

貴州經濟建設 月刊

1946.2:1、2、

貴州經濟建設月刊目次第二卷第一期特大號

封面——同心協力建設新貴州

論 著

鐵路是貴州的新生命線

湘桂黔鐵路與貴州經濟建設

湘桂黔鐵路工程及展望

湘桂黔鐵路貴州區沿線各縣經濟概述

路運量之估計

發展貴州礦業與探勘貴州礦產

當前經濟危機的癥結(下)

貴州經建事業工作進行之商榷

湘桂黔鐵路都筑段定測經過

貴州鐵路建設并樹立良好徵工包工制度

湘桂黔鐵路工程局都筑段工程處

辦理發包工程概述

都筑段工程處辦理包制審斂之旨趣

都筑段第一期土方工程之審檢討與

第二期之展望

谷濠關隧道施工計劃

集體意見

現時貴州經濟建設之途徑

研究

統計方法與經濟及商業的問題

紅建統計

貴陽市卅五年十一月十二兩月票據交換統計表

貴陽市卅五年七至十一月零售國貨價格指數

貴州省政府民工管理處第一期工程民工核獎一覽表

經建法規

交通部 都筑段工程局都筑段工程處包商預支工程款及扣還暫行辦法

交通部 發包工程單價調整辦法

交通部 包商審斂暫行辦法

貴州省徵募民工建築湘桂黔鐵路都筑段路基土方工程民工費

發放委員會組織規程

貴州省徵募民工建築湘桂黔鐵路都筑段路基土方工程各縣民

工費發放辦法

沈麟書 周元椿
王克章 劉誠

李宇

本社輯
本社輯
本社輯

論

著

鐵路是貴州的新生命線

楊主席在都筑段鐵路開工典禮講詞

周主任委員，平議長，各位同志，各位同胞，今日齊集了幾萬人，大家歡欣鼓舞的在禮裏舉行湘桂黔鐵路都筑段工程的開工典禮本人躬逢這異常熱烈而隆重的盛典，衷心所感到的愉快與興奮，實非言語所能表達。談到湘桂黔鐵路都筑段工程的開工，我認為的確是本省空前偉大歷史上的應大書特書的一件事，同時也是本省全體人民所最迫切要求的一樁建設。

各位知道我國地大物博，人口衆多，文化悠久，為何今天與歐美各國國比較起來，一切尙瞠乎其後呢？事實告訴我們，交通的不發達就是最主要的原因之一，以我們貴州來說，人口有一千一百萬之多，氣候良好，雨量充足，土地膏腴，蘊藏豐富，今天爲什麼還是在聳天關窮呢？固然原因不止一端，癥結所在，完完全全是由於交通的不發達的關係，試觀世界上有許多文化發達的國家，無論古今沒有不是毗連海洋的，即以我國的許多文化較爲發達，經濟較爲繁榮的省份說，不是濱海便是境內大小河流縱橫四布，因爲河流他是一種自然的交通線，所謂水啓文明即是此意，我們貴州雖步皆山，缺乏河流，縱有少數，亦是流量不大，對於自然交通的便利，利用較少，再者，因爲以往本省人民大都受了陋習之害，生活頹唐，精神萎靡，處處敷衍成性，普遍的變成了一種多一事不如，少一事的得過且過的消極觀念，不知道本科學征服自然

人定勝天的論理運用我們偉大的人力來積極建設公路，鐵路，發展交通，以改造地理，補足本省先天性的河流交通之不足，因此迄今本省雖說是地大物博，人口衆多，蘊藏豐富，但是一般人民的物質享受，同精神生活仍然沒有擺脫掉貧，病，愚，私，的泥潭，如果今天我們還不積極注重交通建設，那末，我相信再過若干年後，貴州人民的生活一定還是很痛苦的，文化也一定還是不進步的，這是值得我們警惕的一點。

前面我們所說的改造地理以征服自然，是絕對可能作到的事，比如我們將鐵路修築完成後，鐵路的運輸力量不是有時比河流更大嗎？諸位看，大凡通鐵路的都市，往往都是由窮困一變而爲康樂，由蕭條一變而爲繁榮，不勝旁舉的地方，就以本省爲例，都勻兩地來說，自黔桂鐵路通車以後，城市的各種發展顯然有驚人的速度，而且市客也逐漸向現代化的趨勢奔赴而我們便可以知道建築都筑段鐵路與改善本省人民生活提高本省文化之關係密切重要了，這裏我想各位也一定知道得很清楚的，主要的就是因爲文化，經濟等建設是與交通建設是一體而不可分割的，而且踏實說來，交通建設往往居於一切建設的領導地位，爲什麼呢？舉個例說，假使將都筑，筑論，筑昆，筑貴鐵路完全暢通了，人們貴州的人民就可以將地下的煤，鐵，水銀，硫磺等一切富藏，大規模的開採出來運銷到外面去銷售，反過來說，如果我們要將本省缺乏而又爲人

與日常生活所必需的各種物資，源源運進來，到了那個時候我們人民的生活自然也可以如理想的獲得改善再說，現在我們貴陽是三十幾萬人口，如果鐵路通了，我相信不久的將來可以增加到六十萬左右決不為多，都市的一切發展也必定可以蒸蒸日上，建設新貴陽，建設新貴州，需要交通發達，推而廣之，建設整個新中國也一樣需要交通發達，切盼大家認識這是一個必然性的理論，把握着這一中心目標，共同努力工作。此外，關於湘桂黔鐵路都筑段工程開工以後，我還有幾點意見，特別提供我們全省的同胞與被徵召前來參加築路工作的各位民工同志們，望大家切實注意：

第一、各位要深切明瞭，都筑段鐵路的開工築路，就是在替我們貴州的民衆開闢着一條新的生命線，是於大家有永久利益的，我們全省的同胞應該如何的興高彩烈來努力使他早日完成，並且我們還須明白，在今天努力發展交通工作的，決不止貴州一省，乃是全國皆然的事，將來省與省間如果要比賽文化，經濟等項事業之進步，現在就應該在交通方面積極努力競爭，我們貴州的交通向來較他省落後，因此我們全省人民更應該加倍努力發展本省的交通。

