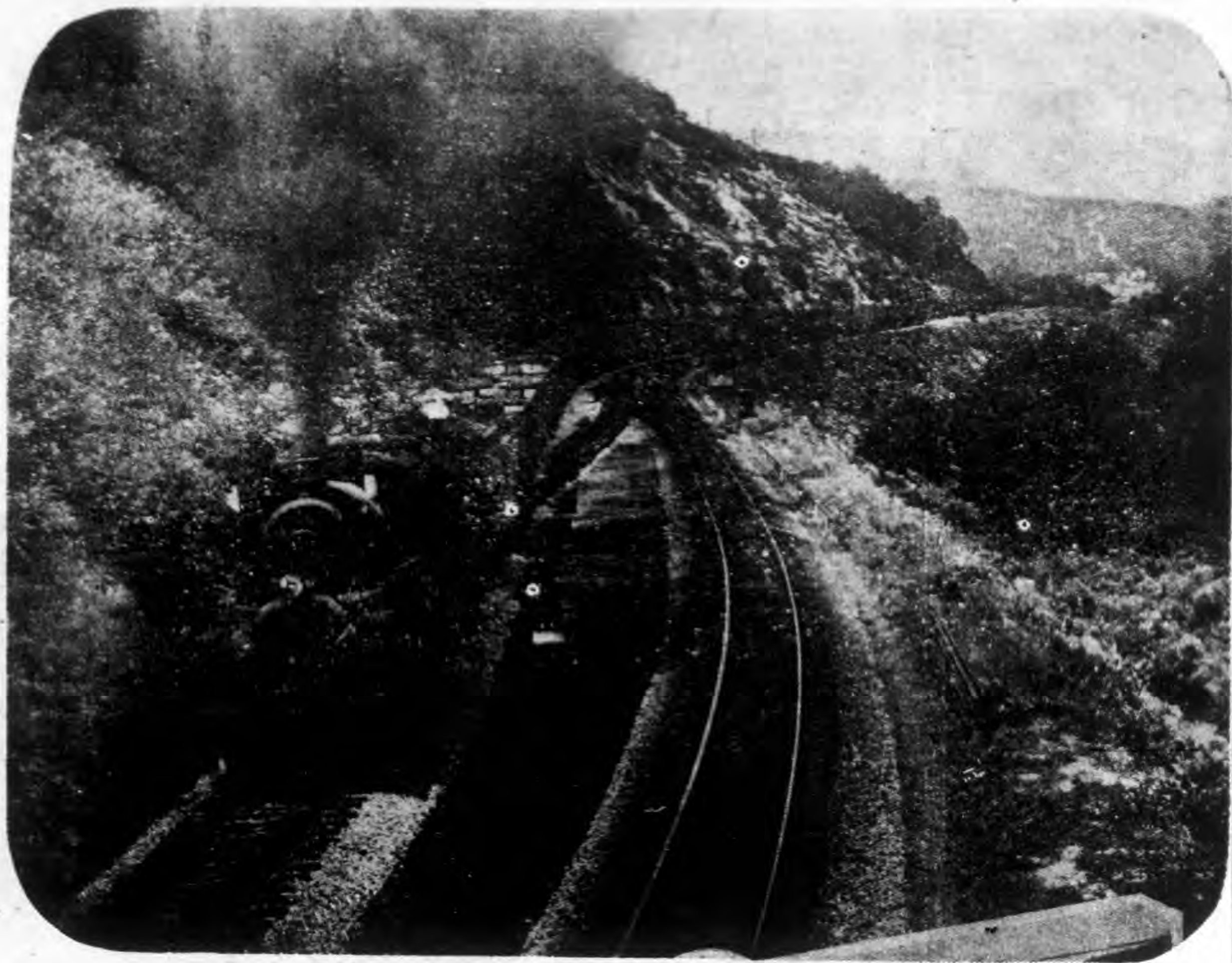


# 鐵道半月刊

題

第一卷 第十二期

★ 讀閱人同路部供專刊本 ★



鐵道部秘書廳研究室第三組主編

中華民國二十五年十一月一日出版

## 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

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

革命尚未成功



同志仍須努力

## 本刊編輯體例

- (一) 本刊定名為「鐵道半月刊」，每半月出版一期。
- (二) 本刊內容分：插圖、評論、專載、統計、要聞、附錄等類。
- (三) 插圖欄，刊登有關路政之照片及圖說。
- (四) 評論欄，包含小評、論叢兩種，小評類，登載短小警策之文字，論叢類，登載路政設施之長篇論評文稿。
- (五) 專載欄，刊登一切專門記述文字，如調查、考察、路政計劃、工程進行及財務、業務、工務、車務、機務、警務、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。

## 節 約 的 重 要 性

林 主 席

現在要救濟我國之窮，除從積極開發產業外，對於浪費的惡習更應從速糾正。糾正此種惡習，惟有勵行節約。節約原為我國一種美德，數千年以來，經先哲竭力提倡，業已深入社會人心，故現在提倡節約，並非強人所難，實乃將此種固有美德，重新恢復而已。公務員站在領導民衆地位，尤應以身作則，身體力行，轉移社會風氣，更須注意替國家處理公務，要領念物力艱難，對於公帑公物，須加意愛護，切勿假公濟私。現在吾國國民經濟如此枯竭，國家財政又如彼困難，務須大家犧牲暫時享樂，替國家打算，開闢出一條大路，立下一個復興基礎。

(在國府紀念週講)



# 鐵道半月刊

第一卷 第十一期  
民國二十五年十一月一日

## 插 畫

- |    |           |    |
|----|-----------|----|
| 1. | 杭江鐵路尖山橋風景 | 一  |
| 2. | 開行蘇列支列車   | 一  |
| 3. | 交通大學工程館   | 十三 |
| 4. | 西班牙京城懸橋   | 一  |
| 5. | 瑞士高架鐵路    | 一  |
| 6. | 開往菲列基列車   | 一  |

### 鐵路之新需要與新責任

張嘉璈(一)

### 非常時期之中國鐵路運價問題

劉傳書(七)

### 二十五年之京滬滬杭甬鐵路

黃伯樵(一六)

### 鐵道商業化與沿線經濟調查

王炳南(二〇)

### 粵漢鐵路運輸粵鹽湘米及萍醴煤炭之研究

范廣練(二四)

### 德國優等公路之建設

趙元慶(三九)

### 浦爾曼公司試辦活節臥室瞭望客車

盛次恆(四三)





附 統 計

錄 國有鐵路主要貨運主要起訖站名表

一、統計提要 二十五年一月份

二、營業收支統計

三、載運旅客統計

四、貨物運輸統計

國 內 外 路 事 消 息

國外新聞

其 他

浙贛鐵路

廣九鐵路

北甯鐵路

隴海鐵路

簡碧鐵路

津浦鐵路

京滬滬杭甬

部 路 要 訊

關於人事者

關於業務者

關於財務者

關於聯運者

關於購料者

七則

四則

一則

一則

一則

四則

一則

一則

一則

一則

一則

三則

五則



## 鐵道年鑑第三卷出版預告

本年鑑係將二十二二十三兩年度（  
自二十二年七月至二十四年六月止  
）合併編纂材料豐富印刷精美由上  
海商務印書館代印下月出版定價精  
裝本六元平裝本四元本部同人購作  
參考用者當特予優待務須於十一月  
十日前向祕書廳研究室第三組接洽

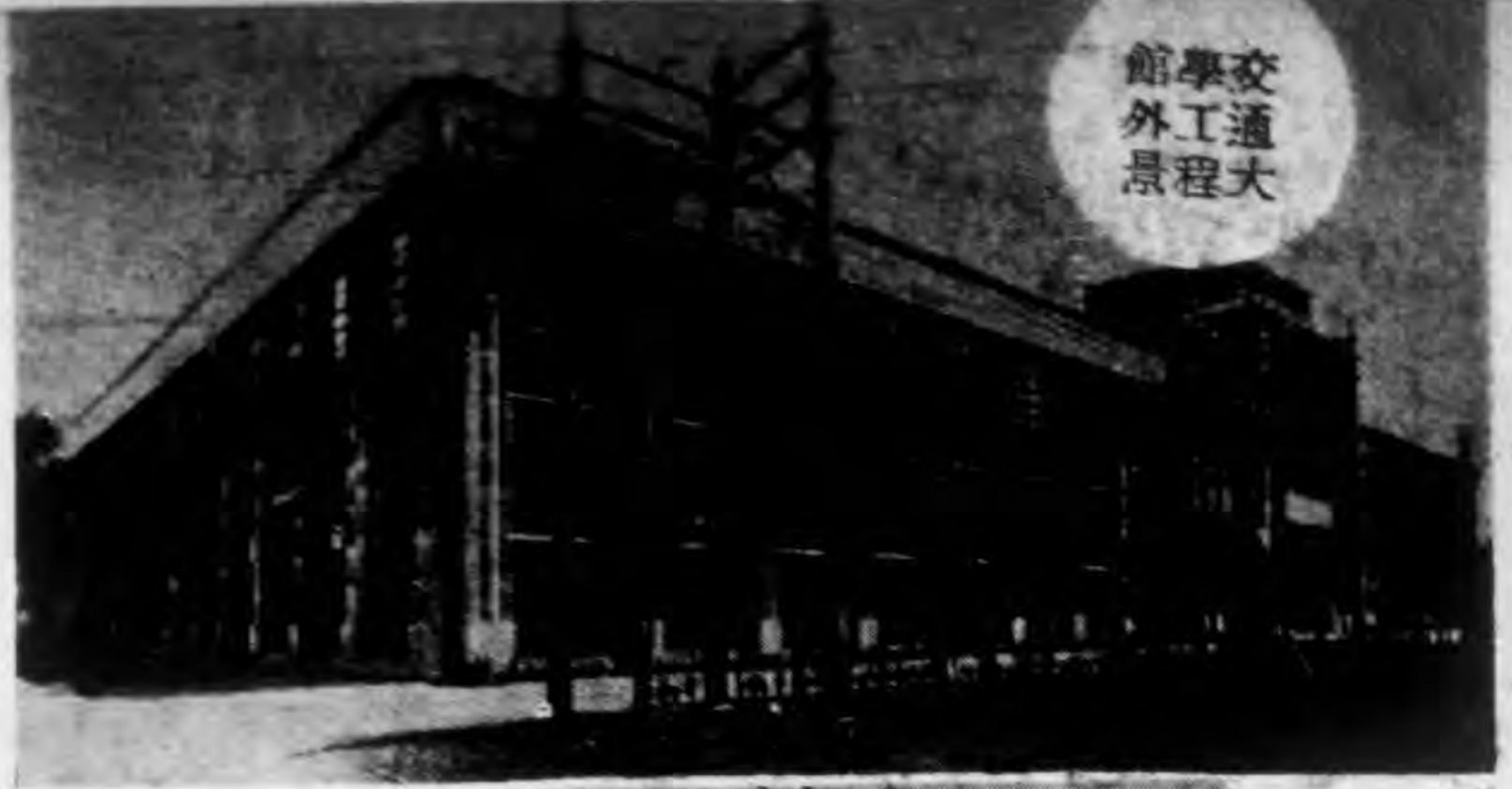


(上)杭江鐵路尖山橋風景  
(下)自蘇利支往聖哥達之路綫

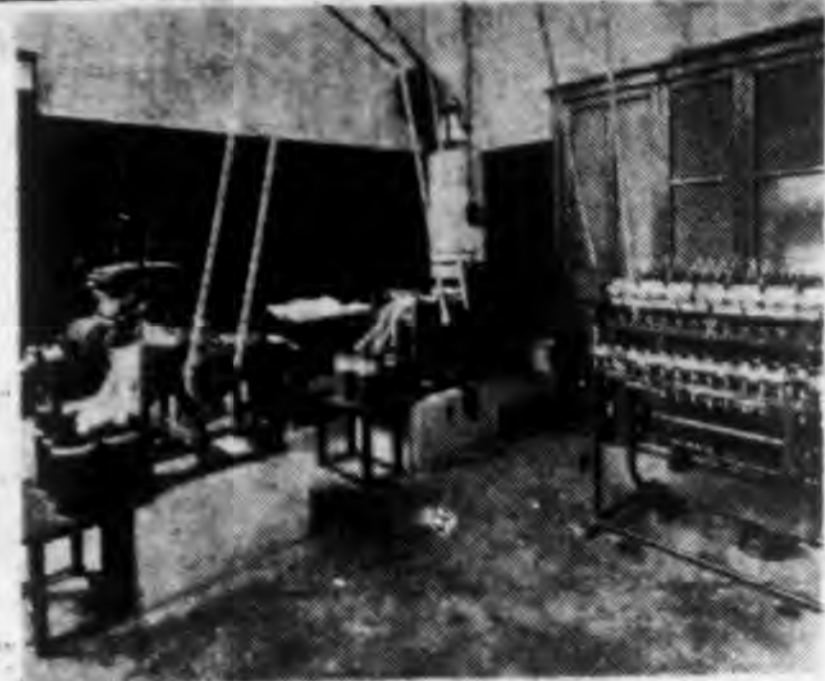


# 交通

交通大學  
工程館  
外景



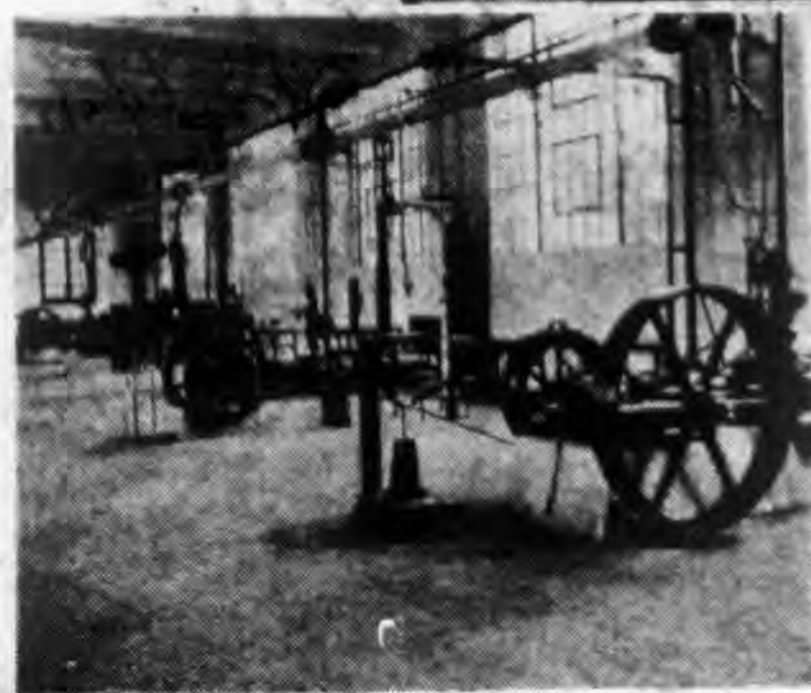
紡織試驗室紡紗部



紡織試驗室機部



金工廠



蒸汽機之部  
機械工程試驗室



汽車試驗室

交通大學工程館，佔地六五〇〇平方公尺，樓上為課堂及繪圖室，樓下有電機試驗室，材料試驗室，紡織試驗室，機械試驗室，金工廠，鍋爐間等等，設備頗稱完全。



# 大 學 工 程 館

電機試驗室內之交流配電版

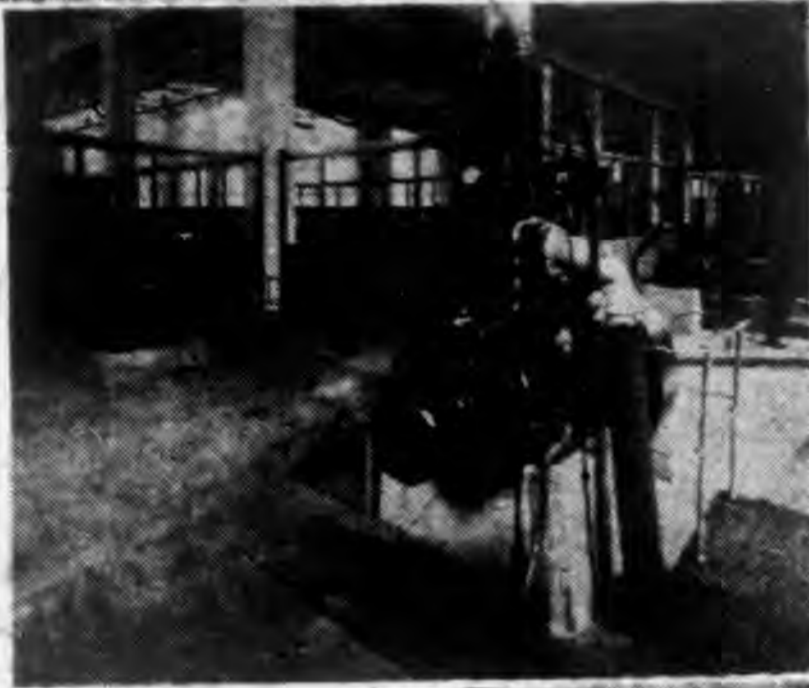


紡織試驗室原料分析及紗布試驗部

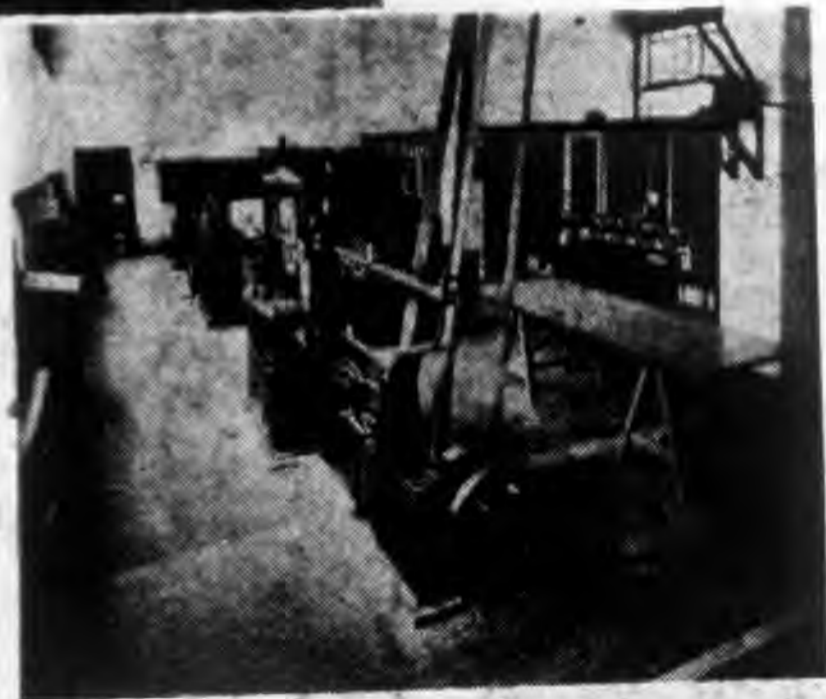


引擎馬力測驗室

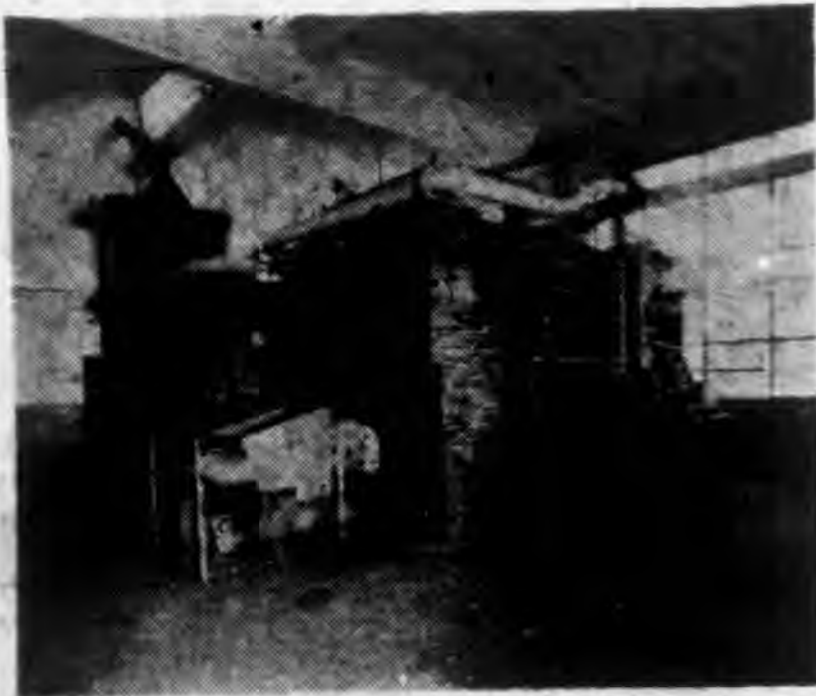
機械工程試驗室內燃機之部



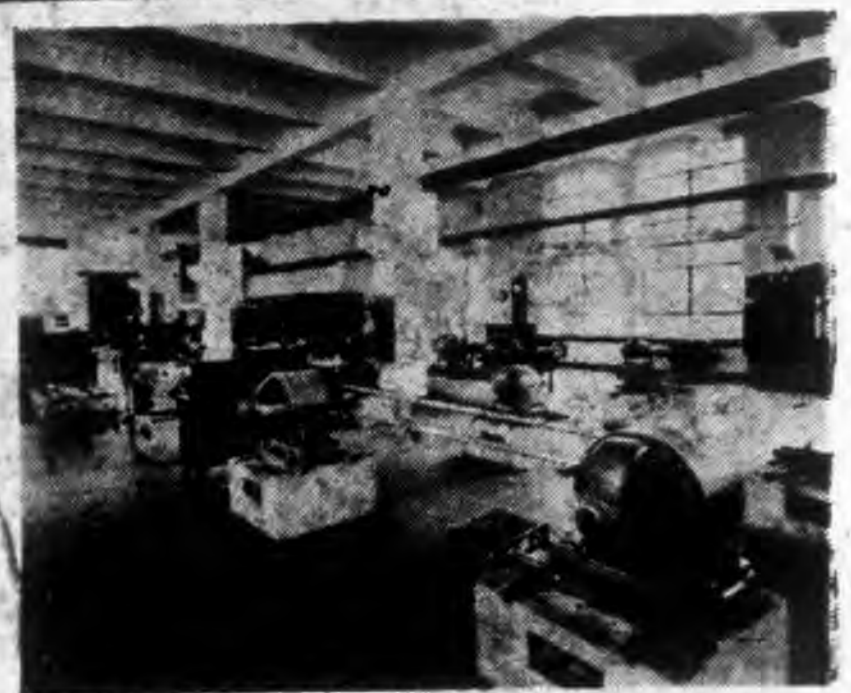
土木學院普通材料試驗室

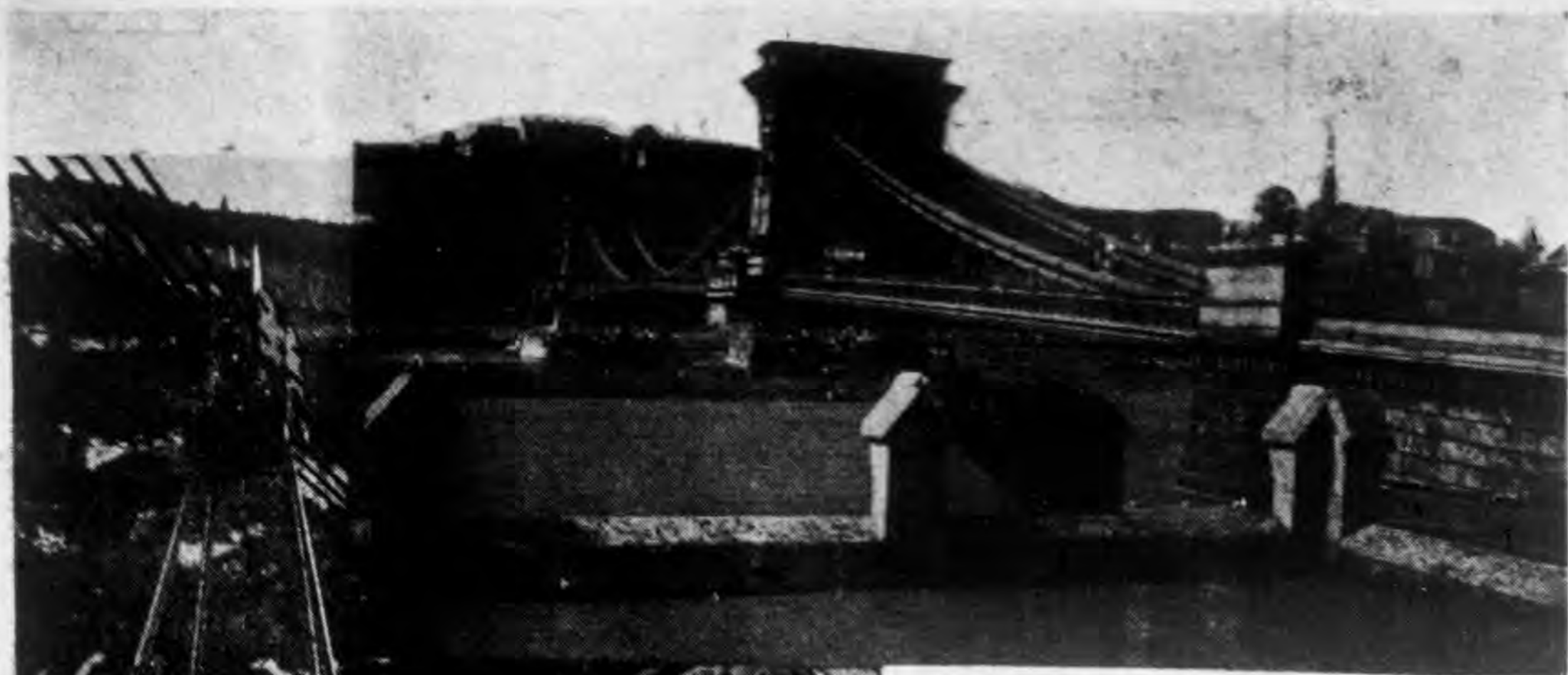


機械工程試驗室鍋爐間



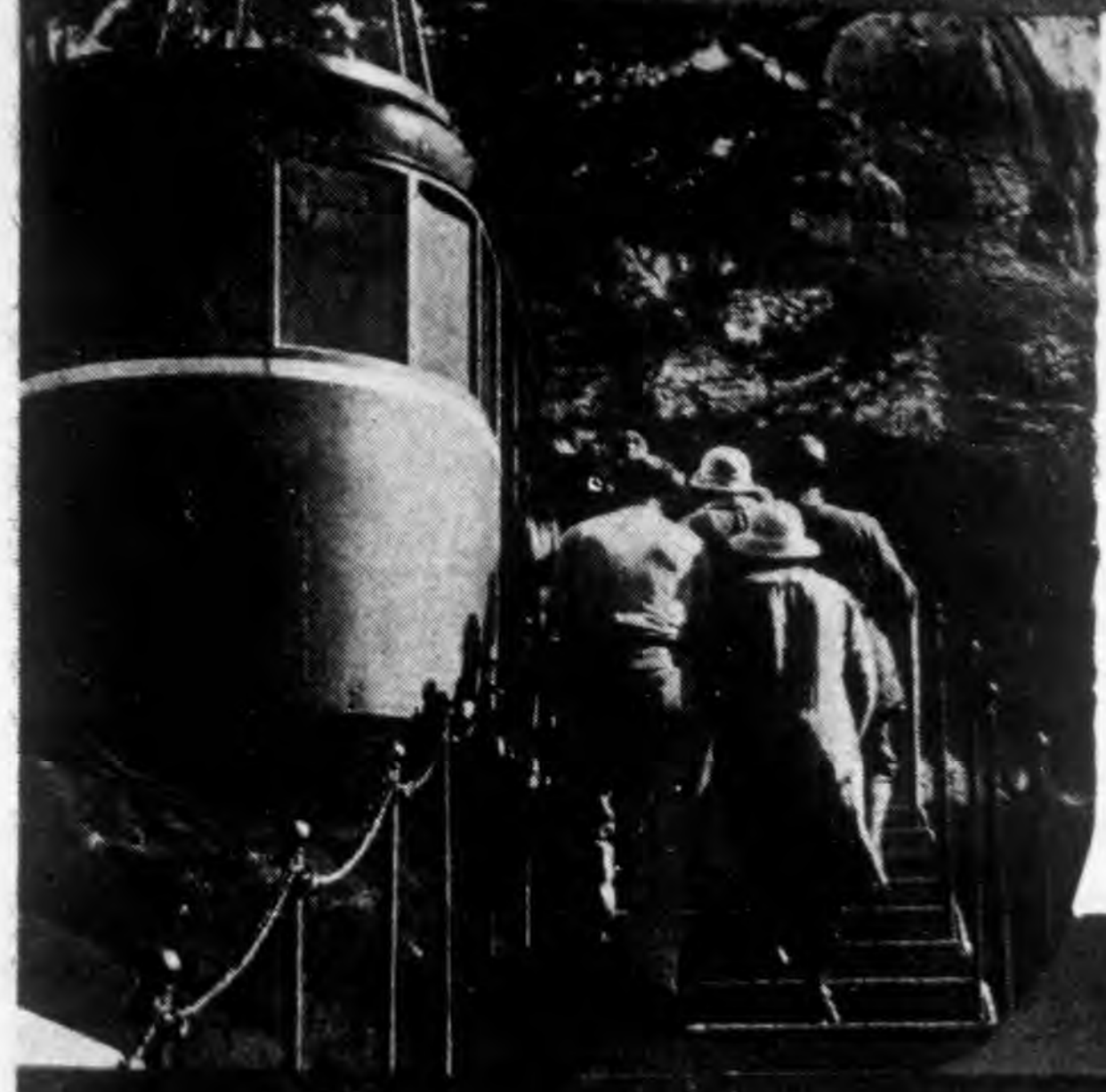
電機試驗室之交流試驗之一部分





(上)西班牙京城懸橋，跨多腦河，聯絡布達與佩斯二市，其交通之重要，及工程之偉大與伊利沙白橋等。

(下)開往非列基列車。



## 鐵路之新需要與新責任

胡嘯穎  
蔡華偉筆記

十月十五日下午七時聚餐會部長演詞

各位同事！兄弟到部以來，未得機會與諸同事聚餐，初擬定雙十節日在部舉行聚餐，嗣因局長談話會於節後舉行，各路局長公務繁重，頗不易來，今藉此機會將部中聚餐期，延至今日，俾各局長與部中同事，共聚一堂。

