

# 鐵道半月刊

交通部  
秘書文司  
雜題

第一卷

第三期

## 本期要目

以決心為完成事業之前提  
 京贛鐵路贛境工程籌備經過  
 及將來工程進行計劃  
 鐵路電化及運輸問題(一)  
 英德法美俄鐵道公路運輸業  
 之鳥瞰  
 關於營業進款概數日報  
 我國鐵路沿線國煤產運銷之  
 研究(上)  
 各報對中國鐵道建設之評論(二)

本刊專供部  
 路同人閱讀



中華民國二十六年二月一日出版

上海中法大藥房發行



## 總理遺囑

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

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

革命尙未成功



同志仍須努力

### 本刊編輯體例

- (一) 本刊定名爲「鐵道半月刊」，每半月出版一期。
- (二) 本刊內容分：插圖、論著、專載、統計、要聞、讀者之聲、附錄等類。
- (三) 插圖欄，刊登有關路政之照片及圖說。
- (四) 論著欄，登載路政設施之長篇論評文稿。
- (五) 專載欄，刊登一切專門記述文字，如調查、考察、路政計劃、工程進行及財務、業務、工務、車務、機務、警務、總務、衛生、造林、教育等有系統之記述。
- (六) 讀者之聲，刊載心身修養，公私生活，以及其他富有興趣之輕快精短文字。
- (七) 要聞欄，刊登本部及各路要訊，如人事、路政、新聞等。
- (八) 統計欄，刊登各項路務統計表格。
- (九) 附錄，刊登不屬以上各項之文字。

# 半日獻詞

## 明天

「明天」是最渺茫不測的，是沒有盡期的。當第一個終了的時候，第二個明天，就會接踵而來。

「明天」好像一張沒有色彩的白紙，全靠自己刻意用功的努力，那末，白紙可以變成一幅名畫；不然就是一張廢紙。

辦事的興趣，全靠着主觀的意志和熱情來決定。想到就做，說到就幹，假使一切聽憑遷延到明天來處決，那末一閃眼很快地又轉變了另外的一個明天，你將永成爲「明天」的奴隸！



# 鐵道半月刊

第二卷 第三期  
民國二十六年二月一日

## 鐵道插圖

- |    |               |    |
|----|---------------|----|
| 1. | 平綏鐵路青龍橋長城奇觀   | 三幅 |
| 2. | 京滬鐵路首都特快車開幕攝影 | 一幅 |
| 3. | 蘇嘉鐵路新工程       | 十幅 |
| 4. | 最近竣工之武昌總站     | 一幅 |
| 5. | 錢塘江輪渡         | 一幅 |
| 6. | 北甯鐵路正陽門站      | 一幅 |

以決心為完成事業之前提……………張公權(一)

京贛鐵路贛境工程籌備經過及將來工程進行計劃……………容祖誥(四)

鐵路電化及運輸問題(一)……………盛次恆譯(九)

英德法美俄鐵道公路運輸業之鳥瞰……………何乃民(一七)

修訂鐵路歲計帳盈虧帳及盈虧撥補帳三則例之

商榷……………林兆棠(三三)

關於營業進款概數日報……………吳文蔚(三三)

我國鐵路沿線國煤產運銷之研究(上)……………譚沛霖(四二)





部 路 要 訊

- 【人事】 部路高級職員任免升調等……………六則(番)
- 【財務】 整理粵漢路香港交通銀行債款等……………六則(毛)
- 【工程】 錢江橋接軌線工程近訊等……………九則(堯)
- 【機務】 閘口電廠自造電氣路簽機等……………二則(查)
- 【運輸】 行車保安之措施等……………十則(宙)
- 【營業】 公佈第七版貨物分等表等……………七則(六)
- 【聯運】 上年聯運進款打破最高紀錄等……………六則(七)
- 【會計】 規定整理各路帳目辦法等……………三則(吉)
- 【材料】 召集整理材料談話會等……………二則(齒)
- 【其他】 調查各路勞工情形等……………五則(五)

各報對中國鐵道建設之評論(二)……………(七七)

最近國外路事消息……………(八四)

讀 者 之 聲

- 同人讀書運動……………編者(八七)
- 建設新路與材料管理……………李玉良(八八)
- 論京滬滬杭甬鐵路所發售回數乘車票之格式……………陳道森(九一)
- 新年在故都……………前(九五)
- 書記室……………何經恕(八八)
- 膠濟足球奪標記……………扈逸厂(九五)



本刊編印

「沿線經濟調查專號」  
「防止行車事變專號」

聯合徵文啓事

本刊爲喚起同仁注意業務發展，與維持路譽起見，特於最近期間，刊印「沿線經濟調查」及「防止行車事變」兩專號。關於「沿線經濟調查專號」，擬定下期發刊，「防止行車事變專號」，亦定三月中出版。尙希

部路同仁不吝珠璣，發揮偉論，藉光篇幅，文字以簡明暢達爲主，能附以統計圖表說明，使讀者參閱省時者，尤爲歡迎，並祈早日送交秘書廳研究室第三組，以便彙編爲荷。

秘書廳研究室謹啓



## 以決心爲完成事業之前提

公·權·

二十五年十二月十四日在本部 總理紀念週演詞

不但整個國家，須有民族自決自值之力，方有轉弱爲強之希望；即以鐵路一端而論，亦須堅持信念，抱定決心，方能有以促進……現在困難深重，苟非千百事於一日爲之，非六七路於一時興之，是否有濟？尙不可必，故吾人益宜如何奮發，方足以副艱困之使命。

今日舉行 總理紀念週，同時舉行本部同人糾察隊宣誓典禮，諸同人本天下興亡匹夫有責之義，自動組織糾察團體，打破文弱之觀念，毅然從事於紀律化軍隊化之工作，此種文武兼資之精神，出自公務員，實有重大之意義，蓋從而可發揮民族之自信力，擴張民族前途之希望也。

今日爲星期一 總理紀念日，又爲本部糾察隊成立紀念日，又爲鄙人到部以來恰正一年之日，週顧一年中深賴部路同人一體之努力，尙有尺寸之進步，惟天下之事，進化無窮，以往種種決不能自認滿意，必須依照既定方針，自強不息，精益求精，則事業方有新的發展，而各界對鐵道交通，方有新的觀念也。

民國二十五年者，爲吾國最可紀念之一年，何以言之？蓋此一年之中，充分表現吾民族自信自

決之力，而此自信自決力之表現，實爲已往歷史所未有。以對外言，因我堅持正義，於不屈辱不讓步的原則下，折衝樽俎，用使外交情勢，得以化險爲夷，前途荆棘，得與希望以俱來，而我國民觀感，爲之轉移，民族精神，因以振發；環顧世界各國之輿論，亦無不以『新中國』視我，具見我國年來之進步，已有使外人不可輕侮之處，此無他，民族自決自信自尊自立之心主宰之耳。

茲就一年以來整理鐵路問題言，余於忝長之初，卽奉 蔣院長之命，首途北方視察，而耳濡目染，感想萬端；歸途深覺欲救中國，當先救鐵路。挽救之道，固在於舊路之策進；而尤要於新路之建設，然後可望全國脈絡之舒展，完成鐵路救國之目的。因卽於途中抱定造路之決心，首先決定發行公債，繼卽整理債務，所以一方減輕負擔，一方提高債信，以使外資源源流入，作爲建築新路之用也。

余到部之時，庫存支絀，同人皆知，惟攜有整理路債之惟一信念，抱定爲事業而努力之惟一決心，因使各項計劃，得以循序推進，於以見不但整個國家須有民族自決自信之力，方有轉弱爲強之希望，卽以鐵路一端而論，亦須堅持信念，抱定決心，方能有所促進也。吾國鐵路幹綫，纔長八千餘公里，現 蔣院長手訂之五年鐵道計劃，擬於五年內趕築八千餘公里，且考從前修築一路，必須費時數年，且有竟永不完成者，現在國難深重，苟并千百事于一日爲之，并六七路于一時興之，是否有濟，尙不可必，故吾人益宜如何奮發，方足以副艱困之使命。雖然，以中國目下國力民力之疲乏，此項建築資金，從何所出？固屬疑問，惟吾人苟能抱定百折不回之決心，則事在人爲，必有見諸實現之一日，然則將來之紀念本年本日，其意義更將深長爲何如也。



此次陝變，國人無不共憤，年來國難嚴重，賴中央及蔣院長樁柱難危，得以轉危爲安，現蔣院長雖一時蒙難，所望諸同仁各持鎮定，一如平時之努力，苟能人人以院長之精神爲精神，以院長之毅力爲毅力，矢心工作，貫徹到底，則目下院長雖未脫險，與已脫險無異。吾人目下亦唯有專注心神，肅然祈禱領袖之安全，早釋國人滿腔之憂思耳。

按本稿尙係張部長於去年十二月十四日，在本部總理紀念週之演詞。以本刊連期稿擄，未得提前發表。演講之時，距陝變僅二日，現國事雖因蔣委員長之精誠感召，而得轉危爲安，願同念當初全體同人虔神默禱領袖安全之嚴肅情況，固猶在目前也。

編者

---

---

## 二十五年 新鐵路工程之進展

已完成者：	一三七零·九公里
已動工者：	二三九九·九公里
正測量者：	二八七六·零公里
待計劃者：	一零九一·零公里

總計已完成及動工、測量與計劃路線

總長七七三七·七公里



# 京贛鐵路贛境工程籌備經過及將來工程進行計劃

容祖誥

## 一 引言

京贛鐵路之初，實為京衢鐵路。其原定路線，係由江  
 南鐵路之宣城站起點，向南行，經寧國，績溪，徽州，再  
 折向東行經威坪，淳安，而達龍游，與浙贛鐵路相銜接。  
 嗣後改自徽州逕向南行經休寧，祁門而入贛境，經浮梁，  
 樂平而達貴谿，以接浙贛鐵路，初名京貴，近奉令改稱京  
 贛路線，全長約四百八十公里，在贛境內者，約長二百公  
 里有奇。此路將來建築完成，對於軍事，政治，經濟等均  
 較京衢之綫更居重要，現以需要迫切，急待完成，故劃為  
 皖境，贛境兩段，分頭興築，期於本年七月底全線完成通  
 車。祖誥奉命主持贛境一段工程，受命之初，備感責任重  
 大，深懼不能勝任，所冀 大部各長官隨時指導，部中各  
 處同事，通力協助，或能減少愆尤，得免隕越。茲將贛境

工程籌備經過情形及將來工程進行計劃，擇要分述如次：

## 二 路線之選測

贛境工程處所轄路線，係由皖贛交界之倒湖起，經浮

興築中之京贛鐵路形勢略圖



樂平而達貴谿，計程約二百餘公里；貴谿至樂平間，約九十公里，迄未經過測勘，樂平倒湖間一百二十公里，則爲昔時英人所測之寧湘鐵路；惟路線之一段，閱時已久，標誌無復可尋，故此段測量之工作，實資包括踏勘、初測，定測三種過程，今欲於最短期間完成上項煩複工作，殊非易易，且此段路線之更動，係大部最近所核定而居開辦各新路之最後者，故測隊技術人員人選，及購置測繪儀器等問題，在在均感相當困難。嗣經多方設法，復荷前川湘路籌備處遵令調派人員，撥用儀器第一隊，始得於

二十五年十一月初旬，開始由貴谿向北進測，而第二、第三兩隊，亦相繼於同月中旬，分別由樂平、景德鎮兩處，同時向北進測，期於本年一月底，完成全部測量工作，旋以工限緊迫，爲減短測量時間，復奉令准增加測量隊一隊，並增加各測隊力量，每隊加派幫工程司一員，工程助理員兩員，以期能提前於本年一月中旬測竣全線。現計自各測隊開始工作之日起，至二十五年十二月底止，爲時尙不滿兩月，共完成踏勘路線四百四十公里，初測路線二百公里，實測路線一百七十五公里，現在倒湖至浮梁間，祇餘二十五公里，正在施行定測工作，成績如此，實非初料

所及；惟此段路線所經，山嶺重疊，草木叢生，測隊所用開闢障礙工人，自三十人增至八十人，可以想見工作困難狀況；且此段所經皖贛接壤之區，人烟稀少，盜匪充斥，自開始測量之日起，至去年年底止，迭遭匪警至六次之多，小工被害一名，用馬劫去一匹，所幸測隊人員，均知責任重大，奮勇邁進，不因此而稍有畏縮，現定本月二十日以前，完成全綫定綫工作。至於用地，調查，登記等工作，現亦分組六班，同時並進，預定本月內可以完成八十公里，以備路基土方隨時開工。

### 三 贛境工程處之組織

京贛鐵路贛境一段終綫，現計程有二百公里之長，爲便利督促起見，管理方面，自不能不有相當健全之組織，而同時復須顧及經費之支出，現時處內組織，悉遵部令辦理，共設總務，工務，會計三股，分掌文書，人事，警務，庶務，地畝，醫務，工事，設計，材料，電務，出納，綜核等事宜。在外設置工務總段四處，分領十二分段，每分段管轄里程，以工程之難易爲劃分之標準，故每分段有管十二三公里者，有管二十餘公里者，總期每個分

# 京 贛 鐵 路

## 贛 境 工 程 處

國內工款及國外料款總分析表

項 別	國內工款	國外料款	總 計	備 考
C-1 總 務 費	1,260,000.00		1,260,000.00	
C-2 籌 辦 費	200,000.00		200,000.00	
C-3 購 地	763,400.00		763,400.00	
C-4 路 基 築 造	4,550,000.00		4,550,000.00	
C-5 隧 道	1,200,000.00		1,200,000.00	
C-6 橋 工	2,960,000.00	440,000.00	3,400,000.00	
C-7 路 綫 保 衛	60,000.00		60,000.00	
C-8 電 報 及 電 話	200,000.00		200,000.00	
C-9 軌 道	746,650.00	4,236,960.00	4,982,610.00	
C-10 號 誌 及 軌 閘	20,700.00	186,300.00	207,000.00	
C-11 車 站 及 房 屋	387,000.00	250,000.00	637,000.00	
C-12 總 機 器 廠				
C-13 特 別 機 廠				
C-14 機 件	150,000.00		150,000.00	
C-15 車 輛	253,950.00	1,813,550.00	2,067,500.00	
C-16 維 持 費	196,000.00		196,000.00	
C-17 船 塢 船 港 及 船 埠	20,000.00		20,000.00	
C-18 浮 水 設 備 品	5,000.00		5,000.00	
C-19 建 築 時 利 息				
C-20 匯 兌	30,000.00		30,000.00	
總 計	13,002,700.00	6,925,810.00	19,928,510.00	

### 四 建築概算

查本路贛境幹綫約二百餘公里，依據現在測量結果，

難辦到(附表)。

段，担負工作難易均等，以免勞逸之差。此外並設置樂平大橋工程處，專管該橋施工之責，至於一切各項人選問題，概本為事擇人宗旨，以期於事有濟，不致虛糜公帑，而符經濟原則，此工程處組織之大概情形也。

估算每公里建築費約需八萬餘元，連同車輛在內，全段共需約一千九百九十二萬餘元，計國外材料約為七百萬元，國內材料(連國外材料運費在內)及工款，約需一千三百餘萬元，倘上項用款可以源源接濟，而所需各項材料，均能如期運到，則本段工程，期於本年九月完成通車，尙屬不

京贛鐵路贛境工程籌備經過及將來工程進行計劃

## 五 工程進行計劃

本段路線經測量結果，估計土工約六百萬公方，石工約二百萬公方，預以土工工人一萬五千人，石工工人一萬人，就四總工段分配同時工作，每人每日土工以完成二公方，石工以一公方計，需時六個月零二十日，可以全部完成；惟此二萬五千工人，事實上不能全數於同一時期到達作工地點，至少須以一個月時間，為招集運送之預備，如於本年二月起開始籌備開工，則九月下旬，可期全部竣事。

本段路線，依照前英人所測甯湘舊路線，共有山峒八處，全長共一千二百公尺，最長者二處，各為三百公尺，經此次詳細測量，減去三百公尺長之山峒一處，並將其餘一處，減為二百公尺，現實有山峒七處，共長八百公尺，今就最長之二百公尺山峒而言，須於峒之兩端同時開鑿，每日以完成一公尺計，需六個月零二十日，故於二月開工時，開鑿山峒工作，即應進行，庶可於八月下旬完成，其他較短各山峒，亦須於二月內同時開工，方可望於九月下旬以前，全部完竣。

本段大小橋樑共長二千五百公尺，其中最長者為樂平大橋，計長四百公尺，各橋樑均採用正式建築，其跨廣在十公尺以上者，在鋼樑未運到以前，擬於每孔之中架設木架木樑，以便臨時通車，至樂平大橋，現正探鑽橋基，因設計，繪圖，備料等等手續，頗須時日，故正式開工，當在三月初旬，適值桃汛之時，施工方面，不無困難，為迅速完成通車計，擬於建築正橋之時，同時先建木造便橋，以資過渡，此項便橋工程，限八月底完成。

釘道工作，擬分貴谿樂平兩處同時鋪釘，每日每處以鋪成一公里計算，約須四個月完成，設自六月開始鋪軌，至九月底可全部完竣。

## 六 結論

京贛鐵路之重要，已如上述，而完成期限，復異常迫近，勢非傾注全力以赴之，不能貫徹本來計劃，關於管理原則，謹當採取最經濟辦法，以增加工作效能為主，故在組織方面，期以用人經濟為原則，不使稍有浮濫；在預算方面，以金錢經濟為原則，確守緊縮範圍；在工程方面，則以時間經濟為原則，冀能事半功倍。凡此種種，均為



應負責任，誓本此旨，應付事機，絕不敢稍涉推諉。惟足以影響工程進行計劃與施工程序者，如工款接濟問題，材料購運問題，地方治安問題，天時問題，流行疾病問題，以及其他人力所不能避免諸問題，凡所不能預料之問題，勢難保其必無，則又非一手一足所能迴旋應付而能有濟者，惟有秉承 大部各長官之指導，並冀內外各同事之協助，俾上述計劃，均得一一如期實現，則又不僅 個人引為欣幸，即國家重要建設，亦可樂觀厥成也。

（二月十一日在本部 總理紀念週演詞）

### ●成敗之三種方式

閻錫山氏常以失敗與成功三種方式訓誡部屬：

第一方式 失敗是失敗，成功是成功。

第二方式 失敗是失敗，成功亦失敗。

第三方式 成功是成功，失敗亦成功。

第二方式之例：人們貪賊枉法，不幸而洩露，以致受刑事制裁，身敗名裂，固是失敗；但即使幸而並不發覺，居然安富尊榮，固是成功，事實上，從人格等等看，已早是失敗了。

第三方式之例：我們為抵抗敵人之侵略而戰爭，倘為勝利，固是成功；但苟不幸而受挫折，乃至犧牲生命財產，固是失敗，事實上，從人格及國格等等看，總是成功。

趙戴文氏現任山西省政府主席，年且七十。平生專講理學，近來則專講抗敵。嘗言：「倘聽敵人進雁門關一步，請割下我的頭！」

閻氏之言，富有哲理；趙氏之言，富有豪氣；皆足使人聞而奮發也。



# 鐵路電化及運輸問題 (一)

威次恆譯

我國鐵路之電化問題，論者多以爲過早，未至研究或實施之時機。言其原因，歸納之，當亦不外以下四種：(一)財政缺乏；(二)無大量電流之供給；(三)我國不乏煤礦；(四)有被軍事障礙阻礙交通之危險。見仁見智，無可厚非，但據譯者之意，我國鐵路，此時已在努力推進之中，對於經費一層，因我國業經完全統一，政府權威，達於全國，幣制改革，已告成功，外債地位，日臻穩固，益以吾張部長之精神毅力，與其信譽之蜚聲中外，正宜迎頭趕上，以免將來如同歐美各國今日之情形，又多一次改用電化之支出。對於電流一層，我國有長江大河，水流湍急，可以發電，極可利用，且我國大規模發電廠之需要，已至迫切，蘇俄自發電廠計劃完成之後，工商實業，均頓呈蓬勃氣象，我國亦宜效法。對於煤礦一層，我國蘊藏豐富，自可無缺，但電費價值，廉於用煤，爲減輕鐵路成本，及減輕商民負擔，亦有採用之必要。至於軍事障礙一層，自亦可慮，但我國亦可於無關軍事及有利農村各地，多築輕便鐵路及電車路等，如荷蘭今日之情形，謀內地之開發，便農物之運輸。對於此種鐵路之興築，英荷各國，現均鼓勵提倡，不遺餘力，荷蘭雖無急流飛瀑之可利用，但憑藉機器，成效已著，彼謂過早者，似嫌過慮矣。本文係爲前英國東北鐵路總經理巴特所編，巴特氏對於鐵路管理，及鐵路運價等問題，均有充分研究，著述甚富，本書對於各國之採用電化經過，及電化與運輸之關係各節，均多闡發，世界圖書館及私人藏書，均多購置，供人研究。在此鐵路電化問題高唱入雲之際，而我力謀更生之國家，尤當予以重視。爰特分期登載本刊，藉供部路同人之研究，惟學殖荒落，而又未習工程機械諸科，錯誤之處，尙希予以糾繩，幸甚。本書內容如次：

- 一、以前之回顧
- 二、今日之情形
- 三、工程及運輸問題
- 四、泰因方面之郊外電化情形
- 五、荷國之電氣鐵路
- 六、行車班次
- 七、迅速之因素
- 八、幹路之電化
- 九、地下鐵路各問題
- 十、對於鐵路方面之影響
- 十一、客車之類別
- 十二、電力行駛貨運列車
- 十三、南方鐵路
- 十四、瑞士聯邦鐵路
- 十五、運輸之順利進展的中心問題
- 十六、成本概算

## 一 以前之回顧

吾人今日所處者，大概即後人所知之電氣發明時期，數百年之後，預料後人必將以此二十世紀，尤以歐戰以後一時期，爲電氣時期，猶之吾人之分往昔爲冰河時代，石器時代，青銅器時代，及以十九世紀中葉及末葉爲工業時期。

遠者無論矣，即在本人由少及老之數十年中，生活業於不知不覺之中，已起極大變化，於余少時，固無所謂電話及電燈，無線電及航空等更無論矣。若以此種現代科學之效用而言，例如無線電之與航空等，彼此實互賴，相得益彰。商運飛機之安全，大部份即賴有無線電可與陸地相接，即遇層雲濃霧，天地晦冥，彼駕駛者亦可擇地而降，或改定其方向，其所以能策安全者，亦賴此電流爲其因素耳！

於未論電氣牽力之成功，及關於電力方面各問題之前，鄙意應將關於電學等方面各發明家數人，介紹於我讀者，蓋因有伊等之苦心孤詣，尋求真理，因有伊等之先知遠識，百端試驗，吾人始克享其成。其人爲誰，則瓦特，

法拉第，及克爾文諸先進是也。

及吾人之造詣日深，了解宇宙間電力之玄妙，人類之生活，性質，及事業，俱有極大之進步。吾人但一翻往史，或一考人類進化之原由，即知除電力之發明以外，實無其他事物，可以轉移世界，促進文明竟至於如此之甚者也。吾人如再一翻人類之經濟史，并一考其進展之歷程，即知凡事皆係由簡而繁，幾成定例，由簡單之工具，一變而爲複雜之機械，由人力而馬力，由馬力而蒸汽，其進化固無止境也。自十九世紀初葉發明蒸汽鐵路之後，馬力之用，即已大減，蓋較重較遠而又需要迅速之運輸，非此載重致遠而又瞬息百里之蒸汽鐵路莫屬矣。

所可異者，於利用蒸汽之後，未幾即有電力牽引之發明，若以本世紀初葉之成績而言，其牽力大約已在蒸汽之上。對於採用電力牽引一事，歐美各國，此時業經備著成效，據英國某路總經理之意，大約不出數年，其在當地及郊外營運之蒸汽機車，將與公共四輪馬車及蒸汽街車同其陳腐，不合時用矣。

以蒸汽行駛火車，自係由斯蒂芬孫氏首先發明，但如無瓦特，多齊微斯特，及其他世界不甚知名之士之發明，

爲其先河，大約斯氏亦不易有此成就。雖然，靡斯氏之力，此斯拖克敦、達林敦鐵路勢必莫由實現，該路係於一八二五年九月二十七日通車營業，實開鐵路之紀元，斯氏之功，固不可沒也。

第一條公用鐵路，係於滑鐵盧戰役十年之後完成通車，其以拿破崙爲中心之長期戰爭，即因此告終，其與鐵路同時並起者，尙有各方面之種種解放運動，經濟解放運動，即其一焉。

上世紀工業革命之得以成功者，亦端賴國內各地均有改進之運輸便利，鐵道縱橫，交通甚便耳！海港之與消費中心，工區之與農區，城鎮之與農村等，均有鐵路爲之聯接；加以各地物品之交換，於焉肇造，故商業工業，均同時邁進。其時工業發達，與時並進，故對於原有之運輸便利，常感不足，爲彌補此種缺憾起見，故不久即有公路之推進，及內燃機車之採用。所可惜者，公路與鐵路間之競爭，亦由此而起，結果，竟馴至今日不可收拾之景象，美中未免不足矣。航空事業，日後能否與鐵路相競爭，此時尙難預料，但以大勢推測，似尙不致減少鐵路方面之收入也。於另一方面言，或可竟爲鐵路之輔，以補鐵路之不

及，蓋世界尙有無數地點，爲鐵路之所不能達到也。再者，多一種運輸工具之發明，即增加一分旅行之習慣，運輸工具愈多，人民之旅行興趣愈濃，結果，直接或間接均可增加鐵路之業務，自上世紀末造採用電力牽引之後，所有各種運輸，均蒙其利，可爲明證。於本世紀開始時期，英國採用電力牽引者，亦僅三數鐵路而已，尙未十分發達也。（計至一九〇〇年十二月三十一日，英格蘭及威爾斯兩處，共有電化鐵路二十二英里。）

最感興趣者，於行駛蒸汽列車之後，不久即有電力客車之接踵而起。按法拉第及德斐等之初步電氣物理學，係與蒸汽鐵路同時發明，法拉第之年齡，尙少於斯蒂芬孫十歲，電學之進步，可云速矣。當然，在上一世紀，義大利科學家賈法尼及伏爾德兩人，已有不少之發明，可爲後人取法矣。

對於世界任何發明，如蒸汽機車之類，吾人實難指定，此係某人所發明，或竟作非渠不能等言詞，蓋此類之事，先必有無數研究家及實驗家等專心致力於其間，彼發明者特利用此種發明，使其績漸見諸事實，而後人又從而改良進步耳！其有造於蒸汽機車之進展者，於沙服黎，紐

昆門，瓦特，多賓徹斯特，及斯蒂芬孫之外，尙不知有若干人也。彼斯蒂芬孫者，特認識法拉第之實驗，及深信伏爾德暨買法尼諾氏之發明，因而見諸事實耳！

雖然，於電火之外，對於電力之其他功用，斯氏彼時已有真知灼見，蓋斯氏固謂電氣將爲『世界之最大動力』也。對於此節，現有一函可以證明斯氏對於電氣之特識，該函曾經登入泰晤士報，距發信時間，雖已隔六十五年之久，仍有一讀之價值也。其原文如次：

「在一八四五年至一八五〇年之間，余尙在紐喀斯爾玻璃廠服務。其時余年齡尙輕，因彼此極相投契，故過從甚密。於一八四七年某日，斯氏忽對余言，謂廠中某某幾種作用，係由於電氣效應之結果，並將電氣功效，詳加解釋。電氣用途，其時尙寥寥無幾也。最後斯氏又謂：余雖屬機車發明者，對於蒸汽動力，頗多改進，但實以告子，余年已老，已不及樂觀厥成，但子年尙輕，尙及見電氣之必爲世界第一動力也。」

電流之實際用途，可見於未實現若干年之前，已爲斯蒂芬孫早經料到，茲將本世紀之進展情形及其現狀，概列於次，以見一斑：

一九〇〇年英國各發電所之最大發動機，其馬力尙在五千萬馬力以下，今則每一發電機已有五萬匹馬力。

一九〇〇年之最大傳電壓力爲一萬弗打，今則架空電綫之分佈電力亦有十三萬二千弗打。

在一九〇〇年至一九二四年之間，所有國中各製船廠，已一律改用電力推動，即規模較大各工廠，亦幾皆如是。至於展鋼廠，則全係電氣設備。

關於煤礦方面，據礦務部公布之消息，此時已有一百萬匹馬力之電氣發動機，如在一九〇〇年，大約尙不及一千匹馬力之多，電氣之於礦務，已爲不可或缺之物矣。

其他製造廠之中，大約已有百分之五十改用電力，其仍用蒸汽推動者，現惟紡織工廠及鐵路有之矣。

吾人儘可恣意空想，憑空臆造，將來尙有何種玄奧微妙之發明，可與電流并駕齊驅，但電氣之發展，將來究至如何程度，吾人實難預料，亦猶之吾人今日所得之政治自由，及工業進展情形，斷非一世紀以前之先人所能想像耳！

