	8.30	8.20
三福	莊	\$8.45	8.45	8.40	8.40	8.35	8.35	8.30	8.50	8.40
三旗	營	\$8.65	8.65	8.60	8.60	8.55	8.55	8.50	8.70	8.60
陶下	營	\$8.85	8.85	8.80	8.80	8.75	8.75	8.70	8.90	8.80
陶下	營	\$9.15	9.15	9.10	9.10	9.05	9.05	9.00	9.20	9.10
白塔	壩	\$9.35	9.35	9.30	9.30	9.25	9.25	9.20	9.40	9.30
白塔	壩	\$9.55	9.55	9.50	9.50	9.45	9.45	9.40	9.60	9.50

附表(2) 國有鐵路聯運票價表(民國十一年)
(國有鐵路主要車站間之票價行李運價(以銀洋計算)及時效表)

車站		口		京		津		滬		滬(北站)		州
		漢	焦	漢	北	天	塘(塘站)	濟	浦	上海	杭	
漢口	I	23.8	51.90	53.50	17.70	74.01	63.80	85.75	94.90	99.80		
	II	15.90	34.60	44.00	31.60	48.05	40.30	56.95	61.55	64.50		
	III	7.95	17.30	14.50	15.90	24.65	20.25	28.55	30.85	32.60		
	行李	1.32	2.80	2.42	2.04	4.05	3.35	4.66	5.28	5.66		
焦作	I	23.80	32.80	21.55	28.60	54.90	41.70	66.65	75.80	80.70		
	II	15.90	21.90	16.40	18.90	33.35	27.60	44.25	48.85	51.80		
	III	7.95	10.95	8.20	9.55	18.50	13.90	22.20	24.50	26.25		
	行李	1.32	1.74	1.36	1.58	2.99	2.28	3.60	4.22	4.60		
張家口	I	51.90	32.80		8.10	13.20	39.50	26.30	51.25	60.80	65.30	
	II	34.60	21.90		5.40	8.60	25.05	17.30	33.95	38.55	41.50	
	III	17.30	10.95		2.70	4.40	13.15	8.75	17.05	19.35	21.10	
	行李	2.80	1.74		39	65	2.06	1.36	2.67	3.29	3.67	
北京	I	43.50	24.55	8.10	5.20	31.45	18.30	43.25	52.40	57.30		
	II	29.00	16.40	5.40	3.25	19.65	11.95	28.60	33.20	36.15		
	III	14.50	8.20	2.70	1.75	10.50	6.10	14.40	16.70	18.45		
	行李	2.42	1.36	.38	.28	1.69	.99	2.30	2.93	3.31		
天津	I	47.70	28.60	13.20	5.20	26.30	13.30	38.25	47.40	52.30		
	II	31.60	18.90	8.60	3.25	16.40	8.85	25.50	30.10	33.05		
	III	15.90	9.45	4.50	1.75	8.75	4.45	12.75	15.05	16.80		
	行李	2.64	1.58	.65	.28	1.41	.72	2.03	2.66	3.04		

密 陽 城 站	1	74.00	54.90	39.50	31.45	26.30		39.60	64.55	73.70	78.60
	11	48.05	35.35	25.05	19.65	16.40		25.25	41.90	46.50	49.45
	111	24.65	18.30	13.15	10.50	8.75		13.20	21.50	23.80	25.55
	行李 數	4.05	2.99	2.06	1.69	1.41		2.13	3.44	4.06	4.44
	行 日	10	10	6	2	2		6	9	10	11
濟 南	1	60.80	41.70	26.30	18.30	13.30	39.60		24.95	34.10	39.00
	11	40.30	27.60	17.30	11.95	8.85	25.25		16.65	21.25	24.20
	111	20.25	13.90	8.75	9.10	4.45	13.20		8.30	10.60	12.35
	行李 數	3.35	2.28	1.36	.69	.72	2.13		1.32	1.94	2.32
	行 日	8	7	5	3	1	6		2	6	7
浦 口	1	85.75	66.65	51.25	43.25	38.25	64.55	24.95		無	無
	11	56.95	44.25	33.95	28.60	25.50	41.90	16.65		無	無
	111	28.55	22.20	17.05	14.40	12.75	21.50	8.30		無	無
	行李 數	4.66	3.60	2.67	2.30	2.03	3.44	1.32		無	無
	行 日	11	11	7	6	3	9	2		無	無
上 海 (北 站)	1	94.90	75.80	60.40	53.40	47.40	73.70	34.10	無		4.90
	11	61.55	48.35	38.55	33.20	30.10	46.50	21.25			2.95
	111	30.85	24.50	19.35	16.70	15.05	23.80	10.60	無		1.75
	行李 數	5.28	4.22	3.29	2.93	2.66	4.06	1.94		無	.38
	行 日	13	14	6	7	7	10	6	無		1
杭 州	1	99.80	80.70	65.30	57.30	53.30	78.60	39.00	無	4.60	
	11	64.50	51.80	41.50	36.15	33.05	49.45	24.20	無	2.95	
	111	32.60	26.25	21.10	18.45	16.80	25.55	12.35	無	1.75	
	行李 數	3.66	4.60	3.67	3.31	3.04	4.44	2.32	無	.38	
	行 日	14	15	10	10	9	11	7	無	1	

行李掛號運送不徵運費但超過行李免費重量時應照上表按每二十公斤核取運費不及二十公斤時亦作二十公斤計算

附 表 (3)

國有鐵路旅客票價與客運密度比較表 (民國八年)

路 別	每延人公里之價率	錢路每公里之延人公里	錢路每公里之旅客進款
四 鄒	2.08	53,327	1112
吉 長	1.73	258,691	4468
正 太	1.65	140,841	2823
京 綏	1.48	157,505	2311
京 漢	1.34	374,634	4908
津 浦	1.32	376,609	4977
道 濟	1.28	87,509	1124
汴 洛	1.25	314,584	3920
京 奉	1.24	611,066	7600
湘 鄂	1.18	77,851	919
株 萍	.86	151,678	1302
漢 九	.80	747,450	5991
廣 寧	.77	753,361	5808
甬 寧	.70	1,422,733	9911
廣 廈		(八年無運輸)	
中華國有鐵路	1.13	421,168	4781

二九〇

增加運送費用，實無從計其確數。即第一種難題，亦不易解決，若將各路列表比較，或足有濟於事。

附表(3)之最後四路，均因受水運競爭，而票價不得不減輕耳。惟各路情形迥不相同，僅依附表(3)不能得其要領。雖然，鐵路運輸較稠

附 表 (4)

國有鐵路每延人公里平均進款列年分等比較表

年 別	舊				新				旅客進計
	頭等	二等	三等	四等	頭等	二等	三等	四等	
民國四年	3.24	1.79	1.06	.52	2.48	1.24	.61	.76	1.05
" " 五 "	3.18	1.70	1.06	.49	2.75	1.65	.65	1.10	1.07
" " 六 "	3.40	1.84	1.08	.44	2.55	1.35	.61	1.00	1.10
" " 七 "	3.33	1.87	1.11	.44	2.60	1.50	.65	1.02	1.13

密，每公里進款較鉅者，必於表中佔較低之位置，試就表中平均數研究之，足見訂定旅客票價，當就旅客最低之購票能力為標準。蓋客運業務中百分之九十五，皆由旅客等級中不及二元者，得來也。即有水道競爭

之地，亦可以廉價獲優勝，惟各路情形不同，故各當就其本路之情形，自求解決之方。

如附表(4)每延人公里平均進款，或一人一公里之平均票價，自民國四年至八年，約增加百分之七，此項增加，乃因票價稍有增加，而四等客數之減少，亦一大原因焉。

各路旅客票價，各就本路情形而定，故不一致，已如上述，惟聯運事業日漸推行，窒礙甚多，故於第一次運輸會議，商定劃一普通旅客票價標準辦法如左。

(1) 客票以三等為多，規定標準，自應以三等客票為本位，定為每公里一分四釐，但每三等客票至少以一角為起碼。

(2) 二等客票，按三等客票加半倍，以每公里二分一釐為標準。查各路二等旅客，均屬寥寥，推原其故，要以二等票價較三等過昂為最大原因(各路現行二等票價約較三等多二倍)也。

(3) 頭等客票則以上等社會人民購者為多，不妨仍按三等票價加二倍，以每公里四分二釐為標準。
 (4) 各路地當衝重，客商往來衆多時，得酌開通車或特別快車，於原定價之外，酌予增加，如係水路競爭之區，為招徠客運計，得於原定價之外，酌量核減，各可察量各該路情形，酌予增減。惟當擬定辦法呈交通部核奪施行。又為誘掖客商旅行起見，亦可發行各種特別客票，如來回票、遊歷票、定期票等類，均照此標準增減焉。

上列辦法，指普通旅客運輸而言，四等票價，仍照舊施行。
 附表(6) 京漢鐵路指定物品之專價 (民國十年一月一日實行)

物品	運價	由某站	至某站	運	價	附註
煤	款三十二	車二十噸	各站	各站	里	
五穀麵粉	款三十三	車二十噸	新鄉以北各站	新鄉以北各站	里	
					一至二五公里	每公里價目
					二至五公里	每公里價目
					五至一〇公里	每公里價目
					一〇至一五公里	每公里價目
					一五至二〇公里	每公里價目
					二〇至二五公里	每公里價目
					二五至三〇公里	每公里價目
					三〇至三五公里	每公里價目
					三五至四〇公里	每公里價目
					四〇至四五公里	每公里價目
					四五至五〇公里	每公里價目
					五〇至五五公里	每公里價目
					五五至六〇公里	每公里價目
					六〇至六五公里	每公里價目
					六五至七〇公里	每公里價目
					七〇至七五公里	每公里價目
					七五至八〇公里	每公里價目
					八〇至八五公里	每公里價目
					八五至九〇公里	每公里價目
					九〇至九五公里	每公里價目
					九五至一〇〇公里	每公里價目
					以上以外	每公里價目
					共計	

料肥餅豆	梁高珠珍黍麥
五十一	款三十五
車二十噸	車二十噸
站全路各	站德新 間各
站全路各	台北京 豐
按五等普通運費減百分之二十	順沙臨邯馬磁豐彰湯潞淇衛新由 河洛頭樂王某 德縣關聊鎮州鎮德陰縣輝填鄉站
	九九九九九九九九九九九九九至 元元元元元元元元元元元元北 〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇三四六 -----二〇八〇京
	八八八八八八八八八八八九九至 元元元元元元元元元元元元豐 八八八八八八八八八八一三四 九九九九九九九九九九七七台

附表(7) 聯運貨物專價表

京漢路與京奉路商定

貨車裝運灰煤專由周口店坨里往本價單內所開京奉路上各站

一運費列表如下(以二十噸整車計費)

站名	豐台	北京	永定門	通州	黃村	安渡	萬莊	廊坊	落堡	張莊	楊村	天津	天津	天津
車站	車站	車站	車站	車站	車站	車站	車站	車站	車站	車站	車站	車站	車站	車站

京 奉 段 內	三十一元五角五分	三十一元五角五分
共 計	一百四十九元七角五分	一百四十二元一角五分
		八十六元六角

其裝載過十五噸者每多一噸不足一噸亦作一噸算 應加之費列表於下

京 漢 段 內	七元八角八分	七元四角四分	三元六角七分
京 奉 段 內	二元一角一分	二元一角一分	二元一角一分
共 計	九元九角九分	九元五角五分	五元七角八分

二章程

(一) 本款價單不得用於陽歷十二月一月二月等月在此三個月內所運之壓實未彈之棉花須按總價單核收運費

(二) 此款一切裝運章程在京漢段內即照京漢所定各款章程辦理在京奉段內即照京奉所定各款章程辦理

附表(3) 京漢普通貨物運價遞減表 (民國十一年一月一日實行)
BASIS DES TARIFS MARCHANDISES (PETITE VITESSE)

距離 des Etapes Km	每五十公斤 PAR 50 KILOGRAMMES	每 PAR TONNE	每二十噸裝車 (20 TONNES)
出 發 站 De Km	頭等 1.00 二等 0.80 三等 0.60 四等 0.40 五等 0.30 六等 0.20	頭等 2.00 二等 1.60 三等 1.20 四等 0.80 五等 0.60 六等 0.40	頭等 11.00 二等 8.80 三等 6.60 四等 4.40 五等 3.30 六等 2.20

1	20,00762	0,00478	0,00396	0,00293	0,00195	0,00150	0,1872	0,0857	0,0713	0,0527	0,0351	0,0279	0,0581	1,2361	1,070	0,783	0,527	0,406
21	50,00725	4,00459	0,00377	0,00279	0,00186	0,00143	0,1505	0,0816	0,0679	0,0503	0,0335	0,0258	1,958	1,224	1,019	0,755	0,503	0,387
51	100,00653	0,00408	0,0340	0,00352	0,00168	0,00129	0,1176	0,0735	0,0612	0,0454	0,0308	0,0231	764	1,103	0,918	0,681	0,455	0,350
101	200,00560	0,00350	0,00291	0,00215	0,00143	0,00110	0,1008	0,0639	0,0524	0,0387	0,0258	0,0198	1,512	0,945	0,786	0,581	0,387	0,297
201	400,00450	0,00281	0,00234	0,00173	0,00115	0,00088	0,0810	0,0508	0,0420	0,0313	0,0217	0,0159	1,215	0,759	0,638	0,468	0,311	0,239
401	800,00336	0,00210	0,00175	0,00123	0,00086	0,00069	0,0605	0,0378	0,0315	0,0233	0,0155	0,0119	0,908	0,567	0,473	0,350	0,239	0,179
801	0,00234	0,00149	0,00122	0,00090	0,00060	0,00046	0,0422	0,0268	0,0220	0,0152	0,0108	0,0083	0,633	0,395	0,330	0,213	0,163	0,125

(一)貨物運價

欲比較各路之貨物運價，不可不擇一標準方法，此標準方法，普通以每延噸公里平均進款當之。此平均數由每類延噸公里，除各該類進款總數而得，即所謂平均運價是也。商運貨物中，以鑛產品之運價為最低，每延噸公里祇合（指民國八年而言）銀元八釐四。至各路平均運價，各不相同，最低者為滬甯，計合四釐五毫，最高者為四鄞，計合二分四釐。禽畜之運價為最高，各路此類平均之運價，為二分六釐四毫，以滬甯為最低，祇合一分四釐。而正太株萍為六分，廣九有七分五釐為最高。至於本路材料之運價，本屬假定運價，由營業用款中開支，實欲使辦事者對於材料之轉運，力事節省而已。

由附表(10)下以研究，可知運價之減低，與貨運之密率，有密切之關係。表中首列數路，除廣九外，均屬貨運最稀之路，廣九運價雖不高，而貨運亦殊未發達，然以之與滬甯滬杭甬相較，或廣九所定之運價，未臻妥善。

附表(10)

中華國有鐵路貨運密率暨平均運價比較表

路別	每延噸公里平均進款(以分算)					綫路每公里之延噸	
	民國四年	五年	六年	七年	八年	年	公里(民國八年)
廣 東 正 汴 西	三原	6.7	21.2		無報告		無 報 告
	太谷	無報告	3.4	2.64	3.16	3.00	1,243
	洛	2.8	2.4	2.56	3.00	3.00	402,473
	鄭	2.6	2.1	2.41	1.90	2.47	173,716
		(1)			2.43		84,560
廣 京 吉 京 滬 道	九綏	2.2	2.4	2.09	2.18	2.42	34,677
	綏	2.4	2.3	2.27	2.33	2.47	318,798
	長	2.4	2.2	2.59	2.41	2.00	141,141
	漢	1.8	1.7	1.69	1.59	1.47	943,186
	甯	1.3	1.3	1.14	1.30	1.26	204,484
杭	1.1	1.1	1.17	1.24	1.24	441,081	
滬 株 京 津 滬	鄂	(1)				1.13	127,986
	萍	.9	1.0	.93	1.32	1.40	553,415
	奉	1.2	1.2	1.15	1.26	.99	1,030,561
	浦	1.1	.9	.83	.82	.85	703,379
	甯	.5	.5	.54	.69	.59	923,817
中華國有鐵路	1.4	1.3	1.29	1.29	1.21	640,593	

附表(11)

中華國有鐵路每延噸公里平均進款列年比較表

年 別	農 產 品	畜 產 品	礦 產 品	林 產 品	製 造 品	能 源 材 料	本 路 材 料	總 計
民國四年	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.40
五	1.51	2.28	.96	1.37	2.31	.97	.55	1.33
六	1.51	2.39	.90	1.33	2.14	1.03	.46	1.29
七	1.59	2.48	.94	1.66	2.04	.97	.45	1.29
八	1.63	2.64	.84	1.55	2.00	.80	.46	1.21

運價之訂定，須酌量各路特別情形，不能執定何項可以為根據。其有水運競爭之路，不得將運價減低，以求獲相當貨運營業。然即無水運競爭，管理鐵路者，亦當訂定一種適當之運價，俾能得最大之收入，終獲最多之淨利。庶足以表示管理之得宜。且國有各路於訂定運價，尤應注意者，如何地宜添設路線，某種事業宜使發展，運輸地點宜如何集中等問題，均須兼籌並顧，不可專注意於運輸收入之一端。

也。

附表(11)每延噸公里平均進款自民國四年至八年，約減低百分之十四。此數之增減，含有二要素，運價及運輸內容是也。故變改運輸之內容，或改訂運價表，均足以左右此項平均數焉。運價減低，每延噸公里進款固亦隨之而降落，然或運價不變更，即或稍有增加，而劣等貨物運量有增加時，每延噸公里平均進款，仍將減低。吾國每延噸公里平均進款之減低，即因礦產物噸量之增加及貨物聯運之實行，而與運價之銷長關係尚淺。蓋煤炭等及聯運貨物，運價既較低廉，而噸量仍然增加，是則增加每延噸公里平均進款數之除數（延噸公里，其被除數（進款總數）則不能以同一之成數而增加也。

各路所定運價，大都因成本多少不同，地方習慣不同，出產物品不同，水陸運輸情形不同，是以不免參差，雖因地制宜，理由正當，然交通事業正在擴充，聯絡運輸，已為目前必要之務。況東西各國，對於國有鐵路普通運價，大都均有規定之標準，非特行政上有整齊劃一之規則，即營業會計上，亦有種種便利。惟我國幅員廣大，水陸地勢，各區習慣，各有不同，一旦劃為標準，恐於營業進款有碍，此為最重要之問題。但各路運價太覺懸殊，不特聯運計算時，實多困難，即商情亦多不便，若能定一適宜之價，營業上當不致有影響。又查東西各國，現因料價增漲，金融狀況度遷，均行增加運價，此即成本輕重問題與普通營業市價漲落原理相同。我國鐵路自亦當注意及此，而於各路原定運價中，採取次貴之價，以為標準。然此乃普通運價，其各路有水陸競爭，腳力競爭，或大宗貨物，或新增運輸，種種特別情形者，亦得隨定專價，以為招徠也。畫一普通運價之標準，列表如左。（此項運價，雖未實行，然大略情形，可瞭然矣。）

附表(5)

京漢鐵路普通貨物運價表 (民國十年一月一日實行)

公里 Kilometres	每五十公里運價 Tarif par 50 Kilogrammes						每噸運價 Tarif par Tonne						每輛車運價 Tarif par Wagon Complet 20 Tonnes					
	一等	二等	三等	四等	五等	六等	一等	二等	三等	四等	五等	六等	一等	二等	三等	四等	五等	六等
21	0.16	0.10	0.09	0.07	0.05	0.04	2.88	1.80	1.50	1.11	0.74	0.57	43.12	26.95	22.42	16.42	11.05	8.49
22	0.17	0.11	0.09	0.07	0.05	0.04	3.01	1.88	1.57	1.16	0.77	0.60	45.08	28.17	23.44	17.17	11.55	8.88
23	0.18	0.11	0.10	0.07	0.05	0.04	3.14	1.95	1.63	1.21	0.81	0.62	47.04	29.40	24.46	17.93	12.05	9.27
24	0.19	0.12	0.10	0.07	0.05	0.04	3.27	2.03	1.70	1.26	0.84	0.65	49.00	30.62	25.48	18.68	12.56	9.66
25	0.19	0.12	0.10	0.08	0.06	0.04	3.41	2.11	1.77	1.31	0.87	0.67	50.95	31.84	26.50	19.44	13.05	10.04
26	0.20	0.13	0.11	0.08	0.06	0.05	3.55	2.19	1.84	1.36	0.91	0.70	52.91	33.07	27.52	20.19	13.55	10.42
27	0.21	0.13	0.11	0.08	0.06	0.05	3.68	2.27	1.91	1.41	0.94	0.73	54.87	34.29	28.54	20.95	14.07	10.81
28	0.22	0.14	0.11	0.09	0.06	0.05	3.82	2.35	1.97	1.46	0.97	0.75	56.83	35.52	29.56	21.70	14.57	11.20
29	0.22	0.14	0.12	0.09	0.06	0.05	3.97	2.43	2.04	1.51	1.01	0.78	58.79	36.74	30.58	22.46	15.07	11.59
30	0.23	0.15	0.12	0.09	0.06	0.05	4.11	2.51	2.11	1.56	1.04	0.80	60.74	37.96	31.59	23.21	15.57	11.97

各路貨物普通運價 民國七年第一次運輸會議訂定

第十一章 各國鐵路

頭等 一等 二等 三等 四等 五等 六等 備考

甲 乙 丙 甲 乙 丙 甲 乙 丙 甲 乙 丙 甲 乙 丙 甲 乙 丙 按公里

各路聯運貨物運價

頭等 二等 三等 四等 五等 六等 備考
五分 四分 三分 二分五 二分 一分五 計按公里

欲比較各國鐵路之客貨運價，不得不先定一種標準，以爲觀察之資料，此項標準，必包含旅客或貨物及運送里程並運輸進款等統計單位。

方可得準確之計量。惟權量制度各國不同，故各個換算後，成爲劃一標準，雖可見其大概，然決不能如實際上之精實。茲爲便利起見，用延人英里進款及延噸英里進款 *Passenger-mile and Ton-mile Earnings* 二名詞，以爲比較之標準。因此二名詞，換言之，即一人一英里票價及一噸一英里運價是也。雖然各國運輸設備有優劣，運送業務有敏捷遲鈍，故運價不能均一行。行李運送有免費者，有不免費者，故其票價亦因而有高低。至每延噸英里進款之增低，有運價及運輸之性質兩要素，前已述之，則礦物運送佔較多部分之國，其運價必較低。凡此種種，均與運價有關，故欲得詳細精密之比較，困難甚多，茲僅述其大概耳。

旅客票價

英國 英國鐵路自一八九七年後，其普通旅客票價，頭等爲每英里二便士，二等一便士又四分之一，三等一便士。發行特別減價票式甚多，如來回票、週遊票、季票、軍人票、小工票等，應有盡有，此項票價較之普通票價減收自百分之二十至百分之五十。特價票及回數票之發售，乃爲英國鐵路最主張之政策，其每延人英里之平均進款，並無統計可稽，不過估認爲一·五二五仙（美金）而已。

美國 美國鐵路旅客票價，在各種回數票，每英里約自一仙起至四仙五仙止。然在人煙寥落交通不便之區，則多爲四仙或五仙。美國全國鐵路在一九〇一年六月三十日止，每延人英里平均進款爲二·〇一三仙，計較二年前多五仙，而較之一八九一年則減少六仙。在一九一二年爲一·九八七仙，而在一九一四年，其頭一等路 *Class I and II Roads* 爲一·九八二仙，與全國鐵路成績相差無幾矣。

德國 普魯士鐵路對於尋常列車各等旅客，均按里程比例制核收票價，旅客欲乘坐特別快車者，必加收

附表(2)

貨物一噸一英里平均運費

國家 (1916)	仙
北美洲 (1916)	0.767
澳洲 (1916)	1.575
新南威爾士 (1916)	1.883
南澳洲 (1916)	1.509
奧地利 (1913)	6.950
巴西 (1915)	2.575
保加利亞 (1914)	0.653
加拿大 (1916)	1.917
丹麥 (a) (1916)	1.161
法蘭西 (a) (1913)	1.460
印度 (1916)	0.678
日本 (1916)	0.739
挪威 (1916)	1.956
俄羅斯 (1911)	0.933
遊羅維 (1916)	1.467
瑞典 (1916)	1.342
瑞士 (a) (1916)	2.311
中國 (1916)	0.761

(a) 包含行李在內

附表(1)

旅客一人一英里平均票價

國家 (1916)	仙
北美洲 (1916)	2.042
澳洲 (1916)	1.159
新南威爾士 (1916)	1.338
南澳洲 (1916)	1.079
奧地利 (1913)	0.579
巴西 (1915)	2.723
保加利亞 (1914)	1.460
加拿大 (1916)	1.954
丹麥 (1916)	1.337
法蘭西 (1913)	1.053
印度 (1916)	1.738
日本 (1916)	0.715
挪威 (1916)	0.667
俄羅斯 (1911)	1.337
遊羅維 (1916)	0.653
瑞典 (1916)	1.223
瑞士 (1916)	1.285
中國 (1916)	1.118
中國 (1916)	0.683

九〇八仙，為數甚低，其故有三：旅客屬於二等以下者，占十分之九，其故一也。大部分客票均按特別票價發售，二也。近郊運送範圍過廣三也。

法國票價較高於普魯士，而比之美國則甚低。全國有五大民業鐵路，二大國業鐵路，各路票價及客

額外費。一九一三年各等客運每延人英里進款如次：頭等二·九一仙，等一·五七仙，三等〇·九八仙，四等〇·七一仙，軍人等〇·三九仙。來回票亦會發行。自一九〇六年，各等票價均行減低，故即取銷。惟星期票、假日票、小工票、軍人票、學校童子票、四等票、季票等，則仍減價發售。其在柏林、漢堡等城間運輸，則採用地域制計算票價。四等客車，惟附掛於慢車。凡旅客以行李託運者，不給免費重量，均照章按其重量及運送里程徵收運費。德國政府對於各種客票徵收票稅，約自百分之二至百分之十六，按等徵收。此項票稅由鐵路主管人員收取，交給財政部。又發行包用座位票，用於直達列車，及站台票，以為各界人士抵站台迎送旅客之用。此皆客運進款之源流。普魯士在一九一三年，每延人英里平均進款僅有〇·

運進款各不相同。其普通票價，頭等每英里爲二・一三仙，二等爲一・三一仙，三等爲〇・八九八仙。法國鐵路不設四等客車，且於快車慢車票價亦均一。一九一一年，每延人英里平均進款，在巴黎里昂地中海鐵路爲一・二二仙，而在西方鐵路（自一九〇八年後歸於國業）則爲一・〇一仙。至國業各路每延人英里平均進款，共爲一・〇七五仙。法國鐵路旅客運送，三等客占全數百分之七十以上，其行李免費重量，爲六十六磅。

法國減價客票發行頗多，而於大都會近郊運輸，特減票價。且於巴黎近郊運輸，則採用二等制，稱爲一二等。然其票價，比之他處之二三等者，却相當。法國鐵路於一八八三年以前，對於近郊票價，在星期日者，比其他週日稍高，蓋因星期日運輸必較忙，費用亦較大，且屬有利郊外居住之勞働者耳。然此項差別，不久即行廢止。其他減價客票，如來回票、定期票、回遊票，均有發售。

匈牙利 匈奧鐵路之旅客票價，係採用地域制。此項地域運價表，計算里程之單位，並非一英里或一公里之短，乃按區域計算也。據一八八九年匈國計畫，凡本路運輸在十啟羅米特（六・二英里）以內者，均收同一價率，在十啟羅米特以上二十啟羅米特以下者，又收同一較高價率。在二十啟羅米特以上三十啟羅米特以下者，又如之。而凡聯絡運輸之票價，則按各種長途地域計算。第一地域定爲二十五啟羅米特，第二第三地域則各定爲十五啟羅米特。又其前十三地域，共計一百四十英里，旅客無論在何站起行，至一百四十英里以上之到達站者，均照第十四地域計算運價。凡在一百四十英里以上者，其票價均一。又凡旅客行經國都博大貝（Budapest）者，前此項地域，僅自起程站算至博大貝止，前由博大貝再行開始計算地域焉。

至十二各地域爲二十五啟羅米特，第十三及以後各地域，則爲五十啟羅米特。此項奧制亦常稱爲「克魯

附表(3)
匈牙利地域票價原表(1889) 此項包括政府稅在內
特別快車(以仙計算) 慢車(以仙計算)

		I	II	III	I	II	III
本路運輸							
地域	1 (0-6.2英里)				19.3	9.7	6.4
"	2 (6.2-12.4)				25.7	14.2	9.7
"	3 (12.4-18.6)				32.2	19.3	12.9
聯絡運輸							
地域	I (0-15.6英里)	48.3	32.2	19.3	38.6	25.7	16.1
"	II (15.6-24.9)	96.6	64.4	38.6	77.3	51.5	32.2
"	III (24.9-34.2)	144.9	96.6	58.0	116.0	77.2	48.3
"	IV (34.2-43.5)	193.2	128.6	77.3	154.6	103.0	64.4
"	V (43.5-52.8)	241.5	161.0	96.6	193.2	128.8	80.5
"	VI (52.8-62.2)	289.8	193.2	116.0	232.5	154.5	96.6
"	VII (62.2-71.5)	338.1	225.4	135.3	270.6	180.3	112.7
"	VIII (71.5-80.8)	386.4	257.6	154.6	309.2	206.0	128.8
"	IX (80.8-90.1)	434.0	289.8	174.0	348.0	231.8	144.9
"	X (90.1-99.4)	483.0	322.0	193.2	386.4	257.6	161.0
"	XI (99.4-107)	531.3	354.2	212.5	425.0	283.3	177.1
"	XII (107-124.4)	579.6	386.4	231.9	464.0	309.1	193.2
"	XIII (124.4-140)	676.2	450.8	271.4	521.6	347.7	225.3
"	XIV (140以上)	772.8	515.2	309.1	679.6	386.4	257.6

第六編 第十二章 各國鐵路運價之比較

三〇三

上表已在一九〇三年加以更改，增加二地域，其前五地域廣度減爲十五、五、七及十三啟羅米特，且距離若超過四百啟羅米特，即可不問。

由上表可知快車票價較之慢車票價，相差甚巨，然依此項地域制，計算票價，已覺低廉。在一九一二年每延人英里平均進款爲〇·九六七仙，尙不及一仙。旅客行李無免費重量之規定，而減價客票亦未發售。匈政府未採行地域制(一八九九年)以前，票價高而運輸亦簡。蓋地域制甚足鼓舞人士長短途之旅行，且可誘導旅客遊覽博覽大貝或居留營業也。雖然，地域票價之制定，與鐵路收入有影響，惟政府徵收旅客行李運送稅，亦略可挹注耳。

奧地利 奧國於一八九〇年，採用地域制，其前五地域長度，各爲十啟羅米特，第六第七兩地域各爲十五啟羅米特，第八地域爲二十啟羅米特，自第九

「斯運價表」Kreuther tariff 蓋三等票價以每啟羅米特一克魯斯(合〇・四〇六仙)為計算之標準單位也。又核算票價每十啟羅米特更變一次，例如在第一地域之十啟羅米特，照一八九〇年票價表慢車三等客十克魯斯，二等客二十克魯斯，頭等客三十克魯斯。而快車則三等為十五克魯斯，二等三十克魯斯，頭等四十五克魯斯云。一八九〇年所規定各等票價，附表(4)

附表(4)
奧地利地域票價表(1890)

地域	啟羅米特	慢車及混合列車			特別快車		
		三等 克魯斯	二等 克魯斯	頭等 克魯斯	三等 克魯斯	二等 克魯斯	頭等 克魯斯
1	1- 10	10	20	30	15	30	45
2	11- 20	20	40	60	30	60	90
3	21- 30	30	60	90	45	90	135
4	31- 40	40	80	120	60	120	180
5	41- 50	50	100	150	75	150	225
6	51- 65	65	130	195	98	195	293
7	66- 80	80	160	240	120	240	360
8	81-100	100	200	300	150	300	450
9	101-125	125	250	375	188	375	563
10	126-150	150	300	450	225	450	675
11	151-175	175	350	525	263	525	788
12	176-200	200	400	600	300	600	900
13	201-250	250	500	750	375	750	1,125
14	251-300	300	600	900	450	900	1,350

奧國鐵路亦無行李免費重量之辦法，惟團體學生票官員票等票價甚為低廉。故其客運成績，每延人英里平均進款，因而減低。在一九一二年，此項平均數乃為一・〇六二仙，其中頭等二・六八九仙，二等一・六九三仙，三等〇・九七九仙，軍人等〇・五七八仙。故近十年間票價已增高，而一方面政府又徵收客票稅，以充行政費用焉。

其他歐洲各國(參看附表(1))雖各有其旅客票價之制度，然其主要國已如上舉述之，若以歐美票價相互比較，可知歐洲各國平均票價甚低於美國，不過為美國之半額或五分之三而已。至於歐美票價所以相差甚鉅者，則因歐洲人口稠密，旅行人衆，且分為數等客車運送焉。歐洲人士之所切要者，為經濟問題，三等客或三等以下之客，約占全數十分之九，且多

乘用慢車，是皆美國票價之所以高於歐洲各國之原因也。

歐美旅客票價之不同，尤當觀察其運送之優良與否。歐洲各國頭等旅客每延人英里平均進款，比之美國各等合總每延人英里之數爲大，而美國最稱優良之運送，乃與歐洲之頭等運送相埒。故美國布爾曼車乘客所負擔之票價，比之歐洲行程相等之旅客尙屬平允。且歐洲票價跌落甚速，因三四等旅客漸占大部分之客運，惟全體客運則仍增加無已。美國客運以最優等運送爲占優勝，至其運輸密率亦大有增加焉。

日本 日本鐵路自一九〇七年十月完全收買民業鐵路後，即於是年十一月一日改訂旅客票價，依據舊日國有民有鐵路之各種票價，以爲準則。昔日運價劃分區域，須節節計算，而自改革後，採用遞減制，則一次算清，凡旅程遠者，票價益廉，所以減輕旅客之負擔也。一九〇六年，日本會計年度每延人英里平均票價爲〇・〇一五五圓（日金），一九一一年爲〇・〇一三九元，而一九一六年，則爲〇・〇一三四元。日本票價標準之效力最著者，莫如長途得廉價一端。而票價之低廉，即原於長途旅客以及季票長期票旅客之增加，且即短途票價，亦視他國爲尤廉。據一九一六年四月會計年度之報告，旅客平均行程爲二一・六英里，由此可知矣。

印度 印度鐵路之旅客票價，最爲低廉，其每延人英里平均進款尙不及半仙，蓋其國之經濟社會狀況有以使之然也。

亞洲各國如中國日本印度人口殷密，而鐵路設備亦較差，非制定極低廉之票價，不足以引起人民旅行之心願也。

貨物運價

貨物運價之性質，較旅客票價為複雜，故其比較亦較難。如平均運價之比較，非有何等價值為準，難一。即比較同種貨物之運價，亦以運送條件與運輸組織之不同，而致鐵路收入與公眾負擔來相連之點，難二。且不僅比較困難已也，即貨物之在一國產業中，占重要程度者，亦不可不稽查之。似此而欲比較精確，畢竟非本書所能望，言其綱要已耳。

美國 美國鐵路平均旅客票價雖較高於歐洲各國，而貨物運價則較為低廉。一九〇一年全國貨運每延噸英里平均進款，僅為一仙之四分之一，更前十年，則為〇・八九五仙，故此十年間，約減低百分之十六。又一八八一年及一八九一年間，約減低百分之二十五。一八七一年及一八八一年間，約減低三分之一。如此一九〇一年每延噸英里平均進款，僅及一八七一年百分之四十，其在一八九九年，最低平均數為〇・七二四仙，在一九〇七年為〇・七五九仙。自一九〇七年以前，十年間運價停止減落，乃維持原狀，或竟有增加者。故在一九〇九年，此項平均數乃為〇・七六三仙，在一九一二年為〇・七四四仙，在一九一四年，頭二等線路，則為〇・七三三仙，略有減少耳。

英國 英國鐵路對於貨物運輸之組織，與歐洲大陸諸國亦異，不分速運及尋常，單有為合理運送之義務耳。且英國鐵路又有一種特別之辦法，凡貨物運價，除鑛物及穀類外，皆以包含集配費為常也。英國鐵路統計，並無延噸英里平均進款一項之集成，約計之，則為二・一仙，至三仙。英國平均運價，約三倍於美國，其運價包含集配費，亦其主要原因耳。

德國 德國鐵路制定貨價，以重量主義為標準，而參用貨物市價之制度。此制原起於一八七〇年之自然運價法，但此法必依託運貨物數量及速度，並裝運車輛之種類，而運價乃能區別。惟不願貨物之負擔力，故價廉之貨物，多被停滯，運輸不靈。及至一八七七年後，折衷以負擔力主義，至於現今，仍適用此改正運價制度者。

普魯士鐵路在一九一二年，每延噸英里（此為小噸合二千磅）平均進款約為一·九一仙，較之美國高甚，其整車貨物每延噸英里普通運價（始終站費用除外）為自〇·七六三仙至二·二七仙之數，而零担貨物運價則較昂貴，按運送里程之遠近核收。一九一二年按標準運價核收之普通零担貨物一噸一英里平均運價為三·七五仙，而速運零担貨物則為五·六三仙。其整車貨物一噸一英里平均運價隨運輸狀況而異，約為自一·一六仙至二·六二仙。此項普通運價之貨物僅占貨運全體百分之四十，其餘百分之六十，則屬於特別運價貨物之範圍。此項特別運價表，包括柴炭燃料鑛石木料及其他材料，運赴製造廠造成物品輸出國外，並包括輸入國內之物品等，所以獎勵增進國際商業，及保護德國商埠，以與歐洲各大埠競爭也。在一九一二年，按特別運價表核取每十噸或多於十噸之貨物，其每延噸英里平均進款，為〇·八六四仙，而不及十噸之貨物，則為一·七九仙云。