聚餐所以聯歡，本可不必演說，且兄弟在本部紀念週時，常與各同事談話，現在要說的話，大都已经說過，但各局長到部參加紀念週之機會較少，重申前說似不嫌多。回想兄弟到部業已十月，此十月中雖無特殊成績，但有一二稍可引為高興之事，藉此飯後向諸君報告，俾大家高興高興！此兩事可分為對外的與對內的：

一、鐵路對外的信用：最近十個月以來，外國對我國路債信用，有極大轉變，回想今年以前外國對於我國鐵路借款，無論為現金，抑為材料，其信用異常不良，近數月來，因我國加以整理之故，路債信用較前大有進步，外國對我印象，亦已隨之好轉，因此借款條件逐漸改進，前者我國債票在歐洲

市場，日趨低落，今則不特逐漸漲上，且在此外交風雲緊急之秋，亦穩定不跌，近日喧傳英國對我之信用借款，報上所載，未免張大其詞，但英國對我之信用增加及願意多賒材料，已爲顯著之事實。自羅斯爵士回國以後，彼邦人士，深悉我國對於整理路政已具決心，我國目前建設之大問題，首在鐵路，而英國對我之大部份投資，亦在鐵路，今後我國鐵路發展，在英國看來仍視爲可以投資之事業，但英國製造廠家，對於數千萬元之鉅額材料，殊難墊借，每須利用銀行借款，而銀行借款又必須有担保，期限又不能長，以此墊借一事，亦匪輕易可成，假如有出口信用之商定，而由政府作担保，則廠商易向銀行貼現而出口得以暢便，現英政府派員前來我國調查，俾將來決定如何利用其信用借款，免致其廠商對於十年或十五年之材料放款感覺困難。出口放款中最大宗者，自爲鐵路材料，由此點觀之，足見世界各國，在近十個月來，對於中國鐵路投資，其印象已有極大轉變，前所不信用者，今已信用，前之條件苛刻者，今已放鬆，前對我之債票厭惡者，今對我投資，已感興趣，此對外信用關係之變遷，可爲諸位報告者也。

二、鐵路對內的印象：過去各省對於鐵路頗爲冷淡，鐵路之興築與否，款項之有無，均漠然視之，現各省觀念，已與前不同，均願與本部合作，尤於新路之興築熱誠

贊助，願以土方或地價或枕木見助者殊多，頃平漢陳局長曾談及湖北省主席對於信陽至老河口一段鐵路，願供給土方，其餘廣西當局亦希望築湖南至桂林一線，雲南當局希望築貴陽至昆明之線，於此可見各省已深感鐵路之重要與迫切，故觀念爲之一大轉變。

本部從前情況，頗形孤寂，前途希望殊覺渺茫，今則逐漸光明，正如老店生意冷落，現則顧客常臨，可見本部無論對內對外各項信用，均較前增進，吾人因外界對吾期望之殷，遂感事業逐漸推進，責任逐漸加重，尤其以吾人所處在負債人地位，更爲困難，應付對內對外之關係，其觀念其精神，亦應隨之改進，務求得各方之同情與滿足，其應如何致力之處，可分爲舊路之整理與夫新路之興築兩點言之：

第一點、舊路之整理：自我國發表整理廣九借款之辦法後，即見倫敦電訊，謂英國報紙評論，中國鐵路當局將有近代新的需要之責任加諸其身，究竟何者爲近代新的需要？初自揣度，以爲鐵路之近代國民新的需要，似不外兩種：第一種是旅客上的需要，第二種是貨物運輸上的需要。鐵路對於旅客上的需要不外乘車舒適，時間經濟，減少途中疲勞；但此過於普通，不敢認爲新的需要，兄弟以爲英國評論的真意，所謂國民新的需要，當係由鐵路引導民衆提起相偕旅行之興味，我國國民言語不統一，意

志不統一，考厥原因，甚為複雜，而補救之法，未始不在於常常到各處旅行，使國民彼此遇見之機會多，隔膜少，則統一事業自易完成！況常到各地旅行，尤足引起其愛領土愛國家之觀念，并能鼓勵其「動」的精神，成為「動」的民族。至於貨物運輸上之新的需要，則多備車輛，行車迅捷，運價低廉，似已盡其新的需要之能事，但吾人再深的研究，尙未能認為滿足，必須使沿線農工商礦各業盡量發展，各地之產銷使其平衡，成為一自足自給之國，譬如由鐵路盡力指導與協助凡某地產物之價格，某地需供某貨之數量，某貨運至某地之運價與手續，均隨時詳查，貢獻產銷各方之參考，俾我國實業，得鐵路之指導與協助，而得長足之發展。鄙意以為外人所謂我國國民對於鐵路新的需要，必係如此，吾人應本此新的觀念新的精神，同負起此新的責任！

第二點、新路的建設：此次舉行盛會，圓桌上增加粵漢路及浙贛路兩位局長，但距吾人目標尙遠，由粵至桂，桂至黔，黔至滇，滇至湘，……均無鐵路可通，兄弟最近在粵，曾與各省當局談及，現在雖全國統一，但鐵路未通各省，仍可謂為未能真正統一。故已往十個月來努力建築新路，蓋以目前情形觀察，已不能從容籌款，從容建設，已至急不及待關頭，無論如何困難，應以無所顧慮的精神，向前邁進！部中有款則由部建設，各路有款則於各路展築，有一分力量則盡一分力量，決不能徘徊觀望，

致各省幹路仍未開通，而貽誤事機，妨礙進展。至築路計劃，應以最少款項，築最長路線，於最短期間，將主要幹路，通達各省，使全國輻輳連接，四通八達。曩者築路之先，必須預計材料若干，款項若干，與外國訂定借款合同，方始着手興築，但今後決無此猶豫間暇，且決不許有此情形，吾人認爲應如此做，即要毅然做去，且就要做到，應在艱難困苦中，殫精竭慮，以完成各省幹路，力謀全國之發展。

本年雙十節，院長對童子軍大檢閱訓話，約有兩大意義：一爲全國統一之完成，二爲我國主權之收回。關於第一點，完成統一，最先決問題，爲建設鐵路。如鐵路不能貫通各省，則於國家統一前途妨礙甚大，故吾人爲謀全國之永久統一與和平，自非以最大努力，共謀鐵路之展築不可。關於第二點，由我國主權之收回，而聯想到目前之時局，我國對外關係，日漸急迫，自宜充實國力，以應付環境，惟國力之充實，端賴吾人以苦幹窮幹精神，展築新路，救濟農村，培植實業，謀國家民族之復興。惟是此種準備，固屬吾人應負之責任，應有之決心，然事機急迫，絕不容許吾人從容籌計，故吾人應時時刻刻積極的充實力量，以防外力壓迫之猝加，且須時時刻刻積極的準備奮爭，以免再生時機之坐失。譬之商業虧本，對於債務，願準備逐年償還乎？抑乘機操贏準備一次償清乎？對此二法，諒無不欲一次償清，迅速解決者。故於國難亦復如

是。吾人要以最迅速最充分之準備，以謀俟機恢復資本，在平時，力圖國民經濟之發達，一面建築新路，一面整理舊路，一旦戰爭發生，亦足以應付圖存。故鐵路是平和事業，同時又為戰爭之事業。今日以如此困難之重要使命，驟加諸各路，各路固不能推辭，本部亦當同負此重任，使部路一體，互相合作，完成此重大之使命，在部中同寅，固應總動員，而各路局長返路以後，尤盼領導員工作總動員，俾有助於院長之統一大業，以鞏固我國主權之完整。萬不宜自視太卑，以為鐵路事業不過一部份之技術事業。

此次北寧平綏兩路局長未克到會，但平綏仍有總稽核及會計處長到來，兄弟以為兩局長之不克來，非不願來，乃環境使然，雖其身體未與吾人共聚一堂，而其精神仍與吾人一致，吾人對之應表同情，并希望明年此日，該兩路局長得來參加聚會，更為欣慶，深盼部中同寅與各路局長了解吾人總動員工作，共同奮發！一致努力！

### 眼光遠大

我們要建設國家，推進到現代化，眼光一定要看往遠大處，要存着「百年大計」的超越理想，不獨主管長官應當備具此種氣象，就是一個辦事員，一個書記，也不要妄自菲薄，都應當了解全般，認識政策，辦事方有意義，才能通體聯貫。

（陳果夫在蘇省府講）



# 非常時期之中國鐵路運價問題

劉傳書

## 一 鐵路運價問題與非常時期之經濟

一國農工商礦各業之能否發達，泰半繫於其出品需要之大小，及其銷路之廣狹。而需要大小，每依價格高低為轉移。價格高低，又每影響銷路之廣狹。因鐵路貨物運價，每為決定貨物價格之重要原素，故某工業或農業出品之銷路運價，是否得當，該工業或農業將不免感受若干影響。倘運價過高，價格亦必隨之而高，需要將因之減少，銷路將因之減狹，結果非生產過剩，即停減生產。是以農工商礦各業與鐵路運價之關係，至為密切，而運價有使其出品能否製造及能否運銷市場之威權。

吾國處此非常時期，非振興農工商礦各業，以發展整個國民經濟，無以救亡圖存。其對內也，應如何使各地生產互相調劑，酌盈濟虛，以免此地有餘彼處不足之病，並將重要生產，統制產銷，其對外也，應如何抵制舶來消耗品，推銷國貨至國外市場，以謀國際貿易情形之好轉，要皆為此非常時期中關於經濟方面最迫重要之問題。凡此

均與鐵路運價問題，息息相關。非鐵路運價問題有適當之解決，不易達到振興實業，發展經濟之目的，此本問題極由鄭重討論者也。

鐵路運價問題，所涉廣泛，殊難為詳細之檢討，茲所提出討論者，為比較重要及與振興實業發展經濟之關係，最為密切之問題。關於旅客票價方面，尤為簡略，以其關係更較小也。

## 二 中國鐵路應採之運價政策

方今吾國鐵路專家，對於鐵路運價政策，約有三種主張：一為營業主義，即所有客貨運價之釐定，完全以獲得最大利率為標準，使鐵路每年所獲淨利，愈多愈好。二為成本主義，即以運輸總成本，為全體運價高度（General level of rates），以期鐵路每年所獲淨利，為運輸總成本之適當利率。三為自然主義，亦可謂無主義，即在規定運價之初，但求各個運價（particular rates）之合理公平，不計總淨利之多少，其結果總收入及淨利若干，可悉聽其

自然。吾國鐵路自有史以來，即無所謂運價政策，亦即實行此第三主義，顧各個運價，亦未必合理公平耳，此後將繼續以前之自然主義乎？抑改採營業或成本主義乎？其答案如何，影響於一班經濟者至鉅，亦為鐵路運價問題中首應解決之問題。

營業主義與自然主義，均係在規定全體運價時，無一定之總收入或淨利數目為對象，即無一定之全體運價高度。其二者之分別，則在一以每個運價能獲最多收入為目的，一以每個運價能合理公平為目的。鐵路全體運價高度，與各個運價，為截然兩物。前者在使鐵路按照所定全體運價所獲之總收入，足以除抵償成本外，而獲得適當利率，後者則求各種貨物及各等旅客之運價，各得其當，而符合公平合理之原則。全體運價之高度適當矣，而某種貨物或某等旅客之運價或不免失之不平。各種貨物及各等旅客之運價均公允矣，而全體運價高度，或不免失之過高或過低。故在規訂運價時，第一步當求全體運價高度之適當，即使鐵路所取於商旅全體者，恰得其當，第二步再求各個運價高低之得宜，即使鐵路所取於各個商旅者，各得其平。倘僅求各個運價之公平合理，而置全體運價高度於

不顧，則鐵路所獲之總收入，將或則不敷總成本，致不能維持鐵路本身之生存，或則利率太大，致社會上受過重之負擔，影響農工商礦各業之發展。在普通時期，固不應有此現象，在非常時期，尤不應有此現象，此自然主義之不應繼續存在，必有以改正者也。

主張營業主義者，以為吾國值此非常時期，非多修鐵路，無以發展全國國民經濟，以救亡圖存，故對於運價政策，應採多多益善主義，俾盈餘大宗款項，以為增修鐵路之資，俟全國鐵路網完成後，再採行成本主義，不宜遽做鐵路網業已完成之歐美各國，即時限制鐵路收入也。其說似頗近理，惟自整個經濟立場視之，殊非所宜，其理由如下：

(一)歐美各國鐵路，多為民有，理應實行營業主義，然而各該國政府，均恐運價過高，致影響國民經濟之充分發展，而加以適當之監督與限制。吾國鐵路可謂皆為國營，若運價政策反採用營業主義，未免不合。

(二)鐵路運價，在商旅及社會方面，自屬愈廉愈佳。運價愈廉，貨物交換之範圍愈廣，分工之程度愈高，社會全體所受之利益愈大。若現有鐵路全體運價之釐定，完全

以獲利最多爲標準，則各種運價，必較鐵路利率受有限制時之運價爲高，影響所及，實業之發展，農村之復興，必將較爲遲滯，是則新路之建築尙未可必，而舊路之功能，已未能充分發揮，似不如將現有鐵路淨利，加以限制，使運價從廉，藉以先謀全國實業之極發展，轉而促進鐵路之增修。

(三)吾國鐵路每年盈餘，爲數甚微，與全國應修新綫所需建築費相比較，未免杯水車薪，不濟於事。若竟貪圖此區區營業餘利，以致阻滯現在全國農工商各業及整個社會之充分發展而又無甚補於新路之增築，則權衡利害，殊爲不值。

(四)爲此說者，美國亦有之，惟其所持理由，適與吾國爲此說者之理由相反，其第一理由，即鐵路運輸，不免有其他運輸機關與之競爭，如運價過高，則將有喪失營業之虞，故運價勢必在合理範圍以內，勿容加以限制。其第二理由，即鐵路運價，如爲經濟家所規定，必儘量從低，因運價低，可以招徠營業，結果淨利反較多，其此二因，說者謂鐵路全體運價標準，縱採取營業主義，必不過高，致違反公衆之利益。但鐵路雖不免偶有競爭，而仍富於獨

占性。且吾國路綫寥寥，運輸之需要，過於供給，絕不能謂競爭即可使鐵路無規定無理的過高運價之可能，此第一理由之不能成立也。其第二理由，亦不充足，縱鐵路淨利，有其最高限度，倘超過此限度，則運價雖減，其所增營業數量之所得，將不足以抵償所減運價之所失。俟達此限度時，倘鐵路有獲最大淨利之自由，必不肯再減運價，致損收入。然而此最高淨利限度，自經濟學言之，決非即合乎公衆福利之運價合理限度。

總上所論，可知吾國鐵路全體運價標準，不惟應有一定高度，即鐵路利率，不惟應加限制，且其利率，應以儘量縮小爲得計。易言之，即吾國鐵路，除維持成本外，不應求淨利之多，但應求運價之廉。運價果廉，鐵路之利率縱較小，而所裨益於實業者至大。實業發達，自可促成鐵路網之完成。竊考美國實業發達之最速，由於鐵路網之先已完成，英國鐵路網完成之最先，由於實業之早已發達，實業與鐵路，原唇齒相依，榮枯與隨。吾國鐵路及其他實業，均極幼稚，值茲非常時期，運價政策，似應折衷於英美之間，而以使鐵路與其他實業，交相促進爲原則。成本主義，乃以用之於社會者，取之於社會，在鐵路得適當

之收入，在社會無過重之擔負，實為有利雙方之政策。況吾國鐵路需要，在最近將來，必遠過於供給，如鐵路運費採取成本主義，則現有運費，必可大為減低，其能推動各種實業之發展，促進社會經濟之繁榮，更無疑問。發展實業，繁榮經濟，實為此非常時期所迫切需要，是則吾國鐵路運費之應採用成本主義可知矣。

惟如採用成本主義，有應先決之數問題焉。一則以全國國有鐵路為單位，抑以每一鐵路為單位，二則所謂總成本者，究以鐵路資金為標準，抑以鐵路財產價值為標準？三則鐵路應得利率，究以多寡為宜？關於第一問題，可斷言以全體鐵路為單位為宜，蓋既同為國有鐵路，自應具有通力合作，而彼此此之功能，否則，新築或弱小之路將無法維持，而沿綫經濟特別發達之路，又勢將獲利過多也。關於第二問題，歐美各國，聚論紛紜，終以鐵路財產價值，為比較合於經濟原則及公共福利之全路運價高度標準，吾國亦應採用之也。關於利率問題，在美國會規定六厘，吾國一般投資利率，均較美國有高，鐵路所獲利率，亦不妨酌予提高。考美歐各國民有鐵路，對於鐵路利息之規定，有其一定之原則，即一方面不使利率過高，致公衆

橫受過重之擔負，一方面又不使利率過低，致鐵路難募必需之新資。吾國鐵路利率，即應根據此項原則而規定，茲將吾國鐵路自民國九年至二十一年每年所獲營業淨利佔財產價值之利率列表如下，以供參考：

中國鐵路每年所獲利率表

年 別	營業淨利	用為執行運輸業務之財產價值	淨利佔財產價值之百分數
民國九年	48,690,186.27	571,136,558.09	8.53
民國十年	42,483,790.65	602,148,302.22	7.06
民國十一年	41,117,305.08	629,059,677.02	6.54
民國十二年	52,628,259.73	701,901,953.51	7.50
民國十三年	48,778,219.07	702,057,867.90	6.95
民國十四年	51,638,923.48	656,551,776.14	7.87
民國十五年	27,851,067.05	740,551,776.14	3.76
民國十六年	32,545,866.50	730,907,387.36	4.45
民國十七年	35,392,313.20	617,114,685.09	5.74
民國十八年	52,112,262.41	809,896,712.38	6.43
民國十九年	40,707,845.86	749,978,279.73	5.43
民國二十年	49,757,637.44	753,579,707.20	6.60
民國二十一年	39,367,046.40	890,602,044.34	4.39

附註：用為執行運輸業務之財產價值包括：

- (1) 資金資產中之路綫及設備品(平—5—1)
- (2) 營業資產(平—6)

尙有應特加注意者，即鐵路總成本，必須如美國法律所規定以「在忠實時，有效的，並經濟時管理，及合理時工機維持費用之下……」之成本為根據，緣鐵路淨利多寡，不惟繫於收入之豐澀，且亦由於支出之浮簡，收入雖豐，倘一切用人行政，均失常軌，各項開支，咸尙奢濫，甚至以鐵路收入供軍費，亦作營業支出，其淨利自將減削。上表所列利率，最多者不過民國九年之八釐餘，實則應不祇此，良亦由於費用方面失之浮濫歟？故吾國鐵路，運價如實行成本主義，對於此點必須加以糾正。否則，以公衆負擔，供鐵路揮霍，殊非公平合理之道。

### 三 減低三等旅客票價

吾國鐵路客運中之主要收入，為三等客票是賴，約佔客運總收入百分之八十以上，故其票價是否適宜，一方面影響鐵路之收入，一方面影響一般旅客之福利，現除京滬滬杭甬路因水道競爭關係，其三等票價較廉（京滬路自京至滬每公里為一分，至中間各站為一分三釐，滬杭甬為一分五釐）且尙有四等票價（每公里六釐六）外，其餘無水道競爭之華北各路之每公里三等票價，原多為一分七釐四，前年運輸會議決議減為一分五釐，已經先後實行，惟即此

一分五釐之基本三等票價，按之吾國人民擔負能力，猶嫌過多，尤以對於長程之票價為甚，此於平漢津浦等人煙稠密之路，其旅客人數之少，及其平均行程之短，可以證明之。故為適應人民擔負能力計，實有減低之必要。前英國漢猛將軍在其所編調查中國鐵路報告書中，建議減為一分，所見甚是。惟有應加考慮者，即鐵路收入問題是。吾人主張減低，三等票價，因為減輕一般旅客擔負，同時亦為擔負減輕，旅行人數及每人旅行次數，必將增多，使鐵路失之於每一票價者，取償之於共計票價而有餘，並非以犧牲鐵路收入，而減輕旅客擔負也。如欲達此目的，必須鐵路有接受增加大量客運之運輸能力，現各路三等客車，多供不應求，旅客列車之機車能力，亦不豐裕，若於設備未增加以前，大減票價，則旅客人數雖增，將無法容納，結果不免損失，萬一因鐵路所入不敷成本，致影響其健全生存，其禍害所及，又豈鐵路本身而已？是以吾人原則上主張將三等票價減低，而各路減低程度及其補救方法，則須事先有充分之研究與準備，使各路各得其宜，而鐵路與公衆又交受其賜也。

### 四 採用各種非常貨物特價

吾國各路貨物普通運價(或基本運價)之構造方法及構成運費之各項原素，頗多應行整理改善之處，惟以事涉瑣細，姑從略論。茲將應行採用之數種非常特殊貨物運價，分別討論如下：

(一)增訂聯運特價 中國鐵路自創辦以來，僅有本路運價，並無聯運運價。所有聯運運價，即各本路運價相加之和(combination of local rates)。此種聯運運價，不惟理論上與鐵路運價遞遠遞減之原則不符，事實上因里程增遠，運價隨之增高，致有許多貨物，一至相當距離，即因無力擔負，而停止運輸。鐵路與社會，交受其病，鐵道部有鑒於此，乃於民國二十二年十一月規定聯運貨物遞遠遞減辦法，凡聯運里程滿五百里者，即照原有運費，核減百分之二，以後每遞加一百里，多減百分之二，至二千五百里，共減百分之二十為止。復於二十三年九月將五百零一里，改爲三百零一里，使聯運貨物之得享受減價利益者，得以增多。此雖非絕對合理辦法，然較以前之合併運價，則進步多多，此爲年來鐵路對於普通聯運運價改進之情形也。

至聯運特價，我國可謂尙付缺如，蓋各路雖亦有所謂

聯運特價，然其特價，仍爲各關係路特價之和也。真正之聯運特價，應限定貨物種類及起訖站點，完全依據貨物擔負力原則而規定之。貨物運價，自鐵路視之，有本路聯運之分，然自貨商視之，則不論本路聯運，祇以能運銷市場爲目的。鐵路既予以特價，必其貨物在數量上或國民經濟上有其特殊之價值，若仍不以該貨物在起訖兩站間之負擔能力爲標準，而僅由各經行路分別規定特價，要不過運費減輕，彼善於此，殊難達規定特價之應有目的。故各路間亟應選擇應有聯運特價之貨物，共同規訂其起訖站點間之聯運特價。此種貨物之條件，必一則數量上或性質上具有特殊之經濟價值，二則其起訖站點僅有一處或少數處所，如羊毛駝毛等由包頭至天津或上海，及其他特產物品如絲桐油等之自產地至市場是也。

(二)採用區域運價 所謂區域運價(zone or blanket rate)者，即自某若干站或某站起運至某站或某若干站之某種貨物，核收同一運價也。此種運價之目的，即在使各生產地或各市場，立於競爭機會均等之地位。例如陝西產棉，河南亦產棉，設其售銷市場均在上海，則陝西之棉，因其路程較遠，運費將較多，勢難與河南之棉，爲平等之

競爭。再平漢隴海等路沿線均產糧食，例多銷售於同一市場，距市場較遠產區之糧食，將較近市場較近產區糧食所擔負之運費為多。凡此情形，皆足以妨礙各生產區域之平均發展。再吾國上海漢口連雲港青島天津等地，均為貨物出進口市場。所有重要出進口貨物，自產地或銷地至上述各市場之運費如何，足以左右各該貨物所經行之出進口市場。例如自鄭州至漢口之運費，均較自鄭州至連雲港之運費為高。設某物在漢口與連雲港之市價，及其他情形均相等，則鄭州雖較鄭漢之距離為遠，而該物必將運至連雲港售銷或出口矣。故出進口貨物之運費如何，對於各出進口商埠之盛衰，頗有影響。為調劑各商埠出進口貨物營業競爭起見，對於該種貨物，惟有不計路程長短，概核收同一運費。此等運費，美國早已實行，歐洲各國，亦有之。凡地域廣大之國家，需要此種運費尤切，吾國自亟應採用，可自棉花、小麥、黃豆，等大宗農產品先實行也。

(三)規定制運費 值此非常時期，我國亟宜實行統制經濟，對於各種重要貨物之產銷，尤須積極統制。我國各路規定運費，向以各該路範圍內之貨物運輸情形為依據，不計及貨物在各路之整個運輸情形 茲為促成統制產