## 二 今日之情形

在二十世紀開始之時，英國共有電氣鐵路廿二英里，



包括倫敦市及南部鐵路，利物浦高架鐵路，滑鐵盧及市鐵路，暨倫敦密特蘭鐵路在內。後者係在一九〇〇年通車營業，其乘坐該路車輛者，不論程途遠近，一律徵收車費兩個便士，故英國人士，一向均以兩個便士地下鐵路名之。

自一九〇〇年起，至一九二五年止，每隔五年，電化鐵路有何進展，可於下開各期之哩程數字見之，至於一九二六及一九二七兩年之數字，現亦一併開列於次：

一九〇〇年	二二英里
一九〇五年	一四五英里
一九一〇年	二一四英里
一九一五年	二四三英里
一九二〇年	三七〇英里
一九二五年	四六六英里
一九二六年	五二七英里
一九二七年	五三〇英里

吾人不欲考察英國電化鐵路情形則已，如欲考察，則應向市區及市外着手，蓋英國各路之電氣客車，現幾以市區及其附近各處為限，情形多與其他各國迥異也。其所以必如此辦理者，大約自有其相當之理由，但其主要原因，恐亦不外電力勝於蒸汽，及郊內客運繁忙，非此不可兩點

而已。於郊外電氣客車之外，其以電力牽引貨車者，現惟東北鐵路有之，其一則紐喀斯爾方面之短程聯絡綫，使輪船碼頭與地面較高各幹綫相連，以便貨物之出入，路綫雖短，但全程之中，隧道幾占其大半數；其次則由失耳頓至密德爾柏立間之鐵業鐵路，所有西達刺謨各煤礦之出品，及船塢暨各鐵廠之用煤等，俱由該路源源裝運。

對於幹綫方面之客運問題，吾人不能謂未經各方之注意，蓋歐戰甫息之後，英國各路理事會即有將東濱鐵路由約克至紐喀斯爾之一段，及由倫敦至布來屯之一綫改為電化之宣稱矣。其最先實行者，為北部鐵路所定之計劃，於客運之外，並試辦貨運。按照該項說明書之規定，在一比七八之斜度上，該項機車須具有牽動四五〇噸列車之電力，在平面行駛時，須維持每時六五英里之速率，再對於機關及馬達之構造，至少於行至每時九〇英里之時，仍可保持其安全限度。及完成試用之後，開尚極滿意，與上項規定，并無出入云。

此種改革運動之忽又停頓，自係因受歐戰之影響，一九一九及一九二〇兩年，銀根又復奇緊，故上述兩鐵路公司之理事，迫將該項幹綫之客運電化事業，予以展期，隨

由股東會議議決，暫從緩辦，斯誠電化事業之不幸矣。

幹綫電化問題，大約非再過數年之時間，不易解決，重整旗鼓，但值此機會，一察各國之成績利弊，以爲日後取捨之張本，計亦良得，即以歐洲而論，法、德、瑞、義、奧、荷各國，已將行駛客運特快之若干幹綫分別改爲電化矣。

對於鐵路電化一事，何以各國反較英國前進，其原因實至繁蹟，難於縷述，然其主因，當不外下列數項。

英國各大城市，人烟均極稠密，車輛往來，絡繹不絕，其最感運輸困難者，世界各國當無出英國之上，故電化事業，即首在英國市區開始，然其他各國之情形，即與此大相迥異，其主要原因，約言之，當不外以下四點，即（甲）隧道需要；（乙）煤餉缺乏，成本太重；（丙）終站業務非常擁擠；及（丁）改進事業。茲謹就以上四點，分論於後。

甲、隧道需要 對於此點，大約以瑞士情形，最易證明。其在瑞士各大國際路綫以內之隧道，此時均經改爲電化，其最先辦理者爲長約九英里之聖哥塔特隧道，於一九二〇年改爲電化。其在國際路綫以外之隧道，即以新普倫

及羅茲壁兩隧道爲最早，一在一九〇六年，一在一九一三年先後改爲電化。即比較不甚重要之山行鐵路如索引鐵路等，因路經各地，多屬山區隧道，煤烟塞途，在所不免，故亦一律改用電力機車。其最感煤烟痛苦者，當莫如里細亞鐵路若矣，該路全綫，盡在山內，路形蛇蜒，有如螺旋，上臨深谷，高及萬尺，流水澎湃，嚇人心目，加以一洞甫過，又是一洞，一山僅過，又是一山，巉巖削壁，迎面皆是，行車情形，甚類猛獸之穿穴，如再益以煤烟之窒息，稍一不慎，危險即可立至，即距電化未幾之前，亦有兩次幾肇大禍，其原因亦無非因車守受煤烟之窒息，得以避免者，亦云幸耳！

瑞士因多山之故，故路經各地，多築隧道，自經改用電力行車之後，空氣已極清新，造福行旅，真無既極。

於瑞士之外，可再一述美國方面之隧道情形。於一九〇一年之頃，著者適在美國，其時以電力行駛機車并在工業區域營運者，亦祇一路或兩路而已。其最先使用者，即由巴爾的摩經巴爾的摩的摩爾鎮而達俄亥俄一路，以巨型電力機車，牽引該路客車。約過數年之後，紐約州即禁止一切蒸汽機車在紐約及其境內通過矣。

至論英國，即自倫敦地下鐵路開始使用電力牽引之後，已覺地下鐵路，非用電力不可，於各地下鐵路採用之後，其在英京及英京區域以內者，旋亦先後改進，蓋為清潔及衛生起見，勢所應爾也。

乙、煤餉缺乏成本昂貴 對於此點，可以瑞義兩國以證其餘，即德荷兩國，亦重受此點影響。於歐戰告終之兩三年間，煤價陡漲，瑞士因感覺煤餉之缺乏，而煤價又非常昂貴，故特由聯邦政府議決，必謀一種比較省費之動力，行駛各路車輛。其首先注意者，自係水力無疑，故研究結果，各方即以採用電化之議進，其報告之內，曾有如此一段，「如邊陲各地，每噸煤價高在三十一先令以上，應以繼續利用水力比較經濟」，可見瑞士鐵路之採用電化，其主因實在於此。於歐戰甫息之後，義大利亦有同樣決議，謂如將鐵路比較重要各段，採用電化，并從傾度較高隧道較多各路着手，即有國營鐵路三分之一改為電化，并可省其時應需煤量三分之二。義大利此時之電化步驟，即係根據該項決議辦理。

丙、終站業務非常擁擠 其最受此點之壓迫者，當莫如英國各大城鎮若矣，故為減少各終站站台之郊外運輸擁

擠起見，以前之東北鐵路即將紐喀斯爾溫泰因方面之泰因馬司列車，改用電力行駛，蓋據當日理事會之意，如不採用電力，亟謀救濟，將來擴充設備，需款必更巨也。以前之郎卡郡及約克郡鐵路，因鑒於往來南港之運輸，異常繁忙，利物浦車站，難於應付，故亦有同樣辦理。故南方鐵路之在倫敦南部實行其大規模的電化計劃，其主要原因，縱非盡由於此，如謀減輕終站之擁擠等，但無論如何，此實其主要原因之一，可無疑者。吾人雖不能貿然斷定，在不久之將來彼倫敦東北鐵路之郊外運輸，及王基等處之運輸，必有同樣改革，但事實上，所有倫敦各大站，均應如是辦理也。

丁、改進事業 荷蘭之所以採用電化者，既非如瑞士之因有不少隧道，不得不爾，又非如英國之有大宗郊外運輸問題，亟謀改進，在歐戰期間，煤餉問題，雖亦嚴重，對於電化傾向，不無影響，但於此仍無重大關係，其最大原因，仍在彼工業領袖對於電力之認識，知電氣為工業之重要因素，知電氣為策進之最大動力，其得有今日之進步者，端賴於此矣。各國之採用電化，多少俱係因受以上三點之壓迫，故亟謀更張，惟荷蘭則並不如此，其所以採用

者，蓋以此為最好之經濟辦法耳。然則除荷蘭之外，尚有其他關於電化方面可以稱頌之國家否？曰有之，即遠東之日本是也，該國於歐戰之後，即委派代表前赴倫敦，考察英國之電化事業，并根據該項考察報告，決將東京郊內及郊外各列車，實行電化，并妥定一種地下鐵路計劃。日本因常有地震之患，故對於如何可以建築一種防禦地震之地下鐵路一問題，遲遲未能解決，但自經赴英考察之後，不久即有該項鐵路之興築，遠東第一條地下鐵路，且於上年十二月三十日在東京完成通車矣。著者非謂世界各國，祇有荷蘭及日本兩國為進步之國家，且始終并無此種意思，讀者須勿誤會。不過其對於此事所採之步驟，純為改進事業，不因何種強迫，斯可取耳！

計至一九二七年底止，英國以電力牽引之鐵路哩程，合共五三〇餘英里，列表於次：

### ▲中國之電力

近來外國利用瀑布和河灘的水力來運動發電機，發生很大的電力，……這種瀑布和河灘，在中國是很多的，……有人考察由宜昌到萬縣一帶的水力，可以發生三千餘馬匹馬力的電力，……可以供給全國火車電車和各種工廠之用，……又像黃河的龍門，也可以生幾千萬匹馬力的電力，由此可見中國的天然富源是很大的。

(錄自 總理民生主義第三講)

名	稱	哩	程
南方鐵路			一八七·三八
南方高架鐵路			三九·七九
大西鐵路			五·一四
倫敦密特蘭蘇格蘭鐵路			一〇四·五四
倫敦東北鐵路			五七·二
倫敦中部鐵路			六·七〇
倫敦市及南部鐵路			一二·四九
利物浦架空鐵路			六·四〇
倫敦電氣鐵路			三一·三七
麥爾西鐵路			四·六二
市城鐵路			二八·四九
京區鐵路			二五·五
倫敦其他鐵路			二〇·五〇
總計			合共五三〇·一二

(待續)



# 英德法美俄鐵道公路運輸業之鳥瞰

何乃民

查鐵道與公路，因互相聯運有培養線之利益，或彼此並行，則有競運之衝突。關係甚為密切，早為學者所注意。本文係部派津貼生何乃民君在英德法美諸國調查鐵道公路運輸情形。爰為披露於此，以供同人參考。

編者註

歐戰前陸上交通主要工具，距離較遠者均用火車，城市附近多用電車。彼時汽車雖已漸次發展，惟自歐戰後始入興盛時代。尤以運輸汽車，載重量增大，速率加快，舒適提高。近年來每車一次載乘六七十人之行旅，或輸送八九噸之貨物，已成爲汽車界通常之工作。加以各國公路興築，穿橫曠野，達通窮鄉，路線之密，多如蛛網。計各國已成公路約一七、〇〇〇、〇〇〇公里，汽車數共三七、〇〇〇、〇〇〇輛。巴黎、倫敦、紐約諸地之電車，因汽車之發達而被淘汰，各國鐵道營業亦受影響。

於技術需要論，火車與汽車原屬互相爲用；惟以時代與環境關係，二者間難免發生暫時衝突。以營業爲目的之

鐵道半月刊 第二卷 第三期

鐵道半月刊 第二卷 第三期

運輸制度，其衝突尤爲顯著。茲就各國鐵道及公路運輸二方調查所得，分別敘述如次：

## 英國

據一九三五年之統計，英國共有公路運輸工作人員一、二五七、〇〇〇人，鐵路運輸工作人員六七三、〇〇〇人。自一九二一年至一九三一年間，公路方面人員增加28%。鐵道方面反減少14%，茲將二種工作人員列表分類如次：



英德法美俄鐵道公路運輸業之鳥瞰

一八

公路	鐵道
公共汽車駕駛人售票員及職員	公司職員
普通司機	火車製造廠
公用汽車(巴士)駕駛人	火車所用煤礦工人
運貨車駕駛人助手及修理者	以上共計
汽車製造	
汽機油工業	
汽車行及修理廠	
築路及養路人員	
以上共計	
二二〇、〇〇〇人	五七五、〇〇〇人
四〇、〇〇〇人	四二、〇〇〇人
二五、〇〇〇人	五六、〇〇〇人
五一〇、〇〇〇人	六七三、〇〇〇人
二四〇、〇〇〇人	
三〇、〇〇〇人	
一〇二、〇〇〇人	
一〇〇、〇〇〇人	
一、二五七、〇〇〇人	

英國公路運輸發達而後，鐵道公司每年少收客運費達一千萬金磅，貨運費少收六百萬金磅。鐵道方面所以短收之主要原因，不外火車發達歷史比汽車早二十年。應該由汽車範圍內所運客貨，因汽車尚未發展成熟，不得不由火車代勞運輸。假使汽車先火車而發達，則應由火車輸送之長途客貨亦必由汽車而還諸火車。於是汽車方面收入之短少，亦將如現在之火車而成爲不可免之事實。

英國鐵道公司有鑒及此，凡屬汽車範圍內之運輸工作，盡量採用汽車。計英國四大鐵道公司共有運貨汽車七六五五輛，客運汽車一五〇〇〇輛。在公路運輸方面之投

資總額達一一、七〇三、二三六金磅。

英國鐵道均屬私營，計共有公司一二〇家。歐戰後汽車運輸發展至速，鐵道公司頗受威脅。於一九二一年不得不於改組，由一二〇家合併聯成四大公司。改組後，對於車輛之調度，設備之完善，行車速度之增加，票價之減低等，均有顯著之改進。

英國公路公共運輸，原採私營制度，惟其間有若干大城市，如白明亨(Birmingham)新堡城(New castle-on-Tyne)等之公共運輸，均由市政府辦理。成效較私人辦理爲佳。倫敦公共汽車亦於一九三三年六月一日由五七家私營公司合併聯成一家。由省政廳及國會直接派人監督，無異由公家辦理。

英國交通界多主張鐵道及公路公共運輸，收歸國有(Nationalization)委權私人團體辦理(Private-Opera Tor)。至於工黨則主張國有國營。現在運輸部雖採取協作(Co-operation)政策，但仍偏袒鐵道方面。每一區域內公認爲鐵道運輸已足夠用時，運輸部得不再發給汽車運輸執照。

英國現有公路約三十萬公里，鐵道約四萬五千公里，二種並駕齊驅，均已到發達時期。二者因競爭結果，對技

術上設備上，均各加以改善，舒適，速率亦均增加。無形之中行旅受着莫大之利益。

## 法國

法國鐵道係國有商營。歷來多屬虧蝕。計一九三四年一年內虧折六百萬金磅。公路運輸發達後所受影響甚大。惟以主管二種運輸之公共工程部，素主放任政策，認為不互相競爭，不足以促成二者之進步。

法國各重要城市間，多有長途汽車定期駛。其票價之低，座位之舒適，均足與火車相競爭，由巴黎起點之長途汽車，可以通達全法各城市。

鐵道公司亦採用有軌汽車 (Auto-Rail)，即在火車鐵軌上，行駛汽車，吸引乘客，以謀抵制。

有軌汽車，多用一二隻汽缸柴油發動機，馬力約三百餘匹。計空車重約四十餘噸，載重約二十噸，可坐乘客約八九十人。每小時速率可達一四〇公里。關於車輛機械之傳動，如更換速率等，與尋常汽車並無差別。駕駛方法亦相同。車輛之舒適清潔，均遠在蒸氣火車之上。車行速率至少比火車快三分之一，並有快至二分之一者。

每輛價格約合華幣十萬元。柴油消耗量計每百公里約四二立升。每公里行車成本約合五角。可分十年折舊。據巴黎馬賽鐵道公司估計，其費用比蒸氣火車為經濟。

法國製造有軌汽車公司計有蘭腦 (Renault)，米希林 (Michelin)，皮甲的 (Bugatti)，白利爾 (Berliet) 等。蘭腦皮甲的二廠每月各可出車十餘輛。鐵道公司方面，已有此汽車約四〇〇輛，定期在各路行駛，號招乘客之力甚大。惟祇出售頭二等票，對三等乘客未免向隅。

惟汽車公共運輸，組織比較簡單。增減票價亦較方便。調度之伸縮性亦較大。與鐵道公司相競爭，時佔優越地位。所以法國公共工程部於一九三四年四月十九日，頒佈命令，責令鐵道公司，應與有關各長途汽車公司成立妥協，限制任意減價，與鐵道平衡路線，並限制公共運輸汽車數量。無形中予鐵道方面以若干之助力。

## 德國

德國公路與鐵道，所處地位與法國情形略同。鐵道公司除採用有軌汽車外，政府對鐵道營業，保護甚力。規定七公斤以上貨物，由鐵道運輸。七公斤以下歸公路。如七

公斤以上貨物委交公路輸送時，其運價特別昂貴。使交通者必捨此取彼。德國對各種運輸，不論公營或私營，均受着政府相當之統制。所以對協作方面較易辦理。

德國公路郵政汽車，計有一五〇〇〇餘輛。除運郵件包裹外，兼辦客運。對火車營業雖略受影響，然對公衆之信件及行旅，兼受便利，乃屬優良公路運輸制度之一種。

德國 Frankfurt 至 Dainstadt 公路，於一九三五年完成。計路長二二公里，路寬六〇公尺。所有交叉均用橋梁。故全路無交叉存在。駛行特別快車，比較安全。因路寬每邊有二十五公尺，據專家意見，此項公路將來可行陸舟。陸舟載重量可達百噸以上。如果這理想一旦實現，火車運輸，難免要受着相當影響。

德國現在已完成此項公路一一八公里。預擬於六年內完成此項無交叉式公路七〇〇〇公里。預算一萬六千萬金磅，需用勞工十二萬人。

## 蘇俄

蘇俄鐵道與公路運輸，亦與其他事業相同，均屬公有營。二種運輸在中央人民委員會領導下，各組成獨立托

力司 (Trust)。每托力司在其範圍內，可盡量謀其自身之發展與改進。其競爭好善之心，與其他國家運輸業，實屬相同。所異者二者間之整個計劃，係由最高機關核定。在國家經濟立場內，盡量設法避免二者間之衝突與浪費。

蘇俄鐵道與公路之協作，大多於事前規定計劃。其在鐵道終點或火車站，與城市間之聯絡，由汽車担任運輸，成效尤為卓著。例如東西比利亞鐵道，與雅古自亞 (Yakutsk) 城之交通，首先由汽車輸送。計程約數百公里。然後再由船隻沿列那 (Lena) 河，轉運至雅古自亞城。此乃利用鐵道，汽車，輪船三者合作以完成長途輸運之目的。

蘇俄現有鐵道八三、四〇〇公里，公路二、七〇〇、〇〇〇公里。汽車火車頭等均能大量生產，自造自給而有餘。由國家統制下，二種運輸正在順利發展之中。將來陸上運輸業之繁榮，當不在英美諸國之下也。

## 美國

美國鐵道與公路素極發達，計有：

鐵道	四一六、〇〇〇公里	公路	五、〇〇〇、〇〇〇公里
火車頭	五五、四〇〇個	輕便汽車	二二、〇〇〇、〇〇〇輛

貨車 一一〇、〇〇〇輛 軍貨汽車 三、五〇〇、〇〇〇輛  
 客車 二五、〇〇〇輛  
 工作人員 一、二六〇、〇〇〇人 工作人員 四、五〇〇、〇〇〇人

二種運輸多屬商有商營。且政府採用放任政策。故二者互相競爭頗烈。鐵道公司利用其財政上優越地位，極力在公路方面伸張勢力。計美國鐵道公司，共有長途汽車及聯運汽車四八、〇〇〇餘輛。

美國私人汽車已經到飽和程度。對汽車客運所受影響頗巨。至公共運輸汽車，則不若歐洲各國之發達。且因汽車製造業之繁榮，所有製造汽車材料，如生鐵、鋼鐵、木材、橡皮胎等，以及造路材料等，仍多由鐵道運輸。計一九三四年鐵路收入，汽車業交運，以及與汽車有關方面之運費計三六五、〇二一、〇〇〇美金，共裝三、〇六一、八〇五輛火車。美國地域遼闊，長途運輸需要仍繁。鐵道公司近且多採用流綫形柴油或電氣火車頭，增快速度，改善設備，以廣招來。長途運輸汽車雖仍逐年遞增，鐵道營業，似可暫時穩定。

### 結 論

鐵道公路原屬各有領域，並行不悖，互相為用。惟以鐵道發展在先，又因環境不同，至鐵道運輸營業之一部份，改由汽車輸送。加以年來汽車進步極速，載重，速

率，舒適三者之增進提高，成效尤為顯著。於是鐵道方面為跟隨時代，謀其自身之進步，不得不改善技術上，業務上，各種措施，藉與汽車平行併進。所以火車汽車二種運輸，同時發展，足以促成二者間之進步。如能採用協作方式，實於陸上運輸事業，有百利而無一弊。

茲將近年來因汽車之發達，而促成火車改進諸點，臚列如次，以當結論。

- (1) 鐵道公司，自備汽車，負責按戶遞送貨物。
- (2) 自辦或與他人所辦之長途汽車，聯接火車站或火車之終點，繼續運送乘客及貨物，以完成火車不能再行運輸之任務。
- (3) 減低票價，利用星期例假，開行遊覽專車，其來回票全值，并有比單程票價低過三分之一者。例如倫敦至新堡城單程火車票價為三十先令，遊覽來回票，祇售十六先令。
- (4) 改善車內設備，如增設無線電電影等。
- (5) 採用流綫形車輛，及電氣柴油等火車頭，藉以增加速度，改善清潔。
- (6) 在火車軌道上行駛汽車，速率比尋常火車可增一倍，舒適亦較完美。



## 修訂鐵路歲計帳盈虧帳及盈虧撥補帳三則例之

商榷

林兆棠

上年審閱各路總平準表其中平、八、一、「暫時墊付政府之款」及平、八、六、「其他未來之借項」帳內，均懸記未銷除之記帳軍運，爲數甚鉅，對於各該路財政狀況，及盈虧結果之表示，均屬不甚正確，爰由會計處同仁，詳細研究記帳軍運在帳目上最善之處理辦法，因此又連帶發見現行鐵路歲計帳盈虧帳及盈虧撥補帳之原則內容及處理方法等等，頗有尙可增修之處，茲擬成「修訂歲計帳盈虧帳及盈虧撥補帳之商榷」一稿，業經廣函各方徵求意見，期於二月十五日以前彙齊，重付修正，俾資完密。茲將原稿付諸本刊，所望部路同仁，不吝珠玉，惠賜指示，不勝厚幸。

著者附識

### 一 緣起

竊以良善之會計制度，必以切合事業之實際情形爲前提，庶一切帳目及會計報告，均得充分表現經營之過程與財政之狀況。我國鐵路會計則例，經民初聘請中外專家，縝密釐訂，極稱完備；惟施行以來，已閱二十餘年，其間因事移境遷，運用未能悉稱，尤以歲計帳，盈虧帳，及盈虧撥補帳之內容，及其列帳原則，常與事實不甚適合，亟

宜重加調整，以期推行盡利，茲略舉數要點如次：

一、自會計理論言之，盈虧撥補帳應以無盈餘無撥用爲原則。我國現行鐵路會計，卽係遵守此項原則辦理，惟鐵路既屬國營，則若軍隊軍需之轉輸，軍餉協款之提撥，皆與國防及政府理財政策，息息相關，非可以鐵路盈餘之數字，拘束政府軍運及提款之量額。換言之，鐵路卽無盈餘，而事實上仍須有屬於政府提撥盈餘性質，如軍運協餉等轉帳之開支，此項由政府提撥之帳款，一經國庫轉帳，



鐵路方面，已完成對於政府之解撥關係，故在鐵路之會計事務上，即應為支付政府之終結記錄。但現行辦法，則規定無盈餘，暫懸平、八、一，有盈餘方轉列撥十二，是則帳目記載，與事實不能盡合。其弊：

(甲)懸列「暫時墊付政府之款」項下者，並非政府承認之欠項，資產數額，因之浮增。

(乙)因一部應歸撥十二，開支之款，暫懸平、八、一、故最後結出之「累積虧折」或「未經撥用之盈餘」數字，均非的確。

本年二月部令規定自七月一日起各路記帳軍運，不歸入營業進款範圍，其用意即因各路懸記之軍運積數過鉅，若以後仍照向來辦法，則盈虧之結算，將永無正確之一日；但此於營業比例及經營成績之表示，統計之編製，均有困難之點，自未為最善辦法，癥結所在，仍當從新調整撥用盈餘之記帳原則，以資補救，此亟應修訂者一。

二、歲計帳為披露本年度營業上財政上各種交易盈虧結果之帳目，故凡本年度之營業進款，在本年度即已證實無法收取者，如各機關記帳乘車票價，及無照軍運等款，即應在結算本年度盈虧結果之前，先予銷除，庶歲計帳之

結差，可完全表明本年度之盈餘或虧損，此亟應修訂者二。

三、盈虧帳為登記(甲)與本年度營業無關之過期帳收支，及(乙)如列入營業帳或歲計帳，致失各該帳借貸結差本意之雜項盈虧之帳目，故本帳在鐵道會計系統上之作用，非為結算本年度之盈餘或虧折，而實係整理各年度之盈虧結果，使其結數即為截至本年度止所可支配之盈餘或已耗之虧折，原頒則例，以盈虧帳之結數，為本年度之盈餘或虧折，不僅與盈虧帳之基本作用不符；且將因此種會計技術上之誤用，而引起錯誤之觀念，此亟應修訂者三。

四、原則例規定盈虧撥補帳各項，尚有數點未盡完密：(甲)擴充產業及償還借款之撥用兩項，顧名思義，均有確定用途，其登記當以先支用再列帳為原則，俾平、四、一、及平、四、二、兩帳之數，即為確實由盈餘項下提撥，而實際支用之結數。(乙)前述已轉列平、四、一、及平、四、二、項下之盈餘，若干年後，因事勢之變遷，或可毋須繼續保留，又其所保留之額數及用途支配，有時亦不無重新調整支配之需要。(丙)為保留鐵路財力，除將

本年度盈餘提撥，已實現或必需確定實現之用途，如擴充產業債項專款等項撥用以外，亦不妨預留一部分盈餘，充以後年度一般之用，此外應予調整及補充之點尚多，此亟應修訂者四。

上述四點，所關較大，他如政府資金利息之計算，列帳債款折扣之抵銷等等，皆有討論之價值，茲擬以適應我國鐵路當前之事實為前提，於不背會計原理之範圍內，將歲計帳盈虧帳及盈虧撥補帳三則例，為部份的修訂，以達會計表現事實之使命。

## 二 修正要點

### 甲、歲計帳

#### (一) 政府資金利息擬作為欠付政府之款

查原訂會計則例，關於政府資金利息，一面於歲計帳歲、十二、項下列支，一面復於盈虧撥補帳貸方撥、三、收回。其意「使進款中可以提用之數歸併一處」(見撥—三原註)；惟既以歸併一處提用為必要，則根本可毋須計算利息，使每年度可提用之盈餘，自然歸併一處。反之，既經規定計算利息，則已認為政府資金有計算利息之必要，

除有特別原因，經本部核定，准將政府應得之利息補助鐵路外，原則上自應由各路將該項利息列作欠解政府之款，聽候提用。茲無條件，掃數轉列撥—三，則政府空有應得利息之名，而無支配應得利息之實，衡情酌理，自未為宜。茲擬不問所屬年度盈餘之有無，除照例列入歲計帳外，其貸方科目，應改列總平準表相當之負債科目內，(例如平、二、三、或平、二、四、二、)作為欠付政府之款，俟奉部令，再定解繳或轉銷辦法，如此則歷年並無盈餘之路，對於軍運協餉，以及撥解政府諸款，即可逕自此項政府息金項下轉撥抵補，似極適當合理，茲擬於歲十二項下加以附註，明白規定；同時將原訂盈虧撥補帳內(撥、三、政府息金之轉登)一項，予以取消。

#### (二) 本年度不能收回之進款擬在歲計帳列銷

查各路每年運輸進款，其無從收現或不能以轉帳方式收回者(如無照軍運及政府機關記帳運費等項)，為數甚鉅，往往久懸不銷，此類款項，自應及時由各該年度歲計帳列銷，使歲計帳之結果，足以揭露本年度營業上及財政上各種交易盈虧之數目。茲擬於歲計帳內，添列歲—二十不能收回之進款一項，以便將具有上述情形之進款，在年

度結帳以前，即已決定並無着落者，予以列銷；並擬規定將屬於以前年度之款列入過期帳支出項下。

## 乙、盈虧帳

### (一)帳目名稱及內容

查原訂盈虧帳則例，包括：(A)過期帳收支，(B)雜項盈虧二種記錄。前者不屬本年度損益計算之範圍，後者雖於本年度發生，以其性質特殊，款額較鉅，如列入本年度營業帳歲計帳內，足以紊亂本年度經營結果之意義，故特立盈虧帳處理之；蓋使此類款項，由以前年度之盈餘負擔，或以之沖銷累積虧折耳。惟此帳所列開始結餘，僅係本年度經營之結果，未將歷年累積盈虧轉入，一併處理；并使其結算之盈虧意義含混，似欠適當，且盈虧二字，意義廣泛，易滋誤解，亦不確切。茲擬將該帳改稱為損益帳 (Profit and Loss a/c) 并將累積盈虧，先由平準表 (即平、五、或平、九、之結數)，轉入此帳，以便連同過期帳收支及雜項損益，統盤整理，結算截至本年度止之盈虧，再行轉入盈餘帳內，分配用途或留待來年盈餘彌補之。

