

中華郵政特准掛號

LIBRARY
MINISTRY
OF
INDUSTRY
CHINA

鐵道月刊

彙題



第二卷

第十期

本期要目

鐵路運輸之經濟地理

主要貨運統計分析

美國貨運站賬會計組織與方法

調車方法之研究(下)

浦鎮機廠最近工作概況

整理貨等運價設計大綱釋義

各報對中國鐵道建設之評論(六)

中華民國二十六年六月一日出版



鐵道部秘書廳研究室指導發行

「鐵道半月刊」改輯月刊
「鐵道生活」改輯半月刊
聯合啓事

本部創辦鐵道半月刊，旨在研討路政，專供部路同人閱讀，對外並不公開，嗣因各方紛紛來函訂閱，始於二卷七期起，公開發行；並為改進本刊編輯起見，移交鐵道經濟學會主編，而由本部秘書廳研究室指導發行，至在鐵道半月刊中原有「讀者之聲」一欄，本係刊載鐵道同人公私生活稿件，茲已另行輯印「鐵道生活」一種，按月發行專供部路同人閱讀，所有經過情形，曾在本刊公告。最近編輯同人因感「鐵道半月刊」篇幅有限，不能多載長篇論著，而同時「鐵道生活」，月出一冊，所登消息，亦有過遲之感，似均不足以副讀者之望。爰決定自五月一日起，將原有鐵道半月刊增加篇幅，改為「鐵道月刊」，鐵道生活月刊，改輯半月刊，凡我鐵路同仁會預定鐵道半月刊者，此後按月隨送鐵道生活二期，並不取費，至希部路同仁注意為幸。

鐵道部秘書廳研究室謹啓



鐵道月刊

第二卷 第十期
民國二十六年六月一日

鐵道插圖

1. 京贛鐵路土方工程……………三幅
2. 績溪南門大橋工程……………一幅
3. 淮南鐵路機廠……………一幅
4. 北寧路豐台站自動號誌……………二幅

鐵路運輸之經濟地理……………黃國璋(一)

廿六年第一季主要貨物運輸概數統計之分析……………吳文蔚(九)

美國鐵路管理貨運站賬會計之組織與方法……………許達生(三三)

調車方法之研究(下)……………劉唐領(三五)

會計處修訂現金報告表之經過……………貢乙青(五)

鐵路電化及運輸問題(六)……………盛次恆(六〇)

浦鎮機廠最近三月來工作概況……………沈昌(七)

整理貨物分等與各路基本運價設計大綱釋義……………徐鄂雲(八〇)

加拿大國家鐵路的回顧與前瞻……………李尊聖(九二)





部 路 要 訊

甲、部方消息

- 【人事】 部方高級職員任免升調等……………二則(九)
- 【財政】 湖廣鐵路借款之整理等……………二則(九)
- 【工程】 添建南翼辦公樓等……………五則(九)
- 【業務】 召開臨時業務會議等……………三則(一〇)
- 【聯運】 粵漢鐵路全綫加入國內貨物聯運等……………四則(一〇)
- 【教育】 交通大學增加與鐵路關係最切各科系學額……………一則(一〇)
- 【會計】 辦理交通大學二十五年度追加概算等……………二則(一〇)
- 【統計】 中華國有鐵路統計總報告出版等……………二則(一〇)
- 【其他】 廣九快車被焚之懲處及補救辦法……………一則(一〇)

乙、各路消息

- 一、平漢……………二則(一〇)
- 二、津浦……………五則(一〇)
- 三、北寧……………一則(一〇)
- 四、京滬滬杭甬……………五則(一〇)
- 五、粵漢……………三則(一〇)
- 六、正太……………五則(一〇)
- 七、平綏……………五則(一一)
- 八、隴海……………四則(一一)
- 九、膠濟……………一則(一一)
- 十、廣九……………四則(一一)
- 十一、南潯……………四則(一二)
- 十二、浙贛……………三則(一二)
- 十三、江南……………二則(一二)

最近國外消息……………(一一)

各報對中國鐵道建設之評論(六)……………(一二)

二十六年四月份各路營業進款概數述畧……………吳文蔚(一二)

二十六年四月份各路貨物待運情形……………吳文蔚(一三)

塞外勞軍記(上)……………陳逸雲(一四)



鐵道生活徵稿啓事

鐵道半月刊自特闢「讀者之聲」以來，承部路同人踴躍投稿；且紛紛來函要求擴充篇幅，另刊單行本；希望成爲真正表現全體鐵路同人生活的園地，具見愛護熱忱，曷勝感幸。茲於四月一日起，將「讀者之聲」，改編爲「鐵道生活」，月刊兩期，單獨發行。溯「讀者之聲」之誕生，原應乎部路同人之需要，而此次之改編發行，亦出於各方讀者之要求，以是今後「鐵道生活」之充實、培養、與改進，更當有賴於部路同人繼續的愛護！

「鐵道生活」既然從「讀者之聲」蛻化而來，所以「鐵道生活」即擬繼續「讀者之聲」的精神，徵求合乎以下各項原則之稿件：

- 一、各人日常生活之回憶與寫真；
- 二、服務上發生之感想與心得；
- 三、閱讀書籍之報告與介紹；
- 四、對本刊之希望與意見。

下列投稿簡則，尙祈同人諸君，踴躍惠稿，以光篇幅爲荷！

投稿簡則

1. 文體不拘，文白話均可；
2. 篇幅務求簡短，最好不超過一千五百字；
3. 刊印各稿，力求存真，如非必要，不加增刪；
4. 來稿除事前聲明外，概不退還；
5. 來稿務具真實姓名及詳細地址，但發表時署名，仍編投稿人自便；
6. 來稿揭曉後，酌贈本刊；
7. 來稿請逕寄南京鐵道部秘書廳研究室第三組。

鐵道部秘書廳研究室第三組謹啓



鐵路運輸之經濟地理

黃國璋

本文係黃教授海平先生在去年十二月本部舉行之沿線經濟調查訓練會中演詞，當初原擬在二卷四期鐵路沿線經濟調查特輯發表，嗣因黃教授以事倉卒離京，演詞未及交下，不克披露，引為遺憾，頃承黃教授之雅意，曾將原稿寄京，亟應刊出，以餉留心鐵路經濟地理之讀者。

編者

近代地理學之鵠的，在於探求人類生活與自然環境之相互關係，經濟地理特專就人類經濟生活而探求其與自然環境之相互關係。茲所論者，又復以鐵路運輸之經濟地理與其範圍，為求說明便利，分為鐵路運輸與人類經濟生活之關係，鐵路之分佈與地理環境之關係，及鐵路運輸之方式與地理環境之關係三項言之。

(甲) 鐵路運輸與人類經濟生活之關係

人類經濟生活，無時不在演變之中，致其演變之原由多端，要以交通工具之改善所關最切。自汽船火車相繼發

明，致使天涯有若比鄰，人類經濟生活上所蒙影響尤屬未可計量，茲就鐵路運輸與產業之發展及地面經濟單元之形成兩點而闡明其與人類經濟生活之關係。

(一) 鐵路運輸與產業之發展 產業之發展固有關於自然之嘉惠，但非人事不足奏其效果；土壤雖肥，非人事不能繁榮穀物；鐵藏雖豐，非人事不能以之致用，此固顯而易見者也。交通為人事第一要着，交通愈進步，則產業愈發皇，按諸往事，信而有徵。近代產業之鼎盛，實為近代交通事業精進之結果。但產業既興盛，復足促進交通之發展，二者互為因果，相得益彰，而鐵路為近代陸上交通

之主幹，關係產業之發展，尤為深切。

1. 鐵路與農業之開發 鐵路之興築，嘗為農業開發之先河，在新開闢之地域尤著特效，如美國西部農區之開發，在橫斷大陸鐵路進展至中部低原與西部平原以後，迄今在農業發達之區域，鐵路網之稠密，相距彼此不過四十或五十英里；歐俄之北部及西伯利亞，中央亞細亞農區之開發，亦以歐俄北部東西橫斷鐵路及其支綫，西北利亞鐵路，及中央亞細亞鐵路為其先河；西伯利亞之農區尤與鐵路路綫相一致。又鐵路運輸與農產種類所關亦切，人口稀疏之區域如鐵路運輸便易，所種多以各種穀物為主，大都係必需品物。雖量重價廉亦無礙於事；如鐵路運輸不便，則多以畜牧羣獸為尚，大都取其自能行動或取乳路皮革之比較量輕價高，能負擔較高之運費。此在澳洲，阿根廷，美國，大平原(The Great Plain)諸大農區莫不為然。至農業開發之結果，足以致人口之增加，更無待論。

2. 鐵路與工商業之發達 一地工商業發達與否，視其與鄰近區域聯絡是否便利以為斷。如係交通梗阻，則當地居民與其所在地(home-space)關係至切，

凡屬日常所需之品物，如食物之品類，衣服之原料，建築之材料，以及日用各種器具，均將由其所在地方供給，與外部少相往來，工商業自無興起之望；交通工具既經改良，與附近之區域易取聯絡，各以所有，易其所無，於是居民所在地與其資養地(Sustenance-space)漸相分離。各地域分工合作之效能漸著，於是工商業得以興起，工商業都市始得出現。世界各大工商業中心如紐約，倫敦等莫不以交通路綫為其命脈，交通路綫所及之地域愈廣愈富，則其工商業愈趨繁盛，有大量之消費，斯有大量之生產，二者均有賴於交通以司調節，是以物品之移動，或為製造品之推銷，或為原料品之搜集，實為工商業之第一要件，而鐵路運輸與工商業之關係，從可見矣。

3. 鐵路與鑛業之開發 鑛藏係自然界之一部，非如其他農工產物乃屬人為，是以鑛藏之分佈非人力所能改變，豐富悉聽自然，如金屬鑛產多散佈於火成岩地層中，而鑛藏之所在地非即人口稠密區域，且率常為人跡所不至，欲期鑛藏之開發，自非修築鐵路與外部相聯絡不可，如瑞典以鐵鑛著稱，而其主要鑛區乃

在遙北之幾里法拉(Gellivara)，賴鐵路通大西洋不凍港拉爾維克(Narvik)出口；澳洲東南部新南威爾斯(New South Wales)西部布羅坎山(Broken Hills)之銀鑽鉛鑽以及其中北部科巴(Cobar)之銅鑽，均在乾燥地帶，均有鐵路通海；南美秘魯之銅鑽埋藏於安第斯山中，拔海在一萬六千呎左右，賴鐵路運由考老(Callao)出口；吾國鐵路亦多為開發鑽藏而修築，道清路，株萍路，淮南路是其著者。

(二)鐵路與國家經濟單元之形成 鐵路交通可使地面分工合作之效益趨顯著，已如前言，是以地面各處得各就其特有之地理環境遂其特殊之經濟發展，各以所餘，易其所少，地盡其利，人盡其才，地面各處相依相賴，卒使全世界形成整個經濟機構。各國家均為此種機構之一部，為全體而奏演其個別之經濟活動，鮮能遂其單獨生存者。其在各洲各國，亦復如是。全洲全國猶如一小型之經濟機構，各區域得各盡其地利，獨自發展，以期互相補益；如吾國東三省之雜糧，華北之棉花，華中之茶絲米，華南之熱帶果實，均為其區域代表產物而均有賴鐵路運輸，以資交換。美國產業之分區，尤屬顯然；東北新英格蘭諸州

(New England States)及五大湖區域係工商業區，中部平原係農業區域，西部大平原及西部山地則以畜牧見勝；他如歐洲之農業區，工藝區，森林區，鑛業區，畜牧區，亦復各具特性，此因鐵路運輸之便利有以促成之也。

鐵路之運輸，非但可以促成地面——區域之發展，且可補救地利之偏頗。陝北，陝南同屬一省，而景况大殊；陝北荒瘠，產業不盛，陝南肥沃，農業鼎盛，如有鐵路以資聯絡，當可互相調濟，以補救其土地之不均等；又如陝北渭水流域之麥，在隴海鐵路未達到以前，人力運費約十倍於美麥之鐵路運費，(美麥每噸每哩僅需美金一分)，是以雖有豐收而無出口，如當水旱之年，則以交通梗阻，他處食糧莫由輸入，容易釀成荒災。自隴海鐵路完成以後，此種偏頗情形常能大改舊觀，此固不待言而又知者。

(乙) 鐵路之分佈與地理環境之關係

於未言鐵路之分佈與地理環境關係以前，當略及鐵路地帶之決定。所謂鐵路地帶，乃鐵路沿線賴以運出其剩餘物品之地域，廣狹各處不同，視鐵路沿綫河道公路佈施狀況以及鐵道本身之設備為斷。如沿綫通航河道廣佈，公路四

通八達，則貨物運輸便易，鐵路地帶自可廣闊；又如鐵路本身設備完善，貨物裝卸費低廉，亦足以擴大其鐵路地帶。是以就一鐵路言，以沿綫之交通輔助路綫及裝卸貨物之設備，乃因時因地而不同，鐵路地帶之廣狹，亦復因時因地而有別；而就兩鐵路間之鐵路地帶言，亦以兩路輔助交通路綫及裝卸貨物之設備，常在改變之中，二者鐵路地帶彼此互有消長，互相侵佔；然在此相互競爭之中，何者能得最後之勝利，則視鐵路地帶以內地理環境之優劣爲斷。

鐵路之分佈所受地理環境之影響至深且大，茲分五項言之：

(一)土地生產力 鐵路之爲用，在於司各地域居民之往來及剩餘貨物之運輸。地面各處之自然環境既各有所不同，則其產物自各有其獨到之處。各地之特產，常非當地居民所能盡量消費，而本地之所產又往往不能盡供本地居民之需求，各以所餘易其所缺，此鐵路之所以爲用也。是以地形不分高山與原野，氣候不分乾濕與冷熱，均各有其剩餘貨物以易取其不足之貨物，惟剩餘貨物有多少之別耳。剩餘貨物愈多，則有需鐵路之運輸愈殷。剩餘貨物之多少當視土地生

產力而定，然則鐵路之分布與其經過區域或其連接區域以內，土地生產力關係之密切，從可知矣；如美國東部歐洲西部之鐵路及我國南北之路綫，沿途所經均係物產豐饒之區，鐵路運輸固屬日趨發達；即如美國橫越大陸之鐵路，途經落磯山地，而連接美國太平洋及大西洋兩般富之斜面，及歐洲南北縱貫之綫，中經阿爾卑斯山地而連絡地中海及北歐般富之地域，亦是運輸頻繁，是其例之著者。舍此兩種情形以外，鐵路之修築在經濟地理觀點上均爲不資；至於鐵路經過區內或連接區內土地生產力之大小，直接有關當地之地形土壤與氣候，此又不待深論也。

(二)人口密度 土地生產力固可影響鐵路之分布，人口密度之大小何莫不然。凡人口稠密之地，即使每人之生產力與購買力不大，但其總量實屬可觀，我國人口達四萬萬以上，如每人平均每年多出產五穀一升，每年即可多出產五穀四百萬担以上，每人平均每年多用布一寸，每年即可多消耗四百萬丈以上，爲此多餘或短少貨物有待鐵路之運輸自較人口稀疎之地爲殷；又凡人口稠密之區，短距離之運輸自較頻繁，

雖長距離之運輸付諸缺如，亦無礙於鐵路之繁榮，如我國新建之浙贛鐵路（由杭州至南昌）雖與長江平行或不能與水運相競爭，然特沿路之短距貨運，亦足供此路之營養。

（三）居民生產力 居民生產力對於鐵路分佈之影響，較諸人口密度尤為深切，如新幾內亞（New Guinea）即巴布亞（Papua）與爪哇（Java）同居熱帶之地，自然環境彼此相同，均可出產稻米、蔗糖、玉米、茶葉、咖啡、烟草，可可等熱帶產物，祇以土人文化程度甚低，生產力薄弱，所產僅足以自給，而爪哇因有十餘萬白人居留其上，經營各種產業，雖其面積不及新幾內亞遠甚，但每年出口貨值達五千萬金元；又如挪威純係山國，可耕之地不及全國總面積三十分之一，且無重要鑛產，祇以居民奮發有為，富有進取精神，不惟國內貿易額大，國外貿易額亦足驚人，每人平均所得國外貿易額，較諸爪哇抑且超過十倍；他如阿拉斯加（Alaska）在一千九百二十年以前，未曾屬諸美國之時，幾無出口之可言，自此以後，美人積極經營，平均每年出口額竟達一萬萬金元；我國煤鑛之蘊

藏量六倍於英國，但其產量不及英國十分之一，非但無剩餘出口，即國內所需亦感不敷，此非天惠之不豐，實緣人事之有未臧也。美國地理學者斯密斯氏（T. R. Smith）常年在其經濟地理原理一書中，曾按中國之自然環境而作中國在十年後鐵路常如美國一般密佈之預言，斯誠見其一而未見其二矣。

（四）河運之有無 天然河道既無須人工之修造，亦無須經常之修理，河水滔滔，日夜不已，一經吾人之利用，輪船既可載重，人事管理亦較便易，是以河流輸運遠較鐵路車運價廉而安穩。苟有通航河道相競爭，則鐵路之聲勢，自必為之大減，但亦常視河流之航運力，方向及水位之季候變遷三者而定。所謂河流航運力，乃指河流之深度，寬度，長度，坡度等而言，蓋此四者直接有關輪船之載重量，吃水量及可航距離也。若河流之航運力不大，則鐵路尙有展布之必要；若貨物運輸過繁，非河運所能獨力勝任時，或某種貨物運輸貴於時間之經濟時，鐵路亦可補輪運之不足。河流之方向影響鐵路之分佈尤大，河道之流向如與商業之通道不相符合，甚且背道而馳，雖其航行力

大，亦不能阻礙鐵路之分佈，如美國密士失必河 (Mississippi R.) 取南北之流向與美國東西之通道相直交，商業功效爲之大減，美國東西貨物之往來，除藉五大湖水運外，餘均賴東西橫斷鐵路以司運輸。又如我國之長江，爲世界上最合理想之通航河道，其流向適與我國通商大道相符合，是以我國鐵路之分佈大都與其相直交，與之平行者僅京滬路及最近修成之浙贛路而已。此外河流水位之季候變化，所關亦復不小，通航河道最貴水位平穩，季候之變化不大，庶幾船輪得以四季通行無阻，如冬落夏漲，相去甚大，則輪船可駛行於夏者不能駛於冬，冬季貨物之運輸，自必借就於鐵路，寒冷之地冬季河道爲冰所封，尤非有賴鐵路之運輸不可，加拿大東部聖羅稜斯河 (St. Lawrence R.) 及東三省之松花江遼河其著例也。

(五) 自然環境對於鐵路建築之影響 前所論者，乃各種地理因素，直接對於鐵路運貨量，間接對於鐵路分佈之影響。茲更就自然環境對於鐵路建築與養路難易之影響言之，溫帶平原之地爲現代鐵路分佈最密之區，他如沙漠、濕熱或高山地帶，則皆爲鐵路所罕至

也。沙漠之地，枕木材料非但不能得諸於鄰近區域，且乾燥易起裂痕，致歪扭，風大易於掀起，砂土移動，嘗使掩藏，運貨木箱亦須特製以妨乾裂，燃料飲水，尤付缺如，凡此均足增加鐵路建築及養路之困難，是以非洲撒哈拉沙漠及澳洲內陸沙漠之縱貫或橫斷鐵路，雖計劃已久，迄未實現；沙漠附近一帶土質肥美，此種鐵路，最爲有用。濕熱之地，或森林叢密，或草長滅頂，砍而復生除滅不易，枕木鐵軌均易敗壞，而時疫流行，人工缺乏，建築困難。至於山地區域除人口稀少外，建築費用特高，如南美智利山地鐵路高達一萬五千呎，每哩建築費竟達三十萬金元，而養路費之高亦爲他區鐵路之所不及。據估計鐵路斜度達百分之二時，同一箱貨每哩運輸費用，較在平原地帶高二倍，是以鐵路多沿山麓或河谷而築。美國西岸塞拉內華達 (Sierra Nevada) 山地之鐵路，在位置過高，冬季雪量甚大之處，備有雪棚 (Snow Sheds) 以資掩護，此種設備，戰前單軌，每哩須建築費四萬二千金元，雙軌每哩須費六萬五千金元，現在百物昂貴，當不止此；此外每年之經常修理費，頗不少；又如美國

西部通西雅圖(Seattle)之大北鐵路(Great Northern Ry.)
越卡斯卡得山(Cascade Mts)而過，如造隧道當須萬
萬金元以上，而與此路相距不遠之聯太平洋鐵路
(Union Pacific Ry.)利用哥倫比亞河峽谷以通波得蘭
(Portland)則深感便利。

(丙) 鐵路運輸之方式與地理環境之關係

貨物之由鐵路運輸者，大都用貨箱承裝。機頭拖貨，同
時須拖運貨箱，但運費僅取諸於貨，是以貨箱之重量與載貨
之重量兩相比例，自以愈小愈合經濟；然此直接關於貨物
之性質，間接有關於貨物產地之地理環境也。在出產比較
笨重如穀物，石炭，鑽石，及木材等貨物之區域，如其產量
豐富而係運入一二少數市場之時，大車箱之使用較小車箱
為經濟，而長列車又較短列車為經濟，如往返皆然，尤為
適宜。美國中部之西北幾州，小麥之產量甚大，且具有極
著之集中性，而其最大部份之小麥，係以東北少數工業都
市為尾閭，其情形與產地廣漠銷場散漫之英國，迥然各
殊。美國貨運頻繁，車箱承載毫無不足之感，故普通使用
五十噸之鋼製車箱頗稱獲利，尤以自畢資堡(Pittsburg)至

大湖港口之鐵路為如是。自維吉利亞州(Virginia)西部之
坡克霍塔斯(Peachontas)至羅伐克(Norfolk)之深海港之鐵
路，因大宗煤運之關係，竟能使用八十噸之最大車箱。論
及英國之鐵路，有時一條路線，貨站達四百至五百處之多，
每站雖日有貨物出入，而為量不多，以自半噸至兩噸為佔
多數；在此情形之下，常以小車箱與短列車之使用，較為
適宜，且較經濟，故英國普通所用之車皮罕有超過二十噸
者。茲就我國長江以北諸鐵路之商運情形而論，因其所經
路綫，多位於豐富礦區與豐富農區之交境地帶，故所載貨
物以農礦兩種產品為主，尤以鐵產為較重要。按民國二十
二年平漢，北甯，津浦，膠濟，正太，道清諸路之統計，
礦產品佔各路商運總額之過半數(津浦五六%，膠濟六六
%，平漢七五%，北甯七九%，正太九〇%，道清九三
%)。此種鐵產以煤為最大宗。長江下游為我國之工業區
域，燃料之需要甚大，而本區又乏燃料之大量供給，更須仰
給於北部，此外原料如棉花，食糧如豆麥之須仰給於華北
者亦不為少。大車箱與長列車之使用於華北諸路，當可促
進運輸上之便利而謀運費之減低。又如完成未久之粵漢鐵
路，係以湘米為其主要之南運貨品，自開車至今，甫及半

載，其運輸數量，已達六十萬公石以上；湖南餘米最多之年，能達二三百萬石之巨額，大部份可供閩廣之需求；可惜此路之南段，坡度斜緩不得其宜，而設備亦欠適當，難於採用大車箱與長列車之運輸方式，以致去冬湘米之廢集衡郴一帶者甚多，而同時廣東之米荒又復日見嚴重；由此更可知鐵路之建築及其運輸之方式，實有適合其經過地帶之地理環境之必要。

他如全國各路軌道寬度之務求統一，以免貨物之中途

卸裝致受時間上與經濟上之損失，如山西省爲我國煤藏最富之區，極宜與省外取得運輸上之聯絡，以圖開發，而正太，同蒲兩路之軌道，竟較平漢，隴海，平綏諸路爲窄，此最有礙於經濟發展之前途者。此外如河港海港車站之務求地點適當，設備完全，以謀水陸交運之便利，亦爲鐵路運輸之重要經濟地理問題，而爲吾人所常特別注意者，茲因時間有限，姑不多及。

一天到晚只望着人家，完全不看自己，整個心思，只用來計算目前的小利害，而不想到國家民族的前途，和我們今後所應做的遠大事業。因此，大家都只爭小利害，貪小便宜，惟恐吃虧；自負聰明，其實誤用聰明。

蔣院長嘉言

二十六年第一季十四種主要貨物運輸概數統計

之分析

吳文蔚



一、一般經濟概觀

(一) 農業方面

二十五年農產豐收，主要原因，端在天時之順調，若就種植面積比較觀之，反較二十四年為減少，據中央農業實驗所之估計，各種主要農作物種植面積及每市畝收穫量之比較如下：

作物	種植面積	比較上年	增減數
小麥	三〇五，五四一	減	六，五六六
大麥	九八，一〇一	減	一，六八六
豌豆	五二，〇三八	減	二，三四九
蠶豆	四一，八〇五	增	一，〇三五
油菜子	五八，九一二	增	二，一九一

鐵道月刊 第二卷 第十期

作物	本年產量	比較上年	增減數
燕麥	一五，九四五	減	三七七
秈稻	二四一，〇八〇	減	八，八六四
糯稻	二六，二七〇	減	二，〇八二
高粱	七五，三八四	增	五，九〇八
小米	七八，四八二	減	八四六
糜子	二三，一二五	減	一，八六一
玉米	六七，九六五	減	二，七〇〇
大豆	七三，二七五	減	四，〇九六
甘薯	三三，九六六	增	七四六
棉花	六三，五七一	增	一一，三八九
花生	二〇，九七三	增	八七二
芝麻	二一，四二八	增	一，三〇九
烟葉	八，一六四	減	五二
統計	一，三〇六，七二五	減	一〇，〇二九

一九三六年各種主要作物產量(單位：千市担)

九

二十六年第一季十四種主要貨物運輸概數統計之分析

大麥	一六二,七四八	增四,六三六	二·九%
豌豆	六九,〇九六	增二,一九五	三·三%
蠶豆	六二,二五三	減一,一八九	一·九%
油菜子	四九,五七三	減一七七	〇·四%
燕麥	一八,〇三六	增五九二	三·四%
秈稻	八五九,六〇一	增二五,〇六四	二·九%
糯稻	九〇,九五七	增七〇三	〇·八%
高粱	一五五,一〇三	增一九,六四二	一四·五%
小米	一三九,六二一	增三,三三四	二·五%
糜子	三一,九二八	減五九五	一·八%
玉米	一三二,二三七	減一四,六五二	一〇·七%
大豆	一三三,一一三	增二二,七三四	二二·六%
甘薯	五七八,二〇四	增六,五九三	一·八%
棉花	二一,〇五八	增六,七二〇	四六·九%
花生	五四,〇五二	增九,〇八〇	二〇·三%
芝麻	一八,四六六	增三,二〇九	二一·〇%
烟葉	一一,六〇〇	減三五〇	三·〇%

就上表觀之，主要農產品之種植面積，大部均屬減少，然一般產量，除玉米等外，均有增加。主要農產品中，商品作物之面積及產量，俱有進步，尤以棉花最為顯著，棉田面積與上年比較，計增加一一·三八九「千市畝」，全部產量，較之二十四年，約增百分之四六強，茲就

最近三年全國各省產棉量統計
(皮花產量單位擔)

年份	最後修正估計25年	24年	23年
河北	2,539,582	2,166,447	2,836,172
山東	1,790,227	407,215	1,334,053
山西	446,489	252,592	601,096
河南	1,367,226	416,778	1,022,357
陝西	937,865	802,053	1,004,114
江蘇	2,425,820	1,917,620	1,664,935
浙江	852,507	461,936	462,618
安徽	516,000	208,079	231,738
江西	41,485	42,481	33,789
湖北	2,668,163	917,184	1,910,783
湖南	258,005	42,194	100,389
四川	572,919	448,332
遼寧
共計	14,468,288	8,142,911	11,201,999

最近三年全國各省棉田面積統計
(單位華畝)

年份	最後修正估計25年	24年	23年
河北	10,430,684	6,315,970	7,807,442
山東	6,111,054	1,801,137	5,493,362
山西	2,074,637	1,067,902	1,796,260
河南	6,068,046	1,795,360	4,091,771
陝西	4,254,709	5,657,014	3,710,938
江蘇	10,401,070	10,257,553	10,207,010
浙江	1,718,472	1,759,492	1,634,167
安徽	1,404,000	1,330,453	1,244,651
江西	226,630	199,740	237,750
湖北	8,883,092	4,568,339	7,861,915
湖南	736,160	371,188	885,989
四川	3,901,888	1,901,746
遼寧
共計	56,210,472	35,025,894	44,971,264

中華棉業統計會最後修正估計之各省棉田面積及棉產統計列表比較如下：

二十六年三月份上海躉售物價指數
(民國十五年=100, 國定稅則委員會編)

躉售物價指數	類別	年 月		
		26年3月	26年2月	25年3月
躉售物價指數	糧食	108.0	109.2	93.2
	其他食料	132.2	133.9	119.5
	紡織品及其原料	102.5	103.1	87.8
	金屬	193.2	184.7	127.9
	建築材料	138.1	140.4	129.8
	化學	124.0	121.8	112.2
	雜貨	136.6	137.0	140.9
	農產	119.6	117.6	98.1
	動物產	107.0	107.5	96.7
	礦產	119.4	120.8	96.4
	林產	126.5	126.1	116.4
	礦產品	121.9	122.8	106.2
	原料合計	114.4	114.9	101.1
	生產品	133.6	132.5	109.3
	製造品合計	123.8	123.8	109.2
總指數	127.8	127.3	109.2	
生活費指數	總指數	123.0	122.9	106.4
	食物	104.9	110.0	102.2
	衣服	100.7	100.8	84.3
	房租	109.1	109.1	110.3
	雜費	128.7	128.5	132.3
		154.5	154.1	154.4
		116.8	120.1	114.1

棉花之外，花生芝麻等，在產量方面，各增加百分之二十強，小麥雖屬豐收，然去十年成尙遠，大豆在面積方面雖減少甚多，而產量反較二十四年為增加，則係以每市畝收穫量較多之故，以上商品作物產量之增加，為研究農業概況應加注意者一

二十五年之農產物，雖告豐收，然農產物之價格，不但未跌，且反見增加。本年第一季開始之一月，仍有逐漸上漲之勢，至三月末，已見減低；惟較之上年同月，仍為增加，茲將國定稅則委員會公布之二十六年三月份上海躉售物價指數摘要錄列如左：

鐵道月刊 第二卷 第十期

上表顯示一般物價，包括農產品物價在內，皆較上年同月為增加，就中食糧漲價之原因，據實業部二十五年全國實業概況報告，不外「出口」與「屯積」二者，此種情形，在小麥方面，尤為顯著，其他雜糧，在二十五年年底，亦以出口關係市價高漲，故農產品價格之非常態的高漲，為研究農業概況應加注意者二。

國外貿易，應注意者，為食糧出口之激增，如在二十五年，米穀出口，由六萬五千六百八十九公担，增至二十六萬八千七百一十一公担，小麥自九萬四千七百六十六公担，增至三十一萬六千八百公担，其他雜糧，則除玉蜀黍外，均見減退，至進口方面，惟一般雜糧，稍有增加，米穀小麥均屬減少，紡織原料品中之棉花在進口方面，減縮不少，國內原棉產量雖屬大增，但以國內需用原棉數量同時增多，故在出口方面，以金單位計之，不過略現增加，惟本年開始，則增加甚多，小麥，菸葉，進口貨值，在本年開始，亦見激增，茲將三個月來各該貨品之進出口貿易統計，摘錄於后：

土貨出口貨值表
(金單位)

項 目	一 至 三 月	
	廿 五 年	廿 六 年
黃 豆	162,367	36,613
米 穀	766,996	1,014,540
小 麥	64,190	116,421
未列名雜糧	6,588	3,002
花 生	706,327	1,311,226
芝 蔴	7,253,730	6,727,777
菸 葉	3,142,467	2,643,990
棉 花	6,452,014	14,426,653

洋貨進口貨值表
(金單位)

項 目	一 至 三 月	
	廿 五 年	廿 六 年
棉 花	3,771,910	2,804,227
米 穀	1,567,786	1,401,997
小 麥	571,491	1,272,084
未列名雜糧	104,517	58,371
花 生	22	5
菸 葉	967,580	4,054,323

根據海關進出口貿易統計月報

出口米、小麥、花生、棉花，均較二十五年為增加，尤以棉花增加為最多，在進口方面，棉花、米、花生及其他雜糧均減少，惟小麥菸葉為增加耳。

(二) 工業方面

本節但論及輕工業中之紡紗業及麵粉業

紡紗業在去年初，稍見衰落，其後以農民購買力增加，棉布暢銷，逐漸有復蘇之勢，本年開始，大部紗廠均在積極擴充之中，產量增加，可以預卜，惟有兩種現象，須加注意，1. 日商紗廠之擴充，2. 紗廠工潮之屢起，前者固足以影響國產棉業之前途，後者亦足以使一般產量，稍見低降，皆應急圖救濟之方。

麵粉業則頗不景氣，據實業部統計處二十五年實業概況報告，論及麵粉產量降勢之烈，有云：「(一)原料缺乏，國產全年產量，原即不敷應用，惟在各國備戰聲中，洋麥之輸入已不若往年之盛，廠內既感原料不敷，停工緊縮，遂時有所聞。(二)銷路減少，我國麥粉銷路實以華北及南洋為兩大宗，年來北方銷路斷絕，南洋方面市場，亦被佔奪，致銷路銳減，造成粉業之不景氣局面。(三)麥貴粉賤，廠商鑒於成本轉重，利益愈薄，頗多裹足不前，產量自然減少」。

至於國外貿易，三個月來棉紗進口，較之上年同期已增加，惟出口則見減少，棉布等類，出口進口並皆增加，麥粉進口增加，而出口則減少有一倍之多，茲根據海關

進出口貿易統計月報，列表比較如下：

土貨出口貨值表
(金單位)

項目	一至三月	
	廿五年	廿六年
棉紗	3,910,586	2,376,992
疋頭	4,627,902	6,315,126
麪粉	77,816	43,597

洋貨進口貨值表
(金單位)

項目	一至三月	
	廿五年	廿六年
棉紗	37,631	121,854
疋頭	1,331,441	2,015,665
麪粉	463,462	548,492

他種工業，暫不詳論。

二、十四種主要商運貨物運輸成績概觀

三個月來十四種主要貨物，各路起運噸數之總數，有如下表：

烟煤	2,977,854
無烟煤	888,115
小麥	79,156
黃豆	97,717
花生	51,198
芝蔴	50,203
棉花	137,586
麪粉	57,610
棉紗	20,222
棉織疋頭	31,012
羊毛	3,696
菸葉	24,728
食鹽	90,483
煤油	28,709

十四種貨物中，與上年同期比較，增減各半，農產品

中，除小麥外，均見增加，以芝蔴、黃豆、花生等項增加較多，主要農作物之小麥，則減少百分之四十四強；礦產

品，烟煤、煤油、均有增加，惟無烟煤減少二七一，二六五噸，食鹽減少二二，七四一噸，工藝品，棉紗、棉織疋頭、麵粉等項，均見減少，中以麵粉、棉織疋頭兩項，關係一般之國民生活計，其減少之噸數，亦最多，羊毛一項，以上年數字，為駝羊毛之起運噸數，故尚不能為正確之比較，菸葉產量雖減，然運輸數量，則見增加。

茲再以三個月之數字，並列比較如下：

項目	一月	二月	三月
烟煤	1,031,432	747,661	1,198,761
無烟煤	342,707	255,633	288,775
小麥	18,606	22,693	37,857
黃豆	25,932	29,653	41,132
花生	27,231	11,593	12,374
芝蔴	38,714	6,780	4,709
棉花	61,269	37,408	38,918
麪粉	18,328	17,640	21,642
棉紗	4,641	4,711	10,870
棉織疋頭	9,492	6,638	14,882
羊毛	1,323	1,094	1,279
菸葉	13,568	5,992	5,168
食鹽	39,399	24,014	27,070
煤油	10,546	8,042	10,121

三月比較，烟煤、小麥、黃豆、麵粉、棉紗、棉織疋

頭等六種，均以三月份起運噸數為最多，無烟煤、花生、芝蔴、棉花、羊毛、菸葉、食鹽、煤油等八種，則皆以一

二十六年第一季十四種主要貨物運輸概數統計之分析

月份起運噸數為最多，惟一般論之，第一季本非運輸最旺之一季，故本季各種貨物運量之增減，不能即用以考核全部貨運成績之消長。

茲再以十四種主要貨物個別論之如下：

(1) 礦產品類 烟煤起運噸數，以北甯為最多，計為七八七，四七八噸，次則膠濟為六四五，九六五噸，其他各路，在十萬噸以上者，為平漢、正太、津浦、平綏、隴海等五路，以上七路，惟津浦較上年同期減少一四五，五三八噸，其餘六路，均見增加，北甯在一月份中，增加最多，二月份稍見減少，至三月份復行增加，津浦三個月均為減少，產量之外，車輛不敷應用，亦為原因之一，粵漢路三個月共計為一，六九七噸，上年同期則為八五，九二二噸，在各路中，減少最多。

無烟煤以平漢起運噸數為最多，計為三八七，七〇八噸，其他各路，在十萬噸以上者，為平綏、正太兩路，在一萬噸以上者，為粵漢、北甯兩路，就中平漢、北甯，皆較去年同期減少甚多。

煤油以北甯之八，三三〇噸為第一位，次則為膠濟、平漢、津浦、隴海等路，除膠濟外，均不足五千噸，但較

之去年同期，則已略有增加。

食鹽亦以北甯為第一位，計為四八，〇五〇噸，惟較之上年同期，則已減少二，三九三噸，次則隴海路，計為一七，五六〇噸，較上年同期減少五，八八四噸，他如平漢、粵漢減少亦多，各路中惟津浦、京滬、膠濟、南潯四路稍形增加。

三月來四種礦產品，各路起運噸數如下：

路名	貨名	烟煤	無烟煤	食鹽	煤油
平漢	漢	467,474	387,708	1,756	4,468
北甯	寧	787,478	13,272	48,050	8,330
津浦	浦	308,018	939	10,884	3,596
隴海	海	131,853	6,983	17,560	3,299
京滬	滬	25,697	122	4	284
滬杭	杭	8,342	2,231	288	2,329
膠濟	濟	645,965	—	1,765	5,826
平漢	漢	1,697	25,398	4,483	102
平綏	綏	244,037	229,697	444	177
正太	太	357,040	221,530	566	220
廣九	九	38	165	4	16
南潯	潯	155	—	4,679	62
共計		2,977,854	888,115	90,483	28,709

(2) 農產品類 小麥起運噸數，以平漢、津浦為最多，平綏、京滬、正太三路次之，各路惟北甯、京滬、滬

杭甬等路，增加甚多，其餘各路均見減少，小麥運量在本年三月份，已有逐漸增加之勢，津浦二十五年十月份小麥運量最多，計較二十四年同月份增加有一倍之多，故本年開始，自不能再為大量之增加，其他各路路見減少之原因，大致類此。

黃豆以津浦、平漢為最多，計津浦為六九，六六噸，較去年同期增加五一，五八九噸，平漢為一二，七二四噸，較去年同期則減少二九，三二七噸，一般論之，本期黃豆起運噸數，較之去年同期，均有增加。

棉花運輸略有進步，係屬當然之理，如平漢、膠濟、津浦等路運量增加，自係受沿綫各省棉產豐收之影響，惟隴海本期竟減少有二五，七九〇噸之多，則係以軍事關係，貨運停滯之故，京滬路棉花運輸，增加在五倍以上，似與出口貿易，不無關聯，事實上，棉花運輸，多在每年九十月間，如二十五年十月份津浦起運噸數為一六，六一七噸，較二十四年同月增加一二，八一四噸，平漢二十五年十月份為二四，七〇一噸，較二十四年同月增加二倍強，凡此皆為本季棉花運輸未能大量增加之主因。

菸葉以平漢之一，七九七噸為最多，但已較上年同期為減少，次為津浦、膠濟、粵漢等路，就中津浦、粵漢、北甯、隴海、滬杭甬、廣九等路均有增加，京滬、膠濟、平綏等路則皆減少。

茲將農產品類六種貨物各路起運噸數，列表比較如下：

路名	小麥	黃豆	花生	芝蔴	棉花	菸葉
平漢	32,672	12,724	800	34,651	34,319	11,774
北甯	1,062	1,342	8,147	36	10,661	85
津浦	24,325	69,166	16,823	10,333	20,667	3,324
隴海	3,163	3,112	7,345	78	29,911	1,385
京滬	5,023	6,203	139	4,687	3,517	7
滬杭甬	2,153	989	414	158	3,503	912
膠濟	757	1,041	15,492	93	31,182	5,172
粵漢	20	157	38	4	134	1,514
平綏	5,504	1,664	1,387	19	227	388
正太	4,477	902	548	—	3,268	110
廣九	—	53	32	—	3	34
南粵	—	364	33	144	194	23
共計	79,156	97,717	51,198	50,203	137,586	24,728

(3) 工藝品類 工藝品類三種貨物起運噸數，較之去

年同期皆已減少，尤以棉織正頭及麵粉兩項減少最多，誠可注意，麵粉業迄未能有所發展，是為麵粉運輸減少之主因，棉紗以膠濟路起運噸數為最多，但較之去年同期，已經減少百分之二三強，平漢、北甯亦減少甚多，京滬及滬杭甬則均增加在一倍左右。粵漢路增加在四倍以上，棉織正頭以北甯為最多，較去年同期，亦已減少百分之七。三、麵粉亦以北甯為最多，較去年同期，計共減少百分之二一強，津浦成績較佳，麵粉棉紗均見增加，惟棉織正頭減少仍多。

三種工藝品各路起運噸數如下：

路名	貨名	棉紗	棉織正頭	麵粉
平 北 津 隴 京 滬 膠 粵 平 正 廣 南	漢	3,793	4,442	5,998
	甯	272	6,313	16,849
	浦	1,977	1,667	16,686
	海	556	772	5,895
	滬	1,813	3,816	595
	甬	1,583	2,437	1,017
	濟	6,162	5,900	6,671
	漢	2,244	1,542	632
	綏	1	1,469	1,203
	太	534	1,106	1,895
	九	9	129	36
	潯	1,278	1,419	133
	共計	20,222	31,012	57,610

(4) 獸產品類 羊毛一種，各路起運噸數如下：

平	漢	92
北	甯	66
津	浦	20
京	滬	14
滬	杭甬	54
隴	海	417
膠	濟	3
粵	漢	—
平	綏	2,932
正	太	98
廣	九	—
南	潯	—
共計		3,696

各路比較，以平綏、隴海起運噸數為最多，其他各路，則均不足一百噸。

三、十四種主要商運貨物各主要車站運出運入概況

主要工藝品，各鐵路商埠口岸各站運出噸數概數統計，對於一般經濟，共有兩種作用：

(1) 我國之工業中心，多在商埠口岸，所以商埠口岸各站運出噸數之增減，實即可以表示我國工業情況之消長。

(2) 工藝品類，如棉紗等，素為進口商品之大宗，故當就商埠口岸各站運出之噸數，對於外貨運輸，為概略之統計。

本年第一季主要工藝品各鐵路商埠口岸各站運出噸數概數如下：

商埠岸口站名	路名	貨名	運出噸數		
			棉	紗	麵粉
上海		滬	1,150	2,639	115
		滬 杭 甬	1,245	2,141	304
天津		津 浦	510	550	1,330
		北 齊	125	1,118	11,805
漢口		平 漢	334	813	7
青島		膠 濟	5,262	3,359	152
連雲港		隴 海	—	—	2,465
浦口		津 浦	—	—	414
武昌		粵 漢	1,722	1,031	329
九江		南 潯	1,278	1,419	133
廣州		粵 漢	35	1	86
		廣 九	9	100	27
商埠岸口各站共計			11,670	13,171	17,117

就上表比較觀之，棉紗以膠濟路之青島，運出噸數為最多，上海站次之，棉織疋頭以上海站為最多，青島次

之，兩地固皆為我國紡織業之中心，且亦為我國沿海之重要商埠，各站共計，棉紗為一，六七〇噸，佔各路總計起運噸數百分之五七，棉織疋頭為一三，一七一噸，佔各路總計起運噸數百分之四二，麵粉為一七，一一七噸，佔各路總計百分之三〇。

於此應注意者為在本季之一二三月間，大量日貨自上海湧入，就中以棉織布疋等為大宗，據海關報告，三個月棉布進口總值為二，〇一五，六六五金元。日本棉布即已有一，五九九，〇〇七金元，可知自商埠口岸各站運銷於內地之棉織品類，必已有大量日貨，包括在內，此外，在商埠口岸設立之日商紗廠，本季出品，逐漸增加，亦皆賴我國鐵路為之運輸。

麵粉業之中心在天津，而國外麥粉，亦多自天津入口，所以運出噸數，常居首位。

原料品類，大都集中於各大城市，或則供本國各廠之所需，或則經由商埠口岸以出口，為數甚巨，本季以上年商品、農作物俱告豐收，故運抵各大商埠之噸數，亦有增加，計八種主要貨物各鐵路主要到達站運入噸數概數，有如下表：

貨名	項目		運入噸數	貨名	項目		運入噸數
	主要到達站	路名			主要到達站	路名	
煤	秦皇島	北 寧	474,608	小麥(續)	無 錫	京 滬	37
		天 津	北 寧		140,533	漢 口	平 漢
		津 浦	68		各主要到達站共計		33,268
	塘沽	北 寧	115,009	黃豆	上 海	京 滬	23,477
		青島大頭	膠 濟		361,750		滬 杭甬
	連雲港	隴 海	118,943		無 錫	京 滬	6,082
	浦 口	津 浦	222,784		常 州	京 滬	11,243
	漢 口	平 漢	63,245		漢 口	平 漢	7,349
	武 昌	粵 漢	15,557		各主要到達站共計		48,151
	廣 州	粵 漢	155		棉花	天 津	北 寧
	廣 九	36		津 浦		993	
各主要到達站共計			1,512,688	濟 南		膠 濟	46
無煙煤	秦皇島	北 寧	—			津 浦	7,267
		天 津	北 寧	30,066		青 島	膠 濟
		津 浦	591	連雲港		隴 海	24,829
	塘沽	北 寧	33,175	上 海		京 滬	31,349
		青島大頭	膠 濟	3,541			滬 杭甬
	連雲港	隴 海	—	漢 口		平 漢	5,381
	浦 口	津 浦	—	各主要到達站共計		80,520	
	漢 口	平 漢	54,342	花生	青 島	膠 濟	9,731
	武 昌	粵 漢	4,170		連雲港	隴 海	6,508
	廣 州	粵 漢	8,835			京 滬	804
廣 九		165			滬 杭甬	—	
各主要到達站共計			134,885		各主要到達站共計		16,943
小麥	天 津	北 寧	7,308	芝麻	上 海	京 滬	10,194
			津 浦		2,091		滬 杭甬
	濟 南	膠 濟	27		漢 口	平 漢	18,236
			津 浦	12,780	各主要到達站共計		28,430
	上 海	京 滬	6,888	羊毛	天 津	北 寧	219
		滬 杭甬	1,400				津 浦

八種貨物運入最多之站，爲：

秦皇島	漢口	濟南	上海	青島	漢口	天津
無烟煤	小麥	黃豆	棉花	花生	芝蔴	羊毛

藉知各項主要貨物產銷之概況：
茲再將以上各站，主要貨物之起運站名，調查如下：

站名	起運站	到達站
烟煤	唐山，開平，古冶	秦皇島
無烟煤	石家莊，新鄉	漢口
小麥	銅山，宿縣，蚌埠	濟南
黃豆	南京，鎮江	上海
棉花	南京，鎮江，開口	上海
花生	濟南，博山	青島
芝蔴	鄆城，駐馬店	漢口
羊毛	豐台	天津

秦皇島運入之煤，大部來自開灤煤礦，濟南市爲小麥之主要市場，故南北各地所產之小麥，率皆集中於此，羊毛來自平綏沿綫，經由豐台轉至天津，至上海、青島、漢口三地，各成爲附近各區之重要市場，棉花運抵上海者，一部爲本地紗廠所吸收，一部則經由海道以出口。
本季主要貨物之運輸概況，大致若是。

農行月刊

第四卷 第三期

陳主席訓詞

趙總經理演講詞

趙總經理告同人書

民國二十五年本行業務報告

第一章 國內農村經濟概況

第二章 本行全年營業概況

地方金庫對於農村金融之調節作用

現階段農村投資的重要性

國民經濟建設與農業機械化

最近歐洲各國之農村運銷合作

農村保險合作(續完)

運銷合作社會計制度概要

棉花運銷合作社包裝問題之研究

一年來江蘇省化學肥料之管理

松青一帶米糧的出產與運銷

崇明一年來之農村經濟

秦縣之豬行

農倉業務經營程序

本行第十二屆業務會議紀要

行務與業務

定價全年一元五角半年八角另售一角五分郵費在內

定閱處鎮江中山路農民銀行各地江蘇省農民銀行分行各大書局

謝章 侯厚 顧凌雲
章學 張時 鄭 榮
允莊 侯厚 顧凌雲
鼎峙 侯厚 顧凌雲
馬資 侯厚 顧凌雲
李孟 侯厚 顧凌雲
陸樹 侯厚 顧凌雲
瞿士 侯厚 顧凌雲
褚挺 侯厚 顧凌雲

貨物起運噸數概數統計

六年一至三月份

Originated on the Chinese National Railways

January—March, 1937.

