

庫 文 華 中

集 一 第 育 教 衆 民

車 火

編 裕 祖 陳 · 屏 樹 湯

行 印 局 書 華 中





(14003)

民國三十七年七月發行  
民國三十七年七月初版



編

者

湯樹

陳祖

裕屏

發

行

人

李虞

杰

印

刷

者

中華書局

永寧印刷廠

發行處

各埠中華書局

中華文庫火車 (全一冊)  
民眾教育第一集

◎ 定價 國幣八角

(郵運匯費另加)

# 火車

## 目次

- 一 火車的歷史……………一
- 二 機車的種類和變……………五
- 三 車站……………一一
- 四 行車和調度……………一六
- 五 乘車須知……………二一
- 六 運貨須知……………二八

# 火車

## 一 火車的歷史

你可曾看見過噴着黑烟，拖着長長的尾巴，轟轟地在兩條鋼軌上跑着的怪物嗎？——它的名字叫做火車。假使你對這怪物的一切還不大明白，那麼，讓我先告訴你一些關於它以前的歷史和現在的發展吧！

火車這個稱呼，也是個很籠統的名稱。其實火車頭應稱為機車或機關車 (Locomotive)，後面拖的稱為車輛 (Car)，裝客的是客車，裝貨的是貨車；機車拖了車輛便成為列車 (Train)。但一般人爲了習慣，也爲了說起來方便，就叫做火車。

你不要以爲現在的火車有這麼大的體積，有這麼大的拖力，跑起來又是那麼的快，是一向如此的。原來在火車剛發明的時候，它的體積、拖力、速度，都是有限的。但是現在能拖載六千噸以上，每小時行駛超過一百哩的流綫型火車，就是從那種「玩具」般的火車中產生出來的。

機車發明的始祖，普通都認爲喬治史蒂芬孫（George Stephenson），其實在史氏以前，試驗用蒸汽推動陸上車輛的，已有好多人了。

十八世紀中葉就有一個名叫古腦（N. Gugno）的法國軍事工程師，設計了一個能載四人每時能行二哩的蒸汽推動車，但行駛十五分鐘後，便得再生足蒸汽，才能繼續行駛。古腦發明的目的，是想用它來代替獸力，拖運大砲。

十八世紀末葉，煤氣發明家謀獨克（W. Murdock），苦心研究高氣壓蒸汽機車的創造。他日夜不停的工作，有時連吃飯睡覺都忘記了。有一個深夜裏，謀氏預備把他的機車，作一次祕密試驗。這輛小機車生汽以後，很快地直向教堂駛去；恰巧牧師夫婦深夜回到教堂，看見了這件大怪物迎面駛來，不禁大吃一驚，於是便大呼求救。幸虧謀氏隨後趕到，向牧師說明了真相，才不致發生事故。試驗成功後，謀氏便到倫敦向政府註冊，領取專利權。但是，謀氏終於因故中止製造。

謀氏以後，試驗蒸汽機車的，還有很多人，像美人伊文思（O. Evans）、英人樞維錫克（R. Trevithick）等，都因不能避免複雜的結構，或者載不起重量的貨物，全失敗了。其中試驗成功，且能得到社會贊助的，只有一個史蒂芬孫。所以，史氏就被推

爲機車發明的始祖了。

喬治史蒂芬孫，出身在貧苦的礦工家庭中。他年青時，就專心研究機械工程，他看到以前發明的機車缺點很多，在繼續不斷的試驗中，想出了將廢汽引進烟囪，同時增加蒸汽力一倍的方法。

一八二五年，史氏將他新造的機車「路可馬興」(Locomotion)號在新建的斯達鐵路(The Stockton & Darlington Railway)上行駛，可載重九十噸，平均速率每小時十哩，來回幾次，居然十分安全。於是，史氏的名字，就被大家知道了。

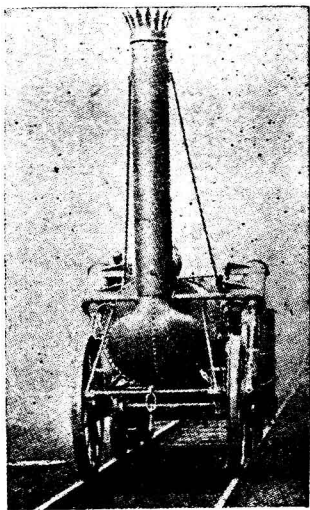
不久，利物浦到曼徹斯特的鐵路(Liverpool & Manchester Railway)開始興築，就聘史氏爲總工程師。但是當時的董事對機車的運用發生懷疑，想改用馬匹來拉車。經過幾次的爭執，便決定舉行「雨山比賽」(Rainhill Trial)，徵求最優良的機車，參加公開表演，以定優劣。於一八二九年十月六日開始，比賽一週，結果，史氏的「流星」號(Rocket)得到第一。最快速度每小時爲二十九哩。史氏成功以後，機車的運用便沒有人再加懷疑了。