### (二)擬添列抵銷債款折扣一項

查原訂盈虧撥補帳內，原有撥、九、抵銷債款折扣一

項，所以沖銷債款清償時，尙未攤提之折扣餘額，或將折扣提前攤提淨盡，按其性質應由歷年盈餘負擔，茲以歷年盈虧，既改列雜損益帳內，則該項似常移列本帳之內，以符帳理。

## 丙、盈虧撥補帳

按之會計原理盈餘之分配，應視盈餘有無爲斷，原訂會計則例規定，盈虧帳結束，將確定之盈餘轉入別一帳內，以便處理。其分配方法，甚爲得當，故其處理盈餘分配之帳，定名爲 (Surplus appropriation account) 按其用意及性質，應譯爲盈餘撥用帳，方爲確切，再該帳用意，原爲處理盈餘之撥用，無盈餘即無撥用之可言，(見亞當士著美國鐵路會計第一四九頁)；惟此帳所列特別撥付政府之款一項，本以列支政府提撥盈餘之款及軍事運輸之轉帳，然上述各款，關係政府理財及國防政策，事實上不能視盈餘有無而定，因是虧折之路綫，對於此類款項，既不能使其不致發生，更無從在特別撥付政府之款項下列銷，結果應銷而未銷之款，懸記日多，而帳目所表示之財政狀況，愈陷於不確實之地步。此種情形，實爲會計制度與事實之衝突，當非始料所及，再債券紅利一項，以本年度之

盈餘爲根據，其歷年虧折之路，本年度適有相當盈餘者，自應有債券紅利之支出；但及至盈虧撥補帳內往往以沖銷累積虧折關係，並無累積盈餘存在，而此項債券紅利，又不得不予以列支，是亦該帳原則未能普遍適用之一端，衡諸已往事實，盈虧撥補帳之名稱內容及運用方法，似有重行修正之必要。

(一)帳目名稱

該帳名稱如定爲盈餘撥用帳，則列支之款，應受盈餘之限制，所有債券紅利及特別撥付政府之款，在無累積盈餘之路，勢將無從列支，茲擬改稱爲盈餘帳 (Surplus account) 使其涵義稍寬，以便具有特別性質之債券紅利及特別撥付政府之款，在無盈餘時，仍得列支，其餘諸項，則仍當以無盈餘不得撥支爲原則。

(二)歷年積餘及歷年積虧擬移列雜損益帳內

(其理由已見前述)

(三)擬取消撥、三、政府息金之轉登

(其理由已見前述)

(四)撥、九、抵銷債款折扣擬移列雜損益帳內

(其理由已見前述)

(五)償還債款及擴充產業之撥用擬不以本年度所發生實現者爲限

關於由盈餘擴充產業及償還債款之轉撥，原訂會計則例，初無限於僅以本年度所發生實現者之規定；惟各路處理之間，每生疑義，實則此類款項，由盈餘帳轉入總平準表撥用之盈餘項下者，所以表現理財之政策；並顯示償還債款擴充路產之來源，故保留盈餘之轉帳，其事實對象，似應不以本年度所發生者爲限，即以前年度已支償還債款及擴充產業之款，因無盈餘而未轉撥保留者，如果以後任何年度結有盈餘，似宜仍得依次補撥。茲於擴充產業之撥用及償還債款之撥用二項下，附註說明。

(六)其他有形產業擴充改良之費用似應與路線及設備品之擴充改良費用同在盈餘帳內撥轉

原訂會計則例撥、七、擴充產業之撥用，以擴充或改良工程所撥用之數，其用途爲資本支出分類則例中所規定者爲限。對於由盈餘提出供擴充其他有形產業之用者未定轉撥辦法。按該兩項路產，既同爲鐵路之固定資產，則其擴充或改良費用，如果出自盈餘，則盈餘帳內之轉撥，似不應有所偏頗。茲擬於擴充產業之撥用項下，予以修正。

(七)擴大保留盈餘之內容

原訂會計則例盈虧撥補帳撥、十、公積特別撥用金一項之定義，為登記由盈餘轉撥之各種基金之專帳。此項保留之盈餘，以同時積儲特種資產為要件；惟通常保留盈餘之作用，除充擴充產業償還債款及提存基金等指定之用途外，往往因理財政策上之作用，需要預先保留一部份盈餘，供將來支配用途之用。此種預先保留之盈餘，不過表示管理及理財上之一種政策，自不以同時積儲特種資產為必要，原訂則例對此，尚無規定，擬予補充，凡保留盈餘，並不同時積儲特種資產者，稱為盈餘。提出之普通公積，其有特種資產，另為存儲者，如債債基金，建築基金等，稱為盈餘提出之特別基金。且二者性質不同，帳目上亦有劃分之必要，擬將盈虧撥補帳撥、十、公積特別撥用金，改分(甲)特別基金，(乙)普通公積二項，以裨應用。

(八)撥付政府之款項下，擬仍分列「現款」「軍事運輸之轉帳」及「其他」三目，以資醒目。

丁、總平準表

一、現擬修訂之盈餘帳科目內容，與原訂盈虧撥補帳則例，略有不同，所有總平準表分類則例內平、四、撥用之盈餘，擬改稱保留盈餘，其說明亦應酌改，俾與盈餘帳修正各點符合。

二、總平準表分類則例內平、八、五、特別積款，擬改稱特別基金，其說明內之會計名詞，與平、五、未經撥用之盈餘說明中所用之名詞，間有未妥，茲擬統予修正，以資一律。

三、關於軍運進款原訂，會計則例規定，應由平、七、三、轉入平、八、六、內暫為懸記，茲既擬將政府資金利息，作為欠付政府之款，似可規定，儘先以之抵銷，經政府承認之軍運帳款，如該項利息不敷抵銷，再將軍運餘額轉入盈、四、二、軍事運輸之轉帳項下列銷，茲將此項列轉辦法於平、八、六、附註內補充說明。

三 修改後各帳之內容如下

借方	歲計帳	貸方
歲-8 虧損淨數		歲-1 進款淨數
歲-9 長期債款之利息		歲-2 有價證券之收入
歲-10 短期債款之利息		歲-3 利息
歲-11 契約規定之官利		歲-4 實業投資之盈利
歲-12 政府長期資金之利息		歲-5 應收租金
歲-13 實業投資之虧損		歲-6 兌換盈餘
歲-14 分期消除債款之折扣		歲-7 雜項收入
歲-15 稅金		
歲-16 應付租金		
歲-17 貨幣跌價之折扣		
歲-18 兌換虧損		
歲-19 捐款		
歲-20 不能收回之進款		
歲-21 雜項支出		

盈餘帳		損益帳	
借方	貸方	借方	貸方
盈-2 截止本年度虧折總數	盈-1 截止本年度盈餘總數	益-6 本年虧折	益-1 本年盈餘
盈-3 債券紅利		益-7 歷年虧折	益-2 歷年盈餘
盈-4 特別撥付政府之款		益-8 抵銷債款折扣	益-3 出售資產之盈利
盈-4-1 現款		益-9 出售資產之虧損	益-4 過期帳收入
盈-4-2 軍事運輸之轉帳		益-10 過期帳支出	益-5 其他收項
盈-4-3 其他		益-11 其他支項	
盈-5 擴充產業之撥用			
盈-6 償還債款之撥用			
盈-7 特別基金之撥用			
盈-8 普通公積之撥用			
盈-9 其他撥用			
總計	總計		
未經撥用之盈餘	累積虧折		
總計	總計		

四 會計則例內有關各項目之說明修改如下

甲、歲計帳部份

(一) 歲—二十、不能收回之進款

凡本年度應得運輸進款，在年度結帳以前證明，有不能收回之虞，或政府記帳運輸之未經政府核定轉帳者，如無照軍事運輸等項，均應列入此帳，惟以前年度不能收回之運輸進款，應列入損益帳益、十、過期帳支出項下。

(二) 歲—十二、政府資金利息(加下列附註)

(附註一) 本項所列利息，應同時列入總平準表相當負債科目之內，俟奉部令核定處置辦法，再行轉銷。

(附註二) 如各路借款合同，有與此項抵觸者，無庸列入。

(附註三) 計算政府資金利息，如有累積虧折，應先由平、一、三、政府長期資金，及平、四、保留盈餘之總數內除去之。

乙、損益帳部份

(一)總則 凡本年度歲計帳結餘淨盈或淨虧之數連同以前年度未經撥用之盈餘或累積虧折，均由損益帳處理之。對於上述各項結數，應加入(一)以前年度所發生與本年度營業無關之各借貸款項；(二)雜項盈虧如列入營業帳或歲計帳，致失營業歲計等帳借貸相差之結餘本意者；(三)更正以前年度已結盈虧之借貸款項，此帳結數，無論為盈為虧轉入盈餘帳內，如為貸方結餘，即表示管理當局可以撥用之盈餘，倘係借方結數，則此項虧折之數，如政府並未另定彌補方法，應經由盈餘帳轉入平準表內，以冀由將來盈餘為之彌補。

(二)益—八、抵銷債款折扣 債款折扣，除在歲計帳「歲—一四分期消除之債款折扣」，按年消除外，如有餘數，應斟酌情形，一次或分數次列入此帳消除之。

#### 四、盈餘帳部份

(一)總則 損益帳結算，截止本年度盈虧之數，轉入本帳處理之。此項結轉之數，如為貸方結餘，即可供各種管理上財務上之撥用款，並應以盈餘有無為撥用之原則；惟「債券紅利」，及「特別撥付政府之款」二項，則不受此原則之限制，良以前者根據借款合同核給；後者則由政府酌

量需要而定，均非以截止本年度結算之盈餘為根據，故此二項，應儘先列支，再以餘數充其他各種之撥用，此帳借貸結餘，即為未經撥用之盈餘或累積虧折，應轉入總平準表各該帳目。

(二)盈—一、截止本年度盈餘總數 凡本年度損益帳結算所得盈餘總數，應列入此項。

(三)盈—二、截止本年度虧折總數 凡本年度損益帳結算所得虧折總數，應列入此項。

(四)盈—三、債券紅利 凡按照借款合同所載條件應付債券持有人之紅利，應列入此項。

(五)盈—四、特別撥付政府之款 凡解付及抵撥政府各款，除暫時墊付，經政府承認，將來照數歸還之款，列入總平準表「平—八—一」懸記者外，其餘均應列入此項，並照下列各目分別登記。

盈—四—一、現金

盈—四—二、軍事運輸之轉帳

盈—四—三、其他

(六)盈—五、擴充產業之撥用 凡路產之擴充改良，其費用係列入「平—六—一、路線及設備品之原價」或



「平一六一二、其他有形產業之原價」之內而確盈餘撥充舉辦者，應列入此項。

專款之內者，應先列入「歲一三利息」項下，然後轉列此項。

(附註一) 每年度列入此項之撥用，應將(一)以前年度所支之數及(二)本年所支之數分別登記之。

(附註一) 本項列支之款，應同時轉列於總平準表帳目「平一四一三、特別基金」之貸方。

(附註二) 本項列支之數，應同時轉列於總平準表帳

(附註二) 凡專款之設置，非確由盈餘撥充者，不得列入此目。

目，「平一四一一、盈餘提出之增建產業」之貸方。

(九) 盈一八、普通公積之撥用 凡由盈餘撥出不論有無特定用途，但無特種資產另為存儲者，列入此項。

(七) 盈一六、償還債款之撥用 凡償還長期債務之款，確由盈餘撥充者，應列入此項。

(附註) 本項列支之款，應同時轉列於總平準表帳目「平一四一四、普通公積」之貸方。

(附註一) 凡每年度列入此項之款，應將本年度及以前年度所支之數，分別登記之。

丁、平準表帳目部份  
(一) 平一四、保留盈餘 自鐵路開始營業，歷年在盈餘帳提出保留之盈餘，以充擴充產業償還債款特別基金普通公積等項用途之數，應依其性質，分列以下各目。

(附註二) 本項列支之數，應同時轉列於總平準表帳目「平一四一二」盈餘提出之償還債款之貸方。

平一四一一、盈餘提出之增建產業 由盈餘撥充改良及增建路產之款，其原價係列在「平一六一一、路線及設備品之原價」及「平一六一二、其他有形產業之原價」帳內者，列入此目。

(八) 盈一七、特別基金之撥用 凡由盈餘撥出之款，專充依照借款合同條件設置之償債基金，或其他依契約命令設置之各種專款，有特種資產，另為存儲；並由保管委員會管理者列入此項。又專款所生之利息，如應歸入

平一四一二、盈餘提出之償還債款 凡盈餘撥充之償

還鐵路長期債款本金之數，不論其係在專款存儲之債債基金，或由普通現金支付，均應列入此目；惟為查考起見，應分別記載之（參閱平一四—三附註）。至退還債款之數，不應列入此帳。

平一四—三、盈餘提出之特別基金 由盈餘撥充債債基金及其他特別基金之結數，及應歸入基金內之利息，列入此目。

（附註一） 凡以存儲之債債基金償還債款本金者，應將償還之數，由此目轉入「平一四—二、盈餘提出之償還債款」目內，其他特別基金動用時，亦須依照用途，轉列本項其他各目。

（附註二） 列入此目之款，應有同額之現金，自平一七—一、轉列平一八—五、項下，以供指定之用途。

平一四—四、盈餘提出之普通公積 凡保留盈餘充普通公積之用，並無特種資產另為存儲者，列入此目。

（附註） 此項公積，如須轉撥充某種特定用途時，應將轉撥之數，轉入本項其他目內，倘因

情勢推移，已無繼續保留此項普通公積之必要時，得轉列平一五、未經撥用之盈餘帳內。

（二）平一五、未經撥用之盈餘 盈餘帳結出之貸方結餘，即為未經撥用之盈餘，應轉列此項。此帳所列之數，應等於資產總值超過負債資本及保留盈餘之數目。

（三）平一八—五、特別基金 凡由普通現金等撥出交由保管委員會管理之特別基金，如償債基金，折舊基金，保險基金，救濟基金，醫院基金等列入此項；並將每種基金分戶專帳處理，此帳之結數，應為編定總平準表之日保管委員會所存現金及所保管證券之帳面價值。

（附註一） 凡由盈餘提出之普通公積，並未存儲特種資產交由保管委員會管理者，與本項各種基金不同，不得視同一例。

（附註二） 依照契約或命令規定設置之特別基金，雖未組織保管委員會管理；但確有專款撥存者，亦列入此項。

（四）平一八—六、其他未來借項  
（附註） 列入營業進款之政府記帳，軍運結數，其

修訂鐵路歲計帳盈虧帳及盈虧撥補帳三則例之商榷

三二

結算往往延遲，應隨卽由「平—七—三、

軍運及政府未承認之記帳軍運，應在歲！

車務帳應收之結數」，轉入本目。俟政府

二〇、銷除之）

承認，儘先在應付政府資金利息帳沖銷；

（五）平—九、累積虧折 盈餘帳結出之借方結數，卽

如有未銷除餘額，再轉列「盈—四、特別

爲累積虧折之數，應轉列此項。

撥付政府之款」銷除之。（但本年度無照

\* \* \* \* \*

## 通告

查鐵道半月刊新年特大號出版，前經酌贈各同仁一冊。該刊現奉  
諭規定，凡本部職員薪水滿百元以上者，均各預定一份，上項定戶，除自  
第二卷第一期起，由本廳研究室第四組，分別按期檢發外，其薪水在百元  
以下者，如欲訂閱，尤爲歡迎，請與該組接洽。特此通告。

鐵道部祕書廳啓



## 關於營業進款概數日報

吳文蔚

中華民國二十六年一月一日施行的第一版中華民國鐵路統計規則內，有一個格式極簡單而意義極重大的報單，那便是某某鐵路營業進款概數日報（管統一）。

說營業進款概數日報格式，極簡單；因為牠只須報告一個數字，——「營業進款總數」。

說營業進款概數日報意義，極重大；因為某條鐵路客貨運營業以及附屬營業全部成績的好壞，都表現在這一個數字裏面。

營業進款概數日報，就統計規則內統計表式排列的次序言，在一百六十餘種統計表式之中，牠列為第一，同時牠也是新訂統計規則施行之後第一個到部的統計報告。

因了以上種種原因，這個營業進款概數日報，在統計規則施行不久的今日，特別受到關心部路統計人們的注意，旬日以來，部路全人，向本人口頭或書面提起該項日

報的非常之多，其中多數加以好評，但也有少數是給牠以不好的批評的，好評毋庸多述，現在且把不好的批評來分析研究一下。

不好的批評，大概可以歸納為下列三點：

- (一) 該項日報，根本沒有必要。
- (二) 該項日報，關於聯運進款，最初規定以「所收數」為準，後來改以「應得數」為準，為何前後政策不一貫？
- (三) 該項日報的編造方法，為何部中僅規定大綱，而沒有

詳密的規定？

以上三點，都不難一一解答。但在解答以前，因念本文讀者，對於該項日報的內容，以及關於聯運進款數由「所收數」改為「應得數」的事實，或者尚有所不知，現將

- (一) 該項日報的格式，
- (二) 原訂該項日報的編製說明，
- (三) 修訂該項日報編製說明的令文及修訂的條文，刊登於

關於營業進款概數日報

后：

一 該項日報的格式

鐵路 營業進款概數日報  
公務電報

營統-1  
(路用)

發電人	會計處	收電人	鐵道部秘書廳 研究室第二組
【發電數號】	○	月	○
營	業	進	款
數	~	元	

二 原訂該項日報的編製說明

某某鐵路營業進款概數日報(電報)說明

營統——1 (路用)

- 一、本日報，由各路會計處按日根據各站電報編造，於第三日(即次日之後一日)中午十二時以前，照普通公事電報拍送鐵道部秘書廳研究室第二組，其與鐵道部不能直接通電而必須用商電報告之路，得用航空快代電

報告之。

三四

二、本日報僅須報告該鐵路「營業進款總數」一個數字，所謂「營業進款總數」包括下列各項：

1. 客運進款之「本路」、「聯運(運出)」及「政府」三項，
2. 貨運進款之「本路」、「聯運(運出)」及「政府」三項，
3. 雜項進款。

三、第二條本路客運進款，除「聯運」及「政府」外，包括「進一」、「進二」。本路貨運進款，除「聯運」及「政府」外，包括「進三」、「進四」。「雜項進款」包括「進五」至「進十」。客貨進款「聯運(運出)」三項，非指本路應得之進款，而應包括「聯運運出」之全數，至「聯運運入」及「聯運中轉」之數，不須包括在內。

四、各站電報，由各路會計處，商同車務處酌定之。

三 修訂該項日報編製說明的令文及修訂的條文

鐵道部統計通令

營業統計類第一號

管理局  
管理委員會  
令各鐵路  
公司

事由：飭知某某鐵路營業進款概數日報（營統1）  
不報所收數改報應得數仰遵照由。

本部秘書廳案呈：中華民國鐵路統計規則內某某鐵路營業進款概數日報（營統1）一種，所指之營業進款，該項日報之說明內規定，以所收數，即包括本路及聯運運出之全數為準，而不以本路及聯運運出聯運運入聯運中轉之本路應得數為準，原係爲顧慮各路造報應得數諸多困難，所採之從權辦法。茲經本部最近召集之統計規則講解會，本部及各路代表討論之下，認爲應得數比較所收數爲合用，且有數路業已實行由各站每日將所得數報告路局，尙無困難，上項日報，亦不妨試以應得數造報等語，並修改該項日報說明之第二三項條文前來。經核尙屬可行，應准照辦。除分行外，合亟令仰轉飭遵照爲要。此令。

附發修訂之某某鐵路營業進款概數日報說明之第二三項條文一份

中華民國二十六年一月九日

鐵道部部长張嘉璈

附發修訂之某某鐵路營業進款概數日報說明之第二三

項條文

二、本日報僅須報告該鐵路「營業進款總數」一個數字，所謂「營業進款總數」，包括本路及聯運運出聯運運入聯運中轉之本路應得部份。（軍運配轉不報）

三。凡車站不能報告之數字，由會計處估計補充之。

鐵道半月刊 第二卷 第三期

現在開始逐一解答批評的三點：

(一)批評該項日報，根本沒有必要的理由，不外下列三

點：

1. 該項每日電報，化費太多；
2. 營業統計內，已有營業概況概數月報（營統3）一種，該項日報，殊無需要；
3. 該項日報，僅有營業進款總數一個數字，不能看出什麼。

關於第一點，打電報化錢，誠然，但這裏有一前提，就是：鐵道部和各路，除一二小路例外，都有現成的電訊設備。鐵道部與各路，每路與其所屬各站之間，每天不知道有幾多來往的電報，添上這樣簡單一個電報，實際上並不多費什麼。何況像京滬路，各站對路局本來有一個電報，此次規定，不過增加路局報部的一重手續而已。

關於第二點，日報和月報的區別，無非日報較爲緊湊一些，有了月報，不要日報，本無不可。但以每天平均約有五十萬元進款的一個大企業的總管理處，

鐵道部——僅僅需要他的十幾個分管理處，——路局——每天報告『營業進款總數』一個數字，以資逐日考核各該分管理處的營業成績，我想，如果是一個懂得統計管理的原理，並且知道鐵道部是一個統轄全國有鐵路的總管理處，對於這個日報，應該不至於非難了吧。

關於第三點，批評該項日報僅有『營業進款總數』一個數字，並無人數噸數，看不出什麼，所以沒有用處的話，表面上似乎很動聽，其實是犯了認錯對象的毛病。因為關於鐵路營業詳細狀況，基本的有各項客貨運輸統計月報，會計處編造之各站主要商運貨物統計月報，應急的有待運貨物週報，及車務處編造之主要商運貨物統計月報等，但這些都是給主管營業的處課看的，而不是給日理萬幾的部路最高當局看的，惟有營業概況概數月報，和該項日報，是給部路最高當局看的，尤其是該項日報，沒有人數和噸數，僅有進款數，並且不分客運進款、貨運進款、雜項進款、本路、聯運、等等，特別簡單明瞭，可以說是專為部路最高當局看的，部路最高當局，每天看到這麼一個日報，對於某條鐵路逐日營業成績的好壞，就可以一目

了然。

經過上述三點研究之後，我想再沒有人會懷疑該項日報的沒有必要了吧？！

(二)該項日報，關於聯運進款數，最初規定以『所收數』為準，後來改以『應得數』為準，在一個對於鐵路營業進款『應得數』三個字的涵義，並無深切認識的人，當然不免懷疑：『何其前後政策之不一貫也！』但一個在行的人，是決不會這樣說的。

我們第一必須明白，所謂聯運進款數之『所收數』，是指聯運運出之本路應得進款及他路應得進款，而『應得數』，則係指聯運運出，聯運運入，及聯運中轉之本路應得進款，『所收數』較『應得數』，多了聯運運出的他路應得進款，而少了聯運運入及聯運中轉之本路應得進款。

就理論上說起來，某條鐵路的營業進款，當然不應該報『所收數』，而應該報『應得數』，那是天經地義，無可辯論的。——自然，研究起運業務的增減情形，應該看『所收數』的。——但是事實上，在我國鐵路史上有悠久歷史的營業進款概數旬報，(統九)一向以『應得數』



爲準的，前年經前統一鐵道會計統計委員會專門委員會討論之後，終於自二十五年七月份起，改爲月報，并改以『所收數』爲準了。這究竟是什麼理由呢？理由簡單得很，就是：『應得數』太麻煩，『所收數』便當，報告『所收數』，各路只要根據站帳15及39之第三段照抄，路上及站上均不費事，并且編報的時期，可以迅速得多，這是『所收數』遠較『應得數』爲簡便，我們應該認識的第一點。

但是，以『所收數』爲準的營業進款概數月報，便當誠哉便當，迅速誠哉迅速，可是一送到各該路局長的面前，他可搖頭了，因爲他所要知道的，是本路所可得到的進款，『所收數』儘管多，可不知道屬於本路的有幾多，屬於外路的有幾多，至於未曾列入之聯運運入及聯運中轉之本路應得進款，究有多少，更茫然不知，這樣的統計，是不能適合他的需要的，因此，營業進款概數月報，雖以『所收數』爲準，但各路局長大都叫會計處或車務處另想办法，編造以『應得數』爲準的營業進款概數統計，這是『應得數』較『所收數』爲合用，我們應該認識的第二點。

去年八月，本部召集各路車務處會計處主辦統計人員來部商訂營業統計草案，原已擬妥一種由各路報告『應得數』的營業進款概數統計，但後來經業務司審核之下，終於將該項統計取消，改採前已述及會計處所編以『所收數』爲準的營業進款概數月報，作爲替代，也無非爲節省編造手續着想。

營業進款概數日報，在本人最初擬訂的營業統計草案裏面，原就有的，後來營業統計小組會議將他取消，到本部舉行統計專家會議時，陳顧問伯莊先生主張應仍列入，因由本人再度擬訂，當時規定以『所收數』爲準，也就因爲顧慮到，如果用『應得數』，路上尤其站上造報太麻煩，好在就鐵道部立場言，各路的『所收數』相加，和各路的『應得數』相加，是相等的。但當去年十二月間，統計規則業已頒佈，本部召集各路主辦統計人員來部舉行講解會的時候，經各路代表討論之下，認爲就一路立場言，『應得數』遠較『所收數』爲合用，且有京滬等路，本已實行由各站每日將『應得數』報告路局，尚無困難，現在本部如果令路上另外來一個以『所收數』爲準的日報，反而增加站上

的手續，不如直截了當，就改以『應得數』為準。本人當以部裏要知道每一條路的營業進款情形，也最好能知道每一條路的『應得數』進款，因此，就決定該項日報，試以『應得數』造報。

明白了以上一大段史實，可見該項日報，最初規定以『所收數』為準，後來改以『應得數』為準，都不是偶然的。我們原就需要以『應得數』為準的各路營業進款概數統計，但顧慮到現行的站帳格式，以及路上尤其站上的服務情形，我們終於對『應得數』割愛，在統計規則內，規定以『所收數』為準，及至各路代報，自動表示，可以造報以『應得數』為準的該項日報，我們當然歡迎之不暇。這樣看來，此次的事，絕對不是本部統計政策的前後不一貫，而恰是充分表示部路對於統計事務精神的一致，部裏對於統計事務，儘量的顧慮到路上編造工作的繁重，不惜對於統計主張，略作犧牲；同時，路上對於統計事務，也儘量的體念到部裏以及本路用途上的大小，不惜對於編造方法，捨易就難。

(三)該項日報的編造方法，編造說明內，僅規定大綱，並

不是部裏的疏忽，而是為路上設想，故意不加詳密規定的。這層意思，只要一看該項日報的編造說明，就可以瞭然。

原訂說明第一條：

『本日報由各路會計處按日根據各站電報編造，……』

原訂說明第四條：

『各站電報，由各路會計處，商同車務處，酌定之。』

各站電報，為什麼要會計處商同車務處酌定呢？有下列二層理由：

1. 某路或者原有由各站按日拍致會計處或車務處類似而並非完全相同的電報，路局可以或則將原有電報略加改造；或則不加改造，而由路局將各站原來所報之進款數，與營業進款數比較，所有缺少之點，由路局設法補充。

2. 某路的車務處，或者需要各站報告比較『營業進款總數』還詳細一些的數字，各路可以按照各別需要，分別為詳略之規定。

該項日報，由『所收數』改為『應得數』後修訂的編製說明第二條規定：『所謂營業進款總數，係包括

本路及聯運運出聯運運入聯運中轉之本路應得部份。

（軍運記帳不報），這是規定一個原則，第三條又規定：『凡車站不能報告之數字，由會計處估計補充之』。

所謂車站不能報告之數字，可解釋為車站沒有辦法報告的，也可解釋為該項日報規定的二天半造報期限以內，車站無法報告的。這裏更明白的留給各路會計處以百分之百自由迴旋的地步。例如：

1. 京滬路，車站只報告聯運運出之本路應得進款，那末，由會計處估計補充的，就是聯運運入聯運中轉的本路應得進款，以及代售客票機關，暨雜項進款等。

2. 津浦路，車站只報告原有的現金進款數，所有營業進款全部，由會計處按照下列辦法估計之：

（1）由客運日報單之所收數估計而得客運進款應得數，加上由貨票上查得之貨運進款應得數，而得數日前之營業進款概數。（此係原有呈局長辦法）

（2）以數日前之營業進款概數為底本，并以同日之現金進款數與本日之現金進款數比較，估得本日之營業進款概數。（新增此項手續）

本人曾派員至京滬、津浦二路調查，都說部裏規定大綱不規定細目的辦法，很適合各該路的需要。解答

鐵道半月刊 第二卷 第三期

批評的三點，業已完竣，自問完全就事實立論，並無詭辯的地方。最後，為進一步表示事實勝於雄辯起見，現將本部彙編之本年一月上旬該項統計，刊登於后：

中華民國鐵路  
營業進款概數每旬統計  
中華民國二十六年一月上旬

路名	別名	本旬營業進款總數	本年度預算每旬平均數	較預算數增或減	
				增減數	增減百分率
平漢路	漢支線	\$ 974,698	\$ 960,470	\$ + 14,228	+ 1.48
平漢路	清支線	66,247	58,060	+ 8,187	+ 14.10
北平	寧浦	769,485	663,500	+ 105,985	+ 15.97
天津	滬海	586,000	693,970	- 107,970	- 15.56
京滬	滬甯	261,402	563,010	- 301,608	- 53.57
滬甯	甯滬	391,728	421,550	- 29,822	- 7.07
滬甯	甯滬	163,381	182,760	- 19,379	- 10.60
蘇嘉	嘉蘇	7,609	5,000	+ 2,609	+ 52.18
蘇嘉	嘉蘇	435,977	470,590	- 34,613	- 7.36
粵平	平漢	311,306	328,220	- 16,914	- 5.15
正廣	太九	222,179	169,860	+ 52,319	+ 30.80
廣南	九潯	33,323	44,270	- 10,947	- 24.73
國有鐵路	共計	4,223,335	4,561,260	- 337,925	- 7.41

