

民國文獻資料叢編

民國
鐵路沿綫經濟
調查報告
匯編

殷夢霞 李強 選編

國家圖書館出版社



殷夢霞 李強 選編

民國鐵路沿綫經濟
調查報告匯編
第三冊

國家圖書館出版社

第三冊

北寧鐵路沿線經濟調查報告	四
北寧鐵路沿線經濟調查報告	五

北寧鐵路沿線經濟調查報告 四

唐山段車站

站名	站距	運費	運費	運費	運費	運費	運費	運費	運費
蘆台鎮	五	無	無	約二角	約一角五	每百斤每十	無		
東豐台鎮	六〇	每票五角五分	每票八角	無	每人約一元二角	全前	每人約八角	帆船乘貨運費時有增減	
潘莊鎮	七〇	無	無	無	每人約一元五角	全前	每人約五角	全前	
寧河縣城	三〇	每票一角五分	每票六角	無	每人約一元	全前	每人三角	全前	
窩洛沽鎮	七五	無	無	無	每人約二元	全前	每人九角	全前	
鴉鴻橋鎮	一一〇	無	無	無	每人二元五角	全前	每人一元八角	全前	
寶坻縣城	一五〇	無	無	無	每人三元	全前	無	全前	

汽船除運客外，亦兼運貨，其運費最低為五分，最高為一元，惟貨商非有緊急待運之貨，多不願交輪船運送，故每年輪運之貨，為數實甚寥寥也，又本站至各鎮縣之航線，均以蘆台鎮為起點，溯蘆運河而上，可至寧河縣城及東豐台鎮，再上溯轉入還鄉河，可達窩洛沽、鴉鴻橋二鎮，復由蘆運河轉入青龍河，可抵潘莊鎮。

上述各鎮縣附近居民，因自然環境關係，多以編蓆、織布及捕魚為業，故本站運出貨物亦以蓆、土布及魚蝦為大宗。

二、設備

站內主要設備如號誌、道岔、水泵、水鶴、天橋、柵欄、辦公室及旅客站台等，均尚完全，所缺者為風雨棚及倉庫，風雨棚各站缺者甚多，應通盤籌劃，逐漸添修，倉庫因該站貨運較繁，本路

既經辦理鐵路負責運輸，實不能不提前修築，以應需要，惟據已有倉庫設計，擬將貨物站台及倉庫，修於站南第七號岔道旁，對於商貨裝卸，似覺不便，蓋該站無論運出運進貨物，莫不以蘆台鎮爲起落地點，鎮在站北，倉庫乃設於站南，兩地間往來運貨，勢必橫過鐵道，此於行車及車輛調送均有相當妨碍，究不若改建站北爲宜，且該站曾請由站掘一運河與蘆運河相通，果能實現，則倉庫位置應在站北，更屬必然之趨勢，再就岔道設備而論，該站正道之北有岔道兩股，以各岔道之客車能力與該站貨運情形相較，尙能敷用也。

三、客運

由本站出發之普通旅客，大都來自附近百五十里內各鎮縣，每三、四、五、八、九、十、十一、十二各月，人民多出外營生，故旅客數額即行增加，是謂旺期，一、二、六、七各月，或因天氣寒冷，在外無工可作，或因正在收穫，不能出外工作，故客運便有減少，是爲淡期，其到達站最多爲天津東、唐山、山海關等站，最少爲黃村、朱各莊、張家莊等站，本站近三年出發旅客人數，每年約六萬八九千人，無大增減，茲將二十一、二十二、二十三年售出客票數目，列表於次：

蘆台站售出客票數目表

月份	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	共計
二十一年	3945	4067	6106½	6536	5702½	5223½	5208	7061	6116	6667½	6409	5421	68463
二十二年	3623	4540½	5044½	6197½	3014	2045	5707½	8226	8435½	6838	5885½	9456½	69021½

二十三年	5989	4111	6698	6146	52624	4847	55504	6288	62054	59544	55794	4948	675294
------	------	------	------	------	-------	------	-------	------	-------	-------	-------	------	--------