自從史氏「流星」號機車試驗成功以來，機車的發展日新月異，如構造的改進、

汽壓速度和拖力的增高、燃料的節省等等。到了現在時候，機車每小時行駛一百哩，載重六千餘噸，已毫不希奇。但在六十年前，一列車載重二百噸，便無法行駛了。至於機車本身的重量，和最初所用的相較，約為二十五倍。在一八五〇年時，機車重超過五萬磅的，就認為極重；但現時機車的重量，大多超過五十萬磅，這在以前的人，無論如何也想不到的。

現在除了多數鐵路仍舊採用以蒸汽作為原動力的機車外，還有以電力、汽油或汽油電力合用等作為原動力的機車。這種機車在我國還不多見，但在英美各國，已經很普遍了。因為它比蒸汽機車來得清潔，而且容易控制，所以用在隧道和市郊，最為相宜。

車輛的進步，無論在形式方面或設備方面，先後的進步也不能一語道盡。初起時，客車的式樣好像馬車，而且，只有頭等車才有座位，其餘的都是沒篷的敞車；可



車機“號星流”的孫芬蒂史



是，現在新式的客車，不但重量增加，車身放長，使每一旅客都有舒適的座位，並且車上裝有冷熱氣等設備，使旅客不會感覺旅途的困苦。

除普通客車外，現在還有臥車、餐車、瞭望車、客廳車、俱樂部車等等，富麗堂皇，有許多大旅館的房間，也比它不上。這也是以前的人所萬萬想不到的。

貨車的進步比較簡單，但以前貨車載重不過三噸到五噸，現代貨車，種類繁多，除普通的篷車敞車外，還有專門運煤的漏斗車，運載新鮮易腐物品的冷藏車，運載牲畜的牲口車，運油的油櫃車等等；而且容積加大，具有五十噸以上的載重能力。車上都有機械化設備，使勞力可以減少，貨物在運輸中損壞的程度也可以降低。

## 二 機車的種類和構造

### 1. 機車的種類

機車的種類，由於科學進展得很快，種類也愈來愈多。它的分類方法，可有下列數種：

(一) 依原動力來分：(1) 蒸汽機車——就是用蒸汽力量來推動機車。(2) 電氣機車

——是用電力的感應流轉，來推動機車，因此車頂須裝置電桿，使與電綫接連。(3)煤  
汽或柴油機車——是用煤氣或柴油所發動的內燃機來推動機車。(4)汽油機車——是用  
汽油所發動的內燃機來推動機車。

(二)依用途來分：(1)客運機車——為載運旅客的機車，這種機車，速度比輓力來  
得重要。(2)貨運機車——為載運貨物的機車，因為它需要拖曳重物的輓力，所以，它  
的主動輪的直徑，常較小於客運機車。(3)調車機車——為鐵路本身調移車輛的機車，  
並不直接為客商服務。

(三)依車輪的排列法來分：就是從火車排隊架 (Pilot) 或機車的前端開始，將各  
轉向架和主動輪分為若干隊，以示區別。如 260 式的「2」表示這種機車前端有二輪  
轉向架一具，即有一對導輪；「6」表示這種機車有相聯主動輪三對，每側為三個；  
「0」表示這種機車後端無轉向架的意思，即並無從輪。此種分類，很是便利，且可  
推廣開來，用它來表示機車的重量和複式機車等。重量以一〇〇〇磅為單位，如一八  
九〇〇〇磅之太平洋式機車，即可用 462-189 表示；如機車為複式，那就用 C 字代  
表，中劃短綫，可寫做 462-C-189 等字樣。我國現時所用的機車，通常為 462 太平洋



稱火箱)中火的熱力，將水變成蒸汽，由它供給能力，使機車運行。圓筒形鋼殼中放烟管(Fines)，前端有煙櫃(Smoke Box) (或稱烟箱)，烟櫃上爲烟突(Chimney)；燃燒空氣由火室經烟管、烟櫃，由烟突放出。

(二)汽機的鞞動機關(Valve gear) 必須具備下列各條件：(1)無論火車動作方向怎樣，鞞動機關須能使汽鞞行動；(2)無論火車的速度怎樣，或開始行動時的裝載過重，鞞動機關須能動作靈便；(3)構造須簡單，使管理容易。

