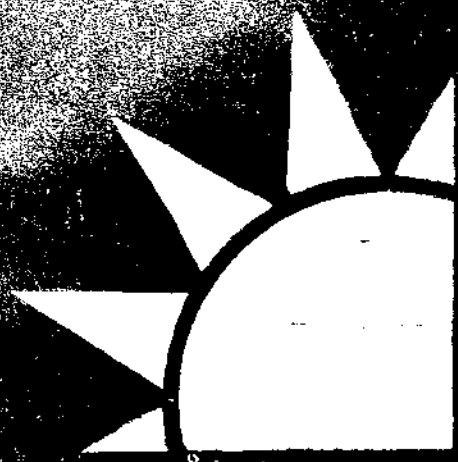


# 利月路郵

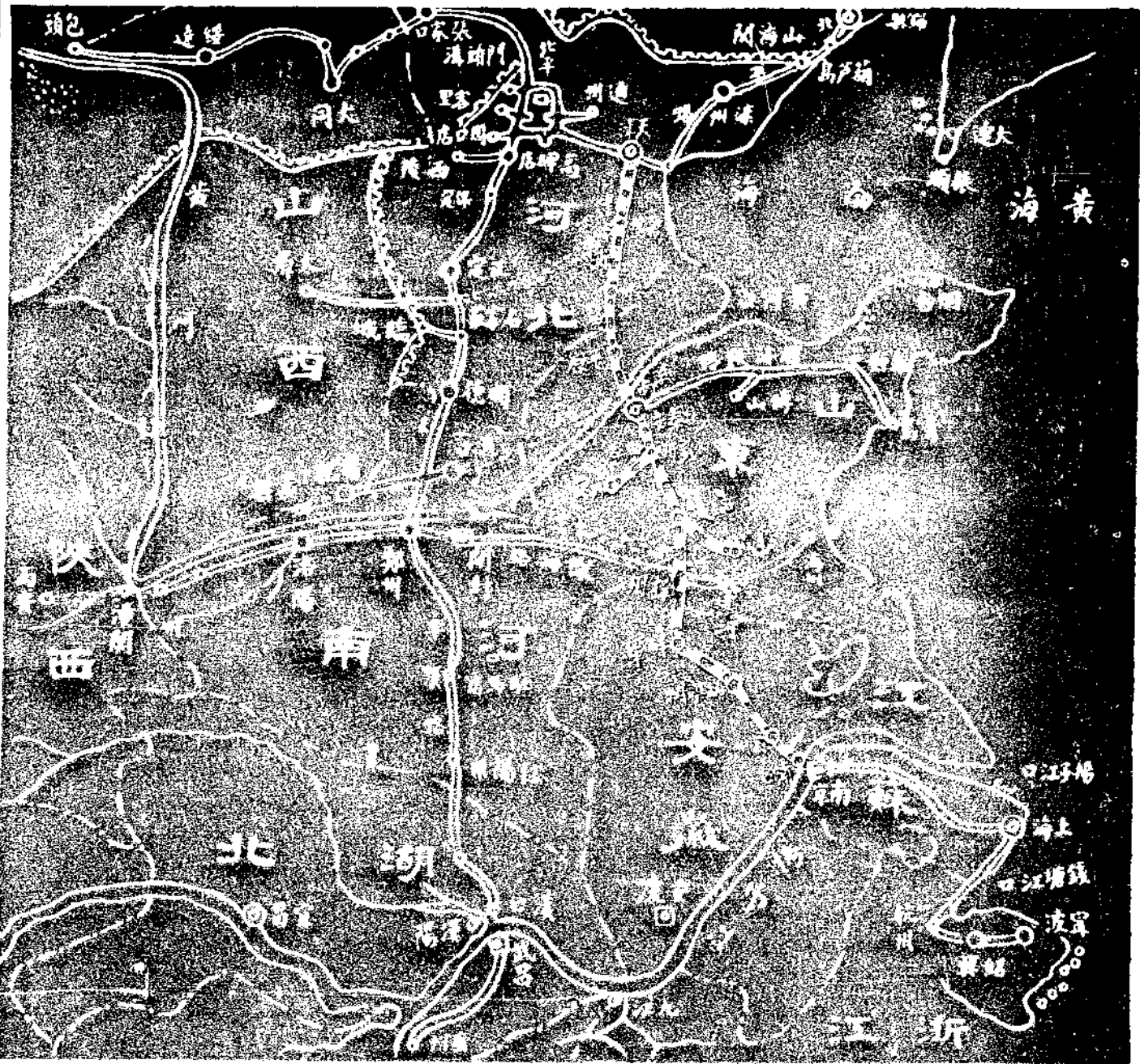
五期一月廿一號

## 線浦津

丁卯年正月



期一第 卷三第



中華民國二十一年一月三十一日

開

灤

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 白片及窗戶玻璃

如承函詢詳情

本局無任歡迎

天津開灤礦務總局啓

## 津浦鐵路管理委員會佈告第八號

爲佈告事照得本路前爲清理欠薪經於民國二十年製定欠薪調查表分發本案內被欠各員役工警領填在卷現查各該員役工警填送前項調查表者已屬不少惟恐在職離職各被欠員役工警等散居遠地仍有未及領表或領而未填送者爲此佈告凡未領表者應速向原來隸屬之部分請領（例如原在舊津局車務處運輸課服務仍向現在之車務處運輸課請領是）倘原來隸屬之部分已不存在則應向現在主管該項事務之部分請領（例如舊津局警務處已不存在凡從前在警務處服務者應向現在之警察署請領是）然後再按照表內各欄及填表應行注意各點所載逐一覈實照填並將調查表左側所附印鑑票一併依式辦妥送交原來領表之部分轉呈各主管處審核呈由本會審核其領表尙未填送者亦應按照上開各項手續趕速填送限於本年六月三十日截止俾資結束一俟限期屆滿一概不准再行領表其領而未填送者亦不准再行補送幸勿遲延自誤爲要此佈

委員長	邱煒
委員	錢宗淵
委員	余墉
委員	陸福廷
委員	龔柏齡
委員	李浩駒

中華民國二十二年三月一日

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	每號八元
半頁	每號四元
四分之一	每號二元

五日以上照價八折十日以上照價七折長期另議

編輯兼 津浦鐵路 總管理委員會  
 發行者 電話 九一號

徵求稿件

本刊歡迎鐵路專門  
 論著及關於工車機  
 會之研究暨各路調  
 查並遊記等富有精  
 彩之文字外稿稿費  
 特別從豐本路稿件  
 亦當擇優請獎望  
 路界同仁踴躍投稿  
 欲知徵稿簡章請  
 閱本刊底面內頁

# 鐵路月刊津浦綫第三卷第一期目錄

總理遺像

總理遺囑

插圖

對松山

泰山頂

論著

關日人攻佔山海關而  
狡賴鐵路駐兵之謬說

(介)

負責貨運之成績及  
發展貨運之途徑

高鳳介

中國產業革命中之鐵路企  
業及農業運輸所負之使命

燕君

譯述

英吉利海峽橫斷輸送

王天豪

鐵路過軌口 (Crossing)  
事故之檢討續完

師景文

研究

運輸和運費的研究續

叔謙

專載

鐵路業務之整理及今後之方針

俞棧

鐵路負責運輸之意義及其實施

譚耀宗

鐵道部批為上海商會請取消負責運輸

工作報告

統計

營業進款概數月報表

營業進款概數比較圖

路史

津浦鐵路沿革紀實續

路界紀聞

興修錢塘江鐵橋

湘省計劃建造輕便鐵路

蘇省決築通海鐵路

建築乍蕪商辦鐵路

江西籌築輕便鐵路

京滬路將鋪雙軌

京市整頓小火車

平漢路盈餘三百萬

全國路警統稱護路隊

完成滬杭甬路計劃

鐵部最近施政情形

蘇俄之鐵道建設

中東路擬改良單位制

日本積極修築東北鐵路

雜俎

文錄

府君桂庭公事略

詩錄

壬申十二月十九日坡公生日同人  
集青溪詩社瞻禮遺像拈韻得鶴字

東坡生日仲雲先生邀作詩會  
未赴代拈得我字勉成一篇

夜其客話感成此篇

壬申十二月十九日青溪詩社同人集  
寓齋為坡公作生日以公贈李委詩分  
韻得南字時大雪甫霽

東坡生日分韻得犯字

東坡生日青溪詩社招集未赴仲  
雲代為拈韻得龜字敬賦一首

東坡生日仲雲同年招集青溪詩社  
未赴承代拈韻得頭字率成二律

次和鈍遺東坡生日詩

東坡生日仲雲約為詩會未  
赴為代拈得疑字勉成二律

青溪詩社東坡生日雅集橋叟分  
均得頭字詩成見示步均得二首

海上除夕作

詞錄

一粵紅

廣告索引

補白

防毒藥

戰士(江叔其)

醉歌(德馨)

海珠鐵橋落成

木炭代油汽車

太陽力之利用

秋夜與岳鐘縱酒白月之下

七省公路專委會

狂歌當哭(弔岫巖凍死之鄂鐵梅部)

馬相伯章太炎聯合宣言

世界石油產類

611488

胡新佐

陳新佐

伯藏

關廣麟

顧紹曾

張占鼐

王第祺

張占鼐

陳新發 鍾遠

黎承福 饒查

小魯

榆孫

論著

論著

論著

譯述

研究

專載

工作報告

統計

路史

路界紀聞

雜俎

總 理 遺 像



囑 遺 理 總

余於民國九年比四十年其目的  
在於中國之自由年有積四十年之  
法律不如此目的必須快起  
成衆在聯合已得以上年等得成、  
以能共同奮鬥

現在年中之成功在於共同奮鬥  
段以出之在可者建國力者建國  
大同之義者及第一次在國成  
為大會宜之能編努力之於貴  
激發也！段爾國以答請及  
齊你不再有多約之煩打最  
短期間促其實現是所之務

孫文

中華民國十年三月

李鴻志 汪精衛  
汪精衛 汪精衛  
汪精衛 汪精衛  
汪精衛 汪精衛  
汪精衛 汪精衛

對松山



在泰山山中路萬木鬱鬱蒼翠人遊夏日最宜

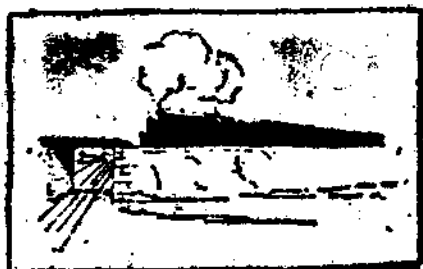


泰山頂



泰山絕頂南望汶泗北眺黃河極目宇宙小天下之感

論



著

### 關日人攻佔山海關而狡賴鐵路駐

條約義務之神聖，在國際間有絕大之拘束力，至

，毅然宣告不受條約之拘束者，其例甚少。除普法戰爭時，俄國突令其

海軍出入於黑海，不顧一八五六年之巴黎條約，而其他簽字國無如之何

。一八七八年，奧大利佔土耳其之波黑兩省，不顧一八七八年之柏林條

約。於此外再求破壞條約之舉，却不易得。有之則惟現今日本不顧國聯

盟約，九國公約，非戰公約而任意攻佔中國之領土是。

今日本又攻佔我山海關矣。其處心積慮，將實現擾亂我華北之謀，

路人皆知，無待思詢。而日本偏狡賴之曰「日本今後將根據辛丑條約，

即一九零一年中國與列強交換之公文，距鐵路沿綫兩側二公里地域，不

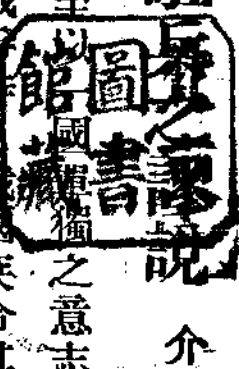
准中國軍隊進入之方針，嚴格執行，其結果山海關當然成爲中立之地帶

」。是彼所稱爲中立地帶者，只不准中國軍隊之進入，而日本軍隊，儘

可恣意佔據也。果爾，則日本將據此所謂中立地帶者，以窺伺平津矣。

其設計之毒，捏詞之狡，直無以復加，爰不憚煩，詞而闢之。

日本雖稱根據辛丑條約，其實辛丑條約，並無此項規定。查辛丑條



約第九款規定，「按照西歷一千九百零一年正月十六日，即中歷上年十一月二十六日，換文內後附之條款，中國國家應允由諸國分應主辦，會同酌定數處，留兵駐守，以保京師，俾海道無斷絕之虞，今諸國駐守之處；係黃村，郎坊，楊村，天津，軍糧城，塘沽，蘆台，唐山，灤州，昌黎，秦皇島，山海關」。據此，則辛丑條約所規定，雖准於上列十二處各國駐兵，但並無不准中國駐兵之語。

又交還天津換文，有「由中國國家禁止華兵，距駐紮天津之軍隊二十華里以內，前進或屯紮」，是天津外之地點，雖允外兵屯駐，亦無華軍不能駐紮之說，至一九零二年六月法、義、日、三國交還天津之照會內，有「中國駐兵須距天津二十里，係免彼此相遇滋事，由京至海通道，各軍隊管帶官，有彈壓治罪之權，延至鐵路兩旁六里，係指有犯鐵路或電綫或聯軍人及物產而言。」釋此，亦只有鐵路兩旁二英里（即六華里）之內，外國軍隊管帶官，有彈壓治罪之權，與禁止中國軍隊駐紮，毫無關涉。而况天津二十華里內，華兵不得前進或屯紮之規定，基於一九一二年英、法、德、俄、美、日六國，天津會議議決案七項辦法，久已失其存在之根據。天津如此，其他各段之鐵路，當然亦復如此。以日人之好吹毛求疵，豈有不知者，知之而故意言之，其居心可知矣。

最可怪者，倫敦太晤士報，號稱議論公正，乃本月十三日之社論，竟於日人侵佔榆關之後，而謂「由一九零一年議定書，畀予日本之權利以言，榆城係由天津指揮區域內之日本軍

隊駐守，以故此大變發生，中國軍隊實有向日本按照條約駐守之城市移動之嫌」云云。

該報論據，係一九零一年之議定書。不知該項議定書，已如上文所述，只承認列強派兵駐守若干地點，以維持首都至海口之交通，確無不准中國駐兵之規定。且尤應注意者，列強駐兵之山海關地點，與臨榆城乃截然兩地，並非同地異名。臨榆城始終為中國軍隊駐紮之地，該報所云按照條約為日本駐軍地者實屬大誤。幸我代表團已去函更正，言之極為扼要，不復贅。

### 負責貨運之成績及發展貨運之途徑

高鳳介

自負責貨運實行以來，各路營業，蒸蒸日上，進款亦異常增加，當此國難嚴重時期，有大部主持於上，各路奉行於下，吾人之歡欣鼓舞安能自己。惟社會日有進步，業務宜日求精益，不得以現在為已足。用本進化史之原則，更研討發展貨運之途徑，當亦路界同人之所樂聞者乎。茲試先將各路負責貨運之成績，叙列於左。

(1) 津浦路 自去年九月一日實行負責貨運，先由南段辦起，即由浦口至徐州是也。至十一月一日，則南北各段，已一律辦理，收入比較列表如左

津浦路貨運收入比較表

年	旬別			總計
	上旬	中旬	下旬	
21	747,588.49	713,261.15	701,037.02	2,161,886.66

20	11	619,078.40	489,201.22	511,019.81	1,619,299.43
增加數		128,510.09	224,059.93	190,017.21	542,587.23
21	12	593,102.46	670,704.36	722,166.23	1,985,973.05
20	12	478,447.66	394,857.63	887,636.90	1,760,942.19
增加數		114,654.80	275,846.73	減 165,470.67	225,030.86
22	1	703,042.05			
21	1	453,535.44			
增加數		249,506.61			

(2) 京滬滬杭甬路 於去年九月一日，與津浦路同時實行。其收入比較列表如左

京滬路貨運收入比較表

年	月	貨運收入	增加數目	增加之百分數	附記
21	11	261,679.00	61,108.00	30.9%	
20	11	200,571.00			
21	12	232,365.00	5,904.00	2.5%	
20	12	226,461.00			

(3) 膠濟路 在德管時代，即有負責基礎，自去年十月一日起，已遵照部章實行，成績

甚佳。

(4)北甯路 自民十九，二十年間，已在各大站開辦負責貨運，自去年九月一日起，實行全路負責辦法，倘非遇東北之變，其成績當更有可觀者矣。

(5)南潯路 該路車輛，本來無多，惟以當局之努力，竟亦能打破困難，於十月二十日實行負責貨運焉。

(6)平漢路 該路路線最長，所受歷年之戰禍又最烈，經竭蹶籌備，已於去年十月一日起，擇各大站十五站實行，十一月十六日全綫各站，實行零貨之負責貨運，至整車貨物，並決定今年一月實行。

(7)隴海路 按照預定計劃，在去年十一月十五日實行，十二月一日，全路各站，已經辦理零担貨物運輸，成績甚好。

(8)津浦路與京滬滬杭甬聯運 津浦與京滬，僅一江之隔，各路實行負責後，有聯運之必要。去年九月二十七日，由鐵部召集津浦京滬滬杭甬三路負責聯運會議，有部提議案九件，京滬兩路，提出議案十二件，津浦提出議案六件，經逐一議決，并議有三路負責貨運聯運暫行辦法三十五條，又附訂本辦法推進程序。茲抄錄津浦路辦理全路負責貨運及負責聯運通告如左。

### 津浦鐵路辦理全路負責貨運及負責聯運推進程序通告

一 二十一年十一月一日起(甲)本路全綫各站一律辦理整車及不滿整車負責貨運(乙)與京滬滬杭甬兩路各站一律辦理起運及到達負責聯運所運貨物不限種類但仍以四十噸整車爲限

二 二十一年十一月十日起本路辦理負責貨運各站一律辦理運費到付辦法徐州以北各站並開始辦理負責運輸通則第二十五條變更託運各辦法

三 二十一年十一月十五日起(甲)本路各站一律填發及收受提貨單(乙)與京滬滬杭甬各負責聯運站開始實行到付聯運

四 二十一年十二月一日起(甲)與京滬滬杭甬兩路負責聯運各站(京滬除下關江邊津浦除浦口站)一律辦理零担貨物負責聯運所運貨物不限種類(乙)准許貨商變更託運(丙)本路指定天津濟南徐州蚌埠臨淮關明光六站先行填發至京滬滬杭甬各站之提貨單

五 二十二年一月一日起本路與京滬滬杭甬各聯運站一律填發並收受提貨單

以上所述，皆各路實行負責貨運以來之成績也。夫負責運輸，欲求良好之成績，固然在人與法二者咸得其宜，但根本上以有貨可運爲尤要。倘貨物不發達，即有任何良好運輸人員暨其制度，終必無從施行。故發展貨運一層，尤爲各路之命脈攸關。茲不揣譾陋，參酌各國成規，擬具發展貨運之途徑數則，列之如左，以供參考。

(1)釐定適宜之運費 前此爲招致貨物計，往往有利用減費之方法者，但此種方法，自近年鐵路業務發達以來，已不能常用。現今各國鐵路所最費盡心血者，在釐定一適宜之運費

。蓋運費低，固不足以抵償鐵路之成本，而運費高，又難以應付社會之經濟也。試讀法人伊爾桑所著運輸和運費的研究一書，多至數十萬言，其對於運費一層，如剝繭抽絲，精密已極，對於業務成本，商人能力，競爭影響，政府監督，均定有原則，不得任意出入。至於差異率之引用，進出口率之運用，貨物分等之妥適，與其他費用之收取，無一不加以深切之研討，我國各路當局究應如何適應各本路之成本，與社會國家之情形，以釐定此項運費，固非此尺幅所能盡言，但釐定運費，須加以精密之計算，與周詳之考慮，可無疑義焉。（俟他日專文論之）

（2）業務之改進 鐵路業務之良否，關乎營業之盛衰，如速運業務，冷藏業務，直達包件，特種設備車輛之供給，車站設備之完善，沿綫叉道之添建，中途及終點貨物之特別供給，（關於中途者，如重複報運，設立磨坊，加工製造，改裝配置是。關於終點者，如手車或汽車之代客送達，馬車或船舶之代客送達，其餘若代客裝卸，代客尋覓住所，或保管貨物是。）皆宜酌量情形，積極改進，於發展貨運上，確有莫大力量也。

（3）廣告之利用 鐵路本係營業性質，營業者無不恃廣告之力，歐美各大鐵路，無不注意於此。不惟宣傳城市，即沿綫之窮鄉僻壤，亦多恃其宣傳，且不但宣傳出產，即業務之爲人所欲明瞭者，亦必諄諄以爲說明，即貨運擁擠時，宜如何與社會合力以爲疎通，或資以救濟者，亦有宣傳，其宣傳方法，文字而外，圖畫一項，頗多利用焉。



(4) 招徠之方法 歐美各大鐵路，近年來多以賠償損失迅速，為招徠之方法，現我國負責貨運，既負賠償之責，亦應遇有機會以二三筆賠償損失案件，藉資號召。其負責招攬貨運之責者，更應將實際情形，編成報告，凡財源之所在，市場之近況，運價之計算，與夫特種貨運業務之便利，儘量宣佈，其所裨益當非淺鮮。此外則招徠人員之選擇，實際尤關重要，其人必須與客商有同情心理，忠實品格，溫和態度，又能了解各項計算，各種規章，及當地社會狀況，經濟事情者，方能膺此人選，願注意及之。

(5) 開發沿路產業 我國產業落伍，為貧弱之根本，鐵路負責貨運，發達產業，確亦為其使命之一。為鐵路本身計，為國家社會計，發展沿路之物產，皆屬萬不容緩之圖。至其辦法，約可分為數項，(一)供給報告，如沿路可用之原料，物品之產額，工廠數目，職工狀況，城市人口，風俗習慣，勞資需供，及產消情形，以及金融概況，納稅金額，燃料與水力，氣候與溫度，並堆棧設備，地租高低等，均應條分縷晰，隨時發表報告。(二)發行刊物，如日刊，月刊，年刊，實業雜誌，實業地圖，並關於實業問題之圖畫等。(三)合作事業，鐵路為便利運輸起見，宜與地方農會或商會，以及其他同業團體等協同合作，以資營業之發達。(四)如察勘實業趨勢，研究實業管理，聯絡地方感情等。皆於發展貨運上有直接密切之關係。

(6) 扶助農業 沿路農業，於貨運有極大關係，我以農立國，尤關重要。鐵路應將農業

資料，土地肥瘠，五穀籽種，播種程序，肥料品質，牲畜牧養之方法，果品，林藝，蔬菜培植之研究，以及交通之狀況，均宜有確切翔實之著述，以爲農家之參考。現在各路已有沿綫出產展覽會之設，確亦含有此意。此外如與農業團體之合作，及提倡農業之教育，亦爲發展貨運者所當有事焉，幸勿忽之。

上述六點，皆發展貨運途徑中之重要輪廓，必當局竭力實行，方爲能盡鐵路之職責，而可期貨運蒸蒸日上。至最後尙欲有一言者，須知現在列國鐵路運輸，已屆恐慌時期，據法人高爾松教授圖表所示：法國鐵路運輸，在一九三零年，比一九二九年減少一〇三四百萬噸，一九三一年，比一九三零年，又減四四四二百萬噸。德國鐵路運輸，在一九二九年，爲四六三百萬噸，一九三零年，只三七六百萬噸。美國鐵路商品的運輸，亦見減少，只能與一九二一年相比。又據泰晤士報載「英國鐵路，從一九二五年，至一九三零年，旅客之乘載，已從一三一九百萬人，減到一一六一百萬人（每年減少）其商品之低減率與此相稱」云。考其恐慌之原因，一由於世界經濟之恐慌，一由於汽車競爭之劇烈，現在各國正在苦心孤詣，計劃其有效之對策焉。

我國所受經濟恐慌之影響，固然不能例外，但鐵路綫最短，汽車亦尙無競爭之能力，趁此時機，力謀鐵路運輸之發展，尙不難造成一黃金時代，切勿以負責貨運之已能實行，聊有成績，卽沾沾焉以自喜也。

## 中國產業革命中之鐵路企業及農業運輸所負之使命 燕君

我們知道現在，同時也有知道過去的必要，要知道過去不外就是知道歷史，歷史是過去經驗的記錄，數千年來的中國封建社會，自從前世紀中葉被國際帝國主義的政治力經濟力侵入以後，就開始踏入產業革命的過程，漸次脫去封建的外衣，而向着近代社會方面推動了，這種變化，不但動搖了中國農村社會組織的根本，而且動搖了中國以農業生產為重心的經濟基礎，就農業說，已是逐漸趨於凋落，現出了破產的現象；就手工業說，已是逐漸失其效用，而由新式工業起而代之；就新式工業說，已是開始踏入了初期工業資本主義的階段了，這是很明顯的實事。

自資本主義勢力侵入後，為推銷商品與掠取原料的需要，必然的發生了現代的交通及運輸組織，但是「中國的鐵道敷設，並不是像外國一樣的為要促進產業發達的原故，而是因為商埠都市是以外國人移殖而設立的，於是才建設以商埠都市為中心的交通線」（滿蒙雜誌一二八冊）因資本主義之大量的商品及原料的運輸，決不是原有簡陋的運輸工具所能勝任。

中國鐵路事業，到現在僅有五十餘年的歷史，因為鐵路的敷設，其最初的動機，原是推銷商品及掠奪原料，所以帝國主義者必和中國爭奪鐵路的主權，就最近的統計，中國各種鐵路總經營的距離，共約七千哩，其中有四千三百六十四哩屬於中央政府鐵道部直轄的國有鐵

路，包括本部主要幹綫約二百八十哩，屬於官督商辦的鐵路，事實上與鐵道部合辦，又有四百八十哩，爲省有或私有鐵路，以上總算是在國家名義之下經營的。此外還有二千三百七十二哩，爲帝國主義者所經營，這乃是中國特有的現象，茲將帝國主義者所辦鐵路與國別及其資本等列表如下：

鐵路名	經營者	資本	金	營業哩數	備	考
中東鐵路	中俄合辦	六六,二三九,四〇〇磅		一,三七四		
南滿鐵路	日本	四四二,〇〇〇,〇〇〇元		六八四	包括安奉綫	
滇越鐵路	法國	六,二〇〇,〇〇〇磅		二九三		
廣九鐵路	英國	不明		二一	廣九間英國租借地之部分	
總計		四四二,〇〇〇,〇〇〇元 七二,四三九,八〇〇磅		二,三七二		一,一六六,三九八,〇〇〇圓

帝國主義者所經營的鐵路，對於中國國家不但不負擔絲毫的義務，而且在鐵路附屬地帶，還取得行政權及防備權，此種野蠻侵掠的手段，這豈是我中國人所能忍受的！

我們再作進一步的考察，國際資本在中國國有鐵路名義之下的公私鐵路上，究居若何地位？在國有鐵路修築原價五億六千三百五十餘萬元之中，含有三億二百餘萬元的外債，就這一點來看，我們也可以窺知國際帝國主義者對於中國鐵路的關係，外國資本對於中國鐵路投資的經過，即是表明中國化爲國際殖民地的過程，用開發中國名義而提倡的鐵路建築，最初

是由英國商人在一八六七年所興辦的吳淞鐵路，當時上海附近人民爲迷信所惑，羣起反對，官府深恐釀成大事，遂將鐵軌折毀，賠償英商建築的資本了事。後來李鴻章做直隸總督時，在一八九〇年雇用英國的技師，建築由唐山到北塘河間的鐵路，最初只築成六哩七分，後因得了清室諭旨裁可，延長到天津，又於一八九四年，延長到山海關，設帝國鐵路管理局，總攬鐵路事宜。

一八九四年，中日戰爭的結果，中國的積弱情形，完全暴露出來，列強乘着機會來瓜分中國，劃定勢力範圍，以自國資本所建築之鐵路爲中心的。上表所述，列強所有的各鐵路綫，固不待論，所謂借款鐵路的建設，爲確實保證其投資的利益計，勢非奪得那鐵路的管理權和營業權不可。從一八八七年以來，十餘年之間，英國對於京奉，京滬，道清三綫，投資六千二百萬磅；俄國對於中東，正太二綫直接投資，對於京漢綫則隱藏於比利時財團之內，與法國均有關係，其投資總額爲七千一百二十三萬九千磅；德國領有山東鐵路，投資二百七十萬磅；比利時對於京漢綫投資五百萬磅；又英國對於粵漢綫投資八百萬磅，各國共計投資九千四百萬磅，路綫長五千三百哩。

中國人民，對於國際帝國主義者，這樣露骨的政治和經濟之侵略，就發生了一九〇〇年的義和團事變，國際帝國主義者覺悟到牠們這野蠻露骨的剝削政策之不利，從這時候起，利用機會，改變方針，成爲勢力核心的借款之鐵路契約，改用了新條件，其已經建設的各路，

完全作爲中國國有，歸中國經營，即仿照比利時財團對於京漢線的辦法辦理。如英國之對於京滬線，俄法財團之對於正太線，英德之對於津浦線，皆其實例。在這個時代，各國因爲投資競爭過於激烈之故，深恐資本的贏餘率減低，并爲防制某一國壟斷，中國財政的支配權起見，消極方面漸漸趨於共同投資的傾向，成立了英德法美的四國銀行借款，日俄戰爭以後，日本也來參加了，這個時代的投資，英德兩國對於津浦線投資八百萬磅，在京漢線則有英法日的五百萬磅共同投資，英國單獨對於廣九，滬杭兩線，投資二百萬磅，日本繼承俄國經營中東路的南段，長四百八十哩，合安奉路一百五十哩，及吉長，新奉，二線一百十六哩，投資約七百萬元，這可說是國際帝國主義者對華投資的一個轉換時期。

一九〇五年日俄戰爭的結果，中國官僚以外的人民對於列強侵略的反感，具體的表現出來，認識了鐵路的利益，變成了收回權利運動，對於國營鐵路，情願由民間募款興築，（一八九八年萍鄉煤礦鐵路）要求政府解除和外國人所結之鐵路借款豫備契約，自民間獲得政府許可完成潮汕鐵路之時起，接着有粵省人民便籌集四千萬資本買回粵漢鐵路預備線的美國權利，設立粵漢鐵路公司。於一九一一年完成廣東境內一百哩之建築，一九〇六年廣東之新寧，江西之南潯，安徽之蕪湖廣德間，浙江之滬杭甬各鐵路，均由各地方人民計劃興築；一九〇七年福建之漳廈，北滿之齊昂輕便鐵道，一九一〇年洛潼川漢鐵路等，也都是由民間計劃興築的，由現在看起來，最近五十年中間，中國鐵路企業的前途，要算這個時期是很有希

