

期

第

交通號

中華民國二十二年三月十三日出版

出版紀載

新佛山雜誌

出版者

新佛山雜誌社

編輯兼發行人

馮蕙芳

發行所

廣東佛山永安路永興街七號



總理遺囑
全體同志：此遺囑係總理在病中口述，由全體同志整理而成。其內容極其簡潔，且極其感人。其要點如下：(一)總理一生為國為民，鞠躬盡瘁，死而後已。(二)總理對全體同志之期望，在於繼承其遺志，繼續奮鬥。(三)總理對全體同志之勉勵，在於團結一致，共赴國難。(四)總理對全體同志之告誡，在於戒除私心，大公無私。(五)總理對全體同志之期望，在於勤儉節約，克己奉公。(六)總理對全體同志之告誡，在於戒除驕傲，謙虛謹慎。(七)總理對全體同志之期望，在於發揚奮鬥精神，不怕困難，不怕犧牲。(八)總理對全體同志之告誡，在於戒除消沉，振作精神。(九)總理對全體同志之期望，在於加強團結，共禦外侮。(十)總理對全體同志之告誡，在於戒除分裂，維護統一。(十一)總理對全體同志之期望，在於發揚民主，集思廣益。(十二)總理對全體同志之告誡，在於戒除專制，尊重人權。(十三)總理對全體同志之期望，在於發揚正義，維護公理。(十四)總理對全體同志之告誡，在於戒除邪惡，崇尚美德。(十五)總理對全體同志之期望，在於發揚奮鬥精神，為實現民族復興而努力奮鬥。(十六)總理對全體同志之告誡，在於戒除消沉，振作精神。(十七)總理對全體同志之期望，在於加強團結，共禦外侮。(十八)總理對全體同志之告誡，在於戒除分裂，維護統一。(十九)總理對全體同志之期望，在於發揚民主，集思廣益。(二十)總理對全體同志之告誡，在於戒除專制，尊重人權。(二十一)總理對全體同志之期望，在於發揚正義，維護公理。(二十二)總理對全體同志之告誡，在於戒除邪惡，崇尚美德。(二十三)總理對全體同志之期望，在於發揚奮鬥精神，為實現民族復興而努力奮鬥。

本誌使命

本誌之使命，喚起青年服務，力謀社會改造，以贊助地方建設事業，期適應演進之需要，使人類得臻於親善。

第一期

新佛山雜誌

第五卷

(交 通 號)

郵內

全年四冊...內國一元二角...外國一元六角

報費

中華民國二十二年三月十三日出版

新佛山雜誌社出版

要目

新佛山雜誌

：全年四冊

第一期民國二十二年三月出版

報費

國內一元二角 國外一元六角

郵費在內

第一期 交通號

第二期 工商號

第三期 農林號

第四期 教育號

前進週報

：全年十二冊

報費

國內一元三角 國外二元四角

郵費在內

國內各省郵票代洋全年九十分

學校團體正式來函訂閱

優待

全年十二冊收郵票五十分

社址：廣東佛山永安路永興街七號

正底月六年本、至……………目價先優

誌 雜 山 佛 新

告 廣 登 招

(位 版 全)

寸 英 五 十 三

冊 四 版 出 年 全

費 刊 年 全

元 十 式 銀 實

費 刊 期 每

元 六

止 底 月 六 年 本 至 目 價 先 優

(位 版 半)

費 刊 年 全

(元) (式) (十)

費 刊 期 每

元 四

一 八

位 份

費 刊 年 全

(元) (五)

費 刊 期 每

角 五 元 一

(位版一份四)

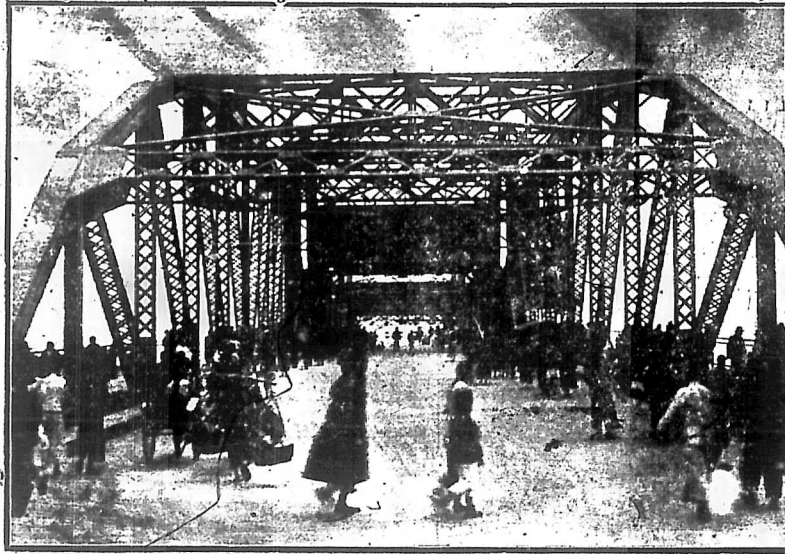
費 刊 年 全

(元) (八)

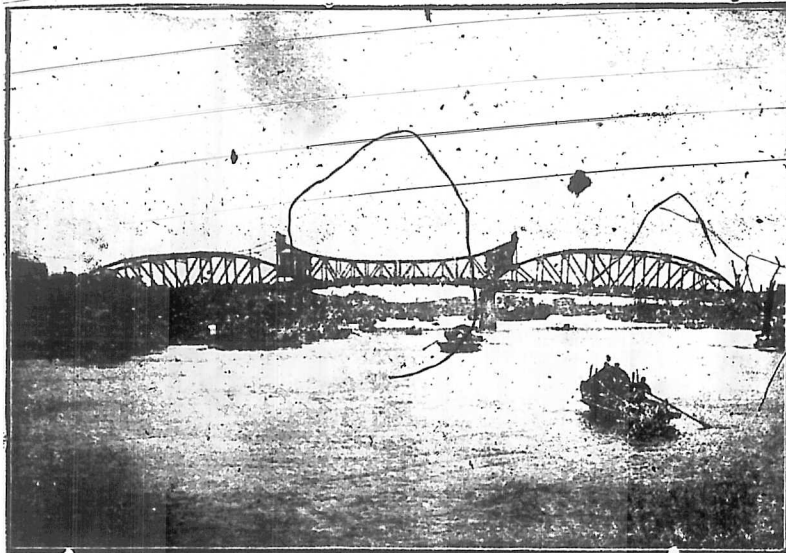
費 刊 期 每

角 五 元 二

一 之 橋 鐵 珠 海 州 廣



二 之 橋 鐵 珠 海 州 廣



天
050
656.167

廣州海珠鐵橋建築之經過

海珠鐵橋，為華南建築物中之最偉大者，工程始於十八年冬，歷時三載，耗費百萬，始告完成，於二月十五日正式開橋，後將該橋建築經過詳誌如下，

籌建動機

廣州為華南重要都會珠江注其中，恰成三河兩岸形勢，位北者為河北，位南者為河南而河南與河北之交通，向賴木艇，是故相離咫尺之兩地交通，十數分鐘以上，倘遇颶風海潮，輒遭危險，年來所設電燈渡海，較勝於艇，惟對於時間，尚嫌窒礙，且殊擠擁，或遇颶風，危險堪虞，是故在此交通不便中，既受時間之窒礙，年來市政，力求改善，對於建設，尤所關懷，遂有籌建鐵橋之動機，自決定後，即擬集股籌建，後以事不成，遂致中輟，迨十八年春，市長兼任工務局長程大固氏，積極規劃，毅然組建，

籌建經過

市政府對於測勘該橋設計，交市政府設計委員會辦理，並由該會登報，徵求圖則，當時應徵者共計三家，一為德人，其預算建築費，約需四百萬元，一為本國機器中人，惟未將價目開列，最後應徵者，為美人馬克敦公司，而在此三家之中，以馬克敦公司所擬之價目為最廉，市府即召之詳細研覽，經幾度之審查，認為妥善，遂即以大洋一百零三萬二千兩成議，訂立合約興築，

建築情形

該公司自承建該橋後，即訂定二十五個月完成，并即聘有工程師工人等三百餘人，於十八年十二月開始工作，該三百餘工人，俱為平津烟台等處聘來者，在開工後未及三月，即有一工人，被機器壓斃，迨後相繼為機器絞斃跌斃者

新佛山雜誌

新佛山雜誌

共計六人，而在工程期內，因病死亡者共五人，合計死亡十二人，關於建築時期，雖初訂為廿五個月，惟至十九二十兩年時，因雨水過多，工程受大影響，日橋臺中央，經一度改建，故延至五月，始克告成。

鐵橋形勢

此橋共分四壘，第一第四兩壘，位於南北兩堤，第二三兩壘，則位於河中，全橋共長六百尺，闊六十尺，除兩旁各留十尺為行人路及手車路外，中央馬路闊四十尺，首尾兩處，為固定式，中間活動式，倘大船來往時，能將之開合。

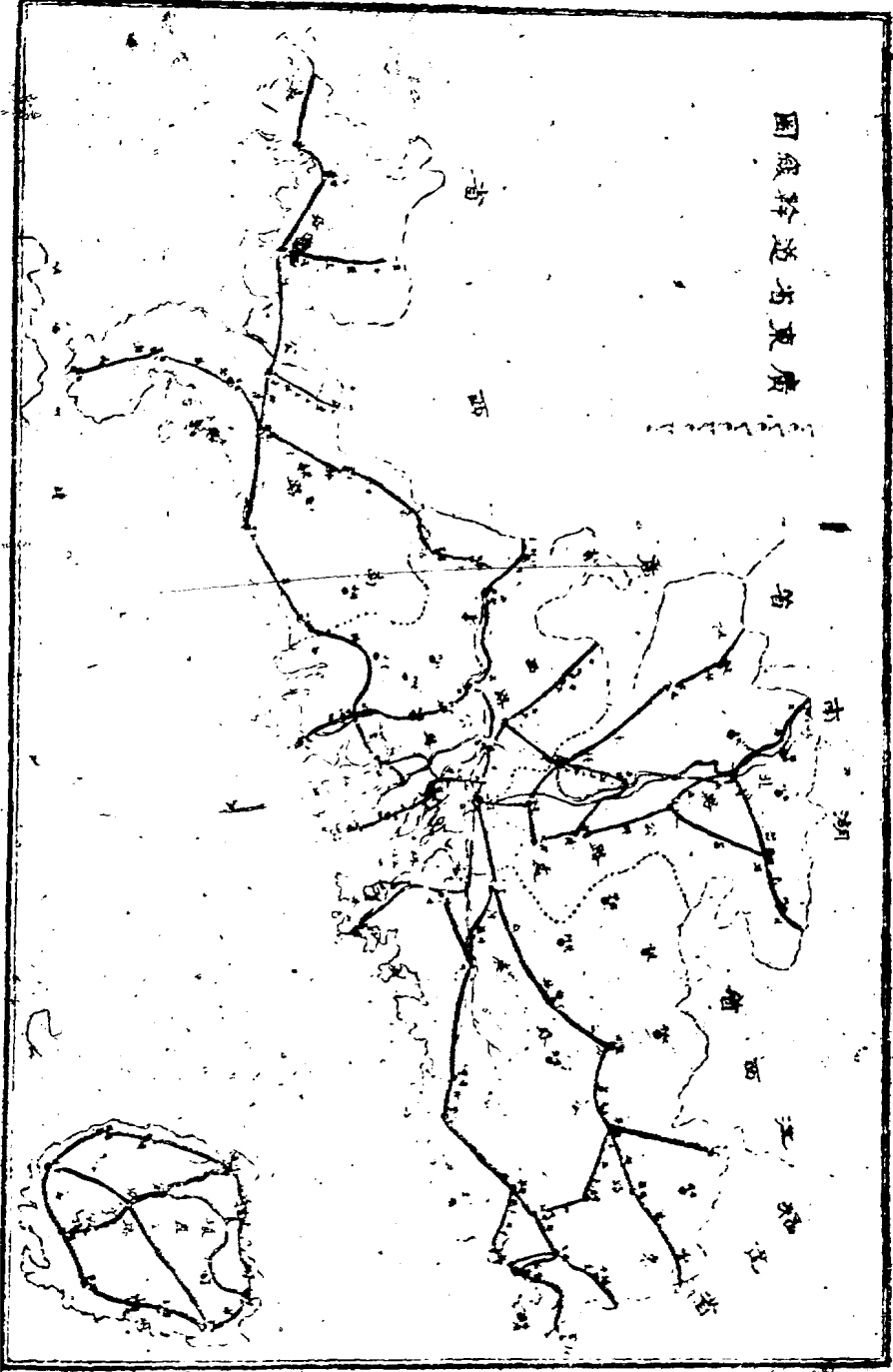
鐵橋材料

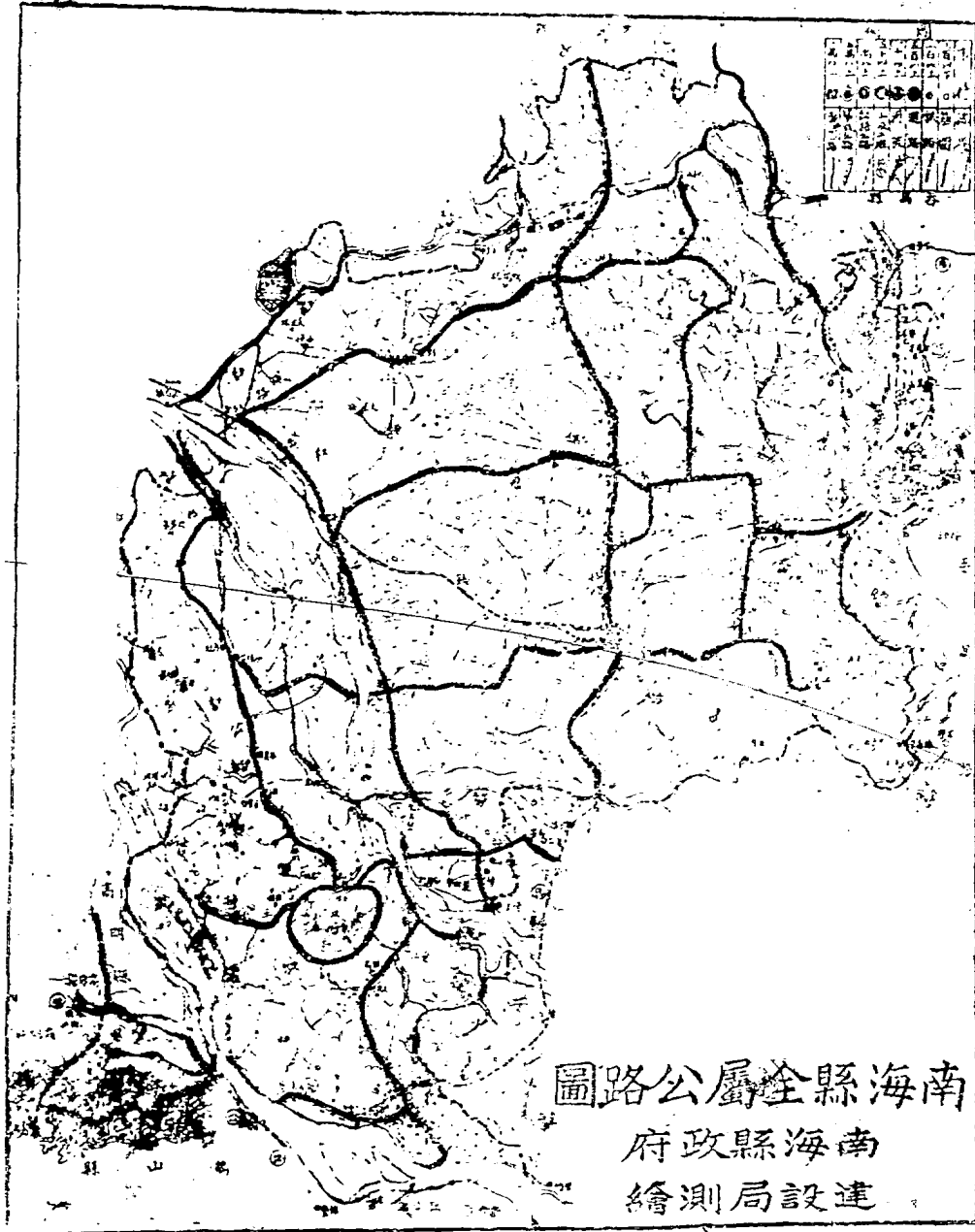
該橋樑用最上等之鋼鐵建造，首末兩處之橋面，用士敏三合土築成，並鋪二寸厚臘青，中央開合之一節，則以滅菌力之木塊建築，並以臘青板鋪砌於上，而橋臺均用士敏三合土築成，外砌白石。

斜坡建築

該橋係以橋拱式之斜坡建築，因利車輛往來自如，所不便者，即長堤車輛，不能直及鐵橋耳，惟五仙門及廻龍路可以直入該橋，故長堤車輛，可改道由此路而入，北岸斜坡，為合成公司所建，需費十二萬四千八百元，南岸斜坡，為馬克敦公司所建，需費十五萬七千元，能負二十噸之貨車兩輛，又每平方呎負重一百磅，橋架之負重力，車路每平方呎一百磅，人行路每平方呎八十磅，震動力照路面所負重力百分之二十五計算，橋之保固，期以三十年為限，（兩岸斜坡之建築）按斜坡計分兩種，一為橋拱式，一為山坡式，當時市府為審慎計，曾召集多數工程師研究，卒以山坡式的斜坡雖以利便，三面車輛，均可上落鐵橋，但橋心高於斜坡，斜坡高於路面，車輛由橋而下，其勢必急，至斜坡轉入長堤，地勢又復傾斜，經兩度傾斜，而來勢又急，必至車輛人覆，危險堪虞，日長堤路線，其直如矢，到此忽為隆起如土阜，於形狀殊不雅觀，故議決採用拱式。

廣東省幹線圖





國民政府定都後之交通建設

王伯羣

吾國之有交通事業，實肇端於清季。數十年來，以清廷之頹頹，政局之抗陸，繼以軍閥之把持，與戰事之敗壞，迄于今日，交通事業，猶停滯于幼稚狀態，無可諱言。溯交通事業之興辦以至北伐以前之種種情狀，具見于交通史，非短篇所能盡。自本黨改組以後，奠定兩廣，當時雖有開發交通之企圖，願以側重北伐，且復囿于一隅，其成績亦鮮足稱述。迨夫國府定都南京，北伐軍節節進展，始暇從事于建設，蓋三年于茲矣。此一時期中之交通事業，良有足紀，敢瀝述其經過之梗概，國人告焉。

往者吾國交通事業，百孔千瘡，殆瀕破產之境。其原因固非一端，而所受軍閥摧殘之禍，實為最鉅。當十六年定都南京，伯羣受命于敗壞破碎之際，掌理國家之交通，其時北方各省，猶淪胥于軍閥，上游一帶，尙受制于暴民。雖北伐已奏膚功，而統一猶未實現。交通事業，全資軍用。加以承軍閥敗退之後，一切設備，咸遭毀壞，所遺不逮什一，欲圖規復，如治亂絲，當時精力，大半消費于補苴整理之工作，幾無建設之可言，其中困苦艱難之狀，固可想見。厥後徐州重克，兩湖肅定，大局始呈開展之象。國家交通事業之進行，方克漸趨順利。迨夫北伐完成，全國一統，乃得于瘡痍滿目之中，逐步致力于交通秩序之規復與保持，次及于已成交通機關之充實與擴張，更進而圖急需事業之籌備與經營，然後乃為未來之交通建設制定規模之實施方案，以作他日進行之槩。比年以還，賴全國人民之助力，與交通界同人之奮鬥，乃漸奏羣策羣力之功，而收綱舉目張之效。前歲鐵道部成立，路政司遂行裁併，溯數年來路政整理之成效，尙覺無多隕越，去歲伯羣鑒于交通建設之艱鉅非集思廣益，則收穫未宏，因召集全國交通會議，聚全國交通專家于一堂，議定要案三百餘件，足資實施時之借鏡。自二全大會閉幕，于施政大綱，亦經決定，又制為政訓

