

中華郵政特准掛號認爲新聞紙類

35

# 鐵道半月刊

## 專題

第三期

中華民國二十五年

六月十六日出版

### 目 要

本部設立全國鐵道沿線導游局之重

要.....葉家俊

管理鐵路存料之幾個簡單原則.....吳英豪

鐵路員工福利事業之研討(續).....馬廷燮

中國鐵路貨等運價問題.....金士宣

## 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

## 第三期目錄

### 插圖

張部長視察江南鐵路在中華站攝影

### 評論

本部設立全國鐵路沿線導遊局之重要

管理鐵路存料之幾個簡單原則

鐵路員工福利事業之研討

### 專載

中國鐵路貨等運價問題

從我國鐵道史上觀察粵漢鐵路

### 部路要訊(十九則)

### 國內外路事消息(四則)

### 小消息

### 統計

葉家俊

吳英豪

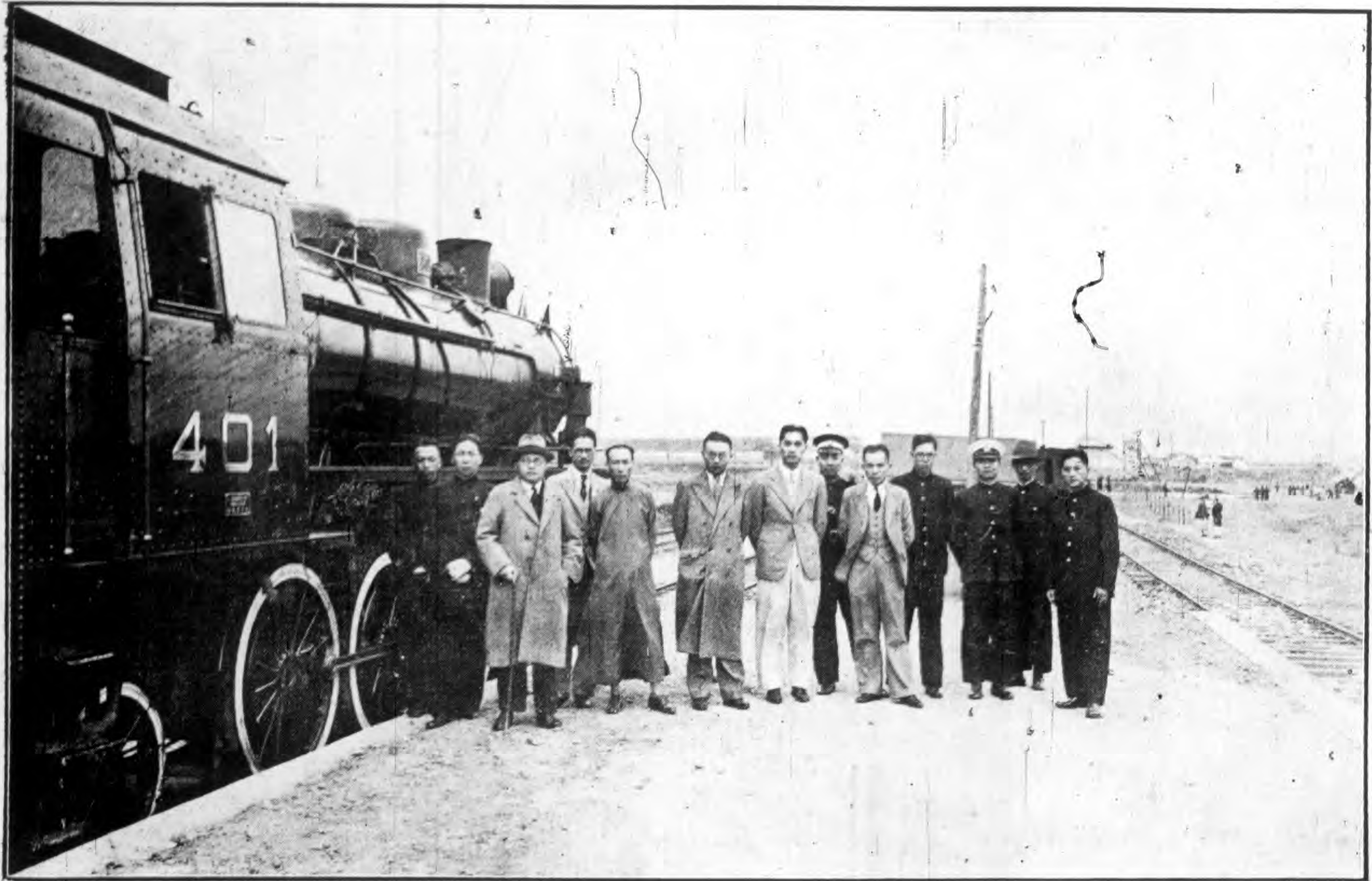
馬廷燮

金士宣

關廣麟

## 本刊編輯體例

- (一)本刊定名為「鐵道半月刊」每半月出版一期。
- (二)本刊內容分：插圖、評論、專載、統計、要聞、附錄等類。
- (三)插圖欄，刊登有關路政之照片及圖說。
- (四)評論欄，包含小評、論叢兩種，小評類，登載知小警策之文字，論叢類，登載路政設施之長篇論評文稿。
- (五)專載欄，刊登一切專門記述文字，如調查、攷察、路政計劃、工程進行及財務、業務、工務、車務、機務、警務、總務、衛生、造林、教育等有系統之記述。
- (六)要聞欄，刊登本部及各路要訊，如人事、路政、新聞等。
- (七)統計欄，刊登各項路務統計表格。
- (八)附錄，刊登不屬以上各項之文字。



張部長視察江南鐵路在中華站攝影

## 評論

### 本部設立全國鐵路沿線導遊局之重要

葉家俊

近世各國導遊事業之發展尤以瑞士爲最，蓋瑞士山明水秀，美麗出于天然，久已博得世界公認之美譽，政府又能悉力提倡，設有國立觀光局、及國有鐵路聯合旅館商會等機關合辦之旅行嚮導局，協力經營其事。歷年所吸外來遊資，均佔其國庫收入之首位，爲世人所共知；其餘各國對於導遊事業之注意，則多自歐戰後始，當時各國爲恢復其經濟之繁榮起見，紛紛研究增加貿易之法，無如世界之市場有限，且美國因所受影響較少，在戰期內，已乘機推廣其商品市場，英法一時不易與抗，祇得提高入口稅，以爲消極抵制；一方面因機械工業之進步，遂造成供過於求，商品堆積，金聚不散之苦悶局面。法國所蒙戰事損失最大，工業品暨貿易狀況，又復不逮英美，而能於數年內，逐漸恢復其戰前繁榮，近且有駕乎英美而上之勢；除

政府獎勵緊縮及所得德國賠款利益外，實由於能利用巴黎歷代文化之盛，及大戰後之遺蹟，復由國立觀光局、暨各團體合組之旅行聯盟會兩導遊機關，努力招致外來遊客，以吸收其遊資之所致。

試觀法國一九三〇年度至一九三六年度七年間之貿易入超，合計爲二百八十七萬萬法郎，而每年外人遊覽巴黎，及其他法境名勝區所消費之金錢，依各經濟專家根據法國各機關歷年所發表之統計推算，每年爲六十萬萬法郎以上，其遊客直接消費於市面者，尙無從統計入內；則七年内所吸收遊資與貿易入超總數相抵，尙餘一百四十萬萬法郎之鉅，無怪其政府近且專設國務次長，專理旅行事業以資提倡也。

再如意大利，政府設有國立觀光局，與國有鐵路相輔

並進，利用羅馬威、尼斯等名城勝蹟相號召，在歐美各大城市設有與當地旅行社之聯絡機關辦理業務；一方面協助地方政府整理名勝，發行各種遊覽宣傳品，舉行攝影展覽會，開辦遊客圖書館等，凡可以鼓勵遊客者，無微不至。計一九二九年間所吸收僅美國遊客之金錢，即在三千萬元以上。

英美之導遊機關，除英國商務部設有英國協會，美國則有政府與鐵路合辦之國立公園導遊機關外，著名之英國通濟隆銀公司及美國通運銀公司二者，年來業務之發達，幾有執世界經濟權威之趨勢。

日本鐵道省設立之觀光局，在一九二八年度之統計，已吸得遊資五千二百萬日元，迨前年上半年六個月內該局所發表統計，竟增至七千萬元；且因一九二九年在日本舉行萬國工業展覽會，及太平洋國交討論會，由日本觀光局招待，其招待賓客之週到，使外人得到旅行日本之良好印象，復無形中驟增其國際地位，尤為世人所共知之事實。最近日本之派員赴歐美遊說，希下屆世界運動會在日本舉行，吾人當亦能明瞭其目的之所在。

他如德、奧、蘇俄、瑞典、比利時、加拿大、土耳其、

其、波蘭、墨西哥、希臘、荷蘭、紐芬蘭、亞爾然丁諸國，亦莫不有政府或政府聯絡各機關所設立之導遊機關，歲列鉅額之國際宣傳費，以完成其吸收遊資之使命。是故導遊事業，已成爲近世之一大實業，繼「貿易隨國旗以往，貿易隨借款而生」之後成立「貿易隨遊客而至」之語，各國莫不重視而悉力經營者也。

返觀我國，除前年浙江省建設當局曾一度創設導遊局，從事名勝整理，改善遊覽設備，及印行中西文遊覽指南等工作外，在中央政府尙未有導遊機關之設立，各鐵路輪局亦絕少國際宣傳招致外來遊客之表現，而浙江省名勝導遊局，復以經費支絀暨人事之變遷，最近且告中輟，無可惜。此外如商辦之中國旅行社，成績雖有可觀，而限於商利關係，至今亦尙未能負擔國際間宣傳、及招致外國遊客之重任，致使古國勝蹟，秀麗山水，仍處於寂寞無聞；而年來各路局營業之不旺，優良土產之不能往外推銷，尤不能不急起直追研商補救之法。

查我國原有鐵路路線所經，類多爲人口稠密，工商稱盛，名勝林立之區，其營業且有不敷挹注者，揆厥原因，固非一端，然欲發展業務，繁榮內地，推銷土貨以增加收

入，則招致遊客，提倡旅行，實爲當務之急。際此舉國建設猛進聲中，似亟應由本部做照各國鐵道部設立導遊局辦法，成立全國鐵路沿線導遊局，辦理招致外來遊客，統籌改進遊覽業務，整理各路沿線名勝建設，遊覽設備等，以增路局營業，而達繁榮國民經濟之目的。蓋我國爲東方遠古文化之邦，舉凡歷代文藝美術之留傳，政治、社會、宗教等之遺蹟；名山勝景，或以雄偉見稱，或以奇麗名世，氣候復多溫良，旅行尤爲適宜，若能廣事宣傳，在在皆足引起外人之遊興，當無不以一遊爲快者。

且近年來國人對於遊歷興趣，日益增高，各大都市居民多于暇日出遊名勝，雖無精確統計可資參考，而據本年四月十日申報所載，復活節由滬赴杭遊客數達萬餘人，所耗遊資估計當在四十萬元以上；而上海友聲旅行社所組織之各名勝遊覽團體中，由滬往浙遊客，在滬杭路上一次達九列車之多，中國旅行社所售杭州遊客車票，合計達一萬五千人；而精武體育會及其他旅行團體尙未計算在內，此次計算祇爲滬上人士之遊歷總數，合計各旅行社團體暨路局營業統計不下八九萬人，其流入各地之金錢，設以每一遊客所費二十元計之，則已達百餘萬矣。若就全年併計，

各都市出發各地之遊客總額必爲一極堪驚人之數目。

在國內都市中，杭州以擅勝湖山，加以錢塘怒潮之雄偉，故其整個市面之繁榮，悉憑外來遊客之挹注，爲舉國所公認之事實；他如以宮宇古物著稱，富於東方色彩之北平，新興都市之南京、廣州，避暑勝地之青島、廬山、北戴河及海島佛國之普陀，亦皆以遊侶之盛，繁榮其地方，而間接與鐵路營業發生絕大關係者；他如各路沿線，如京滬杭路之蘇州、無錫、鎮江、嘉興，津浦路之曲阜、泰山、濟南、平綏路之雲岡、南口，粵漢路之南嶽，浙贛路之金華、北山、龍虎山，類多爲國人所盡知，亦莫不有其特優之勝景，足以吸引遊客者，使日處於煩囂境中之都市人士，兼得旅行之便利，一換環境，以調劑其生活，豈祇於鐵路營業上之增益而已哉。是以無論爲國內遊客之服務計，或爲鐵路上之營業計，亦均有待於本部鐵道沿線導遊局之設立，以專任其事，固非僅限於招致國外遊侶已也。

竊查德國鐵路之建築，南滿鐵路之發達，莫不以鐵路本身資產開發沿線所經之森林礦產等富藏，興辦沿綫工商事業，藉以增進其運輸，而整理名勝，招引遊客，發展業務，亦爲該鐵路本身經營事業之一端。以有限之資財，

吸收無限之遊資，尤較經營工商礦林等業為易辦而效著。今我國各鐵路，無論其為新工舊建，沿綫所經類多礦產森林之蘊藏及工商業之足資舉辦者，而各路所經，尤多名山大川，古剎奇蹟，在在皆足以引起遊客之旅行興趣，倘能稍事整理設備，廣為宣傳，則鐵路營業之增進，必可計日而待。

查本部前有各路沿綫物產展覽會之開辦、及營業所之設立，原欲藉以推銷各路沿綫土產，引起各地人士遊覽及便利旅行，意本美善，惜不久即告停辦，而所負之使命範圍

圍復小，該會更以無固定之組織，工作繁重，辦理不易，且所費不貲，收效亦鮮。營業所亦以無整個健全之組織，各路不相聯絡，對風景之宣傳，旅客之聯運，均缺乏指揮統一之效力。綜上原因，本部正宜趁此時機，組織一全國鐵路沿綫導遊局以主持其事；若能將各路原有營業廣告及展覽會經費提撥移用，集中作一統一宣傳機關，代為策劃，俾各路對遊客及宣傳工作得以聯貫；而前展覽會及營業所之工作，亦可兼籌並顧，將來收效之宏，豈僅鐵路本身蒙其利益，即沿綫市鎮農村，舉凡百業皆受其惠矣。

## 管理鐵路存料之幾個簡單原則

吳英豪

鐵路為開駛列車，應付運輸，以及新工建設路線修養

多過少之弊也。

等等均無往而不需材料，並為便於使用起見，不能不有存料，故吾人所欲研究者，不在存料制度之取銷，而在存料之適宜與否，以及如何保管等問題。若存料過多，每不能應付要需，或有停工待料之虞。過多，則不僅增加管理費用及犧牲資金之利息，且存期過久，亦易於污爛，每至不適用之地步。故善於經營者，必能隨時注意，使不致有過

我國各路存料，根據鐵道部所編之廿三年份一月至六月份統計共計三千八百八十七萬三千三百四十六元三角二分，據鐵道顧問漢猛將軍視察中國各鐵路報告，認為尙可加以減少，以免浪費，而示撙節。茲將各鐵路二十三年份之存料數目，列表如左，以供研究。



各路存料統計表  
二十三年一月至六月份

平漢	7,753,130.58
北甯	8,236,315.26
津浦	6,493,479.82
京滬	1,440,395.31
滬杭甬	996,158.70
平綏	1,892,832.28
正太	2,431,403.04
道清	153,419.42
膠濟	3,884,945.01
南潯	300,510.17
粵漢南段	716,497.12
汴洛	487,094.84
隴海	2,413,815.35
廣九	389,117.05
湘鄂	1,275,232.37
共計	38,873,346.32