望的。

但在民辦川漢鐵路運動進行之時，因滿清政府指導失策，理事者的中飽，所謂民辦的鐵路事業，受了一個嚴重的打擊，於是國際帝國主義者便又乘着機會，用四國銀行借款團的名義挾制滿清政府，劫奪權利，政府乃斷然決定鐵路國有的政策，基於國防財政的見地，不論已成未成的鐵路，其幹線的系統，概歸國家經營，惟於地方的鐵路，則准許民間經營，因此激起了民衆的反抗，至成爲辛亥革命的導火綫。

一九一二年南京組織革命政府，確立鐵路國有原則，又樹立了建設鐵路網的計劃，後因種種關係政府北遷，袁世凱專權恣肆，未能見諸事實，而且效滿清政府的故技，基於財政上的見地，曾經又一度與國際帝國主義者濫結鐵路借款的契約，於是又顯出了鐵路借款的競爭時代，總借款額達八千三百萬磅，鐵路總哩數爲八千二百哩，計英國供給沙興，浦信，甯湘，廣廈諸線的借款爲三千萬磅，路線長九百哩，法比兩國供給同成，欽渝，隴海諸線的借款爲七億法郎，路線長三千五百哩，德國供給高徐，順濟的借款，其他美國供給株欽的借款，俄國供給濱黑的借款，日本供給滿蒙五鐵路的借款等等，此次各國對於借款的主要條件，在能確實保證鐵路建築及投資所得的贏餘，只要求任用外人的技師長及會計主任爲止，嗣因歐戰發生，中國內亂不已，所以上述借款的各契約，只由各借款國提交預付的數目並保有其權利而止，實際上連一條路也沒有進行，這個時期實行建築了的鐵路，只是隴海路中段汴洛綫

的完成和延長，以及滿蒙四鐵路之一的四洮路的完成而已。

一九一四年歐戰發生以後，各國對於中國的鐵路投資暫時停頓，鐵路企業又漸有活潑的氣象，一九一五年京張鐵路延長到豐鎮，一九二一——二二年連結到歸化，且延長至黃河上流之包頭鎮，完成了百餘哩鐵路，歐戰期中，新設的鐵路線雖然停頓，但國有鐵路間的連絡營業，頗著成績。如鐵路會計報告的完全，可算是世界上少有，車輛互用等種種的改良，打破了由鐵路別和國別的色彩所生的困難，破除了中國人固有的陋習，使其變為適合於近代企業精神的經營方式，這都是進步的現象，現在各國有鐵路負責聯運的成功，其成績的優良，亦莫不基於過去的事實。

歐洲大戰所及於中國鐵路的影響，要以中東鐵路和山東鐵路收回的兩事為最，中東鐵路現與蘇俄合辦，山東鐵路曾經一度被日本用暴力奪去，後來經過華盛頓會議的一番交涉，名義上纔由中國正式收回，但四千萬元日金的贖價，至今尚未贖還清楚，至是中國境內的鐵路之中，由外國資本和外國人所經營的，只有東三省的南滿鐵路和雲南的滇越鐵路了。

在這個時期中——歐戰——除收回中東和山東鐵路兩事而外，還有一點值得我們注意的，就是日本帝國主義利用歐洲各國不能東顧和中國內亂的機會，明火打劫，在東三省方面單獨活動，先後完成了四洮線的七十哩和鄭察屯洮南間的百五十哩，其次於洮南齊齊哈爾間建築一百五十哩，吉會線一部分的吉林敦化間的百餘哩，亦將次第告成，其他北甯線之錦州朝陽間



支線完成七十哩，又完成吉會線之南部天圖輕便鐵道，所謂關東州內之六十哩金福鐵路，亦已興工，在東三省新設鐵路的哩數已達六百哩，都由日本經營，日本在東三省欲成立鐵路網之野心，行將實現，東三省早已岌岌可危，九一八事變之後，一面戲弄木偶，任意操縱，成立其所謂滿洲國，以爲政治的設施，一面復積極進行其侵略的工具，對於吉會鐵路，無不竭盡智能，拼命的建築，至於今日，可謂已如願以償，將來東三省主權是否仍屬於我，尙難逆料。

綜上所述，可知在產業革命中，中國鐵路權，被英日法帝國主義者剝蝕完了，尤其是英國單獨的或合同的，獲得京奉，京漢，滬甯三大幹線底借款權，所掠奪的勢力，又在其他列強之上，這些，都是國際帝國主義者直接或間接藉着軍閥的淫威，蹂躪我全國同胞的工具。

鐵路爲現代交通的根基，中國鐵路交通的不發達，於現時混亂的局面有很重要的關係，這是人人都知道的實事，前面已經說過，現在中國鐵路運行的哩數，尙祇七千哩，拿人口和面積來比較，實在是很貧弱，單就人口和本部二十二行省來比較，平均每二百五十六方哩，每人口五萬三千人，只得一哩鐵路，若要做到像日本那樣，每十六方哩每人口八千人有一哩鐵路，像美國那樣每十二方哩每人口三千八百人有一哩鐵路，在面積上實有增加到十五倍至二十倍的必要，這鐵路網的設立，於中國國家建設上，實在是先務之急，望當代執政的衮衮諸公，本着孫中山先生的開發全國鐵路的計劃，次第實現，與歐美並駕之日，當爲期不遠。

中國鐵路營業的贏餘比較爲多，假使國內的治安能夠維持，鐵路企業，可以斷定一定能夠發展，本來豐富土產的移出，銷路廣闊的加工品的移入，一切都要仰賴於鐵路的交通，以中國今日已成鐵路哩數的短少，營業贏餘之多，乃是當然之事了。

因此，我們可以得一個確切的結論，就是歐美各國鐵路的營業贏餘時代已成過去，比如美國鐵路每一杆之收入爲美金五千元，而中國國有鐵路每一杆之收入則有六千九百元，美國鐵路的營業費率現爲八〇%，而中國的營業費率，平均只有五三%；再就修築鐵路原價的純贏餘率方面來說，在美國只有四%，而在中國則有七，九%。中國鐵路投資的有利，於此可見，無怪乎國際帝國主義者競爭的攫取，假使中國沒有內亂，國有鐵路能夠經常的負責轉運，鐵路的營業必更有起色，所欠的外債，必定早已償清無疑了。

上面已將中國產業革命中之鐵路企業發達的過程，描述了一個大概的輪廓，茲再就中國經濟的立場，個人的見地，將鐵路對於農業運輸所負的使命，略述如下：

農業是中國國民經濟的基礎，根據海關輸出的表冊，中國的對外貿易幾乎全是農產品，農業生產在全國生產總額中，所佔的比例，至少在百分之九十五以上，所以中國大多數的人民，是以農業爲生活的，農業供給人民以直接的生產資料，農業的盛衰影響於農民的生活全部，而且一切政治的組織與社會關係都建立於經濟基礎之上，農業經濟的變遷足使中國政治組織及一切社會關係都受到根本的影響。

中國本以農立國，國際帝國主義向中國掠奪的目標，固然一方面是為了銷售其剩餘的商  
品，他方面是為了獲得原料的供給，可是近年來農產品的出口日逐銳減，中國人民的食糧，  
也有取給於別國的趨勢，這種現象可以促成中國民族的整個消滅，所以我們今日當務之急，  
是怎樣去改進中國農村中的生產率，要改進中國農村中的生產率，我們首先要瞭解妨礙生產  
率增加的因子，原因固多，而中國鐵路對於農業運輸制度之不良，尤其是對於農業運價方面  
，亦是妨礙農村中的生產率增加之一大原因。

鐵路在近代交通事業上，佔極重要的地位，而尤利於農產物及農業副產品的運輸，是以  
鐵路運輸制度的好壞，直接影響於農業生產的性質及數量，間接影響於農業經濟的舒展，如  
果鐵路的交通便利，運費低廉，則一地之農產品可以大量的輸出，經過長距離的路程，物價  
自有相當的變動，足以使消費者所負的代價減低，生產者所得的代價增高，如果運輸停滯，  
費運昂貴，則其結果，適得其反，試舉一例以明之，美國一噸小麥，由三藩市運至上海，需  
美金五元五角，每百斤運百里，只合〇・〇五元銀洋，在本國鐵路上，每百斤小麥運百里，  
反需〇・〇七元運費，又據安立德氏所著中國問題裏的幾個根本問題一書比較陝西農人與美  
國西北部農人在中國市場競爭之地位云：「達科他 (Dakota) 農人之去西亞德埠，猶陝西農  
人之去上海，由達州運麥至西埠，計程一千英里，鐵路運價每噸約華幣二十三元，自西埠至  
上海計海程六千英里，輪船運價約十三元，自達科他至上海總計運費為三十六元，再益以自

鄉間至車站，平均約計二十五哩之汽車運載，故總計運費每噸爲四十元，即使提高之，假定爲四十五元，計亦不過每担費三元而已，中國自渭河流域運一担小麥抵車站須費七元之巨，再加以三百哩之火車運輸抵漢口，六百哩之江運抵上海，其運價兩相比較，即可知其貴賤矣。以運費而論，美國的小麥即能與國內小麥相抗衡，且猶有比較國內的價格低廉的，重以關稅之特惠外人，價格之比較低廉，於是國外的農產品滔滔的流入，靡知所底，不但金錢外溢，同時影響中國鐵路營業的收入，亦非淺鮮。緣中國尙逗留於農業經濟時代，鐵路貨物的運輸，多半屬於農產品及農業副產品，是以鐵路營業收入的大部分取之於農業已成確論。

未完

## 防毒藥？

能避瓦斯毒氣

本報昨接同濟救災會來函，並附濟世靈丹方一紙，謂可避瓦斯毒氣及瘟疫，特錄之如次，藉供國內醫學界之研究。

明雄黃，鬼箭羽，丹參，赤小豆，各二兩，共爲極細末，煉蜜爲丸，硃砂爲衣，如桐子大，每服三五粒，空心白水送下，便不傳染，及能解瓦斯毒砲之氣，再用茅朮二兩四錢，白芷一兩五錢，羌活一兩五錢，細辛四錢，吳茱萸一兩五錢，柴胡八錢，共爲極細末，用香爐隨意焚燒少許，毒惡之氣，自然消散，另用黃布小包，盛藥末五錢，佩帶身上，如在行軍戰地，可做口鼻套用，以防瓦斯毒砲之氣。

## 戰士

江叔良

置酒高堂，  
悲歌臨觴；  
喂！朋友，  
喝吧！喝吧！  
飲個乾杯，  
喝個暢爽；  
振起精神，  
荷我槍，  
實我彈，  
敵人的肉驅，  
是我們的乾糧。  
敵人的血漿，  
是我們的飲泉。  
碧血的江流，  
是我們的歸宿。  
白骨的山巔，  
是我們的故鄉。  
不管那血彈橫飛砲灰瀾漫；  
向着血流曠野屍滿寒江的途上。

## 醉歌

德馨

一杯復一杯，  
良朋笑相陪。  
莫憂明日事，  
且抑今宵哀！  
雄談人意遠，  
淺酌醉顏頰。  
安得持長劍，  
出關斬渠魁！  
★ ★  
一卮復一卮，  
不醉欲何爲？  
北國寒風厲，  
問君知不知？  
敵焰高萬丈，  
孤軍難久支；  
分當出關去，  
馬革裹吾尸！

# 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磺少欲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滬杭甬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向下列各處接洽辦理無不歡迎

津浦北段分銷 (共十二處) 臨城 滕縣 鄒縣 兗州 曲阜  
 濟甯 泰安 濟南 禹城 平原  
 德州 桑園 濟州 常州 蘇州  
 韓莊 徐州 宿遷 蚌埠 浦口  
 上海 鎮江 無錫  
 隴海路線分銷 (共三處) 運河站 新浦 大浦  
 合棗路線分銷 (共三處) 嶧縣 泥溝 台莊  
 運河一帶分銷 (共三處) 清江 馬頭 宿遷

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 一七八三九  
 一八三六三  
 一七一五七  
 (營業處)  
 (出納處)  
 (會計課)  
 (總處)

總礦 山東嶧縣棗莊  
 電報掛號 五二八一

# 天津中國實業銀行廣告

本行營業辦理各種存款各項放款國內匯兌設有堅固保險庫內裝德國著名保管鐵箱專供顧客租用定價從廉另在舊俄界設立貨棧代客買賣並經政府特准發行鈔票準備十足如荷賜顧無任歡迎

天津總行 英租界領事道

電話三三九八〇

天津分行 經理室 電話三二三四四

營業室 電話三〇四九六

三〇四九七

三一九七九

貨棧 電話四〇三二三

四〇四七〇

## 南京印刷有限公司

南京成賢街六六號 電話一三七七六號

### 營業要目

書籍報章 獎券禮券  
簿記表冊 錢票股票  
花邊花圖 銅版鐸版  
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

## 英吉利海峽橫斷輸送

王天豪

Cross-Channel Traffic, by G. S. Szlumper, C. B. E., Assistant General Manager, Southern Railway, Modern Transport, Feb. 16, 1929

首都輪渡之設，在我國實爲創舉，該輪渡現聞已在英倫下水，不久即可到華，在下關安設，此種便利交通工具，至足惹人注意，偶見此文，以爲有參考之價值，用逕譯之，以餉讀者。——譯者

英吉利海峽橫斷輸送之適用方法，有列車輪渡，有飛行機，有隧道，有橋梁，有輪船，有發動機船，其中列車輪渡，能以裝載貨車，毋庸改動，即可穩渡英法兩國之間，以盡其輸送之任務，省時節費，利莫大焉。其在港口間之貨物，不但能省裝卸費用，且因搬運次數減少，其結果能免若干損失，以云利則利矣。但是貨物不裝於船舶，而載於貨車，而其稅關之處置，仍不取寬大態度，猶何得等閑視之乎。於此場合，遇有必須檢查之貨物，仍行翻亂，不得不再改裝。况船上凡百貨物，運往之地點不同，又往往爲編成一整車之貨物計，須令該車久留港內以待之。又貨物雖裝一整車，而收貨主有數人時，更須在貨場卸貨而從事改裝



，始得爲一整車貨物。至於貨車之供給，仍不免有困難發生者，蓋輪渡爲盡其職務，固然須向歐洲之邊陲發展，無奈英國大陸之鐵路線，實際上不能因應輪渡所需要，而供給以充分之車輛故也。於是更求替代方法，則無論發送貨物，各須於港內改裝，雖其作業設備，實極簡單，但不得不浪費時間與手續矣，故其輪渡之效用，因而有幾分之減少焉。

### 費用問題

茲再論其他代用之方法，雖使用一種容器 (Container) 但以偌大之輸送量，在英國及歐洲，便不得不準備極多之容器及台車 (Flat Car) 矣其所需之相當經費爲何如乎。

且使用容器，則輪渡自身之重量增加，而收入上之重量減少，自重三五八噸，乃載重之貨物，僅一八〇噸內外，於是爲輸送十噸貨車五二輛，而使用總噸三，三〇〇噸之船，其爲不經濟也明甚。

雖然，輪渡若輸送貨車五二輛與容器一〇四個，則一〇四噸之貨物運送，其自身之重合計爲四一五噸，故無論誰何，皆可信使用貨船，爲至經濟之辦法也。况在港中，除去必要時之工事費外，以列車輪渡一隻之製造費用，可製貨船四隻，此貨船既利於使用，又可通行於通商新港之間，應乎輸送量之多少，以調節船隊，當輸送量多時，則以僱船補充貨船隊，故一隊貨船航行，所要之費用，較輪渡一隻之製造費尙少，英法間之短航路，輪渡所要之費用與貨船所要之費用，確成一與一，六之比云。

## 空中輸送

空中輸送，雖在此綫路上可稱爲一種極利益而發達之輸送方法，但其發達，係由政府支給補助金而培養之者。此項補助金，在英國已成爲一大航空隊，至爲有效，自屬毫無疑義。而因此之故，使航空事業，以不經濟之運費，從事於運送旅客及一切貨物，反使鐵路公司所經營之海峽橫斷輪渡航業，陷於不利之境，若以商業的運費徵收例之，吾恐航空運送，雖不反乎人情之所好，而因其不經濟的運費之存在，此旅行方法所要求之程度，正在不可測知之數矣。

空中輸送，其旅行之發着點，仍在於陸上飛行場或水上飛行場附近之場合，有速度特大之特長。其赴飛行場也，在經過都市之街路及郊外線路，非借汽車不可之場合，則其速度必因人而減。雖然如此，而帝國空路（Imperial Airways）於一九二八年，輸送於倫敦巴黎之旅客數，亦曾至三四六一一人，此項人數，爲南方鐵道之短航路輸送人數之 $\frac{1}{32}$ ，雖空中輸送，漸次占有重要地位，而其於商業上之企業，則尙需要若干之歲月，試觀前年帝國空路之收益，尙遠不及帝國政府所補助金額之巨，可以證明。其所以年年招致如此之損失者，則因其屬於舊式部分者，竟達於百分十六之高率，且需要二五七，〇〇〇磅費用之航空隊之割載力，較與此有同一費用之汽船尤爲低減故也。

## 海峽隧道

此次計劃海峽隧道之長，約有三四哩，通過此隧道必需一小時四分之三，隧道之兩端，所有港內工作，如牽引列車通行於隧道內者，爲電氣機車，其結解所需之時間，大約在此時間以內亦可辦到。

倫敦巴黎間之實際運輸，大約需時六小時五分，隧道之經費，按最低估計額，爲三〇，〇〇〇，〇〇〇磅，對此項經費支付之利息，必須有純收入一，五〇〇，〇〇〇磅，乃能敷用，因爲工作簡單，故營業費用較低，亦因載貨之不能平均，所以不得不然者也。

今試以營業爲總收入百分之五十估計之，即非有三，〇〇〇，〇〇〇磅之總收入不可。前年南方鐵道，所有由道威(Dover)及發克司頓(Falkestone)橫斷海峽之旅客，計一，一一〇，九八五人，總計由航路渡法者，約爲一，五〇〇，〇〇〇人，然則現在據此等數字以言，若欲引誘旅客之運費，以支付對於資本額之利息，其輸送非有大量之增加不可，此毫無疑義者也。雖然，多數之旅客，無不以長時間行於隧道內爲苦，而對於海底隧道尤甚，故彼等依然自由選擇其海峽橫斷綫以行。既然如此，故經過 Bontogne 及 Calais 以外之港，而由法國運來之貨物多由今日使用之港，在隧道線改裝，其所以寧肯多付鐵道線路輸送之費用者，足見其無充分之價值矣。

#### 一般考察

海峽隧道竣工之時，常人之所想像者，大陸市民，必將麇集於英國，其反對方向，英國

人民，亦必羣赴於大陸是也。而由今日之見地以言，則頗有問題，即大陸之人民，在多數場合，是否能如英國人攜赴外國消費之金錢同一程度，殊不可知。貨物亦然。英國諸島，今日之生活必需品，固然可以豐富供給，即輸送亦能迅速，並包裝之處理，確能格外簡便。但多數之奢侈品，反有流入英國之勢，英國之製造者，及生產者，與英商所辦之大陸物品，其價格能否競爭，亦頗有疑問，且將引起購買心及可以競爭之物品能否輸出於外國市場，以求輸入之平均，則更屬疑問矣。

### 鐵路上之攷察

以下略就鐵路方面，加以考察，隧道之挖掘，固屬該計劃之一部，而鐵道裝載於界限之橫斷面，係九七平方呎，南方鐵道之道威倫敦(Dover-London)綫之裝載界限的斷面，則為七六平方呎，大陸鐵道，能否為之準備適合於英國制度之車輛，俾其通過綫路，而將積載量減至二分之一，或另有其他如何變更替代之方法是也。第一方法，最為簡單，即於隧道之英國方面或法國方面之入口，設置換車站，俾旅客在此由英國之車輛，換乘大陸之車輛。又由大陸之車輛，換乘英國之車輛便妥。如是辦理，或者有以隧道之利益，失一部分之效力而加以非難者，然對此非難，一方由於英國之各地點而來，及往各地點而直達輸送於他一方面者，又由於歐洲之各地點而來，及往各地點之直達輸送而起，若受此指摘，則應唯此等人當之。至於採用第二方法，則南方鐵路，由海岸至倫敦間，不但須按Bene國際標準軌間，俾得通過車

輸，而改築其綫路，且爲準備是項車輛計，復必須費鉅萬之金額，但其對於是項利息之支付，當苦於利源之不充足矣。

### 新鐵路建設

Dover-London 綫之大部分，實際上確難將現在之建築界限加以變更，因其距離之遠，必須有大規模之建設工程也。而此工程中，自含有極端困難，達於倫敦之一新綫路在內。如此項計劃，果然實行，則大陸倫敦間，雖可添一優良之綫路，但倫敦並非外人及外國貨物全目標之所置重。所有往倫敦以外之諸地，無論其爲旅客爲貨物，總須在途中之某地點下車或換車，則此隧道之對於旅客價值，仍只有橫斷海峽之唯一便利的手段而已。

論及隧道之輸送力，又覺諸多困難。本來深至三四哩之隧道，在一小時內，有一列車之人數，密埋其內，其通風問題，不無疑義。此項隧道，固應謀旅客及貨物列車安然通過，而保綫工程，每日必需若干時間之分配，無論旅客輸送，貨物輸送，其性質上無不期於節約。假令隧道之輸送，由最小之數量而至較大，甚至達到極點時，而發生過剩輸送，隧道之輸送力必告不足。如是，則爲輸送量達於絕頂時之過剩輸送貨物及輸送旅客計，而海峽橫斷船隊，並其港灣之設備，尤爲勢所不容稍緩，然此爲財政上所容許與否，又成問題矣。

### 作者之意見

吾人既發表如上之意見，或有人疑吾人反對此項計劃者，其實何嘗如此。吾人前說，不

過只述個人之意見而已，絕非予所服務之南方鐵路之全體公意。從前曾有一報揭載廣軌高速隧道，吾人以爲有略加說明之必要，蓋其經費一層，估計一九四，〇〇〇，〇〇〇磅，此種計劃及估計，當然須費若干之寶貴時間，及相當之人工焉。若同時切實施行之，或亦能如其豫期，亦未可知。（本計劃最初之說明，記載於一九二八年十二月八日所發行之 *Modern Transport*）

#### 蒸氣乎內燃乎

欲追隨時代，已發現內燃機船，並不適於橫斷海峽之用，若說明其理由，則該項船有不

利之點三，（1）製造費較昂五成（2）製造日期多至二分之一，（3）裝置機械，須有廣大場所。雖其轉運費有若干之利益，但海峽橫斷船之大小頗有限制，而又有不適宜之速度，此外造船者之收入，旅客及貨物之設備，皆因此徒供犧牲，實爲至難解決之問題也。故現代形式之蒸氣船，在今日仍占首位，以迄近年發達無阻。

#### 重油與煤炭

海峽橫斷船，在滿汽 (Full Steam) 之下，爲其服役中之較短時期，但在海峽兩岸停泊中，爲給汽於其附屬機關，自不能不保持多少之蒸氣，在燒煤汽船，泊於港中之二三小時，仍得將燒煤之缸關閉，若在以重油爲燃料者，則確能節約。實際之運轉，重油價昂，且在海洋航行之程途中，機器艙人員之節約，確難辦到，故於財政上不利良多。至於燃料安放之費用，以重油與煤炭較自然重油之費用爲少，其他之利益，則比煤炭爲大，不過其爲物清潔，可

以免去塗料之煩。若在準備航行時，其開船時間，亦至迅速，即於回航時亦有此種利益。（此時之航海間，自有多備燃料之必要）且以石油為燃料，則蒸氣壓力之保持，益能格外確實。試觀實際航海之比較，煤炭與重油，為五與三之比，將上記諸利益，加算之，則重油一噸之價，若在煤炭價格一部以下，則重油之方為經濟，現在重油價值，確極低廉故也。

#### 回轉式動搖防止裝置

將來計有兩方面可以救濟，即使用末煤與過熱蒸氣是也。今日凡安設機械，往往有充分場所之限制。若使用末煤，又不得不於船中有粉末裝置之設備。故使用粉末，雖無妨礙，但加以設計與改良，使用粉末實足以引起世人之重大注意焉。或者以比較的劣等之煤炭，經濟的使用之，其庶幾乎。余為增進船中旅客之安樂起見，極力主張應用回轉式之搖動防止裝置，此種裝置，能防止船體之動搖也，至為顯著，在某場合，於垂直綫之兩側，可將廿五度以上之動搖角度，減至三度，余雖未聞有防止動搖之裝置，試用於海峽橫渡船者，但余可決其必能成功，具有充分之理由。不過此種裝置之缺點，其價格比船舶之價格為高，安設須有廣大之場所，尤為顯著者，其重量與船舶之吃水，須嚴加限制，則問題較為複雜而已。

### 鐵路過軌口 Crossing 事故之檢討 (續)

師景文

#### 第二節 論過軌口汽車事故

過口軌之事故，雖有多種，然以汽車事故犧牲人命，及財產爲最多，而社會上之論難亦較最夥，當局者現正講究對策，異日當有所發表，茲試就與汽車事故有關之二三要項敘述之。

#### (1) 各府縣過軌口之汽車事故成績

欲窺知現今各府縣過軌口事故之多寡，須知各府縣之過軌口數目(能通行汽車者)，汽車行駛杆，列車行駛杆，及發生事故數，以比較其成績，然若亘於各府縣汽車，及列車行駛杆加以調查，其事至難，茲故但以過軌口數，汽車數，及事故件數比較之。

#### (2) 地勢與汽車過軌事故之關係

過軌口之地勢上，直接影響於汽車事故之主要事項如次。

- (1) 從過軌口看明列車距離之長短
  - (2) 道路與線路之平行區間之長短
  - (3) 過軌口之傾斜度
  - (4) 複線區間背駛列車之次數
  - (5) 第二種過軌口之旗夫勤務時間以外事件
- (3) 看明列車距離與列車速度

看明距離愈大，則危險率愈少，然汽車在過軌口附近，警知危險，至能安全停車止，其



距離至少為 6m。

在離過軌口 6m 之基點，汽車能安全通過過軌口，所要之看明列車距離如次。

看明距離  $L = (\text{過軌口道長} + \text{汽車長} + 6m) \times \frac{\text{列車之速度}}{\text{汽車速度}}$

即過軌口道長 = (線路為複線) 10m

汽車道長 = (貨物汽車長大者) 5m

列車之速度 = 64k/h

汽車之速度 = (內務部制限速度) 16k/h 之 1/2 假定為 128k/h 時

$$L = (10 + 5 + 6) \frac{64}{128} = 102m$$

故汽車安全通過過軌口，至少須有約 100 米之看明距離。今試查 1930 年度事故實績 292 件中，由汽車司機之過失所發生之 188 件，各處之看明距離分類觀之，在看明距離 100 米以上之地點，發生 35%，在 100m 以下，發生 65%，故可概定 100m 內外，為必要之看明距離也。

1930 年度汽車事故原因區別

原因區別	事故件數	比率%
汽車司機之過失	188	64.4
道路平行區間	41	14.0
汽車不能調度	20	6.8
過軌口不能運轉	19	6.2
侵佔車輛限界而停車	15	5.1

過軌口旗夫之過失	9	3.1
汽車司機之假睡	1	0.4
計	292	100

(1) 由看明距離之良否

看明距離區別	事件件數	比率%
100m未滿之地點	123	65
100m以上之地點	65	35
計	188	100

其次使看明距離不良之原因，雖因時間與地點而異，大概因民家樹木，及其他之地勢，而鐵道部於過軌口保安上，所設置之過軌汎崗，亦為一原因，目下於看明之過軌口123處內，可視起因於過軌汎崗者，約37%，起因民家及其他者，約63%，此123處之過軌口，若其含有無旗夫者在內，則在有旗夫之過軌口，實有妨礙某一方之看明之事實也。

從來當事者，考慮看守執務上之便宜，於線路極接近之處設汎崗，故使犧牲某一方之看明，結果使成第二種過軌口之事故發生率達於最高度，故將來建設汎崗，須充分考慮以選定其位置，其用地不必拘定看守執務之便否，第一須考慮看明距離如何，且不獨汎崗而已，即計畫於線路附近為造物時，亦須以過軌口看明列車距離，為重大問題也。

(4) 綫路與道路之平行區間

平行區間者，線路與道路，在相當區間平行者也，其平行區間愈長，則事故發生上，愈有大危險，因此處列車與汽車，在同一方向進行，而汽車在列車前，欲進出於過軌口，汽車司機，不能見後方列車之開進，且因汽車之聲音，蒙蔽到車之聲音，而蒙不虞之災害，其例不遑枚舉，又在此區間，汽車司機，往往起與列車競爭之心，欲於瞬間橫斷列車之前頭以為快，此等無意識之司機，不但國內常有，即在外國亦為多數，此等無意識之心理為害，遂釀成重大之事故，前表所示一年間事件之14%，實基於此。

#### (5) 道路之傾斜

如前章所述，現在之平面交叉過軌道，全為水平橫斷者極少，大概皆有傾斜，蓋鐵路線在建設之時，皆截取地方為盛土之所，漸為延長，而介於其間之過軌口，自然增大其傾斜，於是過軌傾斜事故之統計，亦於傾斜占多數。

#### (6) 複綫區間或構欄內之背駛列車

在過軌口有背駛列車時，對於一般交通物之危險最多，蓋凡人之心理，最初目擊所守候之列車通過後，即橫斷通過，不料其背後之反對方面，倘有列車進入之事，即一面注意，一面迴避，亦實難兼顧，故惹起與平行區間汽車相同之衝突事故，然則對於此過軌口之背駛列車，須有喚起充分的注意之設備，或積極設置旗夫，極為緊要。