時期施政綽綽有餘，尤足為交通建設之南針，追念此數年間之一切措施，差可告慰于全國民衆之屬望。徒以困于經濟，限于環境，且受政治軍事之影響，尙未能盡如人意，可以疚心者此也！自今以後，惟望建設前途之障礙，日漸消除，實施計劃之助力，日漸增加，務務遵照總理昭示之遺教，及三全大會之決議，並參酌交通經濟之現狀及各項事業需要之緩急，次第推行，按程計效。期年之後，或能少有所成耳。關於過去交通上之種種設施，其詳情有三全大會政治報告在，無待觀縷。今茲所述，惟撮其大略，以見一斑：

(一)關於一般施政者 自十六年奠定江南，交通常態尙未恢復，交通設備亦未統一，是時路電航郵，咸遭毀壞，規復之際，煞費經營。嗣交通秩序，漸復常態，國內及國際聯運，交漸返舊觀。當時有可紀念者一事：即交通職權之收回是也。伯榮有鑒於交通統一需要，及職權收回之不可更緩，方國軍進展至黃河以北，輒密令北方郵局總辦，受我指揮。繼復訂為郵務管理規程，一切郵務行政，概歸郵政總辦職掌，洋員退處贊襄地位。至是已失郵政主權，始得收回。其次在航政方面，則內河及沿海航權，因不平等條約之束縛，尙未有自主之能力。而海關洋員，兼管航政遂令國內航業，失其保障，無由發展。現正會商外部改訂通商航海新約，更于最短期內籌辦航政局，專管各要埠航政事宜，庶幾已失之航權，得以次第收回，兼管之海政，得以自由處理。吾國國際電信管理權，向操于大東大北水線公司之手，深茲台同將屆期滿，非交涉收回，則國際通信無由發展。現組織國際電信交涉委員專理其事，非達收回電信管理權之目的不止。至外人在境內私設之電台，亦咨請外交部嚴厲取締，以維國權。此關於交通主權之收回者一。吾國航業不振已久，國營航業，尙未舉辦；商辦航業，惟招商局稱為巨擘。然歷年局中內容，虧敗不堪，所影響于航業者匪細。前歲由部決定，派員代為整理，卒以專才缺乏，軍事煩仍，案累至多，成效未觀。近承國府命，從新規劃，官商共同努力，俾營業得有發展。並擬籌辦國營航業，庶他日航政收回之後，足以應國人之

需要，頃亦在籌劃中矣。此關於航業之整頓者二。交通部成立之始，遵總理保障勞工之旨，首樹立交通職工事務委員會，為全國數十萬職工謀福利。年來設施，如職工薪級之改定，職工補習學校之籌辦，宣傳刊物及巡迴演講之實行，凡所以改善職工生活，增進工作效能者，莫不盡力以祈其實現。而職工之痛苦，及其艱苦，尤再三致意。數年以還，雖各地職工，間有因誤會而生暗潮，然皆之施蹟，而輒相安于無事。因此國家交通事業之進行，亦漸呈蓬勃發皇之象，此實吾交通界同人與全國職工通力協作之精神，有以致然。嗣後十職工樂利有關之種種事業，如消費合作社之籌備，各地職工補習學校及其子女教育之設施亦將逐步推行，以期收效於異日，此關於職工生活之保障者三。吾國交通人材，夙感缺乏，欲圖建設，必先預備專才，以應他日之需要，非可事舉乞靈于外人也。年來深感此項專門人才之亟待造就，除原有交通大學外，勢須更立學府，以育羣材。去歲首將電報傳習所提高程度，改為電信學校，成績蔚然。近又規復吳淞商船學校，為造就航海技術專材之準備，亦已開課。此外則航空學校，方在籌劃之中，近更派遣技術員赴歐，實習電信。其目的皆欲以人才主義，求吾國交通事業之改進與充實。此關於交通教育之設施者四。交通部規所鑒于建設者至繁。比年部中因組織交通法規委員會，厘訂各項法規章程，以策業務改進之功，其已編定者有八十餘種，大抵業經頒行卓著成效，近如航業法，船舶法等，亦相繼脫稿，其推進建設之功，當不為少。此關於法規之厘訂者五。凡此種種，特舉其大者，以見梗概，他如實施會計監理制度，以清弊端，統一購料，以杜漏卮，改訂官軍電記賬辦法，以裕收入，皆足以整頓業務，裨益建設，不遑一一具詳，想為國人所共見也。

(二)關於電政者。吾國電信事業，尚在萌芽，較之西方先進諸國，奚啻黃童之與皓叟，故整頓發展，急不容緩。在有線電方面，往往因戰事影響，損壞大半，自革命軍勝利後，交通部着手各地電信之規復，隨軍興修，漸復原狀，然後更為擴充之計，近在各地增設電局，達數十處，且

添購新機，以應需求，改訂電費，以伸人民，現擬進而從事各地線桿之改良，次則推進，以利通訊，在電話方面，亦深有感乎現在業務之幼稚，迄今全國局所，數不滿百，長途電話，不及萬里，殊不足應今後之需求，近來從南途次第進行，一面在各大都市，改裝自動電話，而以人工電話移設於次要市邑，首都，天津，青島，方已改裝完竣，平漢滬等處，亦已次第開工，一面則推廣長途電話，將滬甯等處已成各線，加以改良，並着手增設滬杭平漢諸線，以利通話，在無線電方面，尤為年來所競競致意者：以國內通信言，則各省無線電台，已次第增設至三十餘處，其他尚有許多處，在裝設中，又擬定全國無線電通信網計劃，。全國為六大區，以各政治及商業要埠為中心，近正從事籌備，分段建設，他日此項計劃全告成，則全國通訊之便，固足與外人並駕齊驅矣，以國際無線電信言，年來所最痛心疾首者，即國際電信管理權，尚在大東大北水線公司掌握，為挽回已失利權計，擬發行公債一千萬元，以一部分為整理債款之需，以一部分為自建國際電台之用，此項公債，賴銀行界之贊助，行且實現，今本部兩大無線電台，正在上海建築之中，數月之間，即可完成，吾國自籌之國際通信機關完成後，國際通訊權完全操之於我，可為預慶。

(三)關於航政者 吾國之有航業，歷數十年，而其幼稚之狀，較之外商船隻，不逮二十分之一，非亟謀補救，不足以振航業于垂危，環顧商辦航業，迄少進展，他日航海通商條約改定之後，國內船舶，勢不足應航行之需，近以此故，曾於訓政綱領中擬定發展航業計劃若干項，更制定造船獎勵條例，擴充造船廠計劃，以勵造船之生產，籌備國營航業，以應航權收回後之需要，制定船舶注海商法，以策航業之安全，整頓水道，以利商船之運行，嚴格檢查船舶，並於各輪裝設無線電台，以防海難之發生，交涉收回海關代辦之海事行政權，以明行政之統系，或業已施行，或正在籌備，咸所以振興航業，收回主權，惟望國人之力贊助，以期有成，固不僅政府之幸而已，至揚子江水道之整理，所關於全國交通經濟實業文化者頗鉅，自整理委員會成立，輒致力於各段

水道之測量，以爲實施疏濬之準備，然後擬于其他水道，次第進行，利航運而防水患，亦年來設施中之可紀者。今各要埠將有航政局之設，所以處理各地航政，足利行旅，頃已着手興辦矣。

(四)關於郵政者 吾國交通設施，惟郵政稍具規模，然以頻年戰亂，各地郵局及郵線，歸於裁廢者不少，年來乃漸次恢復，進圖擴張，郵遞事業，亦蒸蒸日上，此後倘國內收平，則郵政前途，正未可量，近方爲推廣郵政匯兌及儲金之策，更取消民局，劃一郵權，民衆稱便，年前萬國郵政會議開幕，部中曾派郵政總辦爲全權代表，前往列席，並於會議完結後，赴英，比，德，奧，荷，瑞，意，法，美，日，加拿大等國，攷察郵政事宜，以資借鏡，茲鑒于各國郵政儲金及匯兌事業之發達，乃師其先例，創辦匯業儲金總局于上海，并將次第進行各地，以圖發展，又航空郵遞之創行，爲最新交通事業之一端，去歲滬蓉航空線之飛行雖已見諸實行，然以需費浩大，人才缺乏，全線完成，尙需時日，作郵運航空處籌備就緒，當爲擴展之計，頃中國航空公司，亦奉命歸伯羣主持，此後全國郵運航空，統一規劃，分途設施，當必事半功倍也。

凡茲所述，咸本事實，未敢誇陳，亦欲使吾國人稍明交通事業之近況耳，抑伯羣猶有不能已于言者：一國之交通建設，非能離絕環境，單獨進行，而實以政治經濟及軍事情形爲其發展基本條件，否則雖併力以赴，猶難期有成，試析而言之：方今帝國主義之經濟勢力，猶未剷除，不平等之片面利益條約，尙未取消，欲圖振刷交通，動輒遭外人之掣肘，而以航電二者爲尤甚，迄今外輪等深入腹地，吸我脂膏，奪我權利，各通商大埠外人所私設之電台，不勝僂指，而不能加以裁制，是知不平等條約一日不廢，治外法權及內河沿海航權一日不能收回，則交通前途猶多阻力，此交通建設之有賴平外交者，吾國產業不振，工業技術尤屬幼稚，凡電氣機械之製造，船舶機艇之創製，咸須仰仗外人之力，而交通機關所需機料，乃大半取材于異國，此項漏卮，爲數至可驚人，是知工業未興，則百業咸無振作之望，而交通界受害尤深，此交通建設之有待乎實業之發展者，

往者各省軍閥，據地自雄，交通機關，亦受支解，年來土匪共黨蔓延各地，其影響交通業者尤鉅，每值匪患無經，一設交通設施，動遭毀壞，往往旋旋旋毀，而國家財力，乃等子虛擲，可痛孰甚！是知反動之軍閥不除，內地之危殆不靖，則國家交通事業，亦時有被摧殘之虞，此交通建設之有待乎軍事之整理者，凡此種種，皆不僅交通界之責，而須全國一心，悉力以求之者，昔人有言：「創業難，守成易，」近人亦云：「破壞易而建設難，」際此艱難之候，補苴整理，如治亂絲，倘國人能知物力之艱難，念建設之不易，庶幾吾儕負交通建設之責者，得以排除萬難，添步見諸實施，否則朝成暮毀，此奪彼攘，恐一切前定計劃，咸成虛空想，國家交通事業，亦將永落人後，此尤吾儕于懲愆之餘，所宜惕然猛省者也。

(完)

大城市之交通問題

Dr. J. A. Anderson 著
胡樹楫 譯

(在柏林城市設計及居住問題國際會議中之演講辭)

因城市發表而發生之困難

以前各處城市大都沿出郊道路，及河流，鐵路等自然發展擴大，無通盤計劃之可言。相鄰近之城市或村鎮，則各自擴大，遂至打成一片，于城市設計上以絕大困難。城市之環繞中心區 (City) 而膨脹者，則因中心區大都為商業與重要公共建築物所在，車馬輻輳，而原有街道大都隘窄，致交通上輒發生問題。沿河海之城市，不能四面平均發展，其弊尤著。

更自經濟上言之，城市居民之來自鄉間者日眾，人口之激增結果，市政機關負有建設新道路，設備新交通器具，乃至建築學校，醫院，住宅等之義務，而所得之收入每不足以相抵。故各國

或城市有籌擬方法，以限制鄉民之移居城市者，亦有將城市中失業之人民移向田間，以減輕城市之負擔者。

交通之發表

城市之範圍愈擴張，則市民每日往來所經之路徑愈遠，而迅速完善之交通器具愈形需要。廣袤之小城市，居民在六萬以下者，即徒步往來亦非難事，其在幅員一百公里之城市，居民達六十萬者，則有設備電車與公共汽車之需要，若城市範圍尤大，居民尤多，則高速交通設備，如市內（高架）鐵路與地下鐵路，亦屬渴望者矣。

近數十年來，各處城市居民平均每年乘用公共車輛之次數，隨工商業之發展逐年激增。例如柏林平均每市民每年乘用公共車輛之次數，在1925年為2,190次，1930年為2,600次，然交通量之大小，又視各該城市範圍之大小與繁榮之程度，而有等差，故現今較小城市之居民平均每人每年乘用公共汽車之數尚有在1,000次以下者，其在尤大之城市，尤其在美國者，則達3,000次之多。此外交通量亦隨一般經濟情形之盛衰而升降，例如柏林一切公共交通設備運載之人數在1929年為1,925兆（百萬），其在1930年（因不景氣關係）降至1,515兆。

各種交通設備應用之範圍

現今應用最廣之交通器具，普通仍推電車，以其營業費最稱簡者，如更拖掛車輛，尤稱經濟。惟行駛於狹窄道路之電車，自一般交通之立場上觀之，殊有妨礙阻塞之嫌。蓋按諸通例，緩行之車輛緊沿人行道邊而進，速行之車則沿車道之中央而進，且可超越他車，電車則無論緩行速行與否，恒為軌道所拘束，故為他種交通障礙也。然電車雖有上述劣點，廢除已有電車而改駛公共汽車（如羅馬及巴黎之若干街道）者，尚不多觀，以改駛公共汽車後，影響一般交通之流弊，有時

反較烈，且營業費因之加大也。

大城市減輕道路交通之特殊方法，為建築地下鐵路，然其建築費甚大，例如柏林市中區內地鐵路每公里之建築費，至少達三兆馬克，此種浩大之建築費，如由公債籌集，在今日利率甚高之情形下，勢難以收入充分償付。自他方面言之，則地下鐵路有時使兩邊房地產增價，故美國常以地下鐵路建築費之一部分歸兩旁房地主分担，但歐洲試行此種政策，大都得相反之結果。

公共汽車為營業費最大之交通工具，多數城市用以補充電車與地下鐵路之不足。其最重要之用途，在供城市與郊外間之交通。最著之例，如 Boston 之公共汽車，自地下鐵路與電車路之末站起，向四郊往來行駛，乘客換車時在同一站臺上下，甚稱利便。此外以公共汽車聯絡城市外之新居住地，亦甚適宜。又有以無軌電車 (Tramway) 替代公共汽車者，其營業費較少，然為電線網所束縛，不能如公共汽車之隨意更改路線。

自近年公共汽車之製造日益完善以來，其應用於長途交通者亦日益普遍，然舉辦長途汽車交通之根本條件，為修築良好之公路，此點現今各國尙多未能辦到。

交通事業取費之方式

交通事業收取費額之方式與各地區之居住密度有重大關係，美國各大城市及歐洲若干大城市，其居住地區之人烟約略均勻，近年漸廢棄「等差費額」(Stufenförmiger Tarif) 而改用「統一費額」(Einheitlicher Tarif)，即在同一城市內，無論路程遠近，概收一律之票價，此種制度，驟觀之似不公平，以其與「權利與義務相當」之原則不符故，然自營業上觀之，手續最稱簡便，自調劑居住地區之政策上觀之，則遠距乘車者票價固稱低廉，近距乘車者以趁車之機會較密，亦鮮不合算。今日大多數城市均感住屋缺乏，市民大都不能隨服務場所之更換而遷居，施行統一票價制尤屬適

宜。此外統一票價對於市民假日郊遊者亦稱便利。

多數大城市，對於聯絡郊外人烟稀少區域之交通，無論鐵路，電車，公共汽車，大都採用「等差費額」制。營業小汽車在市內之交通亦復如是。

自用汽車之交通

近數十年來，「自用汽車」之交通亦異常增繁。自1913年至1930年，此種交通，在歐洲城市，平均增加十倍以上，在美國大城市，則增加十五倍以上。就自用汽車之輛數而言，則德國約由64,000輛增至150,000輛，法國約由100,000輛增至1,300,000輛，英國約由18,000輛增至1,450,000輛，美國約由1,700,000輛增至16,500,000輛。

自城市設計上觀之，私人汽車之交通發展過速，殊非佳事。每一人乘坐私人汽車經過街道時，較諸乘用多數人公司乘坐之公共車輛，至少須多佔面積5倍之多，故城市街道因此發生阻塞之情形（例如美洲之若干大城市）。又為此種車輛設備充分之停放地位，亦屬難事，然公眾交通設備（Mass Transit）愈臻完善，則交通與街道面積不相適應之弊害愈易避免，故負大城市交通行政之責者，當竭力擴充改良其地之公眾交通設備也。

大城市內交通之主要條件

大城市內交通之主要條件凡三點：

(一)迅速 此點達到，則市民每日耗費於交通器具中之光陰，可減至最少。交通發達之各地，其交通器具之速度亦漸有增進。

(二)車輛之容量大 因交通發展，車輛之容量亦有加大之需要，以前之公共馬車僅可容30人，現今之新式雙層公共汽車則可容50人，掛車兩輛之電車可容200人，高架及地下鐵路之電動列

車可容二〇〇人以上。

(三)安穩 因車行加速，交通加繁，安穩之程度亦須加大，為達到此項目的起見，首應有因地制宜之交通警政與交通號誌，同時道路工程上與城市設計上之改良，亦有聯帶關係。

街道之寬度

近年各方面對於街道所需之寬度問題，曾經精密研究。距今不遠，曾有人主張將街道之行車部分盡量縮狹，以免車輛競相追越，不守秩序，且使築路費盡量減低。但此試行以來，各地因交通日益增繁，原有街道之行車部分（尤其在廣場與路口者）均覺有放寬之需要，以免交通發生阻滯。故以前為求行人安全而設立於街道與廣場中之「避車站亭」，大都寬闊，今則日益縮狹，有若干城市竟完全拆除之。

有時欲放寬街道（尤其各城市中區之窄狹街道），非令路旁房屋拆讓不可。各方面所用之補救方法，為將此種車道僅開放某一向之交通，他一向之交通則令其經由鄰近之其他街道。近年各城市採用「單線道路」(One-way street) 又名單程道路之制者日多，大都不論時間，亦有僅以交通繁劇之時間為限者。紐約則將若干街道之全體，視市中區交通晨來晚去之趨勢，分別規定各該時間適用之單線行車方向。自原則上觀之，限制行車方向大率使商業感受損害，故「單線交通」制僅可視為治標方法，且其施行應以附近有兩向交通之道路時為限。

街道普通可分為「行電車者」與「不行電車者」之兩種。道路之行電車且甚寬闊者，宜將電車軌路自成一帶，設為街道之中央，且其建築費亦較鋪於路面內者較為低減，惟左右兩邊車馬道之寬度應勿在二公尺以下，庶每邊各可容三車并列而行。電車軌路自成一部分時，宜以適宜之欄杆或低矮樹籬與車馬道分隔，以免行人隨意在任何處所跨過路軌，庶電車與兩邊車馬道上之車輛皆

可駛行較速，而與行人相撞之機會較少。凡交通殷繁之街道，近今大都限制行人，使於一定地點（大都為口路）越過車道。交通幹道，雖不行駛電車，為行車之迅速，安全起見，亦應將道依車行車方向劃分，如於路面上畫白線等。

街道視線應求暢豁

為求交通之迅速安全起見，街道之佈置必須視線暢豁。故曲折之街道，及有若干房屋突出其間者應盡量劃直之；路角植樹及豎立廣告牌等亦應避免。路角房屋之前牆尤宜稍稍退後起造，以便縱路上之車輛得及時望見自橫路來之車輛，將幹道與交叉點盡量減少，亦屬重要之一點，居住區內之道路尤宜先通入某一路，然後由該路接通幹道。

以前街道上通行馬車時，路角人行道側石之弧徑大都甚小。今日之汽車行駛較速，在此種路口，轉灣時，斜出橫路而佔用車道之範圍頗廣，每致發生危險，故轉角處人行道側石之弧徑必須從大。現今柏林市規定此項半徑至少須為一公尺。

