

新 文 化 書 畫

交 通 政 策

上 海 中 華 書 局 印 行

著 維 波 · 里 菲

策 政 通 交

譯 武 君 馬 士 博 學 工

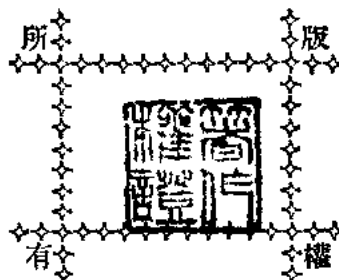
民民民
國國國
二十^十
二二二
年年年
二四四
月月月
七發印
版行刷

交通政策(全一冊)

上海實售中儲券七十一元六角

(外埠酌加郵匯費)

版權



所
有

印 印 發 譯 著
刷 刷 行
所 者 者 者 者

菲里波維

馬君武

中華書局

中華書局

上海靜安寺路哈同路口
中華書局

總發行所 上海棋盤街

中華書局

分發行所

中華書局

北平天津張家口石家莊邯鄲保定
濟南青島太原開封鄭州西安蘭州
成都重慶長沙常德衡州漢口南昌
九江安慶蕪湖南京徐州杭州溫州
福州廈門廣州汕頭潮州梧州雲南
臺灣吉林長春哈爾濱香港新加坡

序文

是本爲國民生計政策第四書。因謀國外國內商業政策一書連續之故。乃改爲第五書。所據者 *Somary* 一九二一年所改正第十版也。

各種生計事業應平均進步。而中國交通事業實最不發達。既無可行新式車之陸路。水路又不加工修理。全國鐵路不及五千法里。皆爲南北軍閥所攫取。視爲賊物。年久失修。坐以待斃。航海業僅一招商局。亦爲經理董事等所盤踞。成立數十年。船隻未出國門一步。且本國沿海航業亦不能自保。以此種交通狀態。欲求農工商諸生計事業之發達。豈可得乎。予譯此書以供國民參考。誠願有人以偉大計畫發展中國各種交通事業。然非所望於營私分贖之政府也。

中華民國十二年雲南靖國紀念日

工學博士馬君武序於寶山縣憶文園

交通政策（國民生計政策第五書）

目錄

頁數

序文

第一部 交通事業通論

第一篇 交通事業之普通效用

第一章 汎論交通事業之效用……………一

第二章 交通事業對於生產及消費之效用……………七

第三章 交通費原理……………九

第二篇 鐵路汽船以前交通事業之發達

第一章 道路……………一〇

第二章 內地航業……………一三

第三章 海上航業……………一五

第四章	郵政及電報	一七
第三篇	鐵路及汽船之發達	二五
第二部	鐵路	
第一篇	鐵路之組織及其政策	
第一章	鐵路之分類及其所關係之利害	四一
第二章	鐵路管理原則	四五
第三章	私有鐵路之讓許	四九
第四章	國家促進私有鐵路策	五三
第五章	國有鐵路及私有鐵路制度	五七
第六章	歐美鐵路政策之發達	
a	導言	六三
b	德國	一四
c	英國	六七

d	英國	七〇
e	法國	七二
f	意國	七五
g	北美聯邦	七七
第七章	鐵路服務人之地位	八一
第二篇	運率及運率政策	
A.	運率制度	
第一章	通論	九二
第二章	運率構成之原則	九三
第三章	單獨運率制度	一〇〇
第四章	差異運率	一〇四
第五章	直接運率 運率聯合 運率同盟	一二
B.	運率政策	

鐵路在生計政策上之任務……………

一一六

第三部 國內水路

第一章 現今國內水路之擴張及其關係……………

一二三

第二章 國內水路管理……………

一三一

第四部 海上航業

第一章 十九世紀海航業之發達……………

一三七

第二章 自由航業及定線航業……………

一四〇

第三章 大航業……………

一五〇

第四章 海船運率……………

一五四

第五章 海港……………

一五八

第六章 國家及海航業……………

一六四

第七章 海航業服務工人之地位……………

一七三

第八章 自動車及空中交通……………

一八二

交通政策（國民生計政策第五書）

維也納大學教授（Philippovich）著 工學博士馬君武譯

第一部 交通事業通論

第一篇 交通事業之普通效用

第一章 汎論交通事業之效用

第一百三十五節 1、此所用交通一名詞，非取其廣義，如生計界之貨物流通，及生計單位之交換關係。（市場交通、交易所交通。）惟取其狹義，即人物、新聞之地位轉移。尋常所謂交通事業或交通機關，皆就此事實言之。

交通事業對於國民生計有何功能。交通事業完全之效力如何。人物、新聞之地位轉移，若較今更頻數，更合時更迅速更廉賤。其所被於國民生計之效力如何。當先明述之。是可使人民與地方發生向來未有之生計關係。或向來所有單獨不永久之生計關係更擴大，而合於規