第二、這次征用民工修築鐵路的事完全是建設廳何廳長在負責主持，他對於各種辦法都有很縝密的考慮，樣樣都準備得十分完善，其中特別對於民工的待遇一項決定時更為慎重，因此我們所採的原則，是要使每一個工人每天吃得飽，營養足，並且還規定每隔多少時間要打一次牙祭，休息的時間還要放映電影給大家看，另外還設有醫務所替大家保持健康，今後我願意同何廳長經常的來同大家在一起共同流汗努力工作這樣我相信各位於秋收後完竣以後以大家的力量來參加作這件於大家有益的事，無論在那方面說，是只有快樂沒有痛苦的我記得，蔣主席曾有這樣一個明確的指示：「今日之所謂善政，就是在於善用民力改造人民的生計」這句話的道理，我以為很適合我們貴州的現情，因為我們貴州雖窮，但是有一千一百萬人，如果所有的人在農閒的時候祇為公家義務勞動

二天，那末每個工價以一千六百元計算，要節省多少公帑的開支，要為本省增加多少福利，所以我說有用的人力就是豐富的資本，現在我們大鑒疾呼的說，望大家努力將鐵路工程全部完成，是於大家有無窮利益的事，也許有的人還不相信，我再舉一個最顯明的例子告訴各位比如諸位目前要將糧食或其他物品運往廣西出售，因為交通工具的缺乏，大都由自己費力出汗的拚去，而且運去的貨物，因為人力不及機械至為有限，將來鐵路通了，不管要運好多貨可完全放到火車上，自己舒服的躺在車箱裏睡覺，聽其自然也很快的達到目的地了。

第三、凡事要先有破壞，然後才有建設，這是天經地義的道理，比如有一棟房屋已經破漏不堪，不適於居人了，如果你想在原來的地方另建一所新的房屋，那就得先忍受一個短時期的生活的不舒適，將舊的房屋完全忍受折毀，然後才可以根據新的計劃去着手建築新的房屋才可以建築成功，新的生活幸福也可以獲得，這次，我們貴陽要修火車站，面積要有相當的大才能適用，當然不免，要征用田地，拆毀一些房屋，這在一般的人情上來說凡被征用田地或使拆掉房屋的人們心裏總是不快的，但是若果從整個貴州人民千百年的利益着想，反轉是有寶貴的代價在後頭，又有什麼值得不快的呢？何況每拆掉一棟房屋或每征用一塊田地，政府都給有適當的補償呢？還有些說火車站又何必要那麼大，我認為還是一種含有偏見的說法，昨天工務局局長對我說，將來這個火車站，要作黔桂湘，黔川，黔滇等鐵路的總車站，到了那個時候是決不敷用的，一定要擴大修築才行，各位更須明瞭修鐵路建築工程方面的同志，他們對於整個工程是運用科學的方法精密研究和計算過的，他們是決不願意多花一分人力，物力，財力的，這一點要大家注意。

以上三點，祇要大家審切認清，篤行實踐，那末，這段鐵路的工程雖然艱鉅，是可以很快的圓滿完成的本省人民的新的生命線也就從此堅固的豎立起來了大家的生活自必日臻於富強康樂之境，望大家意志集中，力量集中來共同努力完成我們貴州的新生命線。

湘桂黔鐵路與貴州經濟建設

何廳長輯五在都筑段工程開工典禮講詞

主席，周主任委員，平議長，胡主任委員，王副局長，各位來賓，各位同志，各位同胞，本人此次奉令負責主持征募民工修築湘桂黔鐵路都筑段路基土方工程深感任重道遠，踴躍堪虞。兩月以來，幸在楊主席領導之下，復得各方人士之協助，以及工程處，各征募民工縣份，賢達士紳之熱烈贊襄，各縣長兼大隊長之熱心努力，使征募工作，得以順利進行，於預定的時間開工，本人實感覺得非常愉快和榮幸，值此熱烈而隆重的開工典禮中，為使今後工程，得以如期完成，并使關心此路的同胞同志，明瞭該路一切情形起見，特將籌備經過，暨有關工程之各項重要問題，敬向各位來賓，及參加工作的同志，略為報告：

貴州是一個交通不便，經濟枯窘，民生困乏的省份但是牠是中國的一環，位居西南的中心，在整個西南國防上，乃至於整個中國之國防上，均佔着極重要的位置，此次抗戰，牠與西南諸省同樣肩荷着復興民族的重大責任，牠的貧窮，不是先天條件之不足，而是後天人謀之不臧，貴州有一千一百萬人口，礦藏豐富，物資裕饒，而且民性純樸多能忍苦耐勞富於進取，按理在這種優越條件之下，牠的文化水準，人民的生計享受，雖不能高出尋常，與沿海先進的江浙諸省，相提并論，起碼亦應與粵，桂，川，湘，并駕齊驅，為什麼多年以來，老是沉滯在閉塞，貧困，落後的狀態中，而毫不進步呢？其癥結所在，實由於交通不發達之故，舊交通乃文明之母，一個地區之進步與落後，均視其交通之便利與否而發生絕大作用，同時民生四大需要，行之一項，尤為途裕民生之先決條件，如交通不發達，則地不能盡其利，物不能盡其用，貨不能暢其流，後，以貴州來說，礦產雖豐，不能開發，物資雖富，不能小販，土

產，無法利用，人口雖衆勞力無所施展，一切產業，自難開發達，如獲石田，毫無所用，現在要談建設新貴州，就必先從貴州之經濟建設着手，質言之，就是要改善貴州人民的生活，提高貴州人民的文化水準，而當前貴州經濟建設首要之圖莫急於發展交通，修築鐵路，蓋貴州亦曾有通達四境，縱橫聯貫之公路，但其運輸量有限，遠不如鐵路運量之宏大殊難切合建國要求，在過去抗戰期間，正積極興修的湘桂黔鐵路，在三十三年多因桂柳不守敵寇黔南，被迫停工，現抗戰勝利，建國工作，積極展開，貴州地位，在整個西南國防上，既如此重要，而建設新貴州區不僅僅為貴州人一致之迫切要求，亦為中樞及國內人士所屬望，故都筑段之繼續開工，實屬刻不容緩都筑段工程經中央在三十五年度內核准限期完成，現在貴州建設史上，不能不算一個劃時代的創舉，將永遠留著光輝燦爛的一頁。