芝麻 (噸) Sesame Seeds (Ton)	棉花 (噸) Cotton (Ton)	棉紗 (噸) Cotton Yarn (Ton)	棉織足頭 (噸) Cotton Piece Goods (Ton)	羊毛 (噸) Wool (Ton)	烟葉 (噸) 已製及未製者 Tobacco (Ton)	鹽 (噸) Salt (Ton)	煤油 (噸) Petroleum (Ton)
34,651	34,319	3,793	4,442	92	11,774	1,756	4,468
9,536	23,670	4,477	6,255	183	4,400	2,206	5,971
36	10,661	272	6,313	66	85	48,050	8,330
321	8,892	1,621	6,774	369	36	50,443	7,117
10,333	20,667	1,977	1,667	20	3,324	10,884	3,596
5,918	17,856	1,907	1,771	49	1,405	8,619	1,292
78	29,911	556	772	417	1,385	17,560	3,299
2,379	55,701	1,261	1,134	—	654	23,444	1,890
4,687	3,517	1,813	3,816	14	7	4	284
741	687	2,130	8,047	20	35	1	373
158	3,503	1,583	2,437	54	912	288	2,329
715	2,576	1,157	3,975	42	1,058	352	2,834
93	31,182	6,162	5,900	3	5,172	1,765	5,826
46	20,267	7,001	6,548	24	10,752	335	6,768
4	134	2,244	1,542	—	1,514	4,483	102
252	3,134	902	2,004	—	756	22,441	735
19	227	1	1,469	2,932	388	444	177
16	44	18	689	3,904	316	600	23
—	3,268	534	1,106	98	110	566	220
89	3,475	1,344	1,103	280	133	1,710	842
—	3	9	129	—	34	4	16
—	—	4	14	4	1	53	15
144	194	1,278	4,419	—	23	4,679	62
30	63	1,334	1,114	—	69	3,020	—
50,203	137,586	20,222	31,012	3,696	24,728	90,483	28,709
19,943	136,359	23,456	39,428	4,875	19,615	113,224	27,820
38,714	61,260	4,641	9,492	1,323	13,568	39,399	10,546
11,636	41,864	4,233	9,750	1,965	7,767	35,104	8,248
6,780	37,408	4,711	6,638	1,094	5,992	24,014	8,042
3,526	37,510	8,959	13,994	1,507	6,963	39,006	8,721
4,709	38,918	10,870	14,882	1,279	5,168	27,070	10,121
4,781	56,985	10,264	15,684	1,403	4,885	39,114	10,851

二十六年第一季十四種主要貨物運輸概數統計之分析

中華民國國有鐵路主要
 中華民國二十
 Monthly Statistics of Principal Commodities
 for the Month of

鐵道月刊 第二卷 第十期

路別 Railways	貨名 Commodities Period	烟煤	无烟煤	小麦	麵粉	黄豆	花生
		(噸) Bituminous Coal (Ton)	(噸) Anthracite Coal (Ton)	(噸) Wheat (Ton)	(噸) Wheat Flour (Ton)	(噸) Soy Bean (Ton)	(噸) Ground Nuts (Ton)
平漢 Peiping-Hankow	本年 1-3月 1-3 1937	467,474	387,708	32,672	5,998	12,724	800
	上年 1-3月 1-3 1936	364,714	604,764	37,181	10,436	42,051	699
北平 Peiping-Liaoning	本年 1-3月 1-3 1937	787,478	13,272	1,062	16,849	1,342	8,147
	上年 1-3月 1-3 1936	592,237	64,475	312	13,760	1,553	6,601
津浦 Tientsin-Pukow	本年 1-3月 1-3 1937	308,018	939	24,325	16,686	69,166	16,823
	上年 1-3月 1-3 1936	453,556	4,495	27,584	13,988	17,577	9,544
隴海 Lung-Hai	本年 1-3月 1-3 1937	131,853	6,983	3,163	5,895	3,112	7,345
	上年 1-3月 1-3 1936	74,034	39,771	25,353	1,538	5,040	15,155
京滬 Nanking-Shanghai	本年 1-3月 1-3 1937	25,697	122	5,023	595	6,203	139
	上年 1-3月 1-3 1936	6,125	1	2,227	1,364	629	128
滬杭甬 Nanking-Shanghai-Ningpo	本年 1-3月 1-3 1937	8,342	2,281	2,153	1,017	989	414
	上年 1-3月 1-3 1936	10,543	—	68	2,992	1,529	754
膠濟 Kiao-Tsi	本年 1-3月 1-3 1937	645,965	—	757	6,671	1,041	15,492
	上年 1-3月 1-3 1936	545,344	—	6,922	6,926	7,415	12,217
粵漢 Canton-Hankow	本年 1-3月 1-3 1937	1,697	25,398	20	632	157	38
	上年 1-3月 1-3 1936	85,922	14,764	5	958	379	411
平綏 Peiping-Suiyuan	本年 1-3月 1-3 1937	244,097	229,697	5,504	1,203	1,664	1,387
	上年 1-3月 1-3 1936	166,202	217,283	21,928	2,176	2,308	573
正太 Cheng-Tai	本年 1-3月 1-3 1937	357,040	221,550	4,477	1,895	902	548
	上年 1-3月 1-3 1936	287,750	213,825	20,592	1,404	1,253	398
廣九 Canton-Kowloon	本年 1-3月 1-3 1937	38	165	—	36	53	32
	上年 1-3月 1-3 1936	5	2	1	40	31	34
南潯 Nanchang-Kiukiang	本年 1-3月 1-3 1937	155	—	—	133	364	33
	上年 1-3月 1-3 1936	—	—	—	189	19	19
國有鐵路共計 The Chinese National Railways	本年 1-3月 1-3 1937	2,977,854	888,115	79,156	57,610	97,717	51,198
	上年 1-3月 1-3 1936	2,586,432	1,159,380	142,173	60,771	79,784	46,536
國有鐵路共計 The Chinese National Railways	本年 一月 Jan. 1937	1,031,432	342,707	18,606	18,328	26,932	27,231
	上年 一月 Jan. 1936	777,946	354,907	33,396	20,415	29,726	24,438
國有鐵路共計 The Chinese National Railways	本年 二月 Feb. 1937	747,661	256,633	22,693	17,640	29,653	11,593
	上年 二月 Feb. 1936	867,753	394,519	41,605	21,094	17,568	7,453
國有鐵路共計 The Chinese National Railways	本年 三月 March, 1937	1,198,761	288,775	37,857	21,642	41,132	12,374
	上年 三月 March, 1936	940,733	409,954	67,172	19,262	32,490	14,645
備考 Remarks		1. 羊毛一項，廿五年為駝羊毛。 2. 二十五年數字皆係確數。					



美國鐵路管理貨運賬站會計之組織與方法

許達生

(原名清)

鐵路貨運進款會計，以站賬為根本，無站賬，即無貨運進款會計之可言，故站賬如何管理，乃為站務管理方面最為重要之問題。美國鐵路貨站之大者，多與旅客車站分開，內部組織機構，極為複雜，其中尤以記賬事務較為瑣細繁重，故站內會計人員亦較他處為多。

按美國意中鐵路芝城貨運車站之會計處，上自會計主任副主任 Station Accountant & Assistant Station Accountant，下至一般員司，總計不下七十餘人，為求分工合作增進辦事效率起見，乃將全部賬務劃為七大類別 Groups 分組處理，請析言其概要如次：

一 監理組

監理組，名曰 Supervisory Group，人數最少，由正副會計主任及一打字司事組成之。其職務除監督及指導一切

站賬人事外，所有不屬他組之特殊事件，一律由正副主任自行處理，他如各方未能直接收取之種種懸賬，亦由監理組接過繼續設法調查清理，而謀結束。

二 到達貨物運費之會計程序

凡由本路及外路各站運至本站之貨物運費，一概劃歸一組辦理記賬手續，是為到達貨物運費會計事務 In-Freight Accounting，其組名稱為到達運費記賬組 In-Freight Group，綜其全部會計程序，大致如后：

(一) 貨票之分彙與登記。當貨票連同運費收據副張 Record of Freight Received，由到達貨運處送至會計處時，先由雜務組 Miscellaneous Group 之夜班司事 Night man 經收，蓋每日收進之到達貨票，例須先經到達貨運處辦理種種手續(詳見另文)，而後乃能送交本處作用，故貨票

及運費收據副張勢非遲至當日晚間不能送到，會計處若不酌留夜班司事一人，則本節所述之初步手續，勢非延至次日莫辦。果爾則每日開始辦公之初，各記賬司事 Accounting Clerks，勢必袖手等候貨票，荒時廢事，損失甚大。故欲了解西人管理長處，常於類此因事用人辦法深加體察，不得以小節目之而存漠視心理，蓋為促進各方辦事效能，首須調整各種員司辦公時間，有應提前者，有應移後者，至於何事當於夜間辦理，與夫何處可以不必夜間辦公，則又常為管理方面不易斟酌至當之問題，豈可不加重視也哉。

該夜班司事收到貨票時，先按連續號碼類別 Pro Series 分類，如以九萬號 90000 series 者排列一起，八萬號 80000 series 者又為一起，是其例也。次則再按每類連續號碼，自第1號起順序彙分 In Consecutive Number order。似此分類作用，乃在便於以後發交關係司事分別記賬；蓋每一記賬司事，必須如此分配貨票，而後乃能各自單獨辦理同屬一類號碼之記賬事務也。如此分彙竣事，即按貨票原來號數之最末二字登入上列登記簿內，是為到達貨票登記簿 Register Book of inbound waybills。此簿每月一冊

到 達 貨 票 登 記 簿

頁數 00 至 99

站	起 站	貨票日期	貨票號數	連續號碼	起 站	貨票日期	貨票號數	連續號碼
	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
○								
○								

，共一百頁，由00號以至99號，凡貨票號數末尾二字為00者，則登入第00頁，如為01者，則登入第01頁，依此類推，以至第99頁。每頁分(1)起運站，(2)貨票日期，(3)貨票號數，及(4)連續號碼四項，各頁左邊備有釘眼，每月裝釘成冊，如是無論何時，因事考查任何貨票情節，即可一索得之，毫不費事，此貨票在用於記賬以前必須經過之初步分彙登記手續及其作用也。

(一)到達貨票之報單及記賬單之填造。貨票既如上述登記以後，即行檢同各關係運費收據副張轉交填造司事 Machine Operators，填製貨票報單及記賬單。

此單分本路及聯運兩種，每種分寬窄兩種，窄張為 Abstract，呈報總局貨運進款稽核 Auditor of Freight

單眼記及報單本路貨運票到

站名	日期	報單號數	頁數	運費收據號數	預付溢額	應收數	付款日期	溢收	短收
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	
2.66			92666		2.66				
5.48			7		5.48				
16.82		16.02	8						
1.39			9		1.39				
30.51			92670		30.51				
.61	1.11		1		1.78				
中略									
204.03	1.11	43.46			161.68				

A ← 窄 張 → B
C ↓ 寬 張 ↓ D

Receipts 用之，可稱為報單；寬張為 Station Register。車站記賬用之，故目記賬單。填時用複寫一次填就。用於本路貨運者曰 Abstract and Station Register of Local waybills

Received。聯運者為 Abstract and Station Register of interline waybills Received。兩者格式完全相同。參閱前附格式，可知全單共分九欄，一至四欄為窄張，一至九欄為寬張，式內所附數字，係取填報聯運貨票實例，以便說明各欄之性質。

第(1)欄為運費數—Freight, Total of waybill。即在貨票上「運費」項內應填之數。

第(2)欄為代收數—Advances, Total of W. B.。即在貨票上「代收」項下應填之數。

第(3)欄為預付數—Prepaid, Total of W. B.。即在貨票上「預付」項下應填之數。

第(4)欄為運費收據號數—Freight-Bill Number。即在貨票上編定之連續號碼。

第(5)欄為預付溢額—Prepaid Beyond on Each Freight Bill。

第(6)欄為應收數—Total Collect on Each Freight Bill。即應向收貨人收取之總數。

第(7)(8)(9)欄俟由收款處收到現金報單 Cash Sheet 時，作為記賬之用。

凡預付項等於運費項，則第6欄應收項任其空白不填，蓋運費已由起站收清，故到達站無在應收項下列報之必要也。如預付項少於運費項，則僅以其差額列入應收項下，以待補收者祇此一部分也。如預付項多於運費項，則應以溢數列入第5欄，作為到達站之貨項，到達站得此貨項，即可向聯運路墊付此項溢出之運費。至運費及代收兩項均為到達站之借項，除分列於第(1)(2)兩欄外，應以其總數記入第(6)欄應收項下，以其均應由到達站向收貨人一併收取也。

其次單內第(1)欄運費項及第(2)欄代收項之和，應與第(3)欄預付項及第(6)欄應收項之和相等，報單填妥後，應在最後一張底端加得各項總數，按此核對，如不相符，即有錯誤。各類報單填就以後，即行檢同貨票，及運費收據副張一併送交各記賬司事 In-Freight clerks。

(三)單據之審核與記賬 記賬司事收到後，先行核對貨票及報單，同時將運費收據副張由貨票扯下，按連續號碼排列，裝釘成冊，以備查考之用。再將窄張報單從寬張扯下，檢同貨票送往總平準表組 General Balance Group，以備編造總平準表用，然後再由該組會合各方送到之貨票

現金單

站名	日期	賬別 (到達運費賬)	類別 (90000號Series)
運費收據號數	款額	運費收據號數	款額
(1)	(2)	(1)	(2)
90,216	2.62		

報單，一齊彙報總局貨運進款稽核，此即站內呈報到達貨票及站賬報單之大概手續也。

各寬張記賬單則由記賬司事編列成冊，作為站內記賬之用，故其作用適與賬簿相同。此時正由收款處辦理收賬事務，每日收進若干，由收款處用散張現金單逐項開列，連同各關係收款存根 Cashier's Memorandum 一併送交會計處，由記賬司事依照記賬。此單(見上附格式)頂端記明何種賬目及何類號碼，如到達運費賬及第九萬號之例是也。內分(1)運費收據號數，(2)收到款額，及(3)空白三欄。記賬司事接到此項現金報單，即將有關之記賬單檢出，查照過賬，并在記賬單第(7)欄蓋上付款日期戳記，如現金單內列報之數與記賬單內開列之數相

符，則此賬即為收清，可告結束。如收貨人認為運費計算有誤，則照例在收費通知單內提出更正 Corrections，於付款時寄回鐵路，收款處則查照更正之數填入收款存根，一面仍照實收之數列報，會計處之記賬司事亦按實收之數過賬，而將差數按照收款存根分別記入記賬單及現金單。多收者記入記賬單第(8)欄，少收者記入第(9)欄，而在現金單則記入第(3)項空白欄下，並在數目之旁註明多收或短收字樣，均用紅色墨水填寫，以便對此未結賬目加以特別注意。

對此未能結清賬項，記賬司事應即一面填具三聯更正單 Waybill Correction，同時將更正情形轉入「到達貨票更正表」 Statement of Corrections on Waybills Received。

此表每週填報一次，一次兩聯，以一聯連同兩聯更正單送呈總局貨運進款稽核，其餘一聯存站。經過考核之後，多收者則填發退款通知，并開具支票如數退還，如其不能按照收貨人之意見改正，則短收者仍應填具 Corrected Freight Bill，繼續追收，以至收清結賬為止。

前述記賬單以一月為限，凡月終不能結清之懸賬 Open Items，應一律轉入懸賬登記簿 Record of Uncollected

Items or Bills，以便結束記賬單之後，仍可繼續清理，此簿格式可供三個月之用。

每月底各記賬司事應將經營賬目，無論已收未收，分別造具月報或平準表 Monthly Balance Sheet，送交總平準表組，俾便編製一月內全站各種賬目之總平準表。

關於到達運費賬目之處理程序具如上述，茲更就人事支配方面再為補充一點，即以全體到達站賬分為二十四類 Pro series，由一類以至二十四類，分由十四人担任。有一人專管一類者，亦有一人兼管二類或三類以上者，一視各類賬目繁簡而定。凡屬同類賬目之一切事務，如核對貨票單據，填造更正單及更正表，登記賬項，追收欠款，退還溢收，編造月報，以及對內對外辦理文件等事，概由各主管記賬司事一手負責辦理。因此各類賬務可以分開同時清理，會計人員之工作亦得分配平均，不致發生互相牽制彼此觀望等荒時誤事諸弊，而全部瑣細會計事務，因以化繁為簡，辦理敏捷。似此劃分站賬及支配人事方法，最堪取法，茲再以此分工狀況列示於后，俾易了解：

(一)甲君管理第一號賬務——No. 1 series of accounts (10,000 series)。

(二)乙君管理第二號賬務——No. 2 series of accounts
(20,000 series)。

(三)丙君管理第三號賬務——No. 3 series of accounts
(30,000 series)。

(四)丁君管理第四號賬務——No. 4 series of accounts
(40,000 series)。

(五)其他戊己庚辛等君類推。

三 本站起運貨物預付運費之會計程序

由本站運出貨物之預付運費，亦即應由起運站向託運人收取之運費，此種站賬名曰 Outbound City Prepaid Accounting，另行劃歸他組辦理，名曰 Outbound City Prepaid Group。此賬共分十四類，由九人平均担任，其處理步驟，則與前述到達貨物運費之記賬情形，大致相同，所異者在前項站賬，除用到達貨票外，尚有運費收據副張，作為會計根據，此則僅以起運貨票存根為主，而無運費收據副張，以此項貨運之預付運費收據，Prepaid Freight Bill，業已送至收款處備用，故本處祇有貨票存根一聯為根據，因站賬種類不同，運費收據之格式與運用，亦皆發

生極大差別。

第一步：所有關於預付運費之貨票存根一聯，先由起運處 Out-Freight Department 夜班司事於每日晚間按照本路與聯運兩類分開彙齊，送交會計處，到處時亦係由雜務組先行登記，再按會計編號逐一順號分彙。

第二步：登記後隨即發交各填造司事打填運出貨票報單及記賬單，名曰 Abstract and Station Register of way-bills Forwarded。此單亦分本路貨票及聯運貨票兩種，每種亦分寬窄兩聯。兩種格式相同，窄張分四欄，寬張共九欄，可用複寫紙一次填就。茲以填具本路貨票之格式舉列於左，以便分析各欄之實質。

第(1)欄為 Freight-Total of W. B.，即貨票上之運費項。

第(2)欄為 Advances-Total of W. B.，即貨票上之代收項。

第(3)欄為 Prepaid-Total of W. B.，即貨票上之預付項。

第(4)欄為 Waybill Number，即貨票之號數。

第(5)欄為 Advances on Each Shipment，即實

運出本路貨票報單及記賬單

站名
日期

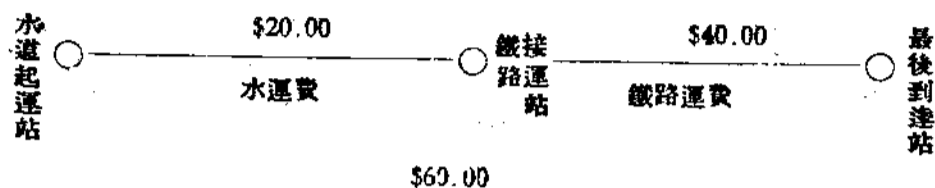
運費	代收	預付	貨票號數	代收	預付	付款日期	溢收	短收
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
370.80		370.80	300447		370.80			
253.16		253.16	8		253.16			
506.53		506.53	9		506.53			
1.79		1.79	30450		1.79			
5.20		5.20	1		5.20			
4.63		4.63	2		4.63			
1.33		1.33	3		1.33			
1.39		1.39	4		1.39			
1.70		1.70	5		1.70			
1,146.53		1,146.53			1,146.53			

美國鐵路管理貨運站賬會計之組織與方法

A ← 窄 → B
← C → 寬 → D

際收到之代收項。
第(6)欄為 Prepaid on Each Shipment，即實際收到之預付項。
第(7)欄為 Date Paid，即實際收到款項之日期。
第(8)欄為 Over collection，即溢收之款項。
第(9)欄為 Short collection，即短收之款項。
上列項目之中，與起運站會計有直接關係者，以「代收」及「預付」兩項最重要。代收項為起運站之貨項 Credit，到達站之借項 Debit。其起源有二：一為代表他路或其他運輸機關應得之運費，例有輪船公司轉到貨物一批，運往最後目的地，該貨運費自水道起運站至鐵路接收貨站假定為二十元，自鐵路接收貨站至最後到達站為四十元，合計六十元(如圖一)，均須由最後到達站向收貨人收取。此時接收起運站於填具貨票時，應將輪船公司應得之運費二十元列入貨票「代收」項下，而以鐵路應得之運費四十元記入貨票「運費」項下。起運站有此二十元貨項，則可向輪船公司墊付運費，故代收項在此時又可稱代付項也。至到達站則應將代收項二十元及運費項四十元一併向收貨

人收清。二為代表貨運雜項收入託由到達站代收者，例如某貨在某站改運時因逾時限應徵延車費五元，而運費為三十元，均應由到達站收取，則在貨票



運費項下應列三十元，代收項下應列五元。起運站得此五元貨項，則可在該站雜項收入報單內列入五元延車費，呈報總局會計處，以為該站之借項，而與此種貨項抵沖銷賬，故代收者乃為表示由到達站代替他路或本路起運站收取之一部分運費或雜費也。

(二) 報單與貨票核對準確後，即將窄張報單從寬張扯下，檢同貨票送交總平準表組，以備編造總平準表後，再由該組以之連同他組送到之報單貨票等件一併彙呈總局貨運進款稽核。而寬張則按日期先後次序編列，作為以後記賬結賬之用，此即站內對於預付貨票及報單呈報總局之情形也。

預付為起運站之借項，到達站之貨項，前表內附實例，僅有預付而無代收款項，故第(2)(5)兩欄之「代收」項下均無數字。

第三步：前項報單及記賬單填就

(三) 此後即為記賬事務，收款處每日收進預付賬項若干，亦用前述之同樣現金單逐項開列，檢同關係預付運費收款存根一聯，送至本處。本組各主管記賬人員收到後，當即檢出關係記賬單，以收到之數列入第(6)欄，在第(7)欄蓋印收款日期，并在現金單內蓋印同樣日期戳記。如實收數多於應收數，則以溢數列入第(8)欄「溢收」項下。如實收數少於應收數，則以差數列入第(9)欄「短收」項下。若實收數與應收數相合，則該賬即為清結。

之後，即與貨票連同檢交各主管記賬司事，繼續處理其餘未了之手續：

(四) 對於一時不能結賬之溢收短收項目，則須另費手續，一面應填貨票更正單 Waybill Correction 六聯，同時以更正情形轉錄於「運出貨票更正表」Statement of Corrections on Waybills Forwarded，計填兩份。此等更正單及

到後，應先按照貨票逐項妥為核對。

更正表皆與用於到達賬項者之格式相同，以兩聯更正單隨

同一聯更正表寄呈總局貨運進款稽核，俾得考核及改正前已送呈之報單。再以三聯更正單寄至到達站，以便到站各方之應用。所餘更正單及更正表各一聯，則留本站備用。

賬目之發生溢收短收，有時並非由於運價之錯誤，如將預付項作為代收項，或以運費項與代收項相混，均足引起賬目款項之錯亂。故經過考核之後，如原開運價並無錯誤，則短欠者仍應追收，多收者如數追還。追收欠款時應填「預付運費收據更正單」Corrected Prepaid Freight Bill 五聯，分配如下：

一聯寄託運人，作為補收欠款通知。

一聯送收款處，作為補收欠款存根之用。

三聯留本處，作為以後繼續清算賬務查考之用。

預付記賬單亦以一月為結束期限，凡過一月不能結清之懸賬，應行轉入懸賬登記簿，以後即憑此簿繼續清賬。此外亦如他組，各記賬司事應於每月終了，將本人經管賬項，無論已收未收，或多收少收，造具月報或平準表送交總平準表組，其作用與前述相同，不再複贅。

四 起運聯運貨物代收及預付賬項之會計程序

此之所謂起運聯運貨物之代收預付賬目會計者，名曰 Outbound Connecting line, Advances and Prepaid Accountings。按美國聯運貨物由甲路轉交乙路時，例由甲路到達站備具轉運運費收據 Transfer Freight Bills 兩聯，連同貨物送交乙路車站繼續運輸。此項運費收據之作用，與由本路起運貨物之託運單同，乙路一面收貨裝車，一面以此單據送起票處改填貨票。

貨票填就後，即以貨票副張與運費收據送交會計處。先由填造司事打填貨票報單及記賬單，其格式與前述用於登記起運預付賬者完全相同，不再複列。然後以報單及記賬單送交運出聯運站賬組 Outbound Connecting line Group，以憑辦理清賬手續。此組共九人，其中四人專負填發更正單及辦理有關之一切文件，而其餘五人則分辦下列各種賬務事宜：

(一) 各記賬人員收到報單等件之後，應先以由外路送來之運費收據為標準，審核報單各項數字，再依本路改填之貨票複核一次，如是可免遺漏疏忽之虞，如有誤填，應即更正。同時將運費收據按照路別彙分 in road order，甲路者為一起，乙路者又為一起，其餘丙丁各路依此類推。

(二) 既按路別彙分以後，再按收據開列各項填造「聯運站賬清算單」(Junction Settlement Sheet)，每日每路一

聯運站賬清算單

站名	日期	付款支票號數	外路名稱	代收項	預付項	外路欠本路項	本路欠外路項
				(1)	(2)	(3)	(4)
		129580		.16			.16
		81		.25			.25
		82		.45			.45
		83		1.71			1.77
		92		249.39	.65		248.74
		96		72.36	62.79		9.57
		97		4.03	4.38	.35	
		98		72.08	78.38	6.30	
中略							
共計				909.37	287.27	45.64	667.74

張。內開付款支票號數及外路路名等項，其中第(1)欄代收項為外路應得之運費，第(2)欄預付項又為外路已收之運

費。故如第(2)欄少於第(1)欄，則相差為外路應得之數，應由本路開具支票付之，如第(4)欄是也。若預付項多於代收項，則其差應由外路付給本路，如第(3)欄是也。又(1)(3)兩項之和，應與(2)(4)兩項之和相等，應在每單底端計其總數，并審核是否與報單之數相符。

(三) 上列清算單填就後，再按第(4)欄開具支票 Drafts。連同原由外路收到之運費，由其送遞外路付款清賬。

(四) 此外另填支票報單 Report of Drafts Drawn on Local Treasurer 三聯，內開各票填發日期，號數，外路名稱，及票面款額等項。一聯寄貨運進款稽核，一寄總局出納科，一存站內。此賬亦係按月結束，所有懸賬一律轉入懸賬登記簿，其用意與他賬相同。

五 雜項收入站賬之會計程序

鐵路辦理貨運，除以貨物由甲地運至乙地視為主要業務外，尚有種種附屬或雜項業務，由此雜項業務所得之進款，是曰雜項收入，應在貨運雜項賬內列報，茲擇其最著者略述概要。

(一) 冷藏費—*Icing or Refrigeration Charges*—鐵路為

防止鮮貨中途潰爛起見，辦理所謂冷藏運輸。所需冰鹽等費謂為冷藏費用，由起票處或到達貨運處根據貨票上商人指定之加冰辦法開具冷藏費單 *Ice Bills*，因冷藏業務常分標準冷藏 *Standard refrigeration* 與非標準冷藏兩種，前者除起運站加冰外，沿途每遇一冰站 *Icing Station*，均須照例加冰，總以倉內之冰不得少於容積四分之三為原則，其冷藏費按運輸遠近而有一定之額數，但每噸冰費有四元者，亦有二元三元不等者，一視各地物價高低而定。非標準冷藏者則不必各站加冰，或僅指定在某一中途車站加冰而已，一隨託運人之便。因此冷藏費用各車並不一致，非有貨票，無從計算，故應由起票處或到達貨運處，開具賬單。

會計處根據冷藏費單每日填造報單三份：正張寄總局鮮貨運輸經理。第二份用作站內記賬，一如他賬之記賬單然，其處理情形與到達運費賬同。第三份報告貨運進款稽核，與他賬之報單作用相同。

(二) 貨項賬—*Relief claims*—貨項賬者因某種不能收取之賬項，可以請求總局准予銷賬者也，亦可稱為 *Credit*

claims。蓋車站往往因貨主拒絕收受損壞貨物，以致運費之一部或全部不能收取，又有因貨主停業破產或無力付款，應收之運費不能收得者，諸如此類，不一而足，貨站得備具請求貨項書，呈請總局核准銷賬，是之謂貨項賬。

以上兩項賬目，由一人管理，每月分別造具平準表。

(三) 延車費及軌道佔用費—*Car Demurrage & Track*

Storage—鐵路對於整車運輸，照章應予商人一種免費裝卸時間，如不能在一定時限以內，裝完或卸完，則照章應收延車費，以防商人濫用車輛。例如裝卸時間，假定為四十八小時，過此以外每延期一日，應收延車費二元，四日以後，每車每日應收五元。此外尚得徵收貨場軌道佔用費，以延誤裝卸，不但影響車輛周轉效率，抑且妨礙貨場軌道之運用，故在鐵路整車貨場，除徵收延車費外，尚得加收此費，以示懲罰。其費率為前二日每日一元，以後每日二元。

延車費及軌道佔用費單，多由貨場填報，亦有由車輛登記處 *Car Record Department* (美國大站有此一處) 填具者，共製三份，以二份送收款處，用作收款通知及收款

存根，一份送會計處記賬。會計處收到後，依照轉入延車費報單，俟接到收款處之收款現金單，即行過賬，故此單與前述各種記賬單之作用正相同也。

(四) 零担貨物棧費—Storage charges—零担貨物在到達站存放超過一定時限之後，鐵路得收棧費，此與吾國之所謂囤存費者同其性質。應由貨棧填具棧費單 Storage Bills 三份，以二份交收款處作為收款通知及存根之用，一份送會計處。會計處以之轉入棧費登記單，將來接到現金單，隨即依照過賬，一如其他站賬同樣辦理。每月結算賬項及編製平準表，呈報貨運進款稽核。

零貨棧費之費率如下：

超過免費時限外前五日每日每百磅收費一分五厘。

以後每日每百磅收費三分。

每批貨物至少應收二角五分。

以上及其他未經列敘之各種雜賬，分由十人處理，在程序上大致皆與到達運費記賬情形無甚出入。此十人除分途清算各項雜賬外，所有全站各賬總平準表亦須負責編造，故本組又可稱為總平準表組 General Balance Group 也。

六 雜務組

凡不屬於其他各組之事務，一律劃歸雜務組 Miscellaneous Group 辦理，共十九人，計有：

(一) 主任司事 General Clerk 一人，以總其成。

(二) 司事二人，專司由他處調取卷宗之責。

(三) 傳遞文件一人。

(四) 登記司事 Record Clerk 一人。

(五) 管卷司事 File Clerk 一人。

(六) 口撰公文司事 Distaphone Operators 五人。

(七) 報單填製司事 Abstract Machine Operators 六

人，其薪給係採按件計薪制度 on piece rate basis。

除上述六組外，另有管理調車費用站賬 Switching

Accounting 一組，名曰 Switching Group，共計十人，分理各

類調車單據 Switch bills 及其賬項，凡因聯運關係與外路

發生之調車賬務，一律由此組負責記賬清理。是故綜合言

之，美國大站之會計處，共分七組處理一切站賬會計事

務，茲以全部組織表列於左，俾便參考。

貨運站長

會計處

會計主任

會計副主任

- 監理組.....Supervisory Group.
- 到達貨物運費組.....In-Freight Group.
- 起運貨物預付運費組.....Outbound City Prepaid Group.
- 起運聯運貨物運費組.....Outbound Connecting Line Group.
- 雜賬組或總平準表組.....Various Accounts or General Balance Group.
- 調車賬項組.....Switching Group.
- 雜務組.....Miscellaneous Group.

我們曉得宇宙是無窮大，但是在一層一層的分際當中，國家和民族便是我們最實際最重要的「大我」。我們個人這一個「小我」，必須仰賴國家民族的扶持教養，然後才有生存發展的可能，亦惟有求整個國家民族的生命，能夠進步和發展，然後個人才能得到真正的進步和發展，所以惟有將我們個人的生命，貢獻於國家民族，然後我們的生命才能夠發揚光大，悠久無疆。

蔣委員長「為學與做人之道」

建 築 中 之 京 贛 路



新委會蔡處長在
祁門視察攝影

沿線已成土石方
之一斑



京贛鐵路第二總段五
分段金沙鋪土石方
工程進行狀況



→ 績溪南門大橋工程進行
狀況



→ 祁門為產茶之區
即路線經過之地
點
← 土石方工程已竣
之祁門鳳凰樓附
近情景



淮 南 鐵 路 新 廠 之 塔 鐘 池
南 路 機 旁 水 及 水 池

入



北 甯 鐵 路 路 簽
在 列 車 行 動 時
正 在 自 動 收 授
時 狀 況



R22

北 甯 鐵 路 豐 台 站 發 出 號 誌 落 下 指 示 列 車 將 由 該 站 發 出



北 甯 鐵 路 豐 台 站 進 入 號 誌 落 下 指 示 列 車 將 由 該 站 發 出



調車方法之研究 (下)

劉唐領

乙、溜車法

用送車法調車，因須將車輛送至目的地，經過路線甚長，故即令採用最經濟方法，所費時間亦甚多。是以爲減少調車時間計，宜採用溜車法調車。

照吉布西門教授之經驗，用溜車法調車，可以減少調車時間30—35%，另有數種觀測，則可減少50%，如美國巴爾奪教授察知每次調車程費時僅2.4分鐘。法國匹熊教授則爲4.8分鐘，俄國爲3.5分鐘。總之用溜車法調車，每次調車程所費時間，平均約爲3至4分鐘。所減少之時間，甚至在50%以上。

雖然，此種調車法對於調車人員及被調車輛，均甚危險。蓋司機偶有不慎，溜車時用力過大，溜出車輛，時有撞碎停放車輛及自行破碎之患，且留於機車後之車輛，因

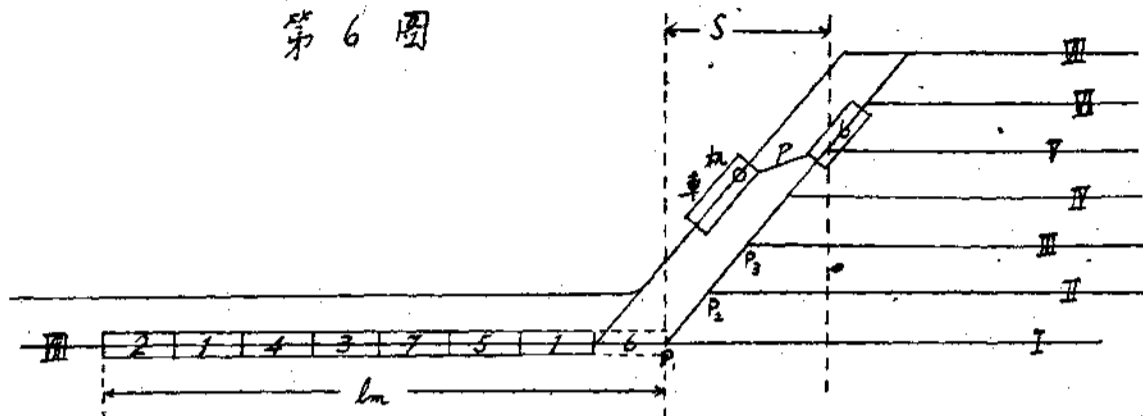
機車突然停止，難免損壞掛鈎及車內貨載之虞，故採用此種調車法，非有特別技巧之司機及調車隊不可。我國鐵道部所以絕對禁止用溜車法調車者，蓋爲此也。

丙、桿撥法

用桿撥法調車，較溜車法更爲省時，照巴爾奪氏之經驗，每次調車程，平均僅費時1.5分鐘。美國調車，常採用之。

第9圖示桿撥調車法，先將被調車隊拉於迴歸線上（第XIII號軌道），然後由調車機車自車隊尾端起從旁將各組車輛一一撥送於相當之軌道上。例如：機車將第9號車輛撥入軌道L₁之後，第9號車輛，即依慣力繼續前進，至軌道他端遇阻力後乃停，而機車則再行駛回撥送第1號車輛，餘類推。

第 6 圖



當機車撥送車輛時，其所撥送之車輛數為：

$$m' = \frac{m}{g}$$

回轉時所帶之車輛為：

$$m'' = 0 \dots$$

其平均數為：

$$m_s = \frac{m' + m''}{2} = \frac{m}{2g}$$

即每次調車程，所謂之車輛平均數。

調車程之次數，等於車隊中所含之組數，故調車總時間為：

$$T_s = t_r = t_x g = (a + b m_s) g = (a + b \frac{m}{2g}) g = ag + \frac{bm}{2} \dots \dots \dots (28)$$

而前述整送法(第一法)所費時間為：

$$T_1 = ag + \frac{bm}{2} (g + 1)$$

兩者相較，整送法多費 $\frac{bm}{2} g$ 分鐘，即與第五法相比，桿撥法亦較為經濟，蓋第 6 法所費之時間為：

$$T_6 = a(g+1) + \frac{bm}{2} (\frac{g+2}{x_6} + x_6 - 2)$$

$$\text{而 } a + \frac{bm}{2} (\frac{g+2}{x_6} + x_6 - 2) > 0 \text{ 故也。}$$

由此可知桿撥法，在用機車調車各方法中，為唯一之優良方法；惟其缺點與溜車法略同，如無完善制動設備亦不可輕易採用。

(二) 地心吸力調車法

如車站上每日應行分調之車輛，一輛調車機車，不能分調完竣時，則在析車場他端之迴歸線上，可另用一調車機車同時分調之。普通兩輛調車機車，每日約可析車 800—1000 輛。如應調車輛超過此數時，則以應用地心吸力調車法為佳。

1. 最初之地心吸力調車法，為將迴歸線作成一向車場傾斜之斜坡，機車將車隊拖至斜坡上，然後自其尾端起，一一將各組車輛釋放。則車輛即賴地心吸力，自行溜入車場；惟此法頗有弊端：(1) 迴歸線

之長度，須較車隊之長度為大，以便尾端車輛亦有自行溜滑之可能。然車隊首端車輛，因自高坡

滑下，活力甚大，有撞毀車場車輛之虞；

(2) 停放於迴歸線上而行將

鬆放之車輛，須預加墊塞，

以免逸馳。(整坡滑車法之弊

端與此同) 有

此二弊，故採用者絕少。

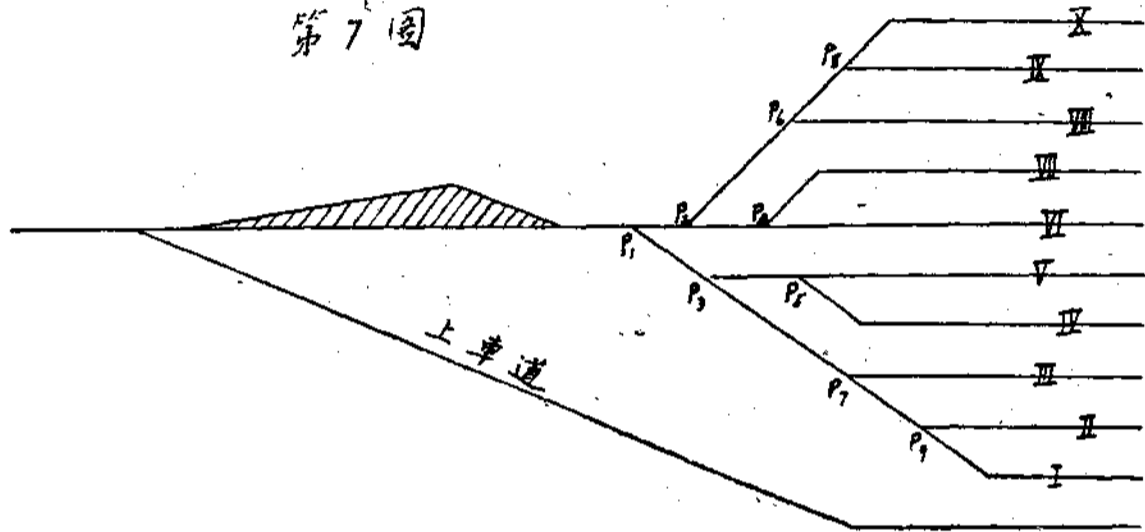
2. 丘阜滑車法，

係在迴歸線上

作一山形之兩

面斜坡。如第

7圖。其高度



第 7 圖

自較整坡高度為小。且各組車輛，均自同一高度之斜坡放下，活力自然平勻。

應用丘阜滑車法，須具備兩種條件：(1) 安全，(2) 迅速。

安全條件為：甲、坡阜之形式及車場軌道之分布，須有妥善之規劃；乙、繼續放車，須有一定之時距；丙、放車高度，須加以調整，即輕車應自高處放下，重車則反是；丁、滑至車場之車輛，須按時將其行動，加以制止。

迅速條件(即丘阜之最大放車能力)為：甲、析車所費之時間應為最小，(即先後放車之時距，應為最小)；乙、放車高度，須使車輛有達到目的地之可能；丙、放車工作，須連續不斷。

概而言之，此兩種條件，有互為表裏之關係，即安全應以迅速為標準，迅速應以安全為界限，否則丘阜滑車法之功效失矣。

理想的放車時距，(即放車時各組車輛相隔之時間)應為僅一搬開工作所費之時間。(例如○號車輛由丘阜放下後，隨即鬆放○號車輛，其間相隔之時間，為在○號車輛經過道岔○後，即刻將該道岔○撥動，以便○號車輛通

行所費之時間。)然而車輛之重量既不一致,所經路線之難易,又不相同,(有經過道岔排弧線者,有不經過者。)其所受阻力,自難一律。苟時距太小,後行車在中途難免撞擊先行車。故為免除危險計,須有號誌,以補其不足。分調一列車所費之總時間為:

$$T = t_1 + \frac{1}{v} \dots \dots \dots (29)$$

v 為調車機車放車之速度,普通 $v = 0.5 - 1.2 \text{ mt/Sec.}$

(在哈母 Hamm 車站 $v = 1.5 - 3 \text{ mt/Sec.}$)

l 為列車之長度,(以公尺計);

t₁ 為將第一號列車分調完竣之後,調車機車自停車處將第二號列車拖至丘阜上所費之時間。如調車機車僅一輛時,則 $t_1 = 10 - 15$ 分鐘,如有二輛時,則在第一號機車將第一號列車調完時,第二號機車即已將第二號列車拖到,其時間為 $t_1 = 5$ 分鐘。(但在哈

母 Hamm 車站 $t_1 \wedge 3$ 分鐘。)

如車場上無制動設備(即軔機)時,則每次所鬆放之車輛數,不得大於二。令每次平均鬆放 1.5 輛,則鬆放次數為 $\frac{m}{1.5} = r$ (m 為列車車輛數)。設列車車輛數 $n = 50$ 及

$n = 75$, 而每輛車之長度為 8 公尺,則平均放車時距為:

$$\text{由 } t_s = \frac{T}{r} = \frac{50 \times 8}{60 \times 1.2 + 5} \div 1.5 = 0.32 \text{ 分鐘。}$$

每點鐘可調車 281 輛

$$t_1 = \left(\frac{75 \times 8}{60 \times 1.2 + 5} + 5 \right) \div 1.5 = 0.27 \text{ 分鐘。}$$

$$\text{至 } t_1 = \left(\frac{50 \times 8}{60 \times 0.5 + 5} + 5 \right) \div 1.5 = 0.84 \text{ 分鐘}$$

每點鐘可調車 107 輛。

$$t_1 = \left(\frac{75 \times 8}{60 \times 0.5 + 5} + 5 \right) \div 1.5 = 0.70 \text{ 分鐘。}$$

在設備完善之車站, $t_1 = 0.1$ 分鐘,每次放車一輛,每點必放車 600 輛。如每次放車 1.5 輛,則更不止此數。

據巴爾奪氏意見,平均放車時距 $t = 0.6$ 分鐘。而據

吉布西門氏,則 $t = 0.3 - 0.5$ 分鐘, $\text{max } t = 1.0$ 分鐘。

由丘阜放下而滑入車場之車輛,常因速度大而阻力小之故,即達到適當之地點,亦不能自行停止。故為避免撞車事故起見,須有止動機之設置。其最簡單者為輪履,如欲車輛停止,先將輪履放下,此輪履即將車輪套住,與車輪同在軌道滑行而減低車行之速度,直至車輛完全停止為止。又有安設軌道外方之夾輪軌條,亦可將車輪夾住而減其速度。

