

# 鐵道半月刊

## 專題

第十期

中華民國二十五年

十月一日出版

### 目 要

- 
- 關於整理路債之外人論調…………… 盛次恆譯
- 坎拿大國家鐵道辦理貨物接送事業概況及其成績…………… 馬廷燮
- 中國鐵路列車及車輛統計之解析…………… 劉傳書

## 總理遺囑

余致力國民革命凡四十年其目的在求中國之自由平等積四十年之經驗深知欲達到此目的必須喚起民眾及聯合世界上以平等待我之民族共同奮鬥

現在革命尚未成功凡我同志務須依照余所著建國方略建國大綱三民主義及第一次全國代表大會宣言繼續努力以求貫徹最近主張開民國會議及廢除不平等條約尤須於最短期間促其實現是所至囑

## 第十期目錄

### 插圖

粵漢鐵路管理局局長副局長就職典禮

### 評論

關於整理路債之外人論調

盛次俊譯

### 專載

坎拿大國家鐵道辦理貨物接送事業概況及其成績

馬廷燮

中國鐵路列車及車輛統計之解析

劉傳書

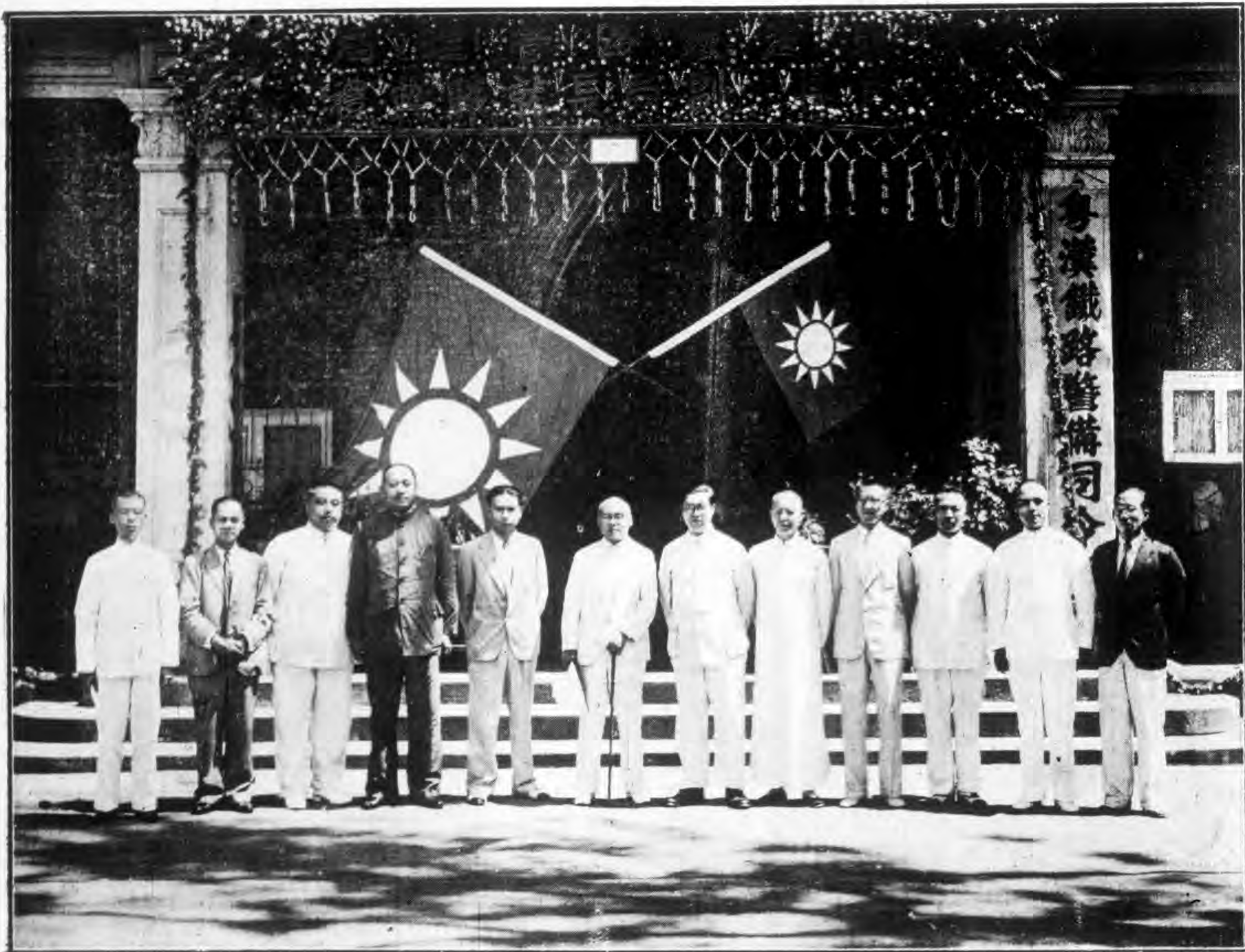
### 部路要訊(二十七則)

### 國內外路事消息(六則)

### 統計

## 本刊編輯體例

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



# 評論

## 關於整理路債之外人論調

恆

### 一、中國鐵路公債

譯自英國財政新聞

中國政府努力鞏固鐵路信用，此時已有極大成效。對於鐵路公債方面，其所感之痛苦，歷時已經甚久。即在最近，仍未完全安渡，自一九二五年以還，借款本息之償付，已有不少次數矣。因有此種情形，故新路之興築，雖極需要，但新舊之籌備，終無成。近經種種改革，可見各路財政，多少已上軌道，其改革之目的，多少已經成功。在本年二月之頃，先有津浦借款之整理，對於利息方面，在一九三八年以前，允給週息二厘五毫，一九三八年以後，增為三厘，對於本金方面，則約在四十年內還清。繼此而來者，則有本年六月整理河南借款之宣告，對於利息方面，在一九三八年以前，允給週息至少二厘五毫，一

九三八年以後，均為週息五厘，對於本金方面，不獨提前恢復償付，而且增加攤還數額。因有以上兩種整理計劃，加以羅斯爵士報告之樂觀論調，故中國鐵路借款，極惹世人之注意，中國各種鐵路公債之市價，此時已有高於上年，且遠在一九三五年最高價格之上者矣。因有各種公債市價之高漲，故昨日整理隴秦豫海鐵路公債辦法發表之後，即引起些須反響，此亦當然之理，無足異也。按字面而論，隴海條件，實不及河南之佳，但得能如是，亦已最善。整理廣九借款各辦法，今日已在本報披露，其引起市場之失望，自係意中之事。該路每年淨盈之數，如未超出二十萬元以上，在最初二十五年，則祇給週息二厘五毫，其還本期限，且得展至五十年，必難盡滿人意，今該項公

債之市價，在上星期五祇得英金三十四鎊半，昨日已漲至英金四十二鎊，意料亦有多少反響也。對於止項整理辦法，倫敦中國公債持票人委員會現勸持票人一體接受，其結果如何，隱寓不負責任之意。事實上，此種公債仍為一種投機物品。雖然，中國政府此次銳意履行債信，吾人實極歡迎，中國鐵道部長整理債信之成功，吾人已不勝其慶幸之感矣。

## 二、中國及其鐵路借款

譯自英國財政時報

中國當局恢復國家信用之決心，已為吾人之所共見，不能否認。於外國勢力瀰漫中國之時，其信用之佳，何以竟達極點，此中自有一種深長之原因，但以後何以忽又墮落，其原因何在，實有研究之必要，不能謂為單純的或整個的由於內部問題也。比年以來，中國內戰，永無停息，結果，地方為之糜爛，金融為之紊亂，孰尸其咎，則言人殊，無一定之論也。於應付內戰之外，中國尚須對付其他問題，如前六七年之物價狂跌等，益以日本之軍事活動，美國之白銀政策，中國真疲於奔命矣。但無論如何，中國已經排除萬難，進展甚劇，美國經濟考察團對於中國之觀察，謂在此十年或祇五年之中，中國已有幾百年的進

步，此則羅斯爵士，亦深表同意者也。惟其如是，固雖有種種困難及政爭等事，中國以謀債務之整理，積欠之數，核計已在十萬萬元以上矣。鐵路借款，已經整理數起，其最近整理就緒者，即為一九〇五年之廣九鐵路借款，其通告已在另版披露，其所定辦法，業經中國公債持票人委員會勸令接受，但持票人方面之犧牲，已不為少矣。祇以明年六月，即有付款希望，故該項公債，昨日突漲五度，計英金四十二鎊半，較之本年之最低價值英金十五鎊半，幾漲三倍，可見持票人方面，已覺其為滿意。債務人之能否履行其債務，每為環境所支配，但如係出自誠意，即亦無懼，結果且將增進雙方原有之感情，中國當局方面，此次確係出自十分誠意，固屬毫無疑義者也。鐵道部張部長現已負起一切責任，對於整頓舊路，展築新路，改良路政，使合現代標準，及提高效能，藉應商運需要諸事，以後將由渠完全担負。路務如有進展，持票人方面之抵押權益，將更得一重保障，本息之支付，亦將更有把握。此類之事，信用最關重要，如舊債整理，辦法妥當，招致新資，亦正易易，中國資本，此時尚難籌集，有所與措，仍須舉借外資，故對於信用一節，勢非注意不可。將來之事，一

切惟政局如何是賴，此時殊難預料。即以私運而論，其影響於中國商業，中國海關收入，及中國整個財政，究至如何程度，此時亦難預定。如政局安定，凡百事業，自有發展之機會，可無疑焉。最近安定幣制各事，已經收效，結果，更令中國有發展餘地，茲再引羅斯爵士談話一段，以作結論：「中國建設事業，經緯萬端，非有若干年之間，不能一一完成，此時有待各方協助之處，正復不少。鐵路借款地位，苟能安定，使國家信用，於以恢復，將更促英國財政界及實業界再向中國市場活動，中英間此種關係，一向固極密切也。」

### 三、中國鐵路信用

譯自英國財政商業日報

中國政府整理路債，恢復路信之決心，已有種種事實，一再為之證明。在本星期一，先有隴海借款之整理，該項公債，係在比國發行，但有一部份係在我國銷售。昨日又有恢復廣九借款還本付息辦法之宣告。據倫敦中國公

債持票人委員會之勸告，該項辦法，已經最善，持票人方面，均應予以接受矣。查廣九借款，係於一九〇七年在倫敦發行，全數英金一百五十萬鎊，週息五厘，但自一九二五年以還，利息即未照付。茲擬在起初二十年，先給週息二厘五毫，二十年後，改給週息五厘，此外特設一每年還債基金，應還之款，從一九三七年六月起，開始在上項基金項下撥付，其本金最多分五十年還清。第一次付息，現定在一九三七年六月一日，應付息金，取消五分之四，餘欠若干，即給以一種無利小票。委員會方面之勸告，大約必得各持票人同意贊許，可無疑焉。以事實而論，利息雖須待至明年，始行再發，但持票人方面，實已早受其利，蓋付息有期，公債市價業經高漲矣。即以廣九公債市價而論，在兩日之短少時間，即已漲高八分，不為無益矣。該項公債，俱係供給中國築路之用，在本世紀之最初數年，經在倫敦發行，中國此時亟謀恢復債信，殊堪慶幸也。

## 專 載

# 坎拿大國家鐵道辦理貨物接送事業概況及其成績

馬廷燮譯

——本篇譯自日本鐵道省運輸局出版外國鐵道調查資料第十卷第四期——

按鐵路事業，範圍極廣，若事無大小，完全自辦，未免所費甚鉅，苟能與其他營業商人可以合作者，未嘗不可藉互助之精神，以期節省費用，而謀雙方之繁榮。觀乎美國日本各鐵路，對於接送貨物制度，均係指定運送代理店，為之備辦汽車接送貨物，在鐵路可以節省購備汽車之鉅款，在經營轉運業者，亦可藉此維持營業，而一般貨商藉收接送貨物之便利，以免自己接送之勞，誠一舉而數善備焉。吾國轉運業者，從前多因用不正當之手段，為鐵路舞弊之媒介，榨取貨商利益，影響鐵路營業；自從鐵路實施負責貨運以後，獎勵貨主直接接運，防止鐵路弊端發生。數年以來，頗著成效，惟各轉運公司則不免有日趨衰落之現象。但轉運公司在法律上為承攬運送人，亦屬正當營業之一，其於鐵路之協助，亦未可厚非；如果鐵路當局為扶持正當營業之轉運公司起見，儘可擇其信用素著者，令其購備汽車，代鐵路接送貨物，以謀貨商之便利及鐵路貨運業務之發展，雙方訂立合同，永資遵守，不特鐵路及轉運業者雙方有利，亦為一般社會人士所歡迎也。爰將坎拿大國家鐵路辦理貨物接送制度之概要及其成績譯出揭載，以資借鏡。

譯者誌

## 一、接送貨物業務實施當初的成績

績

自一九三三年三月

至一九三四年

### (1) 緒言

坎拿大國家鐵道因為要研究貨物接送業務，自一九三三年三月六日起，在鐵道的西南部安他里奧省實施，對於他的事實及成績，不斷的詳細研究，一直繼續到現在，就在運送零担貨物的改革上，博得一般貨主的好批評，所有從前被汽車奪去的貨物，也漸漸的收復回來不少，因此鐵道有顯著發達的成績。