關於本省征工修築路基籌備經過與民工待遇，於此亦作簡要的報告當都筑段經中央決定繼續興修以後，其路基土方工程，省府曾准交通部函請協助，旋奉 主席交由建設廳組織民工管理機構，負責辦理，經與路局方面，一再洽商，詳訂征募辦法，分別呈報省府及交通部備案，民工管理處於七月二十一日開始籌備於八月一日正式成立，為使征工各縣對於征募工作推進順利起見并於九月十九日召集貴筑等九縣長舉行征工會，交換意見，作改進之準備，并決定第一期先征貴筑，湄鎮，惠水，龍里，開陽等五縣民工工作，在貴陽，龍里兩地，同時開工，貴陽地段，由貴筑，湄鎮兩縣民工負責，龍里地段，由龍里，惠水，開陽三縣民工負責比欠民工待遇：（一）民工旅費由縣鎮至縣城集中時，每人發

給五百三十元，由縣城出發到工地，按站計算，每六十華里爲一站發給五百三十元，三十華里按半站計算，折半發給，不及三十華里者仍三十華里計算。(二)民工伙食，每人每日發給食米二市斤，鹽四錢，素油一兩三錢，菜一市斤，柴二市斤，另外的量發給辣子與葉菸五日發給草鞋一對，又每小隊工作達到或超過標準時，每半月，打牙祭一次，每人發給豬肉半斤。(三)民工工資如工作超過標準時每小隊除應得伙食外，保折合現金發給，每十日結算一次。(四)民工醫藥，如民工發生疾病，有中醫師醫治，并發給藥品，另有路局醫院可留院醫治，不願

在工地醫治者，經醫師證明許可，得抬送回原籍治療，所有抬送費，由管理處發給，(五)獎勵除縣長兼大隊長，由省府命令另規定外，其餘各級隊長及民工，如所担負之工程，能如期或提前完成者：分別給予獎旗，獎狀，或特別獎金，以上各種待遇，如各級管理人員，有剋扣情事，尤希望盡量檢舉，以便辦理，其次湘桂黔鐵路是本省的生命線，希望民工管理處同人，及全體民工恪遵主席的訓示，切實工作，努力提前完成。

湘桂黔鐵路工程及展望

袁夢鴻

在抗戰時期，中央以西南各省爲國防後方重鎮，苦心經營，建築兩鐵路幹線，一爲自湖南衡陽至廣西桂林而達鎮南關之湘桂線，一爲由柳州向西展至貴陽爲終點之黔桂線，兩線之聯結點，在柳州，雖倭寇節節進逼，江海皆爲其封鎖，築路材料極爲缺乏，但數載之內艱難締造，大部份已可通車及南甯陷敵，湘桂線中途停修，南甯一段之軌，移作興修黔桂之用，黔桂線於三十三年築至都勻，復以敵騎侵入桂黔，遂致工秩未能展開，迨至三十四年冬敵國乞降，和平重現，湘桂黔兩路奉命合併改組爲湘桂黔鐵路工程局，以期推動全綫復軌工作，及未完工程之興築，依照中央戰後鐵路五年計劃，加緊實施，於是本路遂負有兩大艱鉅任務，即復軌與新修工程也，自衡陽至都勻均經敵軍鐵路踐踏，故機車車輛路軌橋樑以及其他設備破壞殆盡，支離破碎已屬目不忍睹，三十四年春，敵軍撤退，又經再度摧毀即路堤路基現在亦需局部整修，重以鋼軌橋樑，須自外洋輸入，交通尚未通暢，運轉不易，而財力人力復均感拮据，故自三十五年二月開始復軌工作以來，各項工程推動極爲不易，惟

林柳州至懷遠等四段已經修復通車，其餘懷遠至南丹與桂林至衡陽兩段亦正在積極修復中，如工款材料二者，均能 equal 手，至過今年秋間必能使全綫恢復舊觀也。

新工方面，則有由都勻至貴陽之都筑段及由廣西來賓至廣東湛江之來湛段工程，都筑段之興築係三十五年三月決定，五月都筑段工程處正式成立，內則着手各單位機構之組織；外則推動改線重測各項工程之設計，此段路線，自都勻之清泰坡起迄於貴陽市止，全長約一百五十公里，全綫總計橋道三十六處，總長六公里，大橋二十七座，總跨度一千餘公尺，小橋一百一十餘座，涵洞四百餘座，改河改線約九千公尺，全部土石方約一千二百餘萬立方公尺，在懸崖峭壁之禦牆護河，約十八萬立方公尺，因沿線所經，皆在崇山峻嶺之中，烏道蠻叢之內，故隧道較多，施工頗爲艱鉅，原路線經過之東山坪，爲雲霧山脈之一部，在貴定與岔河之間，係叢山中之高坪地，隧道開鑿達一，七公里長，當時因欲提早通車，曾修築八方出便線，此次按提高之新標準重行實測，結果，穿過東山坪隧道，需長達二公里半，工程艱鉅，決非兩年可望完成，處不得不有

改線計劃，經尋獲一比較線自樂平附近之急河向東北行一段懸崖至高家橋，再沿公路經谷濠關至貴定，新線較舊線雖長七公里，但其中谷濠關最長之隧道不過九百六十公尺，工期與經費均可縮減，故決定改用新線，以減少困難，三十五年內隧道橋樑洞道路之主要工程，已決標者凡十四宗，或已開工或即將開工，因本年工款有限，不得不以就款計工為原則，關於工程本身技術條件較多者交由建築廠承辦，至路基土方，則徵集民工担任之，因此分為包工與民工兩種制度，全段有二百餘萬土方，可由民工負責修築，民工由貴州省政府設民工管理處主持徵集管理，其徵集方法，係由沿線各縣利用農閒，召集農民應徵，并給以丁辛食宿，分期修築第一期於三十五年十月八日分別在貴陽龍里兩地開工，至十二月中旬即告完工，辦理成績為優良，第二期徵工，正在進行中二個月間即可動工，此段新工在三十五年十月以前為籌備時期，至十月以後則進入施工階段矣，至來溪段係最近奉命興築，該段全長約三九〇公里計分兩個工程處一轄桂境工區約（三〇〇）公里一轄粵境工區約（九〇）公里兼辦沿江築港工程，全部工程均限明年年底完成，這一段路線，就整個國家言殊堪重視，因來溪間鐵路與沿江港建築成功則西南有一自

