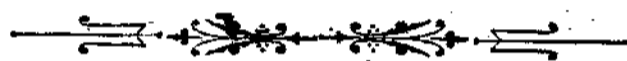


鐵路雜誌

第一卷 第二期

中華民國二十四年七月發行



本期要目

樂觀而努力

國民經濟破產聲中我國鐵路運價問題

最近三年鐵路減低運價述略

鐵路貨物特別運價之檢討

粵漢鐵路株韶廣韶湘鄂三段狀況

平綏鐵路水災善後改綫工程及全綫工程狀況

在四次鐵展開幕中介紹各路之重要特產

湖南醴陵縣屬產煤狀況與粵漢鐵路之關係

日本鐵道運輸制度之概觀

世界各國公路水路及空中運輸與鐵路運輸之競爭及其調整

其調整

使用風閘宜注意之點

勞勉

勞勉

俞棧

靜園

顏德慶

吳鵬

北喬

范廣鍊

趙鏗

洪紹統譯

毛紀民譯



中華全國鐵路協會出版

本雜誌啓事一

本雜誌創刊伊始，同人等不揣譾陋，忝司編輯，全賴諸大雅珠玉紛投，藉光篇幅，無任感幸，此後對於鐵路上之設施計畫，實際狀況，研究資料，自當盡力搜羅，廣爲選載，以饗讀者，其關於鐵路學術之論述，名著之淺譯，一切鴻文鉅製，極所歡迎，尙祈

源源惠寄，俾資披露，本雜誌訂有投稿簡章，略備潤例。附載末頁，敬請公鑒。

鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會啓



鐵路雜誌

第一卷 第一期
民國二十四年七月出版

插畫

娘子關游泳池全景
正太鐵路娘子關風景
娘子關游泳池附近風景

樂觀而努力

勞勉(一一三)

國民經濟破產聲中之我國鐵路運價問題

勞勉(五一二〇)

最近三年鐵路減低運價述略

俞棧(二一三五)

鐵路貨物特別運價之檢討

靜園(三七一五二)

粵漢鐵路株韶廣韶湘鄂三段狀況

顏德慶(五三一六一)

平綏鐵路水災善後改綫工程及全綫工程狀況

吳鵬(六三一六七)

在四次鐵展開幕中介绍各路之重要特產

北喬(六九一七一)

湖南醴陵縣屬產煤狀況與粵漢鐵路之關係

范廣鍊(七三二七九)

日本鐵道運輸制度之概觀

趙鏗(八一一九六)

世界各國公路水路及空中運輸與鐵路運輸之競

爭及其調整

洪紹統譯(九七一—一二三)



使用風閘宜注意之點

毛紀民譯(一一三—一二四)

鐵道部施政成績(民國二十四年六月份)

(一一五—一二三)

大潼鐵路沿綫經濟概況(續前期)

(一三三—一四八)

中華國有鐵路營業進款概數月報表

講壇

京滬鐵路局長黃伯樵在鐵道部紀念週報告考察各國鐵道
滬杭甬鐵路局長黃伯樵在鐵道部紀念週報告考察各國鐵道

事業經過

(一四九—一五六)

第四屆鐵路沿綫貨品展覽會七月九日在青島招待各機關

各團體演說詞

(一五六—一五八)

第四屆鐵路沿綫貨品展覽會七月十日在青島舉行開幕典

禮演說詞

(一五八—一六一)

膠濟鐵路商運改進討論會車務處長譚書奎報告詞

(一六一—一六四)

鐵路要訊

部訊 路訊 國外路訊

(一六五—一八四)

文苑

游記 詩

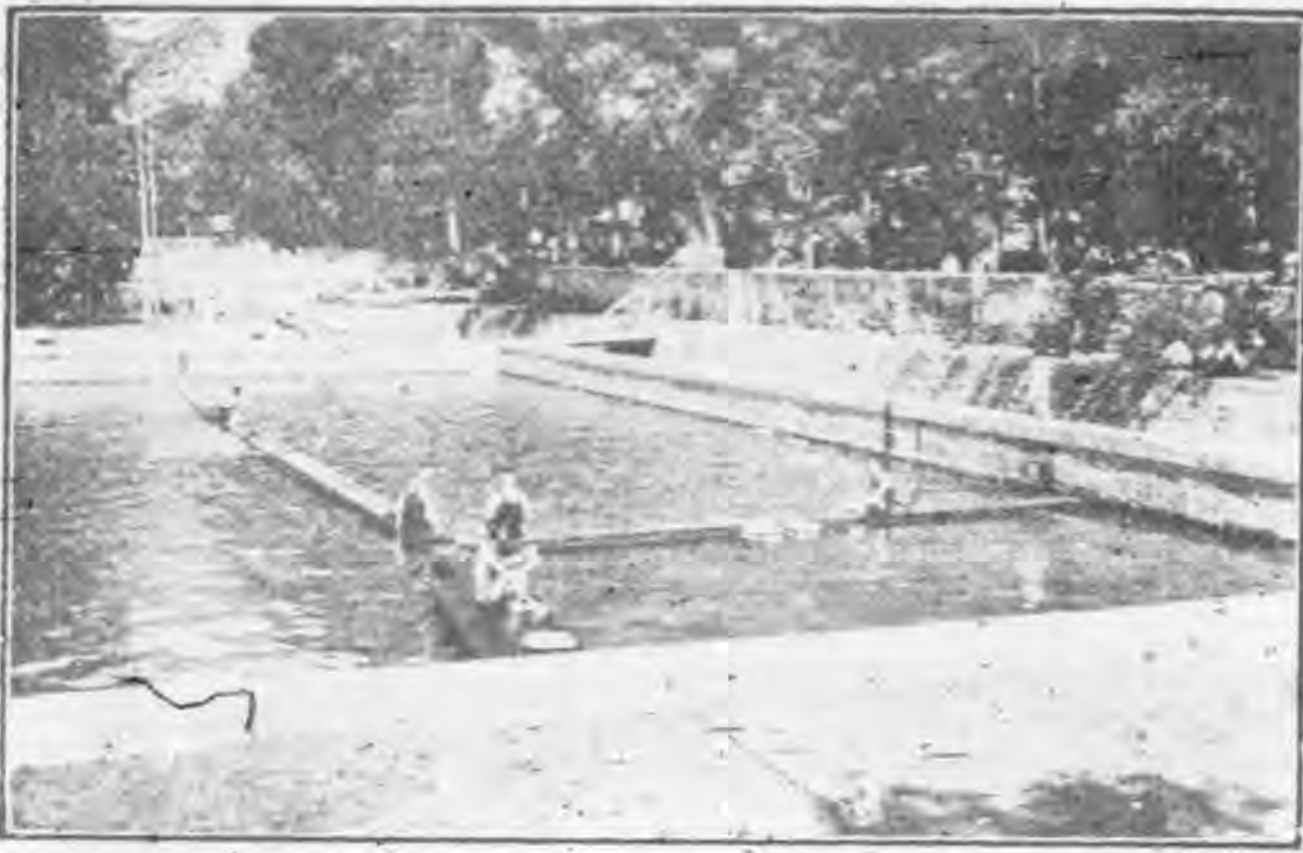
(一八五—一九六)

本雜誌啓事一

本雜誌從新改組，努力推行，凡從事鐵路業務，研究鐵路學術，經營鐵路商業，暨時常在鐵路旅行者，無不爭先快靚，宣傳之效力甚鉅，如有欲在本雜誌登載廣告者，請照本雜誌末頁所載廣告價目，於每月五日以前，將廣告稿連同廣告費，郵寄本會，以便彙登，而廣宣傳，是所至盼。

鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會啓

娘子關游泳池全景



娘子關鐵路正太

娘子關游泳池附近風景



娘子關爲古長城要隘，唐平陽公主曾駐兵于此，故名。屬山西平定縣，距石家莊七四公里，正太鐵路綫橫貫而過，并設有車站，其地山林蔥秀，風景極佳，正太路局朱局長壽青爲招徠旅客便於游覽計，特將娘子關闢爲游覽區，并捐資購地，建築游泳池，業已工竣。池爲長方式，寬二十公尺，長四十公尺，平均深度約二公尺五寸，（如前圖）其他建築，如旅舍食堂等，正在積極設計中。現暫由該路消費合作社，擔任經售零星食物及酒水等，以便旅客。值此避暑，各地前往游覽消暑者，裙屐連翩，絡繹不絕，該地經此點綴，爲名勝景色不少。



樂 觀 而 努 力

勞 勉

凡國家當危急存亡之秋，其人民之言行，恆帶悲觀的色彩，浸假而自暴自棄，徒自相攻擊，終至國破家亡而後已，此乃人類歷史中所數見之現象。夫一國之興亡，其所由來者漸，一切目前現象，殆為過去歷史所累積而成之結果，苟時局演至嚴重時期，無論何人當局，勢不易滿足人民之要求，由是輿論嘩然，硬將過去千百數十年之舊賬，一一歸之當局者身上，所謂千夫所指，不疾而死，當局者縱欲隱忍犧牲，然既失輿論之支持，勢易心灰意冷，忿然挂冠而去；明崇禎時，內憂外患交迫，宰相凡數十易，終無救煤山之禍，坐此弊也。今國難方殷，而人民之言行，又多類此，心竊危之，故不揣愚陋，謹述管見如次：

近人對於我國現象之批評，恆歸納於貧弱愚私四字，當慷慨悲歌之下，博了不少聽衆的鼓掌。竊嘗思之，我國富藏於地，苟努力興發，何得謂貧。至云弱字，殆不能不承認，

然今日之所謂強弱，其歸宿在於經濟問題，苟能將貧字打破，則弱字亦同時打破。愚字之意，殆指教育之未能普及而言，否則以有數千年文化之華胄，而以愚目之，恐誰亦無此胆量；然教育之未能普及，其歸宿亦在於經濟問題，苟不患貧，愚於何有。最後之一私字，其癥結在於職業問題與家族制度；邇來歐化東漸，所謂小家庭制度，將漸次風行，假以年月，此風不無稍殺；且能發展實業，人民職業穩固，斯人人必漸趨於自重，則私之一字，雖不能完全撕滅，當必比較減少。綜前所述，吾人對於國事，應主張樂觀，尤須同時努力。試言其故：

人生於世，有生必有死，死則萬事俱了，故人生問題，只有一生字。人之常情，每好生而惡死，故得生則慶，至死則哀，易言之：生則樂觀，死則悲觀，此乃出於自然之心理。惟對於人生觀之悲觀論者，所在多有，抑又何故？竊以為

爲此論者，非愚則佳，乃人類反常的心理。何以言之？人類社會之一切現象，俱爲求生而來，無論斯賓塞爾 (Spencer) 所主張之生存競爭，或克羅樸金 (Kropotkin) 所主張之互相扶助，其學說雖各不同，要皆所以說明求生之手段。人既惡死，則當爲生掙扎，苟能達生存目的，則一切艱難困苦，均須置之度外，此乃一切生物唯一之使命，不僅人類爲然；一國如是，全世界亦如是，當吾人與艱難困苦鬥爭之時知勝則生，敗則死，生則樂，死則悲，故前進復前進，雖赴湯蹈火而不辭。其時吾人之樂，在於精神，不在於肉體，在於將來，不在於現在。至關於精神作用之哲學上之論爭，雖紛紛其說，要之知覺則爲生理上感應之結果，認識則爲悟性活動之綜合，此感性與悟性之界限，殆爲近代哲學之通說。可知肉體不過精神之宿所，哀樂之感，全屬於精神作用；世有游優於瓊樓玉宇之上，而居恆惺惺者；亦有日出而作，日入而息，鼓壤而歌者，其故可知矣。又將來爲現在之繼續，世未有目觀大崩地滅，而鼓舞歡呼者，故吾人活動之目標，恆在於將來。簡括言之：精神之樂，將來之樂，乃人生之真樂，即知人生之需要，只有樂觀，絕無悲觀餘地，抱悲觀以求生，是猶緣木求魚，必不可得；即知對於人生觀之悲觀論，乃

極矛盾的學說，乃人類自掘墳墓的謬論。蓋悲觀與死，乃異名同義，悲觀論者之主張，乃死的研究，非生的研究，其對於人生問題，可斷爲無絲毫價值。彼叔本華兒 (Arthur Schopenhauer) 之厭世人生觀，以爲人之意欲，總覺不快，欲去此不快，莫如不生，此說固不足取；即如莊子淮南子等所謂生不足喜死不足憂之生死如一論。亦不過一種安心樂命之說教，決非人情之常。惟是徒事樂觀，而不講求所以求生之手段，將與楊子之宿命的人生觀，陷於同一之謬誤。蓋宿命乃不可知之數，而求生乃自然之理，以自然必然之事實，而委之不可知之數，其不合理可知，楊子之言曰：「人之生也奚爲哉？爲美厚耳，爲聲色耳。」此與近人之紙醉金迷，絕無亡國滅種之慮者，夫又何異。故謂樂觀必須同時努力，天下事乃有可爲。

凡作一事，先必有一定之程序，然後行之有效，則吾人之所應努力者，亦有先後之分。前言中國之大患，在於貧弱愚私，惟此四者，其歸宿究在於經濟問題；即將貧字解決，則其餘三者，自易迎刃而解。禮運曰：「貨惡其棄於地也，不必藏於己，力惡其不出於身也，不必爲己」。吾人苟從此數語努力，則此貧弱愚私四病，自必霍然。前嘗言之：中國

富藏於地，何得謂貧，如人死藏黃金於地，而苦言日用不足，是何異無病呻吟。何以貧？貨棄於地而不顧也，力生於身而不出也，故孔子惡之。北美未開發之先，一蕪藏豐富之處女地也，其後利用我國移民，自東徂西，展佈全國之鐵路網，由是採礦植林，通商惠工，因之富甲於天下，此吾人所耳聞目見者也，故爲今之計，先須遵照總理遺訓，完成全國之鐵路網，則今日之實現於北美者，安知不再見於我國，是在力出於身耳。德國慘敗之後，曾幾何時，漸已恢復戰前舊觀，此爲國民努力之結果，固無俟言，亦知轉貧爲富，轉弱爲強之道，不外努力二字，總理之所以諄諄誨吾人以努力者，

蓋亦爲是。嘗讀日譯赫凱爾著之「生命之不可思議」一書，其石川博士序文有云：「：當予留學德國某大學時，偶於夜深兩點鐘後，走出校庭，瞥見實驗室內，燈光燦然，趨而窺之，見七十高齡之赫凱爾教授，正熱心向顯微鏡注視」。就此一事，則知德國之所以捲土重來之如是之速，決非偶然。而石川博士之回憶，則所以自儆而儆吾人也。惟我國人讀此，將作何感想耶？德既復興，日亦再戰而成霸，吾人將何處去耶？至於所以完成鐵路網之方法，已分述於前期及本期拙論，茲不復贅。

內政部內政公報第八卷第十五期已出版

本公報自第八卷第十四期起改爲月刊茲第十五期亦已出版字體編排均新穎清晰選擇資料均切於實用除分總務民政警政土地禮俗統計衛生附錄特載各篇外又分爲各種事項便於檢閱內有不另行文之法令甚多且「內政消息」亦歸併合刊另闢專篇登載尤屬官報創格內容之充實不待多言爲機關團體個人研究內務行政者必要之參攷書也共裝訂一厚冊每冊大洋四角半年六冊大洋貳元全年十二冊大洋四元郵票十足通用國內郵費免收國外照加

內政部公報處啓



國民經濟破產聲中之我國鐵路運價問題

勞勉

我國以二千餘年鎖國經濟之歷史，一旦於半世紀間，不由本意，突與帝國主義者相周旋，其間大如印度者亡矣，小如日本者興矣，我國則淪於次殖民地地位，奄奄一息，瀕清開弱，既不足與圖存，及至民國，又因由來之不平等條約，租界、特惠關稅等種種縛束，左衝右突，力爭自由平等，迄未成功，此誠危急存亡之秋也。歐戰結果，列強急於軍需品之製造，從來輸出之工業品，突然中斷，因之殖民地及弱小

國之輕工業漸次萌芽，向所謂國際分業之農業各國，因向所需用之洋貨銳減，求過於供，勢須促進本土工業，以替代洋貨，其時我國之輕工業，亦紛起於各地，故歐戰後之世界貿易，農業國比工業國增加，歐洲工業國之世界貿易比額，約減百分之二十。就我國言：自民四至民八（即西歷一九一五年至一九一九年），亦為我國對外貿易入超之最少年代。茲附表以說明之：

民國元年以來對外貿易入超統計表

年	別	輸	入	輸	出	入	超
元	年	四七三・〇九七・〇三一	三七〇・五二〇・四〇二	關兩	一〇二・五七六・六二八	關兩	
二	年	五七〇・一六二・五五七	四〇三・三〇五・五四六		一六六・八五七・〇一一		
三	年	五六九・二四一・三八二	三五六・二三六・六二九		二一三・〇一四・七五二		
四	年	四五四・四七五・七一九	四一八・八六一・一六四		三五・六一四・五五五		

五	年	五二六・四〇六・九九五	四八一・七九七・三六六	三四・六〇九・六二九
六	年	五四九・五一八・七七四	四六二・九三一・六三〇	八六・五八七・一四四
七	年	五五四・八九三・〇八二	四八五・八八三・〇三一	六九・〇一〇・〇五一
八	年	六四六・九九七・六八一	六三〇・八〇九・四一一	一六・一八八・二七〇
九	年	七六二・二五〇・二三〇	五四一・六三一・三〇〇	二二〇・六一八・九三〇
十	年	九〇六・一二二・四三九	六〇一・二五五・五三七	三〇四・八六六・九〇二
十一	年	九四五・〇四九・六五〇	六五四・八九一・九三三	二九〇・一五七・七一七
十二	年	九二三・四〇二・八八七	七五二・九一七・四一六	一七〇・四八五・四七一
十三	年	一〇一八・二一〇・六七七	七七一・七八四・四六八	二四六・四二六・二〇九
十四	年	九四七・八六四・九四四	七七六・三五二・九三七	二七一・五二二・〇〇七
十五	年	一二四・二二一・二五三	八六四・二九四・七七一	二五九・九二六・四八二
十六	年	一〇一二・九三一・六二四	九一八・六一九・六六二	九四・三一・九六二
十七	年	一・一九五・九六九・二七一	九九一・三五四・九八八	二〇四・六一四・二八二
十八	年	一・九七二・〇八四・〇〇〇 _元	一・五八三・四四〇・〇〇〇 _元	三八〇・六四四・〇〇〇 _元
十九	年	二・〇四〇・六〇〇・〇〇〇	一・三九四・一六七・〇〇〇	六五六・四三三・〇〇〇
二十	年	二・二三三・三七六・〇〇〇	一・四一六・九六四・〇〇〇	八一六・四一二・〇〇〇
二十一	年	一・六三四・七二六・〇〇〇	七六七・五三九・〇〇〇	八六七・一九一・〇〇〇

農業國與工業國之世界貿易變動表

二十二年	一・三四五・五六七・〇〇〇	六二一・八二八・〇〇〇	七三三・七三九・〇〇〇
二十三年	一・〇六三・〇一八・〇〇〇	五四六・八三四・〇〇〇	五二八・二八四・〇〇〇

國別	金		額		比		率
	十億	馬克	一九二七—二九	一九二五	一九二七—二九	一九二五	
英吉利、愛爾蘭	二二・七	三七・九	三五・七	一五七	一四・二	一四・三	一二・九
德國	一九・四	二一・七	二六・〇	一三四	二一・一	八・二	九・四
法國	一一・〇	一八・三	一七・七	一四七	七・五	六・九	六・四
意國	四・八	七・四	七・九	一六五	三・〇	二・八	二・九
其他歐洲工業國	一六・四	一六・六	一八・一	一一二	一〇・〇	六・二	六・五
歐洲工業國	七五・〇	一〇一・九	一〇五・四	二四〇	四六・八	三八・四	三八・一
美國	一六・四	三八・四	三九・一	二三八	一〇・二	一四・五	一四・二
日本	二・四	一八・四	八・三	三四六	一・五	三・二	三・〇
工業國合計	九三・八	一四八・七	一五三・八	一六三	五八・五	五六・〇	五五・二
荷蘭	四・七	七・二	七・八	一六五	二・九	二・七	二・八
其他歐洲農業國	一八・四	二三・八	二七・八	一五一	一一・五	九・〇	一〇・〇

洲	五·七	一〇·五	一一·七	二〇·五	三·六	四·〇	四·二	一一·七
菲 洲	一六·三	三三·七	三一·七	一九四	一〇·二	一二·三	一一·五	一一·三
亞 洲	五·四	一二·五	一三·〇	二四一	三·四	四·七	四·七	一三·八
北 美 洲	一一·六	二二·一	二二·一	一九九	七·二	七·九	八·三	一一·五
南及中 美洲	四·四	九·三	八·九	二〇二	二·七	三·五	三·二	一一·九
澳洲及大洋洲	六六·五	一一七·一	三四·〇	二八六	四一·五	四四·一	四四·八	一〇·八
農業國合計	一六〇·三	二五五·七	二七六·九	一六三	一〇〇·〇	一〇〇·〇	一〇〇·〇	一〇〇·〇

統觀上列二表，即知自民九以後（即西歷一九二〇年），

歐戰已結束數年，交戰各國，瘡痍漸愈，力圖經濟之復興，由是挾其金融資本，優秀設備，特事關稅，傾銷政策，貨幣貶價，諸武器以俱來，我之幼稚產業，終不堪一擊。於是舉國呼號，爭回有限制的關稅自主，而同時外國工廠，又紛設於我口岸租界，鬥智鬥力，均無所施其技，故自民九迄今，我國對外貿易入超之數，以年遞增，至民二十一年，竟達八億六千七百一十九萬一千元之鉅，最近兩年，雖略遞減，但以民十五為標準，究竟減退之指數如何，列表如次：

年 份	進 口	出 口	平 均 數
十 五 年	一〇〇	一〇〇	一〇〇
二 十 年	一二七	一〇五	一一六
二 十 一 年	九三	五七	七五
二 十 二 年	七七	四六	六一·五
二 十 三 年	五九	四〇	四九·五

合第一第三兩表觀之，進出口指數，以民二十為最大；入超額數，以民廿一為最多。至近年入超減退之原因，自是國人購買力之退縮，但我國出口方面，亦同時減退，又為洋貨壓迫之鐵證。茲將二十二年，二十三年兩年度之進口貨品，比較分析如次：

進口品	價			值 (單位元)			百分比
	廿三年	廿二年	廿一年	廿三年	廿二年	廿一年	
飲食品及菸草	一一六·九七八·七四三	二〇七·八五八·三〇〇	二二二·三三二	二二二·三三二	二〇〇·一二二	二二二·三三二	二二·〇六
原料及半製品	一三八·三五〇·九七二	一五二·二二七·三〇一	二六·四〇	二六·四〇	二二·〇六	二二·〇六	二二·〇六
製造品	二四〇·四四九·〇六四	三〇三·二二九·〇六〇	四五·八八	四五·八八	四三·九五	四三·九五	四三·九五
雜貨	二八·三〇七·三〇九	二六·七〇三·一九一	五·四〇	五·四〇	三·八七	三·八七	三·八七
總計	五二四·〇八六·〇八九	六九〇·〇〇七·八五一	一〇〇·〇〇〇	一〇〇·〇〇〇	一〇〇·〇〇〇	一〇〇·〇〇〇	一〇〇·〇〇〇

觀上表所載，進口商品之價值，仍以製造品為最多，且粉三種，計共一億零四百六十二萬九千餘元，我以農業立國，從廿二年與廿三年比較，其輸入之百分比，已由四三·九五，而進口糧食價額，竟至如是之鉅，可為寒心。茲將民國十增至四五·八八，則歐戰後洋貨之日益狹窄，與我國輕工業六十七十八三年進口糧食與進口貿易入超額比較表，揭之如之日被壓迫，已可概見。又查去年進口重要糧食，如米麥麵粉：

年份	各種糧食進口價值	洋貨進口總價值	糧食進口價值與總進口價值百分比	全年洋貨入超數量	糧食進口價值與洋貨入超數量百分比
十六年	一八·五七·八〇三	一·〇三·九三·六三四	一一·六	九四·三二·九六二	一四·七
十七年	一〇一·五五·一四四	一·一五·九六·二七一	八·五	一〇三·六四·二二三	四九·六
十八年	一四·八四·三三七	一·二五·七六·八三二	一一·五	二〇·〇九·五〇三	五七·九
三年平均	三六·三〇·七六一	一·一五·五五·九四五	一〇·六	一八三·〇〇·二二七	四一·四

就上表統計感想，馬寅初氏已慨乎言之：「就上表分析，民國十六年食糧進口價值，超過入超價值，將及半倍，倘吾人能將食糧設法自給，即可抵償入超而有餘，此或因特別情形，不足為調，即就其餘二年觀察，食糧尚能自給，亦可減少入超之半額，其地位不可謂非重要矣。食糧之中，尤以米為大宗，我國素稱以農立國，農民佔人口總數百分之八十以上，重農輕商，又為國民傳統的觀念，不但食糧應可自給，且應有大量餘額，換取農民其他生活必需品與資用品。何以歷年糧食進口額，反如是之鉅，農村經濟破壞之烈，與農民生計艱窘之深，灼然可見。……」（馬寅初著「中國經濟改造」一七頁）竊惟國民經濟，非至國際收支平衡，萬難安定，然欲達此目的，當今我國形勢，惟有促進農工生產，及統制消費兩途，二者之中，統制消費，本不費力，且奏效較速，苟國民澈底覺悟，一轉念間，成效便著，即非絕對必要，或於國民經濟有利，不買洋貨，而以國貨代用之，此固有待於政府之努力，及產業界之奮鬥，最大關鍵，尤在於國民之愛國心。至於促進農工生產，則金融、技術、交通三者，均有重大關係。茲僅就交通方面之鐵路運費言之：

農工產業基礎之強弱，在於所構成本之多寡，工業品

成本之要素，以動力、資本利息、原料、稅捐、運費為重，農業品則以肥料、資本利息、稅捐、運費為重，我國勞力較廉，尚非重要。二者共通之成本要素，如資本利息一項，有待於金融界之救濟，稅捐一項，應如何整理，則屬於財部籌劃，至于運費一項，固有水運陸運之分，陸運之中，又有鐵路運輸，公路運輸，及馬車運輸之別，茲所論列，只就鐵路運輸中之運費耳。

規定運費之標準，恆根據次列四種原則。

一、運輸成本原則 (Cost of Service Theory)。運輸成本原則云者，言根據運輸成本或費用，以規定貨物或旅客之運費是也。運輸成本，有合歲計支出及營業費用而言者，有單指因某一業務而發生之直接費用而言者，日本及歐洲大陸各國，凡鐵路多屬國有國營之國家，如德比奧意等國，其運費之制定，多依據之。

二、運輸價值原則 (Value of Service Theory)。運輸價值原則云者，言根據貨物因運輸結果所增之價值，及旅客因運輸結果所獲之利益，以規定貨物或旅客之運費是也。在英美等國民有民營之鐵路，其規定運費，多以運輸價值為主，而運輸成本為輔。

三、貨物價值原則 (Value of Commodity Theory)。

物價值原則云者，言根據貨物價值之貴賤，而分別規定其運價之高低是也。此言貨物價值，與上述之運輸價值，兩不相同，蓋貨物價值，則指貨物在某地之價值，而運輸價值，則指貨物因運輸結果所增之價值也。

四、運輸之担負力原則 (Principle of Charging What the traffic Will bear)。此言視貨物或旅客所能担負運價之力量，而規定其運價是也。上述運輸價值及貨物價值兩原則，皆為測量貨物或旅客担負力之要素，本包含於本原則內，故規定運價之原則，實則只有運輸成本及運輸之負擔力兩者而已。

以上各種原則，均有其功用及缺點，茲不細述。但無論何國鐵路，勢不能單據一種原則，以規定運價，要視一國鐵路網之疎密，土地幅員之大小，及物產之豐歉，與夫產業基礎之強弱，交通競爭之有無，參酌各種原則，妥為訂定，方為合理，以我國情形而論，究應採取何種原則？是在以如何能促進農工生產為前提，則規定運價時，對於次列各項，似應多所注意。

一、須由原有鐵路，產生新路線，以促成全國鐵路網。

鐵路事業，本倡自歐美，我國本鎖國經濟之國家，近代技術，遠不如人，產業資本，同時缺乏，則鐵路事業之落後，固意中事；但我國之近代產業，以鐵路輪船兩者，最得風氣之先，就航業論，我國之招商局與日本郵船會社，約同時發軔，今日本郵船會社之輪船，數逾千艘，類皆推陳出新，河航海航，均與稱霸海上之英輪相拮抗，而我招商局之輪船，微特不能與日本郵船會社，相提並論，恐比之日本之最小輪船公司，或亦不易與之比肩。鐵路事業，亦何獨不然，以我國幅員之大，全國鐵路延長，僅有約一萬公里，且多半借外債靠外國人興築，其獨力經營之最長路線，僅有平綏一路，因之詹博士竟成爲鐵路界空前之偉人。又民國以來，其由原有鐵路本身產生之新路線，僅有北寧路支綫之「五一」，〇六公里之打通綫（由北寧路關外段打虎山站至通遼縣）；近且與東三省同被佔於日本，餘則僅二三十公里之小綫，如啣接鑛山或工廠專用之岔道，亦可哀矣。我國歷年對於貿易入超之多，其原因固甚複雜，如受不平等條約之縛束，資本、技術之懸殊等，不一而足。多年入超結果，因之金融枯竭，農村破產，故藉歐戰機會所發展之新工業，近皆岌岌不可終日，如上海各大紗廠之危機，絲業茶業之一落千丈，外國農產品輸入

之突飛猛進，均言之痛心。吾人固不能以我國農工業之所以凋落之責任，一一轉嫁於鐵路身上，惟以有約半世紀之鐵路歷史，合借外資興築或自築之鐵路延長，只有約一萬公里，而由原有鐵路自身產生之支綫，至長者不過二五、〇六公里之打通綫，欲持此以告無罪於國人，恐亦心有未安。夫路政之窳敗，固不自今始，則現在之鐵路當局，自不能獨任其咎，據最近鐵道部第九次全國鐵路運輸會議業務司長俞棫報告詞有云：「……當民國二十一年部次長到部伊始，力求根本掃除鐵路積弊，樹立三項政策：（一）復興農村：自二八事變之後，外受國際上外患之壓迫，內則農村破產，民生困苦異常，部次長認為非從鐵路方面盡力，不足以達到復興農村之目的，故極致力於此點，將各路農產品運價，一律特別低減，甚至有減去十分之七八以上者，故內地農產，始獲稍蘇。」（二）扶植工業事業：查國內工商凋敝，係受帝國主義之壓迫，致全國經濟落後，生產不振，部次長認為鐵路亦應担負一部份維持之責，故對於扶植工商事業之進展，曾加以極大之努力，例如國貨工廠機器原料及成品之減價，絲棉織品之減價等，暨平漢路基本運價之減低，其結果不惟噸位增加，抑

且進款激增，足見減低運價，既可扶助農工商業之發展，且可增進鐵路之收入。又如聯運運價遞遠遞減，其意義係使內地生產品，得以低廉之運價，行銷遠方。前者第十六次聯運會議，由五百公里以上遞減，每百公里減四分之一。惟部次長仍認為尚未澈底，迨上年第十七次聯運會議，復經決議，改由三百公里以上每百公里遞減百分之一，具見部長次長關懷內地工商業之深意。（三）救濟國煤：自一二八以後，國煤受外煤傾銷之壓迫，日趨衰頹，部次長慨然以救濟國煤為己任，對於各路煤礦，特予最廉之運價，俾其輸出，現據中華民國礦業聯合會公表，「自從獲得鐵路運價減低之救濟以及關稅之保護以來，國煤已日有起色。」於此，則最近鐵道最高當局之關心農工商事業，已可概見，從鐵路政策方面言，當然合理，但現在各路之管理情狀，究又如何？此事尤為重要，上述運輸成本原則，是否完全足為規定運價之根據，乃另一問題，然運輸成本之影響運價，則無論何國鐵路，均不能否認，運輸成本之計算，姑不具論，但鐵路營業用款之構成，與運輸成本之構成，關係至重，茲為便於觀察起見，先將關於營業用款情形各表，分列如次：

表分百款用業營路各間年三年八十至六十民

費別	總務費	車務費	運務費	設備維持費	工務維持費	車輛互用	合計
百分比	四〇・三	二四・五	三〇・八	一九・八	一六・三	〇・三	一〇〇
平均數	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年

用業營路各間年三年八十至六十民
表比分百均平費務總款

路別	平漢	道清	平綏	膠濟	津浦	北平	吉長	正太	滬甯	滬杭	湘鄂	廣九	京滬
百分比	三三・三	二九・九	二九・八	二八・〇	二七・七	二四・六	二四・五	二四・三	二四・〇	二二・七	二二・一	二二・〇	一四・四
平均數	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年	一九二一年至一九二三年

表分百類分款用業營路鐵國三日美中

費別	總務費	車務費	運務費	設備維持費	工務維持費	車輛互用	其他	航務	合計
中國	二四・八二	一四・五七	二一・八八	一九・八四	一八・五二	〇・三七			一〇〇
美國	三三・八八	二二・三九	二二・〇五	二二・二七	二一・八一		〇・八八		一〇〇
日本	二二・五五	二二・三三	二二・七六	一九・九〇	二一・八四		六・四五	二・五五	一〇〇
附記	中國係一九二一年至一九二三年平均數字 美國係一九二一年至一九二三年平均數字 日本係一九二一年至一九二三年平均數字								

二十二年度國有鐵路營業用款表

營業用款	國有鐵路十三路及輪渡合計	百分比
總務費	28,691,934,31	26.9%
車務費	15,030,854,30	14.2%
運務費	21,436,978,79	20.2%
設備品維持費	21,925,794,26	20.5%
工務維持費	19,201,762,06	18.1%
互用車輛	189,132,4	.1%
營業用款總計	106,476,456,19	100%
營業進款淨利	46,296,541,56	

二十國鐵路貨客平均一哩收支及純收入表

各國鐵路	年度	一哩總收入	一哩總經費	一哩純收入
英 本 國	1925	\$ 47,763	\$ 39,405	\$ 8,361
法 國	1922	Fr.114,482	Fr.101,322	Fr.13,150
德 國	1924	\$ 25,632	\$ 19,265	\$ 6,367
比利時(國有)	1923	Fr.270,904	Fr.229,620	Fr.41,284
瑞 士	1924	\$ 27,289	\$ 18,577	\$ 8,712
意 國	1924-25	83,665	84,644	損 979
奧 國	1924	17,808	17,860	,, 52
瑞典(國有)	,,	14,224	11,511	2,713
諾 威	1923-24	14,082	12,901	1,181
丁 林	,,	26,073	24,471	1,602
捷克·士羅付	1923	16,250	17,880	損 1,630
波 蘭	1924	13,390	13,212	278
墨 西 哥	1923	5,786	5,719	67
南 非 洲	1924-25	8,708	6,708	1,960
印 度	,,	11,095	6,691	4,404
巴 西	1922	11,550	10,708	842
日 本	1924-25	31,647	17,891	13,756
中 國	1924	28,477	15,436	13,041
澳 洲	1925	1,123	1,365	損 242
美 國	,,	25,061	18,558	6,503

綜觀上列各表，則知我國鐵路之總務費，比之美日兩國，幾逾八九倍。查總務費之大部分，為鐵路總局員司之薪津，獎金，及一切雜費，俱屬固定經費，總務費之百分數增大，即營業用款中固定費之百分數增大，固定費增大，則營業用款中其他維持路產，改良設備車務，運務之費用，自必因之比例減少，維持路產，改良設備，車務，運務之費用減少，則營業能力，必從而降低。從反面觀察，即運輸成本增大；最少限度，亦使調節運價時，缺乏彈性，此乃必至之理。故我國各路營業用款中之總務費，應設法核減，俾整理運價

時，有所伸縮。至我國鐵路之每哩平均純收入如何？觀次表所列，我國僅次於日本，則我國鐵路之營業狀況，似未肯下人，然回顧各路情狀，恐比之任何一國之鐵路，未見優勝，即各路絕少能以自力展築新綫一事，已可證明。且就次表所觀察之結果，併參照我國農工業之頹狀，益知我國現所規定之運價，未盡合理。過偏重於運輸成本，而運輸成本之構成，又缺乏彈性，有如上述，此鐵路當局之所當特別注意者也。茲將各國鐵路之每哩平均純收入表，列之如次：

我國鐵路過去之歷史，其情形如是之慘淡，觀上表所載，即知不在營業狀況之不佳，而在政治，內爭之影響，及管理之不善，自無可為諱。惟近年各路之對外信用，已提高不

二十二年十二月份

	最高	最低
京滬路	五五·〇〇	四九·〇〇
滬杭甬路	九〇·〇〇	八八·〇〇
北寧路	九五·〇〇	九四·〇〇
津浦路	二二·〇〇	一四·〇〇
津浦續	二〇·〇〇	一二·〇〇

細觀上表，可知去年我國鐵路債券之倫敦市價，比之前

年，已增加不少，具見鐵路當局維持對外信用之苦心。因我國鐵路，百廢待舉，欲於最短期間，完成全國之鐵路網，勢不可能，當此時期，不能不仰仗外債，分途展築，然欲舉新債，先須維持舊債之信用，此乃不易之理，就此一端，不可謂非我國鐵路當局之努力。再近年我國鐵路之進展如何？可於五月六日上海申報所載之曾次長談話見之。

「甲、建築完成之鐵路及其他工程。

一、粵漢路韶州樂昌段，此路全綫，長一〇九二公里，

少，此又不能抹殺。茲將二十二年十二月份與二十三年十二月份之倫敦鐵路債券市價，比較如次：

二十三年十二月份

	最高	最低
京滬路	七七·七五	七六·〇〇
滬杭甬路	一〇一·〇〇	一〇〇·〇〇
北寧路	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇
津浦路	三三·〇〇	二五·〇〇
津浦續	二八·五〇	二二·〇〇

南段自廣州至韶州，北段自武昌至株州，早已完成通

車，中間一段，正在積極建築之中，其樂昌一段，計五十公里，已於前年完成通車。

二、隴海鐵路西端自靈寶展修至西安，民二十三年十二月完成通車，計長二〇二公里，東端展修至老驛運雲港，計長廿八公里，已可通達海港。又中段樂趙墩車站至台兒莊支綫，計長三十一公里。

三、正太路樂榆次至太谷支綫，計長三十五公里，已於

二十三年十二月通車。

四、杭江鐵路，由浙江省政府建築，二十二年底完成通車，計長三三五公里。

五、南京至蕪湖，蕪湖至孫家埠段，為京粵綫之一段，

一、由江南鐵路公司建築，現已通車，正籌劃與京滬接軌聯運，由本部與京滬路決定建中央車站。

六、首都輪渡，已於二十二年十月完成，其用費三百八十萬元，津浦京滬兩路，得以聯運，旅行稱便。

乙、尚在建築之鐵路及其他工程。

一、粵漢路株州樂昌段，此段共長四〇六公里，估計需經費六千二百餘萬元，明年底可完工通車。

二、玉萍路，玉山至南昌段，長三百公里，約需經費一千六百萬元，工程歸浙贛兩省政府，就近主持，由本部監督。

三、蘇州至嘉興段，長七十三公里，完成後，京杭行程，可省一百十公里。

四、完成滬杭甬路，此路有錢塘江鐵橋，由部與浙江省政府合辦，錢塘江至曹娥江一段，長一百七十八公里，正積極籌建。

由是觀之，多年停滯之鐵路建設，至此漸有生氣，足徵近年

政局之漸趨安定，而鐵路當局之努力邁進，亦於此可見一斑，仍望百尺竿頭，再進一步，務求本身發展，擴節經費，騰出餘款，以為展築新綫之用，庶不至專靠外資，仰人鼻息。

二、獎勵國貨，低減運價。鐵路有獨占之利益，同時有維護國民經濟之義務，尤其是在國營鐵路之立場，益須尊重公共之利益。故各國鐵路，多有公益的運價之規定。(一)輸出運價(Export rates)。此種運價，即使本國之輸出貨物運價，比之一般貨物運價低廉，以擴大本國貨物之海外販路，因以圖本國產業之發展之特定運價也。(二)輸入運價(Import rates)，此乃為助長本國產業起見，對於輸入之外國原料品，予以特定運價之謂。與上述之輸出運價，同為獎勵產業之特定運價。

以我國之產業凋落，上述兩種特定運價，自應採用。再則分別國貨洋貨，特定運價，以獎勵原有及新興工業，亦屬必要。惟此項辦法，外交上仍有問題，若切實執行，恐不免一番折衝，據劉傳書氏云：「民國十一年(即西歷一九二二年)華府會議所定條約第五條，有中國鐵路對於各國，不得歧視之規定，致外人強行誤解。……該條之真正意義，乃根據該會議之整個門戶開放，及機會均等政策與精神，規定中國對

於各締約國，不得有歧視行為，即對於各締約國之客貨運費，均應平等，不得兩歧之謂，乃各國誤解此條為中國對於中外貨物，不得歧視，將中國本身，亦包括在內，以致吾國對於某種貨物，如規定特價，外國同樣貨物，亦要求適用之。

〔劉傳書著「鐵路運價」上冊第二七九頁〕關於此點，足見帝國主義者之摧殘我國產業，以便其傾銷，無所不用其極。但吾人於此，併非無對付方法，記馮寅初氏之言曰：「故吾力主一面利用同業公會，推銷國貨，一面對幾種主要外貨進口，提高關稅，對國內中外廠商，一律提高統稅，如此，則外商因避免高關稅，而移設工廠於我國內者，亦未見其利，中外同等待遇，稅率雖高，外人無可藉口反對，但為獎勵本國工業計，不妨由財政部以所徵統稅之半數，還與華廠，作為獎勵金，如引起外交上之交涉，可以改從國稅總收入中，撥其一部份，移交於實業部，作為華廠之津貼或獎勵金，既不背平等待遇之條款，又可得扶助華廠之利益。」〔中國經濟改造〕第二一二頁〕故欲分別洋貨國貨，特定運費，亦可將與我國競爭之洋貨，及我國國產之同種貨物，同時提高運費，再由路局將一部份運費，退還華商，或由政府用獎勵金形式，津貼華商，均無不可，是在誠心誠意與農工合作耳。

三、在內河航權未收回以前，須與設法外國船運競爭。

據民國十九年運輸會議議決關於特別運價第七條：「與他種運輸機關有競爭之必要者，得設特別運價。」此條原則，只言他種運輸機關，併未明言外國運輸機關，竊以為所謂他種運輸機關，如屬於本國者，問題尚小，若其屬於外國者，勢非設法與之競爭不可。蓋長江航綫，幾盡為英日兩國輪船所壟斷，苟非特定運價，相與周旋，則我國貨物之運價，將全被外人操縱，因之國貨之成本高下，自身絕無把握，其影響於出口貨物，既無俟言，即生產者與消費者之利益，亦被帝國主義者所任意掠奪，而鐵路方面之運費收入，亦必從而銳減，記民國十六年，著者掌理廣九路務，因與洋船競爭起見，與英段租借機車三輛，日開特別快車兩次，廣州九龍間，能於四小時到達，因之收入突增。其後更藉餘利，購買新機車三輛，及修理路基，抽換枕木；及至最近，廣州九龍間，已縮小至三小時零五分矣，查廣九路自十六年以前，除封鎖香港時代，每月平均收入，不過九萬餘元，而每月支出，約十一萬餘元，因之每月不足之數，恆求京滬路補助，及十六年後，每月平均收入，總在十七八萬元，幾增加一倍，緣往

來廣州香港間之外國輪船，每日約有十艘，而其航綫，恰與廣九綫平行，故不能不設法與之競爭，此又其較著之例也。

四、在鐵路網未完成以前，須與本國輪船公路合作，以應運有無。查國營鐵路與本國輪船公路合作一事，已於國內聯運規章第三九五第三九六第三九七第四〇〇第四〇一各條規定，荷各路均切實奉行，自屬幸事，而吾人所不能已於言者，因此事關係我國國民經濟至重，故不憚反覆言之。願國人之三致意耳。馬寅初氏有云：「……去年北方麥產甚佳，但不能運往遠地，祇能在五六十里運輸，尙可獲利，更遠地方，運費漸大，即不合算。中國糧食之所以貴，其原因在此不在彼。如南陽歲稔，而西安告荒，兩地距離，並不甚遠，倘以南陽之所餘，以濟西安之所急，豈不甚善，但因交通不便，運輸概用人力，凡自南陽運米一担至西安者，沿途耽擱，須若干日之久，運米到達目的地之日，剛供担夫吃光，等於白挑，豈非多事，結果一在南陽則價賤，竟無出路，一在西安則價貴，餓死者不知凡幾。」（「中國經濟改造」一〇九頁）其言之深切怛惻，真一字一淚，不特為國民經濟計，當運為設法，即為人道計，亦不能坐視。故最近孫院長視察西

北，力言隴海路從西安至蘭州之綫，須從速展築。竊以為如一時經費無着，未能趕築新路，亦須切實與公路合作，以便穀米運輸，又從前廣東米商，向在蕪湖辦米，後因種種原因，轉向安南暹羅採辦。其最大原因，有蕪湖米商之缺乏新式設備，及捐稅繁苛等，須待米商方面及稅收機關之改革，至如交通問題，尙有待京粵綫之完成，及我國水運機關之努力。查廣東之糧食問題，影響於貿易入超甚大，茲將廣東民國一年至二十二年國產米穀及外洋米穀每年平均進口數量，表列如次：

國產米穀進口數量及價值表（民一至民廿二年平均）

擔數	二・二三〇・三一五
關兩	九・一四五・〇四二
外洋米穀進口數量及價值表（民一至民廿二年平均）	
擔數	八・一五〇・八〇九
關兩	三五・四六六・一〇六（據廣東糧食調節委員會

廿四年出版之「廣東糧食問題」

我國每年入超，概達六七億元，糧食一項，已達一億餘元，而廣東一省，已占三五・四六六・一〇六兩，以銀元換算之，約達五千萬餘元，幾近糧食入口總額之半數。最近因暹

羅慮待華僑事件，各方主張拒絕暹米進口，亟應設法以蕪湖米爲暹羅米之代用，苟能如此，以去年入超額計之，當可減少去年入超額百分之十。故我國之鐵路輪船公路三大機關，尤應一致努力，毋令坐失時機，惟蕪湖至廣州之通路，在京粵綫未完成以前，不能不專靠水運，爲目前計，亟待輪船方面之奮鬥耳。

就公路與鐵路之關係言之：一般與鐵路平行之公路，或不免彼此競爭，但我國之公路鐵路，俱未臻發達，無論公路與鐵路，抑公路與公路，或鐵路與鐵路，均應不准平行設置，故此種情形尙少，惟向鐵路綫垂直，或隨鐵路終點延長之公路，不但與鐵路絕無競爭，且爲鐵路之營養綫，如惠樟公路（由惠州至廣九綫之樟木頭站）之垂直於廣九綫，及佛瀾公路（由瀾石至廣三綫佛山站）之垂直於廣三綫，是其適例。至若南洋綫之米運，俱由終站前方而來，是非藉前方之公路，則該綫貨運，勢必銳減，又西安至蘭州之公路，接續隴海綫之西端，其爲隴海路之營養綫，自無待言，此等公路，一方面增加鐵路之營業，他方面便利農產品之運輸，鐵路農村，均沾其利，苟鐵路公路，彼此協定運價，以輕減農產品之負擔，既足爲救濟農村之一助，亦是減少入超之一法也。

至水陸聯運，已於去年（廿二年）十二月廿日實行，鐵道部聯運處與國營招商局辦理，全國水陸聯運合同二十二條，已商妥簽字，先由隴海路實行，會於去年十二月二十日開始營業。其聯運便利情形，有如下列五點：（一）手續簡單。凡託運貨物，經起運車站接收後，即起貨票，貨主可逕往上海招商局碼頭提貨，沿途無自行照料或託人代辦之煩。（二）費用省儉。該路將海陸聯運各項費用，按最低廉辦法，算爲整個運價，以輕負擔而便計算，所有沿途一切花費，概可省免。（三）運到付費。爲便利貨主計，凡照負責聯運辦法託運貨物者，如不能在起運地點交付運費，經貨主聲明後，可以起付貨票，俟提貨時，照數繳清。（四）負責賠償。該路辦理海陸聯運，除人力不可抵抗及路航章程所規定不能負責之事情外，凡有損失，由該路與招商局擔任賠償，以維商本。（五）消息靈通。該路擬將各聯運船舶船名，開到日期，及上海青島各種大宗貨物行市，逐日用電報通知各站，分別佈告，俾衆週知，凡由上海輸入之貨物，均同樣辦理。至於託運海陸聯運貨物，俱照部頒貨物負責運輸通則。及招商局例行辦法辦理，其海陸聯運運價，業經按照貨物等第，整車，零担，及特價等，分別訂爲整個運價（另有運價表），將該

路卸費，運費，負責費，船局駁運費，裝卸費，水脚，一併包括在內。惟保水火險，暫由客商自理，客商如有請求起運到付費者亦准照辦，但在到達地點提貨時，必須將運費全數撥清，方准提貨。

可知水陸聯運，便利客商不少，尤望各路有與水運銜接者，應一律做辦。以上所舉四項，不過其荦荦大端，但為促進農工生產起見，則規定運價時，非特別注意不可。蓋一國之鐵路運價政策，要以適應環境為前提，我國現在之社會經濟，危等朝露之墜，非統合全國產業機關，互相扶助，努力奮鬥，將必瀕於破產。再進一步言：我國既為不平等條約所縛束，關稅壁壘，既不易高築，產業幼稚，復談不到對外傾銷，只有運價方面，尚有自由伸縮餘地，故必妥為利用，庶各種產業，得稍蘇息，以冀漸進於自給自足狀態，而保持國際收支之平衡。惟是技術上之改良，稅捐之整理，與消費之統制等項，勢須分途並進，事方有濟。而生產者方面，亦不能專靠運價輕減為唯一之出路，一切生產費之核減，尤其是內部組織之改革，人事方面之刷新，剔除陋習，改良會計，實為要圖，否則任本身腐敗，事事轉責於人，終乃自滅之道，故產業之備助自治，或組織生產合作，力圖產業自身或產

業團體之改善，合羣策羣力，舉國一致，則我國產業前途，未嘗無一線曙光也。

本文參攷書列左：

佐藤敏章 「交通原論」

生島廣治郎 「世界經濟論」新經濟全集第五冊

馬寅初 「中國經濟改造」

劉傳書 「鐵路運價」 上册

「規定鐵路運價原理」交通雜誌「第二卷第二三期合刊」

譚書生 「鐵路運價理論的研究」交通雜誌「第二卷第二三期合刊」

姚方仁 「一年來國內經濟之一瞥」國際貿易導報「第七卷第一號」

萬琮 「一月來之交通新聞」交通雜誌「第二卷第二三期合刊」

張競立 「我國鐵路營業用款之概況及其整理之管見」交通雜誌「第一卷第六七期合刊」

「廣東糧食問題」

「中國銀行二十三年度營業報告」

「民國二十三年申報年鑑」

「國內聯運規章」



最近三年鐵路減低運費述略

俞樸

鐵路運費對於農工商礦各業之扶助

吾國近三年來，外受侵暴，內苦匪亂，水旱荏瘵，災荒不絕。而國內各地方，則工商疲萎，生產停頓，農村破產，餓殍載道。所有資金，壅塞於上海一隅，無法流通，而內地則金融枯竭，絕注無方。民生凋瘵，達於極點。加之適值世界不景氣，各國因生產過剩，產業停滯，遂利用種種傾銷方法，向中國推銷貨物，以謀刺激其國內產業之復興。中國方興之工業，基礎不固，因受外貨傾銷影響，銷路遂益停滯，市價狂跌，存貨山積，資本擱淺，以致不能支持，各地方較大企業，紛紛以倒閉聞。中國整個的國民經濟，可謂已到總崩潰之前夕，險象環生，朝不謀夕，鐵道部近年因感於危機之日迫，遂努力於運費之減低，以期救濟農工商礦各業，統計民國二十一年全國各路各等貨物平均運費，每公噸每公里

價率計一分七厘一。迨民國二十三年減價以後，每公噸每公里價率僅一分四厘八，以民國二十一年第十六次國內聯運會議所決定之運輸成本算式言，計貨運普通成本每公噸每公里約一分三厘強，（總成本因資產關係，未易估計，大概必數倍此數），是鐵路所減運費，已與普通成本相近。（若以總成本論，則已虧而非贏矣）。其所致力，固已不尠，而其成功則尤鉅。惟其經過事實，外間多未明瞭，茲特略述自民國二十一年六月至二十三年六月三年間歷經公布之減價情形彙述於左，以供留心鐵道者之參考。

（一）農產品運費之核減

近年以來，全國朝野，鑒於農村之凋敝，全國經濟之蕭條，羣作根本之努力，咸以復興農村為當務之急。二年以來，鐵路方面。對於農村復興之計劃及設施，已定為中心計劃

。其利用減輕農產品運價政策，以期救濟農村調劑民食之事實。例如湘米運鄂，贛米出口，縱糧輸出，初由四等改列五等，繼則按照五等運價減為五折或六折收費，已在泥土沙石等六等運價之下。其減價之鉅，實為國內鐵路有史以來空前之舉，茲再將農產品減價詳情，分類述之如下：

(甲)農產品中如米、穀、大麥、小麥、玉米、高粱、小米、黍、蕎麥、豆、葱、馬鈴薯、冬瓜、黃瓜、農產種子、豆餅、花生餅、芝麻、各種植物餅、稻草、生棉花等，或為南北人主要食品，或為原料品，關係民生至鉅，俱由四等運價減為五等，各路所減運費，照一二年以前。多則百分之三十八，少則百分之五。他如荻糠、穀殼、棉花子為農產物之副產品，亦由五等減照六等收費。

(乙)前項各種農產品，既已分別減低等級，核收運費，復因各路沿綫產銷情形不同，斟酌各地供給需要狀況，訂立公開特價。俾各貨商一律適用以期再度減輕，藉資調劑。

(A)津浦之大米特價，自浦運津原有里程一千零十公里，只按八百公里計算運費，再按五等運價八折收費。小麥特價按照五等運價核減百分之十至百分之三十，以遞遠遞減為原則，由蚌運津麵粉特價減百分之三十。

(B)隴海由蚌徐甯地運潼麵粉特價減價百分之五十。至花生米特價，則按四等核減自一、五成至三成，以遞遠遞減為原則。

(C)膠濟路麵粉特價由濟運青，按四等八折收費，以鼓勵內地麵粉輸出各口岸，粗糧特價按照五等運價減去百分之二十。高粱特價按五等運價核減百分之三十五。小麥特價按五等八折收費。黑棗特價按四等八折收費。花生米為山東大宗出口品，訂有特價按四等五折收費，以資獎勵出口，而利農村。

(D)平綏路糧運特價由包頭至張家口分為九區，運至南口以東者，按照五等核減自百分之四至百分之四十四。國產機製麵粉特價，凡東運者按五等收費，如運至南口以東者，再按該路糧運特價收費。莜麵。蕎麵為土法製造品，亦訂有特價，比照該路機製國產麵粉特價收費。迨至二十二年九月重新規定特價，分七區核收運費。

(E)平漢路麵粉特價按四等八五折收費，湘米聯運至北平之特價，按五等五折收費。大麥、玉米、高粱、小米、黍、蕎麥等之特價，按五等八折收費。核桃特價按四等八折收費，核桃仁按三等八折收費，杏仁特價分去

穀帶穀按三等四等八折收費；

(F)京滬滬杭甬糧食特價，按五等核減百分之十五。

(G)湘鄂路湘米特價，自湘境各站運往鄂境各站者按五等五折收費。豆麥特價水漲時按五等七折收費，水退時則按八三折。芝蔴特價水漲時按四等五五折收費，水退時則按六五折。高粱特價水漲時，按五等七折收費，水退時按八三折收費。苧蔴特價按四等八五折收費。麵粉特價按四等五五折收費。

(H)北甯路糧食特價按五等八折收費。

(I)正太路糧食特價按五等核減百分之二十。

(J)南潯路糧米出口特價，暨穀、小麥、小米等特價，均按五等淨價核減百分之五十。麵粉特價按四等運費核減百分之三十。

(丙)以上各項糧食特價比較二三年前之運費，多者有減去百分之七八十，少者亦減去百分之二三十。國有鐵路，自民國以來，迭受軍事影響，幾瀕破產，至現在負債已達十萬萬七千一百一十八萬七千餘元以上，而仍不惜此等之犧牲者，誠以鐵路為國營事業，國策所繫，自不得不勉任其難。然究其結果如何？正如馬寅初先生所云：「鐵道部為平準各

地糧食起見，已將米，小麥，豆，玉蜀黍等農產品，運費由

四等減至五六等核收。此外又定有特定運費，論其等級已在六等之下，幾與泥土之運費相等。故總計現在各路糧食運費，較之原來運費已減百分之五十至百分之七八十，損失達數百萬元，然何以內地米穀，仍不能流通各省，而洋米依然源源進口。推原其故，實因當時……未能同時徵收洋米進口稅，故洋米仍能暢銷國內，以致米價有降無升，農村經濟之崩潰，愈形加速，鐵道部此種鉅大之損失，亦等於犧牲」。果如所云，可見農村問題，實有集合各方面通力合作之必要，惟中央亦已毅然嚴令取消各省市地方附捐及苛捐雜稅等項，並於二十二年四月，已將米照捐及轉口稅取消，并頒布洋米麵麥等之滑準進口稅矣。