最近新發明之止動機，不一而足。其最要者為佛烈李赫式之調速制動機。此機設於軌道之旁，能因車輛重量之大小，而增減其制動力；普通重車所受阻力小，滑行速，制動機即將其速度大加減少，而輕車所受阻力大，滑行緩，制動機則將其速度略減，或完全不減。總之，此機有調整車輛滑速度之功，故謂之調速制動機。

四 組車方法

(一) 組車之意義

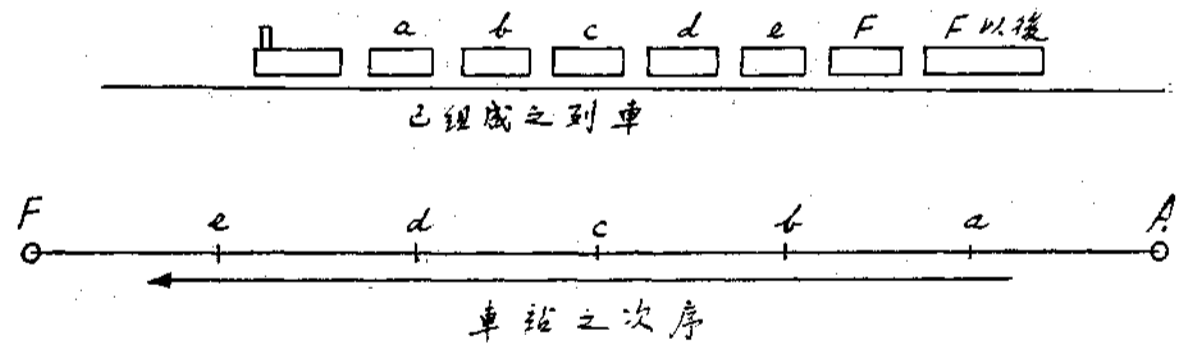
析車時集合於每一軌道之車輛，須依法組成列車。其任務為：

對於零担貨物列車，應按各車輛到達站之先後次序，排列其位置，俾在中途各車站摘放車輛時，調車所費之時間為最小。

零担貨物列車車輛之次序，應使摘放於最近車站之車輛，緊接列車機車（即在列車首端），而摘放於最遠車站之車輛，則在列車之尾端，如第8圖。

列車到達每一車站之後，即可由機車將必須摘放之車輛，拖至指定之軌道，（謂之局部調車）因機車所拖車輛較

第8圖



少，故可節省調車時間。然亦有將欲摘下之車輛掛於列車尾端者，列車到站後，即將該組車輛摘下，而繼續前進。摘下之車輛或由另一機車或以馬或人力再行拉往目的地，法亦妥便。

車站之次序

保安調車（即按照行車技術規則配車）往往有將車輛到達站之先後次序，加以破壞之情事，致使列車機車，在中途車站，須將必須摘下之車輛，由列車中間調出，而多費時間，殆亦不可避免之事。然到達站相同之車輛，除因貨備之性質，不能聯貫於一處者外，必須連

成一組，而不可分成數組。

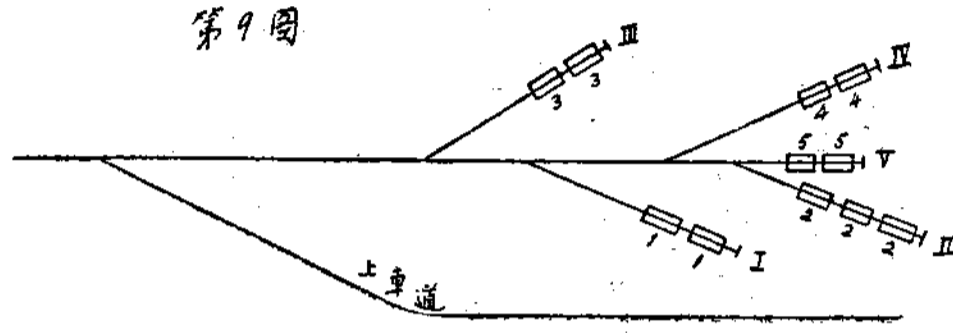
組車方法及其所費之時間，視車場之形式如何而定。

車場軌道形式有三：曰扇形，曰叉形，曰雙稜形。茲分述之。

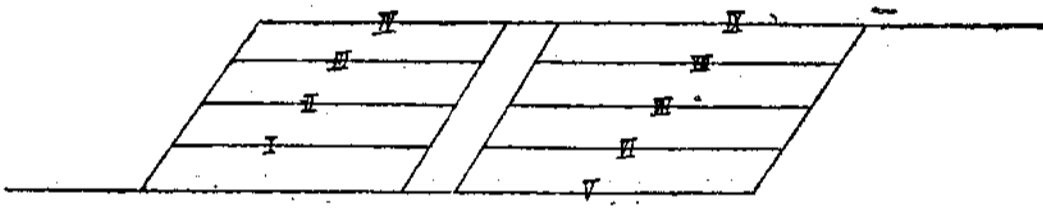
(二)扇形車場組車法

扇形車場

得由死岔道（第9圖）或梯形軌道（第10圖）組成，第8圖各死岔道之長度不一，正與各車輛車輛數之不一致性相符合。第10圖各軌道之長度均相等，且較列車之長度為大。圖上共有軌道十條，但調車時，可用



第9圖



第10圖

以摘放車輛者，尤條而已。其間必有一條留作車輛通行之用。

在扇形車場組車，所費時間，完全與析車所費者相同，惟各類車輛彙集後（如列車之組數為 n ，則彙集車輛時，機車必須完成 n 次調車程）須再行連成列車，其所須之調車程數為 n ，此 n 為列車所含車輛之類數，須將其所費之時間，與彙集車輛所費者相加，始成組車時間。例如有車一列：4—1—3—5.5—2.2—4—3—2—1須按車輛到達站之先後，組成列車。其中 $n=9, k=5, m=11$ 。

先將各車輛，按照析車方法，彙集於固有軌道上如第8圖，機車共完成 n 次調車程，其所費時間命為 T_g 。再將各車輛依次連成列車，即將第1類車輛直接掛於機車之後，次第2類，再次第3類……等。機車共行 k 次調車程。設各類之車輛數為 $m_1, m_2, m_3, \dots, m_k$ （例題中 $m_1=2, m_2=3, \dots, m_5=mk=2$ ）。

$$\begin{aligned} & \text{而 } m_1 + m_2 + m_3 + \dots + m_k = m \\ & \text{則連車時各次調車程，機車所帶車輛之平均數，為：} \\ & \frac{m_1 + (m_1 + m_2) + (m_1 + m_2 + m_3) + \dots + m_k}{k} \\ & \frac{(m_1 + m_2 + m_3 + \dots + m_k) \cdot k - (k-1)m_k}{k} \end{aligned}$$

連車所費之時間：

$$T_k = tr = (a + bme)k$$

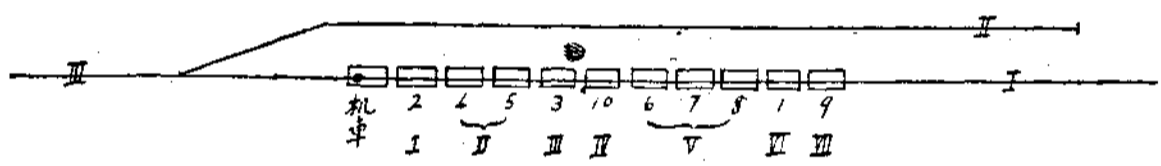
組車所費之總時間為：

$$T = T_g + T_k \dots \dots \dots (30)$$

(三) 叉形車場組車法

叉形車場由軌道二條組成，如第10圖。第1條道停放被組車輛，第2條為組車道，第3條為迴歸線。設有一列車如第11圖。m=10, g=7, k=10。組車時先將10號以前各車由機車拉往第2條道而將10號車輛摘下，仍回返第1條道。機車共來往四次，即完成兩次調車程。機車再將所餘全部車輛，拉往第2條道，摘放第2號車後，仍回第1條道，如此又完成兩次調車程。至將列車編組完竣後，共須2×7=14次調車程。普通調車程之次數為r=2g。

第11圖



在叉形車場上調車，方法有二：

(1) 第1類騰餘法 即將列車由第末類起至第2類

止，按次一一摘放於第2軌道上。則騰於機車之後者為第1類車輛，此第1類車輛，即可一次摘放於第2條軌道上，設第1類車輛之組數為g₁，則調車程之次數為：

$$r_1 = 2(g - g_1) + 1。$$

如第2類第末組車輛在未編組之列車中居於第1類第末組車輛之後時，則調車程之次數為：

$$r_2 = 2(g - g_1) - 1$$

有時列車中之大號組被抽調後，所騰小號組中，常有相鄰二組車輛併合之後，成為一組之情事，調車程之次數，因此可以減少二次，例如將下列列車中第1類所屬之

$$4.4-1-3-2.2-4-3.3-2-4-2.2-1$$

$$I \quad II \quad III \quad IV \quad V \quad VI \quad VII \quad VIII \quad IX \quad X$$

第1、V及VII各組調出後則第IV與第VI兩組及第VII與第IX兩組，皆各併為一組。共減少四次調車程。

由此觀之，在上述情形之下，調車程之平均次數：

$$r = \frac{r_1 + r_2}{2} = 2(g - g_1)$$

必為調車程之最大次數，即：

$$\max(r) = 2(g - g_1) \dots \dots \dots (31)$$

(2)多組類餘法 摘放車輛方法，與一類餘法相同，但餘於機車之後者，並非第一類之車輛，而為多組類之車輛。當其他各類車輛編組完竣後，為將此多組類車輛，安置於適當之地位，機車須完成下列之工作：

1. 將列車前節(即多組類各車以前之車輛)車輛，連同餘於機車後之多組類車輛，由第二條軌道(第10圖)拉往第一條軌道，而將列車前節車輛摘下；
2. 將多組類車輛拉往第二條軌道而摘放之；
3. 獨自駛往第一條軌道；
4. 將列車前節車輛拉往第二條軌道。

設多組類車輛之組數為 g_p ，則第(2)法組車時，車程之最大次數為：

$$\text{Max } r_{(2)} = 2(g - g_p) + 4 \dots \dots \dots (32)$$

如欲第(2)法較第(1)法為經濟，須有下列條件：

$$\begin{aligned} r_{(1)} &> r_{(2)} \\ 2(g - g_1) &> 2(g - g_p) + 4 \\ g_p - g_1 &> 2 \dots \dots \dots (33) \end{aligned}$$

即在多組類車輛之組數，較第一類車輛之組數大2以上時，則第(2)法較第(1)法為佳。

用第(2)法組車，各次調車程所調車輛之平均數必較第(1)法為大。因多組類車輛組數既多，其留於機車後之車輛數亦必大。

因此多組類車輛之組數等於第一類車輛組數加 ∞ 或 ∞ 以上時，即

$$g_p = g_1 + 3 \text{ (或 } 3 \text{ 以上) 時，}$$

採用第(2)法，方為有利。如多組類之車輛分布最廣，其各組車輛總數，小於第一類各組車輛總數時，則第(2)法之經濟條件為：

$$g_p = g_1 + 2。$$

在列車車輛排列情形特殊時，由公式(31)及(32)所求得之 r (調車程次數)常較實際上之 r 為大，例如列車：

$$2-1-3-4-1-4$$

必須組成：

$$1-1-2-3-4-4。$$

依公式(29)得：

$$r = 2(g - g_1) = 2(6 - 2) = 8。$$

依公式(30)得：

$$r = 2(g - g_p) + 4 = 12。$$

$$[g_p = 2]$$

實際上先抽調第一類車輛(共二組)，共須 $2 \times 2 = 4$ 次調車程，再安置第一類車輛於列車之首端，必須二次調車程。總共之次調車程，即已將列車編組完竣。較由公式(31)所求得者減少2次調車程。因在第一類車輛被抽調之後，第2與第3兩類車輛及第4類兩組車輛，均各位於適當之位置故也。

今舉數例以明之：

例題1. 茲有下列列車，須加編組。

- 2-4.4-3.3.3-5-1.1-8-6.6-3-7-1.1-
 - 3.3-2-7.7-4.4-1-3-2-5.5-3.3-1.1-
 - 5-3-6.6-2-3-2.2
- $m=40, g=26, k=8, S_{km}=7, S_1=4.$

1. 用第一法組車：

(1) 調車程之次數，因第2類末二組車輛，在第一類第末組車輛之後，故

$$r = 2(g - S_1) - 1 = 2(26 - 4) - 1 = 43.$$

但在抽調第一類第末組以下之第3, 5及6類各組車輛之後，2-2.2(如題上符號)二組車輛，即併為一組。故須由所得「中減2」即：

$$r_1 = 43 - 2 = 41.$$

此種在抽調大號類車輛之後，即能合併為一組之情事，謂之順利組合。

(2) 各次調車程所調車輛之平均數：

$$\begin{aligned} m_c &= [(10+9) + (13+12+19+17) + (11+9+80 \\ &+ 29) + (7+6+21+19+24+23) + (3+1+14 \\ &+ 12) + (4+1+4+3+7+5+8+7+10+8+11 \\ &+ 10+12+11) + (1+0+5+4+6+5+10)] \div \\ &41 = 10.2 \end{aligned}$$

(3) 組車所費之總時間：

$$T_1 = (a + b m_c) r = (4.07 + 0.112 \times 10.2) 41 = 213.6 \text{ 分鐘}.$$

2. 用第二法調車：將第3類車輛留於機車之後：

(1) 調車程之次數：

$$r_2 = 2(g - S_p) + 4 = 2(26 - 7) + 4 = 42$$

(2) 各次調車程所調車輛之平均數：

$$\begin{aligned} m_c &= [(10+9) + (13+12+19+17) + (11+9+30 \\ &+ 29) + (7+6+21+19+24+23) + (3+1+14 \end{aligned}$$

$$+12) + (1+0+11+10+13+12+18+17+20 \\ +18) + (5+3+6+4+7+6+11+9) + (24+ \\ 11+0+13)] \div 42 = 12.3$$

(3) 組車所費之總時間：

$$T_a = (a + bm_c) r = (4.07 + 0.112 \times 12.3) 42 = \\ 228.4 \text{ 分鐘。}$$

即 $T_2 \searrow T_1$ ，其原因如下：

列車車輛之排列次序，雖合乎條件：

$$g_3(p) - g_1 = 7 - 4 > 2。$$

然用第1法組車時，調車程之次數 r_1 較 $\max r = 2$

$$(g - g_1) = 2(26 - 4) = 44 \text{ 小 } 3，\text{ 並且 } r_1 \wedge r_2，\text{ 而 } m_c \text{ 亦}$$

較 m 爲小。

例題 2.

$$\begin{array}{cccccccccccccccc} 4.4 & - & 6.6 & - & 1.1.1 & - & 3 & - & 2 & - & 3.3 & - & 7 & - & 5.5 & - & 1.1 \\ & & & & \underbrace{3} & - & \underbrace{8} & - & \underbrace{3} & - & \underbrace{4.4.4} & - & \underbrace{7} & - & \underbrace{3} & - & \underbrace{5.5} & - & \underbrace{1.1} & - & \underbrace{3} \\ 2.2 & - & 3 & - & 8.8 & - & 3 & - & 5.5 & - & 2 & - & 3 & - & 4. \end{array}$$

$$m = 40, g = 26, k = 8, g_3(p) = 9, g_1 = 3。$$

1. 用第1法組車...

(1) 調車程最大次數：

$$\max r_1 = 2(g - g_1) - 1 = 2(26 - 3) - 1 = 45。$$

但第3類之第3組與第4組之間，第4組與第5組之間，第7組與第8組之間，及第2類之第末組與其前一組之間各車輛之類號，均較大而先被抽調，故上述第3類及第2類各組車輛(有符號[者]即各合併爲一組。共計減少四組，即 $4 \times 2 = 8$ 次調車程。故調車程之次數應爲：

$$r_1 = 45 - 8 = 37$$

(2) 各次調車程所調車輛之平均數：

$$m_c = [(18 + 17 + 33 + 31) + (12 + 11 + 21 + 20) + (4 \\ + 2) + (11 + 9 + 19 + 17 + 26 + 24) + (2 + 0 + 14 \\ + 11 + 22 + 21) + (4 + 3 + 6 + 4 + 9 + 6 + 9 + 8 + \\ 12 + 10 + 12 + 11) + (4 + 3 + 10)] \div 37 = 12.3。$$

2. 用第2法組車...

(1) 調車程之次數：

$$r_2 = 2(g - g_2) + 4 = 2(26 - 9) + 4 = 38$$

(2) 各次調車程所調車輛之平均數爲：

$$m_c = [(18 + 17 + 33 + 31) + (12 + 11 + 21 + 20) + (4 \\ + 2) + (11 + 9 + 19 + 17 + 26 + 24) + (2 + 0 + 14$$

$$+ 11 + 22 + 21) + (5 + 4 + 16 + 14 + 17 + 16) + (3 + 0 + 5 + 3 + 8 + 6) + (21 + 10 + 0 + 11) \div 38 = 12.7。$$

m_c' 與 m_c 相差無幾，係因多組類各組車輛之平均數等於 $10/9 = 1.1$ ，為數甚小，有以致之。但

$$g_2 - g_1 = 9 - 3 = 6 > 2$$

雖適合於第 2 法之經濟條件，然因用第 1 法組車時，已省去 3 次調車程，故第 1 法仍較第 2 法為佳。

由上述二例題，可知在組車時，應先查明列車中多組類以前各類（即類號小於多組類者，例如多組類為第 3 類時，則第 1, 2 兩類為多組類以前各類）所有之順利組合數目，蓋每一順利組合，可以減少 3 次調車程，利至大也。

$$\text{如 } 2(g_2 - g_1) - 4 \sqrt{2c} \text{ 時}$$

則以用多組類廢餘法組車為佳。

上式中。為順利組合數。

扇形車場及叉形車場組車法，現如上述，但欲明瞭何者為佳，非將在扇形車場組車所費之時間與在叉形車場組車所費之時間，加以比較不可。然以表示時間之公式甚為

複雜，欲作一共同解答，頗為困難。普通依學者之經驗，以扇形車場為佳；蓋在扇形車場組車，調車程之長度既較小而其次數又較少也。顧其建築費較多而所佔地段又較大，故在簡陋之車站，則又以叉形車場為佳。

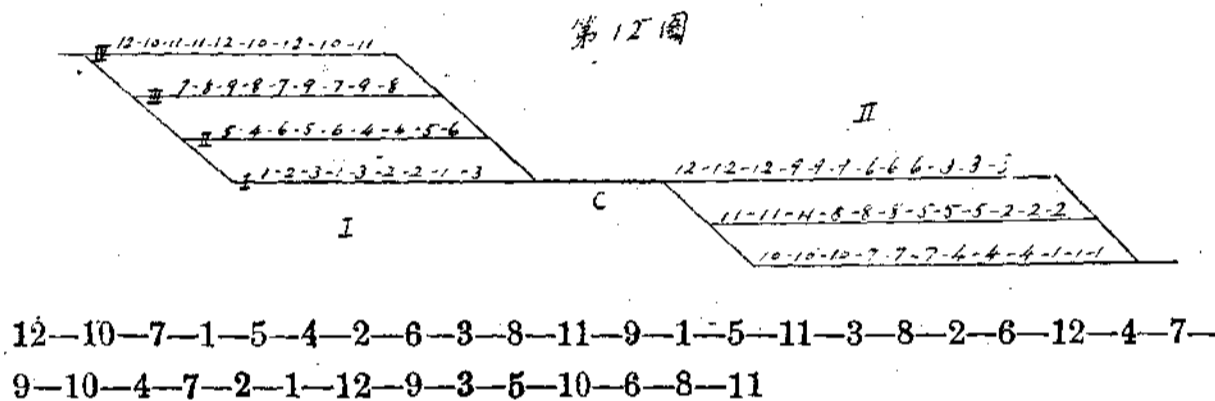
普通每一列車，平均須 3 次調車程，始能編組完竣，所費時間，在 2 小時以內，未免過於遲慢，故必須設法補救：1. 車輛在列車中之次序，不必完全以其到達站之先後為定準；如有減少調車程之場合，則宜竭力利用之。2. 被組列車中如有開往第二配車站及該配車站以後各站之車輛時，則此種車輛，應歸併為一類。其組車工作，可在該第二配車站辦理。因此可以減少本配車站（即第一配車站）之配車時間。3. 如有丘阜車場，則宜利用地心吸力組車，但僅分調車輛時，可以利用地心吸力，而收編工作，則仍宜用機車辦理。組車坡阜之高度及放車之速度，均應較前述折車時所採用者為小，每分鐘約可放車 2—3 輛，故 60—80 輛之列車，在 1/2 小時以內，即應分調完竣，而收編工作所費之時間，平均應為 $T_2 = (a + b m_c) k = 15—20$ 分鐘，最多不得超過 30 分鐘。總之，每一列車之分調及收編工作所費之總時間，不宜超過一小時。

(四) 雙稜形車場組車法

如被組列車所含之類數甚多，則宜採用雙稜形組車，雙稜形車場係由二個稜形車場組成如第12圖。二車場均應作成斜坡，使中心C為最高而漸向兩側傾斜。或使二車場成爲水平，而僅在C處作一丘阜亦可。蓋在此種車場組車，務必利用地心吸力，方爲有利。

組車時須辦理三種手續：

1. 將被組列車之車輛，滑入第I車場，每一軌道上所應滑放之車輛類數，應與第II車場之軌道數相等。
2. 將滑放於第I車場之車輛，再行按照類號集合於第II車場。
3. 按照類號，編成列車。例如有車一列(如第12圖)· $k=12$ ·正可利用



第12圖所示車場組車，先將第1, 2及3類之車輛放入第I車場之第1條軌道，第4, 5及6類之車輛放入第II條軌道，第7, 8, 9類與第10, 11, 12類之車輛各放入第III及第IV條軌道。再由第I條軌道起，將各車輛分放於第II車場之各軌道如圖。然後用調車機車自車場之右端起，將各車輛依次連成列車。或從第I類車輛起，依次再行放入第I車場亦可。

如被組列車之類數 $k=10$ 時，則第I車場之軌道數應爲5，而第II車場之軌道數爲5，如 $k=15$ 時，則兩車場之軌道數，應爲5與5之比，餘仿此。至於每一車場軌道之總長，應等於被組列車長度之1.5倍。

五、其他調車法

(一) 保安調車

保安調車之任務，爲平均分布軌車及調整空車及具有危險性(火險及爆炸等)之車輛。

列車中軌車之多寡，視路線坡度之大小及列車下坡標準速度之大小爲定。其數目由行車技術規程訂定之。普通約爲列車車輛數之20%，即軌車數 $m_p=0.2m$ 。

如路上軌車之數量，超過規定數額時，(例如 $\frac{m}{m_b} > 20$

時)，則列車中多餘之軌車，不必以普通車輛替換。如軌車數量，不足規定數額時，則列車中多餘之軌車，應以普通車輛替換之，以備其他列車應用。

此項軌車替換工作，謂之軌車數量之調整。其所須之調車程數，等於規定軌車數額與列車中實際軌車數之差數之2倍。

即：

$$r_b = 2(m_b^{(n)} - m_b^{(f)})$$

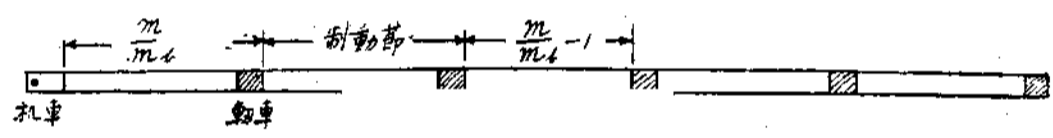
$m_b^{(n)}$ — 軌車規定數

$m_b^{(f)}$ — 軌車實數

調整軌車數量之同時，亦應注意其在列車中平均分布之位置，以免重行調動而極費時間。

每一列車，應分為若干制動節，每節之車輛總數為 $\frac{m}{m_b}$ ，其尾端應各有軌車一輛，如第13圖，每節之普通車輛數為：

第 13 圖



$$m_a = \frac{m}{m_b} - 1$$

但得有二輛之出入，故每節普通車輛數得為：

$$m_a = \left(\frac{m}{m_b} - 1 \right) + 2$$

如列車中軌車之位置，均不適合條件，而用叉形車場，平均分布軌車時，則所須之最大調車程數等於軌車數之2倍，即：

$$\max r_1 = 2m_b$$

但實際上軌車之位置，不能全不適用，故實際調車程數，必較上式為小。

如由列車中間，將軌車調至尾端，則機車必須完成四次調車程，故在加添軌車時，該軌車必須加掛於制動節尾端。

當列車所須之調車數為最大，即 $\max r_1 = 2m_b$ 時，則倒調中等列車，約須1小時，但實際上一刻鐘，即可成事。

如利用扇形車場調車時，則應先將每一含有軌車各節車輛，一一分調於各軌道上，其調車程之次數為 m_b ，然後由車輛較多之制動節，將普通車輛，調入車輛較少之制

動節，使各節車輛數均相等。例如各節車輛，分調於各軌道後，車輛數之過與不及如下：

軌道號數	I	II	III	IV	V	VI
不足車輛數	-1	0	0	-2	0	+3
多餘車輛數	0	+3	+2	0	+1	0

然後將第二節多餘之3輛車，由第二條軌道拉往第六條軌道以補第六節車輛之不足。第四節缺車二輛，第一節缺車一輛，可以第三節及第五節多餘之車輛分別補充之。

此項工作，共須 $2\frac{1}{2}$ 次調車程。各節車輛數之過與不及，調整完畢之後，須將各節連成列車，亦須 $2\frac{1}{2}$ 次調車程，總共三項工作，所須之調車程數至少應為：

$$\min r_2 = 3m_2$$

若與用叉形車場調車所須之調車程數

$$\max r_1 = 2m_1$$

相較，雖扇形車場調車程之長度較小，然調車所費之總時間，仍以扇形車場為多。故保安調車，必須在叉形車場舉行，方為有利。

軌車之平均分布，常將列車中車輛之先後次序加以破壞，故組車時，應同時按可能情形，分配軌車之位置。俾

免同一工作，重作數次之弊。

關於危險性車輛之調整，並無任何共同方式，以資依據，須按列車實際情形，加以調整也。

(二) 過渡調車

將列車由受車場拉至析車場，加以分析，分析之後，拉至組車場而編組之。編組完竣後，再拉至出發車場，以便出發。此種由此車場拉至彼車場之移車工作，謂之過渡調車。

列車由此車場移至彼車場，其移動次數之多寡，視車場與軌道之設置完備與否而定。如車站上受車析車組車及發車均各有專用車場時，則列車移動之次數為三。如析車及組車工作在同一車場上辦理，或析車工作在析車場辦理而組車工作在出發車場辦理時，則列車移動工作為二。至於受車析車組車及發車等工作，均在受發車場辦理時，則移動次數為0，然車站軌道之設計遇有錯誤時，列車由此車場移至彼車場之次數，亦有大於三者。

對於過渡調車，列車每日移動之總次數，與到達本站之列車數 n 及由本站出發之列車數 m 成正比例，以公式表之

$$r_p = 1 \times n_1 + 2 \times n_0$$

對於到達本站之列車，僅須移動一次，而對於出發之列車，則須移動二次。

但列車數 \square 與車輛運行類數 Σ 及列車車輛數 Σ 有關。故列車移動之次數，可以下式表之：

$$r_p = \frac{k_1 n_1}{1} + \frac{k_0 n_0}{1} = \frac{k_1 n_1}{1} + \frac{k_0 n_0}{1}$$

Σ 為到達本站之車輛數。

N_0 由本站出發之車輛數。

n_1 到達本站每一列車之車輛數。

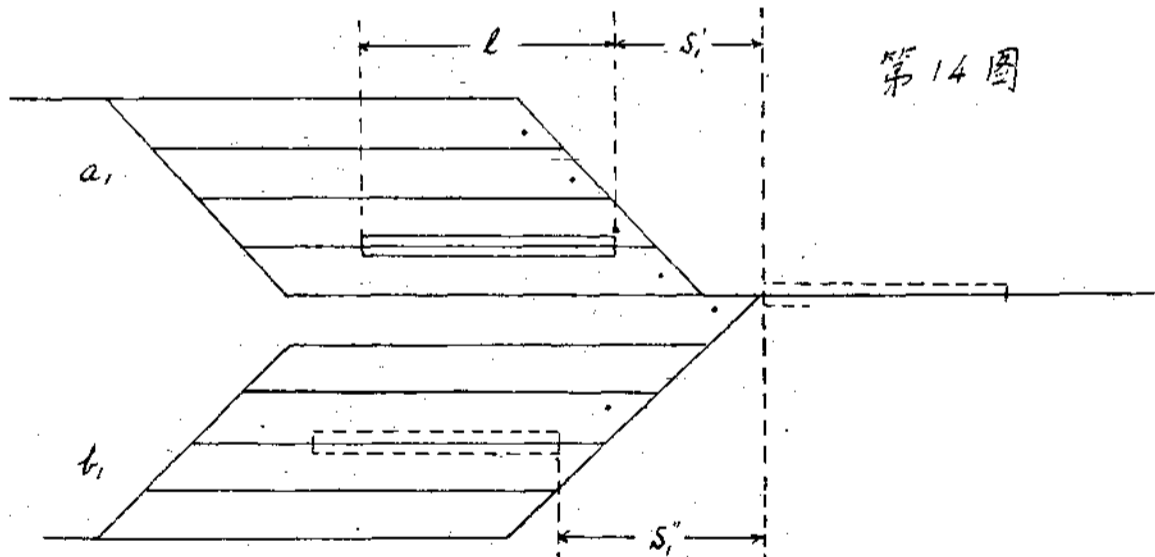
n_0 由本站出發每一列車之車輛數。

k 本站所轄之路線數。

N_1, N_0, n_1 及 n_0 對於每一路線，各不相同。

上述列車移動之次數，不必為機車之調車程數。如車場之相鄰位置如第14圖而欲將列車由 a_1 場移入 b_1 場時，則須將機車由他處調至列車停放處而連掛之，機車因此完成一次調車程，再將列車拉入 b_1 場，又須一次調車程，故在此種情形之下，列車每移動一次，須兩次調車程，即：

第14圖

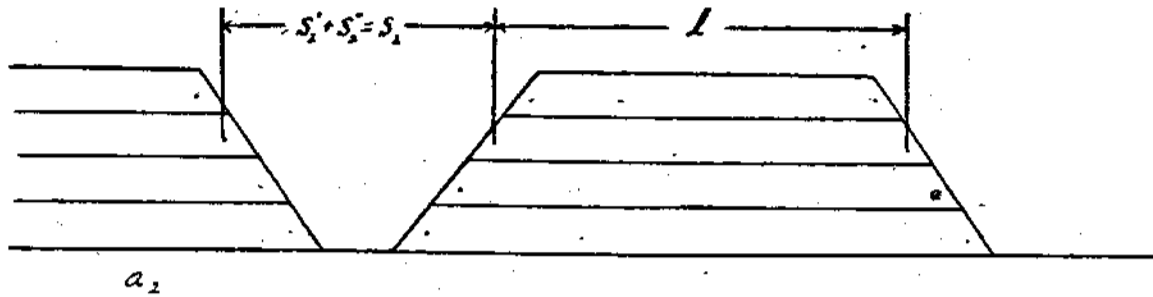


$$r_p = 2r_p = 2n_1 + 4n_0$$

如車場之相鄰位置如第15圖時，則機車拖拉列車時，可直接由 a_1 場駛入 b_1 場而不須折回。故列車每移動一次，僅須一次調車程。

$$r_p = r_p = 1 \times n_1 + 2 \times n_0$$

由此觀之，兩車場排聯（第14圖），實不若串聯（第15圖）之為愈；蓋在串聯車場調車所須之調車程次數既較少，而時間又較經濟，今試證明於下：



第15圖

在排聯車場上調車，列車每移動（由a場至b場）一次，其所經路程之長度為：

$$L_1 = 2l + 2S_1$$

$S_1 = S_1' + S_1'' + S_1$ 所以須以 2 乘者，乃因機車獨行時經過一次，拖帶列車時，又經過一次，共為二次故也。

其所需之時間為：

$$T_1 = \frac{L_1}{v} + 2(\tau_0 + \tau_1) = 2 \left(\frac{l + S_1}{v} + \tau \right)$$

- τ_0 —機車獨行時，機車起行與停止時所費之時間，
- τ_1 —拖帶列車時，起行與停止時所費之時間，
- $\tau = \tau_0 + \tau_1$
- 普通可採用 $\tau_1 = 3$ 分鐘， $\tau_0 = 1$ 分鐘

每次調車程所費之時間為：

$$t_1 = \frac{T_1}{2} = \frac{l + S_1}{v} + \tau \dots \dots \dots (a)$$

在串聯車場上調車，列車每移動一次所經過之路程為：

$$L_2 = 2l + 2S_2$$

其所費之時間為：

$$T_2 = \frac{L_2}{v} + (\tau_0 + \tau_1) = 2 \left[\frac{l + S_2}{v} + \frac{\tau}{2} \right]$$

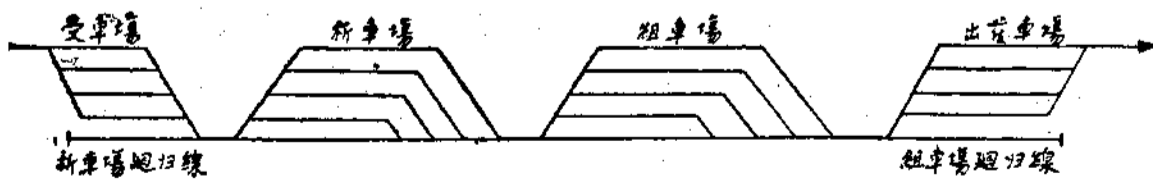
每次調車程所費之時間為：

$$t_2 = \frac{T_2}{2} = \frac{l + S_2}{v} + \frac{\tau}{2} \dots \dots \dots (b)$$

T_2 較 T_1 少 2 分鐘，故串聯車場較排聯車場為佳。

如受車場，析車場，組車場及出發車場一一依次串聯時，則析車場之迴歸線必與受車之方向相反（第16圖），而組車場迴歸線之方向則相同。此種車場對於過渡調車所費之時間為最

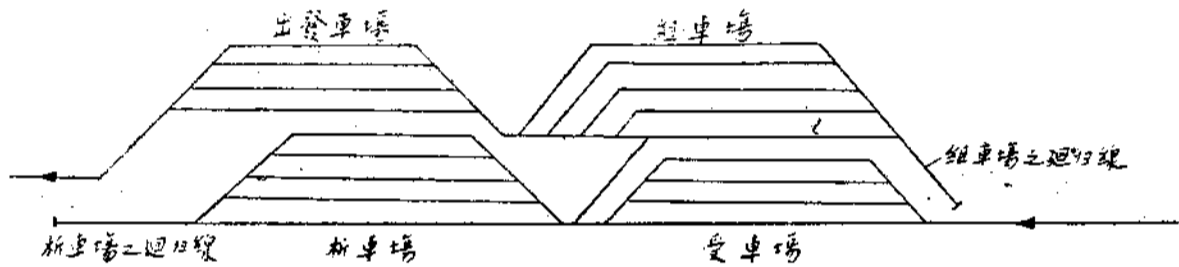
第16圖



小，但車站地段之長度如不敷應用時，則車場之布置應如第二圖。

由公式(A)及(B)可知行經調車程所費之時間視車行速度 v （普通每小時10—12公里），列車之長度 l ，警衝標間之平均距離 S 及列車起停所費時間 t 等數量之大小如何為定。故為減少過渡調車時間，必須：

- (1) 使車場之布置合理化（即各車場須串聯）。
- (2) 析車及組車工作在同一車場辦理。
- (3) 每列車之車輛數及各車輛所裝貨噸數應為最大。
- (4) 調車機車同時拖帶兩個列車。



第 17 圖

(三) 站務輔助及裝卸調車

站務調車係對於移動本站所屬之車輛而言。每一車輛最多應有下列之移動：

- (1) 由析車場移往卸空處而卸空之。
- (2) 卸空後由卸空處移往存放軌道。
- (3) 將空車移往裝載處以便裝載。
- (4) 裝載後再行移往析車場。

但每晝夜每車輛移動之次數，絕不等於此而應在以下，至於每次移動所費之時間，則視車站軌道之分布如何為定，普通每移動一次，約須10—15分鐘。

輔助調車所須之調車程次數，完全因必須經過驗看衡稱等手續，各車輛數目之大小為準。故所須時間，無法推知。

裝卸調車得用人力或他法辦理，但在運務紛繁之車站，在貨場上應有專用機車。調車程之次數，與貨載運轉額及裝卸地點之大小成正比例。

(四) 局部調車

零擔貨物列車行經中途各站時，常有摘放或添掛車輛之情事。故車輛亦有若干次之移動，此項移動，謂之局部

調車。

甲、車輛摘放之方法有二(在組車章已略述)：

1. 將必須摘放之車輛遺留於列車經行之道上，迨列車出發之後，再以另一機車或其他方法拉往目的地。列車車輛之次序，必須與第 ∞ 圖所列者相反，即列車由車站 \triangleright 開往車站 \triangleleft 時，摘放於車站 \circ 之車輛 ρ ，須位於列車之尾端，次為 ρ, σ, \dots 等車輛，而在列車之首端者，須為 \triangleleft 站以後之車輛。總之每到一站均須由列車尾端摘放車輛。此法僅在運務簡陋；列車間之距離甚大而摘放之車輛數又甚小之鐵路得採用之。

2. 列車車輛排列之次序與第一法相反而與第 ∞ 圖所示者相同，即列車每到一站，必須自其首端摘放車輛，例如列車自車站 \triangleright 開往 \triangleleft 站時，經過第一站 \circ 之際，由列車機車將達到 \circ 站之 ρ 組車輛拉至目的地，(因此該機車完成一次調車程)，然後獨自駛回列車停放之處(又完成一次調車程)，故每摘放車輛一次，機車共須完成二次調車程。

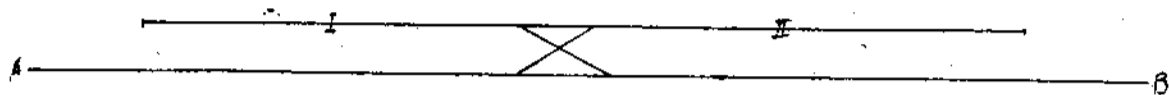
乙、如在中途車站須添掛車輛時，則該車輛須與列車

中到達站相同之車輛掛於一處。如列車中並無與添掛車輛到達站相同之車輛，則應掛於適當之地位，例如列車中如無到達第 ρ 站之車輛，而列車行經第 ρ 站時即有到達第 σ 站之車輛須添掛於列車中，則該車輛應添掛於到達第 ρ 站與到達第 σ 站二組車輛之間。如中途添掛之車輛，其到達站為終點站時，則須將該車輛掛於列車之尾端。其方法為：將列車機車摘下，駛往添掛車輛之停放處，將添掛車輛帶至列車尾端而添掛之，然後獨自駛往列車之首端。或由列車機車拖帶整個列車，向後退行，至添掛車輛所在處而添掛之。前法機車獨行，速度較大，惟路程太長，後法路程較短，但須拖帶整個列車，費時較多。兩法各有利弊，學者宜斟酌實地情形，以定取舍，但有一事，應加注意，即當添掛(到達終點站)之車輛數甚小(一或二輛)時，則宜將該車輛掛於列車之首端，可免機車繞道之煩，是其利也。

(五) 錯車及讓車

列車行至中途車站，常與由對面駛來之列車相遇，為免除衝突起見，此相對行駛之列車須互相錯避。錯車者兩

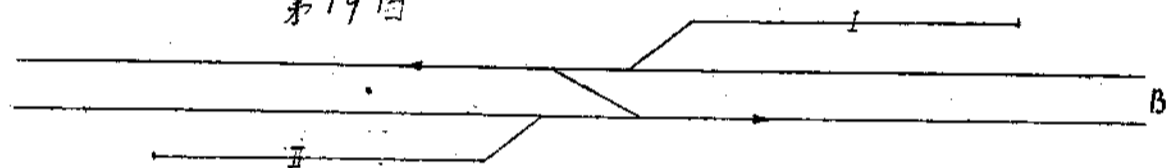
第18圖



方向相反之列車，在車站上各行一軌道，各不相擾之謂也。如方向相同之兩列車中，一車較他車為重要，即一車之速度較他車為大時，則先到之次要列車（慢車）須將正道讓出，以便重要列車（快車）通行。謂之讓車。此兩種工作，均須調車始能成功。茲將錯車時所需之調車工作，加以說明。讓車時所需之調車工作，即可由此類推，不必另述：

第19圖示一小車站軌道之布置。若列車由A向B行駛，（設名上行車）則列車先駛至第一條軌道，然後退入第二條軌道，迨由B往A之列車（設名下行車）經過車站後，則上行車始可繼續前駛。同樣，若下

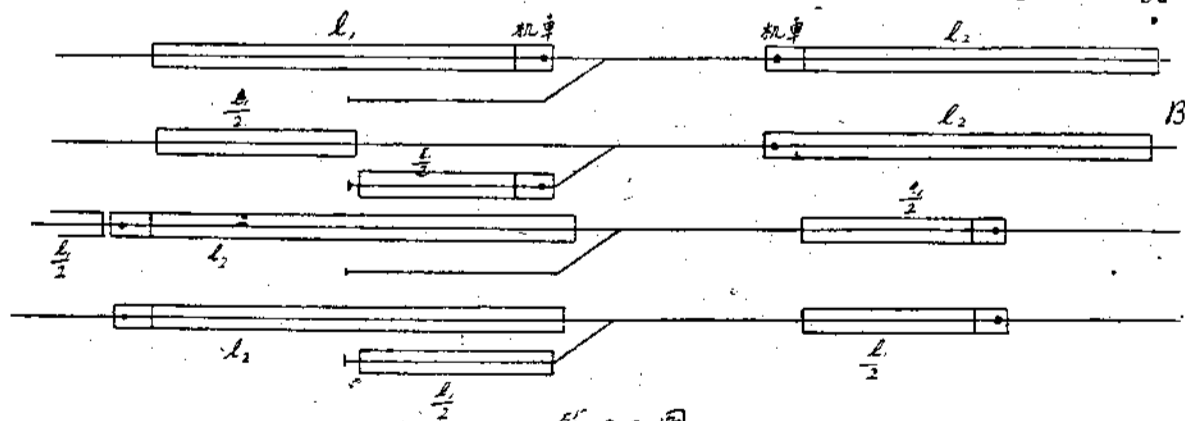
第19圖



鐵道月刊 第二卷 第十期

行車較上行車先到站，則須將下行車駛入第一條軌道，再退入第二條軌道，亦可與上行車錯過。在雙軌鐵道上，無錯車設備之必要，但須設置讓車道。第20圖為雙軌鐵路車站讓車最簡陋之設備，由A向B之慢車，須退入第一條軌道，以讓同向之快車，若慢車由A向B行駛，則須退入第二條軌道，以讓由B向A之快車。

如上述錯讓列車死岔道之長度較最短列車之長度為小時，則可將短列車分為兩節而錯讓之。設下行車之長度為 l_1 ，而上行車之長度為 l_2 。（第20圖）



第20圖



第 291 圖

1. V 2. 錯車死岔道之長度等於短列車之半長 $(\frac{L_1}{2})$ ，再加

機車之長度。錯車時先將短列車 2 分爲兩等節 1，將第一

節駛入死岔道，使長車 1 向 \triangleright 行駛，至其尾端車輛經過道

岔爲止。停於死岔道之第一節車輛，即可向 \triangleleft 行駛。長車

1 之機車將短車 2 之第二節車輛連同 1 一併向 \triangleleft 退行至短

車尾端之車輛經過道岔後，即將第二節車輛送入死岔道

上，然後拖帶 1 向 \triangleright 行駛，而短車 2 之第一節車輛由機車

向後(向 \triangleleft)推行，至死岔道連接第二節車輛，始得向 \triangleleft 出發。死岔道之尖軌，應對長車(1)進站之方向，而其終點則應對短車進站之方向，否則錯車必感麻煩。

同樣上述之死岔道亦得作成通道如第 292 圖，錯車之方法亦與上同。

上示錯車軌道，在偶然之情形下，始可利用之，如車站上常有列車錯讓時，則長度不足之錯讓軌道，無論如何須增長之。

今後我們要想起衰振敝，救亡復興，一定要大家想方法盡力量來團結人心，強固民力，建設有組織的社會以爲建設新國家的真實基礎。我們爲達到這個目的，應當做的事務非常之多，最要緊的一個共同的中心目標，就是要使社會上一切人之生活行動，都有一定的規律。

節錄 蔣委員長講社會建設與民生哲學要義之一節



會計處修訂現金報告表之經過

貢乙青

我國鐵路創辦伊始，以借款興築，制度龐雜，會計方面，自亦不能例外。至民國二年統一鐵路會計委員會成立，制定鐵路會計則例，飭路於民國四年一月一日起遵行，各路會計章制，始漸入正軌。惟當時所訂，僅及大節，即曆年增修，亦多偏重帳理，對於現金報告，雖有擬訂，但尚未規劃周詳。去歲十二月間，爰有現金預算及收支日報表及現金結存日報表之修訂，令發各路自本年一月一日起實行。此外另有現金預算及收支日報表細單一種，以充實收支日報表之內容。茲將此次修訂經過，申述於次：

一 現金報告表之沿革

在說明修訂現金報告表之前，請先將現金報告表之沿革，略為申敘，以瞻其演變之梗概。

當北平交通部管轄路政之時，各路每日將各項現金進

款數額電報路政司，至每旬終了，仍依照統一鐵路會計委員會之規定，編造現金出納總計表呈部，藉將一旬間現金收支結存之情形，加以造報，此項現金出納總計表之格式，與現行之「統八」現金出納旬報表同，惟表內關於現金收支，只列總數，未分細目。至民國十八年六月，鐵道部規定（1150號令）各路造送現金出納旬報表，另附詳細支付表。至同年八月又規定（1691號令）每旬後五日，先將本旬收，支，存，數目電部，然後填表呈報。至同年十一月，再規定（2520號令）旬報表內收入項下，分列客運，貨運，附捐，雜項，其他，借入，六目，支出項下，分列營業，資本，歲計，其他，四目，並另增簡稱電碼，劃定電報格式，按旬電呈。二十一年又因限制各路庫存數目，規定（會字2677號訓令）庫存款項詳細分別表，令隨「統八」表附送。二十二年六月，（會字5365號訓令）廢止

「統八」表所附詳細支付表，改爲現金收支詳細旬報表，仍附「統八」表報送，此現金出納旬報表之內容及其附表之經過也。

關於日報格式，除前述逐日進款電報外，至民國十八年六月，(108號令)鐵道部頒行現金出納日報表，飭路逐日將現金收，支，存，情形，於常晚電報，隨後再填表呈部。至同年八月，又規定(109號令)改用快郵代電每日報部，電報取消。嗣又經財務司函(151號)知各路，將原表略加修訂，以資統一。至十九年十二月，又電令各路(財字2914號電)逐日電報現金進款存款約數，(以百元爲單位)嗣又改爲(財字3614號電)逐日電報現金收款，支款，存款，約數，以資稽核統計，此現金逐日電報及現金出納日報表之情況也。