鍋內蒸汽發出後，便由汽機鞞動機關送進汽機；汽機來回動作，再傳到行動機關。

火車的汽機鞞動機關，種類很多。普通由回動槓桿、回動桿(Reach rod)、回動軸(Lifting shaft)、環鈎(Link hanger)、滑環(Link)和偏心輪(Eccentric)等組成。

(三)行動機關(Running gear) 最主要的有車輪、輪軸、桿、活塞及車架各部份。

(1)車輪(Wheel)——主動輪的內輪(Wheel centre)都用鑄鐵或鋼造成，輪圈(tire)必須用鋼製。

(2) 輪軸 (driving axle)——主動軸及汽機架軸 (truck) 都用平爐鋼製造。它的抵張力每平方吋應不少於八〇〇〇〇磅。每軸於應用以前，應該先試驗一番。

(3) 車架 (Frames)——車架的功用，在支持它上面的汽鍋及汽機，並且聯絡各個運動和固定的部分，使成一體。車架的式樣和比例，普通可區分為單前桿車架 (Front rail) 和雙前桿車架二類。

(4) 汽缸和鞍 (Cylinder and Saddle)——單式火車的汽缸和鞍，都用上等鑄鐵造成；鑄體 (Casting) 通常被鑄成相等的二部份。

(5) 活塞和桿 (Piston and Piston rod)——活塞構造既要堅實，更要不洩露蒸汽，由裝於活塞桿上的圓鈹 (Disk) 組成。圓鈹通常用鑄鐵造成。但是爲了增加它的強度起見，現在也有用鋼製成的。它的外緣上有槽 (Grooves)，以便將活塞環嵌在裏面。

(6) 十字頭和導架 (Crosshead and Guides)——機車所用的十字頭和導架，式樣很多。普通所常見的是四桿導架和二桿導架兩種；這兩種的用途，要看汽機的式樣而定。

(7) 聯桿 (Connecting rod)——聯桿用鋼製成，橫切面如 I 形，因 I 形的聯桿，所費材料既少，但是抵抗力却很大。

(8) 邊桿 (Eccentric rod)——邊桿的橫切面也是成 I 形的；目的和聯桿一般，是要用極少的材料，造成最堅固的機件。

(9) 轉向架 (Trucks)——通用者二種，就是二輪轉向架和四輪轉向架。

(10) 煤水車 (Tender)——汽鍋所用的煤和水，全靠煤水車供給。煤水車載在兩個木骨或鋼骨的四輪架上，但最近應用鋼骨架的較為普通。

### 3. 如何能使機車行動？

機車的能夠行動，全靠蒸汽。因為蒸汽能將火室中產生的熱能力變為機械能力，再傳給主動輪 (Driving wheels)，使它旋轉，機車才會行動。

當調節汽門 (Throttle) 開時，汽鍋中具有高壓力的蒸汽，流入乾燥管，向烟櫃前進。到了烟櫃以後，再轉進 T 形管，向下分別進入機車的兩側汽櫃裏，由汽櫃再進汽缸；等到這工作完畢，再從汽缸的排汽孔 (Exhaust port) 輸出，最後才到了大氣中。

高壓蒸汽由汽櫃進入汽缸，因汽缸裏活塞兩側的蒸汽壓力不同，高壓蒸汽逐漸膨脹，汽缸內活塞跟着高壓蒸汽的膨脹方向移動。等到這高壓蒸汽膨脹完畢，大部份蒸汽便由排汽孔排出，剩留在缸裏的蒸汽壓力已很低微了。汽櫃裏高壓蒸汽再由活塞的另一方面推進，活塞便開始反方向行動。這樣循環不息，活塞和活塞桿便往復行動。這種往復行動，經行動機關的傳遞，變成了車輪的旋轉行動。機車於是便能在軌道上前進或後退了。

### 三 車站

火車必須有車站，這和輪船必須有港口一般。輪船沒有港口，旅客貨物將無從上下裝卸；火車沒有了車站，困難要比輪船沒有港口更爲嚴重：除了旅客貨物沒法上下裝卸以外，兩列同時開行的火車，將沒法相互避讓，因此在長長的一條鐵路上，只能讓一列火車獨自行駛，不然，就要發生撞車的慘劇。你想，車站的地位重要不重要？

