

中華郵政特准掛號認爲新聞紙類

# 鐵道半月刊

## 羅維題

第四期

中華民國二十五年五月

七月一日出版

### 要目

- 
- 舉辦鐵路勞工行政應有之認識與今後工作之推進…………… 譚小岑
- 改進鐵路編製暨執行預算之我見…………… 孫寶廉
- 中國工程師之責任…………… 曾養甫
- 籌設鐵道印刷所芻議…………… 沈鍾鈺

## 總理遺囑

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

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

## 第四期目錄

### 插圖

隴海路連雲港之浮護木

### 評論

舉辦鐵路勞工行政應有之認識與今後工作之推進

譚小岑

改進鐵路編製暨執行預算之我見

孫寶廉

鐵路員工福利事業之研討

馬廷燮

### 專載

中國工程師之責任

曾養甫

籌設鐵道印刷所芻議

沈鍾鈺

英國鐵路之起源及其沿革概況

盛次恆

一九三五年度美國鐵道營業成績概況

蔡元邦

部路要訊(二十二則)

國內外路事消息(十則)

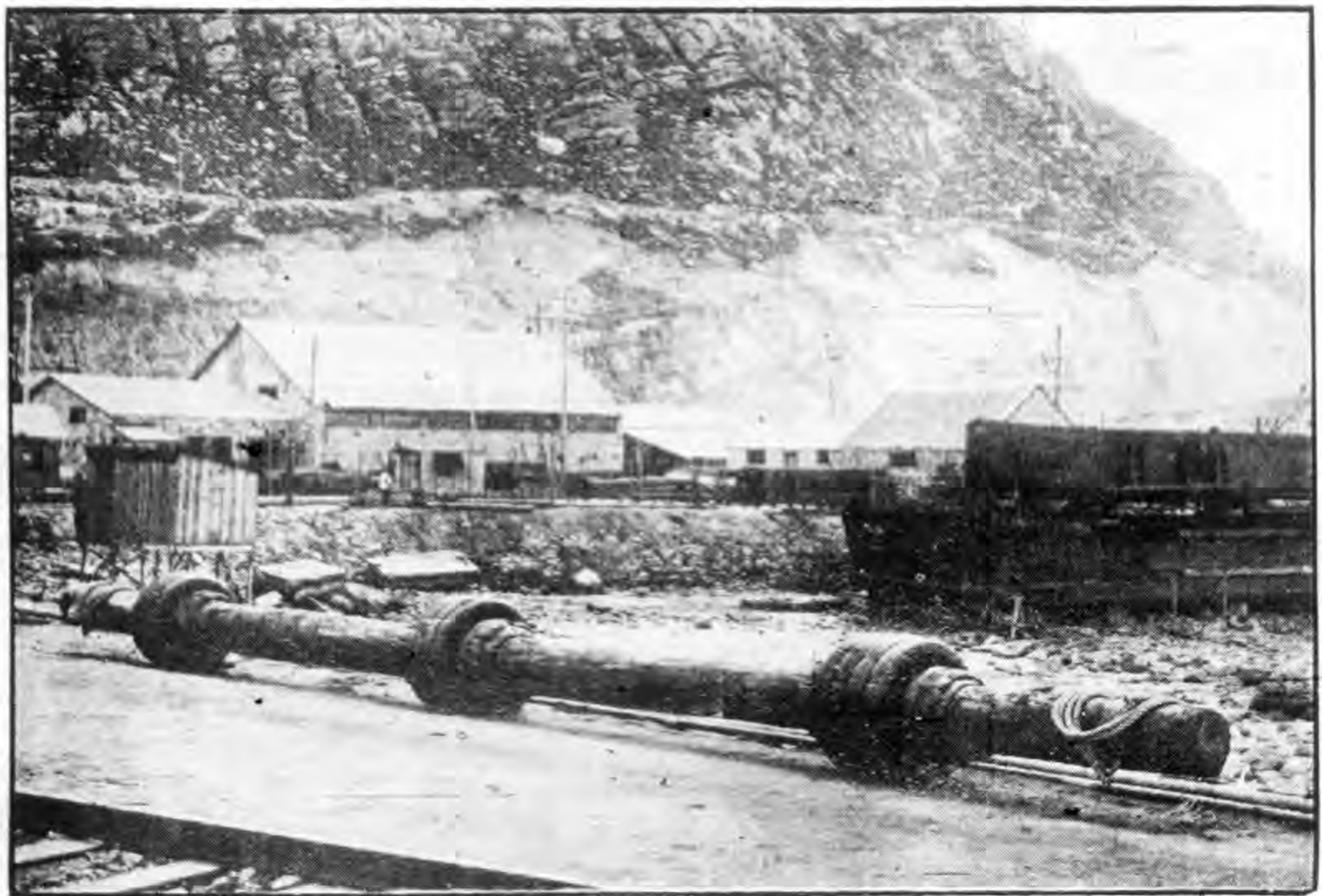
統計

## 本刊編輯體例

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



一之片照木護浮之港雲連處務車路鐵海隴



二之片照木護浮之港雲連處務車路鐵海隴

## 評論

### 舉辦鐵路勞工行政應有之認識與今後工作之推進

譚小岑

處在今日的中國，我們一切工作的目標，要集中於民族解放運動，一切力量，要運用於爭取民族解放的鬥爭

中，成爲一健全的戰鬥員。這是我們舉辦鐵路勞工行政首先要認識清楚的。

這種鬥爭的基礎，當然建築在多數被壓迫被榨取的羣衆之上，他們受盡摧殘剝削的痛苦，所以唯有全中國的被榨取羣衆動員在政府領導之下一致奮鬥，才能發動對外的民族解放戰爭，才能爭取最後的勝利。鐵路工人，是中國最有組織、有訓練、有紀律的一部分工人。他們在過去的革命鬥爭中，曾表現過偉大力量，在國民革命的過程中，建立最光榮而最不能磨滅的勞績。現在中國的地位已在生死存亡的關頭，所以我們今後對於鐵路工人的訓練，不僅在技術方面，要注意其工作效能之提高，而且在意識方面，要克服其個人主義的思想，務使在民族解放的鬥爭

其次，我們要明白鐵路工人在經濟上的地位。在資本制的商品生產的社會中，一切生產物照商品化的「販賣」，爲「賺取利潤」的心理較之爲生產合理化的心理尤爲進步，在這販賣的過程中，要使其順利的進行，固然需要廣大的市場，與一般人的購買力，但是商品「場所的變更」，亦爲其重要的條件之一。因爲商品既以交換爲目的，其生產量決不以適供一地之需要爲滿足。隨生產規模的大小，或自然經濟條件的影響，或致有餘，或感不足，要使有餘不足調劑得宜，非有賴於商品場所之變更不可。鐵路，爲運輸業中的重要部門，它的作用，就在使人和貨隨

運輸機關而移轉，使各達其所欲達目的地，換句話說，就在變更人和貨物的場所。這種作用的發揮，固有賴於完善的合理的運輸機關之設備，但是服務於這種運輸機關的鐵路工人工作效能之提高，亦極關重要。固然，運輸機關的合理化，即所以提高勞動強度，以增進工作效能，但是如果鐵路工人的生活條件過於惡劣，則必使其體魄與精力陷於疲弱不振，即有合理化的運輸機關，而勞動的強度，未必能成比例的增高。相反的，必致運輸的消耗增加，而效能降低，商品的成本加重，而銷場縮小。所以我們對於鐵路工人的生活條件之改善，是不容忽視的。

第三，我們要改善鐵路工人的生活條件，必須同時體察中國經濟的現狀。中國現在正是陷於世界經濟總恐慌的漩渦中，而苦不能自拔的時候。一方面，因為受不平等條約的束縛，不能自由樹立關稅壁壘，以抵制帝國主義者傾銷政策，以致中國的工商業家在外貨競爭的壓迫之下，無法贖取平均利潤，以遂其工商業正常的發展；他方面，因為民族工業的衰落，及整個世界的不景氣，原料的銷場也縮小了，以致農產品的價格，在買辦階級或批發商人的壟斷與剝削之下，低落到生產成本費以下，而不能從事一再

生產了。在這種種情形之下，工廠商號的倒閉，農村的破產，失業者羣的累增，一般人購買力的低落，形成了整個中國經濟的危機。這樣，無論輸出輸入的商品流通量必日趨日下，而反映於整個運輸業上，亦自形蕭條。年來南北各鐵路的營業收入之每况愈下，其癥結即在於此。所以我們在未衝破中國經濟的危機以前，而欲過分的改善鐵路工人的生活條件，那簡直是幻想，是無可恕的錯誤。

第四，我們不僅從物質方面去改善鐵路工人的生活，還要從精神方面去刷新，去充實他們的生活，才不致陷於畸形的發展。因為中國今日的社會，正如蔣委員長所說：「一般心理苟且萎靡，其發現於行為者不分善惡，不辨公私，不知本末。善惡不分，故是非混淆；公私不辨，故取予不當；本末不明，故先後倒置。於是官吏則虛偽貪污，人民則散漫麻木，青年則墮落放縱，成人則腐敗昏庸，富者則繁瑣浮華，貧者則卑污混亂，其結果，遂使國家綱紀廢弛，社會秩序破壞，天災不能抗，人禍不能弭，內憂洊至，外侮頻仍，乃至個人社會國家與民族同受其害。」鐵路工人在同一社會的薰染之下，當然不能例外的免除各種流行病態。這是需要我們急切去廓清的。

基於以上之認識，我們確定今後鐵路勞工行政的中心工作如下：

(一)協助黨部喚起職工民族意識：這種喚起職工民族意識的工作，本屬當地特別黨部訓練工作範圍內，但是在此國難嚴重的時候，要使這種工作急切有效，的確需要政府協助進行。所以今後政府應本着中央所定「鐵路工人訓練綱領」，運用一切可能的方式，以協同訓練，務使鐵路工人在民族解放的鬥爭中，發揮其偉大的力量與效能。

(二)厲行新生活運動：新生活運動的主旨，即在以最簡易，最急切的方法，滌除我國民不合時代不適環境的習性，使生活趨於軍事化、藝術化、生產化，而以中華民族固有之德性——禮義廉恥為基準。今後政府應根據這種方針，分訂各種適於鐵路工人的實施方法，務使一掃虛偽貪污之風，與萎靡偷惰之習。

(三)推進職工教育：這種教育本為提高職工知識、技能，增進職工服務效率而舉辦。我們要發揮這種作用，必

須檢討過去實施的困難，以為今後改進之標準，如事權應如何統一，教授方法應如何改善，教材應如何選擇或改編，學校與黨部及路局應如何收分工合作之效，這都需要我們今後去設法解決的。

(四)整理各路消費合作社並辦理其他公益事項：辦理消費合作社的主旨，原在減輕職工消費負擔，改善職工經濟生活。但是就各路已成立的來說，大多數沒有發揮這種作用；或者營業普通商店化，所採購的貨物超過生活必需的範圍；或者社員購貨漫無限制，發生轉賣的毛病；或者資金仍由路局墊撥，有失辦理合作的原意；或者因辦理人員未受訓練，沒有充分表現工作效能；這都需要我們切實設法去整理的。

至於職工儲蓄應如何舉辦，職工娛樂應如何推行，職工體育應如何提倡，以及其他職工應有之公益事項，都需要我們積極去解決，去辦理的。

## 改進鐵路編製暨執行預算之我見

孫寶廉

我國國有鐵路，曩者以內戰頻仍，不免陷於紊亂狀態，管理既無一定方針，預算之編製及執行，更無完善之制度，以是一二十年來，鐵路預算，未見重視。自二十年國民政府主計處成立，鐵道部因有會計長之設置，主持全國各路計政。超然之主計制度既經確立，於是鐵路預算問題，漸為當局所注重。四五年來，對於預算之編製，經訂有詳細規程，較之往昔，進步良多。惟實際上鐵路預算之施行，尚不能謂為已有相當成效，有待研究改進之處，正復不少。爰就鄙人所見，貢其一得之愚，與國內注意鐵路預算問題者一商榷之。

### (甲)編製概算應以計劃為根據

夫預算所以表示一年度內事業之活動情形，事業之如何經營，自有一定方針為依據。故預算之編製，應根據計劃所指示，擬定收支數目，以為事業活動之範圍，否則預算與計劃，各行其是，烏能冀其易於執行。苟所編預算而難於執行，則何貴乎預算之編製。近年來各路編製預算方

法，已顯見進步，然實際各路雖間有根據計劃，縝密編製者，而事先並無計劃，臨時草率編製者，仍所不免。以是決算之結果，類皆與預算不符。雖云未能嚴厲執行，而編製之先未預定計劃，要亦為其主因。為易於執行預算起見，對各路預算之編製，非使切實根據計劃，妥籌收支數目，恐其効力甚微，中央政治會議有鑒於斯，在公有營業預算標準第四條，有「公有營業編送預算時應附本年度營業計劃書」之規定。國營公營各鐵路，均屬於公有營業，根據該條所規定之原則，關於員工之升遷任免，有人事之計劃，營業之如何發展推廣，以及運務之如何適應營業需要，有業務之計劃，設備之改進及維持，則有工程及修養計劃，款項之調擬籌措，則有財務之計劃，凡此種種，無不與營業有連帶關係，均應在計劃書內，一一詳列，蓋預算為事業活動之數字表現，一切活動既應遵照一定之計劃進行，則編送預算時應附之計劃書愈詳盡，則編製或審核機關愈利便，而所編預算更切實用也。

## (乙) 改良編訂預算程序

鐵路組織複雜，範圍廣大，於編製預算，苟無合理而有系統之程序，則內部各處各自為謀，雖能根據計劃，從事編製，其所編數字，仍難適合實際情形，而冀其易於執行；向例各路編製預算時，先由各處最低之單位，擬具用款數目，送由各主管處之預算，次由會計處就各處所擬數目，彙編全路預算，最後呈由管理局召集局務會議決定，再由會計處彙編後呈部。此種辦法之缺點甚多：(1)各處最低單位編製預算時，以主管者未示施政方針及用款多寡之範圍，往往無所攷慮，勉為湊合數目，將來實施之時發生困難，自在意中。(2)各處彙編各該處預算時，惟求本身部份用款之擴大，不顧本路整個之財政情形，更不問所估用款是否與其他各處之方針互相呼應。(3)會計處所彙編全路預算，如發生收支不能適合，須由各處核減時，各處往往不肯照辦。即使准予酌減，仍不出討價還價之一途，結果惟有增加進款之估計，以求表面上收支之適合。去年鐵道部統一鐵道會計統計委員會第四屆大會，因有修改國有各路編製概算暨執行預算暫行規程第十四條為「各路年度概算之編製，應按照規定之施政方針，先由各

