

年

卷

期

6

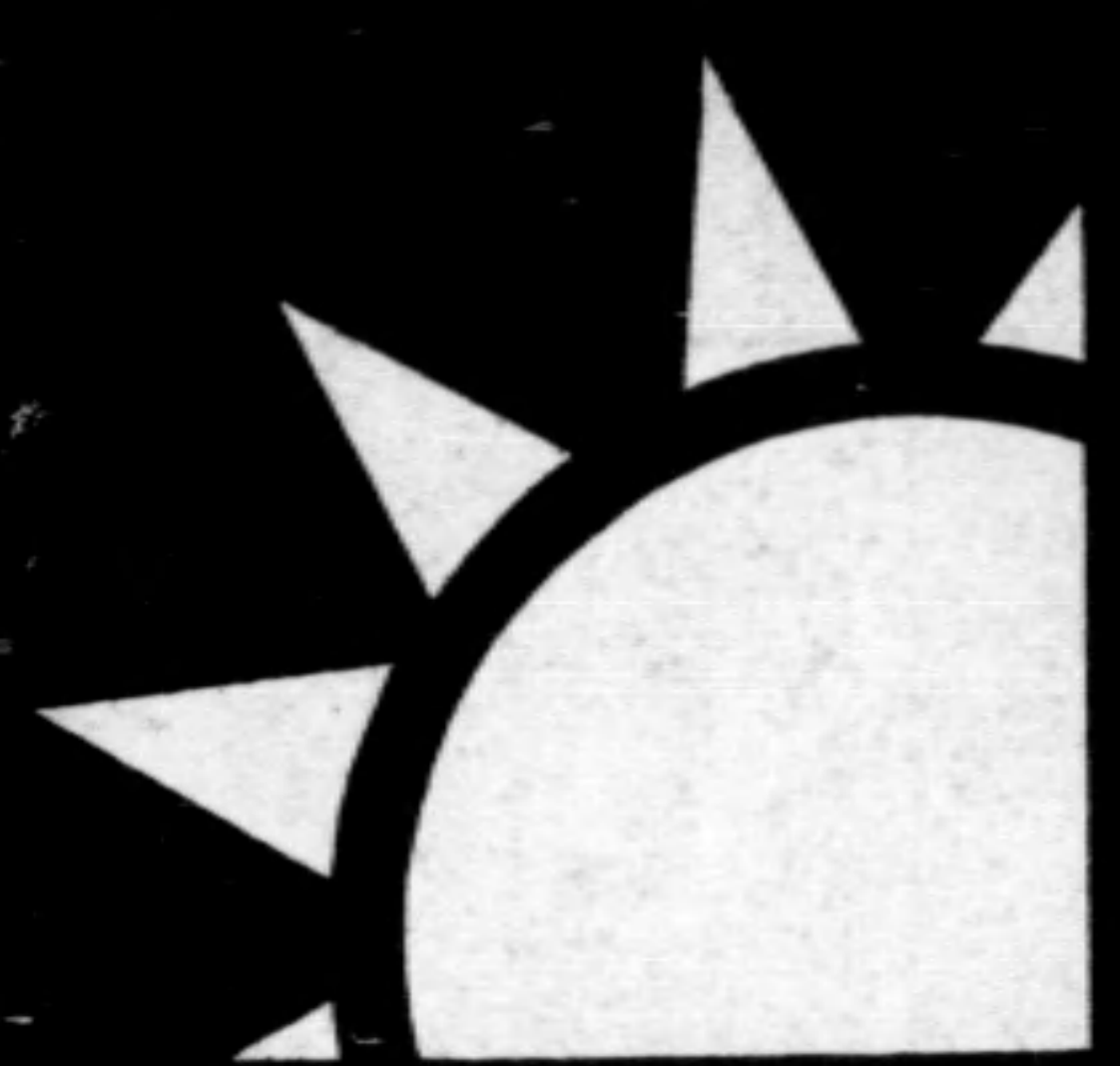
1

第

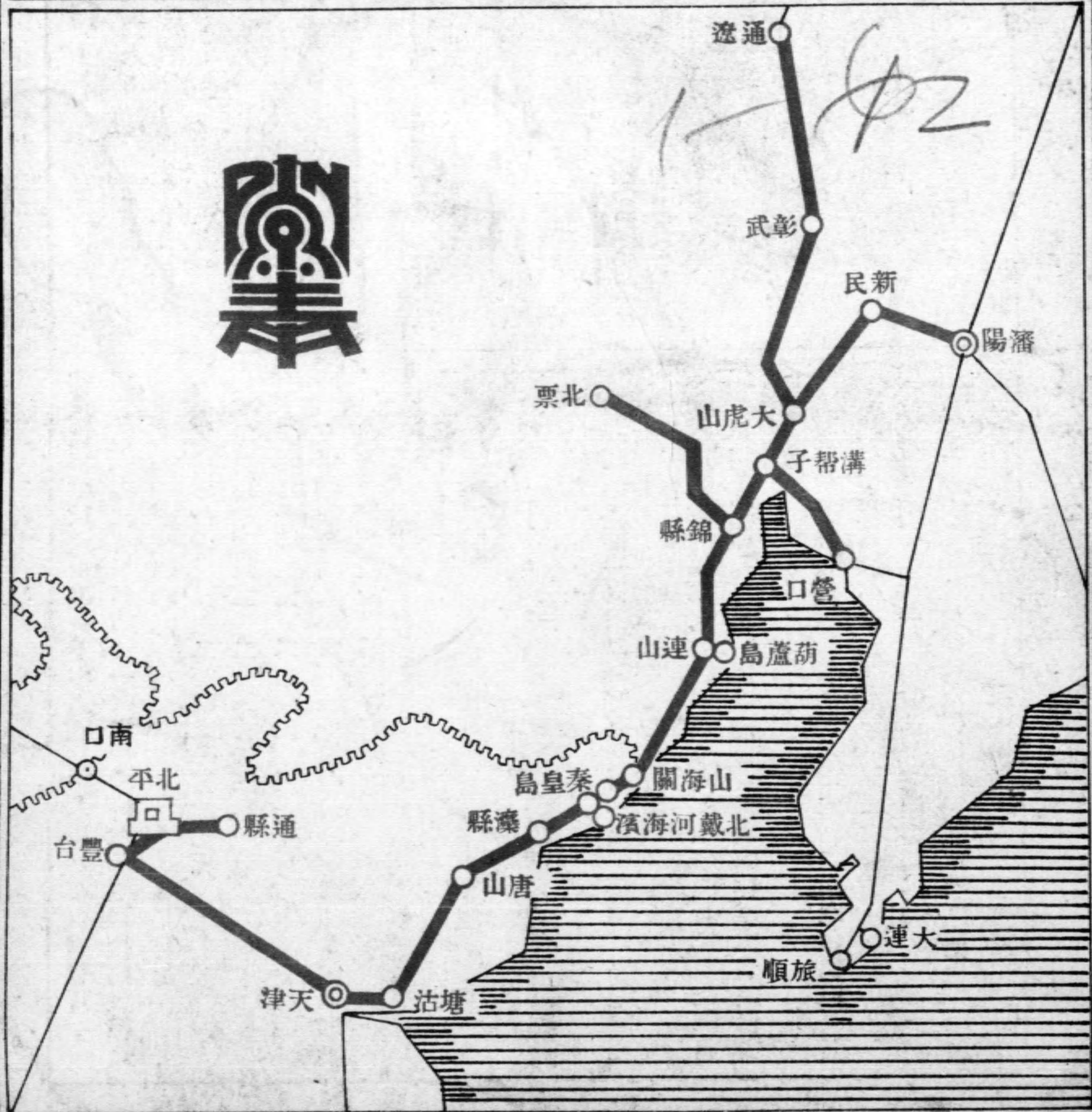
第

鐵路月刊

北寧線



第 六 卷 第 一 期



中華民國二十五年一月

北寧鐵路局

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分別在各欄發表當酌給酬金或本刊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

二，關於鐵路之土木工程電氣工程機械工程化學工程等(如附有攝影者尤佳)

三，關於鐵路之具體的論文及開發本路之康養業之計劃與直接間接應用於鐵路之學說如經濟社會學化學地質測繪等類

四，遶譯國外關於鐵路之論文以及新學說新事物之介紹等(上列遶譯文字如非專門著作及非關鐵路之文字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

二，本路沿線各站交通狀況經濟狀況人民生活狀況以及旅客食宿處所名勝古跡娛樂場所之調查

國內各路線之各種調查

國外關於路務之調查

丙種，本路沿線各地遊記國內外遊記小說筆記交通界名人軼事舊聞

(三)投稿字數至少以一千字為限文體不拘文言白話皆可

(四)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

上項辦法投稿人如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

(五)受酬之稿件書真實姓名詳細住址並蓋章以憑給酬不受酬

註明「卸酬」字樣

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

(七)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作者姓名及出版年月以便查考

(八)本局對於來稿之文字得加修改其不願修改者應預先聲明

(九)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)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

(十一)無論何種稿件一經刊載其著作權即歸本局

(十二)來稿刊載以後如經發現係屬抄襲者即取消其應得酬金並登本刊聲明之

R
557.25
581

北寧鐵路月刊第六卷第一期

目錄

總理遺像

陳局長肖像

徐副局長肖像

✽ ✽ ✽

中國鐵路管理車輛登記制度實施法

阿根廷鐵路發展農業之概況

中國鐵道建設之使命及其實現的方法

運輸

港務概論

✽ ✽ ✽

韋司汀好斯氣軌

電報電話線路建築學

✽ ✽ ✽

北寧鐵路月刊 第一期

民國二十五年一月分



陳	王	張	金	王	李	蔡
鍾	若	以	惠	熙	希	殿
達	侃	禮	生	民	民	楣

二十四年十二月中旬營業進款概數撮總表
上
下

二十四年一月分大宗貨物運輸成績一覽表

二十四年二月分貨運業務細別表

二十四年九月分營業進款概數與上月分及去歲同月分比較表

二十四年九月分與去歲同月分營業進款統計及增減百分數比較表

二十四年九月分豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

✿ ✿ ✿
本路二十五年一月分工作報告

✿ ✿ ✿

定縣實驗區社會經濟概況

附郭農村之一角

✿ ✿ ✿

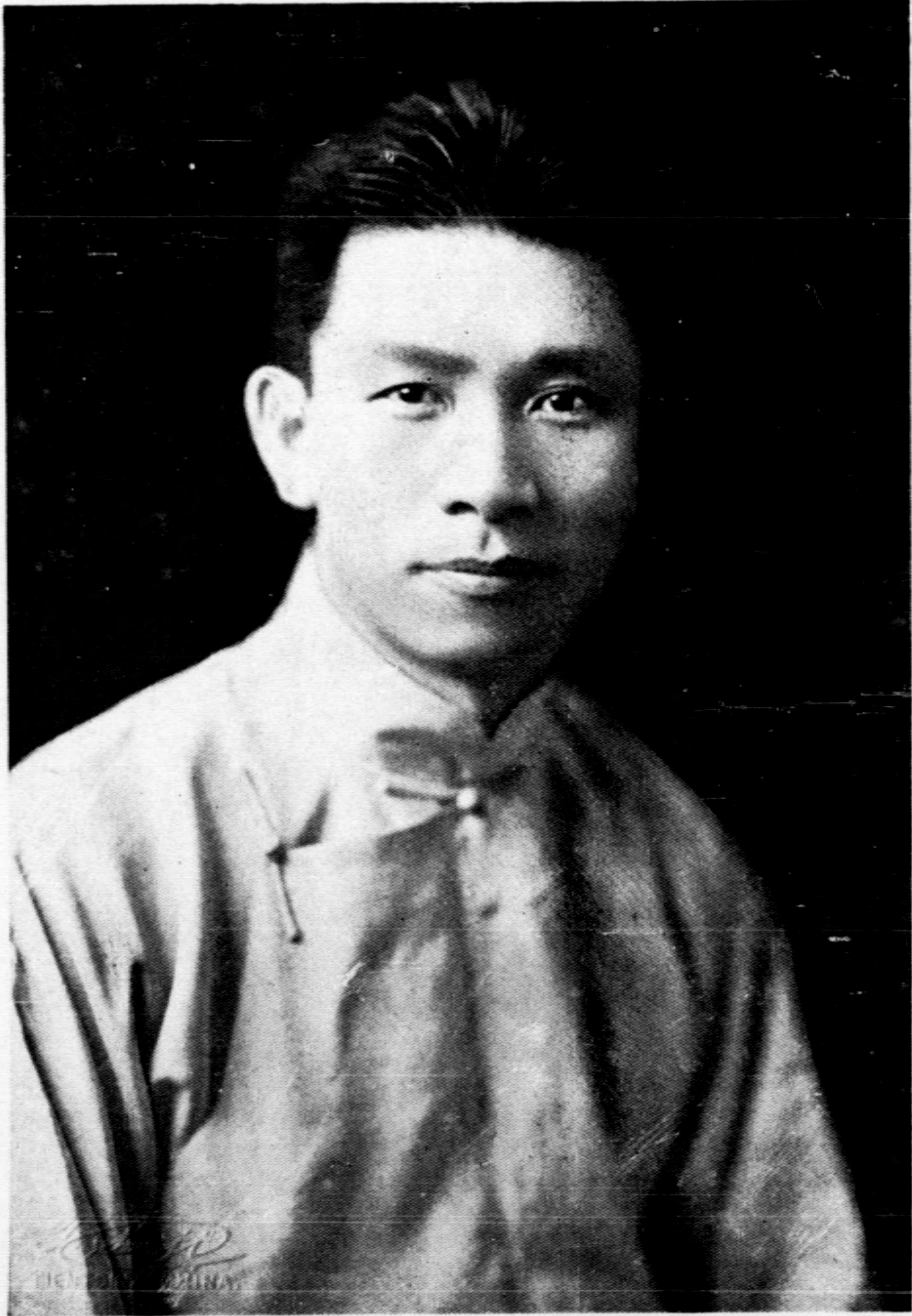
小失足恨 譯自美國實事雜誌

總 理 遺 象

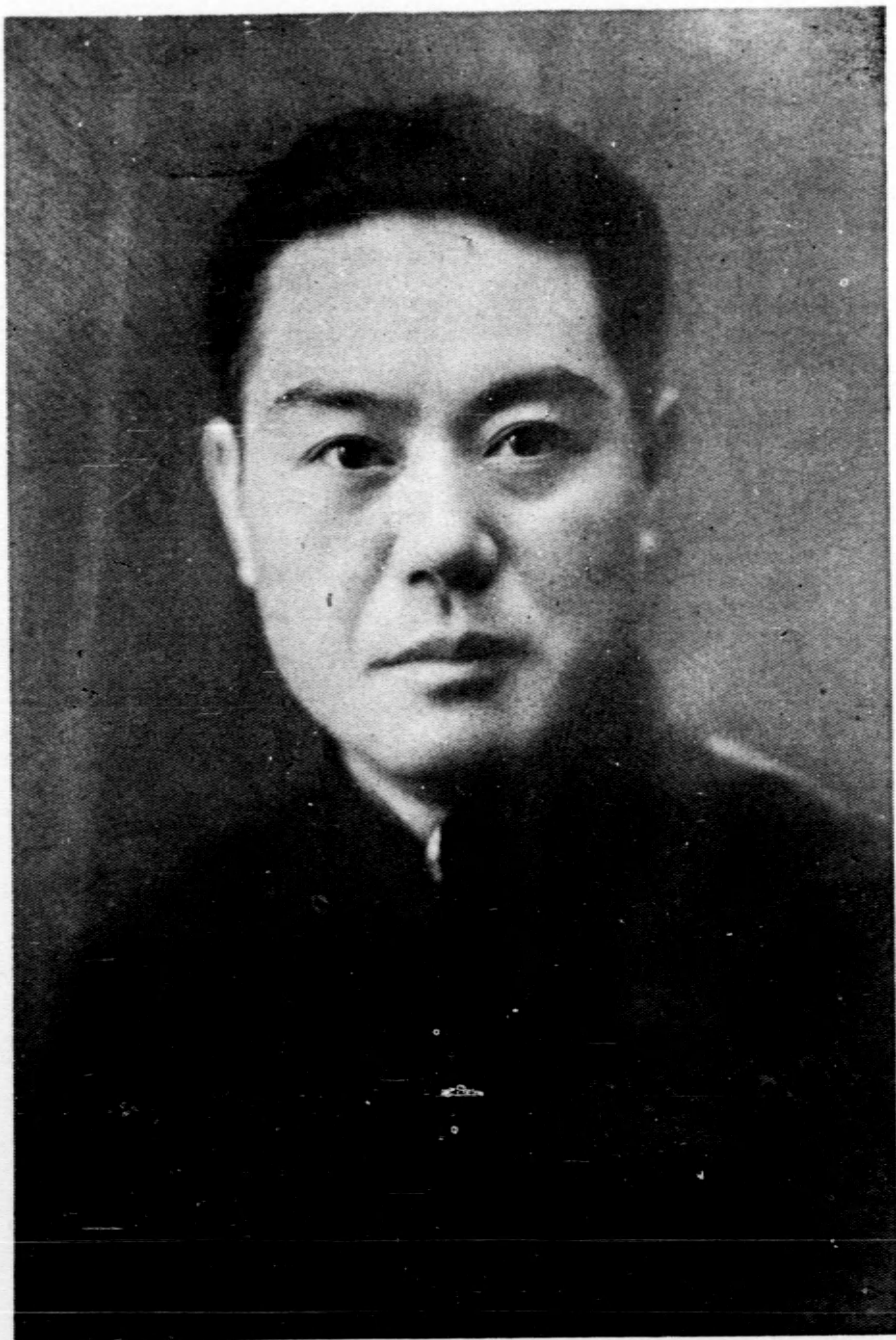


總理遺囑

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。



陳 局 長 肖 像



徐 副 局 長 肖 像

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
各種塔造磚

耀華玻璃

凡稱公室
內及工廠
內均以光
線良好規
成績之優
展耀華玻
璃在遠東
向以光明
勻潔物美
價廉著名

諸君 欲知 詳情 請向 天津 英租 界味 多士 路本 總局 詢問 可也

啓新洋灰公司

塔牌水泥

馬牌洋灰



各支店

漢口 法租界寶華里四號電掛
 南部 上海愛多亞路三十八號電掛
 東部 瀋陽商埠十一緯路電掛
 北平 前門外打磨廠北口

(西灰支)

大冶出品

××
 ××
 交貨迅速

××
 ××
 產量偉大

唐山出品

××
 ××
 製法最新

××
 ××
 牌號最老

批發分所及分銷

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

總事務所

天津法租界海大道電掛 (啓)
 電話南一三〇九，一七四九，三四六二

中國鐵路管理車輛登記制度實施法

蔡殿楣著

目錄

緒言

各路車輛管理制度現狀及改善組織之概論

實行車輛登記制度及先決問題之芻議

一 清還各路車輛

二 分配各路車輛

三 重行油漆各路車輛顏色標記及編列車號及種類

車輛之顏色

車號之編列

棚車敞車及特種車之類別

車輛簡稱之編定

車輛登記制度

組織法

人員之支配

車輛股組織之系統

車輛股之任務及意義

甲 車輛動態

乙 車輛修養之標準

一 車輛之消耗

二 保護車輛及及時之修養

丙 車輛延期

丁 車輛交換

戊 車輛統計

應用表單報告簿冊之名稱及設備品

各種表單簿冊名稱

各種設備用品名稱 附圖

各種表單簿冊填造手續及作用

車輛股辦事程序及處理事務方法

一 車輛行動登記之程序及手續

二 處理車輛延誤之程序及手續

(一) 處理車輛延誤辦法

(二) 延誤車輛處罰辦法

三 交換車輛登記之程序及手續

四 車輛統計之程序及手續

(一) 全路所有各種車輛數目及噸數之統計

(二) 好壞車輛之統計

結論

緒言

鐵路運輸事業，經緯萬端，性質重要，關於文化之灌輸，實業之振發，大而國防民生，胥利賴之。故國家之復興，民族之強盛，鐵路實負其重大之使命。然鐵路運輸最重要之工具，厥唯車輛，亦即鐵路最要之資產，故曰鐵路恃乎運輸，運輸賴乎車輛。車輛之於鐵路運輸，既屬如此切要，故車輛管理，成爲近世研究鐵路學者首先之問題，亦即鐵路學中首要之一科，且車輛運用時間之節省與虛糜，車輛保護修養之合宜與失時，均與鐵路業務上及經濟上之關

係，至深且鉅，蓋車輛管理，即運輸學，運輸學即鐵路學，鐵路學即經濟學也。近世歐美各國，對於車輛管理一科，列為專門，良有以也。我國鐵路，現正在幼稚時代，尙未發達，各種制度，莫不依各路借款國之情形，各謀其政，或亦因循敷衍，抱得過且過之不良積習，或祇着眼於營業之擴充，運輸之競爭，以圖路收之增加，而將鐵路本身應有之良善管理制度，任其紊亂，不遑顧及，是實一大缺憾。按諸列強各國，凡百事業，莫不日臻發達，不論事之巨細，均能有條不紊，推其原因，則計劃之改進，有詳確之統計，治事之敏捷，有科學化之管理耳。吾國各路，歷年受時局之變遷，外侮內亂之影響，所有各種建設，破壞殆遍，而鐵路恃為唯一重要資產之車輛，尤為軍運時切要工具，以此各路車輛之毀壞失踪者，不知凡幾。然以各路無整個之車輛管理及有系統之制度，致各路車輛，各失其主，甲路車輛，失迷於乙路，乙路車輛，遺落於丙路。各路因車輛缺乏，為謀其維持各該路運輸營業起見，互相將他路之車輛，持為已有，致一路之車輛，成爲五光十色，凌亂不堪，而各路車輛之數目，亦漫無稽考，既於調度上失去整個之把握，於管理上復失去其精確之效率，究其極，則各路對於車輛管理方法之未能一致，而缺乏整個完全之車輛管理制度故也。

且車輛行動之查考，空重里程之統計，車輛運行之消耗，及時修養之時期，停留虛糜之稽核，若無科學化之管理方法，則失却確實精詳之根據，復何從知其運轉成績之消長。諺云，『

工欲善其事，必先利其器』，車輛乃鐵路之利器，若以管理無良法，運用無標的，則車輛因修養失時，無形中減少其運用之年限，空重車輛因延誤而虛糜，直接則減低其運輸之能力，在在與鐵路之經濟攸關。尤亟應迅速改善者也。

鄙人服務鐵路，垂十五載，辦理車輛事務，歷有年所，對於車輛管理制度之改善，感爲當務之急圖，潛心研究，未敢稍懈。爰將經驗所得，及參考歐美各國車輛管理制度，按以吾國鐵路現在之情形，編此「中國鐵路管理車輛登記制度實施法」一書，藉供國內路界同仁之商討採納焉，或亦鐵路車輛管理科學化進一步之先鋒乎。

各路車輛管理制度現狀及改善組織之概論

現在我國鐵路沿綫各站發到車輛之安置，每以岔道貨場等，因陋就簡，設備不全，往往發生種種困難，遂致車輛之調度，益形紊亂。而對於車輛到着至發送間之停留時間，裝卸貨物之遲速，各站處理車輛運轉之是否合法，各路聯運過軌及互換車輛換算之如何計算，以無標準之查考，又以各路完善健全之組織，尙付闕如，故車輛無形有形之消耗，無法統計，每年之損失，不知凡幾。雖津浦膠濟平綏等路，已有調度股之設置，而對於全路逐一車輛之運轉成績，尙無法得有詳密之查驗與統一之監督及指揮，僅限於各車站間之零碎處理，及各自登記之辦法而已，致全路車輛，成爲散漫無稽之情形。豈知鐵路以車輛爲命脈，全路車輛運用之

樞紐，非藉有完整健全之統制組織，以促進其運行之效能，減少其無形之消耗，故調度股之設施，成爲鐵路必需之組織。惟以現在鐵路電報與長途電話制度，不能專一，而總局車輛支配法，業已奉 部令實行，當務之急，亟應迅速實行完全充分之車輛登記法，相輔而行，俾車輛之運用及修養，可以使之納於正軌。

實行車輛登記制度先決問題之芻議

現查我國各路客貨車輛種類複雜，名稱各異，車號凌亂，各路間對於互相過軌車輛，前以軍事關係，分散各路，其原來之車輛標幟，業被塗改者有之，種類噸量多被改造者有之，甚至以不堪修理而棄置於沿綫各站者，亦有之。各路間以受此紊亂之結果，大感車輛之缺乏，其完好或施以小修即可應用之車輛，各路爲維持本身運輸計，即將外路車輛，無形中持爲己有，致車輛各失其主。且現在全國各路聯運，早已實行，往往發生例如北寧第七八五三號一車，由津浦過軌北寧，其持有路乃津浦，而車輛本身，實係原來北寧之車，因未清還原有路之關係，津浦已持爲己有，雖經部令規定聯運過軌車輛，於過軌時，應於該車之右上方，油印一△之標記，即作爲該車之主有路係屬津浦，然實際上各路因車號路別記錄之查核，車租之計算及調度返還等處理時，易致錯誤，於管理上，又感困難，無形中增多不少時間及手續，間接減低辦事工作之效率，且於修理上，又以各路車輛建築材料之不同，致各車之配件，或

附屬品短少時，以不同之材料，勉爲配補，強使運行，故車輛損壞之比率日增，其運用之年限，亦因之減少，殊非保護車輛之經濟良法，尤應速予設法改善者也。欲打破全國各路殘缺不全之車輛管理局面，使其歸於科學化整齊化完備化普遍化及統一化，則應由鐵道部從速實行統一完善之車輛管理登記制度，推行各路，誠爲刻不容緩之急務。茲將應首先實行舉辦之重要基本事務，分述如下：

(一)清還各路車輛

因各路車輛之紊亂，既如上述，車號名稱，尤爲凌亂不堪，此於管理車輛登記制度上，誠爲無窮之窒礙。故清理各路車輛一事，乃爲切要之圖，應由鐵道部選派熟練人員主持，並由各路熟悉車輛人員，協同辦理，凡現在各路持爲已有之外路車輛，不分好壞，應一律限期掃數清還各主有路。

(二)分配各路車輛

各路車輛，如經清理後，應按照種類清查完好可以修用之車輛實數，依照各路運輸情形，倘有盈虧不均之時，其有盈虧之路，應由鐵道部主持，公平分配，指定撥給不足之路，或准予另行添購，其分配之標準，應按各路車輛之構造相近者，酌予規定。各路車輛，一經分清規定以後，即永久爲各路之所有，由各路自行整理或油刷，其不堪修理之車輛，則酌取其

零件，以備其他修理之用，其餘可完全銷毀廢棄之，然後將各路路名標記，按照規定，重行編定。

(三)重行油漆各路車輛顏色標記及編列車號及種類

按現在各路所編車號，極不規則，毫無秩序之可言，往往一路之車，實際不過三千輛，而車號有自一號而至一萬數千號者，對於管理車輛人員之熟習上，易於紊亂，亟應予以改正。至各路車輛油漆顏色，種類名稱及簡稱均應規定，車輛標記，尤應有一定之位置，使各路車輛，可一目了然。茲分別擬定如左：

車輛顏色 (係按各路既定顏色加以整理)

京滬	深灰色	黃字
滬杭甬	紅 色	黑 字
津浦	灰 色	白 字
平漢	黑 色	白 字
北寧	棕 色	白 字
膠濟	紅 色	白 字
隴海		

平綏	棕色	黑字
正太	赭色	黃字
湘鄂	黃色	黑字
浙贛	藍色	白字
道清	棕色	黃字
南潯	粉色	黑字
廣九	黃色	藍字
潮山	淡灰色	黑字

車號之編列

各路車號，現均有自一號起者，有自二千號起者，有自萬號起者，甚或一路之車，其車號有小至一號，大至萬號者，毫無次序，重行油漆及標明路別標記後，可由各路均自一號起編列茲擬定如左。

客車 由一號至九百九十九號（守車包括在內）

由一千號至四千九百九十九號為棚車

貨車 由五千號至九千九百九十九號為敞車

由一萬號以上均為特種車

棚車敞車及特種車之類別

一、棚車(Covered Car)包括各噸量之棚車及馬車Pony Car即(牲畜車)

材料車 Store Van

二、敞車 Open Car 包括

高邊車 High Side Car

低邊車 Low Side Car or Ballast Car

猪羊車 Pig Car

平車 Flat Car

泥車 Mud Car

三、特種車 Special 包括

油車 Oil Tank

水車 Water Tank

木料車 Timber Car

炸料車 Powder Van

冷藏車 Refrigerator Car

起重車 Crane Car

工程車 Construction Car

救援車 Wrecking Van

特別平車 Well Wagon

鐵甲車 Armoured

其他特種應用之車輛

車類簡稱之編定

各路客貨車種類，異常複雜，爰將各路常用之各類車輛其輛數較多者，規定一律名稱簡寫，以便各路間對於他路互相過軌車輛，易於調度及查訊。其不常用之車輛，則仍按原來名稱，毋須另定簡號，俾資便利。茲擬定如左：

(1) 客車 (Passenger Car)

車名	英文名	簡稱
花車	Saloon State	S.T.
包車	Private Car	P.C.
公事車	Service Car	S.C.

開支車	Pay Car	Pay C.
頭等客車	First Class Car	F.P.
二等客車	Second Class Car	S.P.
三等客車	Third Class Car	T.P.
四等客車	Fourth Class Car	4th F
頭等睡車	First Class Sleeping Car	F.S.
二等睡車	Second Class Sleeping Car	S.S.
三等睡車	Third Class Sleeping Car	T.S.
頭等飯車	First Class Dinning Car	F.D.
二等飯車	Second Class Dinning Car	S.D.
三等飯車	Third Class Dinning Car	T.D.
廚車	Kitchen Wagon	K.W.
頭二等合造車	1st & 2nd Class Composite Car	F.S.C.
二三等合造車	2nd & 3rd Class Composite Car	S.T.C.
頭等 膳睡 合造車	1st Class Dinning Sleeping Car	F.D.S

行李車	Baggage Car	B.C.
郵務車	Post Car	P.O.
包件車	Parcel Car	P.C.C.
車守車	Guard Van or Brake Van	B.V.
頭三等 車合造車	First & Third Class Composite and Guard Van	F.T.G.
守車 二三等 車合造車	Second & Third Class Composite & Guard Van	S.T.G.
三等行 李郵務 合造車	3rd. Class Baggage & Post Composite Car	T.B.P.
守車 行李 合造車	Guard and Baggage Composite Car	G.B.
行李 郵務 合造車	Baggage and Post Car	B.P.O.
郵務行 李車守 合造車	Post, Baggage and Guard Van	P.B.G.
行李 包件 合造車	Baggage & Parcel Car	B.P.C.
暖氣車	Heater Van	H.V.
車守行李 及暖氣 合造車	Guard, Baggage Heater Van	G.B.H.
電機車	Dynamo Car	D.N.

(11)貨車(Goods Wagon)

十噸棚車	10-ton Covered	10T.C.
十五噸棚車	15-ton Covered	15T.C.
二十噸棚車	20-ton Covered	20T.C.
三十噸棚車	30-ton Covered	30T.C.
四十噸棚車	40-ton Covered	40T.C.
十噸馬車	10-ton Pony Car	10P.Y.
十五噸馬車	15-ton Pony Car	15P.Y.
二十噸馬車	20-ton Pony Car	20P.Y.
三十噸馬車	30-ton Pony Car	30P.Y.
二十噸材料車	20-ton Store Van	20S.V.
三十噸材料車	30-ton Store Van	30S.V.
十噸高邊敞車	10-ton High Side	10H.S.
十二噸高邊敞車	12-ton High Side	12H.S.
十五噸高邊敞車	15-ton High Side	15H.S.

二十噸高邊敞車	20-ton High Side	20H.S.
二十五噸高邊敞車	25-ton High Side	25H.S.
三十噸高邊敞車	30-ton High Side	30H.S.
四十噸高邊敞車	40-ton High Side	40H.S.
十五噸低邊車	15-ton Low Side	15L.S.
二十噸低邊車	20-ton Low Side	20L.S.
二十四噸低邊車	24-ton Low Side	24L.S.
三十噸低邊車	30-ton Low Side	30L.S.
十噸猪羊車	10-ton Pig Car	10P.G.
二十噸猪羊車	20-ton Pig Car	20P.G.
三十噸猪羊車	30-ton Pig Car	30P.G.
十五噸平車	15-ton Flat Car	15T.F.
二十噸平車	20-ton Flat Car	20T.F.
三十噸平車	30-ton Flat Car	30T.F.
十噸泥車	10-ton mud Car	10T.M.

三十噸油車	30-ton Oil Tank	30O.T.
十噸水櫃車	10-ton Water Tank	10W.T.
二十噸水櫃車	20-ton Water Tank	20W.T.
三十噸水櫃車	30-ton Water Tank	30W.T.
三十噸木材車	30-ton Timber Car	30T.B.C.
五噸炸料車	5-ton Powder Van	5P.V.
十噸炸料車	10-to Powder Van	10P.V.
二十二噸冷藏車	22-ton Refrigerator Car	22R.C.
起重車	Crane Car	C.C.
工程車	Construction Car	C.S.T.
救援車	Wrecking Van	W.V.
特別平車	Well Wagon	W.G.
鐵甲車	Armoured Car	A.M.

上述各端，一經核定，應速舉辦，俟舉辦完畢，即由鐵道部通令各路，依限期成立車輛登記制度之組織，而實行科學化之管理，使全國各路車輛管理，成爲整齊統一之制度。

車輛登記制度

組織法

各路車輛登記事務之組織，應設置於各路車務處運輸課（或稱運轉課）之下，與調度股（Train Control Office）（或稱所）分工合作，隨時聯絡辦事，定名為車輛股，或稱車輛登記股（Car Control Section or Car Recording Section），與美國鐵路會計處設立車輛會計室（Car Accountants Office）之性質略同，惟範圍較小。故調度股與車輛股，即成為運輸課之幹部，所有一切事務，受運輸課長之指揮及監督，調度股之設置，我國已有數路成立，然管理全路車輛總賬之車輛股，則除北寧路略具雛型外，其他尚無此項組織。茲將組織之系統，及人員之分配，擬列如下：

人員之支配（應以各路事務之繁簡酌為增減）

主任	一人
副主任	一人
文牘員	一人
收發員	一人
核收車輛行動報單員	一人

分類員

一人

分號員

三人

登記員

八人

稽核延期員

三人

交換車輛核算員

三人

客貨車輛統計員

二人

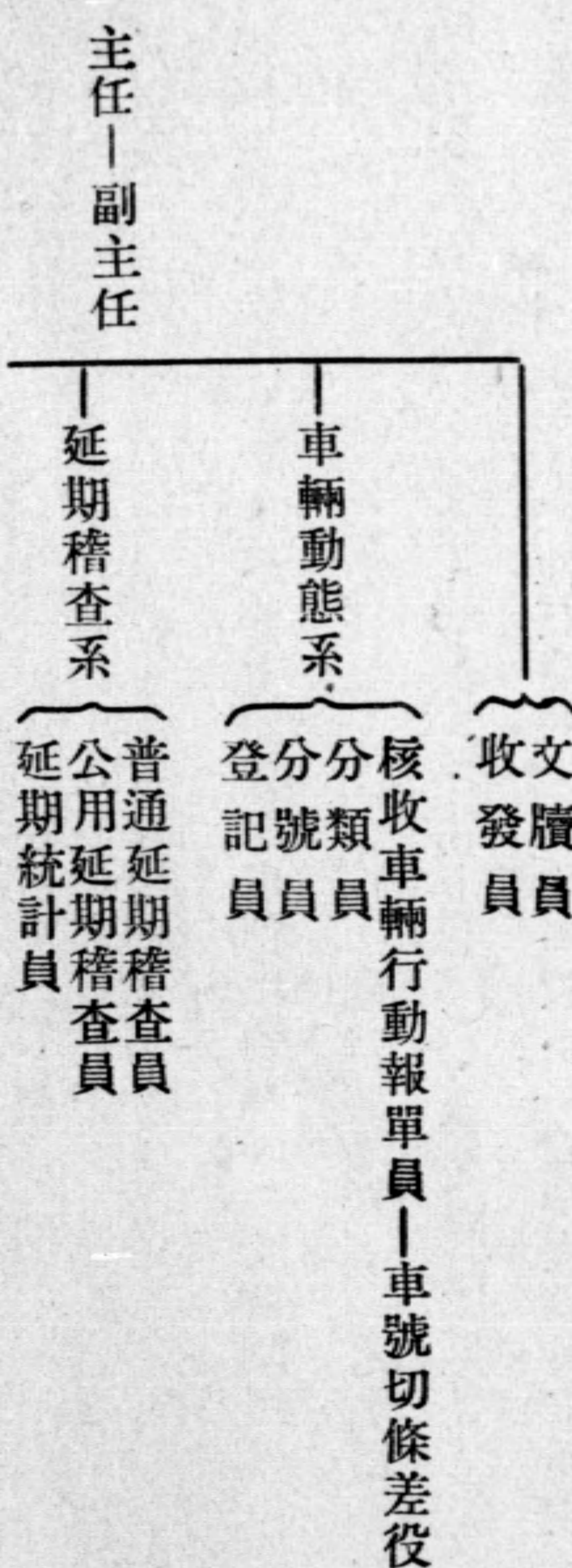
切車號條差役

一人

雜差

一人

車輛股 (Car Control Section) (或稱車輛登記股) 組織之系統



文牘員
收發員

車輛動態系

核收車輛行動報單員—車號切條差役
分類員
分號員
登記員

主任—副主任

延期稽查系

普通延期稽查員
公用延期稽查員
延期統計員

車輛股之任務及意義

甲 車輛動態 Movement of Cars

(一) 全路客貨列車所掛各種車輛之動態，凡列車在沿途各站有無掛摘車輛情形，出發及到着之鐘點，車輛滯留之時刻，均應隨時予以登記，以備查核，俾如何使之減少其延誤，而增加車輛運用之效率。

(二) 車輛由甲站到着乙站，或由外路交付本路聯站後，又由乙站或聯站掛往丙站，其行動經過之順序，時間之銜接，是否符合，均須逐車查核記載，以免車輛之失迷。

(三) 其最後行動，車輛，自甲站掛出，開抵某站，因損壞必須修理，或轉載他車，或因故不能繼續其行程時，應如何使之從速恢復，以免延誤。

(四) 各項車輛在全線動態之記載，及某車在某站之查詢，各種車輛空重經行之里程，如何統計，俾各車本身之消耗程度，應如何設法調換修養。

— 交換車輛系

交換車輛核算員
聯運車輛核算員
過軌車輛統計員

— 車輛統計系

完好車輛統計員
修理及損壞車輛統計員

以上各項，均應隨時稽考及監督處理之。

乙 車輛修養之標準 *Standardization of Car Protection And Repairing*

(一) 車輛乃鐵路持爲營業之工具，亦即鐵路最大部份之資金。若保護修養之不善，運用監督之無方。致車輛消耗於無形，間接即消耗鐵路之資金，故鐵路對於車輛，應求良善正軌之管理及修養。

(一) 車輛之消耗，各種車輛有一定運用之年限，故每日運行之消耗，間接則消耗鐵路之資金，而折舊之成本，亦與日以俱增，職司管理車輛人員，應極力設法減少其消耗，免去其虛糜，使每一車輛，無一秒鐘之閑置，充分利用其車輛本身之能力，俾減少鐵路資金之損失。

(二) 保護車輛並及時之修養。我國各路枕木軌道及岔道因設備之不同，其車輛運行空重里程之能力亦互異，然現在各路對於各種車輛運行里程之標準，均無詳確之統計，致車輛實際已超過其修養之時期，而仍使之以行駛，非至損壞程度甚高不能行駛時，始加修理。要知車輛之保護，猶之人生之飲食，一日三餐，規定時間，非至其飢餓將斃不能支持時，始進飲食，則雖或能救暫時之生存，而體氣已虧損無力，或一弱質不健全之人矣。車輛亦然，故宜有一定之修養程度，近各路雖有定爲十八個月全部修理一次者，有定爲二年或三年總修理一次者，此均因缺乏正確各個之統計，而爲暫時無標的之辦法。如某號車輛尙完好能用，然因

總修理之故，亦須經過檢查等手續，消耗其有用運輸之時間，增多無謂之工作，故車輛之修養，須視其消耗之程度為根據，其消耗之程度，則須視其各個車輛之經行里程多寡為標準。雖各路車輛構造及路軌不同，然最高限度平均計之，茲可規定如下：

客車 平均經行不分空重不得超過十萬英里

貨車 平均經行不分空重不得超過五萬英里

車輛運行里程超過標準限度時，應即送入車廠修養，施以全部之檢查，精密之修理，使之恢復其運行之能力，延長其本身之壽命，減少其折舊之成本。

丙 車輛延期 Detention of Cars

車輛運用之經濟，在乎運轉之迅速，各路職司行車人員，均應深明此意，隨時注意其調度之經濟迅捷，督促裝卸工作之迅速無誤，所以促進車輛之功用，使之得充分之效能，而勿使其虛糜停留各站。故各站運用車輛之是否得當，及延期之原因，各種延誤統計之編造，及如何使車輛消耗空用逐漸減少，皆須隨時查考並監督促進之。

丁 車輛交換 Interchange of Cars

各路因聯運之關係，或以軍事之運輸，租借之協定，過軌車輛之互換，及抵噸交換等，致他路車輛，流入本路，或本路車輛，駛往他路時，其交付及返還日期時刻噸數之如何登記，本

路在他路他路在本路之車輛，如何使之返還，各路過軌車數，如何查核其盈虧之數量。各路間互付車租之核算，均應有詳密精細之登記及統計，以備查核，使全路車輛，無盈虧不勻之弊，而免運輸調度困難之虞。

戊 車輛統計 *Statistics of Cars*

運輸業務之盛衰，繫乎車輛之運用是否得當，故車輛實際之效能，應以何者為單位計算，至關重要。全路車輛，其在路完好者，佔百分之幾，修理者佔百分之幾，商運車輛軍運車輛各佔百分之幾，每日車輛運行工作，平均每輛若干，而修理時間，平均消耗若干，各種車輛之增減，車種車號噸量之整理變更等等，均應編造月計年計統計表冊，用以鑑往知來，樹之標的，以作改善而資進展之準繩。且車輛係鐵路之重要資產，其每一車輛之起用年月，及修養之時期，每年折舊之消耗，均應考覈精詳，以重路產。