### (2) 貨物接送業務實施區域與非實施區域的比較

坎拿大國家鐵道，辦理零担貨物接送業務，有兩三點與其他鐵道不同之處，因這種業務實施以後，對於每月成績發展的計畫，適逢一種唯一有利的機會，所以他這種事實，與其他鐵道大不相同，當時要打算把辦理貨物接送業務地方，和不辦這種業務的地方比較他的輸送成績，遂決

定選擇了一段鄰接實施業務地方的一定區域，作為對於試驗區域的比較區域，在此區域內，路線哩程，出貨概況，營業情形，氣候狀態，差不多和實施區域完全相同，還有作為比較的條件，是鐵道與汽車競爭運送貨物，所有汽車在各車站間的運送，也與試驗區域完全相同，這兩個區域所有的方面，在可能範圍內，都使他在同一條件之下。實施區域最初試辦的時候，定為五十二個車站，其最長運送距離限定二二四哩，五個月之間，在此界限以內辦理這件業務，其後又加五十個車站，其最長距離延長至三七〇哩。

貨物接送制度實施以後，最初六個月中間，在實施區域內短距離零担貨物噸數增加二、三%，第二個六個月中間增加三五、二%，及至經過一年以後，各月中的運送數量，平均增加約在四〇%，並且某大站增加一〇〇%，兩個區域每月的成績，詳細比較，確有顯著的不同。

九三四年三月中，貨物接送實施區域內的各大車站間，運送噸數增加三五、七%，從這些大站，發送到未辦區域的各站貨物噸數減少一一、八%，又此區域內各站間的運送噸數減少五、二%，這年四月，住宅接送實施區域內的各大站間運送噸數增加四二、八%，從這些大站，發



送到未辦區域的各站貨物噸數，增加五、七%，此區域內各站間的運送噸數，減少三、四%。

發表以上的成績，是無異對於這種新制度試驗的結果，下了一個斷案，同時也可以說對於「實施這種新制度果然能把公路汽車運送的貨物，奪回至若干程度？增加多少鐵道運送貨物？」問題的一個滿足的答案。

### (3) 貨物汽車的許可及取締

貨物接送業務，也是依照安他里奧省的監督公路運送貨物的法律辦理，這個法律，是所有貨物汽車，按其使用業務的種類，分爲五種，這些種類，凡是收費運送的業務所用的貨物汽車，都得請領許可證，受統制和取締。如果是用自己的車輛，運送自己的貨物，可以不受這種規定。所有的許可證都由安他里奧省公路大臣發給，但是沒有該省福利局的證明書，仍然是不給。

這個法律，是安他里奧省立法院最近通過的，並規定省參事會的副議長，依據主管大臣之提議，對於下列事項，付與制定取締規則之權能：

- 1 關於運價表的核定公布及運價支付事項；
- 2 關於簿記及會計方法並編製營業報告書帳單事項；

3 關於司機工作時間的統制及限制事項；

4 關於司機最低年齡，及最低工資率，並最低工資額事項。

法律之中，又規定下列兩事：(1)「貨物汽車的所有者，或所有主的雇用人欲爲所有主的運送代理人，非將運價表公告後，不得收取運費」，(2)「所定運費不論於何人，亦不論何人要求，直接間接，均不得減價」。

### (4) 貨物接送費的調查

一九三二年鐵道得到一個直接報告的好機會，當時在安他里奧省，有一個最大的汽車運輸公司，(該公司有一百六十輛汽車，使用從事員一百二十五人，一年間運送貨物五萬噸)他的運費至如何程度，可以作極廣汎的研究，當時該公司的財產狀況，與其他公司受着同樣的困難，該公司的總經理費開支後，每月所餘剩的，只能表示相當額數的損失，經過一年以後，甚至於辦了破產的手續，六個月以後，鐵道又開始經營了。

這個公司是作爲普通運送店經營的，他運送零担貨物事業，差不多是獨占的，一個月的運送件數，可以到一六、二五〇件，每件的平均重量，合四〇五磅，這些運送

噸數，約占鐵道零担貨物噸數的九九、六%，鐵道小運送費的單價，所需要的三個要素，可以照左列分類：

- 1、汽車庫、貨物裝卸場所要的運搬費、因為急送貨物滿載所要的救急車輛費、車輛折舊費、用品費、牌照費、及直接雜費等包含在內的貨物接送費，每發送一百磅，合美金〇、〇九五六元。
- 2、汽車庫、救急車輛費、汽車折舊費、利息、牌照費、用品費、及其他直接雜費等包含在內的運送費，每貨物一百磅，一英哩，合美金〇、〇〇一六元。
- 3、不包含前列(1)及(2)，而包含其他全部經費的管理費及事務費，每發送一百磅，合美金〇、〇四四三元。鐵道根據以上所列的各等經費，作為基礎，制定運費。

### (5) 價率表的簡單化

坎拿大國家鐵道，因為舉辦件件接送制度，同時計劃改正運送此等貨物所適用的價率表，要使他簡單化，依照這個計畫，凡屬零担貨物等級，除去不能從普通貨車的旁門裝卸的貨物，爆炸品、家禽牲畜、輕鬆貨物等之外，其

他所有的貨物，一律作為同一等級。

上述貨物的運送費，大概都是把向來三級貨物在各站間的運費上，再加上辦理小運送業務的接送費，這些運費，對於鐵道所獲得的利益，總比小運送費收入還多，這些運費在貨物接送業務實施區域以內，運到不設小運送業務的車站，或者由那些車站運來的貨物，也可以適用，但是限於發送貨物和到達貨物，都在辦理小運送的車站上可以免收小運送費。這種運費，由發貨人寄給收貨人一件貨物，或是一張貨票，最低費用，每一百磅要五〇仙，起碼要三〇仙，均聽憑貨主自由選擇。

辦理貨物接送業務所規定的價率表，只限於接送站所在地的市內，實際上這種限制，並不嚴格，如果運輸需要最多的工廠，雖在市外，也可以通融辦理。

照這價率表的規定，除了依貨主的希望，或貨主以自己的費用運到自己的門前，或裝卸場，或由那些地方運到車站之外，關於貨物的接送地點如果在可以通融的範圍以內，貨主預先聲明，也可以送到貨主便利的地方，或從那些地方接來。

貨主如果希望又接又送，可以依照價率表的規定，在

發站或是到站向鐵道指定的代理運送店，聲請辦理。但是實際上在可能範圍內，顧及貨主的方便，或顧及鐵道與代理運送店的利益起見，使運送店與貨主及收貨人之間，密接交涉，調查貨主的要求，於貨主及收貨人最方便的時間內，交貨或取貨。

### (6) 貨物損傷的減少

凡是不用標準包裝的貨物，只要於運送中途的安全及辦事上沒有妨礙，都可接受運送，各個貨物上，必須標明收貨人的住所姓名，對於託運接送的貨物，使其減少損害賠償。

價率表的簡單化，是表示貨物運送關係的事務費減低的可能性，既然是照這樣減低，就應該有相當的範圍，但是減少這些經費的結果，測定最大的利益，除了依照這個制度，辦理零担貨票的一小部份之外，是不可能的。然而這種貨物接送制度的好批評，和貨物損傷事件減少的事實，對於貨主個人的招徠，及對於各個貨物的辦理上的注意，在鐵道上為施行這種制度的普通宣傳，全然用不着另外使用經費，這是特別重要的事情。

### (7) 貨物運送代理店

坎拿大國家鐵道辦理貨物接送制度成功的原因，也在乎選擇貨物運送代理店，及使此等代理店充分履行業務，凡彼此責任所在，都是劃分的很清楚，所有鐵道雇用的運送代理店，對於鐵道繳納美金五百元至一千元以上的保證金，並且由鐵道向運送代理店，支給保證金利息，運送代理店，根據普通運送契約之規定，在保證金保管中，對於所有貨物負其責任，並且也代墊貨物運費及交付貨物等事，但是交付貨物，須向鐵道要求交付證。還有一件事就運送代理店接送貨物時，有在貨物託運單上填寫自己商號的權利。

鐵道選擇運送代理店，最大的注意，是就現在營業的運送店中，選擇其有適當的車輛，經營運送事業，與一般民衆常有接洽的。鐵道在如何情況之下，不許他和別的地方的運送店訂立合同，也不許各商店用別的區域的汽車由鐵道界內或至鐵道界內，運送貨物。應當支給運送代理店的報酬，每運送貨物一百磅，支給四仙至六仙，以運送總噸數為計算基礎，每月七日十四日二十一日及月末日為結算之期。

## 二、最近（一九三五年度）之實績 與工作方法之改正

### （一）緒言

坎拿大國家鐵道過去數個月的中間，零担貨物運量，一個月達於三百萬磅以上，而此種運輸數量之增加，如前所述貨物接運制度之設施，貨物列車速度之提高，貨物裝卸工作之促進，還有為迅速及輸送繁忙特用貨物汽車運送於各站之間，因此所生的結果。當貨物接運制度開始的時候，大致的組織和方法，已如前章所述，但是自開始之初，以致今日，其間加以種種研究改良的結果，茲揭其概要如次。

### （二）對於價率表簡單化的改正

價率表簡單化當初的目的，價率表構成的簡單化，使貨主不論何人都容易了解，又為獎勵貨物輸送，特別設定的價率，這個計畫案，當初有兩案可以選擇：（一）所有的貨物等級，作為一個標準等級；（二）所有的貨物，按四個集團分類，對於此等集團，適用各個不同的價率。對於這兩案，為一般貨主的便利，及貨物站節儉經費起見，以最

有希望而又有效果的對於一般貨主，設定容易計算的價率為目的，加以種種試驗，據其試驗的結果，對於貨物一百磅，一般平均和收入（包含小運送費在內）兩案都減少二五%至二七%，又貨票一張減少重量三五〇磅至三九〇磅。此等要素，要想在這兩案中決定滿足的一案，不免發生困難，是要在相當範圍內得以防止的。

這二種價率，為互相區別起見，前述（一）的價率，Allcomodity P. and D. System（價率表 C. F. 二五）又為單一價率；其（二）的價率，Classified P. and D. System（價率表 C. T. 二八）此等價率，不論那一種，都包括接送貨物費在內。

（一）的價率，自一九三三年三月六日起，於 Trenton-Windsor 之間，實施五十二個運送車站，又經過五個月後，在安他里奧州 Toronto 的西方及北方，又擴充五十個車站運價率的標準，大體與各站間的三級貨物運價相同。在此制度之下，坎拿大貨物分等表中 Canadian Freight Classification 所有的零担貨物，均為單一等級或四個集團。但標準貨車或是由貨車旁門不能裝入的貨物，和炸藥、爆炸物、家禽、家畜及蓬鬆質輕體笨貨物。不在此限。

### (3) 依照前記兩案所定價率實施以後的成績

前記兩樣價率實施以後的成績，對於從前比三等貴的貨物，是減低運費甚多，其運送數量，也有相當的增加，又四等貨物，因為要使他等於三等貨物運費的水準，若再加上接送費，結果等於增加運費，所以屬於此等貨物，增加的不多。

鑑於這些結果，因為要想奪回四等貨物的輸送數量，也就是混合等級的大多數運送噸數，在一九三五年五月六日，又實施了一件事情，就是在這些價率適用範圍之內，一批的運送重量，在一千磅及其以上的貨物，由一個貨主寄給一個收貨人，輸送距離在五十英里至其以上，准其按照單一價率減價一〇%。又漸次對於大量貨物，近距離的，也有減價。這種改正，對於四等貨物輸送噸數，有相當的增加，自然四等以上的貨物，也有大量的增加。

### (4) 其他價率的改正

Classified P. and D. System 或集團運費制度，在一九三五年五月一日，限於二百零一個車站實施，這種制度，是發站到站都在一定區域以內，距離在三七五英里

以上，才能通用。根據這種制度，所有零担貨物，都按四個集團分類，對於各個集團所適用的價率，都明定在運費表裏。這種制度實施以後，依據其間的記載，只能表現招徠下級的貨物。這個結果，對貨物接送制度初期的大量的貨物，在低減運費以前的經驗，表示相反的現象。

這種運費，對於運到未辦小運送業務的車站，或是由此站運出的貨物，也可以適用，但其小運送費，必須限於起運站或是到達站辦理小運送的車站，才能免收。

### (5) 對於一般貨主的便利

鐵道為謀一般貨主的便利，凡認為可以不需按包裝標準，即能安全運到，並無妨礙辦事者，皆可承受託運。還有貨主希望每一星期或每一定期間交付運費者，於收貨或交貨之際，也可以設立信用欠帳。鐵道小運送代理者的車輛，隨貨主的要求，或為貨主的便利，應當整備最良好的狀態。

### (6) 貨物的發送

零担貨物發送速度，及按規則的發送，也是大加改善。貨物接送制度實施區域，以距離三七五英里為限度，在此主要車站間辦理夜間發送，此種辦法，必須依照左列

條件，完全妥協，始得辦理。

1. 鐵道存貨場，與發貨人及收貨人之住宅間，必須用小運送業務。

2. 如果非支出相當經費，不能得列車運轉之調整時，則由車站至車站的貨物，必須用汽車輸送。

3. 調整貨物列車運轉時間及提高行車速率。

4. 用旅客列車的行李車，作為零担貨物車。

5. 裝載零担貨物的貨車，在終端車站，應當迅速調送，貨車裝完之後，應當迅速掛車出發。

6. 貨物裝載次序務必整齊，在運輸中途儘量避免換車。

7. 貨物站台作事手續，要防止遲緩，如在車上卸下的貨物或是要分送的貨物，務必迅速辦理，當日收受的貨物，當日裝載運出。

### (7) 運送代理店

選定運送代理店，要加最大注意，運送代理店與一般民衆長期間的接觸，必須有經驗與技術，且須有自己的車輛。安他里奧省及凱拜克地方，有鐵道的運送代理店二百零一人，其所有車輛六百五十輛以上。這些車輛，無論何