處擬定概數，由局務會議呈部核定」之議決。關於詳細手續並經鐵道部通飭各路遵辦。其步驟為(1)先由車務處估計進款；(2)同時由會計處按照最近年度決算數估計全部管理費用；(3)再由會計處開列上項收支及其結餘詳表，呈局召集局務會議，根據預定計劃，規定各項用款間之合理比率，先顧及必要之修繕及維持費用，再計及增加設備及擴充各項數目；(4)最後由各處照此範圍內，就主管事項，分別編製概算，交會計處彙編總概算，呈局核轉鐵道部核辦。預算之編製程序，經此修正後，可比較確切而合理。其優點在：(1)使本年度籌擬之用款，不超出收入範圍以外；(2)除去管理上必需之費用，再規定各處主管事務之費用，可免各自為政擴大用款之弊；(3)增加設備及擴充改良費用，視財力之負擔能力為轉移，足以減少不經濟或不必要之支出。各路誠能依此辦理，則以前不合理編製程序之弊端，當不復見，是則有望於各路主辦會計人員之努力矣。

## (丙) 嚴厲執行預算

預算為事業活動之範圍，貴在遵照實行，始能表現其功用。苟編製而不予實行，實行而無完密之方法，則預算



之編製，等於具文。近來談鐵路預算者，往往偏重編製，而忽於執行。各路會計人員，於年度開始後，對於預算之如何準備執行，動支款項時，如何核對預算，月份中帳目結束後，如何審查執行預算之結果，類皆未能深切注意，一若鐵路預算，即以編竣呈部，核准公布爲了事者。然各路會計人員，非不知預算之應切實執行也，決算之嚴厲放核也，其所以因循敷衍者，蓋在無執行預算之完善辦法耳。按鐵路用款，以性質複雜，範圍廣大，往往一種款項之支出，其發生之原因，雖已明確，而列帳之門類，則以組織或手續之關係，非經若干時日後，不能知之。而動用材料時，其困難亦正復如彼。以是在年度中動支款項，或領用材料時，各路每苦無完善方法，測知是否確在預算範圍以內。去年鐵道部統一鐵道會計統計委員會第四屆大會，會計長辦公處及正太路總務核室，均有關於執行預算議案之提出。嗣經大會決定，參照中央各機關統一會計制度內之支出預算帳格式，採用執行預算登記簿一種，以便每一科目之預算原額、追加數、流用數等，均有詳細記載之可查。對於支出原因之已經發生者，如預支款項，領用或購置材料，以及請准施行之工事，均應記入保留數欄。

其已經決定用途及帳目門類之支款，則列入動支數欄內。如是則每科目預算之餘額，隨時可以求得。較之往昔執行預算，無可靠之根據者，顯見進步。惟鐵路事務繁複，執行預算登記簿能否推行盡利，如原提案之所期望，則尙有待於各路施行後之研究改進也。

#### (丁)預算之流用追加應有嚴密之限制

執行預算時，如遇有新發生之需要，或原列預算不敷情事，預算規程內定有追加與流用辦法，以資補救。惟呈請追加或流用預算，自有其相當條件，以爲限制。否則遇有不敷，即請追加；欲圖彌補，即予流用；其流弊所及，豈僅執行預算之不力而已。嘗見某路於年度帳目結束後，將所有超過預算數目，一併呈請追加者，如果予以照准，則年度中執行預算，如有困難，儘可不必呈請追加流用。動支款項，舉辦工事，亦可不必要顧及預算之有無。其違背編製預算之本旨遠矣。現行各路編製概算暨執行預算暫行規程內，關於追加及流用預算之限制未免寬泛，於各路執行預算之信念，不無影響。竊以爲嗣後對於各路預算之流用，應將有關科目之原列預算數，并已經動支數及保留數等，開列詳表附呈，以資審核。至計劃之如何變更，需要

之情形如何，亦應詳予說明。如是則會計處憑以審核，始有可靠之依據從而決定其准駁。在各路請求變更預算之際，亦知有所攷慮。

### (戊)嚴厲攷核年度決算

普通政府機關支出計算書、年度決算書，均應造具報銷，送請審計部核銷後，方得解除主管人員之責任，以是各機關對於預算之執行，比較重視。惟各路動支預算結果，並不依照報銷辦法，僅按月造具月份計算書，及按年度編送年度決算書呈部，以是審核之際，不能如審計部對於政府機關計算決算之嚴密。關於決算超過預算之處，欲予查究而確定其責任之誰屬，困難滋多。故編製決算暫

行規程內，亦未明予規定。是亦鐵路未能嚴厲執行預算之一因。然關於年度決算之攷核，如僅就各項數字，作表面上之審核，而不注意預算決算之比較，查究超過預算之原因，攷核列帳辦法之是否無訛，則年度決算之編製，亦不過具文而已。竊意審查各路年度決算，第一步應攷核其執行預算之結果，再就其他有關係之材料，查究其超出預算之原因，而派員實地審查帳目，及明定主管人員對於決算之責任，尤為補救不造報銷辦法之應有手續也。

以上丙丁戊三點，苟能切實推行，則鐵路預算之執行，定能引起鐵路會計人員之注意，其影響於鐵路預算之功用為何如哉。

## 鐵路員工福利事業之研討(續上期)

馬廷燮

就以上辦法看起來，在這幾年之內，路局對於員工的待遇，總算是很優厚了，當員工的，還能說出別的話來嗎？但是在鐵路上開支誠然很大，然而分配到員工身上，仍然是不能算十分滿意。這是因為甚麼原故呢？就是因為員工對於員工不能自相互助，員工對於路局也不能雙方互

助，所以處處均須仰給於鐵路上出錢，來滿足大家的慾望，那自然是很難了。

我們既然在路上服務，誰也都希望鐵路的支出減少，盈餘增多，一年發達超過一年，在路上服務的員工，才覺着有光彩，同時路局對於員工的福利上，自然也要兼顧周

年 路別	二十二年	二十三年	二十四年	共 計
隴 海	10,690.92	16,337.03	14,882.29	41,910.24
津 浦	33,831.40	48,683.64	42,520.48	125,035.52
南 潯	2,824.78	1,694.52	3,787.01	8,299.31
平 綏	22,276.06	24,651.08	35,670.39	82,597.53
湘 鄂	17,978.36	14,560.26	10,245.92	42,784.54
膠 濟	12,032.60	15,968.07	20,479.77	48,480.44
北 寧	60,874.05	55,263.99	49,000.88	165,138.92
粵漢南段	8,296.00	12,553.00	8,937.00	29,786.00
廣 九	6,257.17	7,722.89	4,561.43	18,541.49
正 太	2,704.40	17,730.89	15,734.79	36,170.08
平 漢	86,085.05	85,178.24	95,034.95	266,298.24
道清支線	5,778.00	4,754.79	2,882.04	13,414.83
京滬滬 杭甬	26,446.65	36,860.27	35,470.99	98,777.91
共 計	296,075.44	341,958.67	339,200.94	977,235.05

到，方才可以達到相互相助的目的。但是每辦一件於員工有利益的事業，就得上路動支一批大宗款項，源源要

求，動支不已，鐵路的開支，年年增加，盈餘自然逐漸減少，倘再遇着生意不好，路款虧損，甚而至於連正式的薪

水都發不出來，員工的根本位置都要發生動搖，那更談不到甚麼福利事業了。

請看看各路最近三年所支出的撫卹金一項，也就可觀了。

以上十二條鐵路（道清線作爲平漢枝線不作一條鐵路計算）三年之間共計開支撫卹金九十七萬七千餘元，每年平均合三十二萬五千餘元，每路每年大者數萬，小者也有數千，至於退休養老金規則，上年才公布的，當然還有詳細統計，若再加上退休養老金、儲蓄補助金、以及醫藥費等，那就更多了，如果再想要求鐵路，對於員工工作種種滿意的福利事業，鐵路還能支持的住嗎？

現在我對於羅劭剛君的建議，表示十二分的同情，只是須將辦法擴而充之。照羅君的意思，單是員工彼此互助，我的意思，以爲單只員工自相互助，力量太小，如果加上路局與員工相互助，再加上各路與各路相互助，作成一個整個的辦法，所謂衆擎易舉，那個力量就大的多了。這件事情，須得怎樣辦呢？我就這事，也有幾個原則的建議，不妨提出來，同各路同人，討論討論。

一、設立機關：這件事須將鐵路員工養老、撫卹、儲蓄、保險、以及消費合作種種福利事業，合併到一起，並且須聯合各路一齊辦理，才能辦的好。至於辦事機關，也得起一個名稱，暫時想不出適當的名稱來，只可假定叫作「鐵路員工福利互助會」由鐵道部設總會，統制一切，由各路局設分會，分別執行基金之管理運用稽核等事，其分會得由員工代表與路局共同組織之，詳細

辦法，另外規定。

二、籌畫基金：要辦一件事，第一須得有充足的款項來源，才能夠維持下去，這籌款方法，仍然不外出在員工及路局兩方面。爲甚麼不完全出在路局，還要出在員工身上呢？因爲這完全是爲員工福利打算，且是員工人數太多，全國國有鐵路共計十三萬多人，若是完全出在路局，恐怕負擔過重，即使勉強作到，也怕不容易作好，攤到員工本人身上，也不能充分的救濟。考查各國對於鐵路員工福利事業的辦法，也有由公家與員工共同負擔的，結果辦的甚好。就現在我國鐵路的財政狀況，和既往的經驗來觀察，可以證明共同負擔最爲合宜。究竟員工與路局怎樣的共同負擔呢？可有下列兩種辦法：

(1) 員工負擔的數目，本應員工大家一律，但是員工薪資高低不齊，且爲顧及低級員工生活起見，不能負擔過多，只有薪資小的負擔的少，薪水大的負擔的多，就是按照從前部頒儲蓄通則所規定的扣儲員工儲金辦法，請各位員工犧牲，不必想本息如數發還，只當作爲會費每月捐到本會，以爲辦理福利事業的基金一部份。但是部頒儲蓄通則所規定的扣儲金的辦法，是二十元以下不扣，二十元以上者，扣薪資的百分之二，就這一條，須得變通一點，應當規定不論二十元以上或是二十元以下，凡是在路上支薪資有長永職務的

人，在一百元以下者，均扣百分之二，一百元以上者，扣百分之三，二百元以上者，扣百分之四，三百元以上者，扣百分之五，照這樣辦理，也還不至發生困難。

(2) 從前部頒員工儲蓄通則所規定的補助金辦法，每月提儲，俟員工離差或身故時發給，這種辦法，等於普遍加薪性質，甚無意義，此外養老金、撫卹金、醫藥費、以及消費合作社的開支，墊款等等，仍須路局負擔，此等費用並無基金來源，統由進款內支出，因之各路財力有所不及，以致儲蓄通則雖然頒布許久，迄未實行，即京滬滬杭甬路已辦之儲蓄，亦已停辦，膠濟、正太所辦的儲蓄，恐怕也難持久。我的意思，現在打算利用儲蓄通則所規定的補助金辦法，不必分等提成，也不必發給員工，即由路局每月按照員工薪資總數提出百分之二·五，以此金額，再加前項所述每月扣留員工薪資，兩項湊起來，專戶存儲，作為整個員工福利基金，所有各項養老、撫卹、醫藥等等費用，即不再由路上開支，各路統湊起來，由鐵道部總會彙總支配運用，縱或一路偶有不足，以他路有餘之款，暫為撥補，彼此挹注，當可應付裕如。

據最近調查，本年一月份，全國國有鐵路員工人數總計十三萬〇一百七十四人，員工薪資總數四百二十二萬八千六百八十五元，(內中粵漢南段十四萬餘元係以毫

洋計算)按照(1)項所扣員工會費，平均作為薪資百分之二·五，再加(2)項路局所提補助金薪資百分之二·五，共為薪資總數百分之五，比照每月薪資總數計算，應合計每月二十一萬餘元，全年二百五十餘萬元，再加每年孳生利息，作為整個基金。按照既往三年各路撫卹金統計，每年開支平均三十餘萬元，各路養老金，全年也需三十餘萬元，以其餘數，辦理其他福利事業，這件事我認為非常重要，值得辦理的。

三、福利範圍：員工福利事業的範圍，大致不出以上所述如公傷、殘廢、疾病、離差、退休、遺族、災難、保險、儲金、放款、消費等等，現在既然有了充分的基金，而且有員工捐款協助，自然對於各種福利事業，應當加意改良，完全作成合理化，方可使得各員工相當滿意。就是將現行的各項福利規章，參照外國的辦法，加以合理的修正，其未規定的，也應當加以合理的補充，至於各種福利事業的詳細辦法，容日後再為討論，茲限於篇幅，不復贅述。

四、改良醫院：尚有一項問題，與員工福利有密切關係不能不附帶說明的，就是鐵路醫院問題；現在各路對於醫院一切費用，完全由路局開支，對於受診的人員，完全取無償放任主義，以致每年損失甚鉅，請觀下列膠濟鐵路醫院統計，可以知其梗概。

膠濟鐵路各院所員工人數薪工實數統計表 民國二十四年份

院別	薪工人數	員工人數 (十二月份)	全年薪工	附註
青島醫院		30	17,137.70	一、薪工數內包括薪金、公費、津貼、房金、年資、生活費、加班費、等。 二、本表係由膠濟鐵路接收十三周紀要摘錄。
四方醫院		18	12,732.74	
高密醫院		11	8,083.76	
坊子醫院		19	11,388.94	
張店醫院		25	13,185.38	
濟南診療所		12	8,483.35	
合計		115	71,011.87	

膠濟鐵路各院所診病人數與用費數目比較表 民國二十四年份

院所別	類別數別	門診		住院	全年各項費用	病人與用費之比較	附註	
		初診	復診	人數日數				
醫院	青島醫院	4889	13981	233	2662	28,120.96	1.31弱	一、門診以掛號一次為單位 二、住院以住院一天為單位 三、比較欄內之數係以初診人數復診次數及住院日數三項相加(人數不在內)除全年費用所得之數 四、本表照錄膠濟鐵路接收十三周紀要
		21532						
	四方醫院	10895	27870			20,414.62	0.53弱	
		38765						
	高密醫院	5315	12447	31	381	13,776.69	0.67弱	
		18143						
	坊子醫院	8389	15056	86	1161	21,159.43	0.86弱	
	24606							
張店醫院	8253	29310	189	2338	23,332.15	0.58強		
	39901							
濟南診療所		2005	13255			12,989.78	0.85強	
		15260						
合計		39746	111919	539	6542	119,793.63	0.76弱	
		158207						