銷起見，鐵路對於有關國計民生之貨物，似亦應規定一種統制運費，並可先自煤斤運費實行。第一步須調查全國各礦所產及全國各地所需之煤斤種類品質與數量，以比較產銷數量是否相符，從而決定鼓勵輸出或輸入之政策。第二步，再依運輸經濟原則，酌定以何種煤斤，供何地之用，以減少無謂之競爭與虛糜之運輸。各路煤斤運費之釐訂，即以此為根據，是即所謂統制運費也。

上述各種運費，均係脫離各本路運費而規定。在此各路財政獨立之時，其運費分配問題，亦應加以檢討。考歐美各國，對於此等運費之分配方法，不外：(一)按各路原應得之運費，比例分配，(二)按經行里程分配，(三)按彼此商訂之百分數分配及(四)按法律所規定之方法分配。吾國各路可根據事實，斟酌情形，分別採行之也。

(四)出進口運費問題 吾國實業不振，外貨充斥，致國家經濟日就竭蹶，年來頗有主張由鐵路訂立出口及進口運費，以資救濟者。此種主張，理論上固無問題，惟究其實際，殊鮮效果，其理由如下：

I. 吾國海航事業，備極幼稚，迄今尚鮮橫渡洋海之輪船。所有來往歐美及日本各國貨物之運輸，幾悉惟外輪是

賴。輸運運費之規定，自亦完全操諸外人之手，吾國鐵路對於應行鼓勵出口或進口之貨物，雖可訂極低之出口或進口運費，然荷輪船運費，甚為高昂，而吾國與歐美距離，又甚為遠，則所補益於貨物之輸出或輸入者蓋甚渺。再吾國鐵路對於應行抵制之外貨，雖可訂極高之進口運費，然荷輪船方面，予以極低之特價，則增高鐵路運費之效力，將為所抵銷。歐美及日本各國均挾有大量航行國外之輪船，又與國內鐵路及關稅各方面互為呼應，故能收保護產業之實效。吾國既缺少此項海輪，則無法控制水運運費，雖鐵路方面訂立出口或進口運費，其所收效果必微。

2. 吾國關稅，尚未達完全自主之程度，而外國關稅壁壘，則異常堅峻。吾國對於出口貨物之鐵路運費，固可儘量減低。然運費之減低，有其一定限度，而關稅之增高，則漫無止境。倘某國對於吾國某種貨物不願其輸入，可增高其進口稅率至超過負擔程度，則鐵路縱不收運費，亦無濟於事。對於進口貨物，我國需要者無論矣，即有欲抵制者，亦非較高之進口運費所可奏功，蓋一則我國關稅，不能任意增高，一則外國生產規模較大，成本較輕，一則外國對於出口貨物，有時除減免關稅外，並由政府資助，

則區區鐵路運費之增加，其能阻滯外貨之輸入者幾何哉！

3. 外人在我國各地，可以設立工廠，而外籍輪船，亦可在我國內河航行無阻，此種情形，尤足使出口及進口運費失其效用。外人既設工廠於吾國境內，則進口運費，根本不能適用，此種工廠出品，類以吾國境內各地為其銷售市場，則有無出口運費，事實上亦無關係。且如對此種出品，訂立出口運費，將反助長外國工業之繁榮，非所以保護本國產業也。再吾國江河所經之地，外籍輪船均可到達，所有江河沿線各埠之出口及進口貨物，可悉由外輪承運，鐵路之有無出口及進口運費，將不發生若何影響。

4. 年來外人每藉口華府條約第五條中國對於各國不得歧視之規定，要求中國鐵路對於中外貨物運費不得兩歧。此種解釋，完全為惡意的，強制的誤解，理應拒絕。乃以吾國國勢之凌弱，當局之顧慮，每不敢據理為斷然之處置。出口運費固與此無關，倘吾國規定較高之進口運費，則外人是否承認，殊屬疑問。

出口及進口運費，原為保護本國產業整個機構之一部，而吾國竟因以上各種情形，致迄未產生，且即予訂立，亦不克收其效果，由此可知鐵路運費問題，不惟其本



身煩賸困難，而所牽涉之範圍，又至廣泛。倘一國之其他經濟問題，不能作合理之解決，不平等條約，不能為澈底之取消，則鐵路運價雖獲單獨改善，所裨補於國計民生者幾希！此研究鐵路運價問題者，又不可不努力於整個國家問題之解決也。

## 五 結論

吾人為積極發展整個國民經濟，以渡此非常時期起見，對於鐵路運價，似應抱定使鐵路與其他各種實業交相促進，同時開拓之政策，因之對於鐵路全體運價高度，主張以全國國有各路為單位，而採用成本主義。對於鐵路各個運價，主張打破各路界限，而採用担負力主義。前者所以使鐵路運價水準減至較其淨利不加限制時為低，以促進其他各種實業之充分發展，後者所以使貨暢其流，內可以調劑各地生產之有無，外可以抵制舶來之貨物。簡言之，即使鐵路在維持其生存滋榮範圍以內，儘量以低廉運價，助長各種實業之發展。雖事實上實行此項主張之結果，未

必能恰如所期，或則成本主義成功矣，而各國運價仍多失之不當，或則担負力主義實現矣，而鐵路總收入過多或過少。然此乃調整運用之欠當，未足為本主張病也。修築新路，自亦為此非常時期中最迫切之需要，然如何籌款，乃另一問題，不必與運價問題，混為一談，倘必恃鐵路盈餘，以修新路，則將所謂俟河之清矣！

吾國鐵路客貨運價，如根據上述成本及担負力兩原則，加以整理，其趨勢殆將為普遍之核減，此於農工商礦各業及一般社會，自屬絕對有利。願運價減低，運量必增，倘鐵路運輸能力，不足以充分應付，則在鐵路將有減少收入，致不能維持健全生存之危險，在社會將因客貨不能充分運輸，難以盡量享受減價之實益。如欲達到鐵路減低運價，而不減少收入，使各方面均有利而無損之目的，必須一面減低運價，一面增加運輸能力，此又為今日辦理鐵路業務之兩必要政策歟！

## 二十五年之京滬滬杭甬鐵路

黃伯樵

本人於二十一年底到京滬滬杭甬鐵路服務，自始即以促成「國營鐵路商業化」為唯一目標。推行以來，忽忽將近四年。而本年內工作最為重要者，厥為鐵路與鐵路之溝通。

考本路之北為津浦鐵路，自二十二年十月鐵道部建築之首都鐵路輪渡告成以後，本路與長江以北各鐵路之溝通，早已不成問題。本路之西為江南鐵路，本年該路之京蕪段展築至南京中華門，鐵道部為貫通兩路起見，決于江南鐵路之中華門站至京滬鐵路之堯化門站建築一聯絡線，全長凡十八公里，其自堯化門站起之十六公里敷築工程，歸本路担任，于二十四年二月興工，至二十五年二月工竣，需款共五十九萬二千餘元。三月十五日起雙方實行滬（上北）蕪（蕪湖）直達聯運通車。從此本路與西部長江沿岸及皖東各埠，亦可息息相通矣。本路之南為浙贛鐵路，以錢塘江之阻隔，未能聯軌。鐵道部爰與浙江省建設廳合築錢塘江大橋，其北岸與滬杭段接軌工程，即指定由本路負責。現已開始敷築，他日橋工完成，本路車輛即可由浙贛路直達南

昌。俟該路南萍段告成，更可由此經萍株綫接通粵漢鐵路，南達廣州。北迄武漢，更見節節靈動了。

本路京滬滬杭兩段，于中華民國五年在新龍華接軌，但自京至杭，仍須繞道上海，全程凡五百餘公里，行駛時間亦須十一小時以上。鐵道部因於京滬鐵路之吳縣站與滬杭甬鐵路之嘉興站間築一聯絡線，名曰蘇嘉鐵路，歸本路負責代築。計自二十四年二月興工，至二十五年四月工竣，共用經費三百六十萬餘元，全長七四·四四公里，平均每公里約需國幣四萬二千五百九十餘元，其管理任務，亦奉部令歸本局代管，即於七月十五日正式通車。從此京杭之間，除有繞道上海之大循環外，復有經由蘇嘉鐵路之小循環，旅客若自京至吳縣，轉蘇嘉鐵路，再由嘉興轉滬杭甬鐵路至杭州，行程約可減省一百十公里，時間亦可減縮一小時以上。

至本路滬杭甬線雖通車將近三十年，而杭曹一段，尙未敷築，滬甬二埠，迄今無法直接貫通，蓋曹甬與滬杭二

段先後完成通車時，以錢塘江橋與曹娥江橋工艱鉅，一時不易進行，此段工程暫行中止。嗣後雖曾將曹娥江橋與工建築，又以歐戰爆發，材料來源斷絕，中途停頓。再後則變故迭乘，路帑支絀，遂不復計及。今者中國建設銀公司與中英銀公司自願以英金一百萬鎊貸與鐵道部，供完成滬杭甬全線之用。錢塘江橋既于二十三年底開工，滬杭甬杭曹段亦于本年八月由鐵道部特設工程處積極敷築，期與橋工同時完成。是本路本身以及與其他鐵路之關係，不久行見脈絡貫通，客貨暢行無阻矣。

本路與其他交通機關之聯絡，本年中亦頗有發展，而尤為值得報告者，則有二事：其一為本路與歐亞航空公司之旅客聯運，現在國內較大之航空公司有二，一為中國航空公司，已於去年三月與本路舉辦旅客聯運；本年五月，歐亞航空公司亦繼續加入聯運。從此自本路上海北站或南京站起，北達東海、青島、天津、北平，西北達太原、洛陽、西安、皋蘭，包頭，寧夏，西達漢口、宜昌、重慶，成都，西南達邕甯、貴州、昆明，南達溫州、福州、廈門、汕頭、廣州，均可瞬息千里無遠弗屆，線的交通與體的交通密切聯繫，要亦交通界上一異彩也。其又一為本路

與江輪之聯運。本國各鐵路與江海輪船舉辦聯運，早已不少先例，而本路除與三北輪船公司辦理上海甯波間之聯運外，其他尚無發展。最近與江南鐵路及國營招商局三方切實磋商，決定舉辦車船聯運，以蕪湖為車船聯接站，兩鐵路各大站及招商局蕪湖以西長江各口岸為聯運站，已于八月二十一日起實行。于是長江沿岸各大埠，亦可以江南鐵路為中介，與本路相貫通焉。

在行車速率方面，不久將有一重大改革。蓋京滬間客列車行駛時間，二十二年以前最快須七小時四十八分，嗣後屢經縮減，最近已縮至五小時五十分，鐵道部猶以為未足，謀更進一步之提高，經本路切實試驗，京滬全程如一機車掛車六輛，用每小時八十公里之速率行駛，中間祇停吳縣無錫武進鎮江四大站，其最快時間為四小時二十分左右。因決定以四小時三十分為標準，行駛客列車往返各一次，名曰飛快車。惟速率提高，路軌及號誌等必須加以整理，現正在積極工作，約年內可以實現。

本路管理局原在上海北站，經一二八戰火轟燬後，常租屋辦公，其初分租數處，嗣以辦事不聯絡改租北蘇州路河濱大廈，將各處（車務處除外）一併遷入，雖較便利，顧

每年負擔租金達柒萬餘元，損失極大，而託庇租界，精神上又感痛苦，欲重建局所，又無此財力，因商諸本路贍養儲金管理委員會，出資柒拾萬元，在上北站附近路地上建造辦公大廈一所，售與本局，本息分十年清還，即以河濱大廈之租金移充。經呈准鐵道部，自去年十月興工，約定本年九月二十四日全部完竣，九月底，前即可全部遷入辦公。此後十年，本路雖需負擔與河濱大廈租金相當之償付本息鉅款，而十年以後即可不費代價，增得局所一座，不但精神上愉快，即就物質言，亦極為合算。故前本路會計處長海禮斯君從倫敦來函亦謂：

「兩路決計自建局所，誠屬智者所為之事。新局所落成後，不獨辦事集中，聯絡一氣，且亦莊嚴有加，余不禁為參與此役之諸君子賀也。款向同人贍養儲金管理委員會籌借，則利不外溢，如今路局擔負鉅額租金，徒供外人囊橐，不久即歸兩路同人所公有矣。此亦智者所為之事也。」

本路新局所之建造，雖不費路幣分文，顧歷年因溝通各路便利客商而興辦之各種工事，其資本支出之負擔，亦極繁重。同時復因本路京滬滬杭甬兩路均係借外款興築之

路，自一二八事變後，路幣奇絀，到期本息，不免不能如期履行，對外信用，急應恢復。因盡力撙節開支，經將積欠積極清理，計自二十二年一月至二十五年六月底止，三年半中，共還去中英銀公司債款本息如下表：

(甲)京滬鐵路築路借款利息六期，及餘利三期，共合國幣七，二八七，三四四·八三元。

(乙)京滬鐵路購車墊款本息全部共合國幣三，一〇四，五〇九·二五元。

(丙)滬杭甬鐵路築路借款本八期，息五期，共合國幣五，二九〇，一五七·二六元。

(丁)完成滬杭甬鐵路英鎊及國幣墊款，共合國幣一，〇七〇，〇六八·八五元。

(戊)京滬鐵路廣九路墊款國幣八三，六九五·五七元。

以上共計國幣一六，八三五，七七五·七六元。

內除鐵道部撥補貳百貳拾壹萬元外，其餘壹千肆百陸拾貳萬伍千柒百柒拾伍元柒角陸分，均由本路支付，因此本路現金不免短絀。但對外信用，似乎不無相當增進。試觀倫敦市場中國鐵路債券市價（見中國銀行出版之中外商

（業金融彙報）京滬由每百鎊值三二·五鎊（二十二年六月）  
遞增至八六·七五鎊（二十四年五月），滬杭甬竟由每百鎊  
值六五鎊（二十二年三月）增至一〇二鎊，可以證之。本年  
五月中英銀公司，與中國建設銀公司復自願以壹百拾萬  
鎊借款貸與鐵道部作完成滬杭甬鐵路蘇曹段之用，且祇須  
以本路營業作抵，其債券亦不久推銷淨盡，尤足證中外人  
士對本路之信任。今蕭曹段已開始敷築，會見不久滬杭甬  
全部貫通，對於客貨運輸之便利，當更增進一層也。

### 強身

同是辦一件事，甲精神貫注，力能持久，乙精神萎靡，勉強支持；甲富於思致，勸察入微，乙憚於思索，浮光掠影；則其結果，自然相差天淵了。故欲行政效率之提高，固賴各公務員能有豐富的常識，而尤賴各公務員個個有健全的身體。人的稟賦各有不同，也有軀幹雖弱小，而心力充足，意志堅強，如孟子所謂能「以志帥氣」者，但此究為少數例外；吾人終須賴有強健的身體，才能儲藏著準備最飽和的生命力，為建立事業，進取一切的基本。我人終日伏案，公餘尤宜注意鍛鍊運動，切不可再犧牲到無聊酬應，與其他嗜好上去，以保持我們每日工作機能於最高標準。

（陳果夫在蘇省府講）

## 鐵路商業化與沿線經濟調查

王炳南

### 一、引言

鐵路之建設，以啓發國家富源爲天職，卽就鐵路本身言之，必須使沿綫所經區域，經濟能力，充分擴張，而後鐵路事業乃得欣欣向榮。故鐵路與地方經濟之榮枯，實休戚相關不可須臾離也。以前我國管理鐵路者，對於營業招徠每不重視，僅處被動地位，不謀進取之道。近數年來路政革新，鐵道業務，已漸趨商業化之途徑，如辦理聯運也，負責運輸也，各地成立營業所也，皆已爲往昔之所難能，而實現於今日矣。惟是澈底之商業化，尙有待於積極之努力，鐵路必須於吸收現有客貨外，更須運用完密宏大之組織，提倡沿綫實業，改良農事，增進生產，以爲根本之推動，惟欲達此目的，首先應由經濟調查着手。

沿線經濟調查，不獨對於已成鐵路，極爲重要；卽在計劃中之路線，亦宜根據調查報告，以預測將來營業數量，計劃運輸設備之繁簡，庶幾款無糜費，路無虛築焉。

### 二、本部舉辦沿線經濟調查之經過

本部自十八年春間起，至二十年底止，共計派出調查隊八隊，調查應行興築鐵路沿線地方經濟情形，計：（一）爲滇、黔、桂、區經濟調查隊，調查粵滇、湘滇兩計劃綫之雲貴段及渝柳綫獨山至重慶段，該隊於十八年五月間由京出發工作共歷一年。（二）爲閩浙贛區經濟調查隊，調查京粵計劃綫，計將福建內地段，建甌至永安段，福昌支綫，福州至順昌段，福建沿海綫福鼎至東山段，南京至常山段，及杭常支綫查畢。（三）爲包寧線經濟調查隊，調查包寧計劃綫，包頭至臨河段，該隊係民國二十年五月間出發，因匪警全綫調查，未能完畢。（四）爲大潼路經濟調查隊，調查大潼計劃綫，該隊係二十二年九月間出發，二十三年三月間返部。（五）爲株韶段經濟調查隊，調查粵漢路株州至韶州一段，該隊係二十二年九月間，與大潼隊同時成立，二十三年一月間返部。（六）爲潼西段經濟調查隊，

調查隴海路潼關至西安一段，工作一月餘，計調查華陰，華縣，渭南，臨潼，長安，咸陽等七縣。(七)爲西蘭線東段經濟調查隊，調查西蘭線陝西境內各縣，該隊係二十四年四月間出發，是年十月間返部。(八)爲西蘭線西段經濟調查隊，調查西蘭線甘肅境內各縣。

### 三、已成各路舉辦經濟調查之概況

查國內已成各鐵路會辦理經濟調查，編有報告書者，僅有膠濟一路，其餘各路或經舉辦而未完竣，或僅有逐部零星之調查，或則完全未曾舉辦。鐵道部有鑒於此，曾於本年五月間，編印國有鐵路辦理沿線經濟調查指導書及調查表格各一冊，令飭各路從速遵照舉辦，以歸一律，所有調查人員，規定就原有員司中調用，以資掙節，各路皆已先後奉令進行。茲就各路舉辦經濟調查情形，分誌如次：

平漢——已組織經濟調查隊，於本年三月初旬分隊出發，五月底分別銷差，返局，報告書在整理編造中。

津浦——正在籌備中。

隴海——調查隊組織辦法，已擬就呈部。

鐵道半月刊 第十二期

南潯——該路車務處經濟調查會辦法草案，已呈部核准。

平綏——該路以人事及經濟關係，不能特設調查機關，全部工作，劃歸車務處營業課調查股辦理。

膠濟——該路於二十一年十月十日組織調查隊，出發實地調查，於翌年七月將調查工作，全部完竣，編有詳細報告書。

北寧——調查已竣，正編報告書中。

粵漢——株韶段已由本部業務司調查科調查竣事，並印有報告書，近來該路已全綫通車，全部調查尙待繼續辦理，以竟全功。

正太——該路近因運輸過忙，人事調動，頗感困難，已呈請緩辦。

京滬滬杭甬——正在籌備中。

### 四、部辦與路辦之商榷

沿綫經濟調查之實施，可分部辦路辦二種，所謂部辦者，即由部方派員分赴各路調查，如以前本部業務司調查科所組織各計劃路綫之調查隊是。路辦者，即由各路派員分赴沿綫辦理調查事宜，如本部最近規定國有鐵路經濟調

查辦法是。以上二種，究以何種爲宜，殊有討論之價值。

考由鐵道部派員舉辦，其優點計有下列數端：

(一)調查隊因有歷次工作經驗，進行調查，自較迅速。即籌備出發時期，亦可縮短，所有沿途困難問題，均能事前充分準備。

(二)調查隊所需參考書籍，應用圖表器具，備齊之後，可以屢次傳用，一勞永逸。

(三)調查報告書之格式，內容，組織，皆歸一律，俾令各路狀況，易於比較。

(四)貨物市場流通，往往不以一條路線之起訖點爲範圍，欲明沿綫經濟狀況，尙須明瞭本路以外各地情形，方可決定運價方針，若由部辦，可以全國爲單位，作系統之研究，收效自較爲大。

惟由部方辦理，每因人事及經費關係，勢不能多派調查隊，是同時分向各路調查，必需極長時間方能全部辦竣。如每路實地調查，及返部整理材料，時間定爲一年，今若有六路尙未舉辦共需六年，方能將全部工作完畢。

本部現正積極推行鐵路商業化政策，運價之改訂，業務之改善，沿綫工商礦業之發展，皆需次第實現，經濟調

查，須於最短期內全部完成，故部辦政策實不如路辦之敏捷也。

且沿綫農工業之性質，各路不同，對於沿綫之經濟狀況，自以本路員司，較爲熟悉，故由各路局派員調查，輕就熟，進行較易，此其一。各路同時舉辦，在最短期內可以全部調查完畢，事半功倍，此其二。惟是各路分頭舉辦，若無監督機關，加以聯絡，則路自爲政，難收成效，故各路分別舉辦，尙有待本部隨時加以指導，必要時派員視察，考核其成績。

## 五、沿綫經濟變動與調查工作

沿綫經濟狀態，瞬息千變，調查所得之材料，數年之後，即與實際情形不合，以故調查工作，既繁且重，勢不能年舉一次，欲求調查材料不至陳舊，可規定每年責成各路站長，或車務段長，將沿綫重要經濟變動，據實呈報一次，或數次，若此非特可使調查報告書，不失其功用，且可促路政當局隨時注意鐵路營業之趨勢，以定補救應付之方策。

## 六、沿綫經濟調查之運用



調查鐵路沿線經濟狀況，非以收集材料，編印報告書而止，調查之後，尚須依據調查所得之資料，作進一步之研究，如沿綫農產品之產量，如何可以增加，礦業如何可以救濟，工業應如何提倡，鐵路運價應如何修訂，運輸設備應如何改善，諸如此類，皆因調查研究，而日趨改進，然後擬陳具體辦法，以供執政者擇要施行，則其所收穫之價值，豈止倍蓰於調查所費焉。

經濟調查為用甚廣，擇要言之，可供下列施政上之參考。

甲、發展農產品之運輸：

- (一)組織農產品展覽列車，
- (二)籌設冷藏車及冷藏庫，
- (三)提倡移民墾植農地，

(四)改良農產品包裝，

(五)灌輸農民運銷常識，

(六)籌辦鐵路倉庫。

乙、發展礦產品之運輸：

(一)展覽沿綫礦產，

(二)修訂礦產運價，

(三)改善運輸設備。

丙、提倡沿綫新興實業。

更有進者：我國經濟調查機關，設立甚多，調查性質，雖有不同，工作重複之處，在所難免，為節省財力起見，各機關應互相聯絡合作或作討論式之集會或交換刊物或劃清範圍分工合作，效力大而經費省，願各界有發起焉。

## 辦公簡捷

公文過於繁重，不是人處理公文，簡直是公文裹住了人；每日葬身在公文堆裏，不能略略騰出點餘閒，以冷靜的頭腦，作全般的鳥瞰，及自主的策動；實在是行政效率上的大損失，行文制度的遺憾。大家都要多用點心思，設法改良補救，總要歸於簡單化的理想境界才好。

(陳果夫在蘇省府講)

# 粵漢鐵路運輸粵鹽湘米及萍醴煤炭之研究

范廣練

粵漢鐵路自本年四月二十八日在株韶段之寥家灣接軌後，湘粵贛三省民衆，因地理上密切關係，均盼其早日通車，使粵鹽湘米及萍鄉醴陵之煤，得以互相供求，同時並可抵抗舶來米煤之侵入，以挽既失之利權，而爲互相救濟，此不特謀本路貨運之發展，亦維護三省國民經濟之要圖也。茲將三省米煤鹽之產銷現狀，及本路將來應採保護政策，以制定運價之意見，分項略述如次：

## 一 廣東輸入穀米概況

查廣東人口，約爲三千萬，而農田面積過狹，每年糧食不敷甚鉅。民國以來，元年至二十四年之間，總共輸入洋穀米爲一九一，〇六七，三八一担，平均每年輸入爲七，九六一，一三六担，價值約三千五百餘萬兩，其洋米以來自安南暹羅爲多，並有逐漸增加趨勢，影響我國農民生生活甚大，此外輸入國米，平均每年亦有二百餘萬担之多，價值九百餘萬兩，每年廣東約須輸入穀米共一千萬担，方僅免於飢饉，其輸入穀米之區域，以省（廣州市）

佛（佛山）二市鎮及南順兩縣爲中心，因全省人口集中於兩市鎮，以營工商，而南順兩縣之耕地，則因多植蠶桑，少植稻米，且人口均極繁密，本省其他各縣，又僅足以自給，甚少餘米移補其缺，故須向國內外輸入鉅額穀米，以爲救濟。茲將上列各地人口及缺乏食米概數，列表如左：

第一表

地名	人口	產米概數	所缺食米概數	備考
廣州市	一、一〇二、五八三人	無	三九三萬担	
佛山鎮	三〇〇、〇〇〇	無	一〇五	
南海縣	七一〇、八一二	七〇萬担	一八〇	
順德縣	八四一、五六二	四〇	二五五	
合計	二、九七四、九五七	一一〇	九三三	

上列各地，缺乏食米之數，既如上述，此外潮汕方面，人口密度，次於南順，不過離本路稍遠，將來營業通車，湘米運粵之初，暫恐未能兼顧。現查廣州市稻米價值，有日增月漲趨勢，茲將最近價值列表如下：

第 二 表

此表價值採自  
金融物價月刊

單位：担

米名	民國二十一年		二十二年		二十三年		二十五年	
	一月平均價值	二月平均價值	三月平均價值	四月平均價值	一月平均價值	二月平均價值	三月平均價值	四月平均價值
金鳳雲	八元〇二	八元六〇	一元二八	一元二八	一元〇三	一元〇三	一元〇三	一元〇三
新興白	八元三五	八元七二	一元三三	一元三三	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
花羅粘	八元三五	八元七七	一元四二	一元四二	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
留米粘	八元四三	八元八二	一元四二	一元四二	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
秋香玉	八元〇〇	八元六〇	一元二八	一元二八	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
油粘玉	八元二三	八元九七	一元六三	一元六三	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
西粘玉	八元六〇	八元〇八	一元八五	一元八五	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
絲苗玉	八元六七	八元四〇	一元一七	一元一七	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
銀粘玉	八元七七	八元二二	一元九二	一元九二	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
大粘玉	九元七二	九元七八	一元六七	一元六七	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
齊眉玉	八元六三	九元一〇	一元二七	一元二七	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
早糙花羅赤模	六元八八	七元三二	八元八八	八元八八	八元	八元	八元	八元
晚糙雪赤模	六元八八	七元三二	八元八八	八元八八	八元	八元	八元	八元
一號白粘	九元五〇	九元七〇	一元九〇	一元九〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
二號白粘	八元四五	八元七二	一元八二	一元八二	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
一號白綠	八元〇二	八元五二	一元三五	一元三五	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇	一元〇〇
合計	一三三三五	一四〇六四	一六九〇四	一六九〇四	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
平均	八三四	八七九	一〇五六	一〇五六	一〇	一〇	一〇	一〇

備

考

本年四月以後之米價，尤為奇漲，一因米底稀疏，二因青黃不接，三因外匯飛漲。前兩月本省曾將洋米稅一度減免，以為救濟目前。現在新谷登場，價格依然昂貴，此廣東谷米缺乏之大概情形也。