時，都整齊，以應貨主的貨物接送，和一般運送業務的需要。運送代理店的車輛，鐵路上並不要求保險，但是代理店為保護自己的車輛起見，要自動的保險，運送代理店接貨的時候，用代理店自己的名義，填寫寄信聲請書，收取運費的時候，有在通知書上簽名的義務。鐵道現在對於這些運送代理店，一年支給四十萬元，而此等數目，實際上是增加了運送代理店的收入，對於寄貨人及收貨人，可以節省此數。

### (8) 車站之間汽車運送

鐵道為改善運輸及期待經濟化起見，限於一定區間，自車站至車站開始用汽車運送貨物。鐵道對於運送代理店，按着運送貨物的種類、等級、輸送里數、使用車輛的型體，及其他統制要素，支付費用。此等運送代理店的營業，應受地方官廳的監督，鐵道對於車輛的完整需要保險的時候，得由代理店按照鐵道指定的數目交納保證金。

### (9) 輸送貨物數量增加的分析

貨物接送制度及單一運價實施以後，輸送數量的增加或減少的平均數，列之於左：

1. 對於從前適用各站間運價的貨物輸送噸數，按照住

宅接送實施價率輸送噸數，比較增減的平均數（一九三二—一九三三年七月）

一等貨物	七三·〇%增
二等貨物	六二·六%增
三等貨物	一六·七%增
四等貨物	一一·一%增

2. 對於一九三五年按照住宅接送價率運送的大宗及重量貨物，在實施一九三五年五月六日以後的輸送數量，比實施當初（一九三四—一九三五年七月）增加的平均數。

一等貨物	一六·〇%增
二等貨物	一三·二%增
三等貨物	一一·〇%增
四等貨物	一三·三%增

3. 自一九三四年至一九三五年七月，對於各站間運費的輸送數量，按照 Classified P. and D. System 的輸

送數量，平均增加比率。

一等貨物	六·七%增
二等貨物	二二·六%增
三等貨物	一一·八%增
四等貨物	二九·七%增

### (10) 結論

現在議論的中心，不單是決定以上所述價率表的統合及單一化，可以增加零担貨物，及減少輸送費的各事，並且還有幾件事，也與接送制度有密切關係，列之於左：

- 一、凡接收託運的貨物通統按照價率表的規定，同等起運。
- 二、為謀一般貨主的便利，包裝的要求，比較寬大。
- 三、每一百磅貨物，鐵路平均收入的減少是一樣的。
- 四、每批貨物輸送量的平均化。

二十五、八、二五、於南京。

## 中國鐵路列車及車輛統計之解析(四續)

劉傳書

### (丙)貨物列車統計

1. 列車公里——貨物列車公里，包括貨物列車公里，混合列車上貨車應攤得之列車公里，及路務貨物列車公里，即以上各該種列車各所行公里相加之和。其分類原因，所

不良。如貨運減少，而貨物列車公里并未減少，則大概可謂有若干列車公里之虛糜也。

2. 列車鐘點——可參閱上述關於旅客列車統計之「列車鐘點」各節，蓋兩者之分類及作用相同也。

含作用，比較及增減方法，均與旅客列車公里相同，可參閱上述關於旅客列車統計中「列車公里」各節，茲不復贅。惟客運與貨運之性質不同，其列車公里之增減情形亦異。

3. 每列車鐘點之列車公里——可參閱上述關於旅客列車統計之「每列車鐘點之列車公里」。惟關於減少列車停站時間一點，旅客列車等旅客上下秩序之影響，貨物列車則受

一則每路旅客列車，例多固定，因之其列車公里，鮮有增減。至貨物列車，則每隨貨運之有無增減而定行止與多少，因之列車公里之增減，數目較大。二則旅客列車公里

零担貨物裝卸及整車貨車拆掛之影響耳。吾國鐵路對於貨物列車行駛速度及準確，向不注重，嗣後應有以糾正之，則本統計單位數字之大小增減，宜特加注意考核也。

雖無所增減，而客運或大有增減。貨物列車公里，如有增減，而貨運應隨之增減。是以貨物列車公里，除與旅客列車公里同樣表示行車密度，以供各種行車設備參考外，其表現運轉是否經濟，或列車調度效率如何，較為顯著。例如客運減少，而旅客列車公里未予減少，不能即謂其調度

4. 列車載重噸公里——本統計單位，分上行下行，蓋鐵路相對方向貨運，多難平衡，且有一方向貨運特別較多者。如道清、膠濟、平綏等路，因煤運關係，均形成單方向貨運特多之現象。故應將上下行列車載重噸公里分別統計，藉明兩方向之情形。而上行下行，又各分貨物列車及



車共計，蓋對於貨物列車之列車載重噸公里，特加重視也。

本統計單位，最大之作用，即為與機車拖運噸公里相比較，以測量平均機車拖運力利用至如何程度。例如有列車行一〇〇公里，其全程列車載重噸數為一、〇〇〇噸，其全程機車拖運噸數為一、二〇〇噸，則列車載重噸公里為一〇、〇〇〇噸，機車拖運噸公里為一二〇、〇〇〇，兩相比例，機車拖運噸公里尚餘二〇、〇〇〇，即損失二〇、〇〇〇噸公里之機力。

每列車之載重噸數，因貨車沿途拆掛關係，全程未必相同。每列車之機車拖運噸數，因中途更換機車，及各段間之橋樑坡度彎度不同關係，全綫亦未必相同。為便於兩者比較起見，故以全綫噸公里之和，為比較之標準。例如有列車行經二段，各長五〇公里。前段之列車載重噸數為一、〇〇〇噸，後段之列車載重噸數為八〇〇噸，則共為九〇、〇〇〇噸。設該列車之機車拖運噸數，或因換機關係，或因兩段坡度不同關係，在前段為一、二〇〇噸，在後段為一、〇〇〇噸，則共為一一〇、〇〇〇噸。機車拖運噸公里。兩相比例，亦損失二〇、〇〇〇噸公里之機力，即平均每公里有二、〇〇〇噸機力未予利

利用。

以前行車統計規定列車載重噸公里之計算方法，對於重車，乃為貨車皮重與載重量相加之和，與所行公里相乘之積。現已改為以貨車皮重與所載貨物實在重量相加之和，再與所行公里相乘之積，蓋貨車裝載輕笨貨物，未能裝滿載重量，如照載重量計算，則欠確實，其與機車拖運噸公里比較之差數，亦不可靠矣。

本統計單位之第二作用，則為測量每列車平均載重噸數之增減。列車載重噸公里，為列車載重噸數與列車公里相乘之積。無論就各路間比較，或一路各時季間比較，凡列車載重噸公里較多者，必或則其列車公里較多，或則其列車載重噸數較多。易言之，倘列車載重噸公里增多，而列車公里未增，必其列車載重噸數增多。反之，倘列車載重噸公里減少，而列車公里未減，必其列車載重噸數減少。關於此點，當於以後每列車公里之列車載重噸公里再論之。

此項統計單位，在以前之旅客列車統計中亦有之。現擬予以刪除。其理由則以各路旅客列車所掛客車輛數，例皆固定，不隨臨時旅客之多少而增減，則機車利用程度

及列車載重噸數，均受各種外因而決定，非調度人員之力所可左右，雖予統計，亦不能表現列車運轉或車機運用之效率也。

5. 機車拖運噸公里——機車拖運噸公里，亦如列車載重噸公里，分爲上下行。而上下行又各分爲貨物列車及列車共計。其最大作用，即爲與列車載重噸公里互相比較，以測量平均機車拖運力利用之程度。

機車拖運噸公里，爲機車拖運噸數與列車機車公里相乘之積。無論就各路間比較，或一路各時季間比較，凡機車拖運噸公里較多者，必或則其列車機車公里較多，或則其機車拖運噸數較多。機車拖運噸數之多少，一方隨機車種類爲轉移，一方受橋梁坡度灣度等工程情形之限制。故各路此項統計單位數字之大小增減，不難依據此等因素，而分析其原因。

現行旅客列車統計中，既無「列車載重噸公里」一項，故此項統計單位，亦經刪去。

6. 列車載重佔機車拖運百分數——本統計單位，即爲上兩統計單位之比較，故其分類，亦復相同。

本統計單位之百分數，以愈大愈好。愈大斯機車拖運

力利用之程度愈高。此項百分數之大小，半繫於貨運環境，半繫於調度效率。如煤斤列車，自產地至市場，恆屬載滿機車拖運力。至其他貨物列車，或在起運站即不能滿軸，或起運站雖然滿軸，其所掛車輛，須沿途拆掛，所掛如不及所卸之多，即機車有剩餘不用之力，此貨運環境影響本統計單位之百分數也。貨物列車之開行多少，可依貨運數量而定。如能依據全綫各站貨物運出運進數量，妥訂列車種類、次數、與行駛時刻，或則直駛終站，或則沿途掛拆，因時因地，隨機制宜，均以各機車拖運力得以儘量利用爲目的，則較之不顧貨運情形，任意行駛貨車者，其機車拖運力平均利用程度，自當較高，此調度效率影響本統計單位之百分數也。故此項百分數之大小增減，應分析其內容，研究其原因，或成績雖較好（即百分數較大），而工作效率反較低（即調度效率較低，徒以貨運環境較好，致百分數較大），或工作效率雖較高，而成績反較劣，是又不可不辨者也。

7. 貨物噸公里——本統計單位，亦分上下行，而上下行又各分貨物列車及列車共計。貨物噸公里在貨物列車統計中，與延人公里總數在旅客列車統計中，同一性質，均爲

基本統計單位之一。旅客乘車所購車票，非必經旅客列車車長之手，則車長對於全車旅客人數及起訖站點，難以確悉，故在旅客列車報單上無旅客公里（即延人公里）一欄，謹於填造旅客列車統計月報時，自會計處所填之載運旅客統計表中借用之。貨物運輸，必有貨票，必經貨物列車車長之手，則貨物實在重量，可自貨票上計得之，故貨物列車報單上特有此欄。本統計單位，即以該欄數字與所行公里為根據。

本統計單位數字，因零擔車之貨物重量非按實在貨物重量計算，且以貨車裝載行李包裹或軍隊時，其重量之計算，均別有規定，則與會計處根據貨票所算得之貨物噸公里（即延噸公里），必不相符。然則本統計單位，胡亦不按照延人公里方法，以會計處所算得之數字為標準，既可免兩者不符之病，復可省却許多填算手續乎？本統計之主要目的，在審核列車運轉之效率。每貨物列車公里或每貨物列車噸點之貨物噸公里之大小增減，乃表示列車運轉效率之大小或增減。惟貨物列車中有貨物、混合、路務各種列車之分，如貨物噸公里不分貨物、混合、路務等項，則真正貨物列車平均所載之貨物淨重，將無法得知。僅可知各

種貨物列車平均所載之貨物淨重。混合及路務等貨物列車所載貨物淨重多少，每以其他原因，非主管者所可完全調整決定，尚可不予分別計算。而真正貨物列車所載貨物淨重多少，則大率依主管者辦事效率之大小而轉移，實為考核調度列車效率之有力標準。然如欲將真正貨物列車之貨物淨重，分別統計，則非在貨物列車報單上，即將貨物淨重填造不可。是則本統計單位之以車長所報之數字為根據，不可謂得不償失。再各路會計處多用貨物之計費重量，本統計單位，乃用貨物之實在重量，雖兩者數字不符，亦無關係，蓋作用有別，各依其作用而分別利用可也。

本統計單位數字，自以愈大愈好。愈大斯鐵路之貨運收入亦可愈多。就一路言，今年較上年之貨物噸公里為多，即為進步。就各路言，甲路較乙路每路線公里之貨物噸公里為多，即甲路成績較好。吾國地大物博，路線寥寥，鐵路運輸之需要，實遠超鐵路運輸之供給。倘能於運價方面，力求合理，運輸方面，力求便利，則貨運之發展，必為數至鉅。故各路本統計單位數字之增減，應特加重視。遇有減時，應研究其原因，而亟謀改良。遇有增

時，亦應研究其原因，而益求進步。

一路上下行貨運，每以一端為礦區或農區，其他一端為市場或其他原因，致上下行貨運未能平衡。此類鐵路，對於運輸較少方向貨運，應如何設法鼓勵，運輸較多方向貨運，應如何迅速運送，俾兩方貨運，均得增益，並趨平衡，尤須將上下行貨物噸公里之增減情形，分別分析研究，俾能分別對症下藥也。

