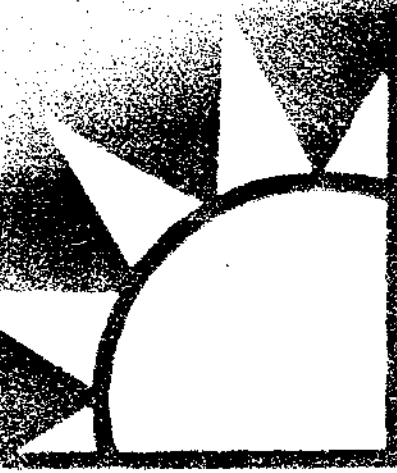
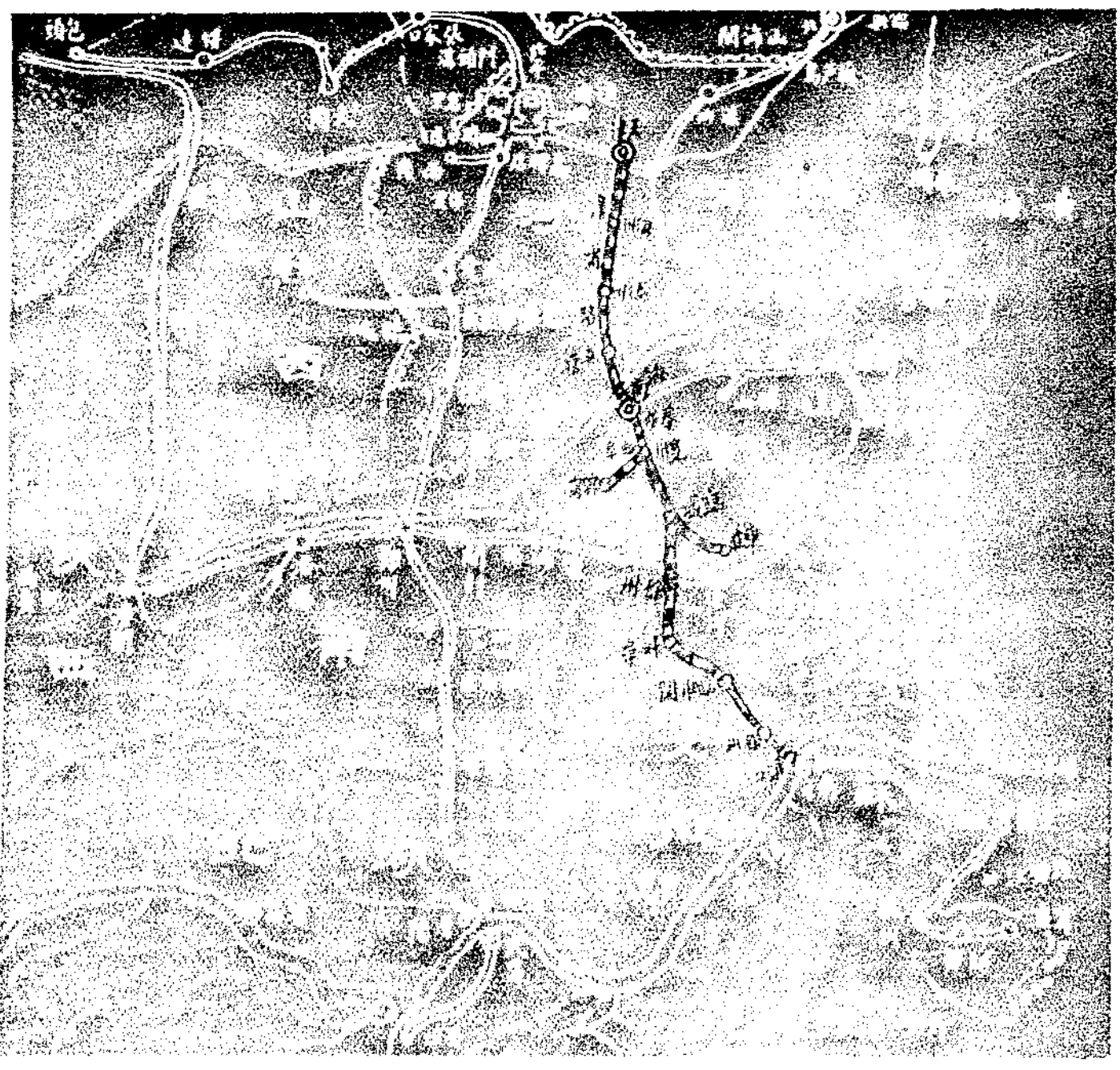


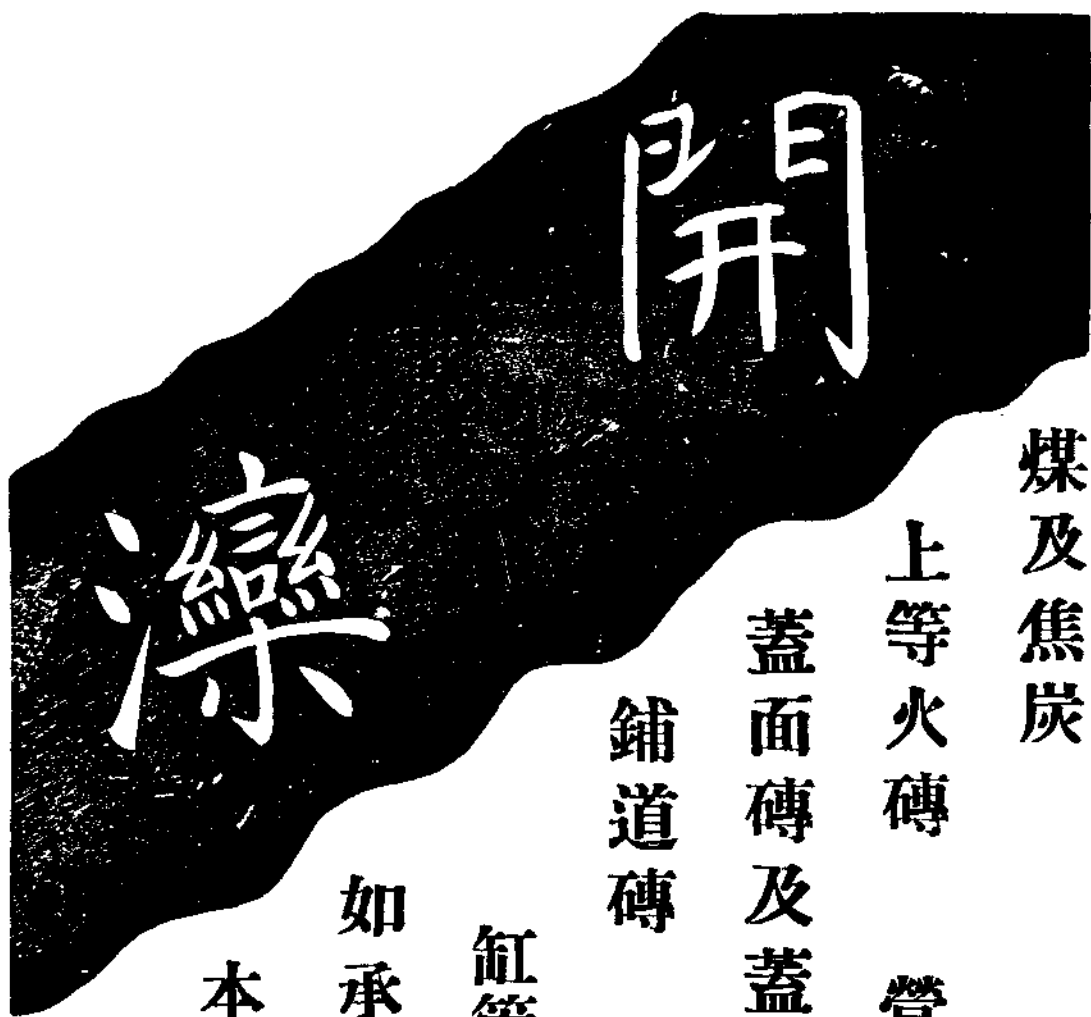
十月號

第四卷



第四卷第十期





煤及焦炭

上等火磚 營造磚

蓋面磚及蓋面方磚

鋪道磚 帶紋鋪地方磚

缸管 白片窗及戶玻璃

如承函詢詳情

本局無任歡迎

天津開灤礦務總局啓

交通史出版廣告

交通史全書分總務路政電政郵政航政及航空六編都千餘萬言經五次之改組歷八載之歲月始告藏事為研究交通行政及服務交通界必需之書茲為閱者選購便利起見分編出版郵政航空兩編先成揭其售價於此

甲、交通史郵政編價目

- 一、維昌報紙平裝 全編四冊 價四元
- 一、毛道林紙平裝 同上 價五元
- 一、毛道林紙精裝 同上 價六元六角

乙、交通史航空編價目

- 一、維昌報紙平裝 全編一冊 價一元
- 一、毛道林紙平裝 同上 價一元二角
- 一、毛道林紙精裝 同上 價一元六角

上列各價在本會直接選購每編十部以上九五折 二十部以上九折 三十部以上八五折 五十部以上八折 郵購寄費照原價加收一成（同時每編購至十部以上可酌減但以報紙一種為限）

南京薩家灣鐵道部內

發行者 交通部
鐵道部交通史編纂委員會

上海民智書局及各分局

上海交通大學及北平管理學院唐山土木工程學院

鐵道部直轄各路局

交通部直轄各電政管理局郵政總局及各郵務管理局

代售處

津浦鐵路日刊價目表

期限	價目	郵費
零售	每册三分	國內郵費在內國外及郵特區加費二分
定半年	三元六角	國內郵費在內國外及郵特區加費二元五角
定一年	七元二角	國內郵費在內國外及郵特區加費五元正

本刊星期及例假日停刊路員照價六折

廣告刊例

頁數	價目
一頁	每八號 八元
半頁	每四號 四元
四分之一	每二號 二元

五日以上照價八折十日以上照價七折長期另議

編輯兼
發行者

津浦鐵路
總務處編查課
電話 四一一五二號

各種商書文籍雜卡誌報簿章冊請用

漢正文楷活字版印刷

因爲漢正文楷活字版是

現代的

式樣摩登

藝術的

筆劃美觀

民衆的

字體通俗

總發行所

漢正文楷印刷書局

上海山東路

鐵路月刊津浦綫第四卷第十期目錄

總理遺像

總理遺囑

論著

- 論蘇日重談東鐵買賣問題 贊襄
- 開發西北聲中之西北交通建設 章勃
- 近代改進軌道之設計及修養之趨勢 嵇銓
- 貨箱 (Container) 運輸貨物之利益 李荃孫
- 混凝土及膠漿所用砂石之顆粒比率 陳之達

譯述

- 鐵道運輸原論(續) 賢德
- 奧大利聯邦鐵路之概況 (一九二三—一九三三) 張侗

路政論輯

- 最近三年來的路政概況 曾仲鳴
- 首都鐵路輪渡通車一週年紀念之回顧及武漢輪渡之計劃 鄭華
- 鐵路特價與專價之概觀 沈奏廷

統計

- 營業進款統計表 房戰生
- 營業進款統計圖 前人

工作報告

- 本路工作報告 二十三年五月份

路史

- 津浦鐵路沿革紀實(續) 第六冊 會計門
- 第四目 稽核進款

路界紀聞

- 首都鐵路輪渡段舉行通車週年紀念

鐵路運輸貨物將改分十等

津浦路規定訓練看車夫辦法

津浦路添築三華支路

膠濟路將在張店站建築號誌樓裝設電汽總開機

膠濟路與外路交換車輛

京滬兩路修正工務處各段權限

平漢路與膠濟路交換車輛

平漢路整頓行車設備

粵漢路株韶段衡州站奠基典禮記略

北甯路天津東站脚行費餘款辦理公益事業

南潯路訓練搬運工人

南潯路收入增加

正太路支線榆谷段正式試車

浙贛路玉山站建築總機廠

蕪乍京滬兩路改名江南鐵路

蘇嘉間築路

日築遼韓貫通鐵路

雜俎

詩錄

- 樓衡來湘同遊嶽麓山賦贈並同集
- 過李庸方盧園賦呈
- 甲戌晚春由燕赴井
- 登哈囉嶺長城作
- 津沽秋柳四首用漁洋韻
- 自幽棲寺經六祖洞至獻花巖
- 同鶴亭遊黃龍潭
- 奉懷子威長沙即題其度遼吟草
- 十月十七日游滁州瑯琊寺遂至醉翁亭

詞錄

- 水調歌頭
- 浪淘沙
- 蝶戀花

補白

廣告索引

- 子威 黃雲 仲雲 翁雲 粹人 穎人 子威 鶴亭 遐庵
- 前前 疾人 魚人

總 理 遺 像



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

論



著

論蘇日重談東鐵買賣問題

贊襄

一、

中東鐵路出賣問題，蘇俄與日本最近又重開談判矣。此幕滑稽喜劇輾演已數月之久，今乃重復排演，其原因奚在？其影響若何？及吾國應持何種態度以應付此事，將緘默而痛忍乎？則天職所在，有絕對不容放棄之權利，將據理而抗爭乎，則東北尙被人侵佔，而此中東路線又在被侵地域之內，弱肉強食，舉世已認爲當然，卽或在某種場合，偶表同情於一時，然曾不移時，復冷笑以相視者，比比皆是，徵諸往事，痛有餘情，是據理抗爭，對手方自悍然不顧，訴之於人，亦誰肯實心助我，其結果蓋不問可知矣。雖然，應持何種態度以應付，當取若何手段以抗爭，政府自有辦法，諒其必孚民意，如去年初唱出賣時，我駐俄大使致備忘錄於蘇俄，謂反對蘇俄以中東路出賣於中國政府以外之任何人，卽明證也。惟關於此問題之事實與真理，及其原因之奇妙與影響之重大，凡我國人，所宜熟審，請析其說，用資共警。

一一、

中東路者，以地位言，則中國之領土，以事業言，則中蘇所合辦。當一八九五年，中日戰事既結束，締結馬關條約，割遼東半島於日，俄人嫉其不利於己，乃聯合德法迫日歸還，而對我頗有挾恩惠索報酬之意。會次年，清廷遣李鴻章赴俄，賀尼古拉斯二世加冕，

俄人因向李強索酬報，其財政大臣威特且謂李曰，「俄國既聲明中國領土完整之原則，此後必當繼續此種主張，惟爲實現此種主張，須於必要時，處於能以武力幫助中國之地位，而此種地位，因俄國軍隊集中於西部之故，須以鐵路將歐洲俄羅斯海參崴及中國聯絡一起，始能成功。當中日戰役，俄國雖曾向海參崴調遣軍隊，因無鐵路聯絡，故軍隊進行遲緩，及抵吉林，戰事業已終了。故余以爲保持大清帝國之完整，須由俄國築成經過滿蒙北部而達海參崴之鐵路。」云云，李在此編語之下，且其志亦在聯俄，因締結中俄密約，俄人遂獲得中東鐵路之敷設權。卽於是年，清廷派許景澄與訂華俄道勝銀行契約，及中俄合辦東省鐵路公司合同。一八九七年興工，一九〇三年全路通車，路線計長二千六百六十八公里，橫貫東北之吉黑二省，東出俄境，接烏蘇里鐵路達海參崴港，西接橫亘西北利亞鐵路直抵歐陸，南連南滿，一面達大連港，一面入北甯以通關內，實歐亞交通所繫，就國防與國際關係觀察，其地位與性質之嚴重，殆有非楮墨所能形容者也。

三、

當中東路告成之際，日人卽已懷無窮之嫉妬，具極大之野心，故日俄戰後，一九〇五年，日俄訂立樸資茅斯條約，日卽迫俄將中東支線，自寬城子以南至大連旅順之一線，讓與日本，卽今之南滿也。自是厥後，日人無日不思驅逐俄人在滿洲之勢力，欲佔領中東路歸滿鐵會社管理。迨九一八後，野心益熾，其軍閥更迷信機會主義，輒欲對俄作範圍巨大之正面的衝突，企圖攫取中東，俄愈讓步，日逼愈緊。至去年四月，遂益臻惡化，俄爲顧全一國社會主義的建設，深知對日，必須採取和平手段，惟應以何種政策，始能誘使日本相安於無事，於是一面投其所欲，高唱出賣中東，一面進行歐西及近鄰諸國之外交，更一面加緊第一次五年計畫之工作，及戰爭之準備。及至六月，雙方開會議價，俄因高抬至二億五千萬盧布，（合日元六億二千五百萬）以爲時間上之延宕，未幾，俄在歐洲及近鄰諸國之外交，已獲得圓滿，

第一次之五年計畫，亦告成功，軍事準備，復有相當成就，於是對日口誅筆伐，發表蔑視文件以暴露其企圖奪取中東之陰謀，偽滿亦逮捕中東俄員，藉示報復，至十月此項買賣，遂完全成爲僵局焉。

然則最近之重開談判，又何自而來乎？當中東買賣既成僵局，雙方形勢，日趨緊張。俄以實行作戰，實力尙欠充分，彙之第二次五年計畫，正當開始，故仍本前次政策，以顧全國內之社會主義的建設爲主旨，表示和平，而日本亦以蘇俄非復曠昔可比，東北基礎，未臻鞏固，遂亦對於中東事項，表示調停。今年六月，俄乃減價至一億元，並包括解雇費用在內，初，俄索價二億五千萬盧布時，偽滿僅許日金五千萬元，此次則增至一億元，解雇費用三千萬元，結果，以相差七千萬，仍難成交。至七月，廣田復提最後調停案，包括一切，共一億五千萬元，俄人對此，亦再減爲一億九千萬，以相差四千萬，曾一度復入於停頓狀態。至最近，廣田又提出折中案，爲一億四千萬，仍另加解雇費用三千萬元，於是道路傳聞，謂有成交之可能性矣。

四、

夫以兩國合辦之鐵路，而由一方面出賣與第三者，奇矣！以一緊握歐亞交通咽喉，關係數國國防之巨大鐵路，而謂能以金錢購得，則更奇矣！以二億五千萬盧布，或二億元，或一億九千萬之代價，即獲得無窮之實利，宜應不必還價而即購之，乃日人不然，竟一再還價，至相差僅二千萬元，猶吝而不允。反觀蘇俄，則以二億五千萬盧布之開價，漸跌至日金一億九千萬，日本已還至一億七千萬，宜應脫售，乃於數億之巨，則可犧牲，二千萬之微，則矜持作態，此則奇之又奇矣！蓋蘇日兩方，均知己知彼，均以中東買賣，爲一幕玄虛外交，遂皆熟讀劇本，體會劇情，徐徐演來，有聲有色。或曰，設買賣成交，蘇俄之莫斯科與海參崴間連絡，將隨時被日本截斷，弄巧反拙，豈不甚危？此蓋未達乎國際情勢者之言也，中東路之不可操諸日人之手，蘇俄固計之熟矣，今日之出賣，其意若謂，俟吾準備妥當，寧不可以武力收回乎？中東路之不可以金錢購得，日本固知之審矣，今日之收買，其意若謂，俟吾東北基礎穩固，蘇俄縱欲毀棄契

約，而吾理直氣壯，甯不能更加一層武力保障乎？故世之研究國際情況者，皆曰，日俄之再戰，終不可以已也。中東鐵路雖爲蘇日鬥爭之一部份，不論成交與否，終將爲導火之線，實未可知。若然，則將來暴發之日，其戰線必從海參崴展至外蒙新疆一帶，我國北半部，欲不化爲焦土，殆不可得，無論勝負誰屬，惟有我以供其犧牲而已。故此幕滑稽劇情，自他觀之，容或謂之喜劇，而自我觀之，則直悲劇中之悲劇矣！

五、

本問題之前因後果，既略如上述，當此買賣未成之際，吾國人所不可不注意及之者，尙有數點，茲分述如下，以作吾文之結論：

甲、關於中東路買賣談判，事實上雖屬日本，而表面上則爲俄滿交涉。若竟成交，則無異蘇俄正式承認僞滿。滑亂國際視聽，至宜注意。

乙、蘇俄現爲國聯會員國，且爲常任理事國，對於國聯不承認僞滿之議決案，有遵守之義務。今俄如此，國聯其亦有說乎？

丙、（一）中東路鐵路合同第十二款規定：「自該公司路成開車之日起，以八十年爲限，……八十年限滿之日，所有鐵路，及鐵路一切產業，全歸中國政府，毋庸給價。又自開車之日起，三十六年後，中國政府有權可給價贖回。」（二）中俄協定第九條二項規定：「蘇聯政府允諾中國以中國資本贖回中東鐵路及該路所屬一切財產。」同條第五項規定：「兩締約國政府，承認對於中東鐵路之前途，祇能由中俄兩國取決，不許第三者干涉。」蘇俄對各條規定，均有絕對履行之義務。今復交未久，卽將歷次信誓旦旦之合同協定，輕輕毀棄，不僅權利之喪失，其侮辱我國，較之以暴力相侵略者，更有甚焉。

開發西北聲中之西北交通建設

章 勃

一、導言

自從東北事變，日人唆使傀儡溥儀，成立滿洲偽國以來，西北回蒙藏各民族，一方因受比鄰帝國主義者的誘惑；一方因感國內政治的隔閡漠視，於是康藏紛糾，新疆事變，以及內蒙自治問題，相繼發生，近且新疆西南，有回民政政府的組織，內蒙代表，對於中政會決定辦法，又有不同意的表示，西北問題，日趨嚴重，而其危險的程度，與東北等，或者較東北更甚，因以強鄰來說，西北的英俄，固無異於東北的俄日，然以交通情況來說，東北則有密如蛛網的鐵路，而且與內地各路，互相銜接，其他交通，亦均比較完備，一切的消息，可以頃刻傳達中央。再以兵力來說，東北駐有重兵，且有最大的兵工廠和飛機廠。更以民族情形來說，東北滿人，已可謂完全漢化，不圖事變一來，竟以無抵抗而喪失了東北三省，繼至四省。假若西北各省一旦發生了問題，恐怕不特沒有實力可以抵抗，怕連實際消息，中央也不易即時得到，而派遣軍隊，更非幾個月不可，同時那比鄰的俄國，自從土西（西北利亞至土耳其斯坦）鐵路告成以後，已將我西北視同囊中物，況且西北民族，非常複雜，譬如新疆青海甯夏綏遠蒙古各省，所接壤的，非同族同教半獨立狀態的西藏，便是同族同教的獨立共和聯邦，如俄國的布利亞，喀薩克，土耳其斯坦，等共和國，莫不和我西北壤地相接，或與吾境內的蒙人聯族，或與回同教，更易引起邊民獨立的心理，所以將來西北，類似滿洲國傀儡，相繼而起者，恐怕還不止一國，東北四省，全為漢人的勢力，土地雖失，日後還有恢復的希望，至如西北各省，民族複雜，所謂漢人，僅佔十分之一二或三四，一朝喪失，恢復至難。由是觀之，西北的危機，更甚於東北，所以要想救我中國非從開發西北不可。

因為開發西北，不僅為救西北，也是救中國的要圖，但是開發西北的第一問題，必須注意到交通，如果交通不便的話，那末開發二字便無從着手，要知道以前西北所以空虛，政治文化所以不進，經濟之所以枯滯，產業之所以不振，民

生之所以因疲，都是由於交通阻隔的原故。譬如西北皮毛原料，輸出的工具，不外大車駱駝木船皮筏等，但此等運輸工具，必須經過數月或數十日，始能北達平津，南達滬漢，而路上且常有匪劫和覆舟等種種危險，國外及外省的製造品，文化用品的輸入西北，也莫不然。是故西北各地的農產畜產及其副產物，價甚廉而農民困，於是惟恃易於輸運的鴉片來求現金。輸入的煤油等日用品，價昂數倍，有時且不易得，教科圖書及化學藥品等，經年始達，日報經月始達，種種情形，誠非內地人所能想像，如欲改進農業，振興水利，開闢礦產，設立工廠，那所有一切重大機器，更無法運輸，何從着手開發，所以談起西北問題，首應注意到交通問題，如果交通問題，有了相當辦法，方才可以說到開發西北，鄙人不敏，謹就西北交通問題提要陳述，以供注意開發西北或從事開發西北的參考。

一、目前西北交通概況

目前西北的交通事業，我們可以說，幾乎完全未經組織，西北既有的道路，完全尚在原始狀態之中，實際上說來，此種道路，簡直沒有歐洲人所謂道路的意義，特用以指示方向而已。因為西北固有的道路往往在平原上，為一條明顯的灰色蹊徑到了山邱山坡之上便是辨也無從辨起，有時且完全沒於深草之中，經過數哩之後，再出現為長灰色的蹊徑，此種道路底最大便利，全在通達而無障礙，就是障礙也極易免除，不過旅行於蒙古道路之上者，總感覺得非常不適，因其路面，大抵為沙石，有時且為磐石及石塊所構成，車輛經過其上，很感困難，有時且被破壞，其他還有很大缺點，就是沿路缺乏水量，除沿黃河附近及界俄的山地有河流可資應用外，其餘東南部皆依井水為生，井之數目亦不多，且因雖掘不深，即使得到的水，亦往往不能做為飲料。西北一帶，河流很少，就是有了河流，也依然成了旅行的障礙，因為河流所在的地域，橋樑極少，旅客運輸，大抵藉駁船而渡，惟其構造單簡，到底難應大量運輸的要求。

原來中國西北現有道路，都是古代軍事道路的遺跡，現在僅適於二輪車的通行，有幾段雖然可以通行汽車，但從全

體言之、若不經過重修及改築，便不適宜於汽車的通行，若欲組織汽車事業，至少有三分之一道路，須重加修築。西北陸路運輸工具，全恃牲口，最普通的，便是馬，驢，牛及駱駝。馬和驢，大半充作旅客之用，在中國西部亦有用以運貨的，牛用以運貨，駱駝則用備載運旅客及商貨，普通牛的速力，每小時約行三公里；一日約行二十五至三十公里；駱駝一小時約行四又三分之一公里，每日約行四十至五十公里，每輛二輪車用一頭牛來拖行，可載重五四〇磅，或重四担。其拖車之牛，獨以簡單的工具，二輪車成一長列，依次進行。駱駝在短距離間每頭可以負重五四〇磅或四擔，長途則僅四二〇磅左右而已。駱駝這種動力，極適宜於運輸，在任何道路中，有路線無路線皆可安舒前進，並能斷水草十日至十五日，不過駱駝運輸也有其缺點：第一駱駝並不如理想的堅強耐苦，只要行經一千公里之後，在同季中便難再向前進；第二，駱駝的腳掌，感覺甚為靈敏，只要行經三百至四百公里，腳掌往往發痛出血，有時且拒絕不再前進，雖然如此，在西北運輸方面，依然有其相當的價值。

至於現有西北交通的幹路，我們可分蒙古商道與甘新商道二種來說：

(甲) 蒙古的重要商路：計有下列各綫：

(一) 庫倫至張家口——此路為聯絡蒙古及本部的重要道路：長有一、〇〇〇公里，橫穿戈壁沙漠，水自井中取給，將至張家口不遠的地方，有一高而峭的陰山山脈，此路可用輕便汽車運行。

(二) 烏里亞蘇台經賽爾烏蘇至張家口——此路亦聯絡中國本部及蒙古，長一七〇〇公里，在賽爾烏蘇地方與庫倫至張家口的幹綫相接。

(三) 科布多經烏里雅蘇台沙布克至庫倫——此路為蒙古內部的主幹道路，聯絡境內各行政中心及經濟中心。全長一、四〇〇公里，分為數段，科布多至烏里雅蘇台，長四五〇公里；烏里雅蘇台至沙布克，長四五〇公里；沙布克至庫倫，長五〇〇公里。此路宜於車輛運行。大部分可以通行汽車。其惟一阻難之處，即經過匝盆泥河及都

爾其與哈拉烏蘇二泊的沙岸。

(四)烏里雅蘇台至奇台——此路爲商隊的道路，聯絡蒙古及準噶爾的肥沃沙漠田，經過蒙古之阿爾太及準噶爾沙漠，長八〇〇里。

(五)科布多至奇台——此路爲聯絡蒙古與科布多貿易區的商隊道路，長達六五〇公里。其他尚有許多道路，以其僅與俄國市場發生關係，故不贅及。

(乙)新疆甘肅之重要幹路，——即經過新甘的商道，我們將分段論其聯絡重要貿易中心的幹線：

(一)烏魯木齊至奇台——此路使新疆的重鎮和蒙古商隊的終點相連接，長三〇〇公里，所經皆人煙稠密之地。

(二)奇台經哈密至安西——此路通過甘肅，長約六〇〇公里，所住之地，人煙稀少，哈密附近，山脈橫亘，不宜於汽車運行，哈密安西之間，其路穿過大戈壁沙漠，沿途飲水稀少。

(三)安西至肅州——此路聯絡新疆及甘肅之貿易中心肅州，地多沙石，長約二五〇公里。經過小河甚多，爲汽車的阻礙，惟人煙甚爲稠密。

(四)肅州經甘肅涼州至蘭州——此路聯絡甘肅諸貿易中心及其重鎮，長約六八〇公里，有數段爲石路，近甘肅之段爲沙路，涼州與蘭州之間，四野多山，關塞阻，此路並經許多河流，有數處河流廣闊，但並不深。

(五)蘭州包頭——此路聯絡甘肅諸重鎮及平綏鐵路於包頭車站，北向沿黃河左岸而進，穿過甯夏，長約九五〇公里。蘭州甯夏之間，間有山地，不宜於汽車。甯夏包頭之間，地爲石底，有數處爲沙地，大體看來，此路宜於汽車。

(六)蘭州經平涼西安至觀音堂——此爲南路聯絡甘肅諸鎮及蘭海鐵路觀音堂車站，長約六〇〇公里。地爲石底，有數處山隘，宜於車輛，不宜於汽車。

除了上述蒙古商道及甘新高道之外，尚有其他各線聯絡貿易中心及鐵路，如：

(一) 肅州至歸化——此為駱駝隊路，連絡肅州之貿易中心及平綏鐵路於歸化車站長約一、三〇〇公里。

(二) 甘州至包頭——此路為二輪車及駱駝之直接的商隊路，長約九〇〇公里，四野人煙稀少，宜於車輛及駱駝聯絡
甘州貿易中心及平綏鐵路於包頭車站。

(三) 奇台至歸化——此路聯絡新疆貿易中心及平綏鐵路於歸化車站。

至於西北水道，可供航運者，僅有黃河上游經流甘肅至包頭的一段，通常貨物由蘭州載筏直放包頭，費時計須十三日至四十二日，其時間的差異，由於水面的變更及風向的轉動。自蘭州到包頭的運費，每担二兩至三兩。

從上面所說西北運輸上的可嘆情形，自然影響到運費，不待言喻，在據西北經商友人寄來西北運費表一紙特轉錄如下，以資考證：

起 諸 名 稱	路 線 距 離	每頭駱駝雇價	三六磅的運費
庫倫至張家口	一、〇〇〇公里	一七兩	一、四二兩
烏里雅蘇台至張家口	一、七〇〇公里	二四兩至三〇兩	二兩
科倫貝爾至烏里雅蘇台	四五〇公里	八至一二兩	四、六六兩
烏里雅蘇台至庫倫	九五〇公里	一三至一六兩	一、〇八兩
烏里雅蘇台至奇台	八五〇公里	一〇兩	四、八三兩
科布多至奇台	六五〇公里	八兩	〇、六六兩
烏魯木齊至哈密	六〇〇公里	七兩	〇、五九兩
哈密至蘭州	五五〇公里	六兩	〇、五兩

肅州至甘州	二〇〇公里	四兩	〇、三三兩
甘州至蘭州	四八〇公里	五兩	〇、四兩
蘭州至包頭	九五〇公里	一六兩	一、三三兩
蘭州至歸化	六〇〇公里	八兩	〇、六六兩
肅州至歸化	一、三〇〇公里	二四兩	二兩
甘州至包頭	九〇〇公里	一五兩	一、二五兩
涼州至包頭	八〇〇公里	一二兩	一兩

從這個西北運費表中，就可以推測西北經濟情況的低落，和工商事業的不振，因為有這樣貴重的運費，所以貨物都不能盡量暢運，因為商貨不能盡量暢運，則經濟上便永遠站在靜止的狀態，同時政治，文化，等等的發展，也無形中受了極大的阻礙，假使西北有了完美道路，可以通行汽車，或者有了鐵路，那不特交通上感覺許多便利，且於運費上至少可以減低了百分之六十，甚且如鐵路還可以減少了百分之九十以上，兩相比較，真有天壤之別。