四、貨運

本站運出貨物主要者爲魚、蝦、蟹、青菜、紅糧、蘆席及土布，據貨物統計，二十二年整車運輸較二十一年，二十三年大爲減少，同時不滿整車運輸，亦略見減少，蓋因受灤東事變影響也，運進貨物主要者爲煤、小米、大米、玉米、水菓、麪粉及紙烟，茲將運出運進貨物詳情分述於下：

(一) 運出貨物

甲、魚 分河魚及海魚二種，河魚產於薊運河，上自寧河縣城，下至蘆家塢皆產之，其包裝方法用筐、篋或蒲包，運往車站則用船隻及人力，每百斤約需脚力五分左右，其由站運出數量每年約十六萬斤，合一百公噸；海魚產於沿海一帶，如神堂村、海沿子村皆產之，其包裝方法，與河魚同，運往車站則用大車及人力，大車運費，計自神堂村至站二十公里旱程，每百斤需七角，自海沿子村至站三十公里，需九角上下，如需人力，脚力與大車相差不遠，其由站運出數量，每年亦有十六萬斤，合一百公噸。

本站魚類運輸以三月至五月爲旺季，平均每月運五十噸，六月至八月爲淡季，共計可運五十噸，其運達車站，首爲天津，年約百噸，次爲唐山，約六十噸，復次爲北平，約四十噸，運達後即在當地銷售，並不轉銷，惟近年因受時局影響，各銷場均呈疲滯之象。

魚產外運，薊運河及開灤煤河與本路處於競爭地位，計由薊運河去天津者，年約三百公噸，由

開灤煤河去胥各莊，或轉往唐山者，約二百公噸，蓋由河道運津之魚，每百斤船脚不過九分，運胥者不過五分，鐵路實不足與競爭也。

經營此貨交易之主要商行爲魁記、萬昌、大昌三家，其收取佣金額數，計每百斤三元。

魚商所付雜費除車、船、人力各項脚費及行佣外，尚有筴錢，計每個合洋四分半（此種筴可裝五十斤），繩錢每筴合洋半分。

乙、蝦 此項貨品之產地、包裝、銷地、運輸季節、競運路線、競運船脚、經辦商行、各項雜費及由產地運往車站之車船或人力脚費，均與魚類同，其每年由本站運出數量，計河港蝦約四萬八千斤，海蝦約十一萬二千斤，共約百噸，旺運季節運出數量約爲八十噸，淡季節約爲二十噸，銷量以北平爲最多，約五十噸，天津次之，約四十噸，最少者爲唐山，約十噸，競運數量，計由薊運河去津者，及由開灤煤河去胥各莊者，均約百餘噸。

丙、蠔 此項貨品產於薊運河，自蛟龍口至下窩一帶，其包裝方法用筐、筴、或麻袋、運到本站數量，年約三十二萬斤上下，折合噸數爲二百噸，計在八月至十月旺運季節內，每月平均可運出六十噸，在十一月至次年七月淡運季節內，共計可運出二十噸，運達車站爲前門、天津、塘沽、唐山四站，前二站年銷數量均約八十噸，塘沽三十噸，唐山十噸，競運路線，亦爲薊運河及開灤煤河，其數量計由薊運河至天津塘沽者，年約一百五十噸，運費每百公斤八九分，由煤河運至胥各莊者年約百噸，運費每百公斤約五分。

此貨產地價格，以十九年爲最低，二十三年爲最高，十九年最高價格每華斤約在三角上下，最低三分、普通七分，二十三年最高價格在五角上下，最低五分，普通一角，至二十、二十一、二十二三年內，最高均爲四角上下，最低自三分至四分，普通自七分至八分。

經辦此貨交易之商行，及此貨外運時所需之各項雜費，均與魚類同。

丁、青菜 此係小量貨物，產於距本站二三里之趙家園、齊家園及藥王廟園，包裝用筐、袋，每年由產地運到本站數量爲六萬四千華斤，折合四十噸，運輸用大車每百公斤，需腳費五分上下，運達車站爲唐山，運輸季節自五月至十月，過此時期，即無外運者，其競運路線亦爲開灤煤河，每年競運數量約百餘噸，運費亦合每百公斤五分。