上項統計，是一月十三日編就的，相隔僅三天，時限上可謂毫無延誤，就中報告未到的，有粵漢廣九二路，粵漢係因沿綫電訊設備未週的關係，廣九係因與部中通電，需要拍發商電的關係。

## 關於營業進款概數日報

四〇

上項統計，各路所報的數字，準確性如何，現在尙不知道，但此項統計，既係概數，如將來與確數比較，相差尚不甚遠，是無妨的。

上項統計，是以實得營業進款數，與營業進款預算平均數比較，以資部路最高當局實施預算控制，藉作抉擇營業及管理政策參考之用的。

就一月上旬統計觀察，北寧、正太、道清、蘇嘉情形

很好，平漢平平，其他各路都不大好，就中以隴海爲最壞，這當然是受了西安事變的影響。就大體看，這個統計是很能夠顯示出各路營業的大概狀況的。

有一點，要聲明一下，就是：關於預算平均數，原擬將該項平均數，用旺淡月的因子，調整一下，但因時間關係，只好留待二月份起調整吧。

○ ○ ○

按本部自本年一月一日起，頒布新統計規則，施行以來，中外各方，極爲注意；且有譽爲中國鐵道統計已開一新紀元者。惟統計事業，頭緒紛繁，而初創之時，尤須刻意研求，方足以推行盡利。頃承本部秘書廳研究室吳副主任惠示一文，對新統計規則中：「關於營業進款概數日報」一項，發揮盡致，論列詳盡，實足爲經辦統計及研究統計者之良好參考。本刊前接期君來稿，對於此事，本其實務所得，亦曾有所論列，具見孜孜研究，無任佩慰！惟於該項日報編製緣由以及改革詳情等等，尙無充分之抒述，今讀本文，想更能舉一反三，有所發明之矣。

編者



平綏鐵路青龍橋長城奇觀



(上左角)：青龍橋車站  
(上中)：萬里長城之壯觀  
(上右角)：青龍橋居天佑銅像  
(上右)：居庸關，上有「北門鎖鑰」四字  
下圖：京滬鐵路首都特快車開幕攝影







水 塔



平望車站之外觀

蘇 嘉 鐵 路

蘇嘉鐵路，起自蘇州，沿南運河經吳江，平望，盛澤以迄嘉興，長凡七五·七公里。乃京滬滬杭甬兩路之聯絡線，是路與國防軍事，經濟交通，均有關係。前清末年，即有興修之議，嗣因沿線地形過低，水口太多，復與運河並行，致未建築。及至民國二十二



標 準 廁 所



進 站 號 誌



標 準 站 屋



(二) 橋 樑 鋼



(一) 橋 樑 鋼



橋 木

### 之 新 工 程

而盛澤之綢，震澤之絲尤聞名海外云。

年，本部為謀縮短京杭交通時間，便利客貨聯運起見，始委京滬杭甬路局代為修築，於去年六月間全線告成，計用工款五百餘萬元，全線橋梁，除有十架仍用銅樑外，大部皆用木料造成。此路沿線農產豐富，工業興盛，



舍 宿 號 站

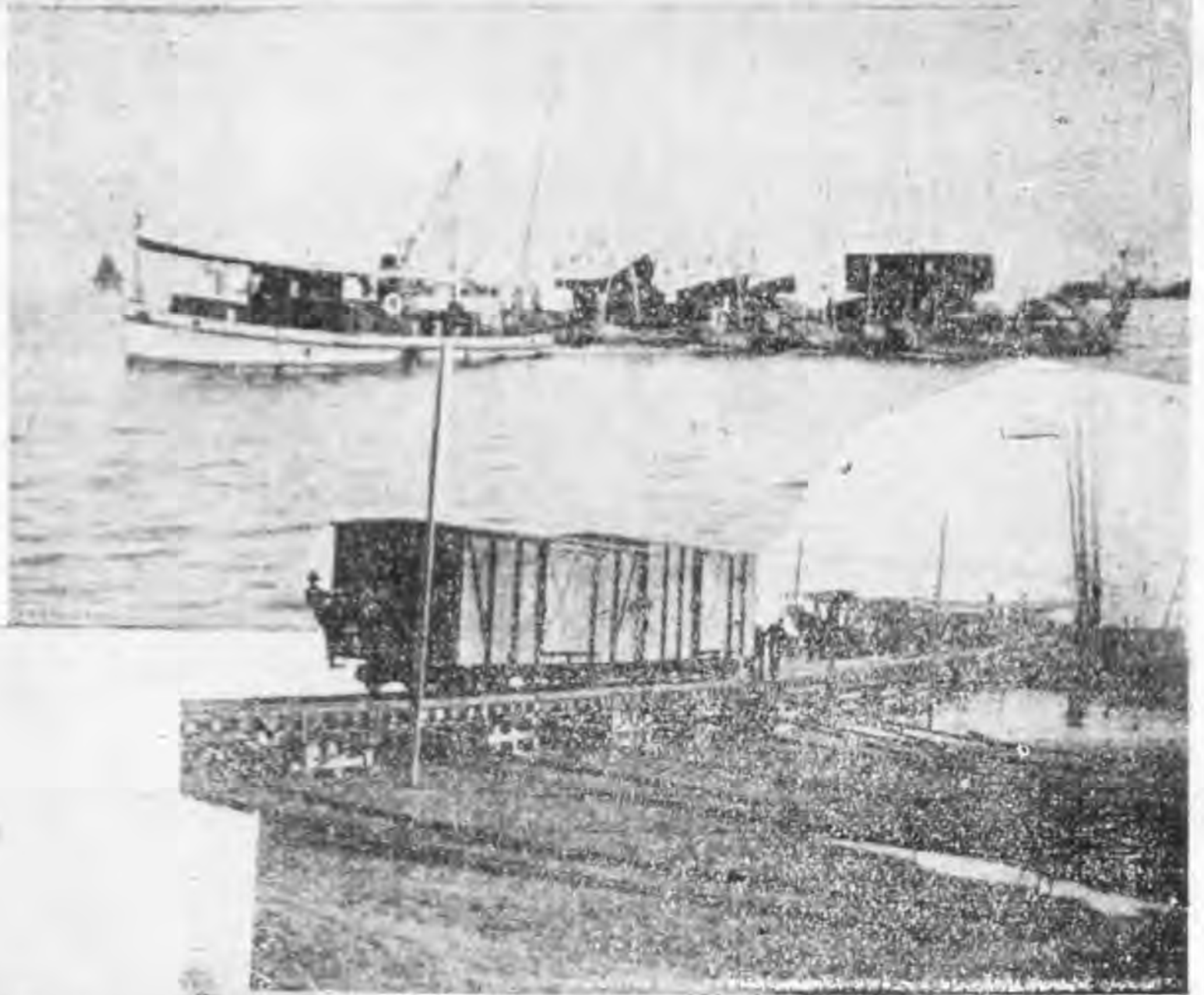
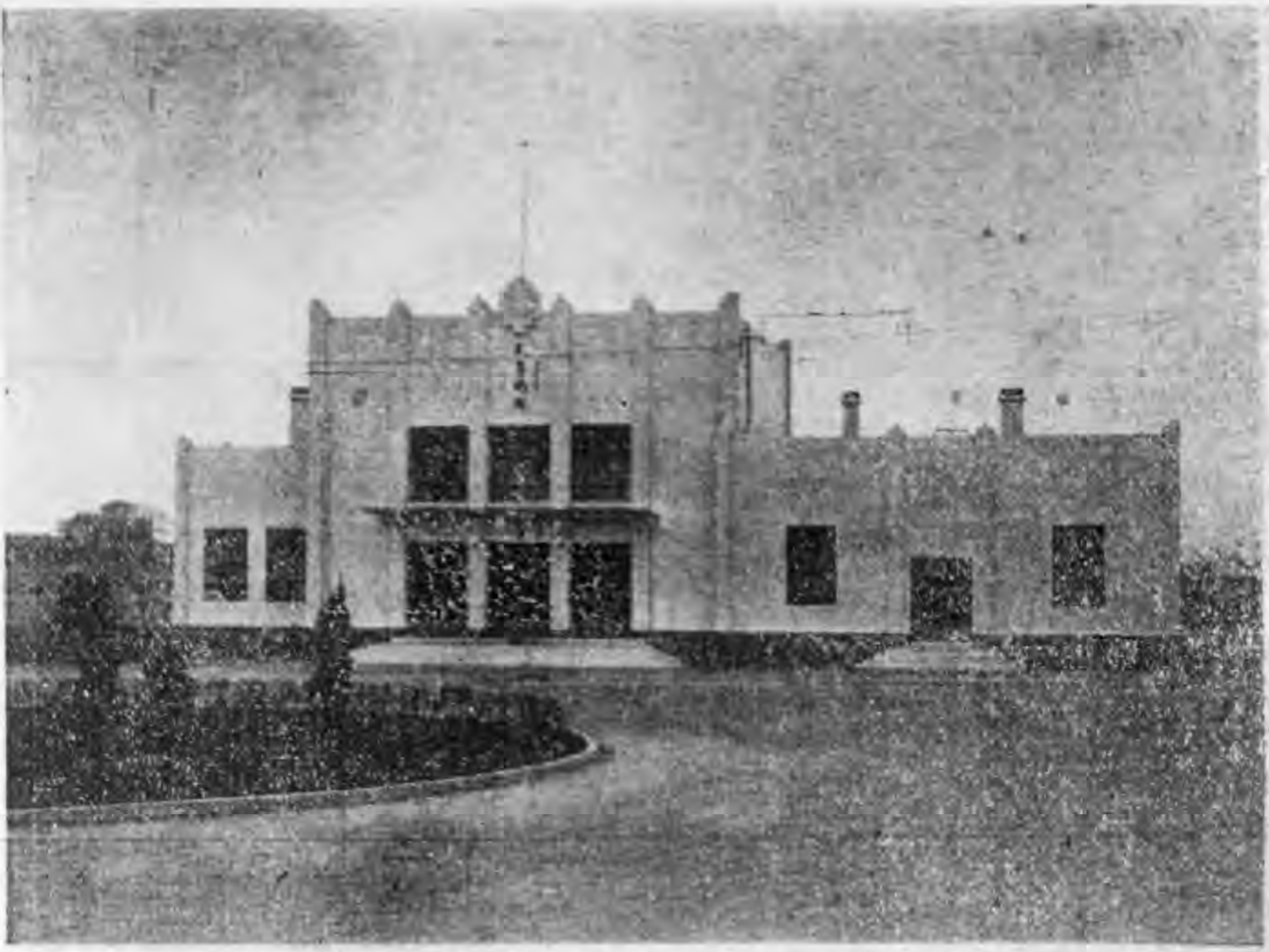


誌 號



粵漢鐵路

最近竣工之武昌總站。



下圖：為北甯鐵路北平正陽門車站



錢塘江鐵橋，目前雖在積極興工；但為浙贛，滬杭間貨物聯運便利起見，曾辦理輪渡。其法即將聯運車輛放置排列渡船，然後以小輪拖往對岸。上圖為錢塘江輪渡情形。



# 我國鐵路沿線國煤產運銷之研究(上)

譚沛霖

煤爲工業上重要原料之一，我國最初建築之唐晉鐵路，目的即在便利煤運，而現有各路之貨運統計中，亦常以煤運居其首位。就國有各路會計統計年報上觀之，往往鐵路運銷最多者，即屬煤運最旺之路。是煤運之於鐵路，關係固甚重大也。近數年來，國煤市場，因受外煤之壓迫，煤運漸呈衰落之象，而煤產亦大不及從前，故爲鐵路增進運量與明瞭國煤運銷實況起見，對於各路沿線煤產之多寡，市價之高低，行銷之地域，以及有關煤運者，自應加以研究，而期設法改進。本文係本部業務司商務科譚科長所撰，爰爲披露，以供研究中國煤運者之參考。

編者註

吾國鐵路貨運，以煤運佔最重要之地位；然煤運之發達與否，與煤之產銷問題均有連帶之關係，互相影響。爰自二十五年一月起，對於國煤產、運、銷、三方面之情形，即開始多方搜集材料，詳加研究，茲將所得結果分述於下：

## 甲 產的方面

本段所述，祇以二十三年份爲限，共分兩節。第一節係述全國各省主要煤礦產煤概況，均以有鐵路經過者爲

限；第二節則述每年產量在十萬噸以上各大煤礦，占全國及中國本部產額之百分比。茲分述之。

(I) 二十三年份主要各省產煤概況

吾國產煤各省，最主要者當推遼寧，河北，山西，山東，河南五省，次之爲江西，安徽，黑龍江，吉林，熱河，湖南，湖北，江蘇，浙江，綏遠等省。以上各省產煤地帶，皆與鐵路直接或間接發生關係者也。茲將二十三年主要各省產煤數量列表如左，以示其梗概。(見表一)



、八四二噸。茲即據上述產量及主要煤礦產額表內之十萬噸以上產量之各主要煤礦產額，作二十三年份各大煤礦佔

全國產額之統計表，臚列於左，以示其重要。(見表二)

表二：  
全國鐵路沿線產量十萬噸×以上各大煤礦產額佔全國及中國本部產額百分比  
民國二十三年份

產額	全國產額		中國本部		東北四省	
	產額	百分比	產額	百分比	產額	百分比
	32,724,842		20,897,273	63.6%	11,827,569	36.4%
礦別	產額 (單位噸)	佔全國產額百分比	佔中國本部產額百分比	佔東北四省產額百分比		
開灤	4,285,022	12.88%		20.22%		
井陘	753,900	2.30		3.70		
平漢	438,300	1.34		2.10		
石太	169,664	.52		.81		
津浦	155,237	.48		.74		
膠濟	140,048	.43		.67		
南潯	300,000	.91		1.43		
廣九	302,070	.92		1.45		
湘鄂	120,000	.37		.57		
粵漢	1,311,703	4.00		6.28		
漢南	583,123	1.77		2.79		
平漢	100,000	.31		.48		
平漢	141,866	.43		.68		
平漢	363,154	1.11		1.73		
平漢	190,000	.56		.91		
平漢	900,000	2.74		4.37		
平漢	137,619	.42		.66		
平漢	392,359	1.28		1.88		
平漢	197,707	.64		.94		
平漢	246,675	.75		1.17		
平漢	219,797	.67		1.05		
平漢	125,000	.37		.59		
平漢	227,064	.69		1.09		
平漢	8,671,033	26.48		73.31%		
平漢	165,073	.50		1.39		
平漢	221,598	.68		1.87		
平漢	676,579	2.07		5.72		
平漢	377,500	1.15		3.19		
平漢	300,174	.92		2.54		
平漢	170,000	.52		1.44		
平漢	319,303	.98		2.69		
平漢	126,419	.39		1.07		
以上共計	22,768,092	69.58		56.30%	93.22%	
其他	9,956,750	30.42		43.70%	6.78%	
全國總計	32,724,842	100.00		100%	100%	
備考	× 每年產量十萬噸以上煤礦或有其他煤礦因其產量不詳未曾列入 + 中外合資 △ 純粹外資					

### 乙 運的方面

此次調查研究，所包括之路，以平漢，北寧，津浦，京滬，滬杭甬，平綏，正太，隴海，膠濟，南潯，廣九，道清，(現已改為平漢支線)湘鄂，粵漢南段，(湘鄂及粵漢南段現均已併入粵漢路)等十四路為限，東北各路因九

一八事變後，缺乏統計，暫付缺如。各路及各礦運煤，自二十至二十四年份之統計數字，如載運噸數，延噸公里，及進款，等項，均由各路會計處編造供給；惟徵集資料時，尚在本年春間，各路會計處對於二十四年份之數字，因時間關係，尚不能完全造送，故在各表內對於該年份之數字，則註明截至何月份為止。(附件一及二)

各路商運煤之重要性，究至何種程度，可就其載運噸數，延噸公里，及進款，各項，分別與各該路商運貨物之各項總數，加以比較，關於煤運進款並可與客貨運進款總數，加以比較，又各路煤運之多寡，亦可互相比較。上述各項比較，因最近一年（二十四年份）之數字不全，暫以二十三年份之數字，為比較之標準。此項煤運與商運或路與路之比較，其性質仍為相對的，有一年之數字即可明悉其梗概，因各路貨運情形於最近數年內並無鉅大變動也。

至於某一路之煤運歷年比較如何，其性質則為絕對的，須將該路歷年之統計數字，併列一表，以便比較。

煤之產地為礦，一路沿線之礦，數目有限，大小不同，究竟各路沿線煤礦多寡及大小如何，可於各路之煤礦表內窺見一斑。

煤礦既屬有限，故煤之生產，可謂集中的生產，究竟運散至何地帶，則不能不研究煤運之起運及到達地點及其數量情形。

此外關於煤之運的方面，尚有應行研究之重要問題，即運價問題是也；惟運價問題，極為複雜，須以煤之產運銷等等情形為研究之根據，本文所載均可作研究運價之參

考，而對於運價本身，文內亦有討論之處，其成為問題者，則酌量情形提出討論。

以上所述關於煤之運的方面，應行研究之點，茲分論於後：

#### 一、各·路·商·運·煤·重·要·性·之·概·況

##### (甲) 載運噸數

民國二十三年份國有鐵路商運貨物載運噸數為二四、六四五、五〇八噸，其中商運煤為一四、三七一、四七二噸，商運煤計佔商運貨物載運噸數百分之五十八。

##### (乙) 延噸公里

二十三年份國有鐵路商運貨物延噸公里數為四、六七五、五七八、四二五噸公里，其中商運煤為二、五二三、四六一、六六七噸公里，商運煤計佔商運貨物延噸公里數百分之五十四。

##### (丙) 進款

二十三年份國有鐵路商運貨物進款為七九、九五六、七一六元，其中商運煤進款為二六、五四四、五七三元，商運煤計佔商運貨物進款百分之三十三，又同年份普通客運進款及商運貨物進款合計為一三一、六六三、三五六

元，商運煤計佔普通客運進款及商運貨物進款合計百分之二十。

## 二、各·路·商·運·煤·重·要·性·之·比·較

(子)各·路·煤·運·進·款·佔·商·運·貨·物·進·款·之·百·分·比

民國二十三年份各·路·商·運·煤·進·款·與·各·該·路·商·運·貨·物·進·款·比·較，百分比最高者為道清路，計佔百分之八十八，次之為正太路，計佔百分之六十五，再次為北寧路，計佔百分之五十六；此外佔百分之五十與百分之十之間者，依序為湘鄂，膠濟，平漢，平綏，粵漢南段，津浦等六路，佔百分之十以下百分之一以上者，為隴海，京滬，滬杭甬三路，不及百分之一者，為南潯一路，因無煤運進款，故無百分比者，為廣九一路。(以下不再提廣九路)

(丑)各·路·煤·運·進·款·佔·普·通·客·運·進·款·及·商·運·貨·物·進·款·合·計·之·百·分·比

民國二十三年份各·路·商·運·煤·進·款·與·各·該·路·普·通·客·運·進·款·及·商·運·貨·物·進·款·合·計·比·較，百分比最高者，亦為道清，正太，北寧三路，道清計佔百分之七十四，正太計佔百分之五十四，北寧計佔百分之三十七，此外在百分之十以上者，依序為膠濟，湘鄂，平漢，平綏等四路，佔百分之十

以下百分之一以上者，為津浦，粵漢南段，隴海三路；不及百分之一者，為京滬，滬杭甬，南潯三路。

茲將民國二十三年份各·路·商·運·煤·進·款·與·貨·運·進·款·及·客

貨·進·款·合·計·之·比·較·表·列·於·左，以資比較。(見表三)

三、各·路·商·運·煤·噸·數·延·噸·公·里·及·進·款·絕·對·數·之·比·較

(甲)進款

民國二十三年份各·路·商·運·煤·進·款·絕·對·數·比·較，最多者為北寧路，計為七、三六八、九八七元；次之為平漢路，計為六、〇四五、七一二元；再次為膠濟路，計為四、〇二五、八二六元，此外在一百萬元以上者，依序為正太，津浦，平綏，道清四路，在一百萬元以下十萬元以上者，為湘鄂，粵漢南段，隴海三路，在十萬元以下一萬元以上者，為京滬，滬杭甬二路，不及一百元者，為南潯一路。

(乙)載運噸數

二十三年份各·路·商·運·煤·載·運·噸·數，最多者亦為北寧路，計為四、七三〇、八九四噸，次之為平漢路，計為二、三〇〇、八六九噸，此外在一百萬噸以上者，依序為正太，膠濟，津浦三路，在一百萬噸以下十萬噸以上者，為



表三：各鐵路商運煤進款與貨運進款及客運進款合計之比較表

民國二十三年份

項 路 目 名	普通客運進款		商運貨物進款		普通客運進款 及商運貨物進 款合計		商運煤進款		商運煤佔 貨物百分 比		商運煤佔 客貨進款 百分比	
	普通客運進款	商運貨物進款	普通客運進款	商運貨物進款	普通客運進款 及商運貨物進 款合計	商運煤進款	商運煤佔 貨物百分 比	商運煤佔 客貨進款 百分比				
平 北 津 京 滬 平 正 道 隴 廣 湘 膠 南 粵	漢	\$ 5,529,769	\$18,330,321	\$23,861,090	\$ 6,045,712	33%	25%					
	寧	6,807,086	13,173,380	19,980,466	7,368,987	56	37					
	浦	11,819,930	11,832,305	23,652,235	2,043,180	17	9					
	滬	8,872,730	3,386,459	12,259,189	93,061	3						
	甬	4,103,479	1,829,461	5,932,940	23,245	1						
	杭	1,621,580	6,932,377	8,553,957	1,991,831	29	23					
	綏	749,562	3,853,635	4,603,197	2,494,012	65	54					
	太	232,220	1,187,669	1,419,889	1,045,113	88	74					
	清	3,008,638	5,191,503	8,200,141	291,186	6	4					
	海	1,787,193	222,622	2,009,815								
九	1,120,119	1,652,667	2,772,786	748,997	45	27						
鄂	3,157,755	10,134,877	13,292,632	4,025,826	40	30						
濟	634,443	321,419	955,862	33								
滯	2,262,136	1,908,021	4,170,157	373,390	20	9						

平綏，道清，隴海，湘鄂，粵漢南段，京滬等六路，在十萬噸以下一萬噸以上者，為滬杭甬一路，不及一百噸者，為南潯一路。

茲將民國二十三年份各路商運煤載運噸數表列於左，以資比較。（見表四）

表四：商運煤載運噸數表  
民國二十三年份

路名	載運噸數
平	2,300,869
北	4,730,894
津	1,525,123
京	131,316
滬	29,909
杭	992,730
甬	1,737,457
綏	769,768
太	221,916
清	
海	207,278
九	1,575,191
鄂	51
濟	
滯	148,970
南	
粵	

(丙)延噸公里

二十三年份各路商運煤延噸公里，最多者為平漢路，計為五七〇、一二二、〇〇八噸公里，次之為北寧路，計為五四六、〇五〇、九二〇噸公里，再次為津浦路，計四九八、七七七、〇一〇噸公里，又次為膠濟路，計為四三一、七七七、五五八噸公里，此外在一萬噸公里以上者，為正太，平綏二路，在一萬噸公里以下一千萬噸公



里以上者，為湘鄂、道清、粵漢南段、隴海、京滬等五路，在一千萬噸公里以下一百萬噸公里以上者，為滬杭甬一路，在一千噸公里以下者，為南潯一路。

茲將二十三年份各路商運煤延噸公里數表列於左，以資比較。(見表五)

表五：  
各路商運煤延噸公里表  
民國二十三年份

名	延噸公里
漢	570,122,008
平	546,050,920
北	498,777,010
津	14,431,482
京	5,778,101
滬	123,449,580
甬	136,016,766
杭	63,167,041
平	23,608,972
正	67,733,376
道	431,797,558
隴	855
廣	32,528,998
湘	
膠	
南	
粵	
漢南段	

四、最近年份各路商運煤增減比較

國有鐵路商煤運輸最近年份之趨勢，由延噸公里觀察，逐年均見增加，但由載運噸數及進款觀察，二十二年份數字較二十一年份為少。

以二十三年份與二十二年份比較，載運噸數計增加百分之十五，進款計增加百分之二十，延噸公里計增加百分之三十一。

茲將國有鐵路二十至二十三各年份商運煤增減情形，表列於左，以資比較。(見表六)

表六：國有鐵路商運煤增減表

民國二十至二十三年份

年份	載運噸數	進款	延噸公里
二十一年	11,097,353	20,151,558	1,588,461,563
二十二年	13,081,662	24,631,548	1,889,324,824
二十三年	12,497,250	22,066,649	1,913,416,594
二十三年較二十二年增減百分比	增 15%	增 20%	增 31%

就分路言，以各路二十三年份商運煤之載運噸數進款及延噸公里與二十二年份比較，除道清、隴海、京滬、南潯四路外，其餘平漢、北寧、津浦、滬杭甬、平綏、湘鄂、膠濟、粵漢南段九路，均為增加，京滬路載運噸數為增加，延噸公里及進款均為減少，道清、隴海、南潯三路之載運噸數延噸公里及進款，均為減少。(參閱附件一)

五、各大大煤礦運煤噸數進款及延噸公里之比較  
自民國二十至二十四年份各路運輸各大煤礦之商煤噸數進款及延噸公里，均由各路會計處編造供給，各項數字

均係概數。(參閱附件二)茲就二十三年份之數字分別路名編列百分數表，并略加分析如次：

(子) 平漢路

礦名	百分數	
	載運噸數	延噸公里
中福	一二	一三
六河溝	一二	二四
中和	四	三
怡立	七	七
臨城	五	七
石家莊 (正太路各礦)	四四	四二
其他小煤礦	一六	四
全路共計	一〇〇	一〇〇

按平漢路全路二十三年份載運商煤噸數為二百三十萬餘噸，進款為六百餘萬元，延噸公里為五萬七千餘萬噸公里，其中以石家莊(正太路各礦由石家莊轉運平漢路)所運者為最多，其噸數進款(所繳運費)及延噸公里三項，均佔全路之數之5%上下，次之為六河溝，其噸數佔全路之12%，進款佔全路之17%，延噸公里佔全路之24%，次之為中福，其噸數進款及延噸公里三項，各佔全路之12%，或13%，六河溝(產烟煤)與中福(產無烟煤)所運噸數之百分數相等，但延噸公里則六河溝比中福之數幾為二倍，可見前者運程較遠，後者運程較近，合計石家莊，六河溝，中福三處之煤，其噸數佔全路之68%，進款佔全路之

78%，延噸公里佔全路之79%，換言之，上述三項，均佔全路之三分之二以上。

又二十三年份六河溝與中福比較所運之噸數雖幾相等，但按二十四年上半年之噸數比較，則中福已超過六河溝之數幾達一倍之多。(參閱附件二)

(丑) 道清路

礦名	百分數	
	載運噸數	延噸公里
中福	七三	六七
其他小煤礦	二七	三三
全路共計	一〇〇	一〇〇

按道清路全路二十三年份載運商煤噸數為七十六萬餘噸，進款為一百餘萬元，延噸公里為六千三百餘萬噸公里，其中以中福所運者為最多，其噸數，進款，及延噸公里三項，均佔全路之數之三分之二以上。

又中福二十三年份所運噸數為五十六萬餘噸，而二十四年上半年已運四十四萬餘噸，兩年比較增加之數甚大。

(寅) 北甯路

礦名	百分比數		
	載運噸數	進款	延噸公里
開灤	八一	八一	七九
井陘	三	三	三
大同	四	四	五
正豐	一	一	一
其他小煤礦	一一	一一	一二
全路共計	一〇〇	一〇〇	一〇〇

按北甯路全路二十三年份載運商煤噸數為四百七十餘萬噸，進款為七百三十餘萬元，延噸公里為五萬四千六百餘萬噸公里，其中以開灤所運者為最多，其噸數，進款，及延噸公里三項均佔全路之數之80%上下，就運量言，該礦實為中國本部各鐵路沿線現有之最大煤礦。

(卯) 津浦路

礦名	百分比數		
	載運噸數	進款	延噸公里
大(淮南通) (蚌埠)	二二	一八	一一
列(符離集) 山	五	五	三
華(柳泉) 東	一四	一八	一四
中(棗莊) 興	五三	五二	六七
華(南峯) 豐	四	五	五
開(天津) 灤(總站陳唐莊)	一	一	(一)
各商號 (徐州)	(一)	(一)	(一)
各商號 (濟南)	一	一	(一)
全路共計	一〇〇	一〇〇	一〇〇