上述各項現金旬報日報表格，要皆偏重於收，支，存，三方面，亦可謂咸着重於決算方面。其與預算有關者，則始自二十一年五月，(財字711號令)飭令各路逐月編造現金預算，惟最初對於表格，並未規定，由各路自行造報，以致表式頗欠整齊。至二十二年六月，始由部令(財字5814號令)頒發現金收支預算表(即財字第一號表

每月一次)及現金實施月報表，(即財字第二號表)兩種，表格乃漸一致。至二十四年五月，又由部頒發(財字1511號令)現金收支預算表(每年一次)現金收支決算表(每年一次)及現金收支報告表(每月一次)三種，並附訂說明，以迄二十五年年底。此兩種現金預算表兩種現金月報表及一種現金年報表之由來也。

各路現金報告表，至此可謂大備，但重疊繁複之弊，亦遂由此而生。當此之時，各路對於上述種種表式電報，同時編造，殊感繁重，因此屢欠漏送，亦遂層出，此修訂工作，所以不容或已也。

二 修訂之理由

已往現金報告表之種類，合日報旬報月報年報預算表計之，不下十餘種，同一日報，有電報一種表格一種；同一旬報，電報之外又有表格，更有兩種附件；同一月報，而有表式兩種；同一預算表，有分月者，有分年者；此外更有年報一種。在各路人手有限，自難同時並舉，在本部亦以過於繁複，稽核難以週詳。故此次修訂現金報告表之理由，簡單言之，至少有下列數點。

一、化繁爲簡。合併十餘種表格，裁減不必要之科目分類，務使手續趨於簡單，便利各路編造。

二、迅速準確。已往各種報告，彼此不相啣接，是否準確，殊難辨悉。至因種類過多，在各路編造之時，顧此失彼，愆緩時日，實屬難免，其不能收迅速之效，不言可知。

三、便利統制。現金爲最流動資產，故統制現金，卽爲營業預算統制之中心。現金之統制，僅僅明瞭收支之內容，殊嫌不足，更應推測其未來趨勢，此現金報告，除分晰收、支、存，情形而外，更應將收支對照，預決算比較，同時表現，方便於管理者之參考。

三 改訂之困難

修訂現金報告表之理由，已如前述；但改訂之時，對於各路之人力，本部以及主計處之需要，均應注意；同時，過去各種報告表之歷史，亦未可一概抹煞，會精聚萃，鎔化一鑪，於是種種困難，遂亦由此發生焉。

一、時期之選擇。以前現金報告表格，有日報旬報月報年報電報之別，大概電報日報比較迅速，月報

年報比較詳細，僅僅迅速，而不諳悉內容，殊難據以考核，如分晰詳細，因此編造過時，亦難資以調整。故報告表時期之長短，頗費斟酌。

二、科目之詳簡。欲明瞭收支內容，必先從規定科目入手。以前日報旬報月報之收支分類，詳簡不一，最簡者爲日報之每日電報收、支、存、約數，最詳者爲現金收支報告表，員工薪餉一項，分爲十類，幾使編造表式人員，無從下手。故科目之詳簡，不特爲便於稽核，更應參酌路員編製之便利。

三、表格之存留。以前因表格種類繁多，各路艱於應付，此次修訂表格，鑒於以往經驗及各路編造之困難，自應酌予減少，裁除重複工作，以收迅速啣接之效。但原有表格之歷史具有特殊性質者，仍不能不予保留，譬如「統八」表一項，尙須轉送主計處，逐日電報收、支、存、約數，財務司尙須應用，自不能一例取銷。原有表格決定去留之後，其應保留各表，可置勿論，其停送各項表格之功用及特長，在可能範圍之內，仍應力予保

持。準此宗旨，一方面減少表格種類，一方面尚須保持原有各表之功用，兼籌並顧，自不無相當困難。

四 此次修訂之重要改革

此次現金報告表之修訂，其重要改革之點，可分述如下：

- 一、動態狀況與靜態狀況之分報 現金之收支，動態狀況也，現金結存之安置，靜態狀況也。此次修訂後現金報告表，主要者計有兩種，一為現金預算及收支日報表，一為現金結存日報表，前者表示現金之動態狀況，後者表示現金靜態狀況。
- 二、納日報月報年報於一表之中 在此次現金預算及收支日報表內收入及支出之部，本日收進及本日付出兩欄，即所以表示本日收支情形，亦即以前各日報表所具報之內容；本月已收及本月已付兩欄月底之數目，即所以表示本月收支情形，亦即以前月報表所具報之內容；本年已收及本年已付兩欄年底之數目，即所以表示本年收支情形，亦即以前年報表所具報之內容。
- 三、啣接預算決算 在此次現金預算及收支日報表內收入及支出之部，本月預算結餘及本年度預算結餘兩欄，即所以表示預算之比較。某項收入或支出，有無超出預算，隨時可資比較，各項收支，視情勢之遷移，應否調整，隨時可以統制。
- 四、推測盈虧結果 在此次現金預算及收支日報表內收支對照之部，以本日現金之結存數，加上本月收入預算之結餘，減去本月支出預算之結餘，即為本月底盈虧之結果。倘以同樣公式，本日現金之結存數，加上本年度收入預算之結餘，減去本年度支出預算之結餘，即為本年年底盈虧之結果。
- 五、節省繁複工作 各路以前所造現金報告表，凡類似重複性質者，經此次修訂之後，均行停止。計已飭停造各表有現金出納日報表，旬報電報，旬報附送之庫存款項詳細分別表，現金收支詳細旬報表，現金收支預算表，（月份）現金實施月報表，現金收支預算表，（年度）現金收支報告表，

(月份)現金收支決算表(年度)。此外，現金收支科目，在以前現金收支報告表內，收入之部，大小計二十二類，此次修訂，經歸納為六類，支出之部，大小計六十六類，此次修訂，經歸納為十五類。此後各路編送，自較便利。

五 修訂後意見

現金一物，就經濟立場而言，原為交易媒介，各項交易，賴以週轉而已。惟其為交易媒介，在財政方面，遂居極重要位置。世有某某企業，在營業報告上，尚有盈餘，但因現金短乏，遂致週轉不靈，窮於應付者；然亦有某某企業，在營業報告上，虧折甚鉅，但因現金充足，週轉敏活，渡過難關者。鐵路事業為營業機關之一，其現金之需

要統制，在財政上之地位，不言可知。吾國各路，現款收支，動輒巨萬，在部在路，倘無嚴密稽核，弊竇隨生，各路現金，倘無事前統制，尤難言調整。稽核之道，必先詳細登記，統制之道，必賴完密報告，此現金預算，所以為營業預算之中心，各種營業機關，所以重視現金報告之由來也。本部對於各路現金報告，向極重視，祇因種類繁多，彼此不能聯繫，在各路應接不遑，時有顧此失彼之虞，在本部愈期迅速正確，結果反而稽遲疎脫，求之愈遠，應之彌艱。此次修訂，因時間倉卒，自難期其完備，但於財政之設計，會計之迅速，預算之統制各點，均經兼顧，倘就此報告表之內容，嚴密稽核，漸樹立財政之始基，然後視情勢推移，再行逐漸改良，則此次修訂工作為不虛已。

一志未酬人已苦，江南到處有啼痕！

——石達開——

對酒常歌，人生幾何！

——曹孟德——



鐵路電化及運輸問題 (六)

威次恆譯

十三 南方鐵路

於歐戰之後，英國南方鐵路即力謀電化，且獲有極大之進步。此次所定之郊外鐵路電化計劃，一經完成，即有單綫電化鐵路全程七二七英里，其電化路線之多，不獨可為英國今日各路之冠，其郊外電化哩程之長，世界亦無其匹。於一九二三年開始合併倫敦—西南，倫敦—布來屯—南濱，及東南—茶其姆三路之時，合計祇有單綫電化鐵路二二九哩，及以下兩段：(一)倫敦鐵橋—卡德灣—塔頓漢段，(二)倫敦鐵路—厄普孫段；於年內(一九二八年)完成之後，益以一九二九年完成之第三段，屆時將有七二七英里。

其在東西各路所用者，俱為直流電，電壓六六〇弗。電之傳遞，係用一種第三軌導電制度，車上裝有觸履，接

收電流。有時亦用正極導電鋼軌，由軌道回電，在某各點，且裝有一種第四鋼軌，增加回電能力。西段所用之電，係由威木布爾敦電站供給，中段及東段所用者，則購自倫敦電氣供給公司，由留伊斯分站供給。該路之中段，裝有架空高壓導電制度，所用者為交流電，電壓六、六〇〇弗。

南方鐵路所用之車輛，多係倍數單位制度，採用之後，收效至宏。路線分佈，現已極密，在圖十六之內，已將電化各綫，完全列入，其在一九二九年度完成各綫，亦在其內。吾人但一究該路之電化成績，即知前述改革之利，已經完全實現。茲將主要各點，重述如次：

- 一、班次可以更密，行車可以有程次。
- 二、行車時間，可以加快。
- 三、因有以上兩種原因，故路線能力，可以增加。

四、應需之客車數目，及列車暨月台人員數目，均有極大減省。

五、遇有緊急或特別情形，如大霧等，行車可較容易。

對於班次之增加一節，此可以列車哩程計之，於此次所定之電化計劃，在一九二九年完成以後，今日之蒸汽列車哩程，勢必可以增加百分之一〇〇，今日之電氣列車哩程，再可增加百分之五〇，如在蒸汽時代，必無增加之可言也。

對於行車之程次一節，此可於南部各段之行車時間表觀之，運程較遠之列車，每隔十五或二十分鐘，必開一班，其運程較近者，每隔五分或十分鐘，亦開一班，程次整然，絕無紊亂。

對於行車之加快一節，此可於各路或各段之行車時間見之。其由倫敦橋至庫爾斯頓一段，於蒸汽時代之時，共行四十一分，但自採用電化之後，今已改為二十六分半，於工商各界，裨益甚鉅。其在倫敦南面各郊外鐵路之長在十五英里至二十三英里者，且有減省時間百分之十八至百分之三十三者矣。

對於各車相距之時間一節，該路現亦極端注意，且須留

出相當之時間，以應蒸汽列車之需要，蓋往來之長程蒸汽列車，大陸特別快車，貨運列車，牛奶車，及牲畜車，俱係在此行駛也。其由北部至泰晤士以南之貨運夜車，此時已日益加密，如無大宗之資金支出，改良擴充，將必無以應今日運輸之需要。但所應注意者，不論如何策劃，總以不礙客運為第一原則，即使無法避免，亦須減至最低限度。

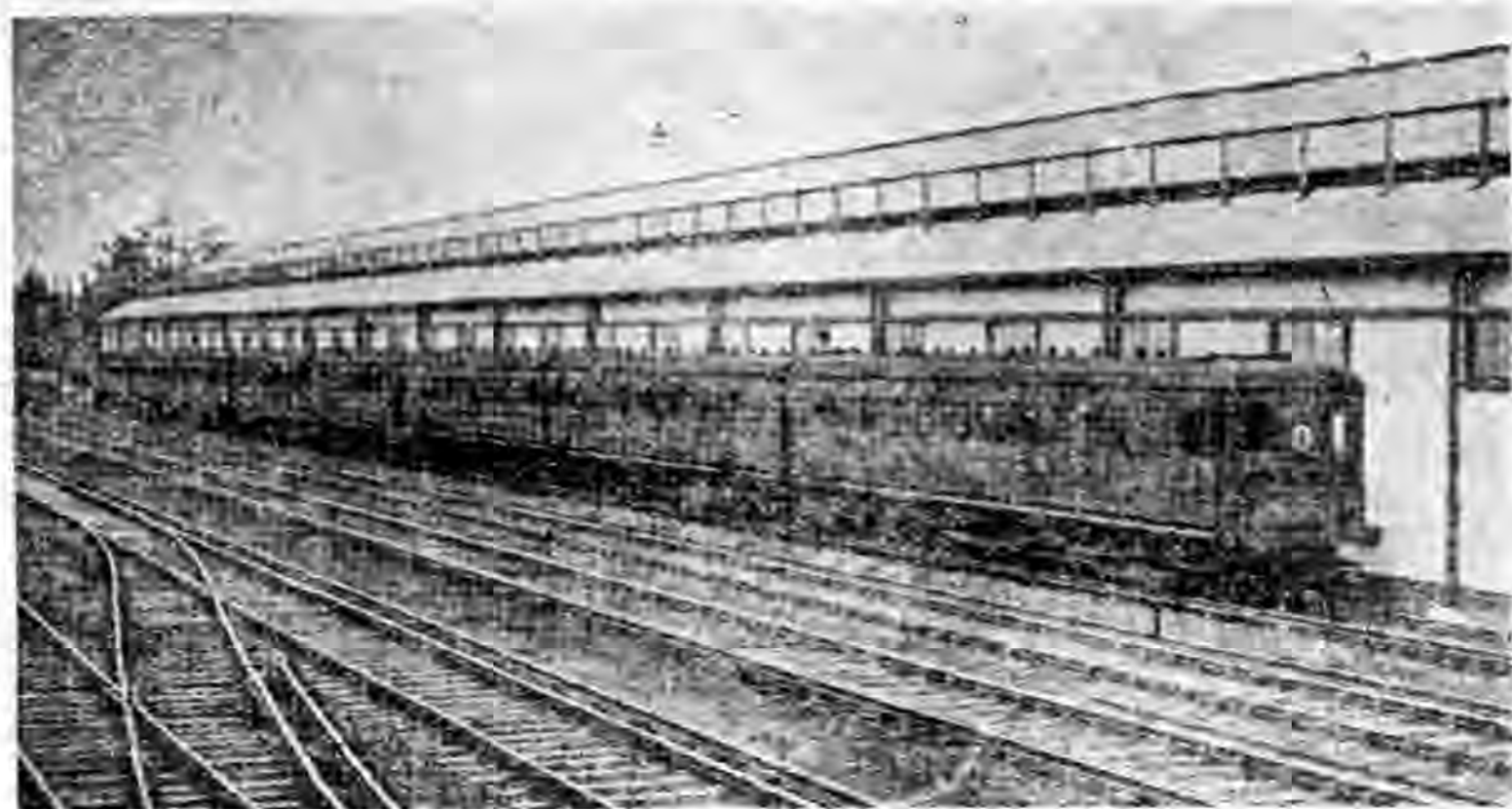
讀者倘能明瞭改蒸汽為電力對於站務有何實益，可於下午五點鐘之間，前赴坎甯街車站一行，即可了然。該站係於一九二六年重建，內中各部，均經重新規定，共有終站月台八個，平行辦法，亦於該年肇始，每隔四分鐘，即開兩列（即四點五十分，五點，五點零四分，五點零八分等），一列為蒸汽列車，一列為電氣列車，同向倫敦鐵橋前進，此站與彼站之距離，尚不及一英里遠近。電氣列車係由第一二三四各月台開出，蒸汽列車係由五六七八各月台開出，於開出之後，彼體質較輕之電氣列車，即疾行如矢，寂靜無聲，而此蒸汽列車，即噴氣跳動，聲如雷鳴，電氣列車將近前站，而蒸汽列車之尾端，方僅離開月台，彼此之間，竟有此種極大之差異，真足驚人。

上述各車，其路線係平行性質無論矣，即於開抵倫敦

鐵橋車站之後，其所靠之月台亦行平行，使由對方開來之兩列（後者亦係每隔四分鐘共開兩列），可以開入，如此每隔兩分鐘，彼倫敦鐵橋月台，即有兩車。

對於行車可較容易一節，此可於遇有特別情形，如大霧等之時更易見之。該路於採用電化及裝置電氣號誌之後，不獨行車臨時調動等，可較容易，即霧警夫亦可不用，即遇重霧，速率仍可維持。

南方鐵路之採用電化，其利已著，自係事實，但



圖一五 南方鐵路具有客車六輛之標準電氣列車

其採用電氣號誌，吾人不能謂為直接係由於電化之原因。其所以採用電氣號誌者，實因翰靈克洛斯，坎雷街，及海

和本各站，綫路複雜，倫敦南部，運輸繁忙，為應付環境起見，故完全予以變更耳。

該路所用之客車，係以倍數單位制度為原則，除早晚乘客最多之時外，平時祇開客車一組，每組共有三車，內中三等車二輛，每輛各坐乘客九〇人，頭等車一輛，共坐頭等乘客五六人，合計共坐三等乘客一八〇人，頭等乘客五六人。於早晚乘客擁擠之時，每一列車可坐頭等乘客一二人，三等乘客五四〇人，共掛客車五組。

一九二七年度，該路電化各段，共有乘客一六六一二九四，二二一人，較之一九二五年度，增約七百餘萬（等於百分之五），其為地下鐵路所奪之四百餘萬，尙未在其內。於一九二八年二月之間，公司曾登廣告一紙，謂「無論由任何方面觀察，吾人之電化計劃，實至妥善」，亦紀實也。

該路共加百分之五，自難謂為甚大，但讀者須知，該年英國各路之乘客總數，實減百分之五，幾減五千八百萬人矣。

其在電化區內之乘客，內中究有若干係因電化便利而來，殊難作一統計，但人數之變動原因，則甚易稽考。此

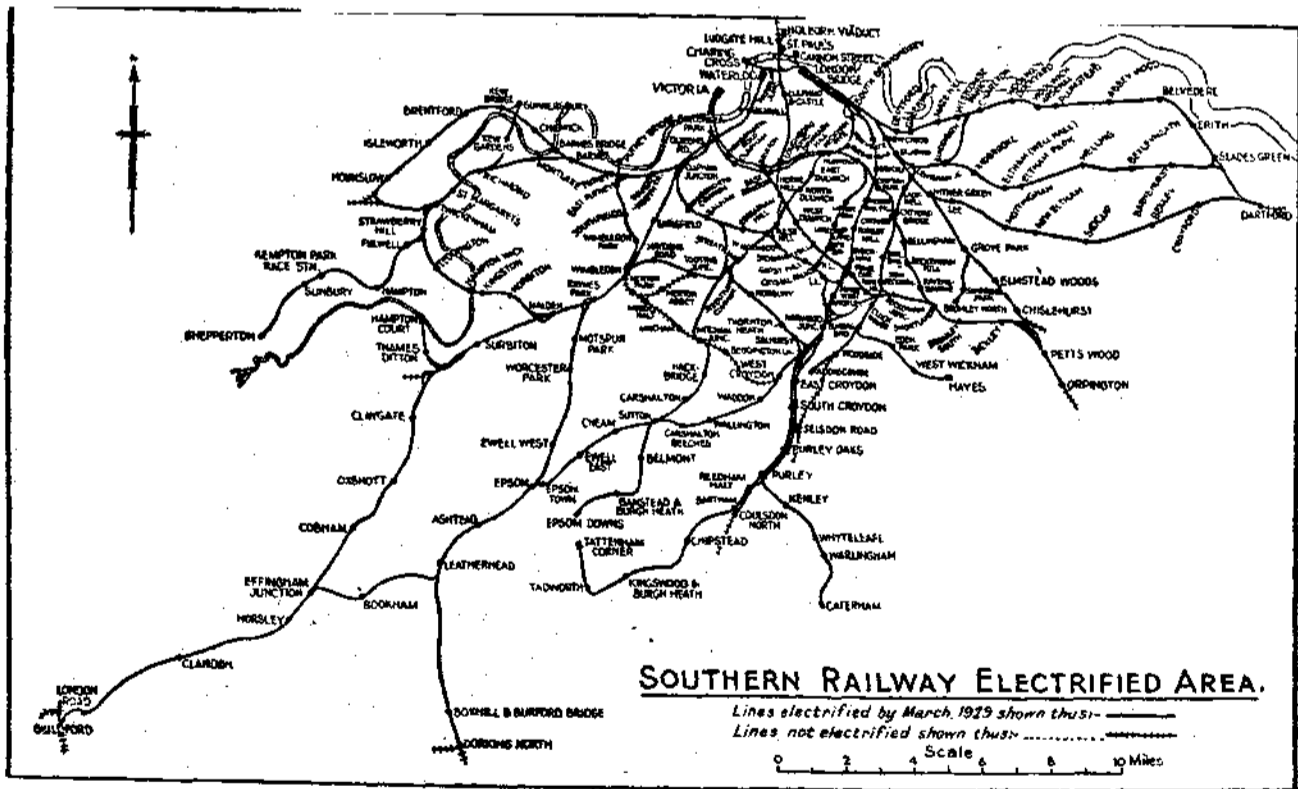
無他，亦電車及公共汽車之競爭，為之梗耳。上項交通工具，彼時已有日增月盛之況，而往來班次，又較頻繁，鐵路客運，已被侵奪不少矣。

概括言之，於一九二〇年以還，南方鐵路郊外各綫，因公路交通工具，均極發達，乘客確已大減，但自一九二四年之後，該路力謀電化，已失營業，業經陸續恢復。以今日班次之密，行車之利便，相信該路運輸，必可維持不墮。

茲將一九二四至一九二七各年之電化段乘客人數，開列於次：

年 別	人 數	百分比
一九二四	一五八,九三五,〇〇〇	一〇〇
一九二五	一九九,〇六〇,〇〇〇	一〇〇
一九二六	一九九,〇六〇,〇〇〇	一〇〇
一九二七	一六六,二九四,〇〇〇	一〇五

上述各數字，可於該路西段、中段、及東段數目查對。該三段即係往日之倫敦—西南，倫敦—布來屯—南濱，及東南—茶担姆三路。東段係於一九二三年合併之後，始從事電化之進行，一九二五年七月一日，開始實



圖全路鐵外郊氣電之路鐵方南年九二九一 六一圖

鐵路電化及運輸問題

行。

一九二四年度東段之乘客人數，計共五一，四八〇，〇〇〇人，（此係蒸汽汽車之最後一年），但在一九二七年度，已經增至五九，二五〇，〇〇〇人，增加百分之一五如次：

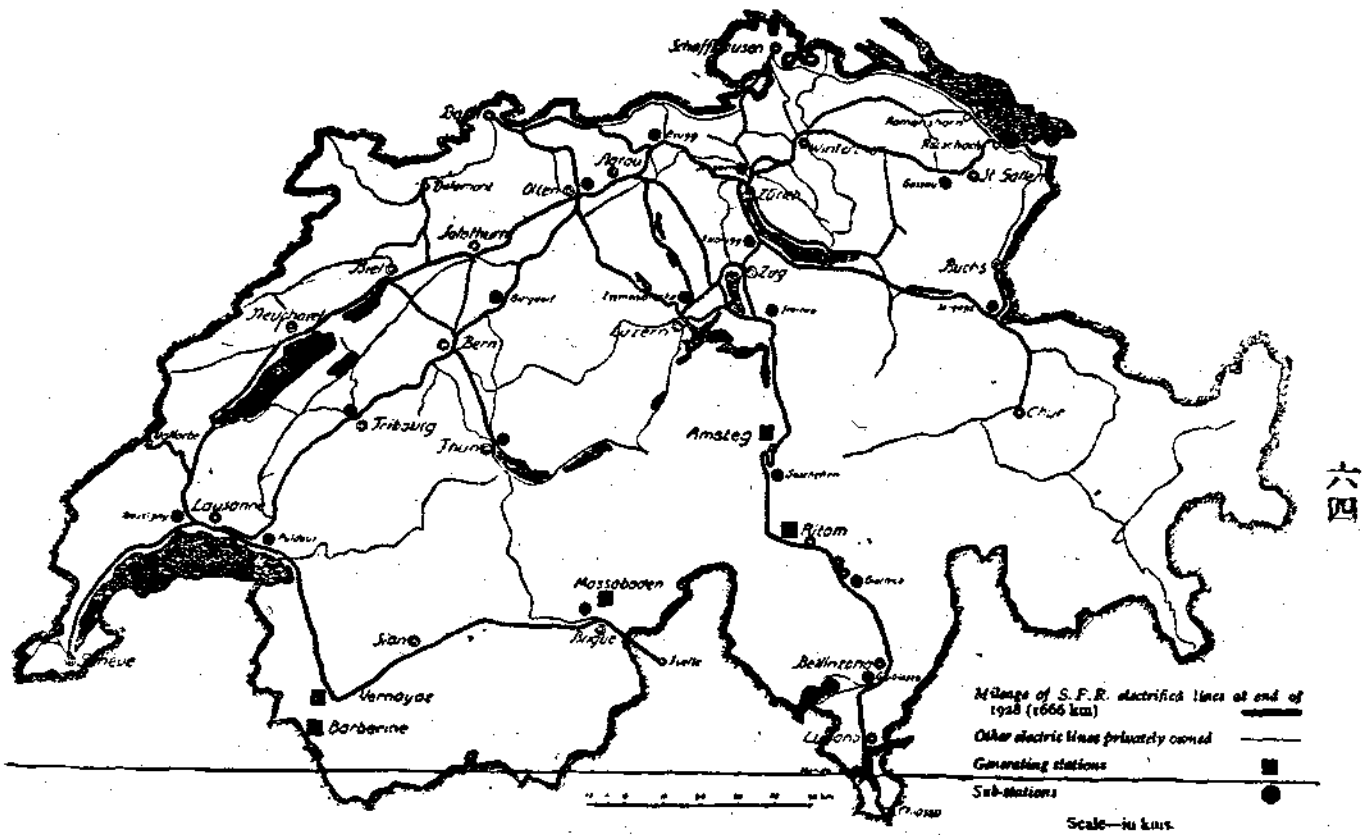
甲、南方鐵路（東段）

年 別	電化區內之乘客之數	百分比	動 力
一九二四	五一，四八〇，〇〇〇	一〇〇	蒸汽汽車
一九二五	五一，七三二，〇〇〇	一〇〇	過渡時代
一九二六	總罷工		
一九二七	五九，二五〇，〇〇〇	一一五	電氣行車

東段（即倫敦—布來屯—南濱鐵路）之乘客人數，在實行電化之對上一年，計為一四，七七〇，〇〇〇人，以後各年有增加，至一九二〇年，已增至三六，七七四，〇〇〇人，較之原有之數，幾增倍半；但在一九二〇年以後，人數忽又銳減，蓋公路競爭，影響甚大也。

乙、南方鐵路（中段）

於實施電化之對上一年，該段乘客共為一四，七七〇，〇〇〇人，茲即以該數作為百分，並將歷年加增數目比例於次：



圖全路電氣鐵路聯邦瑞士瑞年八二九一 七一圖

年別動力 乘客人數 百分比

過渡時代

無確實數目

一九二〇	電力	二二, 四七四, 〇〇〇	一五九
一九二一	電力	二二, 三〇六, 〇〇〇	一五一
一九二二	電力	二五, 〇七一, 〇〇〇	一七〇
一九一三	電力	二六, 七九七, 〇〇〇	一八一
一九一四	電力	二四, 七七〇, 〇〇〇	一六八
一九一五	電力	二六, 九〇三, 〇〇〇	一八二
一九一六	電力	三三, 九〇七, 〇〇〇	二三〇
一九一七	電力	三六, 七七四, 〇〇〇	二四九
一九一八	電力	三一, 〇八九, 〇〇〇	二一〇
一九一九	電力	二八, 三三五, 〇〇〇	一九二
一九二〇	電力	二八, 八一〇, 〇〇〇	一九五
一九二一	電力	二八, 三七五, 〇〇〇	一九二
一九二二	電力	二六, 一一三, 〇〇〇	一七七
一九二三	電力		
一九二四	電力		
一九二五	電力		
一九二六	電力		
一九二七	電力	二二, 〇五九, 〇〇〇	一四九

總罷工

鐵道月刊 第二卷 第十期

西段人數(即往日之倫敦西南鐵路), 情形與中段相

同, 各年均有所增加, 至一九二〇年, 共

增百分之二一〇, 以後即因

公路競爭, 稍有減跌。但係

如將一九二〇年之特加數目

除外, 可說歷

年均無減跌, 且有續漸增進

之趨勢, 讀者但一閱下表, 即可明瞭。

丙、南方鐵路(西段)

年別	動力	乘客人數	百分比
一九一三	蒸汽	二五, 〇一二, 〇〇〇	一〇〇
一九一四	蒸汽	無確實數目	
一九一五	過渡時期	二三, 三〇一, 〇〇〇	九三



湖造人及堰之築所路鐵邦聯士瑞 八一圖

鐵路電化及運輸問題

年 別	動力	乘客人數	百分比
一九一六	過渡時期	二九,三六二,〇〇〇	一一七
一九一七	電力	三二,八六九,〇〇〇	一三一
一九一八	電力	四〇,三七七,〇〇〇	一六一
一九一九	電力	四七,八八五,〇〇〇	一九一
一九二〇	電力	五二,五八七,〇〇〇	二一〇
一九二一	電力	四七,四一八,〇〇〇	一九〇
一九二二	電力	四六,四二八,〇〇〇	一八六
一九二三	電力	四八,七四九,〇〇〇	一九五
一九二四	電力	四八,九六四,〇〇〇	一九六
一九二五	電力	四九,四一六,〇〇〇	一九八
一九二六	電力	總罷工	
一九二七	電力	四九,一〇八,〇〇〇	一九六

自一九二四年以還，南方鐵路之中西兩段電化路線，均有擴充。於擴充路線之內，西段計增乘客二，三九九，〇〇〇人或百分之四三；中段計增乘客四，一〇一，〇〇〇人或百分之二七。觀於以上所加之數目，可見英國整個鐵路客運，以前均極不振，且歷年均有減跌矣。

茲將擴充各段之人數，開列於次：

南方鐵路(中段)

年 別	動力	乘客人數	百分比
一九二四	蒸汽	二三,八六〇,〇〇〇	一〇〇

年 別	動力	乘客人數	百分比
一九二五	過渡時期	二五,四二九,〇〇〇	一〇七
一九二六	電力	總罷工	
一九二七	電力	二七,九六一,〇〇〇	一一七

南方鐵路(西段)

年 別	動力	乘客人數	百分比
一九二四	蒸汽	五,五一七,〇〇〇	一〇〇
一九二五	過渡時期	六,三七〇,〇〇〇	一一五
一九二六	電力	總罷工	
一九二七	電力	七,九一六,〇〇〇	一四三

展築各段之電化事業，係於一九二五年四月及七月分別實行。

十四 瑞士聯邦鐵路

電力牽挽列車，各國多已行之，並不以瑞士及荷蘭為限，但著者之必擇此兩國情事，為之證明者，此中實有兩種原因。第一，瑞士亦一進步的國家，情形與歐洲各國相同；第二，其所採之辦法與所有之環境，完全與我(英國)殊異。我國惟將郊內及郊外運輸繁密各路，改用電化，並採用倍數單位列車，而瑞士聯邦鐵路即不問長程短程，客運貨運，俱一律改用電力，並以電氣機車代替機車。

其所以採用電力而不用蒸汽者，並非由於終站運務之需要，其第一個原因，實由於隧道之多而且長，其第二個原因，則因於歐戰之後，煤筋缺乏，成本過重。因有上述

第一原因，故

經過阿爾普高

山之聖哥塔

特，新普倫，

及羅茲壁三大

隧道，俱經採

用電化，即不

在本國邊境以

內之嚮尼山及

亞爾堡各隧

道，亦先後同

樣辦理，前者

界於法義之間，後者係提羅爾至音斯浦路克之要道。其最

後採用電化之羅茲壁隧道，全長幾及九英里，於以蒸汽行

車之時，司機因受機車煤氣之窒息，有兩次幾肇鉅禍，故

民衆方面，要求甚力，鐵路亦即照辦。



圖一 瑞士聯邦鐵路之電氣發電廠

按照聯邦鐵路在一九一八年所定計劃，原擬於一九二八年以內，完成一，〇〇〇英里之電力牽挽路線。嗣以工程進行，試用結果，俱極美滿，故特於三四年之前，又議定加速辦法，而原定計劃，亦完成過半。於改革之後，因行車區域，已經擴充，故所省之數，增加極大，其因改革所用之資金利息，亦因營業開支減省，足以彌補而有餘。

於議會將鐵路國有案通過之後，此電化問題，即着手進行。瑞士鐵路國有制度，係於一九〇一年實行，隨於一九〇三年，特設一委員會，使彼鐵路技術及財政兩點，加以詳細考察。該委員會經過一度縝密考察之後，特於一九一二年造具報告，並主張採用一種高壓低周波數之單相交流制度。其最先改革者，為由巴塞爾經聖哥塔特隧道至奇索之一段幹路。

其由巴塞爾至奇索之聖哥塔特路線，實為大陸交通之命脈，南連義大利，西接德意志及荷蘭。首須改革者，為由埃斯脫非爾特至柏連梳那一段，但電化工程，直至一九一六始行開始，工程之中，係連建築水力電瓔等在內。在一九二〇至一九二六各年之中，先後已有數段完成通車，但瑞義聯運，直至一九二六年度始能實現。其由沮利克至

百倫一段，係於一九一五年告竣。截至其時為止，合計瑞士共有電化路線五六九公里，單軌路線一，四二八公里。

一經使用之後，各路即發覺電力機車，實省不少之時間，由巴塞爾至奇素一段，前行六小時五十四分，今已減為五小時四十九分，由奇素至琉森一段（二六一英里），前行四小時四十五分，今已減為三小時三十七分，減及百分之二五。由汎利克至百倫一段，前行兩小時二十七分，今亦減為兩小時正。

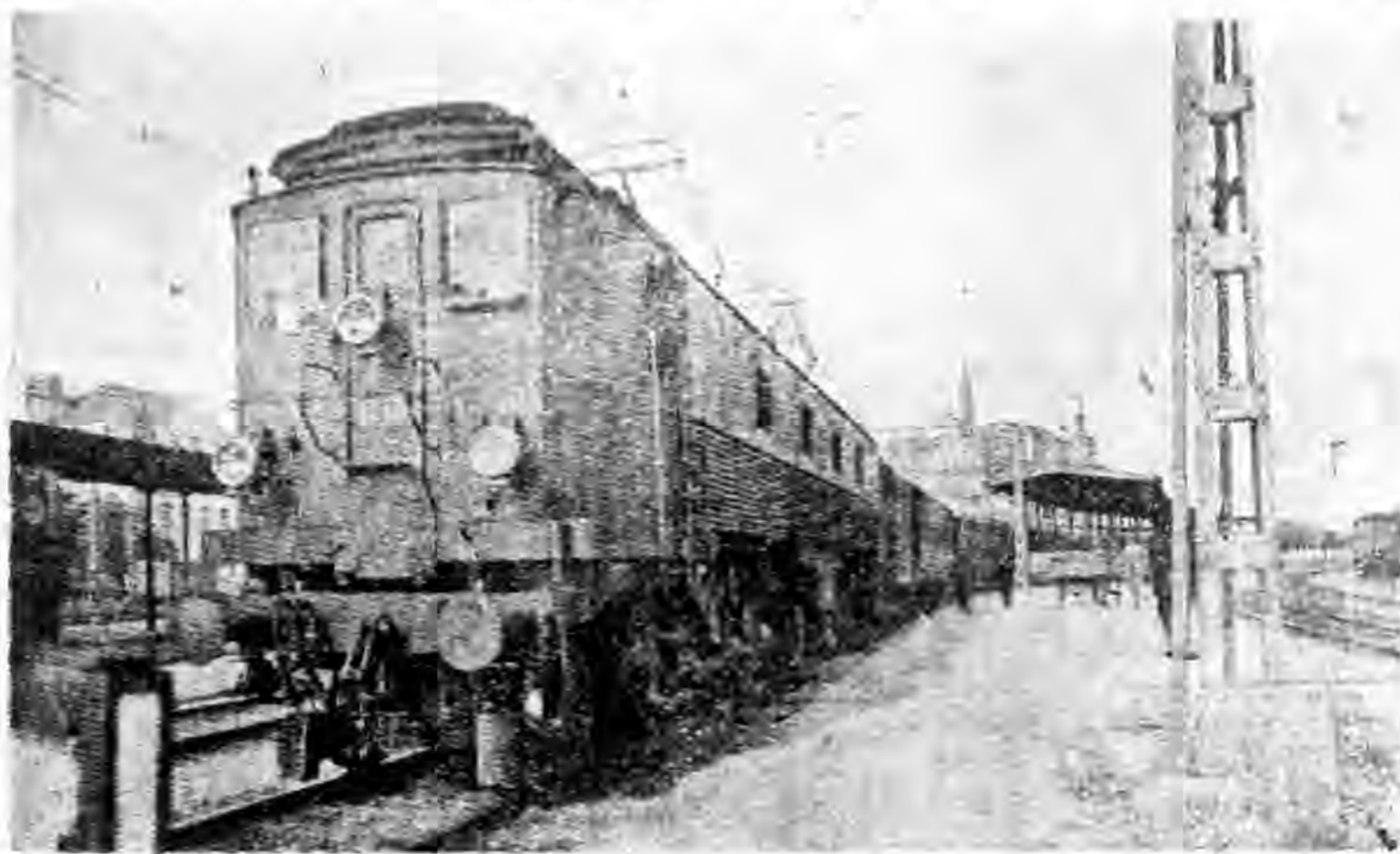
對於具有高坡各段之貨運列車，亦有同樣效果，且具有更大挽力。在一與三八比各高坡之內，如駛用最大蒸汽機車，至多亦不過共挽三百噸，每小時行十八英里，如用電力機車，則不難加至四百二十噸，每小時行廿二英里矣。

對於機車之分別，瑞士鐵路，向極注意，在聖哥塔特綫內，此時已有下列三種標準機車，即（一）主動輪四，後輪二（○○○○）；（二）主動輪三，後輪三（○○○○）；及（三）主動輪六，後輪二（○○○○○○）。內中以後者挽力最大，具有馬力二，二五〇匹，每小時最

多可行四一英里，其他兩種，每小時最多可行四七及五六英里。

瑞士最大及最有力之電力機車，係於一九二七年初期發明，專供坡勢峻峭之羅茲壁隧道綫用。該綫坡勢，係一與三七之比，機車挽量，原為四五〇噸，但據著者所聞，於上坡之時，常達五五〇噸至六〇〇噸，於下坡之時，已達一，二〇〇噸，與登記重量，大有出入。

狹軌鐵路及輕便鐵路，在瑞士方面，亦認為極關重



圖二 瑞士聯邦鐵路快車

要，整個哩程之中，此種鐵路，約占半數。內中一大部份為電氣鐵路，山行鐵路，亦屬不少，後者係專供高坡及大批運輸之用。

瑞士鐵路哩程，如何者為蒸汽及電力，何者為國營及私營，業經詳列下表之內，本年採用電化若干，年底供有哩程若干，亦經備載。

截至一九二八年十二月止之瑞士鐵路哩程(公里)

甲、標準軌距鐵路	電力	汽蒸	合共	兩共
國營鐵路	一, 二六六	一, 二六二	一, 九三三	三, 五二六
其他鐵路	三, 四七	三, 五二	一, 六三三	
乙、窄軌鐵路				
國營鐵路	五	七三	三三九	一, 六二七
其他鐵路	一, 三三五	二, 三五	一, 二八〇	

吾人一閱此表，即見有兩個極感興趣之點——(一)電化

路線之多；結至一九二八年年終止，瑞士將有一，九九六

英里之路綫，係用電力牽引，計占全國鐵路哩程百分之六

二，國營鐵路哩程百分之五五及(二)窄軌鐵路之多，——內

中大多數，係屬商營性質。

瑞士不獨可予吾人以採用電力牽挽之標準，即對於電廠之如何設立，電流之經濟分佈，亦足吾人取法。國有鐵路，因有電廠兩家，一在聖哥塔特隧道南部，一在鄧脫密

地南坡，故對於用電，無待外求。以上兩廠，俱有高原及平原電台，冬季嚴寒，水源

結凍，即由平原電台供給用

電，及至夏季，水量豐

富，又由平原電台截取流

水。於建築之時，原定兩廠

合產用電四二〇，〇〇〇，

〇〇〇單位，足供與一九一三年同量之運輸用途，如水量

豐富，且可多產百分之一〇。對於每一個單位之成本，預計

於一九二八年年終，即計劃完成之時，每一瓦時，共值



圖一二 附近瑞士蒙特利亞士之電氣列車

四·六生丁，合英金半便十。

此種電力，原為低周期單相交流式，壓力一五，〇〇

〇弗，經過分電台後，可達六六，〇〇〇弗，如係長程幹

綫，竟達一

三二，〇〇〇

弗。因此種分

電台之地位，

非常適宜，而

內中設備，又

極完善，故彼

需要一，五〇

〇弗直流電之

機車，俱係以

高壓電流，供

其使用。

瑞士改革

者，事實上不

過以電力機車代替機車，於運輸問題，似無極大關係。然

則此純屬一種工程問題矣。此係工程問題，絕無疑義，但



圖二二 瑞士聯邦鐵路列車

列車速率增加，車段即可早清，載量即可加重，列車即可減少，於運輸方面，實又不能謂為無關也。

農村鐵路

其次則為農村方面之鐵路交通問題，如何可以增加班次，如何可以利便運輸，藉收經濟之實益。瑞士所定之國有鐵路計劃，雖未將農村交通，亦包括在內，但在農業區域，已有不少之電化私營鐵路，往來營運。吾人但一閱該項鐵路之經過情形，即知所費雖屬有限，而裨益農村，已非淺鮮。茲將微維電氣鐵路及格魯里省電氣鐵路之經過各節，開列於次。

(一)前者係屬一種米突軌距輕便鐵路，事實上可以稱為電車路，亦可稱為輕便鐵路。其所以稱為電車路者，因該路常在市鎮街道以內行駛；其所以稱為輕便鐵路者，因該路亦在空曠各地行駛也。觀於以上各節，可見該路實具電車路及鐵路之兩重性質。在日內瓦湖東岸，該路即在公路以內行駛，連絡微維，蒙特利斯，德勒脫，克拉連斯，犀永，及維倫奴微各地，另設枝路，直達山麓。所用者，為一種米突軌距，全長二十一公里，內有五公里，為齒輪

鐵路，并無適當號誌，惟於必要之處，如交叉點等，各樹牌標，以資警告而已。即應有之圍籬，亦皆未設。拖車重量，約在八噸上下，每一馬達客車，可容十四噸至二十四噸。於必要之時，每一列車，可以加至六十噸，其法係加掛拖車三輛或四輛不等，或在普通客車單位，加一拖車。全路之成本，為每公里英金七，一五七鎊，每一英里，計英金一一，四五〇鎊，其最高速率，為每小時四五公里，即二八英里。

(二)後者為格魯里高原之主要交通工具，所用者為米突軌距，全長三二英里。因所經各地，均為農村，絕無市鎮，故無論如何，不能稱為電車路。此係一種普通輕便鐵路，所用車輛，係屬倍數單位制度，以直流電行駛，壓力八〇〇弗。對於牽引方面，此與國營鐵路不同，上述鐵路係用機車牽引，此則盡用自動推進電車。每一客車之長度，并不一律，大約由十三米突至十七米突不等，闊兩米突又七，拖車之內，可坐乘客四十人，每一乘客，占靜重約六百鎊。其重量在二十噸至三十三噸之馬達車，在斜度一與二〇比段內，可挽載量一五〇噸，每小時行一六英里。如照登記數目，因謂四〇〇噸也。其最高速度，為每

小時行二八英里。所有客貨運輸，俱係以此種列車担任，故所掛車輛，均極混雜，全路成本，為每一公里英金一二，〇〇〇鎊，每一英里，英金一九，〇〇〇鎊。

著者曾到微

維車站數次，觀察各車之來往情形，但幾於每次俱見該站同時停有種種不同之電氣列車四列或五列，茲將一九二七年某日所見之五列情形，開列於次：

一、米突軌

距列車一列，祇有自動客車一輛，重量大約一五噸。

二、混合車一列，內中客車一輛，貨車二輛，自動推進機在客車之內。

三、標準軌距列車一列，以重量四五噸之機車牽引，



圖三 瑞士聯邦鐵路橋樑及列車

共掛客車五輛，內中四輛，各重一八噸，一輛四〇噸，合共一一二噸。

四、由巴黎至羅馬之經過大陸巨型列車一列，內有郵件及行李車四輛，至米蘭客車一輛，至的里雅斯德客車三輛，至不里格客車三輛，又大餐車二輛，各重四二噸，合共三七四噸，彼峻峭之新普倫隧道，即在前站之內。

五、由巴黎至米蘭之國際列車一列，內有大客車九輛，郵件及行李車二輛，於機車之外，合共三五〇噸。

微維車站之建築，雖已久歷年所，但內中設備，實至悅目，所有各部，既潔無纖塵，又飾以各色之廣告，故更覺鮮豔，引為缺憾者，即羅散至微維之列車，至今尚未採用電化，於抵站之後，煙霧如雲，沿路風景，均為減色耳！

於開出該站之後，各車即沿坡而駛，漫山遍野，種植葡萄幾滿，山色花香，風景清絕，再進即為微維另一車站，潔淨修整，不遜前者，車站迴廊之外，即為方場，場之中心，設有金鋼鑽式之大花壇一坐，內中所植者，盡屬琴柱草類，故每逢夏季，紅光燦爛，尤為壯觀。方場之另一面，即為月台，其由微維至蒙特利斯，屏永炮台，及湖濱

各地之乘客，俱係由此上車，每隔六分或七分鐘，即開一班，絕無延誤。

上述兩種輕便鐵路，在瑞士山谷，阿爾普平原，及山麓之間，盡皆有之，成績卓著，而尤以山區各地，用途尤廣，成效更大。

其他說明

遊客或旅客之經過吞湖附近者，眼見此以鐵索昇降之火車，將乘客由平地運至海拔約五，四五〇呎之尼森山巔，必將引為奇趣。此種鐵索，係用電力拉動，因由下至上，長及兩哩，故特採用分段辦法，乘客行及第二段，即須下車，另坐別車，直趨終站，其坡勢為六六與一〇〇之比。於前者之外，尚有龍河方面之鐵路，亦極世界之奇觀，其行車辦法，雖與前者不同，此係用蒸汽行駛，但成效亦著。該路係一種狹軌鐵路，實兼齒輪鐵路及黏著鐵路之性質而有之，由龍河流域之維斯不站至高出該站三，二一〇呎之沙麥脫站，計程二二·五英里。沙麥脫站本身，已經高出海面五，四〇〇呎，由此再有一路，直達海拔一〇，四五五呎之哥那格雷高峯，此處距少婦山巔，相差不

過一，〇〇〇呎而已。後者係一種瞭望鐵路，專供遊山之
用，故平時俱掛一車或兩車，亦係用電拉動，其坡勢平均
爲一與六之比，最峭者，爲一與五之比，全程五英里又半
之中，高坡已占五，〇〇〇呎以上矣。