應用表單報告簿冊之名稱及設備用品

實行車輛切條登記制度，其登記方法，辦事程序及手續，應先將車輛股應用表單簿冊名稱，及設備品等作用，詳細說明。

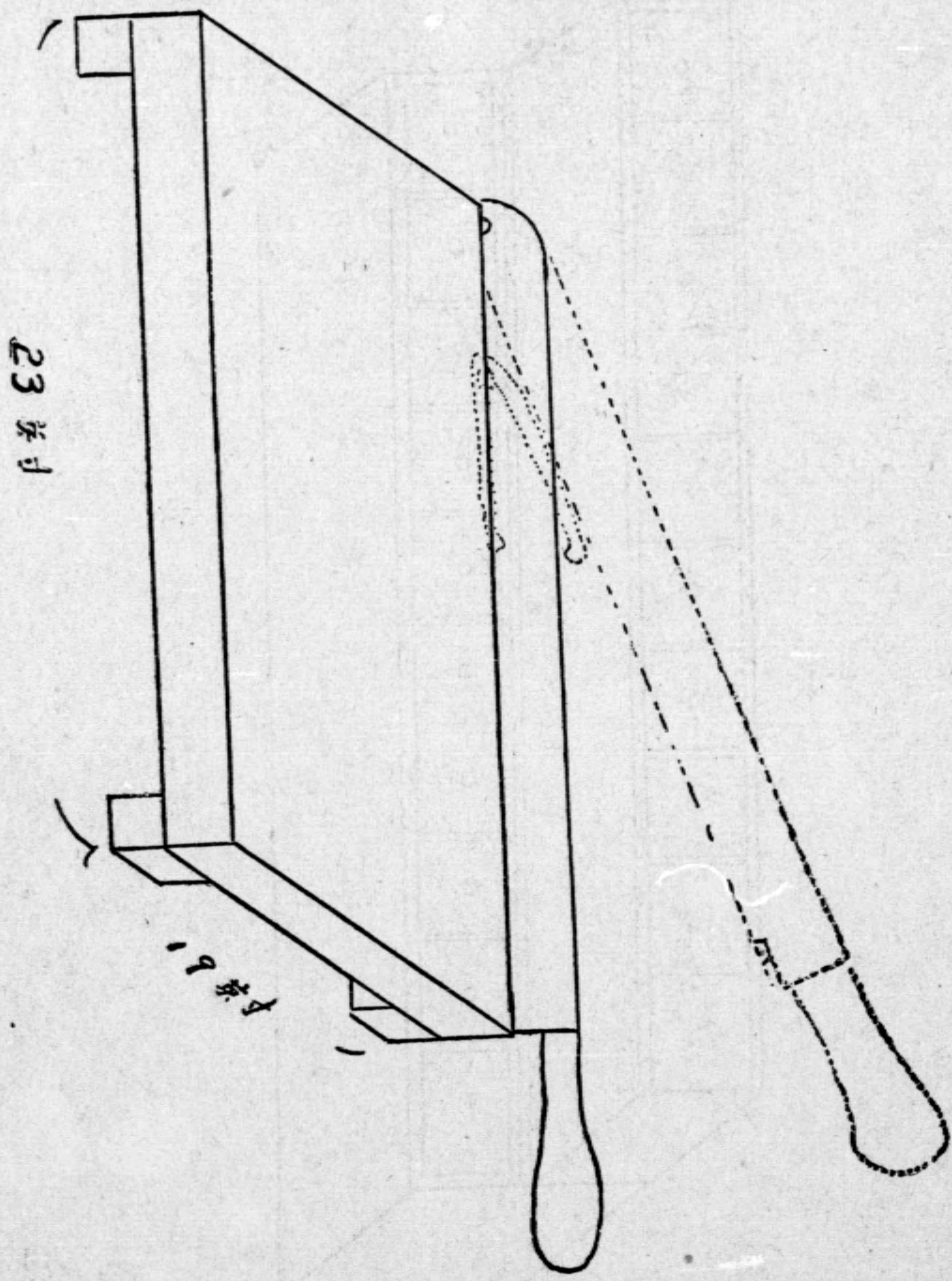
各種表單簿冊名稱

1 列車由站起程日報單

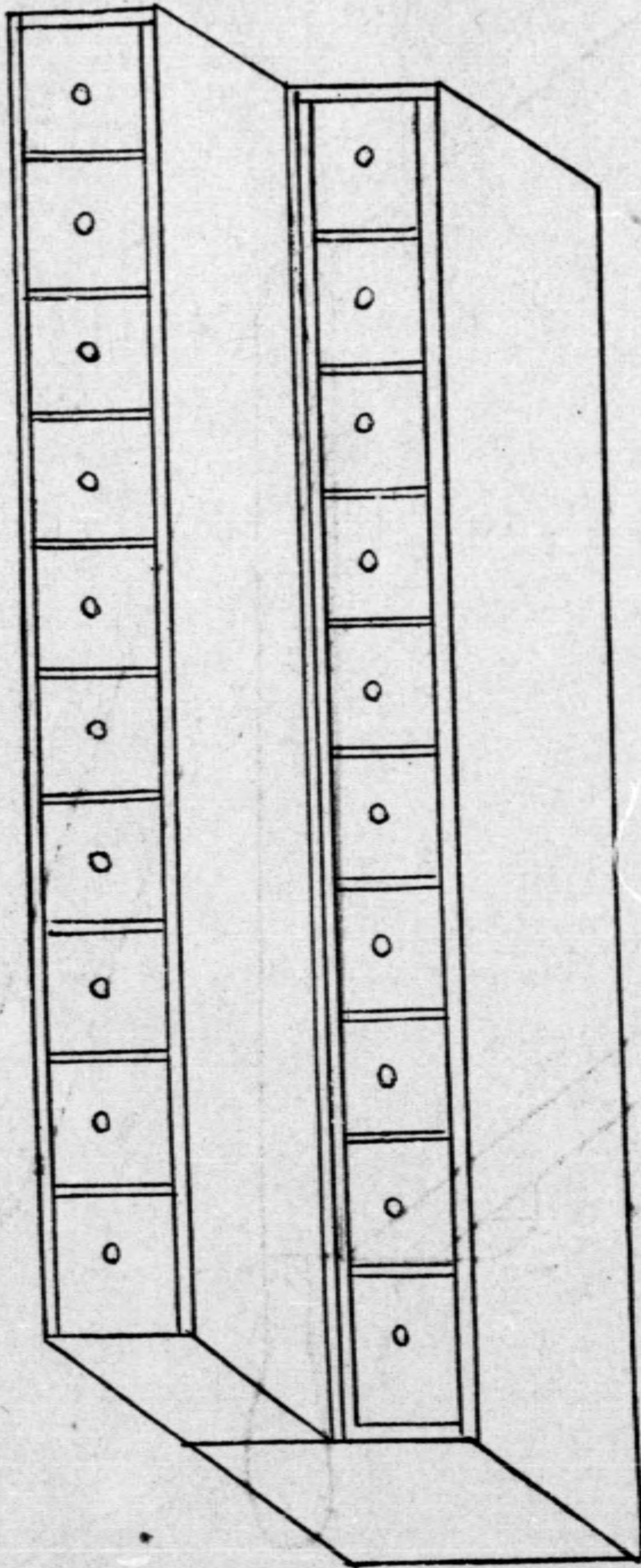
- 2 車輛行動報單
- 3 車輛行動記載簿
- 4 交換車輛日報
- 5 交換車輛更正單
- 6 聯運車輛交付通知書（部定式）
- 7 進廠車輛報單
- 8 出廠車輛報單
- 9 查詢車輛表
- 10 延車日報單
- 11 車輛損壞及燒軸報告表
- 12 車輛損壞及燒軸修竣報告表
- 13 貨物轉車報告表
- 14 貨車掛出日報單（部定式）
- 15 貨車掛出月報單
- 16 本路現存客車輛數報告表

- 17 本路現存貨車輛數報告表
 - 18 清查車輛報告表
 - 19 他路過軌本路聯運車輛登記簿
 - 20 本路過軌他路聯運車輛登記簿
 - 21 車輛交換登記卡片
 - 22 本外路車輛種類噸位車號總登記簿
 - 23 客車經行里程統計月報表
 - 24 貨車經行里程統計月報表
 - 25 車輛應行修理報告表
- 各種設備用品名稱（以各路事務之繁簡酌為設置）
- 一、切報單車號條刀三把（附圖）
 - 二、分類屨四十個（附圖）
 - 三、分號牌二架（附圖）
 - 四、分號釘一千個（附圖）
 - 五、交換車輛登記棹（附圖）

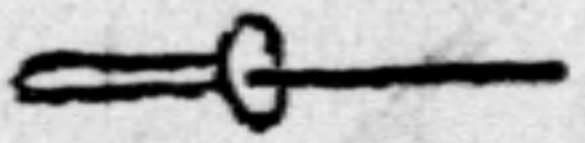
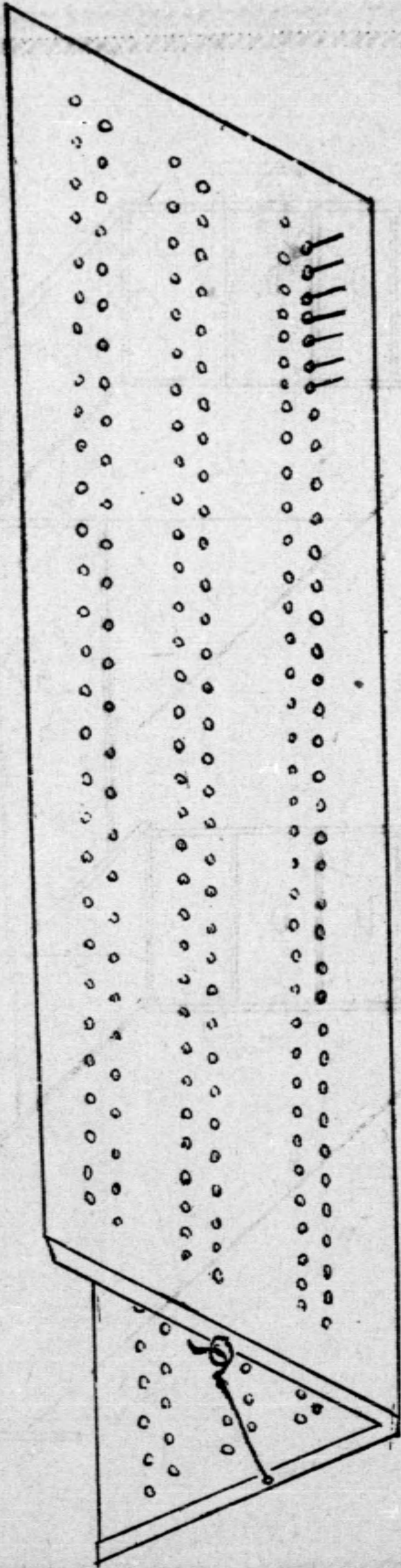
切報單車號條刀



車輛分類圖

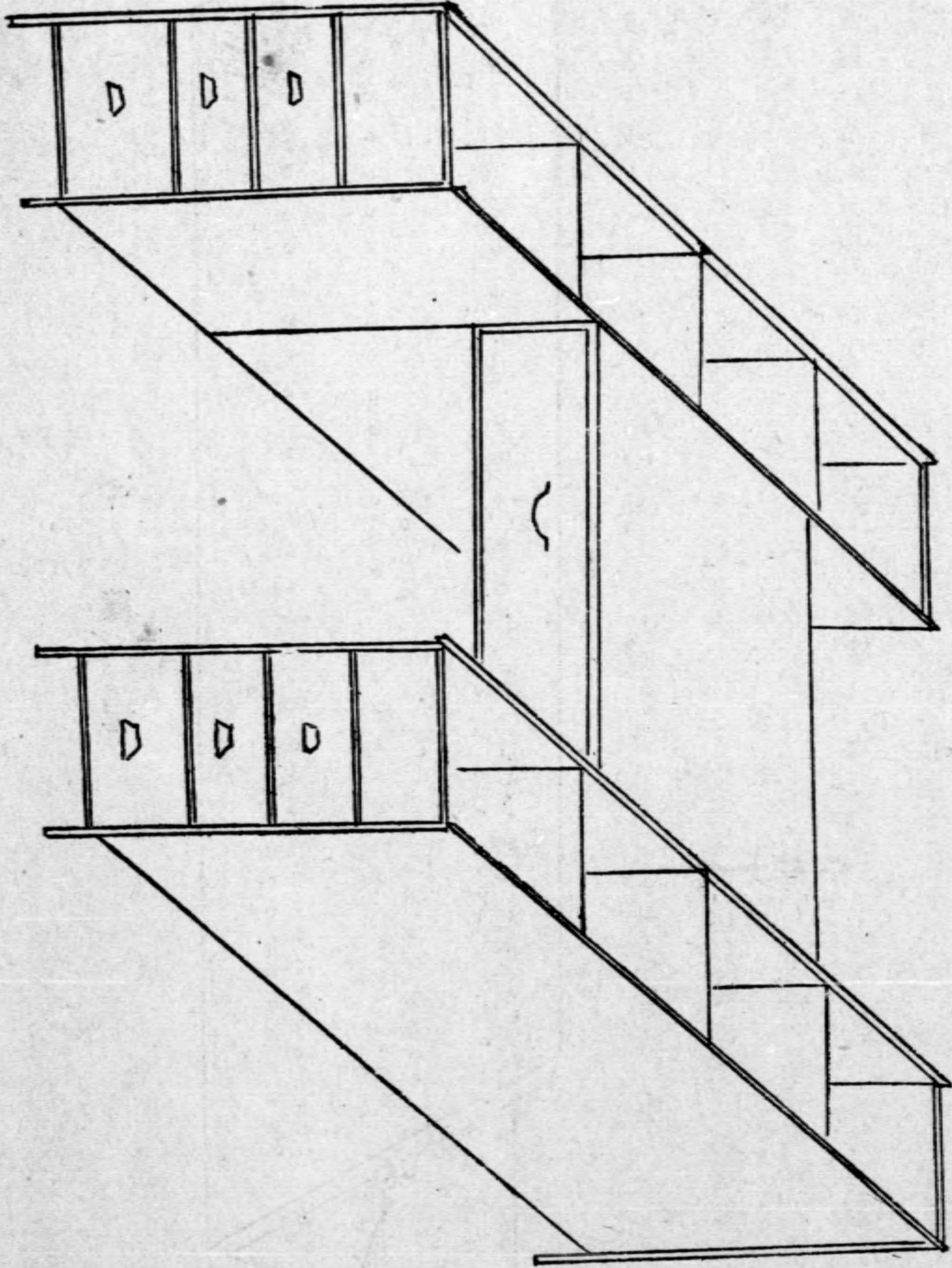


分號牌



分號釘

交換車輛登記棹



各種表單簿冊填造手續及作用

1 列車由站起程日報單

此項日報，應由調度股將逐日全線各段或各站間開行之各種客貨列車，分別上行下行列車次數，機車號數，發到站名，客貨列車類別，車守姓名，及其駐在站，附掛車數各項，填列詳明，每日送由車輛股，作為核收車輛行動報單之根據。

2 車輛行動報單

此項報單，由各列車車守按照填造報單應守規則，用複寫紙填寫正副二張，每格均不能用簡寫，或用符號，到達終點站後，即交由該站站長，該站站長核對其到着車輛數目號數等項後，應即於最先列車寄送總局車輛股。

此項報單，分正副二張，其形式在大體上，與美國現行之貨車車輪報單 *Freight Train Wheel Report* 相似，唯所分之項別及內容細目，略有不同，因本編所述，可與客貨列車並用也。唯正副兩張為相連式，正張為長方形，為車輛股核對及存底用，副張為狹長形，以備車輛股分切成條，以便分類登記之用，小張之每橫格之左邊，打成小孔，其行列之札孔及距離，尤須一律，以便切條分號之用。此種報單用紙，須堅強而耐於各種整理，其行列橫格尺寸之距離，亦須一律。

此項報單正張左上方，印就列車次數日期機車號碼起點終點站名到點車守姓名及駐在站名，右上方印就列車車守應注意規則十一條，又左上方駐在站以下，印有守車及郵務車，以示與普通車區別。左右上方之下，正張分二十三行，第一行掛車次序，車守應注意按照全列列車所掛車輛，除守車及郵政車外，自靠近機車所掛之第一輛車起，挨次填報，不得紊亂；第二至第四，車輛之路別種類及噸量車號；第五至第七，為車輛掛上之日期車次鐘點掛站站名；第八至第十，為車輛摘下之站名日期及車次鐘點；第十一至十二，為空重公里（即車輛空行或重行之實在公里）；第十三為裝載貨物名稱；第十四至十六為車輛重量（Car Weight）內分皮重（Tare）實重（Net）噸數，重量共計（Gross）；第十七至十八為容積里程，（此項車守可不填造，留備總局車輛股作為統計之用）；第十九為貨票號數；第二十至二十一，為車輛之起點及到達點，（此項起點，係指該車之始發點，及最後達到站而言，例如第一二五八號車始發站係南京，最後達到站係蘇州，而掛在由南京至無錫之區間車上，則第八九十各行內，係填南京至無錫，而第二十至二十一兩行內，應填南京至蘇州，該車如由無錫再掛錫滬區間列車，至蘇州時，則另由錫滬區間列車車守填報矣。）副張上方及第一行至十三行，均與正張相同。

3 車輛行動記載簿 (Record Book of Car Movements)

此項記載簿，爲全路車輛逐日動態之總帳簿，其編列目錄法，亦使易於檢查，不致因檢查一車，而翻遍全簿。每頁正反面，各備登五個車號，全頁共計十車，按照車輛行動報單條，逐條登記。每一車號下，分掛車日期，車次及時刻，掛車站名，摘車站名，及摘車日期時刻，空重公里，摘車以後至掛車止。在站延誤時間各欄下，係總計欄，至每月月終時，登記員應將各該車空重經行里程之總數，及在站滯留之總時間填入，以備統計之用。最下格係在外路停留時間，內分路別日數延噸日各項，用以計算該車在外路時間之統計。

4 交換車輛日報單(Daily Car Interchange Report)

此項報單，與美國鐵路之交換車輛日報單名稱及用法相同，應由各路聯站站長或管理交換車輛人員填造，凡車輛由他路駛入本路，或由本路入他路時填用之。

此項報單應用粉紅色堅固耐用之紙，寬狹二張，以四寬張二窄張爲一組。報單上方，印就由何路交何路，經何聯站。右上方爲聯站站名戳記處，下分十六行，第一行係順次車數；第二行爲何路車輛；第三行爲車輛號數；第四第五行爲車號，分空重兩行，如係空車，即將車號填入空車行內，重車填入重車行內；第六行爲交付日期；第七行爲交付時刻；第八行爲聯站站名；第九行爲收車路路名；第十行爲貨品，（以上十行，寬窄二張，均係相同）；第十一行爲備考，如係聯運（聯）或軍運（軍）等，均須簡明填入；第十二行爲起站；第十三行爲到

達站，（此項起到站，均係指某車由某路某站掛來，至某路某站之意，與車輛行動報單內第二十二及二十一行之意義相同）；第十四行至十六行，係供鐵道部清算股清算之用。下方印就交車站之簽字處，及收車路名，收車站長證明收到之簽字處。

此項報單，應同時填造五寬張二窄張。填造完竣時，在兩聯運路當事人，或交收兩路聯站站長簽字以前，單中所列報每一車輛之號數名稱及其他各項，應先查確證明後，向下開各方報告，然後一寬張寄鐵道部聯運處清算股，二寬張存在收交兩路聯站備考，收車及交車路總局車輛股，各寄送寬窄各一張，窄張以備切條登記之用，寬張以備存底。

5 交換車輛更正單 (Correction of Car Interchange Report)

此項報單，為改正交換車輛日報單上錯誤而設。其填造之份數，應填五份，寄與收交兩路及清算股各一份，兩路聯站各留一份存根，其改正之各項，與交換車輛日報單，均係相同。

6 聯運車輛交付通知書(部定式)

此項通知書，與交換車輛日報單，性質略同，惟交換車輛日報單，係將各種車輛，不論聯運，軍運及交換，完全填入，而此項通知書，則係專指聯運負責而言，且無窄條可資分切登記，故表面雖同，而性質用途，則有別也，故可同時並用。其格式等項，亦大略相同，不過多篷布張數號數及繩索條數，號數，二欄而已。

7 進廠車輛報單 (Station Report of Car into Works and Others)

此項報單，應用淡黃色堅固耐用之紙，右上方印就車輛交由鐵工廠，修理廠，機車房，材料廠，工程處，存車廠及其他鐵路附屬機關等名稱，如車輛係交修理廠修理者，則應將其他機關名稱，用筆劃去，祇留修理廠一項，如係交工程處，則留工程處一項，將其他各項劃去，以便易于查考。下分車輛路別車號空重種類噸量移交日期及鐘點移交車站站名接受廠名備考等九項，其備考欄內，則每行應書「修理」二字，橫格之左端，應扎一小孔，以便分類之用，下端係轉交站長及收車廠主管人員簽字之處。

凡車站遇有鐵路其他各部份因公應用車輛，或車輛須入廠修理時，車站站長，或管理車輛人員，應將該項車輛，填造進廠車輛日報單四份，送由收車廠主管人員簽字，證明無訛後，以二份寄總局車輛股，一份交收車廠，一份留站存查。

此項報單，為稽核因公務運輸之車輛延期而設，如車輛因損壞進修理廠修理，其修理之是否迅速，車輛失去運轉時效之統計，或因材料廠因公運輸材料，其裝卸之有無延遲，俾免車輛因公而致虛糜，其目的在使車輛不論其供營業，或供公用，均應減少其延期，增加其運用之功效也。

8 出廠車輛報單 (Station Report of Cars Out of Works and Others)

此項報單，應用深黃色紙，其他與進廠車輛報單相同，其填造方法亦同，唯手續略異。車輛于修竣出廠，或裝卸完畢，交還車站時，應由各用車部份，填造四份，（各部份于接收車輛時，向車站索取此項出廠報單），送由車站站長證明所還車輛，車號及時日等項符合時，由交收雙方主管簽字後，以三份交由車站，車站即以二份轉寄車輛股，一份留站，一份由交車部份留為存考。

9 查詢車輛表

此項查詢表，專為車輛股登記員發現車輛行動經過不銜接時，分別致車輛發到站站長，查詢某車究係到着該站後，復又于某日某時某次車掛走，或某車係由某站某時掛至該站，詳細查復。如查明屬實，再與某次列車報單核對，如證明係車守漏報時，應酌與處罰。再如發現車輛滯留某站超過二日以上之規定時，亦用此項查詢表，寄由站長查復理由。

10 延車日報單(Daily Car Detention and Demerage Report)

此項報單，為稽查各站車輛調車及裝卸之遲速，以免車輛受有不經濟之停滯時間而設，凡車輛，路別，號數，種類，及噸量，到站時日，何時調車，何時交車，係裝貨或卸貨，裝或卸完畢之時刻，共計延誤之時間，超過規定六工作小時之時間，應將延期費數目，車站收到延期費收據號碼，其他延誤時間總計，至掛出時止，延誤時間，及其各種延誤理由，天氣陰晴

等各項，均應由車站詳細填報。

延車日報單，于填造完竣時，寄送車輛股以前，站長應詳細核對，簽字證明之。

11 車輛損壞及燒軸報告表

此項報告表，係由站長填報，凡車輛行至中途，發現某車損壞，或車軸燃熱，不能前進時，車守應將該車于最近車站摘下，交由該站長通知驗車匠，即時修理，如損壞程度較重，不能立時修復時，應將該車留站，一面由該站長電知機務段，派人前往修理，該列車仍繼續前進，一面即填造此項報單四份，二份送機務段，機務段將一份送機務處，一份送車輛股備查。此項報單，分車次，車輛，路別，車號，種類及噸量，原起運站，原到達站，貨品，摘下地點，日期鐘點，原因損壞或燒軸，記事各欄。

12 車輛損壞及燒軸修竣報告表

此項報告表，為車輛既因損壞或燒軸，摘下交由機務段修理後，其修完日期及時刻，并于何時掛出，在站共計停留時間等項，應詳細填入。此項報單，其填造份數及寄送處所，均與前項報告相同，惟此項報告，應由機務段長填造，站長會同簽字證明。

13 貨物轉車報單 (Report of Car Contents transferred)

凡車輛因損壞或燒軸，不能前進，在中途站摘下修理，或以車輛查出過載，及因其他發生事

故，致原車不能繼續前進時，應將所裝貨物，轉裝他車，以便即速運抵到達站，而免商人之損失，俾維持鐵路之信譽及責任。

車站發現上項情形時，一面預備同噸車輛，以便倒裝，一面應將其原車及另裝車之路別，車號，種類，噸數，貨品，原起運站，到達站名等，填具此項報單二份，以一份送由車輛股查核，一份存站，至轉車理由，應于備考欄內註明。

14 貨車掛出日報單（原部定式）

(Daily Return of Good Wagons Despatched from Station)

此項報單，原係由鐵道部訂定，已令各路實行，其對於各種車輛延誤之統計，甚為詳盡，故一切之延誤統計，即可以此種報單規納之。其格式及填造手續，各路已經熟用，故無須再為說明。

15 貨車掛出月報單 (Monthly Report of Goods Wagons Despatched)

此項月報單，係將各段各站之一個月內，每日各站延誤總數，彙列編造，並于每月呈報鐵道部之用。所列各行，均與日報單相同，唯增平均延車之延噸時一欄，以便將每一車之延噸時，平均算出，俾各站延誤情形及成績，可以一目了然。其填造手續，亦與日報單不同，蓋日報單係由各站填造，月報單係由車輛股將各站逐日之延誤之時間，累計填入後，再行將車數

平均其延頓時算出，一併填報鐵道部，以資考核。

16 本路現存客車輛數報告表(Report of Passenger Cars on.....Railway)

17 本路現存貨車輛數報告表(Report of Goods Wagons on.....Railway)

此兩種報告，係將全路車輛，分別本路外路路名，詳細種類，車輛數目，由車輛股製成總表，俾對於全綫現存各種車輛數目，一覽無遺，用作調度支配之參攷。

18 清查車輛報告表

此項報告，係為全路車輛總清查之用，凡鐵路經過軍運，或因其他事故，致車輛紊亂時，或以路綫因故中斷，全路車輛情況，發生隔閡時，事後應舉行全綫車輛總清查一次。平常每年舉行一次，其舉行方法，預定某年某月某日正午十二時正，為舉行清查時刻，事先應通知全綫各段站，及列車長車守等，或其他存車用車之處，並附發此項報告表，以備屆時清查填報。其各聯站或其他平日存車或用車較繁之站，由車輛股屆時派員監同清查，其清查時掛在列車上之各種車輛，屆時由車守填報，各站各廠等車輛，屆時由站長及副站長等，會同各廠之主管人員督查填報。

此項報告表填造時，應將各車路別，種類，車號，現停地點，某站或某廠，及掛在某次列車，或某次列車適停在某站，作何使用，或修理或商用或公用或軍用，車輛狀況，應註明A. B.

C. D. 等符號，(A)代表完好，(B)代表小修，(C)代表大修，(D)代表不堪修理等，簡明填入。其各欄及各橫格內，不得用同上等簡號。報單左方，每橫格應扎成小孔，以備車輛股分切登記之用。其他各項填造手續，報單下方印有簡章，填畢，應由各主管人員核對無訛後，簽字證明，以二份送車輛股，一份留底。

19 他路過軌本路聯運車輛登記簿

此項登記簿，專為登記各聯站由他路過軌至本路聯運車輛，及核算其滯留本路時間。以便核算，其本路應付之車租及延期費，其計算費率及期限，均應按照部頒「國內聯運規章」辦理，按月由車輛股核算。

此項登記簿，應以本路沿綫與某幾路聯軌，即分用若干冊，每冊以一路為單位。其登記方法，應根據各聯站所報聯運車輛交付通知書之手續登入，但以聯運車輛有過軌二路以上之時，故同時應根據聯運過軌貨車路程單，並根據路程單所填轉往別路，及經過里程，交付時日，一併登記，俾便查核以資計算。

20 本路過軌他路聯運車輛登記簿

此項登記簿，專為登記本路車輛在各聯站由本路過軌他路之聯運車輛而設，其核算車租，及延期費辦法，均與前項登記簿相同。

此項登記簿應用冊數，與前項登記簿相同，唯車輛由本路過軌外路後，又轉入甲路時，又由甲路轉入乙路時，其轉交日時，亦應詳細登記，以便分算在甲乙兩路應攤之車租及延期費。以上兩種登記簿算出之車租，每月應與鐵道部清算所之各路分攤車租延期費清單核對，如有錯誤時，應即聲明更正。

21 車輛交換登記片

此項登記片，應用堅厚之紙，分紅白兩種，紅色代表外路車，白色代表本路車，兩面均印就交付，返還，日期時刻，及在本路或外路時間，應付車租及延期費數目，並車輛用途等欄，片上右上角印有車號車類，以便檢取登記。

此項登記片，應根據交換車輛日報單填造，不論聯運車輛及其他各種車輛，均可由此片檢查。

22 本外路車輛種類噸位車號總登記簿

此項總登記簿，係專登本外各路所有各種車輛及車號種類噸量等項，如車輛數目過多時，應分別路名，及客貨車種類，各列一冊。如本外各路車輛，有變更車號或改造及撤廢時，應逐一隨時註明，每一號車，應留空五格，以便填註變更情形，為校正各種誤報車輛種類車號之總根據。

23 客車經行里程統計月報

此項里程統計月報，應于每月次日以後，根據各登記簿，將各該車在路實在經行里程，分別空重，依式填造，其延客座里程，並應一併計算填造，俾每月各車之經行重空里程，可以一目了然。

24 貨車經行里程統計月報

此項月報，與上項月報，性質及填造手續，完全相同。

25 車輛應行修養報告

此項報告，應將各種車輛，凡運行超過規定限制里數，或修理時期時，應以修養或整理，俾資調節，以延長其運用之時期。

此項報告，應隨時根據車輛登記簿，及客貨車輛經行里程統計月報填造，同時須填造三份，一份留底，一份送機務處，或修車廠，一份呈局備案。

車輛股辦事程序及處理事務方法

車輛股由主任副主任，督同全股人員，辦理全股一切事宜。

一、車輛行動登記之程序及手續

車輛股每日接到各站寄來之車輛行動報單，交換車輛日報單，進出廠車輛報單以後，應分別

由核收員，及交換車輛核算員，客貨車輛統計員等，先行核對本日各報單，是否收齊，及各
種報告之填報，是否合法，然後即將留底正張留下，將副張交由切條差役，切成每一車號爲
一窄條（如上列各項報單，有未照按定日期寄到時，應即速催報，如過連催三次，仍未寄報
，即應酌予處罰。若某種報單，寄遞遲到，或因補報，致與日期不同時，核對員應用紅色鉛
筆在該報單上，作一記號，俾車輛行動不接之處，報單來到，可一望而知）此種窄條，即交
由分類員。按照路別種類，詳悉分清，放于分類屜內。分類屜必須按照合于各路之需要而置
備之，每一單或每一類之車輛，則佔一屜（例如平漢客車，平綏客車，膠濟貨車，北寧貨車
等，分別分入規定之分類屜內）。分類員于分類時，並應隨時注意其路別車種車號等，如有
錯誤應用藍色鉛筆改正之。

車號條已經將類別分清，此種純條，即由分號員按照各員所分配應分之某路或某種車，在分
類屜內取出，整理其車號，分號員須使之以左手執條，右手整理。

第一步 先將某路之萬號之車，順序由左而右（例如一萬號者，掛最左釘，二萬號者，掛
第二釘），挨次掛于第一排分號釘上。

第二步 將最大之萬號數（係萬號最大之數，即九萬號以上之數），完全取下，如前法以
一二千順次掛于第二排釘。

第三步 仍如前法，將等二排釘之九千號以上之車號取下，順一百二百號，按次分掛在第三排釘。

第四步 再將九百號之車號條，按前法順序將十，二十，三十，等號，分別掛在第四排釘。

第五步 再將九十號以上之車條，仍按前法，將九十九號，先行掛上，再將九十八號，九十七號，九十六號等，順次掛上。

凡担任分號之員司，須熟記各路車輛號碼，並須選視力充足，手續敏捷之人員充任之。其每日應分之車號條，必須逐日辦竣，不得稍有稽遲或延誤。

整理完竣後，此種紙條，即交付車輛登記員，以記入車輛行動登記簿。如本路車輛之紙條，則交于記載本路車輛登記員，而他路車輛之紙條，則交于記載他路車輛之登記員，分別記載。

登記員按照各員應登記之各種車輛，檢出車輛行動記載簿，按號登入。其檢查車號亦殊便利，僅需三層手續，第一，先查每頁右方之目錄，第二，即將該頁展開，第三，檢視號數。例如欲查三〇二八號車，則

(一)先檢目錄之右方，其號碼為三〇三〇因此頁包括三〇二一至三〇三〇也。

(二)展開此頁，用拇指捺定三〇三〇。

(三)檢查三〇二八，即此頁向上數之第三數也。

登記員登記各車動態時，應注意其行動經過，起訖站名，是否銜接，日期次序，是否無訛，交由外路，或由外路交由本路之行動，用紅色鉛筆劃一記號，交或由沿線各礦廠時，用藍色鉛筆劃一記號，交或由本路各處廠時，用黃色鉛筆劃一記號，俾檢查時，可以一望而知。

其行動有不銜接時，或在站停留逾二日以上時，應填入查詢車輛表，交由稽核延期員，按照貨車掛出日報單，及延車日報單，查明該車係于某站于某次掛至某站，或因軍用，或以修理而延誤，通知登記員隨時填入，然後由登記員將查詢車輛表寄由站長查復。如查明因車守漏報，致行動不銜接，則應按照下列辦法，酌量處罰。

車守漏報車輛行動報單處罰辦法

第一次 警戒

第二次 申斥

第三次至第五次 每次罰薪五角

第六次至第八次 每次罰薪一元

第九次至第十次 每次記小過一次

第十次以上應予記大過一次或予暫行停班停薪之處份，

二、處理車輛延誤之程序及手續

車輛股逐日接到各站延車日報單，進出車輛日報單，貨車掛出日報單，車輛燒軸或損壞報告表時，應核對各站有無遺漏，其報單號數，是否接連，隨時應督促外站寄齊。由一人專任核查延誤時間，凡車輛在站逾二日以上者，應即查明其因何延誤之理由，核算其應徵收延期費數目，處理延期之責任者，並將各種延誤之時間，及每月核收延期費之數目，編成統計，用資鑑往；由一人專任查核車輛因修養或損壞，及各處廠公用，因之發生延誤時，隨時應督促其速予修理，或速予裝卸，俾車輛免去虛糜，而作其他運輸之用，每月則將各項延誤之時間，及損壞車輛之待修，或正在修理之數目，彙作統計，以圖改進；由一人專任計算貨車掛出日報單，在站停留之延噸時，及平均延車時等統計月報，呈報鐵道部。

處理車輛延遲辦法

車站人員處理車輛延誤之責任

(一) 站長或貨場長，對於貨車之調掛，及貨物之裝卸，務須注意督管，每車之一裝一卸，應于規定六工作小時之限期內完竣，倘商人或脚夫等，于規定時間內，不能裝卸完畢，則站長等須按章向之徵收延期費，並填報延車日報單，呈報車輛股查核。

(二)凡遇有重車待開，或空車之須開往他站，而無相當列車可掛時，各段段長，須隨時注意，以備出清，站長并須立刻報告調度股，或用長途電話，繼用電報，如無長途電話之路，只可祇用電報，俾調度員得以指明此項車輛可以掛于某次列車開行。若以待開車輛，為數過多時，調度員應即指派機車，加開列車一次，以資清理。

(三)車輛到站以後，站長應注意該項車輛，須立刻調入貨場，以備裝卸，如遇有調動不便，或遇陰雨霧雪，事實上有不得不延遲者，亦不得超過四十八小時，其詳細理由，應在報單上詳細註明。

(四)如車站對於處理車輛延誤，其理由不充足，而責任在站長，或主管人員時，站長及主管人員，應受警告，罰薪，記過，及徵收其延期費等處罰。

延誤車輛處罰辦法

站長或管理運轉人員，除將車輛延誤理由，填造延車日報單呈報外，如仍查有其延誤責任在管理車輛人員之疏忽時，站長及主管人員，應分別受下列之處罰。茲將其處罰辦法規定如左：

1. 警戒

2. 申斥

3. 罰薪

4. 記過

5. 照章處罰其延期費

6. 暫行停班停薪之處分

三 交換車輛登記之程序及手續

交換車輛核算員，每日應將各聯站之交換車輛日報單，聯運過軌車輛交付通知書收齊，核對其是否符合，即將交換車輛日報單之副張，交由切條差役切條，即按照其正張所報交收路名站名，及用途，登記于交換車輛卡片上。

卡片之放置，應另用特置桌面，其外路車輛到本路時，應即分別路別，將各該路車號之先後，順次置于外路車在本路格內，本路車在外路時，如往北寧，即置北寧格內，如往隴海，即置隴海格內，其登記某一號車時，即可將卡片左上方車號檢出，因均順號，故檢查極便利，（例如平漢第二〇〇二八號車，由本路交還平漢，則須將平漢車在本路格內檢出登記，登記後，即將此片放于外路平漢格內）。

此種登記辦法，可將各路車輛，分別清楚，隨時可以將某路在本路若干車，本路在某路若干車，於數分鐘內，立時檢出。

本路車輛過軌外路，外路車輛過軌本路，其交付時日及用途（應注意商用，直通，或互換抵噸，或負責聯運或軍運），詳細註明，逐片登記，並應查核及督促過軌車輛之返還，本路往他路之車，應按其用途，性質，路程遠近，用電報催外路送還，其在本路之外路車到達後，不可超過二日以上，亦應通知調度股，速予撥還，以免延擱。並按月核算各車車租，及延期費，其計算方法，係按照全國鐵路聯運規章辦理。每月月終，應將本路與各路所交換之車輛，編造統計，俾各路間所存外路車數，可以一目了然，不致稍差。各路間聯運過軌車輛通知書寄到車輛股後，應先查核其報單日期及號數，是否銜接，車輛路程單，是否遺漏，填造是否合法，然後即按各路車輛號碼登入，其登記方法，已見于前。每月月終，除將各路車車租及延期費核算結總外，並應編造月終統計。

四 車輛統計之程序及手續

我國鐵路車輛統計，向無統一規定，又以各路各自為政，致種類既繁複紊亂，方法又互相分歧，且往往雖備具統計之形，而難收統計之効，其結果，徒消耗若干人有用之工作時間，支出無謂之圖表費用。故在計劃編造某種統計之前，必先研究某種統計之用途及目的，非將各種成績結果作成統計，即可為蕘事也。要知統計之設，上自國家政治，下逮社會經濟，莫不賴以鑑往知來，樹之標的，用為興革之資，然則統計之重要，甯待深論。故對於車輛之各種

統計，亦應先知其車輛本身之需要而設，茲將其需要之各項統計，析論如次：

一 全路所有各種車輛數目及噸數之統計

車輛在路上運轉，因有聯運交換之關係，並無一定之處所，往往以甲路沿綫出產甚豐，而須運往乙路或丙路有商埠之處銷售，則甲路車輛，勢必減少，而乙丙兩路車輛，必形增多，故各路所有各種車輛之數目，隨時有增減之情形，直接與運輸能力及支配上，有切要之關係。故各路應熟知其過軌車數噸量之增減，用以作調度支配之標準，故本路車往某路之數目噸量若干，某路車到本路者若干，每日應作一簡明之比較統計，每月及每季，應編成統計月報或季報，俾某季某路之車，過軌于本路較多，而某季某路之車，過軌于本路較少，或本路于每年每季，過往某路較多或較少，其各路過軌車輛運輸之實在情形，及各路之運輸能力情形，可以一覽而得。其調度之計劃，即可根據此項統計，妥為預籌，始不致某一時期，本路車輛不敷支配，而某一時期，感覺車輛過賸也。

一 好壞車輛之統計

現在各路車輛，因經歷年軍運影響，其破壞及應修理之數目，約佔五分之三，近年以來，國內時局平靖，雖經各路極力修理，大部份均已能運轉使用，然實際上已破舊不堪，仍須隨時修理，甚至有一日數次者。因損壞修理之頻仍，故好壞車輛統計之比率，隨時增減，且全路

實際運用者，均必須用完好車輛，故好車與壞車之統計，乃為支配及調度車輛之唯一標的，尤須亟加鄭重注意者也。

結論

綜觀上述制度之組織，及所辦之事務，完全參照外國鐵路車輛管理之方法，按之我國各路車輛之現在實際情形，及鄙人十餘年服務鐵路辦理車輛事務之經驗，並感覺各路車輛管理之紛雜，藉以愚見所得，編此「中國鐵路管理車輛登記制度實施法」一篇，以供部路同仁，路界專家，高瞻遠矚，振臂一呼，推行各路，俾全國鐵路車輛管理，臻于統一，而各路車輛，漸進健全，此抑亦鐵路經濟學之實施乎。唯此書為求路務實際之改進，使其有秩序有價值有統一之整個組織及辦法，其文字之斟酌，詞句之工拙，則無暇顧及，謹獻芻議，尚希同志明達有以指正採納焉。

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

電話三二二一五五

阿根廷鐵路發展農業之概況

(譯自英國鐵路公報)

李希民譯

阿根廷農業發展，受鐵路運輸演進之影響極巨，較諸其他新立國家或有過之。當一八六〇年阿國鐵路首次通車時，阿國大致仍爲一牧畜國家，所種小麥尙不足以供給國內之需要。自茲以後，冷凍肉食事業，製酪事業及小麥，玉米，麻子油等產品，乃均隨鐵路而發展。加以近年來英國在阿根廷國內所有各主要鐵路公司，已由鐵路公司農業部將改良種籽及較新種植方法引用於產穀地區。惟阿國鐵路在農業發展中所居之地位，或不如在果樹培養工作中所占之重要也。

蒲恩諾靄斯大南鐵路(Buenos Ayres Great Southern Railway)至利阿尼格羅(Rio Negro)流域之支線

利阿尼格羅位於巴他哥尼亞(Patagonia)之北部，人多仍以地球之極端視之，實則在五十年以前，阿人及其西班牙之先輩猶未知此地也。至一八八〇年間，現在之利阿尼格羅流域領土軍事佔領成功，一九〇一年蒲恩諾靄斯大南鐵路乃闢一支線以達是河上流首邑之羅卡將軍堡(Fort General Roca)，該處在巴希亞勃蘭卡(Baria Blanca)之西約三百哩，沿鐵路行，距蒲恩諾靄斯六百餘哩。所有地區在佔領時期，悉闢爲殖民地，以土地分給遠征軍之士卒，地價分期繳納。

當地雨量極微(每年約六七吋)，其土地若不經灌溉，僅可維持少數羊類之牧畜，不久以前，羅卡(Roca)及錫波拉里(Cipollati)兩地週圍有兩私人灌溉組織之發展，兩者均純恃原始式之隄防，

將隄修至河流中心，分出河水之一部，使流入灌溉運河中，此種計畫，顯見易受河水泛濫之害，而河流下部亦有缺水之患。然利阿尼格羅地方，種植紫苜蓿以爲草秣之用，已告成功，且早已發現葡萄園及脫落性之果樹，在該地亦極爲適宜。

政府暨鐵路公司之灌溉工作

阿國政府鑒於此兩私人灌溉組織性質之無恒，一九一〇年乃決定易以較爲永久之工作，由國家工程部 (National Department of Public Works) 管理之。政府計畫因大戰之故，遲至一九二一年始克完成，設一水壩，有閘門十二 (後增至十七)，各寬二十公尺 (六十五呎七吋)，並自運河幹流設一進水道，有十二開口處，各寬五公尺 (約十六呎五吋)，附排水道一，能放水量一三〇〇立方公尺 (二八五、〇〇〇加侖) 入拉哥配來格里尼 (Lago Pellegrini)，該處係一深下凹地，能容水量五、二〇〇百萬立方公尺 (一、一四萬萬加侖)。利阿尼格羅之灌溉工程，長一百二十公里 (約七十五哩) 之運河幹流外，尙有分流五三一公里 (約三三〇哩) 及瀑流，橋樑，節水池等石工五百十三處，以供全部灌溉區域六四、〇〇〇萬平方公尺 (約一六〇、〇〇〇英畝) 之用。此項浩大工程，一部由工程部辦理，一部由蒲恩諾靄斯大南鐵路代政府辦理，共費英金二、七〇〇、〇〇〇鎊。

每段灌溉工程告竣後，即行使用，就下列之數，可見一般：

年份	葡萄酒運輸噸數	果品運輸噸數
----	---------	--------

將隄修至河流中心，分出河水之一部，使流入灌溉運河中，此種計畫，顯見易受河水泛濫之害，而河流下部亦有缺水之患。然利阿尼格羅地方，種植紫苜蓿以為草秣之用，已告成功，且早已發現葡萄園及脫落性之果樹，在該地亦極為適宜。

政府暨鐵路公司之灌溉工作

阿國政府鑒於此兩私人灌溉組織性質之無恒，一九一〇年乃決定易以較為永久之工作，由國家工程部（National Department of Public Works）管理之。政府計畫因大戰之故，遲至一九二一年始克完成，設一水壩，有閘門十二（後增至十七），各寬二十公尺（六十五呎七吋），並自運河幹流設一進水道，有十二開口處，各寬五公尺（約十六呎五吋），附排水道一，能放水量一三〇〇立方公尺（二八五、〇〇〇加侖）入拉哥配來格里尼（Trago Pellegrini），該處係一深下凹地，能容水量五、二〇〇百萬立方公尺（一、一四萬萬萬加侖）。利阿尼格羅之灌溉工程，長一百二十公里（約七十五哩）之運河幹流外，尚有分流五三一公里（約三三〇哩）及瀑流，橋樑，節水池等石工五百十三處，以供全部灌溉區域六四、〇〇〇萬平方公尺（約一六〇、〇〇〇英畝）之用。此項浩大工程，一部由工程部辦理，一部由蒲恩諾靄斯大南鐵路代政府辦理，共費英金二、七〇〇、〇〇〇鎊。