主之良好吞吐港並可以與粵漢浙贛等路連貫運輸進出口物資，其在經濟上之價值至為重大，刻該兩工程處業已成立工作正積極推動中。

立國要素，建設為先，以言建設交通居其首要而鐵路尤為交通重要之部分，戰時運輸軍旅糧秣，平時貨運有無，繁榮市面，交通文化於政治社會，均有密切關係，黔桂兩省蘊藏豐富，地形優越，實為後方國防上之重要單位，但以交通梗阻，至形勝未盡其功，物資未得其利，湘桂與鐵路所經地區，大部分在黔桂兩省，分線貫通以後得與沿海沿江各省區相聯絡，對於兩省人民經濟生活之調劑，文化之增進，皆負有相當之使命，然鐵路為經濟建設之一環，亦為公用運輸工具之一種，雖國營者仍兼有營利之目的，蓋路線完成通車，營業方面須有充分之收入，始足以言發達，築路為一時之工作，養路乃長久之任務，惟欲求路收充裕維持整路純賴貨運發達，而貨運發達，又非配合各種經濟建設不為功，故路政之推動與經濟之建設相互為因，亦相互為利，須協調進展方可以鞏固國防，安定民生，奠定建國大計，語云，經之營之，不日成之，展望將來，實寄無窮之期待也。

貴州民意月刊 新二號第二卷第五期

貴州政治性組織研討專輯

（請中央明令討伐共匪（特載））
（短評）（乘機飛騰的鹽加價）
寫在專輯之前
我對於貴州政治性組織之意見
貴州人團結之意見
希望大家拿出誠心熱情毅力來
研討政治性組織之效能
我對於貴州政治性組織的意見
憲法成立後貴州之派系團結
由羣衆心理透視貴州之派系團結
從「貴州團結」聲中提出幾個值得注意的問題
大國團結以後

平雲剛 澄雲 龍興之 廖序 趙發智 張定鳴 黃國瑞 章定謀 孫聚五

坦白對黨協進一言
貴州黨政建設展望
我對於貴州政治性組織的意見
貴州人團結之意見
我對於貴州政治性組織的意見
對於事物真相觀察的態度
我們對於貴州政治性組織的意見
我對於貴州政治性組織的意見
我對於貴州政治性組織的意見
我對於貴州政治性組織的意見

涂健君 周伯敏 鄧天行 何德川 何德五 李居平 李居父 王權 迅權 丁道謙

湘桂黔鐵路貴州段沿線各縣經濟概述

丁道鍊

一 前言

湘桂黔鐵路爲西南鐵路網幹線之一，全長約六百餘公里，起於廣西柳州，迄於貴陽，爲總理實業計劃建設中國西南鐵路系統，廣州成都線經由梧州與欽廉線之一段，全線直接經過縣份，因地勢影響工程關係，故雖與公路平行，然與公路略有區別。考此線所經縣數，在桂境者僅二：一即柳州，二即宜山；在黔境者有五：即獨山，都勻，貴定，龍里與貴陽。此線現時預計設站五十二，桂境三十五，黔境一十七，此線經過區域確如總理所謂：「此路起自富庶之區域，迄於富庶之區域，中間經過寬幅之曠土，未經開發，人口極稀之地：沿線富有煤鐵礦田，又有銀，錫，銅等貴金屬鐵礦」。故此路之興築，不僅與此二省之經濟有關，亦與國家經濟有關也。

此路建築以來，柳州宜山段於二十九年十月十日便已正式通車，現正積極加工建築，預計於後年六月完成。

一條鐵路之價值，簡單言之，可分爲國防價值，經濟價值及文化價值，關於此路之國防與文化價值如何，非本文所欲論及者，本文僅欲對此路沿線之經濟狀況略爲一述，藉供關心者之參考，抑又有言者各縣統計數字向不準確無可諱言，本文所列亦不過係一經濟概況，讀者如對某項大宗產物有詳確明瞭之必要時尙須作進一步之調查與研究。

如前述，此路黔境段中，所經縣份僅五，如僅以此五縣而判定此路經過之各縣經濟價值自不敷用，故將離此路線距離在一百公里上下而其交通將來雖有鐵路發展之可能者包括其中，一併敘述，此種縣份，計有

湘桂黔鐵路貴州段沿線各縣經濟概述

平舟，麻江，平越，三合，都江，荔波，八寨，羅甸，大塘，榕江及定番等十一縣，併經過縣份共計爲十六縣，此十六縣之人口，土地面積，農產，礦產與特產，其工資概況作爲此之敘述之範圍。

二 人口與土地面積

爲便利參考起見，茲將距離最近之各縣劃作主幹區域，距離較遠之各縣，則劃爲營養區域，主幹區域爲獨山，都勻，平舟，麻江，平越，貴定，龍里和貴陽等八縣：此縣有人口八十九萬六千八百六十六人：土地面積總數有二一，九一一，七六〇市畝，可耕地面積爲五，七五七，〇〇〇市畝，已耕地面積爲三，二七九，〇〇〇市畝約佔可耕地面積百分之五七：營養區域包括三合，都江，荔波，八寨，羅甸，大塘，榕江及定番等縣：此八縣之人口共有五十七萬三千九百八十八人：土地面積總數共爲二八，七七四，二一五市畝，有可耕地面積七三一，〇〇〇市畝，已耕地爲九八一，〇〇〇市畝，約佔可耕地面積百分之二八，故此主幹營養各縣，人口總計則有一，四七〇，八四六八，土地面積有五〇，六八五，九七五市畝，可耕地面積有六，四八八，〇〇〇市畝：而已耕地面積則雖有四，二六〇，〇〇〇市畝，然尚有可耕荒地二，二二八，〇〇〇市畝。

其實在貴陽以北以西各縣，如清鎮，平壩，修文，息烽等。與黔桂鐵路亦有密切之關係，不過此等縣份將來尙有其他鐵路直接經過，所以此區略而未談。則吾人如果加以分析，則知此地區內確有發展的可能，在此區中，人口與土地分配又十不均，以最多者言，當數貴陽，貴陽

