

庫 文 華 中

集一第育教衆民

輸 運

編 康 季 王

行 印 局 書 華 中



民國三十七年  
民國三十七年

發行  
初版

中華文庫  
第一集  
運輸 (全一冊)

◎

定價 國幣 七角

(郵運匯費另加)



分類號

編者 王季康

發行人 李虞杰  
中華書局股份有限公司代表

印刷者 中華書局永寧印刷廠  
上海澳門路八九號

發行處 各埠中華書局

# 運輸

## 目次

|   |     |    |
|---|-----|----|
| 一 | 開場白 | 一  |
| 二 | 鐵道  | 三  |
| 三 | 公路  | 九  |
| 四 | 水運  | 二二 |
| 五 | 空運  | 一八 |

# 運輸

## 一 開場白

人類的經濟生活，不外生產和消費：農人種田，工人織布，是生產；農人需要穿衣，工人需要吃飯，是消費。生產和消費的東西，怎樣才能配合呢？就得經過「轉運」。

人生除了衣、食、住以外，最大的需要，大家都知道，那就是「行」了。可是我們雖有一雙萬能的手，而兩條腿却並不萬能。從甲地到乙地，要有「輸送」的工具，才能達到目的。

上面所說的「轉運」和「輸送」，就叫運輸。說得明白些，運輸就是人和物兩者在地理上的移動。

運輸的重要，好像人體中間的血液循環；它關係着一個國家

的經濟發達和文化進步，所以說運輸是一個國家的命脈。

先從經濟方面講：工業要得到廉價的原料和貨物的暢銷無阻，都靠運輸的圓滑；否則，遠地的原料，無從獲得，貨物不能迅速的運出，工業一定受到阻礙。農家的農產，一定要運輸便利，才能提高價值；否則，糧食多的地方，因為跌價而發生「穀賤傷農」的現象，別的省分，却因為天災荒歉，以致吃樹皮、草根。至於商業，它本身就是「貿遷有無」。運輸如果便利，就可以減輕成本，本錢翻身得快；否則成本加重，本錢擱置，就難於週轉。一句話，「貨暢其流」，是經濟發展的必要條件。

再就文化方面講：以前交通不便，關山阻隔，人們出外旅行，既費時，又麻煩，往往當作一件苦事。現在有了新式的運輸工具，不要說從前人認為比上青天還難的「蜀道行」可以「朝發

夕至」，就是太平洋對岸的美國，也不消一個禮拜，就可飛到。人們接觸的機會容易，思想自然溝通，文化也就進步了。

地理上的通路，不外水、陸、空，運輸既是地理上的移動，所以它的範圍，是陸上運輸、水上運輸和空中運輸。這本小冊子，就從這幾方面做一個簡單的說明。

## 二 鐵道

一、鐵道和鐵道業 鐵道是在鐵軌上使用機械的力量，轉動車輛，運輸旅客和貨物的一種設備。經營這種運輸事業的，叫鐵道業。鐵道業的興起，到現在還不到一百五十年。

鐵道的分類，有下面幾種：從技術上說，可以分爲廣軌和狹軌鐵道，蒸汽和電氣鐵道，路面、地下和高架鐵道。從經濟上的

重要程度說，可以分爲幹線鐵道、支線鐵道和地方鐵道。

二、我國的鐵道 我國最早的鐵道，是前清光緒元年（一八七五年）英國人在吳淞到上海所築的輕便鐵道。至於正式的鐵道，是光緒七年（一八八一年）通車的唐胥鐵路（唐山到胥各莊），以後經過延長，就成爲現在的北寧鐵路。截至最近止，全國鐵道總里程，有三〇、一四六公里。分布的情形如下：東北占百分之三十八，關內占百分之四十八，臺灣占百分之十三，海南島占百分之一。現在把我國主要的鐵道表列在下面：

| 路名 | 起訖地點   | 路名  | 起訖地點   |
|----|--------|-----|--------|
| 京滬 | 南京——上海 | 滬杭甬 | 上海——鄞縣 |
| 浙贛 | 杭州——南昌 | 湘贛  | 南昌——株州 |
| 湘桂 | 衡陽——桂林 | 道清  | 道口——博愛 |
| 蕪乍 | 蕪湖——乍浦 | 南潯  | 南昌——九江 |