廣場

廣場對於交通之佈置應取「直穿式」，抑取「環繞式」，為近年來各方面爭執問題。多數街道狹窄之廣場，普通以採用環繞式為宜，使一切車輛均循同一方向魚貫環繞而行。環繞式交通之缺點，首為：車輛之旋轉入右邊鄰路者，亦須繞行以遠，不致繞道過多；次則車輛環行廣場中，魚貫不絕，行人越過車道，頗感困難，故有仍照直穿式交通所用辦法，於各街口不時斷絕交通，以便利行人者。

對於上述兩種方式兼採并用者，亦復有之。例如華盛頓之三三廣場，對於幹道上之交通則會直穿而過，對於支路上之交通則令其環繞而行。施行環繞制之廣場，通過其上之電車軌路亦宜用

「直穿式」。

分担交通之街道 (Entlastungsstrassen)

如交通股繁之街道無法拓寬，且採用單線交通制，亦不能收疏導之巧，則拆屋開路以分担交通，為必要之一着。拆屋開路有時殊感困難，而以建築凌亂之古代市區為甚。

中心市區之街道，大都交通擁擠，故外邊市區與外邊市區間之交通，宜設法旁導，使勿經過中心市區內之街道，以收疏解之效。各大城市每於中心市區之邊設環繞之街道 (Ringstrassen)，即所以導納外邊市區與外邊市區之交通，使繞越中心市區而行也。此種設法，在相鄰之城市，其中有繁重之往來交通者，尤屬重要。如中心市區本身內部之交通過繁，則當另籌他法以疏導之。有若干城市現設「分層道路」(Etagenstrassen)，即於原有街道之上面或下面再建街道一條。又有若干城市於從新計劃中心市區時，即以將來添築架空街道，為依據。然高架或地下道路之建築，需費自屬浩大，故如非不得已，務須避免此一着。

高屋及多層汽庫房

高屋 (Wohntürme) 之建築，不宜濫予許可，必須限於不患交通擁擠之處，如接近廣闊街道與效率宏大之高速交通設備之地點是。

若干城市因汽車之數激增，致停留街道中之車輛妨礙交通。業經着手建築多層汽庫房 (Hochbauten)，令汽車停留其中。此種辦法，在車主方面，有時不免多費若干租金，但為免除街道，（尤其其交通中心地點者）之壅塞起見，將來各處勢必普遍採用。

市區之分散 [Dezentralisation]

為減輕中心市區之交通擁擠情形起見，大城市宜竭力趨向「分散」一方面，而建設多數出售日

常需要物料之商業中心，俾市民可於所居住之區域內購買日常需用物品，而免遠趨中心市區內大店舖及百貨商場之勞，因此，街道上之交通亦可減輕，然分散局面之形成，自須多假以時日，雖市政官廳設法督促，其功效亦通融有限。柏林現已形商業中心多處，除中心市區外，西部商業中心為 Kollnische-Kirche 一帶，東南部為 Tiergarten附近，北部為 Wedding 附近，尚有其他未計。

新居住地區之建設亦屬需要，其地位務求適宜與交通便利。則居住地區之發達愈有把握。自衛生上觀之，居住地區應位於工業區之「下風」，以免煤煙等之為患，居住地區內之建築方式，自以每家各有一屋為佳，惜此種建築方式頗不經濟，致不常見採用。又自交通上觀之，採用此種建築方式之居住地區，佔地廣而人烟稀，故居戶出入之路徑較長，時間之損失較多，且聯絡此種地區之公共交通事業，收支每不相抵，而須加高票價或減稀行車次數。

計劃新城市者，每主張將一城市分開為數城市（衛星式城市，Satellite, Od Tsubutenstang）以最重要者居中，其他與之遠離而分立，構成花園式小城市，其佈置少受拘束，并多備空地為運動遊憩之用。惟新闢城市，在今日為絕無僅有之事，故上述主張，大都未能見諸實現。若干在大城市附近之已自闢城市，其衛星城市之性質者，亦大都因大城市之發展而衰落，蓋大城市物料之供求便利，娛樂之設備繁多，故對於一般民衆有絕大之吸引力，因此，大城市雖有若干缺點，而多數人仍樂於其內部或其邊郊也。

大城市之物料供求，遠達四周各地者，須有超出本身範圍外之設施計劃，以籌將之發展及需要交通線路之建設。如鄰近有其他城市，務宜施行一致之交通與居住政策。

為適應汽車廣用於長途交通之趨勢起見，應注重「長途交通道路」(Thoran-Strassen)，自城市向外伸展者之建築。「汽車專用道路」(Nunnt-Strassen) 即聯絡多處之道路，專供汽車行駛，

與其他鐵路等不相平及者一之建築，雖常見諸計劃，但因費用浩大，鮮有實現者。

貨物運輸之設備

鐵路運輸 各地舊時築成之鐵路，多直達市中心區附近，其在今日，因路軌及車站設備佔地甚廣，往往市區發展感受妨礙。然城市設計家不可因此遽忽視鐵路對於大城市之重要性，應使工業貨運車站及運輸煤炭糧食之車站分佈於各市區。鐵路幹線不能直達工業區之各地，每由城市或私人另築「工業鐵路」，接通鐵路幹線及水道。若干大城市，正因建築此種鐵路，得收促進工業發展之功效。

水道運輸 除鐵路外，水道運輸對於大城市亦甚重要，例如柏林每年約兆（百萬）公噸之輸入貨運中，經由聯絡（Widder, Oder, Elbe 等河）間接聯絡東北兩海之運河者不下二〇北公噸。水道之能船港設備，亦宜如貨運車站，務求盡量分佈於全市各處。自工業上觀之，聯絡鐵路之船港尤屬重要。船港最簡單之佈置方式，為沿水道岸邊築轉運碼頭。柏林之西港，為德國第二內河港，其面積約二〇〇公頃，其船塢三處可泊船之碼頭長度共計一公里。

汽車運輸 運費汽車之用於大城市，以自附近四周輸入糧食，日覺重要。凡易腐敗之貨物，為日常所需要者，用運貨汽車輸入市內，最稱迅速。即較遠距離內之貨運，運汽車亦有成鐵路動之勢。運送高價貨物至無鐵路或水道聯絡之鄉鎮與工業地區，運貨汽車尤為合用。近年運貨汽車之尺寸與載重日益增大，城市設計家須注意此種趨勢，而定出郊道路之寬度與建築方式焉。

客運車站

近年各方面對於鐵路客運車站，應取深入市中心之「通頭車站」(Kopfbahnhof)，抑應取分佈於各市區(如客運車站)之多數「貫通車站」(Durchgangsbahnhof)一問題，爭論甚烈，有若干地方設

立避頭車站，係限於地勢，出於不得已，亦有若干地方設立此種車站，係因以前對於其利弊不甚明瞭之故。據事實證明，同一運輸效率之避頭車站，其大約為貫通車之二倍，故以後於大城市設立客運車站，應盡量採用貫通式。至於此種車站應僅設一處，抑應分設多處，則視城市之幅員而定。大抵居民在五十萬以下之城市，設立連貫式總車站一處已足；較大之城市，則為免各市區居民遠道趕車、多耗時間，并增加道路交通繁重之程度起見，宜設二所以上之貫通車站，以代總車站一處，但其數亦不必過多，以免鐵路之營業費無謂增大。例如柏林東西向之貫通鐵路，除供市內交通之車站外，有遠地交通車站之處，實則似以減至三處為佳，即以一處設于市中心，兩處各設於市外區。

自城市設計上觀之，將路軌設於地下（如Kopenhagen紐約等處）較舖於與道路等高或較高之處為佳；其利益在地面上之土地完全可用於市政施設而得經濟的利用。城市內如有與道路平及之鐵路，務宜拆除改造，以求交通之安全與迅速。

航空交通

飛機為最新式與最迅速之交通利器，自歐戰後改良進步以來，始在遠距離間之空運與貨運上佔重要位置。各城市在近年間，除以前已有軍用或遊戲飛機場者外，多設立「交通航空站」。為航空交通之發展起見，此種航空站宜設於城市內之適中地點，惟在人烟稠密與空地不多之城市殊不易辨別，蓋為飛機升降之安全起見，航空站之面積至少須為一公里見方，且附近之建築物須受限制也。

大城市除設「交通航空站」外，宜另設航空站，以供遊戲，練習駕駛與檢驗飛機之用。此種航空站可設於市郊，以便兼充交通航空站（在市中心者）「前站」(Terminal)之用(例

如柏林)

相鄰近之市，施行一致之交通政策者，亦宜設共同之交通航空站於兩者之間（如德國之柏林）。與之相反，南市及（一）與（二）兩市是。濱海或沿大江之城市，須設適宜之水而航空站，其設備較陸地航空為簡單，而所需面積則較大（至少一公里半地方）。

但建築交通飛機站之各城市，須知國際航空線僅接通國內交通中點之少數大城市，故該大城市雖皆宜預留相當空地備建該航空站之用，而若干小城市現即着手建大規模之航空站，對於該國內最近將來之航空線網是否經由該處，曾不加以考慮，則為失策之舉。

夜間航空交通，日形重要，故航空站須設備相當之燈火為夜間航空之安全起見，凡航空站附近之障礙物，以及市內突出一般房屋上面之建築部分，均須於天暮時開放燈光。此點對於交通上與市政上亦有勵行之必要焉。

最近的以前中國之鐵道

孫科

(完)

中國鐵道事業，在世界鐵道史上，雖居後進，然亦有數十年之歷史矣。此篇文字所述，是倉卒間畧陳梗概，誠不足以盡其萬一也。幸閱者諒之。

一、中國鐵道之起原

中國之有鐵道，始於光緒元年，英人謁于上海老靶子路附近，經江海至吳淞，築一輕便鐵道。翌年四月底完工，即行開車。因我國人士之反對，卒於光緒三年冬，以二十八萬兩贖回而撤毀之，其後三年，又有唐胥鐵道之建築。唐胥鐵道者，由唐山煤井至胥各莊之輕便鐵道也。惟當時清廷禁駛機車，用騾馬拖載，不能引車載遠，乃利用舊鍋爐改造小機車，其力能引百餘噸，號中國

之洛克特，於光緒七年五月，開駛于唐胥間，其後幾經展築，而成今之北寧路。故中國之正式鐵道，蓋以唐胥始，自此以後，清廷雖頑固守舊，然朝廷如李鴻章張之洞輩，亦有力倡建築鐵道者，於是各國爭起而攫取我國路權矣。

二、民元以前之鐵道狀況

吾人回溯民元以前，時值光緒三十一年（即西歷一九〇五年），國內鐵道既已漸次興築，而各國之欲以各種關係，取得中國鐵道建築權者，尤風起雲湧，不一而足。清廷亦漸知鐵道與國計民生有切膚關係矣。當是時，主管鐵道行政之機關，為商部通商司。在此時代。廣東之潮汕路新寧路，均由該部奏明辦理。此外由各省將軍督撫會同紳商籌辦，經該部核定者，有川漢、滇蜀、西潼、洛潼、粵漢、黑龍江吉長等路，由各省紳商士民集股自辦，經該部代奏者，則有江西、安徽、浙江、福建、江蘇、陝西、山西、廣西、廣廈等路。因當時鑒於借款築路有損主權，不能不提倡商辦，以資補救也。迄乎光緒三十二年九月，郵傳部成立，始將商部所轄路政，移交郵傳部接管，然舊卷僅十六宗，新卷一的零二宗，其事務之簡單，亦可想見而知矣。

三、鐵道行政機關之沿革

（一）郵傳部時代 前清光緒三十二年九月二十日，上諭外務部吏部大加改革，又廢工部併入商部，改為農工商部。而關於輪船，鐵路電線，郵政等事，另設郵傳部以專司之。於是鐵路行政。悉由郵傳部路政司主管。路政司之職權，雖規定為「管理監督已成之官辦鐵道及籌議續修各鐵道事宜」，然事實上，研枝機關，依然雜出。路政司直轄者，僅京張及尚辦各路。其款與官辦各路，則設鐵道總局以專管之。復設漢粵川魯備處，各自獨立有直接與外人交涉並執行借款合同之職權。迄宣統元年，更在津浦鐵路督辦公所，亦有獨立之權衡，以致各自為政，路政之不堪問

也如此。

(二)交通部時代 民國成立以後，改郵傳部為交通部，設路政、航政、郵政、電政四司，分掌部務。雖其組織上與郵傳部不相上下，然路政稍歸一，而舊有之鐵路總局，及川粵漢籌備處，以及津浦鐵路督辦公所等機關，悉先後裁併路政司。民國三年七月十日，公布修正交通部官制，其第一條關於路政司所轄事務如下：(一)關於籌劃鐵路建設事項，(二)關於管理國有鐵路業務及附屬營業事項，(三)關於監督地方公共團體及民業鐵路事項，(四)關於監督陸上運輸事業事項。第五條云，路政司所掌事務，(一)關於管理國有鐵路工務事項，關於監督地方公共團體及民業鐵路工務事項，(二)關於鐵路材料之購買、製造、分配、保管事項。第八條云：鐵路會計司所掌事務，(一)關於稽核各路進出款目冊報事項，(二)關於稽核各路預算事項，(三)關於管理各項公產公物事項，(四)其他關於鐵路所屬一切款目出入事項。故在民國三年之際，鐵道行政，實劃歸路政司，路工司及鐵道會計司三司，分別掌管。其後雖稍有變革，然大抵鐵道行政，與郵電航三者並列，而為交通部範圍以內之事項也。

(三)鐵道總公司 當民國元年九月，總理任全國鐵路督辦，組織民國鐵路總公司，積極籌劃大規模之鐵路建設計劃，並預定先築三線：(一)由廣州經廣西雲南接緬甸鐵路，(二)由廣州經湖南四川達西藏，(三)由揚子江口經江蘇安徽河南陝西甘肅新疆迄于伊犁。並預擬辦法三項，以促鐵道建設之實現：(一)借款修路，如京漢京奉滬甯諸路之辦法，(二)招股修路，中外合資，組織在中國註冊之公司，(三)批給外人承辦，以四十年收回國有，惟其條件以不得防礙中國主權為限。蓋總理擬定里程為二十萬里，並假定公司之資本為六十萬萬元。如以十年修成，則四十年之後，不論盈虧，我國均得以無償收回國有，固可不費一錢，而獲六十萬萬元鐵道之資產。實無異每獲得一萬萬五千萬之大利，其計劃之宏遠，蓋可想見。然當時國人方以其為理想，而詭笑

之。其後又以政局變更，不一年而其苦心孤詣，皆付之東流矣，惜哉！

(四)鐵道部之成立 自國民政府北伐成功，統一中國以後，在民國十七年十月以前，全國鐵道行政仍舊歸交通部直轄。自訓政開始以還，全國上下均以爲非依照 總理實業計劃，實行建設工作，不足以符革命之本旨。而建設工作，又以交通爲首，鐵道之建設，則尤爲當務之急焉。總理有云：「交通爲實業之母，鐵道又爲交通之母」，國民政府秉 總理之遺教，深知鐵道爲交通之主要工具，且爲實業發展之根基。故特于十七年十月間，決定于行政院之下，創立鐵道部，總理全國鐵道，以期實現 總理之鐵道計劃。而科系任部長，視事以後，以鐵道專業，爲 總理遺所志在，故不競競業業，電勉將事，以慰 總理在天之靈。是年十一月一日鐵道部成立，爰遵國民政府頒布之鐵道部組織法，設總務，理財，管理，建設四司，並揭「管理統一」，「會計獨立」，兩大原則，定爲鐵道施政方針。一年以來，對於整理舊路之統一管理，會計獨立，及完成粵漢，隴海兩路，建築新隴綏路等項工作，均在積極進行之中，想不久可觀厥成也。

四、國內鐵道之發展

中國之有鐵道，始於淞滬鐵道其長不過十英里而已，其後始有廣三鐵道之修築，而其長亦不過四十四英里。自此以後，其相繼興築者，有北寧，平漢，京滬，滬杭甬，津浦，平綏，正太，道清等十八綫較長之鐵道出現。自一九〇四至滿清末葉七年之間，共有鐵道四千英里。迄民國成立，各重要鐵道，均漸次收歸交通部直轄，而以前之反對鐵道國有政策者，亦因政改民主，而消聲絕跡。自民國成立以來，因國內軍閥爭政，內亂頻仍，千變萬化，屢出不窮，全國鼎沸，歲無甯日。所謂中央政府，政令固不得出都門一步。而各省軍閥，以互爭疆長，方窮兵黷武之不暇，孰肯顧及鐵道事業之發展乎。故民六以後，至十六七年之間，不過將原有之路綫展築岔枝，或

新佛山雜誌

將未成之線，加以完成。計其展架之路線，不過三千英里左右而已，以前清所架路線合計之，全國鐵道共有六七千英里。茲將全國已成鐵道之名稱及里數，表列于左：

路名	訖	幹線里數	枝線里數	共計
北平至瀋陽		六〇七英里	二一五英里	八二二英里
北平至漢口		一、二二四公里九三	三五三公里一八七	一、五七八公里一一七
天津至浦口		一、〇一三公里八三	二一八公里二〇	一、二三二公里〇三
北平至包頭		八一五公里九八	一八六公里一九	一、〇〇二公里一七
清化口至鎮		一五〇公里	二八公里四〇	一七八公里四〇
石家莊至太原		二四二公里九五	九二公里八〇	三三五公里七五
南京至上海		三一一公里四二	七六公里八八	三八八公里三〇
上海至寧波		二七九公里	六〇公里六〇	三三九公里六〇
廣州至深圳		八九英里七三	一二英里七二三	一〇一英里四五三
長春至吉林		一二七公里七六	三一公里五六	一五九公里三二
四平街至洮南		三一二公里三〇	一一三公里七	四二六公里
萍鄉至株洲		九〇公里五〇	十公里八四	一〇一公里三四

號 通 交

月三年二十廿國民

廣 三	粵 漢 路	湘 鄂 路	隴 海	膠 濟	漳 廈	粵 漢 路	潮 汕	甯 陽	南 潯	簡 碧	齊 昂	大 冶	台 棗	大 圖
廣州至三水	武昌至株洲	海州至蘭州	青島至濟南	江東門至	廣州至汕頭	廣州至汕頭	潮州至汕頭	斗山至甯陽北街	九江至南昌	至、簡碧	齊昂哈	大冶至石炭	台棗莊	大圖江
二百華里	四一五公里六〇	長二千公里 已成八百公里	三九四公里〇六	二十八公里	四〇八華里五一	四〇八華里五一	二四英里二〇	二二〇華里二九三五	一二八公里一四	七二公里	四七華里	三六華里	九十華里	六三英里
尚未成功	四二公里七十三		四七公里八七	二公里三五〇			一英里九	五八華里七	十公里一六		五華里	二十華里	無	五英里
一百華里	四五八公里三二三	八百公里	四四一公里九三	三十公里三五〇	四〇八華里五一	四〇八華里五一	二六英里一	二七八華里九九三五	一三八公里三〇	七二公里	五二華里	五六華里	九十華里	六十八英里