法國 法國貨運每延噸英里平均進款在一九一二年為一·一八仙，各路之普通運價表，各不相同，而特別運價表亦然。此項普通運價頗昂，然全國貨運以特種運價貨物占其大部分，故每延噸英里平均進款仍然減低。巴黎里昂地中海鐵路公司為法國之最大者，其每延噸英里平均進款為一·二仙。

奧匈 奧匈鐵路之貨物運價制度，與普魯士相似，按運送里程之遠近核收運價，長途貨價必比近程為低廉，所以提倡長途運輸，增加鐵路收益也。又其運價亦有普通特別之分。而在匈牙利除運價外，又須納運輸稅。一九一二年，每延噸英里平均進款在匈為一·二二仙，在奧為一·四九仙。

美國票價之較高於歐洲，乃因人口稍稀而旅程遼遠，既足以減殺人民旅行之心願，尤致增加運輸之費用，已述於前矣。然美國人口雖較稀，而經營畜牧，五穀，棉花，木材，煤，鐵，鑛等，規模宏大，出產極富，故貨運仍甚發達，美國運價之減低，乃為各種經濟狀況所圍困，不能不然耳。一九一二年，每噸貨物平均運送里程約有二百五十七英里之多，然在德國則僅有六十二英里，法國有七十九英里，奧國（國有鐵路）有六十六英里，意大利有七十英里，而英國則無此項統計。美國貨運盡屬大宗貨物，其運送里程每有數百里或千里之遙，且美國鐵路工資雖較高，而每英里平均雇用人數則較歐洲為少，煤炭占運送費用之大部分，其價格亦較歐洲稍廉，而美國鐵路競爭之激烈，亦較歐洲為甚，此皆美國運價所以低於歐洲各國之原因也。

日本 日本鐵路在一九〇六年，貨物每延噸英里平均進款為〇·〇一九九圓（日金），一九一一年為〇·〇一九四圓，而在一九一六年則為〇·〇一六六圓。又在一九一六年，每噸貨物平均運送里程則為九九九三英里。昔日貨物運價之計算，採用分程率制，以距離之遠近定運價之高低，愈近愈昂，愈遠愈廉，今則一律改為平準之率，計算之法，務請簡單。裝卸費及運價，凡短路輪載，乃愈低落。貨物或須經輪船運送者，其運費可一併計算。

附錄
(甲) 中華國有鐵路客車運輸通則

交通部

核定中華民國十年一月一日實行
第一次修正中華民國十一年一月一日實行
第二次修正中華民國十二年一月一日實行

第一節 總綱

第二節 旅客票價及坐位

第三節 發售客票

第四節 退還票價辦法

第五節 旅客之隨從僕役

第六節 車票之有效期間

第七節 預定坐位包房車輛

第八節 中途下車

第九節 旅客行李

第十節 專用列車及專用車票

第十一節 優待旅行團體

第十二節 包裹

第十三節 運送易壞物品

第十四節 運送危險厭惡或違禁物

第十五節 保險

第十六節 運送牲畜

第十七節 運送笨重物件

附客車運輸通則

第十八節 運送金銀貨幣及其他有價証券

第十九節 鐵路暨收貨人之責任

第一節 總則

第一條 本通則於國有鐵路之客車運輸均適用之

國有鐵路得參照各本路情形酌定附則但不得與本通則抵觸并須呈部核准本通則於旅客運輸除另有規定外亦適用之
本通則自實行之日起所有從前客車運輸各項規則一概作廢

第二條 所有國有鐵路現時概用中國海濱時刻為準（較日本鐵道通用時刻遲一點鐘較中東鐵路早二十三分鐘）

第三條 列車開到時刻均由行車時刻表刊布之

行車時刻鐵路應以力求準確為主但因事故不能擔保無稍遲緩

第四條 各車站須備左列各項規章俾便乘覽或揭示之但已失效用應即時撤去

(一) 客車運輸通則

(二) 行車時刻表里程表

(三) 客票價目表

(四) 其他公乘須知各項章程規則

第五條 車站月台上除乘車之旅客外閒人不得入內所有旅客於入月台時必須呈驗客票

凡接送旅客之人欲入月台者須驗月台票

月台票效用時間以該次列車到達停駐之際為限持票人一經離開月台即行收票

第六條 凡患疫症或患傳染病或患神經病者未經該管車務處長特別許可概不載運

第七條 凡旅客非持有正式車票概不得擅進各車乘車旅行但經受有相當職權之鐵路人員許可給予憑証者不在此限

第八條 旅客於驗票時須將車票交出查驗且須在到達車站或在車內交還收票人凡不遵照辦理者即按第十五條之規定加收車費

第九條 旅客或他人無論因何事由受傷或斃命者鐵路不負責任亦不賠償

旅客當列車行動時不得有憑倚或開啓車門及登車或下車之行動

第十條 無論何種槍械旅客不得攜帶上車惟檢用箱匣裝置緊固者不在此例

第十一條 旅客不得自車窗中拋擲空彈或錫鐵罐等各種物件以免有傷及沿綫工作鐵路員役人等之事

第十二條 旅客不得擲棄烟捲或自來火之餘燼或易燃之物於車中地板上或座位上或車窗綫內

第十三條 鐵路員役暨客商概不准收受酬金

第十四條 鐵路執事人等如有越禮慢客及疎忽情事可即報告車務處長以便查辦

第十五條 如旅客在鐵路無票乘車或越站或越級乘車或在中途轉坐高等車或票已滿數日期難以辨認或不肯將車票交與鐵路員司收回者鐵路應向該旅客補收尋常單程票價並按票價之半數加收罰金

倘起程地點有可疑之處其票價及罰金均照該次列車發報之站起算

倘旅客不服此等處罰得將當日情形函請該管車務處長查明如果有多罰之處一經查明當付多罰之款退還

鐵路對於無票乘車又不遵章補票之人有遣之下車之權

第十六條 凡旅客繳付前條之補費時須向收費人索取補價票或到到達車站或在車上應繳還收票人倘旅客欲將補費之事向車務處長有所陳訴者須將前項補價票號數叙於訴函之內

第十七條 旅客毀壞車上裝置物件者須照修配價目賠償

第十八條 計算票價運費及其他各費時凡過分繳為五分或不及五分者概作五分計算在五分以上一角以下者概作一角計算

第十九條 凡已經奉部核准之票價及運費等項價目表中如須修改者應先呈部核定奉准後方能實行

第二節 旅客票價及坐位

附客車運輸通則

第二十條 尋常旅客座位計分三等

所有各等客票之顏色規定如左

頭等客票 本路用紅色 聯運用黃色

二等客票 本路用白色 聯運用綠色

三等客票 本路用藍色 聯運用棕色

第二十一條 凡孩童未滿四歲者免收票價凡已滿四歲至十二歲以下者減半核收凡已滿十二歲以上者照付全價

第二十二條 凡旅客乘坐特別快車者於購票時應各按情形另購特別快車加價票或特別快車加價及床位票

孩童欲留床位者必須購有孩童票方准照留並須照付床位全費惟孩童兩人合用一床位者得合購床位票一張

凡孩童已滿四歲至十二以下者其特別快車加價應減半收取已滿十二歲及十二歲以上者應收全價

頭等客票附帶床位者各大車站皆有出售但持尋常頭等票或相當乘車証者須另購床位票方可佔用床位

凡預定尚未繳款之床位俟至開車前十分鐘如原客並不佔用即可另行位置他客所有特別快車加價費規定如左

每經行一百公里或不滿一百公里

頭等六角

二等三角

三等一角五分

所有床位費規定如左

每床位每夜

頭等三元

二等二元

第二節 發售客票

第二十三條 旅客至遲須於所定開車之時刻前十分鐘到站購票方免延誤

第二十四條 每次客車開行前售票時間大站至少二小時小站至少一小時惟終點大站及重要各站須常開一窗以售客票

聯運客票得於先一日在聯運車站購買

第二十五條 各大站均於初次搖鈴（車開前五分鐘）後停止售票各小站均於車到月台後停止售票

第二十六條 旅客須於未離開票房窗口時自行查閱所購車票及交付款項如有錯誤立即更換過後概不承認

第二十七條 乘車票概按本列車之座位多少發售收費

第二十八條 旅客已購乘車票而車上業無座位得於該票有效期間以內用以乘坐隨後開行之列車惟須將事實通知站長並將車票交

由站長簽字倘旅客欲駁其旅行而於開車後一點鐘內向站長聲明者當將票價退還

乘車票遇有遺失或誤置不得向鐵路索還票價

第二十九條 旅客已購乘車票而車上業無座位如願改乘次等座位者事後得向車務處長或合法代表索還所付之票價與所乘次等座

位票價相抵所賸除之票價惟該旅客當時須先向車上驗票員或稽查員或車守索取字據以資憑証

第三十條 旅客如欲改乘高等座位者向中途車站站長或車上驗票員聲請附加票價改乘高等車座惟須索取正式收據為憑否則仍須

照章補票

第四節 退還票價辦法

第三十一條 所有退還票價辦法規定如左

（甲）未用之車票 旅客已經購票或上車後如因患病或其他原因不克即乘該次列車前往者須有充分之延誤理由可立即告知站

長簽字以便改乘最近之他次相當列車否則須另購車票其或不能旅行者經站長簽字為憑得按後列辦法請求退還票價

（乙）退還票價 所有已購未用之單程票或來回票以及過期或未過期之回程票概不退還票價其有特別情事者不在此限其係中

途停止旅行之客欲退回未用地段之票價須在停行之站親自告知站長簽字為憑惟退還票價如係未用之回程票以有效期間終了之

日起算如係停行之乘車票以簽字之日起算均在十日以內向車務處長接洽辦理

（丙）退款計算法 凡車票未經全用請求退款者其已經行之路應按該路單程尋常票價由原付票價內扣除後將所餘之款再按（

附客車運輸通則

丁) 項折扣後繳還之

(丁) 退款之折扣 凡屬本條准退之款當按退還之數扣除百分之十但其數不得超過洋十元倘退票原由在鐵路方面者得免扣減

第五節 旅客之隨從僕役

第三十二條 中外旅客之僕役隨其主人在同等車位乘坐者其僕役亦應按照所坐等級購票

第三十三條 僕從車票務須交給僕人自行收執以便查驗

第六節 車票之有效期間

第三十四條 尋常單程票之用於一路者其有效期間除另有規定者外短程者即以舊票之日為限長程者則限於原列車行畢路程為止

第三十五條 遊覽票及星期來回票限定地點出售者其有效期間刊明票上來回票不得轉授他人其來回兩半張如有持用錯誤應照第十五條之規定補繳票價

第十五條之規定補繳票價

第三十六條 旅客欲購任何兩站間之定期票及回数票待直向車務處長或站長依照條件購買此項乘車票應依照交通部所頒行之規則發售(參閱第一第二號附件)

則發售(參閱第一第二號附件)

第三十七條 無論何種客票不得轉售他人

第七節 預定座位包房車輛

第三十八條 旅客如須預定客車座位必須在二十四小時前向車務處長或段長或站長接洽如有空座當可照辦

旅客於白晝旅行如須預定頭等客車房間者得函達車務處長或段長或站長接洽倘與運輸情形尚無窒礙亦可照辦惟至少須購四人

客票

過臥車內有空房時旅客一人或一人以上得預定臥房房間留為專用除照人數購普通票外尚應查照未佔用之床位若干另付客票半費並須依照房內床位之數另付床位費例如房內有未開架旅客一人預定獨用該旅客除以全價購買普通客票一張又以半價購買普

通客票三張外應另付床位費四份如旅客二人預定該房獨用則除以全價購買普通客票二張又以半價購買普通客票二張外應另付床位費四份其餘仿此

第三十九條 凡團體旅行欲定用車輛全輛者倘運輸情形尚無窒碍亦可照辦惟每車至少應購後開客票之數但無論定用何種車輛其每車應收票價最少仍以三十五元為起碼

每頭等客車一輛 至少須購頭等客票二十份

每二等客車一輛 至少須購二等客票三十五份

每三等客車一輛 至少須購三等客票五十份

每混合車全輛 至少須按該車各等照前定應購客票之數減半購用

如實在旅行人數超過以上之規定票數仍應照實在人數核收票價

如定用臥車應按車內床位數目照購尋常客票並另加床位費

凡定用車輛至遲須在四十八小時前預向車站接洽並繳付每車定洋十五元倘屆時不用除在開車二十四小時前通知取銷外概不退還定洋

退還定洋

凡按本條情形定用車輛為便利旅客起見如經車務處長特別許可得在中途各站及到達站停留但須照第六十一條核收延期費

第八節 中途下車

第四十條 凡持聯運票之旅客其路程在二路以上者所經沿途各車站遇有停車車站准其中途下車惟下車地點若非車票所指到達之

末站則須將車票送交站长簽字以備繼續行程之用否則車票失其效力不能繼續乘車以完未畢之路程

第九節 旅客行李

第四十一條 各主要車站之行李房除另有通告外均應逐日開門辦公收發行李包裹牲畜等類

聯運行李如物主已將聯運等事辦妥可於先一日在聯運車站登記託運

附客車運輸通則

第四十二條 行李房於每次列車開行前五分鐘停止辦公

第四十三條 行李之界說如左

(甲) 凡旅客所穿之衣服及旅行時隨身應用之物均作為行李如非實在行李應否由客車載運須由站長核定凡報運之件不在行李界說以內者應按包裹規則辦理行李無論裝在箱內或裝在綢籃行囊箱等件之內其裝束之法必須易於辨認方為合法

(乙) 易燃物品爆炸物品易壞物品裝有流質之包件及危險物品如實彈槍機摩託腳踏車之屬易致損害者他如不能搬入車內或不能作為物品運送各件除特別確定辦法外均不得認作行李掛號運送

(丙) 金銀及金銀塊白金紙幣貨幣重要文件有價證券貴重寶石珍珠及其他貴重物品即如珠寶花邊貴重繡貨美術品如圖畫肖像銅器古物等項概不得作為尋常行李運送但可以作為保險行李運送(參看第四十七條)

第四十四條 笨重物件如坐椅圈椅扇與彩輿竹榻尋常臥榻傢具食籃雙輪腳踏車摩託腳踏車三輪腳踏車人力車小孩車手推小車及其他笨重物件每件重量在一百公斤(合二六六·五斤)以上者概不作行李論當照表列該項物件之特別運價收費

凡未經列入表內各件則按包裹規則收費

第四十五條 提包文書箱毬毬枕頭舖蓋及其他一切細小隨身行李能置於車座上之擺物架或座位下不致妨碍他客者旅客可隨身攜帶入車自行照管並負意外之責除以上各物外均不得攜帶入車凡旅客攜帶入車之行李設遇危險情形概由旅客自行負責鐵路不負責任

第四十六條 所有行李必須細裝堅固封鎖完密以防損壞遺失等情且必須將舊有簽條除去

第四十七條 鐵路運送行李其掛號辦法規定如左

(一) 尋常行李

(二) 保險行李

(甲) 凡行李中裝有貴重物品如第四十三條之丙項列舉各件均應聲明價值掛號保險於掛號保險之前必須由行李保險司事查驗

內容與旅客所聲明者是否符合

(乙) 保險行李應收保險費如左

鐵路依照旅客所聲明之價值每一百元每一百五十公里或不及此里數應收保險費洋二角五分所取之數至少以一元起碼

凡裝有貴重物品之行李如不保險倘有遺失時當照尋常行李辦理

(三) 行李中裝有危險物品或違禁物品概不承受掛號及保險

第四十八條 所有旅客之行李均須過磅如未超過左列重量准予免收運費

頭等旅客 八十公斤(一百三十四斤)

二等旅客 六十公斤(一百斤半)

三等旅客 四十公斤(六十七斤)

孩童購買半票者其行李重量當按其等次照上列各級減半免費

(甲) 行李超過上列重量者以二十公斤(三十三斤半)為單位計算運費不及二十公斤者亦作二十公斤計算

所有超過准予免費重量之行李其運費無論何種列車每公里每二十公斤(三十三斤半)概收銀洋二厘

(乙) 凡持連號之乘車票所帶行李得以合併計算免費重量但持有不同等之乘車票不在此例

(丙) 凡行李由尋常客車或專車載運如因件數過多須裝行李車一輛或不止一輛而又不便過磅者每二十噸車一輛起碼須作十二公

噸收其他容量之車輛以此比例類推

(丁) 如旅客願定單位其所帶行李當照所付票價之張數核算免費之重量

(戊) 免費行李之重量僅得於客車未開之前報裝付費時要求核定之如行李不於開車之前報裝付費當運抵到達車站或中途車站時

須照實在重量核收運費除有重行報裝行李之情事外不得免費

(己) 持來回票者其往返兩程之行李均准照章免費

附客車運輸通則

(庚) 所有掛號行李自掛號之時起當由鐵路照管惟旅客如欲將行李送至車上座位所在之處或行李房相近之過磅處者須由旅客自原車站脚夫搬送

(辛) 持有聯運乘車票之旅客在中途下車後欲將其行李重行報運時亦得照常免費

(壬) 如有演劇音樂馬戲游藝等團體購買或價廉乘車票旅行者其所帶行李之免費重量准照尋常旅客加倍如有逾限者由客車裝運者准照尋常行李運價減半核收若由貨車裝運者准照尋常運價四分之一核收

馬戲隊所用牲畜亦照尋常運價減半核收

第四十九條 凡行李交由鐵路運送者須用中文或英文或法文標明姓名地址等項其不應用普通方法標明者應於每件上繫以牢固之牌籤詳細標明之包裝不牢固或未詳細標明之行李除旅客聲明遇有意外情事由自己完全負責外鐵路可拒絕不代運送

旅客須於行李上標明姓名及到達站名倘有疎忽不照此辦理致將行李遺存在站由後隔列車運送者不得與以免費重量並須照尋常行李運價收費

第五十條 行李概憑憑回之行李票交付如該持有該行李票之人冒領無論發生何種情事鐵路概不負責倘旅客不能交出行李票必須

覓一殷實舖戶或有信用之人繕具取保領件證書方得提出行李否則須待總局查明後始能交由旅客領取

行李照章備妥在掛號之到達車站交付但遇有特別情事及稅關章程所許可得由旅客請求在中途車站憑行李票提取旅客倘以此種辦法為便利則距交付行李地點以外所有未運路程之運費概不退還

旅客至到達站提取行李車站未能交付時得請求車站將已到站提取行李日期及時刻為之登記

第五十一條 旅客得將行李暫寄站長處代為保存每天或不滿一天每件應收囤存費銀元一角行李交站時當發給行李寄存票一紙以憑取件鐵路憑票交付後即不負責保存責任

凡掛號行李運至到達站經過二十四小時後仍無人提取每件每天或不滿一天須付囤存費銀元一角

第五十二條 行李運到後如六個月以內未運來站提取該項行李應即當眾拍賣鐵路當將售得之款除扣去囤存費及用費外記入旅客

帳內

第五十三條 遇有行李或物件因物主之疎忽遺在鐵路之候車室或車上時如由本路發電查詢或電示辦法其電費須由物主預付但行李遺失情事並非旅客之咎當由站長電達免收電費

第五十四條 旅客於列車出發或到站時不得由車窗遞取行李倘因此致客車損壞者應受處罰

第五十五條 遺稅關稅局檢驗行李時旅客須預先注意檢驗地點並親自到場照料

第五十六條 凡行李自預計到達之日起經一個月尚未運到者認為遺失

業已認為遺失之行李倘復查出者鐵路設知旅客住址應即通知該旅客接到此項通知後得於七日內向到達車站或掛號車站要求提取免付一切費用惟已受有賠償者須照數付還如旅客於相當期內不來提取鐵路可按照第五十二條之規定處理之

第五十七條 凡交由鐵路管理之尋常掛號行李如有遺失或損壞鐵路所負賠償責任最大之限額如左

(甲) 無論何等旅客衣箱或皮包或皮箱每只最多以一百元為限

(乙) 無論何等旅客鋪蓋每捆最多以三十元為限

(丙) 網籃全件遺失每件最多以十元為限但籃中所裝物件如有遺失鐵路不負責任

鐵路對於保險行李所負賠償責任最大限額無論何等旅客衣箱或皮包或皮箱每隻均以二百元為限

凡尋常或保險掛號行李之遺失如非因天災或特別事變者則要求賠償時一經証實即行照付

鐵路對於行李無論尋常或保險所負遺失或損壞之責任係自收受掛號發給物主正式收據之時起至按照第五十條將行李交給原主時為止

凡由脚夫搬運上車下車或運至行李房掛號或由月台運送或由行李房運出經點交物主鐵路概不負責

行李自交給物主後如查有短少情事鐵路亦不負責

第十節 專用列車及專用車輛

附客車運輸規則

第五十八條 旅客如需專開列車至少須於需用之四十八小時前函商車務處長或車務段長

第五十九條 旅客如需專開列車其專車費除應繳之票價與運費外單程每公里應收銀圓二元回程每公里二元如往返兩程在二十四點鐘以內每公里應收銀圓二元五角

專開列車費至少以銀圓一百元起碼

凡旅客人數頭等及一百人或二等及二百人或三等及三百人者得免收專車費倘專車乘客所持客票不同者應按下列折合法計算
三等客票三張或二等客票二張作頭等客票一張

三等客票二張作二等客票一張

第六十條 凡專開列車在中途停車或不照原定時刻開行致鐵路因此受有損失者每小時或不滿一小時應收延期費銀圓十元

旅客如預先函知更改原定開行時刻以免鐵路受有損失者准予免收延期費

第六十一條 倘旅客欲定包車花車以備單程之旅行須於二十四小時前預先函商車務處長或車務段長或在就近車站商諸站長均可其租費如左

一花車 每公里銀元三角五分至少以五十元起碼

二包車 每公里洋二角五分至少以三十五元起碼

三小號包車 每公里洋五分至少以二十元起碼

除上列車租外旅客仍照人數按頭等計算票價僕從照人數按二等計算票價床位臥具本為車中所有之設備不另收費但包車附掛於特別快車者應照特別快車加價費

如專用車輛欲在中途車站停留以應旅客之便利應與車務處長特別訂定方准照辦每停留一小時或不及一小時應每車收費銀元一元但每次停留每車收費至少以五元為起碼

第十一節 優待旅行團體

第六十二條 發給團體票須按照後開條件辦理

(甲) 如遇團體合羣旅行其票價應按尋常價目照後開成數核減

二十人團體 單程減百分之十 來回減百分之二十

二十一至四十九人團體 單程減百分之十五 來回減百分之三十

五十人至九十九人團體 單程減百分之二十 來回減百分之四十

一百人以上團體 單程減百分之二十五 來回減百分之五十

但按照上列減折辦法計算每等每客最少應收車費如下

頭等 一元

二等 七角五分

三等 五角

(乙) 團體旅行須有二十人或二十人以上方准購買團體減價票至團體二字之意義係指團內之人俱屬一家或一會一社或同一機關由

同處啓行到達同一地點其旅行目的亦相同所乘車位又係同等方可稱為團體旅行

購買團體票時必須由團體代表簽字或蓋章於一星期前函致車務處長並將左開各款列明

一 代表姓名住址職位

二 其他團員姓名住址

三 擬乘何等車位

四 旅行目的

五 由何站起至何站止

六 何日起程何日回轉

附客車運輸通則

七 團體旗上何標誌

團體旅行搭乘第幾次列車必須確定並在通知內敘明如有回程改期必須先一日由代表知照回程起行車站站長否則車上無位鐵路不負責任

倘所請發售團體減價票之函件有疑義時鐵路得拒絕出售

(丙) 團體票有效期間由車務處長按照後開條件決定之

(一) 持單程團體票者其有效期間按時刻表內最慢客車時刻外每路程三百公里或不滿三百公里得加一天在此期限內須畢其行程

(二) 持來回團體票者其有效期間按時刻表內最慢客車時刻加倍外得加十五天在此期限內須畢其來回行程

(丁) 持團體票者其行李免費重量與同等普通客票相同

(戊) 持團體票者如乘特別快車或需臥車床位時應照章繳納全價不得核減

(己) 團體票既經售出之後若非交通梗阻不得退還票價即係交通梗阻不能旅行亦必於團體票未滿期限之前請求退還票價方能允准

第六十三條 凡演劇音樂馬戲游藝等團體乘車旅行帶有比賽性質者其人數在十人以上如係單程得按普通票價減去百分之二十如係來回得減去百分之四十

第六十四條 學生旅行減價券

(甲) 凡正式學堂學生無論大學中學小學如遇假期旅行或為求學起見或為游覽名勝其人數在十人以上者如係單程得按普通票減去百分之二十五如係來回得減去百分之五十如遇教員同行時亦得照減

(乙) 凡購前項減價票應由校長於一星期前用通知書送達車務處長詳細敘明人數及車位等第旅行目的起訖車站地點以及往返日期等項以便預備

通知書必須鈐用校印並由校長親自署名蓋章

丙 如通知書有可疑之點車務處長得拒絕出售減價券

丁 如通知書一經核准應由車務處長發給正式減價憑照由旅行人持向車站按照核減之數付款換取車票
戊 如旅行學生年齡未滿十二歲者仍可照甲項核減之數再行減取半價

第十二節 包裹

第六十五條 凡包裹內並無包存貴重物品在金銀銀塊白金紙幣貨幣重要文件有價證券寶石珍珠暨其他裝飾花邊繡疋及美術品如畫畫古像古銅器古玩者得按照本通車後開普通包裹規則及價目核收運費

第六十六條 凡託運之包裹至重以六十公斤（一〇〇・五斤）至大容積以三百立方公分為限如有超過上列限度不便裝運者鐵路得拒絕運送

第六十七條 凡包裹內裝置輕便笨各物者除按第七十四條核收運費外加收半價輕便笨各物如左

美術花卉	電燈泡	時辰鐘	人形玩具	陶器	電具	折合屏風	玻璃盆	漆器	紙製器具	燈類
醫藥用具	模型	樂器	留聲機	留聲片	照相機件	磁器	縫紉機	招牌	草帽	中外玩具
打字機	時辰表	木架								

第六十八條 包裹須按件數核收運費其有兩包或數包捆成一件者亦可照一件計算

第六十九條 凡包裹內藏有違禁物品者概不收受運送

第七十條 凡包裹內藏有危險或腐蝕或易壞物品者應按本通則所定承運各該項物品辦法運送之

第七十一條 凡包裹內藏有貴重物品如第六十五條所載者必須聲明物品名目價值並按第七十五條之規定照繳保險費方可承運
倘包裹裝有貴重物品而照普通包裹託運者如有遺失鐵路概不負責

第七十二條 凡託運包裹必須包捆堅固并用中文或英文或法文詳細標明收貨人之姓名住址其不能用普通方法標明者應於每件上繫以牢固之牌簽詳細標明之

附客車運輸通則

第七十三條 凡包裹欲由某次列車運送者至遲須於該次列車開行前三十分鐘送到車站

第七十四條 包裹運價每一公斤（一・六七五斤）每五十公里核收銀圓二厘五毫其起碼運價在本路運送者銀圓二角五分聯絡運

送者銀圓一元

第七十五條 凡託運包裹須保險者應由寄貨人向車站索取保險價值聲明書（站帳式 1（12））詳細填明交由鐵路查驗相符方可

按照保險運送

保險包裹每件以保至價銀二百元為限其保險費每保銀一百元每一百五十公里或不及一百五十公里核收銀元二角五分至少以

一元為起碼

第七十六條 凡未經保險之包裹遺失或損壞時鐵路應照查實價值負責但每件所負之最大責任以銀圓三十圓為限

凡運送包裹無論是否保險鐵路所應負之責任均以收到包裹出具收據之後為始以運到後將貨點交換回收據時為止若提回之後包

裹內容查有短少情事鐵路概不負責

第七十七條 起運車站所給寄貨人之包裹收據（站帳式）1（14）及（站帳式 1 15）係為證明貨主之證據寄貨人應寄交收貨人

俟貨運到車站時由收貨人在此項收據上正式簽字交付站員以憑提取

倘因包裹收據遺失致將包裹誤付執有此項收據之人鐵路不負責任

倘包裹收據遺失收貨人如竟有妥當保人或殷實鋪保質具取保領件證書（站帳式 17）鐵路亦可將包裹照付

第七十八條 凡存放站內未經提取或因包面所註地址錯誤或欠明白致鐵路無從交付收貨人或包面註明（存放車站待領）字樣或

因寄貨人或收貨人之意思或便利或因寄貨人或收貨人之疏忽將包裹存留鐵路站內等情自該包裹運到為始在七天內免收囤存費

逾七天後每天或不滿一天每件收囤存費一角

第七十九條 凡包裹運到後鐵路不負通知收貨人之責倘於前條所規定七天免費限期以內不來提取不得藉口並未通知希冀免收囤

存費

第八十條 凡包裹運到久不提取亦未接有貨主通知如何處置鐵路得將此等包裹當衆拍賣所得之款除扣去國存費及一切費用外其餘之款應代貨主暫爲保存

第八十一條 凡包裹內藏有易壞物品者鐵路因恐其朽爛起見得酌量情形變賣或銷毀之毋庸知照貨主

第八十二條 包裹起運後距預計應到期限滿一個月其到達車站仍不能交出如考其原因由鐵路負責者寄貨人得按損失條款要求賠償如於要求賠償後將包裹查出而賠償之款尚未交付者鐵路當立即知照寄貨人或收貨人並即停止賠款

如交付賠款後於一年內將包裹在出者鐵路當立即知照寄貨人或收貨人由貨主於十五天內退還賠款一面將包裹提出

如遇本條所載事件發生時貨主得請求將包裹在起運站或到達站交付免收一切費用

第八十三條 鐵路運送包裹對於繳納關稅厘金或其他內地厘稅及物件被稅關厘局扣留無論發生何種情事概不負責

第八十四條 凡運送包裹自某站至某站鐵路可代客交貨並代收物價其詳細辦法可向站長查詢

第十三節 運送易壞物品

第八十五條 凡鮮魚鮮果冰凍蔬肉死家禽獵獲品蠶繭菓品本國蔬菜及市售食品等欲由客車運送者須照普通包裹運價收費由貨主自負危險責任

第八十六條 凡前條物品之包捆外面必須黏貼（易壞物品）字樣一經運到到達地點收貨人應即從速卸取（參看第七十九條）若因運送或運取致有損失情事鐵路概不負賠償之責

凡前條物品欲由客車運送者必須用箱蓋或相當之法裝貯每件重量不得逾六十公斤（一〇〇・五斤）如每件重量在六十公斤以上者應由貨車或客貨混合車運送照普通運價收費

冰亦可裝箱或裝包或整理輪運其重量限制與前項同

第八十七條 花草樹秧等以陶器或其他種物件裝置者應照普通包裹運價核收運費其危險責任由貨主自行担負

第八十八條 凡運送易壞物品或經收貨人拒絕收受或因運到指定地點後不在相當期內提取者或因收貨人之姓名及住址註載不明

附客車運輸通則

者或因天災事變及其他意外情事不能交付者鐵路無須知照客貨人或收貨人得將此項物品自行變賣所賣之價值除扣去運費及其他費用外將所餘之數付給收貨人即與交貨無異

第十四節 運送危險厭惡或違禁物

第八十九條 凡爆炸物品及易燃流質品或由此種流質所製成之物品暨易於損耗或含毒之化學品及其他危險或厭惡物品概不得由客車裝運

但游獵鎗械若每包重量不逾十五公斤（二十五斤）者得按照普通包裹運輸條件及運費由客車運送

第九十條 凡裝運貨物鐵路當事員可疑有危險厭惡或違禁物品者得將該包件拆開查驗

第九十一條 如旅客不遵定章擅自攜帶危險或厭惡物品至鐵路界內或交由鐵路裝運則因此物品發生損失傷害或殘害情事須由該旅客負責並依照法律辦理

第十五節 保險

第九十二條 凡包裹內裝有貴重物品價值在一百元以上二百元以內者無論作為包裹或行李可向站長接洽由鐵路保險運送

凡保險包裹裝有貴重物品價值逾二百元者物主須於交運該項包裹二十四點鐘以前函告車務處長以便飭令路員特加謹慎此項函件得由站長轉呈車務處長或遇必要時得用電信報告

第九十三條 物主或寄貨人如欲將託運包裹保險須先行向車站索取價值證明書（站帳式1（1））自行填明物件價值名色內容以及保險數目交由車站當事員由該員司隨同物主當場查驗相符即於該包裹封面加蓋車站圖章（物主如欲加蓋自己圖章亦可照辦）開具保險收據註明重量價值物名運價保險費數目交給物主收存俟運至到達車站時即憑該收據取貨

第九十四條 凡保險包裹啓封及捆束時應用一切器具概由物主自備該項包件經路員按照前項規則檢驗後重行捆束是否完固應由物主負責檢查之責鐵路在到達車站接交時可將保險包裹隨同物主代表重行啟封查驗

第十六節 運送牲畜

第九十五條 凡起運牲畜須於二十四小時前通知並須於列車開行前一小時將牲畜送到車站
第九十六條 凡牲畜之裝卸均由物主或其代表自行辦理且於運送時應由物主自負危險責任

凡運送牲畜鐵路不負供給飲料或餵飼之責倘與鐵路職員商辦應另收代辦費

第九十七條 旅客列車裝運活牲畜價目如左

活牲畜名目

價目條件

牲畜裝具須堅固合於內容重量之用
又便於移動者

照普通包裹價目及其條件

野禽獸

運價須特別商定

犢

每頭每公里運價銀元一分至少一元起碼

牛

每頭每公里運價銀元四分至少四元起碼

牝牛及小牛 跟隨

每頭每公里運價銀元四分至少四元起碼

鷄鴨

見家禽價目

犬

每頭每公里運價銀元一分至少一元起碼

貓

每頭每公里運價銀元二分至少兩元起碼

小野禽獸 裝具須堅固合於內容重量
量之用又便於移動者

照普通包裹運價及其條件

山羊

每頭每公里運價銀元五釐至少五角起碼

野兔家兔

見小野禽獸運價

大馬

每匹每公里銀元五分至少以五元起碼

騾

每頭每公里四分至少以四元起碼

附客車運輸通則

小馬

每匹每公里四分至少以四元起碼

家禽 鷄 鴨 等裝具須堅固合於內容重量之用又便於移動者

照普通包裹運價及其條件

活牲畜如係由專備裝馬之車裝運須照表定之價加半核收

第九十八條 凡押運牲畜之人應照普通三等旅客核收票價

第九十九條 凡飛禽等如裝置太精緻互相踐踏者鐵路可拒絕不運

第一百條 犬祇能在車守車內裝運並須戴領圈練條嘴套

旅客不得携犬入客車若係自包專用車輛則不在禁止之列

第一百〇一條 如活牲畜或飛禽運至到達車站時收貨人拒絕提取則到達車站應即電知起運車站通知寄貨人倘寄貨收貨兩方面既

經通知後仍不提取鐵路可將此等貨物變賣

第十七節 運送笨重物件

第一百〇二條 空盒空箱空籃空瓶等（用箱籠或籃簾裝好）欲由客車運送者概按尋常包車運價及其條件收費辦理

第一百〇三條 凡車輛等欲由客車運送者概歸物主担負危險責任其運價如左

物品 每輛每公里之運價 每輛起碼運價

汽車 三角 如同物主有二輛以上合裝 三十元

兩輪馬車 八分 一車者每輛每公里運價二角 十元

四輪馬車 一角 十五元

兩輪腳踏車 二分 五角

三輪腳踏車 三分 七角五分

摩托腳踏車	八分	三元
人力車	四分	四元
小孩車	二分	二元
抬轎	八分	十二元
彩輿	八分	十二元

第一百〇四條 凡汽車馬車欲交由某次列車運送者必須於該次列車開行之二十四小時以前先行通知鐵路並於三小時前將所託運之物送到車站

第一百〇五條 凡汽車及摩托腳踏車須於託運以前將該車之油櫃傾瀉無餘洗滌潔淨使不至發生蒸汽

第一百〇六條 凡靈樞欲由客車運送者概歸物主担負危險責任並須有負責之人按照所乘車等購用客票隨車運送照料起卸

凡交由鐵路承運之靈樞木質包裝必須堅固完密否則鐵路可拒絕承運

運送靈樞須預先通知以便布置否則鐵路不能担保由某次列車運送

靈樞由客車運送者每具運價按頭等票價加稅核收至少以五元為起碼如需用車輛運送者除照付運價外應加收車租如下

花車每公里收費三角五分

三等客車或行李車每公里收費二角五分

棚車每公里收費一角五分

第一百〇七條 凡空棺欲由客車運送者每具運價按頭等客票加半核收至少以三元為起碼

第十八節 運送金銀貨幣及其他有價證券

第一百〇八條 金銀貨幣及其他有價證券由客車運送概歸物主担負危險責任其運價如左

(甲) 貨幣或金或銀及金葉等按價值每千元或不滿千元照下列運價計算

附客車運送通則

路 程 運 價

一百五十公里以內 一元

一百五十公里以上三百公里以內 一元八角

三百公里以上四百五十公里以內 二元一角

四百五十公里以上六百公里以內 二元四角

六百公里以上七百五十公里以內 二元六角

七百五十公里以上九百公里以內 二元七角五分

九百公里以外每一百五十公里或不滿一百五十公里者應加收運費一角

(乙) 鈔票(已通用或已簽字預備發行者)公債股票及其他流通證券郵票印花稅票等應按貨幣等運費價率十分之一核收運費以一元為起碼

(丙) 銅幣應照三等貨運費加半計算(即比照貨車裝運銅幣運費加收百分之五十)

(丁) 凡計算紋銀或銀塊運費每銀一兩應作銀圓一元四角計算若係金塊金葉每金一兩作銀圓五十元計算

(戊) 鈔票(已通用或已簽字預備發行者)及其他各種流通證券等須按其票面價值計算

(己) 已作廢之鈔票公債票及其他已作廢之流通證券等一經路員查驗屬實應照普通包裹計算運費凡新鈔票及其他證券等尚未

簽字發行者亦照此辦理

(庚) 郵政明信片亦照普通包裹之運費計算

第一百〇九條 凡旅客攜帶銀錢入客車者無論多寡均應自負危險責任其免收運費之數不得過銀元五百元在五百元以上者須照上列價目照付運費如經查出隱匿不報除照收運費外並須加收運費之半作為罰金