每方公里平均，其人口數也只一二八，七二，而最低者如都江，則每方公里平均之人口數則僅十五，九四；其他則為中等，如麻江每方公里平均人口不過六四，八六；獨山則不過五七，八〇，貴定亦不過五五，二三，都勻則只五四，二三；平越，龍里，三合定等縣，則均在五〇以

下，至於平舟，榕江，荔波，羅甸，大塘等，則在卅以下，甚至有在小以下者，所以在此區中，人口的密度不能謂大，確有增加的可能。如北路完成，此區之工商業隨之發展，此區的逐漸繁榮，是可以預卜的。茲將各縣的人口與土地面積列表於後，以見一般：

縣名	湘桂黔鐵路貴州段沿線各縣人口及土地面積表	耕地面積 (市畝)	可耕田地總面積 (市畝)
獨山	一五三，六七九	一五四，〇〇〇	二五四，〇〇〇
都勻	一一一，八〇一	一，九二一，〇〇〇	一，九八六，〇〇〇
平舟	五〇，七六九	一一，〇〇〇	七〇，〇〇〇
麻江	七七，六〇五	一七，〇〇〇	八六，〇〇〇
平越	六六，一五五	三四八，〇〇〇	
貴定	九九，〇七一	一六〇，〇〇〇	二六五，〇〇〇
龍里	六八，三四七	一九八，〇〇〇	一，九九三，〇〇〇
貴陽	二七〇，四三九	四七〇，〇〇〇	一，一〇三，〇〇〇
合計	八九六，八六六	三，二七九，〇〇〇	五，七五〇，〇〇〇
三合	四九，三〇八	二，〇〇〇	
都江	一九，〇六六	一一，〇〇〇	
荔波	一〇九，一七五	四六，〇〇〇	一二八，〇〇〇
八寨	三八，一八二	三七，〇〇〇	四二，〇〇〇
羅甸	一〇〇，〇五二	二四三，〇〇〇	
大塘	四一，一三六	二四八，〇〇〇	
榕江	八一，五三五	四，五四〇，〇五〇	一七，〇〇〇

雖在此區分佈亦廣，緬甸之六區允貢，大塘之西涼，荔波之泛善星，與百草溝，獨山之苗林，丹江之三區八寨寨，八寨之洞老山，羊鳥河，與河加，三合之苗龍場與北區排越，麻江之里木，實金寨與白千外北區。以獨山苗林錫礦之量論，據以其鐵脈之主要部份估計，假定其長度為五〇〇公尺，鐵脈之寬為〇，五公尺，可採之深為三〇〇公尺，平均含錫率假定為百分之十，比重假定為四，則得鐵量約三萬餘噸，三合苗龍場錫礦可得三〇萬噸；丹江之八寨錫礦亦可得三萬噸，惜皆以財力，人力物力交通等關係，未能大量開採。將來鐵道完成，則此等鐵區開採之困難自可減除不少的。

貴州之汞，藏量中於全球，除對東外，此區所藏亦甚富。八寨與三合之硃砂礦，及三合之汞礦均甚著名。八寨之硃砂礦現有二區，離城約二十里，一在縣東北場塢東南半里之七穀塘山溝中，一在場塢南半里之溝中，脈厚由半分至一公分不等，當地人民集資自開，以採用舊法，產量因之不大，據云月產水銀約六十斤至一百斤。三合之汞鐵區域有二，一在城北二十里，地名交黎，一在城西十餘里，地名王家寨，交黎之汞，現聞探礦已有四，亦因用土法開採，且用工人太少，不過十餘人，故每月產量亦不過鐵石三四十斤，王家寨之情形亦然。如能加工開採，或亦可使產量增加。

四、特產與工業

貴州此區之特產亦頗無多，獨山所產食品鹽酸，名著一時，可謂為黔省之特產，以青菜，鹽，糖，米酒，辣椒等為原料，年產無確實統計，惟其銷路尚廣，以土壘盛之，口加泥土密封，久存不壞，現價每斤約五元。獨山尚有乾筍，黑糯米粉，斗蘭，竹籠亦皆名產。惟皆不求進步，保守陳法，以致產量然多。都勻產狗魚，大者長七八尺，為今日筵席之上品，但亦如森林然只聽採伐而不培植，故日漸減少而不能大量捕捉。都勻紙與鄧伯紙齊名，起源於清時，據該縣縣志稿農桑物產篇載：「都勻白紙光緒十年前由翁貴輸入，質色均不佳，有章姓者遷勻，購料自

造，始精製。」現有精戶三十餘戶，月產紙一萬刀以上，值三萬餘元。其他縣份亦皆有如類似之特產，惜均各自為謀，未能集中力量以圖之，各縣之工業，在抗戰以前，均係家庭手工業，如獨山，都勻，平越，平越，貴定，龍里，貴陽等之紡織業便是其例，各地產量合計雖有三〇〇，〇〇〇正上下，然仍不敷此區之需，不過以戶為生產之範圍而已。其他之密鐵業，造紙業，土礦業等之情形，均莫不如此。但自抗戰而後，各地均與抗戰相結合的建設起來，在此區中，遂亦隨之而有新興工業之發展。現分別將較大之工業述之於後：

在獨山，有經濟部應設時需與而設立之麻尾酒精廠，利用當地食糧以製酒精，酒精在今日之用途至廣，代油事業亦在推進中，如龍大量製造，對於汽油之漏屋或不無減少之處。

在都勻，則因機關遷入者多，故其繁榮之態，則較獨山為盛，新興工業亦應之而起，政府機關附設之鉛印廠，鉛自鑄字，故業務尚稱發達，承印各種印刷公文，表格，講義，日報雜誌，紙取於當地，確為黔南之一重要文化事業。

都勻除印刷業外，尚有小電影院一家，名醒華電影院，內有小柴油機發電機及電影機各一具。並有汽車修理廠等，當地之經濟確在逐漸發展中，這由銀行業務的推進，可以旁證，據中央銀行報告，今年一，二兩月業務，在存款方面，最低在四一八，九二七元以上，最高則達八八一，五六五元以上（見經濟彙報），而匯出款高時則有三九九，九六八元之多，此種情形，七二七元之多，匯出款高時則有三九九，九六八元之多，此種情形，在此區中，除貴陽而外，尚屬少見。