## 膠濟鐵路特約醫院及特准醫藥費統計表

民國二十四年份

院別	額別 數	診費	藥費	處置費	手術費	注射費	檢查費	容器	門診	入院費	雜項費	X光 綫費	合計
		濟南齊魯大學醫院			1,144.95	193.40	333.30		112.10	.50	79.00	783.00	48.20
山東省立醫院							7.50			19.50			27.00
青島市立醫院							8.00			16.00	6.40		30.40
特准醫藥費		556.60	1,346.73	39.70	180.00	187.50	6.00	1.20	9.00	554.00	88.38	40.00	3,009.11
總計		556.60	2,491.68	233.10	513.30	187.50	133.60	1.70	88.00	1,372.50	142.98	190.00	5,910.96

鐵道半月刊

本表摘錄膠濟鐵路接收十三週紀要

## 膠濟鐵路各院所各項收費數目表 民國二十四年份

院所別	費別	掛號費	出診費	住院費	接生費	注射費	手術費	麻藥費	合計
		青島醫院							
四方醫院									
高密醫院		94.10	2.00		17.00				113.10
坊子醫院		158.30	10.00	7.50	73.00	1.00	3.00	3.00	255.80
張店醫院		396.20		37.50	32.00				465.70
濟南診療所		17.00	6.25						23.25
總計		665.60	18.25	45.00	122.00	1.00	3.00	3.00	857.85

本表摘錄膠濟鐵路接收十三週紀要

綜觀上列統計，就二三兩表合計，可知該路醫務費用全年需用十二萬五千七百零四元，而第四表所列收費僅為八百五十七元，只合用款之千分之六有奇。足以證明損失甚鉅，確有改革之必要。

現在既擬改良撫卹辦法，而且福利基金又是會計獨立，則此後對於醫院，應當設法改良；就是鐵路員工有患病傷的，只要合於撫卹規章，不論是否在鐵路醫院診治，或是在外面自己請醫診治，均應由福利基金項下，支給醫藥費才算公道。鐵路醫院，亦應作為正式營業，獨立會計，對於路界以外的住民來院診治的，一律收留，完全照章核收現款，對於鐵路員工來院診治合於撫卹定章的，一律記帳，每月內福利基金項下撥付，如

有鐵路員工的家眷合於優待辦法的，按折扣核收現款，照這樣辦理，鐵路醫院既有收入，不致徒事損耗，則於醫院內容，亦應大加整頓，從前醫師技術平常的，可以另請富有學識經驗的良醫，並應添置精良的機械器具，把這種事業，作為鐵路附屬事業，好好的經營，將來很有發達的希望。不但是鐵路之利，員工之福，也是地方社會上所企望的。

以上所述的幾個原則，是我對於改良鐵路員工福利事業的個人意見，供獻於鐵路當局，希望採納實現，各路同人如另有高見賜教，請在本刊發表，不特我個人之幸，亦是全國鐵路員工之福也。（續完）

二十五年五月稿

## 徵求個人生活及團體行動文字

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



## 專載

### 中國工程師之責任

會養甫

#### ——在五學術團體聯合年會演說——

各位來賓，各位會員：今日為中國工程師學會、中國電機工程師學會、中華化學工業會、中國自動機工程學會、中國化學工程學會五學術團體在此舉行聯合年會之期，承各位來賓光臨指教，各方會員遠道參加，出席人數較以前各次年會特別踴躍，乃一非常難得之機會，兄弟認爲此次舉行聯合年會，有兩種重大意義：

其一、中國工程師學會，成立已二十餘年，單獨舉行年會，今日尚爲第一次。在主觀方面言，由於會中同人之共同努力；在客觀方面言，由於今日之國家社會，對於工程師之需要益見殷切，近數十年來，國家在破壞時期，工程師之需要較少，即在普通建設時期，工程師之地位，亦不若非常時期之重要。今日全國上下，大家努力於物質建

設，使成爲真正之現代國家。現代國家之要素，固須政治經濟同時改進；而物質建設之迎頭趕上，尤爲最要之條件。物質建設應由各種工程師負責，可見今日以後之工程師與工程師學會，其使命與地位，益形重大。

其二、工程師學會聯合五學術團體舉行年會，本年亦爲第一次。中國學術團體，尙有機械工程師學會，即日成立；鑛冶工程師學會、水利工程師學會，均以早經決定年會之地點，不能變更，將來必可聯合舉行會議、共同討論研究，交換知識。但中國各項工程學識與工程專業之進步。因工程之性質，雖可分成多種。而其相互之關係，則非常密切。譬如建築鐵路，固以土木工程橋樑工程爲主，而機械工程與電機工程，關係亦極重要。又如開採鑛藏，固需

要鑛冶工程，而化學工程、電機工程、機械工程，亦不可缺。各項工程既有密切關係，自以聯合開會，共同討論，為最易促學術與事業之進步。今年以後，各項工程人材，必能為大規模之聯合，使會務迅速進展。

五學術團體在此舉行聯合年會，既有上述兩項重大意義，希望我工程界同人，具有下列三種認識：

一、工程為新興之科學，在歐美先進國家，尚不到二百年，如飛機汽車等工程，不過三五十年之歷史。我國工程事業，雖以時間短促，尙未能趕上他人，然有先進各國之工程，可供參考，不必再經迭次之試驗，其進步必較迅速，其事業必較經濟，在工程本身立場言，亦屬一種優點。今日各項工程，各在努力邁進時期，工程本身各有其本身之困難，其困難之性質，與解決困難之方法，不能與他人相同，但同人能有克服困難之勇氣，解除困難之決心，中國之工程事業，必能於最短期間，趕上他人，於最近將來，放一異彩。希望大家努力研究，努力推進，使中國工程事業，早放燦爛之花。

二、工程師在普通時期，為技術人員。大家學習工程之目的，亦與學政治經濟等學科異其旨趣，在以本人之技

術，易得相當之報酬，社會對於工程人才，亦具同樣之觀感。但因時代之進步，今日之工程師，對於國家民族之興衰存亡，已負有極重大之責任，工程師本身，亦知犧牲其個人之利益，而努力於國家民族之利益，犧牲其職業之興趣，而努力於挽救國家民族之工作。此種心理與風氣，非常偉大，在整個國家民族立場言，關係更為重要。希望大家益加發揚此種犧牲個人之利益與興趣，為國家民族服務之精神。

三、今日國家民族，已到非常嚴重時期，已達生死存亡之關頭，今後惟一出路，惟一希望，在全國有知識有能力之分子，內心覺悟，全體參加救國救民之工作。國家民族之挽救與復興，並非全靠戰場之決鬥，並非全靠以血肉與槍砲相拚之壯烈犧牲。兄弟以為世界最偉大之物質，為人身之三種汁，一為汗汁，二為腦汁，三為血汁。有此三種汁，方能創造有價值之事業，方能造成國家民族之光榮歷史。工程師如能認識本身之使命，為國家民族而奮鬥犧牲其所用之腦汁與汗汁，與灑在戰場之血汁，有同樣偉大之價值，同具有挽救國家民族之效能。希望大家當仁不讓，利用腦汁與汗汁，與喋血沙場之健兒，共同負擔挽救

國家民族之重任。

今日五學術團體在此舉行年會，全國工程專家，薈萃一堂，共同研討，關係今後工程事業之進步，非常重大。

## 籌設鐵道印刷所芻議

沈鍾鈺

查各國文化政治，以及各種事業之進展，無不藉印刷為其工具。吾國近年以來，各地印刷局所林立，各種事業日益發展，政府各機關，亦間有自行設立印刷所之事。鐵道部為綜管全國鐵路之最高機關，所有部路應用之文書、簿冊、單表、票據，以及各種章則等印刷物品，為數極鉅，（除平漢、膠濟等路附設有印刷所，辦理印刷，惟其組織簡單，工力有限，僅能應付一部份之需要外，）大約均係招商承辦，惟招商承辦，困難之點頗多，如招商估價，手續煩瑣，一也，就近無精良印刷公司，因其字跡陳舊，殘缺不全，且墨色糊塗難辨，另向平、津、滬、漢各地招商承辦，自估價接洽，乃至校對交件，煞費時間，二也，印刷公司，向有大小之別，大者自屬可靠，惟資本倍大，開支浩繁，價格自高，又印件無多，未必允予承

又蒙黨政長官，學界前輩，蒞臨指導，今後各學術團體事業之進步，必能開一新紀元，必能造成擔負挽救國家民族重任之學會。

辦，小者估價較低，常因工作力量薄弱，一再遷延，縱使訂立合約，而愆期如故，甚至中途設詞推諉退還，易起糾紛，三也，凡屬機要公牘，以及章則，不易保守機密，四也，刊物數量愈大，則價格愈廉，倘為數無多，不特需費較昂，且商家不願承辦，不得已則付油印，而油墨易於濡染，字跡模糊，難以辨認，若改用複寫紙，至多常以數份為限，不足以應需求，五也，此外如尺寸不齊，紙色不一，交件疲緩，耗費鉅鉅，六也。現在鐵道事業，積極整理，銳意改善，事務日見繁瑣，而新路建設，不遺餘力，瞬即相繼告成，開始營業，所有一切印刷品以及刊物，勢必益見增加，欲求免除上項困難各點，及增加辦事效率與便利，以及宣傳廣大起見，似可即就中央適中地點，籌設鐵路印刷局，以應全國鐵路之需要，惟大規模之組織，需

款浩鉅，恐非咄嗟可辦，擬一面詳議籌畫，一面先就總務司範圍內，設立印刷所一所，暫應本部目前印刷物品之需要，至於印刷品暫以公文紙（包括信封、信紙等）類、章則

類、定期刊物類、（如半月刊、公報、業務通令、工作報告等）臨時類為限，俟辦有成效，隨時擴充，當較輕而易舉，茲以管見所及，謹述大概，聊作為研究之資料。

## 英國鐵路之起源及其沿革概況

恆

英國航運，向極重要，大小各河，均有無數之輕快船隻、及平底航運，往來營運，為內地運輸之主要工具，故沿河各地，莫不帆檣雲集，即在羅馬統轄時代，其重要地位，亦不稍減，在亞得利安朝內，且開築運河一道，即今日之福薩帶克運河，（Fossdyke Canal）利及後世，嗣後國中又設一航務委員會，特派泰晤士、李、特稜特、麥爾西及塞汶諸人，（Thames, Lea, Trent Mersey and Leven），主持其事，迨至十八世紀，先後又開築運河數道，以為運輸煤助及礦產之用，蓋彼時鑛業異常發達，非此無從源源運出也。

但於法國戰事告終之際，此種情形，視前頓異，吾人所謂之「新工業時期」，於焉肇造，蒸汽動力，同時發明，各地工廠之設，有如雨後春筍，國際貿易之盛，無殊

春潮怒湧，是又非有更廉更便之運輸，難盡其用矣。

遠在十六世紀，英國煤鑛已用木材平鋪路面，使馬力增加，車行更速，降至十七世紀，各鑛又多在路上，裝設木軌，其傾度及曲度，務求平直，使減輕阻力，繼於木軌之上，包以鐵片，各車均用鐵輪，減輕兩者之磨擦力，增加車馬速率，待至一七六七年，科爾布魯克得爾鐵廠（Collibrookdale Works）重又鑄造宗大鐵片，各鑛以其適合路軌之用，遂又改作。至該廠何以鑄造此種鐵片，據一般之推測，皆謂該廠因見鐵之需要甚少，而鎔鐵爐又非可隨時停止。故將存鐵，鑄成鐵片，待需要之時，再將鐵片銷售，其動機是否如是，此時姑勿具論，但軌條因此改革，其效能且遠在曩者之上，可無疑矣。未幾，市上復有一種長約三呎之特製軌條出現，軌作拱形，俾便平面車輪之行

駛，但此制在十八世紀之末造，又有改革，扁平軌條，及起緣軌條，同爲世用，此後復經多次之改革，已由木軌而鐵軌，由鐵軌而鋼軌，利及今日矣。

凡事多一次之改革，即多一層之進步，自係千古不易之理，鐵路之有今日。亦幸賴有此百年以上之不斷改革耳！軌道之設，其最初動機，實在便利車輪之行駛，蓋此可減輕輪面之磨擦力，不似其他道路，時有高低不平之弊，橫滋阻礙也。於未有蒸汽發動力之發明以前，車輛行駛，大都惟馬是賴，當日運煤車輛之何以有此種設計，大約亦爲馬之能力與體量所限，吾人今日通用之軌距、軌條、漲隙及首由英國發明，馴至各國採用之標準軌距，亦無非受此影響。

行走扁平車輪各車之軌距，其始外闊五英尺，自改用起緣軌條，及凸形輪面之後，已減爲四英尺又八吋半，是則吾人今日通用之標準軌距。

關於動力方面之實驗，亦經過若干改革，但自特勒味撒克(Trevethick)以引擎置於馬車之內，以引擎動力，推動車輪，輪面愈滑，挽力愈大，動力功用，已進一步，及至一八二五年，佐治斯蒂芬孫(Geo. Stephenson)又有機

車之發明，并用此種機車拖掛往來於斯托克敦(Stockton)及達林敦(Darlington)間之列車，動力功用，其效更著。

一八二九年，該車曾經參加利物浦及曼徹斯特鐵路(Liverpool and Manchester Railway)所發起之機車競賽會，結果，與亨利蒲斯(Henry Booth)所造之著名「火箭」號，各得五百金鎊之獎金，按照競賽章程之規定，機車重量不得過六噸，每一小時之速率，不得少於十英里，挽力須在二十噸以上，如機車重量，達於六噸，則應獎金額，不得超過五百五十金鎊，可見該車重量，已不在六噸以內，至於火箭號原有特點之流傳至今而爲吾人沿用者，計有兩種，(一)該車原用之管形水鍋，水在管外，(二)吹管，能將汽箱內用過之蒸汽，由烟肉排出，不用風箱，可增加空氣之流通，此外，則盡被淘汰矣。

英國自有此火箭號機車之發明，利物浦曼徹斯特鐵路之興築，動力運輸之發達及路線計劃之規定，鐵路建設，已肇其端，汽船功用，日見其廣，其文明程度，亦與時并進，苟世界而無鐵路，則英國富源，勢必無由啓發，北美勢力，無法西漸，印度之開發，災荒之救濟，亦必終於無成，可見鐵路之功用，不僅在謀商業之發達，即其本