各路積存材料既有如此之多，為避免偷漏及損壞起見，自不能不有精密之管理方法及完備記載，管見所及，分四項述之如左，尚請專家指正！

### 一、永久盤存制 (Perpetual Inventory System) 之採用

鐵路所存之料多至數千種以上，並有分存各材料廠段各材料所及各機工段者，故勢難時常逐一加以檢點，然為確知每種材料之數量及價值，又不能不有一種完善之制度，加以核統制，是有採用永久盤存制度之必要。蓋存料之數量與價值，如能隨時於帳冊中查得，則關於一切添購材料，亦可按照常軌辦理，可將應用之料隨時添購，自不致再有濫購之弊，同時如查得某種材料已告用罄，當可立即添購，則不致再有停工待料之虞，以蒙

其損害也。故此項材料永久盤存制度，如能推行盡利，關於存料之適當與否一問題，自可迎刃而解。

### 二、厲行領料報銷制

查各路機工車等各處外段人員向材料廠所領之料，未必立即應用，或以鑒於材料之不適合，領而不用者亦所在皆是。又往往以外段之無適當存料場所，放置戶外，故所存之料，每易遭天然損壞及盜賊偷漏等情事。救濟之道一面須厲行領料報銷制度，一面對於各鐵路局外段之材料貯藏，設備不周者，亦須加以補充，以資完備。讀漢猛將軍調查我國鐵路報告，謂津浦路六百餘萬存料中，約三百萬元存於機工各段，並大部份已變為廢料，其浪費情形於此可見，實不勝嘆惜。按材料乃以金錢交換而得，自應與金錢等視。鐵路當局者，決



不讓其庫內之現金，隨處散放而任人使用，現金之須安全保管及詳細記載，勿使有一分一釐之錯誤，已成爲管理上一般之原則，然則各種有價值之材料，可任其散置於各廠各段，而不爲妥慎之保管，任各工人之自由使用，而不爲適當之記載乎？乃材料之價值既以金錢等視，故其管理方法，自不妨按照管理現金之同樣嚴密。是各車工機段請領之料應規定限期送材料廠報銷，將請領材料之名稱、數量、單價、總額、已用數、結存數等項逐一填明。如查有未用罄之材料，無須再用者，應立即退回材料廠，如發現不適用之材料，亦須詳加說明理由，退回材料廠，總之使外段不存或少存材料爲原則。

### 三、材料廠庫設備之妥善

各鐵路材料廠材料庫或材料棧之地址，應力求寬大，廠內設備亦需完善，俾材料之堆存收發得以便利進行。而廠棧房之建築，尤須流通空氣，俾材料不致鏽爛。又爲防止材料偷漏起見，平時材料庫，應當加鎖閉，除保管材料員工外，應不許外人任意出入。此外發料之處，須另闢一室或開一窗牖，使領料之人，祇能待至室外，而不能進入室中，凡此諸點，均爲建築材料廠庫時，須加以熟慮者也。至於棧內設備，更

應設置櫥架箱桶等各種存放材料之器具，俾各項材料均得爲有秩序之存儲，各種衡量之器，如磅秤等，爲工作上所需要者，亦應配置完善，以便應用焉。

### 四、材料存儲編號制度之確立

夫材料存儲之制度者，即用有系統之編類方法，作有秩序之置放及排列，所編之類別，當標明於櫥架箱桶，或其他存料之處，以便查考，因之材料之收發，亦可得以迅速也。惟我國各鐵路各項材料名稱及編號，由各路各自爲政，分別編定，向不一致，此於稽核及調劑上均感困難。是以鐵道部於民國二十一年九月曾徵集各鐵路原有辦法並參酌美國鐵路協會材料分類成法，分別審訂，定爲標準編製草案，計將各鐵路需用材料分爲一百類，類下分項，項下分節，節下分目，各以數目二位編訂之，起於零零，終於九九，每一材料限以數目八位，以期簡賅，而便稽核。此項草案業經鐵道部發交各路詳慎研究簽註意見，現正由鐵道部購料委員會彙集修訂，務期早日完成，以便通飭各路施行，則嗣後鐵道部對於各路存料之集中統制，及統籌調撥之地步，或可不難達到也。

## 鐵路員工福利事業之研討（續上期）

馬延燮

綜觀以上日本鐵路對於員工互助的辦法，是非常的周到，關於共濟組合的規章，總計有國有鐵道共濟組合規則八十三條，其施行規程三十一條，附表單樣式二十餘種。共濟組合健康給付規則二十六條，其施行規程八條，附表單樣式七種。共濟組合出納規程十七條，附單簿樣式九種。共濟組合購買部規程十九條。共濟組合貸款部規程十九條，附表單樣式六種。共濟組合貸款部出納規程八條，附單簿樣式八種。共濟組合儲金部規程三十條，附表單樣式六種。共濟組合儲金部出納規程八條。共濟組合監查規程九條。其餘關於解釋條文的命令甚多。可以說對於員工互助事業，是有整個的計畫，極完備、極周密。

他這種共濟組合的辦法，若是按照法律的性質來講，這些法令是國家制定的，除了員工捐款之外，不但有國家給予的補助金，並且對於主要的組合員有強制加入的性質，就這一點看來，可以知道不是依據契約自由的原則，

作為私法上的合作性質，也不能說是公共組合以共同事業自治為目的的公法上的組合性質，他這種組合，是依國家法令來組織，作為鐵道省的正式事業的一部份，可以說是國有鐵道為經營事業上必要設施的一種附屬事業。

我們國有鐵路是國家經營的事業，所有的職員，應當都算是國家的公務員，中央頒布關於公務員的一切法令，應當同樣適用，但是因為鐵路組織法尚未經國民政府正式公布，鐵路職員也都未經銓敘部正式考銓，所以關於公務員的任用撫卹以及一切待遇法令，在鐵路職員完全不能適用，因此國有鐵路對於十幾萬員工，自然不能不另定一種辦法。

現在我們國有鐵路，關於人事的重要法律，只有鐵路員工服務條例一種，是經過立法院審定、呈請國民政府於民國十九年三月公布的，其中對於員工福利有關係的條文摘錄如下：

第十七條 員工於服務期內，發生疾病，經醫師證明者，由路局或路公司送入醫院治療，醫藥費由路局或路公司負擔，在治療期內，第一月應給全薪資，第二月應給半薪資，第三月停給薪資。員工患花柳病者，不得享受前項待遇。

第十九條 員工因執行職務而致死亡，由路局長官或路公司總經理派員查驗屬實者，除給與五十元之喪葬費外，應給與其遺族由一年至二年之平均薪資，作為撫卹費。員工因執行職務而致殘廢不能工作者，應給與三個月之薪資額之給養費，並發給半薪資至身故日止。

員工因執行職務而致傷病一時不能工作者，除由路局或路公司担任醫藥費外，在治療期內，應給全薪資作為津貼，如經三個月尚未痊愈者，其津貼得減至平均薪資二分之一，但以一年為限。

員工因執行職務致遭意外損失者，得酌量情形，予以相當救助費，但以其一個月平均薪資之額為限。

第二十五條 路局或路公司為員工利益起見，應辦儲蓄保險，其詳細辦法，由路局或路公司呈請鐵道部核定之。

第二十六條 員工繼續服務至二十五年以上，而年齡已達

六十歲者，准予退休，每月照最後之月薪資發給半數，至身故之日止。

凡由部調派各路，或由路調部，或由甲路調至乙路工作無間斷者，均為繼續服務。

鐵道部依據上項條例第十七十九兩條的原則，規定國有鐵路員工撫卹通則，於十九年五月公布，又依據該條例第二十五條，規定國有鐵路員工儲蓄通則，於二十年十二月公布。又依據該條例第二十六條的原則，規定國營鐵道員工退休養老金規則，於二十四年四月公布，現在各路已經按照撫卹通則及退休養老金規則實行了。但是儲蓄通則其中因為有補助金的關係，除了京滬滬杭甬、膠濟、正太等路，在部定規則未頒布以前，早已自己另定辦法呈准實行，自從部頒通則之後，正太又照部定辦法改正實行，京滬滬杭甬及膠濟兩路，均仍其舊，這兩路的辦法與部定辦法不同之點，就是員工儲蓄按月薪扣儲百分之五，路局補助也是按月薪提存百分之五，部定辦法，是薪資小的人，儲蓄的少，補助的多，薪水大的人，儲蓄的多，補助的少，路局補助平均合薪資的百分之三·八。其餘各路因經濟不甚充裕，所以都未照辦，前月京滬滬杭甬路，也奉部

部令暫時停辦了。

我們再把以上撫卹及養老並儲蓄各項辦法，簡單摘要

分析一回，比較看看：

一、公傷卹：金公傷卹金，分下列三種辦法：

甲、因蹈險奮進以致傷病一時不能工作者：

(1) 由路局担任醫藥費；(2) 一年內給予全薪。

乙、因不可抗力以致傷病一時不能工作者：

(1) 由路局担任醫藥費；(2) 半年內給予全薪。

丙、因過失以致傷病一時不能工作者：

(1) 由路局担任醫藥費；(2) 三個月內給予全薪。

二、殘廢卹金：殘廢卹金，分下列四種辦法：

甲、知險奮救以致殘廢不能工作者，給予下列三種費

用：

(1) 給予三個月薪資額之給養費；

(2) 發給半薪終身卹金，至身故日止；

(3) 另由路局呈部酌予給卹。

乙、因過失以致殘廢不能工作者，給予下列兩種費用：

(1) 酌量核減給養費；

(2) 發給半薪終身卹金，至身故日止；

丙、因執行職務而致殘廢，尙能從事輕便工作者，給予

下列兩種費用：

(1) 三個月平均薪資一次卹金；

(2) 支給原有薪資。

丁、因公傷病增劇轉成殘廢者，分別照甲、乙、丙、情

形給卹；但已領三個月全薪者，不再給予三個月給

養費。

三、疾病卹金：員工在服務期內發生疾病，有下列兩種辦

法：

甲、醫藥費 在鐵路醫院治療者，由路局負擔，以三個

月爲限。

乙、病期給薪 在治療期內第一個月給全薪，第二個月

給半薪，第三個月停薪。

四、退職卹金：退職養老金有下列四種辦法：

甲、員工服務二十五年，年齡滿六十歲退休者，每月養

老金額，照最後月薪資給與百分之五十，發給至身

身故日止。

乙、員工服務滿十五年，年齡滿六十歲退休者，每月養

老金額，照其服務年數，自服務十五年起，給予月

薪百分之三十，每服務滿一年，加百分之二，至滿二十五年，加至百分之五十，發給至身故日止。

丙、員工服務滿二十五年，年齡滿五十五歲退休者，每月養老金額，按其年齡，自滿五十五歲起，給予月薪百分之四十，每滿一歲，加百分之二，至滿六十歲，加至百分之五十，發給至身故日止。

丁、員工服務滿十五年以上，年齡滿五十五歲，因身體衰弱，證明不勝職務，呈部核准退休者，每月養老金額，按其服務年數，照乙種金額三分之二計算，發給至身故日止。

五、遺族卹金：員工亡故，遺族卹金，分下列三種辦法：

甲、因執行職務致死者，照下列辦法，給予遺族一次卹金：

(1) 遺族卹金額，按該員工服務年數，在路服務二年以上者，給予十二個月平均薪資，每服務滿一年，增加半月薪資，至二十五年，給予二十四個月薪資爲止。

(2) 因奮不顧身致死者，除照(1)項給卹外，呈請另外給卹。

(3) 因過失致死者，核減其卹金，最多不得過(1)項所列之半數。

(4) 因執行職務致死者，另給喪葬費五十元。

乙、在職積勞病故者，按其服務年數，照下列辦法，酌給遺族一次卹金：

(1) 遺族卹金額，按員工服務年數，自滿三年起，給予一個月平均薪資，每服務滿一年，增加半月薪資，至二十五年，給予十二個月薪資爲止。

(2) 員工服務未滿三年病故者，非有特別成績，不得特許給卹。

丙、因公傷病增劇轉致死亡者，分別照甲種情形給卹。

六、儲蓄金：員工儲蓄金，照下列辦法辦理：

(1) 員工工資每月在二十元以上者，扣儲百分之二，一百元以上者，扣儲百分之三，二百元以上者，扣儲百分之四，三百元以上者，扣儲百分之五。

(2) 員工儲蓄金，由路局代爲存放生息，員工與路局脫離時，發還本息。但每滿十年也可以借支本息二分之一。

七、補助金：員工工資補助金，照下列辦法辦理：

(1) 路局按照儲蓄的員司工警月薪數目，提出一項款額，作為補助金，每月不滿二十元，或二十元以上者，補助百分之五，五十元以上者，補助百分之四，一百元以上者，補助百分之三，二百元以上

者，補助百分之二。  
(2) 員司工警於退休或離職或亡故時，照服務年數，按成發給補助金。

(未完)

### 徵求個人生活及團體行動文字

本刊旨趣在研究學術與修養身心並重，關於路政之著述固極歡迎，而於個人生活及團體行動等短篇記述，足以交換知識，修養品性，作他山之助者，亦正在需求之中，望同仁能將此項稿件，惠賜本刊，藉光篇幅為荷。

## 專載

### 中國鐵路貨等運價問題

金士宣

鐵路建設完成以後，就經濟立場而論，其使命有二：一為便利地方交通，開發地方經濟，一為力求營業之發達，使鐵路獲得相當餘利，以備付給投資之報酬，或為擴充設備，或建設新線之用。以上兩項使命，能否達到，全賴主持運輸者之運輸及運價政策以為斷。

近年各路當局對於運輸營業，不以曩昔坐待客貨之自來自去，而有以積極方法提倡招攬者，又有實地調查沿線經濟情形，規定適宜之運價，以引誘運輸者，固已逐漸採取營業化政策，而運輸之發展，亦較有可觀。

#### (一) 貨等問題

貨物分等，為規定運價之第一步。民十以前，各路分等有三等、四等、五等、六等、之別。自民國十年一月一日、方始頒行劃一貨物分等表，將各種貨物分為六等計算運費。嗣後貨等雖有增加或修訂，而六等制度迄未變更，

今日全國國有公營民營鐵路一律實行。此為中國鐵路之一好現象。

#### (1) 六等制

但有人以為中國工商業日漸發達，六等不足容納，主張擴充為十等者，其理由有二

(1) 貨物價值高低相差懸殊，多設分等，自較公允。

(2) 按現行分等表，工藝品多列一二三等，農產品及森林品多列四五等，礦產品多列六等，禽畜品多列三四等，但礦產及農產品，均另設特價，其分等幾同虛設，反不如多設等級，以資調劑。

此說在原則上，原應採行。惟(1)中國商品檢驗標準，尚未規定，許多貨物，再為分等，尚多困難。(2)擴充分等，各路運價必須全盤更改，目前尚非其時。是以本部仍依照現行六等制，將分等表澈底加以整理，俾符實



用，不久即可完畢，刊印第七版。

## (2) 等級比例

各路貨物分等雖屬劃一，而各等間運價之相互比例則不一致，且有相差甚鉅者。貨等比例原有數學（如一〇〇、一五〇、二五〇），與幾何（每等間均有一定之比例，如百分之八五）兩種，而以幾何式較為公允。各路為計算便利起見，現均採用數學式。

分等比例頗有人主張須使一致，在理論上甚屬確當。惟各路基本運價高低不同，而所運貨物亦至不一致。基本運價較低之路，對於高等貨物，必須提高比例，以免受損，又基本運價較高之路，對於本路大宗運輸之貨物，常須減低其比例，以資提倡。是故欲劃一各路貨等比例，勢必影響各路整個現行運價表。但為逐漸劃一起見，似可將貨等比例規定公佈，凡新路規定運價，或舊路改訂運價時，必須遵照規定辦理，數年以後，或可推行於全國鐵路。

## (二) 運價問題

(1) 自民十以後各路製訂運價之方法，大致皆相彷彿，即按照各路自行計算之運輸成本，訂定六等貨物最近

或最遠之基本運價，再按里程遞遠遞減，或遞近遞加，並按貨等比例計算一二三四五各等運價。又為應付運輸競爭或鼓勵大宗或長途運輸或其他原因起見，訂定多種特價。至聯運運價即以各路本路運價相加之和，再按部定聯運貨物運價遞遠遞減率核減之而已。是以中國鐵路貨物運價制度，甚為簡單，未有如外國鐵路之複雜，抑未有因物因地因人差別之紛亂也。