新佛山雜誌

五、鐵道債務會計及營業收支狀況

(甲)債務

我國鐵路在民元以前之十年間（光緒二十二年至光緒三十一年），適為各國對華競爭利權時代。羣以攫得鐵路建設，權為其勢力範圍之根據。而當時滿清當局，又復昧于世界大勢，罔知鐵路關係一國國民民生之重要。與各國締結苛刻合同，舉借巨額借款，以致遺禍至今負擔愈積愈重，清債愈覺困難。考其大借鐵路外債時期，實以前，清光緒二十四年至宣統二三年間，為額最鉅。如北寧，京滬，滬杭甬，廣九，津浦，汴洛，正太，晉長，隨清、湖廣，及贛粵甯理正金等借款，皆於此際成立，當興辦之時，即受合同束縛，感受種種困難，未得圓滿進行，為合乎經濟之設施。以致各路營業，不克充分發達，償債能力，不克逐漸增進。又借款利息，在建築時代，均由借款項下支付，但一入營業時代，不問其收入多寡，能力如何，即須由其進款項下，自行籌撥，而開始還本，期限又極迫促。按照歷年借款合同，多數係自第十一年，起開始還本。路工甫竣或，行車未久，營業尚未十分發達，且種種設備，皆未完善，全恃營業餘利以為擴充改良之資。徒以急須付息還本，致不能充實設備，影響路務前途，固已非淺，而有時或因財力支絀，復須繼續借債，重增負擔。且築路時借款均屬約略估計，預算多不確實，故築路未竣，款已用罄，尚須賒欠工料，或另借短期借款，或須再由部中設法接濟，此皆因國計絀，及訂立合同之草率，致鐵道經濟，自始即陷於陘杭之境。

民國以還，又訂立隴海，同成，浦信，欽徐，甯湘，滬樞，四鄭，四洮，株欽，濱黑等借款，其中有皆發行一部分債票者，有祇付墊款者，且非全充鐵路本身之用，而其本息則仍由鐵路負擔，債累益增，應付愈難。然當民國二三年間，鐵路財政，雖屬拮据，但一以大部分之借款本，

金尚未到期，每年應付本息，不過一千八百萬元。一以鐵路會計，尚能保持獨立，是以對於各項債務，尤能力維信用，如期清償。

不料歐戰以後，世界金融驟形緊迫，歐洲財力，不能兼顧。一切債票，無從發行。在建築中及計劃建築各線，均告停頓。所用之款，既等虛擲，到期本息，復須照付，損失之鉅，至不堪言。致使鐵路財政，未受打擊，陷入困境。且國內水旱兵災，連年迭出，維持營業，已屬不易，益以每年應還外債本息，較前倍增，而中央提用之款，地方協餉，及軍運記賬等，有加無已。非惟外債本息，難以應付，即日用材料價款，亦至無法籌維。至是遂有延欠各債本息情事，初猶輾轉騰挪，勉力支持，厥後財政益陷困境，而清理之法，益感困難矣。

我國鐵路內債，一起于收回商辦各路。一起于籌付外債本息，暨各路擴充維持等費，及支墊政府挪移各款。當前海光宣之間，各省紳商，恐借款各路有損利權，力倡招股自辦，一時川湘，鄂皖，蘇浙，等省，均設立商辦公司，從事建設。斯即距今二十年以前的五年間，正為我國收回利權熱烈時代。嗣以集款維艱，半途停頓。除蘇浙兩路外，餘皆毫無成績之可言。民國二三年間，陸續收歸國有，所有商股四千餘萬元，均由政府擔任，分期償還。初議商路收回以後，借款續辦，所欠商款，即由借款項下撥還；乃以歐戰之故，計劃未行，至今延欠尚未清償。

一 至國有各路，除平綏，株萍外，修築之時，大抵皆借外債，初未假求助于內債。民國三年以前，各路經濟，雖非充裕，但每年應付之債務本息，僅一千八百萬元。或由借款項下支給，或由餘利之內撥付，酌劑盈虧，調撥尚易。民三以後，歐戰發生，世界金融，異常緊迫，外資來源，頓告斷絕，所有各路應付借款本息，以及擴充維持營業等費，不得不藉內債以為周轉。而自辦之京綏鐵路，又正在展築路線之際，需款甚鉅，尤非舉借內債不可。

且前交通部自負各項經費，及應付借款本息，數目日增。並有時受財政部之委託，籌墊政費。

新佛山雜誌

。遇鐵路收入不敷開支之時，惟有向國內各銀行商借短期借款，以資應付。迄乎近歲，鐵路營業，因受時局影響，世政已極困難，復須籌募巨額軍政各費。而軍運記帳、地方協餉，亦與年俱增，致各路本身，亦不無借債度日之可。而此項臨時短期借款，利率既高，條件復苛，借此還彼，輾轉盤剝，愈積愈多，鐵路經濟，遂深入困境，無以自拔。

鐵道部成立以後，對此巨額債案，即毅然謀其根本整理。業經組織鐵路債務整理委員會，規畫一切，積極進行。一俟清理完竣，當有切實辦法。茲將中國鐵路債務統計列表於左：

中國鐵道債務一覽表(截至民國十七年底止)單位元

計	未到期債務		逾期債務		合計
	外債	內債	外債	內債	
有債務者	二九六、五三八、七五九、二二九、七二二、 、六五、〇五、六九、八九一、五、	三九五、〇二一、 、七七七、一九	八五六、四、 、六二五、三三八、二三四、 、四一、五七四	一〇一、 、四一四、四五	三九五、〇二一、 、七七七、一九
無債務者	二八三、六七七、 、四三、	六二、 、六二五、三三八、二三四、 、四一、五七四	七、 、八五六、四、 、八七、三九一、 、四四、	一〇一、 、四一四、四五	七、 、八五六、四、 、八七、三九一、 、四四、
料價		五九、五三九、 、三、三五四、 、四	五二、一八、 、五九、七三	六二、 、八九三、 、九一	五九、五三九、 、三、三五四、 、四
合計	二九六、八二二、 、二二、一九〇、 、二一八、八八四、 、一、五八八、 、一六三、五五	三九五、〇二一、 、七七七、一九	八五六、四、 、六二五、三三八、 、二三四、 、四一、五七四	一〇一、 、四一四、四五	三九五、〇二一、 、七七七、一九

(乙)會計

我國鐵路，大抵係借外債建築，一切事務，均無成法可循。而會計一項，因借款之故，多按照借款合同，操于洋員之手，各以其經歷者為準。借法款者，即沿用英國辦法，借法款者，即沿用法國辦法，冊簿紛歧，手續互異。而報部帳冊，則又係轉譯造不惟各路互相參差，即一路之報告，亦復前後不能一律，故欲知營業成績如何，辦理適當與否，極難稽考。爰于民國二年，極力提倡，規定統一法規。以爲各路辦理會計之準繩。遂設統一鐵路會計委員會，聘美國哲學博士前美國會計統計師戴亞當士爲顧問。派部中及各路辦理會計，素有經驗者，相助爲理。而各路總會計，華洋各員，均任爲參計員，俾便核核學理，本諸事實，精訂完善之會計法，以免扞格難行。並經派員分赴各路，調查向來會計辦法編作報告，以資參考。經過長期之研究，姑就各路向來辦法，將其同類之處，及特具之點，按照會計學原則，從事改良，取新棄舊，舍異從同。將資本營業盈虧統計等各項賬目則例，陸續編製，提出會議，詳加討論。經會議數十次，閱時一年有餘，規定各項會計則例及格式，通令各路一體遵照辦理矣。

(丙)營業收支

我國鐵路營業情形，在民國四年以前，尚無統計。故收支盈虧如何，漫無稽考。最近數年，則因軍事影響，賬目未能按時結束。茲將民國四年至十四年收支數目，列表於後。計營業進款由五千七百萬元，增至一萬二千四百萬元，淨利則由一千萬元，增至三千五百萬元，亦可見營業進步之一斑也。

中國國有鐵道歷年收支總表(單位元)

年份	營業進款	營業用款	累計支出	淨盈餘	營業比率
1915	57,063,000	30,258,531	16,761,895	10,042,573	53.0
1916	62,761,720	28,842,277	18,152,687	20,726,755	46.00
1917	63,873,703	30,040,564	12,202,943	21,630,195	47,
1918	77,652,152	34,322,615	9,824,418	33,505,119	44.2
1919	83,047,390	38,440,540	8,128,567	36,473,281	46.3
1920	91,443,932	42,780,106	7,875,738	40,814,447	46.8
1921	96,450,836	53,967,045	13,782,724	28,701,065	55.9
1922	99,556,229	56,659,483	16,880,043	26,016,702	56.9
1923	119,405,638	64,724,460	20,429,300	34,251,877	54.2
1924	118,511,263	67,378,395	21,749,347	31,738,169	56.9
1925	124,565,253	70,396,388	21,072,829	35,625,976	56.2

六、今後築路之計劃

中國幅員之廣，除俄國外，世莫與儔。而全國共有鐵道，不滿六七千英里，除蒙古西藏不計外，每一百七十二英方里土地，或每三萬三千七百人口，始有鐵道一公里。換言之，即中國每一

百七十六英方里土地，或五萬四千人，有鐵道一英里。以較之日本每二十英方里土地，八千人口，有鐵道一英里，美國十二英方里土地，三千八百人口，有鐵道一英里者，固不可以同日而語，卽高麗每七十英方里，或一萬三千人口，有鐵道一英里，印度每四十英方里土地，八千六百人口，有鐵道一英里者，亦豈當天壤哉。且德國土地僅中國二十分之一，而其鐵道達三萬九千英里。英聯合王國土地，僅中國三十二分之一，而其鐵道達二萬九千英里。此爲英德日美之所以成爲世界強國，而中國之所以成爲次殖民地歟。抑有進者，中國雖有此七千英里左右之鐵道，而強半皆係借外資之所建築者，吾人與言及此，不寒而慄。雖然中國鐵道固非無遠大之期望也，苟國人能一致覺悟，假以數十年之長治久安，又有總理鐵道計劃，足爲吾人之南針，固未嘗不可與歐美各國並駕齊驅也。

自鐵道部成立以後，爲實現總理手定十萬英里路線之計劃，曾向中央政治會議，提出庚蘭兩款築路計劃一案，業已通過公布。設此項計劃，能見之實行，六年之內，以庚蘭兩款發行公債，可得四〇八、五〇〇、〇〇〇元大約能築二千五百三十七英里鐵道。如此，則六年之內，除商營路線不計外，國有鐵道，將增至八千九百三十一英里矣。

擬定路線如左

表列于

新佛山雜誌

第 三 組	第 三 組	第 三 組	第 四 組
包寧線已定線綏遠甘肅	成都線已定線四川	道濟線已定線山東河北河南	同蒲線已定線山西
三四四四三、四一四、六四〇元	三三四四四、七二二、九〇〇元	一八二二三、四二八、二四三元	五一〇八三、五四四、六七四元
			七五二〇四、〇〇〇、〇〇〇元
			此線係株欽線之變相而北端連于寶慶

吾人所以選定上列四組，先後興築者，其理由不一而足。其尤要者，厥惟經濟的與政治的。蓋中國經濟落後，民生凋敝，其最大原因，要為交通梗塞所致，而鐵道不足以應其需要，尤為其主要原因焉。中國今日所僅有之六七千英里鐵道，強半皆位諸北部，而南部不過短線數條。以吾國南部寶慶之多，苟不力求鐵道之發展，何能求經濟之發展，且此項計劃，對於北方之鹽海滄石，以及包甯等線，亦兼顧及之，故在經濟的立場上言，上述計劃，實為得當。且以政治的立場言之，國民政府既已定都南京，則南京為吾國政治之中心，吾人為求首都之鞏固起見，則鐵道線網，不能不首先計及之。故上述四組路線之選定，對於政治的經濟的關係，均曾充分斟酌，非偶然者也。

(完)

近年來揚子江上游航業概說

宜昌三北輪埠公司 董濬敏

引言

吾人展覽中華民國之輿圖，有橫貫東西之黃河，揚子及珠江三大江流。其中珠江江流較為短狹。黃河，揚子則均蜿蜒萬里。流域各達七八行省。然黃河又因水多泥沙。常有汙塞潰決之患。故未經科學方法疏濬改造之前。尚不能作交通上之需用。惟揚子江為三江之冠。位居吾國中心。自青海發源以迄東海出口。浩浩蕩蕩。計長九千九百餘里。其間可通輪行者。達五千里以上。大川巨湖。相率灌注，沿岸通商大埠。比比皆是。物產富饒。貿易繁盛。故全國航業。以揚子江為估最重要地位。關於揚子江之分段。時有變易。吾國古時。由宜昌之上稱為上游。宜昌之下至鎮江為中游。由鎮江入海為下游。迨後汽輪通行。上下運輸貨物。均在漢口宜昌二埠轉口。於是則改稱宜昌之上為上游。宜昌漢口間為中游。漢口之下為下游。本文所述上游航業。即以彼者為依據。

按本國航業界中人。所重視者。多屬於下游。至上游則頗少注意者。此外非航業界之大多數國人。則更模糊不知。誠屬一大憾事。蓋四川省為吾國唯一天府之國。終年出產富饒。其大宗出口貨。有桐油，藥材，烟葉，絲，蔗，棕，糖，鹽，紙，榨菜，等。至於運輸入口各貨。為數亦甚鉅。計其大宗有棉花，棉紗，顏料，五金，糖，疋頭，及各種雜貨等。行駛上游各輪。因是所裝運進出口各貨。每年四季。大批卸接。至行旅客商。常年往返。亦絡繹不絕。其航業情形之重要及複雜。有如此者。且近年來航業情形。時多變遷。中外航商。競爭激烈。作者服務於上中游各埠華商航業界有年。洞知內容。熟察底蘊。謹將此中詳情。作一概說。當此收回航權呼

聲激昂之際。使關心提倡航業國人。多一參考之資料焉。

川江峽灘及風景

宜渝間揚子江道。計稱上游。又名川江。其峽灘之險。風景之奇。不僅為揚子下游所未夢見。亦極天下山水之大觀。茲略分述於后：

峽川江計長三百五十海里。兩山夾水。江流極狹。中間凡有大小十三峽。其名稱均甚奇異。由宜昌之上三遊洞起。即入燈籠峽。翠山迴繞。壁壁縛裂直立。江流其間。猶如深水。誠極世間之奇觀。過此為黃牛峽。北壁為天柱山。南岸為黃牛岩。如黃牛臥伏。昂首四望。過此則山勢展開。遠行猶見黃牛。故土諺有云「朝登黃牛。暮發黃牛。三朝三暮。黃牛如故。」又上則為牛肝馬肺峽。懸岩削壁。飛猿雜處。其所以名者。因山壁間山懸黃褐色大鐘乳石二。狀如牛肝馬肺。然。過此西上。則為兵書寶劍峽。一名鑿棺窰嶺。蓋山峰石壁間空中。置有方形一箱。相傳為諸葛武侯藏兵書寶劍之處。過此則入巫山。巫山十二峰。即在於此。惟輪行過此。所能見者。僅神女一峰而已。巫峽風景。秀麗奇偉。長間雲霧迷濛。古人有「雲雨巫山」之句。蓋寫實也。上文所述。僅及大者。其餘從略。再萬縣之上。山勢較平。亦不多見。凡輪行自宜昌之上三十里起。至萬縣止。終日迴曲兩山間。每抵轉灣之處。必發汽笛。山谷震響。猶如霹靂。讀唐人詩。有「兩岸猿聲啼不住。舟已過萬重山」句。可想當時兩岸多猿。但自輪行以來。已被汽笛聲退。遠遁於深山中矣。

灘川江中。石壁巖崇皆是。為航行大障礙。又因水為石阻。遂成激流。怒濤奔騰。能使見者色變。及今輪行過灘。必藉「絞灘」(註一)計宜渝間凡九灘。其著者有黃牛灘。新灘。洩灘。與隆灘。崆嶺灘等。均在萬縣之下。其上則少大者。此數灘中。尤以崆嶺灘為最危險。自古迄今。

木船汽船。在此遇險者。不知凡幾。故土諺有言。新灘沙灘不算灘。崆嶺纔是鬼門關。去年川江航務管理處。有鑒於此。灘之為航行一大危險。因有發起炸毀該灘石礁之舉。向貨客徵捐鉅萬。於民國二十年冬。實行此項工程。但工作數月。旋逢水漲。中途停止。遂無良好成績。尙須於冬繼續工作也。

近年川江輪船遇險調查表

年 份	觸 石 沉 沒 者	國 籍	觸 石 後 撈 救 出 險 者	國 籍
民國十七年	Fook lai 福來	洋	Wu hsing 吳興	華
	Ping huo 平和	華		
民國十八年	Ping Fu 平福	華	Wu hsing 吳興	華
	Kiang Ling 江陵	華		
民國十九年	Shu Nau 蜀南	華		
			l-Pang 宜寶	洋
			Kng wo 慶和	洋
民國二十年	Ming An 民安	華	Fu fung 培豐	華
	Fooywn 富遠	華	King Wo 慶和	洋
			l-Ping 宜寶	洋
民國廿一年	l-Ling 彝陵	洋	Pitochun 皮托謙	洋
	Wan Liu 萬流	洋	Fook Tung 福同	洋
			Yang Fang 永豐	華
			Wuhsiug 吳興	華

木船汽船。在此遇險者。不知凡幾。故土諺有言。新灘沙灘不算灘。崆嶺纔是鬼門關。去年川

輪船之概況

川江水流之湍急。與峽灘之險惡。既如上述。故吾國古時有一獨道之難。難於上青天。之嘆。想見入川之非易也。然此亦不過曩日之實情。時至今日。汽輪往返如鯽。交通大便。此二語殆成廢話。蓋昔年搭客載貨。均賴柏木船。用人力拉絙。逆流而上。由宜昌至重慶。為時需二月有餘。其間中途觸石沉沒。或被漩渦捲入水底。為常有之事。自改汽輪後。宜渝間上駛行程。只需四日。而下駛則二日足矣。其交通之便利。相去為何如耶。然而川江兩岸重巒疊障。峽道險巖。淺灘橫阻。石礁起伏。輪行大非易事。故亦往往肇禍。人貨頻遭危害。試觀後表。即知近年遇險之輪船。已不在少數。遑論昔年矣。

除前表所列已遇險沉沒者外。現今行駛川江各輪為之詳細列表如左：

現行川江輪船調查表

國籍	名稱	船名	名
華商	三北公司	Fuyang	富陽
		Wuhsing	吳興
華商	民生公司	Shu Heng	蜀亨
		Ming Cha	民主
		Ming Koung	民康
		Ming Foo	民福
		Ming Ju	民治
		Ming Sung	民生
		Ming Heng	民亨
		Ming An	民安
		Yung Ning	永寧
		Pitochum	皮托謙 (船名未定)
華商	渝江公司	Yu Kiang	渝江
華商	永慶公司	Yung Fung	永豐 (掛意旗)
華商	中興公司	Wan An	萬安
華商	招商局	Ngo Mei	緞眉

交 通 號

民國廿二年三月

國籍	公司名稱	船名	名
英商太古洋行	太古洋行	Wan hsien	萬縣
		Wan tung	萬通
		Kia ting	嘉定
		Sha shan	秀山
		King tang	金堂
		San ting	綏定
		Kia wo	嘉和
		Fo wo	福和
		King wo	慶和
		Li-pang	宜寶
英商太古公司	太古公司	Li-ai	宜安
		Chi-chun	其春
		Chi-ping	其平
		Yung yang	雲陽
日商日清公司	日清公司	g-yang	官陽
		Chiay yang	長陽
		Hu ling	涪陵
		Kia ling	嘉陵
法商聚福洋行	聚福洋行	Fou Yuen	福源
		Fou Teng	福同

揚子上游其江流既如是危險。行駛該段時。其船身機器設備均特別堅固靈活。又因適合行駛起見。船身均殊小。大者可裝貨二三百噸。小者僅裝數十噸以上。但航商均欲謀增多載量。而受江流窄狹限制關係。故往往可能範圍出此力設法改良輪船之構造。查近年來已有顯著之進步。如美商提江公司之宜安。英商太古公司之萬縣。日商日清公司之涪陵等新輪。均改用柴油引擎。蓋如此不僅可使噸位加大。而燃料費用亦甚節省也。

領江問題

上游江流既與中下游迥異。輪行又有上述之艱難。以是川輪領江之出身亦不同。蓋行駛揚子中下游之輪船。其雇用之領江。均從學習或先從「舵工」出身而來。而川輪領江。則均由昔日柏木船舵工出身。若輩多目不識丁。惟因彼等有過識百保水勢之充分經驗。故海關巡江司擇充任。與以太二三等領江執照。以其人才之缺乏。故待遇甚優。大領江月薪由三百元起至四百五十元止。