蒙特利斯奧柏蘭柏努斯鐵路

茲再舉上述一路，以證其餘。該路之最後一段，係於
一九〇五年完成，雖非一種國際聯運鐵路，但亦爲國中聯
運鐵路之一，其介於衆山間之兩大流域之得以連接者，亦
賴有此耳！該路路線，係繞道而行，不取直徑，亦未開鑿
隧道，遇有巉巖深谷，即築崖而過，路愈上，坡勢愈峭，最
峻者，竟達一與一四之比，直至高約四，一八二呎之末站
爲止。車行至此，已抵士達及斯維士門兩山之沙南摩薩山
峽，彼瑰麗之魏爾斯吐魯布爾雪峯，即高踞其上。該路接
連吞湖，蒙特利斯，奧柏蘭，微維，及利曼湖各地，吞湖
在舉世稱頌之奧柏蘭中心，山光水色，風景入畫，利曼湖
在日內瓦區內，幽雅清靜，絕無塵俗，車行其間，身心俱
泰矣。由蒙特利斯至因脫拉根一段，風景明媚，最堪欣
賞，但山形太峭，蒸汽機車，力所難勝，故遲至今日，始

有電氣鐵路之設，最後一站，高聳雲霄，遠望白雲，四無
邊際，俯視諸峯，起伏如浪，美景天然，真難描摹，讀者
但一閱圖二二及二三，即可見其大概。

蒙特利斯—奧柏蘭—柏努斯鐵路，并非國營性質，往
來於蒙特利斯及斯維士門之間，全長三九英里。在斯維士
門方面，另有一路與吞湖之斯不西站銜接，後者爲國營鐵
路之一，故由此即可直達因脫拉根，與瑞士或大陸各路聯
運，惟此係狹軌鐵路，於開出斯維士門之後，彼聯運旅
客，即須下車耳！

狹軌山行鐵路之掛有餐車者，當以此爲其創舉。該路
由蒙特利斯至斯維士門一段，約行兩小時三十分，及至斯
不西站，已及四小時，爲時既久，故一切均極求華麗舒
適，乘客既可在車內進餐，又得飽賞瑞士最美風景，真良
法也。其掛有餐車之列車，四車之內，約載乘客一四〇
人，馬達車之內，除安置機器之外，尚有客房兩間或三
間。至於餐車之掛卸，係視時間及需要而定。除餐車之
外，餘車五輛，約重九六噸，餐車重量，約在二五噸以
上。因重量甚大，故於列車之最後一節，亦掛馬達車一輛，
幫助機車挽力，其速率係按坡勢及灣度情形而定，大約必

在每小時二〇英里至四五英里之間。

所有各列車，內中俱設有電燈及電氣溫暖氣，車廂完全打通，開有大而且美之玻璃窗，沿路美景，盡入眼底，賞心樂事，無逾此矣。每車約載三等乘客三〇人，因全重不及一五噸，故每客所占靜重，不過一千一百餘磅，如係新車，則各占四百或五百磅上下，收票手續，俱在車上，其所用者，為一種架空導電制度，電為直流，壓力一，〇〇〇弗。

其由起站至斯不西，因脫拉根，或更進至百倫，巴爾或義大利邊境之乘客，於到達斯維士門之時，雖須換車，但全路仍可直達，俱有電力牽挽。其由斯維士門至斯不西一段，亦係以電力行駛，標準軌距。著者曾見有該路之列車一列，內掛客車五輛，各重一一噸，貨運篷車十一輛，內載牲口，合共一九一噸，車廂之內，俱有電燈及電氣溫暖器，對於舒適方面，尙覺完備。

瑞士各站之布置，亦有足多者，例如來車之是否依時到達或共遲幾分，站中先有牌示；本站海拔若干呎，亦開列明白。其較大各站，且將乘客往遊各地之清晨氣候，亦揭示清楚。某分站之內，因設有迴轉變電機，其主管該機

車者，即為該分站之站長，售票收票，均由其一手負責，并不多雇一人，亦善法也。

對於電力牽挽各節，亦有一述之價值，蓋此與高坡，運輸，及技術等問題，俱有密切之關係也。歐洲米突軌距鐵路之中，其馬達車之最重者，常以該路為首，因內中裝有馬達四具，各有馬力三五匹，故每一馬達車，實有馬力一四〇匹。如載貨過巨，即掛馬達車三輛或四輛，以貨車代替拖車，如此，馬力可以增至五六〇匹。如用具有六〇〇匹馬力之電氣機車，原亦可行，但一交冬季，貨運極少，實至耗費，遠不及此種具有伸縮力之馬達車制度多矣。

所得之 行車 利益

對於電化之利益問題，據瑞士鐵路當局之意，最好於該一，〇〇〇英里計劃完成之後，再加評斷，但據著者之見解，該路早收經濟之實益，列車已經加快，載量亦已加鉅矣。

對於列車載量之增加程度，已有統計為之證明；機車挽力，亦已由蒸汽時期之二一二噸加至三一二噸；此係列

車載量總數，客貨均在其內，平均幾加百分之五〇，電氣機車之經濟，真非等閒也。

對於司機等薪俸一節，在一九二四年度，其時尚未改用電力，故車務處方面，共用車務人員一，四八〇人，今已減為一，〇三六六；機車棚方面，亦由二五九人減為一五一，所省之數，自必甚大。以前共有蒸汽機車四九〇

輛，今已改用馬達車三七〇輛，即機車一種，已減不少。此外又可省去加煤，升火，及清爐種種手續，即燃料開支，幾省三分之二。截至一九二八年底止，改革之費，預計約在英金三千萬鎊，但年中所省之數，相信必足以彌補該項資金支出之利息及準備金數目而有餘也。

我們的意見，要訴諸理智，不要訴諸感情。不要但見不好，常提出如何做法纔好，即說不出也須加以分析工夫，拿出真憑實據來，推出不好的原因來。而且意見最好是對事，不要對人。提出意見的動機，是積極的，不是消極的。孔子說：「不曰如之何，如之何者，吾末如之何也已矣！」可見遇見一件事，應該要有意見；毫無意見的人，便是個蠢才。可是意見也要得當。

服務與人生「意見說」



浦鎮機廠最近三月來工作概況

沈昌

浦鎮機廠位於江浦縣屬之浦鎮，距浦口三、六公里，創始時期，爲民國紀元前三年，廠址共佔面積一六三〇九

四一平方公尺，當設立之初，僅建築第一至第六號廠屋，動力及翻沙場，庫房之一部，迨後工作增繁，復於民國十年添建第七號至第十三號，第十四號至第二十號廠屋，內部機器設備及應用工具，經歷年來之陸續購置，漸臻完善，爲我國比較完備機廠之一。該廠過去與濟南、天津二廠，同隸津浦路局，本年二月，鐵道部爲改進修理工作，增加生產效能，特組設總機廠管理處主持其事，同時即將該廠劃歸本處直轄，以冀銳意整頓與刷新，使成爲更完美之模範機廠。計自本處接收以來，於今三月，在此極短促之時間，一切設施，自無顯著成績可言。惟三月來工作方面之推動，不無進步。海洋之深，聚於勺水；嵩嶽之巍，累於塊石，吾人固不難以此尺寸之進步，用覘將來之發展。茲謹將該廠三月來措施情況，擇其榮華大者，分述於后。

一、業務部份

一、工作命令單之清理 常本處接管該廠時，所有積壓數年之舊命令單，未能完成工作者，共計二百四十三份，二三兩月間經該廠督飭各工場加緊工作，改用方法，限期完成，現計已告清理者共一百九十二份；其未完工作者，僅五十一份，亦經飭令於最短期內，迅予完成，以資結束。至二月份以後該廠新出之各項工作命令單，共三百七十八份，每份均經限期完成，不令積壓。

二、機客貨車修理數量之增加 該廠以前大修機車，每月平均僅一輛有奇，大修客車，僅四輛有奇，大修貨車，僅十六輛有奇。自本處接辦以來，對於修車工作，經

分別計劃，督飭趕修，充分利用機力與人力，以增加生產數量，三月份內共計大修機車三輛，大修客車六輛，大修貨車三十四輛，修成數量，約較前增加一倍，此外復利用廢料，重造土車五十輛，各類鋼車四十六輛，售與京贛鐵路，現計已送該路應用者各十輛，裝置完成待交者各十輛，不久即可全數竣工。至修製其他各項物品之完成，亦較以前激增數倍。

三、試車日數之縮短 每一機車修理完竣，例須作一度之試駛，蓋以規視有無破綻，藉策安全；惟過去試車期間，自出廠之日起至交段之日止，平均約需二十日強，最多達三十五天，不特時間損失，抑且影響路用。關於此點，業經特別注意，儘量縮短，現在試車時日，已減至九天之平均數。至試車工人，亦經攷慮事實之需要，由六人減至四人，以期節省人力。

四、拆車日數之減縮 機車進廠修理，拆卸工作，頗費時日，以前每輛機車拆卸，約需七天餘，現已縮減至三天餘。其拆卸工數，亦由一三七之平均數，降至八四之平均數。

五、鋼鐵鑄數量之增加 鍛鑄工場對於鑄鐵，鑄銅

等工作，經整頓後，亦較前進步。現計鑄鐵數量較前增加10516.5KG.，鑄銅數量增加1411.5KG.，鍛冶鐵料數量增加10412.0KG.。

六、鍋爐檢查工作之改善 鍋爐為機車之命脈，檢查手續，至關重要，稍一不慎，修理工作，即易疏忽，而鍋爐使用壽命，因此縮短，危險坐是釀成。故鍋爐工場對此部份工作，極為注意，現經規定待修檢查，施工檢查，竣工檢查三項手續，不厭其詳，以期妥慎。

二、材料部份

一、採購手續之減少 該廠昔隸路局管理時，對於購料一事，因逐級審核，手續繁複，致有若干材料之請購，往返轉折，需時甚久，影響工作至巨。迨本處接管後，所有應需材料，一經決定，即予核購，同時為使材料便於應用起見，並與路方合作，規訂借調辦法，購料手續經此改良，較前迅速敏捷，便利殊多。

二、國貨材料之採用 我國過去因工業幼稚，供不應求，致機廠需用之材料，多半仰給舶來品，年來瀝地鋼鐵工廠，漸次發展，所出機器配件及工具等品，頗能適用，

該廠爲提倡國貨起見，凡屬國貨中所具備之材料，無不儘先向滬上華商採購，以杜漏卮。將來南京如有較大鋼鐵廠設立，則就近添購，當更便利。

二、廢料之利用。省工節料，爲修理工程中唯一要着，浦廠以歷史悠長，積存各項廢料頗夥，刻正多方設法，儘量利用。如從前大修鍋爐裝用烟管，統係新管，以致舊烟管日積月累，數以千計，任其銹蝕，殊不經濟，現該廠已將庫房中積存之舊煙管，擇其可用者，陸續加以修理應用。至其他廢料，亦均酌量利用，務使竹頭木屑，皆有所需，全廠無一廢棄之物而後已。

三、帳務部份

一、牌底房之整頓。凡工廠工役每日上下班時，必須在牌底房摘掛工牌，以便照牌底記錄登記工資。該廠亦有此項牌底房之設置，惟日久玩生，託故免掛工牌者，竟達百餘人之多，以致計算工資時，對於此項工人，究竟是否逐日到廠工作，無從考核，現經整頓之結果，已一律不准免掛，此後不惟登帳可資查核，而一部份取巧工人，無所施其技，工資亦不致虛耗矣。

二、發薪辦法之改良。該廠每月薪工，在昔係由路局開支票至廠發放，需時約一整日，此日全廠工作，無形停頓，損失至鉅。（該廠現有工人千名，每人平均以工資一元計算，發薪一次，即蒙一千元之損失）茲經該廠縝密研究，已將全部薪工委託江蘇銀行浦鎮辦事處代爲發放，並以極敏捷之方法，於工作時間以外發給，以避免前述之無形損失。

三、工人按月計薪之變更。凡工廠工人，均應按日計薪，該廠過去，約有三十餘人，均係月薪，向不掛牌，每月工資六百餘元，全數作爲間接費用，實有不合；今已一律改爲日薪，按其工作性質，分別列入各工作之直接工資，以減少間接之負擔——即減少一部份總務費用。

四、人事部份

一、技術人才之延攬。工欲善其事，必先利其器，固矣！然有利器而無技術優良之專才以濟之，仍未能收事半功倍之效。該廠最近爲求革新業務，增加生產，對各工場主要人員，均係聘請學識新穎，經驗宏富之專才，俾各項修理工程，能與時俱進，不致故步自封。

二、事務工作之改善 該廠事務方面，近亦積極整頓，各部份員司，俱係在廠服務有年，對於一切工作，自較熟悉；惟過去工作分配，或有未盡妥善之處，現在均已按照各人能力，妥為分配，俾能勝任愉快，不致用違其長。至於各場股之日常事務，俱以簡單明瞭切合實際需要為原則，力求書面工作之減少。

三、工場分組之調整 該廠各工場，原係分組支配工作，現更研究其性質與某場關係較多，重新加以調整。例如電氣匠原屬機車工場，現改隸車輛工場，白鐵匠由機器工場改屬車輛工場，紅銅匠由機器工場改隸鍛鑄工場等，均係因事制宜，求其便利。蓋職務之連鎖既臻嚴密，工作之指揮與管理，亦能運用自如也。

四、工人請假之銳減 該廠工人，每月所請事病各假，以前最高紀錄，達二千五百餘工，以全廠平均工價計算，月約耗費二千七百餘元，現經該廠加以注意，請假工數，平均月祇一千一百餘工，較之以往，已銳減半數以上，無形中每月可節工資千餘元。

五、工役進退之辦理 該廠現有工人中，年邁力衰，已合退休年齡且無工作能力者，經調查後，約計四十餘

人，業已勸令照章退休，並各按其服務年數，分別給予養老金或一次解勞金，以示體恤。惟該廠現值工作緊張之際，原有工人，僅八百餘名，茲更退休數十人，事實殊感不敷，爰特僱用年輕優秀之臨時工人若干名，配備各場工作。此項臨時工人，概須經過考驗，始行僱用，一方面表示大公，一方面以免濫竽充數。

以上各點，為浦鎮機廠最近三個月之措施概況。此外尚有可述者，即各工場佈置及設備，俱有相當改進；餘如各工場之清潔衛生，庫房材料之安放整齊，上工下工之遵守時刻，亦均隨時督飭注意，漸入軌範。

就全部情形觀察，該廠在三個月中，無論積極的生產方面，消極的銷耗方面，尚能切合實際，循序進行，如銅鐵鍛鑄以及各項車輛修理數量之增加等，可證明生產之邁進。（前列比較數字，尚係根據三月份工作報告，四月份則又更進一步）如廢料之利用，人工之節省，請假之減少等，可證明消耗之銳減。惟此黍粒之進步，正如行遠方始就道，登高方始拾級，距離到達之途程尚遠，吾人絕不敢沾沾自喜，仍當隨時秉承 部旨，遵照預定計劃，努力策進，深盼部路同仁，充分協助，使此國內有數之機廠，得在最短期間，躋於盡善盡美之域，以發揮其宏偉之機能，完成其應負之使命。



整理貨物分等與各路基本運價設計大綱釋義

徐鄂雲

本綱擬呈於本年二月，而迄無成文之說明，近來本部兩次討論，雖均經作者報告，但均未見紀錄。昨日與江波先生談起運價問題，而被迫做本綱釋義一篇，嚴限即日交卷；疏漏固屬當然，刺謬亦所不免！所幸主持運價大政者，部路俱多專家，區區一言，輕如鴻毛，謬誤無關時務也。

作者

一 導言

整理貨物分等與各路貨物基本運價機構，有許多人認為是必要的，但何以必要？必要到什麼程度？却成一個問題。有許多人認為是修飾工作，莫如痛痛快快快減價，較有實惠。因此，作者須先簡單說明幾句：

1. 整理貨等運價，以充實運價效用，發展國民經濟——貨物之等級及運價改分十等，可以充分得到高低不同的調劑。設有某種貨物來奪取市場者，鐵路應有利用高等運價抵禦之力量；設使有某種貨物須鼓勵者，鐵路應有充分低

廉之運價以扶助之。且此次運價革命，尤須注意檢查，各路在洋人管理時代所訂抑制農村推銷洋貨之運價，倘有遺存者，應亟清除之；凡各路運價所有其他一切不利於農工商業之發展者，一律糾正之。

2. 調整運價機構，以便統馭——現行各路運價機構畸形複雜狀態之演成，各有其深久之歷史與征服環境的勢力。以此種現狀，在全國鐵道的總機關要居中統馭，以收最大的運用效率，勢必首先劃一各路運價的機構。但絕對不是劃一運價，亦不是加減運價的問題。

3. 利用本部五年計畫之時機，於本年內完成本設計，

以收最大之效果——就現有各路運價整理之，其影響於社會經濟者尙少，及五年計畫漸次完成，鐵路深入內地，再言整理，則影響者將極大。且經此次整理之後，非但對於多數舊路中本有改訂運價之動意者，可以共同得一標準的運價機構，而且舉凡今後逐漸完成之新路，均可採用此項標準機構，而使鐵路運價發展國民經濟的力量，隨路線建設而深入內地，庶幾有最大之收穫。現在正值五年計畫開始，為整理運價之最好機會，否則，一過本年，時機太晚矣。

4. 利用最近各路減價之潮流，整理貨等運價，最為輕易——貨物改分十等，運價亦改分十等，同時調整各路運價全般的機構，則對於各路貨運現狀有所影響，尙在其次，倘因此而波及每種貨物所擔負之運費，勢可立起反感而發生阻力，故急須利用最近將來之減價潮流中整理貨等運價，可以避免環境之阻力，而使整理工作順利進行。此亦儘先在本年內整理完成之又一理由也。

5. 整理貨等運價，同時仍須充分利用特價——貨物分等及基本運價，為一切運價之基礎，本設計為謀運價基礎之健全，非但不希望歸併特價，而且因特價自有其本身之任務，而仍須另行充分利用。良以基本運價分等有限，貨

物擔負能力不一，各路基本運價無論如何適合於本路貨運情形，決不能使一切貨物完全納入基本運價之軌轍，故特價問題，非研究基本運價時所能兼顧。設有人問：將來特價如何減少？大宗貨物運價減低多少？尙非其時也。

6. 貨物分等與基本運價全般的整理，以及貨等運價與整個業務連鎖的關係——從前部路工作，以分等或運價之一部份問題提出整理，往往以其他問題之牽掣而不能單獨實行，或致中途廢棄；此次懲於往跡，深感非圖全般整理不為功。而且運價與整個業務，處處有連鎖關係，故於整理運價時不得不兼籌其他業務部份之整理，但非本文所能詳述耳。

7. 貨等運價整理設計之原理與實施——本大綱各項設計，完全為貢獻性質，資為改革參考，故處處以敘述實施之步驟為主，解註理由為賓，其有原理與實行不能並立者，自不得不遷就事實，而捨理論。

二 整理之原則

(1) 貨物分等，仍採用商運會議改分十等為原則。

〔說明〕貨物品類日繁，貨等允宜增加，日本鐵路貨運

整理貨物分等與各路基本運價設計大綱釋義

業已實行十等，在民二十商運會議既已感覺需要，而本部亦定為政策之一，部路歷年所共同研究者亦以十等為矢鵠，茲為駕輕就熟起見，仍採用改分十等為原則。

(2) 各路基本運價不求劃一，但以調整運價機構為原則。

(說明)關於運價之應否劃一，學者紛爭甚久，惟各路運價，在不劃一之中，仍含有劃一之成分，而主張劃一者，亦未必宜使其全般的一律，茲以我國幅員之大，經濟情形因地而異，各路處境又各不同，則對於運價數字之高低，自不便勉強劃一，但運價之機構包含制定各路運價之意義，在同屬我國鐵道之下，應有大致相同之焦點，自屬利於劃一。且各路運價現狀所包含不必需之紛歧，亦不妨藉以調整之。

(3) 改訂貨等及各路基本運價，以公平合理並儘量維持各路貨運收入為原則。

(說明)貨等運價之應公平合理，自屬一定不可改移之原則，尤以我國鐵路情形，極端需要此種標準。惟此次既抱通盤整理之決心，則在各本路

立場上所將顧慮者，為維持路收，雖然經此整理，各路路收未必即傾向於縮減，但為推行順利起見，除本部於開始本案工作時應即盡心顧慮外，其實最重要之關鍵，尚在各本路於實際擬訂運價數字之時，予以最大之注意。

三 貨物改分十等之辦法

(1) 假定現行六等與將來十等之關係如圖：

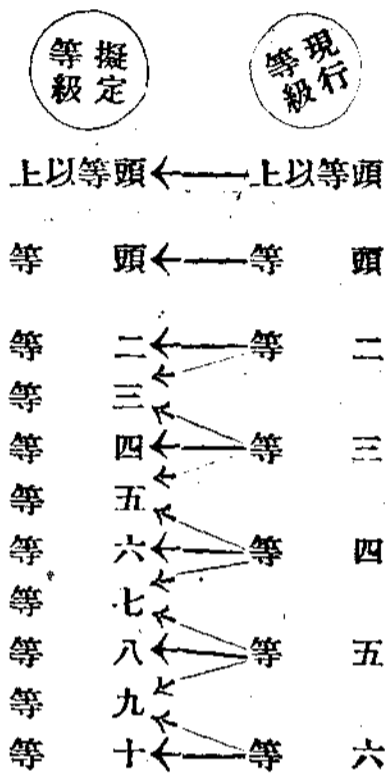
現行等級		擬定等級	
頭	等	頭	等
上	以	上	以
頭	等	頭	等
二	等	二	等
三	等	三	等
四	等	四	等
五	等	五	等
六	等	六	等
		七	等
		八	等
		九	等
		十	等

(說明)查改訂十等工作之步驟，首先須樹立十等之骨骼，而何種貨物是否完全適合於何等，猶在其次。但在着手樹立十等骨骼之前，又必須先行假定將來十等中各等所佔地位，與現行六等中各等所佔地位之比較，以免編列十等貨物分等表時，失其標準，故先假定上圖，以表示十等

中各等之地位。

本圖所列十等中各等地位之意義，係因頭二等貨物之價值較昂，担負能力較強，則其分等自不必過於複雜；其餘較低等級之貨物價值較賤，品類最為複雜，鐵路運費貴賤之差別與貨物擔負能力之關係較為密切，故宜儘量多分等級，以資適合。上圖所示，即將擬訂十等中之三五七九各等分別插入現行六等中之二三四五六各等之間，而使現行二等以下六等以上之貨物，充份獲得其最適宜之等級也。

(2) 貨物改列十等之第一步工作：即將現行分等表中所有貨名，先按貨物價值之貴賤，依照下列公式分割為十等：



鐵道月刊 第二卷 第十期

〔說明〕查現行貨物分等表中各種貨物，雖係大致因價值貴賤之不同而高下其等級，但每種貨物所以列成現行等級，均各有其歷史與其他理由，故與其完全拋開各種貨物現行之等級而一一重行審訂，反不如將其現行等級依照本圖由現行六等移入擬訂之十等中，庶幾其工作較為簡妥。

本圖之意義為：
現行頭等以上之貨物大致均仍為擬訂等級中之頭等以上；
現行頭等貨物大致均仍移入擬訂之頭等；
現行二等貨物大致均仍移入擬訂之二等；
現行三等貨物大致移入擬訂之四等；
現行四等貨物大致移入擬訂之六等；
現行五等貨物大致移入擬訂之八等；
現行六等貨物大致移入擬訂之十等；
提出現行二等中之價賤者及三等中之價貴者移入擬訂之三等；
提出現行三等中之價賤者及四等中之價貴者移入擬訂之五等；

整理貨物分等與各路基本運價設計大綱釋義

提出現行四等中之價賤者及五等中之價貴者移入擬訂之七等；

提出現行五等中之價賤者及六等中之價貴者移入擬訂之九等。

以上爲改分十等之第一步工作完成稿。

(3) 貨物改列十等之第二步工作：即將貨物之輕笨者審核其輕笨程度之高低，酌量提高其等級至適當限度。

〔說明〕查貨物輕笨之程度與裝車時所佔車輛之容積，

關係鐵路運輸成本甚鉅，自不得不單獨提出作一次審查。此項工作，係就第一步分等工作完

成後所得之分等表初稿中，選擇其輕笨者審核後，酌量提高其等級。審核貨物輕笨程度之

時，應對貨物包裝之1. 壓緊不壓緊，2. 套裝不套裝，3. 拆散不拆散特別注意。雖然每一種貨

物現行等級之演成，或原已有經過上述各項之考慮者，自可毋庸重複改列。反之，其有未經

考慮者，或有重行考慮之必要者，均可參考本部歷次調查輕笨貨物及貨物包裝各案辦理之。

(4) 貨物改列十等之第三步工作：即再審查貨物之

1. 應重分優劣者，

2. 有關進出口運輸之應否鼓勵者，

3. 貨物性質之屬於日用品或消耗品者。

就其負擔運費能力之高低，酌量提高或降低至適當之等級。

〔說明〕查審核貨物負擔能力核定等級，爲今後發展鐵路業務所必須特別注意之原則，但屬於貨物擔

負能力範圍以內之條件，當然不止於上列三項，惟在發展鐵路業務與國民經濟所關者特爲

重要與顯著，故列舉如上。此項工作，係就第二步工作完畢後所得之分等表第二次稿，選

擇其中貨物之負擔能力有必需重予考慮者辦理之。

(5) 貨物改列十等之第四步工作：即審查貨物有無其他特殊條件，必須提高或降低其等級者再行酌定之。

〔說明〕分等表內各種貨物等級，既經前列三步之調整工作，似已達至相當之適當程度，惟某種貨物

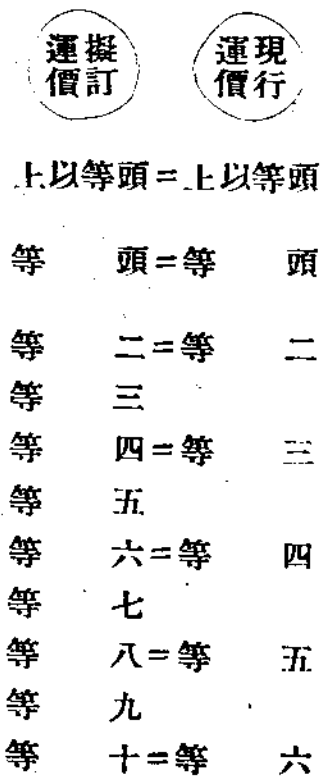
或仍有其特殊性質，例如特別鬆脆，易腐者；或在危險貨物中危險性特別重大，特別輕微

者；或貨物裝運時需要特殊設備者；或因運價以外之其他原因，必須提高或降低其等級者，均就第三步整理工作完畢後所得之分等表第三次稿中擇辦理之。

貨物改分十等，因使各路基本運價必須同時改訂十等，則貨物分等與基本運價兩者互相綜錯的關係，必甚複雜，故關於分等工作，除於擬定上項辦法之時，業已力求其互相合拍外，茲查依照上列四步工作，編成十等草案之後，或有少數貨物對於各路將來擬訂之基本運價仍難適合時，自屬意中，而不妨再行會合各路意見，另作最後之調整也。

四 改訂各路基本運價辦法

(1) 各路基本運價等級——亦改爲十等，其擬訂十等與現行六等相互間之關係，暫擬一抽象的圖解如下：



鐵道月刊 第二卷 第十期

(說明) 十個貨等既已擬定，則各路十等基本運價，自必隨之而擬訂，然後十等中各等之地位問題，亦因之而發生。但各路運價，由六等改爲十等時，運價數字之升降更動必多，似不能以上項公式施以拘束。然而將來改訂之十等中，各等運價，究竟加減若干？勢必需要一個比較的標準，則該抽象的圖解，尤宜首先擬定，以資參考，而便核訂；非欲使各路各等基本運價一律照此一個公式折合也。

(2) 各箇等級之基本等級——以第十等(十等最高價)爲基本等級，照比例遞加。

(說明) 各路現行運價，多數採用六等價爲基價；例如：平漢以六等最低價爲起點基數；粵漢津浦平綏南潯江南浙贛以六等最高價爲起點基數。少數鐵路有採用頭等或四等價爲基價者；例如：膠濟以頭等最低價爲起點基數，北甯以頭等最高價爲起點基數；京滬滬杭甬兩路以四等最高價爲起點基數。此種現象之演成，或係當初擬訂運價時以本路貨運最主要之等級爲根

據，或僅爲便於組織運價骨骼所採用之一種方式。依前者而言：則若干年來因環境情形之變遷，不無另行考慮之可能，且實質上以頭等爲基數者，形式上亦不難變換以末等爲一百而湊列同樣之差數。依後者言：則無論用何方式，均可無關重輕。茲爲調整劃一運價機構起見，擬即以第十等爲基本等級。至採用十等最高價爲起點基數，另詳第(5)節。

(3)各等運價比例之差度——使等級低者差數較少，等級高者差數較多；茲擬採用『等比級數』，以第十等爲一百遞加，並使各路劃一。

〔說明〕此項工作與分等之意義有密切關係；質言之：分等之作用，必須由等差直接表現之。現行貨物分等表雖係各路一律適用，而等差則各路不同，雖然依原理上言，固未便強其劃一，但欲精確的以原理付諸實用，似屬難能。况就各路事實而論，例如某路四等與五等之比例爲100：95，相差僅5%，其意義何在？某路四等與五等之比例則爲200：125，兩路差度之不同

如此，有何理由？設使將全國鐵路現行等差數字列成一表，一一審核其來歷與理由，似難得滿意之答案。嘗聞人謂爲武斷的或缺乏公平合理證據的，似非完全過分之辭。故依現狀而言：各路等差不妨劃一，而將運價數字之調整工作付諸1.擬訂各等運價基數，2.遞遠遞減距離，3.遞遠遞減價率等項工作中。

再論現行各路運價之等差，依比例言：等級低者差率反大，等級高者差率反小，各路均有類似之錯誤，或有程度不等之錯誤，蓋貨物本身之價值，並非天然的一律與六等貨比較貴賤，而係與其隣近等級中之貨物比較貴賤，擬訂運價者，以六等貨之基本價爲100，至多不過爲編製運價手續之便利，固不得誤以爲即按100遞高其相等之百分數，而實際上使等級愈高之貨物運價所加高之百分數愈少，致與貨物負擔能力之原理相背馳也。故如某路之100：150：200：250：300：350，雖云蟬脫於舊制，究非合理公平之運價制度中所應採用者也。

茲假定以第十等爲 100，以 25% 遞加，則得各等之比例爲：

頭等	744
二等	595
三等	476
四等	381
五等	305
六等	244
七等	195
八等	156
九等	125
十等	100

此項等比級數的等差制度，堪使劃一貨等增強其作用，亦即堪使鐵道中樞增加其運價統馭之效能也。

倘以此項等差所產生之頭二等運價比較各路現行的頭二等運價過於提高，似亦自有其作用。查高等貨物多數爲優等貨，其擔負能力亦較高，參考本綱設計分等之意義，似必須將現行高等貨物之基價提高，以資儘量吸收利潤；同時發展固定運價之作用。設使誠有失諸過度提高之處，則以現行各路運價，亦正有趨向於減低者，未始不可於改訂十等時，即予調整。例如平漢路頭等價爲 47100，六等價爲 03302，即 450:100，設使於改訂十等價時採用本節所舉等比級數，則於十等價減至 02000 時，頭等價

適爲 14880。此外對於大宗貨運，猶可利用特價調劑，故採用此項等比級數時，對於擬訂十等運價比較現行六等運價欲維持其平衡，仍屬富有彈性，不致受何拘束也。

(4) 各·路·最·低·等·基·本·運·價——大致以現行六等略等於將來之十等。

〔說明〕以上各項，倘經研究之後，即當漸進於訂定運價數字之途徑，茲試以現行第六等價，略等於將來之第十等價，良以現行六等貨運中多數屬於煤斤，而非易再爲增減；但各路現行六等運價，有認爲太高，而煤運一項，又多因另有特價，而可使將來之十等價自由波動者，自不妨就此提高或降低之。

(5) 遞·遠·遞·減·辦·法——以最近一區間之運價爲 100，(即以各等之最高價爲起點價)逐區遞遠遞低。(不遞減)

〔說明〕現行各路運價，其在各區間價率之推算方法，有下列五種：

1. 遞遠遞低(以最近區間之運價爲 100)
2. 遞遠遞減(以相近區間之運價爲 100)

整理貨物分等與各路基本運價設計大綱釋義

八八

3. 遞近遞高(以最遠區間之運價爲100)
4. 遞近遞加(以相近區間之運價爲100)
5. 每噸每公里運價。

以上現象之演成，除第5項外，不過編製運價方式之不同，茲爲調整機構及推算之簡便起見，擬一律採用第1項辦法，即以十等貨之最高價爲起點價，遞遠遞低，逐區演算之。

(6)各區間之距離——以1至20公里爲第一區，各路一致採用；其餘各區距離之長短，由各路自由酌定之。

(說明)貨運通則規定20公里爲計費起碼里程，且貨物在20公里以內之運輸，鐵路所費成本特高，故對於1至20公里運價，必使其單獨成爲一區。該二十公里運價加高之結果，對於短途運輸之損失，彌補實多，對於長途運輸則所關甚微，對於全盤基本運價之貴賤，仍富有伸縮之餘地也。

至於1至50或21至50公里區域，各路尙少採用者，且其意義亦較簡單，似無規定之必要。再關於21公里以上一切區間，則須視各路

路線之長短，主要貨運之地位等項因素，而由各路自行酌定，本網不予設計。

(7)各等運價各區遞低距離及遞低率之異同——每一本路所有十等運價各遞低區之距離，及遞遠遞低之百分數似可採取一律。

(說明)每一路中各等運價遞低之區段，以及各該區段遞低之百分數，在理論上儘可不同，藉以充分發展分區遞低之個別的作用，惟此項工作，似非對每路沿綫貨運有多年之精密調查不爲功，倘無此項時間與苦工，則反無意識，倒不如乾乾脆脆劃一之爲簡捷。現在國內各路，不劃一者祇有隴海，而隴海路昔年訂定之運價，現在是否有維持之必要，尙須窮源研究，倘今後從事改訂，則不難與各路採用同一結構以調整步驟也。

(8)各路各等運價各區遞低率之異同——所有十等運價之遞低率，在各路間不需一律。

(說明)各路基本運價，既屬根本不同，其遞低率亦因各路之運輸成本，營業方針，貨物擔付能力，

以及其他運輸機關競爭情形之不同，而其遞低之程度，亦須由各路自由酌定之。

五 運價機構之其他問題

(1)貨物分別零運、整運之創制——現行整車與不滿整車運價，似應廢止，改爲整運與零運，而採用差度較小之比較。例如五噸或十噸以下者爲零運，五噸及五噸以上或十噸以上者爲整運，其整運運價與零運運價之差度，非如現行不滿整車運價之高出整車運價百分之幾，而爲整運運價按照零運運價折減百分之五或百分之十或其他百分數。

〔說明〕此項關於鐵路貨運業務全般的改進甚鉅，祇可概略言之：

鐵路固具有大量運輸之機能，但在我三民主義國家的經濟建設立場上言，對於大宗託運與零星託運均應一視同仁，或者對於小本運商應予以維持，而核收其最公道的運價，最好能使整運零運根本不分貴賤。惟鐵路本身究屬尙爲商業機關，爲鼓勵多運起見，對若干噸以上

者，予以最高不過百分之十之折扣，以資招徠。至於貨物之承運，可以不論貨物噸量或容積之是否洽合於車輛載重量或容積而概予承運，則商人販運時，無受車輛限制之顧慮，託運時無挑選或等待合式車輛之麻煩，託運後又無等待裝車之後，始能起票押匯之痛苦，其有助其貨物暢流，豈可估計？在鐵路方面，努力設備倉庫貨場，積極辦理裝卸統制，在車站貨運工作上先行講求裝車卸車之技能，然後由調度機關徹底實行一切貨物配車之集中調度，則整套貨運可收臂指之效，亦即在貨運手續上，整箇統制起來，迎頭趕上有組織國家之形態。至其減少空車行駛里程，直接招徠貨運等等，均其小焉者矣。

但或對於此項改進計劃，深恐過於積極，不能立即實行，殊不知凡事可由近處做起，而不可無遠大之眼光與計畫。茲爲遷就目前各路設備及人事訓練計，不妨先做一道過渡手續，即暫行規定計費噸數，例如整運爲十噸，十五

整理貨物分等與各路基本運價設計大綱釋義

噸，二十噸，二十五噸，三十噸，三十五噸，四十噸，五十噸，六十噸……，零運起碼二十公斤，按十公斤遞加至二百公斤，次按二十公斤遞加至五百公斤（五噸）等等，則與各路現制已多接近矣。

(2) 輕笨貨物計費辦法與整車貨物起碼噸位問題之解決——
一 蘊運與零運貨物，均按照實重計費，不規定整車計費起碼噸位。但對於私用岔道內裝車或貨商自裝之貨物，（包車貨物）除屬大宗運輸而且帶有輕笨性質之數種貨物可特為規定計費起碼重量外，一律按車輛載重量計費。

〔說明〕輕笨貨物計費問題，是經二十年研究而未解決之問題，逮至現行辦法，其不公允不合理已達極點，如欲遷就現狀，即絕對不能改進。茲依本綱而言：輕笨貨物既已提高等級，則在貨物分等表中，業已根本不標明輕笨貨物之名稱，故按零貨運輸時，與一切貨物，無計費之差別。蘊運裝車由鐵路執行時，自有其裝車技術及噸位標準之管制，如按實重計費，鐵路亦毋須以計費辦法取締車位之虛糜；由貨商裝車時，既係包車性質，除普通貨物應按車輛載重量計費

外，凡性質輕笨之貨物，而能有多數整車運量者，種類根本不多，訂定計費起碼噸數，亦極簡單，將來公共貨場日漸發達，鐵路裝車日趨統制，則此項起碼噸數，亦即日趨過渡；即使將來鐵路沿綫工廠發達，而廠內築有私用岔道時，則以工廠出品種類簡單，包裝劃一，限制其充分利用包車車位，更屬不成問題。

整車貨物計費起碼重量之訂定，本有兩大作用，一為規定車輛載重及容積之最低利用限度，以免虛糜；二為規定貨物可以使用包車裝運之最低重量，以減免貨商所受鐵路車輛固定容重之限制，前者因屬行公共貨場及統制裝卸可以避免，後者因實行蘊運零運制度而可完全不必顧慮矣。

貨物分等表中之每一種貨物，均按各種車輛分別規定，其裝載整車起碼計費重量，原理非不佳，辦法非不善，惟以國內車輛之複雜，貨物包裝之不一，實不易訂定，或可訂定而不便實行，故多年來有採用之決心而事勢萬不可能，現在惟有轉過頭來，放棄起碼噸位，而從改良貨運手續謀出路，或可此勝於彼耶。



加拿大國家鐵路的回顧與前瞻

李尊聖

一、前言

加拿大的國家鐵路 (Canadian National Railway) 發端於一九一九年，其後關於鐵路的公有 (Public Ownership) 與國家統制問題，幾乎到處引起劇烈的辯論。在某幾個大國中，關於此種建議，早已把她們的主張，列成國家經濟計劃 (National economic Plan)，其他國家的主張，比較溫和些，但對於她們已成的經濟機構 (Economic structure)，也竭力採用強制的手段。在今日，惟有尚未工業化的國家，還沒有統制經濟力 (Economic force) 的存在。

舉例來說，如加拿大國家鐵路問題，公有的建議者和反對者，常扮成一幕勝負未決的足球遊戲，關於鐵路現狀的討論與將來的觀察，爭論者總免不了搜求事例，說明他們的主張，沒有一個人能夠反對現代工業主義 (Modern

industrialism) 的社會重要經濟基礎。假使有人相信現代的經濟機構還在試驗之中，那末精密的考查未免太遲了。而且在偏見與鹵莽之中，也許有重大的危機潛伏著，結果反引起退化的作用。所以關於解決這些大可憂慮的問題，在目前很難推論到他們最後的結果，何況人類的最大利益 (the greatest human benefit) 就經濟方面來說，是逐步發展的。

關於鐵路運輸，在加拿大正走入一個國營的新時期；但從世界的觀點來說，鐵路之移歸國家經營，却早已成爲事實了。有許多國家的國營鐵路，已取得整個專利權，至於政府對於一般鐵路，加以相當的統制，更是普遍通行的事實。在英國鐵路的併成大集團 (large groups)，已經成功，在美國一九二〇年運輸法 (the Transportation Act of 1920) 與一九三三年的緊急鐵路運輸法 (the Emergency

Railroad Transportation Act of 1933)的制定，也表明採用同一步調爲有利的信念。這種信念的意義，就鐵路運輸的立場來說，無疑的是指政府有加以相當統制的必要而言，并幫助鐵路經營，逐漸地結成大集團。

二、國營鐵路的造因

許多歐洲國家，爲考慮國防關係，已將鐵路運輸安置在整個國家戰爭計劃之中，因爲國家的政治生計(Political existence) 既在危險中，鐵路的公有和私有的相對需要問題，就無從存在了。在加拿大造成鐵路國有的許多因素，是歐洲國家所沒有的；由於事業的發展，經驗的獲得，政府對於鐵路運輸，已能施行相當的統制，并已得到一種確定的統制趨向，即現在不統制小鐵路而只統制大鐵路。

在美洲已得到廣大羣衆的合作(所謂必要的經濟主體 economic entities)但是爭論與批評也是很明顯的。這種爭論與批評，不僅在於鐵路本身的所有權問題，而且牽涉到現代工業主義的其他重要業務。更不幸的很，這種辯論，竟從重大的社會觀念(Social Concepts)到微細的比較會計(Comparative Accountancy)無所不談。

以前加拿大沒有任何國家專利的大事業，所以希望現有的經濟機構，在將來能逐漸發展，但不欲以強制手段達到目的。加拿大國家鐵路，和美洲其他國家一樣，還沒有專利權，競爭依然存在，并且這種競爭的情形，在目前對於經濟的發展，也可說是有利的。

加拿大國家鐵路的發端，是偶然的，並不是有計劃的發展。因爲在歐戰期中，鐵路的重要股東是破產了，政府既予以救濟，與其採用平常的手續加以整理，不如取得其所有權由國家經營反爲有利。於是加拿大國家鐵路就誕生了。不過鐵路歸國家經營，在加拿大並不是一件新的事，遠在一八六七年，就有國營鐵路了，在一九一五年新築的一八〇〇哩鐵路，也是國有的(此路原歸一家公司經營，後來該公司破產，遂歸國家經營)。

加拿大的鐵路，在政治方面，有重大的意義，廣泛的說，所有加拿大鐵路，可說都與政治有關係，如國家自己的建築與經營，私人建築與經營的補助，鐵路公司債票的保證，民有鐵路(Private Railway enterprise)破產的收買，凡此種種，都有相同的政治作用。

在加拿大國家鐵路尚未實現之前，立法者早就熟悉了

種種觀念。鐵路要收歸國有，用大鐵路來競爭營業是比較有利的，有力的競爭者，可以用營業的衰落和破產來威脅他；並可用公司債票的加重保證來壓制他。由於這種種因素的確定，加拿大國家鐵路的統一管理，就很迅速的辦到了。不過所得的資產離開實數很遠，而連帶發生的困難問題，也不在少數。加拿大如同美國一樣，在歐戰之後，也走入生產擴張的時期。因當時受國家經濟主義（Economic nationalism）的威脅，還沒有顯著，而加拿大又迫於生產的無限擴大，需要增築鐵路，所以生產擴張問題，就和鐵路系統的完成連接上了。

三、國營鐵路的狀況

就狹義的經營而言，加拿大國有鐵路的狀況，與民有鐵路非常近似，簡直可說是相等，但就廣義的經營而言，二者之間，就祇有小同的地方，因此就有一些相異的狀況存在著。如二者間營業與財政結果的不同，全由彼此所包的因素各有差異，此在開拓路線的發展中，比較起來，營業結果，對於差異程度的影響更大，而財務機構（Financial structure）的比較，則無多意義。

在財政方面，政府也就是鐵路的所有主，故有重大的責任在內。政府不但要負起所有主的大部財政負擔（Financial duties），而且要竭力在錯綜的問題中發生很大的影響，結合許多鐵路成爲一個集團，創造出一種複雜的財政機構。於此各種資產既接收過來，許多有抵押的負債（Bonded indebtedness），也就可註銷了。許多美國鐵路，就是這樣處理的。又因用面值接受債務（Liabilities），政府對於犧牲的選擇便落在人民方面而不在債券的持有者，因此現在加拿大鐵路的財政機構，影響到整個債務的，不僅是資產的主要效用，而且在過去過度樂觀的錯誤。

加拿大有三種狀況，與全國各鐵路都有關係：第一爲人口密度的過稀，第二爲自然機構（physiographical structure），第三爲因企圖謀得經濟自給自足而發生的貿易阻滯。現在爲讀者明瞭該處情況起見，把加拿大國營鐵路所處的環境分四點敘述如左：

（一）人口密度。講到人口，加拿大每平方哩只有五人，比之美國每平方哩的四一人，相差很遠。如把人口就鐵路里數分配起來，每鐵路一哩，在加拿大只有二四〇人，在美國則有五〇〇人。此種情形在圍繞哈得孫灣

(Hudson Bay) 的羅凌士橋 (Laurentian Shield) 一帶，尤為顯著，該地帶既富於礦產，又多森林，而且其中某地區更宜於農耕，但是此種自然資源 (Natural Resource) 的開發，迄今尚未加以深切的注意。又在肥沃的加拿大西部，每鐵路一哩，更只有一三〇人，如果要得到一種比例較大的哩數，就非多行拓殖不可。

但是農業拓殖，雖稍有進步，而效率仍然很小，這表明在移殖之前，先要有稠密的人口才行。就地域而言，廣大而肥沃的小麥區，西起洛磯山，東至羅凌士平原 (Laurentian Plateau) 此廣大面積，實為加拿大經濟一個最重要的基礎，如就所產小麥而言，除供給國內食用外，剩下列出的也有四二五、〇〇〇、〇〇〇蒲式耳 (Bushels)。最近幾年來，小麥的產額，更迅速地增加起來，差不多到達了頂點。在安劄簡阿和魁比克 (Ontario and Quebec) 北部的鐵路，如橫貫大陸鐵路 (the National Transcontinental Railway) 的建築，其初意即在搬運大量的小麥，不料小麥竟多數不經過該路，以致築造者大為懊悔，所幸那一帶的礦產甚為重要，過去十年中礦業的發展，已把築造者的懊悔神氣改換過來了。

(二) 礦產的分佈 在加拿大蘊藏着的礦產，已經發現出來，這證明過去二十年中加拿大鐵路的築造，與礦產有重大的關係。翻開加拿大礦產地圖來看，就可知道橫貫大陸鐵路的兩旁，有很多的礦產，在將來如有發現和新發展，便要在北面再築造幾條支線。又較西一點在哈得孫灣鐵路 (Hudson Bay Railway) (在帕斯 the Pas 和羅凌士橋之間) 的兩旁，也可以找到類似的礦產；而且因礦產運輸的需要，在佛林佛羅 (Flin Flon) 和瑟里特哥達 (Sherritt Gordon) 之間，已再築一三〇哩長的鐵路。更西有北亞柏達鐵路 (the Northern Alberta Railway)，其附近也有很豐富的礦產儲藏著。這條鐵路且通過和平河流域 (the Great Peace River Valley) 的農場，在那裏農業已經逐漸發展開來，不過鐵路運輸還有賴於礦產的發展。