(二)煤焦連價之核減

吾國煤礦多在腹地，距離市場太遠，運出困難，加以資本缺乏，技術不精，設備簡陋，產力薄弱，組織疏懈，管理不善，一切糜費，在所不免，以致成本增高，不能低於外煤。平時在本國市場既不能與外煤相競爭，亦未能與外資所產之煤炭抗衡對壘，自一二八後國難方殷，外煤又肆意傾銷，

煤價大跌，國煤大起恐慌，幾有一蹶不起之勢。鐵道部因感煤礦與本國工業暨國防關係之鉅，以及礦業工人失業之可慮，不惜於金價狂漲，鐵路運輸成本加高之時，首先減低煤斤運價為天下倡，并咨請實業財政兩部，共商根本補救之策，茲將各路煤斤減價經過情形，分述如下：

(甲)膠濟煤斤運價，向分出口內銷兩種。內銷運價由博山至青島三百四十五公里，每噸每公里為〇・〇一三二八，出口運價里程相同，每噸每公里計費〇・〇〇八一二。兩種運價相差為〇・〇〇五一六，出口運價比較內銷約低三分之一，所以獎勵沿線煤斤輸出各口岸，以供需要。此等運價原極低廉，民國二十一年間因受外煤傾銷壓迫，遂由該路訂定回扣辦法，呈准施行，凡屬出口煤焦，均給二成回扣，內銷則給一成，自二十一年十月二十日起，先行試辦三個月，各礦商均感便利，展至現在繼續有效。

(乙)平綏路沿綫多經崇山峻嶺，建築費既鉅，維持行車等費亦高，以致運輸成本較他路特昂。關於煤運一項，民國十八年鐵道部制定運送晉北煤斤辦法及遞遠遞減之運輸專章四條。其第二條規定一百公里以內每噸每公里二分〇二四八，一百公里以上九厘五一六，二百公里以上八厘七八四，三百公里

以上八厘〇五二，四百公里以上七厘三二。此項特價實行後，晉北煤礦局所運之煤，由口泉至豐台里程計四〇三公里，當按七厘三二運價收費，故其運價較其他各礦為優越，鐵道部為維持公平之待遇起見，復於二十年重行核定由口泉，平旺至豐台晉煤出口特價。該路煤運特價計有三種分列如下：

(A)整車煤運內銷特價——由一公里至一百公里每噸每公里收費〇・〇二二三一元(六等運價)，由一〇一至一五〇公里每噸每公里收費〇・〇二一七五，由一五一公里起每噸每公里收費〇・〇〇八九二元(六等運價減六成)。二十三年七月修訂貨物運價，又將普通炭運價按照新訂六等運價，給與減折：計一五一公里至二百公里減百分之十，二百〇一至三百公里減百分之二十，三百〇一至四百公里減百分之二十五，四百〇一公里以上一律減百分之三十。

(B)出口晉煤特價——口泉、平旺、大同至豐台每噸收費四元七角。二十二年二月改為二元七角。

(C)平門支線煤運特價——平門支線各站至北平環城各站及豐台，每噸運價一・五元。二十三年十二月改為環城各站及豐台一元一角，西直門一元。

(丙)平漢路煤斤運價之規定，比任何他路為複雜。在民

國十六年以前，有適用舊三十二款者，有適用舊三十二款加一或者，有適用六厘八二五者，又有適用六厘八二五加一成者。以上各項運費有公開適用者，有僅一礦專用者，在同一路線上有此種不平等之運費，殊非持平之道，究其結果完全為二種過去之特殊勢力所造成。在此種畸形制度之下，鐵路本身固失其自由運用運費之權，即礦商亦備受運費不平等待遇之痛苦，至二十年始改訂新三十二款運費，其與舊二十二款不同者，除一百公里以內仍舊未改外，一百公里以上者均減二三成不等，而出口之煤斤運費又減去一成。於此可見新三十二款運費比較舊三十二款減去甚多而且合理。最近又將出口特價再減一成，以資獎勵輸出，故訂定此項特價，實為運費史中一大進步，蓋從前不能劃一者，今能劃一之，前此受不平等待遇之礦商，已能在平等待遇之下謀發展矣。雖尚有少數礦商企圖取銷此項特價，鐵道部為維持運費務須平等待遇之原則起見，決計維持到底。至二十二年十二月鐵道部又將新三十二款特價折扣，改為內銷九折，出口八折收費，除以前規定漢口為出口站外，并增加北平，豐台為出口站。

(丁)道清鐵路煤運特價，沿線煤斤在道清一段運轉者，原規定按平漢新三十二款特價收費。以後因該路普減運費，煤斤乃改按新訂運費六等收費，并於六七八三個月內，另訂淡月特價，照六等運費減日分之十。本年因該路沿線存煤過多，復准將夏季減價辦法，提前二月自四月一日起實行。其經由平漢路運至漢口出口者，按該路新三十二款八折收費，僅收四元八角，訂價本極低廉，不敷運輸成本。若按照平漢路最低之普通六等運費收費，每噸應收十四元九角有奇，而現在所收運費，尚不及三分之一。

(戊)湘鄂鐵路之峽山口，青山埠，以及蒲圻等站出產柴煤，開掘者多屬土籍，資本既小，煤質亦較烟煤為次，只可供炊爨之用，如按普通煤斤運費收費，殊難運出市場上銷售，其關係小民生計甚鉅。鐵路為獎勵此項柴煤輸出起見，於二十年變更煤焦運費提高短途運費時，因恐影響青山柴煤競銷能力，乃按短途運費七折收費。峽山口站亦產此項柴煤，在水漲時尚可由水路運抵長沙銷售，至冬季產煤最旺而水漲時，運輸發生問題。鐵路為獎勵其輸出起見，援照青山柴煤特價先例，訂定特價，運至長沙附近各站，每噸約收一元九一六三至一元九四三二，減去百分之十七左右。至二十三年為使各該站柴煤推銷至武漢大市場，特將萍、峽等站柴煤運至鮑魚套者，減為每噸每公里收費七厘，幾等該路之直接運

輸成本。此外蒲圻站亦產柴煤；惟煤質更劣，含硫磺質太多，不適炊爨，祇可備作燒石灰之用，輸出更難。鐵路為獎勵此項劣煤輸出起見，凡整車裝運者，按照現行普通運價核減百分之十五，由蒲圻運至徐家棚每噸收費一·五四二三元，使其得以在武漢求售，小民生計暨礦業均利賴焉。又沿線，萍鄉，安源，峽山口，醴陵各地所產之烟煤，亦訂有特價，初則按普通運價按九折收費，嗣因外煤傾銷自二十二年四月起，又將長途特給八折，短途九折，同時該路訂有煤焦運輸回佣辦法，訂約之礦，祇須保持相當運量，即可獲得回佣，每噸運費約省一二角左右，不啻變相減價。此外安源之焦煤亦訂有特價，長途八折，短途九折。

(己)粵漢南段，廣州工業發達，其所用之煤向由外煤供給，利權外溢，至為可惜。自富國公司開辦以後，鐵路為便利該礦輸出起見，准由該路按照六等運價，核減六折至五折收費。

(庚)正太路烟煤運價原已改按平漢新三十二款收費，嗣為體卹礦商起見，二十三年四月改為每噸每公里收費一分二厘，其硬煤運價在外人管理時期向為二分五厘，上年特予減輕每噸每公里塊煤收費二分，末煤一分八厘。

(辛)各路煤焦運費暫停加價——民國十九年金價暴漲，鐵路受累甚鉅，因所欠外債本息，均須按照金價折付，各路修養暨行車材料，大抵購自外國，以致運輸成本激增，鐵路為維持本身之運輸能力計，不能不酌加運費，以求挹注。又國民政府奠都南京後建設需款，於是乃由鐵道部擬具加價辦法呈奉行政院核准施行。計平漢，平綏，津浦，隴海四路加貨票百分之十五，客票不加。京滬，滬杭甬，道清，膠濟四路客貨票均加百分之二十。南潯加客貨票百分之十五。湘鄂客貨票加百分之十。其餘北寧，廣九，正太，廣韶等四路因其他關係則未加。定於二十年五月一日通令各路實行。自東北事變後，煤價大跌，引起國煤恐慌。鐵道部為救濟國煤起見，曾將煤焦運費暫停加價，歷經期滿均予以十餘次之展期，迄今三載仍未恢復，鐵路損失不下數百萬。且以上所述各路煤斤內銷出口運價之折減，多在鐵路煤焦運費暫停加價之後核准，故鐵路利用減價政策救濟國煤，實係在本身最感困難之時，不惜犧牲再三減低者也。回念國煤在外煤肆意傾銷之風險途中，關稅政策因尚有其他關係，未即實現，致國煤失其保障，加之吾國航業多操在外人之手，礦商不敢希望水運運費減輕，惟有希望減低鐵路運費，以資救濟，鐵道部首

當其衝，不啻一木支大廈，其應付之困難可想而知矣。惟國煤因鐵路減低運費，尙能勉度難關，則差強人意。

(三) 鼓勵出口減輕運費

一百年前，中國尙係出超國家。商務繁盛，出超中之百分之七十五係茶。自後與外洋通商，商務漸見衰落。自一八三一年後，一變爲入超國家，逐年增加。歐戰時雖稍有轉機，但自戰後遂變本加厲，年年增加，近年已達五六萬萬元左右之差額，故中國在國際貿易地位，危險異常。爲今之計，除消極上減少進口貨外，積極上須設法鼓勵中國特產如絲茶豆油植物油籽蛋皮革生蠶毛類等出口以爲抵償。鐵道部爲鼓勵本國特產出口，發展國際貿易起見，業將大宗出口之絲，茶，蛋類，緊包棉花，及花生等分別減價如下：

(甲) 絲 據民國十九年之調查，上海絲廠廠基有一百零五家，絲車二萬五千零六十六部，約佔全國絲車半數以上，每月製廠絲七千餘担，工作人員不下十萬之譜，駁駁乎爲華絲對外貿易之中堅。不料世界經濟恐慌襲來，中國絲業亦捲入漩渦，一面受外絲傾銷之影響，一面遭人造絲之競爭，銷路驟縮，存貨堆積，資本擱淺，其不能支持而停閉者，比比皆

是。中央之財政實業等部，暨各省市府，皆就其職權範圍內擬具救濟之策，鐵道部近年爲救濟蠶絲業起見，將所有生絲廢絲暨與絲業有關之物品，均分別減低運費，其詳情如下：

：生絲原列一等減列二等，蠶繭原列一等改爲三等，蠶繭三等改爲四等，蠶子原列一等加倍，改爲二等收費，鮮桑葉二等改爲五等。各路減去各該項之運費，多者減去百分之七十九以上，少者亦達百分之三十左右。同時鐵道部因救濟上海絲業，迭將京滬絲運運費核減。該路絲運特價向按一等加四倍收費，初則減爲按二等四倍收費，再則取銷四倍減爲二等收費。又該路蠶繭向按一等收費，惟該貨品異常輕鬆，按所佔體積折合噸位計重，其過磅計重與過尺折重相比，約爲一與五之比，爲維護國產起見，除將蠶繭迭次由一等減列三等外，其計重辦法改按過磅計重，另照三等不滿整車運費加百分之二百五十收費，比較按三等過尺折重收費辦法，減少半倍。同時將人造絲運費由二等增至一等加倍收費，此亦間接的救濟之一法也。

(乙) 茶爲吾國主要飲料，在國際貿易中亦占重要之地位。產茶區域，遍布全國，幾於無省無之，其最著者首推安徽、浙江、江西、湖北、湖南、四川等省。至茶市，中部則以

漢口爲集散市場，其運出地點，以俄國內外蒙古爲大宗。鐵道部近年爲便利漢口茶葉之集散起見，湘鄂路訂有茶葉特價，平漢平綏訂有聯運蒙茶特價。湘鄂路出口茶特價按三等六五折收費，箱茶特價水漲時按三等七五折，水退時按八五折收費，茶磚特價按四等九五折收費。粗茶特價水漲時按四等六七折，水退時按八五折收費。茶末茶梗特價水漲時按五等六五折，水退時按七五折收費。至於平綏平漢聯運蒙茶特價，茶葉按三等五五折，茶磚四等六折收費。

浙江省七十五縣中，產茶之縣六十有二。良以浙省山陵起伏，幾佈全省。而雨量氣候，又莫不適於茶葉之種植，故浙茶在全國出口總量與總值上，往往在百分之二十以上，換言之佔四分之一左右。浙茶之銷地，以上海爲最後集中地。在浙省內之集中地有三，即溫州，寧波，杭州是也。由杭州運往上海之茶，每年約計十四萬担左右，價值五百餘萬元。查滬杭甬路之箱茶特價，由開口站運至上海，每箱（三十六公斤）收費二角五分。嗣因爲鼓勵浙茶輸出起見，自二十三年十月起，每箱核減一分。又裝茶葉以運往濟南及天津爲多。此項茶葉係屬輕鬆貨物，其體積與實重不能成爲普通一般之比例，虛糜車輛最甚，鐵路爲避免此種損失起見，曾規

定過尺辦法，每三立方公尺折合二公升。最近因便利糞茶運售北方，特予規定京滬滬杭甬津浦三路間聯運糞茶特價，按四立方公尺折合二公升計算運費，以示提倡。

（丙）蛋類品 蛋類品在中國出口貿易中亦佔有相當地位，近年因受外國關稅增加稅率影響，暨藉口不合衛生，嚴禁輸入之故，以致輸出大受影響。鐵道部去年迭據蛋業公會呈請救濟，初則將分等表內之蛋類品，按原定等級各減低一等取費。規定有效期間，作爲特價。以後復將蛋類等級減低，重新規定，計蛋三等改爲四等，蛋黃蛋白箱裝者二等改爲三等，桶裝溼者三等改四等，并新加蛋粉一項按三等收費。

（丁）花生米及其他物品 花生米爲本國特產。各路運至各口岸之花生米等，有轉口者，亦有出口者，茲將各路花生等特價、分述如下：

（A）平漢由鄭州運抵漢口之花生按四等八折收費。

（B）膠濟路運抵青島者，由四等七折減爲四等五折收費。

（C）隴海路運抵大埔之生米，按七折收費，至二十三年四月一日起，由中牟至阿湖鎮止，出口之盤車生米運費，分爲十段核減，自一成五起至三成爲止。此外如駝

毛羊毛，凡由包頭或西安聯運至瀋者，減按四等收費，以資鼓勵西北貨物出口。膠濟路緊包棉花運至大港碼頭一站者，按四等七折收費。

(四)核減其他礦產運費

我國除煤礦外，其餘採礦業，尙未發達，蓋投資於礦業，從事於開採，均具有極大投機性，我國爲開發富源計，自應有以鼓勵之。鐵路核減其他礦產運費之經過，茲舉其要者如左：

(1)鐵砂——津浦路利國驛站所產鐵礦，以砂質赤鐵礦爲主。去該站近者數百尺，遠者亦僅五六公里左右，經利華公司呈請政府核准開採。津浦路前據該公司呈以每日可出礦砂千噸左右，每年運至浦口可有三十萬噸上下，請予核減運費。鐵道部爲扶助本國礦業起見，准予減按六等七折收費。無如吾國製鐵事業尙未發達，礦砂價賤，自開辦以來，僅於二十年間裝運二百噸。祇得減工採取，停止起運。現礦場積存礦砂，約有九千餘噸。似此情形，自有減價之必要。故減價辦法，暫予繼續一年，以觀後效。

(2)生鐵——中國製鐵事業，近年毫無起色。碩果僅存之保晉鐵廠，雖產量甚微，尙能繼續；但其銷路不佳，鐵

道部爲救濟鐵礦起見，遂訂正太、平漢、北寧三路聯運保晉生鐵減價辦法，凡該廠生鐵經由石家莊北運整車報運者，按五等八折收費，自本年一月一日起先行試辦一年。又該公司運輸製鐵焦炭訂有減價合同，如該公司在正太一年內，以全價起運生鐵三千噸時，公司運輸製鐵焦炭，在四、五、六、七、八、九等六個月內，按五等貨減百分之二十五，在一至三月及十至十二月等六個月內，按五等減百分之十五核收，以資減低製鐵成本，而示提倡。

(3)石墨——石墨可供鉛筆及造乾電池之用，如配合他種藥品，亦可作電器原料或塗料。陝西鄠縣有此項礦產，該省政府准撥五千元籌備開採，運至上海試銷，據查石墨在上海用途甚廣，品質優者每噸價值約數百元。鐵道部准予按四等收費，以示提倡。

(4)重晶石——膠濟路芝蘭莊及南泉二站附近，有重晶石出產，每年輸出量約有一千噸，銷售地點多在天津、上海、日本。用途係作瓷釉。在青島市價每噸僅十二三元之譜。惟因交通不便，由產地運至青島，不論陸運水運，共計運費均在十元以上，大有無法運售之勢。鐵道部因訂有重晶石特價，夏季五月至十月按六等六折收費，十一月至次年四月

期間按八折核收，以示兼籌并顧。又該路粗石料，亦訂有特價，按里程之遠近分別核減，以資鼓勵長途運輸。

(5) 粘土——山東博山素產粘土頗著盛名，輸出最旺時期月達三四萬噸，大都銷售於上海日本等地。嗣因捐稅暨運費增加關係，運量頓減十之八九，關係於小民生計頗鉅。鐵道部為獎勵輸出起見，初則准予按五等八折收費，祇限於五月一日起至十月底止，繼則按六等收費，作該路特價。

(6) 粘石——山西陽曲縣所產之粘石為製造洋灰等項之原料，大半運銷天津、唐山、上海、廣東等地，每年不下數萬噸；惟產地遠在腹地，輸出困難，不特與粘石業本身有關，即各洋灰廠亦受影響。鐵道部為鼓勵該地粘石易於輸出起見，凡該地粘石經行之正太、平漢、北寧均訂有特價；正太規定凡整車國產粘石，照普通運價減收百分之二十五。平漢路照第三十二項特價（約合該路六等七折）收費。北寧按六等運價減收百分之二十五。

(五) 獎勵工業減輕運價

我國工業尚屬幼稚，小工業多數設在內地，無非為農村之副產，重工業如鋼鐵廠等以前可以說未有。至於大工業如

棉紗廠、火柴廠、製粉廠、印刷廠等，近二三十年來漸見發展，惟近來世界競爭，愈演愈烈，大勢所趨，以我國為列強角逐之場，彼用種種傾銷方法，以搖動我國方興之工業。我國在此風雨飄搖局勢之下，自不得不設法抵抗，并須獎勵本國工業，使其基礎穩固，不易為外力所摧殘。鐵道部獎勵本國工業方針，計有三種：(一)根據獎勵工業法，予以運價之減輕，(二)斟酌各該業之情形，予以減低運價，以資維護。(三)減低沿線工廠所置機器之運價，以期發展內地工業，茲將詳情分述如下：

(甲)最近國民政府已頒布工業獎勵法，實大有裨於工業之振興。該法第二條規定獎勵之方法，有減低國營交通事業之運輸費者。本國人民所辦之工業有適合該法規定之條件，經由實業部財政部交通部鐵道部會同組織之獎勵工業審查會核減其出品或原料之運費者，計有江南製紙公司所製蘆漿紙張，按照紙類等級核減二成收費，以二年為限。山東豐華製針廠，暨青島魯製針廠所出之針，按三等減低一等收費，均以二年為期。天原電化廠所出之鹽酸、燒碱、漂白粉三項，均按原定等級減低二等收費，原定二年，以後續展一年。天津毛呢公司所出牴羊牌毛線，照原定等級二等減半收費，二年

爲期。開成造酸公司各項出品，按原定等級減半收費。耀華
蛋廠兩合公司所出之鮮蛋乾，定爲三等收費，以三年爲期。
貫華凍粉廠所出之凍粉定爲四等收費。章華毛絨公司所用之
駝羊毛，按三等減低一等收費，以三年爲期。華國化學玻璃
製造公司所出之化學玻璃器，比照普通玻璃器減按四等收費
，二年爲期。五洲藥房甘油減按三等收費。利生鐵工廠所出
之鐵床刨床等機件減按三等收費，三年爲期。中孚染料公司
硫化玄青及硫化硫酸鈉，暨華安顏料化學公司之硫化玄青均
減按四等收費。中福記機器瓷電公司馮賽克磁磚釉面牆磚，
比照磁面磚按五等收費，又該公司之電機電料，一律按分等
表內該項貨品之普通品按三等收費。利中製酸廠之硫酸，按
原列等級減低一等。德泰實業工廠各種鐵筋減按五等收費。
其年限有三年者，有五年者不等。

(乙)國內工業如受外貨傾銷影響者，鐵道部斟酌其困難
情形，予以減價之維護，如紡織工業屢受外貨競爭壓迫，對
酌各路情形核減其運費，又啓新洋灰，由唐山運往山海關者
，冬季按五等五折收費，夏季按五等五·二五折收費，由塘
沽秦皇島轉口者，按運量多寡而定其折扣，分百分之五，十
，十五，二十不等。

(丙)鐵路沿線如果多設工廠，最少有下列之利益：(一)
工廠所用之煤及原料多產內地，運輸費極大，工廠設在鐵路
沿線接近煤區暨原料出產地，可以節省運費。(二)工廠散佈
鄉間，都市游資供作投機者，可以源源流入農村，爲救濟農
村之用。(三)各工業資聚於上海及通商口岸，危險性太大，
萬一第二次世界大戰發生，太平洋沿岸變爲戰場，全國生產
事業，必致停頓，如各工廠分佈內地，則可減少此種危險。
鐵道部爲鼓勵鐵路沿線及內地建設工廠起見，各路沿線國資
工廠所置機器，准予按照原列等級，減低一等收費。

(六)核減不滿整車運價與整車運價之比例

整車貨物之運輸，由鐵路立場觀之，最爲經濟。因整車
貨物之平均載重，每較不滿整車貨物之平均載重爲多。每車
所裝之貨物噸數既較多，則每噸貨物所需之運輸成本即較輕
。且整車貨物處理之手續較少，不若不滿整車貨物因沿途倒
載，以及多填貨票，暨分別收費種種關係，增加手續不少，
以致增加許多其他費用。故鐵路對於不滿整車貨物之收費辦
法，常比整車貨物爲高，一則藉以彌補手續處理之費用，暨

處廢車輛之損失，一則可以鼓勵商人報運整車貨物。此項辦法本極合理，惟行之不善，於路於商均有不利影響焉。

吾國以前各路對於整車與非整車之收費辦法，多數分爲三種：整車運價，公噸運價，及公斤運價三種。公噸及公斤運價多屬訂價太高，如公斤運價比整車運價有高百分之四十八至百分之三百二十八者，公噸運價比較整車運價亦有超過百分之三十三至百分之一百三十者。此等辦法既欠公允，尤令零担貨物不勝其負擔；況且不滿整車貨物，無論其爲大批或小批，於鐵路運輸成本并無增加，不應將此項貨物之運價再分別公噸公斤兩種。故鐵道部貨等運價委員會於十八年會提議將不滿整車運價，一律改爲按裝車運價另加百分之三十核收，以資減輕不滿整車貨物之負擔，而謀統一。惟當時有以此項劃一增加率，於各路情形或有未盡適宜之處，故該會曾於第七次會議議決：整車運價與不滿整車運價之比例率，應由各路按照本路情形自行訂定，呈部核准施行。各路不滿整車運價比整車運價所高之百分率如下：津浦高百分之七十，膠濟高百分之五十，平漢高百分之三十五，隴海高百分之三十，平綏高百分之八十，道清高百分之三十，北寧高百分之三十，京滬高百分之一百，滬杭甬高百分之七十五，南潯

辦法凡米、豆、麥、糖、麵粉、煤炭、礦砂、石類、五金等高百分之三十，除以上各項其他百貨則較整車高百分之七十，湘鄂高百分之三十，廣韶高百分之八十。嗣後鐵路改用整車運價與不滿整車運價之兩級制，除正太廣九外，各路均已遵照實行；惟比例率尙有高出百分之三十以上而至百分之一百者。鐵道部爲減輕小本商人之負擔起見，乃於二十一年六月間確定百分之三十之比例率爲標準。凡高過此項標準者，務須儘量核減。除膠濟粵漢南段因有特殊情形，仍維持原定百分率外，京滬路由百分之百減至五十，滬杭路由百分之七十五減至百分之五十，該兩路旋又減至百分之三十，津浦路由百分之七十減至百分之五十，南潯之其他百貨由百分之七十減爲百分之五十。正太不滿整車運價，亦於去年改按比整車運價加百分之三十核收運費。誠以吾國資本制度尙未發達，不論農工商業，均以小本經營爲多，能以整車託運者尙少，自不應使其差數過鉅，致使一般小本商人立於不利之地位。且不滿整車運價比較整車運價過高，免轉運公司居間牟利，向小本商人收集零担貨物，向鐵路以整車託運，而各小商人之痛苦負擔，仍無法減輕，故鐵道部核減不滿整車運價與整車運價之比例率，於救濟農工商業，實有極大之關係。

(七)平綏、平漢、道清三路普減運費

平漢、平綏、道清三路運費，民國十六年前因種種關係，各該路運費均有增加。鐵道部近來銳意改革，繁榮地方，特將各該路基本運費改訂如下：

(甲)平漢路基本運費係二十二年八月飭令改訂，減去甚多，例如六等運費在一千公里以上，每噸每公里原為一分〇八毫，現改為一分收費；又三〇一公里以上每噸每公里原為二分〇八，現改為一分五厘六收費，作為整車新基本運費。各等運費所減去之百分率，比原定運費約減百分之九至百分之三十六不等。四五等貨以農產品居多，其基本運費遞加之百分率，較其他等級為少，以示對於救濟農村特加注意。

(乙)平綏路基本運費係二十三年八月改訂，所減亦多，例如六等運費在八百公里以上，每噸每公里原為一分九厘五，現改八厘收費，又四百公里以上，每噸每公里原為二分，現改一分二厘收費，作為整車新基本運費，各等運費所減之百分率，比原訂運費約減百分之三十八至百分之四十三有奇不等。

(丙)道清基本運費係於二十三年七月改訂，其各等運費所減之百分率，比原訂運費約減百分之一至百分之四之譜。

(八)提倡教育減低教育用品運費

吾國社會既患於「貧」，又患於「弱」及「愚」，此三項問題

，成為連鎖，互成因果；故欲求社會問題之解決辦法，非三方併進不為功。吾國學校所用教材，儀器，圖籍，多在土海出版製造。鐵道部為便利教育用品易於運入各地起見，特訂有中華民國鐵路運輸教育用品特別減價章程五條公布施行。

其第一條第一項規定：「本部為扶助教育，啓發民智起見，所有鐵路運輸學校所用課本，儀器圖籍及印刷品，確係教育上所專用，為本國出版或製造者，不論運途遠近，每百公斤每公里按銀元一厘七毫核收運費，不滿一百公斤者，亦按一百公斤計算」。又本條第二項規定：「其他學校教育用品為教育上所專用，認為有提倡之必要者，亦得按照本會章程辦理，但須先呈請本部核准」。查其他學校教育用品按照本章程辦理經鐵道部核准者，計有國產石筆，石板及粉筆。又綏遠職業學校之毛織機，及河南職業學校之釀製機，曾專案請求按照上項章程辦理，亦經特予核准。此外學校所用化學試驗品，係屬危險品，裝載時須隔別裝車，虛糜車輛，按以前辦法，如按不滿整車託運時，除另有規定者外，最少以二千公斤起碼。鐵路部為便利學校購用化學品起見，凡有正式學校證明者，准予按五十公斤為起碼運量。凡此措施，皆足以表

示鐵道部提倡教育之意旨。

(九) 創訂負責聯運遞遠遞減價率

以上所述鐵路減輕運費，或為救濟或為獎勵，此外尚有一種負責聯運遞遠遞減辦法。此項辦法於充分發揮鐵路運輸便利的功能之中，并寓有減輕遠途貨物運費之意義，務使遠程各地產物，因負責聯運之便利迅速，暨因運費遞遠遞減，能運到最遠之市場，推廣銷路，以資調劑供需關係，而救濟農工商業，其經濟價值更高。

自民國二十一年九月鐵道部令飭各路實行負責運輸，旋即進一步，為負責貨物聯運之創辦；惟因種種困難關係，乃取局部推進政策。首先舉辦者為津浦、京滬、滬杭甬三路負責聯運，使停頓四五年之貨物聯運，得以恢復其紀錄者，此為第一次也。繼則辦理隴海、津浦鹽斤負責聯運。再則辦理隴海、平漢兩路特種貨物負責聯運，先擇鹽、捲烟、烟葉、青條烟、煤油、藥材、石棉、麵粉、洋氈、布疋、茶葉等十餘種貨品辦理負責聯運。民國二十一年長江流域，歲收豐稔，各地糧食。生產過剩，湘鄂線之米糧及隴海線之麵粉，均有調劑之必要，乃就湘鄂、平漢及津浦、隴海，分別舉辦米

糧負責聯運，以資調劑民食。以後鐵道部因感各地期望鐵路負責聯運之殷，乃於二十二年十一月實行全國鐵路負責聯運，此實為中國鐵路史極光榮之一頁。同時公佈聯運貨物運費遞遠遞減辦法十四條。不論鐵路負責與貨主負責之聯運貨物均得適用。其遞遠遞減辦法之規定：凡聯運貨物經行在五百里以上者，除經行各路之遞遠遞減百分率外，聯運貨物遞遠遞減之百分率，自五百零一公里至六百公里者，減收百分之一，以下每遞遠一百公里遞減百分之一，至二千五百公里以上者，遞減百分之二十為止。翌年為減輕貨物負擔發展聯運起見。又將上項辦法，改為由三百公里以上減百分之一為起碼，每遞遠一百公里遞減百分之一，至二千五百公里遞減至百分之二十二為止。

以上所述，乃鐵道部近年來所持之減輕運費政策，及其經過之概況，因篇幅及其他政治關係，自難一一詳述。惟其利用運費，務期救濟農村，調劑民食，維護礦業，獎勵工商業以為政策者，則力持不渝；上述農礦工業產品中之煤焦及各種糧食棉花等項，實佔國有鐵路貨運總噸量之最大部份。對於各該項貨物。迭次減其運費，俾能負擔，雖有時犧牲運輸成本，亦所弗計，無他，為謀整個國民經濟之發展而已。

但此項運價政策能否達到完滿之結果，又須視關稅政策，及獎勵救濟工商業之方針如何，如與鐵路運價政策，作一致行動，則成效可期，否則收效必微，甚或等於犧牲，未可料也。以今日中國現狀而論，理想的運價政策，去事實尚遠，尙有言者，鐵路運價之高低，係指比較的相對的而言，比較之標準若有變更，高者有時爲低，低者有時爲高。社會一般人民不明運價真義，動輒以爲鐵路運價太高，推其居心，殆希望將運價完全免除，殊不知鐵路運價能否增減，常受其本身之運輸成本，或沿線之經濟狀況所限制，鐵路爲營業性質，雖屬國營，在鐵道部方面，亦必須統籌兼顧，以得其宜，萬不能據片面之理由爲武斷之增減；否則鐵路惟有趨於破產之途，其影響於國防政治經濟民生，詎可以道里計哉。

二十四·六·十四·南京



按
月
出
版

交 通 雜 誌

材
料
豐
富

第 三 卷 第 七 八 期 合 刊

聯 絡 運 輸 專 號

交 通
插 畫

工程猛進中之粵漢鐵路株韶段：四幅
最近完成之江南鐵路京蕪段：五幅

卷首語

我國聯絡運輸問題

我國鐵路聯絡運輸事業之過去現在與將來

我國鐵路聯絡運輸業務

我國鐵路輪船聯絡運輸之回顧

鐵路聯絡恢復以後幾個大問題

公路聯絡運輸事業之前途

鐵路貨物聯運運價與特價

改善鐵路聯運運價之我見

聯絡運輸與對外問題

發展聯運之一實際問題

近代鐵路與汽車聯絡運輸之檢討

運輸合作與美國運輸合作政策

鐵路汽車運輸之競爭與合作

運輸調整理論上之檢討

各國鐵路與航空聯運之近況

瑞 濤

洪瑞濤

俞 棧

陸庭鏞

周鳳圖

金圭宣

趙祖康

劉傳書

高鹿鳴

萬 琛

陳載華

章 勃

王升庭

王炳南

熊大惠

江 波

各 路 與 各 省 之 聯 絡 運 輸

交 通 記 述

京滬滬杭甬鐵路聯絡運輸之過去

現在與將來

吳紹曾

隴海鐵路聯絡運輸之過去現在與

將來

蕭梅性

膠濟鐵路聯絡運輸之過去現在與

將來

譚書奎

平漢鐵路聯絡運輸之過去現在與

將來

邱鴻勳

津浦鐵路聯絡運輸之過去現在與

將來

陳舜畊

浙贛鐵路杭玉段聯絡運輸之過去

現在與將來

謝文龍

湘鄂鐵路聯絡運輸之過去現在與

將來

馮建統

道清鐵路聯絡運輸之過去現在與

將來

宋篤生

正太鐵路聯絡運輸之過去現在與

將來

朱壽青

浙江全省公路聯絡運輸

會養甫

山東全省公路聯絡運輸

張鴻烈

聯絡長江兩岸交通之首都鐵路輪渡

姚光裕

便利錢江南北聯運之錢塘江橋

茅以昇

(定價)

月出一冊

本期合刊

每冊六角

預定半年

連郵一元

六角全年

連郵三元

總發行所

南京大石

橋新民坊

五號交通

雜誌社



鐵路貨物特別運價之檢討

靜園

一、緒論

關於鐵道經濟諸問題中，最重要者，當推運價之一問題矣。因就今日鐵道經濟論內容觀之，其中心問題，直接間接均與運價問題有深切關聯，此為一般學者之所共認也。而所稱運價，通常則有旅客運價與貨物運價之別；貨物運價，更有零件貨物運價與大宗貨物運價之分。依此觀察點之不同，而研究上之意義，乃彼此互異。由經濟上觀之，直接有關於貨物移動之貨物運價，其中自以大量輸送之大宗貨物運價為最重要，蓋鐵道運價之一般的研究，既注重於貨物運價，所以對於大宗貨物運價一層，自有深刻研究之必要。惟是一般所謂貨物運價論之內容，大抵未及私經濟上及公經濟上如何決

定運價一層（註一）換言之，未經論及鐵道之私經濟利益與公經濟的利益相調和，即所謂決定妥當運價之一事也。夫運價之決定，應依鐵道之私經濟的利益及公經濟上如何的影響，而後釐定其絕對額及其相對額，本文對於此節，特別加以研究，先就絕對額依私經濟如何決定一點觀之，鐵路根據所謂經濟的特質而為獲得經營上最大的利益，在理論上，以低廉運價而圖運輸量之增加，至為合理，故於經營上，恆不惜維持低廉運價。況此一點，亦為公經濟上之所要求，更易與私經濟相調和也。其次就相對額如何決定一點觀之，鐵道為獲得經營上最大利益計，每因競爭之影響，恆不願貨物運價負擔能力，運輸擴張能力，及運輸費用，而專就各種貨物，設以種種差別運價者，其結果常使同一條件之運輸，因人因地而徵收

相異之運價，夫此，不僅發生所謂差別運價，(Personal discrimination, Local discrimination) 更於貨物之相互間，屢有運價不公允(Discrimination among Commodities)之弊，且其所設差別的運價，一方面，雖然為增加運輸量而得微以低廉的運價，亦所以適應地方經濟狀態，而促其經濟的發達，以故裨益於公經濟者非鮮。但就其反面觀之，直是延緩貨物在市場之販賣競爭關係，而影響各地方之生產條件，似此人為的危害多數之私經濟利益，更於國民經濟上惹起不自然之變遷，亦所在皆是。以故釐定運價之相對額時，欲使私經濟的利益與公經濟的利益，充分調和，困難情形，在所不免。因此事實上在鐵道運價中而為社會大眾所非難者，常指差別運價一項，可證明也。是則所謂運價之絕對額應如何決定，而其相對額又應如何決定，實為運價問題之主要點，(註二)而此含有重大意義之差別運價及貨物間之運價不公允，即生於今日鐵道運價之制定上，尤其特定運價之制定，未能深謀遠慮之故。

茲由鐵道運價決定之狀態觀之，鐵道亦如一般事業而具有獨占的性質，其運送貨物，雖千差萬別，而同一種類之運送。或在相當程度，繼續不斷運送時，如定每次運送之運價

，在經營上，殊為事實所不許，所以一方有預先訂定長期運價，俾使適用於各個運送之必要。而此種運價，普通對於每一運輸單位，必須制定運價率。此等在一定形式之下，以有秩序的綜合，排列表示而構成所謂運價率表(Tariff)，鐵道運價，雖採運價率之形態，而制定之，而運價率究以如何而制定之乎，固待說明也。夫鐵道運價決定要素，如運價負擔能力，運輸費用，運輸上之競爭及國家之運價政策，其程度及狀態，依人，場所及時間而有種種之差異，然則根據如此個別的可變的要素，如何而制定有組織而統一的(註三)運價率耶，運價率非就個別的運送而一一定其性質，或程度，特以平均處理法，將貨物分為若干等級，就各等級，即是制定適宜之運價，(註四)惟是此種平均運價率，實際上當然亦有種種差異，以資適合運輸狀態及經濟狀態者也。尤其在運輸地域廣大時，其所發生之不合情形特多，因此雖得以限制運價率適合各個特殊狀態，但仍依據私經濟與公經濟二方所認為必要者決定也。(註五)

由制定運價率言，自本運價率之適合情形，別為一般運價率，(Normal tariff)及特定運價率，(Ausnahme tariff)。前者專指有一般的性質而言後者專指有特殊的制限的性質

而言，一般運費率，係以經濟上，運輸上之平均狀態為基礎，而制定之者也。所謂特定運費率，係以地域的及時間的特殊狀態為基礎，更於必要時，根據運費特約制度 (Refaktierungswesen) 以補一般運費率之伸縮性的不足，而完成貨物運費率之制度者也。如用特定運費率及運費特約的手段，而將運費率適合各個特殊狀態者，稱之為運費率之個性化 (Individualisierung) 所謂運費之個性化，雖有以上二種手段，而兩者之間，又各有其特色，即特定運費以應有比較繼續性之客觀的特殊狀態為主，其運費率，係為一般的公表，運費特約之處理一時主觀的特殊狀態為主要手段，多採運費之秘密。折扣的形態，而運費特約雖在私經濟主義的經營之下，為不易避免之現象，但由公經濟上觀之，此不過為一時的特殊狀態。倘若運費率之個性化，過度施行，則非徒亂運費率之制度，勢必至於對人的差別運費，無利於整個國民經濟之發展，此所以今日鐵路運費恆受一般人之指摘而認為不合理者也。至如特定運費率，在形式上，雖不過為運費率之一種形態，而實際上其中仍包括重要的運費問題，故在鐵道運費論中最感困難之問題，謂為貨物特別運費，亦非過言，是則貨物特定運費，殊有精密研究之必要，而鄙人專論鐵道貨物特

定運費者，本意亦在乎此。

本文敘述之次序，首為明瞭特定運費率之私經濟的及公經濟的基礎起見，先論鐵道運費之理論：（獨占運費之理論，競爭與運費之關係，國家之運費政策），其次說明特定運費率與一般運費率之關係，最後討論特定運費率之經濟的影響，及特定運費率所具之公經濟的要件而後為之結論焉。

註一：Giese (Das Seefrachttarifwesen, 1916, S. 61-8

）鐵道運費，與海運運費比較研究，其異點自易明也。即鐵道以有關一國國民經濟生活為主，其運費有其本國國民經濟的性質，故所謂鐵道運費政策，恆成國民經濟政策之一部門。然海運係以世界經濟為要具，並以國民經濟相互結合為其任務，今日海運運費率，係以各海運者間之海運同盟 (Kartellhertrage) 為基礎，其運費率之決定，殆無考慮國民經濟之餘地，蓋鐵道運費係根據公經濟私經濟二方面研究，而海運運費率，則僅有私經濟的研究可言也。

註二：Weichs-Glon (Dasfinanzielle und soziale Wesen der Moderner Verkehrsmittel, 1864 S. 78-112) 鐵道為獲得最大利益，防止運輸障害，必須

規定低廉之運價，規定經濟上合理的運價率。惟此運價率，其絕對額 (Tarifhöhe) 如何，當無問題，惟與其他交通機關 (同一種類之交通機關，異種類之交通機關，他國之交通機關) 間，發生運價差別時，每易影響生產，而利用低廉交通機關比之利用高價交通機關立於有利情況，則對高價運率，除於事實上，並無運率之差別外，均為客商所非難也。從而一國以內制定運價率之基礎互異的國營鐵道與私營鐵道並存之混合制度，以各地方自然的生產條件加以人為的變更，而阻滯國民經濟之自然的發達，則運價率依然不能完全統一，故混合制度，亦非確論也。又運價之差異，影響於商業的利益者至巨，故遇發生運價差異時，則商人必選低廉之通路，以為貨物運送，所以商人為得有利之運價，平常恆於運價，發生秘密與路方商議折扣，因此生產企業者，獲得有利之生產條件，鐵道方面亦得運輸量而增進其利益。氏論運價率之經濟的影響，固甚中肯，而於運價率之絕對額比之相對額即運價率之差別如何，對於經濟上之影響等論調，尤為確當。

註三：斯就運價之差別，在經濟上所受影響之大，一點觀之，又期運價率之簡單明瞭為理由，得使鐵道運價統一，以應公經濟上之要求。關於此點，(Giase (Das Seefrachttarifwesen, 1919 S.7-8) 已有申述，鐵道運價係有一般的統一性，而海運運價，係有世界經濟的性質，所以其制定運價時，殊少國民經濟的考慮，僅以私經濟為主，而缺少統一性也。

註四：如 Giase (A. A. O.) S. 174-177 之說，海運運價，僅以私經濟為主，所以結果，制定運價，當然傾向於個性化，且於海運，其運送關係，比較的屬於少數，譬如德國與北美合眾國之定期航海，在德國方面，僅以 (Hamburg, Bremen, Emden, Stettin 四港，合眾國方面，僅以 New York, Boston, Philadelphia, Baltimore, Newportnews, Norfolk, Savannah, New Orleans 之八港間的運送關係而止。因此不妨就各別運送關係而測度各別的費用，及運費負擔能力而制定運價，此與鐵道方面情勢，完全不同。因鐵道各制定私經濟之運價率，則以鐵道在非常多數之運送關係上，

且與海運相異，而有多類共同費用之故，就個別運送關係而制定運價率，不僅為不可能，又依 Sax (Preiserscheinungen des Verkehrswesens, Archiv für Eisenbahnwesen, 1926, S. 122) 與 Englander (Emil Sax, Verkehrsmittel und die Lehre Verpchr, Schmollero Fahrbach, 48 Tanrg. 1924, S. 296—297) 二氏主張反對審度各個貨物之運費負擔能力與各個運送關係而制定運價，蓋如鐵道運輸關係，極為複雜，不能不制定統一之運價，以從衆望也。

註五：Giese (a o) S. 266—267) 鐵道在廣大地域中，雖於少數貨物等級中制定統一的運價率，但往往以運價率缺乏伸縮性之故，必須適應經濟生活之實情，就各個貨物及運送關係而制定例外的運價率，而有運價率個性化之必要。固然，海運當初亦為適應個別運送關係而有運價個性化之必要，但決非鐵道特定運價之意義也。又 Sax (Die Verkehrsmittel in Valko- und Staatswirtschaft, Bd I, Allgemeine Verkehrslehre, 1919, S. 153—154)。在鐵道運送，如費用有地域的不同，又

經濟狀況，則有地方的差異，似此情形，運價率固亦非絕對的，必須統一者，尤當參照個別特殊事情，應有特定運價，而為統一運價之特例，是則特定運價率，實所以調和運價統一之原則者也。

二·貨物特定運價率制定之公私經濟的基礎

A. 獨占運價之理論

鐵道之運價 (Transport preis) 即為運送勞務 (Transportleistung) 之一種價格也。

夫鐵道事業，就其經濟的及技術的特質而言，固具有獨占性。假令鐵道相互間，或鐵道與其他運送機關之間，發生競爭，則此種獨占性則必受其限制，通常決定經營上之運價原則，類皆適用決定獨占價格之理論，(註一)即鐵道以運價與運輸量及運輸費三者之適當結合，而獲得最大之利益為目的而定其運價也。蓋以鐵道在經濟上之特質，於費用之中，要以不變的共同費用，占其大部分，運送量之增進，足使運輸原價，逐漸遞減，至為明顯，故定獨占運價時，特別重視運輸量與費用之關係者，良由於此。在鐵道上，恆應依據各種不同運輸，即如各運送需要者之運價償付能力 (Preisler

stungsfähigkeit für die Beforderung) 又以同意義貨物之運價負擔能力 (Pelastungsfähigkeit der Güter) 為標準。同時更須考慮運輸擴張能力 (Ausdehnungsfähigkeit des Verkehrs) 而後方能決定運價也。其次就同一種類之運輸言，亦往往因運送地域，因運送時期之不同，而認其運價償付能力各異時，設有地域的或時間的差別運價。更因運送勞務品質之相左，或以運送需要者之範圍有區別而認其本身對於運價償付能力相異時，換言之即因運輸費用之不同，遂發生運價之差別矣。又於運輸勞務就其內容上，地域上，時間上，品質上觀之，往往為設種種差別運費起見，以運輸中之一部分，定以運輸原價以下之低廉運價，由此所發生之損失，得以其他部分所獲之利益以彌補之，蓋如此且足以吸引大量運輸，隨而收獲其利益也，至若以運送需要者之運價償付能力為標準以為制定運價之獨占運價理論，通常稱之曰「運價負擔力主義」(“Charging what the traffic will bear Principle”) 又所謂運價償付能力，不外運送需要者對於運送勞務之一種主觀的交換價值評價 (Subjektive Tauschwert schätzung)，故又稱之曰價值主義 (Wertprinzip) 斯鐵道之以運價償付能力為標準，且考慮運輸擴張能力後所定運價，其結果，當可使運輸量增加，同時可使運送原價為之遞減，蓋除特別情形

，運價終須在費用以上，方能維持，是則運送原價，即含有運價最低限度之意，而費用即為一般運價決定之一要素也。然據美國交通學者意見，則有不同，彼等以為有應就費用中一部分的特別費用 (Special Cost) 又追加費用 (Addition al Cost) 分別決定運價之意義，即鐵道如在結合費用 (Joint Cost) 條件之下而運輸時，其運價依運價負擔能力而制定之，其費用即單以個別運價之最低限度而決定之，由前所述如鐵道為在經濟上必要時，得就運輸之一部，在運送原價之下即單足償付特別費用而制定其低廉運價，至於共同費用，雖不妨由其他運輸部分負擔之，但由整個運輸而言，不能實行低廉運價，亦極明顯。其實，運價決定要素，依費用之意義與夫最低運價之理論，凡有一般的性質者，應稱為一般運價率；有限制的性質者，應稱為特定運價率，何則，此為運價之正論也。至美國一般學者主張，以特別費用為運價最低限度一點觀之，彼等殊不認特定運價率與一般運價率之充分區別，且在美國鐵道向為廣汎自由競爭所支配，往往為得新增運輸量起見，不惜以特定運價率，或運價特約之形式，隨時制定低廉運價，此有歷史的事實可供取證者也。(註二)

前已言之，運價償付能力及運送費用為決定運價之二要素，然則此二要素如何而審定之耶，又如何而知其正確與否

耶，此又成爲問題，不可以不論，以下先就運價償付能力之審定，說明其大概：

運價償付能力之審定。大凡現時貨物運輸之最大部分，均以商業的目的而需要運輸者，因此需要運送者之商人或生產業者，必先於運輸上將其應得商業的利益而計算之，其限度必須足以支付運價及其他各費用爲止。斯運價償付能力即由運輸兩地間貨物價格之差異。並除運價以外之各費用數額，方可以測知也。而所謂計算的測定運價償付能力則因貨物運輸，有其特點，與旅客運輸情形不同，故在測定運價償付能力之事實上觀，直可以運輸兩地間之貨物差異價格，而作貨物之運送價值(Verkehrs-oderTransportwert einesGutes)或運送勞務之使用價值(Gebrauchswert der Transportleistung)解釋也。蓋主張以此解釋爲運價償付能力之基礎，衡諸理論，完全吻合。(註三)夫言運送勞務，必先明瞭價值現象，而後方可說明運價償付能力之測定，更於運價償付能力之大小，通常均與貨物消費市場之價格，有深切影響，是不論貨物之運價負擔能力之大小，則仍不能澈底說明運價之原理，因以直接消費爲目的而需要運輸時，需要運輸者，對於運送勞務，恆有二種主觀的評價，而後償付一定之運價也。此二種

主觀的評價，即就運送勞務之效用，及獲得償付一切的貨幣之效用，(所謂貨幣即爲所得財貨之效用)而爲個別的評價，(Gebrauchswertschatzung)更於兩者之間，爲之交換價值評價(Tausch-wertschatzung)故就需要運輸者所謂特定之運送，償付最高若干之運價中，即足測定其運價償付能力也。(註四)從而運價償付能力係受以運送勞務爲主觀的價值，及以貨幣爲主觀的價值之影響，而前者之差異，在客觀上，雖得由運送勞務之品質而認識之，但於同一品質時，其判別全爲不可能，祇認大衆對於交通慾望，成爲平等化，各人對於價值之認識，成有平等之趨向而已。(註五)後者之差異，雖由各人所得之大小而認識之，惟其所得之大小，決不能直接以知需要運輸者，僅認間接有推知運送貨物之價格而已。蓋各種貨物之價格，恆受消費者階級(由貨物之購買量上觀，有決定價格意義的限界購買者階級)購買力之影響，(註六)故以各種貨物價格比較言之，彼高價貨物之消費者，即可作有較大所得者觀也，(註七)從而高價貨物之運送需要者，斷爲有償付較大運價能力者，自甚合理。

然則所謂運送貨物之價格，事實上彼運送需要者即與貨物消費者階級之運價償付能力有異，蓋貨物之消費地價格，

(Preis am Verbrauchsorte) 換言之，即因運送後而影響其價格，如就運送關係言，高價貨物，比之價格低廉貨物，在生產地價格中，絕對得以附加多額之運費，所以其結果，高價貨物，在消費地之可能的價格，(Preisleistungsfähigkeit der Kauferschichten am Verbrauchsorte) 與生產地價格，有相差甚巨之可能性。由一定距離及一單位距離言之，自有負擔較大運費之能力，此所以運送貨物之價格，必以運輸需要者之運價償付能力，又運送貨物之運價負擔能力互相比較以爲一般的目標也。

是則貨物之運價負擔能力，根據消費地之可能的價格，生產地價格，及運送兩地間之距離，三者關係而定之。故三者之中，有一發生差異或變化，即足影響運價負擔能力，從而在一國國民經濟之內，如生產地消費地之地理的分布狀態，在消費地各人所得狀態，及生產地之生產條件優劣等，實爲千差萬別，如此貨運之運價負擔能力，因依各個運送關係，而有種種差異，甚爲明顯。倘其事假定不變，則就消費地價格觀之，其消費地價格，亦必受消費者之所得狀態，對於消費地之生產競爭狀態及貨物之販賣季節等種種影響而變化。故如一般人之所得程度甚高，自得向其地販賣高價貨物。

又以生產地之競爭微弱，少受價格壓迫之地，對於運輸之貨物，自有負擔較大運費之能力，而一般所得甚少，如遇天災事變之區，所得顯然減少之地，或生產地之競爭，至爲激烈之處，其貨物之運價負擔能力，亦必大受制限。又如季節的生產物，在生產之初期，供給量甚少，從而對於一部消費者得以高價販賣期間，此時運輸比之以後運輸，恆有較大之運價負擔能力，又如季節需要貨物，爲得有利之販賣，必在需要季節運送，則於需要期以前交運時，自有負擔較大運費之能力。其次就生產地價格觀之，生產地價格以受生產費影響之故，恆有有利生產條件地方或生產業者願以低廉價格，而供給貨物者，比之生產條件不利地方，或生產業者之生產物有負擔較大運費之能力，更就運輸距離觀之，每一單位距離之運價負擔能力，恆以運輸距離之增加而遞減。

以上所云，係專論直接消費貨物 (Genussgüter, Endprodukte) 運價負擔能力，其次更就原料品 (Rohstoff Vorprodukte)，即生產所用之貨物觀之，夫原料品之價格，係與其他費用共定其製品之價格，又足影響製品之價格者也。從而其運價負擔能力即基於製品之價格與原料品價格之關係，而

貨物情形相似而得測定其價格，但就各個運送關係上觀，不第其原料品之販賣地價格，生產地價格，及運送距離三者關係，彼此不同，即於同一原料品中，其使用生產之種類，亦完全各異。

誠以貨物之運價負擔能力，因其運送之地域的時間的特殊狀態，顯然不同，故如一般運價率，僅為平均運價率，欲望其充分適應此特殊狀態，究為事實所不許，因是在私經濟上為圖收益之增加，公經濟上促進國民經濟之發展，確有制定適當特定運價率之必要。而運價償付能力之審定，尤為制定特定運價之第一基礎。

費用之審定。欲明運送費用之審定，首須探知鐵道費用之特質，鐵道以極大固定的設備，同時進行多種運送勞務之故，雖其費用之大部分，即所謂不變的共同費用，就其費用全體言，固易明悉，但對於個別運送而計算其費用，於理論上，實際上，究為不可能。唯於費用一部分即運送追加費用，雖比較的可以正確計算得之，但在運送進行之中，顯呈變動狀態性質者，實際上為便宜計，僅以可變的營業費之平均額，推想其追加費用也。斯則以上費用之審定，因不易計算，蓋鐵路在費用上恆受一般事實之影響，例如貨物之運輸擴

張能力，運輸貨物之種類性質及重量，容積，運輸量之多少，運送速度之緩急，運送距離之長短等等，均須加以考慮，然後據以決定運價。更就地域觀之，於事實上因建設費及營業費有多寡；並且運輸量，有多少，所以運輸費用，遂亦有種種之差別。蓋鐵道如運輸非常複雜時，欲以地方的費用之差異，一一加以考慮以定運價，實際上殊為不可能，故鐵道不得不就全地域之平均費用為基礎，祇以特殊設備，僅於需要特別多額費用之地域，亦不妨採用高昂運價，是則費用審定，實為制定特別運價率之第二基礎，然因地方費用之差異，而制定特定運價率，亦有相當限制者也。

註一：Alfred Arnon: Grundzüge der Volkswohlfahrt

lehre, 1926. S. 179-185, Sax: Preiser-schem

ung-ender Verkehrsensens, Archiv für Eisenb

ahnwesen, 1926, S. 115-116

註二：Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Statwir

tschaft. Bd. 3 Eisenbahnen, 1921, S. 357

註三：Sax: Die Verkehrsmittel, Bd. 1. Allgemeine Ve

rkehrslehre, S. 29, Vveichs-Clon: a, a O., S. 15

4-155

註四：Aron: a. O., S. 173—174

註五：Bardes: Verkehr und Verkehrspolitik, 1907, S. 4
5—19

註六：Sax: Preiserscheinende Verkehrswesens, S. 10
9, Taussig of Economics, Vol. 1. P. 122—124.

