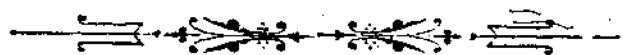


鐵路雜誌

第一卷第七期

中華民國二十四年十二月發行



本期要目

- 創設全國鐵路機車車輛枕木製造廠芻議
..... 勞勉
- 西疆鐵路建設應否採用狹軌制之商榷
..... 鄭華
- 對於日本鐵道省改訂貨物運價之感想
..... 馬廷燮
(續第五期)
- 我國公路對於鐵路之影響與調整(續前期)胡嘯穎
從頭到底一部中華民國鐵路貨物運輸
通則的認識(續前期)..... 徐鄂雲
- 平綏一年之車務(續前期)..... 金士宣
- 平綏鐵路更調車務員司之我見..... 楊理之
- 鐵路員工消費合作社..... 李楚賢
- 世界各國公路水路及空中運輸與鐵路運輸之競爭及其調整(續前期)..... 洪紹統譯
- 中國鐵路運輸政策之我見..... 金士宣

中華全國鐵路協會出版

國立北平圖書館藏

河 北 省 磁 縣

怡立煤礦股份有限公司廣告

烟 煤

煤質非常優良駕乎中國各省所產烟煤之上火力甚大灰分輕炭素高發揮力適合各種鍋爐之用毫無煉爐之弊凡各項工業重視燃料減省出品成本者請試購之

清 水 焦 炭

質堅灰輕火力強大所含硫磺甚微用之煉鋼鐵能格外多出且無脆硬之弊頗適合機器廠鋼鐵廠之用 凡賜顧者請隨時與各處售煤所接洽不勝歡迎

總事務所 北平西交民巷榮兒胡同二十八號
電話南局三七三五電報掛號一八三七 礦 場磁縣西佐村

營業經理處 設在平漢路馬頭鎮車站
電報掛號一八三七 鄭州辦事處 設在銀行街二十號
電報掛號二五一六

漢口售品處 設在特三區漢安里五號
電話二三一九一電報掛號四九二零 天津辦事處 北馬路白花香胡同鴻興汽水公司內
電話二三六七九電報掛號八六五五

上海售品處 設在法租界公法馬路三十五號
電話八三零五電報掛號零七零一 北平代售處 宣外西城根輔興隆煤棧電話南局一五五五
宣外西城根光平煤棧電話南局三一零二

本雜誌啓事一

本雜誌發行以來，按時出版，從未愆期，同人等不揣譾陋，忝司編輯，全賴諸大雅珠玉紛投，藉光篇幅，無任感幸，此後對於鐵路上之設施計畫，實際狀況，研究資料，自當盡力搜羅，廣爲選載，以饗讀者，其關於鐵路學術之論述，名著之淺譯，一切鴻文鉅製，極所歡迎，尙祈源源惠寄，俾資披露，本雜誌訂有投稿簡章，略備潤例。附載末頁，敬請公鑒。

中華全國鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會啓



鐵路雜誌

第一卷 第七期
民國二十四年十二月出版

插畫

潼關
西安
陝州車站

創設全國鐵路機車車輛枕木製造廠芻議……………勞勉(一一一〇)

西疆鐵路建設應否採用狹軌制之商榷……………鄭華(一一一八)

對於日本鐵道省改訂貨物運價之感想(續第五期)……馬廷燮(一九一三四)

我國公路對於鐵路之影響與調整(續前期)……………胡嘯穎(三五—四七)

從頭到底一部中華民國鐵路貨物運輸通則

的認識(續前期)……………徐鄂雲(四九—六三)

平綏一年之車務(續前期)……………金士宣(六五—七〇)

平綏鐵路更調車務員司之我見……………楊理之(七一—七二)

鐵路員工消費合作社……………李楚賢(七三—八〇)

世界各國公路水路及空中運輸與鐵路運輸

之競爭及其調整(續前期)……………洪紹統譯(八一—八八)

本雜誌啓事一

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

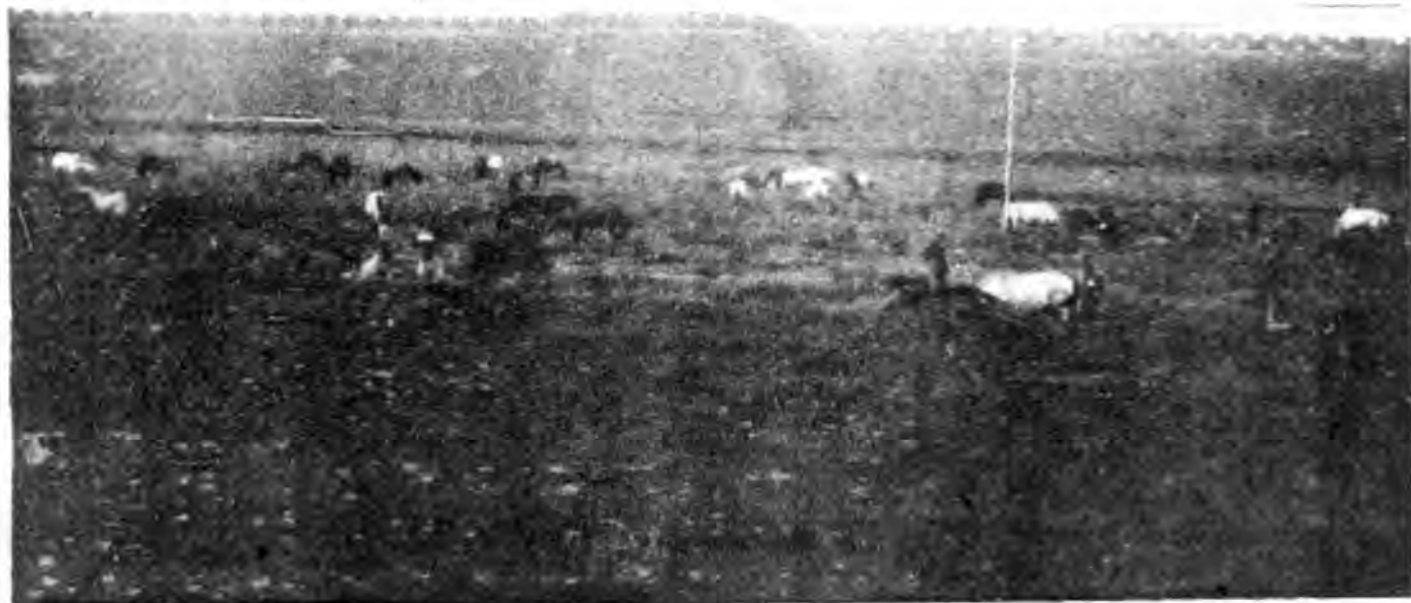
鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會啓

隴海鐵路名勝



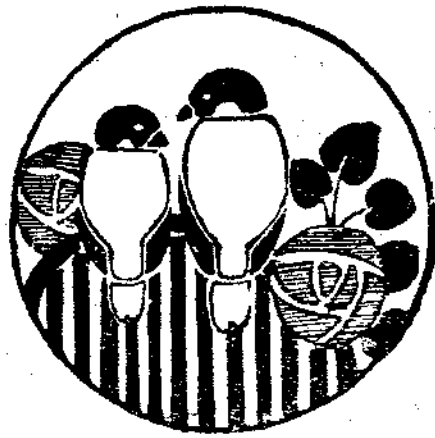
潼關

隴海鐵路之西安城



隴海鐵路陝州站





創設全國鐵路機車·車輛·枕木製造廠芻議

勞勉



本論動機，由去夏曾前次長視察錢塘江橋工程時，面囑汪參事文璣籌劃。汪參事交由著者起草，原定為「鐵道部擬設機車車輛枕木製造廠意見書及計劃書」，後因曾前次長去職，此議遂寢，故改為今名，以實本誌。至本論中關於枕木廠方面之材料調查，由參事廳第二組蘇從周君擔任，機廠設計部分，則由北寧路唐山工廠設計主任周慎謀君擔任。

著者識

最近之國際經濟政策，劃為兩大分野，一為社會主義國家之計畫經濟，一為帝國主義國家及其他國家之統制經濟；計畫經濟之目的，以全國人民之物質享用程度為標準，而規定生產之計畫；統制經濟之目的，分消極積極兩種，消極的則在生產之自給自足，以維持國際收支之平衡；積極的則繼續其國際經濟上之榨取，以滿足彼等帝國主義者之野心。我國形勢，只希望達前者之目的，然欲達此目的，勢非努力

造產不可。吾人服務路政，謹以路言，自歐戰發生以來，世界之主要工業國家，殆無一不加入參戰團體，因之由來之國際分業，突改戰前舊觀，即所謂農業國之工業進出，及歐洲工業國之貿易減退，乃戰後顯著之現象。查戰前工業國全體之世界貿易百分比率，為五八·〇五，戰後則降至五五·二，戰前農業國全體之世界貿易百分比率，為四一·五，戰後則增至四四·八。即如我國，歐戰完後之輕工業，亦漸次萌

專，及至交戰各國之經濟復興，我國之輕工業，又復不堪壓迫，乃至於偃旗息鼓，以致最近三年間之國際貿易入超，約平均七億零六百萬元(民廿一—廿三)。此三年中，以去年入超最少，亦達五一八、一八四、〇〇〇元之鉅，長此滔滔不絕，勢必瀕於破產，故非糾合全國之精神財力，集中於造產之一途，則國際收支平衡之望，將永不可期。查我國國有鐵路之每年採辦外國材料，不在少數，茲將鐵道部購料委員會之統計表，抄錄如次：

鐵道部購料委員會代各路購辦各類材料統計表

自民國二十二年七月一日起至二十三年六月三十日止

項目	普通物品	機車車輛	電力裝置	電料	工具及機件	路線材料及設備	建築材料	雜項	總計	所占總值百分數
京滬	2,232,057.71	186,079.20		53,871.27	15,229.51	485,563.54	51,440.00	17,903.33	3,042,544.56	21.71%
株韶						1,590,408.05	729,000.00		2,319,408.05	16.55%
平綏	289,432.40	892,956.00	22,915.97	140,693.60	150,417.23	800,423.11	8,693.22		2,305,531.53	16.45%
滬杭甬	782,887.50	61,451.95	1,136.02		16,291.06	238,040.51	14,881.25	8,193.40	1,122,881.69	8.01%
平漢	273,569.27	185,848.43	10,080.98		94,726.24	490,279.62	4,915.94	33,940.00	1,093,360.48	7.80%
北平		274,206.81	886.92		58,576.91	012,079.48			945,750.12	6.75%
津浦		229,130.99		58,248.10	89,846.40	417,645.05		11,953.84	794,870.54	5.67%
膠濟		171,412.64	6,971.48	3,436.00	42,903.83	479,813.68			716,491.47	5.11%
膠濟	12,940.00	134,383.13	45,850.12	265,250.96		225,622.08	20,693.31		704,739.60	5.03%
正大	22,743.76	42,237.90				311,324.67			376,306.33	2.69%
漢西						255,752.10			255,752.10	1.83%
南浦	109,400.00				4,079.48				113,476.48	.81%
大漢						103,728.60			103,428.60	.74%
道清		7,072.28				68,212.10	899.61		76,183.99	.54%
湘鄂	30,303.58	5,326.42			8,030.00				43,660.00	.31%
共計	3,753,334.22	2,191,105.75	87,841.49	499,934.80	997,666.07	2,922,592.59	830,523.33	71,990.57	14,014,889.54	100%
每類材料總值所占百分數	26.79%	15.63%	.63%	3.72%	3.42%	43.38%	5.93%	.51%		

上表所列材料，是否全為洋貨，雖未註明，然攷之其他附表，則謂之盡屬洋貨，未為武斷。據上表所列代價，為一四、〇一四、四八五元，其他各路之臨時購買，及零星置用，尚不在內。竊惟鐵路用品，以車輛、鐵軌、枕木、汽油、及其他附件居多。查民二十三年進口貨之屬於上述各項者：

機器及工具 五九、三〇六、〇〇〇元

木材 三四、一五二、〇〇〇元

汽油 一九、三一二、〇〇〇元

合計 一一二、七七〇、〇〇〇元

此三項進口貨一一二、七七〇、〇〇〇元中，鐵路方面，已占一四、〇一四、六八五元，約占一二·五三百分比率，其數亦不為少。近代產業，恆於本身營業之外，兼營副業，以完成全經營之作業過程，是乃產業合理化運動之一，雖各種鐵路用具，不易一一兼營，但各機車、車輛、枕木三者，其所占鐵路用具之地位，極為重要，似應分別設廠兼營，既足以塞年年之漏卮，亦所以符合理化之原理。茲將國有鐵路之機車車輛情形，表列如次：

車	客		車		機		機		類	路	
	計		合		車機		運貨				
	現行	待修	現行	待修	現行	待修	現行	待修			
94	302	62	143	8	17	35	99	19	27	漢	平
87	312	43	129	12	35	26	76	5	15	甯	北
48	261	9	90	1	23	4	37	4	30	浦	津
17	205	17	54	1	4	5	24	11	26	滬	京
14	149	13	30	5	7	5	8	3	15	甬	杭
13	112	37	72	6	21	24	41	7	10	綏	平
4	83	0	62	1	11	4	46	1	5	太	正
4	24	5	11	1	3	3	6	1	2	清	道
22	159	26	58	3	1	15	34	8	23	海	隴
1	41	1	10		2			1	8	九	廣
16	67	11	33	2	6	7	21	2	6	鄂	湘
26	192	21	90	3	17	14	56	4	17	濟	膠
3	38	3	7		2	3	3		2	濟	南
13	86	9	27	2	7			7	20	段	南
362	2031	263	816	45	156	145	454	73	206	計	合

附記	貨車	
	現行數	待修數
本表根據各路二十三年十二月份機務報告編製	2713	766
	2447	525
	2023	319
	691	33
	503	34
	1093	169
	845	45
	259	38
	1368	127
	71	1
	101	8
	1679	109
	103	16
	374	55
	14270	2245

從上表觀之，我國國有鐵路之機車總數，共一千零七十九輛，而待修者占二百六十三輛，客車總數為二千三百九十三輛，而待修者占三百六十二輛，貨車總數為一萬六千五百一十五輛，待修者占二千二百四十五輛，是機車之待修者占該總數百分之二四·三七，客車之待修者占該總數百分之一五·一二，貨車之待修者占該總數百分之一三·五九。又各種車輛之年齡，除極少數之近年新購者外，類皆二三十年前之古董，若從經濟打算，及財政情形許可，須全體從新購置，縱財力或能辦到，而代價已屬不貲，且有助長入超之慮；若合各路之財力，設立機車車輛工廠，使一切機車車輛，均自行製造，既合標準化之原則，亦所以開機械用品自給之先河，減少入超，救濟失業，無論從任何方面觀察，均屬有利。

次則全國鐵路所用之枕木，亦屬可觀，茲為便於觀察起見，特列表如次：

全年抽換數	鋪用枕木數	路別
426,447	1,912,701	漢平
105,405	2,807,573	甯北
153,868	1,794,798	浦津
9,484	544,745	滬京
4,644	512,915	甬杭滬
10,215(半年)	1,704,200	綏平
38,531	432,003	太正
24,325	257,933	清道
	1,354,781	海隴
38,153	228,242	九廣
174,529	775,050	鄂湘
24,131	784,956	濟膠
28,020	199,556	濟南
	558,304	韶廣
1,037,752	13,867,757	計總

計國有鐵路所鋪用枕木總數，為一千三百八十餘萬根，每年所抽換枕木之數，為一百零三萬餘根，而隴海及粵漢兩段兩路，尚未計入；北寧則僅計關內段，平綏僅計二十一年七月至十二月半年之數，關外各路及公營民營各路，均未列入，則每年應換枕木，當不止此數。按民國二十一年七月至二十二年六月統計，各路之抽換枕木，其百分之九十，購自外國，國產枕木，僅採用約百分之十。至各路所採購之外國枕木，以美松為大宗，約佔百分之七十三，次為甲拉(Jarrah)約佔百分之八，藥製松木，約佔百分之七，澳洲硬木，約佔

百分之五，俄松約佔百分之四，暹羅硬木，約佔百分之三。至國產枕木之為各路所採用者，以杉木為大宗，於各路所用國產枕木之中，約佔百分之六十，松木次之，約佔百分之三十，各項雜木，約佔百分之十。茲將上述各種枕木價格，分列如次：

美 松	G. \$ 0.40—0.89 合國幣 \$ @2.4 96—2.13
甲 拉	國幣 \$ 1.90—3.75
藥製美松	G. \$ 1.14—1.21 合國幣 \$ 2.73—2.9
澳洲硬木	5/3d—8/3d 合國幣 \$ 2.677—4.207 @.12
俄 松	國幣 \$ 1.90—3.75
暹羅硬木	.. \$ 3.50
國產杉木	.. \$ 2.20—3.70
國產松木	.. \$ 1.30

合觀上列兩表，每根枕木價格，假以平均三元算，則每年各路抽換枕木之價值，總在四百萬元以上，且現在各路之抽換枕木情形，決非根據經濟上之打算，不過於金融緊迫當中，勉強設法抽換，以對付行車為度，若純從經濟上打算，

則抽換之數，當倍於此。蓋欲發展營業，增進運輸效能，勢須購置牽引力較大之機車，多配列車車輛，方合運輸經濟上之原則；因之路面之載重力，勢須增厚，則現在各路所勉強湊用之枕木，必須大加抽換，纔能達此目的。由是言之，則每年應抽換枕木之數，當在二百萬根以上，而所抽換枕木之價值，亦當由四百萬元增至八百萬；如此，則知國產枕木廠之兼營，實不容緩。茲先將國產木材概況，略述如次：

我國產木區域，以湘鄂贛及東三省為最著，尤以湖南杉木，質堅耐久，產量豐富，尤為上等枕木材料，曾經各路試用，成績甚佳。據前交通部技士易榮膺等調查湘鄂贛三省木材報告書，言湖南一省木材，每年可製枕木六百八十萬根以上，供給全國鐵路抽換枕木之用，綽有餘裕。東三省在未收回以前，姑置不論，茲就湘鄂贛三省產木情形分述如左：

甲、湖南木材 湖南為產木之區，又為黔桂等省一部分木材集中區域，其產品以杉木為大宗，其產區及產額如次：

1. 湘水流域、江華、永明、道縣、寧遠、零陵、東安、祁陽、桂陽、藍山、臨武、嘉禾、新田、桂山、資興、郴縣、宜章、汝城、永興、耒陽、安仁、茶陵、攸縣等縣、及寶慶西部蒸水流域之人林造，南通桂粵，北逾郴

實，林區綿密，百千數百里，每年約產杉木五百萬株以上。江華一縣，約占總額五分之三，江華杉木之適於鋸作枕木者，約七十萬株上下，每株平均，約鋸枕木三根，每年約可製枕木二百萬根以上。

2. 資水流域、武岡、寶慶、新寧、新化、安化等縣，每年約產木四百萬株，武岡一縣，約占半數，其中能製枕木者，約六十萬株，每年可製枕木一百八十萬根以上。

3. 沅水流域、洪水以上為靖縣、城步、綏寧、會同、通道、黔陽、芷江等縣，洪江以下為沅陵、辰谿、瀘溪、鳳凰、乾城、永順等縣之人造林，每年產額，凡四十萬兩碼，能製枕木之木料，約占半數，合二十萬兩碼，每兩碼計木五株，共一百萬株，每株平均鋸木三根，每年能製枕木三百萬根以上。

乙、湖北木材 湖北產木區域，首推鄂西鄂南兩處，鄂西毗連川東湘西，萬山重疊，產木甚盛。因無精確調查，未便臆斷，僅就鄂南咸寧、通山、蒲圻、崇陽、通城五縣產木較盛者論。咸寧通山兩縣，產松杉等木甚多，惟周圍多不足一尺，不能用製枕木，蒲圻、崇陽、通城三縣之松楓產額最大，

用製枕木，尚屬適宜，三縣合計，約產二十萬株以上。

丙、江西木材 江西山地肥沃，產木之多，不亞湖南，惟木質稍遜。產區為瑞金、會昌、安遠、信豐、尋鄔、石城、寧都、興國、龍南、虔南、贛縣、南康、大庾、上猷、崇文、寧國、遂川、萬安、泰和、永新、安福、蓮花、廬陵、廣昌、南豐、黎川、南城、武寧、修水、靖安、奉新等縣之人造林，其所產杉木之堪製枕木者，每年約計十五萬株，可製枕木五十萬根以上。廬陵、贛南、豫章、潯陽等四區所產松柏、樟、栗、槐、榆、桑、梨、梓、楠、檉、楊、柳、梧、桐、寶樹、金錢松等雜木，亦甚繁殖，南潯鐵路枕木用材，為株、樟、栗、檉、據該路調查，樟、栗、楓、松等木，贛州吉安各十萬株左右，株樟、栗、楓、檀等木，武寧約產十萬株，修水約產八萬株，銅鼓株木最多，約計五萬株左右。

觀上述湘鄂贛三省木產，含質與量併論，均以湘省木產為優。竊惟工廠所在地之要素：(一)動力低廉，(二)原料豐富，(三)交通便利。湘省煤產甚豐，價格亦廉，此其一；木產豐富，有如上述，此其二；湘省為粵漢路之通道，直貫南北，東由株萍、玉萍兩綫而走贛浙，西由長淪綫（現擬築之由長沙至重慶之綫）而入川黔，為四通八達之地，此其三。

是完全適合於工廠之設立，故將來枕木廠之所在地，似應設於長沙，或其附近。然為統制作業起見，則上述之製造機車車輛計畫，似應併為聯合組織，分製機車、車輛、枕木三者，在作業當中，彼此機器，互相利用，則固定資本，既以從速收回，作業過程，亦能收較大之效率。茲就目下路線里數，預定該廠之車輛及枕木製造能力，擬定每月產出額如次：

1. 機車 四輛至八輛
2. 貨車 六十輛至一百輛
3. 客車 十輛至十五輛
4. 枕木 約三千根

一、工廠設備

甲、機車部 Locomotive Department.

- (1) 裝配工場 Erecting Shop.
- (2) 機器工場 Machine Shop.

此二工場併合為一所，以便工作，寬六十公尺，長四十公尺，全鋼架建築，裝配工場內，有縱長軌道三股，及八十噸起重機二架，二十五噸起重機一架，機器工

場，設有十噸起重機一架。

(3) 煤水車工場 Boiler Shop.

(4) 鍋爐工場 Tender Shop.

此二工場亦併合為一所，以便工作，及類似相同工作，寬五十五公尺，長四十六公尺，全鋼架建築，內設三十噸起重機二架。

(5) 輪軸工場 Wheel, Axle Tyre Shop.

此工場寬十八又半公尺，長三十七公尺，全鋼架建築，內設七噸起重機一架。

乙、客車部 Coach Department.

(1) 機器工場 Machine Shop.

此工場客貨車二部併用，寬三十七公尺，長一〇五公尺，全身鋼架建築。

(2) 鐵料裁剪工場 Plate and Section Manipulation Shop.

此工場客貨車二部併用，因該二部類似工作略多，寬三十公尺，長六十四公尺，內設七噸起重機二架，全鋼架建築。

(3) 車身底架構造工場 Chassis Shop.

此工場全鋼架建築，寬三十公尺，長五十五公尺。

(4) 裝配工場 Assembly Shop.

此工場全鋼架建築，寬三十公尺，長五十五公尺，內設四十噸起重機一架，軌道四股，每股可容二十二公尺客車二輛。

(5) 油漆工場 Paint Shop.

此工場全鋼架建築，寬三十公尺，長八十二公尺，內有軌道四股，每股可容車三輛。

(6) 轉向工場 Truck Shop.

此工場客貨車二部併用，寬十八又半公尺，長三十七公尺，全鋼架建築，內設十噸起重機一架。

(7) 輪軸工場 Wheel, Axle and Tyre Shop.

此工場可暫時緩築，一切工作，可送機車部代辦，俟機車構造增加後，再行分離。

(8) 木工工場 Carpenter Shop.

此工場寬十八又半公尺，長三十公尺。

(9) 電工工場 Electrical Fitting Shop.

此工場寬十八又半公尺，長二十五公尺。

(10) 錫鉛工場 Tinning and Lead Shop.

此工場大概十五公尺寬，十九公尺長，客貨二部併用。

丙、貨車部 Goods Wagon Department.

(1) 車底架工場 Chassis Shop.

此工場寬三十公尺，長六十四公尺，全鋼架建築，內設十五噸起重機二架。

(2) 最後裝配工場 Final Assembly Shop.

(3) 油漆工場 Paint Shop.

此二工場併為一所，全鋼架建築，寬三十七公尺，長五十五公尺，裝配工場，設有十五噸起重機一架，車在最後裝配工場裝妥後，即移送油漆工場，該工場有橫式軌道六股，每股只能容十二公尺貨車一輛。

貨車部建築略少，因與客車部類似工作甚多，故不必另設工場。

丁、全廠通用各部 Equipment.

(1) 鑄鐵工場 Iron Foundry.

此工場全鋼架建築，寬二十八公尺，長九十二公尺，內裝置十五噸十噸鑄生鐵爐各一具，二十五噸起重機一架。

(2) 鑄鋼工場 Steel Casting

此工場全鋼架建築 寬二十八公尺，長九十二公尺，內

裝置電鑄鋼爐一具，十噸起重機一架。

(3) 鑄銅工場 Brass Founding.

此工場全鋼架建築，寬十八又半公尺，長二十五公尺。

(4) 造帽釘工場 Bolt and Nut Shop.

此工場全鋼架建築，寬十八又半公尺，長四十九公尺，製造各種大小釘及釘帽，供給本廠及各路需要。

(5) 鍛鐵工場 Drop Forging and Forging Shop.

此場全鋼架建築，寬三十七公尺，長四十九公尺，內設七噸起重機一架。

(6) 彈簧工場 Spring Shop.

此工場全鋼架建築，寬十八又半公尺，長三十七公尺，內設三噸起重機一架。

(7) 工具工場 Tool Manufacturing Shop.

此工場寬十八又半公尺，長二十五公尺，製造國有鐵路需要各項工具。

(8) 模型工場及倉庫 Pattern Shop and Store.

此工場寬十八又半公尺，長四十九公尺。

(9) 發電工場 Electric Power Plant.

此工場磚牆，鋼屋樑架，寬三十七公尺，九十八公尺長

，內裝置發電機一副，及蒸汽鍋一全套，五噸起重機一架。

(10) 壓氣力工場 Pneumatic Power Plant.

供給全廠各壓氣機或壓氣起重機用。

(11) 試驗室 Test-Laboratory.

試驗一切材料。

鋸木部 Sawmill.

(1) 鋸木工場 Sawmill.

此工場全鋼架建築，寬三十七公尺，長七十六公尺。每日鋸木若干 b. m. 尺，全憑該工場設備充足與否，與夫木料徑度及長短而定，以本預算而論，該場每日可能鋸木五百 b. m. (就標準枕木而論，每日可鋸約一百根)。

註 b. m. (Board measure) 乃木板量度，即鋸出一

英寸厚一英尺平方木板之計算單位。

二、豫算

(1) 全廠各工場建築 Shop buildings \$ 2,358,000

(2) 全機車部一切機器設備 Machinery and equipment

\$ 1,104,000

(3) 全客車部機器設備 Machinery and equipment	\$ 3,264,000
(4) 全木工部機器設備 Machinery and equipment	\$ 97,000
(5) 發電機及電線裝置等 Generator and Transmission	\$ 395,000
(6) 全廠需要起重機 Cranes	\$ 370,000
(7) 壓氣機 Compressor	\$ 22,000
(8) 自來水及管等 Water system	\$ 20,000
(6) 軌道 Tracks	\$ 300,000
(10) 機器地基 Machine Foundation	\$ 50,000
合計	\$ 8,080,000 (國幣)

其中或有小部份設備，未列入預算內，然此不過少數，建築工廠預算，以各該工場布置有直接關係，故至實施時，再須詳細設計。客貨車工場之設備，併可為製造橋梁之用，且出產額亦可相對的增加，只須添僱工人而已。此八百萬零

八萬元建設費中，購地費未列在內，合併註明。

查我國鐵路軌枕，多用美松及甲拉，而南方氣候潮濕，且有白蟻，故恆用澳洲梗木（如廣九路），惟枕木之壽命，與會否用防腐劑浸製，極有關係，如未經浸製之洋松，其壽命不過五年至六年，而曾經浸製者，則為十五年，約長三倍，再加以節省抽換軌枕時所需之人工，及減少翻動路基之影響，則枕木之應施浸製，似無俟言。由是觀之，如設立枕木廠時，似應附設「木材浸製廠」及自製「木材防腐劑」，庶於整個計劃，較為美滿。至木材浸製廠之設立經費，其工作能力，每年蒸注一百二十三十萬根者，據專家估計，約為二十五萬至三十五萬元，亦輕而易舉。至木材防腐劑，乃製鍊焦煤時所得副產品之一種，就我國地方政府所經營之煤礦（例如河北省之井陘礦務局），即可兼辦，似亦無多大問題。目今失業人衆，勢須推進工業，以資調劑，重以產業之標準化及減少入超，均為我國自救之要圖，千慮一得，識者教之。



西疆鐵路建設應否採用狹軌制之商權

鄭華

(一) 緣起

鐵路軌距，在世界各國已成鐵路中，大小至不一律，即以歐洲一洲而論，軌距最大者，達2,283.34 (Ceylan) 最小者僅及0,485.97 (Rail-Road of Festing) 但最普通之軌距，以鐵路幹線而論，除俄羅斯之1,524及西班牙葡萄牙與南美舊西屬各國之1,676外，大別之，約分兩種：一即普通軌，1,435 (各國間尚略有出入，但為數極微) 一即米達軌，1,000。(用英尺制者為三英尺六寸) 普通軌距，以有悠久之歷史，採用較廣，佔世界鐵路長度百分之六十七，英美德法等國鐵道均用之，米達軌採用較遲，佔世界鐵路長度百分之三十一，非澳日本等新興國家及殖民地多用之，我國已成鐵路軌距，僅有此兩種，故本文所述，亦以此兩種為限，而普通

軌距，既經鐵道部規定為標準軌距，對於標準以外之軌距，(米達軌) 改稱狹規，以示區別，茲先將其利弊，試略述之。

(二) 狹軌鐵路之利弊

狹軌鐵路，以其軌距較小，可以採用較小曲度半徑，及較大路基坡度，在山嶺崇疊，鳥道紆迴之處，因限於地勢，間接影響於牆牆，棧道，地道等工程極多，路基及建築物淨孔之改少，影響於土石方及建築經費亦至鉅，綜計上述數項利益在山地帶，較用標準軌距，其建築費用有省至半數以上者，至於軌道建築，機車車輛，則一切須視鐵路運輸能力為轉移，影響於全部建築經費，為數較微，如南非及巴西等國之狹軌鐵路，機車每軸載重達十二公噸，鋼軌每公尺重量達三十至四十公斤，比目下國內六十磅鋼軌不相上下，或且

加重矣。

如以經費為前提，則狹軌鐵路，以避免或減少種種重大工程，（護牆棧道地洞等）完成期限因此縮短，建築經費利息之節省，及提前營業之收入，亦不在少數，且建築經費較省，運輸成本減輕，在鐵路營業前途，關係頗鉅，惟是國營事業，當以發展交通，便利軍運為前提，不必斤斤以營業收入為目的，則此猶其餘事也。

但狹軌鐵路，亦非有百利而無一弊者，軌距既狹，行車不能如標準軌距之平穩，機車車身較小，蒸汽機受熱面積亦小，故載重能力，亦較標準軌距大有遜色，客車車身改小，車內各種設備，不得不因陋就簡，若在地勢平坦之處，灣道坡度，決不致超出標準軌距之規定，如用狹軌，建築經費，節省無多，似無特著之利益。

我國已成之各鐵路，除部定標準軌距外，山西之正太同蒲，及雲南之滇越各鐵路，均係狹軌，茲將山西狹軌鐵路情形，約略述之，以資參攷。

（三）山西之狹軌鐵路及其主張狹軌之理由

（甲）正太鐵路：正太鐵路建築之動機，遠在四十年以前

，中經拳禍之變，議以中止，至光緒二十四年，乃與華俄道勝銀行簽訂借款合同，由法國鋼鐵廠實業團，委派工程司來華踏勘路線，當時以全線環山繞水，峯巒叢錯，盤迴曲折，地勢傾斜，如欲避免一百五十公尺甚至一百公尺半徑之灣道，勢必開鑿多數山洞，方克適合當時部定標準，而合同上借款數目，僅二十萬法郎，經濟上不敷過鉅，故借款條文雖無軌距規定之明文，債權方面，力主採用狹軌，當時幾經交涉，方予允可，蓋銀團方面，以採用標準軌距，建築費用增加，幾及一倍，成本過鉅，則還本付息，勢必無甚把握，始終堅持，非此不可。但基於正太路本身之經濟及技術立場觀之，該路之採用狹軌，固具有相當理由，且亦有足多者，蓋以鐵路技術言，全線灣道，共長八十餘公里，佔路線全長三分之一，而一百公尺半徑之灣道，凡五十一處，共長六公里有餘，自一百零五公尺半徑至三百公尺半徑之灣道，共三百一十一處，計長約三十三公里，最大坡度，達千分之三二者，計有三處，長凡一公里四百五十公尺，其自千分之十五至二十者，共六十七處，長凡三十一公里，大小山洞，計二十三座，總長計三公里四，全線護牆棧道，共長三十一公里，佔全路線長度百分之十一有強，在此種形勢之下，如欲採用目下之標準

軌距，若一切照舊交通部十一年十一月制定之標準規程，則建築費用之增高，或且在一倍以上。

以該路經濟言，鐵路完成不滿三十年，而全線借款，均已清償，得於二十二年春，完全收歸國有，較諸平漢津浦隴海，及其他國有各路之迄今債臺高築，清償無日者，雖各具種種特殊情形，不必盡基於建築成本之小大，但正太路以極低之建築用款，在最短期間，將本利全部償清，亦固有足多者矣。

(乙)同蒲鐵路：同蒲鐵路之籌築，亦基於經濟之立場，採用輕磅狹軌鐵路，讀民國二十二年三月出版之「山西省修築窄軌鐵路之理由」一書，其結論中，有謂「以今日我國之社會現狀而論，必須修八十五磅之標準寬軌，則恐稱修之路線，為數甚少也。今日我國非統制經濟，不足以救亡，而統制經濟，則非廣修鐵路，無以施行。最好決定兩種路軌，凡國防軍事及政治鐵路，用標準重軌，其餘用米達輕軌。蓋軌愈輕，則稱修之路線愈多，經費亦愈易籌劃。」云云。處山西省之經濟立場，加以正太狹軌鐵路，已成立在前，同蒲鐵路欲同時與正太及其他各路互相聯軌，在事實上亦有所不能，捨彼即就此。以山西一省而論，本無所取捨，或亦係同

蒲鐵路採用狹軌之另一重大原因也。

(四)狹軌鐵路之運輸能力

狹軌鐵路之運輸能力，較之標準軌距鐵路，亦未必相差過鉅。即以我國已成鐵路運輸能力而論，正太路近數年來客運，每年每公里平均旅客人數，約四千餘人，僅較次於京滬廣九滬杭甬北甯膠濟等五路，而與汴洛南潯相伯仲，其他如平漢湘鄂隴海道清等路，反瞠乎其後矣。貨運每年每公里平均載運七千六百餘噸，僅較次於北甯，而在其他各路以上。此項客貨運輸紀錄，雖不過略示梗概，尚不足斷定運輸能力之小大，蓋路線長短，沿途物產，以及附近大城市之多寡，影響於客貨運者極大，著者不過欲因此證明國內目前之運輸需要，狹軌鐵路，已足應付裕如耳。況目下國內外主張狹軌鐵路者，且謂狹軌鐵路運輸能力，較之標準軌距，亦并無減色，未免偏激之談耳。

(五)我國今後對於軌距動向之研究

路軌廣狹，原無絕對之利害，於採用以前，須參酌運輸之需要，地理之形勢，經濟之狀況，作有統系之研究，以定

其取舍。抑尤有進者，鐵路事業，尙不可徒憑一路或局部之經濟立場，而下其論斷，在整個國家經濟上，在國防軍事戰路上，軌距大小，雖亦無分彼此，但整個國家鐵路幹線，無論採用狹軌，或標準軌距，須於事前規定二者之一為軌距準繩。凡經規定以後，即無論經濟之利害如何，地理之形勢如何，不得更有所變動，良以鐵路事業，為交通重要之工具，交通原理，在於運輸迅速，軌距統一，客貨運輸可由出發站，直達到達站，無中途轉運之勞，車輛機車，得在各路互相往返，可將甲路運輸工具之有餘，供給乙路之不足，而免貨運阻滯之弊。且以軍事言，立國大陸，迅速之軍事行動，鐵路運輸，為其唯一工具。而應付事變，大軍移動，軍需輜重浩繁，不有統一之軌距，似不免軍車之阻塞，自歐洲大戰而還，各國軍事專家，咸謂今後戰爭勝敗之關鍵，視其國家職業軍隊之多寡，及其行軍遲速以為斷，軌距統一之有裨益於運輸能力，以及軍運遲速，其重要更何如？

近數年來，開發西疆聲浪，高唱入雲，隴海鐵路之完成，甘新鐵路之籌築，已成不容或緩之勢，入川鐵路，則同成路線計劃於前，川漢鐵路，擬議於后，而西南半壁有待於鐵路之發展者，更指不勝數。如藏邊往返，先經身毒，滇桂交

通，假道百越，無越國致遠之譏，有隔隣圖治之實，徒以貨棄於地，經濟落後，籌劃多年，終鮮成績。於是為開發蘊藏，而謀興築鐵路，又以總藏未發，籌款維艱，馴至談鐵路與開發者，大都心勞力拙無法實行，吾人其從此已矣乎。是應勉力籌劃最經濟之鐵路建築預算，積極興築，以謀國內交通之便利也。

狹軌鐵路，可以節省建築經費，且在山路迂迴，地勢險峻之處，則節省之數尤鉅，前文已論及之，我國西南西北各省，待築之路線，復多地形起伏之區，正合此種需要者，似有採用之價值。但我國已成鐵路：一萬二千餘公里，狹軌者僅及二十分之一，如鑒於今後造路經費支絀情形，採用狹軌，是欲謀統一軌距，非將已成之標準軌距各路，完全改為狹軌不可，事屬不能，不待贅言，狹軌鐵路之不得再用於我國，已成事實，標準軌距，復以費用浩繁，在經濟衰落，農村破產之今日，大有令人望而生畏之勢。衡以國情，標準軌距，雖不容放棄，而部定標準規範，似須視路線經過各地之地勢情形，分別規定，而於多山區域鐵路，應另訂標準，參酌狹軌鐵路之長，選為標準軌距之用。所謂建築經費愈省，則所籌築鐵路愈多，經費亦愈易籌劃，此著者所以急於草擬是

篇，而謀與國內工程諸先進，共同商榷者也。

(六) 狹軌鐵路之建築標準與部定標準之比

較

正太路與部定建築標準簡明表

項目	部定建築標準	正太路建築標準
一、軌距	一公尺四三五	一公尺
二、軌重(1)	每公尺四十三公斤	二十八公斤
三、軌枕	230 X 150 X 2440	225 X 150 X 2000
四、曲度(2)	最大曲度半徑約二百三十公尺(五度)	一百公尺
五、坡度(3)	適同曲線上坡度折減率在內坡度定為1.5% 2.1% 在直綫及曲度二百公尺半徑以上	
六、路基頂面	六公尺至六公尺半 次要路五公尺半	四公尺
七、淨空高度	五公尺二	四公尺三
八、淨空寬度	四公尺八八	四公尺
九、橋梁載重	E50及E35	E24.5及E35

註(1)部定軌重為每公尺四十三公斤，但目下已成各路及

新築路線，多有採用每碼六十磅鋼軌者，約合每公

尺三十公斤。

註(2)鐵路曲線，以長二十公尺之弦，所承心角之度數表

述之。

註(3)尋常之坡度折減率，每曲度一度，應減百分之○。

○六，凡六度及六度以上之曲綫，每度得減百分之

○。○五○。

觀上列部定建築標準與正太路不同各點，試攷慮狹軌建築標準，是否可為標準軌距之用，特分項詳述之。

1. 軌距，為統一全國鐵路幹線起見，定為一公尺四三五。

2. 軌重，論者或謂採用輕磅標準軌距鐵路，既可節省建築經

費，復適合部定標準，實為一舉兩得。但鐵路運輸能力

之大小，全視鋼軌輕重為依歸，為世界鐵路學者所公認

。況目下國內已成各路，多採用六十磅鋼軌，為統一各

路運輸效率起見，不得採取更輕之鋼軌。此項軌重，較

之正太路之二十八公斤，出入甚微，似可定為每公尺三

十公斤。

3. 軌枕，正太路所用軌枕寬厚，均與部定相同，僅長度較短

，建築經費出入無多，似可仍用部定標準。

4. 曲度，正太路最大曲度半徑，為一百公尺，較之部定，相

去甚遠，影響建築經費，亦以此項為最大。參攷目下世

界已成鐵路中，軌距同為一公尺四三五，而用一百公尺半徑曲度，或小於此數者極多。如美國 *Denver to Lea deville col.* 鐵路，以其路線曲折在十一·二英里鐵路中，共有灣道一二七處，半徑二百二十五英尺者二十四處，二百四十英尺者二十五處，半徑二百八十八英尺者七十二處，當計劃時，估計如欲避免上項曲度，改成五百七十四英尺，或較大之曲度半徑，則建築費用須增加四五倍之多，經濟損失過鉅，故卒利用此項極小半徑灣道。

Canarie and Rockway 在 *Brooklyn* 地方，有 175 英尺徑半之灣道。

Pennsylvania 路公司限制 大曲度，其半徑不得小於 175 英尺。

德國政府規定最小半徑為三百公尺，但如經特別許可，在幹綫上可降至一百八十公尺，在支綫上可降至一百公尺。比國政府規定最小曲度半徑，不得小於五百公尺，但在次要專用路線，僅不時有正式客貨車假道通過者，半徑可降至一百二十公尺。

法國政府規定在幹綫上最小曲度半徑為三百五十公尺，

但在支綫上，可用一百五十公尺之半徑。

西班牙及南美洲舊西屬各國軌距達 1 公尺 64 而其曲線半徑規定，僅一百二十公尺。

大略言之，則歐洲鐵路對於曲度之規定，遠視美國為嚴。蓋美國鐵路機車，用轉向架最早，車行曲線上，較為靈活，為其最大原因。我國機車之有轉向架者為數極多，對於採用一百公尺半徑曲度，如限於地勢，固亦未始不可。且灣道最大之損失，厥為車行速度，否則在車站調車場所，五六十公尺半徑之曲度，所在多有，但車行速率過低，僅每小時十公里左右，如規定山路迂曲地段，特許利用一百公尺半徑曲度，同時將此段車行速率降低，依德國政府規定，在一百公尺半徑曲度內，車行速率，每小時不得超過二十五公里，如僅限於局部，關係全路運輸，當不致蒙過分之損失。况鐵路完成以後，倘運輸需要增加，有改善必要時，再行增築山洞等重要工程，彎度即可設法改良。

5. 坡度，正太鐵路最大坡度為千分之二十一，用之於已成標準軌距鐵路中者，亦已數見不鮮。

德國建築標準，坡度在幹綫上，不得超過千分之二十五

，在次要路線，不得超過千分之四十，但在幹線上坡度超過千分之十二。五者，須經政府特准。

比國不魯塞爾至列日幹線上，因山嶺崇疊，在列日附近，最大坡度達千分之三十三。

我國平綏鐵路坡度最大者達千分之三十三。三。

法國規定為百分之一，但經政府特許者不在此限。

若以技術立場言，坡度在千分之四十五以內，均可利用粘力(Adherence)為其明證。如果事實上有此需要，鐵路坡度，當更可比正太所用者為高。

6. 路基頂面，正太路路基頂面為四公尺，較之部定相差三分之一。其影響於土石方單價者，與此適成正比例。但在叢山區域，賸餘碎石必多，儘可利用此項碎石，以增加路基堅固效力，寬度自可改小。至於路面兩旁便道，本可留供養路工人及過往行旅避車安全之用者，不妨在路基底座，另築便道。且初通車時，業務尚未發達，每日列車經行無多，俟業務發達時，再將路基加寬，亦未始不可。

7. 淨空高度及寬度，關於此點，部定及正太標準，相差極多。但按部定最大載積限寬度，僅三公尺一。六，與目下

車輛高度最大者不及十四英尺，利用正太路標準，在事實上儘可應付裕如。况歐洲標準軌淨空寬度，英國規定四公尺三八，法比規定四公尺五。以目下情形，國內工業尚未發達，寬大淨空需要，更不必如歐西各國之嚴重，如遇長大建築物，多築避車設備，以供養路工人之需要，則一切均不成問題。

8. 橋梁載重 載重問題，直接影響於鐵路業務，而欲謀各路機車車輛，可以通行無阻，軌距以外，橋梁載重能力，最為重要，故載重一項，似當以Tons為標準。

(七) 結論

根據上列種種理由，建築經費之減省，決非絕對不可能也。但利之所在，弊即隨之。建築經費愈省，養路經費愈貴，運輸經常費用亦愈高。著者之意，不過欲在此財政支絀之目前，圖籌款之輕而易舉，以節省建築經費為目的，以不妨礙整個鐵路之運輸為原則，謀在無辦法之中，增加西北西南鐵路建設之機會，樹立國家開發富源之基礎。著者深知處於技術本身立場，此項擬議，容有背於工程原理，但所貴乎技術者，不在乎建設之偉大優美，須視財力之小大，及事實之

需要，而計劃最經濟最合理之建設也。否則徒託空言，無裨實際，鐵路完成，期於無日。著者不敏，爰根據上述種種理由，草擬多山區鐵路建築標準數則，尙祈海內明達，賜辱教之。

要可利用半圓形枕木)

四、曲度 最小半徑不得小於一百公尺

五、坡度 最大百分之二(特殊情形下如經政府特許可至百分之四)

分之四)

(八)多山區鐵路建築標準意見

一、軌距 一公尺四三五(即標準軌距)

六、路基頂面 四公尺·五

二、軌重 每公尺三十公斤(在特別情形下尙須加重)

七、淨空高度 四公尺·三

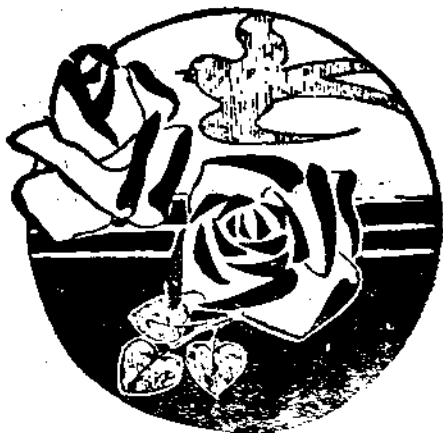
三、軌枕 150×230×2440(儘可利用國產枕木如有事實必

八、淨空寬度 四公尺

九、橋樑載重 135

粵漢鐵路南段管理局廣告

本路幹綫，爲華南交通孔道，延長貳百七十餘公里，自廣州直達樂昌，沿途物產豐富，風景清幽，其間名勝之區足資遊覽者，不一而足，經商則大可圖謀，旅行則足增愉快，且運價低廉，保護周密，前經與清銀公路花新公路聯運，以便客商，近更與粵湘兩省公路株韶鐵路湘鄂鐵路籌辦鐵路公路段際聯運，使粵湘鄂三省交通，益臻便利，此後三省商旅，可循陸路往來，無須繞道航海，時間固可減省，川資尤爲低廉，又本路廣三支綫，自廣州石圍塘起，路經中國四大重鎮中之佛山，以達三水河口爲兩粵往來捷徑，車次繁密，開到依時，行程無虞延滯，並備有駁輪，在珠江兩岸之西濠口，黃沙，及石圍塘三站，專供迎送，乘客尤感舒適欲知詳細，可函廣州本局車務處，或到沿綫各站接洽，無不竭誠歡迎。



對於日本鐵道省改訂貨物運價之感想

(續第五期)

馬廷燮

三 我國鐵路貨物運輸整頓之意見

吾國鐵路原以種種關係，發展較遲，一切設備制度，比之東西各國，未免落後，因之發展成績，不能與各國併駕齊驅。惟是各國因受世界經濟不振之影響，重以航路公路之劇烈競爭，鐵道經營已感覺應付為艱，此為社會潮流所趨，各國鐵路均不能避免，吾國又何能獨異。吾國鐵道之所以不同於各國者，除上項世界通病外，更加帝國主義者之經濟侵略，及其匪水旱各種災禍，相逼而來，以致農村破產，工商凋敝，其經營之困難，更有數倍於各國者。而各國處此環境，對於鐵道之經營方案，日日籌謀，孜孜不懈，盡力掙扎，以圖營業之發展。我國鐵道之設備制度既如此，其所處之困難

環境又如彼，當此一髮千鈞之際，豈容坐視因循，而不急起直追以謀補救乎？他國姑不論，即就日本國有鐵道現狀而言，其所處之困難環境，已如前期所述，在日本鐵道，素稱組織完密，制度精良者，幾窮於應付，或恐營業衰頹，故此必先發制人，不惜每年犧牲六百五十萬元之鉅額進款，以實行貨運之改革。吾國地大物博，固不似日本島國地勢之狹隘，但各路既往情形，只就「量的運輸」上注意，是以未能積極發展，此後亟宜迎頭趕上，再就「質的運輸」方面，儘量研究，設法推行，將來方有發展之希望，茲就整頓貨物運輸之重要各點，分別述之。

第一 不滿整車貨物運輸

吾國以大陸國之地勢，農產礦產，到處皆是；凡靠近農產礦產之鐵道，率多注重大量貨物之整車輸送；誠以整車輸送，於車輛使用效率較高，成本亦輕，不似零担貨物之手續繁瑣，用費加增。是以從前各路只顧大量運輸，對於不滿整車之零担運輸，毫不注意，即偶有少數零担貨物，不過徒資轉運公司以零湊整之機會，于路于商，實無裨益。殊不知吾國資本制度，尚未發達，不論農工商業，均以小本經營者為多，即以工業而論，除棉紗、麵粉、洋灰各製造品，屬於整車輸送外，其餘仍以輕工業居多，欲求大量運輸，尚不多得。况現在汽車公路，與年俱進，自民國十年至二十三年底止，十四年間，約增至八萬餘公里，參看本誌第六期胡嘯韻氏著我國公路對於鐵路之影響及調整此突飛猛進情形，將來勢必將鐵路之小量貨物，奪盡乃止。倘各路向之所恃為大量運輸者，——農產品礦產品等，——遇有天災歉收，或其他非常事變，來源即告斷絕；——如二十年之大水災，二十三年之大旱災，二十四年之大水災及魯大公司煤礦被水淹毀等事，——小者影響一路，大者影響數省乃至全國，及至恢復之後，元氣已經大傷，大量運輸之貨物，一時固不易得，即欲吸收小量貨物，業已早為其他運輸機關所攫

取，瞻念前途，實堪憂慮，是以如其臨渴掘井，何若未雨綢繆，既知現在鐵道失去其獨占性，即對於不滿整車貨物，亟應加以切實整頓也。

鐵道部于二十一年六月，為減輕小本商人負擔起見，確定不滿整車貨物價率，為整車貨物百分之三十比例率，作為標準，令各路高過此標準者，儘量核減。其結果北寧、隴海、道清、湘鄂、仍為百分之三十，平綏、粵漢南段，仍為百分之八十，膠濟仍為百分之五十，平漢仍為百分之三十五，其餘各路如京滬、滬杭甬、減至百分之三十，津浦減至百分之五十，南潯減至百分之五十，正太改為百分之三十。是年七月實行負責貨運，同時公布零担貨物處理辦法，內分沿途零担車，合裝零担車，整車零担車三種辦法。實行迄今，已經三載，各路成績如何，尚無精確統計；茲就調查所得，各路二十、二十一、二十二各年份之整車及零担貨物噸數，列表於后，以資研究。惜表中平綏、湘鄂、南潯及津浦之二十、二十一兩年份，未能將整車及零担數目劃分，京滬、滬杭甬有錯誤，故均未列入，不能作成全國鐵路完美統計，藉資比較，未免遺憾耳。