戊、紅糧 紅糧來自蘆台四鄉及新軍屯鎮等處，包裝概用麻袋，每年運到本站數量約七萬餘石，按每百石等於十噸零八成折合，共約六千餘噸，旺運季節自一月至五月，每月平均運出數量約一千一百六十噸，淡運季節自六月至十二月，每月平均運出數量，約一百五十餘噸，運銷地點爲雷莊、灤縣、安山、呂黎、北戴河等處，其中灤縣、呂黎、北戴河、三處均年約千餘噸，餘地均約數百噸，競運路線亦爲開灤煤河，數量至少在萬噸以上，船脚每石約五分上下，其產地每石價格，十九年最高八元，最低七元，普通七元五角，二十年最高七元五角，最低六元五角，普通七元，二十一年最高七元，最低六元，普通六元五角，二十二年最高七元五角，最低五元五角，普通六元，二十三年最高八元，最低六元，普通七元五角，經營此貨交易之商行，在蘆台鎮有慶豐恒、慶泰祥、

大、會豐棧及永增德數家，其行佣買入每百元收一元五角，賣出每百元收一元七角，市況在二十三年前均甚平淡，自二十三年起，因關外糧不能內運，灤東各縣紅糧歉收，以及各地燒鍋需糧甚急關係，漸趨旺盛。

己、蘆蓆 產於蘆台四鄉，大小薄莊（距站四公里半）、大小尹莊（距站六公里）、大小楊莊（距站二公里半）、米廠等處，每年運到本站數量約六萬餘片，按每百片折合一噸一成計算，共為四百餘噸，其用途為作圓、鋪坑及堆垛，運達車站為雷莊、灤縣、安山、昌黎、留守營、及北戴河，各站所銷數量計雷莊站為四十噸，灤縣一百餘噸，安山五十餘噸，昌黎一百五十餘噸，留守營四十噸，北戴河五十噸。競運路線有二，一由蘆運河去塘沽轉入海道去關外，每年數量約五六千噸，一由開灤煤河至胥各莊，年約四五百噸，兩河帆船運費，每片均在一分上下。其產地每丈價格，十九年最高為一元一角，最低九角五分，普通一元，二十年最高為九角，最低八角，普通八角五分，二十一年最高為八角五分，最低七角五分，普通八角，二十二年最高為八角，最低七角，普通七角五分，二十三年最高為七角，最低六角，普通六角五分。經營此貨交易之商行，亦為慶豐恒、慶泰祥及公興大數家，其行佣每片為二分。銷地市況自二十一年後頗不見佳，並因鐵路對輕浮貨物，採用打尺辦法，蘆蓆遂多舍鐵路而就海道及河道矣。

庚、土布 此亦係小量貨物，來源為寶坻縣及窩洛沽，由寶坻縣來者以大車運，運費每百公斤約一元上下，由窩洛沽來者以船運，每百公斤三角上下，其運達本站數量，每年約二十九噸，運

達車站爲塘沽及軍糧城，前者年約八噸，後者年約二十一噸，此外因河道運費低廉關係，每年由蘆運河去津，及由開灤煤河去胥各莊之土布，各有百餘噸。

以上各貨近數年來運銷狀況，以紅糧爲最盛，其餘均現衰落，其原因不外關內外貨運不通，足以阻其銷路，而蘆運河及開灤煤河運費低廉，實爲其舍路就河之主因，餘如打尺辦法，可使蘆蓆之鐵路運輸減少，取消十噸車，可使小商人不能充分利用鐵路，皆重要原因也。