至在龍里，則亦有新興工業勃興，可值一述者有三，即商營之中國機械製造廠，交通部附設之黔中機器廠及輜重兵學校附設之機械廠，中國機械廠，以裝配汽車零件及裝煤氣代油爐為主要業務。黔中機器廠之情形，除不裝代油爐外，業務之情形與中國機械廠大同小異，輜重兵學校者，設備乃為該學生實習之用，以修理運輸工具為主，

在平越有中國運輸公司之汽車修理廠，規模與設備均稱充實。

在貴陽，僅以與貴州企業公司有關之工廠而論，便有八家之多，有建築工業，水泥製造廠，有日用必需品之玻璃廠，陶瓷廠，化工廠，火柴廠，還有油脂廠，捲烟廠，公用事業的電廠等，其他還有商營的五金工廠，造紙廠等。所以在此區的工業，已逐漸的在發達中。

五、結語

總之，由前所述，可知湘黔桂鐵路在貴州境內沿線各縣之經濟概況

鐵路運量之估計

劉建熙

(本文爲作者「鐵路定線概論」之第三章節錄)

緒言 鐵路固屬公用運輸工具，但除極少數純爲軍事而設者外，莫不以營業爲第一目的。是以運量之多寡，關係至大。就吾國戰前主要鐵路言，有以客運爲主者，如京滬、廣九、與廣韶等路是也。以有貨運爲主者，如膠濟正太與道清等路是也。亦有客貨運輸俱屬繁重者，如北平平漢與津浦等路是也。

貨物之分類 按諸吾國鐵路條例，貨物有商運物品與非商運物品之分，二者運價不同。商運物品復分礦產品，農產品，林產品，獸產品，工藝品等五類，非商運物品，即分政府用品，鐵路材料與本路材料等三類。如第四表，礦產品最多時佔貨運總噸位百分之八十九(89%)，最少時百分之十一(11%)，其平均數爲百分之五十二(52%)。農產品最多時百分之四十三(43%)，最少時百分之三(3%)，其平均數爲百分之二十七(27%)。林產品與獸產品平均皆不過百分之一強(1.4%)，工藝品最多時百分之三十七(37%)，最少時百分之三(3%)，其平均數爲百分之十一(10%)。政府用品平均佔百分之三強(3.4%)。他路材料平均佔百分之二強(2.2%)。本路材料平均佔百分之十一(11%)。

運輸與人口之關係 關於運輸與人口之關係，吾國尙無可資參考之

鐵路運量之估計

吾人雖不能確實衡量其此重，但吾人相信，此區中之農林礦工各生產部門，如能確實配合，努力生產，以此鐵路爲運輸工具，對於沿線各縣的經濟水準必可提高；而此路欲能完成其任務，則亦有待沿線各縣各縣有外運之物品也。故如各縣之經濟逐漸進步，無形自可催促此鐵路之完成，反之，此鐵路之完成，亦正可促進此區經濟之發展也。

(第三章節錄)

統計，若就美國全國鐵路言，自西歷一八九〇年至一九二〇年間，人口密度(按每平方英里計)由二十一一人增至三十五人時，其因每個人所發生之貨運，由一二九五噸英里增至三八八零噸英里，其因每個人所發生之客運，亦由一八八八人英里增至四四三三人英里。由此可知人口愈密則運輸愈忙。吾國戶政，迄未健全，人口統計，殊難確確。茲根據國民政府三十三年年鑑估算各省市人口密度(如第五表)，並按耕植地區與荒野地區分別分林之，以便估計鐵路之運量。

鐵路之運輸，既由沿線居民而發生，則與國家之工業水準，人民之生活程度，亦俱有密切關係在焉。蓋因工業之發達，首重部門分工，而在部門分工制度之下，非特每一個人無法自給自足，即每一地域亦必須以其所產易其所缺，鐵路運輸爲之倍增。至若人民之生活程度，因其影響社會之消耗率，亦足使鐵路運量增加。是故國家工業愈興，人民生活程度愈高，鐵路運量亦愈大。吾國鐵路每公里平均運量，二十三年全年份貨物運輸爲4,082噸與773,314噸公里，旅客運輸爲6,147人與7,106人公里，而三十二年全年份貨物運輸僅699噸與120,245噸公里，旅客運輸則爲6,799人與637,647人公里。此兩年期貨物運量之所以相差懸殊者，即因吾國戰時百業皆廢有以證之也。

經濟調查 鐵路之運量，應以實地調查為根據。舉凡有關沿線地帶之經濟狀況者，如人口之密度，出產品之種類與數量，輸入品之種類與數量，水陸交通之現況與將來，以及天然資源及其可能之發展等等，均須詳為調查以憑計算。至於調查方法與登記格式，規定不一，茲不贅述。惟有應行注意者，即農產品之輸出量未必與人口密度成正比例。例如某一農林區域，當其人口密度為每平方公里一百人時，每年能輸出農產品十萬噸，倘若人口密度增至二百人，其每年輸出量，未必能因之增至二十萬噸，蓋當此時本區域內之消耗量業已倍增而其產量，則為耕地面積所限，或因其他原因，不能增加一倍也。

按里程估計運量 遇調查不詳或不及調查時，則須估計運量以確定線。運量之估計方法有二，一按里程估計，一按人口估計。按里程估計法係參照營業路線之實在運量按公里程估計之。為便讀者參考起見，茲將吾國主要鐵路二十四年上期之全路運量與每公里運量分別編成第六表、錄於下。如欲求蘭甯包線（由蘭州經甯夏至包頭計長1000公里）之運量，可參照平綏路估計之，即每年全路貨運約……1411.45×1000×2=2,822,900噸與268,163×1,000×2=536,326,000噸噸公里，客運約693×1000×2=1,386,000人與74,390×1000×2=148,780,000人公里。假設吾國鐵路由蘭州接西甯之後，欲知西玉線（由西、至玉樹計長800公里）（通車初期之全年份運量，則可參照全國鐵路平均運量之十一分之一估計之，其結果為1,680,000噸噸公里，360,000噸噸公里，2,500,000人，與2,500,000人公里）。