事，亦屬實業之一部，應與其他實業，同謀邁進也。

英國定律，凡築一路，須得國會之許可，其第一步應

有手續，大致如下：(一)須照國會定律辦理，(二)須將路線測定，(三)須將路線圖案等，向各地政府註冊立案，

(四)須將提案詳情，登報公布，及(五)須將徵用地畝，通知業主，上項手續辦竣，即將提案及圖案等彙送國會，并存入築路經費全額百分之五，以為保證，提案通過，發起人即可依律組織一法定公司。英國鐵路，除極少數外，鮮有仰賴政府資助者，最初所築各路，大都接聯海港及城鎮，但以後所築各路，又多偏於工廠林立各地，與美國鐵路，迥然不同。美國最先所築各路，大致與英相同，路經各地，多屬繁盛城市，及重要工業區域，但以後各路，均

改向廣大無垠之荒區興築，謀曠廢各地之發展，其政府對於鐵路之提倡與扶植，可云無微不至，對於工程方面，既給以種種便利，使減輕其成本，而對於發起人方面，又必多方相助，力促其成，其誘致之道，大約由政府授與用地，附入路股，資助現金，蠲除稅項，及給以專利暨其他特別利益等，此而無成，政府亦必起而自築自營。對於給與一節，英國雖亦相同，但所給者，多在愛爾蘭方面之荒

區，該地各路，均非重要，鐵路公司，均多賠累，不能與美相提并論也。

即以人民對於鐵路所取之態度而論，英美兩國，亦各不相同，英國人民，以前大多反對鐵路，故最初開支，即較美國為鉅，建築等費，亦較美國加昂，且路經各地，均須築橋，所築各橋，成本極重，其因超出預算，另謀補救者，幾於司空見慣，無足為奇。所幸者，英國敷設軌道之費，雖較美國為大，但路線傾度及曲度，均極平直，橋樑工程，亦至堅固，可以減輕行車及維持等費，不若美國，惟知省費，不計將來，工多草率，缺點滋多，徒令今日各路，多此一重負擔也。

鐵路之標準軌距，為英呎四呎八吋又半，但各路軌距，并不以此為限，布刺涅爾(Brunel)所築之大西鐵路，在先即係七呎，以上兩種軌距，曾經一度之長期競爭，結果，卒由國會決定，以四呎八吋半者，為全國鐵路標準，軌距之在七呎者，時至一八九二年，已告絕跡。現有之都柏林及伯爾發鐵路(Dublin and Belfast)因隸屬於兩個公司之下，一路即有兩種不同之軌距，在都柏林一段，其軌距為五呎二吋，而在伯爾發一段，則為六呎二吋，在愛爾蘭方面之軌距，可云極不一律，其以五呎三吋為準者，大約尚不乏其路也。

## 一九三五年度美國鐵道營業成績的概況(一續)

秦元邦

### 十五、對於道路運輸業者及水運業者

#### 之聯邦補助金

基於一九三三年度國家產業復興管理法 (National Industrial Recovery Act) 及一九三四年度之 Hayden-Cartwright Act 的規定，一九三四年及一九三五年中對於公路的建設及改良之聯邦補助金的總額，竟在六億七千五百萬金元以上。

又，一九三五年四月八日施行的緊急救濟撥與補助法 Emergency Relief appropriation Act 對於公路、道路、街路及平面交叉點的排除，更承認每年支出聯邦補助金八億金元。依據該法，聯邦政府撥給建設公路及改良公路費二億金元，平面交叉點的排除事業費二億金元，依照 Hayden Cartwright Act 的規定，其餘額二億金元中之一億金元，則當作未及使用的殘額，移歸下年度的用途。

根據 Hayden-Cartwright Act，在一九三六年及一

九三七年度中，承認支出一億二千五百萬金元為聯邦補助金。

從一九一六年七月一日起至一九三五年四月八日的期間中，聯邦政府對於公路的建設及改良的補助金，其支出的總額將在三十四億九千三百萬金元以上。而其總額中之十六億二千五百萬金元，則自一九三三年六月以來至現在的期間中，分期支出。

分配在一九三五年度中的水路改良費的聯邦補助金為二億七千一百萬金元，其中四千三百萬金元撥為水路、水門、堰堤及其他經營之用，定期的交付於陸軍部。其中九千七百萬金元則交付於公共事業管理局，以為海運事業的獎勵。其餘的一億三千萬金元，則用為水路改良基金而交付於國家復興管理局。然而除了此種最後的分配外，一切支出，都撥為維持及改善水運事業的用途。

### 十六、聯邦運輸統制官的活動

美國聯邦運輸統制事務所，自一九三六年六月十六日

起一年內，實行緊急鐵道運輸法（Emergency Railroad Transportation Act）版後由大總統的命令，將該法的效力延長至一九三五年六月十六日止。聯邦運輸統制事務所的費用是由於各鐵道公司的供給，現在此項經費的負擔率，每哩每年由二金元至五萬金元以上。

美國運輸統制官于斯多孟氏，在其任期中發表重要的三種報告，制定運輸取締的規則，以改善一般運輸狀態為正鵠。此等報告書，經過州際交通委員會後，再附託於大總統及議會。一九三五年度議會通過的汽車運輸業者法，實為聯邦運輸統制官的提案成為具體化的表現。

聯邦運輸統制官于斯多孟氏，在一九三五年度中再繼續其關於鐵道經營及其保護的全面的調查。又，聯邦統制事務所在其開始的初期，對於多方改革的研究，到了現在漸次成為成熟的時期。然而此等研究的結果，對於鐵道運輸的現狀，和檢討其有無實用的價值的一切責任，却付託於鐵道的代表所構成的地方統制委員會。

地方統制委員會付託於于斯多孟氏所研究的結果，及對於其他所提出的方案，加以分析的研究後，更由于于斯多孟氏的申請，交還於美國鐵道聯合協會。

美國鐵道聯合協會 Association of American Railroad 的成立，是在一九三四年初，以鐵道公司共同的利益為其活動的目的，該協會之經營方法，經營政策及其實際的經營狀況，和鐵道公司之技術方面的專門家，營業方面的員司等，在從來方法上必須變革的提案，凡影響於鐵道運輸上面的，無不加以充分的檢討與設施。

聯邦運輸統制官于斯多孟氏提案為車輛之共同使用，貨物運輸之終點的總合，旅客輸送、及其他貨物包貨運輸等，目下聯合協會正在研究着要怎樣的實行。一九三五年五月一日各鐵道間設定貨車的使用上所謂「每日貨車使用數的平均化」計劃案，亦已研究出來了。此案在新英吉蘭地方已實行有年，該協會研究的結果，將施行於全國各鐵道。根據此案實施後之成績的調查，自該案採用後，空貨車輸送的哩數及其辦理的經費，已有相當的減低。

### 十七、鐵道財政狀況的概要

鐵道收入不足的期間，鐵道公司對於必要資金的備辦，不得不講求金融的對策，即使許多鐵道公司在財政困難時代，均致力於研究應付的方策，如復興金融協會、公共事業管理局，都由銀行及其他鐵道公司共同出資成立鐵



道信用組合等借款。但這種對策，欲求永久繼續的存在，是不可能的。然而美國鐵道當今的要圖，不是在怎樣獲得借款的新財源，而是要講求增加收入的方策，這樣，才可以減少短期的借款，調整財政收入的狀態，而樹立信用的基礎。鐵道的收入，依過去五年內的最初的年度推計，預料將來一定有相當的增加，然而因為營業費的增大，結果此等收入的增加，亦兩相抵消了。

### 十八、復興金融公司

復興金融公司 (Reconstruction Finance Corporation)

(R. F. C.) 在一九三二年度的初期，一般財界信用變態的時候，普通產業界之重要的代理業務執行機關，都是由政府所組織的。該公司在一九三五年十一月三十日止，在這期間內，資本借貸的權限，皆讓給與該鐵道公司，基於此種權限，對於鐵道公司借貸的金額，竟有四八七、四〇七、五七二金元之多。不過，此等總借貸金內之四八七、一二二、五七二金元是已經支付的現金。又，一九三五年十一月三十日止要償還的債務，即由上述借貸金中的償還，其餘的數目尚有四一二、七九五、一二六金元。

### 十九、公共事務管理局

公共事務管理局，在一九三五年度，十一月三十日中間，對於鐵道的借貸金已在二〇〇、二二八、五〇〇金元以上，但以上的金額中，實際上對於鐵道貸付的額數，只有一八四、〇一三、五〇〇金元。

政府在一九三五年度中，對於此等借貸金的担保的有價證券，約有二分之一以上已經賣出，實際上得到有相當的利益。

### 二〇、鐵道信用公司

鐵道信用公司是在一九三二年間自一九三一年末對於特殊貨物運費增加的结果，以此等增收額為該公司的資金，和鐵道公司在共同目的下，即在收支不能相償之鐵道公司借貸的共同目的下所組織而成。該公司的借貸期間，以一九三三年五月為滿期，至滿期之日止該公司加入在鐵道內的借貸金，有七三、六九一、〇〇〇金元。一九三三年五月以後，該公司實行整理其財產，常常以現金或借貸担保返還的形式，償還鐵道公司的資本。一九三五年十二月三十一日減少欠款約有四六、五七八、〇〇〇金元，他方加入鐵道公司的資本，亦返還其四〇%。

### 二十一、服務的改善

美國鐵道因爲私人汽車、公共汽車、及航空運輸機關的發達，鐵道對於旅客的輸送喪失了許多，於是不得不講求應付的方策，回復其過去的繁榮，至一九三四—三五年間確有好轉的傾向。這種傾向，實由於美國西部對於旅客輸送之普遍的宣傳所助成。

在旅客輸送上是以安全、速度、適意和經濟等問題爲中心，此等要素最爲旅客所重視，如果鐵道方面對於此等要素比較其他運輸機關爲低劣的場合，那就非加以充分的改善和設施不可。

從一九三一年度起，始建造換氣冷煖房客車，曾博得一般旅客的好評，收有莫大的成效，於是各鐵道公司相競裝置，至一九三五年末，有此項裝置的客車，一般鐵道公司及布爾孟公司所屬的客車合計有五千八百輛以上，

美國鐵道對於列車速度的向上，曾加以十二分的注意，故旅客列車的運轉，在過去的二年中，即有一大改革的事實。自一九三四年十一月十一日巴李頓公司首先開始應用流線型高速度列車之定期的運轉以來，此種列車的發展，有飛躍的進步，至一九三五年多鐵道公司即以此種列車爲本來的定期輸送客車了。此等流線型列車是以內

燃機、電氣及其他動力替代從來使用的蒸汽動力，其外形亦採用嶄新的所謂流線型的樣式和高速度的關係，故其在旅客的誘致上，誠有莫大的效果。因此，過去十五年中鐵道旅客輸送漸減的傾向，不特由是阻止，而且在旅客輸送的前途上，更放一大光明。

貨物運輸方面，列車運轉之時刻的改正，貨物列車之速度的向上，及貨物放置所之集配制度的擴張等，亦有相當的改善。

一九三五年十一月所開的美國鐵道聯合協會的總會，決定在小宗貨物輸送上之地方站及中繼站之集配業務的設定，提倡適當現行的貨率，及其業務的範圍和方法。

至於貨物及旅客輸送方面之此種改善的結果，將在後面用統計的方法來說明。

## 二十一、破產理財人及管理受託人

一九三三年聯邦破產法(Federal Bankruptcy Act)的修正，和因爲鐵道公司受着財政不景氣的壓迫，在一九三五年中將其經營委於破產理財人及管理受託人之手的鐵道公司，比之前年度更超速度的增加，這，在鐵道運輸史上，實在打破了空前的紀錄。

一九三五年十二月三十一日其經營歸於破產理財人及管理受託人所管理的鐵道公司，在全等級中占了八十九公司以上。其中一等鐵道三十三公司，營業的哩數達六八、三九九哩，在一等鐵道總哩數中約占四分之一以上。而此等一等鐵道三十三公司中之九公司，曾提起訴訟的交涉。因有種種糾紛而提起訴訟的鐵道，一九三四年有一公司，一九三三年有十二公司，一九三二年有三公司，一九三二年以前有八公司。

### 一、二、三、主要單位類別之運輸的成績

關於一九三五年鐵道營業成績的統計的概況，有如左表：

1. 一九三五年貨物運輸的(噸哩)比一九三四年增加四·六%，比一九三三年增加一二·八%。
2. 一九三五年旅客輸送的(人哩)比一九三四年增加二·〇%，比一九三三年增加一二·六%。
3. 一九三五年度の營業收入，比一九三四年增加五·一%。而其營業費亦有五·四%的增加。
4. 一九三五年經營純收入五億萬金元，比一九三四年增加三千七百萬金元。

5. 一九三五年在固定支出的支付後，純虧損額為一千五百萬金元，同樣在一九三四年為一千七百萬金元。

6. 一九三五年鐵道輸送的能率，已有相當的向上。

### 二、四、運輸成績的概要

一九三五年度辦理有稅包貨貨物輸送的噸數，至八月中旬止，呈着繼續漸減的趨勢；然而此種傾向在八月中旬以後，却漸次好轉了。至一九三五年七月九日止之三十二週間中辦理有稅，包貨貨物輸送的噸數，和一九三四年同期的比較，減少四十一萬八千噸。同日以後的二十週間中增加一百零四萬六千噸，以一九三五年度全體的計算有六十二萬八千噸，約有二·一%的增加。

一九三五年度中辦理包貨貨物的噸數，達到最高的一週是在十月十二日後的一週間，其發送貨車的總數為七三四、二七四輛；而一九三四年的最高週間為九月一日後的一週間，其發送貨車的總數，則僅有六四七、五三一輛。

至一九三五年度後半期，此種運輸狀態仍是繼續的改善，將來一九三六年度的成績比諸一九三五年的，一定更有良好的可能。

木材，鑽石及其他辦理小宗貨物輸送等，亦有良好的成績，特別辦理小宗貨物輸送的增加，在鐵道貨物輸送的改良上，有莫大的貢獻。

下面第一表是由一九三一年至一九三五年的五年間之鐵道貨物及旅客輸送的平均成績，和自一九二六年至一九三〇年的五年間之平均成績的比較。一九三五年包貨貨物輸送的噸數，比較一九三四年、一九三三年及一九三二年，都有相當的增加；惟較諸一九三一年有一五·二%的減少；若以一九二六年至一九三〇年之平均輸送的噸數比較起來，則有三八·二%的減少。

有貨噸哩，包貨貨物輸送的噸數，較一九三四年增加二·一%。一九三五年的人哩比一九三四年有二·〇%的增加，比一九三三年有一二·六%的增加，比一九三二年有八·四%的增加，若較諸一九〇一年以前的各年度，則在任何年度都是減少的。