(2) 比較各路運價，其高低相差懸殊，大約言之，以平漢、正太、平綏、隴海各路運價為較高，北寧、津浦、膠濟各路較低，而長江以南如京滬杭甬湘鄂各路則更低。各路因環境之不同，而各路政策亦有不同，故沿綫人民負擔遂即不等。

(3) 又各路運價雖有本路及聯運遞遠遞減辦法，而長途運價仍嫌過高，其在五百公里以上者，尤屬過高，實足阻礙內地貨運之發展。茲將近今之運價問題提出四點商討於後：

(1) 減低長途及聯運運價 中國為大陸國，鐵路運輸勢必以長途是賴，日後新路深入內地，離開海口愈遠，如欲開發內地經濟，將農礦產品輸出沿海，及將工藝品自沿海

輸入，均非有極低廉之運價，不足以資提倡。論者謂中國鐵路煤運運價較低，運輸已甚發達，但號稱以農立國之農產運輸及工藝品運量，實尚未發達，殆因運價高昂之故。甚以爲中國鐵路既未能發展其應已發展之貨運，尤未能盡到其開發內地經濟之功用，似非過分之論。

由是以論，鐵路長途運價及聯運運價，均有採行更有效能之遞遠遞減辦法之必要。本部有見於此，曾修正聯運遞遠遞減辦法自本年六月一日起實行。嗣後仍擬隨時修正，以求實效。至各本路遞遠遞減辦法，應以累計的遞減爲宜。惟遞減數及區段，因各路路綫長短不一，運輸情形有異，不便于以劃一。

(2) 規定區域運價 最近又有人提議中國鐵路對於農產品，應仿照郵區辦法，採用區域運價，即於同一區域以內各站，核收同一之運價，給與均等之銷售機會。例如上海爲麵粉廠集中地，滬廠小麥，除一部份給與長江南北及淮河流域外，其餘州商邱及隴海東段各地所產小麥不能運滬銷售，致使滬廠不得不購洋麥，所以建議由商徐蚌各地運滬之小麥，一律按蚌埠計算運費，其他類此之情形所在多有，實有研究推行之需要。

(3) 採用滑動運價 又有人提議農產品如黃豆、小麥棉花之類，受國際市場之影響，市價漲落無定，鐵路運價爲市價之一部分，亦應隨時增減，以資調劑，如蚌埠運滬之黃豆，應隨滬上豆價之高低而伸縮，使黃豆不至因市價之跌落，而有呆滯停運之情況，是即所謂滑動運價是也。

鐵路運輸與商業市場有直接之關係，鐵路運價應有相當伸縮，以響應市價之漲落，是爲長時期之場合。但若實行滑動運價，在短時期內，增減無定，反足增加市價之不定，阻礙商業之買賣，似非所宜。

(4) 裝卸費合併運費 各路運價僅爲自甲站運至乙站之費用，至在起訖站之裝卸，則另收裝卸費。此項裝卸費，因工人生活程度之高低，或其他特殊之環境，各路各站均有不同，且裝卸工作，多由貨商自理，深感不便。論者提議將裝卸費歸併運費，一同核收，至各站裝卸工作一律由鐵路辦理，裝卸費則由鐵路付給，與貨商無涉，不啻爲鐵路運輸之一大改革，似應研究逐漸採行。

以上爲今日中國鐵路幾個重要貨等運價問題，亦爲吾鐵路業務人員所應努力研究設法解決者也。

# 從我國鐵道史上觀察粵漢鐵路

關廣麟

——五月二十五日星期一——總理紀念週報告——

今日承部次長之命輪值顧問室報告由鄙人說幾句話，顧問室組成的機構，與各廳司不同，乃是備有事時的諮詢，亦非有一定限度的工作，各顧問也是個人各自對於本部負責，故今日所言，祇是個人之意見，而不是代表顧問室的全體。

按照本部規定，凡部內外部人員，因公外出，均可在部利用紀念週的時間，來公開報告，上月本人因事至廣東，循粵漢新工路線回漢口，借爲時短促，而工程情形，已經有人報告，很爲詳盡，無可貢獻之處，可是當時凌局長，因爲打算全路通車時，發行一本通車紀念刊物，要求我做一篇文章，並且指定題目是「從我國鐵道史中觀察粵漢鐵路」，無疑的認爲我對於全部交通歷史最爲熟識，又與粵漢鐵路關係最深之故，但是我接受這個題目，未曾發生甚麼感觸，祇係答應用其他題目寄一篇稿去，然而回想起來，凌局長選用這個題目，不是毫無意義，或者關於工

程技術運輸物產各方面，已經許多名流專家，盡量發揮，用不着我再說，惟有關於歷史上沿革經過，缺少此一篇記載，未免有些缺點，粵漢路在交通歷史上，經長期奮鬥，確有甚深之創痕，使人永永不忘，而身親其事知得最詳細者，不能不負此喚起羣衆注意之責任，所以今日將凌局長這個題目，作爲談論的資料。

大凡一國之幹線鐵路，皆有其重要性，皆有其歷史上之價值，有如京張鐵路，乃是勦華人自辦的新紀元的鐵路，假如沒有京張路築成，人都不相信中國工程師能造成此種路工，京漢鐵路係實驗借款建築期滿贖回之鐵路，假如沒有京漢鐵路贖回，從前各省請願拒款的口號，說是借款造路，路亡國亡，必以爲真有其事，這都可以算交通史上有重要價值，惟有粵漢一路，自決議與辦至今，經過三十八年之長久時間，虛耗無量數金錢，犧牲無量數人才，而後僅僅成功，說起來，這部歷史，是一部傷心史，但是

他的重要價值何在呢，絕不是有關政治、軍事、邊防、文化、實業、農村、國際貿易種種問題，因為這都是普通幹路應有的問題，而不是特有的問題，粵漢鐵路特有的重要性，舉其大者有四點。

### 第一、粵漢鐵路關係國營與民營競爭勝敗之測驗

世界各國鐵路，有偏於國營者，有偏於民營者，有先民營而收爲國有者，有本國營而兼收民股者，我國國營民營之爭，以宣統年間爲最烈，而競爭之重心點，力量足以左右全局者，實爲粵漢鐵路，大凡路款之來源不出於官款民股兩途，而官款之下，又分爲二：一爲純粹國幣，一爲借自外債，外債亦政府籌款方法之一，而主持民有之人，對於外債不認爲國有之一種方法，故國有民有之爭，變爲借款不借款之爭，粵漢建路之議，起於光緒二十二年，其時盛宣懷所主張，爲先儘官款開辦，而後擇借洋債，再集華股，最初還相信官款有把握，招股借款，同時並行，止是補官款之不足，可以代表此時期政府之心理，然官商交困，迄無所成，故方針改變，二十四年遂議定借合興款，借款後難以違約贖回，而意則仍偏重於洋款，當時張之洞

即主張借款修路，謂分年勸募，實無把握，全路造成，遙遙無期，如借款修路，則五年可成，路成再招股，以股本及車利還債，十年便可清償，其借款之法，則主分年分起陸續籌借，不主一國，不令包辦工程，不以路爲抵押，此語見地極高，辦法極新，似能預先慮到後來借款條件之損失，可以代表此時期謀國者之心理，無如反對派攻擊者多，自三十一年至三十四年，外務部遂決定不借外款，由三省分辦，是爲京外一致拒絕外款時期，亦即是商辦說最盛時期，其時以官民意見參差，集股維艱，毫無成績，於是張之洞自兼督辦，仍議借款，然借款僅及於湖南邊界，不及廣東，正以廣東商辦，相信他力量能夠自辦的緣故，故湖北商股，宣統三年即發還，湖南商股，民國二年亦收買，惟廣東商路，雖內容腐敗，負債纍纍，延至民國十二年北伐軍興，始以事實之關係，歸廣州大元帥府收回管理，十九年正式收歸國有，主民有者之論據，至此完全挫敗，而民有之運命，遂以粵漢路之試驗而決定，但是民辦是否從此絕迹呢，當時在三省中粵雖財富之區，認股時乃一時意氣之反響，平常商辦事業，以信任政府而後投資，此次正以不信任政府，反對其抽捐政策而投資，其動機如

此，本不可久恃；而以後粵路工程之不能進展，股款之無法續收，股東之無從開會，平心而論，皆受時局之影響，不能使商公司獨負其責也，廣東既是財力優裕省分，華僑歸國者，又多熟知外事，有辦路智識，因此潮汕新寧各商路，至今存在，而粵漢路之一度試驗，能力完全暴露，他省更不能商辦可知，國民政府所定政策，鐵路應歸國有，照我們解釋，這是指大幹綫而言，是相對的，不是絕對的，然而有許多直認爲鐵路事業，民間不應過問了，以中國疆土之大，專恃官辦，其進步必甚遲，於國家絕對無益，而國中專門人才日多，亦非從前之比，所以民國十八年，我起草鐵道法，決意着眼此點，除將部中向來不認的省辦市辦鐵路，予以承認外，再明定民辦鐵路之地位，經過數年，立法院決議公布，於我的意見並無更改，而本部更注意於鼓勵民業鐵路之辦法，自此之後，或者民有鐵路又屆復活的時期了，從這種測驗情形看來，我們可得一結論，是我國鐵路不能絕對的國有，不過商辦宜於短距離容易獲利之綫，不宜於長距離不容易獲利之綫，宜於幹路已成後之枝綫，不宜於空無依附之幹綫，或是枝綫，至於以後商人肯不肯再投資辦路，這個是對於政府的信用若

何，與法律的保障若何的問題，而非財力與人才的問題。

## 第二、粵漢鐵路關係革命與反革命勢力轉移之樞紐

滿清末年，革命勢力未盡充實，其所以爲覆亡導線，一發不可收拾者，鐵路國有政策爲之也，而鐵路國有政策之履行，乃由於帝國主義者之逼迫，當其時帝國主義者，利用時機造成圈套，步步進攻，挾其所謂密約公文談話備忘錄，取得借款優先權，以故凡一切未成已成之鐵路契約，皆含有政治意味，而非商業性質之借債，各省主張自辦，請願拒款，人所共知，帝國主義者，明知此事必起糾紛，而依然積極進行，草約已定，則聯合催簽正約，聞鄂湘商辦奉准，則提起抗議，所以如此全力爭執者，皆由有政治作用爲之背景，使當國者左右爲難，鑒於各省堅持拒款，四國日催簽約，非先將粵漢川漢民辦之案取消，不能簽字故遂毅然用高壓手段，決定國有政策，是促滿清之覆亡者，鐵路政策；而偏之使不得不施行此政策者，帝國主義諸國家也，風潮始起時，粵督張鳴岐奏言，粵省南洋各埠華僑之入股者，爲亂黨煽惑，亦紛紛來電反對，又云：省城亂事甫定，外埠亂黨，藉口煽惑，人心搖動，此其言

在當時聞之，似爲張皇過甚草木皆兵之詞，而其實不然，革命勢力，初不必因鐵路問題而成功，未嘗不利用此時機爲入手，如使四國借款後，三年之內，果將湘鄂漢宜兩路造成，則軍事形勢一變，或將延長當時之惡勢力，而顛覆滿清之期望愈難，此與暗殺考察政治五大臣同一心理，故盛宣懷鐵路國有政策，實爲革命黨人造成機會之一重要關頭，非偶然也，古人有言，我能往，寇亦能往，交戰團體，無不顧慮及此，故民國十年，余於湘粵獨立時期，提議開辦株衡段工程，與地方官訂明此項工程，應使超然於政治範圍之外，乃完全以全國人民利益爲前提，而時勢無定，利於此方，卽不利於彼方，故全路之成，仍必遲之全國統一之後，足見本路關係的重要了，是以北伐前及統一後革命軍對於粵漢鐵路工會及特別黨部，施行種種灌輸主義，嚴防共產之工作，亦卽爲此，其事爲同人所共知，不待贅言。

### 第三、粵漢鐵路關係英美在華勢力之消長

近數十年，英國與美國皆積極設在華投資實業，然美人常居於失敗之地位，蓋自合興公司喪失信用與同情始，自後英俄法比德日各有鐵路借款優先權，應辦路線，分配

殆盡，而美國一無所得，蓋美人喜唱高調、好名譽，而於中國內情無真切之認識，往往止有空言，無補實事，英人專意商務方面，以實利爲主，平日佈置經營，胸有成竹，以外交手腕輔之，故能着着勝利也，當光緒二十四年，盛宣懷主張借美款之時，其奏摺稱沿海要害口岸，皆落人手，英亦有圖扼長江之謀，內地往來之路，不能更由英操縱，故決計借美款自辦，引美所以防法比，亦卽所以排英，所謂華美合興公司，雖爲商人行爲，而美政府實策動其事，迨合興草約已定，屢生異議，張之洞恐美約不成，落他國之手，堅主仍與美商，至二十六年六月，復定續約，俄法比三國皆極力阻撓而不可得，自此以至二十七年十二月開工，皆爲美國勝利時期，自二十八年合興公司，私售股票三分之二與比法人，三十年，張之洞唱廢約之議，是時有倍次者，以華豐公司名義，爲以美繼美之說，美商摩根復贖回比票，所以努力挽回已失之勢力，尙冀廢約不成，變爲改約，否則改爲贖路，而於短期間備索債款。我國上下無此巨款，卽不能不俯就其範圍，當此之時，英人以有機可乘，先由匯豐銀行借三百萬，繼由香港政府訂一百十萬鎊合同，作分批贖路之用，此合同不以路產作抵，利息僅

四厘半，不折不扣，路政可不干涉，條件的好，爲向來所未有，所以然者，英人以廣九粵漢之關係，自合與約定，利權落於美人之手，亟思挽回，故乘此機會，爲進行初步，與張之洞密訂交換條件，其一爲「如粵漢路須向外洋借造路之款，先向英國詢商，果條件相宜，先儘英國承辦」，其二爲「湖北湖南境內，另造鐵路，須用洋款，亦照粵漢辦法辦理」，另以照會聲明，是爲英人勢力全局勝利時期，自是祖美派又造爲去美來英之說，詆毀當事人，然大勢已不可挽回，光緒三十四年，張之洞根據前訂條件，商由英國漢口德領事法魯斯，介紹中英公司進行借款，議不就改爲滙豐銀行與滙理銀行、德華銀行合辦，加入川漢，時美國不得與聞，美使於粵漢前案無理由可爭，而川漢則謂應先儘美商，要求增入，三國允分與川漢款四分之一，而美人必欲奪得粵漢四分之一，我國堅不許美人復與粵漢發生關係，乃由三國調停，將川漢之半與美，而增借款至六百萬鎊，其數適相等，此約定後，我國革命，遷延二年，款已告罄，方欲續借，而歐戰繼起，各國無力借債，各銀行並每月墊款十萬亦不能行，祇有美國財力充裕，而其時苦於無路線之可指，裕中公司之株欽周襄，借款已訂而不能行

於是提議打破在華原有勢力範圍，組織新銀行團，共同投資於交通實業，是時美國始漸漸有代英國爲領袖之趨勢，儼然天之驕子，當民國八年新銀團代表拉門德來華之後，余督辦粵漢鐵路，拉氏要求取銷處置德發債票辦法，爲漢粵川續借款交換條件，其後斯梯芬繼之代表來華，余又與申前議，復一再以本路將來營業，是否有負擔本息之能力爲疑，而要求將路線所經林礦村落人口詳列圖表以資調查，其後事卒不成，蓋銀團堅持中國內政未定，拒絕投資，其故意爲難，乃託辭搪塞，我國亦以其壟斷借款，擅定以日本繼承德國，擅將漢粵川合同債權者權利義務，移轉於新銀行團，不予承認，故毫無動作，付之自生自滅，卒至於展期五年而宣布解散了，在此時期，美人如在遠東投資，實握全勝之勢，而卒以好唱高調，不切事實，故一無所得，至英庚款問題起，而粵漢路之成功，復落於英人之手，英庚款諮詢委員會之來華，尙在粵省與香港經濟絕交期間，故其成功，足見英人手段之高，英人既占優勢，則又利用吾國之弱點，進，廣九接軌之交涉，今而後英人商務，在南方之勢力，益不可侮，夫退回庚款爲美國所首倡，然於其國初不過名譽上之收穫，而英國行之，則