國有鐵路整車及零擔貨物噸數比例表

路別	民國二十二年		民國二十一年		民國二十二年		零擔佔總噸數百分比
	整車	零擔	整車	零擔	整車	零擔	
平漢	2,564,870.	76,667.	3,202,574.	52,454.	3,252,028.	83,127.	2.9%
北平	6,797,009.	105,556.	7,617,889.	94,841.	7,712,730.	170,989.	1.5%
津浦	3,055,361.	119,817.	782,904.	58,845.	841,749.	170,989.	3.8%
京滬	1,312,101.	110,259.	629,662.	320,866.	950,528.	170,989.	7.7%
滬杭甬	659,834.	242,924.	629,662.	320,866.	950,528.	170,989.	26.9%
滬甯	2,769,737.	65,231.	2,623,574.	54,833.	2,678,407.	51,034.	2.3%
正太	1,701,350.	74,356.	1,739,025.	64,018.	1,803,043.	62,093.	4.2%
道清	997,203.	9,655.	941,369.	8,532.	949,901.	1,943.	0.9%
粵漢南段	441,270.	72,431.	406,160.	80,843.	487,003.	94,896.	14.1%
廣九	68,266.	43,645.	69,160.	38,902.	108,062.	42,903.	39.0%
共計	20,367,001.	920,541.	18,012,317.	773,134.	18,786,451.	18,049,155.	4.3%

一、本表係由鐵道部業務司調查各路營業商報之材料中摘錄。惟各路中如平綏、湘鄂、南粵、及津浦二十、二十一年未將整車等項分晰。又據海河各報所報之數疑有錯誤，故均未列入。

就上表所列數目，大體觀察，零擔貨物，佔總數量之百分之四。茲姑就二十一年份與二十二年份比較，並將二十二年份之津浦數目減去，共為九路，合計整車噸數為一七、三

路統計為百分之四。一，二十二年份十路統計為百分之四。一，一、六四〇噸，零擔噸數為八〇〇、七二四噸，共計為一

三。但各路單位不同，難資比較；且二十年份只有七路，而八、一二二、三六四噸零擔佔總數百分數為四。四，是二十北寧路又係全路運輸，九一八以後，路線縮短，與各年份情二年份九路共計零擔貨物，比二十一年份九路共計增加一四

六、四〇七噸，其比率較上年份增加百分之三，此或因二十二年份各路零担貨物減低運價，並實行負責貨運，遵照部頒零担貨物處理辦法辦理之效果歟？

再就各路狀況觀察，京滬、滬杭甬、粵漢南段及廣九等路，零担貨物，比較為多，蓋因各該路與輪船汽車，競爭較劇，不得不注意零担貨物之故，而其他各路，如平漢、北寧、津浦、膠濟、正太、道清等路，各有該路出產之農礦等大量貨物，是以零担貨物，不甚顯著也。

總之各路零担貨物，尚有充分發展之餘地，現在各路所以未能充分發展之故，蓋因狃於積習，未能按照部頒規定辦法，切實推行，亦或因各站人員，對於部頒零担貨物處理辦法之精奧意義，未盡瞭解。茲就部頒上項辦法，闡明意義，並為補充意見，以冀喚起各路從事業務人員之注意，使良法美制，運用得宜，則優良成績可期而待也。

甲、零担車之區別及裝載順序

零担車分為整車，合裝，沿途三種；各站起運之零担貨物為數過多者，若不費思索，希圖省事，一律裝載沿途零担車，則每至到達站，卸貨太多，手續繁瑣，延誤行車鐘點過久，必不經濟，故掌司貨物人員，收到多數零担貨物，宜細

心察看貨物數量及到達站之情形，有足裝整車者，則作為整車零担，裝載掛運。如不足整車，則再斟酌貨物數量與到達站及其距離之關係，並前方車站有無起運零担貨物情形，如於後述之合裝零担條件相符者，則作為合裝零担，裝載掛運。下餘之零星貨物，即於沿途零担車裝運。至于少量貨物之站，祇裝載沿途零担車，此為零担貨物裝載之順序也。

乙、整車零担車

整車零担車；係由同一起運站，發往同一到達站之零担貨物，湊集兩批以上，合裝于一車之謂。為提高使用效率起見，限制所裝貨物總重量，不得少於車輛載重量四分之三，其餘封鎖掛運，一切手續，與整車無異，無庸贅述。

丙、合裝零担車

子、合裝零担車之種類：

(一)因起運到達貨物裝卸之區別：

a 一起運站湊裝一車發往二到達站，

b 二起運站湊裝一車發往一到達站。

起運站及到達站之規定，只限三站者，一為提高貨車使用效率，一為防止輸送延緩，雙方兼顧，故以不得超過三站為宜。

兩站起運之合裝車，必須雙方預先商洽，如因商洽困難，則由車輛調度股或該段段長從中斡旋，免誤事機。

(2) 因準備時期之區別：

a 定期

b 不定期

定期合裝車，限於起運站及到達站之間，有多數零担貨物者，每日一定裝車幾輛。其不定期合裝車者，多因季節關係，或數量變動無定之各站而設。

丑、合裝零担車之準備條件

當準備合裝零担車時，為確保貨車使用效率起見，必須遵守下列條件：

(1) 最低裝載噸數

合裝零担車，原比整車裝載效率為低，是以規定合裝零担車所裝貨物，不論車輛大小，其全部重量之總數，必須在車輛載重量四分之三以上。如係利用回空車輛之區間，應由送回空車之一方，酌量規定。但由一站起運至兩站之貨物，其所裝每一到達站之重量，或由兩站起運至一站之貨物，每一起運站之數量，不得少於全部貨物重量十分之四，基于上項規定，分別列車拖掛最低裝載限制如左：

a 一起運站發往二到達站——由起運站至第一到達站間應裝車輛，載重量四分之三以上，——由第一到達站，至第二到達站間，應裝全部貨物重量十分之四以上。

b 二起運站發往一到達站，——由第一起運站，至第二起運站間，應裝全部貨物重量十分之四以上，——由第二起運站，至到達站間，應裝車輛載重量四分之三以上。

c 利用空車裝載最低數量限制，應由路局酌量規定。

(2) 輕載區間之限制

前述合裝零担車，兩起運站間，或兩到達站間之最低限制，僅裝載全部貨物重量十分之四，若以如此輕載之車輛，任其行使過遠，殊不經濟，是以規定左列區間，不得超過五十公里之限制：

a 一起運站發往兩到達站，——由第一到達站，至第二到達站間。

b 二起運站發往一到達站，——由第一起運站至第二起運站間。

(3) 裝載貨物之限制

如遇左列貨物，因混合裝載，有損壞其他貨物，或其自身發生變化之虞者，不得合裝。

a 危險品、爆炸品、易損品、藥品、流質品、物等。

b 如鮮魚類、冰、動物、等，但各類相同貨物，湊集合裝一車者，不在此限。

(4) 合裝零担車之起運站

合裝零担車，如合于前述準備條件，則隨時隨地，不論何站，均可任其自由裝運，此與沿途零担車不同之點也。

(5) 合裝零担車之輸送列車及列車編配次序

整車零擔車與合裝零担車之輸送方法，與整車貨車無異，為節省沿途各站調車手續，並期貨車速達，及提高貨車運用效率起見，則以「貨車集結輸送方法」最為合宜。此種方法，係將開往同一方向之貨車，按其相當輸送距離，集合一起，聯結於預先指定之列車，其位置以掛于列車後部，守車之前為宜。至其應先指定之列車，自以幹線特快貨物列車，或直達貨物列車為主。如該路出產特種貨物，如鮮魚鮮肉菜蔬瓜菓等類，應將出產起運地市場發售之時間，與到達地市場販賣之時間，互相銜接，最適宜之快車，或直達列車，預先指定。如該路無快車或直達列車，則只可就區間列車中，最先開行，及銜接最宜之列車指定之。

丁、沿途零擔車

沿途零担車，係將不適用於合裝零担之發往同一方向零星貨物，湊集一起，裝載于同一貨車之謂。此項貨車，必須預先指定輸送列車，在其列車之一定部位，將同類貨車，分別終止站聯掛之。在開行段內，辦理各站起運到達貨物之裝卸，並輸送他路之聯運貨物。此種制度，在裝載效率上，不及整車零担及合裝零担，但在速達及準確之點，甚為優良也。

沿途零担車之種類：

(1) 因起運到達貨物裝卸之區別：

a 數站裝 一站卸。

b 一站裝 數站卸。

c 數站裝 數站卸。

d 數站裝 途中某段封鎖，至某段各站再卸。

(2) 因準備時期之區別：

a 定期，

b 不定期，

c 一定日期，

d 臨時。

a 定期沿途零担貨車，係常年不斷，每日掛于一定列

車開行。b 不定期沿途零担車；係因季節關係，遇有必要，隨開隨停。c 一定日期沿途零担車；係就不能每日湊集之零担貨物，——如長大木料，鐵管等，及鹽酸、硫酸、壓榨酸等危險品，——定為每月某日某列車掛運之車。a 臨時沿途零担車；係因季節貨物，計劃所不及，對於某段臨時應需掛運之車。

(3) 因裝載貨物之區別：

裝載零担貨物之次序，以特種貨物；——如鮮魚貝介類、鮮肉類、鮮蛋、牛乳、鮮繭、瓜果、蔬菜、花草、樹苗、冰、死禽獸等，——為最先。以危險貨物；如火柴煤油等類，及比較貴重貨物次之。普通貨物又次之。按其種類分別如左：

- a 普通沿途零担車，
- b 特種貨物沿途零担車，
- c 危險品沿途零担車，
- d 火藥槍械爆炸品沿途零担車，
- e 長大物沿途零担車

以上所述情形，不過祇就部頒零担貨物處理辦法，剖析推闡。如能擴而充之，應社會之需要，辦理特別零担貨物；

指定主要大站，為之接送，——客商託運貨物，由鐵路向託運人家中接取，運抵到達站後，再由鐵路送至收貨人家中——並將特別零担車，掛于較快客車，或酌開特別零担貨物專車，以期迅速，則零担貨物之發達，可操左券。

第二 貨車支配

從前各鐵路對於貨物之輸送，貨車之運用，向無科學的研究，純取放任主義，及臨時應付辦法，有車即裝，無車待運，故各站停滯貨物，往往候至數月，不能裝出。此在昔時獨占時期，別無競爭機關，客商只有依賴鐵路，故鐵路可獲相當成績。無如現在航路公路之發展，大有一日千里之勢，若不急圖補救，將來鐵路運輸，勢必為所奪取，觀乎東西各國，可為殷鑒。試閱民國十九、二十兩年份，國有十四路，東北各車輛效率之統計，最高者僅及百分之二〇、四五，最低者不過百分之四、六七，平均計算，約為百分之一一、七。換言之；即每百輛車，祇當十一輛之用，是車輛虛糜空廢之數，竟達百分之八八以上。如能設法整頓，姑以最低限度提高百分之一計算，全國現有貨車一萬一千五百餘輛，假定每輛載重平均二十五噸，共為二十八萬八千餘噸，則每日能

增加貨運二千八百餘噸。又以民國二十年貨運統計，每噸進款為二元八角二分，則每日可增加收入八千餘元，每年即可增加收入二百九十餘萬元。此猶就最低額計算，倘車輛運用效率，增加不止百分之一，則進款亦當照上數比例增加，其裨益路收，豈淺鮮哉！

鐵路支配車輛一事，前北京交通部，曾訂有國有鐵路支配車輛規則，於民國十年四月一日公布，所惜內容簡略，方法未備，又無系統，且無計劃，至報告表格，尤不完備，而最關重要之職權，更無規定。鐵道部有鑒于以上情形，本年九月十日頒布國有鐵路車輛支配規則，暨表冊及說明十六種，其規則內容，計分六章都六十三條，定于民國二十五年一月一日實行。茲撮其要點，論列于下：

甲、車輛支配權限

車務行政有極重要之兩端；一為行車，一為配車。大要言之；行車應謀列車行駛之安全，迅捷，暨時間之不空耗；而配車則應謀車輛與各地待運貨物能供求相應，並盡量利用機車之牽引力，務使車輛不致空停空駛。倘行車與配車能達到上述目的，然後鐵路業務乃能臻于繁榮發達之境。顧此兩事皆煩瑣重要，而同具有時間性，若管理精神一分，事機稍

縱即逝，故必須將此兩事使幹員分別專管，而後可期其達到上述之目的。現時國有各路，皆將行車配車兩事，概歸運輸課辦理，甚或以一人兼司兩事，以致精神分馳，思慮不專，行車則迭出事變，配車則調度失宜，欲謀澈底整理，自非將行車配車兩事劃分，而以配車職權，歸車務處營業課或商務課掌理不可。蓋配車之事，與各地商務情形有密切關係，主管人員，須將各地積存待運之貨物數量，瞭然於胸，而後車輛支配于各站數目之多寡，程序之先後，乃能適應需求。又貨物因出產節季之不同，隨時有增減變遷，或隨市價之漲落，對於載運之車輛，有急劇之需要。或因貨物之易于變性者，如鮮貨繭蛋等，需車最急。或因貨物之偏趨一方，致多回空車輛，如何設法利用。或因水道公路之競爭，如何設法應付。凡此種種情形，在營業課或商務課，知之較詳，故配車一事，宜由營業課或商務課辦理，方能體察一切，以謀適當之配置。此次部頒車輛支配規則，第二章對於車輛支配之主管機關及其職掌，規定甚詳，各路如能切實照辦，則行車配車兩事，各有專司，各成系統，精神得集中貫注，不相混淆，而後配車行車，皆可積極改進也。

乙、車輛支配之計劃

從前各路運輸貨物，多係臨時應付，向無具體計劃，是以貨車使用效率，未能提高。蓋因支配車輛之精神，在乎公平、迅速、適當、正確、經濟五點，如欲圓滿達此目的，必須先行樹立計劃。此次部頒車輛支配規則，第七八九各條規定支配貨車計劃之擬定辦法，甚為詳細。大致分爲全年總計劃及每旬臨時計劃兩種，全年計劃，應參照上年全線各站貨物數量與車輛運輸成績，並關於貨運業務之各項調查規定之。其要點有五：（一）爲預計本年各站貨物託運數量及運輸方向與區間。（二）預計本年最旺期各站每日託運之最大數量。（三）預計本年貨車與貨運機車各站設備，及員工工作等應付貨運之能力。（四）預計本年各區段需用車輛噸數。（五）預定本年貨物列車次數及行駛區間並使用機車之種類。至每旬計劃，應參照上旬各站貨物與到達站別及運輸成績，並斟酌臨時情形規定之。其要點有三：（一）預計本旬全線各站貨物每日託運數量及到達站別。（二）預計本旬各站需用車輛噸數。（三）預計本旬每日貨物列車次數及行駛區間。觀乎上項規則條文，似只規定必須參照既往貨物數量與車輛運輸成績，即可擬定本年內各種計劃；究其所以必須參照之故，以及如何運用既往成績，而爲現在計劃之根據，未經言明。欲明乎此

，必先探討貨物移動之意義及貨物移動之各種波動性之關係，再攷究貨車行動之偏畸性，鑒往察來，斟酌酌理，然後方可決定本年內之各項計劃。否則徒知奉行故事，呆守定章，甚至不明其中精奧意義，而強爲臆斷撰造，雖有計劃之名，仍難收其實效也。

（一）貨物移動之意義

現在資本主義的經濟組織，皆因交換而生產，自與昔日各人自給自足原始經濟時代不同，是其顯著之特色。是以貨物必由生產者經商人之手，或直接供給於消費者，因此而生貨物之移動。又貨物生產之時，例如工業製品，在生產品移動之先，尚須有生產材料之原料品，粗製品及生產動力之燃料品等移動情形。而其資源不特來自國內，亦可來自外洋，且其生產品不特向國內分配，亦可向外洋分配。至於貨物集散之中心，爲大都市及港灣碼頭，是又須與內地各縣市及地方鄉村，因全國人口需要供給之關係，而爲彼此互聯的移動。

貨物之種類、形狀、性質、重量、各有不同，其需要期間及生產期間，亦有關係，即因節季而生之大量移動，所謂節季貨物是也。至其貨物移動數量，就單純的經濟原理言之

，如在平穩時期，國民日常生活需要資料，常保生產消費狀態之平衡，固不發生何等重大變化。惟因生產消費關係之平衡狀態一旦發生破綻，引起不景氣之現象，即可發生貨物移動之增減；且因社會的非常事變之爆發，——如戰爭、水旱災、風火災等、——或政治上各種政策，——如軍事政策、貨幣制度改革、麥棉米等經濟統制等、——或海外貿易之消長，——如世界各國之貿易政策，關稅政策等、——或競爭運輸機關之消長，——如航運、公路、民營鐵路等併行線，——直接間接，均可為貨物移動數量增減原因。

貨物之種類數量及節季貨物，基於上述各種原因，均可發生無窮變化，由時間言之：可以年次、節季、每月、每旬、每日表示貨物之種類數量移動狀態。由地域言之：散在全國各地之各種門類產業，並經過各都市港灣輸出輸入之內外貨物，其種類數量，亦時時刻刻發生變化。鐵路為貨物運輸機關，以此等複雜貨物之移動情形，作為對象，應如何隨機應變為相當之設備，且為有效率的運用，不可不詳加研究者也。

(2) 貨物移動之波動性及其種類

貨物移動之數量及種類如是複雜，或突然銳增，或突然

銳減，直令人無從捉摸，果真如此，則鐵路對於機車貨車車站岔道等設備將如何準備？而設計計劃及輸送計劃，又將如何樹立乎？但此種問題，雖極複雜，而貨物移動之大體應有增減之傾向，且此種增減傾向，應有一種律動的定型，即所謂貨物移動之波動性是也。

貨物移動數量增減之傾向，常有時間的觀念，與場所的觀念。就理論言之；可大別為貨物總移動數量，與種類別移動數量，時間上可按年度分為月別旬別日別，場所上可分為全線別或區間別，與各年分之細數，詳細比較，即可觀察其大體情形。就實質言之；若為計劃機車、貨車、各站貨場，貨物岔道之擴充或改良及員工工作應付能力，應詳察年度別之總移動數量之大體傾向為主。若為每日貨物輸送計劃，則除總移動數量之外尚須詳察貨物之內容——貨物種類細別，時間關係為月別旬別日別，場所關係為起運到達區段——最為主要。茲為貫徹理論與實質之需要，避免說明錯雜起見，應分貨物移動之波動性為下列四種。

(子) 量的波動性 此係就單純的各年分間以一年分為單位，表示全路之總貨物移動數量之增減傾向為對象。可為

計劃機車貨車之添造及路線車站貨倉岔道等設備之擴充

或改良，不可缺少之材料。蓋鐵路之全部輸送能力，即貨車載重噸位及其數量，機車牽引力及其數量，列車次數及其密度，路線等設備，以及人員配置程度，無一不俟年份別之貨物輸送數量增減傾向，而左右之也。

(丑) 質的波動性 此係就各年份間以一年份為單位，按月別表示貨物種類移動數量之增減傾向為對象。所謂貨物種類，應分下列三種：

a 運送種類；分爲整車、不滿整車貨物輸送數量增減傾向。

b 車輛種類；分爲蓬車、敞車、特別車裝載貨物輸送數量之增減傾向。

c 特別大宗貨物；分爲急運品，——如鮮魚具介類、瓜菓、菜蔬類、鮮蛋、鮮繭、鮮花樹、苗冰等，——牲畜品、危險品、特別定量貨物——如煤炭等——輸送數量增減傾向。

此中支配車輛最苦心者，爲需要特別貨車裝載特別貨物，是以不得不就各種特別貨物之代表名稱單獨以波動性之統計，詳細研究。蓋因貨物質的波動性，多因各該貨物之生產期間，或需要期間之關係，照節季出

貨之程度，而定其波動性之高低，是以必須選擇節季出貨最多之特別貨物，以爲注意裝載貨車種類之準備也。

(寅) 時間的波動性 此係就各年份間以一年爲單位，按月按旬按日表示貨物總移動數量之增減傾向為對象。前項質的波動性，係注重在貨物種類，故就各種特別貨物，以月別表示輸送數量之增減傾向，此處注重在全部一時的增減傾向，故不須區別貨物種類。蓋因鐵路支配車輛，調節機力，須經全年每旬每日三段計劃，始克應各貨主之要求，將貨車一一適當分給各站，故旬別日別之貨物輸送數量之增減傾向，有無一定之律動的定型，是爲運用車輛之最關重要第一問題，假如無時間的波動性，則貨車輛數及貨車種類，忽而餘剩，忽而短少，每旬每日之輸送計劃，不能成立，即機車之準備，人員之調度，各種計劃，亦將失其目標也。

(卯) 地域的波動性 此係就各年份間以一年份爲單位，表示路局管轄線內各區段別，各站別全體貨物移動數量之增減傾向為對象。因量的質的時間的各種波動性，只能察看其總輸送數量，究竟其發送到達地點如何，經行距

離如何，輸送時間如何，均有不同，其所需要之貨車數目，亦有差異，且於路線車站及各項設備亦有至大影響，故全線各區間，各站間之貨物輸送數量之增減傾向，有無各種特獨的波動性，亦不可不注意也。

(3) 貨物之波動性及於各方之影響

貨物輸送數量增減傾向之各種波動性，及於鐵路運輸上及其他方面之影響，大體如左：

子 設備計劃 機車車輛之增添補充及淘汰計劃，路線車站貨倉岔道機械設備等改良增設計劃，大體以量的波動性為目標，以決定鐵路全部輸送能力，輸送單位——列車單位。

丑 輸送計劃 貨物列車之種類，及列車次數之配置，每日輸送機力之調節，貨車支配計劃，均應參攷各種波動性。質的波動性與貨物列車之種類及貨車種類，關係最深。地域的波動性，與各段站使用貨車之成數，關係最深。時間的波動性與季別月別旬別日別之運用貨車數目，貨車種類，關係最深。

以上係就各種波動性分類，說明主要影響，特因貨車運用上以貨物波動性為最重要之材料，自實際的立場上言之，

各種波動性，不過將同一貨物移動現象，由種種方面觀察，綜錯組合，始可為有效之資料，決非單獨一種波動性所能奏效，部頒車輛支配規則所謂參照既往貨物數量及運輸成績者，蓋亦捉摸波動性之一種方法也。

(4) 貨車之偏畸性

我國鐵路，大概佈設於中原及沿海各省，自以各省之大都市為貨物集散之中心，而散在內地各府州縣之中小都市，又有集散地方的貨物之使命，於是中心大都市與各中小都市及鄉村相互之間，發生貨物之移動。更以沿海沿江各大都市，同時即為港灣碼頭，其經由航運貨物之一部份，亦有須由鐵路運輸者，故港灣碼頭與以上各都市鄉村，亦發生貨物之移動。因是大量貨物，既向各大都市集中，則向地方回程輸送者，多為小量貨物，因此發生貨物之片面移動，此種性質，即所謂貨車之偏畸性也。

總之支配車輛制度，應根據上述貨物移動之波動性，及貨車之偏畸性，詳加斟酌，擬定計劃。再參照各站日報——如貨車狀況日報、請求貨車日報、貨運概況日報、過軌貨車日報等——核定需要情形，將各區間之車輛，酌盈補虧，通盤籌劃，以期適應全體貨主之希望，為公平、迅速、適當、正確

、經濟之支配。

第三 全國鐵路貨物列車網及列車使用網

貨物列車之配置，應就全國鐵路各區間之貨物運輸密度與貨物種類，及主要貨物發送到達區域所需要之特別開到時刻，又須在列車編組站或聯軌站斟酌各列車銜接時刻。按照運輸系統，通盤籌劃，分別列車種類，以時間規定列車次數，各路互相聯絡，一氣貫通，構成一大列車網。然後就此貨物列車網之使用，不論特別列車，直達列車，以及幹枝線之區間列車，均可預先指定列車集合聯結貨車及零担貨車，作成貨物列車之運輸系統，為一大列車使用網。

吾國鐵路客貨列車行駛時刻，向少通盤籌劃，致失彼此關聯，互相銜接之效。上年三月鐵道部舉行全國鐵路聯運時刻網會議，改訂行車時刻，其主要意義；即在使各路客貨列車互相銜接，全國各路以滬平通車之時刻為主幹，使各路行車時刻與該通車取得直接或間接之聯絡。至各路其他客貨列車之時刻，參照下列兩項原則改訂：（一）兼顧他路在聯軌站之時刻，務使互相銜接，彼此銜接時刻，相差不得過兩小時；如須過江，不得過三小時。（二）此次訂定聯運時刻，并須

注意各路營業情形，使車次疎密均勻。從前時刻有過鬆過緊之處，亦應斟酌各路機車能力，及行駛速度，在可能範圍內互相湊合，本共同合作之精神，以全國鐵路為單位，通盤籌劃，一氣貫通。當時經會議議決四十八案，其中大半係改訂客車時刻，惟四二議決案，係關於客貨列車次數之規定，四五、四六、四七等議決案係關於各路零担貨車行車時刻銜接之規定。茲將四二議決案列之如次：

1 第一至第二十為本路特別快車車次；須配備頭二三等車，祇停靠各大站，加收特別快車費。

2 第二十一至第四十為本路快車車次，須備頭二三等車，停靠較大之站。

3 第四十一至第七十為普通列車，全配普通客車，除停靠各大站外，並停靠各小站。（即每站均停）

4 第七十一至一百為混合列車，拖掛貨車及客車，但客車等級不定。

5 第一〇一至三百由各路自行備用。

6 第三〇一至四百為旅客聯運通車及四〇一至五百為貨物聯運通車，車次由聯運處備用，各路需用聯運列車車次時，由聯運處規定之。

自第一次時刻網會議舉行之後，各路客貨列車，較前整齊劃一。惟列車行駛速度及停留時間，尚有不甚經濟者，當於本年六月由鐵道部令飭各路，根據第九次運輸會議第十三次議決案，於七月三十一日前，擬具具體意見，以備召開第二次時刻網會議。茲將第九次運輸會議第十三次議決案，照列於下：

二二一案「擬請縮短各路客車行車時刻案」

二二二案「各路貨物列車行車速度，應如何力求迅速。

停留時間應如何勵行縮短，俾增運輸效率案」

二二三案「改進客車速度以便行旅案」。

一三議決案「原則通過，由部通令各路，限六月底以前

提出具體意見，由部召開聯運時刻網會議。」

觀以上情形，可覘鐵路當局，已經注意到質的運輸之發展，誠為可喜之現象，關於提高行駛速率及縮短停留時間，為列車網之構成要素，惟此須加研究：按客貨列車之行駛速率，應先體察路基橋梁、坡道、彎度、各種建築情形以及列車之載重量，機車之牽引力，方能規定。各路環境不同，勢難劃一行駛辦法。據最近調查，各路現行之列車行駛速率，

有可以縮短者，亦有限於上述情形，暫時不能縮短者，茲將調查所得各路客貨列車行駛最高速率，列之於下：

膠濟路	旅客列車	六十五公里	貨物列車	四十五公里
津浦路	旅客列車	四十八公里	貨物列車	三十公里
	滬平平浦特快	四十八公里		
平綏路	旅客列車	四十八公里	貨物列車	三十二公里
正太路	特快客車	五十三公里	貨物列車	四十三公里
	尋常快車	四十五公里		
廣九路	旅客列車	五十英里合八十公里	貨物列車	三十五英里
	混合及直達慢車	二十八英里合四十五公里		合五十六公里
北甯路	兩站之間八十公里	經過直線車站六十五公里	正道上遇有彎道過緩者	四十公里

再者貨物運輸速度，與旅客運輸速度不同，此處所謂運輸速度，係指自列車始發站，至終點站所需輸送一切時間而言

。旅客運輸速度，僅提高行駛速率，縮短停留時間，即可期達目的。而貨物運輸速度，因列車之構造，於行駛速率有一定之限制，除特別快車及直達貨車，沿途無須停留，得因行駛速率之提高，可以左右運輸速度外，其他各種貨車，因裝卸、編組、中轉等項工作，及讓避其他列車，並兩列車互相銜接等，所需時間，均占重要成分。此等時間之虛糜，自所不免，若僅提高行駛速率，而不縮減各種虛糜之時間，仍屬無濟於事。故欲增加貨物運輸速度，縮短輸送時間，自以

先行縮減各種之虛糜時間，為第一要義。至縮減虛糜時間之辦法，不外左列兩點：

一、確保貨物列車之運輸系統 向來一般人之觀念，以為定期旅客列車公布之後，不得任意取消，而貨物列車，雖屬定期，仍可隨時取消，為節省機力及行車費用起見，對於運輸系統，時常不能確保。然貨物與旅客不同之點，旅客自身可以乘車換車，惟貨物須由鐵路代為負責，因此發生裝卸、編組中轉等工作，是以貨物列車之配置，應分特別快、直達、聯運直達、區間、幹線枝線互相聯絡之各列車，各路聯貫一氣，構成一大貨物列車網。然後於使用之際，規定各主要列車之編組次序，採用整車及整車零担之集合聯結的輸送，合裝零担車及沿途零担車指定掛運的輸送方法，以便列車銜接之間互相中轉，藉收輸送迅速並增高能率之功效。由輸送列車之選擇方面觀之，亦可構成一大貨物列車使用網。在從前往往因牽引軸數不足，隨時取消定期列車，不願運輸系統，此種觀念，常因停止列車，致使前途區間缺乏接連之列車，輸送貨物發生遲延。若為保持全國列車運輸系統之目的起見，各路應斟酌指定幾次列車，無論如何一不得取消，以期保障貨物運輸系統，最為重要。

二、編組站之工作合理化 縮短貨物輸送時間，於中間站之貨車摘掛，貨物裝卸等工作，固有關係，而以列車編組站之編組工作，中轉工作之關係，尤為密切；蓋編組及中轉工作，足以影響前途區間之接續列車，並影響於全路運輸速度也。如上所述，貨物運輸之迅速及縮短時間，應以確保定期列車之行駛，及編組站工作之合理化，當可明瞭。最好將每日開行之定期貨物列車時刻表，依照客車時刻表同樣公布，則既經公布之後，即不任意取消，客商方面亦可預知所託運之貨物得有一定到達時刻，其功效當非淺鮮。

再就制定行車時刻圖表，略為一言：從前吾國各路，開行貨物列車，多係依照美國採用 Dispatch system 制度，不須預先制定行車時刻圖表，由各段段長每日察看該段各站裝貨情形，應其需要，隨時制定列車時刻，電知有關各段站，預備機車及隨車人員開發列車，其不出點單時，即不開車，是以貨物列車統名為加車。近數年來，已由部令各路，預先規定列車時刻，制定圖表，內分旅客列車、貨物列車、混合列車。其旅客列車中分特別快車、尋常客車、區間客車。貨物列車中亦分特別貨車、直達貨車、區間貨車。又將貨物列車按運轉時期，分為定期列車、不定期列車、臨時列車

• 但臨時列車不預先規定於時刻圖表之內。平時按照時刻表內所規定之定期及不定期情形，預備機車及隨車員司，每日先儘定期列車照例開行；如遇貨物擁擠，定期列車不足疏通，再開不定期列車以調劑之，若貨物仍屬擁擠，難於疏通時，則設法調撥機車貨車及隨車人員，加開臨時列車。在貨物清淡時期，無須加開不定期及臨時列車，若定期列車尚不足輸時，則斟酌接運情形，取消定期列車之一部份。至關於定期列車及不定期列車規定方法，應先推測各該段上行及下行之貨物總運輸數量，以最近三年間之運輸成績，作為參考，再斟酌將來之發展趨勢，算出平均一日輸送數量，以規定每日開行各種列車次數，其計算輸送數量方法，不外左列三種：

- 一、通算全年平均一日輸送數量；
 - 二、就全年十二個月中比較運輸最多之六個月平均一日運輸數量；
 - 三、就全年十二個月中比較運輸最少之六個月平均一日運輸數量。
- 折衷以上三種算法，規定下列定期不定期兩種列車。
- 一、定期貨物列車 係每日按照一定時刻常年行駛之列車，應為最小限度之運輸能力，至冬枯夏澇貨物極淡之時期，可酌量取消一部份。故宜參照上述第三算法，以十二

個月中運輸最少之六個月平均一日輸送數量，作為基礎，分別各該段及上行下行貨物輸送量，規定各該段上行及下行定期列車之標準。再以各該段使用之一定形式機車之牽引定數除之，即可算出每日列車次數。

- 二、不定期列車 係對於貨物繁盛期間，預先計劃之預備列車，故宜照上述第二算法，以十二個月運輸最少之六個月平均一日輸送數量，與運輸最多之六個月平均一日輸送數量，相減之差數，作為相當平均一日輸送數量，規定各該段上行及下行不定期列車之標準。再以各該段使用之一定形式機車之牽引定數除之，即可算出每日列車次數。

對於上述之定期不定期之運輸能力，在貨運極旺時期，應由車機兩處會商開發臨時列車及其他關聯之計劃。在貨運極清淡時期，亦應由車機兩處會商取消定期列車之一部份及其他關聯之各種計劃。至其餘調度，只可照平常手續辦理。此外關於貨物列車網及使用列車網之構成，應當詳細討論之點甚多，只因著者公務紛忙，不暇縷述，請俟異日。總之鐵路運輸，其關聯事務極為廣汎，吾國鐵路向少注意於科學的研究，此後宜準照原理，參酌事實，作成極精緻之體系，設定有計劃之制度，則將來貨運之發展，庶有豸乎！

二十四，十一，三十，於南京。



我國公路對於鐵路之影響與調整

(續前期) 胡嘯穎

7. 平漢鐵路

平漢鐵路南連粵漢，北接遼寧，中貫道清隴海，為我國中部最大幹綫，全路幹綫長一千二百三十三公里，站一百二十五，枝綫七，沿綫公路頗多，除由漢口至橫店公路，與鐵路平行，客運稍有競爭外，其黃陂至廣水公路，雖與鐵路平行，但路基不良，設備未周，於鐵路尚無影響。其餘各公路與平漢鐵路，大都可收調整之效。茲將沿綫各地建築已成及未成各公路情形，分別詳述如下：

(一)保定車站路東，由河北建設廳築有天津至保定汽車公路，計長二一五公里，載客並不運貨，路綫由保定止東與鐵路幹綫成丁字式，並非平行，除聯運客運稍受影響外，對於鐵路營業，尚有能吸收該路中途旅客至保定轉往各站之利

(二)高邑車站路東，由寧晉縣政府築有寧高汽車公路，計長六十華里，僅運旅客，並不運貨；每日開到時間，與平漢鐵路第五十一次及第二十一一次客車相銜接，與鐵路並不平行，互有利益，並無競爭。

(三)邯鄲車站路東築有大名至邯鄲公路，計長一五〇華里，係於民十經前大名鎮守使孫岳，以兵代工所築，現由河北省政府管轄。又邯鄲站路西，有由武安至邯鄲公路，計長六十華里，係華洋義賑會以工代賑所建，現由武邯縣政府管轄。此兩公路橫貫鐵路幹綫東西兩處，專載內地旅客，與鐵路並不平行，於營業尚屬互相為用。

(四)彰德車站路西，有由安陽至水冶公路，計長四五華里，又路東有由安陽至楚旺公路，計長一二〇華里，路之東

南，有由安陽至道口公路計長一四〇華里，統由安陽縣政府管轄。各該公路與鐵路幹綫均不平行，亦無營業競爭。

(五)許州車站左近，由河南建設廳築有橫貫許州東西之開封至禹州公路，計長一七三公里，名爲開禹綫。銜接路西由許州至臨汝公路，計長一三八公里，名爲許臨綫。又許州至南陽公路，計長二二七公里，名爲許南綫。均係內地短途運輸，與鐵路幹綫均非平行，對於鐵路營業有互利之益，並無競爭。

(六)鄆城附近，由河南建設廳築有汽車公路至汝南，計長約三七〇華里，與鐵路不平行，無競爭之影響。

(七)駐馬店附近，由河南建設廳築有汽車公路至汝南，計長約四十公里，與鐵路不平行，無競爭。

(八)信陽車站路東，由河南建設廳築有信陽至潢川公路，計長一〇二公里，又潢川分支至固始公路，計長六九公里，又潢川分支至商城公路，計長六三公里，又潢川分支至沙窩公路，計長三三公里，均以潢川爲中心，信陽至潢川一綫，與鐵路銜接，並不平行，其餘均係內地公路，與鐵路亦不平行，實有互利，並無競爭。尚有潢川折向西南支綫，銜接經扶公路，計長四十公里，正在施工興築，該處路綫似與鐵

路平行，但東西相隔有一百公里之遙，無營業競爭可言。

(九)廣水車站附近，由湖北建設廳築有黃廣公路，計長二六二華里，由黃陂至廣水，與鐵路幹綫平行，但設備未周，路基不良，往來載運，均內地短程商旅，於鐵路並無損益。

(十)花園車站，由湖北建設廳築有襄花汽車公路，自花園至鄖陽，計長九八〇華里，係東西綫，與鐵路並非平行，且有互利。

(十一)陸家山車站附近，由湖北省建設廳築有萬安鋪至滑石汽車公路，橫貫鐵路幹綫，計長七十公里，路基已成，尙未通車，東西路綫，與鐵路並不並行。據該路預定計劃，將來由萬安鋪公路支綫，至德安、應山、隨縣，如鐵路將陸家山站遷至楊家河，與該公路銜接，可謀互利。

(十二)湖北省建設廳預定計劃未成之廣水經應山縣至隨縣公路，與鐵路並不平行，路程未詳，如該路完成後，鐵路可吸收應山縣四郊所產米麥等貨至廣水，轉運南北各站，處於互利地位。

(十三)孝感車站附近，由湖北建設廳築有郎孝汽車公路，計長約二九公里，係東西綫，與鐵路並不平行，無競爭關係。

(十四) 玉帶門站由湖北建設廳築有漢宜公路，自漢市礪口至宜昌，計長約九百華里，與鐵路幹綫銜接，並非平行，於營業有互利，並無競爭。

(十五) 湖北建設廳所築由漢市三元里起，經江岸至橫店、黃陂、宋埠、蘆城之公路，計長約一二七公里，由漢口至橫店段內，係與鐵路幹綫平行，對於鐵路客運，稍有影響，但平漢鐵路早經添開漢口至橫店第六五次及第六六次客車，以資抵制矣。

8. 正太鐵路

正太鐵路所經之處，萬山紛沓，崎嶇艱險，除該鐵路而外，幾無其他交通工具。雖太原榆次間，及榆次太谷間之公路，與鐵路路綫平行，日有長途汽車開駛，但所載旅客，多屬直達晉南各縣者，與鐵路尚無競爭情形。

9. 道清鐵路

道清鐵路沿綫公路，約可分為下列兩類：

(甲) 與鐵路營業無礙，且可互相為用者，如：a 博愛縣

環境汽車公路。此路係因縣境荏苒遍地為便利剿匪起見，故築此環境公路，使與該縣所轄各區公所及保甲公所互相銜接，另由商民籌款五千元，購汽車二輛，專備不時載運軍隊剿匪應用，路已建竣，汽車亦已購妥，惟尚未運到。此路如運商貨可使鐵路陳莊至常口間附近旅客經由鐵路並可使貨物流通內地。b 道楚公路。此路在道口東北，由道口至楚王，長一百六十華里，公司資本五千元，為私人集資經營，僅有汽車二輛，因旅客不多，每三天由楚王開道口往返一次，每次往返乘客最多不過五六人，借泰安棧為停車地點，每月道口一處進款約百元左右，道口至楚王票價二元。此一段營業，將來恐無若何進展，即令有之，亦與鐵路有益無損。蓋楚王、內黃、濬縣之旅客，得由此路以至道清鐵路也。c 仲明汽車公司之新薄、孟沁、濟沁、沁武各段公路。該公司係屬河南第四區行政專員公署發起籌辦，股本二萬四千元，由該區各縣商民募集而成，所用汽車均係木炭汽爐，去冬籌備，本年二月起新薄、孟沁、濟沁各段先後通車，沁武段亦不日通車。營業頗盛，新薄段由新鄉至薄壁，長九十華里，與鐵路成直交；孟沁段由孟縣至沁陽，長六十華里；濟沁段由濟源至沁陽，長七十華里；均為鐵路之延長綫，沁武段由沁陽至武陟長

一百華里有與鐵路交叉之勢，均於鐵路往來行旅，頗為便利。現鐵路方面已擬與該公司辦理聯運，以謀互利。

(乙)於鐵路營業含有競爭性質者，如：a 河南省長途汽車營業部之道開段。該營業部係河南建設廳所辦，成立八載，現有汽車八十輛，俱燒汽油，多行駛黃河以南各地，黃河以北，僅有道口至開封一段，長二百二十華里，每日開行一次，在道口鐵路車站下面泰安棧內設立售票站，該站近年每月客票進款約二百餘元，每日平均往返旅客約在五人至八人之間，遇雨雪或黃河水漲並冰凍時即停駛。此段票價為三元四角四分，外加渡河費一角。對於鐵路營業，頗有影響。蓋與道清鐵路雖非平行但如無此段，則由道口至開封之旅客，均於道清鐵路，繞道新鄉而行也。b 道彰公司。該公司之汽車路線為由道口至彰德，長一百四十華里，票價二元。公司資本一萬元，由商民集資辦理，僅有汽車二輛，於本年三月間開始營業收支僅相抵，如至旺月，可望贏利。現每日往返旅客約五六人，此段因較乘鐵路火車為便利經濟，故於鐵路客運，亦有影響。c 仲明汽車公司濟汜段內之溫縣至汜水，博黃段內之武陟至黃河北岸，暨將來擬辦之新鄉至武陟，及道口至新鄉之各段公路。溫縣至汜水，武陟至黃河北岸，與

道清路營業立於競爭地位但該兩段為溝通博、沁、濟、武、溫、孟各縣與黃河南北兩岸之交通，亦頗重要，將來如鐵路與其辦理聯運，對於所轄各段公路，分別開為聯運站點，則其競爭程度，或可日趨減少。至新鄉至武陟，其中新鄉至修武一段，又道口至新鄉一段，均與鐵路完全平行，天然立於競爭地位，將來如工竣通車，必致兩敗俱傷。

道清鐵路本年六月份上旬客票進款，四六二〇元，中旬五二〇〇元，下旬五八七五元；七月份上旬四八八〇元，中旬五六四〇元，除六月份下旬為各學校會考暨放假後學生歸家之際，偶致旅客驟加，不能作為比例外，其七月上旬進款，較六月上旬增洋二百餘元，七月中旬比六月中旬增洋四百四十元，其所增加原因，實因七月八日起各地雨連霖，道路泥濘，各公司長途汽車未能開行，所有由道口赴開封或赴彰德等處，暨由濟源沁陽等縣赴鄭州以東，以南，向乘道開、道彰及仲明汽車公司之濟汜段汽車各旅客，均不得不仍改乘鐵路火車，經新鄉而行，於此可見道開、道彰及仲明公司之溫縣至汜水，暨武陟至黃河北岸各段公路，確與鐵路客票進款，有影響也。

10 粵漢鐵路湘鄂段

粵漢鐵路湘鄂段沿綫公路，均屬湖南公路，已成各段，多以長沙為起點。計有：

(甲)長寶段：由長沙至寶慶，在鐵路西南，除長沙至易家灣一段與鐵路平行外，大致與鐵路成交叉，長三八七公里；所有寶慶、老龍潭、連橋、青樹坪、永豐、虞塘、湘鄉、雲湖橋、湘潭、各地之商旅，得藉此公路以達鐵路。

(乙)長衡段：由長沙至衡陽，長三一五、〇二公里；所有衡陽、白鷺坳、南嶽、衡山、茶恩寺、中路鋪、茶園鋪、下攝關、湘潭等地商旅，得由此公路，以通鐵路。將來粵漢鐵路全綫通車後，兩綫平行，有競爭可能。

(丙)長瀏段：由長沙至瀏陽，中經黃華市，與鐵路交叉，長一五五華里。

(丁)長平段：由長沙至平江，中經黃華市，與鐵路交叉，長二百華里。

(戊)長常段：由長沙至常德，與鐵路直交，長三三四公里。所有德山、牛路灘、太子廟、軍山鋪、益陽、滄水、寧鄉、白箬、各地商旅，由此公路達長沙，以通鐵路。

(己)醴茶段：由醴陵至茶陵，與鐵路交叉，長二二五華里，所有黃沙鋪、攸縣、田溪各地商旅，得由此公路以達

鐵路。醴陵之磁器夏布，攸縣之穀米，均頗著名。

以上各段公路對於鐵路，大致互相為用，兩有裨益，但長寶段由長沙至易家灣一小段，與鐵路平行，且在易家灣設有車站，似涉競爭。其餘在目前而論，尚無與鐵路競爭情形。惟粵漢全綫通車後，湖南公路長衡段及衡宜段（衡陽江東岸至宜章小塘）暨粵省公路小塘至坪石一段，與鐵路有競爭之可能。湘鄂鐵路現已與該公路長寶、長衡、衡宜等段，辦理旅客、行李、包裹聯運，以利行旅。

11 粵漢鐵路南段及廣三支綫

粵漢鐵路南段及廣三支綫，沿綫公路與鐵路有競爭關係者，可分下列兩類：

(甲)已成路綫：

a 廣花公路：此路係屬民營，呈由廣東建設廳核准，起自廣州流花橋，終於花縣龍口墟；沿綫經過三元市、佛嶺市、嘉禾市、龍歸市、人和墟、全長五十五華里，與鐵路平行。計有客車八，貨車六；流入段每日由上午七時至下午五時，每三十分鐘開往返各一次；又流龍段每日開往返二十次，平均每日運輸，約旅客百人，貨物五噸，每日收入約五百

元。該路龍口墟站，距離粵漢鐵路南段新街站約十里，新街附近旅客，多不乘火車，故新街客運被其攙奪不少，其優點在於車次繁密，時間快捷，隨時增加車輛，招徠商旅，以與鐵路競爭。惟自鐵路與花新公路舉辦聯運後，吸回客運甚多，但未再進舉辦貨物聯運耳。

b 高人公路：此路係民營，呈由廣東建設廳核准開辦。在番禺縣屬，起自高塘墟，終點在人和墟，沿綫經過江村墟、社岡、稻香村、楊家里、黃榜嶺、段家祠、等地，計長二十華里，與鐵路橫交，有客車六輛，每日行駛二十次，平均每日客運一百八十人，收入約六十元，尚無貨運，該路經行所至，多近墟鎮，開辦以來，往來貿易者，均感便利，對於鐵路尚無若何競爭，惟自人和墟至廣州流花橋一段，與廣花公路辦理聯票，彼此互相利用，結果於鐵路客運，亦受多少影響。

(c) 韶坪公路：此路係廣東建設廳辦，起自韶州，終於樂昌，沿綫經黎市，桂頭、楊溪，計長七十八華里，與鐵路平行，有客車三輛，每日行駛二次，平均每日旅客三十五人，收入約三十元，尚無貨運，該路路綫，原由韶州起至坪石，祇以工程未曾完成，故暫至樂昌為止，在粵漢鐵路韶樂段

未曾通車以前，該公路實為鐵路之聯絡綫，接駁旅客至樂昌，營業大有可觀，平均收入總在百元以上，乃自鐵路韶樂段通車後，該段公路一變而為與鐵路平行，遂與鐵路發生競爭關係，惟以運價較鐵路為高，故年來旅客稀少，收入減縮。

(乙) 未成路綫：

a 廣南公路：此路為廣東建設廳辦，起自廣州石圍塘，終於南海松崗墟，沿綫經過五眼橋、黃竹岐、橫江墟、平地、蛇隔、荔莊、大瀝墟、等地，其由佛山至松崗墟，係屬已行車段，計長二十里，與鐵路平行，因未正式行車，故祇備有最殘舊汽車一二輛，臨時行走，此路路綫所經各鄉村，幾與粵漢鐵路廣三支綫平行，由大瀝墟可接駁禪炭公路，經松崗墟以達佛山，將來該公路落成通車，則廣三支綫佛山以下各站客運，均受影響，其中尤以奇槎站為最，邵邊站次之，又佛松段通路以來，行車公司辦理不善，祇備有殘舊汽車三數輛，應付行走，時間異常遲慢，以致乘客稀少，且所用殘舊車輛，時有損壞，修理費用，異常浩大，通路之後，承辦行車公司已經數易，均以入不敷出，無法維持，祇由普通營業汽車臨時行駛，倘該段公路辦理得法，則鐵路客運，當受重大打擊也。

b 塘滙公路：此路為廣東建設廳辦，在南海縣境，原起自小塘，終於大滙墟，現因特別事故，由建設廳飭令縣署另測，路線改由走馬營起，經銀岡墟沙坑等處，至大滙墟止，與鐵路平行，倘將來築成通車，則粵漢鐵路廣三支綫由走馬營站至佛山站一段之客運，將受其影響不少。

c 丹佛公路：此路由廣東建設廳辦，在南海縣境，起自丹灶鄉，終於佛山，沿綫經過朋九墟，羅行墟、下滙墟、紫洞墟、榕州、石灣等地，與粵漢鐵路廣三支綫佛山以上路線，雖似平行，但其方向係略斜向西樵，將來落成通車，尚無重大影響。

粵漢鐵路以廣三支綫附近公路漸次興築，其廣南、塘滙、丹佛各公路，又與鐵路平行，鐵路營業，勢受影響，曾於二十一年一月，擬具更改公路綫及統辦公路行車權兩辦法，呈請廣東建設廳核示，聞批覆「已飭行公路處審查具覆候核」，現尙未解決云。

12 廣九鐵路

廣九鐵路沿綫，現有公路，相與發生競爭情形者，有下列三路：

a 中山公路：此路在番禺縣境，係商人備款向市府承辦由廣州市維新路至魚珠，沿綫經過寺右村，楊基村、洗村、石牌村、塘下村、車陂村、東圃墟、黃村、珠村、等地，全程十八公里，有汽車約十輛，每日行車約八十次，客票由廣州至東圃，收二毫半，至魚珠收三毫半；貨票由東圃、車陂、塘下、石牌等至廣州，每件三十公斤收半毫，以客運為多；沿途市村人口約二萬，皆以耕植為業，出產以瓜菜為大宗，與鐵路車坡、吉山、烏涌三站最近，約距一公里至二公里，因公路車次繁密，兩端站均直達城市，較鐵路利便，故鐵路營業，大受影響。此路通車後鐵路客運每月損失約五千人，運費約一千元。

b 羅安公路：此路在番禺縣境，由廣東建設廳批准集成公司築路及行車，起自羅岡墟，訖於沙河，沿綫經過羅岡洞，長安市，龍眼洞各地，全程約三十三公里，有汽車約十輛，每日行車平常二次，客價每人收銀七毫，貨價每件收銀五毫，以貨運為多，沿途人口約三四千，生產多屬果木，經濟亦足自給；此路離鐵路南崗站最近：約兩公里，因貨車係駛至託運商店門前裝車，至到達地店前卸貨，極為便利，且有貨五擔，則不收押運之商人票價，故鐵路營業，甚有影響，