8. 每列車公里之列車載重噸公里——每列車公里之列車載重噸公里，即平均每貨物列車之載重總噸數 (Average Gross Tons Per Train)。例如甲列車之載重噸數為一、〇〇〇噸，行一〇〇公里，則其列車載重噸公里 (Gross Ton-Kilometres) 為一〇〇、〇〇〇。乙列車之載重噸數為一、二〇〇噸，行五〇公里，則其列車載重噸公里為六〇、〇〇〇。以甲乙兩列車列車公里之和 ( $100 + 50 = 150$ )，除甲乙兩列車列車載重噸公里之和 ( $100,000 + 60,000 = 160,000$ )，則得每列車公里之列車載重噸公里，約為一、〇六六，即平均每列車之總載重約為一、〇六六噸。如祇計算甲乙兩列車之載重噸數，而不計算其行駛里程，則每列車之平均載重噸數將為一、一〇〇噸 ( $1,000$

$+ 1,200 + 2 = 1,100$ )。如此，則對於甲列車行駛一〇〇公里，乙列車行駛五〇公里一點，未免忽視。每列車之載重噸數，均應求其多，尤應求其行駛路程之遠。以上乙列車之載重噸數，雖較甲列車多二〇〇，但因其所行里程，僅及甲列車之半，其列車載重噸公里，較甲列車反少四〇、〇〇〇。就總成績言之，自仍以甲列車為好。此計算每列車平均之列車載重噸數，所以不能僅以各列車之平均載重噸數為標準，必須將其各所行里程計入也。

本統計單位，分貨物列車及列車共計兩項，蓋亦側重每貨物列車之平均列車載重總噸數。餘如混合、路務等貨物列車之平均列車載重，可無分別統計之必要。

本統計單位數字，以愈大愈好。愈大即每列車之載重總噸數愈多。每列車之載重總噸數增多，則同量運輸所需要之列車次數減少，即列車公里減少。不惟機車煤水，列車人工，可以節省，且車次減少，可以減少路綫之擁擠與列車延誤，因而雖不增加設備，可以增加運輸能力。

本統計單位之數字何由增大乎？或則由於列車公里減少，而列車載重噸公里不減或增多；或則由於列車公里不減，而列車載重噸公里增多；或則由於列車公里雖增多，

而列車載重噸公里所增者更多，即所增之百分數更大。故凡該兩項統計單位數字，有以上之表現，即為進步，否則，即為退步。在美國鐵路統計中，每見貨運數量增加之百分數，較貨物列車公里增加之百分數多至數倍，蓋即因每貨物列車之載重量增大也。

每列車載重噸數之多少，受數種原素之影響，一則列車所掛車輛之多少，此又受機車拖運能力及岔道長短之限制，一則每貨車載重量之大小，一則託運數量之多寡，一則平均貨運里程之長短。故如欲增加每列車之載重噸數，須對此種原素，加以改進。

鐵路每為競爭及貨物性質關係（如牲畜鮮貨等），須開行快車。為增加行車速度起見，往往不得不減少列車載重，致犧牲機車之拖運力。惟增加行車速度之方法頗多，以減少列車載重而增加速度，是否經濟，應嚴加考慮耳。再在農礦品豐富之路，整車長途之貨運較多。在工廠散漫，沿綫經濟不甚發達之路，則貨運多屬零星性質。因所處地帶不同之故，其列車載重之大小，亦不免受其影響。此均屬鐵路力量以外之原素，在分析本統計單位數字時，應併予注意及之。

9. 每列車公里之貨車公里——每列車公里之貨車公里，即平均每貨物列車之貨車輛數。本統計單位之解釋，分類及作用等項，可參閱上述關於旅客列車統計之每列車公里之客車公里。惟客貨運性質不同。旅客列車所掛客車，例皆固定，其每列車掛車多少，每受外因之限制，不能完全為調度效率之考核。至貨物列車掛車多少，可依貨運情形，隨時決定。其是否得當，屬於鐵路之責任者多，受外因之限制者少。故就各路言，雖因各路設備，容有不同，致貨物列車長短，受設備限制，不能據以為列車調度效能之比較。然就一路言，則在設備情形貨運數量相同之下，如本統計單位數字有所增減，即可斷為效率增減之表示。

本統計單位又與以上之每列車公里之列車載重噸公里，同一意義，蓋列車之貨車輛數增多，當即其載重噸數增多。反之，如列車所掛貨車輛數減少，其載重噸數亦減少。列車所掛貨車，固有空重之分。列車載重噸公里，亦包括空車及重車之重量。所不同者，一以車輛計算，一以載重計算耳。故上述關於每列車公里之列車載重噸公里各點，均可適用於本統計單位。惟貨車載重量之大小及每貨車裝載貨物之多少，與以上統計單位成正比例，而與本

統計單位則成反比例。因有此點關係，故此兩統計單位之意義雖同，而就鐵路運輸經濟視之，則與其本統計單位數字之增大，勿甯以上統計單位數字之增大。易言之，列車之貨車輛數增多，不如列車之載重噸數增多。故凡列車之貨車輛數增多之比例，如較列車之載重噸數增多之比例為小，即為比較經濟之表現，蓋同一列車載重，而所掛車輛較少，則車輛之拆掛倒調較少，行車費用，自可較少，此又兩者之區別也。

10 每列車公里之貨車噸公里——每列車公里之貨車噸公里，即平均每貨物列車之貨車載重量。本統計單位與上項統計單位（每列車公里之貨車公里）之作用相同，不過一以車輛為單位，一以噸位為單位耳。因之上述關於上項統計單位各點，均可適用於本統計單位。再本統計單位，在貨物列車統計中，與「每列車公里之客座公里」在旅客列車統計中，同一意義。上述關於該統計單位各點，亦可參閱之。惟亦因客貨運性質不同，貨物列車之貨車載重量，可依貨運數量而隨時調整，本統計單位數字之增減大小，較足為調度效率之表示耳。

每列車之貨車輛數與貨車載重噸數，當為正比例。惟

每貨車之載重噸數，有多少之分。因之輛數不增，而噸數可增，甚或輛數減少，而噸數反增。例如二十噸貨車二十輛，與四十噸貨車十五輛比較，即後者之輛數較少，而噸數反較多，亦即後者較為經濟。蓋如前所言，車輛較少，則拆掛倒調較少也。惟列車調度經濟，為一問題，而社會貨運需要，為另一問題。美國地大物博，所需要者為大宗長途運輸，其貨車自以較大為宜。英國工廠分佈，需要者為小量頻繁之運輸，其貨車自以較小為宜。如英國亦祇顧列車調度之經濟，而採用大車，則與社會貨運需要不符。零担貨運將較整車為多，則一方面增加貨商之担負，一方面增加鐵路之麻煩，收之桑榆者，將失之東隅矣。此又為在審核以上每列車公里之列車載重噸公里、貨車公里、及貨車噸公里三項統計單位時，所不可不辨者也。

11 每列車公里之貨物噸公里——每列車公里之貨物噸公里，即平均每貨物列車之貨物噸數，亦即平均每貨物列車之載重淨噸數（Average Net Tons per Train）。本統計單位與「每列車公里之列車載重噸公里」同一作用，均係測量每列車平均之載重噸數，不過一指列車之總重（貨物重量與車皮重量相加之和），一指列車之淨重（僅貨物重量）

耳。又本統計單位與「每列車之貨車公里」及「每列車之貨車噸公里」亦同一意義，不過一以貨物重量為單位，一以貨車輛數或噸數為單位耳。故關於以上三項統計單位所述各點，多有可適用於本統計單位者，但須再加以分析，藉明此四者之相互關係。

列車淨重增多時，其總重每同時增多，均為進步表現。惟總重之增多，不及淨重增多之有利。故最好淨重增而總重不增，或淨重所增之百分數較總重所增之百分數為大。欲達到此目的，惟有減少貨車皮重所佔貨物重量之比例。例如每列車五百噸貨物，須貨車皮重二百五十噸，倘能將貨物重量增至六百噸，而貨車皮重仍舊，或貨物重量仍舊，而貨車皮重減為二百噸，則貨車皮重所佔貨物重量之百分數減小矣。再欲達到此目的，則在或則增大貨車之載重量，因四十噸貨車之皮重，當不為二十噸貨車皮重之一倍也。或則減少空車，因空車僅有皮重而無貨物重量也。或則增加貨車載重量利用之程度，即以前每四十噸車平均裝載貨物三十噸，設法使之增至卅噸以上也。反之，倘貨車載重量減少，或空車較多，或貨車載重量利用程度較低，則將有列車總重增多，而淨重不增，或反減少，或

所增百分數不及總重所增百分數之大。由此可得一結論，即每列車公里之貨物噸公里之增多，為絕對比較經濟之表現。每列車公里之列車載重噸公里之增多，則未可必，蓋固可由於貨物噸公里之增多而隨帶增多，亦可由於運用之不得當也。再就此兩者比較而論，「每列車公里之貨物噸公里」所增百分數，如較每「列車公里之列車載重噸公里」所增之百分數為大，即為有利或進步，反之，即為有害或退步。

每列車公里之列車載重噸公里及貨物噸公里，均係以貨車重量（淨重或總重）測量列車之大小，每列車之貨車公里及貨車噸公里，則均係以貨車數目（輛數或噸位）測量列車之大小。貨車之噸位增多，而輛數未必增多，已如上述。因貨車載重量有大小關係，貨車輛數或噸位增多，而列車總重未必增多。又因貨車是否載貨及載貨有多少關係，貨車輛數或噸位增多，而列車淨重更未必增多。由此可得一結論，即此四種統計單位數字之大小增減，雖大體上應有同一之傾向，而列車調度之經濟與否，足以影響其大小增減百分數相互之比例。總以列車調度經濟原理，每列車貨車噸位之增多，不如每列車貨物重量之增多，每列

車貨車輛數之增多，不如每列車貨車噸位之增多；每列車載重噸數之增多，不如每列車貨車輛數之增多。是以將各路此四者大小增減之百分數，加以分別比較，即可考核其調度之效率矣。

以上四統計單位中，惟貨物噸公里一項，為鐵路收入之代表，餘如列車載重噸公里、貨車公里、及貨車噸公里各項，均為鐵路費用之代表。故就鐵路利害而論，亦以貨物噸公里一項數字增多，或所增百分數較大，為成績較佳之表示。惟各路所經地帶經濟環境不同，貨運因有淡旺之分，平均每列車之貨物噸數多少，有非鐵路之力所可完全左右者，此在比較各路成績時，所亦應注意之一點也。

12 每列車鐘點之列車載重噸公里——「每列車鐘點之列車載重噸公里」為列車載重(總重)多少與列車速度大小兩者合併之總結果。列車之載重與速度，乃成反比，即速度較大者其載重應較少，載重較多者，其速度應較小。鐵路可使貨物列車載重多至與機車拖運噸數相等，而不顧行駛速度之低。亦可犧牲列車載重而儘量增加行駛速度，藉以供給優良之運輸服役。在此兩極端(一則速度最高而載重最少，一則速度最低而載重最多)間，必有一點，可使「

每列車鐘點之列車載重噸公里」產生最多，同時使每列車載重噸公里(總重量)所担负之費用最少。至每列車之速度大小如何，及其載重多少如何，方達到此點，則隨各種有關因素而變動，須依據具體事實而決定。自鐵路運輸經濟視之，自以能達到此點為宜，即以每列車鐘點能產生可能最多之列車載重噸公里為宜。惟鐵路具有公用性質，對於社會方面，有時應犧牲本身運輸之經濟，而供給較優之服役。例如貨物列車在某種運量之下，每列車鐘點可產生若干列車載重噸公里。如將速度增高，則列車載重噸公里即將減少。就運輸經濟而言，自以不增為宜。但為便利貨商起見，則應增加也。

本統計單位數字之大小增減，固如上所述，在於列車速度與載重之調整如何，尤在於兩者本身之能改進增加。倘列車雖如舊而列車載重能增多，則本統計單位數字將增大。倘列車載重雖仍舊，而列車速度能增高，則本統計單位數字亦將增大。倘列車速度與載重均能同時增多，則本統計單位數字更將增大。

就各路間比較，本統計單位數字之大小，僅可代表成績之好壞，不能遽判為效率之高低。緣各路設備良窳不



同，列車載重若干，速度如何，有非調度人員之力所可左右者。惟就一路各時季間比較，如設備無若何變動，而本統計單位數字有增減，則可為效率增減之表示。

影響貨物列車行駛速度者，為機車、軌道、橋樑、號誌、車輛設備、上煤、上水、調車、錯車等項。影響貨物列車載重噸數者，為機車、軌道、橋樑、岔道、長度、列車編組、貨運數量等項。本統計單位數字，如有大小增減，先則應分析其大小增減之原因，屬於列車速度，抑屬於列車載重，抑屬於兩者。次則再分析其屬於列車速度或列車載重中之何一項或數項。如此，則苟欲增加本統計單位之數字或增加運輸能力，即知對症下藥，動中肯綮矣。

本統計單位，亦分貨物列車及列車共計，其理由已屢述於前，故不贅。

13 每列車鐘點之貨物噸公里——「每列車鐘點之貨物噸公里」與「每列車鐘點之列車載重噸公里」同一作用。所異者，一為列車之總重，(Gross tons)，一為列車之淨重(Net tons)耳。故上述關於「每列車鐘點之列車載重噸公里」各點，均可適用於本統計單位。又「每列車鐘點之貨物噸公里」與「每列車鐘點之列車載重噸公里」之關係，一如「每列車公里之貨物噸公里」與「每列車公里之列車載重噸公里」之關係，因之上述「每列車公里之貨物噸公里」中，關於其與「每列車公里之列車載重噸公里」之有關各點，亦可適用於本統計單位與「每列車鐘點之列車載重噸公里」之關係。倘對於上述各項解析，既已明瞭，則對於本統計單位勿庸再贅矣。

