

年

卷

期

4

7

第

第

鐵道誌月刊

北寧線



第四卷第七期



北寧鐵路月刊徵稿章程

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

(二) 投稿範圍

- 甲種一，關於鐵路管理客貨運輸會計事項之學理的討論事實的經驗等歸入本刊業務欄
- 二，關於鐵路之土木工程電氣工程機械工程化學工程等歸入本刊技術欄(如附有攝影者尤佳)
- 三，關於鐵路之具體的論文及開發本路沿線實業之計劃與直接間接應用於鐵路之學說如經濟社會物理化學地質測繪等類歸入本刊譯著欄
- 四，遙譯國外關於鐵路之論文以及新學說新事物之介紹等歸入本刊譯著或調查欄(上列遙譯文字如非專門不得列入甲種應審核內容臨時酌定)
- 乙種一，關於國內外鐵路統計事項歸入本刊統計欄
- 二，本路沿綫各站交通狀況經濟狀況人民生活狀況以及旅客食宿處所名勝古跡娛樂場所之調查
- 國內各路線之各種調查
- 國外關於路務之調查以上三項皆歸入本刊調查欄
- 丙種，本路沿綫各地遊記國內外遊記小說，筆記，交通界名人軼事舊聞 以上各項歸入本刊雜俎欄

(三) 文體不拘文言白話皆可

(四) 投稿字數至少以一千字為限

(五) 給酬辦法 每月結算一次以千字計算於上列投稿各種範圍內酌分等次如左

(甲種) 一等六元 二等四元 三等二元

(乙種) 一等四元 二等二元 三等一元

(丙種) 一等二元 二等一元 三等五角

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

鴻篇鉅製酬金特別從豐並容臨時議定

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

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

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

(九) 本局對於來稿之文字得加修改其不願修改者應預先聲明

(十) 來稿若經節取另編其節取之部份仍註明作者之名並仍計字給酬

(十一) 來稿披露之著作人姓名以標題下之署名為準如標題下無署名即以真姓名刊露

(十二) 無論何種稿件一經刊載其著作權即歸本局

(十三) 來稿刊載以後如經發現係屬抄襲者即取銷其應得酬金並登本刊聲明之

北寧鐵路月刊第四卷第七期

民國二十三年七月分

目錄

總理遺像

北平東便門角樓風景

北平景山 明陵華表

• • •

鐵路商業化之面面觀

客座供應論

我國鐵路會計制度之概觀 (續)

運輸總論 (續)

• • •

氣軌問答 (續)

• • •

二十二年分大宗貨物運輸成績一覽表

二十二年分貨運業務細別表

北寧鐵路月刊 第七期

鄭寶照

蔚青

李起濤

楊士林

王若侃譯

二十三年六月上中旬營業進款概數撮總表

二十三年三四月分開灤各礦運出煤焦噸數表

二十三年一至六月分豐台運出聯運煤斤噸數比較表

二十三年七月分營業進款概數與上月分及去歲同月分比較表

二十三年七月分與去歲同月分營業進款比較表

本路貨車在站留滯時間統計比較表

● ● ●

本路二十三年七月分工作報告

● ● ●

海關緝私條例

● ● ●

橋梁及軌道之修養
紀念週講演稿

衛生常識

● ● ●

小激湍
說

王國勳講

康明震稿

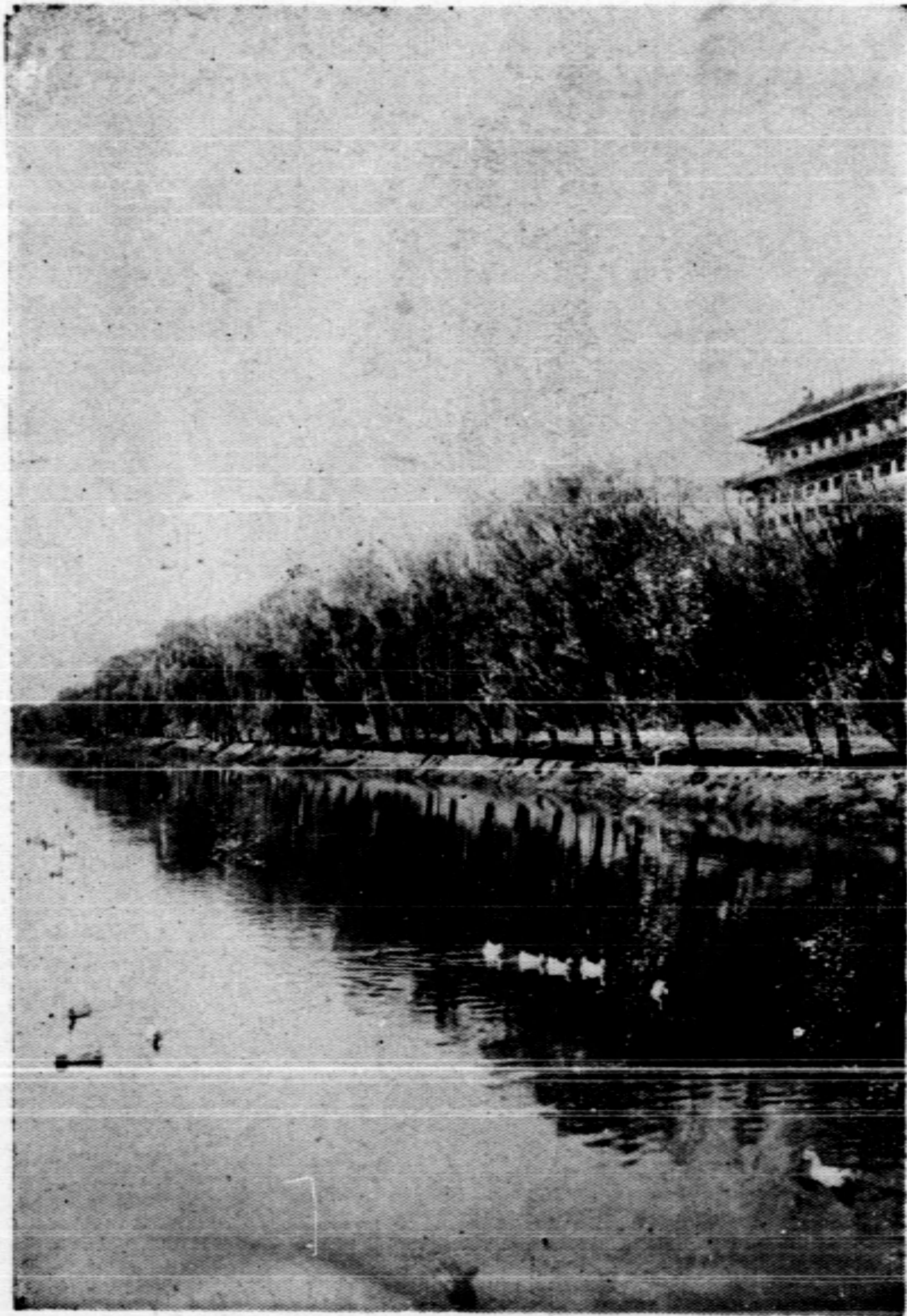
李曼因

總 理 遺 象

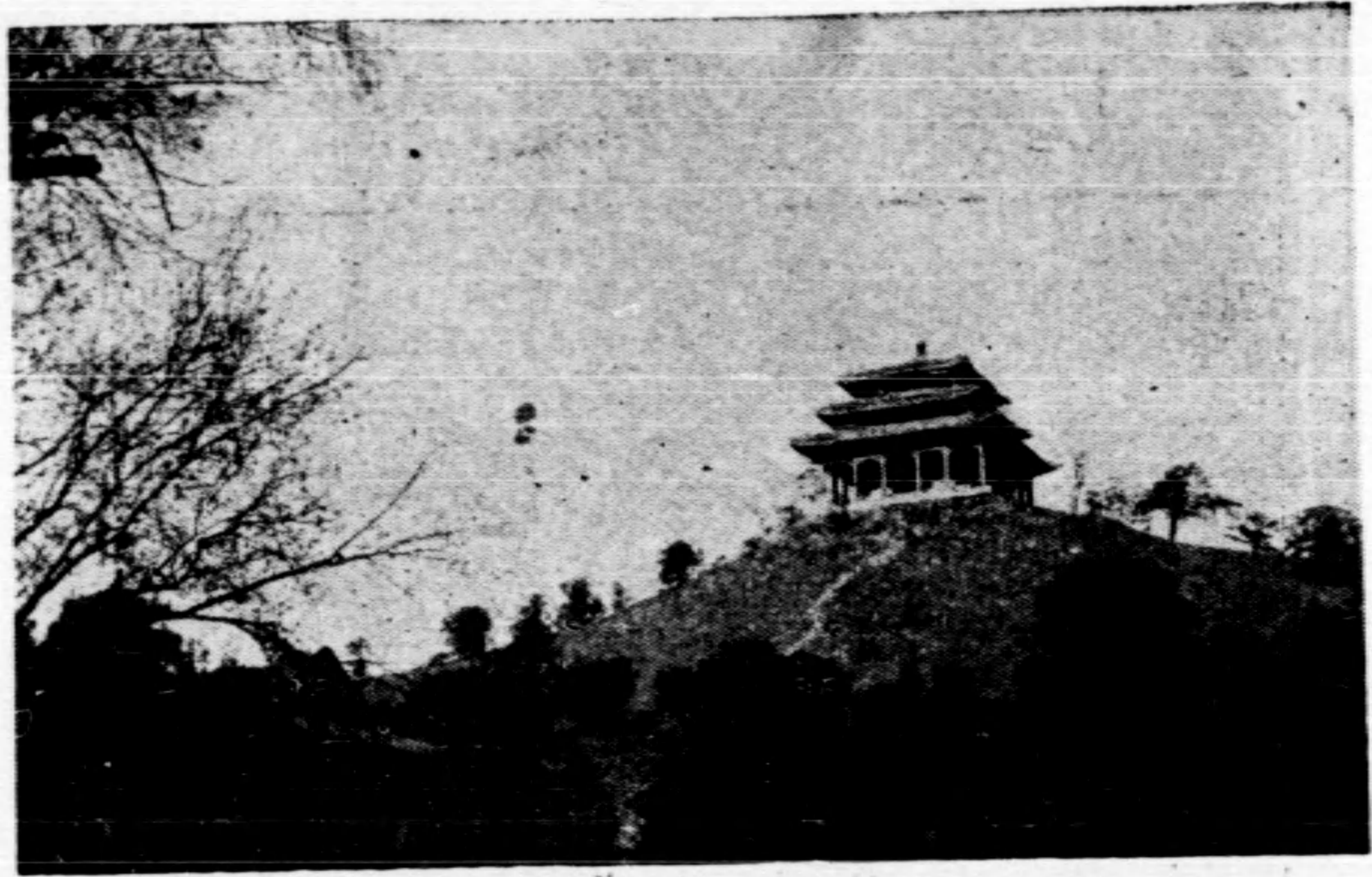


總理遺囑

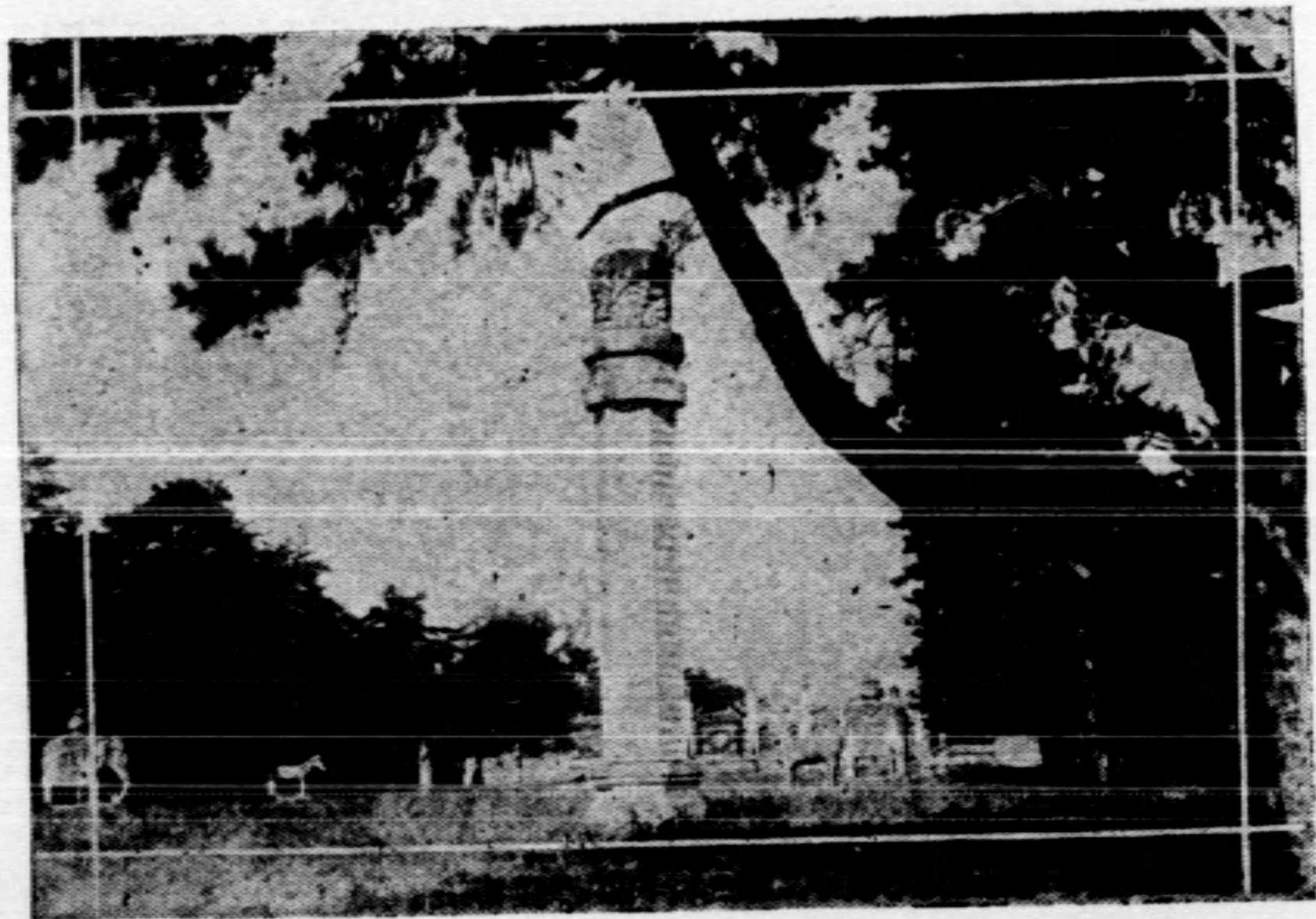
余致力國民革命，凡四十年，其目的在求中國之自由平等。積四十年之經驗，深知欲達到此目的，必須喚起民眾，及聯合世界上以平等待我之民族，共同奮鬥。現在革命尚未成功，凡我同志，務須依照余所著建國方略，建國大綱，三民主義，及第一次全國代表大會宣言，繼續努力，以求貫徹。最近主張開國民會議，及廢除不平等條約，尤須於最短期間，促其實現，是所至囑。



北平東便門角樓風景



北 平 景 山



明 陵 華 表

開灤礦務總局

經理 耀華 機器 製造 玻璃 有限公司 營業 事宜

煤烟

火磚 焦炭 火泥
各種管造磚

耀華玻璃

凡辦公室
內及工廠
內均以光
線良好規
成續之接
展耀華玻
璃在遠東
向以光明
勻潔物美
價廉著名

諸君 欲知 詳情 請向 天津 吳租 界味 咳士 路本 總局 詢問 可也

啓新洋灰公司

塔牌水泥

馬牌洋灰



大治出品

唐山出品

各支店

總事務所

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

交貨迅速

產量偉大

製法最新

牌號最老

批發分所及分銷

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

天津法租界海大道電掛 (啟)
 電話南一三〇九，一七四九，三四六二

鐵路商業化之面面觀

鄭寶照



鐵路的事業，就是跟商業一個樣子；如果在學理上說，或者在事實上說，鐵路當然是應該商業化的，絲毫沒有懷疑，但是這個話，一般辦鐵路的人，都常常說到，而且我們中國的鐵路，都是國有的，及國家經營的，因為是國有的與國營的關係，所以一般人的心理，看着鐵路，就是等於一個官府或一個衙門，在明白事理的人，也往往看着鐵路是一個政府的機關，而一般在鐵路服務的人，也以爲自己是政府的官員，所以就得了的一種官僚化的壞習慣，對於自己的工作，也不能振作起來，以上的現像，就是鐵路本身，不能夠實行商業化的原因之一。

我們中國的工商業，大多數是小規模的，也有規模較大的，凡是規模大的工商業，人家看見，就有一點害怕的心，不敢同他接近，但是在這種大規模的事業服務的人，因為民衆的觀念薄弱的緣故，就使得這一般人們，非常的驕傲，並且輕視一切，而一般民衆，對於這種現像，就越發懷疑害怕，這個也是我們中國的鐵路，不能夠實行商業化的原因之二。

如果要使得我們鐵路，辦到一個純粹商業化的服務機關，當然要澈底的改革，凡是談到商業化問題的人，往往都是就鐵路營業的立場說，對於其他有關鐵路商業化推進的問題，都很少談到的，但是要使得鐵路真正達到商業化的目的，第一是對於組織方面，第二是對於人

事方面。第三是對於鐵路用物方面，是不是也應當商業化，如果要減輕商人的負擔，及增加鐵道服務人的效能。我們可以簡單談談。已經提出來的三項原則，供獻給一般民衆，及鐵道學者，與現在鐵路服務的同業，作一個參考。

(一)組織應當商業化。鐵路的組織，應當根據商業的性質爲原則，可以分爲四項，(甲)系統要簡單，工作要敏捷，(乙)以服務公衆之便利爲前提，(丙)員工職權要明白的規定，(丁)要設有改善鐵路各項事務的機關。

(甲)鐵路是一個大規模的事業，他的組織，當然不能像商店那們簡單，又因爲鐵路經過的地方很多，都是分布在各處的，也不能夠像別的事業，集中在一個地方，雖然鐵路的事，那們繁雜，並且是分發在各處，但是應當系統簡單，工作敏捷，並且應當想法子去減少辦事的手續，應當內外發生直接關係，如果是這樣子辦下去，我想事情當然可以辦得快，同人可以沒有隔膜，官僚化的壞習慣，才可以剷除。

(乙)鐵路組織的內容，除了少數員工，是與外界發生關係，譬如站員及查票員等。其他人員們，都很少與外界接觸的，但是在中國自有鐵路五十年來，一般民衆，可以說是很少的，敢直接的到鐵路辦事的地方去，這樣子看起來，就證明鐵路與民衆，是隔膜的，鐵路的業務，怎麼能夠進步呢，怎麼能夠供給人民的合宜的需要呢，在民智開發的先進國家，他們的鐵路，在各大城市，除了他們的代理人以外，還設有城市辦事



處，電話問訊處，他們的目的，是要直接的，與外界發生關係，在我們中國，民智尙未發達，我們鐵路的立場，更應當提倡這樣的組織。這個目的，是使得鐵路，不至於同民衆隔離的太遠，但是現在京滬滬杭甬津浦北寧等路，已經在上海南京天津設了這樣的辦事處，就是叫營業所，我希望各路，應當想法子，去設一個到民間去的先鋒，就是與民衆打成一片，所以應當辦這個營業所，真正的去服務於民衆。

(丙)鐵路員司，雖然已經定了一種職掌，但是如實際考查起來，我想職權的程度，與範圍的適當，有明確規定的必要，譬如如何種事情，得由站員自己去做，而不必每次來請示站長段長，何種事情，得由站長或段長負責去決定辦理，而不必請示處長，如此類推，如果規定得當，不但辦事的速率，可以增加，並且可以得到很好的效果，可以省得很多寶貴的光陰，可以趁這機會，運用心思才力，去辦大的計畫，大的事情，要這樣辦去，商業化才可以達到，但不是只唱高調，所能成功的。

(丁)我們考查歐美各國，各種事業，都是一天比一天有進步，一天比一天興旺，如果沒有相當的辦法，當然不能改進，當然談不到商業化，所以他們有進步的原故，大半都是因爲有研究的機關，與他供獻的成效。看看我們中國的鐵路，怎麼樣，是有進步，或者是退步呢，可以說都是停住的，沒有致力於改進的，再看看員工總數，雖然甚多，但是我大胆說說，人雖然多，平時維持現狀還不夠，怎麼能有數餘的時候，去

用心研究，設計改進的事情，所以在我個人的意見，我們應當另外組織一個研究的機關，派專人去研究設計鐵路的事項，作精益求精的革新的事業，以期有益於業務，有利於民衆，不可徒唱高調，不求實際，這才可以獲得商業化的實在效能。

以上四點，我想是鐵道組織商業化的幾個要點，也是中國鐵路商業化的幾個起點。

(二)人事應當商業化 鐵路對於員司的待遇，與官廳待遇他們的僚屬不同，如果鐵路是要商業化的，鐵路的員司，必須有優良的訓練，完美的道德，人人要視路事如己事，視客商如賓朋。如果達到以上所說的目的，頭一樣要使得他們沒有五日京兆的心，他們才能夠努力工作，事情才能辦好，非得有商業化的人事管理不可，什麼是商業化人事的管理，(甲)合理的薪工，(乙)完善的甄別，(丙)設施適宜的教育，(丁)確實的保障，(戊)事實的諒解(己)避免人才的浪費。

(甲)鐵路員司薪工，須拿生活的狀況，才可以使他們安心工作，語曰富而後教，富這個字，就是生計不感困難的意思，如果員司生計不能解決，叫他們不營私舞弊，是很難能的一件事，所以我們要實行商業化，必須要給他們合理的薪工。

(乙)員工未入路服務以前，應當有智，德，體，三育的試驗，或者是調查，以規定去取的標準，現在各路對於新進的員司，除了體格試驗，對於智識，能力，品行，道德，這幾項沒有詳細甄別的制度，服務以後，又往往沒有甄別優劣的方法，因為什麼原

故，大概顧慮太多，雖然明知某人無能，品行不佳，仍聽其自然，使得成績優良的，反得不到合宜的鼓勵，成績不良的，也不能將他除名，這都是與商業化人事管理原則不合的，希望路界同仁，本着大無畏的精神，作改善的甄別。

(丙)設施適宜的教育，現在各路員司，也有智識非常豐富的，也有缺乏教育訓練的，雖有少數教練所，但是沒有完美的設備，訓練員工，做機械式的工作，對於商業的訓練，非常缺乏，如果訓練得宜，使與客商接觸的辦法及態度，均能明瞭，這才有商業化的希望。

(丁)確實的保障。鐵路是買賣，不是政治機關，所以員工應當有絕對的保障。不應當無故的更動，就是高級人員，也不應隨政治變遷，作為去留，務使他們，有常久時間，可以發展他的心思及能力，凡工商各業，都是以成績優劣，判別去留，鐵路不是例外，如果不這樣辦，當然隨時隨地，免不了發生營私舞弊的情形，商業化更無實現之可能了。

(戊)事實的瞭解，鐵路事業，規模是很大的，分散的地方，是很多的，所以最容易發生隔膜，近來各路的風潮，往往因為高級的設施，下級員司，對之懷疑，下級的痛苦，高級不能了解，辦事的效能，因而低減，這就是商業化最大的障礙，所以我們應該打成一片，努力的工作，才能合乎商業化的標準。

(己) 避免人才浪費，我們都知道鐵路組織的成功，一在設備，一在人工，如果沒有商業化的人事管理，就是有很好的設備，也不能夠辦到商業化的業務。

(三) 鐵路用物應當商業化 鐵路所用的東西，都是要力求減省，要達到同商人作生意本輕利重的宗旨一樣。我們中國的鐵路，因為是國家經營的緣故，對於用物一層，大都漠不關心，所以支出用物費用增加，這個是很違反商業化的原則。凡先進國家的鐵路，對於用物一層，非常注意，所以對於商業化澈底的用物辦法，(甲)應有物品消耗統計，用以節制各部分消耗的數量，(乙)高級員司，應從嚴督促，以期剷除虛糜的積弊(丙)應有各級員司的合作，以全路的利益為目的。

這個對於員司的訓練上，修養上，都很有關係的。除了用物應當減省，但凡所購的用物，品質應當合宜，發用應當迅速，價格應當從廉，存料數量，應與供給用途相符。以上數項要實行商業化，也有很多人，在我以前，已經說過了。譬如站員接待客商，應當有禮貌，各種營業的設施，應當顧全客商利益，代辦各項接送業務，設置招攬機關，發行各種刊物，說明營業上的手續，接受客商各種申訴，剷除員工的舞弊，隨時與工商界切實合作，以求業務改進，以上的都是鐵路對外營業的商業化具體方法。我們應當注意，但是我們對內營業的商業化，也應當注意，所以我希望鐵路同人，不要單談外表的商業化，也要內部商業化才好，這才是鐵路的真正商業化，這就是從宣傳的服務於民衆，而達到實際為民衆的便利服務。

客座供應論

蔚青

鐵路經營旅客運輸，爲期旅客舒適起見，「一客一座」，乃最低限度之待遇。我國各路客車設備，既不齊全，而客座供應，尤欠周到。二客之座，常擠坐三四人；無座旅客，則醵立于走道。其影響旅客之舒適，尤以長途旅行爲甚。此不可不亟謀改善者也。

改善客座之供應，其意至簡，即期達到「一客一座」足已。欲達到「一客一座」，惟一辦法，在每一旅客列車，多掛客車。惟是一路之間，各站上下旅客，多寡不齊。倘每次列車所掛客車，以最多旅客人數爲標準，則空車行駛之時必多；空行既虛耗車輛，尤減少調度上之效能。故各路有中途添掛客車之辦法。其法每根據過去之調查，於旅客擁擠之路段間，作有規定之添掛。結果則繼起之擁擠路段，未能隨時添掛客車者有之，其已添掛客車，而仍感擁擠不堪者亦有之。故此種「死的」添掛客車辦法，仍不足達到「一客一座」之目的也。欲真能辦到「一客一座」，在有「活的」添掛客車辦法。其法在以當時之旅客人數調查爲根據。茲分條簡述其辦法如次：

(一)大站出售客票時間，改訂於客車到站前十分鐘停止。

(二)大站於每次客車到站前十分鐘，將各該次售出客票總數，及各票到達站點，用長途電話，(或電報，如無長途電話)報告調度所。

(三)小站於每次客車到站前，將各該次售出客票總數，及各票到達站點，用長途電話（或電報），報告調度所。

(四)客票報告，應力從簡單。如甲站售出四次客票，計到乙站十張，丙站九張，丁站八張，則應報告如次：

「甲站四次客票報告：10 乙站，9 丙站，8 丁站」。

(五)調度所專派客車調度員數人，晝夜輪流值班，接受各站之「客票報告」，并編作各站間各次客車旅客人數統計表。倘某路段間旅客驟增，應即用長途電話（或電報），通告該路段起點大站，預備增掛客車。

(六)各大站平時應各有備用客車一輛或數輛，以備臨時添掛。

(七)各站間旅客人數統計表，應以最敏速之方法計算之。如：

(a)甲站三次客票報告：40 乙站，30 丙站，34 丁站，28 戊站。

(b)乙站三次客票報告：50 丙站，45 丁站，14 戊站。

(c)丙站三次客票報告：74 丁站，38 戊站。

(d)丁站三次客票報告：75 戊站。

客車調度員應根據上列報告，作旅客人數統計表如次：

.....年.....月.....日 三次客車旅客統計表

甲站	乙站	丙站	丁站	戊站
132	201	233	155	
乙站	丙站	丁站	戊站	
40,30,34,28,	30,34,28,	34,28,	28,	
丙站	丁站	戊站		
50,45,14,	45,14,	14,		
丁站	戊站			
		74,38,	38,	
戊站				75,