自通車後鐵路客運每月人數減少約九百人，運費約減少四百五十元；另貨運（如水果等）運費，每月減少約三百元。

c 龍深公路：此路在寶安及惠陽兩縣內由商人向廣東省建設廳承辦。起自深圳墟，訖於龍崗墟，沿綫經過橫崗墟、沙灣墟、等地，全程計二十九公里，客貨車共七輛，行車次數，向無規定，乘客隨來隨開，大約每日往返四五次；客價每人九毫貨價每擔七毫，以客運為多，沿途人口約四萬，鄉民多業農；此路與鐵路深圳墟站最近約距一公里，在公路通車前，鐵路之平湖車站為往來香港，龍崗，淡水等地之集中地點，自通車後，往返乘客，概趨由龍崗至深圳轉港，廣九鐵路華段平湖至深圳一段，客票收入，甚受影響。每月客運約減少一千三四百人，運費約減少一千餘元，貨運約減少數百擔，運費約減少百餘元。

13 浙贛鐵路

浙贛兩省公路近年來進行甚速，路綫縱橫交錯，與鐵路路綫頗多關係。其已成路綫與鐵路發生競爭關係者，在杭玉段有衢蘭，衢江兩綫，與鐵路蘭谿至江山一段緊依平行，其經過站點亦大部與鐵路相同，故競爭甚為劇烈。在玉南段則

江西贛浙一綫，與鐵路路綫取道相同，將來浙贛鐵路玉南段完成通車後，其所受競爭勢力，自必較杭玉段為尤甚。其他如江廣，江浦兩綫，雖路綫一部與鐵路平行，不無競爭情形，然因各該路均通達鐵路沿綫以外各地，尚能互相利用，助長運輸，是以彼此所受競爭影響，均極微小。至未成路綫，僅有金蘭一綫與鐵路金蘭支綫平行，將來競爭，亦必甚烈。茲將浙贛鐵路沿綫有競爭關係之已成及未成公路路綫，列表如下：

與浙贛鐵路競爭之已成及未成公路路綫表

路綫	已成	未成	公路名稱	起點	終點	公里	與鐵路成之地勢	競爭站點	附註
衢蘭路	已成		衢蘭路	衢縣	蘭谿	七一平	行	衢縣、蘭谿、龍潭、安仁、樟樹	本路係浙江省公路管理局經辦。
衢江路	已成		衢江路	衢縣	江山	三八平	行	衢縣、後溪街、江山。	本路係浙江省公路管理局經辦。
江廣路	已成		江廣路	江山	廣豐	六二部份平行	行	江山、賀村、新塘邊。	本路係浙江省公路管理局經辦。
江浦路	已成		江浦路	江山	浦城	二二部份平行	行	江山、賀村。	本路係浙江省公路管理局經辦。
贛浙路	未成	已成	贛浙路	玉山	南昌	三九平	行	玉山、沙溪、上饒、弋陽、廣豐、下埠、東鄉、溫家壩、進賢、蓮塘、南昌。	本路係江西省公路管理局經辦。
金蘭路	未成	已成	金蘭路	金華	蘭谿	三三平	行	金華、蘭谿。	本路係浙江省公路管理局經辦。

14 南潯鐵路

南潯鐵路在江西省境，省內公路頗多，其長度及面積居全國各省之第五位，但現尚無與鐵路有競爭情形者。其江粵幹綫之南贛段及京黔幹綫之南景段牛東段均與鐵路有互相為用之益，茲將該兩段公路路綫列表如下：

路線名稱	起點終點	點里(公里)	車輛數	客車每日每月平均官辦	來回次數	客運收入或商辦	附註
南贛段南昌贛縣	四二三	六〇	區間車四	二,〇〇〇	官辦	此段為鐵路向南之延長綫，聯結贛省與廣東兩省。	
南景段南昌景德鎮	二三五	三五	區間車四	六,〇〇〇	官辦	此段與鐵路直交	
牛東段牛行東峯界	二六九	三五	區間車四	六,〇〇〇	官辦	此段在鐵路進西向鐵路直交	

15 潮汕鐵路

潮汕鐵路沿綫之公路，影響於鐵路營業者，為潮汕護堤公路。此路自汕頭起，迄潮州止，係沿韓江下游之梅溪堤堤坡脚，挖上補下，填築而成。里程約與鐵路同，全綫均與鐵路平行，沿綫毗連，最近者祇十分之八公里，距離最遠者如路綫彎曲處地方，亦不過四公里，而兩相距甚近者，實

居八九也。公路全綫分設十一站，另設短程小站五，其汕頭站即在鐵路汕頭總站旁，距月台約百五十公尺，距路綫終點僅三十公尺，語聲相聞；此外各站與鐵路站點，亦均甚近。

現由潮汕護堤公路豐樂長途汽車公司行駛客車。每日自上午六時半，至下午四時半，行駛潮州汕頭往來各十六次。又有特別車，早間於路綫中段之東鳳站開車至汕頭，午後復由潮州開車赴東鳳站，并開第十七次車由汕頭往潮州城，另行駛短程車往來於汕頭菴埠鰲頭等三站間之五小站。全綫車輛沿公路行駛，經堤旁各鄉村而過。客票價目，最近由本年七月一日又再減低，其終點票價又竟與上一站相同。且車抵潮州，由南門逕駛入潮州城內大馬路。按該公路全綫既與鐵路靠近平行，起迄地點，所經地方，以及沿途分站，車行到達時間，幾完全相同。乘公路車之客，多屬原日乘火車之人，乘火車者須步行至車站，現在利於公路車由鄉村經過，可免步行之勞，因是多就便趨之。且公路車似非按照定率核算收費，而減低票價以為招徠；又駛車直進城內馬路，比較火車抵潮州站須步行或改乘人力車方達城內，更為省費利便，以吸引乘客。

自汕至潮全路旅客，以汕頭潮州為最旺，次為菴埠及路

綫中段之站，公路加開潮汕往來於路線中段特別車，又兼行五小站區間車，招攬旅客。其設計辦法，極盡競爭攙奪之能事。在兩綫距離咫尺，乘客同是沿綫各鄉村之人，不因多一路綫有所增加，彼長則此消，事所必致，理有固然，故鐵路營業，大受影響。

又省道第二幹綫，自通車後，韓江上游梅州五屬人士，從前至潮州乘火車來汕，轉乘輪船往廣州者，現在多改乘第二幹綫公路車，至樟木頭轉廣九鐵路火車而行，亦足影響鐵路旅客之減少。

總觀以上所舉各鐵路，其沿綫營業所受公路之影響最甚者，為潮汕、浙贛、粵漢南段及廣三支綫、廣九等路，次為膠濟、京滬、滬杭甬、平綏、道清、北寧等路，至天津浦、平漢、湘鄂亦略有競爭，其餘如正太、隴海，雖有公路與之平行亦無甚影響。至於目前各公路有與鐵路平行，尙未能與鐵路競爭者，固有下列原因：

1. 地方不靖，保衛未周，故行旅尙有裹足者；
2. 管理不良，運輸成本較大，以致運價高昂；
3. 路面崎嶇，甚或尙係土路沙塵飛揚，行旅未得舒適。
4. 資本短少，車輛缺乏，不能盡量運輸。

以上原因，均係暫時的，我國公路，正在萌芽，此為應有之現象，倘能假以時日，逐漸整理擴充，未嘗非他日鐵路之勁敵也。

三、我國公路與鐵路應有之調整

我國公路，方興未艾，向者省自爲政，各不相謀，路綫之修築，多以省會爲中心，四散分佈，自成系統，故公路雖多，皆未互相聯繫，既不合運輸政策，復減少運輸效能，而工程標準，又各不同，故同線道路亦有銜接不上之虞，對於鐵路方面，更顧不到彼此之調整。因此，而與鐵路平行，影響鐵路業者所在多有，試翻前章，略可知其梗概，爲今之計，宜由中央政府規定全國鐵路及公路之聯繫運輸網，凡現成公路之與鐵路相接者，實行聯運，其有鐵路而缺乏公路與內地溝通者，興築公路，其祇有公路而無主幹鐵路者，更宜斟酌情形，設法建築鐵路。能如此設計，則別種運輸，自無互相競爭之可言，而辦理聯絡運輸，亦必易如反掌。我國鐵路與公路近年對於合作運輸，漸已注意，去年曾由鐵道部頒布鐵路與公路聯運大綱凡十一條，茲擇錄其要點如下：

1. 聯運公路之限制：(甲)凡公路或汽車公司，須由省政

府自辦，或照章立案，已奉批准者；(乙)公路全綫已修理平整，橋梁水溝及鋪墊石子，均已完備，並有一定員工維持養路，不為雨雪阻礙，不致延誤聯運者；(丙)公路車輛須敷運輸使用並適合聯運需要，載客須備潔淨蓬車，如用敞車聯運行李包裹，須用完好蓬布遮蓋。

2. 聯運地點：由鐵路與公路雙方議定。

3. 聯運運價之規定：(甲)聯運運價以鐵路公路之和為原則，如有特殊情形，得由雙方分別呈請核減；(乙)鐵路公路運費，應以一次核收為原則；(丙)雙方代收之運費，其撥付及保證辦法，由鐵路與公路雙方商定。

國有各鐵路依照上述大綱與公路商訂聯運者，如京滬鐵路之與錫澄、鎮揚、鎮丹金溧、京蕪、滬太等公路，滬杭甬鐵路之與紹曹嵗、莫干山、蕭紹、蒿新等公路，膠濟鐵路之與煙濰、膠萊公路，道清鐵路之與仲明汽車公司新濤、孟沁、濟沁、沁武各段公路，湘鄂鐵路之與湖南公路，粵漢鐵路南段之與花新公路，南潯鐵路之與贛鄂贛湘公路；其餘各鐵路與公路相接者，亦已由鐵道部令飭各路積極進行。倘公路與鐵路能設法互相利用，互相培養，則彼此之天然特長，充分表現，實為最合理最經濟之政策也。

我國處內憂外患極度嚴重之秋，對於經費與設備，均宜集中支配，使無浪費與不敷之患。國內建設——尤其是交通建設，如無整個聯繫計畫，則經費及設備均將分散，易陷於重複與浪用。蓋以有限之財力，由各地單獨運用，所獲之效果，決不如整個聯繫計畫之美滿。故運輸統制(Transportation Control)實為我國今日迫切之需求。即以財力關係，不能完全達到一切運輸工具之統制，最小限度，亦應適應目前之經濟條件，使鐵路與公路密切合作，互相發揮其效能，俾社會得低廉便利之運輸，而逐漸完成合理化之運輸業務。

運輸統制之目標 在運輸得以調整，易言之，是具有互相調和形成整個(Harmony and Integration)之作用；歐美各國，早已試行，至若我國，地大物博，人口衆多，而運輸事業，又極落後，應如何適應事實與需要，亟應妥為計畫，早日實施。茲就我國公路與鐵路應有之調整，略述如下：

1. 在政府方面——(甲)利用原有之公路與鐵路，先為聯接，辦理客貨聯運。過去各鐵路與公路之聯運，多注重於旅客運輸，今後更宜推進貨運之聯絡，使國內物產流通，經濟調和。(乙)政府應將公路與鐵路，統一管理，擬定具體運輸網，其原有公路與鐵路平行而不合需要者，應設法更改公路

路線，使與鐵路交叉；其鐵路路線未能伸入農村，聯絡鄉鎮者，應興築公路，使相銜接，務使各地運輸，供求相應。(丙)由國家規定公路與鐵路之合作辦法，使各盡所長，公路與鐵路之運價，尤宜妥為配合，詳酌釐訂，以收統制之效。

2. 在鐵路方面——鐵路長於任重致遠，前已具述，故短程及小量之運輸，過廢機力者，鐵路可交由公路汽車運送，以收調整，而免競爭。大約此種調整，可分為路上業務與終點業務兩項：

(甲)路上業務：a. 鐵路區間貨車每站停留，裝卸費時，不如代以汽車，使裝卸簡便，並以增加車輛效能。b. 農村產物大半為原料品，而都市產物多為製造品，鐵路離農村稍遠之地，可利用公路使原料品由汽車運至鐵路以達都市，並由鐵路將都市製品，經公路以達農村。此不特使公路鐵路互為培養，營業發展，而地方經濟，亦頓形活躍矣。

(乙)終點業務：a. 鐵路之接送貨物，可利用汽車，貨商既得便利，而鐵路方面又可免站內貨物之堆積擁塞。b. 貨物由甲路車站運至乙路車站，或由總站運至分站，或由分站運至總站，均可利用汽車運送，以免鐵路耗用機力，且不致終點軌道調車之擁擠。

上列(甲)(乙)兩項，如運輸設備重複時，更宜舉辦，以求調整。此外，如鐵路大站有裝設偉大起重機之可能，則運貨箱之設備，亦可試辦，以促進鐵路與公路之聯絡。此箱用貯零擔貨物，體質堅固，繫以四環，再以汽車載入鐵路車站，由車站起重機移置於火車上。如此則可省裝卸手續，可免遺失損壞，可增運輸速率。其餘，如於相當地域設鐵路營業所，使鐵路與公路發生密切之聯絡，於調整上亦頗有效也。

3. 在公路方面——(甲)與鐵路運輸時刻之銜接：鐵路行車時刻，不如公路之具有彈性，為求互相調整以增加運輸效能，則公路方面，應根據鐵路行車時刻，以規定其開到之時刻。庶成為有系統之運輸時刻網，而各地客貨，得享敏捷之運輸，便利固多，即鐵路與公路之營業，亦各享其利。(乙)與鐵路車站之銜接：連接車站之設置，於運輸效能，亦甚有關係。鐵路車站，設備費大，不易變易地點，公路車站設備簡單，可就鐵路站以設立，使旅客上下及貨物搬運，均簡捷便利。歐美公路汽車常開到鐵路站台，旅客一下火車，即上汽車，何等便利。(丙)輸送力量之調和：火車輸送力大，每列車客貨之到達，應以若干汽車收容，於聯絡運輸，極宜注重。故彼此聯運，應使汽車無不足與過剩之弊，始於設備上

收調整之效。(丁)旅行之提倡：提倡旅行，可使國民對本國土地有深切認識，無形中增加其愛國觀念，而招徠外人遊覽，更可增營業之收益。但鐵路於名勝之區，每非直達，故公路可設法聯運，以增進彼此業務。

綜上所論，我國交通，固宜亟求發展，惟建設經費，既非充裕，則應籌最經濟最有效之方案，不應使有重複設備，致蹈歐美覆轍。我國公路之興築，正在發軔，宜趁此時期，

先圖與鐵路之調整，俾免將來競爭。上舉1.2.3.三項應有之調整，尤以政府方面所負之責任，更為重大；倘於雙方競爭趨於尖銳化之後，始行易轍更張，則不特補救不易，而國家財力，亦浪費不少矣。我國陸上交通事業，尚在萌芽，應如何設計調整，以臻於發展，是有望於掌理交通建設者！

二十四，九，三十，於南京。

本雜誌啓事三

優待價展期六月

本雜誌前訂優待閱者辦法，截至本年十二月底止，業已滿期，茲因各處紛來訂購，此項優待辦法，容有未周，本會為酬答愛讀者之雅意起見，特將前訂優待辦法，再為展期，凡在二十五年六月底以前，直接向本雜誌編輯委員會訂購全年者仍按定價八折收費，惟書價須隨函惠寄，後附訂購單，購者請照單填明掛號郵寄，為荷。

發行所 中華全國鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會
地址 南京 金川門 五號

此單逾二十五年六月底無效遠埠以郵戳為憑

訂購人姓名	住	址	由某期至某期	匯寄價款	附記
市	省	縣鎮街號	書價	元	角
					分

茲按

貴雜誌優待辦法照填右列各項並附匯書價(如上數)計 票 紙即請按期照寄此致
鐵路協會鐵路雜誌編輯委員會

附寄 票 紙計共 元 角 分

中華民國 年 月 日

鐵道部鐵道公報

本公報每日出版，內載鐵道部重要法規命令公牘，及有關鐵道國道之各項文字，內容充實詳備，凡路界同人，及從事建設事業，研究鐵路情形者，均宜人手一篇，以備參攷，茲將價目列下，如欲購閱者，請逕向鐵道部圖書室接洽可也。

價目	零售	半年	全年
	每册大洋三分	大洋四元	大洋七元



從頭到底一部中華民國鐵路貨物運輸規則

的認識

(三)(續前期)

徐鄂雲

第二二條 原文：運費之交付 凡鐵路運輸之貨物，所有運費，須以先付為原則；但鐵路得酌情形，准許貨商到付或託賬或存付，(即由貨商預繳之存款內扣付者)或保付(即由貨商寬具股實商舖担保于貨物到達後繳付運費)惟各項危險品及容易損壞腐化，或價值不足抵償運費及雜費，或鐵路不負責運輸之貨物，均不辦理到付。

本條內所說的是貨商交付運費之各種方式，計分先付，到付、記帳、存付及保付五種；除先付一項應適用於一切託運之貨物外，其餘四種方式，鐵路得斟酌情形准許之。所謂斟酌情形，雖包含極廣泛而又不肯定之意義，容將各該種付款方式逐一解釋，自能領會。

(一)先付。即先付運費，然後運輸貨物之謂。在昔貨主負責時代，向稱為預付，民廿一負責運輸實行，始改稱先付，以新耳目耳。所謂先付之「先」，當然是說付款在發運之先，究竟先至如何程度，略述如下：凡不滿整車貨物，於承運時，鐵路起票與貨商付款概為同一時間，至於貨物何時裝車，何時運出，雖無絕對的把握，但付款與裝運時間之距離必

不甚遠，而通常均係當日舉事。凡整車貨物則於貨車備妥時通知貨商，於貨車裝妥後同時付款起票，至於何時掛運，如無特殊情形，亦決不延誤，故其付款與貨物運出之時間，相距亦必極短。將來各路倉庫完備，保管事業進步，貨商將大宗貨物搬入鐵路貨場欲即辦理押匯時，鐵路能否調撥車輛以資裝運，在時間上雖無一定把握，但亦可先行承運發給提貨單，則運費先付時，其距離貨物裝運之時間或致極遠。(依現在各路之運輸能力而言，間有貨物堆存數月而尚不能運出者)所謂先付之意義與情形，大概如此。

(二)到付。即提付，並非於貨物運抵到站時即須付款，如貨商不即提取，其運費仍可在提貨時繳付。此項交付運費方法，雖得由鐵路斟酌情形准許之，但近三年來各路實行極為普遍，除本條所規定之各項危險品及容易損壞腐化，或價值不足抵償運費及雜費，或鐵路不負責運輸之貨物外，概無

其他限制，故賦予貨商之便利彌大。但到付於貨物負責運輸實行之前，各路已有辦理者，惟其辦法與現行到付絕對不同，常年之到付為運到即付，須由路局批准立案，並照章繳納押款者始得援用此項辦法（如平漢路是）；現在則概無此項條件。貨主負責運輸時代，貨商雖將貨物交由鐵路運輸，鐵路並不擔任任何危險責任，在鐵路規章雖對於運雜各費有索抵權之規定，但貨物之價值並不確定穩固，在第三者之眼光中或能認為完全無價值，故銀行不辦押匯，鐵路不辦到付，其有辦到付者必備押款。反之鐵路既辦負責，銀行對於負責貨物即有信用可辦押匯，鐵路對於其本身担負責任之貨物的運費，尤能辦理到付，其基本條件，完全在乎認定貨物本身之價值是否穩固也。基是而論，則發生一個問題：鐵路辦理到付之貨物，除本條所規定特為除外者外鐵路尚有多種不能擔負損失責任者，如本通則第八條第（一），（二），（三），（九），（十一），（十三），（十五），（十六）各項原因，及第（五），（十），（十二），（十四）各項之一部份原因，及屬於火災之原因，致使貨物之價值減低或消滅時，鐵路既屬不負損失責任，則根本不應賠償貨價，亦即對於本通則第六十一條賠償之處理第（三）項末句所規定之退還運雜各費辦法當然不能適

用。（按該項對於賠償貨價之貨物退還運雜各費，因鐵路承認運輸上之過失及義務也。故現在所討論之情形並不包括在內。）而且貨物全部損失時，對於第二十四條所規定之索抵權亦無法運用，則此項到付運費設使貨商不在到達站照付時，鐵路有何保障？是否放棄，抑仍應向貨商追索？設使貨商爭辯曰：到付者，貨到付款也，貨物既不能運到，則運費當然不付。鐵路又將何辭以對？設使鐵路為寬大起見，准予援照第六十一條第（三）項退費辦法辦理，則貨物損失之原因設有包含貨商自己之過失者鐵路是否情願照辦？是否應當照辦？仍有疑問。此項貨物損失，事實上必不能免，設使規章上對於先付運費是否照退，到付運費是否追繳，不以明文規定，則運費到付者鐵路最易失其保障而辦事上加倍發生困難。此似應為辦理到付所應特加注意者也。

到付運費貨票格式與先付票相同，惟印紅字，使路員一望而知為到付。提貨單之格式與字色，則不分到付與先付，僅在左上角註明到付而已。

（三）記帳 此項付費方法，係較有固定運輸之貨商，備有押款保證，經路局核准者適用之。貨物託運時，鐵路替他掛帳代付運，每至月終將運費結算清理一次。在昔轉運公司

全盛時代，各路記帳運輸極多，如今聯運發達，記帳運輸僅能適用於一路而不適用於聯運，且以到付發達，所有記帳運輸一部份之作用可以到付代替，（如貨商在內地車站攜現款起票感覺不便等）故從前之與鐵路訂有記帳合同者漸多取消。至於鐵路與貨商訂立記帳合同的條件，鐵道部尚無成文的規定，不過各路對於商家資本之厚薄，擔負運費之多寡，酌定需要押款及保證之數目，各有其標準與辦法也。

（四）存付。在貨車負責運輸則業已有此項付款方法之名稱，當時似係有仿照四洮路舊例辦理之意；現在本通則亦有此項名稱，仍為假定名稱，並無實施辦法之規定。聞鐵道部在本年曾因某路其他問題而聯帶談到此項存付問題，當經煞費一番研討，但仍未獲有具體結果，故本文不便代為發表，茲閱者一見此項名稱，似乎先要發生一種感想：現代商業的趨向，在能使顧客避免支付現款，而用其他替代方式先行成就一筆交易，以圖營業之增長，存付既需貨商預繳較鉅的現款，然後逐批扣付，即使鐵路不含吸收現款之動意，但在貨商方面如無其他特殊利益則未必樂於採用，則存付豈不等於虛設？因此我們必須追溯現在為什麼要辦存付？存付對於貨商究竟有何特殊利益？就現在所能發現的確有一端：假定

有大批貨物運費在千元以上，其起運站和到達站則均在僻鄙的地方，銀行錢莊匯劃不便，貨商攜帶鉅款繳費確有伏莽覬覦之虞，無論先付到均難避免，而且該商又非與鐵路預訂有記帳合約者，則或認為有藉存付方法以資補救之必要，但亦有人以為小站必無大宗運輸，而辦理存付必須增加許多帳單票據及辦事手續而且鐵路又有保管現款之風險，惟恐得不償失，故經考慮再四寢而未辦。竊以為辦理到付之動因與所希望之作用既僅如此，則依國內各路之現狀而言，似可將到付票之付款地點略為變通，即規定於某種特殊情形及時期，得由路局酌量需要公告大站代替小站收款之辦法，俾貨商得在到達站附近之大站付款。在鐵路方面略費內部帳目上轉劃之手續，在貨商方面一無所費而獲得與存付同等之實惠，並可免除膨脹開支，偽造票據，挪用存款，兌現找零等等危險及困難問題。例如：由平漢路遂平站運至北寧路灤縣站大宗貨物，貨商在該兩站繳付運費均感困難時，得在託運單運費交付方法欄內填「到付」二字，並在特約事項欄內註明「運費在天津東站照繳」。天津東站收清運費後立即電知灤縣站長，灤縣站長接得電報後見貨物運到，檢查並覆核無誤後，應即仍照到付票交貨辦法准予提貨。此項辦法之實施手續雖尚須

詳訂，但較吾人臆想中之存付辦法必可免去種種繁難窒礙及危險。茲敢提出鄙見改良到付辦法為關心此項問題諸公一商榷之。同理，設使大站在混亂狀態時，亦可准在小站交款。

(五)保付。依照括弧內之註解，實嫌過於簡單，故保付之虛山面目，頗難被人窺見。普通貨物既均可到付，何必再要貨商覓具般實商舖担保？是否係專為『各項危險品及容易損壞腐化或價值不足抵償運費及雜費或鐵路不負責運輸之貨物』之欲在到達站付款者另行開一門徑？但本條僅說至該項貨物不辦到付為止而未說可代以保付。又所謂『到達後繳付運費』是否於到達領貨時繳付，抑可另行酌定繳費限期由到達站或起運站或路局憑保收款？如付款之地點不確定，則凡聯運貨物，鐵道部清算股算出其各路應得之運費後，對於何路應行撥還何路，勢將無法列帳。且鐵路對於運費之取償既恃般實舖保，則必異於到付，是認保而不認貨也。果爾，則在貨商方面僅盡記帳運輸中一部分之義務而鐵路則須供給與記帳運輸相等之便利，各路通例，記帳除押款外，多必另需若干元之銀行保單以為鐵路運費第二層之保障，亦所以為貨商減輕押款之担負，但積計運費超過押款至某種規定限度時，鐵路仍保留有停止記帳或其他補救方法，今保付捨押款

(即現金)與銀行保單而採用商舖担保，即使商舖二字係兼指銀行而言，亦不如記帳辦法為妥實，而且鐵路高級職員正可借此舞弊，曩昔辦理記帳各路尚且不乏惡史，何況保付徒憑商舖，何所謂般實，又無一定標準，其危險性更大。設使保付不得由各站隨時辦理而亦須路商預先互訂合約呈部核准，則等於記帳而徒以記帳之担保條件放鬆耳。總之存付惟恐貨商不來，保付惟恐各路不甘，而保付之抽象性比存付更大，對於路商雙方有無利益，在目前之鐵路營業上是否需要，在辦法未經詳訂公布以前，固不便輕下斷語也。

本條所列五種運費交付方法，除先付，到付，記帳外，其餘存付保付兩種，在鐵路會計上亦未採用此項名稱與辦法。

第二三條

原文：

運費雜費之退還或補收 凡鐵路對於運費或雜費如有溢收或短收時，應由到達站分別退還或補收之。凡退還運費或雜費時，均須向領款人索取收據，如車站當日現款不足，得通知領款人，於次日或數日內補領。如領款人不能久候，得由車站填發「貨商領款證明書」，由領款人於六個月內持至或寄交會計處，領取，逾期無效，其應補收之運費或雜費，須由託運人或收貨人負責照繳，不得延誤。凡鐵路對於運費或雜費，如有溢收，經貨商發現者，得自提貨之日起算於六個月內，請求鐵路退還之，逾期無效。

本條所謂運費雜費之退還及補收，在未加研究之前，仿

補是運雜費款業經鐵路收取後發現短收或溢收而退還或補收之謂，事實上大大不然：如到付貨物業經起票，發運，或到達後，發現貨票錯誤，或發生變更到達站等情事，以致貨票上原載之運費雜費數目與應行訂正之數目或多或少，彼時鐵路雖根本尚未向收貨人收得費款，亦名之曰退還及補收；又如記帳貨票無論在起運站或到達站均不收款，其有前項情事而訂正者，亦名之曰退還及補收。此項應先認識，以為研究本條之基礎。

依照本條之規定，退還或補收應在到達站辦理。當然，運費雜費之短收與溢收，十九均在貨物發運以後發現，如到達站之覆核，中途站在貨票上註明錯誤，會計處填發錯誤通知書，清算股填發更正清單，或經車務處長的電示等，在到達站憑以填發訂正單隨即退款或收款，最為合宜，亦為各路比較通行的辦法。即使貨票在起運站填發後發現錯誤，（貨主收據聯業已發交託運人）其勢不能更改，亦應在貨票通知書聯到達站存查聯及存根聯內分別注明情由，而待到達站訂正補退之。但事實上非必完全如此，故手續上亦非必完全限定如此：（一）如貨物連同原站而須退補者則必須在原起運站填發訂正單退還或補收之；（二）又如託運人願在起運站補收

或退還，經起運站及到達站互相商妥者，亦得在起運站訂正並退還或補收之；（三）又如記帳票據內應補收或退之款，應由起運站通知呈報後由會計處（不須在到達站）直接辦理；（四）又設有先付貨物運費在起運站付清後，託運人在貨物收據上發現溢收或短收時，即在該起運站請求退還或補收，照章雖須在到達站辦理，但當時設使貨物尚未發運，託運人所持貨主收執聯能即交回，起運站報會計處聯亦未寄出，則應將在貨票各聯數字更正（但多數鐵路對於票面數字均極端避免更改）或將原票取銷另填新票，同時將運雜費款補退；（五）設使如上項情事而報會計處聯業已寄出，貨主收據聯尚能繳回，則可將原票取消，另填新票，同時亦將運雜費款補退；以上五種情形，均不須在到達站辦理。運雜費補退辦法，縱以現在各路會計手續之不統一，以及車務會計兩方辦事之不協調，以致實行時各路不無互相差異之處，但上述辦法似為本條最普通之例外，而可為業務會計兩方人員所能共相承認者。

依本條第二段之規定，貨商領取退款有三層辦法，（一）本站現款充足時，可即發給；（二）如現款不足時，得通知領款人於次日或數日內補領；（三）領款人不能久候時，得由車

站填發貨商領款證明書，由領款人持至或寄交會計處領取。照此辦理，除因車站現款不足而採用第二種辦法外，車站雖願可在進款內提出現款，付給貨商，其於付款以前所需經過之手續，如前段所述，亦不致受無謂之周折，在國有各路中除一二路外概屬如此辦理，在貨商方面既可感覺便利，在車務人員辦事上亦易於應付。惟鐵路之收款手續簡單而付款手續最為繁雜，亦為吾人所承認；在會計人員方面之意見，反對本項所述退款在車站進款內支付之辦法者，雖不多見，但對於前段所述應行經過之手續頗難一致通過，則車站雖可由進款內扣償，而仍難達到手續簡捷之目的。依會計方面最低現度的主張，其手續略為除貨物經請准變更到達站者，或因運輸阻滯變更到達站者，不須先經核准，得由到達站自行退還外，其餘概須由到達站通知收貨人填具退還運費雜費請求書經車站轉呈車務處核送會計處核發錯誤通知書，車站根據錯誤通知書始能填發訂正單由進款內退款。如是則前段所述車務處長之電示，起運站中途站之批註，到達站之覆核等均不能發生退款之效力。雖然本條所論退款，係包括錯誤及變更到達站兩項原因，鐵路為維持商業信用起見，決不宜延宕與周折而應以最敏捷之手續與最經濟之時間處理之，而現

在各路之會計手續與制度，似尚不能完全適合此種需要，將來為鐵路信用與會計手續兩者兼顧起見，此項退款手續能否得到統一的簡捷辦法尚在未知之天，似應為車務會計雙方人員所值得共同注意者也。

本條文內在運費雜費退還時稱對方為「領款人」，在運費雜費補收時稱對方為「託運人或收貨人」，當然，領款人在商人領款收據上所蓋圖章應為收貨人或託運人，他人必無領款之權利；但補收及退還手續既經規定必須在到達站辦理，何以獨在補收時偏偏又說明託運人及收貨人呢？似可包含三層意義：（一）託運人如願進往到達站補繳時，鐵路亦應接受；（二）託運人如願在起運站補繳時，亦可以本條所規定者通融辦理之；（三）設使收貨人不自責照繳，鐵路無法補收時，可再向託運人追繳。本條之意義果係如此，則本段條文應於第一個「收款人」之下加一括弧，註明「收貨人或託運人」；其末句中「託運人或收貨人」應為「收貨人或託運人」，則條文之組織整齊而其意義始能明瞭矣。

貨商領款證明書之作用等於支票。車站填發該項證明書後，即以一聯寄繳會計處，照貨物負責運輸通則的意義，係由會計處憑證造單將退款交由車務處發還領款人，或由會計

處寄站轉發，本通則係省去一層手續，得由領款人憑證逕向會計處領款或由會計處寄站轉發。至於六個月內領款之期限，似係援用會計則例應列於歲計帳雜項收入項內者所規定六個月限度之意義。

本條文第三段規定運費雜費如有溢收經貨商發現者得自提貨之日起算於六個月內請求退還之，此項六個月的限期在貨物負責運輸通則內已有規定，本通則沿用舊制，惟其起算日期係將舊條文之「自發現損失之日」改為「自提貨之日」，其時效較為準確。或曰：鐵路發現短收而請求補收，並無時期之限制，商人發現溢收而請求退還則限六個月，似不公平；未始不無理由。但鐵路發現短收，至遲應在到達站覆核時發現，過此時機，應由站長或負責員司賠補，此為原則；事後請求貨商補繳者在事實上固屬有之，但亦決不致延宕至六個月之久。由是言之，本條單獨規定貨商請求退還之六個月時限，係對貨商特為優惠而設，第以事過半載恐於查核上多所困難，故祇定為六個月；量其時限應可敷用矣。至於此類時效之規定論者嘗以民法所規定者相比擬，則顯有出入，經第九次運輸會議討論，僉以吾國鐵路之現狀，仍以沿用舊制較為妥宜。但在將來固未始不有改訂之餘地也。

第二四條 原文：

鐵路對於運費及或雜費之索抵權
鐵路對於短欠運費及或雜費之貨物，得扣留以待清付；倘于六個月內，未能清付，鐵路得將該項貨物拍賣，或用其他方法變賣之，即以變賣所得之款，抵償所欠款項，及其他各項用費。
如係牲畜或易壞物品，或貨物之價值，鐵路認為不足抵償所欠運費及或雜費時，得酌量情形隨時變賣之。凡變賣所得之款，除扣抵所欠款項及其他費用外，如有剩餘，當交還貨商，如不足抵償，仍應由貨商補償。

本條之命題雖然是規定鐵路對於運費及或雜費之索抵權，其實即是鐵路對於短欠運費及或雜費之貨物為保障其運費雜費之獲得而規定之三層處理方法：（一）「扣留貨物，以待清付」，當然另有通知付款之手續，不必在此重叙；（二）「倘於六個月內未能清付，鐵路得將該項貨物拍賣……」；如係牲畜……得酌量情形隨時變賣之；（三）凡變賣所得之款，……如不足抵償，仍應由貨商補償。所以此項索抵權，並不對於一般短欠運費之貨物都能儘量行使的，即使如牲畜等項貨物雖然規定可以隨時拍賣，亦須酌量情形，民法規定為廿四小時，鐵路雖然未曾採用，但所謂「隨時」似亦有限度：（一）貨物未經運抵到達站，縱使在中途站發現短欠運雜各費情事，亦不宜變賣；（二）貨物到達後雖有易壞情形，鐵路未經證明貨主不來領取或清付時，鐵路亦不得變賣；（三）設為

易壞物品而其必須拍賣之程度較高者，自應急於處置；但設為牲畜而有押貨人擔負餵養之責任，或為貨值不是抵償欠費之貨物而鐵路另有其他保障者，似亦不必需急於變賣。又所謂隨時變賣，並不包括不通知貨主之意思。鐵路為保障其應得之運費雜費，自不得不有此項規定。且本條文內有「得」字，即足以充分表現鐵路於萬不得已時始有行使此項積極的索抵權。前年夏季，某路拍賣短欠運費之牲畜數頭，僅以操持太急，而引起同業之罷運糾紛，則非但不足以保障運費雜費之取得，反足以影響固有之營業，是為主持車務者所應注意者也。

本條所謂「雜費」似不止於包括本通則第二十一條所列舉之十項雜費，而應作比較廣義的解釋，即包括鐵路所應收運費以外之其他一切費款，如罰款，（見第五六條及第五七條）車輛修理費，（見第五八條）其他損害賠償（見第十一條）等等，一總包括在內。

又本條規定扣貨待付之期限為六個月，比較貨車運輸通則所規定之三個月加長一倍，係與上條所規定之六個月取其一致；且以目前之各路貨物保管設備及辦法而言，較者已見進步，此項貨物之數量必不甚多，在站多存三個月鐵路不致

感覺困難，在貨商則有迴旋之餘地，未始非路商共同之利益也。

第四章 託運及承運

第二五條

原文：貨物之包裝 凡託運貨物用包、箱、桶、籠、篾、袋

或其他方法所裝者，均應包裹嚴密，或封鎖堅固，以防中途有遺失，損壞之虞。

貨物之裝運，無論為整車或不滿整車，有可以散裝或露裝的，即不需要包裝；有必需包裝的，如無包裝，則非但有損失之虞，而且難以搬運。在先進各國，包裝非但為運送上之重要問題，而且在制定運費及計算運費時亦是極重要的條件。所以談到「貨物之包裝」本應當在貨物運輸規則上佔極重要的篇幅，而非三言兩語所能了事的。但是我國科學落後，貨商對於貨物的包裝極不講求，所以鐵路對於貨物的包裝亦不能作詳細的規定，所以本條亦僅說到貨物之用包裝者應使嚴密堅固免致損失為止，明知其掛一漏萬也。雖然，鐵路應當運用一部份力量設法改良包裝，以鼓勵貨商利用低廉運費，保護貨物，便於長途運送，使路商雙方兼受其利，同時顧全貨商之習尚，使鐵路所需要之包裝，不為貨物來源之障礙，如裝葉之油，以及各種輕浮貨物，早已為主持路政者所注意，此屬於另一問題，茲不贅述。

第二六條 原文：

貨物標誌及收貨人姓名地址 凡貨商託運貨物，須將標誌並收貨人姓名地址，及到達站名，詳晰標明；如係不能用普通方法標明者，應由託運人于每件上繫以牢固之標籤，將所需註明之各項標明之。其貨物如有舊標誌或人名地址等，應由託運人設法塗去，始得託運。

本條所說的『貨物標誌及收貨人姓名住址』是單就貨物本體或包裝表皮上所應詳晰標明者或在貨物標籤（即『牌簽』）上所應註明者而言，至於託運單貨票上所應載明者似不在本條規定範圍以內。又所謂『標誌』係應標明使人注意或識別之任何簡單字樣，記號或並具有特殊顏色者而言。認識到這裏，我們將向前討論：本條所規定者是對於一般貨物而言，但是有許多貨物根本不能詳晰標明，尤且不能繫牌簽的，則勢必不能按照本條辦理，即使說本條是指能標明或能繫牌簽之貨物而言，則貨物件數多者行將不勝其塗寫之苦。例如四十噸麵粉共有千七百袋，是在每袋上標明呢還是在每袋上都繫以牌簽呢？雖然這是貨商在託運以前的工作，在鐵路規章上規定愈嚴格，則路員處理貨運之手續愈簡易，但在貨商方面重大的艱難似乎亦應顧全的。何況整車貨物在倉庫貨場堆存時，均應有指定的貨位和懸掛的貨牌，另有存場託運和保管的登記，在裝車之後又有車牌車號以及貨票簿冊等登記在

鐵路處理貨運的手續上說是不應有何錯誤的，則對於本條的規定是否必要，頗成問題。至於零担貨物，在車內係屬混裝，卸車後又有逐票分析之煩，存貯時又不能分立貨位，則與整車貨物之處理顯然不同，而其標誌姓名地址之標明或牌簽之拴繫粘貼，自較必要。但亦須分兩層研究：一、牌簽為鐵路所印製，貨商可依照牌簽之格式填寫，（雖然在貨車負責運輸通則裏曾有『鐵路所規定之標誌方法』一語，當即係指此而言，此外尙未見成文的規定，）且係於託運時臨時填寫及繫貼，鐵路員可以隨時指導，使其正確，然後鐵路亦即可以特為認辨該項貨物之根據。二、貨物上所標明之人名地名等，多係預先寫妥，難期可靠，况所謂『舊標誌或人名地址等』，舊者固應塗去，是否能塗？新者固可認為有效，是否一準可靠？均成問題，例如鐵路貨物，大半經轉運商之手，貨物之原主往往在貨物上標明其最後之收貨人名及地址，而非與鐵路發生關係之到達站轉運商；又如日用百貨，多利用捲煙板箱包裝，花生油豆油多利用煤油鐵桶裝運，其舊標誌均無法塗去。雖然條又必須如此規定，以昭冠冕，但若切實遵辦，難免此路不通之感，故本條文之意義與文字似仍有斟酌修改之必要也。

第二七條

原文：容易爆炸，或破碎貨物之標誌 凡容易爆炸，或破碎

之貨物，須由託運人在貨件外面各用紅色顯著標明「注意爆炸」或「注意破碎」字樣，並應于託運單內分別註明之。

本條所規定的，係將容易爆炸及容易破碎兩類貨物上所

應有的標誌以及該兩類貨物標誌之應在託運單內註明者兩項，加以特別說明，以示鄭重；大意如此，惜條文意義尙欠概括，其列舉之標誌字樣亦嫌簡漏。蓋凡容易燃燒，容易腐蝕，容易腐化，容易破碎等等貨物，在貨物上有標誌，在貨車上亦有標誌，在託運單上更有標誌一欄備填。本條所規定貨物之標誌與現行貨物分等表及歷年部令所規定者多有出入，

例如軍火及爆炸品等分等表已規定有三種標誌方法：1.「箱外應粘貼顯明字條，標明箱內物品之性質，」2.「嚴密封固加蓋章記，」3.「箱外粘貼顯明字條，標明「易着火」字樣及物品名稱寄貨人暨收貨人姓名住址。」又對於危險腐蝕及毒性化學品已定有一種標誌方法：「須粘貼顯明大字，字條標明物品名稱暨其性質及寄貨人收貨人之姓名住址。」又對於鈣炭粉爲「用顯明大字標明鈣炭粉及遇潮濕即發生危險等字樣，並將寄貨人及收貨人姓名一律詳註。」又廿二年一月卅一日業字第九九零號指令湘鄂路，運輸鞭炮火柴煤油三項危險品

「外面貼以一公寸寬二公寸長之紅紙或紅布標明忌火二字。」

同年七月養業代電平漢，運輸鞭炮火柴煤油油紙油布傘以及貨物分等表（第五版）第一四〇頁之各種油布綢等亦作同樣標誌。從前所規定之各種辦法固欠整齊完善，但本通則所規定之「注意爆炸」字樣實亦不足以應付需要。又查貨車附則運輸辦事細則第九十、九十一、九十二、九十三各條對於裝運危險貨物特種貨物易損貨物在車牌上車身上均有特別標誌，例如紅色三角形車牌，紅地黑字車牌，三公寸長一公寸寬之標紙，載明「危險品」「調車注意」「搬運注意」等字樣，均屬於貨物標誌範圍以內之重要規定。將來對於本通則所業已規定之易於爆炸及易於破碎兩類貨物以外之貨物是否認爲尙有應行同樣特別注意者，似應詳加考慮。至於標誌之方法如字樣式樣顏色地位等等，尤應重新釐訂，以應事實之需要。

第二八條

原文：

填具託運單 凡貨商託運貨物，須于鐵路規定之貨場辦公時間內，將貨物送至車站貨場或專用岔道，填具鐵路所備之託運單，按照託運單內託運人應填各欄逐項據實填寫，不得遺漏或捏報，並須簽字或蓋章。如託運多種貨物託運單不敷填寫時，應由託運人另辦貨名清單，並押蓋與託運單上一同之印章。但託運大備有專用岔道者，其送貨時間，得不受鐵路貨場辦公時間之限制。

本條前半段所說的有兩項：一是送貨，一是填具託運單

。填具託運單必須在貨場辦公時間辦理，無論整車或不滿整車貨物，無論為普通貨商或備有私用岔道之貨商，一律如此。至於搬送貨物，固以在貨場辦公時間內辦理為原則，但頗有活動之餘地，例如本通則第四十條規定上午八時至下午五時為貨場辦公時間，同條又規定但自上午六時起至下午八時止凡託運人或收貨人得在貨場搬運貨物。至於備有私用岔道之貨商則其送貨時間天然是不能規定必須於貨場辦公時間內送到的，所以本條末句亦就老老實實再補說「得不受鐵路貨場辦公時間之限制。」此項規定與第四十條既有出入，又何必在本條內規定呢？大概因為送貨與填具託運單兩項手續有緊切的關係，所以在這「填具託運單」的標題之下一併說出；閱者將兩條互相參閱，庶能免去誤會。至於各站有因行車時間關係，不得不變更貨場辦公時間者，則其填具託運單等時間自亦隨之而變更。

填具託運單為貨物運輸上極重要之手續，決非從前貨主負責時代之填寫寄貨人聲明書可比，故貨商最應注意。託運單應分為本路、聯運、公務及記帳四種，本條所謂「託運單內託運人應填各欄，」即託運單上「託運人填註欄，」亦即託運單之左半頁，包括：

1. 整車或零担 在三角圈內填「整」字或「零」字；
2. 由某站（起運站，此項似可由車站用小戳印好，以免臨時填寫）至某站；（到達站）
3. 裝運類別 即係指「普通」「優先」「最優先」「特種」貨物等裝運之類別而言；
4. 運費交付方法 即係指「先付」「到付」或「記帳」而言；
5. 託運人姓名或商號 如係直接託運者應填其本人姓名或商號，如係轉運商應填該轉運商之姓名或商號；
6. 託運人詳細住址 此項宜填寫確實；
7. 裝車岔道 係指公共岔道或某某私用岔道而言，但零担貨物可於必要時填之；
8. 收貨人姓名或商號 鐵路填寫貨票憑託運單；在到達站交貨時既憑貨票，又憑收貨人姓名或商號，故託運人須將此項填寫清楚；即使由託運人本人隨車押運而在到達站自取時，亦不可填「本人」或「自取；」（各站此項習慣甚多）
9. 收貨人詳細住址 此項務必詳細填寫，以便到達站憑此地址通知收貨人領貨，故如能將電話號碼一併填明更妥。各路通習，在此亦填「到達站名或填「站下」二

字，最易誤事；貨商因此交付保管費，未免太寬；

10 卸車岔道 同7。

11 貨名 應以貨物分等表內所載貨物名稱爲標準；（另詳後段）

12 包裝及標誌 指貨物之包裝情形及貨物或牌簽上之標誌而言，參閱前二五及二六兩條。託運單上此欄地位，實嫌太小，難於填寫，所以事實上總是空白的，如其要切實填寫，自須先爲放大，以符本條「不得遺漏」之規定；

13 件數及共計 除論頭論件貨物外，雖按重量計費，但貨物之驗收及交付均須注意件數，故必須填寫，以免錯誤或捏捏之嫌。設使裝車時不能按照託運之件數一氣裝運，而須另行託運者，則不妨雙方負責改正之；

14 起運時價值及共計 此項數字，填寫務須準確，因與損失賠償有直接關係，再參閱本通則第六一條賠償之處理第（三）項，則雖多填亦屬無益也；

15 重量及共計 填寫務求準確，雖然磅秤不免差異，因經鐵路過磅後應另填寫在重量及計費重量，仍應以鐵

路所稱得之重量爲準也；

16 體積及共計 在事實上，凡不按體積計費，或不以體積折合重量與實在重量比較計費者均可免填，故貨商能填更好，否則擇其較有輕浮性質之貨物填之亦可。

又計算貨物體積，如須將貨物堆齊後過尺者，則毋庸逐件填寫。將來量尺制度廢止後，此欄似可廢除，設使遇第二十條之情事則似可在附記欄內填寫；

16 特約事項 於必要時填寫之，如「請代收貨價」或「請發提貨單」等；

17 致某某站站長 此項亦可由車站預先印好，以免託運人把站長的尊姓填入；

18 託運人簽名蓋章 這是代表託運人所填寫的一切全都負責的，所以不應脫漏；

19 年月日 貨商對於整車貨物撥車裝運之先後或託運號碼編列次序發生疑問時，此項日期，在查核上頗有相當效用，故亦不宜漏填。

又關於託運貨物名稱之填寫，因爲在本通則第十八條內規定每一整車貨物限制十種，不滿整車貨物雖不限制種類，而每一託運單內所載貨物應按其中最高等級計費，（第四版

國內聯運規章第三〇六條第二三四各項之規定係屬審制，核與本通則規定之辦法均相抵觸，易滋流弊，似應修正，與本通則極關重要，故併誌之。所以託運單內應填之貨名必須列舉，決不容含混，致蹈捏報之嫌；且以鐵路負責，對於每種貨物之重量及價值，填寫務求清晰，而從前之積習，填寫某某等貨總共若干公斤，已在絕對禁止之列，故凡貨名複數，託運單內不能容納時，甯願由託運人另附「貨名清單」，以資檢覈，本年第四屆統一鐵道會計統計委員會議並核定「託運貨名清單」內載貨名牌號數量單位價值五欄，由鐵路印備，貨商得向車站隨時取用，填妥後即附於託運單一併陳核，這完全符合本條的意思。

第二九條

原文：

爆炸品，危險品，或毒質品等。凡爆炸品，危險品，及毒質品等，須照貨物分等表所載運輸該項物品之特別規定辦法辦理，並須於事前與鐵路接洽妥協始得託運。

前項物品，如按不滿整車託運時，除另有規定者外，每一託運單所託運者，至少按二千公斤計算運費。

本條前段所規定的運輸條件，並非鐵路辦事手續的複雜，而是貨物性質的特殊，所以必須「事前接洽」，必須照「特別規定之運輸辦法辦理」，「貨商務須諒解貨物分等表對於此類貨物之包裝，封誌，需用車輛，以及裝車載運等方法均有

特別規定，而鐵路承運後對於保管運輸以及其他處理手續，均不能與普通貨物同等待遇，而且需要其他特別設備以保運輸之安全；而此等手續若在事前注意，則極危險之貨物可以有極安全之保障，否則危險性極小之貨物，反能釀成大患，鐵路為商貨路產以及公眾之安全計，自不得不有本段之規定。是故此項條文自舊通則第十三條沿用至今，未予更改。

本條第二項係關於爆炸危險等品一部份的運費計算法（在本通則第十五條（甲）（二）並未說另有此項規定）為貨車運輸通則最初所無，民十五舊交通部所頒布之第四次修正版增加「此項貨物應照特別分等表中所定等次按公噸核收運費至少以兩噸起碼計算」一段；民十八鐵道部頒行之第五版仍舊；民廿廢止公噸運費，由三級制改為二級制，故在第六版即改為「此種貨物應照特別分等表中所定之等次按不滿整車核收運費，最少以二噸起碼計算」；第七版又因舊。當時雖然如火柴煤油軍火等項貨物以整車運輸時在事實上仍照整車運費計費的，但在原則上仍舊維持舊通則一律按照公噸計費之條文，嗣後廿三年第十七次國內聯運會議，各路僉以整車裝運者統以公噸計費未免取之太苛，且與事實不相適合當時著者亦以各路既感施行不便，而且危險等品之貨等本已比較

普通貨物為高，似可不必再事苛求，致為營業上之窒礙，則對於整車裝運者應可准按整車運價計費；至於以零担託運者因其需要之地位比較普通貨必為多，在各種危險等品未曾分別研究通盤擬訂起碼計費重量以及現在業已另定者外，在通則條文上似仍宜維持現行起碼計費重量以示慎重，又以公噸運價既屬早已廢止應即以二千公斤起算，經擬請大會通過後以廿三年十二月六日參字二五五八號部令修改為：「此種貨物，應照特別分等表中所定等次核收運費，如按不滿整車託運時，除另有規定者外，最少以二千公斤起算，」又對於該項貨物中在社會需要上較為普通酌量其危險性較小而所佔地位不多者另列准按五十公斤起運之危險等品名稱表通飭各路實行。雖然，現在鐵道部對於分等表中各種危險等品尚未經研究得有通盤整理辦法，而其在各路之整車不滿整車兩項運輸上的便利顯增加。洎乎本通則頒布，突見該條文改為「前項物品除另有規定者外，應照不滿整車運價核收運費，並每一託運單內所託者，至少以二千公斤計算，」即將舊貨運通則民十五以後之舊辦法恢復；在各路自須一致遵行，在本文起稿時雖屢聞各路貨商均感不便，但為維持此項新章之尊嚴起見，祇希望原文中「除另有規定者外」一語儘量發揮其作