### 二 湖南輸出谷米概況

湖南北濱洞庭，湖資沅醴諸水交流，古有「兩湖熟，天下足」之諺，然除自給外，每年究有若干，以供給鄰省？在昔無精確統計，調查甚難。茲檢查二十二年來（自民國元年至廿二年止）該省海關出口米谷數量、為一五、四七六、一〇四担，共值四八、〇五〇、七九一關平兩，平均每年七〇三、四五九担，值二、一八四、一二七關平兩。

此項谷米，現以長沙輸出為最多，蘆林潭次之，岳州又次之，惟湖南餘剩谷米，實不祇此數，一因湘政府常常禁米出口，及對於輸出谷米，常常加徵捐稅；二因湘邊各縣，如桂東汝城郴縣宜章各處，常有多數小販，不經海關，肩挑米食入粵，以易粵鹽返湘，大約平常每年平均，當可輸出一百萬担，若在豐年，則可達二百萬担，此湘省谷米輸出大概情形也。

### 三 湘粵米價之比較

湘粵稻米，均有上中下三等之分，茲將兩省相近品質之米類以本年四月份（四月以後因軍興，米價突漲，不易比較）之價值，列表比較如左：

（一）湘米價值均未加運費  
（二）粵米價值照當時國幣百元等於粵幣一百四十元故粵幣作國幣七角一分五釐計

第三表

米之等級	湘米 每担 價值 粵幣	米 每担 價值 國幣	價值 比	較 備	考		
上	甲一號白粘	一一元	七八	八元	四二	無	（一）湘米價值均未加運費 （二）粵米價值照當時國幣百元等於粵幣一百四十元故粵幣作國幣七角一分五釐計
	乙齊眉玉	一一元	一一	七	九七	無	
	1 油棧米	七〇六	一一	七	九五	八九	
	2 特棧米	六九四	一一	七	七一	七七	
	3 天字棧米	六八〇	一〇	七	七一	九一	
等	平均	六九三	平均	七	九五	一一〇	

總平均	下等		中等		上等	
	平均	平均	平均	平均	平均	平均
六四二	五七九	六〇六	六六	六四〇	六六	六六
總平均	平均	平均	平均	平均	平均	平均
七四一	六七九	七三一	六三三	六四二	七一一	七五三
九一	〇〇	〇五	二八	五六	一一	八六

依上表所列兩省米價之比較，屬于上等者每担之差額

為一元零二分，屬于中等者為九角六分，屬于下等者為一元，總平均之差額，則為九角九分。此湘粵米價差額大概情形也。

### 四 廣東輸入煤炭概況

查廣東省內經營煤礦之略具規模者，僅有富國公司一家，在曲江江西水開採，其資本為一百萬元，最近五年之產煤數量，表列如左：

第四表

年份	二十一年	二十二年	二十三年	二十四年
產量	三、七五	五、六四	七、七〇	二六、三九
	三〇、三八			

此外雖有十餘家煤礦公司，但產量不多，無足輕重，故年中所銷費煤量，大半仰賴國內各省及國外各地供給，

國煤來自河北山東各礦，洋煤則來自印度安南及日本等地。

廣東近十年來，每年平均輸入煤炭為七五〇、二〇七噸，價值為六、六三二、一八五兩，內國煤占百分之二十，價值為一、四〇〇、三五六兩，洋煤占百分之八十，價值為五、二三一、九一九兩。茲將主要煤炭最近價值列表如下：

第五表

煤名	民國二十一年				備考
	一月份平均	二月份平均	三月份平均	四月份平均	
寶吉大煤	三元七五	三元	三元三三	三元六八	此表價值採自金融物價月刊
印度富達大煤	三元七五	三元	三元三三	三元七五	
三仔冷大煤	三元四二	三元	三元三三	三元三三	
開平細煤一號	二元六七	二元二五	二元二五	二元四二	
開平細煤二號	一元七五	二元二五	二元二五	二元九二	

單位：每噸

二八

觀上表洋煤之價格，約高于國煤百分之五十，而其銷量及多國煤四倍，可見煤價之外，品質大有關係，茲再將粵省現用各煤之成分，列表如後：

第六表

洋商號	煤類	出產地	燃燒狀態		灰分		揮發分		固定炭素		發熱量 B.T.U.	備考
			火	煙	水	灰	分	分	分	分		
聯行	油煤	印度	長	速	白	三〇〇	九・九五	三二・〇〇	五五・〇五	一三、五九九		
裕泰洋行	油煤	印度	長	速	灰	〇・六〇	一一・二五	二四・一五	六四・〇〇	一三、六〇〇		
和合	油煤	印度	長	速	白	三〇〇	一七・五〇	三一・五〇	四八・〇〇	一三、二〇〇		
華隆洋行	油煤	印度	長	速	灰	〇・六〇	一一・二五	二四・一五	六四・〇〇	一三、六〇〇		
永源	油煤	印度	長	速	灰	〇・六〇	一一・二五	二四・一五	六四・〇〇	一三、六〇〇		
寶吉	油煤	印度	長	速	白	三〇〇	九・九五	三二・〇〇	五五・〇五	一三、五九九		
三仔冷	油煤	印度	長	速	灰	〇・六〇	一一・二五	二四・一五	六四・〇〇	一三、六〇〇		

三路購料委員會報告

煤商填報

煤		油		煤		油	
寶祥公司	富國公司	民康公司	謙大公司	山東棗莊	河北開平	長煙	五·〇〇
土煤	廣東曲江	油煤一號	油煤二號	廣東曲江	河北開平	長煙	二·五〇
耐	廣東曲江	速	速	廣東曲江	河北開平	長煙	二·〇〇
紫灰四·〇五	紫灰四·〇五	紫灰二·〇〇	紫灰二·〇〇	廣東曲江	河北開平	長煙	二·〇〇
二五·〇四	二五·〇四	一四·五〇	一四·五〇	廣東曲江	河北開平	長煙	二·〇〇
六·八五	六·八五	五·〇一	五·〇一	廣東曲江	河北開平	長煙	二·〇〇
〇·六〇	〇·六〇	〇·〇一	〇·〇一	廣東曲江	河北開平	長煙	二·〇〇
六二·一〇	六二·一〇	一·〇一	一·〇一	廣東曲江	河北開平	長煙	二·〇〇
〇·〇〇	〇·〇〇	〇·〇一	〇·〇一	廣東曲江	河北開平	長煙	二·〇〇
		三·路購料委	三·路購料委	廣東曲江	河北開平	長煙	二·〇〇
		員會報告	員會報告	廣東曲江	河北開平	長煙	二·〇〇

上表所列之成分，其發熱量以寶吉煤為最大，印度煤次之，民康公司之山東煤與富國公司之曲江煤其發熱量與印度煤相差有限，但前者因代售機關與轉運方法，組織未得健全，甚難發展，而後者則因成分未適鍋爐燃料之用，更難與洋煤競爭，至開平二號油煤，其發熱量則僅得一二、〇〇〇，即一號油煤亦不過二、八〇〇，近年雖因價廉，略有進步，然以品質不足，終不能取洋煤之地位而代之，故煤之銷量，除價格外，品質高下，實有莫大關係焉。

廣東每年輸入洋煤既達六十萬噸之鉅，此外香港一地，每年更需洋煤約八十萬噸，合兩地計之，每年實需洋煤一百四十萬噸。香港距廣州僅一七八公里，兩地運煤船費，每噸自六角至八角不等，轉運亦極便利，此省港煤炭輸入大概情形也。

### 五 萍醴煤炭產銷概況

萍醴煤田，為湘贛煤帶之一部份，此煤帶自湘之衡陽

東北，經醴陵入贛之萍鄉，沿宜春、清江、豐城、迄於樂平之鄱陽，完全走向東北，南萍公路與株萍鐵路大半沿該煤帶露頭而行，隨處可見，間有土窿點綴其中，煤堆與紅土丘陵相映成趣，至為明顯，茲將萍鄉醴陵兩地煤礦之產銷狀況，分述如下：

甲、萍鄉煤礦 萍鄉之有煤業，始於明季，產量不豐，知者甚少，清末組織漢陽鐵廠時，經中德礦師四出考察，得煉焦之煤於安源，萍礦之名，始著於世，最盛時代，每日產量曾達三千噸，為華南最偉大之煤區。茲將簡要各點分述於後：

- 1 儲量 或謂三千一百五十萬噸，或謂二千八百萬噸，折中計算，總在三千萬噸，若每日採煤二千噸，可供五十年之採掘。
- 2 產量 茲將宣統元年至民國二十二年之每年產煤數量，列表如下：

年分	年產公噸
宣統元年	557.670
2	610.447
3	610.014
民國元年	225.711
2	686.855
3	694.764
4	927.463
5	950.000
6	946.080
7	694.433
8	794.999
9	824.500
10	808.971
11	827.870
12	666.936
13	648.527
14	409.660
15	75.715
16	183.349
17	163.281
18	233.311
19	147.946
20	163.144
21	192.115
22	141.437

觀上表所列產量以四年至六年為最高，以十五年以後日加至二千噸，亦非難事。

為最低，前者因歐戰正際，煤價飛漲而增加，後者因共亂影響，員工逃散而減少，近日贛省共亂已靖，員工復集，鄒人於去年九月曾到此礦調查，秩序頗佳，百廢漸興，惜乎因環境關係，每日產量約為七百四十噸左右，另商辦公和等公司共有十二家，每日共可產煤二百餘噸，合官商總計，每噸產煤一千噸，倘銷路推廣，產量當可大增，每

3 銷路 萍礦銷路，現以本路湘鄂段，六河溝鐵廠漢陽兵工廠，鄂省航政處，湘省電燈廠及黑鉛煉廠，皖省電燈廠等為大宗。

4 煤質 鄒人於去年調查該礦時，携有煤樣四種返粵，交本段機務處化驗，并悉該礦前送上海化驗，所得結果列表如下：

第八表

高號煤類	洗塊	出產地	燃燒狀態		灰化		揮發分		固定炭素		發熱量 B.T.U.	備考
			火焰耐燒性	灰色	水分	分揮發分	固定炭素	發熱量 B.T.U.				
萍礦管理處	洗塊	江西萍鄉	長焰	杏灰	一·三〇	九·六一	二七·二〇	六一·八九	六一·六一	一三·一一	一八	粵漢南段機務處化驗
"	"	"	"	灰褐	一·二九	八·五三	二七·〇〇	六三·一八	六〇·一三	五三	四	"



生煤	速	一·五〇	一五·九二	六·一七	五·六四	二·五六	一一·九二	三
生煤	速	二·七五	一五·〇一	五·九二	七·六三	三·五五	一一·七三	一
高坑麻姑礦	長焰	一·三〇	五·四〇	二九·七〇	六三·六〇	六·六三		上海化驗

5 煤價 萍礦煤價，隨市場漲落，時有變動，茲將調查時之價格，表列如左：

煤類	每噸	價	備	考
洗煤	塊	七·二三		
洗煤	塊	由八·二三至一〇·二三		
生煤	塊	五·〇〇		
機焦		一三·一〇		

乙 醴陵煤礦 醴陵之煤礦，亦發見於明代，現經營煤業者，大別分爲官辦之醴陵石門口煤礦局，商辦之醴陵石成金煤礦股份有限公司，茲分別概述如左：

1. 儲量 官局所開採地點，爲黎家冲、煤炭冲、仙姑廟、牛尾塘等處，據湖南地質調查所之估計煤量，中槽九十餘萬噸，大槽二百一十餘萬噸，總共約三百萬噸，商公司所開採地點，爲金星頂、老坡、麻子坡、放水裏、月塘、阪山裏、人形山、排山、新山裏、崩岸上、卷脚下等處，總共約三千六百八十餘萬噸，假定每日採煤一千噸，實足供百年以上之採掘。

2. 產量 醴陵煤礦，雖觸目皆是，但官局與商公司之組織規模設備，不及萍礦遠甚，故其現在每日產量，合計不過二百餘噸。倘銷路有法推廣，產量亦可隨時增加，每日約可增至五百噸。

3. 銷路 官局產煤，現以運銷湖南省建設廳所屬機關爲主，商公司產煤，現以運銷漢口電燈局煙公司，及和記公司爲大宗，長沙慶記次之。

4. 煤質 鄙人於去年到該處實地調查二次，先後携有煤樣四種返粵，亦交本段機務處化驗，并悉該礦前經湖南礦產化驗所一度化驗，所得結果，列表如下：

商號	煤類	出產地	燃燒狀態		水分		灰分		揮發分		結核		備考
			火焰耐燒性	灰色	水分	灰分	揮發分	固定炭素	硫磺	發熱量 B.T.U.			
石門口煤礦局	塊煤	湖南醴陵	長焰	速	六·五一	四·八六	四〇·〇〇	四八·六三	六八·一三	一九四			粵漢南段機務處化驗
石成金公司	一號煤	洗煤	速	白	四·一九	七·三一	三九·〇三	四九·四七	八五·一三	八二三			粵漢南段機務處化驗
石成金公司	二號煤	洗煤	速	白	五·八〇	三·〇七	四二·一五	四八·三八	四〇·一三	〇九〇			粵漢南段機務處化驗
煙煤	煙煤	煙煤			三·〇〇	四·八三	二八·三二	六三·八五	·五〇				湖南礦產化驗所化驗

5. 煤價 醴陵煤價，亦隨市場以為增減，其每噸價值大約如左：

第十一表

產地	煤類	每噸價值	備考
石門口	塊煤	五·五〇	
石門口	洗煤	六·八〇	
石成金	大煤	六·八〇	

綜觀萍醴煤礦之總儲量，約為七千萬噸，假定照省港需要之銷量以為供給，亦可供五十年之採掘。且萍鄉之洗煤洗塊與醴陵之塊煤洗煤，及一號煤，其產地價格，頗為

低廉，其發熱量亦比開萍煤為高，即比諸各種洋煤，除寶吉煤外，即未能超過其上，亦可稱並駕齊驅，苟能運用保護政策於運輸與關稅二者之間，則萍醴國煤，不難把洋煤驅逐於華南市場之外，以鞏固國防之基礎，此萍醴煤炭產銷現狀大概情形也。

### 六 南湖輸入食鹽概況

查食鹽一項，湘無所產，湘潭晉鹽，年產不過五六千担，僅足供本縣之用，湘中所食，向分淮鹽、粵鹽、精鹽、川鹽四種，除長沙湘潭岳州常德四商埠兼銷精鹽外，其餘各種食鹽之運銷區域表列如下：

第十二表

鹽別	行	銷	區	城
淮鹽	長沙、湘潭、常德、岳陽、靖江、益陽、平江、新化、寧鄉、攸縣、醴陵、瀏陽、湘陰、湘鄉、南縣、沅陵、臨湘、華容、漢壽、桃源、安化、沅江			
粵鹽	桂東、鄱縣、汝城、資興、永興、郴縣、宜章、臨武、藍田、嘉禾、桂陽、新田、常甯、永明、江華、道縣、甯遠、耒陽、城步、靖縣、通道			
川鹽	保靖、龍山、永綏、桑植、古文、乾城、晃縣、鳳凰			
淮粵並銷	衡陽、衡山、安仁、祁陽、零陵、東安、寶慶、新甯、武岡、茶陵、綏寧、會同、黔陽、芷江			
川淮並銷	澧縣、安鄉、石門、慈利、大庸、辰溪、溆浦、麻陽、臨澧			

(上表採自湖南商會分會食鹽問題 (商權書))

上表所列，屬于淮鹽行銷區域，計有二十二縣人口共為一三、六四六、二四七人

屬于粵鹽行銷區域，計有二十一縣人口共為 四、九三六、八八一

屬于川鹽行銷區域，計有八縣 人口共為 一、四一六、六五一

屬于淮粵並銷區域，計有一十四縣人口共為 七、二九一、五〇〇

屬于川淮並銷區域，計有一十縣 人口共為 二、八八六、九六五

民國二十四年，中央政府將新田、常寧、永明、江華、道縣、甯遠、耒陽、城步、靖縣、通道十縣改為淮粵並銷區域。全湘人口，共計三〇、一七八、二四四人，每年需鹽約自二百三十萬担至二百六十萬担不等，所銷各種鹽類表列如左：

第十三表

(此表採自「湖南海關貿易」編成)

鹽別	二十一年	二十二年	二十三年	二十四年
淮鹽	一、四四九、五七六	一、二七八、四九七	一、四四七、〇〇〇	一、四四七、〇〇〇
粵鹽	〇、四〇〇	〇、八八五	〇、五九〇	〇、〇〇〇
淮粵並銷	五五	五九	六三	六三
川淮並銷	五五	五九	六三	六三

精鹽	二〇四、七九九·五〇〇	八	一〇三、九一八·五〇〇	五	一六三、〇〇〇·〇〇〇	七
粵鹽	九三一、〇九九·四九〇	三六	七四九、〇六六·七九〇	三五	六五五、〇〇〇·〇〇〇	二八
川鹽	二二、五四八·五一〇	一	三一、九七三·一四〇	一	三二、〇〇〇·〇〇〇	一
合計	二、六〇八、〇二三·五四〇	一〇〇	二、一六三、四五六·三一五	一〇〇	二、二九七、〇〇〇·〇〇〇	一〇〇

又各鹽行銷區域之平均鹽價如下：

第十四表

區域	精鹽	粵鹽	川鹽
淮鹽行銷區域	·一八〇一	·一七五一	
粵鹽		·一二九六	
川鹽			·二五四七
淮粵並銷	·一六三四	·一五六三	
淮川	·一九〇一		·二〇三四

上表所列鹽價，以川鹽為最高，故第十三表之二十一、二十二各年所占銷鹽數量，均為百分之一，淮鹽次之，由百分之五十五進至百分之六十三，粵鹽最平，何以二十年能占百分之三十六，廿一年亦占百分之三十五。

第十五表

年	份	輸入數量	備
二十	年	六二三四〇噸	自黃沙運到韶州之食鹽，除小部分係當地所用及轉運南雄始興仁化大庾樂昌五縣外，其大部分

而二十二年竟一落千丈，降至百分之二十八，考其原因，則有下列三項：

1. 前兩廣鹽運使于民國二十一年 月為購艦購械並組織警備軍起見，特增加坐配附場附加稅百分之三十，而鹽稅驟增，且淮鹽之稅餉，為中央政府收入之大宗，粵鹽之稅餉，因近年為粵軍當局所截留，故粵鹽入湘，除正稅外，湘政府在粵每担先征統稅大洋一元三角外，如鹽到坪石後，由水道運湘，每担由湘土分卡再征大洋一元五角，名為「湘境土稅」，故粵鹽因上列之層層抽稅，而成本大增，影響所及，本路運鹽數量，因之大減。茲將本路最近五年來韶州站輸入食鹽數量，表列于後：

年	噸	則轉運至湖南各縣
二十一年	五〇八九〇噸	
二十二年	四二二八〇噸	
二十三年	三三七八〇噸	二十三年二月韶樂段通車之後，所有樂昌站輸入食鹽之數，均已包括在內。
二十四年	二六一六〇噸	本段各站，近年輸入食鹽詳細數目，載一卷三期，拙著之「粵漢鐵路南段與水運競爭」之第一表。

查鹽為人民日用品，其消費數量，例有一定，伸縮範圍甚少，何以五年前後，相差兩倍有奇，可見粵鹽稅餉加重之後，粵淮並銷區域之粵鹽，已為淮鹽逐漸所驅逐，原因者一。

2 鹽稅增加，既為粵鹽銷湘滯銷之主因，而粵路南段於二十二年四月十六日，又將運鹽車價增加百分之二十，自黃沙至樂昌（現在粵鹽運湘之終點站）每噸鹽之運費，增高二元二毫，計運鹽一車則增加六十六元矣！（運館所增價錢不入此內）所以粵鹽銷湘之數量，于粵路南段增高運費之後，更為低降，原因者二。

3 自世界不景氣波動我國經濟後，因農村破產，而購買力弱，其結果致粵省物價低跌甚鉅，（如二十年平均每担米價為十元五四、二十二年平均每担米價為八元八九）水運成本亦隨之低廉，查本段連江口一站，民二十年輸入食鹽為五四六〇噸，（該站輸入之鹽多數轉運湘西各縣行

銷由廣州至連江口有水運競爭）至民念二年該站僅輸入三〇噸，不及百分之七，民二十三年以後，則車運竟告絕跡，可見水運因成本低廉，而競爭勝利，查農村破產，物價低跌，影響水運成本低廉，珠江流域如此，想淮鹽所經之長江流域，亦不能例外，淮鹽水運之價既廉，適遇粵鹽之鐵路運費又漲百分之二十，兩相比較，鹽之成本，高低懸殊，而粵鹽之滯銷，自難幸免，原因者三。

綜觀上列三原因，可見稅餉與運費愈高，則粵鹽之銷量愈少，故欲推銷粵鹽于湘省，則運費一項，應加特別注意！此湘省輸入食鹽大概情形也。

### 七 廣東產鹽數量及運銷概況

廣東海環甚長，產鹽之區，東自潮惠西至欽廉，有鹽場鹽柵二十八處，有鹽灘二萬二千四百九十八個。查民國二十三年共產鹽五百四十六萬四千担，共運銷四百一十九萬三千担，茲擇要列表如下：

第十 六 表

(此表由鹽務稽核分所材料編成)

鹽別	項別	鹽灘數	產鹽數量	運銷數量	餘剩數量	備	考
數	白	一八七三	一、〇一六、〇〇〇担	九八七、〇〇〇担	二九、〇〇〇担		
電	茂	四六五	二九六、〇〇〇	一六〇、〇〇〇	一三六、〇〇〇		
博	茂	四八一	一八三、〇〇〇	四四、〇〇〇	一三九、〇〇〇		
烏	石	四一六	三八一、〇〇〇	三八六、〇〇〇	減六、〇〇〇		
三	亞	六七一三	一、二七〇、〇〇〇	八八七、〇〇〇	三八三、〇〇〇		
其	他	一、二五五〇	二、三一八、〇〇〇	一、七二九、〇〇〇	五八九、〇〇〇		
合	計	二、二四九八	五、四六四、〇〇〇	四、一九三、〇〇〇	一、二七一、〇〇〇		

上表所列，嫩白電茂博茂烏石三亞各場之鹽，係運銷湘南湘西各縣，當地人民認為品質優良，故特為列出，其他一欄，雖間有運銷湘省但為數甚微。其鹽場每担之平均鹽價，嫩白為七角，電茂為三角六分，博茂為四角六分，其烏石三亞兩場之鹽價，現未查悉。各鹽稅費，如銷湘省，除正稅、雜稅、外債附稅、地方附稅之外，每担應繳統稅一元三角，如係運銷衡陽、邵陽、耒陽、常甯四縣，每担補稅二元七角。此粵鹽產銷大概情形也。

八 結論

綜觀上列情形，可知廣東每年平均輸入洋米為七、九

六一、一三六担，(即四七三、八七七噸)輸入洋煤為六〇〇、一六五噸，并產鹽餘額為一、二七一、〇〇〇担(即七五、六五三噸)即係鹽有餘而米煤不足。而湖南每年平均輸入食鹽為二、三五六、〇〇〇担，(即一一六、四二八噸)而輸出谷米為七〇三、四五九担，(即四一、八七二噸)如湖南在豐稔之年，政府不禁米出口，及不抽米捐，則可達二百萬担)並醴陵縣每年可產煤十八萬噸，(每日假定五百噸計)萍鄉(萍鄉雖地屬贛省，但煤炭輸出必經湘省之株州)每年可產煤七十二萬噸，(每日假定二千噸計)即係米煤有餘而食鹽不足。兩地之米鹽煤炭，其產銷供求，

適成相反，今本路築成，貫通其間，應如何制定適宜之運價，使其得以容易負擔，互相流通，而利民生，此不特本路之貨運問題，實湘粵贛三省之國民經濟大問題也。

查安源煤炭運至廣州總距離為七七一公里，醴陵煤炭運至廣州總距離為七二六公里，若照湘鄂（萍鄉至株南）株韶（株南至樂昌）南段（樂昌至黃沙）之現在價率，必

不能負擔。簡言之，即萍鄉醴陵之煤，因運腳過高，不能與洋煤競爭，無法運至廣州，而本路亦失去大宗之貨物，國家築路，當以國民經濟為第一目的，故擬採用保護國煤價率，定整車每噸每公里運價為〇・〇〇六，整列車則照此九折，再加負責費一成及湘鄂裝車費〇・一二五、南段卸車費〇・二四，則

萍鄉煤運至廣州整車每噸運價 =  $771 \times 0.006 + (0.463 + 0.125 + 0.24) = 5.45$ 元  
,, 整列車 ,, =  $771 \times 0.0054 + (0.416 + 0.125 + 0.24) = 4.94$   
醴陵煤運至廣州整車每噸運費 =  $726 \times 0.006 + (0.436 + 0.125 + 0.24) = 5.16$   
,, 整列車 ,, =  $726 \times 0.0054 + (0.392 + 0.125 + 0.24) = 4.68$

又長沙（湖南輸出米谷之總匯）米谷運至廣州總距離為七三一公里，若照現在粵路三段價率，亦不能負擔，現擬採用保護國米價率，定整車每噸每公里運價為〇・〇一

長沙米谷運至廣州整車每噸運價 =  $731 \times 0.013 + (0.95 + 0.12 + 0.20) = 10.77$ 元  
,, 整列車 ,, =  $731 \times 0.0117 + (0.855 + 0.12 + 0.20) = 9.78$ 元

又廣東食鹽運至衡陽（廣東鹽運至此縣為終點）總距離為五四六公里，若照南段及株韶段運價，亦有礙粵鹽推銷，擬採用較輕運價，定整車每噸每公里為〇・〇一六

廣東鹽運至衡陽整車每噸運價 =  $546 \times 0.0168 + (0.917 + 0.36 + 0.12) = 10.57$ 元

，，，，，總利率，，， =  $546 \times 0.01612 + (0.826 + 0.36 + 0.12) = 9.56$

實施上列價率之外，一方面仍須在黃沙建築二千噸米倉四座，一萬噸煤場四座，坪石郴縣衡陽各設二千噸鹽倉二座，以爲屯積發放之用，別方面仍須湘省不征米煤之出省任何稅捐，及不增抽食鹽入省之統稅，能減免者更佳，無窮矣。

粵省不抽湘米煤及安源煤之入省稅並酌抽洋米洋煤專稅，以爲共同保護國貨之發展，達到打倒洋煤及洋米之經濟侵略，如此則鐵路經濟固可發展，而三省國民經濟，亦受益二五，八，一五，於廣州。

## 勵志

吾人若專從生計上着想，則可經營的事業甚多，不一定要當一個公務員；既當了一個公務員，則不僅是謀一家溫飽，應當對政治上有遠大志趣，爲國家民族謀福利，有犧牲小我成就大我之熱烈抱負，不但不可藉地位來招搖貪污，卽正當報酬，職分高下，都擺在第二。至消極方面，儉以養廉，約束家庭，並屏除本身奢侈，及不正當嗜好，更不消說。轉移社會風氣，全靠我們以身作則，來領導大眾。中國社會向來是最愛看他人榜樣的，故我們應當格外自愛自重，不要有一點敗德壞行，爲人指摘，則社會自然欽敬，無形中因人的問題，增加民衆信仰，間接卽提高機關信用與政治力，消息甚微，所關甚大。至國難嚴重，尤當困心衡慮，臥薪嘗胆，更無待言。