#### (7) 過軌汽車事故之傾向

因最近汽車數猛烈之增加，故事故件數亦隨之增加，其負傷者之數，亦與事故件數平行矣。

今將 1924 年至 1930 年間，因汽車增加所發生之事故件數，求負傷數增加之傾向，則得次式。

汽車增加率  $y = -0.119 + 0.2204x - 0.001328x^2$

汽車事故增加率  $y = -0.328 + 0.01975x - 0.000011x^2$

汽車事故之死傷者增加率  $y = -0.119 + 0.2204x - 0.001328x^2$

$y =$  示(以 1924 年為 100%) 各經過年數之增加率%

$x =$  示(以 1924 年為 1) 其經過年數

由此觀之，則事故件數，從 1924 年至 1930 年止，有漸次減少之形狀，其後之事故件數，則全與汽車現在數平行，而連續增加，又死傷者之數，殆與事故件數平行，吾人於此考察汽車事故，并死傷者之增加率，今昔殆皆有平行增加之勢，然則舉一般社會雖努力防止汽車事故，其結果并無何等實績，有不為之慨歎者乎。

### 附 參 考

名鐵局

一、過軌口司旗夫於左記各過軌口設置之。

1. 由左記方法算出之交通件數，為附表第二欄所載換算件數之過軌口。

(甲) 交通件數，乃每日午前六時至午後八時，繼續調查七日之平均數，但調查之結果，認為異於平常狀態者，得依其事由相當查定之。

(乙) 依交通件數之種類，換算之如左。

人	換算率
自行車及輕小車類	1個
牛馬貨車人力車類	2個
馬牛車馬車類	3個
汽車貨車類	6個
如乘車馬人，司機人，駝者，馬夫，車夫，及背負小兒等均未加入計算	10個

2. 按左記之一，由前號所算出交通件數，為附表第三欄記載換算件數之過軌口如次。

(甲) 在過軌口前後，距線路之看明距離未滿四〇〇米者。

(乙) 在過軌口前後，於道路之傾斜，及屈曲關係上，認為必要者。

二、在第二種過軌口旗夫之勤務時間，為午前六時至午後八時共十四時，但從午後八時至午前六時之間，若列車通過及換車次數一時間達一次以上，且每一時間之交通件數，超過該標準換算通行件數十四分之一者，應按其必要適宜延長之。

三、在前條旗夫勤務時間，達十八時間以上者，可列為第一種過軌口。

第一表 車站及信號所轄內

第一欄 列車及車輛 入換次數	第二欄 過軌口需設置值班旗夫之標準換算通行件數	
	在第一條第一號 自午前六時至午後八時	在第一條第二號 自午前六時至午後八時
70—以上	800	500
69—60	900	600
59—50	1,000	700
49—40	1,100	800
39—30	1,200	900
30—未滿	1,300	1,000

神鐵局

一、過軌口旗夫於左列各過軌口設置之。

1. 由第三項方法所算出之交通件數，爲附表甲欄所載達換算件數以上之地方。
2. 在左記項內，且由前號所算出之交通件數，爲附表乙欄所載件數以上之地方。
  - (甲) 在過軌口前後，距路線看明距離未滿50米者。
  - (乙) 在過軌口前後因道路之傾斜，及屈曲之關係，并有多數小學兒童通行等、特認爲必要者。

二、過軌口交通件數之算定方法如左。

1. 每日自午前六時至午後八時之間，繼續調查七日而平均者，但調查之結果，若認為異於平常狀態者，得依其事由，相當查定之。

2. 按交通件數之種類，換算之如次。

種 類	換 算 數
人	1
自行車乳母車及其他種類者	2
牛，馬，貨車，人力車，	3
牛馬車，汽車	6

如司機，駁者，車夫，乘車馬人及背負小兒等均未加入計算。

三、第二種過軌口旗夫之勤務時間，自午前六時至午後八時共十四時，但自午後八時至午前六時之間，列車通過及換車次數，一時間達二次以上，且每一時間超過交通件數之半，及有特殊情況者，應按其必要適宜延長之。

四、在前項旗夫勤務時間達十八時以上者，可列為第一種之過軌口。

五、現方設置旗夫之過軌口橋樑，及隧道未達此標準，其中據附表交通件數不及六成者，得考查第一項第二三號之狀態，及附近之人情等，認為無妨礙之處，順次設法整理之。

第二種過軌口交通件數算定表

列車及換車次數	種				備考
	甲		乙		
	自午前六時至午後八時交通件數		自午前六時至午後八時交通件數		
	單線	複線	單線	複線	
20次未滿	1.800	1.600	1.600	1.400	
30次未滿	1.600	1.400	1.400	1.300	
50次未滿	1.500	1.300	1.300	1.200	
70次未滿	1.400	1.200	1.200	1.100	
70次以上	1.300	1.100	1.100	1.000	

備考 京神市內及其附近五哩以內對列車70次以上之交通件數，約為三倍，由其實地狀況，每次決定之。

仙鐵局

一、過軌口司旗夫，由一日平均換算通行件數，達左列標準之過軌口配置之。

1. 過軌之人車馬等交通件數每日自午前六時至午後八時止，經十日間繼續調查依第五號所定之標準率計算之，其交通件數，在單綫一日平均達1,000個以上，在複線達200個以上者，則設置司旗夫。

2. 交通件數換算率如左



種 類

換算率(圓)

人、自行車、輕小之諸車。

1.0

牛馬貨車、人力車、

2.0

駁馬、汽車、馬車。

4.0

(完)

## 海珠鐵橋落成

定十五日行開幕禮

(香港通訊)建築二載、橫跨珠江、貫通南北之海珠鐵橋、為粵省最偉大工程之一、全橋長凡萬餘尺、現全橋工程已將完竣、定期二月十五日行開幕典禮、現聞廣州當局、以此為粵省偉大工程、舉行開幕典禮、自應熱烈隆重、市長劉紀文已簡請百歲以上老人為開幕點輟、查該橋開幕籌備會、經核定開幕費用為二千八百餘元、計開禮棚南北牌樓各一座、約費一千六百元、禮堂一座、約八百元、其餘各項什費約六百餘元、查此橋竣工後、一經通車、河南河北、直接聯貫、不特市民之來往倍形便利、即貨物之轉輸、其便利更何可勝言也、

君欲發展君所經營之事業乎？

君欲明瞭國內工商業狀況乎？

君欲研究世界經濟情形乎？

君欲提倡我國國產並發揚而光大之乎？

請速訂閱

# 工商半月刊

工商半月刊能將上項問題

爲君一一解答之也

工商半月刊內容豐富歷史久長舉凡國內

經濟國濟經濟勞工問題國產狀況國際貿

易出口進口社會經濟無不逐期詳載茲將

最近一期內容列下

## 工商半月刊

第四卷第五號要目

去年歐洲各國貿易概況

蘇俄五年計劃之輪廓

印度加爾喀答之菜籽芝麻生產及貿易狀況

去歲馬尼刺華僑商務之回顧

中國陶瓷工業調查

中國皮革工業

蔗業調查

雲南各縣物產調查

世界小麥狀況

美國之現金流出額

坎拿大禁止現金出口情形

訂價：  
全年洋紙本八元  
半年洋紙本四元五角  
報紙本五元  
報紙本三元

上海漢口路江海關四樓

實業部國際貿易局編輯出版

# 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

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

### 第三卷第八期要目

二十五年間歷次抵制日貨運動

紀略

問漁

中西接觸以後的經濟變化

王造時

壬申修築江南海塘紀念碑文

黃炎培

書石城冤殺冥報

惜陰

古紅梅閣筆記

江東阿斗著

錢鱸香先生筆記(續)

讀書提要

問漁

新興俄國教育

大事類表(九月)

新出圖書彙表

最近雜誌要目索引

(共一千五百六十目)

另售每册三角郵費二分半

預定全年十册國內三元國  
外四元八角郵費在內

### 總發行所

上海辣斐德路亞爾培  
路西首南錢家塘一號

### 人文編輯所

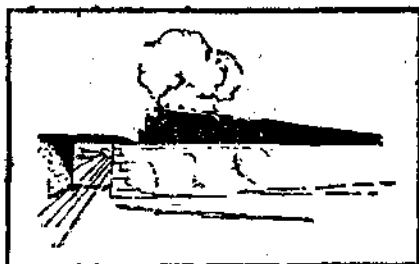
### 代理處

上海 生活週刊社 文明  
新月 啓新 南新 泰東  
現代 大東 北新 神州國  
光社等書局

### 代售處

各埠商務印書館

# 研



# 究

## 運輸和運費的研究(續)

伊爾桑  
叔謙

在一八六八年度，法國政府對於道路經費支出的數目，爲五千三百萬佛郎；嗣後因爲戰爭的影響，每年的經費，就逐漸的減少了。到了一八八四年，國家的財政，比較以前漸次恢復原狀，每年支出的數目，亦復逐漸的增加，其最高數目，竟超出八千萬佛郎以上。但長此增加，亦非善策，思有以限制之，自一八八八年至一八九四年數年之間，遂規定每年由國家借出之款，不得超過三千五百萬佛郎至四千萬佛郎的範圍以外。惟此後又減至二千八百萬佛郎，其中八百萬佛郎，爲政府以協助款項名義，加入常年預算之中。

總計自一八六八年至一九〇六年三十八年之中，其用於村鎮道路的資本，爲十七萬萬五千萬佛郎，其中有四萬萬五千萬佛郎，爲政府以協助款項名義支出的；此種支出，並沒有計算其低利息所生的一切損失。賴此許多的犧牲，到了一九〇六年，全國道路始達良善的狀態。斯時省道及交通重要的村鎮道路或公益道路，共有二十五萬八千公里；在此數目之中，村鎮道路，佔十八萬二千公里；然此種道路，尙有十萬公里，

計畫已定，還待修築的。平常村鎮道路的建築費，每公里爲五千至六千佛郎；若交通重要的道路或公益道路，每公里的建築費，爲平常村鎮道路的倍數。至街衢道路，其距離的遠近和建築費的大小，因爲向來沒有詳細的統計，然其數目也是很小的。爲達公衆交通的便利計，村鎮的道路上，其爲私人所經營的橋樑，日漸減少；一八八〇年，此種橋樑，共計有三百六十六座之多，而每年純淨收入，達三百萬佛郎。迨特許建築橋樑之條例廢止，或因特許期滿，或未滿期，一概由國家備價收回；故今日此種橋樑之在私人的手中的，只有三十四座了。

都會和城市的馬路，其範圍是很窄狹的，且出乎全國道路交通目的之外，故少有調查的記載；惟於巴黎市的馬路，我們尙可知其大概。統計該市和牠四廂的馬路，在一八六〇年，其長度爲六百八十五公里，其面積爲五萬六千九百方公尺；到了一九二五年之末，其馬路長度，已達一千公里，而其面積亦達九萬方公尺；但此項面積的數目，馬路兩旁的人行大道，尙不包含在內。

關於新馬路開闢所用的資本，爲數頗爲重大，蓋於建築馬路之先，須收買馬路的地皮，以爲建設馬路的地基。在十九世紀的前半期，其所用去的資本，約爲二萬萬佛郎；當第二帝政時代，重要的工程頻數興起，其資本的支出，竟達十四萬萬三千萬佛郎之巨；此外尙有橋樑，港埠，園亭以及公共的溪徑等費，其數目亦達一萬萬九千五百萬佛郎，而房屋和陰溝等工程費，尙不在內。自一八八九年至一九〇六年的十八年間，巴黎市的馬路，除去餘地和廢

物變賣進款以外，其建築和改良等費的總數，爲十三萬萬五千五百萬佛郎；其中有一萬萬佛郎，係由國家以補助費的名義支出的。統計自一八七一年以來，國家以補助費名義支出的費用，前後總數共達五萬萬佛郎之巨。其他各大城市的馬路建築費，其總數則當遠在巴黎市之上；然以之與各縣邑的馬路費總數相比較，還不能及其數分之一。

截至一九二五年底止，統計法國全國的道路和馬路，其長度共計爲七十八萬公里，而田野和鄉間的道路，尙不在內。自一八二〇年以來，其用於建築和改良的資本，其總數達九十七萬萬佛郎。

### 第三節 交通道的管理和保護

在法國道路的管理權，大概與其他各國相同，直接屬於公共管理之下，以利用道路，而以無償爲原則。自封建時代以來，道路的特許政策，已廢而不用，卽此政策發源的英國，後來也是採取無償的主義了。所謂特許道路者，乃公共團體或公司，承國家的特許，而從事於建築道路；並於國家規定的相當距離，設欄柵或柵欄以收取道路通過費者，所謂湯排克道路者卽此也。Trampike Roads 蓋當時的道路，殆爲全國的主要交通機關，商業的發達，亦惟此項道路是賴。道路通過費，乃用以維持路務和償還資本的利息的；今則主要的運輸事業，皆以鐵路爲歸宿，而道路僅供給往來村鎮間的交通，而爲鐵路的補助物耳。假使至今仍令商賈繳納道路的通過費，因其路途的遼遠，和往來運輸的紛繁，須設多數車站以監督之，始能

保無脫漏稅收之虞；因之經費增加，勢必征收重額的通過費以彌補之，是則與公眾以不便，而背違交通的本旨了。雖然，道路的發達，關係於全國國民交通的便利，不得不籌有的款，以充其費用；因此之故，又不能不增加人民的負擔，而加重納稅了。在最初的時候，以重大工程的橋樑，所需工費浩繁，不能不征收利用之者以通過費；每以工費無着，其工程之進行，常至遲緩，每以渡船代之，而征收通過費，一般人民亦樂於輸將。等到橋樑建築成功之後，其交通之利便，比較以前不啻霄壤，而征收通過費，亦比較低廉，但人民反以納稅過重而不滿意；以此原因，故地方的道路交通，大半皆委諸地方機關管理，政府不便加以干涉。然於國道或於戰時，因軍事上的必要，則由國家收回統轄，並由工部局直接委任橋樑工程司管理之。國家關於此項維持費的支出，每年達三千萬佛郎之巨，加以人員養老金，其總數為三千八百萬佛郎或三千九百萬佛郎，即每年每公里的維持費，平均約為一千佛郎。

省道由內政部委任縣長管理之，其中有四十四省的省道，特設管理專員公署，其他四十二省的道路管理事宜，則歸橋樑路局管理之；此種管理的方法，皆認為很是經濟，而且方便，故一般人均主張擴充此種方法，迄至最近方經委員會表決，而採用之耳。至於平常的村鎮道路，在理論上，似應以村長或鎮董管理之；然在實際上，則歸各省的工部局為之經理，並為司其建築和維持各種工事；當時法國的國道，省道，村鎮道路，以及城市馬路的總管理費，每年竟達一萬萬六千萬佛郎，即主要道路的管理費，每公里要四百佛郎，平常道路的管理

費，每公里要二百佛郎。

城鎮鄉的街道和馬路，當歸城鎮鄉的工部局管轄之。然有不可忽略的地方，就是通過城市村鎮的主要道路，關於管理上和經濟上的權限，仍然是不能出其本路的範圍。至於巴黎市則反是，國道之經過巴黎市的，其市內的部分，即與市內的道路，居於同等的地位，由工部局的橋樑工程司管理之，而受縣署的制度以節制之。巴黎市的道路管理和維持費，每年達二千七百萬佛郎左右，其中六百萬的路燈費，尙不在內；以上兩項之外，尙有陰溝及場所的維持費。其他各城市的道路支出費，向無詳細的統計，而其重要的數目，亦難推測而知之。總計巴黎及其他城市道路的管理和維持費，不下三萬萬佛郎之巨。若單就巴黎市而論，政府年支三百萬佛郎以擴充之。對此巨額，不啻車薪杯水，何濟於事，必賴他種方法，以補償其不足。其法維何？就是徵稅；但所謂徵稅，絕對不是向來的通過稅的性質；通過稅，乃道路所有的人所征收的，屬於私人的利益。今所征收的稅，乃爲維持公共的道路而征收者也。其征收的稅率，爲一百分之十，即按往來於公共的道路上，如河流的船舶，車輛座位的運價，而征其百分之一。此種規定，無論國道及城鎮鄉村道路，與夫通過城市的運輸，一概施行之。其船舶及車輛運輸，不出城市的範圍，或往來於市外四十公里的市鎮者，其稅則另定如左：

(一) 每車一輛或船一隻的容量：



二人座者年納五十佛郎

三人座者年納七十五佛郎

四人座者年納一百佛郎

五人座者年納一百二十佛郎

六人座者年納一百三十七佛郎

(二)每增一座位容量：

六至五十座位者，年納十二佛郎又五十生丁；

五十至一百五十座位者，年納六佛郎又二十五生丁；

一百五十座位以上，年納三佛郎又十二生丁半。

實際上此種規定，是為通行，蓋市外四十公里的運輸，很是稀少。總計陸路運輸進款，每年達五百萬佛郎，關於郵務的收入，因當時的郵務業，與運輸機關，沒有具體的規定，也無從查考。至關於私人的馬車，汽車，腳踏車等的納稅，每年也有二百五十萬佛郎之巨；關於此點，與其稱為道路的使用稅，毋寧稱為道路的消费稅，蓋出乎吾人之所謂交通的目的了。

若夫各省和各縣的道路及街衢，則另行規定兩種專則，以維持其一切支出；專則維何？即徭役捐和工業附加捐兩種。徭役捐，乃由各往戶各商業所供給的人工，就是每一壯丁，連

車一輛，馬或驢一頭，每年義務的應於公共道路上，作若干天的工作也。應作工作的日數，則由省議會規定，在城鎮的道路上，作四天，在街衢上作一天，其工作由管理機關指定，以人畜車輛自完其工作為原則。然亦曾經規定以金錢換贖人工的辦法，其金錢數目，比較其實地工作的價值甚廉，最多不過工作價值的百分之三十五。雖然，此種徭役義務，對於其應盡的工作，大家還是喜歡抽暇去幹，而不願以金錢代替工作也。到了近世，因人事的變遷，工程也因之日益紛繁，而法律上的規定，也是一天一天的周密，因此政府而予各縣以增加金錢換贖人工的特權，蓋以徵諸縣民的作客於他方者也。一九〇五年的徭役捐，估值約為四千六百萬佛郎，其以金錢代替人工的代價，也達一千二百萬佛郎。夫徭役捐之徵收，既不以道路利用多寡為比例，其非通過稅可知了；蓋此項徭役捐，概以人畜車輛的數目為正比例者也。石礦，森林，與夫製糖業者，當納工業附加稅，蓋因其運輸量重大，道路的損壞也比較的快，故增加此費，以償還其損失。征收工業附加稅的辦法，直接加諸運費以征收之，總額年達一百五十萬佛郎。

在城市中，除了繳納例稅而外，更有所謂停頓費；此種停頓費，就巴黎市而論，電車一輛，或旅客馬車一輛，年納二千佛郎；私用馬車一輛，每日納一佛郎又五生丁，其收入額，年達七百萬佛郎之巨；但其結果，實與運輸業者，以伸縮的阻礙，蓋不分其業務的繁簡，載重的輕重，以及時季的忙閒，而一律征以二千佛郎也。今則一改從前的弊端，而依車輛使用

的日數，及其開行的次數以徵收之也。此外對於業主，更徵以保險費，其總額年達三百萬佛郎；砌路捐及他種稅捐，其數目不過二百萬佛郎。在他城市，也有同類的捐稅，不過其數目很小。總之，稅捐收入的中心，在道路上的旅客運輸，或由政府，或由縣政府徵收之；其他比較收入少的稅捐，則由其他機關辦理。

自一千八百九十八年四月十二日法國政府的法令公布以後，一千九百年二月二十四日，就依照該項法令第八十六條，規定預算方法，此方法不但為公共道路所採用，也為利用道路的交通機關所遵守，其目的在便利汽車公司的組織。蓋於營業疏間的路線，其設備比較電車路為易；且因不設軌道，移動亦較便利，然其營業，亦不能如願以償；故於一八九八年，政府依照法律的規定，通令地方行政機關，補助運輸貨物的汽車公司，其補助的程度，按照各省的經濟能力，而各有不同；大概分為三等，即按其行駛距離，每年每公里，助以二百五十或三百五十佛郎。此種補助費，純係地方的供獻，其交納至多以兩次為限；政府又以此命令運輸機關，並規定此種命令的有效期間為十年，凡合同須規定行駛的次數和期限，並其運費的最高限度，於此限度內，得自由規定之。依此法律的目的而言，則汽車的貨物運輸，尙未見有多大的改良效果，使現在研究的進行方法，能予以希望的成績，則此種法令，尙可行之於將來也。

道路上的交通警察，並不是由道路管理的委員管理之，乃由普通警察和地方負維持的責

任。今單獨把運輸警察來說明之：一八五一年五月三十日法國政府頒佈的法令，規定專施行於交通重要的道路，國家軍隊之通行該項道路，如有違犯管理章程的，必定科以監禁的處罰。一八五二年，一八五八年和一八六三年之間，曾由政府陸續布發命令，對於車輛的寬度，每架機車的馬力，及車隊的長度，加以相當的限制。並將車內的燈光的強度，以及旅客座位的大小等，都有命令規定。又於春季冰解路滑的時候，爲防止交通的堵塞起見，規定兩車交叉的規則；並使運輸業者，於車後懸掛鐵牌，表明該車的號數。一八九九年，曾規定行駛的章程；一九一一年，對於該項章程，又修改之，其行駛的速度，每小時不得超過三十公里；其有違反此種規定的，則即記其車的號數，呈請管理處或地方官廳處罰，或懲辦之。單行汽車，經過行人繁多的地方，須減少其速度。每小時不得超過二十公里；其車隊行駛曠野的時候，其最高的速度，也不得超過二十公里；若於人煙稠密，商務繁盛的村鎮中，其車行的速度，每小時不得逾十公里。凡車隊須經詳細檢查之後，視察其行駛能力無缺，該車車隊長持有准許通行令，方可開行，然此項規則，自施行以來，還沒有達到奉行甚力的效果，迄今最近，還在想法促其極力奉行。

#### 第四節 道路運輸的狀況

關於車輛行駛記載的最完備的，惟有國道而已。我們嘗考諸每時期的計算，自鐵路發達以來，其關於道路的運輸營業，並不很受重大的影響，不過其性質稍微有些變更。長途運輸

，雖然絕跡，然各大城市及各鐵路車站間短距離的運輸，則比較以前，反形增加，截長補短，和從前也差不多，並沒有鉅量的減少。蓋自鐵路通車以後，其產業集中的地點，每以工商業者輻輳於此，道路運輸，藉此而獲一良好的業務，即以最低額來估計，也足以與從前的長途運輸的業務相等，依最近的調查，一九一三年，法國道路運輸車輛，每日平均通行次數，大約如左：

裝載貨物及農業物的車輛，用馬力者，一一五次；

普通旅客車，（滿座與空座），用馬力者，六次；

空客車或特別客車，用馬力者，一三〇次；

四輪汽車，（總數），四次；

腳踏汽車，（總數），一次；

普通腳踏車，（總數），三二次；

馬牛驢的單行者，以頭計，四〇次；

小家畜，以頭計，八八次。

統計每公里的道路，每半年平均經運四萬噸貨物，其營業的總額，除車重不計外，達一千五百三十萬噸公里，這就是每公里經過的總噸數。雖然，計算營業的目的，還未能及貨物的數量也。蓋統計上既未記載貨物運輸的總重量，又未記載貨物經過的距離，則不能知道國

道運輸的噸數實在數目。除上表所列車輛牲畜外，又當注意於電車運輸的貨物和徒手的行人，一九一三年，電車經過一千七百〇四公里，至徒手行人的數目，尙未估計一個約數出來。

各省省道，縣道，與夫各城鎮的鄉村道路，亦向無統計，以供計算營業的資料；至於街衢的馬路，因出乎統計的目的，則更不待言矣；然而巴黎一市，則又可視爲例外，自街市鐵路發達以來，市中汽車營業，大有減少之勢；但到一九一五年，市中乘摩托車的旅客，尙有一萬萬一千四百萬人之多；其中尙有一千七百萬旅客，係於道路街頭銜接處，復購票繼續其路的。一八八二年，每日往來於城市間的，其駕車的馬匹，爲一萬五千以至二萬頭；自是而後，其數目有增加而無減少。

#### 第五節 運輸器具和運費

捐與稅的性質，本來根本不同；而路捐之於道路上，乃爲很特別的名稱，並不是運費的範圍之內。今單就運輸方面言之，彼農工商業者，大概自籌運輸的方法，以救濟運輸的事務；其以車輛馬匹出租與人，而以運輸爲目的的者，其組織，幾乎皆具有小企業公司的形式；其組合較大的承攬運輸業的公司，多利用鋼軌或水道，以達其運輸業的目的；但其運輸，多未規定時間，惟對於旅客及郵件的運輸，其列車的開行，則有一定的規定。輸送的員工，除運輸事務之外，尙須供給旅客的使喚；由此觀之，道路運輸的原理，與前章所述的交通機關相符合，我們就可以知其除去特許專利者以外，一般的平均運費，高出於運輸原價的數目很是

微小。實業家自爲運輸，卽可以知道運輸的價值，託諸承攬運輸者，於此亦可窺見。蓋一方由於承攬的競爭無限，而他方則託運者可於隨意轉移，不受何種限制與阻礙；託運者與承攬者之間，常隨時用公平的方法以處理之，故運輸價值，不難推定之耳。但承攬業者，器具的消磨，薪工的支付，每月有一定的數目，故其進款僅可償其一時的支出，不能據以爲常，其結果常至賠累不貲；蓋時期有忙閑，營業有繁簡，運輸有旺淡，且車輛的容量有限，當運輸忙迫的時候，又不能增加運輸的數量，以增加其進款，而預備供其支出焉。

鐵路而外，關於陸路運輸，其運費研究的材料之最完善的，當首推運輸專家福維爾氏的運輸方法。自有道路以來，如欲估計其利益，當以今日道路的運貨與古昔沒有道路時用人畜的運費而比較之，就可以明瞭一切了。在上古時代，人與物都是野蠻的，道路不相通，人與人之間，也是老死不相往來的；其所恃以爲交通的惟一樞紐，就是全靠人和畜的力量。此種狀況，其與法國征服馬大加斯加島及南非洲的剛果地方初時相同；因那兩個地方，初時是沒有道路之可言的；物品的輸送，專賴人力爲之，穿荆棘，過叢林，尋蹤覓跡而前，日行二十乃至二十五公里，每人頂負二十五乃至三十公斤的重量。平時每貨一噸，運送一公里，其運費至少爲二至三佛郎。然值運輸繁忙的時候，貨物推積，若非預爲準備，禁止人民出境，則人丁不敷負送之用；如在道路遙遠的地方招募而來，其運費勢必因之暴漲。到後來知道利用牲畜，則運費因之大減；以驢馬負送貨物，每公噸所需運費，不過一佛郎；其方法係用驢馬

或駱駝二頭，由一驢夫爲之牽引，每頭負載貨物一七五公斤，每日行走三十公里；如用駱駝隊負送貨物，每頭所負二百乃至四百公斤，每日行走四十公里，則其運費可減至前此之一半。等到車輛運輸發達以後，關於運費一層，更加低減，但須完善的道路，方能運送安全。當一七〇〇年之頃，英國的道路，非常惡劣，每噸公里的運費，欲減至八十生丁，尙不可得；道路愈加改良，運費愈加低減，殆爲世界各國道路的公例。十九世紀之初，法國道路，每噸公里的運費，降至三十至四十生丁，旋又降至二十五乃至二十生丁。鐵路初興的時期，因速度增加的關係，其每噸公里所需的運費，尙不下四十生丁；然當時道路每噸公里所需的運費，亦不過二十五以至三十生丁；但貨物的裝卸費，未能包括在內。惟運輸機關，須負保管貨物的責任，遇有損壞或遺失，須負責賠償之。及至採用汽機動力以後，以爲運費可以減低，然巴黎市鐵路的搬運費，常超過前面所述的運費二倍或三倍。所幸汽機的搬運車，較之搬運馬車，似乎經濟，殆因馬車的工價比較昂貴的原故。

當十八世紀舊式運輸制度崩潰的時期，速運旅客和郵務事業，大半經法王特許專利；以法國現幣計算之，大概每人公里的運費，爲四十生丁。及至十八世紀望特米那爾戰勝的六年，法律則定，才把特許專利的制度根本取銷。當鐵路發達以前，爲舊制施行的末期，如帶提包一件的旅客，乘郵車或郵驛，則每一人公里的運費，爲十八或二十生丁。速行旅客的運費，則因道路和位置而有不同，每公里至少須納八生丁，而至多亦不過十八生丁；其平均數，



約爲十三生丁，其中尙包含行李費在內；而所謂十分之一的出口稅，也在那平均數之中；今于沒有鐵路的地方，此種速行稅率，仍然適用。然以之與近郊市鎮間及大城中的旅客運費相比較，則覺得很是昂貴了；蓋近郊市鎮間和大城中的運輸，其路程既短，其旅客又多，每因旅客擁擠，或站立車中，或露出車外，故其運費很是低廉。如乘摩托車或摩托馬車，行走三四公里路程，其運費平常在十九生丁左右，計每人公里的平均運費，不過五生丁。若購買兩程銜接的聯運乘車券，納三十生丁的費用，行程共約十至十二公里，其速度平均七至八公里，各站停車時間，亦計算在內。以此旅行最繁忙之路綫，其任運輸事業的，不免自由競爭，其運費的低廉，乃爲必然的趨勢。

至於偏僻的區域，因旅客的稀少，上述的運費。絕不足以償其營業的費用，故運輸業者，皆舍此而不爲；工部管理局，爲達交通的目的，曾與運輸公司，商訂契約，以該區域與城市中心往來的旅客運輸，該公司有專利權，且允其於公共道路上，准其停留車輛；但限其無論各區域營業的繁簡，須規定同一的運費；故至今巴黎市中的繁盛區域，尙有納較重的運費者即在於此，是無異使旅客納捐，以償其荒僻路綫的損失。專利契約，既經法律認可，又受工部局警察的保護，且利用公共道路及其一切固定的設備，以致該承運公司獲利很是優厚，而招時人的疑議，同業的忌妒；然既有契約，亦莫如之何也。至巴黎市中心及僻遠區域的運輸權，不得專屬諸該公司者，卽是因此的原故。