### 第一表 輸送成績比較

(1) 辦理有稅包貨貨物之發送貨車數 (單位千輛)

一九三五年	三七一、一五一
一九三三年	二八〇、一八〇

鐵道半月刊

一九三三年	二九、二二〇
一九三四年	三〇、八四七
一九三五年	三一、五〇〇

自一九二六年至一九三〇年的平均數 五〇、九七四

(2) 有貨噸哩 (單位百萬)

一九三一年	三〇九、二二五
一九三二年	二三三、九七七
一九三三年	二四九、二二三
一九三四年	二六八、七一一
一九三五年	二八一、〇〇〇

自一九二六年至一九三〇年的平均數 四二七、二三四

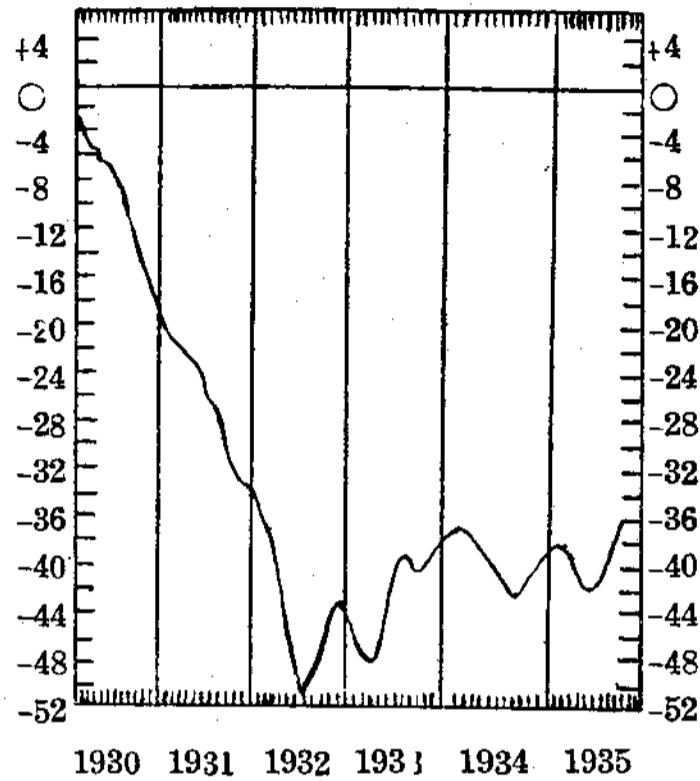
(3) 有貨人哩 (單位百萬)

一九三一年	二一、八九四
一九三二年	一六、九七一
一九三三年	一六、三四一
一九三四年	一八、〇三三
一九三五年	一八、四〇〇

自一九二六年至一九三〇年的平均數 三一、七二三

一九三五年以旅客輸送數量的增加，同年度運賃的收入，亦增加了二·六%，這種成績的好轉，自一九三三年以來，已給與鐵道的前途有光明的象徵。

以下的圖表，是從一九三〇年起至一九三五年間之辦理包貨物運輸的數量漸減的指示。



根據右表，我們更可以看得出一九三二年的中半，是達到最低的一點，而辦理包貨物運輸則有漸次上升的趨勢，以後各年度便一高一低，進退不一了。一九三二年的中半，過了深刻的減少後，漸次又復好轉的上升，至一九三三年更有第二次的躍進，在一九三五年此種上升的傾向，更明確的表現出來，其曲線自一九三二年開始以來，已凌駕乎最高水準以上。

### 二五、主要貨物類別發送的噸數

第二表將一九三五年中貨物發送的噸數分為八類，表中百分比是表示從一九三四年至一九三五年間，此等八類的貨物輸送數量的增減額。(※是減少的記號)

貨車數 (單位千)	對總哩的百分比	
	一九三四年	一九三五年
穀物及農產品	一、五七三	※ 四·六
生動物	七二二	※ 三三·九
石炭	六、一五六	〇·二
焦煤	三三八	二·七
林產品	一、三七六	一九·六
礦石	九九三	二五·〇
小宗貨物	八、一三四	※ 一·五
其他	一、二二八	六·四
合計	三一、五〇〇	二·一

在右表看來，一九三五年主要貨物八種類中的五類，皆有相當的增加，其增加率礦物一項最高，佔二五·〇%，石炭最低佔〇·二%；反之，穀物、生動物及小宗貨物，都是同樣的減少。在礦物及林產品的增加率上來看，則有顯著的增加；若在車輛數的收入的比例來看，則小宗貨物反有增加的顯示。

(未完)

人事

部路要訊

本部高級職員任免升調 六月十一日起至二十六日止

職	姓名	任	免	升	調	日	期	備	考
工務司技士	梅福強	另有任用				廿五年六月十一日			
業務司專員	凌顯常	部令派充				廿五年六月十一日		試用升充	
新路建設委員會專員	丁心銘	部令派充				廿五年六月十二日			
首都鐵路輪渡現金保	張競立	部令改派				廿五年六月十三日		財務司長兼充	
首都鐵路輪渡現金保	林兆棠	部令派充				廿五年六月十三日		會計長兼充	
二十三年庚款公債基金	林兆棠	部令派充				廿五年六月十三日		會計長兼充	
浙贛鐵路聯合公司	張競立	部令派充				廿五年六月十三日		財務司長兼充	
保管借用庚款還本付	張競立	部令派充				廿五年六月十三日		財務司長兼充	
保管基金委員會主任委員	林兆棠	部令派充				廿五年六月十三日		會計長兼充	
專員在隴海鐵路辦事	李希賢	部令派充				廿五年六月十四日			
工務司技士	顧宗杰	另有任用				廿五年六月十六日			

工務司代理技士	林同棧	另有任用	廿五年六月十六日
技監室第一專員暫行	莊堅	部令派兼	廿五年六月十八日
技監室第三組主任	汪禧成	部令派兼	廿五年六月十八日
暫行兼代第四組主任	鍾文耀	函聘	廿五年六月十九日

各路高級職員任免升調 六月十一日起至二十六日止

職	務	姓	名	任	免	升	調	日	期
北甯鐵路警察署署長	王錫町	呈請辭職應予照准						廿五年六月十三日	
代理北甯鐵路警察署署長	程希賢	部令派代						廿五年六月十三日	
隴海鐵路警察署署長	李希賢	另有任用						廿五年六月十四日	
隴海鐵路警察署署長	戴文	部令派充						廿五年六月十六日	
京滬滬杭甬鐵路警察署署長	馬少屏	另有任用						廿五年六月十八日	
京滬滬杭甬鐵路警察署署長	吳迺憲	部令派充						廿五年六月十八日	
北甯鐵路總務處副處長	徐濟	另有任用						廿五年六月十八日	
北甯鐵路改進委員會委員	徐濟	部令派充						廿五年六月十八日	
北甯鐵路總務處副處長	關蔭麟	另有任用着即免職						廿五年六月十八日	
北甯鐵路總務處副處長	關蔭麟	部令派充						廿五年六月十八日	

津浦鐵路秘書	顧震白	部令派充	廿五年六月十九日
粵漢鐵路湘鄂段管理局副局長	周鍾岐	部令派充	廿五年六月廿二日

### ▲本部辦理財產保險

本部財產保險，共計國幣一百萬元，為太平太古兩公司各保半數，保險費每千元七角，至本年五月二十日滿期。茲又另行招商估價承保，結果以中央信託局所收保險費為最低廉，每千元六角五分，現已決定全數悉由該局承保云。

## 業務

### ▲減低機器等級發展國產工業

本部以近年工業，重在機器生產，對於機器運價，特予注意。查現行機器減等收費辦法，係以鐵路沿綫內地國資工廠購用機器，交由鐵路運送者為限，而國產機器之推銷，每不能受減等之利益，茲為協助發展國產機器及內地機器生產工業起見，特將現行十七種機器減等收費辦法，重行規定：「凡鐵路沿綫內地國資工廠購用機器（不限國產

）交由鐵路運送者，或國產機器持有當地商會證明文件託運者，准予一律照原定等級，減低一等收費，但仍以前定之十七種機器為限。」定自本年六月十五日起實行，已令各路遵照辦理。

### ▲核定包裝貨物相當運價

查貨物包裝，關係鐵路車輛利用之效率，貨物運費雜費之負擔，以及運輸裝卸之耗損，至為深切。東西洋各國鐵路，且有視包裝之是否堅固與劃一，以定其運價之貴賤者。我國運商，雖大都未能注意包裝，但現在各路所運貨物，如棉花、糧食、食鹽、油類等，其每件之體積重量與包皮之堅度，已不乏固定之標準，故最近本部徵詢各路改善貨物分等表意見案內，據復頗有主張將各種貨物逐項規定其包裝方法者，縱以貨物種類之複雜，未便一律加以規定，致增多數貨商之束縛，但為保護貨物完整，發展長途運輸，鼓勵出口，促進生產起見，誠有逐漸規定之必要。前由本部選定貨物分等表中貨物之現有標準包裝者多種，



先行規定「貨物包裝情形調查表」格式，令飭各路按照表內所列各項目逐項調查，並限於本年六月底以前填齊呈部，以憑彙核，而資採用。

### ▲獎勵畜牧運輸

案奉 行政院令准軍事委員會函送馬政委員會建議一案，關於鐵路者：為對於牲畜運輸（一）儘先裝運、（二）免收運費兩項，本部自應盡量協助辦理。除第一項「儘先裝運」自應由各路切實遵辦外，其第二項「免收運費」以鐵路行車，須有種種費用，所請免費，至感困難，本部為獎勵畜牧計，已令飭各路自本年七月一日起，凡屬中央或各省市所設之畜牧場，持有中央各機關或各省市所發護照，託運種畜時，准予援照公用物料運送辦法，按七五折核收運費。

### ▲整飭車站秩序

前准新生活運動促進總會轉據浙江新運會函請，將每列火車規定一上下門，俾旅客免除爭先擠擁現象等由轉函到部。

查客車規定上下門出入，各路曾經採行，徒以旅客心理每喜趨近避遠，且爭先恐後，結果仍無成效，轉滋紛擾；但旅客如能一致先下後上，則車站秩序，自可免於混亂，故欲謀整肅站台秩序，當以厲行先下後上，為最有效。

除令飭各路轉飭各站員警，嗣後對於旅客上下，務須勸令一致先下後上，認真維持秩序，以肅觀瞻外，並已函復新運總會查照轉知矣。

### ▲京滬滬杭甬路各站辦理營業所

本部為謀客商便利，准京滬滬杭甬路自本年五月一日起，所有各站，一律辦理營業所業務，即將南京、上海營業所及分所撤消，以資普及。又准津浦路，津、滄間四等區間車，自五月五日起續辦三個月，以惠平民。

### ▲遊覽站添設手提貨物暫存所

津浦路以沿線各名勝地點，旅客前往遊覽者，日益增多，茲為便利遊覽旅客起見，擬于全路各遊覽站添設「手

提物暫存所」，辦理旅客以手提物交站暫存事務，由行李房兼辦。其辦理規則及核收儲存費辦法，應按客運通則第三章第六十七條、及六十九條規定辦理，並定自本年七月一日起實行，同時製備「手提物暫存所」名牌，發交各該站，懸掛于行李房適當地點，以引起旅客注意。以上辦法，已由車務處轉飭各遊覽站遵照辦理，按期實行。

### ▲編製各路修正運價基數比較

#### 圖表

各路貨物運價表，業將負責費併入重行編製，其各等級及里程區間之運價基數，自亦與前不同，業經本部製定運價基數表格格式，並說明編製辦法飭各路依式填報去後，現已據各路呈報到部，經將運價基數比較表編就付印，至各路運價比較圖，亦正在編製中。

## 聯運

### ▲粵漢南段與中興明安兩公司舉 辦旅客聯運

查廣東逕口電輪中興公司，自置有輪船三艘，一走定河口逕口，二走四會河口，每日來往四次，專駁旅客直搭

火車到廣州，且旅客衆多，為便利廣州、佛山兩市與逕口、蘆苞間往來旅客起見，亟應辦理聯運，在旅客方面既稱便利，在鐵路方面，又可增益路收。現由粵漢鐵路南段與逕口電輪中興公司訂立旅客聯運約章十五條，暨聯運客票價目分配表，定期實行。其聯運站，暫指定粵漢路黃沙碼頭、西濠口、佛山三站。中興電輪指定逕口、蘆苞，為發售聯運客票站。

又粵省北江之四會清遠等埠，客運極稱發達，為便利行旅起見，已令飭該路管理局與四會電輪、明安公司舉辦聯運，並核定旅客聯運約章十五條，以資共同遵守。

### ▲劃一鐵路問訊處職務及規則

查鐵路問訊處與各方人士，最為接近，其辦事之效率如何，於路譽及業務影響至鉅，所有各鐵路問訊處及服務規則，亟應力求統一完善，方能肆應咸宜。茲擬就「鐵路問訊處規則草案二十五條」分送各聯運路研究，俟各路研究簽復到部，再行彙核辦理。

## 工務

### ▲成渝路全綫開始測量

沱江橋基探險困難

該路勘查工作，已於上月告竣，結果認為前川漢所測路綫最優，其經過地方為重慶、江津、永川、榮昌、隆昌、內江、資州、資陽、簡州、趙家渡、成都等處，共長五二三公里，測量隊已陸續出發，開始全綫測量。

沱江橋基，經探險結果，河底均為鵝石堆積，所携人工探險器，每日日夜工作，僅能入地一尺，施工非常困難云。

### ▲株州機廠設計之變更

前擬之株州機廠，計劃係按七百萬元之範圍擬訂，現復基于最低費用與同等效果之經濟為原則，重新按照三百萬元之範圍，另訂新計劃云。

### ▲隴海鐵路西段工程之進行

隴海鐵路西段工程，現所進行者，為西安至寶雞一段，長一百七十三公里，分三個總段九個分段，第一至第

五分段，所有土方橋洞除灃河、渭河兩大橋外，均已完成，第六、第七、第八三個分段已成大半，第九分段則甫開工。鋪軌工作，已達第四分段之普集鎮車站，隴海客貨車，定六月一日起，展開至興平車站。

### ▲粵漢鐵路之完成工事

粵漢鐵路南起廣州，北達武昌，其自廣州至韶關、及自武昌至株洲二段，早經通車，前所未完者，為株洲至韶關一段，計長四百五十六公里，近經本部積極修築，截至五月底為止，路基工作僅第三、第四兩總段中第二、第三兩分段尚未完工，橋梁僅漳河橋正橋及第四總段第三分段尚未完工，其餘各項均已完竣。鋪軌工作，亦鋪及全段，鋪道工作，則正在進行，站台房屋除少數已完工外，其餘大部份均正動工。