第十九節 鐵路暨收貨人之責任

第一百十條 凡鐵路一切運費除經與車務處長訂有記帳特別辦法外皆須預先照付但保險費一項無論如何皆須預付

各項運費俱應繳納現款若非會與車務處長先期接洽所有支票匯票期票概不收受

第一百十一條 凡客車運送之包裹牲畜及貨物等鐵路既收受代運如有短欠運費囤存費或其他用費等款鐵路可將該項物品扣留以待所欠各款清償倘於相當期內未能清付欠息鐵路可將該項物品拍賣或用其他方法變賣之以變賣所得之款抵償所欠款項及其他

各項費用

第一百十二條 鐵路承運包裹牲畜或貨物除本規則內另有規定外均歸物主自行担負危險責任鐵路雖承認關於運輸上等責任亦祇能以規則內所載各款為限

鐵路以運輸業者之地位担負規則內所載之責任收受包裹牲畜或貨物時當以收受完畢出具鐵路正式收條交給物主或寄貨人後為負責之始以運至到達車站於二十四小時內由提貨人提取時為運輸業者責任終止之期倘於二十四小時以內或特別規定較短時期以內未經提取則限期屆滿以後鐵路祇能以同棧人之地位繼續照料應收棧租或准予免收均照規則規定辦理

第一百十三條 凡貨物由鐵路存棧者其責任之限制與鐵路所規定運貨責任之限制相同如有損失其所應得之賠償亦以規則所規定者為限倘貨物損失係出於天災事變及其他意外情事非人力所能抵抗者鐵路概不担任賠償

第一百十四條 凡託運之物件無論作為包裹或作為行李或作為其他物品報運倘包裝不固標籤不明或各物合裝自相撞撞致多損壞或裝桶統裝致多滲漏或因發酵或因蒸發及其他相類之損失不在本規則所規定責任以內者鐵路概不負責

第一百十五條 凡左列貴重物品或包裹中裝有此項物品其價值超過本規則所規定之普通責任者非將該項物品之價值種類及性質逐一聲明並付足保險費及運費取回鐵路正式保險收據如有損失鐵路不負責任茲將貴重物品列左

(一) 金銀幣或金銀塊及已經製成或未製成者

(二) 電鍍器皿

(三) 鑲有金銀質之衣料及花邊等類

附客車運輸規則

- (四) 珍珠寶石玉器金玉裝飾品琥珀翡翠玉石等類
 - (五) 鐘表及各種時計
 - (六) 國家証券及印花票等
 - (七) 匯票期票錢票支票及抵押券之類
 - (八) 圖表字畫及契券之類
 - (九) 油畫銅板印刷品石印印刷品雕刻品相片及其他美術品
 - (十) 美術陶器雕刻像及磁料玻璃或大理石所製各項物品
 - (十一) 織成或未織成之各項絲絨或全絲或半絲製成之件
 - (十二) 圍巾花邊及皮貨類
 - (十三) 閃鑲之類
 - (十四) 象牙紫檀珊瑚及檀香木
 - (十五) 麝香檀香油及製香水用各種油質
 - (十六) 樂器及科學儀器
 - (十七) 羽毛
 - (十八) 其他各項貴重物品鐵路得於單內隨時斟酌增補之
- 凡存棧包裹內如裝有右列貴重物品者鐵路概不負責
- 第一百十六條 無論普通或保險包裹遇有損失已經鐵路負責認賠者其應付賠償之額不得逾於物品之實在價值或其所受損害之實在程度惟損失程度無論如何其賠償最大之額仍須照本通則規定者辦理至證明實在價值損失之責任應由請求賠償者於索賠時證明之不得以起逆時聲明保險之數為準

附錄乙
(一) 中華國有鐵路貨車運輸通則 民國十二年一月一日施行

第一節 總綱

第二節 運送辦法

第三節 運價及其他費用

第四節 託運裝載及交貨物手續

第一節 總綱

第一條 本通則並附貨物分等表於國有鐵路之貨車運輸均適用之

國有鐵路得參照各本路情形酌定附則但不得與本通則抵觸並須呈部核准

本通則於貨物聯運除另有規定外亦適用之

本通則自實行之日起所有從前貨車運輸各項規則及貨物分等表一概作廢

第二條 本通則及貨物分等表內各項規定於鐵路認為必要時得呈請交通部隨時更定無須通告

第三條 本通則內未載各節可詢明站長車務段長或車務處處長

第四條 各車站須備左列各項規章俾使乘覽或揭示之但已失效用者應即時撤去

(一) 貨車運輸通則附貨車運輸負責通則

(二) 貨車運價表及各站距離里程表

(三) 其他公家須知各項章程規則

第五條 凡關於各路貨物運輸之詳細情形未經本通則載明者應查照各該路貨車運輸附則辦理

第六條 鐵路員司暨客商概不得授受酬金

附貨車運輸通則

第七條 鐵路員如有侮慢客商或留難疎忽等情客商得即時報告車務處長以便查辦

第二節 運送辦法

第八條 鐵路之責任 凡貨物於交付托運時未經特別聲明由鐵路負責者概歸貨主自行負責貨主自行負責之貨物在鐵路接收以後

交付以前無論因何事故而致損失鐵路概不負賠償之責

凡貨物如欲交由鐵路負責運輸者應按照貨車運輸負責通則辦理

第九條 鐵路對於運價等項之索抵權 凡鐵路承運之貨物或包裹牲畜如有短欠運價囤存費或其他費用等情鐵路有權將該項貨物

扣留以待所欠各費還清倘於相當期內不能將所欠各費還清者鐵路得將貨物拍賣或用其他方法變賣之而以變賣所得之款抵償所

欠款項及其他各項費用

第十條 貴重物品 凡以貴重物品托由貨車運輸者除經貨主聲明完全自行擔負危險責任外鐵路概不代運

附註 但滬寧及滬杭甬兩路在本路段內運輸貴重物品如貨主依照保險章程辦理得由貨車運送之其運價及規則應參閱該兩路

貨車運輸附則辦理

第十一條 貨物押運人 凡整車貨物如貨主須派人隨車押運者得購三等車票在該貨車上乘坐但每車以一人為限並須於寄貨聲明

書及貨票內分別註明押運人姓名

第十二條 爆炸品危險品或毒性品 凡爆炸品危險品及毒性品須照本通則後附之分等表所載運輸該項物品之特別規則辦理始得

收受代運且須預行通知鐵路俾得將運送該項物品辦法先事布置

押運人不得乘坐裝運前項物品車內

第十三條 違禁貨物 凡違禁貨物如無相當官廳所發執照概不收受代運

凡以槍械彈藥鴉片爆炸品或其他各種違禁貨物用假造之執照或捏稱他物交運者一經查出應即將該寄貨人或貨主連同貨物一併

送交當地該管官廳懲辦

第十四條 貨物標誌及收貨人姓名地址 凡託運之貨物必須將收貨人姓名住址及運赴地點詳晰標明如係成包或成捆之皮革成籃之水菓或裝桶之油以及其他貨物不能照普通方法標明者應在起運站由寄貨人於每件上繫以牢固之牌籤將應需註明之各項標明之

第十五條 貨物收據 凡託運之貨物必須經由鐵路所指派之員司或經管人查收簽具收據後始得認為已交付於鐵路

第十六條 交付運價 所有貨物運價除經與車務處長訂有記載代運特別辦法者外概須在起運站預先交付凡用銀行支票匯票憑單交付運價者若未與車務處長預先接洽妥協鐵路概不收受凡因計算運價有所錯誤以致溢收時一經寄貨人察出應即在起運站或到達站向站長或車務段長聲明所有爭論各端自當隨即查究但寄貨人不得因此事尚在核辦之中即據以為遲延結帳之理由

凡鐵路計算運價如有短收時得向寄貨人要求補繳並有權將貨物扣留以待清償

第十七條 貨物運到之通知 凡貨物運到時鐵路應即發付貨物已到通知書（站帳式30）但此項通知書原為便利客商起見倘收貨人不於規定時間內提取貨物不得藉口未接通知要求免繳延期費或回存費

第十八條 無人認領之貨物 凡貨物運到後無人認領自到站之日起六個月期滿後鐵路可將該項貨物當衆拍賣或用其他辦法處分之

凡容易腐爛之貨物倘其勢必將變壞者鐵路無須先行通知貨主可逕行拍賣或用其他辦法處分之或毀滅之

凡按前兩項規定變賣貨物所得之款除扣除一切費用外鐵路應將所餘之款貯待貨主領取自變賣之日起以一年為限倘逾期不領即將該款歸之鐵路

第十九條 稅關厘金等項 鐵路不負中途代付關稅厘金及他項捐款之責倘貨車被稅關或地方官廳扣留收稅或他項稅事時該項車輛之延期費仍應歸寄貨人担任

第三節 運價及其他費用

第二十條 貨物之分等 本通則後附之貨物分等表計分六等以便路運貨物按照表列貨等計算運價但路運貨物已定有專價者概不

附貨車運輸通則

按照表列貨等核算

第二十一條 未分之貨物 無論何項貨物凡本通則所附貨物分等表內未經列明者概照二等運價核算但由商人或站長電請車務處長接洽妥協者得按貨物分等內類似貨物之等級核算運價

第二十二條 各種貨物之混合報運 凡每批或每件貨物內有兩等或兩等以上之物品混合裝運者其總重量之運費應照其中最高等貨物之運價核收

第二十三條 運價之種類 運價除另有規定外概照左列種類計算

(甲) 按五十公斤(合八十三斤七七八)計算

(乙) 按公噸(一千公斤)計算

(丙) 按整車(按車量以公噸計)計算

(附註)所有現行公斤公噸及整車之各運價應參閱各路所訂運價表

第二十四條 運價計算法 凡計算貨物之運價至少應按二十公里起碼計算其計算之方法及每批起碼之運價規定如左

(甲) 按公斤計算 凡以公斤計算運價者每批至少應按五十公斤計算倘重量超過五十公斤者除照五十公斤之運價計算外所有超過之重量應按二十五公斤為單位遞進計算加收運價即不及二十五公斤者亦仍照二十五公斤算每批貨物運價至少以現銀五角為起碼之數

(乙) 按公噸計算 凡以公噸計算運價者每批至少應按一公噸計算倘重量超過一公噸者除照一公噸之運價計算外所有超過之重量應按一公噸之四分之一為單位遞進計算加收運價即不及一公噸四分之一者亦仍照一公噸之四分之一計算每批運價至少以現銀一元為起碼之數

(丙) 按整車計算 凡運價按整車計算者當照所定整車之運價計算但起碼之數至少應按所用車輛之載重量每公噸收費現銀五角

計算運費時如遇里程之零數不及一公里者仍照一公里計算如遇運費之零數不及銀五分者亦照五分計算

(附註) 但鐵路因運輸情形另定起碼運費者得參照各該路貨車運輸附則辦理

第二十五條 重量之折合 計算運費及各項費用應照左列折合之數為標準

每五十九公升(六八公升)一担

每一千公升(十六担·七五)合為一公噸

每二百五十立方公寸(八立方英尺·八三)合為五十公升

每五立方公尺(一七六立方英尺·上)合為一公噸

附註 各路車務處長可按本地情形用其他折合數折担為公升但須以公升制為法定標準

第二十六條 質輕體笨之貨物 凡質輕體笨貨物表之貨物按公升運費裝運者其運費應按實在重量加半核收

凡貨物屬於本條規定之範圍者不得按零量運費裝運

凡以整車裝運者其運費應按實在重量加半核收但所收運費最少應照所用車輛載重量三分之二計算最多以車輛載重量為度

第二十七條 粗笨貨物 無論何項貨物因其長度或寬度或笨大或與其他貨同載易使之損壞者或因他項原由須專用一車分別裝載

者或須佔用兩車或兩車以上者此項貨物謂之粗笨貨物應按照左列運費及特別規定辦理

(甲) 凡按普通運費計算運費者如因其體積粗笨或長或其他原因致不能將每車輛之載重量裝足則此項運費至少應照所用車輛

之載重量三分之二起碼核收

(乙) 凡積樑船樁鐵軌及類似之物件照普通運費計算運費時如因其太長一車不敷裝載須用兩車或兩車以上者應按其所分之等

級及所定之運費照體積折合之重量計算運費但起碼運費至少須照所用車輛之載重量之半數核收

(丙) 倘一車裝運兩批或兩批以上貨物時應按照各批貨物之起碼運費分別核收

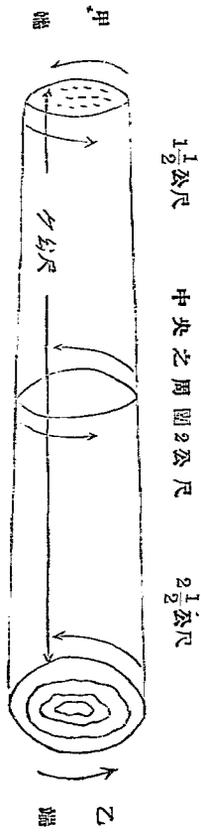
(丁) 遇有一批不同等之貨物合裝一車時該批之起碼運費應照其中最高等貨物之運費核收

附貨車運輸通則

第二十八條 長木料 量度木料之尺寸應用左列程式

- (甲) 長木料之重量當以積體定之每二立方公尺(八十立方英尺)作一公噸算
- (乙) 欲得木料之立方尺數當照下列方法量之
- (一) 先將木之兩端及中央之周圍尺寸量出逐一寫明嗣將三項尺寸相加為一數
- (二) 以三除之則所得之數即為周圍之平均數
- (三) 再以四除此平均之數
- (四) 再將第三項所除之得數自乘之
- (五) 再以木之長度乘之即得該木之立方尺數

例如木一根尺寸如左



(一) 加甲端之周圍尺寸 = $1 \frac{1}{2}$ 公尺
 加乙端之周圍尺寸 = $2 \frac{1}{2}$ 公尺
 加中央之周圍尺寸 = $\frac{2}{6}$ 公尺
 總數

(二) 以三條六 $\frac{1}{2}$ 即得2條周圍之平均數

(三) 再以四條周圍之平均數 $\div 2$ 即得0.5

(四) 再將第三項所除之待數自乘之期0.5 $\times 0.5$ 應得0.25之數

(五) 再以木之長度乘之期0.25 $\times 7$ (木之長度) = 1.75立方公尺即木之立方尺數

第二十九條 異常沉重或粗笨貨物 凡貨物每件重量超過五公噸以上或長在二公尺以上寬在一公尺半以上高在一公尺半以上或因其形式尺寸或重量須用特製之車輛或須將車輛改造用以運送者倘未預先與車務處長接洽妥協概不收受運送

該項貨物除運價外並須加收特別之裝卸費

第三十條 裝卸費及調車費 凡貨物裝卸費等鐵路可照本路所訂各項價目核收

凡車輛准在鐵路所許可之私有岔道裝卸時除上列各費外鐵路可按經與使用該岔道之商家訂定之價目加收調車費

第三十一條 延期費 凡車輛調撥妥協以備裝卸後倘被商家留滯超過六小時工作時間者鐵路可按照本路所訂各條款及價目核收延期費

第三十二條 回存費 凡貨物回存車站或鐵路貨棧者鐵路可照本路所訂各條款及價目核收回存費

第四節 託運裝載及交貨物手續

第三十三條 貨物之託運 凡托運之貨物在各路車務處長所定每日辦事時間以內均可由承辦貨運各站接收交付凡貨物託由鐵路

運送者寄貨人須照寄貨聲明書內所列條款將貨物種類及重量等逐一填明並由寄貨人照章簽字或加蓋個人印章但鐵路仍應逐一核對是否符合倘有不符合可查實之種類或重量計算運費

此項寄貨聲明書一經寄貨人逐一填明並經寄貨人簽字或蓋戳後鐵路當即填給貨物收據俟貨物運至到達車站時即憑該項收據交貨於收貨人並將該收據收回注銷

第三十四條 查驗可疑之貨物 凡託運之貨物如有可疑之處鐵路有扣留查驗之權倘因此發生損失等情鐵路概不負責惟查驗時須

附貨車運輸通則

三三九

有貨主或寄貨人或管理該項貨物之人在場照料

第三十五條 捏稱物品 倘查有高等貨物捏報低等者其運價應概按該批貨物中最高等貨物之運價核收並須收同數之罰金

倘查有爆炸物品或其他危險物品捏稱為普通貨物者其運價應概按爆炸物品或其他危險物品之運價核收並須照數加收十倍作為罰金

倘此項捏稱之物品在路上輸運時察出者除照上列辦法核收運價及罰金外鐵路可將此項貨物由車上卸下改裝別車其裝卸各費應由寄貨人担任

倘此項捏稱之爆炸物品或其他危險物品有損壞其他寄貨人之貨物或鐵路之財產等情該寄貨人應担任一切損失賠償

凡查出捏報物品應改取運價者概自起運站至到達站計算核收

第三十六條 貨物之重行過秤 凡貨物收據內所填之貨物種類及重量係專為估算運價之用鐵路不能認為該收據內所開之重量為確已收到之實在重量或所開貨物之種類毫無訛錯鐵路於貨物運至分站或到達車站時仍有權將貨重行過磅或量其體積或分其貨等或算其運價凡托運貨物係按五十公斤或按公釐計算運費者其實在重量如與貨物收據所開之重量相差之數不過百分之二者准其放行若超過百分之二則按第二十四條甲項或乙項辦理倘係按整車裝運者如遇裝運逾量時應按照第三十八條辦理

第三十七條 貨物重量減輕 無論何項貨物於路上輸運時或因漏泄或因洩氣或因其他原由鐵路無力防範以致重量減輕者其運價仍應照在起運車站時所算之重量核收

第三十八條 車輛裝載逾量 凡十公釐或十公釐以下載重量之車輛多裝一百公斤十一公釐至二十公釐載重量之車輛多裝一百五十公斤二十一公釐至三十公釐載重量之車輛多裝二百公斤三十一公釐至四十公釐載重量之車輛多裝二百五十公斤概不增收運價其餘照此類推但多裝之數如超過上列各限額而仍在半公釐以內者除照半公釐加收運價外得照所加收之運價另收五倍作為罰金如多裝之數超過半公釐以上而仍在半公釐以內者除照一公釐加收運價外得照所加收之運價加收十倍作為罰金如多裝之數在一公釐以上者除由覺察車站將多裝之重量卸下外應照其超過之重量核收運價並按所加收之運價另收十倍作為罰金

所有逾量貨物之改收運費概自起運站至到達站計算核收

凡因裝載逾量致車輛損壞者所有修理各費概歸當事之寄貨人認付

凡裝載實輕之貨物其高大須在鐵路所定裝載規度限制之內

第三十九條 貨物之私運 倘查有私運貨物者如係普通貨物應照所定之運價科以十倍罰金如係危險貨物應照運價十五倍科罰如

係違禁物品應將關係人連同貨物一併送交當地該管官廳究辦

第四十條 貨物之交付 凡託運貨物祇憑起運車站所發給之收據在到達車站交換提貨該貨物收據須由收貨人依法簽字

鐵路認貨物收據為物主之憑証倘貨物被持有該收據之人冒名領取者鐵路概不負責

無論因何原因如收貨人不能將貨物收據呈出應由該收貨人覓有妥實保人簽具取保領件証書以憑提貨

凡用取保領件証書者鐵路應收手續費如左

按警車價裝運者 銀元二元

按公館價裝運者 銀元一元

按五十公斤價裝運者 銀元五角

附錄乙 國有鐵路貨車運輸負責通則 民國十二年一月一日施行

目錄

第一節 總綱

第二節 負責運價

第三節 託運裝載及交貨手續

第四節 鐵路責任

第五節 賠償手續

附貨車運輸負責通則

第一節 總綱

三四二

第一條 國有鐵路貨車運輸負責概依本通則施行之

本通則內未經規定者應照貨車運輸通則及各路貨車運輸附則辦理
本通則自實行之日起所有從前貨車運輸負責章程一概作廢

第二節 負責運價

第二條 凡運輸貨物由鐵路負責者照普通運價加收一成其所需篷布繩索等項免收租費

第三節 托運裝載及交貨手續

第三條 凡貨物托由鐵路負責運送者無論何時鐵路如無相當地位藉以容納得拒絕接收

第四條 凡貨物託由鐵路負責運送者須填用負責寄貨聲明書並須在貨物收據上註明鐵路負責字樣站長或貨物司事須對照寄貨聲明書內列各項查驗貨物如果相符得出具鐵路負責貨物收據

第五條 貨物包裝及封固 凡包裝箱桶蓋袋以及用其他方法收裝者俱應堅固包裝或封鎖以防中途遺失損壞之虞如不按照上項規定辦理鐵路只按貨主負責之貨物承運

第六條 易破壞之貨物 凡包件箱蓋桶及用其他方法收裝者如裝有容易損壞之貨物應註明於寄貨聲明書內須於貨物外端四面標明「易破」字樣

第七條 凡託運貨物分為數件其中部份有損壞或包裝不堅固者鐵路得斟酌情形將全部貨物或將損壞之部份按貨主負責運送之第八條 出具貨運負責收據 凡貨物託由鐵路負責運送者寄貨人須按本通則所規定者完全履行後鐵路方能出具貨運負責收據

第九條 (甲) 收貨人請求檢查貨物 凡貨物由路負責運送到站交貨時收貨人得請求檢查貨物在中途有無遺失或損壞此項檢查鐵路不另收費

(乙) 收貨人拒絕收納之貨物 凡收貨人無論因何故如不肯收納貨物鐵路得將貨物暫存貨棧並核收普通保管費但須由貨主負

責或由鐵路決定將貨物當衆拍賣或用其他方法處理之

第十條 凡負責運送貨物概不得由寄貨人隨車押運

第四節 鐵路責任

第十一條 鐵路負責限制 凡鐵路負責貨物有遺失或損壞情事鐵路負責之限制以該貨物在起運站之時價爲標準再加所有已付之

運費及關稅但此項時價不得超過寄貨聲明書但寄貨聲明書雖經填明價值然其實價仍須由請求賠償者證明之

第十二條 鐵路負責時間 凡存置鐵路境界之貨物未經鐵路派定員司或經理人檢查收納填給貨運負責收據者鐵路不負遺失損壞之責任

負責期限由鐵路照上項辦法驗收貨物之時起至將貨交到收貨人爲止或以該貨物運抵到達站後六小時爲限

第十三條 貨物受意外之遺失損壞 凡貨物之遺失損壞其原因爲左列各項之一者鐵路概不負責

(甲) 貨物損失屬於天災戰事內亂事變或同上各種情形及火患其鐵路無力防禦者

(乙) 凡包件內有數種易於破壞物品而致彼此破壞或傷損者

(丙) 凡易於破裂物品因包裝不固致受傷損破裂者

(丁) 凡因漏漿或抽罐之釘口不緊節與不固而致漏漿或水氣滲化等情而致貨物因此遺失損壞或減減價值重量者

(戊) 凡因貨物具有燃燒性質自燃燒損者

(己) 凡因寄貨人或收貨人自己之疏忽遺忘而致貨物遺失者

(庚) 凡貨物在自用岔道內自行裝卸而致損失者

(辛) 凡託運貨物不按實情聲明而受損失者

(壬) 凡因種種原因貨車遲誤時間而致貨物低減其時價者

(癸) 凡貨物因稅關原卡扣留致損失者

附貨車運輸負責通則

第十四條 凡貨物由廠車裝運而遇雨雪狂風暴雨或其他氣候之關係而致遺失損壞者鐵路暫不負責

第十五條 貨主負責之貨物 凡左列各項概由貨主自負其責

(甲) 凡貨物按照貨主與鐵路所定減價特約載運者

(乙) 凡空箱空桶空袋空包等外面註明「空件運回」字樣者

(丙) 牲畜

(丁) 炸藥及其他危險物在貨車運輸通則內載明者

(戊) 靈柩

(己) 銀錠金銀條銀行鈔票有價証券等項

(庚) 一切容易腐爛之貨物如肉鮮魚鮮果冰菜蔬已死之飛禽及獵獲之鳥獸等類

(辛) 凡貨物按六等貨物取價運送者

(壬) 貨車運輸通則內所載之貴重物品但與車務處另有約定者不在此例

第五節 賠償手續

第十六條 索償手續 凡貨物如有損壞或一部分損失貨主請求賠償必須於提貨時在貨運負責取據上簽註聲明之惟貨主須於提貨

後一星期以內具函證明遺失損壞情形貨物價值等項寄交起運或到達鐵路之車務處長查核如不依照一切手續而辦理請求賠償者

鐵路概不處理

凡貨物如按應運到終站時間計算已過期一個月仍未運到即作為遺失貨物其請求賠償當由起運或到達鐵路之車務處長查核辦理

前項貨物之請求賠償書應隨同起運站發給之貨運負責取據一并送交鐵路局

第十七條 調查及付償辦法 凡貨物遺失損壞貨主請求賠償鐵路應迅速調查並於查詢各事完畢即應將賠償事項立即判決如於未

經判決賠償以前鐵路將遺失貨物查出將該貨物完整送交請求賠償者或其代表人收訖則鐵路認為解脫賠償之責

貨物如有遺失或損壞鐵路得將情形將品質相同之貨物抵償已遺失或損壞之貨物並得將該項損壞之貨物按照需要情形自決處理之

第十八條 查出已失貨物及賠款退還手續 鐵路在已付賠款以後如將遺失貨物查出須即通知請求賠償之人可將已付之賠款退還領取貨物如發出此項通知後逾一個月尚無人領取則該項貨物當由鐵路自決處理之

如因地址不明無法通知者鐵路應將查出貨物情形在起運及到達站布告一個月如逾期仍無人領取鐵路得將該項貨物按照需要情形自決處理之

附錄乙 滬杭甬鐵路運貨負責辦事細則

配給車輛 鐵路人員於託運之貨物到達車站後須加以檢視並配就應需車輛以供裝載凡用鐵路之油帆布及護蓋貨物不論遠近每張收費一元惟轉運公司曾經路局特准者得用自備之油帆布凡貴重物品易燃物品危險物品以及不能受潮之物品均不准用敵車

裝載

裝載貨物 裝載貨物須有檢貨司事在場記錄包數重量及內容等於檢貨簿上裝載完畢檢貨司事在貨主聲明書上簽字後送交貨物員

換開貨物收據交與貨主收執

封鎖車門 管棧管事人或檢貨司事於車輛裝竣後須用鉛印將車門封鎖

粘貼標紙 車門封固後須將日期收貨人姓名車號貨物名目出發及到着之站名等書在標紙上粘貼車箱兩旁

提貨手續 貨物運至到着站後須憑出發站之貨物收據提貨倘收據遺失須照章交到保單方准領貨

聯運手續 凡聯運貨物一切手續除貨單之紙顏色有區別外餘俱照本路貨運辦理

貨車中途過險 貨車設遇有障礙所載貨物有運至別一車輛之必要時該段內分段貨物巡察員須在場監視搬運並得徵調最近站之檢

貨司事及搬運夫相助以資便捷

附運貨負責辦事細則

查檢到着貨物 貨物巡查員站長及其他有責任之鐵路人員均有隨時檢查貨物之權倘貨物之等級重量發見有不符時鐵路得將該貨

重行權量並補課其不足之運費倘貨物之品質重量有偷漏或詭報情事除補足運費外並照貨章加收罰費

嚴查見因運某項貨物致鐵路受有損失或危險時貨主或其代表須即照實賠償

卸貨手續 貨物運至到着站後逾規定之時間尚不卸出鐵路當為代卸一切危害及費用均歸收貨人擔負

偵查損失 所運貨物如遇缺少或損傷等情鐵路接到貨主之報告當即為偵查如查得偷竊毀損等事經因鐵路上疏忽所致鐵路當即

照實賠償

附錄 交通部訂定軍用乘車及運輸執照暫行條例 民國三年六月發行

第一條 軍用執照暫分甲乙兩種甲種名為軍用半價現款執照乙種名為軍用半價記帳執照每種分乘車用與運輸用各二式一俟軍

款稍裕記帳執照即行取消

第二條 甲種執照用白色紙乙種執照用淺黃色紙均由陸軍部印刊並按照本條例規定分別核發填用

第三條 各軍事機關暨各軍隊備用甲乙兩種執照應指定專員認真管理按照本條例填用並將該員職名報部存查倘有濫發情事一經

查覺除將持用該照之人追繳原款價額仍按照原定全價加倍罰款繳交通部外併將該管理專員罰繳原定全價兩倍之款提存陸軍

部備充賞儲其有在外私售希圖漁利者一經查覺售者均由陸軍部比照軍律核辦若用照之人事後他往該款無從追罰即應責由

該管理專員一併如數代繳款額並如律代承懲答

第四條 甲種應繳車價照半價核收現款由站換票上車乙種執照應交車價由適用之路按照半價核算暫記陸軍部帳上仍換票上車按

月運同執照開列清單呈由交通部核轉財政陸軍部分別核對

第五條 甲種執照凡京奉京漢津浦京張滬甯甯汴洛正太吉長道清株萍等路均適用之一切辦法不得違背第九條十各條之規定乙種執

照適用之路暫以京奉京漢津浦京張為限其餘各路均不適用

第六條 甲種乘車執照限於軍用適用每張只准填寫一人其攜帶僕從者亦須另填但關於適用第十一條之規定時准其照數填入不限人數

第七條 凡持用甲種軍照軍人無論官弁兵夫必須身著軍服始能核收半價其有特別差委必不得已不便別著軍服者非將特別護照連同軍照一併交站存驗以資憑証不得享受減價購票之待遇特別護照用二聯淡紅色紙由陸軍部印發各軍事機關暨各軍隊領用時須由管理執照專員簽名蓋章以明責成但用出護照之數不得超過車照數三分之一此項護照係軍人未著軍服時持用甲種執照乘車之証不能單獨行用應由各該站按月呈由交通部轉交陸軍部審核

第八條 甲種軍輪執照軍用品多通用之但以附有陸軍部或各省都督護照為准惟運輸軍火軍械軍米等項無論零星大宗仍須經由陸軍部轉飭方可照運此外一切零星軍用品及餉項如各該路認為確係軍需由領運人到站驗明執照護照交半價應即准予裝運毋庸再候通知

第九條 凡遇運送大部軍隊大宗軍火或大宗軍物須附掛車輛或須開行專車者持用乙種執照各車站必須奉有交通部之命令始能備軍照運其大宗軍火或大宗軍物尤須查驗執照是否與陸軍部或各省都督印發之護照相符

第十條 凡各省都督或駐各省辦理軍務長官填用乙種執照必須先期將填用事由人數或物品種類件數起止站名應需車輛開車日期電由陸軍部核准後再知照交通部電飭路局備車裝運如遇緊急事務機調撥大部軍隊該省都督或駐該省辦理軍務長官亦得直接先與起行車站商辦並詳細接洽一面急電知陸軍部及交通部以期迅速

第十一條 關於不適用乙種執照之各路如遇有應用乙種執照時准其填用甲種執照照交半價現款但一切辦法不得違背第九第十條之規定

第十二條 凡軍人附搭各路特別臥車或特別通車者其持用之甲種執照上應由陸軍部加蓋准搭特別臥車通車字樣戳記並由交通部加蓋各該路特備之洋文圖章為憑且須赴站驗明方可按照半價換給車票但每路每次至多不得過五人其各路定章中如有另須購票補票者不在減半之列應帶行李重量等項仍照各該路定章辦理

附軍用乘車及運輸執照暫行條例

陸軍部

特種別照

為發給護照事今有因公差委任甲種乘車者應由甲種乘車合該管機關發給此照並由甲種乘車合該管機關收存此照由該管機關填發

中華民國 年 月 日 填發

山 填發

陸軍部

特種別照

因公差委任甲種乘車者應由甲種乘車合該管機關填發此照存根存案備查

中華民國 年 月 日 填發

由 填發

陸軍部

特種別照

現有甲種乘車者應由甲種乘車合該管機關填發此照存根存案備查

中華民國 年 月 日 填發

由 填發

陸軍部

特種別照

現有甲種乘車者應由甲種乘車合該管機關填發此照存根存案備查

中華民國 年 月 日 填發

由 填發

(正) (二) 新特別護照

(背) (一) 此項護照係軍人未發軍服時持用甲種執照乘車之證不能單獨行用

(注) 各機關管理員填發護照時應詳細填寫簽字蓋章以便查核

(意) 一種軍服應將護照一併到站驗明繳納半價現款換給軍票即由該站按月呈由交通郵轉交陸軍部核銷

護照如確有假借冒用情事應查明按照執照條例第三條辦理

甲種連輸執照

現有甲種乘車者應由甲種乘車合該管機關填發此照存根存案備查

中華民國 年 月 日 填發

由 填發

物	品	數	目	及	車	輛	半	價

甲種連輸執照

現有甲種乘車者應由甲種乘車合該管機關填發此照存根存案備查

中華民國 年 月 日 填發

由 填發

物	品	數	目	及	車	輛	半	價

三四六

陸軍部 執照種類乙

今有 鐵路 站至 站按軍用執照 例填用之 鐵路車執照持赴車站登 陸軍應交售價行記賬所有詳 知清單開列於此執照即由車站 收存呈由交通新核轉本部核銷 軍隊長官職名姓名印章 中華民國 年 月 日 由 填發

Table with 4 columns: 員官, 名數, 自他, 項. Includes labels for 兵, 軍, 車, 輛, 價, 記.

陸軍部 執照種類乙

今有 鐵路 站至 站按軍用執照 例填用之 種乘軍執照所有詳細清 單開列於前合將存根存案備查 軍隊長官職名姓名印章 中華民國 年 月 日 由 填發

Table with 4 columns: 員官, 名數, 自他, 項. Includes labels for 兵, 軍, 車, 輛, 價, 記.

陸軍部 執照種類乙

今有 鐵路 站至 站按軍用執照 例填用之 種乘軍執照持赴車站登 陸軍應交售價行記賬所有詳 知清單開列於此執照即由車站 收存呈由交通新核轉本部核銷 軍隊長官職名姓名印章 中華民國 年 月 日 由 填發

Table with 4 columns: 物品, 數目, 及, 車, 輛, 半, 價.

陸軍部 執照種類乙

今有 鐵路 站至 站按軍用執照 例填用之 種乘軍執照持赴車站登 陸軍應交售價行記賬所有詳 知清單開列於前合將存根存案備查 軍隊長官職名姓名印章 中華民國 年 月 日 由 填發

Table with 4 columns: 物品, 數目, 及, 車, 輛, 半, 價.