三、關於西北交通政策的研究

誰都應該知道，一國經濟發展的重要條件，必須便利交通，因為定期而有組織的運輸事業，以及良善的道路，實為一國經濟生活的動脈；如果運輸及交通的工具沒有組織，運輸事業，不合時宜且靠不住，依照世界的情形看來，欲使一國的工商業入於軌道，殊不可能。所以依照今日一般的需要來看，縱使不能造成完備交通的基礎，亦應就中國目下財政可能供給的情形，使國內的交通，充分發展，庶幾可以滿足那廣漠地域經濟的需要。關於這一點，總理在民生主義第三講中也說：「現在中國最大的問題，就是運輸，因為運輸不方便，所以生出許多耗費，現在中國許多地方，運送貨物

，都是靠挑夫，一個挑夫的力量，頂強壯的每日祇能夠挑一百斤，走一百里路，所需要的工錢，總要費一元，這種耗費，不但是空花金錢，並且空費時間，所以中國財富的大部分，於無形中。便在運輸這一方面消耗去了。」總理又說：「我們要解決將來的吃飯問題，可以運輸糧食，便要恢復運河制度，已經有了的運河，便要修理，沒有開闢運河的地方，更要推廣去開闢，在運輸上，更是要用大輪船，因為水運是世界上運輸最便宜的方法；其次最便宜的方法，便是鐵路，如果中國十八行省和新疆滿洲青海西藏，內外蒙古都修築了鐵路，到處聯絡起來，中國糧食，便可以四處交通，各處的人民，便有便宜飯吃，所以鐵路也是解決吃飯問題的一個好方法」總理有此偉大的遺教，政府方面，自應遵循，以期實現。

而況這裏所謂西北區域，原是我們固有文化的發祥地，也是我們寶藏富厚的優秀地，所以總理平生對於西北，竭力主張建設多數鐵路，以為西北各鐵路如果依他的計劃建設成功。那末中國的西北，便不致空虛了，中國的西北，便易開發了，西北人民一天一天的增加，西北的土地一天一天的開發。便能抗拒外人的移殖，而外國將無所用其競爭了，所以總理的西北交通政策底目標，就是在直接方面，便利移民西北，而在間接方面，就是解決未將國際的糾紛。所謂移民西北，就是指以中國東南剩餘的人口移於西北而言，移民西北的意義，就是想要以充分的人力來開發天然富源；所謂解決國際糾紛，就是指防禦國際帝國主義的侵略而言，因為近年以來俄英日三國在西北區域的競爭，各謀擴充他們的勢力。總理為免除以後因爭奪西北而起的國際戰爭，所以竭力主張建設鐵路，把孤立的西北與中原腹地連貫起來，按中山先生的西北交通政策，是以鐵道建設為其中心，其建設的計劃，共分二部，一部分就在第一計劃中，其目的在使北方大港，和西北各地貫通，以收海港與內陸聯接的功效；一部分在第四計劃中，目的在使中國西北荒蕪之地，變為繁盛之區。第一部的西北鐵路系統，共分九綫，長七千哩，包有河北熱河，察哈爾，黑龍江，蒙古，新疆一帶，此系統以北方大港為出發點，以多倫諾爾為門戶，再分八綫於各地。以多倫為起點的路綫，計有四條，一至黑龍江漠河；一至

外蒙古克魯倫及中俄邊境，一至新疆迪化，一至外蒙恰克圖。以新疆迪化為起點的，計有三線，一至伊犁，一至于闐；一至蒙古烏蘭固穆。以綏遠省五原為起點的，計有二線，一至遼寧瀋陽，一至多倫。以外蒙庫倫為終點的，計有三線，一自新疆鐵西，自甘肅肅州。以外蒙烏梁海為終點的，計有三線，一自張家口；一自陝西靖邊；一自外蒙夏什溫。以外蒙科希多為終點的，計有二線，一自綏遠歸綏，一自甘肅肅州。以新疆伊犁為起終點的，計有三線，一至外蒙西北邊境，一至新疆和闐，一至新疆焉耆。其他尚有七線，一自多倫迪化線之甲點，至外蒙恰克圖，一自同線乙點至外蒙西北邊境，一自同線丙點至外蒙西北邊境，一自新疆鐵西至極西邊界，一自外蒙沙漠聯站，至克魯倫；一自外蒙格合至黑龍江赫克多博；一自外蒙烏里雅齊台至恰克圖，在此系統中，其關係西北交通最為深切，計為下列六條基本幹路：

(甲)開端幹路——自從北方大港起，向北行，經過河北灤縣，及古北口，熱河豐寧，以至察哈爾多倫，長三百公里，按照 中山先生的計劃，欲以多倫為鐵道中樞，所有西北各鐵路，統統發端於此。自此至北方大港，設使軌鐵路，以至漢蒙貿易中心的多倫。惟自熱河陷落，此條路線，已在日人掌握之中。

(乙)多倫漢河線——自多倫偏東向北行，經過熱河的西北隅，察哈爾東北隅，及外蒙東角，於是沿黑龍江省西境，北行直達漢河，長達八百公里，此線經過，地廣人稀，漢河附近，有豐富的金礦，故對於移民開墾，和鞏固國防，關係至大，惟自東北失陷，漢河已淪入他人之手，倘失地一旦不能收回，那在西北系統中，便失一重要幹線了。

(丙)多倫恰克圖線——自多倫起西北行，穿過外蒙東部，以達北境恰克圖，長八百英里。此線為聯絡我國正北邊境與海口的要線，自恰克圖起，可以延長和西伯利亞鐵路相接，則歐亞交通，必捨中東鐵路，而取道於此，故關係鞏固國防及國際聯運，至為重要。

(丁)多倫迪化線——自多倫偏北而行，經過綏遠西北隅，外蒙南部，以抵新疆迪化，長一千六百公里，為我國北部

東西大幹線，新疆北部與蒙古南部的開發，全靠本綫的貫通。

(戊) 鎮西喀什噶爾綫，鎮西庫倫綫及其延至呼倫綫——以上兩綫，合併而為聯絡我國西境和北境的大幹綫，前線自從新疆東北部的鎮西起，西南行，以抵河拉折而西再遠極西的邊境，長一千六百英里，後線自鎮西起東北行，入蒙古抵蘇治，折而北行，抵沙希台克，再折東行，以抵庫倫，長八百英里，此綫自庫倫起，可延長經由卓臣汗克魯倫，直達呼倫。

(己) 西北邊界綫及伊犁和闐綫延長至諾和——二線合而為我國西境沿邊的大幹綫，前線自伊犁起東北行，沿邊界而至外蒙極西北邊境止，長九百英里，後線自伊犁起，曲折南行，而抵和闐，長凡七百英里。

總計上述各路，長凡二萬一千六百公里，以那麼廣大的西北，而建設了二萬一千六百公里的鐵路，本國不為多；是以我們今日中國的財政狀況，以今日世界經濟的衰落情形，和以今日各國對於交通建設政策的轉變，我們中國似不能且不必建設那末多的鐵路，怎樣說呢，因為鐵道建築的成本非常之大，即就我們常常聽到的粵漢鐵路而論，現在湘粵未完成部份，即樂昌至株州一段，計程僅三百八十五公里，即加上韶關樂昌一段五十公里，也不過四百三十五公里，可是建築費，幾達二十三萬元，即就普通價格估計，建築鐵道一公里，約需十萬元，只少亦須五六萬元，如以普通價格來說，那末要造二萬一千六百公里的鐵路，計需國幣為二千一百六十萬萬元，固無論我國財政情形，不能允許，就想利用外資，以目前國際情勢，也不是容易利用的。而況近十年來，水道公路空路這三種運輸，均漸發達，交通的利器，已不為鐵道一方所獨占；因為就事實來證明，在某種條件之下，且有較鐵道為便利，如水道運輸的速度，雖然遲緩，但以建設與維持費的減省，故較鐵路為經濟，公路運輸（就是汽車運輸），它的裝載能力雖小，然而用之於短距離的運輸，則較鐵道，敏捷得多了。最近於長距離運輸，亦有相當的進步，至若航空運輸的用途，雖範圍較狹，不過用之於長距離的運輸，則較鐵路為直速，所以近代交通建設的趨勢，都以四者相提比論，大約在那長距離的幹綫，運輸暢旺，商貨頻繁

，應以鐵道爲主，換句話來說，宜建築鐵路；來擔負客貨運輸的責任；反過來說如在那短距離的支線，抑或者運輸較爲稀少的區域，那就建築公路或修理原有的官道來運輸商貨；同時有河流的所在，不妨改良河道，利用輪船來任轉運的勞役。

所以我們對於今後西北的交通政策，既不應專造鐵路，亦不應專造公路，應看情勢來決定，總期鐵路公路水路空路，盡其所長，得能充分適應事實上的需要，倘能如此則不特成效易見，而且籌劃經費，亦較容易，此不獨對於西北交通的建設，應該採取這種政策，就是整個中國交通的建設，也何嘗不應如此。

四、完成西北交通之計劃

西北交通政策，既然以各種運輸工具互相調和爲原則，所以西北的交通建設，會着手之初，應該通盤籌劃，尤其應明瞭西北各處的特殊情形，農礦畜牧工商等經濟的概況，交通費用務求其節省，而交通範圍務求其普通，爲求省費起見，一時不應拘泥以前鐵路網公路網的成見，更不應有重複的建築，這非徒同類的交通設備，應是如此的，就是異類的交通設備，亦應如此。爲求普遍交通起見。則於設計上，必須兼籌並顧，務使西北各重要地點，都能享受交通的便利，同時尤須將一切工程設計和實施，集中於一個機關，不要再像目前機關林立，疊床架屋，有了鐵道部，同時又有建設委員會，有了鐵道部建設委員會又來了一個全國經濟委員會，各做各的計劃，各行各的工作，於是在整個建設上，便成了無計劃無系統的形態，長此以往，不僅努力多而不經濟，即於整個國家社會，恐怕也沒有多大的益處，何況西北交通，不僅負了經濟上的使命，還負有國防重大的使命，所以西北交通的設計，必須集中到某一機關，不管鐵道部也好，或者建設委員會也好，抑或者全國經濟委員會也好，甚或與外什麼機關都可以，但不要有二個以上的機關來爭辦，同地域類似的建設工作，免得把財力和技術人才統統分散了，這是完成西北交通上的先決條件，至於交通路線，到底如何，以前交

通部，及鐵道部，建設委員會雖都有過計劃；不過那些計劃，大半是不切實際的，關於這點，我想另寫一文來批評他，暫不具論。我以為開發西北，鞏固西北國防，鐵道方面，僅僅造了幾條主要幹路，就夠用了，至於次要幹路以及支線，不妨暫時建築公路，等到將來事實上有建築鐵路的必要，再來建築，也是可以的。茲就鐵路及公路西部，分別計劃如下：

（甲）鐵道計劃——鄙人以為西北必須興修的鐵路，計有四線，第一線，由現正進行的隴海線，一直延長達新疆的天山北路，以伊犁為終點，第二線由平綏鐵路之平地泉向北經庫倫而達蒙古邊境，第三線由蘭州經青海而至疏勒，第四線由平綏鐵路之包頭站延長經甯夏而達蘭州，茲將以上各路經過地點之經濟與國防上的意義，分述於下，以為實際測量之參證！

第一幹線——由隴海路延長直達新疆邊境，現隴海鐵路已通至陝西渭南，年內便可通至西安。預計一年半後如不發生變故，當可到達蘭州，將來如再由蘭州經永登（即平番），武威（涼州），張掖（甘州），酒泉（肅州）玉門安西，渡星星峽入新疆，經哈密鎮，七角井，奇台，迪化，綏來，烏蘇以達伊犁，全線除隴海線不計外，其由蘭州至伊犁計長五千餘華里，約合二千八百公里，再由伊犁出回境約二百五十英里至阿爾馬亞他聯接土西鐵路，此路前清時代，就有人議及，民國以來，交通部路政計劃，曾經列為預定路線，詎未測量，該路的價值，計有二點，第一，在國民經濟上，連西北與內地為一氣，俾本國物產易於交換，其次在國防上，以杜俄國勢力的侵入，因俄國自從十九世紀末葉割我伊犁河下游以後，險要盡失，且前年土西鐵路開通，新疆形勢，益趨危險，自非早通此路，和內地呼應一氣，實無邊防之可言，且自九一八以來，東三省各鐵路，均非我有，所以我不必來言防俄，就是要來親俄，以圖抗日，也非有此一線不可。

第二幹線由平綏鐵路之平地泉站經庫倫以達蒙古邊境，其經過重要都市為烏蘭哈達滂江，博羅里治，圖克黑克，哈順，烏得，威井，叨林，庫倫，巴彥，伊羅，買賣城至恰克圖，長凡二千六百八十八華里合一千四百六十六公里，此路亦

在前清時代，曾開修築之議，爲本部與外蒙交通之要道，且如庫倫爲外蒙的政治中心，恰克圖又是中俄互市的商場，但因交通阻塞，國人對於外蒙的政變，漠不關心，近數年內，外蒙幾非我有，所以此路的建設，對於國防，商務，拓殖，都有極重大的價值；且可縮短歐亞的交通，減少中東南滿兩路的利益，尤其是在東案未解決以前，東省交通，被日本侵佔的時候另闢一條生路，關係更爲重要，此路如能築成，才有長期抵抗的工具，否則，海岸如被封鎖，陸地上又無國際的交通，困難問題，必致源源發生了。

第三條，東起蘭州，和隴海接軌正西經西甯湟源，沿青海南岸，經鹽池都蘭寺，穿山直趨柴達木河，入新疆，經野馬泉，塔羌，且末，于闐，和闐，葉城，莎車，以疏勒爲終點，全線約達五千二百華里，合三千餘公里，按此線附近，尤其在青海沿岸，及柴達木河流域，水草豐美，蒙人牧業甚盛，可資以興呢革之業；而沿線可耕之地，也所在皆有，移植開墾，極爲便利，如從國防上說，最近英國頗思染指新疆，如南疆回民政府的成立，便有英人在幕後發縱指使，近且英國與日本間，有恢復同盟之說，所以爲鞏固西北大局計，爲未來大戰應付對策計，這條路線亦有建設的必要。

第四條，由包頭經甯夏至蘭州，名包甯鐵路，以前交通部即擬修築，業經計劃測量，並曾借款百萬元開始工作，鐵道部成立以後，也曾派遣調查隊實地調查測勘，不過僅以包頭至甯夏爲止，至自甯夏到蘭州一段，原來有了黃河，可資運輸，不過這裏爲使聯絡以上第一幹線與第三幹線起見，所以不能不使包甯鐵路延長到了蘭州，本路附近，經過後套肥沃的農地，及鄂托克旗杭錦旗等產鹽區域，於民生方面，關係重要，在國防上有此一線，則外蒙新疆，便可互通聲氣，打成一片，該路計長一千三百英里約合七百餘公里。

以上四線共計一萬四千一百八十八華里，合八千三百餘公里，雖較之 中山先生所規劃的西北鐵道系統，約減一萬三千二百〇六公里，然於西北重要交通幹路，大體已備，以言開發西北，和鞏固邊疆，似亦可以足用。

(乙) 公路計劃——公路所以補鐵路之不足，也所以培養鐵路而與鐵路聯絡，構成了完密的西北交通系統中之主力

，公路又可分國道和省道二種。

a. 西北國道——急須完成者，計有三線。

第一幹線——爲自滿洲里經庫倫烏里雅蘇台科布多丞化而至塔城，此線爲聯絡蒙古經濟中心之第一條道路，在滿洲里與中東鐵路銜接，庫倫則與上述第二鐵道計劃線相交，計長約三〇〇〇公里。

第二幹線——爲自多倫經烏得，賽爾烏蘇雅台，巴來爾，鎮西以至七角井，此線爲聯絡察哈爾外蒙古，新疆之要道，此線與第二鐵道計劃綫相交於烏得，而西端則與第一計劃綫之七角井站相接。計長二千公里。

第三幹線爲自迪化，經土魯番焉耆，庫車拜城溫宿，烏什以至疏勒，此線爲第一鐵路計劃綫，與第二鐵路計劃綫之聯絡交通綫，計長一千一百公里。

b. 西北省道——應急修築者，茲依省別，計劃如次。

(一) 察哈爾省建設路線，計有(1)張北居庸關線；(2)張北多倫阿拉線；(3)張北哈順線；(4)張北廣安蔚縣線；(5)陽原懷來線；(6)多倫霍甲屯線。

(二) 綏遠省建設路線，計有(1)歸綏木雷古拉線；(2)歸納托克托榆林線；(3)明安搜吉巴郭線；(4)瀚道包頭東勝線；(5)東勝五原木雷古勒線。

(三) 甯夏省建設路線，計有(1)甯夏沙倫庫都克線；(2)定遠營紅水線。

(四) 青海省建設路線，計有(1)西甯界谷省道經過貴德；(2)西寧樂都線；(3)西甯托羅伊經過都蘭寺；

(4)西甯哈拉河洛河線。

(五) 新疆省建設路線，計有(1)迪化塔城線；(2)迪化和闐線；(3)迪化科布多線；(4)奇台承化線；(5)迪化諾羌線；(6)迪化焉耆庫車，阿克蘇線。

(六)外蒙古公路建設路線，計有(1)庫倫阿中夏線；(2)庫倫五原線；(3)沙布克高北店線；(4)烏里雅蘇台混塔木夏線；(5)烏里亞蘇台青木畢其爾線；(6)庫倫賽爾烏蘇線。

西北國道路線和省道路線雖然大致的決定了，不過國道和省道在性質上，是有不同的，前者是有關一國的交通，國防，經濟，而後者則僅僅關係一省的交通經濟而已，應該由中央政府的力量去完成牠，這種國道的建築，無妨一方面利用兵工政策，一方面施行以工代賑的辦法。關於各省省道的建設辦法，自然要由省政府去負責，第一，應劃出省款一部分，做省道建設費；第二，責令各縣分段建設，對於人民征收建設費或勞力，同時中央政府也應每年撥出一部國款來協濟貧困的各省。

鐵道敷設了，公路建築了，則中原腹地和西北區域，才能聯成一氣，而且因有那樣便利的交通，內地的過剩人口，才肯成羣結隊的移到西北來墾地，務農，開礦，經營實業；參加生產，所以開發西北的先決條件，就是開發交通，在我們準備開發西北之今日，就應集中到建設西北交通的大題目上去，快幹實幹，不然就是喊了十年百年開發西北的呼號，還是不會有什麼結果的。不，恐怕開發了西北，不是中國人，所能享受的呢。

近代改進軌道之「設計及修養」之趨勢

嵇 銓

鐵路交通，以安全，迅速，經濟，三者為主要條件，亦為最後目的，鐵路上任何設備，莫不與此三者有關，而以軌道一項，實負最大之責任，因其關係之重要，其問題之複雜，其工作之瑣碎，其技術之精細，其各項設備之富有研究性，其結構基礎之缺乏永久性，其各種病態，不易覺察之潛伏性，其影響行車經濟之重大性，實非其他設備所可比擬，且近來機車加重，車速增高，列車增長，與時俱進，軌道問題，更形重要，故歐美各國，自發明鐵路以來，迄今百年，對於軌道之設計及修養，各專家無時不殫精竭慮，悉心研究改進之法，以期達到此三大目的，迄未能獲得最後所期之結果，不過仍在改進之中，今就歐美各國最近對於軌道設計及修養之改進方法，撮要列舉，以觀其趨勢，而資借鏡焉。

(一) 關於設計方面

(1) 路床 Road bed

堅固路床，實為優良軌道之重要條件，如路床不固，土質鬆軟，排水不暢，縱改良軌道，亦徒勞而無功。

(甲) 鐵筋混凝土路床 美國及奧國近採用鐵筋混凝土路床，曾制出一短距離實驗區，以試其成效，據聞成績甚為優異，對於固度 *Stability* 及修養費 *Cost of maintenance* 均有圓滿結果，惟建築費頗高，不易普及焉。

(乙) 增厚渣床厚度 美國渣床厚度，在枕木下約厚，12"，如路床潮濕另于渣床下再加一層底層，渣床 *Sub-ballast* 厚度亦係。12"。

(丙) 混凝土水槽或開節水管 *Concret Channels or Open joint pipes* 凡不能在路基上面直接流水處，均採用混凝土水槽及開節水管，放于混凝土基床上。Laid in concrete bed.

(2) 鋼軌 Rail

(甲) 改用重軌 機車加重，需用較重較勁之軌條，以適應之，美國採用最重者，每碼 152 磅，法國 125 磅，英國及其他各國 100 磅者，頗為普通。

(乙) 改用長軌 軌節為軌道最弱之一點，近代趨勢以減少軌節為目的，故改用長軌，頗為一般所公認，美國最長者有 66'。

(丙) 鑲接軌端 德國以長軌運用不便，用電銲法鑲接軌端，合三軌為一軌，長 30 公尺。

(丁) 改良軌卡 軌條爬行為軌道病態之最可厭者，今用各種有效軌卡，可以減輕此病不少。

(3) 軌節 Rail Joint

軌節為軌道最弱之點，實因夾板及軌節佈置迄無滿意設計之故，雖有各種設計，其目的在使軌節之負力，與軌條其他各點同，但迄今尚無標準之規定，歐洲近採用短距離軌節，兩節枕木中心相距只 $10\frac{1}{4}$ 吋或 $9\frac{1}{4}$ 吋，以減少軌端之伸臂長度，Cantilever length 甚或使兩枕密切換列焉。

(4) 配件 Rail Fastening 德國最近採用軌條及墊板分繫法，前通用之配件佈置，係用螺釘插于墊板孔中，鑽入枕木，釘須拘住軌條下緣，所為合繫法，今改用分繫法，係用螺釘及墊塊 Chip 繫軌條于墊板，另用螺釘繫墊板于枕木，此法較前法需費較鉅。但配件容易繁緊，且將來更換軌條，手續較易。

(5) 軌枕 Ties

(甲) 鋼枕木枕不能耐久，更換需費甚鉅，歐洲改用鋼枕者甚多，尤其在氣候乾熱之區。

(乙) 混凝土枕 尚在設驗期中，迄無標準之規定。

(丙) 加密枕距 現代機車加重，為增加軌條勁度計，只有加密枕距，美國最密枕距，約 10.8 吋，每十公尺軌條

用枕木二十根。

(6) 轍岔 Switch and Crossing

(乙) 錳鋼岔心 岔心係輪脚踏空處，錘擊力甚大，易致磨損，現時均用錳鋼可以耐久。

滾式尖軌 現通用尖軌均係滑式，即在滑板上往返，滑動者，但滑阻力甚大，須不時擦油或鉛粉，現有採用滾式者，即在尖軌下加一滾珠之座，使在滑板上滾走，阻力大為減少。

(丙) 彈式岔心 岔心係活動式，與翼軌可以分合，平時岔心，與皮要軌道之翼軌相合，如有時須在次要岔道上通行，則岔心與翼軌關係彈簧接合，可以擠開。

(7) 彎道

(甲) 特質鋼軌 彎道軌條最易磨損，近有採用特質軌條，以抗磨力。

(乙) 按設護軌 在內外軌裏面各設護軌一條。以防出軌。

(二) 關於修養方面

修養方面之趨勢，不外(1)發明省費工具，(2)採用省費方法。

(1) 發明省費工具

(甲) 軌狀記錄機 昔日查驗路軌，乘車觀察，既費時間，又不準確，今用記錄機裝於車上，只須在軌上行過一次，所有軌平軌向軌距，車身之上下左右前後擺動，一一繪於紙上，如有礙道不實，軌頂不正等等，自動的用油班絕於軌腰，工人只須檢視此記號，立即修正之。

(乙) 汽油自動車 工人在駐在地與工作地間往返，現用自動車，迅速便利，工人可以將行走時間騰出，化為工作時間。

(丙)氣錘砸道 利用高壓空氣之氣錘以砸道，省而堅費實。

其餘大批更換軌條清理石渣等等，均有特殊機械以求省費。

(2)省費方法

(甲)修正彎道繩度法 昔日修正彎道，須用儀器，費時不少，今用一根繩即可行修正之法，便利而省費焉。

(乙)清理渣床 渣床年久被泥土堵塞，阻礙排水，不獨朽腐軌枕，並將損壞軌平，至少三年，非澈底清理一次不可。

(丙)改變道繩組織 昔日均採用少數工人短距離道班段制，今則趨用多數工人長距離道班段制矣。

(丁)電錘法 凡軌端磨低，翼軌磨損，均用電錘修復，省費不少。

(戊)錘墊法 通常砸道，均用鎚墊，錘墊不易堅實，今發明改用錘墊法，將軌枕舉起，用錘墊入應需石渣之厚度後，再行落下，據說此法最為耐久。

(己)彎道噴油法 彎道軌條極易磨損，今有用噴油法，以減少其磨阻。

宋文蘭

栗實

遼甯義軍女頭目宋文蘭，閩島人，率部下三百衆，慷慨抗日，已及期年，爰賦成一絕。
洞房不戀芙蓉被，抗日揮戈事有耶。三百貔貅一女將。漫將鐵血灑胡沙。

貨箱運輸 Container 貨物之利益

李荃孫

晚近歐美鐵路，貨物運輸最大之進步，厥惟以貨箱運輸貨物，而尤以運輸另担貨物之收效為著。回顧我國各鐵路，因限於財力，均未有是項設備。然邇來另担貨運日臻發達，欲求減少貨物之損失，及車輛運用之經濟，當以利用貨箱為要圖。我國鐵路倘能採用此項設備，路商兩方定能獲莫大之利益焉。

(一)貨箱之形式 最近美國鐵路所用貨箱為長方形，闊七英尺，高七英尺一寸，長八英尺十寸。其容量為四三八立方英尺，計可裝貨八千五百磅，每貨車一輛可裝貨箱六只。箱頂四角裝有鈎環，以便裝卸。至於載運此項貨箱之車輛，以平車為最適宜；惟須照每箱底之大小裝以鐵檻，使車輛行動時貨箱不致搖動或滑下。裝車時須以貨箱開門之一面互相對裝，使在中途可無貨物失竊之患。

(二)運用貨箱之手續 此項貨箱得在客商私有廠棧內，將貨物自行裝入，加封鎖後，即以汽車運至車站，鐵路以起重機或其他機械將貨箱自汽車裝上貨車，即可掛車運出。抵到達站後，復以起重機將貨箱由貨車裝上汽車，即可直接送至收貨人廠棧內，由收貨人自行將貨卸出。如此則對於貨物之短少，又可多一保障。

(三)應用貨箱之利益 應用貨箱對於客商及鐵路雙方均有利益，分述之如左：

甲、客商方面之利益

- (1)因貨物得封鎖在貨箱內，可減省每件貨物之包裝，亦可減省包裝費用。
- (2)因貨物無須包裝，可減少貨物因包裝而增加之重量，可減省貨物運費。
- (3)因減少每件貨物裝卸之煩，可使貨物運輸迅速，早達目的地。
- (4)因貨箱能由客商自理裝卸，並加以封鎖，可減少貨物損失。

(5) 因零星貨物得裝入貨箱作一次運送，可減省貨物運費及汽車接送費。
乙、鐵路方面之利益

- (1) 因貨箱封鎖嚴密，可減省出發，中轉，及到達站檢查貨物之手續。
- (2) 因貨箱可直接由汽車裝上貨車，可免除貨物車站運貨汽車之擁塞。
- (3) 因貨物無須在車站停留，可減省鐵路貨棧及貨物車站之地位。
- (4) 因裝卸之便利及迅速，鐵路辦事人員因之亦可減少。
- (5) 因利用機械力裝卸，鐵路不致受工潮之影響。

老少年

(清耀)

秋卉之色。爛熳如錦。而點綴大地。較之春時爲尤盛。然大都以花著。若僅以葉搖曳于階砌磚墻。而與秋光競爽者。厥唯「老少年」是。此種植物。於夏初已由子萌發。苗甚細。而葉似莧。頭略尖。其莖穗等於雞冠。而炫其色於葉。此其異耳。入秋。其本漸高。肥碩者。可亦七尺。其莖尖幾及墻，自外可見。所奇者腳葉作深紫。而頂葉則呈殷紅色。絢爛奪目。一至深秋。葉愈老。色愈鮮豔。遠望之。幾不知其似花似葉也。

羣芳譜。「紅紫綠黃相兼者。名錦西風。又名十樣錦。亦名錦布納。」不知者以爲卽「老少年」其實非是。特「雁來紅」之稱。則以雁來時。而其葉始滿目紛披。真有如楊慎賦云。「盈盈濕緒，弈弈鮮妝」之態。吳融詩云。「一聲南雁已先紅。神女霜飛葉葉同。」其描寫之工。可謂盡之已，其種植之法。於春分時。撒子於肥土中。恐被蟻食。則以毛灰蓋之。卽可無虞。生苗後復以鶴糞壅其上。旁立長竹之竿，長育尤易。高可與齋。唯蟬蚋能嗜其葉。宜防之。勿使其潛滋暗長。庶可保持葉之丰度於弗悴爾。

昔者友靜廬。有咏「老少年」詩十絕貽余。久藏之篋中。茲附錄於后。庶無負故人之一吟一詠也。「孤撐傲骨九秋天。不向東皇去乞憐。白雁來時紅欲老。點裝行色度年年。」「一枝無語對斜陽。品列寒芳漫短長。自有童心現顏色。奈人風味不關香。」「伴同紅友笑顏開。覓句離前日數回。欲爲阿翁消傀儡。開元遺事說將來。」回首三河暗自羞幽燕老將氣橫秋。據鞍猶有雄心在。直欲凌烟畫白頭。」

混凝土及膠漿所用沙石之顆粒比率

陳之達

混凝土所用之沙石及膠漿所用之沙其顆粒比率與工程關係甚大今略舉大要并附本段常用固山沙及南河沙試驗結果以

備參考

甲 概說

洋灰與沙加水之混合物名曰膠漿今定乾重之洋灰為 G_z 沙為 G_{sd} 混凝土為 G_B 則膠漿量為(1)

$$m_B = \frac{G_z + G_{sd}}{G_B} \dots\dots\dots(1)$$

如所用為沙礫混凝土則定沙礫之乾重為 G_{ks} 而 $G_B = G_z + G_{ks}$

依方程式(1)求得之膠漿量除顆粒比率之關係外與混凝土密度相關甚大至於膠漿中之洋灰量則因洋灰乾重 G_z 及膠漿乾重 ($G_z + G_{sd}$) 而異為

$$Z_m = \frac{G_z}{G_z + G_{sd}} \dots\dots\dots(2)$$

膠漿之強度與洋灰之性質沙之性質加入水量及膠漿製法種類有關而沙之性質尤以能合於所需要之混凝土抗壓強度及密度為主

乙 混凝土密度

混凝土之密度不獨與強度有關并且因不滲水而鐵筋可免銹蝕密度大抗壓強度亦愈大但不能用甚細之沙只可用 0.24 至 1 公厘之適宜顆粒比率譬如用第 2 圖之縮線 OE 再加入 30% 重量 0 至 0.24 公厘之沙則密度可由 $\rho = 0.27$ 增至 0.81 而 1.3 膠漿之抗壓強度則減少 20% 用洋灰較少時且減少至 50% 故舊說以為“塵律之沙為抗壓強度之毒物”又云“密度非等於抗壓強度”(2)

密度 $\rho =$ 體重 R/f . 比重 S , 不密率 $u = 1 - \rho$

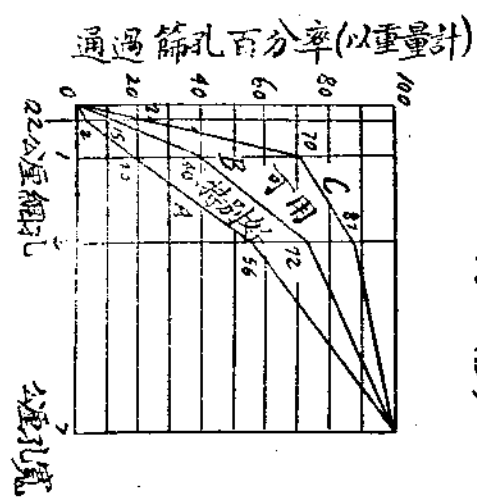
無異級數 R 係 級數 級十級 體積

砂及礫者 $\sigma = 0.50$ 至 0.70 碎石者 $\sigma = 0.45$ 至 0.55

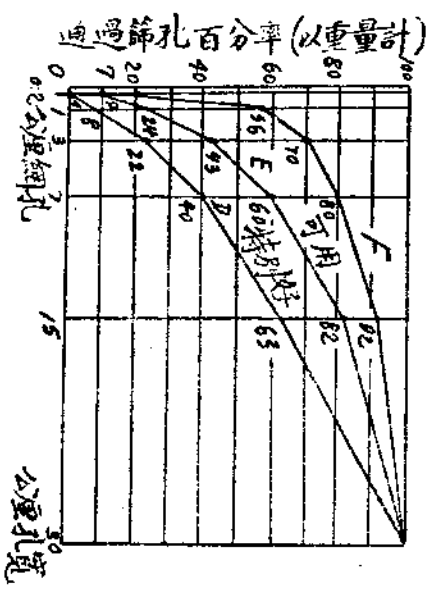
丙 篩線

(子) 德國道筋混凝土法規(3) 所定之篩線如第 1 圖 a 及 b 規定沙之顆粒比例之篩線應在 A 及 B 之間其全數充料之

第 1 圖 a (沙)



第 1 圖 b (全數充料)



篩線應在 D 及 F 之間

平常規定所用細沙最少 20% 最多 70% 其加礫沙及碎石時細沙最少 40% 最多 80%

特別良好之篩線應在 AB 及 DE 之間

茲將各國規定沙粒比率如第 1 表

(丑) 篩線說明及 Graf 氏之篩線 (參看第 2 圖)

- (1) W. Gehler Erläuterungen Z. d. Eisenbeton Bestimmungen 1932.
- (2) Burchart Z. Der Beton, Handbuch für Eisenbetonhan 1927.
- (3) Eisenbetonbestimmungen 1932.