按人口估計運量 欲按人口估計運量，必先知營業路線沿線每一人所給予鐵路之運量，然後按新路沿線人口數估計之。為估計人口數目吾人必須假定沿線，地帶之寬度以定面積之範圍。此種寬度應以不超過其他運輸工具經濟運送之最大限為原則。按諸吾國目前情形，暫以五十公里為度，即路線左右，二十五公里範圍以內之人口均予計入。倘若改用

他種寬度，亦無不可，蓋因無論寬度或大小均於估計之結果，毫無影響，其惟一不同者運量之基數，（按即每一人給予鐵路之運量）隨之有增減（寬度大則基數小，寬度小則基數大）而已。

為求準確計，估計時須視實地情形將沿線地帶劃分耕植地區與荒地地區，並按不同知人口密度分別估計人口數目。如遇某一地段鐵路有與公路或河運相競爭之可能時，應估計公路或河運之運量，並由鐵路運內減除之。

如第八表、川黔鐵路（由重慶直達貴陽，計長395.0公里）之運量，可用本法估計之。先視沿線地面情形將全線分成十段，分別予以估計。如第七段，自公里368.130起至公里417.550止，計長8.420公里，屬四川省綦江縣。按五十公里寬度計算，本段之總面積為0.71,000平方公里，其中耕植地區佔百分之二十五，即1,017,500平方公里，荒地地區佔百分之七十五，即3,052,500平方公里。由第五表，四川省之人口密度，在耕植地區者為321，在荒地地區者為53，故本段耕植地區內有326,714人，荒地地區內有177,086人，共計503,800。由第七表，按吾國廿四年上期情形，每一人給予鐵路之運量為0.839噸、5633噸噸公里、0.35人，與3835人公里。今若按0.30噸、60噸噸公里、0.35人、與40人公里分別估計，川黔路每半年之運量，應為151.14噸、30.28,000噸噸公里，176,330人，與30,152,000人公里。惟查綦江縣適在川黔公路線上，北至重慶，南往貴陽，均有汽車可通，且綦江終年通航，該處礦產，悉由木船運至重慶。因為公路與水運之本段貨物競爭之，將損失百分之十，客運百分之二。故將由鐵路擔任之實數為236,026噸、27,205,300噸噸公里，172,803人，與19,749,960人公里。如此估計，全線半年運量為1,029,764噸、205,932,784噸噸公里、1,245,79人，與142,329,124人公里。

中華民國主要鐵路二十四年上期貨物運輸物品種類之分析

鐵路運量之估計

物 別	路 別	平 漢		北 平		津 浦	
		噸 數	%	噸 數	%	噸 數	%
商運物品	礦產	1,461,613,850	54.4	2,677,784,000	67.4	874,753,889	43.6
	農林	459,793,975	17.1	269,809,000	6.8	486,434,636	24.3
	畜產	14,540,725	0.6	32,042,090	0.8	16,049,262	0.8
	工礦	20,908,175	0.8	34,634,000	0.9	39,191,161	1.9
	其他	223,313,675	8.3	419,132,000	10.5	222,497,074	11.1
非商運物品	政府用材	159,121,775	5.9	70,292,000	1.7	70,934,778	3.5
	鐵路材料	89,471,600	3.3	52,384,000	1.3	25,669,820	1.2
	其他材料	225,940,000	9.6	423,278,000	10.6	271,705,653	13.6
	共 計	2,684,703,775	100.0	3,979,355,000	100.0	2,007,227,273	100.0

京 滬		滬 杭		平 綏		正 太	
噸 數	%	噸 數	%	噸 數	%	噸 數	%
181,390,265	15.8	49,760,430	7.7	630,787,105	50.9	976,456,500	80.4
487,576,488	42.8	239,465,027	37.4	247,012,995	20.0	124,597,140	10.3
31,272,380	2.7	63,215,109	9.9	3,899,523	0.3	1,296,575	0.1
32,899,305	2.9	25,987,716	4.1	20,430,715	1.7	1,658,759	0.1
216,782,542	19.1	131,18,765	20.5	39,920,160	2.5	40,132,015	3.3
41,371,401	3.6	22,482,269	3.5	79,219,678	6.4	18,733,101	1.6
18,125,404	1.6	47,717,001	7.5	—	—	5,492,000	0.4
130,553,082	11.5	59,974,624	2.4	225,594,000	18.2	45,295,805	3.8
1,139,920,867	100.0	639,730,941	100.0	1,237,864,178	100.0	1,213,661,915	100.0

道 清		蘭 海		廣 九		湘 鄂	
噸 數	%	噸 數	%	噸 數	%	噸 數	%
467,197,000	89.1	305,134,000	33.7	593,050	1.0	115,071,623	29.3
17,177,000	3.3	226,337,000	25.0	19,620,150	33.5	34,384,350	8.9
2,011,000	0.4	7,717,000	0.8	3,803,760	6.5	10,436,425	2.7
1,488,000	0.3	7,890,000	0.9	12,891,300	22.0	3,572,580	0.9
17,467,000	3.3	179,105,000	19.8	14,435,250	24.7	31,059,325	8.1
95,000	0.0	34,858,000	3.9	81,800	0.1	12,484,300	3.2
1,036,000	0.2	458,000	—	—	—	126,497,400	32.8
17,618,000	3.4	144,775,000	15.9	7,135,600	12.2	52,765,960	13.6
524,079,000	100.0	906,294,000	100.0	58,562,850	100.0	386,274,963	100.0

膠 濟		南 滿		廣 韶		全 國	
噸 數	%	噸 數	%	噸 數	%	噸 數	%
1,028,307,207	55.9	1,770,178	1.1	83,062,625	37.9	8,833,700,000	52.3
223,956,945	12.3	10,042,733	9.9	15,036,650	6.8	2,863,194,089	16.9
31,927,861	1.7	5,374,610	5.8	7,834,800	3.6	231,911,980	1.4
29,053,369	1.6	645,804	0.6	10,557,050	4.8	241,808,934	1.4
150,224,095	8.2	37,534,916	36.9	28,802,425	13.2	1,742,524,442	10.3
6,587,161	0.4	34,371,572	33.8	2,963,000	1.4	575,595,805	3.4
—	—	10,926	0.0	26,486,000	12.1	393,348,151	2.3
335,938,077	19.9	11,451,085	11.3	22,231,750	10.2	2,034,309,656	12.0
1,637,904,803	100.0	101,762,824	100.0	219,024,300	100.0	16,936,691,100	100.0