(八)每次客車車底，各級能載人數，應先詳細計算，列成表式，以便調度客車之中途添掛。

查一路車站，大小不齊，大站旅客上下必多；中途客車之添掛，必在大站。故客票報告，以大站為最重要，自應提前停止售票，以便報告調度所，而資列車到站前調度一切。通常客車到大站時，若不等候錯讓，多則停七分鐘，少則停四分鐘。同時大站備用客車，必停通行道附近，臨時添掛，費時不過五六分鐘。倘在客車到站前十分鐘停止售票，報告客票總數，則在客票報告之後，車開之前，尚有十四至十七分鐘之時間，以調度客車之添掛；於客車之站點，必無延誤也。至在旅客方面，亦無不便之處。蓋通常旅客趕車，無不先期而至，專候購票。其在車到前十分鐘內購票者，為數實鮮。況既提前停止售票，必先通告周知，亦未有不提前而來也。

以上改善客座供應辦法，初行雖不免費時既多，且錯誤難免；惟若行之日久，則熟能生巧，必漸感覺其簡便焉。

又此種改善辦法，於鐵路毫無損失。蓋客票報告，可由各站客票司事或領班兼任其事，或由值班站長代報。客車調度員，可由路局中酌派數人專任其事。當今各路無不人浮於事，選派此種人員，決無困難也。惟有一點須特別注意者，即選派客車調度員，應擇其誠實而肯負責者；否則狡猾之徒，懶於計算，敷衍了事；是辦法雖設，而實效鮮生，所期「一客一座」之目的，仍難達到也。

我國鐵路會計制度之概觀

(續)

李起濤

第三章 營業進款賬

「甲」建築時期與營業時期

鐵路為責任分明與管理便利起見，分建築與營業二時期，前章已置論之。鐵路在建築時期，因事實上之需要，於已成路段，即有非正式之營業，由管理工程者掌理之。惟以此種營業，純係附屬性質，故其進款，仍歸入「資本支出賬」內，謂之建築賬收入「資—二十一」。一俟「建築賬」結束，則在鐵路會計上關於營業進款所發生之影響有：

(一)在「建築賬」結束以前，營業進款，由工程局掌理之。結束以後，由管理局（或管理委員會）掌理之。

(二)在「建築賬」結束以前，營業進款，歸併「資本支出賬」內，因以減少資本支出之總數。結束以後，則另立「營業進款賬」，單獨處理之，作為正式營業進款。

「乙」營業進款之分類

第一款：運輸進款——凡鐵路由經營運輸範圍內所得之收入，謂之「運輸進款」。此種進款，指應收淨數而言；應先扣除者，有：(a)稽核時審定浮收各費，(b)核准補償貨主之費用，(c)特別加價，(d)應付他路之運輸進款，(e)短收運費之無從索取者，及(f)

回扣等項。此款下分五項：

「進一」客運業務——旅客——凡由客車運輸，出售客票所得之進款，列入此項。下分八目：
1 尋常客票。(2) 政府減價票。又分二節：曰屬於行政者，曰屬於軍事者。(3) 優待券。
4 遊覽票。(5) 補價票。內包括罰款。(6) 睡車票。(7) 特別費。特別快車加價及應收票價屬之。(8) 定期票。

「進一二」客運業務——其他——凡客車運輸之進款，其不包括在「進一」以內者，列入此項。下分八目：(1) 行李票。下分二節：曰公眾，曰政府。(2) 包裹票。亦分「公眾」與「政府」二節。(3) 車輛及動物之運費。分節全前。(4) 專車或花車進款。分節全前。(5) 郵運業務進款。(6) 裝卸費。(7) 貨幣運費。下分「公眾」與「政府」二節。(8) 其他進款。凡客車載運靈柩等所得進款屬之。

「進一二」貨運業務——貨物——凡由貨車運輸貨物所得之進款，列入此項。下分三目：(1) 普通貨物進款。下分「公眾」與「政府」二節。(2) 他路材料之運費。(3) 本路材料之運費。下分三節：曰建築用材料，曰營業用材料，曰機車處用煤。

「進一四」貨運業務——其他——凡貨車運輸之進款，其不包括在「進一二」以內者，列入此項。下分三目：(1) 調車費。(2) 裝卸費。(3) 延期費。

「進一五」渡船業務——凡鐵路所屬渡船，小汽船，或航海船為運送旅客行李及貨物等所得

之進款，列入此項。渡船業務，爲鐵路之兼營運輸，用以輔助鐵路運輸之發展。此種進款，雖非鐵路收入，然以同屬運輸業務，且同歸鐵路機關管轄，故亦同列入「運輸進款」款下也。

第二款：其他營業進款——鐵路因經營運輸，有種種其他設備。此種設備，除供給鐵路自用外，有時尙有餘力，以供給外界，兼節虛糜。故除運輸進款「第一款」外，尙有其他進款，雖不屬運輸範圍，但以輔助鐵路營業而來，不得不謂爲營業進款。此本款之所由立也。此款下分六項：

「進—六」電報——凡代發電信之進款，或代轉電信之過線費，或電信物料暫借所收之費，列入此項。

「進—七」總機廠盈利——凡總機廠爲他路或公衆製造物件所得之盈利，列入此項。

「進—八」租金——租金實含有修理費，折舊費，及利息三種成分在內。路產一經租出，其修理與折舊，仍由營業用款內列支。然以其租與他人利用，在營業方面，絕未享其利益。故此項修理費與折舊費，應由租金中提出一部，登入「營業進款」以彌補之。至利息一項，係資金上之進款，與營業無關，故應列入「歲計賬」內。按我國現制，凡租出路產之維持費，仍由營業方面担負者，其租金若在千元以下，全數列入此項「進—八」。此爲節省手續起見，故不將租金之「利息」部份，劃歸「歲計賬」列收。其租金若在千

元以上者，則以其中利息部分，歸入歲計賬，而以其餘（即修理與折舊費）列入此項。

「進十九」雜項進款——下分五目：（1）廣告。凡所收車上，車站，或道旁之廣告費屬之。

（2）車站車上之特許利益。凡行李存放費，月台票，小販執照費，及包辦膳車費等屬之。
（3）無主物及沒收物之變價。（4）材料售賣之盈利。（5）其他。

「進十」附屬營業——凡在鐵路普通營業以外，各種營業所得純淨之進款，列入此項。下分八目：（1）磚廠。（2）汽船。（3）發光廠及馬力房。（4）注木廠。（5）旅館。（6）船塢船港及船埠。（7）橋工廠。（8）其他。

「進十一」互用車輛——互用車輛之進款，即無異租金。租金含有修理費，折舊價，及利息三要素，前已置論之。則互用車輛之進款，自應依照處理租金辦法，分別記入進款與歲計二賬。惟以我國鐵路，皆屬國營，因經濟困難，車輛每不敷用，故車輛互用，帶有相當強迫性質，各路每因此而受營業上之損失。又各路車輛，皆購自外洋，式樣各異。車輛損壞，每由原路修理，此即由營業賬列支。故此項互用車輛之進款，實無異營業損失上之賠償，其中所含折舊與利息之成分至少。故按現制，凡互用車輛收付相抵結餘之數，均歸入此項「進十一」。下分二目：（1）客車。（2）貨車。

「丙」進款賬目之處理

鐵路營業進款，在會計上列入「貸方」，可以下列公式表明之：

借方——現金或欠戶

一，〇〇〇，〇〇〇元

貸方——營業進款

一，〇〇〇，〇〇〇元

以上爲原則上之公式。下列各端，則屬處理上之檢討：

(1) 浮收及短收——鐵路運價規章，內容複雜，路員核收運費，不時之錯誤，亦難幸免。故通常各站貨票客票及其他營業收款憑據，必先呈送會計處，復核無誤，始能列作進款。如所收進款中，遇有「浮收」情事，一經查出，應即劃出，另行列賬，以備發還。倘無從發還時，始再列入進款賬內。如所收進款中，遇有「短收」情事，除得所追還外，經手路員，應負責賠償。倘路員無負責之理由，則以無從補收之數列銷。

(2) 補償及回扣(或回佣)——凡由營業進款中提出之數，以補償運價中所應有之業務，而由貨主自供應者，謂之「補償費」。如貨主自備油車，以運煤油，則鐵路所收運費中，應除去一部分，以賠償油車之損耗，然後列作進款。

凡鐵路爲期運價公平，以收吸營業起見，在貨主供給運輸至一定限度時，按規定辦法，退還一部分運費，以資獎掖者，此項退還之數，謂之「回扣」。如得此回扣者，爲第三者(如轉運公司)而非貨主，則謂之「回佣」。譬如規定某一貨主，每年能供給運輸之運費總數，能超過一萬元時，則與以「百分之一」之回扣；能超過十萬元時，則與以「百分之二」之回扣。然規定之初，未知究能達此限度否，故必先照普通運價收費。及年

終結算，如超過此限度時，則照規定辦法，退還一部運費，然後列作實在營業進款。惟此於每月營業進款之報告，不免有失翔實之處。蓋此項回扣之有無，須至年終方知，每月進款報告，必以實收數為憑。一旦計算回扣，則不得不於一年最後一月內扣除之，因失公平分配之實。而最後一月之營業進款，受陡然減少之影響。然為考核每月營業狀況起見，又不得不先登記。故此亦無可如何之事實。好在此種回扣辦法，行之者非多；縱或行之，亦為數有限也。

補償費與回扣之異點，在前者為彌補貨主所代盡之義務，即減去鐵路所未盡之義務，於運價本身，毫無增減於其間。而後者則無異減價以吸收運輸，又恐減價而無補於事實，故先溢收運費，而俟運輸果增至規定限度，然後將溢收之數，退還貨主也。

回扣與回佣之異點（雖其目的同在吸收運輸）在前者為退還之數，得之者為對方之貨主。後者為耗費之財，得之者為第二者之經紀。故前者由「營業進款賬」內減去之，而後者歸入「營業用款賬」內列支。

(3) 進款賬與盈虧賬——進款賬上之錯誤，有屬於上年度，而適在本年度內發覺並處理之者。除為適應事實起見，凡上年度最末一月之更正，有時在下年度最初一月更正外，均由「盈虧賬」處理之。

(4) 特別加價——鐵路有特別損失或鉅大建築時，或政府徵收附加捐稅（如賑災加價，教育

附捐等)時，每有「特別加價」之徵收，以資補助。除對此項加價，另有特別會計外，此種進款，如屬補助鐵路損失，則無須由進款總數內扣除；如屬附加捐稅，則須由進款總數內扣除。聯運特別加價之屬於他路者，亦應由進款總數內扣除。

(5) 懸記賬——營業進款，有時係「記賬」而非現金。顧記賬之進款，亦必歸併進款賬內，方稱實期。然又以其並非現金，則「借方」之賬，將如何登記？故會計上特設一種懸記賬曰「車務賬應收之結數」——平——七——一——，其中包括：(a) 記賬運輸之進款，(b) 車站未繳之進款，及(c) 由他路起站全收聯運進款中，所應歸本路之部分。

(6) 聯運運費及脚力——自聯運實行，凡聯運運價，由起運站全收，而以此種聯運客票，及貨票等，送由「聯運清算所」核算，分配於聯運各路。清算所，于每月一結賬，分報各路。各路即以應得之部分，列入營業進款賬內。其屬他路者，歸入「平——二——二」車務賬應付之結數項內，記賬方式如左：

借方——「平——七——三」車務賬應收之結數	一〇,〇〇〇元
貸方——營業進款	八,〇〇〇元
車務賬應付之結數「平——二——二」	二,〇〇〇元

(7) 本路材料運費——本路材料，由本路運輸，應無運費之計算。即計算之，則收付同屬本路，結果適相抵銷。惟求會計上翔實起見，則不得不分別記賬，而以此種運費，一方記

入材料原價內(借方)，一方記入營業進款內(貸方)。例如購買材料一批，原價一千元，經過外路運費一百元，經過本路運費五十元，均未付現金，則應先入賬如左：

借方——「平——七——五」材料

一，一五〇元

貸方——購買物

一，〇〇〇元

「平——七——三」車務賬應付之結數

一〇〇元

車務賬應收之結數「平——二——二」

五〇元

此「車務賬應收之結數」一項，乃顯示本路材料運費，列入營業進款賬內，故應再轉賬

如次：

借方——「平——二——二」車務賬應收之結數

五〇元

貸方——貨運業務——本路材料「進——三——三」

五〇元

雖然，本路材料運費之計算，又不可以普通貨運價率為標準。蓋普通價率，實含有一部分盈利在內，倘本路材料，其運費亦含有盈利，則鐵路雖無外來顧客，亦有盈利。此在會計上謂之「虛偽之盈利」，最為不當。故此項運費之計算，宜以「實在運輸成本」為標準。然計算實在運輸成本之方法有二：一以營業用款為標準，一以運務費「用——三」為標準。孰取孰舍，要隨鐵路當局之政策為轉移也。

(8) 軍運進款——我國鐵路運輸軍隊，軍政部不付現金，類屬記賬。且若手續不明，竟有不

予承認者。故記賬辦法，較爲複雜：

(a) 在運輸軍隊，計算運費時：

借方——「平——七——三」車務賬應收之結數

一〇,〇〇〇元

貸方——旅客業務——軍運「進——一——一——二」

一〇,〇〇〇元

借方——其他未來借項——軍運「平——八——六」

一〇,〇〇〇元

貸方——車務賬應收之結數「平——七——三」

一〇,〇〇〇元

(b) 倘軍政部對上列賬目，予以承認，但不付現金，則作撥付政府之款：

借方——撥付政府之款「撥——十二」

一〇,〇〇〇元

貸方——「平——八——六」其他未來借項

一〇,〇〇〇元

(c) 倘軍政部對上列賬目，不予承認，則作鐵路一種虧損：

借方——其他支項「盈——八」

一〇,〇〇〇元

貸方——「平——八——六」其他未來借項

一〇,〇〇〇元

(丁) 進款記賬之步驟

鐵路營業進款，不盡爲現金。蓋大量運輸，記賬者居多。惟進款在會計上之記賬，則無論現金進款，抑或記賬進款，皆須一一登記，方稱翔實。故徒觀某月內會計處出納課之進款賬目，不足知某月內之實在營業進款。蓋出納課之賬，僅及於現金：

借方——「平——七——」現金。

貸方——「平——七——三」車務賬應收之結數。

故欲得翔實之營業進款賬，其記賬步驟如次：

(1) 售出客貨等票進款之登記——車站每日售出之貨票，客票，行李票，包裹票，及雜項票等，必逐日作成「報單」，聯同票底，或收回之廢票，呈送會計處。會計處收到此種進款憑據後，無論其為現金進款，抑記賬進款，皆當「每月」彙集登記於「客貨進款登記簿」，登記事項如左：

(a) 客運進款登記簿——(一)發售站。即發售客運票據之站名。(二)客運進款票據。即客票，行李票，包裹票及雜項票等。(三)等級。即售出客票所屬之等級。(四)銀數。即每月內每發售站售出某一種客運票據之總進款。(五)會計門類。即客運進款所屬之門類，如「進——一」及「進——二」是。(六)附記。記載臨時特殊事故，如「浮收」或「短收」等是。

(b) 貨運進款登記簿——發售站。(一)貨運種類。即分先付，到付，記賬，聯運(亦分先付，到付，及記賬三類)及軍運等類。(二)寄貨人。(四)銀數。即每月內每發售站售出貨票之總進款。(五)會計門類。即貨運進款所屬之門類，如「進——三」及「進——四」是。(六)附記。

(2) 分站營業進款之記賬——由「客貨進款登記簿」，可知每月內每站之進款數目，及其會計門類，故即據此作「分站營業進款分類表」，內容同前。所異者，前者係客貨分簿登記，在顯示進款「情形」；而後者係客貨混合彙列，在分別進款「門類」；前者繁而後者簡也。由進款分類表，可知各站每類進款為若干，復分別作賬如次：

(a) 進款為現金者：

借方——「平——七——三」——車務賬應收之結數——某站 1000元

貸方——「進——〇」 1000元

(b) 進款為記賬者：

借方——「平——七——三」——某寄貨人 1000元

貸方——「進——〇」 1000元

(c) 進款屬本路材料之運費者：

借方——「平——七——三」——本路材料 1000元

貸方——「進——三——三——三」——本路材料 1000元

(d) 進款屬軍運者：

借方——「平——七——三」——政府 1000元

貸方——「進——〇」——軍運 1000元

(e) 進款屬聯運而應償付他路者：

借方——「平——七——三」——某站

1000元

貸方——「平——二——二」車務賬應付之結數——某路

1000元

(8) 全路營業進款之記賬——由「分站營業分類表」，再歸總而作「全路營業進款分類表」，內容同前，所異者，前者分站登記，而後者混合登記也。根據「全路營業進款分類表」，則作「區分單」。舉例如次：

借方——「平——七——三」車務賬應收之結數

1000,000元

貸方——「進——〇」

500,000元

「進——〇」

500,000元

附「平——七——三」之詳賬：

某站 150,000元

某站 350,000元

本路材料 100,000元

某公司 390,000元

政府 100,000元

共1000,000元

(4)「車務賬」與「營業進款總賬」——由前列「區分單」，再彙集轉作「車務賬」及「營業進款總賬」，二者內容相同，所異者「車務賬」分站列登，而「營業進款總賬」則不分站別。舉全路之總進款，以分類登記之也。二賬內容如次：

- (一)進款門類——即「進——」，「進——」……「進——」等項各各之銀數。
- (二)車務賬應付之結數「平——」——即因聯運關係，本路應付他路之營業進款。
- (三)現金——現金進款之總數。
- (四)記賬——記賬進款之總數。
- (五)軍運——軍運進款之總數。
- (六)其他。

(未完)

鹽業銀行

股本 總額一千萬元已收股本七百五十萬元
公積 五百餘萬元

總發行

天津 北平 上海 漢口 南京 香港 杭州
廣州 大連 各大商埠均有通匯機關

業務要目

營業部

存款放款匯兌押匯貼現
買賣有價證券 買賣生金銀

儲蓄部

定期儲蓄存款
本息合計定期整數儲蓄存款
存本取息儲蓄存款
整存零取儲蓄存款
零存整取儲蓄存款
活期儲蓄存款

貨棧部

本行在法租界八號路自建貨棧
堆存貨物裝卸便利
棧單可向本銀行押借款項

保管部

保管各項貴重物品及有價證券
設有堅固保險箱租費極廉

各部章程均備函索即寄

行址 辦事處

天津法租界八號路
天津東馬路東北角

電話 電話

三〇〇八
三〇〇二
三〇〇一
三〇〇六
三〇〇九
三〇〇三
二〇〇八
二〇〇五
二〇〇七

運輸總論

(續)

楊士林

第五章 海洋運輸管理及法規

(一)航海條例 The Navigation Acts，源出於殖民地政策 The Colonial Policy，而殖民政策，又因重商主義 Mercantilism 而起，所以三者是一貫的事實。按照殖民地政策的原義，總不外殖民地有供給英國本部工業原料及民食的義務，而英國則以成製品售於殖民地以取利，換言之，英國對於她的殖民地，有推銷本部成製品的獨占權，無論那國不得侵犯的，因此遂有航海條例的產生。航海條例創始於 1651 年，九年之後（1660），又修改一次，其規定的條文更苛。大致說，是凡要將商品輸入於英國，無論由非洲，由美洲，由亞洲的英國殖民地，或由其他地方，其運貨所用的船舶，至少要為英國所製，或為英人所有，其船長必須為英人，其水手四分之三，亦必為英國人，但由歐洲範圍內的商品製造或生產地直接輸送者，不在此種規定之中，須另由法律規定之；此種航海法，直行至 1706 年而猶未稍修改。英國制定這樣嚴苛的法規，總不外一半在維持她的殖民地商業獨占權，一半在與當時的荷蘭爭海上的霸權。自從北美殖民地抗英獨立的成功，南美洲各地紛紛脫離拉丁國家的束縛，以及放任主義 Laissez-faire 之驅除重商主義之後，種種事實，無不危及殖民地理論的動搖，於是殖民地的謬誤政策，也就幾乎推翻了。時勢所趨，不能不使英國海上霸王的迷夢，漸

漸的蘇醒，而改變了方針，另取一種適合的辦法。遂於 1824-25 年間，因商部總裁哈斯開森 Huskisson 的主張，乃另行訂立條約，許可英國與外國航海權的完全平等，及交互行爲；到 1830 年的時期，關於這類的條約，差不多與當時各重要商業國家，都已訂立了，不過外國船舶，仍不能在英國地方經營沿海貿易，當時所指的那個沿海貿易，乃是英國本部與她的殖民地間的貿易。但與殖民地貿易之權，是被允許與承認英國在她們的殖民地有交互特惠的國家；後來到 1840 年及 1853 年之間，關於先前那種沿海貿易及殖民地航務的歧視辦法，都廢棄了，以適應時代的需要，而免遭各國的反抗。原先美國對於海洋航務所持的辦法，亦與當時英國的政策相彷彿，凡是外國的船舶，亦不能從事於美國沿海的運輸，自經英國正式撤消限制的航海政策之後，美國亦自動的拋棄了她的限制外船經營沿海貨物的運輸辦法，很坦白而慷慨的詔告外國的商船，一致受同等的待遇，絕不能再持歧視的手段了。從此以後，英國的航業，大見發達，運輸噸數，年有激增，沿着她的領海線內，也發現了絡繹不絕的外國商船了，此亦可算海上的自由又進一步！

(二) 政府管理航政的經過 直到 1853 年，英國拋棄航海條例之後，歧視外船的偏見，遂逐漸的弛緩，殖民地的航業，也不完全由英國獨占了，多少亦給外船一點經運的機會。在此期間，英國的航海政策，已由獨占變成公開，所以曾與外國訂立了不少商航互惠的條約，以促進國際間貿易的發展，共同享受海上的自由權，及到 1864 年，又將以前的船舶法，統

合起來，而另行頒佈一個「商船航海條例」The Merchant Shipping Acts，對於原先的各種船舶法規，均予以詳細的修改與訂正，以求適合於時代的需要。直接管理並監督這個法規的施行機關，則為商部 The Board of Trade。商部為使達到這個法規的善良目的，又不能不有專官以主其事，所以將這種管理責任完全委託商部下的「理船局」The Marine Department。現在為研究方便起見，可以將理船局應行管理的事件，列述在下面：

- 1、掌管船舶註冊事宜。
- 2、調查船舶的設備是否完善，不致在海上發生危險；尤其救生裝置的調查，更特別注意。
- 3、船舶運載貨物應負的各種責任（穀物木材及危險性貨物運載的規定）。
- 4、船舶吃水線 Tonnage-line（示船載貨物滿限之線）及出航預測的調查，以免去重大的危險。
- 5、船員的任用，須經理船局的考核；無論是水手，火夫，以至各種船員，皆須受此檢驗的查核。
- 6、對於旅客及移民等船舶應負的責任。
- 7、關於船舶水手及火夫等的僱傭或解僱，須受理船局的監視，以保護下級海員，使無失業或受虐待的痛苦，所以海員薪金問題，也要同樣的受理船局的干涉。
- 8、檢查船上預備的食品，並發給船上廚役的許可證。
- 9、調查船在海上的傾覆及其他觸暗礁的危險。

10、船錨及纜索的設備是否堅固而無危險，須受理船局的測驗。

11、理船局派人出席於國際航海會議，討論促進海上生命的安全，劃一航海法及浮標燈塔的設備等問題。

12、船員語言的試驗，以及在職及卸任的規定。

13、船員的健康及醫藥的設備。

14、海事法庭。

15、預防汽罐爆裂的調查。

16、國際漁業及漁船的會議。

17、國際協訂阻止撞船的方法。

18、外國與殖民地航業立法，獎金及其他各種問題。

上面列述的十八項事務，不過理船局應行管理海事中之較為重要者，並不是說商部對於海事應負的責任，即止於此。海上運輸，一年比一年發達，當然海事的變化，也都越發的複雜了，商部既是海事問題的主管機關，自然是對於海事應負的管理責任，也會逐漸的擴大了。後來到1913年，英國又頒佈一道法令，賦與商部一種領港權，可以管到聯合王國內所有的各海港；並且監督各關係部份，按時去設置沿海一帶及各海峽的浮標及海燈，以作行船共趨的標準，免致發生意外觸撞沉覆等危險。由此以觀，英國政府對於航海事業的注意，總算至

矣盡矣，而海上運輸的受制於國家，亦算以英國爲最甚了吧？實際說來，商部下所設之理船局，純粹爲政府管理航船事業的主要機關，此外英國尚有一種半官性的航業管理機關，就是「路德註冊局」Lloyd's Register。這個機關雖沒有理船局管理航權的那樣廣泛，然而實際上也不失爲一種有效力的航業管理機關。這個機關，原來設立的意思，僅經營海上保險之marine insurance 事宜，但到後來，不但要管船舶的繪圖與製造等問題，並且關於造船所用的材料，是否相當，也得要經這個機關的同意；有時還要按期實行船舶的大檢查，藉知船舶的狀況，是否寓有危險性，如檢覺某船的確有修繕的必要時，則她就只得唯命是從，不得再行駛出，免致發生種種不幸的危險，並且因爲稽核的結果，可以知道每期的航船，到底有多少種，便於分類，而後註冊。後來到十七世紀，在這個註冊局之外，產生了另一個「路德保險協會」Lloyd's Association of Underwriters，其作用與原先的路德註冊局，無大差異。現在關於這種事業的管理及經營機關，並不是由一個路德註冊局或保險協會去壟斷的了，已經分屬於許多特別組織的經營之下，較爲重要而顯著的，當以下列那三種組織的規模爲最大：（一）英外航船路德註冊局 Lloyd's Register of British & Foreign Shipping，（二）英國航船會社 The British Shipping Corporation，（三）沃律塔斯航船局 The Bureau Veritas。照理論上講，各航商可以用自己設計的圖及自己備辦的材料去造船；但實際上要想造成一隻船，非先得那幾個半官性的航船管理機關的同意不可，換言之，就是新造的航船，必得合於他們認定的標準，否

則，遇有海上的危險，他們便要負責任了。看來那幾個名義上半官性的航政機關，所作的事情，實與理船局無別，往往理船局所不能作的事，差不多都由他們代辦了；因為他們是一種富有航海及造船專門智識與特別經驗的機關，對於業務的進行，一定不會矇矓，所得的效果，亦會比理船局要大的。所以到後來政府遂利用他們的專門智識與經驗，而去同他們一齊担任海上航務的管理，免去政府專管的種種不方便。自從十七世紀而後，海上航務，遂有進展，國際間的航海規定，愈形周密，使各國的船舶，均得以平等的待遇，自由航行在大海裏，毫受任何的箝制與束縛。就英國說，航務管理，付之專官，另外又有一種半官性的會所，還常常的幫助政府去作事，更越發的促進海上生命財產的安全，而增加公共的幸福。政府覺得對於整個的全國事業，當取一致的標準，使得平均的發展，所以屢次規定並修改航船法，務期其合於時代的需要；而各航船公司也能體貼政府的用心，處處設法以促進公共的幸福為前提，屢次的集會而討論航務的日漸簡單化 Simplification，標準化 Standardization，凡是在國際航會內的航船公司，關於提貨單 Bill of lading，保險單 Insurance Policy，以及其他應有的各種營業單據，都當取一致的同樣的公定格式，為的是促進公共的方便，免去其他的障礙。