今繪各種篩孔數（以公厘計）於橫軸如 x_0 至 x_7 等於 0.24, 1, 3, 7 公厘其所附屬之縱軸為 y_0 至 y_7 并將過篩後之數值聯成名曰篩線今舉 Graf 氏之篩線為例說明如下

第 1 表

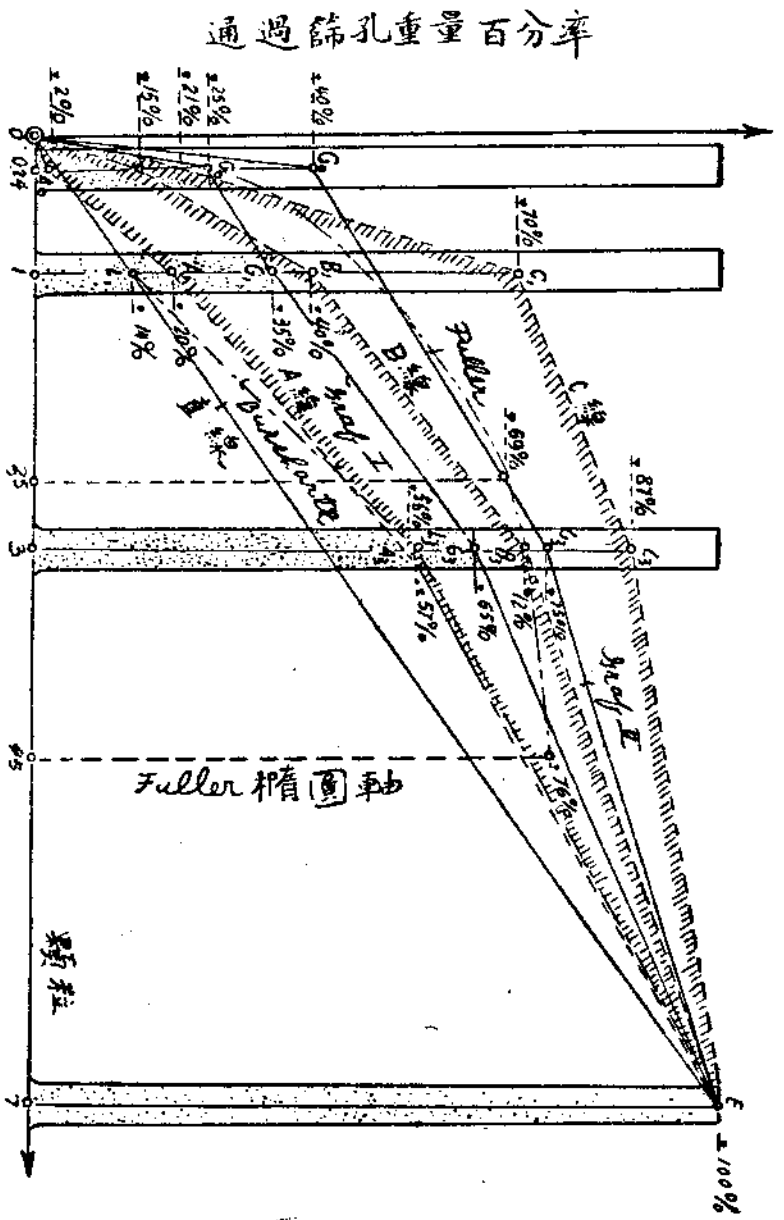
國 別	沙 粒 粗 度	顆 粒 比 率	公 布 年 分
德	最大 5 公厘	以混合後能填滿空隙為度	1925
”		細沙最少 20% 最多 70%	1932
瑞 士	≤ 8 公厘	尖棱為主其 1/2 公厘以下者只許 10%	1915
荷 蘭		5.6 公厘者至少 5%	1930
美		4.8 公厘篩孔通過者最少 85% 及 0.3 公厘篩孔通過者最多 30% 最少 10%	1924
英	< 4.8 公厘		1916
瑞 典	< 7.0 公厘		1924
意 大 利	不能太粗亦不能太細		1930
丹 麥	< 5 公厘	0.5 公厘者最多 50%	1921
俄		以粗細相等為度 0.25 公厘者不得過 10%	1926
捷克斯拉夫	< 7 公厘		1922
布 加 利	< 5 公厘	•	1928

1. 乾洋灰及沙用 7 公厘孔之篩篩過假定 100% 故 $x_7 = 7$ 公厘所附縱軸 $y_7 = 100\%$

無錫鑄鐵片 鐵圓盤 鐵十線 鋼索

2. 將此量再篩用 3 公厘孔之篩其通過者約為 65% $\approx 2/3$ 故 $x_2 = 8$ 公厘之縱軸 $y_3 = 65%$
3. 再將篩餘用 1 公厘孔之篩篩過其通過量約為 35% $\approx 1/3$ 故 $x_1 = 1$ 公厘之縱線 $y_0 = 35%$
4. 再用 900 孔之篩其網孔為 0.24 公厘者篩過其通過量為 25% $\approx 1/4$ 故 $y_0 = 25%$ 而 $x_1 = 0.24$ 公厘於是所得終點為 $X_0 X_1 X_2 X_3$ 橫軸為 0.24, 1, 3, 7 公厘將 $G_0 G_1 G_3 E$ 聯合即得適用於河沙之篩線

第 2 圖



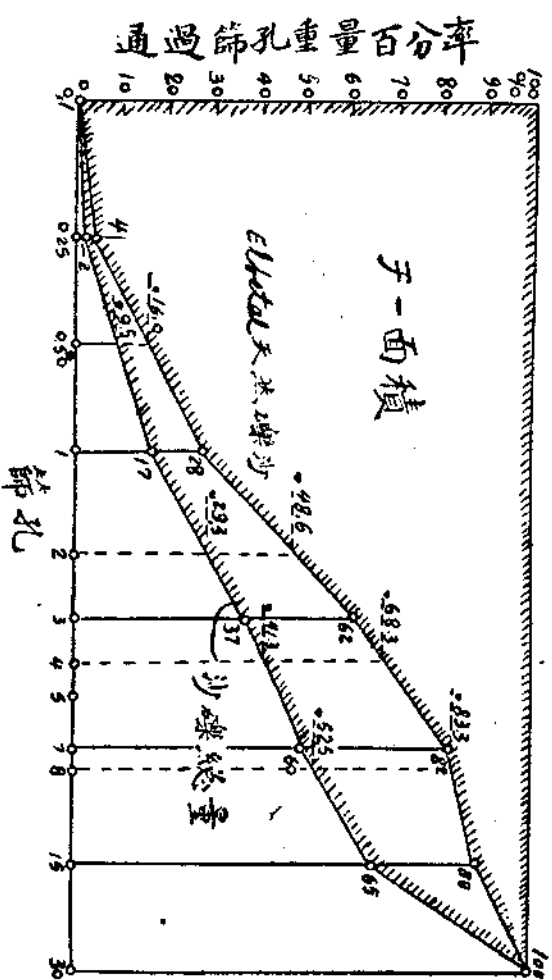
(實)其他篩線說明

最初篩線發明者為 Fuller 及 Thompson 氏其時為 1907 年(4) 由此篩線製成之混凝土其密度大小以石確粗度 a_{max} 定之所用沙粒定至 $\frac{1}{10} a_{max}$ 此篩線始為橢圓後為直線但現在用者已不多 Graf 氏之篩線因洋灰加沙之不同而異 Buchart 氏提議將洋灰自 y 值減去蓋篩線只以改善礫沙為目的也據其試驗所得篩線 OL_1L_2E 與直線 OE (第 2 圖) 相差在 L_2 點 ($y_3 = 57\%$) 只 12% 而依 Graf 氏者則 $y_3 = 65\%$

丁 顆粒係數 f

顆粒係數為改良顆粒比率之根據乃 Abrams 氏所定(5) 其說如下

1. 據經驗而知粗顆粒與強度之影響不等於細顆粒故細顆粒與篩線之關係特別重要故篩線橫軸不可以通過篩孔數為相等之比例應以對數定之
2. 在篩線 (第 2 圖) 之縱軸以通過篩孔率而定時最好以篩餘計算故應定為 $100\% - y = q$ 此項總值依 Hummel(6) 氏定為面積 F 即垂直線與篩線範圍以外者也 (第 3 圖)



(4) Eng. News 1907, Eng. record 1907, Proceedings 1907.
 (5) Abrams, Design of Concrete Mixtures Bulletin I
 (6) Hummel Die Auswertung v. Siebanalyse u. d. Abramssche Feinheitmondul, Zement 1930, Zur Kritik d. Feinheitmonduls, Zement 1931.

3. 定此面積 F 之最簡方法乃用篩線之垂直線為範圍並將各直軸加之譬如

$$x = 0, 1, 0.25, 0.5, 0.75, 1, 2, 0, 4, 0, 8, 0, 15, 0, 30, 0 \dots (3a)$$

則除第一項及最後二項外其 x 值均為倍數故可用對數表明之為

$$\log(a.2) = \log a + \log 2 = \log a + 0.301$$

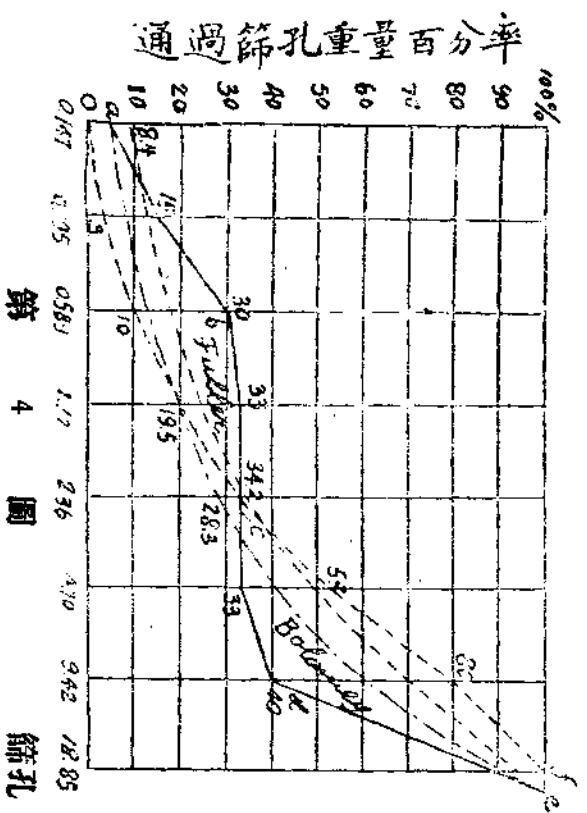
於是可知各條面之相等寬度, $\Delta b = 0.310$ 而全面積之近似值為

$$F = \Delta b \sum q = 0.301 \sum q \dots (3b)$$

Abrams 定顆粒系數為

$$f = \frac{1}{100} \sum q \dots (3)$$

故 $\sum q = 100f$ 而 $F = 20.1f \dots (4)$



第 4 圖 篩孔

4. 橫軸之起點 Hummel 氏不定自 0 而定為 0.1 公釐蓋

免算術難關而細沙顆粒改 0 公厘為 0.1 公厘并無大差異也

5. Brebera 氏海牙試驗(7) 知最大強度在一定之 A_{max} 時

f 之增加率與洋灰量為直線比例用於鐵筋混凝土者 ($A_{max} = 30$)

f 在 5.8 (洋灰較少者) 及 6.3 (洋灰較多者) 之間平均為

$$f_{max} = 6.0 \dots (5)$$

故沙之顆粒比率可改善之至與此值相近

6. 以此顆粒系數為根據可知求不與強度有舊之篩線之方

法譬如第 4 圖 cdef 之區分面積與 abc 區分面積之比較其 F

值不變更故用各種沙礫時往往將 5 至 8 公厘或 5 至 10 公厘之顆粒在灌注灌凝土中改善之法國用 Feret 氏法常將 5 至 8 公厘之顆粒棄去而比國法規則依 Fuller 及 Bolomey 法并以 abcdef 線為例

戊 本段所用固山沙與南河沙之比較

本段常用之沙為固山產及南河產其天然顆粒比率如第二表

第 2 表

沙 別	試驗次數	通 過 篩 孔			
		1 公厘	1 公厘	3 公厘	5 公厘
固 山 沙	第一次	45%	36.7%	18.3%	5%
	第二次	36.7%	40%	15.3%	8%
	第三次	37%	39%	14.6%	9.4%
	平均	39.5...%	38.5%	14.4%	7.46...%
南 河 沙	第一次	6.7%	40%	45%	8.3%
	第二次	6.5%	41%	44.5%	8%
	第三次	6.8%	40%	45.3%	7.9%
	平均	6.66%	40.3%	44.9...%	8.06...%

受引力抽度試驗

混 凝 土 試 驗 體 浸 水 中 三 日 空 氣 中 自 乾 二 十 五 日

試 驗 儀 器 Apparat von Frühling- Michaelis

第 3 表 1:2

第 4 表 1:3

積 杆 比 例 1:50
截 面 5 公 分²

$$\sigma_b = \frac{P_{50}}{5} \times 10 \text{ 公 斤 / 公 分}^2$$

混 合 比 例 1:2 及 1:3

試 驗 次 數 三 遍

結 果 如 第 3 及 第 4 表 可 知 用 以 製 混 凝 土 及 膠 漿 均 以 南 河 沙 為 較 佳 也

二 十 三 年 六 月 作 於 濟 南

沙 別	試 驗 次 數	強 度 公 斤 / 公 分 ²
國 山 產	1	46.50
	2	46.00
	3	47.50
平 均		46.66
南 河 產	1	46.80
	2	47.05
	3	47.95
平 均		48.27

沙 別	試 驗 次 數	強 度 公 斤 / 公 分 ²
國 山 產	1	42.35
	2	28.10
	3	31.00
平 均		33.82
南 河 產	1	41.27
	2	43.80
	3	42.00
平 均		42.36

(7) Brebere, Die Barkontrolle im Betonhan 1929.

中興煤礦公司廣告

本公司在山東嶧縣棗莊地方開辦煤礦所有產煉各種煤焦歷經中外著名礦師化驗灰輕磷少硫長性堅極合輪船鐵路工廠一切機器鍋爐之用是以津浦京滬隴海各大鐵路及沿站地方常年購運同聲贊許他若山東境內暨運河長江一帶各工廠亦均紛紛訂購如荷賜顧請就近各處接洽辦理無不歡迎

總公司
 津浦南段分銷處
 京滬路線分銷處
 滬杭甬路線分銷處
 隴海路線分銷處
 台棗路線分銷處
 運河一帶分銷處
 中國南部分銷處

總公司
 上海江西路二百十二號四樓
 電報掛號 一五四二
 電話號碼 一七九一
 一八三八
 一八三六
 一七三三
 一七一九

分銷處
 泰安 濟南 禹城 鄒縣 兗州 曲阜 濟寧
 韓莊 徐州 宿州 平原 德州 桑園
 上海 鎮江 無錫 常州 蘇州
 杭州 寧波
 運河站 新浦 大浦
 嶧縣 泥溝 台莊
 清江 馬頭 宿遷
 福州 廈門 汕頭 廣東

總

礦

山東嶧縣棗莊

(電報掛號五二八一)

(總處) (秘書室) (總務室) (會計) (材料) (運出) (納稅) (庶務)

天津中國實業銀行

銀行部

專營存款放款貼現押匯國內匯兌及一切銀行事宜

儲蓄部

辦理定期活期分期及各種儲蓄基本穩固會計獨立利息優厚

保管部

保管各項貴重物品證券等設有最新式堅固保管箱租費較廉

發行部

特許專部辦理發行準備十足兌換便利

貨棧部

自建堅固高大貨棧兩處在英租界及特別三區專為客商堆存貨物裝卸便利棧費公道

總管理處

上海博物院路

天津分行

英租界領事道

各埠分支行

上海 南京 漢口 青島
 廈門 北平 杭州 蘇州
 無錫 鎮江 安慶 南通
 常熟 長沙 寧波 蚌埠
 濟南 唐山 溫州 蚌埠
 定海縣 秦皇島 秦縣

其他內地均有代理機關

南京印刷有限公司

電話一三七六七號

南京成賢街六六號

營業要目

書籍報章 獎券禮券

簿記表冊 錢票股票

花邊花圖 銅版鋅版

兼售機器 中西銅模

各種紙張 學校用品

取價低廉 定期不誤

譯



述

鐵道運輸原論（續）

賈德

改正之零貨運價，有三要素，一、對於零貨之收發，每一個取費二十仙，二、每百磅取費二十仙五分（在羅磯山脈地方取五十仙五分）三、以重量及距離之比例徵取運費。二級零貨運價，定為一級運價之七分五以下，其最低運價，雖以徵取十磅為起碼數，但在某種場合，對於重量之一級運價，比二級運價之十磅為少時，仍適用一級運價，只適用於一部少數之零貨的三級運價，其二級未滿者為一仙，以為最低運價，州際商業委員會所公布之上記規程，對於公司所特定之運價，並不適用。

州際商業委員會，設定此種新運價組織時，係先將美國全部，分為九百五十個大區域，此分割方法，先按美國地圖之經緯度沿綫而劃分之，對此大地域，各附以號碼。其分附號碼之方法，係以最北端之橫列地域以西作為百一號，其南為二百一號，再南為三百一號，如此順次以分號。按此種分號方法，按次以及於東方。如從大地域之縱列觀之，由北部至南部順位以百數，橫列者則由西部向東部，作為一百未滿之順位。例如七百四十八號，由北部數之，為第七號之橫列，由西部數之，為四十八號之地方。更將此等大地方，細分為十六小區，於其小區中，由A至Q（除去J字）均用亞爾發陀字樣。全國於上記地域分割以外，並按零貨之分量及特徵，另分全體為五個地帶，而商業委員會，對於地帶，俱設有各異之運價。第一地帶為奧發細亞等級地域，大略相同，對於零貨百磅之最低運價為六十仙。又第四地帶包含羅磯山脈之諸州，其最低運價為每百磅一元五仙。

除按上記之方法，將全美大小地域分割而外，更定有零貨經營所之運價的簡單方法。

所有零貨經營一覽表，可按兩種運價索引表及運價表尋覓之，零貨經營一覽表，凡關於美國全部之零貨經營所及其所屬之大小地域，並運送公司名稱，俱有記載，又運價索引之第一號，於鄰接地域以外，凡大地域間，所適用之零貨運價表，每一號均有記載，第一號，則表明大地域內之小地域間，及與小地域鄰接之大地域間，所適用運價表之號碼，均於各大地域記之。其運價表，分爲由一號以至二百九十四號，各號碼表明由一磅至百磅之一級零貨運價額及超過百磅之零貨運價額，其超過百磅之零貨運價，則按百磅運價之折合計算之。

各經營所之零貨運送關係人，各由公司領有零貨經營所一覽表，等級表，本身經營所所屬之大地域運價索引表，及由一磅至百磅之一級運價，皆有記載，而公布之。於託送零貨之運價算定場合，關係人第一先按零貨經營所一覽表，確認其經營所所屬之地域，此地如非自己經營所鄰接之地域時，則按運價索引表第一號以檢查運價表適用之號碼，然後按運價表之號碼，徵收運價，如其零貨，超過百磅時，則按百磅比例計算之，例如本雪文州由哈里司巴至邑里開邑州之皮烏里，知其爲一級百五十磅之零貨時，由發貨地之經營人，按零貨經營一覽表，便可知皮烏里屬於九百三十六號之大地域，次則按運價索引表第一號由自己所屬之九百四十九號大地域，尋至九百三十六號之大地域，自知其運價爲三十六號，檢三十六號之運價表時，便知爲百磅二元三十仙。據此，則每一磅之運價，可以算明，而百五十磅爲三元四十五仙亦可從而知之矣。

一九〇六年，零貨運送公司，自州際商業法適用以來，州際商業委員會，便蒐集零貨運送公司之業務統計，以便公布，而發行一九〇八年以來零貨運送公司之收支及經營狀態的統計年報。但其第一次之年報，不過發表其運送數量而已。據此能知一九〇九年四月，八月十二月中之零貨運送公司經營數量，達到七千一百一萬三千二百九十五個，三十二億二千九百三十四萬二千一百九十二磅，其中百磅以下者，占全個數之九成五分，全量之七成四分。迨一九一四年又發表

零貨運送公司所發行之匯票，担保書，及貨價對換證，達到二千四百二十萬九千六百九十五通，其金額為五億三千七百九萬九百九十六元。

一九一四年一月，政府自開辦小包郵件制度以來，零貨運送公司已有不得不與之競爭之勢，一九一四年零貨運送公司低減運費，故零貨收入及淨利，遂見低下，其總收入至一九一〇年六月三十日終一年間，為一億四千六百一十一萬六千三百十五元。一九一二年為一億六千二百九十二元。一九一三年為一億六千八百八十八萬九千二百三十三元。而其翌年即小包郵件競爭之年，且值運費改正後五箇月間，落至一億五千八百八十九萬一千三百二十七元，全體零運公司之總淨利，只有五百萬元。又觀一九一五年一月卅一日終之一年間，所有四大公司之收益賬，因有二百三十八萬八千九百九十四元之虧損，所以一九一五年七月十四日州際商業委員會，對於百磅未滿之零貨，准其提高運輸。由是零貨運送公司，約有五百萬之收入增加，而此改正運費，即准各經營所，於收到時，每件取手數費二十五仙，於發交時每百磅取二十仙是也。

一九一三年一月一日前，由美國鐵道旅客列車所運送之小量貨物，事實上為零運公司所獨占。當時附隨郵件零貨之重量限制，每件為四磅，每一公司取費一仙又第三種郵件，即定期刊行以外之印刷物，每一公司為半仙，一冊書籍之運送，外加以重量限制，為四磅。迨一九一三年，小包郵件，逐漸施行，第四種郵件，重量限制乃改為十一磅，對於一百五十哩之小包，其重量為五十磅，百五十哩以上者為二十磅。

此新制之小包郵件制，頗受世人之歡迎，其能奪取零運公司之生意，固如所豫期，而零運公司仍得維持其與小包郵件競爭之利益者，則有左列各點，（子）零運公司，俱能將貨裝置穩妥而安全，而小包郵件則概以行囊收容之。（丑）零運公司對於託送貨物，無不發給收據，而小包郵件，則除去掛號信外，並無收據。（寅）零運公司，對於一切損失毀滅，皆負責任，而郵件則只對於全損負責。（卯）零運公司經營生金生銀紙幣，高價品，皆負責任，並執行委託販賣業

務，無論如何重量者，無不經辦，對於能裝運之大量貨物，不但收取特別運費，並定有到付之運送制度。反之，小包郵件，則只管分配，至於運價一層，如供小包郵件之保險費計算在內，則對於長距離之運送，在多數場合，視零運公司為昂，小包郵件之主要利益，對短距離之運送，取價稍廉，但與零運公司之一併經營堆貨者合而計之，則其利益亦極細微。只有由中央車站離開五六哩之地方，俱可免費送達，是其利益之大者，此外則小包郵件運送中之危險率，比較為少，託送人亦不介意其危險之負擔，故普通小包郵件，均極低廉，即此次所以猶能盛行之大原因也歟。

倘使小包價廉，且改善其經營方法，則小包郵件之能奪取零運公司之生意也，亦意中事，果其如此，小包與零貨間，必發生變化，但鐵道所掛之車輛，並不發生變化，翻覺小包與零貨同樣運送之時，鐵道所掛之車輛可以減少。如政府以奪取現在之零運公司所經營之貨物為目的，而改良小包郵件，則鐵道公司，方將變更其運送方法，凡不按小包辦理之小量貨物，行將為鐵道所吸收，豈非鐵道之利益乎。

在鐵道之小規模經營時代，其處理零貨之設備，未甚發達，鐵道自不能不希望有其他公司出而經營零貨之運送，今則形勢一變，各鐵道合併而組織有大鐵道系，其所有營業哩，與大零貨運送公司有同一之長，故隨小包郵件之發展，鐵道可以直接經營零貨矣，以現今之鐵道組織，當然可以如此經營也。

現在之零貨運送，有迅速，安全，責任集中之三長，但一公司可以經理者分為二公司辦之，是為缺點。蓋零貨運送恰如疊床架屋，確有使鐵道業者對於急送貨物或必要之運送設施不甚熱心之虞，故他年必由鐵道自身出而兼此種業務之一日，可斷言也。

第十四章 郵件運送

郵件運送，與旅客，貨物及零貨運送，同為鐵道運送中之一部事業，而獨有其特異之質，故其組織亦有異點。

研究郵件運送，本書中雖只論及政府所辦郵政制度之一部分，而所述諸點，確為郵政制度之核心，至關重要。

文明之進步與郵件之增加，郵件運送數量，隨人口之增加為比例，蓋各種事業組織之發達，隨交易事業之擴大，郵政制度之利用愈多，又教育普及，各人之所得日增，則信件之往返及書報之購讀，亦從而益盛，故郵件之增加，可視文明進步之程度，郵件之大部分，大抵恃鐵道為之運送，故鐵道之運送郵件，得估量其文明之程度。

郵件雖與貨物同有等級之分別，而其方法與原則各異，在運送貨物，本設有最大之運輸量，可得最大收入之等級，而郵件之目的，則不在收入之增加，其主要者為便利於各種事業與啓發公眾之智識。故政府對於郵政之總收入，以與總支出適合為滿足，又一方竭力於教育之獎勵，如印刷物者，不惜以虧本運送，有時且以免費運送，所有因此虧損之一部，另尋他種以彌補之而已。

郵件分四種，第一種書信，明信片，公文書，及封緘物，郵費為一翁司二仙（明信片一仙）第二種為新聞，雜誌，及定期刊物，郵費對於公眾發送者，為四翁司一仙，由於發行者發行時，為每一磅一仙，但是地方新聞紙，限於其發行區內，准予免費，至在同一都市內，亦有免費送達者。第三種為各種印刷物，除書籍外，限于四磅未滿者，每二翁司取費一仙。第四種為小包，凡農產品，製造品，書籍等及四磅以上之各種印刷物，其體積以長加寬并至七十二英寸者為限，其重量限制至一百五十哩者為五十磅，超過一百五十哩者，為二十磅。四翁司以下之小包。所定之郵費，除書籍，種子，植物，及球類等，不拘距離，每翁司一仙，其對於書籍，種子，木秧，球類，植物等，在八翁司以下者，不拘距離，每二翁司一仙，其他小包則按重量與其距離，所定郵費各有不同。若夫國會議員及官吏所發送之各種郵件，則限於其有公物性質者免費，其數量亦不在少。

小包郵件費用之組織 小包郵件費之設定，除非律賓羣島，劃美國為三十分平方，（一度之半分）即按經緯度之變更線，合一區四分之一之面積，其區域各附以號碼，自美國西部北方之國境，於北緯四十九度處，亘乎東西，合有三十分

之面積，對美國全部為各有三十分平方面積，其亘於北緯四十九度之東西一帶，定其極東者為零號，其次為五〇號，次為一〇〇號，而西則順次為每五〇，定一番號，對於極北各區，仍按以上方法，定明番號，以後對於西南各區，以極北番號起算，由北向南，順序各加以番號，所以對縱的區域之番號，從其鄰接區域，由東向西，每五十哩增加一號，更以一區為中心，劃全區為八個郵區，即由可為基點地域之中心，所劃五十哩之圓形範圍為第一地帶，第二地帶百五十哩以內，第三地帶三百哩以內，第四地帶六百哩以內，第五地帶千哩以內，第六地帶千四百哩以內，第七地帶千八百哩以內，第八地帶則超過千八百哩之範圍。凡各郵局中，均備有全地域，及以本郵局為中心之地帶圖。郵局員按小包郵件指南所載，先得確認寄往地所屬郵局之所在地，再按小包郵件地帶圖而知其地帶，現全大都市郵局之中，均網羅有各郵局之地帶速見表，故小包郵件指南，其實可以不用。至小包郵件之費用組織甚為單簡，在同一送達區內，其郵費每磅五仙，二磅或二磅未滿加一仙，但在第一第二地帶之小包，其郵費每磅五仙，其次之地帶則順次為六、七、八、九、十一、十二仙。如超過一磅時，則每增一磅或未滿一磅，在第一第二地帶為一仙，在其次地帶，則依次增加為二、四、六、八、十、十一、仙。下列一表，即所以示小包郵件之費用也。

一九一三年一月一日初，為小包郵件制度創設之始，小包之重量限度，為十一磅，其郵費，視現在為高，且將書籍類除外，至同年八月，其重量限制，擴張至於同一配送區及第一第二地帶為二十磅，同時對於該地帶減低郵費，次表所示之郵費及重量限制，係一九一四年四月一日所施行者，又自同年三月，書籍及商品目錄類，亦得以小包郵件處理之矣。

小包郵件費用表

磅	同區內		地帶							
	第一	第二	第一	第二	第三	第四	第五	第六	第七	第八
一	元〇五	元〇五	至五十哩	至一百五十哩	至三百哩	至六百哩	至一千哩	至千四百哩	至千八百哩	至千八百哩以上
二	〇六	〇六	元〇五	元〇五	元〇六	元〇七	元〇八	元〇九	元一一	元一二
三	〇六	〇七	〇六	〇七	〇八	〇九	一〇	一一	一二	一三
四	〇七	〇八	〇八	〇九	一〇	一一	一二	一三	一四	一五
五	〇八	〇九	〇九	一〇	一一	一二	一三	一四	一五	一六
六	〇八	〇九	一〇	一一	一二	一三	一四	一五	一六	一七
七	〇九	一〇	一一	一二	一三	一四	一五	一六	一七	一八
八	〇九	一〇	一二	一三	一四	一五	一六	一七	一八	一九
九	一〇	一一	一三	一四	一五	一六	一七	一八	一九	二〇
十	一〇	一一	一四	一五	一六	一七	一八	一九	二〇	二一
十一	一一	一二	一五	一六	一七	一八	一九	二〇	二一	二二
十二	一一	一二	一六	一七	一八	一九	二〇	二一	二二	二三
十三	一二	一三	一七	一八	一九	二〇	二一	二二	二三	二四