第 五 章

中 國 人 口 密 度

省市名稱	人 口 數	土地面積 (平方公里)	人口密度 (人數/平方 公 里)	人口密度之分析	
				耕植地區	荒野地區
江 蘇	36,469,321	108,926	335	430	150
浙 江	21,776,045	102,237	213	475	44
安 徽	22,704,538	140,687	161	500	27
湖 北	13,794,159	17,494	80	300	14
湖 南	24,658,988	186,364	132	525	25
西 北	27,186,730	205,590	132	600	19
四 川	42,438,490	375,541	124	321	58
康 定	1,755,542	427,068	4	—	—
山 東	28,644,437	140,258	204	390	36
河 南	58,099,741	146,198	260	540	26
山 西	11,601,026	156,420	74	238	18
河 陝	31,805,621	167,172	190	450	18
甘 肅	9,715,917	188,861	51	212	8
寧 夏	6,253,517	391,506	16	300	3
廣 東	1,512,823	697,194	2	—	—
廣 西	11,990,441	118,739	101	539	29
雲 南	32,338,795	221,307	146	500	68
貴 州	14,254,609	221,321	64	718	11
廣 東	10,853,359	420,466	26	539	46
廣 西	10,487,368	176,481	60	539	9
雲 南	15,253,694	321,823	47	—	—
貴 州	7,354,459	233,380	26	—	—
廣 東	3,749,367	449,623	8	—	—
廣 西	2,184,723	192,430	11	—	—
雲 南	2,035,957	278,957	7	—	—
貴 州	2,083,693	347,529	6	—	—
廣 東	719,674	274,910	3	—	—
廣 西	4,360,020	1,828,418	2	—	—
雲 南	6,160,106	1,621,201	4	—	—
貴 州	3,722,011	1,215,788	3	—	—
廣 東	1,019,148	466	2,187	—	—
廣 西	3,726,757	893	4,173	—	—
雲 南	1,550,561	707	2,193	—	—
貴 州	1,217,643	55	22,139	—	—
廣 東	590,374	749	788	—	—
廣 西	704,394	399	2,348	—	—
雲 南	222,247	661	335	—	—
貴 州	458,998,300	11,582,722	40	—	—

貴州經濟建設月刊 第二卷第一、二期特大號

說明：表列人口密度之分析，係按國民政府三十三年年鑑所載各省耕地面積及農民人數推算所得。

第六表

中華民國主要鐵路二十四年上期運輸之統計

種類	運輸總量		運輸				每公里			
			貨		客		貨		客	
	噸	數	噸	公里	人	數	噸	數	噸	公里
別	噸	數	噸	公里	人	數	噸	數	噸	公里
平北	1319	2,684,703,773	744,071,408	1,906,191	307,408,041	2,035,668	56,119	445	233,062	
津	466	3,979,335,000	452,115,535	2,349,018	224,437,367	8,539,16	963,071	5041	48,616	
京	1105	2,007,27,273	554,550,069	552,412	250,937,909	1,916,51	501,856	1,32	254,242	
滬	330	1,119,920,167	228,175,774	5,992,164	523,946,895	83,454,31	6-1,457	18,158	1,587,738	
甬	287	639,730,941	98,393,910	2,712,116	193,253,127	2,219,05	342,838	9,450	673,361	
濟	453	1,837,894,803	421,355,219	1,330,799	114,943,476	4,057,39	930,151	2,938	253,694	
安	877	1,237,864,178	235,179,200	667,396	65,29,951	1,411,45	268,163	693	74,390	
平	513	386,274,965	106,690,033	506,637	57,270,326	752,97	207,971	988	111,639	
相	325	219,024,300	39,101,131	3,590,335	86,588,064	673,91	120,312	11,047	266,430	
國	924	906,294,000	228,501,956	942,153	124,551,769	980,84	247,302	1,040	134,797	
海	278	1,213,661,915	118,317,817	325,822	25,673,965	436,578	425,606	1,172	63,073	
太	143	58,562,800	5,145,617	3000,082	88,204,973	409,53	35,983	6,993	616,821	
力	123	101,702,324	9,423,324	1,84,152	28,935,318	194,53	73,619	2,220	226,16	
灣	165	524,079,000	38,214,703	18,243	83,199,76	3,176,24	231,606	1,098	51,514	
國	7,313	16,836,386,691	3,285,35,716	23,310,502	30,090,386	2,315,89	449,231	3,188	291,219	

說明：1.二十四年上期係指二十四年一月至六月而言

2.營業里程。括幹線與支線之里數幹線上之申線各線及實業支線等均未計入

第七號

鐵路運輸與沿線人口之關係

路別	沿線五十公里以內人口數	運輸之勞務				平均每人			
		全路		運輸		貨物		旅人	
		貨	物	客	客	貨	物	旅	客
		噸數	延入公里	人數	延入公里	噸數	延入公里	人數	延入公里
漢口	12,500,000	2,634,703,775	744,071,408	1,906,191	307,408,040	0.22	59.50	0.15	24.60
北平	4,625,000	3,979,353,000	458,115,535	2,349,013	224,437,367	0.86	99.05	0.51	48.55
津浦	11,510,000	2,007,227,213	554,550,089	1,582,412	280,937,909	0.17	48.00	0.14	24.32
滬太	4,130,000	1,139,820,887	228,173,774	5,892,164	528,946,895	0.78	55.26	1.45	123.81
鄭九	1,030,000	1,213,661,915	118,317,817	325,822	23,873,965	1.18	1114.99	0.32	25.12
計	1,075,000	388,274,983	106,690,933	506,637	57,270,326	0.95	26.16	0.12	14.03
	1,420,000	58,62,630	6,143,617	1,000,082	83,204,973	0.04	3.62	0.70	62.08
	39,320,000	11,469,706,615	2,215,066,273	13,662,326	1,508,079,475	0.29	56.33	0.35	38.35

說明：(1) 本表係根據中國主要鐵路二十四年上期運輸統計

(2) 各路沿線人口數係據國民政府年鑑及開闢民所編中國鐵路民國五年運輸統計表推算所得