(三) 航務管理的進步 現代實業發展，固頗迅速，較之一二百年前，何啻天壤！不知航務的發展，還比普通一般的實業，更為迅速！照船型說，照運輸範圍說，照航務管理說

，都是一日千里的猛進，逐月逐年而有變化。最先的航海船，是藉風行駛，載貨有限，製法簡單，危險孔多；即至克萊芬特號下水時期，雖將蒸汽發動的方法，引入於航船界，所載貨量仍屬無多，那時海運事業的經營，非常容易，不用多少資本及專門智識，只要有一隻船，找來幾位水手，那麼就可以開始去經運貨物。英國經營西印度及北美殖民地貿易所用的那種自由商號貨船，在當時已覺得算是海運的惟一利器了，若用現在的眼光去批評，她還不如一隻沿海的小漁船。到後來工商業越發的進展，國際貿易逐漸的發達，在在皆非小船所能使用的，於是較大的船舶遂相繼實現於大海上，單人經營的形式，也都歸於消滅，而變成合資的組織，普通的航海智識也不足以應付新時代的需要了，非有專門航海智識與技能的人材不能從事於這種特別的業務，一個中產的家庭，原來可以自備一隻小貨船，經營沿海的貿易，現在還不足一個航船公司每股票所值的多。推源這種迅速的變遷，不是無由的。試照製造業來說，在二百年前，不過就是一種通常的家庭工業而已，工頭即是經理，家屋即是作坊，三五個人在一起操作，彼此都是互助的。自從工業革命成功，忽然變更了數千年來傳統的組織方法，另開闢了一種新形式，不但原料是由專人來購置，與成製品的銷售由專人來負責，而且經理與僱傭的關係，也不象原先那樣的直接，簡直就形成兩個不同的階級了。製造業的變化如此，航船業的變化更爲迅速，不但航海所用的方法完全改變了，而航務的經理也成爲一種專門的技術了，絕不是普通一個沒有航海智識及沒有航船經驗的人所能辦到的。一個

航船公司擁有載貨逾數萬噸僱傭達數千人的大船不下數十艘，經運了世界各地的貨物，每次的航程，往往超過數千以至數萬哩，在在皆非富有專門智識與材幹的人去經營不可。多少人的生命財產，完全依託在這樣大的航船公司裏，假設經營或管理稍有不當處，很容易的弄出絕大的危險，所以要有專家去管理，以應付現代這種千變萬化的新環境，而促進公共的幸福。

(四)現代航務管理應需的人材 想要知道現代的航務怎樣管理和經營，須先明了這種航業的內容。現代的航業，方才曾經提及一點，已不復十九世紀上半期帆船時期的那樣的簡單組織了，其內容的複雜，直是一個小社會，包括了種種的特別設備與專門的智識。譬如蒸汽、電力，冷藏，新的造船原料，國際市場的興衰狀況，航業組織，航務會議，海路測量，繪畫地圖，設置浮標，燈塔，以及觀測氣象等等，均須特別人材去分担，而整個的經理問題，更非一知半解專通一項技術者所能充當的；現代一個航船經理，至少亦須是個專家，尤其要通曉方才提過的那些智識，所以說「能當一國元首而不能作一個航船公司的經理」，夫航務經營及管理的困難艱巨，總可以想知了。原先英國那種自由商號的小帆船，在當時已足以稱為驚人的凌海渡洋的工具了，實則若用現代任何一個航船的水手，都可以支配而驚駭她的行駛與經營。那時的船長 Captain 也不過就是一種稍富冒險性的普通商人而已，有什麼學識，用什麼訓練？只要他能賣力氣，不怕死，肯督促水手們照常去工作，同時在兩個指

定的貿易港委派兩個忠誠的貨物買賣代理人，那麼他就算完了事，再沒有別個事項可以勞神的。不過因為那時的科學尚未完全發達，航海建設仍有些缺陷的地方，一隻帆船從起點裝運一批貨物送到其他一個世界的終點去，往往就需二三年的時光，有時尚有一去而不歸來的。這時候不但船長沒有方法，使船主知道這種不幸的或危險的消息，即船主雖極欲知之而亦無可奈何？試看古代的小說，往往講到「某某一隻帆船載了多少貨物，被風吹覆了，或觸礁沉沒了，喪失全船的生命財產不可以數計」，足證原先航海是一個冒險事業了。直到現代造船術發達了，航海建設亦完備了，人人才視航海為一種平常事業，尤其自從海底電線The Submarine Cables的引用以來，越發增進航海事業的安全；無論一隻帆船開出去多遠，船主坐在家裏，總可以知道她的消息怎樣，有無危險，到了什麼地方？而船長更藉着這種交通利器，得以明了世界各地的商情，某處貿易為有利，某處較為無利，那種市場需要那種貨物？怎樣運輸一種貨物，可以占得貿易有利的市場？於是他便時時的去計贏虧，常常的探聽國際貿易的消息以作未雨綢繆的準備。所以凡是乘過汽船的人，大概都可以記得，一個船長常常是眼看報紙，耳聽電話，一面知道現時各方面的消息，一方好有以預備。最緊要的工作，便是特別調查世界貿易狀況，運輸趨向，各地收穫，以及世界主要出產的詳細數額與活動實況都怎樣？至於船內的事務，更是一一的放在腦海中，怎樣去運籌？怎樣能滿足股東的歡心與公共的需求？總之，這樣複雜的一種事業，絕不是普通人所能辦到的，當如何訓練，培養這種專家呢

（五）現在定期與不定期航船 現在既經註冊的定期航船 *Liner*，與不定期航船 *Tramp*，其性質如同原先東印度公司那兩隻印度人號與自由商號。當東印度公司的時代，凡要採用自由商號的航船，經營運輸，合夥亦可，單人出資亦可，以法律的限制，並不十分嚴，亦可以說，并無一定的標準。在那個時期，法律上認定一隻航船的主權，當分六十四份，或者是說由六十四個小船主而可以備辦一隻航海船；所以船舶註冊的時候，也要將她那六十四個主人的姓名，完全註在冊子上。關於那些船主的責任，都規定在「商船航海條例」上。雖至股份有限公司的辦法引入了航船界，仍未能完全廢除這種多頭共領一船的制度。不過到後來其勢已微，人人都歡迎股份有限公司的新制度，而不贊成那種合夥式的多頭舊方法。據 1913 年「海軍雜誌」*The Fairplay* 的記載，我們知道英國航船採用合夥式的營業組織，已為極少數，計算合夥的名稱，共有九十八個，統領航船，尚不及七十五艘。最小的公司，所有航船總噸數，不及 1,533，資本總額不及 8,460 鎊；最大的公司共有二十六艘船，總噸數凡為 127,596，資本總額不過 499,570 鎊。統計這九十八個航船公司所有資本總額，僅達 10,964,108 鎊，平均應付紅利是百分之 12.56，尚餘 3,344,643 鎊轉到折舊費的項目保存之下。現在將這九十八個公司領有的航船數目分配表列在下面，就曉得多頭船主的內幕了：

九十八個合夥公司領有航船分配表

合夥公司的數目	領有航船的數目	
19	1	
13	2	
8	3	
11	4	
28	5—10	
11	10—15	
5	15—20	
3	20	
總計合夥公司爲98	共有航船75隻	

在這些航船中，有幾個是經營定期貨物運輸的，其餘的大多數是不定期的航船。老實說，她們對於國際貿易上，沒有怎樣顯著的供獻，直不過就是私人謀利的一種工具而已，照最近這

些大規模，有組織，股份有限航船公司所經營的那些定期與不定期的航洋大船，相差太遠了。所謂定期航船 *Liner* 者，乃指在特別航線上所行駛的航船而言，凡叫定期航船，必在該行的航路上有一定的起訖點，按照一定的發着時間表去航行的。大的郵船及客船，多半是定期的航船，不過有時因為將她用作遊覽船，於是又變成不定期的客船 *Passenger Tramp* 了。所以乍見着一隻郵船或客船，不敢斷定她是屬於那種的，因為有時可以變更。至若不定期的貨船 *The Cargo Tramp*，就很容易的區分了。這種航船可以沒有一定的航路，唯獨從甲港到乙港，或更到丙丁各港去經運貨物而已。凡經這種航船運載的貨物，多半是某種大量貨物，產在某一個特別時期或季節的，例如某一個海濱發現了大宗的煤礦，或某個地方收穫了多量的麥穀，於是就用着這種不定期航行的貨船了。照已往的及現在的經驗，世界上的貨物大半為不定期航船所經運；而這種貨物又多屬工業上的必需品，或人民的食料，所以這種航船在國際貿易上也占很重要的地位，尤其經營這種航船的公司，更有利得。有的時候，這種不定期航行的貨船，亦會變成定期的貨船 *Cargo Liner*，並且現在的這類航船，漸有增多之勢；蓋以國際貿易已趨向平均的一致的發展新局面，一條航路的起訖點，不難成爲一樣繁盛的都市，那麼航行在這樣航路上的船舶的一定會變成定期的，因為兩端的貨物，既是繼續不斷的供給她們去運輸，所以她們也就得按着一定發着時間去運行了。譬如利物浦與紐約，本是世界上兩個繁盛的都市，彼此間的貿易，非常頻繁，航行在這條航路上的船舶，當

然可以得到繼續的運輸，那麼指定幾隻定期航行的貨船，又何嘗不可呢？不過若有一方面的商業發生了恐慌，則往往影響這種定期航船的失運，迫得她不得不改變方針，另作不定期的運輸業務去。大概觀察，不定期航船多作貨物的運輸，定期的則為客郵，經運旅客郵件及其他貴重貨品，此自海路開通以來所未嘗稍變的事實。如果定期航船，因受商業凋敝的影響，而去經營不定期的運輸，往往引起海運競爭來，其競爭情勢的激烈，不稍遜鐵路，雖屢開航務會議，亦無補於實事，結果才走向船主同盟，或運輸協訂，或實行聯合的步驟，以救不可挽的危勢，而期有以補救之。

(六)船主聯合或自動合併 現代關於船主聯合或互相合併的制度，已成爲一種普遍的事實了。凡是幾個定期航船公司，同在一條航線上經營運輸事業，或因內部的競爭，或因抵抗外部的競爭關係，往往趨向於自動合併的辦法；惟不定期航船不常見有這種辦法的施行。自從歐戰爆發，關於航船公司併合的事實，相繼而見，最先而最重要的合併先例，就是14年六月半島東方公司 The Peninsular & Oriental Co. 與英印汽船航海公司 The British India Steam Navigation Co. 的合併。自從這兩個航船公司併合之後，不但使全英所有的航船公司都將起而效法，並且世界各國的航船公司，也因此而益加恐怖了，蓋以他兩個本是英國經運東方貿易最古而最大的航船公司，現在既併合在一起，勢力更將偉大，恐怕東方貿易更不容其他各國的航船揜足了。二年以後，又將新西蘭航船公司 The New Zealand Shipping

C. 及聯合汽船航海公司 The Federal Steam Navigation Co. 合併過來，其勢更振。1917年，半島東方公司又與新西蘭聯合汽船公司 The Union Steam Ship Co. of New Zealand 訂立協運契約，亦無異於與新西蘭聯合汽船公司併合。不久再將黑因商船公司 The Hain & Mercantile Shipping Companies 買過來，於是又取得一條加爾各答 Calcutta 到西印度羣島的新航路。1918年，該聯合公司再進一步設法恢復原先澳洲的郵船業務，而擴大其營業的範圍，以增加新收入。翌年，曾受英印汽船航海公司補助的澳洲聯合汽船航海公司 The Australian United Steam Navigation Company，取得原先經營澳洲，中國，日本沿海貿易的東方澳洲汽船航海公司 The Eastern & Australian Steam Navigation Company 原有的航船及航路，雖根據條約的行爲，亦與兼併無異。同年，開底維爾郵船兼葛瑞風船塢公司 The Khedivial Mail Steamship & Graving Dock Company 也歸併在這羣裏，爲的是利用這種方法，而經營紅海沿岸貿易的運輸，並且亦可與聯合公司的幹路相連接了；最後，一個英國最老的航船公司叫普通汽船航海公司 The General Steam Navigation Co.，也來與這羣歸併。此外尚有一種新聯合，就是皇家汽船郵件公司 The Royal Mail Steam Packet Company，及其附屬的小公司。該公司在1839年設立的，亦是一個老大的航船公司了，他所能支配而管轄的公司，有以下各家：Pacific S. N. Co., Mac Andrews & Co, Nelson Line, Nelson's S. N. Co., R. M. S. P. Meat Transport, Union Castle Co., David Mc Luet & Co., Elder Dempster & Co., British &

African S. N. Co., Lamport & Holt, Elder Line, Argentine Navigation Co., Imperial Direct Line, African S. S. Co., James Moss & Co., Belfast S. S. Co., Moss S. S. Co., British & Irish S. P. Co., John Holl Juna & Co., Burns & Laird Lines, Bullard King & Co., Coast Lines。集合二十多個公司，作一個大公司的營養，毋怪乎皇家汽船郵件公司的勢力一年比一年的擴大。到1925年，統算這個聯合公司自己當有四十萬噸的汽船，而另外在他勢力支配下的，還要有1,700,000噸之多，所以統計起來，連他自己領有的及他勢力所能支配的汽船總噸數，已不下2,037,807。不但英國航船界有那樣驚人的聯合，即德意志亦有兩個較大的航船公司要自動的聯合起來，雖將來的形式與英國的或者稍有不同，而許採用長期業務協訂的辦法，總不失為一種有力量的聯合組織。照德國的計畫，大概德澳靠斯毛士航船公司The Deutsch-Australische and KosmosShipping Companies與漢美線The Hamburg-Amerika Line，實有聯合營業的可能，或者要來與英澳線相對抗，亦未可知。德國經營的漢美綫（包括Wolmann & Deutsch-Ostafrika），本就是一個北大西洋上很有勢力的航船公司，已經擁有63,000,000馬克的資本，假設與德澳線再聯合起來，豈不是將來英國海上的一個勁敵嗎。The Austral & Kosmos 航船公司，不算以後續增的資本，已經有了93,000,000馬克資本之多；此外若Norddeutsche Lloyd 航船公司，則有資本53,000,000馬克；漢沙公司The Hansa Co. 則有16,000,000馬克；漢堡蘇丹謀律加The Hamburg-Sudamerika 則有25,000,000馬克。

克。現在的漢美航船公司總噸數，當超過 545,245。The Austral & Kosmos 亦達 120,000 噸之多；The Norddeutsche Lloyd 則有 613,000 噸的航船。所謂漢美線與 Norddeutsche Lloyd 那兩羣航船，已經開始合作了，並且還有種種的協訂分贏辦法的實行。1926 年的 Interssen Gemeinschaft 協訂，又隨着實現，越發的加強德國海上的聯合勢力，而危及了英國海上的霸權。從此以後，所有的德國航船公司，無論是民營的抑或國營的，不久都會形成大規模加台爾 Cartel，而來恢復戰前她的海上舊地位。此外日本那三個航船公司，據最近的觀察，亦有合作的可能，將來或採租借形式，或採業務協訂的辦法，固然不敢預測，總之是有集中的趨向，因為現代的新趨勢，無論是那種實業，如果與公共發生密切關係而帶有普遍性的，差不多都慢慢的趨向集體化，航船公司既是一種特別重要的實業，而與國家又常常發生直接的利害關係，焉能逃出這種公例呢？

(七) 鐵路航船的聯運 我們知道若想謀鐵路營業的特別發展，專靠內陸各地間的運輸，所得終屬有限，非得一相當出海口不可。英國鐵路有鑒於此，數十年來，即設法謀達這種偉大的目的，努力的去發展他們的勢力，延長所有的鐵路線，而趨向船舶如織貿易活躍的海港去；為的是得着海港，方能有出路，方能將貨物輸送到遠方去，而遠方來的貨物，同時亦可以由這樣的海港登陸，藉鐵路之便，而再傳達到內陸各市場去，如此，國際的貿易既可以增長增高，而鐵路營業亦會日上了。現在英國那些鐵路公司已經達到並且完成這種

目的了，他們或者因為自己原來領有的，或到後來租借的，或藉別種方法而實行管理的海港，碼頭，以及船塢，總在七十處以上。最顯著而最有發展的商港掃山浦屯 Southampton，就是鐵路公司兼領海港的一個為例子。此外還有一個世界煤炭出口最多的海港噶爾地夫 Cardiff，現在亦歸鐵路公司領有了。既取得出海口以後，當然就得預備出口航船，以便完成海陸聯運。照英國的經驗，有的鐵路公司自備航船，有的與其他航船公司有協運關係的。不過這種聯合，與普通的實業聯合形式不同，性質亦不同。普通的實業聯合往往是在促成管理及組織的經濟起見，所以幾個或多數的有關係實業公司，就都合併在一起了，共同推戴一個公司的經理，以作整個集體的表率，所以既經混入或併入的公司，原名已不復存在了，事事都得聽從他們的總公司去指揮，他們不過坐享其成而已。英國現在這些領有海港及航船的鐵路公司們，除自己原有或以後租來的航船，用作海運目的外，大多數都與某某航船公司訂聯運合同而實行合作；譬如裝載貨物，或定聯運運費等等，都有互相協助的地方，並且已經與鐵路公司聯合的那些航船公司們，毫未失却原有的名稱，實際上仍然保留活動的自由，不過關於聯運的事項，彼此合作，收得的運費，按份分攤而已。原來鐵路與航船未曾聯絡的時期，關於出入貨物的運輸，非常困難，不但運費規定，參差不一，而貨物轉載，亦太費時日，與運河公司那種困難的情形，無大差異。自經實際聯合之後，立刻增加了貿易上尤其是國際貿易上的許多便利，無論從那方來的貨物，或是運往世界某地去的貨物，只要在起點託一個運

輸公司運送，無論是鐵路公司，抑或航船公司，就能將他直送到託運的指定終點，途間毫無遲誤，運費規定，尤為合理，此亦運輸上之一新進步！不但英國如此，美國及坎拿大的幾個重要鐵路公司，亦曾實行與航船公司聯合，或更進一步，鐵路兼營航業，以促進海陸運輸的便利，同時亦可以避免海陸運輸的激烈競爭，於雙方均無利得，反會受重大的損失。坎拿大太平洋鐵路公司 The Canadian Pacific Railway Co. 原來想要發展運輸業到太平洋去，所以租用幾隻航船，專經營溫哥華與遠東間的運輸，後來事業發達了，乃自備五艘大船，另外租用二艘，從事於溫哥華與澳洲間的運輸，如此一個鐵路公司而兼領兩條航路及七艘航船，可想而知這種勢力的偉大了，同時也足以證明坎拿大海陸運輸合作的制度，不同於英國那種小規模的聯合，實有一種托拉司 Trust 的意味夾在其中。西雅圖 Seattle 共有四條航船，其中有二條航船，完全為美國鐵路所支配，大北航船公司 The Great Northern Shipping Co. 就是一個實例，該公司的航船專用於遠東，尤其是與日本間的運輸上，現在的局勢很大，獲利亦頗多。北太平洋航船公司 The North Pacific Shipping Co. 用三艘大船經營西雅圖附近沿海與香港間的運輸，與波士敦航船公司 The Boston Shipping Co. 領有的四艘大船交錯航行。該航船公司就附屬於北太平洋鐵路公司 The North Pacific Railway Co.，對於運輸上的担負，曾占有重要地位。舊金山港有遠東航路五條，與澳洲航路一條。往遠東的四條航路中，有兩條為太平洋郵船公司 The Pacific Mail Steam Navigation Company 及東西洋公司所領有，

而這些航船公司現在已完全在南太平洋鐵路公司The South Pacific Railway Co. 的勢力支配之下了。總之，美國太平洋貿易，差不多由鐵路公司所有的航船去經營，並且經營的效果亦極佳，比資本微薄的航船公司們自己經營的成績均佳，這是我們應當注意而效法的。

(八)航務會議 The Shipping Conference 亦是促進運輸合作的一種有效方法，以前略經述過，我們曾記得這種會議，不但能促進航運界的公共福利，並且也是幫同定期航路運輸發展的好方法。詳細考查航務會議，亦是出於不得已的辦法，但凡那些不定期航船，若不來與定期航船相競爭，也不能促成這種航務的會議。名義上航務會議是研究如何促進海上運輸的公共發展，劃一運率，謀增顧客的方便，實則是為對付不定期航船的競爭，而才開這種會議。我們知道國際貿易不是永久不變的，商業興，衰乃是可能的事實，往往因為特種收穫，或某地發現新礦產，立時那地的市場便活躍起來，很容易招致多數的航船而從事那種繼續不斷的運輸；有時又因特別變故或天災，會使一個地方或國家的大宗出產，歸於消滅，這時候若是從事於這種運輸的航船，便遭重大的打擊，不得不別謀新出路，而轉換航行的方位，另找一個運輸 利的地方，以從事於作業。試回頭看看國際貿易史，關於這樣商業起伏的事實，直是連篇累牘，比比皆是。而航海公司因此遭巨害者，更屬不鮮。結果經營貨運的航船公司們，對於某地間的定期運輸，都退步不前，不敢經營，惟所欲為者，就是不定期的運輸，聽說某處 了大宗的出口或入口貨物了，於是趕快的開去幾艘船，取得那種新機會，等到運輸情勢

漸衰，再轉過船頭，另找新機會去。所以一個經營不定期運輸的航船，如同水上浮萍一般，隨波逐流，不知飄到那方去。她這樣一作，對於自己是無害可遭了，常常是得着許多的好機會，但是很容易危及定期航業根基的動搖。因為那些不定期航船，乃是浪迹海上，到處找機會的一種運輸機關；如果她們無貨可運，免不了來到別人的定期航路上去拼命的與他們爭運輸，如此經營定期運輸的航船，或者受了這種不幸的壓迫，以致於事業衰敝，不得不出最後的對付手段，而開航務會議，以求解決之方，或分担運輸，或公守議定的辦法。四十年來，英國航船中的競爭，因藉航務會議的勢力，逐漸緩和些，惟其他各國的航海，仍是一循舊例，毫無協作的可能，總是見機而乘，有貨即爭，自從英國的航海條例廢止之後，更給他們一種運輸競爭的自由，無論英國本部沿海貿易，抑或殖民地貨物的運輸，差不多充塞了雜樣旗幟的商船，而那些外船又多經營不定期的運輸，所以致使英國的商船大受了打擊。原來英國的航務會議，專限於經營大宗出口運輸的航船（北大西洋航線不在其內，另有規定），並不包括沿海及入口貿易的商船們；實則因為鐵路運輸的競爭結果，迫得那些經運入口貨物的商船，不能來參加這種會議，所以這個會議的權力，自然就不能行使於經運入口或沿海貨物的商船上了。不過到現在，那些會外的商船們，因見出航務會議的良好結果，所以也有參加這個會議的趨向，不然，她們漫散着海上，單獨的經營運輸，固然是有時可以獲利，然而終難免競爭失敗的危險。即使他們不來參加這個出口貿易的航務會議，另外也應當有一種特別的會議

，或名之爲入口貿易的航務會議，亦未爲不可。藉着這種會議，雖現不出很大的效果來，至少也可以免去無利的競爭，並且猶能以便利各種貨物的聯運。試看現在這個出口貿易的航務會議，不但使運費劃一了，並且對於業務上，運輸上，都很規律化。業務與運輸既有一定的規律，直接對於航船公司，間接對於船上的及港內的工人們，都增加許多的方便，節省不少的時光。歐陸幾個商業發達的國家，現在對於航務問題的研究，亦是不遺餘力，務求避免競爭，化除隔閡，以增進航業的方便爲前提。所以也曾開過幾次國際航務會議 The International Shipping Conference，專來討論怎樣完成有規律的運輸，及劃一貨物的運費。照他們的經驗去觀察，雖無特別顯著的成功，而關於某幾種貨物運輸的標準化，現在已算作到了。惟對於制定標準運費的辦法，就有了分歧的主張。有的以爲運輸狀況暢旺，可以使運費低微些；有的主張，標準運費的制定，須要參照已往的運費漲落數額，作爲新運費的制定標準。惟事實上能否與他們所主張的理論一致，的確是問題。根據已往的經驗，我們猶記得黑海的運費，在1896年的時期，每載貨物一噸，則爲20先令，到1900年，落到18先令，而1912年，又忽然漲到27先令，其間最低的時候，還有從12先令半，落到10先令半的。那麼若照那種忽漲忽落，有高有低的運費，作爲將來應採標準，實是一困難的問題。到底是用27先令作標準，抑或用10先令半作標準，誰也不敢確定！當然是一般的航船公司，都希望有個穩固不變的運費標準，但事實上何能如此？譬如當貿易興隆的時期，因爲運輸的數量大，而又可以繼續着不斷，

可以取更低廉的運費，一則於航船公司無虧，一則又足以引誘長久不斷的大量運輸，常常來託運，雖所獲無多，而若長此繼續下去，總不失為一種有利的運輸。一旦貿易上發生變故，忽然減少了運輸量，而待僱的航船，仍然如故，那麼有限的貨物，一定不足多數航船的分担，按照供求的定律，亦會降低運率，不然就無運輸。結果貨少船多，求不應供，迫得那些競運的航船屢減運費，直至無利而後止。在這種情形下，就需要一種公定的標準運率了，若是不然，便很容易的給貨商一種選擇託運的機會，直接的影響運輸分配的不平均，間接則使運費的標準，愈趨而愈下，對於那一個航船公司，也無利益。得着運輸的則獲利太微，不得運輸的則坐視賠累，非有一種共同的協訂辦法不可。最好議定一個標準數率，然後斟酌運輸的數量，大家再去平分之，如此方能免去諸多的不利。於是國際航務會議，遂越發覺得必要了。按照國際航務會議的本意，是在促進海運的發展，避免無利的競爭，所以若協訂運費，阻止投機，分担運輸，種種問題，都是這個會議所要討論的，但實則作出的成績，很難指出。因為大海乃是公路，有船即可航行，如果發現有利的運輸，亦許就被少數航船包運了，而運費的數額，亦許就會低於或高於航會所定的標準，這是公認的事實，誰也不能反對的，而關於這類投機運輸的實例，更是到處可見，雖萬能的航會，亦是無法應付。所以有人主張海洋運輸，亦當採行鐵路運輸公定運費的辦法，但終究是無成就的；又有人提倡須由政府負責，嚴定法律，制止投機的不守法的運輸，這更是理想，事實上何能作到？只要一部的運輸，

或某航線上的船舶，都能以互相諒解，協訂通航公守的辦法，比其他一切的主張，都能有效，將來國際貿易的前途，完全依重在這種航運問題之上，所以要有合理的辦法，早日的實現。

(九)經營航業與經營鐵路的比較

照事實說，經營航業易，經營鐵路難，因鐵路須投巨資，航船公司則不然。若論航船業務管理，當然也是很龐雜艱巨了，非專門人材而且富有經驗者，不能為之，不過有一種優點，就是資本小，而航路又是公用的，所以似比鐵路的經營容易。普通一艘7,500噸的小貨船，在歐戰前的建造費，不過48,000鎊；若在1880年的時期，因為材料人工都貴些，所以總得要多費20,000鎊，不過從此以後，就相繼低落了。到1908年，也是這同噸數的貨船，只需36,000鎊。1910年，忽然貨幣起了巨大的變化，同時市面上亦不穩固。造船材料以及人工均有激漲，若造7,500噸的小貨船，需58,000鎊，二年之間，竟漲了兩萬多鎊，亦是受了時局的影響。1912年冬期，情形稍好些，大概54,000鎊即足造同噸數的貨船；1913年中，其建造費更落至48,000鎊，直至歐戰爆發以後，才又開始變價。照1926年上季的情形，若造7,500噸的單層貨船，至少亦得52,000鎊，此乃是用殖民地的造船材料一般的價格；至若用大陸輸入的鋼鐵，或者就得60,000鎊，若用英國的，更多非73,000鎊不可（見1926年海事雜誌）。現在試以50,000鎊到60,000鎊的價格，造一艘航洋貨船來觀察，似乎不算怎麼鉅數的資本，隨便的招來幾十股或幾百股的資本，就可以設立一處航船公司；而去從事經營運輸業，若逢貿易繁昌，國際承平的時期，這樣不用多少資本的小