二九	二八	二七	二六	二五	二四	二三	二二	二一	二〇	十九	十八	十七	十六	十五	十四
一九	一九	一八	一八	一七	一七	一六	一六	一五	一五	一四	一四	一三	一三	一二	一二
三三三	三三二	三一	三〇	二九	二八	二七	二六	二五	二四	二三	二三	二二	二〇	一九	一八
三三三	三三二	三一	三〇	二九	二八	二七	二六	二五	二四	二三	二三	二二	二〇	一九	一八
									四四	四二	四〇	三八	三六	三〇	三二
									八三	七九	七五	七一	六七	六三	五九
									一・二二	一・一六	一・一〇	一・〇〇	九八	九二	八六
									一・六一	一・五三	一・四五	一・三七	一・二九	一・二一	一・一三
									二・〇一	一・〇九	一・〇八	一・〇七	一・〇六	一・〇五	一・〇四
									二・〇〇	二・二八	二・一六	二・〇〇	一・九二	一・八〇	一・六八

四九	四八	四七	四六	四五	四四	四三	四二	四一	四〇	三九	三八	三七	三六	三五	三四	三三	三二	三一	三十
四九	四八	四七	四六	四五	四四	四三	四二	四一	四〇	三九	三八	三七	三六	三五	三四	三三	三二	三一	三十
四九	四八	四七	四六	四五	四四	四三	四二	四一	四〇	三九	三八	三七	三六	三五	三四	三三	三二	三一	三十
四九	四八	四七	四六	四五	四四	四三	四二	四一	四〇	三九	三八	三七	三六	三五	三四	三三	三二	三一	三十

同一區域之郵費左列小包適用

- 一、同一郵區發到者
- 二、在市内郵局同一區域所處理之受託小包，由該局送達人送達者
- 三、在同一局屬之村落內各地互送者

四六	三八	五〇	五〇
四七	三八	五一	五一
四八	三九	五二	五二
四九	三九	五三	五三
五十	四十	五四	五四

對於小包郵件之損失，雖得按其實價，附以保險，但其損害之賠償額，應付保險費三仙之場合五元，五仙之場合二十五元，十仙之場合五十元，二十五仙之場合一百元以內，對於已加保險之託送者，發給收據，小包郵件，支付十仙之手數費時，其託送者，得委託由收件人取款，而其代價掉換之金額，只限於百元以內，此種代價交換制度，得適用於辦理郵匯之郵政局。

郵件處理數量

郵局年年所處理之郵件數量，固然不甚明瞭，但亦有概算，時常發表，依其最近之概算統計，至一九一二年六月三十日終，一年內之內國郵件，一百六十八億六千三百四十二萬六千三百八十五個，合一百六十億七百二十四萬二千二百五十磅，而由第一種至第四種，係對於郵件總數之比例，下表即各郵件之年數，但一九一二年時，尚無小包郵政之制度，又同年第四種郵件，只限於商品之郵件，且其郵費，每一磅司為一仙，如種子、植物，則每二磅司為一仙，不可不知之。

郵件數量及收入概算表（一九一二年）

種別	筒數	重量	各種有費 郵件比例	收	入	各種郵件 收入比例
第一種	九、一五九、六四八、二一七	二、〇〇一、二五、一六五 <small>磅</small>	一三・二四	一六八、六三六、七〇六、五九 <small>磅</small>	七五・六六	
第二種	四、九三九、〇〇二、七四〇	一、〇三三、〇三三、五五五	六六・六六	一一、四五六、三三三、六三	五・二二	
第三種	二、二二九、三三三、三〇七	三三三、七三三、三三三	一四・九六	三三、五五一、四三三、八一	一四・四三	
第四種	三三九、九八二、三三三	七五、九四三、七四〇	四・九一	二二、三三四、九八一、二二	五・六六	
官用免費	三三〇、三三三、八七六	六二、四二五、三三三	—	—	—	
計	一六、八六三、四六六、三六五	一、〇六四、四四一、〇〇〇	一〇〇・〇〇	三三三、二九九、四四三、〇八	一〇〇・〇〇	

小包郵件，開始以來，其數量固然非常增加，但據郵政總局一九一五年之報告，該年度之小包郵件筒數，達於十億以上，其內惟有第二種郵件發行者，所託送部分，其統計為正確，據此，則一九一五年，費用一磅一仙者，為十億四千七百十四萬四千二百七十四磅，同一配達區內，免費配達者，六千二百十四萬五千五百一十一磅。

郵件之運送，政府為運送郵件，總不出鐵道，汽船，驛遞，馬車及郵差，就中由鐵道運送者，約占郵件總數之九成，鐵道所運送郵件之一部，為袋裝郵件，載於手提行李之緩急車，一九一五年度袋裝郵件，及手提行李之總延筒哩，（袋裝一筒一哩之計算）為一億八千二百八十一筒哩，據鐵道郵局（即以車輛為郵局者）所運送之郵件數量，袋裝郵件及手提郵件比較為更多，郵政車受郵務人員託送郵件，先行分析，收之於裝往各地之郵政行囊，對於大都市者，更分數個區域，每區域為一部分，鐵道郵局，使用一全車，（亦有全列車盡為郵件者）又有時對車輛之一部，（通例為手提物車）以其隔斷部分為郵車者。一九一五年鐵道郵局所運轉之鐵道哩數，為四萬六千十七哩，其車輛行走哩，達七千六百二十四萬八千二百二十七哩，區劃郵車之運轉哩數，為十五萬三千卅四哩，郵政全車與區劃郵車合算之車輛之行走哩

，爲二億四千二百五十萬二千六百卅九哩。又將郵件運送之鐵道總哩，合併於袋裝郵件處理之，實及于二十二萬八千八百二十七哩，其重載車行走哩，達於四億四千九百一萬一千四十七哩。

據郵政次長所說，在一九一五年度，鐵道郵務員，曾處理一百三十八億五千六百九十八萬四千三百二十箇之郵件，此外尚有五千七百十四萬八千六百四十八箇小包及掛號郵件云。

下表示以一九一五年關於郵件運送所使用各種郵件線路之狀態，俾欲知鐵道使用之程度者，作一參考。

各種郵件運送徑路

徑路數	總哩數
亞刺司卡之司塔徑路(司塔解釋見後文)	二一
美本國之司塔徑路	一一、五五七
汽船徑路	二六〇
遞送人徑路	八、〇九四
乞送管徑路	六
都市馬車徑路	二九一
鐵道徑路	三、四八四
電車徑路	五九六
計	二四、二八二
	四三三、三三三、九六一
	四、五四四、〇〇
	一四七、四八〇、〇〇
	三二、四〇二、一五
	五、五四五、三四
	五六、五七一
	一、四四七、六六
	二三三、六七五、五六
	八、一八二、六八

郵件線路中之司塔徑路者，係於火車汽車不通之場所，由競爭投標而訂約之運送人，用馬車，馬背或汽車以送遞郵件之徑路也。依前表對於郵件運送之馬匹及汽車，可知其如何盛行，司塔徑路，爲人口稀薄之地點，對其地方之住

民，可以間接享受鐵道運送之利益，不過鐵道車站以外之地點，所收發之數量，比較爲少，大部分之郵件，全依鐵道運送於較大都市，前表所示之郵件徑路，尙有同一區域內之免費運送者，此免費運送之路徑全數，在一九一五年六月三十日止爲四萬三千八百七十七。

鐵道郵局，在美國於一八六二年創行之，當時以米紫拉州塞因脫，妓載福市郵局之發送部爲主任，有韋廉戴夫司者始想到利用鐵道郵車之事，此種郵車，開始行於漢尼巴及塞因脫妓載福市，由該市運往於西方大陸橫斷之郵件，皆極迅速，當時該市卽成爲鐵道與大陸橫斷徑路所有郵件中轉之主要集散地，認爲如此，則郵件不難各應其方向而迅速運送之，自是而後，鐵道郵件遂得行駛於主要之鐵道綫路矣。

一九一五年，以全車爲郵局者，一千四百一十一輛，區劃爲郵件室者四千四百一十二輛，郵車通例固皆掛於客車，但郵件發達之鐵道，無不編有整個之郵車，開快郵專車。鐵道之郵件運送，雖多附隨於旅客業務以經營之，但對於一列車之郵件量，逾於五萬磅之場合，仍另開快郵列車。

現在郵件車，可稱作車輛建造術上之模範車，此等車長有六十呎，全部鋼製，且有良好之車架，並有近代化之電燈及暖房裝置，政府定有車輛使用之種類，俾郵件既能遞送迅速，而郵政人員，亦極保安全，一九一二年八月二十四日制定之法律，凡非全鋼製或鋼製車架之郵車，自一九一三年六月以降，每年至少須改造其二成又五爲鋼製者，故至一九一七年，木製郵車卽全部廢止，以前在郵局中之辦事人員，今已全部集中於郵車矣。一九一一年變更鐵道郵政之業務組織，於大都市之鐵道車站終點，設置郵局，將從來之郵車中所有郵政業務分出一部分，以減少郵車中之郵務人員，加之，在終點鐵道郵局，於郵車內爲節約勞力之設施困難，郵務之處理上可省二重手數，迨一九一五年，鐵道之終點郵局數八十八，其從事員有二千四百十九人。

鐵道公司執行其運送郵件之職務，以供給郵件之設備爲主，且按政府所指導之徑路，以開行其必要之郵車，普通皆

以爲鐵道辦理郵務者無不作如是想，殊不知尙有其他之職責在焉。蓋鐵道公司之使用人，裝卸郵車，郵件運送員即不在車，亦須卸車，又必要之場合，更須担任郵件之改裝及車站間之零星運送，而車站與郵局間之零星運送，除在大都市由郵局辦理而外，皆歸鐵道負擔，且在此場合，於中間車站及中間郵局之地，距離甚近者，雖無運送之義務，但在終點車站，並無距離之限制。在大都市之中央車站，於郵件裝載便利之路線，則不能不換裝於郵車矣。又在終點鐵道，未設郵局之車站，更不能不爲郵務員之便利，於郵政列車出發，數小時前，準備郵車，而在混雜異常之終點客站，當郵車站內堵塞時，則鐵道公司，不能不負相當之費用及其勞力焉。

政府有郵車須結連於快行列車之命，又有指定列車運送郵件之命，鐵道公司，無論在何場合，不得將郵件舍置不理，又當裝載郵件，有要求必需之容量時，無論如何，不能拒絕，加之，政府指定郵車之種類，於開到之車站，須爲郵件停車，列車到時，更有立即處理郵件之規定，依場合之不同，在某條件下，並命其運送車站與郵局間之郵件，政府命令所以如此嚴格者，爲一般公衆郵件之處理，貴乎迅速，並認爲是其責任業務之基礎，因此之故，郵件上之費用，大有增加，而政府之支出，亦復不少云。

政府除去對於免費遞送之郵件外，凡對於內國及外國之郵件運送，在一九一五年，爲一億元之支出，是年郵件收入共二億八千七百二十四萬八千一百六十五元，約當三分之一，一方鐵道，爲郵件之運送及其賠償，政府之收入，不過總收入之二成八厘而已。

郵件運費，若按一八七三年制定之法律，對於鐵道之郵件運送，政府支付之金額，以郵件之重量，運送距離及郵車之輛數，爲計算基本，迨一八七六年，其支付率減去一成，於一八七八年，又減去五分，更於一九〇七年，定爲一鐵道公司，一日運送至超過五千磅之場合，對於超過重量，有一定之減低方法，現行之郵件運送重量支付率，有如次表。

郵件運費（重量率）

全區間一日平均運送郵區重量

對於非使用公有土地之鐵道一年一哩費用
對於使用公有土地之鐵道一年一哩費用
對於位在中間之運送數量費用之支付單位(備考參照)

二百磅	四二·七五	三四·二〇	三
二百至五百磅	六四·一二	五一·三〇	三
五百磅	八五·五〇	六八·四〇	三
五百至千磅	一〇六·八七	八五·五〇	三
一千磅	一二八·二五	一〇二·六〇	三
一千至千五百磅	一四九·六二	一一九·七〇	六
一千五百磅	一七二·〇〇	一三六·八〇	六
一千五百至二千磅	二〇·三〇	一六·二四	六
二千磅	一九·二四	一五·三九	六
二千至三千五百磅			
三千五百磅			
三千五百至五千磅			
五千磅			
五千磅以上四萬八千磅未滿每二千磅			
四萬八千磅以上每二千磅			

(備考)第三欄所載之費用支付單位，例如二百至五百磅之場合，加二百磅之費用，即以每十二磅費用加算之

，是也，其每一單位之附加金率如下，對於非公有地之鐵道，一年一哩八十五仙，對於使用公有地之鐵道六十八仙，但在運送五千磅以上至四萬八千磅之路線，則前者為八十一仙，後者六十四仙。

又提供一車之全部，作為郵車設備之車輛，則對於鐵道之費用，除前記外，另支付左表所列之追加金

對於郵件全車之追加費表

郵車長度	每一哩路線一年的費用	郵件車行走一哩費用
四十呎	二五·〇〇元	三·四二四仙
四十五呎	二七·五〇	三·七六七
五十呎	三二·五〇	四·四六〇
五十五呎至六十呎	四〇·〇〇	五·四七九

前表所列之郵車費用，為每日往來運轉場合之費用，在單程運轉之場合，則只受半額，如上所說明者。一九一五年之郵車，四十一輛，政府對此郵車之支付金，計四百八十三萬九千三百十四元。鐵道對於區劃郵車，並不受任何追加之支付費用，應政府之必要，即提供之而已。

郵件之費用，依運送數量計算之場合，已如前記費用表之所示，其實運送數量逾大則所受愈小，一日平均二千磅，即一噸運送之場合之一噸哩費用，一日運送五百磅之場合，為一噸哩的費用之二分之一，又五千磅之一噸哩費用，對於五百磅之場合，一噸哩費用約四分之一，若至五萬磅，則又不過十二分之一。故隨郵件運送量之增加，鐵道所得之費用，因亦增多，但以數量比較之，則反為少云。

各鐵道所運送之郵件重量，一日平均的算法，係就每四年連續營業日數九十日間之運送重量測定之，分全國為四區

，每年測定一區，一日平均之運送量，測定以後，則看作四年間一日之平均運送量，在一九〇七年以前，係以一日之平均量測定法，扣去星期日之連續營業日數，以除同期間之運送總量而決定之，至該年七月，郵政總監，改以重量測定期間全部之日數，以除同期間之運送總量，故所付於鐵道之費用，得約減七分之一，其以每四個年測定郵件運送量之方法，所得結果，較實際之運送數量，只受有少額之酬金，大約鐵道所受之酬金，不過運送實重量之約九成一分或二分而已。迨一九一一年九月，郵務部又以某種定期刊物及雜誌類，作為郵務以外之貨物而託送之，而鐵道所得之運費，乃愈低減，但此種方法，以適用於兩契約區域為限。一九一四年，國會曾禁止其再行擴張，於一九一三年三月，對於郵件之未達此運送數，而已測定年限之鐵道，准其憑郵政總監自一九一三年七月起，以自由意思對於郵件之運送加以處置，即以五分以內之運費增加權，由法規明定屬之於總監者是也。但雖有此伸縮，仍恐於鐵道之補償，未必能得充分之補助也。

政府為郵件之運送，應如何決定其對於鐵道之付給之方法，及其金額，紛議不定者，已歷有年所，在最近兩代之大總統下，歷任郵政總監者，對於鐵道收受郵件之運費，多主張從優，曾被反駁，於是於一九一二年八月，為調查郵運金額問題，乃有上議院議員聯合委員會，而以姦訥松邦氏為委員長之組織，該委員會於一九一四年八月三十一日之報告，雖以鐵道受多報酬為當，而以運費決定之基礎，應採以容積計算之方法，將現在之運費決定法，加以澈底之變更，按照郵件運送所使用之車輛容積，受取報酬，本此建議，作成法案，提出上院，未經通過，而下院翻有郵政委員會委員長蒙氏之法案提出，更採用以極小額之費用，按容積為基本，關於運費決定率則以廣汎的自由裁定權附之於郵政總監之手，但此案亦未獲通過。

不過鐵道之郵件運費算定法，在最近之將來，必應予以改定，可無疑義。蓋政府之對於鐵道郵運，所支出之經費，不能認為過大，依邦委員長所組織之聯合會報告，謂鐵道郵運之條件，雖比零貨運費為嚴格，而政府所與之報酬，反比零貨為廉。又調查郵務部之收支關係，對於郵件之鐵道運費，比較其他經費年年增加者少，又郵務省之郵件收入，在一

九〇五年，爲一億五千二百八十二萬六千五百八十五元，迨一九一五年則達於二億八千七百二十四萬八千一百六十五元，蓋增八成八分矣。而鐵道支付之金額，由四千五百四萬五千六百六十四元至五千九百五十七萬六千二百八十八元，僅僅三成二分之增加而已。如對於鐵道之郵運，作爲與一般運送業同一待遇，而與以相當之報酬，則現行之郵運費用決定法，至少有兩點必須改正，一、爲鐵道對於區劃郵車之使用及運轉，須受相當報酬。二、即持續重量主義，則須每四年加以重量之測定。

郵務部之郵務收入，在最近三年，雖有若干之剩餘，但比較以前之經費，仍算不足，補此缺陷的方法，先須減輕鐵道之郵運費，此所以政府之郵運業務雖然增加，而鐵道之郵運報酬，並不與之同時增加之故也。然而郵務收入，所以不盛的原因，確不在鐵道之取費過多，其真正之原因，則在於第二種郵件取費太廉，因是而違反郵政法，所以第三種郵件加多，仍有依第二種郵件之形狀，按一磅一仙之費用運送之結果也。歷任之郵務總監，皆主張提高第二種郵費，並郵件費率之決定，因有委員會之組織，此委員會以却爾司伊喜優茲爲委員長，加以種種調查之結果，認爲第二種郵件經費，以每一磅，約合五仙二分之一，對於第二種郵件，應付以一磅二仙作爲報告，設使此法若獲實行，則郵件之收入，當不至有今日之虧損矣。

第十五章 業務組織

鐵道公司本爲大規模之組織體，有數萬之人員，廣汎之土地，複雜之事業，而其業務之進行，以正當之旨趣，保持其權威而負重大之責任，即所謂從事人員者，通其上下，俱保有經濟上公正之觀念，依此以增進公衆之福利，且對於社會亦爲謀劃其營利之所需要，故鐵道公司者，必須有極度之能率，方得以發揮其巧妙特種業務之組織也。職是之故，上自總理下至站夫，皆有連帶責任，皆應隨事務之必要，而加以改善，爲技術及經營方面，圖謀如何改良，各機關乃得有

充分活動之餘地焉。

鐵道公司與他之公司同樣，爲處理其公司之經濟及法律事項而設置員役，構成公司之股東會，爲其選任職員之執行機關，選出總理，參事，會計員，調查員，及法律顧問以後，更爲客貨之安全及迅速起見，而有運送業務所必要之特種機關。

此特種機關，有四種職務，一、爲線路之敷設及保守。二、爲製造或購入各種車輛，並修理及其運用。三、爲旅客貨主之利用鐵路所必要之設施。四、爲促進旅客貨主及鐵道之利益而有經濟上及業務上之計劃。

總理統理公司全體之業務，主記及法制課直屬之，此二課所主管者，爲公司法人所應有之各種事務，主記課掌公司之記錄及收發多數文件，記錄董事會議之議決案，定時或臨時總會之股東通知，並經董事會承認後之借貸及其他各種契約文件之保管，主記課長之支配下，有讓股組，專司關於股份之出讓及股東名簿。股份登記組，專司發行股票之登記事務。法制課長須爲法律專家，與律師同掌公司之法律事項及關於公司營利的契約之製訂並訴訟之進行。

會計部掌管公司全部之會計事項，不關於運送之執行，專司隨從運送所發生之收支事務，此重要之機構，通例以協理中之一人承乏而監督之，其下置有會計課長暨出納課長，會計課長之職責，與一般事業之公司同，負公司收支之責任，除責任以內之支出不得支付。其下有公司債組，公司發行之債票屬之。

事業部下之重要分課爲運輸課，由線路課，機關課所管之線路及車輛俱歸其使用，而執行旅客及貨物之實際的運送事務，運輸課有運輸課長作監督，掌各站內之工作及機車客貨車之調度及運用，並爲運送之迅速安全及經濟起見，得制定各種規程而執行之，運輸課長之下，有旅客組及貨物組，監視客貨之輸送，紀錄機車及客貨車之運用，因聯運而有他公司所屬車輛之出入，亦歸其紀錄。運輸課之業務，分二系統以執行之，即站務長及車務員是也。是等人員，俱屬於總營業人，上下相集，各爲一組織，而站務員，因其業務之遂行上，直接隸屬於業務部，但是貨物之受託，車票之發賣及

收入款之計算，各從營業部，會計部，調查部所發之通知而從事焉。

大鐵道業務部各員役，因直接監督多數之員役，有所難能，多細分為小轄區，其轄區以業務經營為單位，而因有極細密之經營，又有稱為縱割及橫割之二種組織，縱割式將業務按地方分割之，有地方監督課長，業務部之屬其管轄者，又分為三部門以管理之。橫割式者，將屬於業務部之各分課業務，盡分為地方，各員役從屬各分課之課長，以執行其轄區業務部之事務。在橫割式之組織，總營業以外之事務，雖不分為三部門而另置員役，但縱割式則有地方監督課長者，對於轄區，與總營業人有同樣權限。美國之大鐵道，幾乎全為縱割式之組織，只有紐約三圖拉鐵道為唯一之例外，但英國則全係橫割式焉。

鐵道公司與旅客及貨主之關係，為營業部所掌，營業部得以勸誘旅客及貨物，決定等級法之運費，對於行李及貨物之損失，解決其賠償之請求，並增進運輸數量，增加公司收入，皆歸其指掌。運輸業務，宜求經濟的迅速的安全的，以相當之代價而得到最大數量之客貨，為其營業部之天職，雖由協理一人主持營業部為通例，而事業之直接指揮，則多受該部之旅客課長及貨物課長或其組長之援助而進行，旅客課長之下，又有各地方所担任之旅客組，車票組，行李組，貨物組長之下，亦有各地方所担任之貨物組及快行貨車組，依場合之不同，貨物賠償組有屬於貨物組長者，亦有與貨物組長對立者，又有公司將賠償組直隸於營業部長者，旅客組長兼管郵件及行李，則為通例。

大鐵道以多種物品所必要，或購入或分配而認為有組織購置部之必要，通例屬之於協理中之一人，以購買課長為購買部主席，其下置倉庫組員，備用品之審查，從來各部局通例本屬直接購物，自有此辦法以後，大多數公司乃俱採用之矣。

(未完)

大利聯邦鐵路之概況

(一九二三——一九三三)

張 伺

在一九一四年以前。除去在奧大利南境內。(撒得般 Sudbahn) 地界之鐵路開拓權。為兼屬於匈牙利外其餘行駛於奧聯邦探確定界限以內之各綫鐵路。無不操之於聯邦國鐵路局職權之下。

聯邦國。在一九一八年十一月十二日所擬對於鐵路之開拓法。似取投票辦法。不過條件之要挾過苛耳。至一九二三年七月十九日之新律則不然，為建一鐵路於奧大利聯邦境界內者。必須於奧大利聯邦政府。具有省費而自主管理權性質之條約。方可准行，關於構造之式樣，尤必須遵照聯邦政府所指定下之最新方式行之。方克有濟，對於此層，聯邦政府，亦必須經過一次相當考慮。即關於聯邦國之觀瞻上。有無汗點。而並對於權利上。是否有相當之自主權，除此而外，關於鐵路開拓工程上。尤必須得由聯邦政府委員監督下而施行之。其餘關於普通之聯邦商業上。有無妨礙。於聯邦政治上。有無影響。諸如此類情形。逐件審查完全滿意時此種新綫，始克遵照國際通商條約，而開始工作。在一九二三年七月十九日所擬新方案。益趨鞏固，於本年十月一日，已開始履行，此種奧大利聯邦開拓鐵路之新方案，殆已將此十餘年來，關於各部之退步諸點。彌補無遺。此種統制辦法，聯邦國最高機關總務長，恩東斯加波費爾氏 (M. Le Conseiller - Ministerial Anton Schopfer) 曾擬定有嚴密改組法。向聯邦國發表，通過於國際間，此種方案。最足為國際間所取法，可為在一九三一年，一九三二年聯邦國所獲到的盡美盡善成績之表現者也。

第一節 關於新法律之難點

聯邦國議決方案中。各項盡取強權辦法，毫無通融。而且關於式樣方面。尤為注意。其議案中之方式。純粹屬於地

理學化者。大致衍行一、八、四、二、年之構造法。以勉符聯邦國現政府之經濟節約政策也。

界綫無伸縮。必須毫釐不爽，以符合於聯邦政府所擬定之標準。依照以下方法施行，則對於新線鐵路，各部建設，如稍有異於聯邦政府，所認定下之圖樣者，便為侵奪聯邦政府之行政權，准照品格地位，予以相當處罰，如逮捕下獄，或褫奪公權，或課以罰款，諸如此類，有種種刺激性的罪罰。而政府方面，在執行此種刑權時得自動選擇，依照抵押之賠款，以充抵債務之方式，而操縱一切建造之工務。以上條款，純屬聯邦政府，公開議決者，毫無猶豫以行使其職權。

在此項開拓國際鐵路之嚴厲條件下，兼附帶之善後辦法。而聯邦政府，議定條項中尚有一種附件如下，如果處此不幸環境之下時可於最短時間准其另行開拓其他鐵路，但只限於聯邦國南部之各支線，（見一九二五、年歐西公報第十一頁第一節奧大利聯邦南方鐵路總務局之運輸目錄上。）以南奧鐵路機關內部之組織。異於聯邦內地也。近來十年內，聯邦國內地，均照此種新方針履行，而對於國際間條項之遵守，亦極一致，毫無異議。近年來，在國際上，所以稱為大聯邦鐵路政策者，即以其頗能迎合各地方權宜之道故也。關於運輸方面迫不及待時，或關於國內貿易，或關於聯邦政策之國際貿易，則不得不藉重於橫斷東西歐長途國際鐵路之便矣。

第二節 關於新條項中之權限系統

自一九二三、年，至一九三三年，此十年內，所履行之新條項中，有能滿二千四百基羅米達之線路者，聯邦鐵路機關，可以酌量全線四分之一，減輕其負擔。即於鐵質材料方面，可以得到二十五噸鐵量之特別優渥利權是也。例如聯邦境內新構成之鋼橋一千二百架，即依此例，以取得其相當之利權者。但在達女波（Danube）河上之兩架，則為例外。因此兩橋，其一為四百五十米達，即斯太瑞哥（Seyregg）地方者是，其他，為八百五十米達，在維也納（Vienna）京城旁，斯塔得婁（Stadian）者是，至因斯波拉克（Innsbruck）地方車站之建築。以及克拉支（Graz）開拓車站。

則全照此例而行。但是，其餘聯邦國邊疆上，站務之修築，則又爲例外，已由聯邦政府，議就另一條項，總之，將使聯邦政府，減輕其供給而已。

因履行以上各條項，聯邦政府已得到偉大成績，至聯邦國西方地界之因斯波拉克（Innsbruck）及克拉支（Graz）兩地方車站之構造，俱有富麗堂皇運輸繁忙之現象，即電務上一切措施亦莫不具有完善之構造，而其經費之統計不過二百七十二萬先令。（按先令行情。以前約值法洋三佛郎，五。但在一九三四年三月間。普通行情，則爲二佛郎八五。）以此數目之經費，適符合於聯邦政府現行之節約政策故也。其餘聯邦國所議定各新條項之履行，則近十餘年來，業已天然淘汰矣。

第三節 器具方面之系統

聯邦政府，有爲建設上之遺憾者，即器具缺乏是也。自從大戰，飽受一切之摧殘，致使聯邦國，感覺到一種極大之艱窘，除却長年供給大戰賠款之逼迫外，復感覺新聯邦與舊帝制政局交替之擾攘，以此數端，遂致器具上一切供應，大感缺乏，當政局初定，百事待興之際。器具上之供給，已居於零度之下，迨一九二九年以來，所有器械，方始略爲就緒，聯邦政府，處此黑暗狀況之下，對此種需求上，始行擬出一種敏捷救急之善後方法，即近世所謂大工黨政制者是也。自一九二五年一月一日，至一九三三年十月間之統計，遽然有九百四十輛機車之編製，編製方法，頗極潦草，其中有二百九十六輛爲蒸汽發動機，一百四十六輛爲電力發動機，八輛爲電發動機，四十二輛爲內部燃燒之馬達機，四百九十二輛爲馬達汽機，關於運輸車輛爲一千五百，並有一萬輛鐵軌車，此種鐵軌車，其中之一部分，爲一千三百輛舊式四輪車所改編者，一部分爲六千三百輛舊式鐵軌車所改編者，以上諸端，盡屬於國條約上所限制者，但在一九三三年以來，暗行擴張至七千九百輛四輪車，及三萬九千二百輛鐵軌車，大部工黨中有百分之十四，爲聯邦南部撒得般（Sudbaha）

地方者，而掌握工具之權。總之於四個專司之手內，聯邦國工黨政策之優良，竟有如此迅速之進展，殊令人佩服不置。

第四節 電務

聯邦國，在開拓工程中，最顯著而有銳敏之進步者，首推電務，而其間關於聯邦國西方山嶺一帶區域者，尤為全國之冠，在前時代，固已有相當之進展，然在一九二〇年七月二十三日，新法頒行後，聯邦國之電務運動，益趨緊張，本來聯邦國煤礦之出產，較他國為少，凡關於水力方面之藉重處，咸感一種極大之打擊，故電務之於聯邦國，殊有唇齒相依之感，聯邦政府，迫於國產之缺乏，遂不得於電務運動上，不遺餘力的經營，即就因斯波拉克（Innsbruck）一隅觀察，即可見其電業之一斑，在大戰以前，固有二十六基羅米達之發展，自經過大戰之後，聯邦國雖然處於一切窘迫之下，而其對於電務之進行，仍不稍懈。總計因斯波拉克——波拉當斯（Innsbruck—Bludenz）地方，及撒亦加莫爾加（Salzkammergut）地方，已擴張至二百四十三基羅米達之多，聯邦政府，復經過長時間之苦心毅力，重得到大部進行之新方針後，遂又於一九二五年之七月十六日，特為進行頒令嘉勉以勵工作，於一九三〇年三月十一日，撒亦堡（Salzbourg）西方之長線，遂得長驅無阻的直達於德之邊境矣。又於瑞士及意大利兩國間，構成一完全電學化的國際聯運，於歐西國際聯運之權益上，竟剝奪其全數之五分之一，其所取於國際聯運之優益者，最普通以五百五十基羅米達，為核計之單位，如欲在此普通聯運之先章程外，另行增加，行駛於聯邦本境各地之電力運輸者，例如在蘭支（Linz）省境內，最長路線上，為斯太那支——噠而汀（Stainach—Irnding）至亞替昂——普支昂（Attnang—Puchheim）之路線，其核算法，應按一百七十三、四基羅米達為標的，如欲按全國電力路線之均數核算，則以七百八十八基羅米達為標的。在一九三三年十月間，復又增加一種地方專有之附帶權，譬如在塔倫（Tauern）地方以北之隧道，自當又是另一問題，即

以四十六、五基羅核計之者，是也。但近年來。每逢十二月十五日則按八、五基羅米達核算以當日為該線隧道開拓之紀念週也。

聯邦國，運輸經費之發展，在一九二九年間，舊式水力方面，為一五、三六〇百萬，一九三一年，減至一四、三六，此二年中之比較，在每百萬上。已減去百分之八、六，但在一九三二年，不啻又減却百分之二六、六，其經費則僅為一一、六八四百萬先令也。以上數字，不過僅就其水力方面之比較，其關於電力方面者，在一九二九年，為二、六〇三百萬先令，一九三一年，為二、五三五，在百萬上，已屬相差百分之二、六，若按一九三二年之二、四六計算，則復相差百分之一一、四，聯邦國節約政策之偉大成績，誠有令人可敬服者。至於電務方面之獲益，在一九二九年，在入款中每萬上，已得其百分之一六、九，一九三一年，收到百分之一七、九，一九三二年，收到百分之一九、二，由此以觀，聯邦國，運輸進益之逐次增加，亦殊可驚。