(三) 汽車的競爭 公路上的汽車運貨，在鐵路局與省政府都已注意到，因為在國內任何地方，鐵路與公路的競爭情形，已經發生，而且很嚴重，正如在別國一樣，所以有加以統制的必要。現在各省法院，已從事於研究鐵路和公路運輸的調整了。

加拿大的氣候和其他情況，對於運輸競爭，有相當關

係，有些地方的汽車營業，在冬季很難進行，此可說對於鐵路營業的一種保障；但此事只是兩個或幾個都市間的公路，在冬天需要特別保護而已，而鐵路所需要的是載運重貨，對於都市間的交通運輸並不重要。在森林地帶和農業區域，有很多貨的運輸，只給付很低的必要的運費，所以高價貨物很難侵入。無疑的，現在不滿意的競爭情形，需要調劑，但所運用的方法，尚在考慮選擇之中。

最近鐵路運輸的改進，已引起各方的注意，氣候的變動，已能控制，貨運和客運也改善了。而且在運輸的服務上和利便上，國營鐵路和私營鐵路已採用合作的方法了。

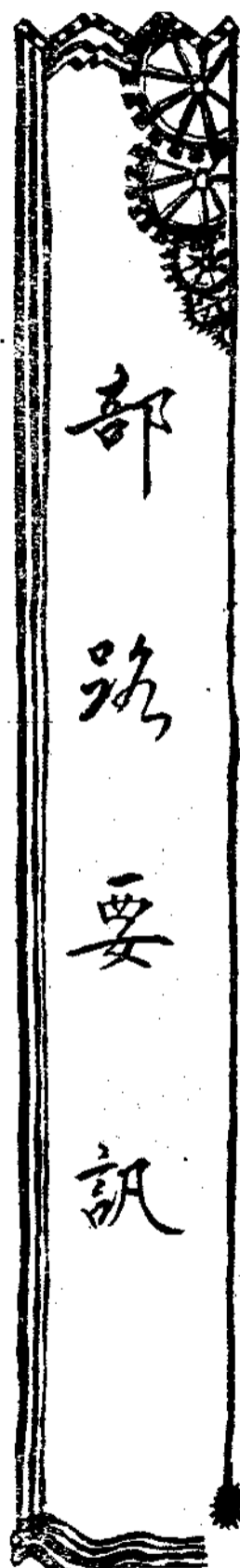
(四)勞動關係。加拿大鐵路的勞動關係，向來都是很好的，並無特別因素加入在內。不過加拿大鐵路協會(The Railway Association of Canada)對於某種事情，是和工人訂有契約的，但也是普通的事情。同樣各鐵路公司和工人也訂有契約，關於待遇和工作，大都相同，少有差異而已。

在加拿大鐵路與工人的關係中，有一件值得注意的事情，即年金制度的實行。凡是年登六十五歲，而且在鐵路

上服務的年數已經超過法定最低年限的工人，即得享受年金，又僱員與公司也得享受年金；但受年金的總額和分配率(Contribution rate)的限制。其實低級工資的員司工役(Lower wage scales)却很難得到足用的年金，因為他們的分配率是按照所盡的義務而定的；中級工資的員司工役(Intermediate wage scales)，比較容易得到足用的年金，因為他們的分配率是相似的；高級工資或薪金的員司工役(the Salaried or higher wage scales)，最容易得到足用的年金，因為他們的年金和薪金是相稱的，且是遞增的。這種新計劃在十八個月以前，已經實行，所得結果也很滿意。

四、結語

加拿大國營鐵路的狀況，大概如上，至於將來，想來更能適應經濟活動的發展。而現在鐵路運輸的趨勢，正在發展之中，且與經濟復興的主要動力，有許多人以為如果世界和平能夠保持的話，加拿大的經濟，不久就可很快的發展開來。一旦此事實現，無疑的，鐵路就要完成他的義務，而且變成新國家生命中的一部分了。



部路要訊

甲、部方消息

人事

△部方高級職員任免升調 二十六年四月三十日起至五月十五日止

職	務	姓名	任免升調	日期	備	考
專員	津浦鐵路辦事	莊其士	部令調路	四月三十日		
專員	鐵道隊警總局主任秘書	陳世楨	部令派充	四月三十日		
專員	鐵道隊警總局主任秘書	馮二真	辭職照准	五月三日		
專員	鐵道隊警總局主任秘書	侯毅	部令派充	五月三日		
專員	工務司代理荐任技士	王裕澤	另有任用應予免職	五月六日		
專員	工務司代理荐任技士	鄒鴻翔	部令派充	五月十五日		

▲各路高級職員任免升調 二十六年四月十六日起至五月十五日止

職	務	姓名	任免升調日	期	備	考
北寧鐵路管理局工務處長		沈 瓚	另有任用應予免職	五月三日	調充該路副總工程師	
北寧鐵路管理局工務處長		張 倬 甫	部 令 派 充	五月三日	副局長兼	
北寧鐵路管理局副局長		徐 承 燠	辭 職 照 准	五月十三日		
北寧鐵路管理局副局長		張 倬 甫	部 令 派 充	五月十三日	兼工務處長	

財 務

▲湖廣鐵路借款之整理

未還票額計英金五六五萬鎊
由鐵路淨盈財政部稅收撥還

一九一一年湖廣鐵路借款未還票額，約計英金五百六十五萬鎊，茲經會同財政部擬定整理辦法通告如下：(一) 民國二十六二十七兩年內利息按週息二厘半，以後概照五

厘付息之款，由鐵路淨盈餘項下撥付，並以鹽稅為担保，自民國三十年一月一日起，以後到期利息，併由關稅担保，其序次自通告之日起算。(二) 民國三十年開始還本自二十六年起算，於三十九年內還清。惟政府得於任何一次還本之期，增加還本之數，不另加價，其已中籤未兌之債票，按中籤次序兌付。(三) 積欠利息，由原定五厘改為一厘週單息計算，發給無利小票，其二十六二十七兩年間，短付之利息，亦按五分之一發給無利小票。約於二十年內償清。(四) 將此項辦法，分別合行有關各方遵照辦理，至借

款合同內其他規定，則仍如舊。

▲發行購料期票

簽定合約由銀行團擔保付款
各路逐月提撥收項解交銀團

鐵部為調劑料款，使周轉裕如，經與中央信託局，及上海，金城，浙江興業，中南，等銀行合組之銀團，商訂發行購料期票，由銀行團担保付款，合約近已簽定，定自本年一月起，分十二個月簽發，每月以國幣八十萬元為度，期票基金，由鐵部令各路局在營業收入項下，逐月儘先提撥，自簽訂合約日起，分三十四個月解交銀團，以上海為解款地點，計京滬，滬杭甬兩路局，平漢路局，津浦路局，隴海路局，每月各解七萬五千元，每月共解國幣三十萬元，總計三十四月，合解國幣一千零二十萬元，銀團担保期票，由鐵部以第三期鐵路建設公債票面三百五十萬元為保證品，鐵部如不能履行規定，銀團得就上項保證品自由變賣，銀團各團員担保期票及墊款數額，按下開數目支配，甲、中央信託局，百分之三十，乙、上海銀行，金城銀行。浙江興業銀行。各百分之二十，丙、中南銀行，

百分之十。

工 程

▲添建南翼辦公樓

預計新屋尚不敷應用
已函市府發建築執照

鐵道部辦公室，不敷應用。客歲計劃添建辦公室及保管庫等於北面空地，自興工以來，將次第建築完竣。但預計辦公室尚不其敷用，擬再添建南翼辦公樓，以應需要，並備函市政府請其提前發給建築執照，以便早日興工云。

▲隴海西段工程之進行概況

汧陽河大橋已架就十三孔
寶雞車站房屋工程已開標

西安至寶雞一百七十三公里，路軌已鋪就。石碓已鋪約三萬四千公方。汧陽河大橋已架就十三孔。漆水河橋已架二孔。渭河橋六孔。澧河橋三孔。虢鎮，陽平鎮，蔡家坡站屋已成百分之四十。寶雞車站房屋及附屬工程甫經開

標，正在選擇承商從事進行。

▲粵漢黃埔支綫之進行工作

二三兩標已竣工
其餘皆次第進行

黃埔支綫長二十一公里，分四個小段，由六個標商承辦。第一標已成百分之八十一。第二第三兩標已工竣。第四標百分之九十一。第五標百分之七十七。第六標百分之八十。小壯橋，沙河橋，車坡橋均已完成。坑口拱橋百分之九十。珠村橋百分之九十六。涵渠除第一第二兩標外，均已完成。

▲道楚支綫已通車

已於四月十五日通車
六六公里橋梁亦將竣

平漢，道楚支綫，自道口至楚旺，共六十六公里，於二十五年八月成立新工段；同時動工，迄今大致就緒，已於四月十五日通車。惟六六公里處橋梁，六月中方可裝竣，現搭便道行車，該支綫分爲六站，(一)濬縣，(二)十

村，(三)槐林，(四)永建，(五)內黃，(六)楚旺。

▲京贛鐵路路基橋梁大致築成

鋼軌枕木運到
即可逐步通車

正在展築中之京贛鐵路，工事進行極爲迅速，歷盡艱辛，穿過黃山摩天之崇嶺，今由皖南之孫家埠跨越贛境之貴溪，而南北併進，綿延約四百餘公里之路基與橋梁，已大致築成，目前企望自外洋所購之鋼軌暨枕木運到，即可釘道逐步通車，全路完成通車期，原定於本年七月，刻據關係方面談，以下列兩項原因，不得不展至年底，一、由於沿綫多崇山峻嶺，如觀雲山等處，無法繞越，勢須開鑿隧道，有長至五六百公尺者約達數處，此外則爲樂平大橋，故多險工，爲垂永久起見，乃安慎進行，二、材料方面，除洋灰運自龍潭，枕木由皖省府担任承購三十萬根外，尚有枕木二十萬根購自美國，全部鋼軌購自英國均遠隔重洋，鋼軌且訂於下月底運燕交貨，再轉車轉往工次，以每日釘道兩公里計算，即雙方兼進，亦須有兩三月時間，是以該路對於材料之運輸甚爲重視，在蕪湖江邊怡和

大院設立材料廠，特築一支綫脚接江南鐵路，並自滬購到貨車三十輛運蕪備用，輸運至爲便利，蓋由京以達孫家埠間，則利用現有之江南鐵路運輸，孫家埠以南之工程，計分皖贛兩大部，在皖境者復分宣寧，寧積，績歙，歙休，休祈五總段，於役工人近兩萬名，在贛境者，亦分浮樂，樂貴等段，工人數亦過萬，沿綫之電話，電報桿綫於今已植置完竣，皖贛兩段正在試話中，復以徽屬，及皖贛邊境，餘匪潛滋，對於工事之進行，時有阻礙，如鴻門橋運料機車之被燒，贛段護路警之殉難，迭經責成地方當局妥爲保護，並肅清匪患，沿綫復駐大軍鎮攝，皖段護路隊已告編竣，乃係就津浦路警調撥一中隊，行營公路處調撥一中隊，總隊部設於宣城工程總局內，今暫由宣城第九區保安副司令容海靖兼代，分駐沿綫，頗爲得力，並聞該路通車後，此數萬深著勞績之民工，即繼續南運，修築由貴溪以達廣東之路綫，（終點爲梅綫），全部貫通之際，或定名爲「京粵鐵路」云。

業 務

▲召開臨時業務會議

內分機車車輛等六組
審查完竣即呈部核定

業務司爲設計改進各路業務起見，經呈准成立臨時業務會議；內分機車車輛，車站設計，集中調度，貨物運輸，客運業務，貨等運價六組，於本年四月二十六日召開成立大會，各組均經實地按照預定計劃，分別擬具方案，並先後召集會議，討論所擬方案，一俟審查完竣，即行呈部核定施行。

▲修訂第九版貨車運輸通則

根據訓令通令增修
內分九章八十四條

第七版貨車運輸通則，二十四年曾經鐵道部與第四版貨車負責運輸通則等，合編爲第一版貨物運輸通則，自同年十月一日施行在案。施行以來，將及兩年，亟應修訂再版，部方爲力求完善及適於實用起見，除將該通則內增修各條根據部方迭次訓令及業務通令一一照改外，經參酌各

路意見，將其改訂爲第九版貨車運輸通則，內分爲九章，八十四條，已於本年四月八日公布，定自六月一日起施行。

▲調查及整理民營鐵路

各路須按期將營業狀況呈部
現正審核汕漳所報營業狀況

關於調查及整理民營鐵路，月前嚴促各路依照民營鐵道條例，將營業狀況，按期呈部，本月據汕漳鐵路將營業狀況，報到部，現正加以審核。

聯 運

▲粵漢鐵路全綫加入國內貨物聯運

定自五月一日起實行
運價表業已分發各路

粵漢鐵路湘鄂段各站，早經加入國內貨物聯運，惟株州至三水各站，因通車未久，一切正在籌備，故尚未加入，現以該路全綫舉辦負責運輸，定自二十六年四月一日

起實行，所有該路幹支綫各站，亟應一律加入辦理國內貨物聯運，以便貨商，而裕路收，業將該路普通整車及不滿整車聯運運價表，分發各路，並定自二十六年五月一日起實行。

▲續訂京滬滬杭甬路與國營招商局旅客

聯運辦法

將暫行辦法略加增修
四月一日起繼續實行

京滬滬杭甬路前與國營招商局所訂旅客聯運辦法，已屆期滿，現將該路與該局所訂之暫行辦法，略加增修，定自本年四月一日起繼續實行。

▲訂定粵漢路用二十五噸車裝運貨物

避免虛糜車噸過甚
已飭粵漢平漢辦理

粵漢路起運二十五噸整車貨物，有虛糜車噸過甚之虞，現規定該路用該項車輛裝載貨物辦法，須以兩個二十五噸爲一個單位，裝載同一運商，同一到達站，及同一貨物，並按規定聯運車種類之噸位起票，例如兩個二十五噸車，起二十噸三十噸貨票各一張，或起十五噸票二張二十

噸票一張等類，已令飭粵漢路與平漢路商洽辦理矣。

▲擴充隴海路銅山縣站為聯運遊覽站

已將里程票價訂定
自七月一日起實行

隴海路銅山縣站，遊客日見發達，有關為聯運遊覽站之必要，現已將該站里程票價訂定，定自本年七月一日起實行。

教 育

▲交通大學增加與鐵路關係最切各科系學額

土木機械管理各院科系
自廿六年度起增加學額

年來鐵部廣造新路，需要技術人才日多，各新路紛請調舊路技術人員，以資熟手，致舊路方面遂感技術人員異常缺乏。茲經鐵部訓令交通大學，自二十六年度起，將土木、機械管理各院與鐵路關係最切各科系，各予增加學額，對於土木機械等科，應用儀器及試驗設備，並酌量補

充，其無關路用各科系學額，應即酌量減少或停辦，以期適合實用。

會 計

▲辦理交通大學二十五年度追加概算

計共一萬二千餘元
業經送主計處彙編

鐵道部所屬交通大學，前以校務日臻發達，須擴充校址，添建房屋，以應需要。曾呈准以該校經費節餘，圍購校旁民地二百餘畝，及建築工業，化學試驗室，與自動機試驗室。案經呈轉中央核定，近該校續購基地一畝餘，需費伍千餘元，又續付試驗室等包價七千餘元，共一萬二千餘元。擬在二十五年度臨時門概算內追加，經鐵部呈院轉知此項追加概算，業奉中央政治委員會核准送主計處彙編，當即轉行該校遵照。

▲核定隴海路局三段會計統計分帳手續辦法

先將統計合併
會計再行擬辦

隴海鐵路管理局以債務關係將汴洛、隴海、潼西三段帳目各自分列，以致會計統計手續繁複，所有計算車租分攤營業費用，以及計算進款等，隴海對汴洛、汴洛對潼西，均作為外路計算，以致整個隴海管理局營業情形財政狀況，反不易稽查。茲經核定將統計先行合併，會計方面另行擬辦云。

統計

▲中華國有鐵路統計總報告出版

中英文分訂國紙精裝
較上年度提早八閱月

此項總報告，前自改按會計年度編製以後，二十三年度者，已於上年底刊印出版。二十四年度者亦經鐵部研究室編製完竣，業於四月底刊印出版，較廿三年度之刊行，提早八閱月，是為改按年度後之第二次總報告。內容較前略有擴充，計分鐵路設備、財務、營業、運輸、人事，各種統計并附說明圖解。中英文分冊裝訂，皆用國紙精印，分送各方參考。

▲二十五年七月份各項統計已出版

鐵道月刊 第二卷 第十期

關於營業運輸財務等項
均有詳細統計圖表說明

統計月刊自二十五年七月份起改印分類散頁，並重訂表格式樣，以應各方之需要。現在該月份各項統計，業經審核編竣，陸續刊印出版。計關於營業方面者，有「旅客運輸統計」及「貨物運輸概況統計」。關於運輸方面者，有「旅客列車統計」「客車統計」「貨物列車統計」「貨車統計」及「貨車停站統計」。關於財務方面者，「營業收支統計」。關於總務方面者，有「員工統計」。至關於機車、工務、材料等其他各項統計，概自廿六年一月份，再行擇要刊印。

其他

▲廣九快車被焚之懲處及補救辦法

對於疏忽員司各予懲處
並擬補救辦法令飭遵照

廣九路於一月十六日上行中午快車被焚，其原因，業經部方派員查明，確因旅客攜帶賽璐珞貨物，冒充行李，復在車中吸煙失慎所致。惟在事人員，事前疎於防範，肇事以後，復未能臨機應變，迅捷處理，均有應得之咎。茲

將負責員工之懲處辦法，暨嗣後應行補救各事，分別詳示於后：

甲、懲處辦法

- 一、深圳站剪票司事於旅客攜帶賽璐珞貨物，冒充行李上車時，未予制止，致釀巨禍，着即開革。
- 二、該第十次車車長於旅客攜帶賽璐珞貨物乘車時，既未加以注意，又於車輛失火，濃煙透露時，未能及時覺察，立即設法停車，殊屬疏忽，着即開革。
- 三、該第十次車之查票員於旅客將賽璐珞貨物帶入車上後，沿途漫不覺察，殊屬疏忽，着即開革。
- 四、石灣澤站站長於列車進站時，未能注意車中發出之濃煙，立即顯示險阻號誌，設法停車，以減輕事變情形，殊屬疏忽，着即開革。
- 五、深圳站站長對於所屬，督率不嚴，着予降調減薪。
- 六、隨車隊警員直接警衛之責，於出事後未能多方營救，又隨車鈞夫未能將着火車輪立時摘解，均屬未能臨機應變，着予分別罰辛。
- 七、該第十次車之司機對於停車不無仍嫌遲緩，着記過一次。
- 八、該管車務段長副段長，既居主管地位，對於維護行車安全之法，未能於事先妥為籌劃，致肇巨禍，着記大過一次。
- 九、局長李謙超，車務處長黃漢偉，督率無方，有忝厥職，着各記過一次。

乙、補救辦法

- 一、嚴格注意旅客之行李，凡客車運輸規則第五十五條及第五十六條所列物品，絕對不准冒充行李。
- 二、每客車之一端，應裝置緊急風閘設備 EMERGENCY AIR BRAKE

嵌入玻璃盒內，於緊急時可立即使用，以便停車。並應黏貼通告，使旅客注意。

- 三、每客車內應備置優良之滅火器，每年並應試驗一次。
 - 四、車門應改為左右推動式。
 - 五、客車送廠修理時，內部最好改用鋼皮或石棉板，俾可不易傳火。
 - 六、列車中之路警，應平均分佈前中後各車。
 - 七、三四等車內旅客，所帶之隨身行李，除小包之類得放於座下外，均應絕對置於客車上部欄架之上。
 - 八、各站及各客車上應張貼通告，指示旅客何者應作貨物，何者可作行李。
 - 九、該路客車內靠近廁所之各排座椅，應酌量改短。俾走道加寬，以便出入。
 - 十、為協助防免走私起見，深圳站之佈置，應酌予變更，使走私之人，無法入站。又該路客車車底儲電箱上之空間地位，及其他機車車輛底架等處，應用鐵片堵塞蓋，以防隱藏走私物件，而致意外事變。
- 上開各項補救辦法，已飭該路切實遵照辦理。其各關係員工之懲處辦法，除局長及車務處長另以部令處分外，其餘查明各該員工姓名，令該路分別遵照辦理具報云。

乙、各路消息

平漢鐵路

▲石家莊站添鋪井匣岔道

估計工料費款三萬四千餘元
一俟合同訂定即行動工興築

平漢路前准石家莊井陘礦局聲請，在該站南頭添設調車股道之最西一股岔道，以利運輸。當以該站調車道，尙未核准興修，故對於該項岔道，亦未施工。現該站之調車道五股及磅道一股，業經呈准招標承辦，該井陘礦局所請添鋪之私用岔道，應即同時興築，業經飭由工務處精確估計，共需工料費款三萬四千餘元，擬具工程施行預算書，呈經核准，所有該項工料費款，應遵照部頒私用岔道建築及使用規則之規定，統歸井陘礦局擔負，一俟合同訂定，即予興工。

▲車務處改善處與段站間往來文電辦法

處與段站往來文電均採直接辦法
避免逐層遞轉手續以期簡捷便利

文電往來，最貴簡捷，多一轉折，即多一手續，多一手續，即多一耽延，不特於人事用料，均不經濟，而於公務之進行，亦多遲誤，現該路車務處，爲使處與段站間往來文電簡捷起見，特定改善辦法如下：

(甲)下行文電：

- 一、處對總分段站：凡須由總段辦理事項，由處行總段辦理，如須分段辦理事項，由處逕行分段辦理，如須站辦理事項，由處逕行站辦理，如總分段站均須知悉事項，由處逕行總分段站、總段對分段站；凡須分段辦理事項，由總段行分段辦理，如須站辦理事項，由總段逕行站辦理，如所屬分段站均須知悉事項，由總段逕行所屬分段站。

(乙)上行文電：

- 一、關於呈復事項：凡由處飭辦者逕復處。由總段飭辦者逕復總段。由分段飭辦者逕復分段。
- 二、關於請示事項：凡站請處示事項，如無須總分段審核者，逕請處示。須由總分段審核者，仍應呈由分段轉總段，遞次加具按語，呈處核奪。分段請處示事項，如無須總段審核者，逕請處示，須由總段審核者，仍應呈由總段加具按語，呈處核奪。凡站請總段示事項，如無須分段審核者，逕請總段示，須由分段審核者，仍應呈由分段加具按語，呈總段核奪。
- 三、關於報告事項：凡須報告分段者，報告分段。須報告總分段者，並列總分段銜名，複寫兩份，分送總分段。須報告車務處及總分段者，並列該處及總分段銜名，複寫三份，分送該處及總分段。

(丙)分抄文電：

- 一、處分抄：凡由處行分段事項，與該管總段有關者，或由處行站事項，與該管總段或分段或總分段有關者，即抄知該管總段或分段或總分段。答復時，照原來所抄者分別抄知。
- 二、總段分抄：凡由總段行站事項，與該管分段有關者，即須抄知該管分段。答復時，照原來所抄者，分別抄知。

津浦鐵路

能於事前密報
路局當予獎賞

▲取締私自佔用路地

租戶延期不繳租款
由產業課填發催函

津浦路管理地畝規則，現已重行修訂，其中關於租戶繳租之逾期，以及員工夫役或商民等私自佔用路地營業或耕種，均定有嚴厲取締辦法；(一)租戶每屆應繳租款之期，由產業課填發催租函件，預為通知，如延不繳納，照章向負責之舖保追繳，其以前未具舖保之租戶，應即補具舖保書呈局，勿得違延，否則取消其合同或執照，勒令停止營業或耕種。(二)該路員工夫役，不得呈請承租或私佔任何地畝營業或耕種，違者從嚴處罰。(三)凡未經請租批准而私自佔用路地，或租戶私移界石踰越租地範圍者，准由沿綫員工或商民密函總務處舉發，經查明屬實，除照章罰辦當事人外，其舉發人如係該路員工，當呈請優予獎勵，如係商民，則酌給報酬，其與該路員工勾結，或由該路員工予以庇護而隱匿不報者，一經查出，即加倍處罰。

▲偵緝破壞交通奸匪

津浦路近以鐵路沿線附近無知頑民，不知鐵路交通之重要，對於客貨行車之經過，時以石擊車窗，或以磚塞路軌，又或以火星拋擲車上，更有不良份子，以偷竊路料為生活，或拔取道釘，或除去墊板，以種種頑劣手段，危害行車，雖經派警嚴密偵緝，以期破案究辦，惟以行車所經路線綿長，地方散漫，耳目難周，於該項奸匪，殊難查悉。昨特布告居民，如探得奸匪有希圖破壞交通，或妨害行車等情事，能於事前密報附近路警，因而破案，證據確鑿者，路局當按其事之輕重，給予獎賞，倘知情隱瞞不報，一經查覺，即依法轉送究辦。

▲整理員工請假統計

已自本年四月底起實行
並製圖表張掛明顯處所

津浦以員工請假多寡，足徵服務勤惰，病假之消長，又足見衛生之當否，茲為攷核勤惰及指導衛生起見，特製訂員工請假統計表一種，以人字第三五二號訓令通飭自本年四月底實行，其一月至三月之各統計及比較，並應一律

依式補造，即於呈送四月份表時，一併呈送，以資考查。又各處署室會議廠段院隊所亦利用每月所編統計，製成圖表，張掛明顯處所，以為考核成績之資，俾員工知所儆惕，努力工作，而收公爾忘私之效云。

▲商家運費交由銀行代收

經釐訂辦法十二條
銀行本票代替現款

津浦路為便利商運並與銀行合作起見，擬將沿線各站商運應交運費，逕送當地指定之銀行，由銀行掣給抬頭本票，替代現款，赴站起票，經釐訂辦法十二條，暨本票格式一紙，向各該銀行分函商洽，俟得同意，即定期實行。

▲最近沿綫煤質之化驗

由機務處化驗室化驗
已得較為可靠之結果

津浦路沿綫煤質，如大中，華東，中興等產煤之品質，最近經該路機務處化驗室，依法在鑛場採取樣品，詳加化驗，已得到較為可靠之結果，特列表如下：

鐵道月刊 第二卷 第十期

礦別	水分	揮發質	灰分	固定炭	硫分	每磅發熱量(英制)
大中	○、九八二三、四	一三、四	六二、二	○、六三	一三一五〇	
華東	三、四〇二五、六二二五、六二四八、八五〇、五四一〇八七五					
新井	○、三八二五、四一二五、四一六二、五〇二、二九一三二六七					
中興	○、六九二四、七一二四、七一六五、九五〇、四五					
北井	○、五七二三、七〇二三、七〇六七、六八〇、四七					
中興						一三六八〇
東井						

北甯鐵路

▲津榆間加開客車

避免旅客擁擠
各大站均停靠

北甯鐵路局鑒於津榆間三等旅客，近來異常擁擠，為調濟起見，特自四月八日起，加開津榆間客車一次，該車夜十一點二十分由天津總站開行，翌晨六點四十五分抵山海關站，茲備三等客車六輛，沿途塘沽，塘山，古冶，昌黎，灤縣，秦皇島，各大站，均有站點，發售三等客票，該車約比夜間三次特快，由津早開半時許，東去旅客，更稱便利云。

京 滬 滬 杭 甬

▲新裝行車調度電話

專事接洽幹線行車調度事宜
車輛調度事項仍用原有電話

京滬鐵路新裝行車調度電話，現已裝置工竣，所有京滬幹綫一應關於行車調度各事項，概由該項電話接洽，其餘關於車輛調度各事項，仍由舊有之配車電話接洽，現俟一切佈置就緒，即行定期實行云。

▲閘口機廠趕修K類機車

限四個月完竣
供杭甬車應用

京滬滬杭甬鐵路因現有機車不敷支配，並為籌備本年杭甬直達通車需要起見，經向津浦鐵路商洽作價購回K-3號舊機車兩輛，惟須澈底修配，頃已由機務處閘口機廠呈准加開夜工，將該機車兩輛趕速修理，並限四個月完竣，以備應用。

▲籌設調製混合機油廠

在上海北站油庫房空地設廠
共需國幣約七千五百元左右

京滬滬杭甬鐵路管理局以機車所用機油，如訂購非價格昂貴之混合油，則須依照溫度改變黏性，目下油商供給之純礦質機油，僅能適用於冬季或夏季，故每在春秋兩季溫度劇變時，歷年均由該局材料處按照以往經驗及溫度之升降，隨時自行將冬季或夏季機油，加以夏季或冬季軸油，另和入植物油，以改良其滑潤性，鑲成各種混合油，發交機車房使用，其功效等於機油，並可減少燒軸事變，因軸油價廉，故配成之混合油，亦較諸純礦質機油之價為廉，至低廉之數若干，則以配製所用各油料之分量多寡而異，以該局最近配製之第九第十兩號混合油，按照目前油價計算，與礦質機油比較，每一桶（四十加倫）平均約可廉國幣十元。現在該局兩路每日約共用五桶，如全用此項混合油，約可省國幣五十元，此月約共可省一千五百元，以後路線加長，所省當不止此數，該局現以調製該項混合油之設備，向設在吳淞，因陋就簡，鑲製無多，僅足供京滬線之用，且該處一部份之軌道，業已拆往戚墅堰，裝卸油料，諸感不便，擬計劃在上海北站材料所油庫房空地，就現有軌道處，另行設廠辦理，以應需要，除利用舊有鍋爐改造為調油箱外，另須加建廠屋及添置氣壓機一具，約共

需國幣七千五百元左右，一俟辦竣追加預算手續便可着手進行。

▲統一蘇嘉鐵路材料收發

現因該路材料收發日加繁忙
由嘉興車房劃歸材料處接管

滬杭甬鐵路奉令代管蘇嘉鐵路後，所有蘇嘉鐵路材料之收發，除由材料處開口材料廠辦理外，其一部份，並由機務處滬杭機務段嘉興車房就近兼管，現因蘇嘉鐵路材料收發日繁，嘉興車房人手缺乏，難以兼顧，經將該車房兼管收發材料工作，劃歸材料處接管，以專責成而一事權。

▲完成滬杭甬路

工程正在積極進行
八月底全部可完工

京滬滬杭甬路局為完成滬杭甬綫，自杭曹段工程處開工以來，各項工程，雖稍衍期，惟在八月底錢江大橋通車以前，盡可完工，各項工程，現在進行情形如下：(一)全段路基土石方工程，因入春以來，雨水連綿，頗受影響，現已完成之工作約為百分之七十，正由工程處代為籌備小

鋼軌，及平車駁船等工具，並代雇工人千餘名，晝夜趕作，如天氣轉佳，下月中旬，即可竣工。(二)車站土方，除蕭山紹興兩站外，皆已完成百分之八十以上。(三)全段小橋共七十七座，初計上月底，可全部完成，旋因橋基土質太劣，基樁工程，不得不變更，以致完成日期，較原合同規定，略有延長，現大部已完成，正在砌造翼牆及改挖河道，上月底可全部竣工。(四)水管工程，除紹屬各法團要求添設七處外，大部均已完成，所餘者僅少數護土牆與翼牆之片石工程。(五)曹娥大橋鋼筋混凝土沉箱，業已築就，正用氣壓法下沉，惟訂購機件略遲，故進行已較預定計劃為晚，刻正晝夜趕築，至全部完成日期，須視外洋鋼樑材料運到日期為定。(六)全段各處車站房屋工程，均已招標開工，除蕭山站因與浙贛路聯合關係，開工稍遲外，其餘各車站大約七月中旬，可全部竣工。(七)鋪軌工程，因枕木遲到，或須至本月中旬開始鋪設，道碴已分段招商承辦，至於鋼軌，正由滬杭段換下，分批運至開口，轉運各段應用

粵漢鐵路

▲武東站改建新站計劃

業將計劃圖呈部核示
定四月二十四日開標

粵漢路武昌東站，為該路車運起訖地點，亟應建築正式站場岔道，以利運轉，而壯觀瞻。該項工程，實屬刻不容緩。茲經設計繪圖就緒，其工程範圍，計添建票房，展長原有月台，添建軍用月台，建築天橋，月台雨棚，月台舖面，移建傳達室，警兵宿舍，以及車務員工宿舍，改造舊有車站，舖地面廁所，柵欄等，招商建造，定於四月二十四日在該局常衆開標，除將計劃圖呈部核示外，並請派員屆時蒞臨監標以昭慎重云。

▲長東涑口兩站倉庫擬提前建築

以免商米露天堆積腐爛
該項預算再電部方核示

粵漢路前因趕運湘米，長東、涑口兩站倉庫不敷應用，急待建築，以應急需現值雨季，該兩站商米，多露天堆積，瞬屆霉汎，腐爛更屬堪虞，該項倉庫，實有即行興建之必要，惟該項預算未經部方核准，爰經再電核示，俾便提前興辦以應急需云。

▲規定整車貨物編號及配車辦法

因貨倉設備多付闕如
故規定變通辦法七項

粵漢路以貨商託運整車貨物一切手續，貨物運輸辦事細則所規定，應於送貨前先行填具託運單，由站指定貨位，堆存貨物（該細則53條）俟貨物送站堆齊後，車站應持該託運單施行檢查（50條），經檢查無誤後，在該託運單上編列託運號數，即為承運（第58條）然後根據已編有託運號數之託運單，再行請撥車輛。換言之，即於貨物到站接受之後，方能編列託運號數，即為承運，一經承運，不論已否裝車，即歸鐵路負責，此種辦法，對於有貨倉貨場及設備完善之鐵路，方可適用，粵漢路除三四站外，貨倉設備尙付闕如，情形稍有不同，且該路貨物率多貨商自行裝車卸車，採用貨物運輸辦事細則先編列託運號數然後撥車之辦法，不得不予變通辦理，以期適應事實，並會規定整車貨物託運單編列託運號數及配撥車輛暫行辦法七項云。

正太鐵路

▲井陘支線即將通車

五月十日前後正式通車
各主管處現正積極籌備

該路修築井陘支線，自二十五年八月興工，預定於年終完成通車。進行以來，頗為迅速，嗣以部方代辦之鋼軌一批，受海員工潮影響，以致未能按規定期限將鋼軌運到，該支線之鋪道工作，自上年十二月後即未能按原定計劃進行，其他各房屋等一切設備工事，均仍照原定計劃次第興築，茲查前項鋼軌，業於本年四月下旬運抵工次，鋪道工事亦即繼續進行，按照目前全線工事進行狀況，除綿河一八五公尺大橋業經釘卸竣事并加緊油漆外，預計五月十日前後，即可正式通車，現在所有行車一切事務，正由各主管處積極籌備進行云。

▲改進機車軌履

軌履旁加裝保險鐵板
已飭各廠段仿照改良

正太路一百號機車軌履，間有發生劈裂情事，據杆亦同時隨之下墜，易肇事變，該路機務處特加研究改善；於每軌履之兩旁，加裝保險鐵板兩塊，當經試用，成績甚佳。現已繪製藍圖，分發各廠段，令將該號機車軌履，悉

照圖樣改善，以策安全云。

▲結束工務修製廠

因為該路編制中並無此項設置
現將該廠事務交由材料廠接辦

正太路工務修製廠隸屬於工務處，設有小規模發動機器及少數鐵木工匠，專為修製一切工務用具及日用傢具等項。近來該局鑒於此項設置，既為該路編制所無，且其所掌事務，亦皆各有專司，駢設此廠，徒滋糜費，故已決定將此廠即行結束，至該廠所辦事務以及各項機械工具等，均分別種類移交工務段，機廠或材料廠等處接辦，并已分飭各關係處遵照即行着手辦理。所有該廠原担任修製沿綫工務用具及零星鐵木製造工作，擬將來於各工務段添置飛班一組，遴選少數鐵木工匠定期赴沿綫各段工作，此項工人即由已結束之修製廠工匠中選定派充，一俟將該廠結束竣事，即着手組織云。

▲石膏特價續展一年

已呈部准予繼續展期一年
因實行此項特價成效頗著

正太路石膏運費特價，按六等七折收費辦法，前經呈

部核准自二十五年四月一日起，實行一年，截至本年三月底止，已屆期滿。查未實行此項辦法以前，由二十四年四月一日，至二十五年三月底，全年石膏運量，為五二二二噸。自實行此項辦法以後，由二十五年四月一日至二十六年二月底十一個月之運量，已達九一九四噸，足徵此項特價，成效甚著，經該路再呈部准予繼續展期一年，以利貨商，而裕路收云。

▲娘子關遊覽區正式開放

泳池賓舍價廉舒適
往返乘車減收六折

正太路娘子關站，層巒疊嶂，風景絕佳，洵為遊覽消夏勝地。該路前局長朱霽青，曾在該處利用天然泉流，修建游泳池一座，設備完美，使山川形勝而外，又增卻暑滌塵之所。去年該路為便利遊客起見，特將該處闢為遊覽區，並建築賓舍之所，食宿舒適，價格低廉，訂於每年五月至十月為正式開放期，凡由各站赴娘子關遊覽，往返乘車票價，概按六折減收，以示優待。現天氣漸熱，又屆開放之期，所有乘車往返減價辦法，及賓舍營業，均於五月一日開始實行。在開放期間，每星期六日之第六十九次

車，加掛二三等客車一輛，由石家莊至娘子關；次日（星期日）原車加掛於第五十四次車，由娘子關帶返石家莊，遊客往返，極為便利云。

平綏鐵路

▲改訂沿途零担車押運辦法

規定整裝零担車實施辦法
各條文已抄發各段站知照

該路九零一二次所掛沿途零担車迭次發生誤裝誤卸及損壞遺失情事，究其原因，雖多由辦理員司之疏忽，而近來零担貨物大增，致押貨司事照料難週，亦為重要原由，經就實際情形詳加審核，將現行九零一二次沿途零担車押運辦法，加以修改，并規定整裝零担車實施辦法，共七條，連同各該辦法實行時應行注意事項五條，一併抄發各段站課所等關係人員遵照，並定自五月一日起試辦，以資改善。

▲鐵路支付券暫緩整理

因整理債款所負很重
俟路收稍裕再行整理

平綏路近因鐵道部總務司函詢：「該路支付券有無籌議整理？可否參照津浦辦法辦理，以資結束」。等由；當以未經償付之支付券尾數，尙有二十九萬七千餘元，如按津浦辦法，照券額折半，換給期票，分五年十期償還，每年約償還二萬九千餘元，數目雖非過鉅。惟自整理內外債款以來，每月約須攤還十七萬餘元，加之所欠購料委員會新舊料價，按月須攤解數萬元，按照目前財政狀況，已感異常竭蹶，實難再增負擔。此項支付券，擬俟路收稍裕再行整理各情形，據實函復部方云。

△召開車務會議

已於四月中旬舉行
各關係人員均出席

平綏路車務處自上年四月間車務會議以來，爲時經年，該處內外應興應革事端，諸待討論，亟待召開本年第一次車務會議，裨收集思廣益之效，爰訂於四月十五、十六、十七三日在局舉行，各課股段所主管人員一體出席與議，計提議共二百十案，議決一百七十八案，保留及緩辦者十四案，已辦及撤銷者，十八案，當飭各主管課遵照決議分別辦理，以資改進。

△西直門車站建設電機房告成

昔日應用商電月費六百餘元
現該機房已於四月九日完成

該路西直門車站及車房暨各部分辦公室之電燈，向購用電燈公司之電流，每月所需電費，計達六百餘元，爲數不少，經於去歲冬季，在該站西南方，添建發電房一所，分鍋爐間及電機間兩部，房內設備，計二十五及五十啓羅瓦特直流發電機各一具，均係南口機廠換下之舊電機，又鍋爐兩具，係早經報廢之齒輪機車鍋爐，已於本年四月九日裝設完成，即日發電，嗣後可不復購用商電矣。

又該路平包通車掛用之客車，均裝有斯冬式蓄電池，一經力竭，即須掛往南口機廠充電，往返需時，殊感不便，經就西直門車房內修建房屋兩間，裝設電機一具，凡客車之蓄電池均可隨時在西直門充電矣。

△恢復中英煤礦公司預繳運費數額

近來外運煤斤數量激增
每旬應預繳運費二萬元

平綏路前據中英煤礦公司函稱，以外運煤斤減少，請將每旬預繳運費數額，改爲一萬元，一俟車運增加，再事

增益等語；當經路局函復，暫准每旬改為預繳運費一萬元。現查二十六年三月份該公司外運煤斤數量，業已繳增，每旬運費約為三萬元，因復函請該公司此後每旬應預繳運費二萬元，以符原案，仍俟每旬清算後，再行分別找補。

隴海鐵路

▲輯印行車保安須知小冊

期免發生事變起見
分發員司切實注意

部頒之行車通則，益以加訂之行車附則，條文繁多，熟記非易。為提綱挈要，使各行車員工充分注意，期免發生事變起見，經將通則中直接有關行車安危之主要各規定，摘錄另印小冊。計分七節，共為三十二條。定名為「行車保安須知」，俾條文簡明，各員工易於熟記，經已分發各站長車長及司機等，人手一冊，藉期各能注意，而使事變消弭。

▲煤焦暫停加價展期

展至本年年底
以維國煤營業

該路煤焦暫停加價一案，前經展至本年五月二十日截止。現奉部令續展至本年底截止。以維國煤之營業云。

▲潼長間加開特快

因旅客增多
定五月初起

該路長安寶雞間，原來開行之三十四次特別快車，以潼關長安間旅客增多，定於五月一日起，將該快車改駛潼關寶雞間，以利行旅。

▲成立第十一警務分段

於四月一日正式成立
暫隸黑西警察段節制

隴海路警察署前因轄線加長，原有警額，不敷分配，呈奉隊警總局提前設立第十一分段，並委下分段長魏紘、段務員陳素敦、司書唐稟元、文英寰，及一二三分駐所長楊炳武、洪範、賴國璋等，均已先後到差，即於四月一日正式成立，暫隸黑西警察段節制，又該分段各分駐所駐地及轄線，亦經劃分如次：

一分駐所設(咸陽)轄三橋至馬嵬坡
二分駐所設(武功)轄普集鎮至鄰縣

三分駐所在寶雞房舍未建竣前暫設(咸陽)轄蔡家坡至寶雞

膠濟鐵路

▲編印大幅美術圖案暨各大站導游小冊

內容分沿革古蹟等
一俟印就即行分發

膠濟路為喚起各地人士游覽興趣，並宣傳青平，青京兩項聯運通車，前經該路車務處繪製游覽青島大幅美術圖案一種，正在印刷中。現復編印青島，嶗山，濰縣，益都，博山，濟南等處導游小冊，內容計分沿革，古蹟，名勝，交通，物產，特產，食宿，代步，以及工商業狀況，並附以該路最近行車時刻，票價等表，暨旅客須知等項。共分五冊，(濰縣益都合編一冊)均用摺疊式，分別插入各地古蹟名勝照片，製版精印，攜帶檢閱，均極便利，刻正交商印製，一俟印就，即行分送各處，用廣宣傳。

廣九鐵路

▲改建二三等客車經過

鐵道月刊 第二卷 第十期

車廂兩端掩門改為橫推扇式
廁所移於中部增加門口闊度

廣九路二等客車頭尾兩端門口，原係用單扇掩門，旁為水廁，出入路徑，略為狹窄，現將二等客車第二十二號兩端門口掩門，改為橫推扇式掩門，復將頭尾兩廁所移於車之中部，增加門口闊度，由二尺半改為四尺半，並將該車座位彈簧從新改裝，各乘客比前更加便利及舒適，至三等客車第八十三號，亦經改裝橫推式單門，車之中部，增設太平門一度，於必要時待車停定，即行開放，可無擁擠之虞。

▲新裝摩托自動車

前部設有會客室吸煙所
後部可容乘客二十四人

廣九路英段，年前裝建最新式摩托車一輛，取名「大埔美女號」，外觀內部，均異常華麗，為遠東方面前所未有，近又再裝建一輛，取名「廣州美女號」，尤為華美，該車為最新式之流綫型，其色澤則為銀白及藍色，所裝機件，有一百五十四馬力，完全由自身發出，全車座椅，均屬有靠背之扶手椅，並設有電燈自來水風扇暖爐及一切用

具，極為精良，該車分為前部後部，前部有一小型酒吧，另有會客室及吸烟所，後部則為座位，可容乘客二十四人，乘客於車內又可觀覽車外風景，甚為舒適，五月三日舉行試車，成績極佳，現停放於尖沙咀車站，將來大埔美女及廣州美女兩車，可由遊客租用，所收車費，係來回票價目，最少以十二人為度，如係十二人者，每人收費十六元，若二十四人者，每人收費十二元，其或十五人，十八人，或二十一一人者照算，假如十二人每人繳費十六元，或二十四人每人繳費十二元，則該車可以專用，隨時由港來省，或由省赴港云。

▲加開載運免稅洋米貨物專車

每日加開一列或二列
運費按特價再予七折

粵省米荒，亟待救濟，現洋米暫行免稅入口，已由四月份起實行，港方英段路局接運此項洋米數額，已在一萬袋以上，廣九路以運量較前大增，為增加貨運營業，避免運輸阻滯，及貨物市價損失起見，每日加開貨物專車一列或二列，趕速由港運省，其運費按照原訂省港來往貨物特

價，再予以七折優待，並於起運到達時，更予以優先裝卸之便利，以廣招徠。

▲加開週末省港旅客快車

由四月二十四日起每逢週末
九龍大沙頭間加開旅客快車

廣九路省港旅客，每於星期六及星期日，來往人數倍增，所有上下行各次快車，座客常滿，後來者均感額滿見遺，該路特由四月二十四日起，逢星期六及星期日，加開省港週末旅客快車，上午七時三十七分由九龍站開，十時五十九分到沙頭站，下午三時三十五分由沙頭站開，七時正抵九龍站，旅客咸稱利便云。

南 粵 鐵 路

▲與錫砂管理處訂立運輸合同

運量遞增運費遞減
呈部核准即行實施

錫砂為贛省特產，每年產量在萬噸以上，多集中南昌，分運出口。照該路規定運費每噸為四元八角三分，比

較水運昂貴一倍。為招徠運輸起見，特與錫沙管理處訂立運量遞增運費遞減合同，俾與水運抗衡，一俟呈部核准，即行實施。

▲繼續減收茶葉運費

為輔助農業發展起見
照舊核減百分之三十

該路以茶葉為江西特產，理應設法協助輸出，以廣推銷。曾於去年將茶葉運費減收三成，以輕茶商負擔。茲以減價期限已滿，而茶葉又將上市，為繼續輔助農業發展，招徠茶葉運輸起見，復經呈准鐵道部，仍將茶葉運費，照舊核減百分之三十，刻已登報廣告，俾眾週知矣。