• 二三等領江亦可得月薪二三百元。伙食亦由公司供給。查中下游領江頭等者。亦僅有月薪百餘元。且自食伙食。故與上游領江較。相去甚遠。川輪領江既多不識字。至英語則更瞠目不識。故若輩於服務時。不若中下游領江之用英語示行船之方針。彼等只伸其食指。以示左右方向而已。

川江開闢航輪以來。已屆二十餘年。在此期間。凡由柏木船出身之頭等領江已多數相繼亡故。及今充任者。半由輪船「罷工」出身。因若輩未曾視察川江石礁。并不諳諸水勢。故常肇禍。近年來川輪之遇險頻聞者。即此故也。最近關心航務者。有鑒於領江人才之急須培植。擬將川江領江航線。裁分二段。即宜萬崗與萬渝間是也。將來每一領江只限專習一段。使易於記憶該段之水勢石礁。如此則可免一人因限於心力不能通盤記憶之弊。但每人雖僅學習一段。然該段之水勢石礁。必須身坐小木船或汽船。往來探測。務使充分記憶清晰後。方可登輪充任學習領江。待純熟後。再遞升三二頭等領江。並設立一領江實習所。專責辦理此事。將來實行後。川輪肇禍之事。當可減少不少矣。

中外航商之競爭

輪航公司之開闢航線。必須如鍊之相接。然後方可收互相貫通之利。如僅行駛一段。如在揚子江者。有上游而無中游。有中游而無下游。又有揚子江全線者。而又無南北航洋航線。則此類輪船公司。多致失敗。因其不能收互相啣接之利故也。查川江輪船公司。除三北招商之外。均僅有上游一段航線。既無航行揚子江下游之輪隻。更乏南北洋之聯絡。在往年川江船少貨多之際。尚可維持。今日時變境遷。中外船隻逐年增添。適與商貨減少成反比例。且昔日在宜昌轉口之上下貨物。今日則均由外商公司包裝搬運以去。於此作商公司。因乏中下游船隻聯運之故。徒有望洋興嘆及臨淵羨魚之慨。近年來已如涸轍之魚。營業慘落達於極點。

「包裝」為輪船運貨方法之一種。譬如由重慶出口之貨。其運達地點為廣州。該貨客為求手續便利。節省一切雜費。及運輸迅速起見。多不願在中途經過各埠將該貨自輪變轉口。即將該貨在重慶委某輪船公司到家包裝至廣州。收貨人接到提單後。即可向廣州某公司堆棧取貨。中途或在宜昌，漢口，上海等埠換船轉口。其手續及一切費用。均歸該公司負責辦理。貨客一概不管。故「包裝」方法。均為客商所樂從。而中途轉口方法。則無形中被淘汰矣。然而「包裝」一法。非有完備各段航線之大輪船公司。所不能辦到。若僅有一段或無完備航線之小規模輪船公司。則絕無染指機會。今查川江多數華籍航商。其航線只有上游一段。其欲與設備完善航路貫通長江及南北洋之怡和，太古，日清之各外籍公司相競爭。安得不敗乎。

近年來川江華輪。既受外輪「包裝」之極大打擊。於是想出一種「直運」方法。以與外輪抵抗。竊謀最後之爭。何謂「直運」。即由重慶出口之貨。歸某華輪直裝至上海。(因川輪不能達兩北洋故限上海)或由上海出口之貨。直運至重慶。如此往返。行駛初時。尚可維持。迨後外輪操縱水脚。故意將滬渝間運費減低。使華輪無貨可裝。即裝其本脚收入。不足以敷開支。故目今除三北公司及招商局以外。其餘華輪。均有不能再維持之勢。

包裝直運及於宜昌之影響

除華商輪船公司多受「包裝」打擊外。宜昌一埠之報關業，打包業，駁船業，及碼頭小工等。又均受「包裝」「直運」之嚴重影響。蓋彼等昔年均賴輪船之轉口貨。上下起運報關。藉維生活。及今「包裝」「直運」興起。上述各業。均一落千丈。去年夏該業等。為力謀恢復轉口起見。特聯絡同病相憐之華輪公司。共同組織一商運聯合會。其宗旨在取締外輪之「包裝」。凡外輪破壞該會規章者。所有小工均一律罷工。停止其裝卸工作。外輪受此脅迫。乃呼籲於鄂事。向外交部交涉。

結果政府命宜昌縣長制止罷工風潮。於是此項團結遂被解散。所云商運聯合會亦無形取消。致今年宜昌報關及打包業等。停閉者不下十餘家。其資本稍厚者。與華輪公司同在奄奄一息之中。

華商輪船公司之變遷

華商輪船公司之窘迫情況、已詳上文。今再分述其因窘迫及別種原因結果之近年變遷情形。

(川江公司)川江公司為行駛川江航路之最早者。其股東多屬川人。因開辦之初。未有他輪與之競爭。故貨多船少。運費率異常優厚。棉紗一件。由宜裝渝。需運費銀三十四兩。最低時亦需十餘兩。故該公司不數年。獲利鉅萬。迨後中外各輪紛添加入。運費率遂漸跌落。該公司不能獨佔其利。所可惜者。該公司內容腐敗不堪。每年所獲之利。各股東盡量分取以去。不知提存公積金。為公司謀久遠之計。及至水脚跌落。收入減少之時。遂無法彌補。且兼各埠主持者。多染不良嗜好。職員又均屬私人。業務怠忽。辦事顛倒。故營業日漸衰落。前年因不能持而破產。將船隻出售與蜀平公司作者敢謂如該公司為外間所經營。則不但至今有穩固廣大之基礎。且正可與他公司競爭。更何得使外輪如今日之壟斷。噫。言之可嘆。

(民生公司)民生公司方於今春新開辦。其創辦人為盧作孚氏。四川一實業家也。彼有鑒於各小華輪公司之終難立足。於是集資收買各華輪。其有不願收買者。則作價加入股東。迄今被其收買併者。有蜀平公司之蜀平福順二輪。倍豐公司之培豐輪。長風公司之長風輪。九江公司之九江合江二輪。又英商太古公司之皮托謙輪。以上共計七艘。凡被其收買歸併之輪船公司。一概結束。故目今川江華商公司。以民生公司船隻為最多。但惜乎皆為行駛川江者。未有中下游航線之聯絡。故仍難與外輪抗爭也。

(三北公司)三北公司開闢川江航線。在民國十四年間嘗初托人代理。至十六年間營業擴張。

始設宜萬渝三埠分公司。適值長江流域。其產勢力正盛。各埠外人畏避上海。揚子全流。外商公司輪隻。均行停班。惟該公司之輪隻。則全數行走。使揚子流域交通得不間斷者。則該公司維持之力也。是年也。該公司獲利鉅萬。而尤以川江一段營業為最優。初。川江各華輪外避免舊軍閥扣船應差起見。莫不藉洋商為護符。各華輪均懸掛外國旗。每年各納鉅量掛旗費與外人。以是一般無聊外人。來宜昌藉此為生者。大有其人。該公司虞總經理洽卿先生。痛其所為。乃首先提倡。高懸青天白日國旗於所屬富陽吳興二輪。並大書「中國商輪」字樣於二船舷間。直駛川江。當時國人見而。有為該二輪加憂。謂必將受軍人摧殘。有深表同情。為之揚眉吐氣。詎料此舉反得當局諒解。於是向託庇洋商之華輪。屆時乃紛紛改懸本國旗。川江華輪公司規模較川。設備完善。而又有揚子全線。及南北洋航路者。祇有三北公司一家而已。即是之故。該公司常為外輪公司所嫉視。所憾該公司之吳興輪。忽于上月在磁莊子地方觸石。必須修理後。方可復航也。除上列數家外。其餘如招商。中興。渝江。等公司。均僅各有一輪。無須贅述。

運費之漲落

川江運費漲落相去甚多。為無論何處航業所罕見。即近數年中。亦有大相懸殊之變遷。查一九二七年。棉紗一件。上水運費率。需銀二十八兩之鉅。去年迄今。跌落為每件二兩。尚須暗放回用。其優薄之分。令人咋舌。其所以抵落如是之甚者。無非貨少船多之故。然客。貨何以驟減。則有下列數因。

- (一) 四川連年因政治未上軌道。商人多不能樂業。
- (二) 近年來四川省多荒。收穫不佳。人民購買力缺乏。
- (三) 沿途稅捐太重。名目繁多。商人無利可圖。

航務管理處之設置

川鄂交界。匪徒衆多。一九二七年更爲猖獗。行於川江華輪。常被搶劫。或勒索鉅費。且搭客中退伍兵人。土匪。及流氓等。多混跡其間。往反敲詐。既不買票。又須供給其伙食。華輪損失甚大。川當局有見及此。因於重慶設立航務管理處。以資維持。編練保安隊。在中外各輪武裝彈壓。并檢查旅客。如有不買票者。立即驅逐上岸。又在萬縣。宜昌。各埠設立分處。佐理一切。數年來成績頗著。華輪受害不淺。處長何北衡氏。一信佛居士也。人格高尚。辦事精細公明。無官僚習氣。處內上級人員。亦多青年有識之士。惟保安隊員尙須加以德智體三育上之訓練。該處經費除受川省政府撥發外。餘由公票處所售客腳項下。扣取十分之一以補充之。

航業公會公票處與旅行社

川江中外各輪公司。爲聯絡意見。及討論水脚起見。共同組織一川江航業公會於重慶。宜昌設分會。開設以來。已有十餘年。及至十九年交通部頒佈同業公會組織法後。該會因限於外藉公司不能加入之章程。遂將外商公司退出。改組一純粹華輪公司之航業同業公會。但討論水脚。不得不與外輪取一致行動。故有時開會時。仍邀外輪公司代表參加商議。

公票處爲中外輪公司所共同設立。宜、萬、渝、三埠各有一所。凡搭客均歸該處買票。其客脚除八成歸各輪所得外。餘二成對分與該處及航務處作經常費用。

川江各旅客。常感種種不便。於是倡設一旅行社。爲旅客解除各種不便利之痛苦。凡由該社招待之旅客。其行李之處置。坐剝舟。居旋館。定席位。買船票等一切手續。均由該社負責辦理。旅客除應納少數費用外。省自理之勞苦。此亦旅行川江者所當注意者也。

附論

航業爲一國之命脈。因其不僅與全國商業經濟有莫大之關係。且影響及於政治文化之前途亦甚巨。故先總理有交通救國之說。查吾國內江航業以揚子爲首位。而揚子全流尤以上遊一段爲最佔重要。蓋地大物博之四川省。僻居西南。重山阻斷。交通艱難。既不通海運。又乏鐵道之運輸。其唯一賴以交通者。僅揚子一途而已。故自川江行輪以來。川省因交通之便利。全省出產乃得暢銷於全國以及於全世界。商業因而繁盛。人民因而富庶。文化因而發展。不料近年來受政治重稅之影響。及中外商輪暗鬪之緣故。於是進出口貨物銳減。因而水脚爭跌。遂致造成該段航業今日衰敗之結果。誠屬一極痛心之事。故欲謀川江整個航業之復興。務須政治統一。重稅苛捐取消。直接可使進出口貨物發達。此外如領江人才之造就。險灘之炸毀。亦均爲保障航業本身安全之要圖。切望川當局與航業界。共同努力。有以改進之。

最後作者尙欲以一得之愚。貢獻數點意見與川江華商航業界。蓋川江華商航業。在今日已如患肺癆及第三期之時。務要急起直追。將揚子全道航線貫通。以與外商公司作「包裝」上之競爭。並力革舊日辦事顛倒模糊之劣習。施用科學管理之法則。則前途庶有希望。若仍不察時勢。墨守舊法。僥倖苟延。則來日縱遇轉機。航業優勢。必仍爲外商所獨佔而無疑。華輪欲求染指。必終不可得。蓋外輪公司。不但資本雄厚。基礎鞏固。船隻繁多。航線完全。及管理方法完善。且其平時對於一時一事有關航業者。無不窮究而善處之。其對付我華輪也。有團結。有方法。有步驟。有手段。或利用其國家外交爲後盾。或利用吾國政治變化之機會。在在處處。均能見長於華輪。故按諸優勝劣敗之天演公理。華輪欲不努力而能長此存在。其誰信之。是否有當。希我華商航業界同人。及關心航業之國人。有以教之。

(註一) 所謂絞灘者即以船中之鐵鍊繫於山麓開石柱上船上開動絞機曳而上之 (完)

中國無線電業沿革史

方子衡

中國無線電事業，創始於前清光緒三十一年。海軍部設馬可尼式無線電機於海容海琛海圻海籌等軍艦。陸軍部設大津保定南苑三處軍用電台。此為無線電報事業在我國之嚆矢。越三年，吳淞至崇明島水線毀斷，由蘇省設立崇淞無線電台兩所，為傳遞官商電報之需。是時吳淞電台在寶山縣境獅子嶺，崇明島之得與他處通信者，端賴乎此。宣統元年，英商匯中旅館，有外人設立無線電台與海面船隻通報。時蔡君尊樟適官郵傳部市政司司長，提議與英公使愛特磋商，收歸政府自辦，附設於上海四馬路外灘上海電報局內三層樓，即今之上海無線電報局是也。民國三年夏，德國西門子公司招攬安設無線電報通信機關，請在南京北京兩處借地試驗，收發無線電報。經交通部許可，興工建築。秋間工程初竣。武昌舉義，南北陸線盡斷，而軍電旁午，需用急迫。於是北京南京以及沿海軍艦，皆藉電台為通信之樞紐。效用顯著，遂由政府收買。專供傳遞軍電之用。後為開通商報起見，移歸交通部接管。是年南京電台設在城內小營，因軍事被毀，寶山縣獅子嶺電台亦同時毀壞。至民國三年十月，設立張家口無線電台，專通官報。四年一月，重設吳淞電台於炮台灣，而廣州電台亦同時成立，收發海面船隻電報。是年二月，武昌電台告成，專遞官電。六月開設福州電台，與海面船隻互相通信。以上各電台，除崇淞兩所外，均係德律風根公司瞬息火花開路程式。電力凡五歐羅華脫。通信範圍日闊六百五十海里。夜間達一千餘海里。民國八年秋，北京電台由東便門外移設天壇。全由中國工程師自行辦理。是年冬，將北京吳淞武昌三電台，一律開放為傳遞官商電報之用。九年冬，庫倫電台成立。其機器購自英國馬可尼公司，為弧光式，電力凡二十五

新佛山雜誌

四四

啟羅華脫。至海軍軍艦之電台，逐年次第設立者。海軍海容海琛外，應瑞峯和飛鷹通濟聯同安建康豫章永靖永興靖安楚觀楚有楚同楚泰楚。楚江元江寧江利江貞永健永績利綏，亦均裝設。而上海海軍司令部，亦設一電台，與沿海軍艦互通軍訊。所裝機械，概係德律風及馬可尼之花式，其用日本透信式者，僅三艘而已。電力最大者，為二十五啟羅華脫，如海圻海容所用者是。較小者為一啟羅華脫。至陸軍所用，除上述天津保定南苑三處外，並購備馬可尼真空管式之無線電報電話機二百架，分發各省軍隊應用。廣東方面，陸上有省城威遠馬口前山軍置五處。船隻自廣海寶璧龍驤江大江漢江叢江固七艘。電力俱不甚大，約自零五啟羅華脫至一零五啟羅華脫不等。通信範圍，祇及六七十里。廣州天字碼頭所見之電杆，即係省城之電台也。此外關於學術試驗電台，有交通大學北京上海兩校。上海青年會演講部，亦備無線電報電話機兩架，隨地演講，以啟民智。會由前交通部領照施用，南通州軍山有農業學校所設之氣象台，專收上海顧家宅法國電台早晚氣象報告，以與本地氣候相比較。至外人方面收發官商新聞電報者，如北京之美使館日使館，奉天青島漢口濟南廟島長春等日使台，上海天津廣州灣之英法美電台是。其事供試驗之用者，以上海一埠為最多。此種電台，可分為二類。第一類收發機器全備者，約十餘處。發報機之電源，即取給於電廠。收發報機用真空管者為多。第二類為西人消遣之用者，僅有簡便之收發機，約有三四十處。至商輪裝設無線電機，有上海海關巡船並征流星兩艘，又領江公台楊子江密斯皮兩艘，烟商商辦海天輪船一艘，又前向德商沒收之華中華乙華丙華丁華戊五艘，均已先後裝機，呈請海軍交通部給照施用。民國七年十月間，交通部與英國馬可尼公司訂約，購置無線電台三付，在甘肅之蘭州，新疆之迪化，西藏之喀什葛爾裝設。並擬將張家口電台移設陝西西安，以資聯絡。至八年春蒙古新編邊疆多故，甘肅之蘭州一臺，改設蒙古之庫倫城，於民國九年冬成立。斯時政府竭力經營西北邊疆，除已定庫倫迪化喀什葛爾三處外，復擬於蒙古之烏里雅

蘇臺科布多恰克圖唐努烏得等處，各設一臺。所有機器，即就陸交兩部向來存料內提用。機器均已起運，乃以事情變更，暫從緩辦。據調查所得，當時外人在吾國境內所設之無線電臺，共二十處。而外艦之電臺，不計焉。日本八，法國五，美國四，英國二，俄國一。各局有外兵保護，吾人難探其底蘊。故其電力之大小，電浪之長度，均無從揣摩。蓋外人私設電臺，明知侵犯吾國主權，而嚴守秘密，其用心誠有不可思議者。然吾國電臺，皆非自造，購自英德，外人知之必較吾人尤詳，無須保守秘密。若吾國已成各局，民國九年止，又新設烟臺大沽兩處。烟臺電臺之電力，與北京電臺相等，為五歐羅華脫西門子德律風根峰息火花間隙式。供北京與上海吳淞轉電之用。大沽電臺之電力，為一歐羅華脫，專備與船隻通電。是年交通部與美商訂定五大電臺，最大者電力為一千歐羅華脫，可與全球各大電臺通報，擬設於上海。次用二百歐羅華脫之電力，設於哈爾濱。其他均用五十歐羅華脫之電力，分設於北京漢口廣州三處。約雖成立，而機器未至。另有海軍部與日商訂定一大電臺，用五百歐羅華脫之電力，與全球通電，設於北京通州雙橋之郊，至民國十四年冬始竣工。此外尚有小無線電機兩架，備教授之用。一在上海南洋大學，一在北京交通大學。上海南洋大學尚有最新式收報機一副，可以接收世界各大無線電臺之新聞。北京方面在東便門外，亦設有德新式收報機一副。若華盛頓里昂柏林紐約東京各大電臺所發之電報，無一不能接收。自中國與美國訂立建設無線電台合同後，日本因已與中國訂立此項專辦合同，迭向中國政府提出抗議，就是執非，莫衷一是。茲且述之於下，民國七年（西歷一九一八年）二月二十一日，海軍部與日本三井公司訂立合同。在北京附近，建設無線電台，海軍允付五十三萬六千二百六十七金磅，分三十年交清，年息八厘。於此期限之內，三井公司對於此項電台，有專利之權。並可由收入項下扣除借款本息，該合同第五項內容，略謂每年應付之款及利息，可由電台收入項下除開銷外扣除。日本三井公司對於此事，應負完全責任。因之政府擬將該電台管