（陳果夫在蘇省府講）



# 德國優等公路之建設

趙元慶譯

——本篇譯自九月三十日英文大美晚報之工商季刊——

德國在政府指導之下，已計劃建築四千三百五十哩長之國有公路幹線，俾便控制鐵道與公路之運輸。此計劃（由一九三五年開始建築，每年完成六百二十一哩）為美國公路局工程委員長亥偉斯博士（Dr. L. I. Hewes）在最近西方國家公路協會開年會以前所籌議。

此項計劃包括新路之建設，至於現有公路之改良及重行設置等等並不任內，當此事在積極進行時，德國每年需供給勞工二十五萬人至三十萬人；並需移撥國家經費一萬萬八千萬元。

**建設計劃** 公路建設，可認為減少交通上一切阻礙之基本原則。本有兩條不相聯絡的交通道，每條寬廣皆為24.6呎（7.5米突）路心草地（midstrip）16.4呎（5米突），路肩6.6呎（2米突）。如就該處之地形或貿易不甚發達之情形來講，有了19.7呎寬（六米突之路兩條）之交通道已足

，是不需要路心草地與路肩的。加以山中斜度多由2%到6%甚至不止此數。且以2,000米突（6.562呎）作半徑之彎路，須延長至更困難的地域，因此地域的半徑降為400米突或1,312呎了。

由希特勒自己建築法蘭克浮特大橋（Frankfurter Main Bridge）之日起，一年之內，雷梭托拔能公司（Reichsautobahnen Co.）已築成十五個主要區域與四十一個建築單位。到一九三五年七月間已築成九百三十二哩；到一九三五年十月一日止，已築成一千二百哩。

**浩大費用** 建築費與普遍費（overhead）公布之總額，到一九三五年七月一日止，為一五八、四〇〇、〇〇〇元；到一九三五年十月一日止，為二五九、八八〇、〇〇〇元。到十月一日止所有費用，分類如下：

通行費 一七、八四〇、〇〇〇元

管理、運輸、及租金 三三、〇八〇、〇〇〇元  
合同規定之建築費 二〇八、九六〇、〇〇〇元  
共計 二五九、八八〇、〇〇〇元

由此數字觀之，通行費幾佔百分之七，普通費則佔百分之十二強。直接建築費二〇八、九六〇、〇〇〇元，完竣公路一、一〇〇哩，則每哩需費一八七、六三二元。同樣到一九三五年七月一日止，完成公路九三二哩，每哩需費一三一、一一五元。

與鐵道平行 雖大部份公路，是和德國鐵道幹線互相平行，但冀望公路與鐵道能臻調整合作，消除兩方有害的競爭。公路不能運送長距離之貨物，祇可遞送短距離之小包裹。分量過重之貨物仍以鐵道運送之費用較廉。

費用——建設公路網，其各種費用之總額，照現在每哩之比例估計，假設建造四、五〇〇哩，最高需費八〇〇、〇〇〇、〇〇〇元，依照各種估計，在經濟上一年最高可節省三七五、〇〇〇、〇〇〇元。

造路所僱直接勞工約十萬人，平均每星期工作 24 小時。每年每人之費用達一千八百元左右。此可與美國公路局最近所出版之公報每人每年二千六百三十四元之數目相

較。不過此數乃根據於美國人每星期工作 25.8 小時所計算。現在建築似乎已進步到每月約能完成三十五哩的速度了。

濕凝土之鋪砌 24.6 呎廣之公路，普通皆用鐵筋混凝土，因該地多濕氣且多為黏性土，故道路之底層須舖以碎石及砂礫。鐵筋混凝土之橫斷面完全用兩層十吋厚之建築，路冠或路拱是 1.5%，其基脚則近乎 0.2%；與比國現在之標準相比較，幾及兩倍。頂層或上排之鐵筋混凝土，彎曲而下以形成一「基底」，或將十吋闊之綠石倒置以圍繞內部之斜列鐵筋混凝土。頂層或磨蝕層約有 2 吋厚，每隔一立方碼用 5.5 袋水泥與碎石之混合料鋪砌。下層或內部則用五袋水泥與砂礫混合鋪砌，其 6.6 呎之路肩包括一條三十吋闊之邊道，可當作人行道或作通行腳踏車之用。在 22.5 呎寬廣之交通道間有一縱長之路縫，此路縫之半徑與標準坡度，上文已經敘述，茲不贅。

路心草地上之矮樹與灌木，皆可由來往之汽車前的燈光所照見。且在每條公路中間可以設置電燈，俾便天氣多霧時，作一引導之用。

瀝青質之建築 在丹穆斯達(Darmstadt)以北五哩部

份之公路建築，以此斜坡上爲沙質土，且富有滲透性，故須用鋼質夯片將填料壓成堅實而緊密。此種鋼夯之起落，皆用起重機使之，在該斜坡上用水散灑歷五小時後，再行用碾機滾轉。

然後再鋪八吋厚之堅硬碎石一層，作爲第二層基底。

在該層基底上，鋪置3吋厚之柏油碎片。這與波特蘭監獄 (Portland) 用鐵筋混凝土建築的情形相像，在公路一〇〇吋周圍，鐵筋混凝土基底與碎石片之路肩，皆用瀝青裂片。

玄武巖石粒之應用 在兩綠石之間，鋪以5吋高之玄武巖石粒，以爲堅實之基層。綠石放置成垂直形，以最廣闊的一面向下。各計劃之工程完成後，其空隙處則填以碎石。再用重形碾機在上滾轉，直至空隙完全填滿爲止，然後蓋以石粉末，掃淨後，再用碾機滾轉。

在第二層基層上鋪砌之3吋基底，乃由12吋到24吋之立方玄武巖石所砌成，其次則鋪硬石及柏油片，大約每立方碼用55磅。柏油片因受碾機之滾轉皆被壓入碎石空隙，製成3吋厚之基層。

路面之柏油混凝土 在瀝青質層之頂面，非鋪以土瀝

青柏油混凝土，即鋪以柏油混凝土。上述兩種皆須三吋厚。土瀝青柏油混凝土以上有兩層。下一層約1.6吋厚，是用0.2吋到1.2吋大小之硬石與30%沙及5%到7%土瀝青柏油之混合料所鋪砌。此種柏油混凝土，爲由70%到80%瀝青，與20%到30%造路柏油的混合料。表面一層爲1.2吋厚，是由硬石片與沙(石與沙之比例幾乎爲二比一)以及附加的10%填縫料與6%到8%土瀝青質——與下一層所用之土瀝青質相同。在此頂層所用之材料，較爲精緻。此兩層皆須在將近華氏320度之高溫下鋪砌。

在柏油混凝土之表面，尚有厚薄幾乎相同之兩層。下層包含0.5吋之柏油石片與4%到5%柏油之混合料。此層於普通溫度下鋪砌，但上層須在華氏140度時鋪砌。其材料則用0.6吋之碎石，與10%到15%石粉末以及5%到6%之造路柏油。

鐵道運輸材料 因爲丹穆斯達以北之公路，爲特殊伸展，故鋪砌基底之材料，由工場運至鐵道棧房將近1哩。須用工程材料列車分送各區或停車處。由列車卸下，再用人工分配與兩車道。另有許多乾料亦照樣遞送，柏油片與碎石粒則在採石場混合，混合後再行運往工場。

鋪砌表層之材料，先運至附近鼓輪混合機中混合，然後將此混合料用特別工程材料列車裝運，此特別工程材料列車，皆用燃油機器拖運。

路面用兩種做面機修製，工作時一先一後，第一機先使路面之材料光滑，第二機則來往滾動使路面結實而緊密。再用輾機之後輪在上滾轉。同時將輾機上蓄水器內之水壓出，灑在路上，以防止機器與路面之黏合，做面機與公路中綫常成 75 度角滾轉，務使路面不致再有任何凹凸之處存留。

柏油混凝土之下層並不需做面機修製，僅以輾機滾轉，加以小型材料之混合物，再行滾轉即可。頂層須在華氏 125 度左右鋪砌，前面曾經述及。其餘建築方法皆與瀝青混凝土層相同。

現在德國公路之建設積極進行，積極發展，將成爲世界上哩程最長規模最大的優等公路了。

附註：本篇大部份之名詞，皆以全國經濟委員會公路處編印之英華對照公路辭彙爲準則。

## 力學

現代公務員不獨應勤於治事，更應勤於求知，政治範圍，無所不包，社會科學自然科學，都要相當了解，遇事才有分析力，判斷力，故常識不豐富，必會常常感到困難。求知不一定要受學校教育，假令在辦公時對於每一件公文每一個問題，都不肯放鬆，用心閱看，詳細研究，日積月累，就在這單純的辦公當中，自然會增加你的識力，提高你的程度。至於公餘多讀各種書報，收獲自然更大。從前辦公事的只要等因，奉此，弄得清楚，便自以爲滿足，故終其身，只造就得書吏的資格。願大家都要奮發向上，都要百尺竿頭更進一步，否則時代的輪子是無情的，你跟不上他，定會摔掉你。

(陳果夫在蘇省府講)

# 浦爾曼公司試辦活節臥室瞭望客車

車共兩節，內設兩層臥室，雙人臥室及茶點室等。

浦爾曼客車，以富麗舒適，聞名世界。該公司近又試

辦流線式輕量活節客車一種，其構造方式，務使與近日各車適合，以便附掛任何列車。車身建築，全用科騰鋼料，

車內各部，則多用鋁質合金，全車重量，計共二二三，七

〇〇磅。其第一節，命名「前進」，由互鈎之面起，至中心活鉸止，全長七十四呎六吋，內中設有兩層單人臥室。其

第二節，命名「進步」，由中心活鉸起，至後部互鈎之面

止，全長七十五呎一吋半，內中一部份為臥室，其尾端一部，為茶點室及瞭望間。兩節合計，全長一百四十九呎零

七吋半。車內寬度，均為九呎七吋，其高度則由軌道起，

至頂端止，計共十三呎五吋。在車之後部，裝有兩軸轉向架，在車之活節，裝有三軸轉向架，距離中心，計共六十

四呎。所用之兩軸轉向架，係屬一種非均重式，其設計與

聯太平洋鐵路近造之流線式列車吊形轉向架，并無差異。

至於該項三軸轉向架，即裝有降落均重桿，所有軸項，亦

均配有 *SKF* 式輻座，此構造方面之大概情形也。

車之外部，俱

油砲鋼色，在車窗

之上下兩部，各劃

金黑綫條兩道，非

常雅潔。其特異之

點，在底架以下，

現俱裝有圍幕，使

電池，水櫃等品，

不露於外，此皆為

其他普通客車之所

未有也。

「前進」號內，



盛次恆譯

共有臥室十六間，下層有同樣大小之單人臥室十四間，上層有臥室兩間，在通廊之間，設有三級短梯，以便上落。讀者一閱附圖，即見上房廊門，深入下房通廊隔板十二呎之內，有此凹處，即可裝置短梯三級矣。其在上房所列各沙發，亦位於下房沙發之後，使沙發前面，可

以多留餘地。上房樓板高度，計在川廊三呎又一吋八分之七之上。

在下房方面，其在沙發前面之天花板，高共七呎六吋半，行李室，即設於該項天花板餘地之上，在沙發後面隔板，有門直通上房。下房各沙發之下，均留有多少餘地，

及置有晚間用具，此外復裝有小櫥一只，以爲乘客放置靴鞋之用，而便車役取盥清潔。其在上房各乘客，即放在短梯之上。

該公司之所以有此



設計，因自一九三二年

起，紐約方面已有兩層臥車辦法，成效亦經甚著。最先使用者，一名「旅客」號，一名「漂泊」號，兩車共分四節，

共有雙層臥室八間，上下各二，均爲臥房式，內設各床，日間可以摺成沙發，此種臥車，至今猶往來於紐約及匹茲堡間也。

其繼此而起者，即有一九三三年附掛於紐約華盛頓壓車之「日暮」及「夜景」兩號，室作長形，位於車廂兩旁，該項車輛，至今猶行駛於紐約及華盛頓兩地。

此次所述之活節雙層臥車，各室俱作臥房式橫列車廂之內，日間所坐之沙發，即係晚間之臥具，一物二用，非常簡便。各房之內，均有個人沐浴室，電燈及冷熱管等，莫不具備，蓋車內原裝有浦爾曼空氣調節機也。樓下之雙層臥室，共有六間，彼此連續一起，如將滑板放下，即可變成一單人

大房。上房兩對，均有門戶可通，對於乘客方面之舒適及便利，可說無微不至。靠牆方面，置有鋁質小檯一張，寫字進餐，均極適合。沙發兩端，均裝有手靠，於不用時，即可摺向椅後，兩人臥房之內，俱置有織錦絲袋一只，以之置雜誌眼鏡及鐘表等品，甚覺簡便。「進步」號內，

共有客室一間，雙人臥房三間，兩間係相連一處。在瞭望室之首部，置有茶櫃一只，熱爐咖啡壺，及冷藏器等，莫不應有盡有。瞭望室範圍，幾占該節之半，室中傢具，均極新穎，所有骨架，俱係管形鋁製，故均潔無纖塵。其椅套等顏色有淺藍者，有土赤者，有深黃者，亦有作玫瑰色者，并不一律也。

車後瞭望室，共分兩節，尾端一節，爲半圓形，可容乘客六人，內部一節，設有靠椅，可容二十人，此外尚有沙發及茶几等傢具，

以便乘客談坐。天花板係油象牙色，牆之上部油淡灰色，牆之下部油深灰色，雅潔幽靜，無出其右。牆之四週，裝



有嵌板，漆以乳黃顏色，嵌板之上，開有淺槽一道，所有電燈，均置槽內，燈光由此反射，乘客讀書看報，實至相宜。瞭望室各窗，俱有藍色橫銀條窗簾，其在尾端各窗

，即用絲織捲簾，非獨可以掩護陽光，亦可賞心悅目。兩車各旁，大都油以藍色，情形與瞭望室相仿。其傢具即用玫瑰色，地毯即用銹黃色，喬黃古樸，兼而有之矣。其他各室之傢具，多數俱作綠色，配以褐色地毯，亦至富麗。

代浦爾曼公司設計製造不久即在美國各地試駛矣。

## 真實精神

政治應當腳踏實地做，那做不通的。甯可乾脆的不做；決定做的，便要切切實實做通。爲適應時間、空間，有應修正或變通辦理的，就要隨時修正變通，以求照合密切，才不失真實的精神。倘若明知做不通，而不肯入告或者做得通而不肯賣氣力做，僅以空文塞責，以及閉門瞎造統計的數目字，這都是政治上的罪惡。

（陳果夫在蘇省府講）

現在機關辦公，一律採用鐘點制。不過每天八小時的辦公時間內，是否個個人都已經充分利用了牠，恐怕很多疑問。因為公務的分配，無法絕對均勻；同時，由於各人知能的懸殊，工作上便自然而然的有了快慢的差別。有事情做的時候，固然不必講。問題却在要是無公事可辦的時候，該怎麼樣呢？於此我們必須首先明瞭，辦文不就是辦公，辦文只好算是辦公的一種手段。不把事理弄清楚了而擬辦文稿，不是不妥，就是錯誤。因此，我們不惟當辦公的時候要謹慎敏捷，即在辦公的事前事後，也須利用閑暇參看有關檔卷書報，多多準備，多多研究。

（翁文灝在交通部講）



# 部路要訊

本部高級職員任免升調 十月九日起至十月廿四日止

職	專	技	專	專	專	務	姓	名	任	免	升	調	日	期	備	考
	專員	技正	專員	專員	專員	總長	郭	駒	部令派充				廿五年十月廿三日			
	專員	技正	專員	專員	專員	總長	薛	光前	部令派充				廿五年十月十三日			
	專員	技正	專員	專員	專員	總長	吳	啓佑	另有任用職				廿五年十月二十日			
	專員	技正	專員	專員	專員	總長	吳	星伯	部令派充				廿五年十月廿一日			
	專員	技正	專員	專員	專員	總長	韓	壽榮	辭職照准				廿五年十月廿一日			
	專員	技正	專員	專員	專員	總長	尤	德洋	部令派充				廿五年十月廿一日			

各路高級職員任免升調十月九日起至十月廿四日止

職	務	姓名	任免升調	日期	備考
京 工 程 局	貴 路 正 工 程 司 段	吳 啓 佑	部 令 派 充	廿五年十月二十日	

▲本部召開各路局長談話

交換鐵路行政意見  
業於本月十九日結束

本部鑒於國有各鐵路之行政及行車事項各有參差，並不一致，茲為統一鐵路行政起見，特召集各路局長來部會商辦法，以謀一致。該項會談，係由本部部長召集，次長及各司司長均須參加，自十月十五日起，共會談三日。此次召集各路局長來京會談，完全係共同研究性質，並不舉行會議之形式，亦無所謂提案，不過使各路局長與部中主管長官，相聚一堂，對鐵路事業及行車之經驗，彼此交

換。此次奉召來京之局長有粵漢路局長凌鴻勛，正太路局長顏德慶，隴海路局長錢宗澤，京滬兩路局長黃伯樵，津浦路局長楊承訓，膠濟鐵路局長葛光庭，平漢路局長陳延炯諸氏。自十五日至十七日前後三天，談話四次，於業務之改進，工務之擴展，人事之緊縮，均經往復討論，決定實施方案。又各路原有設備，未能適應近代及非常時期之需要。關於此點，亦經縝密討論，務求短期內切實改善。現該項會談，業於十月十九日結束，各路局長即分返各路。

▲扶輪學校視察會議

本月十二日起開會五天  
業經議決重要議案多件

本部所辦之扶輪學校，係由總務司直接管理，其各扶輪學校觀察事項，向由總務司派員担任。自上學期起，總務司為期觀察週密起見，除仍由司隨時派員觀察外，另行函請路局於路員中推薦一人或二人兼任扶輪學校觀察員，實行以來，成效尚佳。本學期開學已久，部路觀察員，均將分頭出發觀察，總務司為使觀察及指導之標準，齊一起見，特於本月十二至十六日，召開扶輪學校觀察會議，各路觀察員，均依時來京出席，謝司長奮程，亦親臨訓話，並指導一切。計決議觀察及指導扶輪學校之綱領與扶輪學校抽考辦法及會員臨時提案等重要議案甚多，同時為使決議各案，得有實際觀摩與驗證機會，復於會議完畢後，一方參觀中央大學附設之實驗小學，江蘇省立南京中學附設之實驗小學等校；一方觀察浦鎮浦口南京等扶輪學校云。

### ▲交大畢業生服務概況

通令各路詳細調查  
限定下月十五呈部

本部各路現職人員，多有係交通大學歷屆畢業生，為

鐵道半月刊 第十二期

欲明瞭其在路服務情形及人數起見，特製定交通大學歷屆畢業生在路服務概況調查表格式，令各路依式逐項詳填，並於十一月十五日以前彙齊報部，以資查考。該項表格計分服務機關，現任職務，姓名，字號，年齡，畢業年月，畢業時之班所院科系名稱，在路服務時期等項云。

### ▲北甯路換發員工服務證

已定有換發辦法  
飭屬一體遵照行

本部頒發員工服務證規則規定，逢五逢十年全數換發一次，並變更其顏色，北甯路員工服務證，係在二十一年填發，為期業經五年，遺失數目過多，攜帶日久，字跡及相片已多模糊不清，乃由總務處另定式樣，變更顏色，全部一律換發。茲將該路換發服務證辦法錄之如下：

- 一、全路員工均按本年九月分薪工單所有員工人數照填請領服務證清單二分呈由主管處蓋章請發（員工須分填以便編號再原清單駐在地一欄改將服務處所填入）
- 一、本屆換發服務證所需相片一律由員工自備裝證之膠套由局免費發給

一、凡新到差員工尚未請領服務證者應在清單備攷欄內註

明「新到差未領過」字樣

一、每人應附繳半身二寸相片一張局內員工限於十月底以前繳齊局外限於十一月十五日以前繳局以便填發

一、相片後背書明本人姓名以免錯誤

一、各處領到新證後轉發各部分首領負責憑舊證換發新證除新到差未領過者不計外如無舊證繳出即以遺失論應照章扣繳罰金始得發給新證否則由經手發證之人負責如數賠償

一、凡本年九月分以前離差員工此次請領服務證清單自毋庸列名請領其繳還之服務證應另案送請註銷以清手續

一、此次換發新證因員工衆多時間匆促相片難免粘貼錯誤及頂冒情事應由各部分首領於換發時詳細核對以杜冒濫

一、俟換發完畢後擬於次月分發薪工時查驗服務證一次如無新證不得領取薪工自是月起通令全路舊證一律作廢無論何處發現持用舊證情事立即扣留呈局繳銷

一、各處所收之員工服務證罰金應彙案列單書明職稱姓名及遺失服務證號數呈局核銷

一、此次換發服務證較初次發給手續尤繁全路員工合計約

一萬七千餘人自非少數人員於規定期內所能辦竣擬仍援照二十一年發證時之例由各處課指定員司一人或數人幫同辦理以期計日程功

### ▲鐵路工人所得稅

明年元旦起開徵  
行政院確定解釋

京滬滬杭甬路局以鐵路工人應否徵收所得稅，並應否先自本年十月一日起徵各節，呈請鐵道部轉呈行政院解釋，經行政院確定解釋，為依照所得稅暫行條例施行細則第十六條第二款之規定，自由職業者，其他從事各業者，因職業及工作上所受之薪給，年金報酬，及其他金錢之給予，均屬第二類薪給報酬之所得，復按該條例第二條規定第二類所得，每月平均不及三十元者，始在免納所得稅之例，鐵路工人應屬於其他從事各業者之範圍，其月薪滿三十元者，自應依照該條例第五條第一款規定之稅率，徵收所得稅，再查該條例第二類之公務人員薪給報酬之所得及第三類公債及存款利息之所得，先自念五年十月一日起徵，其他各項，均自念六年一月一日起徵，鐵路工人，并非公務人員，既不在上開念五年十月一日起徵之例，其所

得稅自念六年一月一日起徵云。

## 業 務

### ▲首都輪渡業務暢旺

三年來除付息及開支外  
計共盈餘一百二十餘萬

首都鐵路輪渡，自二十二年十月二十二日通車以來，迄今已閱三年，平日營業頗為暢旺，計三年以來，除付息及日常一切支出，共計盈餘一百二十餘萬元，此尚係截至本年六月底之數，本年六月至一月間之營業，較前兩年尤見暢旺，該輪渡段長熊應禧特於昨午召集全體員工談話，對全體員工努力工作情形訓勉有加云。

### ▲本部注意行車切軸事變

通令各路切實檢驗  
藉以維持行車安全

各路機車車輛切軸之事，年來迭有所聞，不唯影響目前客貨之運輸，而且阻礙將來營業之發展，故此項事變，為嚴重性中之一種。本部為注重行車安全起見，特令各路

對於車軸，須切實檢驗，而不容疏忽，對於車輛載重，須遵守其所規定之載重量，而不可或逾，庶切軸之事變，不至再生，而行車之安全，可以獲保。惟檢驗方法，約可分為人事及設備兩問題。人事如何進行，設備如何配置，應由各路查核情形，擬定辦法，并將各種車軸尺寸，規定應用時最低限度，列成表格，一併呈核。此後購到新軸，應即編列號數，另設專冊，分別登記。每旋修或檢驗一次，均須將該軸尺寸及檢驗結果，詳細登載，以備考查。再新軸當應用之前，亦應施以同樣之檢驗，如有瑕疵，足以危及行車之安全者，應即停止應用云。

### ▲規定聯運遊覽等票日期

修正客車運輸通則  
定十一月一日實行

本部以各路聯運遊覽來回票，國內周遊票及聯運單程客票之乘車日期，有准在有效期間內，任何一日均可乘車者，有祇限售票當日有效者；其辦法頗不一致，特將圖有鐵路客車運輸通則加以修改。定十一月一日實行，俾各該客票之有效期間，既屬甚長，且准中途下車，對於起程，

自不必限定當日乘車，以期便利行旅。茲將客車運輸通則修正條文錄下：

(一)第八條第四項條文，應予刪除。

(二)第四十一條第二項條文，應增修為：「聯運單程客票之有效期間，應按里程計算，每三百公里或不及三百公里為一天，至少以三天為限，概自售票之日起，開始計算。在有效期間內任何一日，旅客均可乘車，惟仍應在有效期間最後一日之二十四點鐘前，完畢行程。但旅客如未能於售票日乘車者，於乘車時，須將客票持交起程站另行加蓋乘車日期」。

(三)附件(三)第四條應增加第三項條文如下：「遊覽來回票之有效期間，應自售票之日起開始計算。在有效期間內任何一日，旅客均可乘車，惟仍應在有效期間最後一日之二十四點鐘前完畢行程。但旅客如未能於售票日乘車者，於乘車時，須將客票持交起程站另行加蓋乘車日期」。

(四)附件(四)第四條條文應增修為：「國內周遊票之有效期間，以兩個月為限，自售票之日起，開始

計算。在有效期間內任何一日，旅客均可乘車，惟仍應在有效期間最後一日之二十四點鐘前，完畢行程。但旅客如未能於售票日乘車者，於乘車時，須將客票持交起程站另行加蓋乘車日期」。

### ▲起碼運費一律免收加價

已定本月一日起實行

各路核收起碼運費，其有應收加價者，均係於起碼運費五角之外另行核收，各路加價成數不一，以致起碼收費總數亦不一致，路商均感不便，且分等表內已經規定運費之論頭論件計費貨物，向係免收加價，起碼運費，亦應予以免收，以資劃一，而便計算，本部為此特規定：無論整車或不滿整車貨物之起碼運費，一律免于核收加價，定自本年十一月一日起實行。至首都輪渡過江費，則仍另行核收，并不包括在起碼運費之內云。

財 務

## ▲津浦路償付債款

四年以來已償一千餘萬  
九月份又付六十餘萬元

津浦路管理局為謀增進信譽起見，於廿一年着手整理內外各項債款，四年以來，所償債款總數共達一千零七十餘萬元。茲復於九月份分別提存償付六十萬零六千八百三十五元二角二分。茲將詳細數目分誌如次。

(一)英庚款本息截至本年八月份止，已付三十四期，共國幣一、八〇三、三一四元，九月份復分付國幣六七、五〇〇元、總計已撥付國幣一、八七〇、八一四元正。

(二)英德債款，截至本年八月份止，已提付國幣四、〇〇二、〇〇〇元，九月份復提存國幣三五八、一八〇元，統計已提存國幣四、三六〇、一八〇元正。

(三)英商料價本息，截至本年八月份止，已付四十四期，共國幣二、二〇〇、〇〇〇元，九月份復撥付國幣五萬元，總計已撥付二、二五〇、〇〇〇元正。

(四)三井洋行債款，截至本年八月份止，已付二十期，共合國幣五六四、〇〇四元，九月份復付國幣三萬

元，又日金三萬元，折合國幣二九、五八〇元，總計合國幣六二三、五八四元正。

(五)本路員工欠薪，截至本年八月份止，已提存三十九期，共國幣二、一六〇、〇〇〇元，九月份復提存七萬元，總計已提存國幣二、二三〇、〇〇〇元正。

(六)大昌公司舊欠料價，截至本年八月份止，已付國幣四〇、九五五、二〇元，九月份復付國幣一、五七五、二〇元，總計已付國幣四二、五三〇、四〇元正。

## 聯運

### ▲本部聯運處清算工作

聯運進款比較上年增加  
清算人數比較上年減少

近年以來，鐵路聯運事業，經本部之籌劃整頓，進展甚速，二十三年份客貨聯運進款合計二千六百餘萬元，二十四年份增至三千八百三十餘萬元，聯運處清算股清算聯運賬目工作，因聯運業務激增不已，核算人員不敷分配，以致各項賬目，未能按照規定日期清結，截至本年四月，