企業，很容易獲着大利，或者一鼓作氣，將營業的範圍擴大些，亦許就能再添點資本，再增幾艘航船，如果社會上別種投資，不見有利，就許都將餘資投到這種航船公司來，那麼若說增高資本到了十倍或百倍，尙算是難事嗎？如此，這樣的公司便會日見起色，營業擴大，自無疑意的。船既多，而資本又較雄厚了，當然可以加厚勢力，原來經營一條航路的運輸，現在亦許就擴展而到了三五條航路上去。按照經濟原則，尤其是營業經驗，是以大規模的組織能獲大利，營業的局面愈大，則所費亦愈少，如此，這個航船公司當然如朝日般的趨向光明，久旱下的禾苗忽然得了霖雨的萌發一樣，若能支配數十隻的船隊 *Fleets of Steamers* 往返在幾條航線上，相信所經運的貨物，一定會成巨量，對於貿易上的供獻，豈是微小嗎？實則考宣現代的航船公司，並沒有能到 5,000,000 鎊的資本，普通的貨船公司的資本，差不多都是從 100,000 鎊到 500,000 鎊之間，就能駕駛幾艘以至十數艘的貨船，而去經營運輸，每年所經運的數量，都是數百噸以至數千噸之多，獲利幾何，姑且不論，只照她在運輸上所占的地位而言，或者就比同資本的鐵路公司爲重要。試問任何的一個鐵路公司，如果要想經營旅客及貨物的運輸，幾十萬鎊的資本，能足支配嗎？早經提過，在英國每築鐵路一哩，至少亦得五萬鎊的資本，投到那裏，永久不能提出來，若用五十萬鎊的資本，還不足十哩鐵路的建設費，遑論其他？在歐戰前，統算英國本部的鐵路，尙不及 23,400 哩，就用了 1,300,000,000 鎊鉅數的資本，其中較大的公司，就得負責 200,000,000 鎊的固定資本，用此鉅資，去作航船

運輸業，當買多少的船舶，經營多少的航路運輸業，或者其效果就會大於鐵路多少倍？看來航業的經營，實比鐵路容易得多了：平坦無邊的航路，不費一錢，而在那邊放着，何時用何時有；資本輕微，容易湊集；一個航船公司的固定資本只是船舶，除此而外，不用餘費去設備一切；即使不幸營業不佳，忽然賠累，而變賣資產亦較容易。僅此數點，與鐵路相比較，很顯然的證明鐵路不如航船了。

（未完）

金城銀行

資本已收七千萬元
公積共計三百萬元

營業

專辦商業銀行一切業務
兼辦各種儲蓄貨棧等業

行址

天津 漢口 青島

南京 大連 鄭州

北平 哈爾濱 蘇州

上海

氣軻問答

(續)

王若侃

八英寸半一百二十英尺交參壓氣機。

問 現用之八英寸半交參壓氣機，其大小有幾種？

答 兩種，一爲一百五十英尺者，一爲一百二十英尺者。

問 何以需要兩種？

答 第一種壓氣機八英寸半一百五十英尺者，係爲一百八十磅至二百磅之高汽壓而設計者。如汽壓落至一百八十磅以下，此機即動作緩慢，致對於高氣壓運用之時，將其能力減少。又有多數過熱器式之機式，係爲一百八十磅以下之汽壓而設計，並有極高之儲氣主筒壓力。故必須將此種壓氣機加以改良，使以較低之汽壓按尋常速度運用之。

問 作何項改良？

答 改良筒之大小。

問 一百二十英尺壓氣機用何種大小之筒？

答 高壓汽筒爲八英寸半（與一百五十英尺者相同）；低壓汽筒爲十四英寸（較一百五十英尺者小半英寸）；高壓氣筒爲八又四分之一英寸（較一百五十英尺者小四分之一英寸）；低壓氣筒爲十三又八分之一英寸（較一百五十英尺者小一又八分之三英寸）。

問 此兩種壓氣機之設計，係以若何之蒸汽與空氣壓力運用之？

答 一百五十英尺壓氣機之設計，係以二百磅之蒸汽壓力與一百四十磅之空氣壓力，按每分鐘一百三十一單抽程之尋常速率運用之。一百二十英尺壓氣機之設計，係以一百六十磅之蒸汽壓力與一百四十磅之空氣壓力，按以上相同之速率運用之。

問 此兩機間之能力有何不同？

答 其命名依每分鐘立方英尺之排水量而定；大者為一百五十立方英尺，小者為一百二十立方英尺。

問 此兩種大小，其運用上有無區別？

答 並無區別。

問 其外形有無區別？

答 無區別，惟一百二十英尺壓氣機之高壓氣筒與低壓氣筒間，所空地位較一百五十英尺者略多。

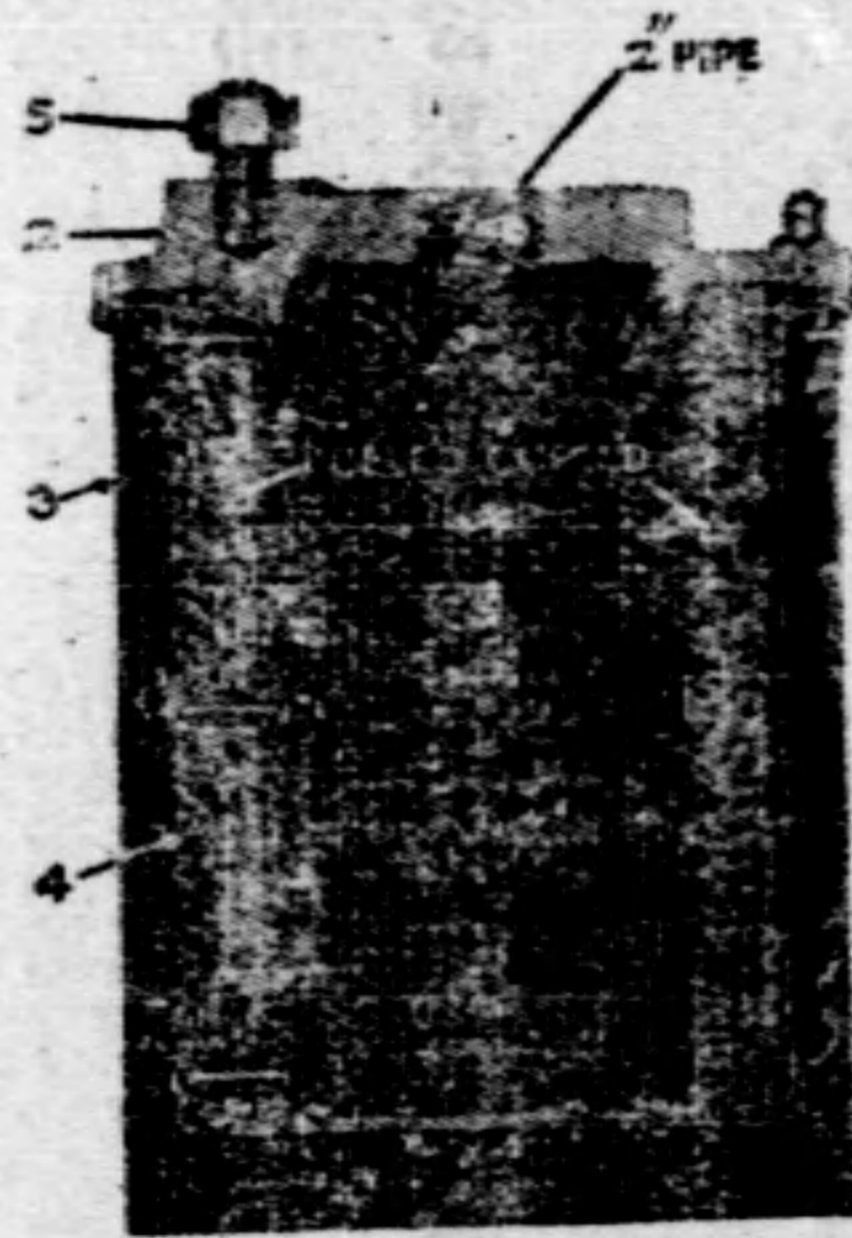
第五十四號濾氣器

問 第四十六圖與第四十七圖所示者為何？

答 為壓氣機之進氣處所用第五十四號鬚髮濾氣器。

問 用於何處？

答 代替舊蓋徽花式，設置於交參壓氣機，如第四十三，四十四及四十五各圖所示。
問 何以必需此器？



圖七十四第
(圖面剖器氣濾號四十五第)



圖六十四第
(器氣濾號四十五第)

答 舊舊薇花式濾氣器對於此項較大之壓氣機，過於微小；且並不控制微細之塵污引入氣管之中。此第五十四號濾氣器則能力甚大，使空氣緩緩通過，毋須強迫壓氣機用力牽引以事此也。

問 此濾氣器爲何者所組成？

答 外殼爲直徑十英寸左右之鍍鋅鐵筒，底部開口，頂部以螺釘釘於一鑄鐵摺緣。濾氣器本體係由摺緣懸於殼之內部。此濾氣器爲一內部穿孔之鍍鋅鋼筒，底部不開，及一鍍鋅鐵絲製成粗網眼之外筒所合製，二筒間之餘隙，以鬚髮墊緊之。

問 空氣如何引過濾氣器？

答 空氣引上至殼之內面與濾氣器外面之中間，然後經過鬚髮而至中心之房，再於頂部連接管流出。

問 濾氣器如何清潔之？

答 因其常以螺釘釘於引擎之步級上，故行動時之震動，勢必令鬚髮所留之塵污於壓氣機停止時落下。又濾氣器部分及外殼，祇須將釘於摺緣之四小螺蓋旋去，極易拆開。於是可將濾氣器自外殼內提出，完全清潔之，亦毋須自濾氣器部分移去鬚髮也。

問 此濾氣器應如何裝置？

答 應垂直懸於摺緣之下，外殼之開口一端向下，頂端管口則以管連接於壓氣機之進氣處。

所置之處，應以能接受清潔乾燥之空氣爲佳，決不可置於有漏汽引入其中之地，致將髮浸透也。

B式自動氣箭油杯

問 油潤壓氣機氣箭之完美方法如何？

答 以相當數量之油餵入箭中，以爲每週運用之需（雙抽程），於壓氣機停止時，即行停餵。

問 在昔如何油潤氣箭？

答 以中部之油塞，或以一透明油潤器附於引擎油潤器而以管連於氣箭，並以各種設計之油杯代替油塞。

問 此項油潤法何以有不滿意之結果？

答 此等方法均係以手運用。司機所事甚多，祇能間或注意壓氣機之油潤。故當其不注意時，或餵油過多，或未經再餵而壓氣機已乾。如一次餵油過多，必使閥膠黏而放氣路內成爲炭化，減少壓氣機之效率，並令其發熱也。

問 如何能消除之？

答 用自動油杯，祇於壓氣機運用時餵油，而油量與壓氣機之工作成比例；即對於壓氣機之每一抽程，有一定之油量也。此項油杯可於車房內注滿之，備壓氣機全行程之用，毋須

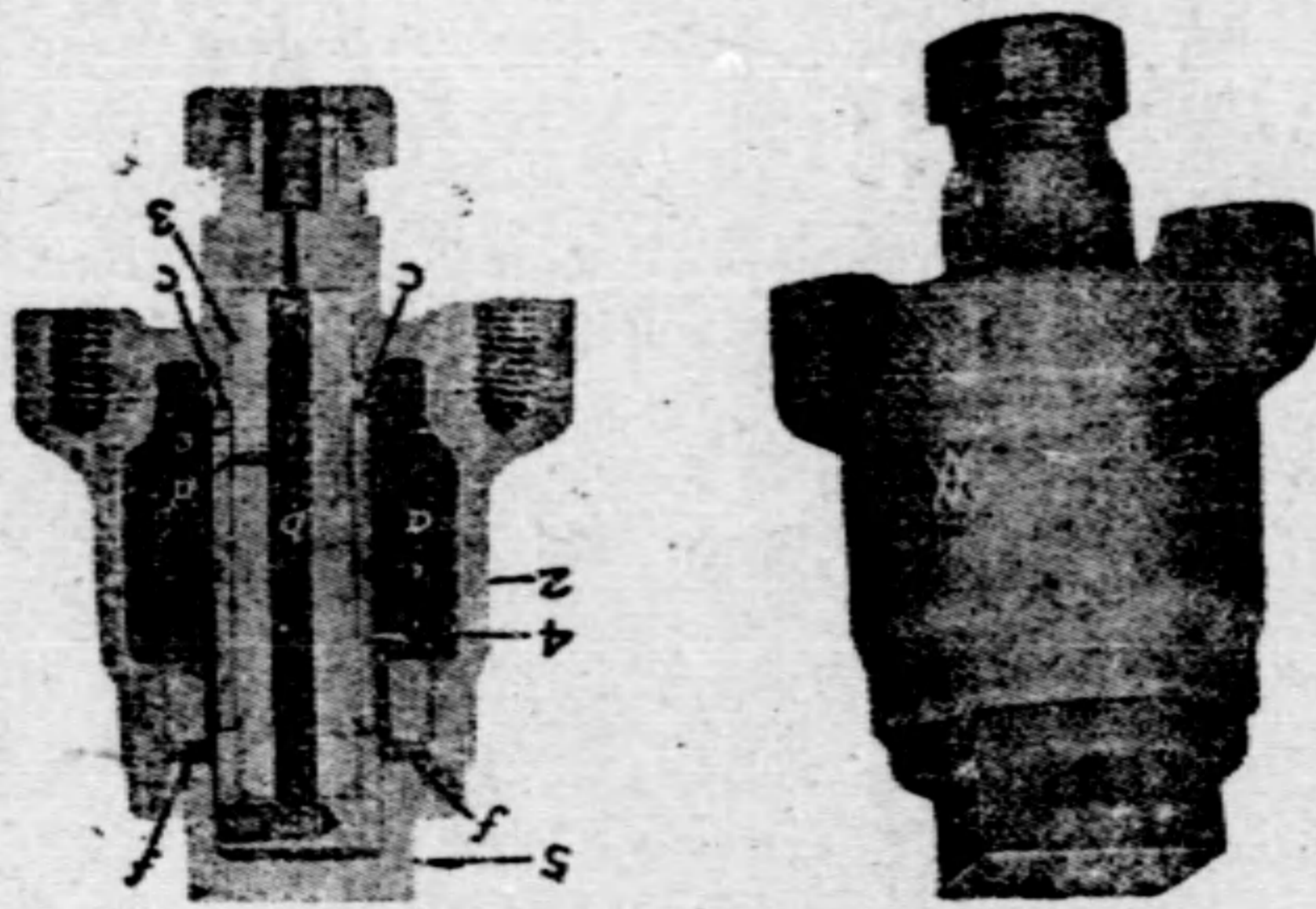
司機注意之也。

問 何種油杯能履行此項條件？

答 B式自動氣箭油杯，如第四十八圖所示。

問 此油杯係如何附於壓氣機？

答 置於一托架上，該托架係以螺釘釘於向機室一側之頂端，以盾禦風，保其溫暖，並以紫銅管連接於氣箭。



圖八十四第
(圖面剖及觀外之杯油動自式B)

問 參照第四十八圖，此油杯係如何構造？

答 有一油房 a，於移去帽螺蓋 5 時，自頂上注油。有一桿 3，中有通路 b，以管連接房 a 而至氣筒。桿外四週，有筒 4 圍繞之。桿內有油路 d，其大小務須相配，連接通路 b 至環形餵油空腔 e，此空腔係桿與筒間之凹處所成。此筒有二缺口 c，在其下端，相背而置，使房 a 與空腔 e 相連接。

問 此杯如何運用？

答 當壓氣機作上行抽程時，空氣被迫上行，經通路 b 而入油房 a 上面之空間。於是油料流經缺口 c 而入桿 3 與筒 4 間之空間，藉毛細管之吸引而升於空腔 e 內。然後入孔口 d 至通路 b，於壓氣機之下行抽程時，由此隨氣流而入壓氣機筒。此按序供給之少數油量，頗足以使氣筒得適宜之油潤也。

問 帽螺蓋內之通路 f 係作何用？

答 爲通氣路，其位置在使帽螺蓋與杯身間之封固處破裂時，杯內之氣壓通至大氣，遂令壓氣機運用時可將杯充滿焉。

問 在通路 b 與房 a 間桿頂內之連接空腔，何以係水平之位置？

答 因充油於房 a 時，不致注入通路 b 而直接入於氣筒。

問 此油杯應如何時常注油？

答 視機車運轉之業務而定。在重大之貨運，其能力之設計，應運用十六小時，毋須重行注

油。

試驗壓氣機之方法

問 正在應用之壓氣機，亦須時常試驗否？

答 然；西歷一九一五年，州際商務委員會曾頒一規則，所有壓氣機，均須時常按情形之需要，以管口試驗，而定其壓氣之能力，至少每三個月須試驗一次。

問 何爲管口試驗？

答 於一薄板或圓牌內，鑽一精確規定尺寸之孔，使空氣由儲氣主筭經此孔而逸出，其儲氣主筭壓力須永遠保持所規定之數量。

問 此種試驗如何指示壓氣機之能力？

答 變更蒸汽壓力以運用壓氣機，使當空氣經管口逸出時，恰可保持儲氣主筭內規定之氣壓，如是，與每分鐘所作之抽程，必不多於某一定之數目也。

問 對於此項試驗，規定若干之儲氣主筭壓力？

答 六十磅。

問 各種壓氣機所用管口尺寸如何？

答 九英寸半壓氣機 六十四分之十一英寸

十一英寸壓氣機 十六分之三英寸

八英寸半一百五十英尺壓氣機

三十二分之九英寸

八英寸半一百二十英尺壓氣機

四分之一英寸

問 試驗時壓氣機可有最大速率若干？

答 九英寸半壓氣機

一百二十單抽程

十一英寸壓氣機

一百單抽程

八英寸半一百五十英尺壓氣機

一百單抽程

八英寸半一百二十英尺壓氣機

一百單抽程

問 準備在機車上作此試驗時，須先作何事？

答 確定儲氣主筒與連接管內之漏氣數量。

問 何以需要此事？

答 因壓氣機對於此項漏氣及通過管口之空氣，須保持六十磅之壓力，如漏氣數量甚多，將使此試驗表出壓氣機之情形較實在情形為劣。

問 確定此漏氣數量以後，應施行如何方法？

答 由儲氣主筒放出所有之水，令壓氣機開始動作，使之充氣於儲氣主筒，至調整器令其停止時為止。於是置軛閥柄於疊蓋位置；閉斷軛閥下面之開閉塞門，及供給分配閥之開閉塞門。如使用S型調整器，則必須閉斷儲氣主筒開閉塞門。若用舊「A」式引擎設備，則

置軻閘柄於疊蓋位置。於是閉斷壓氣機調整閘，使儲氣主甯壓力降至六十二或六十三磅左右。迨壓力降至六十磅時，乃注意此壓力一分鐘內之降落。此項降落不得過二磅。如其超過此數，則於從事壓氣機試驗以前，須將漏氣減少至該限度以內。

問 在查得儲氣主甯與其連接管之漏氣係在每分鐘二磅以內後，應如何試驗壓氣機？

答 應將有管口之圓牌置於為此特製之托內，如第四十九圖所示，此托應以管連接於一儲氣主甯之洩水塞門。此管內應置一試驗表。在洩水塞門與圓牌托之間，如第五十圖所示。於是閉斷軻閘下面之開閉塞門及儲氣主甯內供給分配閘之開閉塞門，而置軻閘柄於疊蓋位置。如使用SE調整器，則閉斷儲氣主甯開閉塞門。若用P-L式引擎設備，則置軻閘柄於疊蓋位置。於是使壓氣機開始動作，將儲氣主甯內之壓力升至六十磅略下。乃開啟洩水塞門，通至管口，阻止蒸汽流至壓氣機，直至儲氣主甯壓力保持六十磅左右為止。於是計算一分鐘內保持此項壓力所需之壓氣機抽程。此項數目，對於九英寸半壓氣機，不得超過一百二十，對於十一英寸壓氣機，不得過一百，對於兩種八英寸半交參壓氣機，不得過一百。

問 如壓氣機速率超過上述之限度，應如何辦理？

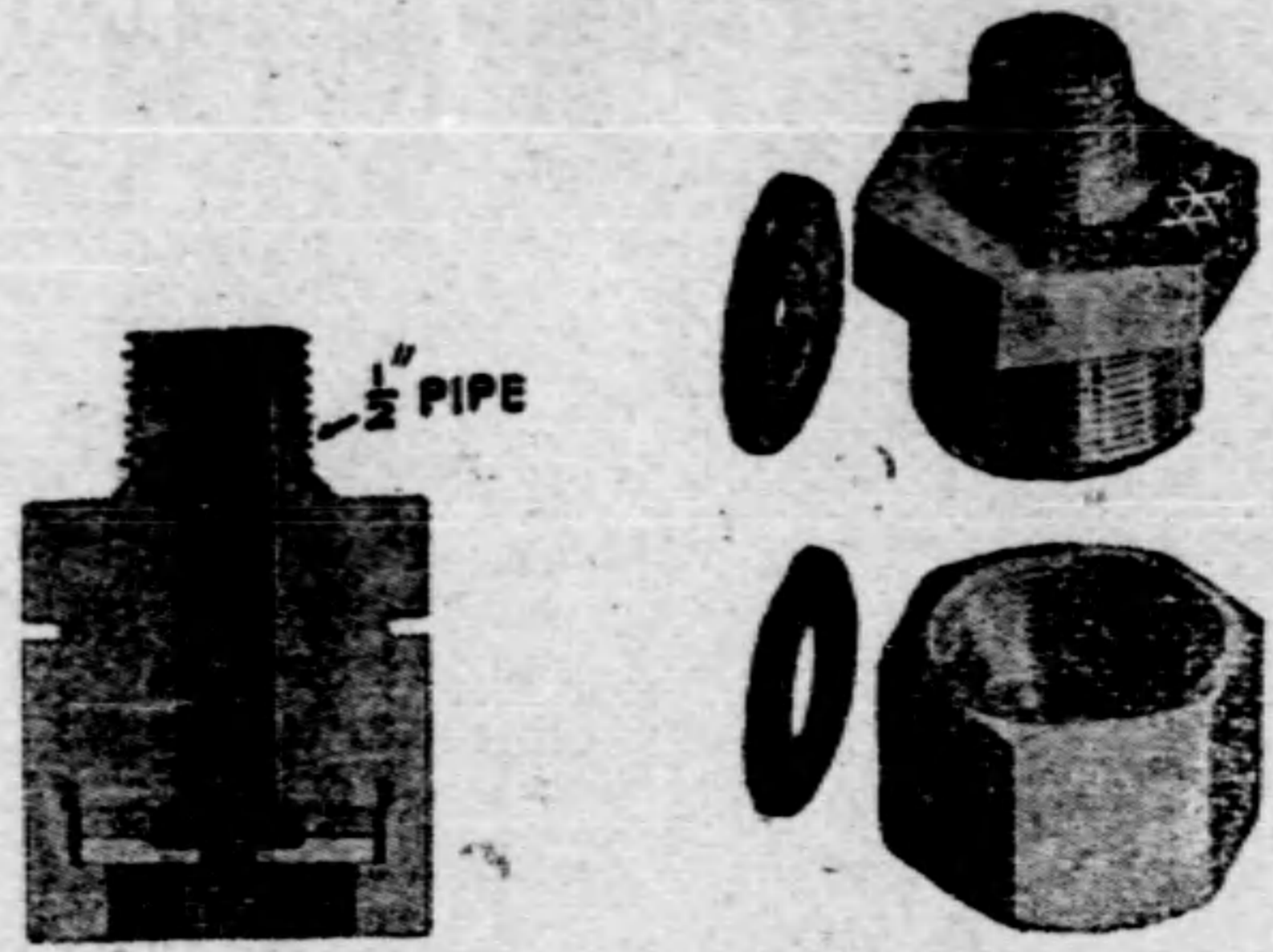
答 壓氣機被判為不合使用，必須移去查修，而以知為情形妥善者代替之。

問 如機車上有兩壓氣機時，如何從事試驗？

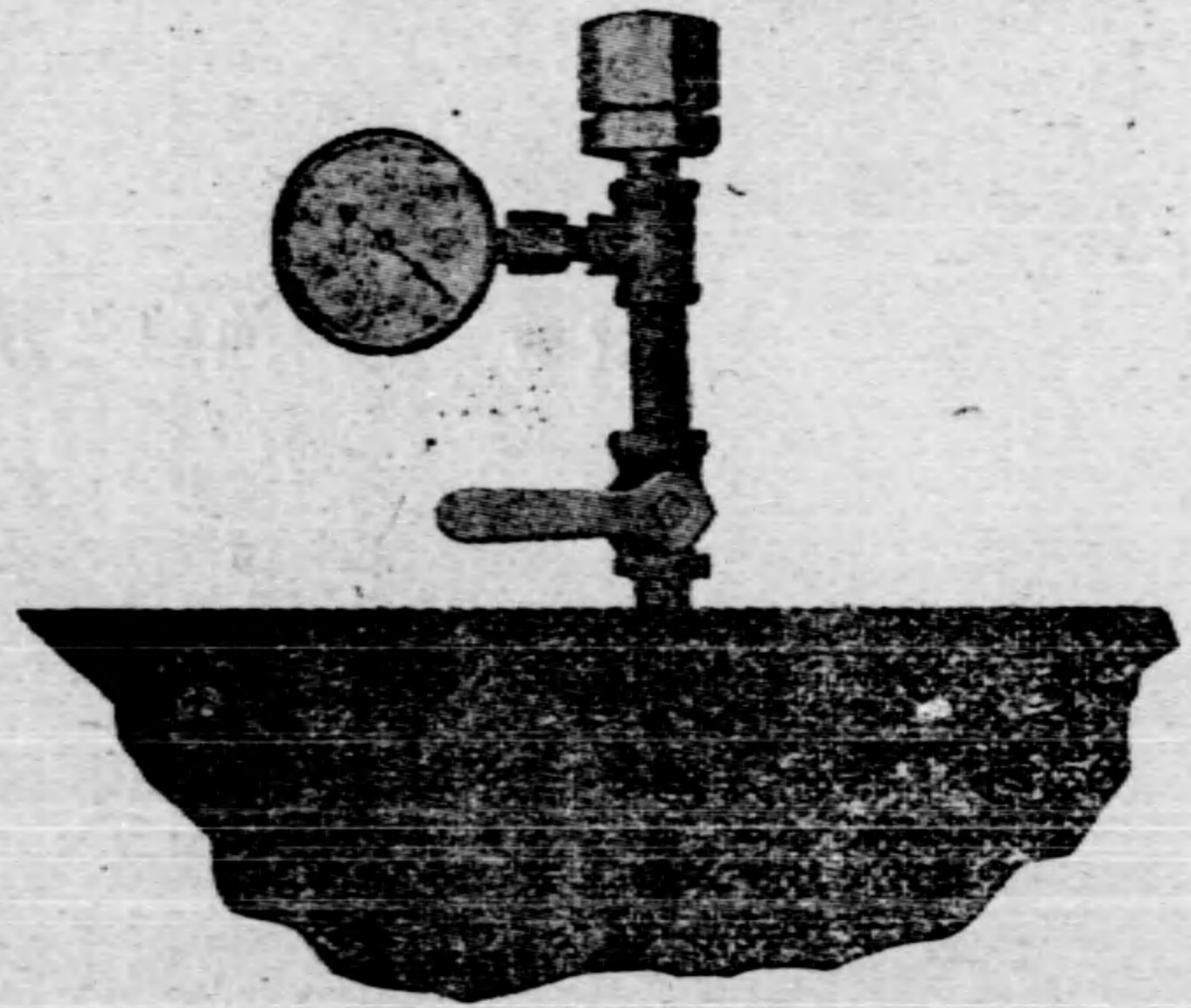
答問 答問答

北寧鐵路月刊 第七期

分別試驗，每次一具。上列試驗，係注重壓氣機之空氣一端；對於蒸汽一端，係規定如何試驗？
 州際商務委員會尚無規定，惟壓氣機之製造廠家對於蒸汽一端，曾擬有一種試驗，請作
 此試驗如何從事？
 應將壓氣機蒸汽調整閥大開，用通至大氣之塞門或閥門調整儲氣主筒之壓力，直至儲氣
 筒內之壓力在九英寸半壓氣機時止。逾此壓力後，即應注意機車鍋爐壓力，及以每
 英寸半交參壓氣機時達五十三磅為止。逾此壓力後，即應注意機車鍋爐壓力，及以每
 分鐘，單抽程計算之壓氣機速率，與第五十一圖及五十二圖內曲線上所示者比較之，此項
 曲線，乃表示蒸汽一端情形完善時所應施行者也。