## 財務

### ▲商借到期庚款興築西南各路

查我國西南各省，物產豐饒，交通梗塞，關係民生甚大，本部為適應需要起見，計劃籌築川湘、湘黔、川陝、成渝、京衡等鐵路，以利民生。其中川湘、湘黔、川陝、

成渝各路，均為西南交通之主要幹線，京滬一路，尤為聯絡京滬浙贛兩路之樞紐，共需資金數逾鉅萬，除發行第三期鐵路建設公債以充國內工款外，尚須另籌外洋料款。茲因以上各路需要緊急材料，約計國幣一百餘萬元，本部現查本年到期可借英庚款倫敦購料部份，尚有餘額九萬餘鎊，足可借用，爰擬就還本付息辦法，商請管理中英庚款董事會同意，業經該會第三十八次會議通過照借。

### ▲整理津浦鐵路英德原續借款

查津浦鐵路一九〇八年及一九一〇年原續借款積欠到期本息為數頗鉅，按照合同規定還本付息應由津浦路進款項下撥付，並以冀、魯、蘇等省厘稅作担保，迨裁厘後，則以關稅抵補，嗣津浦路既因款絀未能照付，財政部亦未以關稅抵補，屢經英德大使及債權公司要求踐約，當以債款有關國信，經與財政部疊加研究，並與英德債票持券人代表一再磋商，經過兩年之久，最近始將整理辦法解決，業由本部與財政部會同登報通告在案。至整理此項債務所需之款，則由津浦鐵路按月提撥款項作為基金，復興持票

人代表商定另組津浦鐵路英德債款基金保管委員會，專司保管基金及還本付息各事宜。

### 購料

#### ▲採購湘西木料

現在國有各路枕木約計一千四百餘萬根，每年抽換數量，平均約在二百萬根以上，以前多係購自外洋，每根以國幣二元八角計，即需八百餘萬元，漏卮之鉅，殊難忽視。本部購料委員會自本年一月改組後，即注意及此，故對於提倡國產枕木事項，銳意擘劃，初則行文各省調查林產狀況，繼則聘定專員分赴各地勘查，現據調查結果，湘、黔、桂交界之處，木材產量極為豐富，其中可製成枕木者，亦不在少數。該會為利用國產，挽回利權起見，乃與湘黔鐵路工程籌備處訂定採購湘西國產木料合作辦法，關於採購範圍甚廣，凡在湘西境內，無論枕木、電桿木、橋梁木，或建築所用木料，均包括在內。由該會專派代表一人，率同助理員若干人，常駐該籌備處辦理採購事宜，並得視事實之需要，于適當時期，籌設鋸木廠，收購原木自行鋸製各項木料云。

## 通信

### ▲隴海鐵路西寶段工程要聞

(一)鋪軌越過農校車站 西寶段鋪軌工程，積極推進，自於六月一日客貨列車直達興平車站後，工程材料列車，隨即通過普集鎮車站達到武功漆水河，惟以此河三孔二十公尺鋼梁誤期未到，須先搭便橋方克通車，致鋪軌停止旬日，截至六月底止，已越過農校車站，向前進展，計逾西寶全段里程之半矣。

### (二)繼續招標承建車站房屋及附屬工程

西寶全段，除起點之西安車站外，規定設立車站十五處，其三橋鎮、咸陽兩站房工及附屬設備，業已大致完成，可於七月內陸續移交該路管理局接收，茂陵、興平、馬嵬坡、普集鎮、農校等五站，已選定承辦包工，備料實施，限於本年九月底一律報竣。現又繼續招標承建絳帳鎮、常興鎮、郿縣三站票房、監工住屋、道棚房屋及圍屋、公共廁所、站台、水塔、水井、水鶴基脚、抽水機房、火溝等附屬工程，定於七月十日下午四時在該局當眾開標，一俟開標後選定包工，即行興建。

### ▲客車招待生訓練所畢業學生開始上車服務

隴海鐵路車務處以原有客車侍役，對於應付旅客諸欠適合，乃於去年成立客車招待生訓練所，本年五月間該所首屆學生畢業，當即派往車上服務。該路當局為注意該生等服務精神及考核成績起見，規定值班時攜帶小冊，編寫服務日記，歇班時加以整理，填入特備之日記簿內，(內容分：「旅客動態」「服務心得」「改善意見」「雜項注意或報告」各欄)於下次值班時，呈交該管管理員詳加批閱，月終再行彙呈車務處候核。並派職員分班隨車觀察指導，俾臻完善。

### ▲添設職工學校

隴海鐵路自潼西段通車後，職工日漸增多，對於工人教育，實屬刻不容緩，為急謀增進工人工作效率起見，已由該路先後籌設連雲、運河、銅山、商邱、開封、鄭州、洛陽、陝州、潼關、西安等十處鐵路職工學校，聞業於六月一日一律正式開學矣。

# 國內外路事消息

## ▲滇越鐵路今昔概況(續前)

鐵路公司就地測勘之際，法國駐京公使亦與總理衙門商訂鐵路章程，磋商數月之久，卒於一九〇三年十月二十九日簽訂中法滇越鐵路章程三十四款，我國徒負供給地段之義務，而所得之利益，除鐵路運送中國郵件免收運費及由鐵路公司補償中國政府查看費用每年每公里二十佛郎外，實無其他利益可言。我國於磋商條款時提出之繳納路稅，鐵路材料照納關稅，軌距應與中國所定標準相同等款，均未能訂入，惟收回期限經定為八十年，仍須視鐵路營業之成績如何為斷，如八十年中之進款足與其歷年之一切費用相抵，則無價歸還中國，否則須由中國償清其不足之數，始可收回。

鐵路公司決定改變路線之後，即一面呈請政府批准，一面招募工人，設立棚廠，準備工料。法國議會於一九〇三年六月議決，於原則上准其採用新路線，復經越南總督

於一九〇四年一月正式批准，公司乃積極進行建築工程。

當日招募之工人多來自廣東，四川，福建，甯波，天津，不勝滇南瘴癘之苦，一入夏季，多相率死亡；一九〇五年中於一日之內，竟死工人百分之四十。公司乃改良衛護，添募新工，人數最多之時，全綫達六萬人，歐籍員工五百人，分段興工，進行頗為順利。嗣因海防老街一段，未能如期通車，影響材料運送，其時越幣價格，又復陡漲百分之四十，公司預算無法平衡，幾有停工之勢。法國政府乃亟謀補救方法，於一九〇六年四月通令各部合組調查委員會，前赴雲南調查工務與財務兩方之實際狀況。翌年二月，政府與公司簽訂合同，決定繼續進行工程，經費問題，另候公斷。一九〇八年四月，宣布公斷結果，將初期建設費增至一萬六千五百五十萬；公司所負雲南境內一段之初期建設費，由七百五十萬佛郎，增至二千五百萬，其餘由越南政府籌付。於是困難解除，工程藉以進展，至一

九一〇年四月一日而全綫通車。

滇越鐵路之現狀，自河口至昆明共長四百六十四公里

表列於左：

半，分上下兩段，開遠以南為下段，以北為上段，計有車

站及停車處五十一處。茲將其地名及與河口相距公里數。

河口	○	獐姑	一二〇·四	開遠	二二〇	糯租	三三三
媽蝗堡	一五	戈姑	一三二	小龍潭	二三六	祿豐村	三四四·六
南溪	二二·五	落水洞	一四三·七	巡檢司	二五七	徐家渡	三五八
馬街	二八·五	芷村	一五二	大龍潭	二六〇	滴水	三七一
老范寨	四三	密拉地	一五六	拉里黑	二六六·五	狗街子	三八三·五
大樹塘	五五·五	黑龍潭	一六四·五	西扯邑	二七五·四	羊街子	三九一
歐哈地	七〇·七	碧色寨	一七七·六	熱水塘	一八五	宜真	三九八·五
白寨	八一·五	大莊	一九三·五	燙兮	二九六	可保村	四一四
灣塘	九三	大塔	二〇九	小河口	三〇六·五	前所	四二二
波渡箐	一〇六	榆林山	二二五	西洱	三一五	水塘	四三一
七甸	四三三	賴迷珠	四五三	九門里	四五七	昆明	四六四·五
呈貢	四四九	西莊	四五五	棠珠營	四六〇		

軌距為一公尺，最大坡度為二十五公厘，最小半徑為一百公尺。共有隧道一百五十五處，總長約十八公里，其最長者達六百五十公尺，橋梁涵洞共約二千座，長逾一百公尺者九十六座。

老街與河口相隔一河，名南溪河，寬約二百公尺，上

建鐵橋。河口為我國之邊鎮，有督辦駐其地，駐軍一營，並設海關稽查所。車站設於河濱山麓之間，極為狹隘，列車一組纔五六輛客貨車，停於站台，而機車已入於隧道。其地之海拔為九十公尺，空氣異常沈鬱。列車出隧道，即沿南溪河右岸，循山而行，河面漸狹，山勢漸高，水流亦

愈急，樹木頗爲繁茂，多爲熱帶植物，間有村落梯田，路軌迂曲，幾無直線可尋，探首窗外，可見車之首尾。行四十五公里，轉趨南溪河之左岸，更行二十五公里而達臘哈地。稍北，坡度更陡，路軌於每一公尺內上升二十五公尺，其地有瀑布十餘處，自山巔直洩而下，長者達百餘丈。列車穿穴跨澗，急駛而上。過白寨，氣象一變，雄渾之山勢至此已不復可見，惟有挺拔之奇峯峭壁，樹木亦較爲稀疏，其種類亦有異於熱帶之植物，蓋已漸入於溫帶之氣候矣。列車連穿隧道十九處，而達灣塘樸姑間之山峽，峽長十餘公里，南溪之水，奔騰其間，鐵橋一道，跨峽而過，俯視急流，約在百丈之下，更穿彎曲之隧道二，而達樸姑。環視羣山，峯巒層疊，反顧原路，則長蛇一道，蜿蜒於彼山之麓，幾疑其爲另一併行之鐵路。過樸姑車仍繼續上行，南探適纔所見瀑布之水源，高出南溪河面四百五十公尺。至戈姑人煙較密，禾田亦漸多，蓋已達雲南之高原，空氣亦不復如南段之沈鬱。更沿山峽上行二十公里，是爲密拉地，其地爲南溪河之發源處，高出海面一千六百公尺，自臘哈地至此，凡八十公里，路軌於此八十公里之間，計升高一千三百四十公尺，返復跨渡南溪河，已不知

若干次矣。密拉地之北四公里，有站名芷村，建有機車修理廠，爲該路機務之重要地點。車離密拉地，約里許，過一隧道，長三百五十公尺，其山斷隔南溪河與南盤江之一支流，有峭壁孤立其間，其狀如屏。過此則蒙自平原現於眼底，衆山環抱，如處盆中，其地昔爲湖底，今已涸竭，變爲良田，長約三十公里，寬半之，鐵路自平涼之東沿山而下，經黑龍潭以達於山麓，至此始遇平地，軌直如矢，約三公里而抵碧色寨。碧色寨爲滇越鐵路與箇碧石鐵路之交點，箇碧石鐵路橫貫蒙自平原，富於農產品與錫礦，故碧色寨爲河口以北之第一重要車站，每年轉運之穀米約九千噸，蠶豆約四千噸，大豆約千餘噸，錫塊十餘噸，木炭五千至一萬五千噸，木柴一萬五千至二萬五千噸，粗細木料約五千噸，烟葉四十餘噸。碧色寨之北爲大莊，所經多平坦之地，經大塔，越臨安河，卽爲開遠縣。開遠所產以甘蔗與穀爲大宗，昔日爲黨粟之重要生產地。人口幾二萬，西自臨安，東自廣南之貨物咸趨集於此，滇越鐵路總段，及路警總局亦均設於斯，其地適爲昆明與河口之中心點，普通快車之發自昆明或河口者，均留宿於此，至翌晨始繼續開行，惟用摩托發動之客車，則於中午停此，任旅



客至站旁之安南客店內午餐後，可於當日完成全綫行程。開遠一站之業務亦頗重要，每年運出之穀米約四百餘噸，木炭一千至三千噸，粗細木料亦如之。往西十餘里，產煤甚富，本地人多用以煉糖，鐵路轉運之量亦每年二三萬噸。車站所佔之面積頗廣，岔道七處，外籍人員住宅十四所，俱樂部一所，華越籍工人住屋十列，每列分八家，住戶之姓名，年齡、籍貫、職務及其家屬之人數年齡性別，均書於戶外，以便稽查。修理廠、機車廠、麵包廠、冰廠成備。醫院一所，設備頗週，主任醫生為一卒業於河內大學醫科之雲南青年，全綫各部分事務之由華人主持者，僅此而已。另有小學一所，供華越籍員工子弟免費入學，惟所授文字僅法文與越南文，中文反擯而不授，然華籍員工之無力送其子弟入他校者，亦惟有放棄其祖國文字勉就此校肄業而已。

(待續)

### ▲義大利興築阿國公路

據羅馬消息，義大利為改善阿國公路起見，現用本國工人三萬名，阿國工人七萬名，積極興築阿國公路，使成一公路網，即在雨季，交通亦不致稍受阻滯云。

### ▲美國林肯公路完成

據內布拉斯加消息，彼橫越美洲大陸，全長三千三百英里，經過美國十二州之硬面公路，近經全部告竣。其最後一段，計共三十四英里，亦經完成通車。該路之築，原為紀念林肯總統，故名以林肯公路。橫跨美國之汽車公路，此時已有數道，但彼不用柏油，而又不需混凝土，獨能抵禦各種不同之天氣者，惟有此林肯公路云。

### ▲美國恩俸合同之簽訂

據華盛頓消息，美國各路及勞工局代表，近為保障路員權利起見，曾經簽訂一種合同，內中一條，對於恤金之發給，有所規定，其服務年限在十五年以上者，聞最多給以全年薪額云。

### ▲德國公路列車之發明

據科倫消息，德國技術，最近更有驚人之進展，其新近發明之「德國汽車列車」，每列共有汽車三十六輛，內中各車，可以分開單獨行駛，又可於空曠之處，併合一起，成為一可容數百人之會議室。其第一次通車，業在科倫離厄薩多夫段舉行，內中影戲機、電話、電燈，收音機等，

莫不具備。其中一輛，且可昇高二十呎，以作演說台等用，將來於政治、技術及關於社會各事之宣傳演講，收效必更普遍云。

### ▲西比利亞鐵路改訂行車時間

據東京消息，關於經西比利亞鐵路之更訂時間各節，聞日本駐莫斯科大使，業經報告本國外交部。據此次所訂之行車時間表，其由莫斯科開赴滿洲里之快車，現定每週之星期日及星期四啓程，其由滿洲里赴莫斯科者，則定在星期三及星期六開抵俄都，每週對開兩次云。