每段灌溉工程告竣後，即行使用，就下列之數，可見一般：

年份	葡萄酒運輸噸數	果品運輸噸數
----	---------	--------

一九三〇	七七三六	六一六七
一九三一	一〇二五四	六三八二
一九三二	一七三一〇	一二四七三
一九三三	二一四六九	一五六一九
一九三四	三三四八五	一六七六四
一九三五	二九〇九六	三〇九八四

鐵路公司之農事試驗場

辛可沙耳托司 (Cinco Salto) 試驗場成立於一九一八年，初為二十五萬平方公尺（六十三英畝），後展至三七·五萬平方公尺（九十三英畝），鐵路公司設立此場，以提倡新式農業方法為目的，尤以在利阿尼格羅流域用科學方法培植果樹為首要。初年該流域缺乏良好樹苗，由一九二二年起至一九二九年止，試驗場用特別信用方法，售出果苗葡萄苗共二百五十萬株，未幾，因有成績良好之私人苗圃，公司乃停止此項活動。嗣後則講求修剪噴水及加肥料等方法。一九二八年，利阿尼格羅所產蘋果及梨，在蒲恩諾露斯市上頗為有名，惟因其分等包裝，未臻良好，致仍不能與新西蘭 (New Zealand) 及北美輸入之果品競爭成功也。

鐵路設立包裝販賣業務

南溫帶國家輸出果品至北半球人口中心地方，自為有利，因季候之殊異，不致發生與國內果品

競爭之問題。惟所缺者，爲用以發展國內與出口商業之一切包裝販賣業務，故蒲恩諾靄斯大南鐵路決定成立一附屬公司，準備此類業務，同時與利阿尼格羅流域已有之技術業務聯絡進行。因之一九二八年乃設立阿國水果分配員（Argentine Fruit Distributors）。更於沿線衝要地方，設立北美式果品包裝所四處，並招致加利佛尼亞（California）專家前來經營。阿國果品分配員因前述之試驗場及一九二九年所設之技術試驗室，遂能與鐵路合作，在果品生產諸方面，自初次除草，下種以至裝箱運至蒲恩諾靄斯市場或船上，均於種者有所幫助並指導。最近又在利阿尼格羅流域成立第五包裝所，將原有各貨棚擴充，並於製箱工廠設置自動機械，以爲製造包裝箱件之需。

開行果品專車

蒲恩諾靄斯大南鐵路機務處設計一特式通風果品車，觀夫利阿尼格羅存放果品之品質，即可證明其成功。季內每日由利阿尼格羅開行果品專車兩次，至蒲恩諾靄斯，按客車時刻開行（約二十四小時餘），如一九三六年收成能如所望，則每日當可加開專車一次焉。

自一九三一年起，阿國果品分配員曾將梨及蘋果，輸出至英國及歐洲其他主要市場，如漢堡（Hamburg），楚立起（Zurich），史托何姆（Stockholm），巴希朗那（Barcelona），近來運至美國者尤多。

貨運增加爲鐵路發展農業之證明

就蒲恩諾靄斯大南鐵路而言，設立阿國果品分配員之試驗（寧謂爲一鐵路公司之理想），祇在

兩方向增加之貨運，即可以爲之證明，自不待言。因利阿尼格羅流域之繁榮，全賴夫灌溉之農業，其中果品尤爲特要，故不惟去年之果運三〇九八四噸，即普通貨運客運之逐漸增加，悉可歸功於該路以往二十年間各種農業活動之力也。



天津交通銀行

法租界四號路

業銀行	全國實	為發展	例特許	萬元條	幣壹千	實收國	立資本	三年設	緒三十	前清光
業銀行	全國實	為發展	例特許	萬元條	幣壹千	實收國	立資本	三年設	緒三十	前清光
票據貼現		目	要	務	業	抵押放款	各項存款			
票據貼現		內債經理	貨物押匯	內國匯兌	業	抵押放款	各項存款			

天津區發行總庫

法租界四號路

天津附屬機關

兌換所	小白樓	駐海關	收稅處	北馬路	兌換處
-----	-----	-----	-----	-----	-----

中國鐵道建設之使命及其實現的方法

王熙民

第五章

第一節 鐵道建設工作的運用

在前面所說的，是關於鐵路建設的實現方法的分析。現在我們要把建設工作的運用說一說，使大家明瞭建設工作怎樣可以運用得法。運用工作是要把工作效率增高，使之適應需要，才能發揮工作效力，完成鐵道建設運動的使命。鐵路是近代運輸器具之一，因為社會的進化日新月異，所以運輸器具也要隨之進步。鐵路建設乃因之成為社會組織中很重要的一個原子，其重要性的價值。是因為鐵路能影響於社會的經濟變遷，並能改變社會組織，於是才引起人們注意。現在我們僅就其能影響社會變遷，和經濟變遷的事實列舉在下面：

1. 影響各地榮枯
2. 增大生產規範
3. 促進物價平衡
4. 擴充市場範圍
5. 調劑物品供求
6. 增加運輸數量

7. 抬高社會文化

8. 減省運輸時間

9. 增進人民享用

綜上所述，鐵路對社會對經濟各方面所獲利益實在是很偉大，而關乎國家社會的實不可以數字計。我們既知道其重要性，當然要努力研究其建設工作的諸種問題，以便得有相當運用的機會。雖然中國這些年凡百社會建設事業，都看不出有若何之進步，其主要原因，多因得不到社會民衆的助力。而發生於其間的，多是些外來的阻力，以致進步較遲。如果我們能把鐵路建設工作運用適宜，真能夠幫助人們解決許多切身問題，自然要有相當的進展。不過中國這些年來所遭遇的災患很多，且政治力量又不能盡有盡量發揮，鐵路建設工作要想運用適宜，倒是很難的問題。但是，我們既處在這樣的難關，有許多嚴重問題極待解決，自然我們要運用改良的革命的手段，以應付目前的局面。然則我們當如何運用手段完成建設工作呢？這在下面分析言之。

(一) 要大胆創造以戰勝困難：

中國目前無論任何一件事情，都失之於畏首畏尾前瞻後顧的

害處。要知道凡是一個國家處在四面楚歌的環境中，對於一切建設事業，必須要採用革命的手段，大胆創造以戰勝困難。不然祇有被環境壓迫住，終難解決自身所遭受的嚴重問題。不但不能解決一切壓迫，還要被環境支配住，而且所承受的壓迫，祇有漸漸增高，沒有減少的一天。我們既然處在被壓迫的環境裏，無論遭遇若何困難，祇有突破重圍努力解決自己問題，才能够得到救亡圖存的辦

法。不然便會永久壓迫。我們現在應當怎樣建設一個現代化的中國，這是目前最需要的一件事，也是解除壓迫的良好辦法。現在單就鐵路建設來說，我們要怎樣進行才能有辦法，怎樣工作才能實現，這是要加以研究的。鐵路建設是緊要的工作，我們必須要用敏捷手段，才能完成這種偉大的工作。

我們現在所知道的是困難和阻力。但是困難祇是困難，不能為困難環境就畏縮，必須要趕緊努力解決困難，才是真正道理。中國晚近百餘年來所承受的天災人禍，已經是萬孔千瘡。社會上凡百事業都很緊急，需要解除束縛，才是根本道理。不過在解除束縛之先，必須要認清問題在那裏，用什麼方法能解決問題，這才是有效的方法。中國所有的問題不患沒有解決的方法，仍患沒有解決問題的勇氣。本來在這樣一個半殖民地的國家裏，對於一切應興應革的事，知道以後必須立刻施行，而施行的手段是需有胆量，無論採用改良的或革命的，都要有大胆創造的精神，才能夠戰勝困難，打破惡劣的環境。如果瞻前顧後畏首畏尾，那絕沒有成就的一天，解除束縛更是談何容易。所以當我們推進鐵路建設工作的時候，對於運用工作手段祇有大胆的創造，不然便會阻力橫生。這樣不但成績毫無，而且想要建設成功一個現代化的鐵路事業，恐怕沒有成功的一天。

現在我們對於鐵路建設工作，既然有了目標，有了計劃。那末我們就毅然決然的大胆創造，其他成敗利害是不能有相當計較。祇要我們的事業是為國為民，我們的計劃是整個有系統的辦法，我們的工作是革命的改良的，那末就大胆的向前邁進，終有成功的一天。中國一切事業已往不見成績

的原因，就是失於沒有勇氣，不能大胆創造，以致阻力叢生。

(二)要發揚建設工作的精神：

大胆創造固然是鐵路建設工作的機，可是工作精神實在是事情成敗的關鍵。我們知道的是各先進國家其所以能夠有很迅速很完善的成績原因，是因為人家工作精神的健全。才能够收到事半功倍之效。況鐵路建設的工作，是一種極其複雜而偉大的工作，不是一件容易進行的事。自然在完成這種偉大的工作時候，是需要有健全的精神，才能够收到良好的成績。

因為，凡是一件事情，都具有其重要的意義。所謂意義的實在形態。是胚胎在其存在價值之中。並且是負着相當的使命，和其影響的能力。這幾種表現是需要精神來貫充，然後才能始終如一的推行有效的工作。所謂精神的爲物是很有研究的價值，是事情成敗的中心條件。這種中心條件的表現，是工作好壞的現象。假使我們在推進鐵路建設工作的時候，我們並不重視其意義而忽略其使命，祇以敷衍了事的手段以赴之，自然沒有成績可以表現。於是這種工作成了呆板而無意義的工作，自然沒有精神之可言。

所以發揚建設工作的精神，是我們從事鐵路建設工作的人們惟一的中心條件。換一句話說，我們必須使從事工作的人們，有很健全的精神，才能够得到良好的成績。然則我們當如何發揚工作精神，這不是一件很重要的問題嗎？所謂發揚工作精神的意義，是要使各個人都鄭重其事，完密而整齊，目標如一，精神貫注，終其身服務於一職。決沒有移志他向，半途而廢的事情發生。蓋鐵路事

業是國營企業之一，其存在的價值重要自不待言，而其建設工作的精神，是需要發揚而啓迪的。這樣一來，當然要有百尺竿頭更進一步的效力。因爲凡是一個人能够終身一職，自然精神貫注，學識豐富，對於其自己的職務，必要努力研究以謀改善。一個人的職務是這樣，千個人的職務是這樣，推而廣之各個人的職務是這樣，自然成績得有相當的進步了。然則將使用何種方法發揚其工作精神，這是要加以研究的。

我們所知道的人類生活，無論其階級的高下，都是希望確有安定的保障。這種生活保障的方法，自然要談到待遇問題了。所謂待遇問題，是要按照生活的需要以規定。如果生活滿足，職業無慮其得失，這就算有了保障，這當然要終其身於一職。如此不但完成社會的使命，還能增進工作的效力，這再好也沒有了。

生活保障上面已說過了，其次的是工作規律的嚴整問題。鐵路建設工作是需要有嚴整的工作規律。中國任何一個團體生活，都是散漫無紀，所以五日京兆的俗話到成了千古定律。這其中的主要原因，是一向的一朝天子一朝臣的大更換。每一個機關長官更換，屬員也要更換，因之工作規律就隨之而改變。於是精神散漫到成了司空見慣的實事，都不以之爲怪。如果這種惡習長留下去，確是有害而無利的事。現在的時勢變遷了，嚴重的問題急不等待的需要解決，鐵路的建設是今日需要的工作，自然我們要改變方針，振奮精神，才是正當的道理。然則我們當怎樣嚴整規律，以發揚工作精神，這是目前極端需要的事情，也是革命工作的條件。

(三)要改善工作方法： 在上面已經說過的大胆創造和發揚精神，這不過是先決的問題而已。

還有最切要的事情，是要提出討論的——改善工作方法。時代是轉換的，科學是進步的，方法自然也要日日不同。其所以不同的原因安在，很明白暗示給我們的是人類生活需要和供給今昔不同了。從前有馬車可以代步，現在有火車，自然人類的慾望要高於馬車時代。於是造馬車的方法和造火車的方法今昔不同。由這點看來，鐵路建設工作的方法，也要隨時代的變遷而有今昔不同之點。現在的世界是科學昌明，機械進步的猛進時代。因為征服天空的飛機，其速率高過鐵路運輸數倍以上，於是為滿足人類生存慾的見地，乃有電氣化鐵路的建設，和超特急的火車速率建設。在今世乃有流線型火車的發明，這些發明是隨時代而進化的。

我們雖然是後進國家，然所遭逢的是科學昌明、機械進化的時代。我們既然要追逐現代，自然我們不能還本着舊日的方法施於現代建設，這不是很明顯的一件事嗎？然則我們當如何改善方法以求得現代的鐵路建設，恐怕這是今日推進鐵路建設工作的必要條件。所謂改善工作方法的先決問題，要算是很應研究的事情。我們在推行鐵路建設工作以前，必須要認識現代中國社會需要的是什麼；先前我們採用的工作方法是否尚合現代需要，是否能適應環境的需要，還有舊方法是否能達到將來的目的，這些都是很明顯的事實。如果還採用以前的方法，恐怕沒有良好成績可以表現於吾人面前。第一因為以前的鐵路運輸祇是些陳腐而簡陋的建設，不是二十世紀裏的產物。所以現在的鐵路建設要求時代化、科學化、機械化、才是時代的典型產物。我們既已知道現代的需要，現代的進化

趨勢，無論如何也要適應時代潮流，推進鐵路建設的工作。

工作是需要方法以運用手段的，方法要能夠適應需要，則工作一定能得良好的收穫，這是很明顯而可靠的事實。如果我們還用舊的方法來運用現在的手段，不但收不到良好的成績，而且也不適應需要。我們要追逐現代，要解決國內的問題，那末，我們在實現鐵路建設的推進工作上，必須採用改良的、和科學化現代化的工作方法來推行，這是很重要的事情。

第二節 鐵道建設工作的實踐

那怕世界的景氣在強固的賡續着，但是我們爲解決目前的嚴重問題，祇有想法努力於我們想要推進的建國工作，然後才有存在於今日世界政治舞台上的可能。我們祇有把痛苦的創傷暫且置之一邊，忍辱負重的忙着推進建國工作。於是未來的幸福幻夢憧憬在不遠的前面，建國工作的成績，便會在創傷的臉上呈現着不可捉摸的笑意，而狂歌，狂歡，把無窮的新希望寄頓在未來的新歲月上。我們能把握住這種事實的道理。我們雖遭受任何壓迫和包圍以及創傷的痛苦，我們便會忘却其痛苦的事實，在推進於實踐工作上來作準備。

鐵路事業是國營的企業，她負的使命是解決國家的生產，經濟，政治，軍事……的事業。幾年來中國的鐵路建設簡直看不出猛烈進步。所表現的不過是舊路的整理，新路的建設沒有使人感到有驚奇的地方。反觀東北四省，僅僅在最近四年的短促時間，竟完成二千多公里的鐵路，不但新路是完美無遺，就是舊路也是天天的進步改良。由這點看起來，也就知道人家是確實能夠實踐。人家絕

沒有虛張聲勢的虛偽宣傳。這不能不使我們發生了許多感想。就現階級的中國來說，與其說是需要一種救國理論，就無寧說是需要一種救國的行動。所謂行動也就是實踐的變像。因為這種實踐的行動確是能夠克服一切的。中國鐵路建設工作確是需要這種實際的行動。

(一)真實力量是工作的起點：

在我們喚醒民衆大家一致努力於鐵路建設工作，這僅能算是

一種運動的起點，但是實際運用真實力量以完成行動才算是工作的起點。當我們把鐵路建設的使命宣示給民衆。喚醒民衆確實能了解真實的需要，在這個時期我們如果不能運用真實力量以完成實際行動，恐怕還不能使民衆感覺出來實際的需要和熱烈的情感。假使我們的鐵路建設工作還不十分充實，決不會因為已經喚醒民衆就得到熱烈情感來幫助我們完成這種工作。如果我們各方面的準備都未完成，也決不會因民衆的熱烈歡欣，突然就使我們能完成工作，這是不合理性的事。然則如何使我們能夠實踐我們的工作，這是我們從事鐵路建設事業的起點。在我們開始計劃鐵路建設工作的起點，必須把鐵路建設各方面應準備的工作都完成了，然後按照固定計劃用真實的力量推進我們的工作，這時我們的實際行動才能充實。

(二)完密組織是工作的力量：

人類生活的進步，是由於集團生活組織的完密而促成的。國

家沒有完密的組織，不能稱爲近代的國家，社會無完密的組織，不能稱爲近代社會，於是國家與社會間的各種生活現像，都需要有完密的組織，才能具備其生存的力量。所謂組織是支配人類生活行爲的方法。在國家有完密的組織，是能表現其國家精神物質的文化，在社會有完密組織，能表現其

生活的程序和生活秩序，鐵路建設工作尤須有完密的組織才能够得到分工合作之效。所以在我們推進鐵路建設工作的時候，我們必須有完密的組織，這種完密組織是我們工作上惟一的準備。並且工作成績的優劣完全要靠組織的完密。如果這種鐵路建設工作組織完密，則實際的行動一定能有真實的力量。

鐵路建設工作的推進是需要有真實的力量，才能完成工作的起點。其次就是完密的組織，有了完密的組織才有準備工作的條件。如果組織不完密，得不到分工合作的實效。並且無論在人的設施，和物的設施，都不能收到相當的準備。譬如，我們對於全國的鐵路建設工作，在人的方面沒有相當支配，則得不到因事得人，而工作的推進究竟是誰來負責，誰去工作，那種工作需要那種人，這都不是問題嗎？如果有了完密的組織，則工作事項可以劃分開，各個部分有個人的專責，各個事情有了專人去管理，如是則責任分明，人各有事可作，這樣一來，自然要收到分工合作的效力。並且無論是人事的管理，工作的效力，抑或物質的設備都有了相當的責任。然後工作進行的效力才能够得到相當的進展。所以凡是一種事業都需要完密的組織，換一句話說，完密的組織，就是事業進行的條件。

鐵路建設工作的推進，在今日中國建設事業中，必須以整個的事業組織一個有系統的全部工作，把有關鐵道業務或工作上的事項都分成若干個單位，各個單位又有清晰的系統，使各項工作在單位組織下各負專責，聽取各單位組織最高領袖的計劃，受最高領袖的支配，在每一個單位組織中，

有相互倚賴，相互聯絡的系統，然後工作才能收到相當的效力。因為中國目前缺乏的是秩序，凡是一種事情都是各自為政，所以竟收不到分工合作的實效。我們現在要改良已往的積弊，要向團結的道路上走去，我們需要的是整個的事業，我們需要的整個的人力，然後才能得到整個的工作效力。這種工作效力的表現，是由於「事事有人作」與「人人得事作」的完密組織。同時在完密組織下工作的推進是統一的整個力量促成的，完全是在一個最高領袖指導之下，各盡個人的責任，各盡各部份的責任，於是其最後的結果是整個的，是齊整而如一的。因為中國已往的事情無論是物質建設，抑或社會組織改善，都是缺乏有完密的組織，於是其工作推進的結果，是參差不齊，紛亂不一，各自為政的畸形現像。

鐵路建設事業在中國今日是極端需要的建國工作。我們在這幾年中所承受的壓迫，和各先進國家鐵路建設的暗示，已經給我們許多前例。我們不用獨出心裁，祇要能竭力的倣效，自然就容易得到現代的典型。同時最重要的事情，我們必須時時刻刻到各國去考察，取其善者而從之，其不善者而改之，如果真能追逐現代以求日新月異。自然便會得到百尺竿頭更進一步之效。不過中國今日最大的缺點，是知道人家的好處，也知道是適應需要，但是徒知之而不能實行，這是中國人很普遍的現像。如果真能存着改善的觀念，並且還能力行其善道，在完密組織下，一定能收到事半功倍的鐵路建設事業。

中國鐵路到現在，雖然是由鐵道部直轄，似乎是統一的組織，然而要從實際上觀察，則距完密

而統一的鐵路事業相差尙遠。就現在我們知道的事實，還有些鐵路名雖直轄於鐵道部，實際上鐵道部的行政力量，還有達不到的事實。此外如各路資產和車輛，還是以鐵路局爲單位，這種現象雖然受着借款的障礙，但是若能擇其可能範圍加以統一管理，也是有可能的事實。現在我們舉出一個最明顯的例子，有些鐵路業務繁忙，可是缺乏車輛，結果除了向外路租借外，祇有把貨物堆積着，旅客列車擁擠得難以立足，也只好任其那樣。還有些鐵路業務清淡，可是車輛倒很多，沒有買賣作，祇有停留着。這種缺乏調劑的事實，就是中國鐵路到現在還沒有真正統一接受一個最高領導機關的支配。所以中國鐵路建設的將來，必須要在一個完密組織下推進其工作，才能得到良好的成績。追逐現代的中國鐵路建設，在工作上要以真實力量爲工作之起點，以完密組織爲工作的力量，自然能成時代的產物了。

(三)研究方法是解決工作問題的終點：凡是一件事情，如果想要完成這件事情得到盡善盡美的結果，我們必須有認識的能力，及至真能認識以後，才能研究解決事情的方法，有了方法最後便會實際解決事情的工作程序及推進工作的步驟。社會上無論任何事物都要用這三種步驟，才是合理的，科學的。這種步驟是表現進行的程序。換一句話說，如果想要得良好成績，必須有推行的程序。

鐵路建設工作在中國今日是偉大的事業，其推進工作也是很重要的一件事。如果沒有相當的研究，自然得不到確實而可靠的工作方法，其結果的成績如何，是恐怕沒有完備的信賴。我們現在要

極端注意的，是鐵路建設的推進工作，第一，我們必須研究全國路線的各別情形，和每一個舊路線怎樣發展，推進工作要依據路線環境的內在需要，然後根據各方面的特殊情況加以研究工作的方法。第二，我們必須把全國已經計劃的新綫，各依據其特殊情況研究其工作推進方法。第三，我們必須要採用科學的，合理的，實際的——推進工作的方法。雖然中國鐵路已有六十來年的歷史，但是已往的鐵路建設差不多是迷惘的，沒有過正確的認識，也沒有用合理的觀念研究過工作的方法。自然在推進工作的時候也沒有實際的推進程序。所以雖然有過悠久的歷史，可是沒有猛烈的進步。

現在中國需要有適應需要的鐵路網，有期待現代化的鐵路設備，還需要有解決一切問題的鐵路建設，自然這些需要是目前中國極端重視的問題。我們為適應需要，必須要把鐵路建設工作加以審慎的研究，對於工作的推進要研究怎樣推進，才能够得到良好的成績。並且還要研究採用何種方法及按照怎樣程序，這種方法要科學化，合理化，程序要簡單，要清晰，步伐要整齊，然後才能得到推進上的迅速和順利。

——未完——

運輸

(續完)

金惠生譯

整車及非整車貨物寄存在鐵路產業內之貯存及收費章程

貯存章程規定不收貯存費之時間，過去免費時間，則貯存於鐵路產業內之貨物，每日每百磅須付一定之貯存費，此種規章之目的，即在使在鐵路產業內之貨物急速移去，以使運輸人卸去責任，而於使用鐵路產業供貯存之用於相當時期之後，理應予鐵路以報酬也。運輸人之站台及貨廠係為收貨及卸貨而用。貨物如因延誤而堆擠，則運輸人與公眾均受損失。

普通運輸人係經營運輸旅客及貨物之營業，而非貯存之營業。運輸人如貯存貨物時則商人於在不收費時期內移去其貨物，鐵路即成貨棧。故貯存費有兩種利益，一即貯存應納之費，一即延誤取貨之罰金也，是以如欲使其發生效力，須提高貯存費，使取貨人知其為罰金，不然則商家將使其貨物存留於鐵路財產之上過久也。

一九一二年前，並無全國通用之貯存費，但經美國鐵路協會各路關係委員會之研究結果，美國鐵路協會於一九一二年五月之開會期內討論以各路及延期局之慣例為根據之貯存規章。此項規章通過作為參考，可以修改以應當地之需要，於一九一二年九月一日發生效力。當時採用之規章大略如下：

第一——貯存方法，應用於鐵路公司材料以外之一切貨物。

第二——不收費用之時間。

第三——爆炸物品及其他危險物品之貨物貯存費。

第四——爆炸物品及其他危險物品之貯存費。

第五——通知。

第六——要求。

一九一八年，州際商業委員會，全國實業運輸聯合會及美國鐵路協會代表開會，修改貯存規章，呈交美國鐵路局，發表聯合稅則，凡在聯邦管理下之各路，均由一九一九年二月十五日施行，其不在聯邦管理下之各路，亦准其於同日採用此項規章，以使其貯存規章與聯邦管理各路相同。

由此時起，法規之改變均由美國鐵路協會與全國實業運輸聯合會會商之後所建議。惟原來法規之基本原則則未改變。就廣義言之，該項規章係施行於存於鐵路房屋或路軌上之貨物，適用於美國全部，惟另有規定者在外。

州際商業委員會，全國實業運輸聯合會與美國鐵路協會同意貯存費將來如有改變時，則必須由全國實業運輸聯合會與美國鐵路協會之代表開會通過，以後再由州際商業委員會批准實驗。此種辦法現在仍在實行中。

美國鐵路協會之運輸股現正積極考慮重訂貯存及延期規章，以求簡捷，並已將貯存及延期規章訂成一種稅則，由一九三三年九月一日施行。

鐵路公事郵遞

一九一九年，運輸股於一通函內，概述關於鐵路公事郵遞辦法之各種規章，其中包括美國鐵路協會一九一〇年十一月，一九一一年八月，一九一三年三月，一九一五年十一月，一九一六年五月，一九一七年十二月之通函。此項規章在多數鐵路上，因聯邦管理而由各區局長發令改變，以應當地之需要，其不歸聯邦管轄之各路則無改變。

改變命令於一九一九年五月為運輸股年會所批准，又為郵遞股及美國鐵路局所批准，一九一九年四月十五日並分發鐵路協會之各會員。

聯邦管理告終時，此項規章又再補充以應需要，重新發表之規章於一九二〇年三月一日發生效力，其後一九二一年十一月十六日及一九二六年四月十五日又再補充發表。

簡言之，規章係關於下列之情形：

- (一) 同一鐵路公司在其路線上各辦公處間往來之各等信件。
- (二) 一鐵路公司之辦公處與一直接有關係之路之辦公處間之往來信件。
- (三) 一與某路無直接關係之路向某路所寄之信件。
- (四) 寄信所用之信封及包件。
- (五) 在信封或包件上註明轉遞機關之名稱。
- (六) 未送達之信件之須退回原寄處者。

(七)掛號郵票及貴重包件封條之用途；

(八)一鐵路與下列各處間之往來信件。

快車公司，

電報公司，

睡車客廳車公司，

旅客或行李轉運公司，

新聞社，

合作貨運線，

運輸聯合會，

營業聯合會，

延期局，

及與發信鐵路發生商業關係之公司或私人。

(九)寄往他路之包裹重量。

(十)附帶轉遞鐵路名稱之信封或包紙。

(十一)特殊形式再度寄信信封之用途。

(十二)郵遞信件之注意。

(十三)如不能適用鐵路公事郵遞時，使用美國郵政。

運輸股現正考慮修改此項規章，以求清理而編訂之。

(本章完)

港務概論 (續)

張以禮

第三章 雜類港務管理局制度

前章所述港務管理制度，均可歸入所分之六類制度以內，故立爲一章。今所述之雜類港務管理制度，不能採入前章所分之各制度內，是以另分一章也。

第一節 新西蘭港務管理制度

新西蘭 *New Zealand* 當太平之西部，爲澳大利亞東南之大島，呈長靴狀。爲科克海峽 *Cook Strait* 隔離，分爲南北二島，與義大利半島酷似。北島之西北部爲一帶火山地，溫泉頗多，此地歇泉噴水之猛壯，爲世界著名。南島高峯疊起，超入雪線，氣候溫和，雨量甚多。總面積約二十七萬一千三百餘方公里，其物產爲小麥，燕麥，牧草，樹膠等；木料爲本島大工業，並產羊毛，皮革，金，煤等。居民大半爲英人。本島向爲英國重要殖民地，一九〇七年改爲領土，置有總督及議會，別具自治之制。每港有一港務處 *Harbor Board* 管理之，採用國會所定法律 *Harbor Act*。該項法律於一八七八年所通過，一九二三年修改原案，其制度集中統一。港務處爲管理港務機關，委員會性質，以六人至十五人組織之，視其事務多少而定，改良方針，執行港務，及所有財政權，均操諸其手。若有重要事項，如建設，劃界等，須請求國會許可，方能執行，其職權不可謂不小矣。例如威靈敦 *Wellington* 爲科克海峽之大港。人口約十一萬。爲新西蘭之首都，本島最富之區域，扼

內外交通之要點。其港務處由委員十四人組成，其中十人由市民選舉之；英國來往船隻之納港稅者選舉二人；來往貨物納稅之商人選舉二人；另由英國委任新西蘭島之總督委派一人，代表總督，常以此人為港務委員會委員長，共同執行港務事項。

第二節 澳大利亞港務管理制度

澳大利亞 *Australia* 當亞細亞洲之東南部。面積約二百七十七方哩。人口約五百餘萬。全七輪廓簡單，為大團塊。海岸線殆無大曲折。域內四周皆岡巒環繞，地勢高峻。中央雖低下而沙漠縱橫，亦高原性也。北部純為熱帶。南部屬於溫帶。雨量以北海岸為多。內地乾燥，雨水極稀。全土屬於英國，英皇派總督統治之。產業以畜牧為最盛，羊，牛，馬，豕等均夥，而羊之產額位居世界第一。礦產埋藏甚富，而金之產額為世界大產金地之一。有著名海港甚多，如墨爾鉢恩 *Melbourne*；悉尼 *Sydney*；紐喀斯 *New Castle*；布里斯伯尼 *Brisbane*；亞得來得 *Adelaide*；伯斯 *Perth*；巴爾謀斯敦 *Palmerston* 等。組織港務機關權在澳大利亞國會手內，每港各有法律，指定港務組織行政，並受國會立法支配。

墨爾鉢恩港務管理制

墨爾鉢恩在新南威爾士 *New S. Wales* 南部，為聯邦臨時首府，一名新金山。蓋附近產金甚旺，而別於美之舊金山以名之也。港深水濶，巨舶可直抵岸際。加之陸地上鐵路四達，交通便利，商業之盛，為聯邦第一。其管理機關名墨爾鉢恩港務委員會 *Melbourne Harbor Trust*。於一八七

六年通過法案，以十七人爲委員，五人由澳大利亞總督委派；十二人由本港內納稅人所選舉。至一九一二年，改修墨爾鉢恩港務法案，以五人爲委員，皆由總督委派；一人爲專門負責人員，有一定薪金，四人爲義務職。此四人中，一人爲船主代表者；一人爲出口貨物商人代表者；一人爲進口貨物商人代表者；一人爲基本生產者之代表。

悉尼港務管理制

悉尼位於新南威爾士東岸，爲是省之首府，大陸第一良港，第一大會也。人口九十餘萬。爲最初之殖民根據地。其南方之植物灣 Botany Bay，爲殖民最初之到着地。市街繁華，商船雲集。羊毛，獸皮，金類之輸出極多。沿海岸設有要塞，爲英國澳洲艦隊根據地。於一九〇一年成立悉尼港務委員會 Sydney Harbor Trust，根據國會立法所組成，委員三人，一人爲委員長，二人爲普通委員，均由新南威爾士省政府委派。

第三節 加拿大港務管理制度

加拿大 Canada 位居北美洲北部，南鄰美國，北臨北極海，東西亦皆臨海洋。面積九百六十五萬九千四百方公里。人口約九百七十九萬。爲英國三大領土之一。雖由英派總督治理，而實有自治之權。東西兩部氣候溫和，中部雨量適中，北部則寒冷。產業以農林爲主，畜牧次之，松杉之類出產最多。今以其東南海岸之二海港分述於後：

多倫多 Toronto 港務管理制

多倫多位在加拿大東南部，濱翁他利阿湖 Lake Ontario，爲翁他利阿省之首府。其東南翁他利阿湖與伊利湖 T. Erie 之間，有尼亞互拉瀑布，爲世界奇觀。居人利用水力以製造器物，故工商均極發達，爲加拿大第二都會。與美國貿易獨盛。其管理港務機關，係根據一九一一年加拿大國會通過之法案 Toronto Harbor Commission Act 所組成。有五委員；三人爲多倫多市議會選出；一人爲加拿大中央政府直接委派；一人爲多倫多商務會推舉，由加拿大政府委派，共組成港務委員會，經營多倫多海港。

蒙特利爾 Montreal 港務管理制

蒙特利爾位聖羅連士河 R. St. Lawrence 之西岸，爲國之東門。人口六十二萬餘。因位於皇家山 Mont Real 上，故名。商業殷繁，工業興盛，爲江船與海輪之轉載所。出口以糧食爲大宗，故又名爲運糧港。加拿大國中最大商港也。其港務機關名蒙特利爾港務局 Montreal Harbor Board，亦委員會性質，由加拿大中央政府直接委派三人爲委員，經營港務。

第四節 印度港務管理制度

印度 India 爲亞細亞洲南部三大半島之一。面積約三百八十萬方公里，人口有三萬二千餘萬。氣候一年分三季，即乾熱季，雨季，乾涼季是也。產物爲米，茶，黃麻，咖啡，甘蔗，及烟草鴉片等。爲世界旱災最甚之地，故其灌溉事業之大，爲世界著名。人民巧於工藝，其琢磨寶石，製銅器，與機織物等，自古有名。鐵道爲亞洲最密部之一，均爲英人所經營。茲以最大之海港加爾

各達 Calcutta 港務組織錄後：

加爾各達港務管理制

加爾各達位於恒河三角洲中，扼水陸要衝，全域交通總樞也。在印度極東部。恒河口岸，爲全印之第一大商港。人口百一十三萬餘。一九一二年前爲總督駐地，現僅爲孟加拉省 Bengal 之首府。有博物館，植物園，及印度五大學之一，均規模宏大，著聞於世。市街之壯麗，設備之完全，商業之殷盛，居全部之首席，故稱爲印度之倫敦。恒河流域所產之棉花，藍靛，五穀皆由此輸出，英之三 C 政策以此爲終點。其組織根據一八九〇年所制定之法案 Calcutta Port Act，於一九二〇年修改之，而組成加爾各達港務委員會。由十六人爲委員，以一人爲委員長，由加爾各達市政府委派；一人爲副委員長，由委員會在本會以外所推舉，經市長同意委任之；其餘各委員，五人由市政府委任；一人由加爾各達商務會選舉；一人由加爾各達市議會選舉；一人由商界各公司所共舉；而由市政府認此人在此時間內可以代表商界之利益關係者；六人由孟加拉市商會所選舉。委員長與副委員長有一定薪金，餘則義務職，均無一定任期。

第五節 意大利港務管理制度

意大利 Italy 位於南歐，突出於地中海中央，爲歐洲三大半島之一。全國面積約三十一萬一百三十萬方公里，人口達四千一百五十一萬。地勢成長靴形，大部爲山脉所盤結。其交通多依海路，海運繁盛。海港多在西部，熱那亞 Genoa；那不勒斯 Naples；威尼斯 Venice 等港，其最著者也。

。鐵路多在東西岸及波河 R. Po 流域，爲夾半島東西之縱走線。波河流域爲豐富之農業地，養蠶業盛，爲世界第四蠶絲國。出產硫磺極多，居世界第一。鉛鐵及大理石亦聞名於世。茲以熱那亞海港內部組織述之於左：

熱那亞港務管理制

熱那亞在意大利西北海岸，臨熱那亞海灣 G. of Genoa，依山傍海，風景絕佳。爲由平地亞平寧山脉之波克他卡 Poletta Pass 出地中海之要隘。地位重要，爲法國馬賽之競爭港，軍港在焉。貿易額占全國六分之一，第一商港也。乃政治經濟之總樞。一九〇三年國會通過法案，組成港務管理團，經營熱那亞海港。其組織人員分六大部，而其職權亦甚奇特，茲分述於下：

第一部團員，代表國家。由十人組成，五人由政府委任；餘爲國家官員兼任：一人爲熱那亞市之財政監督員兼任；一人爲本市之土木工程局總工程師兼任；一人爲中央委任在本市海軍之水道測量局局長兼任；一人爲中央任命在本市之港務隊長兼任；一人爲熱那亞市之海關監督。

第二部團員，代表各省。熱那亞省議會選舉一人；其他各省則按一八八五年國會所定條例，每省均須担任熱那亞海港之經費，（每省均有定數），凡担任在各省所有經費總額之千分之八十者，該省可由省議會選舉議員一人爲團員。

第三部團員，代表各市。

一、兼代團員，即爲熱那亞市市長兼任；

二、選舉團員，其工程師由熱那亞市議會所選舉。

凡担任熱那亞海港經費在千分之三十者（如第二部法案），該市議會選議員一人為團員。

第四部團員，代表商務會。

一、兼代團員，以本市商務會會長兼任；

二、選舉團員，由商務會舉二人：一人為船主；一人為造船家，均固定者，代表商務會為

團員。

第五部團員，代表鐵路者。熱那亞市之鐵路局選舉高級職員二人為團員。

第六部團員，代表他市商會及勞工。

一、米蘭，Milan，都靈 Turin 每市商會派一人；

二、凡從事於本港公用建設事務等之工人公舉二人為團員。

熱那亞港務機關職權：

一、管理本港所駐之海軍軍備；

二、管理領港制度，並有僱用勞工權；

三、有本港海面上及陸地上之司法權；

四、經營安全保障；

五、管理公共衛生事務；

六、監督本港之海關稅。

第六節 瑞典港務管理制度

瑞典 Sweden 居歐洲之西北，占斯干的那維亞半島 Scandinavia 之東斜面。面積四十一萬方公里。人口六百一十萬。以農牧及林業爲主。鐵路以南部爲最密。斯德哥爾摩 Stockholm；哥仁堡 Gottenburg；馬爾摩 Malmö；均爲重要之商港。

斯德哥爾摩港務管理制度

斯德哥爾摩爲瑞典之首府。人口四十三萬。位於國之東南岸，臨波羅的海 Baltic Sea，跨多數之小島。長橋臥龍，帆檣絡繹，風光明媚，市街整潔，風景之佳，堪與意之威尼斯相匹敵。製造烟草，織物，及砂糖等。造船及其他工業亦甚發達，與德俄間貿易尤盛。瑞典第一工商重地也。管理港務機關名港務處 Harbor Board，亦委員會性質。一人爲委員長，由市議會選舉議員充當之；普通委員六人，其中一人由國王委任；一人爲商會委派；四人由市議會委派。另有候補委員六人，與前六人同樣委任，俟正式委員有缺額時，即由此六人中補之。管理權均在市議會手內。

哥仁堡港務管理制度

哥仁堡亦名革特堡 Gteborg，臨卡脫加得峽 Categat Str.，踞克拉爾河口 Klar R.，與丹麥北端遙遙相對，爲出入內地之大港，且爲火柴織物之工業地，爲瑞典之第二都會，有瑞典利物浦之名。其管理港務，與斯德哥爾摩海港相同，亦市政式港務機關。但此港另聘請一總經理，在港

務機關指揮之下，代理執行事務。總經理以下可分三部，辦事人員由總經理委派。

- 一、港務辦公室 Port Office，專門管理或取締交通事務，其領袖名港務隊長 Port Captain。
- 二、財政部，部長名會計長 Chief Accountant，管理本港財政，會計，審稽，預算等事；
- 三、工務部，部長名總工程師 Chief Engineer，管理本港工程及建設等事。

第七節 荷蘭港務管理制度

荷蘭 Holland 乃俗稱也，原名萊支爾蘭 Netherlands，乃沿海一洲名，為低地之意。東南接德比；西北臨北海。面積三萬二千六百公里，人口七百八十三萬有餘。全國均為海岸平地，東南一小域為二百公尺之高地，中部為良好之農業地，其工業僅製粉，紡織，陶瓷器，及寶石之琢磨而已，首府為海牙 The Hague 其主要海港：為鹿特丹 Rotterdam，阿姆斯特丹 Amsterdam，烏得勒支 Utrecht 等。其港務管理權屬於中央工務部 Dept. of Public Works，所有全國海港均歸其監督，為最高機關。另設港務機關管理行政。全國管理港務情形，均如以下所分之二點：

- 一、先有港務指導人 Director of Port，正副各一人，亦有僅用一正指導人。普通均以工程師充任之，為港務行政官員，由工務部委派。另有設計委員會為立法機關。各項政策及行政方針，由設計委員會通過，交指導人執行。

指導人職權：

- 甲、監督新建設時之工程事項；

乙、執行港內設備之修理，改良，發展等事項；

丙、管理全港設備之普通應用法；

丁、所定發展計劃，交設計會轉呈工務部批准而後執行。

二、次有港務設計委員會，爲全港立法機關。其組織由七人組成：第一爲委員長，由港務指導人兼任；第二爲港務隊長 *Captain of Port*，由工務部任命爲委員；第三以海關監督爲委員（彼亦徵收內地稅）；第四爲本港所在之城市市議會所委派；第五爲作海外航業者；第六爲沿海岸航業者；第七爲代表商業者。後三者均由本港所在之省總督委派。

第八節 丹麥港務管理制度

丹麥 *Denmark* 位於歐洲南部，介於北海與波羅的海中間，居日德蘭半島 *Jutland* 之大部。古時有日德人 *Jutes* 居住，故名之。面積十三萬二千四百方公里，人口約三百三十萬。平原肥沃，氣候溫和多雨。產麥，甜菜，及馬鈴薯，而尤以畜牧爲盛。產多量之牛，占總輸出之半數，多售於英國。因係平地，礦產頗少，故工業不振，其原料多依外國輸入。茲以哥本哈根 *Copenhagen* 海港叙述於下：

哥本哈根港務管理制

哥本哈根在西蘭島 *Zealand*，扼松德海峽 *Sound Str.*。人口七十餘萬。地勢險要，川渠四通，夙爲貿易之大都會，亦爲丹麥之首府。對於往來船舶，均課重稅。商業頗盛，又鑄造陶器紡績等

之工業地，故其海港不得不劃一區域爲自由區，以備出入口貨（須至此區者）不納關稅，其海港亦名自由港（見一章第三節）。是以其海港由公私雙方經營，而其組織亦各不同，以二機關共管港務。

一、港務處亦委員會性質。其人員如下：委員長一人，由哥本哈根市市長兼任。另有委員十四人：中央工務部部長委任一人；商務部部長委任一人；國會上議院選舉二人；國會下議院選舉二人；駐哥本哈根之中央行政長官署委派二人；本地航業階級選舉二人；本地製造業選舉二人；駐哥本哈根市內批發商之商會舉派二人。均六年任期。

二、自由海港公司，在一八九四年七月成立。請求港務處批准，在本港劃一區域，所有原料入口及製造品出口均免納稅。如原料入口，經製造工廠製造後，仍須輸出，以備與他國工業品競爭。其組織與普通公司相同，有董事八人，二人爲中央政府監督港務之行政部委派；港務處本身舉二人；四人由公司股東中選舉之。

其職權均經劃分，凡關於物質建設如堆棧，鐵路，起重機等，皆爲公司經營。其他有政治關係者，則由港務處執行。自由港公司每年須向港務處納重大稅率，以爲酬報。

第九節 港務組織下之分委員會

港務組織雖較簡單，而其內部事務非常繁複。欲其行政之迅速，不得分若干之分委員會，管理其應管之事項。總委員會及分委員會開會時期，大約相同，有時總會議決事項，交分會執行，或分會提議，請求總會核准等，故其常會日期約略相同也。此種分會，於自主管理制下較爲複雜。

總會以下之分會如左：

總務分委員會 General Purposes Committee

總務分委員會管理不屬於任何其他分會之事。倫敦海港以總委員會兼總務分委員會事務。格拉斯哥海港之總委員全體職員為總務分委員會職員。利物浦之總務分委員會以工務委員會及商務委員會會合而組織之。其管理事項如下：

- 一、討論關於行政方針，改良，發展等問題；
- 二、考慮關於增加設備，及營業效率等之各種提議；
- 三、設法吸引商務，及如何改進業務等事。

財政分委員會 Finance Committee

財政分委員會監理海港所有財產及債務。辦事人員由總委員會一部分職員所組成，由其自舉委員長。管理事務如左：

- 一、有提議權，凡支出，或籌款之必要事務，可向總委員會建議，議決而後執行；
- 二、監理財政事務，如投資事業，招募公債，接收進款，分配支出，及其他關於財政與金錢上事務；

- 三、籌備充分基金，預備損失之賠償；
- 四、預籌進款，以應支出，凡關於一切財政用度，由其酌量籌劃。

船塢堆棧分委員會 Docks & Warehouses Committee

船塢堆棧分委員會，有時因堆棧事務不忙，乃改爲船塢埠頭分委員會。若船塢埠頭堆棧三項事務，均較複雜時，則另立一堆棧分委員會，管理堆棧事務。其職務範圍如左：

- 一、埠頭邊之船隻停泊，及其所受之利便，須經船塢埠頭分會許可，方能停留；
- 二、管理貨物接收，儲藏，及運輸等事；
- 三、審查水上運輸，及貨物來往設備，改良等計劃；
- 四、籌備擴充，於港務有進展時之儲藏貨物之地位，及船塢埠頭等處；
- 五、使用海港之設備，及貨物利便等，故須納稅。其收稅應照市價規定價格，而增收稅則，亦由此分會執行。

特別維持分委員會 Special Maintenance Committee

特別維持分委員會，管理船塢以外之港內一切修理及維持。有時事務繁雜，將港務維持會分作二層：關於土木工程由維持分會管理；關於機械者，則由機械工廠分委員會維持之。

- 一、管理海港一切建設之維持修養；
- 二、有時兼管船塢制度之維持；
- 三、因事務繁多，分爲二機關維持之：
 - 甲、凡海港上之土木工程，建築房屋等，由特別維持分委員會管理；

乙、凡海港上之機械維持，更換等，則交機械工廠分委員會維持之。

新工程分委員會 *New Works Committee*

新工程分委員會，管理海港上之新建設及將要建設之籌劃等事。

一、管理海港上房屋，及港務基本建設之擴充，或進行等之計劃，此種事務，大半不交總務

分委員會管理之；

二、兼管請求工程師設計畫圖等，並有考查此圖能否通用之權；

三、核准該計劃及圖畫等是否合用；

四、在取得總委員會許可時，可由其招商投標，亦可推薦某商投標，以期合宜於某種建設；

五、建設工程分部進行時，亦由其支配管理。

海道分委員會 *Marine Committee*

海道分委員會管理一切海面上之事，及船隻應得之消息等，如下數條所載：

一、維持海上通行道及進口道，並監督工人修理等事；

二、辦理通行之道路上按置鈴號，畫圖，浮標，記號等事項；

三、排出通行道內之破壞及阻礙物；

四、管理燈塔，指揮站，及其他助航行船隻之事務；

五、記錄天文觀察，天氣預報，海潮表，及各種特殊航行指南，並對於天時所用各種材料等

河道分委員會 River Committee

河道分委員會與海道分委員會同。在河道上之海港改名河道分委員會，故此二者可合而爲一。其管理職權與前者相同。

- 一、大概職權與海道委員會同；
- 二、輸通河道，維持進口道，浮標，及燈亮等事；
- 三、管理維持水堤（防水浪者），河邊碼頭，埠頭等；
- 四、取締河上普通之交通事務，以及沙渡等。

ANDERSEN, MEYER & COMPANY, LTD.