(一)表示不及百分之一

按津浦路全路二十三年份載運商煤噸數為一百五十餘萬噸，進款為二百餘萬元，延噸公里為四萬九千八百餘萬噸公里，其中以中興所運者為最多，其噸數及進款均佔全

路之數之50%以上，延噸公里則佔全路之67%，次之為華東，其噸數及延噸公里均佔全路之24%，進款則佔全路之18%，合計中興及華東兩礦之煤其噸數佔全路之67%，進

款佔全路之70%，延噸公里佔全路之81%；換言之，即上述三項均佔全路之三分之二以上。

又中興及華東兩礦運煤數量自二十年份以來，歷年遞增均甚顯著，就運量言，中興礦且為中國本部各鐵路沿線現有之第二大煤礦，但比開灤相差尚遠，按二十三年份之運煤噸數與開灤礦比較，約為一與四·七之比。

(辰)

平綏路

礦名	百分比		全路共計
	載運噸數	進款	
大同	二七	五一	一〇〇
中英(門頭溝)	三四	二七	一〇〇
其他小煤礦	三九	二二	一〇〇
延噸公里	一五	七四	一〇〇

按平綏路全路二十三年份載運商煤噸數為九十九萬餘噸，進款為一百九十餘萬元，延噸公里為一萬二千三百餘萬噸公里，其中以中英所運之噸數為最大，佔全路之數之34%，其進款則佔全路之27%，惟延噸公里則僅佔全路之15%，蓋運程甚短也。大同之噸數雖僅佔全路之27%，不

若中英之多，但其進款則佔全路之51%，比中英之數幾多一倍，延噸公里則佔全路之74%，比中英之數幾多四倍，可見大同之運程較長多多。

(巳)

正太路

礦名	百分比		全路共計
	載運噸數	進款	
正豐	一七	八	一〇〇
井陘	四〇	一五	一〇〇
保晉	二二	三八	一〇〇
建昌	四	八	一〇〇
其他小煤礦	一七	三一	一〇〇
延噸公里	一一	二二	一〇〇

按正太路全路二十三年份載運商煤噸數為一百七十餘萬噸，進款為二百四十餘萬元，延噸公里為一萬三千六百餘萬噸公里，其中以井陘所運之噸數為最多，佔全路之數之40%，進款佔全路之數之15%，延噸公里佔全路之22%，次之為保晉，其噸數佔全路之22%，進款佔全路之38%，延噸公里佔全路之33%，再次為正豐及建昌，查井陘及正豐均產烟煤，保晉及建昌則均產無烟煤，井陘及正豐兩礦合計所佔全路之百分數計噸數為57%，進款為23%，

延噸公里為34%，保晉及建昌兩礦合計所佔全路之百分數，計噸數為26%，進款為5%，延噸公里為8%，是井陘及正豐所運之烟煤噸數，比保晉及建昌所運之無烟煤噸數約為兩倍有奇，而井陘及正豐之延噸公里則比保晉及建昌之數反少，蓋前者之運程短而後者之運程長也。就運費進款而論，井陘及正豐之數，僅為保晉及建昌之數之半，蓋運程不同固為原因之一，而運價不同亦有關係也。

(午)

隴海路

礦名	百分比	
	進款	載運噸數
中興	一四	九
東中	四五	五〇
福義	五	六
馬	六	六
民生	三〇	二九
其他小	一〇〇	一〇〇
全路共計	一〇〇	一〇〇
延噸公里	一四	四五

按隴海路全路二十三年份載運商煤噸數為二十餘萬噸，進款為二十九萬餘元，延噸公里為二千三百餘萬噸公里，其中以由他路各礦運入之數為最多，計中福，六河溝，中興，華東等礦之數，幾佔全路總數之60%，隴海沿

線無大煤礦，惟現在台趙支線已通，可接台棗支線以達中興煤礦，將來連雲港之運煤設備完成，則經由隴海運輸之中興煤，較之二十三年份者勢必增多矣。（按隴海路二十四年份一月至八月中興華東合計運煤噸數，已為十一萬餘噸，較之二十三年份全年兩礦合計之數已為五倍有餘矣）

(未)

膠濟路

礦名	百分比	
	進款	載運噸數
巒山	二六	二六
大崑崙	一七	一七
博山	五	四九
坊子	一	三
普集	一	二
其他小	三	三
全路共計	一〇〇	一〇〇
延噸公里	二六	一七

按膠濟路全路二十三年份，載運商煤噸數為一百五十餘萬噸，進款為四百餘萬元，延噸公里為四萬二千一百餘萬噸公里，該路會計處所供給之運煤數字，因該路各運煤站多為若干礦同在一處，未能分別礦名，編造統計，故僅分別站名編列而已。該路以博山所運之煤為最多，約佔全路煤運之半，次之為巒山及大崑崙兩站，以上三項合計所

我國鐵路沿線國煤產運銷之研究

佔全路之百分數計噸數為82%，進款為94%，延噸公里為86%，至於各該站之大礦名稱博山則有博東，贛山則有魯大，大崑崙則有悅昇。

(申) 湘鄂路

礦名	百分數		
	載運噸數	進款	延噸公里
醴陵	一一	八	八
萍鄉	八八	九二	九二
其他小煤礦	一	(一)	(一)
全路共計	一〇〇	一〇〇	一〇〇

(一)表示不及百分之一

按湘鄂路全路二十三年份載運商煤噸數為二十萬餘噸，進款為七十四萬餘元，延噸公里為六千七百餘萬噸公里，其中以萍鄉所運者為最多，佔全路煤運之30%上下。

(酉) 京滬滬杭甬路

礦名	百分數		
	載運噸數	進款	延噸公里
中興	七二	六八	六七
開灤	二七	三〇	三一
中福	一	二	二
全路共計	一〇〇	一〇〇	一〇〇

礦名	百分數		
	載運噸數	進款	延噸公里
中興	九九	九九	九九
開灤	一	一	一
全路共計	一〇〇	一〇〇	一〇〇

按京滬滬杭甬兩路合計，載運商煤噸數為十六萬餘噸，進款為十一萬餘元，延噸公里為二千萬餘噸公里，該兩路沿線並無煤礦，所運之煤以中興之煤佔最大部份。

(戌) 粵漢南段

礦名	百分數		
	載運噸數	進款	延噸公里
富國	一〇〇	一〇〇	一〇〇
全路共計	一〇〇	一〇〇	一〇〇

按粵漢南段全段二十三年份載運商煤噸數為十四萬餘噸，進款為三十七萬餘元，延噸公里為三千二百餘萬噸公里，全為富國一礦所運。

(亥)

南潯路

礦名	百分比	
	載運噸數	進款
各煤礦	一〇〇	一〇〇
全路共計	一〇〇	一〇〇

按南潯路全路二十三年份載運商煤噸數為五十一噸，進款為三十餘元，延噸公里為八百餘噸公里，該路沿線並無煤礦，以各數均極微小，與他路較則不足道也。

● 嘉言錄

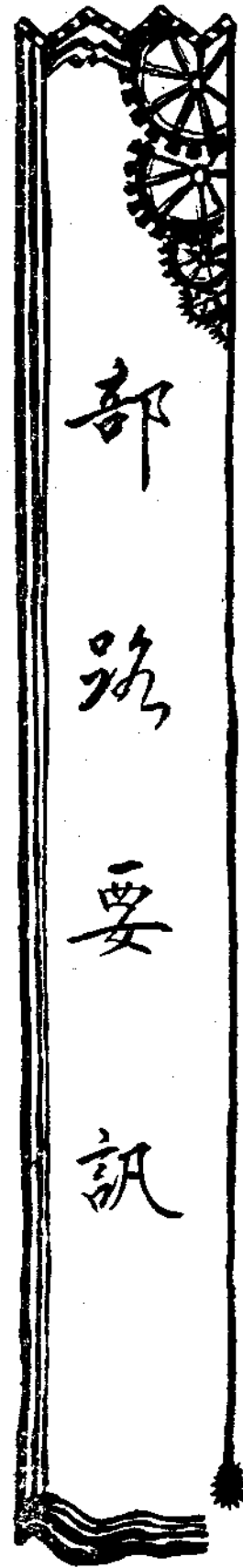
蔣委員長在將離西安以前，曾召張學良楊虎城二人作極嚴正懇摯之訓話，由蔣夫人親自筆錄。中有一節云：

自經此次事變，爾等應得到一確實之教訓：爾等必須知人格重於一切，國家利益重於一切。錯誤應坦白承認，過失應切實悔改，責任應明白擔負。此數語實不僅張楊二人應共反省，即吾人亦應深切認識並永矢勿諉也。

凡是想立足于世界上的一個民族，凡是不甘滅亡的民族，在國家危急存亡之秋，應該隨時準備發動它的自衛權。不論何人，應該隨時抱犧牲的決心，來參加民族戰爭，直到全體遂其光榮的戰死為止。

一個民族的不屈不撓的精神，是一個民族生命的基礎條件。然而假使一個民族有不屈不撓的精神，而沒有良好的領袖，則這精神便無從表現。所以領袖是一個民族的組織者和領導者，是使一盤散砂水門汀化者，是使暴虎憑河之勇成為有勇知方者。

賀耀組講「土耳其不屈精神」之一節



人事

【本部】

▲本部高級職員任免升調 二十六年一月四日至二十一日止

職	務	姓	名	任	免	升	調	日	期	備	考
專員在平綏路局辦事	胡	天	驥	部	令	派	充	一月十三日			
專員在購料委員會辦事	周	雨	青	部	令	派	充	一月二十日			
鐵道部總機廠理事會理事	薩	福	均	部	令	派	充	一月二十一日		工務司長	
全	上	張	競	立	部	令	派	充	一月二十一日		財務司長
全	上	陳	清	文	部	令	派	充	一月二十一日		業務司長
全	上	陳	筆	霖	部	令	派	充	一月二十一日		購料委員會委員



全	上	李法端	部令派充	一月二十一日	全	上
全	上	朱文熊	部令派充	一月二十一日	全	上
全	上	霍寶樹	函	一月二十一日		
全	上	劉攻芸	函	一月二十一日		
全	上	王繩善	函	一月二十一日		

▲擬訂鐵道掌司公款物料人員保證規則

草案業已擬成  
發各鐵路局簽註

國有鐵路職員徵繳保證金規則，前於民國十九年五月

由部修正公布施行，茲經本部各廳司會商，仍就前頒規則，參酌各路實際情形，重新擬成國營鐵道掌司公款物料人員保證規則草案，於力求切實保障公款公物之精神中仍予各路酌量伸縮之權，俾無實施之困難，幾經修改，始得脫稿，於法理事實，尙能雙方兼顧，不致有扞格之虞，爲再求周密起見，特將該項草案分發各路局簽註意見，以憑

辦理云。

【平漢】

▲編印人事規章摘要

廢止道清支線單行法規  
一切均照部路章例辦理

關於平漢路道清支線原訂單行章制，該局迭經開會研究，旋由局令規定所有道清支線原訂之各項章制，自二十六年一月一日起，一律廢止，均按照本部及平漢路辦理；惟平漢路各項單行法規，門類複雜，名目浩繁，且以歷年

增改之處甚多，於援引上殊感不便，經該路飭主管處將現行適用關於人事方面之各項章則，先行擇要編輯，內分任免，薪給，獎懲，養恤，假期，房差，減免車價，衛生，禁煙聯保等九類，計共七十八則，彙為平漢鐵路人事規章摘要一冊，業經印發所屬，以便道清支線之引用云。

### 【粵 漢】

#### ▲規定工作人員負責管理辦法

劃分營業運輸兩處職掌  
縝密監督查驗各段運輸

粵漢鐵路全線統一完成，對於工作人員負責管理及監督指揮辦法，經飭運輸，營業兩處加以研究，會同洽商核定，所有各站營業員工原由前車務處管理者，仍一律暫由運輸處負責管理，而由營業處指揮監督，如各站營業員工之進退，調遷，獎懲，支配，概由運輸處主辦，而營業工作之推進與改善，則由營業處直接指揮，并得考核勤惰，勾稽功過，建議獎懲。各站站長對於有關營業之請示事項，均應呈由該管營業區核辦。并為縝密監督起見，所有各段客貨運稽查，一律劃歸營業處節制，查驗各站車客貨

運輸事宜，與會計處之站帳檢查員對於各站查驗職權相仿。

#### ▲招考車站司事

正取六十名備取十五名  
學習六個月後酌派實職

粵漢鐵路管理局為選拔良材，充實各站低級員司起見，特分於武昌，長沙，廣州三地考錄低級司事。(一)名額：正取六十名，備取十五名，(二)資格：初中畢業，得有文憑證書者(男生)，(三)年齡：在十八歲以上，二十五歲以下，身體強健，無不良嗜好者，(四)考試科目：黨義，國文，英文，算術，本國地理，(五)待遇：所有正取各員，由局派充外站學習司事，月薪二十元，學習六個月期滿，查核成績，酌派實職，並予加薪。

### 【津 浦】

#### ▲規定員工請假及請領車證辦法

製就各項表格  
元旦起已實行

津浦路車務處為便利公務起見，曾製就員工請假登記

表及請領車證登記表各一種，請假登記表辦法，係按該處各課段站員工人數編明號碼，每人一號，發交各課段留存，遇有員工請假，不論所請何假，均分別姓名將表檢出登明，連同假單呈核（准請與否仍附同假單發還）。至乘車證登記表辦法，已由該處將號碼編明，按各課段站員工人數頒發轉給，每人二張，請領車證手續，則仍照從前辦法，已於本年元旦起實行云。

## 財務

### 【本部】

#### 擬定銀行收存站款辦法原則

鐵道半月刊 第二卷 第三期

#### 簡訊

▲本部前准軍事委員會委員長重慶行營函請分發成都軍分校學員一千零二十八人，經分令各路知照，該學員等不日即可赴路報到云。

▲本部為改進直轄扶輪中小學校起見，對於職教員之任用，特擬訂甄選委員會組織規程及甄選辦法，一俟部座核定，即可公布施行。

▲正太路近為補充車務助理人員起見，擬公開招考車務見習生三十名，現正設置臨時考試委員會，擬在北平太原等地公開招考云。

#### 業經擬定原則四項 函請路局簽註意見

各路站款委託銀行代為收存，原屬經濟便利之舉，各路已多實行。惟開辦之始，辦法未能一致，茲期劃一平允以廣推行起見，業經本部會計處參酌現行辦法，對於事務手續，酬勞費用，及行員乘車優待等項，擬定原則四項，先行函請各路局簽註意見，以備採納施行。

#### 擬定本部款項收支登記辦法

#### 力求辦事敏捷 以期促進效能

查本部邇來事務日增，收支款項日繁，以是登記帳目手續，亦較複雜，為應事實需要，自須力求辦事敏捷，以期促進工作，茲經由會計處詳為審議，擬定辦法十條，舉凡急要，次要，及定期性習用之支付，須付款項與備用金支出之審核，收付憑證記帳之程序，暨報表之編製等項，均加厘定，函請總務司合作辦理，期收實效。

#### 各路貨運應迅辦保險

#### 重申前令飭各路局迅速辦理 規定處置貨商另白保險辦法

五七

鐵路負責運輸之貨物，應由鐵路向保險公司投保火險，迭經本部令飭遵照在案。迄已數月，尙有多路未據呈復。爲求鐵路及貨物之保障起見，所有未行投保火險各路，應即遵照前令，迅將所運貨物向保險公司保險，並將辦理情形呈復備核。又貨商託運之貨物，間有另自保險者，爲避免貨物損失時貨商獲得兩重賠償起見，茲規定嗣後貨商如有自向其他保險公司保險者，應由貨商在託運單附記欄內填明投保火險公司之名稱及保險金額，並應由起運站填入貨票附記欄內，同時通知鐵路投保火險之公司備查；如貨商故意不爲前項之聲明，而有企圖不正常利得，違反損害保險之性質者，一經查實，鐵路得不予賠償損失云，經通令各路局遵辦。

### 【粵 漢】

#### ▲整理粵漢路舊欠香港交通銀行債款

按照分期攤還辦法簽訂合同  
已由本部令粵漢路照約履行

前粵漢南段鐵路建築之初，原由美商合興公司承築，嗣因該公司違約，由粵省贖回自辦，向香港政府借款，以

爲贖路之需，民國四年須還香港政府贖路款本息，因路款支絀，無力籌措，乃向香港交通銀行商借毫洋七十五萬元償還香港政府，此項借款本訂一年爲期，復因路款拮据，每致不能依期清償，先後轉期十四次，延宕多年，歷久未還，近由本部與交通銀行一再磋商，按照本部所訂整理債務原則，分期攤還辦法，簽訂合同，已令飭粵漢路局照約履行矣。

### 【廣 九】

#### ▲廣九路成立借款基金保管委員會

派凌鴻助李祿超爲本部代表  
持券人代表爲怡和貝德孫君

本部爲整理廣九鐵路借款，特設廣九鐵路借款基金保管委員會，由部派代表二人會同持券人代表一人組織之，除由中英銀公司指定香港怡和洋行貝德孫君爲持券人代表委員外，並指派粵漢鐵路局長凌鴻助氏，及廣九路局局長李祿超氏爲部派代表委員，并以李局長爲主席委員云。

### 【津 浦】

#### ▲津浦路整理內債

擬定償還辦法  
本年分期償付

津浦鐵路對於該路外債部份，既經積極整理，分期償還，至內債部份，亦正積極整理，茲悉其償還辦法，大致亦經擬定，計(甲)舊欠邊業等四行借款，總數計五十餘萬元，現擬分十年還清，即定於本年一月起按月撥發，(乙)車債銀行團借款，係民國十二年所借，總額為八萬一千元，已定本年一月起攤還，(丙)支付券，係民國十一年舊交通部所發之債券，總額為二十萬餘元，經整理結果，決定分五年還清，即自本年起撥付；(丁)中興公司借款計一百三十餘萬元，擬分三十年還清，現在與該公司商洽進行，(戊)運商保證金，款額計十三萬元，決定分五年還清，即於本年一月份起撥付云。

工  
程

【滬杭甬】

▲錢江橋接軌綫工程近訊

決定建築旱橋  
改低杭富路面

滬杭甬鐵路由南星經由開口至錢江大橋之接軌綫，在開口小天竺地方，須跨越杭富公路。為避免危險起見，經審慎考慮，決定在該處建築旱橋，杭富公路改低路面，繞道從旱橋下穿過，目下正在建築旱橋。其公路改道工程，(因原有路地，須供開山堆土之用)業已先行完工，計長四百公尺，通車已多日矣。

【蘇嘉】

▲沿綫各站增建站長宿舍

建在吳江平望盛澤三站  
該項工程現時正在進行

蘇嘉鐵路自通車伊始，即在各站設有站屋及伙役宿舍一所，站屋內包括待車室二間，站長室一間，行李房一間，售票房合電報房一間，職員宿舍二間。惟職員宿舍因不敷應用，故已在吳江，平望，盛澤等三較大車站，各建站長宿舍一所，該項工程，現時正在進行云。

【粵漢】

### ▲武昌總站落成

元旦日舉行開站儀式  
通湘門車站同日撤銷

粵漢鐵路爲謀與武昌省會市區聯絡交通，便利客貨運輸起見，特勘定武昌賓陽門外建築武昌總站，自廿五年九月間開工，於上月底全部工程落成，站屋建築爲最新之立體式，美麗壯觀，站前廣場寬敞，交通便利，並於本年元旦日舉行開站儀式，是日欣逢佳節，天氣晴朗，該路局全體人員，於上午十時在該局大禮堂舉行新年團拜，慶祝民國成立紀念後，即在武昌東站乘預備之專車開往武昌總站參加開站儀式，總計是日除該路全體員工熱烈參加外，連同來賓眷屬暨武漢三鎮民衆參觀人數當在二萬人以上，盛況空前，實開該路有史以來未有之紀錄，該站卽於是日起開始營業，同日並將通湘門站撤銷云。

### ▲整理全路電訊工程

分三工程隊分別施工  
預計本年七月前完竣

粵漢路電訊整理工程，所需外洋材料，前經倫敦購料

委員會訂購，業已開始分批交貨，所需國內材料，如木桿木檐等項，除前株韶段所購辦者外，亦已進行購辦，該項工事，極應預爲籌劃，所有燒製木檐，分屯材料，添購零星材料工具等工作，擬卽着手進行。所需款項，擬卽在前株韶段所擬工程款項下，先行動支，并於本年一月一日開工，用將電訊工程進行程序照誌如下：(一)全路一〇九五公里，視材料到達先後情形，分三個工程隊，分別施工。(二)第一批銅線及隔電子，預計卽日可到達，卽擬用前株韶段購備木桿及配件，先組第一工程隊，開始建造，預算該項已備配件，足夠二百公里之用，卽就株韶段內未陽至樂昌一段，先行施工，該段內自樂昌至棲鳳渡工程最爲困難，預定本年一月一日開工，至四月十五日完成。(三)第二批外洋木檐配件，預算本年二月底內到達，卽組第二工程隊，仍用前株韶局購備木桿，開始建築耒陽至岳陽一段；但以前株韶段購備木桿，除已由第一隊取用外，所餘僅足耒陽至株州一段之用，故第二隊必須由耒陽開始向北施工，預計三月一日開工，至四月底到株州，此時該局訂購木桿，可以到達，卽繼續由株州向北進行，約至岳陽，可與由武昌開工向南進行之第三工程隊會合。(四)預計四

月初木桿材料均可到齊，第一工程隊之樂昌至耒陽段工程常已完工，即繼續建造樂昌至廣州段，并組第三工程隊建造武昌至岳陽一段，預計七月以前，可與第一工程隊接會，屆時三隊工程同時結束。

### ▲株韶工程處結束并劃分全路工務段

全路共設三工務段十四工務分段  
株韶段餘工移交工務第二段辦理

粵漢路統一，數月於茲，以株韶工程處餘工緊張之關係，於全路工務劃段界限，迄未釐定。現以該處工程大部份漸次完竣，關於全路工務段，自應按照事實上需要，重行支配決定，以資保養。故該局已令限株韶工程處於上年年底結束，於本年一月一日成立工務第二段，所有未完餘工，即移交工務第二段接收辦理。至前湘鄂段原設之工段，改稱為工務第一段，其一二三四五各段，則均改為工務第一段之各分段，管轄里程，及人選均仍舊貫，其工務第二段（即前株韶段），則共設五個分段，稱為第六七八九十各分段。第六分段設涿口，所管里程計九〇·四五公里；第七分段設衡陽，所管里程計八五公里；第八分段設

耒陽，所管里程計八三公里；第九分段設郴縣，所管里程計七九·五〇公里；第十分段設坪石，所管里程計六七·五〇公里。惟以該段內，因一方須注意路軌之保養，而同時復須顧及餘工之趕辦，不特事務較其他工務段為繁，且更須原經辦人員繼續在段主持，以資熟悉敏捷，擬於工務第二段各該分段內，均暫增設副段長及副分段長一人，藉利工事。其前南段內之工段，則改稱為工務第三段，各分段則改為第十一，十二，十三，各分段，內廣三分段，管轄里程及人選，亦仍舊貫。綜計全路計共設三個工務段，一十四個工務分段。至於株韶段工程結束之後，所有一切餘工，仍移交工務第二段辦理，是該工務段對目前餘工結束及籌畫未來之防護工事正多，未能入於正常之養路時期，而工務處此後對該一段事務，尤賴熟悉該段之能員襄佐主持，方策工事之改進及路基之穩固，擬援照運輸處組織辦法，增設副處長一人，至於各分段長副分段長以及技術事務各項員司，聽候另令委派云。

### 【平漢】

▲平漢路江岸車房移至玉帶門

地址寬展管理適宜  
業奉部准即將動工

平漢路局漢口方面機廠機段與車房等，均設於江岸，不惟地址狹隘，工作及管理上均感困難，而且列車到達漢口以後，須駛回江岸修養，重行掛送漢站備用，往返費時，殊不經濟，加以近來江岸車房機車數目增多，原有車房，不敷應用，故擬將該車房移至該路終點之玉帶門站，俾與機廠分離，地址較為寬展，管理上既屬適宜，且對於機車及客貨車之檢查修理，亦較為便利，更可省洗爐修養時往返掛送之煩。所需建築添置機械及遷移等費約十五萬元，業經擬定地點，繪具詳圖，並奉 部令批准，即可動工，將來水陸聯運，分爲江岸玉帶門兩處裝卸，便利貨商，尤非淺鮮。

▲平漢路添展各站軌岔

先擇最急需要之站添建  
均限二十六年內完成

平漢路自二十五年十月十日將全線客貨列車行駛時刻，縮短之後，所有列車在站停留及機車上煤上水時間，均已嚴格限制，惟沿線中小各站有岔道過短，或祇有軌道

兩股者，於貨車裝卸及列車避讓，動生困難，茲經通盤籌劃，其岔道長度不足者，如西便門，元氏縣，武勝關，大陳莊，內邱縣，官莊，衛家店，祝家壩，瀟口等站，一律展修，其軌道不敷應用者，如南崗窪，清苑南關，安陽縣，小冀鎮，新安店，明港，長台關，循禮門等站，一律添築。并決定於二十六年內完成，以便行車，而便商旅。

【北 甯】

▲山海關站改善工程完成一部

按工程性質次第辦理  
最近已完成六項工程

北寧鐵路前因改進山海關車站工程，依當時設計準備改善者共計二十四項，惟因不能同時舉辦，遂決定按工程性質，分別次第先後辦理，茲聞最近完成之工程計有六項，即（一）鋪釘貨場軌道，（二）新建第三號誌樓，（三）新建倉庫在貨站台南，（四）貨場辦公室及貨場內海關辦公室，（五）檢車辦公室，（六）電務辦公室，及洗車夫休息室等云。

【隴 海】



### ▲隴海鐵路改建洛陽東站

需工料價二萬餘元  
已由該局呈部核准

隴海鐵路之洛陽東站爲全

路重要大站之一，地居形勝，

古蹟尤多，中外人士游蹤頗盛，

其車站建築於汴洛工程時代，

因陋就簡，不足以資應付，而

壯觀瞻，經飭工務處會商車務

處擴充改建，繪圖設計，共需

工料價洋二萬五千元，已由該

局呈部核准，招包承辦云。

### ▲簡訊

▲北寧路局爲謀同人及地方羣衆  
集會便利計，曾於寧國內建一  
宏敞美備之集會廳，外表仿照  
舊殿式，堅固美觀，二者兼備  
云。

▲北寧路局近爲保存重要圖底起  
見，曾於唐山工廠內建一圖底  
存儲室，以備度存云。

▲南灣路最近對於各項設備，力  
求改進，如修理九江站月台及  
沙河站四週水溝，與移建涂家  
車站水泵房等，均已竣工云。

## 機務

### 【滬杭甬】

### ▲開口電廠自造電氣路簽機

每副造價須七百餘元  
較用外貨省四分之三

滬杭甬鐵路電氣路簽設備，尙付闕如，爲行車安全起

見，曾經機務處責成開口電廠充分籌劃。該廠華廠長以此

項電氣路簽機購自外洋，每副約合國幣三千元，其價太

昂，擬自行設法仿造，前已呈准進行。惟該項機件複雜，

製造不易，由該廠悉心計劃，加緊仿造。半載以來，業已

製成三十副，出品與外貨不相上下，每副造價僅須國幣七

百五十元，較之購用外貨，可省四分之三。聞該項路簽機

造成六十副之後，即分裝各車站，約在明年上半年，當可

實行啓用。

### 【粵漢】

### ▲武昌機廠擬裝置衡重支重機

運到後即撥歸武昌機廠收用  
廣州車房亦分裝支重機一套

粵漢路以機車在廠大修，各部份機件修理整飾之後，

左右兩方主輪之載重，難免微有差別之處，欲求準確，須

用衡重機較量之，該種衡重機，該路各機廠尙付缺如，前

株韶段工程局曾用英庚款爲衡陽車房訂購衡重機全套，並

爲郴縣車房訂購一百噸機車支重機二套，現在全線統一，

該衡重支重等機，於運到後，擬將衡重機撥歸武昌機廠收

用，支重機二套，分裝於武昌車房及廣州車房各一套云。

## 運 輸

### 【本 部】

#### ▲本部重視廣九路焚車事件

事變發生在於英段  
特派幹員鄭重澈查

最近廣九路焚車不幸事件，死傷頗多，本部方面，雖以此次事變原因，由於在九龍開車即有旅客攜帶易於引火物件，密藏未及覺察，致肇焚如；但爲整飭路政保障行旅安全起見，非切實查明真相，不足以昭鄭重。當即遴派高級幹員，英顧問康德黎，工務司技正陳滔，業務司專員馮建統等一行數人，前往出事地點，實地勘察，緝密調查；並於嗣後人事管理以及改善設備諸端，妥籌善後辦法，以資懲前毖後云。