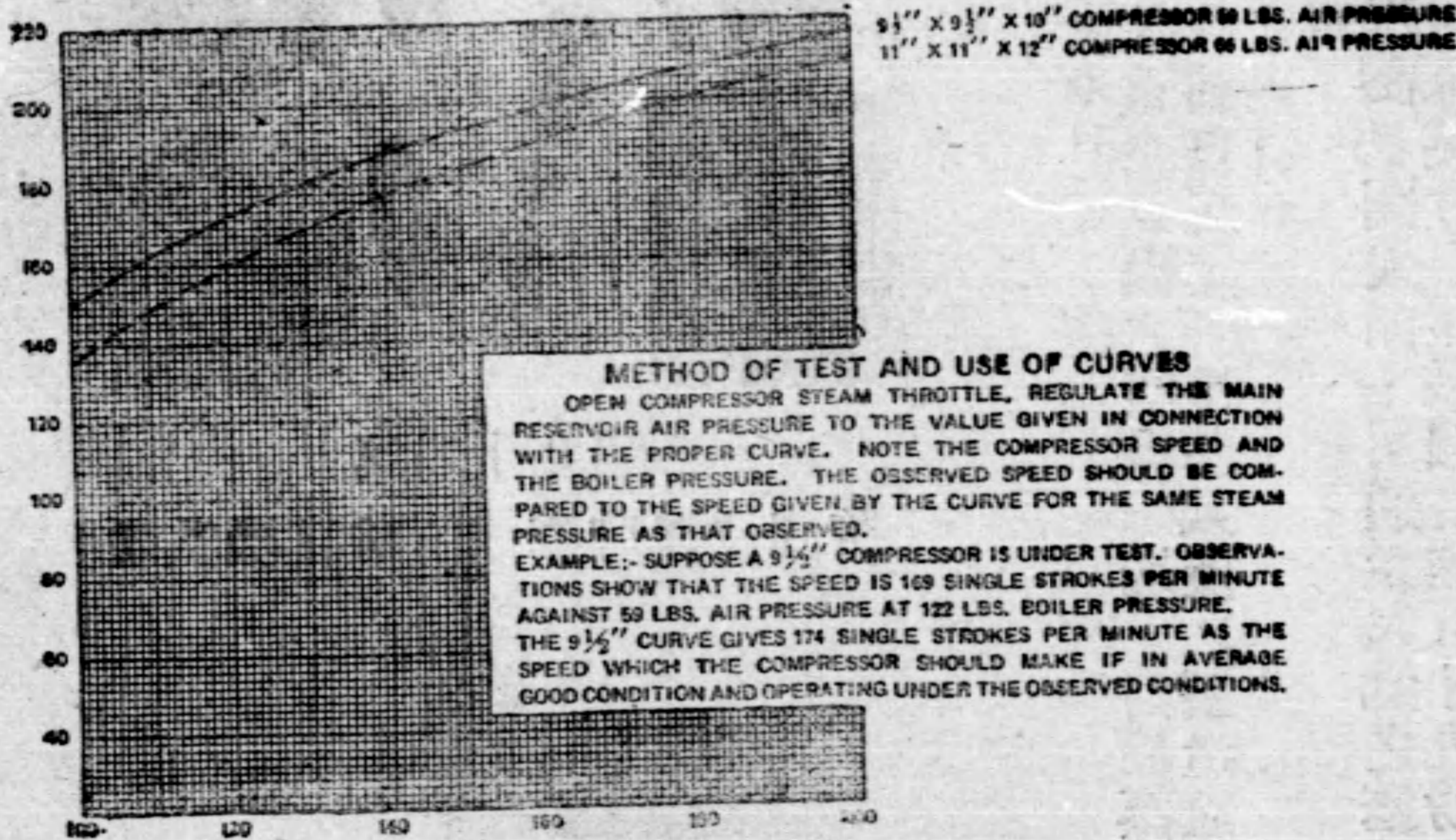
圖九十四第
 (牌圓及托牌圓用所驗試機氣壓)



圖十五第
 (門塞水洩筒主氣儲於附表驗試及托牌圖)

9 1/2" X 9 1/2" X 10" 與 11" X 11" X 12" 以蒸汽發動之壓氣機對於 59 與 66 磅空氣壓力而運用之速率曲線

此項曲線應用作試驗上項壓氣機蒸汽一端之根據。



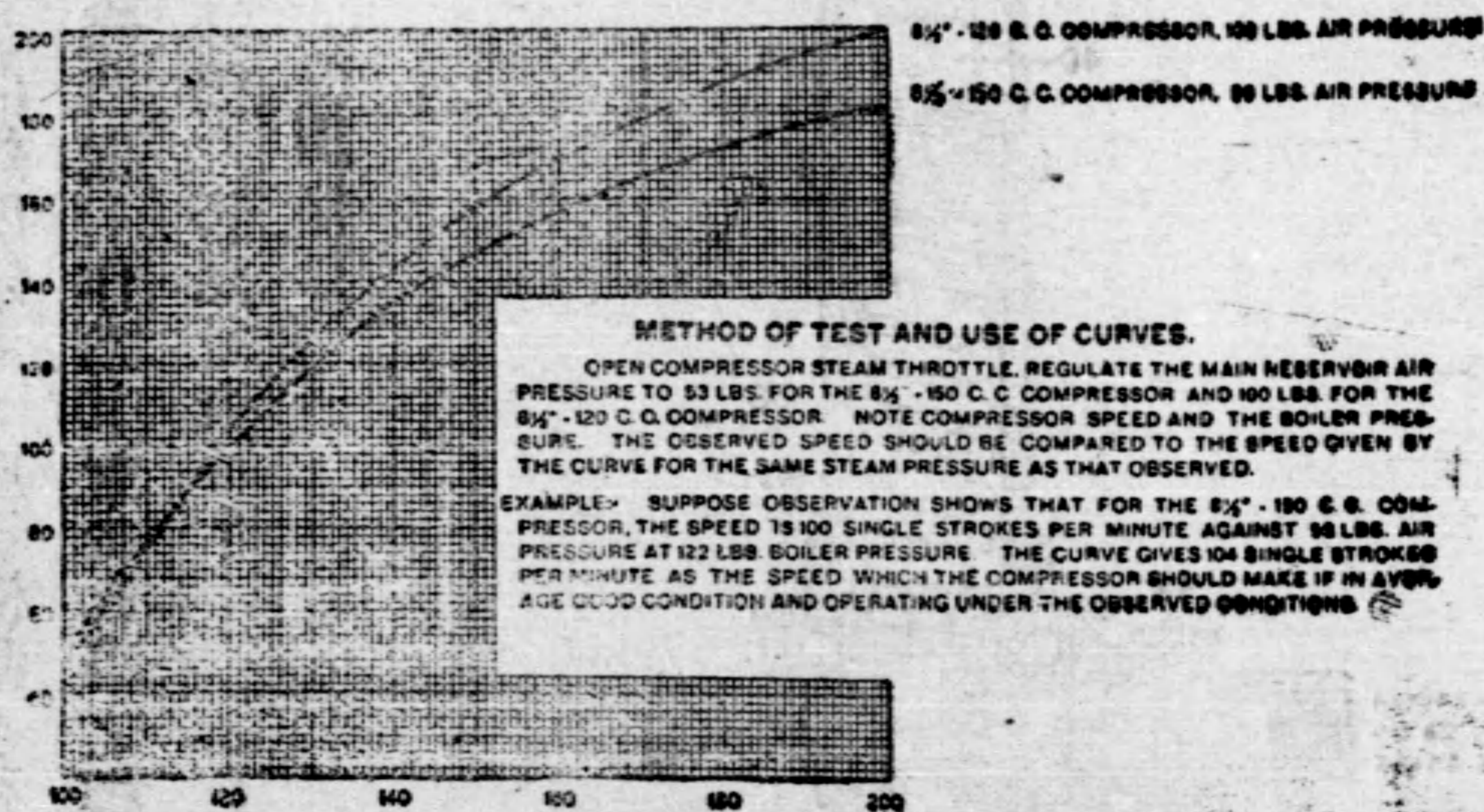
試驗及使用曲線之方法

開啓壓氣機之蒸汽調整閥，調整儲氣主筒之空氣壓力，至與相當之曲線有關之數值。注意壓氣機速率及鍋爐壓力。此速率應與曲線在同一汽壓所示之速率相比較。

例如：一設以九英寸半壓氣機從事試驗。察視空氣壓力為五十九磅鍋爐壓力為一百二十二磅時，速率為每分鐘一百六十九單抽程。而九英寸半之曲線所示速率則為每分鐘一百七十四單抽程，此項速率，乃壓氣機於情形完善時及按察視情形運用時所應施行者也。

第五十二圖 (八英寸半一百五十英尺及八英寸半一百二十英尺以蒸汽發動之交流壓氣機對於53與100磅空氣壓力而運用之速率曲線。此項曲線應用作試驗上項壓氣機蒸汽一端之根據。)

八英寸半一百五十英尺及八英寸半一百二十英尺以蒸汽發動之交流壓氣機對於53與100磅空氣壓力而運用之速率曲線。此項曲線應用作試驗上項壓氣機蒸汽一端之根據。



試驗及使用曲線之方法

開啟壓氣機之蒸汽調整閥，調整儲氣主筒之空氣壓力，八英寸半一百五十英尺交參壓氣機為五十三磅，八英寸半一百二十英尺交參壓氣機為一磅。注意壓氣機速率及鍋爐壓力。此速率應與曲線在同一汽壓所示之速率相比較。例如：一設察視八英寸半一百五十英尺交參壓氣機。空氣壓力為五十三磅鍋爐壓力為一百二十磅時，速率為每分鐘一百單抽程。曲線所示速率則為每分鐘一百零四單抽程，此項速率，乃壓氣機於情形完善時及按察視情形運用時所應施行者也。

問 如壓氣機速率小於曲線所示者，壓氣機應否移去查修？

答 如此項試驗已由鐵路採用作為其對於此事之標準，自當移去查修。否則應依主管人員之判斷，確定該壓氣機是否應行查修？

韋司汀好斯壓氣機調整器

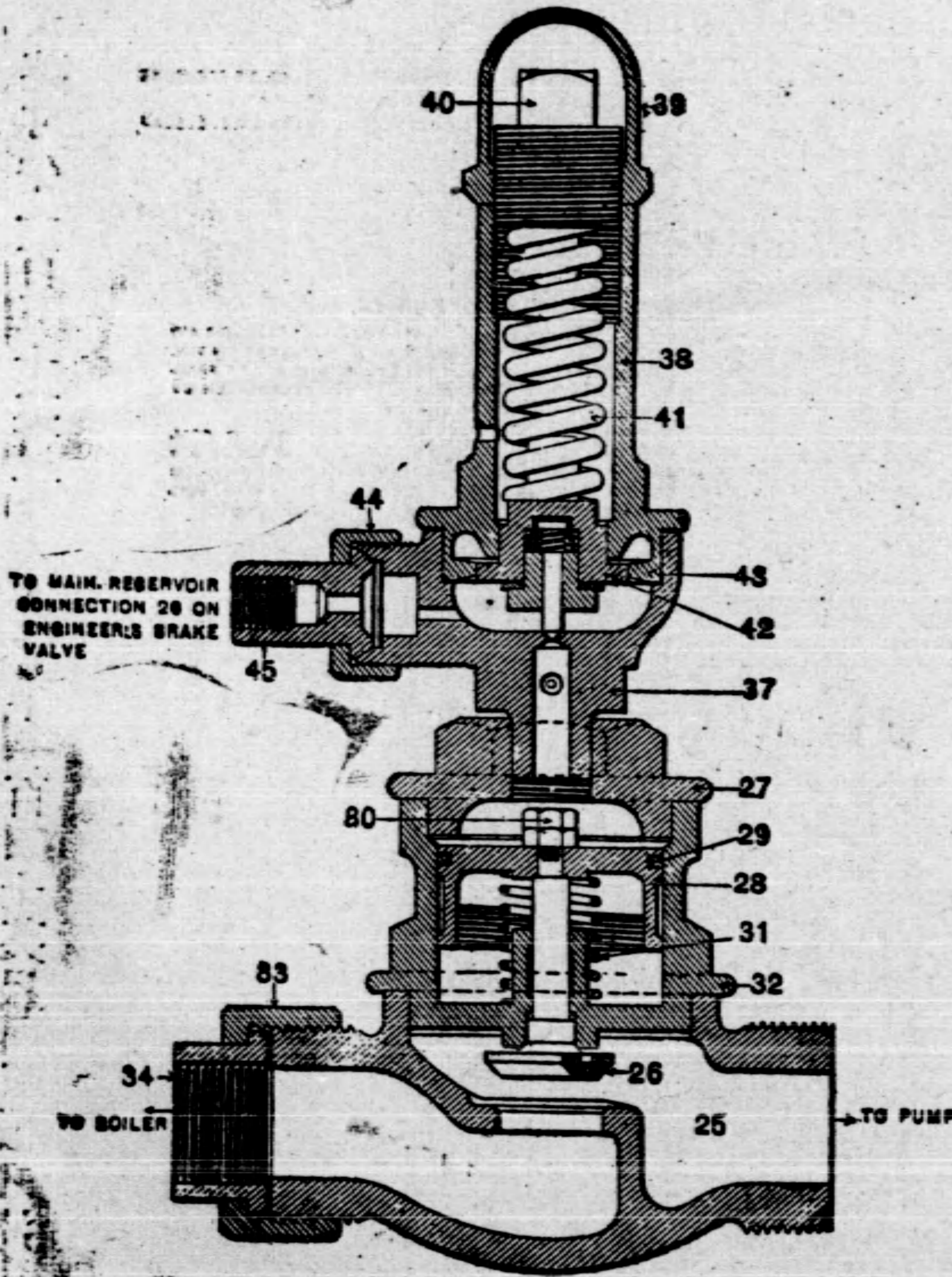


圖 三 十 五 第
(器整調機氣壓力壓單)

問 第五十三圖所示者爲何？

答 示標準單壓力壓氣機調整器之橫剖面。此器已有大部分爲雙壓力式者所代，惟尙有數路用之於客運耳。

問 試述彈簧41之職司。

答 彈簧41之牽引力，由螺帽40調整之，壓下隔板42，而隔板42復支持小鍵閘於其位置。配件45與儲氣主筒壓力相連。當此壓力施於隔板42之下面，較彈簧41之牽引力爲大時，則隔板被迫而上，遂將鍵閘舉離其原位。

問 此鍵閘如離其原位，則有何種影響？

答 使空氣壓力達鞴28之頂，迫其向下而閉斷閘26。

問 閉斷閘26，有何影響？

答 幾將蒸汽之供給完全閉斷，使壓氣機之運用極爲遲緩。

問 何以不能使壓氣機完全停止？

答 閘26鑽有小通路一，使小量之蒸汽通過而至壓氣機，遂使壓氣機運用遲緩，因而補給板管內之漏氣，以防各管於嚴冬天氣之凝凍。

問 空氣迫鞴28向下之時，同時又至何處，有何影響？

答 由箭頭37所指之小通氣路而出，以至於大氣中。

問 儲氣主甬壓力如有減低，發生若何影響？

答 儲氣主甬壓力如有減低，則使彈簧41迫鍵閥歸其原位，其仍留於鞴28頂上之空氣，則經通氣路而逸出，因鞴28頂上已無壓力，故彈簧31將鞴28及閥26舉起，使全部之蒸汽壓力由鍋爐以達壓氣機。

問 鍵閥頭下面之彈簧作何用？

答 當隔板升起時，將閥支持向上。苟無此彈簧，則鍵閥將因重力而仍在原位也。

問 如空氣傍鞴28而洩漏，或蒸汽傍閥26之桿而洩漏入於鞴28下面之空腔，則將如何逸出？

答 套筒32內有一孔，連接於一滴管以達大氣。

問 當調整器鞴下面有漏汽時，如滴管為塵污阻塞，或滴管凍閉，則將見何種結果？

答 鞴28不能被迫而下，而在儲氣主甬壓力與鍋爐壓力未經相等以前，壓氣機將不停止工作。

問 如小通氣路為塵污閉塞，則有何影響？

答 壓氣機於一旦停止後，再開始工作，必致異常緩慢。

問 何故？

答 因鍵閥閉斷時，鞴28上面之空腔將為儲氣主甬壓力所充滿，僅能藉鞴29之漏氣而達

出，經滴管以達大氣也。

問 如鍵閥座上有塵污，將生若何影響？

答 將有不斷之噴氣自通氣路而出，如空氣之漏入較其由通氣路而出者為速，則縱令壓氣機調整閥大開，而壓氣機亦將停止或工作極緩也。

問 何以工作遲緩？

答 因鞣韌28上之壓力可迫閥26關閉其一部分，僅許少量之蒸汽達於壓氣機。如此項漏汽太少，則壓氣機將完全停止。

問 如鍵閥膠黏，不能位於適中，則將見若何影響？

答 空氣下行於鞣韌28上，而壓氣機之動作將與方述之鍵閥座上塵污時相同。

問 如調整器鞣韌工作於內之套筒，磨耗甚劇，今不使套筒正確而祇將磨耗之襯圈29更換新圈，則將有何種影響？

答 當鞣韌28被迫下而較尋常稍遠之時，或被阻而使壓氣機停止。當令調整器震動，乃可使壓氣機再開始動作。

問 此種調整器何以為雙壓力或者所代？

答 為獲得雙儲氣主箭調整辦法之利益。此項辦法，於後章之末詳述之。

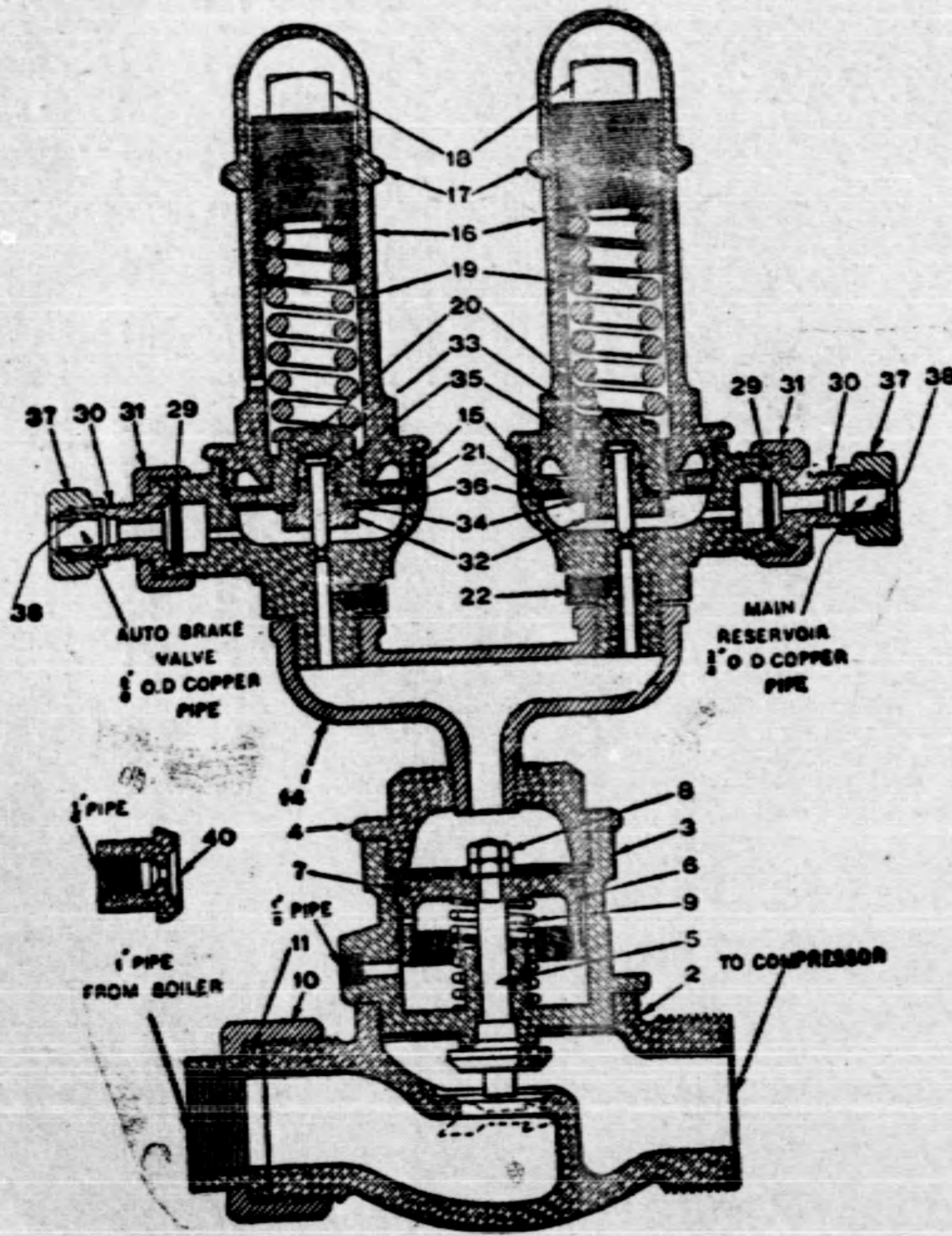
問 此兩種調整器，在調整壓氣機之原則上，有何區別否？

答 無甚區別；所不同者，係可按軛閥柄之位置，以兩種不同之壓力，自動調整壓氣機耳。

雙壓力壓氣機調整器

問 雙壓力調整器係如何組成？

答 有兩壓力櫃，與調整器之一蒸汽部分連合運用。SD式雙壓力調整器之製造，係自第五十



圖四十五第
(器整調機氣壓力壓雙式DS)

三圖箭帽之旋去壓力，代以第五十四圖第十四號「暹羅之配件」，應用適相類似之兩

壓力櫃，並肩而置。

問 SF式雙壓力調整器（第五十五圖）與SD式不同之處安在？

答 壓力櫃之一有二空氣連接處及一過度壓力調整簧；運用時，此櫃自動保持其調節而得之過度壓力，不拘輓管壓力之如何也。

問 增設之空氣連接處係在何處？

答 在隔板 ∞ 上面上半部之側。

問 何種壓力常在過度壓力櫃之上部？

答 輓管壓力。

問 何種壓力在隔板 ∞ 下面之房d內？

答 當自動輓閥之柄在鬆放或速行位置時，儲氣主箭壓力在此房內。

問 輓閥柄不在速行或鬆放位置時，發生何事？

答 過度壓力櫃不能運用，於是壓氣機由其他壓力櫃管理之。

問 其他壓力櫃何名？

答 「最大壓力」櫃。

問 何種壓力在隔板 ∞ 下面之房a內，又何時在彼？

答 儲氣主箭壓力，隨時俱在彼。

問 取閥柄在鬆放或速行位置，儲氣主甯壓力在兩隔板下面時，最大壓力櫃何以不使壓氣機停止。

答 因彈簧19之調整，係對於較d房內所得為高之壓力。此事當於下章雙儲氣主甯調整辦法內詳述之。

問 除過度壓力櫃及其空氣連接處外，則SF調整器之構造，設計及運用，是否與SD調整器相同？

答 然，適屬相同。

問 應否注意使所有之空氣連接處均保守緊密，並使所有在調整器內及圍繞調整器之通路均行開通？

答 為欲得圓滿之結果起見，所有連接管均應保持十分緊密，毫不漏氣，而所有之通氣路則均應使之開通。

問 如連接管有漏氣者，將發生若何結果？

答 耗費空氣，其數量視漏隙之大小而異。

問 SF調整器係如何調節以保持適當之過度壓力？

答 移去過度壓力頂上之帽螺蓋，將調整螺26下旋，係增加過度壓力；將此螺上旋，則係減少過度壓力。

(未完)

天津交通銀行

法租界四號路

前清光緒三十

各項存款

三年設

業抵押放款

立資本

實收國

務內國匯兌

幣壹千

萬元條

要貨物押匯

例特許

為發展

目內債經理

全國實

業銀行

票據貼現

天津區發行總庫

法租界四號路

天津附屬機關

北馬路
兌換處

駐海關
收稅處

小白樓
兌換所

中南銀行

資本收足七百五十萬元各項公積一百五十五萬餘元

總行上海 分行 天津 漢口 廈門 南京 北平 杭州 其他國內
外各埠均有通匯機關

營業 辦理商業銀行一切業務兼辦儲蓄利息優厚手續簡捷備有詳章承

索即奉

天津行址 英中街四十八號電話

三〇三三〇〇 三〇〇〇九八
三二六三〇〇 三〇〇〇八三

注意 中南銀行鈔票為公開辦理起見特由鹽業金城大陸及本行公共負責設

立四行準備庫專辦保管鈔票準備金及發行兌現事項凡持票人除向下列
各地四行準備庫直接兌現外並得向各地鹽業金城大陸及本行隨時兌現

上海準備總庫

四川路六十八號
虹口北四川路四十號

漢口分庫

四民街四十五號

天津分庫

英中街六七號
宮北大街

北平分庫

東交民巷匯昌大樓

民國二十二年份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	類	運輸			運費			進款		
		噸數	千分數	一日平均運輸噸數	延順里	一噸平均行程	進款	千分數	一日平均運輸進款	每噸每公里平均進款
煤	類	4,285,218	721.4	11,748	485,526,810	113	6,678,852	587.6	18,288	0.0185
泥土及石粉	類	15,825	2.7	43	1,201,414	75	18,182	1.5	50	0.0151
炭與石灰	類	258,307	87.5	707	28,675,190	111	852,915	32.8	966	0.0116
石油	類	44,387	8.5	122	4,928,745	111	218,768	19.2	589	0.0443
其他	類	2,887	0.4	6	322,743	132	8,290	0.7	23	0.0253
農產品	類	258,824	47.4	708	35,025,502	131	779,642	67.1	2,185	0.0222
穀物	類	16,748	3.3	47	1,675,245	100	46,467	4.2	122	0.0218
豆餅	類	3,887	0.6	11	466,798	121	8,983	0.7	24	0.0190
其他	類	49,087	8.3	134	5,976,421	122	186,682	13.7	510	0.0312
林產品	類	88,469	5.1	78	8,689,352	130	121,003	11.0	330	0.0328
其他	類	68,554	12.8	174	6,431,516	101	197,706	18.2	542	0.0307
畜產品	類	8 0/1	0.8	8	438,172	141	9,677	0.8	26	0.0221
其他	類	21,270	3.5	58	2,394,340	118	79,630	7.2	218	0.0332
活牛馬豬羊及魚蝦類	類	5,764	1.4	16	606,507	105	25,489	2.4	70	0.0420
死禽畜及魚蝦類	類	27,242	4.9	75	3,460,050	127	141,652	11.7	387	0.0451
其他	類	11,328	1.9	30	1,450,751	128	44,467	3.0	121	0.0306
製	類	20,617	3.3	54	2,526,108	122	87,545	7.1	240	0.0348
鋼鐵器皿	類	34,358	6.2	94	4,753,208	138	95,580	8.7	260	0.0201
其他	類	360,882	57.8	985	46,296,819	128	1,365,883	111.9	3,742	0.0298
織	類	23,664	4.0	65	2,730,878	111	119,793	11.2	855	0.0438
絲棉毛及織維織品類	類	225,780	37.4	618	22,159,245	97	248,416	18.9	680	0.0112
其他	類	22,843	3.8	63	3,166,689	135	45,114	3.3	124	0.0142
礦	類	16,514	2.6	42	1,878,317	121	49,609	4.4	130	0.0264
其他	類	141,007	24.4	387	17,224,012	122	614,659	51.6	1,682	0.0361
其他	類	5,939,528	1,000	16,273	682,034,802	117	11,539,479	1,000	31,615	0.0169