註七：Engel: (Enri) Sax' Verkehrsmittel und die
Lehre vom Verkehr, Schmollers Jahrbuch 48
Jahrg. 924, S. 295-296) Sax 以為各種貨物價格
之差異，係受各消費者階級所得狀態影響之結果
，換言之貨物價格之差異，即因界限購買者之所
得的差異，例如勞動者階級，一般消費生活必需
品為小麥粉、砂糖、珈琲、被服材料，煤等之間
，顯有價格之差異，斯以貨物之價格為標準而決
定運價，必須適合消費者之所得。然如 Sax (Pre
iserscheinungen des Verkehrs, S. 111)之主
張，價格為界限購買者所定之數量，高價貨物雖
有小部分亦為有小所得者所需要，但其購買量至
微，殊不足以影響價格，是則主要消費者之購買
力以決定價格，事實到底不能否認也。

B. 競爭與運價之關係

鐵道企業，雖有一般的獨占的性質，但在鐵道之位置上
，即其鐵道與鐵道相互間或鐵道與其他運輸機關尤其水上運
輸機關之間，恆每易發生競爭。而在鐵道私有私營制度之下
，有相異經營之多數鐵道存在時，或富於國內水道，及在沿
海航業發達之國，其在運輸上之競爭，尤感最大之可能性，
又在國有國營制度之下，雖於國內鐵道之競爭，可以限制，
但與他國鐵道及水路之競爭，依然不能避免，證諸事實，至
為瞭然。雖鐵道之於競爭，有地域的限制，或僅在運輸關係
上所發生之現象，但仍須由鐵道經營上以觀察運輸中之特殊
狀態也。蓋鐵道之於競爭，其狀態及程度如何，對於運價決
定上，有種種影響，縱使鐵道無慮其他運輸機關之競爭，完
全得以維持獨占運價者，亦在所難免。(註一)或就獨占運價
之決定，亦恆有一定之限制。是欲在完全獨占狀態之下，而
以運價負擔能力 (What the traffic will bear without bei-
ng destroyed) 為標準，以決定運價，亦所不能。夫運輸之
奪取，其限度不但基於運價負擔能力 (What the traffic wi-
ll bear without being diverted) 蓋前者恆持低廉運價以誘致
貨物之托運，(註二)所以在決定競爭運價時，與其考慮運價

負擔能力，猶不若根據運輸費用，而完全決定其運費。惟是具有競爭狀態及程度因在競爭區間之運輸量及各運送業者所有運輸能力之關係，與夫運輸能力分配之狀態，變幻莫定，故在競爭地域及時期中，其差異至為顯著。

從而當競爭之際，以定適宜運費，須先就各個運輸關係以其競爭之狀態及程度，充分加以考察，若運輸量比之運輸能力，特別顯著過剩時，即為運輸能力分配之不平衡，而某一鐵路比之其他占據較大之運輸能力成數，則運輸量之大部分在其鐵道中，亦僅認為事實所限，不妨漠視小競爭而完全維持其獨占運費。又運輸量比之運輸能力特別顯著不過剩時，即其運輸能力比較的平等分配，因此運送需要者得利用各運輸業者之大部分運輸能力，自亦無庸其競爭，完全得保其獨占運費也，然為對抗經營上競爭而定競爭運費時，雖直接以競爭對方所定運費為標準，而同時尚須考慮運送勞務品質之差異，及運送貨物之種類，及性質，如在鐵道相互間品質有差異時，則其優良者得以維持較高運費，又因運輸機關不同時，亦可稱為運送勞務之差異，大抵各種運輸機關各有其特色，鐵道運輸，係以迅速，安全，準確等為其特色，水運以運輸低廉為其特色，而鐵道運輸，雖較着重於貨物運輸，

然亦彼此不同，如一般市價甚高之貨物即工業製造品，亦特別徵收較重之運費，但就此等貨物言，比之水運，則亦不得定較有利之競爭運費，以使特別高價之貨物不為水運所侵奪也。反之，市價低廉之貨物，例如工業原料品宜注意低廉運費一事，蓋因水路頗多運送機會之故，是鐵道應與水路相同，不得定低廉運費也。（註三）又鐵道對於競爭之另一形態，因其生產地之競爭，往往間接足令運輸上亦發生競爭，此種情形，鐵道在以上諸條件之外，更須比較考慮生產地相互生產條件之優劣。而對地域以內之生產地，尤宜予以充分競爭能力以定運費也（註四）

如就地方的特殊狀態競爭時，平均的一般運費率，非盡適當，因由私經濟上以圖收益之增加，又為防止其減少計，則應依競爭之狀態及程度而制定適當之特定運費，是特定運費率之存在，實以競爭能力之審定為其第三基礎

註一：Gies: a. a. O., S. 12, Amon: a. a. O., S. 183—

註二：Amon: (a. a. O. S. 181—182) 完全的獨占 (Vollständige Monopole)、實際上至為稀少，平時多為不完全之獨占 (Unvollkommene Monopole) 即一

交換主體占供給量之大部分，其影響足以限制價格為止，然此價格之決定，係據獨占價格之理論，惟不過利用獨占之條件而發生一定制限而已。

更有供給量甚小，遂失獨占價格決定之條件而決定競爭價格者。又 Broun (Transportation Rot esand Hein Regurton 1921 66-68) 主張運價負擔能力 (What the traffic will bear) 有二義，在獨占運輸之下，稱為 What the traffic will bear without being destroyed 在競爭運輸之下稱為 (What the traffic will bear without being diverted)。又 Acworth (The Elements of Railway Economics, 1924, P. 108) 則認運價負擔能力亦有二義，在獨占之下有 What the traffic Can bear 在競爭之下則有 What the traffic will Consent to bear 之意味。因運價負擔力有此二義之故，遂發生困難運價問題矣。Tauszig (Principles of Economics, Vol. 2, P. 418) 亦認運價負擔能力主義，有二種不同情形，乃一般人常以結合生產費之理論 (Principles of joint cost) 與獨占之理論 (Principles

les of monopoly) 混雜，殊不知依前者理論，所謂運價負擔能力主義，係含公共的利益，而依後者理論之負擔能力主義，則反公共的利益也。

註三：Ciese: a. a. O. S. 184—186

註四：Ciese: a. a. O. S. 186—187

C. 運價政策

交通運價之適宜與否，不獨關係交通本身之發展，即於國民經濟之隆替亦頗有影響，而於貨物運輸狀態之變化，更形顯著。蓋運輸狀態恆為主要運送條件及運價所左右，此所以今日貨運運價特有經濟的意義也，况如今日鐵道，對於國民經濟上，極居重要地位，且有獨占性質，為完全在國家統制之下的交通機關，其所定之運價，大多不受運價競爭之影響，而國家更得完全支配，以故特有經濟政策的意義也。換言之，國家可以制定適宜之鐵道運價，直接以控制運輸狀態，而促進國民經濟之發展，如此國家以鐵道運價手段在經濟上社會上而達各種目的之政策稱之為鐵道運價政策 (Eisenbahntarifpolitik) 鐵道運價政策，乃鐵道普及發達後之產物也，其發生實肇端於十九世紀中葉，當其時多數鐵道，猶在私營制度之下，互相競爭，擾攘不已，運價至不統一，結果遂失經

濟的重要性。爲救新弊，於是國有國營制度，相因以生，國家以一國主要鐵道，爲之統一經營，而運價政策由是遂成經濟政策中重要之一頁，然則運價政策之爲人重視，亦以促進國有國營制度爲其有力的論據，兩者互爲因果，蓋亦明矣。

國家施行經濟政策，恆採種種之手段，其中有以一般政策爲手段者，亦有以特殊的政策爲適當手段者，例如國家以支配一國金融市場或變更關稅而提高本國國民經濟所採取之金融政策及關稅政策，於此在國民經濟上確得受一般的影響，特僅限於一國中某一地域之內，欲使達到特殊之經濟的目的，決不相宜也。然鐵道之運價對於國民經濟，不僅一般的受其影響，且於種種經濟情形相異之地，亦能達到其目的，故較其他經濟政策更爲妥適，是則爲應付地方的特殊政策計，此種鐵道運價政策，可謂存有特別意義矣。（註四）故運價政策實爲制定特定運價率之第四基礎。

註一：Cuev Arnold Rosenthal (Die Gütertarifpolitik

Der Eisenbahnen, 1914, S. 4—5) 運價爲達到經

濟政策之手段，運輸業者以一定運價支配運輸市場爲前提，從而通路或運輸經營分裂時，運價更足支配運輸市場，得以發生運價政策問題。惟在

交通現狀之下，僅以鐵道運價具有經濟政策的意義。Ejese (a. a. O., S. 110—111, 5. 126—130)

鐵道運價問題，雖爲國民經濟政策之一部，但與海運不同，因海運則具有世界經濟的性質也。從而運價不僅以一國領域爲限，而由世界海運市場 (Weltpachtmarkt) 各勢力決定者，得以支配任

何國家，但其本國實無決定運價之權力，所以國家對於補助海運事業者，雖課以一定之義務而於運價之制定表示干涉之意，但以補助之程度，及其競爭狀態如何，究於運價率有相當限制，例如英國德國在本國商港如防止其他海運業者之競爭而使本國海運業者陷於不利之故，實際上對於運價率的權能恆須受政府之限制，又如在意大利之 Sizilien Sardinien, Tripolis, Tunis, Malta, Corsika 等航線中行駛之補助海運業者，殆不過負擔公經濟的義務，以此狀態而論，一般的海運運價率，理論上實際上均可謂具有經濟政策的意義也

註二：Rosenthal: a. a. O., S. 94

註三：Rhlipovrch: Grundriss der Palitischen, 2 Bd.

2. Teil, 1921, S. 57, Sox: Die Verkehrsmittel, Eisenbahnen, 5. 172, Ulrich: Staatseisenbahnen, Staatswasserstassen und die deutsche Wirtschaftspolitik, 1808, S. 25—26

註四· Rosenthal: a. a. O., S. 3—5

三、特定運價率與一般運價率之關係

既如上述，根據個別的，可變的運價決定要素，得以制定統一的運價率，最先以一般運價率為運價率之本體，更以特定運價，運價特約制度而將運價率個性化，於是乃完成整個貨物運價率之制度，茲就三者關係而申述之，俾使特定運價率之真意更可顯明也。

一、一般運價率一般運價率有一般的性質，以在鐵道全地域中乃一無期限通用之平均運價率故也，其制定運價之初，係根據經濟上運輸上之平均狀態，而於運價率制定手續上，首先審測貨物之運價負擔能力及運輸費用，又考慮公經濟之目的將貨物分為若干等級，再決定貨物在運輸方法與運價率之一般關係，更決定在運輸距離與運價率之關係然後以之為構成運價率決定之基礎，此即所謂運價率之形式的制定

。(Formelle Tarifbildung)也。其次，以上述的基礎就其各等級而決定運價率之數字，此即所謂運價率之實質的制定 (Materielle Tarifbildung)是也。所謂運價率之形式的制定，其對貨物分類上，即就運價負擔能力方面，必須斟酌以貨物一格為標準之所謂價值等級別 (Wertklassifikation) 與夫運輸勞務品質之差異；同時在運輸費用方面，則又考慮影響費用之重要事實即一般的貨物運輸擴張能力外，更以影響於貨車利用率之貨物種類，性質，及重量，容積之關係，運輸量之多寡，與夫貨物起卸時間之長短等為基礎而決定，所謂包裝等級 (Tarifklassifikation)。又就公經濟的目的，自貨物之國民經濟的及社會的重要性等而定各別適當等級。(註一) 更就運輸距離與運價率之關係，以遞遠遞減法 (Staffelartifering) (註二)而構成運價率決定之基礎。至運價率之實質的制定，而就各等級運率以數字決定云者，在經營上，應以在運價負擔能力與運輸原價二界限內獲得最大收益而決定之，但或達到公經濟目的時，有否採取相當適宜運價率，可勿具論，

於鐵道經營上為制定或維持公經濟上合理的運價率起見，鐵道方面必須觀察不時變化之經濟狀態，及運輸狀態，又

將既定運價率通行之結果，判斷之，後將運價率、運輸量、費用、三者之關係，加以比較研究，然後乃依公經濟之目的而決定運價率有無變更或制定之必要也。換言之，鐵道在經營上，必先依據以上說明之理論且須參攷其他交通機關之運價，再三考慮推斷，方可裁決一定之運價率。其次更就此運價率以研究各個運輸關係是否適當，若為獲得新運輸量又為對抗競爭或以公經濟的目的更有釐定低廉運價必要時，即須

將運價率加以變更，或從新制定運價率也。又當變更或重新制定運價率之時，究在如何範圍而適用，低廉運價率，則又有特約運價，特定運價及一般運價之三種區別，若以此運價率不公表而僅適用於特定人時，謂之特約運價；可以此運價率公表而僅適用於特殊運輸關係時，謂之特定運價率，更有以此運價率不僅祇限某種運輸關係，並及其他運輸關係而得適用於一般的時，即為一般運價之低落。

未完

本雜誌啓事三

創刊期內優待閱者

本雜誌發刊伊始，為廣求推行，優待閱者起見，特訂優待辦法，凡在本年八月底以前，直接向本雜誌編輯委員會訂購全年者，概按定價八折收費，惟書價須隨函惠寄，後附訂購單，購者請照單填明掛號郵寄，為荷。

發行所 中華全國鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會
地址 南 京 金 川 門 五 號

此單逾八月底無效遠埠以郵費為憑

訂購人姓名	住	址	由某期至某期	匯寄價款	附	記
市省縣鎮街號				書價	元	

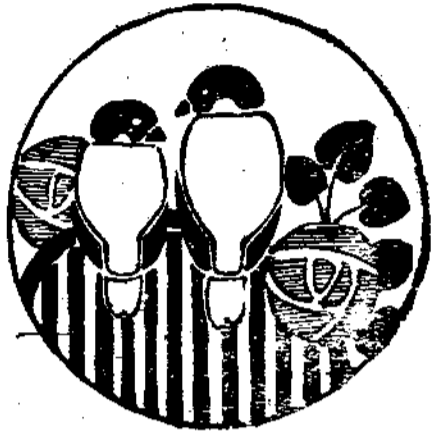
茲按

貴雜誌優待辦法照填右列各項並附匯書價(如上數)計 票 紙即請按期照寄此致

鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會

附寄 票 紙計共 元 角

中華民國 年 月 日



粵漢鐵路株韶廣韶湘鄂三段狀況

顏德慶

一、株韶段狀況

(一)工段組織：株韶段為便利施工起見，共分七總段，

除第一總段自韶州至樂昌，計長四十九公里，業已完工通車，現歸粵漢兩段管理營業外，其餘六總段，共長四零六公里，分為二十一小段，每小段管轄路線，自十四公里至二十六公里不等，計第二總段，自樂昌至羅家渡，計長四六、六〇六公里，分三小段；第三總段，自羅家渡至水頭洞，計長六六、六九六公里，分三小段；第四總段，自水頭洞至高亭司，計長五九、九〇〇公里，分二小段；第五總段，自高亭司至觀音橋計長七五、〇〇〇公里，分四小段；第六總段，自

觀音橋至豐塘，計長六七、〇七七公里，分四小段；第七總段，自豐塘至株州，計長九〇、七〇〇公里，分四小段；此全綫之分段概況也。

(二)路線選擇及工程成績：株韶段所選擇之路線，大致依據以前廣東，粵漢鐵路公司及粵漢鐵路湘鄂工程局測勘之綫建築，惟沿途改良之處，亦復不少，對於減省工料，改善坡度，均有縝密比較，故所定路線，頗為妥善。其中工程最為艱鉅者，即樂昌以北，沿武水東岸一帶地段，峯巒重疊，溪谷深隘，故開山橋工禦土牆及穿鑿隧道等，極為困難，所有六個總段之土石方，隧道，禦土牆，橋樑，大橋，車站等，已成工程百分數，截至本年二月底止，列表附后。

粵漢鐵路株韶段

工作成績百分數表

民國二十四年二月底止

段別	總段	分段	土石方	隧道	製土牆	橋渠	大橋	站台房屋	附註
第二總段	1	96	×	100	100	100	×		
	2	99.1	100	100	100	100			
	3	99.9	100	100	100	95			
第三總段	1	94	70	100	100	5	89		
	2	20		50	10			隧道已交包大橋現正覓包工	
	3		×	×				籌備開工	
第四總段	3	0.8		×				隧道已開工	
	2	5	0.5	×	1				
第五總段	1	48.9	×	×	12				
	4	24	×	×		×			
第六總段	3	68	×	×					
	2	87	×	×					
	1	78	×	×	11				
第七總段	4	75	×	×	57	×			
	3	74	×	×	57	24	64		
	2	33	×	×					
第七總段	1	72	×	×	42				
	4	76.2	×	×	6	89			
	3	97.2	×	19.8	49	1			
第七總段	2	99.6	×	×	100	42			
	1	100	×	×	100	100	×		

(三) 路線坡度及彎道：查全綫坡度，除在第二總段中有

類及工程狀況，截至本年二月底止，列表附后。

百分之一、二八之最大坡度，(連曲綫折減率在內)實因地勢

所限，無可再減外，其他各段坡度，均未超過百分之一限度

，至于所定彎道，均屬相宜，尙無超越規定標準之外。

粵漢鐵路株韶段鋼橋及洋灰混凝土大橋一覽表民國二十四年二月底止

(四) 橋梁：全段大橋，共有六十六座，其最大者，計有

說明：表內橋名兩旁加(○)者表示已完工(旁加)者

洩河洩河洩河等三橋，除洩河洩河兩橋外，大都各橋橋墩，

表示已動工橋名之下加一者表示大橋

均可於年內完工，一俟橋梁鋼料運到，即可裝配，其各種

現狀段三鄂湘韶廣韶株路鐵漢粵

註	附	度	跨	類	種	里	公	名	橋	別 段	
										段分	段總
			4-10M	橋梁	鋼承上	274+	180	(橋河)	北	1	第二總段
			1-10M	橋梁	鋼承上	288+	095	(橋角)	塘		
			1-10M	橋梁	鋼承上	292+	596	(橋)	高		
			2-18M	橋梁	鋼承上	294+	095	(橋水)	沿大	2	
			1-30M	橋梁	桁承下	299+	078	(橋水)	峯九		
			1-10M	橋梁	鋼承上	309+	880	(橋坑)	公泗	3	
			1-45M	橋梁	桁承下	320+	279	(橋水)	頭田	1	第三總段
尺公〇九一長全			2-15M	橋拱	土凝混	324+	992	橋下	岩新		
尺公五〇一長全			4-30M	橋拱	土凝混	328+	651.5	橋冲	礮礁		
			2-20M	橋拱	土凝混						
尺公五〇一長全			1-40M	橋拱	土凝混	329+	364.5	橋界	省		
			2-40M	橋拱	土凝混						
尺公八八長全			1-40M	橋拱	土凝混	330+	208	橋口	吹風		
			2-20M	橋拱	土凝混						
尺公五七長全			1-20M	橋拱	土凝混	336+	879.5	橋塘	燕		
			1-40M	橋拱	土凝混						
			2-18M	橋梁	鋼承上	346+	608	橋河	溪小	2	
			1-30M	橋梁	桁承下						
			2-18M	橋梁	鋼承上	354+	340	橋河	樟		
			1-30M	橋梁	桁承下						
			1-30M	橋梁	桁承上	378+	196	橋河	上均	3	
			3-10M	橋梁	鋼承上	708+	800	橋河	江新	3	第四總段
			1-10M	橋梁	鋼承上	707+	360	橋灣	前後		
			1-15M	橋梁	鋼承上	704+	910	橋牌	里八		
			4-18M	橋梁	鋼承上	701+	855	橋頭	芳		
			4-18M	橋梁	鋼承上	700+	975	橋關	東		
			5-18M	橋梁	鋼承上	697+	800	橋灣	雙		
			4-18M	橋梁	桁承下	693+	750	橋	新		
			4-18M	橋梁	桁承下	690+	740	橋井	脚河		
			5-15M	橋拱	土凝混	688+	340	橋下	樹槐		
			1-12M	橋梁	鋼承上	679+	453	橋源	拓		
			1-18M	橋梁	桁承下	671+	360	橋洞	下嶺		
			5-18M	橋梁	桁承下	670+	520	橋渡	鳳樓	1	
			5-18M	橋梁	桁承下	667+	470	橋洞	水泉		
			1-10M	橋梁	鋼承上	663+	902.5	橋路	公永營		
			1-18M	橋梁	鋼承上	654+	420	橋嘴	公鶴		

(頁後接)

(頁前接)

註	附	度	跨	類	種	里	公	名	橋	別		段
										段分	段總	
			2-12M	橋梁	鋼承上	627+830		橋	平	3	第 五 總 段	
			1-30M	橋梁	桁承下	624+240		橋	溪拓			
			1-30M	橋梁	桁承下	623+550		橋	州東			
			1-30M	橋梁	桁承下	620+470		橋	峯石			
			2-18M	橋梁	鋼承上	619+880		橋	莊西			
			1-18M	橋梁	鋼承上	617+371		橋	江細			
			1-10M	橋梁	鋼承上	606+823		橋	哲老	2		
			1-15M	橋梁	鋼承上	604+709		橋	哲新			
			2-15M	橋梁	鋼承上	583+250		橋	灣(金)	1		
			2-15M	橋梁	鋼承上	582+590		橋	平里(西)			
			2-18M	橋梁	鋼承上	581+706		橋	石			
			2-18M	橋梁	鋼承上	581+402		橋	嶺子(河)			
			2-18M	橋梁	鋼承上	579+180		橋	佛界			
			2-18M	橋梁	鋼承上	577+165		橋	塘(天)			
○五·九〇五長全 尺公三			8-18M	橋梁	鋼承上	546+922		橋	河(未)	3	第 六 總 段	
			4-60M	橋梁	桁承下							
			1-10M	橋梁	鋼承上	544+420		橋	口塘羅	2		
			1-10M	橋梁	鋼承上	541+957		橋	均山茶			
			1-30M	橋梁	桁承下	531+090		橋	塘(柳)			
			2-18M	橋梁	鋼承上	522+770		橋	塘(平)	1		
			1-12M	橋梁	鋼承上	517+780		橋	田大			
五三·七九三長全 尺公			14-18M	橋梁	鋼承上	506+531.420		橋	河(迷)	4	第 七 總 段	
			2-45M	橋梁	桁承下							
			3-9 M	橋	土凝混	493+470		橋	灣(洪)			
			5-15M	橋	土凝混	489+002		橋	河灣石			
			3-10M	橋	土凝混	473+930		橋	灣(高)			
			1-30M	橋梁	桁承上	469+500		橋	河亭朱			
			2-18M	橋梁	鋼承下							
			3-12M	橋	土凝混	460+780		橋	名楊	3		
			3-15M	橋	土凝混	460+285		橋	江橫			
			1-30M	橋梁	桁承下	450+800		橋	河陵昭			
			2-18M	橋梁	鋼承下							
三六·三四三長全 尺公			7-18M	橋梁	鋼承上	433+014		橋	河(漆)	2		
			4-45M	橋梁	桁承下							
			1-30ft	橋梁	鋼承上	427+532		()	1			
			1-20ft	橋梁	鋼承上	427+176		()				
			1-20ft	橋梁	鋼承上	424+084		()				
			1-20ft	橋梁	鋼承上	423+172		(橋東古)				
			2-60ft	橋梁	鋼承上	421+502		()				
			1-10ft	橋梁	鋼承上	42+303		()				
			1-10ft	橋梁	鋼承上	418+077		(橋洪(新))				

粵漢鐵路株韶段 隧道一覽表

民國二十四年二月底止

段別	隧道名稱	地點	長度公尺	彎度	坡度	有無拱砌	土石質實	在何站間	開鑿情形
第一總段	高廉村	由廣州里程起計 公里247+600	426.00	直道	0.667%	洋灰拱磚砌結	土石質實及	黎鋪頭 楊溪間	開挖完工
第二總段	大沿水	公里293+946	97.54	直道 彎道 10°-19'14"	0.2%	洋灰拱磚砌結	礮石	樂昌岐 門間	開挖完工
	岐門	公里297+439	91.43	直道	0.6%	洋灰拱磚砌結	礮石	樂昌岐 門間	開挖完工
	梅山	公里298+734	36.58	直道	0.4%	無觀砌	礮石	岐門羅 家渡間	開挖完工
	新秦	公里305+156	77.73	彎道 3°-36'-32"	0.3%	洋灰拱磚砌結	礮石	岐門羅 家渡間	開挖完工
第三總段	圓螺角	公里313+107	228.59	彎道 4°-55'-12"	0.5%	洋灰拱磚砌結	礮石	岐門羅 家渡間	開挖完工
	白面石	公里321+895	56.00	彎道 3°-56'-10"	0.45%	洋灰拱磚砌結	礮石	羅家渡金 雞嶺間	開挖完工
	槓子嶺	公里323+650	230.00	直道	0.65%	洋灰拱磚砌結	礮石	羅家渡金 雞嶺間	開挖完工 礮砌90%
	雅確冲	公里332+263	300.00	彎道 直道 4°-0'-0"	0.87%	洋灰拱磚砌結	礮石	金雞嶺白 石渡間	開挖完工
	省界	公里334+500	180.00	彎道 2°-0'-0"	0.3%	洋灰拱磚砌結	礮石	金雞嶺白 石渡間	開挖75%
	燕塘	公里337+260	120.00	彎道 2°-0'-0"	0.80%	洋灰拱磚砌結	礮石	金雞嶺白 石渡間	開挖完工
	白石渡	公里337+700	65.00	直道	0.5%	洋灰拱磚砌結	礮石	金雞嶺白 石渡間	開挖完工 礮砌40%
第四總段	擡嶺	公里351+200	180.00	直道	1.0%	無觀砌	礮石	太平里鄧 家塘間	已發包
	廖家灣	公里354+468	100.00	直道	1.0%	未詳	未詳	太平里鄧 家塘間	已開工
第七總段	虎形約	由武昌里程起計 公里702+216	100.00	直道	0.6%	無觀砌	礮石	下灣柳 州間	已開工
	婆婆嶺	公里682+485	240.00	直道	0.4%	有觀砌	礮石	許家湖樓 風渡間	開挖1%
第七總段	金龍山	公里505+055	110.00	彎道 2°-10'-0"	平坡	無觀砌	礮石	霞流市 衡山間	開挖40%

(五)隧道：全段隧道，共十七處，其中六處完全竣工，五處開挖完工，五處業已開工，另有一處，正在發包開辦中。后。所有隧道長度坡度等項情形，截至本年二月底止，列表附

粵漢鐵路株韶段 涵渠及小橋一覽表

() 已完工
() 已動工
民國二十四年二月底止

段別	總段	分段	混 凝	拱 形	箱 渠	管 渠	明 渠	總 數	附 註
			土 版 橋	涵 洞					
第二總段		1	(9)	(4)	(22)	(12)		(47)	
		2	(6)	(2)	(23)	(17)	(1)	(49)	
		3	(10)		(25)	(19)		(54)	
第三總段		1	(8)	(3)	(36)	(26)	(1)	(74)	
		2		(13)	(51)	(5)	(8)	(77)	
		3	1		18	61	3	83	
第四總段		3	4	1	21	21	12	59	
		2	(4)	(7)	(23)	(38)	(6)	(78)	
		1	(2)	(2)	(2)	(36)	(4)	(66)	
第五總段		4		8	32	14	7	61	
		3		5	15	15	7	42	
		2		(5)	(9)	(31)	(5)	(50)	
第六總段		1		(11)	(18)	(40)	(9)	(78)	
		4	(2)	(5)	(31)	(12)	(7)	(57)	
		3			(12)	(9)	(1)	(22)	
第七總段		2		(2)	(24)	(13)	(5)	(44)	
		1		(4)	(18)	(13)	(6)	(41)	
		4	(1)	(5)	(15)	(33)	(5)	(59)	
合計		3	(2)	(10)	(28)	(36)	(17)	(93)	
		2	(1)	(7)	(35)	(31)	(8)	(82)	
		1	(2)	(2)	(36)	(4)	(7)	(51)	
合 計			52	96	514	486	119	1267	

(六)小橋及涵渠：全段小橋，共有五十二座，俱係混凝土版橋。又有拱形涵洞，箱渠，管渠，明渠四種，共計一千

二百十五處，所有完工已未動工情形，截至本年二月底止，列表附后。

(七)車站：全段大小車站，共有二十九處，除金鷄嶺車站行將完工，衡州車站約有七成工程外，其餘正在備料興工

(八)鋪軌概況：鋪軌工程，計有三處，(一)由樂昌車站向北已鋪有三十公里，現正向北進行，但至羅家渡左近田

頭水橋，須俟橋梁鋼料架齊，再可繼續進展。(二)衡州車站

中。

向南北兩端鋪軌，共有十五公里，現正向南進行，俟衡州北之沅河橋竣工後，亦可向北鋪軌。(二)株州車站向南鋪軌，已有三十公里，現正向開展鋪，以上所鋪軌道，因距規定之石碴廠稍遠，尙未鋪設石碴。

(九)材料概況：武昌，廣州各設材料轉運所一處，又於樂昌衡州株州三處，分設材料廠，凡材料由武昌，廣州交貨者，即由轉運所點收，轉運至廠備用。前該段借用中英庚款向英國所購材料，內有幾種，如道岔鐵筋及運料之機車車輛等，因採辦延緩，等候太久，以致工程進行，連帶受其影響，此事現已過去，以後當不致有停工待料之情事。

(十)號誌總機廠機車房道班房：查全段各站轉轍器及號誌，僅有預算二萬元，除轉轍器應需費用外，留作號誌之款，爲數其微，但此項號誌設備，對將來行車安全，至關重要，其望添籌款項，提前裝設。至總機廠之設立，實與修理機車車輛極有關係，前由全路三段聯席會議議決，設在衡州車站，現正着手填土，以便建築。其他沿路機車房，道班房，現在尙未建設。

查去年秋冬間，第三總段三分段，及第四總段三分段兩處，(即坪石柳州間)因有共匪竄擾，延至今年一二月，次第

復工，現在各段均已開辦，積極進展，沿綫工人，共達十萬人之多，所有員司工匠，一致異常努力，俱以明年通車爲目的，目下最要關鍵，(一)希望沿綫無意外擾亂情事。(二)應需現款能按期撥付。(三)外洋材料能按期運到。(四)促進湘鄂及廣韶兩段運輸材料之能力。(五)各工段須有充分之備用金，庶工款無所顧慮，得能趕辦工程。如此則明年秋間，全綫可望接通，年底通車之期，即可實現。四月二日管理中英庚款董事會擴大財務委員會第六十五次會議，建議由董事會與鐵道部磋商，准株韶段備有足敷應用之備用金，即欲充實工款，俾工程不受經濟之影響，得能積極進展也。此外尙有足述者，沿途所見員工服務既甚努力，且皆非常廉潔，尤爲可嘉，此皆株韶段之大概情形也。

再查該段國內工款預算總額，於二十三年六月間奉鐵道部核准計爲三五、五一、二〇〇元，自前年七月開工以來，一切支用，均尙節省，所定三年半完工之期，迄今已有一年八個月，其各項工程進展程度，亦已達五成以上，茲該局將已完及已做未完之各項工程與已領未領之款額，逐一審核，已覺前此預算，實有不敷之處，其原因爲路綫長度，比原定里數增長，以致土石方橋梁涵洞等費用，增加甚多，又有一

改移公路費用，增加運費，及工程單價增高項，或為當時預算所未列，或因預算所定過低，現該局將預算內之枕木價款所省之餘額，及房屋建築，加以緊縮，酌盈濟絀，尚差二百八十餘萬元，業經另案辦理矣。

二、廣韶段狀況

廣韶段為粵漢鐵路之兩段，計長二二四、公里，大小車站共計二十八處，（連韶樂段在內）現在機車車輛，尚足調派，客車雖未甚美觀，亦可應用，其全段橋梁軌道車站等建設，均尚完備，惟號誌一項，未有裝置，對於客貨運之安全，極關重要，似應于最短期內，加以設備。

廣州黃沙機廠，設立已久，式樣陳舊，效能未免減少，茲幸利用中英庚款，新添機器，補充機件，多數業已運到，並定在西村站另建機器廠，將來修理車輛，裝配零件，即可敷用矣。

南段氣候和暖，現有客車，故無暖氣設備，將來全路通車，客運直達武昌，南北氣候不同，對於裝置暖汽，似須及早籌畫。現廣州市政府在黃沙站以上，架設大橋，跨越珠江，將來粵漢幹線，即可連接廣三支綫，較諸輪渡，其便利不

可以道里計，以上乃廣韶段之大概情形也。

三、湘鄂段狀況

湘鄂段由武昌經長沙以達株州，計長四一〇公里，自通車迄今，十餘年來，因有特殊情形，並經多次更易首領，以致修養工作，難得圓滿，整理計劃，惜未實行，現在軌道處於極危險之狀態，枕木均已朽壞，道釘脫落甚多，行車速度，因而大減，對於客貨運之安全，竟無從顧及，甚為可惜！鄙人於該路開辦時，忝會綜持其事，此次視察之餘，殊深感慨。近年來雖幸略予添換鋼枕，但未能整個改善，將來全路通車後，一如咽喉阻塞，欲令貨物暢運，真乎其難。沿途號誌，除數站外，均未設備，極應於最短期間，設法添置，此湘鄂段之大概情形也。

當視察至武昌時，復接管理中庚庚款董事會電，囑將關於整理湘鄂路借款案，就使視察需要情形，查該路最先計劃，分三年舉行，計工務費三、〇九二、二六〇元，機務費三、一五〇、〇〇〇元，此外車務方面之電務設備費四四、七八〇元，共計六、二八七、〇四〇元，嗣以籌款不易，迭奉部令核減多次，最後之數，定為三、一七二、七三七元，機

務方面計七八〇、〇〇〇元，工務方面計二、三四九、七〇〇元，車務方面計四三、〇三七元，此項計畫，關於機務部份，所需要者，為添設機廠之機件，其中尤以車輪旋床為最要，其次為機車應需之配件，又其次為客貨車上之風閘汽閘等項，均為改良上不可缺少之件，必須購買，至於枕木一項，為改良軌道所必需，連同株萍支綫，共需六十萬根，即從最急要者着手，至少亦須四十萬根，其他添補石渣橋工橋翼及零星材料，均經詳加審查，確為急需，當經將以上情形，轉請董事會准予借給款項，俾得及早實施計畫，庶粵漢全路通車，湘鄂運輸效率，較諸他段，不致多有遜色。

四、結論

此次視察所得結果，竊以為在明年年底全綫通車以前，似應及早籌畫者，約有左列各項：

(一) 應派專家調查沿綫客商往來之趨勢，貨物之種類數量，以及運輸情形，俾可規定相當之運價，及機車車輛之設

備。

(二) 年來粵湘鄂三省公路，均屬發達，尤以湘省為最，似應預籌鐵路與公路合作辦法，期收互助之效，免有競爭之虞。

(三) 南北段因歷史不同情形各異，各項工務機務之設備，未歸一致，如廣韶段之月台，均係美國式，較他段為低，客車未裝設暖汽等，均應詳細調查，加以改革，俾全路可以統一。

(四) 行車應需之煤，至關重大，除湘鄂用煤採取萍鄉外，廣韶株韶沿路附近，有無煤礦可以採用，似應先行調查，俾有相當準備。

(五) 沿路號誌，俱付缺如，應提前計劃添設，以便將來全路通車時，安全得有保障，時間又可經濟。

(六) 全路通車後之管理組織，帳目稽核等項，均應提前規畫，俾免臨時周章。

文化與教育旬刊

第十六期要目

民國二十四年七月二十日出版

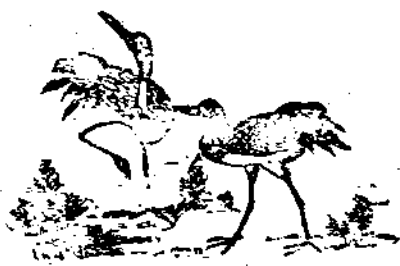
一	漢字新首(凡七系一百二十部).....	黎錦熙
二	中國本位文化建設問題的管窺.....	卞鐸田
三	蘇聯學生的性生活調查.....	許興凱
四	有感(集陸放翁句).....	賀子堅
五	佛洛德的過失心理.....	陳思烈
六	大島遊記.....	王桐齡

零售

每册四分外國分六分

二角	一元	一角六分	國	年	半
元	二元	元	外	年	全
				册	十
				册	三

社址：北平宣外香爐營頭四十五號



平綏鐵路水災善後改線工程及全線工程狀況

吳鵬

平綏路綫大致依山傍水而行。大河流爲大洋河，御河，霸王河及黑河。當年採綫建路之時，或以節省費用之故，取綫較低，因之水患頻仍，尤以霸王河及黑河爲甚。

平地泉至三岔口間，路綫沿霸王河幹流而行。三道營至旗下營間，沿黑河幹流而行。路綫竟有適當中流之處。此類山河，平時河身甚狹。一遇山洪，水勢衝激，漫延彌廣。故自民十三年及十八年大水之後，路綫已經一再遷移。但當時亦祇略爲避讓河流，並未爲根本改善之計。以致遇水移綫而所移之遠，仍不免再來之水患，於是再三遷移，而水之爲害如故。甚至原綫竟有深入河身，被水掃蕩，雖當天寒水涸之時，亦不能尋見其基址者。廿三年水災益烈，路局遂有根本計劃。然以財力所關，仍未能同時並舉。祇能擇其最重要者，先行舉辦，次要部分，逐漸修改。

路綫被水及歷次修改未能澈底情形，略如上述。近兩年路局經過幾度審量，遂決意將平地泉至三岔口間之路綫移上山脚，取勢既高，離河又遠。此後當不至再有水患。惟其中一段，因歷年受惠較輕，爲紓緩財力起見，列爲次要工程，俟明年再行修築。此段新改路綫，尙無大橋工程。三岔口車站房屋，祇須將門窗移轉方向，即可適用，不必另建。

去年大水受害之烈，以三道營站東之塌山爲最。原綫本循山脚而行。土質不堅，被水衝蕩，山爲之傾。以十日夜之時間，關山一千數百英尺，勉強通車。當時維持交通，草草急就，所有路壘坡度灣道，均未合法。實乃救急一時之計，而非長久之圖。倘今後再有大水，即此便道，終難爲恃。此段路綫須自三道營站東至旗下營站西止，大加修改。業經測定路綫，而預算材料工費，約須九十餘萬元，尙非路局財力所

及。遂定爲局部改綫計畫。先修B.C.E.三綫，餘者逐漸舉辦。

旗下營站迤西二道河，適當黑河折流之處，水勢激烈，受惠亦甚。原有保護隄脚蠻石工程，而高度長度，均嫌不足。且隄河甚近，冲刷崩陷，時所不免。加築保護工程，未嘗不可略施救濟，而開山取石，亦須費盡工力。路局乃決將路綫稍加移動，取勢略高，即以開出山石，用作防護工程。

以上三段段綫工程，現已分爲七標，招工承辦。工作進行尙速，約在本年六月底隄身路塹，均可告竣。大水以前所有軌道，當可鋪竣通車。此次修改之綫，既經改築部分，當不至復蒙水患。其未改築部分，縱或再有水患，救濟亦易。數年之後，依次改築，則可完全無虞矣。

霸王河及黑河之外，其河流足爲路患，雖情形不至如霸王河及黑河之嚴重，而不能不時加預防者，厥爲大洋河及御河。蛇腰灣爲大洋河轉折急流之處，當年造路之始，即有大塊泥土塊防護隄脚之工程。三十年來賴此得保無虞。近年屢受大水影響，泥土塊之基礎，已被冲刷，多成空隙，因而傾圮疊見。現已逐年增補修築，惟以限於經濟，未克大舉興修，而又不能不急其所急，亦祇能逐漸整理，僅維現狀耳。又西灣堡迤西緊傍洋河之防水工程原有魚鱗壩，近年又利用廢

木料添打木板樁，亦有相當效力。惟尙嫌不足，仍須量力隨時增補。

自新安莊至大同以南一帶路綫，緊傍御河右岸而行。此段路綫尙高，山石堅固，河流尙不爲患。大同站外之御河橋，爲一百英尺十八孔之托式橋，在平綫路爲唯一之大橋，情形尙好。惟去年大水，急流逼近趨牆，稍被冲刷。本年水季以前，即在上流修建檔水壩一道，以校正河流，使之直向橋下穿行。

平綫路水災善後工程及預防辦法，既見前文，茲再詳述全綫工程狀況如左：

全綫枕木腐朽情形，因多年未經更換，乃至不可思議。其者漸成粉化，一觸即碎。軌條深入木裏，軌外枕木兩端，聳然翹起，隨處可見。道釘鬆動脫落亦多。近兩年來竭力整理，更換枕木，將近六十萬根，約合百分之四十。惟因新購道釘，尙未到齊，往往有減少之處，一俟新釘購到，方能補足。軌條受枕木腐朽影響，彎曲凹凸，失却平直。自經更換枕木之後，行車雖不至時有危險，而震蕩顛簸，猶是普通現象。將來全綫枕木更換之後，軌條尙須加以整理。如日更換新軌，則猶非路局財力一時所及。道尖道岔，剝蝕亦甚，

近由路局撥派工程司一人，鐵工二人，在南口機廠學習養氣鋼法。俟學成後，即行組織飛班，沿綫修理道岔道尖。

全綫道碴，至不潔淨，積穢阻水，亦為腐化枕木之一原因。近已竭力清理，大同以東，擬於本年內清理完竣。大同以西，俟明年再行清理。畢克齊站附近道碴太少。現正擬由陶思浩站附近鋪設岔道，至大青山石場採取石碴，酌為添補。全綫灣道超高度，盡在外軌。行車速率太緩，裏軌磨損特甚。現方加以校正，逐漸將外軌落低，以資和緩。

全綫號誌，除綫包段三兩車站尚候機件，約在最近期間即可完成外，其餘均已裝置完竣。其遠距號誌，離近站為一千英尺，進站號誌，離最近岔尖為三百英尺。

全綫橋梁，除御河橋已於前文述及，水災改綫部分不贅外，大致均尚完好。綫包段雖已有十餘年之歷史，所有橋梁，均屬臨時性質，桁梁均係方木，或舊鋼軌上加枕木。十餘年來，未曾正式建築。因陋就簡，危險殊多。近已改造混凝土版橋。惟綫包段內，共約二十英尺及十二英尺橋五百餘孔。每年工作期間，除去兩季冰期，不過五六個月。又以節省模板之故，工作雖盡力趕辦，亦非咄嗟可致。茲路局規定儘於明年內將此五百餘孔，完全換竣。察其情形，當能辦到。

全綫站屋，雖不免狹隘簡陋，而大致尚甚適用。惟綫包段車站，本皆臨時建築，包頭站正式站屋，方於去年年底建成，規模尚稱完備，為全路最新式之站屋。薩拉齊站規模較小，亦已竣工。其餘小站，均已招標開工建築。

關溝段為全綫特殊地段，所有此段工程狀況，平時均加特別注意。前數年久有改綫之意。近年詳察此段情形，如車輛均裝氣軛或手軛，每日夜連車可拖運一萬噸。除車皮可運淨貨六七千噸。現時機車力量，亦有相當之增進，在關溝段內，每機車可拖三百噸至四百噸。最多時曾每日駛行列車往返五十八次，其中約有客車三四次。即從少數而論，每次列車拖淨貨二百噸，每日往返五十次，亦可運貨一萬噸。實際上每日平均貨物不過三千噸，故現時改綫之說，尚非必要。

張家口及包頭兩站水量，均不充足。去年於張家口站外，約二英里處，尋得山泉，質量均佳。已於去年冬季以前安設水管，引入水櫃。因係山泉地勢甚高，不必抽吸，費用極省。今年尚擬修造蓄水池一所，以備不時之需，正在計畫之中。包頭車站掘井至三百餘英尺，始見黑臭之水，鹹質亦多，殊不合用，現仍繼續掘井，效果如何，尚不可知。

平地泉站迤西近河路綫，每值雨季水漲，時有漫道之患

。一遇大水，漫流挾泥沙而至，湮沒軌道，每達尺餘之厚。不過此種情形，祇見於雨後山洪暴發之時，瞬息水退，加以清理，即復舊觀，尙非大害。

平地泉站南一六六道班房附近之路塹，因山泉潛伏，路面潮濕。每值寒季，凍道之患，殊為嚴重，自建路之始已然。又豐鎮站南五台窪附近之路塹情形略同。工段已擬有開溝安設水管，引水外行，及增加石礮等計畫。惟以限於財力，尙未實行。此外則綏包段內，天氣雖較平地泉一帶為和暖，而地勢太低，潛水去地面不過數尺。去年雨水較多，情形特殊，道基結冰，軌面凸出八九英寸，其甚者且至一英尺左右。今春陶思浩站附近，亦有此種特殊情形。又公積版站附近，因民生渠利用黃河之水，所有其他河流入黃孔道，均為閉塞，鐵路兩旁積水過多，凍道之患，亦頗嚴重。凍道之因，由於地濕。而在此一望平原之地，既不能溝通地下潛水，實無根本滅除此患之計。惟有隨時注意，遇有凍道情形，即時塞道，以利行車。然在此特殊情形之下，行車速率，實不宜充分利用，致肇危險。

環城枝路，因近年客車改以前門站為起點，已視同幹路。所有一切養路情形，均與幹綫相同。其廣安門及西便門間

之第五號橋，跨越平漢鐵路軌道，極關重要，修養情形，尙屬完好。惟各站距離太近。又須轉繞城角數處，行車速度，不能充分運用。

平門枝路，大致完好。三家店及門頭溝間之永定河大橋為一百英尺八孔之托式橋。狀況尙佳。

雞鳴山枝路長僅二公里半，因煤礦停辦，久不通車。但以尙有採礦機器，未曾拆卸運出，此段枝綫，猶有暫時保存之必要。鑛既停採，所有機器，似可擇其有用者，早日移出，而將此綫拆除。

口泉枝路，為平綫重要枝綫，每值夏季淡月，唯一大宗貨品，為口泉之煤是賴。十里河之三十英尺十四孔橋及煤略口三十英尺六孔橋，雖屬臨時性質，橋墩情形，尙稱堅固。近年又於每孔中加以方木撐架，益見有力，可無危險。將來全綫更換八十五磅鋼軌時，再行更換鋼梁。口泉站水量亦感缺乏，給水乃成問題。每須由大同站運水應用。去年方於附近山中尋得泉水，質量尙好，曾送地質調查所化驗，尙稱合用。近又交由機務處取決是否即用此泉，尙在審慎研究中。惟此泉係屬私家所有，用作灌田，不肯租賃。將來恐須借用官力，方可徵收。實則水量極充。路站亦不過用其一部分，

尙不至害及農田。全綫殘廢誌，尙未裝設。

全路工作人員精神頗佳。前數年因時局關係，張家口工程部分工人，受環境影響，頗爲囂張。自宋哲元主席抵任之初，經過一番懲創，工人已安分工作。又包頭工人，亦有同樣情形，自路局調來各部分得力段長監工，並將多事之工人拆調他段，亦歸安謐。去年又恢復多年未經舉行之考查道班辦法，派員逐一考查各道班之工作，核定分數，最優者獎以現金，最劣者，立即開革。施行以來，工人頗爲振奮努力，功效甚著。

論曰：平綏鐵路爲國人自造之唯一鐵路，初至張家口，再展綏遠，終達包頭。雖經三個時期，始完成此八百餘公里之路綫，而始終在技術方面，曾未假用外力。當以節省財力，無處不力從簡儉。近十數年來，國家多事，兵患頻仍。當局者多存五日京兆之心，對於路工之修養，每無澈底之方策。以致年久失修，因失修而日見腐化，因腐化之甚，而益憚於整理，因循致誤，無可諱言。故今日視察其工程狀況，不能以他路爲準則，而考核其整理成績，尤不能懸揣過高，實以致病之深，既非一朝一夕之故，而起衰振弱，自非咄嗟可

致。說者謂：「平綏鐵路，隨時隨地，皆有出軌之可能。」兩年以來，平綏路局，本其復興計畫，逐漸整理，前言已非事實。使觀察此路者，未嘗了然於前此腐敗之情形，驟然觀其狀況，必將駭然走，及按其整理成績，與前此工程狀況相比較，則又不能不欣然慰矣。

抑有進者，平綏鐵路，初名京張，展至綏遠，改名京綏，修達包頭，未經正名。自南京奠都之後，遂易今名，而綫字仍依其舊，名實既有未符，言之殊有不順。今當復興計畫進行之際，似有更正名稱，一新觀聽之必要。又平綏全路大宗貨品，爲煤糧二宗。近年因某種關係，沿綫各地產糧減少。其他棉花藥材等貨，率皆來自河套。每年黃河開河之後，使河之期，生意至爲清淡。包頭至寧夏一段，早經測有路綫。倘鐵道部或平綏鐵路，對於經濟有能挹注之力，似應及早籌建，此段路綫，以吸取河套一帶物產，則於平綏鐵路本身之經濟，必有莫大之利益。然此猶以商業觀點而言也。若以國防論，則平綏鐵路似應於包頭直向西北，以達哈密。惟此綫綿長，需款孔多，恐非財力所及矣。

諸君要
檢閱重要史料考查近來各種雜誌內容
研究專門學術搜求作文著書寶貴材料
麼？請讀

人文月刊

如得開發智識寶藏之鎖鑰

本刊特刊點
本刊除注意現代史料每期登載有系統之著作外並有最近三百餘種重要雜誌要目索引包含各科學術為學者著書立說青年修學作文所必需之參考品尤為圖書館學校及公共機關必備之刊物

第六卷五期要目

- 袁世凱的壓迫言論
白蕉
- 由英國前首相路易喬治對於最近中日關係的觀察
王仲廉譯
- 袁世凱與中華民國(續完)
白蕉
- 英傑歸真(續)
鄭師許譯
- 元朝私刻本表
克凡
- 讀書提要
克凡
- 英國侵略西藏史
克凡
- 大事類表(五月)
克凡
- 新出圖書彙表
克凡
- 最近雜誌要目索引
(共三千二百二十目)

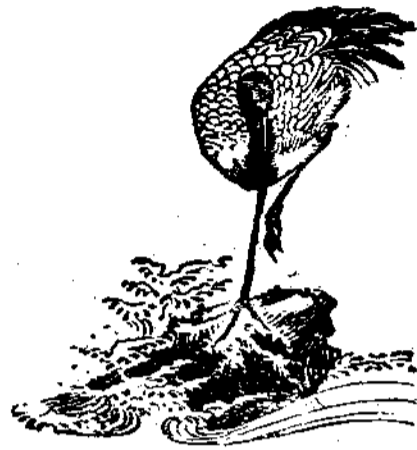
另售每册三角郵費二分半
 預定全年十册國內三元國
 外四元八角郵費在內

總發行所
上海霞飛路一四一三號

人文月刊社

代理處
 ▲上海 生活 時代 作者
 蘇新 南新 黎明 現代
 大東 申報服務部等書局

代售處
各埠大書局



在四次鐵展開幕中介紹各路之重要特產

北橋

吾國農村破產，工業落後，在此經濟極度的頹敗中，鐵道部主催的四次鐵展，已於本月（七月）十日在青島開幕。此

會目的在於使生產者確定供給，需要者知所選擇，向用外貨者知國內已有何種替代之品，向用國貨者，亦知新貨有如何之進步，爰就個人所知，除普通產品，無暇詳論外，只就各路特產，加以介紹，或亦國人所樂聞乎。

一、農產類

(1) 菟豆 豆之種類甚夥，而菟豆則以國產者為最佳，津浦綫東葛站西湯山一帶，所產菟豆，最為著名，向有湯菟之稱，因此等菟豆，色香味俱佳，西人樂用之，故出口極多

。其次為平津一帶之菟豆，年產約五千餘噸，皆豆類中之特產也。

(2) 花生 花生為農產品中出口大宗，津浦綫之大汶口、滕縣、泰安。膠濟綫之藍村、膠州、芝蘭莊、高密。北寧綫之黃林、雷莊、坨子頭等地，皆出產豐饒，輸出暢旺，其銷於外國者，以德國荷蘭為最，英美次之。

(3) 絲 中國蠶絲，向稱特產，自日法效步以來，遂有青出於藍之勢。出產地以京滬沿綫為最，幾乎無地不產，尤以無錫為中心，常州，奔牛一帶次之。滬杭綫則有杭州、蘭口、長安、嘉興一帶出產。柞蠶絲為山東特產，出昌邑等十六縣，織成山東綢，西人多喜用以製衣，故出口極多。其他尚有四川亦產柞蠶，現尚無鐵路運輸不費。

(4) 茶 茶與絲有同樣歷史，今日之不振，厥由故步自封之故。滬杭綫有杭州、南星橋及嚴州、衢州、江山、大洋、紹興、平水一帶產品。湘鄂綫有湘、鄂、贛各省出產，銷於蘇俄之磚茶，亦出於各縣省，產地極多，不及備述。

(5) 棉花 棉花為日用必需品，亦為軍用彈藥不可缺少之物，隴海綫以陝州、大營、靈寶產者最為馳名，年來閩鄉試種德棉，成績良好。津浦綫以魯省推廣之美棉為最佳，上海紗廠及日本紗廠每年均到濟南購買，年可百四五十萬担。滬杭甬綫以梅隴產者銷路最廣，品質精良。

(6) 水果 津浦綫有德州枕形西瓜，符離集筒形西瓜，方石榴，滕縣菓子梨，泊頭雅梨，肥城肥桃，曲阜，萬德之柿子。平漢綫有邯鄲核桃，良鄉栗子。平綏綫有懷來沙果，宣化葡萄。膠濟綫有青州香瓜，姚哥莊葡萄。廣九綫有吉山橄欖，甜橙、南岡，沙村，唐美，仙村，石廈，石灘，石滘，茶山，南社，橫瀝，常平等地之荔枝。隴海綫現正西展，將來三陽川之大桃，亦將供吾人之饒吻矣。

(7) 菸葉 菸葉向分六大區，曰黃岡、曰南雄、曰廣豐、曰鳳陽、曰坊子、曰許州、許州區以鄧縣等縣為中心，在平漢綫範圍以內。坊子區凡楊家莊，黃旗堡，蝦蟆屯，普通

，辛店，金嶺鎮一帶，皆包括在內，在膠濟綫範圍。鳳陽概括皖一帶言，在津浦綫範圍。其餘則大半火車未通，不具論。

二、礦產類

(1) 石棉 石棉為製造原料，平漢綫之涑水、立馬山。隴海綫之漢中，皆有出產。除北平有石棉公司外，多銷洋莊，將來大有希望之礦產也。

(2) 錫 錫在贛、湘、粵鑛藏甚富，占全球百分之七十，廣韶綫之英城，由火車運輸者，年可二百萬斤，係翁源所產，將來粵漢，浙贛兩路完成後，必可成為大宗貨運。

(3) 錫 錫可作工業原料，及活字版，國產者集於湖南一省。全世界所用純錫，亦以湖南產者占百分之五十以上，故亦可謂為中國特產。現在鐵路尚少運有此項礦產，俟粵漢路通車後，當然可成一種重要貨運。

(4) 水晶 水晶為石鑛之一種，有白黑，茶，紫等色，清澈如水，晶瑩涼潤，膠濟綫之南泉，河南之嵩山，皆有出產，除製作眼鏡外，多用之於美術品。

三、美術品

(1) 繡貨 我國繡貨向推湘繡顧繡兩派，現則幾乎全國通行，不能指定任何路線。又有絨繡一種，爲丹陽產，於絨上繡成各種風景人物，美麗異常，詢爲美術中不可多得之品。

(2) 玻璃絲 玻璃本係透明體，本分化作用將玻璃抽成細絲，製作屏風等類，內襯以花鳥山水字跡，最爲美觀，爲膠濟綫物產之特色。

(3) 雕漆 用漆做成各種用品如鏡、盒、盤碗等類，再加以雕工，雕成各種花樣，泰半爲紅色，爲平津之特種手工業，外人多喜用之，平漢，津浦，北寧，各路皆有輸出。

(4) 景泰藍 景泰藍即琺瑯(Coisonne)爲北平特產美術工藝品，在明朝代宗時，初改名景泰藍，景泰之釉藥，與近日所謂搪瓷(Ename)之質料相似，有銅琺瑯，金銀琺瑯之別，精緻美觀，遠非普通搪瓷器皿之所可比擬。

(5) 嵌金銀絲 於手杖，文具，烟盒，玩具上嵌以金銀絲，製成各種花樣，外覺美觀，歐美人多嗜之，膠濟沿綫之濰縣，有此物品，產量如何，尙待調查。

附記濰縣有刻核桃者，其物甚小，一面刻水漫金山戲劇全圖，一面刻人物十七，其刀工殊堪驚人。

(6) 石刻 石刻頗類石膏造像，係用河北房山之漢白玉石刻成各種人物花鳥，式樣極爲美麗，北平有公義興等家，專門製造，平漢，津浦，等路皆有輸出。

餘如固鎮產有五音石，色似古銅，分段擊之各成一音，有如音樂，極爲悅耳，懸之架山，陳設房內，可作雅玩。又大汶口出有燕子石一種其石中滿現燕子形，個個分明，耳目翼爪皆全，有飛者，有走者，有立者，有臥者，有作啣泥狀者，有作哺雛形者，形形色色，在尺許方圓之石塊中，無不維妙維肖，鑲以木框，置之案頭，儼然石刻名家作品也。

綜上所述各物品，有各國所無者，有各國雖有，而品質不及國產之佳而量之多者。夫我國地大物博，當然不能以個人有限之知，謂爲詳盡而廢遺。但即此三大類，已將個人之所知，搜羅無餘矣。如有同志更起而增廣之，俾我國之特產，儘數宣傳於世人，無纖毫之遺漏，則本文拋磚引玉之計，未嘗無所裨益也。

物刊一唯之題問藏康究研內國

鋒前藏康

目要期九第卷二第

由華北說到康藏	幼愚
開發西康的真正途徑是什麼	(恆)
河北省府移保定與四川省府移蓉城	又
中國文化之地理背景(續)	胡翼成
處理藏事方策之研究	馬裕恆
邊疆問題之感想——龍邦俊先生在蒙藏學校	高國桂記
講演	天齋
赤匪竄康先竄甯屬的重要原因	天齋
治藏方針——班禪在蘭州歡迎席上報告	天齋
西康康定縣	天齋
藏康風俗	記者
川南馬邊夷人之概況	峻德
生路	陳建華
一月來之康藏	編者
編後	編者

版出月四年四十二國民華中

角壹洋大册每 : 目價
莊曉京南 : 址社



湖南醴陵縣屬產煤狀況與粵漢鐵路之關係

范廣鍊

本文作者，范廣鍊君，日本鐵路專科畢業，民元回國後，歷任廣東各鐵路車務要職，現在粵漢鐵路兩段管理局，主持沿線經濟調查事務。茲當粵漢中段（株韶段）將次完成，正籌全路統一之際，關於該路沿線經濟狀況，最為重要，特請范君將調查資料，酌量披露，以供研究粵漢全路統一路政之參攷云。

編者

煤為工業原動力之原料，需用甚廣，尤以鐵路之需用為多；苟得適宜廉價之煤，以供需要，則鐵路營業上之支出，必可大減，同時在運輸上之收入，亦可增加。茲將湖南省醴陵縣屬產煤狀況與粵漢鐵路之關係，分述如次：

(一) 湖南煤礦，分佈甚廣，就地質分別，約為下列三個時代：

：(1) 「石炭紀」多為無烟煤，重要產地，為湘鄉寶慶新

化等縣，距離粵漢路路線較遠。(2) 「二疊紀」多為烟煤，重要產地，為湘鄉洪山殿湘潭譚家山，寧鄉清溪冲等處，距離粵漢路路線較近。(3) 「侏羅紀」亦屬烟煤，煤層含於石門口系地層中，重要產地，即醴陵縣石門口，距離粵漢路路線最近（距醴陵站僅有十里）