理一切權利獨享之權給於該公司。以三十年為終止期。如收入不敷還本付息時，應由該公司負責云云。但一九一八年二月二十一日，尚有附屬合同一份，亦於是日簽字。內容與原有合同迥異。如第五項規定云，附屬合同既已成立，則政府當取得該電台辦理一切之權利及營業之收入。故日本三井公司對於原有合同規定收入事宜，不得有責任。原有合同之第五項因之宣告無效云云。實言之，即附屬合同規定三井公司為政府借款五十三萬六千二百六十七金磅，此款交由日本銀行存儲，並為建築所用各費之用。還本之期，亦訂為三十年。但第三項規定極關重要，內容略謂每年應還之款，須於每年十二月三十一日由政府交給三井公司。但第一批之款，須於該電台成立，並與日本西美歐洲等處電台交換電報之後第十一年付給云云。情形既如上述，政府即借得五十三萬六千二百六十七金磅之款，遂以此款與三井公司訂立建築無線電台合同。當該電台正在興工之時，政府擬收歸自己管理。井表示願付借款利息，十年後再行還本。無論該電台收入之多寡，及政府作何用項。償本付息，不得間斷。如是則三井公司雖不得管理該電台，但收入即屬不敷，當亦不至有所損失，因該電台之收入，並不為借款之担保品也。此種聲明。不過為上述合同之意義，毫無懷疑之處。三井公司之目的，固在壟斷該電台之管理權，故竭力運動，取消中美所訂之合同。但該電台如果專歸政府之用而不經營商業及普通新聞電報，政府必受至大損失。上海哈爾濱廣州漢口，均為商務重要中心點，不在此地建設無線電台，而專限北京一隅，則必受實際上之損失而無疑。且我國如取得管理該電台之權，則必受經濟上之損失。三井公司如担负財政上之責任，則我國又失管理該台之權。其他列強關於此事之利益如何，姑不具論。但美國曾與政府有所協定。茲將一八五六年所訂通商條約第三十項內容說明，該項略謂訂約雙方表示贊成，無論何事，中國將條約所不許航業商務政治或交際之權利或利益讓與任何國之國民或商民時，美國之官吏商人及國民，應享此項優先權云云。至於一九二一年一月八日，美

國聯合電報公司與交通部所訂之合同。美國政府曾經主張照該條約之規定，雙方均屬自由，訂立此約。並非不可以特權或優先權與第三強國之國民，美國至今猶抱此種政策。故關於美國與中國及其他列強之關係，美政府主張駐華各國僑民，應守機會均等之政策。又九國條約關於原則及政策之第二項內，有上述之規定。對於（須要）二字實有注意之必要等語。所謂（須要）者，即指此等權利而言也。三井公司原有合同之第八項規定北京之電台不得承辦各處電台之商業消息，亦不得為軍事之用。實言之，即北京欲得上海方面之商業消息，須由陸地電報傳達，不能與上海直通消息。而使北京電台之設立與否，實如無關重要之時，至歐美無線電臺，比比皆是，今猶日增無已。中國土地廣大，祇在北京建設電臺一架，欲敷各事之用，自不可能。惟美國一般商人，願投五倍三井公司所出之巨款，在雙橋建築無線電臺。此事如無利益之可言，彼等決不敢冒險投資，蓋美國經濟家，決不以有用資財置之於中國不能生利之事業。彼等此舉，並非反對雙橋電臺之建築。蓋恐該電臺為人所壟斷，以阻中外間之國際無線電交通也。美國聯合電報公司所欲建設之電臺，雖非與雙橋電臺同在一地。其目的固在取利權於吾國也。總之英美日本諸國與我國無線電交涉，現尚未已。權利之損失與否，全視乎當局者頭腦之是否清楚。無線電事業不啻一國之口與耳，被人壟斷則無異聾啞。深望國人加以注意也。

按我國無線電事業，自創辦迄今垂三十餘年，對外國際通信電台未及設立。雖無特殊成績可言。然歷觀數十年來過去之歷史，尙具有進化之沿革。最初時代，電台機件既向外國洋行購買，即裝置工程，亦完全仰賴外國工程師辦理。嗣後交通部郵電學校及南洋大學始遣派畢業學生前往英法美等無線電專校留學。彼等歸國後具有工程學識，即從事裝置工程。而當時各電台之報務生，以歷年任職所得之經驗，亦漸漸具有裝置工程方面之知識。民國十年以後，各電台始有學識較備之工程師，民國十一年奉天電台成立，繼此設立者，有長春營口哈爾濱等各電台，是為東北無線

新佛山雜誌

四八

電報之網機件多購自德國西門子德律風根公司，皆為最新式真空管式。電力自二個歐羅華脫至十個歐羅華脫。民國十四年，北平及吳淞一電台，亦加設西門子德律風根真空管式，電力均為五個歐羅華脫。北京電台以天線問題，裝置亘三四月之久，未得完竣。吳淞電台於三月間動工，五月已完全竣工。當與雲南張家口奉天哈爾濱等電台通報，為南北無線電報通信之總樞紐。是年冬，北京吳淞二台籌辦，遂為控制。設立營業處於上海交通銀行及北京東交民巷，預備收發長途商電。嗣以北京電台以政局關係，迄未實行遙控。而吳淞方面電台之遙控，以與上海路途遙遠，須裝設特用陸線直達電台。工程重大，須時甚長。又以營業處在租界範圍以內，陸線通入須與外人商妥。數次交涉，始行成功。路線經過匯豐銀行門前，連夜工作，一週始成。迨全部舒齊，已在十五年之冬。當時又以吳淞電台天線木柱年久失修，撤換鐵塔二座，工程又三閱月。是時為民國十六年春。當時我國民革命軍至滬，當局以吳淞電局，既有上海電報等線相通，不必另立營業處。當即取消，以省經費。當由軍事委員會在上海南京徐州寧波開封鄭州廣東濟南天津等處，設立短波無線電台，以通軍電。盡量利用短波。財政外交二部，亦各自在滬設立短波電台，與南京之總部互通政報，成效甚著。蓋北伐軍之利用短波無線電，實為中國之嚆矢。十七年濟南長波電台為日軍所燬，南北互通軍情，實利賴於各處之短波電台。軍事委員會並在滬交通大學（即前南洋大學）內兩操場，設製造廠，製造各種短波收發機等，成績甚好。製成機件之價格，較購自洋行廉數倍。各軍事當局深為贊許。北伐成功亦未始非得到短波無線電之助力，軍用短波無線電台，實於十七年春間宣布收發商電，商賈稱便。嗣以北方緊急暫行停止收發後，全國無線電管理建設事宜統歸建設委員會辦理。從此短波電台大都收發商報。已而交通部以無線電應歸該部管理，曾經交涉，至十八年冬乃由交通部管理一切長短波無線電台，事權劃一，通盤籌畫。行見吾國無線電界曙光之發現，可為預祝焉。深望當局從速解決對英美日等懸案，收回上海法國電台及各處外國

領事館內電台。頒布法律。厘訂稅則。整頓一切。我國無線電事業，得盡量發展，全國精神之交通機關既布。繼之以鐵道大路。以運輸貨物，則國利民福矣。至處置上海顧家宅法國電台，尤為急不容緩之事。於電台擅自收發商報，有損主權。影響吳淞無線電報局之營業，亟宜交涉收回。查上海法國電台，係於一九一四年歐戰初起時造成。曾向盤諾 Berno 無線電公會註冊。公然收發商電。當時吾國未與嚴厲交涉，已經鑄成大錯，失去交涉之最好時機。嗣後蔣尊簋氏長電政司政時代，約距今可十年前。雖屢次派員交涉，毫無結果，誠屬可嘆。迨臨時政府段執政時代，亦經交通總長葉恭綽氏在京與法公使交涉，復又避員在滬與法領交涉，始終仍無眉目。弱國外交，深為可嘆。鄙意可分為二層辦理，一根據一九二一年美國華府會議決議案之原文，曰租界地南滿鐵路區域及上海法租界三處。倘有問題發生，應由有關係各國與中國政府商議云云。但由以前歷次交涉之成績觀之，法國當道每以租借地及治外法權為藉口。並用種種無謂論調，駁覆吾國。可見法當道並無與我商議及結實對重華府決議案之誠意。且該台之任務，原為報告氣象及時刻，電浪用七百五十公尺，方為正當。前數年忽改為六百公尺，與海岸商用電臺相同。況最近數年內，竟更進一步利用短波，與法屬安南西貢直接通商各報。並在法租界西部某路，另設短波電臺，更見其無撤除之決心。今我仍須援據華會協定，向其商議。縱不能促其撤除，至少亦可使其不再收發商報。二須澈底改良吳淞無線電臺。辦理業務，與法台有同樣之成績及精神。則法台相形見拙，何待取消。蓋今日二台比較，我不如彼之處甚多，固無庸其諱莫如深也。

無線電事業，功用偉大。平時遞送消息，戰時傳達軍情。在近代世界交通上已佔有重大地位。歐戰以後，經各國政府之提倡，專門學者之研究。機械發明，日新月異，進步之速，大有瞬息千里之勢。歐美列強，東鄰日本，以及南澳澳非諸小國，莫不有大小電站數百處以至數千處。近發明單向短波及照相相等。返觀我國，頻年受時局擾亂之影響。對於此項重大事業，迄未加注意。

雖採用無線電，已歷二三十年之久。而故步自封，毫無進展。收發電站寥寥無幾。外人在我國境內私立電臺，違背公法，損害主權。政府竟未予以取締。近來上海及內地無線電機件，充斥市場。率皆由外人私自運入。我國人民恐干禁例。反不敢自行裝置。查曩時各國政府亦曾以此項事業，留國家經營或限制軍用。不許人民私有。今則時移世變。各國均皆開放。一任科學家自由發展，私人任意裝設。我國處此潮流，何能獨異其趣若不積極進行力圖發展，外人虎視眈眈，利之所在，行將起而代謀。此項事業，關係鉅大。一旦操縱人手，後患何堪設想。為今之計，亟應由政府規定條例。予人民以自由裝置之權。惟須呈領執照，繳納稅費。如有隱匿不報，即加以相當處罰。既可提倡發展，又可增加收入，一舉兩得，莫善於此。無線電機件，向有禁令，不准輸入。亦應變更禁令，詳訂稅則，取締外貨之私自運入。凡應用機件為我國所能自製者，對於外來之貨徵收重稅，消極抵制。國內製造事業，政府宜任提倡之責。鼓勵設廠自造。其有獨出心裁，自製機件而確利於實用者，准予專利之權，或任用其才。將來我國無線電事業之發達，庶可與世界列強並駕而齊驅。當此訓政時期，建設方始。深望政府當局繼承先總理之遺志，施行實業救國之政策。通盤籌劃，確定進行方針。急起直追。當不至墮乎人後也。

(完)



公路與交通

楊志章

公路行駛汽車，運輸靈敏

公路費經易舉，易於普及

公路可以輔助，鐵道發達

交通要具，以運河，鐵道，公路三者為最著。然運河之浚鑿，鐵道之敷設，其費之鉅，有非現今各省財力所能負担者。若公路則不然，費經而易舉，其功用較之運河及鐵路亦不多讓。故公路者。實交通要具中之不容忽視者也！關於鐵道與公路之使命，總理在民生主義第二講，曾有須詳明的指示，其言曰：「……但是鐵路祇可以到繁盛的地方，才能够賺錢；如果到窮鄉僻壤的地方去經過，便沒有什麼貨物可以運輸，也沒有很多的人民來往，在鐵路一方面，不但是不能夠賺錢，反要虧本了。所以在窮鄉僻壤的地方，使不能夠築鐵路，祇能築車路（即公路下仿此）有了車路，便可以行駛自動車，在大城市有鐵路，在小村落有車站，把路線聯得很完全；於是在大城市運糧食可以用大火車，在小村落運糧食便可以用自動車，像廣東的粵漢鐵路，由黃沙到韶關，鐵路兩旁的鄉村是很多的，如果這些鄉村都是開了車路，和粵漢鐵路都是聯絡起來，不但是粵漢鐵路可以賺許多錢，就是各鄉的交通也是很方便，假若到兩旁的鄉村也要築許多支，鐵路，用火車去運送，不用自動車去運送，那就是一定虧本！……」由此觀之，可見公路實占交通要具中的重要位置。茲將公路裨益於交通之要點分述之於下：

(一) 公路行駛自動車則運輸靈敏 蓋公路築成之後，便可行駛自動車，自動車之速率，勝於

火車，以之運輸貨物及乘客，是何等的迅速？且自動車隨便可以開多少車輛，乘客多，便可開一架大車，再多，可以多開二三架大車，少則可以開一架小車，并可不為時候所掣肘，何時有客，便可何時開車，又是何等的便利？，自動車以外，尚可行駛各種車輛，故有公路，則交通非常便利，公路之神益於交通者此其一。

(二)公路費輕易築易於普及。公路之建築，其費用較之鐵道可減少數倍以至數十倍，故易於建築，以易於建築，則易於普及，由一鄉以至一縣，由一縣以至一省，由一省以至全國，皆築有公路，其交通之便利，自不待言，公路之神益於交通者此其二。

(三)公路可以補助鐵道之發達。蓋鐵道之不能敷設於窮鄉僻壤，已如總理在民生主義第二講中所指示，詳前。故對於小村落之貨客，鐵道難以招運，惟有公路與之聯絡，則由公路駁運，鐵道便可運載小村落之貨客。其運貨之收入，自必增加；收入增加，則鐵道便可日益發達。即總理之十萬英里鐵路計劃，亦不難逐漸見諸事實。夫鐵道與公路，同為交通利器，而公路乃能補助鐵路之發達，其裨益於交通，豈淺鮮哉？公路之神益於交通者此其三。

上述三者，不過僅就交通方面言之耳。然一國之交通便利，則實業可由之而發達，物價可隨之而低廉，智識可從之而灌輸，……如此則國家自必日益富強，猶之人身然，血脈流暢，則消代力強，身體便可日益強健矣。但方今各省之已成公路，尚屬寥寥無幾。故值此建設時期，亟宜急起直追，努力於公路建築之普遍，實為當務之急。至於建築計劃，以非本文篇幅所許，姑不論列。惟關於籌資方法，則得而畧畧焉，愚以為籌資方法之較善者有二：(一)發行公債。由各省公路處令飭各縣縣長勸令沿路之鄉村攤銷之；如無力購買公債者，則以工代價。(此法廣東行之，頗有效)。(二)招商承辦。由各省公路處，劃定路線，招商民承辦，或年收路稅，或不收稅，限於全路營業日起若干年後，無償交回國家倘能照此行之，則公路普及全國，當不難辦到，

致于望之！

建築西南鐵路系統與開發西南

周祖豫

交通為國家的命脈，鐵路是陸上交通的主要機關。所以文明各國，對於鐵路的興築，不避艱辛勞。經營不遺餘力。但是返觀這地大物博的老大中國，鐵道事業，殊覺墮乎其後，望塵莫及了！溯自光緒三年，興築唐胥鐵路以來，雖已有五十餘年的悠久歷史，然時至今日，已成的鐵路，統共算起來，不過九千餘公里。據民國十五年鐵路會計統計的總報告：除了西藏，蒙古，新疆以外，每百萬人口，僅有鐵路約二十七公里；每千萬英里，約有鐵路六公里，倘且連外人租讓的鐵路，三三五五公里在內。倘若除了外人租讓的鐵路，再加入西藏，蒙古，新疆的人口和面積去計算，那數目更屬微末了。我們試翻開中國全圖來看，有幾條鐵路，敷設在偌大的領域上面，難怪中國產業落後，文化進展緩滯了，素來視為化外（）的蒙古，新疆，西藏的邊境，姑置諸不論；而號為民康物阜的西南，領有六十萬英方里面積，除廣東的廣韶，廣九，廣三和滇越北段，法國所經營的窄軌鐵路，合計一千餘公里外，其他地域，幾全乎不與鐵路相接觸。這是多麼可驚奇的現象！所以我們照這樣看來，如果不要繁榮中國的西南則已，要繁榮，要開發，那建築西南鐵路系統，就不得不認爲當務之急了。

1 西南現有鐵路的概況

我們在未說明建築西南鐵路系統以前，首先應該說一說西南現有鐵路的狀況，上面已經述及遼廣袤的西南領區內，僅有極小的一部份的領域，已經敷設了短距離的地方鐵路，但是無論在經

濟上文化上的影響，也祇能及於局部，要如拿開陝西南的立場來說，牠的魄力，當然微弱了，現在將各路概況，逐一述之：

(一) 粵漢鐵路的廣韶段

當光緒二十二年，因為與辦蘆漢鐵路，所以有次第建築粵漢鐵路，聯絡一氣的建議，二十四年，於是與美合興公司訂立草合同承造，後因原估價工費不足，再和該公司訂借款續約；但不久為鄂湘粵三省紳商反對，終以美金六百萬收回自辦，由是三省聯機而起，主張各設公司，各辦各路，鄂湘係官督商辦；粵始終商辦，資金純屬股款，原定路線，係由廣州黃沙直達坪石和湘路銜接，光緒二十七年，開始興工，但築至高關時，因資本告竭，工程也就此中輟，宣統三年，逐段通車，民國四年全線通車，全長三百五十一公里，於民國十八年十一月奉政府令，收歸國有，原有商股，由鐵道部於十九年開始發行公債二千萬，全數贖還，現在歸廣東粵漢鐵路局管轄，因為粵漢全路，還沒有貫通同時水運競爭甚烈，再加以軍運頻繁，所以營業不能十分發達，沿路的出產，以木材，米，麥，錫，鐵，煤，蔗，烟草等為大宗。

(二) 廣九鐵路

這條路是光緒二十四年，英國公使要求五路之一，由中英公司借十五萬磅興築的，廣州起至九龍，全長一百八十九公里，其中自廣州到深圳一段，是我國自築的。由鐵道部直轄，長一百四十三公里；至於深圳到九龍的一段，因為在英國租界裡，為英人所築，管轄也歸屬於他們，長四十六公里，光緒三十三年興工，宣統二年至三年間，逐段通車，這路以客運最好，佔營業進款百分之七一。三：貨運僅佔百分之二十，近年華段的營業，很不振，因軍運頻仍，輪船競爭，以及厘

卡實學所致，民國十七年，英段的營業鼎盛，破歷來的記錄：計收入五九四一六元。七，開支約三九三七五元二四，淨餘計有二〇〇四〇元七二，沿路出產，有豬，羊，米，麥等。

(三) 廣三鐵路

這路本係粵漢支線，光緒二十四年，由美國台興公司承造，三十一年九月經湘粵鄂三省紳商贖回的，民國三年，湘鄂路收歸國有，所以這路，就由部粵合辦，但歸部主持，民國七年以後，又由粵政府接管了：民國十八年八月鐵道部令本路由粵漢路局兼管起自廣州石圍塘到三水，長五十公里，光緒二十七年底興工，光緒二十九年開始通車，資本約二百餘萬元，營業狀況，尙算不惡，最初歲收不過六七十萬，逐年增加到一百二十八萬，近幾年頗有起色。沿路出產，大概以米，絲，等爲最大宗。

(四) 新甯鐵路

光緒三十一年十二月，廣東新甯(即今台山縣)紳商陳宜禧等，向旅美華僑中，籌集一宗巨款，設立新甯鐵路有限公司，三十二年，奏准立案，陳氏自任總理兼工程師，不用客卿，不借外款，當時就開始興築，可爲商辦鐵路的模範了。本路分本支兩綫，本綫自江門經新甯到三夾口，長九十一公里，三十三年起，逐段通車，支綫由台山到白沙，長四十八公里(支綫民國六年興工)，民國九年通車。資金約四百三十餘萬元，內有商人借款一百萬元，營業狀況尙佳，每年盈利約有十萬元左右，但是歷年內部時起糾紛，路政前途受影響，所以民國十八年，由鐵道部派員會同本路董事整理一切。沿路出產，有茶，絲，米，紗，綢，布糖等。