有如此名利雙收之結果，不得不歎其外交手腕之靈敏也。

#### 第四、粵漢鐵路關係國難時期促成南北

##### 合作禦侮之關鍵

中國爲大陸國，交通不便，平時恃沿海轉運，一旦有戰事發生，容易受人封鎖，所以光緒年間，廷議創辦鐵路，全是應付國難而發生，既爲應付國難而發生，故結果偏重於京城附近與濱海口岸，而其進步之遲速，亦一視乎國難之緩急，自九一八以來，國人知總理實業計劃之東北鐵路統系，已不復存在，同時沿海岸各省，處處受人脅迫，所謂日本可以十日亡我國者，有實現之可能，則南北大幹路不早告成，一旦國內有事，海口被人封鎖，其危險將不堪設想。粵漢鐵路在歐戰之後，已是國內協款，國外借款，完全絕望，故利用英庚款，築成此路，在民國十五年，鄙人與威靈頓爵士折衝時，本已爲其政府已定之計劃所考慮者，不過時間問題，直等待適宜時機之來臨，而後議定實行方法而已。當時威靈頓意見，以爲粵漢築成，國內戰事，或至延長，余則以爲粵漢若通，即有戰事必能縮短，例以北方及四川之事，可以證明，此威靈頓之說，實係倒果爲因；但終於不敢冒險，故粵漢路告成之後，如

能善爲運用，則可消除南北之隔閡，溝通京外之意見，減少政客之挑撥，實行合作禦侮之工作，有莫大之關係，然非有侵略國進逼如此之甚，則我國上下內外，能否下如此決心，不顧一切，嚴令於短期造成，尙自難定。所以粵漢鐵路的成功，不能僅歸功於本部的指導，同工程人員的努力，而應歸功於促成原動力最大的侵略國。

從以上四點觀之，粵漢路在鐵路史上地位之重要，可以概見。

吾國歷史上之由亂入治，大抵利用交通事業，控制全局，不過世變日甚，則所產生之交通機械日新，疆土愈大，則所需要交通範圍愈廣，譬如戰國七雄之後，而秦始皇乃建馳道直道兩大工，五代紛爭之後，宋太祖則利用運河，以制馭各鎮，宋金滅亡，蒙古版圖太大，元世祖廣行驛路之制遠及歐亞，近世北方水道，盡失其用，明代乃倡行海運以濟其窮，此皆歷史上事實之需要，必然之教訓，故吾國統一之後，急需此南北大幹路之造成，以爲施政集權提綱挈領之入手，蓋我國今日救國之道，千頭萬緒，必以交通爲先驅，而粵漢鐵路則尤先驅之前鋒，其價值絕非他幹路所可比。不過此路雖於應付國難有極大之關係，而通

車營業，是否足以自救，又係以後第一急要之問題，例如債務重疊，担負太重，沿路綫皆與水路平行，內地林礦實業，皆未開發，枝路亦未開築，如無整個計劃，則鐵路之生命線，依然不能樂觀。所以本路之成功，已成了歷史之

陳迹，而新歷史第一頁的展開，應進一步研究保守之方法。此種方法甚多，都是本部同人所應負之責任，但不在今日談話的範圍，恕不涉及。完了。

# 部路要訊

## 人事

本部高級職員任免升調 六月一日至十日止

職	務	姓	名	任	免	升	調	日	期
工務司	技	正	王之翰	另有任用	應免本職			廿五年六月一日	
工務司	技	正	袁夢鴻	另有任用	應免本職			廿五年六月一日	
工務司	技	士	林榮向	另有任用	應免本職			廿五年六月一日	
工務司	技	士	許鑑	另有任用	應免本職			廿五年六月一日	
工務司	技	士	徐節元	另有任用	應免本職			廿五年六月一日	
工務司	技	士	金其毅	另有任用	應免本職			廿五年六月一日	
工務司	技	士	毛起	另有任用	應免本職			廿五年六月一日	
工務司	代理技	士	吳朋聰	另有任用	應免本職			廿五年六月一日	
工務司	委任技	士	陸味辛	另有任用	應免本職			廿五年六月一日	
代理技	正		汪菊潛	部令派充				廿五年六月一日	



各路高級職員任免升調 六月一日至十日止

職	務	姓	名	任	免	升	調	日	期
粵漢鐵路湘鄂段管理局局長		殷	德洋	呈請辭職	應予照准			廿五年六月一日	
粵漢鐵路株韶段工程局長		凌	鴻助	令	派	充		廿五年六月一日	
長兼代湘鄂段管理局局長		陳	樹棠	令	派	充		廿五年六月一日	
潼關黃河橋工程籌備處主任		唐	文悌	令	派	充		廿五年六月一日	
潼關黃河橋工程籌備處副主任		鄧	益光	令	派	充		廿五年六月二日	
成渝鐵路工程局局長兼總工程師		陳	祖貽	令	派	充		廿五年六月二日	
成渝鐵路工程局副局長兼副總工程師		鄧	益光	另有任用	應免本職			廿五年六月五日	
膠濟鐵路管理委員會工務處長		屠	慰曾	令	派	充		廿五年六月五日	
北寧鐵路管理局警察署副署長		王	錫三	另有任用	應予免職			廿五年六月六日	
北寧鐵路管理局代理警察署副署長		王	紹賢	令	派	充		廿五年六月六日	
平漢鐵路管理局警察署署長		薛	鍊	另有任用	應予免職			廿五年六月六日	
平漢鐵路管理局警察署署長		馬	青苑	令	派	充		廿五年六月六日	

▲本週舉行整潔大檢查

本部新生活運動委員會發起，定於六月八日起至十三日止，舉行夏季衛生運動週整潔大檢查，以資提倡，計全部工作分六組，每組指定一人負責召集，按序分期舉行。茲附檢查表於后：

## 鐵道部夏季衛生運動週整潔大檢查

鐵道半月刊

二五

檢查單位	地及號碼	人數	優中劣				
清	辦公室清潔事項		記分	官舍清潔事項			
	門窗牆壁應否刷新			門窗牆壁應否刷新			
	地板是否擦淨		地下是否洗刷乾淨				
	地下有無香煙頭或香煙灰		廚房下房是否清潔				
	地下有無痰涎		用具物品是否潔淨				
	茶杯用具是否清潔		夏季衛生預防是否妥當				
	痰盂是否洗淨						
	廚房清潔事項			公寓清潔事項			
	碗盆用具是否清潔		床舖衣箱物品用具是否清潔				
	肉類蔬菜是否新鮮		門窗牆壁地下是否洗擦乾淨				
蔬菜是否潔淨		地下有否香煙頭或香煙灰及痰涎					
菜品放置有無紗罩		是否有臭虫					
有無蒼蠅		廁所清潔事項					
用水是否清潔		門窗牆壁地下是否洗擦乾淨					
門窗牆壁地下是否洗擦乾淨		臉盆馬桶是否清潔					
烹調是否適宜		草紙有無'事紙張					
抹布台布手巾是否清潔		手巾是否清潔					
廚房服裝是否洗淨指甲是否剪去							
整齊	辦公室整齊事項			公寓整齊事項			
	棹椅用具佈置是否整齊		佈置是否整齊				
	衣箱用具放置是否整齊		被褥是否整齊				
	公事棹上物品是否整齊		服裝鞋帽是否整齊				
	圖表掛置是否整齊		書棹上是否整齊				
	官舍整齊事項			廚房整齊事項			
	佈置是否整齊		棹椅佈置是否整齊				
	物品用具是否整齊		碗盆用具放置是否整齊				
			廁所整齊事項				

### 附記

各組檢查完竣後仍將此表交本會書報室呈如有特別事項得列入同類之事項下餘空白內配分以三分為最高一分為最低二分及格

檢查員簽名

### 業務

#### ▲釐定新路客貨票基本運價

蘇嘉鐵路通車在即，所有通車後之客貨基本運價，亟應從早釐定，期前公布。

查蘇嘉鐵路與京滬滬杭甬線連接，茲據京滬杭甬路呈擬該路客票價目，按滬杭甬線客運基本運價計算，三等每公里收一分三厘半，一等照三等加百分之八十，頭等照三等加百分之二百七十，至貨物運價，亦擬按滬杭甬線現行運價計算云。

#### ▲修訂列車及車輛統計規則

行車統計為考核各路列車及車輛運用效率之唯一工具，此項工具之是否完備確實，關係鐵路運輸能力及營業情形至大且重。本部以前頒布之鐵路行車統計，車務人員應守規則，施行以來，雖頗有成效，惟內容格式尚須加以補充改善，業經令飭各路研究陳述

意見，嗣據各路先後呈復到部，復經由主管廳司參酌各路意見及歐美各國關於行車統計內容，將前項行車統計重加改訂，改為列車及車輛統計規則。其所有格式，業已重行審訂，加以詳細說明，先行擬定草案，再電飭各路派遣主管行車統計人員來部討論，俾明瞭此項統計之用法及作用，以期推行盡利。現在此項規則及格式說明，均已修訂就緒，一俟核定公布即擬於本年七月一日起實行。

#### ▲令各路對於農產品預籌迅速運輸及負責限期運到辦法

查本路繁忙之各大站，每年在農產登場之際，常有大量農產品到站託運，車輛不足應付，致存站待運，延誤日久，其影響農產銷售，國民生計，至為重大，自當就鐵路能力所及，積極設法，以期迅速疏通，救濟農村。

查貨物運輸，在原則上最好能負責限期

××××××××××  
××××××××××  
××××××××××  
××××××××××

#### 小消息

#### ▲英文鐵路季刊將出版

關於宣傳路政之西文雜誌，我國向無專刊，茲經鐵路經濟學會同人擬編英文季刊一種，專供外人研究中國鐵路之讀物。創刊號有本部張部長之演說詞，潘主任秘書光遠之「債務之整理」，陳司長清文之「運輸與行車」及何專員秀蘭之「鐵路統計」等論文，內容豐富，聞七月一號即可出版云。

#### ▲鐵路職工半月刊改辦工人生活週刊

鐵路職工半月刊，自



運到，但以現有車站設備，運輸能力及其他關係，一時尚難辦到。惟為促進農產品之迅速運輸起見，對內不妨為此項限期運輸之準備，故在夏季淡月時期，應儘量將損壞車輛，積極加以修理，並將所有各路路用材料及其他無時間性之貨物，一律提前裝運，以免妨礙秋季貨運及農產品之運輸。再為實行農產品負責限期運到起見，各路應預計旺月時各站農產品託運數若干，各站裝車能力如何，以及機車車輛與其他運輸設備方面，是否可以應付，通盤籌劃，積極設法，加緊各站裝卸工作，暫行隨到隨運，並增開定期直達貨物列車，提高其行駛速度，俾達到迅速運輸及負責限期運到之目的。以上辦法，業已通令各路遵照辦理具報矣。

### ▲令發各路貨車在站停留

### 留統計飭減少貨車停

### 站時間

本路前為增加貨車運用效率起見，業將各路二十二年及二十三年每輛貨車每次平均停站時間，分別審核，比較增減，列表令發各路參考，並指示關於減少貨車在站停留時間各項方法，飭令各路遵照。茲查本部所編二十四年上半年各月份貨車在站停留統計，各路平均每車每次停站鐘點為一六·五四，比較上年雖略見減少，惟南潯粵漢南段及津浦三路均較上年增加，尤以南潯、南段所增時間為最甚，應即查明緣由，設法縮減，至其餘各路所減停站時間，以隴海一路為最多，但其平均停站鐘點為三〇·五五，成績並非較優於他路，仍須力求改進，業將二十四年上半年各路每輛貨車每次停站時間表及其增減比較表各一份，令發各路，飭即遵照前令指示各節，切實辦理，力求貨車停站時間，再加縮減。

### ▲路運主要貨品之調查

出版以來，業經五載，為鐵路工人惟一之讀物。茲自一百三十一期起，改為工人生活週刊，在本京扶輪日報副刊版發表，內容力求充實普遍，所有未完應續稿件，繼續在該刊發表云。

### ▲友聲社六週

### 紀念演劇

中華全國鐵路協會友聲社，為京中素負聲譽之票房，該社為舉行成立六週紀念，乃定於本月六七兩晚，假本京奇望街新華大戲院公演平劇，兩晚均告滿座。計第一晚劇目為連陞三級、狀元譜、平貴

### 及研究

路運主要貨品之調查研究，關於小麥方面，仍繼續上月工作，將小麥麵粉運量分別製為圖表。關於煤飭方面，本月續將煤飭成本及價格加以研究。成本方面，則研究國內大煤礦產煤之每噸成本。（包括採煤成本及事務費，惟不包括運輸成本。）價格方面，則就上海、天津兩地廿三四兩年逐月各種煤價之變遷，及上海十四年至二十四年煤價變遷之大勢，加以統計，并製為統計表。至關於其他一般主要貨運，則編成「各路主要貨運主要起訖站名表」一種，藉便查檢。

## 聯運

### ▲津浦路中山碼頭加入國內聯運站

津浦路中山碼頭，到發零担貨物繁多，為因應路商兩方需要起見，已令飭於六月二十一日起實行加入國內聯運站，辦理北上聯運零担貨物，並收受南來聯運零担到達貨

物，所有該碼頭到發聯運零担貨物之運費，均按照自浦口發送，及到達浦口者，同樣辦理。

### ▲浙贛路與南潯路辦理聯運

浙贛路展修至南昌與南潯辦理聯運，對於營業上既極有益，且對於旅客亦甚便利，經電飭南潯路，商洽籌備。現據南潯路將互相議定旅客聯運辦法九條，呈送到部，核尚可行，業經令准矣。

### ▲粵漢鐵路與中興電輪辦理旅客聯運

廣東逕口電輪中興公司，自置有輪船三艘，一走河口逕口，二走四會河口，每日來往四次，專駁旅客直搭火車到廣州，且旅客衆多，為便利廣州佛山兩市與逕口蘆苞間往來旅客起見，現由粵漢鐵路南段與逕口電輪中興公司訂立旅客聯運約章十五條，暨聯運客票價目分配表，定期實行，其聯運站，暫指定粵漢路黃沙碼頭、西濠口、佛山三站。

別窓、坐宮、盜御馬、寶后罵殿、得意緣等名劇，尤以歐善南君得意緣最為生色。第二晚為刺王條、汾河灣、碰碑、悅來店、宇宙鋒、法場換子、蘇三監史等，沈文仙女士飾蘇三，不獨扮相嫣然，且唱做老到，允稱雙絕云。

### ▲本部女職員

#### 小統計

本部女職員之多，恆為外界所注意，其實按全體職員總數而論，女性祇佔百分之十弱，可證女子職業機會之少矣。茲經調查本部女職員之確實數目如左：

中興電輪指定逕口、蘆苞，為發售聯運客票站。

## 財務

### ▲滬杭甬金鎊借款債票已由銀團承受

鐵道、財政兩部，前為完成滬杭甬鐵路，曾於本年五月間與中國建設銀公司、及中英銀公司合組之銀團訂立英金一百一十萬鎊借款合同。該項合同已於本月五日經立法院第四屆第六十一次會議議決通過，此項金鎊債票，業由銀團全部承受云。

### ▲第二期鐵路建設公債基金保管事宜併入民國二十三年第一期鐵路建設公債基金保管委員會辦理

查第二期鐵路建設公債基金保管事宜，按該公債條例第七條之規定應設基金保管委員會辦理。之茲為節省經費及手續起見，決

將此項公債基金保管事宜併入民國二十三年第一期鐵路建設公債基金保管委員會辦理，業已呈報行政院備案，分函各關係機關知照，並令行民國二十三年第一期鐵路建設公債基金保管委員會遵照辦理矣。