(二) 醴陵煤礦，大別分為官辦與商辦，官辦者名為醴陵石門

口煤礦局，商辦者名為醴陵合記石成金煤礦股份有限公司，其沿革，位置交通，煤脈分佈及煤層，煤量及煤質，經營概況，運銷情形，分述如左：

(甲)醴陵石門口煤礦

(1)沿革——本礦為醴陵石門口煤礦局所辦，在明代已有土人採挖，民十，由黎某等在石門口附近用土法開掘，因資本不繼，至民十二，將煤場租與寶源公司試探，發見藏量甚豐，惟窿內水大，人力排水不易。十三年寶源公司代表周祐召集股東改組為匯鑫公司，呈准立案開採，不三年因虧折即告停工，原因係運輸不便，與銷路不佳故也。民十六，復增入新股，改組為性記匯金公司，增加礦區，復工開採；十七年初，再因匪亂停頓，土人又乘機私採，至八月有阜南公司集資收買，亦呈准立案開採，同時匯鑫公司，亦增購機器與之競爭，十八年又有民生公司於兩礦之間，增闢一窿，礦區重複，糾紛旋起，因之涉訟。於是阜南，匯鑫兩公司相繼呈准收歸省有，由建廳派員備價接收，並將民生公司封閉，設立石門口煤礦局，從事整

理，繼續開採。此本礦由商辦而官辦之大概情形也。

(2)位置及交通——醴陵距長沙九十六公里，距本段樂昌站四百五十二公里，石門口在醴陵南鄉，北距縣城八里，距湘鄂段醴陵站十里，有二呎六吋軌間之小鐵路與之連接，澆水即經縣城，西流至涿口入湘江，自縣城至涿口約百里，春夏水漲，可通載重三十噸之帆船，秋冬水落，祇通載重六七噸之駁船，至涿口過駁，醴城、陽三石兩站，所有郵電及長途電話，均可通達，故本礦水陸交通，均稱便利。

(3)煤脈分佈及煤層——煤脈西起猿木嶺附近，東延經猿木冲，黎家冲，煤炭冲，仙姑廟等處以達牛尾塘，東西長約八里，南北寬約一里，計面積約八方里，煤系屬侏羅紀，已知之重要煤層，可分為上煤系及下煤系，下部以砂岩及硅質頁岩為主，上部以炭質頁岩為主，已發現之煤層有二。上層曰中槽，厚由二呎至四呎，通常夾黑色頁岩，石硤一至二層，厚由一至三吋，下層曰大槽，厚約五呎至八呎，中夾頁岩石

硤，通常一至四層，厚由一至六吋不等，

(4) 煤量及煤質——本礦煤量，據湖南地質調查所之估計，中槽九十餘萬噸，大槽二百一十餘萬噸，總共約三百萬噸，煤質屬烟煤，塊末成一與二之比，煤質尚佳，惟有時含鐵過多，不宜於煉焦，據實業部地質調查所分析該礦煤樣之成分，列表如次。

石門口煤質分析表

號別	大槽	大槽	中槽	中槽
	一號	二號	一號	二號
水分	二·六	三·七五	三·三	二·六
揮發物	二九·七九	二二·〇五	四二·二六	三六·四
固定炭	五二·九一	五四·三〇	五〇·五七	五二·六九
灰分	一五·六二	二〇·九〇	四·九六	八·二〇
發熱量	六九七五·〇〇	七三三三·〇〇	七〇三九·〇〇	七二〇五·〇〇

(5) 經營概況——自十九年收歸省營，設立鑛局接辦以後，仍沿舊法繼續開採，惟當時鑛道已深，浸水頗巨，土法開採，已難維持，遂於是年整理鑛道，建設西法斜井，設計用西法出煤，

同時敷設自鑛場至陽三石之輕便鐵路，二十年二月路成通車，運輸方法，已見進步，然斜井工程，忽於此時失慎被焚，於是改造直井，不數月又被水淹沒，隨再整理，先將各窿正坑積水抽盡。并將直井工作停止，修復斜井，次將鑛區推廣，東起醴攸省道旁之石灰塘，西抵豆田河東岸之蛟湖隴，南沿石門口至豆田大道之南，北沿大嶺之南，東西廣約六公里，南北寬約一、二至二、四公里，面積共計八八五·二四公頃，再修築地面，防水工程，并擬定試採附近之觀音坐蓮山及株木塘兩處，茲將該局歷年產煤數量，列表如下：

年	份	產煤噸數
十九年		二二〇一一·四五七
二十年		三〇二〇七·七三二
廿一年		三五九三六·一六四
廿二年		四五六二三·四八二
廿三年	(一月至五月)	二〇〇四四·六八二

(6) 運銷情形——本礦所產之煤，原分統煤及洗煤二種，統煤未經洗揀，碎石過多，不合工廠之用，故僅在山零售，整批運出者，概為洗煤，係由礦產營業處銷售，其銷路除在山零售每月約數百噸外，其固定銷場者為湘鄂段，最近每月約銷一千二百噸，在陽三石交貨，其價為五元餘，水口山去年(廿二年)定五千噸，在株州交貨，其價為七元三角，第一紡織廠，年銷萬餘噸，煉鉛廠電燈公司各千餘噸，價值自八元至九元五角不等，惟近年煤市滯銷，各地產煤湧到，競爭殊烈，彼此貶價求售，醴煤在外價格，統煤應為五元五角，洗煤應為六元八角，運出銷售時，再加運費稅捐約二元，則長沙須九元，始敷成本，而有時僅得七元幾角之市價，則虧折難免矣，幸銷場多係同隸建廳，並不以市價為轉移，故尚能敷衍維持，惟商煤之競爭，殊為可慮也。

(乙) 醴陵石成金煤礦

(1) 沿革——本礦為合記石成金煤礦有限公司所辦

，相傳自明代以來，時有土人沿山上露頭採掘，清季組織漢陽鐵廠時，經中德礦師考察，認為南方最豐富之烟煤區，卒以油質成分較輕，不便煉焦，故而開發萍礦，迨至民二十年當地袁氏組織石成金公司，呈准實業部給照開採，後因經營失當，增股以謀整理，其時工程部份，如開鑿平巷，建築路基，租購地面等費，較前約增倍蓰，卒因債累，將礦權及全部轉與今之合記，仍爰用石成金名義，成於去年十月，繼續開採，並特聘工程司常駐礦場整理及規劃，最近生產日增，營業較前為盛。

(2) 位置及交通——礦場位於醴陵縣南，一區西岸境，距縣治十二里，與石門口醴礦為鄰，東北距湘鄂路株萍段陽三石站十五里，西距粵漢路株韶段涑口站約九十里，南距濱涑支流之豆田市約八里，醴攸公路在礦區東南約二里，其餘與石門口煤礦相同。

(3) 煤脈分佈及煤層——地勢西北崇山峻嶺，東南則崗阜起伏，構成本礦煤田之岩石屬中生代侏

疊紀，沙岩與頁岩之互層，煤層胚胎其中，為南北走向傾斜，東偏西傾，角由五度至十五度，其區域東起蛇形山，西延庵坡裏，南達袁木嶺，北抵羞形山，其產煤地點，為金星頂，老陂，蕪子陂，放水裏，月塘，阪山裏，人形山，排山，新山裏，崩岸上，庵腳下等處。

(4) 煤量及煤質——本礦已知煤層有五，現就開採三層煤之埋藏量估計，東西闊約三千公尺，南北廣約三千五百公尺，三層平均，約厚四公尺五，據定例每一立方公尺可採煤一噸三分，其計算如下。

$$3500 \times 3000 \times 4.5 \times 1.3 = 61,425,000 \text{噸}$$

估計全礦藏量為六千一百四十二萬五千噸，內中因施工窘難，姑以六成採出計算，實數為三千六百八十五萬五千噸，若每日採煤一千噸，年採三十六萬五千噸，以三千六百八十五萬五千噸之煤，足供百年以上之採掘。

煤質屬烟煤二類，無治氣爆發之虞，含硫極少，適合鍋爐燃料之用，前經湖南礦產化驗所一度化驗，

其結果如下：

石成金煤質分析表

水	分	三.〇〇
揮發物	二六.三	
固定炭	六三.八五	
灰分	四.八三	
硫磺	〇.五〇	

(5) 經營概況——現有窿口，從鑛脈低處開挖平坑，寬度約二公尺，敷設十二磅鋼軌，沿平坑直進深達一百九十餘公尺，分左右開有斜井，亦深達五十餘公尺，從已發現三大煤槽起，用十字進行法，向上採挖，將煤放入煤斗，推出坑外，自動傾入煤倉，間有用人工挑出坑外者，全場煤斗約二十具，每斗載量半噸，運煤車十六輛，每輛載重三噸半，煤場至陽三石站，設有輕便軌道，行走小機車，至抽水一項，查其現在採挖法，係採用由下向上採挖，則其水量可逕由平坑自動流出，無須人力或抽機排泄，

通風道則由窿內透一如烟突者以流通內外空氣，窿外建有辦公房，工人住所，儲煤場等，及陽三石，豆田市，長沙，漢口等處，均有堆棧，新近又在月塘處，多開一平巷，工程正在進行中，最近因銷路所限，每日出煤一百噸左右，近又計劃謀取平坑以下之蘊藏，擬建鑿直坑，改用機械採取方法，將來工程次第實現，產量定可大增。

(6) 運銷情形——本鑛因去年(二十三年)十月始由合記石成金煤鑛公司接辦，現因銷路關係，每日僅出煤一百噸，以運銷漢口電燈局，烟公司，及和記公司為大宗，每噸售價為大洋十二元八角至十三元六角，運銷長沙慶記次之，每噸售價為九元二角，其水陸運費，列表如下：

起站	止站	每噸煤運價		
		輕便鐵路	湘鄂段	民船
陽三石	株州	一元三〇	一元二六	一元二〇
株州	漢口		一元二六	一元二〇

陽三石	漢口	陽三石	長沙
		一六三	二一五
	三九五		

(三) 醴陵煤與粵漢路將來之關係——醴陵煤量，或謂六千八百餘萬噸，或謂六千一百餘萬噸，姑以後說為根據，其與粵漢路將來之關係，不可謂不鉅。南段燃料，以煤為最大宗，每月銷費，約需四千噸，現在每噸價格，約為毫銀一十九元半，照此推算，每年約需煤費九十餘萬元，支出之鉅，實居各項材料之首位，現查醴陵石成金煤價，大煤由鑛場交貨者，每噸僅六元八角，由鑛場至漢口之距離，為四七二公里，至南段樂昌，則為四六三公里，查該鑛運煤至漢口之費，每噸為四元二五，本路運程短於漢口九公里，加以鐵路材料之運費，當然減半，是則由該鑛場運至樂昌，僅二元一角而已，合煤價與運費之總計，每噸為大洋八元九角，加二伸計毫洋，不過十元六角八分，每噸可節省之費達八元八角有奇，若合一年計之，共可節省四十二萬二千餘元之鉅，此醴陵煤關於粵漢將來支出減少之預計也，查本省機械工業，雖未充分發達，但仍為南中國之冠，每年輸入洋煤，為數

甚鉅，因洋煤運輸路程遙遠，價格自然昂貴，工業用高價之燃料，則其出品之成本，無從低廉，故燃料價格之

一高一低，影響工業前途甚鉅，查醴陵煤藏量既如上述之富，運至廣州市，照普通運費，並加入大洋水計算，每噸亦祇為毫銀十六元二角，比之市面相等之煤，每噸約廉三元有奇，則株韶通車之日，即醴陵煤輸入廣州之時，亦即工業界得有優良廉價之土煤，以為減輕出品之成本，假定每日運煤一千噸，則本路收入上之增加，每

年當有百萬元以上，此醴陵煤關於本路將來收入增加之預計也。

(四)醴陵煤與萍鄉煤之比較——醴陵產煤情形，既如上述，惟相隔三十八公里之萍鄉，(屬江西省)產煤尤盛，亦有調查研究價值，大約醴陵煤油質成分較輕，不便鍊焦，萍煤則反是，惟醴陵甚適鍋爐燃料之用，其餘詳細之比較，須俟異日調查萍鄉鑛產之後，再行披露。

新 青 海

三 卷 六 期 要 目

蔣委員長告川康陝甘青寧六省民衆書

班禪大師蒞青.....民 意

爲甘肅青監察使進一言.....幹 健

從小處走上建設之道.....張得善

滇邊界務問題及其危機.....何希宋

甘青寧三省的肥料問題.....李自發

實施健康教育之研究.....王發科

復興民族工作中之切要工作.....馬尊偉

供獻給開發西北的同志們.....高 飛

江蘇教育參觀記.....宋積璉

青海遊記(續).....李自發

苛政壓迫下之青海樂都縣人民負擔調查.....李伯玉

遙祭.....陳學禮

從顯微鏡中來看青海禁烟内幕.....谷 鶴

一月來之青海.....積 璉

編輯後記.....積 璉

總發行所

定價

代售處

代訂處

南京曉莊新青海社

預定價半年六册六角全

二十年二十册一元外國預定價全年二元五角

(內含郵費)角

全國各大書坊

全國各地郵政管理局及一二三等郵局



日本鐵道運輸制度之概觀

趙鏗

日本鐵道，係屬國營，近年頗有長足進步，昭和十年三月底。(日本會計年底)自本年四月至翌年三月，(日本會計年底)國有鐵道營業路線總數，為一萬六千五百餘公里，全年累計營業收入，四萬九千五百五十一萬餘圓。其經營管理，多採取歐美各國新法，運用深得精奧，多有足資吾國參攷之處。津浦鐵路車務處運輸課課長，趙鏗氏，奉派赴日考察日本鐵道運輸事宜，現已回國。茲請趙氏將攷察日本鐵道運輸制度，擇要撰錄，刊登本雜誌，以饗閱者。編者識

第一 關於運輸之組織系統

甲 鐵道省組織

日本鐵道省為管理國有鐵道，及其附屬事業之最高機關。該省辦理鐵道運輸事務者，為運輸局。該局計設七課，分掌總務、旅客、貨物、配車、運輸、船舶、自動車等事務。其中關於列車運轉，及支配車輛等事務，概由運轉配車兩課

管理。茲將該兩課職掌分列如下：

(A) 運轉課分設機車。客貨車、列車、庶務四股。

機車股。辦理關於審訂機車牽引定數，及運轉速度，

編製機車事變報告，及有關統計，規定機車運行表

，及其保管，檢查、修理、并改造事項。

客貨車股。辦理客貨車輛之保管，檢查、修理、及客

貨車各項設備改良，計劃，編製客貨車事變報告，
并檢查私有客貨車輛事項。

列車股。辦理調查列車運轉成績，并編製成績表，整
理運轉計劃，審訂運轉法規，調查運轉事變，及編
製運轉事變報告等事項。

庶務股。辦理整理運轉法規，及關於運轉改良設備之
試驗，并其他一切庶務事項。

(B) 配車課。分設運用、輸送、設備、統計、庶務、五股

運用股。辦理關於貨車，及附屬品之運用，并計劃關

於貨車及附屬品之改良事項。

輸送股。辦理計劃貨物列車之運行，及零担包件之運
送，并貨車之集合支配事項。

設備股。辦理計劃車站貨棧設備之改良，及貨物裝卸
機械之改良事項。

統計股。辦理貨物運輸統計事項。

庶務股。辦理人事，及其他一切庶務事項。

乙 鐵道管理局組織

鐵道省之下設東京、大阪、名古屋、門司、仙台、札幌

等六鐵道管理局。局長承鐵道大臣之命，分別管理各該管內
之運輸，及附屬營業事務，鐵道工程之保養，車輛之修理，
以及其他關於鐵道建設之改良及計劃。各局組織，除該局管
內因有特殊設備另設專課管理外，率皆大同小異，其中關於
運輸事務，由運輸運轉兩課管理，茲將該兩課職掌分列如下
：

(A) 運輸課。分設庶務、旅客、貨物、配車等四股。辦理
該局管內運輸業務事項。

庶務股。保管課內文書官印，編造旅客及行李事變報
告，計劃車站設置，及廢止。關於聯絡運輸，及車
站共同使用事項。關於專用鐵道，及專用岔道之作
業合同事項。關於租借客貨車輛，及其使用事項。
關於主管業務之成績預算，并編造統計，及其他一
切庶務事項。

旅客股。調查旅客及行李運輸上之設備，并核計該項
運費及雜費。關於客車之配置，并調查混合列車電
車之編成，及運用。關於客車內之清潔，車站及鐵
道旅館之營業。關於車站及列車內之廣告。督察客
運員工之勤惰。以及關於鐵道司法警察等事項。

貨物股。調查貨物狀況。貨物運輸上之設施，貨物運價及運費之核訂。關於貨物之集配，及裝卸貨物，與脚夫之調度。關於車站附屬倉庫之使用。關於水陸聯運之作業檢查。衡器及起重機之使用。并代辦報關，及運送貨物補助營業等事項。

配車股。調查輸送貨物上之設備，集配貨車及附屬品。調查貨物列車之編成，及運用。調查貨物輸送成績等事項。

(B) 運轉課。分設庶務、列車、機車、客貨車、電車、(僅東京局)等五股。辦理該管內一切運轉業務事項。庶務股。關於機車之租借，及使用。關於主管業務之預算。成績統計，及其他一切庶務事項。

列車股。計劃並整理列車之編成。關於列車之運轉，及號誌之設施，調查運轉上之設備，指定危險品、長大品、裝載車輛之聯掛列車。關於運用守車之設備。關於暴風雨之警報，校準時刻。調查列車運轉成績，編造運轉事變報告等事項。

機車股。關於機車之配置、運行、保管、檢查。審訂機車之牽引定數。調查機車之油脂，燃料，及水質

。機車附屬品之整備。機車庫之設備。編造機車事變報告。保管并檢查用煤機車水壓及蒸汽。及調查機車使用成績等事項。

客貨車股。檢查并保管客貨車輛。檢查列車報警機，及蒸氣暖房器。檢查私有客貨車客車之洗滌。調查瓦斯廠檢車所，客車庫之設備。編造客貨車事變報告等事項。

電車股。配置電動車，及附隨車之運用計劃。電車之編成，及運轉。辦理電車之檢查，及洗滌，調查電車運轉上之設備。調查電車用消耗品，及運轉成績。並分別編造報告，及統計。調查電車運轉事變等事項。

丙 運輸事務所組織

鐵道局之下，設運輸事務所。所長承鐵道局長之命，管理該所管內各車站、營業所、操車場、信號所、車長所、自動車所、通信所、機車庫、電車庫、汽車庫、驗車所、電力區發電所、變壓所、治療所、並辦理該所管內列車之業務，及運轉車輛之支配及運行，並關於電力等一切事項。各鐵道局審核各該管內路線，及運輸情形，分設運輸事務所若干處

。其組織因各該所內路線設備，及運輸業務情形不同，略有繁簡，大致所內分設庶務、營業、運轉、經理、電力、船舶等六股。茲將其營業運轉兩股職掌，分別於下：

(A) 營業股。關於客貨業務上有關事項。

旅客關係。調查旅客運輸事務，各站客運情形，客車設備之改良，旅客行程之指導招徠，客運及其聯運。辦理鐵道警察事務。鐵道旅館事業。輸送旅客及行李。編造旅客及行李輸送狀況報告。處理站務統計。客票事故。以及關於客運上其他一切事項。

貨物配車關係。調車貨物運送情形。處理貨商申告事項。辦理貨物裝卸，及脚夫之調派。檢查度衡器。

編造各站貨物統計。貨物集配用各項表格。掌管貨車及貨車附屬品之運用。包件輸送，食料輸送，軍需品輸送。編製現在車，使用車，發送噸數，及運往站別，貨物聯掛車數，運往站別，聯運貨物輸送等統計。審訂貨物運輸規程。支配各站使用車輛。

調查貨車及貨物守車發到成績，并編造月報等事項

營業事故關係。調查各站保管行李貨物情形。計劃防止貨物行李事故辦法。編造各種事故報告，事故統

計。關於各站保管整理包件事項，處理電話電報等事項。

(B) 運轉股。關於客貨列車車輛運轉事項。

船舶關係。關於船舶之技術事項，及船舶運輸等事務

列車關係。調查關於列車運轉上各項設備。運轉事變。有關職員之賞罰。列車聯掛車數之限制。貨車解掛之禁止。及車場長度，并收容車數。行車人員之勤務。辦理軍運事務。審訂列車運轉時刻。列車人員行程表。及機車運轉表。增減運轉有關法規。整理行車上各項指導票，指導券，即通券事項。檢查行車各種信號機，及轉轍器之靈活。計劃工程列車之運轉。填造列車及機車運行圖表。調查并編製運轉事變報告，及統計，計劃防止運轉事變辦法。檢查保安設備。整理并計劃列車之編成。調查輸送力並其他路線閉塞工事。及慢行運轉關係一切事項。

機車關係。調查列車運轉速度，及牽引力。運轉事變，及機車損壞情形。運轉用消耗品使用量。機車庫消耗品使用統計。機車休車及移動。機車修理情形。機車庫設備及改良。機車庫職員勤務等。檢查機

車修理狀況，機車庫各項設備，給水機轉盤之靈活等。保管各項機車圖表。計劃機械管理手續，機車之配置，及借貸。製繪各種圖表等事項。

客貨車關係。檢查客貨車之修理，及改造。客車之洗滌，及保管。編造貨車定期各項報告；及客貨車修理用料表等。調查客貨車損壞情形，及防止辦法。危險品之裝卸。客貨車用消耗品使用量，及節用辦法。計劃客貨車配置，及借貸事項。客貨車設備等項。客車蒸汽暖房及煖爐事項。客貨車出入場事項。增減客貨車之關係法規，以及其他一切關於客貨車等事項。

電力關係 設計列車電燈電力一切事項。并預算決算費用。編造電力統計及報告事項。

第二 機車車輛

甲 機車

一、機車之分類。日本省有鐵道機車，迄昭和九年八月止，共三九九五輛。大別之可分為蒸汽，電氣，特種，三類。蒸汽機車共三八四二輛。又可分為水櫃機車，煤水機

車，輕便用機車三種。水櫃機車，現存九一二輛。煤水機車，現存二八七一輛。近年因電氣機車之發達，及各業之不振，稍形減少。輕便機車，現存五九輛，均係小型，而用水櫃者，此類機車亦呈漸減趨勢。電氣機車，自日本大正元年始採用，迄後逐漸增加，現有一四三輛，此類機車，較之蒸汽機車，為數雖不及二十分之一，然因牽引力較大，維持費較省，於運輸上顯占重要地位，將來添置定較他類機車為多。特種機車，即指柴油機車等而言，為數極少，全國僅十輛而已。

二、機車之形式。日本鐵道機車之形式，以B50, C53, D50, E54等記號代表。B代表兩對動輪。C代表三對；D代表四對；E代表電氣機車而有六對動輪者。其50, 53, 54等數字，係表明其類別。如50以上者，代表煤水機車。50以下者，代表水櫃機車。此外復有以8900, 9600等數字代表者，另有規定。即如8900乃4-C-2; 9600乃2-8.0是也。總計按車軸分水櫃蒸汽機車有十二種。煤水車蒸汽機車有六種。輕便用蒸汽機車有兩種。電氣機車有八種。特種機車有兩種。

三、機車之重量日本。鐵道機車，昭和八年度平均每輛計重

八二、五噸，較之大正元年時之重量五二、四噸，顯有逐漸增加之趨勢。其間昭和六年曾一度達八三、四噸。將來電氣機車增多，其平均重量定當更高也。

四

機車之牽引力。日本鐵道計算機車牽引力，均以換算數為單位。每一換算數，即十噸之謂。設如十噸貨車，自重七噸，則空車係〇、七換算數，重車係一、七換算數。惟對於所載貨物之性質，亦有關係，即重質物品換算數稍多，輕質物品換算數較少，另有詳表規定。客車則依其自重酌加旅客重量，先予規定。機車亦另有定表。如列車之換算總數有零數時，則採用四捨五入。或五捨六入法。規定機車牽引力，依各段間之標準坡度，及列車行駛之速度種類而異。各段間標準坡度，復有上下行之別。列車行駛速度，則分特客甲，特客乙，通客甲，通客乙，急客，停客甲，停客乙，特急貨，特貨，通貨，停貨諸種，每種應用機車，其牽引力均按各段間上下行坡度，以各類速度詳細規定。各列車之總換算數，不得超過其機車之牽引定數。如氣候或路線不良時可予酌減。如列車所載有百分之五十以上係重載物品，如鐵石、煤、鐵、米、鹽等貨，其牽引力可減作九成計算。若

在百分之七十五以上，可減作八成計算。惟列車所載係輕質物品，如蠶繭，桑葉，草類車輛等，則其牽引力應酌加。但以增加二成為限。如列車用兩機車牽引，除有特別規定外，其牽引力均按二者之和計算。機車逆向運轉，其牽引力亦應酌減，惟以減去二成為限。

機車牽引數，蒸汽機車，昭和八年度，平均每車牽引二六、三輛。其各局平均牽引數，札幌局二九、八。名古屋局二九、二。東京局二五、二。門司局二五、一。仙台局二四、九。大阪局二四、八。至於電氣機車，昭和八年度，平均每車牽引數二八、四輛。東京局效率最高，平均每車牽引三一輛。名古屋次之，二三、一輛。大阪又次之，三、六輛。其餘各局，尚無是項設備。

蒸汽機車中，貨車機車，以D50,2-8-2類牽引力最大，在百分之一坡度，通貨速度，可拉一百二十換算數。9600,2-8-0次之，可拉一百換算數。客車機車，以C53,4-6-2類牽引力最大，在百分之一坡度，特客甲速度，可拉四五換算數。C51,4-6-2, C54,4-6-2次之，可拉三七換算數。電氣機車，不分客貨性質，其牽引力以EF 50,4-6-6-4, EF 51,4-6-6-4, EF 52,4-1-

6-6-4, EF 53, 4-6-6-4, EF 54, 4-6-6-4, 爲大, 在百分之一坡度, 特客乙速度, 可拉四八換算數。ED 54, 2-4-4-2, 次之, 可拉四〇換算數。

五 機車之分配。日本鐵道各類機車, 均按運輸之需要, 由鐵道省分配與各鐵道局。蒸汽機車, 每局約六百餘輛。

惟札幌局僅五百餘輛。其中東京名古屋大阪門司四局多大機車。仙台札幌兩局多小機車。電氣機車, 則僅東京局有一一輛。名古屋局二六輛。大阪局六輛。各局將所有機車, 用機車配置表, 分配與各機車庫。表內將各類各號機車, 註明營業用與調車用, 以便照表使用。

六 機車之運行 日本旅客列車, 在電化區域, 多用 EF 53, EF 54, EF 52, EF 50 之 4-6-6-4 式幾種。在非電化區域, 則用蒸汽機車 C 53, C 51, C 54 之 1-6-2 太平洋式 (Pacific) 等幾種。貨物列車, 在電化區域, 除 EF 4-6-6-4 各種外, 並用 ED, 2-4-4-2 各種。在非電化區域, 則用蒸汽機車 D 50, 2-8-2 大皇式 (mikado) 9600, 2-8-0 凝結式 (consolidation) 幾種。調車工作, 數年前多用小機車擔任。現則改用小機車, 以增效率。至其運行情形, 各局各庫, 均有詳細規定, 訂有運行圖, 指明

其應牽引之列車, 及開到時刻, 與工作時間。如機車因故損壞, 則將庫中之備用機車代替。

七 煤電之消耗。按昭和八年度統計, 蒸汽機車每車每公里, 用煤一四、三八公斤, 價值〇・一三圓元。電氣機車, 每車每公里, 用電九・六九 KWH, 價值〇・一六圓。

八 機車之檢査 日本鐵道機車, 規定每三年大檢査一次, 即所謂一般檢査是也。每六月小檢査一次, 每月查看一次, 即所謂局部檢査是也。每次行程完畢, 與出發之前, 由機車庫及司機查看機車外部狀況。即所謂行車檢査是也。洗爐則按照行程與時日另有規定。

乙 客車

一 客車之分類 日本省有鐵道, 客車共一〇六〇一輛, 內分宮廷用, 營業用, 鐵道省自用, 與電車四類。宮廷用客車二三輛。營業用客車分普通車與氣動車兩項。普通車共八八六一輛, 內分一二三等, 及各等臥車餐車等共二十九種。氣動車共一五三輛, 內分蒸汽氣動, 汽油氣動等四種。省用客車, 共一八〇輛, 內分職用車, 試驗車等六種。電車共一三三三輛, 內分爲電動車, 制御車, 附隨車三項, 電動車共七一七輛, 又分三等電動車,

荷物電動車等六種。制御車共二一七輛，又分作二等制御車，三等制御車等五種。附隨車共四四九輛，又分作二等附隨車，三等附隨車等三種。此外另有輕便用客車四九輛。日本現有客車十分之九為四輪轉向架車。其六輪轉向架車，則僅瞭望車，臥車等少數而已。

二 普通客車 普通客車，占客車中總數百分之八五。以等次言，三等車約占百分之七十。頭二等車占百分之十五。其他行李郵政等車占百分之一五。日本客車中，有病入車一種，為吾國所未有，內有種種衛生設備，以便病人乘用。餘如展望車，其設備略如我國之客廳車，惟將客廳部分，移於車尾，並設大玻璃窗及門，以便瞭望，減少旅客長途寂寞。臥車頭等則採用包房。制 (compartment type) 二等均係統房制。(pull-man type) 三等則分三層豎排，每房中間，僅以木板相隔，一端祇用門簾。

三 氣動車 日本鐵道用氣動車，以補助短途旅客列車，共有一百五十三輛，約占客車全數百分之一、五，均係三等，及貨物車。其中又分蒸汽氣動，及汽油氣動兩種。蒸汽氣動，即客車而設有小型之蒸汽發動機者，汽油氣

動。即客車而設有大型之馬達者，此兩項車輛，各局均有二三十輛不等。惟札幌局僅有二輛。

四 電車 電車為近年來始行發達之車輛，亦以補助旅客列車者，供大城市區域旅客運輸之用。大正元年僅七二輛，約占總數百分之一、現則增加甚多，已占百分之十三強。其中僅分二三兩等。三等車數占百分之九十。座位均用絲絨墊，車門開關，均用電磁自動，由車長一人管理。此項車輛，現行於東京大阪二局管內，其餘四局，尚未設置。

五 客車之分配 日本客車之分配，按照各局運輸需要情形而定。東京局以客運較繁，車數最多。大阪局次之。札幌局最少。又札幌門司二局因所處之地位。與本州相隔，故頭二等客車甚少。其分配數如下：

東京局三三二八輛 名古屋局一一五四輛
大阪局二二七六輛 門司局一三七九輛

仙台局一四五八輛 札幌局八九九輛

六 客車之檢查 日本客車規定每一年三個月大修一次，即所謂一般檢查是也。每八個月或九個月，小修一次，即所謂局部檢查是也。每次行程完畢，及出發之前，或中

途指定站，必須經檢查所細為檢查，即所謂作業檢查是也。如有過軌或其他必要時，尚須施行臨時檢查。車輛總數較運輸所需為多，隨時有相當客車停留，以便檢查時代替，或於需要增加時應用。

丙 貨車

一、貨車之分類。日本鐵道貨車，迄昭和九年八月止，共六六〇四六輛，載重八七八三八九噸分有蓋貨車，槽行貨車，無蓋貨車，準貨車(行車專用)四類。有蓋貨車，共三五六六一輛，載重四五二五一八噸。分爲陶器車，冷藏車等十五種。其中以普通者爲最多，計二五一五七輛。鐵邊者次之，計三九五七輛。冷藏車一三二六輛。通風車九一五輛。家畜車五五七輛。槽形貨車，共二一六輛，載重二五六三噸。分水槽車，油槽車等七種。無蓋車共二九三八八輛，載重四二四三〇九噸，按輪數及種類，分爲大物車，長物車，煤炭車等十三種。其中以普通四輪者爲最多，計二〇一〇一輛。四輪煤炭車次之，計四〇九六輛。準貨車共七八一輛，即操重車，檢重車，掃雪車，車守車之類，分爲十一種。此外另有輕便用貨車，二六一輛，載重一二〇九噸。亦分有蓋，槽形，

無蓋，及準貨車四種。

二、貨車之噸位。日本貨車噸位，由二噸起，至五十噸止，分作二十一種。其中以十五噸車爲最多，計三一四二一輛。十噸車次之，計二一〇四六輛。十七噸車三三九八輛。十二噸車二五一八輛又次之。至五十噸車僅爲大物車，全國祇三輛。三十五噸車及二十五噸車，則係長物車爲數尙少。三十噸車則係煤炭車。五六噸車多爲有蓋守車。現每輛平均噸位爲二三、三噸。較之以前已逐漸增高。故日本貨車以十五噸車及十噸車爲本位。普通以十五噸以上之車謂之大車。十三噸以下之車謂之小車。各局間車輛來往不記車號。祇以輛數及大小車爲標準。

三、貨車之分配。日本貨車，均係省有，不分局別，共同使用。視運輸需要情形，由鐵道省分配與各局。惟其中因特殊用途，如守車，水槽車，煤炭車等，則由鐵道省酌量情形，指定撥歸各局專用。共通使用車計五六五二二輛，七三八二四五噸，約占總數百分之八十五。特殊用途專用車，計九五二四輛，一四〇一四、四噸約占總數百分之十五。其各局間分配數如左：

東京局二九四輛 三四八三噸

名古屋局二二〇輛 二二二四噸

大阪局三四六輛 三三七九噸

門司局四九九〇輛 七〇三四九噸

仙台局一九〇輛 一三六九噸

札幌局二〇〇九輛 四五四九〇噸

建設局一三三九輛 一二二四三噸

工務局一三六輛 一六〇七噸

其間門司局，因九州煤礦產煤極豐，故指定專用煤炭車為數亦多。札幌局因產煤及木料關係，煤炭車及長物車較多。建設局則大都為運土車，用以裝石礮石塊或泥土者也。

四、貨車之檢查 日本鐵道貨車，規定每一年至二年大修一次，為一般檢查。每八個月檢查空氣制動機一次，為局部檢查。每次行程完畢，出發之前及中途指定車站，必經檢車所詳細檢查，為作業檢查。如有過軌或其他特別情形，則施以臨時檢查。

丁 自動車(即汽車)

自動車為日本近年來始行發達之鐵道附屬營業，用以輸送近郊旅客及貨物，以補助鐵道運輸之不足。故創辦以來，雖未

數年，成績甚佳。現共有客貨車一八一輛，內客車一二六輛，計二二三一座位。貨車六五輛，計一一七噸位。此類車輛，均係大型載重車。現有營業路線五百四十四公里。計東京局八五公里。名古屋局一八〇公里。大阪局一五三、六公里。門司局一二四、六公里。仙台札幌二局，尙無此項營業。各局間以名古屋營業為最發達。門司次之，東京大阪又次之。

第三 車站及車場設備

車站之種類及其設備 日本鐵道，統稱車站為停車場。停車場約分二類。即車站(Station)及操車場(Classification Yard)是也。茲將其車站之種類，及設備，分述如下：

甲 車站

一、錯車站 設於兩站之間，其目的為便利列車之錯讓。在單軌路線，如兩站間之距離較遠，則於該兩站間設置錯車站。除應有之號誌，轉轍器、閉塞器等設備外，其他設備均付缺如。

二、聯絡站 日本鐵道之聯絡站，可分三種：

(A)高架路線間之聯絡站。例如秋葉原站下層為馬路及貨棧。二層為山手線京濱線等電車路線，站台，貨

車線，及貨物裝卸站台。三層爲總武線站台。該站旅客上下，均有電梯，貨物裝卸及搬運，亦均用電梯或轉移機。

(B) 平面路線間之聯絡站。例如品川站爲東海道線與山手線之聯絡處。大船站爲東海道線與橫須賀線之聯絡處。各月台間均用天橋或地道，互相聯絡。在聯軌之一端，所有號誌及轉轍器，均用聯鎖，以保行車安全。

(C) 輪渡與綫路間之聯絡站。例如下關門司青森函館等站，用旅客渡船 (Passenger ferry) 輪渡 (Train ferry) 或浮船，(Carfloat) 使兩岸間客貨互相聯絡。

三、簡易站 此項車站，僅有一部分區間客車停靠。旅客上下極少，故設備至爲簡單，僅設月台及票房。

四、客貨運站 此項車站，旅客、行李、包件、及貨物上下較多，故設備亦較完備。行李包件及貨物裝卸設備，則有行李包件搬運機，(Baggage or Parcel Transfer) 突形起重機，(Gib crane) 及轉動起重機 (Moving crane) 等項。

五、客運站 專指辦理旅客輸送業務之站而言。所有一切設

備俱全，如東京上野新橋大阪神戶等站，均屬此類。重要設備如下：

(A) 自動列車到開告示牌 東京、上野站均有此項設備。置在站內明顯之處，利用軌道回路，自動標示列車由前站開行時刻。

(B) 列車出發電鈴 各客運站，均有此項設備。凡列車已到出發時間，站長即在月台上所設之電鈴柱，按鈴鳴響，俾旅客得以及時上車，司機得以準時開駛。

(C) 揚聲器 各客運站，均有此項設備。大都設置於月台上，或候車室內。凡關於列車開到時刻，以及路線方向，均可在揚聲器內，按時報告，以利行旅。

六、貨運站 專指辦理貨物輸送業務之站而言。所有一切設備俱全。如汐留、隅田川、秋葉原、梅田等站，均屬此類。重要設備如下：

(A) 貨物裝卸月台，各貨運站，均有裝卸月台，上設風雨棚。計分長方形，鋸齒形式，橫式，梳式，四種。

(B) 移車台 (Travesser) 此項移車台，因車輛在盡頭處

，須由甲軌道，遷移至乙軌道而設。在平行各軌道間，均可移動。各大貨運站，多有此項設備。

(C) 貨物裝卸機械設備 各貨運站，當視業務之繁簡，以定裝卸設備之多寡。主要裝卸設備如下：
突形起重機，(Gib Crane) 起重能力二噸。
臺車起重機，(Locomotive Crane) 起重能力自五

噸至十噸。

高架起重機，(Gantry Crane or Bridgetransport

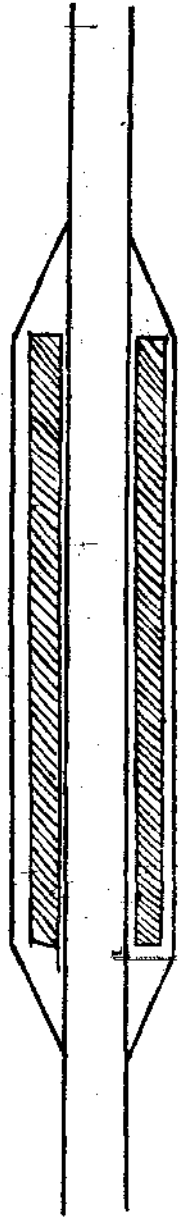
or) 起重能力一噸至二噸。

高架轉移機 (Telfer)

七、車站內之路線佈置 日本鐵路各車站路線之佈置，分下

列各式：

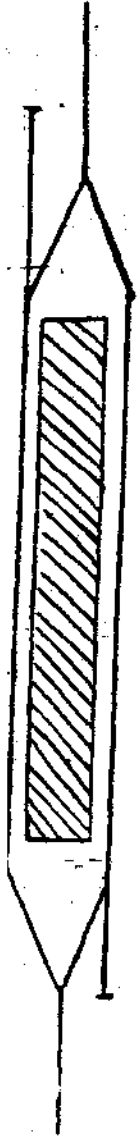
(A) 環形式



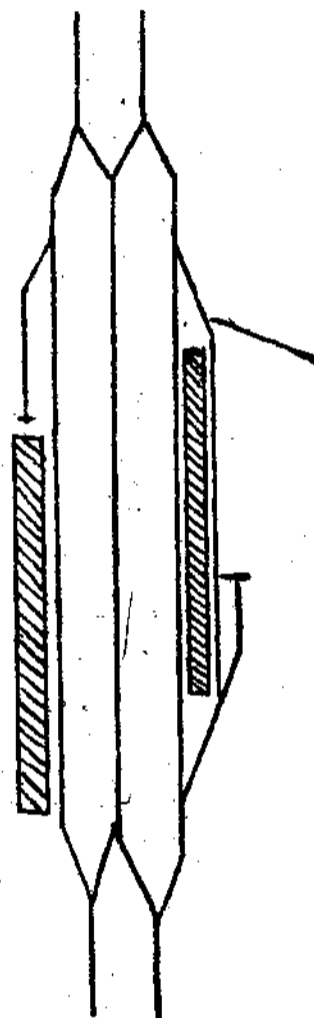
(B) 對形式



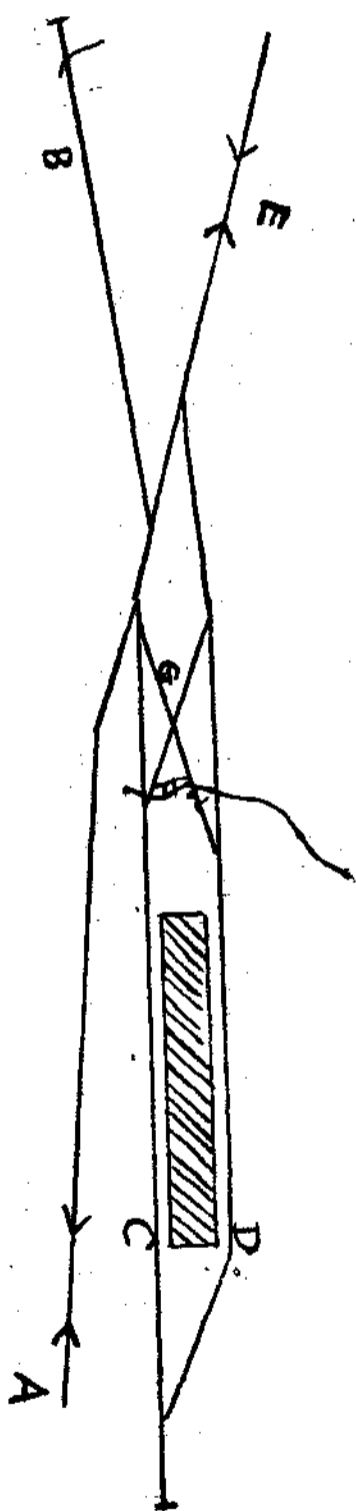
(C) 鳥形式



(D) 中線式



(E) 折返式



環形式用於雙軌區間為多。對形式及島形式用於單軌區間為多。對形式站台上下行分開。島形則上下行均用同一站台，建築費較廉，小車站多採用之。中線式係適用於雙軌區間，中間一線為列車讓道之用。折返式適用於大坡道區間。凡路線上之坡度甚大，而在中間有設立車站之必要時，即擇坡道附近之緩衝地點，設立車站。凡下坡道列車，行到該站，須折返停靠。上坡道列車，須先停靠後，再行折返行駛，以免越站危險。

得過百分之一、五。在列車進出最繁之區，所用之軌條重量，現經改用每米達為五十公斤。在其他主要幹線，則仍用每米達三十七公斤。軌長為十米達。及二十五米達兩種。正道及岔道規定長度，為四百五十米達，至五百五十米達。據當局者言，為求增高列車速率，使機車輛運用經濟起見，在主要幹線，如東海道線於最近將來，擬全線改用每米達五十公斤重軌云。

乙 操車場

一、客車操車場之設備，日本鐵路，于較大規模客運站之附

近，均有客車操車場 (Coach yard) 之設置。其目的為整理調挂客車之用。所有客車之洗滌、掃除、消毒、檢查、修理等，均在該場辦理。旅客列車出發之前，均由該場組合就緒，然後調送至站。其線路設備如左：

(A) 列車到達岔道及出發岔道。

(B) 存放客車岔道 為存放普通客車之用。

(C) 豫備車岔道 為存放備用客車或特別車之用。

(D) 客車編配岔道 為編配客車之用。

(E) 洗滌岔道及消毒岔道 為洗滌及消毒客車之用。附設洗滌臺于路線旁，裝置水栓水槽，並設照明燈，以備夜間工作。並設水溝排洩污水。

(F) 客車檢查岔道 為檢查客車之用。

(G) 修理客車岔道 為壞車小修之用。

二，貨車操車場 貨車操車場，專為調挂貨車之用。其設備及操車手續，分列如下：

(A) 設備

(1) 調車操車場 Shunting yard



此項操車場，最為簡單。僅設平坦之調車線數股，備擇挂車輛，或列車調車適當路線之用。

(2) 坂阜操車場 Hump yard

此項操車場，係利用邱阜之高坡度，使車輛順溜至分配各線。邱阜之高度為一、八米達至四、五米達，最大坡度為百分之四。

(B) 操車手續 列車進入到達線後，將機車摘去，由調車機車，向後推行，至邱阜處，將該列車之車號，順序記錄，製成分解表。內註明車輛號碼，分解之順序，及進入線路，由開樓分道，依序分解，將車一一溜入規定之線路。當車輛溜行時，每車均有閘夫一人，管理手閘，以免車輛溜行太速，如遇車輛溜行過速時，即用制動靴，(Shoe Brake) 置于軌上，使車輛速度減低。或停止。在第一邱阜，將貨車之線路方面，分配完竣，再至第二邱阜處。以同樣之操車法，調入站別各線，並按到達站之次序，編成列車，調送至出發線，準備出發。

附帶設備

(1) 照明燈塔 設于車場內，約五六座，每座二萬支光，以利夜間調車工作。

(2) 揚聲器 設于車場適中地點，為便利閘樓工作人員，通知在場工作人員，明瞭調挂車輛情形之用。

第四 調度電話

日本各鐵路所用調度電話，係採用 Western Electric Selective System 式，每座總機約有電鍵三十至四十枚，其總機之多少，視需要如何而定。在路線較密之處，有總機五六座。較簡之處，亦有一二座。每座總機之旁，另設線路開關器一具。(Line Selector)內裝開關，並有小號色燈及電鈴，使各總機所管之各站，能賴該器互相換叫。例如甲、乙、丙、丁、四座總機，管理四線，甲總機之A號電鍵原係指定叫喚甲線A站，然如將該總機之線路開關器，與乙線接通時，則該A號定鍵，即可叫喚乙線A站，與之通話。外站用電話報告時，線路開關器所裝之電鈴先響，同時該使用線之色燈，亦即明亮，值班管理者，即將該線路開關器接上總機通

話。此時其他各總機旁之線路開關器，均顯示同樣色燈，表示該線有人通話。通話器置於桌上，有與耳機相連者，有單獨通話器，另用揚聲器者。此項調度電話，均設于運輸事務所內之指令室。行車與配車，分機辦理。行車部分屬于運輸掛。配車部分，屬于營業掛。新橋事務所設電話總機七座，專司行車，由四人值班管理，每八小時輪流工作，配車方面，另設總機三座，由三人值班管理，亦係每八小時輪值。仙台事務所設總機二，行車與配車各一。名古屋事務所設總機六，司行車者四，配車者二。大阪事務所設總機六，行車與配車各半。函館事務所因事務較簡，祇設總機乙座，行車與配車，並不分機。司行車之值班管理員工作，至為簡單。僅置一列車運行圖于案上，所有規定行駛之客貨列車，均已印就于該圖內，各站對於正點開到之列車，並不報點，惟如遇列車遲誤，則將遲誤時刻，及緣由報告，由值班員註明於圖內。如遇列車停駛，或加開情事，亦須在該圖內註明，每值班員案上均備有機車牽引定數，並標準運轉時分表，列車速度檢定表，各站間距離，坡度灣道表，各站線路簡易圖等，以供參攷。另備有手配狀況記錄簿一種，凡關於調度上之種種設施，均登入此簿，以備查核。此外關於各次客貨列車之

配掛，事先均有明白規定，故在總機上並不報告車號，如中途各站有摘掛車輛情事，亦僅報告車噸。單線區間之列車錯讓等事，因各列車行駛時刻準確，均按運行圖內規定時刻辦

理，故工作極簡。惟如遇路線上發生事變時，則稍形忙碌。至配車電話，則因各種報告甚多，工作似較繁忙。（未完）



世界各國公路水路及空中運輸與鐵路運輸之競爭及其調整

爭及其調整

譯自國際鐵路協會月刊

洪紹統譯

世界各國鐵路遭受其他運輸方法尤其公路之競爭，為近年鐵路界一極嚴重之問題。國際鐵路協會月刊 (Bulletin of the International Railway Congress Association) 自去年(一九三四年)六月號起，按期在該月刊卷首，刊登關於世界各國「公路水路及空中運輸與鐵路運輸之競爭」(Competition by roads, waterways, and airways)一文，截至本年(一九三五年)五月號止，尚未刊竣；其中所採材料，悉由該協會之各國會員機關供給，雖詳略不同，但均極新穎而可信。

查我國地大物博人衆，而鐵路及其他各種運輸方

法均不甚發達；故其所患，常不在無運輸，而在客貨之擁擠阻滯，易言之，即運輸問題之焦點，尚不在各種運輸方法相互之間競爭，而在各種運輸方法之均無以應國民經濟運輸之需要，是以過去對此問題，較鮮注意。

自最近數年各地公路事業突飛猛進後，公路與鐵路競爭之事實，已漸發現，且正方興未艾，我國路界中人因亦漸感此問題之嚴重性。此外水路與鐵路之競爭，雖向少特殊嚴重情事之發生，但其實隨時隨地皆有問題。至空中運輸與鐵路運輸之競爭，固為時尚早，亦僅係時間問題。

吾人不欲各種運輸方法，各就其在整個運輸系統

中所佔地位之範圍內，在我國之儘量發展則已，否則

，對其相互間競爭之過去事實與將來可能，當有設法

挽救并預籌防制以免其各敗俱傷之必要；至因各種運

輸方法之競爭，以致整個國民經濟蒙受損失，更應設

法調整之處，亦屬雖較間接而確係極其重大之一問題

。但如何調整，則頗費斟酌，為免閉門造車起見，亟

應借石他山；查上述國際鐵路協會月刊「公路水路及

空中運輸與鐵路運輸之競爭」一文內所載，關於競爭

之事實者少，關於調整之辦法者多，而各國所採調整

之辦法，又方針相同，內容差異，苟能參互比較，不

難決擇取舍，謹為譯出，以供路界同仁之參攷。

本篇題目加「及其調整 (Co-ordination)」四字，

所以與該篇所載內容相符合。

譯者識

路或空中運輸業務競爭之一重大問題。

本協會執行委員會，認為將各國關於本問題之發展情形

，告知會員管理機關及讀者，係甚有價值之事。

由各會員機關協助而得之消息，經本月刊傳至加入本協

會之鐵路及國家，不難使讀此消息之人，資為有價值之比較

；并藉此易於尋覓途徑，以增進整個運輸事業之效能。

關於鐵路運輸之演進，鐵路遭受其他運輸方法競爭之影

響，鐵路挽救此項競爭損失所取之步驟，以及業已實行或在

擬議中之立法上或賦稅上之改革，等各項消息；本月刊均力

求詳盡。

茲將業已探得之消息分國敘述於后：

(一) 荷蘭 (Netherlands)

荷蘭鐵路為應付其他運輸方法之競爭起見，業已採用下

列各項處置。

甲、客運方面

本月刊(指國際鐵路協會月刊)自本期起，(一九三四年

六月號)按月登載關於鐵路遭受其他運輸方法，例如公路水

1. 增加適用地方運價業務之數目。

2. 減低運價。(自一九三三年四月一日起)

3. 在多數地域委派「特別查驗員」(Special canvassers) 視察運輸情形。

乙、貨運方面

運價上處置，自一九三三年五月一日實行，其中最重要者為：

1. 減低運價。
2. 快運貨物輸送加速。
3. 包裹免費送至收貨人之所在地。

供給以上消息之荷蘭鐵路之通訊中，并稱：自以上各項處置實行後，運輸已見增加。

(三) 捷克斯拉夫 (Yugoslavia)

捷克斯拉夫於一九三二年三月九日，施行與民營運輸事業有關之一新法律，對於鐵路之經濟利益頗多顧及。——對於公路運輸事業，經訂定嚴密之條例，以資遵守。根據此項條例，公路即在郵務及旅客業務上，亦須盡與鐵路相同之義務。——公路運輸事業於繳納普通稅捐之外，并須另繳一宗特稅，以資養路之用，此項特稅，可高至運輸成本百分之二

十五。此項特稅繳入建築及養路基金之內。——他方面汽車運輸業，必須向一捷克斯拉夫公司代客貨保險。

查許可證 (Concession) 之頒給，包含核准運價之意。法律不許有自由運送之地方區域。所有用汽車在某區之內，或此區至彼區之間，載運客貨之職業運送者，均須請領許可證。此不獨對有固定路線之運輸如此，即對於向某一指定方向之臨時運輸亦然。欲請領許可證，公司之財政狀況，須先經詳細致查。

公司必須擔保能維持一經常業務，并對於車輛之構造及清潔化，管理處，車上所僱之人，及每年修訂運價，與時刻表，等各項條例，均須遵守。政府核准新公司之創立，以與已有公司無妨者為限。法律定此限制，係為制止整個運輸事業之競爭；因有時為公眾利益起見，此種制止，係屬必要。此制因施行未久，尙未能加以批判。

除上述關於公路運輸許可證法律之外，賦稅上立法亦經用諭令修改，依此諭令，公路運輸業須與鐵路繳納相同之運輸稅，此項辦法，認為足以減少競爭之效力。

他方面捷克斯拉夫皇家鐵路，自一九三二年十一月一日起，對於旅客運輸特受競爭威脅之數段內，經妥訂運價，以

資應付。

以裝貨汽車載運之國際運輸，顯見增加，但因對於該項運輸業之進行，欲加以劃一辦法，就法律上觀察，頗屬疑問，故鬥爭雖已在該方面開始，暫時亦只有取放任態度，各種制裁運價之方策，均經放棄。

此外工業立法方面之新條例，亦在擬議之中，因現行法律，已感不敷應用。

關於鐵路與公路汽車運輸業間協作之組織，尙未感可能。

(四) 波蘭 (Poland)

甲、汽車之統計與其活動範圍

根據可以獲得之最近統計，即一九三二年七月一日之統計，汽車輛數自一九三〇年起頗有減少，但本年與一九三二年比較，已稍有增加（約百分之二）。公共載客汽車與載貨汽車之數目，仍微見減少；增加者，為出租汽車，與私有汽車。

此稍有增加之原因，係受一九三三年春修改一九三一年所訂之公路基金法律之影響，此項修改，對於稅率，減低頗

多。

公共載客汽車輛數，不能希望增加，因根據新法律，關於許可證之臨時規則，惟有在一九三二年四月十八日以前所購并已行駛之汽車，方准繼續行駛；而欲行駛新公共載客汽車，必須請領新許可證；但與往年情形相同，公共載客汽車之載客量，頗見增加，現時每輛公共載客汽車之載客量為二十座，按照新法律，最多為三十座。（狄塞耳 (Diesel) 引擎車輛）

農工業之不景氣，亦使載貨汽車業之發展為不可能。多家工場，釀酒業，與其他商家，竟復採用舊日馬拉之車輛，因其費用較為低廉；而載貨汽車，則棄置於停車房不用。如此，載貨汽車已失去其最適宜之活動範圍，即輔助鐵路以盡其在整個運輸事業之財務地位中最有用之任務，又因馬拉車輛費用之極度低廉，致使經營載貨汽車之運輸業，推廣其活動於此種運輸合理範圍以外，而招攬極遠距離間之運輸業務，竟至相距一百五十至二百公里（九十三至一百二十四英里）之遙。此於紡織品，水菓，糖，殖民地商品，時式貨品，皮革，等貨之運輸，尤其如此。從此點觀察，自一九三二年起，情況日趨惡化。

自關於許可證之條例實行後，衆均希望上述日趨惡化之情況，至少已得部份挽救辦法。載貨汽車業現感其活動大受限制，因其運價及其他工作狀況均有極詳細之條例。在某區域內不發許可證，或在他區內運輸里程不能超過一百五十公里（九十三英里）。遇此種情形，即不受運價或時刻表方面任何條例之限制。但如有一百五十公里以上之固定業務，其運價即須與鐵路會商訂定；且須盡一種最低限度之義務，即負責運送，并使用更詳細之運貨單，以便收貨人無須按照汽車運輸業務之慣例，必先與託運人訂妥合同，即能領貨。

總之，在一九三三年中，不能謂競爭之精神，已有增加。反言之，從事公共汽車業者，似頗有與鐵路協作之趨勢。後者現與公路管理機關在同「部」管轄之下，似已放棄其對於公路競爭之嫌惡。施行許可證并一合理及和諧之政策，競爭之事件已力求避免，以成協作之局。

一般趨勢顯示汽車使用之擴展，而在現時則應用汽車者絕少，惟有賴鐵路之協助，始有成功之望。試以波蘭之汽車輛數，與人口數比較，即可發見該國汽車輛數之如何缺乏；每九百二十四人，僅有汽車一輛。

乙、鐵路管理局所採之方策

1. 公共載客汽車運輸

在一九三三年中，似並不見公共汽車有在任何新的方面損害鐵路之事。據估計，三分之一之汽車營業，係在直接競爭之中，對於公路較鐵路為短之營業，或在鐵路業務不適當之地點，為尤然。

在鐵路採取之方策中，首應注意「近郊運價」之擴大採用，近郊運價較之普通運價，約減少四分之一。近郊運價之目的，在便利近郊之發展，並在數路綫上，作為競爭運價。

於此亦須注意「鐵路摩托車」(Railcar)之日趨重要，無論在標準軌或窄軌鐵路之上，輕式與重式各有應用之地。鐵路摩托車在邱陵地上特為合用，并在區間內使較快又較頻仍之業務，得以組成，藉與「通車」之時刻表能有較好之連接。

「長距離列車」及「近郊列車」之加速，「季節列車」至避暑地點列車」及「特種列車」之開駛，使鐵路業務有不絕之進步。適用減價來回票之「週末列車」例如「遊覽列車」「假期列車」運動會列車」等數目之增加，甚為可驚。

2. 貨物運輸

關於貨運方面，可指出以下數點：

(1) 關於加速運輸之列車業務較好之利用；「輕快貨物列

車」之發展。

2. 自一九三三年四月一日起，引用一種新的包裹運價制度，以分爲三級代替一級。對於快速貨物列車之運價，有極顯然之減低。(百分之三十至四十)因之在現時此種運價，較之普通運價，僅貴百分之二十五。