用，即希望由部將危險等品按整車託運而可准按整車價計費者，仿照可按五十公斤計費之不滿整車託運危險等品列表公布，同時各路感覺需要時，亦隨時呈請增入該表，以期應付事實上之需要。正在此時，忽見二十四年十二月五日參字第五零三號部令又將該條文第二段修正為「前項物品如按不滿整車託運時，除另有規定者外，每一託運單所託運者，至少以二千公斤計算運費。」即將整車託運者解脫須按不滿整車運價收費之限制，亦即恢復第七版貨運通則民廿三修正條文之辦法矣。

至於此後所應努力者似有兩項：（一）貨物分等表內對於運輸危險品之特別規定辦法，應通盤重行核訂，以期適合於各種性質不同之貨物，而使路商雙方獲得便利與安全；（二）按不滿整車託運之各種危險品等應否適用二千公斤起碼計費之限制？現在之准按五十公斤計費貨名表是否適合？亦應逐樣研究重訂，以求待遇公允，運輸合理。

第三十條 原文：違禁品 凡違禁品，如無相當官廳所發證明，鐵路概不承運。

本條所謂違禁品與普通社會一般所認識之違禁品不同，其包括範圍較廣，如鴉片嗎啡紅丸海洛英等為國家法律所禁止者，固屬違禁品，如軍火槍械以及特別分等表內所列各種

危險爆炸等品爲行政法令所禁止商民自由運銷者亦爲違禁品，又如硝磺係由政府專賣，其私運者爲違禁品，又如銀元現銀因國家新貨幣政策實行而成爲違禁品；又如薰菸葉捲煙用紙食鹽等項因國家稅收關係，其私運者亦爲違禁品，鐵路均不得照普通貨物承運，此項物品種類繁雜，性質各異，但在鐵路人員所應注意者可分兩點：一須驗明是否備有護照？一須驗明是否持有稅單？前者爲禁用，禁有，或禁運之物品，鐵路有取締之義務，故在本通則內規定之；後者係關稅捐或行政處分，鐵路不過在本身職務以外爲其他政府機關帶辦協耳。

助緝私之工作，故不在本通則內規定。以上兩項之界限有時雖極難分清而大意不外如此。此外又如薰菸絲（製捲菸之原料）非但概不承運而且官廳根本不發給護照，是謂絕對的禁運品，雖不在本通則規定範圍以內，但因鐵路承受其他機關之委託而犧牲此項營業。（凡違禁品在鐵路上私運之查緝及處理辦法，應在本通則第五十七條另行討論）凡此種情形，縱屬路員職務上所應切實明瞭者，但非鐵路貨物運輸的技術問題，而爲國家行政法令所可以隨時變更者，故述其概義可耳。

（未完）

華山導遊

西嶽華山在隴海鐵路華陰車站之南十里，山麓有玉泉院，爲入山之谷口，在此可以僱轎乘至青柯坪，自此緣磴而上，奇境環生，歷千尺幢，百尺峽，羣仙觀，老君犁溝，糊孫愁，而至北峯廟，中備有臥室床鋪，可以下榻，素菜飲食，別有風味，由此經臥牛台，仙人礪，上天梯，日月崖，蒼龍嶺，而至金鎖關，自此分途遊覽東南中西四峯，名蹟繁多，不及備載，最著者如仙人掌，避詔崖，蓮花峯，長空棧，賭棋亭等處，莫不別開生面，自成勝境，華山以四峯爲主，方形聳削，上干雲表，山重水復，氣象萬千，到此始知造物之奇，名山之妙，有非生花筆所能形容者，磴道雖峻，沿途俱有鐵鍊，可以附攀，山路雖遙，各處俱有道院可以憩息，故遊人甚盛，毫無不便。

隴海鐵路管理局啓

向

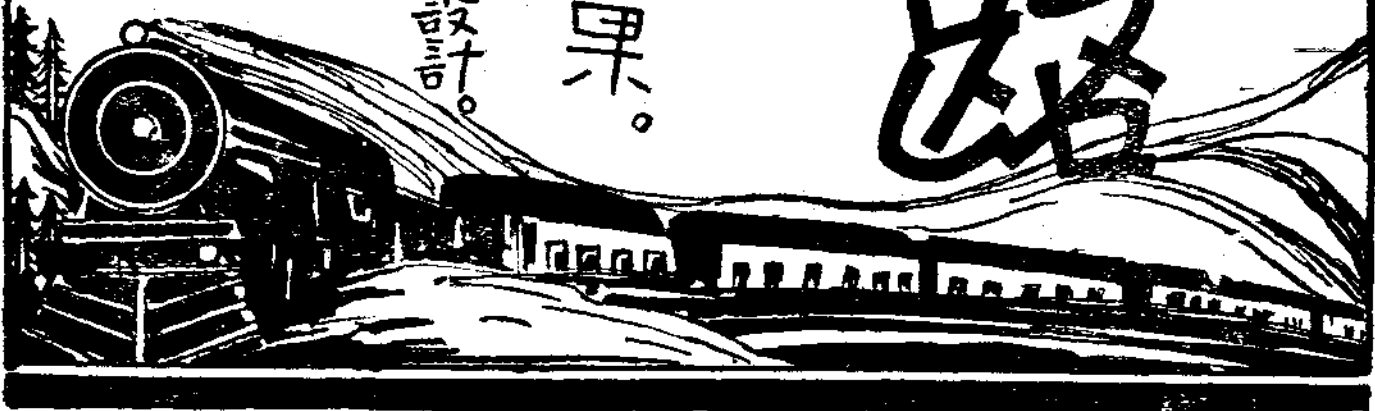
京滬滬杭甬鐵路

託運貨物，可以得到：

安全 迅速 經濟 三大效果。

本路能保證客商滿意，本路願替代客商設計。


京滬滬杭甬鐵路管理局啓





平 綏 一 年 之 車 務

(續前期)

金士宣

五、電務

(1) 擴充西直門電務修機廠並添設大同電務修機房 查本路西直門站之電務修機廠，其內部之設備，極為簡陋，實有添購機械，略事擴充之必要。又本路電務修機廠 祇有西直門一處，全路各站遇有損壞過重之電機，均送該廠修配，往返遞寄，頗費時日，而修好之後，受長途寄遞之震盪，時有在中途又復損壞者，似此情形，實足貽誤公務。且調度電話裝竣後，修養工作，勢必更繁，特在大同站添設規模較小之修機房一所，修理同包機件，以資協助，而期便利。

(2) 抽換電桿 本路因地勢關係，沿綫電桿多立於崇嶺之上，或河流之旁，一遇風力高強，或氣候潮濕，均極易摧折朽腐，爰於每年預算內，均列有電務歲修費三千元，以備隨時抽換新桿，而期穩固。自廿三年裝設調度電話，全路加

掛銅綫兩條，電桿負擔增加，則電桿之安全，益覺重要，故沿綫電桿，截至廿三年度終結，屬於歲修者，計有豐同段及平門枝綫九百七十五根，打幫椿二千零八十九根，卓同段一千根，又南口廣安門間電桿，原掛有電綫七條，裝設長途電話之銅綫，已無法加掛，故於該段內復換較長電桿，五百六十五根外，加撐木七根，總計豐台至卓資山以及平門支綫，抽換電桿及幫椿等，共約五千根之譜。至卓包段及口泉枝綫，應換電桿，現已在計劃進行中矣。

(3) 訂定電話傳抄電報辦法 查本路電報繁多，綫路壅塞。茲為通訊敏捷，節省電報電料起見，所有北平環城各站，均改用電話收發電報，經訂定辦法十條，分飭各該站實行。

(4) 完成調度電話 查本路籌備之調度電話，已於廿三年夏秋間積極抽換全路電桿，至冬初，即搭掛大同以東電綫

，廿四年春間，復搭掛大同以西電綫，同時將電話機陸續安裝，迄廿四年四月下旬，全綫工竣，現在全路已實行利用此項電話調度列車車輛。其車輛之延誤，已較前益為減少。故在廿三年九月至十一月間，大同以東電話未裝竣以前，平均每月每車延誤19.28小時，迨十二月至廿四年三月大同以東電話裝竣後，平均每月每車延誤2.13小時，將來一屆旺月，其成績之卓越，當更可觀。

(5) 設置手提長途電話機 為利便車務段長，遇有列車中途發生事變與調度通訊迅速起見，特購置手提長途電話機，分發車務第二三四五六段長應用，並訂定該項電話機使用辦法，俾資遵守。

(6) 建築總局無線電台 本路為使通訊敏捷起見，經於廿四年四月間，先在總局自製五瓦特發報機及三管收報機無線電台一座，需洋四百餘元，試驗結果，成績良好，現正籌劃繼續自製數具，分裝各重要大站，以利通訊。

(7) 重訂收發電報規則 查本路收發電報規則，於民國廿二年一月間，曾經一度修正。茲查此項規則，歷時兩年，各方情況，已多變遷，且各處課段站人員，有因事實上之必要，應加入拍發電報之列者。自應重行修正，以資遵守。爰

將原訂規則十二條，妥為修正，飭屬遵照。

六、總務

一、文書

(1) 訂定段站文電傳單整理辦法

車務各段站，對於文電傳單，每多隨意散置，既易遺失，復難檢閱。特訂定整理辦法，將何者應分類編立卷宗，妥為保存，何者應分類懸掛壁間，以備檢閱。遇有遷調，應如何點交接收等等。均分別詳細規定，通飭各段站遵照，切實辦理。

(2) 重訂車務處傳單分類編號裝釘及分配辦法

車務處每年發出傳單，為數甚多。為便利查閱及保存起見，特將所有傳單，分為「營客」「營貨」「聯客」「聯貨」「營查」「運轉」「運電」「運軍」「運統」「計文」「計人」「計品」「計積」等項。其同屬一案或情形種類相同者，均編為一號，其號數之下，以(1)(2)(3)(4)等字別之。並照聯運處規定傳單用紙之大小尺寸改用報紙鉛印，以便裝釘。其分配辦法，按其主管事務而定，以免濫費。自二十四年一月一日起實行。

(3) 改訂保管案卷規則及案卷類目

民國十七年間，本處所訂之保管文卷規則及案卷分類綱

要，歷時已久，已多不合於現情。茲為力求完善起見，將前項規則，重行釐訂，並將案卷分為「總務」「人事」「運輸」「客運」「貨運」「聯客」「聯貨」「電務」「物料」「稽核」等共十大類，每類按照案卷性質，分為若干目，以便檢查。

(4) 在各大站設立圖書室

為增進路員常識，及便利旅客明瞭本路情形起見，特在西直門康莊，張家口大同平地泉綏遠包頭等七站，設立圖書室，將各種有關運輸刊物書報等分發陳列，以備員工閒暇及旅客到站候車時瀏覽。

二、組織

(1) 訂定各課股職掌事務

車務處自於二十二、二十三、兩年，先後將文牘課歸併計核課，電務課歸併運輸課，另添營業課後，所有各該課事務，自應分別繁簡情形，妥為分配。並為利便辦公起見，所有各課事務，均分股辦理，以專責成。經規定運輸課分為「調度」「軍運」「行車統計」「車輛登記」「電務」五股。營業課分為「旅客」「貨物」「調查」三股。計核課分為「文牘」「人事」「稽核」「物品」四股。並將各該股職掌事務，詳細訂定，以清權

限而利辦公。

(2) 召開車務會議

為集思廣益，統籌業務之改進起見，曾於二十三年八月及二十四年三月在總局及大同站先後召開車務會議兩次，事先由各課各站提出議案，屆時召集各課各段段長及有關之各股主任站長等會開討論。所有議決各案，均已次第施行。

(3) 東便門開站

查東便門站本路行車營業等事務，向係託由北寧路員司兼辦，二十三年份本路運往該站之煤筋，共有四萬餘噸，自平包通車快車改經環城綫後，其下半年售出之客票，亦有二百六十餘張之多，事務較前增繁，實有設置站長，專人辦理之必要。經商准北寧路在該站撥借房屋一間，自派站長辦理站務。已於二十四年三月十一日開始辦公。

(4) 添設南口康莊站務委員會

查南口康莊兩站，扼關溝段之咽喉，列車往來頻數，站務亦異常重要。經飭各該站照西直門張家口大同綏遠包頭等站辦法，設立站務委員會，俾車工機警醫務材料各方首領，得以隨時會同研究改良站務。

三、人事

(1) 擬訂「車務公務員獎懲規則」「公務員任用升補及叙薪規則」「公務員分級表」「系統表」「薪級表」「薪級補充表」

賞罰明而後人知勤善，舉錯當而後事乃有濟。車務職掌行車營業，責重事繁，人多品雜，求所以防流弊，而杜濫等，則公務員獎懲及任用升補叙薪諸辦法之規定，實不容緩。特訂車務公務員獎懲規則二十一條，任用升補叙薪規則十四條並附訂分級表系統表薪級表，薪級補充表等，以定標準，而資率循。

(2) 訂定員工考績簿登記規則

查本處現用之員工考績簿，殊欠完善，關於各員工遷升進退履歷加減薪津賞罰請假等事分別登記，表冊既繁，檢查不便，茲重行編製新考績簿一種，計每一員工登記一冊，將所有上項應登記各事項登入於一冊內，既便查閱，復免遺漏，此外並附訂登記規則十三條，俾資遵守。

(3) 訂定核對各站員司保單辦法重行對保

查車務各站員司保單自民十八後，迄未核對，所有原鋪保或原保人，因人事之變遷，已多更易，亟應重行核對。又各段長站長對於保單數年來多未登記，平時既不知所屬保單

是否完全，及至發生事故，更不知向何處覓保，殊非慎重職務之道，特擬定核對保單辦法九條，登記表一種，限期飭令各段站核對，補具齊全呈核。

(4) 訂定整理保證金辦法

查各站員司繳納普通特別兩種保證金，每有延展時日情事，茲為澈底整理起見，特會同會計處訂定整理辦法五條。所有各員司無論以前已未繳納保證金，一律按照新定辦法辦理。其有應扣薪抵充保證金者，即照所定扣薪月份，按月扣薪十分之五，撥入各員司保證金項下，至扣滿應繳納保證金全額為止。

(5) 規定各站調補工役原則

查各站對於工役之調補，每有不按資歷及成績任意越升情事，殊非慎重公務循守常規之道。特規定「各站調補工役原則」三條，以杜濫進。

1. 各站遇有高級工役缺額先應設法由同級工役擇優調補。
2. 如無同級工役，可以調補時，應擇站上較低級工役中資歷較深成績較優者遞升，遞遺之缺，按資依次遞補。
3. 新僱工役以低級者為限。

(6) 編造車務員工人數及薪工統計。

查務車務電務員工，人數衆多，每月升降進退以及加減薪工之事，亦至繁夥，若無正確統計，實不足以資稽核而便比較。茲自本年一月起與上年同月逐月將員工人數及薪工兩項，按照實在數目，編造統計表，以便比較。

1. 本處自上年實行貨物負責運輸後，各站人數不無增加，但增加人數，員司一項，除兩次考取貨物司事外四十人，部派實習生十一人外，其餘多係由電務方面抽調。其離職者則多由於退休，或死亡或辭退。至工役一項，除因裝設長途調度電話，曾考取學習綫工銅匠十餘人又補充客車車役，增加大同以西轉轍夫及考取車役共十餘人外，其餘則係工務處撥歸本處管轄之道口夫約十餘人。實際所增均無幾。

2. 員工薪資，以二十三年一月份與二十四年一月份比較，均略有增加。其增加原因，固緣人數之增多，第為鼓勵員司辦公起見，將多年未經晉薪者，擇尤加薪，亦為薪資增加之一因。但所增薪資尙未溢出預算，是於獎勵員工之中，仍寓限制之意也。

(7) 規定各段長站長講演辦法

查員工服務首重訓練，若於工作清閒時，將路務職守品行道德等講演，於員工服務及身心上，均有裨益，特規定各段長於每旬巡查各站之際站長則於每週之內，就站上工作清閒時，召集站內車務電務員工將一旬或一週內，於員工有關之公文或公務，及關於個人之職守道德事項，摘要講演，使皆明智達理，守法奉公，並將講演情形，站長則登記於站務日記簿內，段長則報告車務處，以備查核。

(8) 訂定車務各段站工役加辛暫行辦法。
查車務工役加辛，向以距上次加辛滿一年，而此一年之內，並未受過停辛至四次之處分者，即可加辛，手續既繁，限制亦屬過寬。特另訂車務各段站工役加辛暫行辦法十一條，並將每月辦理加辛辦法改為每年一、七兩月彙辦一次。而加辛標準亦經從詳訂定。以免浮濫。

(9) 規定三四等站祇設站長及副站長或站務司事兩人職務分配辦法 本路三四等站，多有祇設站長及副站長或站務司事兩人者，所有行車營業電報等事務，統由該兩人辦理。若不將其職務妥為分配，難免有發生推諉遺事之弊。特訂定職務分配辦法十條，通飭各該站試辦。

(四)、物料

(1) 製發特種信封

本處與各段站每日往來寄遞文件報單等項，每年所用大小信封，為數甚夥，一經剪拆，即行廢棄殊非經濟之道。自上年八月起改用堅韌紙料另製之特種信封寄遞。並訂使用辦法六條，飭各段站及處內經管人遵照實行以來甚為簡便經濟。

(2) 訂定車務外站員工制服證章發給及保管辦法

車務外站對外有關各員工，所著之制服證章於觀瞻及體制上，極關重要，惟本路對於發給及保管制服證章尚無辦法規定。易滋混亂。特訂定辦法十四條，公佈實行俾各員工有所遵循。

(3) 規定各段站領用物料手續及數量

查車務電務各段站所用月料，向係按照舊定數目核發，

以致各段站對於敷餘物料，每每隨意濫費其不敷者，則又隨時請領，似此情形，殊非愛惜公物節省手續之道特規定甲乙

兩種領用物料簿，甲種簿係備按月向本處領用物料簿，文具紙張雜料報單等項。乙種簿係備按月呈由本處核轉材料廠領用大宗消耗品(煤油等項除外)及公用器具填用。並訂領用規則附印於各簿之首。至領用各種物料數量，亦按各段站事務之繁簡妥為規定，列表分發，以便各段站於每月領料時，查照表列數量，填簿具領，定自二十四年七月份起實行。

五、考試

二十三年七月考取補充外站司事二十名。

二十三年九月考取學習電報綫工正取十名，備取五名。

二十三年九月考選押貨長夫七名。

二十四年一月考選車役正取五名，備取四名。

中華全國鐵路協會叢刊

積極移民西北計畫書

此書係在本會唐會員懋所輯，舉凡西北農村建設，城市建設，農戶建築，公益建設概算，建設經費之商榷及移民應辦之業務，以及墾牧農制等均有極精詳之計議，實為開發西北之唯一參考；關心開發西北者不可不讀，書價每冊大洋八角優待六折，發行所南京：金川門五號本會。



平綏鐵路更調車務員司之我見

楊理之

平綏鐵路，全綫經過冀、晉、察、綏、四省，繁盛之處

固多，而地廣人稀，氣候嚴寒，風氣閉塞，爲中國內部所未有者亦復不少，服務此等地方小站站長，窮年累月，拘守一隅，見聞不廣，營業運輸有限，所辦之事，亦極簡單。聞有十餘年充當小站站長，一旦返至繁榮之區，祇見大道之上，芸芸衆生，前擁後擠，茫然無所窮止，車水馬龍，塵囂萬狀，觀此情景，目眩神駭，莫知所措，其智識程度之日就低下，辦事能力之日漸薄弱，可以想像而知，卽路務進步之遲緩，亦正坐此弊。所以前任常局將各站車務員司分別招之來局，加以相當之訓練以資補救，其用心良苦，然以短期間所得之學識經驗，究屬有限，終非長久妥善之道。爲培植人才，提高工作計，以愚者之一得，卽以公開更調，周習事務爲原

則。試詳陳之：

- 甲、各小站站長服務滿三年以上者，得調充一二等站副站長，三年期滿，得視其才具，酌量升調。
- 乙、各大站副站長，服務滿三年以上者，得調充各小站站長，三年期滿後，酌量遷調。
- 丙、車守等服務三年期滿，得調充二三等副站長，期滿後，得按成績酌量升遷小站站長。
- 丁、各小站領班司事等，服務滿三年，得酌量調充車守查票員等職，期滿後，得酌量遷調二三等站副站長。
- 戊、各大站領班司事等，服務滿三年，得調充二三等站副站長，三年期滿後，得酌量升調小站站長。

己、各新進之車務員司，須有相當之訓練，練習期滿後，得調充小站司事等職務。

此不過略陳大概，其實行辦法，須有縝密之規定，方有裨於事實。信能行此，其利有六：

(1) 可以平均勞逸 本路路線所經，荒寒之地多，富饒繁盛之地少，同在一路服務，其勞逸甚不均匀，有在荒寒之地數十年，未得一享繁榮地方之幸福者，有此更調辦法，則勞逸均。

(2) 可以增加經驗 各站營業繁簡不同，辦事手續各異，所處環境與風氣亦各懸殊，有此更調辦法，增加員司經驗不少。

(3) 可以活動腦力 小站員司，在站服務，歷時既久，識見有限，故步自封，工作效率，因而減少。有此更調辦法，則精神愈用而愈出，腦力愈運而愈靈，識見既廣，經驗亦充，作事不限於一隅，見聞不囿於一事，腦筋自呈

(4) 可以充實辦事能力 在大站辦事之副站長，一旦調至小站站長，其識力既充，解決站務當然胸有成竹，是辦事能力無形增高。

小站站長調至大站服務，可以擴充學識，歷練技能，培成辦事之才，公私均有裨益。

(5) 可以堅辦事之心 車務員司，直接辦理客貨運輸業務，負責甚重，所以平時辦事，最貴熱與毅力，有此更調辦法，則員司登進，有軌路可循，服務安心，自無見異思遷之動態。

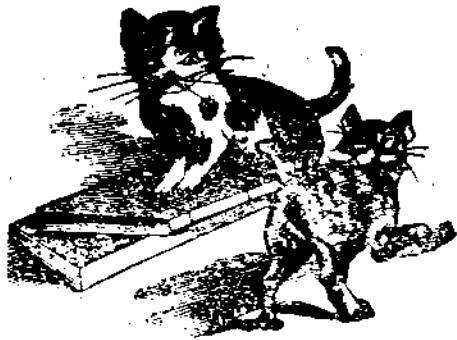
(6) 可以取材有資 自古人才之興，在乎歷練，歷練有方，培植有道，則人人之識力充實，不但全路工作提高，而且辦事人才輩出，蔚成國家之盛軌。

總之在上者能以理論進為實踐，用人採用考試制度，更調採用公開辦法，則工作效率促進，路務蒸蒸日上，無俟贅述也。

活潑。

詹天佑像

中國鐵道，各有長短之處：如平綏工程之偉大，馳名中外，蓋經由險峻，外國工程師束手入山地，須改變方法，而我國工程師詹天佑董其成焉。令樹詹氏之銅像於平綏龍橋車站傍，西行車至此，即里許，即有名之八達嶺，故路線轉成V字形，由專行山地之車頭導於前，另以一車頭推於後。青龍橋之西約八達嶺再向西北行。至下花園，極險峻，未能越，因鑿隧以通。隧長三千五百八十尺，亦世界有名之工程也。由下花園四十里，即古黃帝與蚩尤相爭之涿鹿也。



鐵路員工消費合作社

李楚賢

(一) 引言

鐵路為運輸事業中重要部門，其效能為使貨物與人類隨運輸機關而轉移，使各達其目的地。鐵路效能之增進，業務之發展，固有賴于完善合理運輸機關之設備，然而運用轉動，進退遲速，又非人莫舉。鐵路員工以中下級人員佔百分之九十以上，故工人實佔有重要之地位；改善工人生活條件，亦不可忽視之問題。若工人生活過于惡劣，則必使其體力精神，陷于疲弱不振，雖有良好運輸設備，猶不能盡管理鐵路完善之能事也。

鐵路勞工問題關係工人待遇最密切者，厥為福利問題，而福利問題中，工人生活，如衣、食、住等事項，尤關重要

，此消費合作社之所由來也。

(二) 鐵路員工消費合作社之目的

鐵路員工消費合作社之目的，為免去商人中間居奇，減輕消費者之負擔，用公平價格出售貨物于消費者，更將該社之贏利，謀社員公共生活之改良，以及合作社自身營業之增進，意至良法至善也。是以其組織法中明訂除股本、股息、職權及社員入社手續外，且規定贏利若干，為該社基金，若干為社員生活費用，若干充職員報酬，餘則按社員購買物品之多寡比例分配，此消費合作社之大意也。

(三) 鐵路員工消費合作社之沿革

民國九年，前交通部為減輕消費負擔，改善經濟起見，提倡鐵路員工消費合作社之組織，通令各路試辦，以吉長鐵路成績最佳。當時因時局關係，辦者尙少，交部于民國十二年八月頒佈國有各路工人消費組合大綱，又以工人能力薄弱，擬定由路局派員幫同辦理，開辦資本，難於招集，更擬定由路局撥款補助，規定限制，以為標準。購辦物品，運價酌予減半。其他須補助者，由路局予以相當便利。物品售價，可較普通售價為廉。每年盈餘，照資本及購置額分配諸社員，作為資本付息，並分餘利于社員，年數愈久，利益愈大。社員退出時，本利全付，又為變相之儲金。此項辦法，對於員工，最有益。十八年鐵道部成立，根據前次大綱。改訂國有鐵路員工消費合作社通則二十二條於二十年一月部令公布施行，二十一年一月，前項通則，又經修改，並於同年六月，部令各路消費合作社，依照部訂之鐵路消費合作社，各種表格，按月填報，以資考核。二十二年一月又經第二次修正。迄今各路先後成立消費合作社者，計有六路。社員人數計有三萬二千二百餘人，茲將各路消費合作社，成立時期，及現有社員人數，分別統計於左：

路別	類別	總社址	分社數	成立時期	社員人數
膠濟	青島	分社五	售品處四	十九年九月	六三四九
隴海	鄭州	分社七		二十年七月	九二二五
道清	焦作			二十年六月	一七一九
湘鄂	徐家棚			二十年十月	一六四六
津浦	浦口	分社二	分銷處七	廿二年十月	一〇四六七
正太	石家莊			廿三年二月	二八三七

(四)員工消費合作社之組織

國有鐵路員工消費合作社，遵照部令通則辦理。各路之已設有消費合作社，而與部定通則抵觸者，應予修正，呈部核定。其餘一切組織計劃，各大大同小異，社員大會中，產生董事，(理事)監事若干人，其下有經理、職員。總社分社之外，有售品處，或流動售貨車。路局對於合作社處于監督指導之地位，茲將國有鐵路員工消費合作社通則依廿二年一月十二日第二次修正原文轉錄於左，並附膠濟路消費合作社組織內容，以供參攷。

國有鐵路員工消費合作社通則

第一條 國有鐵路員工消費合作社，除適用其他法令外，應遵照本通則辦理。

第二條 消費合作社，以減輕消費負擔，改善經濟生活，提倡合作精神為主旨。由社員自行組織，但為進行便利起見，得由路局派員指導之。

第三條 凡在鐵路服務之職員及雇工警察均得為消費合作社社員。

第四條 消費合作社資本由社員分任，其總額及募集方法，應於社章詳細規定，但每股以一元為限，每人所認股份，並不得超過資本總額十分之一。

一。

第五條 社員無論認股多少每人祇有一票之選舉權及表決權。

第六條 消費合作社每年應開社員大會或社員代表大會一次，報告全年總帳及議決重要事項。

第七條 消費合作社應設董事監察各若干人，由社員大會或社員代表大會選舉，分別處理監督全社事務之進行，不支薪津。

第八條 消費合作社得聘請經理及事務員辦理社務。

第九條 消費合作社因社員所繳之資本，不足供採辦物品之支出時，得向路局借墊，但其總額不得超過所繳資本全額之半數。

第十條 消費合作社採辦物品以日常生活所必需者為限如米、麵、雜糧、煤、炭、燃料等類。

如因特別情形，必須採購前項所列以外之物品時，須經董事會議決呈請局長核准。

第十一條 消費合作社採辦物品，經由本路運輸者，准予免費，其經過他路者，繳納現款半價。

採辦物品時，名目及數量，無論經由本路或他路，須開具清單，呈請路

局察核，轉呈鐵道部核定。

第一項減免運費之規定，鐵道部得酌量情形限制之。

第十二條 消費合作社物品售價之標準，應按原購價額加入各項運費及開支等費參照市價定之。

第十三條 消費合作社職員薪金、及房租、雜費等，一切開支，應擬具預算書，由董事會議決定之。

第十四條 消費合作社應設於各該路員工居住最多之處，並得酌設分社。

第十五條 凡屬社員均得在消費合作社購買物品，但以本身及家屬需用者為限，不得代人購買或轉賣。

第十六條 消費合作社股息，最高不得超過年利五釐。

第十七條 鐵路員工向消費合作社購買物品，俱以現金為原則，但實有困難情形，得經理之許可者准暫記帳，其價額不得超過該員工每月薪金三分之一，並通知路局會計處於每月發薪時扣清。

第十八條 消費合作社關於採買及發售物品，出入款項等事，應製備簿冊，詳細登記。逐日清結，妥為保管，以備檢查。

第十九條 消費合作社每屆年終為一會計年度應造具營業報告書，除應有開支及支付股息外其餘純利，照左列規定分配之。

一 公積金 百分之二十

二 職員酬勞金 百分之十

三 公益基金 百分之二十

四 社員消費紅利 百分之五十

第二十條 消費合作社各項帳冊，每月應由監察檢查一次，遇有必要時，本部及路局亦得派員檢查。

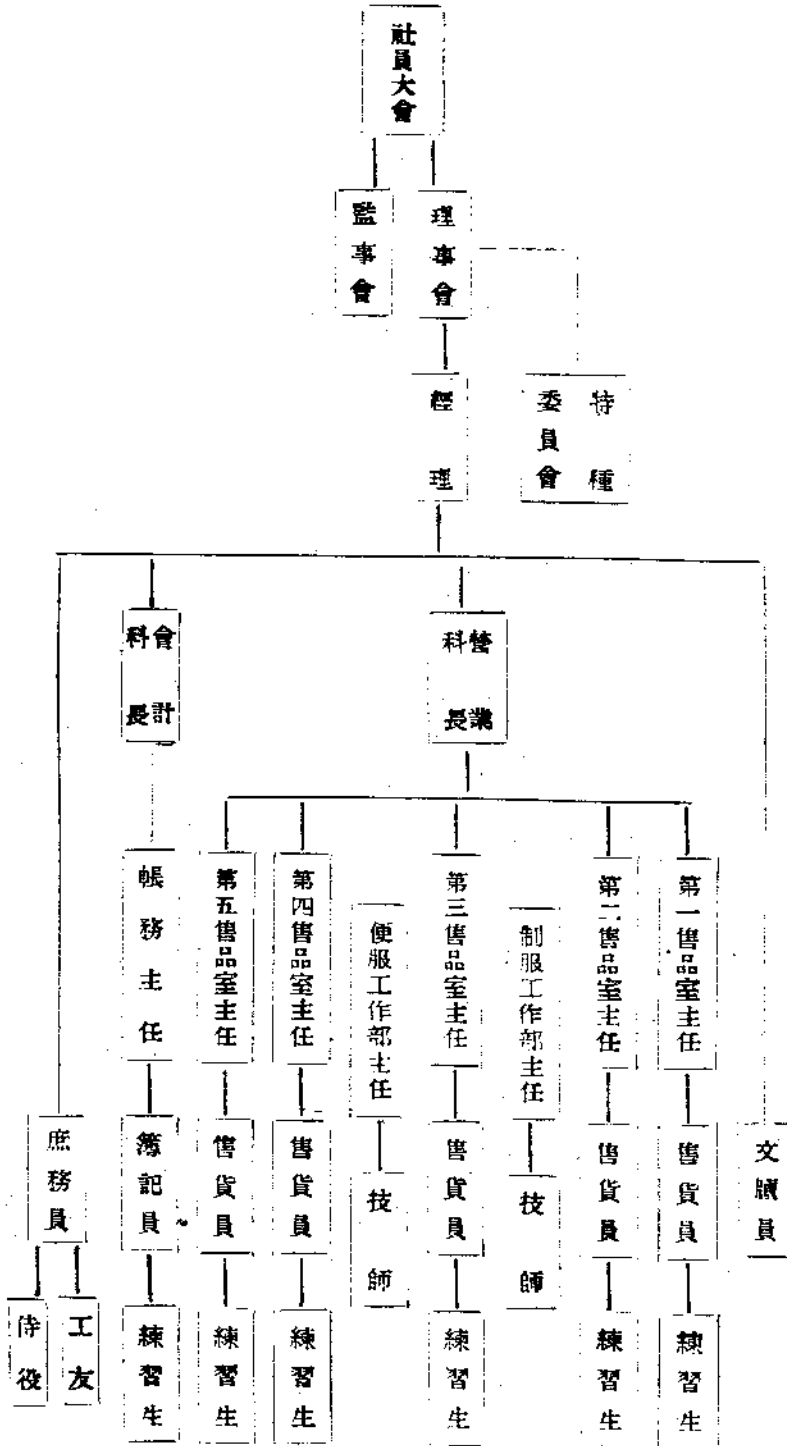
第二十一條 消費合作社每屆年終，應將一年之社務進行狀況，及營業結算，呈報該路局轉呈本部備案。

第二十二條 關於消費合作社會議、選舉、營業、會計、及其他應規定之

事項，應于開辦時擬具詳細章程，呈由該路局察核轉呈本部核定。

第二十三條 本通則自公布日施行。

十九年五月，膠濟路由路局、黨部、工會三方，協同籌備消費合作社，租定社址，徵股一千六百四十三股，於十二月開始營業，其組織內容參閱下表：



(五) 國有各路舉辦消費合作社之經過

合作社無論其為生產或消費之組合，總皆欲於現代不良

社會制度下，各人本互助精神，集合各人可能之經濟能力，以謀滿足共同生活之需要。我國自西方資本主義，踏入中國而後，其相反之合作主義，合作運動，以及合作組合，隨之

而至，近年來各地有相繼倡辦合作社者，固不一而足，實業部內有合作司之設立，慈善機關如華洋義振會在各地提倡合作運動，亦不遺餘力。鐵路方面，各路均先後成立消費合作社，茲將各路成立經過，分別彙誌於後：

1. 津浦路，二十年三月，由路局派員組織籌備委員會，並擬定合作社章程，籌委會簡章，及辦事細則等，呈部備案，旋因時局影響，遷延未即舉辦，復以籌款不易，擬變更辦法，先於浦口設立消費合作代辦所，由路局暫墊款四萬元開辦，並附呈代辦所暫行辦法，呈部備案，同時工會亦呈請由工會負責籌備，並請飭局借墊資金，以資興辦，二十一年九月部令路局、會同黨部、工會三方依照部擬籌備簡章十三條，限期組織成立，十月一日再度成立籌備委員會，二十二年一月舉行第一次社員代表大會，選出董事十五人，監事九人，負責辦理，股本約十萬餘，辦社在浦口。

2. 隴海路，二十年二月，由路局派員着手籌備，七月籌備竣事，召集第一次社員代表大會於鄭州，照章選出董事九人，監事五人，九月一日開始營業，截至當年十二月止，共計營業總數達十四萬元，除各項開支外，所得純利為八千餘元，二十一年一月舉行第二屆社員代表大會，議決增加董事九

人，監事四人，共收股金二萬二千餘元，路局墊款一萬元，辦社設於鄭州。

3. 膠濟路，於十九年五月，開始籌備，是年十一月宣告開幕，籌集資金不敷營業運轉，商請路局息借洋二萬元，至二十年六月三十日止，共計營業總額為十七萬一千餘元，計得純利四千二百餘元，依照原定計劃擴充分社五處，營業愈趨進展，同時召集社員大會，選出代表七十五人，由社員代表大會選出第二屆董事六人，候補董事六人，負責辦理。

4. 湘鄂路，二十年一月奉部頒通則後，即由路局指派總務、車務、會計三處長，及材料廠長等，組織員工消費合作社籌備委員會，一月二十日籌備會成立，十月開始營業，因徵股不易，由路局墊款七千餘元，以作資本，採購物品，僅限煤米兩項，總社設徐家棚，二十一年十月重行改組，並將原訂章程呈部備核，旋因章程所列各點，多有未合，已奉部令，重新修正。

5. 道清路，於十六年由路局墊款二千元，創設工人消費合作社，並訂組織大綱八條，辦事細則十六條，二十一年一月接奉部頒通則，同年六月將原有之消費組合改組，並選舉董事監事，二十一年任期屆滿，應遵章改選，乃將董事監事選

舉規則，及辦事細則各一份，呈部備案，旋以所擬規則，諸多不合，部令重擬，並令將原有章程補送備查，同年九月將章程及改擬之規則細則，再度呈部，直至二十一年十一月，始遵照部飭各點，作第三次之修正，呈部備案。

6. 正太路於二十二年由路局工會成立籌備委員會，同年十一月第一屆社員代表大會開幕，通過章程草案，選舉董事九人，監察五人，廿三年二月奉部令修改社章，同年三月開始營業。

7. 南浦路組織內容，與鐵路微有不同，關於合作事項，係按月由路局所屬各處主管人員，先行造具員工清冊，再由各處會商購用數量填列清冊，款由路局墊借，由合作社代購，月終與路局清結一次，員工每月消費若干，亦由該社通知路局，月終儘數扣繳，所售物品，較市價稍低。

(六) 國有各路消費合作社營業之分析

國有各路消費合作社營業狀況，以二十二年度營業總額而言，膠濟路為九六八，三三九·四〇元，較二十一年度增二二一，三九七·一二元；隴海路為二五七，八四〇·七二元，較二十一年度減一五〇，〇二七·〇九元；道清路為一

〇八，〇六四·一四元，較二十一年度減六九，一九五·三六元；湘鄂路為二四，六四九·七八元，比二十一年度增七〇八·四六元；津浦正太兩路為二六八，三五八·四四元及七六，一三九·三六元，惟因一係二十二年十月開始營業，一係二十三年三月開始營業，故無所比較。

以二十二年度盈餘總額而論，膠濟路為八七，四〇一·九五元，較二十一年度增二八，五六二·二七元；隴海路為一九，一〇〇·〇〇元，較二十一年度減六，〇六二·四二元；道清路為八，〇四七·一四元，較二十一年度減三二七·九三元；湘鄂路為三，八六九·〇一元，較二十一年度增一，六一〇·五三元；津浦路為四二，二七八·八六元；正太路未詳。

就上列二項，比較各路消費合作社營業狀況，惟膠濟路較前進步，無論營業額或盈餘額均佔第一位；至於隴海道清兩路尤以隴海路無論營業額或盈餘額，均較前低落，其原因見二十三年隴海路消費合作社第四屆業務報告：

「本社營業，麵粉消費約佔十分之六，而鄭洛陳漢幾佔全部百分之九十五，過去麵粉價格，東西相差甚巨，故本社在新浦徐州採購者，運鄭州以西出售，價格比市價差二三角

，故銷數甚暢。後徐鄭兩處市價幾相等，本社為避免路方損失計，遂在鄭就地採辦，運費既未佔便宜，售價自無法特別低廉，蓋普通麵粉廠家對於分銷處每袋價廉五分，本社因大批交易，一再協商，由七分一角，而達一角五分，若在鄭州銷售，最多只能比市價低一角，再低則虧本矣。西路則各廠家，利用半價運輸時，存粉過鉅，互相競銷，價格與鄭市亦相去無幾，社員在各商號購買，能得記帳之便，而本社必須現金，故在價格相去僅一角數分時，多不在本社購買；加以去歲各地小麥及雜糧收成均佳，土麵價格特別低廉，大部社員均購用土麵，致麵粉銷數一蹶不足，而物價低落與營業總額亦有絕大關係，麵粉價格前後幾相差一元，則售麵粉萬袋，其總額即減少萬元，故土麵價廉，物價低落，及各廠家直接傾銷，實為本社營業低落之最大原因。

一 同在經濟恐慌之下，同受物價低落，互相競賣之影響，膠濟路消費合作社，何以獨有進步，此與各社開支及流動資本之大小有關。姑就各路合作社營業費而論，在二十二年度，以津浦為最多，計二四，五九〇。二五元；次為膠濟路計二三，八一八。二八元，更次為隴海路計一六，三八一。四六元，正太路計三，九二二。二二元，道清路計三，〇〇八。

八一元，而以湘鄂路為最少，計二，七四一。八二元。然反觀營業與營業費之百分比，以二十二年度論，竟以湘鄂路為最高，每營業百元，需營業費十一元一角二分，較二十一年度增一角九分。次為津浦路，每營業百元，需營業費九元〇二分。三為隴海路，每營業百元需營業費六元三角五分，較二十一度增二元三角四分。此外正太路每營業百元，需營業費五元一角五分。道清路每營業百元，需營業費二元七角八分，較廿一年度亦增一元三角，就中以膠濟路為最少，每營業百元僅需營業費二元四角八分，較廿一年度較少三角七分，從此可知隴海路合作社，不僅受物價低落之影響，而開支太大，亦為其重要原因之一。反之膠濟路合作社能於貶價競賣之中，而使其營業額與盈餘額均有增進，實與開支之力求節省有關。

其次各路消費合作社流通資本之大小，亦與其營業有關。流通資本大者，信用必較高，營業額亦較高，競爭力亦較強，即使因銷路不暢，抑價競賣，亦只能低減其相對利潤，決不能犧牲其絕對利潤之全部，更能憑依信用，運用多量貨幣，以減少資本週轉之困難。各路消費合作社二十二年度流通資本總額，以膠濟路為最多，由九五，九二五元增至一一

二，三八四元；其次津浦路由六〇，〇〇〇元增至九二，八八五元；三爲正太路由二九，〇七三元，增至四〇，二二六元，道清路由六，二二四元增至一〇，六七一元，隴海路由三〇，五〇六元增至三一，一七〇元；而以湘鄂路爲最少，由七，七〇六元減至七，五七四元。

(七) 鐵道部本年度發展消費合作社之計劃

鐵道部於二十三年度屆滿之際，擬具二十四年度中心工作計劃，其直接有關於勞工待遇設施者，如繼續籌設各路消費合作社：「查各路消費合作社之重要作用，爲減輕員工生活負擔提倡合作精神，數年以來，經本部積極進行，如膠濟、隴海、道清、湘鄂、津浦、正太等六路，均已先後成立，營業狀況，尙稱良好，茲查京滬滬杭甬，已於去年三月成立員工消費合作社籌備委員會，關於該社各項章程草案，業經該路呈部核定，並指令准予備案在案，惟該社成立日期，尙未據報，經已令行催促。至平綏鐵路，則以集股困難，籌劃經年，未能成立，去年一月間，據該局呈報，擬先由局墊撥資金，組織預備社，以資提倡。本部念該路環境特殊，姑准

試辦一年，在此一年之內，飭仍照部頒通則，正式組織員工消費合作社，俾資劃一其他尙未籌設者，如平漢、北甯、粵漢南段、廣九、南潯等路，亦經令飭遵照部頒通則，從速籌備，其已正式成立之各路，並擬于本年度內，釐定整理辦法，俾臻健全，更擬派員，分赴各路實地視察，加以指導，期收實效。」

(八) 結論

晚近東西各國對於合作事業，靡不突飛猛進，一日千里，誠以產業革命後，世界全人類幸福，均受資本主義之支配，合作主義，合作運動，實爲調劑經濟生活之唯一要圖，亦爲反資本主義最和平之手段。中國資本主義生產，雖已發展至相當程度，而合作事業，在國內尙未有普遍認識，新興事業，可謂尙在幼稚時代。國有各路合作社成立，使員工得價廉貨物，免去商人剝削，經濟方面，利益甚大，况鐵路挾有運輸上特殊之便利，舉辦當屬較易，至於組織方面，力求經濟，隨時闡明合作社之內容與優點，使員工對之均有熱烈情緒，新興事業，當受莫大之推動力也。



世界各國公路水路及空中運輸與鐵道運輸之

競爭及其調整

(續前期)

洪紹統譯

(十九) 英國

一 緒言

歐戰以前，英國鐵路公司，對於公路運輸，已感興味。

其中數家公司，經政府之特許，即已從事此種營業。但除少數例外，此種營業，只限於「短距離」及「運到鐵路」或「自鐵路運出」者。至一九二一年，各鐵路公司，經法律之規定，合併為四大公司後，該公司等即得政府之特許，經營公路運輸之「一般業務」。但該法並未允許鐵路經營「純粹屬於公路運輸」之業務。

至一九二八年，英國國會通過一種法律，始許鐵路公司經營「純粹屬於公路運輸」之業務，該法對於客運及貨運，均屬適用。

四大鐵路公司努力利用法律所給予之權利，與已成立之

公路運輸公司訂立合同。關於客運業務，該鐵路公司等收買

，其目的蓋欲將公路運輸事業，包括於鐵路公司組織之內，

以便遇有某種運輸需要時，鐵路公司或用鐵路，或用公路運輸，得以斟酌實際情形，以定去取，俾能顧及鐵路與公路各別之運輸經濟及價值，而使公眾獲得最大之利益。

貨運方面，該鐵路公司早已實行「店門接送業務辦法，現僅將此項業務，予以發展，并計劃鐵路與公路之聯絡運輸

。該鐵路公司等刻又與數家拖運公司 (Haulage Firms) 訂立合同，良以後者擁有多數車輛，并現成之組織，為正當經營公路運輸業務所必需者也。

國會最近通過與公路運輸有關之二種重要法律，一為一

九三〇年之「公路營業法」。(Road Traffic Act) 一為一九

三三年之「公路與鐵路營業法」。(Road & Rail Traffic Act)

第一種法僅涉及公路營業。該法對於鐵路僅有之影響，

為當該鐵路係自辦公路業務者。但該法間接上頗與鐵路營業有關，因適當之運輸調整，能使雙方競爭時不公平之成份較為減少也。

第二種法即一九三三年之公路與鐵路營業法，於鐵路直接有關。該法一方面規定凡在公路上行駛之貨運車輛，必須請領執照，他方面給予鐵路處理其運價事件較大之自由。

茲將該法主要各點，分述於后：

二 第一部份關於公路營業

一九三〇年之法律，僅規定用以載運公眾旅客之車輛，必須請領執照。一九三三年十一月十七日通過之法律，則規定凡一切在公路上載運貨物之每一輛汽車，無論其為「出租的」，「商業上用的」，或「車主自己營業上用的」，均須請領執照。

此項規定，亦有例外。所有下列各種車輛，均可無須領照：

1. 專為農業上用途之車輛。

2. 不出租的或却酬的載運貨物之拖車。(Trailers)

3. 電車，無軌電車，街上出租小汽車，以及公共機關之車輛。

4. 屬於公共維持事業，公安局、救火會、戰地傷兵院、普通醫院、之車輛。

5. 用作礦區救護工作之車輛。

6. 交通部長頒部之規章內所訂定各種特殊用途之車輛。

此外尚有一解析條款，說明在何種情形下之貨物運輸，不作為營業性質之運輸。

執照分為(甲)(乙)(丙)三種：

甲種執照，(公共運送者之執照)，僅授與專營出租業務之運輸公司，執照內規定車主除運送，與其運輸營業有關之存入貨棧內之貨物外，不得使用該項車輛，作其私人用途。

乙種執照，(半公共運送者之執照)，執照內規定，車主得使用該項車輛，作其私人營業上或事業上之用途，此外按照頒發該項執照機關所規定之條件，車主亦得使用該項車輛，作營業性質之運輸。

丙種執照，(私用車輛之執照)，執照內規定，車主得使用該項車輛，作其私人營業上或事業上之用途。

執照之有效期間為：

甲種執照二年，乙種執照壹年，丙種執照三年。

遇有需要經營「季節營業」或為特種事務，或其他種目的，而期限不長者，車主得請領一種「短期有效執照」上述(甲)(乙)(丙)三種執照之每一種，均有此種短期有效執照。

審查請領執照之機關，為「運輸業務委員會」，Traffic Commission 英國共分十箇運輸區，(一九三〇年公路營業法內則規定為十三區)，每區內設有委員三人，其中主任委員一人，為專任職。

法律規定，請領執照者，應呈明之點：每一請領執照者，必須向業務委員會遞呈一種說帖，說明擬用車輛之各項詳細情形，如係請領甲種或乙種執照者，並應提及為他人運輸貨物時所擬供給之便利，包括在何區域內或何處之間有規則的使用該項車輛承辦營業性質之運貨業務。

此外請領甲種及乙種執照者，遇必要時，應供給關於下列各點之資料：(一)該公司之營業綱要，及其所收運費。

(二)該公司與供給車輛者所訂之書面或口頭上合同，對於

供給車輛有關者。(三)供給車輛之任何另一人，對於該公司財政上之關係。

第六及第七兩條，為重要條款，論及批准或批駁執照之困難問題。

業務委員會對於請領甲種及乙種執照，有准駁之全權。如認為請領書可以批准，但請領書內所載車輛之數目應增加或減少者，並得批飭遵辦。對於請領丙種執照者，必須予以批准，除非該請領人為停用執照之持有者；或其前有之執照，業經撤銷者。如有以上二種情形，業務委員會有准駁之全權。

業務委員會於准駁之前，應顧慮一般公眾之利益，包括需要及供給運輸便利之人。對於請領甲種及乙種執照，並須特別注意下列各項：

(一)如請領者持有現行有效之同種執照者，前照內准其利用載貨汽車為有價的運送貨物之程度。

(二)請領者以貨物運送者地位之過去行為。

(三)本執照擬用車輛之數目及式樣。

(四)在決定應許之車輛數目時，關於準備車之需要，以備遇有車輛檢查及修理時，得以補充。

(五)對於請領乙種執照者，關於執照內所載明之車輛，擬用作有價的運送貨物之範圍。

最後，如業務委員會拒絕發照，或所發之照與所請領之照相異者，或附加條件為請領執照之人所不願接受者，委員會遇請求時，應用書面陳述其所以如此決定之理由。

在該法通過以前，業已存在之運輸業，經規定如下：

如請領甲種執照在一九三四年四月一日或運輸部長指定之另一較後日期以前，而請領者能證明在一九三三年三月三十一日為止之一年內，渠所有之運貨汽車大部份係供有價的運送貨物之用，經業務委員會認為滿意者，業務委員會必須准發執照，但其車輛之淨總重量，不得少於上述一年內任何一時期渠所使用任何此種車輛之淨總重量。

對請領乙種執照者，亦有類似之規定。但又規定，業務委員會不得附加對於請領者貿易上或營業上有實際妨礙之任何條件。最後，該法內有一細目，涉及專用於契約上用途之車輛，如請領甲種執照者能保證其車輛在一年以上之連續時期內將專用於契約上用途者，業務委員會得准發執照，但契約滿期後，此種執照，除非發照當局另有規定，即為無效。

無論請領何種執照，必須遵守下列條件：

- (一)車輛必須保持適宜而可用之狀況。
- (二)法律上規定關於裝有貨物車輛及空車之速率及重量之限制，並裝車等項必須切實遵守。
- (三)一九三〇年公路營業法之第十九條，關於某種車輛之駕駛人，得在車上繼續工作之時間，及其應有之休息時間，必須切實遵守。
- (四)法律上規定關於應填寫各種紀錄之規定，亦須遵守。

此外請領甲種及乙種執照者，對於僱用之人，應予以公正之工資，及適當之待遇。

業務委員會對於請領甲種及乙種執照者，在第一期（一年為一期）內，可不必附加條件，但以後再請執照時，得附加下列條件：

- (一)車輛必須在指定區域內或指定地點之間行駛。
- (二)僅有某種貨物可以運送。
- (三)僅能為指定之人運送貨物。
- (四)其他發照當局為顧全公眾利益或防制不經濟之競爭起見，認為必需之條件。（並非關於收取運費之條件。）