行 洋  昌 慎

GENERAL MACHINERY & RAILWAY EQUIPMENTS

Rails & Fastenings

Electrical Supplies

Railway Cars

Welding Equipment

Car Consulating Materials

Mechanical Supplies

Locomotive Headlights

Locomotives & Accessories

Car Heating Equipment

Railway Motor Cars

Track Specialties

Car Lighting Equipment

Drawing Instruments & Supplies

Signal Material

Paints & Varnishes

Surveying Instruments

Roofing & Other Building Materials

Plumbing & Heating Supplies

Locks & Other Building Hardware

Engineering Tools

Pumps & Pumping Equipment

Engines & Boilers

Machine Tools

Motors & Generators

Cranes, Steam Shovels & Hoists

Storage Batteries

etc.

etc.

etc.

PEIPING

TIENTSIN

TSINGTAO

TSINANFU

96, Rue de Takou

TA YUAN FU

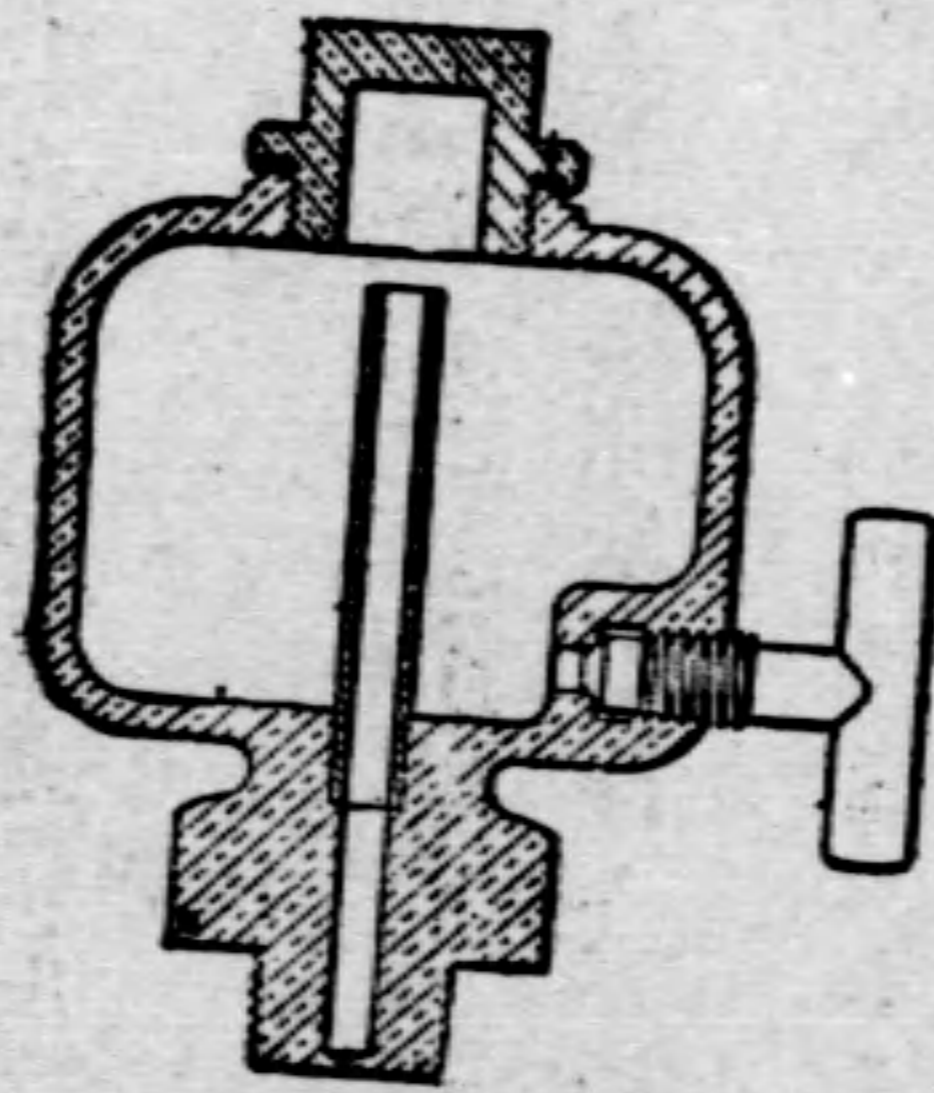
韋司汀好斯氣軛 (續)

王若侃譯

關於車軛運用之方法

在壓氣機開始動作以前，必須將洩水塞門放開，俾集於汽筒內之水洩出。最好於引擎完工以後，將此塞門放開，以免積水，冬季結冰而使汽筒破裂。

頂端內之油潤器，必須先將塞閥開放，俟所有之水完全洩出後，重行關閉，使其空無滴水。此油潤器之下部，藉一垂直之管與壓氣機之頂端相通，此管下端收縮成一極小之通路。



第三十五圖

在壓氣機開始動作以前，必須將油潤器充滿潤油，復置以帽。迨蒸汽流入壓氣機之頂端，即有少量通過垂直管而至油潤器，於其中凝結。凝結之水集於油潤器之底，使油潤材料升起，於是流入垂直管，經小通路而入頂端，為蒸汽帶至壓氣機。

用於高壓機器之純礦油，爲最合汽笛所用之潤油。

如使用適當之潤油，則油潤器每注油一次，可經七至十壓氣機工作小時。在油潤器能重行注油之前，必須放開塞閥，將水除去。

氣笛頂上之小油盅，亦須以優質之礦油，如「奧斯慕林」油，每日注滿一次。至獸脂或其他獸油或菜油，決不可用於氣笛內。

鞣鞣桿墊白蓋必須墊塞妥善，以防汽笛凝結之蒸汽流入氣笛。

於壓氣機已按照此項方法注意以後，應緩緩開始動作，容凝成之水自汽笛逸出，並防止儲氣主笛內空氣壓力低下時發生之衝擊。

如壓氣機不裝有自動調整器，應使其常以緩和之速度從事工作，並調整之使儲氣主笛內保持規定之壓力。

在附於列車以前，司機者須查視其儲氣主笛是否充至規定之壓力，俟此事辦理後，並須試驗司軛閥，查其在所有柄之位置時是否均屬工作適宜。

當附於車軛未經充氣之列車時，應於開啓結合塞門以前，將軛閥柄置於「速行位置(II)」。及其在煤水車與前面之車間開啓時，機車上軛管內之壓力即行減低，而機車與煤水車上之車軛遂自動應用。

在煤水車與列車間之塞門開啓以後，應將軛閥柄置於「鬆放位置(I)」，列車管與儲氣副笛均行充

氣，直至氣壓表之黑針指示列車之前部已達制定而配合餵閥之壓力時爲止。一俟此壓力在氣壓表表
示後，應即將軛閥柄置於「速行位置(II)」，遂見氣壓表上之黑針落至所需壓力以下。此因軛管內
之壓力在列車前部者較在後部者爲大，由儲氣主筭流來之空氣，此時僅經過餵閥，使全列車之壓力
作頃刻之平衡。惟所示壓力之降落，仍經由餵閥迅速自動恢復至所需之壓力。
軛閥柄萬不可久留於「鬆放位置(I)」，使軛管與儲氣副筭之充氣超過制定之壓力，因其能妨礙車
軛施行應用後之鬆放也。

當作數次掛車時，司機者應使其儲氣主筭內有充分之壓力，車輛正行掛鈎之際，應使其軛閥柄在「
疊蓋位置(III)」，直至列車完全掛妥，其時須將柄置於「鬆放位置(I)」，留於該處，直至氣壓表
之黑針指示列車前部已達制定而配合餵閥之壓力時爲止。一俟氣壓表表示此壓力後，必須將軛閥柄
置於「速行位置(II)」，在此位置時，全部軛管將經由餵閥而自動充氣至制定之壓力。

在關閉軛管塞門並摘開軟管以期由列車上摘下機車或任何車輛以前，在可能範圍內，須將全列車上
之車軛完全鬆放，以便調車。

如將有不同氣壓之車輛掛合，則有最高壓力之車輛，其車軛將自動應用。

當列車已經集成，司機者相信所有車軛均已充氣至制定之壓力，應即將其軛閥柄置於「疊蓋位置
(III)」，而作車軛應由列車後部車輛應用之信號。

欲行此事，應將最後車輛上之後面塞門開啓，於是行此試驗之人應徧行列車上，查視各車上之車軛

，以及機車與煤水車上之車軔，是否一律應用，如有未運用者，及列車內有若干車輛未用軔者，均須通知司機之人。

司機者既接到此項通知，應即將軔閥柄置於「鬆放位置(I)」，以期使三通閥回動，然後將柄返至「速行位置(II)」，在此位置時，軔管及儲氣副筒內之壓力將經由餵閥而恢復至配合餵閥之制定壓力。

此項試驗之目的，在表示全列車之車軔是否運用有序。如軔管內現有空氣，並有一塞門關閉，或列車之任何部分軟管摘開，則須將最後車上之塞門開啓，以應用障礙處後面車上之車軔，惟司機者則不能由機車鬆放此項障礙處後面所應用之車軔。換言之，如障礙處後面軔管之後部並無空氣，則司機者雖自信已由機車將全部列車充氣，而障礙處後面塞門之開啓仍不能應用任何車軔，須由從事試驗之人以車軔運用失序之情形告知司機者。

無論何時，如列車更換機車或臨時將機車摘下，以及任何車輛間之軟管結合分開後又復重掛，則全列車上之車軔必須按上述情形加以試驗。

在司機閥不用之時，應將柄留於「速行位置(II)」，除非列車係以二機車引駛而該機車在第二，則不在此例，如下所述。

欲以緩和力量應用車軔，必須將軔閥柄移至「疊蓋位置(III)」以外而趨向「普通應用位置(IV)」，且施行減壓不得少於五磅，然後將柄置於「疊蓋位置(III)」。

車軛既經運用，則照情勢上所需要，軛管內施行極小之減壓，即可逐漸增加軛力。及軛管已施行二十五磅減壓，則車軛完全應用，除對於速止應用外，雖再行放出空氣，亦屬無用也。

正在應用車軛以前，決不可以軛閥柄置於「鬆放位置(I)」。

如欲迅速停車，必須將軛閥柄向右轉至「速止位置(V)」，而留於該處。

如車軛由車守開啓其守車內之塞門而從列車上從事應用，或自動應用（由於列車之分開，軟管結合之破裂等），司機者須立即如在普通應用之時，將軛閥柄向右旋轉，停止列車，此舉亦防止空氣之由儲氣主筒逸出。

有須記憶者，停止慢車所需之軛力，較快車所需者為少，又車軛不應以滑動車輪而強行應用，此事於停車甚少效用也。

在列車已受管理之後及適在休息以前，常發生急動情事，欲防止之，可將軛閥柄置於「鬆放位置(I)」，直至列車停止，然後立即移回「速行位置(II)」

在鬆放車軛時，應時將軛閥柄置於「鬆放位置(I)」，俾三通閥回動，惟立即返至「速行位置(II)」，在此位置時，軛管與儲氣副筒內之壓力將經由餵閥而恢復至制定之最大壓力，並無造成一種壓力較制定者為高之危險。

任何車上之氣軛，遇必要時，可以手鬆放之。其辦法，即拉動附於鬆放閥柄及固定於車架之線，並使閥開啓，直至車軛鬆放為止。當鬆放閥與儲氣副筒相連時，則祇須開啓該閥，至三通閥鞴輪回動

及空氣起始由其排洩路逸出時爲止。

當列車由兩機車運用時，其車軛應完全由前引機車之司機者管理之。

在第二機車上，司軛閥下面儲氣主甯管內之隔離塞門必須關閉，一俟前引機車掛於列車之上，應即將軛閥柄置於「鬆放位置(I)」。其第二機車之壓氣機，應使繼續動作，並於儲氣主甯管內保持最大之空氣壓力，俾第二機車之司機者可隨時預備於必需或緊急之時管理車軛，此時司機者以軛閥柄置於應用位置，即可應用列車內之一切車軛也。

於前引機車摘離列車之後，第二機車之司機應即將軛閥下面之塞門開啓。如其遺忘此舉，即不能由機車上鬆放列車車軛矣。

運用時之不規則，如在任一車上，氣軛機件運用不宜，而又無救濟此項缺點之時間，可將此特別機件閉斷，而不使影響列車其餘之車軛。欲成此舉，乃於軛管通至三通閥之分管內，置一止氣塞門。當閥柄橫切分管時，將此塞門關閉，閥柄與管平行時則開啓。

如車輛裝有速動三通閥，可先將三通閥底部內塞門之柄置於水平位置O（參閱第二十一圖），再以車軛從事試驗。如其動作仍有缺點，則須將塞門柄旋至水平位置與垂直位置間之N位置，而使機件停止動作。

於是應將鬆放閥開啓，使所有空氣壓力由軛機放出。

除機件有缺點以外，決不可將任何車上之車軛停止動作。如有使車軛停止動作之必要時，必須通知

司機者，並於行程終了時報告此項事實，俾可於車輛重行使用以前將缺點設法補救。如結合軟管迸裂，則當應用全列車上之車軛，而使列車停止。此時必須將即在破軟管前面軛管內之塞門關閉，號令司機者從事鬆放。所有在破軟管後面之車軛，必須鬆放，係將鬆放閥開啓並由列車上該部分放出所有空氣壓力以行之，於是在該項車上之氣軛均將不能運用。其仍在照常運用之車軛究有若干，應即告知司機者。

如列車分開，當使車軛自動應用於列車之兩部。其在首節列車後端軛管內之塞門，應行關閉，號令司機者從事鬆放。然後須將列車兩部重行掛合，使軟管結合連接，並由司機者將第二節列車上之車軛鬆放。迨查驗各車，確定車軛均已適當鬆放，即可使列車前進。

二重軛

在坡度長而且峻之路，下降時速度最應平均，是則可用「二重軛」(第三十六圖及三十七圖)。二重軛係將機車及各車上之自動軛與非自動軛聯合，各軛均有其本身之軛管及司軛閥。自動軛配件已如前述。其機車上所需增添之配件如下：

非自動軛閥，由此軛閥，司機者可容空氣自儲氣主甬進入雙止回閥，而雙止回閥則係與自動及非自動軛設備二者相連，其運用如以後所述。

減壓閥，裝於儲氣主甬與非自動軛閥間管上之特別托架，將其配整為每平方英寸五十磅左右，以限制非自動應用時軛甬內之最大壓力。此閥之構造與運用，與前述滑閥餵閥者相同。

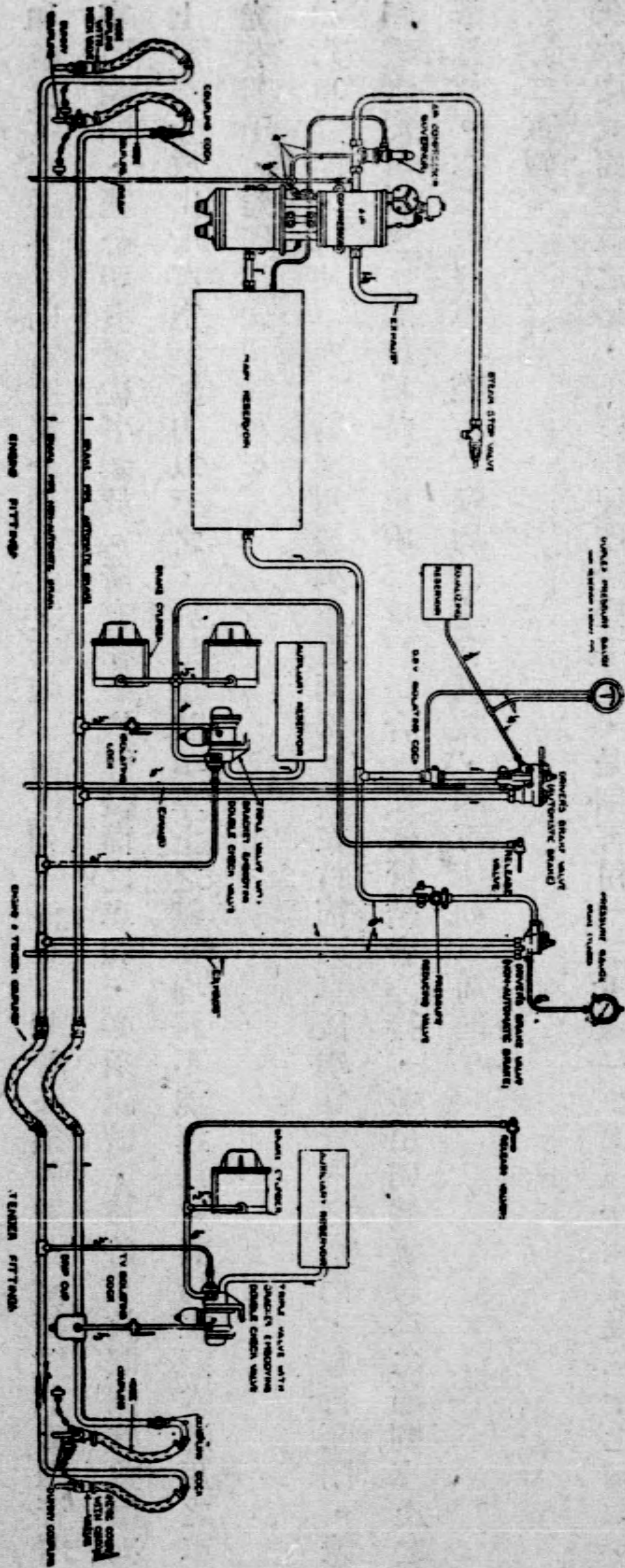
氣壓表。

非自動軛管，軟管結合及假結合。

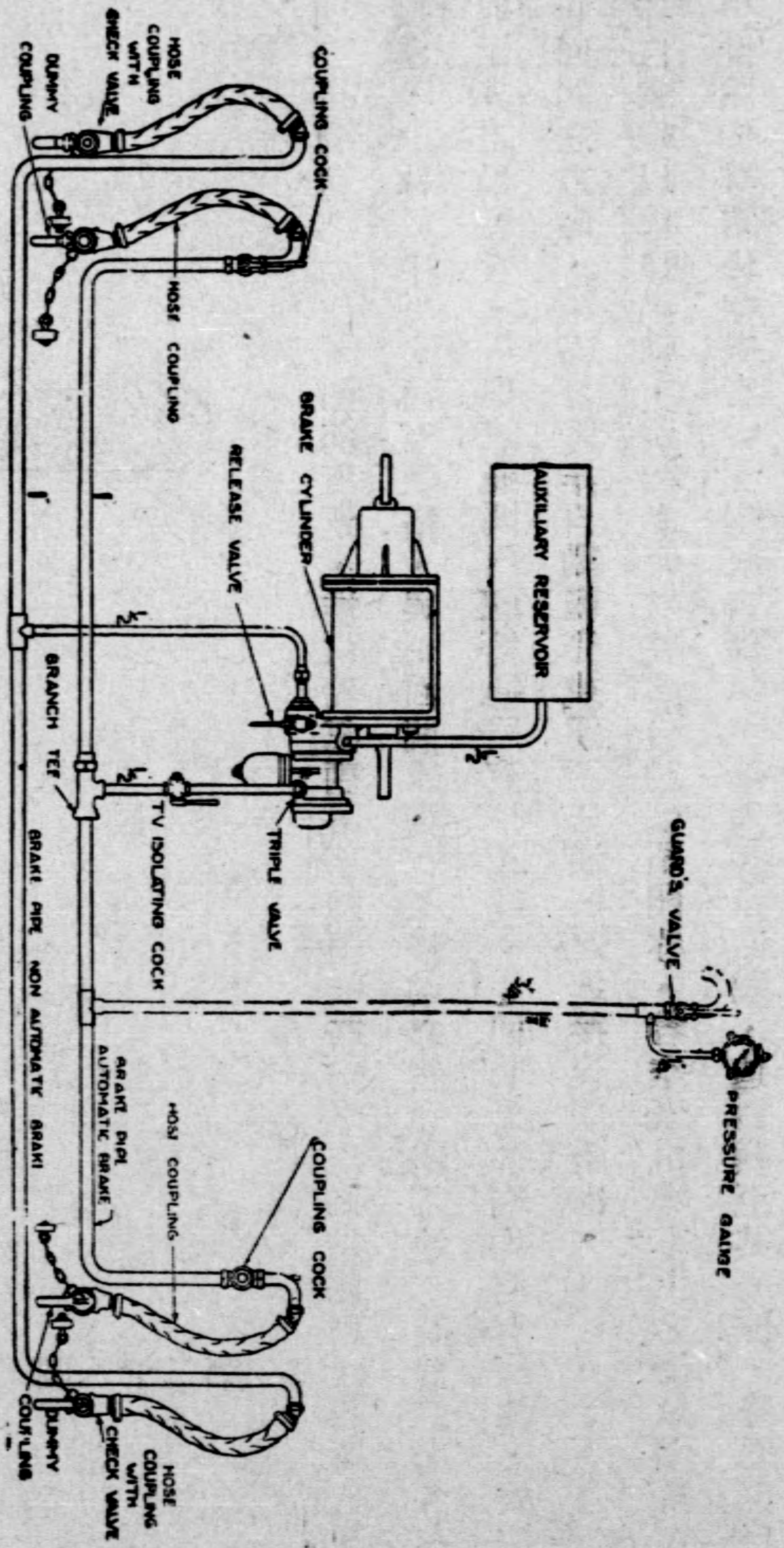
車上所需添加之配件為：

雙止回閥。

非自動軛管，軟管結合及假結合。非自動軛所用軟管結合，於結合頭內備有閥，在結合連接時張開，而在分離時關閉，以防非自動軛管空氣之損失。



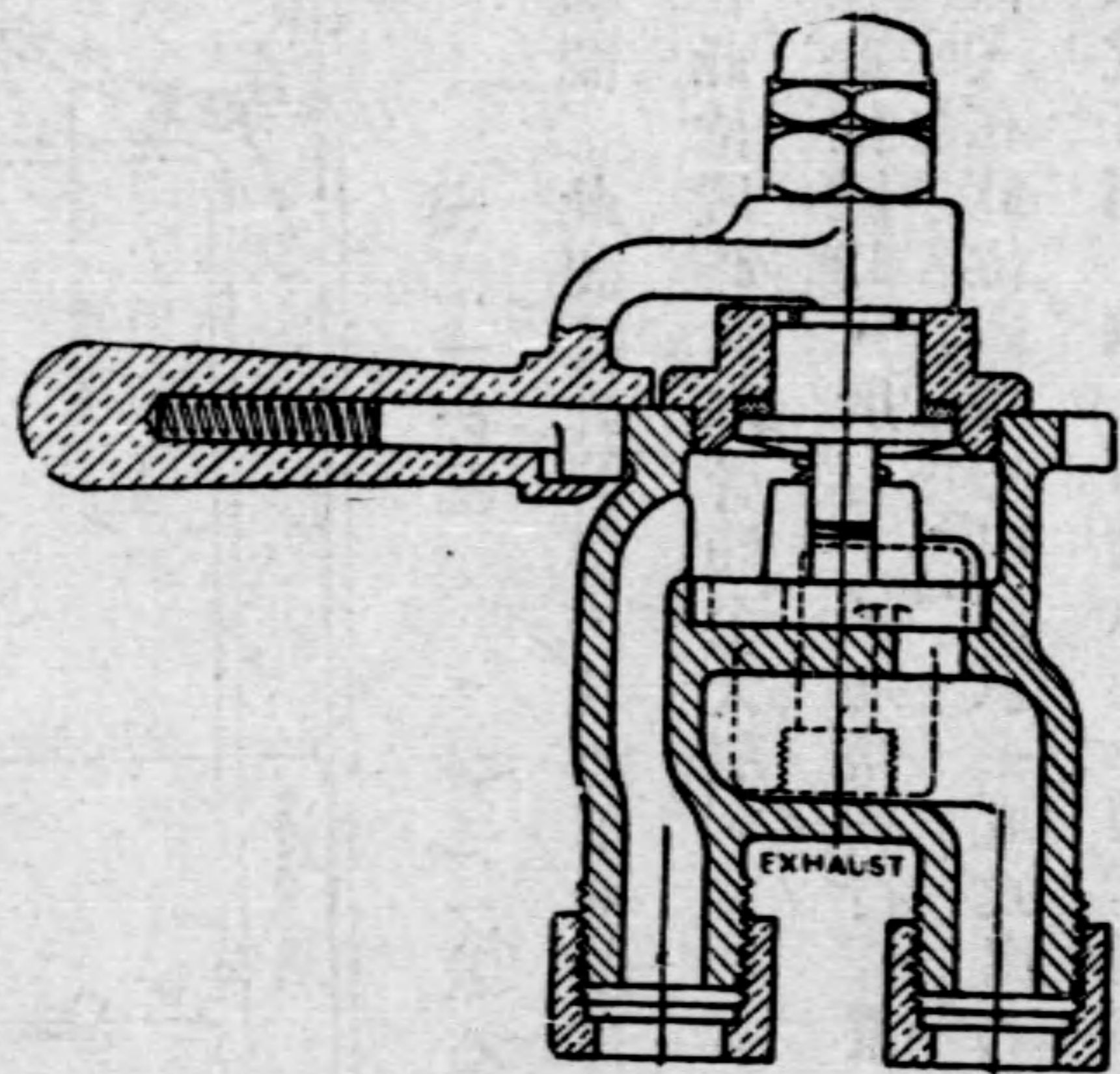
第三十六圖 (機車及煤水車二所設之二重軛)



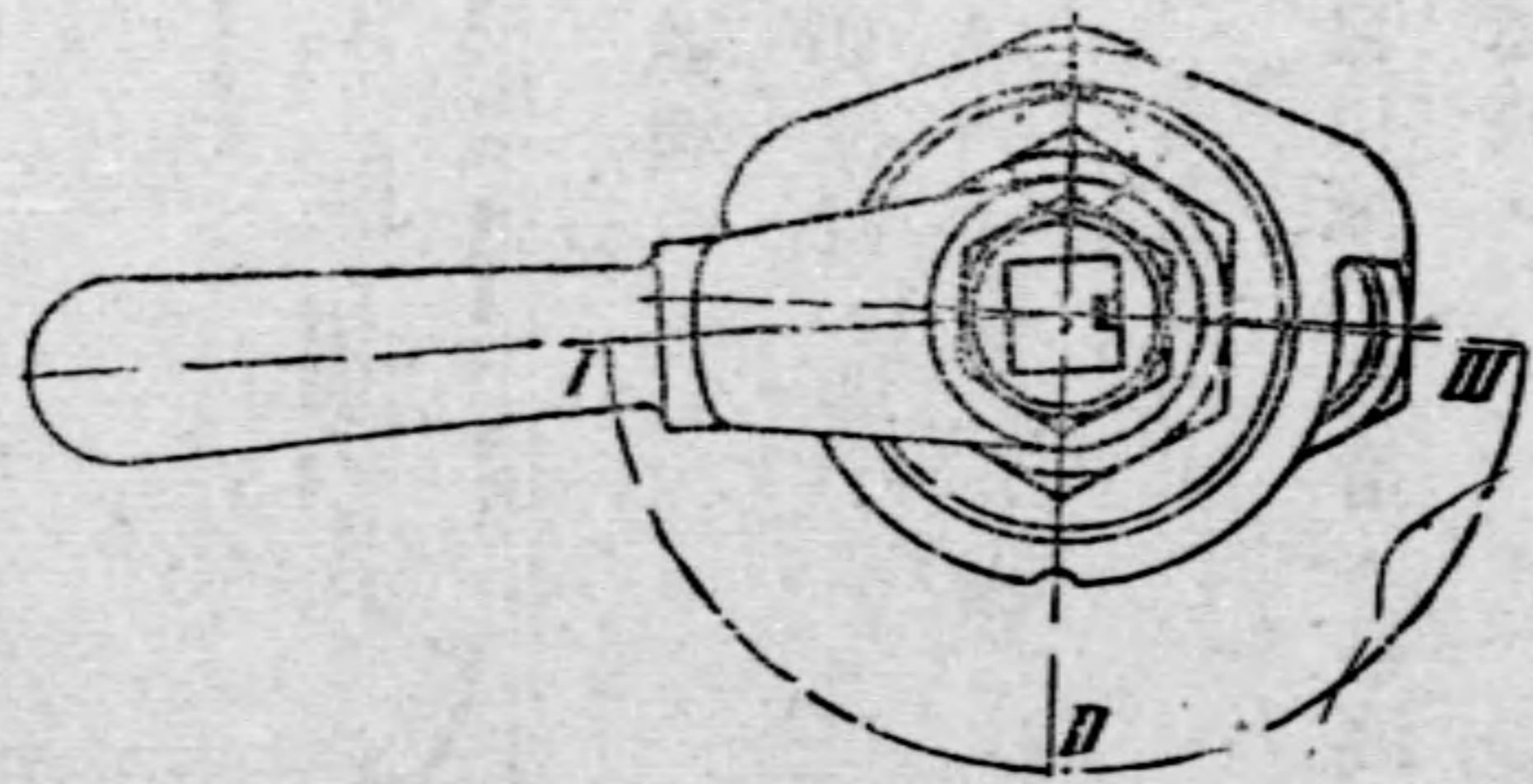
第三十七圖 (客車上所設之二重軔)

非自動軔所用司軔閥 此閥設計簡單，其運用柄僅有三重要位置，即：

- (一)鬆放位置，在此位置時，軔管通至大氣。
 - (二)中立位置，在此位置時，所有一切通路均行疊蓋。
 - (三)完全應用位置，在此位置時，由儲氣主筒發出之空氣自由流至軔筒，排洩路自然閉斷。
- 將柄移至中立位置之任何一側，可隨意使車軔逐漸應用及鬆放。



由儲氣主筒 至非自動軔管

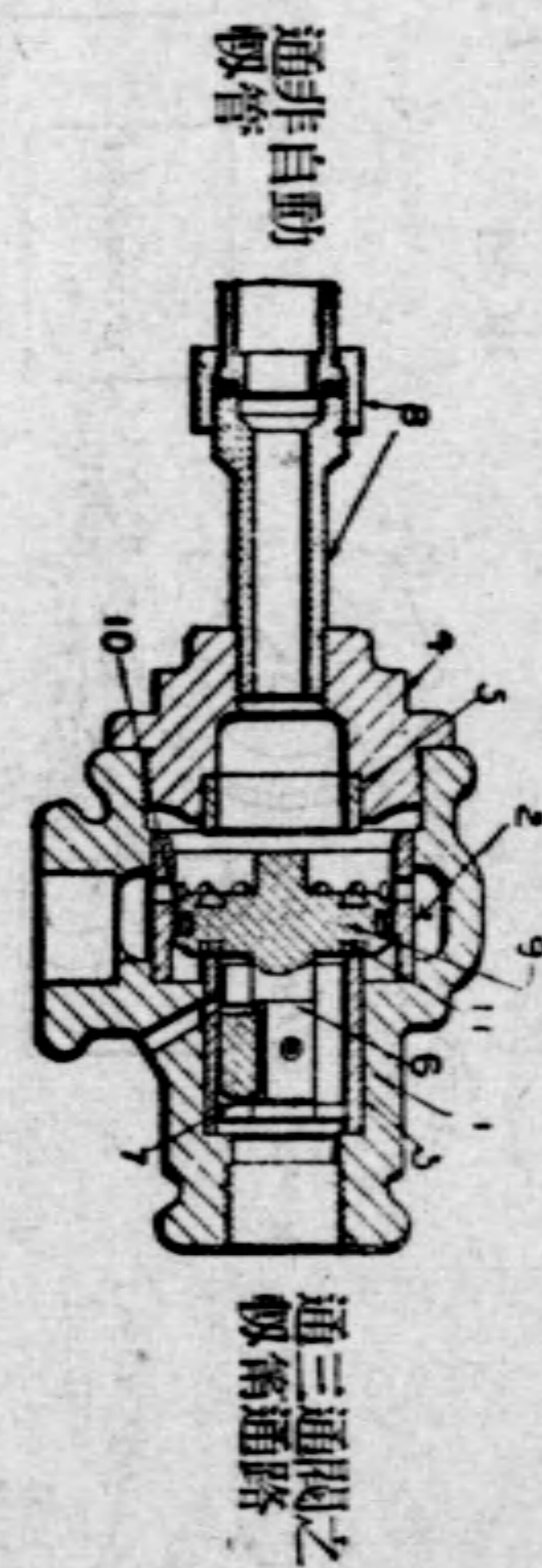


第三十八圖 (非自動軔所用司軔閥)

雙止回閥 自動軔之動作，如前所述，惟由儲氣副筒至軔管通路內之空氣為雙止回閥所阻耳。此閥有三連接處，一位於中央，通至軔筒，與止回閥鞣鞣在上移動之諸通路相連；其他二處各在閥之一端，一通至非自動軔管，一與三通閥內軔筒通路直接相連。止回閥之各端均備有座位，故按照空氣所由入止回閥之方向，鞣鞣可將非自動軔管或通至三通閥之連接管閉斷也。

設欲用非自動軔以代自動軔，司機者可將其非自動軔閥開啓，容空氣由機車上之儲氣主筒入於非自動設備（此設備尋常係空虛者）。空氣由儲氣主筒入雙止回閥，迫鞣鞣至其座位，將通至自動軔設

備之連絡閉斷，而開一通路為空氣經分管而至軟管之需。為欲使車軛隨意逐漸應用及鬆放起見，可按司機者之需要，將非自動軟管設備內之壓力及軟管內之壓力增加或減少焉。



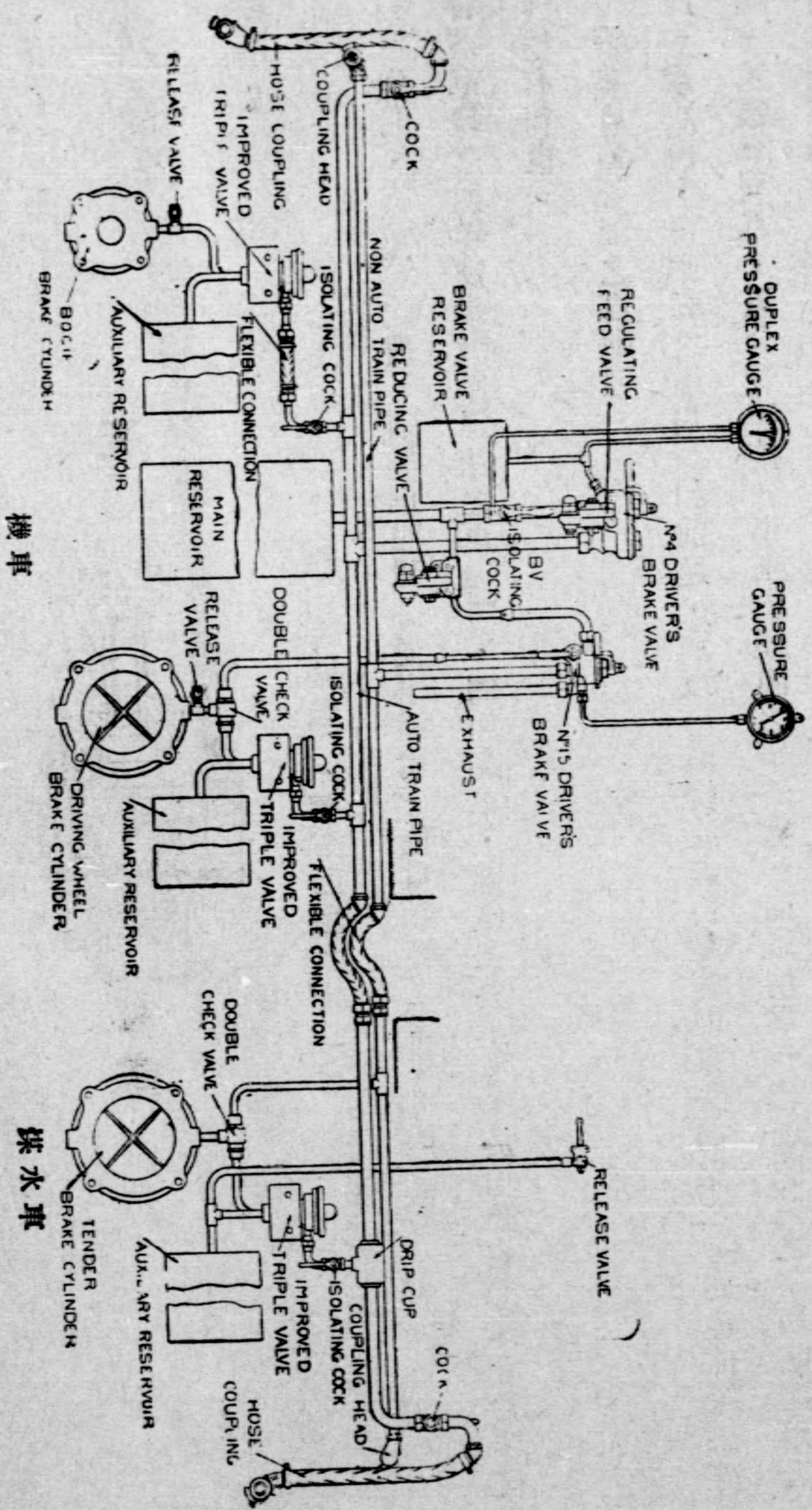
第三十九圖 (雙止回閥)

如列車分開，或軟管破裂，則雙止回閥必從事運用，使自動軟管立即應用。

如有需車軛之應用及鬆放作迅速之更替時，例如調車，則僅在機車上，於自動軟管之外增設非自動軟管，實為有利也。

帶非自動管理之自動軟管

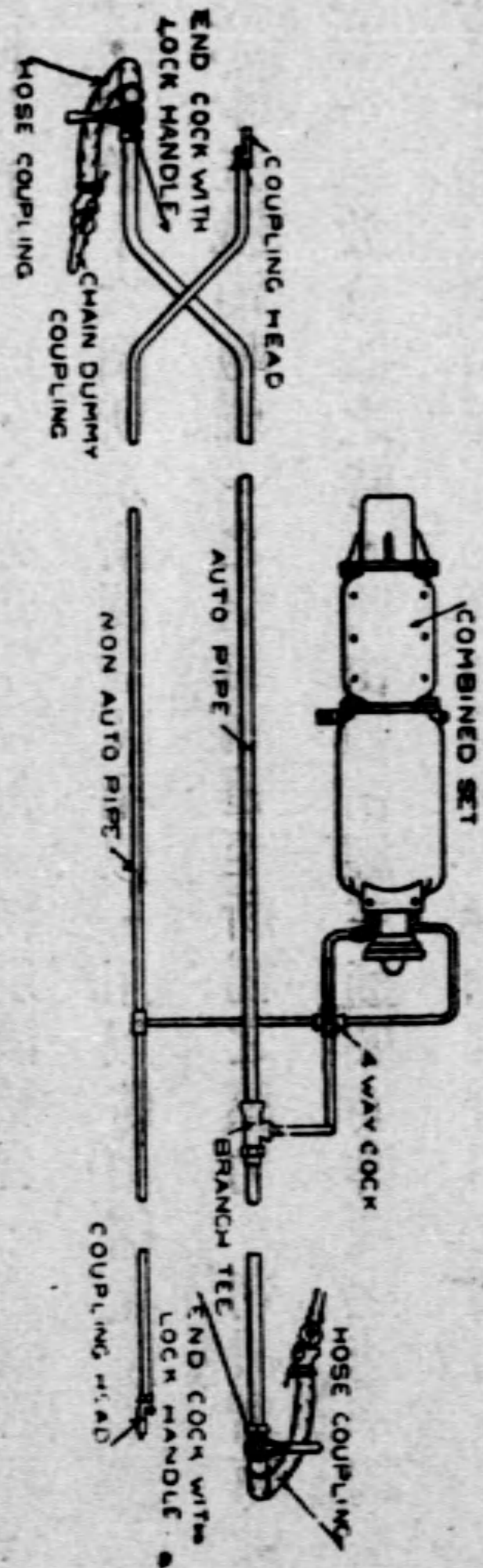
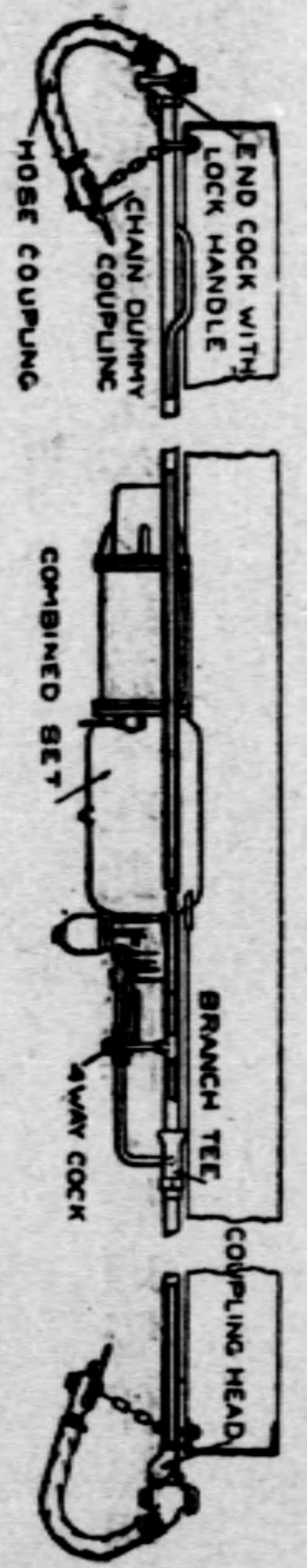
在此項辦法內，自動軟管之運用一如前述，惟以直接或非自動管理方法補充之，此種佈置係另有一管線，通過全列車，以分管連接各車上三通閥之排洩處，而以稱為「管理閥」之司軟管運用之。此閥內有一塞門，能使機車主動輪上之車軛，脫離各車上之車軛而獨立應用，不碍及氣軛之自動動作，可照常以自動軟管運用之，如列車分開，或軟管結合破裂，亦能自動動作焉。