### ▲南滿上年度盈餘打破歷年紀錄

據大連消息，上年度，南滿鐵路獲利最鉅，合計共盈日金四千九百六十萬元，較之上一年度，多日金三百萬元，爲一九〇七年公司成立以來之最高紀錄云。

### ▲日本渡輪消息

據東京消息，日本國營鐵路所造之新式渡輪兩艘，係用以接送往來下關及釜山間之鐵路旅客及貨物等，其速率極高，大約今年年底，即可同時告竣，將來通車之後，於日韓間聯運，裨益定非淺鮮云。

### ▲德國汽車公路之進展

據一九三五年德國汽車公路報告，其在一九三五年內興築之汽車公路，計共一千八百六十六公里，較之上一年度，多築六百七十五里，於工業方面，裨益甚鉅。大約本年年底，即有一千公里可以工竣通車云。

### ▲德國雙層火車

據柏林消息，雙層汽車，世界早經發明，但雙層火車，尙未之見。近聞德國已製有一種雙層火車，上下兩層，均極舒適，實爲世界雙層火車之開始云。

### 組織成立中國土木工程師學會

本部參事兼新路建設委員會主任祕書夏光宇暨祕書葉家俊等，鑒於中國近年來對於土木工程學術一項之重要，爰聯絡國內對於土木工程學術研究有素，而富於資歷經驗者，發起組織中國土木工程師學會。藉此聯絡土木工程同志，互相研究切磋，而協力發展中國土木工程建設爲宗旨。聞該會已於五月底正式成立，總會會址暫設本部新路建設委員會內。會員分（一）會員（二）仲會員（三）學生會員（四）名譽會員。本部及各路同仁，如對於土木工程學術，饒有經驗，或有特殊供獻者，均甚歡迎加入云。

### 本部重組網球隊

本部同仁，愛好網球者甚多，其中宿將亦為不少，近擬重組實力雄厚之鐵道部網球隊，以應參加勵志社主辦之「精衛」杯比賽。聞已由本部體育系網球管理委員會發出通告，凡本部同仁均可報名參加。現報名者，計有薩司長、周祕書、郭啓達等三十餘人，期此次「精衛」杯能操左券云。

### 鄒縣發見秦代瓦量

(津浦路訊)本路所經鄒、滕、嶧各縣、為邾、滕、薛各國故都，近年發見春秋、秦、漢時代古器甚多。邾來鄒縣又發見秦代瓦量，以及赭色陶片，均為罕見之物，茲為介紹如左：

鄒縣古邾國都城之版築，城牆遺址猶完好，城內發現帶有文字之陶片甚多，最可寶貴者，為秦代瓦量上有始皇念六年詔文，乃用十塊印子所印，筆法高古。清代著名古物鑒賞家濰縣陳簠齋，研究瓦量文字，斷定為李斯用毛筆所書，故陳曾有「柔毫之祖斯相之遺」評語。按秦量，權見於著錄者最早為隋代顏氏家訓，以後宋明清屢有發現，考古家亦多記載，但均係鐵質或銅質，後陳簠齋始發現有瓦量陶片，費三十年之搜尋，始能數十碎陶片湊成一全器，以為空前發現，稀世之珍，因瓦量碎片，今國僅鄒縣出產，三十年之久，始湊成一整器，誠不易也。惜陳死後，該量為日人購去。現在鄒縣竟發現一全瓦量，完好無缺，為省立圖書館所得。

又赭色帶有花紋之陶片，以前考古家在「奄」國故城(江蘇北部)發現，為他處所無，遂以為係「奄」城獨有之文化產物，彌足珍視，最近在鄒縣亦發現甚多，且與「奄」城發現者完全相同，可證明春秋邾國亦產此物，與「奄」文化相同，攻破赭色陶片乃奄國獨有文化之說，為考古家多添一項材料。

### 青陽港遊艇網球賽紀要

(京滬滬杭甬路訊)六月十三十四兩日為本局車務處主辦之第四屆青陽港遊艇網球競賽，地點在該地鐵路花園飯店舉行。此兩日中第一日上午網球起賽，第二日上午遊艇起賽，其決賽均於第二日下午舉行。本次參加者極為踴躍，計遊艇方面男組二十八隊，女組四隊(每隊三人)共九十六人。網球方面單打十九隊，雙打十隊，共三十九人，以上與賽員總數達一百三十五人。觀賽人數則有經濟旅行團團員一百二十五人，友聲旅行團團員六十人，均係自滬前來觀賽，并便道遊覽嶠山者。此外該飯店尚有從各方臨時前來參觀之旅客數十人，綜計觀賽人數，在二百九十人以上。該飯店中一時嘉賓雲集，裾履踴躍，景况極盛。且會期內兩日以來，正值天氣晴朗，陽光朗布之下，或揮汗操舟，或冒暑奮拍，賽者觀者精神同極勃發，尤為此次競賽之特色。

# 貨物運輸統計

其 一 公 噸 數

STATISTICS OF PASSENGERS TRANSPORTED—A NUMBER OF TONS CARRIED

(二十四年十月份)

類別 Classification  路 名 Name of Line	商 運 物 品 Commercial Commodities						非 商 運 物 品 Non Revenue Commodities			總 計 Grand Total
	礦 產 品 Mines	農 產 品 Agriculture	林 產 品 Forests	獸 產 品 Animals	工 藝 品 Manufactures	共 計 Total	政府用品 Government Commodities	他路材料 Materials for Other Railways	本路材料 Service Stores	
平 漢 Peiping Hankow	286,153,225	87,344,425	1,964,025	3,227,325	43,345,775	422,034,775	31,860,750	18,394,950	50,763,000	523,053,475
北 甯 Peiping Liaoning	410,792,000	50,510,000	3,322,000	8,541,000	74,105,000	547,270,000	7,498,000	4,709,000	65,953,000	625,430,000
津 浦 Tientsin Pukow	148,167,944	105,466,186	2,156,734	6,760,140	43,496,405	306,047,409	23,795,940	5,905,650	38,703,200	374,452,199
京 滬 Nanking Shanghai	20,271,141	36,552,677	2,447,443	4,406,264	37,393,313	101,070,838	8,029,890	2,828,714	16,773,509	128,702,951
滬 杭 甯 Shanghai Hangchow Ningpo	11,878,322	15,570,638	7,258,482	3,272,256	21,669,259	59,648,957	2,565,185	1,031,631	4,304,957	67,550,730
平 綏 Peiping Suiyuan	111,244,150	43,505,450	47,875	7,906,139	11,809,905	174,513,519	10,180,907	—	29,897,000	214,591,426
正 太 Cheng-Tai	144,936,200	17,309,350	176,025	799,825	7,075,185	170,296,585	2,722,695	9,600,000	8,334,700	190,953,980
道 清 Taokow Chinghua	104,946,000	1,650,000	57,000	140,000	2,298,000	109,091,000	138,000	45,000	2,509,000	111,783,000
龍 海 Lung-Hai	71,692,000	23,133,000	1,197,000	314,000	31,140,000	127,476,000	10,544,000	—	59,271,000	197,291,000
廣 九 Canton Kowloon	89,900	1,950,050	624,650	2,060,600	3,028,750	7,753,950	60,000	—	1,044,100	8,858,050
湘 鄂 Hupeh Hunan	19,963,675	10,944,650	1,005,525	624,815	6,074,705	38,613,370	2,480,250	7,604,300	10,308,775	59,006,695
膠 濟 Kiao-Tsi	152,556,785	30,732,202	3,431,635	2,197,677	32,809,457	221,727,756	844,416	178,000	39,462,712	262,212,884
南 浦 Nanchang Kiukiang	0,596	3,838,829	443,997	58,950	3,791,385	8,133,757	5,853,093	—	3,690,000	17,676,850
粵 漢 南 段 (Southern Section) Canton Hankow	13,013,275 (x) 75,675	3,177,000 79,275	661,925 108,725	1,687,650 294,975	5,479,075 1,740,450	24,018,925 2,299,100	1,725,575 105,000	6,449,000 —	10,411,225 —	42,604,725 2,404,100
共 計 Total	1,495,780,888	431,763,732	24,903,041	42,291,616	325,256,664	2,319,995,941	108,403,701	56,746,245	341,426,178	2,826,572,065

統 計

(X) 韶樂段 Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳統計室編製

# 載運旅客統計

其一人數

STATISTICS OF PASSENGERS TRANSPORTED—A NUMBER OF PASSENGERS

(民國二十四年十月份)

路名 Name of Line	普通 ORDINARY					政府 GOVERNMENT		優待 Privilege	遊覽 Excursion	定期票 Season Tickets	總計 Grand Total
	頭等 I Class	二等 II Class	三等 III Class	四等 IV Class	共計 Total	民事 Civil	軍事 Military				
平漢 Peiping Hankow	403	2,295	254,819	—	257,517	1,512	70,587	2,489	140	—	332,245
北甯 Peiping Liaoning	4,132	7,935	338,087½	—	350,154½	201	6,100	11,129½	4,810	505	372,900
津浦 Tientsin Pukow	921	2,763	225,019	—	228,703	147	9,561	2,496	8,239	—	249,146
京滬 Nanking Shanghai	4,117½	27,076½	574,027	415,560½	1,020,781½	1,793	24,931½	4,551	60,431	7,657	1,120,145
滬杭甬 Shanghai Hangchow Ningpo	1,206½	11,600	273,993	92,540½	379,340	485	7,080	1,312½	10,790	165	399,172½
平綏 Peiping Suiyuan	512	614½	99,606	—	100,732½	132	14,976	2,582	1,185½	—	119,608
正太 Cheng-Tai	50	500½	44,346½	—	44,897	10	3,949	110	606	—	49,572
道清 Taokow Chinghua	38	174	27,325	—	27,537	76	1,981	340	160	—	30,094
隴海 Lung-Hai	182½	1,620½	131,993	—	133,796	—	12,856	789	2,029	—	149,470
廣九 Canton Kowloon	2,533	15,302½	266,284	—	284,119½	—	860	1,222	1,593	180	287,974½
湘鄂 Hupeh Hunan	183	657	66,855	—	67,695	98	19,680	392	282	—	88,147
膠濟 Kiao-Tsi	477	2,733	183,834	—	192,044	80	283	861	1,219	—	194,487
南濟 Nanchang Kiukiang	105	478	25,937	—	26,520	—	7,720	51	296	240	34,827
粵漢南段 (Southern Section) Canton Hankow	4,862 * 1	37,058½ 35½	484,853 10,835	133,697 —	660,470½ 10,871½	336 —	4,564 2,247	— —	2,215 79	— —	667,585½ 13,197½
共計 Total	19,723½	110,843½	3,012,814	641,798	3,785,179	4,870	187,375½	28,325	94,074½	8,747	4,108,571

\*紹樂段 Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳統計室編製

# 貨物運輸統計

其二進款

STATISTICS OF GOODS TRANSPORTED—B REVENUE

(民國二十四年十月份)

類別 Classification  路名 Name of Line	商運物品 Commercial Commodities						非商運物品 Non Revenue Commodities			總計 Grand Total
	礦產品 Mines	農產品 Agriculture	林產品 Forests	獸產品 Animals	工藝品 Manufactures	共計 Total	政府用品 Government Commodities	他路材料 Materials for Other Railways	本路材料 Service Stores	
	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$	元 \$
平漢 Peiping Hankow	705,204.98	757,485.59	16,101.94	56,765.84	576,964.62	2,112,522.97	237,029.35	40,539.43	33,903.52	2,423,995.27
北甯 Peiping Liaoning	565,048.38	168,175.22	12,746.03	35,591.27	259,926.71	1,042,487.61	16,702.84	6,497.56	18,507.20	1,084,195.21
津浦 Tientsin Pukow	242,244.53	594,399.54	14,974.81	62,041.52	347,534.28	1,261,194.68	104,723.58	17,560.01	45,549.10	1,429,027.37
京滬 Nanking Shanghai	15,243.73	92,049.32	5,408.58	30,601.63	134,792.09	278,095.35	20,016.28	3,055.24	7,515.95	308,682.82
滬杭甬 Shanghai Hangchow Ningpo	19,269.33	32,527.29	10,442.64	13,240.46	59,270.79	134,750.51	6,285.80	670.75	1,792.25	143,499.31
平綏 Peiping Suiyuan	204,186.53	312,636.82	208.60	87,596.80	156,396.49	761,025.24	64,557.15	—	11,052.60	836,634.99
正太 Cheng-Tai	240,224.20	113,886.63	1,270.63	8,338.03	60,071.73	423,791.22	15,964.92	10,834.00	8,891.65	459,481.79
道清 Taokow Chinghua	140,439.55	3,447.08	123.85	511.69	7,007.44	151,529.61	93.40	19.49	443.67	152,086.17
龍海 Lung-Hai	152,988.99	169,718.36	8,972.88	3,833.14	291,430.68	626,944.05	68,066.78	—	17,747.73	712,758.56
廣九 Canton Kowloon	238.53	4,035.76	728.60	4,444.70	6,898.84	16,346.43	47.50	—	719.28	17,113.21
湘鄂 Hupeh Hunan	73,455.81	37,250.02	1,720.64	3,629.07	36,873.25	152,928.79	12,707.85	18,687.79	14,974.99	199,299.42
膠濟 Kiao-Tsi	501,075.01	138,956.83	23,905.05	17,236.42	241,749.91	922,923.22	1,918.20	935.30	16,654.58	942,431.30
南潯 Nanchang Kiukiang	2.26	8,622.29	625.34	276.48	15,517.22	25,043.59	11,092.28	—	2,513.00	38,648.87
粵漢南段 Canton Hankow (Southern Section)	23,239.14 (x) 48.90	19,466.30 188.13	1,016.32 44.65	18,838.10 1,196.71	41,042.73 2,454.70	103,602.59 3,933.09	13,394.22 201.60	33,375.00 —	3,966.44 —	154,338.25 4,134.69
共計 Total	2,883,909.87	2,452,845.18	98,290.56	344,141.86	2,237,931.48	8,017,118.95	572,801.75	132,174.57	184,231.96	8,906,327.23

(X) 韶樂段 Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳統計室編製

# 載 運 旅 客 統 計

其 二 進 款

STATISTICS OF PASSENGERS TRANSPORTED - B REVENUE

(民國二十四年十月份)