為使有關之人得以提出其異議起見，業務委員會必須公

佈下列各種請求書：

- (一) 請求(甲)種或(乙)種執照。
- (二) 請求添加車輛之執照。
- (三) 請求增加指定車輛及拖車之最高數額。
- (四) 請求變更或擴展(乙)種執照車輛為有價的運送貨物所能行駛之區域。(或地點)

業務委員會之佈告，應明示對於請領之執照可以提出異議之有效時期及其手續，以上規定不適用於下列各種之請求

- (一) 業務委員會所必須核准者。
- (二) 如請領人所擬領照之車輛，有舊執照，准其將該項車輛作為請領人所欲獲得一種營業之用途，而所請領新執照之終止期限，不在舊執照終止期限之後者。
- (三) 業務委員會認為業已慮及其瑣細之狀況，似無另給提出異議機會之必要者。
- (四) 請領短期執照，其請領書係經理合理之迅速遞呈，而該執照內使用車輛之需要，甚為迫切者。

凡業已在該區域內供給運輸便利之人，無論以公路運輸或其他運輸方法，在該區域內，(或請領者所擬服務地點之

間)，為有價的運送貨物者，對於其他之人請領執照，得提出任何異議，而以該區域內之營業車輛，(無論為一般車輛或特種車輛)，業已或該執照准發之後將「超過需要」為理由。業務委員會對於此種異議，有加以攷慮之義務。提出異議者，并得以請領人對於其所持有之另一執照之條件未能切實遵守為理由。

如業務委員會認為持有執照者對於執照內之某項條件未能切實遵守時，得將該執照全部或局部撤消或停止。如持有執照者請求時，業務委員會必須在撤消或停止執照以前，先舉行一次公開詢問，并應將其決定之理由，以書面通知當事者。

請領執照或請求變更執照者為業務委員會所拒絕，或提出異議之人其所提出之異議為業務委員會所必須予以攷慮而結果為該委員會所否決，或持有某項執照者其執照被該委員會所撤消或停止，以上三種人，對於該委員會之決定，如有不服者，得向依照該法設立之「上訴法庭」(Appeal Tribunal)控訴。該法庭由法官三人組成，由運輸部長指派。該法庭得邀集證人到場，命其宣誓，加以訊問，并得核給該法官等認為合理之「賞金」。此外該法庭并得征收「控訴費用」，但對

請領執照之人處境貧困者，得將該項控訴費用之全部或一部份免收。該法庭對於控訴案之判決，為最後之決定，並為業務委員會所必須接受。最後應注意，如有一人請領新執照，以代替舊執照，而當請領書遞呈之日，舊執照尚未滿期，旋因業務委員會拒絕其請求，經向上訴法庭控訴者，舊執照在控訴案尚未審判決以前，繼續有效，除非該項執照因前述之規定被撤消或停止者。

每種執照，有一共同條件，即應有各種紀錄，其紀錄之格式，由運輸部長與「運輸諮詢委員會」(Transport Advisory Council)商定之。該法內有一條規定，業務委員會有擬准許車主免除此項紀錄，無論對於一般車輛，或任何特定車輛，或車輛之用作特定用途者。但對於「農業上」及「旅行陳列者」使用之車輛，除非因特殊理由認為有紀錄之必要者，「必須」免除其紀錄。至該項紀錄本身，必須表示(一)關於車主所僱擔任一輛有照車輛之駕駛人或侍者(限於法定之侍者)工作之任何人，此人每日開始及停止工作之時間，中間休息之時間，及其本人在執行其駕駛人或侍者職務時之情形。(二)關於在執照許可範圍內，載運貨物之車輛所經之每次行程；在紀錄所及時期內，該車所載貨物之重量最大者，係某一

時間之某一行程，重量若干，以及所載貨物之種類，以及其到達地點。并得另以「法規」規定駕駛者應攜帶特種必需之表格，隨時填登。

運輸部長有擬訂定執行該法令之各種「法規」特別關於所用之表格，及其填報辦法，請領執照之手續，及以牌號或他種標識標明車輛為有照車輛之辦法，以及執照公文及牌號之保管，頒發收回，及撤銷等次。在訂定法規以前，運輸部長必須與各有關團體會商，訂定之後，并須從詳呈報國會之上院。

三、第二部份最重要之條文，為第三十七條，該條給予鐵路公司與汽車公司訂立合同之權利，以一種雙方同意之運費，運輸其全部或一部份之貨物，唯一條件，為此種運費，須得「運價法庭」(Rates Tribunal)之核准，而如以一種依照一九二一年法令而適用之「合宜特價」即能達此目的者，則此種運費，即難邀允准。

鐵路與公路雙方同意之運費，必須呈請「運價法庭」審核，由其公佈。任何汽車公司認為與其營業有妨者，得提出異議，并得以相似之運費，在同一或其他鐵路之上，運輸其貨物或某種特定之貨物。

該法庭規定每一此種合同之有效期間。

遇有異議時，該法庭注意下列二點：

(一) 鐵路公司之淨進款。

(二) 提異議者之營業狀況。

關於保障地方當局或汽車公司主有或經營之碼頭與船塢辦法，該法內亦有規定。

關於公佈運價之法規對於特殊合同並不適用，但此種合同必須呈送運輸部由其紀錄，以便任何人得免費在運價法庭所指定之地點及時間，前往查攷。

第三十九條規定，遇特殊合同為從事沿海航業之人所反對時，修改此種特殊合同之程序。

第四十條規定，鐵路公司之「新特價」，較之「平時運價」減低在百分之五以內，或回復一種特價其數額在同一限度以內者，免除呈請核准之手續。

此外第二部份之其他各條係關於減輕鐵路公司之束縛，指鐵路公司創闢新路線或將路線電化時易於邀部之核准。此外係關於公路與鐵路交岔地點柵門之規定，遇有事變時應呈報運輸部長之報告，以及創辦或放棄公路運輸業務時應辦理之手續等等。

四、第三部份主要之點，為關於「運輸諮詢委員會」(Transport Advisory Council) 之產生。

該委員會之目的，係向運輸部長供給資料，并協助其調整，改革，及發展運輸事業之工作。

該委員會由代表各方利益之委員二十九人組成之。委員人數，最多僅能增加三人。運輸部長與各有關團體商議之後，所決定二十九名委員之分配如下：

有關團體之名稱

代表人數。

英吉利及威爾斯地方當局

四人。

蘇格蘭地方當局

二人。

機器推動車輛之使用者

五人。

馬及馬車之使用者

一人。

其他利用公路者：步行者

一人。

乘自行車者

一人。

鐵路

三人。

運河(鐵路公司主有或管理之運河除外)

一人。

沿海航業

二人。

碼頭及船塢(鐵路公司主有或管理之碼頭及船塢除外)

一人。

工人方面

三人。

從事貿易者(包括農業)

五人。

運輸部長指定其中一人為主席，并派部內職員一人為秘書。

遇有此種案件，由該委會供給其用費，但如被邀請之人拒絕列席時，則科以罰金。

書。

以上譯自國際鐵路協會月刊一九三四年十一月號二四六

為便於執行其職務起見，該委員會有權函請任何人填寫

一一一五頁

統計表格或作報告，并得邀請任何人列席作證或呈出文件，

津浦鐵路發提貨單廣告

津浦鐵路全線各站暨京津兩地營業所均有發行

請發手續

凡鐵路負責運輸貨物無論按整車或零担起運均可在託運單特約欄內註明請發提貨單字樣並加蓋圖章鐵路即可照辦不取分文貨商如須變更託運亦得持提貨單向原起運站請求之

安全保障

提貨單為有價憑券與現貨有同等價值非將提貨單交出並經貨物原託運人或由原託運人所簽讓之人正式簽讓者不得領貨如遇提貨單遺失時可按(一)到期提貨(二)押款提貨(三)銀行保證提貨辦法辦理

使用效益

提貨單可作買賣或押借之用貨商憑此單商諸銀行錢業界押匯資金既得以周轉貨價又無延宕之慮提貨人俟貨到付款資金亦不致久擱營業因以擴展獲利可操左券

本處備有提貨單章程出售每册大洋一角郵費在內

津浦鐵路車務處謹啓



鐵道部施政成績

民國二十四年十一月份

(一) 業務

甲、核減客票基本運價

鐵部前為減輕旅客負擔，提倡國民旅行興趣，而謀增加客運起見，經令各路客票基本運價，凡在一分五釐以上者，實有核減之必要，應由各該路擬具辦法，呈部核辦；在一分五厘以下者，如有特殊情形，亦得呈部核減，平綏，平漢兩路奉令後，均已遵照部定標準，將客票基本運價，先後核減為一分五厘，呈經鐵部核准，現津浦路又呈請將該路三等客

票基本運價，由一分七厘減為一分五厘，其頭二等客票基本運價，仍照一二三制推算，(頭等每人每公里四分五厘，二等分，三等一分五厘。)定自二十五年一月一日起實行；亦已由部令准照辦。

乙、繼續增脩貨物名稱等級

關於增脩普通貨物分等表內貨物名稱等級，經該部規定每月增脩一次，本月份據平綏，平漢，正太，膠濟，津浦，湘鄂，京滬，滬杭甬等路，先後呈請增脩各項貨物名稱等級，業由鐵部核定，茲分別列表如下：

1. 關於增加貨物名稱表

貨名	等級	加入門類	實行日期	呈請或提請規定機關	備
黃瓜乾	四等	農產	民國二十五年一月一日起實行	正太路	攷

燒	硫化碱 硫化曹達	汽車 三輪 胎	燒碱	口琴	乾電池或濕電池配件	濕電筒	手電筒	櫻棚或藤棚	松樹枝	沙參
三等	三等	二等	參閱第66頁	二等	優等 普通三等	優等 普通三等	優等 普通三等	五等	四等	三等
又	第66頁	又廿九	又廿七	又十七	工藝十三	又十三	又十三	工藝九	森林二	又十三
又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又
又	湘鄂路	實業部提請	湘鄂路	實業部提請	又	又	又	杭京甬滬路滬	平綏路	津浦路

2. 關於修改貨物名稱等級表

工 29	工 27	又	又	又	又	工 25	又	工 25	農 11	門類	
										貨	原
摩托腳踏車	硫化碱曹達化	硫化青	素紅・素青	水	快	靛粉	靛藍	靛紫	廢絲絲棉	三等	定
	三等	又	又	又	又	又	又	又	改爲	優等 三等	改
改爲	改爲	又	又	又	又	又	又	改爲	改爲	靛紫	修
摩托腳踏車	硫化碱曹達化	硫化青	素紅・素青	水	快	靛粉	靛藍	靛紫	廢絲或絲棉	三等	改
二裝箱者 等	第參頁閱	又	又	又	又	又	又	又	三等	優等 二等	改
又	又	又	又	又	又	又	又	又	月二十五年一 日起實行		實行日期
路京滬滬杭甬	湘鄂路	又	又	又	又	又	又	膠濟路	平漢路		呈請路名
											備
											攷

又	摩托自行車	每輛 每公里 元〇.〇六	改爲	摩托腳踏車	每輛 每公里 元〇.〇六
工 30	燈 壺		改爲	燈 壺 燈 座	
			又		又
				平 綏 路	

鐵部除將前項核定之增修貨物名稱等級，刊印成表，令發各路遵照辦理外，并准北寧，湘鄂等路先後呈請將滅火藥沫，滅火藥粉，滅火藥粉筒，滅火藥粉筒裝實者，硝化曹達硫磺，燒碱等項，加入准按五十公斤起運之危險品貨物名稱表內，以五十公斤為起碼運量，已電飭各路自二十五年一月一日起遵照實行。

丙、審核各項特價

鐵部為維持荒歉各省民食，鼓勵農工生產，發展地方經濟，救濟國產絲煤起見，先後核准平綏路自十一月一日起，在糧運特價內，增加南口一站，豆類正式加入糧運特價表內；湘鄂路穀米五等七折特價，自十一月十一日起，續展半年；南寧路運輸贛省出口米穀，自十一月二十一日起，按五等八折收費，以一年為期；膠濟路由濟運青麵粉，四等八折特價，自十一月十五日起，延長一年；平漢路黃豆芝麻特價，自十二月五日起，展期半年；絲繭特價，自十一月二十一日起，續展一年；煤運特價，自十二月一日起延展半年；又准

京滬路上行鋼鐵條片特價，自十月十日起，續展半年；豬運特價，自十二月一日起，續展一年；平綏路紅白杆木，滅按五等收費；中華全國火柴同業聯合會各會員廠所製之國產火柴成品，及梗盒片箱板等減等運輸辦法，自二十五年一月一日起，再予延長一年。

丁、令各路改填車務報告

鐵部前為稽核各路機車車輛之運用狀況，及運輸成績，以為比較觀摩，藉資改善起見，經製定各種車務報告十一種，分飭各路按期填報。嗣以前項報告，實行伊始，各路呈報不無稽延或錯誤之處，當經提交第九次全國鐵路運輸會議，俾各路出席代表，對於各種車務報告格式及其填報方法，得以從長討論，以期手續簡便，統計精確。並由部令飭各路，將各項表格應行增減各欄呈部核定。復據各路先後將對於修改前項報告意見呈復到部，經即核定表式七種，令發各路，決定自二十五年一月一日起實行，同時即將以前頒發之車務

報告，十一種取銷。

戊、經濟調查報告書之編撰

1. 株韶段 鐵部所編株韶段經濟調查報告書，已着手修改文字，補充圖表，現大體就緒，僅缺地圖一幅，一俟繪就，全書即告完成。

2. 西蘭線 西蘭綫經濟調查隊，東西兩隊，已將搜集各項材料，從事整理，並編製各項統計，現大體就緒，開始編撰報告，西隊並經將地勢，商業，交通三章編竣，沿綫輸出貨物及過境貨物一章，亦在着手編撰中。

己、貨物負責運輸事項之進行

1. 正太路全線各站一律實行本路及聯運代收貨價辦法：「代收貨價辦法」自經鐵部頒布章程，督促各路舉辦以來，各路均已先後實行。正太路前亦經擇定太原石家莊等數大站試辦。茲據該路呈報，擬定自本年十二月一日起，推行全線各站，所有本路及聯運之貨物，均辦理代收貨價。該部據呈，業經令准實行。

2. 督飭各路籌備實行「車輛支配規則」：

鐵部為謀增進車輛運用效率起見，前經頒佈「車輛支配

規則」并定于二十五年一月一日起，各路一律實行。茲經令飭各路積極籌備，俾屆期得以順利推行。

3. 審訂「鐵路貨物保管章程」：

「鐵路貨物保管章程」早經擬有草案，現再加審訂，不日即可公佈施行。

(二) 聯運

甲、擴充浙贛路鷹潭站為客貨聯運站孝順

站為貨物聯運站於玉南段通車時加入

辦理國內聯運

浙贛路南昌等七站定為國內旅客及貨物聯運站，于玉南段通車時即行加入辦理聯運，業於本年十月二十一日令飭聯運各路遵照，茲為該段鷹潭站，公路貫達，水道通暢，為附近各地貨物集散之地，地位尚屬重要，又孝順站出產亦多，火腿及桐油等等常運往京滬一帶，均應從速一併加入辦理聯運，當即規定鷹潭站為客貨聯運站，孝順站為貨物聯運站，與南昌等七站同時辦理國內聯運。並令飭各路局及公司遵照辦理。並佈告週知矣。

乙、規定聯運互運非損壞機車車輛收費辦法

法

第二次聯運運價研究委員會會議第十三議案，「擬請規定聯運各路互運非損壞機車車輛收費辦法案」，業經會議議決，當由鐵部通盤規定聯運各路互運非損壞機車車輛收費辦法，應參照部頒普通貨物分等表第三頁，拖送機車及空載車輛，能自輪轉者之價目表辦理。並令飭各聯運路遵照辦理。

(三) 財務

甲、隴海路西成段建築工款之籌撥

隴海鐵路，自潼西段完成以後，鐵部乘開發西北交通之初旨，仍令廣續西展。自西安至咸陽一段，計已測量竣事，着手興工，數閱月來，工程方面，積極進行，期于年底通車。自咸陽至寶雞一段，亦在加緊測量之中，所有工程事宜，概向隴海西段工程局，運用全力，以綜其成。關於西成一段之土方橋工，業已分別招標，沿線地畝，亦已逐步收購，預計一切工料需款，在國內方面，約計柒拾肆萬餘千元，但所需款過急，驟難全數籌撥，為權應急需免誤事功起見，對於上項款額，在未有專款以前，經由客貨運加價款內提撥二十

萬元，餘伍拾肆萬餘元，擬在籌借之咸寶段國內墊款項下暫時移用。此項工款，隴海西段工程局應時待用，至屬急迫，按月請領到部。所有七月份應領款項除代購枕木等柒萬陸千元早經撥給外，復經撥給五萬元，至八九兩月份工款各拾萬元，亦于上月底一并撥足。西成工事，用能極積進行，如期程功。

乙、粵漢路湘鄂段借用英庚款草約之簽訂

粵漢路湘鄂段，第二次借撥英庚款貳拾萬鎊，購買外洋材料，前經鐵部商同管理中英庚款董事會，提前訂立拾萬鎊草約，經已雙方簽訂成立。茲查此項借款下餘之拾萬鎊，現因該段購買鋼枕魚尾板及道釘等各種整理材料，故復擬商同庚款董事會，續訂契約，以利進行。此案經部與中英庚款董事會熟商擬訂湘鄂段第三次購料墊款草約草案，內容大致與第二次購料墊款草約相仿，為易於將來參攷起見，同時加訂英文副本，以求完備。此項草約業經本年十月中雙方簽訂成立。本部依照規定，令發該段局長副署矣。

丙、平綏鐵路舊欠美國鋼鐵公司料債之整理

理

平綏鐵路于民國十年，向美國鋼鐵公司訂購料件，價值美金柒拾陸萬五千零壹拾伍元貳角陸分，訂定合同，分期付款，按年八厘計息，嗣以款絀，未能按約履行，結至二十四年六月止，除撥付外，積欠本利共美金壹百陸拾柒萬伍千伍百肆拾玖元柒角柒分。近年以來，該路對於舊債積極整理，該公司亦派代表進行商榷，最後議定將七欠本息，按照一本一利，減為美金壹百貳拾萬零柒千壹百伍拾貳元，勻分八百期攤還，每期償付美金壹千伍百零捌元玖角肆分，自二十四年九月份起，分四百五十個月還清，前一百個月，每月一期，後三百五十個月，每月二期，擬定草約，呈由鐵部核准後施行。自前項整理辦法由部核准後，業據該路呈報，已經按約撥付矣。

丁、籌辦二十五年各路校資產保險之情形

各路校資產保險，由鐵部統一招商承保，歷經辦理。本年份保險，期限屆滿，所有明年份應辦保險，亟應事先籌備，此項保險事宜，自經鐵部釐定招標章程，選擇股實公司承保，辦理以還，頗具成效。惟歷年辦理火險，向由各路校檢具清單呈圖呈部，轉發承保公司另行鉛印，名稱數字，類多錯誤，往返更正頗費時日，應解之保費，每延至年終始能清

繳，殊欠敏捷，該部為減除繁瑣起見，明年份火險，擬定辦理路產保險程序，通令各路校遵照辦理。招標投保火險章程，亦經擬就，以備保險公司取閱，並已登載中央、申、新、各報，俾衆週知，茲據各路校陸續編送各項清單圖到部，預計明年份，各路校資產投保火險數目，約在四千九百萬元以上。至於開標日期，已定十一月二十五日在鐵部大禮堂當衆開標，一俟選定承保公司，再行續報。

戊、鐵道會計事項之進行

1. 令催所屬各路局及交通大學等機關速送二十三年度以前缺送之收支計算書類 奉行政院令以各機關編送收支計算書類日期，于審計法及審計法施行細則均經規定期限，而暫行決算章程內，于編審決算之時期，亦有詳明之規定。近年以來，依限照送者，雖日有增加，但仍有未能切實遵行之機關，茲特通飭催送，鐵部自奉令後，除關於本部二十三年度以前未編齊之計算書類，從速趕編外，業經轉飭所屬各機關一體遵照。

2. 編送鐵部記帳河北省特警保安隊運費二十三年度歲入臨時追加概算書 河北省特警保安隊記帳運費，作為國庫補助省款一案，關於歲出部份，已由財政部編具二十三

乙、隴海鐵路西段工程之進行

客貨列車，早通西安。其渭南西安間之車站房屋，除灋橋僅完成百分之五十臨潼正在油漆外，其餘均已完成。至西

安車站票房則成百分之七十八。機車廠因鐵屋架運到甚遲，本月工程無甚進步。自西安以西至咸陽之渭河南岸（五零八公里棚零零公尺）一段，約十九公里，除灋河橋打樁工作，尚在趕辦外，其土方涵洞水管工程，均已告竣。並經開始鋪

程工軌鋪	渠 橋				程 工 方	
	段分四第	段分三第	段分二第	段分一第	段分四第	段分三第
南自羅家渡起向北鋪十一公里		小橋百分之一六 均上橋百分之五	小橋成百分之九七 漳小 溪河橋百分之三五	小橋 已完工 五拱橋正進行		百分之五〇・三
自公平圩起向南鋪七公里		小橋百分之八五・五 大橋百分之九・四	小橋 已完工 大橋百分之九〇	小橋均已完工 大橋均已完工		百分之七五
自觀音橋至公平圩已鋪竣	已 完 工	已 完 工	已 完 工	已 完 工	已 完 工	已 完 工
自來河南岸起向南鋪至觀音橋長二十七公里半	已 完 工	已 完 工	小橋百分之八二・七 未河橋百分之八一・五 灋河橋百分之七三・三	已 完 工 小橋 已完工	已 完 工	已 完 工
自株州至雷漢市已鋪竣軌完竣	小橋 已完工 大橋百分之九〇・五 灋河橋正築梁	小橋 已完工	小橋 已完工	小橋 已完工	已 完 工	已 完 工

軌至四九九公里。自五零八公里八〇〇公尺至五二九公里一段之土方，已成百分之五十。涵洞水管已成百分之四十。自五二九至五五〇公里土方已成百分之十。涵洞水管已成百分之十五。自五五〇至五七〇公里土方甫開始動工。漆水河三孔二十公尺大橋，正預備材料。自五七〇至五八八公里之土方，橋洞工程正在招標。

丙、滬杭甬鐵路錢塘江橋之進行工作

正橋橋墩沉箱工作場木架便橋及起重吊車等件，均已完成。惟江底洗刷，須加防護工作，而起重吊車零件，尚須稍加整理，即可開始浮駛沉箱。至第一號橋墩繼續下沉，進行尚屬順利。第七號橋墩打樁工作，則進行較緩。關於引橋部分，北岸打樁工作，自因漁錘損壞。改用擊錘以來，尚稱順利。但稍嫌遲緩。其餘進行，尚無困難。南岸工作，則因鐵板沙關係與汽錘易于損壞。進行較遲。

(五)、購料

鐵道部購料委員會，代各路購辦之材料價值，每月均有分類價值統計。茲將本月份經辦各路材料分類價值統計表列后；

鐵道部購料委員會經辦各路材料分類價值統計表 民國二十四年十一月份

路別	價						總計
	普通物品	機車車輛	電廠裝置	電料	工具及機廠物品	路線材料及設備	
本部		三,二〇六,七〇八.七五					三,二〇六,七〇八.七五
隴海		五五〇,一五〇.〇〇					五五〇,一五〇.〇〇
津浦					三九,五七七.六四		三九,五七七.六四
各路		一〇一,四三六.〇〇					一〇一,四三六.〇〇
膠濟	三三,一三三.〇〇	二六,二七六.八四		三,一五六.〇〇		五,三三一.三三	七〇,八二二.一七

值(國幣)

津浦鐵路請將本路貨運附則第五十三條條文，准予取締，所有不滿整車貨物標誌，統由路供給，概不收費。津浦鐵路貨物運輸附則第十四條條文擬自本年十一月十一日起廢止。

十一月十五日鐵部業字第九九一二號指令，准予照辦。該條文因與部頒貨運通則第十五條(丙)項所定辦法不符，故已由部於十二月二十一日業字一〇一〇〇號指令准予備案。

(七) 職工教育

職工教育事項之推進

一、派員視察各路職工學校：鐵路職工學校辦理成績之考核，與職工教育之推進，至關重要，鐵部職工教育委員會前月經派員視察平綏路各校，茲復派該會幹事黃汝襄赴湘鄂路，陳寄生赴津浦北寧平漢正太道清路，視察各該路職工學校，俾資考核。

二、派員赴京滬滬杭甬兩路監試：京滬滬杭甬兩路職工識字教育，鐵部職工教育委員會為積極推進，依限完成起見，除與該路局商訂強迫辦法，切實施行外，並令該路各校按月舉行月考，派員監試，以免疏懈，茲本月月考，各業業經規定如次：

校名	日期
南京職工學校	十一月二十二日至二十三日
常州職工學校	十一月二十五日至二十六日

上海職工學校	十一月二十七日至二十九日
吳淞職工學校	十一月三十日至十二月三日
開口職工學校	十二月四日至六日
白沙職工學校	十二月七日至九日

三、編印鐵路職工半月刊：鐵部職工教育委員會刊印之鐵路職工半月刊，按月出版，分發各路職工閱讀，本月編印第一百二十及一百二十一兩期各發行五千冊。

(八) 路警

各路治安之維護與警務之整理

一、整頓北寧鐵路警務計劃：鐵部路警管理局以北寧鐵路沿線，情形特殊，所有駐路警務非澈底整理，無以應付特殊環境，即經會同北寧路局，分別飭派委員，實地攷察，并檢驗隊員警能力，悉心會商，擬具整頓警務計劃，其間重要者，如警署內部之整頓，添設山海關警察段，改善護路隊組織，籌設警察教練所，考核勤務及教練，提先建築警房

，設置警備車、增加消防設備，訓練警犬，修正給與等十項，經該部詳細考核，尙屬切要可行，業經分別令飭該局等妥籌辦理矣。

二、整理膠濟路警察署各站消防隊：膠濟路原有消防隊，因限於警額，向係由各段長警兼任，迨二十一年警察署成立後，對於各站消防器具，配置多寡，未能適合，且有使用年久損壞待修者，迭經鐵部路警管理局，分別督飭整理，并添購補充，一面令委各該分段段長兼充消防隊長，遴選熟悉消防技術之巡官兼充消防教練員，以重責成，並經令飭該署按照路警消防大綱，擬訂消防隊組織及訓練辦法，以憑核定飭遵。

三、籌劃北寧平漢津浦三路聯防：近以華北局勢緊張，我北寧平漢津浦三路地理上既爲要衝，業務上復有聯運關係，鐵部爲統籌維護各該路治安起見，經分飭商擬聯防辦法，切實施行，故各該路起點，雖嘗稍有異動，而秩序如故，運輸亦能照常。

四、各路路警教育狀況：各路路警教育，迭經督飭進行，茲將其最近情形，分述如次：

甲、基本教育

(一)膠濟警署十一月五日呈送臨時所務會議訂定之考試委員會，教務會議，隊務會議各規程，經修正准予施行。

(二)平漢警署呈報第二期警長集中訓練成績報告表，其成績優良者十名，准予嘉獎，其成績最劣者，已令飭申誡。

(三)膠濟警署呈報警察教練所於十一月一二兩日舉行第一期學警甄別考試情形，綜計此次甄別考試成績，最優等者一名，優等者三十七名，中等者六十九名，總核成績頗佳

乙、識字教育

(一)平綏警署十一月八日呈報測驗二十四年度七八兩月識字教育情形及成績表，其成績列甲等者，准予嘉獎，其成績列丁等者，已令飭申誡。

丙、補助教育

(一)平綏警署十一月八日呈報測驗二十四年度七八兩月補助教育情形及成績表，其成績列甲等者，准予嘉獎，其成績列丁等者，已令飭申誡。

(二)北寧警署二十四年下期長警補助教育第五六兩月份學術科進度報告表，於十一月十三日已呈經鐵部路警局核准施行。

(三)南潯警署二十四年下期路警補助教育班于十一月五

六兩日舉行第一次測驗軍事學科成績報告表，已據呈報。

(四)平綏警署呈報二十四年九十月兩月補助教育學術科進

度報告表，經核尙屬可行。

度成績表，於十一月二十二日已據呈報成績優異。

(六)北寧警署十一月十九日呈報二十四年下期長警補助

教育班第一二兩月份測驗，成績尙佳。

正太鐵路管理局啓事

本路東起河北獲鹿之石家莊又名石門市西迄太原省城，中經榆次至太谷枝路，沿綫多爲產煤之區，而陽泉紅煤，井陘烟煤，尤爲特色，其他出產如羊毛棉花雜貨石膏鐵貨亦極豐厚。所有業務，分別於下：(甲)客運業務 (一)特別快車 一次二次，每日由石家莊太原府對開，不另加價，備有頭二三等客車，膳車、車位整潔，倍極舒適。(二)尋常快車 三次四次，每日由石家莊太原府對開，備有頭二三等客車，膳車、與特別快車相同，惟沿站皆停。(三)區間混合車 石家莊獲鹿縣間，太原府榆次縣間，太原府太谷縣間，太谷縣榆次縣間，每日行駛，備有二三等客車。(四)混合夜車 每日由太原晚八點開，翌晨七點半鐘到石家莊，可改乘平漢第21次車南下，第42車北上，車次銜接，時間經濟，備有頭二三等客車頭二等臥車，並有山西大飯店隨車售賣各種點心。(五)娘子關、陽泉、壽陽縣、榆次縣、太谷縣、太原府六站爲客運聯運站，辦理旅客，行李及包裹聯運。(六)娘子關游覽區，凡往該處游覽者，購買來回票，本路段內按五折核收票價。(七)石家莊太原府兩站，均建有大飯店，租商承辦，地址適中，房屋寬敞，房飯價廉，招待週到。(乙)貨運業務 (一)本路全路各站一律辦理整車及零担負責運輸及各路聯運。(二)煤炭運價 硬煤每公噸每公里二分，碎煤(十公斤以下)一分八厘，煙煤一分二厘。(三)本路依照部章發行負責運輸提貨單。(四)石家莊太原府兩站，均備有倉庫，可囤存貨物，尙有多數車站之倉庫，已在建築中。(五)凡負責運輸貨物鐵路，代辦保險，收費極廉。凡有詢問價章及運輸辦法，請函詢石家莊正太車務處當詳細答覆。

正太鐵路管理局謹啓



大潼鐵路沿綫經濟概況

(續前期)

大潼鐵路沿綫各縣稅捐名稱及稅收一覽表

縣別	稅捐名稱	稅收		附註
		二十一年	二十二年	
大同	煤捐, 煤牙		\$ 25,800	
	縣附加煤捐, 煤密, 煤牙 公益捐	\$ 15,676		
懷仁	縣附加煤捐, 煤市捐, 煤款捐, 煤費捐	5,840	5,152	
朔縣	煤捐, 縣附加煤捐	4,200	4,000	
代縣	煤牙	30	30	
崞縣	煤捐	3,000	3,000	
五台	煤捐, 煤款捐	1,869	1,615	
定襄	煤車捐	1,900		
陽曲	煤捐	7,580	7,800	
太原	煤捐, 縣附加煤捐, 煤密, 煤捐	15,839	13,851	
清源	煤捐, 縣附加煤捐	2,751	2,840	

縣別	稅捐名稱	二十一年	二十二年
交城	煤捐, 縣附加煤捐	1,300	1,400
文水	煤捐	1,700*	1,700*
離石	煤捐, 煤牙	1,215	
榆次	煤捐, 煤牙	2,680	2,460
徐溝	煤牙, 縣煤捐	386	
祁縣	煤牙, 煤車捐	860	
平遙	煤捐		2,850
介休	煤捐, 縣附加煤捐	11,880	4,650
靈石	煤捐, 縣附加煤捐		4,500
霍縣	煤捐, 縣附加煤捐	732	876
趙城	煤捐, 縣附加煤捐	532	665
洪洞	煤捐	1,260	1,600
臨汾	煤捐, 煤牙	4,100	4,370
襄陵	煤捐, 煤牙	1,840	2,080

大 同 縣 稅 捐 名 稱 及 稅 收 一 覽 表

新設煤礦 第一號中區

新	綽	煤牙, 縣煤捐	1,640	2,060	
開	喜	煤牙	734	1,250	
夏	縣	煤礦捐	1,194	1,194	
安	色	煤牙, 煤用捐	1,270	1,480	
解	縣	煤牙	2,396	360	
永	濟	煤牙, 縣煤捐	390		

* 包括於煤牙征收額內

省		二十一年	二十二年	附註
大	同	省稅, 省稅省附加, 省牙	\$ 16,600	
懷	仁	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	\$ 3,050	3,395
山	陰	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	6,143	3,821
朔	縣	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	22,500	18,000
代	縣	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	6,912	
呼	縣	省稅, 省稅省附加, 省稅省附加, 省牙	21,250	16,500
五	台	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	14,500	10,500
定	襄	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	9,732	6,360
忻	縣	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	31,370	30,600
陽	曲	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙, 牲名捐	85,760	74,700
太	原	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	37,589	17,753
清	源	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	12,640	8,360
交	城	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	13,200	14,500

文	水	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	38,250	39,750
豐	陽	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙, 牲名捐	32,657	33,350
離	石	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	29,007	
榆	次	省稅, 省稅省附加, 省牙	45,000	36,000
太	谷	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	20,684	18,043
徐	漢	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	11,300	
郡	縣	省稅, 省稅省附加, 省牙	17,700	17,952
平	遙	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	4,498	
介	休	省稅, 省稅省附加, 省牙	20,680	16,300
		省稅省附加, 省牙	12,700	12,700
		省稅縣附加	2,060	
霍	石	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙, 羊捐	41,250	36,945
霍	縣	省稅, 省稅省附加, 省牙	14,349	
		省稅縣附加	1,956	2,220
趙	城	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	12,462	7,925
		牲名捐	310	
洪	洞	省稅, 省稅省附加, 省牙	18,000	15,500
		省稅, 縣附加	3,163	
臨	汾	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	21,325	22,950
襄	陵	省稅, 省稅省附加, 省稅縣附加, 省牙	7,750	8,500
曲	沃	省稅, 省稅省附加, 省牙	19,000	19,000
		省稅, 縣附加	4,750	

新 津	畜稅, 畜稅省附加, 畜牙	15,000	12,460	
	畜稅縣附加	2,689		
開 春	畜稅, 畜稅省附加, 畜稅縣附加, 畜牙	29,301	26,382	
夏 縣	畜稅, 畜稅省附加, 畜稅縣附加, 畜牙	21,404	21,360	
安 巴	畜稅, 畜稅省附加, 畜稅縣附加, 畜牙	20,750	19,350	
解 縣	畜稅省附加, 畜牙	9,100	9,360	
	畜稅縣附加	1,593		
虞 鄉	畜稅, 畜稅省附加, 畜牙	6,100	6,040	
	畜稅縣附加	525		
永 濟	畜稅, 畜稅省附加, 畜牙	13,500		

縣 別	稅 捐 名 稱	毛		附 註
		二十一年	二十二年	
大 同	皮毛產稅,		\$ 2,400	包括油, 絨, 木料
仁 仁	皮毛產稅,	\$ 325	170	猪, 羊, 小腸等產稅的收額
山 陰	皮毛產稅,	157	47	
朔 縣	羊毛產稅, 羊毛產地方捐	450	600	
實 武	皮毛產稅,	150	220	
	皮毛產稅,	950	810	
代 縣	皮毛產稅 縣附加,	7		
尊 縣	皮毛產稅,	400	300	
五 台	皮毛產稅,	712	657	

縣 別	稅 捐 名 稱	二十一年	二十二年
定 襄	皮毛產稅,	140	150
忻 縣	皮毛產稅,	930	930
陽 曲	皮毛產稅, 皮毛捐,	4,512	4,340
太 原	皮毛產稅,	603	720
清 源	皮毛產稅, 縣附加,	1,028	910
交 城	皮毛產稅, 皮毛牙, 雜皮捐, 毛絨捐,	28,060	30,000
文 水	皮毛產稅,	600	1,200
汾 陽	皮毛產稅,	1,920	1,200
離 石	皮毛產稅,	295	
榆 次	皮毛產稅, 皮毛捐,	3,296	4,595
太 谷	皮毛產稅, 皮毛捐,	1,536	1,696
徐 溝	皮毛產稅, 皮毛捐,	260	
部 縣	皮毛產稅,	536	536
	皮毛捐,	95	
平 遙	皮毛產稅,	727	730
介 休	皮毛產稅,	426	440
石 縣	皮毛產稅, 皮毛捐,	465	490
霍 縣	皮毛產稅,	198	153
趙 城	皮毛產稅,	500	180
洪 洞	皮毛產稅,	341	420
隰 汾	皮毛產稅, 皮毛捐,	480	480
襄 陵	皮毛產稅,	60	200

大 同 縣 稅 捐 總 局 編 製

新加坡	稅捐名	食		附註
		二十一年	二十二年	
新加坡	皮毛鹿稅, 皮毛牙, 皮捐,	6,363	7,703	
閩 縣	皮毛鹿稅,	50	120	
夏 縣	皮毛鹿稅,	135	935	
安 邑	皮毛鹿稅,	100	400	
解 縣	皮毛鹿稅,	150	144	
虞 鄉	皮毛鹿稅,	50	50	
永 濟	皮毛鹿稅,	237	237	
大 同	斗捐, 斗牙,	\$ 2,800	\$ 68,440	包括各牙稅收額
懷 仁	斗捐, 斗牙,	6,000	4,856	
山 陰	斗捐, 斗牙,	22,000	16,000	
朔 縣	斗捐, 斗牙,	8,110	7,700	
代 縣	斗捐, 斗牙,	17,300	15,800	
崞 縣	斗捐, 斗牙,	4,400	3,700	
五 台	斗捐, 斗牙,	5,600	4,480	
定 襄	斗捐, 斗牙,	28,090	20,990	
忻 縣	斗捐, 斗牙,	92,750	63,730	
陽 曲	斗捐, 城關附加斗捐, 四鄉附加斗捐, 斗牙,	25,443	21,107	

清 源	斗捐, 斗牙,	12,600	10,160
交 城	斗捐, 斗牙,	11,200	9,200
交 水	斗捐, 斗牙,	21,146	21,146
汾 陽	斗捐, 斗牙,	26,000	22,000
離 石	斗捐, 斗牙,	42,200	
榆 次	斗捐, 斗牙, 火車出境糧捐, 斗牙公益捐,	68,902	53,275
本 谷	斗捐,	33,300	33,300
徐 溝	斗捐, 斗牙,	5,223	5,223
	斗捐, 斗牙,	15,800	11,200
	糧商捐, 斗牙公益捐,	4,589	
平 遙	斗捐, 斗牙,	30,495	19,000
介 休	斗捐, 斗牙,	20,710	22,000
介 休	斗捐, 斗牙,	13,500	13,500
霍 石	斗捐, 斗牙,	7,800	8,400
霍 縣	斗捐, 斗牙,	8,200	11,000
趙 城	斗捐, 斗牙,	12,129	7,300
洪 洞	斗捐, 斗牙,	20,100	22,500
臨 汾	斗捐, 斗牙,	12,900	13,350
襄 陵	斗捐, 斗牙,	8,250	8,050
曲 沃	斗捐, 斗牙,	7,200	7,600
新 絳	斗捐, 斗牙, 通引捐,	5,423	6,787
聞 喜	斗捐, 斗牙,	18,440	18,940

夏 縣	斗捐,斗牙,出境雜捐,	14,800	16,360
安 邑	斗捐,斗牙,	10,800	11,100
解 縣	斗捐,斗牙,棉底捐,	6,105	6,164
瓌 鄉	斗捐,斗牙,	6,400	6,500
永 濟	斗捐,斗牙,	11,100	6,200

大 通 關 稅 務 總 局 稅 務 處 稅 務 處

定 額	稅 捐 名 稱	花		附 註
		二十一年	二十二年	
交 瀋	棉花產稅	\$ 40	\$ 1,000	*包括於該 項捐及 應申捐能 收額內
交 水	棉花產稅	36	990	
交 水	棉花產稅	2,000	4,000	
汾 陽	棉花產稅	1,860	2,000	
離 石	棉花產稅	1,392	480	
離 石	棉花產稅		190	
離 石	花牙公館捐			
平 遙	花牙	30	39	
平 遙	棉花產稅,花牙	2,000	2,100	
介 休	棉花產稅,花牙	1,400	1,300	
石 縣	棉花產稅	600	300	
石 縣	棉花產稅,棉花產稅,附捐	4,313	4,294	
襄 陽	棉花產稅,花牙	3,913	6,800	
襄 陽	花牙捐	193		

稅 捐 名 稱	二十一年	二十二年	附 註
洪 洞 棉花產稅	15,000	15,150	
車票捐	1,200		
臨 汾 棉花產稅,花牙	12,723	9,000	
陵 縣 棉花產稅,花牙,花牙捐	5,670	6,600	
曲 沃 棉花產稅,花牙	13,148	14,758	
曲 沃 花捐	8,835		
曲 沃 棉花捐,棉花車牙	x	x	
絳 州 棉花產稅,花牙	9,600	10,300	
絳 州 棉花捐	4,582		
聞 喜 棉花產稅,花牙	620	1,120	
夏 縣 棉花產稅,花牙	1,410	2,905	
安 邑 棉花產稅,花牙	600	1,030	
解 縣 棉花產稅,花牙,花牙捐	6,420	6,688	
解 縣 棉花產稅,花牙	9,200	8,500	
解 縣 花捐	357		
永 濟 棉花產稅,花牙	12,414	10,650	
永 濟 花捐	347		

稅 捐 名 稱	二十一年	二十二年	附 註
大 同 烟酒產稅,公費,牌照,省附加	\$ 50,050	\$ 50,050	*1. 由晉華 總辦
懷 仁 烟酒產稅,公費,牌照,省附加	\$ 11,206	\$ 11,206	*2. 包括棉 花脚捐征 收額

期	縣	酒公賣, 酒產銷	19,500	18,600	*3 包括補 花車牙征 收額
代	縣	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加, 菸牙	17,250	15,040	
呼	縣	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	30,420	33,800	
五	台	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	11,726	8,372	
定	襄	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	6,550		
折	縣	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	18,850	27,841	
陽	曲	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加, 早於附加捐	33,250	67,252	
太	原	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	20,343	22,926	
清	源	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	15,600	22,729	
		烟酒牌照縣附加	578		
交	城	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	12,480	12,090	
文	水	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	20,749	23,530	
沿	陽	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	36,400	19,502	
離	石	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	7,475	13,676	
榆	次	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	27,617	53,845	
大	谷	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加, 烟酒縣附加捐	41,812	40,032	
徐	濟	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	5,003	10,659	
那	縣	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加, 酒牙	17,826	35,775	
		捲烟牌照, 省附加, 縣附加	1,422	*1	
平	遙	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省 加	20,800	42,900	
介	休	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	11,600	24,765	
靈	石	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加, 烟葉捐, 酒捐	8,225	11,556	

縣	烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附 加	2,523	4,872
趙	城 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	8,000	8,689
洪	洞 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	8,512	9,263
魏	汾 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	19,500	24,050
襄	陵 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	8,840	8,840
	加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	258,691	260,371
曲	沃 菸捐	2,660	
	菸捐	6,762	
	菸車牙	1,200	1,400
	菸車牙	*3	*3
新	絳 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	12,923	10,633
閻	青 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	6,763	6,763
夏	縣 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	5,850	5,850
安	邑 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附		11,913
解	縣 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	8,410	6,794
虞	鄉 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	1,456	4,238
水	濱 加 烟酒產銷, 公賣, 牌照, 省附	7,436	7,436

稅	捐	名	稱	二十一年	二十二年	附	註
煙	縣	營業稅		\$ 14,500	\$ 14,500		
五	台	營業稅		8,000	6,400		
定	襄	營業稅		3,640	4,200		
折	縣	營業稅		36,000	28,800		

大漢鐵路建設經費概況

歸曲	營業稅	240,000	192,000
太原	營業稅	11,400	8,960
清源	營業稅	16,000	12,000
交城	營業稅	36,000	28,000
文水	營業稅	20,000	16,000
汾陽	營業稅	34,000	27,200
離石	營業稅	28,000	
榆次	營業稅	120,000	
太谷	營業稅	73,000	51,000
徐溝	營業稅	8,000	6,400
祁縣	營業稅	48,600	
平遙	營業稅	54,000	42,200
介休	營業稅	16,000	12,800
離石	營業稅	7,000	5,600
霍縣	營業稅	4,800	3,840
趙城	營業稅	5,287	4,256
洪洞	營業稅	24,000	19,200
臨汾	營業稅	16,000	12,800
襄陵	營業稅	4,800	3,840
曲沃	營業稅	21,000	16,800
新絳	營業稅	55,000	44,000
聞喜	營業稅	14,000	11,200

夏縣	營業稅	5,000	4,000
安邑	營業稅	20,000	16,000
解縣	營業稅	18,400	14,720
虞鄉	營業稅	3,300	2,640
永濟	營業稅	10,000	8,000

陽曲	四鄉舖捐	\$ 1,200	\$ 1,200	附註
太原	四鄉舖捐	400	500	
清源	各行月捐	1,688	1,688	
汾陽	舖捐	1,837		
離石	舖捐	3,943		
榆次	舖捐	933	1,274	
太谷	舖捐	5,400	5,400	
徐溝	各商月捐	572		
祁縣	舖捐	334		
平遙	舖捐	1,560	1,200	
趙城	舖捐	692		
洪洞	舖捐	1,977		
臨汾	商捐	3,026	3,000	
襄陵	舖捐	300	300	
新絳	舖捐,公証捐	5,400	5,400	

縣	名稱	二十一年	二十二年	附註
開	行捐	513	513	
安	邑十大行捐	61	61	
解	縣舖捐	4,032	4,032	
虞	鄉舖捐	930		
水	濟舖捐	1,800		

縣	名稱	各貨		附註
		二十一年	二十二年	
山	陸貨市捐,貨物捐,雜捐	約 4,000	約 4,000	
代	縣車捐,縣捐	1,576	1,000	
輝	縣車捐	2,100	2,100	
忻	縣車捐	2,719		
陽	曲大車捐	261		
榆	次車捐	1,763	2,255	
代	縣縣車捐	216		
平	遙車器捐	574	350	
繁	石車器捐	1,100	1,400	
趙	城車器捐	420	826	
洪	制車器捐		2,000	
夏	縣車捐	1,100	1,100	
解	縣車捐	474		

縣	名稱	二十一年	二十二年	附註
虞	鄉車捐	120		
水	濟車捐,雜捐	1,871		

縣	名稱	各貨		附註
		二十一年	二十二年	
陽	曲過載牙	\$ 2,005	\$ 8,250	
榆	次過載營業稅	15,600		
解	縣轉脚牙	190	1,332	
水	濟過載牙	390	270	

縣	名稱	各貨		附註
		二十一年	二十二年	
虞	曲小腸產稅	7	20	*包括於皮毛產稅征收額內
山	陸小腸產稅	6	5	
代	縣小腸產稅	*	*	
忻	縣小腸產稅	50	48	
繁	石小腸產稅	334	275	
太	原小腸產稅	44	105	
清	源小腸產稅	10	10	
交	城小腸產稅	38	590	
文	水小腸產稅	120	200	

大 漢 鐵 路 沿 線 稅 務 概 況

分	縣	稅 目	二十一年	二十二年	附 註
分	陽	猪羊小腸產稅	144	160	
	石	猪羊小腸產稅	50		
	榆	猪羊小腸產稅	65	60	
	太	猪羊小腸產稅	120	120	
	徐	猪羊小腸產稅	60		
	平	猪羊小腸產稅	120	120	
	介	猪羊小腸產稅	77	70	
	介	猪羊小腸產稅	7	20	
	石	猪羊小腸產稅	10	10	
	榆	猪羊小腸產稅	3	10	
	趙	猪羊小腸產稅	2	5	
	臨	猪羊小腸產稅	12	12	
	新	猪羊小腸產稅	156	120	
	臨	猪羊小腸產稅	6	10	
	夏	猪羊小腸產稅	11	200	
	安	猪羊小腸產稅	160	180	
	解	猪羊小腸產稅		12	
	安	猪羊小腸產稅	20	20	

山	縣	牛羊骨角產稅	二十一年	二十二年	附 註
忻	縣	牛羊骨角產稅	38	40	
陽	曲	牛羊骨角產稅	194	160	
太	原	牛羊骨角產稅	23	83	
清	源	牛羊骨角產稅	10	10	
交	城	牛羊骨角產稅		520	
文	水	牛羊骨角產稅	170	180	
汾	陽	牛羊骨角產稅	144	160	
離	石	牛羊骨角產稅	30		
榆	次	牛羊骨角產稅	100	60	
太	谷	牛羊骨角產稅	80	80	
徐	溝	牛羊骨角產稅	30		
平	縣	牛羊骨角產稅	24	24	
平	遙	牛羊骨角產稅	71	70	
介	休	牛羊骨角產稅	71	80	
離	石	牛羊骨角產稅		5	
趙	城	牛羊骨角產稅		5	
臨	汾	牛羊骨角產稅		12	
新	絳	牛羊骨角產稅	144	120	
聞	喜	牛羊骨角產稅	6	10	
夏	縣	牛羊骨角產稅		10	
安	邑	牛羊骨角產稅		100	

縣別	油名	額		附註
		二十一年	二十二年	
大	同	油產稅	\$ 1,200	*包括於皮毛產稅內
懷	仁	油產稅	150	150
朔	縣	油產稅	1,200	1,300
富	武	油產稅	420	410
代	縣	油產稅	*	*
寧	縣	油產稅	3,700	2,800
定	襄	油產稅	20	20
忻	縣	油產稅	700	700
陽	曲	油產稅		500
太	原	油牙	30	30
清	源	油牙	30	30
交	坡	油產稅	705	2,800
文	水	油產稅	20	150
離	石	油產稅	40	
大	谷	油捐	24	24
徐	縣	油牙	30	30
徐	縣	油捐	90	
那	縣	油牙	80	80
平	遙	油產稅	70	70
介	休	油產稅	50	100

縣別	油名	二十一年	二十二年	附註
靈	石	油產稅	139	
靈	縣	油產稅	897	1,050
趙	城	油產稅	316	100
洪	洞	油產稅	750	900
隨	汾	油產稅	2,804	2,820
襄	陵	油產稅, 油牙	230	410
曲	沃	油產稅, 油牙	1,130	1,230
新	絳	油產稅, 油牙	2,405	2,470
聞	喜	油產稅	284	400
安	邑	油產稅, 油牙	588	860
解	縣	油產稅, 油牙	80	102

縣別	木名	料		附註
		二十一年	二十二年	
大	同	木料產稅	\$ 240	*包括於皮毛產稅內
富	武	木料產稅	1,300	1,500
代	縣	木料產稅	*	*
寧	縣	木料產稅	200	100
定	台	木料產稅	74	41
定	襄	木料產稅	70	149
忻	縣	木料產稅	2,200	400
交	城	木料產稅, 木料產稅附加, 木牙	1,980	2,280

核	五合	核定	沙陽	介休	石壺	臨沙	葡萄干	菜	豆	豆
核桃產稅	核桃仁產稅	核桃仁產稅	核桃仁產稅	核桃仁產稅	核桃仁產稅	核桃仁產稅	葡萄干	菜	菜	菜
20	57	568	20	10	91	360	30	3	4	125
35	47	2,800	30	10	96	1,300	30	3	4	

貨名	縣名	捐名	二十一年	二十二年	附註
大	大同	貨產稅	816		*包括於皮毛產稅征收額內
朔	朔縣	貨產稅	480		
晉	晉武	貨產稅	320	410	
石	石壺	貨產稅	425		
大	大同	貨產稅		360	
懷	懷仁	貨產稅	340	150	
山	山陰	貨產稅, 縣附加	36	24	
朔	朔縣	貨產稅	30	25	
代	代縣	貨產稅	*	*	