車站可以分做營業站和行車站兩種：營業站是旅客或貨物上下裝卸的地點，所以設站的地方，總是選擇在人口衆多商業繁盛的城鎮，以便利客商；行車站是給火車相

互避讓的地方，譬如前面是一列慢車，後面是一列快車，那麼慢車就必須停在行車站上，讓後面的快車先走。所以每一個行車站間的距離，總是差不多的。普通營業站和行車站是併在一處的，尤其在我國，純粹的行車站簡直不多見。

車站有大站和小站的區別。旅客衆多或者貨運特繁的站稱大站，旅客少貨物少的車站稱小站。像京滬鐵路的上海、南京、蘇州、無錫、鎮江等都是大站；真如、南翔、黃渡等都是小站。大站的站屋大，軌綫多，一切的設備都完全；小站因爲事實上的需要較少，所以站屋小，軌綫少，甚至只有一條正綫，一條岔道（岔道是備火車避讓和停留用的），一切的設備也都不完全。

營業站又有旅客車站和貨物車站的區別。專管旅客上下的稱旅客車站；專管貨物裝卸的稱貨物車站。所以旅客車站的設備和貨物車站的設備完全不同。在京滬路上，像上海北站、南京站等是旅客車站；像麥根路站、龍潭站、南京江邊站等是貨物車站。現將旅客車站和貨物車站的不同處，分述如下：

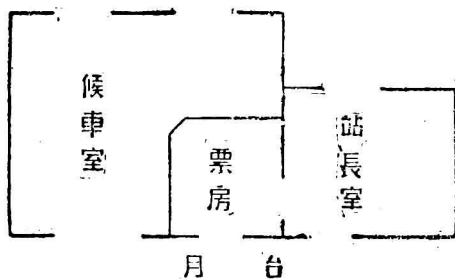
### 1. 旅客車站

當你走進旅客車站時，就可以看見站前有一大片停放汽車的廣場。跨進大門，就

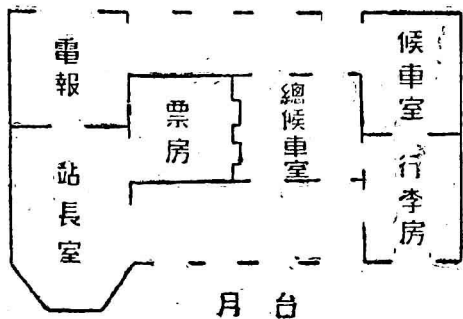


可以看見一個很大的大廳，這大廳便是車站的候車室。旅客便在這裏等車。候車室的兩旁是出售客票的客票房、託運行李的行李房、問訊處、公共電話處、餐室、郵局、站長室等等。有時客票房的位置並不在兩旁，却在候車室或者旅客站台的正中。候車室的後面是旅客站台，是預備給旅客站立候車用的。旅客站台後便是月台，旅客都從這裏上下火車。

旅客車站有盡頭式和直通式兩種。盡頭式如上海北站和南京站，火車到此後不再



小站佈置圖



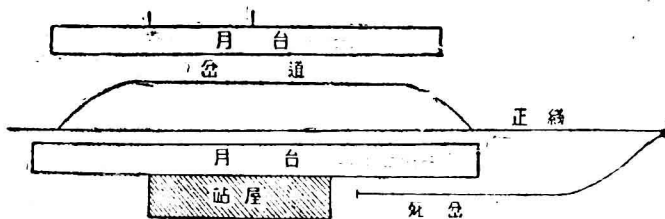
中等車站佈置圖

繼續前進；直通式如蘇州站和無錫站，火車到達後仍可繼續前進。所以盡頭式的月台和車站垂直，直通式的月台和車站平行。在大站中，月台有好幾個，以便同時有幾列火車停靠。假使是盡頭式的車站，那麼在各個月台盡頭處，還有聯絡月台，以便聯絡各個月台的交通，這個聯絡月台又可稱為列車站台；假使是直通式的車站，應該有天橋或者地道來聯絡各個月台的交通。

在靠近月台或者兩個月台的中間，是停放火車的軌綫。車站越大，停放火車的軌綫越多。其中連接站外軌綫並不彎曲的稱正綫；接在正綫旁邊的，稱為岔道；岔道一端並不連接正綫，成爲盡頭式的，稱爲死岔。