路 名 Name of Line	等 級 Class	普 通 ORDINARY				共 計 Total	政 府 GOVERNMENT		優 待 Privilege	遊 覽 Excursion	定期票 Season Tickets	總 計 Grand Total
		頭 等 I Class	二 等 II Class	三 等 III Class	四 等 IV Class		民 事 Civil	軍 事 Military				
平 漢 Peiping Hankow		\$ 元 9,420.39	\$ 元 29,252.05	\$ 元 454,055.53	\$ 元 —	\$ 元 492,727.97	\$ 元 7,174.65	\$ 元 240,045.40	\$ 元 8,017.90	\$ 元 1,262.50	\$ 元 574.22	\$ 元 749,802.64
北 甯 Peiping Liaoning		25,016.73	33,515.00	457,594.93	—	516,126.66	197.00	3,891.25	15,078.03	11,341.13	728.40	547,362.47
津 浦 Tientsin Pukow		33,617.12	44,194.65	516,486.05	—	594,297.82	555.70	32,887.30	10,857.51	72,125.56	—	710,723.89
京 滬 Nanking Shanghai		27,326.61	76,181.66	344,732.93	275,634.88	723,876.08	2,242.50	29,291.70	5,147.89	32,279.71	1,169.28	794,007.16
滬 杭 甬 Shanghai Hangchow Ningpo		5,802.77	27,826.82	184,799.11	77,956.67	296,385.37	341.35	5,135.17	1,418.36	6,253.96	32.82	309,567.03
平 綏 Peiping Suiyuan		2,291.75	3,815.60	129,487.97	—	135,595.32	252.40	20,669.50	2,121.20	3,351.35	—	161,989.77
正 太 Cheng-Tai		503.85	2,251.70	57,096.55	—	59,852.10	8.35	4,658.55	117.05	1,362.65	—	65,998.70
道 清 Taokow Chinghua		114.40	327.10	18,193.28	—	18,634.78	27.50	1,087.75	188.22	66.20	—	20,004.45
隴 海 Lung-Hai		2,178.90	11,514.58	256,057.71	—	269,751.19	—	37,663.65	1,710.70	3,957.80	—	313,083.34
廣 九 Canton Kowloon		6,708.61	18,120.47	143,341.59	—	168,170.67	—	238.64	599.55	1,560.84	159.07	170,728.77
湘 鄂 Hupeh Hunan		2,287.85	5,860.90	73,404.55	—	81,553.30	137.20	17,352.85	496.80	236.70	—	99,776.85
膠 濟 Kiao-Tai		4,471.37	13,139.15	202,090.00	—	219,700.52	50.20	469.35	1,555.48	4,358.73	—	226,134.28
南 潯 Nanchang Kiukiang		801.75	2,328.10	41,201.50	—	44,331.35	—	8,897.45	46.70	247.75	220.80	53,744.05
粵 漢 南 段 Canton Hankow (Southern Section)		2,503.08 *1.52	15,764.48 41.36	146,954.36 5,477.80	27,469.32 —	192,691.24 5,520.68	179.76 —	11,470.94 1,627.72	— —	766.36 45.04	— —	205,108.30 7,193.44
共 計 Total		123,046.70	284,133.62	3,030,973.86	381,060.87	3,819,215.05	11,166.61	415,387.22	47,355.39	139,216.28	2,884.59	4,435,225.14

\*韶樂段 Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳統計室編製

# 滬平通車時刻表

23年7月1日實行

本列車附掛頭二三等客車餐車臥車及客廳車  
(301 由北平開往上海 302 由上海開往北平)

下行301		302上行		下行301		302上行	
7.40	到	上海北站	開	16.00	7.50	開	到
5.41	開	蘇州	到	17.51	7.35	到	開
5.34	到	無錫	開	17.59	7.14	開	到
4.38	開	常州	到	18.46	7.12	到	開
4.32	到	丹陽	開	18.51	6.22	開	到
3.40	開	鎮江	到	19.39	6.20	到	開
3.32	到	南京	開	19.47	5.43	開	到
2.35	開	浦口	到	20.38	5.33	到	開
2.33	到	滁州	開	20.40	3.33	開	到
1.48	開	明光	到	21.18	3.03	到	開
1.40	到	臨淮關	開	21.26	1.49	開	到
24.00	開	蚌埠	到	22.50	1.41	到	開
23.35	到	南宿州	開	23.15	0.20	開	到
21.15	開	符離集	到	1.20	0.08	到	開
20.45	到	徐州府	開	1.40	22.36	開	到
19.36	開	臨城	到	2.55	22.28	到	開
19.26	到	滕縣	開	3.05	21.39	開	到
17.57	開		到	4.40	21.29	到	開
17.47	到		開	4.50	20.24	開	到
16.57	開		到	5.44	20.16	到	開
16.54	到		開	5.47	18.53	開	到
16.19	開		到	6.23	18.50	到	開
16.04	到		開	6.38	18.40	開	到
14.00	開		到	8.42	18.30	到	開
13.55	到		開	8.47	18.20	開	到
13.36	開		到	9.06	18.00	到	開
13.26	到		開	9.16	17.51	開	到
12.11	開		到	10.35	17.50	到	開
11.41	到		開	11.05	16.00	開	到
10.10	開		到	12.50	15.59	到	開
9.58	到		開	13.05	15.35	開	到
9.13	開		到	13.57			
9.10	到		開	14.00			



### 滬平通車票價表

由北平至	公里	一 等	二 等	三 等	由上海至	公里	一 等	二 等	三 等
天津總站	140	7.50	4.80	2.40	北 平	1462	70.80	45.70	22.85
天津西站	146	—	—	—	天 津	1322	63.90	41.20	20.60
唐 官 屯	212	11.40	7.30	3.65	唐 官 屯	1250	60.15	38.80	19.40
滄 州	261	13.65	8.80	4.40	滄 州	1201	57.90	37.30	18.65
泊 頭 鎮	300	15.30	9.90	4.95	泊 頭 鎮	1162	55.50	35.80	17.90
連 鎮	331	17.40	11.20	5.60	連 鎮	1131	54.15	34.90	17.45
桑 園	353	18.30	11.80	5.90	桑 園	1109	53.25	34.30	17.15
德 州	375	19.35	12.50	6.25	德 州	1088	51.60	33.30	16.65
禹 城	441	22.95	14.80	7.40	禹 城	1021	48.60	31.30	15.65
濟 南	492	25.20	16.30	8.15	濟 南	970	45.75	29.50	14.75
泰 安	564	29.10	18.80	9.40	泰 安	898	41.85	27.00	13.50
大 汶 口	592	30.30	19.60	9.80	大 汶 口	870	40.65	26.20	13.10
大 曲 阜	631	32.70	21.10	10.55	大 曲 阜	831	38.85	25.00	12.50
兗 州	648	33.45	21.60	10.80	兗 州	814	38.10	24.50	12.25
濟 甯	680	34.80	22.50	11.25	濟 甯	845	39.45	25.40	12.70
鄒 縣	668	34.35	22.20	11.10	鄒 縣	794	36.60	23.60	11.80
滕 縣	709	36.75	23.70	11.85	滕 縣	753	34.80	22.40	11.20
臨 城	743	38.25	24.70	12.35	臨 城	720	33.30	21.40	10.70
棗 莊	774	39.75	25.70	12.85	棗 莊	751	34.65	22.30	11.15
徐 州	810	41.85	27.00	13.50	徐 州	653	29.70	19.10	9.55
符 離 集	871	44.70	28.90	14.45	符 離 集	591	26.25	16.90	8.45
南 宿 州	885	45.30	29.30	14.65	南 宿 州	578	25.65	16.50	8.25
蚌 埠	974	49.95	32.30	16.15	蚌 埠	488	21.00	13.50	6.75
臨 淮 關	999	51.00	33.00	16.50	臨 淮 關	463	19.95	12.80	6.40
明 光	1035	53.25	34.40	17.20	明 光	427	18.30	11.70	5.85
滁 州	1100	56.10	36.30	18.15	滁 州	362	14.70	9.40	4.70
浦 口	1150	58.95	38.10	19.05	浦 口	312	12.45	7.90	3.95
南 京	1159	59.55	38.50	19.25	南 京	311	11.85	7.50	3.75
上 海	1462	70.80	45.70	22.85					

北平天津間,天津浦口間,及南京上海間,各站滬平通車票價,適用各路本路特別快車票價。

### 萬國臥車公司臥舖票價目表

#### 由上海至北平

上海	A B	上 海	上 海	上 海	上 海		
南京	A B	13.00 2.00	南 京	A 7.00 B 5.00	南 京		
徐州	A B	10.00 6.00	7.00 5.00	徐 州			
濟南	A B	12.00 8.00	9.00 6.00	3.00 2.00	濟 南		
天津	A B	21.00 13.00	18.00 12.00	11.00 8.00	9.00 6.00	天 津	
北平	A B	21.00 12.00	18.00 12.00	11.00 8.00	9.00 6.00	2.00 1.50	北 平

### 萬國臥車公司臥舖票價目表

#### 由北平至上海

北平	A B	北 平	北 平	北 平	北 平		
天津	A B	22.00 1.50	天 津				
濟南	A B	7.00 5.00	7.00 5.00	濟 南			
徐州	A B	11.00 8.00	11.00 8.00	7.00 5.00	徐 州		
南京	A B	14.00 9.00	14.00 9.00	9.00 6.00	3.00 2.00	南 京	
上海	A B	21.00 13.00	21.00 13.00	16.00 11.00	10.00 6.00	7.00 5.00	上 海

# 平浦通車時刻表

24年12月10日起實行

附掛頭二三等及臥車餐車  
上行

305

306

下行

站名		到	開	站名		到	開	站名		到	開	站名		到	開	站名		到	開		
北平(前門東站)	天津東站	—	20.00	白馬山莊	—	—	—	西寺坡	—	—	—	浦口	—	16.20	茅柳村	—	—	黃河	—	—	
天津總站	天津西站	22.32	23.00	白馬山莊	—	—	—	西任固	—	—	0.17	0.23	浦口	16.29	16.30	茅柳村	2.09	2.10	德州	13.52	14.04
楊柳青	王莊	23.10	23.30	張夏	—	—	—	新馬老	—	—	—	—	花旗營	—	—	利國	—	—	桑安	14.29	14.30
王莊	鎮縣	23.41	23.46	張萬德	11.35	11.36	—	曹老	—	—	—	—	東高	—	—	利國	—	—	安陵	—	—
靜海	官屯	—	—	界首	12.01	12.02	—	曹老	—	—	—	—	烏担	17.10	17.11	沙溝	—	—	連光	14.57	15.00
唐官屯	廠	0.29	0.30	安北	—	—	—	蚌	1.23	1.43	—	—	瀝州	—	—	沙臨	3.16	3.31	東光	15.14	15.15
馬官屯	廠	—	—	東北	12.41	12.51	—	長門	—	—	—	—	河集	17.34	17.42	官南	—	—	泊頭	—	—
青縣	濟州	—	—	南口	13.32	13.35	—	淮台	2.06	2.07	—	—	沙八	18.13	18.14	南沙	—	—	南口	15.39	15.47
魏州	州	1.32	1.42	吳村	13.55	13.56	—	臨板	2.21	2.26	—	—	張嘉	18.33	18.39	南沙	4.20	4.23	馮家	—	—
魏州	州	—	—	吳村	14.21	14.22	—	小石	—	—	—	—	管小	18.54	18.55	兩下	—	—	滄州	16.36	16.46
魏州	州	2.11	2.12	吳村	14.40	14.42	—	石門	—	—	—	—	明小	19.18	19.23	兩下	5.20	5.21	滄州	—	—
魏州	州	—	—	吳村	15.11	15.31	—	明小	3.24	3.34	—	—	明小	—	—	兩下	5.49	6.09	滄州	—	—
魏州	州	3.02	3.18	吳村	16.01	16.02	—	明小	—	—	—	—	明小	19.18	19.23	兩下	6.33	6.35	滄州	17.24	17.25
魏州	州	—	—	吳村	16.59	17.04	—	明小	4.02	4.18	—	—	明小	—	—	兩下	6.53	7.01	滄州	—	—
魏州	州	4.17	4.32	吳村	—	—	—	明小	4.53	4.54	—	—	明小	—	—	兩下	7.25	7.26	滄州	17.49	17.57
魏州	州	—	—	吳村	17.54	18.04	—	明小	5.24	5.32	—	—	明小	—	—	兩下	7.45	7.48	滄州	—	—
魏州	州	5.04	5.06	吳村	—	—	—	明小	5.54	5.55	—	—	明小	—	—	兩下	8.28	8.38	滄州	—	—
魏州	州	5.23	5.26	吳村	—	—	—	明小	—	—	—	—	明小	—	—	兩下	—	—	滄州	18.44	18.45
魏州	州	—	—	吳村	19.14	19.15	—	明小	6.35	6.36	—	—	明小	—	—	兩下	9.18	9.19	滄州	19.05	19.13
魏州	州	5.58	5.59	吳村	—	—	—	明小	—	—	—	—	明小	—	—	兩下	9.38	9.39	滄州	19.33	19.38
魏州	州	6.29	6.49	吳村	19.51	20.21	—	明小	6.45	—	—	—	明小	—	—	兩下	—	—	滄州	19.48	20.05
魏州	州	—	—	吳村	—	—	—	明小	—	—	—	—	明小	—	—	兩下	—	—	滄州	20.15	20.45
魏州	州	7.36	7.37	吳村	—	—	—	明小	—	—	—	—	明小	—	—	兩下	—	—	滄州	23.15	—
魏州	州	8.22	8.30	吳村	—	—	—	明小	—	—	—	—	明小	—	—	兩下	—	—	滄州	—	—
魏州	州	8.56	8.57	吳村	22.08	22.18	—	明小	—	—	—	—	明小	—	—	兩下	—	—	滄州	—	—
魏州	州	—	—	吳村	22.41	23.16	—	明小	—	—	—	—	明小	—	—	兩下	—	—	滄州	—	—
魏州	州	9.47	10.31	吳村	—	—	—	明小	—	—	—	—	明小	—	—	兩下	—	—	滄州	—	—

## 本刊投稿簡章

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

中華民國二十五年七月一日出版

## 鐵道半月刊

第四期

編輯者

鐵道部秘書廳編譯室 陳逸雲

南京中山北路七四四號

發行者 鐵道部秘書廳圖書室

電話四一一二二號轉六五號

### 本刊價目表

零售 每期法幣一角	後封面全面	六十元
預 半年法幣一元	其他全面	四十元
定 全年法幣二元	半面	二十五元
	四分之一	十五元
	以上價目均以每期計常年面議	

### 本刊廣告價目