縣	貨名	捐名	二十一年	二十二年
水	水	貨產稅, 縣附加	1,290	1,360
大	太原	貨產稅, 縣附加	2,068	360
介	介休	貨產稅	80	80
石	石壺	貨產稅	30	30
懷	懷仁	貨產稅	30	30
臨	臨沙	貨產稅	300	300
朔	朔縣	貨產稅	990	400
晉	晉武	貨產稅	24	30
石	石壺	貨產稅	51	
大	大同	貨產稅		140
懷	懷仁	貨產稅	30	30
山	山陰	貨產稅	571	571

第十章 結論

一 大潼鐵路必須具有之條件

大潼鐵路沿線各地之經濟情形已如以上各章所論述。由此可見其現時之經濟狀況並不見佳，運輸貨物並不甚多。但其經濟潛力則極大；如有鐵路貫通，各項事業必將發達。而尤以煤礦一項為最足注意。山西煤礦為可以供給全國之需者，只須運輸之困難打破，其前途發展實未可限量也。

故大潼路之經濟利益不在其所縱貫之山西本省以內之往

來運輸，而當以運出山西所特富之礦產品於省外爲主要；如此則山西之財富自然增加，而鐵路業務亦得以興盛也。然欲達此目的，大漢鐵路乃必須具有下列二項基本條件：

(一)能與別路過軌；

(二)相聯各路之聯運能力有充分之準備

礦產物運往遠道必須運費低廉，倘大漢路不能與別路過軌，則中途起卸之損失甚大，運費由之而增高。此即陽泉煤業因正太與平漢不能過軌而所以不易發展也，能過軌矣。而聯運各路之運輸能力不足以任巨量貨物過往者，即使大漢路本身之運輸能力綽綽有餘，亦不得充分發揮其效能。故以上兩項條件乃爲大漢鐵路所絕不可缺者也。

北段初測東西二線之比較

由原平北行至岱岳有過雁門關或段家嶺之二線。當初測此二線純爲工程難易而作。其工務上之利弊已經初測報告書中詳爲比較。今更就經濟方面一爲比較之。

東線經過代縣，西線則經過甯武朔縣二縣。代縣在昔日爲一商業發達之地，但今已衰落；其物產亦無足特加重視者；故此處並無特別經濟利益可言，甯武地方雖不富庶，但其境內以及鄰近一帶具有廣大之森林，有煤礦，有鐵礦。朔縣爲

盛產糧食之地，輸出極多；畜產亦不少。故兩線比較，在經濟方面實以西線爲佳。工程方面之報告亦以西線爲優。雙方適相符合焉。

三 雁門關外之路線應西移近山

雁門關外，由朔縣以至大同之間，沿山皆是煤礦，將來交通便利之後，必有礦井櫛毗之日。大漢鐵路尤以北段爲更應特與礦業合作，鐵路業務方得發展。故爲促進雁北之礦業計，由朔縣至大同一段路線應充分向西移近山麓；庶幾一路煤礦更易發展也。

四 大漢鐵路與山西同蒲輕便鐵路之關係

山西地方所修築之同蒲輕便鐵路其路線與大漢鐵路完全並行。而經過靈石縣城以南之靈石溝中，有長約六十公里之一段，汾河之旁只能勉強通過一線，如欲兩線並行通過，極爲困難，幾於不可能者也。

就經濟方面言之，如前章所估計之客貨運輸，並無須兩路並行，亦且不容有並行之兩路競爭者也。至於開發山西之礦業所必需之運輸工作則又非運輸能力薄弱，不能與別路過軌之輕便鐵路所能勝任者矣

五 大漢鐵路應修之支線——榆次至碛口

大潼鐵路應修支線之處甚多，而尤為重要者則有由榆次

向西至黃河灣之磧口（屬離石縣）之一線。此線凡經太原，清源，交城，文水，汾陽，離石等縣，其地人口衆多，物產豐富，輸出入貨物亦多，其情形詳見所附各表。且又為陝北及甘肅之一部分與華北海口相通之要道，凡陝北一帶所產之皮毛，藥材等物均由磧口運至榆次轉往天津；其地所需用之布疋，紙張，煤油，糖類雜貨，及洋廣雜貨，亦均由榆次一帶運至磧口或軍渡而過黃河。故此路過往貨物為數亦不少也。

茲照幹線估計貨運之方法估計自榆次至磧口一線之貨運，計得十七萬餘噸，約二千萬延噸公里（詳見附表）；每噸平均行程為一百十四公里。全線約以三百五十四公里計算，平均行程佔全長之百分之三二·五；且超過幹線比例（百分之二二·五）一倍半以上。而此線修築之後不惟沿線地方經濟情形將隨之發展，而陝北亦將大受其惠。蓋由陝北至隴海線之距離尚遠，交通甚為不便，此線亦修陝北出入之客貨更將大為增加也。故此線不但應修作支線，即幹線或因故暫時不能修成時此線亦有先行修築之理由焉。

榆次至磧口線沿線地方人口一覽表

戶口等別	戶數	總口數	男人數	女人數
太原	19,350	104,618	61,929	42,689
清源	14,364	76,382	44,247	32,135
交城	17,286	95,121	55,772	39,349
文水	32,001	151,833	88,528	63,305
汾陽	29,606	149,494	53,258	66,236
離石	25,553	154,898	86,657	68,241
共計	138,160	732,346	420,391	311,955

榆次至磧口線沿線地方農產物產量統計表

名稱	類別	數量	產量										共計		
			大	原	清	源	交	城	文	水	汾	陽		離	石
棉花	每年產量								790,000		700,000				1,490,000斤
	最近產量								800,000		500,000				1,300,000斤
小麥	每年產量	220,000		200,000		35,000		50,000		60,000		140,000		705,000石	
	最近產量	70,000		126,000		35,750		50,000		40,000		120,000		441,750石	
雜糧	每年產量	208,610		703,000		255,000		211,000		355,000		233,000		1,995,600石	
	最近產量	66,900		416,712		265,190		250,000		175,000		197,300		1,371,102石	
豆類	每年產量	32,000		33,000		37,000		40,000		100,000		68,000		310,000石	
	最近產量	9,600		22,000		37,712		60,000		85,000		56,000		270,312石	
油類	每年產量					900,000		400,000						1,300,000斤	
	最近產量					970,000		500,000						1,470,000斤	
鮮菜	每年產量			3,380,000				2,200,000						5,580,000斤	
	最近產量			3,380,000				2,500,000						5,880,000斤	
芥菜	每年產量			50,000										50,000斤	
	最近產量			50,000										50,000斤	
稻米	每年產量	13,000		40										13,040石	
	最近產量	12,500		40										12,540石	
馬鈴薯	每年產量	100,000				24,000,000								24,100,000斤	
	最近產量	70,000				24,640,000								14,826,000斤	

榆次至磧口線沿線地方礦產一覽表

縣別	礦別	煤	鹽	硫	磷	土	瓷	磚
太	原	71,250噸	900,000斤				3,800,000斤	2,050,000斤
清	源	33,250噸	600,000斤					
交	城	26,800噸						
交	水	1,600噸	300,000斤					5,000斤
粉	陽		189,500斤					210,000斤
離	石	20,000噸		100,000斤	150,000斤			
共	計	157,900噸	1,980,500斤	100,000斤	150,000斤	3,800,000斤	2,265,000斤	2,265,000斤
折	合	152,963噸	1,193,700	60,000	90,000	2,280,000	1,359,000	

礦產總量第一表

榆次至磧口線沿線地方煤礦資本工人統計表

縣別	資本	工人
太	51,000元	940人
清	24,000	350
交	7,000	120
文	4,800	100
離	15,000	100
共	101,800	1,610

榆次至磧口線沿線地方商業狀況一覽表

縣別	雜貨業			糧食業			布業		
	店數	資本	營業總值	店數	資本	營業總值	店數	資本	營業總值
太原	12	9,000	40,000	9	18,000	30,000	15	22,500	75,000
清源				22	68,000	183,000			
交城	200	1,000	100,000	8	4,000	80,000	5	10,000	80,000
文水	298	59,600	150,000	11	4,550	80,000	15	12,750	100,000
汾陽	12	60,000	100,000	6	30,000	70,000	5	150,000	600,000
離石	16	20,000	469,794	7		93,171			
共計	538	158,600	859,794	63	124,550	536,171	40	195,250	855,000

縣別	麵粉業			藥材業			富業		
	店數	資本	營業總值	店數	資本	營業總值	店數	資本	營業總值
太原	18	27,000	90,000	13	12,000	9,000	7	19,000	42,000
清源	23	23,000	125,000	9	19,000	27,000	9	31,000	158,000
交城	15	7,500	60,000	6	3,000	15,000			
文水	6	4,500	70,000	17	3,200	15,000	8	43,020	120,000
汾陽							6	40,000	200,000
離石									
共計	62	62,000	345,000	45	37,200	66,000	30	133,020	520,000

縣別	顏料業			皮業			烟業		
	店數	資本	營業總值	店數	資本	營業總值	店數	資本	營業總值
太原									
清源	13	19,000	85,000						
交城	5	5,000	30,000	36	36,000	500,000			
文水							8	7,280	50,000
汾陽				10	20,000	30,000			
離石									
共計	18	24,000	115,000	46	56,000	530,000	8	7,280	50,000

縣別	油酒業			鐵器			綢緞業		
	店數	資本	營業總值	店數	資本	營業總值	店數	資本	營業總值
太原									
清源									
交城									
文水	12	23,500	120,000						
汾陽	15	100,000	240,000	5	10,000	20,000	4	60,000	70,000
離石									
共計	27	123,500	360,000	5	10,000	20,000	4	60,000	70,000

榆次至磧口線貨運估計表

起運站 到達站	項目	到站										運到噸 數共計	運來延噸 公里共計
		榆次	太谷	徐溝	清源	交城	文水	汾陽	離石	軍渡	磧口		
榆	里程	—	35	52	69	92	115	153	251	308	354		
	噸數	—	4738	1568	3857	8973	7449	31683	7	—	42	58,317	
	次延噸公里	—	165,830	81,536	266,133	825,516	856,635	4,847,499	1,757	—	14,868		7,059,774
太	里程	35	—	17	34	57	80	118	216	273	319		
	噸數	12995	—	702	12002	482	236	883	—	—	21	27,321	
	T.K.	454,825	—	11,934	408,068	27,474	18,880	104,194	—	—	6,699		1,032,074
谷	里程	52	17	—	17	40	63	101	199	256	302		
	噸數	416	90	—	75	—	—	48	—	—	—	629	
	T.K.	16,432	1,530	—	1,275	—	—	4,848	—	—	—		24,085
溝	里程	69	34	17	—	23	46	84	182	239	285		
	噸數	1,480	15	—	—	35	3078	178	—	—	11	4,797	
	T.K.	102,120	510	—	—	805	141,588	14,952	—	—	3,135		263,110
清	里程	92	57	40	23	—	23	61	159	216	262		
	噸數	655	3	1	100	—	463	1332	66	—	126	2,746	
	T.K.	60,260	171	40	2,300	—	10,649	81,252	10,494	—	33,012		198,178
交	里程	115	80	68	46	23	—	38	136	193	239		
	噸數	1022	—	—	2478	2060	—	3380	1104	414	3511	13,969	
	T.K.	117,530	—	—	113,988	47,380	—	12,440	150,144	79,902	839,129		1,476,513
水	D.	153	118	191	84	61	38	—	98	155	201		
	W.	28785	18	—	3734	3120	345	—	10109	5298	7418	52,847	
	T.K.	3,381,315	2,124	—	313,656	190,320	13,110	—	990,682	821,190	1,491,018		7,303,615
汾	D.	251	216	199	182	159	136	98	—	57	103		
	W.	373	6	—	18	—	80	70	—	30	66	643	
	T.K.	93,623	1,296	—	3,376	—	10,880	6,860	—	1,710	6,798		124,443
離	D.	308	273	256	239	216	193	155	57	—	46		
	W.	—	—	—	—	—	—	5675	—	—	—	5,675	
	T.K.	—	—	—	—	—	—	879,625	—	—	—		879,625
石	D.	354	319	302	285	262	239	201	103	46	—		
	W.	91	—	—	84	13	87	6446	—	—	—	6,721	
	T.K.	32,214	—	—	23,940	3,406	20,793	1,295,646	—	—	—		1,375,999
軍	D.	354	319	302	285	262	239	201	103	46	—		
	W.	91	—	—	84	13	87	6446	—	—	—	6,721	
	T.K.	32,214	—	—	23,940	3,406	20,793	1,295,646	—	—	—		1,375,999
渡	D.	308	273	256	239	216	193	155	57	—	46		
	W.	—	—	—	—	—	—	5675	—	—	—	5,675	
	T.K.	—	—	—	—	—	—	879,625	—	—	—		879,625
磧	D.	354	319	302	285	262	239	201	103	46	—		
	W.	91	—	—	84	13	87	6446	—	—	—	6,721	
	T.K.	32,214	—	—	23,940	3,406	20,793	1,295,646	—	—	—		1,375,999
口	D.	354	319	302	285	262	239	201	103	46	—		
	W.	91	—	—	84	13	87	6446	—	—	—	6,721	
	T.K.	32,214	—	—	23,940	3,406	20,793	1,295,646	—	—	—		1,375,999
起運噸數共計		39,787	4,870	2,271	22,398	14,683	11,738	49,695	11,286	5,742	11,195	173,665	
運出延噸公里共計		4,358,519	171,461	93,510	1,132,636	1,094,901	1,072,535	7,363,316	1,153,077	902,802	2,394,659		19,737,416

榆次至磧口線沿線地方手工業一覽表

縣別	麵粉業				織布業				製紙業				製酒業			
	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值
太原									450	\$ 6,000	600,000斤	\$ 42,000				
清源													15	\$ 30,000	55,500斤	\$ 16,500
交城																
文水					2,500	\$ 40,000	150,000	\$ 150,000								
汾陽					100	30,000	120,000	192,000					250	120,000	440,000	88,000
離石	50	\$ 500	25,000担	\$ 100,000												
共計	50	500	25,000斤	100,000	2,600	\$ 70,000	270,000 ^x	342,000	450	\$ 9,000	600,000斤	\$ 42,000	265	150,000	495,500斤	104,500

縣別	絲織業				陶器業				製皮業				柳蒲茶編織業			
	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值
太原					40	1,000	50,000件	\$ 4,000							120,000	\$ 24,000
清源																
交城									1,300	\$ 150,000	33,000	\$ 524,000				
文水													75	2,300	35,000	\$ 8,500
汾陽																
離石	14	未詳	200斤	\$ 2,000												
共計	14	未詳	200	2,000	40	1,000	50,000件	\$ 4,000	1,300	\$ 150,000	33,000件	\$ 524,000	75	2,300	155,000 [△]	\$ 32,500

縣別	棉織業				料器業				造襪業				備攷			
	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值	從業工人	資本統計	出品產量	生產價值	備攷			
太原											56,000張	\$ 10,000	+=1,500,000斤 ×每疋平均2.5斤計重675,000斤=405,000公斤 △每件2斤計重1,200,000斤=720,000公斤 ▽=297,300公斤 ▲=120公斤 ○每件平均一斤計重50,000公斤=30,000公斤 ⊙每件平均3斤計重99,900斤=59,400公斤 *每疋平均1.5斤計重232,500斤=139,000公斤 □內每3,600打值6,480,由2,000打值2,000 打每打平均1.5斤計重8,400計=5,040公斤 ⊕每件平均3斤=10,412.5斤=6,247.5公斤 ▲張平均3斤計重453,000斤=2,718,000公斤			
清源																
交城					76	\$ 5,400	55,000張	\$ 5,000	180	10,300	76,000張	\$ 45,000				
文水																
汾陽									40	未詳	5,000張	4,000				
離石	38	\$ 2,100	5,600打	6,680					100	未詳	20,000張	16,000				
共計	38	2,100	5,600打	6,680	76	\$ 5,400	55,000張	\$ 5,000	320	\$ 10,300	151,000	\$ 75,000				

中華國有鐵路營業進款概數月報表

中華民國二十四年十月份

路別	年	載運旅客人數		載運貨物公噸數		進款						增或減	百分數	
						客運業務		貨運業務		雜項	共計			
		尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府	尋常	政府		尋常			政府
平漢	1935 1934	293,186 249,111	49,623 54,202	403,668 22,246	21,290 28,890	537,754 51,959	203,468 274,331	2,056,146 1,770,113	204,285 13,114	69,445 74,547	2,663,345 2,322,357	407,753 228,301	280,433	10.05
北甯	1935 1934	350,530 598,920	620 649	596,020 654,110	3,630 8,010	606,550 628,110	1,070 1,315,939	1,045,930 19,320	9,260 136,490	170,190 2,131,520	1,822,670 2,131,520	10,330 20,240	318,760	14.81
津浦	1935 1934	255,810 237,766	2,488 7,916	320,305 265,688	17,960 1,431	902,804 900,566	16,013 31,122	1,293,953 9,5070	77,267 66,774	130,931 67,903	2,327,688 1,922,479	93,280 98,316	399,183	19.74
京滬	1935 1934	1,074,250 7,930,116	10,867 14,185	128,548 137,392	7,472 12,928	853,111 947,468	25,206 38,210	291,835 2,819,978	16,340 24,128	30,885 41,432	1,175,831 1,244,973	41,546 59,301	126,502	9.44
滬杭甬	1935 1934	392,673 420,227	6,452 6,297	65,665 81,479	3,153 1,316	323,122 354,121	6,814 7,457	156,043 186,769	5,309 2,301	5,199 5,135	484,364 546,124	12,123 9,957	59,394	10.72
平綏	1935 1934	105,521 100,466	36 38	177,434 136,235	30,967 6,015	151,557 50,781	117 9	793,839 198,113	76,438 51,960	22,840 32,989	968,236 881,115	76,555 31,151	112,497	12.07
正大	1935 1934	45,882 41,544	3,862 24,387	190,394 172,636	3,238 6,954	67,755 15,619	4,674 24,691	474,172 37,326	17,168 27,211	21,085 7,888	563,012 420,824	21,842 51,952	112,078	23.71
道清	1935 1934	28,383 25,549	1,970 3,936	110,061 89,324	20 -	19,887 17,891	1,119 1,740	157,437 99,517	34 -	27,428 33,198	204,752 161,345	1,153 1,740	42,820	26.26
膠濟	1935 1934	136,580 114,469	40,280 0,756	77,143 62,962	13,351 4,898	367,316 555,377	124,252 8,333	645,083 589,349	46,852 26,415	35,098 2,317	1,047,497 819,103	171,114 35,718	313,260	34.60
廣九	1935 1934	286,385 163,199	1,234 5,049	7,077 8,721	60 375	170,871 153,907	1,031 5,786	16,480 10,919	47 720	4,784 2,744	192,135 178,650	1,078 5,876	8,557	4.63
湘鄂	1935 1934	67,143 70,579	17,636 8,235	51,856 55,434	3,899 1,138	87,893 98,634	16,034 12,821	189,017 184,822	11,975 3,419	2,910 3,791	279,850 287,236	28,009 16,229	4,394	1.45
膠濟	1935 1934	204,613 207,329	309 1,226	262,786 266,639	480 610	240,782 26,175	484 1,245	930,702 977,312	1,554 1,719	3,142 3,265	1,174,626 1,248,752	2,038 3,964	77,052	6.15
南浦	1935 1934	27,160 30,381	8,290 20,394	12,313 19,961	4,684 16,188	56,839 81,304	9,307 24,215	30,936 3,912	10,721 1,196	353 3,4	88,128 1,4,691	20,028 39,301	45,803	29.75
粵漢南段	1935 1934	643,393 580,148	----- -----	24,415 26,557	----- 3,393	203,398 188,184	----- -----	114,287 15,55	----- 4,556	3,895 3,618	321,580 347,517	----- 4,556	30,493	8.66
共計	1935 1934	3,911,509 3,678,385	143,667 132,959	2,427,705 2,391,10	110,174 94,786	4,581,639 4,628,997	409,589 448,845	8,195,890 7,911,196	477,260 37,717	523,185 489,378	13,313,714 12,759,181	836,849 836,502	614,620	4.52
增或減		245,582		141,726		78,524		651,237		38,907	614,620			
百分數		6.45		5.91		1.55		8.16		7.95	4.52			

附註：(1)東北各路報告暫付數如
 (2)表內斜字體數字係於二十三年同月份
 (3)增減或及百分數欄內斜字體數字係於減數而言



講

壇

鐵道部張部長公權訓詞

在十二月廿三日 總理紀念週

今日本部舉行 總理紀念週，得與本部同人共聚一堂，至為愉快。鄙人向以服務社會事業為職志，於政治毫無經驗，於鐵路更乏專識，祇以國難臨頭，迫於大義，不得不勉任其乏。幸本部前經孫部長首先奠定基礎，具有規模。又適承顧部長苦心擘劃，信譽日著，以是部務一切，不難蕭規曹隨。竊思鐵路事業，關係國民經濟，至深且鉅，所欲改良者，無端鉅細，殆無止境。但鄙人對於公務認識，有基本原則數項，謹為同人略言之：（一）澈底廉潔：本部與各路服務人員，務需澈底廉潔；我輩須知中國國民之見輕於外人，端在公務道德之墮落；如三人之腐化，即能影響及於全體，又須知

或百元或千元非金錢之取得，其間接國民所受之損失，將數百倍於茲。我輩欲求鐵路，成為國民所信用之事業，勿受地方當局或任何方面之權殘，非絕對廉潔不可。（二）增進效率：本部與各路辦事效率，務需充分增進，因人民於行旅與運輸有敏捷迅速之必要，有賴於鐵路；管理之設施，若部與路，及此路與彼路，不能敏活聯絡合作，辦事人員之工作，疏忽遲緩，即間接使國民經濟受莫大之損害，但須知增進效率之根本；在乎無一人不得其用，無一人不盡其責，分工合作，努力邁進。（三）鐵路社會化：鐵路務必使其社會化；往往有在鐵路服務者，視鐵路為政府機關，對於乘車旅客及運輸貨物，似乎政府施惠于民衆，不知鐵路為民衆應有之享受

，且爲發達產業必需之機構，故民衆如有要求改良待遇，及運輸便利，均應誠意接受，以適應產業之需要，深望同人全力以赴之。(四)鐵路商業化：鐵路務使其商業化，因本部與各路服務人員，輒以鐵路爲國家機關，故其損益之多寡，視若無足重輕，因此債務之履行，信用之建樹，不克如願以償，此後務使開支竭力節省，收益充分增加，一方履行債務，一方以餘利展築新線，餘利愈多，路線愈增，路線愈長，餘

鐵道部曾次長養甫訓詞

在十二月廿三日 總理紀念週

各位同事：今日奉 部長命，向各位說幾句話。頃間聽到 部長訓話，知是應政府徵發來此服務。兄弟又爲 部長

所徵發，事前並未想到來此輔助張部長，與各位共同努力。兄弟認識張部長，在國民政府定都南京以後，張部長任中國銀行總裁，熱心贊助政府進行各項建設。兄弟初任建設委員會副委員長，嗣又主持浙江建設，時向張部長借款，七八年來，常賴張部長之扶植贊助，粗有成績，而張部長亦認兄弟爲可以引作贊襄進行建設之人，以兄弟所知，張部長立身處世，足爲吾人模楷，而又欲然不肯自居者，約有數點：

利息多。要之：此後吾輩須視本部如同一總公司，各路如同分公司，循此意義做去，自然商業化矣。最後有一言奉告，即政府機關之最大缺點，在職員分門立戶，互相猜忌排擠，此種惡習一日存在，機關之效能無法增進，希望今後吾鐵道部一掃此類惡習，上下職員彼此相親相愛，如家庭一樣，即機關家庭化。以上五端，不足以言方針，聊作我輩以後辦事之準繩，願與同人共勉之。

(一)治事之精密 中國銀行在我國爲最大之金融機關，今日事業之偉大，組織之嚴密。在國內可謂絕無僅有，乃張部長多年苦心壁劃之成績。

(二)操守之廉潔 張部長身任中國銀行總裁多年，無日不與金錢接近，而至今不名一錢。前此擺脫中國銀行職務，政府所增退職金，尙不敷還債之用。如此廉潔之精神，實足爲同人之模範。

(三)爲國之公忠 張部長在銀行任職，駕輕就熟，指揮裕如，必不如部長之煩心；而 奉政府之征發命令，即不辭繁劇，出爲國家服務。此種公忠爲國之精神，更應爲同

人效法。兄弟此次襄助張部長來此服務，純粹爲做事，而非做官；同時服膺部長之精密廉潔以及公忠之精神，共同爲國努力。以後當以部長之意志爲意志！以部長之精神爲精神！以部長之計劃爲計劃！

張部長適才訓示數點，爲澈底廉潔；嚴密組織，增加效能；鐵路社會化；鐵路商業化。同人對此數點，無論如何，務須澈底做到！今日兄弟根據張部長訓示，補充數語，與諸位共勉！

同人要實踐張部長澈底廉潔、增加效能及鐵路社會化、商業化之教訓，應先澈底實行新生活運動。新生活標準，乃做人之法則。今欲做人，首先要做到新生活；不能實行新生活，即不能算有完全之人格。不能做人，焉能做事。所以同人應實踐禮義廉恥之教訓，澈底做到整齊、清潔、簡單、樸素、迅速、確實各項新生活標準。或謂衣食足而知榮辱，倉廩實而知禮節，欲實行新生活，先應對此數者注意。此固有其相當理由，然此係對一般平民而言；若政府公務人員，應負轉移風氣、改造社會之責。因公務人員無論薪俸多少，較諸一般人民，已覺優異。自應澈底勵行新生活運動所定標準。能實行新生活，方能廉潔；能實行新生活，方能組織完密

，增加效能；能實行新生活，方能使鐵路社會化；能實行新生活，方能使鐵路商業化。今後本部對於新生活運動，必須時時刻刻，身體力行。今日兄弟所貢獻於諸位者，亦即在此。因張部長對於鐵道，已定有偉大計劃；欲實現此偉大計劃，非全體同人以新生活爲辦事標準不可。

人類往往有一種劣根性，即易向下而不易向上；易退後而不易前進。惟意志堅強，而有深湛之修養者，即能向上與向前，自來聖賢豪傑，並非天生如此，皆由勉強克制而成。即如張部長廉潔公忠之偉大人格，亦得之後天修養。人人可以爲聖賢，人人可以爲豪傑，要視其平素能否修養而定。

兄弟常言，爲人之道，要拋棄過去，努力現在，把握將來。過去之行爲，可說『以前種種，譬如昨日死』；將來之志願，則應『以後種種，譬如今日生』。常人不易戒除惡習，在未能忘情過去，未能以最大之勇氣，創造新生命與新環境。今日之情勢，東北淪亡，華北危急，正吾人發奮報國之秋，設仍因循敷衍，國亡無日。

兄弟近會親歷江西、湖南、四川、貴州、雲南等省，人民厄於天災人禍，衣不蔽體，食不充飢，餐風宿露，顛連困苦情形，有非局外人所能知者。今日吾人有固定之薪水，生

活安定，無非人民之汗血，不可不格外努力，爲飢寒困苦之同胞謀幸福。須知吾人今日之享受，並非天賜，惟有努力從公，盡其應盡之職責，方可於心無愧。今日鐵路，有待改良推進者甚多，惟有一心一德，對於張部長所指示四點，努力去做，只要全體人員，同心協力，其成效自能以少勝多。姬

周以亂臣十人，而拯人民於水火，今本部及各鐵路員工，約十二萬餘人；如十二萬人同德同心，其有助於國家民族，更無限量。希望同人秉承部長意志，共同努力，挽救國家民族垂危之生命。

中國鐵路運輸政策之我見

金士宣

二十四年十二月三十日在本部 總理紀念週報告

(2) 鐵路管局冀圖增加營業之收入，動輒增加運價。

主席、各位同事：今天士宣奉 部次長命，報告業務司工作情形，士宣向服務外路，對爲行政經驗，素常缺乏，蒙

(3) 鐵路收入不敷支出時，亦必設法提高運價，以資挹注。

部次長不棄，調充業務司幫辦，在陳司長未到部以前，代理司務；惟到差以來，時期甚短，似尙未至報告之時，今既奉命，惟有將個人對於中國鐵路運輸政策之意見，提出報告，以供參考。此外並報告旬日以來之業務司工作情形。

(4) 鐵路運價一聞有減低之提議時，當局者疑慮備至，每起恐慌，不肯公開討論。據吾人所習聞之理由，不外下列五項：

(一) 中國鐵路傳統的運輸政策

我國鐵路業有四五十年之歷史，依個人研究所得，中國

(1) 減低運價，則鐵路收入勢必減少。
(2) 收入減少，若不敷運輸成本，則鐵路營業難以維持。

在此數十年間，經濟狀態雖有絕大之變遷，而鐵路運輸則有一種一貫的傳統政策。政策爲何，即

(3) 減價之後，貨運增加，鐵路運輸能力不能應付。

(1) 運價的趨勢，無論社會經濟狀況之變遷若何，而一致向上增加。

(4) 我國鐵路沿綫，多有一定的運輸數量，可以不
必減價招徠，亦不必於短時間內，加緊運輸完

畢。

(5) 設有商人呈請減價，或有鐵路當局提出減低運價時，則每引起局外人之種種懷疑，以致遷延不決，日積月累，時過境遷，減價亦屬無益。

由此五項傳統的觀念，遂使鐵路當局對於運價問題，認為與秘不敢深究，望之而却步矣。

然以上數種理由，是否充份，實為吾輩從業鐵路人員所應努力研究，而有設法解答之職責。茲就個人意見，分別解釋如次：

(1) 減低運價則鐵路收入是否減少。竊按經濟原理，鐵路客貨營業與運輸價格，並非同比例的，應為反比例的增加與減少。例如運價減，則營業應有增加之趨勢，運價增則營業應有減少之趨勢。考證事實，各路常因減低運價，而收入反有蒸蒸日上者。

(2) 減低運價是否不敷運輸成本。我國鐵路應如何合理的計算運輸成本，殊值得吾人之研究。鐵路運輸成本之高低，全在管理之是否得法及支出之經濟與否。中國鐵路營業用款，有總務費、車務費、運務費、設備品維持費、工務維持費五大項；其中總務費一項，約占百分之三十

左右。試問此種狀態，是否糜費。故吾人必須管理得法

，節省支出，方能減低成本，而間接可以減低運價矣。

(3) 過去各路車務當局每每提及減低運價，則顧慮運輸能力，惟恐運輸數量增加之後，運輸能力不能應付。要知鐵路運輸能力，雖受設備之限制，然現有設備運用效率之高低，全視管理得法，與夫調度敏捷為轉移。各路車務機務人員，對於現有設備，若能運用得法，則運輸能力之增加，自在意料之中。

(4) 各路運輸數量不是固定的不變，而不能增加，此點亦為我車務人員所應認識。緣貨物本身負擔與運輸時間之久暫，有密切之關係，苟減輕貨物負擔，與加快運輸時間，則運輸數量定必增加。例如某客商有五萬元資本購辦貨物，設運輸迅速，則立刻運至市場出售，再以售價購辦第二批貨物，又可運出，如此則不但貨商利賴資本周轉之迅速，而鐵路運輸亦必隨之增加，運費收入亦增矣。

(5) 至於呈請減價，如查有其他別情，不妨嚴行查辦，如果屬實，須從嚴懲治。

其次個人特提出兩點意見，希望諸位加以研究：(1) 盡

量設法提高運輸能力；(2)減輕客商負擔。

(一)提高運輸能力

提高運輸能力，乃救濟各路與客商間目前困難之前提，亦為增加鐵路收入開闢財源之最有效方法。至於如何始能提高運輸能力，爰將平日研究所得數點，為諸位商榷之。緣鐵路運輸能力，端賴乎機車車輛之充裕及其他行車設備之完善，與夫管理之得法；目下我國鐵路情況不一，有數路機車車輛充足有餘，有數路車輛不足，又有數路經過整頓足敷應用者，亦有仍不免缺乏者，故必須就原有機車車輛，速加整理，減少修理之輛數，增加使用之輛數，尤須改善管理及調度方法，增加運用效能，減除虛糜。茲分述之：

(1)減少車輛在站之延誤時間

據個人攷察所得，車輛缺乏之最主要原因，在於起訖站與中轉站之延誤，車站延誤既多，則車輛週轉必慢，車輛里程必減。欲減少在車站延誤時間，必須由車務主管人員，督同各段長站長等，時時刻刻注意車輛之行動，研究延誤之原因，並設法減除之；則可用之車輛，無形中立見增加甚多，此為增加運輸能力最有效之方法也。

(2)減少空車里程

查我國經濟及運輸情形，由內地運至沿海各口岸出口之貨物，為大量之農產品暨礦產品；而由沿海輸入內地者，則為少數工業品，是故各路往南往東之貨車，均應滿載，祇有重車里程，而不應有空車里程，有之即為虛糜。反之，如往北往西既以空車為多，必須設法利用載貨，減少其空車里程。此外聯運及軍運之回空車輛，必須設法利用，並專簿登記，以便稽核。其聯運或軍運經行數路以上者，長途放回空車，尤不經濟，更必須飭屬隨時注意利用，以減虛糜。

(3)調劑冬夏運輸

查我國鐵路運輸，以農產及礦產品為最大宗，而此兩類物品，均為冬季運輸，如米麥收成既在秋後，而煤助銷售亦以冬季為最旺，故每至冬季，農礦兩品同時擁至市場，鐵路即感車輛缺乏，無法疏運。反之，如夏季則運輸清淡，車輛置之閑散，鐵路稱為淡月。故鐵路主管人員，應以設法調劑夏冬淡旺月份為最大職責，亦為提高運輸能力之最有效方法。其法為何：即(1)提倡煤斤及其他貨物之夏季運輸，在淡月時期，特別減低運費，或給予其他便利與利益。(2)鐵路自用之機煤石磧及其他

材料，提前在夏季運輸，此為鐵路內部問題，如各處合作，應無困難之可言。例如平綏路素感車輛缺乏，特設法將冬季所需機煤及員工用煤，一律趕於夏季運畢，一屆冬季旺月，集中全部車輛，應付商運，結果成績異常良好。

(4) 加速修理機車車輛

據二十四年十月份全國各路統計，機車共有一二二八輛，而在廠房修理或待修者，則有三一五輛，占百分之二十八；貨車共有一四、六五六輛，在修理中者，二、二五八輛，占百分之十七；其百分數之高，為東西各國所無。由此可見我國鐵路運輸能力問題，不在添購新機車車輛，而在如何增加機廠之修理效能，及如何加緊修理方法，如各路機廠修理能力不敷，應否設法委託其他工廠辦理，凡此均有關於機工各部分，應會同商討進行者也。

(三) 減輕客商負擔

以鐵路從業人員，而揭此「減輕客商負擔」之標題，似覺大胆；然以國有鐵路立場而論，實應提出公開研究，以尋一共同途徑，關於此事，可分為三項論之：

(1) 減低旅客票價

第九次運輸會議議決之客票票價，每公里在一分五厘以上者，減按一分五厘計算。此案議決後，已實行者，有平綏津浦兩路，已決定而未實行者，有平漢一路，尚未決定者，有隴海正太兩路。其餘北甯膠濟兩路，原為一分五厘，京滬杭甬僅有一分之數，查長江以北各路票價，大都在一分七厘，由短距離而觀之，或不見其高，但北方各路里程既長，而基本票價以一分七厘計算，實嫌過高。惟鐵路當局一聞減價之議，每懷疑懼，以為一旦票價減低，收入亦必隨之減少；亦有以為現在車輛缺乏，將來票價減低，運輸增加，更恐無法應付。以上兩項立論，是否正確，實有研究之必要。誠以票價減低，客運收入，未必有同比例之減少。至於客票之應減，為一般所公認為必須實行者，若因減價而遭遇之損失，亦未嘗無彌補之方。士宜以為彌補之法，約有三點：(1) 免票之限制。現今各路對於免票之發行，漫無限制，員工每年請領免票，竟可有十餘次之多者；如對於此項免票，加以限制，則鐵路收入無形中可以增加。(2) 查票之嚴格。無票乘車，於路章有違，於路收有損，故必須嚴厲取締，使營業收入增加。(3) 提倡遊覽沿線名勝風景之區，提倡旅行遊覽

，亦能增加收入，然亦非減低票價不可。

(2) 整理運價

(1) 民十以後之鐵路運價

中國鐵路自於民國十年劃一貨物分等表，及採用度量衡公用制度以後，迄今已有十四年；在此期間，社會經濟情形，變遷殊鉅，而鐵路運價除數項貨物得有特別減價外，其普通運價，十幾年多未有更新或改革者。蓋因鐵路當局，囿於前述五項之傳統觀念，不敢放手做去，唯恐實行新運價以後，收入隨之減少耳。但實際上亦不盡然，例如平綏路，民十規定運價時，全路尚未完成，殆後西北經濟狀況，變動甚多，而鐵路運價無敢倡修正之論者。然自廿三年修改減價以後，每年收入自七八百萬增至一千一百餘萬，許多貨物前因運價太高，而不能運出者，現已多能源源運出，地方經濟賴以流通，鐵路運輸益趨穩固矣。故吾人從事車務，不能視運價問題為畏途而不談，亟應澈底研究，公開討論，應減則減，不應減則不減，何疑忌之有。

(2) 鐵路與鐵路競爭

從前各鐵路間并無競爭之可言，現在鐵路內部亦多發生

競爭，例如隴海與津浦南段競爭，亦與平漢南段競爭，膠濟亦與津浦北段競爭，彼此鉤心鬪角，近年已成顯著之事實，尙未聞有妥善統制之法，此為同人應密切注意研究者。

(3) 水路及汽車競爭

在長江以南之鐵路，完全處於與水運競爭地位，長江以北，如津浦路及平漢北段，亦處於此種情形之下，水運競爭在江南各路，認為生死關鍵，全力應付，不肯放鬆一步。長江以北各路，亦有對於水運競爭，不加以注意者，殆因本路運輸能力已難應付，目前之需要，減價競爭以後，更難應付。此種傳統觀念，實為不妥，蓋運輸能力為一問題，減輕客商負擔為另一問題，運輸能力必須設法增加，而客商負擔仍須設法減輕也。

近年各省公路發達，南北各路均已發生競爭之事實，例如旅客運輸之競爭，短距離貨運之競爭，零担貨運及高級貨運之競爭，均應加以密切之注意，而設法調劑者。此外飛機航綫滿佈國內，其與鐵路長途旅客之競爭，已漸佔優越之勢。

(4) 市場競爭

貨物銷售市場，向來都在沿江沿海交通便利人口集中之各大商埠，而貨物之來源，則有接近沿江沿海一帶者，有自數千里以外之內地運出者。內地之產品，在市場上，不得不與沿海之出產品相競爭，其不利之情形，已屬顯然，此為國家經濟極大之矛盾，而急待調整者。即以煤而論，產煤之地，離開鐵路與海口遠近不一，如何使內地煤礦與近海口者，處於均等機會之地位，並使市面之供求與經濟，得一平均之調劑，實為吾人應努力研究者也。

(5) 運價以外之陋規必須剷除

澈底剷除陋規，必須養成廉潔風尚，尤應由上而下，由己及人。

統上結論，此後吾業務同人，對於改進業務之抱負，一為提高運輸能力，一為減輕客商負擔，以上兩點，亦可謂今後中國鐵路之新運輸政策。

(四) 次將業務司近旬日來之工作，向諸位報告：

此後吾人辦理運輸業務，應以敏捷之方法，與簡便之手續為原則。本部所轄各路，散處四方，業務司等於鐵路總局之車務處，非以敏捷之方法，處理一切事務，則事過境遷，

補救莫及。又無論貨運客運，辦事手續，務求簡便易行；若手續過於複雜，效能必減，徒勞而無功。於以上二原則之下，業務司之最近工作，可分述於後：

(1) 發行鐵道部業務通飭

本部過去對於鐵路業務方面之章則，如有頒行或修改，往往分別訓令各路局，各路局轉令車務處，再由車務處轉令各段站暨沿綫客商等，而各路車務處，同時彼此互相通知，故每頒行或修改章則一次，各段站即有十幾種傳單，工作效能殊為減少。茲為補救此種情形起見，特呈奉

部次長批准，由部發行業務通飭一種，計分普通、客運、貨運、貨等、運價、行車、配車、軍運、公運、調查等十類。凡關於一切令飭各路遵照，而有永久性質者，一律發行通飭，視各路需要之情形，而分發之，再由各路分發各段站或轉售商人，以資劃一而增進工作效能。此項辦法，自二十五年一月一日起實行。

(2) 修正行車事變分類及編造辦法

現在甲乙兩種事變報告表，係前交通部頒佈者，與現情不大符合，故擬稍加修改，甲種復分為一二兩類，第一

類爲最重要者，各鐵路遇有發生第一類事變時，必須立刻電報本部，其他於每月月底彙集報部。此項辦法，亦自二十五年一月一日起實行。

(3) 修正各路貨物運出運入月報表

各路各站貨物運出運入月報，編造手續過繁，而數字亦欠精確。查本部統計科已有貨物分門分類及分等之統計，惟尙缺乏貨物及車站運出運入之統計。茲擬選定幾種主要貨物，並再指定各主要貨運車站，一併請用會計處根據貨票，計算編造各路主要車站運出運入主要貨物統計月報，亦自二十五年一月一日起實行。

(4) 修正聯運小包裏辦法

此由業務司與聯運處會同修正，因以前辦法收效未著，自二十五年一月一日起實行。

(5) 按月編印全國鐵路客車時刻表及票價表

爲便利各鐵路及客商查閱起見，自二十五年一月份起，每月發行全國鐵路客車時刻表及票價表，採用便摺式，以報紙印刷，廉價發售。

(6) 整理各項車務報告

現在車務報告有七八種之多，各路編造人員，極費心力

，現擬加以整頓，並按月彙集批評，頒行各路，以供研究而謀改進。

(7) 業務概況旬報月報。皆由車站編製，數字計算，極不精確，今擬利用會計處編造之統計月報，足資參考，故已將此項旬報月報取消。

(8) 通飭各鐵路整理車站報單表冊等

查現在各鐵路站長，每日所造車務會計及報部之報單表冊，日見增多，並甚至有一百餘種者，致使站長終日填寫報單，而無暇顧及行車改進與營業之發展，實爲一種畸形情形，而亟須加以糾正者。茲已通令各路，對於車站報單表冊，一律從新審查，凡有重複或不適用者，一律取消之。

(9) 客票減價

自運輸會議議決以後，已經實行者，有平綏津浦兩路，已決定而未實行者，有平漢一路，未決定者，有隴海與正太兩路，現已催促各該路矣。

此外展期實行者

(1) 車輛支配規則，此項規則本定廿五年一月一日實行，現各路來呈籌備不及，故展至四月一日實行。

(2) 將各路普通運費與負責費合併計算一案，亦以各路籌備不及，展期至廿五年四月一日實行。

業務包括之範圍甚廣，不但與各路管理之良窳，營業之

興衰有關，且與各路沿線農工商業，以至全國經濟均有關係，個人所陳各點，思慮難免不週，尚冀各位同人之特別協助與指導。

正太鐵路局顏局長德慶向全體職員訓話

鄙人奉命兼長本路，任重材幹，深覺惶悚，憶廿八九年，前曾奉命來本路任察勘全路工作，一別多年，在事員工猶多舊雨，接收以後，氣象一新，建設日進，撫今追昔，欣感交深。

嗣後處理事務，應就一、迅捷化二、切實化三、簡單化切實注意。

頃者中樞改組，百度維新，用行政惟尚賢能，實為今後路務興衰一大關鍵，鄙人奉命之時，適值新任部長次長蒞任之始，在部恭聆部次長訓話，深切誠懇，凡我部路同人，

三 曰鐵路社會化：鐵路事業，為輔助工商服務社會，異于其他行政機關，其唯一要務，厥為與客商間相見以誠，化除隔閡，今後我全路員工，應以接近民衆，服務社會為目的。

尤宜服膺勿失，茲謹引申大旨，願交勉焉。

一 曰廉潔：鐵道為營業機關，在在與商民接觸，尤為

四 曰鐵路商業化：鐵路雖為國營事業，以言性質，則一公司商店也，故凡一切路務行政，應全盤商業化，凡我員工，對待客商，當一如商人之對主顧，廣事招徠，力求和善。

國家收入所關，厲行廉潔，最為切要，部次長蒞任訓話，諄諄以此為首務，鄙人暨周副局長亦秉此精神，來與諸君交相策勉，以樹立一切整理之基。

鄙人歸國以來，服務部路，歷三十年，平生兢兢自矢，惟此勤廉二義，前在各路及最後在膠濟，竊舉此義，以與同人共勉，今來本路此物此志，久而愈堅，上述部次長訓示，闡發尤為深切，實為起敝救亡唯一要務，所望同人澈底認識，

力，各盡其職，目前國勢危迫，尤當人人自奮，共濟艱難，

上以是行，下以是效，交相策勉奮起圖功。抑尤有進者，鄙

人服務鐵路，蓋自最低測量工作起，亦嘗周歷荒區，備經艱困，舉凡下級員工工作，其困難情形與夫利弊所在，以所歷較多，故知之較切，員工苦樂夙具同情，至本路情況見聞或未周詳，嗣後凡本路利弊與所關，凡我內外上下員工，務盼盡量隨時見告，無不樂於接受總期開誠相見，隔閡盡除，一德一心，共圖治理，鄙人用人，秉承部旨，惟尚賢能，決無派別，獎罰黜陟，悉遵定章，所望各同人安心供職，况新雨

舊雨昕夕相共，以職位言固有階級與統系，以情誼言，則內外員工，皆一家昆季也。再廣言之，則工商旅客，均為我主顧，而工商與路尤有休戚相共之深切關係，以情誼言，則又不啻一家之親屬矣，是以對內固應合作團結，對外尤須融洽和諧，以期本路與沿綫工商業交互繁榮，以達鐵路所負之使命，爰舉此義，願與我全路上下員工共勉之。

北甯鐵路月刊

本刊為提倡各界人士及路界同人研究鐵路事業及有關鐵路之學術起見爰編印發行舉凡論著譯述技術研究調查業務工作等項皆分門別類彙編成帙以供社會人士之參考現本刊已出版至第五卷第六期歡迎訂閱

外 國		內 國		費 期 別 數
郵費	報費	郵費	報費	
六 角	九 角	九 分	九 角	三 個 月
一 元 二 角	一 元 六 角	一 角 八 分	一 元 六 角	半 年
二 元 四 角	三 元	三 角 六 分	三 元	全 年

發行地址 天津北寧鐵路管理局文書課



鐵 路 要 訊

部 訊

(甲) 通飭各路趕編二十五年營業概算

鐵道部以預算章程第二十一條，規定各機關編送各該機關次年度歲入歲出概算書「第一級概算」限十一月三十日以前送達各該主管機關，所有直轄各路應編造之二十五年營業概算書送達期限已至，業經令飭各路局各駐路總稽核從速編製，依限呈部以符法令，並令所列歲入歲出各款，除應遵照國有鐵路編製概算暫行規程及前經另令規定辦法外，並將編製應加注意各點分示如下：(一)營業進款項下估計軍運記帳之數，應註明備考欄內；(二)營業用款用，一、一，督辦經費項下所有解部或直接交付各款，應附送清單，以資對照；

(三)歲計帳長期債款利息，應將各款數目詳註備考欄內；(四)又政府資金利息，如按現在經濟情形，或過去事實，並非以現金解付者，應在盈虧撥補表內列明政府息金轉登；(五)盈虧撥補表所列特別撥付之數，應將款目詳註備考欄內；(六)資本帳內各項資金，除由盈餘撥入者外，其由政府撥入或借入之資金，應註明預擬款項之來源；(七)償還債款一項，無須列入資本支出第三款內，惟本年度內應還之數，應另附清單或在撥補表備考欄內詳細註明。聞各路局奉令後，均在趕編中。

(乙) 通飭各路對於減免運費物品應不負責
運輸尤不能負責聯運

鐵道部以國內各路貨物聯運，曾停頓多年，客商均感不便；二十二年因各路辦理負責運輸，業著成效，鑒於客商需要聯運之迫切，因進一步力謀國內貨物聯運之復興，並決定一律實行負責聯運，幾經籌議，釐定章則，復經第十六次國內聯運會議議決，始於二十二年十一月各路一律實行。該部

以從前國內貨物聯運，所以未能突飛猛進，卒致完全停頓，無法恢復者，雖半因軍事關係，環境使然，而其主要原因，仍由於各路車輛之互相過軌，每多延誤，致凌亂不堪。此次爲防止各路車輛互相延誤起見，故車租及延期費，均予規定極高之費率。此項車租及延期費，各路均須以現款互相支付，絕對不能減免，故各路辦理聯運，祇適用於負責貨物，且運費一項，規定必須核收全價現款，以備各路車租，延期費之用。其他凡有減免運費之運輸，因事實上無法支付各路之車租、延期費，故未辦理；否則各路負責聯運即不能辦，妨礙聯運前途之發展甚鉅，歷來各方減價運輸，請求聯運均均以格於定章，無法照辦。三年以來，向係本此一貫政策辦理，以免妨害聯運本身之發展，迭經分別駁復在案。又查該部頒行之貨物運輸通則第七條規定鐵路不負責運輸之貨物，第(六)項「凡係轉帳性質之記賬，減費或免費運送及非因鐵路

招徠貨運而減價之物品，爲特種運送條例或特種優待運送辦法所規定者」，亦經通令各路遵辦有年。部章既有明文規定，嗣後各路對於減價運費之物品，既不辦理負責運輸，自不得負責聯運，事關負責運輸及聯運前途甚鉅，已令飭各路切實注意遵辦矣。

(丙) 通令各路車輛車輪因輪箍鬆動而用電 鐸修整者禁止過軌

津浦路近以發見京滬三十噸棚車六二四六號花輪輻與輪箍連接處有電鐸痕跡，收受時如認爲輪軸鬆動，則該車輪業經電鐸修整，實無鬆動情形，若認爲完好，則該車輪確因輪箍鬆動後加以電鐸。惟輪箍鬆動，用電鐸修整，似屬不妥；而查驗車輛檢驗規則第三章第十一條並無明文規定，經呈部請予規定，以資遵循，鐵部據呈後，以車輛車輪因輪箍鬆動，而用電鐸修整者，實有未妥，極應禁止過軌，以昭慎重，業經通令各路遵照辦理矣。

(丁) 裁撤道清路局

道清鐵路局長范子遂奉令出洋考察後，鐵部迄未派員接替。查聞該部爲節省該路經費，以資整頓起見，業經明令裁撤該路管理局，改爲平漢路局道清支綫，由平漢路統一管

轄，所有道清路局文件，檔案，資產等項，即由平漢接收辦理，該部經已咨請河南省政府查照，並呈報行政院備案矣。

(戊)令各路慎重引掛貨車

鐵部以兩軸貨車夾掛於四軸貨車之間最易肇事，惟近來各路時將兩軸小車任意夾掛，因此時生事變，若不力謀改善，不足以策安全，已令飭各路局轉飭所屬，嗣後對於兩軸之空重貨車，均應附掛於四軸車輛之後部，守車之前面，不得與四軸車輪雜掛，以免再蹈覆轍云。

職員動態

- (一)部長張嘉璈政務次長曾養甫常務次長曾銘甫均於本月先後日到部視事。
- (二)部派謝奮程代理總務司司長。
- (三)部派陳清文代理業務司司長。
- (四)部派金士宜為業務司幫辦。
- (五)部派高大經為總務司幫辦兼代總務司事務科科長。
- (六)派陸麟聲代理總務司文書科科長。
- (七)派程樹仁為專員，在總務司辦事。
- (八)派科員趙文詰監印。