(五) 滇越鐵路的北段

雲光緒十一年，中法會訂越南條約，載明中國創造鐵路，可向法人商辦，二十二年，續訂商約，就有敷設雲南鐵路和安南鐵路聯絡的建議。直至二十四年，法國強佔廣州灣，同時獲得本路的建築權，全路分南北二段，南段在安南境內，北段在我國雲南省境中，由省城昆明到河口，和南段接軌，計長四百五十六公里，北段光緒二十九年興工，但山洞連互，工事非常艱困，又因拳匪，中途停工。直到宣統一年，方纔竣工，老開至蒙自，宣統元年三月通車，蒙自至昆明是在宣統二年四月。本路近來營業，頗見進展，但比之我國國有各路，似乎尚有遜色，因為沿線居民，安於故土，沒有向外遷取的心思，所以運輸也就不能十分稠密了，一九二七年，全路的淨利，僅二百九十萬法郎沿路出產，有銅，鉛，鋅，等礦，烟草，木炭，甘蔗，豈，米等物。

(六) 臨箇碧鐵路

雲南箇舊縣產錫很富，也可說全省最盛的礦區，宣統元年，由該縣紳商擬建此路，由省派工程師勘測，民國二年，再呈請省行政署，以雲南鐵路總公司和箇舊的錫砂，炭，等商，組織一公司，合籌股款，興築本路，但後因雲南起義，擱置了很久，民國七年，方纔領得正式執照，路線原來由蒙自到箇舊後改由滇越路碧色車站接軌；民國十七年，再由箇舊延長，築到臨安（建水），完成本路，箇碧段長六十九公里民國十年通車，但臨箇段，里數不詳，通車約在民國十七年冬季，資金商股四百萬元（臨箇段不在內），每年盈利約在四十萬以上，沿路出產，錫為最多，其次為米，炭，薪等。

上述各路狀況，提綱挈要，已可約略知道了，合計起來，不過一千三百餘公里，即在滇粵兩

省，而且不能滿足實際的需要，這在西南各地也。

2 實業計劃中的西南鐵路系統

西南各省需要開發交通，這是無疑了，不過還有一點，我們更不得不注意的，就是釐定鐵路建築的系統，中國自來建築鐵路，最大的失策，就是事前沒有通盤的詳密的籌劃，何線當築，何線可不必築，以及何者應為支線，何者應為幹線，都無明確的計劃和系統，一惟外國人操縱指使是從，這是何等痛心的事。我們知道習射，要有一個正鵠，航海有一個南針，任何事業的成功，都在於事前有慎密的計劃，調序的系統，然後能根據，進行順利，今欲建築鐵路的偉大工作，計劃的確定，系統的採擇，尤為切要，在饒富天產的西南，要興築鐵路，務以不背總理開發實業四大原則，而採取總理手定的西南鐵路系統，是為必。西南鐵路系統，是實業計劃中第三計劃的第三部，此系統全長約七千三百英里。所經由的地方，為蜀，滇黔桂諸省的全部，及湘粵兩省的一部，全區面積，有六十萬方英里，人口在一萬萬以上。廣州即為這鐵路系統的終點，茲就各線，分別來說明：

(1) 經由湖南之廣州重慶線(全長九百英里)。

此線從廣州起和粵漢線廣韶段，同一方向北行，直到連江和北江會合之處，折向連江流域，循連江岸，到達州(連縣)以上，橫過連江和道江的分水界，直達湖南道州(道縣)，循道江到永州(零陵)，經過寶慶(邵陽)，新化，辰州(沅陵)，湘西水經過川湘邊界，到酉陽，再由酉陽橫過山脈，而到南川，渡長江而抵重慶(巴縣)。

(2) 經由湖南貴州之廣州重慶線(約長八百英里)

此線從廣州至道州的一段，是和(1)線同軌，所以此線實從道州修築起，橫過廣西東北突出

的一段，在全州（全縣）再入湖南西南境，經過步城和靖州（靖縣），入貴州界，經三江和靖江兩地，以達鎮遠，又橫過沅江烏江的分水界，然後到邊鎮直趨寨江以至重慶。

(3) 經由桂林瀘州之廣州成都線（長約一千英里。）

此線由廣州西行，直達三水之綏江口，渡過北江，循綏江流域經過四會廣甯，入廣西的懷集，經過賀縣平樂，溯桂江以到桂林，西折至永甯（古化），又沿柳江流域，上達貴州邊界越界到古州（榕化），再過都江和八寨，仍沿柳江河谷而上，直至平越，由平越渡沅江分水界，到岳泗城，入烏江流域，依舊日的商路，踰雷邊山至仁懷，赤水，納溪，過長江，以至瀘州（瀘縣）再經隆昌，內江，資州（資中）資陽，簡州（簡陽）達成都。

(4) 經由梧州和叙州之廣州成都線（約長一千二百英里）。

此線從三水鐵橋的西端起，循西江的左岸，入肇慶峽，以到肇慶（高要）城，上至德慶。入廣西的梧州（蒼梧），大湟，再轉向西北，到象州（象縣）渡柳江，至梧州，（馬平）和慶遠（宜山）進至思恩，遇桂黔邊界，入貴州到獨山都勻，經平越，路線更折西走，到貴州省城的貴陽，再進到黔西，大定及畢節，而入雲南的鎮雄由鎮雄北轉，而至樂新，渡四川界，到叙府（宜賓），循岷江而上，到嘉定（樂平）渡江入成都平原，以達成都。

(5) 廣州雲南大理騰越線（幹線長一千三百英里，支線約長四百英里）。

此線自線廣州到大浪約三百英里，即用(4)線，從大浪江口分支，到武宣，循紅水江常道，經過遷江和東蘭（鳳山），又經興義（安龍），橫過貴州西南隅，入雲南界，到羅平，從陸涼一路，以達雲南昆明，從雲南經過楚雄到大理，於是折向西南，到永昌（保山），以達騰越緬甸界，和緬甸鐵路系統的仰光八莫一線（Rangoon Bhamo line）相接，使中印交通可得一捷徑了，從大浪口到終點，長約一千英里。

再在廣西的東端，引一支線(約長四百英里)，循北盤江流域，上至可渡河和威甯，於昭通入雲南，從河口過長江，入四川，橫截大凉山，直到雷遠(西昌)。

(6) 廣州思茅線(幹線約長一千一百英里，支線約長百二十里)。

幹線由從廣州市西南隅起，經過佛山，官山，由太平墟渡西江，到對岸的三洲墟，於是進入高明新興羅定到廣西界，至平河容縣，從容縣西向，渡右江到貴縣，循右江的北岸，達南甯(邕甯)再循上右江而上，到白邑，入雲南省境，至剝隘，又過巴門，高甘，東都，普子塘，一路到阿迷，渡滇越北段而過，進至臨安(建水)，石屏元江，於是渡過元江，再經過他郎，(普洱)思茅，一直跨瀾滄江相近的緬甸界為止。

支線從南甯起循上左江水路到龍州，折而南，至鎮南關安南東京界上止，與法國鐵路接軌。

(7) 廣州欽州線(幹線從西江鐵橋起，約長四百英里，支線約長一百英里)。

此線從廣州西行到太平墟的西江鐵橋，和廣州思茅線同軌，再由此點起，過江分支，向開平恩平，經陽春，到高州茂名，西行過石城(廉江)，廉州(合浦)，欽州(欽縣)，直達和安南交界的東興為止，東興對面，就是望街(Money)，將來海防望街鐵路(Ha-Kong n oney line)完成後，可和此線相接，再在化州(化縣)，引一支線，到蓬溪，雷州(海康)，以達瓊州海峽的海安，再用渡船和瓊州島相聯絡。

(8) 本系統的聯絡線。

除上列各線之外，還須建築聯絡成都重慶的兩線；又須另設一線，起自(1)線道義的東面，向南行，到雅安和(3)線接；又一線自(3)線的平越起，到(4)線的都勻；又一線由(4)線貴州界上一點，經南丹，那地，東蘭和(b)線接，再越泗城(凌雲)，以到(6)線的百邑，各線共計約六百英里，全系統合計，則有七千三百英里。

我們看了總理這個有系統的計劃，這些鐵路所經的區域，雖然除廣州三角洲和成都平原，各有三四千方哩的積外，其餘的地方，大多是山多平地少，而且有許多不能避免的穿山鑿洞的困難工程，同時平均每英里的建築費，比較東南北各鐵路要大些；但是此區域內礦藏豐盛，農產豐富，尤其是礦產，有世上高貴有用的金屬，更加以產量極多；如錫，鎢，金，銀，白金等的特殊金屬，又如銅，鐵，鉛，錫，鋅等的普通金屬。真是取之不盡，用之不竭，且荒地極多，利於墾殖，非但是中國的有望之地，也是世界的寶庫呢。所以總理這計劃，一言蔽之，無非在開發西南，繁榮中國。這七千三百英里的鐵路，分佈在這六十萬方英里的蘊藏未啟的地面上，如能完成，必使中國成為東方美利堅，這是無疑的。

3 西南各省的富源及在中國經濟上的地位

西南鐵路系統所達之地域既如是廣，又如是富，那末我們不能不貫注全力，完成這事業。尤其是目前的中國，無日不關財政的拮据，經濟的恐慌，益覺這事，一日不容緩了。所以我們先將西南各省的富源，作一個概括的說明，使國人不應再漠視，對於這鐵路系統的建設，進一步得能有一個深刻的瞭解，同心合力，來完成這救窮致富的唯一出路，茲因為敘述利便計，分礦產和農林兩方面來講：

[A] 礦產

四川省 省的四周，多金屬礦，金，銀，銅，鉛，鐵，硫黃，煤，石油等類，無一不有，其中尤以金為多，主要產地，偏於省的西南，自天全，冕甯，會理一帶至鴉壩江岸，花崗岩很多，凡著名礦區，如懋功，冕甯，鹽源等礦，皆在這一帶內，沙金亦盛，多在本省西部，其他如鐵，

多在的東南，長江以南，含鐵層自巴縣起，延向西南，直到貴州北部的仁懷，再南以黎江境內探冶最盛了，大江以北，銅梁，大足，榮昌，瀘縣一帶以及中部的雅安，宜賓，成都等地，也是主要的產地，本省銅鐵，多產在鹽源，會理，天全，灌縣，彭縣等處，就中以彭縣的大寶山是最著，現時所採的鐵有三處，每年產純鐵一百二十噸，全省共有三百十餘噸，汞礦在東南隅的西陽，都是比較很有名很獲利的產品，還有本省的石鹽，以品質良好，色澤等潔著名，每年獲利很多，附近各省都靠牠供給，全省鹽產地，可分四區，東區為雲陽，開縣，巫縣等縣；西區為簡陽，鹽源等縣，南區為樂山，資中，富順，榮縣等縣，北區為三台，樂至等縣，四區中以南區產額最多，全省有鹽井九十餘口，至於石油可分嘉定，自流井，嘉陵三區。

雲南省本省鑛產很多，如金銀，銅，鉛，錫，鐵，硫黃等屬，到處都有，如銅在本省鑄銅事業，於今已有千餘年，中國鑄造銅幣的原料，多由本省供給，且有政府設立的機關，管理一切，產額最多，當推東川縣，銅質也較佳，其他如綏江天寶山，昆明西南的山家莊等，也是著名的銅鑛，但是每因運輸不便，或缺乏燃料，或墨守舊法，不加改良，所以不能充分發展，極南部的錫，產區自蒙自以至箇舊縣治間，山的南部，產錫最盛，其中以箇舊錫鑛，尤為著名，礦量尙稱豐富，年產七千餘噸，占全國產量總額百分之八十七，價值千數百萬元，也可說本省最重要的輸出品，現在著名礦區，是馬拉格，黃茅山，澗子銀洞，老城門洞，小城門洞，上竹林山，下竹林山等，又如西部一帶，多產寶玉珍石，點蒼山的太理石，是本省很好的出品，煤的藏量，也很豐富，約有一千二百兆噸，煙煤，無煙煤皆有，其中煤質佳良，有凝結性，可製煉焦炭的，有嵩明的望峭山，格達青，雷益的羊腸營，綏江的向家山，阿迷的烏格等地，煤田廣大，多延長數百里，煤質的優良，不減於江西的萍鄉，獨惜交通不便，本省工業工廠，還是在萌芽時代，用途稀少，所採至今開採的不多，除嵩明宜良兩縣，可藉滇越鐵路輸送，行銷於省城，餘外的多封閉池中

，不能利用，本省興築鐵路，實為急不容緩的事了，其他如東川羅平的銀，鉛，○等礦；阿迷，廣南，邱北，馬關，河口等縣的錳礦；風儀縣的石磺；宣威，平彝，羅平等縣的硫黃，多是本省的利源。

貴州省 本省礦產，以鐵最特富，銅，鉛，錫，錳煤和硝石，到處都有，鐵的主要產地，為西部的大定，水城，威甯，平越各縣，據法杜克勞氏報告：水城觀音山有褐鐵礦塊厚三百尺（合九十公尺），本地人曾經露天開採，探掘場高達二三十公尺，尚沒有礦頂的頂部，並且說礦石和西班牙的皮爾巴鐵礦極相仿，含鐵約百分之五十，本省東部產鐵地，以龍溪口為最重要。至於汞礦，礦區很大，如銅仁的梵淨山，省溪的大洞喇，紫江的白馬洞，桐梓的楠木廠，水銀溪和興義一帶，多是比较著名的。再次如煤，本省的儲量，約一千三百兆噸，大多是煙煤，每年採出的祇有八萬八千噸，其中以威甯產額最富，遵義，畢節，松坎等處，和平越安順間，多有廣大的煤田，可同山西並稱，其他如銅仁的錳，貴陽，遵義，威甯等縣的銀，思縣，畢節，都勻等縣的鉛，也都是產額特富的富源，可惜又因交通阻梗，風氣不開，僅有少數用土法採掘罷了，所以西南鐵路系統的（2），（3），（4）各線，能早日敷設，如威甯，平越，大定，貴陽，遵義，畢節等縣，多為必經之地，獲利也必極豐厚，因此不論建築鐵路，投資多至若干，可保其償還本息而有餘了。

廣西省 本省礦產也很多，如金礦已發見的，有蒼梧的金星尾，東安司和桂平，昭平，恩陽，宜山，天保，崇善等縣，其中已開採的，有金星尾，東安司兩處，這也是由于交通比較利便，為他開採的一個原因。銀產于貴縣的小天平山，三叉山和賀縣，富川，荔浦等縣，其中以天平山的銀礦，為最有名，現在已經開採了。至於本省銅的產地，有鬱林，天保，南甯，賀縣，各地，南甯銅礦地幾尺即見，所以蠻人好作銅器，富川，賀縣，河池，南丹，宜山等縣皆是錳產地，其

餘如桂林，瀘陽的鐵礦，奉議，天保，蒼梧的錫，賀縣，富川，蒙山等縣的煤，產量也很豐，富川一礦，現由富賀官礦局開採，每年產量約在九千噸左右。

湖南省西南部 本省的礦產：以錫，煤，鐵，鉛，鋅，水銀等為著，中國錫產，佔世界第一，約當全球總產額百分之五十四，本省產額，又佔全國百分之八十三，礦砂六萬五千噸，生錫一萬四千五百噸，純錫一萬噸，主要礦區又偏於西南，如寶慶新化（和中都的安化是本省最重要的礦區）東安，浦，辰州，（沅陵）新甯，辰溪，芷江等縣，面積約有七萬六千餘畝，共八百五十餘所，且以上產地，也都是（1）（2）線必經之地，將來的發展，當可立待，汞產皆在西部，其中以鳳凰縣含量最富，猴子坪以入貴州的銅仁縣，因為同一背斜層構造所生的，其次沅陵，辰谿等縣，新化錫礦中，也曾有少量發見，本省鐵產，分佈很廣，西南部以寶慶鐵礦最著，在本省也是手屈一指的重要產地，分為四區，每年產量，約七千噸，惜多用土法，其次如新化縣出鐵也不少，本省也有時代很古的千、岩、或片岩，其中石英脈極多，往往有含金的，在西南部較著的礦區，當推沅陵，會同江華三縣，本省地內，儲煤約一千六百兆噸，計無煙煤佔五分之一，西南的零陵，臨武兩縣產褐煤，祁陽，寶慶等縣產無煙煤，沅陵芷江一帶多產白煤。

廣東省之西北江兩流域 本省鐵產，備有五金和煤炭各礦，陽江，英德的金，高要的銀和雲石，曲江的錫，連縣和番禺的水銀，煤的產量很廣，以曲江花縣所產煤質最佳，乳源高要也有少量的出產，其他如近時發現連縣錫礦，以及沿岸的海鹽，東西群島的燐礦和鳥糞層，都是很大的利源。

〔B〕農 林

四川省 農產以米，麥，豆，玉蜀黍，桑，蔗，煙為大宗，尤其是玉蜀黍的產額，冠于全國，桑蠶也是普及全省以嘉定，成都，簡陽，南充等縣為主產地。雅蒙，名山的茶葉，合川，綿陽

新佛山雜誌

一帶的煙，都很有名的，藍靛，甘蔗等物，也有種植，至於木植，北部一帶，多天然林，如松，柏，黃楊，竹，梓，桐之類，各縣多有，長江以南，因為氣候較熱，森林種類更多，就中最著的，為樂山的白蜡樹，川西人常就這樹養白蠟虫，採取白蠟，其如藥材，大黃，川芎，黃蓮，厚樸等也是馳名各國的。

雲南省 本省因山脈縱橫，土地瘠薄，所以言農業似乎不能和其他各省比較，鴉片未禁以前，全靠鴉片為出產大宗，每年收入不下三千萬元。一切農產，均置諸不理。但是厲行禁烟以後，普通農品，漸也出產了，南部種甘蔗，倘使醱精求製糖的方法，也未始不是一大利源，山中多良林，如松，杉，桐，漆，蠟樹，斑竹等，藥材的出產很盛，且種類又多，如茯苓，以產于桃安的是最上品，尋甸，武定，楚雄較次一等，其他有當歸，大黃，薄荷，檳榔麝香，鹿茸等，普洱茶的茶，也很著名。

貴州省 農產的情形，和雲南省相仿。也是因為土地不肥，盛種蕎麥，自禁烟以後，改種棉花，很見成效，其餘也產些米，麥，高粱，蕪，藍等物，藥材也是很多；樟，柏，松，杉，楠，桂，黃楊，棕櫚等木材，都產於山中，而婁山一帶正安遵義等的柞樹，更是本省的特產。

廣西省 本省五穀都有，米產盛於桂林，馬山，南甯，從前運往廣東，不下一二百萬担，其他穀物如小麥，玉蜀黍，稷，蕎麥等，也以潯江劍江沿岸和桂林附近最盛，所以素有「廣東的穀倉」之稱，此外北流容縣，昭平等地，產大量的藍靛；南甯和龍州間的平原，盛種甘蔗，陽湖，義甯，賀縣等有種棉，蔗，藥材有草寇，椎皮，砂仁之類，而八角茴香，全省都有，尤其以潯祥，龍州最茂，本省森林西部最多如富川，賀縣，恭城，潯陽，全縣，義甯，懷遠，鬱林，興安，蒼梧，恩陽等地森林都很茂密，南部有紫檀，黑檀樹，最著名。東部森林較少還要仰給於湖南貴州

湖南省西南部 本省產米最富，但是產區多偏北境，環繞洞庭湖的各縣為重心，其次是茶，全省都產，西部盛產黃豆，至於種棉也多沿湖一帶，但西南部如鳳凰，黔陽，通道，麻陽四縣，每年也產四萬八千八百，南部的零陵，郴縣，東安三縣產子棉約二十萬餘担，藥材種類也很多，如桂枝，雄黃，木瓜，丹皮，薄荷等品，多有出產；且四川，雲南，貴州，廣西等省藥材，也以本省為聚集地，至於森林，多杉，松，樟，柏，桐漆，蜡等有用的木材。西南山地，遍處都是自然林，間有開山種樹的，不過隨意種植，聽其自然生長罷了。