單 清

單 清

單 清

單 清

(背面)

(背面)

(正) 乙之種乘軍執照

(正) 乙之種乘軍執照

附錄(丁)

中華國有鐵路應用度量衡簡表(各制折合數目相等表)

(一) 度

此表經交通部編訂之權度比較表

庫平制		通制		英國制		日本制	
1 寸	32	公寸	1.2598563	英寸	1.056000	日寸	寸尺里
1 尺 = 10 寸	32	公尺	1.0498699	英尺	1.056000	日尺	日尺里
1 里 = 1800 尺	579	公里	0.35791016	英里	0.146666	日里	日里
通制		英國制		庫平制		日本制	
1 公尺 decimetre	3.937011	英寸	3.125	寸	3.300000	日寸	寸尺里
1 公尺 metre = 10 公寸	3.280843	英尺	3.125	尺	3.300000	日尺	日尺里
1 公里 kilometre 1000 公尺	0.621372	英里	1.736111	里	9.166667	日里	日里
英國制		通制		庫平制		日本制	
1 英寸	0.254	公寸	0.793739	寸	0.838198	日寸	寸尺里
1 英尺 = 12 英寸	0.304800	公尺	0.952490	尺	1.005328	日尺	日尺里
1 英里 = 5280 英尺	1.609346	公里	2.793997	里	0.469786	日里	日里
日本制		庫平制		英國制		通制	
1 日寸	0.946970	寸	1.193034	英寸	0.303030	公寸	寸尺里
1 日尺 = 12 日寸	0.946970	尺	0.9942057	英尺	0.303030	公尺	公尺里
1 日里 = 1296 日尺	6.818181	里	2.440298	英里	3.927273	公里	公里

(2) 面積

庫平制		通制		英國制		日本制	
1 方寸	0.1024	方公寸	1.587279	方英寸	1.1151360	方日寸	方日寸
1 方尺 = 100 方寸	0.1024	方公尺	1.1922630	方英尺	1.1151360	方日尺	方日尺
1 畝 = 6000 方尺	6.144	公畝	0.1522844	英畝	6.195200	日畝	日畝
通制		英國制		庫平制		日本制	
1 方公尺	15.5000556	方英尺	9.765625	方寸	10.89000	方日寸	方日寸
1 方公尺 = 100 方公寸	10.7639308	方英尺	9.765325	方尺	10.89000	方日尺	方日尺
1 公畝 are = 100 方公尺	0.024711	英畝	0.427604	公畝	1.003333	日畝	日畝
英國制		通制		庫平制		日本制	
1 方英寸	0.64516	方公寸	0.63003748	方寸	0.7025758	方日寸	方日寸
1 方英尺 = 144 方英寸	0.0929030	方公尺	0.907254345	方尺	1.00716374	方日尺	方日尺
1 英畝 acre 43560 方英尺	40.468	公畝	5.586669	畝	49.80571	日畝	日畝
日本制		庫平制		通制		英國制	
1 方日寸	0.89675218	方寸	0.0918271	方公寸	1.423330	方英寸	方英寸
1 方日尺 = 100 方寸	0.89675218	方尺	0.0918271	方公尺	0.9884449	方英尺	方英尺
1 日畝 = 32400 方日寸	0.1614153	畝	0.941756	公畝	0.024506	英畝	英畝

(3) 體積

庫平制		通制		英國制		日本制	
1 立方寸	0.032768	立方公寸	2.0896917	立方英寸	1.1775836160	立方日寸	立方日寸
1 立方尺 = 1000 立方寸	0.032768	立方公尺	1.1571942	立方英尺	1.1775836160	立方日尺	立方日尺
通制		英國制		庫平制		日本制	
1 立方公尺	61.023889	立方英尺	30.517578	立方寸	35.9370000	立方日寸	立方日寸
1 立方公尺 = 1000 立方公寸	35.3147669	立方英尺	30.517578	立方尺	35.9370000	立方日尺	立方日尺
英國制		通制		庫平制		日本制	
1 立方英寸	0.016387064	立方寸	0.590091615	立方寸	0.58889770	立方日寸	立方日寸
1 立方英尺 = 1728 立方英寸	0.02831684659	立方尺	0.864158856	立方尺	1.013033630	立方日尺	立方日尺
日本制		庫平制		通制		英國制	
1 立方日寸	0.849197412	立方寸	0.027826390	立方公寸	1.69308123	立方英寸	立方英寸
1 立方日尺 = 1000 立方日寸	0.849197412	立方尺	0.027826390	立方公尺	0.98271762720	立方英尺	立方英尺

附應用度量衡簡表

注意：1升=81.6立方寸

(二) 量

庫平制		通制		英國制		日本制	
1 勺		1.0354688	公	与	0.0728887	及	爾
1 合	=10 勺	1.0354688	"	合	0.182227	品	脫
1 升	=10 合	1.0354688	"	升	0.227772	加	倫
1 斗	=10 升	1.0354688	"	斗	1.138886	潑	客
1 斛	=5 斗	5.177344	"	石	1.423608	蒲	式
1 石	=2 斛	1.0354688	公	石	.355902	他	他
通制		英國制		庫平制		日本制	
1 millilitre	公撮	0.00704	及	爾	0.09657461	与	0.0554352
1 Centilitre	勺=10	0.07039	"	"	0.9657461	与	0.554352
1 decilitre	公合=10	0.17598	"	品	0.9657461	脫	0.554352
1 litre	公升=10	0.219957	"	倫	0.9657461	加	0.554352
1 deca litre	公斗=10	1.099875	"	潑	0.9657461	客	0.554352
1 hectolitre	公石=10	2.74967	"	蒲	0.9657461	式	0.554352
1 kilolitre	公乘=10	3.4371	"	他	9.6574614	他	5.54352
英國制		通制		庫平制		日本制	
1 gill	及爾	4.2061	公	与	13.719520	与	7.8752
1 Pint	品 脫=4	5.682450	"	合	5.4878079	合	3.15008
1 quart	瓜 升=2	1.13649	"	升	1.0975616	升	.6300163
1 gallon	加 倫=4	4.5459631	"	升	4.3902463	升	2.520065
1 peck	潑 客=8	.909193	"	斗	.37804926	斗	.504013
1 bushel	蒲式 耳=4	.363677	"	石	3.5121970	斗	2.01605
1 quarter	他=25	.29094416	"	石	2.8097576	石	1.612361
1 chaldron	卡 磅 磅=4	1.309237	"	"	12.64391	石	7.25778
日本制		庫平制		通制		英國制	
1 日 勺		1.742116	与	1.803907	公	与	1.269808
1 日 合	=10 日 勺	1.742116	与	1.803907	"	合	3.17452
1 日 升	=10 日 合	1.742116	与	1.803907	"	升	.398365
1 日 斗	=10 日 升	1.742116	与	1.803907	"	斗	1.98407
1 日 石	=10 日 升	1.742116	石	8.039068	"	石	.620023

(三) 衡

庫平制		通制		英國制		日本制	
1 斤		0.596816	公	斤	1.315754	英	磅
1 担	=100 斤	59.6815998	公	斤	0.058739013	英	噸
1 担		0.596815998	公	噸	0.058739013	英	噸
通制		英國制		庫平制		日本制	
1 公 斤	kilogramme	2.204622341	英	磅	1.6755583	斤	担
1 " 斤		0.009842064	英	噸	0.016755583	担	担
1 公 噸	tonne=1000 公	0.9842064	英	噸	16.755583	担	担
英國制		通制		庫平制		日本制	
1 英 磅	pound	0.45359243	公	斤	0.760020555	斤	担
1 英 噸	ton=2240 英	1016.04704	公	斤	17.0244604	担	担
1 英 噸		1.01604704	公	噸	17.0244604	担	担
日本制		庫平制		通制		英國制	
1 日 斤		1.00533	斤	0.600000	公	斤	1.322774
1 日 担	=6.25 日 斤	0.62833	担	3.750000	公	斤	0.00369077
1 日 担		0.62833	担	0.000375	公	噸	0.00369077

鐵路運輸部 旅客運送規則

京滬鐵路 P. S. R. 票式 (2) 站標 I (2) S. A. I (b)

客票 PASSENGER TICKET.

號數 No.

民國 年 月 日 Dated, 19.....

三等 III CLASS

Station From 東便門 TUNGPIENMEN
Station To

Train No. 票價洋 角 Fare \$.....

站長 Station Master.

不准轉借他人 Not transferable.

當日可用逾期作廢 Available for day of issue only.

8934 原人當日可用逾期作廢
國民華中 鐵路 特快車
上海 北京
三等
洋二元捌角
不產中途折下

8934
C. G. R.
Shanghai-Nanking Rly.
1TD, EXPRESS
SHANGHAI NORTH TO NANKING
3rd CLASS
\$ 2.80
Not available for break of journey
8934

(正) 原人當日可用逾期作廢

(反) 原人當日可用逾期作廢

京滬鐵路 P. S. R. 票式 (3) 站標 I (3) S. A. I (r)

包房定座票 RESERVED ACCOMMODATION TICKET.

號數 No.

Train No. 民國 年 月 日 Dated, 19.....

From 至 To

Via

何等車 Class & description of carriage	同行人數 No. of persons in party	包房數目 No. of couples reserved	已付座位儲數 No. of seats paid for	價 Fare	應收數 Amount charged

如乘客已購有等客單程客票應將其號數在此欄內填明并將補儲之數列入票內

*When ordinary single journey tickets have been purchased by the passengers, the numbers of same must be quoted here, and the additional fare or fares only entered on this ticket.

站長 Station Master.

原人可用至星期一零到夜車爲止
南京 蘇州 寧波 杭州 南頭
正 (6) 票
角七元一十

Available for return until Monday including Night Express
NANKING to SOOCHOW to NANKING
1 Class, \$ 11.70
Subject to the Rules & Rates of the Railway. Not transferable. Not available for break of journey.

P. M. L.

站規 I (9)
S.A. I (3)

京奉鐵路

票式 (4)

Class.....
From.....
To.....
Train No..... Date.....
(Figures on Margin Show Fare Paid)

.....等
由.....
至.....
列車號數.....民國 年 月 日
(邊線數目為所付票價)

FARE				PENALTY			
Dollars		cents		Dollars		cents	
0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	1		1	1	1	
2	2	2		2	2	2	
3	3	3		3	3	3	
4	4	4		4	4	4	
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6		6	6	6	
7	7	7		7	7	7	
8	8	8		8	8	8	
9	9	9		9	9	9	

罰款		票價					
角		元		角		元	
0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9

CAUSE CAUSE

因 因

From.....
To.....
Train No..... Date.....
Class.....
(西背)

由.....
至.....
列車號數.....民國 年 月 日
.....等
(西正)

Regular fares are collected without penalty if passenger makes no attempt to conceal that

- | | |
|--|-------------|
| | Letter used |
| 1. He has no ticket | A |
| 2. He desires to ride beyond destination of ticket | B |
| 3. He desires to ride in a higher class of car | C |

Penalty is to be collected according to tariffs for attempting fraud such as attempting without notice to the guard to ride.

- | | |
|---------------------------------|-------------|
| | Letter used |
| 1. Without a ticket | A |
| 2. Beyond destination of ticket | B |
| 3. In a higher class of car | C |

附票背面規則

- 乘客無意隱匿者有下列情形者照普通票價核收
- 1 無車票者
 - 2 欲乘車而票中所載地點者
 - 3 欲乘較低等車位者
- 乘客有意隱匿者有下列情形者故意不通知車守照普通票價核收
- 1 無車票者
 - 2 乘車而票中所載地點者
 - 3 乘較低等車位者

代記字
C B A C B A

鐵路運輸學
附客運票單

鐵路運輸學 附客運票單

票式 (5) 正面

運通銀行發出

往返周遊旅客券

中華國有鐵路局發給

由上海北站

至北京 (正陽門) 往返

經由南京輪渡-浦口-天津

頭等 票價洋七十八元六角五分

由發由此券之日起以一個月內為有效期間

旅客購用此券得在中途停車各站隨意上下除在券上之車站下車外如在中途停車各站下車須將券即在下車之車站由該站長簽字證明否則所發之券悉歸無效

此券須將全券交與通車重者旅客乘坐全行列車或乘用短輪船當加付額外票價

凡至各處旅客須將全券給車上人員驗明其附連之分券須由車上人員剪割若旅客自行剪割即歸無效並須另補票價

此票如因在中途劫獲下車致有一部分未用非經原發交由該站長簽字證明概不退還票價

此票不得轉讓別人

第六券

由浦口

至上海北站

由上海北站 至北京 (正陽門) 往返 周遊旅客券	第五券 由天津 至浦口	旅客須將全券給車上人員驗明若單獨分券作為無效
由上海北站 至北京 (正陽門) 往返 周遊旅客券	第四券 由北京 (正陽門) 至天津	旅客須將全券給車上人員驗明若單獨分券作為無效
由上海北站 至北京 (正陽門) 往返 周遊旅客券	第三券 由天津 至北京 (正陽門)	旅客須將全券給車上人員驗明若單獨分券作為無效
由上海北站 至北京 (正陽門) 往返 周遊旅客券	第二券 由南京輪渡 至天津	旅客須將全券給車上人員驗明若單獨分券作為無效
由上海北站 至北京 (正陽門) 往返 周遊旅客券	第一券 由上海北站 至南京輪渡	旅客須將全券給車上人員驗明若單獨分券作為無效
往返周遊 旅客券	孩童用調查券	由上海北站 至北京 (正陽門) 頭等

票式 (5) 反面

RETURN TOURIST TICKET
(Issued by American Express Co.)

No. A.E.

Issued by Chinese Govt. Rlys.

(Shanghai-Nanking Line)

From SHANGHAI (North)

To PEKING (Chenyangmen)

AND RETURN

via Hanking Ferry-Pukow-Tientsin

FIRST CLASS

Fare \$ 78.65

Available to complete the journey within one month including the day of issue.

This ticket is available for break of journey at any station where the train is scheduled to stop en route. The holder breaking journey at stations en route other than the terminal stations shown on the coupons must present ticket to the Stationmaster for endorsement according to the local rules. If this endorsement is not obtained the coupon will be considered invalid for the remainder of the section shown thereon.

It is only available by ordinary trains but the holder may travel by Express trains or use sleeping berths on payment of the extra charges therefor.

Separate coupons detached from the coupon strip will not be recognized and the holder will be charged the excess fare for the journey being performed.

In the event of part of this ticket being unused no claim for refund will be recognized unless the endorsement of the Stationmaster at the place where the journey is abandoned is obtained in accordance with Regulation.

Not Transferable.

Coupon No. 6

From Pukow

To Shanghai (North)

No. A.E. Shanghai (N.) to Peking (C.M.) Return Tourist Ticket (A. E. Co.)	Coupon No. 5 From Tientsin To Pukow First Class	This coupon is not valid unless presented with other coupons for part of journey not yet performed.
No. A.E. Shanghai (N.) to Peking (C.M.) Return Tourist Ticket (A. E. Co.)	Coupon No. 4 From Peking (C.M.) To Tientsin First Class	This coupon is not valid unless presented with other coupons for part of journey not yet performed.
No. A.E. Shanghai (N.) to Peking (C.M.) Return Tourist Ticket (A. E. Co.)	Coupon No. 3 From Tientsin To Peking (C.M.) First Class	This coupon is not valid unless presented with other coupons for part of journey not yet performed.
No. A.E. Shanghai (N.) to Peking (C.M.) Return Tourist Ticket (A. E. Co.)	Coupon No. 2 From Nanking Ferry To Tientsin First Class	This coupon is not valid unless presented with other coupons for part of journey not yet performed.
No. A.E. Shanghai (N.) to Peking (C.M.) Return Tourist Ticket (A. E. Co.)	Coupon No. 1 From Shanghai (N.) To Nanking Ferry First Class	This coupon is not valid unless presented with other coupons for part of journey not yet performed.
No. A.E. Return Tourist Ticket (A. E. Co.)	Child's Control Coupon	Shanghai (N.) to Peking (C.M.) First Class

<p>票式 (7) 表面</p> <p>中華民國有鐵路旅客聯絡</p> <p>團體旅行票</p> <p>團體代表人</p> <p>..... 先生</p> <p>旅客人數 { 成人 名 { 孩童 名</p> <p> 貳 等</p> <p>票價共洋</p> <p> 元 角 分</p> <p>由發出此票日起.....日內為有效期間</p> <p>由中華民國有鐵路滬寧線發出</p>	<p>票式 (7) 裏面</p> <p>車站段票等級及每百分之折扣</p> <p>從.....至.....等.....折</p>
<p>Chinese Government Railways Through Passenger Traffic</p> <p>PARTY TRIP TICKET.</p> <p>No.</p> <p>Representative of Party M.</p> <p>Number of { Adults..... Passengers { Children.....</p> <p>SECOND CLASS</p> <p>Fare \$.....</p> <p>Available for.....days including date of issue</p> <p>Issued by Chinese Government Railways. (Shanghai-Nanking Line.)</p>	<p>SECTIONS, CLASSES & PERCENTAGES OF REDUCTION.</p> <p>From.....to.....Class.....%</p>
<p>Chinese Government Railways Through Passenger Traffic</p> <p>PARTY TRIP TICKET.</p> <p>No.</p> <p>Representative of Party M.</p> <p>SECOND CLASS</p> <p>Coupon No.....</p> <p>From..... To.....</p> <p>Number of { Adults..... Passengers { Children.....</p> <p>By Ordinary Passenger Trains Passengers may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.</p> <p>Issued by Chinese Government Railways. (Shanghai-Nanking Line.)</p>	<p>中華民國有鐵路旅客聯絡</p> <p>團體旅行票</p> <p>團體代表人</p> <p>..... 先生</p> <p>貳 等</p> <p>票號號數</p> <p>從.....至.....</p> <p>旅客人數 { 成人 名 { 孩童 名</p> <p>普通列車</p> <p>凡持此券旅客乘坐急行列車 使用寢舖者當付以特別價</p> <p>中華民國有鐵路滬寧線發出</p>

鐵路運輸學 附客運票單

鐵路運輸 附客運票單

滬杭甬路 S. H. N. R.	站票 I (8)(甲) S. A. I (h) (G)	滬杭甬路 S. H. N. R.	票式 (11)
本路優待券憑照 PRIVILEGE TICKET CERTIFICATE-LOCAL		本路優待券憑照 PRIVILEGE TICKET CERTIFICATE-LOCAL	
號 No. P.	日 月 年.....192.....	號 No. A.	日 月 年.....192.....
此致 To	站長 The Station Master	此致 To	站長 The Station Master
一張 One	等優待券給與 class privilege ticket to	請發一張 Please issue one	等優待券給與 class privilege ticket to
與持照人 bearer, Mr.	君	與持照人 bearer, Mr.	君
由 From	至 To	由 From	至 To
按普通票價核收 $\frac{1}{4}$ 之 at a $\frac{1}{4}$ of the ordinary fare.		依照發給路員優待券規則按普通票價核收 $\frac{1}{4}$ 之 of the ordinary fare, in accordance with the rules governing the issue of Privilege tickets to Railway employees.	
職 司 Designation		職 司 Designation	

13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	往
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	送
14	滬寧路											站票 I (10) S. A. I (C)	
15	同發乘車票											0000	
16	往返上海北站及吳淞間												
17	民國八年三月份內有效												
18	不能轉用											頭等	
19	.....											購票人	
20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47

(P	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
DOWN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
S. N. L. S. A. I (j)													
COMMUTATION TICKET GOOD BETWEEN													
SHANGHAI NORTH and WOOSUNG													
FOR THE MONTH OF MARCH 1919													
ONLY													
Not Transferable FIRST CLASS													
..... Purchaser													
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41

13	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
京奉路														
往返 天津 及 北京 間														
50 次														
不許轉用														
..... 購票人														
24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10
9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	9	8	7	6	5
40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26
40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
P. M. R. S. A. I (j)														
GOOD FOR 50 TRIPS														
Between TIENTSIN and PEKING														
Not Transferable THIRD CLASS														
..... Purchaser														
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60

式 (12)
教士乘車執照
Clergy Permit

To the Traffic Manager,
.....Railway.

Dear Sir:

I hereby certify that I am a regularly ordained clergyman of
the.....Church.
Located at.....
that I am engaged in no other occupation bearing compensation,
and for the purpose of using the trains of your railway I desire an
order for the purchase of Clerical Tickets during the year.

Yours truly,

(P. O. Address).....
I certify the above statement is correct.

Agents will stamp here

Agents should not fill in this coupon

No.

津浦總局
T. P. L.

式 (10)
官民乘車票
GOVERNMENT PASSENGERS' TICKET.

號數
No.

第幾次車
Train No.

出 From.....

到 To.....

日期
Dated.....192.....

經由
Via.....

摘要 Particulars	數量或重量 Number or weight	普通價 Ordinary rates	共數 元等分分	說明 Remarks
一等 I Class				
二等 II do.				
三等 III do.				
車箱 Carriages				
食料 Animals				
行李 Baggage				
原重 Gross				
免稅重量 Free allowance				
淨重 Net charged				
除去折扣 Less-Discount				
臥車費 Sleeper Charges				
特別費 Special Charges				
合計 Total				

總局發
Authority for Charge
 國
Date
 發給
Issued by

登報員 Booking Clerk
 郵政管理局
 總局發

鐵路運輸部 附客運票單

票式 (14) 封面

Shanghai Nanking Railway No. . First Class 1922	路 鐵 寧 滬 號 第 等 頭 年 一 十 國 民
---	------------------------------------

裏面

CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS
SHANGHAI NANKING LINE
線 寧 滬 路 鐵 有 國 華 中

免 票 First Class Free Pass 頭 等
1922

From 由

To 至

and vice-versa. Available until 可用至

Name 姓名

No. 票號

Subject to the Byelaws of the Railway.
此 票 係 按 交 通 部 條 例 發 出 及 本 路 章 程 辦 理

票式 (13) 背面

This Pass is granted on condition that it is to be used only by the person in whose favour it is issued, and that the use of it shall be taken as evidence of an agreement with the Managing Director that the latter are relieved from all pecuniary or other responsibility to the holder for personal injury, or for delay, or loss of, or damage to property, however caused, that may be sustained by such person while using this Pass.

Any person using this Pass, other than the one in whose favour it is made out, is liable to the penalties which a person incurs by travelling without paying his fare.

This Pass is to be exhibited when required, and the holder of it is subject to the Bye-Laws and other general regulations of the Railway.

持 如 運 此 票 有 誤 免 人 別 至 票 領 入 於 登 遊 檢 視 准 本 用 失 本 局 此 貨 人 章 票 物 自 程 即 錢 如 遇 無 帶 有 負 票 情 持 司 乘 本 此 乘 車 路 票 閱 之 公 乘 照 坐 規 司 車 連 條 不 身 查 須 罰 責 任 受 理 取 責 傷 或 時 處 出 候 察 驗

票式 (13) 正面

免 票 FREE PASS
S. A. 1 (10)

中 華 國 有 鐵 路 滬 寧 線
C. G. R.
SHANGHAI-NANKING LINE.
(此 頁 由 查 票 員 填 發)
(To be filled in by Ticket Collector.)

由 站 From Station To 站
年 月 日
到 期 Date
收 到 日期 Received

免 票 FREE PASS
S. A. 1 (10) No.

中 華 國 有 鐵 路 滬 寧 線
C. G. R.
SHANGHAI-NANKING LINE.
填 發 日 期 年 月 日
Date of issue.

准 由 站 From Station To 站
期 間 Date available
發 給 理由 Reason granted.

職 司 職 司
此 票 係 准 帶 免 票 行 李 一 百 斤
Bottle holder to carry free 1 pounds of baggage.

免 票 FREE PASS
S. A. 1 (10)

中 華 國 有 鐵 路 滬 寧 線
C. G. R.
SHANGHAI-NANKING LINE.

由 站 From Station To 站
期 間 Date available
發 給 理由 Reason granted.

職 司 職 司
此 票 係 准 帶 免 票 行 李 一 百 斤
Bottle holder to carry free 1 pounds of baggage.

票式 (16)

TIENTSIN-PUKOW RAILWAY
Ferry Ticket

Shiakwan Wharf
Pukow Wharf
3rd Class 5 cents

6931

6931

背面

JULY 27 1922

津浦鐵路
乘船渡江
迎送客頭
票頭

下碼頭
至碼頭

浦口
三等

五分

正面

據票行李行 (章四第)

票式 (17)

滬杭甬鐵路

No.....

發站.....

到站.....

免費行李憑單

年 月 日 第 次車

行李號牌數	等級	人員	件數	斤量	餘記

此片交旅客為行李接受之証據

.....行李員

票式 (15)

國民華中
路鐵甯滬

站北海上海

須照本路章程規則辦理

月台票

原入當日一點鐘內可用
執此票者不得登車

十五十六十七十八十九二十二十一二十二二十三二十四

一二三四五六七八九十一十二十三十四

分五洋
3274

面正

Platform Ticket charge

Shanghai North 5¢

Available for one hour on date of issue only.
This ticket does not entitle the holder to board any train.

Subject to the Bye-laws and Rules of the Railway.

背面

鐵路運輸學 附客運票單

號數 No. T
 行年保險收據 (FOR OWNER'S SIGNATURE)
 INSURED BAGGAGE TICKET
 From SHANGHAI NORTON
 經由 滬口
 VIA PUKOW

號數 No. T
 行年保險收據 (FOR OWNER'S SIGNATURE)
 INSURED BAGGAGE TICKET
 From SHANGHAI NORTON
 經由 滬口
 VIA PUKOW

日期 Date	日期 Date	日期 Date
包數 No. of Packages	包數 No. of Packages	包數 No. of Packages
件數 No. of Pieces	件數 No. of Pieces	件數 No. of Pieces
毛重 Gross Weight	毛重 Gross Weight	毛重 Gross Weight
淨重 Net Weight	淨重 Net Weight	淨重 Net Weight
運費 Freight	運費 Freight	運費 Freight
保險費 Insurance	保險費 Insurance	保險費 Insurance
聲明價值 Declared Value	聲明價值 Declared Value	聲明價值 Declared Value

PARTICULARS OF INSURANCE

一 One... 聲明價值 Declared Value

二 Two... 聲明價值 Declared Value

三 Three... 聲明價值 Declared Value

四 Four... 聲明價值 Declared Value

五 Five... 聲明價值 Declared Value

六 Six... 聲明價值 Declared Value

七 Seven... 聲明價值 Declared Value

八 Eight... 聲明價值 Declared Value

九 Nine... 聲明價值 Declared Value

十 Ten... 聲明價值 Declared Value

新嘉坡總行 亞細亞保險有限公司

此票號所列各款均根據各聯運總行李規則今特
 一 搬運 搬運
 二 搬運 搬運
 三 搬運 搬運
 四 搬運 搬運
 五 搬運 搬運
 六 搬運 搬運

凡 搬運 搬運
 一 搬運 搬運
 二 搬運 搬運
 三 搬運 搬運
 四 搬運 搬運
 五 搬運 搬運
 六 搬運 搬運

凡 搬運 搬運
 一 搬運 搬運
 二 搬運 搬運
 三 搬運 搬運
 四 搬運 搬運
 五 搬運 搬運
 六 搬運 搬運

鐵路運輸學 附客運票單

運送保險行李或包裹價值聲明書

具聲明書人：今有行李或包裹交與鐵路
 保險由 站運至 鐵路 站遵照
 各路聯絡運輸掛號保險章程後列價值按
 每百元收洋二角五分之定章願繳保險費茲
 將物品價值列後

中華民國 年 月 日具聲明書人

行李或包裹之形式	內裝何物	價值若干	價值總數
標記			
重量			
鐵路	票號	保險費若干	某次車運管理包件員簽名
簽填	或行		
各款	或包		
注意	包裹必須包鎖穩固方准保險		

票式 (30) (背面)

BAGGAGE OR PARCELS DECLARATION OF VALUE

....., the undersigned, offer the following packages to the.....
 Railway for conveyance by the ^{Passenger Through Traffic} service
 from..... Station to..... Railway, which..... wish
 Station on the.....
 insured for the following value at 1/4 of 1% premium per

Description and marks	Full description of contents	Value
		\$ cts.
Total value.....		\$

..... certify the foregoing to be correct list of the contents and their value.
 19..... Signature.

.....
 (For Railway use)
 Train No..... Ticket No..... Premium \$.....
 19.....
 Baggage Clerk.

反面

鐵路運輸學
附客運票單

S. H. N. R.

票式 (18)

本路行李收據
BAGGAGE TICKET (FOR OWNER)-LOCAL

號數
No. A

由 From..... 至 To.....

日期 Date	客票 Passenger's Ticket		行李件數 Number of pieces	行李總重量 Total weight	斤 Catties
	等級 Class	號數 No.		免費重量 Free allowance	斤 Catties
				逾限重量 Excess weight	斤 Catties
第幾次車 Train No.				運費 Freight paid	
				裝卸費 Handling Receipts	
				合計 TOTAL \$	

行李員 Baggage Clerk

滬杭甬鐵路 S. H. N. R. 行李號牌 BAGGAGE LABEL 由 From 至 To..... 號數 No.	滬杭甬鐵路 S. H. N. R. 行李號牌 BAGGAGE LABEL 由 From 至 To..... 號數 No.	滬杭甬鐵路 S. H. N. R. 行李號牌 BAGGAGE LABEL 由 From 至 To..... 號數 No.
--	--	--

票式 (21)



鐵路運輸 附客運票單

漢事鐵路 票式 (24) 本路包件票據原主收執 PARCELS TICKET (FOR OWNER)-LOCAL.		(第五章) 包裝票據	
號數 N. B. 由 From 至 To			
日期 Date	種類 Description	重量 Weight 斤 Catty-s	寄包件人 Name of Sender 收包件人 Name of Consignee
		運費 Paid) Freight To pay) 裝卸費 Handling Receipts 付貨收銀用錢 O.D. Commission 合計 Total \$	
第幾次車 Train No.		包裝員 Parcels Clerk.	
漢事鐵路 S. N. R. 包裝票據 PARCELS LABEL 由 From 至 To 號數 N. B.		漢事鐵路 S. N. R. 包裝票據 PARCELS LABEL 由 From 至 To 號數 N. B.	
漢事鐵路 票式 (27) SERVICE PARCELS TICKET-LOCAL. 寄包件人 FOR OWNER			
號數 N. B. 由 From 至 To 第幾次車 Train No.		日期 Date 年 月 日 車站 Station 部門 Department 包件數 No. of packages 重量 Weight 內容 Contents 價目 Rate 金額 Amount charged d. \$ 分類 Allocation 收到 Received 收貨人 Consignee 包裝員 Parcels Clerk	
漢事鐵路 票式 (26) CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS. 京奉鐵路 PEKING-MUKDEN LINE. 保險包件票據 Insured Parcels Labels. 自發自島 From Chihwan-tan 由發器本須知 By train No. 至北京 (序奉綫) To Peking (Peking Mukden Line) 經由烟台 via Fengtai 年 月 日 19..... 第幾號 No.			

鐵路運輸學 附寄運票單

票式 (29) A

站規 I (16)
S. A. I (6)

中華國有鐵路滬寧綫
C. G. R.—SHANGHAI-NANKING LINE.

國內包裹聯運
DOMESTIC THROUGH PARCELS TARIFF.

由上海北站
From SHANGHAI NORTH STATION.

票數
No.

收發交貨憑單
C. O. D. CERTIFICATE.

寄包人收存
To the SENDER.

包裹票 Parcels Ticket		包裹之形式及物品 Description of parcel & contents	寄包站 Destination Station	寄包人姓名 Name of Sender	收包人姓名 Name of Consignee	交貨應收之款 Amount of C. O. D.
日期 Date	票數 No.					\$ cents

上項包裹交到應收之款 元 角 分
于北站收到并通知起站後由起站照數交付原寄包裹人 并取回此項憑單
The amount of C.O.D. Dollars _____
for the above mentioned parcel shall be paid to the sender in exchange for this certificate on receipt of advice that the amount of C.O.D. has been collected at the destination station.
民國 年 月 日

站長
Station Master.

寄包人聲明貨品及價值
SENDER'S DECLARATION.

茲證定上開各項貨品暨其價值均確實無誤
I hereby certify that the above is a true statement of the contents and actual value of the parcel.
寄包人簽押蓋戳
Senders

收款交貨收據
C. O. D. RECEIPT.

中華國有鐵路滬寧綫
To the C. G. R., SHANGHAI-NANKING LINE.
上海北站台照
SHANGHAI NORTH STATION.

茲收到上項包裹交到應收之款 元 角 分 此據
Received the amount of C.O.D. Dollars _____
as per particulars entered above.

民國 年 月 日 寄包人 具
Sender.

NOTE

(注意)

Payment of C.O.D. amount will only be made on surrender of this "certificate" and "receipt" duly signed by the sender, after the "collection notice" has been received from the destination station.

此項包裹交到時應收之款須先得站通知確已收到并須由寄包人將憑單繳還并將收據簽押後始可發給

票式 (29) B

站帳 I (16)
S. A. I (6)

中華國有鐵路滬寧綫
C. G. R.—SHANGHAI-NANKING LINE.
國內包裹聯運
DOMESTIC THROUGH PARCELS TRAFFIC.

由上海北站
From SHANGHAI NORTH STATION.

號數
No.

收款交貨通知書
C. O. D. ADVICE.

站長鑒
To the STATION MASTER.

某站
STATION.

某路
LINE.

包裹票 Parcels Ticket		包裹之形式及物品 Description of parcel & contents	包裹站 Destination Station	寄包裹人姓名 Name of Sender	以包裹人姓名 Name of Consignee	交貨應取之款 Amount of C.O.D.
日期 Date	號數 No.					
						\$ cents

上項包裹交到應取之款 元 角 分
交貨時請 貨運代收為荷

Please collect Dollars
the amount of C.O.D. from the consignee in exchange for the above mentioned parcel.
民國 年 月 日

..... Station Master. 長

中華國有鐵路國內包裹聯運
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS, DOMESTIC THROUGH PARCELS TRAFFIC.
收款交貨通知書
C. O. D. COLLECTION NOTICE.

站長鑒 上海北站 SHANGHAI NORTH STATION. 滬寧綫
To the STATION MASTER.

年 月 日 號第 號收款交貨通知書內應取之款
轉發寄包裹人為荷 日由收包裹人付訖請 貨處

The amount of C. O. D. Dollars
shown in the C. O. D. Advice No. from dated 19..... having
been collected from the consignee on 19....., please pay the said sum to the sender.

..... Station Master. 長

..... Station.

..... Line. 路

NOTES.

(附 註)

1. The C.O.D. "advice" will be retained by the destination Station-master. 一 收款交貨通知書應由該站站長收存
2. The C.O.D. "collection notice" will be returned to the forwarding Station Master after the amount of C.O.D. has been collected from the consignee. 二 該站收到交貨應取之款後即將該站帶來收款交貨通知書寄回該站

ADVICE TO CONSIGNEE. 通知收包裹人

啟者茲有包裹一件上寄明交運 閣下收現已運到本站請由本日起七
日以前前來提取此致

A parcel addressed to you has been received at this Station. Please arrange to take delivery
within 7 days from this date.

民國 年 月 日
..... Station Master. 長

站

號

..... Station.

..... Line.

鐵路運輸單 附客運票單
To be sent to the Station Master at destination station. 此通知書交該站站長

滙豐銀行
S. M. R.

單式 (1)

第 2 號

REQUISITION FOR TICKETS

民國 年 月 日

(第七章)

客運進款票據

Station
Date

站名
日期

Class
Class

等級
等級

Number of Tickets on hand
現有票數
Number of Tickets Required
所需之數

For A. O. Comp. chng.
For A. O. Comp. chng.

Use only
Use only

Closing Dis.
Closing Dis.

在票簿
Total
Total
Total

TICKET STOCK BOOK

單式 (2)

第 3 號

組別	第一等	第二等	第三等	第四等	附註
REQUISITION No.	收到客票數目 Closing No. of tickets received	附註			

TICKET COLLECTOR'S REPORT.

單式 (A) 1

第 4 (B) 號

STATION FROM

由何站

STATION TO

至何站

Serial numbers

票號

First Class

一等

Second Class

二等

MISSION NUMBER

號數

Remarks

附註

滙豐銀行

鐵路票據簿 定期票簿

單式(4)2

由何站 STATIONS FROM	三等 THIRD		四等 FOURTH		由何站 STATIONS FROM		等級 Class	冊數 Number	冊號 Name of the irregularity
	起 Commencing	迄 Closing	起 Commencing	迄 Closing	三等 THIRD	四等 FOURTH			

單式(4)4

由何站 STATIONS FROM	三等 THIRD		四等 FOURTH		MISC. TICKETS 各種票 冊數 Numbers	等級 Class	冊數 Number	冊號 Name of the irregularity
	起 Commencing	迄 Closing	起 Commencing	迄 Closing				

單式(4)3

由何站 STATIONS FROM	睡 車 票 SLEEPER TICKETS		特 期 票 SPECIAL TICKETS		MISC. TICKETS 各種票 冊數 Numbers	等級 Class	冊數 Number	冊號 Name of the irregularity
	起 Commencing	迄 Closing	起 Commencing	迄 Closing				

單式(4)5

由何站 STATIONS FROM	半價票冊數 NUMBERS OF HALF TICKETS			
	一等 FIRST	二等 SECOND	三等 THIRD	四等 FOURTH

冊號 Station Jockey

漢口鐵路
S. M. R.

單式 (3) I

附錄 7 (2)
S. A. 7 (b)

發售聯運票報單
RETURN OF THROUGH TICKETS SOLD.

站
STATION.

For the month of 19.....
民國 年 月 日

發售聯運票報單
STATEMENT OF NON-SOLD TICKETS.
到站地點 等號 附註
Station to Class Remarks

發售半票報單
STATEMENT OF UNSOLD HALF TICKETS.
到站地點 等號 附註
Station to Class Remarks

旅客總報單 SUMMARY OF PASSENGERS.

類別 DESCRIPTION	一等 (FIRST)		二等 (SECOND)		三等 (THIRD)		總數 (TOTAL)	
	旅客人數 No. of Passengers	共計 Amount	旅客人數 No. of Passengers	共計 Amount	旅客人數 No. of Passengers	共計 Amount	旅客人數 No. of Passengers	共計 Amount
R-1-1 Ordinary tickets 普通客票								
Do. (Sleeper charges) 睡車特別附加費								
Do. (Special charges) 特別附加費								
Sub total 小計								
R-1-2 Government 政府								
R-1-3 Privileges 優待								
R-1-4 Excursions 遊覽								
R-1-6 Sleeper charges 睡車特別附加費								
R-1-7 Special charges 特別附加費								
R-1-8 Season tickets 定期票								
Total 合計								

漢口鐵路 旅客總報單

臺灣鐵路 車站帳簿

單式 (3) 2

到站車站 STATIONS TO	起 Commenc- ing	訖 (Closing)	第一等			FIRST CLASS														
			非發票數 To be ac- counted for	發票數 Less Not Issued	實發票數 Issued	共計 Amount \$	分攤數 PROPORTIONS DUE TO													
							本路 Home Line	路 Railway												
合計 Total																				

單式 (3) 3

到站車站 STATIONS TO	起 Commenc- ing	訖 (Closing)	第二等			SECOND CLASS														
			非發票數 To be ac- counted for	發票數 Less Not Issued	實發票數 Issued	共計 Amount \$	分攤數 PROPORTIONS DUE TO													
							本路 Home Line	路 Railway												
合計 Total																				

單式 (3) 4

到站車站 STATIONS TO	起 Commenc- ing	訖 (Closing)	第三等			THIRD CLASS														
			非發票數 To be ac- counted for	發票數 Less Not Issued	實發票數 Issued	共計 Amount \$	分攤數 PROPORTIONS DUE TO													
							本路 Home Line	路 Railway												
合計 Total																				

民國 年 月 日
Dated 19.....

庫長 Station Master

鐵路運輸學 附客運票單

滬甯鐵路 S. N. R. 單式 (5) 站帳 9 S. A. 9

補 價 票 報 單
RETURN OF EXCESS FARES

號數 No. 列車 Train 站 Station

民國 年 月
For the month of 19.....

日期 Date	補票號數 Excess Fare Ticket No.	補收數 Amount Recovered			收歛日期 Date of Receipt of cash
		普通票價 At ordinary fares	罰款 Penalty charges	共計 Total	

滬甯鐵路 S. N. R. 單式 (6) 站帳 10 (1) (3) 及 (5) S. A. 10 (a) (c) & (e)

本 路 運 出 報 單
RETURN OF FORWARDED-LOCAL

..... 站
Station

民國 年 月
For the month of 19.....

日期 Date	車票 號數 Tickets No.	至何站 Station To	數目及類別 Number and Description	總重量 Total weight		核收數 Amount charged			共計 Total
				免費 Free	收費 Charged	運費 Freight	裝卸力 Handling Receipts		

滬甯鐵路 S. N. R. 單式 (7) 站帳 10 (2) (4) 及 (6) S. A. 10 (b) (d) & (f)

本 路 運 入 報 單
RETURN OF RECEIVED-LOCAL

..... 站
Station

民國 年 月
For the month of 19.....

日期 Date	車票 號數 Tickets No.	由何站 Station From	數目及類別 Number and Description	總重量 Total weight		核收數 Amount charged			共計 Total
				免費 Free	收費 Charged	運費 Freight	裝卸力 Handling Receipts		

站 民 國 年 月 份

.....STATION, for the month of.....19.....