第四十圖 (帶非自動管理之自動軔在機車及煤水車上之佈置圖解)

機車

煤水車



第四十一圖 (在車上之佈置)

非自動管理法，於自動軛所需各部分外，增加下列各部分：

- (一) 減壓閥。
- (二) 管理閥。
- (三) 雙止回閥。
- (四) 氣壓表。
- (五) 四道隔離塞門。
- (六) 管理管。

(七) 軟管結合。

(八) 假結合。

(九) 結合塞門。

一至四爲機車專用；五爲車輛專用；六至九爲機車、煤水車及車輛公用。

如欲在險峻之山坡上僅使用非自動管理線，可將設備內七、八、九各部分除去，而以金屬所製特別結合頭，不帶象皮圈，直接置於各車管理管之各端上，如第四十圖及第四十一圖所示，俾各端均有分開之軟管與結合頭，可用以連接非自動管理管以爲下降此項坡度之用。於是另以一列車將此項軟管載至坡度頂上，爲其他下降列車之用。在此種情形時，各車上之管理管線毋須裝配結合塞門或假結合，惟於下降坡度使用管理管時，在列車末端備一特別假結合，將該管理管關閉耳。

(一) 減壓閥之構造，與第十六圖所示滑閥餵閥相似。用以將由儲氣管餵至

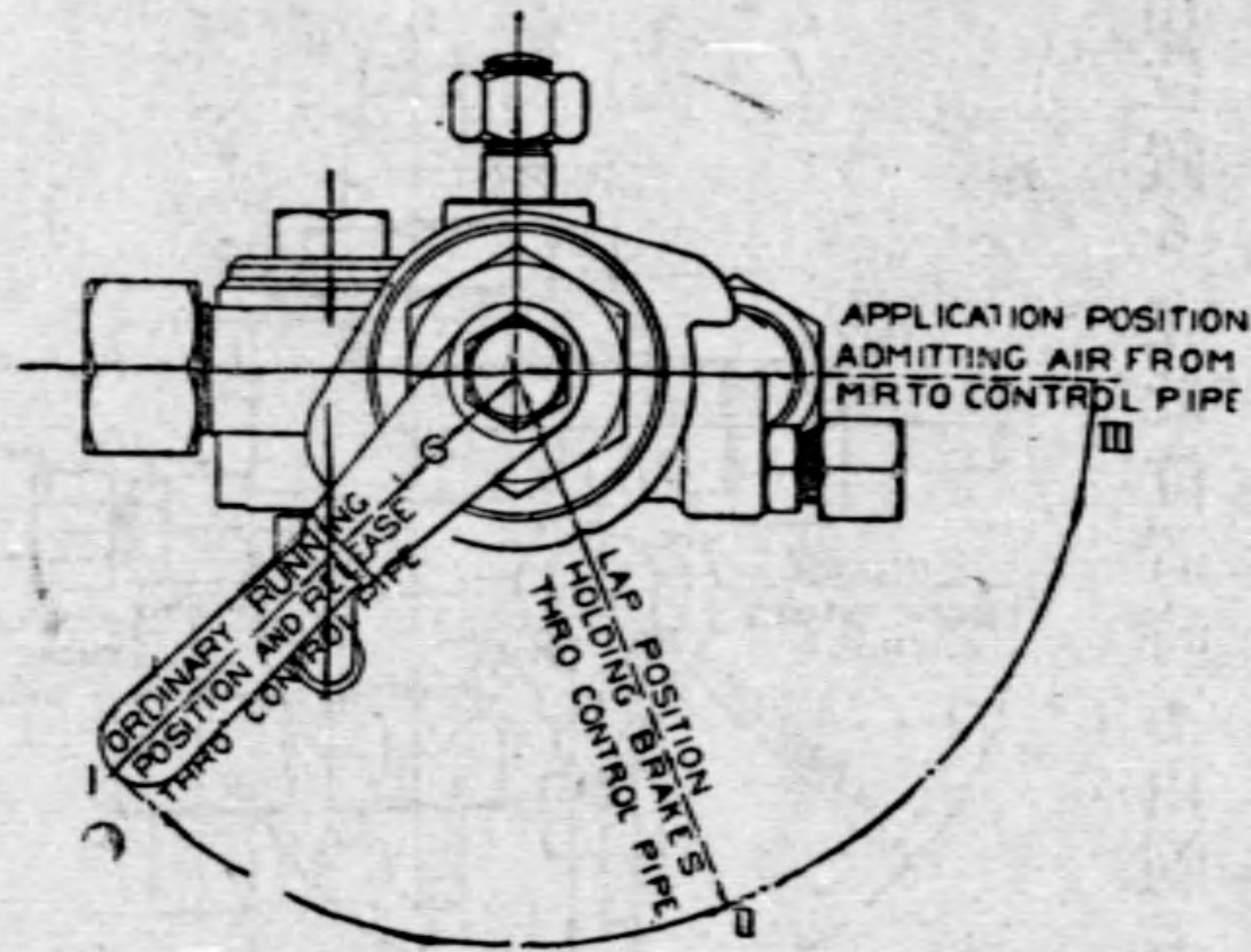
(二) 管理閥（亦稱第十五號司軻閥）之空氣調整至所需之壓力。司機者藉此閥，可以於自動軻應用後，自動軻閥柄已置於鬆放位置之時，將由軻管經三通閥而排洩之速率調整，以爲逐漸減低軻管內壓力之用，或容空氣由儲氣主管而經過管理線，以增加軻管內之壓力。

第六號柄有重要位置三，即：

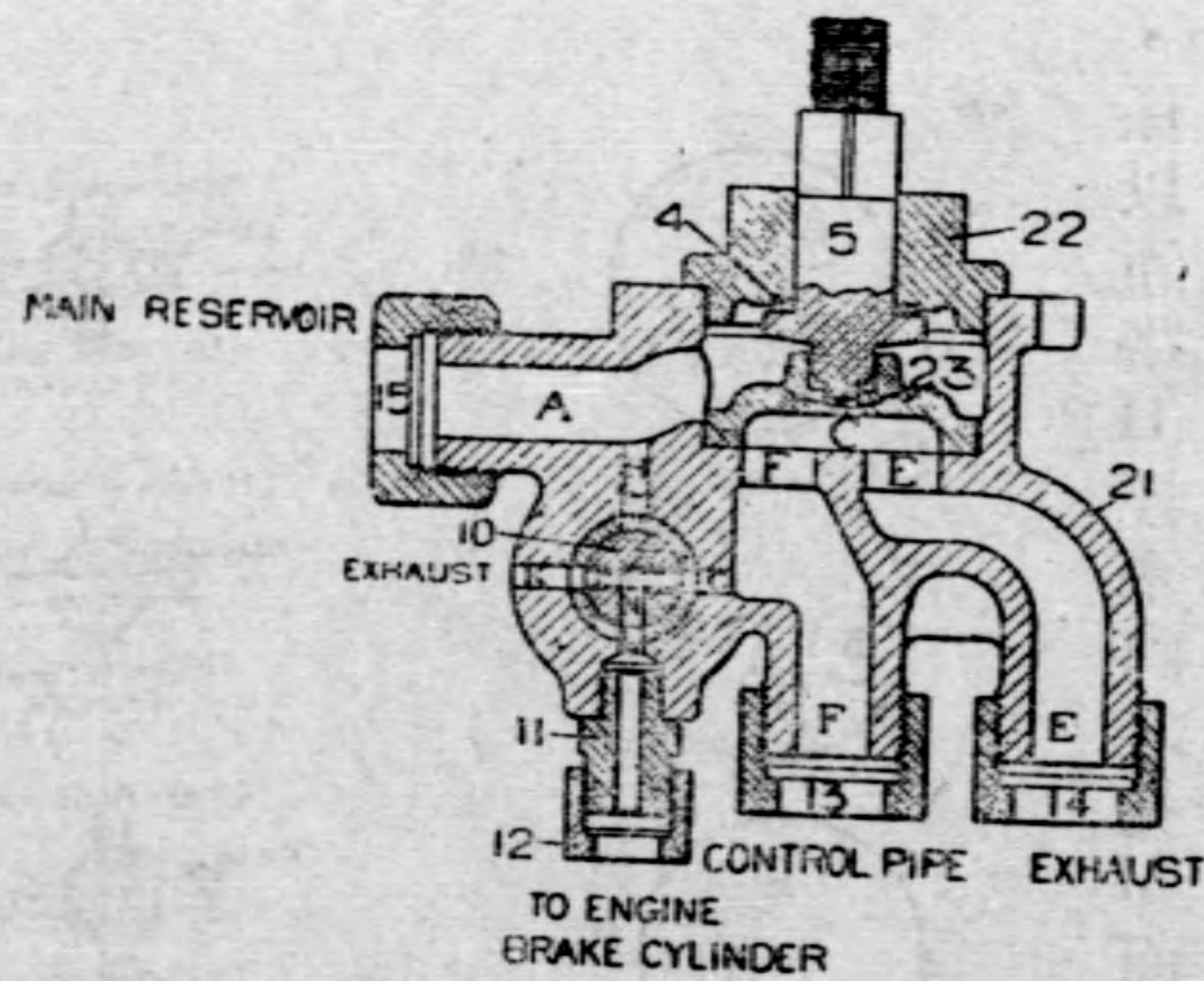
(I) 普通速行位置，及車軻經管理管之鬆放。在此位置時，管理管係經閥內之通路F與旋動閥內之空腔C而連至排洩路E。

(II) 疊蓋位置。在此位置時，通路F與E間之交通截斷。

(III) 車軛之應用。在此位置時，空氣由儲氣主筒經通路A與旋動閥內之孔B而入管理管。



第四十二圖



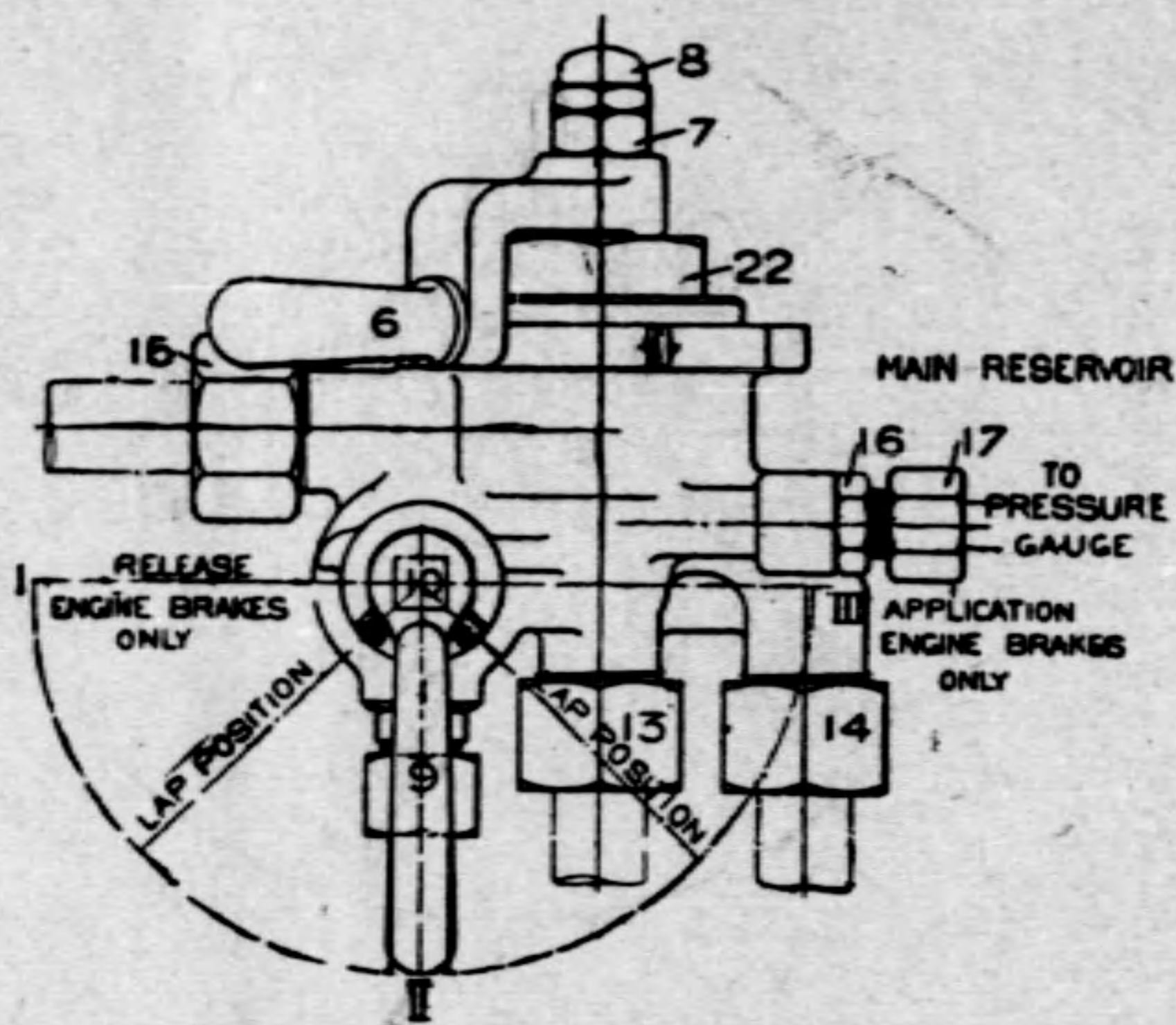
第四十三圖

聯合於非自動管理閥者為一塞門，內有一塞門10及柄9，司機者可藉以隨其意之所欲，單獨運用機車上之非自動軛，不使其動作及於全列車之各車輛，或礙及自動軛之動作。機車車軛塞門之柄9，係在一平面內運用，與非自動管理閥之柄6所在之平面成直角，有重要位置三，即：

(I) 鬆放位置。在此位置時，由機車車軛筒而出之通路L，係經塞內之孔N而與通至大氣之通路K

相連。

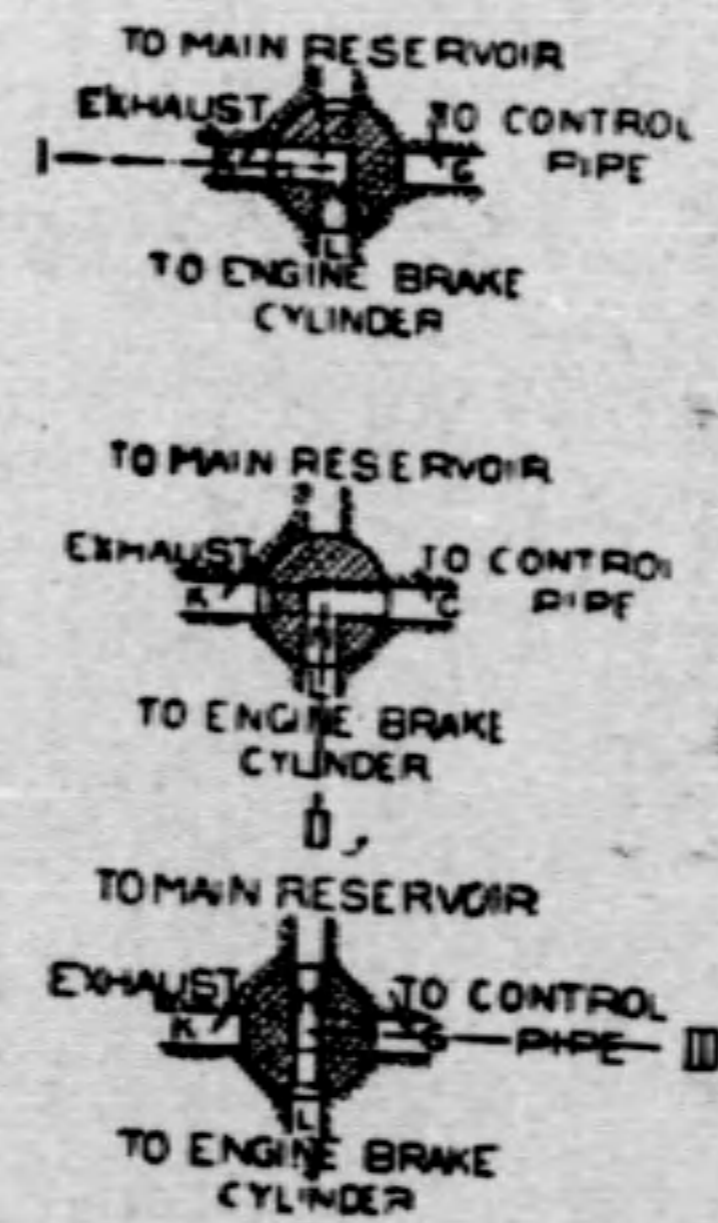
(II) 尋常速行位置。在此位置時，由軔筒而出之通路 L，係經塞內之孔 N 而與通至管理管之通路 G 相連。



第四十四圖 (尋常速行)



第四十六圖



第四十五圖

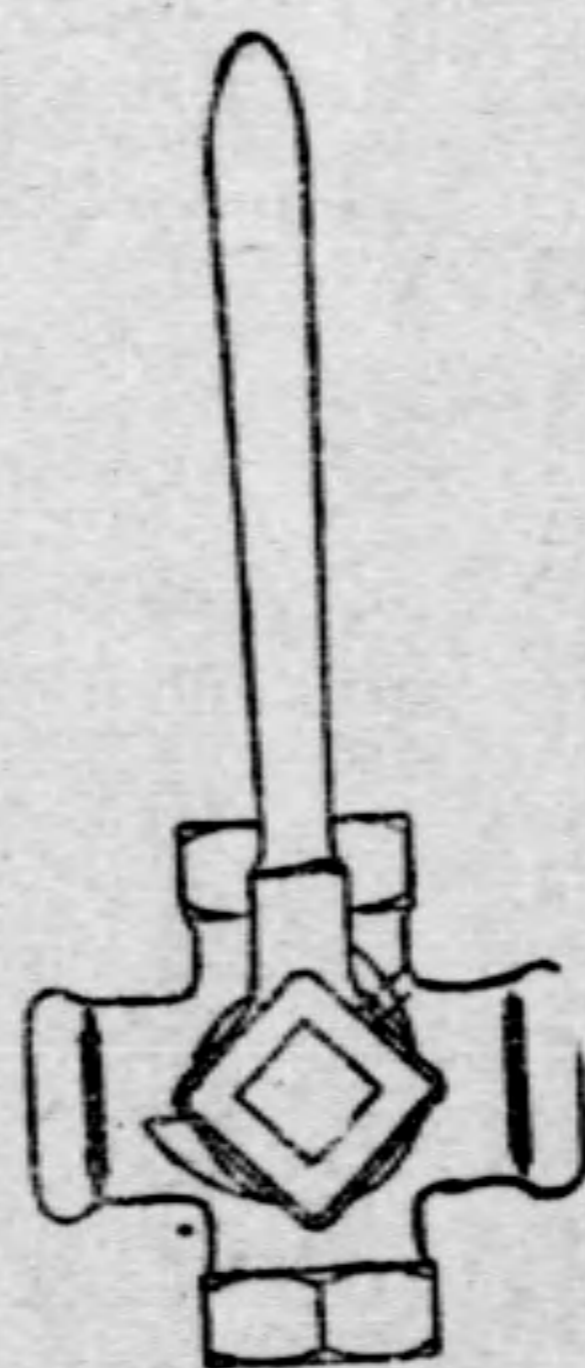
(III) 應用位置。在此位置時，由軔筒而出之通路 L，係以通路 H 經塞內之孔 M 而連至儲氣主筒通路 A。

當柄 9 在位置 I 與 II 之中央，或在位置 II 與 III 之中央時，機車車軔塞門係在疊蓋位置。此塞門之兩疊蓋位置，僅於不依賴列車車軔而使其一部分鬆放或增大之後，作保持主動輪軔之用，如關於車軔

運用之方法所指示。

(三) 雙止回閥業已說明(參閱第三十九圖)。

(四) 氣壓表係在以非自動管理運用車軛時，先以管理管內之空氣壓力，再以列車所有一切軛筒內之空氣壓力顯示司機。



第四十七圖

(五) 四道隔離塞門係於需要時用以截斷任何車上車軛之動作者(第四十七圖)。柄之尋常位置，如圖所示，係開通自動軛管與三通閥間，及非自動管理管與三通閥排洩處間之交通。當將柄下移九十度至垂直位置時，所有交通均為截斷，惟有三通閥排洩處，係經隔離塞門內之小通路而通至大氣。

(六) 管理管係按尋常情形連通全列車，並以分管連至三通閥之排洩路。

(七) 軟管結合及結合塞門之大小，與連接自動軛管者不同，故不能將彼等作不正確之結合。

運用之普通方法

第四十三圖非自動管理閥之柄6應在鬆放或尋常速行位置I，在此位置時，管理管與大氣相通，列車全部車軻均經管理管而鬆放。

機車車軻塞門柄9（第四十二圖）亦須在尋常或速行位置II，開啓雙止回閥之非自動各側，使經管理管而通至大氣。如是雙止回閥合乎自動運用，機車車軻鬆放，與列車車軻經三通閥之排洩處而通至大氣同時焉。

當在下降坡度上欲以非自動軻管理列車時，應先按照運用自動軻之方法應用該車軻，並將非自動管理閥之柄置於疊蓋位置II，使閉斷管理管，不與大氣相通。其次，應將自動軻閥柄移至鬆放位置I，令一切三通閥均行回動，使其排氣於關閉之管理管內，然後回置於速行位置II，以期自動設備之列車管及儲氣副甬完全充氣達許可之壓力。

此時可單用非自動管理閥隨意調整車軻，毋須使用自動設備之空氣，該項空氣仍舊保留以備急需。

通常最佳之辦法，係將非自動管理閥之柄移至應用位置III，以儲氣主甬所來之壓力使管理管作一部分之充氣，然後在鬆放自動軻之前，將柄移回疊蓋位置II。此舉於險峻之坡道上尤爲合宜，俾於列車車軻鬆放入管理管時，軻甬壓力不致臨時大爲降落，且在雙止回閥回動以前，機車車軻甬內之壓力不致過於降落也。

如軻甬內需要較多之壓力以管理速率，則將非自動管理閥之柄移至應用位置III，直至氣壓表顯示所

需之壓力爲止；然後返至疊蓋位置II。照同樣情形，將柄移至鬆放位置I，再返至疊蓋位置II，即可將壓力消除。

運用機車主動輪上之車軛及全列車各車上之車軛而各不相關，常覺便利。此舉可藉機車車軛塞門行之。

當欲應用或鬆放機車之主動輪軛時，如不使影響列車上各車之車軛，必須在未將機車車軛塞門之柄移至應用位置III或鬆放位置I之前，以非自動管理閥之柄6置於疊蓋位置II。

按同樣情形，當欲應用或鬆放列車上各車之車軛時，如不使影響機車之主動輪軛，則必須在未將非自動管理閥之柄移至位置I或位置III以前，以機車車軛塞門之柄置於疊蓋位置。

（未完）

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
二一六三〇〇 三〇〇〇九三

注意 中南銀行鈔票爲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

電報電話線路建築學

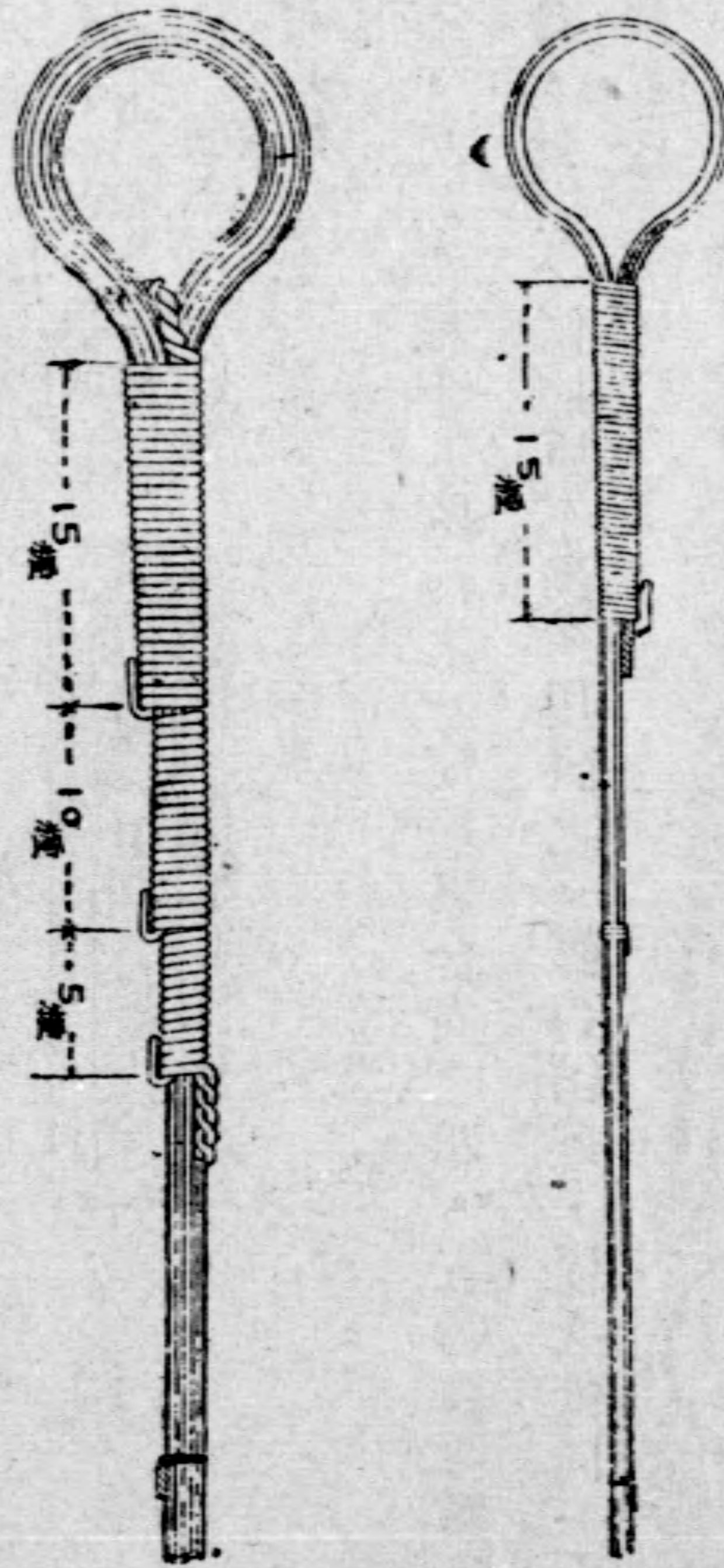
(續)

陳鍾達

第十章 拉線及支柱

四、拉線裝置於電桿之方法

裝拉線於電桿要避免 ∇ 形而捲於張力之合成點，用大卡釘打住於電桿。此拉線之捲法如第三十三圖所示，用三·二〇公厘之鐵線，拉線之束合數三條者約笛捲十五公分，將拉線之一端折返；束



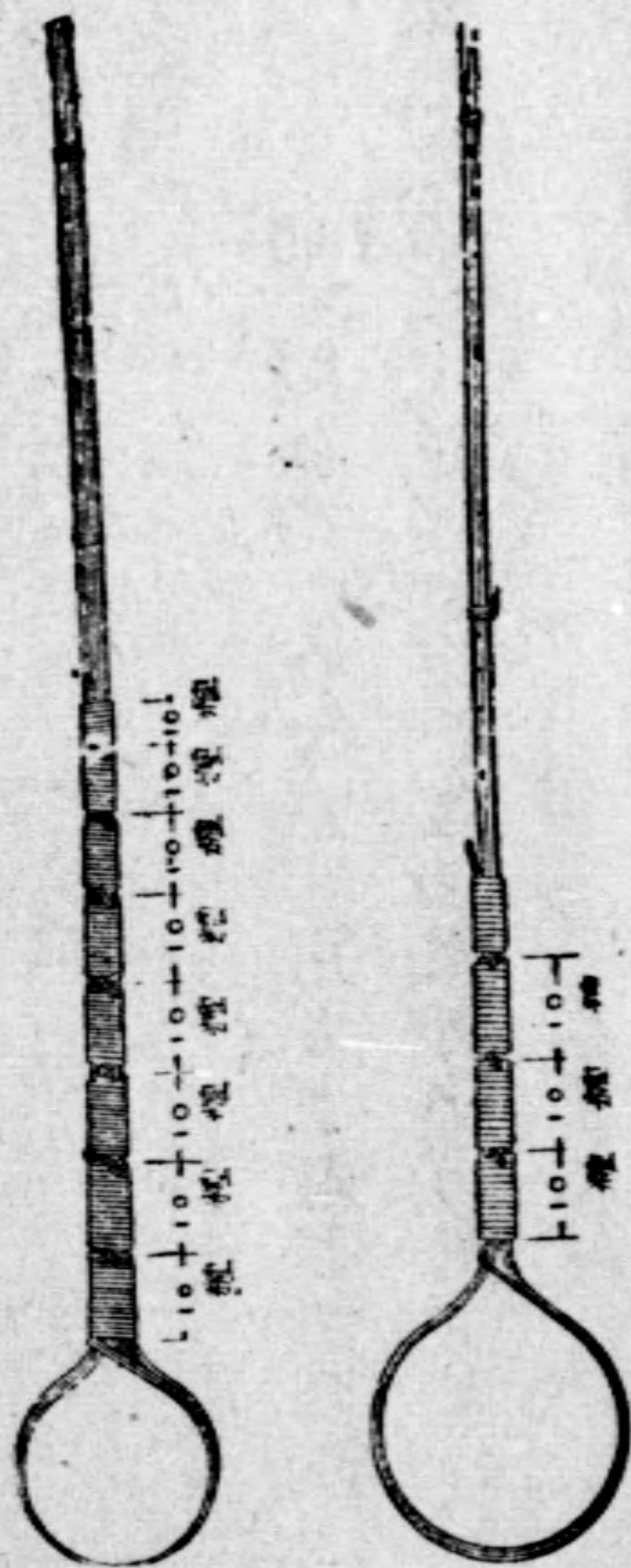
第三十三圖

合數四條以上者其笛捲之長為十五公分·十公分·五公分等而每約三條將其一端折返；笛捲之兩端與預先置入為心之三·二〇公厘鐵線捻結。

張力甚弱者有以拉線咬入電桿，將塗了混合柏油砥皮 (Strop) 座鐵或鐵板當於電桿，而將拉線捲於其上者。(參看第三十四圖)

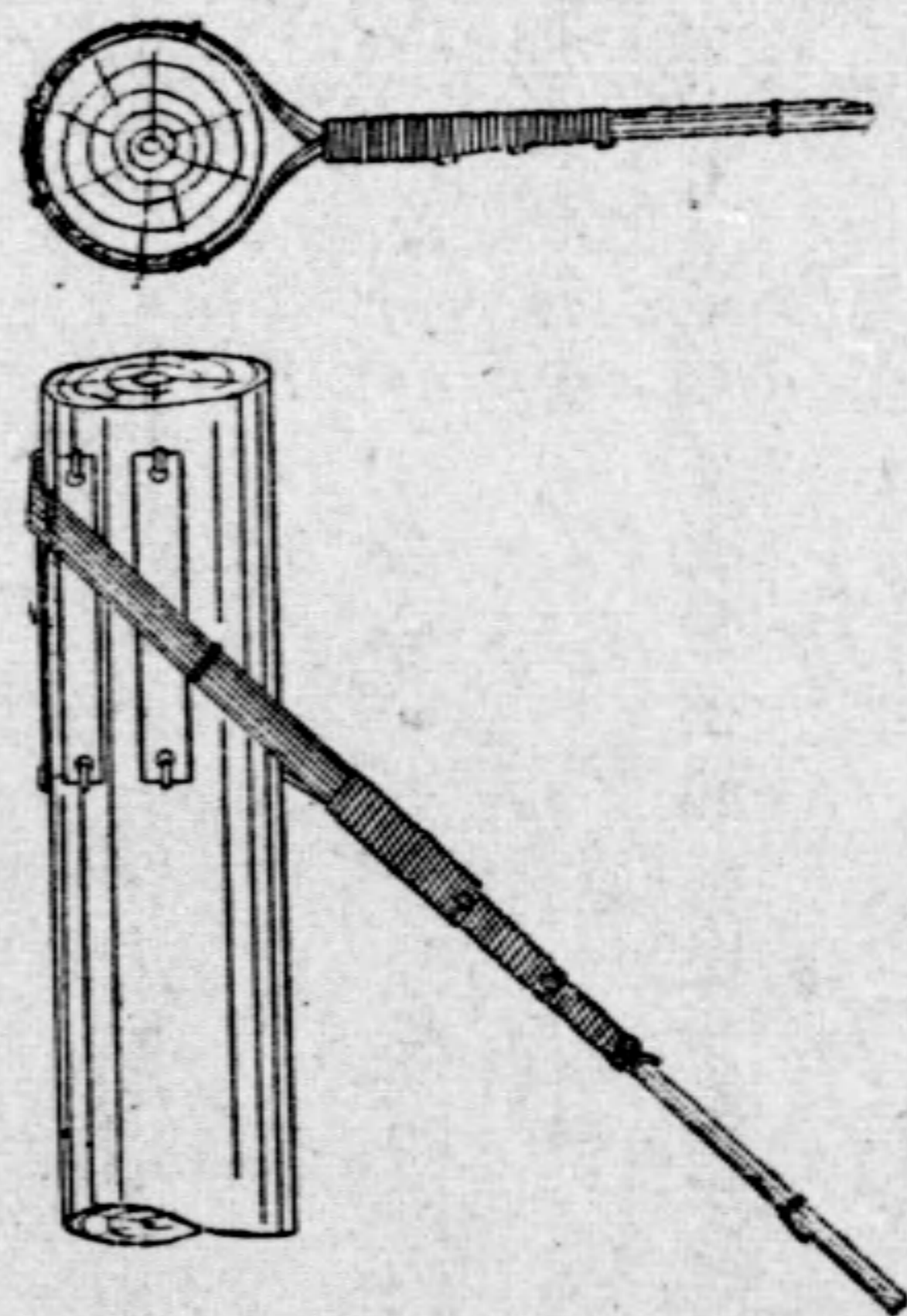
五、裝拉線於固根本之方法

裝拉線於固根本，可如第三十五圖行之。使用束合內之四·五〇公厘鐵線之一條，約筭捲十公分，與他之一條扭合，先之一條照原不動，用後之一條再筭捲，逐次依同一方法捲去。



第三十五圖

捲拉線時應注意者：為鐵線之各條不敢重疊，不宜鬆弛，各線條要一樣鬆緊。否則張力加於各線而易扯斷。若在地下加工，挾以石塊或木片，外觀引張得一樣，是最應避免的！



第三十四圖

拉線所起之故障爲扯斷・鬆弛・拔起等。此主要原因：扯斷是因束合數少，或埋設後經過相當年數，地際之已腐蝕而不留意，未曾修理等。鬆弛是因裝置於兩拉線・三根拉線・張力弱之電桿之單拉線等。拔起普通是因固根木之捲縛不良・地盤鬆軟固根木太小或已腐蝕等。故當埋設拉線時，對於以上各點務須預先考慮。

六・拉線束合數

電報・市外電話線路之單拉線標準束合數如甲表。市內電話線路之單拉線標準束合數如乙表。電報及市外電話線路之過道拉線之標準束合數如丙表。市內電話線路之過道拉線標準束合數如丁表。甲表其拉線與本桿所成之角度爲四十五度，用四・五〇公厘之鐵線架設時而計算者。若拉線之角

甲 表

角 度	架設線數		四 線	八 線	十六 線	二十四 線	三十六 線	四十二 線	五十六 線
	二方之場合	一方之場合							
九十度	3	5							
	3	3							
百二十度及停引	3	6							
	3	3							
百三十五度	3	5							
	3	3							

百五	十度	2	4	6	8	10	12	15
百六	十度	2	3	4	6	8	10	13
百七	十度	2	3	3	5	7	9	12

乙 表

架設線數 角 度	四十八線	七十二線	九十六線	百二十線
九 十 度	11	16	22	26
一 百 度	10	14	20	24
一 百 一 十 度	9	12	18	22
一 百 二 十 度 及 停 引	8	10	16	19
一 百 三 十 度	7	9	13	16
一 百 四 十 度	6	7	11	13
一 百 五 十 度	4	6	8	10
一 百 六 十 度	3	4	5	7

丙 表

彎線之角度	度	拉線種別	到八線止	到二四線止	到四二線止
九十度	二方之場合 一方之場合	本追 拉拉線	5	9	15
		本追 拉拉線	8	16	25
一百二十度及停引		本追 拉拉線	7	12	19
		本追 拉拉線	12	20	30
一百三十五度		本追 拉拉線	5	9	15
		本追 拉拉線	8	16	25
一百五十五度		本追 拉拉線	4	8	12
		本追 拉拉線	7	14	20
一百六十五度		本追 拉拉線	3	6	9
		本追 拉拉線	6	11	16
一百七十五度		本追 拉拉線	3	5	8
		本追 拉拉線	4	8	14
		本追 拉拉線	3	4	7
		本追 拉拉線	4	7	12

丁 表

架設線數 角度	拉線種別		四八線		七二線		九六線		百二十線	
	線	別								
九十度	本	追	7	12	10	17	14	24	16	28
一百度	本	追	6	11	9	15	14	21	15	26

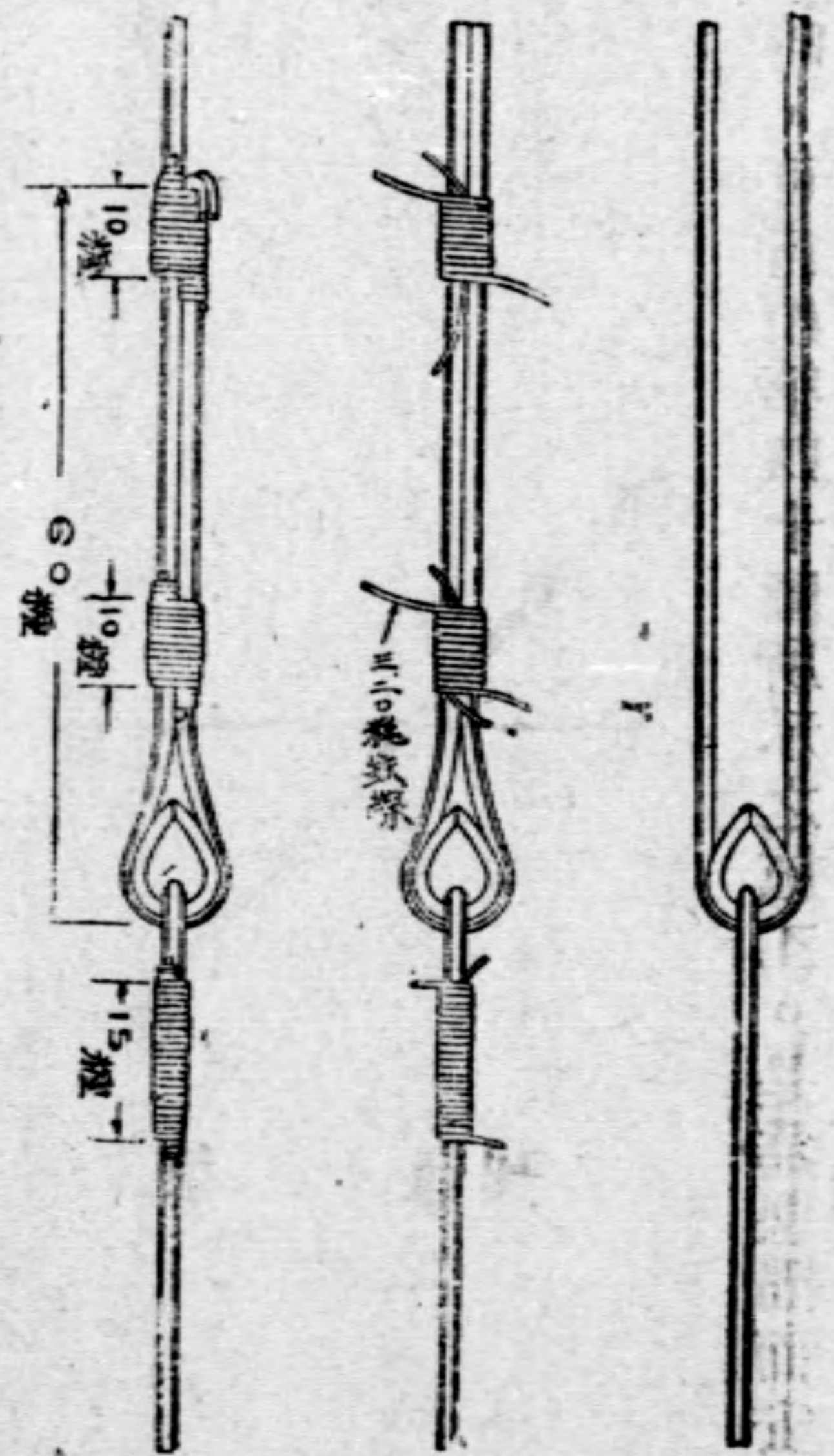
一百一十度	本	追	6	10	7	13	11	19	14	24
一百二十度及牵引	本	追	5	9	6	11	10	17	12	20
一百三十度	本	追	4	8	5	10	8	14	10	17
一百四十度	本	追	4	8	4	8	7	12	8	14
一百五十度	本	追	2	4	4	6	5	9	6	11
一百六十度	本	追	2	3	2	4	3	5	4	8

度及架線之種類不同時，應將束合數適宜增減。乙表之拉線與本桿所成之角度亦為四十五度，用一六〇公厘之硬銅線架設時而計算者。拉線之角度，架線之種類各異時有將束合數適宜加減之必要。丙表，拉線與本桿所成之角度為六十度，追拉線與拉線柱所成之角度為三十度，架設四·五〇公厘之鐵線時之計算。如拉線之角度，架線之種類等有不同者，宜將束合數適宜加減。