自一九二〇年至一九三三年，總計聯邦國，關於開拓之經費突然增加三百二十四百萬先令之担負，以為電務上，開拓之需要。然其中之二九〇為聯邦政府，以定期合同，貸諸外債者。以此看來，關於經濟方面，聯邦政府對此二九〇百萬，終須擔負一種償補的責任，而每年對於此種債務，所應付之利息，亦屬不貲，且電務之振興，與人民之生計，亦有聯帶裨益，總計自創辦電務以來，四年半過度期中，人民操此業者，已有一〇、〇〇〇名，過相當之時間後竟一次增至三〇、〇〇〇名之多，可以知之矣。

聯邦政府之第二步大工程，現時正在籌劃中，總計此次開展之新線路，為七百五十二基羅，自維也納（Vienna）京城至匈牙利之邊疆，為第一綫，至撒亦堡（Salzburg）為第二綫，至克拉支（Graz）為第三綫。關於此部工程之進行，俟計劃完全就緒時，財政部即撥款施行。

第五節 員工

以上所述，關於工務上，自於人民有莫大之裨益，然而長此下去，員工尙須增加，內中難免不有偷惰等情事，如是則影響於工業者，不鮮矣。惟以員工既多，經費亦當加大，進益上如無相當之代價，其不虧累者幾希矣。

聯邦政府鑒於上述情形，感覺於其節約政策不合，於是乃出於裁員減薪之一途。

此種步驟，對於裁員部分，不敢冒然而行者，一則恐激動工潮，二則內中良莠不齊，恐有玉石俱焚之虞，故不得不先從減薪方面入手，以爲緩圖。

聯邦政府，對於減薪步驟之施行，在聯邦國直接屬轄地帶以內者，非常嚴厲，在一九二五年間，大約減二千三百萬先令之多，至一九三二年復減一千九百萬，但在一九三三年自當仍有一部之減退，可不待言。

聯邦政府，鑒於長年如此銳減，亦恐激起罷工風潮，故特於一九三二年間，復經過一次慎密之討論，結果遂行擬定一極完善之規劃，所謂散發權之統制是也。

按所謂散發權者，乃將增減薪金之權柄，完全付與員工是也，如員工本人工作增加，則薪金亦當隨之增加，如員工本人工作縮減，則薪金亦當隨之縮減，此種辦法，在勤勞之員工，自當勤勉有加，與政府之工程上，不無小補，而偷惰之員工，亦可給與相當之警惕，不待裁員而自明也。聯邦政府，自採取此種統制後，無形中，儼然得到工程之進展，即今日自維也納(Vienna)西南，至維也納(Vienna)東北之路綫，其間經過之省區，爲蘭支(Linz)因斯波拉克(Innsbruck)及維拉支(Villach)諸省區，是也。

此種統制之下。員工方面，自可不待督促，即免不少之工潮，然日積月累，難免不有濫竽充數之弊，聯邦政府，特將一九二五年之舊法，重行申令，關於手藝職工，如有不宜於加工者，即本人雖欲加工，亦所不准，此種政策，固可減

去不少無益之經費，然加工應出之經費，亦復不少，統計自一九二四年，至一九二九年，竟從三百一十萬數目上。漲至四百三十二百萬，其餘於加工之員工，又另行附帶一種緩假條件。如加工之員工，積勞過度，確實不能再行加工者，準其緩緩減工是也，但不許獨斷而行，務須經過一次相當之檢查，方可施行。但在減工後之員工，在養息時間，仍不時有與以較輕工作之必要，有時亦有重大之委任者，聯邦政府，對於員工此種工作，既然如此之緊迫，遂至員工等，因積勞致病者，頗不乏人，而政府方面之解救妙法，亦不過在藥石方面，多加儲蓄而已。

聯邦政府，對於員工之如許嚴苛者，蓋亦有不得已之情勢也。試自一九三三年九月一日回顧，已較一九二四年間，少去四萬一千餘名，在一九三一年間，聯邦財政，略見充裕，於是乎員工方面之待遇，便又提高了。然而在一九三三年，與一九二四年間之過度期中，既少如許之員工，所以在一九三二年經費之統計，已省三百六十五萬先令之多矣。聯邦政府，感於經濟之種種威脅，故對於一切易於節儉之處，無不盡收之於條例中，在此經濟恐慌時代，只恨員工於一切工作上，不以一當百也。當此工作緊迫之下，員工雖有種種犧牲，亦在所不顧，觀其此種嚴苛待遇，及一切辦法，聯邦政府在人道上，固屬不應，然而事實上，聯邦政府，固猶以為未足也，故在一九三三年之九月一日，重行申令，於所轄境內，凡員工之抱不平鳴者，加以嚴重處罰。

第六節 課稅

聯邦政府，在施行壓迫員工外，復行增入一種稅務上之壓迫，舉凡關於聯邦稍有進益之運輸，無不在此種壓迫之下。

聯邦國、稅收之全盤改善，以及能收暢行之成效者，只有兩個時期，自一九二三年，至一九二九年，與一九三〇年之過度期中，聯邦國關於客運方面之課稅，純照各地之地理學化者，按近代通行之運輸價額，為改善稅征之基本單位，

其餘關於國際社交上，有重要系統者，概行採取低廉稅收，甚至以及國際間之貿易，亦有時寬大其稅收，作為優待，在一九二九年三月十五日，聯邦政府，對於一切之稅，概行加重，其加重之倍數，約照一九二六年一月一日，所發表之價額，略為加增，總計以百分之四、七，作為新稅收之增加標的，關於客運方面，總然以地帶之距離，而臨時決定之，而在一九二九年，稅征之增加，極屬複雜，大約仍不外以地帶為變更者，而於行旅，亦不無聯帶之關係，其加快部分，仍依照此等標的，而為倍數之增加，關於行旅方面，如在三等普通車上，不過三百基羅之線路者，無論任何地帶，概照舊例，無所增減，加快部分，而在六百基羅者，在普通車上，略形縮減，在二等車以及一等者，或略減，或略增，並無多少差池，不過其增減之標準，皆依照一九二六年之稅征額目也。其貨運方面，不論新舊稅律，只要關於聯邦國本地之出產，盡行採取低廉之稅收，尤其是關於軍務上之一切需用品，更為低廉。聯邦本國，所製造物品，而涉及輸出者，在輸出時，其稅征頗形加重，以為維持本國商務，而使利權不外溢之謂也。自一九二三年之稅律觀之，似較此為優待多多矣。關於地理學化者，舉凡經過與聯邦屬界以之貿易，不論自西徂東，自南徂北，皆得隨其地方習慣上之便，而變更其稅率之增減，在一九二九年五月一日，貨物之稅率，始形提高，提高程度，完全依照聯邦鐵路，原有之稅率，略加刪改，以為符合政府之經濟政策者也。大約增加原數百分之八，關乎此次稅征之進行，手續上亦極感複雜，須審查物品之原質優劣，以定征稅之等次，尤須依照現在之行情，以作征稅之增減，關於先令方面之行情，自然更須進一步加以重視，總之，所謂聯邦新稅者，便是增稅，不過所增加者，不甚鉅耳。但當此新稅之推行中，在仍有某種貨物較舊例略減者，聯邦政府，為免除各地通商之隔閡起見，於新稅律之施行，概取權便之道，所謂屬於聯邦地帶內各地方之習慣，以及各省區貿易，如有不適合於新稅率之進行者，準其保守舊有稅率，毫不增減，即如得婁爾（Tyrol）窩拉赤波而哥（Vorarlberg）維也納（Vienna）諸地方便是。一九二九年間，各地稅率，盡可便宜行事，但至一九三〇年以後，所謂經濟恐慌時代，政府方面，不得不採取一種壓迫之手段，所有一切地方之稅捐，不容延緩，無論於地方上便利與否，概

行統制於新稅率之下，客運方面，舉凡關於國際間者，亦毫無猶豫，尤其是關於行商，比較爲甚，當德意志封鎖政策開始時，無論任何貨運，皆居於新稅率統制之下，迨一九三二年尤甚，舉凡與聯邦國之節約政策，有關係者，無不加重其賦增，但關於聯邦地帶內之克利森塞斯來哥（Krienzuschlag）省區，所出產之煤，則概作例外，蓋以其爲聯邦本境之命脈出產物，故予之以全數之豁免焉。大戰以前聯邦國，關於聯邦境內鐵路之稅征，大致已竟取消，不意在此種經濟恐慌時代，不約而同的，亦負擔上一部分之稅捐。不過較其他爲輕耳。在此生活維艱時代，聯邦人民，方養息之不遑，何能再負此重任，實不啻又將大戰時之痛苦，重演於今日矣。

第七節 節約政策下財政收入之效率

聯邦政府對於一切工作，雖無不取節儉政策，然財政上，仍無成效，觀一九二四年，至一九二九年之統計，便可見其梗概。在此種過度期中，雖然入款不爲不鉅，而支出則較尤多，何況此類數上一大部分，爲應償之外債及債息乎，所以每次結算，所有收入，均無贏餘。

在一九二六年之統計，已虧九、五百萬先令之鉅，雖此種虧累，盡消耗在正當建築上，然自大戰後，百廢待舉，難免不有第二次外債之侵入，倘長此延宕，愈虧愈鉅，表面上，雖有相當之建設，恐實際上，仍不足爲外債之補償矣。

聯邦政府鑒於時勢之危殆，不得不在員工之工作上，作一變本加厲的督促，希冀得其事半功倍，因必如是，方不無小補，孰知事實上竟有大謬不然者，以一九三〇年，與一九二九年作比較，其間之收入，蓋已自六七九百萬，竟跌至六五〇、九之數，尤其是在一九三三年，與一九二四年間，比較其減縮更爲顯明，蓋已自四七六、五降至四六五也。是則聯邦政府，所採取新方案後之成效，徒增員工壓迫而已，所謂節約政策者，除却一部分之外債及債息，不能儉約外，亦只有於員工薪金上，略加節儉，倘再儉及建築上之材料，吾恐工作必須停頓矣。

（未完）

中國歷代尺數考

曾士義

我國的度量衡，自古迄今，是不一致的。近來政府爲欲統一度量衡起見，早經擬定此項程式的大小長短，頒布到各省了。余於課餘之暇，撫今追昔，將歷代尺數的歷史，詳細查考一下，特彙錄於後，以供製尺家之參考。禮記以手布爲尺，淮南子以十二粟爲一寸，說苑以一粟爲一分，其源之來也莫之適從。考玉海諸書，俱起自周尺爲主，以較各代之數，豈非以制度至周而備耶。殊不思大禹聲律身度，所制十寸爲尺，理之必然。况諸書又同此制。乃後世之所尚焉。若周制既短，書各異言，今則起自夏代。未備者考以補之，不同者遂註於下，然其文姑依其舊。比周幾何也，蓋長短之數，以夏較周，可以意會，否則布算少差，相去遠矣。

夏十寸爲尺。（通鑑外紀，十二寸爲尺，蔡邕獨斷，九寸爲尺），商周八寸爲尺。（外紀獨斷皆同，但鄭註猶以十寸爲尺。而通考謂之未詳，姑依諸書），秦比周七寸四分。漢官尺比周一尺三分七毫。劉歆銅斛尺。後漢建武銅尺。與周同。三國吳蜀同周。魏比周一尺四分七毫。後魏，前尺，比周一尺二寸七厘。中尺，比周一尺二寸一分一釐。後尺，比周一尺二寸八分一釐。晉田父玉尺，（世說田父於野中得周時玉尺），與梁法尺。比周一尺七釐。後晉比周一尺六分二釐。宋齊尺比周一尺六分四釐。梁表尺比周一尺二分，陳尺同後晉。東魏比周一尺五寸八毫。後周玉尺，比周一尺一寸五分八釐。市尺與後魏後尺同。隋開皇官尺同上。（後周市尺，開皇官尺，皆鐵尺也），萬寶常所造水尺。比周一尺一寸八分六厘。（以前多銅爲之，至此用木），唐尺與古玉尺同。（貞觀中武延秀爲太常卿，以爲奇翫，獻玉尺而失之，其迹猶存，所定得六之五耳），開元尺度以十寸爲尺。尺二寸爲大尺。五代世短。多相因襲。志無考也。惟周王朴所定尺。比周一尺二分有奇。及宋環表尺。比周一尺六分有奇。胡瑗樂書，黍尺比周一尺七分。司馬光布帛尺，比周一尺三五寸分。（已上宋之三尺，出二器圖藝諸書，皆泛論，似當時未有一定之制），元尺傳聞至大。志無考焉。至明清兩代。皆仿夏制。十寸爲尺。以迄於今。現因部尺殆布比之民間舊尺爲短。此尺制之大略也。

由歷代尺制考之。是尺有玉製。有銅製。有木製。至萬寶常製木尺。始用木。以後仿之。迄今不變。茲特表而出之。以資諸博雅君子。

(定價)

月出一册零售三角
本期專號每册六角
預定半年連郵一元
六角全年連郵三元

(材料豐富)

(學術界之巨擘) (交通界之喉舌)

交 通 雜 誌

(按月出版)
(總發行所)

南橋五路
南京新街口
石坊民安社

第 二 卷 第 十 一 期

郵電會議專號

交 通 插 圖

歐亞新容克巨型飛機	一幅
西北水運所用之皮筏	四幅
積極修築中之粵漢鐵路	六幅
廣九鐵路	四幅
招商局在英建造之新輪	三幅
卷首語	王 沈
郵電會議的由來經過前瞻	朱家驊
郵電會議的檢討	陳紹賢
郵電兩會議提案分類上之檢討	王輔宜
郵政會議之意義	樓光來
我國郵政近狀與將來	郭心樞
郵政會議之意義及其期望	徐恩成
四年來之郵政儲金與匯兌	唐寶書
籌辦郵政簡易人壽保險之經過	徐柏園

交 通 記 述

電政會議之召集及其使命	顏任光
電政會議與電報業務	尹國塘
電政會議與市內電話	汪啓堃
我國郵電事業的世界地位及今後發展途徑	余森文
廣西郵電事業的觀感	顧壽恩
郵電會議議案彙編	洪瑞濤
日本與滿洲偽國間之郵電交通關係	章江波
美國鐵路處理貨物損失賠償之組織與方法	許 靖
一月來之路政	李芳華
一月來之電政	劉駿祥
一月來之郵政	飛 鴻
一月來之航政	施復昌
一月來之交通新聞	萬 琮

諸君

要

檢閱重要史料考查近來各種雜誌內容
研究專門學術搜求作文著書寶貴材料

麼？請讀

人文月刊——如得開發智識寶藏之鎖鑰

袁世凱與中華民國（二續）

白燕

洪憲帝制小史料（二）

岡田大將與一九三五年

伊藤正德著
王仲廉譯

一千五百年前之中國科學家

陳登善

漢唐之尺度里程考（續完）

足立喜六著
吳哈譯

廿二年度中華民國各省縣名之變更

讀書提要

吳士棟編著論理學

沈有乾

大事類表（八月）

新出圖書彙表

最近雜誌要目索引

（共三千二百七十七目）

本刊特點

本刊除注意現代史料每期登載有系統之著作外並有最近二百餘種重要雜誌要目索引包含各科學術為學者著書立說青年修學作文所必需之參考品尤為圖書館學校及公共機關必備的刊物

第五卷第七期要目

另售每册三角郵費二分半
預一全年十册國內三元國
定一外四元八角郵費在內

總發行所

上海霞飛路一四一三號

人文月刊社

代理處

上海 生活 時代 作者

蘇新 南新 黎明

現代 大東 申報

服務部等書局

代售處

各埠大書局

路政

論輯



最近三年來的路政概況

曾仲鳴

- 1 甯海路潼西段工程之促成
- 2 老窖碼頭建築之進行
- 3 臺趙支線工程之進行
- 4 粵漢鐵路之完成
- 5 首都輪渡工程之告成
- 6 負責運輸推行之成績
- 7 全國鐵路沿線貨品展覽會之舉辦
- 8 各種運費之釐訂
- 9 外債之整理
- 10 聯運事業之復興與推進

中國自北伐成功，政府底定南京以後，政府整個的責任，與全國人民之希望，均在勵行生產建設，使我三民主義的國家，嶄然獨立於世界，與世界列強共謀生存之福利，但自軍政時期結束後，訓政時期又過去八載，在此八年中，國內的禍亂迭作，爲不可諱言之事實，使一切建設計畫，不能有猛進之成績者，即由於此。

慨自東省沉淪，淞滬禍變，在國家之損失固不可計算，在人民之腦筋裏，確有重大的印象，深刻的覺悟，懲前毖後，外患之橫來，非吾華胄同胞聰明才智之不足以存於今日之

世界，根本原因，在於國家一切生產事業之落後，事事仰人鼻息，故目前救亡大計，治標在於勦匪禦禍，治本在乎生產建設，近數年來，勦匪已有顯著成績，國內安甯，亦可立待，至言建設，範圍頗廣，如商港之開闢，礦產之開採，農業之復興，邊疆各省之墾殖，以及交通事業之開發，均為建設事業之要端，總理實業計劃中，對於交通事業一項，如建鐵路十萬英里，鋪設碎石路一百萬英里，修濬現有運河，新開運河，治河，增設電報線路，電話，及無線電等，無不計畫週密，而於全國鐵路建設系統，學畫尤為詳盡，總理曾言，「鐵路建設，為一切建設之母，」由此可知鐵路建設機關，其責任之重大矣，茲將我國最近三年來之路政概況，略抒如左，以為注意吾國鐵路事業者之參考，惟當茲國難嚴重，庫帑支絀，所有預定計畫，以工款無着，工程屢興屢輟，未能迅速推進。誠憾事也。

1 隴海路潼西段工程之促成

隴海路為發展西北之重要幹綫，在民國十六年以前，業經築業者，東從江蘇海州大浦，西至河南靈寶，長約八百二十五公里，厥後靈寶至潼關七十二公里，亦修築成功，從潼關至西安一段，計長一百三十二公里，在民國十四年之間，經派員勘測一次，惟值軍興，行旅不便，僅得測勘沿線約略情形，對於大站之設施計畫，以及橋樑涵洞之佈置，均未及精確測定，十八年秋，鐵部鑒於該段路線有興築之必要，乃令隴海路工程局組織測量隊，以作興工之準備，不意又因內戰而終止，至十九年四月，復派隊繼續未完工作，在靈潼工程未完之際，即組織隴海路潼西段工程局，完成隴海路全線工程，此段路線，自潼關經華陰，華縣，渭南等縣，以至西安，全線地多平原，土方向不_正多，又無隧道，其最大坡度，約為千分之五，所有橋工尚不艱鉅，故建築工程，較稱輕易，此段全線計長一百三十二公里，共分為二總段，又分六分段，第一總段由潼關至渭南，工程司駐潼關管轄，第二總段由渭南至西安，工程司駐西安管轄。

自第一總段工程局成立後，即將潼關至華陰迤西早經測定之地段，約二十四公里，在二十二年八月初間先事動工建

築，一面派遣測量隊完成華陰西安間定綫重行測量，以期將路線設法改善，所需經費，先由鐵道部於是年五月份起每月撥款十萬元，俾作土方及購地之用，至潼關車站，本定設西關，但西關以東，須作一極長之隧道，工程頗鉅，前為靈潼段工程粗完，急求通車，便利進行西段工程起見，在東關設臨時車站，然以該處距離潼關太遠，故為一勞永逸計，仍在西關建築車站。

隴海潼西段第一分段，即潼關至華陰三十四公里，第二段華陰至華縣，二十三公里，第三分段華縣至渭南，二十六公里，全長共計七十三公里，全部工程迄至最近期內，大致完成，通車營業。而第二總段自渭南至西安，計長五十九公里，自本年度起，積極進行，土方橋洞等工作，已成十之八九，今年底可望通車。

2 老窰碼頭建築之進行

隴海路所經之區域，物產富饒，而其流通輸出，端賴海運，是以海州港口之建築，為隴海路惟一之出路，查隴海路正式港口之原定計劃，本在西連島，嗣以軍事迭興，經費支絀，暫在大浦設立碼頭，惟近年因臨洪河上游，年久失濬，日漸淤塞，船隻進出輒遭擱淺，運輸非常困難，鐵道部以正式大港即在西連島，乃由新浦方面，建築鐵路，延長至西連島對岸之老窰地方。建築碼頭，使暢貨運，並建小規模之止浪堤，另靠碼頭開挖一長約一千另五十公尺，廣約二百六十公尺之深水區域，停泊船隻，如將來經費有着，仍可逐步擴展，計自二十一年計畫興工以來，至二十三年三月止，由新浦至墟溝一段，計長二十一公里，業已通車，墟溝至老窰七公里。隧道，土石方，橋洞，軌道等工作，均在積極進行中。

3 台趙支綫工程之進行

鐵道部前為振興國煤，發展路運起見，擬在中興煤礦公司之台兒莊，築一支線，直達隴海鐵道之運河附近，名曰台趙支線，關於路線方面，早經測量，經費由中興公司分期墊借。該線計長三十六公里，設兩工程局分段同時興工，在二十二年五月間，開始進行，大約今秋即可完成。

4 粵漢鐵路之完成

粵漢綫全長約一〇八九公里，實為中國南方交通之重要幹線，此路創設於清末，距今已有三十餘年，其間迭遭時局變遷，款絀停工，自株州至韶州一段，長約四四八公里，未能修竣，實為粵漢交通之阻梗，民十八年鐵道部鑒於該路之重要，特設粵漢鐵路委員會，並設立株韶工程局，以專責成，從韶州至樂昌一段，計長五十公里，在二十二年春間竣工，並移交廣韶管理局正式接收營業，現樂昌至大石門工程，正在興修中。

5 首都輪渡工程之告成

津浦京滬兩線，為吾國貫通南北的幹線，但有長江之隔，使之不能聯絡，旅客貨物上卸，均感不便，如在江中建築鐵橋，所費浩大，因此改裝輪渡，兩岸用活動式引橋建成碼頭，火車由碼頭開入輪渡，由渡船載過彼岸，接吻軌道，其功用不異橋梁，客貨亦可免上下之麻煩矣，查該項工程，自十九年十二月一日開工以來，中間因經濟關係，稍為停滯，至二十二年十月二十二日工程告成，舉行通車典禮。

6 負責運輸推行之成績

鐵路負責運輸，為中國鐵路業務上之重要革新政策，肅除五十年來鐵路營業之積弊，計自二十一年五月舉辦以來，

路收增加，頗有顯著成績，計京滬，滬杭甬，津浦，平漢，南潯，道清，膠濟，正太等路，均已全路實行負責運輸，隴海，粵漢，湘鄂，平綏等路亦前後將零担或整車貨物，擇站施行。

7 全國鐵路沿綫貨品展覽會之舉辦

鐵道部舉辦鐵展會之意義，使商人明瞭本國物產狀況，運輸銷售方法，便於投資經營，在人民則得購買國貨之機會，調劑供求之需要，獎勵國產之繁榮，在鐵路方面，可以增加運貨之收入，意至善也，查第一二次展覽會，在二十二年中先後在京滬兩市舉行，頗得各界人士之贊許，依照原定計劃，實行巡迴展覽，在本年份五月二十日，在北平太廟開幕，每日參觀者，以萬計，各館之陳列品，琳瑯滿目，已較前兩次進步，鐵道部鑒於國貨之精良合用，以後擬令飭各路在沿綫各站，興辦國貨販賣所，提倡國貨，發展國民經濟，且亦為增進營業之切要工作也。

8 各種運價之釐訂

鐵道部根據獎勵生產，改良運輸，開拓市場三大原則，對於運輸方法，與運價問題，極力改良，務使符合以上之原則標準，茲擇述各要點如下，(1)改低貨等，(2)釐訂特價，(3)訂定專價，(4)提倡國貨，(5)減免加價，(6)救濟國煤，(7)調濟民食，(8)調查各路沿綫糧食產銷狀況。

9 外債之整理

中國建築鐵路，歷年所負外債數目，已達十萬萬以上，除正太路至二十一年二月一日本息還清，同年十月二十五日由法銀公司移交我國自營者外，其餘各項債務，均尚未償還，為顧全國際信用起見，現在正令各路按收入之旺淡，在每

月進款內，提存巨款，以作逐漸清理舊債之用，自經此整理之後，路債價格，逐漸高漲，茲將二十一年一月份與二十三年四月份，我國鐵路公債在國外市價各種高低比較表，列舉如下，

我們鐵路公債在國外市價各種高低比較表（以鎊為單位）

名 稱	二十一年一月份市價	二十三年四月份市價
北寧關內外借款	六九· $\frac{1}{4}$	八六· $\frac{3}{8}$
匯豐匯理借款	五三· $\frac{1}{2}$	九六·
京滬借款	四〇· $\frac{1}{2}$	六九· $\frac{3}{4}$
廣九借款	七·	六· $\frac{1}{2}$
津浦原借款	七· $\frac{3}{4}$	三八· $\frac{1}{2}$
津浦續借款	七· $\frac{3}{4}$	二八·
滬杭甬借款	六三· $\frac{1}{4}$	九八· $\frac{1}{2}$
道清借款	六·	三二·
隴海借款	無 價	一九·
湖廣借款	無 價	四三· $\frac{3}{4}$

10 聯運事業之復興與推進

自民國二十一年以來，對於客貨聯運工作，苦心籌畫，如滬平聯運通車，滬漢聯運通車，其成績頗有可觀，惟對於各路之行車時刻，能否互相銜接，尙少通盤計劃，致失彼此關聯之效，因時刻須多更改，尤使經行兩路以上之旅客，於

行程上，時間上之計算，茫無把握，鐵道部有鑒於斯，於本年三月二十六日在部舉行聯運行車時刻網會議，規定行車彼此銜接時刻，相差不得逾兩小時，如過江則不得逾三小時，俾利旅客，而振業務。

以上所舉，乃其荦荦大者，其餘玉萍路之興築滄石大潼，等路之築籌，及粵漢，滇川，滇川，川陝，等路線之測量，與建築費之估計，又中央車站之籌築，均有詳密之計劃，着着進行，想不久均可見之實現。

繙譯的歷史

(慶生)

中國繙譯事業的開始，它的動機不是文藝的而是宗教的。唐太宗時，印度的佛教和東羅馬的景教，先後在中國盛行，佛教法師玄奘親到印度取經，回國以後，那些佛經便陸續譯成中文。同時景教徒阿羅本，從波斯到洲天主教徒利瑪竇，湯若望等來到我國傳教，他們先學中國文字語言，用以傳教，同時用繙譯的方法，介紹西洋科學智識。這時期的繙譯，百分之八十是科學的，百分之二十是宗教的，文學方面可以說絕對沒有。

鴉片戰爭後，中國自知內政腐敗，遣派學生到西洋去留學，留學生陸續歸來，於是繙譯事業，日漸發達，當時繙譯界的權威者是嚴復，名譯有「天演論」，「原富」等，定信達雅三者為繙譯原理，雖用古文，仍能忠實而保有其原韻。這一時期的繙譯，差不多完全屬於政治和經濟。

把繙譯運用到文學上面去的，第一個要推林紓。林紓是洞城派嫡系，文筆生動，風格特佳，所以譯作品有一百餘種之多，出名的有「茶花女」，「拊掌錄」，「黑奴籲天錄」等。可是他不懂西文，完全靠人口譯筆錄，所以全是意譯，筆墨雖極流利，但有時與原文頗有出入。其後蘇曼殊譯「拜倫時選」，周作人譯「域外小說集」，因為他們都懂原文，所以能比林紓更進一步。但是古文譯書，總不及白話適合，因此文學革命運動發生，白話繙譯便起而代之。從那時候到現在，著名的繙譯家有郭沫若，魯迅，伍建光，胡適，徐志摩，周作人，陳西滢，梁實秋等，在介紹外國文學一事，他們都可以說是有功勞的。

首都鐵路輪渡通車一週年紀念之回顧及武漢輪渡之計劃

鄭華

首都鐵路輪渡，係本部借用中英庚款建築，於十九年十二月一日興工，凡歷三載，始克完成；去年十月二十二日開始通車，計至今日，已一週年。惟查輪渡建造之始，社會人士，以此設計在我國尙屬初次試驗，懷疑觀望者頗不乏人，通車以後，尙多顧慮付息之困難，而對輪渡之利益若何，猶未敢堅信也。茲屆通車一週年紀念之期，特將過去一年中輪渡情形，舉其大略，以爲諸君告：

一、建築費用之確數

查輪渡通車之日，工程處曾公佈建築帳目爲三百七十八萬元；惟該時工程處帳目尙未結束，剩餘材料亦未折價轉售。茲經結算，建築用款 3,531,314.71 元，又利息及匯兌損失 46,589.68 元，計工程處用款爲 3,397,904.47 元；此外又續付澆泥機等料款 357,420.76 元，共計輪渡資產爲 3,755,325.23 元。

二、輪渡貨運之概況

輪渡貨運於去年十一月方始通行，一年來每月下行（浦口至南京）最多者爲六萬五千餘噸，上行（南京至浦口）最多者爲一萬七千餘噸，平均每日約有貨運二千六百噸；下行之貨，約爲上行之四倍。現因輪渡溝通南北，津浦，京滬兩路均得調動車輛之便及貨物通行之利，各該路貨運之數量，因而增加。據查京滬路本年增加貨運三百萬元，其客貨比率，昔年約爲十與二之比，今年已增至十與五之比。

三、便利商旅之概況

昔年輪渡未通，商民運貨過江，最感不便。貨物停留江岸，失竊遇雨，損失至鉅；而過江費之昂貴，尙在其次。故輪渡完成以後，貨物過江便利，商業因以發達；且商人於貨件上車以後，中途不費周折，故可將提貨單向銀行押款，週轉商業，其利益尤大。至客車過江時間，來回僅一點四十分；惟以京滬、津浦兩路客車時刻，須與膠濟、隴海、北甯、平綏各路客車聯接，乃將剩餘時間，聚集於南京，故車在下關，浦口間，停留較久。然從前上海至北平之特別快車需四十九小時三十九分，輪渡通車以後，縮短為四十二小時二十四分；且客車在夜半渡江，對於旅客行程，尤為經濟。

四、輪渡段收支之概況

輪渡收入注重貨運，每月貨運收入約五萬三千餘元，客運收入約八千元，客運進款僅占貨運七分之一；至支出方面，每月平均為一萬八千元。通車以來，除第一月虧折約二千元外，其餘各月約各盈餘五萬元。

總以上一週年經過之情形觀之，以輪渡之收入，付輪渡之經費與利息，綽有餘裕；如將京滬、津浦兩路運輸能力改善增進，則過江貨運，更加發達，輪渡所負債務，自不難於數年中贖還之。惟又有進者，國家舉辦交通事業，原不能在事業自身計算其收支之盈虧，而於事業以外，如軍事、政治及一般社會所受之利益，誠有難以金錢單位計算之者。首都輪渡，雖似獨立性質，究其情形，亦不過為平滬鐵路全線中跨越長江之一橋樑或一隧道耳。其利益於京滬、津浦兩路甚大，未可以自身收支情形計較之也。現距通車僅一週年，津浦、京滬之貨運尙未能盡量吸收，輪渡自身之利益，已足獨立有餘，此誠可為諸君告慰也。本諸以上經驗，故本人主張武漢方面，亦為添造輪渡為宜。茲將其理由及計劃，再為分述之：

查武漢爲我國巨埠，長江橫亘東西，鐵路縱貫南北，扼水陸交通之樞紐，地位極形重要。惟武昌，漢口隔江相對，平漢鐵路早已完成，粵漢鐵路限至後年底亦可通車，則南北大幹線，自北平至廣州二千三百公里鐵路中，以武漢間一水之遙，竟成天塹，使車輛之調動，客貨之運輸及軍事政治之運用，均感莫大不便，誠不能使人無遺憾也。故武漢間接軌計劃，無論其爲橋樑地道或輪渡，均不能不及早籌備，而與粵漢鐵路同時完成。茲先述橋樑，地道與輪渡三種計劃之比較，次述建築輪渡之大略，與諸君討論之：

一、.....