### ▲第一第二兩期鐵路建設公債舉行還本抽籤

第一期鐵路建設公債第三次還本及第二期鐵路建設公債第一次還本，均係於本年六月三十日到期，按照各該公債條例之規定，應於期前十日抽籤。茲定於六月十日下午三時在本京銀行公會同時舉行抽籤事宜，業已派定本部參事汪文璣屆期前往監視，並分函各關係機關蒞場會同監視或參觀云。

### ▲建築滬杭甬路與錢塘江橋接軌路線收購地畝

查錢塘江鐵橋工程，不久將告築成，為

總數為七十七人，計總

務司二人，業務司一六人，秘書廳九人，會計處七人，工務司六人，調查室四人，財務司三人，購料委員會隊警局各二人，參事廳顧問室技監室各一人，由各路調部辦事者三人。年齡最小者為一八歲一人，二一至二五歲者二人，二六至三十歲者九人，三十一至三十五歲者二四人，三十五歲以上者三人，年齡最高者為四三歲。

籍貫以江蘇省為最多有二十七人，其次為廣東省十八人，再次浙江十二人，湖南七人，四川三人，安徽福建各二人，湖

完成滬杭甬路與該橋接軌起見，擬於杭州南星橋至關口之間，徵用地畝以應建築接軌之用，所有該項徵用地畝手續，業經京滬鐵路商准杭州市政府派員協助價購，計共徵購地畝三百零一畝餘，當由本部檢具用土地表、計劃書等件，呈請行政院依照土地法第三百三十八條第一項之規定，准予依法公告徵收，以利進行，一面指令京滬滬杭甬鐵路局知照。

### ▲考核各鐵路出租地產情形

查鐵路地產數量既多，面積亦廣，除自用地方外，所有剩餘地產，自應充分利用，以期增進路收。茲查各路歷年租與商民營業耕種地產，為數當不在少，其放租手續，或經簽訂合同，或由路局填發執照，此項合同或執照，平日既須妥慎保存，如遇檢查，手續繁重，諸感不便。本部為便於考核各鐵路地產出租情形起見，特訂定下列三種調查表

格：(一)出租地產合同登記片。(二)租戶變動情形月報表。(三)徵收租金月報表。分發各路，限於本年六月底以前將所有以前簽發各合同或執照逐一抄填於出租地產合同登記片上各二份，以一份存各路主管機關，一份呈部備查。以後凡有新訂合同，新發執照或合同因故廢止，以及每月征收租金數目各情形，並飭陸續登記，按戶填具租戶變動情形，暨徵收租金月報表，於每月五日以前送部，以資考核。

### ▲舉行國有鐵路地產管理人員登記

查國有各鐵路地產管理員司，其人選之當否，關係地產管理之良窳者甚大。本部現正從事地產管理事項之改進，對於各路管理地產員司，其職務之如何分配，資歷之是否勝任，均有隨時考核，詳細登記之必要，特由本部簽訂各路地產管理人員登記片，分飭各路按照片內所列項目分別填記，并限於文到一個月內彙呈本部，以資考核。

北、江西、廣西、山西、山東、河北各一人。

### ▲本部體育近訊

本部體育之組織，在五年以前，各項運動會感極一時，嗣因乏人提倡，沉沒無聞。現得上峯獎勵，各同仁亦竭力效從，最近對於各項運動，如籃球、足球、網球、排球，以及乒乓球等，同仁在公餘之暇，皆參與練習。查本部運動中最出色者，為籃球一項，曾與財政部、軍政部、津浦路、市職校等隊比賽多次，成績甚佳。現聞又重新組織，埋頭苦練，最近擬與京市勁

## ▲蘇嘉鐵路工款之籌措

查蘇嘉全部工款料費，約計二百八十餘萬元，經由本部籌定專款，分月撥交京滬滬杭甬兩路應用，計去年與工迄今，進行迅速，現已宣告完成，即將正式通車，所餘工款未經付訖者，亟須清發，本月內經先籌撥十萬元，餘數正在籌措中。

## 信通

### ▲特價運輸晉省土貨

(正太路特訊一)晉省當局因鑒於該省之農村凋敝，特思增進土貨輸出，以資救濟。當經派員商請鐵道部及正太路局，予以協助。鐵道部經電飭該路當局就近協商。該路當局奉令後，即與晉省當局，進行協商。惟該路路線甚短，而主要業務即為晉省煤糧皮毛等土貨之運輸。倘於減價後，無適當補救損失辦法，影響路收過鉅。該路當局於規定特價運輸晉省土貨辦法中，勉求運用車輛及

時間之經濟，以期補救損失。茲將該路與晉省當局商訂特價運輸晉省土貨辦法中之報運規約錄左：

1. 裝運特價運輸之土貨，每車每輛按廿五噸計算，棚車按二十噸計算。

附註：第一項在特價運輸實行之日起一個半月內運煤每車數量稍可通融，按實量計算，惟最少須裝足二十噸，以後概按廿五噸計算。關於陽泉裝車之困難，由煤礦公司負責解決。關於石家莊平漢路磅橋左近添設小煤台一座，由正太路局負責與平漢路局商洽辦理，均須於一個半月內辦理完竣。

2. 貨物裝卸時間，每裝一次三小時，每卸一次二小時。如超過規定時間未能裝卸完竣，晉省農村救濟局或平定煤礦公司須照章繳納車輛延期費。

3. 晉省農村救濟局或平定煤礦公司，不得以路局供給特價運輸之車輛轉讓於其他商人運輸貨物。如經查明有此項情事發生，應按照該車輛等所裝貨物之運費，加十倍處罰。

4. 裝運特價土貨以整車為限，不得與其他非特價貨物混合裝運。如查明有混裝情事，應將該車貨物均照

旅金大、中大、軍校、海軍、國體等隊比賽，隊員擁有孫世昌、陳崇武、王思弘、方仲猷、應燭堂等健將，料定不久之將來，亦為京市籃球界令人可注意之事也。

又悉本月四日，本報網球隊，與京市大學網球隊，在本部球場，曾作一度友誼比賽云。

### ▲贏了五元又添一千金

財務司姚科長朋士，為第一屆高致及格人員，其平日對於擇偶條件甚苛，同人為介紹姻事，迄無議成。去秋同事有嘲其終身無所就者，伊賭氣而

普通商運價率，補收運費，並加十倍處罰。

5. 裝運特價貨物如查出有捏報情事，應按照貨運通則

第五十六條之規定辦理。(以高等貨物捏報低等貨

物者，應按照該高等貨物之普通運價收費，並照補

收之數加十倍處罰。以爆炸品或危險品捏報自普通

貨物者，其運費應照爆炸品或危險品之運費計算補

收，並照補收之數加十五倍處罰。)

6. 運輸特價土貨之同頭空件(如運糧之麻袋等)按普通

商運辦法運送。

### ▲九九、九六公里改綫

#### 工事

(正太路特訊二)該路工務處前經擬具工務整理分期方案，其第二期整理九九、九六公里改綫工事，計九九公里需工料費八萬八千元，九六公里需工料費四萬元；共計十二萬八千元，分列於二十四年度資本預算之內。現該路工務處呈稱：九九公里改綫工事有九孔八公尺門及八孔八公尺門石拱棧道各一座。當估計之初，以時間過促，未克探測地質，只按該路橋基普通深度估計約數如

上。迄至上年挖基之時發現由河底起有由一公尺至三公尺直徑之卵石深約二公尺一層，再下則為黃土，其承荷力每平方公分五公分；而棧道基礎下之單位壓力，每平方公分二公斤，保安係數為二·五；對於基底之承荷力，似無問題。惟為防御橋基被山洪沖刷起見，故將橋床挖至五公尺深，所需實在費用較估計約數超過一萬九千元。其次山洞東端，就地形觀察，似屬厚層土壤；但開掘三五公尺深即見山根，故開掘石棧工程所需實在費用，較估計約數超過六千元。比較原列預算八萬八千元超過二萬五千元。九六公里改綫工事因在二十二年勘測之後，復經山洪數次沖刷，迨至預算奉准之後，地形已大變更，故於興工之先，釘打中樑，隨測橫平，比較結果，計沖去寬五十公尺，深二公尺，長二百餘公尺之地一段，致使臨近無法取土，故填土實在費用，較估計約數超過七千二百元。又砌支牆之基礎，以地形變更關

笑謂某同事曰：「如吾年內完娶，君當出資五元宴同人，否則吾當倍罰」。旋於九月間，在首都飯店與閩籍蔣女士結婚，時值秋高氣爽，螃蟹正肥，燒乃強制某同事履行前約，結果買洋澄湖螃蟹十餘斤，大家大嚼乃已。

當姚科長與蔣女士結婚之夕，來賓中多有祝其早生貴子者，姚頻頻搖首「不幹不幹，吾早已定了五年生子計劃矣」。執意結婚剛及十月，新夫人已於日前舉一雌，雖則打破其五年生子計劃，但未及一年，既得飽食螃蟹，又得千金，亦一值得事也。

係亦須由二公尺五公分改爲六公尺深。故建築護牆費，較估計約數超過二千二百元。共計較原列預算四萬元計超過九千四百元。計上二項九九、九六公里改線工事所超過三萬四千四百元，均係因地形變更及地質關係。該路工務處已呈准路局，轉呈鐵道部核准，由該路二十四年度資十一、二、建築石家莊負責運輸項下流用云。

### ▲查票員辦理代送旅客行李

#### 客行李

(京滬路特訊) 本路爲便利旅客起見，經車務處規定查票員辦理接洽代送行李業務暫行辦法，業於六月一日起，就京滬間指定各次客車實行試辦，辦法如下：

- (一) 車上辦理代送行李業務，暫以南京及上北兩站爲限；
- 並先就第一次車、第二次車、第三次車、第四次車、第五次車、第六次車、第三〇一次車、第三〇二次車暨第二一次車及二二次車試辦。
- (二) 查票員辦理代送行李業務，一律應用接送行李臨時收

據。該項收據共分三聯：第一聯交旅客收執，第二聯交各關係站服務處辦理，第三聯存根。

(三) 旅客請求代送行李，應將接送行李臨時收據所開各點詳細詢問後填入，並向旅客收取行李票原主聯。

(四) 行李上之輪匙，應由查票員向旅客收得，說明預備車醫檢查之用，當面用信封封完妥，由旅客於封口處簽章；並向旅客說明，如到達站軍警不需檢查者，原封交還，否則概得拆封。

(五) 代送費以送到後向旅客收取爲原則。

(六) 列車到站後，應將接送行李收據第二聯，連同行李票一併交該站服務處，服務處應於第三聯上蓋戳收到。

(七) 服務處接到此項代送行李後，應依照代送行李手續辦理。

(八) 查票員應隨時向客宣傳代送業務，並應於按月終將辦理接送成績，彙表呈報，以憑考核。

### ▲吳淞通信

京滬路吳淞職工學校康樂組，舉辦之象棋比賽，業已完畢，前日特函邀各界舉行給獎典禮，并攝影以留紀念。茲錄各員工所得分數及獎品，彙誌如后：

兩路特別黨部贈水銀玻框一面，留校作爲象棋隊紀念。

第一名劉純卿，計二十分，得兩路工會銀爵一座。

第二名徐慶達，計十八分得鐵道部課科長優勝旗一面。

第三名袁其昌，計十四分，得吳淞機廠大鏡框一面。

第四名薛仁和，計十四分，得兩路局象棋一副。

第五名蔣鴻珏，計十三分，得本校鏡框一面。

第六名殷兆麟，計四分，得吳淞材料廠鏡框一玻杯二。

第七名趙阿小，計一分，得吳淞材料廠玻框一玻杯二。



## 國內外路事消息

### ▲滇越鐵路今昔概況

我國鐵路事業，除京滬、滬杭甬、津浦、平漢等主要鐵路為吾人所深悉者外，其他如滇越鐵路等，因遠處邊疆，情形隔閡，其歷史及現況不甚明瞭。爰特據拾遺錄今昔概況，紀載本刊，以供關懷路政者之參考。

法國既佔越南，即屬意於我國西南之鐵路。前清光緒九年（西歷一八八三年），兩國因越南事件啓釁，法向我國提出和議條件三項，其第二項即為要求內地鐵路建築權。嗣因諒山之敗，稍形讓步。迨十一年四月二十七日（一八八五年六月六日），李鴻章與法使締結和約於天津，其第七款內有「中國修造鐵路時應向法人商辦」一語。我國鐵路問題之見於中法條約者，此為其嚆矢。

歷時九年而中日之戰起，法使以索還遼東有功於我，乃與清慶王奕劻簽訂商務專條，其第五款云：「越南之鐵路，或已成者，或日後擬添者，彼此議定可由兩國商訂辦法，接至中國界內」。此光緒二十一年五月（一八九五年

六月）事也。

光緒二十四年（一八九八年），英結揚子江不割讓與他國之約，德結租借膠州灣之約，俄租旅順大連，日本則訂福建不割與他國之約。法國以保持均勢為詞，向總理衙門要求四款；其第三款，即為由越南至雲南省城修造鐵路，態度異常堅強，有不惜訴諸武力之勢。總理衙門乃於三月十九日與法使互換照會，悉數接受其要求，惟文字稍經修改，第一項云：「中國國家允准法國國家或所指法國公司，自越南邊界至雲南省城修造鐵路一道，中國所應供備者，惟有該路所經之地畝與路旁應用地段而已，該路現正查勘，以後另由兩國會同訂立章程」。至是而滇越鐵路問題具體化矣。

法國外交部乃派技術人員查勘路線，並調查地質鑛產情形，所擬路線起自滇越交界之老街，溯富良江西北行，抵新街，折向大窩子、新現、蒙自、經臨安、通海、沿把

麓湖、星雲湖、撫仙湖之西而達昆明。草圖送達法政府之

後，議院於一八九八年十二月決議通過，並由越南殖民地政府補助利息擔保費每年三百萬佛郎，為期七十五年。於是巴黎銀行界及建造廠多家，於其政府援助之下，組織越南雲南鐵路法國公司，即於翌年初遣派勘測隊入雲南勘定

路綫。越南殖民地政府於一九〇一年六月十五日，根據一八九八年十二月之法令，與該公司簽訂承攬合同，授以此綫之建築權，自海防至老街之鐵路亦由其管理營業。該公司預計資本，需壹萬零壹百萬佛郎，以九千五百萬為建築費，六百萬為工程時期之總務費及行車基本金。該公司自備壹千二百五十萬，越南政府供給壹千二百五十萬，以餘之股票七千六百萬佛郎，藉政府擔保息金之助，均得抵押現款，於是其資本總額壹萬零壹百萬佛郎，全部籌妥。

越南政府補助資本及擔保利息之條件，為分潤贏餘：

(一)如公司每年贏餘在壹百萬佛郎以內，則鐵路公司與越南政府均分之；(二)如贏餘三百萬佛郎，則該公司得三分之一，政府得三分之二；(三)如贏餘超過三百萬佛郎，則三百萬以外之款，公司得四分之一，政府得四分之三。惟此項贏餘係就海防至昆明全綫之營業而言，非僅指我國境

內一段而言也。

法國外交部於一八九八年選定之路綫，嗣因遭遇困難，鐵路公司乃不得不改變計劃，仍以老街為起點，而改沿南溪河北進，經蒙自、開遠、溇分、宜良等地以達昆明，即現在通車之路綫。

(待續)