至於都會的電車鐵路發達，於交通便利方面，增加許多，而摩托馬車，尤為不可缺少的交通器具。摩托馬車，既然自由競爭，其所索取的運費，自須比較的低廉，以之為電車鐵路的補助，誠為於交通有益的器具。等到汽車發明以後，運輸更形靈敏，其車行速度，每小時竟達三十公里；不過其營業的一切費用，也要比較以前驟然增加，如倫敦，巴黎，紐約等市，為其明證。即以巴黎而論，二十四座的摩托馬車，每公里的營業費用，不過一佛郎；三十座的汽車，其營業的費用，至少須一佛郎二十五生丁，較之摩托馬車，其餘額位置的收入，不足以償其增加的營業費用；蓋輪緣和車輛的磨損較速，實為營業費用增加的第一原因。營業費用的增加，則不能不求償於運費的增加，平時馬車每公里營業費用為七十生丁，若以機器發動的車輛，則須增加三分之一，或二分之一的營業費用，可知機械動力的費用，比較牲畜動力為高了。

關於國道貨物的運輸，每噸公里的費用，為二十五生丁，前面已經詳細說過；總計其每年的收入，將近四萬萬佛郎，以之與各種道路的營業總數相比較，雖然微小，而國家受利於改良的道路，實非淺鮮；更以其現在的情形和其維持的方法觀察之，而謂道路非發達農工商業之第一問題，實不可得。蓋貨物的流通，當然要靠交通的器具，雖有良好的交通器具，然非有堅實的道路不可；因此國家如欲發展工商業，必先講求道路的建築；如該國的路政不修，而強求農工商業的發展，是不可得的。

(未完)

## 木炭代油汽車

### 又有更進一步發明

#### 較湯仲明優點有九

太原李文軒研究所得

(太原通訊)湯仲明發明木炭代油爐汽車，在本省試驗，已引起一般人之注意。茲有太風汽車公司工務主任李文軒，發明一種新式代油爐。昨日下午四時，李親駛其發明的汽車，至綏靖公署，閱錫山檢閱後，甚為贊賞，並詳詢李發明之經過，遂同乘其代油爐車至大校場等地駛行，至五時乃回綏署。據李談：此新式代油爐，較湯仲明發明者優點有九：(一)此爐一面添炭，一面開車，節省時間，(二)此爐汽足力量，較湯氏者大，(三)此爐不怕爐內所含水分，(四)此爐可將灰分，變為固體，(五)此爐可將炭內之油，化為汽體，不損壞機器，(六)未燒到之木炭，此爐亦可使用，(七)此爐重量較輕，(湯氏之爐重八九十斤，此爐重五十斤)，(八)此油爐外熱度較低，對於乘客及載貨，均無妨礙，(九)此油爐灰法，係利用遠心力，所出之油，較為乾淨，李為本省汾陽人，民國十四年畢業於本省工業專門學校，對於機械，素深研究，湯仲明前來本省，試驗其代油爐時，只許人參觀其表面，不許人窺其內容，煽風爐等奧妙機件，則每於試驗畢時，搬至湯氏臥室，或派人看守，不使人動，以為奇珍，而李則能別出心機，發明較湯氏更妙者，誠難能可貴矣。

要明瞭平漢鐵路近况

請定閱

平漢鐵路出版的

月刊價目

每月每份	半年	全年	本埠郵費每册	外埠郵費每册
四角	二元	四元	二分半	五分

平漢  
月刊

日刊價目

每月每份	半年	全年	路員照價	本埠郵費每年	外埠郵費每年
三角	一元六角	二元九角	九折	一角五分	三角

漢口三合里平漢鐵路管理局委員編譯課：發行所

物刊期定一唯界通交

誌雜通交

十二月二十日出版  
總行所南京大豐  
富巷淳德里四號  
全國大埠書局均  
有代售

零售每册大洋三角  
全年十二册  
半年六册  
連郵一元六角  
目錄

期三第 卷一第

交 通 插 畫

一、中國之郵運航空飛機  
二、首都輪渡「長江」號落水典禮  
三、首都輪渡「長江」號落水典禮後全影  
四、首都輪渡「長江」號落水典禮後全影

社 評

希望於四屆三中全會者  
招商局非法押款案  
整理航政局與確定經費

招商局之整理與復興

國有各鐵路實行貨物負責運輸之經過及其成績

蘇聯第二屆五年運輸計畫的輪廓

編製電政會計總報告芻議

中國公路發展問題之探討與建議

招商局收歸國營之面面觀

近代船體之結構與其內部之配置

運輸事業互相調和政策之原理與實施(下)

最近各國海運保護政策

隴海鐵路之整理與發展

鐵路特別業務

一九三一年以前之航空進步紀錄

參觀青島海港歸來

首都輪渡「長江號」之計劃及舉行落水典禮情形紀略

交 通 紀 述

一月來之郵政  
一月來之航政  
一月來之交通新聞

歐遊歸程  
附錄：招商局組織章程等

編輯後

江 波 幅

惡 波 幅

士 毅 幅

王 洸 幅

俞 樸 幅

張 冲 幅

陳 其 祥 幅

洪 瑞 濤 幅

章 勃 幅

黃 康 亞 幅

丁 世 祺 幅

郎 德 沛 幅

徐 協 華 幅

王 英 保 幅

柳 希 權 幅

鄭 華 幅

陳 震 異 幅

盧 祖 彤 幅

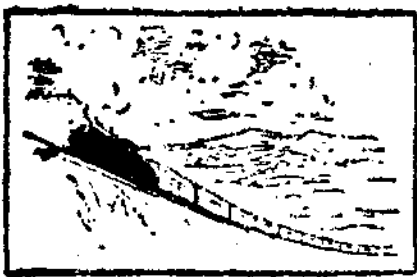
飛 鴻 幅

洪 瑞 濤 幅

洪 素 野 幅

江 波 幅

專



載

## 鐵道業務之整理及今後之方針

俞棧

核自去年五月奉命接綰業務瞬逾半年上蒙 部次長指導之殷中承諸同仁臂助之力俾免隕越至深感幸竊查我國築路雖已五十餘年所表現於外者除軌道列車外至如何管理得當運用得法則多未計及吾人固未敢侈言以前設施之未合但十數年來目擊路况艱危竊欲貢其一得之愚爲野人之獻曝願懷抱多年深愧無由達此目的既蒙

部座委長業務奉職以來昕夕從公未遑或息處理公務一以合理及合乎事實與環境爲標準故不惜排除種種困難拒絕私人請託竭全力以應付一切成敗利鈍毀譽是非均所不計故爲期雖促尙多與革茲謹擇其榮華大者簡略奉陳藉求指教

一、貨物負責運輸——關於貨物負責運輸一項爲本司最重要之施政方針諒諸同仁已耳熟能詳查負責運輸以前幾爲人人所不敢爲不願爲且爲一部份習非成是之路員及轉運商人所痛詈之政策今幸已排除萬難毅然爲之在各方毀譽紛乘之中短期間內竟能收效使社會同情商民欽洽三中全會對本部施政報告中負責運輸一項並經議決有「負責運輸已辦有成效應再積極進行」之命此純由部路各同仁一致努力之結果良深感謝查本部辦理各路負責運輸以津浦京滬杭甬路密邇首都觀瞻所繫自應努力促成蔚爲模範故深切注意採取急進主義於最短時期全路實行文電督促幾於無日無之更就力之所及以電話隨時考詢俾收速效故全功之竟爲時最短至其他如膠濟隴海平漢南潯道清等路則採取緩進主義逐步籌備限期全部完成現均次第實行最近又經嚴令尙未舉辦之少數鐵路限期三月一律趕速籌備完成俾全國各路一律完成業務上最大之

革新使命一面仍不以此爲止境隨時派員考查其辦理情形及應與應革事項各路隨時發生之問題及各項事務之處理均常開會共同研究以謀妥適而合於法理之解決並用循環視察辦法隨時遴派專員循環詳細視察其辦理情形及指示一切關於京滬杭津浦兩路之情形業經先後派員前往逐站實地視察作成報告亦已稟然成帙並經擬定再行派員作第二次之視察俾隨時督率毋使懈弛最切要者不使徒有其名而無其實本部在推行之始即嚴防此弊也

關於負責運輸辦理之成效均有事實可資證明據津浦路報告自完全實行負責以來二十一年十一月份之收入爲二百六十六萬一千八百八十六元六角六分而二十年同月收入則爲一百六十一萬九千二百九十九元四角三分計增加五十四萬二千五百八十七元二角三分此項增加之數決非區區一成運價之增加所克臻此鉅額且津浦路近年收入幾以客運爲主要收入以兩年同月比較可見其增加之主因事實上均在表示貨運超過客運蓋已彰彰明甚次去年十二月份與前年同月比較該月份以各軍隊之調防及各軍軍糧餉械之運輸絡繹不絕軍運倍極繁忙所有車輛幾爲軍運所誤但收入之增加仍達二十二萬五千〇三十元八角六分復次本年一月上旬亦較去年同月同旬增加二十四萬九千五百〇六元六角一分之鉅以上增加數目悉有根據可以公表(見附表甲)考其增加之主因實由於辦理津浦京滬滬杭甬三路負責聯運之故以前各項貨物原由運河水道及青島海運者近以負責聯運多改由津浦南下運至京滬路沿綫平均每日約達一千餘噸可見負責聯運關係之重大由是言之苟辦負責運輸而不辦負責聯運實際上等於虛設自應一面就各路分別辦理負責運輸一面籌辦聯運俾資聯絡故除津浦京滬滬杭甬三路已經辦有顯明之成效外其他各路如津浦與膠濟津浦與北甯隴海與平漢津浦與隴海以及其他兩路以上之負責聯運均在積極進行假以時日可以次第觀成此外尙在籌辦特種負責聯運如鹽斤等是查鹽斤因水陸運輸給耗不平致鐵路運輸受重大影響鹽斤給耗水運原優於陸運鐵路損失甚多經疊與財政部交涉力爭平等待遇且在事實上財部因水陸給耗之不平稅收亦多損失經本部以公正光明之態度往復據理力爭因得順利解決爲鐵路增加此大宗貨運每年約計在三百萬元以上刻已由津隴漢各路辦理特種負責聯運以資競爭

其次請言京滬滬杭甬路該路自一二八事變以後創巨痛深機力不足竭蹶萬分而廿一年十一月份京滬路單獨貨運一項之收入尚較上年同月增加六萬餘元其中一成負責運費不過兩萬餘元其他常屬實在貨運收入之增加二十一年十二月份因檢關事變又起時局發生變化貨運不免遭受打擊然較之二十年同月仍增加五千九百餘元該路以殘破之餘機車車輛損失重大而猶能得此成績實負責運輸前途之好消息也

## 二、整頓客運

(甲)關於各機關人員乘車以前均得任意記帳凌亂不堪經即會同會計長擬定整理辦法六項呈院准予備案並分飭各路施行俾除積弊

(乙)改訂學術團體乘車辦法以前優待學術團體乘車辦法並無一定之標準冒濫滋多業經改訂辦法九條規定必須合法學術團體並呈由教育部或省市市政府核轉本部辦理並加限制以防流弊

(丙)整理免票及客車設備清潔暖氣等種種設備關於各路免票之取締業經奉令嚴格限制至客車及隨車員役招待之注意事項均經隨時通飭各路遵辦

三、整理軍運 吾國鐵路對於軍賑公物各項運輸幾被認為辦差性質此種觀念實屬根本錯誤鐵路運輸原有成本係營業性質營業盛衰於鐵路前途國家收入關係至大關於軍運一項以前全屬記帳致路收減少百政廢弛馴至養路費亦計無所出茲已特別注意厲行軍運條例嚴格辦理半年以來各方任意請運而由本部按理駁復者不下數百案因軍運條例原來規定本已十分優待自未便任意通融例如

(甲)軍麥一項原列軍運條例之內以流弊滋多業經咨商呈准國府修正取銷

(乙)裝卸時間亦經商准減至六工作小時以免車輛延遲之損失

(丙)各路軍事運輸中每有不肖軍人假名軍用糧食等項夾運私貨違法營私不一而足自經本部積極取締凡有軍運概須由



軍政部核轉本部並須詳核嚴格辦理因之嘗有軍人直接來部催促大肆咆哮然本部祇知按照應有手續秉公辦理毫不通融減少私運當不在少

(丁)按照軍運條例軍用糧食例屬記帳部人現與軍政部陳次長磋商要求改收半價現款以裕路收此事正在進行中蓋即以津浦隴海兩路而論此種運輸之損失每年不下七十餘萬元如各路併計必更加數倍如能收半價現款則每年運費之增加必在二百萬以上

(戊)軍隊扣車實為最感棘手之事以前皆無如之何如口口路軍部自民國十六年以來扣有機車一輛客車五輛貨車四十三輛守車一輛任意開赴各路自由包運去年十月間本部令津浦路將該項車輛在蚌埠扣留嚴令遵照疊次軍部命令即予全部交還幸卒以正義折服強權計已收回者有機車客車各一輛貨車十三輛餘車仍在交涉中又口口路軍部亦扣車十八輛經疊次交涉亦已交還貨車八輛餘車亦見續交總之本部對於軍運均以不屈不撓之精神求一合理之解決也

(己)海軍運煤照章應付半價現款本已十分優待自民國十七年以來僅僅津浦一路半價運費之損失達四十餘萬元之鉅該部近更疊次要求改行半價記帳且多由該部呈請最高軍事及行政機關令飭本部遵辦五六年中殆已數次最近舊事重提本部據理力爭公文來往多次最後經本部以路況艱危瀕於破產情形暨該部運煤歷年路收損失確數以及照章應收半現各節據理電請蔣委員長酌核辦理嗣得復電此案業由軍委會令飭海軍部照章繳付半價現款矣

四、整飭賑運 各路關於賑運一項每年運費之損失達二百餘萬元且傳聞賑運本身頗有不實不盡之處自非整頓不可自核到任以來經飭嚴格辦理關於免費運輸賑品業已呈院取消其平糶米糧減價辦法亦已停止

五、限制公運 關於公用物料收費辦法沿用已久各方請運每多越出範圍不免冒濫業經加以解釋呈奉 行政院令准備案僅限於中央及地方直屬各機關及辦公需用之物品可以半價現款備運各方請運據以駁復者為數甚多

六、發展貨運

(甲)各路貨車行駛時間多無一定實有背科學管理之精神業經通令各路即予改善每日開行定期貨車並將混合列車逐日開行鮮貨運輸予以便利加大包裹限度以謀推廣營業

(乙)鐵路包裹營業與郵運包件息息相關且運送郵包之多寡對各路包裹收入關係鉅大二十一年份各路運送郵包損失運費達二千六百餘萬此項郵包原屬鐵路本身營業郵局以特訂運價低廉之故致鐵路無由競爭業經將所受損失以統計方法核算咨請交通部酌加郵包運費並一面努力改進各路包裹運輸以圖競爭

### 七、整頓行車材料

(甲)行車材料之購用關係重要亦為鐵路支出之一大部份近經本司簽呈奉准對於京滬滬杭甬兩路煤斤一項經化驗之結果以中興及開灤頭號煤最合該路需用從前在上海交貨每噸須費十八元五角現在浦口交貨每噸不過十元該路每月用煤約一萬五千噸即此一端約可節省百餘萬元

(乙)行車材料消耗標準據調查結果各路消耗行車材料多寡相差有在一倍以上者此中不免有濫用偷耗之弊已由本司指派專家從實際上研究材料消耗標準現已草擬方案不久當有通盤改革之策

八、增加車輛運用能率 關於車輛運用能率之監督數十年來向未嚴密注意致各路有車而不善運用車輛缺乏益形深刻甚至造成私賣車皮等種種積弊據本司編定之確實統計百輛貨車各路實際上僅能當作若干輛運用開列如下

膠濟二〇、五 京滬杭一九、六 北甯一五、九 平綏六、二 隴海五、八 津浦五、五 平漢五、三 湘鄂四、七

就中以膠濟運用之效率為最高約可至百分之二十湘鄂為最低祇百分之五致沿線雖有積貨而貨運仍無法使之暢旺此皆由於調度失宜管理不周所致如按科學方法管理加以改革平均可增至百分之六十以上以現在情形論全國各路共有貨車一萬二千輛而運用能率平均不到百分之十痛心孰甚目前補救之法已通令各路遵辦者計有規定延噸公里實行夜間裝卸

減少裝卸時間減少調車時間繪製列車運行圖等等以期增進效率

九、負責聯運會議 各路負責聯運關係重大前已提及經由聯運處負責運輸委員會業務司三方面舉行負責聯運聯席會議六次討論擬定全國負責聯運標準方案約再舉行一次會議即可完成

十、舉辦沿線出產展覽會 本司為謀商運之發展起見擬將各路沿線出產貨品產量運量出產地價格銷行地價格運費捐稅運銷地點出產季候及一切圖表與統計在各大都市巡迴開會展覽使各埠商人得以直接認識貨品之樣式各地銷行之數量盈利之預測直接促進商運間接振興國產收效必宏第一次擬在上海開會展覽出品計已有五千餘件現正點收登記裝置陳列約三月中旬可以開幕

#### 十一、編印各項刊物

(甲)編印全國旅行指南以資引起旅行興趣藉作旅客指南計一厚冊已將脫稿

(乙)編製全國沿綫出產貨物一覽俾商人對於各地產物能多加認識近已付印

(丙)編印貨運指南關於貨運一切情形及手續均有詳細說明使商人明瞭實況不必專賴轉運公司現正在編纂中

(丁)編印鐵道便覽一小冊將來分贈或廉售旅客貨商俾人民得知旅行及販貨之途徑并普遍明瞭鐵路實在情形現亦在編著中

(戊)京粵綫調查報告書刻已在編繕中

(己)各路十年來營業收支比較表已編就並經粗印若干份用備研究

(庚)國防上之軍運設備經調查各路一切重要設備及運輸能力等製成表冊但因事關秘密故未便發表

以上各項為半年來興革事項之足資報告者竊以為本部為國家行政機關之一自應就主管範圍酌定根本大計以政治力量推行及於人民使人民受其利便並應以積極之精神支配一切揆不敏竊願乘此方針努力進行茲舉其最重要者兩端分陳於次

一、鐵道運價自主——查鐵路運價之厘定含有保護政策之意義實不啻二重關稅我國受帝國資本主義種種壓迫關稅一項至今未能完全自主致受外人操縱使全國產業界均在帝國資本主義高壓之下呻吟憔悴無法自全若鐵路運價如仍不能自由厘定則不但沿線生產不能發展其影響及於全國農工商業障礙尤大惟華府會議條約第五條曾有「平等待遇」之規定明係指在華各國間之平等待遇而言斷不能任由外人曲解無理要求致成大錯現時雖於貨物分等表中有優等及普通之區別但外人仍多無理要求自應積極抵抗堅持到底一以運價自主為原則否則藩籬盡撤今後吾國國產之保障更無希望矣故本司今後自當以最大之努力本此方針隨時秉承部次長之指導以保護此僅存之壁壘也

二、鐵道均輸政策——從鐵路本身之能力與責任言一方面為運輸之均平一方面即為生產消費之調劑故盡力調劑沿線各種生產消費與供給之關係可謂為鐵道之均輸政策在昔宋人王安石新政中之所謂「均輸」其義猶是此後本司當就此方面盡力做去以期毋負鐵道應盡之責任例如調劑民食一項湘鄂徐蚌盛產米麵如能以特別便利方法分運平津及陝甘腹地即均輸政策之成功故此大本部對於運陝麵粉之自動減收半價及南潯平漢平綏湘鄂米糧之減價均即此政策之權輿今而後將發揮而光大之使生產與供給相互的調勻也

今日之鐵路誠已百孔千瘡有賴於建設者不知幾許個人聞見有限掛一漏萬自知缺點甚多而平日以過於重視公事致多開罪私交之處尤為疚心尚望諸同仁隨時匡教俾免罪戾實深厚幸

## 鐵路負責運輸之意義及其實施

譚耀宗講演

各位同人關於此次本部推行負責運輸之目的，及負責運輸之重要性質，以及此次本部招集負責運輸訓話會之旨趣，已經由汪參事俞司長訓話內詳盡說明。現在我再將負責運輸的意義，及負責運輸的實施來與各位談談。

負責運輸，本不是一個應有的名詞，因為各國鐵路的貨運，照法律，照習慣，遇有因鐵路的過失，貨物發生損失，鐵路對於貨主是當然要負賠償責任，是絲毫不成問題的，所以各國鐵路貨運，並沒有所謂負責不負責的分別。我國鐵路自創辦以來，對於所運的貨物，無論因何種原因，貨物發生損失，是以不賠償為原則的。因為這種不顧法律，不顧事實，違反運輸原理的辦法，我們的鐵路遂成了不盡職務，不盡責任的鐵路。所有種種不堪言狀之弊病，也就全發生出來了。因為要想着改正這種弊病，對於貨運也要像各國鐵路那樣盡職盡責的辦理。使已往所走的錯路，歸入正軌。這才發生所謂負責運輸。其實我們所說的負責運輸，就是人家的通常運輸，也就是要使我們的鐵路，能盡到他應盡的職務，能盡到他應負的損失賠償責任而已。這樣看起來，所謂負責運輸，並沒有若何奧妙難明的地方呢。

照上邊的說法，負責運輸的本身，是沒有多大的意義的；但是鐵路對於所運的貨物，負責與不負責的關係，是非常重要的。現在我可以將我們的鐵路因為不負責的關係，所發生的影響，來說一說。

我國利用鐵路運輸已經有五十一年的歷史，但是我們鐵路的成績怎麼樣？諸位在路服務多年，大概都很明瞭。現在我們比較一下，就可以知道了。我們先不必拿外國鐵路來比較，就拿外國人在中國所辦的南滿鐵路，來比較優劣的程度，相差已經是很遠了。南滿鐵路路線全長是一千一百二十五公里，已往每年平均的收入是一萬二千萬元。平均起來每公里每年收入十萬餘元。我國國有鐵路，路線全長共有八千九百十八公里，已往每年平均收入是一萬八千萬元。平均起來每公里每年收入僅有二萬元。我們鐵路的收入，僅僅及南滿路五分之一而已。我們的鐵路所經過的地方，也都是物產豐富繁密的區域，不能說沒有南滿路的位置好；就退一步說，我們鐵路的地位不如南滿，但打一個對折計算，一公里平均每年收入也應該有五萬元之多，絕不至相差如此之遠，這當然就是經營管理好壞的問題了。我們現在來研究我們的鐵路辦理不好的地方，並且與上述鐵路收入最有關係的，是在那一點。

大概鐵路事業內部的工作可分為三種：（一）機務（二）工務（三）車務。車務的工作，也可分為三項：（一）行

車(二)客運(三)貨運。機車三種工作，以車務關係業務最大，行車客運及貨運三項，又以貨運與業務關係最重。所以鐵路貨運營業，可以說是鐵路的主要業務。貨運辦理的好壞，不但影響鐵路本身，並且有關國計民生，我們鐵路的業務，如此衰微，商民情況，如此凋敝，貨運辦理不善，實是一個大原因。貨運辦理之所以不善，就因為鐵路對於貨運不負責的關係。我們照下邊的幾種情形分開來觀察，就知道不負責影響的重大了。

一、因為鐵路不負責的關係，商人對於無厚利可圖的貨物，就不肯冒險經營；結果生產的人有貨不能銷，用貨的人想用無處買。鐵路既失去此一部分貨運。社會經濟也受莫大的影響。

二、因為鐵路不負責的關係，商人為免除危險損失，只要能有的法子可以運送，就不肯從鐵路運送。就如民國十三年時候，由關外到天津的糧石有三十八萬多噸，這種糧石，本來可以走北甯路運到天津，但是因為北甯路不負責，商人不肯冒險，所以都從大連或營口由輪船運至天津。由這一點可以證明鐵路不負責，會把自己的生意趕走的。由上海到天津或由天津到上海的貨物數量也是很大的。但是經由我們鐵路運送的有多少，在座各位都是在京滬津浦服務的人，當然知道的很清楚，我想最多也不過占全數百分之一。由此可以知道負責與不負責關係之大了。

三、因為不負責的關係，就是商人非走鐵路不可的貨物，也要另想免除損失的法子，就不得不託由轉運公司辦理，遂演成轉運公司種種的弊端。據我調查所得。北甯路由天津到北平每二十噸貨運費，鐵路收一百四十元，轉運公司要收二百元。津浦路由浦口至徐州，鐵路收運費八十八元者，轉運公司要收一百三十五元。京滬路由南京江邊車站至上海麥根路車站每二十噸麵粉，鐵路收運費四十六元三角七分，轉運公司要收九十二元，在貨運忙的時候，恐怕還不止此。我知道有許多轉運公司，往往向鐵路租一塊地方，掛起代貨商報運的招牌來，等待貨商將貨送來，轉運公司僅僅的替他報一報運，毫不費力，就得到許多好處。轉運公司因為什麼可以隨意的向貨商要這些額外的錢呢？這無非是我們鐵路不負責演成的結果。因為轉運公司的壟斷及剝削，貨商負擔加重，結果商業情況一天比一天的凋敝，鐵路貨運也一天比一天

的衰微。一直到了現在，路商兩方，都有破產的現象，由此更可以知道不負責影響之重大了。平常一般人見到鐵路貨運減少，都以爲是運價高的緣故，就想到了減價的問題，那裏知道這都是轉運公司從中剝削的關係，何嘗是鐵路運價高的緣故呢。倘若我們的鐵路運輸，仍不負責、仍然任憑轉運公司剝削，就是把運價減至最低點。貨商的担負，是不會減輕的，貨運的數量仍然是不會增加的。因爲這是負責不負責的問題，不是運價高低的問題。方才聽到錢委員所講，鐵路向來的種種弊端及整頓上之種種困難，這還不是因爲鐵路不負責才有這種結果嗎？因爲鐵路不負責，一切放棄，所以商人被敲詐勒索，鐵路不管，商貨被搶劫，鐵路不管，以致造成鐵路員司買車皮種種弊端，甚至掛車索費，澆油索費，過磅索費，寫票索費，而貨商尚須出錢賄賂小偷，以期免遭偷竊，這不是奇聞嗎？我認爲這些弊病，既然都從不負責發生出來的，那末我們實行負責運輸，一切弊端，就可以一掃而空了。或者說：負責運輸實行起來，不免發生許多困難，但是我覺着祇要我們努力去作，一切都不成問題。就拿北甯路沿途小偷偷竊貨物來說，開辦負責運輸以前，沿途靠着偷貨生計的人，爲數極多，但是自開辦負責以後，因鐵路派武裝路警隨車押運，嚴厲取締，各小偷也就漸漸的斂跡而改行了。所以無論何種困難，能不能打破，全看我們的精神如何，雖不能立刻把種種障礙統統消滅，但是如果逐步進行，一切難關不難打破的。

以上所說的是不負責運輸所發生的惡劣影響，但是負責運輸，又怎樣的實行呢？在講這一個問題以前，應該把從前籌辦負責運輸的歷史和曾經實行的各路經過情形說一說：

諸位大概都知道負責運輸，並不是現在才想起來辦的，民國七年第一次運輸會議時，已經討論過這個問題，不過直到現在尚沒有辦成，這是什麼原因呢？因爲當時祇有葉前次長（即葉前部長）一二人熱心去提倡，而事實上并無相當經驗的人才去輔助他進行。故此曇花一現。這實在是極可惜的一樁事情。所以第一次運輸會議，交通部籌辦負責運輸的提議，就不能澈底實行，因爲當時對於倉庫蓬布人才等等，看得太難了，太過擔心了，所以議決了六項辦法：（一）是分三年

籌備，(二)趕速建造倉庫，(三)是各路設法保險，(四)是請法規會議定各項章程，(五)是請調查并翻譯各國關於此案法規及例案以資參考，(六)是請部咨財政部，對於貨物裝車後卸車之前厘金稅卡不得檢查。我們從以上議決的辦法，就知當時對於實行負責運輸尚沒有適當的辦法，難道非要設備好了，就不能辦理負責運輸嗎？四洮北寧兩路，設備都很不好，而他們也一樣的辦理負責運輸，而且效果很好。有的人以為負責運輸，非要蓬車不可，好像沒有蓬車，就辦不了負責運輸似的。但是鐵路所運的貨物，大概是四等以下為最多，有許多東西，可以用敞車來裝運。譬如米糧之類，即使有一點半點丟失損壞，也有限；并且祇要我們好好的盡力看護，也絕對不會有什麼損失。這并不成很大的問題。那時通過的議決案一定要造倉庫和篷車，當然為一時經濟能力所辦不到的。所以我以為設備也是要有的，但是不能等待一切設備完全設備好了，才開始辦理。我們應該看什麼地方好辦，就先辦，什麼地方就是沒有倉庫，也可以設法將就些。如鄭處長所說的，沒有倉庫的地方，可用洋灰桶架蓋起來，權當倉庫，就是一個辦法。至於人才方面，更不成問題，負責運輸，用不着什麼高深學問，祇要能寫寫算算就行，所以對於設備及人才發生問題的，都是過慮。當時他們議決分三年籌備一項，也是因為把負責運輸看得太難了。不然那用得着三年的籌備期間。關於他們議決案保險一項，當時因為沒有調查和統計，所以發生了損失賠償恐懼，其實這是不成問題的。關於他們議決交法規會定章程，也是辦不通的原因之一。因為法規會內的能議法規人多係法律專家，至於研究負責運輸的專家，事實上并無其人，故此簡直毫無結果。換句話說：假使即有其人，若果對於負責運輸，沒有相當的經驗，那末所定出來負責章程，自然是不容易合於實際的。所以這次，雖然議決，也不過有此一案而已，實行是當然談不到的。

以上所說的是民國七年第一次運輸會議籌議負責運輸，沒有結果的經過。等到民國十年第三次運輸會議的時候，兄弟那時代代表四洮路曾提出施行負責運輸一案，當時交通部也有同樣的提案，當經大會通過，由交通部擬訂貨車負責運輸通則十八條，公布施行，但是一直到現在，十年之久，並沒有見諸實行，其中的原因：(一)是自交通部起至各路對於負