(二)運進貨物

甲、煤 來源爲開灤煤礦，其數量年約四千餘噸，自一月至三月，九月至十二月各旺月內，每月平均運進五百餘噸，自四月至八月各淡月內，每月平均運進一百餘噸。

乙、小米 來源爲滄縣及落堡，滄縣每年運來五千餘石，折合五百餘噸，落堡運來一千餘石，折合一百餘噸，近數年之銷地價格，每石最高十一元，最低六元一角。

丙、大米 來源爲天津，每年運進數量約六七千石，合六百餘噸，其銷地價格，以十九年爲最高，計每石自十五元至十七元，二十三年爲最低，計自十三元至十四元。

丁、玉米 來源爲豐鎮、北平及廊坊，由豐鎮及廊坊運來者各約百餘噸，由北平運來者約三百餘噸，其銷地價格以十九年爲最高，計每斗自七角至九角，二十三年爲最低，計自六角至七角。

戊、水果 來源爲天津及昌黎，由天津運來者約一百三十餘噸，昌黎運來者約一百七十餘噸，其銷地價格因種類不同，頗不一致。

已、麵粉 來源爲天津及塘沽，兩處運入本站數量，均約五百餘噸，其銷地價格，亦以十九年爲最高，計自二元七角至三元六角，二十二年及二十三年爲最低，計自二元二角至二元七角。

庚、紙煙 來源爲天津及唐山，兩處運入本站數量共約四十餘噸。

運進貨物中自唐山來者，如煤及紙烟，每由開灤煤河船運至蘆，自天津及塘沽來者，如小米、大米、玉米、水菓、麵粉及紙烟等，亦多由蘆運河船運至蘆，兩河運進數量，無不超過由鐵路運進者，蓋河道運費低廉，勢不得不有此結果也。

蘆台站運出貨物噸數表

類別	月份	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	共計
整車	二十一年	1160.00	2300.03	561.00	138.00	55.00	119.00	27.00	52.00	90.00	118.00	261.00	637.00	5519.00
	二十二年	77.00	243.03	225.00	34.00	—	—	90.00	257.00	295.00	182.00	454.00	361.00	2218.00
	二十三年	918.00	538.00	190.00	128.00	136.00	148.00	144.00	127.00	241.00	408.00	1380.00	2107.00	6825.00
	不滿整車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
不滿整車	二十一年	45.03	21.65	55.68	120.33	130.45	112.43	100.23	71.20	101.78	55.43	41.15	43.15	898.51
	二十二年	14.93	35.53	32.38	63.43	48.13	2.20	48.75	84.85	325.13	92.19	53.55	45.13	852.11
	二十三年	57.48	34.13	38.00	110.98	72.55	54.53	114.58	61.08	106.38	81.35	65.98	56.25	853.29
	不滿整車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

第二項 田莊站

一、概況及設備

本站屬豐潤縣，距蘆台車站一二·五二公里，距縣城逾百里，交通極爲不便，附近無大鎮，如

北寧鐵路沿線經濟調查報告 唐山段調查

李興莊、徒沽莊、六間房、劉官莊、劉四莊、劉木林莊、韓家莊、谷家莊、張栢莊、田莊、離均距站不過十五里，但均係莊村，無商業之可言，各莊農民往來車站，多數徒步而行，間有以農車代步者。

本路客貨運均不發達，故一切設備無不簡單，僅足供行車使用而已。

二、客運

由本站出發旅客之到達站，第一為蘆台站，平均每年在一千二百名以上，第二為唐山，平均有七百八十名，第三為胥各莊，平均有六百八十名，餘如天津、塘沽、漢沽、山海關等站，亦尚不少，其由他站到達本站之旅客，亦以上述各站為多數，惟近二年來，在本站停留之旅客列車減少二列（即已停開之一零五及一零六兩次列車），對於客票進款，不無相當影響也，茲將二十一、二十二、二十三數年內，本站售出客票數目，列表於次：

田莊舊出客票數目表

年份	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	共計
二十一年	175	229	568½	393	379	297½	322	342	365½	445	515½	364½	4196½
二十二年	161	268	330½	346½	155	—	431½	552½	624	392	465½	442½	4169
二十三年	315½	264	511	360½	260½	233	332½	335	392	442	520½	461½	4453

三、貨運

本站附近所產棉花、高粱，每年均可運出二百噸，但因地面不靖，多改由胥各莊、唐坊輸出，