### 【正 太】

#### ▲行車保安之措施

恪守行車規章  
妥慎裝運貨物

正太路對於行車保安之各種措施，向來均極注意。近爲防止列車發生誤點情事，務使機車燒汽充足，維持行車準點。又關於易燃貨物，或覆蓋蘆席之車輛，不得緊掛於機車之後，應配掛在列車之尾部，以減火險一節，詳載行車規章，迭經飭遵在案。近更重申前令，務須恪遵勿違，以減危險。復查行車規章第一一八款規定，「路籤已給列車，不得存留路牌」，原爲行車保安之重要規定，深恐各段站稍有疏忽，致釀事變。爲防患未然計，已通令各段站務須恪守行車規章，以保安全。至對於各車裝載貨物，尤應切實注意妥慎辦理，不論貨主自裝，或鐵路代裝，如發現有欠妥之處，應由值班負責人員報由該段長親自監查整理妥善後方准掛駛，免致中途發生事故，其易致傾斜墜落貨物之裝載，更須在可能範圍內，儘量撥用高邊車，以保安全云。

#### ▲修正行車規章

路務列車在兩站之間停車者須執有路籤  
開行後前後兩站應關閉該區間進站號誌

正太路行車規章第七章第九十九款原文爲：『工程車隊不在兩站之間停車者，其行駛情形，則與尋常車隊同，本章程第八十二款所規定之查道電文亦應照章交換。工程車隊應執有路籤路牌或路籤單。工程車隊因公須在兩車站之間停車者，尤應執有路籤，倘路籤不在車站，而電報尙能通者，則查照第八十二款所規定之電文交換後，可用路籤單令工程車隊開行，照此辦理，則工程車隊行動之前後，兩站應將進站信號關閉，並於工程車隊未到站以前，切勿在此段內發去他車隊。倘路籤不在車站，而電報又不能通，則工程車隊，嚴禁開行』。現爲嚴確保障行車安全起見，亟應變更規定辦法，茲將該款條文修改如次：『路務列車不在兩站之間停車者，其行駛辦法，與處理普通列車同。路務列車須在兩站之間停車者，必須執有路籤，方准由站開行，概不得單用路牌或援照第八十二款之規定，交換電報填用路籤單行駛之。路務列車開行後，其前後兩站應將該區間之進站號誌關閉，在公務列車未退回原出發站或未向前站以前，該兩站均不得向該區間開發列車。倘路籤不在車站，而路務列車必須在兩站間停車工作時，應照普通列車先行駛往前站取得路籤，退回中途停車工作』。

上項修正條文，已令仰各段站車長等嚴切遵照辦理云。

### ▲規定車輛載重限制

設法取締裝載過量  
令各段站隨時督察

查車輛載重，應不准超越車輛標明載重量，以保運用安全。近正太路陽泉站所填之過磅單內，有裝車過重至二噸以上者，雖經過磅後交由貨主整理妥善，不礙行車，然路局以長此由礦岔至車站間每次多裝至原車載量百分之十左右，不但易將車輛壓毀，抑且滋長貨商取巧之心，故亟應設法取締，以杜流弊，而維行車安全。經已令各段飭站隨時嚴厲督察取締，並轉達各商，務依載量裝車，以維路政。

### 【膠濟】

### ▲膠濟路修改客車運輸附則

依照部頒客運通則修正  
已於本年元旦日起實行

膠濟路原訂客車運輸附則及附件，以與部頒現行客車運輸通則，條文略有出入，當經依照新通則將該項附則及附件，分別修正，呈奉部准公布施行，業經印妥，分發各

段站備用，已於本年一月一日起實行。

### 【北甯】

#### ▲規定旅客中途下車及停止行程辦法

擬訂證明書一種  
交旅客填用查核

北甯路對於旅客中途下車，或停止行程，原訂有加蓋簽證戳記辦法，惟以發行之客票面積有限，簽字既易模糊，辦理亦感不便，現已由該路會計車務兩處，會擬證明書格式一紙，所有聯運客票，仍照舊加蓋簽證戳記，其持用客票之旅客，因故請求中途下車，或停止行程時，嗣後即填用該項證明書，交與旅客，隨同客票，一併持用，以憑查核云。

### 【南 潯】

#### ▲撤銷省城過渡所

乘客可由中正橋渡江  
過渡所自無成立必要

南潯鐵路前為便利南昌乘客渡江起見，向經在省城河岸設有過渡所一處，與南昌車站隔河對峙，辦理乘客渡江

事宜，現中正橋業已告成，乘客可由橋直達兩岸，過渡所自無設立之必要，該路特定於橋通之次日即將該所撤銷，惟該橋工程經費，曾由該路擔負債款廿餘萬元，定於本年一月起，分期償還，此項還債基金，曾經該路呈准本部，於該橋完成後，將向日由各站至省城及由省城至各站間之旅客及行李應繳之過渡費一角，仍併入由南昌站至各站間及由各站至南昌站間之客票價內，繼續收取，以資撥付。此項辦法，該路現已張貼佈告，定期實行云

### 【粵 漢】

#### ▲粵漢路添掛三等臥車

專作散坐旅客乘坐之用  
每鋪坐客三人不售臥票

粵漢鐵路茲為便利行旅，及整理第五·六·廿一·廿二·次上下行各次列車車底起見，自上月間起，於各該次車上，每列在武昌東站加掛三等臥車一輛，專作散座旅客乘坐之用，并規定辦法如下：

- 一、不售臥票。
- 二、中鋪放下，上鋪置放旅客隨身行李，下鋪作為客

座，每鋪坐客三人。

三、各管理員各車長隨時注意，勿任旅客睡臥。

四、武昌東站及廣州南站站長應在各該次車內張貼「暫作三等散座車用」標誌，以資識別。

## 【京滬】

### ▲滬支綫列車暫停行駛

沿途乘客稀少  
暫行停駛兩月

京滬鐵路滬支綫，邇以時屆嚴冬，行旅減少，每日第一五三次客列車，自寶山路站開出後，沿途乘客，寥若晨星，回程之客，尤為少數。該路為節省人工物力起見，已自去年十二月二十四日起，至本年二月二十八日止，特將該支綫第一五五·一五六·一五七·一八五等各次客列車，暫行停駛。

## 【隴海】

### ▲改組各次混合車

增開零擔車  
附掛四等車

隴海路特別快車，僅停大站，小站旅客，祇能乘坐混合列車，現行各次混合列車，均附掛各種零擔車，各站停車時間甚長，且多延誤。而各區間之混合列車，到開時刻又不相銜接。各小站如遇混合車經過時間為深夜時，則終日竟至無車可乘，殊非便利行旅之道。以致該路沿綫鄉民類多徒步往來，或僱乘貨運及其他列車，秩序紊亂，人命危險，路譽路收，均蒙影響。該路現擬籌辦四等客車，自屬刻不容緩之圖。惟規定四等客車，冬秋祇准由西往東，春季祇准由東往西，及仍掛混合列車各節，似不相宜，蓋如此規定，則回空車不能利用，車位必致虛糜。且附掛混合列車上，三等客運必受重大影響，因設備及時間，均無差別，三等旅客將捨三等而趨四等矣。現該局為改善客運起見，曾將現行各次混合列車之時刻，改為沿途零擔列車專掛各項沿途零擔貨車，各小站之整車貨物，及空車，并附掛四等客車，常年行駛，不分季節，不限方向。另行改組現有之混合列車，縮短各站停車時刻，除原掛客車外，祇准附掛各大站之整車貨物及空車。俾使貧苦人民負擔減輕，徒步旅行及僱乘列車之損失，可資挽回，列車秩序較易維持，混合列車之晚點及傷人事變，亦可避免，俟淡月

時，貨物列車亦可減少。至軍人乘車，仍擬附掛混合列車，以示優遇，而免擾亂云。

## 營業

### 【本部】

#### ▲公佈第七版貨物分等表

內分五門五十六類及附列其他各表  
通飭各路局自本年一月一日起實行

本部續印之第六版貨物分等表，係廿四年八月施行，

迄今已有年餘，其間部令增修之貨物名稱等級，門類甚多，且貨物之名稱等級及所列門類之不適當者仍屬不少，亟應從新修訂，以臻完善。茲經澈底修訂，編為第七版貨物分等表，分爲五門，五十六類，並將危險貨物分等表，牲畜運價表，普通輕笨貨物名稱表，種種輕笨貨物名稱表，貴重貨物名稱表，紙貨名稱等級表等，一併附列於該表之內，已於上年十二月十六日公佈，令飭各路自二十六年一月一日起實行。

#### ▲核准粵漢路南段短程區間客票減價

### 辦法

自廣州南站起五十公里以內七折計算  
五十一公里至一百五十公里九折計算

粵漢路近因新頒客票價目表，均改以大洋爲單位，南段以毫洋折合關係，所有各站票價，均有增加，尤以短程爲最，竟增至百分之五十，或百分之五十以上，旅客力難担負，再查短程客運爲南段收入大宗，而該段水運，公路競爭劇烈，茲爲維持該段客運及減輕旅客負擔起見，擬定南段短程區間客票減價辦法，自廣州南站起，在50公里以內，照部頒全綫（一分二厘五）七折計算，51至150公里，照九折計算，作爲該兩區間客票特價，151至250公里區間，仍照部頒全綫票價加二成計算（即按一分五厘核收）一節，本部經核尙屬可行，已令准試辦半年，以觀後效。

#### ▲規定輸送慰勞前方將士物品辦法

與軍政部商定  
訂立辦法五項

關於運送綏遠勦匪將士慰勞品，業經本部核定辦法，函商軍政部同意，令飭各路局遵照，茲將該辦法錄之如下：

(一) 凡由國營各鐵路優待運輸慰勞綏遠前方將士物品，以合於前方需要者為限。

(二) 前項優待係專指鐵路運費一項免收而言，經行首都輪渡，仍應照章核收全價現款。

(三) 凡各地機關團體等通請該項慰勞物品，應先將名稱、數量、經行鐵路，起訖站

點等逐項列明，報由軍政

部核轉鐵道部核准飭運。

(四) 該項慰勞物品之押運人，仍應照章購票。

(五) 凡運該項慰勞物品，除前

四項規定者外，關於經行各鐵路一切章程均應遵守。

### 【平 漢】

#### △改訂道清支線客貨運價

改與幹線劃一辦理

自一月一日起實行

#### △簡訊

▲京滬滬杭甬鐵路近為優待英干

山旅客起見，經將該路所設英

干山旅館房金價目更訂，並規

定淡季期內房金一律八折云。

▲處置夾運或私運貨物填發票據

辦法，本部會規定發覺站應在

票面註明緣由及補收數目，由

到站站填發客貨運費雜費訂正

單云。

道清路自二十五年一月歸併平漢路改為道清支線以來，所有客貨運價及加價，暨填票造報等項，因種種關係，均暫照舊章辦理，茲以同屬一路營業，幹支線辦法兩

歧，於客貨運輸，殊感不便，用將該支線客票票價，改照幹線之例，按每公里一分五厘基本價核收，其原有之二成

加價，即行取消，並將第五款旅客聯運票價表彙編第廿。

廿一、廿二、廿三頁新鄉至各旅客聯運站之普通單程客票價目，及第七十、七十一、七十二、八十三頁，新鄉

至旅客聯運站之普通來回遊覽票價目，暨第二二四、二三二、等頁附件，一律廢止。又平漢路幹線與該支線及該支

線內各站往來貨物，一律改按幹線貨運運價計算，該支線

原有之貨物運價，一律取消，其原定之二成加價，亦改按幹線實收運費總數一成五核收。並填用該路票據運送，不

再以道清支線另作單位，其幹支線往來貨物，亦不再適用

聯運遞遞減辦法，至聯運運價彙編內之平漢路道清支線整車及不滿整車運價表，暨平漢路新鄉站至各站之整車及

不滿整車運價表，一律作廢。上項辦法，業經本部批准，

自二十六年一月一日起實行。

### 【平 綏】



### ▲平綏鐵路擴充營業所

添租房屋增派職員  
添售客票代運行李

平綏路在北平市所設臨時營業所，自開辦以來，因地點適宜，承運手續簡便，故平市東南城一帶經營西北商業之貨商，以前交由郵局寄遞，及由旱腳運往沿綫之零批貨物，已大半改向該所託運。計自去年七月十一日開辦至十月底止，運出零担貨物及包裹重量，共計一千零五十餘噸，運費收入共計三萬二千七百餘元。現該所業務逐日增進，非酌予擴充不足以資應付，經已擬定(1)添租房屋，(2)添雇載貨汽車，(3)添售客票及代運行李，(4)改組人事，以原派課員一人為主任，另調派事務員一人，以資佐理。以上四項擴充辦法，業經呈局核准施行云。

### 【津浦】

#### ▲津浦路辦理棉花保險

經與中央信託局商保火險  
手續及正式合同在商訂中

津浦鐵路現以棉花運量激增，而該項貨物，最易引

火，為維護貨商利益計，在該路整個貨物保險辦法未實行前，特與中央信託局先行接洽棉花保險辦法，經雙方議訂原則如下：

一、保險範圍，該項棉花保險，以鐵路承運與到達保管期內為限，中途運輸，擬暫不辦理，起運站以存場收據與託運單或其他有效單據為憑，到達站以貨票為憑。

二、通知辦法，每旬由會計處根據上項單據，列表通知保險公司。

三、保費每月結算一次。

四、保費每年每千元為五元五角，按日計算。

五、賠償價值，以起運時之同樣貨物普通價格為標準。

但不得超過託運單內所填之價格。

至詳細手續及合同條文，正在商訂中。

### 【粵漢】

#### ▲訓練車僮并設備三等旅客臥具

招考車僮一百四十名  
着手購置臥具二百套

粵漢路營業處鑒於車僮與旅客具有密切關係，不特伺

應必求週到，且旅客凡有所問，須能充分應答，詳爲闡述，方稱盡職，而該路原有車僮未受適當訓練，且人數甚少，僅勉敷目前之用，現新車行將運到，駛用之期匪遙，勢須增加車僮，以應需要。爰擬先期招考，設班訓練，灌輸必須知識，俾能勝任愉快。又該路自辦餐車，業已決定原則，所有餐車侍役，亦有先期招考訓練之必要。特參酌實際需要，造具預算，擬在北平招考車僮七十名，廣州四十名，武漢三十名，共計一百四十名，予以兩個月之嚴格訓練。至餐務員役估計共需八十八人，除管事五人及廚師二十二名，均須招用具有經驗者分別担任無須開班訓練外，侍役六十一名，亦擬訓練兩個月。目前所有武漢應取之車僮三十名，業經考畢，并已派員分赴平、粵招考。一俟取齊，即行着手訓練。又該處以三等臥車無臥具設備，爲便利旅客起見，擬由路局先製臥具二百套，概用中式被褥，每套約需二十元一角，可用兩年，責成臥車車僮負責保管。一面印製臥具票一種，發交各站備售，每套每夜租費三角，由車僮憑票給具，并代爲佈置妥貼云。

## 聯運

鐵道半月刊 第二卷 第三期

### 【本部】

#### ▲上年聯運進款打破最高紀錄

~~~~~  
去年十月份進款  
~~~~~  
共計五百餘萬元  
~~~~~

聯運業務，進展甚速，賬目逐年增繁，清算人員，不敷支配，三載以來，終未能按照規定之期限，分別清結，對於聯運業務，頗有影響。二十五年四月以後，業將聯運賬目清算方法，予以改善，力謀提早結賬，截至十二月已將十月份客貨聯運賬目趕結完竣，俾符聯運規章所規定之限期。至該月份客貨聯運總進款，共計五百餘萬元，比較民國十二年聯運進款之最高紀錄，實已超過四倍。

#### ▲增訂平綏鐵路發售移民減價票規則

~~~~~  
其他各路起程至該路之到達站  
~~~~~  
亦已增修並令平綏路呈候核辦  
~~~~~

國內聯運規章內所附發售移民規則第二案，對於平綏鐵路發售移民減價票規則，現加以增訂，又將其他各路起程至該路之到達站，亦予以增修；並已飭令平綏路，另擬修訂條文，呈候核辦，以資實行。

【膠濟】

▲青平聯運通車常年開駛

商得津浦北寧兩路同意  
並擬增掛車輛加開次數

膠濟與津浦北寧兩路合辦之青平聯運通車，係由膠濟路籌備頭二等新式臥車一輛，附掛相當車次，往返開行，自二十四年夏季開辦，每年以四月一日至九月底為開行之期，原為便利避暑遊侶而設。乃上年自開行後，成績特佳，曾經一再展期至本年一月二日為止，現在雖屆嚴冬，而旅客終不見減，蓋以車輛整潔，鋪位舒適，侍應週到，復無中途轉車之煩，因之旅客咸樂於搭乘。該路為適應社會需要，爰經商得津浦北寧兩路同意，改為常年開駛，業經呈部備案實行。如有可能，並擬增掛車輛，加開次數，以便行旅云。

【京滬滬杭甬】

▲訂定京滬滬杭甬鐵路聯運合同有效期間

有效期間改為二年  
以省手續而利進行

京滬滬杭甬鐵路與各交通機關所訂旅客聯運合同有效期間，向來定為一年，實行以來，頗嫌期間過於短促，而期滿後，屢辦續訂手續，實費週折，現將該路與公路或水陸聯運合同，遇改簽或添訂時，有效期間一律改為二年，以省手續，而利進行。

▲籌辦浙贛鐵路渡車過江

令行京滬滬杭甬路局  
詳與浙贛路商洽辦法

浙贛鐵路渡車過江辦法，雖經決定，惟該路設備方面，尚欠完備，本部擬在最短期間內，力圖改進，以策安全起見，已令飭京滬滬杭甬鐵路，對於原車渡江，貨車盤載，以及授受等詳細辦法，速與浙贛路妥為商洽，會呈到部，以便核辦，而期早日實行云。

【平綏】

▲平綏北甯兩路訂定杏仁核桃仁聯運特價

間

價

運銷天津年逾千噸  
減價運輸以資招徠

平綏路門頭溝站附近，出產杏仁核桃甚豐，每年運銷天津者，約有一千餘噸，近查有長途汽車行在門站包攬此項貨運，致經由路運者，為數日少。平綏路為減輕路運成本，俾能與汽車競爭起見，經商准北寧路會呈本部核准，對於零担運輸之杏仁核桃仁，規定由門頭溝運至天津東站或總站每二十五公斤減按二角二分收費，平綏段運費連同加價每二十五公斤計僅收洋八分八厘，以廣招徠。

## 會計

【本部】

### ▲規定整理各路帳目辦法

飭各路造具詳表以便整理  
經擬定處理賬務手續四項

各路資產負債賬目，歷年未加清理，記載頗欠詳實，亟應加以清查整理，經由本部飭各路將各項賬目之性質及經過情形，造具詳表，擬作縝密審核，以便着手整理，至

處理賬務手續，經規定辦法如下：

一、整理各路往來賬。將各路往來賬之結數，截至二十五年年底者，先予核對清楚，並將該項賬目內容，分別性質，規定各項抵銷或劃撥辦法。

二、清查整理各路懸記。查各路懸記賬款借貸兩方，截至二十四年度止，為數達數萬萬元以上，因循敷衍，迄未清理，致使資產負債無真確之表現，而損益計算陷於不實不盡之地步，擬就本年度內積極清查懸記賬目之原委，確定其性質，並為規定列銷辦法，以期清結。

三、統制路賬。各路每月結賬所送計算書類，內容僅列賬目變動之結果，對於各項賬目之發生及增減緣由，均付闕略，以致考核賬目，頗多隔閡，經飭各路造送月份計算書，應同時附編賬目增減說明報表，以便查核。

四、整理賬務辦法。各路處理賬務，未趨一律，以致部路撥解款項，難期核對相符，各路間往來賬款，亦參差遺漏，至各種款項之列賬科目，以及外幣之折合價值辦法，更見紛紜，茲正着手調查各路處理情形，再行規定統一辦法，飭路遵行。

【正太】

### ▲限期編造文具預算

嚴密統計呈局審核  
實行以來漸有成效

正太路以各處領用文具數量，向無限制，致各項紙張筆墨等消耗，無不逐年增加，迭經該局令飭各處每半年將所需文具數目，嚴密統計，開列預算，呈局審核。每屆半年終結，並編呈半年文具統計表，以資考核，實行以來，漸有成效，於路幣亦節省不少云。

### 【蘇嘉】

#### ▲租用他路車輛計算辦法

擬定二種暫行辦法  
業經呈奉本部核准

京滬滬杭甬鐵路前擬蘇嘉鐵路租用京滬滬杭甬機車車輛及車租計算暫行辦法草案，暨蘇嘉鐵路聯運車輛計算車租及交還期限暫行辦法草案，業經呈奉本部令准照辦；其租用兩路車輛辦理要點，凡租用機車及客車者，係依據京滬滬杭甬鐵路機車客車里程折舊修理費用及在蘇嘉鐵路行駛里程計算；租用貨車者，係按照京滬滬杭甬鐵路互通車

輛辦法辦理，至與其他各路互通客車時，其車租之計算，應照國內聯運規章辦理。

### 材料

### 【本部】

#### ▲召集整理材料談話會

計到部路代表八十餘人  
該會會期預定三日完畢

本部曾於民國二十一年召集各路用料供料代表在部舉行材料會議，常經議決要案多件，自本部購料委員會改組後，即根據該會議決案宗旨，分別加以推進，如續編統一材料分類編號名稱，清查各路存料，修正材料賬目則例等項，均經積極規劃；惟該項改進計劃，關係材料管理基礎，爰再舉行整理材料談話會，召集各路人員來部，共同討論，業於上月（二月）十九日下午三時在本部大禮堂舉行開幕禮。計到部路代表共八十餘人，首由部長訓話，將召集材料談話會意義剴切說明後，由潘主任秘書光迥，及購料委員會李委員法端，汪委員英賓等相繼演說，末由談話

會主席莫衡報告該會召集經過，討論範圍，以及今後推進工作之步驟，至四時散會，該會會期共計三日云。

### 【京滬滬杭甬】

#### ▲兩路局改進材料運輸辦法

由行李車作包裹運輸  
已通飭所屬查照辦理

京滬滬杭甬鐵路管理局以各材料廠時須裝發材料至沿綫各段應用，惟以前大都撥用專車運送，如遇貨運繁忙，車輛缺乏之際，每感供不應求，因由材料處商准車務處，嗣後關於分發各段所用之急須材料，凡裝箱重量不超過一百二十公斤而無危險性者，除特別快車及快車外，均可裝由其他各客列車之行行李車作包裹運輸，分送各站，以資迅捷而應需要，並已由該兩處分別通飭所屬各站及各材料廠所查照辦理。

#### ▲簡訊

▲正太路局第五次局務會議，通過修正驗收材料簡章十四條，對於各項責任等問題，均有精密之規定云。

▲平漢路局以各材料廠存料庫址，面積廣大，所存材料，品目繁多，曾於各庫門口設置存料布置平面圖，以利收發云。

### 其他

### 【本 部】

#### ▲調查各路勞工情形

製定調查表六種分發各路局  
限一月內填報來部以憑彙核

本部前為調查各路勞工情形，藉作施政參考起見，曾於去年三月二日製定二十四年調查表式十六種，分飭各路填報彙編，茲以二十五年年終結束，亟須繼續調查，以應實際之需要，合再製訂各種工人人數及工資分級等表式六種，分發各路，限於一月內填報來部，以憑彙核云。

#### ▲修訂統計規則

除面告參加講解會人員外  
擇要先行電知各路局遵照

本部最近召集之統計規則講解會，對於統計規則內容略有數點修訂，除已面告參加講解會之各路主辦統計人員照辦并另令飭遵外，茲以該項規則施行之期已迫，合再擇要先行電知，計開：(一)營業統計，(營統)不報所收數，改報應得數；(二)運輸統計，貨車公里，另列守車一項，又重客車掛於貨車列車，按混合列車辦法計算客車公里及

客座公里，如爲空客車，則僅在貨物列車報單中填入列車載重噸公里，餘不計，又重貨車，掛於旅客列車者，按照混合辦法計算貨車公里，如爲空貨車，則不計算公里；(三)機車統計，(機統)應填造三份，一份寄原車房，二份寄所屬段，其中一份由所屬段呈處。以上各項已令各路轉飭遵照辦理云。

### 【京 滬】

#### ▲京滬路注意臨時救護工作

張榕青被派駐成豐堰擔任臨時救護事宜  
吳淞機廠調一部份工人在該站新廠工作

吳淞機廠近經抽調一部份工人前往成豐堰站新廠工作經衛生課暫派護理生張榕青往駐該站服務，擔任臨時救護事宜，歸武進站診療所醫師直接節制。遇有受創傷或患急病者，由該護理生施以臨時急救手續後，即行送往武進站診所診治。

### 【南 海】

#### ▲南海路籌設警保聯合辦事處

舉行聯席會議  
辦理各項手續

鐵道交通原賴沿綫地方官民，共同維護，惟以過去時期缺少地方與鐵道之相當組織，以致地方官民，視鐵道漠不相關，是以難收合作之效，近該路警署，奉令組織警保聯合辦事處，以各分駐所爲中心，經邀集沿綫各縣政府，舉行聯席會議，並積極辦理各項實施計劃，及調查手續，不日即可組織成立。

### 【隴 海】

#### ▲隴海鐵路車務處新組織

全路車務改分六段  
每段約長四百華里

隴海路局遵照部令將該路車務改分六段，其管轄區域及駐在站如下：第一段自連雲站至八義集站，並轄台趙支綫各車站，駐連雲。第二段自大許家站至小壩站，駐銅山北站。第三段自柳河站至滎陽站，駐開封。第四段自汜水站至會興鎮站，駐洛陽西站。第五段自賀家莊站至新豐鎮站，駐潼關站。第六段自臨潼站至寶雞站，駐長安縣站。每段約長四百華里云。



# 各報對中國鐵道建設之評論(一)

- 一、倫敦路透社：中國之驚人進步……………(二十五年十一月)
- 二、南京大陸報：中國鐵路成效大著……………(二十六年一月九日)
- 三、上海大陸報：論成渝等鐵路借款……………(二十六年一月十一日)
- 四、泰晤士報：實成鐵路之重要性……………(二十六年一月十四日)
- 五、字林西報：讀鐵路建設季刊後之感想……………(二十六年一月二十一日)
- 六、中華日報：成渝鐵路借款合同簽訂……………(二十五年十二月二十二日)

## ▲中國之驚人進步

“Striking Developments  
in China”

倫 敦 路 透 社

中國現向英倫定購大批材料，以供建築自南京起點經由粵漢鐵路而連貫廣州之新路，(按即京贛鐵路)其與怡和機器有限公司訂立之合同，業於本月初旬簽訂。英國廠家供給該路之總數，共計英金九十萬鎊。

該路完成後，將通過中國中部最佳之區域，並為已完

成計劃建築各路中之一大鏈節。

外國人士，對中國一九三二年後之鐵路建設，殊不明瞭。惟鐵道部長張公權先生在上海大陸報特刊文中，曾闡明過去三年中，完成路線共四百六十英里，其餘已興工建築及計劃建築各路，亦有一千二百四十英里。

去年最重要之工作，厥為完成粵漢鐵路。其中間一段，共長二百八十五英里。該路通經危峽崢嶸之多山區，工程極為浩大。其次則為延長隴海鐵路由江蘇省北部自濱海之海州起，經中國北部至西安。該路最後將延長至

遠處西北之蘭州。該處以前須用陳舊驢車，經數星期艱苦之旅行，方可抵達。此路完成後，於開拓西北方面，極有神益。

此項設施，其能實現，庶賴於英國歸還中國一千一百萬鎊以上之英庚賠款。粵漢鐵路之建築與設備，其資金乃全出於此款。英國廠家已將機力最大之機車二十四輛，送交該路，以供拖掛富麗車輛之用。嗣後由奧斯其 (Ostrand) (按即為由英國橫渡海峽，以達比利時之海岸，接連歐陸) 起旅行，即可利用鐵路，通達香港。

英國廠家併代粵漢鐵路承造極多之較小機車及客貨車數百輛。

行將建築新路中之最堪注意者，首推貫通四川成都至重慶之一線。成都為中國西部之一大省會，而重慶則位於揚子江之上游。

四川為中國最遼闊最富饒之省份，成都乃其省垣。該處經新路及河道連貫，而與外間接通後，中國之經濟，當日趨繁盛。

中國鐵路皆為國有，過去三年半中，當局從事劃一運價，獎勵運輸，不遺餘力。

大部份之建設計劃，雖尚在進行中，而去歲各路貨運，較一九三二年，已超出百分之二十五云。(二十五年十一月間倫敦路透社分發不列顛帝國各報業之消息)

陳宗濂譯

### ▲中國鐵路成效大著

"China's Railways On An

Efficient Basis"

報	陸	大	京	南
---	---	---	---	---

中國鐵路效能，近年頗有突飛猛進之勢，益以外債地位，日臻穩固，故對於中國鐵路之投資，此時已引起中國金融界之深切注意。本年一月一日出版之民衆論壇，載有「外人鐵路投資」一文，言簡而賅，足為彼對於中國有相當認識或絕無認識者之參考，故特轉錄於次：

「中國鐵路，以前俱係視作軍閥玩物，或公共慈善機關，其主要目的，端在供給謀事者一種發財之機會與地位。但今日情形，已經大易，不獨行車方面，均多改善，行車速率，較前進步，即設備方面，亦較舒適。其對於本身之職責，曩者俱係認作一種附帶事件，故各

路行車，實少有按照一般業經公認之商業原則辦理者，但今日所採之態度及政策，已異於是，且深知鐵路為一種商業機體，必須商業化，即屬國營鐵路，對於效能及經濟各節，亦備極注意矣。