### ▲公路近訊彙誌

#### 籌建木平間公路

蘇福公路蘇木段(蘇州木

瀆間)業於去年工竣，通行公共汽車，營業甚為發達，故即呈准建設廳繼續建築木光段(即木瀆至光福)全路長二十四華里，開工以來，工程甚速，出月內即可完工，豫料七月間，可以全路通車。一面再行建築光福至望亭段公路，俾完成蘇錫公路，建廳正在計劃中。再有木瀆至天平山約計五華里，該山為吳縣有數名勝，風景天然，惟因交通不便，故遊客不甚發達。現由邑紳蔣仲川等發起，建築支路一條，定名為景范路，仿照蘇福公路辦法，由商人投資建築，資本假定二萬元，刻在籌備中，不久即可成為事實。尚有蘇嘉公路支路平湖公路(平望至浙屬湖州)約一百華里，由浙建廳負責建築，業已完工，定六月一日通車。

#### 湘黔公路沅晃段通車

湘黔公路沅晃段通車

典禮，六月一日在辰谿舉行，駐軍各界代表到三百餘人，余籍傳報告湘黔公路通車，於政治文化經濟交通均關重要，次周鳳九報告工程狀況，及修築經過情形，十時試車，晚宿辰谿，定一日在辰谿，二日在芷江，沿縣舉行通車典禮，直達玉屏。

### 川陝公路開始與西北國營公路聯運

川省七大幹線之川陝公路，月底可全部竣工，六月一日開始售票通車，關於川陝聯運之約，路局已擬就草案，俟與西北國營公路管理局簽訂後，七月一日即開始聯運。

### 平大路全部將竣工

平大路(自北平至大名)全長千餘華里，現除獻縣至武邑間數十里，因改線尚在趕築外，餘已全部竣工，汽車一日可達。沿線計估民房二五九間，地七一畝，建設費均加倍發價，計萬六千餘元，定六月初舉行開車典禮，並招待各界參觀。

### 西荊公路定期通車

西荊公路(由西安至豫邊荊紫關)全長二百六十公里，已全部完成，費工款一百七十餘萬元，開工十月，現定六月六日通車，並舉行典禮。又川陝路積極籌備通車，西安至漢中已開始駛行。

### 津濟綫下月通車

據冀省公路局駐津辦事處

消息，最近修築之公路，計有津保、平津、津沽、津濟、津白、津線，津濟綫修築工程，原已完竣，嗣因土面鬆軟，不便行車，經冀察公路總監部飭由沿路天津、靜海、青縣、滄縣、鹽山等五縣政府重修，現已完竣，原在津滄公路行駛之汽車，以路基業已展至鹽山、與山東之樂(陵)濟(南)公路銜接，決先行駛津濟直達通車。現正向兩省當局辦理車捐及執照手續，下月即可實行。津保平津兩綫，最近亦已翻修竣事，津沽公路係由二十九軍士兵修築，路基均已砌成，僅一部橋樑尚在搭設中，津白線動工最晚，仍由沿路各縣督工積極修作，該路自天津縣起，迄新城縣白溝河鎮止，合程一百四十里，短期內亦可築成。

### 英法輪渡工程之進展

據英國多維爾(Dover)消息，英法輪渡，此時已在積極進展之中，各部工程，大致業經告竣，應築各閘，即該項工程之最後一部，約在本年夏初，亦可完成，通車之期，當在本年七月左右。

該項輪渡，每次可運巴黎諾爾站(Nord Station)及倫敦維多利亞站(Victoria Station)之聯運旅客五百人，既無上落之煩，而於時間及手續方面，均可減却不少，蓋兩

港裝卸手續，已可免除矣。對於貨運方面，當亦有同樣便利。

應需之渡輪三艘，此時已在泰因方面建造，命名特尉懇南 (Twickenham) 罕普吞 (Hampton) 及瑟怕吞 (Shepperton)，此皆沿用泰晤士河各渡輪之舊稱，該項渡輪之在倫敦河內接送搭客，已數百年於茲矣。

上項渡輪，每次可運臥車十二輛，或業經裝貨之貨車四十輛，列車由碼頭開端之旋橋調至岸上，登岸之後，約際數分鐘，即可開行。其往來倫敦及巴黎間之列車，均掛頭二等臥車，於安全及舒適方面，可云極便。

渡輪全長，計三百六十呎，吃水十六呎六吋，可行十五海里，船幅十呎，車艙之上，復有客艙，內設酒店，休息室，及寢室等，以利旅客。

對於消防方面，尤為注意，全部車艙，俱用鋼料製造，即客艙方面，亦多數採用鋼料，且此艙與彼艙之間，必完全隔離，即有火患，亦無波及之虞。

此外，船中復設有救命圈等五百五十具，又救生艇八艘，船之兩旁，各吊四艘，懸於重力掛艇架上，以便取用。

其所以必須築閘者，因海峽潮汐，上落甚巨，在靠近英法兩岸之處，相差常在十呎至二十呎之間，斜式船台，即公路渡輪所用者，斷不適用，其坡度之高，亦非火車所能勝任。築有此閘，姑無論潮汐之上落高低如何，渡輪即可平穩靠岸云。

### ▲美國客車之驚人速率

對於標準客車速率方面，美國實始終保存其世界最高紀錄，在一九〇五年，美國客車之中，已有每小時行一二七·二英里者矣。特開之客車速率，尚不以此為限。繼美而起者，雖有法國之每小時一一九英里，及英國之每小時一一二英里，但仍無超越之者。

遠在一八九〇年，美國紐舊絲 (New Tenney) 方面之中央鐵路，已確立世界火車速率最高紀錄，最快客車，每三十七秒鐘，行一英里，即每小時九十七·三英里。但上項紀錄，在一八九一年，已為紐約 (New York) 中央鐵路所打破，該路客車，係以世界著名之第九九九號機車牽引，故每三十二秒鐘，即行一英里，每小時一二·五英里，較之前者約多走十五英里。

上項速率，亦僅至一九〇三年而止，其時潘斯溫拿

(Pennsylvania)鐵路所開之特快，每列祇掛客車二輛，每三分鐘，已行六英里二，每小時一二四英里，較之前者，又增十二英里。

兩年之後，在一九〇五年六月十二日，該路原有之速率，又再增加，在俄海俄佛里特段內，每一分又二十五秒鐘，竟行三英里，每小時一二七·二英里，實樹立世界客車速率最高之紀錄。世界最快客車，至今仍無能凌駕其上。

於一九三一年，德國鐵路特製客車一種，在車之後部，裝一飛機螺旋槳，為之推進，察其成效如何，結果，雖短程之紀錄頗有可觀，惟不及遠程紀錄之可靠，因其行駛不便且常有慢車停頓等情。

於研究國際客車速率之時，曾將世界快車分為十五隊，其里程由二十五英里至三千餘英里不等，於此十五

隊之中，美國竟得十二個第一，其餘三個，德二法一，至於各隊之第二及第三地位，除英法各占一席之外，亦盡為美國所包辦，其客車之迅速，亦足驚人矣。（譯自泰晤士報）（恆）

## 編後

本期因提前付梓，故於秦元邦先生所譯之「一九三五年度美國鐵道營業成績概況」一文未及付編，當於第四期續登。

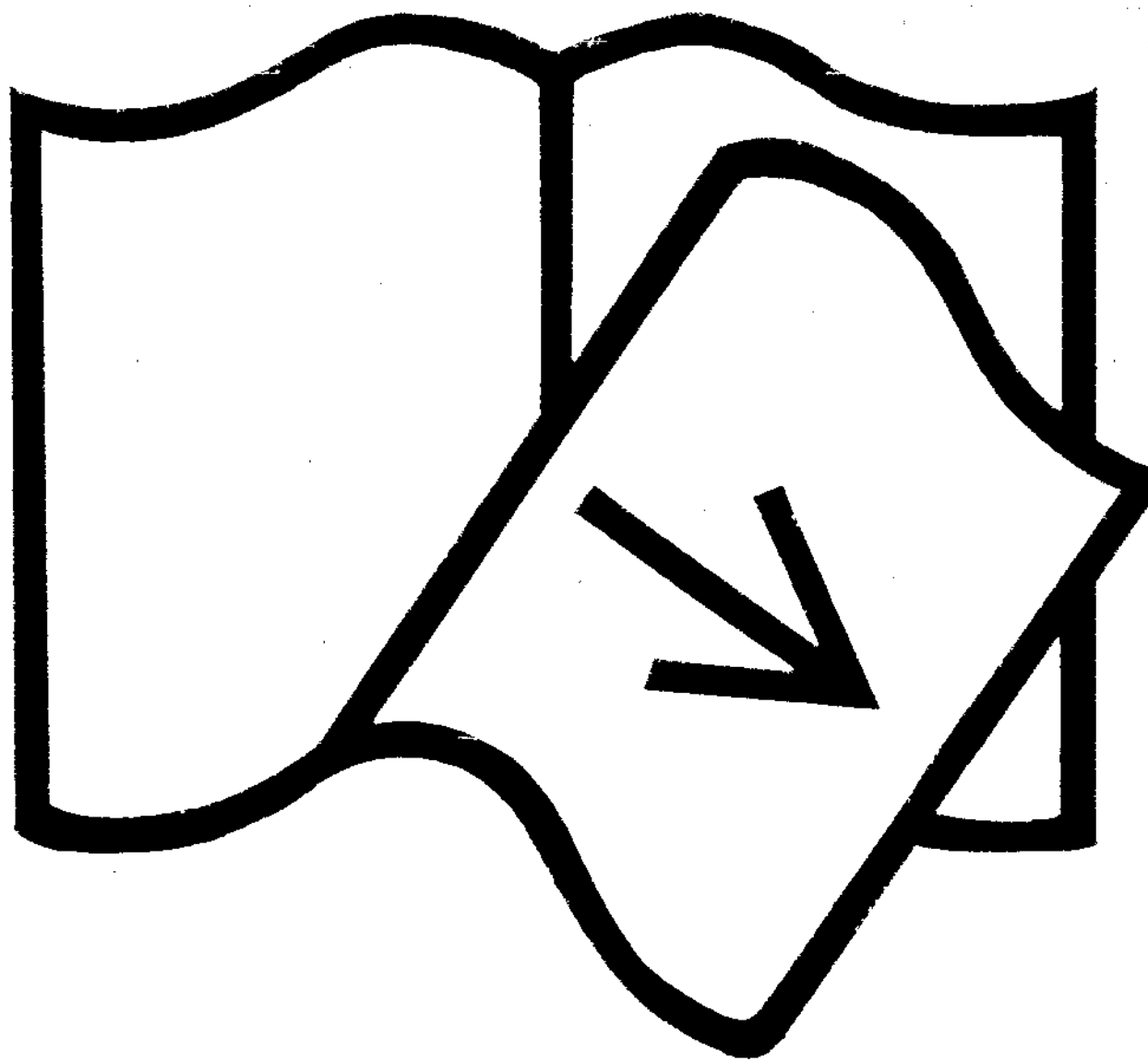
本刊蒙各同仁熱心贊助，惠賜大作，感謝實深，惜每期限於篇幅，未能依時發表，深以為歉！尙希見諒！并望繼續多賜鴻文，以光篇幅是幸。

中華民國國有鐵路工務統計  
民國二十四年十二月份

路名 Railways	特別增建工程 Special Works.							普通修養工程 Maintenance Works.						
	隧道 Tunnels	橋工 Bridge Work	軌道 Track	信號及軌關 Signals & Switches	車站房屋 Stations & Buildings	船塢港埠 Docks, Harbours & Wharves	共計 Total	隧道 Tunnels	橋工 Bridge Work	軌道 Track	信號及軌關 Signals & Switches	車站房屋 Stations & Buildings	船塢港埠 Docks, Harbours & Wharves	共計 Total
平漢 P.H.R.	—	11,727.06	500.00	—	2,660.00	—	14,887.06	—	—	—	—	1,560.25	—	1,560.25
北甯 P.N.R.	—	38,425.80	11,837.02	1,921.43	36,496.55	—	88,680.80	—	—	—	—	4,011.41	—	4,011.41
津浦 T.P.R.	—	—	—	—	6,531.41	—	6,531.41	—	—	—	—	3,587.65	—	3,587.65
京滬 N.S.R.	—	—	66,975.00	—	7,671.39	—	74,646.39	—	—	20.00	—	9,873.15	—	9,893.15
滬杭甬 S.H.N.R.	—	—	1,126.00	—	—	—	1,126.00	—	—	—	—	631.00	—	631.00
平綏 P.S.R.	—	—	—	—	13,900.00	—	13,900.00	—	30.62	—	—	2,894.38	—	2,925.00
正太 C.T.R.	—	—	—	—	—	1,947.57	1,947.57	3.64	—	7,539.42	292.45	4,826.57	—	12,662.08
道清 T.C.R.	—	—	100.15	167.10	263.20	—	530.45	—	—	—	—	219.55	—	219.55
隴海 L.H.R.														
吉長 K.C.R.														
廣九 C.K.R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
湘鄂 H.H.S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600.00	—	600.00
四洮 S.T.R.														
膠濟 K.T.R.	—	17,035.04	274.00	—	5,851.96	—	23,161.00	—	—	—	—	4,381.12	—	4,381.12
南潯 N.K.R.	—	—	—	—	—	—	—	—	2,300.00	—	—	—	—	2,300.00
廣韶 C.S.R.	—	—	—	—	—	—	—	—	111.04	3,734.97	—	122.35	—	3,968.36
總計 Grand Total														

統計

註 所有數字以銀元為單位



缺

2

页

路名 Railways	新 舊 鋼 軌 存 數 NEW AND OLD RAILS IN STOCK													
	路線全長 Total length of Track	標準截面 Standard Section & Weight	新 鋼 軌 NEW RAILS				舊 鋼 軌 OLD RAILS							
			四十公斤以下 之軌條根數 No. of Pieces Under 40 Kg. rail	四十公斤以上 之軌條根數 No. of Pieces Over 40 Kg. rail	總 重 Total Weight in M. tons	價 值 Value in Mex. dollars	附件重量 Weight of Fastenings in M. tons	價 值 Value of Fastenings in M. \$	四十公斤以下 之軌條根數 No. of Pieces Under 40 Kg. rail	四十公斤以上 之軌條根數 No. of Pieces Over 40 Kg. rail	總 重 Total Weight in M. tons	價 值 Value in Mex. dollars	附件重量 Weight of Fastenings in M. tons	價 值 Value of Fastenings in Mex. \$
平漢 P.H.R.		A-G, J, K, M, N, St. 道清, 浙江	19	5,363	—	—	—	—	2,717	2,577	—	—	—	—
北甯 P.N.R.		山柏, 日本, 部定式。	163	3,458	1,353.511	187,298.71	365.108	48,306.79	1,424	204	462.306	24,660.24	86.673	9,634.46
津浦 T.P.R.		F.A., F.B.	896	3,314	1,593.238	217,587.54	741.299	178,936.58	29	356	124.652	10,624.29	—	—
京滬 N.S.R.		B.S., Chinese	6	319 $\frac{1}{2}$	130.200	18,587.51	228.905	47,202.53	28	609 又509.394m.	307.697	12,380.87	18.072	933.91
滬杭甬 S.H.N.R.		中, 英, 比	68	315 odd	132.976	12,027.43	74.387	13,288.00	1,198 odd	67 odd	507.643	20,634.29	80.019	5,230.31
平綏 P.S.R.		山柏, 美, 漢 陽,	20	379	152.129	25,497.04	27.409	1,754.84	1,845	4,744	2,074.259	221,040.47	245.726	17,154.27 待
正太 C.T.R.		28kg.	46	—	11.578	1,693.97	18.262	1,966.52	808 又1,347.08m.	—	240.711	9,799.35	24.716	2,228.87
道清 T.C.B.		英, 美, 漢陽	—	—	—	—	—	—	108	2	39.669	3,498.00	11.540	1,201.00
隴海 L.H.R.														
吉長 K.C.R.														
廣九 C.K.R.		British St.	—	59	27.287	1,934.85	80Nos.	335.80	—	—	—	—	—	—
湘鄂 H.H.S.		英, 美, 比式	281	2,013	—	—	—	—	2,115.5	616	—	—	—	—
四洮 S.T.B.														
膠濟 K.T.R.		德式, 部定式, A.S.C.E.	20,314	2,437	6,170.470	—	—	—	2,172	43	633.690	—	—	—
南濟 N.K.R.		Belgian, A.S.C.E.	—	—	—	—	2.485	907.54	82	—	—	—	—	—
廣韶 C.S.R.		美國85, 75# 歐式43.3kg.	—	—	—	—	—	—	131	246	144.32	39,365.00	12.09	3,998.00
總計 Grand Total														