(3) 捷運貨物運價，亦經減低百分之四十至六十，故較之最快貨物列車運輸之運價，相差極少。

(4) 行李運價亦經減低，并較捷運貨物低百分之十。

(5) 「來人提貨單」制度之創行，使並未指定姓名之收貨人，得憑「副張」即能領貨，此極爲商家所歡迎。

(6) 一九三三年採用之運價處置，爲使顧客與鐵路接近起見，凡每季託運之貨物達某噸位時，給與「回佣」可多至百分之廿五。

丙、運輸管理機關所採之方策

交通部在現時係一兼管鐵路與公路運輸之機關，該部已訂定條例，對於統一之運輸政策上，將極爲有效。茲述於下：

1. 關於許可證法律應用條例之制定，及許可證政策所依據之原則之確立。下列原則，業經承認：

(1) 獎勵私用汽車，及小公司之合併。

(2) 以給發有專利權之許可證辦法，創立一筆建築及養路之較大基金，因凡得該項專利權許可證者，同時須負責捐助養路之費用也。

(3) 要求鐵路與汽車運送業協作，如參加該項運送業之組織等。

2. 關於公共道路基金法律之修改。按車輛重量征收之普通稅，業已核減。公共汽車按車票征收之稅，業已撤消，而代以按客座數目及路線長短徵收之稅。(後一種稅，使管理較易，且不鼓勵過長距離的新公共汽車業務之產生。)對載貨汽車運輸之貨物，按延噸公里徵收之稅，亦經取消。

3. 鐵路運入市鎮內貨物所徵收之市政稅，(波蘭仍有六十五市鎮徵收)，經提議修改。最終目的，在該稅之完全撤消。

丁、傾向組織之努力

傾向聯合行動之趨勢，經有關各方，——公路運送者，及託運人，——可以察見，鐵路於此並不反對，因以往鐵路須對利害衝突之專業，分別應付，欲求成立一各方均能接受之協定，極爲困難，現在彼等聯合行動，鐵路交涉之對象，易零爲整，可望成立協定較易也。

此處可特別指出，即中央公共汽車聯合會，已將所有載貨汽車運輸業者吸收。

交通部依照許可證法律而建立之中央委員會 (Central Commission) 以及各地地方委員會，受命調和衝突之利害。(ommission) 以及各地地方委員會，受命調和衝突之利害。(ommission) 以及各地地方委員會，受命調和衝突之利害。(ommission) 公路養路機關，鐵路管理局，郵局，商會，汽車運送業。

波蘭現時有一交通參事會 (Communication Council) 即以前之鐵路參事會，負責攷慮所有一般運輸上問題。

託運人取共同行動，以與鐵路妥洽，俾搬運業務及包裹運輸，得以改良，以及關於貴重物品與易於腐爛物品之歸類及運輸等問題，暨研究可能的利用汽車承辦「店門接送」運輸 (Door-to-door transport)。

最後必須指出，鐵路員司之職業團體，對於與汽車事業發生密切關係一節，感覺極大興味。在鐵路工程師，與律師年會之節目單內，「鐵路與公路」問題，係主要一項。所採之觀點，注重汽車運輸之發展，并堅持公路應與鐵路幹綫連接，暨喚起鐵路業務之更商業化。

以上譯自該月刊一九二四年六月號頁五一九至五二三。

(五) 葡萄牙 (Portugal)

甲、政府之處置

一九三二年春，葡萄牙政府指派一委員會，以尋覓一原理，俾各種運輸方法，得以調整，使其彼此互為輔助，而有害之競爭，得以避免。同時該委員會受命籌劃關於聯合之路綫，時刻表，及運價，之一公式，俾其最能適合國民經濟之需要。

該委員會包括下列各方面代表：各鐵路公司，公路運送業，政府鐵路處，高等運輸局，葡萄牙汽車俱樂部，公路局，里斯本 (Lisbon) 地方政府，郵電處，以及軍務局，因其與交通工具亦有關涉也。

根據該委員會所製報告之結果，葡萄牙政府於一九三三年六月二十二日頒佈一命令，名為「載重汽車運輸及其與鐵路運輸調整之條例」，并於一九三四年一月二十四日續有修正。

上述條例之序言中稱：

「如此調整之主要目的，係規定每種運輸方法所適宜之活動範圍，凡汽車業務之創設或其擴展如為其行駛區域及鐵路間之連鎖，或確能供給較鐵路為優之服務者，與以便利；同時凡該種業務，其結果將為與鐵路之商業競爭，以妨害國

家之利害者，則與以阻力。」

該條例將載重汽車分為二種，「私用」(Private)及「公用」(Public)唯後者值得考慮。後者又分為「普通公用」(Public in general)及「租用」(Hire)所謂「租用」，指該項業務，其車輛係作為一整個單位出租；就客車言，指其載客量；就貨物或包裹車言，指其載重量，全部歸承租者獨用，任彼之所欲適。

公用業務，須按公佈之時刻表及運價，在確定之路綫上經營之。該類業務分為二種：「經常」(Regular)及「偶然」(Occasional) 後者係在該條例範圍之外，因其目的在於發展經濟上不允許有經常業務之區域，且每月只許有五分之營業，在任何方面均不能認其與鐵路有競爭之行為。

經常路綫，即由於一永久之許可證，長期在同一路綫上經營，例有「并」常有之業務者，方為吾人所當注意。此類路綫，可分為二種：(一)「獨立」(Independent)即對於鐵路不發生經濟上影響，因其連接之區域，非後者所經營，或該區域內鐵路行程，遠較公路為長；(二)「衝突」(Interfering)即對於鐵路發生財政上及商業上或有利或有害之影響。

按普通情形，如不能得反證時，凡在鐵道兩旁十公里（

六，二英里）以外區域之各種業務，均認為獨立路綫。凡所經營之路綫，在一百公里（六十二英里）以上者，均認為衝突路綫。

衝突路綫係唯一的值得考慮。該條例將其分為三種，「培養綫」(Feeder lines)「輔助綫」(Complementary lines)及「競爭綫」(Competing lines)

培養綫連接鐵路不通之區域至最近車站。「輔助綫」係指由鐵路動議所敷設之路綫，以便在鐵路某段之二端間，該公司業已將所有列車工作停頓或已減去百分之二十以上者，利用公路，應付運輸。最後凡非獨立，培養，或輔助，之路綫，均認為競爭路綫。又此外凡連接鐵路直達之區域，而鐵路行程不及公路之二倍者，并連接雖非鐵路直達但間接上有營業關係之區域，而公路里程較鐵路為長者，亦認為競爭路綫。以上分類，絕未含有禁止該類業務設立之意，其目的惟在指明後者對其應納之稅指及其活動之擴展上所應遵守之條件而已。

對於經常路綫，並無專利，無論何人，均可自由經營，但須向公用事業及交通部，(Ministry of Public Work, and Communication) 請領一許可證。

如係偶然經營之路綫	競爭綫	輔助綫		培養綫		獨立路綫	路綫之分類	時刻表	搬運稅	貨運	起碼最高客貨物價
		(乙)貨物業務	(甲)旅客業務	(乙)非營業	(甲)與鐵路合作營業						
全繳	自由選擇時刻表	與鐵路業務連接之時刻有優先權	與鐵路業務連接之時刻有優先權	減少百分之六十	減少百分之六十	減少百分之五十	自由規定時刻	減少百分之五十	自由	自由	自由
全繳	全繳	同上	同上	減少百分之六十	減少百分之六十	減少百分之五十	自由	減少百分之五十	自由	自由	自由
不准	禁止(十五公斤以內之小包除外每空座最多八十公斤)	自由規定運價但不得低於或高過其所輔助鐵路之普通運價	自由規定運價但不得低於或高過其所輔助鐵路之普通運價	等於鐵路三等票價	等於鐵路三等票價	等於鐵路三等票價	自由	等於鐵路三等票價	自由	自由	自由
與獨立路綫所規定者同	等於鐵路三等票價	自由規定運價但不得低於或高過其所輔助鐵路之普通運價	自由規定運價但不得低於或高過其所輔助鐵路之普通運價	等於鐵路頭等票價	等於鐵路頭等票價	等於鐵路頭等票價	自由	等於鐵路頭等票價	自由	自由	自由
		每延噸公里之運價不得高過其有關之鐵路	每延噸公里之運價不得高過其有關之鐵路	每延噸公里起碼運率	每延噸公里起碼運率	每延噸公里起碼運率		每延噸公里起碼運率			

此種路綫，必須遵照下列條件，方許設立：

1. 關於車輛及職員，必須遵照公路法典(High way Cod)之限制。
2. 該項營業，不得在許可證所規定之全部期限內，中途停止；許可證授與營業之期限為五年，期滿并得延長。該業必須存放一種有價證券，或銀行擔保，作為保證；倘無正當理由而停止其營業者，即予沒收。
3. 許可證內載明核准之時刻表，價目表，及其他條件，執證人必須嚴格遵照。

依照路綫之分類許可證按左表所列之條件發給之。

在核發經營固定路線許可證之前，該管理機關舉辦一次關於擬辦之業務有無需要之詢問，對於在有關區域內業已存在路線之利益，給予極週密之顧慮。

如此辦法，期在較為繁盛而發達之區域內，避免有過多之路線；同時在較為貧乏而退化之區域內，鼓勵路線之開闢。

關於競爭路線之許可證，負責同區域鐵路業務之鐵路公司所創辦之事業，有優先權，然後給予業已經營有關汽車路線之許可證持有者，但必須在詢問截止之前，遞入其請求書。

定期業務之時刻表，由公路運輸處編定，并變更之，特別規定在指定之路線上前後兩次車輛開出中間之間隔時間。

運價必經公路運輸處核准，且必須遵守上表所列之範圍。

所有準備公用及租用之汽車，對於安全及適合性，必須合乎公路法典 (Highway Code) 之條件，且必須呈候公家之檢查；檢查之時間，一任公路運輸處之意旨，但每次檢查之間隔時間，不得超過六個月。

車輛之最大容積，每旅客應佔之最少地位，車輛所必須

隨帶之附件，計算客座數目之方法，及車輛之標記，均在該條例內規定。

該條例并涉及司機生所應具備之體格，及技術智識，并其應受醫務檢驗，等等，最後關於違犯條例所加之處罰，處罰，按照情形，或為罰款，或為所用車輛之禁止行駛，或其充公。

經常業務，負載運郵件之責，但郵局給與報酬，并使其不與時刻表衝突。

偶然業務，照例由持有經常業務之許可證者經營之。

與上述條例同時公佈之另一命令，(一九三四年一月二十四日第二三四九八號)修正運輸稅之繳付及課稅條例，因舊有條例，已感不公平并缺乏效率。

於是，無論載客或運貨業務所付之運輸稅，均係根據

(一) 客座數目或每輛汽車之載重量，(二) 行駛路線之公里數，(三) 每月行駛次數，(四) 及起碼運價。以上因素概屬已知，前三項從許可證條款內，第四項無論何類路線均屬一律。

在此種情形下，運輸稅之適用，依照下列二種公式。

客運業務

運輸稅 = $0.04 \times T_{min} \times e \times (P \times n)$;

貨運業務

運輸稅 = $0.04 \times T_{min} \times c \times (P \times n)$;

T_{min} = 每延人公里或每延噸公里之起碼運費，以Escudo

os(幣制)計算

- 1 = 客運業務路線上車輛之平均客座數目
- c = 貨運業務路線上車輛之平均載重量
- p = 路線上行駛一單程之長度
- n = 每月單程之共計數

如係補助路線，當計算運輸稅時 T_{min} 作為一個 Escudo 運輸稅之外，汽車尚須繳納工業稅及請領執照并其他節目所征收之費用。

乙、葡萄牙鐵路公司所採之處置

1. 搬運契約 (Cartage Contracts)

截至最近，該鐵路公司從未自營汽車業務，但與公路運送者，訂定契約，以執行該項工作。在一九三三年年底，該項業務，經行七三八公里(四五九英里)公路，連接位於七十二個區域之三十八個鐵路車站。

惟該類契約條款之修改，頗感必要，并已決定所有以後契約，應根據下列各點：

為鐵路事業。

契約不搬運業務，凡連接及將運輸交與鐵路車站者，作為鐵路事業。
該公路運送者，對公眾負有與鐵路相同之法律上責任。該類公司之總辦公處，應以與鐵路車站相同之方法經營之，併受該鐵路公司之管理。

該類公司不經鐵路公司核准，不得創立任何業務。
車輛之數目及圖樣，以及運費，與時刻表，均須經鐵路公司之同意，方准施行。

公路運送者，應在其服務區域內，充當捷運包裹運輸，集合託運，之託運人，或代理人。

同類公司，對於鐵路公司所需要，或為彼所組織之遊覽而用，或當某某地方之運輸特殊擁擠時，為疏運旅客或貨物起見，應即將車輛留放於該地車站，受鐵路公司之差遣。

該類公司遇鐵路公司認為適當時，并須在任何段上，代替蒸汽動作之業務(即火車)，無論此種工作，係由聯軌站通至亦屬鐵路服務之地點，或在鐵路業務業已停頓之綫段上。該類公司，應充當鐵路之補助者。

該類公司，遇鐵路公司有需要時，并須創辦與大陸上鐵路公司及其搬運代理機關之聯運業務。

為補贖上述各項拘束起見，給予該類公司以下列權利：
在組織該類公司之辦公及管理機關下所必需之技術上的協助。

對合作業務之收入關於該類公司部份，給付全數，不作任何折扣。

貨箱 (Containers) 運輸之減價。

至亦由搬運公司經營之店門接送業務，係認為鐵路之延長，因之在中央徵收機關範圍之外；但持有該項許可證者，與上述公司受同樣之拘束，亦享同樣之便利。

2. 旅客運輸

下列係關於旅客運輸進步之數點。

削用旅客聯運車票，得享將行李聯運至他路車站之便利

改良之時刻表

工人每週月季票之發行，較前方便。

至避暑地點，礦泉場，(票價更見減輕)業務之增加，週末票，及特別票，(賽會，市場，等)。假期列車，神祕列車
冬季野外運動列車，遊覽列車，新來回票之創行，等。

星期日「民衆特別快車」之創行。

3. 貨物運輸

關於貨物運輸，可述下列各點。

包裹運輸達一定噸位之長期託運人，給予遞增之回佣。

聯運快慢貨物業務之創行。

某某次貨物列車速度之增加。

列斯本 (Lisbon) 與阿波多 (Oporto) 間特別快車之行駛。

在數路綫上，按年起碼噸位減價之適用。

在某區域內回空包裝器之免費運送。

各種減價，特別於短距離之慢貨運輸有關。

(六) 匈牙利 (Hungary)

甲、水道競爭

為應付水運競爭起見，鐵路惟有採取運價處置；減價，

及合作運輸。

乙、空中競爭

鐵路發行來回票，并對於強迫降落之航空旅客，如能繳出其航空路綫車票，即予以由鐵路繼續其行程之便利，對於合作行李及貨物運輸，亦經訂定條例。

丙、公路競爭

一九三〇年調整公路汽車業務之法令，不能實現其所期望。該法令限制公路運送者之活動，在半徑三十公里（一八·六英里）之內。公路運輸受如此挫折，於是持有許可證者，乃採取欺瞞該法令之手段，法律上伴稱從事搬運工作之公司數目激增，而無須經核准手續之馬車運輸，亦大見增加。

時間似已成熟，使汽車能儘量表顯其較鐵路便利之點，同時對於後者能經濟的經營之運輸工作，則令汽車退出。給予每種運輸方法以其各自的活動範圍，并給予國庫以其十足的稅收，之唯一辦法，係將運輸業務，按照下列方法劃分之。

匈牙利政府命國營諸鐵路，負責擬具關於全國城鎮間公路汽車運輸必要之條例，因對於該項運輸，鐵路得有專利權，但關於特許權，由公路運送者以此目的聯合之機關處理之。為遵守內閣命令而進行運輸工作起見，由公路載貨汽車業主組成「全國公路汽車運送者聯合會」(National Federation of Road motor Hauliers) 國營諸鐵路，以載貨汽車業主資格由其管理汽車之附設機關名「Mavart」者出面，入為該聯合會之會員，國營諸鐵路，經與該聯合會訂一契約，私營鐵

路隨後亦按照辦理。

該契約之目的，係將城鎮間之運輸組織化，以增進鐵路與公路雙方之利益。該契約使公路運送者聯合會，按照其主有車輛之比例，經常的分任全國之貨運業務。該契約并使公路運送者能維持及擴充其經營一隊汽車所需有之設備，(停車房，修理廠，加汽油唧筒，等。)而在反方面，無須以違法或不規則之競爭，損及國家繫於鐵路之財務上及國庫上之利益。結果，不但使鐵路保持其運輸，且增加之。

鐵路代表三人及該聯合會代表三人合組之一管理委員會，業已設立，以管理公路汽車運輸事業。

全國經分為七個運輸區域，在每區域之中心，業已設立分區辦公處，所選之中心地點，凡屬可能，均係鐵路之營業總管理處。該知辦公處，組織公路汽車事業，并遵照管理委員會所制定關於營業服務指示及工作方法之訓令管理之。

該聯合會遵照契約之條款，及制定之營業方法，經營每區域以內之汽車業務。該委員會對於運往各該區域限度以外到達地點之貨物，必須移交與鐵路。該項移交，係在該契約附着之詳細地圖上顯示之集合車站(Collecting Station)執行。該聯合會應得鐵路給付之款，與其運載此種託運貨物運輸

之成本成比例。

集合車站業經指定，以便承載之貨車，能儘量裝足後運出，因而該項貨車，得有較好之利用，而成本減輕。鐵路運送變成較為價廉而迅速，緣是更能與公路競爭。

如鐵路降低任何車站之等級，或關閉之，或在任何路線上，因營業清淡，而暫停營業，該聯合會遇請求時，必須承辦該項運輸。關於該項運輸之過入帳內，每案均作成一解決方案，并填登鐵路應償付該聯合會之債款，或其相反。

原則上，該聯合會並不採取吸收鐵路運輸之步驟，反而使鐵路恢復已入公路之運輸，以增加鐵路之業務。對此種案件，如鐵路方面認為確係一種「失而復得」之運輸，即給予該聯合會一宗手續費。該項運輸，在集合車站，并在其他通貨運之車站，移交與鐵路，移交之後，即與個別託運人之普通託運貨物同樣待遇。

該聯合會必須將獲得該項運輸所採取之步驟，全部告知鐵路。

「鐵路管理局」，經其總管理處及站員，管理該聯合會經常及可靠之運輸工作。該管理機關，對於該聯合會有無侵奪鐵路之營業，并須特加注意。

加入該聯合會之訂約者(Contractors)及公司(firms)之數目，在其創立時為一百十個，現已達五百個。

現時公路汽車運送業，僅能在合乎該契約精神原則下進行業務。運送者雖仍保持其獨立性，僅能為該聯合會執行其運輸工作，并須遵守該契約之條款，及營業計劃。營業責任，一面對託運人，一面對鐵路，統歸該聯合會承擔。該聯合會，而非其執行業務之會員，或其代理人，須負法律上之責任。如其所屬會員犯有過失，亦由該聯合會負責，該聯合會併須致核其所屬會員對於營業訓令有未切實遵照辦理。加入之會員，非經由該聯合會，不准執行搬運工作。

遇聯運貨物一部或全部遺失或損壞時，由該項遺失或損失發生時，佔有該項貨物之一方負責賠償。其地點與時間無從確認者，由鐵路及該聯合會平均分任賠償。

該聯合會及鐵路，關於運價之共同政策，係打倒該聯合會以外運輸業之競爭。該聯合會經訂定起碼運價，并獨有核准任何減價之權。城鎮間運輸之運價，對於滿車裝運之收費，係根據所經之實在距離。

商務部(Ministry of Commerce)監督該聯合會及其所屬會員，併須注意雙方有足資應付其契約上義務之設備及職員

為稽核運輸之經常進行起見，每次業務均用一貨票，併對每批託運貨物，填一分別之託運單。

該聯合會之會員，在每區域內，通常能自由營業。有時，某種貨運，因鐵路之反對，即在一區域內，亦不准由公路承運；但反之，鐵路對他種貨運，不顧各區之界限，准由公路承運。

遇該聯合會有如此需要時，鐵路將貨票上記有「經由鐵路」字樣而鐵路不能為經濟的運送之託運貨物，交與該聯合會，以供公路之運載。

該項辦法，就國家觀點，係經濟上一重要之辦法。使主要為運農產品至布達佩斯（Budapest）之載貨汽車，得有回頭裝載，對於載貨汽車之進行，更為有利，而成本減輕。

現時鐵路移交與該聯合會者，僅為布達佩斯站所收極屬有限之託運貨物

載貨汽車御者，應向布達佩斯區辦公處，（Budapest District office）請求回頭裝載，由該辦公處職員，為之辦理必需之手續。

因該項新組織尚係試辦，該契約訂為三年。如無論何方

，認為不需要時，得在期間內退出，但須在六個月以前通知。該契約僅涉及公眾之公路運輸，因工廠運輸所用之工廠載貨汽車，（Works Lorries）在任何方面，均不受現行法律之限制。

同一情形，經營公路運輸之專有權，及該契約，對於旅客運輸並不適用，旅客運輸，仍賴每案有一許可證。惟應注意者，即政府必在諮詢有關鐵路之後，始准發此種許可證。

（七）法屬西非（French West Africa）

一九三四年一月二十三日調整法屬西非公路汽車運輸之諭令。（Decree）

第一條、任何公路汽車業，無論為客運，或貨運，欲在法屬西非公眾路綫上營業者，應先得一按照本諭令條款核發之許可證。（authorization）

公路汽車業（Road motor Service）一名詞，適用於所有以商業性質經營運載旅客或貨物之公眾業務，無論其為「經常的」，即按照公布之規章工作者，或「偶然的」，即遇公眾有需要時，始工作者。

總督（Governor General）按照下列第三條精神所頒發之命令，（Orders）得着某類私人運輸，遵照與公眾業務相同

之規章，取得許可證。

第二條 該項許可證，係在攷慮新業務之需要後，方予核准，并由總督或各副總督 (Lieutenant Governors) 按照總督諭令制定之規章，頒發之。

按照上論，總督能頒發許可證，但須得某種特殊需要物担保，以便防制或賠償 (to prevent or make good damage) (5) 使用者，職員，第三者，或公眾產業，(建築物，公路，等)。此類擔保，可為核准公司之保險單，或存於銀行之有價證券。

許可證上載明旅客，貨物，或聯合業務之詳細狀況，無論為「經常的」，或「偶然的」，并其車輛之大概佈置情形。

如為經常業務，凡該執業得以通過之路綫，均經臚列。并可不准其車輛在某數段內為營業目的而停車。車輛之數目，時刻表，及最高運價，亦經載明。

許可證上有一款，指定有效之期限，最多不得超過五年

第三條 為保證鐵路，公路交通之較好調整起見，對經營公路汽車營業者。征收一項特稅，藉以扶助充當鐵路培

養綫業務之發展。該項特稅之稅率，按其所欲調整之程度而不同，并按照法屬西非現行征稅辦法征收之。該稅之收入，列入總預算之內。

第四條，從事商業性質客貨運工作汽車之任何業主，如未經許可，或未付稅款，須科以一百至五千佛郎之罪金，如係再犯，得將車輛充公。

法屬西非征收間接稅之現行條例，在法律上適用於征收該稅。

第五條 凡在本諭令實施以前成立之經營公路汽車業務者，應由總督指定之日期起，於三個月以內，依照第一條所規定，正式請領許可證。

凡因實施以上各條，該項許可證所加於原有營業條件之限制，不予經營者，以任何賠償。

第六條 本諭令之實施方法，由總督頒發法令 (Ordinances) 解釋之。

以上譯自該月刊一九三四年七月號頁六四三至六五一。

(未完)



使用風閘宜注意之點

毛紀民譯

譯自南滿鐵路公司編風閘說明書

風閘應用之原理，係將列車運轉之能力，(Energy) 依閘瓦車輪間之磨阻，變為熱質而傳於大氣，減殺運動而使列車停止。恰與煤之熱量變成蒸氣而與列車以運動成一反比例。閘瓦壓制車輪之力，稱為制動力。此力如何運用而使最有效果，宜注意下列各點。

(1) 閘瓦車輪間磨阻力之關係 制動力與閘瓦車輪間之磨阻，有一定之關係。縱制動力加倍，而磨阻力並不加倍。故論制動力之效果，與其用過度強力，毋甯用適度輕力為佳。

(2) 車輪及閘瓦質料之關係 車輪與閘瓦間之磨阻力，與車輪及閘瓦之質料，大有關係。一般有錘之輪 (Tyred wheel) 之磨阻力，較冷鑄輪 (Chilled casting wheel) 為小，而閘瓦之

形狀，質料，亦有充分研究之必要。

(3) 列車速度之關係 制動力之效果，在列車低速度時甚大。高速度時較小。事實可以證明。就理論上考察，速度高時，列車之運轉能力亦大，且須使之急速停車，應用強大制動力。反之，速度低時，無使用強力制動之必要。依第一項理由，效率自然較佳。最好方法，速度高時，使用強力。迨漸次減小，乃緩緩加力。此在或種裝置，如 K 三路風門 (K Triple Valve) 高速減壓閥 (High speed reducing valve) 等，能達一部分目的，而欲獲完全效果，在現在風閘構造上，尙屬不可能。故使用風閘時，對於列車速度，不可不為注意。

(4) 風閘使用時間之關係 使用風閘，則列車運轉之能力，依車輪與閘瓦間之磨阻，變成熱質，已如上述。因之使用風

開時，車輪及閘瓦，均被赤熱。但同時車輪閘瓦間之磨阻力，因受熱漸次減少。故風閘使用時間過久，則制動力必見減少。凡行駛距離之陡峻下坡道時，宜十分注意。

又閘瓦之放散熱愈早，則制動力之效果愈佳。故天寒時（冬季）使用風閘之効力，較天熱時（夏季）為佳。但如車輪上附着冰雪時，不在此例。

(5) 車輛空重之關係 制動力加於車輪有幾何之力，此與車輛之重量有關。大概機車之制動力，為行駛時之重之六成。煤水車空車時十成。貨車空車時七成五。客車空車時九成。惟貨車則因其載重如何而有差異。例如對於車皮十五噸之貨車之制動力，空車時為其皮重之七成五。載重三十噸時，為全重之二成五。不過空車時三分之一。因之一列車中空重車之聯結法不同而致風閘之効力著異。使用風閘時，對於裝載之輕重。不可不加以注意。列車之前部為空車，後部為重車時，則列車前部之風閘効力大，致列車全部被壓縮。前部重車後部空車時，則後部風閘之効力大，致列車全部被引張。故空重車輛之編成，應詳加考慮。

(6) 制動力之限度 列車運轉之能力，與其速度之自乘成正

比例。例如速度四十公里之列車，有速度二十公里之列車之能力四倍。速度十公里之列車之能力十六倍。而使用風閘時之磨阻力，則速度高時較小，速度低時較大。故速度高時使用風閘，固宜用強力。若速度低時，用力過強，則車輪將中止回轉而至滑走。惟車輪滑走，則停止列車之磨阻，變成車輪踏軌間所生之磨阻，其効力極小。結果列車停止較遲。此亦使用風閘時不可不注意也。

(7) 減壓之限度 使用風閘時，有効之制動力，為旁風缸 (Auxiliary reservoir) 之風，進入閉缸 (Brake Cylinder) 將輪軸壓出之力。故使用風閘之力無論如何加強，因旁風缸與閉缸之壓力互相平衡，欲再將閘瓦緊締，勢不可能。(L.T.E. 風閘之單獨風門 Independent brake valve 及 N.Y. 風閘之直通風閘 Straight air brake 除外) 若將列車風管之氣壓，任意減少，冀獲強大之制動力，毫無效果。通常司機風門 (Brake valve) 之柄，在上開地位 (Service position) 使用風閘時，有効之最大減壓限度，為二十至二十五磅。惟在意外地位 (Emergency position) 時，司機風門之柄，須開至列車停止為止。

貨物名稱	收 費 辦 法			實 行 日 期	備 注
	原 定	修 改	新 訂		
菴豆荷蘭豆	四等	五等		七月一日	第六版分等表農一類菴豆荷蘭豆一項與菴豆同屬一物為粵蔬菜之一均改為五等收費
小山羊皮	—		二等	七月二十一日	鐵道部准平綏路之請將小山羊皮一項，加入第六版分等表禽三類，列為二等收費並在該類所列羊皮一項之後添加(除另定外)四字。
山藥粉			四等	七月二十一日	山藥粉一項，與藕粉相類，鐵道部准道清路之請加入分等表工六類，列為四等收費。

甲、增修貨物等級

(一)業務



鐵道部施政成績

民國二十四年六月份

鐵道部對於貨物等級，每月均有修訂，茲將本年六月份

經鐵道部核定者，列表於左：

吐魯蕃棉	花鐵
	鐵
	三等
五等	七月二十一日
七月二十一日	花鐵一項，係與馬口鐵皮印刷五彩圖樣，一經裁剪，即成鑄聽，其用途與鋼鐵圓筒相近，鐵道部准中國康元製罐廠之請加入分等表工二類，列為三等收費。
	新疆吐魯蕃棉產在鄯善縣，其值每百公斤計洋廿五元左右經鐵道部核定按五等收費。

前表所列之貨物等級，已由鐵道部通令各路遵照辦理。

又該部准京滬滬杭甬路局之請，將新舊棉胎，棉絮，藥棉，及粗草蓆(包捆圓形者)等五項，加入特種輕笨貨物名稱表，定自七月十一日起實行。又該部原頒特種輕笨貨物名稱表內所列，「繭」一項，以包括繭類，不甚詳盡，業予取消；另添列蠶繭鮮或乾及山蠶繭二項，加入該表內按特種輕笨貨物計費，定自七月二十一日起實行。

乙、審核各項特價

(1)核准浦津路小麥特價：津浦路小麥特價，已於二十三年十二月十五日期滿；鐵道部據天津市商會呈請援照上年成案將小麥特價，提前實行；經該部飭據津浦路復稱：「上年小麥運量，就浦口臨城間各站言之，在小麥特價實行期內，與前年同時期相較，竟增加九萬餘噸之鉅，其中以自蚌埠徐州間各站運往天津者，增加

特多，茲為鼓勵長途運輸計，擬將本路小麥運費，採用遞遠遞減制，分為五段核減，(一)200公里或以內者，減收百分之十；(二)201公里至300公里者減收百分之十

五，(三)301公里至400公里者，減收百分之二十；(四)401公里至500公里者；減收百分之二十五；(五)501公里以上者，一律減收百分之三十。由浦口至天津者，仍按向來八百公里特價，減收百分之三十。其聯運小麥在本路段內，亦得同樣低減，但以國產小麥為限。自本年七月十六日起實行，至十二月十五日止等語，經該部核准照辦。並已通令各路知照。

(2)平漢路豆餅減按六等收費：查黃豆，豆餅兩項，原均列為五等，上年六月平漢路呈鐵道部核准訂定黃豆特價，按五等八五折收費；於是豆餅運價，反較黃豆為高，本年二月漢口市商會呈請減低豆餅運價，經鐵道

部飭據平漢路議復擬將豆餅一項，在黃豆減價期內，減按六等收費，作為特價，部准照辦。

(3) 北甯路東運糧食特價展期：鐵道部前為發展西北農村維持民食，曾經核准北甯路東運糧食，無論整車與不滿整車，均改按五等八折收費，自二十三年四月一日起實行，並經繼續展期。現北甯路以此項特價，自施行以來，西北糧食運銷數量極旺，但本年五月底又屆期滿，電請鐵道部再予展期，業經該部電准自六月一日起，再予延長半年，以利運輸。

(4) 京滬路糧運特價延期半年：京滬滬杭甬路糧運特價，經鐵道部核准自二十三年二月一日起，減按五等八五折收費，茲由該路呈請自七月一日起再予續展半年，以蘇農困。業經部准照展。

(5) 正太路糧運特價續展：鐵道部前為調劑民食准正太路糧運，自二十三年四月起，按等八折收費，並經繼續展期，至本年六月底又屆期滿，經該路電部，請自七月一日起續展半年，已由部准照展。

(6) 隴海路花生仁准鹽特價展期六個月：隴海路花生仁准鹽特價，均至本年六月底期滿，經該路電部，請

於期滿後，再予續展六個月已由部准照展。

(7) 改訂平漢路焦炭整車特價：鐵道部前為改訂平漢路焦炭運價一案，經飭令平漢路議復，茲由鐵道部核定該路焦炭整車運價：鐵道部前為改訂平漢路焦炭整車運價改按現行煤助運價三十二款九折後，加百分之四十收費，作為該路焦炭整車特價，並定自本年七月十一日起實行。

(8) 平漢路由漢聯運至津茶葉特價：平漢路呈部請將由漢聯運至津之茶葉，援照蒙茶特價，收費一案，經鐵道部飭據該路將運價雜費等情形查復到部；現經該部准予試辦，期至本年底為止。

(9) 改訂膠濟路粗石料，河海沙特價：膠濟路運輸粗石料及河海沙特價，二十二年曾經鐵道部核准夏季減按六等五折，冬季七折收費。現鐵道部以該路此項特價實行以來，成績尚佳，為充分利用回空煤車，鼓勵長途運輸計，已將其從新改訂，凡西運粗石料，河海沙運經50公里以內者不減，51公里至100公里者照五十公里計費；101公里至200公里者，照一百公里計費；201公里以上者，概按二百公里運價計算運費；東運者照章收費

，一律不減。

(10)規定適用運輸教育用品特別減價章程之書籍；商務印書館漢口分館請求將託運書籍，准予免繳學校證明書，經湘鄂路局核議呈部，由部核定如下：

凡係經教育部審定之教科書，均毋庸由學校證明；凡係學校所用參攷書籍圖表等，務須由學校開具證明書，以資限制，而杜流弊。至於學校所用儀器，應由學校開具證明書函知路局請求核准，該路如認為該類儀器確係該級學校所必需之品，應准照運。又關於教育用品，應否核收加價一節，前由京滬滬杭甬路局呈部核准免收在案，凡前經部准加價各路自應一律辦理，已令各路遵照。

丙、完成第九次全國鐵路運輸會議及第二次

次聯運運價研究會

第九次全國鐵路運輸會議及第二次聯運運價研究委員會經鐵道部呈奉核准先後在該部舉行，並由該部指派人員組織籌備會預先將各路所送提案，分別彙編，及布置一切。

運輸會議自五月十六日開會以來，共分三組開審查會計貨運負責及雜項組開會二十一次，貨等運價及客運

組開會十九次，行車車輛及運輸組開會二十三次，自五月二十八日起，每日均上午開大會，下午開審查會，計先後共開大會十二次，至六月八日全部議案均已討論完畢，即日舉行閉會式。

又查聯運運價研究委員會，原定於運輸會議閉幕後，接續舉行，嗣為節省時間起見，因運輸會議各組審查會至六月三日止，均已先後完畢，即於四日下午舉行第二次聯運運價研究委員會第一次大會，先將全部議案交付審查，並定以後每日除上午舉行運輸會議大會外，下午仍舉行聯運運價研究委員會審查會，計先後舉行三次，全部議案於六日審查完畢，即於七日舉行第二次大會，所有議案，均經議決，即行閉幕。

所有兩會議決各案業經該部分別令飭各路遵照執行，至兩會全部紀錄，一俟全部印就，即分發各路查照。

丁、續編株韶鐵路經濟調查報告書

鐵道部前編株韶段經濟調查報告書，業將地理人口，水道交通，陸路交通，農產，畜產，及農業各篇編竣。其林業工業兩篇，亦經於本月完成，現正開始編擬地

理商業，兩篇。

戊、調查西蘭線經濟情形

鐵道部西蘭線經濟調查隊早經出發調查，茲東隊一隊，業將長安，汧陽，隴縣，寶雞，鳳翔，岐山，扶風，武功，各縣調查完竣。現轉赴陝南。墊屋，郿鄠，各縣着手調查，西隊一隊，亦經將蘭州，皋蘭，洮沙，臨洮，各縣調查完畢，分期向岷縣，漳縣，及渭源，隴西，從事調查，並經在武山會合，取道甘谷而達天水。

己、貨物負責運輸事項之進行

1. 核定膠濟鐵路代保貨物火險合同，及代理保險辦事細則：查關於貨物火險，前經鐵道部訂有「鐵路代商投保火險辦法」分飭各路試辦，各路與火險公司訂立合同，先後實行者，有平綏、正太、隴海、等路，膠濟鐵路則先訂有「倉庫保管暫行規則」曾於去年五月呈部核准，茲復擬具代保貨物火險合同及代理保險細則，呈請鐵道部核准。該合同兼辦運輸火險，及倉庫火險，實較平綏、正太、各路所訂合同完備，已由部令准該路將「倉庫保管規則」提貨單及代理火險辦法同時實行。

2. 各路呈報「各站每日堆存負責貨物價值旬報表」：

鐵道部為統籌鐵路存於站內之負責貨物火險辦法起見，曾於去年十二月飭令各路呈報「各站每日堆存負責貨物價值旬報表」一種，以便策劃有所根據，除膠濟北寧兩路外，現各路均已呈報齊全，加以整理後，業將各路各站每日平均待領待運之數目計算完竣，俟膠濟北寧兩路呈報到部，當再加以分析，并籌劃各路倉庫火險辦法。

庚、聯運事項之進行

1. 推廣隴海路東泉店車站為貨運聯運站：隴海路東泉店車站已於上年十二月間開站，該站貨物繁多，亟宜將該站推廣為貨物聯運站，以應需要，而利聯運。茲由鐵道部規定該站辦理貨物聯運，並將該站與各聯軌站距離公里及運價表訂定分飭該路及各聯運路遵照辦理。定於本年六月一日起實行。

2. 推廣浙贛路湖鎮安仁兩站為國內貨物聯運站：浙贛路原與京滬滬杭甬路辦理聯運業將玉山等十六站加入聯運站，茲為劃一起見，復將該路湖鎮安仁兩站，一併加入國內聯運，其公里及運價一切事項，均照玉山等十

六站辦理，以歸一律。經鐵道部分飭該路及各聯運路遵照辦理。並定自本年七月一日起實行。

3. 修改南潯路與國營招商局所訂水陸負責貨物聯運辦事細則：該項辦事細則，本年四月間已由該路與招商局訂定二十三條，並經呈報鐵道部備案。惟其中各條文稍有不適宜者，業經鐵道部令飭該路與招商局商洽修改，並將實行日期呈報。

(二) 財務與會計

甲、第一期鐵路建設公債第一次還本抽籤：

鐵道部前為整理舊路，興築新路，並謀民衆與政府合作，俾國家利用國內資本，使人民有投資國營生產事業之機會起見，發行第一期鐵路建設公債壹千貳百萬元，募集款項，以充建設，適中央限令興築玉萍鐵路，該部遂以此項債款補作建設新路之用，該項債票，業於去年年底印就發行，按照該公債條例規定，須第二年起開始還本，分八年十六期還清，茲查第一次還本，係於本年六月三十日到期，照章於到期前二十日抽籤，應於六

月十一日舉行。

查該項公債共發行四萬貳千張，票面額分爲一千元、五百元、一百元三種，千元票及五百元票各六千張，每種號碼均自一號起至陸千號止，百元票三萬張，號碼自一號起至三萬號止，此次抽籤辦法，係採取最簡便之末二字中籤法，計備籤一百支，籤上書明號碼，自零一號起至零零號止，（即一號至一百號）放置筒內，凡抽到一支，即屬中籤，抽時並按債票種類，分爲兩組，其千元票五百元票爲第一組，百元票爲第二組，計第一組此次應抽籤數爲六支，千元及五百元票，每百號內各中六號，第二組抽七支，每百號內中七號，一切事宜，由該公債基金保管委員會主辦。

六月十二日下午三時在南京銀行公會舉行，除到該會各委員外，鐵道部派參事汪文璣、財政部派秘書陳汝霖、審計部派稽察仲漱蓉到場監視，各機關各法團派代表參觀，由中央、中國、交通三銀行，派員執行抽籤，結果頗爲圓滿，計第一組中籤號碼爲08 55 27 64 41 18 六支，第二組中籤號碼爲29 74 71 52 31 96 33 七支。經到場各委員簽證無誤，此項中票號數及領款手續，即登報通告。

乙、粵漢路株韶段工程需用流動資金之籌劃：

粵漢鐵路株韶段工程，近頃以來，兼程並進，所需國內用款頗巨，鐵道部前以該段按月請領款額，僅敷實際工程用款之數，一旦遇有意外情事，限於時間，必致週轉不靈，礙及工事，為顧全實際，爰向管理中英庚款董事會商撥第三、四類借款項下國幣壹百伍拾萬元，以便撥充該段流動資金之用。

中英庚款董事會對於此案，即交擴大財務委員會審查，結果允將流動資金壹百萬元，先行照撥，其餘伍拾萬元，須續加審議，上開允撥款項，業由該會照撥，當經鐵道部掃數匯寄株韶工程局充作臨時需用矣。

丙、改正北寧鐵路管理房屋章程之經過：

北甯鐵路，以沿綫各站公有房屋，係分公用，及員工租用，員工租用，與商民租用四種，原有管理房屋規則，頗欠詳盡，該路地產課接收辦理後，即擬具章程草案，以資管理，惟所擬草案，關於員工住房一項，係參照舊例，按照員工職級，另定撥用住房間數，無房可撥

者，再按等級支給房費，此種辦法，因路有房屋無多員工在服務地點居住者甚衆，不得不並顧兼籌，以期適合現況，第該路房屋當初建築時，並無通盤計劃，院落既大小不一，設備亦各殊，如按間數劃撥，不特分配難期恰合，且因本非公用房屋，數人同居，益感不便，該路有見及此，復經分飭各處按員工職級，一律規定支給房費數目，另將現在員工住房，按照建築成本，設備情形，核定適當租價。以後擬按職發給房費，按房核收租金，俾免分配劃撥之困難，藉謀員工擇居之便利，旋經各處分別遵照將章程條文修正，並將經過情形，擬具各項辦法條文，呈請鐵道部核示。該項章程草案，經鐵道部審核，大致尚無不合，惟其中尚有五點，應飭該路修正，以期妥善，業經該部指令北甯路局遵照辦理，並飭將辦理情形具報。

丁、會計事項之進行：

1. 交通大學研究所廿三年七八九三個月份計算書及唐院廿三年四五六七月份計算書咨請審計部核銷：鐵道部直轄交通大學先後將研究所廿三年七八九三個月

份計算書，及唐院廿三年四五六七四個月月份計算書，並單據粘存簿等，呈送鐵道部，經該部審核尚未超過預算，已指令准予存轉，并咨送審計部核銷矣。

2. 審核浙江錢塘江橋工程處經費總概算：鐵道部

與浙江省政府會同建築錢塘江橋梁，原為聯絡浙省公路運輸，及完成滬杭甬路必經之步驟，事關國家及地方公營事業，所有建築經費，應屬營業會計範圍，該處所送去年份經臨各費預算，悉照普通會計辦法編造，經鐵道部審核認為不合，業已令飭該處先就建築期內所需全部監理及工程費用，斟酌性質，分門別類，編一總概算書呈由鐵道部與浙省府建設廳審定後，再就各年度實需數目，編造年度概算呈候會同核定，以資分別彙編轉送中央追加預算，茲已由該處呈送資本支出總概算書及廿三、廿四兩年度應支經費概算，現經鐵道部簽註意見，咨請浙江省政府會核矣。

3. 趕編廿二年度鐵道部及附屬機關補報部份計算書

：鐵道部及附屬機關所有經費，在廿二年度內尚有未經報銷者，茲經該部按照結束廿二年度收支辦法漏夜趕辦補報部份計算書，咨請審計部核銷。

4. 編製二十二年鐵道部及附屬機關決算：鐵道

部及附屬機關廿二年度各月份計算書，業經該部大致編就，現已由該部遵照中央規定，將該部及附屬機關應編該年度決算書，依據各該月份計算書數目編列，以便送請核轉。

5. 繼續彙編各路廿四年度營業概算：各路局送部之一級營業概算，業經該部逐款審核，將應增應減數目先行令知各路局，並趕編鐵道部二級營業概算，咨送主計處彙轉核定。

(三) 工務

甲、粵漢鐵路株韶段之完成工作

總 工 段	樂昌至大石門	大石門至水頭洞	水頭洞至公平圩	公平圩至觀音橋	觀音橋至雷溪市	雷溪市至株州
本 月 底 已 成 數	本 月 底 已 成 數	本 月 底 已 成 數	本 月 底 已 成 數	本 月 底 已 成 數	本 月 底 已 成 數	本 月 底 已 成 數

隧 道 工 程						
				第三標	第二標	第一標
				已完工	已完工	已完工
第二段分	白石渡	燕塘	省界北	省界南	確磴冲 梯子嶺	白石面
之摺分專 一嶺之家 三嶺三灣 分百 分十	九 百 分 之 五 之 九	已 完 工	九 百 分 之 五 之 九	已 改 路 工 整	九 百 分 之 五 之 九	已 完 工
					均形虎 崖婆婆	
					之隧之兩之隧之兩 一四端一七兩 道四端道七端 六八百七三分 百八分七分百分 分四分	
				金龍山隧道已 成百分之九〇 六		

土 標		工 方 石 土			
段分二第	段分一第	段 分 四 第	段 分 三 第	段分二第	段分一第
已完工	已完工		已完工	已完工	已完工
已完工			五 百分之一四、	百 分之四八	八、二 已成百分之九
			九 百分之四一、	百 分之四五	五 百分之八七、
		六 第十 標百 分之 之	八 第七 標百 分之 之	第 五標 已完 工	第 三標 已完 工
		五 第六 標百 分之 八	第 三標 已完 工	第 七標 已完 工	第 三標 已完 工
		之 第九 十五 標百 分之 五	之 第九 十一 標百 分之 八	已 完工	已 完工

橋 渠 工 程				工 程	
段分四第	段分三第	段分二第	段分一第	段分四第	段分三第
	已完工	已完工	已完工		已完工
		小橋渠百分之三十八 漳河小橋二橋正備料	小橋渠已完工 五拱橋橋身工作亦正進行		
	小橋百分之二、八、四 大橋百分之九	小橋百分之三、九 大橋百分之三	小橋百分之五、七 大橋百分之四		
	小橋百分之三、七、五 大橋百分之〇	小橋百分之七、八、二 大橋百分之六	小橋百分之九、六、三 大橋百分之九		
百分之九二、五	百分之九二、九	百分之〇、五 禾河橋百分之五	百分之八五		
小橋百分之八、六 沫河橋已完工 大橋百分之五〇	小橋已完工 大橋百分之八二	小橋已完工	小橋已完工 深河橋百分之五、一、五		

鋪軌工作，南端自樂昌起，鋪四十三公里半，北端自株州起，鋪四十七公里，中間自衡州耒河南岸起，向南至觀音橋，計鋪二十七公里半，至於車站工程，坪石已完工，衡州房屋則成百分之九八。

乙、隴海鐵路西段工程之進行

潼關西安間列車早已通行，其間潼關渭南段之各項零星工程，亦均完工。其渭南西安段內，零口及新豐鎮兩站票房住屋，已成百分之九十。西安臨潼等車站票房，因材料未能及時運到，致進行稍滯，西安機車廠已成百分之四十。煤台已成百分之七十。

西安至咸陽段，應收土地，已丈量完竣，開始發給償金。其渭河南岸之土方橋洞，已次第動工，咸陽至興平一段，測量亦已完竣，現在測量鄠縣寶雞一段之路綫。

丙、隴海東端新浦至連雲延長綫：

軌道工程大致已竣。列車已經直達連雲，惟站台等工作尚在進行。

丁、滬杭甬鐵路錢塘江橋之進行工作：

錢塘橋工程本月正進行第十四十五號橋墩之填土工作。第一號等橋墩之製型工作，及第一至第六及第十三號橋墩之鋼筋紮繫工作，關於白面引橋則正進行打樁工

作，惟因自六月十八日起，大雨傾盆，連續不斷，上游水洪又復暴漲，水位遽高達八公尺七十，流急浪巨，將江底刷深二十五呎有奇，致十四號橋墩之鐵圍堰下陷，全部沒於水中，南岸便橋，亦因之沖斷，至十五號橋墩之鐵圍堰，亦陷塌一半，致堰內之一百二十呎高打樁架，一併傾倒，現正在盡力搶救，倘能天晴水退，當能於最短期內，恢復工作。

(四) 購料

鐵道部代各路購辦之各項材料，每月均有統計。茲將該部六月份經辦各路材料分類價值統計表照列如下：

鐵道部購料委員會經辦各路材料分類價值統計表

民國二十四年六月份

路別	價						值 (國幣)						總計
	普通物品	機車車輛	電廠裝置	電料	工具及機廠物品	路綫材料及設備	建築材料	雜項					
平漢		八三五、二四八											八三五、二四八
平綏	二四三、九四六	九六、九九六〇			一、五三三	四、六九七二八、二〇一〇							四〇五、四九六七三
隴海	七、八四〇〇	一九、〇〇六			七、九五二	五、二八二〇	四、一八〇〇	三、六七三					一三三、七二四六
津浦	二〇、五〇五〇	四、七三六〇											二四、二四一〇

丙、派交通大學三年級生赴各路短期實習：

鐵道部對於交通大學三年級學生，原有暑期派赴各路短期實習之規定。并已歷經辦理有案，嗣以各路整理路務，運輸忙迫，車輛不敷分配，於二十年間，將此項短期實習辦法，暫行停止，茲以是項實習，於學業上之觀摩及印證，頗關重要，本屆暑假，經該校呈請派遣學生實習，業已由部令准照派矣。

丁、刊布二十四年四月份各路營業進款概數統計：

此項統計，係根據各路營業進款概數旬報，羅列彙編，其中包括各路每月客貨運輸數量，及進款細數，并與上年同月份貨物數量及進款數字，作相互之比較，現鐵部已將本年四月份各路營業進款概數統計編製刊布，分送各路暨有關各機關參攷。

(六)法規

(一)關於部頒法規

法 規 名 稱	附	註
鐵道部出版品管理辦法	制定公布	
國營鐵道機務處廠考核工作及用料規則	制定公布	
國營鐵道工務處段廠考核工作及用料規則	制定公布	
鐵路警察查獲鴉片毒品獎金支配辦法	制定公布	
鐵路警察查獲鴉片毒品獎金公積金保管委員會章程	制定公布	
南潯鐵路管理局編制專章	修正公布第九條條文	
國有鐵路職員自費赴國外實習規則	增訂公布第十三條條文原第十三條改為第十四條	

(二) 關於各路呈核之法規

法 規 名 稱 附 註
津浦鐵路員工請假暫行規則
修訂膠濟鐵路房舍檢查修理管理規則
京滬滬杭甬鐵路管理局編訂預算委員會組織規程及辦事細則
該路呈請修正該項規則第十三條及第十四條條文令准備案
該路呈送該項修訂規則經部分別修正條文文字令飭遵照
由部令飭遵照修正

(七) 職工教育

關於職工教育事項之推進

1. 籌畫改進京滬滬杭甬路職工教育。兩路職工教育自實施以來，因鐵路職工工作繁重，及工作地點流動不定，教學均感困難，未能將識字教育辦理完竣，茲二十四年度即將

開始，由鐵道部職工教育委員會派委員朱子帆徵集路局及各校意見，擬具改進辦法，及強迫職工入學獎懲辦法，分令路務機關及學校遵照，嚴密督促，切實施行，期於最近期間，將該路職工識字教育辦理完竣。

2. 辦理各路職工學校學生畢業 (二十四年六月份)

路 屬		辦 理		業 之		學 校		備 攷
前 門 校	塘 沽 校	考 試 期 日	班 數	識 字 班	畢業人數	留級人數		
六 月 七 日	一 月 七 日	○	○	識字第一班 一班	三十			
				識字第二班 一班	十九			

正太路	路 鄂 湘			路
工陽 學泉 校職	工長 學沙 校職	工岳 學州 校職	工徐 學家 校職	工唐 學山 校職
十七 日 月			七 六 月 廿 日	
○	二 公 民 一 兩 班	二 公 民 一 班	三 公 民 一 班	○
一 班	○	○	○	識 字 第 二 班 一 班
	二 十 七	四 十		十 九
十 七				

3. 召集各路職工學校校長籌商職工教育改進辦法

鐵路職工教育自施行以來，因多方困難，致識字教育未能如期辦理完竣，茲二十四年度行將開始，鐵道部職工教育委員會力籌整理改進，經通知各路職工學校校長於暑假內，分別集會，籌商各該路職工教員改進辦法，並限於八月十五日以前，呈報，以便核定施行，務期於最近期內，將識字教育辦理完竣，以便推行技術公民教育。

4. 規定各路職工學校暑假辦法

各路職工學校，每年寒暑假，向由鐵道部職工教育委員會按照當地氣候分別規定，令飭遵照，茲已屆暑期，由該會規定暑假期間，南方各校

自七月十日起至八月十九日止，北方各校自七月二十日起至八月十九日止，令各路職工學校遵照辦理。

5. 編印鐵路職工半月刊 鐵道部職工教育委員會刊行之鐵路職工半月刊，按期出版，分發各路職工閱讀，茲本月份編印第一百十及第一百十一兩期，各發行五千冊。

(八) 路警

各路治安之維護與警務之整理

(一) 查禁毒品 關於查禁毒品，歷經鐵道部路警管理局督飭各路警察署嚴厲執行，本月份平漢路警察署呈報，於順鄭

段查獲無主海洛英及加味精一起，毒犯龐魁等二名，於高邑站查獲毒品六箱，又於平順段查獲無主毒品六箱，白面犯王維先一名。津浦路警署呈報，於浦利段查獲吸毒工人王宋先一名，於徐州站查獲嗎啡十九斤十四兩，於濟南站查獲無主烟土一件，膠濟路警署呈報，於黃旗堡站查獲吸毒犯單際宣一名，於藍村站查獲毒犯宋蘭芳一名，於坊子站查獲攜帶毒品犯李志山一名，京滬杭甬路警署呈報，於蘇嘉三分段查獲紅丸犯馬大貴一名，滬嘉分段查獲紅丸犯顧青春等二名，以上各案，均經各該路警察署分別解送各當地禁烟機關，或法院辦理矣。

(二)規定津浦路分段解送毒品案犯辦法 鐵道部路警管理局以津浦鐵路路線綿長，所有各段查獲毒案，亟應規定解送辦法，以資便利，經按照該路實際情形，予以規定，在蚌埠以南查獲者，解送首都警備司令部，在利國驛以南查獲者，解送徐州警備司令部，在德州以南查獲者，解送濟南第三路軍執法處，在天津以南查獲者，解送天津第五十一軍軍法處，如遇重大案件，仍須隨時請示辦理。此項辦法，業已施行，並經軍事委員會委員長行營飭令上列各機關知照。

(三)各路路警教育狀況 各路路警教育，歷經鐵道部路

警管理局督飭進行，茲將其最近情形，分述於次：1. 南潯路警署為增進幹部技能，提高服務效率起見，特調集巡官小隊長等廿餘名，集中九江，組織幹部速成班，施以二個月之訓練，所有訓練辦法，業經路警管理局核准施行，該班現已定於六月一日開始受課。2. 津浦路警署警察教練所，第八期學警，於本月底訓練期滿，舉行畢業考試，經路警局派員前往監考，並據報該期學警成績尚屬優良。又該路教練所，現繼續廣辦，其第九期學警募集辦法，係由各段抽選長警二百三十名，另招新警四十名，該項辦法，業經路警管理局核准施行矣。3. 平漢路警署警察教練所第三期學警，於六月十三日，舉行開學典禮，經路警局派該路平順段長蕭繼旃代表致訓。4. 南潯警署廿四年上期補助教育班，經於本月上旬訓練期滿，所呈成績，尚屬合格。

(四)改組隴海路西段工程局警察所 隴海鐵路潼西段工程局，業經鐵道部令飭改為隴海鐵路西段工程局，所有該段工程局警察所，即就該所原有員警，按照規定章制，暫不增減，改組為派駐隴海鐵路西段工程局警察所。仍俟該段工程進展，酌察情形，再行妥擬辦法，業經該局呈部核准備案。

(五)發給津浦路警察署被裁老弱長警裁汰金 津浦路警

察署，前為澈底整頓警務起見，將各段老弱及有嗜好殘疾之
長警，分別檢驗裁汰，除染有嗜好並服務未滿四年者，照常
不給裁汰金外，其餘老弱長警一百四十一名，或服務多年，
或因公成疾，一旦被裁，性形不無可憫，業經路警管理局審
核情形，呈部核准，分別按照呈准辦法及服務年數，酌給一
次裁汰金，以示體恤。

上海銀行

經營銀行業務

辦理儲蓄存款

手續簡便利息優厚

印有詳章函即寄

南京

行址

- (一) 建康路
- (二) 下關
- (三) 大行宮
- (四) 北門橋
- (五) 三牌樓
- (六) 四牌樓
- (七) 中華路
- (八) 昇州路
- (九) 浦口



大潼鐵路沿綫經濟概況

續前期

第二章 大潼鐵路沿綫之農業與農產

一 農民

大潼鐵路全綫，除其南端潼關一地外，其餘皆在山西一省境內，故沿綫之農業狀況亦即山西全省之一般農業狀況也

大潼鐵路沿綫各縣農民百分數統計表

縣名	農民百分數
大同	47+
懷仁	75+
山陰	69-
朔縣	65+
代縣	80+-
蔚縣	79-
忻定	79-
五台	45-
陽曲	54-
太原	43-
清源	48+
文水	52-
交城	66-
汾陽	70-
離石	52+
榆次	34+
太谷	82+
徐溝	44+
祁平	38
介休	50
靈石	79+
霍城	61-
趙洪	40+
臨汾	86+
襄陵	74+
曲沃	54-
新絳	83+
夏縣	84-
安邑	40
解縣	53+
虞鄉	35+
永平	80+
均	69+
	72-
	78+
	85-
	65-
	62+