(未完)

# 部路要訊

本部高級職員任免升調 九月十一日起至九月廿五日止

職	務	姓名	任免升調	日期	備	考
代理	技正	程家駿	部令實授	廿五年九月十二日		
代理	技正	汪菊潛	部令實授	廿五年九月十二日		
技	士	鄒鴻翔	另有任用	廿五年九月十八日		
專任	技術員	曾潤琛	部令派充	廿五年九月廿一日		
專任	技術員	周勵	另有任用	廿五年九月廿二日		

各路高級職員任免升調 截至九月廿五日止

職	務	姓名	任免升調	日期	備	考
粵漢路管理局	秘書	潘晉	部令派充	廿五年九月七日		
粵漢路管理局	秘書	凌驥	部令派充	廿五年九月七日		
粵漢路管理局	秘書	陳毓英	部令派充	廿五年九月七日		

粵漢路管理局秘書	胡慶驥	部令派充	廿五年九月七日
南潯路局車務處長	車乘華	部令免職	廿五年九月十九日
南潯路局運輸處長	范致遠	部令派兼	廿五年九月十九日
			原車務機務兩處合併為運輸處下設車務計核機務三課及工程司室

### ▲張部長視察粵漢等路回部

本部張部長於九月初偕總務司長謝奮程專員湯德華楊志章等，由滬出發赴杭，視察錢塘江大橋工程，再由浙贛路赴南昌，由南昌乘汽車赴萍鄉，視察株萍路後，由粵漢路赴粵沿途視察通車情形；並參加粵漢路局長副局長補行宣誓就職典禮。關於各路應行改善之處，及展築黃埔支線等問題，均有所規劃。現以視察完畢，業於九月二十一日晨回部矣。

### ▲膠濟路接收博山輕便鐵路

博山輕便鐵路出售條約已簽定，計款七十八萬元，九月二十二日晚膠濟路局已派員前往接收矣。

### ▲粵漢鐵路定為一等局

查本部規定各路等第之標準為：「一等局路線在八百

公里以上，每月平均收入在八十萬元以上而事務繁重者。粵漢路全線長約一千一百公里左右，而粵漢鐵路之收入平均每月將在八十萬元以上，故本部於九月八日特明令定為一等局云。

### ▲粵漢路株萍支綫移交浙贛路接管

粵漢路株萍支綫定九月十五日移交浙贛路接管，浙贛路派副局長吳競清，秘書曹銘先來漢與粵漢總務處副處長區家瑛辦理交接，吳等已將路產車輛材料員清冊，點收完畢，十五日由浙贛路通告正式接管，所有九月十四日以前株萍支綫欠薪，由粵漢路負責清償云。

### ▲京滬路籌開飛快車

京滬滬杭甬鐵路管理局，在京滬路之兩端，鋪設雙軌

後，車行速度，已漸次提高，在現行時刻表內，由滬駛京之四次車及由京駛滬之三次車，均以五小時又五十分鐘許，畢其全程，為該路最快之客車，現鐵道部為謀該路交通之便利，更令該局籌開飛快車，當由局飭車、機、工、三處會同籌劃，經多次之試車，以四小時又五十分為可能之最高速度，正擬訂時刻表候部核准，大約十一月間實行，現並由二處分頭察驗路軌機車等，以便如期辦理云。

### ▲整理統計會議大會討論完竣

本部整理統計事宜會議，自經七月二十三日舉行第一次大會，決議按照統計性質，分為總務、財務、營業、運輸、工務、機務、材料等七小組，分途審定原擬各種統計草案後，復於本月九日在部續開第二次大會，為最後修訂之討論，所有經過情形迭誌本刊。現該項會議繼續舉行，歷時一星期餘，已於本月十五日閉幕。聞各分組提出章制表式暨編製說明，大體均獲通過，刻正由會推定林會計長薩司長莫委員金幫辦吳主任等整理全案文字及表格內容，日內即可呈部核奪，大約頒行之期，當不在遠矣。

### ▲購料委員會籌設材料試驗所

鐵道半月刊 第十期

本部購料委員會以經購路用材料，缺乏試驗機關，致辦理選標驗收等事務，均感困難。國外材料之檢驗，雖經委託山柏及饒伯特兩工程司分別辦理，但以遠在歐美，監督不便，故檢驗結果，難免有不能滿意之處。至京滬滬杭甬及膠濟兩路，雖有試驗所之設置，惜規模甚小，不足以應他路之需要。該會為使購料經濟，且能採用優良材料起見，乃有籌設材料試驗所之計劃。此項計劃，現經呈奉批准，分籌備，成立及擴充三個時期進行。在籌備時期，其工作為：(一)準備應購之設備，(二)規劃與京滬路現有各試驗機關合作辦法，(三)統一各路現有試驗所組織及管理，(四)收集各方材料試驗標準，(五)整理各路材料規範及(六)培植材料試驗人才等項。籌備經費，已有着落。一切工作，均已分別進行。至將來該所成立後，所址設在何處，尚在觀察中，一時尙難決定云。

### ▲交大本年度起設免費公費學額

交通大學自本年度起，決設置免費學額及公費學額，刻已呈奉本部核准。其名額規定如次：(一)免費學額，二十五年二十一名，二十六年二十八名，二十七年三十四

名，其名額由各院平均分配之；(二)公費學額，二十五年七名，二十六年十四名，二十七年二十一名，其名額由各院平均分配之。

## 業務

### ▲派員查察行車設備研究增加

#### 運輸能力

本部前為增加各路運輸能力，應付貨運需要起見，業將過去數年間貨車停站時間，空車里程，行駛速度，及機車拖運能力各項統計，分析比較，並指示改進方法，先後令飭各路研究遵辦。茲為謀整個之改進，作通盤之籌劃計，經再令飭各路車工機三處各派有經驗人員，會同前往沿綫各站實地查察行車設備，岔道佈置，調車裝卸，編組列車，及沿途摘掛行駛各情形，並研究會擬各種工作之標準時間，及改善方案，呈報核辦。

### ▲釐訂粵漢路全綫客貨票基本運

#### 價

粵漢路未通車前，北段湘鄂，南段廣韶（現改為粵漢南段）其客貨運價，各自釐訂，南北段不一，現在粵漢路

全綫已於九月一日通車，所有全綫客貨票基本運價，亟應劃一，從早釐定。茲經本部本發展內地經濟及鼓勵長途運輸之旨，核定如左：

(一)客運票價：三等客票，1至250公里每客每公里定為一分二厘五，251至500公里一分一厘五，501公里以上一分，頭二三等票價比例，仍採用三、二、一制。

(二)貨物運價：六等貨物整車基本運價，1至50公里，每噸每公里定為一分八厘，51至100公里減百分之五，101至200公里減百分之十，201至300公里減百分之十五，301至400公里減百分之二十，401至500公里減百分之二十五，501至700公里減百分之六十，701至900公里減百分之九十，901至1100公里減百分之一百，其各等間比例，六等一〇〇，五等一五〇，四等二〇〇，三等二五〇，二等三〇〇，一等三五〇，徐家棚株州間照上列運價七折，廣州南站與連江口間八折，又樂昌棲風渡間照另收加價如下：

每噸每公里一、二等一分八厘，三、四等一分三

厘五、五、六等九厘，所有不滿整車貨物運價，概照整車貨物加收百分之三十，至於附加一律免收。

上列客貨運價，已經令飭該路從速遵照編印各項票據及站與站間票價運價表，俾便施行。

### ▲擬訂鐵路營業統計規則草案

本部前以鐵路營業統計，向無一定規則，以資遵守，當經着手草擬鐵路營業統計規則草案一種，於本年八月三日起，召集平漢、北寧、津浦、隴海、膠濟、京滬滬杭甬、平綏等七路車務及會計處主辦營業統計人員，來部開會，共同討論。至八月八日止結束，已將營業統計規則第二次草案擬就，並由主管部份加以審核，擬定正式草案。此項正式草案，不日當提出本部統計會議決定。

### ▲審擬鐵路承辦軍運車輛裝運之標準

查鐵路承辦軍運，對於車輛裝載標準，迄鮮明文規定，因各部隊官兵等級之不同，軍火器材種類體積之各異，致各路所撥與各軍所需車輛，其難求種類上及數量上之適合，小則虛糜車位，大則發生事端。本部為求軍路兩

方便利起見，業經擬具軍運車輛標準表，令發各路，備供辦理軍運之參攷，並飭根據事實需要，參照此項辦法，列表呈核，以便彙集各路意見，規定各種官兵及軍用品所需各種車輛之合理標準，俾軍路雙方，均能有所準繩。

### ▲頒發各路貨物運價基數表

查鐵路貨物運價，對於國民經濟之消長，與夫鐵路業務之興替，關係至鉅，近年來各路貨物運價，時有更改，本部除先將煤焦兩項，已編製「煤焦特價專價表」分發各路應用，其他各種主要貨物運價特價表，現正從事編製。茲又按各路普通貨物運價，編製「各鐵路貨物運價基數表」，並將各路各等運價基數，各等間比例及不滿整車運價超過整車運價百分數等項，編列比較表，彙訂成冊，令頒各路轉發所屬車務各課段站，以供研究與參攷之用。

### 聯運

### ▲膠濟鐵路青平聯運通車展期一個月

膠濟路與津浦北寧籌開之青平聯運通車，原定開行日期，係自四月一日起至九月底止，茲以該項通車本年成績甚佳，旅客踴躍，預定床位者，源源不絕，經呈奉本部電

准予展期一個月至十月底止，以利行旅。

### ▲規定聯運路聯運貨物損失賠款

#### 計算方法

查國內聯運規章第三二八條，規定鐵路負責聯運貨物，在運送期內，如有損失，其不能證明在何路發生者，應由經運各路按照所得運費比例攤認。惟所指「運費」除各路運費遞遠遞減計外，是否應將負責費及各路加價費包括計算在內，亟應明文規定，以資遵守。茲查各路現行運費，既已包括負責費在內，嗣後各路對於聯運貨物損失攤賠計算方法，應即按實得運費比例分攤，至於加價一項，應不計算在內。已通令各聯運路一體遵照辦理。

## 財務

### ▲簽訂借款合同建築川湘黔

#### 成渝等鐵路

查本部為建築湘黔川桂等鐵路幹綫，需用資金甚鉅，前經呈准 行政院發行第三期鐵路建設公債一萬二千萬元，為建築資金。該公債計分三年發行，本年份發行部份四千萬元，業經遵照該公債條例發行。目前各該幹綫中之

川湘黔成渝等鐵路，積極籌建，需款孔亟，為籌集現金，以應事機起見，特會同財政部以上項公債票及其他債票為抵押，先後向中央中國交通三銀行訂借國幣貳千貳百萬元，與中國農民銀行上海分行訂借國幣叁百萬元，與上海郵政儲金滙業局訂借國幣壹百萬元，三共借款二十六百萬元，業經分別簽訂正式合同。

### ▲第三期鐵路建設公債第一次付

#### 息

查本部會同財政部發行之第三期鐵路建設公債第一次發行部份四千萬元，業已於本年三月一日如期發行，其基金係委託國債基金管理委員會代為保管，業經本部與財政部按月撥交中央銀行「國債基金管理委員會第三期鐵路建設公債基金戶」專款存儲，本年八月三十一日為第一次付息之期，應付利息國幣壹百貳拾萬元，早經國債基金管理委員會如數撥交各地中央銀行，代為付息云。

### ▲核定本部並無官等人員及各路

#### 調部辦事報支出差旅費標準

查本部職員，因公國內出差，凡本職有官等者，自應遵照 國府頒布修正國內出差旅費規則規定，支給旅費。其並無官等又不屬聘任人員者，例如附屬事業機關職員等，則暫以職務為標準，各路調部辦事，則暫以部頒調差旅費規程所定新級為標準，比照任別，支給旅費。最近本部直轄各部份暨附屬事業機關組織，稍有變更，其並無官等之職員，所司職務，亦與從前略有不同。為劃一待遇，以免輕重不均起見，經核定各路調部辦事及本部並無官等人員，嗣後因公國內出差，應一律比照暫行文官官等官俸表規定之薪額，按照國內出差旅費規則所定任別，支給旅費，令飭遵行，並函請審計部查照備案。

### ▲各路校核對路產保險清單

查各路校所列投保火險資產清單項目，歷來均由各路呈送本部彙交保商收執，近查平漢鐵路長辛店站公事房，發生火災一案，據保商查勘結果，發現該路所保火險資產，與原列資產清單項目，多有不符，本部經即嚴飭該路處分過失員司，並通令各路，將所有保險清單項目，與原列資產實際情形，詳細核對，如發現錯誤，應即迅速報