路名 Railways	抽換普通枕木 RENEWAL OF COMMON SLEEPERS																
	枕木總數 Total No. of Pieces	新入換枕木 RENEWAL								抽出舊枕木 REPLACEMENT							
		鋼枕 Steel	再用 Relaid	硬木 Hardwood	美松 Oregon Pine	國產 Chinese	其他 Others	合計 Total	總占之數 分百分 Percentage	鋼枕 Steel	硬木 Hardwood	美松 Oregon Pine	國產 Chinese	其他 Others	合計 Total	總占之數 分百分 Percentage	
平漢 P.H.R.	1,912,701	1	500	—	45,263	—	—	45,764	2.392	33	—	—	—	45,731	45,764	2.392	
北甯 P.N.R.	2,807,573	—	—	—	2,854	3	—	2,857		—	—	2,854	3	—	2,857		
津浦 T.P.R.	1,794,798	—	—	—	7,806	—	267	8,073	0.449	—	—	1,663	2	6,348	8,013	0.446	
京滬 N.S.R.	544,745	—	—	2,640	3	—	26	2,669	0.489	—	—	88	—	2,581	2,669	0.489	
滬杭甬 S.H.N.R.	512,915	—	—	4,384	—	184	5,777	10,345	2.017	—	—	1,975	—	8,370	10,345	2.017	
平綏 P.S.R.	1,704,200	—	—	—	184	—	—	184	0.001	—	—	—	—	144	144	0.001	
正太 C.T.R.	432,003	—	—	89	4	—	34	127	0.029	—	89	4	—	34	127	0.029	
道清 T.C.R.	257,933	—	—	—	3,000	—	—	3,000	1.163	—	—	2,988	—	12	3,000	1.163	
蘭海 L.H.R.																	
吉長 K.C.R.																	
廣九 C.K.R.	228,242	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
湘鄂 H.H.S.	775,050	—	—	20	—	4,578	31,911	36,509	4.711	—	—	—	—	36,509	36,509	4.711	
四洮 S.T.R.																	
膠濟 K.T.R.	784,956	220	—	—	162	—	—	382	0.049	179	—	203	—	—	382	0.049	
南潯 N.K.R.	199,556	—	—	—	—	5,718	—	5,718	2.868	—	—	—	—	5,718	5,718	2.868	
廣韶 C.S.R.	558,340	—	—	72	—	—	—	72	0.013	—	72	—	—	—	72	0.013	
總計 Grand Total																	

路名 Railways	抽換橋梁及岔道枕木 Renewal of Bridge Sleepers and Switch Ties																
	枕木總數 Total No. of Pieces	換入新枕木 RENEWAL								抽出舊枕木 REPLACEMENT							
		鋼枕 Steel	再用 Relaid	硬木 Hard- wood	美松 Oregon Pine	國產 Chinese	其他 Others	合計 Total	占總數之 百分率 Percent- age	鋼枕 Steel	硬木 Hard- wood	美松 Oregon Pine	國產 Chinese	其他 Others	合計 Total	占總數之 百分率 Percent- age	
平漢 P.H.B.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
北甯 P.N.R.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
津浦 T.P.B.		—	72	—	1,962	—	53	2,087		—	—	1,159	—	364	1,523		
京滬 N.S.B.		—	—	10	35	—	—	45		—	—	35	—	10	45		
滬杭甬 S.H.N.B.		—	—	—	13	—	144	157		—	—	3	—	154	157		
平綏 P.S.B.		—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
正太 C.T.B.		—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
道清 T.C.B.		—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
隴海 L.H.B.		—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
吉長 K.C.B.		—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
廣九 C.K.B.		—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
湘鄂 H.H.S.		—	—	—	—	—	154	154		—	—	1	—	153	154		
四洮 S.T.B.		—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
膠濟 K.T.B.		12	—	—	41	—	—	53		14	—	39	—	—	53		
南潯 N.K.B.		—	—	—	9	—	24	33		—	—	—	—	33	33		
廣韶 C.S.B.	29,284	—	—	3	—	—	—	3		—	3	—	—	—	3		
總計 Grand Total																	

路名 Railways	新 舊 枕 木 存 數 NEW AND OLD SLEEPERS IN STOCK												
	枕 木 總 數 Total No. of Pieces	新 枕 木 NEW SLEEPERS						舊 枕 木 OLD SLEEPERS					
		主要木質 Kind of Timber	曾否注銷 Treated or Not	尺 寸 Length & Section	數 目 Number of Pieces	來 源 Source	價 值 Value in M. \$	主要木質 Kind of Timber	等 級 Grade	尺 寸 Length & Section	數 目 Number of Pieces	用 途 How Disposed of	價 值 Value in M. \$
平 漢 P.N.R.		洋松, 鋼	Either	15×20×240, 1.5×32×270	44,687 2,908	—	—	雜,鋼	2,3,4.	15×20×240, 1.5×32×270	202,403, 267	—	—
北 甯 P.N.R.		Oregon, kirin.	Not	15.24×22.86 ×243.84	26,517 1-7	美, 吉林	56,547.12 398.68	—	Rotten	—	109,744	—	10,781.56
津 浦 T.P.R.		Oregon, Jarrah, Larch, Concrete	Not	15×23×244, —	142,931 C. 1,194	—	306,029.14 P.W.F.	Various, oak, Oregon	Rotten, Cap. of use	15×23×244	225,887	—	66,338.45
京 滬 N.S.R.		O.Pine, Hard, Jarrah	Not	Varied	56,949	America, Australia.	115,287.04 Pending	O.Pine, Jarrah, Steel	1,2,3. Rotten	Varied	17,351 S.210	—	9,532.30 483.00
滬 杭 甬 S.H.N.R.		O.Pine, Jar., Hard, Apitong, Chinese	Not	Varied	7,771	America, Austr. alian, New.S. Wales, 浙江.	27,110.85	Oregon,	Rotten, 2nd. Scrap	Varied	27,629	—	6,682.00
平 綏 P.S.R.		松木	未	Varied	15,929	美	78,353.60	雜	朽	長短不齊 6"×8"×8'	377.41噸 3,895塊	—	1,272.40
正 太 C.T.R.		硬,橡,松, 落葉松,松	未	Varied	3,734	暹,日,美, 俄,太原.	15,853.32	雜	—	Varied	276	—	226.80
道 清 T.C.R.		O.Pine	Not	Varied	2,936	美	6,805.93	美松,楸木, 雜木,紅木,	3,4	Varied	17,121	—	2,502.75
隴 海 L.H.R.													
吉 長 K.C.R.													
廣 九 C.K.R.		Hard	Not	Varied	360	New.South Wales	5,235.48	—	—	—	—	—	—
湘 鄂 H.H.S.		硬,甲拉, 本松杉,鋼	—	—	32,491 鋼 787	—	—	各種	—	—	29,501	—	—
四 洮 S.T.R.													
膠 濟 K.T.R.		美松, 鋼	未	Varied	41,068 67,142	—	—	美松, 鋼	—	Varied	8,083 27,323	—	—
南 潯 N.K.R.		軟硬木	未	6"×9"×8'	3,723	沿線各地	5,428.69	—	—	—	—	—	—
廣 韶 C.S.R.		硬木	未	6"×8"×8'	1,366	澳洲,暹羅	6,748.04	硬木	次	6"×8"×8'	72	作燃料	7.20
總 計 Grand Total													

路名 Railways	新舊橋梁及岔道枕木存數 New and Old Bridge Sleepers and Switch Tie In Stock												
	枕木總數 Total No. of Pieces	新 枕 木 NEW TIMBER						舊 枕 木 OLD TIMBER					
		主要木質 Kind of Timber.	曾否注射 Treated or Not	平方木尺 Sup.ft. B. M.	數 目 Number of Pieces	來 源 Source	價 值 Value in M. \$	主要木質 Kind of Timber	等 類 Grade	平方木尺 Sup. ft. B. M.	數 目 Number of Pieces	用 途 How Disposed of	價 值 Value in M. \$
中 澳 P.H.R.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
北 甯 P.N.R.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
津 浦 T.P.R.		Oregon, Jap. oak,	Either	—	30,148	—	133,736.23	Various	Rotten, Cap. of use.	—	11,795	—	7,159.50
京 滬 N.S.R.		O.Pine,Hard, Jarrah.	Not	—	2,051	America, Australia	19,196.66	O.Pine, Jar- rah. Hard,	3	—	1,090	—	380.02
滬 杭 甬 S.S.N.R.		O.Pine, Jarrah, Hard, Apitong	Not	—	1,852	America, Austr- alia, New South Wales, Manila.	17,899.00	Jarrah	Rotten, 2 nd.	—	913	—	347.00
平 綏 C.T.R.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
正 太 C.T.R.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
道 清 T.C.R.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
隴 海 L.H.R.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
吉 長 K.C.R.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
廣 九 C.K.R.		Hard	Not	—	648	New South Wales	6,951.75	—	—	—	—	—	
湘 鄂 H.H.S.		洋松, 甲拉	—	—	1,563	—	—	—	—	—	—	—	
四 洮 S.T.R.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
膠 濟 K.T.R.		鋼	—	—	445	—	—	鋼	—	—	1,048	—	
南 潯 N.R.R.		洋松, 雜	未	—	2,447	購會代辦及 沿線各地	8,374.58	—	—	—	—	—	
廣 韶 C.S.R.		硬木	未	1,350	570	澳洲, 暹羅	7,980.00	硬木	次	1,350	3	作燃料 0.30	
總 計 Grand Total													

添 補 道 碴 報 告

REPORT OF BALLASTING WORK

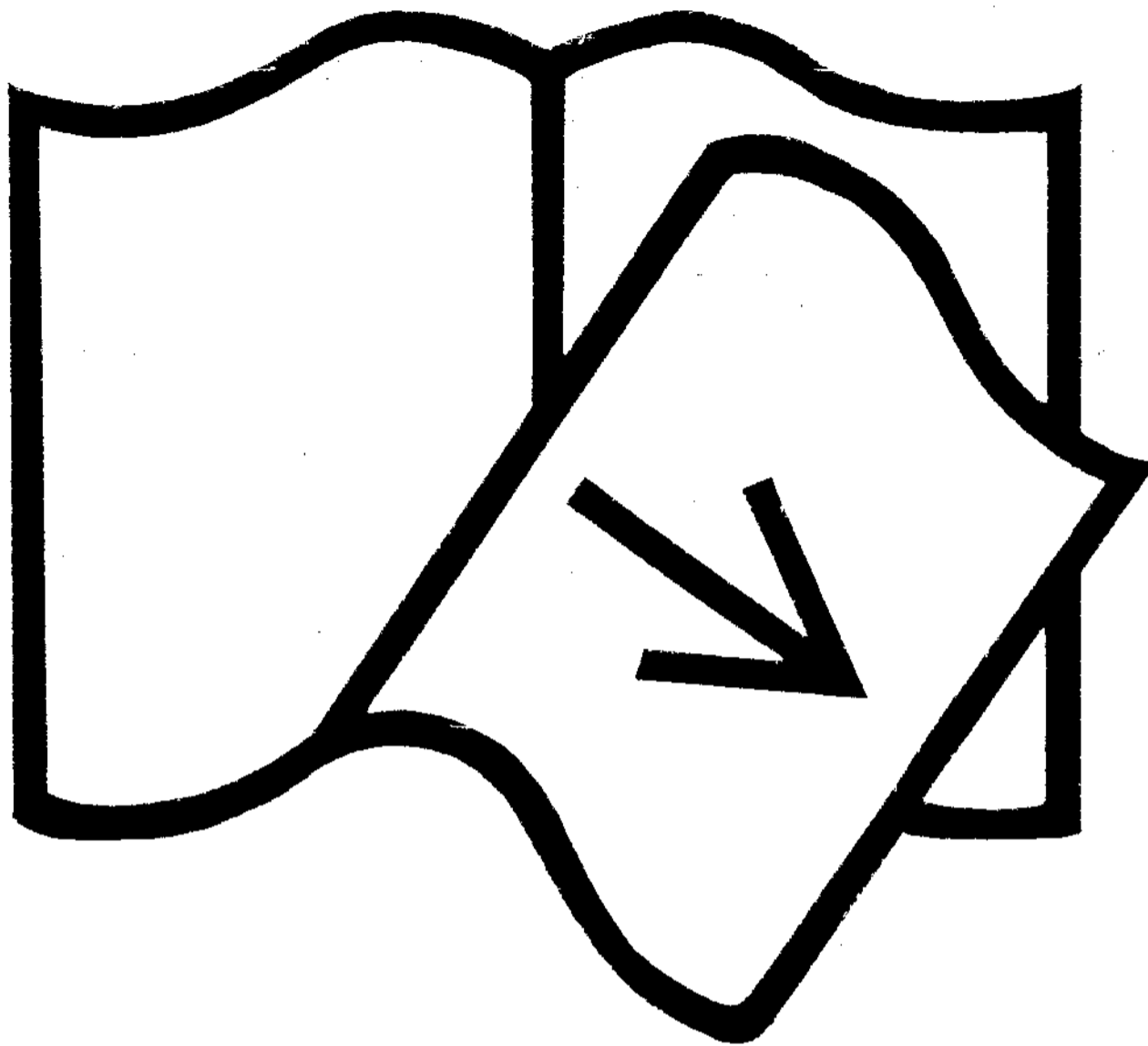
路 名 Railways	路 線 全 長 Total length of Track	道 碴 BALLAST						
		種 類 Kinds	來 源 Source	本 月 訂 購 立 方 公 尺 數 No. of Cu. M. Purchased during Month	單 價 Unit Cost per Cu. M.	本 月 添 補 立 方 公 尺 數 No. of Cu. M. Placed in Track during Month	本 月 修 補 長 度 Kms ballasted during Month	修 補 全 路 千 分 之 幾 Thousandth Parts of the whole line
平 漢 P.H.R.	1,733.650	—	—	—	—	—	—	—
北 甯 P.N.R.	2,020.586	—	—	—	—	—	—	—
津 浦 T.P.R.	1,353.613	6.5cm.Limestone	滌州, 符離集, 白馬山, 界河各石廠。	—	—	—	44,300	32.727
京 滬 N.S.R.	419.035	Track	—	—	—	—	6,500	15.512
滬 杭 甬 S.H.N.R.	355.095	4 Cm.	Paso.	—	—	—	3,000	8.448
平 綏 P.S.R.	1,111.945	—	—	—	—	—	—	—
正 太 C.T.R.	353.459	—	—	—	—	—	0,500	1,415
道 清 T.C.R.	198.416	—	—	—	—	—	—	—
隴 海 L.H.R.								
吉 長 K.C.R.								
廣 九 C.K.R.	163.030	Granite	Km.96	—	—	—	—	—
湘 鄂 H.H.S.	563.413	黃石, 河石	紫金山, 峽山口	—	—	—	—	—
四 洮 S.T.R.								
膠 濟 K.T.R.	654.129	碎 石	大港調車處	—	—	—	14,000	21,403
南 潯 N.K.R.	142.544	片 石	華源山下	—	—	—	15,340	107.616
廣 韶 C.S.R.	+ 324.500 * 50.220	青 石	瑞利, 永利, 泗益	7,801.068	2.43	521.50	+0.140	+0.431
總 計 Grand Total								