則。交通事業即使生計地位擴張，且使地位完全擴張，致能發生生計關係。又使此關係繁盛，以容受更多之人及貨物。

以技術支配自然外界，使國民生計發達。實以交通事業為最重要及最有勢力之條件。交通事業缺乏或不完善之處。生產事業必限於鄰近地方之市場。交通事業與工作器具雖同為生產進步所必需。而前者較後者尤為重要。因生產器具改良雖能增加某種生產支派之產物。而不能移動生計界限。交通事業改良則使市場擴張。斯密亞當 Adam Smith 為是之故。已舉述交通事業之重要。彼既知一切生計與市場之擴大有關係。而市場須有良道路、運河、通航船之河道，乃能增加。是能使國內甚遙遠之部分開發，以與善消費之城市相聯絡。故斯密亞當謂「交通事業進步為一切進步之最大者」。斯密亞當在當時之觀察既如是。由彼時至今日之進步徵之。其言愈可信也。

2、人類生活條件在十九世紀中最顯著之變遷。未有過於運輸事業之變遷者。昔時安土重遷。羣衆運輸之事。惟例外於節假、行軍、巡拜、有之。於今則無日不有羣衆遷動。為交通中心

點之大城市、人羣殆出入往來不絕。昔時粗重貨物之常運送者至希。於今則食料、工業原料、工業品之多量運輸。以供給數百萬人之生活。既爲不可缺之現象。昔時新聞傳達、惟執業者及少數大商人能之。中古時代在教會、大學校、大商場亦有其事。今則大城市數百萬人、乃至最貧之人、亦能與全地球各處直接進信矣。

人類之生活範圍。殆無一處不與交通事業之進步相接觸者。社會及國家生活之根本特性因此變遷。安土重遷之習慣因此除去。人民因此得以向食料生產之遠方轉徙。統一的生計的政治的統轄權、因此得以向大區域發展矣。

3、交通事業進步之功效。自然不僅限於一國。是乃增進各國間之交通方法。除國民的國家聯合外。由此所發生之生計交互關係、固不以國境爲限。例如 Hamburg 海港之對於奧國較之 Triest 更爲重要。荷蘭諸海港之對於德國西部較之 Bremen 及 Hamburg 更爲重要。故自然界優越位置（可航船之河道及海港）及有計畫之交通政策（開通運河、建築海港、組織航業鐵路、定立稅率）皆可以造成統一的交通區域。使國際商業來相遷就。大

概言之。改良交通方法。即增進國際交通關係。既無鐵路。又無大河運河。復與海道不通。則城市不過爲周圍四鄉之市場。故昔時城市及市場之分布。皆相距二十至三十五法里。使市場區域邊界乘車來者可於一日內往返。鄉間居民於城市賣出其產物。且由是購買其工業需要品。由外間來者惟殖民地及工藝貨物。爲本地地方所不能產出者。故各城市內送來之貨物全數甚少。一八四二年德國全部輸入及輸出之價值不過十億馬克。至一九一四年增至二百一十四億六千二百萬馬克。地球各大國輸入及輸出之全部價值。一九一二年爲一千六百四十六億六千萬馬克。惟因現今交通增進。故世界市場及世界價格乃能成立也。

4. 生計與交通事業之發達並行。居民之增多。交易之發展。生產支派之加益。人類生計組織形式之孕育。皆沿已成之道路。可航行之河岸。及海岸。交通方法每一次改爲完善之功效亦然。交通線新成立。交通事業之技術及生計功效加高後。每爲增加生計強度及造成新生計形式之基礎。故交通事業進步可視爲生計進步之指數。其進步之標準。且歸諸生計本身。所據以爲判決者。爲全部生產之增高。財產及財產形式之加多。需要之增進。供給情形之複

難。加多人口開闢營業機會使其得以給養等等皆是。交通方法完善之功效尙不止於此。乃甚易見者。蓋不惟生計條件。卽其餘一切生活條件。皆因人口大運動及人身關係增多之故。有所改良。知識之媒介。理想之傳達。政黨之組織。集會之盛行。皆發生一定作用。能而言之。交通事業既發達。精神力及政治力全部社會作用。皆擴大其範圍。由能方面使個人之思想及感覺。常受更頻數更迅速之刺激。是常有人質問因交通事業完善致全部生活強度增加。其最後作用如何。外界交互關係進步。人類之生活受用及道德關係之進步。是否與此相伴。頗不能爲客觀答覆。於此所當認識者。卽交通之發達乃屬於必要。非然者。會使人口不增加。限制其生活。且爲他國民之生計及社會組織與交通條件相適合者所絆制而已。