## 2. 貨物車站

貨物車站與旅客車站完全不同。它沒有寬大的候車室和客票房、行李房等設備；它只有貨棧和裝卸貨物的軌綫。貨物車站可分爲整車貨站與零担貨站兩種。像京滬路



大 站 佈 置 圖

上的上北貨站是零担貨站，麥根路貨站是整車貨站。

整車貨站所託運的都是整車的貨物。所謂整車貨物就是一輛貨車中裝載的貨物，運到一個目的地，託運人是一個，收貨人也是一個，用一張託運單託運，它的運費較零担的便宜。

零担貨站所託運的都是零担的貨物。所謂零担貨物，就是一輛貨車中裝載的貨物運到各個不同的目的地，託運人和收貨人都不止一個，託運單也不止一張。運費較整車的爲貴。

整車貨站設有整車貨場。所謂貨場，就是有許多裝卸軌綫，在軌綫中間是裝卸馬路。託運貨物的客商自己可用大卡車將貨物開到裝卸馬路上，然後將貨物裝於停放在軌綫上的貨車中。卸貨時也可照這樣辦理。因爲由客商自行裝卸，車站可以省掉貨棧的建築。但在我國，整車貨物仍由站方裝卸，客商必須將貨物堆放在指定的貨位中，然後由車站按次序裝車；貨物到站，也由車站將貨物卸在貨位，再由客商前來提取。貨位便是貨棧中或露天劃出來的一方方的地位，以便把貨物堆放在那裏。

零担貨站有堆放貨物的貨棧，分爲進口出口兩部。在貨棧後面是裝卸月台，月台

旁是裝卸軌綫。貨棧的建築大都是長方形的，前面是馬路，讓客商們的裝貨汽車可以出入；貨棧前後都開有好幾個門，出口貨棧靠近馬路的稱爲收貨門，專供收貨用，靠近裝卸月台的稱爲裝車門，專供裝車用；進口貨棧靠近馬路的稱交貨門，專供交貨給客商用，靠近裝卸月台的稱卸車門，專供貨物卸進貨棧用。

#### 四 行車和調度

鐵路行車，都得加以完善的管理。因爲火車有着以下的兩個特點：

1. 火車必須在軌道上行駛。不像輪船汽車可以自由地超越前面的障礙，可以自由避讓從對面開來的輪船或汽車。

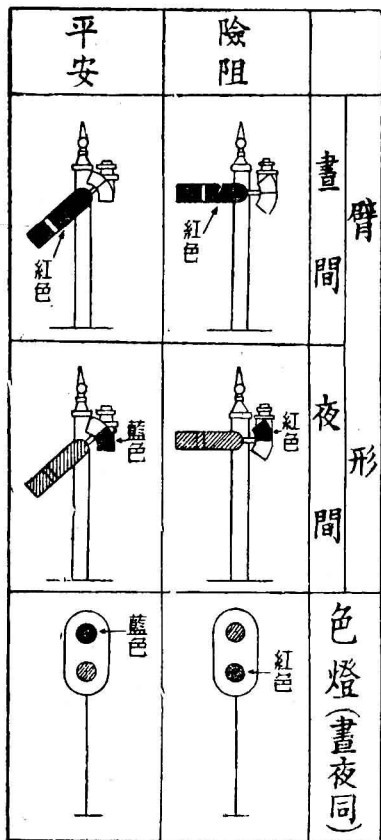
2. 火車的煞車因距離很長，尤其在下坡路時，不像汽車看見了前面的障礙，可以立即把車煞住。

所以，要使火車在站內站外都能正常行駛，既要安全，又要有效率，就非用以下幾種方法來防範管理不可。

#### 1. 號誌（揚旗）







距離車站兩側各約二三百公尺遠的地點，有一個或者幾個豎起的鐵桿，鐵桿上裝着長方臂形的橫板，並附有紅綠色的燈，這便是號誌，或稱揚旗。

號誌的功用在於保護站內的軌綫，所以每一條軌綫便有一個號誌。正綫的號誌在上面，岔道的號誌在下面或者在旁邊，在平常，號誌臂總成九十度角平舉着，表示險阻。假使一列火車進站，看見那條路上的號誌臂都沒有落下，那麼司機必須將火車停在號誌外面，因為這是表示站內軌綫不空，不能開進去。直等到號誌臂落下四十五度角，表示平安時，方可開進去。在夜間號誌臂平舉時，臂上的紅燈便會亮起來；號誌



臂落下時，臂上的綠燈又會亮起來。這種號誌稱爲進站號誌，或稱內揚旗。

還有一種號誌，稱爲遠距號誌，或稱外揚旗，大都矗立在進站號誌約一千公尺以外的地方。它的功用表示站內的情況，使司機可以預先準備，以免臨時煞車不及，衝入站內。遠距號誌平常總是平舉着，表示注意。司機應該減低行車速度，直到看見進站號誌表示平安時，火車才可開入站內；要是遠距號誌臂下落四十五度，那麼司機可不必減低速度，就直駛進站。遠距號誌臂爲魚尾式，和進站號誌臂的長方形不同。