陸續積壓約及三個月。四月以後，經將核賬手續酌予改良，結賬日期力求縮短，至九月下旬業將本年六月份客貨聯運賬目同時清結，以應各路編製年度決算之需要。茲將本年上半年客貨聯運進款及互通車輛車租數目，與清算工作人數，比較上年同期增減情形分別列左：

(一)旅客聯運 本年上半年此項聯運進款，總計五百二十二萬〇九百八十二元，比較上年同期增加六十四萬五千四百餘元，約增百分之十四，工作人數減少一人。

(二)貨物聯運 本年上半年此項聯運進款總計一千六百三十二萬三千二百八十八元，比較上年同期增加二百七十四萬九千二百餘元，約增百分之二十三，聯運貨票共計二十六萬八千餘張，比較上年同期增加八萬六千餘張，即聯運貨物增多八萬六千餘批，增加比率約百分之四十七，工作人數減少十餘人。

(三)互通車輛 本年上半年互通車輛車租，總計六十八萬五千六百餘元，比較上年同期增加七萬九千三百八十餘元，約增百分之十三，工作人數減少

一人。

根據上列統計數字，足見本年上半年客貨聯運進款及互通車輛車租數目，比較上年同期增加甚多，清算人數均較上年同期減少，惟其整個工作效率，比較上年同期，實有顯著之增進也。復查客貨聯運賬目結賬日期，按照聯運規章之規定，各路票據報單應於發出日期之次月十五日以前寄至清算股，清算股應於收齊各路報單日期之次月十五日以前清結出賬，結賬日期距收齊報單日期約歷一個月，目下照章應於九月間結算之七月份賬目，業已著手清算，事實上，客貨聯運賬目，按規定日期計算，稽遲不過一個月，而此一個月稽遲未結之賬目，原擬限至九月底清結，第以本年四五月間清算人員參加軍訓，七八兩月半日辦公，及各路報單逐月激增，未能按期寄送清算股之種種原因，趕賬工作，不免稍緩，然以聯運進款之增加，與清算人員之減少情形而論，則其工作效率與上年同期比較，實為二〇〇與二一九，現時各項聯運賬目已在加緊結算之中，預計十月份賬目當可於本年內清結，以符規定結賬期限。至來年一月聯運日報辦法實行，清算工作勢必更見繁重，關於清算方法之改進，業經擬定計劃，倘能推行盡



利，此後聯運賬目，當不至稽延清結矣。

## 購料

### ▲購料委員會工作進展

集中採購，統一料賬  
規定標準，提倡國貨

查鐵路材料，支出甚鉅，據二十四年度全國鐵路購料統計，計部購二二、六八六、〇八一、七〇元，路購一七、一八二、六五五、四五元，共計三九、八六八、七三七、一五元，約占全年營業用款總數百分之三十。最近興築新路，全年購料總值，為數益增，故購料之適宜，用料之經濟，以及支配之合理，影響鐵路經濟，至深且鉅。本會成立以來，雖幾經改組，實係名稱之更易，人事之調動，於內部工作，無何變動。惟本年一月部令改組，意義較為重大，工作範圍，除經辦採購事項外，兼理材料稽核及材料管理等事項，如各路購料之審核，用料之稽考，以及存料之調劑等皆是。茲將最近已經進行各項工作，略為報告如次：

一 規定標準——計分二項：

(1) 規定材料標準之初步工作，為統一鐵路各項材料名稱，本會自本年二月起，即根據「部頒國有鐵路材料分類編號名稱彙編草案」原則，分普通物品，機車車輛，發動力裝置，電機機械工具，及機廠物品，路線材料及設備建築材料暨雜項八大類，分期彙編。現在普通物品及建築材料兩類，名稱業經分類編竣付印。計普通物品材料六千餘種，建築材料有四千種，即將分送各路審查，以期完善，路線材料及機車車輛材料，現正編製中，期於本年內將八大類全部彙編完竣，以便來年公佈施行。

(2) 其次為整理各種材料規範圖說，現在各路應用大宗材料，各項監圖表格，除北寧路外，均已陸續送到，計有輪箍輪軸盤簧車鈎等項，共圖表一千二百餘張，業經詳加核對，將各種尺寸盡量歸併，圖說盡量減少，以便列成表冊，分發各路，作為標準。現已整理完竣者，有盤簧、輪箍、輪軸，及客貨車輪心等料，以後購料，悉依此項標準

詢價，路會兩方，均便利不少。

## 二 集中採購

材料集中採購，不獨可謀價格低廉，手續簡便，並且可使材料集中存儲，因而調劑便利，減少存料。本會現正一面調查各路所用大宗材料種類及質料；一面將各路購料預算，詳為登記，求出每項材料，全年各路所需數量統計，以便整批訂購。查二十五年年度，全國各路，購料預算，總值計三千五百萬元。擬先將每路相同材料，分別蒐購，俟材料總廠成立，再將各路相同材料，整批訂購，集中存儲，由各路隨時向材料總廠提用，以求購料存料之經濟。

## 三 清查存料

查二十四年度全國各路存料總數，約在四千萬元以上，內中積存滯料及舊廢材料，占四分之一，約值一千萬元。各路既未能有無相通，又難自行設法利用，聽其廢棄，殊覺可惜。本會特擬具清查材料大綱，由部通令各路，組織清查材料委員會從事清查，凡存額過多，久存不用，以及舊廢各料，均須分別清理，使料帳符合，數量準確。現各路清理完竣報部者，有正

太路，此外京滬滬杭甬路已將全部材料清理完竣，並組織舊廢材料估價委員會，以求澈底解決。其他各路，約於十月底均可清查完竣。本會擬於收到各路填送清查表格後，對於各路舊廢及過剩材料處理，當統籌辦理，如各路過剩材料，應視他路需要情形，隨時調撥，各路舊廢材料，應集中相當地點，詳加查驗，設法利用或改造，以省路幣。

## 四 統一材料帳目

查各路材料帳目，系統繁手續極繁，稽考調劑，均甚困難。本會特根據原有部頒「國有鐵路材料帳目則例」，詳加研討，重新修正，擬在不增加工作人員之原則下，統一收發程序，確定登帳系統，按日登帳，以便稽考，而利調劑。此項辦法，已由部分飭各路實行。現經報部進行者，有津浦路及京滬滬杭甬路。至材料帳目則例草案，業已修訂完竣，擬送由會計處及各路詳慎研究修正，以備呈部公佈。

## 五 提倡國貨

本會近年來對於國產材料之提倡，極為注意，所有路用材料，可以用國產替代者，均已設法調查，盡量採

用，并將各種配件，廣約華廠，試行做造，謀鐵路材料之自給。如枕木一項，爲鐵路用料之大宗，向係採用外貨，現經本會採用湖南杉木及浙贛皖麻栗，成績尙佳。僅杉枕一項，近兩年所購之數已有四五十萬根，再我國松木，出產豐富，正擬廣爲收購，自行設置蒸木廠，設法養煉，以資應用。油漆材料，每年各路消耗，爲數亦鉅，現經全部採用國貨。其餘如鑄鋼配件，客車應用電料暖氣設備，暨氣軛材料等，均經與國內廠家接洽進行做造，效果均佳。根據本會二十四年度經辦材料價值，分國統計上半年總值一一、四六三、四六〇、二三元。各國所占百分數如下：

中國	14.46	計一、六五七、九〇三、六七元
英國	8.86	計一、〇一四、八一五、六一元
美國	39.84	計四、五六七、一九九、〇八元
比國	19.50	計二、二三五、八一〇、二六元
德國	16.82	計一、九二七、八七八、一五元
法國	0.41	計四七、六三五、九六元
捷國	0.11	計一二、二一七、五〇元

又下半年總值一一、二二二、六二一、四六元各國所占百分數如下：

中國	25.12	計二、八一八、六四六、七八元
英國	22.38	計二、五一一、七七八、三一元
美國	17.36	計一、九四八、七五七、八三元
比國	20.67	計二、三一九、七五五、九〇元
德國	7.72	計八六六、〇〇九、五九元
法國	2.2	計二四七、二〇九、二七元
日本	4.57	計五〇六、二三三、三八元
瑞士	0.04	計四、二三〇、四〇元

就以上二表觀之，可知國產材料，在上半期只占百分之一四、四六，在下半期突增至百分之二五、一二，計增百分之一一、六六達一、一六〇、七四三、一一元，足證本會年來提倡國貨，已獲顯著之成效。嗣後外洋材料，凡可以在國內訂購者，均擬逐漸改由國內訂購，并與各國廠商聯絡，以期促進國產材料品質之改良，而達到材料完全自給之目的云。

## 國內外路事消息

### ▲將在倫敦出現之無音鐵道

四〇年以後也。

鐵路列車運行中，每苦因路軌與車輪之震動而發生擾人之聲浪；此項聲浪之防止，現已為英國鐵道界所注意，正由工程專家二十人從事研究及試驗，併已獲有結果。其法係由改善軌道之敷設着手。

第一步計劃為增加每一軌條之長度，以減少軌與軌間之接縫，大致將以長二七·四三二公尺之新鋼軌，替代長僅一二·一九二公尺之舊鋼軌，並于其連接處施行溶合，不令再有一接痕發現。其次則於軌道與接觸地面部份之間，敷以厚三·八一公分之石綿，與軌道並行，以吸收由火車下部所起之一切音響。惟最後視為困難者，即全部鋼軌溶合及鋪墊石棉後，如有故障發生，將如何謀迅速之修理。現此項問題亦已由各專家一再研究，獲得解決。即萬一發生故障，切斷軌道，重新換置，亦不過數分鐘耳。

上項計劃將先從倫敦之地下鐵道試辦，俟有成績，然後推行于各鐵道，預計真正「無音鐵道」之出現，當在一九

京滬

滬杭甬

### ▲組織沿綫經濟調查團

負責人員均經派定  
不久即可出發調查

京滬滬杭甬鐵路管理局，奉令調查兩路沿綫經濟狀況，經頒發國有鐵路辦理沿綫經濟調查指導書及調查表格式樣等，令飭辦理，當經指派車務處何專員義朝，鍾段長文江等十人為本路沿綫調查員，專任其事，負責進行。旋經車務處召集各有關人員會議進行辦法，並經遵照部令組織調查機關，定名為「京滬滬杭甬鐵路沿綫經濟調查團」，復議定該團赴外調查時，分為兩組，每組五人，第一組調查京滬鐵路沿綫各地，第二組調查滬杭甬鐵路沿綫（包括蘇嘉鐵路）各地，並推定何專員義朝為該組調查團主任，兼第一組組長，鍾段長文江為副主任，兼第二組組長，其

調查區域，奉部令規定以兩路路線兩旁各五十公里以內之地為原則，該團團員每至一地，應將詳細住址知照當地站長，以利接洽。該團已定日內出發調查，一面由車務處摘錄部頒經濟調查書內關於調查目的及調查事項等，通飭各站知照，對於該團工作，應切實予以協助及便利。該團調查目的及調查範圍經部令規定，錄其要點如下：(甲)調查目的：(一)明瞭本路沿綫地方大宗物產之生產現狀，及其可能發展能力。(二)明瞭本路沿綫地方大宗貨物之水陸運輸狀況。(三)明瞭本路沿綫地方大宗貨物之銷行狀況。(四)明瞭鐵路運價是否適宜及運輸上有無障礙。(五)謀貨物運輸之招徠及新運貨之創造。(六)謀輔助鐵路沿綫地方國民經濟之發展。(乙)調查事項：(一)地理，(二)人口，(三)農業經濟農業概況農產，(四)畜產，(五)林產經濟林業概況林產，(六)礦業經濟鑛區採鑛組合鑛產，(七)工業經濟工藝品，工廠家庭工業。(八)商業經濟商業概況輸出入，及過境貨物，(九)交通經濟汽車公司，水道交通輪船公司，(十)業務發展。

### ▲發售經由蘇嘉路聯運客票

鐵道半月刊 第十二期

發售車站兩路十四處  
有效時期七日至十日

蘇嘉鐵路通車以來，業務上由京滬滬杭甬路局代為管理，因之規定兩路之聯運章程客票，得任旅客選擇，取道上北站，或取道蘇嘉鐵路，惟兩線聯運遊覽來回票，則僅以經由上北站者為限。茲聞該路為發展蘇嘉路營業起見，決於京滬路之南京，和平門，鎮江西站，丹陽，武進，無錫，吳縣七站，及滬杭甬之松江，嘉善，嘉興，硤石，長安鎮，杭州，南星橋七站間，發售經由蘇嘉鐵路之聯運遊覽來回票。該項來回票有效期間，除南京，和平門兩站與杭州，南星橋兩站間為十日外，其餘各站間一律為七日，並聞該項來回票，祇可乘坐普通列車，如乘京滬或滬杭甬線特別快車者，應分別另購特別快車加價票。

### ▲舉辦第五屆登高競賽

本月二十日準在莫干山舉行  
不論性別國籍均得自由參加

京滬滬杭甬鐵路管理局以秋高氣爽，時近重陽，為提倡滬上士女登高攬勝，增進身體健康起見，定於十月廿四

日在莫干山舉行第五屆業餘登高競賽，凡住居上海，年齡在十六歲以上，四十歲以下者，不論性別國籍，均得報名與賽，分男女兩組，其競走路程，以莫干山麓之庾村為起點，循新路至莫干山鐵路旅館正門為終點，計程六公里，由該路聘請體育專家擔任評判，男女兩組成績最優之前三名，均有獎品，與賽員每名應繳全費七元三角五分，包括火車汽車來回票及食宿等費，報名處在上海北站車務處營業課旅客股或該站站長室，該項報名至十月二十一日截止云。

### ▲中國旅行社退票

業經規定核退辦法  
定十月二十日實行

京滬滬杭甬近擬訂中國旅行社請求核退未用客票辦法四則，及退票請求簽證書樣張等，定自十月二十一日起實行。辦法如下：

- 一、聯運票必須於有效期間送交站長簽證。臥票必須於該次列車開行前兩小時聲請站長簽證。
- 二、本路單程票或來回票，已經軋有入站鉗孔者，必須隨

時送經站長簽證。

- 三、本路單程票或來回票，完全未經使用者，可由該社各分社當日開列清單，彙送各關係站，由該站站長檢驗後，於清單上註明年月日，蓋章證明，以省手續；如旅客到社聲請退票，時間較晚，不及於當日送交站長簽證者，准予併入次日辦理，惟須於請求書附註欄內註明原因，以便查核。

- 四、凡經簽證應退之客票，限自各該票失效日起兩星期以內，彙送本處查核，過期作廢。（查客票退款，照章自客票失效日起十天以內，可以隨時請求退款，茲以由該社寄遞，尚需時日，特予展延四天。）

津浦鐵路

### ▲工會舉行全路代表大會

上月二十在浦口禮堂舉行  
出席代表計一百二十四人

津浦鐵路工會第三次全路代表大會，原定十月十六日舉行開幕典禮，嗣因籌備不及，改於二十日下午二時，在浦口津浦路局大禮堂舉行。茲將各情分誌如次：計到全路

各代表金貴發等一百二十四人，該會第二屆全體理監事，中央民訓部指導員張劍白，鐵道部指導員陳祖鏞，津浦路特別黨部指導員任書紳，管理局指導員王錫符，高禮安，黨部全體特派員，書記長，來賓方面計有憲兵司令部代表劉介伯，總務處代表劉梅，機務處代表馬襄，浦聲週刊社代表楊祖喬，黨務第一段指導員代表趙德生，暨各報社記者，共約二百餘人。二時正，大會宣布開幕，由主席團李慶義主席，領導行禮如儀後，即席致開會詞，報告大會籌備經過，繼由中央民訓部指導員張劍白，鐵道部指導員陳祖鏞，津浦路特別黨部指導員任書紳，津浦路管理局指導員王錫符相繼致訓，詞多勗勉，次由來賓劉梅演說，末由代表李振華，任士信，張克明，金貴發，傅鵬等演說，旋即呼口號攝影禮成。大會開幕儀式完成後，即接開預備會議，出席人員如上述，仍由李慶義主席，當通過代表大會各規則，繼即推定張克明，李振和，崔敬繼為主席團，連同理事會推定之李慶義，黃錦榮共為五人，又推定韓德運，李鳳翔，安興和，金貴發為提案審查委員，連同理事會推定之劉子琴，共同組織提案審查委員會。大會主席團及提案審委推定後，即開始選舉理監事，黨部指導員任

書紳，路局監選員王錫符，高禮安，監視開票，結果荆珊，鄭寶順，李慶義，黃錦榮，陳文彬，李振和，張振東，崔敬謙，王士惠，當選為理事，熊德齋，馬鳳山，曹捷臣當選為候補理事，朱寶瑞，劉玉耀，劉子琴，傅錦霞，李鳳翔，當選為監事，石振嶺，張雲海，當選為候補監事。津浦路特別黨部，決於十月二十三日晚率領全體代表恭謁總理陵墓，預定六時齊集下關碼頭，分乘江南汽車直駛陵園，八時返浦，繼續在大禮堂舉行大會，討論各項提案，聞大會今日下午即可閉幕云。

## 石 簡 鐵 路

### ▲全綫已告通車

長凡一百七十六公里  
費時二十餘年始告成

簡舊，臨安（現改為建水）石屏，均為滇省迤南之重鎮，而簡舊盛產大錫，尤為滇省之唯一利源，自法人滇越鐵路築成後，即意欲興修直達簡舊支路，以圖操縱，當時簡舊各廠商，深以為慮，乃呈請政府願由廠家自行抽款建築，政府許之，爰於民國元年，正式成立簡碧石鐵路公司

專辦其事。自該公司成立後，即以通暢簡舊，碧色寨，臨安，石屏等縣交通爲目的，經歷屆負責人之努力，乃將箇碧等縣修通，該三縣交通始告便利。惟該公司仍以未達石屏爲憾，因特繼續努力，於本年九月，始竟全功，特於本年雙十節舉行通車典禮，事前十數日，即東邀省方暨附近各縣市機關團體學校參加，並在石屏籌設盛大招待處所，

自十月八日至九日夜，計到有六團團長嚴家訓，箇舊縣長李崧，建水縣長熊光琦，石屏縣長張文明，建廳科長張祿，中央特派棉業調查員馮澤芳，前昆明市市長熊從周，滇越鐵路公司經理巴杜，建水縣黨委關瑞雲，張劍強，該路建築工程師，暨箇蒙建石三縣學校員生，並局長區長及民衆團體代表等二萬餘人，以石屏中學運動場爲會場，於十日正午十二時舉行典禮儀式，由該公司董事楊蘊山主席，領導行禮後，遂由該公司總理郭思楷，及監督孫鐵生等分別報告，並請各機關長官演說，至下午二時，由顧曉齋之四小姐代表龍顧夫人剪綵，三時歡迎來賓乘車遊行，四時散會晚餐。是夜由該會聘演京各名角，就燈樓演唱舊劇，並燃放各項盒子升高，空中光耀奪目，石屏民衆均謂此實爲數十年來未有之盛況。聞該公司負責人亦謂此爲該公司

從未有之盛舉。此次典禮共須用費演紙票三十餘萬元云。（約合國幣三萬餘元）茲將築路動機，各段通車期及里程建築費，最近營業狀況，及各種車輛數，分誌於下，以見一般。

### 築路動機

箇廠爲產錫著名之區，自法人修築滇越鐵路後，意圖要求政府，准其興修支路，以達箇廠，廠商引以爲慮，一方面因辦廠所需油米薪炭，爲數甚多，牛馬駝運，極感不便，乃由鄉先達宋卿瑜，李文山兩先生，召開廠商大會，提請籌款修路，王鎮東，張榛興，袁謙六，郭文興，謝魯齋，謝懷之，沈貞臣諸先生和之，遂於民國元年二月呈請前雲南都督蔡批准，抽收錫炭股款，並添收砂股，以作修箇蒙臨屏鐵路之用，同時決定施工之秩序，首箇碧段，次鷄臨段，又次臨屏段，自廠商倡修鐵路後，政府嘉之，願出資補助，以示提倡，遂召集廠商代表到省會議，結果，仍決定先修箇碧段，政府方面，由滇蜀鐵路公司出股本一百萬兩，廠商方面，由「錫」砂「炭」抽股一百萬兩，設不敷時，再由滇蜀路股項下，撥借五十萬兩，於民國三年二月，擬定箇碧鐵路股份有限公司章程，呈請省府轉咨交通



部正式立案，此爲官商合辦時代。至民國六年，政府收縮滇蜀公司，由該公司總協理及催款專員，會呈省府，謂本路無成功之望，即使成功，亦無利可圖，滇蜀公司以所收錫炭股東之股本，轉投簡碧公司無利之營業，徒居中負責，不得其益，轉受其害，特提出方案，函商簡碧錫砂炭股東會，將交入股銀，歸還股東，即作爲簡碧公司歸還滇蜀公司所入一百萬兩之股本，取消官商合辦案，以後由簡碧錫砂炭股東自行修築，呈經前省府核准，從此則純歸商辦。直至民國二十二年，政府以公司辦理不善，組設整理委員會，從事整理，以改善一切，經整理委會認爲自純歸商辦後。未另訂有章程，因無章可守，故措施多不如法，曾參酌事實，擬定雲南民營簡碧石鐵路股份有限公司草案，提經股東大會討論通過，呈由整委會報請省政府轉咨鐵道部，現任董事監察總協理，均依照章程，分別選舉，此築路動機後公司之經過情形也。

### 建築經費

簡碧段修路工程師，爲法國尼復禮士，民國二年開工，至十年十月通車，鷄臨段修路工程師，初爲福建薩君少銘，民國七年開工至十七年十月通車，臨屏段修路工程

師爲浙江吳君澄遠，民國十八年開工，至本月十日通車，簡碧段長七十二公里有強，有山洞八，二號洞最長，七號洞最曲，建築費用款四十餘萬元，鷄臨段長六十二公里而弱，有小洞五，三號洞較長，餘均短，建築用款五百六十餘萬元，臨屏段長四十二公里，有小洞五，均短，建築用款已達舊幣一千零七十餘萬元，屏站機車房貨倉圍牆尙未完工，其所以簡碧段最長而用款少，鷄臨段較短而用款多，臨屏段最短而用款最多者，在初紙幣價格甚高，等於國幣，隨後紙幣價格漸次跌落，最近則五元抵半開銀幣一元之故耳。簡碧段，自碧色寨起至多法勒七公里半，至蒙自十二公里，至十舖里十八公里，至雨過舖二十六公里，至江水地卅一公里，至鷄街四十公里，至泗水莊四十三公里，至乍甸五十一公里，至石窩舖五十六公里，至火谷都六十四公里，至簡碧七十三公里，臨屏段，自鷄街起至鄉會橋七十公里半，至團小停車處七十四公里半，至下坡處七十七公里半，至新街八十五公里半，至仁壽村九十三公里半，至石屏一百零三公里半，自臨安起至鄉會橋九公里，至團小停車處十三公里，至下坡處七十六公里，至新街二十四公里，至仁壽村三十二公里，至石屏四十二公里。

### 營業狀況

簡碧段於民國十年通車，開始營業，因機車較小，馬力不足，行駛既遲，而又不能多帶車兜，故營業所得，僅僅足敷開支。自民國十六年改購大機車而後，載重行速，十七年，鷓鴣段又繼續通車，營業遂漸次發達。以最近三年言之，二十二年份贏餘一百七十餘萬元，二十三年份贏餘二百九十餘萬元，二十四年份贏餘二百八十餘萬元，該公司現大機車十六輛，小機車二輛，小機車馬力太小，行駛又久，只能作為運輸材料之用。此外有花車兩輛，一二等車三輛，三等車六輛，四等車二十輛，以運客商，大蓬兜四十五輛，小蓬兜五十輛，高邊兜二十六輛，以運貨物，石料兜七輛，油櫃兜二輛，以運料運油，現因全路通車，因有機車客貨車，均不敷用，除由機械課於最短期間，就舊有車盤，趕修客車八輛備用外，並向德商輝臣洋行訂購大機車二輛，貨車十五輛，約本年底可到濱，此後或不虞缺乏矣。

### 隴海鐵路

#### ▲電氣廠裝修完成

#### ▲儲水壩明春完工

連雲港隴海鐵路電氣廠，各部前已裝修完竣，原擬九月底送電，嗣因電桿之架設，水源不便，以致衍期，茲悉該廠機器暨各部現均裝置妥當，已於國慶日開始正式送電至連雲港車站之大樓，及隴海路所屬各部辦公室，碼頭等處。又本港黃窩，建築之儲水壩，開工以來，近因碼頭用水至急，路局嚴令催築，港務處特招添工伙千餘人，加緊工作，水壩池形，已告開成，現正打洋灰底，全部工程，明春似可完工。

### 北甯鐵路

#### ▲建築四層新廈

下月內准可竣事  
明年遷入新局所

北寧鐵路管理局，以局址狹隘，不敷辦公，特就南面隙地，另建新廈一所，計佔地四畝餘，起蓋四層樓房，共一百三十餘單間，全部鋼骨水泥，極雄偉壯觀，建築費原估三十萬元，旋因改善暖汽衛生設備，追加六萬五千元，合計三十六萬五千元。茲悉建築工程，下月內准可竣事，

明年元旦起，該局各處，一併遷入，合署辦公云。

### 廣九鐵路

#### ▲打破遠東行車紀錄

由九龍開至廣州  
需時二時十五分

廣九路新置馬達快車大埔皇后號，於十月十四日晨試車，上午七時四十五分由九龍開車，十時正抵廣州，共需時二時十五分，速率平均每小時七九、四五公哩，打破遠東火車速率紀錄，車身作銀色流線型，長約六十英尺，闊十英尺，高約十五英尺，前部為機房，中為吸煙室，後座位車位共廿四具，為新式沙法，華麗舒適，該路英段局長伏架氏親乘該車來省，據談，俟與中國段局長李祿超商洽後，擬添裝一輛，廣州與九龍對開，往返客票擬收十二元，按目前廣九行車全程需時二時五十五分，該項新車駛行後，省港間聯絡，將益加密切。

### 浙贛鐵路

#### ▲聯合公司改選理事

建設財政兩廳長兼任

浙贛鐵路聯合公司理事會，浙省府代表理事會養甫，周駿彥，以任職京粵，未克兼顧，聞浙省府已改推建設廳長伍廷勳，財政廳長程遠帆繼任該會代表理事。

### 京市與京蕪

#### ▲兩路接軌工程完竣

中正街至武定門  
下月底以前通車

京市鐵路展長與京蕪路接軌工程完竣後，業經幾度試車，成績甚佳。茲悉正式與京蕪兩路實行聯運日期，因聯運辦法正由鐵道部與各路局商議中，故尚未定期，京市鐵路管理處以路線既已展長，為便利旅客計，已決定在聯運未實行以前，先將自中正街至武定門一段，通車行駛，已呈請市府核示中，十一月底以前，可望通車。又該工程處，對修理舊有路線，現已着手進行，第一步決整理自中正街站至鼓樓一段，已開始將陳舊之枕木路軌，逐步更換。

### 招商與粵漢

#### ▲商辦水陸聯運

二方合同草案業經擬訂  
水脚客票運價在請示中

粵漢鐵路全線貫通，經本部努力經營之結果，刻已實現通車。該路橫貫南北，對於沿綫各省市交通，關係甚鉅，國營招商局為發展航運業務計，前經派員與該路凌鴻勛局長，商辦水陸聯運事宜，並派員在該路沿綫視察物產狀況，規劃進行。聞關於水陸聯運辦法，雙方已將客貨部份之聯絡合同草案及運費水脚票等擬訂，日內呈請交通鐵道兩部核示批准後，即將於月初實行貨客水陸聯運，將來豫、鄂、湘、皖各省貨物南運者，可在廣州黃沙站起卸，粵桂各地貨物北運者，可在漢口起卸云。

## 蘇 俄

### ▲蘇俄之新鐵道業已完成

由烏拉斯克至依蘭茲加  
計長凡二百六十三公里

由烏拉斯克到依蘭茲加之鐵路，長凡二六三公里，已於九月二十九日完成。此鐵道乃為頓尼次盆地，北高加索，伏爾加低區，中亞細亞，以及卡薩克斯頓間之短聯結

云。

## 英 國

### ▲英倫鐵路新記錄

▲每小時行一一三哩

八月廿六日，倫敦東北鐵道之二十五年紀念列車，於紐喀斯爾到敦倫路中之一段，曾造成一高速度之新記錄——每小時行一一三哩。

曩日乃在羅得蘭之伊生丁附近，1/200下降之斜坡上所造成之極高速度，但此次乃在林肯州之伊生丁到泰令頓間之1/264微斜坡上所造成。

此路曾保持數種高速度之記錄。車行六哩之平均速度每小時為110.8哩；車行十一哩，則每小時平均約在百哩之外。此種速度，乃為滿載乘客行李之蒸汽牽引客車平常記錄。該記錄可表明倫敦東北鐵道之太平洋式車頭能作很快之行駛，不過此種速度能否與世界通常定期行駛客車相等，則不無懷疑。

用2512號銀狐式(Silver Fox)機器拖廂車七節與動力計車一節，共載重二七〇噸——已超過平均重量，據

一乘客云：餐車在進餐時，只可平穩行駛，若須比尋常加快，實不可能。

去年九月二十七日，由倫敦到格藍騰路中試車時，用2509號銀聯式(SilverLink)機器拖七節廂車，在嚇青以北之矮蘭西地方，造成每小時112哩之記錄，但此次載重之總額僅二三五噸而已。

在英國近乎此速度之行駛，另外僅有一次，即一九〇四年五月九日，大西鐵路之郵車，由普里穆斯到倫敦，下威靈敦灘，到湯吞附近之1/85斜坡上時，每小時曾行1023哩。

八月二十六日晚由倫敦到紐喀斯特勒路上，以銀聯式引擎所拖之客車，下午五十分離 King's Cross 下午九點二十六分到達目的地——比規定之時刻早四分鐘。

由泰令頓到斯托克山頂為15.3哩，其間平均斜度為1/200，須時間十一分七秒，平均每小時則行82.6哩。

此乃與每小時行97.1哩之上行車速度相較而言。由撲特巴耳到布累頓章克順，塞爾比為160.3哩，所行時間為一百二十四分三十六秒，平均速度則為每小時77.2哩；其中包括佩德波羅地方的極端慢車以及六個嚴格限制速度之

區。

## 美國

### ▲美將實施新運輸政策

避免鐵道公路競爭

芝加哥齊興特快汽車公司與芝加哥大西鐵道，以期避免鐵道與公路相互之競爭，業已將新運輸政策呈請州際商業委員會。該政策即謂特快汽車公司應將拖車按戶行駛，俾便工廠將小件貨物或商人及家庭之家具帶往其他城市，然後遂將此等拖車載於貨車上，由鐵道運送，到達終點，再另用拖曳引擎將該拖車內之貨物或家具送與主顧。一般後援者力主此政策之利益，謂至少可消除兩次緩慢而滯笨之裝運工作——然不滿整車之手續費，固甚鉅也。

## 法國

### ▲定期列車首次橫過英國海峽開往倫敦

十月十二日上午十時，巴黎之定期列車，利用且刻克多維之新列車渡口，已橫過英國海峽開往倫敦。其間載有工務部長貝多斯氏(Albert Bedouce)，英國大使拉塞爾氏(George Russell Clerk)。前日內務部長西門氏(J.)