武漢橋梁計劃，前經本部聘請美國顧問估計工程，計需美金七百八十萬元，折合國幣約二千餘萬元；惟此估算，多超過現在市價，如再重行估算，亦在一千萬元以上。誠以江面雖不甚廣，而基礎工程匪易；且江輪往來甚多，橋面必須提高三十公尺，或用活動橋梁，以資昇降，所以橋梁計劃，需款甚鉅，終至籌措維艱，事遂中止。况吾國資源竭蹶，利率高厚，姑無論建橋資本之難籌，即使借到巨款，橋梁落成，而每年負擔約二百萬元之利息，應付不易，此所以武漢間橋梁計劃，今日尙難實現也。其次地道計劃，雖與長江航運不生障礙，但地道之位置，當較江岸底一百五十英尺之譜，倘用百分之二坡道與岸上接軌，則兩岸應有一萬五千英尺之隧道；加以江面寬度，約計總數在二萬英尺左右。此外再加抽水換風電燈等種種設備，估計當比較橋梁所費尤鉅，而舉辦尤難。至輪渡計劃，經費最省，而設計亦極簡單。茲按辦理首都輪渡之經驗，作武漢輪渡之估算，計渡船一隻約款一百二十萬元，兩岸引橋鋼料及機器設備，約一百五十萬元，基礎工程約一百萬元，安裝及意外費約三十萬元，總計僅四百萬元；（兩岸鋪設軌道及建築期間利息概不在內）倘材料用款向廠家挪借，并商議分期付款辦法，則所需現款僅一百三十萬元，實輕而易舉，比較建築橋梁與地道計劃之難易可知。故與其待款修橋，遙遙無期，孰若建造輪渡，即可便利交通。

二、武漢輪渡工程設計之大略

輪渡地點，在漢口方面以日本租界下游爲最相宜，武昌方面以舊河口下游爲佳，如此則渡船過江，可不經過沙洲也。至設計情形，以武漢間水位高低相差五十四英尺，（南京二十四英尺）比首都情形相差一倍，設計方面，似比首都爲難；但將首都輪渡引橋之設計，於其橋頂加鋪軌道一層，使上下兩層相差二十七英尺，冬令水淺車輛行走下層，夏令水漲車輛行走頂層，使引橋上昇十二英尺，下降十五英尺，加兩層相差二十七英尺，共爲五十四英尺，則無論水位之高低若何，江岸軌道均能以此引橋與渡船聯接。引橋材料，可用防銹之鋼料製造，則下層橋梁於夏令被水浸襲，亦無妨礙。至岸上軌道亦分上下兩股，上股道離橋後灣開，下股道離橋後上坡。其餘一切設備，與首都輪渡無殊。且可將引橋上面加鋪木板，汽車亦可直駛上船，兼顧武漢間公路之交通。至輪渡運輸能力，據首都輪渡之經驗，過江時間每次約一小時，每晝夜可通二十四次；如加添渡船一艘，每晝夜可增加至四十八次，每次載車一列，則輪渡運輸能力，已與單軌鐵路相等，是輪渡與橋梁應用之比較，所差亦微矣。

竊以爲武漢地位，在軍事，政治及商業上言之，均有即建輪渡之必要。今此設計，業已完竣，倘有的款，即日興辦，不難與粵漢同時完工。至籌款方法，似可仿照首都輪渡辦法，將兩岸軌道，責令平漢，粵漢兩路局鋪設；輪渡工程爲一獨立機關，由鐵道部招商投資，運價由鐵道部與債權人共同規定，則債權人有所保障，必樂投資。其全部建築費約四百萬元，加以建築期間利息約四十萬元，共計四百四十萬元，一切工程兩年可以完成。然尙有一點應請諸君注意者，即橋梁計劃需款約二千萬元，（以美國顧問估計爲標準），每年應負擔利息約二百萬元，建造輪渡僅需四百四十萬元，是將支付橋梁建築費兩年之利息，即可完成輪渡。反而言之，倘於輪渡完成以後，再議建造橋梁，則此渡船可移首都使用，而其引橋亦可相當利用，此項輪渡建築費，并未虛糜，而先得武漢交通之便利，優劣利害，維審度之。

鐵路特價與專價之概觀

沈奏廷

一 引言

鐵路制定普通分等運價，原已顧及各等貨物之負擔能力，惟貨物種類至繁，雖已用分等辦法區分高下，然同一等級之貨物負擔能力究仍有高下不同者，且普通分等運價原為適用於一般的情形（Average Condition）而設，若遇有特殊之情形，則分等運價仍有不能適用之患，蓋一種運價若不能適合貨物之負擔能力，即為不良之運價，亦即等於虛設之運價，因運輸數量必將因此而減少或消滅也，為進一步顧全貨物負擔能力或實現特種目的起見，各國鐵路多於分等運價之外酌訂各種特別運價，是為特價，英美諸國適用特價之貨物遠較適用分等運價之貨物為多，此雖由於分等制度之未臻完善，然特價之重要性亦由此可見一斑也，吾國有鐵路除特價外復訂有專價。所謂專價者，適用於指定之託運人之特別運價也，特價者，適用於一般公衆之特別運價也，專價適用於指定之託運人，不無違反公平原則之嫌，在歐美各國，此種個人的差別待遇（Personalis Crimination）久已懸為厲禁，吾國尙存斯制，不無更張之必要也。

二 制定特價與專價之目的

鐵路制定特價與專價，當然不能漫無限制，漫無標準，必也符合某種可採之原則，或善良之目的，始免有利而無弊，按民國十八年鐵道部規定之特價與專價原則有如下列。

- 一、凡有大宗貨物一次裝足一列車運輸者，或此項貨物須分批裝運而在確定期限內保證裝運確定之數量者。
- 二、與其他運輸機關競爭者。

三、爲謀特種實業之發展或特種區域之發達須由鐵路協助者。

四、爲發展現有運輸業務或創辦新業務而尤以此項運輸業務能利用往返車輛以免空載者。

就上列原則歸納言之，制定特價或專價之目的不外二端：（一）爲維持或發展鐵路之營業，（二）爲發展特種之實業或區域，原則第一項似專爲專價而設，其他三項則兩者均可適用，嘗考鐵路特價產生之目的未必僅以經濟的性質爲限，他如有關社會利益之事亦往往可從特價實施之所謂運價社會化（Socializing action of railway rates）是也，茲就國有各路現有之特價加以研究覺其目的之所任尙不如部定標準之狹小，證爲逐一舉例分析如次：

一、減輕民生必需品之負擔 如平漢北甯京滬等路之糧食特價及津浦之食鹽特價是。

二、獎勵特產 如滬杭甬路之紹酒及鮮筍特價膠濟路之麥草辦及花生特價是。

三、救濟或扶植本國產業 兩路之絲繭特價，各路之煤斤特價，北甯路之樹木樹種特價，（適用於造林用者）等是。

四、提倡教育用品 如津浦路之教育用品圖書儀器及印刷品之特價各路對於國產教科書之特價皆是。

五、提倡國貨 如各路對於國貨展覽品及陳列品所設之半價是。

六、應付水運競爭 如京滬路之猪隻特價兩路之未料特價是。

七、利用回空車輛 如京滬路對於上行煤斤及煤油之特價是（因該路上行回空車輛特多）。

上列各項目的均可稱爲善良者，願此後各路之特價均循此而行，并從事推展，而部定特價標準似亦應參照上述各種目的加以更改與擴充也。

三 制定特價與專價之方式

特價或專價既爲一種特殊之運價，則其適用之範圍自非有明確之規定不可，大凡規定之方式對於下列各點必須加以界說焉。

一、裝運類別 特價或專價有僅適用於整車者，有僅適用民零擔者，有不限零擔整車者，例如某種貨物有沿綫汽車之競爭，而汽車之運量多爲零擔，若因競爭而設特價，自祇須以零擔爲限；反之，如有沿海航輪之競爭，運量多屬整車性質，則特價應以整車爲主矣。

二、適用區域 特價或專價有適用於各站至各站者，有僅適用於某區段者，亦有僅適用於某地至某地者，蓋制定特價之目的在乎應付一地之情形，若此種情形，限於一隅，自不必令其普遍適用也。

三、運輸方向 特價或專價有僅適用於上行貨物者，有僅適於下行貨物者，有不限上下行方向者，前者僅適用於一種方向，大都均爲利用回空車輛而設，或以此種適用特價之貨運，僅上行或下行方向有之，或上行多而下行甚少，下行多而上行甚少，對於較少之方向，往往無設特價之必要也。

四、有效時期 特價或專價之有效期間，有有限制者，有無限制者，有限制者或爲試辦性質，例如自某年某月某日起試辦幾個月是，或爲季節性質，因特價貨物僅在某時期內有之，某時期以外往往絕無僅有，無設特價招徠之必要也。

五、證明單據 某種特價或專價往往須有相當之證明單據，始爲有效，此種單據之名稱自須付帶規定，例如國貨展覽品及陳列品須有實業部所發之減費運單，方能適用特價，海軍用煤須驗明甲種軍運運照，始得適用海軍部獨有之專價皆其例也。

六、運率 特價或專價之運率當然，須有明確之規定，考其規定之方式不一而足，舉其著者如次：

(甲)照貨物原定等級減等計費。

(乙) 照貨物原定等級減收若干成。

(丙) 每公里每公噸或五十公斤計費。

(丁) 每公里每車計費。

(戊) 每噸每車或每五十公斤計(指自何站至何站)。

上列各法要以第一二兩法最為簡便，因不必另訂價目表也，然若遇價率不能適用時，則祇得採用其他三法耳。

七、託運人名稱 專價適用於指定託運人，故其託運人名稱必須明切規定，無使含混，特價適用於任何託運人，故無指定之必要，然為免除誤會起見，亦往往用「公衆」二字以代託運人名稱焉。

茲附瀋海鐵路最近特價及價表一則，以覽斯篇，而資參證焉。

貨物名稱		行	名	運輸區域	價率	附記
中央廣播無線電台運送材料機件	中央廣播無線電台	中央廣播無線電台		各站至各站	免費	須驗明中央宣傳部證明書
實業部或北平度量衡製造廠出品	實業部或北平度量衡製造所			各站至各站	照普通運費減半收費	須有正式公函
印花稅票	財政部			各站至各站	照普通運費六折收費	
中央及地方各機關之辦公物品	中央及地方各機關			各站至各站	照普通運費減半收費	須驗明鐵道部填發之運送公用物料憑單
中央地方之官營社會公用業務如電燈電話自來水	中央地方之官營業務機關			各站至各站	照普通運費七五折收費	須經明鐵道部填發之運送公用物料憑單
海軍用煤	海軍部			各站至各站	照普通運費減半收費	適用甲種軍運運照

國貨火柴及硬盒片箱板	中華全國火柴聯合會會員各公司	各站至各站	漸按四等貨收費	須驗明中華火柴聯合會證明書以二十三年底為止
山東豐華製針廠出品	山東豐華製針廠	各站至各站	按原等階漸一等收費	須查照出品牌號及商標及包裹遞寄者除外
中央銀行現幣鈔票	中央銀行	各站至各站	免費	須驗明財政部護照及該行正式公函
交通部電報電話材料	交通部	各站至各站	按普通運費減半收費	須經明交通部填發之運送電料減價執照
胡桃殼	中央工業試驗所	各站至各站	免費	
振濟物品(除另有部令減免外)	中央振務委員會	各站至各站	按普通運費五折收費	須查明鐵道部頒發之減價憑單
鹽酸 漂白粉 燒碱	天原電化廠	各站至各站	按原等級減低一等	二十四年四月一日起以前有效
抵羊牌毛線	東亞毛呢紡織公司(天津)	各站至各站	按原等級減半收費	二十三年一月一日起以二年為限
硫酸	開成造酸公司	各站至各站	減半收費	二十三年一月十一日起以三年為期
永利製碱公司所用原料及所出製品	永利製碱公司	各站至各站	按照洋貨次一等收費	
中交銀行現幣鈔票	中國及交通銀行	各站至各站	按普通運費六折收費	須憑正式公函

附註：1. 至期之特價專價如未奉明令展限應即劃去

2. 新訂之特價專價於奉到明令後應即依式於空白處填明

車務處商務課調製

津浦鐵路管理委員會啓事

鐵道部編著之鐵道年鑑業已出版裝潢精緻內容豐富凡鐵道沿革鐵道法規及各路狀況築路計畫均詳著靡遺而各項統計圖表尤爲精確服務路界者允宜人手一編以資參考茲本會已實價購備多冊除分發各處室署課等部分外尙有餘存甚多凡本路員司私人向本會編查課購買者概照定價以六折計算以示優待價目如左

精裝布面每冊定價大洋五元 六折三元

平裝紙面每冊定價大洋三元 六折一元八角

北 強 月 刊

第一卷第四期要目

中華民國二十三年九月出版

一 怎樣紀念「九一八」？	編者
二 八月中的國際大勢評述	孟公
三年來之中日關係	閑六
「九一八」後淪陷的土地與人口	
日人眼中九一八事變的遠因	杜又陵
田中義一的滿蒙觀	
歐洲政局之動向	孫中陽譯
列強之太平洋空權爭霸戰	小納
歐洲形勢概觀(續)	一屋
東歐與俄德的關係	王贊光譯
中國統一的途徑	漢言
人造汽油	
中國新考試制度(續)	一屋
防空戰術新發明	
中國農村衰落的檢討	周志遠
日茶在俄頃銷奪華茶市場	
莊子天下編箋證(續)	高亨
日本鎌倉時代高山寺抄本莊子天下篇	
逸周書詮法解疏證	孟伯
究竟	路飛
詩三首	
一 雨聲	太戈
二 橋畔	太戈
三 火	生人
編輯後記	編者

定價：每册大洋二角

社址：北平西城興盛胡同四號

統計

營業進款概數月報表 民國二十三年五月份

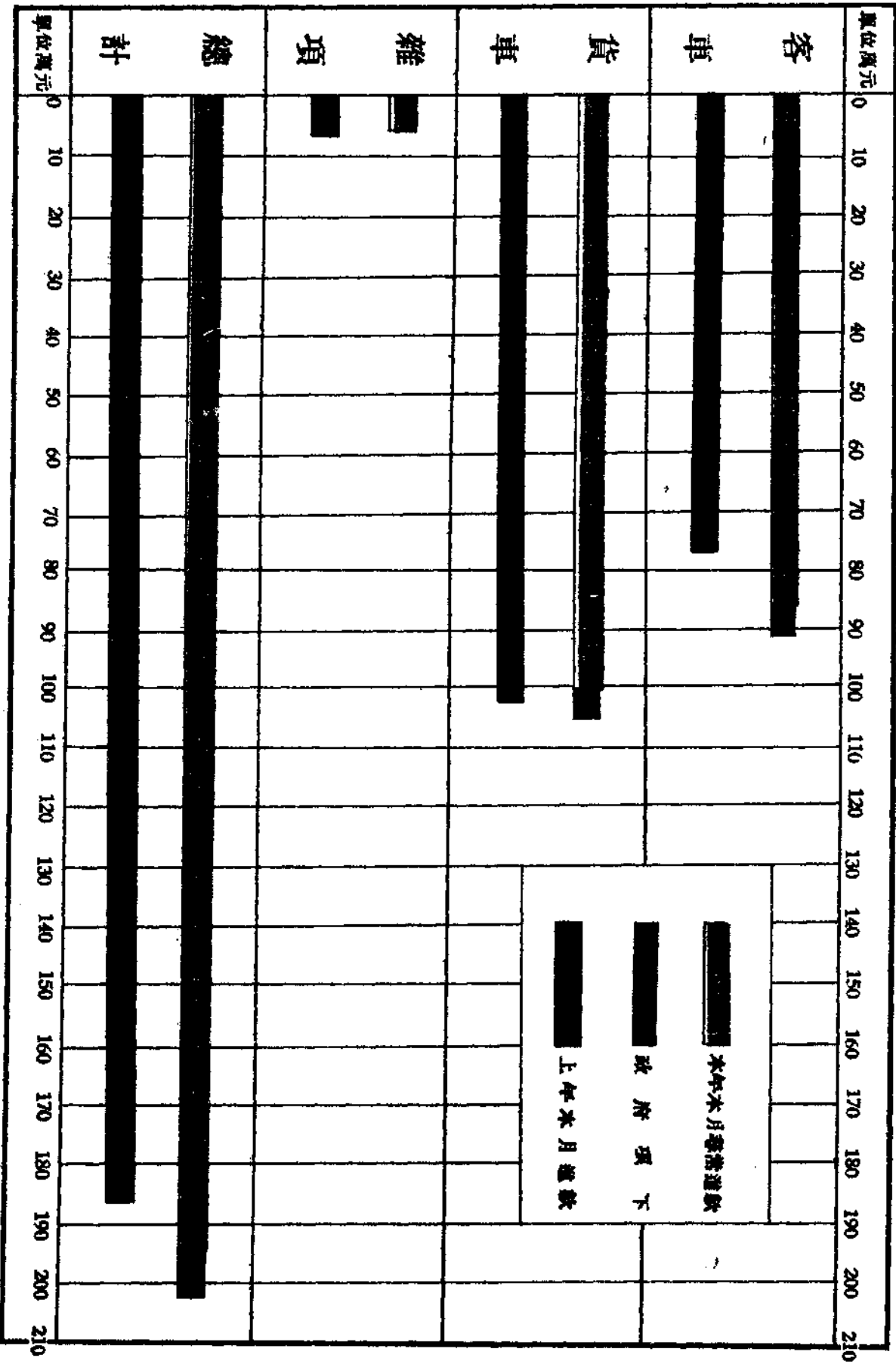
計通車路程一千一百一十公里

類別	客				貨				雜項	進款總數		列車經行公里數						
	旅客人數		合計		噸數		合計			常	政府	客車	貨車	總數				
	常	政府	常	政府	常	政府	常	政府										
本年																		
本月共計	226,736	68.17	887,634.52	28,505.30	328,362.324	6,463,500.1,008,034.04	44,098.96	56,247.48	1,951,916.04	72,603.26	228,301.23	381,361.33	609,662.56					
每通車公里均計	204.26	6.14	799.68	25.68	286.812	5.823	910.14	39.73	50.67	1,753.49	65.41	205.65	343.56	549.24				
至是日止總計	1,186,438	25,252	4,442,237.81	101,883.40	1,238,046.55	9,336,285.4,360,487.53	259,518.80	462,161.04	9,254,866.38	361,402.20	1,114,040.98	1,787,115.24	2,927,524.22					
上年																		
本月共計	222,767%		772,200.40		261,538.250	1,082,602.09		62,441.53	1,667,244.02		184,519.82	344,183.41	538,708.28					
每通車公里均計	200.69		695.67		235.620	930.27		56.26	1,632.20		166.24	310.07	476.31					
至是日止總計	1,217,843%		4,136,258.76		1,114,234.990	4,882,782.08		294,792.88	9,373,833.72		871,743.44	1,577,700.94	2,449,444.38					

查此表各欄率部令牙尋常及政府兩項係自二十二年七月起實行上年本月政府與尋常數目並不分填故政府一項未能填列

營業進款概數圖

民國二十三年五月份



工 作



報 告

本路工作報告 民國二十三年五月份

一月來之總務

一、二十二年終考績案核減員額重行列報

總述及經過情形 查本路二十二年終考績案，前於一月初呈部後，奉 大部三月十四日總字第二二二二二號指令，飭將列保員額，嚴格核減，當經轉飭所屬各部份從嚴考核，擇尤列保計核減四百一十人，保留一千六百六十七人，此項員司均係成績優良，及著有特別勞績者，業於五月二日重造清冊列報，請予分別獎勵，尙未奉批。

二、新運促進會

本路新生活運動促進會全體監理事，於四月三十日在浦口大禮堂宣誓就職，並於五月一日舉行第一次理監事聯席會議，通過總章，分配職務，分別成立理監會。五月十一日理事會常會通過各種辦事細則及工作計劃大綱與新生活公約等，並議決先從規矩清潔兩項着手，即日實行。

三、辦理車輛消毒清除臭虫野鼠以安旅客案

進行經過 本會前准大部聯運處函以滬平車上多鼠，請設法驅除等由。旋於本年四月十九日經由本會召集總車機各處聯席會議，議決：五月上旬開始辦理本路車

輔消毒，按照上年辦法，仍向衛生署商借消毒機器備用，消毒人員由衛生課選派有經驗之人員負責辦理，在本路浦口站及京滬路上海北站分別舉行。計自五月六日起至八月三日止，本路一三三四次各列客車之在浦口站消毒者四十四輛，復由六月九日起繼續在上海北站將三〇一三〇二次滬平通車二十一輛，悉數予以消毒，至十七日竣事。統計此次消毒列車共有六十五輛，所得效果，計臭虫之毒斃者甚夥，野鼠蚊蠅，消滅殆甚，僅二〇五六號膳車一輛，野鼠之薰死者，至二十五頭之多，從此旅客之出於本路者，可免虫鼠之騷擾矣。

四、電請河北省政府令飭滄縣東鹿縣各縣政府維護承租滄石路餘地商人倪恩瀛租權案

總述及進行經過 查滄石路沿線可耕餘地陸千餘畝，本會於上年飭駐津辦事處招商投標承租二十三年分該項餘地。自上年十二月二十九日開標，以賈桂榮出價最多為首先得標人，旋因賈桂榮逾限未能取具妥保並繳租款，照章作為棄權，取銷得標資格，以出價次多數之倪恩瀛為得標人，業經飭具妥保繳租，訂立合同，承租佃種。嗣據報告以第十段坐落滄縣轄境劉家辛莊至古跡鋪一帶之地，被土棍邢貴等十餘人強行霸種；而坐落東鹿縣第三四兩段之地，被土豪田霖雨等偽造佈告，私佃招租，鼓動鄉民，拒商種地，節經呈蒙各縣政府公安局傳訊，未加深究，現在將逾播種時期，擬請設法維持等情，當經飭令駐津辦事處就近請河北省政府轉飭維護；嗣得敬世兩覆電，以此案已密電滄縣東鹿縣各縣長傳案依法辦理，復候核奪。並由津處分函滄縣東鹿兩縣政府飭屬協助倪恩瀛收地耕種，以維路產，而保租權。

五、與北甯路商洽互換貨車

總述 本案初由本路車務處與北甯車務處一度電商後，囑由駐津辦事處就近商洽辦理。進行經過 經先分查兩路互存對方好壞車輛數目，並按照本路車務處所擬辦法，將兩路現存各車，彼此繼續調集天津，會同兩路機務人員分行檢驗，即各以同噸同等之貨車，互相交換，逐步清理，當商得北甯同意，業已

先行交換一次，計由北甯交與本路車十輛，本路交與北甯者十三輛，均為三百零五噸，其餘再分次陸續清換。
六、收回本路協撥華北軍運機車車輛

總述 此次華北軍運，本路先後撥送之機車三輛，車皮三列，已由軍事運輸辦事處知照平漢路送還，當飭駐津辦事處就近接洽，隨時知照津段接洽具報。

進行經過 經疊次分電軍事運輸辦事處，暨平漢路等，請即迅予交還，並派員赴平催索，業已陸續收回機車三輛，現尚欠四輛，正向催索。

七、辦理各項軍運

總述 五月份各軍事機關在北段經運官兵及各項軍用品暨給養等，約共三十六起，均係照章辦理。

經行經過 (1)砲兵第六旅由津運軍草至靜海，撥車六輛。(2)第一百十一師由津運給養至楊柳青，撥車三輛。(3)第一百十四師由津運給養至青縣，撥車三輛。(4)第七師廿一旅由津運軍用背包至蚌埠，撥車一輛。(5)第三路由津運兵工化學材料至濟南，撥車一輛。(6)砲兵第六旅由津運給養至靜海，撥車四輛。(7)輜重總隊由津運給養至唐官屯，撥車二輛。(8)輜重總隊汽車隊由唐官屯運汽車一輛至津，撥車一輛。(9)北平軍分會由德州運新兵五十九名至津轉赴保定，撥車一輛。(10)南路總指揮部砲一營由德州運新兵七十名至濟南，撥車一輛。(11)海軍第三艦隊由津接運械彈及軍毯至濟南，撥車一輛。(12)砲兵第六旅由津運軍草至靜海，撥車九輛。(13)第十七軍由津運軍用品至蚌埠，撥車一輛。(14)北平軍分會由德州運新兵一百二十名至津轉保，撥車三輛。(15)第一百十一師由津運給養至楊柳青，撥車一輛。(16)第一百十四師由津運給養至青縣，撥車四輛。(17)砲兵第六旅由津運軍馬至靜海，撥車二輛。(18)第三路由津運軍用品至濟南，撥車三輛。(19)砲兵第六旅由津運給養至靜海，撥車四輛。(20)憲兵第三團由津接運服裝至浦口，撥車一輛。(21)陸軍通訊團由桑

運士兵十二名軍馬廿六匹至浦口，撥車三輛。(22)特種警察由津運軍裝至滄州，撥車一輛。(23)輜重隊由津運給養至唐官屯，撥車二輛。(24)砲兵第六旅由津運軍草至靜海，撥車九輛。(25)特種警察由津運給養至滄州，撥車三輛。(26)第一百十一師由津運軍草至楊柳青，撥車五輛。(27)砲兵第六旅由津運軍服至靜海，撥車一輛。(28)第一百十四師由津運服裝至青縣，撥車一輛。(29)第廿五師由津接運軍裝至徐州，撥車三輛。(30)海軍第三艦隊由津運軍裝至濟南，撥車一輛。(31)特種警察由津運軍裝至滄州，撥車一輛。(32)騎兵第一師由津運士兵廿五名軍馬十七匹至泊頭，撥車一輛。(33)騎兵第六師由津運士兵及軍馬至德州，撥車一輛。(34)第一百十一師由楊柳青移防平漢，由本路撥車一列，計車廿六輛，另有北平軍分會送來隴河，撥車二列，北平平漢協撥車三列裝運。(35)北平軍分會由徐州運新兵一百三十九名至津轉保，撥車二輛。(36)南路總司令部砲一營由德州運新兵一百名至濟南，撥車三輛。

八、編輯月刊第四卷第五期。

九、編輯日刊自第九二三號起至九四八號止，按日編印分發。

一月來之工務

一、建築挹江門外中山路口輪渡碼頭及站屋

進行經過 本項工專原分爲四部(甲)輪渡站屋(乙)碼頭及便橋(丙)棧橋(丁)填土道路圍圍，其進行經過，業於上年十二月份及本年一三三四月份工作報告內敘述列報。嗣以原奉 批准之站屋尙不敷用，及經呈奉 部令准在該站屋後面添蓋樓房一所，計每層面積四四五六平方英尺，作爲零担庫房行李包件房及辦公室等之用，本月並已開工。截至月底爲止，(甲)項站屋工作已完成百分之五十，(戊)項碼頭工作已完成百分之

八十六(丙)有一部份本路尚未接收)(丁)項填土工作已完成百分之五十，(戊)項庫房工作已完成百分之七十。

二、建築會計處燬火保險室。

總述 本會會計處承辦各項稿件及卷宗，逐漸增多，除在辦公室內保存一部份外，其大多數卷宗及綜核簿據出納單據以及客貨帳據，均裝箱寄存浦口貨棧，往返調取，既費時間，復感不便。且此項簿據單據等在在均關重要，存棧固非妥慎之策，萬一發生火患，實屬堪虞。為防患未然計，經呈奉部令准於局址附近建築鐵筋洋灰燬火保險室樓房一座，計分四大間，支配該處文牘綜核出納檢查四課，每課一間，專儲卷宗帳冊簿據。

進行經過 本項工事係招標辦理，由裕慶公司得標，呈奉 部令核准於本月上旬動工。截至月底為止，已全部工作百分之十二。

三、添建浦鎮及東葛兩站工務暨工員辦公室房屋

總述 兩站各建平房一所，每所面積六九四平方英尺，以利暨工員辦公。

進行經過 浦鎮房屋本月中旬動工，東葛房屋本月下旬動工，截至月底為止，浦鎮已完成全部工作百分之二十五，東葛完成百分之六。

四、濰州張八嶺嘉山縣及明光等站添建開夫房。

總述 在明光站添建開夫房兩所，濰州張八嶺嘉山縣三站各一所，每所面積二五三平方英尺。

進行經過 截至本月底為止，濰州明光兩站工程各已完成全部工作百分之七十，張八嶺嘉山縣各已完成百分之四十。

五、改造濰州嘉山縣明光三站白鐵貨棧。

進行經過 本工事進行經過，業於四月份及四月份以前各月份工作報告內敘述列報。濉州一站，已於一月內工作完竣。截至本月底爲止，嘉山縣站完成百分之九十，明光站全部竣工。

六、改善蚌埠站給水設備。

進行經過 本工事進行經過，業於本年四月份及四月以前各月份工作報告內敘述列報，本月全部竣工。

七、測量蚌埠至大通煤礦支綫。

進行經過 本工事進行經過，業於三月份工作報告內敘述列報。測量作業已竣事，現正在將先後所測兩條路綫，繪圖並估計建築費用，一俟繪估完畢，再行參酌沿各該綫出產及貨運情形，擬具選擇路綫意見，呈請核示。

八、改善徐州站給水設備第一期工作（建築混凝土儲水塔等工作）。

進行經過 本工事進行經過，業於四月份及四月份以前各月份工作報告內敘述列報。截至本月底爲止，已完成全部工作百分之九十二。

九、改善徐州站給水設備第二期工作（改良乾井添設抽水機水鶴爐灰坑及接鋪水管等工作）。

進行經過 本工事進行經過，業於四月份工作報告內敘述列報，截至月底爲止，已完成全部工作百分之二十。十、添築臨城副站長宿舍。

總述 平房一所面積一六三平方公尺。

進行經過 本月下旬動工，截至月底爲止，已完成全部工作百分之二十。

十一、添築濟南電務段辦公室及附屋。

總述 辦公室係兩層樓房一所，每層面積一〇四平方公尺，附屋係平房，面積三〇平方公尺。

進行經過 本月上旬動工，截至月底爲止，已完成全部工作百分之二十。

十二、大槐樹貨廠接高消防水門及添設水塔。

進行經過 本工事進行經過，業於本年四月份及四月份以前各月份工作報告內敘述列報。其接高消防水門工程早已竣工。水塔部則因等候材料暫行停工，其已完成工作仍爲百之九十四。

十三、製造部頰甲乙丙三種及華式洋灰軌枕。

進行經過 本工事進行經過，業於本年四月份及四月份以前各月份工作報告內敘述列報，截至本月底爲止，已完成全部工作百分之七十。

十四、添建濟南機廠壓風機房屋。

總述 浦鎮機廠上年添置電動壓風機一座，而將原有之汽動壓風機及鍋爐移裝濟南機廠以資利用。故在濟南機廠內添建備裝置該項機器房屋一所。

進行經過 本項工事經呈奉 部令准予招標興辦，於三月間在濟南濟韓工務段開標，復經呈奉 部令准歸大興工程公司承辦，現正籌備興工。

十五、建築德州分診所。

進行經過 本工事進行經過，業於三四月份工作報告內敘述列報，本月全部竣工。

十六、建築泊頭站護路隊及長警宿舍。

進行經過 本工事進行經過，業於三四月份工作報告內敘述列報。截至本月底爲止，已完成全部工作百分之八十。

一月來之車務

一、運輸

(一)總述 呈請添購機車十八輛四十噸高邊車三百輛

進行經過 查本路沿線，產煤豐富，年來各公司，均在漸圖發展增加產量，每月數量在十萬噸以上，而運轉一途，則惟本路是賴，但本路機車車輛，向感缺乏，目前運輸，尙藉各礦自行商借北甯，隴海兩路列車，以供運轉，按照協定平分運費計算，本路每年所受運費損失，約近九十萬元，爲挽回權利計，業經呈請添購機車十八輛，高邊車三百輛，藉以增加路產，發展營業，

(二)總述 改革沿線各站設備

進行經過 查鐵路惟一使命，厥爲安全迅速，故各國對於此項問題，均極重視，而尤以安全爲行車之命脈，近半年來，本路第一總段，迭生撞車事變至四次之多，關於人命之傷亡，路產之損失，及其他間接所受影響，何可勝計，然考其事變之由來，不外設備不週，故改進機械連鎖，實爲當務之急，業經擬具意見請備採擇施行，以謀行車安全。

二、營業

(一)總述 擬訂保管貨物提單發行辦法

進行經過 查本路蚌淮積貨救濟辦法，曾奉部令飭辦，除關於浦徐間黃豆運價，及蚌站運輸能力，所受銀行公記棧專用岔道裝卸時間之限制，各點，隨時考察情形，再爲呈核外，茲先擬就保管貨物提單發行辦法十二條，附保管貨物提單格式一份裝運通知，及貨到通知明信片式樣各一紙，呈部核示遵行，此項辦法之施行，固