責運輸仍是沒有實行的決心，（一）是當時沒有規定出詳盡完好的施行辦法，各路就是想辦負責運輸也無從着手，所以民十的議決，也成了民七的議決一樣的擱起來不辦了。這次顧部長毅然決然以最大的決心和努力來推行負責運輸就是鑒於前兩次的失敗，所以很堅決的決定，督促各路剋日實行，一面并在部內成立負責運輸委員會，以專責成，自籌備以來，一面決定推行政序，一面訂定各項章則，已先後將負責運輸通則，負責運輸辦事細則，提貨單章程，及處理細則，并各項單據表格，訂定完妥，呈 准頒布施行；尚有路警押運負責貨車辦法，零擔車處理辦法，篷布使用方法，僱用裝卸夫裝卸貨物辦法，脚行承辦裝卸貨物辦法，及運費雜費計算方法等，均經擬訂，不久即可公布。津浦已決定分段開辦；京滬滬杭甬決定擇站施行，都定於九月一日開始。我們何以先要從津浦京滬滬杭甬路開始實行呢？因為這三路離部較近，接洽甚易，而設備也比較好一點，所以從三路入手。又因為九月份貨運不忙，開始辦的時候比較容易些，等到十月，雜糧上市，一切手續已熟，就可以順利的進行了。所以決定九月一日起實行。等到三路的負責運輸有了根基，即辦三路負責貨物聯運，再推行其他各路負責運輸，其次即辦全國鐵路負責聯運，再次即辦國內鐵路與水路及公路負責聯運，最後即辦國際負責聯運。

到那個時候我們鐵路就算有了出路了，也就是國計民生有了出路了。我們推行負責運輸已經失敗了兩次，這一次希望三路同人下一個決心，抱定宗旨，奮力前進，絕不要使他再蹈前兩次的故轍。將來成功不但是諸君的榮幸，也是三路的榮幸，本部的榮幸，也就是國家的榮幸了。

以上所說的是負責運輸已往的經過，及這次籌備的計畫，和對於各位的希望。現在我再把我個人對於辦理負責運輸的經驗，與各位談談，更可以知道負責運輸，并不是像一般所想像的那樣困難。四洮鐵路是民國六年開始行車，那時候兄弟在四洮服務，當全路沒有完全通車以前，就開始營業，所有的貨運完全負責。那時候一切設備都不完全，不要說是倉庫，就是辦公的房屋都沒有；但是我們祇就人員辦事能力上努力逐漸進行，一直到普及全路，其中並沒有感到什麼困

難，可見辦理負責運輸，並不在乎設備怎麼樣，環境怎麼樣，祇要辦事人能盡職有決心，就可以解決一切困難了。四洮路已往營業，平均每年貨運收入約四百萬，而每年平均賠償費不過七八百元。這樣算起來，負責運輸損失，僅占收入萬分之二，並且就他的統計來看，所損失的大半因為同南滿路聯運，手續上發生錯誤，或員司辦事上疏忽所致。而因設備不周所發生的損失，是絕少的。至於火災，也從沒有發生過，這是我在四洮經過的情形。民國十八年北甯路高局長，鑒於關外各路負責運輸，辦得成績非常的好，決定北甯也實行負責運輸，責成兄弟籌備進行。雖然因為北甯已有五十餘年的舊習慣，不免有些不容易着手的；但是我們一方面設法革除積習，一方面從事訓練貨物人員，因為求東四路和西四路從速實行聯運的關係，北甯開辦負責運輸的時候，所有倉庫蓬車篷布等等，都沒有照規定準備好，就辦起負責聯運來了。但是雖然沒有完備的設備，實行以後成績很好，自十九年到去年九一八止，北甯負責貨運收入是三百三十餘萬元，而損失賠償不過三千多元。而損失中最大的一件，是因為路軌被水沖壞，貨車停留較久，貨物被水浸濕賠了六百多元；其他因為設備不完全，致貨物受有損失的，以及被竊的情事，都是很少。由四洮北甯已往的情形看來，也足以證明，祇要我們有決心，肯盡職，肯負責，對於辦理負責運輸，賠償損失問題，是很可不必過慮的。但是實行負責運輸，應先籌辦的事很多，總括起來，大概可以分三點來說：（一）是設備，（二）是訓練，（三）是進行。

（一）設備方面 因為不負責的關係，鐵路對於貨運設備，向來是毫不注意的，是完全放任的，所以腐敗到不堪的地步，設備固然是越完善越好，但是我們不一定要如何講究，我們要使他經濟合用就是，如限於經費，不妨因陋就簡，在可能範圍內，力求妥善。就拿貨場和貨運辦公的地方來說：鐵路本來是商業性質，應當和平常商店一樣，貨場及辦公的地方，要力求適當，使顧客方面便利，如商店的門面，不整齊不顯明，使人不容易覓找，生意一定不會興隆。所以鐵路貨場，應當在車站相當適宜出入方便的地方設立，辦公室也要使商人容易尋覓。現在各站貨場，及辦理貨運的地方，多不合適；客商往往不知什麼地方，是車站的貨場，什麼地方，是辦理貨運的辦公室；就是我們鐵路的人員，走到一個車

站，也不容易知道貨場及辦公地點何在。有許多的車站，客運與貨運同在一個地方混雜辦理，這是很不對的，客貨一定要分開來辦理，才能有條理，各站應當就貨運的情形，斟酌設立貨場。如限於經費，可先作臨時的計畫，以後再按營業發展的情形，逐步擴充。貨場的地位，一定要平平整整，四四方方，不要灣灣曲曲的。因為不平整的貨場，管理上極不方便。北甯天津東車站的貨場，就犯了不整齊的毛病，岔道的設備，也極不合用，各商隨便在貨場租用地皮，隨便堆積貨物，我們要走入貨場，簡直如同入了迷陣一樣，因為貨物堆積雜亂，行走不便，裝卸工作也受很大的影響，所以貨場雖大，不但不能便利貨運，反妨礙貨運，並且這樣的貨場，若是遇到水災，危險更不堪言，從前天津東站貨場，連燒兩次，每次損失，都有幾百萬元，就是這個原因了。所以貨場要有整齊劃一的道路及區位，有妥善管理的方法，貨場內的岔道，要成併列的直線，長度最好能容納一列車，以免調車之繁忙，使車輛運送便利，節省時間，岔道兩旁，應劃定約三十公尺的空地，以便存貨，空地以外，應設與岔道平行之大道，大道也要整齊平直，以便車馬往來搬運貨物而便於發生變故時之挽救。貨場一定要有圍牆，不一定要用磚牆，用竹片或帶刺的鐵絲，圍起來，也就可以。貨場的貨位要固定，地勢較低的貨位，要預備枕木鋪墊；要預備相當的篷布覆蓋貨物，雜貨多的車站，必須要有倉庫，如限於經費，可用洋油桶或洋灰桶打開架釘起來，作臨時性的倉庫，也未嘗不可。貨場內一定要有巡查夫或路警，負看管的責任。貨物運送的時候，一定要有路警隨車押運。敞車裝運怕雨濕的貨物，一定要用篷布覆蓋起來，並且要用繩索捆束，車上要有拴繫繩索的裝置，這種裝置，不要用鐵圈，要用鐵作成一個工字形的拴扣，最為便當。篷布要印有顯明大字號碼，無論篷車敞車之兩側，適當的地方，各裝置一個插車牌的車牌框，以便插放車牌。車輛兩側應在適當地方，用大號的阿拉伯字碼，標明車號。現在各路車輛的車號，頂大的不過二公分，而路名反倒很大，這是很不合適的。車號最好是每一個字碼要七公分長三公分半寬，篷車的車號，最好標在車門上，敞車標在靠近車底下邊，以免篷布所蓋而使由遠處一望即可明瞭。關於安裝車牌框及重油車號，可以逐輛的改正，不用一時全數送到廠裏去改正，只要每年車輛進廠修理的時候，將車

號放大，將車牌框改裝，輪流着一年後，就可完全改好了。還有一層要緊的，就是關於消防的設備。我們各路貨場，對於消防一事，可算沒有一點設備和組織，就是有，也是各自為政，毫無統系，現在聽說路警局方面，要着手籌劃各路消防的事宜，這是很好的消息，很重要的事情。希望各路同人對於這一點，要特別注意，在消防規章，沒有規定頒布以前，各位回到路上，可在各站組織一個臨時的消防隊，設備不一定要十分講究，祇要預備幾個藥水滅火器，太平水桶之類，就可以應用，就是連泥沙也可以應急救火的。譬如一車石灰起火，當然不能用水去救，那時就可以用水泥封閉的法子去救，那末祇要有了組織，有了準備，就可以防備萬一的，救火器具的好壞，尙是第二個問題。以上不過祇就我們鐵路經濟現狀下應有設備的最低限度上立論，將來若是貨運發達起來，舉凡大規模倉庫的建築，特種貨車的購置，以及其他種種設備，那是不待說，非精益求精不可的。

(2)訓練方面 我可以簡單說明一下，負責運輸一切的辦法和性質，既然與不負責運輸大不相同，辦理貨運的人員，所負的責任，也和從前大異。各路已往的積習，已有五十餘年之久，現在要把從前的一切推翻，最要緊的是要先革除貨物人員的思想；然後才能革除一切積習，然後才能走入新途，然後負責運輸實行起來，才能順利，才能有成，所以訓練這一層，是很要緊的，這次的訓話會對於負責運輸真正的意義，和他與國計民生的重大關係，以及本部推行的方針，和各種實施的辦法，與各種章則，都要詳盡的討論，詳盡的問明。這個訓話會可以說就是我們大家的訓練了。我們經過這次的訓練，我們對於負責運輸的一切都有了，都認識清楚了，對於已往貨運的積弊，都認為非革除不可，這就是我們的思想已經改革了，我們已抱定這個思想，其餘的一切連帶的，也就解決了。各位回到路上，第一步的工作就是要把這個思想灌輸到全路的同人，尤其是辦貨運的同人。第二步是要把各種章則及辦法手續等等，來教給全路辦貨運的同人，所以各位回到路上，就是負責運輸的導師，各位回去應當開一個會，研究如何訓練全路貨物人員的方法，各就本路的情形，隨時隨地的去担负訓練的責任，務使全路人員，對於負責運輸的意義和辦法以及章則，一一明瞭。一方面對於設備

上，何者應加改良，何者應從新設施，擬具意見，貢獻本路當局，如此辦下去，最短的時間內，負責運輸，就可以一舉而成功了。

(3) 進行方面 以上所說的訓練，自然也是進行的一種。現在我再把關於事務方面，進行的方法，簡略的說一說：我們辦理負責運輸，第一步要使社會上明瞭我們的辦法。使大家知道負責運輸的好處，最好我們把貨商託運貨物，及領取貨物的手續辦法，車站辦公的時間和地點，以及其他一切貨商須知的事項，用簡單方法，印成小冊，分送各商。這種小冊子裏面，并須將各站至各站的運價表附入，但是每一小冊內，可以不必把全路各站的運價表全都附入，譬如在甲站分送的小冊子裏面，祇須把甲站到各站運價載明，不必把其餘各站到各站的運價載入。這樣編印，不但可以省費，貨商看起來，也容易明瞭。如甲站的貨商，需要甲站範圍以外的運價，也可以向車務處索取，這樣辦法，貨商當然就感覺便利多了。聽說現在津浦路，已經着手印製，這很合乎招徠原則的。

負責運輸與已往貨運積弊，是根本不相容的。在同一車站上，一方面辦理負責運輸，一方面仍辦不負責運輸，負責運輸，不會收完好效果的，所以負責運輸的實行，在一條路綫上，應當是全路各站，同時一律舉辦。但是因為設備上人事上種種關係，在開始舉辦負責運輸時，不能不取逐漸推進的辦法。現在我們進行應取的步驟大略說一說，關於開始實行負責運輸，關於車站範圍，可以分兩種方案，一種是將全路分為兩段或三段，先從一段實行，所有這一段內的車站，彼此間的貨運，完全辦理負責，然後推及第二段，第三段，而及於全路各站。此次津浦路，就是採用這種方案。一種是先就全路主要的大站，辦理負責，然後推及次要的車站，及普通車站，而及於全路各站。此次京滬滬杭甬路，就是採用這種方案。關於貨運的範圍，我們可以分開兩種步驟；就是先辦整車貨物負責，次及於零擔，這是由易而難的意思，因為零擔貨物，所需一切手續繁雜，此次津浦京滬滬杭甬路均是採用這種步驟。至於提貨單和變更運輸及到付的辦法，因為初辦負責，手續上容易發生錯誤，應當俟貨物員司，對負責運輸處理手續上較為熟練時，再行辦理。這三種事務

的舉辦也可以分期實行。據我個人的意見，是先辦到付，次提貨單，再次變更，這種先後的推進次序，不一定是必須的。假如我們籌備的期間充足，事先均有準備，這種次序是用不着的。以上所說的，不過是就各路的情形，以備實施負責運輸的參考而已。

關於負責運輸的意義和實施，大概是如此，現在再把這次頒布的負責運輸通則內應當注意的幾點，向大家說明一下，因這次所頒布的通則，有幾條有說明的必要。

通則第三條託運單的規定，是因為以前所定寄貨聲明書的名稱，不甚恰當，所以改稱作託運單。因為負責運輸是絕對按照貨物託運先後的次序起運，所以託運單的作用是很大的。託運貨物的人非要把貨物送到貨場，按照規定填具託運單，經查驗妥實，始予承運，這個託運單，就是鐵路與商人間的合作。一切的關係根據託運單發生，而裝運先後的次序，也係根據託運單而定。從前的寄貨聲明書，用意雖然相同，但是實際上多不使用，早失去其作用，且顧名思義，實不如託運單的恰當。此次所定的託運單，填寫的手續，至為縝密，在負責運輸內是很關重要一件事，這是不可忽略的。

通則第七條關於整車貨物託運之標準，這一項規定，是因為各路車輛種類過於複雜，故斟酌各路現有車輛，較為普通之十五噸二十噸三十噸四十噸四種，為託運負責整車貨物之標準。以期較為劃一，但是各路如在四種以外，仍有輛數較多之其他噸位的車，也可以斟酌加入利用，本條所限的四種并非絕對的。

通則第八條，關於整車貨物混裝之限制，這一項規定是根據整車貨物的原則及意義確定整車與零担的界限，以符獎勵整理貨物的本意。從前整車貨物，一車之內不限貨物種類，往往一車貨物，有十數種甚至數十種百餘種。因之零星貨物，也有按整車起運的可能，不但失却整車貨物之原意，鐵路收入受莫大的影響，而鐵路處理上也極感不便，并且這種毫無限制的辦法，在表面上似乎是小本貨商可以受到一點便宜，其實是病商害路，專給轉運公司造中飽的機會。因為貨商託運的貨物，除柴米油鹽木石菸草磚瓦煤灰等，足裝整車之外，其餘大多數，為零星貨物，多是託由轉運公司代向鐵

路報運的，凡不足整車的貨物，轉運公司按零担運價，向貨商收取運費，然後他把許多家的零担貨物集成整車，向鐵路報運，而繳整車運費，因為他想得這種好處，當然非湊足了整車的重量，他不報運，一天湊不足，他一天不報運，兩天湊不足，他兩天不報運，無形中貨商的貨物，就受了延遲的損失，這還不是無益於貨商，有損於鐵路，而轉運公司坐享其成嗎？并且我們實行負責運輸，有賠償損失的責任，一車貨物種類繁雜，不但不易整理，不易保管，倘有損失，賠償上也極有問題，這就是這一條規定的本意了。

通則第十條所規定的貨物檢查，是對於貨物託運時包裝標誌品名件數重量等等的檢查，並不是逐件打開來檢驗的意思。固然遇有可疑的時候，可以按照規定打開來查驗，但這并不是常例，非遇真有形跡可疑的情形，不能輕於舉行的。不然的話，不但貨商感受痛苦，鐵路也不勝其繁了。這一層是要注意的。

通則第十一條存場貨物收據的規定，是因為各路車輛不充足，有時貨物不能一經承運，馬上就能裝車起運，而同一種的車輛，裝貨的容量有時不同，不能預定能否將所託運的貨物，恰好裝得上，所以不能在未裝車前填發貨運收據，既不能先填貨運收據，交付貨商，自不得不先填給一臨時收據，以為收到貨物之憑證，因此才有存場收據的規定。以後經過相當的經驗，各路車輛如能適合於商貨的需要，使貨物裝車不致發生不足或剩餘，那時就可必給存場收據，直接將貨物收據或提貨單填給託運人，此法對於商人方面，一定更能增加便利不少。

通則第十二條提貨單的填發，純係為貨商謀便利，和謀貨商經濟的調劑起見，從前因為鐵路對於貨運不負責，貨物無相當之保障，銀行界對鐵路無相當信仰，所以不能利用提貨單，貨商極感不便，這次我們既然實行負責運輸，為便利貨商起見，所以決定實行提貨單的辦法。提貨單與貨運收據不同的地方，就是提貨單與現貨有同等價值，可以抵押或買賣，我們鐵路對於發行提貨單的貨物，在到達站是憑單付貨，不問單上所載的原收貨人為何人，因為這種關係，我們對於提貨單的辦理，要特別注意的，通則規定提貨單的原因，大概是如此。

通則第十四條負責運價的加收，這一項規定，是根據前交通部頒布的負責運輸通則所規定的，負責運價照普通運價加收一成的問題，是很有研究的餘地。因為實行負責運輸，鐵路要增加許多的設備，員工也要增加許多，鐵路成本既然增加，負責運價之加收，在原則上是不成問題的。不過應當加收多少是有問題的。照普通運價加收一成的規定，並不是有正確的根據，僅僅是一種大概的估計，這個數目，是不是恰當，在現在是很難斷定的，我們要俟負責運輸實行後，按照收入支出的統計，加以計算，才能知道加收一成，是否適宜，再斟酌增減，所以我們對於加收一成的規定，不能看作是固定不移的。

通則第十六條交付運費的規定，較從前增加了兩種辦法，一是到付，一是存付。從前鐵路對於運費，概在起運時核收，這於貨商有許多不便的地方。所以這次有到付的規定，貨商可以俟貨物運抵到達站在領貨時交付運費。至於存付的辦法，是先在鐵路存一筆款，專備運貨時折扣運費之用，這種辦法於貨商在偏僻有危險的車站運貨，攜帶現款不便的情形之下，是很有必要的。這就是規定這兩項付費辦法的原因。

通則第十七條運費雜費退還辦法。在從前是非常繁雜的，鐵路若是多收了貨商的錢，差不多可以說是沒有退還的希望。因為車站收費的時候，雖然發現貨票記載錯誤，多算了貨商的錢，不能馬上更正，將多收的費用退還，必須仍照錯誤的數目收取，解交會計處發還，不能退還貨商。而會計處往往好幾個月也發不下來，這樣的辦法，若是遇到臨時運貨的商人，不能坐等，商人就算白吃虧了，所以才有這次的規定。

通則第十九條關於裝運順序的規定。這一項規定，是為革除已往車站分配車輛種種積弊而來的。我可以附帶把我與這條規定，有關係的歷史，來講一講：從前我在吉長路的時候，各站分配車輛，都用比例法分配，譬如甲要五十輛車，乙要一百輛車，而我們祇有三輛空車，就把其中一輛派給甲，而其餘二輛派給乙，這個辦法以後發生很多困難，有人說鐵路有不公平的地方，也有許多不良的員司，利用這種辦法來發財，就是賣空車皮的弊病，後來吉長路因此改用抽籤的



辦法，遇有少數車輛而有多數客人要的時候，就大家抽籤爲定，不過這是賭博式的行爲，我們這樣做買賣，未免太笑話，弊端絲毫不能免除。後來我到了四洮路，偶然聽見有兩商人說起，他這一次買車皮化了二百六十元，那個時候我做段長，非常發急，要想法改善地，我就想到一種辦法。那時候貨運很忙，米糧堆滿，商人來條要車的很多，條子上面所寫的車輛數目，沒有法子曉得他是否實在有那麼多的貨，因爲那時貨場的貨物，堆得非常凌亂。以致無法計算；並且起初祇有五家轉運公司，後來大家看見他們非常賺錢，因此羣起效尤，變成三十六家。大概一家轉運公司，能夠分到一輛空車，就可以賺二百六十元。這時候我疑心路員難免有弊，後來一打聽，路員還沒有明瞭這種作弊的方法，如果再遲幾個月，恐怕路員都要作弊了。他就想一個方法來解決這種困難，就是：在幾天之內，這一個車站，暫時不派車輛，一方面另外尋找一塊空地，劃分區位，每一個區位，標明號碼，每一個區位以堆一車貨爲限。這個時候，轉運公司，非常反對，我詳細對他們講演解說，經過許多的波折，他們才肯把貨照法堆起來。檢點之後，共有四百多車，比較他們請求的數目，差二百多車，從此以後，凡託運貨物，必須先將貨物送到貨場，填寫託運單，我們照託運單按貨物到站託運先後的次序，編成號碼，第一個送來的，就是第一號，最先裝車，這樣一來，就完全公開。有貨才能要車，而鐵路也無權使某人先裝，某人後裝，要完全依照次序。這種辦法實行後，賣空車皮的辦法，完全沒有了。當時有許多局裏的同人，和許多商人，都說我這種辦法太不方便，譬如說：如有貨一批，能夠今天裝出，就可以賺六百元。如果遲了幾天，市價一變，就難賺錢。倘如照這種辦法，未免太不靈便。我詳細一想，他們的理由，非常充足，我就想補救的辦法。當時我想電報既有普通電特別電的分別，我們也可以照他們的辦法分普通裝運和優先裝運。有時間性的貨物，他們多付一些運費，就可以提早裝出；這樣一來，客人也不說閑話了，因此無形中把賣空車皮的弊病也去了。現在各路貨車分配的情形，仍是不免上述的弊病，我們要澈底改革，以利一般商民，所以這條的規定是很關重要的。

以上所述關於負責運輸各方面的情形，大概可以包括了，各但對於負責運輸，當已有相當的認識和了解了。請各位

對於負責運輸，努力負起責任來實行，并認真切實的研究，以求鐵路貨運業務逐日的向前發展。這是兄弟所最盼望的。

(完)

## 鐵道部批 第一〇三四號

上海全國商會聯合會

電呈一件 准駐馬店商會代電請准予取消負責運輸由

代電悉查該會以准河南確山縣駐馬店商會代電請本部取消負責運輸一節該駐馬店商會對於負責運輸之真正意義既未了解對於本部實行負責運輸之主要宗旨尤多誤會對於轉運商與鐵路之立場及彼此間之關係亦未充分認識所陳各點不惟與運輸原則不合且與事實相反茲逐項說明如左

### 一、負責運輸之意義

自經濟方面言鐵路對於沿線生產應負扶助推展之責而於社會經濟尤具調劑流暢之功欲使担負此項職責完成此項功用必其貨物運輸能符安全敏捷及運價低廉之三大原則故此三大原則者鐵路有絕對遵守之責任歐西各國鐵路有鑒於此因自創辦之初即實行負責貨運使鐵路對於承運貨物負損失賠償之責不得不儘力設法以求運輸之安全敏捷運價之低廉矣吾國鐵路對於貨運大都不加重視忽忽本身責任自開辦以來所有貨物運輸均係貨主負責一切均歸貨主自理鐵路除供給車輛外幾無責任之可言設備儘可不求完備所運貨物儘可不加保護損失延誤悉與鐵路無與因之所謂安全敏捷者毫不注意商人運貨既毫無保障遂不惜多方設法以求自全而種種弊端由之以起一批貨物之運送商人所出之額外費用往往多於正當之運費結果與運價之低廉原則又適背馳鐵路信用掃地商人痛苦異常五十餘年以來路政窳敗毫無進展貨運衰落商業凋敝而生產業社會經濟亦受極不良不影響要皆鐵路不負責運輸之所致正本清源舍取歐西各國成法實行負責運輸

外其道莫由故本部此次實行負責運輸即完全在革除以前積弊並使肩負鐵路應盡之職責完成鐵路具有之功用藉以直接解除商人痛苦增益鐵路營業間接促進生產發達社會繁榮

## 二、轉運公司之立場

轉運商居客商與鐵路之間承攬商貨代向鐵路託運其與鐵路之關係與一般貨商無異負責運輸實行一般貨商所受之利益亦即轉運商所受之利益其理由至為明顯乃該駐馬店商會謂負責運輸為消滅轉運商之計劃不知何所根據果如所言則各國鐵路貨運俱係由鐵路負責轉運商即早應絕跡何以各國之轉運商反日趨發達吾國東北國有各路及中東南滿向皆施行負責運輸轉運商何獨不受影響膠濟路開辦之初對於貨運即行負責北甯路實行負責運輸已有二年之久不聞該兩路轉運商有一家因鐵路負責而歇業者津浦京滬滬杭甬路自去年九月實行負責運輸以來商人稱便貨運增加轉運商亦連帶進展是負責運輸不惟與轉運商之正當營業毫無妨害且可助其營業之發展也該駐馬店商會於負責運輸之真正意義不加深辨於實在結果不加細察憑空虛構殊屬非是

## 三、該駐馬店商會所舉負責運輸妨農三點之是非倒置

查負責運輸實行後不惟於轉運商之正當發展毫無妨害且有補助已如上述乃該駐馬店商會復根據其轉運商因鐵路之負責而消滅之偏見引出所謂無轉運商則農村貨物無人招徠土貨無法銷暢無轉運商則借貸不靈農村經濟滯澀及所謂新平定之匪區民衆與鐵路隔膜無轉運商疏導農村無法復興云云姑無論轉運商事實上無此重大性質縱如該駐馬店商會所言負責運輸實行後尤足促進轉運商之努力經營也查從前鐵路不負責時所有貨物在鐵路上之損害均須由轉運商負擔賠償客商之責每年轉運商所受此種損失為數甚鉅今鐵路實行負責運輸貨物遇有損失轉運商既有所取償毫無損失之虞而所有在貨場看護貨物在車上押護貨物以及其他種種不應由轉運商擔負之責任又均已免除轉運商正可竭其全力赴各農村城鎮承攬貨物擴充營業則信用必益增進資本當愈流通農村經濟自更活動且負責運輸實行後已往商人所受種種有形及

無形之損失俱行消除貨物成本減輕則產銷數量因此增加農村經濟必益發展如鐵路放棄責任雖有轉運商又何裨益於實際無如轉運商遵循正軌承攬貨物以取合法之手續費者固非絕對無有而利用鐵路不負責種種缺點藉向客商剝削敲詐以圖漁利者在在皆是其甚者更復勾結不肖路員操縱壟斷而最顯著者厥為把持車皮買空賣空至於藉端向客商虛報開銷幾無處無之社會詬病商民痛苦商業凋弊農村經濟瀕於破產者此亦其主因之一如果負責運輸實行一切俱入正軌則轉運商將無敲詐勒索之機自不能不按照轉運業之正途力謀正當之經營結果始能直接有利於商民間接有益於農村該駐馬店商會不明瞭本身真正職責狃於往昔非分權利妄指負責運輸為妨農殊有未當

#### 四、該駐馬店商會所舉負責運輸病商四點之錯誤

##### 甲、負責運輸有利於商人資本之流通

查負責運輸實行後鐵路為商人資本易於周轉調劑起見對於商人所託運之貨物均可發給提貨單以為商人買賣或押款之用商人於貨物託運後即可將提貨單賣出或押出而作第二批貨物之經營資本流通周轉便捷無形中增加商人經營能力何止倍蓰且負責運輸又有運費到付辦法商人在起運站不必繳費即可運貨不惟客商資本賴以調劑受其實惠即轉運商亦感覺便利非常也該駐馬店商會謂連年災禍商人破產者多而一線之延即轉運商對於客貨不即取運費且以運商所給單據向外活動以資周轉云云未免祇知其一未知其二

##### 乙、優先裝運辦法之要義暨提貨時間限定之原因

負責運輸所以有優先最優先之規定者純係為便利商人供其特別要需而設蓋鐵路為分配車輛公平無弊起見不能不嚴格按照貨物到站託運先後之次序撥車裝運惟如遇某商託運之次序落後而該商因貨物時價及交貨契約關係有立即起運之必要鐵路既絕對不能變通先後之次序則該商即難免不受鉅大損失故設有優先最優先之辦法以便商人於必要時之選擇商人既有正軌可循路員毫無私自通融操縱之餘地此正所以杜防流弊也

貨物運抵到達站提貨時間所以加以限定者因商人全體利益關係自不能任商人隨意延長提貨時間否則先到者經旬累月尚不提取貨場倉庫必至不能容納後到者即無法保管難免不受損失故規定凡超過規定時間向不提卸貨物者則略收保管費以示限制該駐馬店商會所謂優先最優先名目實予不肖員司舞弊之機及所謂提貨一逾法定時間又有各種糜費云云實屬誤會

丙、鐵路責任本應有限度

鐵路對於所運貨物應負之責任各國鐵路俱有一定限度本部此次所頒布之負責運輸通則舉凡鐵路職責上所應負之責任無不規定在內其不屬於鐵路職責範圍以內者自不能勉強負責查鐵路職責上所不能負之責任不外三點一、屬於天災事變非人力所能抵抗者二、屬於貨物性質上之自然變化者三、屬於商人自己之過失者以上三點準情度理徵諸各國先例及吾國民法俱不應由鐵路負責該駐馬店商會謂負責運輸名為負責而所訂通則內有種種不負責者云云并舉雞蛋麻油兩種貨物為例不惟不明負責原則且負責通則根本即無對於雞蛋麻油不負責之規定夫從前鐵路對於貨物任何損失概不負責商人所受痛苦極深該駐馬店商會豈無所聞今鐵路實行負責乃反指為病商用意何在殊難索解

丁、負責運輸有利於中小商人

負責運輸實行轉運商對於一般客商無所用其剝削一切俱須按正當手續辦理此正一般中小客商復活之機該駐馬店商會反謂中小商人貨少費重勢將裹足云云未免是非顛倒

總上所述該駐馬店商會所舉負責運輸病商各點縱非由於成見太深亦係對於負責運輸認識不足

五、該駐馬店商會所舉負責運輸影響政治各點之無稽

甲 負責運輸正所以維持轉運商正當營業

查負責運輸根本在興利除弊使路商俱入正軌轉運商既不因鐵路負責而失其正當經營之能力前已詳言之則負責運輸實行後轉運商正可盡其全力以承攬各方之貨物遵循正軌與鐵路切實合作各負其應負之職責各盡其能盡之功能共同努力貨運之暢通各業之振興社會經濟之發展當有無窮之希望而轉運商之繁榮亦自不卜可知否則如祇知利用鐵路不負責之缺點顧全目前非法之小利阻撓鐵路改進則商民痛苦愈深各業凋弊益甚究其所極勢必鐵路破產轉運商亦必失所憑藉而趨於消滅蓋皮既不存毛將安附也該駐馬店商會所謂轉運商因鐵路負責而絕望而失業者乃適得其反耳