(九)派俞棧為聯運處處長楊先芬為副處長。

(十)派譚耀宗為聯運處清算股股長。

(十一)派江英志為財務司幫辦。

(十二)派譚小岑為勞工科科長。

(十三)派張一清為育才科科長。

(十四)派姚伯龍為人事科科長。

(十五)派潘光迥為主任秘書。

路訊

京滬滬杭甬路

整頓上北貨站裝卸工作，原由上北裝卸工人合作社辦理，曾以工人相互爭奪工作及其他原因，風潮迭起，且時有械鬥事件發生，影響運輸治安極鉅，經由車務處擬具整頓辦法直接管理，於十月十六日起實行。一面舉辦工人登記，派定管理員，嚴訂管理章程。並確定所有裝卸費除提出一成為公積金專備工人福利及獎勵勤勞之用外，全部平均分給工人。管理員之薪資亦由路自給。十月份半月薪資業經由該處發給。每一工人計得二十一元九角八分，預計每月可得五十元上下。以前則每人每月僅得十餘元，故工人均認為滿意。

修正定期票發售辦法

該路發售定期乘車票，原經訂有辦法。惟閱時已久，對於現在狀況，本已不盡適合。且舊時按路程遠近分為四級收費，各級間遞減費率相差過鉅，往往較遠之站收費反比較近之站低廉，亦欠妥善。又隨時發售，檢查不便，旅客是否過期冒用，尤滋疑問。為補救上述缺點起見，擬將辦法改訂如左：

(一)取消原定四級減收票價辦法，俾路程較遠，票價較昂，以示公允。

(二)減價收費辦法，改訂為：

一個月期 按四十次單程票價收費。

三個月期 按一百十次單程票價收費。

六個月期 按一百九十次單程票價收費。

十二個月期 按三百四十次單程票價收費。

(三)發售日期，規定限每月一日。如在一日後發售者，其有效期間，亦限至月底為止，以免過期冒用。並添置月份戳記，印於定期車票之上，俾查票員及收票員均易于檢查。

滬杭路與浙贛路聯運煤斤辦法

該路為便利貨商及適應需要起見，與浙贛路商定，先由滬杭甬路與該路試辦煤斤聯運，業經擬定

防範短少及授受辦法六條，自本年十一月一日起實行。辦法如下：

(一)由滬杭甬鐵路聯運往浙贛鐵路煤斤，應照下列規定辦理之。

(二)滬杭甬鐵路起運站裝車，須將煤面鋪平，洒用石灰水，以為記識。

(三)滬杭甬鐵路開口貨站，憑起運站石灰水記識，在貨棧月台移交，浙贛鐵路靜江西站派員驗明接收。

(四)浙贛鐵路靜江西站裝船及靜江東站裝車，應由浙贛鐵路將煤面鋪平，并洒用石灰水為記識。

(五)浙贛鐵路到達站應由收貨人派人驗明石灰水有無異狀，方可開始卸車。

(六)開口貨站月台移交之前，一切責任由滬杭甬鐵路負擔，浙贛鐵路接收之後，一切責任由浙贛鐵路負擔。

償還借款

京滬路在本年十一月份內償還中英銀公司借款，計有二項：一為二十三年五月十八日到期之築路借款第六十期息金六萬九千六百鎊，銀行佣金一百七十四鎊，共六萬九千六百鎊，銀行佣金一百七十四鎊，共六萬九千七百七十四鎊，折合國幣一百十六萬四千九百二十二元四角

四分，於十一月二十日撥付；一為購車墊款，續還七千二百五十鎊，折合國幣十二萬一千零四十三元四角八分，於十一月二十七日撥付，兩共一百二十八萬五千九百六十五元九角二分。

續辦莫干山登高競賽

該路為提倡國民健康運動，發起莫干山登高競賽，前已舉辦二次。近復於十一月二日續辦第三次，計參加者男組二十六人，女組十二人，共三十八人。是日晨七時五十五分，由北站出發，十二時半抵杭，換乘汽車到山。下午三時，開始競賽。結果男組張良君女組徐翠女士獲冠軍，成績均打破已往紀錄。其第二第三兩名亦均酌贈獎品，用資鼓勵。晚上在鐵路旅館，舉行茶話會，作種種遊戲，興高采烈，頗極一時之盛。

續辦員工子女健康比賽

該路為普及育嬰常識起見，曾於本年六月一日及八月三十一日，在上海，鎮江兩處，舉行員工家屬兒童健康比賽會，近復於十一月九日在杭州站舉行第二次比賽，計報名參加兒童共一百七十一人，除到期未受檢驗者十八人外，受驗者一百五十三人；檢驗結果，體格健全者二十三人，患缺點一種者三十人，兩種以上者四十人，患有疾病者九人。是日下午二時，在該站附近城站影戲院開會。除

各方演講比賽意義外，並將體格健全之二十三名由評判員詳細審察，結果，選定最優者五名，分別給獎。最後放映衛生影片，以助餘興。

津浦路

(甲) 裝設號誌複示器

該路工務處因沿綫担子街等二十六站，所有遠距揚旗號誌，每每遠望不便，決加裝號誌複示器，配以電流，可運轉自如，茲悉担子街，滁州，張八嶺，嘉山縣四站業已裝竣，餘如小下莊，蚌埠等二十二站之機械材料，亦已備齊，不久即可着手。

(乙) 車輛缺乏之調劑

該路車輛缺乏，已與京滬膠濟兩路商訂過軌車輛辦法，(一)兩路各站如需車裝聯運貨物時，應由起運路調度股電話逕商到達路調度股核撥車輛。(二)俟到達路調度股核定撥車輛數噸數後，然後由兩路調度股分別電話轉飭兩路聯軌站，依照聯運規章辦理。現各路已經同意。

(丙) 力謀貨商明瞭貨運辦法

貨商對於鐵路貨運辦法，多不明瞭，故易受人欺。現該

路規定訂購車務處傳知辦法四條，自明年一月一日起實行，貨商得向營業所訂購，茲覺誌其辦法如次：(一)該處所發「營業」聯運兩種傳知自廿五年一月一日起出售(二)每期六個月，法幣一元(三)貨商需用傳知，可向就近車站或營業所定購，(四)各站營業所，應將認購傳知之商號，名稱、地址、連同預交價款列單報處，以憑登記。

(丁)貨主負責零擔貨物辦理聯運

零擔貨物，向不負責聯運，現因客商不便，復有捏報混裝之弊，茲由該路定辦法四條(一)零擔貨物之授受及中轉手續，概照鐵路負責零擔辦法辦理(二)危險品包裝，須切遵部頒貨物分等所列包裝方法，并黏貼危險品之標誌，以策安全，否則不予聯運(三)危險品之裝卸須特別注意，並須與其他貨物隔離(四)危險品之運送，由鐵路代為看管，貨主毋庸派人押送。

(戊)工務之改進計劃

該路工務處，擬有改進計劃，茲擇其重要者列下：(一)展長蟻道：各站原有蟻道之長度，漸感不敷，必須改長，計張八嶺展長四十三公尺，花旗營四十五公尺，担子街五十五

公尺，濰州二十八公尺，沙河集四十二公尺，嘉山、管店、明光、石門山各四十三公尺。(二)添錯車站，擬在南距濰州約六公里，北距沙河集約七公里半之處，添一錯車站，計有蟻道一股七百十六公尺，又死岔一股，一百二十二公尺。(三)添建涵洞(甲)天津西站，新開河之洩水閘橋，橫接路綫，擬修控橋一公尺半涵洞一處。(乙)天津西站交通站，機車房西，擬添建一處。

(己)改善蚌埠站貨場

蚌埠貨運異常繁忙，原有貨場，不敷應用，現擬改善擴充，并建倉庫，先將路綫東側靠近淮河處之低地填高，敷設軌道，以便現在租用貨場內地畝及岔道之各商，遷移該處營業。

(庚)機務縮減用料

(一)煤斤省去二八、二五六、七八公噸，合洋一二五、九一元。(二)油料項下：機器油計省三六，四〇〇，六六公斤，合洋八，七三三元。乾汽缸油計省四，一四八元。濕汽缸油計省一二，一三九公斤，合洋三，八〇五元兩共七九五元。

(辛) 列車改點

該路爲便利客商，與各聯運路銜接起見，對於客貨列車，已決定分別改點，約略分誌如次：(一)三〇六次平浦通車，由浦口開爲十六點二十分，到天津東站二十點十二分。由天津東站開爲二十四點四十分到北平前門爲廿三點四十分。(二)三〇五次平浦通車由北平前門開爲十九點三十分到天津東站廿二點卅二分。由天津東站開爲廿三點正到浦口爲六點四十五分。(三)二十二次津浦快車由浦口開爲九點四十五分到天津東站十七點廿九分。(四)二十一次津浦快車由天津東站開爲八點五十分到浦爲十六點四十分。由十二月十日起實行。

(壬) 總務處工作之整理

總務處自處長殷君采接事以來，整飭不遺餘力，其成績之顯然可見者，材料支出，向來每月四十至五十萬元，今已以卅五萬元爲標準，庶務費向來每月須四五萬至八九萬元，今已以二萬元以內爲度，(十月份用一萬八千，十一月份用一萬六千)所有物品價格，俱較從前爲廉，多數均廉至二分之一以上，餘如檔案集中，文書改良，繕校集中，庶務整飭等均斐然可觀。

職員動態

- (一) 部派楊承訓爲津浦鐵路管理局局長
- (二) 京滬滬杭甬鐵路局副局長吳紹曾奉部派暫兼津浦鐵路局副局長
- (三) 部派技正孫其銘充總務處處長
- (四) 部派專員周楨充總務處副處長
- (五) 會計處出納課課長李鈞辭職遺缺派楚湘匯接充
- (六) 會計處檢查課課長鄭文榮調部遺缺派許延英接充
- (七) 濟南機廠廠長陳廣沅因病辭職遺缺以工課課長趙國棟調充所遺工課課長以工程司顧延同代理
- (八) 鐵道部專員左維明奉部令在該路局辦事已派在秘書室服務
- (九) 徐州站站长趙光斗調充運輸課課員遺缺以郭光霽調充
- (十) 沙河站站长程文秉升補泰安站站长

平漢路

(甲) 東篁店新站開始辦公

平漢鐵路東篁店車站，原建在一零四七公里七三七公尺處，坡道陡峻，時有發生列車衝越過站之事，當時爲防止撞

車起見，曾經規定限制會車之辦法，以策安全。惟此種辦法，對於時間車輛多所虛糜。嗣為補救起見，經勘定在該站迤南第一零五二公里八七一公尺地點，另建新站，以便遷移，而利行車。該新站工程業於本年四月開始興工，至上月底所有該站房屋月台軌道等設備，完全竣工。當經廣水車工機各分段長，先後押隨兩次下行列車，由武勝關向該新站出發，迨將到達之時，列車速率確能控制，毫無衝越過站情形，行車結果甚為良好。現該地員工業已遷入新站辦公，同時並將以前所規定之限制會車辦法取消，以利行車云。

(乙) 標購無線電發電機

該路北平無線電台，原有之發電機，發現火花，妨礙工作，加以修理，不惟費鉅，且不能持久，又在修理期中，即須停止工作，影響通報，關係交通至重，業經該台呈請迅予另購美國製新發電機一套，以資應用。當經材料課照章標購，開標結果，以公茂洋行所報美國 Electric Specialty Co. Stanford, Conn, U.S.A. 出品之二千伏脫·六百瓦特，三節交流電動直流發電機，最為合宜，即向該行訂購上項發電機一套。該路前接該行來函，謂經理業務期滿，應移歸國際物產公司接收經營，原簽上項訂單，仍移交該公司接受承辦，

並附證明書一件。又接國際物產公司來函，仍願繼續承辦，現已將原訂單加以簽認，該項電機不久即可運平應用云。

(丙) 石家莊診療所將擴充為醫院

該路石家莊診療所，房屋狹小，環境欠佳，且該站往來員工衆多，診療事務日繁，亟須增加設備，擴充為醫院，以利病者，業經令飭該所，妥覓地址，以便遷移，漸事擴充，現已覓得該站電報局街第二十七號房屋，地址適宜，環境尚佳，即予租用，以便遷移，而利醫務。

(丁) 修復譙家磯站第三股道

該路譙家磯車站第三股道，本年七月間，被洪水冲毀後，尚未着手修理。現往來該站列車，會讓時感不便。茲為便利行車起見，即擬興工就原有路線，重行鋪設軌道，以應需要，而利交通云。

(戊) 添置馬頭鎮抽水機房至水塔間回綫電

鈴

該路馬頭鎮車站抽水機房與水塔間，相距二里，而由水塔通訊至抽水機房，只有單線電鈴，該電鈴有無障礙，無從而知。茲為改善起見，經已添置回線電鈴一具，俾得回應，

而知通塞。

(己)工務方面檢查武勝關山洞經過情形

該路工務指導隊，此次由陳副處長率領，出發全線，促進工作，當以武勝關山洞，日有列車通行，山洞內部，亟須施以檢查，以防危險。經飭該主管段監工等，於十月十八、十九、廿一等日，用裝有強力探照燈之機車，入洞詳施檢查，結果查得琢石弧頂灰縫，多有脫落，洞內南端東面岩石弧脚，亦多空懸，其餘各部分，尚屬完好，惟弧頂灰縫，應用洋灰重勾，岩石弧脚，應用礮石填補，已飭核實估計，擬緩至來春日暖，再行動工興修，其脫落之處，有無足以發生危險之可能性，聞已飭主管段隨時切實注意矣。

(庚)修理鄆漢間路籤機

該路修理鄆漢間路籤機工作，進行頗為迅速，上週經將郭店站之路籤機修竣後，現復將該站迤南之西平焦莊兩站之路籤機修理完畢矣。

(辛)職員動態

- (一)總務處公益課課員葉元禧調在長辛店修理廠服務。
- (二)李新店站長張建勳停職。

(三)部派專員路濬辭職。

(四)專員程文勳派在機務處服務。

(五)警察署順陽警務段第六分段巡官蘇忠弼撤職。

(六)專員余焜派在車務處服務。

(七)派霍亮為車務處營業課課員。

(八)石家莊車隊長朱偉停職。

(九)警察署署員張方廉停薪留資。

(十)鄭州醫院醫師衛立生停職。

(十一)車務處運輸課課員祝博停薪留資。

(十二)工務處第一總段涑水監工李欣榮辭職，遺缺派工務處第二總段實習生劉逢舉補充。

(十三)順德醫院院長魏之萬改充順德診療所主任。

(十四)駐平辦事處第一課第五股主任課員謝莊敬奉部令調充津浦路局車務處文牘課課長。

(十五)新鄉車隊長韓鏡塵升充忠義站副站長。

(十六)新鄉貨物副站長唐學毅調充新鄉車隊長。

(十七)長辛店材料廠廠員湯子麒升充鄭州材料廠帳務股主任課員。

(十八)總務處材料課課員調駐平辦事處處長室服務李聖懷辭職。

(九)派魁文山爲鄭州醫院外科醫師。

(十)鄧城診療所主任兼任衛生稽查黃時梅奉局令毋庸兼任鄧

城診療所主任。

(十一)派吳幼詮爲車務處電務課工務股主任課員

(十二)車務處營業課課員霍亮調在秘書室服務。

(十三)明港站站長侯世強調充定州站站長。

(十四)焦莊站站長向國粹調充明港站站長。

(十五)車務處第十一分段替班站長潘文山調充焦莊站站長。

(十六)廣水站副站長田文壇調充車務處第十一分段替班站長。

(十七)南陽站副站長梁文忠與高材橋站副站長馬懷運對調。

隴海路

(甲)籌畫設計建築鄭州醫院新屋

建築鄭州醫院新屋，業經以五萬元列入本年度預算，現正籌畫內容佈置，設計房屋圖樣。

(乙)補充護港警察所長警計畫

該路護港警察所自組織成立以來，行將半載，所需長警祇因第八期乙組學警正在訓練，以致迄未補充，俟十一月間乙組學警訓練期滿後，即行按照編制悉數補充，以維勤務。

(丙)繼續成立第五期甲組暨第九期乙組訓練班。

該路警察教練所第四期甲組暨第八期乙組學警行將訓練期滿，俟卒業後，擬繼續成立第五期甲組暨第九期乙組學警各一班，以資訓練。

(丁)擴充機廠

該路洛陽機廠規模狹小。設備簡陋，修車能力薄弱，不能適用需要，擬擬擴充辦法，業於以前各期計畫中陳述概要。現已將全廠各部建築佈置，籌議擬定，繪具藍圖，並將應購機件，開列清單，呈部核示，一俟奉准即行分別趕辦，至關於擴充詳細計畫，現仍在研究進行中。

(戊)連雲港各項設備工程

子、碼頭，建築碼頭工程，因海底地質關係，工作甚感困難致未能按照預定程序辦理。一號碼頭雖已大部分完成。但本期尚須繼續工作始可告竣。二號碼頭正在積極工作，以期迅速竣工，藉利海運。

丑、電廠房屋，連雲港電廠房屋及附屬設備，經按照需要情形分別設計葺事，業於上期開始動工，本期當按照程序

積極進行。

寅、裝煤地道及皮帶支架工程。裝煤地道全部均用鋼筋混凝土建築，詳細圖樣業已設計就緒，本季初期即可着手施工，至卸煤機皮帶支架工程，上期基礎工程業已開始，本期仍積極進行，以期早日完工。

卯、修建黃窩水池。蓄水池應建之擋水壩，上期業已開工，其通車站之導水管亦經將中概測定，本期可按預定程序繼續進行。

(己) 修築靈寶迤西黃河正式護堤工程

該路靈寶迤西沿黃河路堤接築正式護堤工程，需用大批石料，近受軍運影響，車輛運輸均感困難，致工作因乏料未能按照原定程序辦理，本期當就可能範圍籌集車輛，積極運輸片石，俾利進行。

(庚) 建築連雲車站大樓

建築連雲站大樓工程上期業經開始，基礎工程之實施進行，尚屬順利，本期當繼續積極辦理。

(辛) 建築沿綫各站兵房

該路添建沿綫三十七站護站兵房，原定分三期辦理，現

以此項房屋待用甚殷，限於本年底須全部竣事，以應需要，本期當積極進行，俾早日完工。

(壬) 籌建西安電廠

西安為該路西段最大車站，關於該站應設之機車廠，業經與西段工程局商定趕建，該站運務繁瑣，規模宏大，預計將來機車廠工作應用電力，並車站及各辦公房屋需用之電燈電力，當不在少，電廠之設，亦屬需要，當經擬定將籌設鄭州電廠已經購到機件，先行分撥應用，所短鍋爐一具，並已商請工程局轉呈鐵道部准予添購，以便早日成立。

職員動態

- (一) 派徐澤新為工務處工務員。
- (二) 部派陸福廷為專員在該路辦事。
- (三) 押貨司事李蔭棠停職。
- (四) 車長谷家樑停職。
- (五) 派陳遵平為工程課幫工程司。
- (六) 國民政府主計處令委 馬克羅 為會計處 洋 處長，王煒 為會計處 處 長。
- (七) 調派銅山機車廠學習工務員 王澄謀 為連雲港電廠公務員。

(八) 派劉聲遠為徐州車站站長。

(九) 派盧福長為車務處西安車站售票司事。

(十) 調派第三總段替班站長潘辛齡為榮陽站站長。

(十一) 調派交口站站長王開基為臨潼站站長。

(十二) 調派榮陽站站長買樹楠為中車站站長。

(十三) 孝義站副站長孟寶琳調升為交口站長。

(十四) 調派陳州副站長楊繼超為孝義副站長。

(十五) 調派西安貨物領班薛仲遠為該站副站長。

(十六) 第一總段車長孫章樾均調升為代理陳州車站副站長。

(十七) 第一總段替班站長鄭萬珍調充為陽山小場站副站長。

(十八) 第一總段押運司事王德燕調升為代理東泉店站副站長。

(十九) 第一總段車長徐文禮調升為大湖站副站長。

(廿) 調派徐州交換車輛員王肇熊為代理盤豆鎮副站長。

(廿一) 車長顧天才大許家莊站副站長。

(廿二) 行李司事李樹榮代理鐵門寨站副站長。

(廿三) 車長黃明楷七里村代理柳河站副站長。

(廿四) 第二總段車長俞志芳馬牧集代理新安鎮站副站長。

(廿五) 第二總段車長張步雲升調為韓莊站副站長。

(廿六) 車長沈自明磁間代理英豪鎮站副站長。

(廿七) 車長章瑞榮代理池水站副站長。

(廿八) 調派第二總段替班站長王德俊為阿湖鎮站副站長。

(廿九) 第二總段押貨司事張松如升充古城站副站長。

(卅) 第二總段替班站長李為驥調升為白沙站副站長。

(卅一) 第三總段車長高廷璋代理園鄉站副站長。

(卅二) 第三總段車長朱廣和調升為代理華州站副站長。

(卅三) 第三總段車長陶震調升為代理黑石關站副站長。

(卅四)第三總段車長 張世治 僱師
劉紫珊 柳枝 調升為代理零口站副站長。

(卅五)第三總段車長 王崇和 調升為代理下營站副站長。
陳鴻年 新安縣

正太路

(甲)冬季煤糧運旺盛車輛極感不敷

該路因現屆冬季，煤糧兩運極其旺盛，車輛大感不敷，計陽泉每日需車二百餘輛，太谷榆次每日需車數十輛，原有車輛，去年已感不敷。今因：(一)平漢車皮不足，以致西來糧運，每多積壓；(二)路用煙煤由南河頭直運太原，雖然所掛無多，但因車次噸位為重車所佔，不能多掛空車；(三)工程車每日三四列致將商運機車無形減少。有此三因，對於車輛調度極感困難。榆次，太谷兩處運輸同業工會疊請撥車運糧，可見一斑。聞該路當局現正在京接洽進行增購機車事，以便商運云。

(乙)變通辦理託運或領取貨物手續

部頒貨運通則第二十八條及四十六條所規定：「凡託運

或領取貨物，必須貨商在貨票，託運單，提貨單上簽名蓋章方可」，該路以遇有路過客商或小販既無舖章，又不會簽字，則辦理甚感困難，常經呈部核示，茲奉到指令：准予貨商倩人代為簽名，再由本人押蓋拇指印紋，以備查攷，經已令飭各站遵照矣。

(丙)辦理白泥負責聯運

唐山德盛窯業廠以該廠所有製瓷用之白泥原料，向由陽泉購運，係用麻袋裝妥，於裝卸車絕無困難，請准予辦理負責聯運，以資便利。路方以該商所請，尚屬可行，已准予照辦矣。

耗

(丁)十月份機車經行里程與煤斤油潤之消

(一)經行里程 查該路本年十月份機車經行里程，為三十一萬五千六百三十六公里，較之九月份，計增加一萬四千九百一十八公里，較之去年十月份，計增加三萬六千六百四十八公里。

(二)煤斤消耗 十月份機車消耗煤斤，為三千七百二十六噸六百公斤，較之九月份，計增加二百六十七噸四百五十

公斤，較之去年十月份，計增加一百七十一噸八百五十公斤。

(三)油潤消耗 十月份機車消耗油潤，為八噸一百二十三公斤，較之九月份，計增加三百八十四公斤，較之去年十月份，計增加九百一十二公斤。

(戊)本年營業特別發達之原因

該路本年營業，特別發達，其原因：(一)榆谷文線貨運增加；(二)貨商對於負責運輸已有深切認識；(三)滬地推銷晉煤頗著成效；(四)河北各地種棉者多，糧地減少，晉糧東下，為數甚多；至於地方安謐，皆與發展營業息息相關，是以貨運突飛猛進，為數十年來最高紀錄。該路車務處已將各項數字彙編年報，呈局轉報矣。

(己)舉行第二十一一次消防演習

該路警察署於十一月二十四日，在管理局四週舉行第二十一一次消防演習，計到八匹馬力震旦救火機兩架，人力機四架，除消防隊員隊長一體參加外，該署正副署長及兼副總隊長高憲英，訓練員鄧矩方等亦均到場指揮演習，各員均能奮發從事，成績甚佳，已呈路局備案矣。

(庚)令各段長警一律在段住宿

該路警察署以所屬各段長警，前因無宿舍設備，勤務完畢，即散居家中，於管教方面，殊感不便。現第二段宿舍，已建築完竣，第三分段亦由路局指撥房屋二間，應即令各長警一律在段住宿俾便管教，經已令該兩分段遵照辦理矣。

(辛)各段請緩行部頒車輛支配規則

該路前奉部頒車輛支配規則，並規定廿五年一月一日起實行，飭將籌備情形具報，當經飭據各段長簽復：以本路路綫甚短，支配車輛情形特殊；又電信設備簡單，人員不敷分配，擬請俟調車電話增設之後，再行逐漸實施。局方以所陳各節，不為無見，業將此種情形具報矣。

(壬)添購電話機及銅板

該路所用電話機大部陳舊，不甚靈敏，經車務處提議，請購二十架，以備替換，嗣因採購西洋貨，價值較昂，預算不敷，經購委會第一百四十三次常會決議：暫向西門子洋行先行訂購桌壁機各五架，其餘以後再辦。又機務處請購機車火箱用銅板三噸，經詢價後，以沙利洋行所開規範為合宜，當經決定照訂矣。

(癸) 零訊

(一) 提前添設南花車房水門 該路工務處以三等客車已添設暖氣設備，廁所增加水箱，以及洗刷車輛，需水頗多，水門過少，不敷應用，請將二十五年預算所列添設水門兩處，提前辦理，以急應需云。

(二) 派員鑑別枕木等次 該路最近收到部辦江西枕木一批一千九百餘根，中有一千四百餘根係作次等減價核收，但其表面未標明等次，領用時難免錯誤，經令飭工務處指派工務員侯書田，材料課派定課員董振基會同辦理鑑別等次事宜矣。

(三) 公務員及官警騎車行走沿綫道台准予方便，山西警務處及壽陽縣政府先後函請對於公務員及身着制服之官警，騎車行走鐵道附近道台，准予方便。該路以所以禁止人民及牲畜行走沿綫道台者，原為防止危險，保護路基，其有身着制服，或佩帶證章之公務員及官警，於執行職務時，騎車行走其間者，自應予以便利，經已分別函覆查照矣。

(四) 工務處舉行處段務聯席會議 該路工務處為推進全路工務起見，經於十一月二十四日在石家莊舉行處段務聯席會議，所有各課長，段長，幫工程司及各股主任課員均曾出席討論云。

席討論云。

職員動態

- 一、部派技監顏德慶兼領局長
- 二、部派周志鐘充副局長兼會計處長
- 三、部派丁琪充總務處處長
- 四、部派趙啓華充總務副處長
- 五、部派徐恩壽充總務處文書課長
- (六) 工務處處長王慶幸辭職，奉部令照准，遺缺派副處長孫瑞林補充。
- (七) 國民政府主計處令委吳仁甫許壽仁為該路會計處正副處長。
- (八) 派孫瑞堂為工務處實習生，在第一分段實習。
- (九) 工務處修製廠廠長吳啓華調充該處稽核課課員。
- (十) 總務處人事課司事郝瑾補充該課課員。
- (十一) 派工務處工程課課長薛長坤，稽核課課員吳經銘為材料編譯委員會委員。

道清路

(甲) 捐募賑衣運汴

道清路局自奉鐵部電飭捐募賑衣救濟豫省災民後，即極力募集，為數已甚可觀，昨特知豫省水災救濟總會，即日將賑衣運汴，請派員赴車站點收，以供發放各災民云。

(乙) 編訂考用新工暫行辦法

該局以雇用新工雖有部頒規則可循，惟與該路情形不同，近特編訂考用新工暫行辦法一種，計分十三條，嗣後凡一次補充或增加工人在十人以上時，用公開招攷辦法辦理，隨時補缺者，亦用攷試辦法辦理，凡應攷技術工人，須年齡在十六歲以上，二十歲以下，曾在高級小學畢業，應攷非技術工人，須年齡在二十歲以上，三十歲以下，略識文字，此項工人如經錄用，即須照填路局各項表式，並覓具妥實鋪保或保證人，方准上工作為臨時工人，經試用二年後，其成績優良者得取消臨時字樣，按時加薪云。

北寧路

(甲) 撥充堵口工程機車據報失修擬派員前

往視察

北寧路前撥機車三輛，交隴海鐵路協助黃河防汛運料之

用，現已由隴海路轉交平漢，津浦作董莊堵口運料之用，久在外路行駛，據報機件頗有損壞，鍋爐亦復污穢；嗣續撥機車兩輛，交與津浦路以應黃河堵口工程之需，計前後撥交機車五輛，分在平漢，津浦兩路。除由機務處逕函分請妥為修養外，並擬派員前往視察，以重路產云。

(乙) 機車試用阿則氏硬脂油

查機車輪軸硬脂油潤滑方法，用油經濟，減除燒軸，且能使軸瓦免受損壞，實有從速採用之必要。北寧鐵路機車輪軸向係沿用油或機器潤滑器注射普通軸油，茲為改進起見，迭經與佛蘭克令及阿則氏硬脂潤滑器公司研討該路機車改用該項潤滑辦法，現經商定先將太平洋式及墨堪豆式機車各一輛試行，改用阿則氏硬脂潤滑器，一俟將軸箱構造加以更改後，即可訂購，以便試用而資改進云。

(丙) 撥還開灤停用煤車

開灤礦局以煤斤銷路在冬季各月可望加多，函請將現經停用之幹線車二百輛中撥還一百五十輛，以資應用，該局業已飭屬照撥。

(丁) 與平綏平漢及津浦組織聯連辦公室

該路與平綏平漢三路為謀聯運過軌貨車驗收敏捷起見，特商訂在魯台組織聯運辦事室，並訂有該室試辦大綱及聯運過軌貨車驗收規則，該辦事室業於十一月一日正式成立。至該路與津浦路應設之天津總站聯運辦事室，亦正與津浦磋商辦法，一俟商妥，即可成立。

(戊) 機車安裝舍勒氏留汽閥

機車停駛之時，汽門關閉，烟筒中灰塵每易飛入汽缸內，不特積垢污穢，且易使過熱器燒燬，危險堪虞。前經試裝舍勒氏留汽閥，俾汽缸內存留少許蒸汽，以期防免上項情弊，結果良好。已飭唐廠於各類機車入廠時，分別安裝該項留汽閥，以利修養。

(己) 規定機車拆卸器飭照備用

機車之轉軸桿，一端伸入於汽缸以內，一端連結於十字頭上，拆卸修理，頗感困難。茲經採用螺絲式拆卸器，插入十字頭內，既易分解且免損壞。惟機車種類不一，所需是項拆卸器螺絲大小尺寸亦不一致，經分別規定，並繪製圖式，分發所屬遵照製備，以利應用。

(庚) 零訊

(一) 改訂軍人乘用車輛辦法 該局前以沿線駐軍減少，每日往來之零星乘車軍人，為數無多，各次列車所掛軍人乘用車輛，時多空閒，亟應將車數暨附掛車次酌量變更，以合需要。經由車務處警察署擬定改訂軍人乘用車輛辦法三項，佈告週知。

(二) 變更北戴河海濱擴充發電廠計畫改用蒸汽發電機 查該路前為繁榮北戴河海濱市區，擬將發電廠擴充，添購柴油發電機一具；茲變更計畫，改用蒸汽發電機，並移裝舊有鍋爐，擴展原有鍋爐房，又添建給水設備，同時供給海濱車站機車上水及全站之用。即擬分別從速辦理，俾濟要需。

職員動態

- (一) 車務處計核課課長胡國鈞奉令與改進委員會委員邊漢杰互相對調服務。
- (二) 車務處文牘課課員汪聲靈病故，遺缺調警察署警察第一分段長張濟元補充，遞遺之缺以第五分段長黃家駿代理。
- (三) 派山海關工務分段工程司陳振兼任重修灤河大橋主任工程師。
- (四) 材料處採辦課購辦股主任課員王馨逸調充審查股主任課

員，遺缺以該課課員李鐸升補。

(五)調用津浦路機務處課員徐應彥為機務處計核課核算股主任課員，接補王岫亭遺缺。

(六)材料處計理課事務員俞明煥辭職照准。

南潯路

(甲)擴充修車機器

該路機器廠，設備向頗簡單，嗣因剿匪軍興，運輸繁重，修車能力，自應設法增加，以利事功，援經陸續添購風力壓縮工具鑽床刨床鑽床及接鐸機等件，以資應用。本年為盡力擴充起見，又經訂購機車拐軸鑽機濾油機掛掛鑽床鑽床等件，年內即可運到。

(乙)油漆第九十號大橋及一二六、一二九號橋鋼梁

該路第九十號橋及一二九號橋鋼梁，均係民國十一年以前油漆，歷經風雨，油漆剝落，銹壞頗多；又一二六號橋，其橋梁係屬新裝，祇施底漆一度，故同時均加髹漆，以免銹壞而期耐久。

(丙)調查員工戶口以定合作社購備物品數

量

該路消費合作社，辦理以來，歷經數載，員工領用物品，尚稱便利。惟該社每月所辦物品，常有剩餘或不足之慮，范局長為整理起見，特派員親赴各員工寓所詳查人口數目，分別列表；同時規定員工領物限度表，一併發交合作社，飭令此後逐月按照兩表的定購備物品數量；一面通飭員工，如須照表減少領額時，應于先月月底通知合作社按數減辦。又各員工照表應領物量，如所值超過月薪時，亦須先期自行擇物聲明減領。茲將領物限度表附列于后：

南潯鐵路員工向合作社領物限度表

員別	存	担	米	油	瓶	瓶
1	3	2	3	2	1	1
2	3	2	5	3	1	1
3	4	3	6	4	2	2
4	6	4	7,5	5	2	2
5	8	4	10	6	3	3

6	10	5	12	7	3
7	12	5	12	8	4
8	14	6	15	9	4
9	18	7	18	10	5
10	20	8	18	12	5
十八以上	30	12	25	18	8

(丁)測驗車務人員

該路自奉鐵道部令飭組織車務人員規章講習會限期研究完畢後，即經積極遵照辦理。茲因各段站規章講習會對於客運通則研究期限，業經屆滿，特定于十一月卅日起，開始分批測驗，由車務處長臨場命題，限一小時交卷，范局長暨總務處長等均蒞場監察，情形極為嚴肅。聞測驗後，尙將按照成績優劣，施以相當之獎罰云。

(戊)減少出口米谷運價

該路以本年贛省米谷，收成較豐，現今調查，約有百萬餘担，可以運輸出省，值此匪亂甫平，農村窘苦時期，自應設法協助，以資蘇救。爰特呈准 鐵道部核減米谷出口運價百分之二十，以一年為限，自本年十一月廿一日起施行。

(己)嚴格整飭行李手提快

該路九江南昌兩站之旅客行李手提快，原係由本路承辦裝卸人附帶包辦。現為整飭起見，特改訂規則，另行僱人充當。茲已用各個審驗手續錄取手提快十八名，俟由車務處施以相當訓練後，即行分派九南兩站服務云。

(庚)統計機車全年使用油煤數量

該路為攷核機車全年所用油煤，藉規行車人員工作成績起見，特將廿四年度所用油煤數量，分別統計。茲將其統計數字探錄于下(一)現用煤斤為中興樂平萍鄉三種，平均每公噸價洋一一，八五元，每機車公里計用煤一五·一四公斤，每列車公里計用煤二四，五零公斤，統計每年共用煤一零九七七、九二公噸。(二)現用油料係向美孚亞細亞德士古三公同選購。汽缸油每年共用一五四八八、四二公斤，每百機車公里計用二、一四公斤，機器油每年共用二六九七一、九一公斤，每百機車公里計用三、七二公斤，軸油每年共用一九三二、一零公斤，每百機車公里計用零二，七公斤云。

(辛)工人家屬識字班入學踴躍

該路新生活運動促進會對於識字運動，工作緊張，曾誌

本報，茲查各站工人家屬報名入學者，極為踴躍，而九江方面，因工人較多，故現在雖已設課堂兩所，尚有人滿為患之概云。

職員動態

- (一) 總務處文書課司事萬龍瑞停薪留資
- (二) 工務處工程課司事尹亨之調充該處文牘課司事
- (三) 九江站僱員周騰蛟調充機務處機器廠僱員
- (四) 車務處運輸課電務員譚隽人調充九江站電務員
- (五) 車務處運輸課電報生周君定調充南昌站電報生
- (六) 車務處第一段驗票司事張恩錫改調第二段驗票司事
- (七) 車務處第二段驗票司事歐陽政改調第一段驗票司事
- (八) 部派實習生熊觀璋升充車務處運輸課課員
- (九) 車務處馬站電務員涂懷湘改調新祺周站電務員
- (十) 新祺周站電務員錢華鏗調充馬迺嶺站電務員
- (十一) 東化站電報生周慶奎調充馬迺嶺站電報生
- (十二) 馬迺嶺站電報生理景炎調充東化站電報生
- (十三) 車務處運輸課課員雷雷停職
- (十四) 機務處機器廠僱員周紹濂辭職

- (十五) 派金紫光為機務處機器廠僱員
- (十六) 會計處檢核課課員許崇鼎改調該處料庫課課員
- (十七) 會計處料庫課課員梁振國改調該處檢核課課員
- (十八) 警察署事務員夏仲辭職
- (十九) 派張梓材為警察處事務員

膠濟路

(甲) 與魯大礦業公司暫時換用煤車

膠濟鐵路管理委員會前准鑾山魯大公司函商，以該公司原有四十噸煤車五輛，作礦界內調送煤助之用；惟因車身太重，運送遲緩，擬交由膠濟路調用，准予撥給十五噸煤車十輛，常川留礦，專供調車，經飭據機車兩處派員查看該公司所指煤車，其車輛之結構，大致與路用四十噸煤車相仿，可以聯掛，所請掉換一節，直接為該礦調送靈敏，即間接於路運有關，尚屬可行。當經提出第二三五次委員會議決：「准臨時掉換。」旋由機車兩處會同魯大公司代表議定暫時交換辦法九條，並經如擬核准，按辦法第一條規定，魯大交付膠濟係1001號至1005號四十噸煤車五輛（二百噸），膠濟交付魯大係16446至16447號十五噸煤車十二輛（一百八十噸），

比原請減少一輛，又全條第二項規定，開始交換時，膠濟得先交付五輛，餘七輛可陸續交付之。聞已開始交換，所有雙方交換車輛，均分別照加標記云。

(乙) 安裝旅客列車行車專用電話

該路各旅客列車內，原備有普通電話機一具，以便各列車途中遇事應用；惟不能與行車股通話，不甚便利。現已定將第一次、第二次、第二十一、二十二次、第五十一、五十二次各青濟間直達列車先行改裝行車專用電話機，可以中途與行車股各站隨時通話，並印發使用辦法十二條，通飭各段站各車長一體遵照。其餘各區間客車，支綫客車，亦將俟添購機器後，再行補裝。

(丙) 安設湖田至張店調車場電氣路牌綫

該路張店調車場設置，已將籌備就緒，通車時必須使用連鎖路牌，方可行車。茲所用路牌機已經購到，擬先將自湖田站至張店調車場之電線預行安設，惟該段間原有電綫甚多，已飭設法騰挪，改用四呎木担，以利裝置。

(丁) 定期舉行外站第四級員司升級考試

該路車務處關於外站第四級員司升級考試，曾於前年舉

行一次，所有錄取各員，均已先後提升完畢。現亟應舉辦第二屆升級考試，以備接續備用。據悉各段已將保送與試人員名單呈送該處，定於十一月十五、二十兩日分期在該處舉行考試。聞應考者統計約有二百餘名云。

粵漢路

株韶段衡未間恢復通車

未北架橋已竣事

未南通車高亭司

粵漢鐵路株韶段工程局前因第五總段拆除便橋裝架鋼骨永久橋樑，故將衡州未陽間工程並附帶營業列車暫行縮短，改為衡州觀音橋往返，而未陽以南鋪軌工程，因事先早有準備，故仍得繼續不輟。茲悉該段第五總段架橋工作，業已竣事，衡州未陽間工程並附帶營業列車，即行恢復。同時未陽以南鋪軌，已達高亭司車站，並已通行工程列車，日內亦將開始辦理附帶客貨營業。聞該段衡未工程車，仍按原定時刻行駛，至未陽以南工程車時刻，關係與衡未間列車銜接，旅客往來未陽南北者，暫在該站換車，是則湘南交通，又可得利多多云。

南段路局添設員工儲款部

粵漢鐵路南段管理局為建設西村新機廠，擬設員工儲款部，收受定期存款，呈請鐵部核示；鐵部以該局所呈各節，尙無不合應准試辦，惟該項儲款事宜，既由出納課兼理，應以不再增加員司為限，業經指令該局遵照辦理矣。

京湘路

贛江橋工測量隊組織出發

京湘鐵路贛湘段工程局，在上月中旬組織成立以後，即派遣第一測量隊長牟鏡璇，及隊員測工多人，由湘出發，赴贛工作，並經該局總工程司凌鴻勛，副總工程司李耀祥，親自領導該隊，在南昌附近指示測綫方略，現聞該隊業經開始野外工作，無分風雨，積極西測，惟該局因贛江大橋，不但工程艱巨，而建橋地點，與浙贛鐵路之接軌及省市交通之建設，亦莫不息息相關。茲經又組織橋工測量隊一隊，並抽調株韶段工程局資工程司瑞芝率領隊員等，限本月內組織齊備，攜帶儀器零件，尅日到贛，着手勘測大橋橋址，及河底鑽探工作，以便從事設計，將該橋提前興工云。

江南鐵路

(甲)胡機務股長奉派赴歐美日考察鐵路狀況

况

鐵路事業，端賴識見廣博，方克力圖改進，近來歐美各國對於鐵路事業，突飛猛晉，大有一日千里之勢，該公司有鑒及此，特派運輸處機務股長克明前往英、美、法、德、比、日本、捷克斯拉夫及波蘭等國實地考察鐵路狀況，以資觀摩，為期約六閱月，刻已分別函致我國駐外各大公使請予指示及介紹，并另呈鐵道部賜給介紹書件，俾可詳細考察。聞胡君即定於日內首途赴滬辦理一切出國手續，一俟各項手續辦竣，即行放洋取道西北利亞前往云。

(乙)試運起卸新機車船渡浮碼頭

該公司前在比國機車工廠訂購十輛新機車，現第一批四輛裝運抵蕪，為便利起卸起見，曾臨時搭有船渡浮碼頭於江邊碼頭旁，運輸處機務股會於十月十九日上午十一時以機車三〇一號及貨車四輛先後前往預行試運，周襄理胡股長席段長及比國工程司巴肯 (Baeken) 均在場會同勘察，結果至為安全。

(丙)處理漏裝多裝或誤卸貨物手續之訂定

查該路各站對於漏裝多裝或誤卸之貨物，每有僅憑電話之接洽，即將該項貨物補運或運回起運站，或轉運至原到達站，並不經過正當手續，設有遺失，無法查考。運輸處特通飭各站嗣後對於到達之貨物，應按照貨運通知書之貨名件數重量等項查對，如發現不符情事須一面於通知書上將檢查情形註明，一面立即電報起運站及各關係處所查詢，設為漏裝多裝或誤卸時，對於漏裝貨物之補運，多裝貨物之運回，以誤卸貨物之運往原到達站，均須按照負責貨運辦事細則一〇八條之規定，填寫另担貨票，作為運輸之證據。

(丁) 通飭辦理行李包裹貨物運繳手續須審

慎清晰

該路運輸處近恐各站及各列車服務員司辦理行李包裹貨物運輸有手續不清及損壞短少遺失情事，致玷站譽，為未雨綢繆計，特通飭各事員司對於各該項運輸授受手續務須審慎清晰，以明責任，如有損壞短少遺失，應即呈報，倘經客商要求賠償，並應即予轉請核辦，不得延誤。

(戊) 限期繳納出租餘地租金

該公司南京至孫家埠段所有路線餘地出租章程，業經公

佈施行，自本年一起，凡當地農民耕種之田蕩熟地，均應繳納租金，并經通告各在案。至蕪湖段沿線分戶丈量耕種面積事宜，亦經於九月十六日起着手辦理，并派員調查耕種人姓名，分別通知各該戶，按照耕種類及畝數，將應行補繳租金，限期逕向附近車站繳納，如逾期不繳，除取銷其承種優先權外，并依法追究辦，至征收地租清單收據等件，已函送東門，卡子口，竹絲港，宣城東站及孫家埠等站收用，各站於租金收到時，在收據經手下加蓋各該站長名章，發交佃戶收執，將租金彙總報解。

(己) 修正當塗鐵路橋通行汽車管理規則

當塗鐵路橋通行汽車管理規則，前因收取通行費辦法，已有變更，特另行擬具送請安徽省建設廳核准，茲接安徽省建設廳來函，以該項規則頗屬周詳，并分述意見四項，該公司當即根據所列補充各點，依照修正於本月五日江字第一九〇五號函再行附送審核，請予批准，至該橋補助工款，在建設廳暨五省市交通委員會未將款項撥齊以前，除黑牌車一律通行外，其他營業車輛在規定時間以內通行者，該公司擬收小包車每輛每次通行費國幣一元，卡車及公共汽車每輛每次通行費國幣三元，仍按前次提出辦法辦理，一俟所有補助款項

撥齊後，此項臨時收費辦法，即予取消，亦經函達安徽建設廳，徵求同意，一俟復准，即行正式開放通行。

國外路訊

德建地下車站

德政府刻正計畫適應戰爭起見，將邊境各鐵道車站一律改設地下，防止敵人轟炸，惟以經費浩大，籌措相當款項後即行着手云。

澳購大批車輛

澳鐵道當局頃與英商簽訂合同一批，計訂購機車（第零爾機車）八十輛，客貨車共八百餘輛，為補填廢車數暨增班之用，除貨車外，均係流綫式云。

西伯利亞鐵道增建預備橋樑

蘇俄自將西伯利亞鐵路改裝後，行車已極便利，茲為適應軍事問題起見，特在各橋樑左右增建預備橋樑，若正式橋樑在戰時損毀時，即由此項橋樑通行，據聞此項工程進行甚

速，短期內即可完成云。

阿根廷國有鐵道車輛裝無綫電話

阿根廷鐵道各路車輛，近均裝置無綫電話供旅客在行程中得與親友談話，取費極廉，而聲浪又極清晰，收入大有可觀云。

二輪火車之創造

德鐵道部機車廠，頃製造新式客車一種，廢除普通八輪式，而以二輪代之，此二輪位於車底中部，而不作俯仰傾斜，不特製造費用藉以節省，同時關於軌道之彎度，亦可加以改進，試行結果甚佳云。

比利時鐵道汽車發達

比利時鐵道當局近增造大批鐵道公路兩用汽車，行駛各路以代各短程火車之開行，營業殊不惡，同時并許私人汽車駛行於鐵軌上，惟須備有鋼輪者，按路運遠近納費，且須聽鐵道人員之指示而定行止云。

文苑

詩

題彭春洲花冢銘

祝藻

才人文字女兒心。字字幽香字字金。儘有落花埋不了。含風帶雨哭春禽。

秋日遊漱珠岡

前人

戲擲明珠作石頭。仙人自笑亦孱顏。紅旗野戍秋風裏。碧瓦荒祠夕照間。尚有孤松認雨雪。漫求餘蔭過西山。酒爐詩社尋常事。借遣塵生半日閒。

病四首

前人

新慶日入暑猶除。病體孱於旱水蛙。倍憶凹園秋雨裏。老妻手進苦丁茶。百筍青青三兩枝。侏儒飽死我長飢。萬羊尚有前生祿。會待將來作相時。

不讀南華秋水篇。自吟自嘯自開眠。無因更作相如渴。止瀆而今二十年。

黯黯秋燈小小樓。一番風雨一番愁。文人心血離人淚。併作江湖日夜流。

題洗雲樵畫

前人

名塵澆盡鬢毛斑。歸鳥飛飛意自閒。七十二峯斜日裏。指頭蘸墨寫秋山。

題劍剛秋景

前人

掩映青山落木疎。清江一片似桐廬。持竿鎮日何人坐。只釣新詩不釣魚。

挽陳弢庵丈

穎人

纔侍清談淡月中。陳芳歸訊竟匆匆。七科以後無儕輩。五福而今備攸終。下殿帝星空舊恨。蓬荒家老託微衷。一朝耆德需公殿。袁趙詩人未許同。

梧桐鳴鳳昔清班。抗疏聲名起懦頑。故里十年忘官味。修門再入痛時艱。甘盤講學歸荒野。正則幽蘭伴帝關。身受殊恩思盡瘁。敢同元晦筮天山。

毀室相隨尾畢進。遂初賦就隱丁沽。已知落日終難返。妄擬移山亦大愚。壯歲許身空稷契。一家傳業付封胡。從來林木如名節。靈境幽居入畫圖。

沙社龍頭讓老成。樽宵歲歲壓羣英。五男好時知家法。七字汾陰識正聲。小院藤花容寄傲。故鄉荔子情離情。爛柯冷眼人間局。不問輸贏到幾枰。

揮淚陶齋百韵詩。初識文時極推許余所作悼端忠數百韵詩綠衣宏獎記年時。良庖幸

飽郇公饌。近局常陪左相危。七帶入泰山詩社願歷陪吟燕夕照觚稜聞苦戀。春

風宮禁罷重窺。燕窩再宴瓊林日。愧乏若生好頌辭。

海內驚聞失典型。終難大藥挽頽齡。遺言預戒寧人仕。家訓

長留子玉銘。哭寢門生多白髮。同舟仙侶幾晨星。鼓山逝水

今無恙。關塞魂歸不忍聽。

陳白沙梅花詩手卷為潘安素題 前人

酒家醉臥動微吟。曾向梅邊夢石琴。白沙詩梅花開處酒家眠不同羅浮尋正

色。靜中數點見天心。

東茅洗硯墨粉披。便抵人間鐵笛吹。誰識陽春臺上客。不求工處是工詩。

夏頌萊屬題雁來紅立軸其兒想丁瑛所繪 前人

西風花訊雁初還。點染秋光瘦石間。寫向高堂共陶醉。不須借酒駐朱顏。

與章一山譚篆卿夏蔚如賀履之夏頌萊倡集

舊郵部前後同寅午讌於公園水榭賦詩紀

事 前人

亥既吟餘歲再周。郵部於辛亥今年乙亥歲星再周矣宛重逢都白少年

頭。梁巢燕語興亡史。池水人生聚散漚。記室近憐失任昉孫丹

同年甫逝未及與小生長塊吏朱游。西街五載趨衙熟。猶有兒童識客不

海桑三變情遺民。危局依然厝火薪。故邸園林真傳舍。中年

哀樂付奔輪。登臨杜甫逢多難。歌哭何堪幾舊人。無恙稷壇

千樹柏。相期不負歲寒身。

九日獨游貴陽城外東山感賦並簡海內知友

纓 蒞

風雨何因破寂寥。強過山寺倚林泉。官清人比黃花淡。天遠樓爭白下高。謂去年塔梁樓登高事忍聽九州方戰伐。時義亞仍愁四野有啼號。兩京歲歲題餞客。誰識投荒與轉豪。

和燕集郵傳部同寅公園水榭韻 一山

爭帝共工觸不周。旋聞共伯上共頭。卅年世變諸兒戲。一部人才小海瀛。胡服新裝趁趙武。南冠舊學繼言游。收回蜀道開亡兆。郵傳應爲禍首不。

都是風波未定民。劍頭炊黍研青薪。山河大地棋千劫。色相常空月一輪。百歲相期爲至友。一生無夢卽真人。尊前重展同官錄。各贖金剛不壞身。

乙亥六月招舊郵傳部同人讌集稷園水榭類

公同年先以詩來謹依韻奉和 篆青

春明餘夢幾星周。煦沫窮鱗偶聚頭。重拂巢痕仍舊壘。試尋爪雪等浮瀛。滄桑家國知何世。風月曹司話曩游。久玷郎潛嗟拙宦。素餐能免刺詩不。

近依蓮幕作閒民。搜采翻教到墨新。唐少川寺郎督辦京漢鐵路時余爲幕僚迨郵傳部成立張長沙尙書以余有路務經驗到任之日首先調部同調備八人耳人似盤鵬舒健翼。我如鷲馬往征輪。掀波作浪無終極。鑄錯逢時自有入。今日浮雲同一例。千秋還