CR. 我方

類 別 PARTICULARS	日期 Date	現款 Cash	憑單 Vouchers	此類備會 計處之用 For A. O. use only	日期 Date	現款 Cash	憑單 Vouchers	此類備會 計處之用 For A. O. use only	貸方 Total Credit		
									銀元 角分 \$ cts.		
	1				承上						
	2				b.f.						
	3				17						
	4				18						
	5				19						
	6				20						
	7				21						
	8				22						
	9				23						
	10				24						
	11				25						
	12				26						
	13				27						
	14				28						
	15				29						
	16				30						
	17				31						
	接下 C.O.				合計 Total						
除去貼水 Less-Premium.....											
特別貸方數目 By † Special credits as under :—											
合計 Total.....											
結餘 (見背面清單) 移轉下月帳內 By Balance (as per list at the back) carried over to next month											
總計 Grand Total.....											
營業簿摘要 SUMMARY FOR TRAFFIC BOOK				銀元 \$	角分 cts.	他路營業之詳細記載 DETAILS OF FOREIGN TRAFFIC				銀元 \$	角分 cts.
旅客業務 Passenger Service											
其他營業進款 Other Operating Revenue											
他路 Foreign Railways											
合計 Total...						共計 Total...					
每目須詳細註明 † Details to be given for each item.											
.....										站長 Station Master.	

鐵路運輸學 附客運票單

匯算辦法
S. H. R.
DR. 借方

單式(13) 正面
旅客業務平衡表
PASSENGER SERVICE BALANCE SHEET of.....

詳細帳目 DETAILS	借方類別 PARTICULARS OF DEBITS				借方總數 Total Debits	
	本路營業 Local Traffic	轉運營業 Through Traffic		此類應會 計處之用 For A. O. use only	總元 \$	角分 cts.
		本路應得之數 Home Line proportion	他路應得之數 *Foreign Railway proportions				共計 Total
結餘 To Balance						
旅客業務 PASSENGER SERVICE.						
旅客 To Passengers	本路 Local	普通 Ordinary	政府 Government			
	他路 Foreign					
優待票 To Privilege						
遊覽票 To Excursion						
補價票 To Excess fares						
臥車票 To Sleeper charges						
特別費 To Special charges						
定期票 To Season tickets						
行李及貨物 To Baggage and Specie	本路 Local	公眾 Public	政府 Government			
	他路 Foreign					
包裹 To Parcels	本路 Local	發出—預付運費 Forwarded, paid	收到—未付運費 Received, to pay			
	他路 Foreign					
車輛及動物 To Carriages and Animals	本路 Local	公眾 Public	政府 Government			
	他路 Foreign					
專車 To Special Trains						
其他 To Miscellaneous (棺槨及屍身在內) (including coffins and corpses)						
共計 (除去上月結餘) Total (exclusive of balance)						
OTHER OPERATING REVENUE.						
電報 To Telegraph						
租金 To Rents						
站、車上特許利益 To Station and Train privileges (小販執照月台票等) (vendors fees, platform tickets etc.)						
其他 To Miscellaneous (罰款保險費等) (fines, insurance, etc.)						
與會計處來往之借項 (另單) To Audit and Accounts Office debits as per memo						
總計 (上月結餘在內) Grand Total (inclusive of balance)						
除去應退還之款 Less—Refunds as per contra, etc.						
淨借項 Net debits						
貸項 Credit (cash and vouchers)						
結餘 Balance						

附註 此圖及雙線以下各項應由會計處填寫
Note.—*Entries in these columns and below the double line will be filled up in the Audit and Accounts Office.

民國 年 月 日
Dated.....19....

單式 (13) 反面
錯誤表
LIST OF ERRORS

類別 PARTICULARS	借方數目 Amount of debit		附註 REMARKS	票 TICKET	
	銀元 \$	角分 cts.		號數 No.	日期 Date

鐵路運輸學 附客運票單

單式 (13) 反面
未付運費包裹表
LIST OF OUTSTANDING "TO PAY" PARCELS

發站 Stations From	包裹件數 No. of parcels	收貨人姓名 Name of Consignee	數目 Amount		未收之理由 Why Outstanding
			銀元 \$	角分 cts.	

鐵路運輸學 附寄運票單

臺灣鐵路 S. N. R.		單式 (8)						站帳 II (1) S.A. II (a)			
本路發運收款交貨包運報單 RETURN OF C. O. D. PARCELS FORWARDED—LOCAL											
站 Station											
日期 Date	客票 號數 Ticket No.	至何站 Station To	重量 Weight	收款交貨 通知書 號數 C. O. D. Certificate No.	收款數目 C. O. D. Amount	保險價值 Value insured	核收數 Amount Charged				備 考 Remarks
							收款交貨 佣金 C. O. D. Commission	保險稅 Insurance premium	運費 Freight	共計 Total	
臺灣鐵路 S. N. R.		單式 (9)						站帳 II (2) S.A. II (b)			
本路運到收款交貨包運報單 RETURN OF C. O. D. PARCELS RECEIVED—LOCAL											
站 Station											
民國 年 月 For the month of.....19.....											
日期 Date	客票號數 Ticket No.	由何站 Stations From	重量 Weight	核收數 Amount Charged	收款交貨 C. O. D.			備 考 Remarks			
					通知書號數 Advice No.	所收數 Amount Collected	收到日期 Date of Collection				
臺灣鐵路 S. N. R.		單式 (10)						站帳 I4 S.A. I4			
BLOCK 儲存行李包運等報單 RETURN OF STORAGE ON BAGGAGE, PARCELS, ETC.											
站 民國 年 月份 Station For the month of.....19.....											
日期 Date	票 號 Number of Ticket	所收數 Amount collected	日期 Date	票 號 Number of Ticket	所收數 Amount collected	承上 Bro't forw'd.					

警察廳警務部 警察廳警察課

警察廳
P. S. L.

單式 (17)

存式

物票單第.....號
INACCURACY NOTE NO.....
民國 年 月 日

正張
Original

站 Station
For the month of..... 192

日期 Date	何種票號 No. of Invoice or ticket	至站 Station to	原開之數 As charged	照收之數 As corrected	短收之數 Difference	簡略理由 Particulars.
			\$ 角分 cts.	\$ 角分 cts.	\$ 角分 cts.	
		計表 Total				

注意：此單如勘誤不符須於收到後三日內將理由簽呈送呈會計課序核
NB.—If any dispute arises please state reasons in writing and return this to audit office within 3 days.

民國 年 月 日
Date..... 192 .
檢閱課課長
Chief of Audit Section
核對員
Clerk

粵漢鐵路
S. N. R.

旅客進站日期報表
PASSENGER REVENUE DAY BOOK

民國...年...月...日
For the...

第 5 (A)
S.A. 5(a)

至何站 Stations to	起號 (commencing number	迄號 (finishing number	發出總數 Total number issued	送交各站 Small Numbers Sent to Ch. Acct.	未化明票 Numbers on non- issued tickets	售出總數 Total number sold	價目 Fare	票款 Amount
I	2	3	4	5	6	7	8	9
								洋 \$ 角分 c.

粵漢鐵路
S. N. R.

旅客進站日期報表
SUMMARY OF PASSENGER REVENUE DAY BOOK AT

Station, for the month of... 19...

單式 (12)

民國...年...月

第 6
S.A. 6

日期 Date	普通 Ordinary		客票 Government		郵票 Express		特別 Special		行李及貨物 Bags & Parcels		包運費 Fares		租稅及 Other		其他營業進款 Other Receipts		入帳 In Book		合計 Total			
	本路 Home	外路 Foreign	本路 Home	外路 Foreign	本路 Home	外路 Foreign	本路 Home	外路 Foreign	本路 Home	外路 Foreign	本路 Home	外路 Foreign	本路 Home	外路 Foreign	本路 Home	外路 Foreign	本路 Home	外路 Foreign	本路 Home	外路 Foreign	本路 Home	外路 Foreign

粵漢鐵路
S. N. R.

滬寧鐵路
S. N. R.

單式 (16)

站號 61
S. A. 61

售票員收入現款清單
BOOKING CLERKS' RECORD OF CASH RECEIVED.

民國 年 月 日

Dated, 192.....

列車號數 Train No.	車等 Class of Traffic	銀圓及鈔票 Dollars & Notes			二角 20 c.	一角 10 c.	銅元 Coppers	共計 Total	行李員及售票員簽名 Baggage and Booking Clerks' signatures	附記 Remarks
		國幣 Chinese	英洋 Mex	洋						
本日共計 Total for the day.										
總售票員簽名 Chief Booking Clerk's Signature.										

滬杭甬鐵路
S. H. N. R.

單式 (14)

站號 63
S. A. 63

營業進款概數旬報單
APPROXIMATE RETURN OF TRAFFIC

民國 年 月 日至 日
for the Ten Days ended, 19.....

Station

類別 PARTICULARS	張數或重量 No. or Weight	分配數目 Proportions due to	
		他路 Foreign Railways	本路 Home Line
客運業務 PASSENGER SERVICE :-			
旅客 Passengers			
其他進款 Other			
旅客共計 Total Passenger...			
貨運業務 GOODS SERVICE :-			
貨物 Goods			
發出附付運費 Forwarded, paid			
發出附付運費 Forwarded, to pay			
發出記帳 Forwarded, on credit			
其他進款 Other			
貨物共計 Total Goods...			
雜項 SUNDRIES			
電報, 月台票, 及行李包裹之保險費等項 Telegraph, platform tickets, insurance on parcels and baggage, etc., etc.			
總計 Grand Total...			

每送一日十一月二十一日送呈會計處長

N.B.—To be submitted to the Chief Accountant on the day following the last day of the period to which the return relates.

民國 年 月 日

Dated, 19.....

站長 Station Master.

鐵路運輸學 附客運票單

號式 (19) 正面 號帳 62
S. H. N. R. S. A. 62

CASH REMITTANCE NOTE

號 號 號
No. Station remitted to the Audit and Account's Office on 19.....
Cashier's

號 號 號
No. Station remitted to the Audit and Account's Office on 19.....
Cashier's

現款 CASH	紙元 \$	角分 cts.
存款支票 Cheques		
匯票 Native Orders		
外國銀行鈔票 Bank Notes (Foreign Banks)		
本國銀行鈔票 Bank Notes (Chinese Banks)		
墨西哥 Dollars (Mexican)		
中國 Dollars (Chinese)		
一分銀幣 Ten cent pieces		
五分銀幣 Five do.		
銅元 Copper do.		
現款共計 Total Cash		

憑單 VOUCHERS	紙元 \$	角分 cts.
憑單共計 Total Vouchers		
總計 Grand Total		

號帳 62
S. H. N. R. S. A. 62

CASH REMITTANCE NOTE

號 號 號
No. Station remitted to the Audit and Account's Office on 19.....
Cashier's

號 號 號
No. Station remitted to the Audit and Account's Office on 19.....
Cashier's

現款 CASH	紙元 \$	角分 cts.
存款支票 Cheques		
匯票 Native Orders		
外國銀行鈔票 Bank Notes (Foreign Banks)		
本國銀行鈔票 Bank Notes (Chinese Banks)		
墨西哥 Dollars (Mexican)		
中國 Dollars (Chinese)		
一分銀幣 Ten cent pieces		
五分銀幣 Five do.		
銅元 Copper do.		
現款共計 Total Cash		

憑單 VOUCHERS	紙元 \$	角分 cts.
憑單共計 Total Vouchers		
總計 Grand Total		

號帳 62
S. H. N. R. S. A. 62

CASH RECEIPT

號 號 號
No. Station remitted to the Audit and Account's Office on 19.....
Cashier's

號 號 號
No. Station remitted to the Audit and Account's Office on 19.....
Cashier's

現款及憑單同現款及憑單
DETAILED CASH RECEIPTS
AND CASH RETURNED

紙元 \$	角分 cts.
共計 Total	
收支員 Cashier	

站 長
Station Master

站 長
Station Master

站 長
Station Master

船務通帳簿 附客票賬簿

營業進款 Operating Revenues	收入進款 日額 on which stamp	現款 Cash	票單 Vouchers	共計 Total
客運票務 Passenger Ser- vice				
貨運票務 Goods Service				
雜項 Sundries				
共計 Total				
		貼水		
		Add—Premium 總數(對照單頁)		
		Total as per revenue \$...		
<p>凡盈虧之數應隨客運帳項下收支 Any deficit or excess to be debited or credited (as the case may be) to passenger account only.</p> <p>中票整票及過單或雜項解款單概要 Details of half and whole tickets, certificates or sundry remittances.</p>				
營業進款 Operating Revenues	收入進款 日額 on which stamp	現款 Cash	票單 Vouchers	共計 Total
客運票務 Passenger Ser- vice				
貨運票務 Goods Service				
雜項 Sundries				
共計 Total				
		貼水		
		Add—Premium 總數(對照單頁)		
		Total as per revenue \$...		
<p>凡盈虧之數應隨客運帳項下收支 Any deficit or excess to be debited or credited (as the case may be) to passenger account only.</p> <p>中票整票及過單或雜項解款單概要 Details of half and whole tickets, certificates or sundry remittances.</p>				
營業進款 Operating Revenues	收入進款 日額 on which stamp	現款 Cash	票單 Vouchers	共計 Total
客運票務 Passenger Ser- vice				
貨運票務 Goods Service				
雜項 Sundries				
共計 Total				
		貼水		
		Add—Premium 總數(對照單頁)		
		Total as per revenue \$...		
<p>凡盈虧之數應隨客運帳項下收支 Any deficit or excess to be debited or credited (as the case may be) to passenger account only.</p> <p>中票整票及過單或雜項解款單概要 Details of half and whole tickets, certificates or sundry remittances.</p>				

鐵路運輸學 附貨運票單

單式 (3)

中華國有鐵路京奉綫
PEKING-MUKDEN LINE—CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS

車輛冊
Car Register

車站
Station

車輛號數 No. of Car	載重噸數 Carrying Capacity	屬某路 Owning Railway	重車或空車 Loaded or Empty	由某次車來 Train by which received	由何日來 Date on which received	由某次車去 Train by which dispatched	由何日去 Date on which dispatched	重車或空車 Loaded or Empty	附記 Remarks

單式 (4)

中華國有鐵路京奉綫
PEKING-MUKDEN LINE—CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS

車務員車日報單
Traffic Inspector's Daily Report

年 月 日
Date.....19.....

日期 Date	曾至何站 Stations visited	列車次數 No. of train	隨車 On Train		貨驗客貨票情形 Result of Examination of Tickets or Invoices	附記 Remarks
			由某站 From	至某站 To		

倘有意外情事當另行詳報
Special report to be sent in as occasion may demand

簽押

.....Signature

單式 (5)

中華國有鐵路京奉綫
PEKING-MUKDEN LINE—CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS

車輛出入機廠機車日誌
Daily Report of Cars in and out of workshop Loco. shed

年 月 日
Date.....19.....

車號 Car No.	種類及容積 Description and Capacity	入 In		出 Out		附記 Remarks
		時刻 Time	日期 Date	時刻 Time	日期 Date	

簽發
Countersigned

站長

.....Station Master
車務員長
Traffic Inspector.....車站
Station

鐵路運輸單
附貨運票單

單式(8)
中 華 國 有 鐵 路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS,
京 綏 綏
PKING-SUIYUAN LINE.
車 輛 報 告
CAR REPORT

Code T.M 發文日期簿 Forwarding Journal 號數 No. 收文日期簿 Receiving Journal.....

至 To		由 From	
站 Station		站 Station	
Words 字數	Date 日期	Time 時間	REMARKS 備考
		點 H. 分 M.	
送 Person 寄 人 To		由 Person 寄 人 From	
Note:--Number of Cars (not axles) to be given. 註：填明車輛數目(勿填軸數)			
車之種類 Class of Cars	出站數 Outwards Loaded Up 上 Down 下	進站數 Inwards Loaded	空車 Empty
本路 Local	40To		需用車輛 Wanted Cars
	30To		
	20To		
	10To		
	30Tc		
	30Tf		
	30Tb		
	20Py		
	Pg		
鐵路 Foreign 總數 Total			

寄發人簽名 Sender's Signature 站名 Name of Station
 收由 Recd. from 寄至 Sent to
 鐘點 At. h. m. by 鐘點 At. h. m. by 主客 In Charge
 *Each line to print under "Local" the classification of its own cars.
 各路須在本路字下填明該路貨車之種類

單式(7)
中 華 國 有 鐵 路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS,
京 綏 綏
PEKING-SUIYUAN LINE.
車 輛 分 配 表
Station Car Allocation Sheet.
每日十八鐘截止之日期 年 月 日
for 24,00 hrs. ending at 6,00 p.m.192.....

商號名稱 Name of Firm	在站待運之貨物噸數 Tonnage of Goods at Station for Shipment	分配車輛數目情形 Description and Nos. of Cars Allocated

鐵路運輸 貨運規則

格式 (11) 正面

列車日程表 TRAIN WAYBILL

號數

No.

列車次數 Train No. 站名 Station
 發站 From 日期 Date
 到站 To 日期 Date
 車次 車次
 規定容量 Rated Capacity
 車次 車次

規則 INSTRUCTIONS

The Guard in charge of each train must be furnished with the Waybill properly filled in, and he is responsible for checking it and seeing that it agrees in all respects with the vehicles on the train. 凡車輛在車上時，守車員應將列車日程表妥為填寫，並負責檢查，並確保其與車輛相符。
 If any vehicles are attached at intermediate stations the Guard is responsible for entering them on his waybill and for checking the correctness of the entries. 凡車輛在車站間附加時，守車員應將其登入日程表內，並負責檢查其正確性。
 Only one vehicle to be entered on each line of the Summary. Entries to be entered together with the loaded in the order in which the train is marshalled but will be indicated by the letter "E" in column, 每種車輛只准填寫一次。各項車輛應同時填寫，並按其在列車中裝載的順序，但將在欄位中用字母 "E" 表示。
 Guards must be very particular in seeing that the description of the vehicles entered on the waybill is correct, also that the tonnage of all wagons on the train and the contents are entered in the proper columns. 守車員必須非常細心，務須將車輛之種類、噸數及內容物，均按適當欄位填寫。
 In the case of local cars the class or description should be entered in column 16, but the initials only of the owning lines require to be given for foreign cars. 凡本路車輛，其種類或描述應填入第 16 欄，但外國車輛只需填寫所有權路綫之簡字。
 This form must be filled in by starting station. The entries must be made on separate sheets for the divisions where vehicle is rimping through. The letters should be scored out according to the district for which the form is used. 此格式應由起程站填寫。凡車輛通過各段，應分別填寫，並註明各段簡字。
 凡車輛通過各段，應分別填寫，並註明各段簡字。

ATTACHED 掛上

CAR 車輛

掛號次序 Position from Locomotive	車輛種類 Initials or Description	車號 No.	軸數 No. of Axles	載重 Capacity in Tons	空車號碼 Empty No.	山 From	至 To	地點 Description of Land	重量 Actual Weight Tons	種類 Type of Car	掛上 Attached at	卸 Detached at	收單員 Receiving Station	REMARKS	容量 Capacity Kilograms	空車 Empty	掛號 Body
1																	
2																	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
8																	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
15																	
16																	
17																	

DETACHED 卸下

載

鐵路運輸單 附貨運票單

(續前) 掛上 ATTACHED

貨車 LOADED

貨車 EMPTY

STATION 站

裝運貨物包件車
Service wagons
活板棚車
Covered goods, bogie
四輪棚車
Covered goods, 4 wheeled
中載/圓邊活板棚車
Open cars bogie
四輪(小號)圓邊棚車
Open cars 4 wheeled
罐頭車
Tank wagons
牲畜車
Cattle-wagon
車守車
Brake vans

總數
Total

活板棚車
Covered goods, bogie
四輪棚車
Covered goods, 4 wheeled
中載/圓邊活板棚車
Open cars bogie
四輪(小號)圓邊棚車
Open cars 4 wheeled
罐頭車
Tank wagons
牲畜車
Cattle wagons
車守車
Brake vans

總數
Total

卸 下 DETACHED

此項報告應由車守於途中第一號檢到站時由該站派員簽字收送計核票
Master at destination to the Auditor Section direct, by the first convenient train.

上開列車總行
里數
Vehicle mileage
of above train
之總數
Total mileage of
previous days of
the week
派上開列車本
日之總數
Total vehicle
mileage to date
截止至
此項報告應由車守於途中第一號檢到站時由該站派員簽字收送計核票
Master at destination to the Auditor Section direct, by the first convenient train.

機車號 鐵司機匠
Locomotive No. Name of Driver

車守 Guard

簽字
Counter signed

站長 Station Master

注：此報單應由車守於途中第一號檢到站時由該站派員簽字收送計核票
Master at destination to the Auditor Section direct, by the first convenient train.

總數
SUMMARY

貨車
Goods wagons

裝車
Loaded

空車
Empty

總數
Total

列車總行里數
Train mileage
(由前數日總數)
(To be filled in
Audit Office)

此項里數
Total of this
train

是以前日總數
Total of previous
days of the week

本日總數
Total to date

鐵路運輸 附貨運票單

單式 (10) 之一部分
 中華國有鐵路京綏綫
C. G. R.—PEKING-SUIYUAN LINE.

到達 Arrival:
 貨運號數 Invoice No. 車輛號數 Car No. 屬於某路 Owing Line
 列車次數 Train No. 日 Day 時 Hr. 裝載 Loaded with 由站 Station From
 停放時間 Hour Placed 卸 Unloaded 存放 Placed 另裝 Reloaded
出發 Departure:
 貨運號數 Invoice No. 裝載 Loaded with
 列車次數 Train No. 日 Day 時 Hr. 至站 Station to
延阻 Detention:
 日 Days 時 Hrs. 延期費 Demurrage \$ 收據號數 Receipt No.
備考 Remarks:
 號數 No. 站名 Station

單式 (11)
 中華國有鐵路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS,
 京綏綫
PEKING-SUIYUAN LINE.
 車輛容積行程日報單

DAILY REPORT OF CAR CAPACITY KILOMETRAGE.
 每日十八鐘截止之日期 年 月 日
For the 24 hours ending 18.00 Hrs. 192.....

段名 Section	Up 上行		Down 下行		Total 總數	
	Loaded 實	Empty 空	Loaded 實	Empty 空	Loaded 實	Empty 空
全路總數 Line Total						

調車員簽名 Car Distributor

單式 (12)
 中華國有鐵路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS,
 京綏綫
PEKING-SUIYUAN LINE.
 車守總報告
GUARD'S SUMMARY

由某段 每日十八鐘截止之日期 年 月 日
From section For 24 hours ending 18.00 Hrs. 192.....

Up 上行		Down 下行		Totals 總數	
Loaded 實	Empty 空	Loaded 實	Empty 空	Loaded 實	Empty 空
1	2	3	4	5	6

調車員 Car Distributor

鐵路運輸學 附貨運票單

車式 (16)

DOWN 下行

車輛行程票載送每報單至 年 月 日止

Statement of Car Mileage for the 10 days ended.....192.....

總數 Total "Down" To date	每日 For the 10 days	COACHING 客車		GOODS 貨車		REMARKS
		LOADED 裝車	EMPTY 空車	LOADED 裝車	EMPTY 空車	
		公務車 Officers Cars		公務車 Officers Cars		
		花車 Saloon Cars		花車 Saloon Cars		
		頭等車 1st Class		頭等車 1st Class		
		臥車 Sleeping Cars		臥車 Sleeping Cars		
		頭二三等混合車 1st & 2nd Cl. compos.		頭二三等混合車 1st & 2nd Cl. compos.		
		頭二三等混合車 1st 2nd & 3rd Cl. compos.		頭二三等混合車 1st 2nd & 3rd Cl. compos.		
		二等車 2nd Class		二等車 2nd Class		
		三等車 3rd Class		三等車 3rd Class		
		三等混合車 3rd Cl. compos.		三等混合車 3rd Cl. compos.		
		小工車 Coolie class cars		小工車 Coolie class cars		
		車守車 Brake vans		車守車 Brake vans		
		總數 Total		總數 Total		
		花車 Saloon Cars		花車 Saloon Cars		
		頭等車 1st Class		頭等車 1st Class		
		臥車 Sleeping Cars		臥車 Sleeping Cars		
		頭二三等混合車 1st & 2nd Cl. compos.		頭二三等混合車 1st & 2nd Cl. compos.		
		頭二三等混合車 1st 2nd & 3rd Cl. compos.		頭二三等混合車 1st 2nd & 3rd Cl. compos.		
		二等車 2nd Class		二等車 2nd Class		
		三等車 3rd Class		三等車 3rd Class		
		三等混合車 3rd Cl. compos.		三等混合車 3rd Cl. compos.		
		小工車 Coolie class cars		小工車 Coolie class cars		
		車守車 Brake vans		車守車 Brake vans		
		總數 Total		總數 Total		
		空運包件貨車 Service wagons		空運包件貨車 Service wagons		
		活欄欄車 C. G.—bogie		活欄欄車 C. G.—bogie		
		四輪欄車 C. G.—4 wheeled		四輪欄車 C. G.—4 wheeled		
		中欄欄車 Open—bogie		中欄欄車 Open—bogie		
		四輪廠車 Open—4 wheeled		四輪廠車 Open—4 wheeled		
		鐵罐車 Tank wagons		鐵罐車 Tank wagons		
		牲畜車 Cattle wagons		牲畜車 Cattle wagons		
		車守車 Brake vans		車守車 Brake vans		
		總數 Total		總數 Total		
		活欄欄車 C. G.—bogie		活欄欄車 C. G.—bogie		
		四輪欄車 C. G.—4 wheeled		四輪欄車 C. G.—4 wheeled		
		中欄欄車 Open—bogie		中欄欄車 Open—bogie		
		四輪廠車 Open—4 wheeled		四輪廠車 Open—4 wheeled		
		鐵罐車 Tank wagons		鐵罐車 Tank wagons		
		牲畜車 Cattle wagons		牲畜車 Cattle wagons		
		車守車 Brake vans		車守車 Brake vans		
		總數 Total		總數 Total		
		Summary "Down" 下行統計				
		Coaching 客車				
		Loaded 裝車				
		Empty 空車				
		Goods 貨車				
		Loaded 裝車				
		Empty 空車				
		Total 總數				

中國政府鐵路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS,
京綏總局
PEKING-SUIYUAN LINE.

車輛空閒情形表
(CAR SITUATION SHEET)

年 月 日
Date: 192...

Outward Loaded	出外車數	Inward Loaded	在站空閒	Empty at Station	載車數目	Foreign Cars	站名	Names of Stations	Up	Down	在修車庫	In Repair Shops	修理車數	修理車數
Up	Down	Up	Down	Up	Down	Up	Up	Down	Up	Down	Up	Down	Up	Down
43	10													
30	10													
20	10													
30	10													
30	10													
30	10													
20	10													

中國政府鐵路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS,
京張總局
PEKING-SUIYUAN LINE.

車輛空閒情形表
(CAR SITUATION SHEET)

中國政府鐵路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS,
京綏總局
PEKING-SUIYUAN LINE.

車輛空閒情形表
(CAR SITUATION SHEET)

Train No.	Up	Down	Up	Down	Total	Date	Up	Down	Total
Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Up	Down	Loaded	Empty
1						1			
2						2			
30						30			
31						31			
Total						Total			

京張鐵路

運送鐵路
S. N. R.

票式(1)
寄貨人聲明書
CONSIGNOR'S NOTE.

站帳 21
S. A. 21

(第五章)
貨票

請將下列貨物按照 貨路貨價及貨物分類章程裝運
Please forward the under mentioned by Goods train to..... Station
under the conditions contained in the Freight Tariff and General Classification of Goods
收貨人姓名住址
Consignee's Name and Address.....

貨物件數 No. of Pkgs.	貨物種類及標碼 Description of Goods and Marks	重量 Weight				價率 Rate	運費 Freight		附註 Remarks
		担 Pcls.	斤 Catts.	公噸 Met. Tons	公斤 Kilos.		已付 Paid	記帳 On Credit	
							\$ c.	\$ c.	

茲特聲明以上填列各款確實無誤
I do hereby certify that the above particulars have been correctly entered.
民國 年 月 日
Dated.....192...
寄貨人簽名蓋章
Sender's Signature.
貨物收據號數
Goods Receipt No.....
住址
Address.....

運送鐵路
S. N. R.

票式(2)
貨主負責寄貨聲明書
OWNER'S RISK CONSIGNOR'S NOTE.

站帳 21 (1)
S. A. 21 (a)

請將下列貨物由貨車按照 貨路運費表及貨物分類章程由貨主自行負責運至
Please forward the undermentioned at Owner's Risk by Goods Train to..... Station
under the conditions contained in the Freight Tariff and General Classification of Goods.
收貨人姓名住址
Consignee's Name and Address.....

貨物件數 No. of Pkgs.	貨物種類及標碼 Description of Goods and Marks	貨價 Value of Goods	重量 Weight				運費 Rate	運費 Freight		附註 Remarks
			担 Pcls.	斤 Catts.	公噸 Met. Tons	公斤 Kilos.		預付 Paid	應付 On Credit	
								\$ c.	\$ c.	

上列各款業經核明無誤此據
I do hereby certify that the above particulars have been correctly entered.
中華民國 年 月 日
Date.....192...
寄貨人簽名蓋章
Sender's Signature.
貨物收據號數
Goods Receipt No.....
住址
Address.....

鐵路運輸學
附貨運票單

鐵路運票單 附貨運票單

滬寧鐵路
S. N. R.

票式(3)
鐵路貨貨寄貨聲明書
RAILWAY RISK CONSIGNOR'S NOTE.

站額 21 (2)
S.A. 21 (b)

請將下列貨物由貨車按照 貨路運價及貨物分等表定章由 鐵路貨運至 站
Please forward the undermentioned at Railway Risk by Goods Train to Station
under the conditions contained in the Freight Tariff and General Classification of Goods.

收貨人姓名住址
Consignee's Name and Address.....

貨物件數 No. of Pkgs.	貨物種類及標誌 Description of Goods and Marks	貨價 Value of Goods	重量 Weight				運價 Rate	運費 Freight		附記 Remarks
			担 Pcls.	斤 Catts.	磅 Met. Tons	公斤 Kilos.		預付 Paid	應付 On Credit	
							\$	c.	\$	c.

上列各款業經核明無誤此據
I do hereby certify that the above particulars have been correctly entered.

中華民國 年 月 日
Date.....192...
寄貨人簽押蓋章
Sender's Signature,
貨物收據號數
Goods Receipt No.
住址
Address.....

京奉路
P. M. R.

票式(4)
本路運輸貨物收據
GOODS RECEIPT-LOCAL
已付 PAID

站額 22 (1)
S.A. 22 (a)

00000
民國 年 月 日
Dated192...
由
From
寄貨人
Consignor.....
至 站 貨單號數
To..... Inv. No.....
收貨人
Consignee.....

貨物件數 No. of Packages	貨物種類與特別供應 Description of goods and special service	等級 Class	重量 Weight		價率 Rate	共計 Freight	裝卸方 Handling Receipts	共計 Total	少收或 多收數 Under or over- charge			
			原數 Actual	實算數 Charged								
							\$	c.	\$	c.	\$	c.

上列貨物應憑本收據交付收貨人
Above goods will be delivered to consignee
only upon surrender of this receipt.

上列貨物及運費業經接收
Above described goods and charges received.

上列貨物業經收受妥安
Above described goods received O.K.

收貨人 Consignee..... 發運站員 Forwarding Station Master.....

貨物收單

票式 (7) (正 面)
本路運輸貨票
LOCAL INVOICE

第 22 (2) 號
S.A. 22 (b)

00000

日期 年 月 日

貨位號數

列位號數

月 日

年 月 日

Date:
From:
To:

寄貨人

收貨人

Consignor:

consignee:

貨物件數 No. of packages	貨物種類與特別事項 Description of goods and special service	等級 Class	重量 WEIGHT		運費 Rate	共計 Freight	手續費 Handling Receipts	共計 Total	全收或 多收 Under or over- charge
			原數 Actual	磅數 Lbs.					
						\$. c.	\$. c.	\$. c.	\$. c.

運貨站收單 凡收貨物均須填明運貨站收單及部收大收單如無收單者
N.B.—Receiving station is held equally responsible with Forwarding station for correctness of charges
and must collect all under charges whether on "paid" or "on credit" consignments.

收貨簿 頁 貨已收到 年 月 日
Goods Received Book Goods Received.....
收貨站 收貨站
Receiving Station Master Receiving Station Master

鐵路部 鐵路部

車隊員存根
GUARDS' RECORD

列車號數 Train No.	車隊員 Name of Guard	註釋 Remarks

鐵路運輸 陸運票據

貨物收據
Form 22 (b)

本路運輸貨物收據
GOODS RECEIPT-LOCAL

票式 (5)

第 22 (b)
S.A. 22 (b)

民國 年 月 日 由 至 站 貨物收據 寄貨人 收貨人
Date From To Station Consignor Consignee

貨物件數 No. of packages	貨物種類與特別快遞 Description of goods and special service	等級 Class	重量 WEIGHT		價率 Rate	共計 Freight	總計 Handling Receipts	共計 Total	少收或 多收 Under or over-charge
			原數 Actual	實算數 Charged					
			\$	c.		\$	c.	\$	c.
			\$	c.		\$	c.	\$	c.

Above goods will be delivered to consignee only upon surrender of this receipt
上列貨物應運本收據交寄貨人
A above described goods received O.K.
上列貨物業經妥收
寄貨人 Consignor
發運站長 Forwarding Station Master

海峽殖民地 票式 (8) 站號 24 (1)
S. H. N. R. 本路動物收據 LOCAL-PAID S.A. 24 (a)

Dated	年 月 日
Car	每車若干頭 車 式
Sender	寄 貨 人
Consignee	收 貨 人
Station	由 某 站 往 某 站
Animals	動物名目 動物數目
Rate	每頭運費
Amount paid	共收運費
Number of attendant carried free	發運站長 Forwarding Station Master 附押貨人 名 免收票費

This receipt should be given up to the Station Master on arrival at destination.
貨到站後即將此票續交站長為要
The Railway does not undertake to load or unload animals, and will not be responsible for any injury which they may receive in being put into or taken out of a vehicle. Each vehicle load must be in charge of an attendant.
凡動物本路不代裝卸如因裝卸車受有損傷本路不負賠償之責每貨車須派押貨人一名自行看顧
This receipt is issued subject to the published Rules and Regulations of the Railways and its acceptance is evidence of agreement to that effect.
此據係按照本路章程規則而發既經收納即為業已承認此項章程規則之証

鐵路運輸部 附貨運票單

滬杭甬鐵路
S. H. N. R.

票式(9)
本路動物貨票
LIVESTOCK INVOICE

站帳 24 (1)
S.A. 24 (a)

號數
No.

本路—已付
LOCAL—PAID

Dated		年 日 月
Car	No. on each	每車若干頭
	Description	車 式
Sender		寄 貨 人
Consignee		收 貨 人
Station	From	由 某 站
	To	往 某 站
Animals	Description of	動 物 名 目
	Number	動 物 數 目
Rate		每 頭 運 費
Amount paid \$		共 收 運 費

Number of attendants carried free } 計押貨人 名
 } 免收票費

寄運站長 Foreign Station Master

貨到站後即將此票繳交站長為要
 This is to be given up to the Station Master on arrival at destination.

起運日期 Date of despatch	到站日期 Date of arrival
列車號數 Train No.	列車號數 Train No.

車隊長 Guard 登錄收貨簿第 頁
 Entered at page Goods Received Book

收貨站長 Receiving Station Master

滬甯鐵路
S. N. R.

票式(10) (用紅色紙)
公用寄貨人證明書
SERVICE CONSIGNOR'S NOTE

站帳 21 (2)
S.A. 21 (b)

To 民國 年 月 日
 Dated 192...

THE STATION MASTER 站長台鑒
 Station 站

請將下列鐵路材料送至
 Please send the undermentioned RAILWAY MATERIAL to

Department 處 Station 站

No. of packages 件數 Weight 重量

Rate 價率 Freight \$ 運費洋

Sender's Signature 寄貨人簽名

公用貨單第 號
 Service Invoice No. Department

臺灣鐵路管理局 空貨運單

海陸路 T.P.R. 票式 (11) (紅色紙) 第 25 (b) 號
0000

本路公務運貨收據
SERVICE RECEIPT NOTE-LOCAL

日期	Dated	貨車號數	Car No.	列車號數	Train No.	寄貨人	Sender	收貨人	Consignee	由何站	Station From	至何站	Station To	貨名	Description	貨物件數	No. of pkgs.	運費	Freight	分攤	Allocation

以上所列貨物如數收訖無誤
The above mentioned goods received O.K.

收貨人 Consignee
民國 年 月 日
Dated, 192...

發運站長
Forwarding Station Master.

此據須有收貨人簽名方能提取
Note: -To be signed by consignee before delivery is made.

海陸路 T.P.R. 票式 (12) (紅色紙) 第 25 (b) 號
0000

本路公務運貨貨單
SERVICE INVOICE-LOCAL

日期	Dated	貨車號數	Car No.	列車號數	Train No.	寄貨人	Sender	收貨人	Consignee	由何站	Station From	至何站	Station To	貨名	Description	貨物件數	No. of pkgs.	運費	Freight	分攤	Allocation

發運站長 Forwarding Station Master.

發運日期
Date of despatch
列車號數
Train No.

到站日期
Date of arrival
列車號數
Train No.

車隊長 Guard

收貨站長 Receiving Station Master.

票式 (14) (正 面)

片信明政郵國民華中
CARTE POSTALE-CHINE

郵
票

To

右邊只寫收信人名姓住址

貨物種類 Description of goods	重量 Weight	收費 Amount charged

此票須用鋼筆各欄印成法方有效
Please fill in with the pen
所有運費等費概與本路無涉
All charges on goods are the railway's

(反 面)

啓者下開各貨現
已運抵本站請即
着人從速提取倘
有遲延致令本路
路車輛留阻須向
貴處接車核收過
期之費或將該項
貨物代爲起卸貯
棧一應費用當由
貴處繳足如遇意
外等事概與本路
無涉此布
台照

年 月 日
貨物司事 白

滬寧鐵路
S. N. R.