平安	注意	晝 間		
			夜 間	
		色 燈 (晝夜同)		

除以上兩種號誌外，還有出站號誌、調車號誌、岔道號誌、平交道號誌多種。在

我國，只有出站號誌是常見的，設置其他號誌的還不多。

## 2. 路簽

當火車將要開出車站時，站長將一個籐圈下面有個布袋的東西交給司機，司機拿得後，就可以將車開出。這裝籐圈的布袋叫做路簽袋，裏面藏着的便是路簽。

爲什麼司機一定要拿到路簽後才可以開車呢？因爲路簽是行車命令。站長明白本站與前一站中間，絕對沒有別一列火車在行駛或者停着，行車絕對安全，才可以發下行車命令，所以，司機在開車以前，一定先要取得這枚路簽。

但是這枚路簽怎麼能夠保證本站和前站之間的行車安全呢？這因爲本站和前站間只可從路簽機內取出一枚路簽。路簽是放在路簽機內的，本站和前站雙方用電鎖住，本站要取得這枚路簽，必須得到前站的允許，前站解鎖後，本站才可取出；而且除非拿出的這枚路簽重行放入前站的路簽機內後，本站再也拿不出第二枚；因此，這枚路簽絕對能夠保證這一區間（站與站間稱爲區間）的行車安全。

路簽的形式，是一塊鋼製圓牌，上面鐫着該區間兩端車站的站名，在相鄰的區間，所用的路簽，式樣各不相同，以免誤用。

有時路簽機損壞，不能使用時，可以用電報來調度行車。本站要開出列車時，必須打一電報給前站，詢問是否路清，然後請允許本站將車開入區間；得到前站允許後，本站即填發清道電報，由站長車長司機，共同簽名，複寫三聯，把第一聯作為代替路簽的憑證，由司機收執後，帶到前站，交給前站站長存查。

### 3. 調度

旅客列車的班次，在行車時刻表上都有規定，第一個目的在便利客商，第二個目的，可使兩班火車，不致在車站外碰頭。這樣行車才有次序，才有效率。貨物列車雖也有規定的時刻表，但往往並不依照時刻開行。火車或有延誤，或有臨時加班，那就非要臨時加以調度，改變它們避讓的地點不可。執行這種調度工作的是調度所。

調度所有一位主任調度員，一位或二位副主任調度員。這幾位調度員，照例是日夜輪班的。在每個調度員坐位前有調度電話，直通各站。每一列火車進站出站的時間都要由車站報告給調度員，使調度員可以統籌指揮。遇有列車延誤或者臨時加班，就可由調度員斟酌情形，頒布行車命令給車站，某列車應儘先放行，某列車應扣留車站，暫緩放行。假使遇有行車事變或其他行車方面的重大事故，調度所責任便更大。



了，因為它是處理事變的總司令部，隨時要指示各車站。所以調度員必須由做過多年站長，熟悉行車規則和各站實際情形的人來充任。

至於列車在站上避讓的次序問題，須看該列車等級的高低來決定。普通聯運特別快車等級最高，本路特別快車低一等，尋常快車再低一等，以下是慢車、客貨混合列車、貨物列車。等級低的列車必須等候等級高的列車，等級高的列車可不必等候等級低的列車。

## 五 乘車須知

### 1. 買票

假使你要乘車，第一步便是要買票。買票的地點，除了向車站直接購買以外，還有一處是鐵路辦的營業所（在京滬區鐵路，稱為旅客服務所），可以隔天買票，在旅客稀少的時候，還可以用電話預定；此外，更有和路局訂有契約的旅行社，也可前去買票，如中國旅行社等。

車站只售當天各次車的客票，大站於每次客車開行前三小時，開始發賣；小站在

客車開行前一小時半，開始發賣。

賣票的客票房，總在一個車站最注目的地方，跑進車站就可以看見。票房有好幾個售票窗，每個售票窗都只出售規定的客票，譬如頭二等到南京的快車票在一號窗口出售，到杭州的在二號窗口出售等。好在窗口都有文字標出，一看就能明白。

假使要乘臥車，手續比較麻煩。戰前臥車有頭等二等的分別，現在却只有頭等了。臥車鋪位須在二三日向前車站臥鋪預定處預定，除預定臥鋪房間外（一個房間約有二個或四個鋪位，且有上下鋪之分，下鋪價稍貴），男女旅客應分別房間乘坐，所以在發售臥鋪票時，在票上應註明男女性別。又因購買臥鋪票必須先買頭等客票，所以在臥鋪票背面，應註明客票號數。