索長綏吉錦藩大北正平隴箇臺縱黔新廣敍  
溫洮佳長承海鄭寧太綏海石東貫桂寧九昆

索長綏永錦藩大北石北蘭箇花基貴新廣宜  
倫春化吉縣陽虎平家莊平州舊蓮隆陽會州賓  
溫洮佳長承海鄭潘太原包東碧臺高桂斗九昆  
泉安斯春德龍屯陽頭海寨東雄林山龍明

洮洮四圖吉金安中同膠平津滇宜漳潮廣粵

昂索洮佳海福藩長蒲濟漢浦越蘭廈汕三漢

洮洮四圖永金安支幹大膠北天津昆基嵩潮廣廣  
安安平們吉州東線線同州平隆嶼安州州  
昂昂索洮佳海城藩長春臚同濟漢浦老蘇龍汕三水口  
溪倫安斯龍墮陽連芬州南口開澳溪頭水口



|    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|
| 昂  | 輯  | 濱  | 齊  | 漠  |
| 嫩  | 梅  | 北  | 北  | 博  |
| 昂  | 輯  | 哈  | 齊  | 漠  |
| 溪  | 安  | 爾  | 齊  | 河  |
| —— | —— | —— | 哈  | —— |
| 嫩  | 梅  | 北  | 爾  | 博  |
| 城  | 河口 | 安  | 奇  |    |
| 四  | 拉  | 北  | 林  |    |
| 梅  | 濱  | 黑  | 虎  |    |
| 四  | 拉  | 北  | 林  |    |
| 平  | 法  | 安  | 口  |    |
| —— | —— | —— | —— |    |
| 梅  | 哈  | 黑  | 虎  |    |
| 河口 | 爾  | 河  | 林  |    |
| 濱  | 濱  | 屯  |    |    |

勝利以後，日本人在東北和臺灣所經營的許多鐵道，都歸我們接收了。可惜的是因爲政治的不安定，東北和華北的鐵道，遭到了極度的破壞，弄得支離破碎；其餘的也因爲器材缺乏，不能盡量發揮效用。

三、客運 從等級區分，有頭等、二等、三等和四等。從行車速率區分，有特快車、快車、平常車等。戰後京滬、滬杭等線，增加一種對號車，對號入座，舒適便利。此外還有臥車，備有床鋪，在夜間行駛。

車票有單程、來回、團體票等。二等票價是三等票的加倍，頭等比三等的加兩倍。來回票和團體票，有優待折扣。快車、對號車和臥車，另外加收特別票價。

旅客所帶行李，在規定限度（如京滬滬杭兩路，規定不分等級，一律以四十公斤爲限。）以內，可以免費；超過規定的重量，則要收取運費。

旅客如行李多，不便攜帶，可以委託車站代接代送。

四、貨運 大宗貨物，如全批重量（或容積）滿十五公噸、二十公噸、三十公噸或四十公噸的，可以照「整車」託運。「整車」的運費，拿每公噸做單位，零數不滿一公噸的，也作一公噸算。不滿「整車」或者「整車」以外的零數，照「零擔」託運，運費拿十公斤做計算的單位，不滿十公斤的，也作十公斤算。裝

運貨物，不論「整車」或「零擔」，都拿公里作單位，按重量照規定的運費率，以一百公里的運費作爲起碼運費。

貨物的運價，分普通、特種、危險、貴重、混合託運和聯運、非聯運等多種；各種運價不同，各路局都有詳細的規定，供給託運人索閱。

運費除經鐵道方面允許的以外，必須預先繳付。

託運貨物，先要把貨物送到車站貨場，在貨物託運單上，一項一項詳細填明，簽名蓋章。經過鐵道人員查驗過磅的手續，認爲符合以後，由承運人員在託運單上加蓋名章，就開始承運。

上面第一步手續辦妥，然後鐵道填發貨票，核收運費。如若託運人請求填發「提單」或「代收貨價貨單」的，就不再發給貨票。這項貨票或提貨單，由託運人寄交或由鐵道直接隨車代寄收

貨人，憑着在到達站提貨。

貨物運到時，由到達站通知收貨人提貨。如果是代收貨價的貨物，要付清貨價以後，才得提貨。貨物到站後，超過二十四小時不去提取，要照章收保管費。

託運的貨物，不論全部或一部分受到損壞、遺失，或者遲到，倘若過失是在鐵道方面的，貨商在六個月以內，可以憑貨票或提貨單請求賠償。

鐵道業所發的提單，有效期限是六個月。在期內可以用「背書」的方法，轉讓給別人，作為押借或買賣的憑證。

### 三 公路

公路的主要任務，是以汽車載運旅客或貨物。公路運輸有時

比鐵道有利；如包裝簡單，裝卸便利，並且能夠迅速運到。不過從載運量小、運費貴兩點來說，就不及鐵道了。實在說來，不問搭客和運貨，近距離公路比鐵道適宜，遠距離鐵道比公路合算，各有各的長處。所以完備的公路網和鐵道網，應該相扶而行。