▲規定特別防止行車事變辦法

每年劃出一定時期
藉以減少行車事變

該路以行車事變，亟應積極設法減除，以重路產，而利運輸，特訂定『行車特別防變旬間及特別防變期間實施辦法』八條如後：

(一)特別防變旬間，定於每年一、四、七、十、等月之一日至十日舉行

鐵道月刊 第二卷 第十期

之。

(二)特別防變期間，定於每年古歷端午節中秋節之前後三日，及元旦日之前後七日舉行之。

(三)各旬間及期間舉行之前七日，各有關係處應飭令各段站行車有關員工重行研讀行車事變預防方策，及各項有關章程，與各種須知小冊，藉以養成遵章防變之習慣。

(四)凡在防變旬間或期間內，發生之行車事變，如係由員工疏忽所致，應加重處罰當事員工，以資儆惕。

(五)各員工在防變旬間或期間內，如有能在倉卒時間消弭事變於未然者，應酌酌情形，從優獎勵，以昭激勵。

(六)各段站應於防變旬間或期間經過後之五日內，將該管區域內有無事變發生，及對於事變之防範處理各情形，呈報主管處。

(七)行車有關各處在防變旬間或期間內，應派員考察所屬各段站行車有關員工，曾否遵照本辦法第三條研讀各項方策章程則小冊，據實彙報。

(八)本辦法如有未盡事宜，得隨時由管理局修改之。

▲加緊車上站上消防訓練

規定辦法五條
藉以保全路產

該路以車上站上消防關係重要，極應加緊訓練，以維

一一七

客貨，而保路產。爰特訂定「列車及車站員工消防訓練辦法」五條如後：

- (一)車站貨場各項消防設備，應由站長於每月十五日督同有關員工，加以試驗，並練習之。
- (二)客貨列車中，各項消防設備，應由主管段長，於每月十五日，督同車長，分別加以試驗。
- (三)各段站應於每月試驗各項消防設備之後三日，將各項消防器具運用是否靈便及因不靈便而加以調整或補充之各種情形，呈報運輸處。
- (四)各段站訓練消防員工時，務使各員工對於消防技術，均能熟諳，以免臨事倉皇失措。
- (五)客貨列車中，及車站貨場內，各項消防設備，應由主管段長站長負責專人經營，以免遺失損壞。

浙 贛 鐵 路

▲南萍段向塘至樟樹已通車

業於前月辦理客貨運業務
預計本年八月可全綫貫通

浙贛路南萍段自興工以來，積極進行，不遺餘力。最近數月來，以各項建築材料多已到達指定工地，故全部工

程進展尤速，茲悉該段自向塘至樟樹一段路綫，業已接通，並於前月廿一日，正式開始辦理客貨業務。

▲杭南段全綫設置號誌

共設號誌五十二處
現正積極着手進行

浙贛路杭南段自通車以來，各站均無號誌之設置，最近該路當局，鑒於號誌關係行車殊為密切。爰議將杭南段全綫各站，裝設號誌五十二處。以維行車安全。並派該路號誌工務員楊洪波前往北寧路考察該項工程事宜。現聞楊君業經考察完畢回局，即積極着手進行一切工事云。

▲正式舉辦員工壽保險

五十元以上者保險費一千元
五十元以下者為五百另一元

浙贛鐵路局，為謀增進員工福利起見，特派負責人員籌備員工壽保險事宜。現聞該項保險事業已於五月一日起正式舉辦。定名為浙贛鐵路聯合公司員工壽互助保險社。並規定凡在路服務之員工，均應一律投保。其保險金額，則規定員司薪水在五十元以上者，暫定為一千元。并

月納保險費一元。在五元以下者及工人暫定為五百另
一元。并月納保險費半元。其員工薪資在二十元以下者，並
規定由該公司在各該員工應得儲蓄補助金項下，代付半
數。其餘半數，仍由社員自付。所有保險費均於月底發放
薪資時，扣繳撥付之。於本人死亡後，即可由受益人照章
領取保險費云。

江南鐵路

△承租京滬滬杭甬鐵路堯化門至光華門

間聯絡線

規定租期為十五年
合約草案部已核准

南京市自中華門至堯化門一段聯絡線，本係江南鐵路
公司與京滬兩路分別擔任興築，全線計長二十二公里，其
堯化門至光華門（即秦淮河間）路軌，則係京滬滬杭甬鐵路
所承修，茲為便於管理起見，所有京滬方面承築之十五
四五公里堯化門至光華門路軌，擬仿照平綏鐵路租用環城
路線及通州岔道辦法交由該公司承租管理，迭經雙方洽商

並在鐵道部會議商討，業已共同擬訂合約草案，規定租期
為十五年，所有該段路軌及建築物以及所屬土地，在合約
有效期內，完全為該公司承租經營，一切營業收入完全為
該公司所有，該公司則繳納京滬滬杭甬鐵路租金按估定之
價值，以週年五釐計算國幣三萬元正，每年租金分兩次
清付，第一次四月一日，第二次十月一日，至該段路軌內
尚有五千公方之石積未曾墊滿，及各平交道之看柵夫房，
白水橋站之月站邊月台面馬路面未曾完成均由京滬滬杭甬
鐵路擔任完成之，經將合約草案會銜呈請鐵道部核示，刻
已奉准備案，不日即可正式訂約云。

△京市鐵路建築工程處與江南鐵路協商 讓換馬家山至兵工廠附近一段土地

雙方業經商妥協訂
按讓換土地法辦理

京市鐵路建築工程處為展築京市鐵路由馬家山至雨花
路一段鐵路，擬向江南公司協商將馬家山至兵工廠附近止
一段土地讓換，業經雙方商妥協訂，按照讓換土地辦法辦
理云。



最近國外路事消息

一、財政方面

美國 鐵路協會據九十四條頭等鐵路報告，一九

三七年三月份，彼等之營業進款（佔全部營業進款百分之八二·八）總數已達三一·一，三五六，九六九元。按一九三六年同月份營業進款為二五五，一八八，七一〇元，一

九三〇年同月份則為三七三，三一〇，二五七元。故該等鐵路一九三七年三月份之營業進款，較一九三六年三月份約增百分之二二，但較一九三〇年三月份則減百分之六，六也。一九三七年三月份該九十四條頭等鐵路之貨運進款，共為二六〇，九四三，〇五一元，一九三六年三月份為二〇八，二三〇，五五七元，一九三〇年三月份為二八七，九一五，五一三元。故一九三七年三月份之貨運進

款較一九三六年同月份增高百分之二五·三，但較一九三〇年同月則減百分之九·四。又據該九十四條頭等鐵路之報告，一九三七年三月份之客運進款共達二八，六三八，九八二元，一九三六年三月為二四，九八〇，五〇〇元，一九三〇年三月則為五一，一五三，〇二三元。故一九三七年三月份較一九三六年同月增加百分之一四·六，但較一九三〇年同月則減百分之四四。

加拿大 國營鐵路營業進款，上年度（即一九

三六年度）共收美金一五，一三二，七九九元（英金三，〇二六，五〇〇鎊），但於繳納稅款，及支付租金暨股息之後，尚差美金四三，三〇三，三九三元（英金八，六六六，〇〇〇鎊），較之上一年度雖減美金四，一一八，〇七〇元（英金八二三，六〇〇鎊），然相差仍鉅也。

英國

四大鐵路之客運收入，上週均有減少，但

貨物及煤勛運輸，異常暢旺，故仍足彌補而有餘。四路合計，上週共收英金三，〇八六，〇〇〇鎊，較之上年同期，增加英金四二六，〇〇〇鎊。在本年十五個星期之中，共收英金四三，一八一，〇〇〇鎊，亦增英金一，一八四，〇〇〇鎊。

又英國鐵路本週之客貨收入，較之上年同期（連清明在內），客運減收英金七五，〇〇〇鎊，但貨運收入，則增加英金五〇一，〇〇〇鎊。各業應付之國防捐，鐵路或可豁免，蓋其六厘股息，現尚無法可以必付也。

南非

鐵路營業，上年共盈英金一，八七三，一

八〇鎊。據鐵道部聲稱，該款將仍用於民衆方面，如彌補今後減輕客貨運價等損失。本年度因須減輕煤勛及石油等運價，益以港口稅亦須減低，故本年盈餘，至多約在英金八，〇〇〇鎊之間。

二、業務方面

英國

倫敦—密德蘭—蘇格蘭鐵路，近在某段，

試開特快一列，共行三小時又三十七分。其最高速率，爲每小時八七英里。其時担任司機者，爲哈華君，担任司機者爲赫爾君，兩君經驗，均極豐富。

又英國各路之夏季鐵路航空聯運，已定於英皇加冕日，開始實行。鐵路飛機，每日飛行於倫敦，利物浦及曼赫斯特等中心，共七十六次，全季約飛一百萬英里。上年度以由倫敦至外特海島一綫，乘客最多，今年將加由布來屯至賴德一綫，又布來屯—布里斯它爾—北明翰—利物浦直通航綫一道，專爲招徠道署人士及商人之用。乘客購有鐵路車票，倘欲改乘飛機，祇須找付應付票價，即可乘坐。所省時間，可云甚鉅，如由利物浦至北明翰，需時僅四十分鐘，由布里斯它爾至掃桑波敦三十分鐘，由加的福至厄克塞忒三十五分鐘。鐵路營業，頗受公共汽車等影響，但航空運輸，以其辦理之善，雖多半無利可圖，當不致再被侵奪。

三、設備方面

新西蘭 機車之清潔工作，一向俱係以手措

抹，故時間經濟，俱不合算。現發明熱水噴射器一種，每一方尺之壓力，即可產生四百磅之高度熱水，以之洗除油積，清潔機件，非常迅速。成效之佳，聞即較之美國出品，亦覺稍勝，且攜帶甚便，隨時俱可使用。

四、其他

德國 鐵路人員子女，將於本夏開始與法國鐵路

人員子女易地居住。其年齡定在十五歲以上，居留期間即為四週，德國鐵路人員之陪同法國兒童遊覽者，各路均不收費。其主要目的，係在給兩國兒童以學習彼此方言及觀察國情之機會。

日本 國有鐵路職員工人二十萬人組織之現業委

員會，因最近物價高漲，生活困難，五月四日在神奈川縣小田原町開會，討論要求增加工資問題，是日參加會議者為東京鐵道局新橋運輸事務所管轄內之現業委員會，其他全國七鐵道局，現業委員，亦於五日分別開會，討論此問

題，四日會議席上，因鐵路當局，預先定增加之數，與工人要求增加工資三成之間，大有懸隔，現業員等，憤然退出會場，即日赴東京，在丸內俱樂部開現業員大會，議決要求鐵道省增加工資之請願書及宣言，派統制委員，面交伍堂商相，因委員未能會見商相，未達目的，於是現業一千餘人，實行團結，開始爭鬥，東京現業員之如此態度，對於自五日起在全國開會之其他現業委員，必有影響，鐵道次官及其他首腦部，深夜集會，秘密會商應付方策。

緬甸 鐵路，近幾年來原歸印度政府統轄，但自

本年四月一日起，因一九三五年印度政府及緬甸政府法案，已經發生效力，緬甸與印度分治，故鐵路亦改由緬甸政府自行管理。所有關於建築、修養、及營業各事，此時均由一鐵道理事會為之主持。理事會有理事長一人，理事八人，四人由緬督派充，其餘四人由歐洲、緬甸印度、緬甸，及中華商會分派。後者任期五年，任滿可以覆選，但緬督可以隨時將其開缺。所有理事，俱有一定薪給，理事長有權得與緬督會商一切。關於營業財政及簽訂合同各事，俱由該會負責保管辦理。

各報對中國鐵道建設之評論(六)

- 一、字林西報：中國鐵路之進展……………(五月八日)
- 二、泰晤士報：中國鐵路之前途……………(五月四日)
- 三、上海大陸報：鐵路運輸增加……………(三月卅一日)
- 四、金融商業報：評京滬鐵路會計統計年報……………(四月十四日)
- 五、天津泰晤士報：中國鐵路之安定……………(五月十一日)

▲中國鐵路之進展

“Railway Progress”

本年四月出版之中國鐵路建設季刊，載有鐵道部張部長之精警論文一篇，對於蔣委員長此次所訂之五年鐵路計劃，內中頗多闡發，讀之令人深省。茲特節錄於次：

「蔣委員長手訂之五年鐵路計劃，係欲於五年以內，展築鐵路八千五百餘公里，分爲東南、西南、及西北三大網綫。於完成之後，全國鐵路哩程，約可增加一倍。我國

鐵路建設，此時已有具體方案，對於

總理所訂之鐵路計劃，亦可開始推進。不過上年僅築鐵路二千里，購料所費，已達國幣二萬萬元，以後所需，常必更鉅，故如何引用外資，發展我國鐵路，既與國家主權無損，又於民生有利，實爲今日當務之急。爲招致外資起見，鄙意現有各路，勢非妥爲辦理，使借款本息，得以依時清償不可。蓋外資問題，即提高債信問題，亦即如何履行整理契約問題，更申言之，即鐵道從業人員能否增加效率，節省開支，使各路行有餘力，得以清償債務之問題」。

報 西 林 字

張部長出掌路務之後，對於提高債信一節，已有極大努力，即對於路員之效能，技術，及服務標準各事，亦莫不有同樣改進，且諄諄以「鞠躬盡瘁，澹泊寧靜」相勸勉，至理名言，真堪欽仰。

此外又載有英國駐華許閣森大使，應尙才、錢昌淦、及楊承訓諸君偉論多篇，對於鐵路已往之改進，及今日之成績，許閣森大使均稱道不置，謂此種改良進步，殊與中國以無窮之利，直接可以便利運輸，間接可以增加一般人士對於鐵路投資之信心。對於現有各路之興築，英國資本及技術，以前多有不少之幫助，深望以後新築各路，亦有同樣供獻云。

五月八日 盛大恆譯

泰晤士報

▲中國鐵路之前途

“China's Railways”

此次上海市博物館舉行鐵路工程展覽，當可促起中國當地人士對於鐵路建設之注意。溯自國民政府柄政以還，對於舊路之整理，新路之興築，進行不遺餘力，鐵路基礎，亦較穩固，但較之世界歐美各國，猶覺瞠乎其後，似非盡人所知也。

合各路哩程計之，中國此時尙不滿一萬英里，較之美國之二三十萬英里，固極懸殊，即較之英國之二萬四千英里，法國之三萬九千英里，德國之三萬六千英里，及印度之四萬三千英里，相差亦遠。

中國政府因感覺公路之急切需要，故集中全力，惟公路之是謀，然鐵路之增築，亦關重要，新路建設，已無可再緩矣。

對於各地之開發，文化之推進，農業之改良，工業之振興，鐵路功用，殊莫與京，然回顧中國各省，固有雖一英里之鐵路而亦無之者，鐵路之急待發展，於此亦可想見。

公路運輸，如何繁忙，吾人可以勿問，但鐵路辦理而善，行車迅速，班次有序，鐵路實為交通之主要工具。中國各大城市，如有鐵路為之接通，結果，不獨可以促進該項城市之繁榮，而統一之局，亦較堅定。上海市博物館之有此鐵路工程展覽，蓋亦見鐵路之重要，於以促起國人之注意耳！

國民政府於一九三五年十二月特任鐵道部張部長總掌鐵路之後，其時已喚起一般人士對於鐵路建設之注意，益以張部長之熱心毅力，整頓路務，不遺餘力，故更得各方

之響應。蔣委員長上次之申斥，謂偏僻各站人員，類多因循苟且，厥後亦收好果，中國鐵路，可說已經脫離難關，軍人干涉路政，內戰喪失路入一類之事，已無復存在矣。

據路界方面之傳說，鐵路用具，因乏一定之標準名稱，對於鐵路建設方面，不無多少之窒礙，然此類之事，各界大都有之，事雖麻煩，但亦非不可克服。即以藥品而論，中國此時已有種種科學名詞，沿用甚便，其他各業，亦有同樣之進展。

對於此類之事，政府常設專會，藉謀解決，鐵路人員，大部深悉一切用具之名稱，由其共同議定，當非難事。此種標準名稱及術語，需用甚切，亦應迅為編定，並公布週知，以應路界或非路界之取用矣。

中國鐵路系統之不易立即推進，其最大原因，實在經費之缺乏。所定各綫，如有條件極佳之資金，可以興築，相信於數年之後，即有甚大收穫。不過以今日建設計劃之多，一切均待舉辦，而資金實至有限，舉借外債，條件即佳，又非中國人士所喜，不易立即推進也。

據吾人之意，中國鐵路勢非再經數年之艱難奮鬥，不易盡離窘境，今日之鐵道部，雖有極大成就，但何時克展

奇蹟，尚須稍待。中國鐵路之在督軍時代，已盡被糜爛，一落千丈，改良整理而有今日之情形，已煞費當局數年之苦心孤詣矣。

五月四日 盛大恆譯

上海大陸報

▲鐵路運輸增加

“Railway Traffic Increases”

中國各路客貨運輸，上年均有增加，鐵道部此時又將蔣委員長手訂之五年鐵路計劃，努力推進，求其實現，中國鐵路事業之發榮滋長，正未有艾也。

蔣委員長所訂之五年鐵路計劃，係在展築舊路，及興築新路，以補現有各綫之不足，合以最近完成之粵漢，中國已有國營鐵路如平漢、北寧、津浦、京滬、滬杭甬、平綏、正太、道清、汴洛、隴海、廣九、膠濟、及南潯十餘路矣。

關於該項計劃之擬定，鐵道部張部長近在中央廣播電台，曾作播音演講，茲特節錄於次：

「蔣委員長此次所訂的五年鐵路計劃，係依據總理手訂的鐵道計劃，和今日國家形勢與國防經濟建設的需要而定的。想在五年之內，完成東南，西南，及西北三大網

綫，合築鐵路八千五百餘公里，平均每年須造一千七百餘公里。假使東南綫中之宣城到貴溪，和衡陽至桂林兩綫得以完成，中央與西南的關係，就可更密切。昆明到貴陽和株洲到貴陽兩綫完成以後，不但雲貴兩省，更形接近，且可西向出海，以達口岸。假使西南和西北綫可以告成，那末西南及西北各省，也就都有出海之路，彼此更能聯絡，這於經濟上及國防上，都是很關重大的。最關重要的，就係西北的無數農產，西南的豐富礦藏，從此都可運銷海外。鐵路建設，對於促進統一的重要，中外古今，先例很多。土耳其的復興，義大利的統一，多少都是靠趕築鐵路來完成的。就是我們的亞聖孟子，他亦以開發交通，列為五政要略之一。我們如要得到真正的政治統一，經濟統一，文化統一，我們就非得使省與省間，縣與縣間，都有鐵路，使各地的人民都能同此心思，同此習慣，同此行爲，彼此感情，更能融洽不可。而如何使貨物交暢其流，供求得以相應，更非發展鐵路，不足以盡酌盈劑虛的功用。如果國民的生活不能安定，真正的統一，是沒有希望的。我們這次籌築鐵路的原則，現經定有以下三個：

(一) 足以溝通省與省間之脈絡，確立東西南北之幹綫者；

(二) 足以助長農產礦產之發展，促進國民經濟之進步者；

(三) 足以適應現代軍事之需要，完成國防建設之目的者。

關於國防及統一各節，張部長已有極詳細之敘述。據鐵道部最近出版之民國二十三年度中華國有鐵路統計總報告，該年度終分佈於各省之路綫及軌道總數，計爲九、五二〇、六五四公里，較之上一年度，增加一二〇、二六二公里；所有呈報各路之資金資產，合計八八一、八二四、二〇七元，較之上一年度，增加一五、三二三、四一〇元，內中以購置車輛，建築碼頭，及起造車站，居其過半。以國家需要之殷，五年鐵路計劃之推進，實亦不容或緩也。

三月卅一日 盛大恆譯

報	業	商	融	金
---	---	---	---	---

▲評京滬鐵路會計統計年報

“Shanghai-Nanking Railway's Annual Report”

京滬鐵路二十四年度會計統計年報，頃已發出，如僅與二十三年度之數目比較，而不思及去年百業凋敝之影響，則二十四年度之成績，似未能使人滿意。倘若試想當時之

種種困難，與夫不景氣狀況，至上年度六月底即會計年度正在結束之時，始略有轉機，則誠如該路局黃局長伯樵所言，該年度成績亦可稱滿意也；余等相信大部份之債票持有人，當亦以爲然。

多數大公司現亦將其去年之業務年報發表，而大致俱述明去年營業，至夏季終了後，始呈轉機。如此等公司，於去年六月底即須結算歲計帳目，則多數難免虧折。秋令期間始見盈餘。至今市況仍好，是則本年內之成績，當更有希望。

營業進款之縮減 截至上年度六月止，京滬線之營業進款，比預算數目，減少國幣一、七五四、四三七元，而比之二十三年度之數目，亦減少國幣一、一四八、九一二元。誠以該路處此困難環境中，故對於欠付築路借款利息三期，及一九三〇年（民國十九年）迄今應還之各期築路借款本金，仍未照付。惟少數債票持有人，竟有因此而表示不滿者，似屬不合。

餘利憑票 關於餘利一項，亦輒有謂溯自一九三三年（民國廿二年）以來，憑票人應得之餘利迄未撥付。關於此事，本刊前載有消息，不妨再度爲讀者告：該路分給餘利

之款，早已提存準備金，俾資照付，現僅俟政府應付之實數，經仲裁判定後，則餘利即可開始分給矣。關於此點，該路年報有謂：「自一九三六年（民國廿五年）四月起，每月撥存國幣三〇，〇〇〇元，以爲支付此項餘利之用，（計此項餘利積欠款達國幣八七八，八四三元）並聲明俟應付餘利數目，經仲裁評定後，即可照付」。雙方爭辯之點，爲一九三二年（民國廿一年）鐵路所受之損失，究竟該項損失五分之一，應由隨後數年內憑票持有人之餘利（七八八，八四三元）扣除，抑不計從前之損失，將該項餘利，全數付給憑票持有人也。

計鐵路於一九三二年（民國廿一年）之損失，達國幣二百萬元有奇，是則爭論之數爲國幣四〇〇，〇〇〇元。餘利欠款總共之數如下：

一九三三年（民國廿二年）	國幣二五四，四四三·七三
一九三四年元月至六月止（廿三年）	八九，九九五·八八
一九三四年七月至（廿三年度）	四二〇，七六〇·六八
一九三五年六月止（廿四年度）	一〇八，六四三·六七
一九三五年七月至（廿四年度）	八七三，八四三·九六
一九三六年六月止	
餘利總數	

如經仲裁判決，鐵路方面損失，認爲應從憑票持有人

之餘利扣除，則損失之四〇〇，〇〇〇元，自應逐年由餘利中攤數遞減，故分給餘利憑票持有之數目，現尙未能預決。倘仲裁以爲所有損失，應由路方擔負，則上項餘利，自應全數照給矣。

資本支出 廿四年度內鐵路財政雖支絀，營業進款亦比預算縮減，然已支付借款利息兩期，計英金一三九，五四八鎊，合國幣二，三二八，〇四三元。又從準備金內，撥國幣一，〇二五，四九二元，以清還購置車輛借款之餘數，達英金六八，七五〇鎊。此項舊債，經已全數清償。有謂本年內之資本支出爲數甚鉅，且謂其中之一部份，應付給債票持有人者，細閱年報，則覺此項言論，殊無根據。該路局長亦有謂減政計劃已切實嚴厲執行，而資本支出，亦僅限於必需事項而已。此言之確實，在該局會計處長所證明之帳目可以見之。增加改善工程，預算數目達一，四一九，二〇〇元，而實支數目則僅一，一五三，〇九五元耳。且在此字數中，三五八，九六一元爲繼續辦理上年所核准之工事者，是則本年內改善工程之費用，祇七九四，一三四元而已。且本年此項目下，由政府撥助現金達二八一，一七〇元。

管理制度之嚴密，在年報中，亦曾略有提及：『鐵路方面之資產之陳舊（如軌道車輛及其他設備等）故必須支出資本若干，以爲改善及增加各項設備之用。』爲維持該路設備良好起見，固應如是也。在近幾年間，鐵路方面亦自承欠款積疊頗多，而舉辦各項工事，又未先在預算中備款以爲支付此等工費之用。存料亦多量增加，惟盈餘項中，亦未備款項爲增加存料之用。其實舊日之計劃，祇在多備款項，用爲增加及改善設備，而不另備餘款，爲其他事項之需。以預算不完備之故，因之財政之管理，異常鬆懈，且易流於輕易舉辦資本工程，遂致增加路方債務，而實際上則因財力有限，未能支付完竣工程所需之款項者矣。現在政策已根本改變。該路年報所載，則謂『本年之預算，已經精密編造，所有各項費用均經計及，且一九三六年（廿五年）七月至十二月六個月內之淨進款，竟超過預算數目。』諒亦債票持有人所樂聞者也。

將來之展望 該路之業務，雖則在一九三五年底（廿四年）及一九三六年初（廿五年），較爲減色，然於此期間，該路已將內部整理妥善，及解決不少負擔矣。本年因國內大致經濟狀況轉佳，該路業務，亦因以突飛猛進。由

最近之統計字數觀察，則至今年六月底結算時，當見更好之成績，可無疑也。

築路借款 溯自一九二九年（民十八年）五月十八日付還第一期本金之後，迄今未嘗再付。計至去年六月三十日止，所有到期而未付之本金，有第二期至第八期，每期爲英金二六〇，〇〇〇鎊，共達八一二，〇〇〇鎊。

償款利息 截至一九三三年（民廿二年）六月三十日止，到期未付之利息，共有三期，但一九三四年（民廿三年）五月十八日到期之利息，已於一九三五年（民廿四年）十一月十七日撥付。一九三四年（民廿三年）五月十七日到期之利息，則於一九三六年（民廿五年）五月十八日撥付。計至一九三六年（民廿五年）六月底止，短欠利息及銀行佣金，亦僅三期，共英金二〇九，三二二鎊而已。茲詳列如次：

一九三五年（廿四年）五月十八日 六九，七七四英鎊
一九三五年（廿四年）十一月十七日 六九，七七四
一九三六年（廿五年）五月十八日 六九，七七四

爲使撥付欠款利息不致愆期計，該路遵照鐵道部部長命令，自一九三六年（廿五年）五月廿五日起，每星期撥存

英金二、五〇〇鎊，以備支付。此項存款，悉由盈餘項下撥出。

特別準備金 每日由進款撥存特別準備金之數，向爲百分之十，迨自一九三六年（廿五年）三月三十一日起，始減爲百分之七·五，從下列數目，可見廿四年度內提存之數及撥用之數：

一九三五（廿四年）七月一日結存	國幣	六六二·七五
本年度內提存款目		一、一四六、二五三·一〇
總數		一、一四六、九一五·八五
支付一九二九年購置車輛餘款		一、〇二五、四九二·四五
六八、七五〇英鎊		
一九三六（廿五年）六月三十日結存		一二一、四二三·四〇

附業務成績表（與年報第三頁所載者同）

去年因進款驟減，故營業比率略有增加。是營業用款計達一〇、四八〇、五〇〇元。內有國幣一三二、七九九元，係調換車輛費，未列入預算內。

附營業進款表（與年報第三頁所載者同）

二十四年度上半年商業不振，秋間北方時局不甯，故營業進款，比之二十三年度大爲減色。計客運進款縮減國幣四七一、一三三元，而貨運進款則減少國幣七二七、三

五六元。祇就二十四年度上半年而論，客運已縮減國幣三八五、一二〇元，而貨運亦已減少國幣五九六、一二七元矣。於比較時，亦應注意及二十三年度進款數目，為該路之最高紀錄也。

軍運記帳數目達三二九、八七二元，而上年度則僅三〇〇、三五八元耳。

附客運進款及人數表及各等旅客進款及人數比較表（與年報第四頁所載者同）

綜上錄表以觀，客運進款及人數，約比上年縮減，而三等客座，仍為鐵路進款之最多者。

國有鐵路聯運 由鐵路聯運之字數，可見中國鐵路發展之程度，苟新築一鐵路，當地固然獲益不少，而鐵路互相聯絡，彼此襄助，雖或間有增加競爭，然就全國之運輸而言，必有相當之增進，而進款亦必因以增加也。

最近三年內，聯運進款數目如次：

年 份	客 運	貨 運
一九三三—三四 (廿二年至廿三年)	八、四七九、六一四元	八、三七七、二九三元
一九三四—三五 (廿三年至廿四年)	九、一一六、九五—	一九、七四〇、二六四
一九三五—三六 (廿四年至廿五年)	一〇、一六七、六〇二	三一、二二二、二六六

聯運客運之增進雖不甚多，然貨運確已較為發達，貨物之運輸既能送達僻遠，則利便之處，固顯而易見也。

京滬線之聯運進款數目，附錄如下：

年 份	客 運 進 款	全 國 進 款 之 百 分 率
一九三三—三四 (廿二年至廿三年)	八九二、〇三二元	一〇·五二
一九三四—三五 (廿三年至廿四年)	八五七、五六二	九·四一
一九三五—三六 (廿四年至廿五年)	九〇五、六五七	八·九一
年 份	貨 運 進 款	全 國 進 款 之 百 分 率
一九三三—三四 (廿二年至廿三年)	一、一八七、九六七元	一四·一八
一九三四—三五 (廿三年至廿四年)	一、六五六、七二三	八·三九
一九三五—三六 (廿四年至廿五年)	一、四二六、二六八	四·五七

驟然視之，則京滬路與其他鐵路比較，似略為退步，惟須知國內新線之興築，聯運之增多，京滬線所佔部份之退減，理固然也。國內鐵路聯運發展，固非盡為京滬線轉運者，然多築一線，不獨運輸較多，抑亦範圍較廣也。

京滬鐵路從聯運所得之實惠，可從該路聯運之進款數目比率見之：

該路運進款與該路進款總數比例之百分率

年	份	客	運	貨	運
一九三三—三四	(廿二年至廿三年)	八·三一	三四·四一		
一九三四—三五	(廿三年至廿四年)	七·九〇	三六·八七		
一九三五—三六	(廿四年至廿五年)	八·七二	三七·八七		

從上述之進款比率以觀，則可見京滬鐵路之業務發達，固不專限於該路沿綫。該路之貨運進款，幾有百分之四十由路外轉運而來，是則該路固亦中國鐵路網發展中之重要份子也。國內未開發之資源，備極豐富，此後從窮鄉僻壤轉運來滬之物產，以備運銷外國市場者，自當與年俱進也。

四月十四日

▲中國鐵路之安定

China Railways

中國建設事業之最關重要而又為吾人所習知者，當莫如鐵路若，其對於路務有極大之推進而又喚起國人之注意者，當莫如今日之鐵道部張部長若。

泰 晤 士 報

歷時未久，中國鐵路之地位，已日趨安定，中外人士，莫不同深注意。

因有財政部孔部長之襄助，張部長已將一部份借款欠息減低，使其可以繼續償付，此外，又將還本期限延長，並設立借款基金保管委員會，使有關方面之利益，均得保障，辦法之善，當無逾此。

張部長所定之鐵路計劃，係包括粵漢鐵路之完成，及隴海鐵路之西展等在內。粵漢鐵路之建築，因有庚委會借款可資挹注，此時早經完成，技術之佳，真堪欽仰。隴海路之西寶段，上年亦經告竣，如何西展蘭州，南接成都，此時已在計擬之中。其接通京滬及滬杭甬兩路之蘇嘉枝路，係在一九三五年二月開始興築，因工事神速，業於上年七月通車營業。錢塘江橋工程，約於本年秋季告竣，故滬杭甬鐵路之未成段，希望亦可同時完成通車，此與各路之聯運，至關重要也。

雖然，此不過略言其概耳！張部長在本期中國建設季刊之內，固謂將來推進，斷不止此也。張部長因見中國鐵路，已有五十餘年之歷史，而全國路綫，現祇八千餘公里，故深致慨嘆，謂似此區區之里程，以視現代交通發達

張部長於一九三五年十二月出長鐵部以還，即以其淵

博之商業學識，精深之財政經驗，謀鐵路問題之解決，故

之國家，優劣懸殊，殆難以道里計算，真的論也。

計自一九三〇年以還，中國鐵路客運，已有沈着之進步，一九三五之貨運收入，亦已由一九三〇年之五千一百八十萬元增至九千六百三十萬元。證以上項數字，可見中國鐵路實有發展之必要，而鐵部亦已向此推進，茲可喜也。

在本期季刊之內，張部長對於蔣委員長之五年鐵路計劃，亦有詳細之敘述，謂按照蔣委員長所訂之五年鐵路計劃，合計須築鐵路八千一百三十九公里，平均每年須築一千六百二十八公里，以時間言，一年之中須完成以前十年之工作，以路線言，五年之間，將相等於曩日五十餘年之事業，責重事繁，可以想見。就過去一年中，已動工興築之路綫，纔長二千餘公里，而所需建築料款，已達二萬萬元以上，日後循序推進，需用自更浩繁。如何於尊重主權厚利民生的原則下運用外資，實為今後中國建設鐵道必循之途徑等語。

對於外資之招致一層，張部長亦謂必須舊路健全進展，使路債本息，如期償付，外資方易流入，簡言之，即債信必須恢復，方可招致外資，謀深識遠，無愧至言。

鐵路現代化，即以最少之支出提高運輸及經濟效能至相當水準，使適應國中今日及以後之需要，此時已在縝密籌劃及推進之中，蓋必如此，一切始有更大之成就，調車配車之改革，車站軌道之設計，客車貨車之分派，列車之管理，橋樑之載量，以及安全設備之裝置等，均不能置而不問也。

此類之事，近年已向此途邁進，但彼主張急進者，每多忽略，如能一讀張部長之偉論，如「吾國引用外資問題，簡言之，乃提高債信問題，亦為如何履行整理契信問題，亦即為鐵路從業人員能否增加效率，節省開支，使各路行有餘力，得以償清債務之問題」，亦可思過半矣。

對於改進中國鐵路業務各要點，蔣委員長在上年十一月對洛陽分校鐵道訓練班學員訓話之時，已有明白之訓示，謂鐵路之有無進步，實關係整個國家之盛衰。對於阻礙鐵路進展之因循舞弊等惡習，內中亦有嚴厲之申斥。即對於訓練及服務各節，亦有詳細之指示，辦法之善，真無可復加矣。

以事實而論，鐵路人員日與民衆接觸，實有訓練全國民衆及聯絡上下情感之最好機會，交通運輸之改良，國家

經濟之安定，以及貨物與原料之交換，均惟伊等是賴矣。

對於準確一節，蔣委員長亦謂「殊不知嚴守時間爲建立一切秩序之基本要件；而時間準確，尤爲鐵路交通之第一要務。時間之準確與否，不但表示鐵路業務之良窳，亦足表示國家之有無秩序，及國民之有無精神，國家力量

之強弱，國際地位之高低，即可由此測定」。

上述各節，不過僅就蔣委員長訓話，略言其概，然鐵道部苟能以今日之勇往精神，將其貫注於鐵路上下人員腦海之中，鐵路計劃之必能順利推進，可斷言也。

五月十一日 盛大恆譯

常人只把「禮」解作了對人而言，但是對於廣義的「禮」字，並不是這樣狹義的解釋便可以盡其真意。因爲廣義的「禮」字，正包括了整個社會的典章制度，文物與規律。說文解禮字曰：「禮者履也」，言隆禮由禮必在踐履，故以履說之。故聖人治天下，便因人之所履，定其法式，大而冠婚喪祭，小而視聽言動，都有一定的節文，並且非拘泥的曲解禮字者可比。（楊昌溪作「禮運篇新運與勞動服務精神的蠡測」之一節）



二十六年四月份各路營業進款概數述略

吳文蔚

二十六年一、二、三、月份各路營業進款概數每月統計，

平漢居尾，亦增百分之七，隴海雖仍減少，較前似已呈起

計，經在鐵道半月刊先後發表，惟每次均以粵漢、廣九、

色，南潯上月略有轉機，今則又告一落千丈矣。

報告不能依時遞到，致讀者有未窺全豹之憾，茲值改輯月

以每日情形而論，上旬承三月之餘波，極形旺盛，四

刊，時日稍裕，粵漢、廣九因得列入。

四月份國有各路營業進款概數總計為一五，九六九，

○三五元，較預算數計增百分之九·〇五。以各路而論，

大抵殊佳，僅隴海、南潯兩路未達預算數字，餘均超出，

尤以蘇嘉、滬杭甬為最，前者計增百分之十四，後者計

增百分之三十二。餘若北甯、京滬、廣九等等具甚可觀，

兩綫之說明倒置，併此更正。

月來之最高峯，中旬較次，下旬又次，然始終在預算綫之上，亦可喜也。

又三月份營業進款統計圖中——「與……」

中華民國鐵路

營業進款概數每月統計

中華民國二十六年四月份

鐵道月刊 第二卷 第十期

項別 路名	本月營業 進款總數	本月營業進款 預算數	較預算數增或減		備考
			增減數	增減百分率	
平漢	\$ 3,087,617	\$ 2,891,410	\$ + 206,207	+ 7.16	
平漢路道清支線	197,535	174,180	+ 23,355	+ 13.41	
北平	2,411,400	1,990,500	+ 420,900	+ 21.15	
津浦	2,295,000	2,091,910	+ 213,090	+ 10.24	
隴海	1,468,953	1,689,030	- 220,077	- 13.03	
京滬	1,458,454	1,264,650	+ 193,804	+ 15.32	
滬杭甬	722,096	548,280	+ 173,816	+ 31.70	
蘇嘉	32,138	15,000	+ 17,138	+ 114.25	
膠濟	1,497,047	1,411,770	+ 85,277	+ 6.04	
粵漢	848,254	772,500	+ 75,754	+ 9.81	
平綏	1,093,203	984,660	+ 108,543	+ 11.02	
正太	551,915	509,580	+ 42,335	+ 8.31	
廣九	216,777	187,800	+ 28,977	+ 15.43	
南潯	88,646	132,810	- 44,164	- 33.25	
國有鐵路共計	15,969,035	14,644,080	+1,324,955	+ 9.05	
浙贛	277,043				
江南	157,153				
淮南	315,888				
其他鐵路共計	750,084				
總計	16,719,119				

一三五

中華民國鐵路 營業進款概數統計

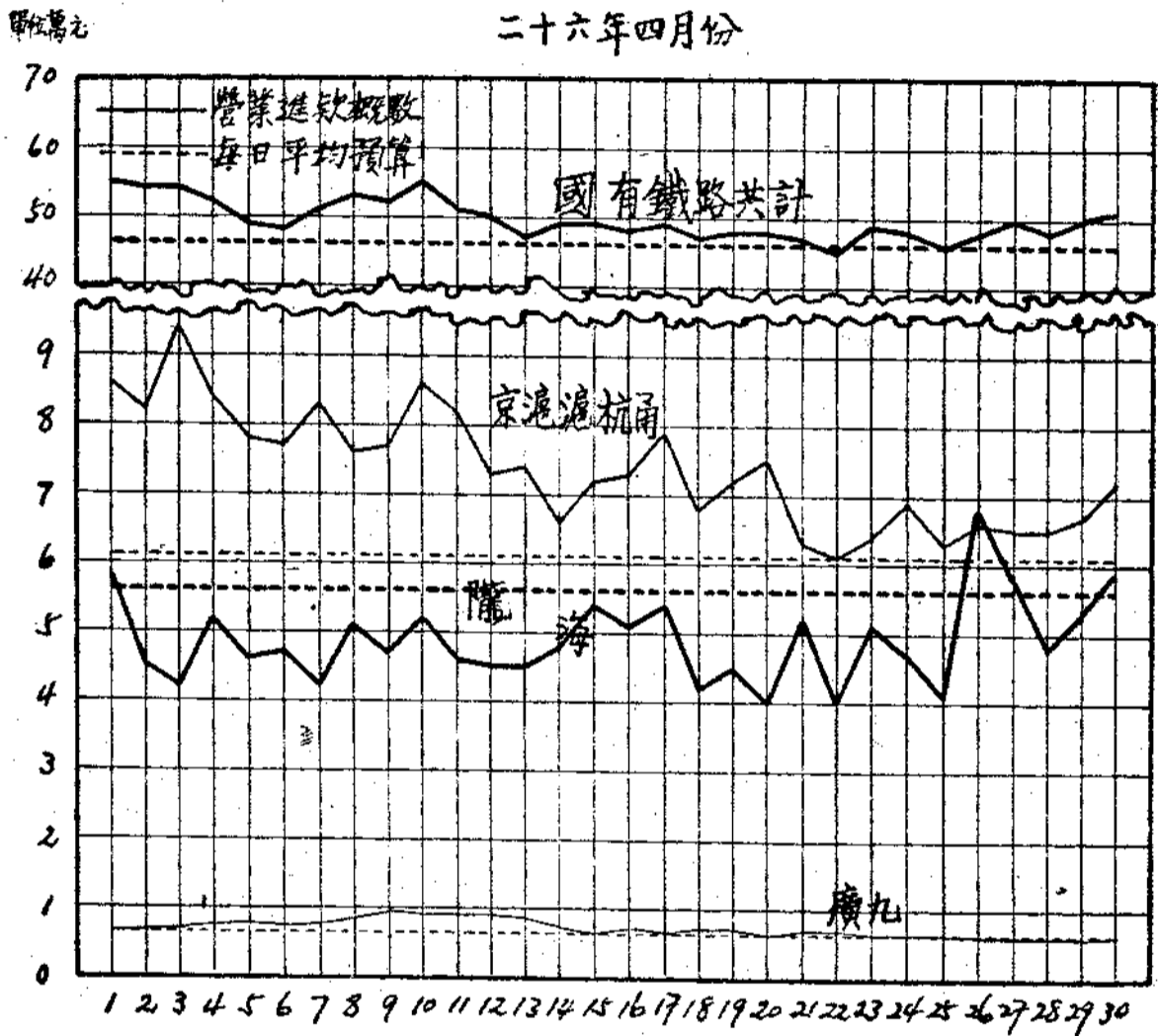
中華民國二十六年一月至四月累計

路名	項別	一月至四月營業進款總數	一月至四月營業進款預算數	較預算數增或減		備考
				增減數	增減百分率	
平漢		\$ 12,277,747	\$ 11,525,640	\$ 752,107+	+ 6.53	
平漢路道清支線		748,755	696,720	+ 52,035	+ 7.47	
北甯		8,541,313	7,962,000	+ 579,313	+ 7.28	
津浦		8,764,000	8,327,640	+ 436,360	+ 5.24	
隴海		4,892,243	6,756,120	-1,863,877	- 27.59	
京滬		5,209,625	5,058,600	+ 151,025	+ 2.99	
滬杭甬		2,358,299	2,193,120	+ 165,179	+ 7.53	
蘇嘉		92,428	60,000	+ 32,428	+ 54.05	
膠濟		5,733,080	5,647,080	+ 86,000	+ 1.52	
粵漢		3,232,811	3,090,000	+ 142,811	+ 4.62	
平綏		3,969,477	3,938,640	+ 30,837	+ 7.83	
正太		2,322,512	2,038,320	+ 284,192	+ 13.94	
廣九		747,378	751,200	- 3,822	- 0.51	
南潯		403,777	531,240	-127,463	- 23.99	
國有鐵路共計		59,293,445	58,576,320	+ 717,125	+ 12.26	
浙贛		1,211,567				
江南		603,033				
淮南		1,131,725				
其他鐵路共計		2,946,325				
總計		62,239,770				

二十六年四月份各路營業進款概數述略

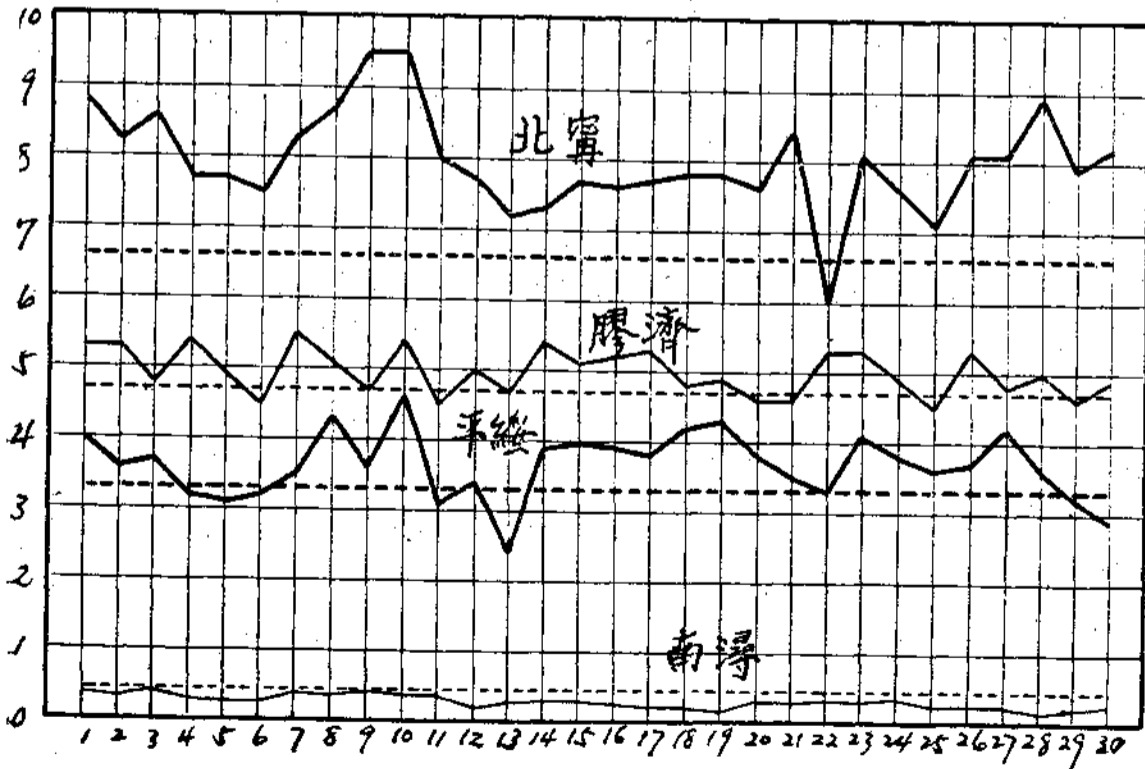
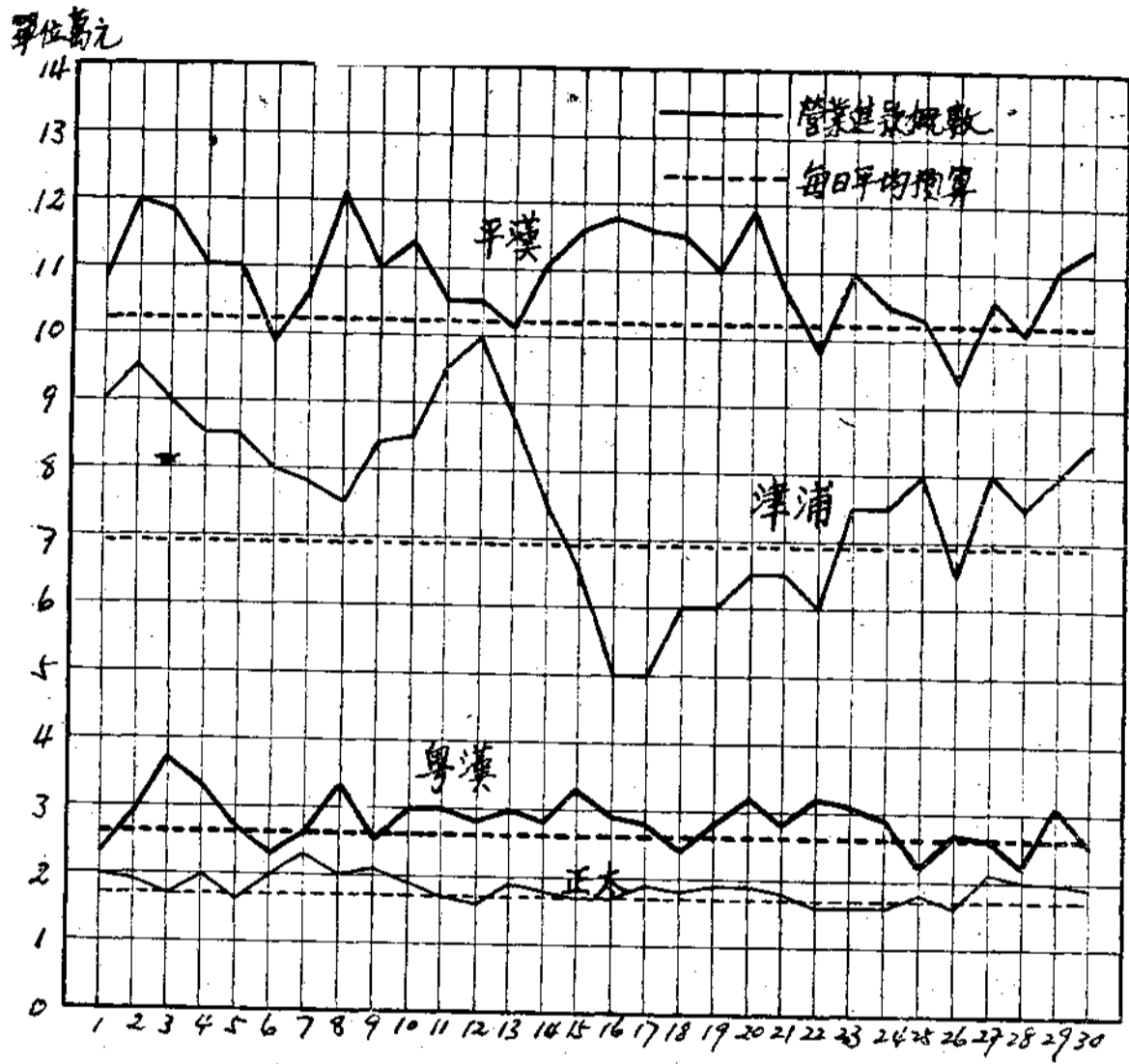
各路每日營業進款概數統計圖