保自由身。

和穎人九日同學聚宴元韻 季屏

嘯命欣然必蒞臨。層城歲歲款秋陰。同學講集三屆皆值晴天芳辰更喜逢休沐。妙語爭誇貫古今。裘馬清狂墜塵夢。簪裾歡洽證冰心。明年要踐登高約。挈榼相將探遠岑。

次和穎人學長元韻 眉仙

去歲尋秋一強臨。白門柳色半晴陰。黃花濁酒渾無賴。橫雨狂風直到今。行樂豈知佳節又。耽吟還是少年心。五陵裘馬多霜鬢。眞信同苔不異岑。

同作 露籍

消憂未易怯登臨。杜詩登臨未銷憂黯黯風雲接塞陰。已分故都成隔世。偏逢舊雨喜來今。黃花共抱孤芳節。老驥常存千里心。莫漫晨星感寥落。相期同德契苔岑。

展重陽、因風未果，越六日，味雲邀同止

菴、蔭北、仲虎、彤士、游陶然亭遇散原挈子彥和、與伯夔、君任、立之、若木、偕來君任以壁間鄭稚辛十朝名士一

閒中老一角，西山恨裏青。——聯分韻

、得恨字。

劍秋

銅山咽鉛淚。金門充大隱。秋衾夢已遙。秋寺游猶近。憶在貞元時。宜南苦塵坐。坊巷盡朝官。喧闐畏車轡。避暑城市難。擇地南窪僅。江亭乘所趁。於此繫樓道。一萬首題詩。三百年餘韻。新玉忽改行。舊侶多遐引。簪裾聚東華。羅薛荒誰問。祇我滄喜居。冊載戶猶墜。丹鉛雜蠹蟬。青紅任蛟脛。顧於咫尺間。亦懶攜家禮。何期得五君。相約連羶鞵。一醉一陶然。題字堪重認。隱几南郭心。呵壁西山恨。相逢雙井翁。四海知霜鬢。去此五十秋。故事殷動訊。葦花瑟瑟波。香冢離離印。孤懷一以開。息意差無悶。還登黑窰廠。四野歸一瞬。園松風氏歎。龍樹張祠峻。金元幾精藍。未逐劫灰燼。明年事遨頭。再共春晴趁。

遊棲霞山十首

卓人

飽看紅葉遠巔塵。領略秋光入妙因。唐宣宗改栖霞寺為妙因寺名利不除皆幻夢。人生可有百年身。

東龍西虎占形勝。明秀空前數鳳翔。鳳翔為洞體主峯東峯曰鳳龍西峯曰伏虎又清高宗詩有第一金

曉明秀山所歌初遇足空前句今古高賢興廢感。都從三聖識行藏。(三聖殿)

忍使唐碑沒草萊。仲交維護思深哉。明僧與善欲毀碑求賢下賴盛仲交力勸始已詔懷高遠。遺恨難邀處士來。(明徵君碑)

舍利分藏八十三。蔣山一塔轟江南。隨文帝與異尼得舍利數百顆分藏八十三州各建一塔蔣州其一也與民憂樂調天下。深願同修上乘參。(舍利塔)

石佛精靈僅二尊。虎頭妙筆幸猶存。三聖殿前之塔引佛係石刻高二丈餘保存完整鑿工超絕昔人謂為顯虎頭筆法餘因修繕泥和水。各洞多添斧鑿痕。(千佛岩)

屹立一峯若玉冠。清高宗識其便易紗帽二字為玉冠長江滾滾起狂瀾。無邊雲樹蒼茫裏。古寺斜陽見大觀。(紗帽峯)

石罅盤根樹節堅。唐公岩峻待詩肩。張瓌字唐公故天荒煙蔓草開岩又名唐公岩桃花澗。斷壁懸崖一線天。(天開岩)

禹聖時為壽竹辰。磨崖舉動發羸秦。明人好古題崎嶇。明楊時喬重刻後世居然假作真。(禹王碑)

太虛亭建最高峯。碑誌留題物外蹤。疑是吾儕瀟灑客。誰知姓氏盡從龍。(大虛亭)

南齊遺事紀千秋。安肯登朝拜冕旒。四大皆空堪俯仰。名山何日再重遊。

次韻少勉京滬道上口占二首 芬伯

家世山林有舊廬。晴江如鏡待開圖。花高不礙來巢燕。池小猶堪對浴鳧。飯客魚蝦隨網得。假官鷹犬在鄉無。十年京洛歸歎晚。愧殺煙波話釣徒。

萬態紛紛訴集枯。幾時晴蕩捲流蘇。歲寒松柏青常在。道合

笙簧韻不孤。竟有瞻烏啼廢壘。時華北有提倡自治者誰當怒馬過危途。漢

書王尊叱取事酬君每恨無佳句。苦思空從額下鑽。

乙亥孟冬京滬路上口占一首 少勉

道清鐵路管理局廣告

本路及枝綫：本路東起道口碼頭，西至清化，中與平漢路新鄉站聯軌，橫貫豫北，長凡一百五十公里；清孟枝綫業經築成清化至陳莊一段，長凡十三公里。

名勝古蹟：本路東瀕衛河，西枕太行，頗饒名勝，六朝以上，遺蹟尤多，有志遊覽及研尋史事者，不可不前往考查。

沿綫出產：本路沿綫土地肥沃，物產豐饒，農產品有梨、棗、核桃、米、麥、雜糧、藥材等，尤以懷慶所產山藥為最著名；工藝品有竹鐵貨、棉紗、銅錫品、山藥粉精、化玻璃缸、化銅缸、鳳眼紗等，尤以沁陽所製仿古陶器及濟源所產盤谷石硯為最珍貴典雅；礦產品除石灰鐵礦外，所產無烟白煤，年約百萬餘噸，行銷至廣，質地堅實，火力充足，對於燃引機力及家庭燃用，無不適宜。

客運業務：每日有客車四次，分駛全綫及新鄉陳莊間，與平漢路新鄉站各次客車時刻銜接；車上頭二三等客座及中西餐點並各種設備俱全，旅行極稱便利。沿綫各大站，均辦理國內旅客行李包裹聯運，暨代收聯運包裹貨價，並代客人接送行李包裹。

貨運業務：全綫各站均已開辦鐵路負責運輸，並鐵路負責及貨主負責貨物聯運，照料周到，手續簡便。另訂有到付運費辦法，鐵路代收貨價章程及投保火險辦法，以便商民。

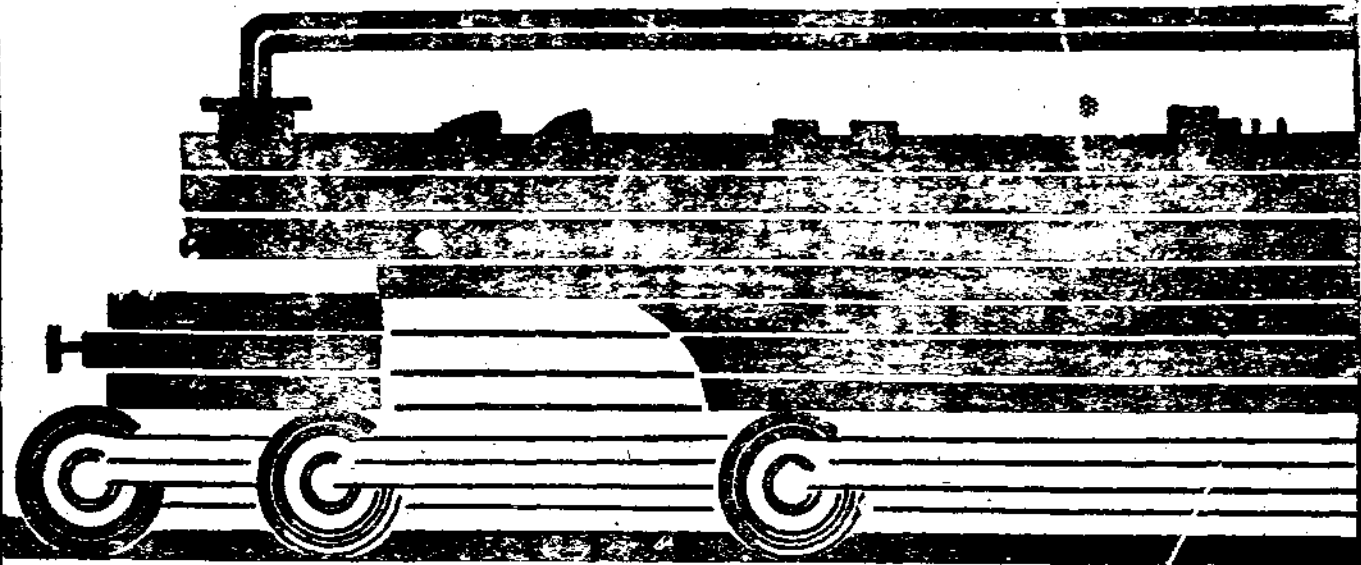
欲知本路客貨運價章程及詳細情形，請函焦作本局運輸處或向各站接洽，無不竭誠答復。

寒溪夾岸枕茅廬。巧繪漁家入畫圖。門倚小娃調飼犬。橋過行客起飛鳧。五噫酬唱歌嗚咽。三顧頻煩事有無。寄語滄江垂釣者。艤舟端合待吾徒。

疎葉紅深草半枯。冬藏原欲待春蘇。山容爭比人情淡。樹影

渾同客况孤。北去鼓鼙殷動地。南來冠蓋滿征途。栖栖我亦

何為者。贏得繁霜壓鬢鬚。



全國幽秀風景 萃集兩路沿綫

下列各站發售

→頭二三等遊覽來回票

南京，和平門，棲霞山，鎮江，
丹陽，常州，無錫，蘇州，
崑山，青陽港，上海北站，上海西站，
上海南站，松江，嘉善，嘉興，
硤石，長安，杭州，南星橋，



京滬滬杭甬鐵路管理局啓

平漢鐵路月刊

第六十五期要目

最近美國主要鐵路營業概況之研究(續完)……何石生

轉動在直線軌道上輪軸之運動(續完)……歐陽炳章

對於不滿整車貨物業務之對付方法……梁耀池

日本國有鐵路對於貨車設施之改良……凌雲譯

本路營業進款概數旬報表……(七月份)

本路有關各站每月起運礦產總數表……(七月份)

定價：每月一册洋肆角 全年十二册洋肆元

郵費：本部每册二分半 外埠每册五分

發行處：漢口黃陂路平漢路局編譯課

津浦鐵路月刊

第五卷第八期要目

論著

各國客票價率之探討

雙筋混凝土聯組圖算法

電瓶處理方法

鐵道中央詞彙

鐵路雜誌讀後感

譯述

兩節構框近似算法

受動重建築部分斷面決定法

鐵道經營論

捷克斯拉國有鐵路之概況

路政論輯

中國早日實行工業化

鐵路運輸之經濟功用

路史

津浦鐵路沿革紀實

鳳介

胡升鴻

陳鍾達

高鳳介

癡翁

陳之達

陳之達

關一泓

馬寅初

譚書奎

每册三角 半年一元六角 全年三元

津浦鐵路局編查課

現代青年

第一卷 第六期 二十四年十二月二十五日出版

青年須養正氣
怎樣端正中國女青年的劣點
蓬勃發展的日本青年運動
新土耳其與凱末爾
青年與現代
青年怎樣調整自己底生活
現代青年的幼稚病
東游雜感錄(三)

退休的捷克總統馬薩立克
德國青年教育衛生問題
歐洲青年怎樣消遣假日
自我改造
日本陸軍之智囊(三續)
青年消息集錦
孩子們(下)

每月發行兩回 零售每期一角 預訂半年一元，全年二元。
北平宣內抄手胡同

中華郵工月刊

第一卷 第八期

推行新生活運動之意義
讀郵政改革論議
管理者和被管理者
郵制改革之意義及其前途
中華郵工函授學校創設之理論與實施
之我見
論郵務待遇亟須改善的幾點
中國邊疆之兩大驛地
現代青年思想之病態觀

世界各國工會運動史略(續)
天津紗業調查
演說共編回憶錄
文藝
郵政常識
郵政要聞(附錄三則)
國內外工人大事記

每册大洋一角 全年一元
上海靶子路全國郵工總會宣傳部中華郵工編輯會

文化與教育旬刊

第七十四五兩期 二十四年十二月十一、二十日出版

中國需要青年訓練團體
怎樣改造小學教育
這是甚麼話
由普及民衆教育談到民衆讀物
史地教育的重要性
詩錄
一個幼稚園性教育實施的計劃及報告(續)
新康德派的哲學(續)

最近文化與教育界
一月來平津教育界悲壯艱苦之救國運動記略
民族教育之理論與實際(下)
新康德派的哲學(續)
日本神代史(上)
蘇俄集合農場上兒童生活的展望
封鎖演義考
最近文化與教育界

零售每册四分 半年六角 全年一元
社址：北平宣外香爐營頭條四十五號

交通雜誌

第三卷 第十二期

民營公營專用三種鐵道條例之批評
我國鐵路定價方式之缺點與其改善
鐵路營業收支款項之分析
郵政研究
粵漢路株柳段工程進展概況
英阿爭奪中之阿比西尼亞鐵道概況
旅京終點車站之變遷

湖南之航業
各國鐵路電氣化概況
無綫電基礎知識
民營公營專用三種鐵道條例原文
一月來之郵政
一月來之郵政
一月來之郵政
一月來之郵政
一月來之國內外交通新聞

(定價)月出一册 每册三角 預定半年 連郵一元六角 全年連郵三元
(總發行所)南京新街口燕慶坊一號交通雜誌社

康藏前鋒

第三卷 第二期 二十四年十月出版

敬告西康當局
西康目前之嚴重危機
西康省界問題
西康前途之展望
西康現況
西康建省應有之規劃
西藏東部旅行記

康藏問題論文索引
六屆全運會出征記
慘痛的回憶
一月來之康藏
編後

價目：每册大洋一角
社址：南京曉莊

道路月刊

第四十九卷 第二號 二十五年一月十五日出版

如何建築最經濟最適用之公路
發展公路是否可以救濟農村
最新圖說汽車修理術
軍用路及軍用橋樑
全國公路建設概況
廣西公路建設概況
貫通南北交通的康大汽車道
西行印記
編後記

第一名 成希穎
第二名 黃萬植
廣 康 登 易 斯
周 趙 康 登 易 斯
文 振 康 登 易 斯
陸 丹 林
字 日 家 康 登 易 斯

每册兩角 全年兩元
上海古拔路七十號中華全國道路建設協會

鐵路雜誌第一卷第五期目錄 二十四年十月出版

插畫

粵漢鐵路株韶段影片四種：
梯子嶺隧道 梅山隧道及九峯水橋
衡州車站 高陞橋

國民經濟組織之發達與鐵路整理	勞勉
平綏一年之車務	金士宣
對於日本鐵道省改訂貨物運價之感想	馬廷燮
從頭到底一部中華民國鐵路貨物運輸通則的認識	徐鄂雲
我國鐵路技術教育概況(續前期)	袁伯揚
旅客列車應採用磨電客車組合議	羅烏莫夫
擬請鐵道部設立聯運貨物損失賠償責任糾紛仲裁委員會	林宗哲
增加鐵路營業進款方法之研究(續前期)	李振聲
近世建築用之高等鋼	陳子達
一九二四年至一九三三年鐵路工人每年的工資收入	張振玉譯
倫敦東北鐵路東北區養路工作規程	郭懋誠譯
鐵道部施政成績(民國二十四年九月份)	
大嶺鐵路沿綫經濟概況(續前期)	
中華國有鐵路營業進款概況月報表(民國二十四年八月份)	
首都鐵路輪渡通車二年來財政狀況	
鐵道部鐵道技術標準審定委員會工作情形	
鐵路要訊	
中華全國鐵路協會第二十四屆會員代表大會紀要	
文苑	
勞山名勝記	
詩	
國外路訊	

鐵路雜誌第一卷第六期目錄 二十四年十一月出版

插畫

鐵道部統一鐵道會計統計委員會第四屆大會攝影

國有鐵路運價政策之綜合研究	勞勉
我國公路對於鐵路之影響與調整	胡嘯頌
從頭到底一部中華民國鐵路貨物運輸通則的認識(續前期)	徐鄂雲
私用公道之研究	蘇從周
鐵路運輸成本計算方法之檢討	李起濤
平綏一年之車務(續前期)	金士宣
改善津浦輪渡議	修燦章
世界各國公路水路及空中運輸與鐵路運輸之競爭及其調整	洪紹統譯
鐵道部施政成績(續前期)	
大嶺鐵路沿綫經濟概況(續前期)	
中華國有鐵路營業進款概況月報表(二十四年九月份)	
鐵道部統一鐵道會計統計委員會第四屆大會開會詞	張競立
鐵道部統一鐵道會計統計委員會第四屆大會部長訓詞	陳長衡
鐵道部統一鐵道會計統計委員會第四屆大會下計長訓詞	衛挺生
我國創立超然主計制變的注意	衛挺生
鐵道會計統計與超然主計	衛挺生
會計法要義路釋	黃友邦
對鐵路會計與預算的一點貢獻	雍家源
政府會計	
鐵路要訊	
文苑	
勞山名勝記	
詩	
國外路訊	

滬杭甬鐵路行車時刻表

中華民國二十四年十二月二十一日起實行

上行										下行									
221	12	94	34	62	2	32	92	站名	93	31	11	61	1	91	33	221			
新開	開列	開等	開等	開等	開特	開等	開等		開等	開等	開等	開等	開特	開等	開等	開等			
新開	開列	開等	開等	開等	開特	開等	開等		開等	開等	開等	開等	開特	開等	開等	開等			
新開	開列	開等	開等	開等	開特	開等	開等		開等	開等	開等	開等	開特	開等	開等	開等			
								上海北站											
								上海西站											
								徐家匯											
								新龍華											
								上海南站											
								龍華											
								新龍華											
								梅莊											
								星橋											
								新明											
								松湖											
								石湖											
								楓嘉											
								七嘉											
								王嘉											
								斜王											
								周王											
								長許											
								寬許											
								良許											
								杭許											
								甬許											

注意 凡列車前有*符號者，即與拱宸橋支線或滬杭幹線之列車相接，旅客等均須在良山門或杭州站換車。

滬平聯運通車行車時刻表

中華民國二十三年七月一日實行

時刻	站名	時刻
第301次 由北平開往上海	京滬綫	第302次 由上海開往北平
七·四〇	上海	一·〇〇
四·四八	蘇州	一·一六
三·三三	無錫	一·三二
三·三三	常州	一·四八
三·三三	丹陽	一·六四
三·三三	鎮江	一·八〇
三·三三	南京	一·九六
三·三三	浦綫	二·一二
二·四三	浦綫	二·二八
二·四三	浦綫	二·四四
二·四三	浦綫	二·六〇
二·四三	浦綫	二·七六
二·四三	浦綫	二·九二
二·四三	浦綫	三·〇八
二·四三	浦綫	三·二四
二·四三	浦綫	三·四〇
二·四三	浦綫	三·五六
二·四三	浦綫	四·一二
二·四三	浦綫	四·二八
二·四三	浦綫	四·四四
二·四三	浦綫	四·六〇
二·四三	浦綫	四·七六
二·四三	浦綫	四·九二
二·四三	浦綫	五·〇八
二·四三	浦綫	五·二四
二·四三	浦綫	五·四〇
二·四三	浦綫	五·五六
二·四三	浦綫	五·七二
二·四三	浦綫	五·八八
二·四三	浦綫	六·〇四
二·四三	浦綫	六·二〇
二·四三	浦綫	六·三六
二·四三	浦綫	六·五二
二·四三	浦綫	七·〇八
二·四三	浦綫	七·二四
二·四三	浦綫	七·四〇
二·四三	浦綫	七·五六
二·四三	浦綫	八·一二
二·四三	浦綫	八·二八
二·四三	浦綫	八·四四
二·四三	浦綫	八·六〇
二·四三	浦綫	八·七六
二·四三	浦綫	八·九二
二·四三	浦綫	九·〇八
二·四三	浦綫	九·二四
二·四三	浦綫	九·四〇
二·四三	浦綫	九·五六
二·四三	浦綫	一〇·一二
二·四三	浦綫	一〇·二八
二·四三	浦綫	一〇·四四
二·四三	浦綫	一〇·六〇
二·四三	浦綫	一〇·七六
二·四三	浦綫	一〇·九二
二·四三	浦綫	一一·〇八
二·四三	浦綫	一一·二四
二·四三	浦綫	一一·四〇
二·四三	浦綫	一一·五六
二·四三	浦綫	一二·一二
二·四三	浦綫	一二·二八
二·四三	浦綫	一二·四四
二·四三	浦綫	一二·六〇
二·四三	浦綫	一二·七六
二·四三	浦綫	一二·九二
二·四三	浦綫	一三·〇八
二·四三	浦綫	一三·二四
二·四三	浦綫	一三·四〇
二·四三	浦綫	一三·五六
二·四三	浦綫	一四·一二
二·四三	浦綫	一四·二八
二·四三	浦綫	一四·四四
二·四三	浦綫	一四·六〇
二·四三	浦綫	一四·七六
二·四三	浦綫	一四·九二
二·四三	浦綫	一五·〇八
二·四三	浦綫	一五·二四
二·四三	浦綫	一五·四〇
二·四三	浦綫	一五·五六
二·四三	浦綫	一五·七二
二·四三	浦綫	一五·八八
二·四三	浦綫	一六·〇四
二·四三	浦綫	一六·二〇
二·四三	浦綫	一六·三六
二·四三	浦綫	一六·五二
二·四三	浦綫	一六·六八
二·四三	浦綫	一六·八四
二·四三	浦綫	一七·〇〇
二·四三	浦綫	一七·一六
二·四三	浦綫	一七·三二
二·四三	浦綫	一七·四八
二·四三	浦綫	一七·六四
二·四三	浦綫	一七·八〇
二·四三	浦綫	一七·九六
二·四三	浦綫	一八·一二
二·四三	浦綫	一八·二八
二·四三	浦綫	一八·四四
二·四三	浦綫	一八·六〇
二·四三	浦綫	一八·七六
二·四三	浦綫	一八·九二
二·四三	浦綫	一九·〇八
二·四三	浦綫	一九·二四
二·四三	浦綫	一九·四〇
二·四三	浦綫	一九·五六
二·四三	浦綫	二〇·一二
二·四三	浦綫	二〇·二八
二·四三	浦綫	二〇·四四
二·四三	浦綫	二〇·六〇
二·四三	浦綫	二〇·七六
二·四三	浦綫	二〇·九二
二·四三	浦綫	二一·〇八
二·四三	浦綫	二一·二四
二·四三	浦綫	二一·四〇
二·四三	浦綫	二一·五六
二·四三	浦綫	二一·七二
二·四三	浦綫	二一·八八
二·四三	浦綫	二二·〇四
二·四三	浦綫	二二·二〇
二·四三	浦綫	二二·三六
二·四三	浦綫	二二·五二
二·四三	浦綫	二二·六八
二·四三	浦綫	二二·八四
二·四三	浦綫	二三·〇〇
二·四三	浦綫	二三·一六
二·四三	浦綫	二三·三二
二·四三	浦綫	二三·四八
二·四三	浦綫	二三·六四
二·四三	浦綫	二三·八〇
二·四三	浦綫	二三·九六
二·四三	浦綫	二四·一二
二·四三	浦綫	二四·二八
二·四三	浦綫	二四·四四
二·四三	浦綫	二四·六〇
二·四三	浦綫	二四·七六
二·四三	浦綫	二四·九二
二·四三	浦綫	二五·〇八
二·四三	浦綫	二五·二四
二·四三	浦綫	二五·四〇
二·四三	浦綫	二五·五六
二·四三	浦綫	二五·七二
二·四三	浦綫	二五·八八
二·四三	浦綫	二六·〇四
二·四三	浦綫	二六·二〇
二·四三	浦綫	二六·三六
二·四三	浦綫	二六·五二
二·四三	浦綫	二六·六八
二·四三	浦綫	二六·八四
二·四三	浦綫	二七·〇〇
二·四三	浦綫	二七·一六
二·四三	浦綫	二七·三二
二·四三	浦綫	二七·四八
二·四三	浦綫	二七·六四
二·四三	浦綫	二七·八〇
二·四三	浦綫	二七·九六
二·四三	浦綫	二八·一二
二·四三	浦綫	二八·二八
二·四三	浦綫	二八·四四
二·四三	浦綫	二八·六〇
二·四三	浦綫	二八·七六
二·四三	浦綫	二八·九二
二·四三	浦綫	二九·〇八
二·四三	浦綫	二九·二四
二·四三	浦綫	二九·四〇
二·四三	浦綫	二九·五六
二·四三	浦綫	三〇·一二
二·四三	浦綫	三〇·二八
二·四三	浦綫	三〇·四四
二·四三	浦綫	三〇·六〇
二·四三	浦綫	三〇·七六
二·四三	浦綫	三〇·九二
二·四三	浦綫	三一·〇八
二·四三	浦綫	三一·二四
二·四三	浦綫	三一·四〇
二·四三	浦綫	三一·五六
二·四三	浦綫	三一·七二
二·四三	浦綫	三一·八八
二·四三	浦綫	三二·〇四
二·四三	浦綫	三二·二〇
二·四三	浦綫	三二·三六
二·四三	浦綫	三二·五二
二·四三	浦綫	三二·六八
二·四三	浦綫	三二·八四
二·四三	浦綫	三三·〇〇
二·四三	浦綫	三三·一六
二·四三	浦綫	三三·三二
二·四三	浦綫	三三·四八
二·四三	浦綫	三三·六四
二·四三	浦綫	三三·八〇
二·四三	浦綫	三三·九六
二·四三	浦綫	三四·一二
二·四三	浦綫	三四·二八
二·四三	浦綫	三四·四四
二·四三	浦綫	三四·六〇
二·四三	浦綫	三四·七六
二·四三	浦綫	三四·九二
二·四三	浦綫	三五·〇八
二·四三	浦綫	三五·二四
二·四三	浦綫	三五·四〇
二·四三	浦綫	三五·五六
二·四三	浦綫	三五·七二
二·四三	浦綫	三五·八八
二·四三	浦綫	三六·〇四
二·四三	浦綫	三六·二〇
二·四三	浦綫	三六·三六
二·四三	浦綫	三六·五二
二·四三	浦綫	三六·六八
二·四三	浦綫	三六·八四
二·四三	浦綫	三七·〇〇
二·四三	浦綫	三七·一六
二·四三	浦綫	三七·三二
二·四三	浦綫	三七·四八
二·四三	浦綫	三七·六四
二·四三	浦綫	三七·八〇
二·四三	浦綫	三七·九六
二·四三	浦綫	三八·一二
二·四三	浦綫	三八·二八
二·四三	浦綫	三八·四四
二·四三	浦綫	三八·六〇
二·四三	浦綫	三八·七六
二·四三	浦綫	三八·九二
二·四三	浦綫	三九·〇八
二·四三	浦綫	三九·二四
二·四三	浦綫	三九·四〇
二·四三	浦綫	三九·五六
二·四三	浦綫	四〇·一二
二·四三	浦綫	四〇·二八
二·四三	浦綫	四〇·四四
二·四三	浦綫	四〇·六〇
二·四三	浦綫	四〇·七六
二·四三	浦綫	四〇·九二
二·四三	浦綫	四一·〇八
二·四三	浦綫	四一·二四
二·四三	浦綫	四一·四〇
二·四三	浦綫	四一·五六
二·四三	浦綫	四一·七二
二·四三	浦綫	四一·八八
二·四三	浦綫	四二·〇四
二·四三	浦綫	四二·二〇
二·四三	浦綫	四二·三六
二·四三	浦綫	四二·五二
二·四三	浦綫	四二·六八
二·四三	浦綫	四二·八四
二·四三	浦綫	四三·〇〇
二·四三	浦綫	四三·一六
二·四三	浦綫	四三·三二
二·四三	浦綫	四三·四八
二·四三	浦綫	四三·六四
二·四三	浦綫	四三·八〇
二·四三	浦綫	四三·九六
二·四三	浦綫	四四·一二
二·四三	浦綫	四四·二八
二·四三	浦綫	四四·四四

中華國有鐵路正太線行車時刻表

中華民國二十四年十一月十五日實行

Table of train schedules for the Zhengtai Line, including station names, train types, and departure/arrival times.

平綏鐵路行車時刻表

行實日一月八年四十二國民

Table of train schedules for the Pinghui Railway, including station names, train types, and departure/arrival times.

平漢鐵路道清支線行車時刻表
並里數票價表
中華民國二十四年十二月一日實行

三 里 灣 至	各 站 公 里	由 之 價 額 等 加 二 倍 三 等 站 票 價	道 口 至 陳		站 名	陳 莊 至 道		附 註
			第 七 次	第 二 次		第 七 次	第 三 次	
	0.00公里	0.00元	六·五五		三 里 灣			本表採用二十四小時制，內列一、三、八即指下午一點、八分餘額推。 旅客無票登車被查出者加收票價。 第七十四次車。由道清支線行車時刻表。以免於空。夜至清化隨往無處投止。
	2.14 ..	0.20元	七·三一		道 口	一六·四四		
	12.64 ..	0.30元	七·五七		王 莊	一六·〇一		
	26.31 ..	0.35元	八·二七		柳 街	一五·三一		
	36.57 ..	0.40元	八·四七		李 源	一五·〇六		
	48.96 ..	0.50元	九·二一		汲 源	一四·四二		
	59.12 ..	0.60元	九·三九		白 雲	一四·一三		
	69.90 ..	0.65元	一〇·〇二		新 鄉	一三·五三		
	72.01 ..	0.8元	一〇·二五		游 家 坡	一三·四〇		
	74.45 ..	0.95元	一〇·一〇	〇·一〇	新 鄉 新 站	一三·二〇		
	72.01 ..	1.10元	一〇·二七	〇·一七	游 家 坡	一二·四三	一九·三八	
	80.75 ..	1.25元	一〇·四三	〇·三〇	大 召 營	一二·二二	一九·二五	
	92.37 ..	不售票	一〇·一〇	〇·五	總 嘉 縣	一二·〇二	一九·〇八	
	101.51 ..	1.45元	一〇·二九	一〇·七	獅 子 營	一一·三九	一八·五一	
	111.73 ..	不售票	一〇·五四	一〇·三二	修 武 縣	一一·一九	一八·三四	
	120.87 ..	1.45元	一〇·一三	一〇·四八	侍 王	一〇·五五	一八·一〇	
	176.01 ..	1.60元	一〇·三〇	一〇·五	李 河	一〇·四一	一七·五八	
	132.15 ..	1.75元	一〇·〇六	一〇·四〇	焦 作	一〇·二五	一七·四五	
	133.17 ..	1.95元	一〇·二一	一〇·五三	李 封	九·四七	一七·一一	
	141.85 ..	2.10元	一〇·三七	一〇·五	常 口	九·三三	一七·〇〇	
	145.46 ..	2.30元	一〇·五一	一〇·一七	柏 山	九·一七	一六·五〇	
	150.00 ..	2.45元	一〇·二五	一〇·三五	清 化	九·〇〇	一六·三七	
	163.00 ..	不售票			陳 莊	八·一五	一六·〇〇	

平漢鐵路簡明行車時刻表

民國二十四年十一月五日實行

七二 混合車		六四 普通客		六二 普通客		五二 普通客		四二 普通客		四四 普通客		二二 快 車		特 快		北 上		南 下		一 快		二 快		四三 普通客		四一 普通客		五一 普通客		六一 普通客		六三 普通客		七一 混合車																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
每		日		開		行		每		日		開		行		每		日		開		行		每		日		開		行		每		日		開		行																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
一七·四五	一八·〇二	一八·二〇	一八·三〇	一八·四〇	一八·五〇	一九·〇〇	一九·一〇	一九·二〇	一九·三〇	一九·四〇	一九·五〇	二〇·〇〇	二〇·一〇	二〇·二〇	二〇·三〇	二〇·四〇	二〇·五〇	二一·〇〇	二一·一〇	二一·二〇	二一·三〇	二一·四〇	二一·五〇	二二·〇〇	二二·一〇	二二·二〇	二二·三〇	二二·四〇	二二·五〇	二三·〇〇	二三·一〇	二三·二〇	二三·三〇	二三·四〇	二三·五〇	二四·〇〇	二四·一〇	二四·二〇	二四·三〇	二四·四〇	二四·五〇	二五·〇〇	二五·一〇	二五·二〇	二五·三〇	二五·四〇	二五·五〇	二六·〇〇	二六·一〇	二六·二〇	二六·三〇	二六·四〇	二六·五〇	二七·〇〇	二七·一〇	二七·二〇	二七·三〇	二七·四〇	二七·五〇	二八·〇〇	二八·一〇	二八·二〇	二八·三〇	二八·四〇	二八·五〇	二九·〇〇	二九·一〇	二九·二〇	二九·三〇	二九·四〇	二九·五〇	三〇·〇〇	三〇·一〇	三〇·二〇	三〇·三〇	三〇·四〇	三〇·五〇	三一·〇〇	三一·一〇	三一·二〇	三一·三〇	三一·四〇	三一·五〇	三二·〇〇	三二·一〇	三二·二〇	三二·三〇	三二·四〇	三二·五〇	三三·〇〇	三三·一〇	三三·二〇	三三·三〇	三三·四〇	三三·五〇	三四·〇〇	三四·一〇	三四·二〇	三四·三〇	三四·四〇	三四·五〇	三五·〇〇	三五·一〇	三五·二〇	三五·三〇	三五·四〇	三五·五〇	三六·〇〇	三六·一〇	三六·二〇	三六·三〇	三六·四〇	三六·五〇	三七·〇〇	三七·一〇	三七·二〇	三七·三〇	三七·四〇	三七·五〇	三八·〇〇	三八·一〇	三八·二〇	三八·三〇	三八·四〇	三八·五〇	三九·〇〇	三九·一〇	三九·二〇	三九·三〇	三九·四〇	三九·五〇	四〇·〇〇	四〇·一〇	四〇·二〇	四〇·三〇	四〇·四〇	四〇·五〇	四一·〇〇	四一·一〇	四一·二〇	四一·三〇	四一·四〇	四一·五〇	四二·〇〇	四二·一〇	四二·二〇	四二·三〇	四二·四〇	四二·五〇	四三·〇〇	四三·一〇	四三·二〇	四三·三〇	四三·四〇	四三·五〇	四四·〇〇	四四·一〇	四四·二〇	四四·三〇	四四·四〇	四四·五〇	四五·〇〇	四五·一〇	四五·二〇	四五·三〇	四五·四〇	四五·五〇	四六·〇〇	四六·一〇	四六·二〇	四六·三〇	四六·四〇	四六·五〇	四七·〇〇	四七·一〇	四七·二〇	四七·三〇	四七·四〇	四七·五〇	四八·〇〇	四八·一〇	四八·二〇	四八·三〇	四八·四〇	四八·五〇	四九·〇〇	四九·一〇	四九·二〇	四九·三〇	四九·四〇	四九·五〇	五〇·〇〇	五〇·一〇	五〇·二〇	五〇·三〇	五〇·四〇	五〇·五〇	五一·〇〇	五一·一〇	五一·二〇	五一·三〇	五一·四〇	五一·五〇	五二·〇〇	五二·一〇	五二·二〇	五二·三〇	五二·四〇	五二·五〇	五三·〇〇	五三·一〇	五三·二〇	五三·三〇	五三·四〇	五三·五〇	五四·〇〇	五四·一〇	五四·二〇	五四·三〇	五四·四〇	五四·五〇	五五·〇〇	五五·一〇	五五·二〇	五五·三〇	五五·四〇	五五·五〇	五六·〇〇	五六·一〇	五六·二〇	五六·三〇	五六·四〇	五六·五〇	五七·〇〇	五七·一〇	五七·二〇	五七·三〇	五七·四〇	五七·五〇	五八·〇〇	五八·一〇	五八·二〇	五八·三〇	五八·四〇	五八·五〇	五九·〇〇	五九·一〇	五九·二〇	五九·三〇	五九·四〇	五九·五〇	六〇·〇〇	六〇·一〇	六〇·二〇	六〇·三〇	六〇·四〇	六〇·五〇	六一·〇〇	六一·一〇	六一·二〇	六一·三〇	六一·四〇	六一·五〇	六二·〇〇	六二·一〇	六二·二〇	六二·三〇	六二·四〇	六二·五〇	六三·〇〇	六三·一〇	六三·二〇	六三·三〇	六三·四〇	六三·五〇	六四·〇〇	六四·一〇	六四·二〇	六四·三〇	六四·四〇	六四·五〇	六五·〇〇	六五·一〇	六五·二〇	六五·三〇	六五·四〇	六五·五〇	六六·〇〇	六六·一〇	六六·二〇	六六·三〇	六六·四〇	六六·五〇	六七·〇〇	六七·一〇	六七·二〇	六七·三〇	六七·四〇	六七·五〇	六八·〇〇	六八·一〇	六八·二〇	六八·三〇	六八·四〇	六八·五〇	六九·〇〇	六九·一〇	六九·二〇	六九·三〇	六九·四〇	六九·五〇	七〇·〇〇	七〇·一〇	七〇·二〇	七〇·三〇	七〇·四〇	七〇·五〇	七一·〇〇	七一·一〇	七一·二〇	七一·三〇	七一·四〇	七一·五〇	七二·〇〇	七二·一〇	七二·二〇	七二·三〇	七二·四〇	七二·五〇	七三·〇〇	七三·一〇	七三·二〇	七三·三〇	七三·四〇	七三·五〇	七四·〇〇	七四·一〇	七四·二〇	七四·三〇	七四·四〇	七四·五〇	七五·〇〇	七五·一〇	七五·二〇	七五·三〇	七五·四〇	七五·五〇	七六·〇〇	七六·一〇	七六·二〇	七六·三〇	七六·四〇	七六·五〇	七七·〇〇	七七·一〇	七七·二〇	七七·三〇	七七·四〇	七七·五〇	七八·〇〇	七八·一〇	七八·二〇	七八·三〇	七八·四〇	七八·五〇	七九·〇〇	七九·一〇	七九·二〇	七九·三〇	七九·四〇	七九·五〇	八〇·〇〇	八〇·一〇	八〇·二〇	八〇·三〇	八〇·四〇	八〇·五〇	八一·〇〇	八一·一〇	八一·二〇	八一·三〇	八一·四〇	八一·五〇	八二·〇〇	八二·一〇	八二·二〇	八二·三〇	八二·四〇	八二·五〇	八三·〇〇	八三·一〇	八三·二〇	八三·三〇	八三·四〇	八三·五〇	八四·〇〇	八四·一〇	八四·二〇	八四·三〇	八四·四〇	八四·五〇	八五·〇〇	八五·一〇	八五·二〇	八五·三〇	八五·四〇	八五·五〇	八六·〇〇	八六·一〇	八六·二〇	八六·三〇	八六·四〇	八六·五〇	八七·〇〇	八七·一〇	八七·二〇	八七·三〇	八七·四〇	八七·五〇	八八·〇〇	八八·一〇	八八·二〇	八八·三〇	八八·四〇	八八·五〇	八九·〇〇	八九·一〇	八九·二〇	八九·三〇	八九·四〇	八九·五〇	九〇·〇〇	九〇·一〇	九〇·二〇	九〇·三〇	九〇·四〇	九〇·五〇	九一·〇〇	九一·一〇	九一·二〇	九一·三〇	九一·四〇	九一·五〇	九二·〇〇	九二·一〇	九二·二〇	九二·三〇	九二·四〇	九二·五〇	九三·〇〇	九三·一〇	九三·二〇	九三·三〇	九三·四〇	九三·五〇	九四·〇〇	九四·一〇	九四·二〇	九四·三〇	九四·四〇	九四·五〇	九五·〇〇	九五·一〇	九五·二〇	九五·三〇	九五·四〇	九五·五〇	九六·〇〇	九六·一〇	九六·二〇	九六·三〇	九六·四〇	九六·五〇	九七·〇〇	九七·一〇	九七·二〇	九七·三〇	九七·四〇	九七·五〇	九八·〇〇	九八·一〇	九八·二〇	九八·三〇	九八·四〇	九八·五〇	九九·〇〇	九九·一〇	九九·二〇	九九·三〇	九九·四〇	九九·五〇	一〇〇·〇〇	一〇〇·一〇	一〇〇·二〇	一〇〇·三〇	一〇〇·四〇	一〇〇·五〇

津浦鐵路客車簡明時刻表

民國二十四年十二月十日起實行

上 行 車							下 行 車										
站名	車次	302次滬平通車(餐臥頭二三等車)	72次浦徐區間車(三等車)	22次津浦快車(餐臥頭二三等車)	306次平浦通車(餐臥頭二三等車)	74次徐濟區間車(三等車)	76次濟津區間車(三等車)	78次滬津區間車(三等車)	站名	車次	21次津浦快車(餐臥頭二三等車)	75次津濟區間車(三等車)	77次津濟區間車(三等車)	301次滬平通車(餐臥頭二三等車)	305次平浦通車(餐臥頭二三等車)	73次濟徐區間車(三等車)	71次徐浦區間車(三等車)
		開	開	開	開	開	開	開			開	開	開	開	開	開	開
浦口	開	1.40	7.10	9.45	16.20				天津東站	開	8.50			18.20	23.00		
豫州	50	3.05	9.02	11.20	17.42				天津總站	5	9.30	7.00	16.30	18.40	23.30		
蚌埠	176	6.38	13.55	15.18	21.15				滄州	125	13.22	11.04	22.05	21.39	3.18		
南宿州	266	8.47	16.42	17.49	23.24				德州	239	16.58	15.21	2.18	0.20	6.49		
徐州府	341	11.05	19.00	20.18	1.39	6.40			濟南府	357	20.37	18.40	6.05	3.33	10.31	7.20	
臨城	408	13.05		22.22	3.31	8.59			泰安府	428	23.07			5.43	12.51	10.29	
兗州府	502	15.47		1.28	6.09	12.28			曲阜	496	1.01			7.14	14.42	12.58	
曲阜	519	16.14		1.55	6.35	13.01			兗州府	513	1.41			7.50	15.31	13.44	
泰安府	586	18.15		4.02	8.38	15.37			臨城	607	4.25			10.10	18.04	16.58	
濟南府	658	20.45		6.44	10.59	18.05	12.00	22.40	徐州府	673	6.44			12.11	20.21	19.05	7.50
德州	776	0.25		10.15	14.04		15.34	3.20	南宿州	749	8.53			14.00	23.16		10.26
滄州	889	3.29		13.30	16.46		19.21	7.39	蚌埠	839	11.23			16.19	1.43		13.37
天津總站	1010	6.55		17.15	20.03		23.15	12.00	滄州	963	15.14			19.36	5.32		18.33
天津東站	1014到	7.05		17.29	20.12				浦口	1011到	16.40			20.45	6.45		20.15

注意 南下赴京旅客請購下關站客票
由京北上旅客請在下關站購票

車務處 浦口
問訊處 浦口車站
營業所 南京中山東路新街口
營業所 天津東馬路

電話 41394
.. 41152 轉
.. {21522
.. {22335
.. {22622
.. {22933

津浦鐵路輪渡時刻表

二十四年十一月一日增訂實行

船次	下關開	船次	浦口開
1	6.00	2	6.00
3	6.30	4	6.30
5	7.00 (1)	X 6	7.10
X 7	7.40	8	7.40
9	8.20	X 10	8.20 (5)
X 11	8.43	12	8.40
13	9.00 (2)	14	9.00
15	9.30	X 16	9.30
X 17	10.00	18	10.10
19	10.30	20	10.30
21	11.00	22	11.00
23	11.30	24	11.30
25	12.00	X 26	12.15
X 27	12.30	28	12.30
29	13.00	X 30	13.00
X 31	13.45	32	13.40
33	14.00	34	14.00
35	14.30	36	14.30
37	15.00	X 38	15.00
X 39	15.30	40	15.30
41	16.00	42	16.00
43	16.30	44	16.30
45	17.00	X 46	17.15
X 47	17.30	48	17.30
49	18.00 (3)	X 50	18.00
X 51	18.30	52	18.30
53	19.00	54	19.00
55	19.30	X 56	19.30 (6)
X 57	20.00	58	20.00
59	20.30	60	20.40 (7)
61	21.00	X 62	21.10 (8)
X 63	22.00	64	21.50
65	23.00	66	22.30
67	24.00	68	23.30
69	1.00 (4)	70	0.30
		72	1.50

X 澄平輪 (1)接 72 次 (2)接 22 次 (3)接 306 次
 (4)接 302 次 (5)接 305 次 (6)接 21 次
 (7)接 71 次 (8)接 301 次

隴海鐵路簡明客車時刻表

民國二十四年七月一日改訂實行

站名	1 特快	3 特快	5 特快	71 混合	73 混合	75 混合	79 混合
連雲			九·四〇				
孫家山			九·五一				
墟溝			一〇·一四				
大浦				八·〇〇			
海州			一二·〇〇	九·一七			
徐州	一二·四〇		一九·二七	一八·二〇	二一·四五		
商邱	一七·一八				三·四		
開封	二一·三六	一四·二五			九·〇〇	一二·〇〇	
鄭州	二五·四九	一六·二二			一一·二三	一四·三〇	
洛陽東	三〇·四五	二〇·三八			一八·五八		
陝州	九·一五				二·三一		
潼關	一一·三一				六·三〇		七·四子
渭南	一五·四六						一二·〇一
西安	一八·四〇						一五·三〇

向西上行車

站名	2 特快	4 特快	6 特快	72 混合	74 混合	76 混合	80 混合
西安	〇·三〇						六·二五
渭南	三·五一						一〇·二四
潼關	七·三〇				一五·一〇		一四·一〇
陝州	一一·〇一				一九·五七		
洛陽東	一六·四七	七·二五			三·四〇		
鄭州	二〇·四七	一一·五七			九·四四	一六·三〇	
開封	二三·〇三	一三·四五			一二·二八	一九·〇〇	
商邱	三·一二				一八·〇七		
徐州	七·三〇		八·三〇	一〇·二一	二三·四〇		
海州			一六·一八	一九·五五			
大浦				二〇·五〇			
墟溝			一七·五五				
孫家山			一八·一〇				
連雲			一八·二〇				

向東下行車

- 一、本路2次與6次及滬平通車301、302次在徐州聯接又與平漢22次在鄭州相聯接。
- 二、本路1次與滬平通車301、302次在徐州聯接又與平漢21次在鄭州相聯接。
- 三、本路6次及72次與津浦21次及平浦通車306次在徐州聯接。
- 四、本路5次及71次與平浦通車305次及津浦22次在徐州聯接。
- 五、本路73次與5次及71次并與平浦通車305次及津浦22次在徐州聯接。
- 六、本路78次與79次及74次與80次在潼關聯接。
- 七、本路71次及72次與台禮支綫203及204次在運河相聯接。

浙贛鐵路杭玉段行車時刻表

中華民國二十三年七月一日實行

站名	次	車
江蕭白臨尖涇直白涇諸牌安鄭蘇義義孝塘金古湯湖龍安梓衢甘後江賀新下玉 鹿 家 樹 里 溪 塘	1	頭二三等 餐車快車
九 九 八 八 七 七 六 六 五 五 四 四 三 三 二 二 一 一 〇 〇 〇 〇 九 九 三 一 四 二 四 二 四 二 二 〇 三 一 四 〇 四 二 五 三 一 五 三 一 〇 四 三 五 五 九 三 四 四 六 〇 三 四 九 二 八 四 八 九 五 二 五 四 七 九 五 七 〇		
八 七 七 六 六 五 四 四 四 三 三 二 二 一 一 〇 三 三 三 二 一 一 〇 〇 〇 九 九 九 八 八 八 〇 二 〇 四 一 二 五 三 〇 四 一 三 一 三 一 一 五 二 〇 三 五 三 二 四 二 一 四 三 一 五 四 二 五 〇 二 二 〇 〇 八 八 七 一 四 五 五 七 〇 五 二 八 二 八 四 八 一 七 六 〇 九 三 五 九 二 五		3 臥車二三等 餐車
〇 〇 九 九 九 八 八 八 八 二 〇 四 二 〇 五 三 一 〇 〇 五 七 六 八 〇 五 七 〇		5 快車 二三等
三 二 二 一 〇 九 九 九 八 七 七 六 六 五 五 三 三 二 一 〇 三 三 三 二 一 一 〇 〇 九 九 九 二 四 二 四 五 四 二 〇 一 四 一 三 〇 二 〇 三 一 三 五 五 五 三 〇 二 五 三 一 五 三 四 二 〇 五 〇 〇 七 二 六 二 〇 〇 二 三 〇 九 九 〇 二 二 七 〇 六 二 一 一 二 六 六 二 四 五 八 七 〇		11 混合車 二三等
江蕭白臨尖涇直白涇諸牌安鄭蘇義義孝塘金古湯湖龍安梓衢甘後江賀新下玉 鹿 家 樹 里 溪 塘	2	頭二三等 餐車快車
六 五 五 五 四 四 四 三 三 三 二 二 一 一 〇 〇 〇 九 八 八 七 七 六 六 六 〇 四 二 一 五 三 一 五 四 〇 四 二 五 二 五 二 〇 四 四 〇 四 一 四 二 〇 〇 五 六 三 四 七 六 九 三 三 六 八 四 一 三 八 八 〇 五 八 八 九 六 一 〇		
六 五 五 五 四 四 四 三 三 三 二 二 一 一 〇 〇 〇 三 二 二 一 一 〇 〇 〇 九 九 八 七 七 七 六 〇 四 二 一 五 三 一 五 四 〇 四 三 五 二 五 三 一 四 四 一 五 二 四 二 〇 三 一 三 五 三 一 二 〇 五 六 四 三 六 六 八 三 三 六 〇 六 三 五 〇 〇 二 七 〇 〇 一 八 三 二 二 一 五 〇 〇 二 五		4 臥車二三等 餐車快車
三 二 二 二 一 一 〇 〇 〇 四 二 一 五 三 一 五 四 〇 五 六 三 四 七 六 六 〇		6 快車 二三等
五 五 四 四 三 三 三 二 二 一 一 〇 三 一 〇 〇 八 八 七 七 六 六 五 四 四 三 二 二 一 〇 四 二 五 四 五 四 一 五 三 五 三 〇 二 〇 五 〇 三 一 四 〇 四 一 三 〇 四 五 二 五 五 一 三 五 〇 四 五 〇 八 〇 六 六 八 四 三 六 七 五 〇 八 八 〇 八 八 七 二 六 八 五 二 八 〇 〇 〇 七 〇		12 混合車 二三等

南潯鐵路行車時刻表

中華民國二十三年七月十五日起實行

上行列車				下行列車			
次 站 數	第 二 次 快 車	第 四 次 客 貨 混 合 列 車		次 站 數	第 一 次 快 車	第 三 次 客 貨 混 合 列 車	
沙河到		一四·一五		樂化到		一五·五三	
黃老門到		一四·四八		新祺周到		一六·三三	
馬適嶺到		一四·五九		涂家埠到	九·五八	一六·五五	
德安到	八·五四	一五·二七		永修到	一〇·二五	一七·一九	
永修到	九·〇九	一五·四一		德安到	一〇·二九	一七·二三	
涂家埠到	九·五四	一六·二九		馬適嶺到	一一·〇九	一八·〇六	
新祺周到	一〇·〇五	一六·四三		黃老門到	一一·二三	一八·二〇	
樂化到	一〇·一一	一七·〇〇		沙河到		一八·四九	
南昌到		一七·二二		九江到		一八·五三	
		一七·二六				一九·〇四	
		一八·〇三				一九·〇八	
		一八·三二				一九·三八	
						一九·四二	
						二〇·一一	

省城 快車客船七點三十分開

輪渡 客貨混合列車客船十三點四十分開