屬便利貨商存放貨物，而資金方面，亦可藉以流通也。

(二)總述 貨物減價公佈日期之擬訂俾使各聯運路一律施行

進行經過 聯運各路關於某種貨物公布減少運價，其日期之先後不能一致，經道清路提議，嗣後各路奉到 部令，通飭某貨減價，或減等，須以各路奉到 令文之日生效等因，查自奉到 部令日期生效一節，有本路業已奉到，而其他聯運路尚未奉到者，以致實行日期參差不一，茲為劃一起見，擬函請聯運處，及各聯運路，車務處，按照各路距京之遠近定一部令可以到達之標準日期，即以此為生效日期，俾各路屆期，一致進行，如有特殊情形，未能如期實行者，准隨時電報通知，似此辦法，較為整齊劃一。

(三)總述 拍發各聯運路電報須一律使用國文

進行經過 我國各路因借款關係，例如平漢隴海正太等，尚用法文電報，本路及其他各路則用英文，現既實行各路聯運往來接洽事務之電報甚多，似此紛歧錯雜，不無隔膜，現據隴海路函請本路使用國文，拍發電報，自應照辦，特傳知各段站等，嗣後務須一律使用國文，不得再用英文拍發電報，以免隔膜，而利聯運。

(四)總述 調查本路沿線各站捐稅情形

進行經過 查苛捐雜稅，留難租滯，病商苦民，鐵路貨運，頗受影響；現奉 部電以財政會議，本部派員參加，令飭本路呈報捐稅情形，俾便建議減免，以利商貨，茲為時期迫促，先將各項捐稅名稱調查清楚，電報 大部，計有雞蛋捐，地方公益捐，教育捐，雜糧行捐，警捐，果米捐，煤稅，中央統稅，及各當地營業稅，暨各項牙捐，其鹽斤計有鹽斤正稅，軍事費，財部附稅，補償外債附稅，建坵費各等稅，上項名稱，業經電報 大部，其詳情則擬另行彙案呈報。

(五)總述 本路與京滬路商定滬平通車發售臥車床位辦法

進行經過 本會前奉 大部電飭，擬訂劃一滬平聯運通車，發售臥車票辦法，以免紛歧，當經飭令車務處與京滬路車務處，商定三〇二次車，頭等臥車，第一二三號頭等客廳車，第一二號及二等臥車，第一二三號包房，均歸本路車務處支配，如遇有任何一路，臨時不敷支配，須佔用他路包房時，須徵得他路同意，方可照辦此項辦法，已由會呈請 大部鑒核。

(六)總述 規定三。一二次車於開行時應將車門關妥以防危險

進行經過 查三。一二次車於開行時，時有旅客墜跌車外情事發生，本路為防範此項危險起見，規定凡三。一二次車於開行時，須將車輛兩旁之門關妥，非抵站停靠安穩，不得開啓，以策安全，業飭各車務總段長轉飭遵照矣。

三、電務

(一)總述 裁撤駐津辦事處報房

進行經過 查駐津辦事處報房，與天津總站報房，相距密邇，電報無多，而所有人員，則應有盡有，徒費路帑，毫無意義。前經本會明令裁撤，並將所有員工，分調他站服務，經此支配，工作方面感覺便利不少。

(二)總述 派員赴各站視察報務

進行經過 查本路路線綿長，沿線報房及電台計有一百零四處之多，平日工作，僅就單表審核，殊欠周密，前經隨時派員前往各站視察，藉資整飭。茲經報務股許主任課員視察報告，沿線各站報房及電台等，尙無不合，惟間有數內等報房，對於各項電報之流水簿，每不登記，已函飭改進，並計劃將全路各站報底集中於電務課，以便隨時稽核，而期減少延誤。

(三)總述 裝設浦口車站開車電鈴

進行經過 查本路各大站，每於客車將開車之時，先在站台搖鈴，藉促旅客注意，惟向用手鈴，聲音甚小，殊難遍達站台全部，前經計劃在各大站站台，裝設電鈴，以代手鈴之用，近因浦口車站需用此項電鈴甚急，業於本月間，利用舊存材料，着手試裝，餘俟材料購到，即行裝設。

(四)總述 天津電台換裝發報機

進行經過 查本路各電台，原用發報機，程式太舊，達力不高，前經呈准輪流改造，除徐濟二台已改裝外，津台發報機一架，亦於本月間改造換裝竣事。

四、港務

(一)總述 搬移繼續打撈沉輪廢鐵

進行經過 浦口十號碼頭前面沉輪，於本年二月二十七日起，繼續開工打撈，所有撈起廢鐵，堆滿十號躉船，惟躉船受壓甚重，不獨有礙工作，抑且勢頗危險，旋即按照上次搬移辦法，雇工搬移，由船上岸裝車拖過，地磅過畢，仍搬移六號貨棧，計實重七萬〇四百八十公斤，連上次廢鐵四六八四零公斤，共計十一萬七千三百二十公斤。

(二)總述 修整各輪復航

進行經過 安甯黃河陵通等輪，先後呈報鍋爐，積泥甚多，有礙行駛，且機器均有損壞，請同時修理等語，經覆查屬實，分別飭修黃河輪於四月二十二日起洗修，五月七日工竣復航，陵通輪於五月八日起洗修，五月十二日工竣復航，安甯輪五月十七日起洗修，二十九日工竣復航，照常走班。

一月來之機務

一、各廠修竣機車車輛數

進行經過 浦鎮機廠修竣大修機車二輛客車十輛貨車十一輛，小修機車五輛客車二十四輛貨車三十七輛。濟南機廠修竣大修機車二輛客車七輛貨車二十三輛小修機車十一輛客車三輛貨車十九輛。天津機廠修竣大修機車一輛客車四輛貨車六輛，小修客車六輛貨車九輛。

二、滬平通車附掛萬國臥車修理攤費及担任修理工作之請示

總述 奉 部令頒發聯運處與萬國臥車公司簽訂之「滬平通車附掛萬國臥車公司以車臨時辦法」飭仰遵辦等因，當經轉飭機務處遵照，該處已轉飭各廠段一體知照，並飭就機務方面應行負責辦理各事項注意遵辦。機務處復以該項萬國臥車之修理及維持，按照上項辦法，僅於第七條內規定公司及鐵路雙方應負責任及費用之劃分，而於該項費用在滬平通車經行各路如何分攤計算一節，並未提及。又以此項臥車雖經行本路，但停留時間甚暫，而揮掛又非在終點站不可，為便於查驗修理計，除行車時查驗本路可照常担任外，所有入廠修理工作，擬請就近由各該終點路負責辦經，以期便利。關於此兩點現已簽呈委員會請轉呈 大部指示遵辦。

三、派員出席檢查過軌車輛會議

進行經過 本月二十二日 大部舉行檢驗過軌車輛會議。先期奉飭將車輛機件限度詳細研究後，即派機務負責並富有經驗人員二人到部會議，經轉飭機務處遵照。該處奉令後，遵即詳細研究，並派定工事課課長趙國棟及幫工程師潘世甯二員出席會議，即將研究車輛機件限度事項提出討論，現已完畢。

四、交還京滬滬杭甬路機車

進行經過 本路所存滬杭甬路 P-15 號機車一輛，因鍋爐機件均已老舊，本路無相當配件，修理困難，擬即交還原路自行修復應用。經機務處簽奉委員會議決照准。茲已於本月一日由浦口分段派人將該機車押運渡江，送

交京滬路南京車房接收矣。

五、制定行車事變分晰表

總述 機務處以行車發生事變，足以貽誤運輸損害路產，自應竭力設法防免。特制定行車事變分晰表一種，將事變種類原因，及機車各部損壞，詳細分晰，依事變地點或機車之段屬為別，按月填列，飭發各廠段查考。在各段可以知其缺點之所在而盡力督察，在各廠可以知經修各機車之狀況及其常有之弱點而注意改善。現已自本年一月份起實行，按月填發，並飭就表列各種事變原因，注意研究力就改善。

六、對於改善滬平通車車輛設備會議之擬提意見

總述 關於會議改善滬平通車車輛設備事宜，北甯車務處擬由各關係路先將議案或意見互送研究，得有具體辦法後再召集會議決定施行。本路機務處接准車務處通知，已擬定應提出討論各端如下。

(一) 津浦車輛以通車兩端終點站均不在本路，驗收困難，擬規定該項車輛，除大小修仍由津浦負責外，其行車小修，若在北甯京滬兩路損壞或非至終點站不能修理者，即由兩路分別負責代修，所需材料，如為兩路所無者，由津浦供給。

(二) 津浦車輛如在北甯京滬損壞有礙運行時，擬請由兩路立即摘換，以免損壞車輛因勉強行駛而損傷更重。

(三) 京滬津浦北甯三路各飭行車人員，對於滬平通車各列車輛，應不分畛域，切實注意行駛及維持，以免車輛遭受意外損傷。

(四) 京滬津浦北甯三路各將滬平通車所用之車輛，按其構造設備，繪晒藍圖，交換參考，以便互商改善，期臻劃一。

上列各端，業經函達車務處彙辦矣。

一月來之會計

一、呈報五月份現金實施預算不敷數目并擬救濟辦法

進行經過 查本路五月份現金實施預算，經委員會於本月九日召集各部分首領，共同討論，列表比較，計進款項下，每日以伍萬伍千元計算，全月統計壹百柒拾萬零伍千元。（包括聯運各款在內）支款項下，極力緊縮，經常及特別支出，共洋貳百伍拾陸萬貳千伍百肆拾陸元。以上收支兩抵，計不敷洋捌拾伍萬柒仟伍百肆拾陸元。所有不敷之款，擬飭會計處隨時體察本路狀況，向各銀行設法透支，以資救濟，當於本月十五日備會字五四六號文，呈部鑒察云。

一月來之材料

- 一購警察夏季制服一批開標後選交華大華康大成三家商號承辦總價國幣叁萬肆千捌百玖拾伍元肆角柒分
- 一購納生氏機車射水器等項呈請部辦估價國幣壹萬壹千捌百叁拾百元
- 一購各種枕木一批為廿三年度養路工程需用呈請部辦估價國幣陸拾玖萬玖千柒百伍拾元
- 一購斯冬氏電燈物料一批為車上設備呈准向怡和訂購計價英金壹千肆百柒拾伍鎊拾玖先令拾壹辨士
- 一購聯絡輪渡兩岸電綫材料呈請部辦估價國幣叁萬伍千叁百捌拾元
- 一購幫浦救火車一部為濟南站消防之用呈准向震旦工廠訂製計價壹萬肆千元
- 一改購揀選美國淨松木五萬木尺此項木料為修車用原係普通木由元和隆標辦因所交貨質不良呈准取消合同根據大來木行標價改向該行訂購較普通貨價增加國幣壹千零貳拾伍元
- 一購九號紫銅綫八十噸及鋼接頭為改進浦徐段調車電話所需由部代向瑞新順訂購計價英金叁千肆百玖拾鎊
- 一購美松木料一批為建泊頭警房之用呈准由祥泰標辦計價國幣陸千陸百貳拾伍元陸角伍分

國立中山大學天文台定期刊物

兩月刊

每兩月出版一冊。內容特別注意天文特種問題的研究及最近天文界消息的傳達。兼發表中國天文學會變星觀測委員會委員所有變星觀測之報告暨該會會務，末附廣州每月氣象之報告。為國內罕有之天文雜誌。凡對於天文有興趣者，不可不讀。

零售每冊大洋二角，郵費國內二分外八分

預定半年連郵費國內六角外七角 預定全年連郵費國內一元二角外一元四角

發行者 國立中山大學天文台

建國月刊

第十一卷第五期要目

二十三年十一月十日出版

插圖 趙伯先遺墨及會稽勝蹟

- 人鑒通義.....邵元冲
- 中國目前教育問題.....朱君毅
- 中國農民生活狀況的檢討.....董汝舟
- 從歷史上觀察中華民族之食衣住行.....橫海
- 總理逸語的研究.....陸達節
- 巴爾都的外交政策.....壽昌
- 德國之公務員保險.....祝世康
- 愛爾蘭問題的剖析.....蔣紹炎
- 中國歷史上民族考.....郎肇霄
- 趙伯先日記鱗爪.....趙聲遺著
- 孫高陽嘉言鈔.....明孫承宗遺著

軍國民詩選 每册定價大洋三角

(預約價目) 每册定價二角 全年十二册 售價連郵費 國內二元 國外 四元 郵費代洋通用 專號每册四角 預約概不加價

南成賢街安樂里五號建國月刊社

海軍雜誌第七卷第四期要目預告

太平洋海軍之準備(上)

美國海陸空軍視察阿拉斯加與明年太平洋大操

一九三五年五國海軍會議之前途觀

最近軍艦備儲之趨勢

日人石丸藤太論英美衝突之可能性

電磁石之飛機降落台

水中爆發概論

海浪之研究

海洋防禦戰術

最近之軍用火藥與爆發

飛機探查菲律賓濱羣島內地之狀況(續)

航海避霧新法與過去驅霧試驗

軍用鈦之製法

預測氣候之新方法

雙級三極真空管擴大器之說明

世界航海家與探險家小史

世界海戰史撮要(續)

英國巨輪「五三四」號之推進器

火不能焚之救火衣盔

時速七十哩之輕戰車

新式游泳衣

快艇式炮靶

法學概論演講詞

世界海軍要聞

海事辭典

輪機辭泉

南京海軍部海軍編譯處發行

全年十二册連郵費定價大洋三元六角

半年六册連郵費定價大洋一元九角

零售每册連郵費定價大洋三角五分

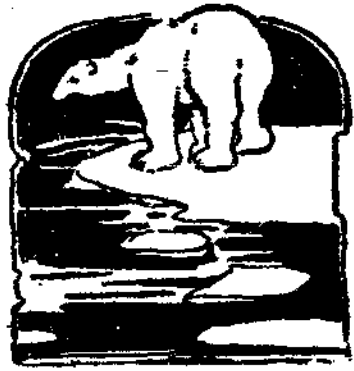
北 強 月 刊

第一卷第五期目錄

日俄形勢臆測……………	千辛譯
蘇俄外交之轉向與遠東政局……………	守禮譯
東鐵買賣交涉之回顧與前瞻……………	慕天譯
蘇俄航空事業之概況……………	杜又陵
最近歐洲形勢概觀……………	一屋譯
外人在華創辦教育之過去及其反響……………	卓甫
中國新考試制度……………	一屋
中國隋唐前圓周率之研究……………	崔宏
夏商周土地課稅制度之研究……………	丘山
中國古代文學中散文韻文的變遷……………	侯封祥
現代文化的轉機及其將來……………	張顯豐
當代人類學鳥瞰……………	竹山譯
莊子天下篇箋證……………	高亨
朝鮮亡國史……………	李芝圃
愛？（小說）……………	京方
一枝紙煙（小說）……………	千辛

○元二年全，一元一年半，角二册每售零：目 價
○社學強北號四同胡盛興城西平北：處 閱 定
○局書友民平北：處售銷總
○店書各內國：處 銷 分

路



史

津浦鐵路沿革紀實（續）

第六冊 會計門

第四目 稽核進款

本路北段自陳唐莊以迄德州，共大小二十四站，於宣統二年春，行車售票，按之當時辦事章程，內有進款員商承總核算經理稽核各站進款事務之規定，遂由總核算金恭壽呈請設立進款棧房，暫借京奉路局熟習進款委員一員，並選用核算生三人鈔寫生三人，參酌各路成案，訂定各站應用單據及進款存案冊簿，分別頒存，以爲稽核各站客貨進款之根據，並聲明核算處有稽核進款數目之責，而各站所解現款，可無庸經收，嗣後各站交到進款時，所有冊單，先送進款棧房，其所交銀錢原箱或原袋，由進款棧房同原解款人送交收支處點收，掣具聯單收條先交原解人帶回，再由進款棧房按照單開各數逐一核清，填給正式清單，送交收支處列入另簿，以清界限，嗣以進款日增，屢經中德公司查帳員或普至局商議，以經營行車費用，既由工程款項動撥，亦應將此項行車進款歸入工程收款項下爲合，請將此進款按月詳報，並另造清冊，附列月結表內，此項進款，亦須每月彙解總收支處，與別項進支各款一律入冊造報，以便查考，當以路工雖未完備，而工程與養路本有區分，倘界限不預劃清，即事權必致旁落，借款合同第十四款內亦僅載年終結帳後將行車進款用中英文刊印，以便任人取閱，自應遵照合同辦理，議既定，由局中飭收支帳房將每月進款但

開總數，知照洋司帳員，列入月結表內，以便查帳員閱看，仍由進款處另立帳簿，隨時列收，以爲將來養路進款之根據，俟全工告竣，即將此項進款另行分別造報，此雖現時列入工程收帳，仍不難按年統計，剔清眉目，以爲試辦行車養路之預備，當於二年十二月奉督辦批准，並飭本局自西歷一千九百十一年正月行車之日起，將行車養路支出費用另列分門帳款，逐細登記，仍造行車進款分類表冊，以爲將來分門造銷根據，並知照南段總局一例辦理，南段於是年十二月二十日開始售票，自浦口至臨淮關逐日往來開車一次，所有行車進款帳目事宜，經南段總局請示督辦，奉飭仿照北段訂定辦法，由華收支按月將進款總數開送洋收支列入月結表，交查帳員閱看，此項進款另派華員辦理，每旬報告一次，即將此款併入工款內撥用，車務處開支各款，俱由工款撥付，當時情形，南段收支處，即係北段之華收支，南段核算處，即係北段之洋收支，名稱雖異，性質實同，即令收支核算兩處分別遵辦，並派進款收支委員二人，譯算委員一人，當時銀元市價南北不同，即經進款收支委員酌擬章程，呈經南段總局批示，以本局參酌北段現行章程，凡票價在四角以下者准收小洋，四角以上即收大洋，每大洋一元以小洋十角計算，並不找零貼水，惟銀元以江西南湖北應洋三種爲準，此外一律不收，至於大清交通裕寧及外國各大銀行鈔票，暫准收用，如應收小洋者，搭客偶缺小洋，亦准以銅元核收，每銅元十二枚，搭制錢五個，作爲小洋一角，所有各站進款銀元，均應按日報解，所收小洋銅元，除由各站找給買客外，設有不敷，應由本局自換小洋銅元發給各站領收，以備找還大洋之用，並飭與車務處接洽辦理，維時又有稽核處總管委員歷陳行車帳目預備情形，大致以南段路局開辦之初，工帳辦法，頗不完備，由總公所頒發之各種簿冊亦多不適用，嗣經仿照他路格式陸續添入，始臻齊備，迨後總公所飭造之各項報冊，其中有催造之件，未經預頒格式者，亦有直至飭催之時，始行頒發格式者，繼續零落，使人無從籌備，工帳遲緩，良由於此，現在既已開始行車，所有行車帳目，必須預爲籌備，方免再蹈覆轍，其應行籌備之事，（一）工程帳目與行車帳目必須分別辦理，其行車帳目門類表，及南局應用行車帳目簿冊表式，應請轉稟總公所早日頒發，（二）行車帳目應照中歷或照西歷，亦須早日決定，（三）行車以後有應須

造送總公所各項報冊表式，請預爲訂定，以免闕略，（四）俟格式頒發到局之後，須請飭由各處會商全路帳目辦法及權限，釐訂章程，俾資遵守，當經飭南段總局詳加研究，分別酌辦，是年冬北段之天津車站修竣，將與京奉路線聯軌，籌備進行核分事宜，以他路兼用英文，須專立帳目，分發報單，逐日逐站，分別登註，爲核分兩路各站票價，及按月抵冲進款之根據，添設英文翻譯生一人總核分一人核算司事二人繕校司事一人，統隸於進款委員管理，當時以進款事務日繁，仍留京奉之員兼辦本路進款帳冊，（至宣統三年十二月以津韓全段通車又添用司事二人）在北段開車之初，所定客貨日報單，強半採用各路舊章，每多簡略，本年十一月復加核定，分爲三種，一爲各站分售客票日報單，一爲各站運往貨物日報單，一爲各站運到貨物日報單，較舊式爲詳，送交車務處分行各站，即自本年十二月初一日起，逐日按單填報總局，其灤口至泰安各站進款，向歸駐濟工程處接收，其各站日報客貨各單，及解款旬報月報各單，均應照行車暫行規則收款類第三條之規定，按期呈報總局，三年三月以灤口至泰安各站，均以此項報單須送濟局蓋戳然後寄津爲詞，延不寄送，乃由總務處通電各站，按期分寄進款處，又以各站站長所送單據等件填寫站名員名極不一致，按站各發膠皮橢圓站名戳記一顆，凡有關於解款報單等件，均蓋用此戳爲憑，以歸劃一，至於南段總局關於行車帳目，於浦口臨淮關一段開車之初，即經總局將各項報單辦法，令車務處頒發各站站长，及至兩旬之後，各站應送交稽核處核辦之各站日報旬報及逐日收下客貨等票，或參差不齊，或全未照辦，本局應行具報總公所之旬報，亦復無從核辦，是各站长於應行遵辦事件太不經心，遂於三年正月十一日由局將關係帳務各站應行遵辦事宜，開列五條，交車務處轉飭各車站一體遵辦，（一）逐日收下客貨票，隨同日報單，一併送交稽核處核銷，（二）各項日旬月報單，尙多缺漏，應即補齊，不論有無客貨票售出，務須照填按期送核，（三）客票貨票由車務處發給各車站備售，應由該處將此項票號起止數目，按站開列細單，知照稽核處，以便查覈，（四）據浦口臨淮關等處車站寄來報告，已有貨物裝運，惟運貨價目稽核處尙未知悉，應由車務處即行檢定，送交稽核處俾可照算，（五）各項日報旬報，至遲第二日均應寄局，不得任意逾延。

成都之姑姑筵

(陸詒)

吾國烹調藝術之精妙。幾為全世界所公認。曾憶中委方覺慧氏謂天下美味。首推中國菜。而中國菜中。以川菜為尤佳。川中各地。烹飪之精。無過成都。蓋成都地處平原。氣候溫和。四周沃野，所產菜蔬。迥異尋常。再施以精良之烹調。其味確足膾炙人口。成都各家菜館。以「姑姑筵」為最著。故歷來入川人士。必往該處一嘗風味。記者今春考察川康。經成都時。亦嘗一快朵頤也。筵主黃晉齡。現年六十二歲。清時曾入仕途。自入民國以來。息影家居。平居精究烹飪之術。旋在成都開設「姑姑筵」。聊寄遜世之素志。定例至苛。不論任何軍政巨頭。凡宴客。須在三日前通知。并將筵資付訖。且不能點菜。五年前將總司令曾慕名招致。終以年老力衰為辭。稍留即返。平居手抄通鑑史籍。日作數千字。一筆不苟。歷數十年。未有間斷。家中藏書萬餘卷。對於國學。有深遂之研究。放下鏟刀。卽一卷在手。誠異人也。茲錄其所作饒有幽默風味之門聯。可見其性情一斑。詞曰。「可憐我六十年讀書。還是當廚子。做得來廿二省味道。也要些功夫。」又「做些魚翅燕窩。歡迎各位老爺太太。落點殘湯剩飯。養活我們大人娃娃」。「姑姑筵」內部之佈置。與其他菜館絕異。誠如一舊式之世家。桌椅等陳設。潔而不華。惟四壁所懸詩畫。則琳琅滿目。美不勝收。入其室。不啻置身於古色古香之詩書門第。令人飄然生逸趣。所懸詩畫。不乏佳構。如曾鏞所題「酒帘蕩漾錦官城。特有高人善割烹。可作平原十日飲。能調羹護五侯鯖。書香詩味皆芻豢。解珮停騫懶送迎。我願屠刀真放下。華嚴一卷悟前生。」張必果所題。「尊開綠燈。舌捲白波。剝蓮子以充羹。雪藕絲而作饌。咄嗟可辦。臨詠相誇。」俱有高致。據黃君謂烹飪雖小技。然如窮溯而研究之。亦須費一番心血。如對於植物菜蔬之培植。配味之講究。及烹調手法。俱可運用各人之智慧。而使之盡善盡美。渠前曾執教于成都各女校。授烹飪科。著有詳細之講義。對於烹飪藝術。闡述甚明云。記者鑒於人有一技之長。輿論不妨加以獎勵。則聰明才智之士。皆可不必要羣趨軍政之場。此舉謀國家安定。未始無補。故特為文介紹四川著名之廚子黃晉齡先生。



首都鐵路輪渡段舉行通車週年紀念

首都鐵路輪渡自去年十月廿二日通車後，收入尚佳。前日（廿二日）為通車一週年紀念，鐵部工務司司長薩福均，業務司司長俞棧，津浦路管理委員會龔柏齡，余邦及高級職員數十人，均齊集輪渡段舉行紀念。當由段長熊應騰及會計主任蔣鳳五先後報告一年來營業狀況，計共收入七十餘萬元，經常支出為二十一萬元，淨餘為五十萬元；對於前借庚款建築費之三百四十五萬元，則已付利金二十萬餘元，又還本八十萬元；目前每日渡江車輛，計客車往返各一次，貨車往返各三次。（包括由滬北上之回空車）刻為加緊工作起見，將增開貨車渡江班次往返兩次，工作時間將改為二十小時；惟必須添派員工，始克有濟。已呈請鐵部核示，一俟批准，即可實行云。

鐵路運輸貨物將改分十等

鐵路運輸貨物，係按等收費，即將所有貨物分為六等，運輸貨物時，即按其等級之高低，核收運費。現鐵部感於現行分為六等辦法，等第太少，不敷應用；為適合社會經濟及鐵路業務需要起見，擬將所有貨物改分十等。現鐵部業務司已着手辦理，業由該司營業科根據各原則，擬定初稿，並於十一月二十五日由該司派幫辦譚耀宗，科長許傳音，楊先芬，譚沛霖，枝正勵英傑，聯運處股長劉傳書等十八人，開會審核。聞核定之後，仍將由部中召集專門人才及各路代表開會修正云。

津浦路規定訓練看車夫辦法

津浦鐵路車務處，以該路看車夫自加整頓以來，紀律漸見良好，茲為培養看車夫工作技能及招待旅客妥慎起見，決將天津、浦口兩站看車夫，施以訓練。已擬就訓練看車夫辦法，開始實行。其辦法條文云：（一）本處為培養看車夫工作技能及招待旅客妥慎起見，將現有看車夫施行相當之訓練，茲擬訂訓練辦法，俾資遵守；（二）浦口、天津二站看車夫，應由各該主管總段長遵照辦法，定期開始訓練；（三）各站訓練地點及訓練時間，均由各主管總段長酌量情形分別規定，但其時間不得妨礙正式工作（息班時間）；（四）訓練科目如左：甲、規章摘要，（摘講「看車夫服務規則」及「行車規章之餘要部份」），乙、清潔衛生（轉請總務處衛生課派衛生稽查擔任，摘講鐵道部頒發之「鐵路隨車（廚）（侍）（茶）役服務須知」并教以客車上及個人一切清潔衛生事宜，以及創傷救急辦法），丙、鐵路普通常識（鐵路組織及名稱，列車時刻，站間距離，沿綫名勝出產，以及商業與交通狀況，講以上各項大意），丁、淺近外國語（教以在車上最應用最淺近之英語，以備車上外國旅客問答）；（五）各總段長得指定查票員一人，擔任訓練工作，在擔任訓練期間，該查票員得每月支跑車費十五天，訓練科目，除乙項轉請衛生稽查擔任外，餘皆由查票員擔任；（六）訓練方法，或可口授，或用語義，得斟酌情形定之，如有不識字者，得另設識字一科補救之；（七）看車夫在息班時，應遵照規定時間，到站面受訓練。除有特別事故核准給假者外，不得任意缺席；（八）看車夫到站受訓練時，應一律穿著制服，以肅觀瞻；（九）訓練日期，應以六個月為限，各課目中有未授完者，得延長之，每屆一月終，須由各該總段長考核，將訓練情形報處備查，訓練期滿，得將訓練情形，作一總報告，并受訓練各看車夫加具考語；（十）看車夫在訓練期間，應遵守一切路章，倘有違犯或撞不到班情事，應分別呈處嚴處；（十一）本辦法倘有增益或修改之必要，得呈請車務處轉呈管理委員會修改之；（十二）本辦法自呈奉管理委員會核准之日實行云。

津浦路添築三華支路

本路近爲發展業務，增加運輸效率，除對路政力謀改進外，並準備擴充橫的路線，已將蚌正支路，（由蚌埠至正陽關）測量完畢，即待動工，溝通皖西及豫東一帶土產煤運，最近並擬將賈柳支路收回（柳泉至賈汪）改建雙軌鐵路，前並擬將臨棗支路（臨城至棗莊）收買，嗣因隴海路添建趙台支線，與臨棗路銜接，致本路未果實行，現在滬上巨商，正集股開辦徐州迤南之孤山煤礦，定名爲大中煤礦公司，本局爲互相繁榮計，因與該礦合作，由三舖站起，添築三華支路（三舖至華家寺）便利該礦將來運煤，月前已派工程師前往測量，現已測量完畢，計由三舖向西南建築經過後官橋，孟村，竹林寺，小張集，和尚莊，孤山，華家寺，共長十四公里，合卅餘里，中隔河流兩道，第一道需建六十公尺之橋梁一面，第二道需建四十公尺之橋梁一面，所有購地及建築材料工程費，總計在十七萬元左右，俟鐵部核准，年內可購地，明年春動工，明年底當可完成。

津浦路添購車輛計畫及營業狀況

本路前以營業發達，車輛缺少，供不應求，曾由車務處擬具添購貨車及機車計畫，呈請鐵部核示。茲悉鐵部購料委員會，日昨函本路管委會，請將擬購貨車及機車之式樣圖表，迅予繪就，并將投標規範等項一併送部審核。又車務處處長陳舜畊談本路添購貨車機車計畫及營業狀況，略云：本路年來運輸發達，客運方面較去年統計已有進展，貨運則較去年收入增加尤多，因車輛缺乏，故曾擬添購貨車，所有擬購貨車爲十五列，計機車十六輛，四十噸敞車三百輛，預估機車每輛需洋十五萬元，貨車每輛需洋六千元，共需洋四百餘萬元，現已批准。至於款項方面，將以運費收入之一部份爲償還本息之用。末稱最近營業收入尚佳，上年十月份爲一百七十二萬元，本年同月計收一百八十餘萬元云。

膠濟路將在張店站建築號誌樓裝設電汽總開機

膠濟鐵路前因張店站調車工作日趨繁劇，爰將調車場從事擴充，以利應用，刻將竣工。現聞該路管理委員會以該調車場辦公室，距站遙遠，地面遼闊，路線稠密，道岔分歧，擬仿照北甯路辦法，於場中建一號誌樓，內設一總開機，而用電線聯通各道岔開機，由一二幹員專司其事，以電汽集中管理，手續既較簡捷，指揮亦極如意。現已着工務處籌辦，將來告成後，對於工作之安全，時間之經濟，均有裨益云。

膠濟路與外路交換車輛

膠濟鐵路與外路交換車輛情形，曾誌本刊最近該路續與津浦、道清兩路商換車輛。聞與津浦方面，係以該路所存津浦四十噸煤車一輛，換回該路十五噸煤車兩輛，當經送入機廠整理，並行掛用。至道清方面，係以該路所存道清貨車兩輛，換回該路三等客車一輛，業經函徵道清同意，正在交換中云。

京滬兩路修正工務處各段權限

京滬滬杭甬鐵路管理局車，工，機務各段職權範圍，前經訂定施行，茲該路工務處已將各段權限第二項加以修正，並經該路局核准。特轉錄如左：

「各段正工程司應負責維持其段內之軌道，號誌及涵洞，建築物等。凡段內六百元以下之維持工事，得自行負責招工辦理，並動用工費，呈報備核；如遇他處請辦緊要工程，價值在六百元以上一千元以下者，該管段工程司得以先行動工，隨後呈報工務處處長備案。至關於鐵路租用民房之維持，應依裝修租用民房暫行規則辦理。」

平漢路與膠濟路交換車輛

平漢鐵路所存膠濟路待修貨車，共計十七輛；而膠濟路所存該路待修之貨車，計有十三輛。現該路准膠濟路函稱：此項貨車擬欲一併交換，或交換一部份，並已開附清單前去。查該路所存膠濟貨車，與膠濟路所存該路待修貨車狀況，大致相同，現該路擬先就兩方互存之待修貨車，按照同等程度交換；俟得膠濟路同意後，即行互換云。