由上表可見山西農民人口與全人口之比例不大：中國農民最多之處佔全人口百分之九十以上，全國平均亦在百分之

八十以上；由上表觀之，山西農民平均只佔百分之六十二強，遠在全國平均百分數之下也。且山西工業幼稚，並未吸收

。山西山多地瘠，田地之出產不甚豐富，故一般人大都不甚重視農業，而習於經商。凡能力較高之人固決不願務農，而擁有資本之人亦皆不願投資於農業。因此農民人口與全人口之比例遂小，而地主階級亦不佔重要。茲將會經調查各縣之農民人口百分數列表於下：

多數工人，亦未有大批農民向外移徙之情形，則其農民百分數之微小可以表現其農業之不受重視矣。

再由另一方面觀察，則亦有為他省所未見者：蓋自耕農獨佔多數，而佃農則佔極少數，茲附表於下：

大潼鐵路沿線各縣自耕農及半自耕農百分數統計表

縣名	自耕農	半自耕農	合計
山陰	60%	30%	90%
朔州	80%	5%	85%
代縣	18%	68%	86%
忻州	75%	4%	79%
定襄	70%	10%	80%
五陽	40%	20%	60%
太原	10%	30%	40%
清源	50%	15%	65%
文水	20%	60%	80%
交城	9%	80%	89%
汾陽	60%	27%	87%
離石	50%	15%	65%
榆次	40%	15%	55%
太谷	50%	20%	70%
徐溝	30%	40%	70%
平遙	60%	10%	70%
介休	90%	3%	93%
靈石	50%	20%	70%
霍州	70%	10%	80%
沁縣	30%	30%	60%
沁源	50%	30%	80%
趙城	60%	15%	75%
洪洞	50%	25%	75%
襄陵	50%	20%	70%
曲沃	70%	1%	71%
新絳	95%	1%	96%
聞喜	60%	25%	85%
夏縣	60%	25%	85%
安澤	60%	15%	75%
解州	72%	10%	82%
絳縣	88%	10%	98%
鄉寧	60%	20%	80%
永濟	80%	8%	88%
澤州	60%	20%	80%
平陽	77%	2%	79%
均	56-	21+	77-

由上表可見山西自耕農所佔成數之多：最多之縣有佔全

不過有地三四百畝而已。可見山西人民大都不樂投資於農業

農民百分之九十五者，各縣平均亦佔百分之五十六弱。更加

，亦正足以表示該省農業之不甚發達也。

以半自耕農之數，則各縣平均且佔百分之七十七弱矣。故純

二 耕地

粹佃農及僱農之數不過佔百分之二十三強，由此可見地主階級之不佔重要。

山西山多地少，耕地面積尤小；以全省計，耕地只佔全

地主階級之人數固然不多，已如上述：而地主所擁有之

省面積百分之二十三強；大潼鐵路所經過之地帶較稱平曠，

土地面積亦不足重視；千畝以上之地主極為罕見，通常每戶

但耕地亦只佔全面積百分之三十一強。因耕地面積狹小之故

，農產物之產量自亦不甚豐富矣。

山西因氣候與水利情形之不同可劃為北、中、南、三大區域。大潼鐵路縱貫南北，故論農業情形亦當分別北、中、南、三段論之：自代縣以北為北段，代縣以南至靈石為中段，靈石以南為南段。

一北段之氣候寒冷，不宜於冬作物；雖有桑乾河主流之流佈，而乾涸之時多，無益於灌溉，且雨量亦較稀少；故田地生產量不大，平均每畝不過收穫雜糧七八斗。因此農人耕田大都趨向粗率，以增多耕種面積為尚，故北段農民之標準耕種畝數概在每人八十畝左右。然實際耕地由當地全數農民分配之，每人平均耕種畝數不過二十畝。可見人多地少，農民之勞力有餘。

至於中段則氣候較暖，已可種植冬作物；雨量亦較北段為多，更有汾河及各處渠道之灌溉，農產收穫量平均每畝已可達一石二斗以上。此段農民耕作較為精細，故標準耕種畝

數已降為每人三十畝。然實際耕種畝數平均每人不過十四畝餘。是中段之農民勞力亦同然大有餘剩也。

南段為山西農業最盛之區。此地氣候與河南，山東，及蘇皖北部相仿，雨量較多，水利較便。田地有水土旱地之分：水地平均每畝可收二石五斗，旱地可收一石二斗。且盛產小麥及棉花，故農民工作最為精細，標準耕種畝數遂降為每人二十五畝，專種水地每人只能種七畝。然此處農民聚居最多，實際耕種畝數每人平均僅十二畝半。故農民之勞力仍屬有餘。

然而全線所經各縣之荒地亦不在少數。其所以荒廢之原因大都為土質不良或缺乏灌溉。此種缺點乃易於用人力補救者，奈以成本勢必高大，而糧食運輸全仗人畜之力，費用頗昂，農人所能獲得之價值不多，不足以抵補改良土壤及水利之費用，遂爾廢棄焉。

大潼鐵路沿線各縣荒地統計表

縣名	荒地面積 公頃
大同	761,86
懷仁	110592,00
山陰	1162,88
朔縣	473,09
崞縣	11773,13
忻州	172,77
定襄	168,65
五台	1682,23
陽曲	1843,20
太原	44524,34
清源	1628,16
交城	277,71
文水	3955,32
汾陽	921,60
離石	3686,40
榆次	83,56
徐溝	798,72
祁縣	245,76
平遙	860,16
介休	122,88
霍州	122,88
趙城	10,94
臨汾	61,44
曲沃	983,04
聞喜	8,48
安邑	1228,80
解縣	3072,00
虞鄉	362,50
永濟	4166,00
合計	2552,53
	198303,03

此項荒地若加墾闢，即可利用一部份之農民餘力，而每年增加三十餘萬石之農產也。

三 農產物

大潼鐵路沿線之農產物亦各段不同。北段冬季嚴寒，地凍深數尺，故冬作物絕跡。夏作物中以高粱，小米（穀），糜，黍，豆類為主要產品；其次為苜蓿（即燕麥），馬鈴薯，葫蘆，菜子；此外尚有少量之春麥（春季下種之大小麥）及蕎麥。至於稻米及菸草不過極小部份之極少量產品而已。

北段人民之主要食糧為苜蓿及小米高粱。葫蘆子所打之油稱葫油，亦為主要之食料。故苜蓿與葫蘆之產量雖居次等地位，而其為當地人民所需要之程度則居主要地位也。苜蓿大概只足供當地之用，無可輸出。葫油除當地銷售外尚有一部份輸往中段一帶。至於雜糧及豆類則有大宗之輸出；大部份集中於大同然後由平綏路輸出外省；亦有一部份輸往中段一帶。

北段農產物之出產並非豐富，但以地廣人稀之故，消費不多，故有餘剩。通常即賴此餘剩之雜糧以交換他種貨物。然以運輸不便，運費太昂，商人不能獲利，往往有停滯不易出售，或糧價十分低落之現象，若大潼鐵路造成，運輸通暢

，則此種情形必然消滅，而大潼路之貨運必有加於現所調查之狀況也。

中段農產仍以高粱，小米及豆類為主，但苜蓿大大減少而代以玉蜀黍；此段氣候已可栽培冬作物，故苜蓿（秋季下種夏初收穫，當地稱為宿麥）自崞縣以南種植漸廣。葫蘆已不見，而蕎麥尚有少許，馬鈴薯亦減少；然已可種植草棉。

太原附近之晉祠為產稻米著名之處，其米品質雖不及蘇常一帶之佳種，然在山西已為最良，但產量每年不過一萬數千石而已。陽曲亦產米萬石，平遙產二萬餘石，惟品質較遜。稻米在山西當視為特殊食品，並非一般人民之食糧，故其銷場亦僅限於較大城市而已。

太谷產菸葉，定襄及太谷以南各縣皆產棉花。菸葉供給太原製造紙烟，棉花則除當地應用外即輸往榆次。

崞縣及忻縣皆盛產鮮果，尤以崞縣之梨為大宗，每年運往綏遠一帶者不下二百萬斤。此項運輸皆用畜馱，運費昂而費時甚多。倘有鐵路運輸之便利，則輸出數量之增加亦為必然之事也。省城附近之清源及文水一帶乃盛產葡萄之區，有製成葡萄乾而運往平津者，亦為重要出產之一種。

中段人民之食糧，除省城情形特殊不計外，仍以高粱及

大 潼 鐵 路 沿 綫 各 縣 農 產 物 產 量 統 計 表

農產物種類	棉		花		3		4		5		6		1		7		8		備 考	
	普通每年產量	最近全年產量	普通每年產量	最近全年產量	普通每年產量	最近全年產量	普通每年產量	最近全年產量	普通每年產量	最近全年產量	普通每年產量	最近全年產量	普通每年產量	最近全年產量	普通每年產量	最近全年產量	普通每年產量	最近全年產量		
太 同			石	800	石	870	石	98,500	石	154,300	石	20,000	石	25,000	石	24,000	石	34,000		
山 仁							448,000	544,940	24,000	29,290			330,000	262,500						
代 隆			斤	12,000	斤	13,400	斤	337,550	斤	355,350	斤	12,000	斤	14,650	斤	15,000	斤	15,300		
武 縣				10,000		8,520		206,000		179,940		13,000		10,990		50,000		56,450	斤	1,000
武 鄉				9,000		9,800		350,000		387,600		34,500		39,000						
武 鄉				800		825		74,600		72,546		14,000		15,000		1,300		1,280		
武 鄉							712,000	844,595	25,000	29,086			2,980,000	3,530,000						
武 鄉				62,000		50,000		796,000		715,000		48,000		40,000		1,050,000		990,000		
武 鄉				150,000		155,000		3,000		2,500		206,000		254,000						
武 鄉				10,000		7,000		316,000		191,000										
武 鄉				120,000		100,000		604,000		492,843		230,000		190,000				10,600	斤	8,500
武 鄉				150,000		150,000		460,000		520,000		60,000		25,000						
武 鄉				400,000		400,000		40,000		46,358		451,000		494,722		31,000		31,612		
武 鄉				41,000		91,000		90,300		96,600		21,000		20,000		200,000		200,000		
武 鄉				12,000		12,000		40,200		42,180		339,200		344,650		10,500		10,000		
武 鄉				400,000		267,000		480,000		320,000		779,000		489,000		90,000		57,300		
武 鄉				180,000		247,800		215,200		302,795		42,300		58,300						
武 鄉				100,000		105,720		200,000		240,000		27,000		33,000		1,500		1,800		
武 鄉				1,200,000		1,200,000		100,000		130,000		240,000		300,000		6,000		6,200		
武 鄉				1,500,000		1,503,100		50,000		43,854		221,500		135,970						
武 鄉				3,500,000		3,409,500		200,000		182,100		235,000		194,450		7,000		5,000		
武 鄉				2,000,000		3,500,000		200,000		150,000		220,000		166,000		3,000		2,600		
武 鄉				1,000,000		634,400		120,000		112,900		216,000		205,240		1,000		700		
武 鄉				8,000,000		7,000,000		160,000		144,500		26,500		23,400		1,000		880		
武 鄉				2,000,000		1,739,570		110,000		107,823		100,000		96,569		26,000		25,500		
武 鄉				450,000		332,000		450,000		400,000		44,000		38,046		1,550		1,500		
武 鄉				400,000		500,000		200,000		188,000		57,000		56,500		73,000		67,000		
武 鄉				500,000		360,000		180,000		140,000		250,000		160,000		2,000		600		
武 鄉				500,000		322,135		120,000		85,533		109,000		80,369		5,000		2,680		
武 鄉				1,000,000		761,277		115,000		80,133		6,700		5,859		100		80		
武 鄉				1,000,000		822,724		150,000		94,962		53,000		35,201		8,000		6,050		
共 計	24,112,000	23,024,426	3,512,800	3,020,055	8,379,050	7,970,485	810,450	713,178	82,300	87,730	5,062,000	5,432,595	5,650,000	5,486,450	37,800	28,331	74,250,600	60,178,700		
折合公斤數	14,467,200	13,814,655.6	284,536,800	344,524,455	630,599,550	541,818,919	60,783,750	53,488,350	5,471,700	6,053,370	3,037,200	3,259,557	3,390,000	3,291,870	2,268,000	1,699,860	44,550,000	36,107,220		

小米為主；所產麥當當地消費有限，而大部運銷省城或南段；而向北段輸入雜糧，故此段糧食之運輸，當稱繁忙。

南段為山西農產最盛之區，氣候水利兩得其宜。自平遙以南，各縣即以高粱及棉花為主要出產。其次為高粱，小米，及玉蜀黍。自霍縣以至襄陵一段玉蜀黍且居雜糧中之首位。豆類生產漸少；高粱，葫蘆，及蕎麥則絕跡；而有芝麻供打油之用。

數處盛產菸葉，尤以曲沃為著。自解縣至永濟一帶則盛產鮮果，素以出產柿餅著名者也。

南段物產豐富，人民生活遂較他處為優。此處食糧概以高粱為主，故當地雖產高粱而猶不足應用，尚須由中段及他處購入。以為補充。而農產物之輸出則以棉花為大宗也。

南段沿線地方，共產棉花一萬四千餘噸，加以離線較遠之區所產約有二萬餘噸，其中約有半數供本省應用，餘半數則由榆次及陝州轉運津滬。此乃山西農產物輸出中最重要之一項也。

山西西南隅之一區常患旱災，而迫近黃河之地又時受水患，故常年荒歉，糧食仰給於他處；以由中段運來者為多。南段因大宗棉花及菸葉之運出，與大宗糧食之運入，乃成為農產物運輸最繁之一段焉。

山西之棉花品質甚佳，在津滬市場可佔二等位置。因此銷售甚易，而獲利較大。農民樂於植棉；地方政府復力行提倡；故棉田面積日趨增加。將來必然產棉之量大增，糧食產量因而更減，出售棉花，購進糧食，往返運輸，其繁忙更將有加於今日也。

關於各縣農產物之輸出入詳細情形將敘述於第七章中，茲將各縣農產物之生產種類與產量列表於下：

大 潼 鐵 路 沿 線 各 縣 雜 糧 及 油 類 種 子 產 量 統 計 表

農產物種類	雜 糧										油 類 種 子								備 考							
	高 粱 1		穀 子 2		糜 子 3		黍 籽 4		菽 麥 5		玉 蜀 黍 6		大 麥 7		蕎 麥 8		苧 麻			菜 子		芝 麻				
	普通每年產量	最近每年產量	普通每年產量	最近每年產量	普通每年產量	最近每年產量	普通每年產量	最近每年產量	普通每年產量	最近每年產量	普通每年產量	最近每年產量	普通每年產量	最近每年產量	普通每年產量	最近每年產量	普通每年產量	最近每年產量		普通每年產量	最近每年產量	普通每年產量	最近每年產量			
大同	20,000	27,600	45,000	85,400			30,000	37,100	3,500	4,200								12,000	17,000					1,每石以72公斤計算		
懷仁	100,000	117,190	200,000	234,380	14,000	17,590	110,000	146,490	24,000	29,290														2,每石以81公斤計算		
山陰	130,000	135,100	120,000	130,000	10,000	12,000	50,000	59,700	15,000	16,000			750	750	1,800	1,800		15,000	15,300					3,全上		
代縣	150,000	132,500	30,000	26,400					7,000	5,940														4,全上		
朔州	30,000	36,000	150,000	158,000	40,000	48,000	45,000	52,000	80,000	88,000			15,000	11,500	4,000	3,600								5,每石以66公斤計算		
曹武	50	36	10,000	7,800	1,300	1,380	250	250	63,000	63,080					5,000	5,600		1,300	1,280					6,每石以72公斤計算		
崞縣	350,000	380,902	200,000	254,108	100,000	133,910			50,000	60,000			12,000	15,675										7,每石以55.2公斤計算		
忻州	460,000	400,000	320,000	300,000			10,000	10,000							6,000	5,000								8,每石以72公斤計算		
定襄	60,000	120,000	50,000	60,000	25,000	30,000	25,000	30,000			1,000	1,000												9,每石皆以66公斤計算		
五台	60,000	40,000	135,000	85,000	41,000	20,000			3,000	21,000	50,000	25,000			15,000	13,000								10,最近係指民國廿一年而言		
陽曲	240,000	200,000	300,000	242,840					40,000	30,000			24,000	20,000												
榆次	300,000	300,000	200,000	200,000			30,000	10,000			30,000	10,000														
太谷	200,000	203,906	200,000	242,085			40,000	36,828			10,000	10,593	1,000	1,313												
徐溝	50,000	52,000	23,000	25,000	3,500	3,000	800	1,600			9,000	12,000	6,000	3,000												
祁縣	150,000	156,000	185,000	184,500			500	500			2,500	2,500	600	630	600	520										
平遙	450,000	310,000	200,000	93,000					24,000	50,000	75,000	45,000														
介休	65,000	88,090	130,000	188,200			1,000	1,170			18,000	24,000	800	900	30,000	21,000										
靈石	12,000	15,000	15,000	18,000											400	430										
靈縣			80,000	100,000							160,000	200,000												3,000	3,000	
趙城	1,500	1,260	120,000	14,500							100,000	120,210														
洪洞	15,000	12,900	60,000	52,200	4,000	3,225	4,000	3,225			150,000	121,800	2,000	1,100										6,000	5,350	
隰縣	200,000	150,000	20,000	16,000																					3,000	2,600
襄陵	60,000	58,570	50,000	48,800			25,000	21,000			80,000	76,000	1,000	870											4,000	700
曲沃	3,000	3,090	15,000	12,750			500	520			8,000	7,040														
新絳	25,000	23,400	20,000	19,851			10,000	8,723			40,000	39,420	5,000	4,175											26,000	25,500
聞喜	35,000	31,500	5,000	3,160							4,000	3,386														
夏縣			7,000	6,500							50,000	50,000														
安邑	30,000	20,000	60,000	40,000							60,000	40,000	100,000	60,000												
解縣			40,000	34,703			4,000	1,630			60,000	41,287	5,000	2,749												
虞鄉			5,000	4,572			100	60			1,500	1,143	100	76												
永濟			10,000	7,180			10,000	5,598			3,000	2,828	30,000	20,113												
共計	3,226,550	3,015,044	3,005,000	2,894,932	236,800	269,105	386,150	427,399	336,500	337,510	912,000	832,694	203,250	142,851	62,800	50,950		28,300	33,580	12,000	17,000	39,000	37,150			
折合公升數	232,311,600	217,083,168	243,405,000	234,489,492	19,180,800	21,797,505	32,088,150	34,619,319	22,209,000	22,275,160	65,664,000	59,953,968	11,219,400	78,853,752	4,521,600	3,668,400		1,952,700	2,317,020	828,000	1,173,000	2,691,000	2,563,350			

四、農業改良

山西各縣之農業行政機關爲建設局；但其工作僅限於辦理例行公事；關於農業改良一點則未易言及，然關於有利作物例如棉花及菸草之推廣則尙有相當效果，且正進行未懈也。

屬於全省之農業改良機關，除設於臨汾之棉業試驗場以外，無足述者。該試驗場開辦於民國六年，已有十七年之歷史；其初期工作爲在舊河東道三十五縣推廣植棉，現已成績大著；現在工作爲改良及交換棉種。此乃山西棉業之中心也。

關於食糧作物之改良試驗，以及耕作方法之改良指導等；則全無此種機關。大漢路之北段，原以氣候關係，每年只能收穫一次，且收量甚少。在此區域內復毫無足以改良農業生產之組織。故北段之農業，在最近實未見有可改進之趨向。

中段已可植棉。因地方政府之倡導，植棉地區有日漸擴大之趨勢。亦即棉花產量有日漸增加之趨勢也。太谷，孝義，一帶宜於種菸；地方當局亦有推廣種菸之一定計劃，則菸葉產量亦有增加之趨勢。然同時食糧作物之種植面積因而減

小，亦即食糧之生產將因而減少也。崞縣，忻縣，太谷，清源等縣之鮮果亦尙有增產之可能，如交通便利，銷路暢旺，必然可以增加者也。

南段之農業原爲最盛之區。棉花之生產現爲各縣所十分重視，地方政府擬有逐年擴充棉田之計劃，復得棉業試驗場技術上之補助，推廣極易。故南段棉花產量大有逐年增加之可能。同時食糧作物面積縮小，產量隨之減少。則尙未見有補救之道。菸葉之生產，現在亦有增加之趨向，惟其勢不如棉花之盛耳。

水利對於農業之關係至大。水地之收穫概在旱地之收穫一倍以上。南段水地且可收穫兩次。山西旱地居多，水地只佔少數。故開發水利實爲增加山西農業生產之要着。山西省政府現有開發汾河流域之種種計劃；其中或有一部份可以實現。則將來汾河流域之農產必有增加之可能。現在沿汾河亦已有數處建設抽水機灌田，成績甚佳。此種設備如能充分擴充，山西農業上將獲極大之利益。

五 森林

山西原有天然森林四處。在大漢路沿線者僅甯武一處；

然為最重要之一處也。其餘一在清源，一在沁源安澤之間，皆與大潼路相隣，尚有在交城方山一帶之一處則相離稍遠。

甯武，苛嵐一帶之森林面積廣二百餘方公里；樹木以落葉松為主，乃建築良材也。昔時素不採伐，自前清末年始有外銷，每年運出千餘噸，概係運往察哈爾，綏遠一帶，自平綏鐵路通至綏遠以後，每年運出數量遂增至四萬餘噸，皆用大車載至大同轉運；自民國十五年以後，口外迭受災禍，經濟衰落，甯武木材之輸出亦大減矣。

此地木材亦可採作枕木，民國四，五，六，年間，正太路曾採購十二萬根，每根價值一元八角；民國八年，京漢路曾採購三萬根，每根價洋二元二角。現在山西地方自築之「同蒲鐵路」，已採購四十餘萬根，並又訂購十萬根，每根價洋一元一角（由山西至太原運費在內）。然此後巨大木材，採伐幾盡，僅餘小材，無可再作枕木者矣。但小材之可採者尚多，當地人民並不耐久候樹木之長成巨材，小材亦不惜砍伐，故木材輸出量，尚有相當之重要。

清源地方，本年亦供給「同蒲路」枕木十萬根，其地木材產量自屬不少，惟此後亦無大材可採矣。

沁源，安澤一帶，森林綿延百餘里，不過疏密相間，似不如甯武一帶之為重要。此處亦已供給「同蒲路」枕木三十餘萬根。此後亦僅餘小材而已。

交城，方山一帶，亦供給「同蒲路」枕木十萬根，再無大材可採。

此外沿線各縣，亦隨地有零星樹木之砍伐，概以柳及白楊為多，松，柏，榆，較少，產量既少，材質亦非可貴，無足重視。而所有四處森林。皆已盡量供給「同蒲路」枕木，大有竭澤而漁之概。最近數十年內已無巨量木材出產之可能矣。

山西荒山極多，如普遍造林，將來極有希望。現在省政當局，已規定全省人民每年每人至少須植樹一株。準此推行，數十年後，山西林業未始不大有希望焉。

六 畜牧

畜牧事業之在山西，不過為農家副業，並無廣大牧場專以畜牧為業者。然以農民勞力有餘，畜養復為田間必需之肥料，故從事於此者至為普遍，畜產品之產量乃亦有可觀。所養牲畜以羊為最多，猪次之，牛、驢、騾、馬、又次之。羊

與豬幾於各縣年有出產，至於牛馬之類則年有生產之處不過若干縣而已。牛馬之類，均供勞役，本省所產尚不甚足用，故尚有由西北地方輸入者。羊則皆供本省食用，並無運出外省，不過甲縣有餘運補乙縣之不足則時有所見。豬則在北部尚有集於大同而運往平津者。

北部糧食價賤，且一人恆耕田八九十畝，工作粗率，糧食之散落於田間者極多，農民乃養雞以利用之。故北部產生雞蛋特多，有打蛋廠四五處。收集雁北一帶雞蛋製成乾蛋青黃，由大同運往天津轉銷外洋。

羊雖無外銷，而羊皮與羊毛之外銷者則不在少數，北部皮毛皆集中大同，由平綏路運往天津，中部及南部則集中於交城及新絳二處，再運往榆次，然後由正太路運出。北部羊皮有大部份另由旱路用畜馱運至河北之唐縣者。蓋外國商販迷信唐縣羊皮品質之佳，於是羊皮商人乃運各處之羊皮至唐縣充作唐縣羊皮而求高價焉。若由平綏路運輸，自產地至大同一段仍賴畜馱，運費反高，不如逕以畜馱運至唐縣為合算。將來大同鐵路造成，此種情形必有改變也。

尚有數處如翔縣者，其地水草豐美，宜於養羊，尙未充分利用。其原因為交通不便，外銷不易，產多銷少，無利可

圖。將來鐵路通達，運輸便利之後，必尚有增加產量之可能焉。

綜合大潼沿線之農業狀況，但見棉花，糧食，及皮毛為生產之大宗。其中棉花一項更有逐年增加之趨勢。交通便利之後，糧食及皮毛外銷之量亦尚有增加之可能。此外尚有藥材一項亦為山西之重要出產；其中尤以黨參及黃芪為最有名；黨參、甘草、均有銷售外洋者，則交通便利之後，於此業亦將有所補也。

第三章 大潼鐵路沿綫之工業與工藝品

一 機器工業

山西工業比諸沿江沿海一帶自屬幼稚，但在西北地方已為難得。工廠最多之處首推省城陽曲；其次則以榆次為最重要，此外新絳，大同，臨汾，平遙，介休，祁縣等處亦皆有之；皆位於大潼鐵路沿綫者也。

就工業種類而言，以紡織工業為最重要；麵粉工業次之；紙煙又次之；鋼鐵，造紙，毛織等業又次之；其餘尚有火柴及料器等業，則更次矣，茲就各項工業分述於后。

(一) 紡織工業

西北地方爲需要大宗布疋之區，而山西復盛產棉花；故

紡織工業在此地確爲易於發展之一種工業。全省有紡紗廠四家：一在榆次規模最大，有紡紗機四萬二千錠，一在陽曲，有紡紗機六千錠，係自紡自織之廠，出品僅有布疋而無棉紗，其餘二家在新絳共有紡紗機二萬四千錠。新絳之二家中，一家專營紡紗，一家則兼自織布。合陽曲及新絳之三家規模尙不及榆次之一家；故紡紗工業之中心乃在榆次也。

關於織布方面，除舊機土法織布各地甚爲普遍，將在手工業內敘述外，其以新式織機及自動機織布之廠全省計有十五家，皆在大瀆鐵路之沿線。

總計全部紡織工業（手工織布在外）之資本總額爲七百六十二萬餘元；從業人數六千餘人；出品有綿紗四萬二千餘包，布三十二萬七千餘疋，外加棉毯等物，共值價一千一百五十一萬餘元。此乃山西最重要之工業也。所產棉紗約有半數供給本省各縣應用，其餘則輸出省外，供給河北，河南，及陝西等處，同時復有大宗布疋之輸入，且西北一帶需要布疋甚多，故大瀆沿綫各地之織布工業當大有發展之餘地也。復就紡紗工業而論，現在各廠所用之棉花每年共不過約一萬噸；而山西棉花之輸出外省者每年尙有一萬餘噸。原料無缺

，出品銷路無礙，紡織工業殊有發展之機會也。

（二）麵粉工業

次於紡織者則爲麵粉工業。自大同以至臨汾，設有麵粉廠者凡七縣，共有八廠。資本總額一百五十三萬餘元；從業人四百餘人，每年共出麵粉一萬四千餘噸，值價一百九十九萬餘元，副產品不計在內。

麵粉至爲本省各地所消費，大都往來運輸於大瀆路綫之上，原料莠麥大都取給於本省，惟大同附近不產莠麥，而由中南部購入又道遠不便，故皆購自綏遠。將來大瀆鐵路造成，運輸便利，則將購自本省中南部無疑，因此處莠麥之品質優於綏遠之所產也。

土磨麵粉各縣甚多，將於手工業中論之。將來交通便利，實業發展之時，人民生活提高，則土磨麵粉必爲機器麵粉所壓倒；故山西麵粉工業亦當有發展之可能者也。

（三）紙煙工業

山西紙煙輸入每年約值五百萬元，地方當局意謀自製以爲抵制。在陽曲設一紙煙廠，資本一百二十萬元；從業工人約八百人；年出紙煙萬餘箱（每箱五萬支），值價二百餘萬元。從此外人之貨抵制一半，此後或更有擴充之可能。

(四) 鋼鐵工業

鋼鐵工業在山西盛產煤鐵之區原宜發達，但事實上開發極少。陽曲之此項工業猶係始自軍需。計有壬申及育才二廠。壬申製造廠原為太原兵工廠，於民國二十一年改今名，於廠中劃一部份製造普通商品，其內容未經調查。育才煉鋼廠資本三十四萬餘元，工人四百人，在初專為煉鋼及製造機器以供給太原兵工廠。現在煉鋼已停，專造麵粉機，織布機，柴油發動機及抽水機等等，發售市面，每年出品價值廿六萬餘元。

山西之鋼鐵工業現在規模雖小，因其礦藏之富，一旦開發，大有發展之可能；且壬申廠自更名改組以來，仿製西式鋼鐵器物種類甚多，皆切合社會需要之品。現在為試驗時期，出品尚無大宗；但察其趨勢，將來必有重要之發展。而鋼鐵工業乃係與鐵路運輸大有密切關係者也。

(五) 造紙工業

山西造紙頗有數處，但係土法，當於手工業中論之。其以機器製造者惟陽曲一處及太原之晉祠一處而已。陽曲之廠規模較大，資本二十一萬餘元，工人一百四十餘人，每年出紙三萬四千餘連，價值十三萬餘元；晉祠之廠規模較小，尚係半手工業狀態，資本三萬元，工人四十八名，每年出紙四萬五千刀，價值六萬元。兩廠共計資本二十四萬餘元，工人一百九十八人，出品價值十九萬餘元。

(六) 毛織工業

山西毛織工業僅陽曲一地有之，總資本十萬餘元，從業工人四百名，年出毛衣褲二萬件，毛毯一千餘打，毛毯六百

打，共值洋十二萬餘元。出品不多，不足當地消費。山西生產羊毛，毛織物需要甚殷，毛織工業理應發展。現在陽曲新由西北實業公司創立一大規模之毛織廠，以織呢絨及紡毛線為主業，籌備將近完成，不久可以開工；此廠將來出品，必有可觀也。

(七) 火柴工業

山西製火柴之廠有三家，一在汾陽，二在新絳。汾陽雖不在大潼幹線之上，但相距介休不過三十五公里，其貨品之運輸大部將由大潼路行之，故亦一併論述。三家資本共二十八萬元，從業工人約六百餘人，每年出貨一萬七千五百箱（每箱七千二百包）每包十盒，價值十萬餘元，此處火柴除行銷本省外，尚可銷售陝甘，但以原料除木材可以就地取用外，其餘皆為洋貨，由外輸入，成本甚大，火柴運出復全藉畜力，運費高昂，加以稅捐甚重，以至不能與外貨競爭，銷路停滯，存貨山積，以至三廠皆已先後停工。如若交通便利，稅捐減輕，則當有發展之望也。

(八) 料磁器工業

陽曲附近產石英及高陵土，宜於製造料器及磁器。現已有料器廠一家，規模尚小，資本僅一萬元，製造玻璃燈罩油壺之類，每年出品價值二萬元，將來有擴充成為玻璃廠之可能。至於磁器則現由山西省立工業專門學校試造，成績甚佳，出品尚少，而成本之廉，磁質之佳，與夫式樣之新，足以壓倒華北市場上之江西磁器與日本磁器；現在試造已經成功，不久或有擴大製造之可能，則其前途甚為有望也。

茲將大潼鐵路沿綫各地之機器工業統計表附後，以資參

大潼鐵路沿綫機器工業分業比較表

閱

業別	資 本	出 品 價 值	從 業 工 人
紡織	7,625,400元	11,514,841元	6,097人
麵粉	1,535,700	1,902,925	414
紙烟	1,200,000	1,197,000	795
鋼鐵	34,213,114	262,125	400
造紙	249,500	195,130	190
毛織	104,000	128,100	400
火柴	230,000	501,427	597
料器	10,000	20,000	48
共 計	11,296,731.14	15,721,548	8,941

大潼鐵路沿綫機器工業分地比較表

區 別	資 本	生 產 價 值	從 業 工 人
★陽曲	元 3,874,331.14	元 3,941,580	人 3,348
榆次	4,120,000	5,869,720	2,342
新絳	2,810,000	4,716,741	2,364
汾陽	160,000	450,727	532
大同	128,400	600,000	130
臨汾	76,000	210,000	28
平遙	70,000	225,500	50
太原	30,000	60,000	48
曲沃	12,000	45,000	80
介休	10,000	30,000	7
祁縣	6,000	13,750	12
合 計	11,296,731.14	15,721,548	8,941

★壬申製造廠不計在內

大 滄 鐵 路 沿 綫 機 器 工 業 一 覽 表

業 別	縣 別	縣 別									共 計	貨 物 重 量 (公 斤)	
		大 同	陽 曲	太 原	榆 次	祁 縣	介 休	平 遙	臨 汾	曲 沃			新 絳
麵 粉 業	從 業 工 人	130	147		40	12	7	50	28			414	
	資 本 統 計	\$128,400	\$1,175,300		\$7,000	\$6,000	\$ 10,000	\$ 70,000	\$ 76,000			1,535,700	
	出 品 數 量	200,000 [*] (袋)	233,470 [△] (袋)		7,800 [△] (袋)	275,000 [△] (斤)	600,000 [△] (斤)	90,200 [△] (袋)	100,000 [△] (袋)			631,470 [△] 875,000 [△] 斤	14,448,688.65
	生 產 價 值	\$600,000	\$643,675		\$180,000	\$13,750	36,000	\$225,500	\$210,000			\$1,902,925	
紡 紗 業	從 業 工 人				2,200					2,299		4,499	
	資 本 統 計				4,000,000					2,740,000		67,40,000	
	出 品 數 量				27,000 [△] 包					15,492 [△] 125 (大包)		42,492.125	81,584,880
	生 產 價 值				4,941,000					\$ 2,871,767 187		7,812,767.187	
織 布 業	從 業 工 人		1,416		102				80	工人與資本因附在 紗廠內無從分開		1,598	
	資 本 統 計		\$823,400		\$50,000				\$ 12,000			885,400	
	出 品 數 量		180,400 [△] 疋		10,000 [△] 疋				6,000 [△] (疋)	131,392 [△] 疋		327,792	2,163,427.2
	生 產 價 值		\$1,555,550		\$45,000				\$ 45,000	1,090,553.6		2,736,103.6	
紙 煙 業	從 業 工 人		795									795	
	資 本 統 計		1,200,000									1,200,000	
	出 品 數 量		5,700 [△] 箱									5,700 [△] 箱	615,600
	生 產 價 值		1,197,000									\$1,197,000	
造 紙 業	從 業 工 人		142	48								190	
	資 本 統 計		219,500	\$30,000								249,500	
	出 品 數 量		34,030 [△] (連)	45,000 [△] (刀)								34,030	441,889
	生 產 價 值		135,130	60,000								195,130	
煉 鋼 業	從 業 工 人		400									400	
	資 本 統 計		342,131.14									342,131.14	
	出 品 數 量		(1)粉機全車(2)布機273 部(3)油機50部									同 左	
	生 產 價 值		262,125									\$262,125	
毛 織 業	從 業 工 人		400									400	
	資 本 統 計		104,000									\$104,000	
	出 品 數 量		衣8000件襪700件鞋600打 及350打衣鞋12,000件									同 左	77,680
	生 產 價 值		128,100									\$128,100	
火 柴 業	從 業 工 人								462	135		597	
	資 本 統 計								\$ 100,000	130,000		230,000	
	出 品 數 量								37,554 (小箱)	15,60 (小箱)		52,814 (小箱)	2,538,072
	生 產 價 值								\$372,480	128,974		501,454	
料 器 業	從 業 工 人		48									48	
	資 本 統 計		10,000									10,000	
	出 品 數 量		無從統計									同 左	
	生 產 價 值		20,000									20,000	

* 每袋49磅
 △ 按此係十年產量
 ● 另出線機 80,000 條值 \$96,000 及股機 950 包值 \$166,250
 ∴ 另出股機 853 包值 \$703,720

二 手工業

大漢鐵路沿綫之手工業各縣皆有之；其種類甚多，計有：織布，磨麵，打油，打蛋，造紙，製陶器，釀酒，製旱菸，織棉線物件，織絲綢，製蘆蓆，製銅器，製鐵器……等等二十餘種，但皆規模微小，組織散漫；且有一部份係農家副業，散處各鄉，時作時輟。故於從業人數及資本兩項有難於完全查明者。

手工業之生產能力自屬薄弱。但如織布與磨麵二業，因散布之廣，其出品價值尚有相當之重要；而旱菸為曲沃之特產，從業之人雖集於一縣，但以業此人數之衆，出品乃亦有二百萬元之值。茲將各項手工業擇要分述於下。

(一) 織布業

大漢沿綫，自忻縣以南，除數處特殊情形外，各地婦女皆以餘閒從事織布；大都為副業性質，時作時輟，並非固定職業，其中亦有專以織布為業者，人數約在五千元以上（稱以上者因尚有其餘無從查悉未能加入也），其資本約在十四萬元以上。所織布疋概為一尺餘闊之粗布，每疋長約二丈餘。出品之中有一部份專為自用，並非商品者，其餘則由商人收購轉售於市面；惟後者乃有數可計，每年約有一百三十三萬

餘疋，價值二百七十八萬餘元，與機器織布工業之出品價值相彷彿。故此業在各種手工業中最佔重要。

(二) 旱菸業

大漢路南段之曲沃盛產菸葉，前已於第二章中言之。此項菸葉，除一小部份烤製後運往太原製造紙烟外，大部分皆在本縣製成旱菸，然後輸出。故製造旱菸一業在曲沃甚稱重要，全業資本四十萬元，工人二千名，年出旱菸四百七十餘萬公斤，價值二百萬元。旱菸為山西一般農民，勞動者，及小商人之嗜好品，大部分皆仰給於曲沃之製造焉。

(三) 磨麵業

此業分布之廣，不多讓於織布。蓋河東一帶皆以莜麥為主要食糧，自榆次以南，各縣大都皆有土磨。農戶之較大者亦有自磨自食，不以麵粉為商品者。而以磨麵為專業，購入莜麥專麵粉之小組織亦不在少數；總計從業人數在九百人以上，資本在四萬五千元以上，年出麵粉二萬餘噸，價值一百五十七萬餘元。其價值雖略遜於機器麵粉工業之所出，而數量則過之。可見尚佔相當之重要也。

(四) 打油業

植物油為人類重要食料之一，山西各地均有零星打油者

。北部產葫蘆，故大同及朔縣遂為葫蘆油出產之中心，行銷北中二部。自靈縣以南，各地不產葫蘆而產芝麻，並有巨量之棉籽，故產芝麻油及棉油之處頗不為少。總計大潼路沿線各縣以打油為專業者在四百餘人以上，打油資本在二萬元以上，年出油二百三十七萬餘公斤，價值五十四萬餘元。出品數量與價值，因係在市場銷售，易得較真之數；至於資本一項則業此之人往往心懷疑慮，不願言真，而報以較小之數目，因而調查所得乃不足憑，不過姑且記之而已，但可知實數必在所記之數之上也。手工業情形往往如此，亦不僅打油一業為如此耳。

(五) 打蛋業

將雞蛋之蛋清及蛋黃分出而各別烤乾謂之打蛋。此項出品係運銷外洋為工業原料者。其製造雖至簡單，且全用手工，故列入手工業中，但係新興事業，且其工廠組織之雛形，與完全家庭式之手工業微有不同者也。山西北部出產雞蛋甚多，蛋價低廉，因有打蛋之業。此業在大同，朔縣，甯武有之，從業工人共約二百人，資本不詳，出品則年出乾蛋清黃共四百餘噸，價值四十六萬元，均由大同轉運天津出口。其在大潼路線以外者，尚有渾源左雲等處亦有之，出品亦由大同運出。此項事業，交通便利之後，當有發展之可能。

(六) 造紙業

大潼沿線，以土法造紙者北有代縣，定襄，南有臨汾，襄陵等縣。所造之紙概為麻紙（與皮紙相似）及草紙，應用頗廣，年出一千四百餘噸，價值三十七萬餘元；業此之人約在八九百人以上，資本在三四萬以上。此外在陽曲附近之晉祠

（屬太原縣）尤為手工造紙之重要地方，其地業此者四百五十人，資本六千元，年出紙六十萬刀，價值四萬餘元。

(七) 棉線織物業

針織衣襪及毛巾等物，自榆次以南，頗有零星織造者。除附設於織布業者不計外，專門業此者約在一百六十人以上，資本在一萬二千元以上，出品價值約值三十餘萬元。毛巾一項除本地銷售外，尚有輸往陝甘者焉。

(八) 陶器

粗磁及缸盆之屬，北之大同，懷仁，南之榆次，介休，臨汾皆有製造。懷仁並出玻璃磁。各地共有從業人約七百人，出品價值十三萬餘元。

(九) 釀酒業

北部之朔縣，中部之徐溝，祁縣皆為盛產高粱酒之地，每年共產六十餘萬公斤，價值八萬餘元。從業人數約百人，資本九萬餘元。而山西著名之汾酒則產於汾陽。雖不在大潼線上，但距介休不過三十五公里而已，汾陽之汾酒因釀造方法優良。頗著盛名，但以運費及捐稅過重，不易行銷外埠，此業乃不能十分發達。現有工人二百五十人，資本十二萬餘元，年出酒二十六萬餘公斤，價值八萬餘元，位於汾陽與陽曲之間，距離陽曲五十公里之清源為盛產葡萄之地，其地有人設廠製造葡萄酒，白蘭地，並兼造高粱酒，每年出酒共三萬餘公斤，價值一萬六千餘元。資本三萬元；從業工人十五名而已。

釀酒一業如運輸便利，銷路自可推廣，則此業頗可發展也。

大漢鐵路沿線手工業分地比較表

區 別	資 本	生 產 價 值	從業工人
大 懷 山	9,000元	351,200元	380人
代 縣	970	3,000	26
朔 寧	74,400	250,000	280
崞 縣		60,000	45
忻 定	36,800	24,000	61
五 台	20,000	35,000	250
陽 曲	6,000	12,000	120
榆 次	1,300	55,500	196
太 谷	12,300	288,000	352
徐 溝	29,600	136,600	337
祁 縣	10,500	13,760	20
平 遙	12,000	53,000	70
介 休	61,000	1,306,000	4,020
石 縣	37,500	422,000	365
靈 霍	5,730	48,500	230
趙 城	13,000	100,000	207
洪 洞	1,600	64,610	82
臨 汾	3,160	158,300	132
襄 陵	4,000	451,000	350
曲 沃	22,500	263,750	690
新 絳	403,000	2,572,000	2,060
聞 喜	16,060	1,152,400	748
夏 縣	9,900	180,240	710
安 邑	1,500	86,500	185
解 縣		99,600	180
虞 鄉	4,200	97,425	74
永 濟	100	1,800	19
共 計	797,626	8,355,785	12,359

(十)其他
此外富有洪洞以南數處之絲織業，每年出品價值三萬餘元。崞縣，臨汾，聞喜，等處之編席，每年出品價值亦有三萬餘元。大同太谷襄陵之銅器每年出品亦價值三萬餘元，尤以大同之貨為重要，每年有大宗銷於察哈爾及平津一帶，頗著聲譽者也。

尚有製造皮統一業，為交城之特長，但不在大漢路線上。交城離陽曲及榆次均七十公里。其地從業製皮統者一千三百人，資本十五萬元，年出品皮統三萬餘件，價值五十餘萬元。皮統即著名之西口灘羊皮統行銷全國者也。其餘種類尚多，無關重要，不必一一細述，茲附總表於後。以資參閱。

大潼鐵路沿線手工業分業比較表

業別	資 本	生 產 價 值	從 業 工 人
織 布	148,946元	2,785,010元	5,635人
麵 粉	45,350	1,572,625	908
打 油	20,000	541,660	544
製 紙	34,970	367,000	876
製 酒	94,400	88,000	138
絲 織	2,500	39,400	175
陶 器	8,800	65,000	695
打 蛋	未 詳	460,000	195
鐵 器	6,040	28,000	77
棉 織	12,200	306,000	160
旱 煙	400,000	2,000,000	2,000
花 機 製 造	9,120	15,000	98
柳 蘭 葦 編 織	未 詳	9,840	240
肥 皂	1,200	12,700	28
銅 器	14,100	30,150	290
造 蓆	未 詳	35,400	300
共 計	797,626	8,355,785	12,359

總觀大潼沿線之工業，就工業種類言之，無論機器工業，或手工業均以紡織業為最發達，麵粉業次之。就地域論之；則機器工業以陽曲榆次為最發達（王申廠不計在內榆次佔第一位，王申廠併計在內則陽曲當佔第一位），新絳次之，汾陽，大同又次之；手工業以曲沃為最重要（就生產價值而

言）；平遙，新絳次之，介休，臨汾又次之。山西之工業，尙能因交通之發展及社會一切事業之進步而漸趨發達。手工業則原屬機器工業期前之遺物，自須隨機器工業之發達而漸就衰敗。惟打蛋與釀酒二業情形略異，此後仍有發展之可能者也。

中華國有鐵路營業進款概數月報表

中華民國二十四年五月份

路名	年	載運旅客人數		載運貨物公噸數		進款						增或減	百分數	
						客運業務		貨運業務		雜項	共計			
		尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府		尋常			政府
平漢	24 23	247,148 232,355	31,629 46,285	397,296 430,219	17,487 20,551	534,081 508,572	131,358 225,578	2,016,538 1,716,733	133,610 129,512	55,514 69,193	2,606,133 2,294,903	264,968 355,090	221,108	8.34
北甯	24 23	346,120 362,280	540 470	761,900 775,820	8,030 10,510	585,940 619,300	800 740	1,326,360 1,392,730	13,830 24,450	178,710 222,180	2,091,010 2,225,210	14,630 25,160	144,730	6.43
津浦	24 23	237,631 226,737	13,710 6,817	312,238 318,368	11,385 6,464	848,142 827,635	64,441 23,505	1,144,052 1,008,034	44,963 44,098	108,122 56,248	2,100,316 1,951,917	109,404 72,603	185,200	9.15
京滬	24 23	1,033,714 589,788	11,472 12,483	134,840 112,139	8,145 7,843	821,195 911,669	25,862 30,464	264,021 254,566	17,205 14,757	27,281 33,950	1,112,497 1,200,185	43,067 45,221	89,842	7.21
滬杭甬	24 23	321,795 449,394	6,595 17,788	127,241 72,625	4,211 17,589	366,334 401,217	6,987 17,297	244,593 184,000	10,336 34,445	5,482 5,193	616,409 591,110	17,323 51,742	9,120	1.42
平綏	24 23	100,978 96,720	24 39	146,415 170,784	3,267 14,160	154,159 153,095	156 168	648,650 553,344	19,453 30,554	21,151 26,753	823,960 743,195	19,609 30,522	9,652	1.16
正太	24 23	47,404 49,633	3,050 9,030	220,495 183,494	3,383 4,330	69,031 73,049	4,376 10,300	444,977 221,029	24,067 23,814	440 570	514,448 294,648	28,443 34,114	214,129	65.13
清道	24 23	23,109 27,232	1,215 4,693	72,142 67,016	----- 1	17,159 19,905	838 2,557	90,493 87,064	----- 4	21,256 12,568	128,913 119,637	838 2,561	7,653	6.27
隴海	24 23	122,991 122,896	26,651 13,447	86,329 82,803	2,455 4,530	269,442 264,972	113,170 21,020	802,686 557,477	17,794 31,121	19,042 6,656	1,091,170 829,105	130,964 52,141	340,888	38.68
廣九	24 23	182,719 151,199	601 1,806	7,786 7,515	55 -----	155,297 131,415	929 1,809	15,212 17,302	128 -----	3,741 5,455	174,250 154,312	1,057 1,809	18,686	11.93
湘鄂	24 23	53,171 67,049	3,670 7,633	63,095 37,642	1,639 1,719	77,020 90,317	4,331 17,078	175,119 147,508	4,561 4,608	3,739 3,831	255,878 241,656	8,892 21,686	1,428	0.54
膠濟	24 23	188,502 212,084	255 874	261,317 263,701	1,790 314	251,393 275,840	598 1,555	894,770 966,329	5,300 605	3,167 3,231	1,149,330 1,245,400	5,898 2,460	92,632	7.42
南潯	24 23	27,589 25,839	28,754 52,490	15,538 13,139	2,835 9,110	62,976 68,211	34,277 70,279	35,621 37,873	5,933 13,468	292 317	98,889 106,401	40,210 83,747	51,049	26.85
粵漢南段	24 23	505,648 595,554	----- -----	19,754 31,055	1,695 5,290	162,295 190,461	----- -----	77,712 174,568	1,973 7,069	5,195 3,541	245,202 374,968	1,973 7,069	124,862	35.30
共計	24 23	3,538,519 3,612,560	128,166 1,3,257	2,632,386 2,566,875	66,377 102,791	4,374,494 4,595,761	388,123 427,350	8,180,809 7,324,560	299,153 418,775	453,132 449,726	13,008,405 12,373,047	687,276 846,125	476,509	3.60
增或減		119,132		29,097		263,524		736,627		3,406	476,509			
百分數		3.15		1.09		5.24		9.51		0.76	3.60			

附註 (1) 東北各路報告暫付闕如

(2) 表內斜字體數字係指二十三年同月份增減及百分數欄內斜體數字係指減數而言



講壇

京滬 滬杭 滬甯 鐵路局長黃伯樵在鐵道部紀念週席上報告考察各國鐵道事業經過

業經過

二十四年七月十五日，奉命在鐵道部紀念週席上報告考察各國鐵道事業，事前僅預擬綱要，未備演稿；嗣因時間關係，對於原擬綱要，略為節減。事後奉命提出

演稿，以備刊布鐵道公報，但追憶記述，較為困難，當就原備綱要衍為此文，至考察所得材料與感想甚多，當另編總報告，此文所述，僅舉其大概而已。特此附識。

二十四年七月二十一日黃伯樵

本人奉命派赴歐美各國考察鐵道事業，於二十二年八月二十一日啓程，二十四年六月二十五日晚回滬，歷時十個月餘。在此期內，吳副局長紹曾奉命兼代局長職務，任勞任怨

，於工程，於營業，於其他事務，均有相當推進之處，足以告慰於大部。同時大部部長暨各主管廳司處會，對於本路各項改進事路，均以全力督促匡助，尤深感幸。

本人回國之初，（一）時值北方局勢緊張，南方謠言甚熾，京滬滬杭甬鐵路關係重要，須注意布置；（二）聞車務處報告六月份營業銳減，以後亦難有起色，同時聞會計處報告現款甚缺乏，須籌謀補救；故於二十八日即回局視事，並與內外各方接洽，乃延至最近，始克詣部報告。

一、行程大概

本人係於二十三年八月二十一日從上海乘格蘭鐵總統號

出發；先到日本，先後赴神戶、大阪、西京、東京、橫濱、及名勝而有鐵路相當設施之日光，奈良等處考察，上至鐵道省次官（即次長）及各局（即各司）長官，下至各區段長站長等，均與接談。每至一處，均有車機人員陪同指引，並加說明。

八月三十一日，從橫濱乘加拿大皇后號出發赴新大陸，在坎拿大之溫哥華登岸，即有加拿大太平洋鐵路公司（C.P.R.）派員招待沿途考察該路，自西至東，長逾數千公里，每至一大站及名勝之區，均下車勾留一二日，詳細考察，而於華太哇京城及交通最繁之孟德利歐與設備最偉大之托倫脫等處，更為注意。旋即折赴美國，在華盛頓紐約本薛文尼亞等處考察，亦均由鐵路當局派員陪同說明。

九月二十九日，從紐約乘德國特快郵船勃來盟號出發赴英，於十月四日到達倫敦。除考察其主要各鐵路外，並參觀若干機車製造廠與客貨車製造廠，且試乘最新最輕便之自動客車，往各處試車。

十月十四日離英渡歐，從此在歐洲考察，經歷法國，瑞士，奧國。於奧經時尤久，考察較詳。奧當局每次派工車機警專家陪同指示，並乘專用自動客車參觀各名勝地點。考察

完畢，即留駐奧京，醫治目疾。

嗣由奧啓程赴捷克，德國，和蘭，比國，意國，西班牙等國，於捷德兩國，考察尤詳。留德凡兩足月，每日考察訪問，並間往參加關於鐵道問題之演講，全日工作總在八九小時左右，且如德法比捷意諸國均到過二次，故蒐集材料亦特多。

五月十日，從德國乘北德輪船公司之新快輪香霍斯脫號啓程回國，此為德國新造之遠東班郵船第一次開行，原本在六月十三日可抵上海，不料於五月二十七日行抵紅海，二十日夜半鍋爐進水，唧機忽發生大故障，乃即停輪修理，直至二十九日午刻，竟無法使其恢復原狀，於是祇得勉強駛回蘇彝士運河南口修理，在紅海整十日，不免受苦，故直至六月二十五日始得開抵上海。

此次考察最初擬取道東三省與西北利亞，先到蘇聯，因彼時中東路一帶大水，遂改變計劃，回來又擬取道蘇聯走西北利亞，因奉部電認為不妥，遂又作罷。

二、考察時注意之點

此次考察，事前曾請大部指示方針，後未及奉命令，故僅由本路車工機警各處署提出問題，製成一種考察綱要

，分爲兩大部份；第一部分爲一般徵集材料，包括（一）組織制度，（二）人事管理，（三）行車規章，（四）票價與運費，（五）行車時刻，（六）行車保安，（七）貨物裝卸，（八）碼頭倉庫，（九）客貨保險，（十）最新設施，（十一）補助推廣營業之設施，（十二）鐵道副業之經營，（十三）宣傳與廣告，（十四）統計及調查；第二部份爲特別研究問題，包括（一）中央政府對於國營鐵道，（二）勞工，（三）營業支出，（四）成本會計，（五）損失賠償，（六）鐵道與其他各種運輸機關，（七）採購物料，（八）燃料經濟，（九）測量效能之統一標準，（十）冷藏，（十一）聯合車站與橋梁，（十二）防險設備，（十三）鐵路警察；並經車務機務會計三處提出附帶徵詢之各項問題。

在實地考察時，除依據上列項目，譯爲各該國文字徵求詳細答案外，又特別注意下列各點：（子）整個鐵道組織，（丑）鐵道行政與統制，（寅）培養員司，（卯）現代設備，（辰）保養修理，（巳）設備運用，（午）營業方法，（未）物料經濟，（申）如何解決鐵路與公路之競爭，（酉）如何增進一般工作效率。

此次考察，對於下列幾個國家比較多予注意：

（子）日本 日本與我國爲貼鄰，且同時開始維新，而各種專業之振興，得鐵道交通之助力實不在少，故其關於鐵

道之一切措施，自足供我國借鑑。

（丑）坎拿大 坎拿大地廣人稀，大西洋與太平洋之交通，全賴單軌鐵道，工程浩大，英國私人投資甚多，加以受美國之影響，關於鐵道上之種種設施，咸採英美之長，足供我國參考。

（寅）德國 德自歐戰失敗後，割地賠款，受盡凡爾賽和約之壓迫，賴全國上下埋頭苦幹，十餘年，竟能恢復原有國際地位。其鐵道方面經長期努力改善，頗呈突飛猛進之觀，足供我人取法。

（卯）奧國 奧自歐洲失敗，奧匈帝國瓦解，捷匈相繼獨立，鄰邦乘機侵奪，堂堂大國，幾祇剩一首都，經濟崩潰，革命隨以發動，國勢之危，有類我國，其鐵道在窘迫中維持推進之情況，足資參證。

（辰）捷克 捷克自歐戰後恢復爲獨立國，位於列強之間，不易自處。幸能善用其資源，振興其輕重工業，不斷努力，造成周密之鐵道網，以利運輸，所備大量自動客車，幾於無往不達，客貨輸送，尤感敏活，凡所措施，均足爲我國楷模。

以上各國，對於本人所提改進我國鐵路各項問題，均有

詳細書面答復，將來當編入總報告中。

三 考察方法

此次考察順序，大概每至一處。預將所擬注意考察之事項，送達其鐵道當局，請其先事考量安排，以免臨期忙迫。

到時即往訪問，將擬排之參觀程序共同商定，隨請按照程序單將該事項過去現在情形及將來之希望大概說明，繼即實地參觀，然後加以討論。一面將預備之一切問題，請求書面答復，並徵求各項出版物。

實地參觀除一般鐵路最新式設備外，特別注意供給鐵路材料及機械之大工廠。所最感興趣者，為：

(子)枕木浸製廠(柏林)各國鐵道枕木，現經依照德人呂賓(Rüping)發明之方法，加以浸製，俾延長壽命節省費用。上述枕木浸製廠，即係此種設施之一。據德國統計所示，鐵道使用浸製枕木與未浸製枕木，其效能之比較，具如下表：

枕木料名	每根價格		附加運費(馬克)	相加數	平均使用年期	平均每年用費(馬克)
	已浸製	未浸製				
松木 (Kiefer)	已浸製	四·三〇	一·五〇	五·八〇	五	一·一六
	未浸製	五·九〇	一·五〇	七·四〇	二二·五	〇·三三
橡木 (Eiche)	已浸製	六·〇〇	一·七〇	七·七〇	一三·五	〇·五七
	未浸製	七·六〇	一·七〇	九·三〇	二七·五	〇·三四
樺木 (Buche)	已浸製	五·一〇	一·七〇	六·八〇	二·五	二·七二
	未浸製	七·六〇	一·七〇	九·三〇	三五	〇·二七