部，以憑轉知承保商行，立予更正以杜糾紛。茲經各路先後核對完畢，呈報到部，預算最近當可一律辦理完竣云。

### 通訊

#### ▲津浦鐵路與北寧路合辦濟泰遊覽專車

津浦路前為提倡高尚娛樂，迭與京滬鐵路舉辦泰山、曲阜、萬德等處團體遊覽，京滬一帶參加人數極為踴躍。茲為喚起北地旅客遊覽興趣起見，復與北甯路商訂，合辦濟南、萬德、泰安、滋陽遊覽團。所有辦法，亦經雙方商訂，茲覓誌如次：(一)名額，共計一百一十人，北平方面由北甯，天津方面由津浦，交由所屬車站，或營業所，及中國旅行社發售，(二)路程，九月二十五日下午六時由平起程，二十六日清晨抵濟南，全日遊濟，下午八時車開萬德過夜，二十七日清晨七時出發遊覽萬德靈岩寺，下午三時車開泰安過夜，二十八日全日遊泰山，下午八時車開滋陽過夜，二十九日上午八時出發遊覽孔廟、顏廟、孔林、下午三時回站，三時車北開，三十日清晨抵平，(三)票價津浦段內定三十元，(包括膳費七元，票價二十三元，合計三十元)，北甯段內票價五元一角，(計由平起程繳三十



五元一角，由津起程繳費三十元），（四）車輛，該項專車，計掛二等臥車四輛，餐車一輛，行李守車各一輛，按照行駛里程，由津浦出二等臥車三輛，餐車一輛，行李守車一輛，北甯路出臥車一輛，（五）代步，所有各遊覽地之代步，均由津浦路派員事先僱妥，以免旅客臨時之煩。

### ▲粵漢路車遇險經過

粵漢路通車，十一日晚由廣州北上之二十二次車，十三日晨五時，行至長沙附近易家灣站與大托鋪站之間，與湖南公路局由長開衡州汽車相撞，結果機車一輛，三等客車三輛撞倒，死旅客八人，重傷者十三人，鐵軌損壞三百尺，公路局汽車亦成粉碎，死傷人數不詳，粵漢路局據報，當飭工務處趕修路軌吊起車輛，將傷者送附近醫院，死者候親屬認領，並將照鐵路條例撫卹，一面嚴懲在路肇事人員。至此次肇事之責任問題，據路局負責人談，因公路綫與鐵道綫係平行，公路汽車司機者，竟駕車與火車賽跑，因火車過處，風力甚大，汽車司機者偶一不慎，致將汽車全部捲入機車後部之水櫃車下，水櫃車受阻跳起，將機車出軌，三等車三輛接連翻身，其責任問題，全在公路

局之司機不慎，甚屬顯明，當時若汽車暫停馬力，則決不致為火車所捲也。

### ▲京滬滬杭甬兩路促進營業之種種設施

（一）組織遊覽及考察團體 查該路對於提倡遊覽及組織考察團體，夙所注意。其含有喚起民族意識者，則有謁陵旅行，國慶旅行，孔誕旅行。其含有介紹某地特殊風物之意味者，則有無錫、杭州、臨平之探梅，正儀之賞荷，青陽港西湖之賞月，嘉興青陽港之賞菊，海甯之觀潮，棲霞山之觀楓，宜興之游洞。其屬於遊覽一般名勝之性質者，則有春季之南京、揚州、西湖、無錫、嘉興，松江、靈岩各地之旅行，秋季之無錫、南湖、金焦各地之旅行。其含有提倡體育性質者，則有莫干山之登高競賽，及青陽港之划船網球競賽。類皆視各地景物之特點，依相當時序，對於遊覽，預為切實之設計，歷年辦理，尚屬不無成效。各種導遊叢書及遊覽說明書，該路亦已編印多種。其屬於簡單說明手冊之性質備贈旅客者，計有二十八種，其編述較

詳，取價極低略抵印刷之資者，計有導遊叢書八種。此外尚有若干種刻在繼續編印之中，專供旅客遊覽該路沿線之用。又各路間之互相聯絡遊覽旅行，該路經已先後與津浦、北甯、平綏各路合組華北遊覽團數次，旅客參加者，頗形踴躍。現仍隨時與各路洽商進行，以期推廣云。

(二)組織移民團體 關於組織移民團體一事，該路因地處東南富庶之區，沿線人民生活較為安定，每多樂居故土，無意遠遷。職是之故，除因事或遊覽而赴西北者外，大規模之西北移民團體，迄尙無有。惟滬埠人烟稠密，該路爲調節人口過剩起見，早經行駛滬翔區間車及淞滬區間車，藉使一部分居民，由都市而移居郊外，實行以來，旅客頗稱便利云。

(三)舉行路商會議 查該路曾於中華民國二十年舉行商務會議一次，規模宏大，結果良好。惟以所費不貲，致未繼續辦理。嗣於中華民國二十三年鑒於路商合作之重要，乃訂定兩路沿線各站產運銷合作辦法綱要及各站產運銷合作委員會組織規程各九條。此項設施，亦係路商會議之一種方式。此外復於二十三年九月起舉

辦貨運講習班，邀請各公司廠店指定人員，研習運貨之手續與運費計算之方法，免其誤解，增其便利。計在上海市先後辦理四次，參加者共一百七十六人，代表公司廠店一百二十九家，續在南京辦理一次，參加者五十六人，代表公司廠店四十一家，在杭州辦理一次，參加者四十八人，代表公司廠店三十七家。迨二十四年春講習班結束以後，在上海方面復有路南聯歡社之組織，藉使該路與貨商爲永久之結合，而貫徹合作之主旨，並擬定規則十四條，舉行聚餐、演講、談話等等之集會，藉以調查研究路局貨運設施，以收互相諒解共謀策進業務之效。計參加廠商九十餘家，將來當逐漸推行于沿綫各站，以期普及。

(四)派員聯絡 關於招攬貨物該路各段前有貨物攬備員之設，至今每屆茶葉、蠶繭、小麥出產時期，則仍由車務處暨各段抽派臨時招攬員多人，分赴沿綫各廠商宣傳接洽，對於報運手續，予以說明，收效尙屬顯著。關於探詢商情，最近亦已有相當之組織，指定熟悉貨運情形之人員，常時出外探詢商情，按照規定表格，隨時報處，同時規定各站站長負責報告商情，以供修

改運價及改善設備之參考。

(五)站長聯絡 查該路各站站長，對於當地各種物產，以及商業情形，運輸狀況等項，屢經通飭隨時注意，并由各站每月造送客貨運比較月報，註明業務盛衰原因，如遇有特殊變遷情事，則隨時具報，以資研究，而期改進。

(六)沿線經濟調查 關於沿線經濟調查，因其範圍甚廣，工作異常繁複，現已遵照部令，派定調查員十人，負責進行。所有組織大綱及進行步驟，亦經在擬定中。

(七)減低運價 該路貨運，因水運競爭之關係，運價所受影響至巨，加以上下行貨運向不平衡，以致又有車輛回空問題之發生。爰經根據實際情形之需要，隨時將運價加以調整，並釐訂各項特價，以資應付。統計該路現有特價貨物，已達六十餘種，其中大都為應付競爭與利用回空車輛之性質。對於整車與不滿整車運價之比例，歷年逐步減低，自二十三年七月一日起，該路不滿整車運價按整車運價自加百分之五十減至百分之三十計算。今年復自動減低運價，計有小麥由九折改按七折收費，以滬路下行為限。又運

輸活家禽零擔免于量尺，照實重加五成收費，既省手續，復輕貨商負擔，預料可獲相當成效。此外對於紙菸一項，向有特價之規定，惟以定價仍高，近復詳加調查研究，擬定論箱特價辦法，較前更為低廉，將來此項運輸可有逐步增進之望。

(八)改善運輸業務 查該路對於裝卸工作之改善，素以敏捷便利為原則，遇貨運特別擁擠時，即實行夜間裝卸工作。水陸聯運，因該路沿線水道公路縱橫，密如蛛網，彼此辦理聯運，需要迫切，自不待言。又該路現與新運聯運公司辦理貨物聯運，藉以吸收江北貨運，自實行以來，逐月運量皆有進展。他如保管業務、調配車輛、以及減除貨運之危險與損失等等，均經遵照本部頒定辦法，切實辦理，隨時加以改進，以謀業務之進展。

(九)切實宣傳 查該路對於減低運價，增訂貨等，舉動章則等，均先事宣傳，或編成小冊，或張貼布告，或以廣告及新聞之方式送登報章，或將各種業務傳知送請各同業公會轉發各商號，用種種方法竭力宣傳，期使客商週知澈曉。近年以來，所印行之宣傳小冊，如各

種「特價表」，「單行運價表」，「分等表易檢表」，「便利客商之最近設施」及「各站爲客商服務辦法」皆係關於貨運方面者。此外並利用客車時刻表宣傳行車時刻之變動消息。

(十)展覽貨品 本部所辦之全國鐵路沿線物產展覽會，先後在上海、南京、北平、青島等處舉行，該路每屆均曾參加展覽。中華民國二十三年該路在上海北站創辦貨等標本陳列室一處，除利用歷屆鐵展所徵集之陳列品供給該室陳列外，並添製標本模型多種，依照貨物分等表門類之次序，分別陳列于上北、上南、南京、鎮江、無錫、吳縣、杭州、鄞縣等八大站。其所羅列幾成爲一分等表之縮影，且係一種永久之展覽。此項陳列之作用，不僅可供研究貨等運價及包裝方法之參考，同時于推銷國產貨品以及開發地方富源，亦有無形之助力。間接方面，更可以增進貨運業務。現上海北站計有陳列櫥二十六只，凡分等表中之貨物名稱，十之八九幾盡搜集在內，件數計一千五六百件。其他南京等七大站，則每站均置有陳列櫥四具。凡屬各該站之著名土產，以及進出口大宗貨物，再按門類，

每類選擇代表品一二種，陳列其內，每站總件數約三四百件不等，由各該站站長兼管。每種貨品，附有標籤，上註貨物名稱，等級，產運銷概況等項，此外復有一種詳細調查表，爲修訂貨等運價之資料。近更擬在該路各一二等站內陳列名勝照片，物產圖表，並已規定辦法，正在進行中。

### ▲隴海路局組織沿線經濟調查隊

隴海路局，現爲明瞭沿線及附近各縣市地方經濟狀況，特組織沿線經濟調查隊，按全路情形，劃分爲四組，調查區域，每區設調查隊一隊，計每隊設隊長一人，隊員二人，伙役二人，隊長人選，已由該路管理局發表由李澤霖、謝遠潤、余仲剛、朱國鼎等四人分任，現在積極籌備，本月底即可分途出發。

### ▲隴海路寶蓉段航測之經過

隴海路本年十一月前即可通車寶鶴，此爲隴海路西展更進一步之成功，當前之問題，爲將來隴海再向西展，展至天水蘭州歟？抑展至漢中而達成都歟？此問題本部及隴海路當局曾有詳確之考慮，而甘青地方當局則力主展至蘭

州，以開發西北富源而堅固國防，鐵路方面，則以由寶雞展至漢中至成都，在鐵道經濟上殊為有利，因此綫沿綫出產豐富，對於養路上較為有利，雖寶蓉段（即川陝鐵道）須經秦嶺巴山，工程艱鉅，但仍以先築此綫為需要，將來或再修寶蘭段，亦無不可。此兩綫於廿四年中均曾作一度初步之路勘，今本部與隴海路局，均覺以先築寶蓉段為宜，且寶雞通車在邇，寶蓉段測量實不可緩，以期一鼓而展至成都，以完成我國東西最長之鐵道，故於今夏組織寶蓉段測量隊，以龔繼成秦志冲為正副隊長，該測量隊在西安成立已經月，以此綫長達千餘公里，中經秦嶺巴山兩大山脈，兩山均高在千尺以上，山嶺崎嶇，非先利用飛機測量地形不可，隴海路局乃電請本部派測量機西來，龔秦兩隊長，於八月底乘此空閒，曾赴鳳縣一帶入山勘測入口山道，已於日前返省。同時本部所派之第八號測量機，於九月十日

由京飛抵西安，由航測隊徐隊長率測量員三人同機抵陝，各種航測儀器，均隨機帶來，當於九月十一日偕同龔秦兩隊長乘航測機飛至秦嶺測量，飛至鳳縣屬之大散關南洛陽一帶，共在秦嶺山中飛航達八小時之久，關於秦嶺地形，已測量完畢，共攝得照片數十份。測機于下午二時許飛返西安。據龔隊長談，秦嶺拔海三千餘公尺，山嶺重疊，巒谷盤旋于懸崖之間，路線選擇頗不易，須穿越長六十公里，巴山亦同。該機于十一日測量秦嶺之後，十二日晨復經秦嶺飛洛陽甯羌入川經廣元一帶以達成都，航測工作，至九月二十日完竣，測量機二十一日返京。路線決定採取經甘省兩當、徽縣、成縣、經碧口達廣元、劍閣一帶，以達成都，全長七百餘公里，陸路測量隊定月內循此綫出發再測。

# 國內外路事消息

## ▲蒸氣列車速度之最高紀錄

據 Railway Age 雜誌刊載：美國本雪維尼亞鐵路，紐約支加哥間，近曾造成每小時行馳 127.2 哩之紀錄。查今日世界各國蒸氣機車行駛速度最高紀錄，計：英國 116 哩/時，法 115.6 哩/時，德 119 哩/時美國本雪維尼亞鐵路所造成之新紀錄，今已超過他國之上，實為世界第一云。