+ 黃沙至樂昌  
\* 石圍塘至三水

路名 Railways	鋼橋修養 MAINTENANCE OF STEEL BRIDGE										
	路線全長 Total length of Track	全路鋼橋 Bridge on the Line		檢 查 Inspected		加 添 Painted		抽 換 帽 釘 Renewals of Rivets			附 註 REMARKS
		孔數總計 Total Number of Spans	長度總計 Total length of Spans	孔 數 Number of Spans	長度總計 Total length of Spans	孔 數 Number of Spans	長度總計 Total length of Spans	孔 數 Number of Spans	長度總計 Total length of Spans	帽釘數 Number of Rivets	
平漢 P.H.R.				34	268 <sup>m.</sup>	34	268 <sup>m.</sup>	—	—	—	良好。
北甯 P.N.R.						—	—	—	—	—	In order.
津浦 T.P.R.				—	—	—	—	17	600 <sup>m.</sup>	117	
京滬 N.S.R.						22	101.52 <sup>m.</sup>	—	—	—	112 Sleepers renewed.
滬杭甬 S.H.N.R.						3	39.63 <sup>m.</sup>	8	120 <sup>ft.</sup>	49	Good.
平綏 P.S.R.				887	21,203.5 ft. 又 70 m.	—	—	—	—	—	堅固。
正太 C.T.R.				—	—	—	—	—	—	—	
道清 T.C.R.				141	713.75 <sup>m.</sup>	—	—	—	—	—	In good order.
隴海 L.H.R.											
吉長 K.C.R.											
廣九 C.K.R.				109	4,763'	—	—	—	—	—	Satisfactory.
湘鄂 H.H.S.				1	40'	—	—	—	—	—	更換墊木16根。
四洮 S.T.R.											
膠濟 K.T.P.						—	—	—	—	—	良好。
南潯 N.K.R.				114	1,473.099 <sup>m.</sup>	14	515.968 <sup>m.</sup>	—	—	—	安全。
廣韶 C.S.R.		302	10,900'	302	10,900'	—	—	—	—	—	妥當。
總計 Grand Total											

路名 Railways	員 役 統 計																			STATEMENT OF STAFF	
	路線全長 Total length of Track	工程師 及 查 驗 師 Engineers & Inspectors	工務員 監 工 Fore- men etc.	畫圖員 書 記 Draught- smen & Clerks	棚頭 Gang- ers	棚夫 Gang- men	測地夫 Survey Coolies	推車夫 Trolley Coolies	看守夫 Watch men	匠頭 No.1 Work- men	機器匠 Machi- nists	鐵匠 Black smiths	瓦匠 Masons	木匠 Car- penters	油漆匠 Paint- ers	藝役 Appre- ntices	小工 La- bourers etc.	其他 工 匠 Other skilled Labours	其他 夫 役 Other Un- skilled Labours	各路總計 Total	
平漢 P.H.R.		32	174	—	478	2,174	—	—	—	187	97	68	183	36	20	—	103	1,298	4,850		
北甯 P.N.R.		—	4	—	92	1,105	—	—	25	421	324	32	92	48	—	—	654		2,797		
津浦 T.P.R.		11	80	—	367	2,233	—	—	—	15	66	59	129	9	—	—	1,439		4,408		
京滬 N.S.R.		3	22	—	70	946	6	30	4	20	19	12	34	34	1	—	14	141	1,356		
滬杭甬 S.H.N.R.		2	17	—	63	675	5	43	33	13	10	11	21	29	3	82	13	37	1,057		
平綏 P.S.R.		31	148	—	329	2,036	—	—	8	—	60	31	146	—	—	—	104	438	3,331		
正太 O.T.R.		4	22	10	62	457	5	9	58	1	13	—	4	—	—	—	2	15	663		
道清 T.C.R.		1	10	—	43	322	—	—	—	1	2	12	19	6	—	—	52		1,756		
隴海 L.H.R.																			468		
吉長 K.C.R.																					
廣九 C.K.R.		3	4	—	27	262	—	—	—	2	3	7	23	6	—	—	149		486		
湘鄂 H.H.S.		—	22	—	192	1,020	—	—	—	18	9	19	29	4	—	—	307		1,620		
四洮 S.T.R.																					
膠濟 K.T.R.		—	19	—	65	663	—	—	—	28	28	24	28	20	—	—	187		1,062		
南潯 N.K.R.		—	4	—	44	329	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	24		406		
廣韶 C.S.R.		6	23	16	110	771	11	—	—	2	—	9	22	20	12	27	98		1,127		
總計 Grand Total																					

註：正太路下行數字，係各段包工人數。



缺 **11** — **12** 页



# 營業收支統計

其 一

## STATISTICS OF OPERATING REVENUES AND EXPENSES-A

(二十四年十月份)

項 目 Items  路 名 Name of Line	營業 運 款 O P E R A T I N G R E V E N U E S							
	客 運 業 務 Passenger Service	貨 運 業 務 Goods Service	其 他 Others	共 計 Total	上 年 本 期 Same period last year	增 減 或 Increase or Decrease	增 減 百 分 率 Percentage of Increase or Decrease	下 半 年 累 計 Cumulative Total (2nd half year)
平 漢 Peiping Hankow	860,258.53	2,474,553.66	20,558.35	3,355,370.54	2,703,009.71	652,360.83	24.13%	11,772,956.89
北 甯 Peiping Liaoning	630,332.12	1,143,469.57	163,088.23	1,936,889.92	2,253,348.65	-316,458.73	-14.04%	7,187,446.65
津 浦 Tientsin Pukow	867,170.94	1,441,272.85	138,237.11	2,448,680.90	2,177,142.13	271,538.77	12.47%	8,624,509.77
京 滬 Nanking Shanghai	925,072.58	355,364.34	24,454.45	1,304,871.37	1,317,802.43	-12,911.06	-0.98%	4,714,100.84
滬 杭 甬 Shanghai Hangchow Ningpo	335,459.13	154,354.19	15,572.96	505,386.28	576,391.10	-71,004.82	-12.32%	1,946,703.75
平 綏 Peiping Suiyuan	183,482.62	851,681.34	63,881.03	1,099,044.99	836,743.02	262,301.97	31.35%	3,329,318.55
正 太 Cheng-Tai	73,605.69	496,308.74	21,673.53	591,588.96	478,325.33	113,263.63	23.68%	2,082,772.03
道 清 Taokow Chinghua	21,396.90	155,911.60	18,503.49	195,811.99	160,956.58	34,855.41	21.66%	710,136.41
龍 海 Lung-Hai	373,465.89	784,967.86	12,535.72	1,170,969.47	880,977.19	289,992.28	32.92%	4,050,291.26
廣 九 Canton Kowloon	174,483.14	17,208.20	5,456.08	197,152.42	195,713.42	1,439.00	0.74%	629,408.78
湘 鄂 Hupeh Hunan	104,520.76	205,336.04	2,427.88	312,284.68	314,691.91	-2,407.23	-0.76%	1,083,043.26
膠 濟 Kiao-Tsi	256,374.69	974,458.74	8,000.21	1,238,833.64	1,317,255.80	-78,422.16	-5.95%	4,005,762.98
南 濟 Nanchang Kiukiang	58,682.49	39,448.47	656.40	98,787.36	149,411.80	-50,624.44	-33.88%	423,497.63
粵 漢 南 段 (Southern Section) Canton Hankow	203,322.84	161,087.19	4,682.39	374,092.42	441,076.54	-66,984.12	-15.19%	1,202,107.33
共 計 Total	5,074,634.32	9,255,422.79	499,727.83	14,829,784.94	13,802,845.61	1,026,939.33	7.44%	51,767,056.13
上 月 共 計 Total for previous month	5,049,304.88	7,634,073.02	396,256.26	13,079,634.16	12,927,808.55	151,825.61	1.17%	36,937,271.19
下 半 年 累 計 平 均 Cumulative Average (2nd half year)	4,850,605.05	7,572,931.68	518,227.29	12,941,764.03	12,958,004.01	-16,239.98	-0.13%	12,941,764.03

鐵道部秘書廳統計室編製

# 營業收支統計

其 二

## STATISTICS OF OPERATING REVENUES AND EXPENSES - B

(二十四年十月份)

項 目 Items  路 名 Name of Line	管 業 用 款 O P E R A T I N G E X P E N S E S							上 年 本 期 Same period last year	增 或 減 Increase or Decrease	增 減 百 分 率 Percentage of Increase or Decrease	下 半 年 累 計 Cumulative Total (2nd half year)
	總 務 費 General	車 務 費 Traffic	運 務 費 Running	設 備 品 維 持 費 Maintenance of Equipment	工 務 維 持 費 Maintenance of Way and Structures	互 用 車 輛 Interchange of Rolling Stock	共 計 Total				
平 漢 Peiping Hankow	335,436.93	255,549.49	299,602.47	284,403.19	218,272.09	23,051.20	1,466,315.37	1,354,818.48	111,496.89	8.23%	5,655,141.26
北 甯 Peiping Liaoning	283,941.10	174,650.39	153,499.79	320,231.20	233,348.83	3,247.70	1,178,919.01	1,217,068.82	- 38,149.81	- 3.33%	4,330,394.21
津 浦 Tientsin Pukow	236,167.21	184,693.86	285,362.73	294,492.53	246,597.80	—	1,297,314.13	1,405,202.31	- 107,888.18	- 7.68%	5,324,583.77
京 滬 Nanking Shanghai	184,710.42	176,713.77	192,951.00	204,071.32	118,286.74	12,147.90	888,881.15	868,999.97	19,881.18	2.29%	3,682,539.80
滬 甯 甬 Shanghai Hangchow Ningpo	112,246.04	91,009.00	71,868.25	94,098.97	71,483.98	—	440,706.24	458,483.73	- 17,777.49	- 3.88%	1,837,102.11
平 綏 Peiping Suiyuan	120,897.36	63,894.79	137,737.06	152,612.65	102,201.04	2,188.60	579,531.50	640,039.27	- 60,507.77	- 9.45%	2,349,232.43
正 太 Cheng-Tai	81,157.99	29,895.66	48,788.68	46,682.67	38,842.35	—	245,367.35	236,467.31	8,900.04	3.76%	1,088,591.00
道 清 Taokow Chinghua	38,329.62	14,312.39	18,832.08	18,722.35	15,865.77	—	106,052.21	107,531.00	- 1,468.79	- 1.37%	451,210.33
龍 海 Lung-Hai	155,370.16	83,903.15	144,659.64	128,733.47	193,880.76	10,886.65	717,433.83	642,360.34	75,073.49	11.69%	2,953,895.34
廣 九 Canton Kowloon	26,743.03	16,080.31	40,739.86	36,916.77	20,162.50	116.69	140,759.16	168,870.61	- 28,111.45	- 16.65%	570,445.57
滬 鄂 Hupeh Hunan	51,645.55	34,979.26	74,637.23	59,677.46	42,382.47	—	263,321.97	259,436.38	3,885.59	1.50%	1,061,128.53
膠 濟 Kiao-Tsi	275,295.69	149,460.14	149,944.30	196,399.84	136,919.60	325.00	908,344.57	948,391.65	- 40,047.08	- 4.22%	3,668,916.76
南 濟 Nanchang Kiukiang	15,342.38	12,290.78	17,436.26	14,873.10	23,261.53	—	83,204.05	92,200.55	- 8,996.50	- 9.76%	337,105.46
粵 漢 南 段 Canton Hankow (Southern Section)	45,509.67	33,818.56	70,782.74	51,035.27	31,821.38	—	232,967.62	246,548.34	- 13,580.72	- 5.51%	917,757.37
共 計 Total	2,062,793.15	1,321,251.55	1,711,842.09	1,902,950.79	1,498,326.84	51,963.74	8,549,128.16	8,646,418.76	- 97,290.60	- 1.13%	34,228,043.94
上 月 共 計 Total for Previous Month	2,077,936.36	1,231,792.95	1,585,491.33	1,933,848.95	1,692,202.45	78,743.85	8,600,015.89	8,491,805.96	108,209.93	1.27%	25,678,915.78
下 半 年 累 計 平 均 Cumulative Average (2nd half year)	2,066,858.84	1,255,536.29	1,649,012.91	1,921,955.41	1,605,416.55	58,230.99	8,557,010.99	8,522,987.02	34,023.97	0.40%	8,557,010.99

鐵道部秘書廳統計室編製

# 營業收支統計

其 三

STATISTICS OF OPERATING REVENUES AND EXPENSES-C

(二十四年十月份)

項 目 Items 路 名 Name of Line	營業里程 Kilometrage Operated	每營業里 所攤進款 Revenue per Kilometre of Line Operated	每營業里 所攤用款 Expenses per Kilometre of Line Operated	營業淨盈 或淨虧 Operating Surplus or Deficit	營業百分比率 Operating Ratio
平 漢 Peiping Hankow	1,321.00	2,540.02	1,110.00	1,889,055.17	43.70%
北 甯 Peiping Liaoning	465.76	4,158.56	2,531.17	757,970.91	60.87%
津 浦 Tientsin Pukow	1,110.00	2,206.02	1,168.75	1,151,366.77	52.98%
京 滬 Nanking Shanghai	327.00	3,990.49	2,718.29	416,010.22	68.12%
滬 杭 甬 Shanghai Hangchow Ningpo	287.00	1,760.93	1,535.56	64,680.04	87.20%
平 綏 Peiping Suiyuan	877.05	1,253.12	660.77	519,513.49	52.73%
石 太 Cheng-Tai	279.00	2,120.39	879.45	346,221.61	41.48%
道 清 Taokow Chinghua	152.44	1,284.52	695.76	89,749.78	54.17%
隴 海 Lung-Hai	1,086.00	1,078.24	660.62	453,535.64	61.27%
廣 九 Canton Kowloon	143.30	1,375.80	982.27	56,393.26	71.40%
湘 鄂 Hupeh Hunan	513.00	608.74	513.30	48,962.71	84.32%
膠 濟 Kiao-Tsi	469.00	2,641.44	1,936.77	330,489.07	73.32%
南 潯 Nanchang Kiukiang	128.35	769.67	648.26	15,583.31	84.23%
粵 漢 南 段 (Southern Section) Canton Hankow	324.00	1,154.61	719.04	141,124.80	62.28%
共 計 Total	7,482.90	1,981.82	1,142.49	6,280,656.78	57.65%
上 月 共 計 Total for previous month	7,482.90	1,747.94	1,149.29	4,479,618.27	69.52%
下半年累計平均 Cumulative Average (2nd half year)	7,401.24	1,746.59	1,156.16	4,384,753.04	66.12%

鐵道部秘書廳統計室編製

## 本刊投稿簡章

- (一) 投寄之稿，以有關路政之論著譯述為限，來稿概由作者負責。
- (二) 投寄之稿，無論文言白話，均須用格紙繕寫清楚，加以標點符號，並不得於一紙兩面寫字。
- (三) 譯稿請將原文題目，原著者姓名出版日期及地點，詳細敘明，倘能附寄原本尤佳。
- (四) 論著稿中如有譯名，或引文，須分別註明原文及出處，參攷書亦應列入。
- (五) 稿末請簽名蓋章並註明住址，揭載時如何署名亦請註明。
- (六) 來稿文字本刊編者有酌量刪改之權。
- (七) 來稿登載與否，概不退還。惟附有郵票預先聲明寄還者亦可照辦。
- (八) 來稿一經揭載，其酬資辦法，按字數計算，每千字三元，如不受酬者請於稿末註明，以便酌贈本刊。
- (九) 來稿登載後，若查明已在他處發表者恕不致酬。
- (十) 來稿請寄南京鐵道部秘書廳編譯室。

中華民國二十五年六月十六日出版

# 鐵道半月刊

第三期

編輯者

鐵道部秘書廳編譯室

陳逸雲

南京中山北路七四四號 汪競英  
電話四一一二二號轉六九號 葉向晨

發行者

鐵道部秘書廳圖書室

南京中山北路七四四號  
電話四一一二二號轉六五號

### 本刊價目表

零售	每期	大洋一角
預	半年	大洋一元
定	全年	大洋二元

### 本刊廣告價目

後封面	全面	六十元
其他	全面	四十元
半	面	二十五元
四分之	一	十五元
以上價目均以每期計常年面議		