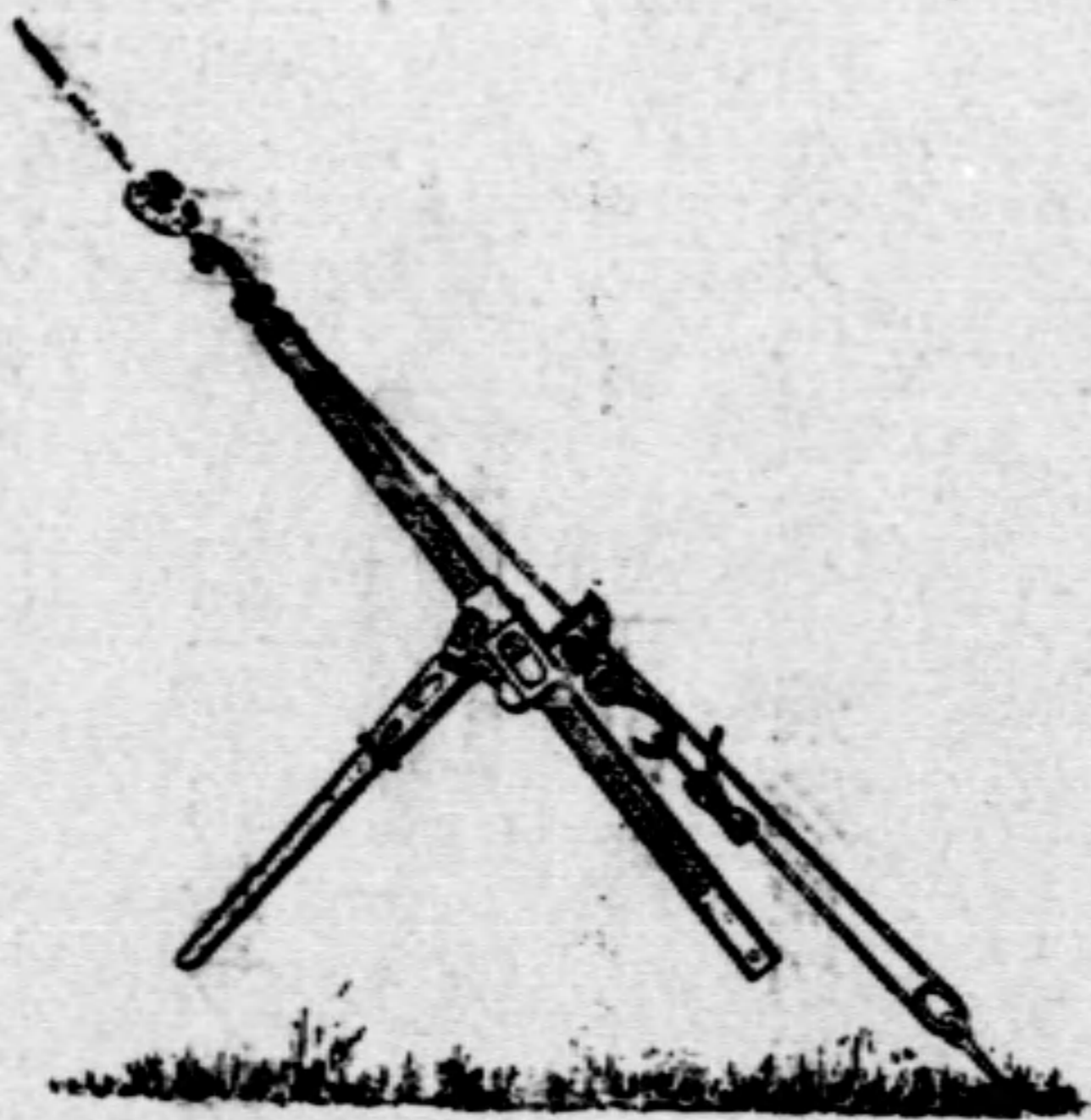
七，環繫拉線

兩側·三方·四方拉線是依據環繫接續。環繫法者在拉線之上部（電桿裝置處）與下部（埋入處）之間，用鍍鋅鐵製之圈環接續之方法之謂也。在地表上約七十五公分之高處，上部使用圈環如第三十六圖捲以三·二〇公厘之鐵線，以混合柏油塗之；拉線鬆弛了時，將捲於上方之三·二〇公厘之鐵線解開，可以簡單抽緊；初則單行易生鬆弛之兩側拉線·三方拉線·四方拉線等，除能行

抽緊外，尚有埋設作業上之便利，與地際腐蝕了時，僅換下方即足矣，及已改建電桿時只取換上部能省改埋之手續等之利點甚多！故現在束合數少之單拉線亦改用環繫矣。等三十七圖是最初埋設時



圖六十三第



圖七十三第

或裝設後行加緊時能簡單捆緊所用之器械。

從前行加緊是使用如第三十八圖之拉線鬆緊螺旋卸於拉線之中間。藉回轉得以拉緊拉線，是屬

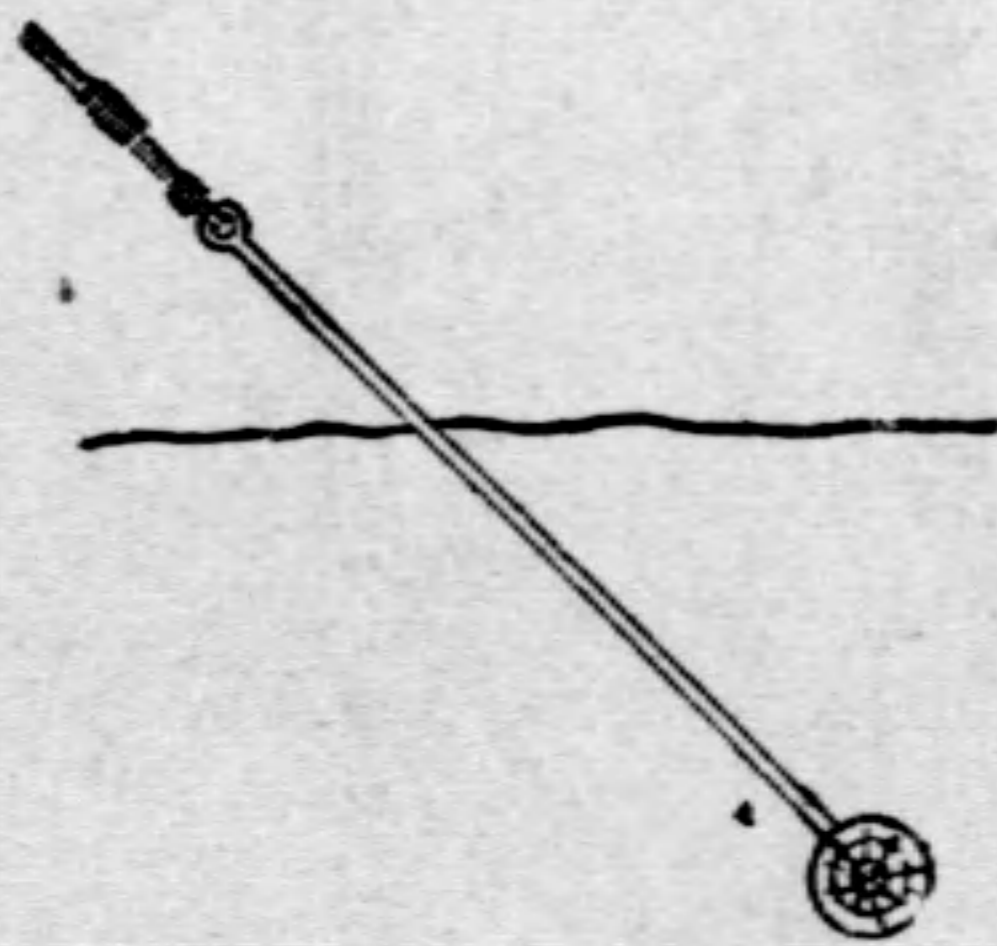


圖八十三

便利！但因一生銹有不能回轉或太强費力與螺旋飛跳而切斷之弊，故近年殆不使用矣！

八、拉線鐵棒

水田中因肥料或地質之關係，拉線有急速腐蝕之慮，故在離地上約五十公分以下使用塗了混合柏油之直徑一五公分以上之鍍鋅鐵棒時，比較的長久使用。因每一條鐵線皆腐蝕其束合數雖多而全部容易腐蝕；但鐵棒由其表面漸次腐蝕比較的能使用長久。第三十九圖為拉線鐵棒。

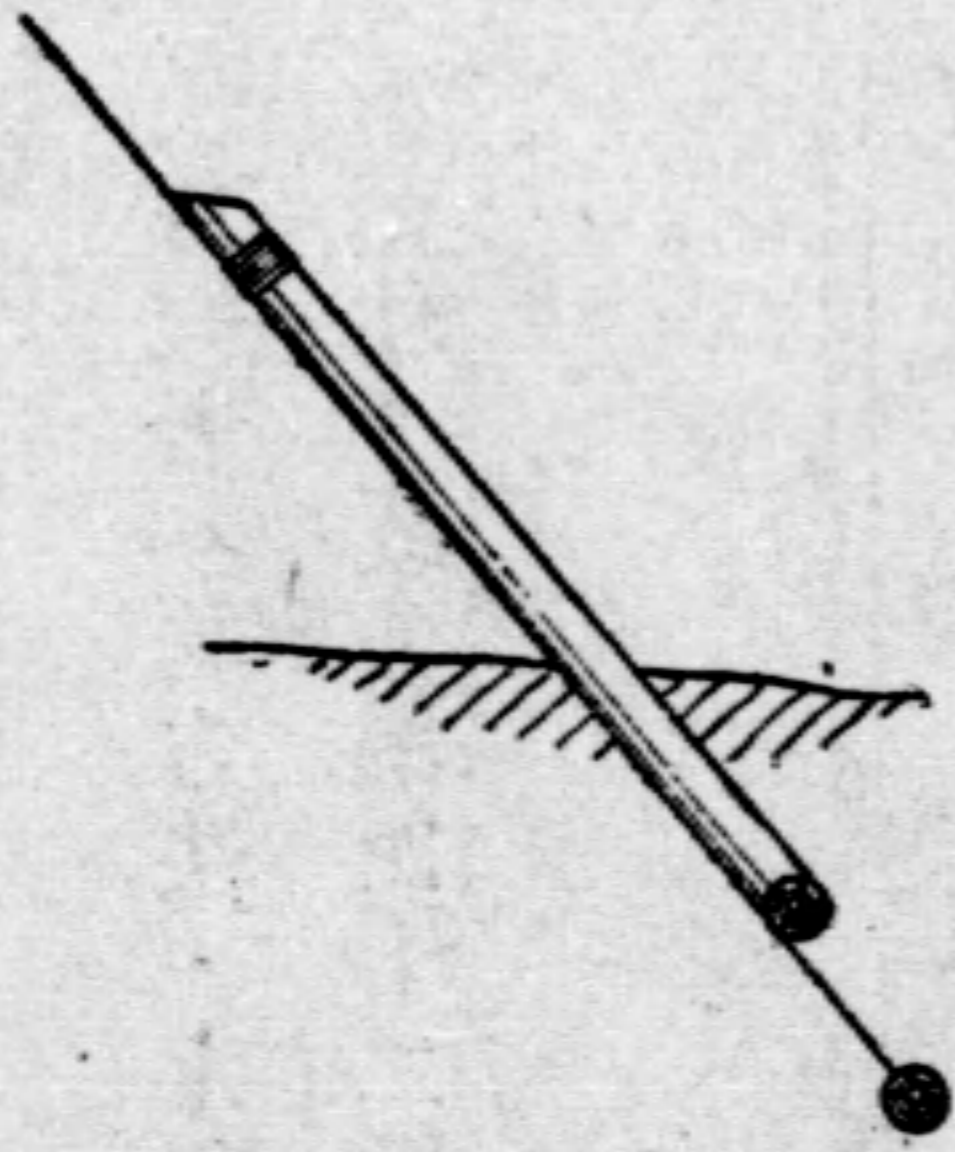


圖九十三

地盤岩石不能挖整時，可行如第四十圖所示之施工。是為堅固而安全之方法。

九、保護拉線之裝置

埋立於道路邊際等之拉線，因有易受損傷或被通行者碰擊而振動電桿，以致架線混觸之障害，故以如第四十一圖之梢徑八公分之杆木裝設於地上約一·五公尺之處，以保護而防止之，並使其不動搖。此謂之拉線保護裝置。



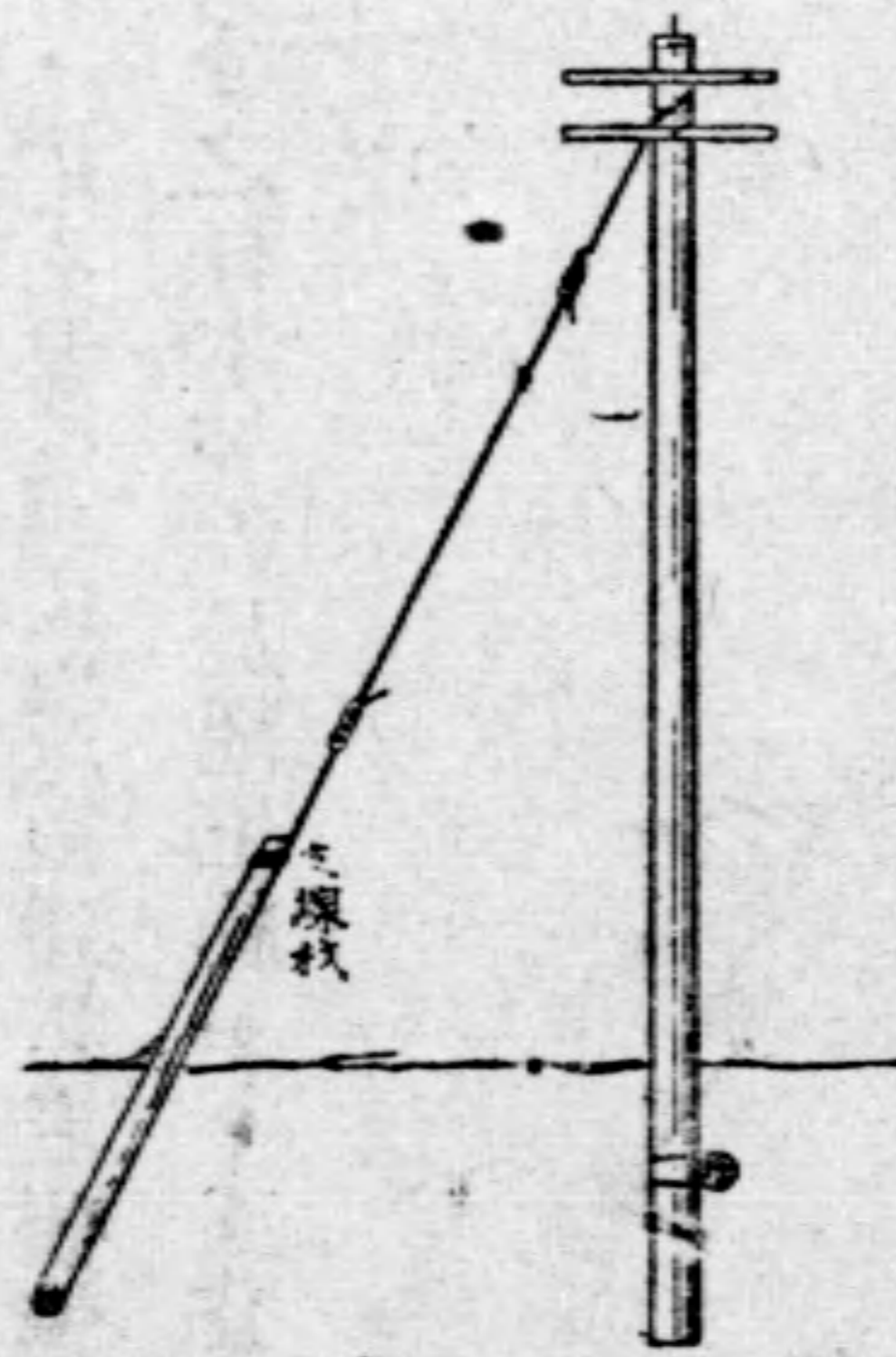
圖一十四第



圖十四第

十、使用扭鋼線作拉線

除以上記述外，尚有使用扭鋼以代鐵線者。其方法，上部在電桿捲二回，用夾器(Clamp)將其端壓緊；下方行環繫接續，同樣用夾器壓住。或如第四十二圖裝設於已施防腐法之拉線用料。



圖二十四第

扭線之使用，比用四·五〇公厘之鐵線時，既無延長，笛捲拉線等之手續，又無重複鬆弛等之顧慮；裝置作業亦極容易！拉緊更甚簡單！實際，束合四·五〇公厘之鐵線而使用，對於裝設要特別之技能，非有相當之熟練是不成。因裝設法之複雜而費不少之時間！雖用圈環在地上接續，但拉緊非常不易，自然勵行亦難以如理想而實行。總之與其用四·五〇公厘之鐵線，不若使用扭鋼線，以夾器壓緊之方法其有利之點固不待言。但價格向來不太行。

十一、弓形拉線

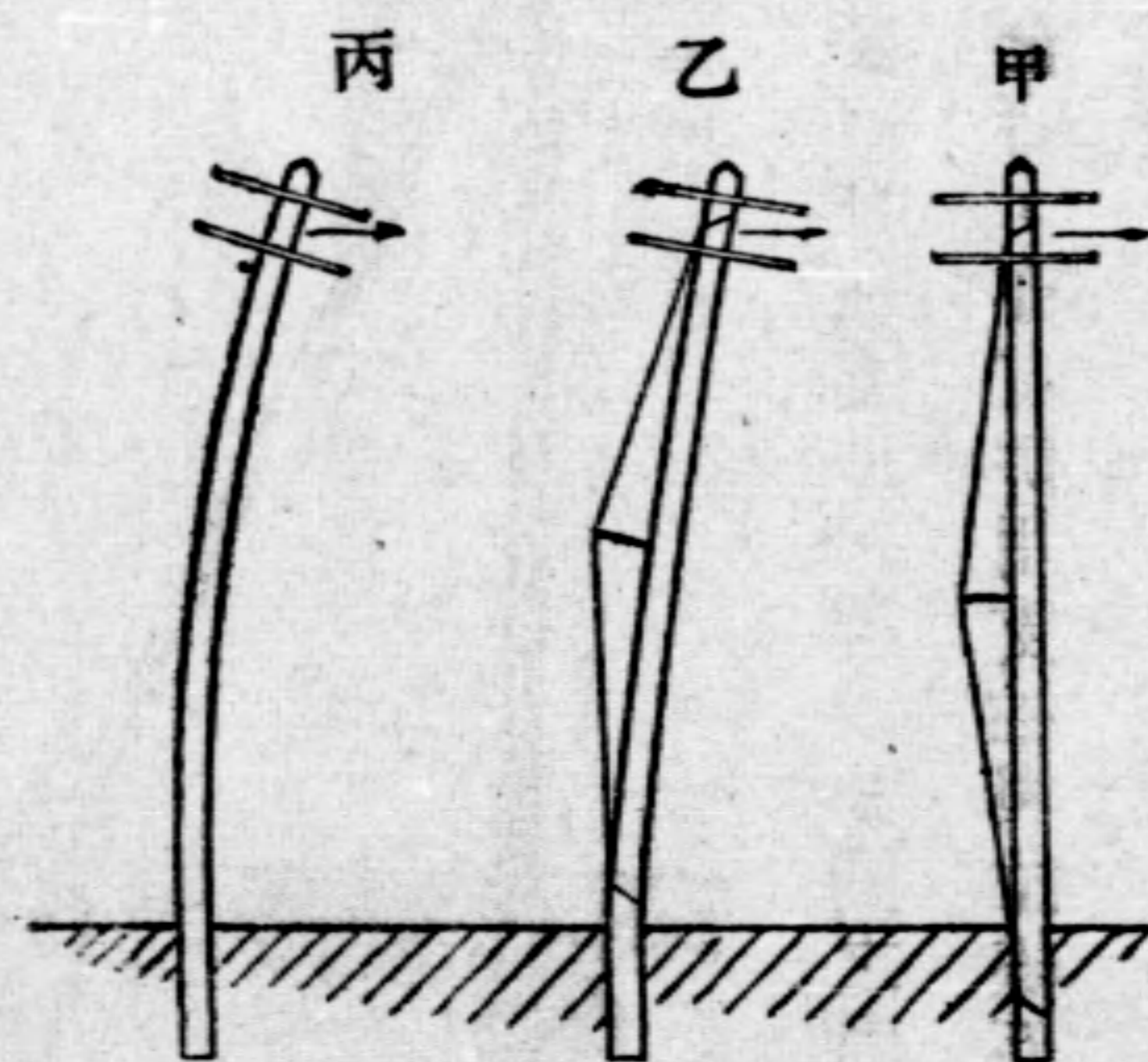
無埋設拉線之餘地或雖有而不方便時，則電桿將如第四十三圖丙所示而彎曲。故在電桿之頂部

與下部，張以電線，在中央用張材而將所張之電線作成如同圖甲之弓形。此謂之弓形拉線（Martini-pegal）。此種拉線對於防止電桿之顛倒並無効力，故鞏固基礎，必須用別的方法作堅固。下部裝置點在可能範圍，必須在地表以下。否則裝置點高時，將如同圖乙效果甚少！而生屈曲。

九、支柱

支柱是因土地之關係等不能裝置拉線或限於不得已時而使用者。比裝引拉線，要較多之費用。又有橫担木線條等之妨碍而難以裝置於力之合成點等之不便。

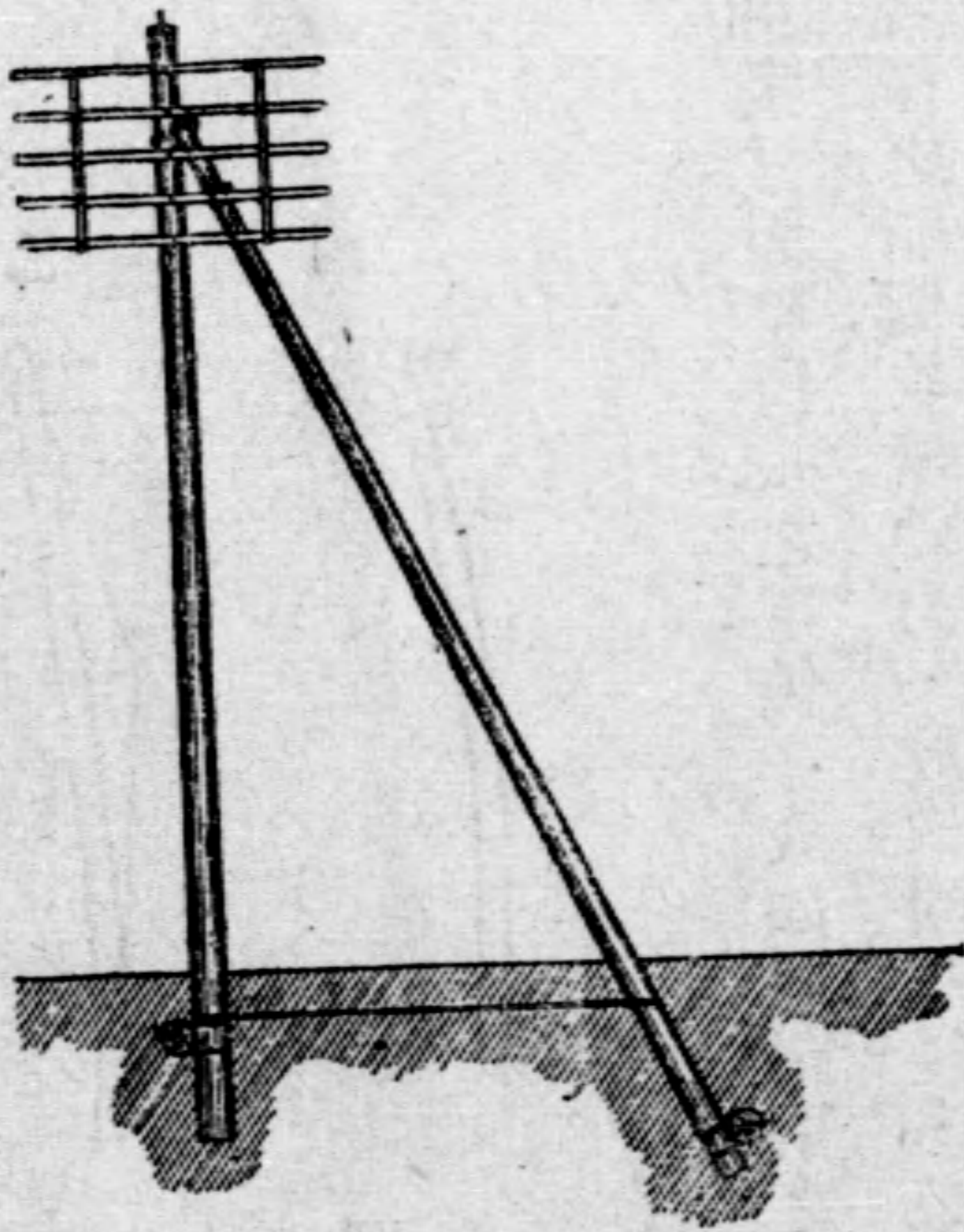
支柱之離本桿之間隔，由支柱裝置點至地表面止之高之半分，為實用上最有利益之取定法。支柱務須裝置於張力之合成點！吻合於電桿之部分，應將支柱之先端削成半圓形，其切缺塗以混合柏



圖三十四第

油，離支柱頂上約十二公分處，用穿條旋緊固定。在下方用四·五公厘之鐵線，將本桿與支柱堅固綁縛。

支柱依土地之硬鬆及張力之強弱，用梢徑十五公分以上長一·一公尺以上之杆木細裝於根元，埋入一·一公尺以上之深而打結堅固！又埋立於張力特別強土地特別軟等處，可用四·五〇公厘之鐵線如第四十三圖所示將離地下三十公分左右之處繫結；或用鐵棒將支柱裝置點與地表面之中間緊結堅固。



第四十四圖

無裝引兩側拉線之餘地時，可裝置扯住支柱，裝設如圖之固根木，埋入一·二公尺以上。受張力特甚之電桿，僅用扯住支柱不安全時，亦有併用支柱與拉線而裝置於其同一方面者。

一、電線之種類及大小

電報·電話所使用之電線，可大別爲裸線，包皮線（俗謂膠皮線）及電纜三種。裸線有鐵線·鋼線·硬銅線·硅銅線·包銅鋼線及軟銅線等；包皮線依包皮絕緣之方法種類並心線而有各種之名稱；電纜則約有如下六種（1）包鉛紙電纜（2）市內電話電纜（3）市外電話電纜（4）電報電纜（5）鎧裝電纜（Armoured cable）（6）平等負荷水底電纜。

表示線之大小，從前用線號，稱爲幾號線，或依一哩之重量稱爲幾磅線。但依萬國權衡制即米突制，則以各線之直徑表示，謂之幾公厘鐵線，幾公厘銅線等。

二、鐵線

爲防止鐵線之生銹而必須施以鍍鋅。通信用之鍍鋅鐵線爲四·五〇公厘鐵線（四百磅）三·二〇公厘鐵線（二百磅）及二·三〇公厘鐵線（百磅）三種。四·五〇公厘及三·二〇公厘鐵線爲電報及市外電話線之用；二·三〇公厘鐵線使用於下雪多之地方或將來加入者數無達到五十戶以上之希望之地方之市內電話線路。

以上之外，接續及綁縛碍子用者尙有一·八〇公厘鐵線（六十磅）與一·二〇公厘鐵線。（三十磅）前者爲綁縛三·二〇公厘以上之鐵線或鋼線並接續之用；後者爲綁縛二·三〇公厘之鐵線並接續之用。

三、鋼線

鋼線與同一切斷面積之鐵線相比，約有二倍之強度。為避免線條之扯斷，故使用於桿間距離長遠之處。例如架設四·五〇公厘之鐵線之線路，桿間距離在一百五十公尺以上之處及用三·二〇公厘鐵線之線路，桿間距離在九十公尺以上之處，皆使用三·二〇公厘（二百磅）鋼線。架設市內電話線路，桿間距離在九十公尺以上者使用二·三〇公厘（百磅）鋼線。

四、硬銅線

硬銅線有四·〇〇公厘（四百磅）三·五〇公厘（三百磅）二·九〇公厘（二百磅）二·〇〇公厘（百磅）及一·六〇公厘（六十五磅）五種類。一·六〇公厘銅線為市內電話線用。其他為電報及市外電話線之用。但二·〇〇公厘硬銅線實際不太使用。

硬銅線在製造之際是硬引者，故扯斷力與鐵線殆不變。即四·五〇公厘鐵線之扯斷力為四百六十公斤；四·〇〇公厘硬銅綫為五百四十公斤。惟其表面容易受傷。又一經受傷，比較容易切斷。

為參考而將四·〇〇公厘硬銅線之規範拔萃如下：

- 一、重量每公尺最小為一百零九公分，最大為一百一十四公分。
- 一、直徑以四·〇〇公厘為標準。最小三·九六公厘，最大四·〇四公厘。
- 一、扯斷力為五百四十公斤。
- 一、電氣抵抗在華氏六十度時，每公里應在一·四一歐姆以內。
- 一、以十五公分之長，扭捻十五回，亦不至傷痕與其他異狀。

五、硅銅線

硅銅線使用於降雪多之地方之市內電話線路。種類僅有一·四〇公厘（五十磅）者一種。爲因增加強度而將硅銅與銅混合而製作者。故硅銅之分量愈多而強度愈增但電氣抵抗加大。硅銅是配合硅酸於砲金屬者。又砲金屬是銅與錫之合金，依混合之分量而其性質各不相同。現時使用之一·四〇公厘之硅銅線，其扯斷力爲一百公斤，電氣抵抗約爲一·四〇公厘硬銅線之二倍，比同一切斷面積之鐵線爲三分之一以下。

六、包銅鋼線

包銅鋼線是以銅包於鋼線，故扯斷力強大。又以減少電氣抵抗爲目的而製造者。現時所使用者僅二·九〇公厘（二百磅）包銅鋼線一種，以重量之比率言扯斷力與四·〇〇公厘硬銅線同樣強大。又與四·五〇公厘鐵線相匹敵。即約爲與同一切斷面積之硬銅線或鐵線之二倍。

此包銅鋼線用於使用三·五〇公厘以上硬銅線之線路而桿間距離在一百五十公尺以上，與使用二·〇〇公厘或二·九〇公厘硬銅線之線路而桿間距離在九十公尺以上之處。

七、軟銅線

軟銅線在製造之際特意燒軟者。有一·四〇公厘一·二〇公厘及〇·九〇公厘三種。質量柔軟扯斷力弱，不能作架設綫使用，只能供線條接續及綁縛碍子之用。

八、線條使用別

以上各項之記述有多少重複之點，然概括裸線之標準使用別而以表記之，則可得如下：

1. 架空線

市內電話線

線 條 種 別	用 途
一·六〇公厘(六十五磅)硬銅線	一般市內電話用
一·四〇公厘(五十磅)硅銅線	用於降雪多之地方
二·三〇公厘(百磅)鐵線	降雪多之地方 將來加入者數有達到五十名以上之希望之地方 用一·六〇公厘硬銅線之市內電話線路而桿間距離五十公尺至九十公尺之處
二·三〇公厘(百磅)鋼線	桿間距離九十公尺以上之處

電報線路

線 條 種 別	用 途
四·五〇公厘(四百磅)鐵線	一般電報線用
二·九〇公厘(二百磅)以上之硬銅線	電報回線之重要幹線路·重要回線路及有代用之之目的物·電報引入環線路而架設多數之線條之場合
三·二〇公厘(二百磅)鐵線	電報引入環線路而架設多數之線條

市外電話線路

三・二〇公厘(二百磅)銅線	使用四・五〇公厘鐵線而桿間距離在一百五十公尺以上之處
二・九〇公厘(二百磅)銅覆鋼線	使用硬銅線而桿間距離長遠之處

桿間距離長遠之所

線條種別	用途
四・〇〇公厘(四百磅)硬銅線	依通話距離而適當之使用 無風雪被害之慮而距離並不長遠之場合・添架市內電話線路・又引入環線路而架設多數之線條之場合 使用硬銅線而桿間距離在九十公尺以上之處
三・五〇公厘(三百磅)硬銅線	
二・九〇公厘(二百磅)硬銅線	
二・〇〇公厘(一百磅)硬銅線	
二・九〇公厘(二百磅)銅覆鋼線	

桿間距離	本線	使用線條
一百五十公尺以上	四・〇〇公厘(四百磅)硬銅線 三・五〇公厘(三百磅)硬銅線 四・五〇公厘(四百磅)鐵線 二・九〇公厘(二百磅)硬銅線 二・〇〇公厘(一百磅)硬銅線	二・九〇公釐(二百磅)包銅鋼線 三・二〇公釐(二百磅)鋼線 二・九〇公釐(二百磅)包銅鋼線
九十公尺以上	三・二〇公厘(二百磅)鐵線 二・三〇公厘(一百磅)鐵線	三・二〇公釐(二百磅)鋼線

五十—九十公尺以上

一·六〇公厘(六十五磅)硬銅線
一·四〇公厘(五十磅)硅銅線

二·三〇公釐(百磅)鐵線

本線爲四·〇〇公厘時，將同線裝置於茶托磁頭，在長之桿間，距離橫木，在約二公尺之處接續。又本線爲三·五〇公厘以下時，將使用線條裝置於茶托磁頭，在短之桿間接續於本線。

2. 碍子綁縛線及線條接續線

本	線	綁	縛	線	接	續	線
四·五〇公釐(四百磅)鐵	線	一·八〇公釐(六十磅)鐵	線	同	上		
三·二〇公釐(二百磅)鐵	線	一·二〇公釐(三十磅)鐵	線	同	上		
三·二〇公釐(二百磅)銅	線						
二·三〇公釐(百磅)鐵	線						
四·〇〇公釐(四百磅)硬銅	線	一·四〇公釐(五十磅)軟銅	線	同	上		
三·五〇公釐(三百磅)硬銅	線						
二·九〇公釐(二百磅)硬銅	線						
二·九〇公釐(二百磅)銅覆鋼	線						
二·〇〇公釐(百磅)硬銅	線	一·二〇公釐(三十七磅)軟銅	線				
一·六〇公釐(六十五磅)硬銅	線						
一·四〇公釐(五十磅)硅銅	線	〇·九〇公釐(三十磅)軟銅	線				

九、包皮線

若是電報電話，則與電燈綫等不同，外綫除電纜外，殆不使用包皮綫。但只限於以裸綫引入局舍困難時或有障碍物而不能架設裸綫時，而綫條數少，則電報有使用電報編組橡皮綫；又對於電話，使用加入者引入綫。

若是在屋內，除使用電纜之外，電報使用電報編組橡皮被覆綫。

（未完）

金城銀行

資 本 實 收 七 百 萬 元

行

址

公

積 共 計 三 百 二 十 萬 元

漢口	天津	南京	北平	上海
新鄉	蘇州	大連	青島	鄭州
武昌	許昌	石家莊	哈爾濱	西安
開封	長沙	南通	熟常	新浦

中華民國二十四年十二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			元	角	分	尋常		政府							
	尋常	政府	元	角分	尋常	政府	元	角分					元		角	分	元	角	分	元	角	分
通縣南	2965	—	1303	11	—	—	16	40	82	62	14	40	—	—	1385	73	14	40	—			
通縣東	1937	—	800	76	—	—	111	—	179	15	—	—	15	—	980	06	—	—	—			
雙便門	793	—	352	65	—	—	283	—	817	12	—	—	20	—	1169	97	—	—	—			
正陽橋	429	—	108	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	75	—	—	—			
前門水關	12773	82	29547	71	134	95	625	284	7446	36	109	19	283	31	37277	38	244	14	—			
永豐定	2487	—	5572	07	—	—	—	—	—	—	—	—	23	38	5595	45	—	—	—			
黃土台	448	—	361	61	—	—	817	—	2458	05	—	—	15	—	2819	81	—	—	—			
黃土坡	764	—	753	75	—	—	17707	470	29241	58	235	00	139	73	30135	06	235	00	—			
魏善莊	77	—	27	55	—	—	2	—	12	70	—	—	—	—	40	25	—	—	—			
魏善莊	447	—	279	91	—	—	863	—	521	78	—	—	—	—	801	69	—	—	—			
安善莊	339	—	208	80	—	—	169	—	572	54	—	—	41	—	781	75	—	—	—			
安善莊	435	—	329	10	—	—	319	—	709	50	—	—	53	—	1039	13	—	—	—			
萬郎莊	394	—	317	20	—	—	10	—	64	84	—	—	05	—	382	09	—	—	—			
郎莊坊	1275	—	1023	30	—	—	861	—	2702	81	—	—	12	54	3738	65	—	—	—			
落堡	1252	—	1013	36	—	—	397	—	1487	33	—	—	—	50	2501	19	—	—	—			
豆莊	528	—	362	20	—	—	21	—	67	36	—	—	1	63	431	19	—	—	—			
楊村	1496	—	908	40	—	—	222	—	331	73	—	—	20	08	1260	21	—	—	—			
北倉	43	—	36	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	75	—	—	—			
天津總站	2907	26	5990	96	45	00	98	70	518	95	171	96	21	30	6531	21	216	96	—			
天津東站	17174	43	36342	72	71	70	10884	240	39304	83	450	00	268	02	75915	57	521	70	—			
天津營業所	475	—	2166	82	—	—	—	—	—	—	—	—	1	00	2167	82	—	—	—			
天津營業所第一分所	2	—	29	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	56	—	—	—			
張貴莊	114	—	33	45	—	—	40	—	2	40	—	—	—	—	35	85	—	—	—			
軍糧城	595	—	310	92	—	—	1	—	6	75	—	—	1	35	319	02	—	—	—			
新塘河	295	—	204	35	—	—	2216	—	12148	94	—	—	—	—	12353	29	—	—	—			
塘沽	4869	1	4802	89	1	40	5377	—	22633	39	—	—	59	50	27495	78	1	40	—			
北塘	736	—	445	78	—	—	52	—	87	32	—	—	—	25	533	35	—	—	—			
茶漢定	157	—	108	55	—	—	32	—	49	72	—	—	—	—	158	27	—	—	—			
漢沽	821	—	627	05	—	—	3748	—	14706	75	—	—	5	37	15339	17	—	—	—			
廣台	1336	—	1363	15	—	—	63	—	182	79	—	—	74	94	1620	88	—	—	—			
田莊	130	—	71	85	—	—	—	—	—	—	—	—	3	90	75	75	—	—	—			
塘坊	561	—	385	57	—	—	199	—	355	74	—	—	—	10	741	41	—	—	—			
管各莊	1785	—	1524	05	—	—	1290	—	5748	08	—	—	47	36	7319	49	—	—	—			
唐開山	6232	—	7480	81	—	—	20926	—	23725	04	—	—	23	30	31229	15	—	—	—			
窪平里	1729	—	712	24	—	—	22143	—	31120	96	—	—	10	85	31844	05	—	—	—			
古冶	175	—	60	05	—	—	6	—	38	96	—	—	—	—	99	01	—	—	—			
家治店	3197	—	2066	90	—	—	128712	—	154488	67	—	—	40	81	156596	38	—	—	—			
雷莊	323	—	176	33	—	—	2190	—	3065	60	—	—	—	—	3241	93	—	—	—			
坡子頭	567	—	426	15	—	—	1425	—	7681	08	—	—	12	63	8119	86	—	—	—			
灤縣莊	305	—	186	82	—	—	732	—	4728	49	—	—	7	04	4922	35	—	—	—			
朱各莊	2510	—	2598	35	—	—	706	—	2708	05	—	—	4	30	5310	70	—	—	—			
石安後	46	—	23	45	—	—	130	—	165	80	—	—	—	06	189	31	—	—	—			
石安後	365	—	237	95	—	—	479	—	2017	16	—	—	3	07	2258	18	—	—	—			
封山台	858	—	625	26	—	—	84	—	434	08	—	—	6	20	1065	54	—	—	—			
昌黎莊	222	—	124	50	—	—	55	—	347	13	—	—	—	55	472	18	—	—	—			
張家莊	2553	—	6374	83	—	—	1018	—	10209	45	—	—	4	91	16589	19	—	—	—			
留營	194	—	95	26	—	—	—	—	—	70	—	—	—	—	95	96	—	—	—			
北戴河	732	—	563	56	—	—	278	—	1181	13	—	—	28	86	1773	55	—	—	—			
海南濱	1148	—	1432	97	—	—	362	—	1887	36	—	—	13	78	3334	11	—	—	—			
秦島	75	—	89	75	—	—	—	—	3	00	—	—	12	85	105	60	—	—	—			
秦島	295	—	69	65	—	—	5	—	99	56	—	—	—	—	169	21	—	—	—			
山海關	3527	1	4044	88	3	05	1242	—	5563	77	—	—	8	70	9617	35	3	05	—			
國內各鐵路	5868	—	14252	83	—	—	3358	—	7922	50	—	—	37	40	22212	73	—	—	—			
東方旅行社	3000	—	15000	00	—	—	18000	—	56000	00	—	—	—	—	71000	00	—	—	—			
東經理處	4500	—	16900	00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16900	00	—	—	—			
津浦過軌列車局	1521	—	4990	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4990	30	—	—	—			
總計	100781	153	176247	49	256	10	248294	1104	456350	27	980	55	48281	06	680878	82	1236	65	—			

中華民國二十四年十二月中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					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											
通縣南	2334	--	975	02	--	55	--	152	58	--	--	--	05	1127	65	--	--						
通縣東	1683	--	722	52	--	112	--	312	96	--	--	15	1035	63	--	--							
雙橋門	780	--	367	15	--	101	--	576	50	--	--	6	949	72	--	--							
正陽門	462	--	120	60	--	--	--	--	--	--	--	--	120	60	--	--							
永豐門	12494	100	29185	59	172	15	640	--	5047	40	--	311	28	34544	27	172	15						
黃土莊	2606	--	5983	23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5983	23	--	--						
魏善莊	442	--	347	02	--	922	--	2784	87	--	--	27	3132	16	--	--							
安萬郎	798	--	739	25	--	21608	490	35854	32	245	00	103	73	36697	30	245	00						
落堡莊	60	--	20	10	--	3	--	15	73	--	--	--	--	35	83	--	--						
楊村倉	456	--	260	56	--	302	--	292	41	--	--	--	--	552	97	--	--						
北西天	353	--	212	55	--	214	--	837	06	--	--	55	1050	16	--	--							
天津總站	493	--	394	95	--	376	--	874	24	--	--	--	--	1269	19	--	--						
天津東站	408	--	306	95	--	6	--	31	79	--	--	--	--	338	74	--	--						
張貴城	1109	3	973	35	1	80	913	--	2716	30	--	50	97	3740	62	1	80						
新塘河	1357	--	1068	48	--	358	--	1299	84	--	--	1	72	2370	04	--	--						
北茶漢	576	--	373	05	--	60	--	103	45	--	--	50	477	00	--	--							
天津營業所	1679	--	1002	05	--	411	--	337	47	--	--	15	94	1355	46	--	--						
天津營業所第一分所	49	--	46	40	--	--	--	--	--	--	--	--	--	46	40	--	--						
張軍糧	--	--	--	--	--	30	--	86	03	--	--	--	--	86	03	--	--						
新塘北	2842	14	6225	03	16	60	147	210	572	88	564	08	16	85	6814	76	580	68					
茶漢蘆田塘	17494	71	39233	07	140	40	15360	380	35776	76	793	50	298	18	75308	01	933	90					
蘆田塘	488	--	2545	12	--	--	--	--	--	--	--	2	45	2547	57	--	--						
田塘	2	--	68	17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	68	17	--	--						
塘	158	--	46	60	--	--	--	--	--	--	--	--	--	46	60	--	--						
各莊	875	--	412	22	--	--	--	--	--	--	--	1	03	413	25	--	--						
唐開	447	--	290	77	--	2142	--	11826	43	--	--	6	60	12123	80	--	--						
開	5725	2	5783	79	4	20	5572	--	24465	43	--	4	45	30253	67	4	20						
窪	663	--	406	37	--	33	--	26	37	--	--	90	433	64	--	--							
古	134	--	90	80	--	21	--	50	09	--	--	--	140	89	--	--							
卑	702	--	528	75	--	2627	--	6438	84	--	--	5	86	6973	45	--	--						
家	1392	--	1437	25	--	30	--	168	21	--	--	61	80	1667	26	--	--						
雷	107	--	46	75	--	--	--	--	--	--	--	--	46	75	--	--							
坨	462	--	264	89	--	69	--	214	86	--	--	20	479	95	--	--							
子	2184	--	1843	40	--	1373	--	5245	95	--	--	40	96	7130	31	--	--						
各	6907	--	8224	95	--	13898	--	16944	61	--	--	36	35	25205	91	--	--						
各	1780	--	820	97	--	30507	--	46571	35	--	--	8	15	47400	47	--	--						
石	220	--	91	80	--	21	--	84	17	--	--	--	175	97	--	--							
安	3615	--	2433	55	--	112851	--	133343	01	--	--	15	88	135792	44	--	--						
後	430	--	239	85	--	2330	--	3064	45	--	--	--	3304	30	--	--							
昌	601	--	436	80	--	1504	--	8475	73	--	--	15	00	8927	53	--	--						
張	297	--	191	35	--	758	--	4596	98	--	--	4	95	4793	28	--	--						
留	2567	--	2705	74	--	671	--	2663	39	--	--	2	10	5371	23	--	--						
北	47	--	26	65	--	110	--	182	60	--	--	--	209	25	--	--							
海	479	--	322	00	--	368	--	145	41	--	--	3	82	1571	23	--	--						
南	931	--	685	77	--	149	--	936	64	--	--	3	95	1026	36	--	--						
秦	426	--	129	10	--	16	--	112	83	--	--	--	65	242	58	--	--						
山	2758	--	8146	10	--	1123	--	10466	43	--	--	3	45	18615	98	--	--						
國	164	--	79	06	--	20	--	41	02	--	--	--	120	08	--	--							
內	813	--	3079	09	--	412	--	2864	39	--	--	20	01	5963	49	--	--						
聯	1164	--	1130	50	--	190	--	1101	71	--	--	24	69	2256	90	--	--						
運	62	--	139	15	--	1	--	8	49	--	--	17	60	165	24	--	--						
各	295	--	369	65	--	55	--	1299	56	--	--	--	1669	21	--	--							
路	3947	--	4840	08	--	871	--	2948	80	--	--	9	90	7798	78	--	--						
社	6478	--	16009	38	--	3694	--	8156	17	--	--	21	35	24186	90	--	--						
行	3000	--	15000	00	--	12000	--	40000	00	--	--	--	55000	00	--	--							
處	4500	--	16900	00	--	--	--	--	--	--	--	--	16900	00	--	--							
理	1527	--	5303	70	--	--	--	--	--	--	--	--	5303	70	--	--							
津浦過軌列車局	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	28700	00	28700	00	--	--						
總局	--	--	60000	00	--	--	--	60000	00	--	--	20000	00	20000	00	--	--						
總	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	30000	00	150000	00	--	--						
計	104822	190	249627	04	335	15	238039	1080	481216	51	1602	58	79818	36	810661	91	1937	73					