貨物已到通知書
NOTICE OF ARRIVAL

站帳 30
S.A. 30

站

The undermentioned goods consigned to you from....., arrived here this day. You are requested to send for them as soon as possible, as they remain here entirely at your risk. If the goods are not removed, demurrage will be charged for detention of each truck, or the goods will be unloaded and sent to a godown at your risk and expense.

民國 年 月 日
Dated.....19

貨物司事
Goods Clerk.

臺灣鐵路 運輸報單

運貨日期 S. N. R. 由 FROM.....STATION 民國 年 月 號 The first invoice toward to your Station during the month of...../19..... to No..... Station 民國 年 月 日 Dated...../19..... 送 To 站 址 The Station Master, Station	票式 (17) (反面) Details of Goods Traffic during the month 年 月 貨物運輸詳單 發出 OUTWARDS 租 Pcs, 銀元 \$ 運出貨物預付運費 Forwarded paid..... 運出貨物應付運費 Forwarded, to pay..... 運出貨物記帳 Forwarded, on credit..... 運入 INWARDS 租 Pcs, 銀元 \$ 運出貨物預付運費 Forwarded, paid..... 運出貨物應付運費 Forwarded, to pay..... 運出貨物記帳 Forwarded, on credit.....	票式 (15) 正 號 ORIGINAL 號數 No. 0000 運費收據 FREIGHT RECEIPT 民國 年 月 日 Dated...../19..... 收 貨 站 Receiving Station..... 發 貨 站 Forwarding Station..... 貨 單 號 Invoice No.....dated..... 貨物種類車數或重量 Description of goods, number of car loads or weight 下列簽字人交來運費 Amount of freight received from the undersigned } 元 商人 Merchant 站長 Station Master
---	---	---

後面“預付”“雜付”運費項內如有錯誤
 逾期則概
 Details of "Paid" and "To Pay" traffic overland.
 Any differences to be at once advised.

英商鐵路
P. M. R.

票式 (13)

號數 26
S.A. 26

津浦鐵路
T. P. R.

票式 (16)

第一聯正張
ORIGINAL

號數 28
S.A. 28

轉車票
SHUNTING INVOICE

日期 Date
車站 Station
商人 Merchant

車號 Car Number
噸數 Tons
價目 Rate
總數 Amount
附記 Remarks

車號 Car Number	噸數 Tons	價目 Rate	總數 Amount	附記 Remarks
合計 TOTAL				

以上所收之費無誤
Above charges correct

轉車
Shunted by
轉車人 Shunter

顧客簽名 Customer's signature

車站 Station Master

英商鐵路 津浦鐵路

轉車發卸及運到費收據
RECEIPT FOR SHUNTING,
HANDLING AND DEMURRAGE

號數 No. 0000
車號 Car No.
日期 Date
車站 Station
民國 年 月 日

車號 Car No.	日期 Date	噸數 Tons	價目 Rate	總數 Amount
合計 Total				

以上所收之費無誤
Above charges correct

已收
Received
顧客 Customer
車站 Station Master

民國 年 月 日
Date

車站 Station Master

臺灣海關 運貨單據

總領事館
S.H.M.R.

單式(1)

第 31 (1)

運出本路貨物簿

民國 年 月 日

To

STATION

第 31 (2)

LOCAL GOODS FORWARDED BOOK for the month of

貨物種類 Invoice	普通貨物 General Merchandise		本路材料 Service Stores		裝卸力 Handling Receipts		運費及 Total Charges		說明 Remarks
	日期 Date	噸數 Weight Tons, Pcls.	日期 Date	噸數 Weight Tons, Pcls.	日期 Date	噸數 Weight Tons, Pcls.	日期 Date	噸數 Weight Tons, Pcls.	

運進本路貨物簿

單式(2)

第 32 (1)

LOCAL GOODS RECEIVED BOOK for the month of

貨物種類 Invoice	普通貨物 General Merchandise		本路材料 Service Stores		裝卸力 Handling Receipts		運費及 Total Charges		說明 Remarks
	日期 Date	噸數 Weight Tons, Pcls.	日期 Date	噸數 Weight Tons, Pcls.	日期 Date	噸數 Weight Tons, Pcls.	日期 Date	噸數 Weight Tons, Pcls.	

運貨單據

單式(3)

第 33

GOODS RECEIVED DAY BOOK

收發單據 Invoice	貨物 Goods	站名 Stations	日期 Date	由 From	至 To	進出日期 Date of entry	進出單據 No. of receipt of cash	運出單據 Outwards Invoices		運進單據 Inwards Invoices		裝卸力 Handling Receipts		延期運費 Demurrage, etc.		總計 Total	附註 Remarks
								金額 Amount	噸數 Weight	金額 Amount	噸數 Weight	金額 Amount	噸數 Weight	金額 Amount	噸數 Weight		
								\$		\$		\$		\$			
								\$		\$		\$		\$			
								\$		\$		\$		\$			

漢語編號
S. N. N. R.

來滬貨物報單

單式 (4)

站

年

月

日

第 41 號
R.A. 41

INVOICES		運進日期 Date of receipt of goods	起運之站 Stations From	本月結清總數 Total amount outstanding this month	次月收入 By cash or vouchers Date	溢收之數 Overcharges	特別收入 Special credits	未清之數 Outstanding amount carried over to next month's list
貨票 No.	日期 Date	運進日期 Date of receipt of goods	起運之站 Stations From	本月結清總數 Total amount outstanding this month	次月收入 By cash or vouchers Date	溢收之數 Overcharges	特別收入 Special credits	未清之數 Outstanding amount carried over to next month's list
				元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.

運進本路貨物總站
SUMMARY OF LOCAL GOODS RECEIVED for the month of ... 民國 ... 年 ... 月 ... 日 ... 至 ... 日 ... At ... STATION

GENERAL MERCHANDISE		政府 GOVERNMENT	本路材料 SERVICE STORES	運送費 TOTAL CHARGES	明 RE- MARKS
重量 Weight	噸 Tons	重量 Weight	重量 Weight	元 \$ 角分 c.	
淨重 Net Weight	噸 Tons	淨重 Net Weight	淨重 Net Weight	元 \$ 角分 c.	
毛重 Gross Weight	噸 Tons	毛重 Gross Weight	毛重 Gross Weight	元 \$ 角分 c.	
磅 Lbs.	磅 Lbs.	磅 Lbs.	磅 Lbs.	元 \$ 角分 c.	
元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	

運出本路貨物總站
SUMMARY OF LOCAL GOODS FORWARDED for the month of ... 民國 ... 年 ... 月 ... 日 ... 由 ... 至 ... 日 ... from ... STATION

GENERAL MERCHANDISE		政府 GOVERNMENT	本路材料 SERVICE STORES	運送費 TOTAL CHARGES	明 RE- MARKS
重量 Weight	噸 Tons	重量 Weight	重量 Weight	元 \$ 角分 c.	
淨重 Net Weight	噸 Tons	淨重 Net Weight	淨重 Net Weight	元 \$ 角分 c.	
毛重 Gross Weight	噸 Tons	毛重 Gross Weight	毛重 Gross Weight	元 \$ 角分 c.	
磅 Lbs.	磅 Lbs.	磅 Lbs.	磅 Lbs.	元 \$ 角分 c.	
元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	元 \$ 角分 c.	

第 37 (1) 號
S.A. 37 (1)

第 37 (2) 號
S.A. 37 (2)

臺灣鐵路 運費附屬單

運費附屬單
S.M.R.

單式(7)

貨物裝卸單
STATION For the month of 民國 年 月份

續編 34
S.A. 34

貨票號碼 Invoice No.	站 Stations		進出 運進 Inwards		運費 Rate	總數 Amount	附記 Remarks
	至 To	由 From	噸 Tons	擔 Piculs			
						元 \$ 角分 c	

運費附屬單
S.M.R.

單式(8)

貨車裝卸延期收票單
STATEMENT OF SHUNTING, HANDLING AND DEMURRAGE RECEIPTS.
STATION. For the month of 民國 年 月份

續編 35
S.A. 35

日期 Date	收票號碼 Receipt No.	收發 Amount Charged		日期 Date	收票號碼 Receipt No.	收發 Amount Charged	
		運費 Handling	延期 Demurrage			運費 Handling	延期 Demurrage

運費附屬單
P.M.R.

單式(11)

退還運費收發清單
STATEMENT OF REFUNDS OF OVERCHARGES at STATION for the month of 民國 年 月份

續編 36
S.A. 36

貨票 Invoice 日期 Date	號碼 No.	由何站 Station From	已收運費 Amount charged		應收運費 Corrected amount		退還理由 Reason for refund	退還日期 Date of refund	單貨人簽名 Signature of Consignee	站長簽名 Signature of Station Master
			\$	c.	\$	c.				
合計 Total										

民國 年 月 日

總代理
Resend for Dollars

代會計處長 for Chief Accountant

鐵路運輸部 附貨運票單

單式(9)
 中華國有鐵路
 廣九綫
KOWLOON-CANTON RAILWAY
 貨物再秤單
GOODS REWEIGHMENT REGISTER

車站
 Station

日期 Date	貨票 Invoice		自何站 Station From	貨票開列重量 Weight per Invoice	再秤重量 Wei-ht as R-ewighed	備考 References
	號數 No.	日期 Date				

運費備路
 S. N. R.

單式(10)
 記帳運費報單
RETURN OF TRANSPORT ON CREDIT

站碼 40
 S.A. 40

站
 Station
 民國 年 月 日
 For the month of 192.....

商號名 Name of Merchant	由何站 Stations From	總計票號 或貨單 Total number of tickets or invoices	核收數 Amount Charged				附記 Remarks
			運費或貨票數 Fares or Freight		裝卸力 Handling Receipts		
			元 \$	角分 cts.	元 \$	角分 cts.	

滬杭甬鐵路
S.H.N.R.

單式 (15)

站號 47
S.A. 47

貨 棧 帳
GODOWN ACCOUNT
收 據
RECEIPT

號數
No. A 0000

第一張
ORIGINAL

茲收到
Received from

站
Station

交來

銀 元
the sum of \$ ()

此係存棧費按每日每噸收洋 角 分計算 該項貨物共存棧 日共計
on account of storage charges calculated at the rate of cents per ton per diem for

件 內裝
days on packages containing

參看提單第 號 日期
vide Delivery Order No. dated

日期 年 月 日
Dated 192.....

站長 Station Master.

滬杭甬鐵路
S.H.N.R.

單式 (14)

站號 46
S.A. 46

貨 棧 帳
GODOWN ACCOUNT
貨 物 提 單
DELIVERY ORDER

甲 號
No. A 0000
至
To

第二張
DUPLICATE

站 長
The Station Master,

請 發 交
Deliver to

按照貨物存棧帳第 號下列各貨
against Account No. the following goods:—

貨 件 內裝
..... packages containing

重 量
Weight tons

日期 年 月 日
Dated 192.....

商人或行號簽名
Signature of Merchant or Firm

上列各貨現已收到
Received the above mentioned goods.

民國 年 月 日
Dated 192.....

簽 名
Signature

注意 凡貨物須俟存棧費付清後方能提取
N.B.—Storage charges must be paid before goods will be delivered.

每次收費均另發收據
A separate receipt will be given for each payment.

鐵
路
運
輸
學
附
貨
運
票
單

運到鐵路
S. N. R.

單式 (132)

站號 45 (2)
S. N. R.

GODOWN ACCOUNT

貨棧 號
不律 賴 蘭 德 人
NOT TRANSFERABLE

編號
No.

日期 年 月 日

接收 到
Received from..... Station

存棧貨物如下
following goods for storage:—

空車號碼 Wagon No.	標記號碼 Marks, etc.	件數 Nos. of pkgs.	內容何物 Contents	重量或 Wt. or Weight in tons or piculs	備 Remarks as to condition, etc.

由何站
Station from..... 到站日期
Date of arrival.....
Invoice No.....
存棧費按每日每噸洋 角 分 價率按收
Storage will be charged, at the rate of..... cents per ton per day,
由 年 月 日起
from..... 19.....

商人 Merchant..... 站長 Station Master.....

- (一) 凡因火患匪賊水災或放火及他項天災而致貨物損失或損壞者概不負責
by fire, typhoon, flood, or acts of climate or other acts of God.
- (二) 凡有內房載之物或貨物之損壞, 亦概不負責
The Railway takes no responsibility for the contents of packages, nor for the condition of any goods received.
- (三) 凡屬於極烈危險之貨或藥品或有害衛生之貨物不得裝在普通貨棧內
Exposive, dangerous, contraband or offensive articles will on no account be allowed inside the Railway's sheds.

注意 此船單勿如何不得添註修改
Note—No erasures on this form will be permitted on any account whatever.

蘇 蘇 報 雜 報 亞 細 亞 報 雜 報

運到鐵路
S. N. R.

單式 (131)

站號 45 (1)
S. N. R.

GODOWN ACCOUNT

貨棧 號
不律 賴 蘭 德 人
NOT TRANSFERABLE

編號
No.

日期 年 月 日

接收 到
Received from..... Station

存棧貨物如下
following Goods for storage:—

空車號碼 Wagon No.	標記號碼 Marks, etc.	件數 Nos. of pkgs.	內容何物 Contents	重量或 Wt. or Weight in tons or piculs	備 Remarks as to condition, etc.

由何站
Station from..... 到站日期
Date of arrival.....
Invoice No.....
存棧費按每日每噸洋 角 分 價率按收
Storage will be charged, at the rate of..... cents per ton per day,
由 年 月 日起
from..... 19.....

商人 Merchant..... 站長 Station Master.....

- (一) 凡因火患匪賊水災或放火及他項天災而致貨物損失或損壞者概不負責
by fire, typhoon, flood, or acts of climate or other acts of God.
- (二) 凡有內房載之物或貨物之損壞, 亦概不負責
The Railway takes no responsibility for the contents of packages, nor for the condition of any goods received.
- (三) 凡屬於極烈危險之貨或藥品或有害衛生之貨物不得裝在普通貨棧內
Exposive, dangerous, contraband or offensive articles will on no account be allowed inside the Railway's sheds.

注意 此船單勿如何不得添註修改
Note—No erasures on this form will be permitted on any account whatever.

平 地 貨 運 平 地 貨 運 平 地 貨 運

第 式 (12) A

第 號 39
S.L.A. 39

平 地 貨 運 平 地 貨 運 平 地 貨 運
GOODS SERVICE BALANCE SHEET of

站 名
STATION for the month of 192...

年 月 份
PARTICULARS OF DEBITS

詳 細 賬 目 DETAILS	本 路 運 送 Local Traffic			借 方 類 別 Debits			總 數 Total	專 項 合 計 僅 用 For A. C. use only	借 項 合 計 Total Debits
	已 付 運 出 貨 Forwarded	應 付 運 到 貨 To be par Received	總 數 Total	已 付 運 出 貨 Paid Forwarded	他 路 比 例 Foreign Railway Proportion	本 路 比 例 Home Line Proportion				總 數 Total
特 殊 貨 物 To Special Merchandise									
普 通 貨 物 To General Merchandise									
本 路 運 送 Local									
公 務 運 送 Public									
政 府 運 送 Government									
外 國 運 送 Foreign									
少 數 之 股 份 運 送 Local									
他 路 運 送 Foreign									
To Underservices									
To Materials for other Railways									
To Materials for Service Stores									
To Materials for Handling Receipts									
To Materials for Demurrage									
To Materials for To Audit and Accounts									
Office debits									
As per Dr. for sheet No.									
合 計 (除 去 上 月 結 餘) Total (excluding balance) ...									
上 月 結 餘 (上 月 結 餘 在 內) Grand Total (inclusive of balance)									
應 付 運 送 之 款 Less—Accounts as per contra.									
存 在 現 款 (存 在 現 款) Cash (Cash and vouchers)									
結 餘 平 地 貨 運 Balance									

鐵路運輸單 附貨運票單

單式 (12) B

Cr.

類別 PARTICULARS	日期 Date	現款 Cash	憑單 Vouchers	專備會 計處用 For A.O. use only	日期 Date	現款 Cash	憑單 Vouchers	專備會 計處用 For A.O. use only	貨項共計 Total Credits
	1				承上 b. f.				銀元 \$
	2				17				角分 cts.
	3				18				
	4				19				
接照解款單 By Cash	5				20				
Remittance Notes	6				21				
	7				22				
	8				23				
	9				24				
	10				25				
	11				26				
	12				27				
	13				28				
	14				29				
	15				30				
	16				31				
接下 C.O.					合計 Total				
退還溢收之數 By Overcharges as per list of refunds...									{ 本路 Local 他路 Foreign
特別貸方如下 By Special credits as under:-					日期 Dated				合計 Total...
更正單號 Advice No.									
結餘移轉下月帳內 By Balance carried forward to next month ...									合計 Grand Total...
總計 Grand Total...									
營業概摘要 Summary for Traffic Book					他路營業之詳細記載 Details of Foreign traffic				
本路 { 預付 Paid ...		銀元 \$	角分 cts.					銀元 \$	角分 cts.
Local { 應付 To pay ...									
他路 Foreign Railways									
合計 Total...					合計 Total...				

雙線以下各項應由會計處填寫

NOTE.—The entries below the double line will be filled up in the Audit and Accounts Office.

民國 年 月 日 站長
Dated.....192... Station Master

單式 (12) B 反面

少收與溢收表

PARTICULARS OF OUTSTANDING UNDER AND OVERCHARGES

貨票 Invoice		發站	少收	溢收	備考	
日期 Date	號數 No.	Stations From	Undercharges	Overcharges	Remarks	
			銀元 \$	角分 cts.	銀元 \$	角分 cts.

聯 絡 客 運 單 票 式 (1)

票 式 (1) (正 面)			
<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>第一券</p> <p>由上海至南京江岸</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>頭等</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>頭等</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>頭等</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p>
<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>第二券</p> <p>由漢口至天津</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>普通列車</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>普通列車</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>普通列車</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p>
<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>第三券</p> <p>由天津至北京(正陽門)</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>普通列車</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p> <p>自發出此券之日起至 七日止為有效期間 票價 { 成人洋五十二元七角 { 孩洋二十五元九角 { 成人一百二十七元 { 孩六十六元</p> <p>逾期之行券每二十五元減不逾二 十五元每英里當收進票二釐半</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>普通列車</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p> <p>自發出此券之日起至 七日止為有效期間 票價 { 成人洋五十二元七角 { 孩洋二十五元九角 { 成人一百二十七元 { 孩六十六元</p> <p>逾期之行券每二十五元減不逾二 十五元每英里當收進票二釐半</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>普通列車</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p> <p>自發出此券之日起至 七日止為有效期間 票價 { 成人洋五十二元七角 { 孩洋二十五元九角 { 成人一百二十七元 { 孩六十六元</p> <p>逾期之行券每二十五元減不逾二 十五元每英里當收進票二釐半</p>
<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>存 根</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>普通列車</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p> <p>自發出此券之日起至 七日止為有效期間 票價 { 成人洋五十二元七角 { 孩洋二十五元九角 { 成人一百二十七元 { 孩六十六元</p> <p>逾期之行券每二十五元減不逾二 十五元每英里當收進票二釐半</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>普通列車</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p> <p>自發出此券之日起至 七日止為有效期間 票價 { 成人洋五十二元七角 { 孩洋二十五元九角 { 成人一百二十七元 { 孩六十六元</p> <p>逾期之行券每二十五元減不逾二 十五元每英里當收進票二釐半</p>	<p>中國國有鐵路局內旅客聯運</p> <p>頭等鐵路券 (通 濟 區)</p> <p>普通列車</p> <p>由上海至北京(正陽門) 經由南京漢口天津</p> <p>自發出此券之日起至 七日止為有效期間 票價 { 成人洋五十二元七角 { 孩洋二十五元九角 { 成人一百二十七元 { 孩六十六元</p> <p>逾期之行券每二十五元減不逾二 十五元每英里當收進票二釐半</p>

(第五編第一章) 聯絡客運單據

掛號 1 (2)
S. N. R.

C. G. R.
Issued by
S. N. R.
(T. C. & S.)

FIRST CLASS from SHANGHAI to PEKING (CHENVANGMEN)
Control Coupon for Child's Ticket

票式 (1) (返面)	
<p>C. G. R. Domestic Thro. Passgr. Traffic</p> <p>A. No. _____</p> <p>Issued by SHANGHAI-NANKING RAILWAY (Thos. Cook and Son.)</p> <p>FIRST CLASS</p> <p>SHANGHAI TO PEKING (CHENVYANGMEN) (Peking-Mukden Railway)</p> <p>Via <i>Nankang Ferry, Yukou and Yen-shih</i></p> <p>Available for 7 days, including day of issue.</p> <p>Fare { Adult \$ 51.70 Child \$ 25.90</p> <p>Free Baggage Allowance— Adult 120 catties Child 60 catties Excess Baggage charged at the rate of 1/4 a cent per mile for each 25 catties or part of 25 catties.</p>	<p>C. G. R. Domestic Thro. Passgr. Traffic</p> <p>A. No. _____</p> <p>Issued by SHANGHAI-NANKING RAILWAY (Thos. Cook and Son.)</p> <p>FIRST CLASS</p> <p>SHANGHAI TO PEKING (CHENVYANGMEN) (Peking-Mukden Railway)</p> <p>Via <i>Nankang Ferry, Yukou and Yen-shih</i></p> <p>By Ordinary Passenger Trains available for 7 days, including day of issue.</p> <p>Fare { Adult \$ 51.70 Child \$ 25.90</p> <p>Free Baggage Allowance— Adult 120 catties Child 60 catties Excess Baggage charged at the rate of 1/4 a cent per mile for each 25 catties or part of 25 catties.</p>
<p>C. G. R. Domestic Thro. Passgr. Traffic</p> <p>A. No. _____</p> <p>Issued by SHANGHAI-NANKING RAILWAY (Thos. Cook and Son.)</p> <p>FIRST CLASS</p> <p>SHANGHAI TO PEKING (CHENVYANGMEN) (Peking-Mukden Railway)</p> <p>Via <i>Nankang Ferry, Yukou and Yen-shih</i></p> <p>* (CHENVYANGMEN)</p> <p>PEKING</p> <p>By Ordinary Passenger Trains</p>	<p>C. G. R. Domestic Thro. Passgr. Traffic</p> <p>A. No. _____</p> <p>Issued by SHANGHAI-NANKING RAILWAY (Thos. Cook and Son.)</p> <p>FIRST CLASS</p> <p>SHANGHAI TO PEKING (CHENVYANGMEN) (Peking-Mukden Railway)</p> <p>Via <i>Nankang Ferry, Yukou and Yen-shih</i></p> <p>(CHENVYANGMEN)</p> <p>PEKING</p> <p>Via <i>Nankang Ferry, Yukou and Yen-shih</i></p>

COUPON No. 3
From TIEN-TSIN
To PEKING

COUPON No. 2
From PUKOW
To T'HSIN CENTRAL

COUPON No. 1
From SHANGHAI
To NANKING FERRY

BLOCK

票號 1 (2)
S. N. R.

票式(2)

Issued by Thos. Cook and Son.

CHINA CIRCULAR TOURS

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.

Chinese Government Railways (Shanghai-Nanking Line) From Shanghai

Route No. 1 { Shanghai-Nanking-Tientsin Peking Fengtai -Hankow-(Steamer)-Shanghai or

Route No. 2 { Shanghai-Steamer-Hankow Peking Fengtai -Tientsin-Nanking-Shanghai

Available for 2 Months including the day of issue

The holder of this ticket must complete the journey before midnight of the last day of its validity.

FIRST CLASS RAIL and Special Class Steamer

Circular Tour { For Adult \$106.25 Fares For Child \$ 53.50

No. A

The holder of this ticket should note the CONDITIONS on the back cover

通濟陸發行

中華國有鐵路週遊券

凡持此券旅客欲乘坐特別快車或佔用寢牀者當另付附加費

中華國有鐵路(國營線) 上海車站發

第一 { 上海-南京-天津-北平-漢口 路徑 (由輪船)-上海

第二 { 上海(由輪船)-漢口-北平-天津 路徑 -南京-上海

此券由發出之日起以兩個月為有效期間 此項效期以兩個月之末日晚十二點為度

頭等(鐵路) 特別等級(輪船)

週遊券價 { 成人合洋一百零六元二角五分 孩童合洋五十三元三角

號數甲

注意 請 貴客細閱本券所載末頁簡章為要

鐵路運輸學 附聯遊票單

Issued by Thos. Cook & Son.

No. A.....

Control Coupon for CHILD'S TICKET

If the right side of this Coupon is missing the Ticket is only available for a child under 12 years of age, and in that case the cover as well as the Coupons must be stamped as follows:

"CHILD"

Issued by Thos. Cook & Son.

CHINA CIRCULAR TOURS

No. A.....

Control Coupon for CHILD'S TICKET From SHANGHAI via Routes Nos. 1 or 2

FIRST CLASS

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.

On selling a ticket for a child this half is torn off and retained as a voucher by the Booking Office.

通濟陸發行

中華國有鐵路週遊券

號數甲.....

孩童用備查券

上海發

經由

第一或第二路徑

頭等

凡持此券之旅客欲乘坐特別快車或佔用寢牀者當另付附加費

當售出此券與孩童時應將此半剪下存於售票處以作憑証

通濟陸發行

號數甲.....

孩童用備查券 倘左邊之券剪去則此券祇准孩童在十二歲以下者使用俾券者應將各券及券皮加蓋以下之戳記

"孩童"

鐵路運輸
附聯運票單

Issued by Thos. Cook and Son.

CHINA CIRCULAR TOURS

From SHANGHAI
via
Routes Nos. 1 or 2

FIRST CLASS

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.

Coupon 1
for the journey
From SHANGHAI to NANKING
or
From PUKOW to SHANGHAI

Note:—When used from Pukow to Shanghai this coupon entitles the holder to conveyance by ferry boat from Pukow to Nanking Ferry.

No. A

通濟區發行

中華民國有鐵路週遊券

上海發

經由

第一或第二路徑

頭等

凡持此券之旅客欲乘坐特別快車或
估用疑款者當另付附加費

第一券

自上海 至南京

或

自浦口 至上海

附註：—凡旅客由浦口至上海可持此券
乘坐由浦口至南京之渡輪

號數 甲

週遊券簡章

- 一 此項週遊路徑概關於水券封面其旅客出發時取道漢口或浦口須於買票時即行聲明俟經行第一路路程時即將應收之券剪下
 - 二 此券須依次序應用或由前而後或由後而前依照旅客所取行程（即第一條所規定）而定倘券本內未用各券有失去一券者則各券對於其餘之路程均作無效倘有將其券撕下另呈驗收亦是無效此項券本未使用有減價憑證四份俾旅客欲往遊覽該週遊上所列各名勝之地方得持該憑證向各鐵路起程車站購買頭等來回票其票價按普通票核減三成
 - 四 凡旅客到航路換乘輪船之時如未預先定備船位或遇該輪船客位滿坐該旅客僅有候等下次輪船或改爲他等客位
 - 五 凡持水券之旅客所帶行李免費重量列下
鐵路 { 每位不得逾一百二十斤即
 { 一百六十磅或七十二個基羅
輪船 { 每位不得逾三五十磅
 { 或四十二立方尺之地位
孩童應有孩童票者所帶免費行李之重量係按上列重量減半
 - 六 凡旅客所帶之行李在下列地段內均可直達交還
上海 及 漢口 (經由北京)
漢口 及 上海 (輪船)
- 旅客所帶行李掛號並搬運等事均當自理

CONDITIONS.

1. The route covered by this Circular Tour Coupon book is as shown on the front cover. The holder has the option of performing the outward journey via Hankow or via Pukow but must declare his intention at time of booking and when travelling over the first section of the journey, so that the proper coupon may be collected.
2. Coupons must be used in order commencing from the front or back of the book according as the passenger may decide to travel (vide 1). The whole coupon book is rendered invalid if presented with any coupon missing for the remaining portion of the journey. Any coupon presented separately from the coupon book is likewise invalid.
3. The holder of this coupon book is entitled to obtain, in exchange for the Reduction Certificates to be found at the end of the book, first class round trip tickets for the sections and on the conditions named on the said certificates at a reduction of 30% on the ordinary fares.
4. When reservation is not made in advance for accommodation on the steamer, the passenger may be required to transfer to another class or to wait for the next steamer if no cabin is available on arrival at the port of embarkation.
5. The free baggage allowance for the holder of this coupon book is:—
On Railways { 120 Cattie, 160 lbs.
 { or 72 kilograms.
On Steamers { 350 lbs.
 { or 40 cubic feet.
Children paying children's fares are allowed half these weights.
6. The sections over which the baggage of the holder of this Coupon book may be bonded through are:—
SHANGHAI and HANKOW
Or vice versa, via PEKING (Steamer).
The passenger must personally arrange for registration and short conveyance of baggage.

中國鐵路 運送票樣式

式(4)正面

中國國有鐵路國內旅客運送
Chinese Government Railways
Domestic Through Passenger Traffic

No. 號
特別快車頭等加價進程票
Counterfoil of First Class Express
Extra & Sleeping Berth Ticket

此票得在
Available on 鐵路用之
Railway
由 Station 站
From Station 站
To Station 站
至 Station 站
次列車 年 月 日
by Train No. on 19. 日
車號 座位號
Seat (Berth) No.
Car No.

附加費
Supplementary Charges
[特別快車加價
Express Extra \$
床位費
Sleeping Berth \$
合計
Total \$]

特別快車票號
Express Ticket No.
由 日
至 19. 日
年 月 日
Issued from
held

由(領事館)上海北站發
Issued by
C. G. R. (Shanghai-Nanking Line)
at Shanghai North Station

通濟隆
THOS. COOK AND SON.

中國國有鐵路國內旅客運送
Chinese Government Railways
Domestic Through Passenger Traffic

No. 號
特別快車頭等加價進程票
FOUR OF FIRST CLASS EXPRESS EXTRA
& SLEEPING BERTH TICKET

此票得在
Available on 鐵路用之
Railway
由 Station 站
From Station 站
To Station 站
至 Station 站
次列車 年 月 日
by Train No. on 19. 日
車號 座位號
Seat (Berth) No.
車號
Car No.

附加費
Supplementary Charges
[特別快車加價
Express Extra \$
床位費
Sleeping Berth \$
合計
Total \$]

特別快車票號
Express Ticket No.
由 日
至 19. 日
年 月 日
Issued from
held

由(領事館)上海北站發
Issued by
C. G. R. (Shanghai-Nanking Line) at
Shanghai North Station

通濟隆
THOS. COOK AND SON.

式(6)背面

中國國有鐵路國內旅客運送
Chinese Government Railways
Domestic Through Passenger Traffic

No. 號
特別快車頭等加價進程票
FIRST CLASS EXPRESS EXTRA &
SLEEPING BERTH TICKET

此票得在
Available on 鐵路用之
Railway
由 Station 站
From Station 站
To Station 站
至 Station 站
次列車 年 月 日
by Train No. on 19. 日
車號 座位號
Seat (Berth) No.
車號
Car No.

附加費
Supplementary Charges
[特別快車加價
Express Extra \$
床位費
Sleeping Berth \$
合計
Total \$]

特別快車票號
Express Ticket No.
由 日
至 19. 日
年 月 日
Issued from
held

由(領事館)上海北站發
Issued by
C. G. R. (Shanghai-Nanking Line) at
Shanghai North Station

通濟隆
THOS. COOK AND SON.

兒童

票式 (4) (反面)

NOTICE

1.—The ticket is available for one continuous ride only, and should the holder stop over at any station, it should be rendered invalid for a further journey and retained by the station official.

2.—In case the requisite accommodation, sleeping or otherwise, be reserved in advance this ticket is only available for the train specified on the other side.

3.—The holder of this ticket is entitled to one sleeping berth during the night.

4.—This ticket is issued subject to the local rules and regulations of the Railway over which it is available and refunds will only be made at the discretion of the Railway concerned.

注意

- 一 此票應得作為乘車一次之用如旅客有在中途下車者則此票於其途程中其效力當由時員扣留
- 二 留宿等費或運送所備用之地位及購取或他項費用此票不得作為乘車及運送兩項用途之用
- 三 持用此票之人于夜間應自備宿位
- 四 此票之發售係依照鐵路之章程及規則並須遵照所附之指南行定之

票式 (3)

中國國有鐵路
CHINESE GOVERNMENT RLYS.

滬寧線
SHANGHAI-NANKING LINE
特等一等二等三等
PRIVILEGE TICKET CERTIFICATE—THROUGH

號 No. 日 月 年

此致 To 站 站

The Station Master,

一張 等特等一等二等三等
One.....class through privilege ticket to

由 由
From

至 至
To

按普通票價核收 四等之一
at a quarter of the ordinary fare

..... 站名
Designation

中國國有鐵路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS

滬寧線
SHANGHAI-NANKING LINE
特等一等二等三等
PRIVILEGE TICKET CERTIFICATE—THROUGH

號 No. 日 月 年

此致 To 站 站

The Station Master,

請發一張 等特等一等二等三等
Please issue one.....class through privilege ticket to

由 由
From

至 至
To

按普通票價核收 四等之一
at a quarter of the ordinary fare

..... 站名
Designation

(反面)

日期 Date of issue	票號 Ticket No.	收費 Amount charged

Ticket-Seller

新 華 報 印 行 經 銷 處

S.A. 第一種 (A)
Form No. S.A. 1 (A)

CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS

中國政府鐵路
學生旅行聯運單程票
Students Ticket Certificate-Through

(存根)

第 號 中華民國 年 月 日
No. 號 中華民國 年 月 日

站名
The Station Master.

請旅客發行學生
Please issue..... class single journey
through tickets to..... station

由..... station via..... station
經由..... 站經過..... 站

並..... 站
and collect special reduced fares as follows:—

- (一)..... 等普通單程票百分之..... 減價
- (二)..... 等普通來回票百分之..... 減價

Traffic Manager.

S.A. 第一種 (B)
Form No. S.A. 1 (B)

CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS

中國政府鐵路
學生旅行聯運往返票
STUDENTS TICKET CERTIFICATE-THROUGH
Return Journey Order

第 號

中華民國 年 月 日
No. 號 中華民國 年 月 日

站名
The Station Master.

請旅客發行學生
Please issue..... class single journey through tickets
to..... station to..... station in exchange for this
order..... 票在交換此
次票時..... 票在交換此
次票時..... 票在交換此

由..... station via..... station
經由..... 站經過..... 站

並..... 站
and collect special reduced fares as follows:—

- (一)..... 等普通單程票百分之..... 減價
- (二)..... 等普通來回票百分之..... 減價

Traffic Manager.

S.A. 第一種 (C)
Form No. S.A. 1 (C)

CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS

中國政府鐵路
學生旅行聯運單程票
Students Ticket Certificate-Through

第 號

中華民國 年 月 日
No. 號 中華民國 年 月 日

站名
The Station Master.

請旅客發行學生
Please issue..... class single journey
through tickets to..... station to..... station in exchange for this
certificate and collect the special reduced fares
for students as follows:—

由..... station via..... station
經由..... 站經過..... 站

並..... 站
and collect special reduced fares as follows:—

- (一)..... 等普通單程票百分之..... 減價
- (二)..... 等普通來回票百分之..... 減價

Traffic Manager.

中華民國 年 月 日
This Return Journey Order will not be recognised unless it has been duly filled in and signed by the Stationmaster at the starting station. The holder of it must see that this is done when paying the return fares and obtaining the tickets for the outward journey.

此項單程票若未經起程車站站長簽名及蓋章者概不承認。持此項單程票者須在起程車站將此項單程票填妥並簽名蓋章後方能換取回程票。持此項單程票者須在起程車站將此項單程票填妥並簽名蓋章後方能換取回程票。

鐵路運輸 附聯運票單

單式 (6)
中華國有鐵路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS.
京奉綫
PEKING-MURDEN LINE.

聯運行李及包件交付證書
Through Baggage and Parcels Delivery Note
號數
No.

自豐台站
From Fengtai Station
京奉綫
C.G.R. (Peking Mukden Rly.)

至豐台站
To Fengtai Station
京漢綫
C.G.R. (Peking-Hankow Line)

年 月 日
..... Day of 19.....

行李或包件 Baggage or Parcels	票之日期 Date of Ticket	票號 No. of Ticket	車站 Station 自 至 From To	件數 No. of pieces	總重量 Gross weight	逾限重量 Excess weight	已付運費 Freight Paid	記要 Remarks
Total								

代理人或經手人
..... Agent

代理人或經手人
..... Agent

京奉綫
C.G.R. (Peking Mukden Rly.)

京漢綫
C.G.R. (Peking-Hankow Rly.)

注意 運送包件時則逾限重量一欄不可填寫
Note.—The "Excess Weight" column must be left blank in case of parcels.

單式 (7)
中華國有鐵路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS.
京奉綫
(PEKING-MUKDEN LINE.)

聯運行李及包件損壞遺失延誤各情報告書
Through Baggage and Parcels Damage, Loss and Delay Note.
號數
No.

行李或包件 Baggage or Parcels	票之日期 Date of Ticket	票號 No. of Ticket	車站 Station		第幾次 列車 Train No.	客票 Passenger Tickets		件數 No. of Packages	總重量 Gross Weight	注明遺失或損壞 物品查出之詳情 Particulars of discovery and description of pack- ing of articles lost or damaged
			自 From	至 To		等級 Class	張數 No.			

豐台車站
Fengtai Station

京奉路代理人
Agent (C.G.R. Peking Mukden Line)

年 月 日
..... day of 19.....

京漢路代理人
Agent (C.G.R. Peking Hankow Line)

注意 如係包件運送時則客票下之兩欄不可填寫
Note.—In case of Parcels Traffic the two columns under "Passenger-Tickets" must be left blank.

鐵路貨運單 按號開列

運送鐵路
S.M.R.

RETURN OF THROUGH BAGGAGE FORWARDED BY

For the month of 192...