我國現代式的公路，起始於民國二年湖南省建築的長沙到湘潭的公路。民國二十年，鐵道部決定全國公路網，分爲京桂、京滇康、康藏、閩新、京蒙、京黑、甘藏清、張遠、綏新、蒙黑新、迪疏、陝桂等十二幹線，分段建築，成就很多。據最近的統計：全國的公路總里程，共有十三萬公里。至於國道網路線，除東北和臺灣以外，據統計也有五萬七千多公里。

抗戰時期，因鐵道大部淪陷，在西南和西北各省，新築了許多公路；和外國交通的公路，如滇緬公路、中印公路（就是史迪

威公路）、中蘇公路等，也建築完成，對於抗戰和物資的供應，貢獻很大。

全國公路運輸，現在由交通部公路總局統一管理，設立機械築路隊，利用機械築路。在全國各主要都市，設立運輸處，辦理運輸事務。至於各省的公路機構，隸屬各省的公路局，不過仍要受公路總局的指揮和監督。

附帶一說我國從前的驛道。因為在性質上講，驛道也是一種公路。所謂驛道，包括官路和大路：官路是從首都做出發點，向四方通達各省省城。在前清，官路的總延長，也有四千多公里。此外，從各省省城通到各地方的，就是大路。這許多驛道，在現今我國內地，仍舊肩負着搭客和運貨的使命，占着相當重要的地位。驛道上的交通工具，是古老而落伍的車輛和馱獸。

#### 四 水運

一、水運和水運業 所謂水運，是在水路上利用船舶，運輸旅客和貨物的交通設備。經營這種水運事業的，叫做水運業。

水運和陸運比較：運輸速度和時間的正確，水運雖然不及陸運；但運輸力大、運費低，陸運就不及水運了。

水運業的設備，主要的是船舶。經營水運業，大都自備船舶，經營航運；不過也有租借別人所有的船舶來經營的。在一定的航路上依照預定日期航行的，叫定期航行。既沒有預定的時日，也不就一定的航路航行的，叫不定期航行。經營定期航行的水運業，除了船舶以外，還要有貨棧、駁船和碼頭等港口設備。

二、我國的水運 我國在一百年以前，水上運輸工具，只有

帆船和民船。從一八二四年第一艘英國船嘉甸號在廣東到澳門間試航以後，外輪侵入我國的水運，就從此開始了。我國經營水運業的，最早要推招商局，創設在前清同治十一年（一八七二年）。後來有大達公司航行長江下游，三北、寧紹公司航行長江和滬甬線，政記公司航行北洋，肇興公司航行營口、龍口一帶，東三省省辦的東北航務局航行黑龍江、鴨綠江，民生實業公司航行川江。因為洋商根據不平等條約，握有內河航行權，憑着它們雄厚的資本和進步的技術，我國的水運業，很受它們的壓迫。

「八一三」以前，英國的太古、怡和等洋行所管轄的輪船，共有三十五萬噸，日本的日清、大連等會社所經營的輪船，有十萬噸，此外，外籍輪船在我國沿海和內河行駛的，大約有五十萬噸。直到民國三十二年一月，英美兩國和我國簽訂了新約以後，



內河航行權，才得挽回，在我國的水運史上，可以算作一個新的紀元。現在國輪的總噸位，共計有八十萬噸。

我國的航線，可以分爲海外航線、沿海航線和長江等內河航線，現在把主要的航線，開列在下面：

### 甲 海外航線

(1) 滬港線 從上海到香港 (2) 中越線 從上海到海防

(3) 中暹線 從上海經汕頭到曼谷 (4) 中關線 從上海到關島

(5) 港廈岷線 從上海經廈門到馬尼刺

(6) 中印緬線 從上海經香港、星加坡、仰光到加爾各答

(7) 港星線 從香港到星加坡 (8) 中日線 從上海到佐世保、

神戶

(9) 中蘇線 從上海經海參威到庫頁島