Ohm Simon) 已乘車他往云。

### ▲南方鐵道實行電氣化

~~~~~  
定一九三九年全部竣事  
~~~~~

英國南方鐵道已決定用一百萬元以繼續其外郊鐵路之電氣化，且擬遠達於里丁，同時亦須完成奧爾得勾特及季爾斐德等地各小區域之電氣化。該工程期望於一九三九年全部竣事云。

### 第五版 國內聯運規章出版預告

自本部第七版客車運輸通則及第一版貨物運輸通則頒行以來所有第四版國內聯運規章內條文有與該項通則條文不符或抵觸者又有客貨通則內所未經規定而為聯運規章所必須保留或增加者又屬於其他應行刪修之處甚多經聯運處一再與聯運各路逐條函電商洽嗣綜合各聯運路多數意見詳細研討彙齊修改經過半年之繁重工作始克脫稿經呈部核定施行現在此項規章業已付印約於本年底即可出版以應需要特此預告

# 統 計 提 要

二十五年一月份

## SUMMARY OF SIGNIFICANT ITEMS

for the month of January, 1936.

項 目 I T E M S	本 月 Current Month	上 月 Previous Month	增 或 減 Increase or Decrease	增 減 百 分 率 Percentage of Increase or Decrease
營業進款 Operating Revenues	元 \$ 13,345,071.90	元 \$ 15,617,473.66	元 \$ -2,272,401.76	- 14.55%
營業開款 Operating Expenses	元 \$ 8,518,218.56	元 \$ 12,251,866.79	元 \$ -3,733,648.23	- 30.47%
載運旅客人數 Number of Passengers	4,135,267	3,734,522½	+ 400,744½	+ 10.73%
延人公里 Passenger Kilometres	369,327,632	343,300,975	+ 26,026,657	+ 7.58%
貨物公噸數 Number of Metric Tons	2,362,342,427	2,875,316,122	-512,973,695	- 17.84%
延噸公里 Ton Kilometres	491,601,235	545,727,452	- 54,126,217	- 9.92%
各站起運礦產噸數 Prodnrs of Mines Originated at Various Stations	公噸 Metric Tons 1,416,981	公噸 Metric Tons 1,817,575	公噸 Metric Tons - 400,594	- 22.04%
旅客列車公里 Passenger Train Kilometres Run	1,485,341	1,482,902	+ 2,439	+ 0.16%
旅客機車鐘點 Passenger Locomotive Hours Worked	46,220	47,158	- 938	- 1.99%
客座公里 (以千為單位) Seat Kilometres run (000 Omitted)	723,250	725,990	- 2,740	- 0.38%
貨物列車公里 Goods Train Kilometres Run	1,757,309	1,814,390	- 57,081	- 3.15%
貨物機車鐘點 Goods Locomotive Hours Worked	82,231	82,567	- 336	- 0.41%
上行貨車延噸公里 (以千為單位) Wagon Ton Kilometres Up (000 Omitted)	462,849	503,315	- 40,466	- 8.04%
下行貨車延噸公里 (以千為單位) Wagon Ton Kilometres Down (000 Omitted)	503,629	531,750	- 28,121	- 5.29%
平均旅客列車載重 (公噸) Average Passenger Train Loading (Metric Tons)	4,808,557	4,630,736	+ 177,821	+ 3.84%
旅客列車之機車載運容量 Engine Haulage Capacity of Passenger Train	公噸 Metric Tons 7,752,080	公噸 Metric Tons 7,614,164	公噸 Metric Tons + 137,916	+ 1.81%
平均貨物列車載重 (公噸) Average Goods Train Loading (Metric Tons)	10,661,340	11,696,611	- 1,035,271	- 8.85%
貨物列車之機車載運容量 Engine Haulage Capacity of Goods Train	公噸 Metric Tons 15,130,940	公噸 Metric Tons 16,358,545	公噸 Metric Tons - 1,227,605	- 7.50%
停站時間之貨車鐘點 Wagon Hours of Time at Station	4,757,149	4,974,365	- 217,216	- 4.37%
機車用煤數量 Consumption of Coal in Running Locomotives	公噸 Metric Tons 123,817,631	公噸 Metric Tons 123,515,281	公噸 Metric Tons + 302,350	+ 0.24%
機車用煤價值 Cost of Coal Consumed in Running Locomotives	元 \$ 689,809.94	元 \$ 711,014.82	元 \$ - 21,204.88	- 2.98%
機車用油數量 Quantity of Oil Consumed by Locomotives	公斤 Kgs. 245,039	公斤 Kgs. 246,369	公斤 Kgs. - 1,330	- 0.54%
客貨車用車軸油數量 Consumed by Passenger Cars and Goods Wagons	公斤 Kgs. 152,043	公斤 Kgs. 155,225	公斤 Kgs. - 3,182	- 2.05%
客貨車輪軸總數 Total Number of Axles on Cars and Wagons	70,372	78,854	- 8,482	- 10.76%
員司人數 Number of staff	24,881	* 24,486	+ 395	+ 1.61%
工警夫役人數 Number of horkmen and Railway Police	103,675	* 103,270	+ 405	+ 0.39%

\* 上期二十四年十月份之數

\* Figures shown in last issue of October, 1935.

鐵道部經濟研究室第二組編製

統 計

# 營業收支統計

## STATISTICS OF OPERATING REVENUES AND EXPENSES—A

其 一

(民國二十五年二月份)

項 目 Items  路 名 Name of Line	營 業 收 入 O P E R A T I N G R E V E N U E S			共 計 Total	上 年 本 期 Same period last year	增 或 減 Increase or Decrease	增 減 百 分 率 Percentage of Increase or Decrease	上 半 年 累 計 Cumulative Total (1st half year)
	客 運 業 務 Passenger Service	貨 運 業 務 Goods Service	其 他 Others					
平 漢 Peiping Hankow	\$ 978,622.50	\$ 1,961,467.46	\$ 13,641.01	\$ 2,953,730.97	\$ 2,308,279.47	\$ 645,451.50	27.96%	\$ 5,665,099.67
北 甯 Peiping Liaoning	654,178.14	786,984.40	179,039.73	1,620,202.27	1,824,562.12	- 204,359.85	- 11.20%	3,179,692.45
津 浦 Tientsin Pukow	900,256.71	1,136,742.83	92,241.51	2,129,241.05	1,836,252.98	292,988.07	15.96%	4,057,933.09
京 滬 Nanking Shanghai	816,803.12	276,857.50	18,728.39	1,112,389.01	1,153,693.70	- 41,304.69	- 3.58%	2,338,417.98
滬 杭 甬 Shanghai Hangchow Ningpo	323,182.24	125,152.63	12,868.35	461,203.22	520,298.18	- 59,094.96	- 11.36%	928,123.12
平 綏 Peiping Suiyuan	157,586.68	657,987.44	78,358.19	893,932.31	808,157.55	85,774.76	10.61%	1,846,516.61
正 太 Cheng-Tai	108,721.34	521,975.33	676.72	631,373.39	524,129.54	107,243.85	20.46%	1,199,913.14
平漢路道清支綫 (Tao-Ching Branch)	21,852.26	131,687.22	1,026.04	154,565.52	146,143.46	8,422.06	5.76%	331,280.17
龍 海 Lung-Hai	722,318.63	1,095,237.37	11,250.04	1,828,806.04	1,385,404.72	443,401.32	32.01%	3,493,265.59
廣 九 Canton Kowloon	149,093.09	14,452.72	5,606.23	169,152.04	157,834.39	11,317.65	7.17%	355,682.04
湘 鄂 Hupeh Hunan	112,560.05	138,649.96	2,025.05	253,235.06	315,101.29	- 61,866.23	- 19.63%	570,024.86
膠 濟 Kiao-Tsi	328,929.25	938,602.56	7,960.48	1,275,492.29	1,057,588.60	217,903.69	20.60%	2,390,532.33
南 濟 Nanchang Kiukiang	76,301.48	27,968.15	440.22	104,709.85	89,627.48	15,082.37	16.83%	191,778.36
粵漢南段 (Southern Section)	169,296.86	168,002.21	3,195.43	340,494.50	418,398.42	- 77,903.92	- 18.62%	725,430.01
共 計 Total	5,519,702.35	7,981,767.78	427,057.39	13,928,527.52	12,545,471.90	1,383,055.62	11.02%	27,273,599.42
上 月 共 計 Total for Previous Month	5,188,100.17	7,684,508.86	472,462.87	13,345,071.90	15,216,052.84	-1,870,980.94	- 12.30%	-
上 半 年 累 計 平 均 Cumulative Average (1st half year)	5,353,901.26	7,833,138.32	449,760.13	13,636,799.71	13,880,762.37	- 243,962.66	- 1.76%	13,636,799.71

-表示減少 -Denotes decrease

鐵道部秘書處研究室第二組編製



**營業收支統計**  
**STATISTICS OF OPERATING REVENUES AND EXPENSES—B**  
 其 二  
 (民國二十五年二月份)

項 目 Items  路 名 Name of Line	營 業 用 款 O P E R A T I N G E X P E N S E S							上 年 本 期 Same period last year	增 成 減 Increase or Decrease	增 減 百 分 率 Percentage of Increase or Decrease	上 半 年 累 計 Cumulative Total (2nd half year)
	總 務 費	車 務 費	運 務 費	設 備 品 維 持 費 Maintenance of Equipment	工 務 維 持 費 Maintenance of Way and Structures	互 用 車 輛 Interchange of Rolling Stock	共 計 Total				
	元	元	元	元	元	元	元				
平 漢 Peiping Hankow	382,489.96	213,581.81	378,098.45	239,407.97	184,361.78	35,195.00	1,433,125.97	1,517,893.50	84,767.53	5.58%	2,843,668.34
北 甯 Peiping Liaoning	337,779.39	165,045.72	161,096.04	312,445.34	113,685.51	5,479.00	1,095,531.00	954,820.00	140,711.00	14.74%	2,195,544.74
津 浦 Tientsin Pukow	280,488.13	183,173.56	356,590.88	295,385.04	209,852.90	—	1,325,490.51	1,229,657.89	95,832.62	7.79%	2,589,591.77
京 滬 Nanking Shanghai	167,329.04	156,576.27	183,393.18	211,690.19	85,742.41	6,045.40	810,776.49	877,508.69	66,732.20	7.60%	1,647,988.21
滬 杭 甯 Shanghai Hangchow Ningpo	109,516.95	88,540.61	71,713.70	85,506.13	64,112.59	—	419,389.98	442,057.07	22,667.09	5.13%	867,003.01
平 綏 Peiping Suiyuan	121,956.82	73,459.91	125,487.91	152,079.25	66,461.58	3,999.00	543,444.47	588,869.37	45,424.90	7.71%	1,084,595.26
正 太 Cheng-Tai	79,268.51	31,785.68	52,518.75	66,238.69	25,262.61	—	255,074.24	230,682.89	24,391.35	10.57%	497,121.26
道 清 Taokow Chinghua	29,657.34	14,591.27	17,892.18	17,916.98	13,553.58	30.00	93,641.35	101,892.49	8,251.14	8.10%	207,179.49
龍 海 Lung-Hai	186,613.39	100,502.83	184,460.15	124,622.19	117,905.83	10,155.31	724,259.70	746,527.43	22,267.73	2.98%	1,558,529.80
廣 九 Canton Kowloon	25,287.06	15,407.13	34,185.02	24,339.87	19,111.03	66.13	118,396.24	139,963.20	21,566.96	15.41%	246,584.69
湘 鄂 Hupeh Hunan	57,358.22	84,821.00	75,676.36	53,641.70	41,280.79	—	312,778.07	244,154.26	68,623.81	28.11%	591,390.71
膠 濟 Kiao-Tsi	286,260.32	153,831.16	148,540.32	218,291.29	119,167.19	—	926,090.28	835,367.72	90,722.56	10.86%	1,899,315.04
南 潯 Nanchang Kiukiang	13,619.52	12,386.64	19,103.01	14,424.55	21,447.12	—	80,980.84	82,253.50	1,272.66	1.55%	159,502.03
粵 漢 南 段 (Southern Section)	50,584.44	38,919.89	72,440.99	66,664.89	31,549.49	—	260,159.70	257,737.55	2,422.15	0.94%	529,343.05
共 計 Total	2,128,200.09	1,332,623.48	1,881,196.94	1,882,654.08	1,113,494.41	60,969.84	8,399,138.84	8,249,385.56	149,753.28	1.82%	16,917,357.40
上 月 共 計 Total for Previous Month	2,326,710.57	1,264,723.20	1,819,733.90	1,746,506.86	1,287,697.91	72,846.12	8,518,218.56	9,321,774.12	803,555.56	8.62%	—
上 半 年 累 計 平 均 Cumulative Average (1st half year)	2,227,455.33	1,298,673.34	1,850,465.42	1,814,580.47	1,200,596.16	66,907.98	8,458,678.70	8,785,579.84	326,901.14	3.72%	8,458,678.70

鐵道部秘書廳研究室第二組編製

**載運旅客統計**  
**STATISTICS OF PASSENGERS TRANSPORTED—A**  
 其 一 人 數  
 (民國二十五年二月份)

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	290	2,028	307,562	—	309,880	3,476	104,772	2,613	266	360	421,367
北 甯 Peiping Liaoning	2,841½	7,943½	342,729½	—	353,514½	134	1,007	7,743½	3,289	769	366,457
津 浦 Tientsin Pukow	639½	2,762½	255,913	—	259,315	213	8,795	3,333½	8,133	—	279,789½
京 滬 Nanking Shanghai	3,399½	20,740	449,444	353,701	827,284½	1,307	10,548	4,566½	4,972	6,952	855,630
滬 杭 甯 Shanghai Hangchow Ningpo	763½	8,878	256,750½	109,275	375,667	288	9,562	1,506	537	—	387,560
平 綏 Peiping Suiyuan	145	656	96,486	—	97,287	25	6,452	56½	280	—	104,100½
正 太 Cheng-Tai	40	491	57,514½	—	58,045½	18	10,499	51	535	60	69,208½
平○道清支綫 Peiping Hankow, Tao-Ching Brauch	16	117	28,949	—	29,082	22	728	115	25	—	29,972
龍 海 Lung-Hai	194	2,331½	189,268	—	191,793½	76	63,846	1,843½	868	—	258,445
廣 九 Canton Kowloon	2,827	12,351	186,441½	—	201,619½	—	541	1,028	657	60	203,905½
湘 鄂 Hupeh Hunan	396	851	67,793	—	69,040	—	11,673	50	—	—	80,763
膠 濟 Kiao-Tsi	288	3,641	282,816	—	286,745	41	184	549	464	48	288,031
南 潯 Nanchang Kiukiang	41	307	25,592	—	25,940	—	35,738	2	65	140	61,885
粵 漢 南 段 (Southern Section) Canton Hankow	* —	24½	8,288½	—	8,313	31	24	—	—	—	8,368
	4,275½	33,841½	451,382	35,870	525,369	412½	2,523½	—	857	—	529,162
共 計 Total	16,156½	96,963½	3,006,929½	489,846	3,618,895½	6,043½	265,910½	23,457½	20,948	8,389	3,944,644

\* 韶 樂 段 Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳研究室第二組編製

**載運旅客統計**  
**STATISTICS OF PASSENGERS TRANSPORTED—B**  
 其二 進款  
 (民國二十五年二月份)

路名 Name of Line	等級 Class	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				
		元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	
平漢 Peiping Hankow		6,329.65	23,639.25	498,557.24	—	528,526.14	11,344.60	302,090.70	9,743.45	1,748.70	908.20	854,361.79
北甯 Peiping Liaoning		18,400.75	36,927.05	493,758.78	—	549,086.58	98.45	1,318.05	10,601.20	9,188.05	728.05	571,020.38
津浦 Tientsin Pukow		21,246.24	38,318.95	588,806.39	—	648,371.58	333.50	20,595.00	12,925.38	50,081.55	—	732,307.01
京滬 Nanking Shanghai		22,950.01	62,118.56	316,193.47	257,622.90	658,884.94	1,385.75	19,638.64	4,839.21	11,290.21	887.65	696,926.40
滬杭甬 Shanghai Hangchow Ningpo		3,804.75	20,622.99	178,444.50	92,611.68	295,483.92	141.15	6,228.28	1,495.58	718.88	—	304,067.81
平綏 Peiping Suiyuan		1,149.30	4,290.15	126,068.60	—	131,508.05	68.65	6,401.45	179.73	1,034.25	—	139,192.13
正太 Cheng-Tai		425.70	2,368.50	79,317.70	—	82,111.90	14.65	17,486.65	97.95	1,612.35	10.40	101,333.90
平○道綏支綫 Peiping Hsuekwo, Tac-Ching Brauch		43.65	225.75	20,078.10	—	20,347.50	4.65	411.50	66.83	16.65	—	20,847.13
龍海 Lung-Hai		3,175.70	19,760.50	356,515.97	—	379,452.17	64.60	212,317.50	3,223.92	3,260.30	—	598,318.49
廣九 Canton Kowloon		7,248.47	18,015.81	119,378.61	—	144,642.89	—	443.03	508.44	514.72	50.36	146,159.44
湘鄂 Hupeh Hunan		5,160.90	8,124.55	81,890.15	—	95,175.60	—	12,310.10	50.08	—	—	107,535.78
膠濟 Kiao-Tsi		2,455.85	10,709.21	264,078.58	—	277,243.64	21.43	377.10	896.07	986.06	3.84	279,528.14
南潯 Nanchang Kiukiang		301.55	1,535.65	39,539.70	—	41,376.90	—	30,246.80	2.35	67.70	209.20	71,902.95
粵漢南段 Canton Hankow (Southern Section)		* — 2,030.00	28.48 14,188.68	4,372.76 142,529.76	— 4,304.40	4,401.24 163,032.84	11.82 1,205.38	9.12 2,699.60	— —	— 371.32	— —	4,422.18 167,529.14
共計 Total		94,722.52	260,874.08	3,309,530.31	354,538.98	4,019,665.89	14,694.63	632,573.52	44,630.19	80,890.74	2,797.70	4,795,252.67

\*嘉樂段 \*Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳研究室第二組編製

# 貨物運輸統計

## STATISTICS OF GOODS TRANSPORTED—A

其 一 公噸數  
(民國二十五年二月份)

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	271,832,500	50,185,550	2,943,750	3,216,700	28,879,825	357,058,325	27,716,800	32,983,175	53,504,000	471,262,300
北 甯 Peiping Liaoning	234,377,000	35,772,000	9,311,000	5,332,000	72,672,000	357,464,000	2,843,000	3,220,000	45,766,000	409,293,000
津 浦 Tientsin Pukow	161,258,823	42,235,182	1,834,882	3,913,846	41,400,118	250,642,851	14,329,000	5,240,500	47,324,650	317,537,001
京 滬 Nanking Shanghai	40,569,938	92,115,041	4,443,478	9,477,717	47,776,635	194,382,809	9,019,686	6,649,213	19,216,732	229,268,440
滬 杭 甬 Shanghai Hangchow Ningpo	8,192,284	8,119,312	7,488,473	2,727,704	26,267,176	52,794,949	3,406,572	1,113,514	5,589,696	62,904,731
平 綏 Peiping Suiyuan	135,624,970	30,918,825	541,350	2,365,226	7,475,785	176,927,156	5,078,011	—	22,198,000	204,203,167
正 太 Cheng-Tai	213,124,650	15,590,625	298,975	387,286	6,723,690	236,125,226	1,252,019	2,938,000	7,876,925	248,192,170
平漢路道清支線 (Tao Ching Branch)	97,123,000	1,098,000	664,000	250,000	3,506,000	102,641,000	940,000	350,000	1,634,000	105,565,000
隴 海 Lung-Hai	75,671,000	41,103,000	1,430,000	1,537,000	27,175,000	146,916,000	25,727,000	—	20,311,000	192,954,000
廣 九 Canton Kowloon	85,000	1,854,850	747,650	1,892,150	3,240,150	7,819,800	—	—	1,283,350	9,103,150
湘 鄂 Hupah Hunan	14,229,150	3,175,425	1,750,725	388,315	4,863,850	24,407,465	2,669,000	1,218,800	7,798,100	36,093,365
膠 濟 Kiao-Tsi	192,480,894	27,074,393	4,375,332	2,936,404	26,940,507	253,807,530	454,000	—	18,344,774	272,606,304
南 濟 Nanchang Kiukiang	1,134	5,831,681	735,072	55,779	2,787,109	9,410,775	2,387,529	—	952,000	12,760,304
粵漢南段 (Southern Section)	19,598,550 (x) 45,375	4,085,600 176,550	733,200 3,150	1,823,025 376,125	7,248,100 1,636,950	33,488,475 2,238,150	1,025,200 71,000	1,471,000 —	2,332,850 —	38,317,525 2,309,150
共 計 Total	1,464,214,268	359,336,034	37,301,037	36,680,277	308,592,895	2,206,124,511	96,918,817	55,184,202	254,142,077	2,612,369,607

(x) 韶樂段

(x) Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳研究室第二組編製

**貨物運輸統計**  
**STATISTICS OF GOODS TRANSPORTED—B**  
 其二 進款  
 (民國二十五年二月份)

類別 Classificotin  路名 Name of Laine	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	工產品 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	\$ 627,058.63	\$ 374,064.00	\$ 21,647.03	\$ 51,612.52	\$ 424,052.71	\$ 1,498,434.89	\$ 290,795.61	\$ 75,582.10	\$ 61,122.88	\$ 1,925,935.48
北甯 Peiping Liaoning	314,759.11	107,473.26	18,612.95	22,821.95	249,836.93	713,504.20	4,901.80	5,216.39	15,140.75	738,763.14
津浦 Tientsin Pukow	279,899.91	287,645.84	11,969.32	43,868.76	343,716.23	967,100.06	93,215.86	14,074.00	54,402.70	1,128,792.62
京滬 Nanking Shanghai	42,295.68	51,153.26	8,678.58	47,975.95	65,236.41	215,339.88	14,257.49	2,262.83	6,850.91	238,711.14
滬杭甬 Shanghai Hangchow Ningpo	11,350.17	12,136.58	11,589.24	11,482.86	57,371.20	103,930.05	6,170.16	671.87	2,396.74	113,168.82
平綏 Peiping Suiyuan	277,729.66	183,001.97	3,330.54	43,265.72	103,150.31	610,478.20	17,311.95	—	15,552.25	643,342.40
正大 Cheng-Tai	290,888.71	105,017.18	697.22	3,738.41	55,542.25	455,883.77	9,798.16	3,843.06	8,201.73	477,726.72
平漢路道清支線 Peiping Hankow (Tao Ching Branch)	114,703.63	2,442.28	353.20	528.73	9,527.89	127,555.73	347.40	211.86	305.98	128,420.97
龍海 Lung-Hai	192,465.69	392,293.87	10,074.71	11,867.31	228,316.41	835,017.99	130,687.94	—	11,088.17	976,794.10
廣九 Canton Kowloon	78.74	3,600.01	909.11	3,109.64	6,234.64	13,932.14	—	—	407.91	14,340.05
湘鄂 Hupeh Hunan	49,801.29	15,894.45	4,541.02	2,804.06	31,637.55	104,678.37	14,092.55	2,992.14	13,011.22	134,774.28
膠濟 Kiao-Tsi	511,688.01	120,753.07	24,590.79	29,535.47	206,897.08	893,464.42	1,742.41	—	12,172.12	907,378.95
南潯 Nanchang Kiukiang	3.44	9,501.94	1,063.33	244.94	10,399.16	21,212.81	5,052.17	—	722.20	26,987.18
粵漢南段 Canton Hankow (Southern Section)	35,187.41 (x) 75.23	20,231.55 435.41	1,886.98 6.95	16,977.84 1,102.72	61,941.25 3,253.80	136,225.03 4,874.11	8,434.81 100.80	4,065.20 —	2,898.94 —	151,623.98 4,974.91
共計 Total	2,747,985.31	1,685,644.67	119,950.97	290,936.88	1,857,113.82	6,701,631.65	596,909.11	108,919.45	204,274.33	7,611,734.74