#### 乙 鐵路用入行政自有標準

鐵路用入行政自有其需要之標準自有預算之標準姑勿論鐵路並不因辦理負責運輸而需要多數人員縱因負責運輸員司有所增加亦自有一定標準該駐馬店商會所謂負責運輸用人甚夥開支浩繁云云實屬牽強附會與事實不符

#### 丙 實行負責運輸商人担負減輕之鐵證

查負責運輸因運輸成本關係運費雖略有增加但較之不負責時商人所受之種種損失及額外剝削實際上商人之担負已大減輕自負責運輸實行後不惟貨物未趨水運而水運貨物且趨路運即以津浦路徐州一帶花生米而論從前大都由大浦裝輪運往上海或自運河裝船至浦口自津浦京滬實行負責聯運後已多改由路運其原因不外鐵路負責商人担負減輕而貨物又復安全便利耳查不負責時每四十噸花生米由鐵路自徐州運至上海轉運商向客商所收之運費為九百元鐵路負責後減至六百二十一元八角客商負担減少二百七十八元二角如由水運每四十噸花生米自徐州至大浦裝輪去上海客商之擔負為八百八十元較由負責路運多二百五十八元二角蓋由水運客商所受之剝削如故耳花生米如是則其他貨物可知津浦路如是則其他鐵路可知此豈空言所能掩飾哉則該駐馬店商會所謂陸路增加運費貨物多趨水運云云實屬昧於事實之論

總之該駐馬店商會所陳各節根本錯誤其錯誤實在原因有二一則不明瞭鐵路與轉運商各有其正當之職責而妄冀越俎代庖一則以負責運輸損害其從前非法之利益而猶思黑暗永世殊不知鐵路負責運輸乃其本身分內之事天經地義無可非議即因此而影響轉運商之非法權利亦屬進步表徵未可因噎廢食况鐵路本身健全之後轉運商得致其全力於貨物之招徠及鐵路運輸範圍以外之收送滋榮發達正可與鐵路營業相輔並進豈僅鐵路轉運商雙方之利而生產發展社會繁榮尤利賴之本部此次實行負責運輸經過詳慎之研究縝密之計劃精確之調查無論從任何方面設想負責貨運均有即刻切實實行之必要吾國生產落後百業凋敝社會經濟瀕於破產原因雖多而鐵路辦理不善未能担負其應負之職責發揮其具有之功能實為最大關鍵故今日欲謀挽救藉起沉疴舍實行貨物負責運輸外絕無其他辦法此後轉運商所應研究努力者(一)須致力本身職責(二)須設法協助負責運輸之改善俾達於充分完備之境不應再有如何之懷疑與阻擾也該會為全國商界之中心負有促進商業之重責倘能倡而導之協助本部使全國鐵路負責運輸早日完成豈獨商界之幸亦國家之幸也仰即轉向駐馬店商會切實解釋俾免誤會所請取消負責運輸一節應勿庸議此批

## 太陽力之利用

(塔斯社塔什干通訊)塔什干土壤學考察院近試驗太陽力積聚、已告成功、○·七一·萬米突之太陽力積聚器能在夏日使六十里突之水由十八度增至一百度(攝氏)、照此計算、每米突積聚器每年可煮水一萬六千里米突、考察院又發明隔離太陽力之法一百度之水一百五十立方米突在一年中逐漸變冷至與空氣之溫度相等、按太陽力在蘇聯已被實際應用、塔什干考察院已完全以太陽力為原動力之廚房、浴室及水塔、考察工作人員之家庭中、亦充分利用太陽力、在薩馬干地方、使太陽力為電力之試驗、已獲新奇之進步云、

## 粵漢鐵路株韶段工程局招投工程廣告

本局興築工程在廣東省韶州至樂昌一段將次竣工通車樂昌以北至大石門一段長約四十五公里現正準備繼續展築該段內計有隧道七座最長爲二百三十公尺橋工涵洞一百五十座路基土石工約有二百八十萬立公方及禦土牆混凝土約共十三萬立公方以上各工定於本年三月間開始分標招投四月間選標動工再在湖南省株州以南達雷溪市一段約長八十二公里計有長達二百七十公尺之淶河大橋一座及路基土石方甚多將於四月間分標招投所需工款均已充分準備凡在國內曾經承辦各項工程之包工果屬經驗豐富資本殷實志願投承者不限國籍務希預爲籌備以便屆時前來競投倘願先期來工場察看或來函詢商本局當予以一切指導與便利此告

局址 廣州市十三行聯興馬路



## 平漢鐵路年鑑出版廣告

本路肇建垂四十年其間興革遷替迄無專書紀述有心研討者輒引爲憾爰經蒐集今昔事實蒼輯而成年鑑一書攬摭源流綱列目舉全書計共四十餘萬言圖表二百餘張舉凡本路以往之沿革現在之狀況今後之設計靡不羅列無遺誠我國鐵路刊物之巨觀付梓無多購請從速

書用道林紙印布面精裝 定價每部大洋四元

售書處漢口特二區三合里本路編譯課

平漢鐵路管理委員會啓

# 工 作



# 報 告

## 津浦鐵路管理委員會工作報告二十一年十二月份

### 一 奉行法令事項

#### (甲) 奉部令轉行中央法令事項

法令名稱	到達日期		法令要旨	奉行方法	備考
	月	日			
標明航運包件重量章程	十二	三		奉部轉院令公布	
法院組織法	十二	六		奉部轉院令公布	
海軍校閱條例 軍艦職員服務規則 各公署衛士服裝條例附圖	十二	七		奉部轉院令公布	
行政訴訟法	十二	十四		奉部轉院令公布	
行政法院組織法	十二	十六		奉部轉院令公布	
懲治盜匪暫行條例	十二	二十六	施行期間展限六個月	奉部轉院令公布	
改正婦女會組織大綱	十二	二十八	一第九條第十二條之規定一二字係一字之誤	奉部轉院令更正	
獎勵工業技術暫行條例 細則	十二	二十九		奉部轉院令公布	
修正鐵道部料款管理委員會規程第九條條文	十二	一		奉部令公布	

#### 乙 奉部令頒行主管範圍內法規事項

鐵道警察消防大綱	十二	七		奉部令公布抄發 所屬知照
修正鐵路貨車運輸通則第二十九條	十二	十五		奉部令公布抄發 所屬遵照
修正鐵路警察處分違警事件應守規則	十二	十九		奉部令公布抄發 遵照
各路警察署路警補助教育簡章	十二	十九		奉部令公布抄發 知照
修正京滬滬杭甬鐵路管理局編制專章	十二	三十一	第十一條條文前三行	奉部令公布

## 二 工作實施事項

### (甲) 總務事項

#### 一 令飭各處及工會勸導工人赴職工識字學校入學

總述 本路各大站職工識字學校次第成立各部份工友工作餘暇入校讀書不惟可以增長知識且可改良生活而工友知識提高工作效率增進有裨路務尤非淺鮮顧各校成立伊始工友入學者固不乏人觀望者亦在所不免蓋因一般工友不明瞭本身利益且囿於環境所見不廣坐失良機此種情形對於職工教育前途影響甚鉅亟宜剴切勸導以宏作育

進行經過 查上述情形係經浦鎮職工學校呈報職工教育委員會轉部令知本路當經令飭所屬各處及工會理事會對於各部分工友切實勸導務期踴躍入校俾職工教育克收美滿之效果現各校入學工友較前陸續增加矣

#### 二 投標承包浦口路界清潔捐

進行經過 浦口路界內廁所前以承辦人辦理不善經呈准另行招標並將標價減少為二千元在案自公布後計收得標函四件十二月二十五日開標商人冷殿元標價二千六百五十元為最高照章由冷殿元承辦

三 編輯本路規章匯覽

部頒章則行將抄竣

四 編輯第七期旅行指南

第七期旅行指南業經依據調查報告書積極編訂本月份復經搜集最新材料及照片依次補入期切實用而增旅客之興趣

五 編輯第十一期本路月刊

本期月刊已編輯完竣付印不日出版

六 編輯本路活頁職員錄

各處課員司數額已照最近狀況編竣

七 校對三十三年份本路日歷

本路二十二年日歷本月中旬出版分發各處應用

八 奉令續徵鐵路史料

正趕搜集編

九 編輯本路日刊

自第四百九十期起至第五百一十六期止計共二十七期逐日出版

## (乙) 車務事項

子 運輸工作報告

一 籌擬將徐州調度股提前遷移濟南

津浦鐵路月刊 第三卷 第一期 工作報告

進行經過 車務第二總段之貨運向以濟南為中心尤與南段各站關係密切本路調車電話分三大段管理除浦徐段於浦口設立調度股外所有徐濟濟津兩段之調度股原擬均行設立於濟南俾利貨運去年十一月間徐濟調車電話裝竣時值貨運增繁濟南車輛雲集遂呈請將徐濟調度股提前遷移濟南辦公俾便與濟站及總分段隨時接洽以求敏捷而利調車

## 二 向北甯磋商租借貨車

進行經過 本路貨車缺乏不足應付經調查沿綫各站於現時冬春間所有貨物必能隨運隨來實有向外路租借貨車之必要乃援照成案與北甯磋商撥協運貨物列車六列並將該路在本路行駛之煤車回空裝運非聯運貨物此外則另請借給種子車兩列現仍在繼續接洽辦理中

## 三 加開浦蚌間煤車

進行經過 本路車輛素極短少運輸貨物尚不足應付加之沿綫各礦煤斤益行不敷周轉各礦均以無充分車輛供給專運煤斤向有租借外路車輛之舉去年十二月間淮南大通兩公司先後向北甯租用煤車連同機車各一列已定為二十七次二十八次按日於浦蚌兩站定點對開逐日輪流運送

## 丑 營業工作報告

- 一 規定包裹重量改為一百二十公斤為限所有本路前定之起運包裹在六十公斤以上均按照一百二十公斤收費及聯運黃絲包裹之重量辦法即行取消
- 二 請籌款修理泰安曲阜兩處賓館俾得發展附屬營業並暢旺客運
- 三 第二三兩總段各站之貨物裝卸費除天津總站外均已訂立合同規定整車貨每噸為一角五分另担貨每噸為二角但天津西站另担貨特別規定為每噸三角

四 重訂徐浦間各站分配車輛辦法因徐浦間各站貨多車少託運普通整車之貨往往起運無期應蚌埠糧食公會之請求將分配車輛辦法重行改訂(一)報運普通優先最優先三種時則按普通三成優先三成最優先四成分配(二)報運普通優先或最優先兩種時則按普通四成優先或最優先六成分配此項辦法十三條已呈准本會十二月一日起實行

#### 實 港務工作報告

##### 一 下關陵通兩輪輪流洗爐以利行駛

總述 該兩輪均逾洗爐之期且機件均有損壞值本路班輪異常缺乏之時乃輪流洗爐藉資調劑  
進行經過 下關輪洗爐後陵通輪即繼續洗爐並分別檢驗全部機器驗有損壞過甚不能應用者同時修理工竣照常走班在下關輪停駛洗爐之時即商准差輪管理所借到萍富輪船一隻替班俟陵通輪洗爐工竣始行交還並酌給萍富輪船工等獎洋五十元以示鼓勵

##### 二 組織南北兩岸負責聯運辦公室

總述 本路與京滬路實行聯運後為業務需要起見應派專員管理以重專責  
進行經過 會令港務稽查葛志成譚國裕兩員改充港務課課員辦理南北兩岸聯運事宜並調駁運股過江押運司事十人平均分配歸葛譚兩課員指導工作該兩岸辦公室於十二月十九日先後組織成立並呈報備案

##### 三 恢復護輪憲兵

總述 改用輪渡票為期甚近亟應恢復上項憲兵俾得協同稽查渡輪  
進行經過 護輪憲兵向經辦理不無成效迨至國難發生後旋無形撤去茲屆實行輪渡票之期甚近由本會商准憲兵司令部繼續指派憲兵協同稽查取締不規則之軍人無票乘輪業於十二月二十五日恢復並仍照前例發給津貼藉示鼓勵

### (丙) 工務事項

#### 一 更換管店三界間及三界張八嶺間一百呎橋梁工程

進行經過 此項工程計包括(甲)更換管店三界間公里九二〇・〇三一處橋梁一孔(乙)三界張八嶺間公里九二九・四五九處橋梁一孔(丙)三界張八嶺間公里九二六・六一二處橋梁兩孔甲乙兩處工作情形均於十月份及十一月份工作報告內敘述列報丙處亦經開始工作截至本月終計甲處工程已完成全部工作百分之九十二處完成百分之八十七丙處完成百分之二十

#### 二 韓浦工務段內水患善後工程第二期工作

進行經過 此項工程均已於十月份及十一月份工作報告內敘述列報十一月中旬以後因貨運旺盛所有輸送石料列車由車務處收回運貨本項工程暫行停工本月起復行繼續工作現已全部竣工

#### 三 建築浦口禮堂及辦公室

進行經過 此項工程於十一月份工作報告內敘述列報本月繼續進行截至月底已完成全部工作百分之三十三

#### 四 改建韓莊站迤南運河橋

進行經過 此項工程已於十一月份工作報告內敘述列報其土方工作於本月十八日填挖完成所有建築便橋鷹架以及更換鋼構工程遵奉 部指令准予招標承辦業在申京濟三處登報招標定於二十二年一月十六日下午三時在本會當衆開標並已呈奉 部令派員到會監視開標

#### 五 濟南第二扶輪小學添建校舍

進行經過 此項工程已於十一月份工作報告內敘述列報本月份因氣候寒冷仍在停止工作中

### (丁) 機務事項

#### 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八十一輛小修機車二輛客車二十六輛貨車一輛濟南機廠修竣大修機車四輛客車四輛貨車五十九輛小修機車三輛客車六輛貨車十八輛天津機廠修竣大修機車一輛客車二輛貨車〇輛小修機車〇客車九輛貨車五十四輛

#### 二 籌劃全線各車房爐灰招商包清

總述 本路各車房所出爐灰有由車房自行清除者有由工務段派工清除或招商包清者有由機務段招商包清所得價款撥充就地員工子女學校經費者辦法殊不一律而各段駐在地之員工子女小學校又多向本會請求將就地車房爐灰招商包清得價補助經費本會令機務處會同工務處核議

進行經過 機務處工務處會同商定以各車房爐灰既係機車所出與機務關係較深應由機務各段主管清除原由工務段承辦之包商合同等截至本年年底止移交機務處接管以一事權並即擬定各機務分段招商承包清除車房及車站內水鶴旁爐灰煤煙辦事規則投標規程說明書等三種及標單合同格式各一種呈報本會核辦

#### 三 擬定必要員工名額

總述 本會奉部飭規定本路員工名額一案經議決先由各處擬定必要員工名額並規定劃一表式兩種飭發依式填造機務處經查明本處暨所屬各部分員工人數分別依式填表並將員工名額原已過少即以現有名額為必要名額各情形填表附加說明呈會彙辦

#### 四 三等客車廁所之改善

進行經過 本會以三等客車設備較簡而乘客最多自應力圖改善以利行旅又因鑒於車輛衛生最為重要故先從廁所着手辦理查北甯路改良廁所設備頗為完善即向該路索得圖樣以資參考並再加以改良製成圖樣當經籌劃應用



材料開單請購一便飭由各廠陸續改造嗣本會奉 部令頒發三等客車廁所標準圖樣復飭該處遵照籌備改造已據該處將備辦情形附圖呈會核奪

#### 五 籌議檢查鍋爐

進行經過 機務處以機車鍋爐為行車安危所繫有檢查之必要正在擬訂機車洗爐檢查及定期查驗等各項規則圖表本會適奉 部令按期查驗各項鍋爐以策安全經批交該處遵照辦理該處遵以檢查工作極為繁賾必需專員責成始克濟事擬請恢復原有之鍋爐視檢員並就各段技術員工內考選助理人員以便着手辦理已擬具檢查計畫呈會核

#### 示

#### 六 客車行李架之改良

總述 本路北段頭二等客車內行李架有用麻繩結成者極易損斷應即設法改用鐵條或木條或鐵絲銅絲等並求堅固美觀以期適用經飭各廠酌量情形籌議改良辦法具報本會審核

#### 七 規定風餅行程

總述 本路對於風閘之風餅行程向無規定致緊閉後各風車開快慢不同茲已一律規定風餅行程為五吋至八吋凡客貨車輛之風閘皆依照較正倘因閘瓦磨薄致風餅行程過長者亦應隨時注意較正經機務處通飭各廠段一體遵照添裝二十噸以下篷車氣窗

#### 八 添裝二十噸以下篷車氣窗

總述 本路自辦理負責運輸以來零担貨物驟增經規定將沿途零擔貨件均用篷車裝載惟因本路篷車無通氣設備以致鮮果蔬菜等多有悶爛情事茲為安全起見擬將二十噸以下篷車一律添裝氣窗以資通風由車務處商准機務處以該項篷車裝載零擔貨物須添裝通風氣窗自屬需要其裝置地位以車旁較為適宜免致雨雪侵入當經設計製成圖樣飭發各廠俟該項篷車修理出廠即行依式添裝

## 九 驗車澆油工作之整飭

總述 機務處以車輛熱軸及中途摘修情事足影響運務迭經嚴飭各段切實辦理茲當全路實行負責貨運之際行車安全尤關重要應時刻注意經該處飭各段長督飭所屬驗車員工及澆油夫等務須各勤其職於列車起行之先詳為檢驗妥加油潤免致中途肇事以策安全

## 十 舉行處務會議

總述 本月二十六日機務處召集各廠長總分段長及該處各課長工程司等舉行處務會議討論一切應行改善整理事項計會議三日所有議案及詳細情形均載紀錄呈報本會

## 十一 編製各種表冊及統計事項

編造二十一年度材料分預算

編造九月份機車煤油料消耗比較表

編造九月份機務報告八種

造送十一月份工作報告

造送十一月份員工調查清冊升降調免報告表職工夫役加辛月報表賞罰月報表

造送十一月份乙種事變報告

造送十月份列車機車里程及機車鐘點旬報表

編製機務用度總帳

編製十一月份機車使用效率統計

檢轉電氣廠九月份工料月報

核轉各廠段八月份材料月結清單

核轉浦廠八月份工料月報

核轉津廠九月份工料月報

### (戊) 會計事項

#### 一 遵令改定訂購太平洋機車存款備付辦法

進行經過 本路訂購太平洋式機車自二十一年八月十一日起即經按日提存款項備付價款並於十一月遵照部令在南京交通銀行開立鐵道部購料委員會津浦第一次機車擔保戶撥款十四萬存入該戶在卷嗣於十二月復奉 部令取消擔保戶準備金另定存款備付辦法自十二月十六日起每日提存一千二百元按月解部備付所有十二月十五日以前已提存之款應悉數解部以備每日解款不足付價款時隨時撥用應付洋商利息亦在此款內開支至部中原撥補助之二十萬元仍予儲存以備匯兌率劇變存款不足應付時隨時提撥補助遵將十二月十五日以前本路原立之機車準備戶內提存之十四萬元於十二月三十日悉數解部連同前此所撥之十四萬元兩共二十八萬元自十二月十六日至三十一日每日提存之一千二百元計洋一萬九千二百元亦於同時備文報解照此辦法計機車八輛統歸怡和洋行承辦總價英幣六萬七千六百零八磅分三十期撥付每期付二千二百五十磅第一期於簽訂合同日付訖其餘自二十二年一月起至二十四年五月止每月一日照上數付款一次至二十四年六月一日付款一百零八磅計全數付訖

#### 二 遵令撥解第一期購料基金

進行經過 此案奉 部令以購料欲求經濟必須集中採購大批收買爰特籌設購料基金專款存儲銀行以期樹立信用俾周轉益臻靈敏規定本路第一期應解基金二十五萬元自二十一年十二月起分五個月解繳比以本路冬季收入雖較前稍旺惟以薪工暨緊急料價以及墊付軍費備付華中借款各項解款支出浩繁實已暫難籌此鉅款又以訂購太

平洋式機車案內十二月十五日以前提存並經遵令解部之二十八萬元係屬預備每月提解之款不足付價額時撥用之需與備付機車價款之正式提款不同經於十二月三十一日備文呈 部請在上項解存之二十八萬元內劃撥二十五萬元作為第一期購料基金所餘之三萬元則仍作為機車價款不足償付時撥補之用云

### 三 呈准發給二十一年終獎金

進行經過 本路二十一年營業進款一月至七月實數計一千零五十六萬二千七百零九元八月至十月概數計五百三十四萬零二百三十九元十一月兩月約數計四百五十四萬元共計全年約為二千零四十四萬二千九百四十八元全年營業用款約計一千二百七十一萬零五百四十一元兩抵計營業盈餘為七百七十三萬二千四百零七元其中應減去全年歲計帳結差四百八十五萬三千一百三十八元再減去全年盈虧帳結差十一萬二千一百六十元計得淨利二百七十六萬七千一百零九元按照規定辦法以百分之二十提充獎金計得五十五萬三千四百餘元本路全路員工一個月單純薪工之數約五十三萬餘元經呈請 鐵道部按照一個月又四分之一單純薪工之數發給二十一年年終獎金旋奉令准發給一個月並經委員會規定於二十二年一月二十日全數一次發放通電各部份知照云

### 四 規定英籍洋員欠薪分期攤付辦法

進行經過 本路英籍洋員欠薪迭奉 部令以事關國際信用且各洋員受僱均有合約規定與一般員司欠薪性質不同飭即分期攤付當以二十一年已屆歲暮匪惟刻難籌此鉅款且為日無多手續上亦恐難於辦理周到經呈准自二十二年一月起分三個月攤還計本案內瓦特斯奧斯登康尼耳勃脫樓克爾伯史密斯法克斯白爾馬奧斯登麥克達十人次薪總數共合國幣五萬八千三百二十一元三角七分分三期攤還每期應付國幣一萬九千四百四十元四角六分並經列表呈部以期明晰云

### 五 規定浦口浦鎮徐州蚌埠職工識字學校經費每個月終發給

津浦鐵路月刊 第三卷 第一期 工作報告

進行經過 本路浦口浦鎮徐州蚌埠職工識字學校經費先後奉有部令飭由本路按月發給並經各該校函請提前撥發前來當以本路對於各扶輪學校及各員工子弟學校經費均經定有期間每月按期發給各該校事同一律未便單獨提前發給致涉紛歧經規定於每月月終照發俾免參差並經規定浦口浦鎮職工識字學校經費概在出納課具領徐州蚌埠職工識字學校經費概在開支車具領於十二月二十四日電達各該校知照云

### (己) 材料事項

一 購辦二十一年度上半期修車主要材料如車輪彈簧鍋爐等

進行經過 此項材料遵章開具甲種呈請購料單連同藍圖訂單呈 部核准發交購料委員會代辦

二 購辦警察制服

進行經過 此項警服為負責運輸添設路警之用計二百四十套由 部派員監視開標後即由標價廉宜商號興康祥承辦

## 秋夜與岳鐘縱酒白月之下

薰

白月下白酒，一口一舉首，舌舐齒餘香，眼把嫦娥睇，嫦娥懼且羞，疾向雲中走，雲亦輕薄兒，飽吻而撒手，飛步到天邊，翻身作蒼狗。疏星三五枚，相望不相耦；銀河靜碧流，頭吳而尾楚。楚北有吾家，家人安健否？風寒蛩亂鳴，露重單衣抖，盞乾我亦疲，頽然傍吾友。

# 「學藝」百號紀念專刊目錄預告

插畫

瑞士萊夢湖	劉海粟	唯心論淺說	全增嘏
光與色	王濟遠	現代教育哲學的研究問題	姜琦
蟹	馬孟容	圖書館教育獨立論	馬宗榮
羅佛宮之雪	劉海粟	莊子研究序論	郭鼎堂
向日葵	劉海粟	蕭伯納之研究	張夢麟
速寫畫	方君壁女士	形聲闡微	陳柱
九溪十八澗	劉海粟	國際間能否永遠避免戰爭	李聖五
專論		美國陸軍智力測驗	魯繼會
十五年來中國之天文學界	陳遵媯	經濟恐慌之週期性	瞿荆洲
十五年來中國之地質學界	章鴻釗	商業經營學與商業經濟學	周憲文
十五年來中國之地理學界	蔡源明	利息的原理	徐式圭
十五年來中國之心理學界	張耀翔	西洋經濟名著之讀法及其版本之選擇	唐慶增
十五年來中國之林業	陳植	日本金融市場的特徵	汪向宸
十五年來中國之教育制度	劉家燠	財政整理的幾個重要問題	張彰
十五年來農藝化學之進步	周建侯	考試與工作機會均等	杜佐周
十五年來穀粒研究之新發展	關實之	腦幹部神經核之局所解剖	陶烈遺著
最近有機化學之發展	譚勤餘	一般醇質檢定法	劉伯文
最近化學工業界進步之一瞥	郭振乾	食物中毒與化學	王兆澄
最近醫學向社會衛生轉換的趨勢	吳羹梅	三四次方程新解法	鍾毓靈
中國數學史導言	陶熾孫	弔今戰場文	汪毅齋
中國土地制度史	李儼	詩	曾仲鳴
中國第一部的丹經——周易參同契	王海波	附錄	
中國文學演化原則考	鄭貞文	中華學藝社新社所圖	
科學與宗教的相對性	施崎	中華學藝社小史	
宇宙觀之唯物的解釋	雷通羣	中華學藝社出版圖書目錄	
	邱椿	學蜂雜誌百號總目錄	

# 建國月刊

## 第八卷三期出版要目

插圖 總理遺墨二幅	邵元冲
明末政治鑑	邵元冲
今後的縣政問題	王去病
中國義務教育問題及設施經過	羅篁
黨史展覽會記	志主
述墨子尚同說與專制異趣之點	伍非百
中國歷代民食問題	郎肇霄
政治制度的進化觀	子誠譯
徐錫麟烈士遺稿	
附錄 內政部公布關於地方自治之條例章則九種	

第八卷二期出版

地方自治專號

論文 二十篇  
法規 十六種

上下二册另售每册四角預定不加

另售每册二角 全年定價連郵兩元  
總發行所 南京成賢街建國月刊社

A decorative border with a repeating geometric pattern of small squares and diamonds, forming a rectangular frame around the text.