補以前短報

中華民國二十四年十二月下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			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
通縣南	3209	—	1459	75	—	74	—	196	78	—	—	10	1656	63	—	—			
通縣東	1648	—	680	97	—	169	—	391	89	—	—	25	1073	11	—	—			
東便門	762	—	402	65	—	95	—	688	85	—	—	10	1091	60	—	—			
雙橋	451	—	113	60	—	—	—	—	—	—	—	—	113	60	—	—			
正陽門	15690	144	40301	88	260	05	731	—	7400	08	—	—	418	80	48120	76	260	05	
前水關	2699	—	6237	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6237	40	—	—	
永定門	445	—	373	78	—	—	563	—	1941	69	—	—	50	2315	97	—	—		
永豐台	892	—	895	75	—	21309	—	37509	01	—	—	337	50	38742	26	—	—		
黃土坡	64	—	21	65	—	1	—	6	32	—	—	—	—	27	97	—	—		
黃村	641	—	403	64	—	66	—	262	97	—	—	—	—	666	61	—	—		
魏善莊	348	—	196	30	—	203	—	665	50	—	—	30	862	10	—	—			
安善莊	419	—	335	22	—	317	—	880	61	—	—	2	85	1218	68	—	—		
萬莊	380	—	301	64	—	33	—	139	33	—	—	10	441	07	—	—			
郎坊	1145	—	1028	50	—	924	—	3260	92	—	—	52	76	4342	18	—	—		
落堡	1350	—	1082	43	—	300	—	1068	21	—	—	20	2150	84	—	—			
豆莊	589	—	385	55	—	1	—	2	63	—	—	90	389	08	—	—			
楊村	1646	—	1002	90	—	376	—	365	39	—	—	26	05	1394	34	—	—		
北倉	53	—	58	05	—	—	—	—	—	—	—	40	58	45	—	—			
西沽	—	—	—	—	—	20	—	62	14	—	—	—	—	62	14	—	—		
天津總站	3702	31	8045	93	62	20	144	20	962	22	93	40	177	75	9185	90	155	60	
天津東站	18660	71	45009	00	105	15	11267	600	37361	71	1410	20	312	73	82683	44	1515	35	
天津營業所	669	—	2727	27	—	—	—	—	—	—	—	—	2	05	2729	32	—	—	
天津營業所第一分所	9	—	80	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	17	—	—		
張貴莊	142	—	38	75	—	—	—	—	—	—	—	30	39	05	—	—	—		
軍糧城	985	—	488	77	—	—	—	—	75	—	—	20	489	72	—	—	—		
新塘河	484	—	330	65	—	1458	—	7386	21	—	—	20	7717	06	—	—	—		
塘沽	5354	1	5060	76	1	40	3630	—	13089	47	—	4	15	18154	38	1	40		
北塘	700	—	455	64	—	1	—	9	13	—	—	70	465	47	—	—	—		
茶定	111	—	80	30	—	—	—	—	—	—	—	—	80	30	—	—	—		
漢沽	847	—	756	00	—	2618	—	6840	66	—	—	10	38	7607	04	—	—		
蘆台	38	—	1660	85	—	91	—	137	49	—	—	56	75	1855	09	—	—		
田莊	107	—	46	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	75	—	—		
塘坊	513	—	377	95	—	90	—	186	87	—	—	25	565	07	—	—	—		
胥各莊	2175	—	2059	45	—	1021	—	4384	17	—	—	95	82	6539	44	—	—		
唐山	7368	—	9142	00	—	15863	—	17987	84	—	—	28	20	27158	04	—	—		
開平	1940	—	816	28	—	34018	—	51116	39	—	—	13	35	51946	02	—	—		
窪里	221	—	77	75	—	27	—	81	46	—	—	—	—	159	21	—	—		
古冶	5011	—	2984	40	—	97606	—	117834	43	—	—	160	79	120979	62	—	—		
卑店	430	—	267	11	—	1861	—	2661	95	—	—	—	—	2929	06	—	—		
雷莊	615	—	391	40	—	1967	—	10809	38	—	—	14	10	11214	88	—	—		
坨頭	369	—	194	06	—	975	—	5894	30	—	—	3	63	6091	99	—	—		
灤縣	2746	—	2975	74	—	830	—	2933	61	—	—	3	55	5912	90	—	—		
朱莊	42	—	22	35	—	—	—	153	56	—	—	—	—	175	96	—	—		
石門	421	—	256	55	—	329	—	1284	48	—	—	20	1541	23	—	—	—		
安山	1079	—	715	86	—	104	—	646	79	—	—	5	50	1368	15	—	—		
後封	282	—	149	95	—	26	—	170	45	—	—	—	—	270	45	—	—		
昌黎	3070	1	8655	27	1	00	2831	—	29279	87	—	—	129	45	38064	59	1	00	
張家莊	283	—	154	89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154	89	—	—		
留守營	836	—	765	29	—	353	—	1643	68	—	—	—	—	2408	97	—	—		
北戴河	1371	—	1165	44	—	254	—	1095	10	—	—	38	99	2299	53	—	—		
海濱	152	—	217	00	—	270	—	3221	48	—	—	1199	97	4638	45	—	—		
南大寺	320	—	316	80	—	56	—	1249	36	—	—	1	44	1567	60	—	—		
秦皇島	4450	—	6292	94	—	1068	—	3594	45	—	—	13	60	9900	99	—	—		
山海關	7468	—	18777	54	—	4152	—	9004	58	—	—	23	55	27805	67	—	—		
國內聯運各路	3000	—	10000	00	—	11000	—	35000	00	—	—	—	—	45000	00	—	—		
東方旅行社	4500	—	16900	00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16900	00	—	—		
經理處	1590	—	5322	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5322	95	—	—		
津浦過軌列車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26900	00	26900	00	—	—		
營業課	64	—	970	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	970	90	—	—		
租總局	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13642	90	13642	90	—	—		
總局	—	—	60000	00	—	—	—	60000	00	—	—	20000	00	20000	00	—	—		
總計	114555	248	270032	37	429	80	219092	620	480814	16	1503	60	93681	41	844527	94	1933	40	

補以前短報

民國二十四年一月份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	運輸數量					運輸進款				
	噸數	千分數	每日平均運輸噸數	延噸公里	每噸平均行程	進款	千分數	每日平均運輸進款	每噸每公里平均進款	
礦產	煤炭類	360,564	687.1	11,631	40,840,496	113	554,544	515.6	17,889	0.0136
	泥土與沙類	1,636	3.1	53	93,076	57	1,529	1.4	49	0.0164
	石及石灰類	23,744	45.2	766	2,743,659	116	34,149	31.7	1,102	0.0125
	油(礦務)類	3,472	6.6	112	343,754	99	15,823	14.7	510	0.0463
	其他	167	0.3	5	22,212	133	760	0.7	24	0.0342
農產	穀豆類	44,427	84.8	1,433	7,204,337	162	160,146	148.9	5,166	0.0222
	植物類	7,717	14.7	249	815,451	106	25,246	23.5	814	0.0310
	豆餅類	31	0.1	1	5,097	164	107	0.1	3	0.0209
	棉麻類	3,070	5.9	99	305,235	99	9,318	8.7	301	0.0305
	其他	2,071	3.9	67	311,679	151	10,246	9.5	331	0.0329
林產品	木竹類	3,644	6.9	118	321,404	88	11,036	10.3	356	0.0343
	其他	155	0.3	5	21,382	138	579	0.5	19	0.0271
畜產	活牛馬豬羊及魚蝦類	2,339	4.4	76	301,373	129	9,478	8.8	306	0.0314
	死禽畜及魚蝦類	356	0.7	11	42,828	121	1,806	1.8	58	0.0422
	毛髮類	2,058	3.9	66	273,018	133	11,913	11.1	384	0.0436
	其他	1,271	2.4	41	181,212	143	4,067	3.8	131	0.0224
製造品	鋼鐵器皿類	2,297	4.4	74	291,649	122	11,382	10.6	367	0.0390
	密製器皿類	1,082	2.1	35	189,945	176	4,612	4.3	149	0.0243
	飲食類	28,625	54.5	923	3,736,776	131	112,878	104.9	3,641	0.0302
	絲棉毛及纖維品類	2,189	4.2	71	271,763	124	12,484	11.6	403	0.0459
	建造材料類	5	—	—	906	181	60	—	2	0.0662
	軍用品類	162	0.3	5	25,862	159	1,477	1.4	48	0.0571
	化學品類	198	0.4	6	43,422	219	1,631	1.5	53	0.0376
	其他	33,471	63.8	1,080	3,586,590	107	80,212	74.6	2,587	0.0224
合計	524,751	1000	16,927	61,973,126	118	1,075,483	1000	34,693	0.0174	

民國二十四年二月份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	運輸數量					運輸進款				
	噸數	千分數	每日平均運輸數量	延噸公里	每平均行程	進款	千分數	每日平均運輸進款	每噸每公里平均進款	
礦產	煤炭類	326,948	708.9	11,677	38,515,192	118	514,829	543.6	18,387	0.0134
	泥土與沙類	1,838	4.0	66	184,964	101	946	1.0	34	0.0051
	石及石灰類	18,180	39.4	549	1,791,081	99	23,137	24.4	826	0.0129
	油(礦務)類	2,376	5.1	85	263,238	111	12,263	12.9	438	0.0480
	其他	519	1.1	19	72,964	141	1,959	2.1	70	0.0268
農產	穀豆類	46,016	99.8	1,643	6,820,073	148	140,754	148.6	5,027	0.0206
	植物類	4,241	9.2	151	489,323	115	16,268	17.2	581	0.0332
	豆餅類	80	0.2	3	5,710	71	116	0.1	4	0.0203
	棉麻類	855	1.9	31	90,191	105	2,838	3.0	101	0.0315
	其他	1,807	3.9	65	257,231	142	9,355	9.9	334	0.0364
林產品	木竹類	3,966	8.6	142	557,917	141	19,162	20.2	684	0.0343
	其他	159	0.3	6	23,311	147	623	0.7	22	0.0267
畜產	活牛馬豬羊及魚蝦類	863	1.9	29	103,047	119	3,545	3.7	127	0.0344
	死禽畜及魚蝦類	171	0.4	6	21,124	124	949	1.0	37	0.0449
	毛髮類	763	1.7	27	118,638	154	5,237	5.5	187	0.0449
	其他	888	1.9	32	113,978	128	2,836	3.0	101	0.0249
製造品	鋼鐵器皿類	2,586	5.6	92	335,461	130	11,981	12.7	428	0.0357
	密製器皿類	1,227	2.7	44	202,164	165	5,268	5.6	188	0.0261
	飲食類	21,814	47.3	779	2,842,642	130	99,510	105.1	3,554	0.0350
	絲棉毛及纖維織品類	1,573	3.4	56	187,858	119	9,200	9.7	328	0.0490
	建造材料類	6	—	—	890	148	55	0.1	2	0.0618
	軍用品類	349	0.7	12	44,635	128	2,510	2.6	89	0.0562
	化學品類	356	0.8	13	59,789	168	2,283	2.4	81	0.0382
	其他	23,623	51.2	844	2,524,978	107	61,443	64.9	2,194	0.0164
合計	461,210	1000	16,471	55,626,399	121	947,067	1000	33,824	0.0171	

民國二十四年一月份 北寧鐵路貨運業務細別表 (一)

類別	項別	所運噸數	百分數	進款	百分數	每噸平均進款	延噸公里	每噸平均行程	每延噸里
礦產	品	389,583	64.7	606,805	53.8	1.56	44,043,197	113	0.0138
農產	品	57,316	9.5	205,063	18.2	3.58	8,641,799	154	0.0237
林產	品	3,799	0.6	11,615	1.0	3.06	342,786	90	0.0339
畜產	品	6,024	1.0	27,264	2.4	4.52	798,431	133	0.0342
製造	品	68,029	11.3	224,736	19.9	3.30	8,146,913	120	0.0275
政府	用品	13,162	2.2	29,525	2.6	2.24	1,622,690	123	0.0182
他	路材料	6,076	1.1	8,336	0.7	1.04	923,763	152	0.0090
本	路材料	58,266	9.6	15,341	1.4	0.26	5,039,613	87	0.0031
合	計	602,255	100	1,128,685	100	1.87	69,559,192	115	0.0162

營業課調查股製

民國二十四年一月份 北寧鐵路貨運業務細別表 (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	噸數	百分數	進款	百分數
一等	—	—	—	—	—	—	13	141	440	3,634	453	0.1	3,775	0.4
二等	2,400	12,605	9	79	1	15	421	2,428	4,622	32,998	7,453	1.4	48,125	4.5
三等	6	30	844	4,543	5	32	1,637	9,433	4,646	24,709	7,138	1.4	38,747	3.6
四等	5	24	16,982	77,132	3,647	11,070	580	3,368	17,997	75,591	39,211	7.5	167,185	15.5
五等	454	1,201	2,513	8,732	136	465	4	19	5,548	10,790	8,655	1.6	21,207	2.0
六等	97,306	142,200	1,755	1,801	—	—	1,006	2,374	460	1,063	100,529	19.2	147,438	13.7
專價	289,412	450,745	35,213	112,776	10	33	2,363	9,501	34,314	75,951	361,312	68.8	649,006	60.3
總計	389,583	606,805	57,316	205,063	3,799	11,615	6,024	27,264	68,029	224,736	524,751	100	1,075,483	100

營業課調查股製

民國二十四年二月份 北寧鐵路貨運業務細別表 (一)

類別	項別	所運噸數	百分數	進款	百分數	每噸平均進款	延噸公里	每噸平均行程	每延噸里
礦產	品	349,861	70.3	553,134	56.4	1.58	40,827,439	117	0.0135
農產	品	52,999	10.7	169,331	17.3	3.19	7,662,528	145	0.0221
林產	品	4,125	0.8	19,785	2.0	4.80	581,228	141	0.0341
畜產	品	2,691	0.6	12,567	1.3	4.66	356,787	133	0.0352
製造	品	51,534	10.4	192,250	19.6	3.73	6,198,417	120	0.0310
政府	用品	6,556	1.1	13,332	1.4	2.03	734,054	112	0.0182
他路	材料	9,383	1.9	13,375	1.4	1.43	1,479,929	158	0.0091
本路	材料	20,697	4.2	6,310	0.6	0.30	2,072,032	100	0.0030
合計		497,846	100	980,084	100	1.97	59,912,414	120	0.0164

營業課調查股製

民國二十四年二月份 北寧鐵路貨運業務細別表 (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	噸數	百分數	進款	百分數
一等	—	—	—	—	—	—	15	97	457	4,067	472	0.1	4,164	0.4
二等	1,228	6,932	2	23	91	694	106	1,438	4,082	29,353	5,509	1.2	38,426	4.1
三等	3	30	1,228	7,157	1	7	582	3,581	4,121	23,475	5,935	1.3	34,250	3.6
四等	2	6	8,551	36,214	3,895	18,591	445	2,616	22,738	106,771	35,631	7.7	164,198	17.4
五等	476	1,577	717	3,264	134	489	23	72	3,701	6,960	5,051	1.1	12,362	1.3
六等	70,957	105,542	127	174	—	—	662	1,371	462	1,112	72,208	15.7	108,199	11.4
專價	277,195	439,047	42,374	122,499	4	24	858	3,392	15,973	20,506	336,404	72.9	585,468	61.8
總計	349,861	553,134	52,999	169,331	4,125	19,785	2,691	12,567	51,534	192,250	461,210	100	947,067	100

營業課調查股製

北寧鐵路民國二十四年九月份營業進款概數與上月份及去歲同月份比較表

旬別	旅人		客貨		物		雜項	共計進款	附記
	數	進款	噸數	進款	進款	進款			
上旬	121,361	217,391.13	153,288	274,209.67	52,908.48	544,509.28			
中旬	111,014	188,339.01	150,954	264,137.80	57,659.09	510,135.90			
下旬	109,911	190,985.00	187,249	346,395.75	84,930.30	622,311.05			
本月份共計	342,286	596,715.14	491,491	884,743.22	195,497.87	1,676,956.23			
上月份共計	397,095	707,697.80	491,739	778,191.29	266,123.40	1,752,012.49			
與上月份比較	減 54,809	減 110,982.66	減 248	增 106,551.93	減 70,625.53	減 75,056.26			
去歲同月份	362,163	584,068.80	593,096	1,082,286.43	205,183.20	1,871,538.43			
與去歲同月份比較	增 19,877	增 12,646.34	減 101,605	減 197,543.21	減 9,685.33	減 194,582.20			

營業課調查股製

北寧鐵路民國二十四年十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	112,439	197,601.72	184,493	331,144.99	43,287.59	572,034.30	
中旬	114,883	198,313.63	200,211	354,271.48	52,656.64	605,241.75	
下旬	123,819	211,683.08	214,951	369,768.95	74,240.98	655,693.01	
本月份共計	351,141	607,598.43	599,655	1,055,185.42	170,185.21	1,832,969.06	
上月份共計	342,286	596,715.14	491,491	884,743.22	195,497.87	1,676,956.23	
與上月份比較	增 8,855	增 10,883.29	增 108,164	增 170,442.20	減 25,312.66	增 156,012.83	
去歲同月份	399,553	629,655.01	662,912	1,335,210.68	186,886.94	2,151,752.63	
與去歲同月份比較	減 28,412	減 22,056.58	減 63,257	減 280,025.26	減 16,701.73	減 318,783.57	

營業課調查股製

北寧鐵路民國二十四年九月份與去歲同月份營業進款統計及增減百分數比較表(概數)

類別	本月份	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增減原因	減百分數在百分之五以上者補救辦法	附記
客運業務進款	596,715	584,069	增 12,646	2.17			
貨運業務進款	884,743	1,082,286	減 197,543	18.25	開辦煤運運費 減低進款之增減		
雜項進款	195,498	205,183	減 9,685	4.72			
進款共計	1,676,956	1,871,538	減 194,582	10.40			

附北寧鐵路民國二十四年九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	342,286	362,163	減 19,877	5.49			
載運貨物噸數	491,491	593,096	減 101,605	17.11			

北寧路路民國二十四年十月份與去年同月份營業進款統計及增減百分數比較表(概數)

類 別	本 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救辦法	附 記
客運業務進款	607,598	629,655	減 22,057	減 3.50			
貨運業務進款	1,055,185	1,335,211	減 280,026	減 20.97	開辦煤運運費減 低進款減		
雜 項 進 款	170,185	186,887	減 16,702	減 8.94	本月份無平緩列 車過軌費		
進 款 共 計	1,832,968	2,151,753	減 318,785	減 14.82			

附北寧鐵路民國二十四年十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	351,141	399,553	減 48,412	減 12.12	全線客運情形比 較清淡		
載運貨物噸數	599,655	662,912	減 63,257	減 9.54	開辦煤運減少		

民國二十四年九月份豐台站運出聯運煤斤噸數比較表

路運來 到建站 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	
本年九月份	17,090	4,250	21,340	10,625	30,455	41,080	62,420
本年上月份	1,500	4,100	5,600	15,580	33,111	48,691	54,291
比較	增 15,590	增 150	增 15,740	減 4,955	減 2,656	減 7,611	增 8,129
上年同月份	8,710	19,910	28,620	7,310	26,715	34,025	62,645
比較	增 8,380	減 15,660	減 7,280	增 3,315	增 3,740	增 7,055	減 225
本年每月平均	9,632	14,488	24,120	11,799	17,451	29,250	53,370
比較	增 7,458	減 10,238	減 2,780	減 1,174	增 13,004	增 11,830	增 9,050
上年每月平均	11,952	4,692	16,644	14,340	12,604	26,944	43,588
比較	增 5,138	減 442	增 4,696	減 3,715	增 17,851	增 14,136	增 18,832

本路二十五年一月分工作報告

通告平津加快行車員工要則

本路平津段內各站之號誌及軌道，有關縮短行車時間者，均已次第改善，各站及拖駛旅客列車機車所需之自動交換路簽機，亦經安裝完畢。業於本年一月一日起，平津段內上下行旅客列車，統改按新定加快速度行駛，茲為注重行車安全起見，特將有關之重要須知，通告各段站員工特別注意，計共要則十六條，業已公布，轉飭所屬行車員工一體遵照辦理。

修訂本路天津醫院各項規則辦法

查本路天津醫院各項規則暨各科收費辦法藥品價量表等，沿用年久，多已不甚適用。現在新院落成，組織擴充，前項規則辦法，均應酌予修訂，俾適需要，而資循守。茲經本局將該院「各科室收費辦法」「藥品價量表」「住院規則」「訪視住院患者細則」「就診規則」暨「領配藥劑規則」，分別規定修正，隨令公佈，轉飭該院遵照辦理。

規定旅客不及購票登車證明票式及辦法

鐵路旅客，本以先行購票然後入站登車為原則；但遇有特別原因，於登車時先向車守或查票員聲明者，准免收罰款。

茲為證明此項特別原因起見，特另定補救辦法，即嗣後對於確有特別原因不及購票登車之旅客，備印一種證明票，發由各站站長預先蓋章，轉發站上值班驗票司事臨時填發，并訂發給辦法五條，業經呈請鐵道部核准修正施行。

茲已遵照印製，以便遇有此項旅客，隨時發給，而資證明。

商請津浦路整理在本路所駛各車之機件

查本路平津段內行車時刻，自本月起，已實行縮短，客運列車速度亦已增加。津浦路在本路所駛之平浦平滬等通車之車輛，類多僅裝過風管，而缺少風軛附屬機件，其軛管漏風，與配件失效，及軛筒鞴韌行程超逾限度，尤屬屢見不鮮。似此現狀，行車殊多危險，經迭將檢驗詳單送請該路車房整理，未臻完善。茲已函請該路機務處整理風軛，以應需要，而保安全。

修正車外零件保管規則暨機匠油夫賞罰規則

查本路前訂之車輛外部零件保管規則及列車機匠澆油夫賞

工作報告

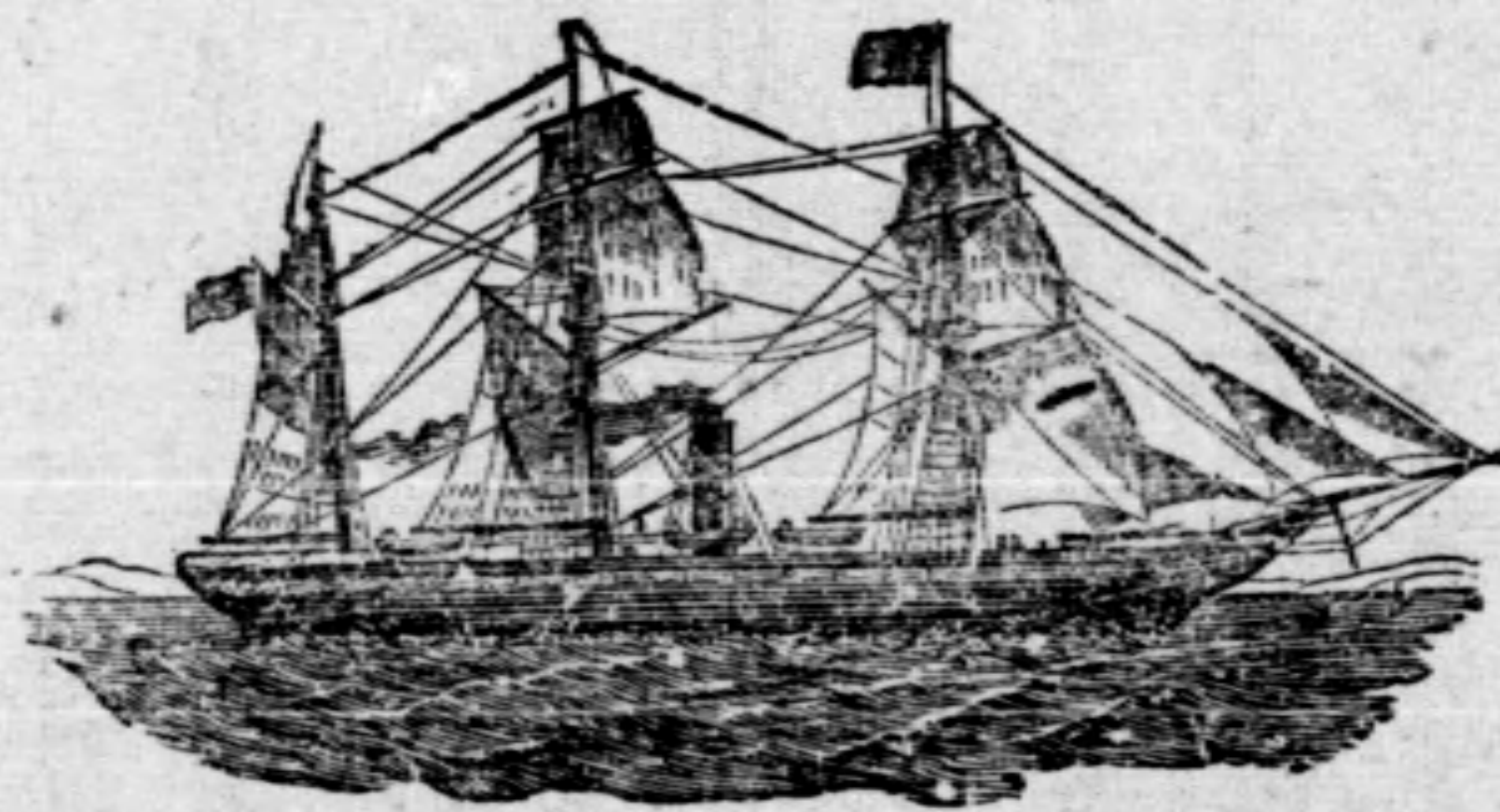
罰規則，中多窒碍，曾令關係各處，研究修改，按照現在情形，草擬條文。並於上年十二月間，迭次會議，詳加研討，共同編擬本路客貨車外部零件保管暫行規則十八條。現已加以修正，不日即可施行。

修正車輛修竣半儼試驗復驗辦法

查本路唐山工廠及各車房修竣車輛，向例交由車站裝半貨試驗，無論掛赴任何車站，原車仍須掛回原站復驗，俾資查驗，而利修養。惟查該項修竣試驗車輛，時有多數，未經車站送回原車房復驗，易致燒軸，殊與原定辦法不合。茲將該辦法酌加修正，以利實行，凡出廠試驗車輛，如站方確有困難，原車不能退回唐站，可掛送有驗車匠之站，以便就近復驗，俾維車輛。已飭屬注意辦理。

修車成績

本路唐山工廠自二十四年十二月二十七日至二十五年一月十六日，共修機車七輛，客守車十輛，重造二輛，又修貨車七十七輛。



定縣實驗區社會經濟概況

及附郭農村之一角 (鄭藩)

(一)定縣平教會之農村運動及社會經濟概況

作者是幾年來做着「美麗的定州」之夢的！所想像的是：社會安定，教育發達，足食足衣，一切一切都是合理化而現代化的，其實這正是直覺的錯誤！現在不景氣的狂流，幾乎捲沒了整個的世界，定縣不過是無數經濟連鎖中之一環，又安能獨自超然物外；農村經濟的崩潰，少壯流亡，出縣謀食者日衆，在經濟變化的過程中，展開了一幅灰色的畫圖。

定縣所以能爲一般所注意；甚至作出許多玄想，並非沒有它的原因，簡單的說：便是爲了平教會的招牌所吸引。平教會純係私人學術團體，最初僅由識字運動開始活動，活動的區域又限於有限村落，現在因爲種種關係，有與政治合作之必要，政府方面也自然樂得其成，於是便由「私」的團體，蛻變而爲半官性質。

平教會既然經過長時期緊張工作之努力，確已在精神

方面奠定了一點基礎，不過因爲經濟能力薄弱的關係，尙談不到一切物質的建設，夢想美麗定州的人們，如果打算在這兒參觀洋樓工廠，講談物質享受，則必失望而歸。因爲在定縣活動的公私團體，一方面固然有其經濟的背景，不能侈談高論；同時他方面亦自有其建設之目標——農村運動，所以與所謂都市建設，不能混爲一談！

平教會最先的工作標的是在：「除文盲，作新民」，以消除愚，貧，弱，私的社會四大病態，並努力於「民族再造」的重大使命——精神建設。吾人對此項意見，完全一致！誠如晏陽初先生所云：「中國今日的生死問題，不是別的，是民族衰老，民族渙散，根本是「人」的問題……。農村運動就是對着這個問題應運而生的！牠對於民族的衰老，要培養牠的新生命；對於民族的墮落，要振拔牠的新人格；對於民族的渙散要促成牠的新團結，新組織。所以說中國的農村運動，擔負着民族再造的使命」（見民間半月刊第一卷第十一期）更要緊的是平教會運動的對象，是八千萬的農村青年，關於這一點，晏先生也曾有一段談話，他說：「平教會運動的對象，是超過小學年齡的農

村青年，以年齡論，就是從十五六到二十二三的失教青年。這樣青年，定縣就有八萬，通全國計之，要有八千萬之多。大家試想：將來建國，靠現在的兒童；現在救國靠誰？是不是靠這八千萬無教育的農村青年，負此責任。我們救亡一定要抓住這八千萬青年，組織訓練起來，此外再無可倚賴的。但是這些青年，誰去教育？怎樣教育？我們教會近年的事業，就是專以此為對象」。（見國聞週報第十卷第二十三期張季鸞先生的秀山堂一夕談）我們從上面的兩段記載，不教會之工作與使命實不難窺見一斑了。

其次談到由除文盲而鏟除四大病態的問題，使吾人無相當疑慮，因為社會之一切設施，病態，歷來係建築於經濟基礎之上的，所以「經濟貧乏」就是社會的總病根！而為一切建設的最大障礙！——無論精神的或物質的——孔子曰：「富而後教」。管子曰：「衣食足而知榮辱」。都是先主張解決衣食的問題，然後纔能談到公民道德，衛生，教育，等等。該會以前幾乎全為「教育萬能論」所籠罩，但最近似已注意及此，故有生計訓練部之種種理論與實施。

不過社會經濟機構，非常複雜，斷不容某一地超然物外單獨保持着自給自足的經濟狀態，因其如此，則該會所定自給自足之研究目標，究能成功至若何程度，實屬疑問，自有待事實來證明了。

定縣在河北省境內，地質肥沃中等，較鹽山等最苦縣分，已有上下床之別；然而求其實際，則農村經濟已到了落寞不堪的地步。人民至有百分之二十以上，對日常生活不可少的食鹽無力購買，不得已甘冒不諱來括煮硝鹽，甚至完全淡食，並且菜蔬紅薯等已由佐餐品代替了穀類而為主要食品，槐花榆麵，甘之如飴，似此以降落到水準之下的生活狀況，再要使室無隔宿之糧的人們講求什麼衛生，教育等等問題，則無異對盲者說風景，向玩石談道，殊有仙山縹緲，可望難即之慨！更以年來穀價低落，捐派勒索，地主及高利貸之剝削，農民在重重壓迫之下，幾乎喘息難安。作者並非什麼悲觀主義派，但相信一切鄉村建設，是要建築在清明政治之上的，換句話說，就是：農民生活的改善，是絕對的需要有善良的政治為先決條件；否則縱有熱心社會的人們，奔走呼號，銖積寸累，也難禁得狂風

暴雨的摧殘！這是國人應該一致注意的一個當前問題。徜徉於都市的一部分達官貴人，豪商富賈，於金迷紙醉之餘，亦曾念及胼手胝足者，遑遑經年，難求一飽，所有生活環境直是人間地獄否！

作者此次到定，係專為考察棉花運銷合作狀況，及由金城銀行，平教會，華北農產改進社合辦之棉作試驗場試驗成績而來，本文所記，不過係附帶調查，關於前項，另有專章記載，因與本文無關，概行略去。

再本文所記之高頭，牛村，在縣城附近，為平教會施教所及，至王秋兒之談話，則係城南四十里之情況，該地較為瘠苦，正可互相參照。並一切純本實際談話所得，似能具有相當之真實性，故特為拉雜記出，以供關心農村狀況的同志們參考。至統計數字，多係根據平教會之平素調查，及由牛村吳雨農君之供給，特此誌謝。

作者於本年一月十五日，由津起程，過了七個鐘點的平漢火車生活，可謂備嘗旅行之難事！車中擁擠不堪，幾無立足之地。到定時正當上午六點，朔風被野，如刃抵面，天空鑲砌寒星點點，東方露着魚肚白色，城中道路尚較

平坦，惟古木蕭疏，幾疑置身曠野。城周二十六里，半屬耕田，全城人口一萬一千餘，占縣人口總額之三十八分之一。

考定縣為中山古國，為唐宋以降之河北軍事重鎮，面積三千餘方里，略成方形，地質為砂質壤土，正南，東南多鹼，平漢路橫貫其間。北部唐河，南部沙河，均不時汎溢，平原少山，（本地人稱山為瘡疔）傾瀉無阻，每致災害。民情樸素勇敢，訟風甚盛，作者到定之日，所寓旅館之十二個旅客中，除作者同行二人外，全屬因訟到縣。縣內共分六自治區，三百十鄉，大小四百五十三村，人口共約三十八萬五千五百餘人。

全縣可耕農田，共約一百五十二萬二千畝，按戶數人數平均每家約合二十三畝，每人四畝。農民以自耕農為多，佔全農戶之 70.8% ，半自耕農約 27.8% ，佃農最少佔 1.4% （經平教會在民國十七年以六十二村平均所得）惟因人口密度較大，（每英方里耕田面積約千人）並遺產分繼制度關係，田塊過於細分，致難為合理化之經營，其間虛耗勞力及堤頭界尾之損失，當不在少，好在一般農村，人力

廉於畜力，並不感覺甚深之困難。其耕田面積之分配，不滿五畝之小塊田，竟占總面積之69%，五畝至九畝者，約24%，二十四畝以上者僅0.6%耳。故定縣實無大地主形跡之存在。

據平教會於民國二十年之調查，在耕地總面積中，主要農作物之百分比，計粟為29.5%，小麥17.2%，豆類13.8%，棉花6.4%，高粱6.9%，山藥5.2%，玉蜀黍3.4%，花生3%，蕎麥2.9%，大麥2.4%，黍子1.3%，其他6.7%，雖時過境遷，已有明日黃花之感，但目前粟在上列諸種作物中，仍為農村之主要食料，無疑地尚居於耕作之首位，大概係因粟性較能耐旱，無形中可節省一部分灌水勞力。

觀於上列農作物之百分比，可知定縣一般農業狀況，仍逗遛於自給自足狀態之下，農人耕田目的，在取得家人之終年食料，而所占之細小田塊之全部生產，又僅足充腸，故工藝作物絕少，雖鄉村不乏明達之農夫，洞悉改變耕作種類為有利，但在「無把握」的情況之下，亦不敢輕於嘗試，因食糧缺乏，在一般農民心目中，實為一最大難關。細考數字之配比，即不難知之。但近年因糧價低落，

並經國人之努力提倡，植棉面積，年有增加，定縣現共有棉田約二四〇〇〇畝，（見定縣調查及棉業統制會統計）此後更有遞增之趨勢。

定縣農民耕田，幾已盡集約之能事，水田（指有井之田）依勢作畦，以資灌溉，每畦二行間亦有三行者，畦幅約寬一至一·五米，（此係在高頭牛村兩處所量度）整地分割，均頗工緻，其全縣農產總值據估計全年共約一千四百餘萬元，其中粟，麥，山藥，高粱，玉蜀黍等食用作物約值九百二十五萬餘元，豆，棉，花生，黍子芝蔴等約四十八萬餘元，除輸出棉花，及織成之土布，小麥，花生，芝蔴等一部外，餘幾全由縣內自銷。

定縣境內以多井著名，諺有：「潦不死的曲陽，旱不死的定州」之語。蓋因曲陽地勢高亢，引水甚難，定縣地低而多井，灌溉便利，現井數與年遞增，民國元年僅有井一八〇〇〇口，民國五年則增至二四〇〇〇口，民國十年則為三二〇〇〇口，民國十五年又增至五五〇〇〇口，二十年至達五九五〇〇口，現已超越六〇〇〇〇之數，未知明年，又增幾許？當地因地下水水位較高，故井深不過自五

尺至一丈五尺，口徑由二尺至五尺五寸，大約用以灌田者口徑較大，一般汲食用者，口徑較小，每井用磚三千左右，約需工料費洋五十餘元。農田亢旱，或播種之前後，多臨時僱用婦女搖轆，工資非常低廉，通常汲水一日，不過一角至一角五分。

本地農民食品固以粟爲大宗，但食用紅薯者亦甚多，間有食榆麪者，（即以榆皮晒乾麪，摻和高粱面或玉面食用）其他以小米加入薯葉，白菜，等謂之菜粥。鄉民大都營養不足，即此等粗糲，有時尚須減食，其艱苦如是！俗有：「富家一席酒，窮漢半年糧」的話，在此處已得到了確切的證明。

本縣普通農家平均收入年約二五〇元，（見張世文君定縣農村之家庭手工業一文）全年支出則約一九〇元，此不過就衣，食，住，三方面講，如捐稅攤派，及地租等，尙未計入，故普通農家，勞作經年除維持衣食外，幾無存蓄之可言，甚至負債累累，因頓愁城，勢不得不走入到縣外謀生之一途，民國二十年以前，每年流亡的人數，不過由數百至千餘人，而在二十二年内壯丁之結隊赴東北及

西北河南等地者已達萬人之多，（見李景漢所著定縣人民出外謀生的調查）所受經濟壓迫的情況，不難瞭然，因國人鄉土觀念最重，非迫至萬不得已，必不肯輕作背井離鄉的舉動，此說在鄉民間，更有其必然性。

鄉村間之相互借貸，最高利率爲三分，但不常見，普通多爲一分八厘至二分之一之間，期限率爲六個月償清本利，年期者較少。借款時期多在春秋兩季，如十一月借款，則還款在明年四月，二月借款，則歸還期當在六七月，因適在麥秋，新穀登場，則即舉以還債，真是醫得眼前瘡，剜却心頭肉矣。

借款手續，多憑信用，往往祇須一中見人已足，其以田契爲抵押品者，祇書一白契與債主，直是空頭支票，真契仍存債戶手內，亦多年習慣使然。其中弊端重重，甚有指地一段，借款數次者，債權既多，糾紛時起，實不若吾鄉中之借款，須以紅契抵押之爲可靠也。更有「倒帖」之說，即債戶因到期不能還款，則合議更換白契，累積而延長之，一帖而倒至數次者，歷見不鮮，子母相生，終至押品乾沒，亦不足償其逋欠，况所謂押品，又無確實之把握

定縣實驗區社會經濟概況

乎？是亦為農民間多訟原因之一。今姑以債主的立場來講，則放款三弊中，實以「倒帖」為最大，其「遲期」或「先期」者，猶均居其次也。尤可異者，定縣全縣中無一「典當商」，據云：三十年前尚有此種典當業之存在，但後因某種關係，今已無形淘汰，是亦農村經濟破產中之趣聞。

家畜之飼養以驢最多，牛次之，馬則絕少，考其原因，不外以下各種：（一）牛馬多耗食料。（二）田塊細分，勞力過剩，根本不需要龐大之畜力。（三）馬價較高非一般所能負擔。（四）牽引水車灌田，驢，馬在效率上不生差異，而牛則笨滯遲緩，反不如驢，因有以上之原因，故牛驢同價。是與他處不同之點。現牛，驢每頭約五十餘元，馬幾倍之，在處處打着算盤的農民眼裏，則無寧買驢而棄牛，馬矣。

定縣養豬事業，尚極發達，現全縣共有母豬約六五三九頭，小豬七二二七五頭，概係舊式豬種，據平教育報告，該會所繁殖之改良豬種，（即以波支豬 Poland China 與本地之固有種雜交而得）每頭可較原種年增肉量18.6%

六

，值洋三·七三元，上列豬數若均變為改良種，則每年可增益價值約四四五六七，五〇元，（見民間第十期農運情報）果而，自亦於農家收入上不無小補。

養雞事業，更為農家主要副產之一，紅顏白髮，垂髫兒女，均可於茶餘飯後行之，且亦為農村婦女之消遣品，撒糧餵米，生機盎然！定縣原有雞種當甚複雜，優劣互交逐漸退化，以致質，量俱遜，現經平教會之提倡，以馳名世界之來克紅雞，作有計劃的推廣，來克紅雞原為意大利之來克紅市所產，因以得名，卵大而皮薄，脂肪豐富，益以紅冠白羽，動人憐愛，無形中引起不少興趣，為最有望之雞種。該會之推行途徑由表證農家入手，以求作事實之證明，同時以（一）改良雞埕，務使通風祛濕，以減少病害，（二）第二年須繳還原卵二十枚，用作繁殖（三）殺除原有牡雞以防亂種。為條件。新種每年平均產卵自一一五枚至一九九枚，據查成績確有可觀。

定縣雖為一普通縣分，但多少具有特殊性質，沒有就地籌餉的軍隊，又沒有大幫的土匪，人民在治安方面尚比較安定。民衆所負擔之捐稅，約可分為三種，即國稅，省

稅，地方稅。屬於國稅的則爲鹽，關稅，在民國二十一年度內，全縣負擔國稅，共三六五五〇元。屬於省稅的田賦，各項附捐，印花，營業等稅，計一九四五三〇元。地方稅則有地方用款附加捐，雜捐，教育捐，保衛團捐等共一四八七〇七元。又其他捐款計三三〇五九六元。總計一年中納稅總額爲一〇三九三八三元。平均每人負擔約二元六角，每家負擔十五元上下，（見定縣賦稅調查）幾占全家收入平均數之十六分之一，個人收入之十分之一，負擔之重，已屬可觀，但實際在層層剝削之下，人民所納付的，當然尙不止於此數。

自帝國主義國家以生產過剩的商品，運來次殖民地的中國來廉價傾銷之後，真如水銀瀉地，無孔不入，因之國內的一般家庭手工業全被摧毀，捲煙，煤油，染料，電料，海產，棉布等次第侵入。定縣全縣此項入口貨品已達五十餘萬元，但外貨多係精工藝出品，與一般利用初步原料的笨拙手工業抵觸尙小，故農民在勉強掙扎之下，尙能維持一部分之副業生產，以補農田收入之不足。