## ▲加拿大減低旅客票價

美法等國鐵路，前曾相繼實行低減票價，可知減低旅客運價一事，實為今日世界各國鐵路普遍之趨勢。與美為鄰之加拿大亦於七月一日起，全部鐵路一律實施較舊運價約減 13% 之新運價。舊運價原定單程每哩 3.4 仙，今則改三仙，來回票再打九折每哩僅 2.7 仙。有效期間亦將三十日改為六十日，再星期尾來回票亦自 2.2 仙減至 1.9 仙。他如臥舖費加價費等，亦隨客票減價云。

## ▲德國鐵路旅客運輸量增加

據德國鐵路調查局發表，一九三五年度德國鐵路旅客運輸量較一九三四年約增 9.5% 較一九三三年約增 20.1%。一九三五年度運輸人數共十五萬五千人，延人哩為二五〇萬五千萬人哩。較一九三四年度增 13.5% 較一九三三年度增 31.2%。旅客每人平均乘車距離，一九三四年度為 15.9 哩，但一九三五年則加至 16.5 哩。德國鐵路運輸成績好轉之原因，實以薩爾地方復歸德國為主云。

## ▲意國鐵路優待密月旅行者

意大利國有鐵路，近對赴意國渡蜜月旅行之外國青年夫婦，特將旅客票價，減低七〇%，以表歡迎之意，但上項折扣係以往返為限，不論經何國境站出入均可，有效期間定為三十天，但必要時尚可為相當之展期，中途各站，均可任意下車，毫無限制。

## ▲日本國有鐵路計劃行駛礮彈式列車

日本國有鐵路當局，現正計劃駛用較燕號特別快車，尙爲迅速之礮彈式列車，行駛東京大阪間，除靜岡名古屋等大站外，所有中間各站，概不停車。鐵道省技術當局，對於歐美採用之關節式電車與汽油車，均加研究，結果決定採用動力機關頂點之茅塞爾式發動機，製造費十三萬一千元，業經列入一九三七年度預算，明年秋季，即可在東海道線逞其雄姿。該列車係以五車編成，前後兩端，各掛茅塞爾式機車一輛，全列車僅爲現行燕號快車所掛車輛之半，東京大阪間距離693.4公里之途程，有六小時即可直達，較燕號特別快車尙快二小時云。

(按燕號特別快車營業速度每時爲69.34公里。)

### ▲淮南鐵路舉辦淮河聯運

淮河流長千餘里，經過皖北各縣鎮，約六七百里，計自上游二河尖起，至下游洪澤湖止，以蚌埠爲航運中心點，組有長淮輪業公票處，加入小輪二十八只，專開上游蚌正，蚌懷，蚌田一班，此外尙有長淮公司小汽划三隻，專開蚌埠長班，下游有淮興公司小輪兩只，專開蚌五班，福泰公司小輪兩只，專開臨五班，華順公司小輪兩只，專

開五盱班，年來航運清淡，因組有公票處統一營業，生計尙可維持。今年五月淮南鐵路正式通車，皖北至皖西皖南交通溝通，客貨稱便，但該路起點爲田家庵，距蚌尙有一百一十里水道，須用輪隻往返，蚌埠輪業公票處經理陳儒臣，爲謀淮河便利運輸起見，特商准淮南煤礦局，在蚌組織淮南煤礦局淮河聯運辦事處，並簽定合同，由礦局聘陳爲協進員，專辦聯運事宜，應備汽輪八艘，鐵駁六艘，木駁兩艘，逐日往返田正田蚌間，陳籌備完竣，本月十五日脫離公票處，將所購飛鷹，飛鵬兩汽輪先開一隻至田家庵，十六日起由田蚌兩埠正式開航，每日往返一班，專載淮南路局所轄各站與正陽關及蚌埠間各碼頭之客貨聯運。將來如辦理發達，則淮河輪運，全歸陳儒臣所獨有，蚌埠輪業公票處，將無形淘汰，因此對陳，大爲不滿，十六日公票處重行改組，由二十一隻小輪聯合組織純爲民營，分工合作，以示抵制，一面作營業上競爭，以圖生存，一面將公推代表赴淮南礦局謁局長陳士範，要求公票處小輪加入聯運一部份，以昭公允。此項糾紛，一時未能解決，日前某方面傳言，蚌埠輪運衰落，公票處將瓦解，純係無稽之說云。

**載運旅客統計**  
**STATISTICS OF PASSENGERS TRANSPORTED—A**  
 其 一 人 數  
 (民國二十五年一月份)

路 名 Name of Line	普通 ORDINARY					政 府 GOVERNMENT		優 待 Privilege	遊 覽 Excursion	定期票 Season Tickets	總 計 Grand Total
	頭 等 I Class	二 等 II Class	三 等 III Class	四 等 IV Class	共 計 Total	民 事 Civil	軍 事 Military				
平 漢 Peiping Hankow	342	2,182	303,049	—	305,573	3,966	46,470	2,633	169	380	359,191
北 甯 Peiping Liaoning	2,877½	8,672½	335,019½	—	346,569½	75	4,801	7,070	4,277	405½	363,198
津 浦 Tientsin Pukow	582½	3,053½	236,827	—	240,463	110	5,235	2,720½	6,731	—	255,259½
京 滬 Nanking Shanghai	4,334½	24,669½	548,499	397,245	974,748½	1,306	10,662	5,956½	6,322	4,320	1,003,315
滬 杭 甬 Shanghai Hangchow Ningpo	986½	10,327	231,665½	96,521	399,500	228	4,406	1,539	1,728	220	407,621
平 綏 Peiping Suiyuan	144	654½	96,080½	—	96,879	8	134	152	212	—	97,385
正 太 Cheng-Tai	35	412½	55,295	—	55,742½	3	9,963	42	386	20	66,156½
平漢路道清支綫 Peiping Hankow(Tao Ching Branch)	36	116	30,545	—	30,697	—	359	204	99	—	31,359
隴 海 Lung-Hai	217	2,550	169,317½	—	172,084½	—	25,222	2,208½	1,296½	—	200,811½
廣 九 Canton Kowloon	3,251½	15,102	249,344½	—	267,698	—	407	1,282	157	150	269,694
湘 鄂 Hupeh Hunan	383	975	77,386	—	78,744	—	28,666	92	96	—	107,598
膠 濟 Kiao-Tsi	360	3,643	291,884	—	295,887	25	629	551	3,375	92	300,559
南 潯 Nanchang Kiukiang	70	345	26,750	—	27,165	—	3,148	1	102	60	30,476
粵漢南段 Canton Hankow (Southern Section)	4,877 * 2	45,316 19½	545,967½ 9,844	34,494 —	630,654 9,865½	295 37	1,010 12½	— —	668 93	8 —	632,635½ 10,008
共 計 Total	18,498½	118,038	3,267,474	528,260½	3,932,271	6,053	141,124½	24,451½	25,711½	5,655½	4,135,267

統 計

• 韶 樂 段 Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳統計室編製



**載運旅客統計**  
 STATISTICS OF PASSENGERS TRANSPORTED—B  
 其二進款  
 (民國二十五年一月份)

路名 Name of Line	等級 Class	普通 ORDINARY				合計 Total	政府 GOVERNMENT		優待 Privilege	遊覽 Excursion	定期票 Season Tickets	總計 Grand Total
		頭等 I Class	二等 II Class	三等 III Class	四等 IV Class		民事 Civil	軍事 Military				
		\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	
平漢 Peiping Hankow		6,330.87	24,472.80	454,570.08	—	485,373.75	13,130.50	90,205.45	11,927.20	2,223.45	96.20	602,956.55
北甯 Peiping Liaoing		18,156.05	39,943.75	458,796.72	—	516,896.52	75.45	5,769.40	8,998.86	10,758.42	271.65	542,770.30
津浦 Tientsin Pukow		18,633.80	42,989.95	517,671.41	—	579,295.16	221.80	18,712.60	11,761.94	64,594.25	—	674,585.75
京滬 Nanking Shanghai		26,903.24	70,674.64	378,689.76	287,151.70	763,419.34	1,619.96	19,528.88	6,332.67	10,590.10	698.38	802,189.33
滬杭甬 Shanghai Hangchow Ningpo		4,805.63	24,419.28	202,487.85	78,747.67	310,460.43	125.27	5,403.77	1,590.50	2,199.10	99.00	319,878.07
平綏 Peiping Suiyuan		958.65	4,800.80	126,814.87	—	132,574.32	29.90	529.20	253.28	1,032.85	—	134,419.55
正太 Cheng-Tai		402.00	2,110.30	68,538.35	—	71,050.65	2.95	10,751.15	53.75	1,224.00	3.90	83,086.40
平漢路道清支綫 Peiping Hankow(Tao Ching Branch)		86.40	228.30	20,227.32	—	20,542.02	—	89.40	137.63	93.25	—	20,862.30
隴海 Lung-Hai		3,637.95	22,995.61	372,237.51	—	398,871.07	—	96,560.15	4,389.91	4,645.80	—	504,466.93
廣九 Canton Kowloon		7,933.01	17,900.69	136,366.04	—	162,199.74	—	207.97	616.53	100.64	133.89	163,258.77
湘鄂 Hupeh Hunan		4,842.00	9,438.75	93,005.32	—	107,286.07	—	38,170.50	121.40	62.40	—	145,640.37
膠濟 Kiao-Tsi		2,880.38	11,613.61	225,977.67	—	240,471.66	8.00	1,476.57	948.82	5,212.29	8.40	248,125.74
南潯 Nanchang Kiukiang		560.80	1,752.40	40,713.95	—	43,027.15	—	3,071.70	0.60	193.60	108.80	46,401.85
粵漢南段 Canton Hankow (Southern Section)		2,275.80 * 3.04	18,076.60 22.84	170,038.04 5,239.72	4,139.28 —	194,529.72 5,265.60	905.02 28.12	2,884.60 9.50	— —	470.50 37.48	620.64 —	199,410.48 5,340.70
共計 Total		98,409.62	291,440.32	3,271,374.61	370,038.65	4,031,263.20	16,146.97	293,370.84	47,133.09	103,438.13	2,040.86	4,493,393.09

\*韶樂段 \*Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳統計室編製

**貨物運輸統計**  
**STATISTICS OF GOODS TRANSPORTED—A**  
 其 一 公噸數  
 (民國二十五年一月份)

類別 Classification 路名 Name of Line	商運物品 Commercial Commodities						非商運物品 Non Revenue Commodities			總計 Grand Total
	礦產品 Mines	農產品 Agriculture	林產品 Forests	獸產品 Animals	工藝品 Manufactures	共計 Total	政府用品 Government Commodities	他路材料 Materials for Other Railways	本路材料 Service Stores	
平漢 Peiping Hankow	243,490,125	73,950,900	2,569,300	3,844,525	26,879,300	350,734,150	20,169,400	26,963,325	38,034,500	435,901,375
北甯 Peiping Liaoning	183,466,000	44,759,000	6,273,000	6,137,000	51,402,000	292,037,000	5,548,000	2,462,000	35,598,000	335,645,000
津浦 Tientsin Pukow	178,001,922	46,590,368	1,360,509	4,823,634	31,975,410	262,751,843	9,645,675	3,880,900	39,302,532	315,581,950
京滬 Nanking Shanghai	19,718,486	43,818,048	2,807,170	6,673,625	33,450,402	106,461,731	6,039,067	3,623,653	12,853,401	128,977,858
滬杭甬 Shanghai Hangchow Ningpo	6,763,693	5,653,034	7,513,529	2,972,603	18,678,124	41,580,983	3,483,385	1,700,954	4,393,857	51,159,179
平綏 Peiping Suiyuan	107,060,775	35,507,890	346,575	2,862,132	5,718,750	151,496,122	9,751,391	—	21,492,000	182,739,513
正大 Cheng-Tai	165,961,325	14,567,225	180,500	504,220	5,831,275	187,044,545	1,858,663	2,425,000	8,615,600	199,943,808
平漢路道清支綫 (Tao Ching Branch) Peiping Hankow (Tao Ching Branch)	111,260,000	1,960,000	1,417,000	355,000	2,566,000	117,558,000	432,000	722,000	8,386,000	121,098,000
龍海 Lung-Hai	72,652,000	49,002,000	1,428,000	1,056,000	21,573,000	145,711,000	15,318,000	—	37,738,000	198,767,000
廣九 Canton Kowloon	95,950	2,769,000	604,350	3,105,050	1,947,000	8,521,350	282,000	—	1,482,150	10,285,500
湘鄂 Hupeh Hunan	20,223,225	5,491,800	1,825,850	824,435	5,205,975	33,571,285	1,447,125	1,018,800	7,509,300	43,546,510
膠濟 Kiao-Tsi	181,893,674	49,053,730	3,536,777	3,011,649	17,428,964	254,924,794	1,740,207	—	21,252,289	277,917,290
南潯 Nanchang Kiukiang	1,317	8,421,699	1,088,397	38,962	3,432,995	12,983,370	1,876,705	—	1,180,000	16,040,075
粵漢南段 (Southern Section) Canton Hankow (Southern Section)	18,519,525 (x) 81,350	3,037,825 105,975	2,048,400 1,975	1,685,000 255,475	9,021,775 3,621,475	34,312,525 4,066,250	2,692,500 45,000	1,037,000 —	2,586,100 —	40,628,125 4,111,250
共計 Total	1,309,183,367	384,688,494	33,001,332	38,149,310	238,732,445	2,003,754,948	80,330,118	43,833,632	234,423,729	2,362,342,427