二十六年四月份



「國有鐵路共計」線因係每日積繪而成，致粵漢、廣九未能包括在內。查該兩路每日營業進款合計約三萬五千元，對於曲線之起伏並無若何影響，預算數亦未包括該兩路。

二十六年四月份各路營業進款概數述略





二十六年四月份各路貨物待運情形

吳文蔚

本月份各路待運貨物噸數，每周互見消長，曾無一致之趨勢。就大體比較，四月末周待運噸數，就中有七單位

係較三月末周增加。僅滬杭甬、膠濟、粵漢及平綏四路待

運見少。就各路本線比較，則隴海、津浦每周皆有增加，

其他各路條條增減，無可究詰。其較有一貫之趨勢者，僅

滬杭甬一路逐見減少而已。觀於表一，可以概見。

就表二分析，二十四處主要待運車站，共有十三站待

運，較上月末周增加，十一站較減少。比較上月末周十七

站俱見增加之情形（較二月末周），亦屬大見鬆動。就站別

而言，以蚌埠本月末周增加之三萬一千餘噸為最多，漢口

七千餘噸次之。減少之數以長沙東站一萬一千餘噸為最多，

潼關二千九百餘噸次之。津浦五個主要待運站，較三月末周皆有增加，粵漢待運三大站則俱見減少。

表三係說明待運農產品佔全路待運總噸數百分數之消

長情形。據本月末周表示，平漢、北寧、津浦、京滬、滬

杭甬、南津六路皆見增加；隴海、膠濟、粵漢、平綏四路

皆較鬆動。正太煤運居多，而兩月來所待運者，總係農產

品一項，此於民食調節，關係甚大，似有注意之必要也。

最後，統計圖所表示之四月來主要四路及國有鐵路待

運噸數共計增減之趨勢，除膠濟一路始終保持下降曲線

外，其他三路及國有路待運共計，皆已逐見上升，其間於

貨運淡旺之表現，至屬明晰。

表一， 四月份每星期日各路待運貨物噸數及本月與上月增減之比較

路別	日期	四月四日		四月十一日		四月十八日		四月二十五日		三月廿八日待運噸數	四月廿五日較三月廿八日增減數
		待運噸數	待運噸數	較上星期日增減數	待運噸數	較上星期日增減數	待運噸數	較上星期日增減數			
平漢		206,985	212,509	+ 5,524	206,862	- 5,647	213,878	+ 7,016	195,663	+ 17,862	
北寧		7,535	5,645	- 1,890	4,646	- 999	6,531	+ 1,885	5,826	+ 705	
津浦		96,900	112,815	+ 15,915	114,465	+ 1,650	118,504	+ 4,039	79,823	+ 38,681	
隴海		132,139	142,981	+ 10,842	145,768	+ 2,787	153,258	+ 7,490	113,965	+ 39,293	
京滬		3,349	6,298	+ 2,949	5,266	- 1,032	5,755	+ 489	5,002	+ 753	
滬杭甬		5,298	3,784	- 1,514	3,218	- 566	3,040	- 178	5,031	- 1,991	
膠濟		165,485	166,693	+ 1,208	160,871	- 5,822	160,299	- 572	175,649	- 15,350	
粵漢		88,426	96,193	+ 7,767	96,091	- 102	84,954	- 11,137	85,097	- 143	
平綏		1,150	1,600	+ 450	1,930	+ 330	1,130	- 800	2,070	- 940	
正大		1,435	4,285	+ 2,850	2,945	- 1,340	2,024	- 921	1,760	+ 264	
南滿		1,475	615	- 860	1,060	+ 445	1,310	+ 250	1,225	+ 85	

表二， 三四月份主要待運車站待運噸數增減比較

路別	站名	待運噸數		較上月增減
		三月二十八日	四月二十五日	
平漢	漢口	10,400	18,010	+ 7,610
	駐馬店	1,050	590	- 460
北寧	張家口	6,585	8,485	+ 1,900
	安東	2,400	1,600	- 800
津浦	天津	80,985	80,220	- 765
	浦口	1,050	1,250	+ 200
隴海	徐州	3,190	3,280	+ 90
	蚌埠	1,190	3,190	+ 2,000
膠濟	濟南	29,310	60,400	+ 31,090
	青島	630	2,220	+ 1,590
京滬	上海	840	1,130	+ 290
	南京	7,200	4,245	- 2,955
滬杭甬	上海	15,740	16,740	+ 1,000
	杭州	13,810	16,330	+ 2,520
京滬	上海	9,880	10,820	+ 940
	南京	7,300	6,980	- 320
滬杭甬	上海	2,230	2,062	- 168
	杭州	422	1,230	+ 808
膠濟	濟南	2,725	950	- 1,775
	青島	1,365	245	- 1,120
粵漢	長沙	17,560	6,360	- 11,200
	漢口	4,160	3,960	- 200
平綏	綏遠	52,381	49,757	- 2,624
	歸綏	940	1,000	+ 60

表三，待運農產品噸數佔待運總噸數百分數及三四兩月份增減比較

項 路 目 別	三月二十八日			四月二十五日		
	全路待運 總噸數	全路農產品 待運噸數	待運農產品佔 待運總噸數 百分數	全路待運 總噸數	全路農產品 待運噸數	待運農產品佔 待運總噸數 百分數
平 漢	195,663	28,047	14.33	213,878	32,265	15.09
北 寧	5,826	580	9.97	6,531	1,235	18.91
津 浦	79,823	44,790	56.11	118,504	77,527	65.42
隴 海	113,965	46,975	41.22	153,258	44,753	29.20
京 滬	5,002	945	18.89	5,755	1,460	25.39
滬 杭 甬	5,031	679	13.50	3,040	675	22.20
膠 濟	175,649	1,004	0.57	160,299	477	0.30
粵 漢	85,097	31,959	37.12	84,954	27,414	32.27
平 綏	2,070	1,041	50.29	1,130	495	43.81
正 太	1,760	1,760	100.00	2,024	2,024	100.00
南 潯	1,225	960	78.37	1,310	1,140	87.02

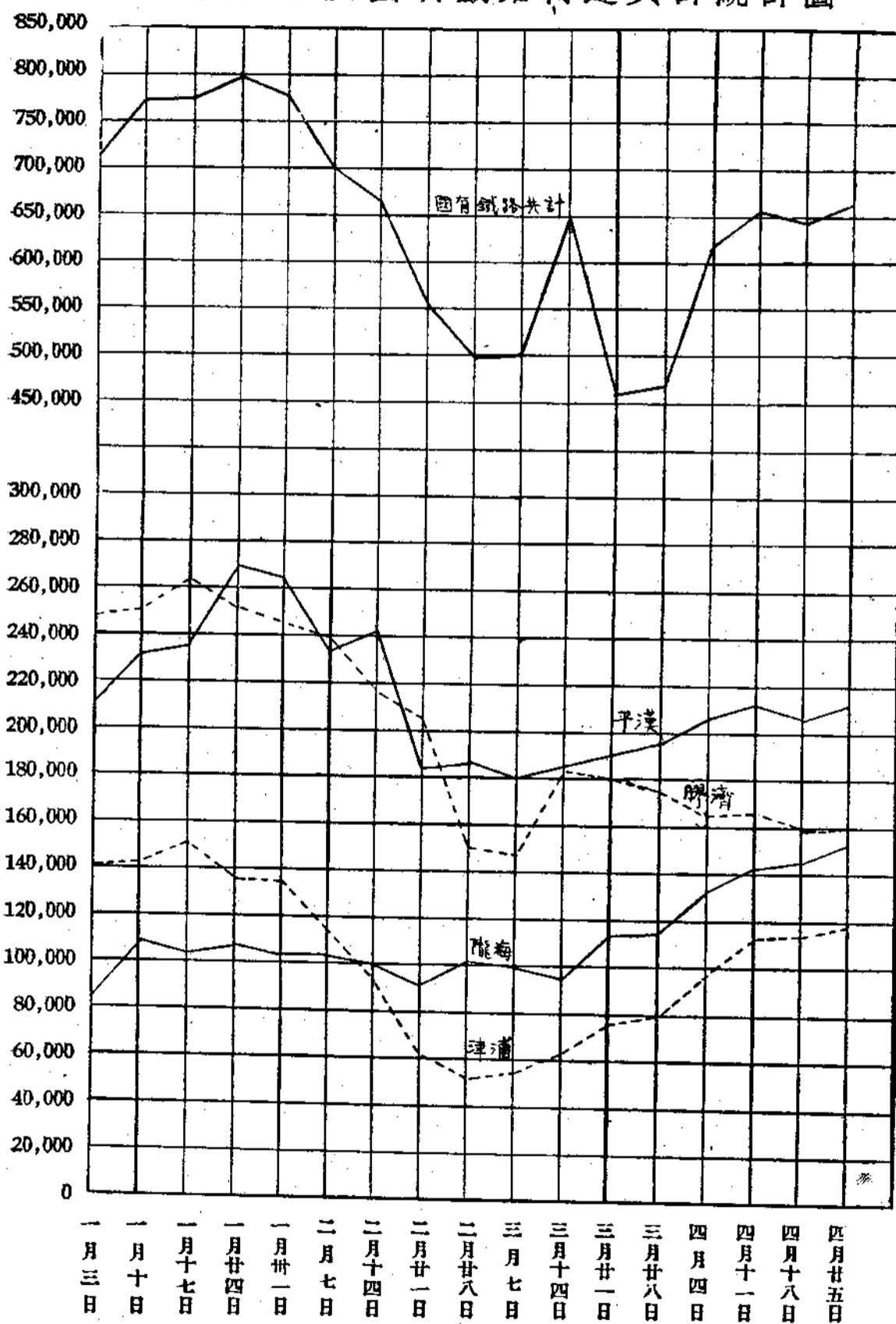
鐵道月刊 第二卷 第十期

難與易

克服困難，是最大的快樂。取得一個人的歡心易，取得一個人的誠實難！把一樁事情看得太容易的結果，就是做的時候要感到加倍困難，生活上好像總要加上點困難，然後才能覺得生活有意義。不去看別人所處的環境困難，就不會覺到自己所處的環境安適，一樣的事情，看見別人做總是覺得容易的。做難事的人，所以他那人也是難及的，做容易事的人，所以他那人也是平凡的。

——申報春秋欄——

主要四路及國有鐵路待運共計統計圖



二十六年四月份各路貨物待運情形



塞外勞軍記(上)

陳逸雲

本文係陳女士於本年二月間代表京市婦女界慰勞前方守土將士歸來後所作，曾在中央日報發表，編者以其語多警惕，特為轉錄於此，用以促進路界同人愛國情緒焉。

編者

一 行前感想

本人因為負責交涉慰勞品運輸事宜，往返接洽之麻煩，增加不少的懊惱，直至一月二十九日方能摒擋行裝，依期北上。

料峭春寒，連天風雨，翹首北望，恐誤行期，但是到臨行的一天，忽然放晴，陽光耀空，增加我們不少的愉快，雖塞外的嚴寒，但心中都充

滿了騰沸的熱血，勇敢的前進，大有出發戰士，慷慨從征的氣概，雖然事實上我們不是馳馬疆場真個上陣殺賊，但是我們帶了後方幾萬萬婦女的熱血去，鼓勵前方的將士，增加他們為民族為國家爭生存的勇氣，我想前方的將士們，也可得到不少的安慰。

過江至浦口，已是下午四時了，距離開車時間，祇差一刻鐘，斯時唐國楨同志已在碼頭徬徨的等候着，唯恐我們誤了行期，果然到車站時，車頭已是升火，一縷濃烟繞滿了天空，羣友畢集，圍繞着話別，很像有許多話說而無從說起，談社英同志，以姊姊的口吻，再三叮囑我們沿途珍重，強飯添衣，兒女情長，敵不住英雄氣壯，汽笛一聲，車輪蠕動，夕陽影裏，暫別江南，我們隨着火車突飛猛進的北上了。

二 車過濟南

我們在車上的生活，不外閒談，但是同行的譚女士暈車，不喜多說話，我祇有看書消遣，在三十日早上火車到了濟南，濟南是個悲壯的地方，曾經受過帝國主義的鐵蹄殘踏，造成了「五三」的紀念，值得我們去憑吊，乃約譚女士下車瞻仰，甫出車門，我們看見兩個人走上車來，東張西望，我就笑對譚女士說：「記者來了，快走，否則我們又錯過參觀機會。」譚女士當時有些不信，我說，回來證明吧，現在只好對不起他們了。

濟南車站建築得非常宏偉，信步所至，到了「五三」慘案的烈士碑前，可惜門已下鎖，不能入內，我們只在外邊行了一個敬禮，徘徊了許久，我怕兩位記者等候，即時返車，果不出

我所料，那兩位真是記者先生，我們中心是非常的抱歉，寒暄後，適有一位分別十年未見的老同學，也來車上訪問，我與譚女士祇好分別的來招待了。

三 行抵天津

車越北行，天氣愈冷，已非江南氣候，兩旁的山陵，都蓋上一層白雪，在快到天津時，天津車站楊段長已經如約來晤，因為我們不願在天津逗留，在京時李段長曾託茶房代我們電請楊段長於慰勞品到時，即刻掛車北上，他的愛國熱情，也不亞於李段長，一樣的慨然允許幫忙，使我們十二分的感謝，因此我們很順利的過了天津。

四 初臨故都

車抵前門時已近午夜，足離車

廂，一陣凜冽寒風向面上撲來，北平的冷風確與江南不同，這是到平第一個感覺，在擾攘聲中，緩步出站，各旅館紛紛遣人接客，本來預定暫寓北京飯店，却不見北京飯店的接客招待，心裏正在躊躇困難，忽有一位青年跑來問我是不是南京婦女代表，拿出了名片，告訴我們是益世報的記者陳先生，我們請他告訴我們以住何處為佳，他說北京飯店非常貴族化，不如中央和華安好，後來決定入中央飯店，而陳先生非常客氣的招待，一直送我們到中央飯店。

我初至故都，有點鄉下人入城的神氣，左顧右盼，令我特別注目的就是朱門大戶及路上彫棟畫樑的牌樓，這樣輝煌的建築，在新都是沒有的，馬路是那麽寬敞平坦，樹影蕭疏，燈光閃灼，益顯得夜景如畫，使人感覺

故都可愛。

車抵中央飯店時，我忙着安置行李，由譚女士與陳先生談話，她把我們的北上經過和慰勞的意義，像放彈珠砲式又背誦一遍，後來陳先生告訴我們一些關於北平某大學學生互毆的情形，使我們深深的嘆了一口氣，在中國現在情況之下，團結對外，還恐力量不夠，而青年自命爲智份子反自相打鬧，真令人感慨萬端。陳先生知道我們車塵勞頓，就告辭而別了。

第二天(三十一日)早上，呂曉道和呂雲章同志及劉清揚、紀清漪、彭道珍諸女士，都相約而來，南北婦運同志，得一個聚首暢談的機會，作一點聯絡工作，此行又多一層意義了。午飯他們作東道，到一間俄國館子吃飯，席間除了互相報告南北婦運情形外，其他最多談的是討論離婚故

事，因紀女士是北平有名的女律師。

飯後呂曉道女士陪我在東安市場兜一圈子，購置出關禦寒物件，和去訂購武裝寒衣，事後又隨幾位友人遊覽北海中南海，風景美妙，不想北方燕趙的山色，帶有南方溫柔的秀媚，夠人欣賞的了。

第三天(二月一日)去車站交涉慰勞品的運輸，到車站謁見段長後，知道慰勞品還有兩天方到天津，他請我們再去豐台車站與平綏路站長交涉，效果比較迅速，下午我和呂曉道女士乘了火車到豐台，豐台是一個軍家必爭的地方，某方軍隊的大本營也設於此，有幾處還有曾經敵人炸彈所毀壞的殘跡，觸目傷心，引起無限國仇之恨，到站拜訪兩路站長，他們立刻答應我們的請求，并云倘慰勞品到平時，即行通知，歸途改乘公共汽

車，沿途得領略北平鄉間景色。

傍晚記者先生來拍照，上海婦孺團陳波兒一批人也見訪，他們是剛由塞外歸來，告訴一些關外過去的慰勞情況，使我們得到一個分配慰勞方法，當晚就和譚女士計算，共有多少食物，大概每個兵士可以有三十塊餅干一盒麵條等等，計算得非常清楚。

二日早上，應蔣女士約去清華參觀，清華是國立大學，由美國退還的庚子賠款來辦的，經費充足，建築非常偉麗，單就完善的圖書館，科學館，和體育館而論，非南方各大學能比擬的，女生宿舍，整潔肅嚴，可惜有點外國化。

繞了清華一週，就往燕京大學兜圈子看了一看，然後往頤和園參觀，二塊大洋一個人的入門費，門券昂貴也是驚人，提起這頤和園是當年遜清

西太后提用海軍費來建築的，拿了國防費來修私人娛樂場所，莫怪清代滅亡，此時已露徵兆了。

由頤和園到玉泉山，佳境迥異，山徑紆迴，水聲細細的響流，與松濤風聲相唱和，頗有無限詩景，譚女士忽發長嘯，很像有無限的感觸，在那邊徘徊不止，玉泉山確是使人留戀，我們坐至黃昏時，方回清華。

三日在清華早飯後，乘校車進城，因為下午有北平女青年會、婦女社會服務促進會、各界婦女綏戰救護慰勞會，三個團體歡迎我們，所以不能不入城赴會。

會場在女青年會，我們實行新生活，進時出席，鬢影衣香，一屋子的小姐太太先生們，握手問好，空氣熱烈，半小時後，陳波兒等也來了，用點心後，即由主席致歡迎詞，京方由我

代表致答謝詞，上海方面由陳波兒報告出塞經過，最後由王夫人廖鳳顯先生等報告常長城之戰時，他們曾在敵人飛機炸彈之下去勞軍，用他們自製的大餅援助前線將要絕糧的忠勇將士，增加他們勇氣不少，王夫人繪影繪聲的演說，使我們對北平婦女肅然起敬。

四日與朱女士去參觀北平圖書館，該館外層建築係宮殿式，但內面却有點西洋化，在中國有這麼一個好圖書館，還是第一次見到，不但外表清潔整齊，而管理極好，藏書豐富，圖書館後面設有飯堂，飯費二角一客，便利讀者，這樣設備週至，為外國所無，可惜為時間所限，不能在那裏多研究。

下午參觀故宮，先由西門入，經御花園，園內樓亭冷落，草木蕭條，

昔人描寫皇宮內院，有人間天上的美麗，現在一看，覺得反不如南方尋常百姓家的快樂自由，今日不來，幾為古人所欺，宮門深似海，路境環迴，不是路標的指示，幾乎要迷在宮中，遊遍了六宮，宮內繁華已無痕跡，祇剩下蛛絲掛角，宮巷生苔，再找不出當日的「鸚鵡前頭不敢言」的宮女苦況，使人感想到這個朱紅碧綠的深宮，是深鎖娥眉的大牢獄，埋葬了不少紅顏佳人，倘不是專制推翻，這批女子何時方得自由。

由當日百官朝見必須經過的午門進去，參觀文華殿陳列的古董，五花八門，珍奇羅列，足以表現昔日帝王家的富有，可惜我不是考古家，沒有細細的賞鑑，武英殿的幾個百鳥自鳴鐘，確是罕見，當時鐘一響，百鳥飛鳴，據說是鴉片戰爭以前，英國送來

的。

太和殿是當年帝王臨朝處，殿門外百餘的彫龍白石塔級，據說當時百官朝見，都按品級伏首塔前，不敢抬頭觀望帝王的顏色，帝座是一張大紫檀彫花黃緞墊椅，雖然坐下去，不見得如何舒適，但椅後有一張縷花金龍圍屏，則顯得莊嚴美麗，當日的御容標渺，受萬人朝拜，專制帝皇，如今安在哉。

五日晨，已得楊段長和康站長的電話，說慰勞品已運到豐台，明日可運往歸綏，我們因此大忙特忙了，將寒衣物品添置停當，好好休息了一晚，明晨偕決意和我們出關的蔣思鈿女士和呂曉道女士一同首途。

五 平綏路上

我們一行四人，乘八時的火車出

關，會見着馳名世界的萬里長城，像長蛇般的蜿蜒迢遞，巍峨壯觀，工程偉大，當年秦始皇希望憑着這一條長城便可避免胡人的侵擾，詎知到了現在，長城已失了效用，僅供後人憑弔而已，我不覺低念「但使龍城飛將在，不教胡馬渡陰山。」希望全國人民都成爲飛將，那怕胡騎縱橫。

由北平至張家口車行約五小時，車上生活不像以前那麼寂靜了，巴車長知道我們是出關慰勞的，特來告訴我們一些過去的×邦人士的趣事，他說「在百靈廟未攻下之前，×邦人士在平綏路上，趾高氣揚，橫行無忌的走私，迨百靈廟攻下來了，他們便一改以前猙獰面目，甚至檢查出的白面鴉片，他們都不敢承認是自己的，至西安事變，蔣委員長蒙難，彼輩乃故態復萌，并大放厥詞，使人痛恨，及

至蔣委員長平安出險，他們却又改換了神情。」我聽到這裏，想起「人必自侮，而後人侮之」這句古訓，確有至理，所以祇要我們能團結一致，外人怎敢欺侮。後來他又說「我再告訴你們關於收復百靈廟後的兩件快事：（一）關麟徵一師新移防至阿拉薩，那裏早有×國人的特務機關設置，我方軍隊就通知他們即日離境，但藐視我國之×邦特務人員，置通告不理，而忠勇的關帥長毫不表示退讓，并迅速用兵將該處包圍得水泄不通，不但行人不能來往，即物件亦不許進出，一面并告訴他們說是來保護的，結果×邦特務人員，見了我方的強硬態度，也祇好垂頭喪氣的捲着舖蓋自動撤退。（二）有一次一位×邦人，喬裝了一個青衣小帽的中國人往北行，後來給我方發覺，檢查身上并無護照，因

此由憲兵將他押送到平，在車上他大發其牢騷對我說，「你們中國人，現在太不客氣了，現在拿槍對着我押解」。於是我答他說，「對你太客氣了，我們用兵在保護你呢」。巴車長說完了，我心裏感覺非常的痛快，從這兩件事看來，祇要我們理直氣壯，還有什麼事不能辦呢。

六 張家口市征袍

張家口是察哈爾省的重要商鎮，近來爲×邦人士販賣毒物的要區，所以在下午一時到達張家口時，也有不少的×邦男女隨着下車。

我們送贈前方將士的一千五百件皮大衣，是由馮夫人託察省楊廳長代購，所以我們不能不在此停留，檢收皮衣及交涉運輸事宜，巴車長非常熱誠，引導我去謁見余段長和孟站長，

他們都一致允許襄助我們。旋乘察哈爾飯店的汽車到該飯店休息，午飯

後，預備去拜會楊廳長，并先去電話

通知，適值他出席會議，派了一位李

先生來代表領導去點查皮大衣，而使

人大失所望的是我們心目中希望的皮

大衣，却變了一張一張的皮統子，堆

積如山的放在一個棧房裏，皮衣的好

壞姑且勿論，但是這樣拿到前方去，

等於廢物，兵士怎麼能穿，經我們討

論結果，再三與商人磋商，并曉以大

義，彼始首肯以二元半的價錢加做灰

布面子縫成一件一件的軍裝皮大衣，

晚上和他訂好了合同，尺寸日期開列

清楚，因爲經費的關係，決定由一千

五百皮衣中，選購一千二百件方合款

項的數目，而從中幫忙的李庶務，也

費了不少的氣力。

當晚楊廳長來訪，我們代表大會

向他致謝代購皮大衣事，他告訴我們選擇皮革方法，承他允許這一批慰勞的皮衣，免稅出口，給予我們不少的便利。



皮衣堆積如山我們們檢選之時之情况而攝

寒風刺骨，沙塵蔽天，這是張家口的特色，不平的沙路上，却分開驢馬車與洋車的行道，這可使人稱贊交通管理的得法，該地居民稀少，四面

皆山，且隨處籠罩着寒氣，在第二天早晨，我們一行四人，冒着風沙去商人家里大院子中站着，我等俱用大毛巾蒙了頭，紗布蒙了嘴，然後將皮衣一一過目審查，好的即令工人蓋上了

會印，放在右邊，不好的放在左邊，由早上挑選至黃昏，在雪地裏足足站了一天。我兩隻腳凍得連知覺都失掉了，痛又不是，痺又不是，這樣嚴格的挑選結果，祇挑得一千一百件，乃約次晨再來挑選一百件，補足一千二百件的數目。

入晚，蔣女士的未婚夫陳先生已由北平趕來，預備和我們一同到歸綏去，當晚，陳先生的朋友李德新先生請食晚飯，並陪我們參觀張家口市，此時歲已云暮，家家戶戶都顯露着籌備廢歷新年，桃符都換上了鮮紅顏色，向來對廢歷年不生興趣的我，也

增了一點思家情緒，行罷歸來，而三十五軍駐察主任已派了蕭參謀來訪問我們的行期，預備通知歸綏方面，但我們抱定不受招待的宗旨，堅未肯實告行期，祇向他致謝而已。

八日早晨我醒得特別晚，因為昨夜×邦人士在隔室呼盧喝雉，抽大烟，通宵達旦，影響我不能安眠，譚女士因為要寫致本會的報告，便留在旅舍裏，我和呂女士再去商人挑選了一百件皮衣，然後和蔣女士陳先生遊覽張家口集，出大境門，城門上有高維嶽所書「大好河山」四個大字，筆力雄偉，可惜字旁與城垣上，貼滿了中將湯，鬍子仁丹，味四素等招貼，這裏是漢蒙商人每年三四月間在此趕集，許多商店都有漢蒙字合併的招牌。現雖

是深冬，也有不少的鄉人在這裏預備新年物品。

從未見過的驢馬兩輪的轎車的

我，爲了好奇心所驅使，坐上去拍了一個照，這裏的主人和藹可親，每個人的身上大都披着一件光板的老羊皮衣，頭帶皮帽，但皮的顏色，已由白而變黑，由黑而變成灰色了，集上風景，真是一幅關外的畫圖，地形險要，西面是長城之一角的大境門，東南面有起伏的山巒，北望則一片平原，爲蒙人來往的孔道，我們站在路上拍了一張照片，日已中午，蔣陳兩先生又同往遊魚兒山，我和呂女士則返歸旅舍，見譚女士正在埋頭伏案的寫日記。

七 到了歸綏

下午辭別了張家口，乘三時火車，向歸綏前進，平綏鐵路辦事人員，非常盡職，雖參謀長來亦不肯將我們已

訂購五個臥舖給大官員佔領，後來我們到了車上，三十五軍張參謀長夫婦與譚女士相識，因此讓了兩個臥舖給他們，我因前夜未能安眠，且抵不住寒風，得了感冒。

九日早上四時車到歸綏，天尚未明，寒風小雪，冷氣迫人，我一離車廂，噴嚏像放連珠炮似的惹得他們都失笑，張參謀長囑咐來接他的官員尹先生招待我們，因此我們方明白歸綏城是沒有商營汽車，車站上并無專車，旅館中人不來此接客，倘非遇見張參謀長，那祇好一行五人坐在站外等待天明，幸坐着張參謀長的大汽車（有點像公共汽車）送我們至西北大旅舍。

八 大北旅舍

大北旅舍四個字，時常在報端見

着，在綏北是有名的旅舍，但是我們住的房間，小得像豆腐乾大，橫頭放一張可以睡六七人的大炕，炕邊還設一火爐，煤氣薰人難受，且房內已經給家具塞滿，那能再容行李和我們插足，一行五個人，坐立均感困難，祇好站在房門口，省府招待齊先生向我們說：「你們爲什麼不早日通知，讓我們準備歡迎，因爲歸綏近來旅客很多，如不預先訂好，很難有房間，這所房子還是預先爲張參謀長夫婦定下來的呢。」我們常將不受招待宗旨說明，請他不必客氣，他站了幾分鐘，也就道別而去。

我們的問題來了，房子一間，男女共五人，不睡吧，又沒地方坐待天亮，睡吧，又無辦法安置那一位陳先生，商議的結果，請陳先生睡炕的東頭，並且在當中放一個箱子，然後將

女士和我們在西頭，將舖蓋打開，和衣躺下。我因頭痛鼻塞更睡不着，加以他們咕咕呱呱的談笑，雖然聲音很低，也擾得我無法安眠，不得已乃大聲的請他們肅靜些。可是他們的談笑越發變本加厲了，像淘氣的孩子一樣，我有點生氣了，呂女士說：「好，就不談話，誰再說話你就拿起鞭子鞭他一頓，」這麼一說，又笑起來了，足足三十分鐘後，方始入夢。

醒來的時候，已是日上三竿，八點多鐘了，我們預定先去謁見傅主席，然後出席軍民聯合會及查點我們的慰勞品，并決定請蔣女士倍我去見醫生，因爲蔣女士在歸綏執教兩年，地理人事，都頗熟悉，議妥後，即乘人力車向新城出發。

九 謁傅主席

歸綏分新舊兩城，我們住的是舊城，舊城在綏遠有悠久的歷史，主要商販咸集中於此，可以說舊城是該地的商業區域，新城名「歸化」，清時始設立，爲將軍駐節的所在，現在省政府及各公共機關都設在此，可以說新城是該地的政治和住宅區了。兩城中有一條大馬路貫通，我們往新城，就得沿大馬路行，路面是泥石做成，開有明溝，路之兩側均植有高達三丈餘的樹木，深冬葉落，更顯得蕭索清幽，加以來往的人，大都騎牲口代步，更看不見一輛風馳電掣的汽車，而成羣的駱駝輸運物品，使人感到關外異樣風光。

省府房屋是一個半新舊的古式衙署，門房通報後，便引我們至招待室，省府招待組長楊慎五先生，軍民聯合會的王委員憲之，及齊先生均來招

待我們，並且說「已經派汽車去接你們，不料你們已先來了，真是招待不週」，並且告訴我們慰勞物品已經運到了，請我們去檢查，旋一工友來傳說，傅主席有請，當由王委員陪了我們進去，在一間西式陳設客室裏而那位聞名中外的剿匪英雄已出現在我們的眼簾中，高高的身材，蓮子面，鼻高口方眉如臥蠶，配上一雙神采奕奕而帶威嚴的眼睛，滿面和氣，笑容可掬的與我們握手道好，如果不是他穿一身灰布軍衣，我真猜不出他是一位軍人，我和譚女士當即向傅主席代表京市婦女致慰勞之詞，并報告帶了少慰勞品，請示分配的方法。傅主席非常謙恭，他說「守土是軍人的天職，京市女同胞這麼熱心愛國，不辭勞苦遠道來慰勞我們，十分感謝和慚愧」等話，後來談及歸綏情形，和昨晚軍

民聯合會招待主任紀守光不幸被人刺死，言下不勝感嘆，旋又說了些歸綏軍人狀況，及怎樣分配慰勞品的方法，傅主席又與蔣女士談述歸綏過去教育情形，并囑咐王委員招待我們，約談半小時，我們始辭出，在招待室又與楊組長諸人討論行程和如何分配慰勞品，并定今日下午慰勞傷兵，明日出發往白靈廟等地，商妥後，王楊兩位即陪我們到省府對門的軍民聯合會辦事處。

院子裏堆滿了一堆一堆的慰勞品，食的也有，穿的也有，形形色色不一而足，這都是各地方寄來的慰勞品，其中最使人注目的，就是十條廣東甘蔗，在此地人視之，也算是珍品吧。

叫人十分詫異的，就是這些慰勞品爲什麼在這裏堆積而不發放，後來

有人告訴我們說，因為慰勞品種類不一，如果不夠分配，甯可待至各物數量能敷分配時再發，藉免重此輕彼之嫌，這是軍民聯合分配慰勞品原則，頗有道理，現在已經分至第三批，我們的慰勞品，也堆在這裏，幸喜贈送傅主席的銀球，與贈達密凌蘇龍的銀盃都無恙，我們旋與該會辦事人站在慰勞品前攝一影，以留紀念。

楊主任等請我們吃午飯，先送譚女士等至綏遠飯店，然後齊先生與蔣女士陪我往歸綏有名的黃醫生處診病，黃醫生勸我休息兩天再起程，但是我祇要身力能勉強支持，不願中斷職責，所以要求他多給一點藥，帶在途中應用。

十 歸綏飯店

歸綏飯店為歸綏官商合辦的飯

店，樓上房間約二十餘間，樓下有飯堂和電影場，設備較西北飯店勝一籌，旅費二元一日，中西餐均備，我們便決定移居於此，而陳先生與蔣女士則移住其友人家中。

午飯是西餐，飯菜可口，在西北一隅的歸綏，得嚐到中原的口味，到也難得，陪客有齊王兩先生，彼此談些外患內憂問題，譚女士談鋒甚健，說到憤慨處，刀叉與麵包齊飛，以示其慷慨激昂，聞者莫不動容。

飯後楊王齊三位陪我們至軍民聯合會取慰勞品，一箱餅干，一箱麵條，一箱糖果，聞說傷兵生活比前方將士優厚，故罐頭牛肉留着帶往前方。

在運輸慰勞品的汽車未到之前，我們便乘空先往訪傅主席夫人，這是我到歸綏後第一次遇見的婦女，由新

城跑到舊城往返兩次的途中，而碰不到一位婦女，這是多麼使人驚奇的事。

傅夫人是一位雍容端莊具有中國古代美人的儀態，裝束樸素，談吐雅緻，招待我們甚為殷勤，她說：「你們真熱心，不辭勞苦遠道來此慰勞，各將士們是多麼的興奮和感謝」。後來彼此又談些關於百靈廟克復的前一夕事，她說：「傅主席在當時通宵未寐，以電話指揮軍事，等待捷報，直至百靈廟攻下後，方才休息。」這種與前方將士共甘苦的精神，至令吾人佩服。

最後傅夫人和蔣女士話舊，她們有師生之誼，半小時後始辭別，傅夫人還殷殷的致囑王委員明晨出發時，須挑選一輛好的汽車，和能幹的車夫，以免中途危險，一片招待熱情，使我

們非常感激。

十一 慰勞傷兵

汽車已經準備好了，是一輛公用車，半節坐人，半節放物，因為軍民聯合會工人少，搬運物件頗費時光，

（有二百盒餅干，二百盒麵，一百包糖菓），因此我們祇得親自動手一包

一盒的搬上汽車，而該會職員便也不好再袖手旁觀，於是都來幫忙。

剛要起行時，王委員手執傅主席的請帖來了，說是今晚在省府設宴為我們洗塵，我笑向他們道：「這樣倒不是我來慰勞各位，却來受你們的慰勞了。」於是我們也決定藉此宴會代表京婦女界獻贈銀球於傅主席，以示慰勞而留紀念。

省府派齊先生引導我們去慰勞傷兵，在歸綏共有兩個傷兵醫院，以前

共有傷兵六百七十餘人，因先後告愈，

回前線繼續去抗戰的約五百人，現僅有一百七十餘人，第一傷兵醫院，在

第三小學內，有傷兵八十餘人，大多數是反正歸來的部隊，在大廟一役，

該部隊反正時，給敵人用飛機追擊，奔避不及而負傷者。

車至第一醫院門前時，該院院長和幾個職員，早已站在門前歡迎，由

齊先生和陳先生代我們照料搬運慰勞物品，我們便先隨院長入院參觀，時

有好多病創將愈的戰士們，還在院中散步，都笑着笑眼看着我們，病室都

是由課堂改充的，兵士們的病室裏都排列有十餘張短足病榻，軍官們則二

人共一房間，各病室裏的陳設，均整齊清潔。

散步在醫院中的病人回病榻後，我們即親往一一撫問為國効力之受傷

士兵，隨即分發慰勞食品，在兩間輕

病室內，并向各士兵解說慰勞的意義，他們都盤膝坐在病榻上，側耳聽講，

病重的人則臥着呻吟，有兩位因傷重將腿鋸去了半段，面色蒼白，連話都

不願說，僅向我們點頭示意，這種淒慘悲壯的景象，使我們沸騰了熱血，增加了復仇決心，不覺熱淚盈眶。

剿匪傷兵醫院則設在正風中學，借了幾個教室做病房，傷兵情形，比

第一醫院略為重些，每間房裏有七八個傷兵，或坐或臥，都在榻上安靜養

息。

我們至剿匪醫院時，（即第二醫院）適院長外出，由某副官招待，我

們即向每個傷兵慰問，並分發物品，輕傷的兵已能和我們談話，有一位兵

士當我到他榻前時，他馬上立起來向我致敬，接受禮物，我要禁止他也來

不及，我向他慰問時，他說：「受一點傷，沒有什麼，爲國家打仗，是男兒的應分，是軍人的天職，你們不畏勞苦，不遠萬里而來看我們，使我們感謝和慚愧，現在我祇希望早日痊愈，再到前線工作」，言下非常激奮。這番話是多麼忠勇，不知道慣於逸樂的後方人們，聽見了將作何感想。慰問畢，在歸途中與齊先生談及白藥的用途，他告訴我們說第一醫院的院長中西醫術兼長，勸我們將雲南白藥交他試用醫治傷兵，我們就決定送他兩瓶。

十二 贈獻銀球

慰問傷兵後，時已薄暮，夜神之翼，已展向人間，齊先生怕我們遲誤，出席傅主席的宴會，即一直送我們到省府招待室，稍息即拍了中國婦女愛

國同盟會贈送傅主席的大銀球，到主席招待室，時上海婦孺慰勞團已有八九人先到，還有會秘書長王委員等，傅主席見面就慰問我們說：「你們今天很辛苦了」。後來和上海慰勞團彼處通款曲，方知上海婦孺慰勞團都是大學生，還有幾個是華僑，連普通話都不懂，我就和他們打起家鄉話來。

銀製的一個地球上架一架戰鬥機，由我和譚女士代表愛國同盟會奉贈給傅主席，由譚女士致敬詞，傅主席答詞是：「守土爲軍人天職，這次剿匪，論戰功是談不到。總之我們在蔣委員長暨閣下領導之下，當努力爲國家奮鬥。」言時慷慨激昂，不失爲大英雄本色。

入席後，傅主席起立把杯代表他們將士，向我們致謝慰勞，同時我們

也起立向他們及前方將士恭祝勝利，並祝中國前途的勝利光明，觥籌交錯，盛極一時。席間談話，問題極多，述及西安事變，傅主席很慨然的說：「倘若不是西安事變，你們這次慰勞不止僅到百靈廟，還要更去遠的地方，幸喜解決迅速，否則，中國前途當不堪設想，也許變了西班牙第二。」我們聽了，同聲感嘆。後來談及現代青年的思想問題及綏遠建設等問題，傅主席說：「因爲這地方很清苦，薪金很低，所以很難請到有學問的人來邊塞服務。」聆語之下，覺傅主席不愧爲一地方領袖。他對於地方出產及綏遠人民生活，十分清楚，據說該地在三年前，一人生活費月需不過三元，現在每人月費十二元，尙感不足，該地生活程度提高，文化也同時進展，聽說百靈廟的礦產，足夠中國

五百年的用途。

散席後，我們辭出至招待室，再與楊主任等商討明日下午一時出發行程，和決定物品數目，商妥後，用汽車送我們至西北旅社，即檢點行李，搬往綏遠飯店。

十三 整裝待發

昨晚因飯店內電影場人聲雜亂的影響，至十二時後始能安眠，故今晨起來時已是八時，旋有歸綏記者李先生來訪，詢問慰勞品的數目和往慰勞的地點等情形，昨日遇見的香港道字總社救災團代表陳夢因，及香港米行公所主席楊永麻二先生亦來訪，邊塞遇鄉人，所以特來照料協助，告訴些關於出塞的經驗，他們都說：「百靈廟很冷，我們嶺南人更受不了，應該購置「摩登加」靴子（氈靴）和狗皮襪，方

能保持足部的溫度。」并承楊先生陪我到市上去一家一家的敲開店門詢問，因為歲屆遲暮，明天就是陰曆丁丑新年元旦，許多商店都不做生意了，好容易才問着一家買到幾對摩登加靴，和狗皮襪子。說起這對氈靴，式樣真難看極了，很像一雙泥靴，顏色黃白，是粗羊毛織成，厚約二分，穿起來行走生硬，後來拿斧頭用力在靴上敲幾下，纔能行動自如，聞說這種靴的製法，出自俄國，由外蒙傳至歸綏。

行裝以簡便為目的，各人僅帶舖蓋一個，并合帶一小提箱，其餘行李，則存在旅館裏，載我們前往的有三輛汽車，兩輛載行李和物品，一輛供我們乘坐，臨走時，方知道還有一位王參謀隨同我們到前線去測量，省府并派王憲之陪同前往。

下午一時準備起行，我們早將長衣脫去，換上關外戎裝，頭帶飛機師帽子，身穿老羊皮的軍服式上衣，老羊皮的馬褲，足登氈靴，我想關友中人看見我們這個調兒，也不容易認識這一批征人了。在出發前，陳楊兩先生都給我們拍照。

二時正離開了綏遠飯店，一行七人，浩浩蕩蕩，出發邊關，城外的卡口，有兩個警察截着盤問着我們往那裏去，載些什麼人，以及車夫名字，均由王先生一一明白答復後始放行。



出發前北綏合影與征車

學術界之巨擘 交通界之權威

按月出版

交通雜誌

材料豐富

第五卷 第五期

五年鐵道建設計劃之意義與期望.....江 波	考察美歐各國電信事業之報告(上).....李季清	蘇俄之運輸計劃及其實施.....王延壽	我國鐵路營業比例之檢討.....吳紹曾	改良現行掛號及快遞掛號信件投寄方法 之商榷.....郁寶珊	第九版貨車運輸通則之檢討.....胡國本	自動區截法之研究.....宗之琥	鐵路貨車支配問題.....曹奎增	新土耳其共和國之鐵道事業.....黃昌言	從牽引力說到狄塞爾氏機車.....安忠義	最近五年來世界各國的汽車產銷概況.....韓奎章	鐵路.....章江波	公路.....成希願	電政.....劉駿祥	郵政.....張仲仙	航政.....陸翰芹	國內消息.....編 者	國外消息.....編 者	洋船與鐵路.....王余杞
------------------------	--------------------------	---------------------	---------------------	----------------------------------	----------------------	------------------	------------------	----------------------	----------------------	--------------------------	------------	------------	------------	------------	------------	--------------	--------------	---------------

(定價)

月出一冊

每冊三角

預定半年

連郵一元

六角全年

連郵三元

(總發行所)

南京新街

口燕慶坊

一號交通

雜誌社

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，參考書亦應列入。
- (五) 稿末請簽名蓋章並註明住址，揭載時如何署名亦請註明。
- (六) 來稿文字，本刊編者有酌量刪改之權。
- (七) 來稿登載與否，概不退還；惟附有郵票預先聲明寄還者亦可照辦。
- (八) 來稿除投讀者之聲外，一經揭載，其酬資辦法，按字數計算，每千字貳元至伍元，倘有特殊價值者，報酬格外從豐，如投稿人不願受酬，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研究室轉。

中華民國二十六年六月一日出版

本刊文字
非經同意
不得轉載

鐵道月刊

第二卷 第十期

編輯者 鐵道經濟學社

鐵道部秘書廳研究室轉

指導發行者 鐵道部秘書廳研究室

電話三二二一三二一號轉六五號

定	預		冊數	書價	運郵費
	時	期			
全	半	年	十二冊	四元	十元
全	半	年	六冊	二元二角	五元五角
全	半	年	六冊	二元二角	五元五角

月出一冊 每冊定價四角 特大號定價六角

地位	等級	全面	半面	四分之一
底封面	優	七〇元	四〇元	
前後面	優	四元	二元	
普通	普	四元	二元	十五元

一、優等廣告如用三色以上顏色，印價須另議。
二、廣告費於每期登出時即須交清。

英 文

鐵道建設季刊

本刊爲介紹國內鐵路建設狀況之唯一專著。內容充實，切合時要，研究鐵道事業者，尤宜人手一卷！

出版日期：

第一卷第四期
本年四月一日出版

售價：

每本國幣一元
全年四冊國幣三元

訂購處：南京鐵道部祕書廳