定縣之家庭手工業種類甚多，最著者爲紡紗，織布，

織蓆，製粉，及機織各種線製品等。在四百五十三村之中，紡線家數計二萬八千餘，織布者一萬三千餘，織蓆者千餘，從事其他各業者千餘，總計四萬三千餘家，佔總戶數 99% 所有手工業每年出口總值約四百三十餘萬元，當農家平均輸入之 8.5% 但除一部土布輸出西北各省外，輸出他國者極少。（見張世文君定縣家庭手工業）

定縣早婚之風甚盛，小康之家，以早得佳婦爲榮，一般娶婦目的，在能負擔家庭的一部分勞作，即國人所謂「有福氣」之一種。故婚後數日；最多月餘，即須從事操作，以替代了婆母的奴隸地位，直接了當的說：「結婚是爲大家」，惟其如此；婚齡多女大於男，致時有春花秋月，空怨良辰之感，迨夫子既壯；而妾已綠鬢銷磨，紅顏暗晦，落得老少不遇，因之庭幃之內，難免有種種不幸發生，此種罪過，只有讓社會來負擔了。

定縣男子的結婚年齡，不滿十五歲者佔 2% ，最低者七歲。女子由十五至十九歲出嫁者，佔 6% ，最低者十二歲。似此身體發育未全，劇使互相斷喪，幾何能產生健全之兒女？一方面青年女子因生育過早，勞力過甚，營養不

足，等等關係，死亡率特高，壯年男子又因早熟而減短其壽命，觀於定縣城內，什麼「貞松比節」「節勵冰霜」「……」「牌匾之多，不難知其一二。故「訴訟」，「小大人」與「寡婦」三種可謂定縣之三多。

前述各點，不過就定縣一般社會及經濟狀況而言，吾人更有明瞭一部分農民生活的實際狀況之必要，爰將作者與農民王秋兒之談話，及在高頭，牛村，兩地調查之所得，節要錄出，以饗讀者。

(二) 距城四十里農人王秋兒之談話。

作者到定之當日，因各方情形不熟，孤館寒燈，百無聊賴，適比屋居者為農人王秋兒等數人，經互通姓名，寒暄之後，作下列之談話。

作者(以下簡稱鄭)；諸位飯後，如果不忙的話，敝人有點事情請教，不知能不能賞光？

王秋兒(以下簡稱王)；先生，那有的話呢！

鄭：那麼打攪了，我所要知道的，就是諸位過日子的
情形。

王：咳！提起過日子，您是城裏人，那曉得鄉下的苦

楚！頂着星星出去，頂着星星回來，不怕先生見笑，就這樣的辛苦一年，想吃一碗飽飯，都不容易！

鄭：請您不要客氣罷，我從前也是莊稼人呢！但不曉得您府上離城有多少遠？

王：好說，我家離南門四十里，小地名王家莊。

鄭：王家莊！這地名煞好聽的，貴村一總有多少住戶？

王：數着大門說——百十左右罷！差不多都是莊稼人。

鄭：莊稼人，不也很好嗎？春種秋收，家人父子，歡樂樂，依我看，強如拋家失業在外頭混呢！

王：先生！您是故意那麼說罷？再分有法子，誰願意守田抱壠，連鹹鹽都吃不起！——我是老弱無能了，不然，也打算到關東去呢！

鄭：這年頭關東掙錢也不容易呀！就算是有工可做，除掉年期月尾，往來耗費，又能剩下多少呢？勸您最好不打這個念頭。

王：先生！不瞞您說，我全家大小六口，僅僅有不到三畝田地，大兒今年十三歲，又不能幫我多少忙，租地種罷，又不賺錢，今年冬天典盡用光，託親告友才弄點紅薯過活，一年裏頭，我只買過三斤半鹽，先生！您聽說過這樣的事？

鄭：苦是很苦了，但是慢慢的兒子長大了，不也是很好的接續？

王：這是望梅止渴的話，您想，這年頭兒還容窮人出息嗎？大了給人揩，抗，拾，檢，混個媳婦都不容易，我是八個字造就的！想好不能呵！先生！

鄭：您既然這樣說，何不叫兒子學點手藝，木匠啦，鐵啦，也好將來過活。

王：學手藝不是容易的事！一去幾年，才算滿徒，那來的墊補呢？再說，冬天閒着拾點糞，明年多打個石兒八斗的，也就算了。

鄭：話又說回來了，您方才說，不買鹹鹽，那麼莫非淨吃淡菜，淡飯？

王：有時候淡吃，有時候括點硝鹽，上月聽說巡警（

意即稅警）又出了告示，說硝鹽不衛生；犯法，抓住就得罰辦，先生，您說！我們講衛生，就得吃淡飯，這樣長了，豈不是官逼民反？

鄭：貴鄉平常吃的是什麼飯菜？

王：對付活罷！冬天是紅薯，有時在小米飯裏加點晒乾的紅薯葉，白菜葉，蘿葷片，就算菜粥。要是呀——棒子麪，高粱麪攪和榆麪來吃，那就是好飯食了。

鄭：貴鄉現時的地價，地租和收量的情形怎樣？

王：這才是天年所趕！地價年年下落，從前三十元的，近來也不過二十元，中等地每畝僅僅十五六元，我們一帶的地因為地薄鹹多，所以這樣賤，每畝年租小米三十六斤，收量大約在六十斤以內，去了地租花銷還有剩餘嗎？

鄭：地租是這樣，人工呢？

王：說起來也可憐，長工每年工資約十五元內外，六月農忙時工夫每天兩角，婦女打水，工資更廉，不過八分到一角二分，反正窮人不作工也得吃飯

，只要有飯吃就算了，冬天求個白吃飯作活的地方也不容易。

鄭：近年既然糧價低落，不好找比較有利的種嗎？像棉花啦，花生啦，等等。

王：是呀！因為二三年來種穀子的多不得利，現在已經有許多改種白菜和白蘿菔了，白蘿菔切成片晒乾，銷行北平，天津，漢口一帶，每斤三分，獲利較厚。棉花因為土脈關係，我們一帶種的很少，但是最要緊的我們須得顧到一家人的食糧，若是吃糧不足，誰敢種別的冒那個險呢？

鄭：養豬養雞不也很有利嗎？

王：養雞的到不少，下下蛋來可以到城裏換點布疋，零物誰肯拿很貴的雞蛋來吃？養豬雖然是好事，也因為食料關係不能多養，最多的不過兩口，差不多還有一隻母豬，用牠繁殖，生利，過年的時候，稍有富餘的十家二十家，殺一隻肥豬，大家嘗嘗肉味，其餘終年吃不着一口肉的多着呢？

鄭：真苦極了！我還要問問種地的法子。

王：種地有什麼？普通在地裏有井種的時候耕起耙平，作畦，潤大水（第一次潤地多澆水之意）稍乾，再耙平，然後用耩子下種，每畦二行，耩後橫木，隨時覆土，苗長二寸時間拔，旱天須澆水七八次，除草幾回要看你自己的工夫啦？憑種點地吃飯呢？那個敢不經心？

鄭：輪作怎麼樣呢？

王：輪作就是換茬罷？那有兩種，第一種是高粱↓穀子↓豆子。第二種穀子↓秋麥（一·中間點豆，二·麥割後點玉米帶蘿菔，三·麥後紅薯）↑高粱。就這樣的輪流着。

鄭：這法子都很好，但不知種地的花銷多少呢？

王：這叫我一言難盡了！什麼錢糧，保衛團捐，學堂捐，門戶錢……一時也說不清，每畝地大約得六七角錢，雖然不多，也很夠我們窮人負擔了。

鄭：貴莊裏有學堂嗎？

王：學堂到有，那是上頭強迫不辦不行的事，不過成立起來，敷衍敷衍算了，吃飯都困難，那有閒心

念書？

鄭：我們可以談談婦女嗎？

王：婦女有什麼可談的！冬天織布，夏天作工，小脚都已放了。婚姻是明媒正娶，結婚年齡大約在十三四歲，普通女的總比男的大個三四歲至十多歲不等，彩禮多少不定，總要看兩造情形。婚後兩三天內，娘家來人接去，臨時稟明翁姑，叫作「放假」，日數臨時決定，假滿回來的時候，就不能坐着吃了。

鄭：姑娘出閣或新婦產生小孩，有什麼規矩嗎？

王：姑娘出閣，親隣送給的錢叫「送嫁」，不過很少，銅元五六大枚，是極普通的事。初生小孩：娘家例須送燒餅若干，算是禮物，最多的三十枚，貧苦的娘家，也有不送的。產後七八天內吃小米飯，過了，便和家人一樣，要都想服養起來，那還了得！

鄭：諸位既然這樣困苦，何必到城裏來吃喝存棧呢？

王：先生！平常那有閒錢來玩，我是因為爭一口氣！

您想，墳上的樹，平白給人砍了去，還講理不講理？難道有人在你頭頂上拉屎，你都不言語聲嗎？要是能過得去，誰願意成訴呢？

鄭：好了，時間很晚，您幾位也該休息了，謝謝諸位，明天見。

王：明天見。

這段談話是未經作者多少渲染的，句頭語尾，力求符合，可見一般農民是處在如何的悲慘境界裏！經年勞頓，所得到的的是些什麼？饑荒，負債……愁雲慘霧，包圍了整個的農村，這種情形，已經到了最嚴重的地步了。作者願在此大聲疾呼，以促國人之注意。

(二) 高頭村

出定縣東門五里的地方，有村名高頭，亦為平教會實驗村落之一，村內有表證農家，實驗小學，合作社等，作者到定之第三日，因為要參觀棉作試驗場的成績，早上便跑到這裏。除掉整個的上午，是完全消耗在考察棉場試驗情形之外，午後抽出一些工夫，作個小小的調查。這村共

定縣實驗區社會經濟概況

有八十九戶，七百二十八人，土質極不一致，村南沙土，村西黑土，村東黃土，耕地總面積共二百七十畝，每家平均三·〇三畝，每人平均〇·三七畝，耕地面積，如此甚小，人口密度，如此其大，其困難情形，不難想見。

該村自耕農土地最多的一百五十畝，最少者二畝，無尺土之分者約二十餘戶，占總戶數十分之二。地價上等每畝由五十至七十元，次者四十至五十元，再次二十餘元。

耕作種類以粟爲多，其次則麥，豆，玉米，紅薯等，植棉面積共約五十餘畝，占總畝數五分之一。至本節內所謂上，中，下地，係指田內灌水便利與否而言，如具有畜力水車之田則爲上等，年租糧十二斗，僅具轆轤者次之，粗糧八九斗，無井之田，則爲下地，租不過三四斗耳。按粟一斗，豆一斗三升之比例交付，但付麥一斗可抵粟二斗之數。家畜以馱爲多，牛次之，馬則絕少，牛馱之價同，每頭約四十餘元。長工最優者年辛三十餘元，次者八至十數元，短工每日一角至一角五分，女工雖亦有一角五分之價，但不供給伙食。居民普通括煮硝鹽，買食鹽者極少，亦經濟困難使然！

農民副業多於冬季織布自用，及破製木料，刺綉，刮榆皮軋麪等等。全村每年可產麥五百石，粟一千五百石，棉三千一百斤，布五十疋，村有公有田二十五畝，生產即用作學堂經費，保衛團捐，不足時再按所有耕田畝數分攤。學校現有學生五十一名，男孩三十七，女孩十四，年齡由六至十五歲，數年前，凡自有耕田在五畝以下者，例由會款每年津貼二元，以示矜恤；兼資獎掖，但現以各項攤派，年有增加，此項貧寒獎學金，已爲公議取消，是亦一部分貧兒之不幸也。

村有合作社一處，社員六十餘，資本二〇八元，已有三年歷史，每股兩元，年得紅利約八至九角，出售米，麪，油鹽等日用品，無論社員與非社員均須償付現金，其有特種情形，須暫時拖欠者，至月終結帳，亦必付清，但因一般村民購買力減退，合作情況，並無若何進展。

作者到村之日，適實驗小學開寒假懇親大會，學生家長到會者甚衆，濟濟一堂，充滿歡愉氣象，作者因欲領略小學生活動情形，特來參與，所得印象甚佳，一般髫年兒女，居然能登壇侃侃而談，雖然似有經過訓練的嫌疑，但

講話時的姿式，氣度，確有很可讚美的地方，雖然不善講話的作者，因為受着甚深之感動，也如「骨鯁在喉，思得一吐為快」，更經校長某君的督促，於是也不辭猷醜的說了幾句話。

諸位父老兄弟，諸位小朋友，敝人今天無意中得與盛會，非常榮幸！方才聽到了諸位的講話，層次清楚，理明辭達，處處表現着一股朝氣，覺得雖然我們這似乎衰老的國家，並不難走入更新的途徑，於家國前途上顯露着十分的光明，只這一點，已使我感動得幾乎流下淚來！諸位！我們的國家，已到了怎樣的危險地步！我們需要勇敢，需要活潑，需要有負起千斤重担的決心，需要！這是迫切的需要！兄弟此番來到貴縣，不過短短的兩三天，所遇到的，不僅是悲哀；也不祇是快樂，這兩種感覺在內心，鼓起了很大的矛盾。現在藉着機會，不妨來和諸位談上一談。

第一、定縣同胞態度的誠懇，忠實，使久在都市接觸着儘是戴着鬼臉的人，感到無上的愉快，即以行路問信的一點小事來說，都肯作詳細的指示，甚至放

下了工作來引導，這種合作的精神，是要保持而擴大的。其次諸位小朋友的口齒流利，態度純正而活潑，並且十五歲以下的女同胞都已得了纏足的解放，這都是兄弟最感覺快樂的。同時另一方面，因事涉訟者幾乎滿坑滿谷，這是大家沒有充分合作的精神，諒解誠意的表現；我們要鏟除這種陋俗！諸位要知道，有什麼仇不可解的事，不能開誠布公，大家商談，而必至要相見於公堂之上，兩受損失呢！至於農村經濟之破產，更使人萬分難過，貴縣百分之二十的人家，已無力購買食鹽，自然更談不到一切營養與衛生了，同時都市裏有錢的人們，尚感到投資沒有出路，這種畸形的經濟狀態，是使關心農村的人所最悲痛的。現在因為鄉間的生活艱苦，一批一批的青年男女，都心無主宰的流入都市，以致在農村實際工作的同胞，反而質量俱減！這實在是危險不過的事！自然！在鄉間談不到一切享受，但是花香鳥語，水綠山青，亦自有咀嚼不盡的樂趣。諸位千萬不要夢想着都市的繁華，都市是烏煙瘴氣；是衆穢所歸；是使人墮落的陷阱；惟

有在鄉村大自然的懷抱裏，才是我們的樂園，才是我們快樂種子的散播地！我們不願意國家轉弱為強則已；如果要想逐漸好起來的話，那是除掉了大家努力於鄉村建設之外，沒有第二條路可走的。這是完全本着現實來講，並不是武斷的話，也是現在一般人所承認的。兄弟所說的建設，是精神和物質兩方面的，精神的建設在目前更屬必要。我們要有中心思想，才可以把大家像散沙一般的「心」聚攏起來！諸位小朋友是將來的社會中堅分子，整個的希望，都附寄在諸位身上，兄弟以二十餘年的過去經驗，來要求諸君努力求學，譬如一個百貨商否，貨物齊全之後，那便隨時有發賣的機會了。我尤其相信，社會無論怎樣黑暗，有能力的人，終久要有飯吃！諸位莫要小覷了自己，我們才是國家的真正主人翁呢！最後，祝諸君，身體健康，學業進步，一切快樂。

高頭小學校內，一切教育掛圖，選擇適當，尤以有蓋房歌一首，雋永有味，充分表現親愛合作的精神，於兒童心理上影響甚大，較妹妹我愛你等靡靡之音，實不可同日

而語，茲錄之如下：

好哥哥，好弟弟，我們一同賣力氣，我挑水，你和泥，他去那邊抱土坯，一層一層往上砌；砌來砌去成了牆，蓋好頂，安好窗，成了一間房。

因為時間的限制，作者到此，亦只好興辭而別。

(四) 牛村

牛村距城亦約三四里，與高頭成爲犄角的形勢，是村較爲富庶，村長吳雨農君，對本村統計數字，調查甚詳，亦一有心人。

1. 牛村之總面積，人口，及耕地，物產分配情形。

- 牛村之總面積爲三一二四·一畝，就中熟地二五一〇一畝，非耕地六一四畝，村中房園院落五四〇畝，墳地三〇畝，河流二二畝，道路二一畝，土痞疸（山）一畝。
- 戶口計二〇八戶，男七〇五口，女六四〇口，合計一三四五口，按戶平均爲六·四六六口。每戶平均耕地一二·〇六七畝，較高頭之每戶僅平均三·〇三畝者，總富幾達四倍以上。

牛村無產之家計七五戶，占總戶數36%，不滿十畝者

七戶，34.1%，十畝至三十畝，者，四三戶，20.7%，三一至五〇畝者，十戶，4.8%，五一至百畝者六戶2.9%。一〇一畝至二〇〇畝者二戶，1%，二百畝以上者一戶，0.5%。三〇畝以下及無產者共占總數之90.8%。其三〇畝以上者，僅9.2%耳。

牛村因耕地之細分，故半自耕農最多，計九七戶，佃農四七戶，自耕農二四戶，地主二一戶，僱農一六戶，不從事農業者一二戶，自耕農兼地主九戶，可見該村職業戶數之分配，從事農業者實占94.2%。其他職業，不過5.8%，為完全之「重農」村落。

牛村所有耕田，幾全為水澆地，旱田極少，上等地價每畝一〇〇至一二〇元，次者八十餘元，地租平均每畝約粟一石三斗，倘欲付給小麥，則半數已足，故年來多已改為麥田，現小麥占耕地總面積80%，豆25%。大蒜10%，花生10%，以前占耕地80%以上之粟現已退居於第二位，僅50%矣。

粟之每畝產量由一八斗至二四斗。以大頭錘粟，產量最多，但皮殼較厚，產米量不過55%，其餘米量有過60%

者，但產穀量較少耳。高粱畝約一石左右，米量40%，六稜小麥及玉米可產至二石，豆約一二至一四斗，大小花生則由四〇〇至四五〇斤。白小麥及花生等多運赴外埠銷售，玉米，黑豆等則由本村自銷。所用肥料不外堆肥豆餅等。作物病害方面，歷年損失甚鉅，據調查：粟之白髮病，黃疸，黑疸病，倒青，紅油等病。小麥之黃黑疸，馬連子，蕎麥之焦花，旱稻之粘虫，黑黃豆之火龍，諸病，蔓延日廣，現正使炭酸銅拌種，及拔除病穗法防治，但收效甚微。

該村農田習慣上之輪作法，有下列數種：

年三第	年二第	年一第
白←六仁 菜	白←六仁 菜	菜←六仁 白
粟←小麥	小麥←黑 豆	六仁←粟 (秋) (冬日下午種)
花生←小麥	小麥←粟 大	大麥←紅 薯
白←瓜北 菜豆角	小麥←粟 太	玉西←米 瓜
小←粟 麥	紅←小 薯	小←粟 麥
小←黑 麥	小←粟 仁	白←瓜北 菜豆角
小←黑 麥	蕎←玉 麥	花←小 生

註● 上列諸種以第一種為優

作者生長東北，地曠人稀，有時耕作方法，極為粗放，未墾荒地（指墾頭，夾心，阜崗而言），十百倍於內地，是未能充分利用土地之生產價值，至可痛惜！現經考察定縣一部農田，均已無上列損失，且耕作方法，已極節約，惟多偏重於勞力之施用，而忽略了科學的技術價值，如施肥，選種等等，均待改善，是亦農民智識簡單，一切守舊，未經新法灌輸，應有之現象。

據與村民劉振山君之談話，渠有水澆田五〇畝，旱田二〇畝，所需農具費用計犁，耙，鎬，鋤，水車，扇車等項，統約二八五元餘，此外，牲畜約一六〇元，房舍建築費約八〇〇元，總計共一二四五元餘，每畝耕地平均投資一七·九二元，肥料種子等費，尙未計入。倘村民能充分合作，作類似集團農場的经营，則其間可節省人力畜力與農具費用之數，當確有可觀。因耕作面積，與耕作費用，適成反比，如十畝之田須一人一畜，百畝則四人二畜已足應用，不過事實上有種種困難，難期於短期內實現耳。

2. 牛村主要作物的耕作方法

小麥 寒露節前後播種，每畝約需種子六升。條播。

用黑豆一斗整下作為肥料。播種二人一畜，每日二〇畝。平均除草須六至七次。種後由穀雨節起即須灌水，每間十日一次，至雨水接連時為止。拔麥在芒種後三五日，上午收割，下午鋪場（打穀）每工每日可拔收二畝左右，工資約八角至一元，為臨時工資之極峯。每畝可獲麥二車，每車每日遠近平均可搬運一〇至一二次。打麥時半天可畢五畝（一人一畜）每畝平均投資約二元三角至二元五角。

粟 麥收後種粟，每畝需種八合，肥料用黑豆，豆餅等，平均五升，整地每工可二〇畝，約共灌水五次，施行間拔三次，（二次時用小鋤三次時用大鋤）第一次每四畝三工，第二次每工二畝，三次則三畝一工，在行第三次間拔後，即施用追肥，畝約五〇至六〇斤。務須於處暑秋分之間收割到場。割穀時每工約三至三·五畝，每畝約可得二四至二五捆，一人一畜日可畢二〇畝之運搬工作，平均各項投資每畝約二元五角至二元八角。

豆 豆多在麥間點播，點距八至十寸，每點四五粒，經灌水兩次之後，即屆拔麥。每畝需種二升餘，不施任何肥料，種時需二人，一點種，一覆土，每天四至五畝。除

草三次，第一次每工一·五畝，二次三畝，三次五畝，收穫時於晨間行之，日出即止，工作約三小時，可二畝。五畝地之脫穀工作，需二工左右，灌水次數約七至八次，因豆不抗旱也。所需投資數目約與麥同。

3. 牛村民衆之負擔。

民國二十二年度內，牛村全村計負擔地丁銀五〇七·四七六元。內計大糧銀四七六·八四四元，良鄉縣解銀二四·六四元，房山縣解銀三·二五元，額外銀二·七四四元。地方用款計共七五二·二六九元。內教育費二五〇元，村捐七·六元，兵差三一五·八四元，慈善捐助三二·一九元，村會雜用二五·一三元，建設費二〇·二四五元，鄉地津貼十元，其他一·六二三元。兩項全年總計一二五九·七四五元。每戶平均六·〇五六元，每人平均〇·九三六元。此種負擔數目不啻爲定縣全縣之縮影。

4. 牛村的合作情形

牛村之合作社於民國二十二年十二月五日成立，初僅八十四股，至二十三年終已增至九十七股，可見民衆對合作事業，尙感興趣。股額每股二元，現已收到股本一八九

元。據吳君談：定縣各村雖不乏合作社之組織，但除開銷房租，傢俱，會計人員薪資外，贏利者寥寥無幾，本村有鑒於此，故本社所需之營業鋪面，均由劉邁群君義務借用。會計由同學會（平教會之平民學校學生之團體）中推舉忠實同學六人，輪流擔任，每五日換班一次，專司帳目及現金管理，純係義務，不支任何酬勞，倘遇農忙，則由劉君代理一切，並設有監事理事等職，隨時稽核。以免除由少數人把持之積弊，行之年餘，甚著成績。村民初對合作事業多所懷疑，後經事實證明，已逐漸認識其利益。本年已有增加股款之計畫，但仍須視社員參加之情形而定。

入股之後，每股年保週息八厘，凡社員購貨滿一元者，年終時尙另得紅利五分，多則類推，非社員則無此項優遇。

年終淨利除提 20% 爲公積金外，其餘則按購買款數平均分配之，每月規定開社員大會一次，報告營業情形。年終結帳時，亦同樣辦理。以上係購買合作之概況。至信用合作，已於二十三年開辦儲蓄，儲款由一角起碼，以前因農村放款，易滋糾紛，故不滿一月，已收到儲款七一七

元之多，但現因放款信用問題，不易覓得妥靠借主，已由公衆議決，暫行停收儲款，本村平時民間相互借款，利率由月息一分八厘，至二分五厘，尙有高至三分者，現本社所定章程，儲款者年利一分，放出時年利一分四厘，與從前私人放款高利貸之剝削，影響甚大，年餘之後有將普通利率減低至一分二厘之可能。

信用合作社員，現共七十七人，非社員之加入儲款者十人，共八十七人。關於儲款額之分析，計〇・一〇元至三元者六十三人，三・一元至二〇元者十八人，二一元至一〇〇元者四人，一一〇元至二〇〇元者二人，近頗有供過於求之趨勢。

以上該村合作之組織，頗爲完密，倘能持久行之，則無疑地於農村經濟之流通上必有特殊之供獻。吾人誠不勝馨香祝之。惟辦理是項事業之人材，及具有無上熱誠肯爲公衆謀福利者，甚感缺乏，更易爲一般土劣所把持，是爲農村合作事業前途發展上之最大障礙。是項人材必須經過相當之考察與嚴格之訓練，是所望於平教會者也。

本村民衆的生活狀況，已較王秋兒之談話有天壤之別，公衆事業之發展，均比較容易，可見一切設施，不可囿於一隅，必須適合於環境，所謂「因時制宜」「因地制宜

」方免有圓鑿方枘之嘆，國內明達，當可注意及之。

結語

綜觀以上各節，定縣全縣的農村經濟狀況，不難舉一反三，所惜者，作者在定爲期甚促，不能作多數村落之考察，但一般民衆仍屬苦多樂少，則爲無可諱言之事實。救濟之道雖屬多端，但不外以下各項：

(一) 灌輸新式田間技術，以增加生產，減少用費。

(二) 整理國內公私墓地，無形中可增加若干耕地面積。

(三) 農村金融之流通，以免除高利貸之剝削。

(四) 副業之改良提倡，以補農田收入之不足。

(五) 苛稅雜稅之減免，以蘇養生息。

其在精神暨通俗教育方面，則

(一) 須樹立民衆中心思想，以維繫人心。

(二) 革除早婚風俗，以固種強國。

(三) 平息訟風，以發揮民衆合作之情感。

以上各項，倘能一一行之，則十年之後，事尙可爲，否則必有不忍言者矣。

最後，作者因臨時倉卒，所得各種資料，難免有不實不盡之處，諸希閱者予以指正，幸甚。

小失足恨

(譯自美國實事雜誌)

平譯

差不多在三十年前，我是一個很年輕已婚的女子。我們住在奈州。我們結婚時，我同我的丈夫都是很年輕的。按着生理說，我是個成人的女子。在情感方面說，我是個小孩子。當我小兒生的三天以前，我正是十八歲。

當他們放在我旁邊一個十二磅重的小孩子時，正是六月的一天早晨。我覺得是聖誕老人將他一個最可愛的一個小人給了我。

當我的丈夫富蘭克進來看我們的小孩的時候，我非常高興，因為我看見富蘭克的眼睛裏顯出很快樂的樣子。當的時候，我恨不得他能低下頭來同我接吻。但是他看着是很高興快樂。不過他很害羞的說，在他意想之中，他沒想到這孩子是那麼好。

現在我明白了富蘭克是很愛我的，因為自從我結婚後進了他的門，他從來沒有表示過的。他母親死的時候，他是很小的嬰兒，只有他母親的未婚姐姐與哥哥照管他。他們住在本州。當他成人的時候，他就買了一塊很便宜的地

，在奈州地方，他就住在那裏。當我們結婚的時候，富蘭克是二十五歲。我父親是個農夫。我是最大的孩子。以後我母親死了。我父親又娶了一個繼母。她生了很多孩子，所以我們的小房子覺得很窄小。我第一次遇見富蘭克時是在舞場。當他問我願意不願意同他結婚，我覺得很榮幸。我沒等他很多時候的求婚，我就答應了他。

我丈夫是一個很直爽健康好靜寡言的人。他長的並不好看，可是有一對很伶俐的眼睛。我覺得很榮幸住在富蘭克自己親手建築清潔雅緻的小房子裏。這房子只有兩間屋子，一間屋子作我們的臥室，那一間就是我們的廚房。我們的小孩子剛兩歲時，我們又蓋了一間屋子，為的是租給一個教書的先生。我們就加增了進款，而減輕了我們這兩年的擔負。

我常看見一個很亮而無雲的藍天，但心中永是苦悶。因為我的腦子老是往以前的時日想。當田地都旱的成黃色，五穀也都乾枯了的時候，瑞蒙來了，富蘭克同我都喜歡他。我的小兒戈登的名子，我也是因為我們喜歡瑞蒙而起的名子。

瑞蒙是很高而有一對很動人的灰色眼睛。我自從他來忽然間覺得衣服破爛在他的目光之下，是我第一次想到女人的美觀是可以引起男人注意的。我起頭覺得有些自驕，我有一個苗條的身材，和白嫩的膀臂。與深色的長頭髮，我將牠梳起來很好看的。

瑞蒙用他的眼睛告訴我，他很羨慕我。在他有一天從學校回家來早一點的時候，正當我洗好了我的頭髮，而在廚房木板上熨衣服的時候。小戈登仍然在床上睡他的午覺。我看見一個人影，我轉過來看見瑞蒙站在門口，他說，「柳若，你真是好看啊！最好的是你自己不知道。他們應當拿你當作鄉村生活的女人的模特兒。」

我笑着說，「你說的話多無味！」說着我就把我的頭髮都纏結起來。

他說，「你是真好看，真好看啊！」就快快的跑進他屋子裏去。從那個時候起，我的生活就有了新的喜樂，富蘭克從來沒有誇過我好看。我們結婚的第一個禮拜以後，他從來沒有告訴過我，他愛我，實在的他是對待我很好，他也很愛小戈登，但是我們生活之中除了奮鬥耐勞和作苦

工之外，沒有什麼意味，瑞蒙給我講到他的四年在大學所念的工課，他並且告訴我，我也應該有點物質上的快樂。

不久富蘭克的姑姑要在春天來看我們。她來之後，我覺得很自由的允許瑞蒙的邀請，於是我們在學校快放假的時候，到離我們五里遠的一個河岸上去吃野餐。富蘭克給我們預備好了一輛四輪的馬車。我穿一件自己作的新衣。

我永遠沒有過覺得這樣快樂與自由。瑞蒙和我在一起唱歌，一起談笑。心中的痛快與喜樂，是我和富蘭克總沒享到的。這一天很快的就過去了。第二天我們又坐車到瑞蒙的學校去取書，並辦些別的事情，因為他必須整理行裝，與我們分別了。學校已放假，我心中的難過與戀戀之情，好似有重物在我的心坎上。我們進到很黑的小屋子裏一同收拾書。我就很放肆的跑到瑞蒙的胳膊中，這種情感是我以前所未有的經驗。

「嗚！悔恨我沒早遇見你。」我這樣說，裏邊有種說不出來的愛情而生的苦痛。

「你願意嗎？你願意是這樣嗎？」瑞蒙就緊緊的抱着與吻着我說。

在這心神顛倒的一個鐘頭之內，我忘記了我的小兒。瑞蒙替我摘下來我的帽子。他說，「我的情人，我爲你而醉狂了。永遠要記得那一天，我見你在那熅衣服。我從那時起直到現在是用我的全心全身與靈魂來愛慕你。」

「現在我是你的了，」我快樂的喊着說。

「親愛的，我總不離開你，」瑞蒙狂喜的回答說。

啊！那是多麼甜蜜的時候！富蘭克永遠沒有叫過你「親愛的。」

我的家好像有些奇怪，好似不屬於我了。現在只有我情人的兩臂是我的避難所，滿有新而有力的熱情。

「我總未愛過富蘭克，」我告訴瑞蒙說。「他是很好的人。我恨令他悲傷，我覺得也很不對。但我們如此長久下去，生活是一種虛偽的。」

「任何一個誠實的女人都是可以滿足像富蘭克那樣的人，」瑞蒙這樣的說。

我怕「誠實」這兩個字。這字對我將有一種新意義。這好似有個先兆。伊瑪姑母是住在這裏，富蘭克很高興，他也有一個管家婦，但是戈登只是我一件最憂慮焦心的。

我說，「當我同富蘭克離婚，而你我結婚的時候，我要將戈登要過來。」

「那必須要忍耐與勇敢，親愛的！」瑞蒙向我說。明天晚上我們一直的要到歐哈瑪去。我在暑期裏可在木料場找個事作，我們就安靜住在那裏，等候富蘭克向我們起訴，他也不認你的孩子，那時我們可以供養小孩，給他好的生活與好的教育，你的生活也比現在的生活好。」

在當時的情形下，我認爲這種理由爲有理。我於是認爲可把戈登交給伊瑪，以後再要求將他還給我。

到第二天晚上，我是神魂不定的。當我坐在四輪車上送瑞蒙八點鐘上火車時，伊瑪姑母很喜歡的把戈登放在她的床上。富蘭克同意我住在城裏一個朋友的家裏，次日再回家來。次日寫了一封信給他當火車要開的以前我發了這封信，我寫的是很簡略的。信是這樣寫的——「富蘭克：我希望你寬恕我。我愛瑞蒙比你更甚，你不要找我們。當你離婚時，我很願意要戈登，我要給他一切世間的需要，我願祝你與將來的新佳人快樂。柳若上。」

到了車站，瑞蒙同我藏在影下直等到車停住之後。我

們倆人就快跑上車坐在最後的椅子上。車上沒有多少人，我們知道沒有旅客來和我們坐在一條椅上，我很高興的是瑞蒙用手摟着我，我很戀家，我盡力要驅逐我腦子裏的幻想，一個很幽靜的小房子，一個黑頭髮的小孩很舒服而安適的睡在他的小牀上。

天將亮時，我們到了歐哈瑪車站，我們又困又累，這地方瑞蒙是很熟習的。但是我一點都不認識這從未到過之地。

在以後的幾個禮拜中，我每天等候瑞蒙放工回來，一切我都忘記了。但我祇知道我同瑞蒙在一起時的快樂。我們的家是個很舒服的屋子。這地方離瑞蒙作事的公事房很近，並且我們認識衛先生和衛太太，我戴着一個金戒指，我把富蘭克給我結婚的戒指在我臨離開家的時候，放在一個富蘭克容易看見的一個盒子裏，我想他不久可以找見。在八月熱天裏，差不多我們夜間不能在屋子裏睡覺，叫我想到在原野裏的涼風。我又起始想富蘭克是否能叫我得着自由？

每次當我想到這一個問題上，就叫我的心不寧，更令

我精神上不安適，我不好意思與瑞蒙提及這事，因為他從來沒有和我提到過。以後我決定給我的繼母寫一封信問她這事結果如何？我寫了一封信並告訴了她我的住址，但這件事我沒告訴瑞蒙，回信不久接到了，信是很簡略的幾句話，她這樣寫的。

「柳若：報紙上這段的消息可以告訴你所要知道的事，我希望你可以滿意，你父親從此不要再見你的面。伊瑪可以教養戈登成個很誠實的人，這是你所作不到的。」

報紙是我離開富蘭克一星期後的新聞說有一天他去打獵，忽然自己打死了。新聞有一段說，「這個人的自殺是由於憂悶，因為他的妻子和一個青年私奔了。」

這悲痛的事好似在我們幸福快樂之中攔上了毒藥。我們是不能幸免的，我的自由以前像是很寶貴，而心中渴望的東西，現在却變成了苦痛而醜惡的。無論如何，我們現在沒有心去談到結婚的事，我常記掛戈登。但瑞蒙表示他不耐煩論到那事。

「你應當喜歡，伊瑪姑母一定教養他很好。又或者這是最好的辦法，」瑞蒙這樣談。

但是我總不願意丟棄他，你說我們可以接他來，我若是沒有小戈登，我信我永遠不能快樂，我老實的這樣說。

「那麼說來，你就回去找他好了！」瑞蒙用眼注視我說。

我恐懼的看着他，祇有一個選擇，一個是這個人，一個是我的小兒。我發抖，我是懦弱，我跑到瑞蒙的兩臂中間。

「你緊緊的抱着我，」我央求着說，「親愛的，你安慰我幾句吧！」

他有一種勝利的感覺，把我的眼淚吻去。但是我的心已經碎了。

瑞蒙很多時候要找一件好一點的事情作。但總沒有成功。所以他決定到鄉村的學校去一秋天。他說我們可以安安靜靜的結了婚，不致有人注意。但是計劃尙未成熟時，九月第一個星期瑞蒙就得了肺炎，在歐哈瑪的醫院病的快要死了。我從看護婦得到的報告，只是有一線的希望。當我走到他門口的時候，他們不允許我進去看他，也不告訴我什麼消息。

一個月之後，瑞蒙好了，我害怕聽他的咳嗽，與見他瘦瘦的臉，與骨瘦如柴的身體。醫生勸我們到南方去休養。自從瑞蒙一病，我們還了大夫的醫藥費之後，手中沒剩一個錢。把他救活的事情比合法的結婚還重要。我盡力不想戈登，所以我們到愛爾巴梭去那時手中差不多祇剩一塊錢了。

瑞蒙沒有家或親屬，我們可以向之求助。因為在他襁褓之時，他母親患肺病而亡。到他長到十六歲時，父親也去世。所給他留下的錢只夠教育費的。

我呢，因為我同瑞蒙私逃也是不能回家。他們不贊成我，無論如何也絕不能幫助我。

在這時候我一定要盡全力而留心看護我愛的人。我在愛爾巴梭小的飯館找着一部份的工作。管吃管住每星期工資七元，我們就租了一塊空地。買了一個帳篷，都用很少的錢，我來往的看他，這地方很方便，他在那養病。

我不再詳述我在這八年中的失望和掙扎。有的時候我想若是我們不多焦慮，瑞蒙就可以治好。雖然我們都不說，但是我們的記憶之中，都知道富蘭克因為我們兩人的愛

而作了犧牲者。當我每次為瑞蒙祈禱時，我都不相信他能活了，好似我命令上帝存留這個命或毀壞那條命。

以後瑞蒙進到離我工作最近的一個醫院，在那裏住了三年而後死去。

我們沒有結婚，但是我穿孝，一切的禮節都像作妻子的樣子。在最後的幾年內，他是很沒理性的煩悶，在那幾年內我們沒談過愛情，雖然我是很想家，和想我丟棄的小兒，但是我總沒有說過，加增他的痛苦。

以後我住在那個醫院有五年的工夫，我已經是三十四歲，仍然是很健強的。我的頭髮幾乎都白的過早。當我到丹佛爾的時候，我找着一個好的事，是在肺病醫院內。在那幾年中，我沒有聽人論到我的孩子。並且我也不知道怎樣探聽關於他的什麼消息。

我一向想伊瑪姑母住在本州他兄弟的房子裏。一定過得很好，現在也七十歲了，我的孩子怎樣了呢？

現在我沒臉見他了，他已是一個青年，也能夠明白一個女人的私奔是什麼意思。

我在這些看護中，很少有朋友，我省着我的錢。祇用

一點作消遣，我最留心我的工作，幫助服侍一個病人恢復他的健康，那是我最快樂的事情，當一個女人把他過去的秘密保守在心裏不叫人知道時，她很少與人來往。

在我十年之後，離開這裏之前，我在這丹佛爾醫院是個事務長。我離開那裏是因為我決定要與約翰愛文結婚。他是住院最長的病人。他在歐戰時當兵受了毒氣。他最後知道他生活的日子有限，當他住院時我對待他最好，所以他求我與他結婚。並且在小城之邊租一個小房子。

我的名子是柳若美戈登。在這次結婚我的名字改為美愛文。我請求約翰叫我中間的名字。他在我結婚後沒活到一年而死去了。但在我的記憶中他是很愛我。我對待他也好，但我盡力隱藏我不愛他的真實。

有的時候我想能有勇氣去找我的孩子。若是我沒有與約翰結婚，我就不敢去，怕人認識我。現在呢，我已有了新名字。所以沒有人可以認識我。愛文死後給我留下五千多塊錢。這樣對我的生活費可以補助一點，直等到我決定我將來的生活之後。我想我應該回到本州去。我永不願見我那裏的親朋。我現在已經有四十歲了，若是我的兒子仍

然活着現在他是二十六歲了。

我不能說我是願意到東方去旅行。我一邊走着一邊發抖。我從車窗往外看。看不出什麼好的風景，我祇有在腦子裏幻想二十多年前，我小兒小時的那樣子。深色的頭髮，棕色的眼睛，肥胖的小腿，若是他仍活着他已長成人了。啊！上帝叫他生存而快樂。我不住的如此祈求上帝，我祈禱有很長的時候。

在一個六月的清晨，我訂了一個車，要帶我到靠近本州相近的一個村子。就是伊瑪姑母田地所在之地。若伊瑪姑母還活着，我一定不願見她。但是我要問問情形如何。路旁全是綠的草，金銀花的香氣時時吹來。我想在這裏富蘭克一定常常走過這條路。想到我的小孩子，他也曾走過這條路嗎？他也是覺得孤寂與頹喪嗎？

我的思想一直跟着我直到車停到村子的一個很整潔的房子前，那是一個舖子。我下了車就進到這舖子去。車夫就在外邊等我。

這舖子掌櫃的一天很忙，中午時間村人買東西的很多。我計劃要蒙騙他們。教他們不認出我來，我希望他們不

知道我是誰。我問他們什麼，他們可以告訴我實話。

「我聽說這裏靠近有克萊門的田地要賣是不是？」我開口問，我一邊說就一邊心跳。

「太太，我沒有聽說這件事。按我想現在物主是很滿意的，」他一邊說着，他由眼鏡斜視我。

我立刻接過來說，「我一定錯了，」所以我走到貨櫃前選擇了些糖果，我心裏想決定我要勇敢問下去。

「是不是克萊門一家的人都死了？」我這樣繼續的問。當我從他手裏接過糖果來的時候，我的兩手都發抖。

「你認識他們嗎？」他問我。

「間接的認識，」我停了一會回答說。

以後我從他的眼睛裏可以看出他知道一切關於這事的消息。他說了十分鐘的話我就得到了一半的消息。

「伊瑪姑母在六年以前就故去了。她的地已經賣去了。她的弟弟在她以前的一二年死的，但是伊瑪女士養起來一個很好的男孩子。」

我盡力止着我的眼淚，我很怕有人要進到這舖子裏來。我必得決定快快將要緊的問出來，我一邊想一邊週身發抖。

（未完）

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緝非私更備薄酬聊爲潤筆此啓

北寧鐵路局總務處文書課啓

本刊廣告價目表

面積	期間			
	一期	三期	六期	十二期
全頁	十六元	四十元	六十五元	一百元
半頁	十元	二十四元	三十五元	六十元
四分之一	六元	十五元	二十五元	四十元

(一) 每頁全面作為四十方寸二分之一則為二十方寸四分之一則為十方寸至少以四分之一起碼

(二) 底封皮外裏面及目錄後之較優地位之優次分別增減其刊費另議酌定

(三) 繪製圖畫銅版鋅版及改用白洋紙或彩色紙者另議

(四) 在補白處登載各種小廣告者另議

(五) 在登載廣告期內每期增送本刊一冊

(六) 在本表規定以前訂登廣告者仍照原議辦理

編輯兼
發行者

北寧鐵路管理局文書課

印刷者 天津大公報館承印股

本刊定閱價目表

費別	期數	
	三個月	半年
國內	郵費	九分
	報費	九角
國外	郵費	一角八分
	報費	九角
全年	國內	三元
	國外	三元
半年	國內	一元六角
	國外	一元六角
三個月	國內	九角
	國外	六角

北寧鐵路管理局廣告

(一) 旅客運輸。

本路旅客列車，時間準確，設備完全。

臥車飯車，均甚清潔。

特備包車，廉價出租。

各國遊歷團體旅行，特備專車，華麗舒

適。

代運包裹，取費低廉，手續簡捷，發售

星期尾廉價票，及來回游覽減價票，以

示優待。

(二) 貨物運輸。

本路運輸貨物，除照章不辦鐵路負責之

貨物外，均由鐵路負責，安全迅速，如

有損失，照章賠償。無論鐵路或貨主負

責之貨物，本路與國內各路均可辦理聯

運，訂有聯運貨物遞遠遞減核收運費辦

法，尤為省簡捷。

以上各端，請隨時與本路各站，或總局車務處營業課接洽。