(x) 舊綫段

(x) Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳統計室編製

**貨物運輸統計**  
**STATISTICS OF GOODS TRANSPORTED—B**  
 其二 進款  
 (民國二十五年一月份)

類 別 Classification  路 名 Name of Line	商 運 物 品 Commercial Commodities						非 商 運 物 品 Non Revenue Commodities			總 計 Grand Total
	礦 產 品 Mines	農 產 品 Agriculture	林 產 品 Forests	獸 產 品 Animals	工 藝 品 Manufactures	共 計 Total	政府用品 Government Commodities	他路材料 Materials for Other Railways	本路材料 Service Stores	
	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$
平 漢 Peiping Hankow	527,214.60	630,317.67	18,748.94	69,890.89	367,429.82	1,613,601.92	199,120.52	59,904.92	39,866.31	1,912,493.67
北 甯 Peiping Liaoning	241,799.15	151,840.78	9,638.45	26,873.57	239,547.17	669,699.12	8,302.67	3,239.67	10,149.75	691,391.21
津 浦 Tientsin Pukow	306,463.93	267,123.41	9,703.11	43,040.94	269,414.91	895,746.30	50,734.69	9,549.80	45,470.84	1,001,501.63
京 滬 Nanking Shanghai	17,932.30	80,532.25	6,020.44	33,972.15	89,317.73	227,774.87	13,753.65	782.39	3,712.72	246,023.63
滬 杭 甬 Shanghai Hangchow Ningpo	8,439.49	12,019.32	12,545.11	12,521.75	42,251.66	87,777.31	6,060.03	969.00	2,001.38	96,807.72
平 綏 Peiping Suiyuan	229,124.45	264,627.13	2,379.59	51,982.41	87,671.49	635,785.07	55,969.80	--	15,537.05	707,291.92
正 太 Cheng-Tai	252,207.17	91,197.55	742.06	5,975.72	45,143.00	395,265.50	12,026.02	2,655.87	9,703.07	419,650.46
平漢路道清支綫 Peiping Hankow (Tao Ching Branch)	134,311.44	3,747.87	761.34	644.22	8,352.26	147,817.13	234.40	424.91	302.87	148,779.31
龍 海 Lung-Hai	165,987.18	448,315.62	10,643.91	8,871.07	205,285.99	839,103.77	87,108.26	--	27,406.84	953,618.87
廣 九 Canton Kowloon	161.96	3,917.48	768.25	4,204.84	4,715.97	13,768.50	150.64	--	745.36	14,664.50
湘 鄂 Hupeh Hunan	76,944.91	20,141.64	5,102.51	6,703.62	26,678.57	135,571.25	6,757.11	1,813.61	10,562.66	154,704.63
膠 濟 Kiao-Tsi	482,283.50	130,960.19	16,424.19	24,058.47	128,676.88	782,403.23	5,907.04	--	13,015.30	801,325.57
南 潯 Nanchang Kiukiang	4.37	15,112.39	1,854.37	175.18	13,157.32	30,303.63	3,190.66	--	749.75	34,244.04
粵 漢 南 段 Canton Hankow (Southern Section)	33,539.66 (x) 108.26	14,792.98 284.30	3,477.97 5.70	15,283.47 829.30	72,848.07 6,633.14	139,942.15 7,860.70	19,066.74 69.12	3,573.32 --	3,229.20 --	165,811.41 7,929.82
共 計 Total	2,476,522.37	2,134,930.58	98,815.94	305,027.58	1,607,123.98	6,622,420.45	468,451.35	82,913.49	182,453.10	7,356,238.39

(x) 韶樂段

(x) Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳統計室編製

**營業收支統計**  
 STATISTICS OF OPERATING REVENUES AND EXPENSES—A  
 其 一  
 (民國二十五年一月份)

項 目 路 名 Name of Line	營 業			運 款			
	客 運 業 務 Passenger Service	貨 運 業 務 Goods Service	其 他 Others	共 計 Total	上 年 本 期 Same period last year	增 減 Increase or Decrease	增 減 百 分 率 Percentage of Increase or Decrease
平 漢 Peiping Hankow	\$ 元 741,663.85	\$ 元 1,949,546.79	\$ 元 20,158.06	\$ 元 2,711,368.70	\$ 元 2,991,126.36	\$ 元 -279,757.66	- 9.35%
北 甯 Peiping Liaoning	631,422.18	737,184.47	190,793.53	1,559,400.18	2,140,353.97	-580,935.79	- 27.14%
津 浦 Tientsin Pukow	828,186.50	1,011,920.10	88,585.44	1,928,692.04	2,260,293.90	-331,601.86	- 14.67%
京 滬 Nanking Shanghai	931,827.03	273,928.26	20,273.68	1,226,028.97	1,307,974.29	-81,945.32	- 6.27%
滬 杭 甬 Shanghai Hangchow Ningpo	341,254.71	105,239.56	20,425.63	466,919.90	621,986.91	-155,067.01	- 24.93%
平 綏 Peiping Suiyuan	155,479.85	719,745.47	77,358.98	952,584.30	1,121,959.85	-169,375.55	- 15.10%
正 太 Cheng-Tai	89,301.84	456,782.21	22,455.70	568,539.75	650,685.16	-82,145.41	- 12.62%
平漢路道清支線 (Tao Ching Branch)	22,045.41	153,272.49	1,396.75	176,714.65	199,149.54	-22,434.89	- 11.27%
龍 海 Lung-Hai	597,795.09	1,059,541.65	7,122.81	1,664,459.55	1,426,046.20	238,413.35	16.72%
廣 九 Canton Kowloon	166,936.00	14,711.36	4,882.64	186,530.00	191,516.21	-4,986.21	- 2.60%
湘 鄂 Hupeh Hunan	151,184.04	158,877.36	6,728.40	316,789.80	367,302.82	-50,513.02	- 13.75%
膠 濟 Kiao-Tsi	278,548.39	828,204.08	8,287.57	1,115,040.04	1,375,380.75	-260,340.71	- 18.93%
南 潯 Nanchang Kiukiang	50,880.89	35,194.75	992.87	87,068.51	154,918.51	-67,850.00	- 43.80%
粵 漢 南 段 (Southern Section)	201,574.39	180,360.31	3,000.81	384,935.51	407,358.37	-22,422.86	- 5.50%
共 計 Total	5,188,100.17	1,684,508.86	472,462.87	13,345,071.90	15,216,052.84	-1,870,980.94	- 12.30%
上 月 共 計 Total for Previous Month	5,042,294.46	9,907,009.97	668,169.23	15,617,473.66	15,633,992.56	-16,518.90	- 0.11%

-表示減少 -Denotes decrease

鐵道部秘書廳統計室編製

**營業收支統計**  
 STATISTICS OF OPERATING REVENUES AND EXPENSES—B  
 其 二  
 (民國二十五年一月份)

項 目 Items	營 業 用 款						共 計 Total	上 年 本 期 Same period last year	增 減 減 Increase or Decrease	增 減 百 分 率 Percentage of Increase or Decrease
	總 務 費 General	車 務 費 Traffic	運 務 費 Running	設 備 品 維 持 費 Maintenance of Equipment	工 務 維 持 費 Maintenance of Way and Structures	互 用 車 輛 Interchange of Rolling Stock				
路 名 Name of Line	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元	\$ 元
平 漢 Peiping Hankow	398,016.47	214,424.70	318,500.00	247,426.30	198,229.53	33,946.00	1,410,542.37	1,520,870.87	- 110,328.50	- 7.25%
北 甯 Peiping Liaoning	366,453.30	165,330.75	181,295.60	279,788.46	100,455.63	6,690.00	1,100,013.74	1,231,748.58	- 131,734.84	- 10.69%
津 浦 Tientsin Pukow	371,025.69	169,355.12	276,597.56	254,366.33	192,756.56	-	1,264,101.26	1,335,540.71	- 71,439.45	- 5.35%
京 滬 Nanking Shanghai	167,688.59	164,236.24	191,563.17	183,835.52	117,282.30	12,605.90	837,211.72	916,147.18	- 78,935.46	- 8.62%
滬 杭 甬 Shanghai Hangchow Ningpo	127,017.69	87,858.01	77,856.22	95,217.95	59,663.16	-	447,613.03	489,475.47	- 41,862.44	- 8.55%
平 綏 Peiping Suiyuan	122,140.27	66,386.04	137,238.38	147,404.39	64,796.71	3,185.00	541,150.79	600,520.50	- 59,369.71	- 9.89%
正 太 Cheng-Tai	70,998.39	31,010.70	53,152.58	57,548.64	29,336.71	-	242,047.02	235,333.78	6,713.24	2.85%
平漢路道清支綫 Peiping Hankow (Tao Ching Branch)	49,844.75	15,160.66	20,675.73	12,974.03	14,882.97	-	113,538.14	110,362.03	3,176.11	2.88%
龍 海 Lung-Hai	240,759.97	104,458.80	192,354.45	152,716.81	128,068.44	15,911.63	834,270.10	687,252.25	417,017.85	21.39%
廣 九 Canton Kowloon	25,179.82	16,419.95	39,114.50	24,223.79	23,151.80	98.59	128,188.45	148,991.23	- 20,802.78	- 13.96%
湘 鄂 Hupeh Hunan	43,612.24	38,835.56	87,388.64	59,341.22	49,434.98	-	278,612.64	267,147.91	11,464.73	4.29%
膠 濟 Kiao-Tsi	281,466.52	143,583.18	154,219.53	177,275.63	216,270.90	409.00	973,224.76	1,356,086.00	- 382,861.24	- 28.23%
南 潯 Nanchang Kiukiang	15,439.53	10,219.62	19,280.02	12,768.43	20,813.59	-	78,521.19	107,735.90	- 29,214.71	- 27.12%
粵 漢 南 段 Canton Hankow (Southern Section)	47,067.34	37,444.50	70,497.52	41,619.36	72,554.63	-	269,183.35	314,561.71	- 45,378.36	- 14.43%
共 計 Total	2,326,710.57	1,264,723.20	1,819,733.90	1,746,506.86	1,287,697.91	72,846.12	8,518,218.56	9,321,774.12	- 803,555.56	- 8.62%
上 月 共 計 Total for Previous Month	5,209,836.19	1,437,612.24	1,927,766.90	2,034,371.48	1,549,359.04	92,920.94	12,251,866.79	13,725,620.97	- 1,473,754.18	- 10.74%

—表示減少 —Denotes decrease

鐵道部秘書廳統計室編製

# 營業收支統計

STATISTICS OF OPERATING REVENUES AND EXPENSES-C

其 三

(民國二十五年一月份)

項 目 Items 路 名 Name of Line	管 業 里 程 Kilometrage Operated	每 管 業 里 所 攤 進 款 Revenue per Kilometre of Line Operated	每 管 業 里 所 攤 用 款 Expenses per Kilometre of Line Operated	管 業 淨 盈 或 淨 虧 Operating Surplus or Deficit	管 業 百 分 比 率 Operating Ratio
	公里 Km.	元 \$	元 \$	元 \$	
平 漢 Peiping Hankow	1,319	2,055.62	1,069.40	1,300,826.33	52.02%
北 甯 Peiping Liaoning	466	3,346.35	2,360.54	459,386.44	70.54%
津 浦 Tientsin Pukow	1,110	1,737.56	1,138.83	664,590.78	65.54%
京 滬 Nanking Shanghai	329	3,726.53	2,544.72	388,817.25	68.29%
滬 杭 甬 Shanghai Hangchow Ningpo	287	1,626.90	1,559.63	19,306.87	95.87%
平 綏 Peiping Suiyuan	877	1,086.19	617.05	411,433.51	56.81%
正 太 Cheng-Tai	279	2,038.78	867.55	326,492.73	42.57%
平漢路道清支線 (Tao Ching Branch)	152	1,167.60	746.96	63,176.51	64.25%
隴 海 Lung-Hai	1,091	1,525.63	764.68	830,189.45	50.12%
廣 九 Canton Kowloon	143	1,304.41	896.42	58,341.55	68.72%
湘 鄂 Hupeh Hunan	513	617.52	543.10	38,177.16	87.95%
膠 濟 Kiao-Tsi	469	2,377.48	2,075.11	141,815.28	87.28%
南 潯 Nanchang Kiukiang	128	680.22	613.45	8,547.32	90.18%
粵 漢 南 段 (Southern Section)	324	1,188.07	830.81	115,752.16	69.93%
共 計 Total	7,487	1,782.43	1,137.73	4,826,853.34	63.83%
上 月 共 計 Total for Previous Month	7,485	2,086.39	1,636.77	3,355,606.87	78.45%

鐵道部秘書廳統計室編製

## 本刊投稿簡章

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

中華民國二十五年十月一日出版

## 鐵道半月刊

第十期

南京中山北路七四四號

編輯者 鐵道部秘書廳編譯室

電話三二一三一號轉六九號

南京中山北路七四四號

發行者 鐵道部秘書廳圖書室

電話三二一三一號轉六五號

### 本刊價目表

零售每期法幣一角	預半年法幣一元	定全年法幣二元
----------	---------	---------

### 本刊廣告價目

後封面全面	六十元
其他全面	四十元
半面	二十五元
四分之一	十五元
以上價目均以每期計常年面議	