對於鐵路財政之困難，及國民政府所採之應付外債各節，以前迭經論及，茲得而言者，於汪精衛先生上次出掌政院之始，即已顯示中國政府不獨無規避責任之意，且將所以應付及中國不能獨尸其咎之種種因素，予以考慮，謀債務之整理。此種政策，至今迄未稍易，故在上年之間，政府已擬有幾種借款之整理辦法，且經債權人方面之同意接受，可見國外金融界對於中國整理債務之誠意，已有普遍之認識，而今日之鐵道部，自經努力於借款之整理之後，其信譽亦已大著，較之國民政府奠都南京之初，已不可同日而語。

在中國鐵路史之中，此時已有一種新的嬗變，即組織商辦公司，建築及經營路業，於需要之時，由國家予以援助是。即以目前而論，中國政府已令鐵道部籌撥建築費四百五十萬元，以為另築新路之用，該項數目，以後或須增加，或由商民認購。上述路線，係在四川省內，由成都築至重慶，全長五百公里，按測量所得實長五二三公里，沿綫各地，俱為川中富庶之區，主其事者，

為川黔鐵路公司，預計於兩年半之內，即可完成。建築費共需五千四百萬元，其中二千萬元由發起公司担任，其餘之數，由法國銀團承借現金七百萬元，材料借款二千七百五十萬元。其資本二千萬元，內中一千一百萬元係中國建設銀公司承募之商股，四百五十萬元由鐵道部籌撥，其餘四百五十萬元由四川省政府籌撥。

此項法國借款係由中國建設銀公司代表川黔鐵路公司與法國金融及實業銀團代表之中法工商銀行商定，其合同業於上年十二月十六日簽訂，期限十五年，由鐵道部予以無條件的担保。此次所訂之成渝借款辦法，與近經完成之玉南段上次法國借款條件，對於中國向採之鐵路投資方針，又已有不少變更者矣。

(二十六年一月九日) 盛次恆譯

### ▲論成渝等鐵路借款

“Leave Chengtu R. R.  
Control With Company”

在本年一月出版之民衆論壇之內，載有關於成渝鐵路借款之新聞一則，謂該路之建築經營及購料等事，一切由川黔鐵路公司主持，但須雇法人兩名，為該公司之技術顧問等語。

於德國借款辦法未在去年一月實現之前，已久無借助外資興辦鐵路之事，如此次之雙管齊下，以現金及材料長期除貨者矣。此種計劃，大概而論，自必十分滿意，可無疑者。

其範圍較此更大者，尙有一德國借款，與此有關者，仍爲奧托華爾夫鐵廠領導之德國各實業公司，此種辦法，實使鐵道部可將現在建築中之南萍綫，更爲西展，由湖南之株洲，而達貴州之貴陽。對於此項重大計劃之詳細情形，本報甚望可以早日披露，但此時所得者，特其大綱而已。

鐵道部業與德國銀團簽訂一種借款合同，銀團之內，包括克虜伯及奧托華爾夫等廠。此種借款，週息六厘，分十二年歸還，合計供給鐵路材料（建築材料及車輛）四千萬元。內中四分之三用以建築及設備株貴綫，餘者用以重建平漢鐵路方面之黃河鐵橋。此種中德第二次借款，實加給中國一交通要道。中國鐵路交通網，近年已在沈着推進之

中，範圍既廣，效能亦大，建設局面，已煥然一新矣。

（二十六年一月十一日）盛次恆譯

### ▲寶成鐵路之重要性

“Chengtu-Paochi Line”

鐵道部新近又簽訂一宗大借款，論其性質，不獨於經濟方面，日後定收好果，即就中國之整個交通系統而言，其地位亦極重要。其簽訂該合同之對方，即比國銀公司，

担任按照除售鐵路材料辦法，承借華幣五千萬元，以爲展築隴海鐵路之用，展築之段，係由陝西之寶雞起，至四川之成都止，全程六百公里。（按測量所得實長九三五公里）於完成之後，既可開發中國地大物博之西北各地，關係非常重大，且使向因交通阻滯，事事落後之川陝兩省，更形接近。再該段將使隴海北段終站之寶雞與成渝南段終站之成都啣接，於完成之後，吾人即可由南京起，周遊華中大地。總之，該寶成段之重要性，實無止境，蓋於便利交通，擴充路網之外，且可打破向使華西無法進展之錮，而日進繁榮也。

（二十六年一月十四日）盛次恆譯

▲讀鐵路建設季刊後之感想

"A Railway Year"

最近出版之鐵路建設季刊，載有鐵道部張部長，那文，羅魯，以及楊承訓諸君之精關論文多篇，對於中國發展鐵路事業之進展情形，頗多闡發。張部長係於一九三五年十

二月執掌鐵部，故內中敘事，多就張部長就職一年內之成績而言，此種辦法，最易鑑別。篇首冠以蔣委員長洛陽分校鐵道訓練班學員講話，內中說明政府對於路政所採之方針，及鐵路與發展文化促進經濟之重要。中國政府一方面有漢猛將軍之建議，足資參考，而又得夙負商界重望，深具理財經驗如張部長者，主持其事，故有所措施，皆得各方有力者之贊助，欽佩甚至。在張部長論文之內，曾謂「以一個具有四，三七六，〇〇〇方哩之土地，及四〇〇，〇〇〇，〇〇〇人口之國家，而祇有一〇，〇〇〇公里（七，〇〇〇英里）之鐵路，自極不足」。按印度祇有一，八〇〇，〇〇〇強方哩之土地，連緬甸在內約有三五三，〇〇〇，〇〇〇之人口，亦有四三，〇〇〇英里之鐵路，兩相比較，中國鐵路，誠如張部長云云，實太缺乏。但此種

問題，實不限於興築新路，大規模的整頓原有各路，及謀鐵路信用之恢復，亦在其內，且同其重要也。

對於恢復鐵路信用一節，羅魯博士在其論文之內，亦經道及，謂此時已告成功，蓋鐵道部在一九三六年以內，曾經整理幾種鐵路借款，并舉借新資，以為展築之用也。在本年之內，大約將有七〇〇公里之路綫，可以完成通車，在以後三四年之中，亦將有三，〇〇〇公里可以繼續告竣。在不久以前，鐵路財產如車輛及路盤等，因時值艱難，損壞極鉅，近年因亟謀修補，支出浩繁，故借款本息，無法照付，鐵路借款債權人方面之困難，於此實不無關係也。對於鐵路現代化一節，鐵道部此時業經按着「以最少之支出，提高運輸及經濟效能至一種水平綫，以應中國今日及日後之需要」慎重做去，蓋此係基本工作，必待有此，然後可言其他。今日所用之搗車，編車，站軌定綫，車輛分配，列車統制，橋樑載重，及安全設備等制度，（各路該項設備，大都陳腐，不合時用，且有一部份已經損壞者）此時已在研討之中。其進步情形，彼希冀速效者，自難惹其注目，但事實上，中國客運收入，自一九三〇年以還，已有沈着之增加，一九三〇年度，共收四

千八十萬元，但一九三五年度，已達四千五百六十萬元，一九三六年度，又達六千一百五十萬元。惟一九三一年所得之六千一百五十萬元數目，以後即未再見，蓋自東三省事件發生之後，中國即已失去北甯路山海關以東一段之收入矣。一九三五年度之貨運收入，亦加不少，一九三〇年共收五千一百八十萬元，而一九三五年度，竟達九千六百三十萬元，其貨運噸數亦由一九三〇年之二千五十萬噸增至三千二百七十萬噸。凡此種種，均足鼓勵積極鐵路政策之推進，而尤令人滿意者，張部長所定之計劃，已與此旨至相符合矣。

張部長因商同財政部孔部長，已將某某幾種借款之還本付息辦法，整理就緒，一方面，減少應付息金，展長還本期限，於另一方面，特設一借款基金保管委員會，維護有關各方之利益。其計劃之中，在原有各路方面，計包括以下各款在內：完成粵漢鐵路，該段工事，極有價值，其經費出處，大概由於英國退還庚款。隴海鐵路現已西築至寶雞，其由西安展築之段，年內可以完工。接連京滬及滬杭甬兩路之蘇嘉段，係於一九三五年二月興築，因工程進展極速，業於上年七月完成通車。滬杭甬鐵路之未成段，

大約可在今年秋季與錢塘江橋同時完成。至於新工方面，則有成渝，京贛，及湘黔各綫之興築，此外再將道清鐵路由道口展至聊城。此特舉其大概矣，其詳細情形還請竟向那文先生及茅以昇先生兩文求之。該項季刊，洵為今日之第一等刊物，此次以蔣委員長對洛陽分校鐵道訓練班學員之警省訓話，完全錄登其內，其裨益該部，更非淺鮮。該項訓話係以鐵路發展與國家進步併為一起，對於阻礙鐵路進展之種種不良及腐化各端，指摘不遺餘力，其對於鐵路員工之練習及服務各要旨，剴切說明，無微不至，蓋鐵路人員，日與民衆接觸，實有表示政府與人民間應有之關係之特別機噐；鐵路人員實為一國經濟安定之確實財產，渠所服務者，係屬一種鐵路機關，此種機關如能嚴密管理，自較其他機關容易改進今日之交通及運輸情形，謀整個民衆之利益；鐵路人員實使農村與城市連接，一方面以農產品供給城市之消費者，於另一方面又使農氏有力可以購買製造品，故不得不愷切言之也。鐵道部如能本此新精神，將蔣委員長所昭示之精神，充分灌注於一般鐵路人員腦海之中，相信其計劃之推進，必更順利而益切實效也。

(一月二十一日)

盛次恆譯

▲成渝鐵路借款合同簽訂

川黔鐵路公司進行籌築成渝鐵路，向法國銀團借款三千四百五十萬元，近已正式簽訂合同，分十五年償清。法國銀團方面係由中法工商銀行代表，華方係由建設銀公司代表，而由鐵道部作無條件擔保，除支付七百萬元現款外，其餘大部份係屬購料款價及運費，合同中並規定川黔鐵路公司內須僱用法籍技師二人。此種借款方式與從前不同之點，為並未指定以該路築成後之一切財產及純益作抵押，僅由鐵道部擔保，除必須僱用法方技師二人外，亦未因借款關係而允許債權者干涉管理權，故在此種新方式下利用外資以建設鐵道，雖比之純粹信用借款較為遜色，但究屬對雙方均為有利無弊之事。

我國鐵道事業在清末十餘年間曾一度突飛猛進，築成萬餘公里，但至歐戰發生即戛然而止。此其故一則由於經費來源斷絕，再則由於內戰開始。然當時之發展殊不足為訓，蓋除自建之平包路而外，路權多不能完整故也。迄民國十四以後，東三省鐵道建築在自力經營下而復興，然關內仍毫無進展，且不幸因鄰邦之嫉妬，不數年而爆發九一八之禍。近年關內鐵道建設已能在更堅固之基礎下而迅速進

展，惟因經費籌措不易，所有計劃之路線，僅能進行一部份。其中如由杭江以至浙贛一綫，因有英庚款借貸，銀行投資及德捷等國商行信用賒料，工程迅速；粵漢株韶段因有英庚款亦得尅期完成；滬杭甬曹娥江至杭州一段及京贛路宜貴段，亦因借有的款而工程方得以開始，預料完成必速。但如隴海路西段工程，因無大宗借款由該路自力建築之故，進展速度不免稍遜。由此可見欲圖新鐵道綫加速發展，惟有待借款之挹注。借款固應儘先求之於國內銀團，銀界亦應歡迎投資於鐵路，因鐵路為獨佔事業，借款雖通過公債之形式，但仍為最穩健可靠之投資也。惟我國待築之路甚多，勢不能不歡迎外資之輸入，且近年國際間借貸多以貨料代款，在債權者方面，亦屬一舉兩得之事，故如成渝路借款之方式，實於雙方有益。固然如浙贛之向德商賒料，杭江換軌之向捷商賒料，以及英方近來進行之信用借款，較之成渝借款更可歡迎，惟此種方式償清之期恐過短促，而不適宜於大規模之發展耳。

吾人希望今後向外商賒料建設鐵道，以至其他生利事業之舉能繼續擴展，但同時希望能使清償之期延長，俾償付債務多留迴旋之餘地，或由所借料款建設之事業成功之盈利償還本息。如是則類此之事業必待大規模之促進，中外雙方均可獲較大之利益。否則如成渝借款之方式，亦殊有提倡之價值也。

(二十五年十二月二十二日)





## 最近國外路事消息

本刊國外路事消息，向由各雜誌各報章轉譯，故在時間上，不免相隔稍遠，往往所刊新聞，皆爲一二月以前之事；蓋實際情形不得不然也。因就「最近國外路事情況」而概言之。

### 一 工程方面

**英國** 倫敦客運局，以九百萬鎊經費展築地道，業已於去年十月底開工。由買爾安得到來騰三哩隧道工程，規定由約翰莫冷公司承辦，倫敦中央地道展築之整個計劃，即由利物浦街車站到伊爾福特之紐巴立公園也。合同並規定由希叟格林街二九九號之琴尼模當公司將倫敦中央隧道之利物浦街到伍德街之一段，使之成一直線。此工程完竣後，即可應用外陽電軌以代中電軌矣。

**德國** 柏林至漢諾威之新快車公路，刻已完成。將於

一月十日（星期日）通車。該新路長凡二百二十五公里（合一百四十哩），尤爲德國境內首屈一指之公路也。

**蘇俄** 方面，據莫斯科消息，當局已決定興築由莫斯科通至西部邊界之重要軍用公路，並定於本年年底以前竣工。該路命諸政治犯建築，甚寬闊，俾可增添數條平行公路。此新公路有兩支線，一通拉脫維亞邊界，一通波蘭邊界。現已築成二百五十公里云。

又蘇俄第二次五年計劃（一九三三—三七）中之鐵道電化計有六、八三三公里，其中有六、〇四六公里爲主線或幹線。此計劃，於一九三六年一月一日止，所設置完成者有一、〇八〇公里，正在進行中者有一七五公里。在一九三六年內須完成者，共計約爲五〇〇公里。一九三六年一月一日，於諸線中辦理運輸者，有電氣機車八十四輛，馬達推動列車八十七輛，定期列車一百七十三輛，雖然蘇俄

在迫不及待中製成複雜之電氣機器，但蘇俄工業不能供給電化鐵道之機車情形，實為明顯之事實。卡西拉(Kashira)雖有一輛在開始建造，但蘇俄並無專門製造電氣機車之工廠也。

### 捷克斯拉夫 布魯諾 (Brno) 柏雷克萊夫 (Breclav)

鐵道間之第二軌道，已於一九三六年十月二十七日宣告完成。不可忽視之國際鐵路業務，現在亦擬趕辦。由布拉格道經布魯諾而至維也納全線，完全為雙軌，對巨型特快機車之行駛甚為相宜。此線之鐵軌，捷克斯拉夫國有鐵道完全以最重鋼軌鋪設，因該線列車行駛之速度，為每小時一百十公里云。

## 二 設備方面

**英國** 去年運輸改進成績良好，使鐵路公司今年更有發展一切工程之計劃。茲將建造三萬二千四百六十輛新式貨車及其他車輛，包括新式安適之客車二千輛，餐車六十九輛，與規定容器之貨車 (Container-carrying wagons) 九百五十輛。並有五百十二輛新機車亦將行駛。該計劃內更包括曼徹斯特設斐爾德間電化鐵軌之完成，與橋樑車站之

重建云。

**英國倫敦東北鐵道**，一九三六年間改造之機車及車輛，包括新機車五十六輛，貨車四千八百〇二輛，規定容器貨車七百三十九輛，客車五百九十三輛。

### 波蘭 第一機車製造公司所出之新機車，業已陳列於

華沙之波蘭鐵軌工業市場，據公司自稱該新機車，雖外形未能與流線型之圖樣一致，然每小時皆能達一一〇公里之速度，該公司且能供給交通部以電氣機車，以之與由英國進口之車輛裝合使用。此類機車裝有四部馬達，共具一千八百匹馬力，每小時能達一〇〇公里之速度，可用於華沙遙遠鄉村最近電化之鐵道。該公司所造之另一種機車即流線型，叫作『魚雷』。乃一機車與一車廂合在一起，設有五十六個座位，每小時能行一百十五公里，此類機車現皆於華沙羅慈線上應用矣。

## 三 財務方面

**英國** 一九三六年四條主要鐵路之總收入，共計為一五六，三三四，〇〇〇鎊。較去年增加五，〇五六，〇〇〇鎊云。

### 丹麥

當一九三六年會計年度終了之時（三月三十一日），國有鐵道與上年度一九，三九八，〇〇〇相比，共虧一七，〇六五，〇〇〇克郎。一九三五—三六年共收入一一三，八三五，〇〇〇克郎，上年度則為一〇六，二六三，〇〇〇克郎。其增加之原因大都因為客運發達關係，一九三五—三六年單是客運收入有五七，五七五，〇〇〇克郎，而一九三四—三五年僅為五一，五八六，〇〇〇克郎。

### 四 業務方面

#### 英國

一九三六年，南方鐵道諸站營業噸量之記錄，為一八，五三九，五九〇，以前最高記錄為一七，九九一，五三九噸，船隻與乘客之數，亦多增加，故與以往相

較，去年頗算成功云。

#### 美國

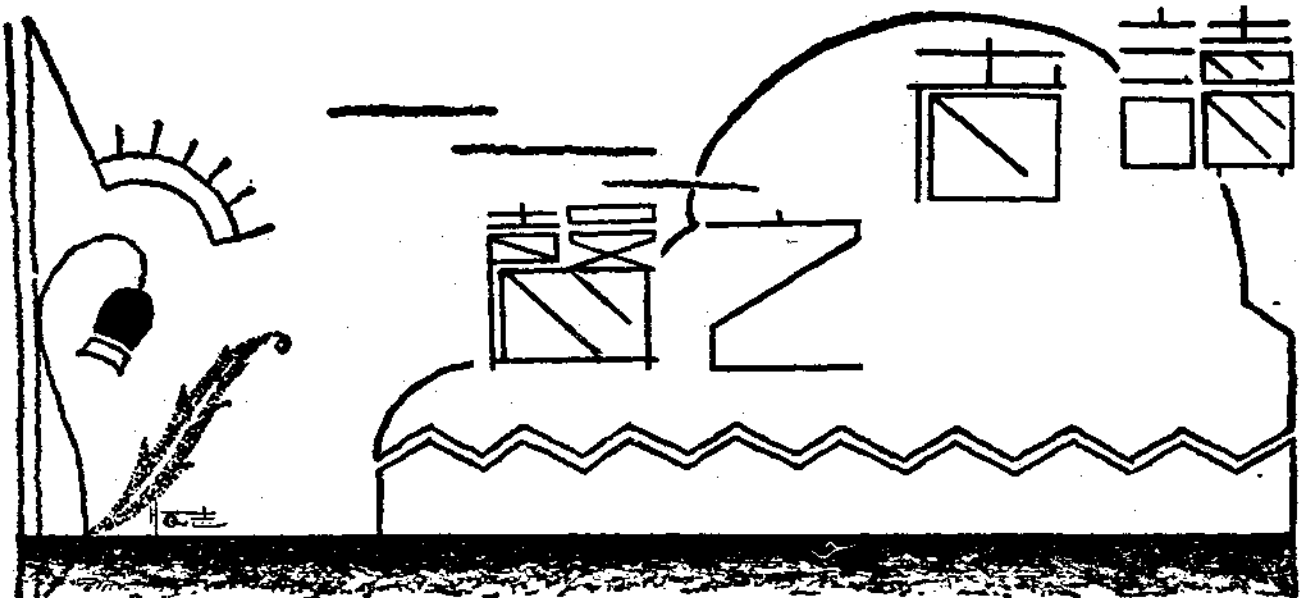
鐵路協會週刊中報告，美國整車運輸一週內（十二月二十日至十二月二十六日）共有五六二，〇〇〇車，與上週相較，減少一六八，〇〇〇車，但與去年同期相較，則增加九五，〇〇〇車云。

#### 加拿大

旅行局報告，一九三六年之旅行業已超過上年度之百分之二十五。蓋去年全年中加拿大因此業而得之進款約有二七五，〇〇〇，〇〇〇元，即以前九個月由美國乘坐汽車至加拿大之旅行者論，共達一三，二六三，〇〇〇人，與一九三五年同期間相比較，增加近於一，五〇〇，〇〇〇人。

### ●介紹「英漢對照機械工程名詞」新著

中國機械工程學會以審定機械工程名詞為編譯各種中文機械工程書籍及各種機械工程標準法規試驗法規等之初步工作，爰經該會發起人劉仙洲先生（現任國立清華大學機械工程系教授）着手編訂，歷時三月，已告完成。所定名詞約兩萬則，舉凡與機械工程有關之航空，汽車，機車，電廠，機廠等各種普通應用名詞，大體已搜集無遺，實為吾國從事機械工程界之唯一參考資料。該書現已出版，每冊售價國幣一元五角，如學生購用，同時在五十冊以上者，按照五折計算。上海發售處，京滬路局機務處及南京路大陸商場中國工程師學會。



## 同人讀書運動

編者

本部秘書廳和新生活運動委員會共同發起組織同人讀書會的消息，本刊新年特大號『部路要訊』第一六〇頁中已有刊載，想同人都已閱及。我們對於這個讀書會的組織，從其簡章上，覺得有二點很值得我們加以密切的注意：

一、簡章第五條：『本會所收會費，悉為購置各種名人傳記及世界名著之用』。

世界上可研究的事，可閱讀的書太多，各人的嗜好和興趣，又沒有永久的固定性，在某一時期，看看這一種書，愛不釋卷；在另一時期，又感覺無甚希罕，置之一旁，去翻他種書籍。但我們知道王陽明論學，『貴乎專精』；讀書散漫無序，亦為西諺所切戒。現在讀書會明訂以各種名人傳記為限，實為同人先立一種讀書計劃，以便精細閱讀。

二、簡章第八條：『本會定每兩星期舉行讀書評論會一次』。

讀書既欲求專精，但讀書究應如何讀法？實為不可忽視的問題。嘗讀庶齋老學叢談盛如梓有曰：

『學貴乎問，聖賢立教，及經書所言，不一而足，晦菴先生無書不讀，暨棘賓商，猶作者與歐陽，

託轉問周平園，先儒為學，其勤篤好問如此』。

古人為學之道，既在於好問，而我們欲求讀書之切當於實用，必須時時運其思想，取精用宏，然後舉一反三，方能有所裨益。但如何能運其思想？如何能取精用宏？這必須有賴於切磋琢磨的功夫，然後有所體會，有所發明；這又非先從好像同人讀書會擬訂的集體式研究底『讀書評論會』入手不可。

建設新路與材料管理

湘 李玉良

吾國處於內憂外患最嚴重之期，整理內政，開發交通，實為刻不容緩之急務。近二三年來，全國公路網之完成，與鐵路之積極建築，雖國難有加無已，但關係國防政治經濟文化之交通依然盡全力以求開展。近據報章所載：成渝湘黔京贛三線之興工，浙贛之南萍段積極趕築，隴海之節節西展，同蒲之努力北伸，湘桂川湘之籌築，湘粵桂三省鐵道網完成之醞釀，在吾國民窮財竭之今日，中央當局努力自力更生，銳意開發交通，實在令人欽佩與擁護。

建築鐵路，必需龐大之資本，此點婦孺盡知，但其大量支出，以材料為最鉅，次為工費及總務費；材料係指鐵道建築所需之一切材料而言，工

費乃興工之費用，總務費為人事行政一切銷耗，工費與總務費欲求節省，對於用人行政等，尚能設法節制，但材料一項則不然，偶因管理未宜，弊害隨之百出，不但糜費公帑於無形，抑且影響工事快慢好壞之處更多，是以材料管理一事，絕不能忽視！按作者以前考察各新路，關於材料管理事務，思考所及，頗有令人痛心之處，查組織例多疊床架屋，既不充實，又無條理，所定章則大多數由各養路抄襲而來，或則仿效歐美成法，不能對症下藥，所以弊害層出，多犯食而不化的胃口病。再則錄用管理人員，未加慎重，對於料性，名稱，用途等，一問盲然，材料會計更不知為何物，結果時日積久，調度不靈，料與賬更

書記室

何·經·怨

暫時的環境，祇讓我充當這小書記，居然，我能將一切事事物物，運用我整個的精神心力來整理。  
倘使，國家能給我更大的事業，也可以一步一步的整理起來。

在西邊多角形的一個小房子，裏面坐着十來個人，年紀最大的老頭子，是具有着肥胖的身軀，大約六十歲以上的年紀，估計他的重量，大概在三三百磅左右，最小的還不到二十歲，是一個坦白純潔的青年，個性極為堅強，最不高興作無理的屈服，尤其酷嗜着文學！

相並的座位前，一個魯男子，完全沒有脫掉那慷慨悲歌的神氣。自從他到達這所房子裏以後，似乎整個的山東，都給他一個人帶來了。這就是諾大房子裏最出色的幾個人物。

不相符，如此則遺誤工需，耗費路款，曷可勝計。苟加以詳細計算，其數額之驚人，實非吾人想像可及。

查材料管理，包括：請領，採購，驗收，運輸，會計等種種事務，

為事也。今後非由改善保管着手，似不為功，改善保管之道，尤以慎重人選，革新組織，充實規章，力求管理時代的科學化等數端為最關重要。

九一八前，日本南滿鐵道材料管理最高負責人，曾發表材料管理年終損失，約占所有料價全數的百分之六，並云較之歐美鐵道材料管理尚可略勝一籌，頗有自詡之概，返顧吾國各路，尤以新路為最，不但無此精詳統計，恐怕逐年因管理之未盡合宜，直接間接所受損失，總要超過百分之二十強，總務費用，尚不與焉。吾人身常斯職，能不愧疚？茲當政府努力鐵道建設聲中，關於材料管理各問題，僅就愚見之所及，略陳四項如下，以供關心路料管理者之研究，並深望主管當局有以採擇也！

一、關於組織——組織之道，最為切存少之弊害，此決非草率之計算所能

每當天際微微地透出一點光芒，皮鞋窸窣聲，響遍了整個靜極的所在，他向這書記室中一瞧，那青年已端坐在桌案前，燃着一支洋燭，努力底工作着。簽到簿上，却從來不曾有人奪取過他那第一的寶座！

微薄的待遇，不能供給他的需要，脅迫着他為生活去奮鬥，所以每月賣文的生涯，也約略有一點收入的補充，看！他在小南京——湘潭——的一角，不是佔有着文壇的重要地位嗎？

一切的事業，當他未到臨以前，呈現着的莫不是散漫混亂的狀態，自從有他足跡的到臨，如用着起重機一般，把甚麼都拉上了軌道。

天生成一付靈敏的腦子，更給予他崇高的理想。他說：「暫時的環境，祇讓我充當這小書記，居然，我能將一切的事業，運用我個人的智力

要，今後各新路工程局，務須斟酌各該路之實際情形與需要，加以深切之研究。然後制定組織系統，須有條理，合於真實需要者，才算完善充實。萬勿抄效歐美，或其他養路，因各地情形環境不同，恐有與需要背道而馳之處。須知鐵道建築時期，與營業路線，情形不同，新工注重近展迅捷，經濟確實，豈能與養路同談並論耶！去年二月十四日大公報社論有謂：

「路政原為進化不已之性質，舊有各路，自工程設備，機車使用，以至人事管理，無一不古老過時，亟應責成各路，銳意求新！」

由以上短短數語中觀察，可見社會上近年對諸路政關心與希望，是如何熱心了！該社論雖屬客觀，但以往各種組織之不健全，

吾人決不否認，嗣後欲求路政之改進，非由組織着手不可，材料管理部份，尤為切要者也！

二、人員錄用——人員錄用，亦甚重要，務使人盡其材，萬勿以私人情面，輕於錄用，以致影響管理基礎。無真實經驗豐富學識與材料管理能力者，絕對不能勝任。總之，須以事擇人，決不能因人擇事為宜。

三、規章編訂——各種章則之編訂，關係材料管理前途更大，萬勿彼此抄襲，昧於事理，以致呼應不靈，弊害叢生，事後或能發覺失妥之處，但早已鑄成大錯，病入膏肓矣。匆忙更替，徒使基礎動搖，欲遏其亂，實無其他良策。是以規章之編定，必須根據事實，詳加研究，如何方能使其內

來整理。倘使；國家能給予我大規模的事業，也可以一步一步的整理起來。」

「我從前輕視所有的書記，正和現在人家瞧不起我一樣，誰知今日也做着以前自己所輕視的職業呢？」

起先，他似乎不滿足現實的環境。兩個月以後，他掉換了自己觀察上的立場，下了最大的決心；他說：「書記是人生必經的階段，自來賢哲豪傑，那一個不是出身低微，歷盡艱難，然後成名立業的？探討人生的真實意義，立定事業成功的基礎，這就是我們書記特有的幸福！國家供給我日用的文具，予我充分習字的機會，月終還送我數千個銅元的待遇，這是多麼夠便宜的一回事。我們縱不說怎樣報答國家的恩典，却不能輕輕地放過這個優越的機會。」這種言論的發