由此可見已浸製之枕木，本身價格雖略較未浸製者為高，而其壽命最少增至二倍以上，最多竟增至十七倍以上。至其平均每年用費，少者減却一倍。

，多者竟減至十倍以上。其比較經濟為何如。抑且每年抽換既少，所省運費工費等等亦極可觀。夫歐美各國，率皆廣植森林，鐵道枕木，都能自給，猶

作如此打算，則在我國所需枕木必須仰給於外者，其應採用浸製方法，更不待言矣。

(丑)舊軌改造廠(維也納) 鐵道鋼軌接端處，在單軌鐵道列車，自左經過，則左面軌端被壓，而右面軌端受其擦損；若列車自右而來，則右面軌端被壓，而左面軌端受其擦損；久而久之，全路軌道，即呈忽平忽凹之波浪形，而致行車震蕩益劇。此種鋼軌，尋常以為無用，實則截去兩端用電熱焊接起來，依舊可用。歐洲各國，均注意及此。上述舊軌改造廠，即辦理此項工作，為利用廢料之一端。

(寅)電熱接軌廠(柏林) 各國鐵路所用鋼軌長度，初為十五公尺，繼焊接為三十公尺，今又焊接為六十公尺之長軌。此其效用，非特接端處行車之震蕩，可以減少，其減輕車輪車輛等因震蕩而生種種之損害，尤不可以數計。且乘客因行車平穩，可在車中從事書寫工作，不惟舒適，並感不少便利。至其軌間均用電熱焊接，上述接軌廠，即其一例。

(卯)A E G廠所發明之最新電機印票機。A E G廠最新發明之電機印票機，效能最高者，每部可印三千種

客票，次者二千種，再次一千種，再次五百種。此其效用，綜括有四：(一)車票不須預印，致佔地位；(二)不須往來運票，致肇危險；(三)應付繁忙之客運，不須多備人手；(四)站員交替時只須機上打一總結數，不須點票，大概二分鐘內即可交卸完畢。此機為德所發明，但以其效能之高，已為英法諸國所採用。倫敦地下鐵道，每日來往旅客，數逾百萬，其各大車站繁重之售票工作，即藉此機而獲應付裕如也。

此外導遊及臥車機關，參觀所至，計有日本之國際觀光局，倫敦之世界旅行社，巴黎之萬國臥車公司，柏林之中歐旅行社。柏林之中歐臥車公司，柏林之德國導遊總局，捷京之歐洲旅行社等處。此外各大城市中之鐵路營業所或問訊處，亦加以注意。大概各國年來對於導遊事業，無不異常注意，不惟在國內遍設導遊機關，並推設國外，旨在盡量吸引游旅，增加其無形的輸出。蓋一國工商業之發展，端賴輸出之旺盛，而吸引外國遊客，其在本國之食住行及購置特產物品，大可謂為無形的輸出也。

此次考察所至，徵得刊物甚多，大概備有三份，擬以一

份存大部，一份存交通大學。一份存本路管理局，將來擬將其中可以試行者，當在人力財力可能範圍內，先就本路試驗。如有成效，再以試驗結果，貢獻其他各路。

在倫敦時曾與中英銀公司董事長一度會談，渠對於中國若干鐵路積極整理償付債款，表示滿意。並謂如能保持此種精神，則將來引用外資，更易集事。又由中英銀公司董事長介見匯豐銀行倫敦總行董事長，彼談及津浦鐵路積欠債款，尙以未提前整理爲憾。並謂中國政府如盡力顧全債款信用，必可得國際間經濟上之援助。

倫敦泰晤士報據世界新聞界之權威，故其言論極堪注意。該報對於中國鐵路情況，時有論述，而於債券之漲價，以爲中國鐵路設備如此簡陋，近年來若干鐵道竟能有此成效，尤表示訝異。是足徵我國一舉一動與國外信譽大有關係也。

四 各國鐵道之一般現狀

英美諸國對於鐵道，從前都採獎勵自由企業政策，放任國民自由經營。嗣或放任之後，各路各自爲政，日見散漫。歐戰以後，尤覺鐵道事業，國家應予統制，故如加拿大即由國家收買股票，漸次收歸國營。現在全世界國營鐵道總長度。已較民營者爲長。英國則特設運輸部，施行統制。其他國

家亦皆規定法令，施以種種之干涉。大體言之，蓋皆有國營化之傾向。同時無論國營民營，均積極商業化，一切設施，莫不以迎合民衆需要與增加民衆便利爲依歸。

各國鐵道現在遭受公路航空水路之競爭，愈益激烈，大抵頭二等客貨營業，大半爲公路及航空所奪去，三四等以下之貨運，又大半爲水路所奪去，德國政府因此已制定法律，授與鐵路以公路行車之權，鐵路對於公路，並得參加股本，核定票價，更改路線等等，俾公路不能與鐵路競爭，轉而爲鐵路之營養線。同時各國鐵道又竭力改良設備與待遇，並將運價分別折扣，美其名曰「臨時特別運價」，以利競爭。

各國鐵道組織與設備力求合理化，即如機車車輛各項配件，無不有一定之標準，故種類既可減少，裝配又可增加不少便利。又如修理機客貨車，不惟按其種類，抑且分別長距離者與短距離者分廠辦理。並規定大修應經何種手續，小修應經何種手續。一以使各廠器械設備簡單，便於管理；一以使工人技術由專門而趨於精熟，工作更可迅速。故如德國大修機車，從前需四五個月者，現則減至十五天，（連試車三天在內）其效能之增進，至足驚人，此即合理化之效也。

然大多數鐵道，以水陸空運輸事業繁興，運輸數量減少

，又以競爭之故，運價減低，故月月入不敷出，負債纍纍，因此多實行淘汰員工，（失業問題嚴重）或分別削減員工薪資；一面則特別積極獎勵廢物利用，如上述改造舊鋼軌，即其一端。就參觀時所見，又有兩事極有趣味，通常枕木用過若干時期，其道釘之穴孔總不免擴大不能再釘，現在將原孔索性再挖大一圈，另用硬木作成圓形嵌入，重鑽道釘穴孔。又枕木有裂紋者，就兩端各用一S形鐵皮釘上以約束之，使不致裂開。如此辦法，均仍可用於鋪道。諸如此類，不勝枚舉。

就各國相互比較，則歐戰戰勝國之鐵道，近年來以各種運輸競爭及經濟竭蹶關係，殊少進步。美坎且有不能維持之勢。反之如歐戰戰敗各國，因刻苦努力，企求復興，事事從經濟效率上着想，故其鐵道事業轉有進步。且戰勝國家，錢雖多而分散亦甚，用於鐵道者殊少。戰敗國家，錢雖少而集中用於鐵道者反較多，故有此種現象。至新興國家如意大利，捷克，及土耳其與南斯拉夫，鐵道事業確大有進步，惟盈餘目前皆談不到。

五 各國鐵道當局對於我國鐵道之感想

在此次考察中，各國鐵道當局多轉向本人調查我國鐵路狀況，經大略報告後，彼等均以爲我國鐵道既皆係單軌線，

設備又甚簡陋，在承平時時期，經華人管理整頓之下，無不漸有起色，間有已獲利者，無不表示萬分敬佩。當時本人又徵求彼等對於我國鐵路之意見，歸納結果，約有六點：

（一）歐美各國鐵道方面種種不經濟不合理不統一之設施，中國應引爲失敗之殷鑑，竭力避免。

（二）歐美各國鐵道試用最有效能之設備與方法，中國應盡量採用，可無須再化試驗費。

（三）鐵路與公路作種種無謂之競爭，必致兩敗俱傷，應即調整。

（四）建設新中國鐵道運輸，爲一切事業之先鋒，應特別注意。

（五）路政與路權能統一，建設前途希望無窮。

（六）鐵道電氣化，在國防不固之國家，萬萬做不得；水力不充足之國家，亦不宜做。

六 本人考察後之感想

本人此次考察，雖預擬對於若干問題作深切之研究，但爲時間所限，所得總不免淺薄，實有負大部之屬望。但考察以後，對於我國鐵路問題，亦不無若干感想，不妨一提，以供研究之資料。

(一)辦理鐵道，應先以遠大眼光，確定整個計畫，力避各國已往之錯誤。

(二)辦理鐵道，應同時注意公路水路，規定互助聯絡辦法，力避相互競爭。即如京滬滬杭甬鐵路沿線，水路方面有揚子江黃浦江吳松江運河等，公路方面有京杭國道蘇嘉公路錫滬公路蘇滬公路觀曹公路等，空路方面有中國及歐亞兩航空公司之上海南京航線等，均全部或一部與鐵路並行；滬杭甬線之甬曹段，且幾全為公路所包圍；苟不統盤設法調整，勢成對峙，將來競爭結果，非至兩敗俱傷不止。

(三)鐵道之設計，應以國防為中心，政治與經濟次之。

(四)鐵道應以國營為原則，但其措施應積極商業化。

(五)關於鐵道之一切設備，應盡量標準化。

至於我國現營鐵路，竊以為當前尚有兩大問題：其一即

現在鐵道部之組織，一方面自為中央政府鐵道行政之最高機關，一方面似即為各鐵路之總管理處，因此部與路之間，應分兩層。竊謂鐵道部處於領導地位，關於鐵道之法令，設施之政策，最高人員之進退，大宗材料之購置及各種標準之制定等，當然應由鐵道部綜持一切。至於較為微細之用人行政與在規定標準下之加薪等事項，以及應付營業之方略，最好使各路構成一種商業性質之組織，由各路當局相機處置。

其次鐵道為專門事業，必須廣羅置專才，方能維持發展，故如何培養，如何任用，均須使之能彼此適應。而在任用以後，苟能表顯相當成績，則其人即為鐵路之基幹，此種人愈多，鐵路之基礎愈固，前途之希望亦愈大，似應予以切實之保障，非萬不得已不輕撤調，俾得久於其職，充分抒展抱負，為鐵路盡最大之心力，

第四屆鐵路沿線貨品展覽會七月九日在青島招待各機關各團體演說詞

鐵道部業務司司長俞棧演說辭：本日鐵道部全國鐵路沿線出產貨品展覽會招待各界，承沈市長、各局長、新聞界全

人、商會、銀行公會、膠濟鐵路管理委員會各位惠然駕臨，不勝榮幸。本部部長因公務繁忙，未克蒞青，命本人代表

招待各位，謹以水酒一杯，表示竭誠招待之意，並願借此機會，將本部展覽會之意義，作用及其希望，略為各界陳之。鐵道部自民國二十一年顧部長到任以後，對於路政整頓不遺餘力，誠以鐵路為國營交通事業，以國家的立場言，不僅單純的屬於營業性質，實應以為民衆服務為前提。年來鐵路對於扶植農工商礦之設施，無不罄全力以赴之。在民國二十一年以前，各路迭遭軍事及其他種種影響，致鐵路事業，破碎支離，毫無進步。本部部次長蒞任伊始，鑒於路況之艱危，決定將鐵路根本加以整頓；為欲達此目的，首先創辦負責運輸制度，鐵路運貨，切實負責，如有損失，照章賠償。三年以來，各鐵先後實施，無不推行盡利，成績卓著，一洗從前運輸不負責，不賠償之種種積弊。繼續舉辦者，即為負責聯運，使運輸暢達，手續便利，隨時懲辦不肖員司，執法絲毫不苟，故積弊肅清，業務蒸蒸日上。客商交相稱便，輿論一致同情，此皆彰彰在人耳目者也。頻年以來，國家多故，迭遭水旱災荒，致金融枯竭，農村破產，本部對於救濟農村，在本身可能範圍內，亦經竭盡棉薄，三年以來，對於積極減低運費一項，辦理不遺餘力。計各項貨物運費，經多方研究之結果而減低者，不下千數百種，凡與國計民生有關及足

以救濟農村之貨物運費，多有厲行核減至各路運輸成本以下者，蓋鐵路本身的力量扶植工商百業，為本部三年來一貫的方針。詳細情形，俱見另刊之「最近三年鐵路減低運費述略」一書，茲不贅述。本部展覽會之舉行，今為第四次，其意義之重大，當為各界所共知。對於鐵路業務之發展，產銷合作之進步，均有連鎖的關係。一種貨物由生產地運至銷售地，每經過水陸交通運輸，運輸者之責任，即在大量運輸、迅速與價廉，貨物由生產地而至銷售地，實多以鐵路運輸為其中間之樞紐。鐵路為盡其中間人力之所及，藉為社會服務起見，將各路沿線各種出產貨樣及其產量、運量、成本、售價、捐稅暨產銷情形等等分別陳列，以介紹於各界人士之前。此種不費分文，省時省事，集中貨樣的展覽，可使工商各界，明瞭內地生產情形，並得一比較的機會；本部對於斯會，實已煞費心機，代農工商礦各界為不費分文之廣告，企業家亦可以無代價的得到比較貨樣之機會，以為就地研究取材便利運銷之一助，此為本部區區之微意也。展覽會第一次在滬開會，再展於京，三展於平，前往參觀者，每日自萬餘人乃至十餘萬人，成為空前盛舉，於此足徵各地各界人士重視斯會之一般。本屆承沈市長之邀在青舉行，在物質上、精神

上均承予以最大的協助，無任感幸之至。尙望各界人士隨時儘量協助，詳加指導，俾可共同努力，力謀內地生產之增加，外銷之暢達。各界凡有指示，無任歡迎。謹以薄酒，祝各位健康。

青島市市長沈鴻烈演說詞略謂：「今天承鐵道部盛筵招待，深爲感謝。鐵道與農工商礦各業，原屬輔車相依，不可分離。發展鐵路，即所以助長農工商礦各業之繁榮；農工商礦各業之繁榮，即所以促進鐵路之發展，互爲因果，同時榮枯。吾國自辦理鐵路以來，經歷年當局之努力結果，時有改進；而近三年來尤有更顯著之進步。如貨物負責運輸、負責聯運，均爲極良善而又必須之運輸制度，鐵道部竟能排萬難而厲行之，誠足欽佩。此種制度，似乎於商有益，於路則增加煩雜。然其實乃於路商兩方，均屬便利。試一考兩年來各路運輸成績之優良及貨運進款之增益，即可瞭然。鐵展之舉辦，乃與上述運輸制度，相輔而行。此次在青舉行，已爲第

四屆，每屆均有長足之進展，更足表現鐵道當局積極整飭之精神。考鐵展意義，不惟在保障商人，提攜商人，乃將鐵路與農工商礦各界打成一片，以謀交相推進，而又與負責運輸、負責聯運，同時并舉，以共赴發展吾國生產之目的，是匪獨其蓄意之深遠，而擊刺之週到、步驟之妥適，尤有足多者。故鐵展規模之偉大，固非鐵道部莫辦，然非顧部長、會長、俞司長之賢明，亦不克臻此。本市因僻處一隅，見聞不廣，去歲會電請第四屆鐵展，在青舉行，承鐵道部慨允所請，俾市民得於此展覽會中，看到各地所產貨物，以爲研究採購之資，將不僅可以調劑各地供求，且又爲鼓勵出口之助，全市市民，均將表示十二分感佩，必將起而追隨鐵道部之後，以謀共赴所懸之鵠的，並信中外新聞界，亦必將予以協助，俾獲圓滿成功。本市未盡地主之誼，反先叨擾，殊覺抱愧。

第四屆鐵路沿線貨品展覽會七月十日在青島舉行開幕典禮

演說詞

上種種便利；更進一步，舉辦此會，二十二年四月舉行第一屆於上海，同年十月舉行第二屆於南京，上年六月舉行第三屆於北平，今茲爲第四屆。廿一年全國貨運收入，比之廿年約增一百餘萬，廿二年爲一萬四千八百餘萬，廿三年爲一萬五千三百餘萬，一年比一年增進，數年之內，路線未展而收入激增，則此會之功效，概可想見。本會並非爲着熱鬧，乃集各地出產貨品於一隅，供農工商各界之研究比較，同時對於民衆社會教育方面，亦有一種貢獻，本會之異於其他展覽會者，亦即在此。今後仍將在國內各地舉行，甚望各界利用此項機會，觀摩研究，同謀發展，則不僅本會之幸。此次在青開會，承地方當局及各界熱心協助，予以便利，敝部至爲感謝，兄弟謹代表敝部部長向各位致其誠摯之謝忱。

山東省建設廳張廳長演說詞：今天第四屆鐵展在青島開幕，因爲韓主席公務很忙，派鄙人代表前來參加盛典，不勝榮幸！關於鐵展會的意義，主席已經詳細說過，鄙人亦無多少意見貢獻，不過在極短促的時間，再來簡單的說幾句話：第一、我國物產豐富，幅員遼闊，各地有無懸遷，向來極感不便。我們有甚麼方法能把地域縮小呢！

當然要求交通特別的便利，而鐵路能把大量的貨物於極短的時間運達各地，實為縮小地域唯一的交通利器了。

第二、鐵路雖然能把地域縮小，而一方人民對於各地貨物，猶不能盡量認識清楚，想着購買販運，仍不免有隔膜不通的困難，所以就想法將各地出產貨物集中在一個地點，使大家比較觀察，對於各地產品之特點，得到極深刻的印象，以便明瞭其用途，便利其販運。而全國鐵路沿綫出產貨品展覽會，就負有這個重大的使命。所以經數次展覽以來，全國農工商各業產品已日見改良，銷路亦逐漸暢旺。此次在青島舉行，關於山東方面，尤覺有極重大的意義；因為青島為山東的門戶，所有內地出產，均賴膠濟鐵路運輸由此出口，今將各地產品陳列展覽，不僅使山東商民可以認識各省貨物的特點，得到研究改良的機會，並可使中外人士認識山東內地產品的實際狀況。將來一定可以增加出口的銷路；而山東人民直接間接受到此次展覽會的利益，真是不可限量。最後謹代表韓主席及山東農工商各界向鐵道部及各鐵路當局，表示極誠懇的謝意。

青島市市長沈鴻烈演說詞：此次第四屆全國鐵路展覽會，承

鐵道部毅然主持，各路當局熱心籌備，使此大規模之盛會，在僻處海隅之青島開會，大為本市生色。又承貴會招待本市中外多數官紳參加盛典，本人謹代表地方敬致歡迎之意。

我國幅員遼闊，交通不便，不但內地各處，農工商礦，互相隔絕，即各路與所屬沿綫之廠商，甚至各路與各路之間，亦不易打成一片。今合全國各路主管人員於一處，集各路沿綫特殊產品於一堂，一面使全國人民對國貨有普遍之認識，同時使交通界與工商界人士均能澈底合作，在精神、物質兩方面既有切實之聯合，則全國經濟上始能有切實之統制。如此則國家整個之生產消費事業，始能臻於組織化、合理化，足以挽救目前經濟之危機。此其一。

又青島為我國最大海港，亦國際重要市場，年來發展甚速，按照海關統計，已居全國之第三位。值此炎夏期間，南北中外人士，來此避暑者尤多，鐵展會在此開會，不但使我國商民能認識國內之生產，能認識青島之地位，並使外國官商各界對於我國各地名產有切實之認識，將來藉此機會得以溝通中外，實遷有無，所以裨益於國

際通商者甚大。此其二。

經濟問題，固然是全國整個問題，並且是世界整個問題，但無論任何整理方案，均須先從溝通一切入手，鐵展

會即係於精神、物質兩方對中外各界負此溝通之使命者，能無感佩。謹致數語，聊表謝忱。

膠濟鐵路商運改進討論會車務處長譚書奎報告詞

二四、三、六、

(前略)書奎奉命召集此會，并命作一報告，爰將本路近年之運輸概況，設施事項，及支配車輛情形，為諸君簡略言之。

概自民國二十年以後，世界經濟凋敝，全國經濟蕭條，魯省各業，身遭危機，幸蒙省市當局熱心維護提倡，各業掙扎奮鬥，本路追隨協助，始得去年特殊之結果。欲維持而繼續使之增進，則此後路商雙方的需要，必須縝密研討，使雙方的困難，互相明瞭諒解，以期調和雙方發展的步驟，而共謀改進。用是回顧以往，考察現在，而計劃將來焉。

二十三年份貨運數量為歷年之最高數，且比之十八年份激增甚鉅，證以該兩年份主要大宗貨物運量比較情形，即可概見，茲臚列如次：

貨別	十八年份運量	二十三年份運量	加增倍數
噸	噸	噸	

煤焦	一·三三·〇〇〇	一·七四·〇〇〇	半倍
花生	五六·〇〇〇	一一六·〇〇〇	一倍
菸葉	二〇·〇〇〇	三〇·〇〇〇	一倍半
棉花	二四·〇〇〇	三五·〇〇〇	一倍
木料	二〇·〇〇〇	四五·〇〇〇	一倍半
蔗糖	二〇·〇〇〇	四一·〇〇〇	一倍
麵粉	二〇·〇〇〇	三四·〇〇〇	七成
小麥	九·〇〇〇	三三·〇〇〇	兩倍半
棉紗	三二·〇〇〇	三二·〇〇〇	半倍
大豆	一四·〇〇〇	二六·〇〇〇	一倍
生油	一一·〇〇〇	二一·〇〇〇	一倍

試觀右列主要大宗貨物運量，二十三年份均屬增進，自半倍以至兩倍半不等。加以其他貨物之普遍增加，故上年全年貨物總運量約為三百三十三萬餘噸，較之十八年份總運量

二百二十四萬餘噸，遂增加約在五成之譜，不可謂非特殊之成績。惟查上年旅客總數約二百六十二萬人，收入四百零四萬元，較之十八年份三百七十三萬人，收入四百三十萬元，均形減少。其減少原因，不外東北事變後小工減少，及沿途汽車發達與免票之損失。故本路客運，實係虧本，然為謀旅客之安全舒適，仍力圖改進，以應社會之需要。

近年來為適應環境需要，多所興革，茲將已辦及正在籌辦之各重要事項，分述於後：

- 關於客運者：(一)添設二等臥車(二)改造頭等臥車(改成包房式及添設寫字台)(三)改良三等車內設備(座位改作灣形廁所改善以及供給茶水等)(四)籌辦叫站收音機(五)添設車上站上安全圖畫以防事變(六)清潔車輛(用飛力特貴價藥水噴除蟲類以重衛生)(七)改良飯車及增築縣賓館(八)增築及擴充各站候車室(九)增築或延長各站月台(十)建築及籌設各站站台雨棚(十一)延長各站售票時間(十二)增設旅客問詢處(十三)添掛冷藏車六折收費(十四)增加旅客聯運站(十五)舉辦旅客水陸聯運(十六)籌辦旅客汽車聯運(十七)籌開青平通車(十八)延長夏季遊覽票期間(十九)籌擬平津至青島團體遊覽優待辦法(二十)試辦縮短日間行車時刻

關於貨運者：(一)擴充負責運輸範圍並免收一成負責費(二)舉辦

- 國內貨物聯運(整車與零擔)(三)舉辦貨物水陸聯運(四)實行洛口黃台通車(五)實行鐵路代收貨價辦法(六)發行提貨單以利押匯(正籌備中不日實行)(七)代籌貨運低廉保險(八)減低大宗土產貨物運價(九)舉辦沿線經濟調查(十)擬訂聯運貨物特價(十一)與學術機關合作改進農產(十二)增築或延長各站裝卸貨台及岔道(十三)增築或擴充各站貨場貨房或倉庫(十四)增修各站三股道以便增加車次(十五)增設新式九十噸大地磅(十六)增築或擴充調車場以利行車(十七)增加機車車輛(機車四輛貨車二百輛計八千噸)(十八)增加貨車附屬品(如購備篷布五百張等)(十九)縮短裝卸及車輛在站停留時間(二十)延長夏季機車牽引定數期間

此近年來本路關於運輸業務方面設施之大略情形也。至於本路支配車輛情形，已詳見於本處編印之「車輛支配報告」小冊中，茲再擇要略述如下：

機車：本路原有大小機車一百一十一輛，除過軌未回之十輛，現有一百零一輛，再除常用在廠修理及軍運等項外，其實際供營業用者，計八十餘輛。就中客運用者十三輛，調車用者十七輛，故供貨運用者僅五十餘輛。而

其牽引能力，除二十年份新購K式機車四輛，及二十二年份新造C2式機車一輛，尚極良好外，其餘均係接收舊有，年久易損，多不能維持其原有牽引能力。而支線用之機車，較幹線用者為小，且因坡度關係，行車時間較長，自非增加大機車，不能增加載量，此事早經通盤籌畫，業已呈准添購大機車四輛，一俟到路，當可應付。

車輛：本路原有各種貨車一千八百五十八輛，計載重量四萬一千零七十五噸。除去過軌未回，加入外路流進者，現有一千六百七十二輛，計三萬七千八百一十噸，再除常川在廠修理者外，實祇一千五百四十七輛，計三萬五千二百六十噸。以三日一次之運轉率計，每日供實際裝用者約一萬一千餘噸，就中再除公務軍用及臨時在站修理者外，其可供商運者不過一萬噸。

貨物列車：本路貨運，通常以支線之煤焦，濟南之土產，青港等站之進口雜貨，佔大多數。東來者較西去者為多，而西去者不過東來者之半數，故幹線貨物列車以張店為分野，張店以東之車次，較張店以西之車次，約多一倍以上。計青島坊子間與坊子張店間每日八往復，冬季貨運繁忙時，每日增加臨時列車二往復，共計十往

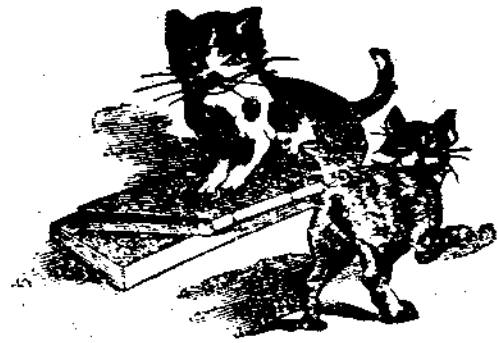
復，張店濟南間每日四往復，冬則五往復。至支線貨物列車及混合列車，張店博山間每日約八往復，張店淄川間二往復，淄川盤山間七往復。全線計算，淡月每日約開八十次，旺月每日約開一百次（旅客列車在外。）

車輛支配方法：查支線煤焦，雖佔本路貨運之大宗，但運往支線之貨物則甚寥寥。因之到達重車極少，須悉數撥送空車，什九集中張店，由行車股按三站比例配給各站，再由各站按各煤商夏季裝車分數比例配給各商，並按日按月揭示，以昭公開。近三年來撥給支線煤車之總數，實與年以俱增，計二十一年份每日約二百四十餘輛，二十二年份二百八十餘輛，二十三年份三百四十餘輛，每年約增五分之一，此固由於煤焦運銷漸見暢旺，實亦由於車輛週轉加速。至幹線各站需要車輛之種類及數量，常視貨物之種類，及產銷之豐饒而定，而貨物之產銷，又常因節季不同，暨市場振疲而互有消長，情形複雜，未可一概而論。在全路貨運清淡時期，除利用回空煤車外，多使用篷車及敞車，及冬季土產運輸繁忙，篷車不敷時，則加撥敞車，覆蓋篷布，以資補充。其裝運噸數，通常每日約為四千餘噸，旺時可達五六千噸，合

以支線運貨噸數，每日平均約一萬噸左右。衡以上述本路車輛每日之實際裝運能力，在夏季貨運清淡時期，固形鬆動，而在冬季則不免緊絀。

本路實有機車車輛情形，並不十分富裕，已略如上述。而近六年來之運貨成績，除十九年份因戰事影響，路線中斷，停運兩月之久，致形減色外，其他年份均係遞漸增加。而尤以二十三年份為最，計較十八年份激增百分之四十九，以視是年實有機車挽力及貨車載量僅較十八年份增加百分之八者，實高出甚鉅。是貨運成績之增加，由於機車車輛之加多者甚微，而由於調度加速，運用適宜者則甚大。計機車牽引噸數

每噸，及貨車載量噸數每噸，每年平均所攤運貨之噸數，除十九年份，其他年份亦呈與年俱增之景象，亦以二十三年份為最高，較十八年份增高百分之三十六以上。故就本路現有運輸能力言，運用實已臻於極點。惟是貨商託運之多寡，常隨市價為轉移，致需車之數量，亦常有劇大之增減。所望各大商家，高瞻遠矚，通盤籌畫，誠能利用本路車輛，調劑閑忙，尤以在夏季車輛鬆動之際，作儘量之運輸，則運力平均，供應斯裕。使本路進益，更有起色，以其餘力，添購車輛，謀載量之增加，圖共同之發展，是則渴望於現況下，有以善用而協同改進焉。



鐵 路 要 訊

部 訊

鐵部整頓各路醫務

鐵道部以各路醫務人員負診療員工疾病之責，其學識經驗良窳，關係員工生命及健康至鉅，現在各路醫務人員學識俱優者固多，而濫竽充數者仍所難免。該部為整飭起見，特規定辦法四項訓令各路局遵照辦理，茲將該項辦法採錄如下：

(一) 增設或擴充醫院及診療所必先擬具具體方案呈部核准。

(二) 新委人員概應將畢業證書暨服務證明文件職員動態登記片等呈核。

(三) 委任或升任院長、醫師、司藥、護士等無論三十級上下八員，應以補缺為限，並須叙明係補何人遺缺。

(四) 三十級以上人員必須呈奉部准，始得到差，如係三十級以下為工作緊要關係，迫不及待者，可先派代，同時呈部核示，不得與普通人員於月終彙報。

鐵部籌訂各路工人薪級章程

鐵部為統一各路員司薪給起見，前曾訂定國有鐵路職員薪給章程，通令各路遵行，惟各路工人薪級，以情形複雜未能統一，每遇加薪進級，漫無標準，影響各路預算至鉅，現擬斟酌情形，制定各路工人薪級章程，將來章程施行後，於杜絕工人待進及維持年度預算，裨益實多，現鐵部擬先從調查各路現行工人薪級章程着手，令行各路，將該項章程檢送，以便統籌擬訂。

鐵部派員赴青籌備鐵展

四屆鐵路沿綫貨品展覽會本月十日即在青島市立中學開幕，鐵部令派技正鄭英傑聯運處清算股長劉傳書專員陸紹鄂科員何有勳郭篤彭可達楊勵吾事務員周岳年蘇忠謨伍鎮球調部辦事李輝庭胡本林鄭熙書記官顧葆豐等十四員前赴青島籌備一切開幕事宜。

鐵部令粵漢南段速辦負責運輸

鐵路提貨單一項，各路均已實行，惟粵漢南段一路，因負責運輸尚未舉辦，故尚未開始辦理；鐵部令飭該局，以負責運輸與發展業務，極為重大，提貨單一項，關係商貨活動現金，亦極重要，均應加緊籌備，同時舉辦，以期促進路務。

鐵部發表隴海路西段工程局重要職員

隴海鐵路西段工程局近已組織就緒，鐵路已委派龍繼成爲該局正工程司，李儼爲工務課長，兼副總工程司，曾勤爲秘書，劉乃宇爲會計課長。

鐵部令平漢等四路舉辦消費合作社

鐵部以各路員工消費合作社之設立，原爲免除商人居間剝削，減輕員工日常之消費，惟平漢南津北寧及粵漢南段四局對於此項組織，尙未舉辦，鐵部又令催四局迅予着手舉辦，毋再稽延。

路訊

津浦路

(甲)自製蓄電池成績優良

該路浦口電氣廠，前爲提倡國貨，以塞漏卮起見，曾發明自製蓄電池，自出品問世以來，成績甚爲優良。除該路各次客車一律採用外，其他各路亦紛紛向該路訂購。茲將其製造情形誌其梗概如次：(甲)用處、蓄電池之用於客車發光者，全國各鐵路，多採用英國斯冬公司之出品，該廠所製電池，尺寸均與一律，舉凡陰陽片之大小厚薄，裝箱後之高低深廣，悉與斯冬公司之同量者，不差毫厘，彼此可以配換，每具二伏特。(乙)種類、共七種：(一)十一片，容量一百二十五安時(以安培小時計)，充電放電率十二安半(以安培計)；(二)十三片，容量一百五十安時，充電放電率十五安；(三)

十五片，容量一百七十五安時，充電放電率十七安半；(四)十七片，容量二百安時，充電放電率二十安；(五)十九片，容量二百二十五安時，充電放電率二十二安半；(六)二十一片，容量二百五十安時，充電放電率二十五安；(七)二十五片，容量三百安時，充電放電率三十安。上開放電率，以十小時為準。(丙)原料 該廠自製之各種電池，所用原料，盡量採用國貨。(丁)橡膠箱、木質池箱，易於腐敗，該廠以橡膠為箱，既極堅固，且不傳電，一切木箱必需之附屬品，如箱內之襯板、箱蓋之瓷角及箱外熱底之瓷條瓷塊，概從省去。(戊)陰陽組、電池之壞，陽片先於陰片，陰片先於池箱，凡已有斯冬舊箱，祇須更換陽片組或陰片組者，該廠均可照配，裝入舊箱，完全適合。

(乙) 職工教育概況

該路沿綫職工，計一萬八千餘人，其中教育程度，有高級小學或初中畢業者，亦有智識較低或竟不識字者，此種工人，負有交通責任，若不施以教育，與路務之改進，實有重大關係。鐵部二十一年七月間，先後在該路浦口等站設立職工學校八所，嗣於二十三年五月令知該路組織職工教育委員

會，自行管理職工學校，以便隨時指導，計劃改善。一載以來，極力整頓，歷經詳細規定職教員資歷考查任免待遇辦學勤惰獎懲辦法及職工入學介紹逐步分期實施以暨學業成績良否獎懲細則，俾資改進而收實效。現在沿綫各校入學職工計有七百餘人，如將來逐步實施，使全路工友，都受相當之教育，匪惟能提高工人智識，增進其工作之效率，發展該路生產事業已也。

(丙) 浦蚌濟三站裝設新式八十公噸地磅

該路車務處，前以貨車逐漸加繁，而沿綫所裝之貨車地磅，其最大載重量，僅有五千公噸，凡裝貨四十噸重之貨車，連皮共重六十餘噸，在容量五十噸之地磅上過磅，須分前後輪兩次辦理，不特耗費時間，而結果亦不甚準確，請由工務處設計容量八十公噸之新地磅，并呈請管理委員會轉請鐵部購置，以便裝用。茲悉該項地磅現已購到三具，聞將分別在浦口、蚌埠、濟南三站裝設。至各該站原有之地磅，行將拆下，移建於他站，并開浦口地磅工程，業已開始打樁，建築洋灰地基，其地點即在原有地磅附近之處。據云，地磅最重要之機件，即為「刀口」，而此次新地磅備有油潤杯，所有

各項刀口均常浸於油潤杯內，可保永不銹蝕或磨損。其最重之特點，則為過磅時，車輛不必停住，在行駛時，亦可過磅。又該項地磅，除可用紙條記載重量外，並備有記載表一具，此表上指針所指之數目，可知其全車之重量，此項地磅係向英國訂製，價值甚鉅。

(丁) 符離集鄒縣兩站開為國內旅客聯運站

該路因奉鐵部指令，准將符離集、鄒縣二站開為國內旅客聯運站，辦理旅客行李包裹及雜項客車聯運事宜，并代收包裹貨價，同時加入發售來回遊覽票站，發售至聯運各路及本路各遊覽地點之來回遊覽票。并規定該二站售之遊覽票有效期間，符離集站，係與南宿州至各遊覽地點相同，鄒縣站，係與兗州府站至各遊覽地點相同。聞所有一切手續，均已準備，自本年七月一日起實行。

(戊) 瑣聞

(一) 調查沿線貨物產銷情形 該路前奉鐵部訓令，飭照京滬滬杭甬兩路所組之產運銷合作委員會，參酌做行，其意

義以運輸者地位，與生產及銷售兩方合作，期於調節供求，并發展國民經濟。嗣經該路車務處擬定進行步驟凡七點，飭由各段先從調查入手。茲悉該處對於調查範圍，均有詳密之指示，再飭各該段積極進行，以期益臻完善，預料在最短時間內即可蒞事，屆時將由該處通盤籌劃，然後編定整個辦法，呈部核奪，以便着手組織云。

(二) 補用工人將採取考試制度 該路管理委員會近以該路各處雇用工人，雖經訂有津浦鐵路雇用公役規則、又工務處工人雇用升降調免暫行規則、車務處工人雇用升降調暫行規則、機務處各廠段錄用匠役規則等項，但對於舉行考試一節，尚未訂有專章。嗣後各處補用工人，均擬以考試法行之，以示大公，特令所屬着就各處工作情形，分別擬具考試規則，呈候核定云。

(三) 車務訓練所學生實習客貨運輸 該路車務訓練所，為謀學生明瞭一般客貨運情形起見，決輪流派遣學生前往浦口、下關兩車站及南京營業所分別實習。其範圍為(一)行李包裹、(二)零担貨物、(三)售票，并規定每星期三、四、五、六為實習之期，每班約三十人，每處一人，已於六月十二日起實行，預料五週後即可實習完畢。

(四)首都碼頭放寬馬路工程即將開工 該路建築之首都碼頭，工程已於本年四月間，全部竣工，規模宏大，甚為壯觀。編以該碼頭前面之馬路放寬問題，以致迄未開業。茲悉關於上述問題，經由該路與南京市工務局磋商就緒，所有工程費用，約二萬餘元，決由雙方各担任其半。聞該路所担任之款，業已如數解送該局，即將由該局主持開始動工。預料在開工后，約八月間即可完成，開始營業。

(五)消費社業務發達 該路員工消費合作社，自二十二年十月開幕以來，業務日臻發展，現沿綫已設有分社三處，分銷處九處。茲將該社最近調查之社員人數，覓錄如下：

(甲)分社：(一)浦口分社七百四十六人，(二)濟南分社一千八百三十七人，(三)天津分社九百八十一人；(乙)分銷處：(一)下關分銷處二百人，浦鎮分銷處三百五十人，蚌埠分銷處八百四十人，徐州分銷處一千三百六十三人，臨城分銷處九百四十六人，兗州分銷處九百二十五人，泰安分銷處六百四十七人，德州分銷處九百十六人，滄州分銷處六百十四人，共一萬零三百六十五人。

(六)員工消費合作社本年四月份營業狀況 該路員工消費合作社四月份營業總賬，業於日前清結，全月計獲毛利三

千三百七十四元二角七分，除支出營業開支二千六百八十八元一角三分及裝卸力二百九十九元四角七分外，計獲純益三百八十六元六角七分。又該社四月份營業總額為五萬九千餘元；分社營業以濟南為最佳，營業總額為一萬三千餘元；分銷處營業以蚌埠為最佳，營業總額為六千二百餘元。

(七)改善大槐樹報房 該路車務處電務課，以大槐樹電報房，原僅接通於岡山、濟南間行車電報綫上，但該站為機廠及材料廠所在地，往來電報，每屬加緊；茲為增加通訊效率起見，特將該報房加接於濟南、兗州間大站轉報綫上，以應需要，并已於日前實行云。

京滬滬杭甬路

(甲)

招待參觀 京滬滬杭甬鐵路管理局，近年對於發展貨等標本 貨運一端，既有貨等運價研究委員會之辦法

設置，則復徵集各項物品標本，在上海北站創辦貨等標本陳列室，總共一千餘種，七千餘件，分爲「國產貨品」，「中外貨品」(每種中外出產並列，以便比較)。「本路沿綫名產」，「本路大宗運輸物品」，「本路特價專價品」五大部，除備研究貨等暨改訂運價之參考外，並招待學生及各界參觀，以興起

其愛護國貨之觀念，並使明瞭鐵路貨運增進常識。茲將該室招待參觀辦法，轉錄如次：

(一)參觀時期暫定為每星期一，三，五，上午九時至下午五時。(如須在星期六或星期日參觀者，預先通知，亦可派員招待。)

(二)學生參觀，每校每次參觀人數，暫以五十人為度。(五十人以上，分批參觀亦可。)其他各界參觀者，如係團體性質，亦得比照此項限制辦理。

(三)學生參觀到上海北站時，請先推代表一二人持公函或學校名片至樓上陳列室接洽，以便引導參觀。

(四)參觀者到達時，倘早已有人在場參觀，應稍等候，以免擁擠。

(五)陳列室所訂普通參觀規則各條，必須遵守。

(六)參觀者如有不明瞭處，可向招待員詢問，當竭誠答復，如有批評，可以書面或口頭表示，當竭誠接受。

(乙)

開駛滬翔
短程區間
車

京滬鐵路自上海北站至兩翔站雙軌工程完竣以後，因種種關係，暫未克實行雙

軌制度。但以上海市人口稠密，居民有向郊外開闢住宅之趨勢，且上海與蘇州間旅客擁擠，形勢頗為嚴重，正宜添加相

當車次，以資疏運。乃決利用該項新軌，開駛滬翔短程區間客車，在上海真如間之中山路旁添設中山路一站，在真如南

翔間添設江橋一站，均祇用舊木板墊成小月台，備旅客上下。上海站台設在上海北站西旱橋北境，與上海北站完全劃分，隨

就滬滬綫蒸汽車中抽調一輛，加以刷新，於五月一日實行開駛，每日自上午五點十分起至下午十一時十五分止往返各十

二次。六月二十一日起，復在上海北站與中山路站間太陽廟地方，添設停車處，以利行旅。該項短程客運業務，據五月份統計，旅客人數，增至六萬三千六百二十八人，(內普通列

車九千〇三十八人，蒸汽車五萬四千五百九十九人)；票款收入增至一萬二千五百四十六元六角三分，(內普通列車票款

二千四百四十元一角五分，蒸汽車票款一萬〇一百〇六元四

角八分)較之去年同月份，增加旅客四萬九千六百〇五人，票款八千七百九十元四角一分。

(丙)

試辦上海
站人力車
接送旅客

上海北站每日往來旅客數以萬計，其下視前便利不少；近為適應旅客之需要，暫與上海三星人力車

公司商洽試辦以人力車接送旅客事宜，業已簽訂合同。規定旅客須雇人力車者，可向指定之地位購就三聯式人力車票，

憑票乘車，其價自係照上海地圖以上海北站為中心，分割紅藍圓線，每多逾一紅綫即多按銀一角計算，每多逾一藍綫，即多按二分計算。該項價目表所示車資係包括車伕為旅客接送行李物件上車下車等工作，並須送至旅客所欲到達之里弄門口為止，如有車伕在途中額外需索，或旅客在車上遺失物件情事，均可憑票之一聯，於二日內開具姓名住址，函請該局車務處根查追究。

(丁)

招待繭茶 繭茶為京滬滬杭甬鐵路沿線大宗產物。本年繭汛開始，該路除繼續上年辦法，

飭各段廣為招徠繭運外，復派員在各繭運站專司招待事宜，並定各站員司，應不限定辦公時間，盡量接運，以增客商便利。又為鼓勵箱茶運輸起見，前經規定凡客商在滬杭甬綫開口，南星橋杭州，良山門，及拱宸橋站直接運上北上南日暉港預繳箱茶保證金者，於每年底給予特別回佣，運額逾五萬箱者，給予百分之二·五，自此每增五萬箱，加給百分之○·五，至逾二十五萬箱，共給百分之五為止。本屆茶汛期內，該路除特別回佣照例辦理外，復規定到達麥根路車站之箱茶，照到達上海站同樣核收運費，以免加重客商負擔。

(戊)

組織財產估計委員會 該局近為稽核經濟能力與計算運輸成本有所依據起見，組設財產估計委員會，

以副局長吳紹曾為主任委員，總稽核代表嚴善坊總務處處長許元方，工務處處長德新福，機務處處長王弼，會計處處長史都亞材料處處長莫衡等為當然委員，車務處副處長王志剛秘書吳文蔚工務處工程司劉國珍，總務處產業課課長劉寰偉等為委員。該委員會工作分籌備調查審核三個階段進行。並依財產種類分設地產，土木工程，機械工程及物料四組，每組設立主任一人，估計員若干人。以二十四年六月三十日為兩路財產估計之限斷，而以十二月三十一日為全部估計工作完成日期，正在積極進行中。

(己)

清理物料 該路近以各材料廠歷年積存舊料為數甚鉅，際此路幣支絀，有澈底清查之必要

。經邀集各關係人員，會同議定，分工機兩組遴員清查吳淞開口兩材料廠存料。兩廠清查完畢後，分別將不能適用及存量過鉅之料開具清單，由材料處分發其他各材料廠設法儘先利用；然後再謀相當之處置。一面責成工機兩處，儘先設法減少備用材料存量，並視各該段用料之多寡及距離材料廠之遠近，酌定各該段備用材料最高限度，以免再有堆積廢棄情事，其吳淞材料廠原存之廢銅廢鋼等料，經就其尚可使用者派工分別剔選存儲，以備利用。綜計已利用之廢料，按其標

舊之價與市價比較，約節省四萬八千四百餘圓。

(庚)

半年來還
付借款統

京滬甯杭甬鐵路在過去半年中還付中英
銀公司借款，計有三款：(一)為京滬路

所欠之購車墊款，共六萬四千七百五十鎊；折合國幣銀八十一萬三千五百九十一元三角五分。(二)為京滬路應付二十二年十二月十七日到期之借款利息及銀行佣金六萬九千七百七十四鎊，折合國幣銀八十三萬五千〇七十元二角二分。(三)為滬杭甬路應付二十四年五月十八日到期之第三十四期借款本金利息銀行佣金，合計四萬五千一百十二鎊十先令，折合國幣銀五十四萬三千二百〇一元八分。以上總計共付國幣銀二百十九萬一千八百六十二元六角五分。以故半年來京滬路債券，在倫敦市場市價，由最低七十七鎊十五先令，增至八十六鎊十五先令；滬杭甬路債券，增至一百零二鎊，超過票面價值二鎊，打破已往紀錄。

(辛)

規定機客
貨車大修
辦法

該路以機客貨車多屬常川行駛，自須按期輪流修養，方可期其持久耐用。乃擬

酌行車狀況分別訂定大修辦法如次：

(甲)機車

(一)按現在行車及修養狀況，機車每三年應送廠大修一次。停

置過久，或駛用過甚之機車，應以行駛里程為標準，客

機車二〇，〇〇〇公里，貨機車一二〇，〇〇〇公里。

(二)京滬共有機車六十八輛，按以上規定，每年大修二十三

輛，即可輪轉；若并計事變，改造等問題所發生之特別

修理，則或不止此數，故吳淞機廠每月大修機車數目，

應定為至少每月兩個半，即每月須大修五個機車。

(三)蒸汽車至少每二年大修一次。

(四)滬杭甬共有機車四十三輛，除九輛現在寧波段行駛，應

由白沙廠按期修理外，其餘三十四輛，應由閘口廠按以

上規定輪流修理，閘口每月應大修至少一輛。

(乙)客車

(一)甬路客車應每兩年大修一次，以車身普油漆期為標準，

至期應由車務處送廠大修。

(二)京滬現共有客車二百輛，每年應大修一百輛，吳淞廠每

月應大修十輛。

(三)滬杭甬共有客車一四五輛，除三十九輛應由白沙廠按期

修理外，閘口廠應每月大修五輛。

(四)按吳淞閘口兩廠現有設備及工人數目(臨時工除外)除擔

任以上工作外，可稍有餘力從事製造新車及改造舊車，

其多少應以預算為標準。

(丙)貨車

(一)貨車應每隔二年大修一次，送修次序應按附表所列各種顏色辦理，其顏色標記之地位應照附圖規定。(圖略)

(二)如照上項辦法，京滬共貨車七百輛，吳淞廠每年應修二百四十輛，可定每月至少二十四輛。

(三)滬杭甬共貨車五〇一輛，除九十四輛應由白沙廠按期修理外；開口機廠每年應大修一百四十輛，可定每月至少十四輛。

(四)淞開兩廠除擔任以上工作外，有餘力時，應從事改造及新造，其多少以預算為準。

平漢路

(甲)裝設長辛店琉璃河兩站號誌保險鎖

該路長辛店車站為北段要站，平均每日開到客貨列車，約在三十列以上。但該站南北號誌之啓閉機關，原係分設於兩端閘樓之內，而各與閘樓相聯鎖，故兩端號誌可以同時開放。此種辦法，雖可減少行車誤點，但與行車規章不合，且易發生變故。茲為期行車安全起見，經於該站南北號誌處，

加設保險鎖，以防兩端同時啓閉，並採用高綫傳遞鑰匙辦法，俾先後有所牽制，時間亦較節省。現已分別裝竣，開始使用，頗著成效。又琉璃河車站，其行車繁重情形，亦與長辛店站相似，亦擬按照長辛店辦法，即於該站南北號誌處，加裝保險鎖，以保行車安全云。

(乙)工務處召集處務會議

該路工務處定於本月六日至七日，在漢口召集處務會議，其任務為討論所有工務上一切興革事宜，以資改進，而利路務。至出席會議人員，為該處處長、副處長、各課課長、各總段總段長、南、北橋工分段段長、長辛店、江岸各修理廠廠長、各工務分段段長及林場管理員。此外其他主辦員司必要列席者，亦得臨時參加列席云。

(丙)修整保定站候車室

該路保定車站頭二等候車室，前為中央憲兵借用，近由該路將該站原有之招待所略加修飾，以為該憲兵駐所，始將候車室騰出，惟該室年久失修，殊欠整潔，茲為便利旅客候車休息起見，即行興工修理云。

(丁) 籌辦北平營業所

該路漢口營業所開幕後，營業發達，客商稱便。茲以北平為我國名城，且為該路終點大站，客貨繁多，首屈一指，為適應需要起見，業經該局派漢口營業所經理梁湛楷赴平，着手籌辦北平營業所，以便客商，而期發展業務云。

(戊) 漢口營業所開始營業

該局為便利客商起見，特於漢口江漢路設立營業所，辦理各項客貨運業務，現已於本月初開始營業。茲將該所辦理客貨運項目，開列如左：

- (一) 發售本路及本路與各路聯運各種客票；
- (二) 為旅客預定本路及各聯運路各次車臥車床位；
- (三) 代旅客預定本路沿線旅館房間；
- (四) 承運行李包裹及零担貨物；
- (五) 代客商領取接送行李包裹及零担貨物；
- (六) 答覆客商關於旅行及貨運一切問訊。

(己) 漢口機廠臨時修車班繼續工作

該路前因壞車甚多，經漢口機廠設置臨時修車班，從事趕修。業於四月撥給該廠第十二批臨時修車費洋一千元，以

充繼續僱工趕修之用。現該廠上次所領款項，均已用罄，而現在停駛待修壞車，為數尚多，值此運輸繁忙，需車孔亟之際，為維持現有能駛輛數，並逐漸減少損壞輛數起見，該項臨時修車班仍有繼續工作之必要。現經該路機務處呈請撥該廠第十三批修車費一千元，以便繼續進行修車，業經該局核准撥發矣。

(庚) 瑣聞

(一) 客車車廂外部一律改用方字體 該路客車車廂外「頭等客車」等字樣，因係楷書，頗不一致。現經該路車機二處共同研究之結果，已決定採用方字體，較為美觀云。

(二) 各站燈示陸續改用白地黑字 該路沿綫各站之燈示，原定藍地白字，因藍色玻璃極少，常用藍粉作底，書粉白字，每易模糊，不切實用；惟大智門站原有站燈，係白地黑字，似較持久，且極醒目。現擬一律改用白地黑字玻璃，以歸一律。惟現裝燈示，以藍地白字者尚多，若一律改為白地黑字，頗費工料，故在可能範圍之內，即行陸續改換云。

(辛) 職員動態

(一) 派漢口醫院代理護士長宋青恩，補充該院護士長。

(二) 派李紹剛為漢口醫院事務員。

(三) 派何仲傑為江岸醫院護士。

(四) 車務處運輸課課員張厚昌停薪留資。

(五) 工務第二總段司事劉善成辭職照准。

(六) 派劉紹平為工務第二總段司事。

(七) 江岸修理廠司事史廣武升充江岸工務修理廠課員。

(八) 派袁新光為江岸工務修理廠司事。

(九) 派陳琛為江岸機廠副機師。

(十) 大智門查票司事萬廉清停職。

(十一) 周口店站售票司事汪昭文仍以原職調往西平站服務。

(十二) 派詹果為機務第三總段實習生。

(十三) 總務處衛生課主任課員兼充該路稽查并暫調長辛店醫院院長魏之萬奉令着勿庸兼充該路衛生稽查。

(十四) 總務處衛生課課員兼充該路衛生稽查并調暫代鄖城診療所主任張貽孫奉令着無庸兼充衛生稽查。

(十五) 派漢口醫院醫師黃時梅兼充該路衛生稽查。

(十六) 廣水第二〇〇班車隊長孫永棟升充為廣水貨物副站

長。

(十七) 廣水外部貨物司事毛頌康升充為廣水第二〇〇班車隊長。

膠濟路

(甲) 改定各站材料領發手續

該路各站需用材料，向係每月按照預算分發，惟各站營業情形，時有變遷，若按預算一定數量分發材料，各站用時，非有餘即不足，殊難與實際情形相符，故須隨時派人到站調查用料狀況，以便酌定發料數量；但調查全線各站，手續既煩，需時亦久，往往甫經調查，又輒形變動，終不能與實際悉合。該路車務處為求用料核實起見，酌改以前領發手續，每月由站按照實際用量，先期開單請領，核明再發。每月數量不必相同，總以不超過預算為原則；如遇特殊情形，必須超過時，應附函詳敘理由，以便酌予加發。每屆年終，由處詳加考核，作一用料數量比較表，其有實際用量，較預算原數減削頗多者，應酌予請獎，以昭激勵。該項辦法，聞已由該路車務處通飭各站，自本年七月份起實行，將來站用材料，既可減少虛糜，亦不至貽誤要需云。

(乙) 更換青州等站路牌機地綫

該路青州、普通、郭店等站路牌機地綫，均因使用年代已久，多有銹蝕，對於通電索牌，恐有障礙，現經該管電務分段將以上三站一律更換新綫，並埋設○•七五平方公尺之紫銅板，以利通電云。

(丙) 車務處考取低級司事練習生分派各站練習

該路車務處於民國二十三年考取之外站低級司事練習生，正取三十名，備取十名，現因外站有練習生空額十二名，其正取第一名至第十二名，業經該路車務處呈奉管理委員會令准分發各站練習站務及電報，每月各給津貼二十元。此項練習生，每隔一相當期間，互相調站練習，以期熟習各站情形。俟後遇有實缺，再按練習成績派補。並此次應行派站練習之考取練習生，倘有不願到路練習及未能在規定期限內前往報到者，即取銷其練習資格，由正取第十二名起，依次遞補，以免懸待云。

北甯路

(甲) 機車改裝森勒氏式手動留汽閥

該局以機車停汽後，烟肉灰塵，最易乘隙進入汽缸內，致與汽缸內油類凝成塵垢，極為不潔，且易損壞，因採用森勒氏式手動留汽閥，Sellers Hana Operating Valve，安裝於三百號種類機車。試用結果，頗能阻止烟屑飛入汽櫃。經飭唐廠凡第二百六十號種類機車進廠大修時，悉行安裝該項留汽閥，並酌安於第一六一及二二五號種類機車各一輛，以資試用，而便改進云。

(乙) 與頤和園游覽車聯合發售通票

頤和園為北平名勝之一，每年春夏間中外人士前往游覽者，絡繹於途。該局為便利遊人起見。經與頤和園事務所洽商，發售「北寧路頤和園特種聯合游覽通票」，所有前往北平來回減價車票暨由平至頤和園來回汽車票，以及頤和園、陳列館兩處門票，均包括在內，遊人甚感便利，且極經濟云。

(丙) 衛生消息

(一) 注重各站收發款項員司衛生——查各站每日所收各項現款，多係紙幣，此項紙幣，輾轉多人，易致不潔，而經手員司率多用手指沾唾液點數，倘紙幣上附着病原菌，即有傳染危險，殊非注重衛生之道。茲由車務處飭查各站經手收款

員司人數姓名，以憑核發水孟海棉而重衛生。

(二) 籌設北戴河海濱臨時醫院查北戴河海濱為國內著名避暑勝地，每屆夏季，中外人士往遊者，絡繹不絕。該路為注重遊人健康計，例於每年暑期籌設臨時醫院一處，以利診療。地址向借用海濱公益會之蓮峯醫院舊址，人員則由各院所抽調，俾資節省開支。辦理以來，遊人稱便。現屆天氣漸熱，海濱避暑者，紛至沓來，經總務處衛生課援照歷年成例，着手籌備矣。

(三) 設立灤河橋工臨時診療所 該路為便利灤河橋工進行救治工人之傷病起見，特行設立灤河橋工臨時診療所一處，在灤縣車站賃定所址，積極籌備一切，已於五月二十日起正式開診。凡建橋工人與該站本路員工及其眷屬有病者，皆可往診。並為便利該站商民計，兼附帶外診云。

(四) 預防霍亂 查霍亂為急性傳染病之一，夏秋時季，最易流行，且復傳染迅速，若不於事先嚴密預防，一旦滋蔓，危險殊甚。該局為防患未然起見，特飭由總務處衛生課向北平中央防疫處購到多量防霍亂疫苗，分發本路各醫院診療所，凡本路員工警役及其眷屬，皆可赴附近院所注射，完全免費，以資預防，而重保健。