假使要坐對號入座的特別快車，必須在前二三日向車站的對號票預定處預定，無論用電話或書面都可，當由車站專差送到。不過，對號票有一定的票額，所以在旅客擁擠時，後來的常常不能買到。必須經預定後還有餘額，才得在開車前一小時半，交給客票房中公開出售。

有些人必須出入月台，送客接客，應買月台票，可向專售月台票的窗口購買。普

通月台票分上下兩半截，上半印紅色「進」字，下半印紅色「出」字，於進出月台時由收票員分別收取。

兒童年齡未滿四歲，或高度不超過〇·八五公尺，不致佔坐座位的，可免收票價；要是已滿四歲到十二歲以下的，或高度自〇·八五公尺到一·三公尺以內的，收半價；滿十二歲或十二歲以上，高度在一·三公尺或以上的應收全價。

## 2. 託運行李

要託運行李，必須先買客票。有了客票後，便可把行李搬到行李房託運。行李有免費重量的規定。所謂免費重量，就是說在規定的重量以內，是不收運費的，但其他雜費如保價費、裝卸費、布簽費等仍須照付。現在規定無論旅客乘坐頭二三等車，免費重量一概為四十公斤；如果超過這重量，便須照付運費。

行李交行李房後，行李房就填發一張行李票給旅客，到站後便可憑着這張行李票去領取行李。

行李內不可夾帶商品，要是經查出後，除補納運費外，還須照鐵路規定的章程罰款。

旅客如有小件手提行李，暫時要寄放在車站的，可交給站上的存物室，存物室當填一張行李暫存憑證給旅客，提取時就憑着這張憑證。至於行李暫存費，是按照件數收取的。

### 3. 退票

凡購買客票後，臨時因事不能乘車的，可以請求退票。旅客可持票在所購客票指定的客列車開行前，或開行後半小時，向起程站站長申明理由，經站長核准並簽證後，便可在四小時內（夜車客票得於簽證後次日上午十二時以前），向原售票車站請求退還票價。假使客票是向營業所或旅行社購得的，那麼，由站長簽證後，在規定時效內，向原來的營業所或旅行社請求退還票價。

除了因旅客擁擠，不能上車，或者發生別種原因，應該由路局方面負責的，可以將票價全部退還外，平常旅客退票，都要扣除百分之十的退票手續費。換句話說，就是退票須打九折，不能收回全部票價。

只有對號車的客票，以及和別條鐵路聯運或和汽車聯運的客票，還有臥舖票，都不能退票。

假使本來乘的這次車，因過於擁擠，沒法上車的，除了上面所說的各種客票外，也可將車票交由站長簽證，改乘當日下一次適當的列車。但改乘慢車，或改乘低級車座（如二等改乘三等），那票價的相差數不能退還。

#### 4. 上車與補票

普通在開車前兩小時，放旅客上車。上車時，須視察所乘的車，可就是客票上所准乘的。關於這，只要看站上的指示牌或者車後軌道上的大圓牌，就可以明白。上車後切勿擁擠在門口，以免妨礙別人上車。

行車時，頭不可伸出窗外，不可坐落在軌鈎附近，不可站立在機車上，不可爬援或坐在車頂，更不可坐落在車門口踏腳的地方。因為一不小心，便有性命的危險。更要緊的，在車開行後，切不可上下，有許多旅客喜歡跳車，每年不知道有多少受傷或死亡的。

即使在站上，車靜止不動，也不可從車底下鑽過去，或者從軌道上跨越過去。軌道如虎口，當中是萬萬不可走的。

假使上車時並未買票，或者所買客票忽然遺失，經查票員查出時，除補收該次車

規定的票價外，還要加收一倍於票價的補票手續費。但是，如果是服裝符號齊備的軍人，可免收補票手續費。

假使是越站乘車（譬如客票上寫明上海到蘇州，直到無錫下車的）或者越等乘車（買二等票乘頭等車），都應該補收相差數，且加收一倍的手續費。不過，如果先向查票員聲明的，可以免收手續費。

### 5. 下車與提取行李

車到站停妥後，才可以下車。下車後，可由車站的出口處走出，客票須交給出口處的收票員，手中雜物自己不能拿取的，可喊戴紅帽子的腳夫代拿。提送費以每件計算，站上有規定的價目。