單式(10)

號 12 (1)
S.A. 12 (a)

日期 Date	票號 Ticket No.	車站 Stations	由 From	旅客 Passenger's	等級 Class	總重量 Gross weight Centres	運費 Fares	所收數目 Amount charged	附註 Remarks	運費		保險		合計		里程		所收數目		附註 REMARKS	
										Home Line	Relief	Value insured	Freight Premium	Total	Mileage	Mileage	Amount	Amount			
1																					
2																					
3																					
4																					
5																					
6																					
7																					
8																					
9																					
10																					
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
21																					
22																					
23																					
24																					
25																					

(十五至二十四號只備用)
(Cols. 15 to 24 for use of R. C. H. only)

運送鐵路
S.M.R.

RETURN OF THROUGH BAGGAGE RECEIVED AT

For the month of 192...

單式(11)

號 12 (2)
S.A. 12 (b)

日期 Date	票號 Ticket No.	車站 Stations	由 From	旅客 Passenger's	等級 Class	總重量 Gross weight Centres	運費 Fares	所收數目 Amount charged	附註 Remarks	運費		保險		合計		里程		所收數目		附註 Remarks	
										Home Line	Relief	Value insured	Freight Premium	Total	Mileage	Mileage	Amount	Amount			
1																					
2																					
3																					
4																					
5																					
6																					
7																					
8																					
9																					
10																					
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
21																					
22																					
23																					
24																					
25																					

運送鐵路
S.M.R.

單式(14)

附註(2)
S.A. 13 (2)

RETURN OF THROUGH MISCELLANEOUS TRAFFIC FORWARDED BY PASSENGER TRAIN FROM Station

For the month of 192

日期 Date	票號 Ticket No.	到達車站 Stations To	路線 Route	貨名 Description	貨目 Number	運價 Rate	運費 Freight	路程 Distance	水陸 Home Line	所收費 Amount	路程 Distance	鐵路 Railway	所收費 Amount	附註 REMARKS										
1																								
2																								
3																								
4																								
5																								
6																								
7																								
8																								
9																								
10																								
11																								
12																								
13																								
14																								
15																								
16																								
17																								
18																								
19																								
20																								
21																								

(十一至二十號欄只備用(須用))
(Cols. 11 to 20 for use of R. C. H. only)

運送鐵路
S.M.R.

單式(13)

附註(2)
S.A. 13 (2)

RETURN OF THROUGH PARCELS RECEIVED at Station

For the month of 192

日期 Date	票號 Ticket No.	出發車站 Stations From	重量斤 Weight Cattie	所收數目 Amount charged	知單號碼 Advice No.	所收費 Amount collected	收款日期 Date of collection	附註 Remarks	日期 Date	票號 Ticket No.	出發車站 Stations From	重量斤 Weight Cattie	所收數目 Amount charged	知單號碼 Advice No.	所收費 Amount collected	收款日期 Date of collection	附註 Remarks	日期 Date	票號 Ticket No.	出發車站 Stations From	重量斤 Weight Cattie	所收數目 Amount charged	知單號碼 Advice No.	所收費 Amount collected	收款日期 Date of collection	附註 Remarks
1																										
2																										
3																										
4																										
5																										
6																										
7																										
8																										
9																										
10																										
11																										
12																										
13																										
14																										
15																										
16																										
17																										
18																										
19																										
20																										
21																										
22																										

鐵路運送單 附聯運單

中國國有鐵路
鐵路客票

STATEMENT OF REFUNDS MADE BY RAILWAY

出資通車鐵路
鐵路退還客票報告書
During the month of 192.....

Form T.T. No. 21

Form T.T. No. 21

PROPORTIONS

說明票之號數及內有退還客票之票 Particulars of tickets, nature of refunds and references to authorities.	等級 Class	原付之價 Original fares paid	超行里數之價 Fares for distance travelled	退還原價之數 Amount refunded	鐵路 Railway		各 種 鐵 路 鐵 路		鐵 路 鐵 路		鐵 路 鐵 路	
					原來支取票價之數 Original Share	支取超行里數之價 Share for distance travelled						
1		\$	c.	\$	c.							
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												

RETURN OF THROUGH PASSENGER TICKETS COLLECTED

收回通車客票
中華國有鐵路
客票報告書
Form T.T. No. 12

車站 Stations	等級 Class	收回之數 Numbers Collected	收回客票車票數目 Numbers of Children's tickets collected	車站 Stations	等級 Class	收回之數 Numbers Collected	收回客票車票數目 Numbers of Children's tickets collected
到站 Destination	起程 Commencing	日期 Date	日期 Date	到站 Destination	起程 Commencing	日期 Date	日期 Date
1				1			
2				2			
3				3			
4				4			
5				5			
6				6			

鐵路客票報告書

鐵路票據 查驗單

單式 (17)

ORIGINAL

Inaccuracy Note 鐵路更正帳目清單正張

賬目 號

From R.C.H. 1 No.

Chinese Government Railways 中華民 國 年 月 日 Station 站

Through Passenger Traffic for the month of 1922

1	2	3	4	5	6	7
票號 Number	原開之數 As charged 更正之數 As corrected	票號 No. of Ticket	至車站 Station to	共計 Amount	差數 Difference	備考 Remarks
1	原開之數 As charged 更正之數 As corrected					
2	原開之數 As charged 更正之數 As corrected					
3	原開之數 As charged 更正之數 As corrected					
4	原開之數 As charged 更正之數 As corrected					
5	原開之數 As charged 更正之數 As corrected					
6	原開之數 As charged 更正之數 As corrected					

Total Amount of Debt 總共 債項 \$

Credit 債項 \$

RAILWAY CLEARING HOUSE, PEKING.
清 算 所
年 月 日

Station Master
年 月 日
所長
Manager

附註
如有錯誤 將此項更正
帳目清單 向該所長
領取 俾便
更正
NOTE.—In case of dispute this Interchange
Account shall be referred to the Chief
Agent against the deposit entry in
the copy provided below.

中華民國郵政總局
 旅客運送統計表
 General Statement of Passenger Traffic for the month of 19.....
 中華民國郵政總局
 旅客運送統計表
 General Statement of Passenger Traffic for the month of 19.....
 (Chinese Govt. Rlys. Through Passenger Traffic)

STATIONS			PASSENGERS			BAGGAGE			PARCELS			PROPORTIONS							
I Class	II Class	III Class	Total	Express	Extra	Total	Weight	Freight	Total	Weight	Freight	P. H. Line	F. C. Line	P. M. Line	T. P. Line	S. N. Line	H. N. Line	Yangtse Steamers	

單式 (20) Form R. (I), H. 3
 Analysis of Passengers booked over the Line
 中華民國郵政總局
 旅客運送統計表
 Analysis of Passengers booked over the Line
 (Chinese Gov. Rlys. Thru. Per. Traffic)

STATIONS		PASSENGERS		BAGGAGE		PARCELS		PROPORTIONS	
From	To	1st Class	2nd Class	3rd Class	Total	Weight	Freight	Total	Weight

中華民國郵政總局
 旅客運送統計表

鐵路運輸 監督報告

單式 (21)

Form R. C. H. 5

中國政府鐵路
旅客運輸總額

月結平準表
GENERAL BALANCE SHEET
中華民國 年 月份

Chinese Government Ry's.
Through Passenger Traffic

	借方 DEBIT					貸方 CREDIT					平準 BALANCE	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	進款 Revenue	代客運貨 C. O. D. Amounts	賠償帶款 Claims, Sec.	共計 Total	進款 Revenue	代客運貨 C. O. D. Amounts	賠償帶款 Claims, Sec.	共計 Total	借項 Debit	貸項 Credit		
Peking-Hankow Line 漢口線												
Tientsin-Peking Line 京滬線												
Peking-Tientsin Line 京奉線												
Tientsin-Pukow Line 津浦線												
Shanghai-Hankow Line 漢口線												
Ningpo Line 寧波線												
揚子江各線 (假清郵船) Yangtze Steamers (S. N. Lines a/c)												
TOTAL												

鐵路清算所
Railway Clearing House, PEKING
中華民國 年 月 日

所長
Huang

Form R. C. H. 6

Form R. C. H. 6

月結帳略表
 Abstract Account Showing Debit or Credit Balances with other Lines
 對於他種債項或貸項結餘之數

中華國有鐵路
 旅客商務運輸

Chinese Government Ryrs.
 Through Passenger Traffic

for the month of 192...
 中華民國 年 月份

	借方 DEBIT					貸方 CREDIT					BALANCE	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	進款 Revenue	借項 C.O.D. Amounts	收項 C.O.D. Amounts	應收 C.O.D. Amounts	共計 Total	進款 Revenue	借項 C.O.D. Amounts	收項 C.O.D. Amounts	應收 C.O.D. Amounts	共計 Total	借項 Debit	貸項 Credit
Peking-Tientsin Line												
運送總												
運送總												
運送總												
Peking-Suzhou Line												
運送總												
Peking-Mukden Line												
運送總												
Tientsin-Peking Line												
運送總												
Shanghai-Nanking Line												
運送總												
Shanghai-Tientsin Line												
運送總												
揚子江各輪船 (運送總)												
Yangtze Steamers (S. N. Line's a/c)												
總計 TOTAL												

結餘淨數
 Net Balance

鐵路清算所
 Railway Clearing House, PEKING
 中華民國 年 月 日

房
 Manager

製表員 監製員

臺灣鐵路 空運報單

預備路 T.P.F. 形式(1) 收條
 GOODS RECEIPT
 轉運一已付運費
 THROUGH-PAID

站號 23 (1) 陸軍路
 S.A. 23 (a) T.P.F.

形式(2) 運單 (紅色)
 INVOICE
 轉運一已付運費
 THROUGH-ON CREDIT

站號 23 (2)
 S.A. 23 (b)

(第三章) 轉運

民國 年 月 日
 由 寄件人
 到 收件人

民國 年 月 日
 由 寄件人
 到 收件人

轉運 貨運單據

貨物件數 No. of Packages	貨物種類 Description of Goods	等級 Class	運費 Freight	裝卸費 Handling Charges	其他收費 Other Charges	總收費 Total	價額 Rate
			\$	\$	\$	\$	\$
1. Home Line							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							

貨物件數 No. of Packages	貨物種類 Description of Goods	等級 Class	運費 Freight	裝卸費 Handling Charges	其他收費 Other Charges	總收費 Total	價額 Rate
			\$	\$	\$	\$	\$
1. Home Line							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							

全單 號 多收號
 UNDER-OR OVER-CHARGES
 轉運車輛號 列位號
 Forwarded by Car No. Day
 上列貨物已收妥
 Above described goods received.
 年 月 日
 登錄 貨收實錄
 Entered at page Goods Received Book.
 接收站 轉運站
 Receiving Station Forwarding Station

全單 號 多收號
 UNDER-OR OVER-CHARGES
 轉運車輛號 列位號
 Forwarded by Car No. Day
 上列貨物已收妥
 Above described goods received.
 年 月 日
 登錄 貨收實錄
 Entered at page Goods Received Book.
 接收站 轉運站
 Receiving Station Forwarding Station

全單 號 多收號
 UNDER-OR OVER-CHARGES
 上列貨物應收運費
 Above goods will be delivered to consignee only if freight charges are received.
 貨物應收運費
 Above described goods received O.K.
 接收人 簽名
 Receiver's Signature

全單 號 多收號
 UNDER-OR OVER-CHARGES
 上列貨物已收妥
 Above described goods received.
 年 月 日
 登錄 貨收實錄
 Entered at page Goods Received Book.
 接收站 轉運站
 Receiving Station Forwarding Station

列車類別表
 RECORD OF TRAINS.
 車庫員簽名
 GUARD'S SIGNATURE

鐵路貨物運送月報

報號

單式(5)

運出應運貨物簿

年 月 日 至 年 月 日

站

Station

號數 31 (2)
S.A. 31 (5)

THROUGH GOODS FORWARDED BOOK for the month of 192...

Invoice	General Merchandise		Material for other Railways		Handling Receipts		Changes		Home Line	Ry.	Ry.	Ry.	Ry.	Ry.	Ry.	Ry.	Ry.	Ry.
	Public	Govt.	Public	Govt.	Public	Govt.	Public	Govt.										
日期	Tons	Pcgs.	Tons	Pcgs.	Tons	Pcgs.	Tons	Pcgs.	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
號數	Weight	Amount	Weight	Amount	Weight	Amount	Weight	Amount										
號數	Weight	Amount	Weight	Amount	Weight	Amount	Weight	Amount										

運送總

單式(6)

SUMMARY OF THROUGH GOODS RECEIVED for the month of 192... Station

號數 38 (2)
S.A. 38 (5)

Stations From	General Merchandise		Material for other Railways		Handling Receipts		For A. O. Use Only	Total Paid	Total To Pay	Home Line	PROPORTIONS DUE TO								
	Public	Govt.	Public	Govt.	Public	Govt.					Ry.	Ry.	Ry.	Ry.	Ry.	Ry.	Ry.	Ry.	
由何站	Tons	Pcgs.	Tons	Pcgs.	Tons	Pcgs.	Tons	Pcgs.	Pcgs.	Pcgs.	Pcgs.	Pcgs.	Pcgs.	Pcgs.	Pcgs.	Pcgs.	Pcgs.	Pcgs.	Pcgs.
號數	Weight	Amount	Weight	Amount	Weight	Amount	Weight	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount
號數	Weight	Amount	Weight	Amount	Weight	Amount	Weight	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount	Amount

Date: 192... Station Master.

中華民國有線路
食物聯絡運輸

Form (8)
總貨物進款清單
Statement of Goods Revenue for.....line
中華民國 年 月
Month of.....1921

Chinese Government Railways
Through Goods Traffic

STATIONS		貨物種類 DESCRIPTION (OF GOODS)	重量 Weight		運費 Freight	卸貨 Handling Receipts		
起 From	訖 To		斤 Cts.	公斤 Kilogs		裝 Loading	卸 Unloading	
1	2	3	4	5	6	7		
			噸 Tons	公斤 Kilogs	\$	cts.	\$	cts.

中華民國有線路
食物聯絡運輸
General Statement of Through Goods Traffic for the month of.....1921

Form R.C.H. 26
Chinese Government Railways
Through Goods Traffic

起運之地 Lines of Origin	普通貨物 General Merchandise		政府貨物 Government		其他材料 Material for other R's		裝卸費 Handling Receipts		總額 Amount		分額 PARTICULARS																					
	公噸 Tons	公斤 Kilogs	公噸 Tons	公斤 Kilogs	公噸 Tons	公斤 Kilogs	裝 Loading	卸 Unloading	總 總	總 總	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21												
				\$	cts.			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	

總務課編製 查驗課附錄

鐵路總局 呈報開辦單

Form R. C. H. No. 28

月結平準表
GENERAL BALANCE SHEET

中政府有鐵路
貨物運輸

For the month of 1921

Chinese Government Ryrs.
Through Goods Traffic

	借方 DEBIT					貸方 CREDIT					結餘 BALANCE		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
	Revenue		Charges, Etc.	Total	Revenue		Charges, Etc.	Total	Debit	Credit			
京漢總線 Peking-Hankow Line													
道清總線 Taoching Line													
京綏總線 Peking-Suiyuan Line													
京奉總線 Peking-Jiakden Line													
津浦總線 Tientsin-Pukow Line													
滬寧總線 Shanghai-Nanking Line													
滬杭甬總線 Shanghai-Hangchow-Ningpo Line													
總計 TOTAL													

鐵路清算所
Railway Clearing House, PEKING
中華民國 年 月 日

局長
Director

所長
Manager

1921

單式 (10)

Form R. C. H. No. 29

月結帳略說明.....對於他總借項或貸項結餘之數

Debit or Credit Balances with other Lines

中國國有鐵路
貨物聯運運輸

for the month of.....19.....

Chinese Government Rlys.
Through Goods Traffic

1	借方 DEBIT					貸方 CREDIT				BALANCE	
	2 進款 Revenue	3 c.	4 應償還款 Claims, Etc.	5 c.	6 共計 Total	7 進款 Revenue	8 c.	9 應償還款 Claims, Etc.	10 共計 Total	借項 Debit	貸項 Credit
Peking-Hankow Line											
北平濟總											
Tientsin Line											
京滬總											
Peking-Suiyuan Line											
京奉總											
Peking-Mukden Line											
津浦總											
Tientsin-Pukow Line											
北平浦總											
Shanghai-Nanking Line											
滬京總											
Shanghai-Hangchow-Ningpo Line											
滬杭寧總											
TOTAL											
總計											
鐵路清算所 Railway Clearing House, PEKING											
中華民國 年 月 日											
19.....											
局長 Director											
經理 Manager											

鐵路清算所 主任 張景惠

鐵路運輸 空運單據

單式 (2)

Born R. C. H. 56

民國 年 月份

京華總車輛號
P. M. Line Car No.
噸 數
Carrying Capacity.....Tons

接收車輛之號
Receiving Line

日期
Date

聯 號
Junction

運貨票號
Way
bill No.

裝運貨物
Loaded
with

起 站
From

迄 站
Station
To

案件應剩
Time handed
over

備 考
REMARKS

簽 名
Initials

再經空運車輛號
Returned to
Owning Line

空 運 費

業已登記
Accounted by

會計課
Accounts Section

收到車輛之號 Receiving Line	日期 Dates	作用日數 No. of days detained	延 期 Demurrage 日 數 Ton Days	租用金額 Amount of Hire Charges	備 考 REMARKS
	起 日 From	迄 日 To		\$	
				c.	
TOTAL.....					

(第四章) 空運車輛單據

Form R.C.H. 51
 月份五號貨車清單
 年..... 192.....
 Statement of Goods Cars Interchanged during the month of.....
 總承辦
 Line cars

日期 Date 通知號碼 Waybill No.	在 On Line			在 On Line			在 On Line		
	聯站 Junction	交存 Number Handed over 噸數 Capacity Tons	送回 Number Returned 噸數 Capacity Tons	聯站 Junction	交存 Number Handed over 噸數 Capacity Tons	送回 Number Returned 噸數 Capacity Tons	聯站 Junction	交存 Number Handed over 噸數 Capacity Tons	送回 Number Returned 噸數 Capacity Tons
1	結餘 Balance			結餘 Balance			結餘 Balance		
	合計 Total			合計 Total			合計 Total		
2	結餘 Balance			結餘 Balance			結餘 Balance		
	合計 Total			合計 Total			合計 Total		
3	結餘 Balance			結餘 Balance			結餘 Balance		
	合計 Total			合計 Total			合計 Total		

總承辦
 總承辦

單式(5)

Form R.C.H. 51 (a)

中華國有鐵路 互換車輛
 CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS—INTERCHANGE OF ROLLING STOCK
 互換貨車每日結餘清單
 Statement of Daily Balance of Goods Cars Interchanged
 民國 年 月份
 For the month of.....192.....
 總與 總
and.....Lines

日期 Day	綫車輛 Line-Cars		綫車輛 Line-Cars	
	車輛數目 Number of Cars	載重量 Capacity	車輛數目 Number of Cars	載重量 Capacity
1		噸數 Tons		噸數 Tons
2				
30				
31				
合計 Total				

單式(6)

Form R.C.H. 51 (b)

中華國有鐵路 互換車輛
 CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS—INTERCHANGE OF ROLLING STOCK
 貨車租用費清單
 Statement of Hire Charges on Goods Cars
 民國 年 月份
 For the month of.....192.....
 總與 總
and.....Lines

	總欠額 Due by		欠總額 Due by	
	Line		Line	
	\$	cts.	\$	cts.
結餘噸數詳見附單(R. C. H. 格式五一) Tonnage Balances as per Statement (Form R.C.H. 51 (a) attached:—				
綫車輛 Line's Cars				
噸按一角計算 Tons at 10 Cents				
..... " " " " " "				
..... " " " " " "				
..... " " " " " "				
扣付 Less Credits:				
合計 Total \$				

鐵路運輸學 附聯運票單

中 華 國 有 鐵 路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS—INTERCHANGE OF ROLLING STOCK
 其 國 年 月 份 貨 車 延 期 費 報 單

Statement of Demurrage Charges on Goods Cars for month of.....192.....

and.....Lines

Form R.C.H. 32

車 輛 號 數 Car No.	噸 數 Capacity Tons	日 期 Dates		日 數 No. of Days	延 期 日 數 No. of Ton Days	備 考 Remarks	日 期 Dates		日 數 No. of Days	延 期 日 數 No. of Ton Days	備 考 Remarks
		起 From	迄 To				起 From	迄 To			

中 華 國 有 鐵 路
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS—INTERCHANGE OF ROLLING STOCK
 其 國 年 月 份 客 車 租 用 費 報 單

Statement of Hire Charges on Passenger Cars for the month of.....192.....

and.....Lines

Form R.C.H. 54

車 輛 號 數 Car No.	貨 車 種 類 Description	日 期 Dates		日 數 Number of Days	租 用 費 Amount	備 考 Remarks	日 期 Dates		日 數 Number of Days	租 用 費 Amount	備 考 Remarks
		起 From	迄 To				起 From	迄 To			
					\$					\$	

中 華 國 有 鐵 路 鐵 道 部 印

營業概況報 呈請開覽

Form R. C. H. 53

單式 (8)
 中華民國政府鐵路—互換車輛之貨車清單
 Chinese Government Railways—Interchange of Rolling Stock
 民國 年 月 日
 Statement of Goods Cars not returned on... day of... 192...
 號

車輛號 Car No.	噸重 Capacity 噸數 Tons	欠車輛 Lines Cars			欠車輛 Lines Cars		
		聯站 Junction	交付日期 Date Hand- ed Over	備註 REMARKS	聯站 Junction	交付日期 Date Hand- ed Over	備註 REMARKS

單式 (11)
 中華民國政府鐵路—互換車輛之貨車清單
 Chinese Government Railways—Interchange of Rolling Stock
 貨車清單 報單 號 日 報單 年
 Daily Statement of Goods Car Tonnage & stances
 民國 年 月 日

Form R.C.H. 60

車租之路 Owning Line	租用之路 Hiring Line	租用路用之車輛 Cars held by Hiring Line		由租路留用之車輛 Cars held by Owning Line		租用路應付之貨車 Balance against Hiring Line		由租路應付之貨車 Balance against Owning Line	
		數目 No.	噸數 Capacity 噸數 Tons	數目 No.	噸數 Capacity 噸數 Tons	數目 No.	噸數 Capacity 噸數 Tons	數目 No.	噸數 Capacity 噸數 Tons
京漢路 P. H. Line	T. O.								
	P. M.								
	T. P.								
	L. H.								
	P. L.								
合計 Total									
滬甯路 T. O. Line	P. H.								
	P. N.								
	P. M.								
	H. P.								
	P. L.								
合計 Total									

地產鐵路辦事處 經理
 7/0 Director Railway Through Traffic Administration
 辦事所 Railway Clearing House
 民國 年 月 日

中國國有鐵路一五換車輪
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS—INTERCHANGE OF ROLLING STOCK
月結帳略或列... 總與他種管理現定項結餘之數
Abstract Account Statement
Detail on Credit balances with other Lines
民國 年 月 日

for the month of...../192 .

借項 DEBIT	貸項 CREDIT			借項 DEBIT			貸項 CREDIT		
	Operat- ing Expenses	Income	Total	Operat- ing Revenue	Income	Total	Operat- ing Expenses	Income	Total
京漢 貨車 GOODS CARS— 租用費 (R.C.H. 格式五五) Hire Charges (Form R.C.H. 55) 退期費 (P.C.H. 格式五二) Demurrage Charge (Form R.C.H. 52) 租金 Rents 京滬 貨車 GOODS CARS— 租用費 (R.C.H. 格式五五) Hire Charges (Form R.C.H. 55) 退期費 (P.C.H. 格式五二) Demurrage Charge (Form R.C.H. 52) 租金 Rents 客車 PASSENGER CARS— 租用費 (R.C.H. 格式五四) Hire Charge (Form R.C.H. 54) 合計 TOTAL									
合計 TOTAL									

結餘淨數
Net Balance \$

北京清算部
RAILWAY CLEARING HOUSE, PEKING
民國 年 月 日

Director, 總長
Co-Director, 副總長

所長
Manager

總經理 張 漢卿
副經理 張 漢卿

票式 (1)

CHINA-JAPAN THROUGH PASSENGER TRAFFIC

By Ordinary Passenger Trains

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.

No. _____
ISSUED BY CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS
(Peking-Mukden Line)

PEKING
to TOKYO
via Shanhaikuan-Mukden-Antung-Fusan-Shimonoseki

AVAILABLE FOR 40 DAYS INCLUDING THE DAY OF ISSUE

The holder of this ticket must complete the journey before midnight of the last day of its validity.

FIRST CLASS

FARE { For Adult 5
 For Child 5
FREE BAGGAGE { For Adult 160 lbs.
 For Child 80 lbs.

(第五章)

中日聯運票單

鐵路運輸學 附聯運票單

中日旅客聯運

普通列車乘車券

凡持此券旅客乘坐急行列車並佔用寢榻者當付特別價

由京奉鐵路局發出

自北京

至東京

經由山海關—奉天—安東—釜山—下關

由發出此券日起四十天內為有效期間

凡持此券者當行完其路程須在最終日之前半夜

壹等

車票價 { 大人 用銀 洋
 小孩 用銀 洋

免價行李 { 大人 一百六十磅
 小孩 八十磅

鐵路運輸部 附聯運票單

票式 (I)

中日旅客聯運

由京奉鐵路局發出

自北京
至東京
壹等

普通列車

凡持此券旅客乘坐急行列車使用寢
榻者當付以特別價

第壹券
自北京
至山海關

CHINA-JAPAN THROUGH PAS-
SENGER TRAFFIC

No.

ISSUED BY CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS
(Peking-Mukden Line)

From PEKING
to TOKYO

FIRST CLASS

BY ORDINARY PASSENGER TRAINS

The holder of this ticket may travel by
express trains or use sleeping berths on pay-
ment of the special supplementary charges
therefor.

Coupon 1
for the journey
from PEKING
to SHANHAIKUAN

No.

Control Coupon
for
CHILD'S TICKET

If the right side of
this Coupon is miss-
ing, the Coupon book
is only available for
a child under 12 years
of age, and in that
case the cover as
well as the Coupons
must be stamped as
follows:—

"CHILD"

-o-o-

CHINA-JAPAN
THROUGH
PASSENGER TRAFFIC

No.

Control Coupon
for
CHILD'S TICKET

PEKING
To TOKYO

FIRST CLASS
By Ordinary
Passenger Trains

The holder of this
ticket may travel by
express trains or use
sleeping berths on
payment of the
special supplement-
ary charges therefor.

On selling a Coupon
book for a child this
half is torn off and
retained as a voucher
by the booking office.

中日旅客聯運

孩童用調查券

自北京
至東京

壹等

普通列車乘車券

凡持此券旅客乘坐
急行列車或佔用
寢榻者當付以
特別價

當售出此券與孩
童時此半應即扯
下存於票單處以
作憑證

孩童用調查券

假如左邊之券遺
失此券書只可准
許孩童在十二歲
以下者使用但此
書之皮照蓋以下
之戳印

"孩童"

-o-o-

CHINA-JAPAN CIRCULAR TOUR

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.

Issued by Chinese Government Railways
(Peking-Mukden Line)

From PEKING (Chenyangmen)

ROUTE No. 1 { Peking—Mukden—Antang—Fusan—
Tokyo—Kobe—(N. Y. K.)—Shanghai—
(N. K. K.)—Hankow—Peking

Available for 4 Months including the day of issue

The holder of this ticket must complete the journey before midnight of the last day of its validity.

FIRST CLASS

Circular Tour { For Adult \$178.40
Fares { For Child \$ 89.20

No.

The holder of this ticket should note the CONDITIONS on the back cover

中日旅客聯絡周遊券

凡持此券旅客乘坐急行列車或佔用
寢牀者當付特別價

中國政府鐵路京奉線

北京(正陽門)車站發

經由第一程路 { 北京—奉天—安東—蓋山—東寧
神戶—上海—漢口—北京

由發出此券日起四個月內為有效期間

此項限期以扣足四個月末日之前半
夜為度

頭等

周遊券價 { 成人用洋一百七十八元四角
孩童用洋八十九元二角

附
聯
運
票
單

China—Japan
Circular Tour

No.....
CONTROL COUPON
for
Child's Ticket

If the right side of this Coupon is missing the Ticket is only available for a child under 12 years of age, and in that case the cover as well as the Coupons must be stamped as follows:

"CHILD"

No.....
CONTROL COUPON
for
Child's Ticket

From PEKING
(Chenyangmen)
via
Route No. 1

FIRST CLASS

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.

On selling a ticket for a child this half is torn off and retained as a voucher by the Booking Office.

中日旅客聯絡
周遊券

孩童用調查券

北京(正陽門)
車站發

經由
第一程路

頭等

凡持此券旅客乘坐
急行列車或佔用寢
牀者當付特別價
當發出此券與孩童
時此半應即扯下存
於賣票處以作憑證

孩童用調查券

假如左邊之券遺失
此券者只可准許孩
童在十二歲以下者
使用但此券木之皮
應蓋以下之戳印

孩童

票式 (3) (a)

鐵路運輸學 附聯運票單

China—Japan Circular Tour

From **PEKING** (Chenyangmen)

via

Route No. 1

FIRST CLASS

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.

COUPON 1

for the journey

From **PEKING**

to **MUKDEN**

No.

CONDITIONS.

1. The route covered by this Circular Tour Ticket is as shown on the front cover.
2. The whole ticket is rendered invalid if presented with any coupon for the remaining portion of the journey missing. Any coupon presented separately from the ticket is likewise invalid.
3. The holder of this ticket is entitled to obtain, in exchange for the Reduction Certificate attached at the end of this ticket, first class round trip tickets for the sections named on the said Certificates at a reduction of 30% on the ordinary fares.
4. When reservation is not made in advance for the accommodation on the steamers, the passenger may be required to transfer to another class or to wait for next steamer if no cabin is found available for him on this arrival at the port of embarkation.
5. The free Baggage allowance for the holder of this ticket is:—
On Railways { For an adult up to 160 lbs.
 { For a Child up to 90 " "
On Steamers { For an Adult up to 350 lbs. or 49 c. ft.
 { For a Child up to 175 lbs. or 20 c. ft.
6. The sections over which the Baggage of the holder of this ticket may be booked through are—
Peking to Tokyo .
Tokyo to Kobe or Sannomiya
Kobe to Shanghai
Shanghai to Hankow
Hankow to Peking

The passenger is required to arrange himself for the re-registration and short conveyance of baggage.

中日旅客聯絡周遊券

北京 (正陽門) 車站發

經由

第一徑路

頭 等

凡持此券旅客乘坐各行列表車或佔用寢牀者當付特別價

第一券

自 北 京

至 奉 天

注 意

- 一 凡旅客周遊之徑路均載明於本券第一頁皮面之上
- 二 凡旅客周遊之徑路各處均附蓋片於本券之後如其中有遺失或註銷等事即歸無效
- 三 凡持本券之旅客享有本券所列各處減收貨金之權利按照普通貨金減收三成
- 四 凡旅客到貨路須換乘船之時如未經預先定艙位倘遇該汽船各位滿座該旅客僅有改搭他等船位或等候下次航船
- 五 凡持本券之旅客所帶行李重量列後
鐵路各綫 { 成人不得逾一百六十磅
 { 孩童不得逾八十磅
 { 成人不得逾三百五十磅或佔地位
輪船 { 至四十五立方尺
 { 孩童不得逾一百七十五磅或佔地位
 { 至二十五立方尺
- 六 凡旅客所帶行李在下列各處註冊運銷
北京 至 東京
東京 至 神戶或三宮
神戶 至 上海
上海 至 漢口
漢口 至 北京

如旅客於其所帶之行李須重新註冊轉運等事其一切費用歸旅客自行料理

票式(3) (B) (圖)

中日周遊票	中日周遊票	中日周遊票	中日周遊票	中日周遊票
中國國有鐵路(京奉綫) 由北京 經 上海日本間 漢口上海間 等處	中國國有鐵路(京奉綫) 由北京 經 上海日本間 漢口上海間 等處	中國國有鐵路(京奉綫) 由北京 經 上海日本間 漢口上海間 等處	中國國有鐵路(京奉綫) 由北京 經 上海日本間 漢口上海間 等處	中國國有鐵路(京奉綫) 由北京 經 上海日本間 漢口上海間 等處
由...至... 此票單額呈報作為無效	由...至... 此票單額呈報作為無效	由...至... 此票單額呈報作為無效	由...至... 此票單額呈報作為無效	由...至... 此票單額呈報作為無效
年 月 日發行 北京 No. 7	年 月 日發行 北京 No. 6	年 月 日發行 北京 No. 5	年 月 日發行 北京 No. 4	年 月 日發行 北京 No. 3
往復三 往返票 票價	往復三 往返票 票價	往復三 往返票 票價	往復三 往返票 票價	往復三 往返票 票價
票價 { 成人洋 元 兒童洋 元 (報 告 用)				
中日周遊票 換票證 由...至...	中日周遊票 換票證 由...至...	中日周遊票 換票證 由...至...	中日周遊票 換票證 由...至...	中日周遊票 換票證 由...至...
請按換票證 於周遊票有效 限期內發給 上列區間等 級之車票一 張由北京起 經行那...路 徑之一段	請按換票證 於周遊票有效 限期內發給 上列區間等 級之車票一 張由北京起 經行那...路 徑之一段	請按換票證 於周遊票有效 限期內發給 上列區間等 級之車票一 張由北京起 經行那...路 徑之一段	請按換票證 於周遊票有效 限期內發給 上列區間等 級之車票一 張由北京起 經行那...路 徑之一段	請按換票證 於周遊票有效 限期內發給 上列區間等 級之車票一 張由北京起 經行那...路 徑之一段
北京站 北京站 北京站 北京站	北京站 北京站 北京站 北京站	北京站 北京站 北京站 北京站	北京站 北京站 北京站 北京站	北京站 北京站 北京站 北京站
此票單額呈 報作為無效	此票單額呈 報作為無效	此票單額呈 報作為無效	此票單額呈 報作為無效	此票單額呈 報作為無效
以換票證換得之票須與此換票證同向 呈報方為有效	以換票證換得之票須與此換票證同向 呈報方為有效	以換票證換得之票須與此換票證同向 呈報方為有效	以換票證換得之票須與此換票證同向 呈報方為有效	以換票證換得之票須與此換票證同向 呈報方為有效
北京 No. 7	北京 No. 6	北京 No. 5	北京 No. 4	北京 No. 3

鐵道部編印 空郵部代印

票式 (4)

鐵路運輸部 附聯運票單

**CHINA-MANCHURIA-CHOSEN
CIRCULAR TOURS**

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.

Issued by Chinese Government Railways
(Peking-Mukden Line)

From **PEKING** (Chenyangmen)

Route } Peking-Tientsin-Pukow-Shanghai-
(S. M. R. Steamer)-Dairen-Mukden-
No. 3 } Antung-Nandaimon-Antung-Mukden-
{ Peking.

Available for 3 months including
the day of issue

The holder of this ticket must complete the journey before midnight of the last day of its validity.

FIRST CLASS

Circular Tour { for Adult \$
Fares { for Child \$

No. _____

The holder of this ticket should note the CONDITIONS on the back cover.

中華滿洲朝鮮聯絡周遊票

持此票之旅客可乘坐特別快車或佔用床位惟應付特別附加費

中華國有鐵路—京奉綫
由北京(正陽門)車站發

第三 } 北京—天津—浦口—上海—(南浦鐵路)
路徑 } 輪船—大連—奉天—安東南大門—安
{ 東—奉天—北京

自發票之日起以三個月內為有效期間

持此票之旅客應於有效期間末日之前半夜
完其路程

頭 等

周遊 { 大人 銀圓
票價 { 孩童 銀圓

持用此票旅客應注意票單背面之條件

No.

**CONTROL COUPON
for
CHILD'S TICKET**

If the right side of this coupon is missing the ticket is only available for a child under 12 years of age and in that case the cover as well as the coupons must be stamped as follows:—

"CHILD"

China-Manchuria-choseen
Circular Tours

No.

**CONTROL COUPON
for
CHILD'S TICKET**

From **PEKING**
(Chenyangmen)
via
Route No. 3

FIRST CLASS

On selling a ticket for a child this half is to be torn off and retained as a voucher by the Booking Office

中華滿洲朝鮮
聯絡周遊票

孩童調查票

由北京(正陽門)車站發

經由
第三路徑

頭 等

凡售票與孩童時
此半頁應即扯下
存於售票處為憑

孩童調查票

如此票之左頁遺失祇准孩童在十二歲以下者持用是則票面票內均應加蓋以下之戳記

"孩童"

票式(4)

鐵路運輸專
附聯運票單

China-Manchuria-Chosen
Circular Tours

From PEKING (Chenyangmen)
via
Route No. 3

FIRST CLASS

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.

COUPON 1

for the journey
From PEKING (Chenyangmen)
To TIENTSIN

No.

中華滿洲朝鮮聯籍周遊票

由北京(正陽門)車站發

經由

第三路徑

頭等

持此票之旅客可乘坐特別快車或佔用床位惟須支付特別附加費

第一券

路程

由北京(正陽門)

至天津

CONDITIONS

1. The route covered by this Circular Tour Ticket is as shown on the front cover.
2. The whole ticket is rendered invalid if presented without any coupon for the remaining portion of the journey missing.
Any coupon presented separately from the coupon book is likewise invalid.
3. The holder of this ticket is entitled to obtain in exchange for the Reduction Certificates attached at the end of this ticket, first class round trip tickets for the sections named on the said Certificates at a reduction of 30% on the ordinary fares.
4. When reservation is not made in advance for the accommodation on the steamers, the passenger may be required to transfer to another class on to wait for the next steamer if no cabin is found available for him on his arrival at the port of embarkation.
5. The free baggage allowance for the holder of this ticket is:—
On Railways { For an Adult up to 160 lbs.
 For a Child up to 80 lbs.
On Steamers { For an Adult up to 350 lbs. or 40 c.f.
 For a Child up to 175 lbs. or 20 c.f.
6. The sections over which the baggage of the holder of this ticket may be booked through are:—
Peking to Shanghai
Shanghai to Dairen
Dairen to Nandaimon
Nandaimon to Peking
The passenger is required to arrange himself for the re-registration and short conveyance of baggage.