營業課調查股製

北寧鐵路

貨運業務細別表 (一)

民國二十二年份

項別	所運噸數	百分數	進款	百分數	每噸平均進款	延噸里	每噸平均行程	每延噸里平均進款
礦產品	4,606,124	66.6	7,271,502	57.0	1.54	520,654,902	113	0.0139
農產品	356,510	5.3	1,142,757	9.1	3.02	46,883,318	131	0.0244
林產品	66,625	0.9	207,353	1.8	3.01	6,869,688	106	0.0301
畜產品	65,604	0.9	291,238	2.4	4.35	7,941,643	121	0.0381
製造品	844,665	12.3	2,626,599	20.9	3.11	100,735,246	118	0.061
政府用品	366,464	5.4	857,527	6.9	2.34	44,482,862	121	0.0192
他路材料	127,428	1.9	87,469	0.9	0.68	21,170,217	166	0.0041
本路材料	469,146	6.7	1,457,970	1.0	0.25	37,173,807	80	0.0030
合計	6,902,566	100	12,599,454	100	1.82	785,861,688	114	0.0160

民國二十二年份

北寧鐵路 貨運業務 別表 (二)

類別	礦產品		農產品		林產品		畜產品		製造品		合計				
	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	百分數	進款	百分數		
一等		1			1		3	223	1,964	6,293	54,073	6,517	0.1	56,041	0.4
二等	31,057	178,072	2,680	18,317	239	1,652	3,710	24,882	55,753	372,352	93,439	595,275	1.5	469,128	4.5
三等	138	969	14,962	73,848	31	208	27,877	145,327	45,312	245,776	88,320	469,128	1.4	469,128	3.4
四等	181	927	117,523	478,949	56,916	178,861	6,854	29,715	258,779	1,048,832	440,253	1,736,784	7.3	1,736,784	15.3
五等	8,205	18,142	16,033	47,472	2,152	6,879	578	2,609	66,641	116,204	94,509	191,306	1.8	191,306	2.5
六等	1,005,380	1,603,955	5,027	7,607	2	5	5,466	10,519	3,324	7,659	1,019,199	1,629,745	17.2	1,629,745	14.2
專價	3,361,163	5,469,486	199,885	518,564	7,284	9,275	20,896	76,222	408,563	781,703	4,197,291	6,861,200	70.7	6,861,200	59.7
總計	4,606,124	7,271,502	856,910	1,142,757	65,625	207,383	65,604	291,238	844,665	2,626,599	5,989,528	10,011,539	100	10,011,539	100

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

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

北寧鐵路局總務處文書課啓

民國二十三年六月上旬營業進款概數撮總表

站名	客運				貨運				雜項	進款總數		附記
	人數		銀數		噸數		銀數			尋常	政府	
	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府				
			元角分	元角分			元角分	元角分	元角分	元角分	元角分	
通縣南	2513	—	1057 08	—	6	—	83 05	—	—	1140	13	—
通縣東	1715	—	701 90	—	13	—	283 05	—	1 28	986	23	—
東便門	942	—	553 63	—	103	—	508 05	—	50	1062	18	—
雙橋門	415	—	106 45	—	120	—	60 00	—	—	166	45	—
正陽門	14033	48	33961 99	154 70	5280	80	4350 75	192 60	434 71	38747	45	347 30
前門水	2668	—	6143 58	—	—	—	—	—	24 70	6168	28	—
永定門	294	—	206 17	—	215	—	1129 15	—	70	1336	02	—
水豐土	1245	—	1270 15	—	31975	—	61972 80	—	292 80	63535	75	—
黃土坡	54	—	15 40	—	1	—	16 75	—	—	32	15	—
黃土莊	477	—	275 51	—	85	—	337 10	—	1 10	613	71	—
魏莊	228	—	123 40	—	11	—	40 10	—	—	163	50	—
安莊	258	—	224 85	—	115	—	88 80	—	10	313	75	—
高莊	221	—	180 60	—	30	—	119 80	—	05	300	45	—
郎莊	794	—	688 75	—	254	—	767 65	—	18 77	1475	17	—
落莊	799	—	717 98	—	174	—	635 05	—	—	1353	03	—
豆莊	421	—	283 40	—	12	—	32 35	—	39	316	14	—
楊莊	1511	—	914 30	—	71	—	54 77	—	7 28	976	35	—
北倉	44	—	36 00	—	—	—	—	—	—	36	00	—
西沽	—	—	—	—	640	—	2533 40	—	—	2533	40	—
天津總站	3700	35	8462 44	44 25	102	510	599 46	1518 85	24 30	9086	20	1563 10
天津東站	17088	55	43213 57	93 00	8685	1760	43061 08	3159 10	340 50	86615	15	3252 10
張貴莊	30	—	23 50	—	—	—	—	—	—	23	50	—
軍城	258	—	147 62	—	42	—	48 40	—	—	196	02	—
新河	245	—	163 60	—	1280	—	5195 80	—	2565 20	7924	60	—
塘沽	4008	—	5197 42	—	6624	20	17481 27	87 70	1569 00	24248	49	87 70
北塘	812	—	1192 10	—	149	—	1161 15	—	—	2353	25	—
茶定	79	—	57 46	—	1	—	3 40	—	—	6	86	—
漢定	781	—	634 85	—	1034	—	1290 13	—	47 10	1972	08	—
蘆台	1581	—	2051 25	—	399	—	307 35	—	51 97	2410	57	—
四莊	86	—	66 70	—	1	—	5 70	—	—	72	40	—
各莊	487	—	387 65	—	637	—	1211 05	—	5 01	1603	71	—
香莊	2206	—	1578 05	—	490	—	1889 72	—	29 11	3496	88	—
唐山	6919	—	7477 76	—	36983	—	49141 95	—	28 80	56648	51	—
開平	1892	—	759 25	—	15806	—	23741 05	—	95	24501	25	—
程里	268	—	91 95	—	50	—	106 45	—	2 67	201	07	—
古冶	3744	—	2199 75	—	110808	—	174324 95	—	36 19	176560	89	—
魏家	350	—	162 74	—	701	—	1017 19	—	—	1179	93	—
雷莊	501	—	357 10	—	571	—	1768 20	—	27 83	2153	13	—
坨子	209	—	134 21	—	301	—	1263 50	—	1 20	1398	91	—
深縣	3032	—	3277 42	—	1728	—	3297 60	—	2 35	6577	37	—
朱各莊	59	—	31 15	—	150	—	128 60	—	—	159	75	—
石門	407	—	261 95	—	146	—	641 20	—	1 00	904	15	—
安山	975	—	719 96	—	212	—	797 80	—	4 05	1521	81	—
後封	243	—	128 35	—	16	—	143 90	—	3 20	275	45	—
昌莊	3075	—	2881 14	—	99	—	633 45	—	4 75	3519	34	—
張家莊	209	—	422 65	—	42	—	144 10	—	—	566	75	—
留營	827	—	1622 73	—	112	—	491 60	—	40	2114	73	—
北河	1696	—	1225 01	—	150	—	498 20	—	11 90	1735	11	—
海濱	391	—	521 19	—	432	—	116 35	—	—	637	54	—
南大	245	—	54 65	—	—	—	70	—	—	55	35	—
秦皇島	4045	1	3489 67	6 00	1540	—	6148 66	—	15 20	9653	53	6 00
山莊	7519	—	15524 50	—	929	—	3056 60	—	1073 98	19655	08	—
平漢通車	—	—	—	—	—	—	—	—	7700 00	7700	00	—
平漢通車	—	—	—	—	—	—	—	—	9100 00	9100	00	—
津浦通車	—	—	—	—	—	—	—	—	39300 00	39300	00	—
各路聯運所售之貨票	—	—	—	—	920	—	2600 00	—	—	2600	00	—
本路應得之款	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6000	00	—
各路聯運所售之客票	2100	—	6000 00	—	—	—	—	—	—	6000	00	—
本路應得之款	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6928	75	—
經理處	1474	—	6928 75	—	—	—	—	—	—	6928	75	—
營業所	243	—	615 09	—	4	—	28 85	—	—	643	94	—
總計	100,421	139	165,524 32	297 95	230,249	2,370	415,358 03	4,958 25	62,729 64	643,612 19	5,256 20	—

民國二十三年六月中旬營業進款概數總表

站名	客運				貨運				雜項	進款總數			附註					
	人數		銀數		噸數		銀數			元角分	元角分			元角分				
	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府			尋常	政府						
			元角分	元角分			元角分	元角分				元角分		元角分				
通縣南	2837	-	1288	93	-	4	-	79	40	-	50	1368	83	-				
通縣東	2198	-	894	00	-	116	-	2454	80	-	81	3349	61	-				
通縣雙	1447	-	794	66	-	66	-	478	85	-	75	1274	26	-				
正陽門	489	-	125	15	-	140	-	70	00	-	-	195	15	-				
前門水	16748	68	38273	82	120	65	1140	100	4200	98	88 60	516	68	42991 48 209 25				
永定門	3289	-	6761	63	-	-	-	-	-	-	34	45	6796	08	-			
永定台	358	-	255	60	-	94	-	1850	32	-	10	2106	02	-				
永定土	1364	-	1314	25	-	39564	2420	73699	68	3707	75	465	06	75478 99 3707 75				
黃土	69	-	22	35	-	-	-	80	-	-	-	23	15	-				
黃土村	464	-	294	19	-	112	-	4	3 90	-	05	768	14	-				
魏善莊	211	-	128	85	-	14	-	53	75	-	-	182	60	-				
安莊	240	-	203	60	-	43	-	84	40	-	-	288	90	-				
高莊	311	-	244	40	-	54	-	245	50	-	10	400	00	-				
郎坊	884	-	779	75	-	57	-	350	15	-	25 69	1155	59	-				
葛莊	1037	-	923	96	-	145	-	622	95	-	-	1546	91	-				
豆村	509	-	340	10	-	23	-	93	75	-	91	434	76	-				
楊村	1836	-	1144	40	-	9	-	37	05	-	10 33	1191	78	-				
北倉	58	-	49	50	-	-	-	95	-	-	-	50	45	-				
天津總站	3555	14	8202	26	16	80	163	1050	716	35	3145	35	63	46	8982	07	3162	15
天津東站	19530	25	45053	05	58	75	10315	1432	48431	06	3022	10	449	35	93933	46	3080	85
張貴城	33	-	8	90	-	-	-	-	-	-	-	-	8	90	-	-	-	-
新河	282	-	182	15	-	5	-	52	90	-	30	235	35	-	-	-	-	
新塘	244	-	184	75	-	1320	-	5358	25	-	2643	55	8186	55	-	-	-	
北塘	4481	-	5616	73	-	5822	40	17816	40	145	30	2655	80	26088	93	145	30	
北塘	823	-	1262	91	-	228	-	1690	45	-	-	2953	36	-	-	-	-	
北塘	70	-	67	15	-	-	-	3	50	-	-	70	65	-	-	-	-	
北塘	712	-	575	05	-	1594	-	4874	15	-	1650	75	7099	95	-	-	-	
北塘	1624	-	1906	65	-	721	-	271	05	-	62	13	2239	83	-	-	-	
北塘	86	-	49	85	-	-	-	-	-	-	-	49	85	-	-	-	-	
北塘	727	-	461	65	-	645	-	929	75	-	2	73	1394	13	-	-	-	
北塘	3478	-	1964	05	-	507	-	1950	98	-	41	56	3956	59	-	-	-	
北塘	11039	-	9168	89	-	34722	-	41705	59	-	28	85	50903	33	-	-	-	
北塘	2925	-	1012	57	-	16348	-	28443	41	-	2	15	29458	13	-	-	-	
北塘	236	-	91	22	-	70	-	105	20	-	-	196	42	-	-	-	-	
北塘	6625	-	3725	55	-	106949	-	166525	70	-	116	83	170368	08	-	-	-	
北塘	493	-	296	88	-	401	-	631	60	-	-	928	48	-	-	-	-	
北塘	528	-	391	65	-	625	-	2233	25	-	5	54	2630	44	-	-	-	
北塘	266	-	181	40	-	458	-	1871	75	-	05	2053	20	-	-	-	-	
北塘	3329	-	3921	05	-	1588	-	3040	80	-	3	05	6964	90	-	-	-	
北塘	76	-	51	50	-	180	-	174	80	-	1	23	227	53	-	-	-	
北塘	467	-	334	15	-	90	-	479	25	-	60	814	00	-	-	-	-	
北塘	1094	-	891	12	-	160	-	628	25	-	3	10	1522	47	-	-	-	
北塘	278	-	181	30	-	2	-	21	60	-	23	203	13	-	-	-	-	
北塘	3508	-	3405	26	-	172	-	942	65	-	2	50	4350	41	-	-	-	
北塘	245	-	289	70	-	24	-	94	85	-	-	384	55	-	-	-	-	
北塘	941	-	1019	94	-	100	-	477	00	-	50	1497	44	-	-	-	-	
北塘	1927	-	1260	93	-	120	-	307	70	-	8	15	1576	78	-	-	-	
北塘	450	-	788	23	-	490	-	220	49	-	289	96	1298	67	-	-	-	
北塘	296	-	103	55	-	-	-	3	00	-	-	106	55	-	-	-	-	
北塘	5134	2	4235	61	90	3261	-	13144	85	-	18	05	17358	51	-	-	90	
北塘	3337	-	15467	70	-	1089	-	3249	55	-	989	38	19706	63	-	-	-	
營業所	136	-	1123	99	-	-	-	7	30	-	20	50	1151	79	-	-	-	
平漢過軌列車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13000	00	13000	00	-	-	-	
平綏過軌列車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8900	00	8900	00	-	-	-	
津浦過軌列車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38100	00	38100	00	-	-	-	
各路聯運所售之貨票	-	-	-	-	-	190	-	2700	00	-	-	2700	00	-	-	-	-	
本路應得之款	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
各路聯運所售之客票	2100	-	6000	00	-	-	-	-	-	-	-	6000	00	-	-	-	-	-
本路應得之款	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
經理處	2333	-	14556	79	-	-	-	-	-	-	-	14556	79	-	-	-	-	-
總計	123,758	109	187,873	27	109	10	229,939	5,040	433,900	66	10,109	10	70,115	72	691,889	65	10,306	20

民國二十三年三月份開灤各礦運出煤焦噸數表

起運礦 到站	唐	山	開	平	林	西	趙各莊	唐家莊	總計
東便門			289.50				493.31		782.81
豐台							40.64		40.64
魏善莊			82.30				123.79		206.09
安定			162.50						162.50
萬莊			40.50						40.50
邱房			81.50						81.50
落堡			40.90				41.50		82.40
張莊							41.50		41.50
楊村			976.30						976.30
西沽			5,679.50				612.91		6,292.41
天津總	327.00		5,670.40		40.50		2,999.91	4,947.20	13,985.01
天津東	368.00		8,976.60		158.00		5,818.64	7,240.35	22,561.59
塘沽	3,103.64		7,787.00		899.50		4,530.09	10,840.44	27,160.67
漢沽			859.00				401.50	80.00	1,340.50
蘆台			488.50						488.50
唐坊			1,389.40				241.50	40.00	1,670.90
胥各莊			1,302.10				40.00	81.20	1,423.30
唐山			5,248.38		2,189.45		6,588.58	6,287.85	20,313.76
開平	124.00				1,067.00				1,191.00
雷莊							81.59		81.59
坨子頭							493.91	41.50	535.41
樂縣					70.00		2,380.02	647.40	3,097.42
朱莊							122.22		122.22
石門							532.50		532.50
安山							3,407.31	40.30	3,447.61
後封台							166.00		166.00
昌黎					81.00		907.05	323.90	1,311.95
張家莊							81.63		81.63
留營							203.01	122.80	325.81
北海河							164.28	81.50	245.78
秦島					40.00		40.00		80.00
山海關	10,450.00		14,863.50		89,646.77		49,278.01	56,552.44	170,290.72
共計	14,372.64		53,437.88		44,192.22		79,871.40	87,326.38	279,200.52

營業課調查股製

民國二十三年四月份開灤各礦運出煤焦噸數表

起運礦 到運站	唐	山	開	平	古	冶	趙	各	莊	唐	家	莊	共	計
前東興安萬郎落豆				81.50				659.16					740.66	
門便				410.30				740.34		536.20			1,686.84	
台定				40.70									40.70	
莊房				41.50				41.50					83.00	
棧				81.30				328.43		81.90			491.63	
莊				80.90				367.19		40.50			488.59	
莊				243.40				288.23		122.40			654.03	
莊								41.50					41.50	
村				1,670.00				124.50		40.00			1,834.50	
總	203.00			2,689.50		806.28		6,943.04		2,169.00			12,810.82	
市	1,758.00			7,148.90				9,919.52		4,704.20			23,525.62	
法	3,187.00			7,262.68				7,103.38		7,219.15			24,772.21	
法				41.50									41.50	
法				40.00				490.48					530.48	
台								123.23					123.23	
坊				1,750.80				82.75					1,833.55	
莊				2,649.50		41.00		450.83					3,141.33	
山				5,282.00		2,452.70		8,650.17		4,834.06			21,218.93	
平						1,634.00							1,634.00	
莊								124.50					124.50	
西								205.23					205.23	
縣						453.20		2,016.65		1,554.30			4,024.15	
門								247.79					247.79	
山								736.85		165.00			901.85	
台								41.50					41.50	
黎						326.25		615.15		410.10			1,351.48	
黎						40.70		247.03					287.73	
河						40.00		331.19					371.19	
島	12,516.97			14,918.00		51,750.56		65,665.71		68,460.60			211,311.84	
關								20.00					20.00	
沽				10,177.00				6,892.39		166.00			17,235.39	
計	17,664.97			54,604.48		57,544.69		113,498.22		88,503.41			831,815.77	

營業課調查股製

民國二十三年五月份開灤各礦運出煤焦噸數表

起運礦 到站	運噸數	專	山	開	平	古	冶	趙各莊	唐家庄	共計
雙橋	橋門			161.00						161.00
前東	便門							205.68		205.68
豐善	台莊			80.50					40.00	201.50
魏安	定莊							41.50		41.50
萬郎	房袋			81.60					40.00	40.00
落楊	村沽			81.60				124.50		206.10
西天	津總			121.70				82.40		82.40
天塘	津東			446.20				331.55		453.25
漢蘆	台莊			13,104.10		40.00		41.50	41.50	529.20
田唐	坊莊			1,180.50		408.00		5,526.34	901.70	19,572.14
胥唐	各山	205.00		1,180.50		408.00		3,323.59	2,869.31	6,986.40
開坨	子平	2,245.00		5,417.40		194.01		6,994.28	5,639.44	21,075.08
灤石	縣門	3,245.00		4,725.00		4,252.16		3,792.76	3,625.50	19,640.42
安後	封山			82.70				841.50		924.20
昌張	家莊			244.70				83.00		327.70
留北	守營							83.00		83.00
秦皇	島計			3,750.31				123.13		3,873.44
總				2,077.30				329.20		2,406.59
				1,710.99		3,556.06		6,957.73	122.00	12,346.78
						1,259.50				1,259.50
								205.48		205.48
								1,552.04	698.20	2,523.74
								41.50		41.50
								369.90		369.90
								865.84	166.00	1,477.98
								164.28	40.00	204.28
								243.73	163.10	406.83
								81.63		81.63
								83.00		83.00
								246.18		246.18
								370.07	40.50	785.38
		32,769.47		21,443.00		111,132.57		99,323.83	80,091.02	344,759.89
		39,049.47		54,829.00		123,251.22		131,939.66	94,562.77	443,632.12

民國二十三年六月份開灤各礦運出煤焦噸數表

起 運 噸 數	運	唐	山	開	平	古	冶	趙	各	莊	唐	家	莊	共	計
東	便			124.50							124.00			248.50	
高	門							41.50						41.50	
郎	野							162.74						162.74	
落	房			80.50				122.44		81.40				284.34	
張	袋			80.50				40.00						120.50	
楊	莊			164.50										164.50	
西	村	320.00		5,026.00				41.15						5,387.15	
天	沽	605.00		1,713.80		2,286.14		2,498.57		617.70				7,721.21	
天	津	7,242.00		3,227.20		466.65		7,585.33		2,589.80				21,110.98	
塘	東	6,007.00		6,635.00		1,824.35		8,431.32		2,091.80				24,992.67	
漢	沽			81.00				576.47						657.47	
蘆	沽			162.50										162.50	
田	台			205.00										205.00	
唐	莊			1,788.90				122.01						1,910.91	
胥	坊							328.77						328.77	
唐	各			813.90		219.50		1,476.21		164.00				2,772.61	
開	山					247.00								247.00	
雷	平							40.64						40.64	
坨	莊							40.00						287.48	
灤	頭							606.12						2,459.08	
石	縣							40.00						120.64	
安	門							40.00						739.48	
後	山							81.80						289.60	
昌	台							40.00						204.13	
張	封			40.00		241.50		122.63		41.50				690.07	
留	家							284.27		124.30				40.23	
北	守							40.23						121.73	
濱	贛							121.78						387.12	
秦	河							264.44						88.70	
皇	海							38.70						337,704.89	
總	島	37,835.23		23,862.00		128,698.35		117,613.36		39,700.95				409,352.54	
	計	42,009.23		44,005.30		135,149.85		140,999.61		47,188.55					

營業調查股製

民國二十三年一月份豐台運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來 劉運站 比較	平 綏 鐵 路			平 漢 鐵 路			總 計
	天津東站	塘 沽	合 計	天津東站	塘 沽	合 計	
本年一月份	2,700	380	3,080	11,260	15,130	26,390	29,470
上 月 份	4,370	400	4,770	6,960	12,500	19,460	24,230
比 較	減 1,670	減 20	減 1,690	增 4,300	增 2,630	增 6,930	增 5,240
上年同月份	3,690	1,820	5,510	4,260	1,400	5,660	11,170
比 較	減 990	減 1,440	減 2,430	增 7,000	增 13,730	增 20,730	增 18,300
上年每月平均	6,323	992	7,315	6,118	4,821	10,939	18,254
比 較	減 3,623	減 612	減 4,235	增 5,142	增 10,309	增 15,451	增 11,216

車務處營業課調查股製

民國二十三年二月份豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來	平 綏 鐵 路		平 漢 鐵 路		總 計		
	天津東站	塘沽	天津東站	塘沽			
到 達 站 比 較	天津東站	塘沽	合 計	天津東站	塘沽	合 計	
本年二月份	5,090		5,090	18,640	14,210	32,850	87,940
本年二月份	2,700		3,080	11,260	15,130	26,390	29,470
本年上月份	2,390		2,910	7,380	920	6,460	8,470
比 較	增		增	增	減	增	增
上年同月份	3,500		6,800	2,980	2,880	5,810	12,610
比 較	增		減	增	增	增	增
本年每月平均	1,590		1,710	15,660	11,850	27,040	25,330
比 較	增		減	增	增	增	增
本年每月平均	8,896		4,085	14,950	14,670	29,620	38,705
比 較	增		減	增	減	增	增
上年每月平均	1,195		1,005	3,690	460	3,230	4,235
比 較	增		增	增	增	增	增
上年每月平均	6,323		7,315	6,118	4,821	10,989	18,254
比 較	減		減	增	增	增	增
比 較	1,233		2,225	12,522	9,889	21,911	19,686

車務處營業課調查股製

民國二十三年三月份豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來 到運站 比較	平 綏 鐵 路			平 漢 鐵 路			總 計
	天津東站	塘 沽	合 計	天津東站	塘 沽	合 計	
本年三月份	11,680	500	12,180	19,920	12,390	32,310	44,490
本年上月份	5,090	—	5,090	18,640	14,210	32,850	37,940
比 較	增	增	增	增	減	減	增
上年同月份	3,700	1,600	5,300	1,720	1,240	2,960	8,260
比 較	增	減	增	增	增	增	增
本年每月平均	6,490	293	6,783	16,607	13,910	30,517	37,800
比 較	減	增	增	增	減	增	增
上年每月平均	6,328	992	7,315	6,18	4,821	10,989	18,254
比 較	減	減	增	增	增	增	增

車務處營業課調查股製

民國二十三年四月份豐台運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來 到達站	平綏鐵路			平漢鐵路			總計
	天津東站	塘沽	合計	天津東站	塘沽	合計	
本年四月份	13,250	—	13,250	10,450	10,050	20,500	33,750
本年上月份	11,680	500	12,180	19,920	12,390	32,310	44,490
比較	增 1,570	減 500	增 1,070	減 9,470	減 2,340	減 11,810	減 10,740
上年同月份	2,500	—	2,500	8,050	1,660	9,710	12,210
比較	增 10,750	—	增 10,750	增 2,400	增 8,390	增 10,790	增 21,540
本年每月平均	8,180	220	8,400	15,067	12,945	28,012	36,412
比較	增 5,070	減 220	增 4,850	減 4,617	減 2,895	減 7,512	減 2,662
上年每月平均	6,823	992	7,815	6,118	4,821	10,939	18,254
比較	增 6,927	減 992	增 5,935	增 4,332	增 5,229	增 9,501	增 15,496

車務處營業課調查股製

民國二十三年五月份豐台運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來 到站始 較		平 綏 鐵 路				平 漢 鐵 路				總 計
		天津東站	塘 沽	合 計	比	天津東站	塘 沽	合 計	比	
本年五月份	14,420	—	14,420	增	13,230	5,080	18,260	32,680		
本年上月份	13,250	—	13,250	增	10,450	10,050	20,500	33,500		
比	1,170	—	1,170	增	2,780	5,020	2,240	1,070		
上年同月份	3,150	400	3,550	增	7,400	3,500	10,900	14,450		
比	11,270	400	10,870	增	5,830	1,580	7,360	18,230		
本年每月平均	9,428	176	9,604	增	11,862	14,700	26,062	35,666		
比	4,992	176	4,816	增	1,868	9,670	7,802	2,986		
上年每月平均	6,323	992	7,315	增	6,118	4,821	10,939	18,254		
比	8,097	992	7,105	增	7,112	209	7,321	14,426		

車務處營業課調查股製

民國二十三年六月份豐台運出聯運煤斤噸數比較表

何路運來 到運站 較		平 綏 鐵 路			平 漢 鐵 路			總 計
		天津東站	塘 沽	合 計	天津東站	塘 沽	合 計	
本年六月份	比	7,950	—	7,950	15,840	5,440	21,280	29,230
本年六月份	較	14,420	—	14,420	13,230	5,030	18,260	32,680
本年上月份	比	6,470	—	6,470	2,610	410	8,020	3,450
本年上月份	較	14,680	—	14,680	16,940	13,110	33,050	44,730
上年同月份	比	6,730	—	6,730	1,100	7,670	8,770	15,500
上年同月份	較	9,181	147	9,328	14,890	10,875	25,265	34,593
本年每月平均	比	1,231	147	1,378	950	4,935	3,985	5,363
本年每月平均	較	6,323	992	7,315	6,118	4,821	10,939	18,254
上年每月平均	比	1,627	992	685	9,722	619	10,341	10,976
上年每月平均	較							

車務處營業課調查股製

北寧鐵路民國二十三年七月份營業進款概數與上月份及去歲同月份比較表

旬別	旅客		貨物		雜項	共計	進款	附記
	人數	進款	噸數	進款				
上旬	118,380	203,880	225,090	400,880	51,590	656,300		
中旬	118,840	195,720	217,560	408,430	49,850	654,000		
下旬	130,580	206,630	243,650	398,870	53,820	659,320		
本月份共計	367,800	606,180	686,300	1,208,180	155,260	1,969,620		
上月份共計	341,160	558,030	716,640	1,313,440	219,130	2,090,660		
與上月份比較	+ 26,640	+ 48,150	- 30,340	- 105,260	63,930	121,040		
去歲同月份	289,470	426,240	232,210	510,580	192,840	1,129,670	自本月四日起列車由蘆	
與去歲同月份比較	+ 78,330	+ 179,940	+ 454,090	+ 697,590	37,530	839,950	台展至唐山	

北寧鐵路民國二十三年七月份與去歲同月份營業進款比較表(概數)

類別	民國二十三年七月份	去歲同月份	增	減	增減百分數	增減百分數在百分之五以上者之增減原因	減百分數在百分之五以上者補款辦法	附記
客運業務進款	606,188	426,233	+	179,955	42.22	去歲同月份適值遼東戰事故客貨進款均形減少		本車山去份至自復山 月可海歲列置四展站 份通關同車台日至 列手站月通站慈唐
貨運業務進款	1,208,180	510,584	+	697,596	136.63			
雜項進款	155,256	192,847	-	37,591	19.49			
進款共計	1,969,624	1,129,664	+	839,960	74.35			

附北寧鐵路民國二十三年七月份與去歲同月份營業狀況統計及增減百分數比較表(概數)

載運旅客人數	367,794	289,465	+	78,329	27.06		
載運貨物噸數	686,291	232,199	+	454,092	195.56		

本路貨車在站留滯時間統計比較表

項 年	別	別	貨車往來各站數	停 站 鐘 點	每貨車平均停站鐘點	備 考
二	十	二	418,846	6,128,144	14.62	十四小時又六三此支配貨車效率增進之情形也 小時又六三二十一年二十小時又九一二十二年 本路貨車滯留各站時間二十年每車平均二十四
二	十	一	435,284	9,106,107	20.91	
二	十	年	416,295	10,251,809	24.62	
比較增減		二十一年比二十二年	(十) 16,438	(十) 2,979,968	(十) 6.29	
		二十年比二十二年	(一) 2,551	(十) 4,123,865	(十) 10.00	
		三十三年	100	100	100	
		三十一年	104	116	143	
指		三十	99	167	168	

Vertical text on the left side, possibly a page number or title.