平漢路整頓行車設備

平漢鐵路貨運已入旺季，列車往返，勢將日臻繁密；關於行車設備，亟應分別整理，以策安全。現經該路車務處擬定整頓行車設備辦法四項，列舉如後：

(一) 本路各列車之救火機，自添置迄今，已屆兩載，其藥粉效力，是否依然存在，不無疑問；現經本處飭屬查核各站存藥數目，酌量補發，輪替試驗，俾遇火險，不致束手無策。

(二) 各次旅客列車所備之手提電話機，時常發生障礙，設或猝遇變故，呼應不靈，貽誤必多；現經規定除各分段長出巡至電話機之保管站時，應予以檢查外，每次客車往返行駛一次，該保管站接收電話機後，亦應仔細試驗，務使通話清晰，以期合用。

(三) 各車隊領用之壽墩，類發已久，亦應重行檢視，以免臨時張皇；現已規定於每六個月，檢查一次，如發見壽墩外殼生銹或環扣有損及其他破裂痕迹，應即取出繳還材料廠，另行請領補發，以資應用。

(四) 各車隊掛用之紅牌，使用日久，風雨侵蝕，色澤不甚鮮明，亦擬於最短期內，輪流髹漆，務使明顯，以重行車。

粵漢路株韶段衡州站奠基典禮記略

粵漢鐵路株韶段衡州車站之建築，自經鐵部核准後，即開始購地，招標承造，於本年四月二十二日舉行開工，迄今已閱數月，奠基典禮即與國慶紀念日同時舉行。先期東邀當地黨，政，軍，學各機關人員參加，計到男女賓千餘人。是日於站屋後面站台地址搭蓋會場講台。午後二時舉行紀念禮，首由朱韶工程局凌局長報告建築衡站之經過及得地方協助之處，並提出衡站與衡陽市政交通之急宜聯絡，深盼地方機關籌備舉辦。繼有保安司令段珩，衡陽縣長魏雲，縣黨部委員劉嘉唐等相繼演說，均以親見站屋奠基，工程車試行為快慰，市政方面深願得凌局長之指導規畫，相輔進行，並祝凌局長及全體工作人員健康，以期車路早日觀成。演辭畢，由凌局長將奠基紀念匣安置牆內，基石徐徐下放。紀念禮畢，並開工程車一列，載來賓一百六十餘人，由衡站開行，由凌局長舉旗開車，工程司胡善愈司機開行，至距站五公里之未河口，來賓下車參觀未河橋工，復登車駛回衡站，沿路情形非常熱烈云。

北甯路天津東站脚行費餘款辦理公益事業

北甯鐵路管理局以天津東站脚行費，向由站長自行提扣，實為歷年陋習，不合路章。近經該站車務副段長兼領站長李懷瑾呈請將該款化私為公，辦理公益事業。除由該局傳令嘉獎外，並規定支配辦法三項：（一）設立天津東站車務員工子弟及遺族子弟獎學金；（二）補助天津東站貧苦車務員工喪葬費；（三）購置各項報章雜誌，置備該站候車室內，任便瀏覽，為嘉惠行旅客商之用。已飭車務處與會計處會同辦理矣。

南潯路訓練搬運工人

南潯鐵路管理局以車上站上行李提夫暨挑送夫等之舉止行爲，於該路路容及旅客利益，關係甚大，特指派高級員司，分途集合訓練。其訓練方法爲口講心記。訓練後，再由各段站隨時實地考察，俾俱見諸實行。至其訓練要點：（一）不可咆哮，不可綽臥地下；（二）空扁担要一端執手中，一端下垂於地面，不可高荷肩頭；（三）繩索不可拖曳地上；（四）挑取箱籃，須注意順放；（五）玻璃磁器及容易破爛之物，要小心輕放；（六）客車開到，要預先到車，伺候工作；（七）客有呼喚，要快答應；（八）行李物件，要客人呼喚，方可代爲提取，不可強搬；（九）行李代客送到，要點交清楚；（十）力金照章收取，不可爭多；（十一）客給力金與我，應說聲謝謝；（十二）如客人身邊零錢不便，不可備錄必較。

南潯路收入增加

南潯鐵路在往歲八月時，營業仍爲淡月；而本年八月份客貨運收入，不惟不弱，乃比七月份收入數量，且駕而上之。計八月份客運收入，爲六七、二九一·二五，運入爲四〇、一一〇·六九元，共計爲一〇七、四〇一·九四元；比之七月份客貨運收數，共計爲八六、九〇三·二三元者，計增二〇、四九八·七一元，而軍運數目，尙不在內，實爲最近數年同月份收入鮮有之事云。

正太路支線榆谷段正式試車

鐵部所修大潼路榆次至太谷段，業已完成，五日正式試車，正太路局長王懋功親乘車視察，鐵部因晉當局已將同蒲路完成大半，大潼路無再修必要，決即停工，至已成之榆谷段，即改名爲正太路支線，可由石莊直通太谷，由太谷直通太原。

浙贛路玉山站建築總機廠

浙贛鐵路以玉山站為該路杭玉兩段之中心，擬在玉山地方建築總機廠一所。其所需機械，除杭玉段庚款材料內已購之機器移用一部外，餘如發動部份所需之蒸汽鍋爐等件，由該路聯合公司理事會從速購發，俾得進行云。

蘇乍京詔兩路改名江南鐵路

蘇乍鐵路，原為江南鐵路公司用以聯繫東方大港及長江中部之交通，現因乍浦方面改為要塞區，路線不能直達，故由蘇修至孫家埠後，即行改道，循京詔（原屬福建省）線南下，江南鐵路公司當局，以路線既經改道，原有「蘇乍」二字殊屬不符，遂連同「京詔線」，一併改名，「江南鐵路」以副實名，嗣後路產標誌及印刷品，概用「江南」二字，其原有「蘇乍」字樣者，一俟改造或用罄時，即行更正，又該路京蘇用地測量，其第一第二兩測量隊已前進至營盤，所有經過民田，均按價收買，茲又由浙江民政廳調清丈員陳松章等五人來蘇，協助清丈，該段土方亦漸次抵達營盤，與原有京蘇公路平行，今日由江新江裕兩輪運到路工數百名，工人連前計達三萬二千餘人在路工作，故其進展甚速，至京蘇蘇圖線聯絡站，已定為蘇江邊站。

蘇嘉間築路

建築動機——蘇州與嘉興相距僅七十餘公里，水陸皆可通達，交通原甚便利，自京滬滬杭兩鐵路通車後，因火車行駛極快，於是由蘇屬各地前往嘉禾者，舍水程，而改乘火車先至上海，轉車至嘉興，習久成爲自然，迨一三二八事變後，京滬交通阻滯始復就以水程，於是上海與蘇，常，錫，鎮及首都之交通，始能勉強維持，當時人民爲便利及往來交通起

見，頗有人主張從蘇州至嘉興間建築鐵路，俾不經上海，亦可直接通行京滬滬杭甬兩路。

建築計劃——旋因上海協定告成，此議遂罷，其後蘇浙兩省當道，因此項交通，頗屬重要，故趕修公路，現在此項公路業已完成，最近京滬滬杭甬兩路當局，奉上海命令！建築蘇州至嘉興間之聯絡線一道，以利客貨運輸，因即由工務處，積極籌辦，路局因滬杭甬線為接收以前商辦蘇省及浙省兩路之鐵路，而蘇省鐵路原有建築蘇州至嘉興鐵路籌劃之路線，故此大仍就原有之線路建築，中間計經王江涇，盛澤，平望，八坼，吳江，蘇門等六站，全線計長七五，七公里，中途改處橋八十八座，當即由該局擬具計劃，呈送鐵部旋即批准，路局現已實行建築，先行招工承包填築土方工程，將全線分為六小段，同時開工，

完工時期——據聞路局方面，已限定此線，僅一年內全部完成，建築經費，傳說為一百萬元，將於兩路營業餘利內撥付，預計此路南京，鎮，常，錫，至嘉興，杭州之各項運輸，俱可由蘇州經由該路，往滬杭線，可以不必再經上海站或要根路，梵王渡，徐家匯等處轉車，較前益為便利云。

日築遼韓貫通鐵路

僑交通部息，該部委託滿鐵公司建築之四平街至遼韓境界滿浦鎮之鐵路，現已起工，預定於五年後完成，該路通過西安，沙河，柳河，通化，他方面在韓境內，北鮮鐵道公司又另築順川至滿浦鎮間之鐵路，擬在滿浦鎮接通，該路已於十一月一日，開始順川與川間之運車，經江界至滿浦鎮間，擬於三年後完成。

談雞冠花

(逸梅)

吳中稱雞冠雁來紅十樣錦之屬。名秋色。秋深雜彩爛然。俱堪點綴。然僅可植廣庭。若幽窗多種。便覺蕪雜。雞冠有矮脚者亦奇。此長物志之語也。

雞冠一年生草。祇數寸長。而花大如盤。可爲盆供。其他又有一簇二色者。曰鴛鴦雞冠。更有纓絡冠。則葺然如纓絡。故名。花有紅紫黃綠白五色。然以紅者紫者爲多。花最耐久。霜後始萎。的是秋籬雋物。

曲園雜纂。七月雞冠陳後主。註云。考楓窗小牘。雞冠花汗中名洗手花。中元節兒童唱賣。以供其先。卽古之玉樹後庭花也。蘇黃門詩云。後庭花草盛。憐汝繫興亡。卽詠雞冠花。碧雞漫志非之。然其云吳蜀有一種小雞冠。高五六寸。目爲後庭花。則仍與黃門詩合。玉樹後庭花曲。係陳後主所作。風流亡國。詞客憐焉。今以此當之。或者雞口猶勝牛後乎。

子質廡吳門時。荆人喜於庭除簷陰雜栽卉草。如秋海棠鳳仙雞冠等。花時。摘敗葉。剔害蟲。培護甚殷。而雞冠結子。細黑有光。與秋葵鳳仙海棠者。大小相殊。荆人均一一收貯錫盒中。留待明春播種焉。自來海上。討生活於鴿籠中。無復有此閒情逸致矣。

雞冠有一佳話。見花史云。明解縉常侍上側。命賦雞冠花詩。縉曰。雞冠本是胭脂染。上忽從袖出白雞冠。云是白者。縉應聲曰。今日如何淺淡妝。只爲五更貪報曉。至今戴却滿頭霜。其敏捷如此。不讓陳思王七步豈其也。

雞冠佳什。如梅堯臣云。乃有秋花賞。全如雞幘丹。百氏集云。雨餘疑飲啄。風動欲飛鳴。何棟如云。獨立莓苔閑伴鶴。卑栖蘋藻靜羣鷗。楊萬里云。有時風動頭相倚。似向踏前欲鬥時。作雙鬪語。尤其是耐人玩味也。

道 路 月 刊

四十五卷第二期要目
廿三年十一月十五日出版

第七次國際道路會議報告.....	服務部譯
道路豎曲線之研究.....	成希順
日本之市政.....	王紹箕
公路工程設計與實地情形之關係.....	小 魯
公路管理法.....	楊得任
市鄉築路法.....	顧在莛
道路資料索引.....	
各省築路工程狀況調查表.....	服務部
上海附近長途汽車公司交通營業概況調查.....	服務部
第七次國議道路會議開會誌略.....	鳳 九
尚有路市建設會務插圖等字目繁多未及備載每月一册大洋貳角全年二元國外另加郵費	

編輯發行所上海古拔路七十號
中華全國道路建設協會

全國科學家貢獻學術界的大本營
國內灌輸科學知識的最大定期刊物

科學 SCIENCE

月出一冊已歷有十餘年

論述最新穎資料最豐富門分類別應有盡有
凡願追縱近世科學之進步而免致落伍者不可不讀

自廿三年十八卷起增設各科科學進步一欄分請各科專家擔任編撰

零售每冊國幣二角五分郵費國內二分
外二角五分

預定全年連郵國內三元 半年不定 定閱詳章函索即寄
國外五元

分售處

南京城賢街本社生物圖書館 北平西城兵馬司地質調查所

上海福州路中國科學公司 上海福州路中市科學儀器館

各埠大書坊

總發行所 中國科學社刊物經理部

上海亞爾培路五三三號

雜俎

詩錄

繼衡來湘同遊嶽麓山賦贈並畧同集

子威

嶽麓下楚山。來嶽吾年寂。騎陽未肯降。力與清商敵。有
客翩然來。異地成良覲。薄陽江上船。黃鶴樓頭笛。載月
下瀟湘。江行想所歷。楚澤多芳馨。昔聞今手摘。故人發
狂笑。塵襟快洗滌。乘散偶然耳。笑用兩欣戚。候蟲知此
心。夜深鳴四壁。好詩即天籟。苦人不知寃。此山時一登
。獨立恣吟嘯。積久與山忘。翻或失其妙。故人尋山約。
南州一遊眺。鼓棹橘洲來。山靈向人笑。濟勝借靈輿。曲
折窮官窠。樹老石蟠根。風靜泉鳴竅。雲麓宮最高。絕壁
忘其峭。愛晚亭最幽。萬峯匿靈曜。俠骨已黃土。過客隨
風弔。古剎訪林場。蔬蕘分僧料。入山已自深。時有幽禽

叫。足迹未易窮。貴在得其要。瀟海此輪奐。俊游喜同調。
。相顧兩忘言。猶覺朱顏少。

過李庸方蘆園賦呈

黃廷

長安一人海。卜居大不易。屬况語樂天。此言本非戲。江
左今長安。昔日歌舞地。金粉詔南朝。魂消奈何帶。鳩毒
自安妥。詎以山川媚。張文惠金陵雜詩，
鶴臺山川是建康。禾黍信可哀。百年
幾興廢。流水送千春。真人起濛濛。衣冠此朝天。王侯多
甲第。燕子北不歸。寥落掖門閉。宮殿化為煙。百城發深
慨。直疑王氣盡。舊都與難再。豈知鍾阜青。猶是龍蟠勢
。浩蕩石頭城。又為朝市寄。過江名士多。遠方攜家至。
華屋占高官。起居何快意。貧士陋巷栖。數椽風雨庇。容
膝未易安。庶下豈長計。嗟予非陸生。入洛私自愧。道南
誰推宅。襆被寄客肆。江上初逢君。一見輒心契。吾情意

氣合。談笑彌有味。往來日同舟。擊楫思共濟。舉目河山非。時下新亭淚。我老百不樂。未忘惟文字。三載臥江樓。苦吟詩成祟。君才似白也。脫口半仙籟。君老猶嗜酒。獨酌亦成例。日飲固亡何。陶然但微醉。而我病未能。平生趣自異。徒宅卜何方。江頭屋鱗比。千萬錢買隣。得君甯不快。退食便過存。深宵長晤對。非君肯我顧。即我惟君詣。清言數晨夕。此樂知幾輩。所嗟道傍塵。車馬何由避。隔牆百戲譁。擾人况不寐。我始移家去。賃屋北門內。君亦草堂成。不負邱壑志。寂寞許家橋。地僻人所棄。君獨闢爲園。一廡何必大。我乍驅車過。門小不容駟。登堂眉爲開。四顧喜幽邃。萬樹透扶疏。門外碧無際。排闥來遠山。屋後青欲墜。壁上何所有。琳琅見詩畫。庭前何所樹。花木商位置。風塵京雒間。不識冠蓋貴。卽此是桃源。鷄犬疑隔世。始知陶彭澤。吾廬真可愛。君本淮南人。小山有叢桂。錢塘與豫章。鴻雪應猶記。經營又此都。戀戀果何事。毋亦爲六朝。風流繫遐思。趙鳳北贈袁子才詩，受任金陵爲六朝。秣陵風月新。勝蹟終古在。以此築菴裘。投老倘不悔，依人笑梁鴻。有屋從此始。

甲戌晚春由燕赴并

仲雲

馬是天池之龍種。墮地紅光出渥洼。太行之阪高極天。負重遷延愁履揭。百嶺八徑失天險。近年五丁開筌笈。北峪陡絕南峪峻。橫穿崖腹通雷車。嚴關誰當誇一夫。鑿錫娘子名能嘉。萬道山泉趨滹沱。滹河朝海埋風沙。壽陽高踞蒼龍脊。卻顧東西成傾斜。倒峽驚見西流水。懸瀑沸湯如奔蛇。山深地迥氣候晚。夏首初見桃李花。煤炭鹽鐵賤如土。藏寶於地須梳爬。當流置礎舉萬杵。飛雪濺珠生漩渦。銷盡奔峭高曠露。重臺顯嫌多回表。亂流出山就平坦。陝帶村墟生桑麻。漠漠煙樹藏萬井。千里極目雲山遮。雉堞誰樓起馬首。息羽暫學投林鴉。街山無奈日輪墜。西來暮紫滿窗紗。晉祠咫尺若可到。周柏唐槐水之涯。便當撲被十日住。醉臥磐石聽鳴蛙。臥遊先教夢中見。夜半山城聞清笳。

登叭嗒嶺長城作

鶴 蓀

長城萬里走蜿蜒。祖龍雄略孰比肩。南口天險扼幽燕。叭

雙嶺勢於回旋。羣峯崩劣合香聯。虎豹當關勇莫前。城因
山築紆迴沿。天梯石棧忽鉤連。礪樓互峙直造顛。環堵不
絕陵谷填。拳崖絕壁猿猴緣。絕幽鑿險幾何年。防胡設險
修守邊。國祚二世亡忽焉。閱規偉築耀前編。遊觀中外手
足胼。民族光榮一線延。雄風未沫奔世傳。揮斥八極隘九
甍。以榻豈容人野眠。撫今弔古心悠然。豈徒好事搜甃磚
。要令摩墨驅腥羶。

津沽秋柳四首用漁洋韻

粹 盧

烟樹安西欲斷魂。孤城休問帶河門。柔條難繫浮雲意。病
葉仍雲墜露痕。八里臺荒瓜蔓水。一年秋老杏花村。分明
丁字沽前路。楊柳青邊漫共論。

二分烟月九秋霜。綠暗難遮脂粉塘。野寺海光鷺咽角。妝
樓曉雪麗開箱。還期草長鴛求友。莫羨槐安蟻有王。昔日
章臺今在否。閒情撩亂太平坊。

四十年前舊染衣。東風寒食夢痕非。鹽關亭圮人初去。學
海棠空樹亦稀。雙港月涼魚並貫。七臺霜緊雁孤飛。秋宵
擬續先生傳。懷葛襟期與世違。

津浦鐵路月刊 第四卷 第十期 雜俎

飄萍蹤迹得天憐。千里金隄隔冷烟。梅社塵埋誰擲笛。竹
林村近不吹簫。錦帆拂水憶前事。玉樹臨風憶少年。七十
二沽秋欲盡。一星猶耀潞河邊。

自幽棲寺經六祖洞至獻花巖

穎 人

六葉牛頭砥祖師。紫雲望氣識旁枝。風扶嶺竹如迎客。鳥
蹴山花更獻誰。僧舍懶空搜盡簡。佛龕塵冷買蛛絲。只應
古洞窮門在。曾見融公入定時。

同鶴亭遊黃龍漂

子 威

何年飛下此黃龍。扶谷穿雲勢若椿。壁削削成苔點淡。石
管罅處樹彌纒。紆迴磴道攀無力。鬱怒濤流去絕蹤。收拾
塵囂來聽水。一山秋味兩枝筇。

奉懷子威長沙卽題其度遼吟草

鶴 亭

便了遼東席帽緣。又持杯琖落南天。長沙不到非才子。滄
海重談剩隔年。雛鳳似聞聲可續。老熊終覺氣無前。虞山

神僕香猶欠。遺爾歸來一放顛。今年再遊溪山未成一詩

十月七日游滁州琅琊寺遂至醉翁亭

退庵

半日尋幽恣往還。維摩聊遣覓蒼顏。何人會得先生意。每到秋來祇看山。

江南通達老雄奇。鏡水橫山困畫師。誰料別開生面好。琅時復二中之。

幾區人物想瑯琊。二寺今猶屬晉家。太息夷吾重江左。紙塔彈指唱關關。(有外賓同游瑯琊寺傳為晉建)

風流擬想二賢堂。(寺中空名，祀永叔子瞻)鶴詠消沉恨。誰竟。笑盡遼山香一瓣。真成配食水仙王。(龕中象祀狐仙)

誰識苦愛讓泉名。雷轉空山祇自驚。波浪人間虛滿地。到

幾何處有窟盈。(讓泉舊名讓泉不知何時所改)

臨園新構峙山隈。卜築經營祇費才。應念此翁渾未醉。不須平壤懸樓台。(醉翁亭側，有人建一醒園，意與亭敵可明也)

四

闕里蕭條萬井連。遺黎辛苦困沉淵。無人可語豐年樂。開望斯亭一愴然。(望豐樂亭未及往游)

西澗遺跡不可尋。刻舟膠柱意何任。傳神好覓松園叟。瘦石寒澗一賞心。(永叔苦辨章蘇州湖西詩，與其地景物不類，實則山川形勢時有變遷，况乎陵谷，余竊有西澗圖不知是此西澗否，)

永叔稱醉翁年裁逾四十又非嗜酒其

自號殆有沈冥之意焉再賦一絕

前人

深心甯假醉為鄉。憂患如山可得忘。賦誦邊兵寒冷句。登臨應是足回腸。

詞錄

水調歌頭

次齋

句漏僅容乞，我不羨封侯。談何容易，一肩真作五湖遊。但使文園多病，日對文君畫影，不挂一絲愁。幾枝下眉際

，又早上心頭。未來事，他生約，有還不。旂檀親柱供佛
容我者時修，修得玉簫再世，我願金繩不繫，鳥免走如
流。萬一會相見，又恐帶伴羞。

。流水若知如許恨，休到人間。

蝶戀花

前人

浪淘沙

樓閣看紅葉

前人

江上六朝山。霜緊天寒。暮鴉飛去又飛還。憔悴西風能幾
日。便老紅顏。有淚真輕彈。容易成斑。題殘怨句更無歡

糖霜著醋調梅子，一面雖甜，一面含酸味。總若化鹽儂化
水，是鹽是水渾無二。諸君未識西來意。不透情禪，何處
安福地。只要兩情空澈底，生天成佛都容易。

海底探險的新發現

海底裏到底怎樣？這是大家所認為一件神祕的事，雖然經過許多探海家的不斷努力，知道海裏有許多珍寶，和龐大的生物，但是這些發現，至多是祇見到一部份，因為海裏面還有許多人類所想像不到的奇蹟哩！

最近紐約生物學會科學研究部主任皮勃博士，創造了一個探海的新紀錄，他這次的發見，當然又比以前來得新奇一點，他探海的地點，是在南美洲大西洋婆美達島附近，他所用的探海器具，說起來很好玩，是一個極大的鋼球，上面嵌着透明石英做的窗，那窗是很堅固，能抵抗水底巨大的壓力，人在裏面，可以從這裏看見外面，另外還有一個僅供一人鑽進去的洞，洞上有扇四百磅重的門，到了海裏，一些水也不會進去，那球由一隻大船上，掛着幾根極大無比的鐵鍊，由一架起重機，把牠吊下海去，球裏面裝了許多空氣筒，牠能每秒鐘自動放出二立方呎的空氣，並且備着綠化鈣和石灰素，吸收濕氣同炭氣，使人在裏面，不感覺呼吸的困難，球裏面並有一架極強的探照燈，可以從石英窗裏照見球外的一切，至於在下面所觀察到的各種情形則由專設的電話報告上去，另外有人將牠用速記記錄起來，

探海也和昇空一樣，昇空是高了還想高，探海是低了還想低，論理往下容易往上難，一個實質的東西沉在水裏，還有個不一直沉到底的道理麼？那知事實却沒有這樣的簡單，說句科學化的話，海裏實在和天空一樣，也可以說有「同溫層」及「什麼層」的許多層，天外固然有天，海下也還有海，這次皮勃博士所造成的紀錄，是二千五百呎深，為歷來探海家所沒有到過的。

據說，測度入海的深淺，祇要觀察水壓和光線就可知道，水壓愈重，光線愈暗，到海裏也愈深，他們在二千五百呎深的海裏發見些什麼呢？據皮勃博士的報告說起來是很有趣的，他說，最上的淺水魚層的颜色是我們習見的藍色，再下去是曙光層，水色透明，到離開水面一英里半的地方，水似乎都是靜止而不流動的，牠的颜色好像一種深藍墨色，這種颜色，在地面上是沒有什麼東西可以比擬，這裏面很冷，水壓很重，差不多的魚，到這層就要爆裂而死，但是其中也有許多特種的魚類生長着，那種魚在海面上是沒有看見過的，牠能從身上的各器官裏，發出很強的磷光，有的作紅色，有的黃色，有的粉紅，五光十色，從頭上發出來也有，從腮上發出來的也有，以至於從尾上發出來的也有，最奇怪的，有一種魚，牠的腹部上面，好像輪船上的一個個窗洞，每個都發出光來，牠們這些光，一閃一閃的，就好像夏天的閃電一樣，牠們的眼睛，都是很長形的，大約是一種能把小東西看得極大的顯微眼睛，這些形狀可說是奇怪極了，在這魚都要發光照路的海層裏，水的顏色非常深黑。

皮勃博士曾經在強烈的探照燈下，拿出一本書來，但是看到書上，却是黑白不分，既不見白紙，也認不出一個黑字，文化到水底裏，是一些也發不出權威，祇有科學，能發明了這個探海球的利器，把一個人送到海底去，再生還海上來，不過科學在現在，還不能澈底，也許現在所造的二千五百呎的紀錄，祇及海深百什之一，海的最底層，究竟怎樣？是否和天邊那麼奧妙無窮，那還須待科學家的繼續努力，照此看來，可謂世界之大，真是無奇不有，人類實在是太渺小了。

鋒

前

藏

康

◀目要期一第卷二第▶

(版出日十三月十年三十二國民華中)

邊茶之厄運.....	上佑
歡迎余松琳重掌西康軍政.....	祥麟
西康前途之展望.....	舉安
統治西藏問題.....	司徒澄
四川匪禍與康藏國防.....	祥麟
二次世界大戰之前夕與我國青年應有準備.....	應麟
顯微鏡下之四川.....	言
綏遠之行補記.....	安
西藏東部旅行記(續).....	高上佑
評梅心如先生著「西康」.....	文萱
民六民七康藏戰爭及交涉之實況.....	劉贊廷
康藏糾紛中之一件史料	
西康設立金課稽征局	
西康各縣之食鹽概況	
西康之茶業調查	
西康出產之水菓	
康定各機關經費開支概況	
邊疆時事紀要	
中華民國憲法草案全文	

莊曉京南(址社)

角一洋大册每(目價)

行 健 月 刊

第 五 卷 第 四 期

目 要

今年中國之災荒.....	方秋董
尊孔真義之檢討.....	范先輝
中國租佃制度的改善問題.....	羅 荻
中國絲業之危機及其救濟方策.....	金海如
統制貿易之新方式.....	徐鴻馥
蘇俄入盟之檢討.....	都本仁
世界經濟之新氣象.....	洪文彩
日本經濟在「泡沫景氣」中.....	松 濤
日本的農業恐慌與農村危機.....	樹 人
最近日本經濟與政治之剖視.....	于 卓
日本愚弄東方弱小民族之透視.....	首 岡
俄人眼中之日本軍用航空.....	天 蘇
美國產業復興政策之新估價.....	王庸菴
土耳其之取消外國領事裁判權.....	江開天
英人眼中之太平洋問題.....	雪 艇
蘇俄東方經濟政策之收穫.....	沈適從
經濟恐慌的研究.....	止 戈
英國最近經濟恐慌學說批判.....	佐 治
仁義真詮.....	趙公皎
級下士與博士制度.....	泮 生

定 價

零售每册一

角五分

預定全年一

元七角郵費

外加

主編者

北平東北行

健學會

總發行

北平和外民

友書局

代售所

各省市各太

書局

平漢月刊

第五十四期要目

鐵道貨物特定運價之理論的研究.....	章 勃
汽車運價之研究(續).....	楊昌言
十年來土耳其鐵道之發展.....	李希民譯
本路沿線經濟調查(續).....	鄭培光
整理路務重要訓令	
本路營業進款概數旬報表.....	八月份
本路有關各站每月起運鐵產總數表.....	八月份
價目： 每期四角。半年二元。全年四元	
郵費： 每期本埠二分半外埠五分	
發行處： 漢口黃陂路三合里平漢路編譯課	

鐵 路 提 貨 單

津浦鐵路全綫各站暨京津兩地營業所均有發行

請發手續

凡鐵路負責運輸貨物無論按整車或另担起運均可在託運單特約欄內註明請發提貨單字樣並加蓋圖章鐵路即可照辦不取分文貨商如須變更託運亦得持提貨單向原起運站請求之

安全保障

提貨單為有價證券與現貨有同等價值非將提貨單交出並經貨物原託運人或由原託運人所簽讓之人正式簽讓者不得領貨如遇提貨單遺失時可按(一)到期提貨(二)押款提貨(三)銀行保證提貨辦法辦理

使用效益

提貨單可作買賣或押借之用貨商憑此單商諸銀行錢業界押匯資金既得以周轉貨價又無延宕之慮提貨人俟貨到付款資金亦不致久擱營業因以擴展獲利可操左券

▲備有提貨單章程出售每册大洋一角郵費在內

津浦鐵路車務處奉命謹啓

津浦鐵路月刊 **廣告索引** 第四卷第十期

INDEX OF ADVERTISERS

天津開灤礦務總局	封面內頁
交通史出版廣告	目錄前
津浦鐵路日刊	目錄前
漢文正楷印書局	目錄前
上海中興煤礦公司	論著後
天津中國實業銀行	論著後
南京印刷有限公司	論著後
交通雜誌	譯述後
人文月刊	譯述後
津浦鐵路管理委員會啓事	路政論輯後
北強月刊(一卷四期)	路政論輯後
國立中山大學兩月刊	工作報告後
建國月刊	工作報告後
海軍雜誌	工作報告後
北強月刊(一卷五期)	工作報告後
道路月刊	路界紀聞後
科學	路界紀聞後
康藏前鋒	雜俎後
行健月刊	雜俎後
平漢月刊	雜俎後
鐵路提貨單	雜俎後
廣告索引	雜俎後
天津交通銀行	底面外面

津浦路局鐵路月刊徵稿簡章

- 一、投稿須與本刊宗旨內容相符
- 二、已登載之稿酬金每千字自一元至五元為度
- 三、投稿須繕寫清楚並加標點
- 四、投稿文言語體兼採
- 五、投稿如係由東西文多譯請將原文一併附寄如
 版籍浩繁請示書名及出版坊號與日期
- 六、投稿無論登載與否原稿概不退還如未定之稿
 在五千字以上且附寄郵票預先聲明者不在此
 例
- 七、投稿登錄者得酌量增刪之
- 八、投稿請寄浦口津浦鐵路局總務處編查課

廣告價目		定價報目		第四十卷期			
普通 (正文前後插頁)	全頁面一期二十元	郵費 每册 本埠 乙分 外埠 二分半	每册另售 半年六册 全年十二册	出版日期 中華民國廿三年十月三十一日	編輯兼 津浦鐵路管理 委員會總務處 編查課 印刷者 南京京華印書館		
	半頁面一期十二元					三	角
	四分之一頁面一期七元					一元六角	三
						元	
優等 (封面內頁底面外頁目錄前頁)		報價係大洋計算郵票實足代用					
全頁面一期三十元	期三 八十八元	期六 二百四十元	全年十二期 二百五十元				
半頁面一期十八元	期三 四十八元	期六 六十四元	十二期 一百五十元				
四分之一頁面一期十元	期三 二十七元	期六 四十八元	十二期 八十四元				
全頁面一期五十四元	期六 九十六元	全年十二期 一百七十元					
半頁面一期三十二元	期六 五十六元	全年十二期 一百二十元					
四分之一頁面一期二十元	期六 三十三元	全年十二期 六十二元					

天津交通銀行

●總管事處—地址—上海黃浦灘十四號 ●津區發行總庫—地址—天津法租界四號路

地 址

法租界

四號路

◎◎經辦銀行一切業務無不格外公道

◎◎代理交通事業公款收付非常便利

◎◎全國重要地點均設立各分支行處

◎◎經理公共機關債票還本付息事宜

●津區儲蓄部—地址—法租界四號路 ●北馬路辦事處 ●小白樓兌換所