簡章

- 一 本票周遊之路徑詳載於本票封面上
- 二 倘有失去前項部份之客票則全冊客票均歸無效如有將冊中某一票註下亦歸無效
- 三 持此票之旅客得用後附之減價證換購該區間頭等往返原比普通票價減收三成
- 四 旅客改乘輪船時如未預先定妥席位而該船給位已佔滿無餘則該旅客祇得改乘該船之別等席位或俟下班後船再行乘坐
- 五 持此票之旅客准帶行李之免費重量分別規定如下
鐵路 { 大人 以一百六十磅為限
 { 孩童 以八十磅為限
 { 大人 以三百五十磅或四十四立方尺之體積為限
 { 孩童 以四百七十五磅或五十二立方尺之體積為限
- 六 持此票之旅客所帶行李得在下列各區直接運送
北京 至 上海
上海 至 大連
大連 至 南大門
南大門 至 北京
旅客所帶行李如須短途接運及進行起票應由該客自行料理

船票運單

AUDITOR'S COUPON

PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY

China-Japan Overland Tour
YOKOHAMA to SHANGHAI
FIRST CLASS

M.....
 Steamer Ticket No.
 or L/O Check No.
 From
 To
 S.S.
 Voy. No.
 Date of Issue: 19.....
 Above lay-over check was issued on board
 S.S.
 Voy. in connection with
 Ticket from
 to

SERIES PMSS-YA.

AGENT'S COUPON

PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY

China-Japan Overland Tour
YOKOHAMA to SHANGHAI
FIRST CLASS

M.....
 Steamer Ticket No.
 or L/O Check No.
 From
 To
 S.S.
 Voy. No.
 Date of Issue: 19.....
 Above lay-over check was issued on board
 S.S.
 Voy. in connection with
 Ticket from
 to

SERIES PMSS-YA.

PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY

CHINA-JAPAN OVERLAND TOUR

YOKOHAMA
 TO
SHANGHAI

via Tokyo, Shimonoseki, Fusan, Antung,
 Mukden, Peking, Tientsin, Nanking.

FIRST CLASS

Good for 3 months including Date of Issue

FARE :—YEN 120=GOLD \$60

CHILDREN four years old and under twelve,
 half fare. Each coupon must be stamped
CHILD.

BAGGAGE:—160 pounds checked free on
 each full ticket; 80 pounds on each child's ticket.

*The holder of this ticket should note the CONDITIONS on the back cover.

中日陸地遊歷票

太平洋郵船公司

由橫濱 至上海
 經由 下關 發之個有 此起內期
 東京-安東 由三個月 出日有效
 釜山-北京 由三個月
 天津-南京

頭 等

陸遊票價 { 成人 洋壹百貳拾元
 { 孩童 洋六拾元
 行李免費 { 成人 壹百六拾磅
 { 孩童 捌拾磅

輪船
 Per S.S.
 船名由
 Passenger from
 至
 to
 氏名
 M.....
 發行日 年 月 日
 Date of Issue..... 19.....
 發行
 Issued by.....
 經手人 Agent

區間號數 PMSS-YA.

*請注意本券後面記載事項

<p style="text-align: center;">China-Japan Overland Tour</p> <p><i>Series</i> PMSS-YA.</p> <p style="text-align: center;">CONTROL COUPON for CHILD'S TICKET</p> <p style="text-align: center;">YOKOHAMA to SHANGHAI</p> <p style="text-align: center;">FIRST CLASS</p> <p>When selling this Ticket for a child, this portion is to be torn off and retained as a voucher by the Agent.</p>	<p><i>Series</i> PMSS-YA.</p> <p style="text-align: center;">CONTROL COUPON for CHILD'S TICKET</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>If the left side of this coupon is missing, the Ticket is only available for a child under 12 years of age, and in that case the cover as well as the coupons must be stamped Child.</p>	<p style="text-align: center;">中日陸地遊覽票</p> <p><i>區間號數</i> PMSS-YA.</p> <p style="text-align: center;">孩童用調查票</p> <p>假如右邊之券遺失此券書只可准許孩童在十二歲以下者使用但此券本之封面應蓋以下之戳印</p> <p style="text-align: center;">孩 童</p>	<p style="text-align: center;">區間號數 PMSS-YA.</p> <p style="text-align: center;">孩童用調查票</p> <p style="text-align: center;">由 橫 濱</p> <p style="text-align: center;">至 上 海</p> <p style="text-align: center;">頭 等</p> <p>當售出此票與孩童時此半頁應即扯下存於票票處以作憑證</p>
<p style="text-align: center;">注 意</p> <ol style="list-style-type: none"> 一 本券以記名本人為有效不得轉借他人使用 二 册本內之各票如扯開呈驗即歸無效 三 本券自發出之日起三個月內為有效期間過期即歸無效其期限以扣足三個月末日之前半夜為限 四 凡持此券者得在中途各主要站任意下車 五 凡持此券者乘坐各種快車時不收快車費但購取費及特別坐位費須另行繳付 六 四歲以上十二歲以下之孩童票價為成人票價之半數其票上應蓋孩童戳記 七 册本內之各票凡各該區間之旅行終了後即由路員收回 八 旅客須嚴守履行各路規章 九 船車間轉運行李由旅客自行料理 十 託送行李時其行李當經由北京運送或直送站須預先向當事者聲明 十一 倘因從事遊覽對於未嘗乘坐輪船之區間則不退還運費 十二 太平洋郵船公司受遊客之委託運送免費重量限制以內之行李於橫濱上海間不收運費倘運送行李之損失均歸旅客自理其運送之行李在橫濱或上海未交付以前而須保潔者其費用及損失均歸旅客自理 十三 太平洋郵船公司代理各站發出本券如遇各站有遺失忘機之行為或旅客及行李發生事故時俱不負責 		<p style="text-align: center;">CONDITIONS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 This Ticket is Not Transferable. 2 Coupons will not be accepted for passage if detached. 3 This Ticket is good for Three Months (including date of issue) and no portion will be accepted for passage after that date, the journey being to be completed before midnight of the last day of its validity. Stop-overs allowed at all principal points within limit of Ticket. 5 This Ticket will be honored on express trains without extra charge, but passengers shall pay the sleeping car or special place charges. 6 Tickets will be issued at half fare to children four years old and under twelve. Each coupon must be stamped CHILD. 7 Each coupon is collected by railway agents on completion of the journey covered by it. 8 Strict conformity is required with all rules and regulations of the lines over which this Ticket reads. 9 Passengers are required to arrange transfer of their baggage between steamships and railway stations. 10 When passengers check baggage on this Ticket, it must be clearly indicated whether it is to be conveyed via Peking or direct to destination. 11 No refund will be made on value of the portion of the steamer ticket, which is not availed of by the holder thereof on account of his making this overland tour. 12 At request of passengers who take this overland journey, the Pacific Mail Steamship Company will under take to convey, free of charge, their baggage not exceeding the free baggage allowance, between Yokohama and Shanghai, but at the risk of passengers. The baggage shall be kept at Yokohama or Shanghai, as the case may be, at the expense and risk of passengers until due delivery be taken of the same. 13 In selling this Ticket the Pacific Mail Steamship Company acts only as agent for the railroads and will in no event be liable for their acts, default or neglect, or responsible for any accident to the passenger or his effects. I have read the above conditions and agree to same. <p style="text-align: center;">..... Signature of Passenger.</p>	

鐵路運輸學 附聯運票單

CHINA-JAPAN PARTY TRIP

No.
REDUCTION CERTIFICATE
for the section

From.....
To.....

CLASS

Representative of Party

M.....

No. of Passengers { Adults.....
Children.....

This reduction certificate entitles the party (number of passengers as specified above) to obtain a ticket for any section on the participant Railways not covered by the Party Trip Ticket at the same reduction of fares as was granted for the latter ticket to which the certificate is attached. The representative of the party must fill in the names of the stations between which the reduction certificate is to be used and the Class and exchange it for the necessary ticket before commencing the journey. The reduction certificate, or the ticket issued in exchange for it, shall not be recognised unless presented together with the original Party Trip Ticket.

Issued at Shanghai North Station
Chinese Government Railways Shanghai-Nanking Line

中日聯運團體旅行

減價團體
票價與等別

自.....
至.....

等

旅行團代表

.....先生

旅客人數 { 成人.....名
孩童.....名

此項減價團體係指旅行團(旅客人數在十人以上)得將本減價票附之團體票
項也原應照訂之票價購買團體票而來此項減價票將各團體之票價照
減團體代表應將所居住站名與座位等詳細列明並須將團體內在來起行之
部分向車站辦理手續其取價此項減價票或此項團體票之正票當團體向所發之
團體票一律為效

第.....號

滬寧鐵路上海車站發行

滬寧鐵路 上海車站發行

CHINA-JAPAN THROUGH PASSENGER TRAFFIC 中日旅客聯運																					
號數 No.																					
EXPRESS AND BERTH (PLACE) TICKET 特別快車及床位或座位券																					
Original Ticket 原票券	Description..... 類別	Class..... 等	No..... 號數																		
	From..... 由	to..... 至	issued on..... 由																		
Name of Holder 持票人之姓名	M..... 先生	Section 方	From..... 由																		
			To..... 至																		
Train 火車	No..... 號數	Class..... 等	Class..... 等																		
	Date..... 日期	Upper Berth or Car No..... 正號	Lower Berth Berth (Place) No..... 床位或座位號數																		
Reserved Accommodation 預定床位或座位																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;"></td> <td style="width: 20%; text-align: center;">\$</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">cts.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">銀圓</td> <td></td> <td style="text-align: center;">角</td> </tr> <tr> <td>Express Charge ... 特別快車票價</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Berth Charge..... 床位費</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Place Charge..... 座位費</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">共計 Total...</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			\$	cts.	銀圓		角	Express Charge ... 特別快車票價			Berth Charge..... 床位費			Place Charge..... 座位費			共計 Total...				
	\$	cts.																			
銀圓		角																			
Express Charge ... 特別快車票價																					
Berth Charge..... 床位費																					
Place Charge..... 座位費																					
共計 Total...																					
Date of issue..... 發券日期																					
Issued at TIENTSIN EAST Station, C. G. Ry. (Peking-Mukden Line) 由中華國有鐵路(京奉綫)天津車站發																					
See Notice on Back 後看券注意																					

NOTICE.

1. This ticket is invalid unless presented with the original passenger ticket.
2. This ticket is available for one continuous ride only and should the holder stop over at any station, it will be rendered invalid for a further journey and retained by the station agent.
3. In case a berth or place be reserved in advance this ticket is only available for the train specified.
4. This ticket is not transferable.

四 三 二 一

此用只如效對如此爲此
 券得旅並於有券有券
 不依客由未申只效須
 得券預站學途得與
 轉而定員之下接原
 給指床位收前車連勝
 他人定位回程者乘券
 車座，即則車券併
 通位無券次用方

注 意

車次 (11)
China-Japan Through Passenger Traffic
中日旅客聯運

Issued by
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS
(PEKING-MUKDEN LINE)
北京奉天鐵路局發行

BAGGAGE RECEIPT
行李收單

No. 號數
自北京站至新橋 (東京) From Peking To Shimbashi (Tokyo)

Via 經由
Shanhaiquan—Mukden—Antung—Fusan—Shimonoseki
超山山海關—奉天—安東—釜山—下關

Train No. 車次	Class 等級	No. of Pieces 件數	Weight lbs. 磅	Excess Weight lbs. 磅	Rate \$ 圓	Period 限期
CHINA, JAPAN THROUGH PORK TRAFFIC 中日旅客聯運 (行李)						
From Peking to Shimbashi (Tokyo) 自北京站至新橋 (東京)						
Via 經由 Shanhaiquan—Mukden—Antung—Fusan—Shimonoseki						
From Peking to Shimbashi (Tokyo) 自北京站至新橋 (東京)						
Via 經由 Shanhaiquan—Mukden—Antung—Fusan—Shimonoseki						

發行人 經理 經理

車次 (12)
中國國有鐵路 (京奉線)
CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS (PEKING-MUKDEN LINE)

中日旅客聯運
China-Japan Through Passenger Traffic
中途起卸行李收單
CERTIFICATE FOR UNLOADED BAGGAGE

Date 日期
Class 等級
Numbers 號數
Stations 站名
From 由來站
To 至來站

Name of Stop-over Station where baggage is to be unloaded
中途起卸行李站

Particulars 生類	No. of Packages 件數	Gross Weight lbs. 磅	Free Weight lbs. 磅
Unloaded or Registered to Stop-over station 中途起卸或到途站			
Registered to destination 到途站			
Total 共			

Issued at 售用處
PEKING (CHENWANGMEN)
北京 (正陽門)

備註
REMARKS

鐵路運輸單 附聯運票單

式 (13) 反

旅客請託代辦中日聯運行李等處辦理
 敬啟者茲有下列行李由 寄 到
 乘車註明於第 號聯運行李提單內
 貨路代向安東海關報驗所有稅費特別
 用及棧租等項允在到達車站照交納
 行李可也此致市海關進站式會社
 中華民國 年 月 日
 託運人 住址

單式 (53) 正面

出發站	到達站	行李件數	重量	裝形	記事	代辦者

APPLICATION FOR EXECUTION OF CUSTOMS
 FORMALITIES FOR THROUGH BAGGAGE
 BETWEEN CHINA AND JAPAN.

No.

I/We, consignor (s) of the under-mentioned baggage registered from
 to on Way Bill No. (.....)
 (through transit), hereby entrust to your Railway Company the execution
 of all Customs formalities at Antung for the said baggage.
 I/We promise to pay at the destination station the Customs duty,
 expenses specially incurred, and storage charges, in exchange for the
 said baggage, 19.....
 To the South Manchuria Railway Company, Ltd.

Consignor's Name
 Address

Departure Station	Arrival Station	Number of Packages	Weight	Description of Packing	Remarks

Executed by:

單式 (14) 正面

行 李 費 用 清 單 第 號
 敬 啟 者 茲 有 第 號 運 送 提 單 所 載 箱 運 行
 幸 由 車 站 掛 號 運 至
 發 站 所 有 本 站 代 墊 下 列 各 款 請
 代 向 該 行 李 主 人 取 回 并 給 以 此 單 為 據 是
 荷 此 致
 鐵 路 車 站 站 長
 安 東 車 站 站 長

款目	類	別	日	圓	金
一	關稅				
二	檢驗費				
三	郵費				
四	挂租				
五					
六					
七					
合	計				
以	折合銀元				

附聯運票單

單式 (14) 反面

SOUTH MANCHURIA RAILWAY
 Statement of Baggage Dues

To the Station Master, Railway.
 No.

Please collect the under mentioned sum from the owner of the baggage registered at Station to your station under Way Bill No.
 In exchange for this statement,
 Station Master, Antung.

Description of Charges	Amount	
	Yen	San
1. Customs Duty		
2. Charges for repacking		
3. Postage		
4. Storage		
5.		
6.		
7.		
Total...		

at \$

APPLICATION FOR EXECUTION OF CUSTOMS FORMALITIES

票式(17) 戻附

No.

I/we consignee of the undermentioned parcel, registered from to on China-Japan Through Parcels Waybill No. hereby entrust your railway with the execution of all customs formalities in route for the said parcel. Please advance, therefore, customs duty and other necessary expenses and collect the amount so advanced from the consignee at destination in exchange for the parcel. In case the consignee refuses to pay I/we undertake to refund to your railway any sums so advanced.

If the parcel, should be sent back to the forwarding station, owing to the refusal of import permits or other circumstances I/we undertake to pay freight and pay other expenses incurred. I/we also agree to relieve your railway of responsibility for any damage or deterioration caused to the contents of such parcel, by disinfestation performed by the Customs or other Authorities at stations of import or export.

Date:

Signed: Consignor

TO THE SOUTH MANCHURIA RAILWAY COMPANY, LTD.

Address:

Place of Purchase	Place of final Destination	Place of Production or Manufacture	Number or Marks of Packages	* Description of Articles or Packing	Weight	* Measure or Quantity	Unit	* Value per Unit	Total Value	* Total Charges	REMARKS

Name and address of consignee.

China-Japan Through Parcels Waybill No. Station

Stationmaster

* Note:— "Description of articles" must be given in full; descriptions such as "Sandwiches", "Miscellaneous Goods", etc., must be avoided as in such cases it will be impossible to make out proper customs declarations. The columns "Measure or Quantity" must be correctly filled in; for example, weight in *Kilos* for rice and number of yards in case of woollen cloth &c. The information given in the "Value" columns must be the value at place of purchase. "Total charges" must include all charges incurred on the goods for jacking, freight, insurance, commission, etc. It will be placed *consistently* *circumstances of parcels through customs* *the copy of the invoice for the contents is attached to this form.*

鐵道運貨單 往來滿洲鐵路

鐵路掛號單 空欄用紙

形式 (18)

鐵路售出客票報單

Return of Tickets sold by Railway

民國 年 月份

for the month of 192...

第 號

China-Japan Through Traffic

站名 Stations of	等次 Class	售出之票及發票 (應票用紙) Tickets sold and spoiled (spoiled tickets to be shown in red ink)		交換率 Exchange Rate	匯款分額(中日間) Proportion of Receipts (Local Settlement)	備 考 Remarks
		票數 Number	票價 Value			
起站 Departure	站名 Station	票數 No.	票價 Adult	兌換率 Rate	進款分額(國內之結算) Proportion of Receipts (Local Settlement)	
		票數 Number	票價 Child	兌換率 Rate		

形式 (19)

鐵路運送掛號行李報單

Return of Registered Baggage Forwarded by Railway

民國 年 月份

for the month of 192...

第 號

中日旅客運送
China-Japan Through Traffic

日期 Date	起站 Departure	站名 Stations of	票類 Class	票數 Number	票價 Value	行 李 重 量 Weight of Baggage	免費 Allowed Free	超過免費 Excess-paid for	兌換率 Exchange Rate	收進款數 Amount Collected	日本鐵路 Japanese Railways	進款分額(國內之結算) Proportion of Receipts (Local Settlement)	備 考 Remarks
日期 Date	起站 Departure	站名 Stations of	票類 Class	票數 Number	票價 Value	行 李 重 量 Weight of Baggage	免費 Allowed Free	超過免費 Excess-paid for	兌換率 Exchange Rate	收進款數 Amount Collected	日本鐵路 Japanese Railways	進款分額(國內之結算) Proportion of Receipts (Local Settlement)	備 考 Remarks

平漢鐵路 平漢鐵路

Station Master 站長

日期 Date	3.18
列車號數 Train No.	303
貨件物品之內容 DESCRIPTION	棉紗
寄件人 SENDER	楊宗忠
收件人 CONSIGNEE	金九

由 天津 Station 至 北京 Station
 由 天津 Station 至 北京 Station
 貨件非貨品運送提單
 Waybill for China-Japan Service Documents and Articles
 No. 42501

中國政府鐵路 (平漢線)
 CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS (Peking-Mukden Line)

單式 (15)
 CHINA—JAPAN THROUGH PARCELS TRAFFIC.
 中日包貨聯運

CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS (Peking-Mukden Line)
 由中國政府鐵路(平漢線)發出
 PARCELS WAYBILL
 包貨運送提單
 號數
 From Tientsin East To Yingkow
 由 天津東站 至 營口
 Via Shanhaikuan—Mukden
 經由山海關—奉天

Date 年月日	Description of Packages & Contents 包狀及內容	Name and address of Sender 寄貨人之姓名住址
19...		Name and address of Consignee 收貨人之姓名住址
Train No. 列車號數		Freight Paid 已付運費
No. of Packages 包貨件數	Weight in lbs or measurement in cubic feet 重量(英磅)或容積(立方英尺)	C.C.D. Commission 代理費
Amount of C. O. D. 交貨應收之款	\$ 元 cts. 分	Total Paid \$
Value of articles 物品價值		Customs duty and expenses 關稅及費用
		Remarks 注意

CHINA—JAPAN THROUGH PARCELS TRAFFIC.
 中日包貨聯運
 From Tientsin East To Yingkow
 由 天津東站 至 營口
 Via Mukden
 經由奉天
 Parcels Waybill No. 包貨運送提單號數
 No. of Parcels Booked..... 包貨件數

鐵路客票及行李票報單

表式 (20)

鐵路客回客票及行李票報單
Return of Tickets and Baggage Receipts Collected
by Railway
for the month of 192...

第 號
No.

China-Japan
The Passenger
Traffic

開 行 站 名 Departure Stations of	普通客票 PASSENGER TICKETS			特別快車客票 EXPRESS EXTRA TICKETS			特別快車客票 (附加他) Express Extra Tickets	行李票 Baggage Receipts	備 考 REMARKS
	一等 1 class	二等 2 class	三等 3 class	一等 1 class	二等 2 class	三等 3 class			
	票號 Ticket No.	票號 Ticket No.	票號 Ticket No.	票號 Ticket No.	票號 Ticket No.	票號 Ticket No.	票號 Ticket No.	票號 Ticket No.	
	成人 adult	成人 adult	成人 adult	成人 adult	成人 adult	成人 adult	成人 adult	成人 adult	
	兒童 children	兒童 children	兒童 children	兒童 children	兒童 children	兒童 children	兒童 children	兒童 children	

單式 (21)

鐵路客回客票報單
Return of Separate Tickets Collected by Railway
for the month of 192...

第 號
No.

China-Japan
The Passenger
Traffic

日 期 Date	收 回 票 TICKETS COLLECTED			原 票 ORIGINAL TICKETS			備 考 REMARKS
	票 號 No.	等 級 Class	區 間 Section From To	票 號 No.	等 級 Class	區 間 Section From To	

(注意) 凡收回客票報單上其票號及特別快車客票(附加他)票
號和等級等項應與原票一致
Note—All the tickets (Passenger Tickets, Express Extra Tickets and
Express Extra Tickets) collected should be commented in this
return and their descriptions given in the column of Remarks.

中日旅客鐵道 運輸統計表

項目 Item	賣出客票數目 Number of Tickets Sold						行李 Baggage		備考 Remarks
	單程票 Single Tickets	來回票 Return Tickets	團體旅行券 Party Trip Tickets	特別快車票 Express Extra Tickets	一等 1st Class	二等 2nd Class	重量 Weight	總重量 Gross Weight	
1									
2									
3									
4									
合計 Total									

項目 Item	收進款數 Amount Collected						備考 Remarks
	單程票 Single Tickets	來回票 Return Tickets	團體旅行券 Party Trip Tickets	特別快車票 Express Extra Tickets	行李運費 Baggage Freight	運費 Freight	
1							
2							
3							
4							
合計 Total							

項目 Item	各鐵路分組額 Shares of Railways				備考 Remarks
	日本鐵路 Japanese Railways	中國政府鐵路 Chinese Government Railways	中國有鐵路 Chinese Government Railways	其他 Other	
1					
2					
3					
4					
合計 Total					

表式(24)

中日旅客鐵道

CHINA-JAPAN THROUGH PASSENGER TRAFFIC

旅客行李運費

STATEMENT OF ACCOUNTS

For Passengers, Baggage and Parcels

第 號

中華民國 年 月 份

Prepared on 中華民國 年 月 日

北京
交通部
鐵道總局
運輸總局
Railway Through Traffic Administration,
Ministry of Communications,
Railway Clearing House
Peking.

單式 (26)

中日旅客聯運

CHINA-JAPAN THROUGH PASSENGER TRAFFIC

總計算書
ABSTRACT ACCOUNT

表示
Shewing

鐵路

.....Railway's

對於其他鐵路 年 月份

DEBIT or CREDIT BALANCES with

借貸兩方款額

other Railway for the month of

中華民國 年 月份

.....192.....

交通部
鐵路總局
清算所

RAILWAY THROUGH TRAFFIC ADMINISTRATION,
MINISTRY OF COMMUNICATIONS,
RAILWAY CLEARING HOUSE
PEKING.

RAILWAY 鐵路

鐵路名稱 Railways	貸方 CREDIT						借方 DEBIT						餘額 BALANCES				備註 REMARKS
	旅客 Passenger 圓 Yen	行李 Baggage 圓 Yen	包裹 Parcels 圓 Yen	雜費 Tolals 圓 Yen	旅客 Passenger 圓 Yen	行李 Baggage 圓 Yen	包裹 Parcels 圓 Yen	總計 Total 圓 Yen	貸方 Credit 圓 Yen	借方 Debit 圓 Yen	餘額 圓 Yen	圓 Yen	圓 Yen	圓 Yen			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$			

注意：本總算書係借兩方各款額詳列於
NOTE: This Abstract is prepared for each Railway to show the amounts
of the Debit or Credit balances against other Railways.

單式 (26)

中日旅客聯運
CHINA-JAPAN THROUGH PASSENGER TRAFFIC

總平準表
GENERAL BALANCE SHEET

中華民國 年 月份
for the month of 192.....

中華民國 年 月 日訂
Prepared on 192.....

交通部
鐵路運輸總局
清算所

RAILWAY THROUGH TRAFFIC ADMINISTRATION,
MINISTRY OF COMMUNICATIONS,
RAILWAY CLEARING HOUSE
PEKING,

鐵路名稱 Railways	CREDIT										DEBIT										BALANCES				備註 REMARKS
	旅客 Passenger		行李 Baggage		包裹 Parcels		總計 Total		旅客 Passenger		行李 Baggage		包裹 Parcels		總計 Total		貸方 Credit		借方 Debit						
圓 Yen	元 Dollars	圓 Yen	元 Dollars	圓 Yen	元 Dollars	圓 Yen	元 Dollars	圓 Yen	元 Dollars	圓 Yen	元 Dollars	圓 Yen	元 Dollars	圓 Yen	元 Dollars	圓 Yen	元 Dollars	圓 Yen	元 Dollars						
Y. sen	\$ cts.	Y. sen	\$ cts.	Y. sen	\$ cts.	Y. sen	\$ cts.	Y. sen	\$ cts.	Y. sen	\$ cts.	Y. sen	\$ cts.	Y. sen	\$ cts.	Y. sen	\$ cts.	Y. sen	\$ cts.						

單式 (28)
 中日包遞聯運
CHINA-JAPAN THROUGH PARCELS TRAFFIC

代客交貨取價賬單
 STATEMENT OF ACCOUNTS FOR C. O. D. PARCELS.

由 年 月 日 至 年 月 日
 From.....19.....to.....19.....

代客交貨取價通知書 C. O. D. Advice		包裹起站 Sending Station	包裹訖站 Destination Station	包裹之內容 Description	收代理費 日期 Date of Collection	交貨取價 之款數目 Amount of C. O. D.		備 攷 Remarks
日 期 Date	號 數 No.					Yen	Sen	
代客交貨應收款總數 TOTAL AMOUNT OF C. O. D.					日圓 YEN			

Dear Sir, 敬啟者敝路代運所收上列各包裹之貨應收之款共計日金 圓
 I herewith send you.....Yen.....
 茲一併奉上請即查收并祈給予收據為荷
 being the amount of C. O. D. collected by this railway on behalf of your railway as per details
 entered above.

Kindly acknowledge receipt.

會計處長
 Chief Accountant.

天津 年 月 日
 Tientsin,.....19.....

中華國有鐵路(京奉綫)
 C. G. Rly. (Peking-Mukden Line).

鐵路運輸學
附聯運票單

鐵路運輸學 附聯運票單

票式 (1)
SINGLE THROUGH.

(第六章) 中日美聯運票單

China-Japan-America Passenger Through Traffic.

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping-berths on payment of special supplementary charges therefor

CANADIAN PACIFIC OCEAN SERVICES
VANCOUVER

to PEKING

via Yokohama-Tokyo-Shimonoseki-Fusan-An-tung Mukden-Tientsin

Available for 4 months including the day of issue.

The holder of this ticket must complete the journey before midnight of the last day of its validity.

Ist Class

FARE	{	for adult	{ G \$	} Total G\$
		for child	{ G \$	
			{ G \$	Total G\$

Series No.

I

中日美旅客聯運

持此券者可乘急行列車或用睡床但須另付特別附加費

昌興輪船公司
叻古窪

至北京

經過橫濱—東京—下關—釜山—安東—奉天—天津

有效期間四個月
自發售日起算

持此券者須在有效期間最末日之夜半以前舉其行程

頭等

客票	{	大人	{ 金	} 合計金	元
		孩童	{ 金		
			{ 元	合計金	元

聯號

2

Series No.

Control Coupon for CHILD'S TICKET

If the right side of this coupon is missing, the coupon-book is only available for a child under 12 years of age, and in that case the cover as well as the Coupons must be stamped as follows:

"CHILD"

00000000

3

China-Japan-America Passenger Through Traffic.

Series No.

Control Coupon for CHILD'S TICKET
VANCOUVER

to PEKING

via Yokohama-Tokyo-Shimonoseki-Fusan-An-tung-Mukden-Tientsin

FIRST CLASS

The holder of this ticket may travel by express trains or use sleeping berths on payment of the special supplementary charges therefor.

On selling coupon-book for 2 child this half is torn off and retained as a voucher by the booking office.

中日美旅客聯運

聯號

孩童調查券

叻古窪

至北京

經過 橫濱—東京—下關—釜山—安東—奉天—天津

頭等

持此券者可乘急行列車或用睡床但須另付特別附加費

發售此券為孩童用時票房應將此半幅撕下留存為證

聯號

孩童調查券

此券之左半幅切斷時僅限十二歲以下之孩童適用之如是封面及其其中各券均加蓋孩童字樣之戳記

"孩童"

00000000

4

<p style="text-align: center;">China-Japan-America Passenger Through Traffic.</p> <p style="text-align: center;">VANCOUVER to PEKING 1st Class</p> <p style="text-align: center;">COUPON 1 for the passage from VANCOUVER to YOKOHAMA</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Name and Address</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Cabin No.</td> <td>To embark on the steamer</td> </tr> <tr> <td>Berth No.</td> <td>on....., 19...</td> </tr> </table> <p>Series No. 5</p>	Name and Address		Cabin No.	To embark on the steamer	Berth No.	on....., 19...	<p style="text-align: center;">中日美旅客聯運</p> <p style="text-align: center;">舊古窪 至北京 頭等</p> <p style="text-align: center;">第一券</p> <p style="text-align: center;">由舊古窪 至橫濱</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">姓名住址</td> <td></td> </tr> <tr> <td>船票數</td> <td>年 月 日</td> </tr> <tr> <td>睡床數</td> <td>乘 輪船</td> </tr> </table> <p>聯號 6</p>	姓名住址		船票數	年 月 日	睡床數	乘 輪船
Name and Address													
Cabin No.	To embark on the steamer												
Berth No.	on....., 19...												
姓名住址													
船票數	年 月 日												
睡床數	乘 輪船												
<p style="text-align: center;">China-Japan-America Passenger Through Traffic.</p> <p style="text-align: center;">VANCOUVER to PEKING 1st Class</p> <p style="text-align: center;">By Ordinary Passenger Trains. The holder of this coupon may travel by express trains or use sleeping-berths on pay- ment of special supplementary charges there- for.</p> <p style="text-align: center;">COUPON 2 for the journey from YOKOHAMA to TOKYO</p> <p>Series No. 7</p>	<p style="text-align: center;">中日美旅客聯運</p> <p style="text-align: center;">舊古窪 至北京 頭等</p> <p style="text-align: center;">乘普通旅客列車</p> <p style="text-align: center;">持此券者可乘急行列車或用睡床但 須另付特別附加費</p> <p style="text-align: center;">第二券</p> <p style="text-align: center;">由橫濱 至東京</p> <p>聯號 8</p>												

票式 (2)

CIRCULAR TOUR TICKET

China-Japan-America Circular Tour

HANKING¹² - SHANGHAI¹³ - SAN FRANCISCO¹ - YOKOHAMA² - TOKYO³
 ROUT No. I
 PEKING¹¹ - KOU-PANG¹⁰ - TZU-MUKDEN⁹ - AN-TUNG⁸ - FUSAN⁷ - SHIMOSEKI⁶ -
 TIEN-TSUI⁵ - K. B. E.⁴

(Figures indicate Coupon Nos.)

Available for eight months including the day of issue

The holder of this ticket must complete the journey before midnight of the last day of its validity

1st CLASS

Circular Tour Fares	for Adult	{ G\$ S\$ }	} Total G\$
	for Child	{ G\$ S\$ }		} Total G$

No.

中日美周遊券

南京¹² - 上海¹³ - 舊金山¹ - 漢口² - 東京³
 第一路綫
 天津¹¹ - 北京¹⁰ - 濟南⁹ - 青島⁸ - 奉天⁷ - 安東⁶ - 釜山⁵ - 下關⁴ - 神戶³

(上註各數碼係表明旅行券之號數)

有效期間共八個月
 自發售之日起算

持此券者須在有效期間最末日之夜半以前畢其行程

類 等

周遊券運脚	大人	{ 金 銀 元 }	} 合計	元
	孩童	{ 金 銀 元 }			} 合計	元

A map showing the route covered by the Ticket.

此處表示本周遊券之路線圖略

鐵路運輸 附聯運票單

The holder of the ticket should note the CONDITIONS on the back cover

持此券者應注意背後封面所載事項

1

2

<p>No.</p> <p style="text-align: center;">Control Coupon for Child's Ticket</p> <p>—</p> <p>If the right side of this coupon is missing the Ticket is only available for a child under 12 years of age, and in that case the cover as well as the coupons must be stamped as follows:</p> <p style="text-align: center;">"CHILD"</p> <p>—</p>	<p style="text-align: center;">China-Japan-America Circular Tour</p> <p>No.</p> <p style="text-align: center;">Control Coupon for Child's Ticket</p> <p style="text-align: center;">via Route No. 1 1ST CLASS</p> <p>The holder of this Ticket may use sleeping-berths on payment of special supplementary charges therefor.</p> <p>On selling this Ticket for a child, this half is torn off and retained as a voucher by the Booking Office.</p>																								
3	4																								
<p style="text-align: center;">China-Japan-America Circular Tour</p> <p style="text-align: center;">via Route No. 1 1ST CLASS</p> <p style="text-align: center;">COUPON 1 for the passage SAN FRANCISCO to YOKOHAMA or YOKOHAMA to SAN FRANCISCO</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Name and Address</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Cabin No.</td> <td colspan="3">To embark on the steamer</td> </tr> <tr> <td>Berth No.</td> <td colspan="3">on 19...</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">This coupon is torn off by the carrier's agent in the order of the route to be followed</p> <p>No.</p>	Name and Address				Cabin No.	To embark on the steamer			Berth No.	on 19...			<p style="text-align: center;">中日美週遊券</p> <p style="text-align: center;">第一路線 頭等</p> <p style="text-align: center;">第一券</p> <p style="text-align: center;">舊金山至橫濱 或 橫濱至舊金山</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">姓名住址</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>船號</td> <td>年</td> <td>月</td> <td>日</td> </tr> <tr> <td>睡床號</td> <td>乘</td> <td colspan="2">輪船</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">此券係照路線次序由鐵路或輪船公司經理人撕去</p> <p>號數</p>	姓名住址				船號	年	月	日	睡床號	乘	輪船	
Name and Address																									
Cabin No.	To embark on the steamer																								
Berth No.	on 19...																								
姓名住址																									
船號	年	月	日																						
睡床號	乘	輪船																							
5	6																								

鐵道運輸 貨物運輸

第 12 頁

CHINA JAPAN-AMERICA PASSENGER THROUGH TRAFFIC

Railway
S. S. Co.

BAGGAGE WAY-BILL
From SAN FRANCISCO
to PEKING

No.
To be shipped on S.S.
Honolulu-Yokohama-
To be shipped on S.S.
Shimonoseki-Aomori-Mukden
To be shipped on S.S.
19.
Gross Weight Charge Paid
lbs. lbs. G \$

(The back of the Way-Bill is left blank)

China-Japan-America Passenger (China-Japan-America Passenger
Through Traffic Through Traffic

From SAN FRANCISCO To PEKING
From SAN FRANCISCO To PEKING

Honolulu-Yokohama-
Shimonoseki-Aomori-Mukden

No. No.

It will be convenient to receive and issue the baggage receipts for each receipt.

CHINA-JAPAN-AMERICA PASSENGER THROUGH TRAFFIC

Railway
S. S. Co.

BAGGAGE RECEIPT
From SAN FRANCISCO
to PEKING

No.
To be shipped on S.S.
Honolulu-Yokohama-
To be shipped on S.S.
Shimonoseki-Aomori-Mukden
To be shipped on S.S.
19.
Gross Weight Charge Paid
lbs. lbs. G \$

(Back)

1. Passenger must, when receiving the Baggage Receipt, ascertain the correctness of the statements made hereon.
2. The baggage is delivered to the passenger at the destination port to which it is received, in exchange for the receipt.
3. Time, value and re-shipment of the baggage and other circumstances pertaining to the baggage may also be delayed or lost in transit. In that case the passenger must show his ticket and give up the Baggage Receipt, but no refund of baggage charges will be made.
4. Passengers must be present at the examination of their baggage by the Customs.

N.B. - To be printed in Chinese and English or Japanese and English.

國外貨物運輸

28. DEC 1910

Railroad Traffic—Its
 Organization and Management,
 by
 King Shih-hsuan,
 Copyright 1923.
 All rights reserved.

中華民國十二年一月初版

鐵路運輸學

著作
 兼發行者

印刷所

(每册定價大洋壹圓)
 (不折扣)
 (京外酌加運費函費)
 浙江東陽 金士宣

代發行所

北京前門外
 局四六一八
 印刷局
 北京前門外
 局四六一八
 印刷局
 北京前門外
 局四六一八
 印刷局

寄

北京李
 交通部唐山
 分校圖書室
 上海交通部
 大學圖書室

售

北京
 漢
 綏

處

天津
 奉
 浦鐵路局車務處
 上海
 滬
 寧
 武昌
 湘
 鄂

△此書有著作權翻印必究▽