(丁) 職員動態

「一」該路機務處派駐津浦路浦口機務段辦理協運機車車輛修養事宜之天津機務段副段長張萬閣病故，遺缺以工務員楊循德代理。

「二」平唐地務段司事趙晉一擅離職守奉令開除，遺缺以該段司事黃俊傑接充，並加薪六元。

「三」車務處運輸課登記股主任課員詹汝珊調充豐台車務段副段長，所遺主任課員一缺，以該課課員陳頌言升補並予晉薪一級。

「四」部派專員盧觀詳，王奉瑞奉令免職。

「五」唐山貨物司事張志賢與塘沽貨物司事對調服務。

「六」材料處採辦課課員劉望寰停職。

「七」豐台機務段工務員兆景韜辭職照准。

「八」唐山工務分段工務員于潤芳出缺，遺缺以交大畢業實習生鄒良嚴派補。

「九」山海關站車號司事黃得山梁煒興，調升站務司事。

正太路

(甲) 派員分赴各路參觀帳務

該局近以遵奉部頒修正編制專章，實行改組，原有車務處檢查股改為檢查課，劃歸會計處管轄，惟該課一切帳務，仍沿舊制，為使鐵路會計統一起見，特派主任閔晚桑，股員吳聲揚、李進等三員，分赴各路參觀檢查課帳務，俾資借鏡，而圖改進云。

(乙) 組織學術研究會

該局局長朱壽青暨該局高級員司焦斐瞻、張國棟、羅英俊等，近為研究鐵路管理工程及一切技術起見，特發起組織正太鐵路學術研究會，并已開始徵求會員。茲錄該會發起人啓事如下：

鐵路握交通之樞紐，重要繁曠，其中事業，經緯萬端，欲期改進之適宜，須待精密之設計。吾人對於總理之鐵路建築計劃，既因財力缺乏，未能早日完成，則現有鐵路在形式上、組織上、設備上之研究整理，實有積極進行之必要。或則發明做造，精益求精，或則集思廣益，相互切磋，有裨路政，均非淺鮮。本路雖橫互晉、冀，地處要衝，惟因沿綫山巒重疊，澗谷迴環，關於養路營業，均感困難，尤應深加

考求，以資改善。吾等忝掌本路，環觀中外鐵路現狀，知非改進無以發展，更知非研究無以改進，用特發起組織正太鐵路學術研究會，純以研究鐵路管理工程及一切技術為宗旨，舉凡本路員工之學識優良，經驗豐富，對於技術有研究興趣者，均可介紹加入，共同研究；海內明哲如承以學術立場，加入研究，或予以精神及物質上之贊助，亦所歡迎。他日研究有素，俾本路有所借鏡，學者藉資觀摩，豈特本路前途之幸，抑亦國家建設之曙光也。此啓。

(丙) 改進沿綫廣告牌租費辦法

該局以各烟草公司在該路沿綫範圍內豎立廣告牌及牆上黏貼廣告宣傳品，其租費之規定，向無標準，有訂立合同者，有未訂立合同者，辦法分歧，亟應改進，以謀一致。茲已由會計處擬就廣告牌合同條文呈局核准，並由車務處飭段查明沿綫各商廣告牌及牆上廣告地點、數目、尺寸大小，以為訂立合同根據。該局並又分函各烟商派員攜帶正式印章到局，從新簽訂廣告牌合同云。

(丁) 擬訂改進工事計劃

該局以該路娘子關車站，以坡度關係，西來重車，必須使用機車推送，始克出站，每年耗費甚多；又一六九公里至一八〇公里各河道，每屆伏汛，常有水患，歷年且有阻礙交通情事，修復費用，動輒鉅萬，茲為徹底改進起見，已由工務處擬具娘子關車站改坡及一六九公里至一八〇公里開濬河道等工事計劃，並繪具藍圖，估計費用，備文呈請鐵部核示矣。

(戊)警察署擬辦官警短期訓練班

該路警察署前奉局令，以警察各分段長警，程度大都低劣，甚至年齡衰老，不堪服務，飭妥擬訓練規程及各項辦法，分期抽調各分段長、警長、警士等來署訓練，該署奉令後，當即擬定該項訓練班簡章，預計在一個月內，即可將該路各分段官警一律訓練完畢云。

(己)職員動態

(一)該路車務處處長維諾奉部令免職改派為鐵部專員仍在該路辦事照支原薪遺缺調派該路總務處處長張國棟接充遺道之缺派王奉瑞接充

(二)該路總務處庶務股兼代主任高靜一辭職照准
(三)該路工務處監工陳自奇奉部員李于濱，司事紀澤停職

南潯路

(甲)學警舉行畢業典禮

該路警察署路警補助教育班各學警曾於本年五月修業期滿，當經派員測驗各科學術成績，榜示週知。本月二十五日舉行畢業典禮，除由該署預給各項獎章獎品以資鼓勵外，該路局局長范致遠並親臨致訓云。又該署為督促路警教育起見，特組織教育委員會，所有委員均由各分段長、各股主任及車工機有關之人員擔任。該會于上月四日組織成立，其一切應進行事務，已定本月二十六日假該路員工俱樂部開會討論云。

(乙)職員動態

(一)總務處文書課司事李宗顯調充車務第一段驗票司事
(二)派魯炳雲為總務處文書課雇員
(三)工務處工程課司事余蘭訢調充南昌站客運司事

- (四) 工務處文書課課員顧桂祥調充工務處工程課課員
- (五) 車務處電話交換手馬志學升充南昌站過渡所雇員
- (六) 車務處電報練習生周慶奎升充沙河站電報生
- (七) 車務第二段驗票司事謝光達升充車務第二段車長
- (八) 新祺周站站长羅懋修調充南昌站司事
- (九) 車務第二段車長黃壽昌調充新祺周站站长
- (十) 德安站檢票司事李才斌調充車務第二段驗票司事
- (十一) 九江站僱員章恆修調充永修站僱員
- (十二) 派傅伯平為德安站檢票司事
- (十三) 派徐鶴年為九江站僱員
- (十四) 車務處計核課司事黃美彙調充九江站司事
- (十五) 會計處實習生熊觀偉調充車務處實習生

平綏路

(甲) 自造客車已完成使用

該路南口機廠自造客車兩列，以供平包通車之用，自上年六月二十日開工，至本年六月十日已全部完成，業經交站應用。計有頭等寢食車、二等臥車各二輛，三等客臥聯合車四輛，行李車二輛。各車設備樸素完善，頗具特別優點，深

得旅客之好評云。

(乙) 改道工程將興建

該局改道工程，最近已籌備就緒，土方工程及橋樑工程，本月初即可開工，據該局某要員談，上項工程，如無陰雨阻隔，至月底即可全部敷設藏事，八月初客貨車輛均可改由新綫行駛。

(丙) 籌設員工消費合作社

該路局為便員工易於購買一切日常用品起見，近特籌設員工消費合作社，惟時閱年餘，股款仍未收齊，該局擬即由局先行墊撥款項，組設預備社，以資提倡，呈請鐵道部備案，鐵道部以該局所請，旨在力謀員工福利，准予試辦一年，在試辦期中，仍令遵章積極籌備，組織正式合作社，以符定例。

隴海路

(甲) 東泉店站加入辦理貨物聯運

該路東泉店站，位於潼關及華陰之間，業於上年十二月二十七日開站，已定於本月一日起，加入辦理貨物聯運。

(乙) 鐵道部派洪觀濤任隴海西段工程局長

取銷潼西工程局

鐵道部以隴海路潼關至西安業已完成通車，近正致力於西安至寶雞一段工事，特將潼西工程局名義明令取銷，改為隴海路西段工程局，並派洪觀濤為該工程局局長，兼總工程師，已呈請行政院備案，及令飭所屬各機關知照，

(丙) 定期接收潼西段

該路局對於接收潼西段工程，已遵照鐵部訓令委派工務處長吳士恩會同鐵部技正夏全綬前往潼西段工程局商洽接收手續，所有雙方交接步緒業已擬定，日內即可分別開始辦理

(丁) 連雲港添設護港警察所

該路局以連雲港碼頭現已建築工竣，護港警察所，亟應添設，以資保衛，並維持碼頭上下之秩序，特呈請鐵部核示，鐵部已指令照准，並令路警管理局轉飭該路警察署調派督察員張傑超為該所所長。

(戊) 職員司動態調查

(一) 派梁以訓為車務第三總段總查票。

(二) 派才英為會計處文牘課課員。

(三) 派機務處代理幫工程司錢謙代理連雲港發電廠廠長

(四) 李莊站站長盛啓廣炮車站站長靳順德對調。

(五) 派鐵大畢業生趙松齡姜徽菴蕭聯昌李希淵鄒立義等四名分別在銅山等站實習。

(六) 派洛陽機廠司事單和勳升充事務員。

湘鄂路

(甲) 規定肇禍行車員工處分辦法

湘鄂路行車保安委員會最近決議行車員工因玩忽職務致生重大事變者，一律予以開除處分，特由局呈請鐵部核示，鐵部以此項處分，尚屬輕寬，已令飭該局嗣後行車員工因玩忽職務發生重大事變者，除受開除處分外，並應將所有存薪欠薪，及最後一個月應得之薪資全部停給，再檢送被開除者之相片呈部，通飭各路不得錄用，以示懲儆。

(乙) 與湖南公路局訂立聯運合同

湘省公路年來頗為發達，其綫路大都均以長沙為起訖站

，故客貨運輸，甚為頻繁，湘鄂路局為發展路收起見，特與湖南省公路管理局商訂湘鄂間聯運合同，現雙方已決定長沙岳陽等處為聯運站，自下月一日即開始辦理。

國外路訊

蘇俄增駛貨運特快車

蘇聯近來各工廠工作，極為忙碌，致從國外購進之原料，均須加速運抵目的地，鐵道部特增開貨運特別快車，以應急需。貨車車哩及班次，突破以前紀錄，惟仍覺供不應求。

蘇俄伏爾加河鐵橋完成

蘇俄在伏爾加河上建築之鐵道鐵橋，近已完工，軌道亦已敷設完竣，已可通車，該橋為世界大橋之一，工程極為困難，但卒在冰凍之前，於怒潮巨浪中，經營完竣，洵屬匪易，從此運輸益形便利。

蘇俄增建鐵道車輛製造廠

蘇俄近在西伯利亞鐵道沿綫庫茲涅斯其 Kuznetsk 及喀拉斯諾加夫斯基 Krasnogavsk 二地，增建鐵道車輛製造廠，

以便就近供給西伯利亞鐵道車輛之需，且該二地又均為重工業區，取給尤形便利，現有工作人員已達二萬人。

德火車增設報警電鈴

德國鐵道各列車，現均增設電鈴，直達機車，蓋以前車輛失火，司機遠在前方，不及知悉，仍行開駛，因風勢助火，愈不易撲滅，今裝電鈴後，任何節車中，一有事故，或失火，即可按鈴知照司機停車。

德不用燃料行駛機車之驚人發明

德國近有人發明不用燃料而能行駛之機車，並能同時應用於輪上，其法係另裝置一拋物綫之大聚光鏡，吸收太陽熱力，使水發生蒸汽而推動機件，火車行駛時，此聚光鏡能隨車輛行動距離而逐漸移動，始終對準太陽，以引收熱力，其機件之製造，雖尚守秘密，但已舉行試驗，甚為滿意，惟飛機以速率太大關係，此項移動聚光鏡之儀器，尚不能應用，故仍在研究改良中。

南北美籌辦國際聯運列車

南美各國鐵道，經合衆國之提議，近擬組織國際聯運列車，現正磋商關於巴拿馬運河鐵橋之建築，一俟條件議妥，即可實現。

法增鋪雙線鐵道

法國近積極籌措經費，使全國鐵道均增鋪雙軌，較重要各地且有增爲四軌者，此項工程，已有一部着手，惟需款甚鉅，一時恐不易完全實施，惟爲增加車次縮短時間便利旅客減少障礙及備戰時運輸需要起見，無論如何，法政府決努力促成之。(交)

法鐵道營業受公路影響

法國近將東部十五支綫鐵道，停止開駛載客火車，共計長五四三哩，原因係該部公路發達，長途汽車之運輸甚爲便利，已往數月間，旅客均捨棄火車，改趁汽車，鐵道營業，大受打擊，乃由鐵道當局與長途汽車公司磋商，放棄載客列車，由汽車專營，而貨物則由火車專營。

法研究鐵道汽車橡皮輪胎

法國鐵道當局鑒於各國應用鐵道汽車運輸客貨，較之火

車實爲便利，最近亦計劃籌辦，惟以該項汽車均係於固有四汽輪外，尚有鋼輪，以便行駛於鐵軌上，殊多耗費，現正由多數專家研究，廢棄鋼輪，專以汽輪行駛，而將橡皮汽輪製成鋼輪形狀，一俟研究結果完美，即行開辦。

英增備旅舍客車

英國各鐵道最近增造大批旅舍車輛，Comping Coach，以備旅客租乘遊覽，於抵目的地後，可不寄宿旅舍，即以該項車輛爲食宿之所，每車有鋪位六具，另有飯堂廁所洗盥間廚房等設備，不啻一家庭之佈置，預計夏令時，租用者必多，營業當大旺盛。

意新建鐵道

意大利近在潘惟亞 Pavin 至勃萊斯西亞 Bresca 兩地間，新築一鐵道，經過正在發展中之工業區域，預計將來營業甚佳，造價計值一百四十四萬餘鎊，以限期甚短，故工作極爲緊張。

西班牙飛機火車互撞

最近西班牙由馬德里京城開出之特快車，在距離一百哩

之地與一軍用飛機相撞，緣飛機正表演急劇，下降墜落過低，適火車行至，不及翻騰。遂致相撞，飛機及機車均全毀，駕駛員及司機亦死，惟乘客尙無受傷者，按火車與飛機相撞，有史以來，此為第一次。

中華郵工第一卷第四期出版 要目如下

改善待遇問題

向外界人士進一言

日本對華政策的剖視

中國勞働者之使命

中國郵政之前途

自力主與民族力之培養雲

雲南邊地民俗之鳥瞰

最近山東之面面觀

世界各國工會運動史

淄川礦工慘案特輯

社會調查

重逢

怒濤

總會會務

各地會務

郵政消息

郵政人員更動表

郵政常識

每册一角、全年一元 全國郵務總工會宣傳部中華郵工編輯委員會發行 各埠代售店均有代售



文

苑

游記

平綏沿綫旅行記

續前期

謝冰心

七月十三日

雲崗

十二日晨，晴，陽光極好，大家精神倍爽，早餐後一齊出發，自別墅向西，穿入石佛古寺，先到正殿，入門就覺的冷氣侵人，仰視坐佛大像高亦五六丈，在洞外登上四層高樓，又經過一條兩條塊板的橫橋，繞到大佛的座下。洞中廣如巨厦，四壁琳瑯，都是小佛像，彩色亦新，是寺僧每日焚香處，反不如他洞之素古可愛。

出寺門向西，到西來第一山，佛窟洞，五佛洞等處。計中段諸洞石刻最完全，有廟宇掩護，不受風日之侵削。自此

而西諸窟均淪為民居，土牆隔斷，叩門而入，始得窺一二。第七窟佛像之偉大，為全山之最。像係坐形，蓮座已湮沒土內，兩旁侍立之尊者亦環珞莊嚴的露立天空之下。

由大佛像處再向西行，尚經十餘窟，或封或啓，佛像大小及坐立，扶倚，姿勢及窟頂花紋鳥獸等，式樣各不相同，亦有未完工者。總計全山石壁東西數里，凡大小九十五窟。佛像高者約七十餘尺，次亦五六十尺，小則有盈寸者。各石窟高者二百餘尺，廣者可容三千餘人。萬億化身，羅刻滿山，鬼斧神工，駭人心目。一如來，一世界，一翼，一蹄，一花，一葉，各具精緻，寫不勝寫，畫不勝畫。後顧方作無限之留戀，前瞻又引起無量之企求，目不能注，足不能停，如偷兒驟入寶庫，神魂喪失，莫知所措，事後追憶亦如夢入天宮，醒後心自知而口不能道，此時方知文字之無用了！

走進窟洞，自山下雲岡僅繞回，進懷遠，迎曦二門，門上額書爲明萬曆十四年（一五八六年）所立。堡內道旁盡是民居土屋，並有「留人小店」。街中朝南有廟名碧霞宮對面有戲台一座，也是明代建築。

午餐後少息，下午四時許沿別墅東邊之和尙溝上山，山上有田地，並有明萬曆清康熙時代之和尙墳三座。向西走入一處土城，爲雲岡上堡，係明代屯兵之所，今已夷爲田圃。再向西走爲雲岡山頂，有玉皇閣，門窗破損，闕然無人。看鐘上款識，爲明崇禎末年（一六四四年）所鑄，鐘聲初鳴，國祚已改了！

七月十三日

雲 崗

晨九時許，微陰，因定下午回大同，因又遍探各窟，作臨別之依戀。先向西走盡山末，又回來向東沿河岸行，過劉宋劉孝標譯經樓，和雲深處左雲交界處的刻石，走到河岸盡處，崖壁峭立，俯視濁流，少憩即歸。

午後由雲岡巡長和堡中村長率數十民夫，打開東邊數窟

，使我們得窟一二，只破牆上一部，我們登梯上去，只見到石窟寒泉一洞，中有石柱屹立，上刻佛像，地下有泉水流跡。其餘諸洞以時間匆促，因此不獲。

下午四時又乘汽車回大同。重過觀音堂時陰雲已合，大雨驟至！十五分鐘之後，便又放晴。而四面是山之中，山洪四圍奔合，與車爭路，洪流滔滔，巖山溝傾瀉而下，橫截山道勢如瀑布。河邊沙岸爲水沖陷，紛紛崩倒，奄然隨流而去。我們在一座橋邊，暫停了二十分鐘，候到水勢漸減，方涉水而過。自此一路如在河內乘車，水花四濺，直抵城下。

山西四圍是山，稍有雨水，便可成患，由來已久，這也是我們到處出遊，看見鎮水的銅牛等像的原因。

回站已是黃昏，登上專車，竟如回家一般的歡喜。稍憩即進城到興華春晚餐，嘗了代酒汾酒的滋味。飯後有趙司令請大家到電燈公司看電影，係營中俄國技師所攝，有山西騎兵隊抗日之戰，內長黃紹維百靈廟之行，及五當召等景，茶畢回車已一時許。

七月十四日

口泉鎮

距大同一九·八一公里
高度一〇七九·六〇公尺

晨在車休息，午後二時到口泉鎮參觀煤礦。從小讀地理，即知山西產煤之富甲於全球，急欲一觀實況。同時煤礦中情形，在十三年前在門頭溝參觀過，已不大記憶，極想探味這「暗無天日」的地下生活。

大同到口泉之間，路橋被山洪衝折一段，下車步行，跨橋而過，換車到口泉站，有礦中工程師呂君來接，又乘晉北礦務局的小火車，運到永定莊。

沿途已看見巨大的煤塊，整齊的堆在軌旁。兩旁山窟裏不時的露見門窗，是穴居的工人住處，此處土質極黏，土穴亦不虞倒塌。

晉北礦務局是一所半洋式的房子，有辦公處，圖書室等設備。自招待室後窗，望見了後面山上的工人俱樂部，有些面目黧黑的工人，在門口坐立。晉北礦務局成立於民國十八年，廿一年末改組為公商合辦之股份有限公司。礦區已開採者有煤峪及永定莊兩處煤井，均用新法，掘成許多橫貫的平洞，每間一百尺，即開一風洞。上下用吊車。礦中并有排水通風各種設備。工人本用包工制，二十年十月改成裏工制，即局中備有工牌，由工人自行領取，至井下公事房中，由工頭登記，分別工作。工人分日夜三班，每班八小時，工頭工

資每日四角，工人最少者一角七分。礦中現共有工人三千餘，每日產煤量本可有二千噸，近來因銷路不佳，每日只開採六七百噸。

三時又下雨，屋後山洪奔注，聲如巨雷，我們在礦務局用過午餐，已近四時，才收拾下礦，有個年青的工頭帶領。

我們都穿上很厚的藍布套衣，戴上柳條編成的帽子，穿上套鞋，拿着鎂光燈，拄着棍子，從井口的吊車中，降到礦裏去

吊車的構造，好像升降機，沈黑中大家擠在一起，只聽得井壁四邊水聲滴瀝，潮熱薰人，蒸氣水從吊的鐵檻上緣着我們的臂手，流到衣上袖裏，濕的難受，這吊車忽忽地不住在沈黑中下降，忽然機身微微的一震，便停住，是到了深三百尺的地下了。

睜開眼，藉着手燈的微光，我們俯身魚貫的在六尺至八尺寬的圓洞中進行。洞頂都用很粗的木柱支撐着，洞壁閃爍着黧黑的光。地下流着又濕又熱的泥水，洞中流轉的是沉重悶熱的蒸氣，頂壁間還不住的落下水點。我們稍一抬頭便要碰着頂壁，這時才知柳條帽的用處。

地道裏的小仄軌上，不時急速的隆隆地走過煤車，有黧黑藍襖的工人，僵僵的推着，從我們身傍擠過。這樣氣也不

出的俯身曲折的走了半天，才到一處修理器械的中心，這裏周圍稍爲寬闊，燒着熊熊的煤火，幾個工人，在那裏打鐵，還有幾個童工在等着傳遞，見我們露齒而笑，目光閃閃。這裏因着生火的緣故，空氣更爲窒悶。過此便是升降機的發動處，機聲隆隆，有幾個工人在搬着機閘；洞頂安着電燈。

出此又到開採的地方，有許多工人，着力的鐵鋤向着壁上一下一下的掘，煤屑飛濺。落下的大塊，便有人檢起，掇上煤車推了出去。

出礦已過六時，重見傍晚的陽光，重吸着爽晴的空氣時，我們心中都有說不出的悲惻和慚愧。大家脫去藍衣，發現彼此的內衣上滿了黑灰，鼻孔和耳竅也都充塞着黑垢時，那年青精悍的工頭，傲然的微笑道：「我們連肚裏都是煤屑呢！」我默然！

回大同已七時許，晚赴賀涓南段長的晚餐，菜極豐美。

七月十四日

大同

晨十時，坐人力車至南門邊的南寺，建築宏偉，而門外荒蕪污穢，門內石碑亦湮沒傾側，最古的爲金皇統三年（一

一四三年）朱弁撰，大定十三年（一一七六年）三綱寺沙門惠燭立的「大金西京大普恩寺重修大殿記」碑，內有云：「遼末以來，再罹烽燧，……所僅存者十不三四。」此外又有金明昌（一一九〇年）明萬曆（一五七三年）崇禎（一六二八年）清乾隆（一七三六）諸碑，乾隆的碑上云「始於唐玄宗元年間名之曰開元寺，」（七二三年）「正統中更名善化寺」（一四三六年）是此自唐至明已三易名了。

自大門入，外殿有佛像三座，并有尊者侍立，長眉垂目，極其端妙。座前已無香火，長案前亦無供具。正殿上有坐佛五尊，兩旁立像共二十四尊，姿態都極生動。壁畫則僅存西牆一扇，塵土蒙滿，略加拂拭，底下金漆不落，似明代作品。

佛座前供着銅花瓶，小鐘中也上着香，是冷落中的一絲點綴。在殿前遇着一位老和尚來上香，態度閒雅，和他談起，知道是寺中住持，四川梁山人俗名蘇德華法名妙道，二十歲出家，到大同已十九年。他發過願，祈指燃燈，並蘸指血寫經，十餘年中已斫去五指，而經文尙未寫完。觀之肅然！問他出家緣由，只微微的笑說：「在家無甚意味！」談吐間又知他家有繼母，少失父歎，恐總是家庭之變也。

大殿前鐘亭中懸大鐘一，明天順五年（一四六三年）成都僧道中所鑄，重三千三百三十三斤，亦古物之一。

自此出寺，又出城東門，文雷二女士和我共乘驛車，餘人則由人背負而過，涉御河到曹福祠。曹福即舊劇「南天門」義僕，相傳爲明代故事，據說曹福一路護送他的女公子，備嘗艱苦，到此凍死雪中，土人因立祠，供爲土地神。廟本名玄都觀，供着三清，那天正有廟會，茶座上很熱鬧。曹福祠在偏殿上，小小的三間，中間是曹福像，兩壁都畫着曹福和他的女公子，一路的風波驚險，畫工甚劣。

登廟後小樓遠望，西五里有曹福村，亦是漢高祖被匈奴圍困之地。廟的四圍都栽着楊柳，隔水遙望，葱籠可愛。

進城又到久勝樓，在城內酒樓巷，今已改爲長勝樓，傳說是明武宗（一五〇六年）和賣酒的李鳳姐初見之地。店主孟姓。我再四的盤問店夥「孟姓以前誰是店主」？追溯三四姓，亦無姓李的，大約是店夥亦不知道了。——不過舊劇中的「遊龍戲鳳」，對飲對唱有聲有色，居庸關上也有李鳳姐墓，墓上長着白草，似乎李鳳姐又實有其人。

次到天王廟，本以爲是遼蕭太后的梳裝台，入廟遍尋不見，建築甚新，無可記者。

下午在車中休息，夜十時離大同，十二時抵豐鎮，至此已入綏遠境了。

七月十六日

豐鎮

距豐台站四二八·一〇公里
高度一八八四·一四八公尺

晨七時許，聞平綏路局長沈昌先生快車停此，將往卓資山視察鐵路沖斷處。隔窗匆匆招呼，聽說劉半農先生，到百靈廟考察方言，得病回平，不治而逝。聞訊之下，大家驚悼！

十時出發遊豐鎮城，此地無處覓代步，大家步行。先到文廟，係清代建築，也有泮宮和牌樓。兩廊已改爲民衆教育館。正殿上供孔子牌位，兩旁有陪祀的子弟。殿柱的礎石，刻作石鼓形，別緻可喜。

自此往東北行，到城外靈巖寺。途中經過城隍廟，大仙廟等，均狹小無可觀。

靈巖寺在城之東北，負山面水。下層爲牛王廟，上層爲大仙祠，石階曲折，共九十九級，上至山巔。階旁有石棋杆數十對，左右夾峙。

下午在車中休息，傍晚出看兵士晚操，午夜車開平地泉。

七月十七日

平地泉

距豐台站五一〇·二八公里
高度一四〇二·六九〇公尺

晨晤平地泉高站長，知卓資山一段沖斷軌道甚長，需兩週方能修復。回車大家商量，不如暫折回平，等路修好再來，直赴綏遠。這時綏遠主席傅作義自平來的專車。也停此不能前進。九時傅主席到我們車上來談。我們對於傅主席在涿州的戰績，心儀已久，會晤之下，覺得他是一位勇敢誠懇的軍人。談及綏遠地方建設，和學校人員合作問題，甚為投機。

午前我們又到傅氏行轅回拜，也會見了傅夫人劉芸生女士。

後出城登老虎山，山上有一小廟，大約是平地泉唯一的廟宇了。自岩下望，看見山上縱橫的戰壕，和城內外十三條平闊的馬路，是當年馮玉祥氏在此屯兵，訓練騎士時的舊跡。四顧茫茫遠山如線，中間一片平坦浩蕩的平泉。牛馬千百成羣，遠遠的走來，如綠海上的沙鷗萬點。倚杖當風，心曠

神爽一這種無邊高朗的天空，無限平闊的草原，無盡清爽的空氣，是只有西北高原才能具備的，我願個個南方孩子，都能對此一遊，一洗南天細膩嬌柔之氣！

入城走經街上，蒼蠅極多，據土人云係馮軍馬匹所帶來者。路經一蛋廠，入內參觀，有女童工數十人，正在做破黃疑粉的工作，手段極為敏捷。生雞蛋與蛋粉，為本地出產之大宗，惜不講衛生，廠中處處蒼蠅紛集，使人望而生畏。

晚餐後信步出站，出懷遠門。晚霞艷極，四山青紫，起伏如線，萋萋芳草，平坦的直鋪到天邊，而四天的晚霞，由紫而緋紅，而淺綠，而魚肚白，層層的將這一片平原包圍了來，所謂「天涯何處無芳草，」芳草無情，更在斜陽外者，始於今日見之！在這「前不見古人，後不見來者」的處女地上，此時心情，是歡喜，是感激，是惆悵，也分不清了，晚風飄飄的吹起衣袂。我們都相顧默然無語。抬頭時却遠遠的看見白光萬點，緩緩流來，原來是羊羣罷牧。羊羣過盡，有兩三牧童悠暇的柱着鞭竿，低頭行走。落日的金光中，完成了這幅偉大靜穆的黃昏圖畫。

大家心上的黃昏，也有幾千百個，却誰亦忘不了這最深刻，最移人的「平地泉的黃昏。」

夜中二時十分離平地泉。

七月十八日

返平途中

晨五時許即醒，却已過了大同。自此一路經過舊站，倚窗外望，遠山近水，掠過眼前，都如舊友重逢一般的歡喜依戀。午後四時許過居庸關，天氣漸漸的熱了起來，我們又忙着換了夏衣。出關以來，日日在初秋的天氣之中，把暑天都忘却了！

晚七時許到清華園站，此遊暫告一段落。

八月八日

赴綏道上

八月八日晨仍於清華園站登車，八時十分啓行。文女士因赴北戴河未偕行，由容庚先生加入。微陰，夜中雨。

八月九日

赴綏

距豐台站六六九·三六公里
高度一〇四六·九八八公尺

九日晨八時許過卓資山，軌道壞處舊跡，依約可見，彎曲的鐵軌，橫臥路旁，折斷的枕木，也散堆隄下。經白塔站

時，遙見白塔遠峙，為遼金時所建，浮屠七級，高二十丈，據云頂嵌金世宗時（一一六一—一一八九年）閱經人姓名，俱漢字，內藏篆書華嚴經萬卷。惜未停車，無從探其究竟。

路旁見有民居，北牆特高，只有南窗，似一間屋子，自屋脊剖成兩半者，狀甚奇特。我們猜想這種建築法，當是防禦勁風，或木料缺乏的緣故。

十時許抵綏遠，正遇見開發西北協會會員專車開往包頭，站上頗熱鬧，大家介紹相見，匆匆數語。

午由張宣澤先生約飯於舊城內之古豐軒。按舊城即歸化城，係明萬曆中（一五七三—一六一九年）忠順夫人，三娘子所築，為歸綏之商業中心，街市頗繁華。古豐軒係羊肉館，開設已有二百年，烙餅大釜，云重八百餘斤，因為之攝一影。

飯後至政治中心的新城——即綏遠城省政府謁傅作義主席。按新城建於清乾隆元年（一七三六年）地址在歸化城——即舊城——東北五里，馬路極整齊寬大，兩旁楊柳亦鬱鬱成陰，是西北軍的政績！并參觀省府之新建築。此為合署辦公之準備，工程正在進行中，磚瓦滿地，建築完全為中國式，頗為美觀。

下午應傳主席之招，自車上遷往綏遠公醫院，其地係租自比國教士之公醫院，改爲省府招待處者，傅氏公館，就在隔壁。門外空曠，樹木亦多，略事休息後，下午四時訪傅主席夫人。

晚張宣澤先生約餐於綏遠飯店，會見了許多綏遠各界人物。席間又談到王同春事跡，聽到王同春女兒二老財的故事，大大的引起我的興趣。將來擬爲專文以紀此河套無冠帝王之公主！

綏遠飯店，爲綏遠最新式的客店，有浴室，電影場，中餐部，西餐部等，地點亦好，只恐不無太熱鬧耳。

八月十日

歸綏

晨八時先到東隣參觀比國公醫院，院址甚大，設備亦好。院長比人費君，到華已四十餘年，衣着悉同漢人，慈藹可親，少談即出。

十時出發至舊城參觀召廟。（召係招之省文，即招提之意）先到舍力圖召召創建年代未詳，清康熙三十五年（一六九七年）西征駐蹕時重修，賜名延壽寺。其後嘉慶咸豐光緒

各代均經重修。大殿前有額曰「陰山古剎」。院中有藏經白塔一，咸豐九年（一八六〇年）建。殿前部是西藏式的經堂正中，有活佛講經座，兩壁有壁畫，樑柱間都掛着哈達，和佛像畫軸，後部是佛堂，供奉佛像五尊，佛前兩楹間，蟠着懸空二龍，爭攬明珠，樑上橫懸木柱，上綴排鐘，狀如鈴鐸，以繩牽引，喇嘛上香添水時，引繩搖曳，鏗鏘可聽。

殿後有樓，似是藏經處，現在空着。

一次到小召亦稱崇福寺，在舍力圖召東百餘步，清康熙三十六年（一六九八年）所建，爲康熙西征準噶爾凱旋駐蹕之地。殿前有碑亭二，上刻御製碑文，紀平準功績，用漢滿蒙藏四種文字紀述。文曰：「丙子冬，朕以征厄魯特噶爾丹，師次歸化城，於寺前駐蹕，見其殿宇宏麗，相法莊嚴，命懸設寶幡，并以朕所御甲冑之矢，留置寺中。時康熙四十二年，歲次癸未，」——一七〇四年——讀碑文，想見當年的宏麗，今已被損無可觀。建築略如舍力圖召，爲漢藏合璧。前堂西室內，掛有康熙之甲冑，以鐵環編綴而成，甚沉重，已鏽黑，并有鐵盔。東室亦佛堂，樑間懸空遍雕西遊記故事，人物小僅如指，寺門內小院有琉璃塔一。自此轉入，有代用小學校一所，生徒數十人，正在誦讀。讀本悉係經書及百家姓等

。壁間懸有作文成績，大半是五七言詩。

雖小召不遠即爲五塔召，清雍正五年（一七二八年）建，十年（一七三三年）賜名慈燈寺。今外殿已全廢，門扇不開，自旁門開鎖，直抵塔基下。基圍十丈，暗中摸索，曲折而上，基上五塔矗立，皆係煉磚築成，上刻佛像，亦有如四大天王狀者，正中塔上，朝南一磚，上有佛脚印。磚上花紋均極精緻，而金彩則已剝落不存。

下塔出寺。又到城西南隅的大召，未知建自何時。明崇禎中（一六二八—一六四四年）清都統古綠格楚琥爾與德木齊溫布喇嘛，協同將原寺擴大，周圍四里許，因賜名無量寺。康熙三十六年（一六九八年）喇嘛奏易黃瓦。當年亦必輝煌，今已頹敗，前殿闢作共和市場，甚見嘈雜。大門口懸「九邊第一泉」額，泉在寺前百餘步，今名玉泉井。傳康熙至此馬渴，以蹄抉地，泉忽湧出，因賜名。大殿前部亦有經堂，中間有圓形層台一，周圍七層，供着水，燭，香，花，燈。香燈燦列。喇嘛言是「五行台」，似是香花供養之意。殿中佛前有地藏王圓龕，佛像後右邊柱側陰暗處有銅質小歡喜佛一尊，燃燈細看，佛像猶惡，足踏一牛，牛下仰臥着一裸女。

午赴綏遠飯店應教育廳長閻偉先生之宴。

午後三時到民政廳即舊歸綏道尹公署之櫺園，清慈禧后之父惠徵官歸綏分巡道尹時，后隨宜在署，櫺園爲朝夕玩賞之地。（按慈禧於咸豐元年入宮，年已十七，是在歸綏署中時代，當在一八三四—一八五一年之間）後任者別建一亭，額曰「懿覽」取曾經太后遊覽之意。園中樹木蔭翳，樓閣相連，頗有雅趣，樓下碧靄屏前有臥石二方，云爲太后少時坐臥之處。

出園回公醫院我因旅倦少息，別人又到城北五里之公主府，今改爲省立第一師範，係康熙中（一六六二年）建，惜未往，無從描述。

午睡至六時，獨自出門，信步向東行，過廣場至三十五軍聯歡社。社係新式建築，堂中有講台，可映電影。四壁掛抗日死事士官遺像，兩旁有閱報室球房等。社東有操場，有些兵士正在練習擲手榴彈。據帶領參觀的潘君說，如今三十軍兵士，年紀只在二三十歲之間。社北有兵房，南有網球場等，設備甚週。

回來與同行諸君赴傅主席晚宴。席間傅氏談到民十七年涿州入城守城之役，及去年抗日之戰，大家均爲動容。同時

又得三十五軍第七十三師機關槍連正兵張恆順廿二年五月廿三日在懷柔石廠之殺敵戰績。張君山西人，年十九，是役該連在石廠西北山脚任掩護之職。在全班五人中砲陣亡之後，張君仍沉着支撐，以孤身奮戰，掃敵數百，側障全營，自晨五時至晚七時，奉命始退，全線賴以保全。（事載廿二年五月廿七日大阪朝日新聞）如今論功行賞，越級晉陞，由正兵得少尉待遇。我自少即喜聞鼓角之聲，聽人家談到殺敵戰役，總有萬分的感動與高興。當下即和傅氏商量，能否和張君圖一晤會詢問詳情。傅氏說「張恆順現駐豐鎮平地泉一帶，將來你們歸途過平地泉時，我可以電報命他上車相見。」「不想我們回平，半夜車抵平地泉，有張君的長官上車：「張恆順病了」。何等的緣慳！這已是後話了。（未完）

詩

回鄉所感

劍南舊主

咫尺天涯一葦航。綠楊城郭喜相望。風光未改桃源洞。疆域愁分天賜場。崇明始於唐初名。天賜場今賴有辜賢扶里黨。愧無長策惠江鄉。年年作嫁渾如夢。幾度歸來老大傷。

掃墓回里因事未克多住臨行之午朱貫微嚴

亞都曹吟秋凌少鴻施宇明邀飲於城北善堂
同座有龔伯厚黃顯夫孫于遠徐麗生袁一飛

沈頌甘

前人

夢我廢讀縱經時。節近清明遊子悲。春社偶然聯舊雨。盛筵何惜醉瓊卮。車塵馬跡終無謂。沁水衡門有所思。安得晚年生計穩。追隨九老賦新詩。

過上海有感并謝王象坤張子明招待 前人

十二城樓陋九成。歐風競尙總心驚。中乾可慮金融界。外患憂聞斷睡聲。歌浦新潮隨地湧。吳淞宿雨待時晴。最難客地逢知己。暢飲連宵足慰情。

赴杭州訪張醉石適往北平未遇 前人

同岑高士久思尋。為轉征車向武林。保境猶懷武肅。隨行有眷禮觀音。湖濱花柳因時好。嶺表烟霞入望深。相左未逢戴安道。款賓難鳳體親心。

首都歷會舊友顏季餘關穎人張彬人許修直

湯愛理貝季眉朱鳳千王齡希蔡達生廖允端

徐巽言汪定華夏光宇張慰慈俞誠之薩少銘

趙潤秋張驥遠孫樹珊丁柏岩康新民黃康亞

馬麗宸張白秋

前人

把袂新都喜不勝。前塵回首隔雲層。分飛祗覺駒光速。未老休嗟馬齒增。三月鶯花欣共賞。六朝文選佩能徵。齊東却異江南景。道暑宜人好舊朋。

故都晤汪仲虎夏頌萊孫君夔徐燕庭王霖之

嚴友潮沈心誠施銘丹瞿挺秋郭泯瀾孫頌魯

及其餘親友同敘於豐澤園

前人

際逢兩地已三秋。欲訪高蹤祇未周。老輩精神還抖擻。故人興味各優遊。風吹花信皆春意。國繫苞桑莫杞憂。有酒盈樽歡此夕。又將分手指青邱。

尤芸閣招飲同座有周雅忱金旬卿沈振東潘

漁一楊莘臣許少卿堅留明日宴敘因行期已

定未克如約

前人

塞北交通佐遠檣。年來執掌苦勞無。救時慮重扶輪手。設計能新益地圖。談笑有緣如往日。光榮同軌豈殊途。卮廚欲擾偏違願。惆悵明朝盛意辜。

沈寶甫楊仲侯卜居舊都聞余將行相借來談

前人

靈光魯殿尚巍然。誠感相通夙昔緣。道貌雙瞻李郭。舊游歷歷憶開天。三生有幸皆逢吉。二首從今莫計年。多少世途奔走者。何如瀟灑學行仙。

乙亥夏日泛舟后湖五首

少勉

風捲荷衣欲雨天。湖光縹緲淡籠烟。小娃移艇洲前去。倚棹偷窺並蒂蓮。

浪逐菱花透晚香。凌波仙子本無郎。錦鱗撥刺紅粧濕。洗却鉛華老水鄉。

愛從柳下繫偏舟。斷續蟬聲夢裏收。一綫斜陽穿樹過。晴湖水暖浴羣鷗。

半日偷閒也倦遊。逍遙無計學莊周。歸橈唱晚驚鷺鷥。悄帶殘陽過別洲。

古城蒼翠繞名湖。倒影鐘山入畫圖。十萬樓船煙水渺。英雄事業付蒲菰。

乙亥夏日偶詠

少勉

半畦玉黍夾幽篁。綠滿庭除意自涼。柳影輕移風乍過。蟬聲不斷日

偏長。漫驚腐草成流火。却有新姿向韶陽。倚扇沈吟忘晝永。瓶花靜
寂透微香。

金陵卽事

少勉

盡道金陵古帝家。只今依舊詔京華。三分修竹宜藏屋。幾處方塘合
浣紗。冠蓋往來森劍戟。樓臺掩映雜桑麻。才慚白傅居非易。一曲楊
枝願已賒。

秦淮月夜

少勉

秦淮綠漲膩如脂。岸柳低隨畫舫移。此地昔曾歌玉樹。隔江今尙唱
楊枝。碧流漾出千秋月。金粉知非六代時。倚遍闌干人寂寂。疎燈掩
映櫓聲遲。

京滬鐵路行車時刻表

中華民國二十三年七月一日起實行

上行

下行

Table with columns for train types (e.g., 京滬三三混合區間車, 京滬特別快車), station names (e.g., 上海, 北平, 天津, 保定, 石家莊, 濟南, 徐州, 蚌埠, 蕪湖, 安慶, 九江, 漢口, 沙市, 宜昌, 重慶, 成都), and arrival/departure times.

滬杭甬鐵路行車時刻表

上行

中華民國二十三年七月一日起實行

下行

222	12	92	34	62	32	2	76	站名	91	11	31	61	1	75	33	221
新南 客 上車	開 別 快 特車	開 區 同 混合車	開 區 同 混合車	開 區 同 混合車	開 區 同 混合車	開 區 同 混合車	開 區 同 混合車		開 區 同 混合車	開 別 快 特車	開 區 同 混合車	開 區 同 混合車	開 區 同 混合車	開 區 同 混合車	開 區 同 混合車	開 區 同 混合車
	二二·三五		一九·二〇	一七·〇五	一五·〇五	一三·一〇	一一·〇〇	上海北站		七·五五	九·一五	九·三五	一四·三〇	一四·一〇	一八·五〇	
	二二·二		一九·〇六	一六·四九	一四·五〇	一二·一六	九·五四	上海北站		八·一二	九·三三	九·五五	一五·三二	一六·三二	一九·〇九	
				一六·三九	一四·四二		九·四三	上海北站			九·四二	〇·〇五		一六·四〇		
	二二·〇七		一八·四八	一六·二二	一四·三二		九·三一	上海北站		八·三一	九·五八	〇·二二		一七·〇〇	一九·三〇	
	〇·二三	二二·三〇	一九·一八	一六·五〇	一四·五五		九·五〇	上海南站		八·〇〇	九·二〇	九·五五		一六·二〇	一八·五〇	四·〇〇
〇·〇	二二·一七		一九·〇五	一六·三五	一四·四二		九·三七	上海南站		八·一五	九·三六	〇·一一		一六·三八	一九·〇八	四·一六
〇·〇三	二二·		一八·五六	一六·二六	一四·三六		九·三〇	上海南站		八·三一	九·五八	〇·二二		一七·〇〇	一九·三〇	四·二〇
				一六·〇八			九·一八	上海南站				〇·三一		一七·〇八		
				一八·二七	一五·五六	一四·一一	九·〇七	上海南站			〇·一三	〇·四四		一七·一九		
					一五·三〇		八·五四	上海南站				〇·五八		一七·三三		
					一五·一四		八·三六	上海南站				一·四		一七·四六		
	二二·三四		一八·〇〇	一五·〇五	一三·四四	一一·二八	八·二八	上海南站		九·〇六	〇·三八	一·二一	一六·一八	一七·五二	二〇·〇六	
	二二·三〇		一七·五四	一四·五一	一三·三八	一一·二五	八·二二	上海南站		九·一〇	〇·四八	一·三五	一六·二二	一七·五八	二〇·一十	
				一四·三五			八·〇七	上海南站				一·五三		一八·一五		
	二〇·四八		一七·二	一四·一一	一三·〇五		七·四五	上海南站			一·三四	二·一七		一八·三七	二〇·四七	
	二〇·三三		一七·〇六	一三·五三	一二·五〇		七·三〇	上海南站		九·五五	一·四九	二·四九		一八·五二	二〇·二	
				一三·三五			七·一三	上海南站				三·〇七		一九·〇九		
	二〇·〇七		一六·三	一三·二四	一二·二四	〇·二〇	七·〇〇	上海南站		〇·一八	一·二二	二·三三	一七·二七	一九·二〇	二一·二六	
	一九·五七		一六·三一	一三·〇七	一二·一四	〇·一三	六·五五	上海南站	六·五五	〇·二六	一·三三	二·四四	一七·三五	一九·二八	二一·三五	
			一五·五九	一二·四四	一一·五二			上海南站	七·一九		一·四五	二·五八			二一·五九	
	一九·二三		一八·四七	一五·四三	一四·三三	九·三九		上海南站	七·三三	〇·〇	一·五九	二·六一	一八·〇九		二二·一三	
	一九·二		一八·四四	一五·四一	一四·三二	九·三七		上海南站	七·三五	〇·二	一·六一	二·七二	一八·一八		二二·一五	
			一八·二八	一五·二五	一四·一八			上海南站	七·五三		一·九	二·八			二二·三三	
			一八·〇六		一五·〇			上海南站	八·〇四			二·四八				
	一八·五一		一七·五五	一四·〇七	一三·〇一	九·七	九·〇七	上海南站	八·一九	一·三五	二·四〇	三·五八	一八·四〇		二二·四九	
	一八·四三		一七·四五	一四·〇	一三·〇	九·四	九·〇四	上海南站	八·三三			三·四〇	一八·四四		二二·五四	
			一七·三三		一三·一六			上海南站	八·四八			三·五〇				
			一七·二	一四·四	一三·〇二五			上海南站	八·四八		四·〇二	五·三三			二二·五六	
			一七·〇三	一四·二三	一三·〇〇八			上海南站	九·〇六		四·二二	五·五三			二二·三四	
			一六·五〇	一四·一〇	一三·〇二九	九·五六		上海南站	九·二〇		四·三五	六·一〇				
	一七·五五		一六·四〇	一四·〇〇	一三·〇一五	九·四五	八·一五	上海南站	九·三三	一·二二	四·四二	六·一九	一九·三二		二二·五一	
	一七·四七		一六·三二	一三·五〇	一三·〇〇五	九·三五	八·〇七	上海南站	九·三七	一·三	四·五	六·三三	一九·四〇		二二·〇〇	
	一七·四〇		一六·二五	一三·四三	一三·〇	九·二八	七·五八	上海南站	九·四九	一·四四	五·〇四	六·五三	一九·四九		〇·〇九	
	一七·三〇		一六·一五	一三·三〇	一三·〇	九·一五	七·四五	上海南站	九·五五	一·五〇	五·一〇	七·〇〇	一九·五五		〇·一五	

注意凡列車前有*符號者，即與拱宸橋支線或滬杭幹線之列車相接，旅客等均須在長山門或拉出站換車。

南 潯 鐵 路 行 車 時 刻 表

中華民國二十三年七月十五日起實行

上 行 列 車				下 行 列 車			
次 數 站 名	第 二 次 快 車	第 四 次 客 貨 混 合 列 車		次 數 站 名	第 一 次 快 車	第 三 次 客 貨 混 合 列 車	
九 江 開	七·三〇	一三·四〇		南 昌 開	八·四〇	一五·二〇	
沙 河 到		一四·一一		樂 化 到		一五·五三	
黃 老 門 到		一四·一五		樂 化 開		一五·五七	
黃 老 門 開		一四·四四		新 祺 周 到		一六·二九	
馬 迺 嶺 到		一四·四八		新 祺 周 開		一六·三三	
馬 迺 嶺 開		一四·五九		涂 家 埠 到	九·五八	一六·五五	
德 安 到	八·五四	一五·二七		涂 家 埠 開	一〇·一三	一七·〇五	
德 安 開	九·〇九	一五·四二		永 修 到	一〇·二五	一七·一九	
永 修 到	九·五〇	一六·二五		永 修 開	一〇·二九	一七·二三	
永 修 開	九·五四	一六·二九		德 安 到	一一·〇九	一八·〇六	
涂 家 埠 到	一〇·〇五	一六·四三		德 安 開	一一·二三	一八·二〇	
涂 家 埠 開	一〇·一一	一七·〇〇		馬 迺 嶺 到		一八·四九	
新 祺 周 到		一七·二二		馬 迺 嶺 開		一八·五三	
新 祺 周 開		一七·二六		黃 老 門 到		一九·〇四	
樂 化 到		一八·五九		黃 老 門 開		一九·〇八	
樂 化 開		一八·〇三		沙 河 到		一九·三八	
南 昌 到	一一·二七	一八·三二		沙 河 開		一九·四二	
				九 江 到	一二·五二	二〇·一一	

省城 快車客船七點三十分開
 輪渡 客貨混合列車客船十三點四十分開

津浦鐵路簡明行車時刻表

民國二十三年七月一日起實行

站名	車次											站名	車次
上海北站開	78											北平到	301
南京開	76											天津東站開	305
浦口開	74											天津總站開	21
徐州府開	72											天津西站開	71
臨城開	22											德州開	73
兗州府開	306											濟南府開	75
曲阜開	302											泰安府開	77
泰安府開												曲阜開	
濟南府開												德州開	
德州開												徐州府開	
滄州開												徐州府開	
天津西站開												浦口開	
天津總站開												南京開	
天津東站開												上海北站到	
北平到													

隴海鐵路簡明客車時刻表

民國二十四年七月一日改訂實行

站名	1 特快	3 特快	5 特快	71 混合	73 混合	75 混合	79 混合	向 東 行 車
連雲			九·四〇					
孫家山			九·五一					
墟溝			一〇·一四					
大浦				八·〇〇				
海州			二二·〇〇	九·一七				
徐州	一二·四〇		一九·二七	一八·二〇	二一·四五			
商邱	一七·一八				三·四〇			
開封	二一·三六	一四·二五			九·〇〇	一二·〇〇		
鄭州	二三·四九	一六·二二			一一·二三	一四·三〇		
洛陽東	三·四五	二〇·三八			一八·五八			
陝州	九·一五				二·三一			
潼關	一二·三一				六·三〇		七·四五	
渭南	一五·四六						一二·〇	
西安	一八·四〇						一五·三〇	

站名	2 特快	4 特快	6 特快	72 混合	74 混合	76 混合	80 混合	向 東 下 行 車
西安	〇·三〇						六·二五	
渭南	三·五一						一〇·二四	
潼關	七·三〇				一五·一〇		一四·一〇	
陝州	一一·〇一				一九·五七			
洛陽東	一六·四七	七·二五			三·四〇			
鄭州	二〇·四七	一一·五七			九·四四	一六·三〇		
開封	二三·〇三	一三·四五			一二·二八	一九·〇〇		
商邱	三·一二				一八·〇七			
徐州	七·三〇		八·三〇	一〇·二一	二三·四〇			
海州			一六·一八	一九·五五				
大浦				二〇·五〇				
墟溝			一七·五五					
孫家山			一八·一〇					
連雲			一八·二〇					

- 一、本路2次與6次及滬平通車301, 302次在徐州聯接又與平漢22次在鄭州相聯接。
- 二、本路1次與滬平通車301, 302在徐州聯接又與平漢21次在鄭州相聯接。
- 三、本路6次及72次與津浦21次及平浦通車306次在徐州聯接。
- 四、本路5次及71次與平浦通車305次及津浦22次在徐州聯接。
- 五、本路73次與5次及71次并與平浦通車205次及津浦22次在徐州聯接。
- 六、本路78次與79次及74次與80次在潼關聯接。
- 七、本路71次及72次與白趙支綫203及204次在渭南相聯接。

道清鐵路行車時刻表

並里數票價表

中華民國二十三年六月一日實行

由三 里灣 至	各站 距離 公里	里數 目	由道 口至 各站 票價	合車		新 鄉 新 站	至 陳 莊 客	貨 混 合 車	上 行 車 次		下 行 車 次	合車		陳 莊 至 新	新 鄉 新 站 客	貨 混 合 車	附 註
				莊 客 貨 混	道 口 至 陳				第 七 次	第 二 次		第 七 次	第 一 次				
	0.00	公里	不售票	六·五五					三	里	灣	一六·五〇					旅客無票登車被查出者。加半收費。 客票價目。外加二成。 第七十四次車。與平漢客車銜接經焦作停四小時許。以免旅客深夜至清化陳莊無處投止。
	2.14	..	0.00元	七·三一					道	口	莊	一六·四四					
	12.64	..	0.20元	七·五七					王	柳	衛	一六·〇一					
	26.31	..	0.40元	八·二七					柳	李	源	一五·三一					
	36.57	..	0.55元	八·四七					李	源	屯	一五·〇六					
	48.96	..	0.75元	九·二一					汲	白	縣	一四·四二					
	59.12	..	0.90元	九·三九					白	新	鄉	一四·一二					
	69.90	..	1.10元	一〇·〇二					新	游	家	一三·五三					
	72.01	..	不售票	一〇·二五					游	家	坡	一三·四〇					
	74.45	..	1.10元	一一·一〇	〇·一〇				新	鄉	新	一三·二〇	二〇·〇〇				
	72.01	..	不售票	一一·二七	〇·一七				游	家	坡	一二·四三	一九·五三				
	80.75	..	1.20元	一一·四三	〇·三〇				大	召	營	一二·二二	一九·四〇				
	92.37	..	1.40元	一二·一〇	〇·五一				獲	嘉	縣	一二·〇二	一九·二三				
	101.51	..	1.50元	一二·二九	一·〇七				獅	子	營	一一·三九	一九·〇五				
	111.73	..	1.65元	一二·五四	一·三二				修	武	縣	一一·一九	一八·四八				
	120.87	..	1.80元	一三·一三	一·四八				待	主	河	一〇·五五	一八·二四				
	126.01	..	1.90元	一三·三〇	一·〇五				李	焦	作	一〇·四一	一八·一三				
	132.15	..	2.00元	一四·〇六	六·四〇				焦	李	封	一〇·二五	一八·〇〇				
	138.17	..	2.10元	一四·二一	六·五三				李	常	口	九·四七	一七·二五				
	141.85	..	2.15元	一四·三七	七·〇五				常	柏	山	九·三三	一七·一四				
	145.46	..	2.20元	一四·五一	七·一七				柏	清	化	九·一七	一七·〇三				
	150.00	..	2.25元	一五·二五	七·三五				清	陳	莊	九·〇〇	一六·五〇				
	163.00	..	2.45元	一五·四五	七·五五				陳			八·一五	一六·一〇				

北寧鐵路管理局簡明行車時刻表 中華民國二十四年一月一日訂

站名	下行		車		(東)		行	
	第一、二次	第三、四次	第一、二次	第三、四次	第一、二次	第三、四次	第一、二次	第三、四次
北平前門開	五·四五	六·〇〇	二〇·一五	一三·一五	一五·〇五	一六·三〇	一八·五〇	二〇·一五
豐台開	六·二〇	八·〇五	二〇·四七	一三·四七	一五·三六	一六·五七	一九·二〇	二〇·四八
邱坊開	七·四〇	二二·〇〇	二二·〇六	一五·〇一	一六·四〇	一八·〇〇	二〇·二六	二二·〇八
天津總站開	九·一六	一五·三八	二二·三六	一六·三〇	一七·五〇	一九·〇七	二二·三九	二二·三八
天津車站開	九·二五	一五·五〇	二二·四五	一六·三九	一七·五九	一九·一五	二二·四八	二二·三七
塘沽開	一〇·三八	第七五次	一〇·一八	〇〇	開往上海	停	開往浦口	一〇·一〇
蘆台開	一一·四六	自唐山起	二〇·七九	〇〇				二〇·一八
唐山開	一二·四七		三〇·二二	〇〇				三〇·二七
開平開	一三·〇六		三三·〇二	〇〇				三三·〇七
古冶開	一三·三九	八·二五	四〇·三二	〇〇				四〇·二〇
灤縣開	一四·二九	一〇·〇一	四四·五三	二一·二〇				四五·二二
昌黎開	一五·三二	一一·三〇	五〇·五九	二二·一〇				六一·一八
北戴河開	一六·一六	一二·四五	六四·四七	二二·四五				七〇·〇七
秦皇島開	一六·四三	一五·三三	七〇·一六	二三·〇七				七三·三三
山海關開	一七·〇五	一六·一〇	七四·〇〇	二三·二五				七五·五五
遼寧總站到			一六·四〇					一七·四〇

粵漢鐵路湘鄂段五六次快車時刻表

民國二十三年六月十五日實行

五 次 車 六 次 車

二十點三十分	開	徐	家	棚	到	七點
二十點四十三分	到	通	湘	門	開	六點四十七分
二十點四十五分	開				到	六點四十四分
二十二點三十三分	到	賀	勝	橋	開	四點五十六分
二十二點三十四分	開				到	四點五十五分
二十三點三十分	到	咸		寧	開	三點五十九分
二十三點三十一分	開				到	三點五十八分
一點二十四分	到	蒲		圻	開	二點零五分
一點四十四分	開				到	一點四十三分
二點十九分	到	趙	李	橋	開	一點零八分
二點二十分	開				到	一點零七分
二點三十九分	到	羊	樓	司	開	零點四十八分
二點四十分	開				到	零點四十七分
三點零二分	到	臨		湘	開	零點二十五分
三點零三分	開				到	零點二十四分
四點十五分	到	岳		州	開	二十三點十二分
四點四十三分	開				到	二十二點四十七分
七點三十分	到	泊		羅	開	二十點
七點五十分	開				到	十九點四十分
八點三十四分	到	白		水	開	十八點五十六分
八點三十五分	開				到	十八點五十五分
十點四十分	到	長	沙	東	開	十六點五十五分
十一點十分	開				到	十五點五十五分
七點二十五分	到	新		河	開	十五點四十分