容充實，手術運用極於合理，妥為編制，刪繁就簡，以收事半功倍之效。

四、除弊問題——除弊為材料管理一大問題，倘不急起速謀根本剔除之方，改善管理將永無基礎之可言。杜絕之法，首要層層主管嚴格監督，隨時考查賬目，核對實料。最高主管機關，凡事施以統制，賬務要按法定時期送達，詳為審核，遇有疑問發生，須實地調查，以明真相。倘有弊端，不論過去與現在，只要證據確鑿，立即從嚴懲治，以儆效尤，而杜弊風。如提高管理人員之待遇，保障其生活，亦除弊之一端也。

翹望主管當局有以善處之也！

以前所述四端，比較犖犖大者，其他細節尚有多多，不及備述。如今之時，吾中央機構，已臻完固之期，凡事似應由最高主管機關統籌辦理，以趨一致，如材料管理一事，亦應以鐵道部直接統籌管理為宜，事事均出自部章，各路咸為一法是遵，或則另設專管部份，分組管轄，不但能統制各路，使材料管理，如出一轍，兼可杜防漏卮，人事費用雖多耗費，實際仍較因弊害而不正常支出之為節省也。關於材料管理事務，至繁且鉅，非此短言所能盡詳，以上所述，不過略書梗概耳。

### 論京滬滬杭甬鐵路所發售回數乘車票之格式

滬京 陳道森

以江浙二省，交通工具之發達，公路航空營業競爭之熱烈，本在意中。京滬滬杭甬鐵路橫貫其中，其與水路事，而在此艱苦奮鬥之間，仍能應付

出，打動了書記室中整個的同情，甦轉了不少已經昏朦着的青年。

山東人是多麼純黑的一付怪可怕的面龐，一口流利的世界語，整個的集團中，更找不出第二個來，不人道的事，不合規律的事，一遇到他的眼前，似乎是莊主發現了豺狼一般，非除掉不可。祇可惜一付浮燥的性情，影響畢生的幸福不少。

這位數百磅的老頭子，時常沉靜着，少言少語，的是一個飽經世態的人物。

沉寂圖案式的生活與環境中，有了這三種典型式的人物，每日的時間，很容易的消逝。並不致使人們感受生活上的拘束和枯燥！

(於湘黔路局)

守之規律。

一、售票員售票法

格如，維持其固有之收入，其營業運用之功能，概可想見。二路所發售之回數乘車票即其中之一，實為減輕旅客負擔，發展客運業務之新途徑。滬支線，試辦後不久，接踵而起者，有京滬線之上北、真如、南翔、崑山、吳縣、無錫等站，滬杭甬之鄞縣、慈谿接其後，而其結果，頗見成效，然在檢查方面，殊多困難。茲將檢查情形及改善之點，申述於後：

售票員在回數乘車票簿面上，依旅客之姓名，所規定來回之站名，票

價，有效日期等，一一填寫清楚，再將照片黏於貼照片處，（見圖一）然後在每張回數乘車票上加蓋起訖站名，（見圖二）手續即完畢。

回數乘車票裝釘成冊，分十回本與念回本二種，即一次買十張或念張乘車票，前者能按票價七五折利益，二月期限，後者有六五折利益，四個月期限，但旅客在售票前，須備二寸半身照片二張，並規定在某站至某站之間來回，而在上車前，必須至售票房加蓋日期，車次，站名戳記，否則無效，此即購回數乘車票者，所應遵

（圖一）簿面

京滬滬杭甬鐵路		貼 照 片 處
回數乘車票(廿回)		
第0001號		
三等		
自上海北站至	站	
或		
自	站至上海北站	
姓名		
票價銀 元 角 分正		
本册各票自民國 年 月 日起至 年 月 日止		
四個月有效過期作廢		

（圖二）內頁

京滬滬杭甬鐵路	
回數乘車票(廿回)	
第0001號	
三等	
自上海北站至	站
或	
自	站至上海北站
(1)	
此處由起程站 票房加蓋戳記	

二、編造售票月報單

此種客票之票號，雖屬連接，然所售回數乘車票之到達站，由旅客之需要，隨時改變，因不印定站名之關係，各本迥然不一，而票價銀數等，

亦因此分歧，故在編造售票月報單時，非將所售出之回數乘車票之號碼，到達站，票價，銀數等，一一分別填報不可，此與編造硬紙客票月報單所不同之點。

### 三、查票員收票員稽查

由旅客在上車前向售票房加蓋戳

(圖三) 售票房戳記

某	某	站
年	月	日
		車次

記後，(見圖三)經起程站收票員札洞，則根據售票房所蓋之圖章，查日期，車次，站名，驗照相後，上車

有查票員查等級，餘與收票員相同，至到達站，有收票員依照售票時所規定之站名，與上車前售票房所蓋之日期，車次，站名，互相核對，以明有否越站，逾期乘車，餘同前，再將此種使用完畢之車票剪下，加蓋作廢日期，編造收票員日報單，解送會計處。

#### 四、會計處檢查

會計處可分下列二種：

甲、檢查收票員日報單 檢票司事，將所收下回數乘車票，依收票日報單，核對票號後，即逐張檢驗車票

之有否越站及逾期。

檢查越站，則以上車前售票房所蓋之圖章及收到站作為根據，與售票時所規定之起訖站，互相核對，有否越站，即能顯現。例有甲、乙、丙、丁四站，今有乙至丙，或丙至乙之回數乘車票，其上車前售票房所蓋之圖章為乙站，收到站以丙站為是，反則亦是。倘收到站為丁站，則為到達之越站，若收到仍為丙站，而上車前所蓋之圖章係甲站，此即起程之越站，故檢查此種車票實不能與尋常客票相提並論也。

檢查逾期，即以收票日期，與上車前售票房所蓋之乘車日期戳記(見圖三)互相核對，有否逾期，即能明白，而重覆使用，亦能藉此揭露。

乙、檢查售票月報單 因回數乘車票之到站並不印定之關係，由售票

員在售票時隨時填發，猶發售簿紙客票者然，故在檢查售票月報單之前，必先明白某站所售之回數乘車票幾本售至某站，幾本售至某站……然後才能藉票價計算進款總數，致有下列之程序：

- 子、分別等級；
- 丑、分別十回本，與念回本；
- 寅、分別發售站；
- 卯、整理票號；
- 辰、整理次號；(見圖二紅字號數)
- 巳、檢查每本各張車票之到達站，是否一律。

上列各項手續，分別清楚後，所有某站售出回數乘車票，某號某號售至某站，已洞察無餘，即能與售票月報單，一一核對，報單上有否誤報，亦能詳細訂正，最後計算其售票進款

讀者之聲

總數。

綜觀上述回數乘車票之檢查工作，層層疊疊，手續麻煩，已顯明顯，而檢查日報新制，已在實行中，茲將檢查售票日報單之情形，約略述之於後：

京滬滬杭甬路所發售之回數乘車票，全係不印定站名者，其報單轄屬於站帳六（一甲）薄紙客票日報單之內，故其檢查方法，與薄紙客票相同，但薄紙客票能藉客票之報會計處聯核算，而回數乘車票並無報會計處聯，則非查閱所收下之回數乘車票不可，然此項車票雖已售出倘未使用，或此項車票到達站未曾收到，則以此查核又成僵局，況在此遙遙四月之限期間，更不知其何日用完，今姑以回數乘車票能夠查核者言，所收下之車票上，既無票價，又無售票日期，雖

能以起訖站計算，體所收之票款，與日報單上所報之數，是否相符，售票日期之是否確實，更難查察，在此種情形之下，不無流弊可追。

至在京滬滬杭甬鐵路之檢查上，現暫以旅客購買回數乘車票之請求書，（作為回數票之報會計處聯）與簿

編客票日報單先行核對，然後待回數乘車票收到後，再與請求書核對，以檢旅客與售票員之有否通同不當行為。

據檢查日報單之情形觀察，誠救急之唯一良法，然在工作效率方面，可謂複雜麻煩，達於極點，如與檢查

簿 面

三等 某某站至某某站 1325	京滬滬杭甬鐵路 回數乘車票(廿回) 第 1325 號 三 等 自某某站至某某站 或 自某某站至某某站	貼 照 片 處
	票價國幣幾元幾角幾分正 本冊各票自中華民國 年 月 日起至 年 月 日止 以四個月有效過期作廢	姓 名

內 頁

三等 某某站至某某站 1325	京滬滬杭甬鐵路 回數乘車票(廿回) 第 1325 號 三 等 自某某站至某某站 或 自某某站至某某站 (1)	此處由起程站 票房加蓋戳記
-----------------------	---	------------------

名片式客票相比，恐十倍又過之，考其癥結，全因不印定到達站名之關係所造成，故今後之改善，宜以回數乘車票之起訖站名及票價等，在票上完全印定，則在售票時敏於發售，

## 新年在故都

「芳草碧綠綠向盡，

少年駿射馬如飛；

金朝日暮宮牆外，

一道銀河春鴨飛。」

以「文化城」深深印在腦海中間的故都——北平，是我們一向想去遊覽的地方；因為平素沒有適當的機會，於是心裏愈發想去玩一玩。

是今年的元旦假日，把我們數年的理想一旦實現了，真是有說不出的高興！

同行的，除了拙荆以外，有同人

而會計處，亦能捷於查核，一舉二得，孰善於此？茲將其格式改之如左，以憑參考。是否妥善，尙待讀者指正。（作者按上圖三角形，為孩童券：25, 1, 15, 為售票日期。）

前

楊湘年君夫婦，任顯羣君，還有楊湘年君的男公子和女公子各一位，男



◀ 上道南濟 ▶

公子年六齡，名振谷，小號「老虎」；女公子才三歲，我們都稱她「小妹」。

## 膠濟足球奪標記

### ▲ 足球歷史 ▼

膠濟路的足球，談

起來，歷史很悠久，技術方面，雖不能和北寧及京滬來相提並論，但是在青島頗有相當地位，最盛時代，要算民國十四年了，那個時候

名震球壇的吳炎章正在路局機務處供職，同時譽滿中江的老南洋那幾位金剛們，如陳敬宇，劉鶴齡，楊興宗等及濤河中學的名左翼柳行，都不約而同的在膠濟服務，集合這一班名將，組成犀利堅強的鐵軍，无怪乎，每次出征，總是操着左券，雖實力強硬之西人隊，亦不得不甘拜下風，風頭之健，就可想而知了。那知風雲變幻，好景不常，不到兩年光景，那些虎將便風吹雲散了雖。然蜀中無大將，廖



妹」。

動身還是在去年十二月卅一日的下午，搭四點廿分從浦口開行的浦平通車，到明光已經入晚了，因為想於旅次多休息一下，預備在北平多玩一點，我們很早很早就睡了。在車上過了年，天明八點鐘的時候，到了泰安。我們大家下了車，遙望泰山，也看不出什麼花樣來。車站上賣山東蜜棗的很多，我們每人化了二毛大洋，買了一蒲包，自以為很便宜。拿上車打開一看，底下却安放著像高帽一樣簪起着粗紙一堆，真真的蜜棗，還不到二三十個，而且味道平淡無常，但至少我們每人有了一隻蒲包，可以盛東西。不過二毛錢一隻蒲包，未免太貴了一些。十點鐘到濟南，我們在車站上拍了幾張照。「老虎」是我們同人中年紀最小的一個，倒是最謹慎小

心。祇要一下車，他就時時提防著要開車，所以大概每次終是他一人先上

(下) 萬壽山

一瞥

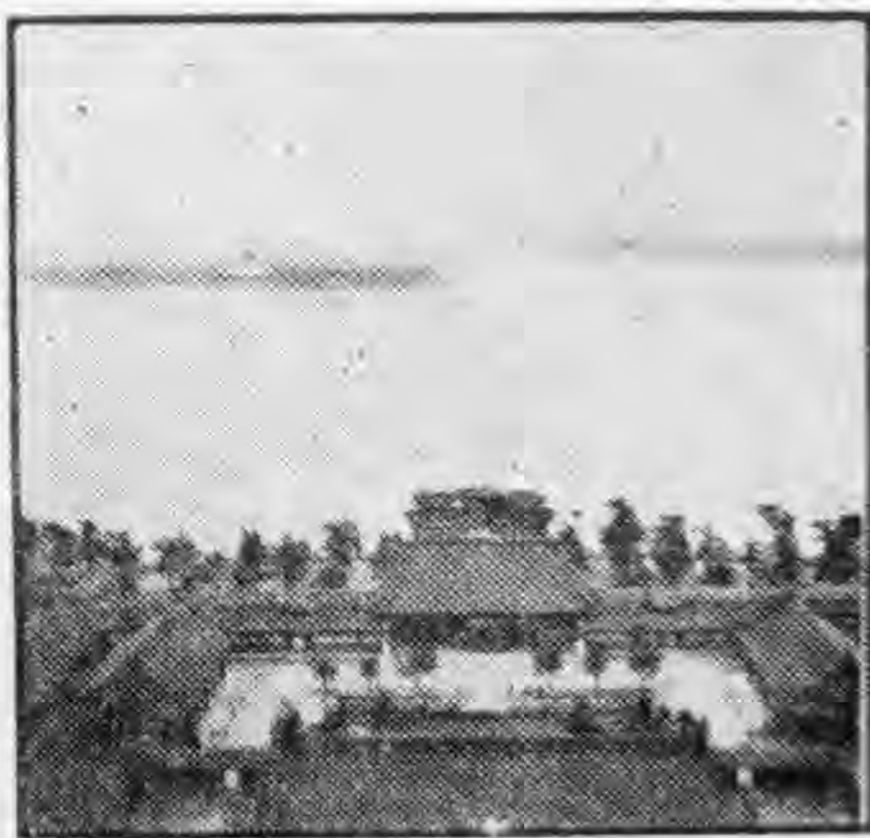
(左) 自願和

園排雲

殿遠眺

十七孔

橋



車，或竟是不下車。

到泊頭鎮已經是下午三點半了。

化作先鋒，重用編裨將校，仍舊照例參加，然與錦標絕緣，大概已有十一寒暑矣。自從去年譚槐蓀氏主辦處際足球比賽以來，發現不少新進人材，在這當中，挑選精銳，充作路方代表隊，惜乎沒有出類拔萃的守門員，確好上海東華足球隊乙組門將范家駒來歸，於是陣綫之整齊，可稱白璧無瑕了。本季參加競賽以來，連戰皆捷，積分與山大平等，乃定於月之十七日下午二時在匯泉體育場決賽焉。

▲奪得錦標▼

是日天朗氣清，和煦如春，匯泉道上，車水馬龍，場之兩廂觀衆甚夥，左為膠濟同仁，右為學府校友，吶喊助興，聲震霄漢，極時之盛。俄傾球證抱球登場召集兩方隊員訓話畢，即擲毫擇地，各自佈防，山大南征，膠濟北伐，胡笳一響，戰幕遂啓，梁中



車站上賣生梨的很多，一毛大錢一小蒲包，大概有五、六隻之多。我們又覺得便宜，大家買了很多。拿上車拆開

一看，五隻壞了二隻半。因為梨的包

紮，上半部露在外邊，看來很好，不

料下半部掩蓋的部

份，都是污濁的。所

以買時看不出來，

等到我們要追問，

車也快開了，賣梨

的早也不見了。可

知凡事決不能貪便

宜的東西，而反落

「偷雞不着蝕把米」！

在夜色朦朧中，進了天津。直到

晚上十一時，抵達了北平。

雖是嚴冬的時令，可巧北平的氣

候，還很溫和，並且覺得異樣的清爽。

有人說：北方的天要比南方更外高一

些，所以有『天高氣爽』的一說。這姑

且不予考證，但北方人的性格，比南

方人爽直得多，這倒是一件事實。

我們在北平雖耽擱了短短的四

天，可是我們嘗到了北平最好吃的菜



長城  
訪古  
中醫白  
者，係楊  
湘年君，  
其便帽為  
風吹去後  
，借戴  
夫皮帽，  
以資禦寒

看，看到了都

門最好玩的地

方，並且還作

『西山攬勝』

『長城訪古』

之遊。如其不

信，且聽說來。

北平人的

食，北京菜館做的菜，在國內通都大

埠是很出名的。我們叨了友人的光，

先後遍嘗了『全聚德』的『填鴨』，『東

興樓』的『醬爆鷄丁』，『豐澤園』的『乾

燒冬筍』，『聚寶成』的『搶虎尾』，『東

來順』的『烤羊肉』，和『玉華台』的『合

鋒得球邁進，中途被阻，急遞右路先

行，宋伯謙不辱使命，銜枚急走，衝

入敵營，一脚怒射，其勢甚勁，山大

後衛，救球心切，手吻球腮，法官目

光尖銳，判罰十二碼，葛福庭主踢，

頗有球王豐度，砰然一聲，首開紀錄，

彩聲如雷，山大見已受挫，心實不甘，

步步為營，節節進迫，幸我衛士防守

森嚴，未為所逞，不旋踵梁景相截獲

法寶，迅速端營，敵將見勢不佳，雙

騎並轡來阻，梁中鋒使出解數，翻身

怒掃，斜射入網，姿態美妙，咸歎觀

止。此後各無進展，前場結束，路隊

乃以二比〇佔先，檸檬後易地再戰，路

方操縱局勢，圍攻甚熾，亂軍中趙松鶴

撥入一球，乃裁判竟以越位，判作無

效，師勞無功。斯時也，山大死裏逃

生，攻勢轉盛，路營中危機四伏，險象

環生，均經范鐵門化險為夷，甚博好



「桃羹」等等。菜味的清爽適口，色、香、味面面俱到，確是名不虛傳！

講到玩，當然首先免不了太和、中和、保和三大殿，古物陳列所裏面的文華殿和武英殿。浴德殿中有一幅郎世甯油繪的香妃初入中原戎裝行樂圖，是很名貴的；裏邊專為香妃設置的浴德堂，其間做照土耳其式樣建造的浴室，也是很古雅的。

故宮開放了中路和內東路。我們走馬看花的參觀了乾清宮，交泰殿，坤甯宮以及御花園數處，看了以後，我們祇有一個感想：

不到北平，不會知道中國文化的  
泉源；

不到故宮，無從知道北平歷史的  
偉大！

天壇是我們戀留比較長久的地方，尤其是祈年殿的建築，那上層金

色的頂子，覆着顏色鮮明的琉璃瓦，

遠望過去，好像三把大雨傘。殿外四周是白石欄杆。聽說每逢冬至的那一天，皇帝便到祈年殿來祭祀，向上天報告一年來的施政成績，祈禱上天降福。這樣說來，祈年殿當然和政治很有關係的了。至於祈年殿前的皇穹宇，成圓形式的一圈黃色圍牆，直徑相距約三四十丈之遙，試以二人兩相背立，各向牆面通語，雖極輕低，亦能使對方聞之清晰，一若言者即立於身旁者然。這又可見古代於音學一道，已很有研究的了。

從天壇回來，又轉到北海去玩。我們祇要讀過一首詠太液池畔景色的詩：

「芰花照眼葉齊腰，

西苑池塘入望遙；

簫管悠揚雲影裏，

嬾妃含笑上金橋。」

評。移時路方防範稍懈，即爲山大拔回一城，正擬繼續恢復，不圖時間已終，路軍乃以二比一獲得最後勝利，榮膺錦標。茲將膠濟出場陣綫列后：

趙松鶴

陳盛年 葛福庭

楊維序

譚鳳華 梁景桓

王丕基

汪德銘 王壽亭

宋伯謙

生力軍：楊先敏，何恆修，郝永興，李淑嶽。

就可想像到當初北海的如何風景？如何場面了？我們在北海玩過了好像一尊古式花瓶的喇嘛塔以後，就想到北海的對岸去，看看有名的五龍亭和九龍壁。因爲一則時光不早，二則我們看到了北海池面上青年男女的溜冰，不覺有些技癢，所以不願繞道池岸，就在池面堅冰上，橫跨而去。當然，皮鞋走在冰上，易於溜滑，我一人就連跌了二交，因爲興緻很高，也就維

謹慎誠恐誠惶的走了過去。事後聽說那一段池面上的結冰，並不怎樣的堅厚，步行其上，不免危險。現在想來，不禁爲之寒心。不過天下危險的事情，往往就在不知不覺之中，表演出來的！

其次，當然要說到『西山攬勝』和『長城訪古』二件事了。西山是雇了汽車去的。先玩了頤和園。頤和園的建築，實在是太偉大了。那裏有山、有湖、有長堤、有島嶼、有天然的景色，也有人工的點綴。所以到了北平去的人，誰都要去一逛頤和園，遊過了北平回來的人，又誰也忘不了頤和園。不過這種極端奢侈的糜費，實有所謂『一園造成萬民苦』之說了。

我們匆匆的玩了仁壽殿，德和園，玉瀾堂，樂壽堂和有名的千步長廊，還到排雲殿，諧趣園，佛香閣，

寶雲閣去兜了一個圈子。我們是早晨去的，帶了一些乾糧，就在清宴舫上果腹以後，轉到西山去。

西山的範圍很廣，所屬的山嶺也很多。我們祇到了香山東麓的碧雲寺。該寺大廈連雲，迴廊偃月，十分宏偉華麗。總理的衣冠塚，就在這寺裏。全寺最勝的地方，便是金剛寶座塔。塔的建築是印度式，白石作基，底座凡三層，上面列着石龕，頂上建着七座塔。每座塔都是十三級，建築和雕刻，都極其精緻。聽說遊人們登到塔上去，可以望見香山的全景。可惜我們因爲時間太匆促，沒有作此鳥瞰式的俯視。歸途中遙見所謂『玉泉垂虹』燕京八景之一的玉泉山，也祇好留作下次遊覽的節目了。

講到『長城訪古』，倒是件有趣的故事。

因爲天氣括了一些風，並且凜於長城的嚴寒，『老虎』和『小妹妹』都沒有去，因此，湘年夫人就祇好留守後方，無法同行了。

從北平到八達嶺的長城，有平綏鐵路可以直達。平綏鐵路是第一條以中國錢用中國人自己計劃建築的路綫。自北平至青龍橋站，雖祇有五十公里，可是沿綫工程，十分艱鉅，尤其自南口至青龍橋中間的一段，穿過了崇山峻嶺，曲折迴繞，路軌依着山勢輾轉上進，越進越險，二旁高山壁立，岡嶺起伏，景色奇險，無以復加。這種工程建築的浩大，實爲國內各鐵路中所罕見。我想國人見了以後，實可增進其以自己力量修築鐵道的勇氣和決心不少。在青龍橋車站前面，幾重高山，阻住去路，而長城的奇蹟，便在火車通過的兩旁的高山頂

去，似虬龍般的蜿蜒着。

從青龍橋車站到八達嶺去，往返有驢子可雇。平綏路局爲遊人們定好了一定的價錢，來回五角。因此我們一下車，就毫不猶豫的跨上了驢背。

不過那迎面吹來的山風，好像生了尖角似的，陣陣刺面，心身爲慄。我們大家縮了頸，聳了肩，彎了背，曲了腿的在驢背上，和風神相搏，加以山道崎嶇，極難行走，每一高低，無不担心。好在驢夫緊隨在後，驢子又能處處遵從驢夫的口令，緩則緩，疾則疾，從未有爽之者。可見凡事祇要加工不斷的訓練，雖愚蠢如驢，亦能受命；不每過當走到山路最險峻的地方，驢夫口中不斷的喚着：「好驢，好驢」，這又可見賞罰之，理雖在禽獸亦同然的了。

忽然，一陣狂風，把湘年的帽

子，吹到八丈以外；我還沒有說完「啊！落帽風來了」，驢背一聳，險些兒翻身下來；顯羣是自稱最喜歡騎驢的一個，不過騎到長城脚下，却揮了一把冷汗，事後他說這還是初次的試騎，我內人騎在驢上，一言不發，但誰也不知道她却在心裏默念着「好驢，好驢」呢？！

那天的風，據驢夫說，並不怎樣厲害，不過在我們看來，已經是頂大的了。所以雖身臨長城脚下，都不敢走上八達嶺的絕頂，不過我們就在堡壘上極目遠望，已覺得四週峯巒重疊，山石崢嶸，右左的長城，依着山勢爬行着，彷彿一條臥龍，愈遠愈小，愈小愈淡，終於雲天相連，山天一色。我們匆匆的拍了幾張照，就下了堡壘，拍給那城人的山風吹了去，可不是一件小事！

我們從北平出發到青龍橋站，是乘早晨八時開行的車。車行二小時，就到的。我們去了長城回到青龍橋站，還不過十一時半。距離開回北平的十二時廿五分車，還有一個鐘點。我們就在車站的候車室裏，烤了一回火，並且就車站旁邊豎立着詹天佑氏的銅像下——建築平綏路的總工程師——拍了一張照，以資瞻仰，然後從容不迫的上了車。

上了車，就發生了吃中飯的問題。我們知道平綏路的業務，重在貨運，故於餐車等等設備，不甚講究。我們想每人吃一客蛋炒飯，問車役有沒有鷄子？他回說沒有。我們就祇好退一步吃了一客油炒飯。事後看見他們自己吃飯有鷄蛋，就責以爲何厚己薄人？他說：「先生：我們雞蛋原有，可是鷄子實在未備，你先生要鷄

子。我當然回報沒有了。」於是發覺我們對於北方人「雞蛋」和「鷄子」的發音，有些靠不住了。不然，我們還自以為盡書官話，可以在南北通行無阻呢！

從北平的西直門，回到我們的居所——中央飯店，是坐了一輛馬車。

可巧這位馬先生，也許是病體未復，

走一步倒要休二回，大概自下午三點

半出發，回到中央飯店已快六點鐘，

整整的坐了二個多鐘點。事後回來把

這件事告訴給我們部裏的同事聽。楊

翼之先生說：「那末，揣想起來，大

概這隻馬，已經是「面無馬色」了！」

最後，想藉此篇幅，對指導和招

待我們的同人，表示深深的謝意；尤

其是徐濟甫先生特為我們預備了一篇

導游，使能按圖索驥暢其所遊；徐巽

言先生為我們接洽了種種參觀遊覽的

手續，以及平綏路的吳桂孫先生和北

平中國銀行的項耀辰先生，他們種種

的盛情高誼，更使我們此行中難以忘

記的。

\* \* \*

### ●節約運動的經濟意義

節約運動的意義是增加生產，減少消費；節約的目的是安定人民的生活，充實國家的經濟力量。我們知道國民經濟生活的內容，其最重要者，不外生產與消費。要充實與增進經濟力的根本途徑，就是要增加必要的生產，減少不必要的消費。增加必要的生產，是積極的生產，減少不必要的消費，是消極的生產。這裏所謂減少不必要的消費，就是節約。所以節約的意義，並非減少生產，是將有用的人力，財力，物力，善用於有利的地方。換言之，就是把所節約的人力，財力，物力，變為再生產。在現在的國力戰的時代，儲積經濟力的節約運動，是有很大的意義的。尤其在生產落後民生凋敝的我國，這節約運動更為充實經濟力量整備戰爭資源最必要而最速效的途徑。

節錄杜心如君在中央廣播電台講演詞

## 本刊啓事

本部前以各廳司發行各種刊物，多就主管範圍，為專門之紀述，關於整個路政之研討，頗夥紀載，乃創辦鐵道半月刊一種，備載有關路政論文，紀事，以及身心修養等稿件，藉供參考而資觀摩。用意所在，固不僅溝通部路消息而已也。本年以來，且為增進讀者興趣起見，除講究印刷編制外，並力謀充實內容，以故印刷費用，較前倍增，姑以每期每冊平均一角五分計算，全年二十四冊，共需工料成本三元六角，而目前本刊對於部路同仁僅收訂閱費二元，實未夠工料成本，故多銷一份，即有多賠一份之勢。惟本刊主旨，原在謀同人習識技能之增進，故仍普遍推行，以達人手一冊之目的。茲將部路同人訂購本刊數目列表如下：

名稱	原訂數	職		合計	名稱	原訂數	職		合計	名稱	原訂數	職		合計
		訂	閱				訂	閱				訂	閱	
本部	六一份	三八九份	四五〇份	八三九份	滬杭滬	二〇四份	九八一份	一、一八五份	津浦	五〇份	八〇〇份	八五〇份		
北平	九一	八九七	九八八	一、〇七九	滬海	七七	四四八	五二五	廣九	二〇	七六	九六		
平綏	三六	二九二	三二八	三六四	正大	三六	二〇三	二三九	南潯	一五	二六	四一		
粵漢	一〇〇	五一〇	六一〇	六六〇	龍海西段		五四	五四	濟南	三三	四五四	四八七		
浙贛		四六	四六	九二	成渝		一三〇	一三〇	湘黔		二〇四	二〇四		
京贛路		一四八	一四八	二九六	其他	一五	一二三	一三八						

以上總計七千五百〇五份，凡同人尚未訂閱者，仍祈從速洽訂為要。再關於此次本刊扣款訂閱辦法，因見同仁散在各處，設就各人自由訂閱，不特交費登記，手續過繁，即於本刊印刷數額，亦難預計，不得已乃由部路會計處按照薪水百元以上之人數，先事墊解，再行扣還歸墊，以期便捷，並非稍涉強迫之意，尚希部路同仁鑒原為幸。

秘書廳研究室啓