(x) 綏樂段

(x) Shiu-Lok Section

鐵道部秘書廳研究室第二組編製

## 國有鐵路主要貨運主要起訖站名表

### 烟 煤

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 寧	豐台 塘沽 唐山 開平 古冶	天津 塘沽 秦皇島 唐山 西沽
平 漢	石家莊 臨城 馬頭鎮 光祿鎮 六河溝	北平 豐台 保定南關 漢口 高邑 邯鄲 彰德 順德 定州 清風店 鄭州
津 浦	蚌埠 符離集 柳泉 棗莊 南驛 齊客 濟南 陳唐莊	浦口 徐州 蚌埠 濟甯 滄州 泊頭鎮 無錫 蘇州 濟南
隴 海	台兒莊 徐州 鄭州 黑石關 義馬 觀音堂	新浦 大浦 連雲 碭山 商邱 開封 孝義 陝州 懷寶 洛陽 交口
膠 濟	坊子 普集 南定 曩山 大嶸嶗 博山	青島 大港 埠頭 濟南 北關 滄口 四方 濰縣 青州 周村 黃台
京 滬	南京江邊 吳淞貨棧	龍潭 蘇州 無錫 常州 戚墅堰
滬 杭 甬	日暉港	長山門 杭州 南星橋 笕橋
平 綏	口泉 下花園	豐台 北平 張家口 綏遠
正 太	南河頭 鳳山	石家莊 大郭莊 獲鹿
湘 鄂	安源 萍鄉 峽山口 醴陵 土地堂	株州 長沙 新河 鮎魚套 羊樓司 趙李橋
粵漢南段	韶州	黃沙 新街 河頭
共 計	四 十 三 站	七 十 二 站

### 無 烟 煤

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 甯	柳江 長城 (均在支線)	大部份抵秦皇島
平 漢	坨里 周口店 石家莊 李村 李河	北平 豐台 保定 保定南關 琉璃河 定興 固城 北河店 漢口 道口 新鄉 柳衛 汲縣 獲嘉 鄭州 鄆城
津 浦	符離集	徐州 蚌埠 浦口 臨淮關

鐵道半月刊 第十二期

六九

附 錄

京 滬	南京江邊	常州 蘇州 戚墅堰
滬 杭 甬	日暉港	關口
平 綏	門頭溝	北平 豐台(轉天津)
正 太	陽泉 襄陽	石家莊 獲鹿 壽陽 榆次 太原
湘 鄂	萍鄉 峽山口	鮎魚套 易家灣 長沙 新河 株州
粵漢南段	韶州	廣州
隴 海	鄭州 榮陽 濰縣	徐州 商邱 羅王 開封 寧義 洛陽 民權 中牟 白沙 興隆 陝州 靈寶 蘭封 柳河 馬牧集 潼關
計 共	十 九 站	五 十 四 站

煤 油

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 甯	津東 新河 塘沽	東便門 永定門 豐台 津總 灤縣
平 漢	豐台 保定南關 新鄉 江岸 道口	石家莊 許州 鄆城 鄭州 彰德 柳衛 衛輝
津 浦	浦口 濟南 津西總	濟甯 泰安 洛口 德州 蚌埠 南宿州 徐州 棗莊 明光 固鎮
隴 海	大浦 新浦 鄭州 徐州	西安 洛東 會興 柳河 開封 商邱
膠 濟	大港 埠頭	藍村 高密 濰縣 青州 周村 黃台 濟南 博山
京 滬	麥根路 無錫 蘇州	南京江邊 常州 南京
滬 杭 甬	日暉港 (上南 拱宸橋均屬次 要站)	關口
湘 鄂	新河 徐家棚 鮎魚套	萍鄉 安源
正 太	石家莊	太原 榆次 陽泉
平 綏	豐台	張家口 西直門

廣九	大沙頭	梓木頭 天堂園
南潯	九江	德安 沙河
共計	二十八站	五十二站

稻 米(帶殼及去殼)

路別	起運站名	到達站名
北甯	津東	通縣東 唐山 正陽門 古冶 豐台 蘆台 津東
平漢	保定南關 花園 信陽 廣水 王家店	邯鄲 鄭州 信陽 大智門 郝家灣 清化 焦作
津浦	浦鎮 沙河集 濰州 張八嶺 小溪河 管店 蚌埠 明光	浦口 浦鎮 濰州 徐州 濟南 津總 明光
隴海	鄭州 徐州	開封
膠濟	青島	博山 濟南 濰縣 周村
京滬	南京江邊 鎮江江邊 無錫 麥根路	無錫 麥根路 南京
滬杭甬	麥根路 上南 日暉港 嘉興 硤石 拱宸橋 甯波	拱宸橋 曹娥江 關口 日暉港 硤石
湘鄂	株州南 姚家壩 長沙東 新河 岳州	徐家棚 鮎魚套 長東 萍鄉 安源
平綏	新保安 西直門 下花園 豐台	南口 張家口 綏遠
粵漢南段	沙頭 韶州	黃沙
廣九	九龍 塘頭廈	天堂園 橫瀝 石龍 大沙頭
南潯	南昌 德安 涂家埠	九江
共計	四十四站	四十八站

小 麥

路別	起運站名	到達站名
北甯	唐坊	唐山 津東



平漢	其鄉武平衛宜 許州彰德東 廣西平涿州信 水平涿州信陽 高邑獲嘉駐馬店 鄆城濟淇縣明	石家莊鄭州 新鄉鄆城 大智門保定南 玉帶門西便門
津浦	明光徐州兗州 臨淮關 關州 蚌埠濰縣 固鎮禹城 南宿州濟寧 符離集	濟南 津西 浦口 浦鎮
隴海	新浦炮車碭山 曹浦五窩商邱 新安鎮李莊馬 阿湖鏡黃口 濟寧	連雲 徐州 鄭州 開封 陝州
膠濟	膠州黃旗堡 高密昌樂店 蔡家莊 嶗山 嶗山譚家坊	濟南 青島 大港
京滬	南京丹陽無錫 江邊奔牛高資 鎮江常州 江邊常州 新豐成豐	常州 無錫 麥根路 上北 福新岔道
滬杭甬	麥根路	關口
湘鄂	徐家棚	新河
正太	太谷 榆次 獲鹿	石家莊 娘子關 太原 陽泉
平綏	平地泉綏遠 張家口三道營 卓資山豐鎮	廣安門 西便門 沙城 下花園 大同
共計	八十八站	四十站

黃 豆

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北甯	永定門 豐台 耶房	津東 西沽
平漢	鄆城新安李源屯 西平明港 遂平信陽 駐馬店柳衛 確山王莊	江岸 清化 玉帶門 北平 鄭州 焦作 花園 高邑 郝家灣 柏山
津浦	臨淮關 洛口 蚌埠 南宿州 符離集	浦口 大汶口 泰安 濟南 徐州
隴海	曹浦黃口 新安鎮馬牧集 五窩商邱 徐州民權 碭山柳河	連雲 運河
膠濟	周村 黃台 濟南	坊子 樂博山 青島 廿里堡 嶗山 青島 濰縣 嶗山 譚家坊 黃旗堡 昌樂 蝦蟆屯

京滬	南京江邊 鎮江江邊 奔牛 常州	麥根路 無錫 常州 崑山
滬杭甬	麥根路 日暉港 王店 硤石	開口 福新 南星橋
湘鄂	徐家棚 鮎魚套 土地堂	鮎魚套 黃沙街 趙李橋 萍鄉
正太	榆次 太原 太谷 陽泉 靈陽	石家莊 獲鹿
平綏	下花園 宣化 沙嶺子	豐台
廣九	大沙頭 橫瀝 九龍	塘頭廈 天堂園 大沙頭
共計	五十六站	四十七站

花生

路別	起運站名	到達站名
北甯	豐台 黃村 魏善莊 雷莊 坨子頭	津東 塘沽 秦皇島
平漢	鄭州 蔡西店 清風店	西便門 豐台 漢口
津浦	徐州 滕縣 鄒縣 曲阜 吳村 大汶口 泰安 平原 黃河泥	浦口 濟南
隴海	新安鎮 阿湖鎮 黃口 碭山 商邱 柳河 八義集 臨封 開封 中牟 徐州	連雲 大浦 徐州
膠濟	藍村 博山 膠州 芝蘭莊 高密 卞山 黃旗堡 坊子 黃台 濟南	青島 大港 埠頭
京滬	南京江邊 鎮江及鎮江江邊	麥根路 無錫 蘇州
滬杭甬	上海南站 日暉港 麥根路	南星橋 開口 杭州
湘鄂	徐家棚 咸甯 蒲圻	長沙東
正太	石家莊 榆次 太原	
平綏	南河鎮	張家口
共計	五十一站	二十二站

## 芝 蔴

路 別	起 運 站 名	到 到 站 名
北 甯	邯坊 津東	津東 正陽門 永定門 胥各莊
平 漢	臨穎 鄆城 西平 遂平 駐馬店 確山 明港	大智門 玉帶門 蕭家港 清化 北平 鄭州 新鄉 花園 廣水
津 浦	管店 明光 臨淮關 蚌埠 固鎮 南宿州 徐州	濟南 津西 永定門
隴 海	徐州 阿湖鎮	大浦
膠 濟	濟南	青島 蔡家莊
京 滬	南京江邊 鎮江江邊 丹陽 陵口	麥根路 無錫
滬 杭 甬	麥根路 日暉港	福新 南星橋 杭州 關口
湘 鄂	徐家棚	新河
共 計	二 十 六 站	二 十 六 站

鐵道半月刊 第十二期

## 生 棉 花

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 甯	豐台 津東 胥各莊	津東 唐山
平 漢	清風店 石家莊 元氏縣 高邑 臨洛關 邯鄲 磁州 彰德 新鄉 鄭州 許州 駐馬店 信陽	豐台 衛輝 石家莊 鄭州 循禮門 北平 彰德 漢口
津 浦	徐州 濟南 禹城 平原 德州 桑園 連鎮 東光 津總	濟南
隴 海	鄭州 瀋池 黑石關 洛陽 陝州 靈寶 會新鎮 潼關 渭南 訖家灣 西安 關底鎮	鄭州 連雲 陝州
膠 濟	張店 周村 黃台 濟南	大港 青島 埠頭 四方 滄口 岬山
京 滬	南京江邊 鎮江江邊	無錫 麥根路 上北
滬 杭 甬	南星橋 關口 餘姚	日暉港 拱宸橋 莘莊 甯波 福新
湘 鄂	徐家棚 鮎魚套	新河 鮎魚套

七 四

正太	石家莊 榆次	石家莊 榆次 太原
平綏	豐台 西直門 廣安門	張家口 綏遠
南潯	九江	南昌
共計	五十四站	三十六站

茶

路別	起運站名	到達站名
北甯	津東	正陽門 豐台
平漢	漢口	鄭州 石家莊 鄭城
津浦	浦口 蚌埠	泰安 濟南
隴海	鄭州	潼關
膠濟	青島 濟南	濰縣 濟南 青州
京滬	上海北站 蘇州	上北 蘇州 鎮江 南京及南京江邊
滬杭甬	南星橋 關口 曹娥江	上南 上北 甯波 嘉興
湘鄂	趙李橋 羊樓司 臨湘 雲溪 城陵磯 汨羅 長沙東 易家灣	徐家棚 鮎魚套 岳州
正太	石家莊	榆次
平綏	豐台 綏遠 張家口	張家口 綏遠 宣化 豐鎮 包頭
南潯	徐家埠	九江
共計	二十五站	三十站

花生油

路別	起運站名	到達站名
北甯	津東 唐山 灤縣	正陽門 豐台 塘沽 山海關

平 漢	新鄭 鄭城 駐馬店 道口 王莊 柳衛	漢口 邯鄲 新鄉
津 浦	大汶口 泰安 平原	南京 浦鎮 蚌埠
隴 海	開封 蘭封	鄭州 洛陽 陝州 潼關 大浦
膠 濟	藍村 高密 坊子 濟南 博山	青島 大港
京 滬	南京	上海
滬 杭 甬	上海	杭州
平 綏	豐台	張家口
粵漢南段	黃沙	韶州
南 潯	九江 南昌	南昌 九江
共 計	二十五站	二十三站

芝 蔴 油

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 寧	天津	豐台
平 漢	鄭城 駐馬店 臨穎	漢口
津 浦	蚌埠 固鎮 徐州	南京 天津
隴 海	鄭州 商邱 礪山	徐州 潼關 大浦
膠 濟	蔡家莊	青島
京 滬	南京	上海
滬 杭 甬	上海	杭州
正 太	石家莊	太原 陽泉 榆次
平 綏	北平 豐台 南口	張家口

共 計	十 七 站	十 四 站
-----	-------	-------

豆 油

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 寧	天津	北平
津 浦	蚌埠 泰安 濟南 連鎮	南京 浦鎮 蚌埠
隴 海	新浦	徐州
膠 濟	高密 蔡家莊 黃旗堡	青島 濟南
京 滬	上海	南京 丹陽
滬 杭 甬	上海 甯波	臨平 曹娥江
共 計	十 二 站	十 一 站

豬

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 甯	豐台 雷莊 耶房 胥各莊 唐山 安山	津東 津總 秦皇島 北倉 塘沽
平 漢	定興 鄭州 許州 臨潁 鄆城 西平 駐馬店 蔡西店 東長壽	北平 豐台 保定南關 保定 漢口 孝感 橫店 祝家灣
津 浦	明光 徐州 固鎮 大汶口 滕縣	浦口 浦鎮 津西
膠 濟	南泉 藍村 丈嶺	青島 四方 滄口 膠州
京 滬	南京江邊 鎮江江邊 鎮江西站	南京 真茹 麥根路
滬 杭 甬	甯波	曹娥江 餘姚
湘 鄂	醴陵 株州 易家灣 長沙東 長沙北 新河 白水 汨羅 岳州	鮎魚套
平 綏	康莊 張家口 宣化 柴溝堡 天鎮	西直門 清河
粵漢南段	黃沙 郭塘 新街 銀臺 迎嘴 源潭 琶江 連江 英德 河頭 大坑 韶州	江村 新街 軍田 黃沙 西村 小坪 樂同 韶州

共 計	五 十 三 站	三 十 六 站
-----	---------	---------

牛

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 甯	豐台 山海關 秦皇島	楊村 灤縣 昌黎 軍糧城
平 漢	信陽州 蕭家港 孝感 廣水	漢口各站
津 浦	蚌埠	浦口 浦鎮
隴 海	鄭州	徐州 新浦 大浦
膠 濟	嶧縣屯 昌樂 淄河店 金嶺鎮 張店 濟南	青島
京 滬	南京江邊 丹陽 常州	麥根路 南京 真茹
滬 杭 甬	南星橋 關口	上南 嘉興
湘 鄂	岳州	武昌各站 白水 長沙 株州北
平 綏	宣化 張家口	北平 豐台 清河 南口
粵漢南段	連江 英德	黃沙
共 計	二 十 五 站	二 十 五 站

羊

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 寧	豐台	北倉 天津
平 綏	康莊 張家口 宣化	北平 豐台 清河
共 計	四 站	五 站

蛋及蛋品

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 甯	豐台 楊村 唐山	津東

平漢	新鄉 鄭城 廣水 石家莊 許州 駐馬店 信陽	大智門 駐馬店 新鄉 保定 豐台
津浦	蚌埠 南宿州 徐州 滕縣 濟甯州 濟南 泊頭	濟南 津西 津總
隴海	商邱 興隆 開封 洛東	大浦 徐州 開封
膠濟	高密 濰縣 昌樂 青州 辛店 張店 周村 濟南 博山	青島 大港
京滬	南京江邊	麥根路 上北
滬杭甬	南星橋	上北 上南
湘鄂	岳州	鮎魚套 蒲圻 臨湘 官埠橋 長東
正太	陽泉	石莊
平綏	豐鎮 大同 平地泉 張家口	豐台
共計	三十八站	二十五站

食鹽

路別	起運站名	到達站名
北甯	新河 塘沽 漢沽	永定門 豐台 塘沽 灤縣
平漢	豐台 保定南關 新鄉 鄭州 江岸	明港 衛輝 石家莊 信陽州 鄭州 鄭城 許州 清風店 定州 陳莊 清化 和尚橋 正定 新鄉 沙河 邯鄲 磁州 彰德 西平 駐馬店
津浦	浦口 明光 黃台橋	明光 門台子 蚌埠 固鎮 南宿州 滕縣 鄒縣 德州 濟甯 南驛 泰安 臨淮關 徐州 兗州 嘉山縣 管店 平原 禹城
隴海	大浦 新浦 鹽坨 鄭州 陝州 會興鎮 潼關	西安 洛東 八義集 黑石關 運河 徐州 鄆縣 開封
膠濟	埠頭 黃台	濟南 淄川 博山
湘鄂	徐家棚 鮎魚套	蒲圻 萍鄉 汨羅 安源
正太	石家莊	陽泉 榆次
平綏	張家口 包頭	綏遠 沙河鎮 沙城 三家店



粵漢南段	黃沙	密州 樂昌 坪石
南 潯	九江	涂家埠 南昌 德安
共 計	二十 七 站	六 十 九 站

麵 粉

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 寧	西沽 津東 塘沽 秦皇島	通縣東 正陽門 永定門 豐台 胥各莊 唐山 古冶 灤州 耶坊 落堡 津總 安山 昌樂
平 漢	保定南關 邯鄲 彰德 新鄉 鄆城	石家莊 前門 鄭州 焦作 李河 長辛店 順德 漢口 信陽
津 浦	蚌埠 濟甯州 濟南	浦口 浦鎮 徐州 禹城 平原 德州 桑園 唐官屯 遵鏡 泊頭 滄州 天津 棗莊 兗州 洛口 東光
隴 海	新浦 徐州 開封 鄭州	渭南 西安 洛東 鄭州 陝州 潼關
膠 濟	濟南	青島 大港 濰縣 青州 周村 淄川 博山
京 滬	常州 無錫	南京 鎮江江邊
滬 杭 甬	麥根路 拱宸橋	拱宸橋 南星橋 關口
湘 鄂	徐家棚 鮎魚套	蒲圻 趙李橋 黃沙街
正 太	榆次 太原	陽泉 太原 石家莊
平 綏	張家口 綏遠 西直門	西直門 張家口 康莊
廣 九	九龍	大沙頭 深圳墟
南 潯	九江	南昌 徐家埠
共 計	三 十 站	六 十 九 站

駝 羊 毛

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 甯	豐台	津東

平漢	石家莊 順德	豐台 北平
津浦	徐州 濟南	津總 津西
膠濟	周村 青州	濟南
正太	榆次	石家莊
平綏	包頭 綏遠 張家口 大同	豐台
共計	十二站	八站

棉 紗

路別	起運站名	到達站名
北甯	天津東 胥各莊	正陽門 津東 豐台
平漢	北平 保定 清風店 順德 許州 花園 衛輝 漢口 汲縣	許州 鄭州 保定 大智門 順德 彰德 豐台 清化 陳莊 東長壽 清風店 鄆城 信陽 廣水 花園
津浦	浦口 濟南 津總	蚌埠 徐州 滕縣
隴海	連雲 大浦 徐州 銅山 開封 鄭州	西安 鄭州 徐州 商邱 新安 開封 碭山
膠濟	青島 大港 四方 滄口 濟南	藍村 高密 文嶺 崂山 南流 濰縣 青州 周村 濟南 博山
京滬	無錫 麥根路	南京江邊 南京 鎮江 麥根路
滬杭甬	上北 上南	松江 嘉興 王店 杭州 甯波 南星橋
湘鄂	徐家棚 鮎魚套	白水 岳州 長東 新河
正太	榆次	石家莊 獲鹿
平綏	豐台 北平 張家口	包頭 康莊 張家口 平地泉
南潯	九江	南昌
共計	三十六站	五十九站

棉 織 品

路別	起運站名	到達站名
北甯	津東 通縣東	正陽門 豐台 山海關 東便門
平漢	豐台 漢口 鄭州 保定南關	石家莊 鄭州 信陽 清化
津浦	浦口 濟南 津西總	明光 臨淮關 蚌埠 徐州 南宿州 濟甯
隴海	連雲 新浦 徐州 鄭州 洛陽	西安 渭南 潼關 陝州
膠濟	青島 大港 埠頭 濰縣	濟南 青島
京滬	常州 無錫 麥根路 上北	上北 鎮江 南京 常州 南京江邊
滬杭甬	上南	關口 南星橋 杭州 上南
湘鄂	徐家棚 鮎魚套	長東 新河 醴陵
正太	石家莊 獲鹿	榆次 太原 壽陽
平綏	豐台 西直門 廣安門 張家口	張家口 大同 綏遠 包頭
廣九	九龍 大沙頭	大沙頭 石龍
南潯	九江	南昌
共計	三十四站	四十二站

洋 灰

路別	起運站名	到達站名
北甯	唐山	正陽門 豐台 津總 津東 塘沽
平漢	漢口 (大智門) 保定南關 前門 豐台 鄧城	信陽 石家莊 鄭州
津浦	津總 浦口	浦口 濰州 徐州 濟南
隴海	連雲 大浦 徐州	西安 金谷園 潼關 開封
膠濟	青島	濰縣 晏山 博山 濟南 高密 滄口

京 滬	龍潭 麥根路	麥根路 無錫 南京 蘇州 常州
滬 杭 甬	日暉港	寬橋 杭州 南星橋 開口
正 太	石莊	太原 榆次
平 綏	豐台 南口 北平	南口 張家口 門頭溝
廣 九	大沙頭	大沙頭 橫瀝 梓木頭 塘頭廈 天堂園
共 計	二 十 站	四 十 一 站

紙 烟 捲

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 甯	津東	正陽門 豐台 唐山
平 漢	漢口 豐台 石家莊	石家莊 鄆城 駐馬店 邯鄲 磁州
津 浦	浦口 濟南 津西總	蚌埠 徐州 德州
隴 海	連雲 大浦 徐州 鄭州	西安 潼關 陝州 鄭州 商邱 新安 運河
膠 濟	大港 埠頭 青島	濟南
京 滬	麥根路 上北	南京 鎮江
滬 杭 甬	上北 上南	杭州 南星橋
湘 鄂	徐家棚 鮎魚套	臨湘 岳州 長東
正 太	石家莊 太原	榆次 太原
平 綏	豐台 張家口 綏遠	張家口 綏遠 包頭
南 津	九江	南昌
共 計	二 十 六 站	三 十 二 站

紙

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
-----	---------	---------

北甯	津東 滌縣	正陽門 豐台 山海關 灤州 唐山
平漢	漢口 豐台	信陽 鄭城 廣水 駐馬店 許州 石家莊
津浦	浦口 濟南 津總	臨淮關 蚌埠 徐州 濰縣 兗州 濟甯 泰安 濟南 桑園
隴海	連雲 大浦 徐州 開封 鄭州	鄭州 開封 西安
膠濟	青島 大港 埠頭	濟南
京滬	麥根路 上北	蘇州 常州 鎮江 南京 鎮江江邊 無錫
滬杭甬	麥根路 拱宸橋 關口	上南 拱宸橋 杭州 嘉興 甯波
湘鄂	易家灣 長沙東 新河 官埠橋 咸甯 蒲圻 汀泗橋 鮎魚套 徐家棚	鮎魚套 長東
正太	石家莊	榆次 太原
平綏	豐台 北平	張家口
粵漢南段	韶州	黃沙
廣九	九龍	大沙頭
南潯	九江 南昌	南昌 九江
共計	三十六站	四十四站

柴 火

路別	起運站名	到達站名
北甯	津東	豐台 正陽門
津浦	濟南	蚌埠 徐州 德州 濟甯
隴海	大浦 新浦 徐州 鄭州	西安 運河 渭南 潼關
京滬	麥根路 蘇州 鎮江江邊	南京 鎮江 鎮江江邊
滬杭甬	關口 南星 甯波	日暉港 拱宸橋 曹娥江 上南

湘 鄂	徐家棚 鮎魚套	長東 醴陵
正 太	石莊	太原 榆次 陽泉
南 潯	九江	南昌
共 計	十 六 站	二 十 三 站

糖

路 別	起 運 站 名	到 達 站 名
北 甯	津東	正陽門 豐台
平 漢	漢口 豐台 保定 鄭州	許州 信陽 鄆城 石家莊 駐馬店
津 浦	浦口 濟南 津西總	蚌埠 南宿州 徐州 臨淮關 滕縣 濟甯 濟南 洛口 兗州
隴 海	連雲 大浦 徐州	鄭州 開封 渭南 洛東 靈寶 潼關 西安
膠 濟	青島 大港 埠頭	藍村 高密 濰縣 青州 辛店 周村 濟南 博山
京 滬	鎮江 麥根路	蘇州 鎮江 南京
滬 杭 甬	日暉港 拱宸橋	關口 南星橋 杭州 曹娥江
湘 鄂	徐家棚 鮎魚套	長東 萍鄉
正 太	石家莊	榆次 太原
平 綏	豐台	張家口 綏遠 包頭
廣 九	天堂圍 塘頭廬 平湖 常平	大沙頭 車坡 南崗 仙村 石龍
南 潯	九江	南昌
共 計	二 十 七 站	五 十 一 站

鐵道半月刊 第十二期

八六

## 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研究室第三組。

中華民國二十五年十一月一日出版

## 鐵道半月刊

第二十期

編輯者 鐵道部秘書廳研究室第二組

南京中山北路七四四號  
電話三二一三一號轉六九號

南京中山北路七四四號

發行者 鐵道部秘書廳研究室第四組

南京中山北路七四四號  
電話三二一三一號轉六五號

本刊價目表		本刊廣告價目	
零售 每期法幣一角	預半年法幣一元	後封面全面	六十元
定全年法幣二元		其他全面	四十元
		半面	二十五元
		四分之一	十五元
		以上價目均以每期計常年面議	



鐵道部主編

## 全國鐵路客車時刻及票價表

第四期(季刊)出版廣告

本刊每三月出版一冊刊中所載各鐵路行車時刻及客票價目均極準確遇有更動隨時另印單張分發粘改尤為可靠一編在手週遊無礙誠旅行家不可不備之刊物也

定價：零售每冊伍分定閱每年(四冊)貳角另加郵費四分

零售處：全國各鐵路各大車站

訂閱處：南京鐵道部秘書廳研究室第四組

### 泰山及曲阜聖蹟便覽

——聯運處已編就不久即可出版——

本部聯運處鑒於近年以來，國人對於遊歷興趣，漸覺增高，各路對於沿綫著名勝蹟，亦常有開行遊覽專車之舉。關於名勝古蹟導遊各專書，需要至為殷切，已編就泰山及曲阜聖蹟兩種單行本導遊專書，業已呈准並在估印中。將來出版後人手一冊，旅遊均稱便利，並聞該處將來仍陸續編輯西湖、華山、廬山、鷄公山等名勝，以廣宣傳云。