Faint horizontal text at the bottom of the page, possibly bleed-through or a footer.

本路二十二年七月分工作報告

(一) 規定初級員司進級辦法

本局爲體恤初級員司起見，凡外段站五十元以下之員司，現支薪數與規定應加薪額相差在半數以內者，除按規定應進級數加給外，并得將畸零之數予以補足，其相差在半數以外者，則僅加至適合規定薪級，以資限制。

(二) 設立北戴河海濱賓館

本局前曾派員主辦北戴河海濱夏令會，以利旅遊避暑之士女，茲經改定名稱爲北寧鐵路海濱賓館，一切宿舍皆力求舒適衛生，現正籌辦，日內即將開幕。

(三) 關內外通車於七月一日實行

本路關內外通車事件，近經遵照中央核定原則，商定辦法，經行政院核准，由本路交由東方旅行社負責承辦，已於七月一日實行通車，其原因經過及性質，業於六月二十八日局令公布，此事根本不涉外交政治之範圍，更絕無慮及事實承認之餘地也。

(四) 各次客運列車裝置傢具箱

查本路各次客列車，因車內無相當地位可存置需要之工具及配件，以致客車中途損壞，只可摘下待修。爲改善起見，所有平榆段各次客列車，均應在守車內裝置傢具箱，以備臨時修理之用。

(五) 改善滬平通車客車設備

查前奉部令以滬平通車綽綽南北交通，國際視瞻所繫，一切設備應力求整齊精良，飭與各關係路會商改善辦法呈候核奪。所有本路對於該項列車及各等客車，一切設備，應行改善之點，業由機務車務兩處會辦矣。

(六) 整理各站收發電報

查本路公務電報，關係重要，各站電報領班，負綜理一站報務全責，對於收發電報，自應詳細檢查，各站電報司帳，專司登記來往電報，對電文有檢查之責，乃近來各站發報，時有錯誤，殊屬玩忽公務，業由車務處轉飭嗣後隨時注意，否則定必嚴予處罰，決不寬貸。

(七) 第一次平滬通車在茶淀被炸工警旅客傷亡情形

工作報告

本路平滬通車，由東方旅行社遵照 行政院規定辦法，承辦售票等事，自七月一日起，由平滬雙方開始行駛，乃是日第一次下行平滬通車，於中午一點十五分，行抵茶淀站西遠距號誌處，接連機車之第十一號三等客車，忽冒白烟，隨即爆炸，當時炸斃車僮斬達一名，女客尹德惠一名，王姓女孩一名，受傷男女旅客十二名，路警二名，當由塘沽醫院趕派醫員前往救治，將受傷男客蔡華亭、張青山、女客王李氏暨其兩月之女孩，送往塘沽醫院救治，女客宋龍舟、男客尹道恪、劉爾熾、張哲先、么寶林、呂義可、徐洪業、路警陳明、王佑田，隨四次上行快車，送往天津醫治，除宋龍舟一名，中途身故，代為棺殮，業由其父前開平站務司事宋學敏認領，路警二名，留本路天津總站醫院醫治外，餘均送本市馬大夫醫院治療，其中尹道恪一名，因傷勢過重，已於當晚在院身故，經其兄尹公毅領屍，餘均尚未出院，在茶淀炸斃之三人，當經報驗棺殮，攝影招家屬認領，另有輕傷旅客一人，經在茶淀施行紮捆後，已自行搭車赴唐山，姓名未詳，此次肇事原因，顯係奸

人以爆炸物冒充行李，携帶上車，本人隨即下車，而炸彈因引線作用，及時轟炸，似此陰謀破壞，實屬防不勝防，已飭警迅即查緝兇犯，並嗣後加意查防，一面呈鐵道部，請對於傷亡旅客工警，優給撫恤，殷局長暨許鄭兩副局長，且因此電呈鐵道部，引咎辭職，已奉顧部長電，辭職一節應無庸議。

(八) 平滬通車檢查行跡可疑旅客

平滬通車初次開行，至茶淀站次，三等車中竟有炸彈爆發，傷及旅客，本局為鄭重旅客生命安全起見，已嚴令警署與各站行車負責人員，切實聯絡，加意戒備，如有行跡可疑者，於必要時，隨時施行檢查，以策安全。

(九) 訂定海濱發電廠營業規則

本路為便利暑期旅客，繁榮市面起見，在北戴河海濱裝設新式機器，發電開燈，以供應用，定名為北寧路海濱發電廠，訂定營業規則十六條，以資遵守。

(十) 修正車僮服務規則暫行試辦

本局前訂車僮服務規則，已呈部核示，茲又經車務處

重行修正，定名管理車庫暫行辦法，共三十條，准自七月一日起試辦，俟前案奉部指令，如有修改，再行飭知。

(十一) 改訂行車時刻及車次名稱

本路遵照鐵道部時刻會議議決案，將各次客車時刻酌加變更，期與外路行車時刻互相銜接，並將車次名稱從新編定，以第一至二十次為本路特別快車，二十一至四十次為本路快車，四十一至七十次為普通客車，七十一至一百次為混合列車，一百一至三百次為貨物列車，三百一至四百次為聯運旅客列車，四零一至五百次為聯運貨物列車。原七次改為第四一、四二次，原九次改為二、三、四、五次，原一零一次改為二、一、三次，原一零二次改為二次平瀟通車，原第三次車點開行第一次平瀟通車，原第四、五次仍舊，統自七月一日起實行，平瀟通車亦自是日開始實行。

(十二) 增訂北戴河海濱暑期旅行券辦法

北戴河海濱為避暑勝地，旅客前往者甚多，本路於該

處自設賓館，專備避暑者寄宿之需，并於北平前門天津總站東站塘沽唐山等站，發售北戴河暑期往返旅行券，海濱賓館寄宿之費用，一併計算在內，訂定辦法十條，令飭車務處遵照辦理。

(十三) 選派初級員司學習華文打字

華文打字人員，各部分均有需要，亟應造就此項人才，以期儲備任使，茲通令各處會署，各就所屬初級員司中，擇其心敏手捷者，選拔數人，由本路彙送打字學校學習，以宏造就云。

(十四) 北戴河海濱組織暑期醫院

本路於每年夏季，設立海濱暑期醫院，由七月一日起，以三個月為期，但視需要情形，得臨時提前展緩或延長，茲訂定該醫院暫行辦法，並調派醫務人員前往組立。

(十五) 訂定驗收材料暫行辦法

本路購到之材料，除由鐵道部及本局指定專員檢驗者外，悉由材料廠驗收，茲訂定材料廠驗收材料暫行辦法十六條，令飭遵照。

(十六) 令飭道棚工人協助路警防守橋軌

本月二日，雷莊五十四號橋發現土匪，業由警署捕獲一名，查鐵路橋樑，關係交通至鉅，加以平潘特快甫經開駛，本路沿線橋樑，尤應維護，除令警署通飭所屬對於各橋樑軌道嚴密防守外，並令工務處通飭所屬道棚工人一體協助防範矣。

(十七) 改訂行車時刻

全國聯運時刻網會議議決，關於各路改訂銜接行車時刻，本路業經遵照議決之標準時刻，分別改訂，遵期於七月一日實行。

(十八) 辦公室預防火險

本局鑒於天氣亢熱，思患預防計，飭屬於各辦公室內，對易於引火之物，逐日清除，務遵以前所定預防火險辦法，隨時注意，切實遵行，並由警察署庶務課隨時派員檢查取締，防患於未然。

(十九) 唐山工廠職工養成所續招學徒

唐山工廠職工養成所為優待貧苦員工子弟，續行招考學徒，共計取錄正備取二十名，其正取十五名，業經

入所訓練矣。

(二十) 機車鍋爐下部中間之洗爐塞孔改用螺絲塞口

查本路機車鍋爐下部中間之洗爐塞孔，現有圓面結構，車房不易卸裝。茲經改用螺絲塞口，以便修養，已飭廠將返廠之機車一律照改，並飭段遵照使用。

(二十一) 改善頭等飯車轉向架

查本路頭等飯車廚房一部，裝物過重，原有轉向架力量不足，茲經決定採用冰藏車之轉向架式樣，按現有頭等客車及飯車數目照備，並將騰下之轉向架，備改裝三十二噸以下皮重客車之用，以策安全，業經飭廠照辦。

(二十二) 規訂考績考試給分辦法

前據考試委員會擬訂考試給分暫行辦法九條，業經通飭在案，至關於現職人員之升級考試，係考試與考績並重，其考績分數，應由原主管部分就應考人之學識品行能力經驗等項，認真辦理，從嚴考核，其有分數特優者，必須列舉事實以資證明，不得稍涉寬濫，以符拔擢真才慎重名器之義，已通令各處會署遵照矣。

(二十三) 組設調查滯廢材料委員會

本局爲清理沿線各處段廠所存各種滯廢材料並設法利用或處置起見，組織調查滯廢材料委員會，茲已由材料處擬具該會組織及辦法大綱呈局，尙屬妥善，業准照辦，訓令車工機總各處遵照，遴選熟悉材料人員，呈候委派，以便組織進行。

(二十四) 厲行新生活運動

蔣委員長所著新生活運動綱要，全國推行，本局業經錄登本年五月分本路月刊，茲奉 部令通飭所屬一致依照努力進行，當即令飭各處會署課一體遵照，並加刊綱要數千冊，分發閱覽。

(二十五) 清理各部分積存舊卷分別存燬

查本局文件存燬辦法，早有規定，惟近數年來，各部分所有檔案等，並未按照規定辦法，分別存燬，以致愈積愈多，不特空事糜費，且易招致火患，茲已令飭各處會署室，嚴飭於本月內清理完竣，先行開單呈核，以便分別存燬。

(二十六) 利用原存客車車架及轉向架改製頭等飯車及客廳車

查本路近來客運增加，車輛不敷應用，而頭等客車，尤感缺乏。經將從前購置未用之頭等客車底架及轉向架四套，分別建造頭等飯車及客廳車各二輛。客廳車式樣即照第十二號種類圖式。惟飯車式樣，本路現有飯車之廚房及伙食間，過於狹小，不適長途列車之用，擬即加以擴大。車身兩端之月台，不設車門。車內另妥選地位，用以儲藏廚房什物。所有座位改爲新式活動鋼椅，以資便利。

(二十七) 計劃製造頭等客廳車

查滬平通車，貫通南北，起自上海，道出首都，而達北平。外籍人士，往來南北者，大半搭乘此車。該項車輛之種種設備，關係國際地位，頗爲重要。茲擬特備客廳車一輛，內容務求舒適華麗，以壯觀瞻。現已由機務處製就圖式三種，送車務處選擇，決定後，即着手進行。

(二十八) 趕製二等臥車

查本路向無二等臥車，前因滬平通車之需要，將第三〇二及三〇三號頭等客車改爲二等臥車。現擬將損壞正待重造之九五號頭等客車，亦改爲二等臥車，以充備用。又平滬通車實行以後，需用二等臥車甚急。已飭廠將第二四二及二四五號頭等客車趕造二等臥車，以資應用。此外尚有同式之第二四四號頭等車，亦擬照改備用。

(二十九) 訂定車務處行車員工檢驗視力暫行辦法

查行車員工之視力，關係行車安全至巨，茲據車務處擬訂行車員工檢驗視力暫行辦法十二條，附成績檢查表式，尙屬妥洽，業已令准施行。

(三十) 公布寧園遊覽規則及兒童運動場規則

本局建築之寧園，原爲員工工業餘休憩之所，茲屆夏季遊覽士女絡繹不絕，經寧園管理委員會擬呈遊覽規則十七條，兒童運動場遊戲規則八條，業經修正公布矣。

(三十一) 製發警署長警假出證暨公出證

長警請假或因公外出，倘不設法限制，難免不發生弊端，茲由警察署擬具鐵質長警假出證暨公出証式樣請予製發，業准製發每種一百分，以便清查而肅紀律。

(三十二) 改良客車轉向架

本路客車轉向架，原來陸續購製，共有式樣六種，平時修養既感不便，且其構造力量薄弱，不適現時運輸之用者。茲爲改良及劃一起見，規定式樣兩種。頭等臥車及頭等飯車，因重量較大，應採用前交通部規定之標準式樣。其換下之轉向架，即用於皮重三十二噸以上之客車。其餘各種客車，俟其原有轉向架不堪應用時，一律改用八尺軋鋼轉向架。業經飭廠分批製造，以便應用。

(三十三) 補充重造各種客車材料

本路各種客車，因經事變損壞，或已屆大修年期，車身損壞過甚，須照標準式樣重造者，計有二十餘輛。惟因材料短缺，以致工作延誤。現在客運增加，需車

孔亟，業經機務處函請材料處，將該項車輛應需材料
從速補充，以便趕造，而應需要。

(三十四) 修車成績

唐山工廠自六月二十一日至七月二十四日出廠車輛計

機車	普修	六輛	客守車	普修	十六輛	貨車	普修	一〇乙
輕修	四輛		輕修	廿九輛		重造	拾捌	
						拆卸	二	輛



FRIED. KRUPP A. G., ESSEN

洋

Represented by

CARLOWITZ & CO.

禮

Hamburg-China,

行

和



LOCOMOTIVE and WAGON DEPARTMENT

Locomotives for all gauges, and up to any sizes:
Goods. Passenger and Express Steam-Locomotives,
Turbine Locomotives,
Tank Locomotives for Shunting purposes,
Steam-Locomotives, specially constructed for Industry,
Contractors' and Narrow Gauge-Railways,
Fireless Locomotives,
Diesel-Locomotives,
Electric Locomotives for Passenger and Express-Service,
Electric Locomotives for contracting and Mining purposes,

CAST STEEL WORK AT ESSEN,

High speed steel for highest efficiency,
Tool-Steel — alloyed or not alloyed,
Hollow Drill Steel,
Rustless Steels for cutlery,
Rustless Steels for engineering purposes,
Rustless and Acid-resisting steels,
Valve steel,
Mild-steel surface treated by the Alitier-Process,

海關緝私條例

二十三年七月十三日鐵道部總字第一〇三一五號訓令抄發

第一條 緝私關員承主管長官之命執行職務時，具有正當

理由認為違犯本條例情事業已發生者，得赴關係

場所施行勘驗搜索。當勘驗搜索時，應邀同該場

所占有人或其同居人、僱用人、鄰人並當地警察

或其他公務人員，在場作證。如在船舶、航空

機、車輛施行勘驗搜索時，應邀其管理人在場作

證。

前項關係場所，如係其他官署或公營事業機關，

其施行勘驗搜索，應會同該官署或機關辦理。

第二條

緝私關員承主管長官之命執行職務時，具有正當

理由認為有身帶物件足以構成違犯本條例情事者，

得令其交驗該項物件；如經拒絕，得搜索其身體

。搜索身體時，應有第三人或其他關員在場。

搜索婦女身體，應由女緝私關員行之。

第三條

緝私關員承主管長官之命，調查有違犯本條例嫌

疑事件時，如有必要，得詢問嫌疑人、證人及該

嫌疑人提出之關係人。

第四條

緝私關員施行勘驗、搜索、詢問時，應著制度或

佩徽章，或提示足以證明其職務之其他憑證。

緝私關員施行勘驗、搜索、詢問遇有必要時，得

邀軍警協助之。

第五條

緝私關員承主管長官之命，查出貨物認為確有構

成違犯本條例情事時，應即將該貨物扣押，並繕

具扣押清單，載明該貨物之名稱、數量、扣押之

地點、時間、貨物持有之姓名及其住所或居

所。

前項扣押之貨物，緝私關員因事實上之便利，得

交由原貨物持有人或當地公務機關保管之。其交

由公務機關保管時，應通知原貨物持有人。第一

項扣押貨物，認為有腐壞之虞者，海關得於定案

前將該貨物拍賣，保管其價金，並通知原貨物持

有人。

前項拍賣應於事前公告之。

第六條

依本條例扣押之貨物，其持有人得提供相當担保

海關緝私條例

，請求免于扣押或發還。

海關稅務司對於前項請求，非認為貨物持有人有逃亡之虞，或日後執行顯有困難者，不得拒絕。

第七條 勘驗、搜索或扣押貨物，不得在日沒後、日出前

施行；但於日沒前已開始施行，而有繼續之必要，或對於現行違犯者，不在此限。

第八條 緝私關員於施行勘驗、搜索或扣押之後，應將經過情形作成詳細筆錄。此項筆錄應交在場證人或

被詢問人閱看後，一同簽名或蓋章；如有不簽名或不蓋章者，應於筆錄中記明其事由。

第九條 國際貿易船舶駛進非通商口岸者，應沒收其船舶

，並得處船長五百元以上二千元以下罰金；但因確遇災險或其他不可抗力之情事，並經船長將進

港理由呈報當地官署者。不在此限。

第十條 船舶在中國沿海十二海里界內，經海關巡輪以鳴

放空槍或空砲為信號令其停駛，而抗不遵照者，得射擊之。

有前項違抗情事者，處船長二千元以下罰金，並

得沒收其船舶。

第十一條 船舶在中國沿海十二海里界內，或經追緝逃出

界外，將貨物或關於船舶貨物之文件毀壞或拋棄水中，以圖避免緝獲者，處行為人二千元以下罰金，並得沒收其船舶。

第十二條 船舶由外國口岸開至中國，在駛進中國沿海十

二海里界內之後，未到正當卸貨地點之前，並未領有卸貨准單，而船長准許起卸貨物或船用物品者，處船長以貨價一倍至二倍之罰金，並得將該貨物物品或船舶沒收之。

船舶擅自轉載放置或收受前項之貨物物品或幫同裝卸者亦同。

第十三條 有發遞信號傳送消息於私運貨物之船舶者，處一千元以下罰金。

第十四條 未經海關核准，以船舶、航空機、車輛私運貨

物進口、出口、起岸或搬移者，處二百元以上二千元以下罰金，并得將該項貨物或船舶、航空機、車輛沒收之。

第十五條 船長不遵海關定章呈驗艙口單者，處一百元以上一千元以下罰金。

第十六條 船舶所載貨物，經海關查明有未列入艙口單者，處船長及貨主各二百元以上二千元以下罰金，並得沒收其貨物。

第十七條 貨物由二包或二包以上合成一件，而在艙口單內未經註明者，處一千元以下罰金。

第十八條 船舶所載貨物，如較艙口單內所列者有短少時，處船長一千元以下罰金；但經證明該項貨物確係在沿途口岸誤卸或在上貨口岸短裝者，不在此限。

第十九條 船舶未向海關呈驗出口艙口單，并未領海關出口准單，而擅離口岸者，處船長二百元以上一千元以下罰金。

第二十條 航空機、車輛自外國裝運貨物到達邊站，未經報關或報關未經核准而下卸貨物者，處航空機、車輛管理人一千元以下罰金。

第二十一條 凡貨物、行李或保稅之貨物、行李在船舶、車

輛、貨棧中，或在海關管理下面經海關加封下銷，有擅行塗改、移動、拆毀該項封銷，或擅入船舶、車輛、貨棧意圖搬運或擅行搬運該項貨物、行李者，處一百元以上一千元以下罰金。

第二十二條 私運貨物進口、出口或經營私運貨物者，處貨價一倍至三倍之罰金。

起卸、裝運或藏匿私運貨物者，處一千元以下罰金。其招僱或引誘他人爲之者亦同。收受、貯藏、購買或代銷私運貨物者，處一千元以下罰金。

前三項私運貨物得沒收之。不知爲私運貨物而有起卸、裝運、收受、貯藏、購買或代銷之行爲，經海關認爲屬實者免罰。

第二十三條 報運貨物進口、出口而有左列情事之一者，處以匿報稅款二倍至十倍之罰金，並得沒收其貨物：

海關緝私條例

一、匿報貨物數量；

二、偽報貨物品質、價值之等級；

三、呈驗偽造發票或單據；

四、其他違法漏稅之行爲。

第二十三條 貨物確有違法進口、出口之嫌疑，經海關緝

獲扣留者，其進口商、出口商、貨主或承領

人，經海關通知後，應將該貨物發票、價單

、賬單及其他單據呈驗。其與該貨物進口、

出口、買賣、成本、價值、付款各情事有關

之賬簿、信件簿或發票簿，海關并得查閱或

抄錄。

不爲前項呈驗，或拒絕查閱或抄錄，或意圖

隱滅證據，將前項關係單據、賬簿藏匿、毀

壞者，處一千元以下罰金。

第二十四條

由外國寄遞攜帶或在中國持有可用以填寫進

口貨發票之空白票據，并附有其他文件，足

以證明該票據可供填作真實發票之用者，該

寄遞攜帶或持有之人，如不能提出正當理由

時，處一千元以下罰金，并沒收其票據。



橋梁及軌道之修養

王國勳講

橋梁及軌道之修養，至為重要，不宜草率從事，蓋於行車安危有莫大之關係。設或檢驗疏忽，或年久失修，或修養不善，均有發生危險之可能，傾車傷人，災禍立至。今日鄙人就橋梁及軌道修養最重要各點，與諸君約略一陳述之。

橋梁之修養

(一) 鋼梁之修養 (甲) 鋼質，因受空氣侵蝕易於生銹，恐日久銷損，釀成意外，故宜塗用油漆，以除此病。大約每四週年油漆一次，最為適當而且經濟。(乙) 鋼釘，因受行車之衝動，日久鬆活，故應每三個月檢驗一次。如有活動者，即行除去更換，勿可疏忽，稍一不慎，恐釀成斷橋覆車之禍。

(二) 橋墩橋台之修養 此項工程，近世大都用水泥混凝土做之，此外亦有用料石，或磚做者，如用水泥混凝土者，修養甚夥，即謂之無需修養亦可。惟用料石，或磚者，因常被寒暑所侵，灰縫不時脫落，亟應於每

年春秋二季檢驗而修補一次，以防河水侵入腹部，日久發生意外。

(三) 橋基之修養 此項修養較前所述之兩項，更為重要。緣無論何物皆以基為本。基若不固，全部必因之傾覆，故不可不特別注意而慮及之。設如平常無急流之小河道，可於每年春秋二季，各檢驗一次，倘河床砌石有所破碎或被沖走，應立即修補。如急流之大河，或發狂洪之山澗，應於每次發水後，詳細檢驗。倘橋基週圍之河床，已被洪水沖刷，而發現深潭時，應用片石立即填復，以防日久愈刷愈深，危及基礎，發生意外。

此外關於橋梁修養者，在橋之上下游兩端，尚有翼壁及滑水掠水等場，亦應注意。並於每次水後檢驗一次，倘有損壞之處，應立時修復，以免日久毀壞，失却效力，危及橋梁本身。

軌道之修養

(一) 碴床之修養 碴床即路基上面所鋪之石碴地，以碎石或卵石築之皆可。碴床專為使軌枕平穩堅實，行車順暢，無顛簸震盪之弊而設，但欲使道碼與軌枕擠緊堅

橋梁及軌道之修養

實，靠軌枕處之石礫，須時時攪搗，以使堅緊，因之石礫逐漸成末，再加以雨水風沙所侵，日久積泥生草，虛軟不緊，若不按時修養，即可危及行車。大約每十週年，即須修養一次。此項修養，極為簡單，即將枕床內所積之泥土篩盡，然後再加添新石礫以補其不足之數，復將原枕床築妥即可。

(二) 鋪路工程之修養（鋪路工程，即指枕木鋼軌轉轍器道釘以及配件魚尾螺絲魚尾板等項材料構成之路面，為駛行鐵路車輛之一部份而言）此項修養，最為繁雜。今試逐項分析言之，（甲）軌枕種類不一，茲就最普通之木質而言。按尋常枕木，在軌道內之適用期間，大約為六年至八年不等。此項修養，宜行之於春秋二季，按時檢驗更換。如運輸繁盛之路，大約每年須更換全部枕木總數百分之十五，其餘運輸稍不繁盛之路，均可按此比例類推。倘更換之數不足，易於發生行車震盪之弊。（乙）鋼軌與配件，（魚尾板魚尾螺絲等）因價值昂貴，又關於行車之故，更換匪易，應特別注意及之。如遇潮濕或有鹼土之處，魚尾板與