統

計



# 營業進款概數月報表

民國二十二年一月份

計通車路程一千一百十公里

摘要	旅 客		貨 物		雜 項		共 計 進 款		列 車 經 行 公 里 數		
	人 數	銀 數	公 噸 數	銀 數	元 角 分	元 角 分	元 角 分	元 角 分	客	貨	共 計
本 年		元 角 分		元 角 分							
本月共計	250,931	837,908.15	207,559.405	1,004,714.97	71,692.38	Φ1,914,315.50	50				
每通車公里均計	226.06	754.87	186.991	905.15	64.59	1,724.61					
截至是日止共計	250,931	837,908.15	207,559.405	1,004,714.97	71,692.38	1,914,315.50					
上 年											
本月共計	239,744	801,330.29	184,502.580	738,146.22	86,394.96	1,625,871.47	47	161,428,80	255,982,12	417,410.92	
每通車公里均計	251.98	721.91	166.218	665.00	77.83	1,464.74		145.43	230.61	376.04	
截止共計	239,744	801,330.29	184,502.580	738,146.22	86,394.96	1,625,871.47		161,428,80	255,982,12	417,410.92	

○ 內有軍運記帳洋七萬二千餘元

# 七省公路專委會

昨在京開首次會

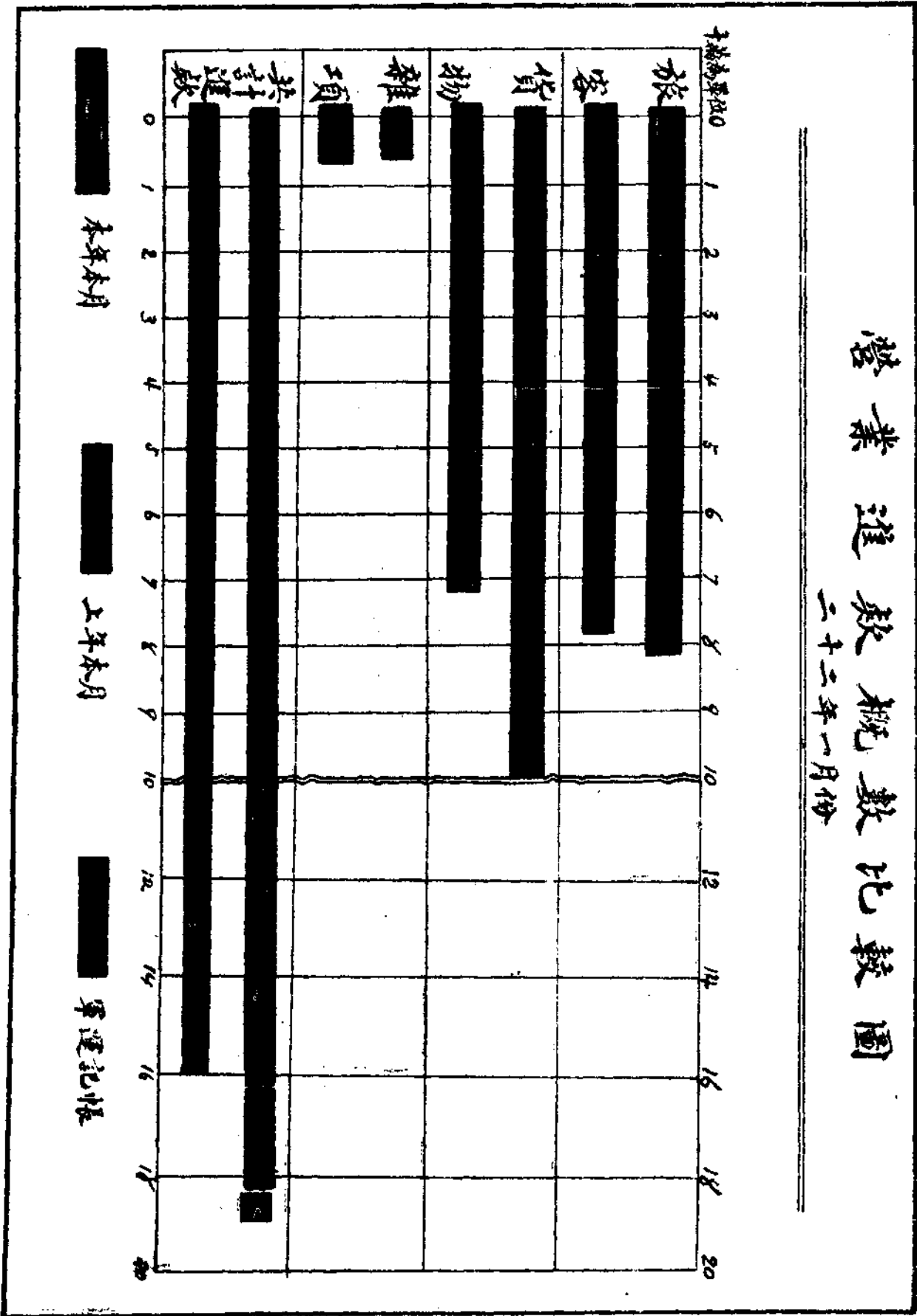
(本報六日南京電)豫鄂皖蘇贛浙湘七省公路專門委員會、六日在全國經濟委員會籌備處開第一次會、出席專委計有王兆荃、(豫鄂皖三省勸匪總部)蕭仁源沈錚、(參謀本部)七省建廳代表張靜愚等、秦汾主席討論(一)擬具審核公路工程預算辦法案、決修正通過、(二)擬撥具借築路基金標準請擬決案、決修正通過、其餘討論案甚多、均暫不發表、(京訊)全會經濟委員會蘇浙皖贛豫湘鄂七省公路專門委員會、決定今晨九時半、開第一次會議、會期暫定三天、其重要議案、爲計劃第二期應築路線、及第一期路線經費之預算、將來由各負擔百分之六十、中央方面擔任百分之四十、又關於公路之法規及管理之統一問題、均有所討論、昨爲星期日、該會以工作緊張、仍照常辦公、聞接到各省提案計有三十餘件、已整理完畢、截至昨晚、陸續報到代表有各省建設廳長公路局長、及剿匪總部參謀本部等機關代表共二十餘人云、又七省聯絡公路第一期應築路線如下、

省名	線別	應築路段	應築長度(公里)
河南	幹線	張老入埠至潢川	二七〇
湖南	幹線	雙柳樹至小界嶺	二〇〇
湖北	幹線	周黨至經扶	九〇
湖北	支線	光山至經扶	九〇
湖北	支線	小界嶺至武穴	五〇
湖北	支線	宿松至英山	四〇
湖北	支線	羅田至英山	四〇
湖北	支線	田家鎮至英山	四〇
安徽	幹線	甯國至歙縣	二〇〇
安徽	支線	歙縣至昱嶺關	六〇
安徽	支線	歙縣至昱嶺關	六〇
安徽	支線	望生墩至郎溪縣	二五〇
安徽	支線	宣城至界牌	二五〇
安徽	支線	宣城至界牌	二五〇
安徽	支線	宣城至界牌	二五〇
江蘇	支線	南京至望生墩	二八五
江蘇	支線	南京至望生墩	二八五
江蘇	支線	南京至望生墩	二八五
江蘇	支線	南京至望生墩	二八五
浙江	支線	杭州至餘杭	一一九
浙江	支線	杭州至餘杭	一一九
江西	支線	南昌至望生墩	一一九
江西	支線	南昌至望生墩	一一九
江西	支線	南昌至望生墩	一一九
江西	支線	南昌至望生墩	一一九
湖南	支線	瀘安至望生墩	一一九
湖南	支線	瀘安至望生墩	一一九
湖南	支線	瀘安至望生墩	一一九
湖南	支線	瀘安至望生墩	一一九

(以上各路線、均各先後開工、其工程已達十分之三四、決可如限完成、通車日期、規定不等、至遲者在本年五月間云)

# 營業進款概數比較圖

二十二年一月份



# 海軍期刊

係海軍部海軍編譯處的出版物，取材新穎，學理豐富。讀者閱此不獨可以增進個人之新智識，而且可以明瞭世界各國競爭軍備的實況及對抗的形勢，凡我同志允宜人手一編而研究國際從事軍政外交及海事者尤不可不備

## 第四卷第二期要目

- |                 |             |              |
|-----------------|-------------|--------------|
| 近代砲戰術           | 美國航空發達之概況   | 爪哇海灣新誕生之海島   |
| 今年日球球面黑點忽然稀少之研究 | 促進空中優勢之要素   | 追擊航空機火箭之新發明  |
| 論硬式飛船           | 裝載折疊飛機之新潛水艦 | 美國大戰艦存廢問題之爭論 |
| 飛機用之機關槍         | 艦機之修理及調整法   | 法國防空用之人造霧    |
| 月球面物質變化之新學說     | 破霧新燈塔       | 印度三大河考       |

**定價** 全年十二冊連郵費三元六角  
**發行者** 南京海軍部海軍編譯處

國內灌輸科學知識的最大定期刊物

科

學

每月一日出版已歷十有四年

論述最新穎資料最豐富

凡對於科學有興趣者不可不讀

凡願追縱近世科學之進步而免致落伍者

更不可不讀

十五卷開始內容刷新並不加價

本刊內附設：

1. 科學諮詢欄……人人可問，逐月發表答案
2. 自修學程欄……函授性質，無需學費
3. 科學教育欄……討論中學校科學問題
4. 新書介紹欄……凡有科學新著盡量介紹

零售每册大洋二角五分郵費國內二分  
外一角六分

預定全年連郵國內三元  
國外四元六角

預定半年連郵國內一元五角五分  
國外二元四角

定閱詳章函索即寄

分售處：各埠商務印書館

上海慕爾鳴路中國科學公司

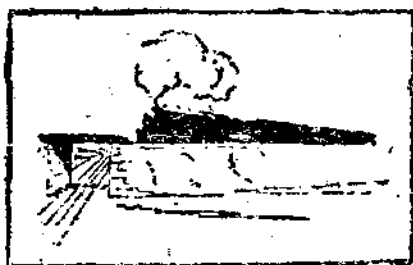
南京成賢街本社

北平農礦部地質調查所

總發行所 中國科學社刊物經理部

上海亞爾培路五三三號

# 路



# 史

## 津浦鐵路沿革紀實續

### (五) 橋工之進行

黃河橋址自經勘定奏准後即於光緒三十四年七月即西歷一千九百零八年八月與橋梁公司訂明以西歷一千九百十一年年底一律修成即按合同四年告竣當由橋梁公司鳩工庀材於九月二十一日破土興築乃因重議造法另估工價展轉遷延終將竣工期限展至一千九百十二年十二月三十一日其在光緒三十四年內雖已開工而旋作旋輟頗無成效之可觀及至宣統元年始將橋工加寬加深各問題逐漸議定並於是年八月稟准督辦幫辦派駐濟南之副工程司黎諾常川監修查核料件重量以免浮冒至九月間河之兩岸預備工作之便橋已經完工其正橋祇南岸橋臺開工下洋灰樁而中洪橋墩鑽驗加深尙未到底宣統二年二月已將第一至第四各號橋墩工程預爲佈置當時以黃河造橋工程宏大需款浩繁刻當加工趕作嚴定期限自應派委熟習工程人員駐工監修以期堅實旋於是年三月由督辦派委沈琪監修黃河橋工事宜所有橋工造法務須按照議定尺寸噸數式樣逐一研查不令稍有參差草率是月二十一日總辦朱啓鈴偕同沈琪暨德浦彌勒等前往濼口查勘橋工其時水勢低落河

寬約六百五十米達以鉚接氣櫃抽水築基爲最要工作現在中洪三大空之第一二三四各號橋墩均用氣櫃壓氣排水以作地基惟第二號橋墩地勢尙當大溜一時未能施工第一號橋墩氣櫃初節鉚完而未沉下第三號橋墩初節入地方鉚中節第四號橋墩初節鉚至九成此外各墩均在地面無庸用氣櫃且橋空均九十餘米達鐵梁亦較小做成基脚後上節逐層用板樁填築灰石便可計日程功其築基脚之法四週先打板樁次於中間打洋灰樁復分層填灌洋灰以現時言之第五號橋墩木樁打齊第六號橋墩洋灰已填頭二層第七號橋墩洋灰已填頭層第八九兩號橋墩板樁打完第十及第十一各號橋墩方打板樁至於兩岸橋臺南岸已砌至橋梁墊石北岸始挖地基板樁未打兩岸切設法電稟燃點電燈通入櫃內以濟工作每日除運料工人不計外做工者約一千人晝夜趕工極爲忙緊是年伏汛之前即將兩岸橋臺及第五至第十一各號橋墩一律修竣至年底中洪第一第三各號橋墩氣櫃已打入海水平綫上十三米達第四號橋墩氣櫃打入海水平綫上十六米達惟第二號橋墩正當中洪急溜是冬初下氣櫃最爲艱險先用巨木皮架四圍護以樁柱聯以浮橋並於上游三十米達相距之處預建三角木壩以防衝激至是時氣櫃已鉚二節宣統三年二月河工督辦以去冬天氣嚴寒結冰較厚若於月內凌隨溜落凌塊爲木架所阻必至下流不暢愈積愈大性堅力猛誠恐有累河工經總辦朱啓鈐前往濟南查勘黃河橋工冰凌凍阻情形並與總工程司詳細討論橋工中洪氣櫃業已落到定點卽令冰汎衝撞木架亦不過損失皮架木料於氣櫃工程無甚妨礙當令橋梁公司博克威具陳說帖照譯華文繕具督辦茲將說帖照錄於後

### 甲 臆料冰汎情形

今年冬令苦寒黃河結冰最盛前數星期凡黃河折溜之處均已陸續結凍一遇天氣晴暖則渙然解散由橋墩空隙之處順流而下因彼時該處尙未凍塞也冰塊厚至二十生的飄流稍滯間有爲樁架牽留之處乃者天氣愈寒澗口上游結凍愈甚一旦因故判解則冰塊汹涌而下均留滯於橋墩空隙之處於是愈留愈遠遂與上游已結之冰凍而爲一是橋墩處之結凍實由上游聯結而來否則該處萬不至封凍此第一次冰凍情形也第二次冰勢愈猛敝公司小輪竟爲所困但建橋樁架并未受傷卽小輪亦毫無傷損彼時誠恐所設之起卸便橋或受衝觸當卽自行拆卸以備冰汎期過再行修復竊思黃河封凍段落甚長一旦決然開裂其力必有不可思議者但小有傷損容或有之若橋樁木架尙不致遽受重傷因初建立之時已慮及此也况正架之前又有護架縱或將來冰汎稍急則此物先當其衝兼可分其猛進之勢而使之折入第二第三兩空之間遵中洪而下凡河中所設之一樁一木無不減其力以削其鋒其中或不免有被觸而斷者然冰塊受制處多總能分其一往直前之力而另行改途竊查黃河流域凡河底平衍之處其結最易其冰必堅因該處結凍在先後至之冰均層疊而上合爲一褶冰汎時此處解化較遲兼可抵制下來冰塊現在起卸便橋之處卽係此等情形將來解凍時凡便橋之基與橋墩樁架均受其庇護之利萬一不幸而樁架或被衝損亦不過材料上之關係而已於第二橋墩毫無直接妨害蓋以氣櫃下截現已抵落水底如斯重大之物豈爲區區冰塊之力所能動搖總之樁架雖全件損傷該處墩工仍當照常氣櫃



內打灰工程現已告竣所餘者祇上面填砌工程鐵櫃上面地勢寬綽縱無樁架已能足用譬如樁架受損吃虧者祇在材料於工期時限或無出入工程亦不致延誤惟冰期太久打灰工程不免稍有耽延得於春融工做時加工追及而已惟冀此外不出鉅大困難不生意外險阻則工程期限不致因此而加長於願足矣然天時所繫又誰能逆料而預防哉

#### 乙 迴溯冰況情形

以上各節如蒙詳加察核便知黃河結冰非造橋之故由來久矣須知橋墩左近經上游而次接濟之力始能封凍足見將來橋工告竣樁架撤去之後橋之關係於冰者更有限也蓋以木椿林立之時而橋基之封凍尙須藉上游冰塊聯結而成將來河中祇餘橋墩孤立寬不過六米達迎流鋒利逢堅必剖其牽滯冰塊之力當更微細近數年來加意體察凡黃河折流之處無不封凍其冰先由靠岸而漸逼中洪然然褶疊而結爲厚塊一千九百零二年零三年及去年今年情形大概相同即灤口上游凡灣曲之處無不節節阻凍非僅造橋之處已也所幸橋墩左近半係薄冰結合而成將來開化或可層層解決不致爲害甚鉅祇盼上游所來之冰勢片段不大橋上或可免受重傷總之無論如何黃河之結冰萬不能藉口造橋之故去年該處未設樁架而冰凍依然是將何辭以解不過冰塊不似今年之厚此祇關於冷度之大小而已一千九百零二三年大車碾冰而過此時之前數年數十年而過車者更不知數十百次彼時並無橋工是又誰之過耶總之嚴冬封凍自古已然年年有冬令終古有黃河河水至冬必淺逢寒必凍是亦黃河之常度而無足斷斷置辯者鄙人於

此敢斷言之曰黃河之結凍其弊在曲折處淺澗處太多苟能設法取直均其深淺水流便利自無留冰結凍之虞惟冀今年伏汛平靜冰汛安瀾工程得以迅速是爲莫大之幸因橋工改圖一舉敝公司至今吃虧甚鉅也

宣統三年春和冰緩河慶安瀾工程無甚變動加以伏汛之前昕夕兼營工程進步尤見迅速惟中洪橋墩之下原估所指之處地質鬆浮逐疊成層不一而足考之古道河流該處當係大清河底嗣爲淤泥壅塞適值黃河改流而來遂成今日河底並在其下迭次挖得蓮子骨殖以及爛船板片等類其爲舊河之底無疑而此項鬆泥以第二號橋墩處爲最深以第一三四各號橋墩處爲最高證以目下考查情形是第二號橋墩非深入大清河底不可蓋今日之黃河底實爲當日之大清河底受淤之泥土質不堅毫無撐架力是以屢經磋商議決將第一三四各號橋墩再加深四米達俾入於堅硬河底更將第二號橋墩免去氣櫃以下之樁柱卽將氣櫃底層直築至海水平線上二米達聞六月間中洪四墩氣櫃險工告竣灰石基礎業已砌出水面伏汛以來尙屬穩固至於第五第六第七第八各橋墩距離各九十多米之鐵梁已由外國運到並鋤成三架進行頗速又於黃河兩岸建設臨時車站及渡船碼頭每日派小輪兩艘拖帶客貨藉與兩岸火車聯絡雖鐵橋未通而往來行旅尙稱便利截止是年年底所有黃河橋墩基礎及橋墩磚石工程均已築竣其北岸邊空入處各寬九十米達均行鋪架鐵工並於中洪寬一百二十八米達兩空裝設鐵架又於第一三四等號橋墩砸築木料及洋灰鐵樁其第二號橋墩此項工程亦已動工此外並於年內在北岸鷓鴣山一帶修築護堤工程民國元年三月將圍護中洪橋墩建造方法議定之

後隨即興工是年五月因鐵料運到稍遲以致架鏘工程耽延數日旋經運到即星夜趕造迨至十一月遂完全告竣是月十六日行落成祝賀禮中外來賓咸集參觀並由交通總長朱啓鈴蒞場演說是月二十八九兩日驗收橋梁本路以德浦彌勒卜樂赫及德浦彌磊爲驗收人橋梁公司以博克威布萊斯及樸呂堪爲交付人當時行使重量機車勘驗升降度數即作爲本路驗收日期經總工程師德浦彌勒逐細考驗以爲構造工程俱臻完善無疵可指並將試驗成績詳具報告即以此項報告作爲驗收橋工之憑證云

## 狂歌當哭

▲弔岫巖凍死之鄧鐵梅部

昨讀鵠兄紫羅蘭齋談蒼蒼所載岫巖凍死之鄧鐵梅部三百八十人，死後猶手執槍刀，比之田橫五百人，其義烈有過之無不及。蓋執干戈。衛社稷，與殉知己之一人有間也。并謂冀望文人學士歌詠之，以彰忠義，僕自愧不文，勉爲韻語。

冰闌百丈雪沒眸，烈風刀割凍血紫，寒威酷虐同日僵，三百八十義勇士，岫巖困守鐵梅部，食盡衣單命已矣，魂魄不忘殺敵人，利器在手目直視，哀哉衛國好男兒，是天不弔乃若此，當年荒島五百人，同時伏劍酬知己，壯烈猶流千古名，何況不爲一人死，無名英雄真英雄，行心所安爲國耳，強敵萬騎重圍合，猶懼義軍堅抗抵，日久無聲搜入山，驚看數百僵屍體，虎狼殘忍亦嗟歎，知吾同胞齊揮涕，揮涕悲哀亦徒然，荷戈殺敵同奮起，寇深雄關已失險，毗裂問誰謀國是。(石予)

# 道路月刊

第三十六卷第三號要目

兵工徵工築路與禦敵救國.....

陸丹林

公路建設之經費問題.....

倪寧譯

都市交通管理概要(六).....

舒伯炎

日本東京市瀝青乳劑撒佈路面之研究.....

袁汝誠

其他關於中外各地路市消息及圖片等子目繁多未及詳載每册售大洋二角全年二元國外及特區另加郵費

## 本版書籍

- 1. 路市叢書 四元二角
  - 2. 市政全書 四元二角
  - 3. 道路全書 三元二角
  - 4. 道路通論 五角七分
  - 5. 橋樑工程學 二元一角
  - 6. 都市建設學 八角七分
  - 7. 最新公園建築法 八角七分
  - 8. 測設道路單曲線簡法 二角七分
- 代售朝鮮亡國慘史 每本洋四角二分

以上各書國內寄費另加

總發行所上海 勞神父路 六〇八號 道路月刊社

本社電話新號碼八二四二六號

# 新亞細亞月刊

——刊鉅一唯之題問族民方東與題問疆邊究研門專——

## 第三卷 第五期要目

宗教民族之猶太與其現狀……………	胡漢民	朝鮮史地及其現在……………	印維廉
三民主義講稿之研究……………	戴季陶	滇邊失地孟良土司之考察……………	李拂一
國民的對日政策……………	劉蘆隱	康藏之過去及今後之建設……………	劉家駒
日本對華侵略政策之歷史的觀察……………	楊熙時	蒙古史略……………	劉寶善
東北四省之建置歷史……………	胡伯玄	亞洲零拾 (五篇)……………	于右任等
與民族源流(續完)……………	李若飛	天南鴻雪記 (續完)……………	張振之遺稿
日帝國主義之對華文化侵略……………	章勃譯	青海視察記……………	馬鶴天
日本帝國主義金融支配網之解剖……………	章勃譯	兩夫婦 (文藝)……………	天岸

### 本社最近出版書

西北之實況與其開發……………	戴季陶等著	一冊廿五開本	三五四頁	實價九角五分
青海風土記……………	楊希堯著	一冊卅二開本	一〇四頁	實價三角
西康札記……………	任乃強著	一冊卅二開本	一二二頁	(印刷中)
導淮之根本問題……………	楊杜宇著	一冊卅二開本	一百頁	實價三角
中國邊疆之展望……………	華企雲著	一冊廿五開本	約五百頁	(印刷中)
亞洲之再生……………	華企雲譯	一冊廿五開本	約五百頁	(印刷中)
西藏之展望……………	劉家駒著	一冊卅二開本	百餘頁	(印刷中)
西藏情歌百首……………	劉家駒譯	一冊六四開本	百餘頁	(印刷中)

上海新亞細亞月刊社發行部  
 地址：上海南京路四十四號  
 定價：每冊一元六角，全年十八元  
 郵費：國內郵費在內，國外郵費另加  
 印刷：由本館代印

# 路界



# 紀聞

## ●興修錢塘江鐵橋

錢塘江鐵橋，關係浙東各縣交通之聯貫，極為重要，且滬杭甬路因錢江鐵橋未曾興築，至今尚全路未曾貫通，前建設廳長程振鈞在任時，曾一度組織錢江鐵橋設計委員會，並委陳體誠等為委員，數度會商，終以該橋工程浩大，經費籌措困難，始終未加積極進行。茲因杭江鐵路江蘭段已完成通車，金玉段業已次第興工，將來之業務，更不可限量，現任建設廳長曾養甫，有鑒及此，決繼前任之計劃，續行建築，惟恐本省財力不繼，故於日前赴京轉滬，與中英庚款董事會

及鐵道部長顧孟餘晤商，擬以部省力量合作，促其完成。聞鐵部極表贊同，且鐵部最近設計完成聯貫滬杭甬綫計劃中，曾有該橋之籌築，今以部省合作，更能早日促進完成。並悉此次會氏商洽結果，所有該橋全部經費，共為二百五十萬元，由部省六四担任，部任六成，省任四成，如有不敷，由商方担任。工程方面，由部省各推代表，組立委員會，負責進行。該項委員，一俟雙方推定代表，即可組織成立，以便着手建築。經費由省負擔部份，係由庚款會所借，不敷之款，則由滬杭銀團負擔。此橋完成之後，不獨浙東浙西聯貫一氣，即蘇皖贛閩四省之交通，亦可一路聯運，無須中途停止。並悉當局對該橋完成後，擬徵收四種費用，以資補助，（一）汽車火車過橋，乘客每人收一角，（二）行人過橋每人二分，（三）汽車過橋費每輛收一元，（四）貨物過橋費每噸收七角。至該橋之籌建，已擬定四步驟：（一）勘定橋址（已定在六和塔旁相近之地），（二）鑽探河床（已開始工作即可竣事），（三）測量橋址附近之水，（四）籌備建築。

### ●湘省計劃建造輕便鐵道

省府前派建廳專門委員王恢先赴滬，與中外投資家及中央當局洽商敷設湘省輕便鐵道事宜，刻王氏業已得相當結果返省，據王氏談省府擬利用外資敷設輕便鐵道，其大要如下，（一）輕便鐵道經過地段由長沙經湘潭湘鄉寶慶洪江沅陵常德益陽以達長沙，成一網形，（二）輕便鐵道需與粵漢路互相啣接實行聯運，以便湘省物產運銷兩廣及長江各省，（三）輕便鐵道共長二千華里，每里需洋二萬五千元，共需洋五千萬，（四）英國銀行團業允投資敷設，並派總經理福里曼定三月初間來湘視察，接洽具體辦法，惟須湘省測繪詳圖，先行寄滬參考，並須呈請鐵道部認可云云。

### ●蘇省決築通海鐵路

蘇省決修通海鐵路，正計劃興工，全線共長四百五十五公里，分通海通榆兩段，通海段長三百五十四公里，需款四百三十二萬餘元，通榆段長六十一公里，需款五十萬零七千餘元，海州開港築路後，滬海間輪渡暢通，各公司紛

設航線，發展營業。

### ●建築乍蕪商辦鐵路

建設委員會委員長張靜江，及常委李石曾，以鐵路交通，與發展商業推進文化暨富強國家有莫大關係，浙江乍浦至蕪湖間，因感交通閉塞，以致地有棄材，商業文化，盡遭落後，爰集私資二百萬元，創設乍蕪商辦鐵路，去年底曾向鐵道部備案邀准，手續均備，一月間開始測量，本月中旬即可開始建築，預計一年以內，全部工程告竣，明年此時，乍浦蕪湖間，當有鐵道火車過往其間矣。

### ●江西籌築輕便鐵路

贛省府主席熊式輝為發展本省交通起見，決定建築贛湘，贛閩，贛浙，三線輕便鐵路，派建廳長赴京向鐵道部接洽，鐵道部長對於此項計劃，極為贊同，允先修築江浙線，援照杭江鐵路成案，在庚款項下分期借款，充工程費，並派該部毛技士來省考察，據廳長談，關於修築贛浙線輕便鐵路事，計劃現已決定，路線計長三百二十公里，（合華里六百四十里），出南昌東鄉，貴溪，武陽，永饒

，玉山等縣，而達浙境，與杭江路銜接，直通杭州，經費預計三千萬元，年內完成，聞侯毛技士等到京，向部報告後，即繞道浙江，前往玉山等縣實地考察，短期內即開始籌備，興工修築云云。

### ●京滬路將鋪雙軌

鐵道部爲謀便利行車，發展交通事業起見，擬將京滬鐵路敷設雙行軌道，以興路政，其計劃籌辦情形，茲據路方確訊，顧部長前月由京赴滬時，即已具有此意，曾與滬上各界人士一度接洽，結果頗爲圓滿，現顧氏對於此事，極爲重視，且以計劃既已妥善，并經派員查明，由上海北站至蘇州段內，本有現成雙軌路基，如即實行鋪設，收效至易，故已決於日內遴派委員，着手測量，開始興工建築，先行完成由滬至蘇一段雙軌工程，將來俟此段工程完竣後，即行廣續進行，推築至鎮江車站，然後依次再行展築至本京下關車站，乃告竣事，惟預計全線工程浩大，所需各項材料，尙待購置，雖能按此步驟，逐步推行，至早亦須於明年六月間，始可全部落成云。

### ●市府整頓小火車

市府所辦本京小火車，數年以來，虧負甚鉅，石市長到任時，核計每月營業收入不滿千元，開支浩大，月達六千元左右，殊不堪支持，迭經一再整頓，改良設備，營業始見相當起色，本年一月份，尙可盈餘千元，該路原有龍頭三個，內有兩個借自鐵部，因駛用年久，業有一個已不能駛行，不得已減少班次，市府以影響市民便利，有損營業，決定拍賣市有官地，變價購買車頭，以謀京市交通上之發展云云。

### ●平漢路盈餘三百萬

平漢路委員長何競武談全路經一年整理，力事開源節流，節流方面，（一）裁員省五十萬元，（二）雜支省四十萬元，（三）協餉省四十萬元，共省百三十萬元，開源方面，（一）增加營業進稅，較往年度增百五十餘萬元，其中客票占三分之一，貨運占三分之二，惟車輛僅能運民國三十八年，故亟須改換，已將盈餘三百萬元，作（一）改築



信陽廣水等處橋樑(二)抽換枕木七十萬根，(三)訂購機車之用，三年內即可獲相當整理之成功云。

### ●全國路警統稱護路隊

路警局詳擬劃一辦法

鐵路設置警察，意在保護全路旅客安全，惟各路警名稱，有稱保安隊者，有稱護路隊者，頗不一致，頃悉鐵路警管理局，以各路路警名稱不一，對整頓進行，頗感困難，爰於前日局務會議時，提出討論，為便利今後整頓各路路警起見，擬將全國鐵路路警名稱劃一，刻正在詳擬劃一名稱辦法，不久即可實現，聞其劃一後名稱，將統稱為護路隊云。

### ●完成滬杭甬路計畫

滬杭甬鐵路自開口至曹娥一段，迄今尚未建築，自黃伯樵任兩路局長後，力圖早日完成滬杭甬綫，以利交通，現正積極計劃，茲誌詳情如下。

▲原有計劃 滬杭甬線上海至開口，百官至甯波，通車已久，惟開口至曹娥，尚未建築，以致全線不能聯接一

氣，前清為聯絡杭甬段起見，曾計劃於離開口七華里之九龍山地方建築一橋，以達開家堰與塘頭間之點角嘴，該處距西興約八華里，曾派員從事測勘，卒以沿江沙岸變動無常而罷，嗣復擬於富陽建橋，經由臨浦，再通過毛陽嶺，及望牛灣至衙前及錢清間一帶地方，然後展築支綫，以達西興，但因路綫太長，而建築橋梁，費用尤鉅，故未實現。

▲現在估計 兩路車務處長對於完成滬杭甬線，曾擬具辦法，為先將路線展至西興，然後利用輪渡過江，蓋由西興至錢塘江岸，相距頗遠，潮退約有七華里，均屬柔性沙土，故建橋聯絡杭甬段非常困難，依此計劃，在工事方面，除曹娥江之橋基業已建築外，計由曹娥至紹興三十一公里，估計建築費用二百三十四萬二千六百八十八元，由紹興至西興約四十七里，估計建築費用三百三十二萬零二百七十五元，總計路線七十八公里，費用五百六十六萬二千九百六十三元。

▲貨運情形 紹興區域，人口稠密，與寧波段相同，但其他河運頗盛，紹興與曹娥間已有汽車運輸，復有越安

臨紹等小汽船航行，以此競爭之故，客運進款，較諸寧波段約減百分之三十，即全年可得三十四萬五千餘元，在貨運方面，生產品有菜油錫箔紹酒鮮菜穀蔬絲繭棉花棉紗及糖蔗等，此外運輸貨品，有石灰粗紙南北食品，鹹魚煙葉，按寧波段貨運，全年約十三萬噸，其中百分之三十運往嵊縣，與紹興段無關，其餘百分之七十往來紹興，百分之四十往來西興，轉運至諸暨蘭溪等處，此項貨運，平均按三等運價計算，全年可得進款約二十五萬七千餘元，連客運計之，收入總額當達六十五萬元以上。

▲亟圖建設 又據甬路局莫科長，談完成滬杭甬線，實爲切要之圖，黃局長爲聯絡杭甬兩段便利交通起見，曾查卷研究，力圖早日建築，至於曹娥江鐵橋雖已興建，但僅橋基建好，仍未完成，而錢塘鐵橋，工程浩大，且非易事，西興至紹興，紹興至曹娥等處，以前測量之路線及計劃，是否可以適用，須重行審查，加以經濟問題，尙待籌措，故何日興建何日完成，現尙不能決定，總而言之，希望費用有着，早日完成，以利交通云。