交通方法完善之生計作用。乃消出關係變遷及擴張之會然現象。於是當記憶地中海諸商市。卽歐洲文化最初之交通區域。當記憶發現時代交通路變遷級張之際。商業重要城市卽由此移至大西洋諸市。當記憶現在歐美交通路完全之際。西北歐洲商業中心難益占重要位置。更就國民生計組織諸階級之發達觀之。十五及十六世紀資本主義初起。

十八世紀進至營業自由。及至於今。乃造成大國際企業。發生國際利害。皆與其時期內市場之擴張有關係。而消場之擴張又自與交通方法之發達有密切關係。全部國民生計之改造。自閉關的家庭生計之地方限制。以至於因世界生計關係所成之廣大聯合。莫非交通事業發達完善之效也。

論消場關係變遷所被於國民生計之影響。有 Brentano 一八八九年所著現今社會困難之原因。Combart 一九一九年所著近世資本主義。其以交通事業之效用為根據以成理論者。最初為 Thünen 所著孤立之國家。詳論交通事業之效用者。有 Laves 一八五三年所著鐵路及其效用。Schäffle 所著人類生計之社會制度。Schumpeter 一八七三年所著近代交通與生計。社會道德進步之關係。及其一八九〇年所著現代之社會及工業政策。Sax 一九一八年所著交通事業。Cohn 一八九八年所著商業及交通業之國民生計。Philpovich 一九〇四年所交通業之科學研究。（載國民生計社會政策及行政雜誌第十四卷）Ratzel 一九〇三年所著政治地理。Huber 所著運輸業交通業

二文。(載國家學字彙)Harnes 一九二二年所著國民生計及世界生計。又自一九一三年以來出版之世界生計雜誌。論此頗多。

第二章 交通事業對於生產及消費之效用

第一百三十六節 1. 交通事業由三方面向生產起作用。即(1)增多現有貨物之消費能力。(2)使現有之企業受其影響。(3)為新生產創立前題。

消費能力依貨物之價值增高。依運輸費降低。故鐵路汽船未發達之前。向遠方輸送者惟奢侈品。交通改良之程度。可由貨物甚粗重而價值微少者可以輸送之遠近測得之。地位移轉之最大成功為航運。最重要原料之世界市場價格因此構成。世界市場價格惟在大商港有效。若無商業政策及獨占政策之限制阻止之。是亦可決定內地價格。內地價格以世界市場價格為本。外加由世界市場運至內地之運輸費。

消場半徑之大小。由物價與運輸費之比例定之。貨物甚粗重而價值微少者。(鑛業許多原料)易腐壞者。(因此裝罐頭食物及經久麪包)價廉而需求仍不多者。其消場半徑皆

極小

交通方法改良。不常使價格低落。如 *von* 之說。若生產不能應新區域全部之需要。則其價格可在生產地反增高。

2. 因交通方法改良。粗重貨物易於運送。遂使工業選擇建設地。不依賴出產原料及工人就近可得食糧供給地方。工業中心點如德國之萊茵及韋司法倫區域 *Rheinisch-Westfälisches Gebiet*。其就近所能供給之糧食。不及四分之一。大城市之發展及國際分工之構成皆如是。

3. 鐵路儘最大限利用。船隻儘最大限裝載。以多量物品供給消費人。此二種交通事業皆有地方集中傾向。遂致消費中心點急速發生。諸大城市間之交通更迅速更頻數。又依定期往來。遂致極遠地方之交通。更廉於國內地方。航業更富於集中傾向。因海港之建設需費甚大。每國僅有少數海港。海港內商工業須運輸者至多。諸大海港間之運輸費。每較廉於更近諸小海港。鐵路線又每向諸海港集中。現今大消費中心點之發達。每出於交通事業集中作

用。如紐約是也。

第二章 交通費原理

第一百三十七節 1. 交通費按二觀點定之。(1) 接受取人在一定地方由運送貨物所有或所應有之價值。(2) 按運送所需費用。鐵路及郵政皆有大規模之永久設備。有永久僱用之多數職員及工人。與最注重者爲使其器械能完全利用。若不能達利用界限或市況運動一定高點。則於定運率時務設法使此種設備有繁費工作。郵政運送不須許多特別費用。但爲維持極多數離心組織之故。必須交通頻數。故各國皆收統一郵費。而不問道路之遠近如何。在鐵路則因車輛服役之故。特別營業費用占重要部分。但如減輕運費可增多主僱。則暫時雖有損失。亦可爲之。是在新築路線及初開鐵路之時每有成功。若鐵路網線既發達。則成功不可必得矣。若特別營業費與設備資本之利息、還本額、及普通營業費之比例甚小。則定立運率之法。當求得最多量運輸。因單獨裝載不足以抵償設備資本之利息及還本額也。郵政及鐵路皆獨占企業。也有甚大設備資本及永久人工。航海業反之。除大航線汽船需