鋼軌所挾部份，以及魚尾螺絲，均應塗以柏油，以防銹蝕。（丙）道釘亦應隨時檢驗，如有損壞，立即更換，倘遇鹼土之處，亦應塗以柏油，然後釘入枕木，（丁）兩軌聯接處所留伸縮隙，應時常檢查，如有變更，即須復規定之尺寸。再者，魚尾螺絲，亦須時時檢查，倘有鬆者，應即隨時旋緊。（戊）鋼軌爬行。鋼軌因受行車偏重之故，而發生爬行，雖用反爬行釘亦不易完全制止，故應注意及之，倘有爬行發現，亟應立即彈回原處。（己）裏外兩軌頂，在直線上，應在同等之高度。而在灣線上，外軌頂應較裏軌頂高出所規定超高度之尺寸，如有差異，即應改正之。（庚）兩軌距離，在直線上，應與道尺所置就之尺寸一樣，即英呎四呎八吋半是也。而在灣道上如須加寬者，應將規定超寬度之數目加於軌距之上，倘有差異之處，應即改正之。（辛）道釘與鋼軌枕木，務須聯緊固緊，雖加十分謹慎，平直釘緊於枕木內，一經行車衝動，時有活鬆者發現，故應時時檢查。其活動者，立即釘緊之。（壬）枕木與枕床，應使擠緊固實，聯繫一起，

如同一物，方爲妥當。不然，即易發生行車顛簸之弊。應隨時檢查，倘有未妥之處，即行整理之。（癸）轉轍器應時加注意，倘有銷磨損壞，立即更換，若其尖處。積有沙土，應即掃除，以免出軌之險。總之，修養之道，不外乎勤查與經驗而已，鄙人今日所談橋梁及軌道之修養，亦不過就所素知及所經驗者，略爲陳述。如有未盡或未妥之處，尙希諸君有以教之。



衛生常識

康明震稿

前衛生課長康君明震沈潛勇毅矢志不撓年來抱家國淪亡之痛外示和平內懷肺摯竟遭狙擊於露市賚志以終本年五月間本局規定紀念週附帶講演辦法君以職司所在會親撰衛生常識講演稿呈核並自謂頗以淺陋不足闡發醫學真諦為悵嘗答以既名常識係對一般人說注自不宜過事艱深後二日君竟遇難而此稿乃成絕筆矣悲哉茲將原稿錄登本路月刊以示同人在君志決身殲原無遺憾而同人對此百感交臻固不僅痛君之云亡已矣徐濟識

今天奉長官的命令，在這紀念週上來担任講話，因兄弟是在衛生課服務，所以就衛生方面的話來簡單的說幾句

在講話的以前，先把關於衛生方面的幾個統計數字來

報告一下子：就是我門中國每年死亡的人數，竟有一千二

百多萬（英人每年死 $\frac{13}{1000}$ 吾國 $\frac{30}{1000}$ ），其中死於癆病的有

一百四十萬，死於胃腸病的有一百六十萬；但是，其中本

來可以用預防方法，防止死亡的，應當有六百萬人。換而言之，就是所死的人中，有一半是不應當死而死的呀，實在是令人可怕！

再就本路方面觀察呢，去年一年診治的病人有二萬八九千人，是傳染病和胃腸病占多數，也是有一半甚至於有 $\frac{2}{3}$ 若能講究衛生就可以不病的。

去年本路的員工請病假的有六千四百多人，合計不能工作的日子共有三萬八千二百多天，也就等於本路員工中有一百多個人從一月一日起到十二月三十一日止整年完全不能工作一樣。就這個數字看來，員工之是否健康，對於本路業務的影響當然是很大！往大說對國家亦很有影響。

至於所以致病的原因，雖然是不一樣，可是如果能各個人講衛生的話，總有半數以上是可以減少疾病的。所以可以說如果有衛生常識，不止於對個人有利益，就對於公家的業務上對於國家的強弱上，也有好的影響。那麼今天就就着衛生常識上，來供獻幾句話。

不過像防蚊啦，防蠅啦，不要隨地吐痰啦；這一類的事，誰都知道，只要能去實作，光說空話，就說百回說千

回也是無用，今天我們不去談牠。今天所要談的，是大家都知道，可是很容易發生錯誤的幾點：

第一樣，先就着簡單的說吧，日光誰都知道是要緊，因為他能殺菌，又能令人增加抵抗力，所以現代最時髦的是講究日光浴，日光療法，各位同人夏天到了海濱去，也很多願意在沙灘上去晒一晒，這固然是對的。但是有的光着腦袋去晒，有的張開大眼睛望着太陽去晒，那可就錯了，因為頭部是最怕熱的，頭部受了熱，不但無益反而有害，所以晒的時候一定要防備，不可太晒着頭部。至於眼睛呢，更是不可以受日光的直射，不只是平日，就是日蝕的時候，若直接用眼睛去看太陽，也是有害的，所以看日蝕的時候，都應當用帶色的玻璃去看才好，這是應當注意的。

第二樣，關於吃東西吧，誰都知道，吃容易消化的好，又夏天吃生的冷的是不好。可是不知道，我們健康的人，要完全吃太容易消化的，容易叫胃腸太變軟弱了，反來不好，並且容易發生便秘的毛病，反而容易使血管硬變，也就容易衰老。至於生冷的東西呢，因為怕有蟲卵或是有病原菌，固然是不好，但是若小心過度，連清潔的鮮菜蔬

菜都不敢吃的話，反來不對啦，因為鮮菜蔬菜的裏頭，含着我們生活上必需的一種東西，就是維他命（Vitamin）有譯作生活素的，人身所需要於牠的，是與大家所知道的人生三要素：含水炭素、脂肪、蛋白質同等的重要，如果缺乏了維他命（Vitamin），人是要生病的，所以不應當完全不吃，是應當把他弄潔淨啦，吃的。

第三樣，大家都知道的，講衛生應當起早，這固然是對的，但是也應當注意到睡眠的時間是否充足。要是很晚才睡，而且要勉強起早，那可不但不無益而且有害了。人若是常常睡眠不足，就一定要患神經衰弱，一患神經衰弱，對自己固然有害，對公家的職務上也有影響，所以要起早，同時必要早睡才好。這雖然是小事，可是同人們不大注意的很多，所以要說一下子，請大家注意。

第四樣，誰都知道講究吸新鮮空氣，這固然也是對的，但是我們同事中，竟有人把帶着一身汗的小孩子抱到外邊去，好吸新鮮空氣，這一吸不要緊，時常弄的受感冒，發大燒，又有人（警署的同事）夜間睡覺為通空氣，大開其窗戶，也是受了風大發其燒，這都是顧了這樣未顧到那

樣的毛病。請大家要知道通空氣是好，可是不要直接受風，如能利用側室通風，那是最好的。

第五樣，有很多人講究運動，不錯，運動是有益的，但是可要有一定的限度。現在有很多的運動，是不適當的，請各位並對各位家裏的學生們都要加以注意。如果運動過度，身體常常過於疲勞，反來對於病的抵抗力減少！所以有很多的運動家，後來結果反倒很不好，據我親眼見着的日本學生，一個是長距離賽跑的選手，一個是滑冰的健將，以後全都因為運動過度，抵抗力薄弱，癆病暴發就死了，這是很有力量的實例，實在要小心才好。

第六樣要說的，是衛生常識比較充足的人，有時不去請教醫師，自己從事治療，或者是經醫師的治療，可是要貫徹自己的主張，這都是有相當的危險。

1 例如有傳染病的時候，有人認為施行預防注射好，竟至指定種類，要求注射，像前幾個月猩紅熱流行的時候，有無故希望注射血清的。反之，也有知道血清注射或有相當的不好，到了應當注射血清的時候，而竟對牠畏懼，懷疑的。這都是未能十分了解的原故！

要知道如有猩紅熱流行了，若在毫無傳染的可能，又是怕將來萬一傳染的時候，是應當用所謂類毒素者，先注射少量，再返復注射較多的量，使人漸漸的對於那病生出免疫性來才好，這即是所謂自動免疫法。雖然發生效力比較緩慢，可是有效的期間比較長久，平常在未受傳染的時候，用這種方法是好的，不必用血清。

但是，如果已受傳染，已經發熱的時候，用這個法子是不成的！

那個時候就應當用血清了，因為血清是已經有免疫力的東西，注射進去，立時就可以給病人增加上對於疾病的抵抗力，這就是所謂被動免疫法。雖然是免疫的繼續期間較短，可是對於已經受傳染的，可以立刻奏效，免除危險。所以對於已經被傳染的人，是不容遲疑，應當用的東西，而且是用的愈早，收效愈大，這是很應當知道的。

2 又如有人知道治痢疾是應當用瀉劑，這固然也不錯，可是應當注意的，不可使之瀉的過度，而尤其是小孩，若瀉的利害了，他身體裏面的水分缺乏，血內的水分一缺乏，血液的循環就發生障礙，是很危險的。如果到了那個時候，千萬不要以為不要緊，自己再處置，應當委託醫師，給設法補充水分，比方注射食鹽水，注射林格爾氏

液 (Lingels.L)，或注射葡萄糖，才能挽救的。最近本路同人中有這個實例，所以附帶的說說。

3 又如對於瘧疾，很多人都知道自己服點金雞那霜就好了，固然也是對的。但是用的不得法，就無效，或者是有效，可是容易再發，這是什麼原因呢？就是因為瘧疾的原虫就是麻拉利亞，原虫鑽到血球裏頭去的，就是服了藥也沒有用，要等牠經過一定時間，因為增生而血球破裂，到血球外面來的時候。藥才能發生效力。設如服藥太早吧，等他出來的時候，藥已經排泄出去了，就無效。設如服藥太晚了吧，他正出來的時候，藥還沒有被吸收到血裏，也是無效。同是一種藥，如果能知道麻拉利亞原虫的這種生殖法，算計好了去用才行，就是在他未從血球裏出來的前幾個鐘頭，也就是在發熱以前的四五個鐘頭就服藥，每三四十分鐘服一次，等藥正吸收到血裏的時候，正好遇着牠出來，就一定可以發生效力。但是還有一層要注意的，是有效之後，也不能認為全好，還要少量的繼續服藥，好把剩餘的完全撲滅，才不致再犯。不然，就像剿匪不能淨盡，將來是仍有後患的。

以上都是很小的事情，不過是很容易忽略就發生錯誤的，所以利用這個機會，向各位同事談談，耗費了有用的時間，很對不起！

ANDERSEN, MEYER & COMPANY, LTD.



GENERAL MACHINERY & RAILWAY EQUIPMENTS

Rails & Fastenings

Railway Cars

Car Consulating Materials

Locomotive Headlights

Car Heating Equipment

Track Specialties

Drawing Instruments & Supplies

Paints & Varnishes

Roofing & Other Building Materials

Locks & Other Building Hardware

Pumps & Pumping Equipment

Machine Tools

Cranes, Steam Shovels & Hoists

Mechanical Supplies

etc.

TIENTSIN

96, Rue de Takou

etc.

PEIPING

1, Ta Yuan Fu Hu-tung

Electrical Supplies

Welding Equipment

Locomotives & Accessories

Railway Motor Cars

Car Lighting Equipment

Signal Material

Surveying Instruments

Plumbing & Heating Supplies

Engineering Tools

Engines & Boilers

Motors & Generators

Storage Batteries

etc.

MUKDEN

Consular Road

小激湍

李曼因

黃云一下停了筆，抬起頭來，望着窗外。窗外依然是沉沉的；好像風還沒止，樹枝不住忽左忽右地在搖動。黃云心上像壓積有一塊鉛石，悶悶地，渾身不自在。關外的氣候，真也難耐，颶黑風，下黃沙，還是秋天，便已經這樣地叫人討厭了。他呆呆地望着窗外時，又轉而默默地沈凝着。默想一陣，毫無結果，再把眼光轉落到棹上的信紙上面，提起筆來，繼續寫他那封未曾寫完的信——

「……經過幾天勞頓的旅途，終於達到我數年不見的故鄉了。

故鄉已不是我幾年前所見的故鄉！美孚油燈代替了菜油燈，東洋布代替了土產布；一條不滿二十家舖面的小街中間倒新開了七八家洋貨店！秋收以前，米價貴得可怕，秋收以後，米價賤得可怕；勞苦的農人，終年不得一飽！」

寫到這裏，不禁皺起眉頭，微微噓出一口氣。擱下筆，摘下眼鏡，掏出手巾來擦拭着。這下便露出了他一雙炯炯的眼珠，從眼珠上表現出這人是一位前進的勇士；舉動

些微帶點急躁，態度却是始終沉着。他想起自己的故鄉的情況，明白帝國主義的經濟侵略已深入農村，農村一天一天地走向破產的危途，看看大亂就在目前，無產階級革命的怒潮，大概不久便要洶湧起來的了。不禁又微微地噓出一口氣。——帝國主義者真還在做夢呢，——他一面戴上眼鏡。——到處耀武揚威，那里知道自己的末日就要到臨了呀！

於是略一躊躇，發出一聲冷笑，提起筆來，一直寫了下去——

「你沒到過●●●，恐怕你對於●●●帝國主義者侵略●●●的真實情形還不十分地明瞭吧！說起來，那真是叫人恨得磨牙！●●●人有隨便檢搜中國人的自由，●●●人有隨便強迫中國人的權利；而中國人也自己不爭氣，賤骨頭，看見●●●人就害怕；向來中國人自己都以為是唯我獨尊的，但一見到●●●人，自己的勇氣便不知怎樣自然而地消失了，●●●有命，奉命唯謹。

「這幾天的風聲尤其不好，●●●軍隊天天在實彈演習。有人說：恐怕他們又要重演一次在濟南

一樣的故事吧。依我看來，也許還不止此、再來時，要請他們回去可就難了。

「但是，回頭看看中國呢，統治階級，依然優遊宴樂，雖也不會注意及此；而一般所謂有點腦筋如我們這樣的青年者，又有幾個打過什麼主意呢？」

「說到青年，我又記起我們那幾位同學來，我先走了，不知道他們又鬧出多少有趣的 Romance 來了？」

「楊四郎的京戲唱得怎麼樣了？他大概快去做官了吧？王麻子看準了機會沒有？李肥的父親很有錢，他要做資本家的願望許可以達到的。玲玲的嘴脣還是像從前一樣的紅麼？自以為聰明的胡權對她進行的戀愛怎麼樣了？可憐瘦小的胡權啊——P.S.H. 倒是真活潑；瞿鴛鴦可惜固執了一點。

（你不知道，這裏有一位姓白的交際家，就是她的未婚夫呢！）李二虎總不愧是北方英雄，李詩人該又寫出了不少的傑作吧，但我希望他把他的

身上拾掇得乾淨一些。平兒無恙，替我問候這位可愛的朋友！

「願洪，時代急速地把我們向前推動了，好好珍重吧，牢牢地把握不要讓自己沉淪下去！」

「記着，要得天下太平，還得我們大家自己努力！」

一九三一，九月十八，黃云。」

黃云把自己寫的信重新看過一遍，抽出一個印有省立中學款式的信封，寫好願洪在北平的住址，把信封好，開門，叫聽差。

聽差走來，把信交給他，恰在這時，隔壁會客室的掛鐘連響了七下，天色已晚，暮靄一步一步地爬進屋裏來了。聽差接過信去，順手開了燈。剛走到門邊，又回轉頭問：

「黃先生，開飯吧！」

「他們——白先生和黃先生，黃定遠黃先生他們呢？」

「都看『磨電』去了，在磨電大戲院。」聽差咧着嘴不得已似地笑了一笑。

黃云便不言語，只點點頭。

聽差出去了。

自己的身子重新落在椅子圈裏。心裏想，中國人真會專樂，不是大家都知道兵工廠的槍枝子彈已經搬走了好些嗎，居然還有閒心去看電影！……但一轉念又覺好笑，——不去看電影就不會出事？真沒想到自己也會發出這樣無聊的感慨來。於是拋開一切胡思亂想，堅決地命令自己

「安安靜靜地過一天。」

可是，主意還沒打好，飯已經開來，因而黃云吃這一頓飯也格外地急促，爲的是吃完了飯好找一點什麼事來作

而吃完了飯時却一點主意也沒有了：望着書架，懶得伸手去取下一本書；提起筆來，寫不出一個字。他站起來，在屋內走着，外面風已停止，四下靜寂無聲，一種寂寞的滋味，猛地兜上心頭。

終於覺得這樣不是辦法，便轉念到出外走走。

宿舍裏的人真像全出去了，每間門上都掛着一把鎖。走到教室，看見一排排的木凳子如一間一間的監獄，不藉打了個冷戰，立刻倒退下來。圖書館的窗孔上雖放出有燈光，但走到門口，停了一停，毫無意趣又折轉來了。茫茫然，不知所之地一直出了學校。

黃云到磨電來還不過十來天，除了因爲買書到過一次四平街而外，別的地方從沒有去過。便是四平街，黃云對它的印象也模糊得很，只記得在那街邊有許多新建築的商店，看去雖然也有四五層樓，但既不雄偉，又不華麗，正如當地人穿西裝一樣，喜歡穿紅褲子，綠上身，表出一種雅得那麼俗的氣派。

「到那里去呢？」所以他走上一條大街時，心裏便這樣問着自己。跟着聽差告訴他的話又在耳旁響出：「都看『磨電』去了，在磨電大戲院。」

於是張望着叫洋車。

影戲院已經擠滿了觀衆，設法子找他所認識的人，而且，影片開演的時間看着就到了。

却是在影片演完一半，開燈休息的時候，一個人走來和他打招呼。

抬眼一看，原來正是省中的同事，有名的交際家白功全。

「黃先生，一個人來的？」交際家白功全看見他旁邊的座位還在空着，走過來這樣地問。

「你們全走了，學校裏只剩下我一個人，聽差說你們上這裏來了，我便也跟着趕來。——他們都來了嗎？我的本家呢？」黃云答着他，站了起來。

「不知道，我也是一個人。本來大家約好了的，可是他們都沒來，大概又是把在教室裏受的學生的氣到蜜子裏發洩去了，哈，哈，哈。」

黃云毫不介意地跟着笑。指着旁邊的空座轉向交際家：「那你不如就在這裏坐好了，大家一塊兒好說話。」兩人便一同坐下來。

「地方沒住慣，一個人是怪悶的，」白功全向着黃云表示十分的同情，說出話來，真不愧是一位有名的交際家。只差一禮拜就過中秋了，那時候兄弟作東，大家熱鬧

一回。」

「那一定是很有趣味的。」

「不過，」那人突然一下把嗓音放小了。「這兩天關於我們的謠言很重，黃先生，你看怎麼樣？」

「也許不是意外的事吧，白先生是此地人，自然比我清楚得多。」黃云却故意反問着。

「聽得大多倒把自己弄糊塗了，可是鐵路的車輛和材料都盡量地往關裏搬的事是千真萬確的。」

「難道軍事方面就沒有一點準備？」從那人的話裏，黃云知道事情是無可避免的，但還希望多得到一點消息。

「這我可說不上，誰又知道呢？」這位交際家也答覆不上來了。「當局們都極力否認會出什麼事，漏出這些秘密的還是一般商人。他們因為政府要徵收產銷稅，便都埋怨政府，還說什麼『亡了國倒好，世界上無論那一國的亡國奴也沒有我們上的稅多。』轉，商人唯利是圖，連國家也可以不要了。」

「倒也是中國的稅捐不免太多了一點兒。」黃云情不自禁地說出了一句由衷的話。

「可是，老哥，」交際家却認真起來。「無論捐稅怎麼重，總比亡了國好呀，亡國奴，多難聽！」

「我並不是願意當亡國奴呢，」這位反而笑了。「就是商人們說出那樣的話，恐怕也是出於一時的激忿吧。」

「我想也是的，……」還要說下去時，十分鐘的休息時間已過，電影接着開演，只簡單地補充一句……「就是關於敵人的話，我想也是他們因激忿而放出來的謠言」……便掉開臉去，用心地看着影片。

黃云却還在暗中發笑：交際家之所以不願意亡國的原因，也就不過是亡國奴三個字不好聽而已。倒是商人們說的話還有幾分理由，中國人的生活真比不上別的亡了國的人。這因為帝國主義的眼光要比軍閥們高遠的多多；譬如軍閥們看見一個人，他們只知道叫這人把衣服脫下來給他們，不惜爲了想這一身衣服而讓人凍死。帝國主義者却大大的不同了：他們不僅不脫下他的衣服，還要多把衣服給他穿，保住他的體溫，養強他的精力，然後叫他去作工，他們便從他的工作裏取得無窮的利息。所以，比較起來，做了亡國奴真還要好些。但話不能這樣說，人們應該自己

來做主人，不應該去比較主人的優劣，天下的主人——即是全世界的統治階級，沒有一個不是吃人的惡鬼！……

「唔，這片子真不耐！」黃云的思路給交際家這一聲打斷時，片幕上剛剛映出了兩個字——「完了」。

走出電影院，他向着黃云：

「我陪你一道回學校去，黃先生。」

「白先生今晚上不回家？」

「不，我明天第一堂就有課呢。」

天上懸着半圓明月，但月色并不清朗，晚風吹來，身上還覺得有點涼。黃云坐在洋車上，抬頭望着天空，耳邊隱隱約約地有種聲響在那里旋繞。仔細再聽，一點不錯，是一串一串的卜卜卜，卜卜卜，卜卜卜……的砲聲，他立刻掉頭叫他的同伴——

「白先生，你聽！你聽！」

「不是出了甚麼事吧！」交際家一聽先就張皇起來。再看看大街上，商店全都關了門，冷冷靜靜地很少人行走。

「是……在放槍嗎？」又加上一句，好像在問誰。

「嚇！又是拳鬼在打靶！」拉着他的車夫，一面喘着

氣向前跑，一面這樣答應着。

「你知道是真的嗎？」

「誰知道！」拉着黃云的車夫却接着。「我們愛怎麼樣便怎麼樣好了，咱們那里敢管他，惹惱他們可不是自己晦氣，哼！」

機關槍聲越來越清晰，他們提心弔膽地跑回學校。學校的大門已經關上，只留下一邊門上開着的便門容人出入。他們一敲開門時，戴着滿臉緊張的號房，一手把他們拉進去，砰地一下便把這門也關上了，上了鎖，悄悄地告訴他們：

「城外打起來了！」

這於交際家直如一個焦雷，頭也不回，拉着黃云就往裏面跑。

宿舍裏仍然是大部分地方都沒有開燈，他們便改了主意先到大家常常在那里聚會的會客室。果然，一個不少，全在這里。三三兩兩唧唧噥噥地密談着。他們進去，忽然一靜，便一起圍攏來探問他們：

「有什麼消息沒有？」

「不是打起來了！」交際家一手遮着自己的嘴，縮下身子，做出十分秘密的神情。

大家倒抽了一口冷氣。

「那誰不知道，還等你來說！」又失望地散開了。

「我們委實一點不知道，」黃云接着向大家解釋。「究竟是怎樣的情形？」他說話時，眼光向大家繞了一圈，在每個人的臉上都停了一停；最末，落到一個小個子身上，他，黃云管他叫本家——而別的和更熟的人則稱他做「黃鼠狼」。

他說：「現在沒有人知道得清楚，因為砲聲是從城外傳來的，而那地方都沒有一個人進城裏來，所以，詳細的情形是無從得到的。有人說第一聲砲響是在車站附近，而現在——聽——聽——」他的眼珠停住不動，伸出右手的食指向上筆直地指着，好像是總指揮手裏的指揮棍，他在指揮別人注意聽呢。

屋裏一時鴉雀無聲，外面傳來的砲聲槍聲更加緊密而清晰了。恐怖的意念立刻傳到每個人的心裏，根根毛髮都像就要豎立起來。

一任別人張皇恐怖的黃云，始終在旁邊一聲不響。自從他大概明白了這事件的情形時候，已經敏銳地感覺到，知道這件事不比尋常：帝國主義者此番是抱了極大的決心來的，因為近年來帝國主義者們自身發覺了難於挽救的崩潰，妄想作一次破釜沉舟的最後掙扎，企圖抓着一條出路。這自然，屬於半殖民地而擁有極大富源的中國便成了它最好的侵略的對象。雖過顧慮着其它帝國主義者的嫉視，但只要表面上打出進攻現代唯一的社會主義國家的先鋒的旗幟，事情就沒有多大困難的。這樣的計劃，在方面，老早就已經打定好了；只有中國的統治階級，還在那裏做着一覺不醒的春夢——貪心發展個人所統治的地盤，依然不斷低聲下氣地向着帝國主義者獻媚呢。現在也該讓他們認識認識他們的主子所賜予他們的是些什麼了！可是，他們固然死不足惜；而眼前這無數被凌辱着的無告的大衆，犧牲的代價又在那里；……他並不驚惶，反而十分興奮：幾乎忘記自身正處險地，自己也正是這受難的大衆中的一員；只在腦筋裏，一幅一幅地映出就在城外發生的種種慘象的畫圖——一片瓦礫的街市，血肉狼藉

的死屍，痛澈肺腑的哀呼和殘暴的敵人的狞笑……

他的背脊上不住一陣一陣地發冷，咬緊牙關，堅決地在心裏向自己下命令：

「準備着，準備着和敵人拚命！」

外面的砲聲依然未止，屋裡的空氣却沉寂得可怕，每個蜷伏着的軀體都陷入了半死的狀態。猛然，牆上的鐘，鐺鐺打了兩下。

鐘聲喚醒了衆人。有人連連地叫出幾聲。

交際家又在那里嗚咽着。一會，曲着身子，像一匹狗似的爬到黃云跟前，抬起頭，哭喪着臉地問着他：

「黃先生，怎麼得了，我一家的人都不知生死存亡呢！」

黃云沒打算去安慰他。

「老哥，我真可憐，」他又接着。他的臉色死白，他的渾身發抖，他的神經刺激過度，幾乎失去理性。「我們不幸生爲中國人，中國人真可憐；我的房屋一定給燒掉了，我的家產一定給搶乾淨了，我家裏的人一定，死了，我——」

「你得安靜一點，白先生，」黃云打斷了他的話，

低聲而焦灼地勸着他。

「不，」但他還要說，「我真可憐：我生爲中國人！我的一切都完了，我也完了，我也完了；」

一條強烈的白光，在玻璃窗上一閃，如暴風雨中從天空裏射下來的一道閃電。

交際家啊啾一聲便倒在地下，嘴角裏直吐白沫。

「關燈，關燈！」黃云大聲的嚷。「探照燈的探照燈來了！」

只地下發出了幾聲喘氣，却沒有人動一下。

終於還是他自己站起來，一下擰閉了電門。

空氣又沈寂起來。

外面的大砲聲漸漸停止了，步槍聲也慢慢稀少，然而卜卜的機關槍似乎反加激烈起來。

卜卜卜卜……像是在東方。

卜卜卜卜……西方也像在響。

卜卜卜卜……南方也有呢。

卜卜卜卜……大概北方還更利害。

黃云告訴自己：「探照兵一定已經攻進城了。」

北寧鐵路月刊 第七期

眼前怎麼辦呢？」他不禁自問，「打進來了難道就這樣白送死！跑，往那兒？去抵抗，那簡直是一句笑話！」事實是那麽簡單而固定，不須怎樣地思索，立刻可以得到結論：沒辦法。沒辦法就沒辦法，怎麼樣來了怎麼樣應付，臨時再說！——這樣心裡倒轉而安然而了。

瞪着兩隻炯炯的眼睛，雖然說自己能够鎮靜得住，總不免幾分急躁：想到這裡，又想到那裡，想來想去老沒有個完；幾次決心拋開這些胡思亂想，但它總在心上黏附着，糾纏着，丟不掉，更使得心裡發煩。於是，不由自主的，就只得一切都放任下去。

整整一夜裡，他都是在這樣的焦灼中度過的。

(未完)

大陸銀行

股本五百萬元 公積一百七十萬元 營業經營一切商業銀行業務兼辦儲蓄 貨棧 保管庫信託等
附業總行天津 分行 北平 天津 上海 漢口
南京 青島 杭州 哈爾濱等處其他國內外各埠
均有代理店及特約機關

天津總行 法租界六號路 支行 日租界旭街大胡同南口

本行現在增設第四貨棧一所已經開業如蒙
惠顧無任歡迎

地址法租界巴黎道平和北棧舊址

電話三一二一五五