## ●鐵部最近施政情形

津浦鐵路月刊 第三卷 第一期 路界紀聞

鐵道部於一月二十五日，派員在中央廣播無線電台演講最近施政情形，其詞如次：

本部最近一切設施，可供報告之資料者，不勝枚舉，今撮其關於發展鐵道事業，與涉及國計民生問題者，約略言之。

### 一、提倡民營鐵道以補助國營鐵道

本黨政綱對內政策第十五目規定企業之有獨佔性質者，及爲私人之力所不能及者，如鐵道航政等，當由國家經營管理之等語，此爲本黨對於鐵道事業之根本政策。鐵道國有固爲本部所懸之正鵠，惟進行之方法，則又不能不因時制宜，夫以中國地方之大，鐵道之少，在政府雖竭力經營，因限于財力，未能充分發展，此類事實，在此革命建設過程中，實難避免，然在此過程中，欲求鐵道之發展，唯一的途徑，惟有鼓勵人民投資，分頭建築，審定適當路線，凡私人之力所能辦者，准其經營，經過若干年後，得估價收買，或於相當年限以後，無價收歸國有，則所謂企業之有獨佔性者，根本仍屬諸國家，不過於相當年限以內，協助政府，負此經營管理之責，仍與本黨鐵道國營之正

鴿，不相違背，而實相成。

世界創辦鐵道最早之國家，首推英美，自史梯文生發明機關車後，英人羣起投資築路，自一八四四年至一八四六年，許可建築之路線，超過九千三百餘公里，美國自一八一三年鼓勵人民築路，政府給予土地，免納地價，人民競相投資，美國鐵道可繞地球十匝，發展之速，實賴人民經營之力，據德國一八七一年之統計，國營僅九、九〇二公里，而民營爲一一、五六九公里，超過國營一六〇〇餘公里，及至畢士麥克當國，德國鐵道幹線，均已完成，應國情及時勢之需要，乃倡國有之議，俄國雖自始採用國有政策，自苦里米亞戰爭後，政府因感於種種之困難，乃採保護制度，凡國內商業路線，盡力鼓勵人民建築，而以國家之財力，經營國防路線，可見採取國有政策之國家，莫不以民營爲補助者也。

我國創辦鐵道已五十餘年，自鄂湘粵贛回，美國合興公司承築粵漢合同後，三省人民，羣起以聚款築路爲號召，各省咸以創辦本省鐵路爲唯一大事，故自清光緒二十九年，各省請修路線，多至三十餘處，民國成立

，商辦各路，始陸續收回，從前已興工之路，廢置日久，不免損壞，在此國幣支絀之時，希望全國人民，大家起來投資築路，以補助國營鐵道政策之不及。

## 二、整理各路債務維持鐵道信用

國有各路所欠外債本息，本部現正着手切實整理，例如津浦鐵路原有之德發債票，前因歐戰，停止還本付息，至民國十三年中德換文以後，又因款絀未付，近來津浦營業漸有起色，對於此項債票，由部飭令該路按月保存專款，以備清理，現已將存款撥付德發債票一期利息，歐洲市場，對於此項債票價格陡增，同時本部對於湖廣債票，也設法回復信用，因此項借款所築成之路，僅鄂湘一段，收入無多，無自行籌付本息之能力，擬由本部設法籌付到期利息，希望各路債務，均能逐漸整理，維持我們鐵路固有的信用。

## 三、減價運輸米糧接濟北方民食

去年湖南鄂北豫南一帶農產豐收，積米充斥，穀賤傷農，又苦無法運出，農村經濟，將陷於破產的地步，而我北方各省，素不產米，平津一帶，外米傾銷，本部爲調劑

位處起見，擬將湘鄂平漢兩路運米運費減低成數，指定平漢路大智門廣水信陽爲起站，運銷平津，並電令津浦路同時推行，與平漢互爲策應，以便積米得以暢銷，北方各省，藉塞漏卮，而蘇農困。

#### 四、釐訂鐵道重要法規統一各路規章

本部重要法規，類皆因沿舊制，以事業與時勢之變遷，成法已不適用，且闕略甚多，例如國有鐵道營業法和民營鐵道保障法等，現擬分別起草，呈送行政院，轉送立法院審核，此外關於鐵道法規，擬採取東西各國法制，草擬各種法規，因各國鐵道事業，一日千里，其優良之點，類皆有法可循。本部現正搜集英美法等國各項鐵道法規，選擇重要的部份，足資效法的，從事譯編，借供參考，以期逐步改進。

其餘關於各路現行規章，前因種種關係，不能統一，即以鐵路職工名稱一項而論，例如列車車隊長，有稱爲車隊長者，有稱爲車長者，有稱爲車守者，即搬開之工人有稱爲搬開夫者，有稱爲轉轍夫者，凡此種種，不一而足，所以本部擬在最近期間，召集鐵道法規會議，以期集思廣

益，而收統一之效。

以上四端不過舉其荦荦大者言之，其他繼續事故，不暇縷舉，所望政府民衆，上下一心，共謀我國鐵道事業之發展，以開拓中國之富源，以完成，總理昭示我們的鐵道政策。

### ●蘇俄之鐵道建設

蘇聯鐵路建設之發展，開始於一九一八年，自一九一八年至一九二八年，新鐵路之完成者，達八千二百八十五基羅米突，在第一屆五年計畫期間，鐵路建設更有迅速之發展，以前被視爲落後而未經開發之蘇聯東部，因鐵路新建，礦產之開發，及工業與文化建設俱有迅速之進步，一九二八至一九二九年，即第一屆五年計畫初期，新造鐵路達四百四十基羅米突，一九三〇年達二千六百零四基羅米突，一九三一年達一千零七十六基羅米突，一九三二達一千二百八十基羅米突，此外附屬於大規模工業之各項小鐵路，尚不在內。

土西鐵路圖在第一屆五年計畫期間所完成之主要鐵路

中，最重要者為土西鐵路，此鐵路長達一千四百四十二基羅米突，三年完成，此鐵路完成後，中亞細亞各共和國與西伯利亞東部及西部間，有一簡短之交通道，而中亞細亞得以逐漸發展，西伯利亞之穀物與木材，運入中亞細亞，與中亞細亞之棉產出口，均可假道土西鐵路。

**建設投資** 蘇聯之鐵路建設投資，逐年增加，至一九二八年止，蘇聯鐵路建設投資達一萬六千九百萬盧布，而第一屆五年計畫期間之投資，則達十四萬零六百萬盧布。

**貨運數量** 蘇聯鐵路之運貨額，亦有迅速之增加，計一九一三年，俄國鐵路運貨總額為一三二、〇〇〇、〇〇〇噸，一九二八年為一五六、二〇〇、〇〇〇噸，一九三二年為二六四、〇〇〇、〇〇〇噸。

**全國總長** 一九一三年全國鐵路共長五萬五千五百七十四基羅米突，至一九三三年一月一日，增至八萬二千四百四十基羅米突。

**莫頓鐵路** 自莫斯科至頓河流域之雙軌鐵路，計長一千零九十基羅米突，於去年開始建築，將於本年八月前完工，用費達四萬一千一百萬盧布，此莫頓鐵路之建築，費

時不過十八個月，掘土工程達三千四百五十萬立方米突，與土西鐵路費時三載掘土工程僅六百五十萬立方米突相較，建築速度之增進，可以想見。

**二屆計畫** 第二屆五年計畫期間，全聯邦新築鐵路將達二萬五千至三萬基羅米突，其中主要鐵路十條，共長一萬四千基羅米突，歐洲部分占五千五百基羅米突，亞洲部分占八千五百基羅米突，至一九三七年，蘇聯之電氣化鐵路，將達一萬七千至二萬基羅米突，全運貨額中百分之三十五，將由此項電氣化鐵路運載云。

### ●中東路擬改銀單位制

據日文報紙載稱，中東鐵路局長李紹庚已將改鐵路金盧卜財政單位為銀圓之計劃提交董事部，如果通過，則不特鐵路運費將以銀圓計算，而職員薪俸亦將改發銀圓云。

### ●日本積極修築東北鐵路

日聞侵佔東北三省以後，着手建築各鐵路，禁止報章登載，以防消息外洩，最近始由「大滿蒙」報登載新路線畫，計有以下各線，(一)由敦化經過延吉以達圖們江，是

爲敦圖路，現已由敦化修至哈爾巴嶺，預定今年可以修完，(二)由克山至海倫，是爲海克路，與呼海路銜接，年內可修完，(三)吉敦路支線，由拉法站往北修，目下已動工，(四)由索倫往北之鐵路，目下在計畫中，以上各路，均由「滿洲國」政府與南滿鐵路會社訂立契約，由南滿會社包修，契約內容均未公布，非局外人所得知之也，修築新四路之目的，日方宣傳爲發展滿洲經濟，其實日閥之意，乃重在便利軍事行動而已，現將新築路概況敘述於次。

▲敦圖鐵路 全路長一百八十啓羅米達，爲吉會路幹線之一部，在經濟上，滿洲經濟之中心地帶，與日本最近經營之羅津港相通，北滿與「北鮮」相連，將「滿鮮」打成一片，以達到日閥多年之奢望，其在軍事上之意義尤爲重大，爲日本軍事運輸要道，現在日本國內軍隊，由朝鮮渡海，取道大連，轉南滿路而至哈爾濱各地，需時約七十餘小時，此路成後，即可逕由朝鮮羅津港渡海，取道北路。

費時不過二十小時左右，在將來對俄作戰上，關係尤非淺鮮，宜乎自一九〇七年以來，日本出死力相爭也，敦圖路工程分爲八區，工費預算爲一千六百萬元，去年五月十一日開工，先築沿線車站房屋，十一月即全部完成，去年五月，開始築基鋪軌，年底全部竣工，預定今年五月通車。

▲海克鐵路 全路長一百五十啓羅米達，由齊克路終點之克山，達於呼海路中間之海倫，將齊克呼海連成一極長幹線，全路工程，預定去年年底竣工，因北滿大水災，工程進展極爲遲緩，今年內可望完成，幹線修竣後，並將修築二三支線，此路經過地帶，多爲膏腴之區，墾殖前途極有希望。

▲吉敦支線 由吉敦路拉海站，經過六家子，馬鞍山，北達某地(地點未宣布)，全路長約一百七十啓羅米達，去年春初動工，已修成一部分，目下仍在續修中，洮索支線，日方亦準備動工，因北滿戰事，臨時中止云。

## 馬相伯章太炎聯合宣言

以歷史及掌故言

證東三省屬中國

中國漢學大師章太炎，九四老叟馬相伯，鑒於國聯會議，對於否認滿洲國一層，未有決議，特以中國學者之立場，以歷史及掌故等言，證明東三省屬中國，特聯合宣言。茲覓得全文如次：（聞即將電日內瓦顏惠慶首席代表請向世界人士宣佈）

東三省稱爲滿洲，不過一種通稱，原非正稱，蓋滿洲祇是一種部族，非東三省全爲滿洲也。論古來歷史：漢時已有遼東（今錦州）玄荒（今東邊道）二郡，明時亦設遼東都指揮司，駐瀋陽，是其地原爲中國內地，非同藩屬；論今日戶口，東三省漢人凡二千餘萬，滿洲人不過百餘萬；若論民族自決，三省正當屬漢人，不當屬滿洲人，再遼金元入主中國，及清康熙與俄訂尼布楚五體文約，（內有一種爲拉丁文）均認爲中國土地，而種族早與中國同化。猶記咸豐年間，西洋史家載，中國庫頁島有特種鹿駕車耕田，直至同治，該島尙進貢貂皮等，東三省屬中國無疑。日本攻東三省，實明知取非其有，故遁其辭，曰自衛，又不可，乃文其罪，而造滿洲國，人民不服，而有義勇軍，非明明偽造耶。

# 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蕪事爲研究交通行政及服務交通界必需之書茲爲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整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爲限)

南京陸家灣鐵道部內

發行者 交通部  
鐵道部交通史編纂委員會

代售處

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



# 「自然科學」季刊

本刊內容：討論自然科學問題，介紹科學新著，發表本學院教授研究所得及登載國內外工廠參觀報告，以供研究科學者之參攷，現已出版至第三卷第三期，每期定價大洋三角，全年一元二角，郵費在外。

編輯處 國立中山大學理工學院

發行處 國立中山大學出版部



# 雜



# 俎

## 文錄

### 府君桂庭公事略

(周四維代) 許克祥

府君姓許氏，諱功烈，字桂庭。世爲湘鄉人。大父口口公生四子，府君其季也。家世業農，隨父兄習耕作。生而謹厚寬博。溫然長者。事父母有至行。粗糲之養，出於至誠。先意承志，未嘗有違。侍疾居喪，動合於禮。事諸兄和而敬。終歲勤動，自任其勞者，不敢均也。幾微之獲，一家共之，不敢私也。同居數十年，無相怨尤。至老年析產。諸兄皆先卒，男女姪姓，貧家瑣瑣，皆自任之，不以存亡有異。諸姪亦

敬畏之。中年會錄軍籍，累功至百夫長。庚子之亂，由江軍隨軍北征，所部無騷擾，無挫敗，號知兵。役罷即解職歸田，作苦如初。嘗述曾文正公言，湘軍之所以可用者，始則招之於農，終則散之於農。散而無歸者，爲兵亦不可用。蓋少時所習聞也。生富學六人，能覽學。及成年，皆命從軍。詔之曰。兵非業也。擇德所必資。民盡兵也，義務所當盡。汝輩勉之。及宗富昆仲積資任軍職，得微祿以養。則戒以無忘耕稼之苦以自暇逸。思祿之所自來無爲暴於衆。民國十六年，共產黨假民黨之名，橫行州里。頽墮紀綱，誅鋤善類。鄉里之薄有田產，或稍負時望者，皆以土豪劣紳之名羅織周內，以至於死。山陬水澗，無得免者。全省露然喪其樂生之心。且編籍游惰以爲民兵，衆至十萬，將進薄長沙。時克祥任三十三團團長。府君馳書責之曰。汝任軍職，乃使亂人爲害至此。不力剿滅，予非子矣。不得已於五月二十一日剿匪於長沙近郊。殲其渠而縱其附從者。政府繼之有清共之舉。湘省之民，略得蘇息。稍逸其魁尙爲今禍。今稱湘省馬日運動者。克祥尸其名，而其事實府君督促成之。且以奉行不力，未竟府

君之志，致貽今日之禍。滋益罪矣。府君自辛丑後，卽里居操作，無間寒暑。略有積蓄，輒以周貧困。宗富等稍奉甘旨，亦均之族黨。所居土屋數椽，僅蔽風雨。衣食寒儉，不改厥初。有勸之者，曰，吾習於勤勞，安於質樸，與豐厚者何殊。爲子孫計，勤儉其永圖也。予兄弟行役於外，晨昏久虛。先妣先十年卒，侍奉益闕。年老浸病，居常鬱鬱。十九年六月，家人奉府君居南京。克祥方率軍轉戰魯豫。事平乃得歸省。居數日，復奉令赴贛剿共。不敢留。叩辭之日，天未明入內。府君已先起，含淚諭之曰。共黨之禍，甚於洪水。汝果誓戮力澄清。所以報國，亦卽所以償吾志也。行矣，毋以我爲念。噫，趨庭之訓，言猶在耳。執意竟成永訣耶。二十年秋，移居上海。病益甚，家人奉之歸里，猶戒勿以告。至十二月二十五日，竟棄宗富等而長逝矣。嗚呼，哀哉。府君生於清同治元年壬戌，卒時春秋七十有一。念府君生平無碩德畸行，足爲史乘所甄采。宗富等不能致身顯揚，無以信今而傳後。而嘉言懿行，實未敢泯滅。謹次其行事，昭示後嗣。更冀當代聞人，錫之銘誄。鮮民之生，感且不朽。

## 詩錄

壬申十二月十九日坡公生日同人集

青溪詩社瞻禮遺像拈韻得鶴字 胡免

子瞻下峨帽。奎光生劍閣。飽吃惠州飯。更行儂耳脚。咄哉章相公。枉作十日惡。我昔游嶺南。見公笠屐着。燕京展遺像。冠帶森芒鏢。今年謁公時。青衫何洒落。化身百東坡。衆鳥警一鶚。公靈壽萬禩。本不在形殼。吾儕多暇日。好事兼行樂。主人南海賢。詩社倒尊酌。新篇先餉客。硬語雙井囑。莫嫌菲薄味。差勝對羊酪。文章聲氣事。寧不賢弈博。年光殊可憐。嚴寒壓城郭。皋蘭被野草。履霜見冰壑。頗信后山語。積陰風易作。盛衰非汝能。東坡草木詩飄雲不自由 盛亦非汝能一笑言豈謔。憂時吾未肯。得句欣有託。江南眠食地。願續明年約。安得李進士。聽唱南飛鶴。東坡生日在黃州有李進士吹笛奏鶴南飛一曲爲壽坡贈以詩云云

東坡生日仲雲先生邀作詩會未赴代

拈得我字勉成一篇

陳新佐

急景迫窮年。寒雲萬山鎖。驚颿挾狂飈。瑟縮閉蓬壑。何

期諸文彥。談譎萃炙輶。追爲髯蘇壽。招邀到駸駸。盛會  
惜未踐。分韻還及我。搜索苦腸枯。步趨笑疲跛。公生景  
祐間。神秀毓嘉峨。射策賈生年。烏號貫霜笥。官蹟半名  
區。朝班歷青瑣。奇才結主知。感激涕滂沱。建言關國脈。  
直道無偏頗。徬徨憂盛明。艱難最負荷。生平忠愛意。  
大節凜朝左。向使公言用。甯有靖康禍。惜哉所遇奇。鼓  
簧困么麼。轉徙歷瓊儋。墜井石更墮。名聲益以彰。身世  
何坎坷。自詭賦磨蝸。謾辭總無那。公書扶秘奧。剛健含  
婀娜。公詩如化工。賦物無不可。文章滿天下。流傳到窮  
裸。尸祝而戶誦。沾溉亦已夥。鳩來胡馬塵。狡謀測殊叵。  
邊關走羽書。甘泉達烽火。飛走苦無甯。國事日危陟。  
中原文獻地。風雅存碩果。願言薦馨香。其靈庶佑妥。想  
像南飛曲。一鶴過輕舸。

### 夜共客話感成此篇

伯威

冬夜星斗寒。程子居不悅。挑燈仰屋椽。聽客口中述。客  
言灑上來。飆車等置駟。信有縮地方。千里費一日。當其  
經始亟。春鋪萬手裂。頗聞令甲嚴。考殿必所黜。追計妨

津浦鐵路月刊 第三卷 第一期 雜俎

農時。驅使繼鞭撻。成此道平平。舉爲汗與血。疇歌澤門  
哲。還使民戰慄。我笑徐語客。子但知其一。執役在鄉井  
。猶勝去家室。昨者聞鼙鼓。急募風滌卒。縣官奉檄令。  
迅若飄風疾。鄉亭按簿籍。有名誰規脫。約束二千徒。待  
向豫章發。日旰不得食。身上無完褐。九死到役所。落選  
十六七。去時類頌繁。來則誰究詰。異縣溝中瘠。終隨百  
草沒。當軸務仁政。民勞豈不恤。祇坐軍興來。飛輓事迫  
切。吾民忍須臾。盜平會當活。我亦去鄉久。江淮頭滿雪  
。回念父母邦。淪爲盜所窟。何時氛殺銷。歸去飽藪糗。  
幸得老齊民。敢云懷稷契。

### 壬申十二月十九日青溪詩社同人集

### 寓齋爲坡公作生日以公贈李委詩分

### 韻得南字時大雪甫霽

關廣麟

大荒翩然下鸞騰。奎光耿耿臨江南。崢嶸歲暮薦杯舉。靈  
來伴我梅花寵。飛霞之開久寂寞。薛孫繁敦傳美談。同光  
琴西衣言薛慰農時雨在金陵每歲集名公應愛看蔣山雪。重修祀典  
流於治城山飛霞閣爲公作生日賦詩招朋簪。不知四海幾好事。心香一瓣同醮醮。年垂九百儼

長在。視影且過無論聊。雪堂四壁清輝涵。千林鬆絲絲

斲。雖無玉糝芋羹美。喜有酥酒松醪甘。高寒樓宇盡瓊玉

。如迓瘦馬行趨趨。奇才豈必作宰相。假寒下秩安江潭。

中朝相公百十輩。今舉姓字無人諳。公生太平聲教覃。羌

鹵魂落天驕戡。熙河命帥佇却敵。洮西報捷羣安寢。沿邊

各置弓箭社。民間義勇親矛鏃。贊普尺書招可致。鬼章賀

表詞無慙。豈有大難似今日。四鄰虎視長耽耽。糠粃邊隅

行及米。業食上國逢飢竄。疲疇已苦瞻烏止。勁虜猶作天

狼貪。賢良安得散爲百。忠厚焉能有之三。內憂外患兩煎

迫。國事困蹇誰荷擔。假令生公在今世。奮髯抵几寧能堪

。邊兵抗敵寰寸鐵。白戰方類詩人酣。按笛何心歌赤嶼。

避地真欲居瓊儋。春墊正掀霧豬泉。冬溫已腰柏仙菴。似

聞關外凍徹骨。雪銷醜孽如蝗蝻。

### 東坡生日分韻得犯字

顧紹曾

公上張相論兵書。胸中甲兵若小范。文章馳騁有奇氣。恍

如正平漁陽謔。觀其立朝抒黨言。忠義奮發孰能犯。竄逐

南荒詩益多。不因境異吟情減。值公生辰奠三爵。肅拜儀

容瞻道範。嘉言懿行足楷模。我欲從之用金范。

### 東坡生日青溪詩社招集未赴仲雲代

#### 爲拈韻得龜字敬賦一首

張占龍

連朝玉龍乘風嬉。四顧一白映琉璃。雪堂圖畫儼再披。長

帽仙翁來拄頤。殘臘追壽薦一卮。異代相望重齋咨。平生

忠諫本絕私。洛蜀持論何舛馳。羣奸伺隙闕柄移。姓字深

鑄黨人碑。元祐諸賢遠投魑。厚陵社飯誰更思。白鶴新居

晚自規。烏臺舊案難究推。宮中信有磨蝎司。地下枉期蟄

龍知。儋耳再誦歲月彌。宰相才望竟何施。田野行歌大瓢

隨。富貴春夢乍醒時。從此宋室亦不支。汴洛終爲狄獫狁

。運移世易如飄颻。直道惟存良史辭。公歸天上應騎箕。

公文元氣常淋漓。詩卷長留曜兩儀。後生諷誦入肝脾。李

杜韓白肩若差。傳之百代無瑕疵。嗟哉風雅今久衰。人間

寂寞近千暮。斯文喪墜了無遺。坐看世事翻枯槁。歲歲買

鬪苦燃箕。積薪早兆焚巢危。榆塞天險昨已墜。寇深可奈

迫燕陲。蛇豕荐食禍誰貽。俯仰古今徒滋悲。觥觥羣彥不

可羈。尙友獨肯窮攀追。瓣香祝釐遠陳詩。好事豈防流俗

嗤。勝會咫尺悵睽離。分韻裁句增忸怩。鐘阜戴雪伏龍螭。  
憶公到此會結茶。曼壽閱劫無窮期。腰笛如聞李委吹。  
烽煙稍遠聊可怡。那問杞柯與蒼龜。

### 東坡生日仲雲同年招集青溪詩社未

#### 赴承代拈韻得頭字率成二律

王第祺

野老山僧識故侯。平生湖海得佳游。江南客久思殘夢。儂  
耳人歸已白頭。開遍梅花過庾嶺。飛來孤鶴憶黃州。子雲  
奇字淵明酒。醉著新書一破愁。

憂患文章老未休。退之玉局各千秋。行年自笑春如夢。故  
國難歸雪滿頭。萬里投荒憐黨錮。一生新法爲民愁。邊軍  
匿敗夷氛惡。記上封章挽橫流。

### 次和鈍遺東坡生日詩

張占鼈

蓋代才名奈命奇。華嚴文字有真師。雪鴻嶺外年垂暮。磨  
蝎宮中理不疑。一世推排餘壽骨。三生空幻惜蛾眉。公悼朝  
雲詩有  
彈指三生斷  
後緣之句買田陽羨原非晚。鉤黨洵洵事可悲。

### 東坡生日仲雲先生約爲詩會未赴爲

#### 代拈得疑字勉成二律

陳新燮

磨蝎臨宮歎數奇。文章忠節是吾師。從知歷劫元無盡。自

省前生更不疑。坡公云前生  
爲杭州寺僧萬里詩魂飄嶺海。千年祠宇傍峨  
眉。戎侵雅廢今何世。珍重心香慰古悲。

玉局僊才一世奇。廬陵洩水豈相師。每從憂患參禪悟。總  
爲文章取謗疑。鋼黨終憐灰廟社。典型猶自想須眉。八州  
遺愛鸞鵲渺。回首嘉猷祇益悲。

### 青溪詩社東坡生日雅集橘叟分均得

#### 頭字詩成見示步均得二首

黎承福

養客朱門許列侯。見志  
林光黃時與異人游。斗山瞻望車千乘。  
兄弟才華屋兩頭。翻藥當階懷近禁。芟棠留澤尙方州。  
詞宗老去風情在。一警驚鴻著綺愁。

攜客臨泉興未休。重遊赤壁繼清秋。東西宦迹傳鴻爪。湖  
海詩情寄鶴頭。沾漑諸生羊得飽。當時謠有蘇文  
熱吃羊肉之語啁啾羣鳥鳳含  
愁。命宮豈必真磨蝎。尸祝今猶集勝流。

### 海上除夕作

小魯

照眼繁鐙奪畫明。肝腸冰雪倘移情。未春鶯語矜吳軟。已  
老鸞腰鬥楚輕。一炬創心思後痛。一二八  
之役萬流迸淚夢回驚。  
隔隣守歲饒卮酒。猶自酣歌醉太平。

### 詞錄

#### 一 萼紅

榆關為舊游地近聞邊事日棘  
不可為懷思悲調苦幾不成聲

榆 孫

指榆關。認盧龍在望。燕薊作屏藩。寒雁孤飛。明駝散牧。  
笳管嗚咽聲殘。又聽得琵琶古調。胡語怨。何事盡情彈。

東道驚塵。北門傳警。攻守都難。追憶松山淪陷。恨  
乞師非計。覆轍班班。兩谷誰封。維州輕棄。遺恨猶在人  
間。問天醉幾時能醒。怕冰蟾愁見舊江山。為語防秋健者  
努力籌邊。

一九三二年

## 世界石油產額

美國第一  
蘇聯第二

(塔斯社二月八日紐約電)據此間發表統計、一九三二年、全世界產石油十三萬萬桶、一九三一年、十三萬六千九百萬桶、一九三〇年、十四萬一千萬桶、一九二九年、十四萬八千四百萬桶、一九三二年、美國產石油七萬八千九百萬桶、較一九三一年減少百分之八、較一九二九年減少百分之二一、五、委納瑞拉去年產石油十二萬二千五百萬桶、較一九二九年減少百分之十一、羅馬尼亞與波斯去年各產石油四千五百萬桶、波斯去年石油產額與一九二九年同、羅馬尼亞較一九三一年減少一百萬桶、荷屬東印度去年石油產額較一九三一年減少四百萬桶、墨西哥去年產石油三千三百萬桶、較一九二九年減少一千二百萬桶、較一九二四年減少一萬另七百萬桶、獨蘇聯一國、去年產石油一萬五千四百萬桶、較一九二九年增多百分之五十五、故在世界石油生產上、美國居第一位、蘇聯居第二位云、

▲新醫藥家 ▲國醫藥家 ▲衛生學家不可不讀之醫藥雜誌  
▲公共團體 ▲新式家庭 ▲各圖書館不可不備之衛生書籍

創刊於民國十八年

褚民誼博士主編  
**醫藥評論**

(內容一般) 本刊爲國

內外七十餘位新醫藥界博

碩名彥褚民誼汪金張余雲

軸夏慎初郭琦元宋國賓謝筠壽李墀身趙燭黃梁心周夢白等所組織之**醫藥評論社**發行內分社評論

專著譯述常識等門其中言論不分新舊醫藥無不抉微攝妙加以新穎精確之記載予以公正嚴明之月旦關於我國舊

有醫藥尤多科學之糾正提倡文字淺顯不落陳套凡我人手一編不啻聘一衛生顧問也(歡迎試閱)函索附郵五

分即寄(定價低廉)全年二十四冊祇收大洋一元國外因郵費甚重每年兩元五角來信請掛號并用郵局匯票如

寄郵票概作九折以一分四分爲限(定報地址)上海亞爾培路四百〇八號本社發行所



津浦鐵路月刊 **廣告索引** 第三卷第一期

INDEX OF ADVERTISERS

天津開灤礦務總局	封面內頁
津浦鐵路管理委員會佈告	目錄前
津浦鐵路日刊	目錄前
徵求稿件	目錄前
上海中興煤礦公司	論著後
南京印刷有限公司	論著後
天津中國實業銀行	論著後
工商半月刊	譯述後
人文月刊	譯述後
平漢日刊平漢月刊	研究後
交通雜誌	研究後
粵漢鐵路株韶段工程局招投工程廣告	專載後
平漢鐵路年鑑出版廣告	專載後
學藝	工作報告後
建國月刊	工作報告後
海軍期刊	統計後
科學	統計後
道路月刊	路史後
新亞細亞月刊	路史後
交通史出版廣告	路界紀聞後
自然科學	路界紀聞後
醫藥評論	雜俎後

# 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、投稿如係由東西文逐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			第三卷第一期	
優等 (封面內頁底面外頁目錄前頁)	全頁而一期三十元	三期八十元	全年一百二十元	郵費 每册 本埠 乙分 外埠 二分半	每册另售	半年六册	出版日期 中華民國二十二年一月卅一日 編輯兼 津浦鐵路管理 發行者 委員會總務處 編查課 印刷者 南京印刷股份有限公司	
	半頁而一期十八元	三期四十八元	全年六十四元		角	全年十二册		
	四分之一頁而一期十元	三期二十七元	全年三十四元		一元六角			
	普通 (正文前後插頁)	三期四十八元	全年六十四元		三	元		
全頁而一期二十元	三期五十四元	全年七十六元						
半頁而一期十二元	三期三十二元	全年五十六元						
四分之一頁而一期七元	三期二十元	全年三十三元						
	三期二十二元	全年三十三元						
	三期三十三元	全年四十二元						