在起程站有行李向行李房託運的，可持行李票向到達站的行李房提取。行李房內的人員，憑票檢視號數，將行李檢出，交給旅客。

到達站有接送旅客汽車的，旅客可以按自己的需要分頭搭乘，價格較爲便宜。因爲這是路局對於旅客的一種服務，並不是用來營利的。

### 6. 團體票與優待票

在戰前，團體購票，只要在同一車站上下車，可以享受折扣優待。現在因車輛缺乏，旅客擁擠，團體購票，並不能享受任何優待。即使學生團體等，有特殊情形的，也得用公函先向運務處或車務處接洽，經處長核准後，才可乘坐。

如果一個團體的人數很多，起訖站相同，要包一節車輛的，須在四十八小時前，預向運務處或車務處接洽。每車有一定的起碼票價，譬如每頭等客車一輛，至少須購頭等客票七十張，預付定洋，而且因目下車輛缺乏，包用車輛，還須照實在票價加倍計算。就是說：包用一節車輛，票價要大一倍，而且要滿起碼人數，否則，也要照起碼票價計算，人數超過規定，那便要照實在人數計算了。

在戰前，有各種減價票，如定期乘車票、回數乘車票、來回票等，現在也因車輛缺乏，旅客擁擠的緣故，都已停止發售。

## 7. 包裹運輸

凡旅客有少量和體積不大的貨物（最高重量一百二十公斤，最大容積六百立方公寸），可在車站向包裹房接洽，作為包裹運輸。靈柩、小件籠裝的活家禽等也可作為包裹。包裹的運費較貨運大，但運輸較貨運迅速，託運手續可向車站上的包裹房詢

問。

## 六 運貨須知

普通客商運貨，都託轉運公司辦理，由轉運公司再向鐵路方面接洽。因為客商不熟悉運貨的手續，所以有時連自己吃了虧也不知道。其實運貨手續並不繁雜，如果向路局的貨運營業所接洽，更可得到方便。

貨物有整車和零担的區別，上面「車站」一章中已經講過。在貨物的託運上，整車貨物和零担貨物，也略有不同。

### 1. 貨物的託運

要託運貨物，先得將貨物用舟車送達車站。但也可由鐵路貨運營業所代辦接送。貨物送到車站後，如果是大站，須填「貨位憑單」，將貨名、件數、包裝、到達站等逐項填明，交給站方，由站方指定貨位號數，就堆在指定的貨位內。貨物送齊，堆置妥當後，再填寫「託運單」。如果是小站，可不必填「貨位憑單」，請求貨位，逕填「託運單」。填妥蓋章後，交給站方的檢貨人員，將貨物過磅查驗。查驗無誤，就按



託運的先後，編定託運號碼，以便依照號碼的次序，用車裝運。

凡是整車貨物，須當日起運的，應即刻繳清運雜費，換取「貨運收據」；如果是暫時放在棧內待運的，站方先行掣給「貨物臨時存站收據」，以便派撥車輛時，到站繳付運雜費，換取「貨運收據」。

假使是零担貨物，那麼，不論是不是即日起運的，都應該立刻繳清運雜費，換取「貨運收據」。

客商既將運雜費繳清，換得「貨運收據」後，就可將它寄給收貨人，以便憑單提貨。託運人對於鐵路的託運手續，到這裏就算完成了。

客商如果託運火油、化學藥品等危險品，必須預先向車站接洽，等到可以裝運時，再由車站通知客商；不必先將貨物運至車站。因危險品不能混在別的貨物裏同裝一車。

危險品和其他易破易碎或不耐潮濕的貨物，應在每件貨物外面顯著地位標明「請勿重放」或「當心潮濕」等字樣。

至於其他如變更到達站、取消託運、停止交貨、變更收貨人，以及貨物損壞遺失

後的請求賠償等，可向車站詢問。車站有詳細告知客商的義務。

## 2. 貨物的提取

收貨人接到寄貨人寄來的「貨運收據」後，爲免除延誤起見，應到車站去查詢，貨物是否已經到達。車站並不另發通知。

貨物已經到站，收貨人可將「貨運收據」交出，上面註明領取的年月日時，並簽名蓋章，換取「領貨出門證」。然後憑「領貨出門證」到堆貨場所，將該證交由管貨站員和登記簿核對，要是沒有錯訛，便在上面蓋章，將貨物點交清楚，就可提取搬運。等到貨物全數運出後，該證即須交還守門路警或其他指定的鐵路負責員工。

貨物到站如果已超過二十四小時，才去提取，收貨人還該照章繳清因逾期提貨的保管費，然後照上述手續，換取「領貨出門證」。

貨物提取後，除交貨運營業所代辦接送的以外，都應由貨主自行僱舟車搬運。

(完)