廣東省之西北江流域 本省農產很豐，以五穀，種烟，甘蔗，茶桑等為主，粵江三角洲附近的米，順德南海的蠶桑，番禺高要封川羅定等縣都產茶，本省產棉也很盛，同時面積很廣，分章棉和木棉，草棉又分土棉，洋棉兩種；土棉以番禺的新造鄉所出的量佳，木棉也是本省獨有產品，其他如果品，種類更不勝枚舉了，至於森林，西部最多，東部較少，西北一帶砍伐太甚，所多成童山，許良的木材：有松苦樹，樟樹，柏樹，樟樹，柳樹，雜木樹，橡樹，紫椴樹等。

西南的偉大的經濟上的價值，就在上面這一段簡敘述裡面，就有很明顯的事實來告訴我們，西南是怎樣富庶的西南，以及在中國處於怎樣的地位，這廣袤的境域內，不僅是地表蔥鬱豐盛的農林，兼有地下埋藏不可測的莫大鑽藏，但是因為人為的情事的關係，而致阻礙了牠的發達，竟使天賦的寶庫，棄置無用，要知礦產，為近代工業供給原料的重要來源，且為物質文明和經濟發展的極大要素，關係一國的國民經濟，至為密切，而況西南各地，無論金屬和非金屬，那一種蘊藏不富？種類不備？如將來西南鐵路系完成，交通便利，影響年來礦業蹙蹙不振的運輸問題，得一個解決，使能一一充分開掘，對於國家的經濟，必蒙莫大的助力，可無疑的，更因為在這二十世紀的世界經濟恐慌中的中國，無日不在驚濤駭浪的裡面顛簸着，內則民不聊生，外則債台高築，所恃者，也就是自己要把地下無盡藏的寶物，趕快開發出來，把這地面有價值的富源，盡量

利用，才是救窮至富的道理。尤其在西南各省，處於英法帝國主義虎視眈眈之下，再不趁早自謀，怕也要淪于東三省同樣的地步呢。由這一點，使我們不得不把西南各省和國際間的關係，有約畧的敘述一下必要了。

4. 西南邊境的國際關係

西南各地，既是這樣饒富，就不能不引動帝國主義者侵略的野心，尤其是大戰以後，世界視線，已經轉變了方向，移集到遠東來了。因此就地理上的關係，西南的外圍，雲南，廣西和廣東，就直接和列強接觸。雲南西接英屬緬甸，南和法屬安南毗連，廣西的西南，又和安南接壤。至于廣東，雖屬臨海，但是廣州灣租于法，澳門租于葡，英又租香江，租九龍，沿海要隘，幾乎租借完了。門戶洞開，堂與空廬，至於長江上游的四川，中部的湖南，也都在英國勢力威脅之下，他們的勢力，驟然平駕於中國而上了，所以西南就成爲英法兩大勢力集注的盆地。綜觀大概，西南不僅是經濟上的要地，同時也是國防上的重鎮呢。我們欲明瞭西南各省與國際間的關係，就不能不一論英法在邊境侵略的狀況：

雲南是在元朝忽必烈經過此地去征緬甸，始收服了秦族南詔王國，改爲行省。至於漢族和雲南發生關係，時候還在元朝以前，但是沒有建下很鞏固的勢力，直到明初才有真的遷居在那裡，同時也會遣兵到伊洛瓦底江(Irrawadi River)上流，而且征服了以後，委當地土人管理其地，間有委漢人去管的，但是除委土司管理徵稅審斷土人的糾紛和維持治安外，其他事項一概聽其自由發展，至於英國，和此地發生關係，實胚胎於一八八五年收服了緬甸以後，到了一八九四年，中國駐英公使薛福成與英外交部訂有中英條約，但界址仍沒有確定，有待後查清再辦等語，所以後來英人常常有調查隊，派來入境調查當地的地理，至一八九八年，英使向中國照會云，上年十二月

間，有華兵二百名，進入恩買卡江(Nunika River)北境內，請飭該地方官，于恩買卡江和薩爾溫江(Salween River)中間的分水嶺西境，不得有地方長官干預治理，滿清政府，因不明地界所在就含糊的回覆，英人認中國是默許了，一九〇〇年又用兵力來擾亂到雲南省，熾燾越廳屬的茨竹派賴他受各寨，滿清政府向英交涉，說不能越小江來侵擾，那知小江上流還有好些地方，此一語以後，乃發生很大的損失和糾紛。一九〇四年又雙方派員會勘，中國方面因不明真相，受英欺騙，失去小江附近各寨，直到一九一〇年英人越野人山用武力實地佔領了片馬，其實英人所爭劃界線，完全著眼於片馬。英人可以此為通川滇藏的要路，所以主張以高黎貢山為國境，使片馬可不爭而得了，又因為自獲得滇越鐵道權以來，山脈重疊，築造非常困難，而測量片馬，又較為平坦，久啟佔領的心了。一九一一年和一九一二年，英國於是有兩次遠征隊實際武力佔領高黎貢山以西，小江以南和小江以西各要地。一九一四年，他們又另外佔領了坎地，從此江心坡人乃和西藏回族人斷絕了關係。勢成孤立。四週都是山。維西的官吏曾有兩次到那裡去過。民國三年，中國有一隊考察隊，據英國偵探隊偵知，就被當即遣散了。一九二二年，竟欲將片馬改縣設官治理，並且隸入緬甸版圖，後經中國外交部交涉，雖英方極力否認，但他的野心終不能掩飾。到了一九二六年英派兵一隊竟佔領了江心坡，高黎貢山以西的地方，都被英軍佔領了。這是英帝國主義侵入雲南邊地的史實，我若從地理的眼光上看，英人東據片馬，西營江心坡，如是可以雙管齊來，加以佔高黎貢山優越地勢，居高臨下，直窺腹地了。況且江心坡鑛產很多，森林又茂，成林的木材，可以自附斫伐，投在大金沙江內，順流而下，經密支那(Mylkyaing)八莫(Bhamo)到仰光(Bangkok)，供建築造船等用途，同時江心坡是滇緬印藏的中心點，將來交通便利，運輸敏捷，必定成陸上商務的重鎮。所以英人的強佔以上兩地，他國目的，決不在兩地的局部，實在西南全區。因為英人見了西南鑛產森林的富饒，他切迫地需要，以調劑她日常生活及工業上的需要，但這侵略的動機又遇着

在東方和英人抱同一侵略目的，利益相衝突的法國，法國自一八八六年併吞安南，再訂安南邊境通商細則，隔了一年，訂界務專約五條，商務續約十條，開龍州，蒙自，河口，思茅等商埠，一八九四年，又訂續約，許雲南廣東廣西開辦，必定要聘用法人，並許越南鐵路得接到中國境內，法國自伸勢力於雲南廣西以來，常派商工業團體，組織調查團，深入西南，考察內地的實況和英國經營各省的程度，一八九八年，法國藉口均勢，獲得滇越鐵道建築權，這一段路，雖則工程艱險，犧牲很大，但是他並不却步，至一九一〇年全路告成實行通車了，平時專用以吸收雲南的經濟，一朝有事，三天之內，就可集重兵於昆明，進可以控制西南各地，退可以監視英國行動，所以英法的突衝，已成短兵相接了，至於法國在廣西侵略的狀況，雖沒有像雲南那樣顯著，但是他覬覦的野心，何嘗減輕呢，如龍州當越桂孔道，在一八八七年，訂北京條約時候，就被開為商埠，且法人所築的鐵路，自河內逕到鎮南關前，再於關外土山上建有瞭望台，可以遠望連城瞭如指掌，在最近竟有進兵龍州的消息，可見他野心叢叢，想俟時而動，再東就是廣東了，英法兩國潛伏的勢力，也很不小，最顯明的扼粵江門戶的香港，自鴉片戰爭後，租借于英，經他數十年來的經營，儼然成為東亞的海軍根據地了，一八六〇年，又根據北京續約，借對岸九龍，加築砲台，駐東方艦隊，鞏固他的勢力，還沒有滿足到一八九九年，再開拓九龍租界，攫取大嶼南島等島，做他的羽翼，同時法人也何肯示弱于一八九八年接踵英德等國，來租廣州灣，以九十九年為期，砲台兵營，也經營不遺力，一面足以保持英勢的均衡，一面又可扶植兩廣的利益，他的用意，奸險極了，這是我們拿西南最主體的外人勢力，來反映開發西南的重要和急迫，如國人再不能善保疆土，也許將做緬甸安南之續了。

5. 建築西南鐵路系統之目的

西南各省，在中國的地位和國際的形勢，既然明白了，那末我們要謀土地的完整，要求國內

經濟的發展，目前先決的問題就是如何開發西南，以充實我們邊疆，杜絕外人的野心欲達到這個目的，除建築西南鐵路系統外，其道未由了。所以建築這鐵路系統最主要的目的，也無非后列幾點：

(1) 開發豐富的礦源 西南各省，面積廣袤，礦產豐富。如普通金屬有鉛，鋅，銅，鐵等，特殊金屬，則有鎢，錒，銀，金，白金等；非金屬有煤，石油，硫磺等，他如蜀粵的鹽，滇的錫，黔的水銀，湘的錒，滇的大理石等都是很有名的，可是因為境內山脈橫互，交通阻隔，風氣閉塞，以致無盡藏的寶物不能為近代文明的利用，這是何等可惜，所以建設西南鐵路系統，對開發西南各省的礦源，實具有莫大的利益。

(2) 輸出巨額的農產和林木 西南各省不僅有豐富的礦藏，同時山地多森林，平野多農產。良材和松，杉，柏，梓，竹等，農產如米，麥，茶，烟，棉等，其他如廣東之果品，蔴草，蠶桑，雲南四川的藥材，多是很大的利源，但也因運輸不便，不能大量供給外地的需要，所以等到鐵路系統完成，必定可使各地特產充分發展。

(3) 移民開墾邊境 中國人口雖有四萬萬八千萬，但是分配至不平均，沿海和江河兩岸，密度極大；邊疆的地方，密度很低。因此中原人口過剩，求過於供；邊境資力不充，貧瘠于地，足啟帝國主義的野心，來侵凌強佔。如西南各省，除粵蜀兩省外，多是地廣人稀的，尤其是滇桂邊境，土地肥沃，平原千里，生產豐富，極利農耕。西南鐵路系統的直接功能，就是移殖中國東南剩餘人口于西南，使充分開發天然富源，又可鞏固邊防，而且東南居民，因地理和氣候的關係，比較移殖到東北或西北，似乎要較利便和適應。更進一步說，用鐵路之力，移民到西南，再因移民的開墾，來使鐵路得益，兩相互利更覺得此鐵路系統建築的必要了。

(4) 充實西南邊防 一方果然交通便利，容易使過剩人口，移殖到邊境來，增加人口，開發

富源，間接就鞏固了邊防；同時消極方面說，中國地面遼遠，時有長莫及之概，如果西南鐵路系統早日完成，即使不幸，邊疆一旦有事，聲氣和內地相通，軍事上的佈置防衛，以及糧餉的供應，都可敏捷順手，決不至張皇失措，莫知所從了。

西南鐵道系統，既是這樣重要，當此國難臨頭，西南警耗頻傳；我們尤其趁早自謀。政府和民衆，一致合作，共同努力，促其實現。

在建設中之西湖交通

惠州之有西湖，增杭州之有西湖，但杭州西湖馳名海內外，別墅林立遊客盈途，而惠州西湖則好景久荒，湖山冷落，湖口所處之地位不同，要亦缺少入事之培植有以致之。現在大局安定，鶴嶺之險早除，而居民遊客，大可以安心遊樂，領略此明媚風光矣，且惠樟車通以後，由廣州而惠，朝發即可午至，而港惠交通，亦早已計劃整理，距成功不遠，則廣州及香港之殷富居民，學術界人士，大可以乘其餘暇，到此一換空氣，使在耗費之精神，得到繼續興發，斯遊覽名勝之本旨也。

至於全湖的交通，依現在整理計劃，分期興築之汽車道路有：

由平湖門以北至北門及平湖門以南至甘堤之路線，前者名爲第一段線，後者名爲第二段線，而第二段路線與惠樟路相銜接，瀕湖之行人路寬廣，湖濱之餘地，則栽植花卉樹木及安置石椅等，第三段路線爲蘇堤，第四段則由泗洲塔前經烟霞橋至永福寺之路線，第五段由北門至玄妙觀之路線，第六段由大通橋之西，蜿蜒而行，北達伊禪寺止，另一支線接駁豐湖書院，第七段由玄妙觀之側起，經北公廨西北橫跨橋水折而南至永福寺止，第八段由豐湖書院經陳公堤，第九段由遊海門西起，經協天宮，南校場而接飛鶴嶺之惠樟車站，以上各路線是環形式的建設，故稱爲環湖大道。

全湖毗連之陸地已劃分為商場、住宅、公園、別墅、圖書館、娛樂場、及局所等，至於公園之風景，可稱人造與自然並美，其中點綴，如：紅棉水榭，百花洲，中山紀念亭，江孝子亭及芳華亭等，又湖之西岸有朝雲墓，為宋代遷客騷人埋香之塚，則美人才子，誠足飽傳千秋，而河洲塔，亦具有古代建築美之價值。他如：別墅區之建築新穎，式尚園林，材料多趨重於青磚綠瓦，而第一區則位於豐湖書院後之資塘及夫子彈琴等處暨西湖豐湖之西岸一帶，第二區則位於蠟湖沿岸，三區則於南湖沿岸屬之。娛樂場之地帶，則以平湖門之左右地段，多築旅店茶館等，而兒童遊樂場亦在於此，此外公共游泳場，則擬建於西湖或豐湖適宜之處，圖書館則擬建於排沙，而博物院亦擬築於是處，現設在平湖門城樓之圖書館，則是臨時之設置，新館落成後，是處或將用為民衆釣游憩息之場所，准上所旨，皆西湖最近交通之建設及計劃也。

雲南東西交通及其運輸概況

李 杰

(一) 全省交通形勢

雲南居中國西南邊陲，內則通川，康，黔，桂，外則南連法屬越南，西鄰英屬緬甸，以交通而言，除與本部得自由交通外，步步為英法所牽掣。英法兩強在屬地內築有長程之鐵路以控制雲南經濟命脈，法之滇越鐵路由海防直通昆明，深入堂奧，吸收我富源。英之緬甸鐵路預謀向雲南伸展，出四川而握揚子江上游，置我西南土地於其威脅壓迫勢力之下。雲南非一有足量生產之省份，鑛產開採尙屬幼稚，工業又未發達，農產僅足自給，以言經濟，實為薄弱，將來之發展，非全省及全國力圖設法，終為他人奪取侵佔。試一翻滇緬條約有言：中國如在雲南建築鐵路時，須首先接駁緬甸鐵路。又法人屢欲伸展滇越鐵路出四川，據揚子江上游，以制英人將來滇緬鐵路之

延長，溝通滇蜀，彼此之爭衡，受其害者無非中國。

雲南乃一山國，受橫斷山脈之影響，高峰疊疊，東部地勢較低，西部則巖峰聳入雲霄，拔出海面四千米突餘，深谷重重，交通最爲不便。既無暢達之河流，又無寬平之大道，陸路交通尙可，水路交通幾不可能，省內本有三大江河，曰金沙江，曰瀾滄江，曰怒江。金沙江河流頗寬闊，流水較緩，可行駛民船及淺水汽船，惟只限於無石堆之河床。瀾滄江及怒江則急流湍湍，洶湧異常，全不可航行。故除金沙江尙有交通之可言外，餘均點綴風景而已。陸路交通爲雲南僅有之交通，若以昆明爲中心，則大道有八：

- 一 南經滇越鐵路至安南海防通海。
- 一 東經曲靖至貴州。
- 一 東南經宜良，廣南至廣西百色。
- 一 東北經東川，昭通大關至宜賓，或經曲靖，宣威畢節至瀘縣。
- 一 南經楚雄，大理，保山，騰衝至南甸八莫。
- 一 西南經普洱，思茅而達南境。
- 一 西北由昆明至大理經鶴慶，麗江，維西，阿墩子入藏，或由中甸而入川境。
- 一 北經富民，元謀至四川會理，西昌等。以上皆爲出口孔道，現時因修築公路，劃分四省道，以備通車，將來可通駛至川黔桂各省。

(二) 東西交通狀況

東西交通以自昆明經大理，騰衝入緬爲大道，在雲南各交通路線中，可稱利便，且爲最重要者。國道路線網中之京滬康線，即自南京經浦口，廬州，漢口，沙市，常德，辰州，銅仁，玉屏，

貴陽，安順，盤縣至昆明，再由昆明西行經楚雄，大理，保山，騰衝止，及滇省所規定之四省道中之迤西道皆同此線，可見其重要也。

雲南東西部地勢均衡甚差異，已如前述，故交通大受影響，來往東西部者每感困難，雖有大道，惜歷時既久，損壞不修，每有意外之虞，且又無鐵路以利行旅，每至一地，諸多費時，使短小距離之地方如隔重洋。今由昆明至河口，距離約千里，需時兩晝火車可達，反之，由昆明至西陲蠻允，不過二千里，步行需三十日，且無停息。以里數言，西部較長二倍，需時較多，惟使設鐵路，則三十日可改為四晝車行矣。

東西大道與南北大道無異，平地則較為寬廣，高川險峻則狹窄，且崎嶇難行。路基多泥土所築，隨地鋤平，并未鋪以石塊，每遇雨水，變成泥濘之田野，極足其間，牢不可拔，騾馬屢因之而失事。間亦見石塊路，惟多在大城鎮附近，如昆明，楚雄，大理，永平，保山，騰衝等，因政府屢不修理，破壞不堪，致大道上碎石塊堆積高低不整，騾馬有時偶涉足石罅內，不能舉步前行，輒斃道上。東部因交通運輸發達，道路久受騾馬踐踏，尤其崩壞，使行者為之嘆苦。西部交通稀少，足跡蹄痕無復如許重密，故道路反較佳。欲東西交通往來之暢達與靈敏，須速從新建築，昔建設廳曾擬定公路計劃，期以民國二十年完成，現今除由昆明至楚雄一段竣工外，餘仍未興工，欲公路完成，尚需時日也。

雲南為文化經濟落後之一省。萬事待舉，欲求建設，非首注重交通不可。而今日往來東西間之大道，仍因循昔日之殘路，其不便可知。茲將其路程及地名從東至西列之如下：

昆明至安寧七十五里——祿勳六十一——捨資九十一——廣通六十一——楚雄七十五——呂合六十五——沙橋六十五——普棚九十一——雲南驛六十五——紅崖七十一——下關九十五——河港舖六十一——漾濞六十一——太平舖六十一——黃連舖五十五——永平七十五——沙陽七十

新佛山雜誌

——平波六十——保山九十——大板普九十——紅木樹七十——檳榔樹七十——廣街六十——南甸九十——球城八十——小新街六十——蠻允六十——北橋案八十——馬槽堤九十五——新街九十。

(二)運輸狀況

省內運輸專賴騾馬，人力次之，牛畜甚少。騾馬為山國之特產，雲南視為運輸交通唯一依賴物，價廉而負重致遠，竟日之途，滇洋元餘而已，昆明城內有不少馬匹租購，以備載運貨物。騾馬千百成群，絡繹不絕，來往康莊大道上，隨以十數馬夫。遠自西陲販運土產東來，或從東都輸運外來洋貨以供各縣屬日常之需要。人力運輸多屬短途，大約皆一二日間行程，運費較之馬騾尤為廉；從馬關載鹽百斤至昆明，人力運費二十元滇紙可得，騾馬則非三十元莫辦，蓋雲南人除事耕種自給外，間有不能維持生活者，不能不當苦力以維持之。土著之羅羅人與擺夷多操此業，經濟狀況迫之也。牛之運輸力，不如人之快，又不如騾馬之負重，故其少用，惟利其廉，一牛之價，不過所值五六十元滇洋而已，較一匹馬最少亦需六七十元以上者，相差甚多。牛之行動甚緩，且多在夜間，沿途除由保山至永平縣稍見外，餘甚少見。

牛馬運輸既有遲速，輕重，廉貴，今試舉由雲龍載鹽至寶山之運輸費及其遲速示之：

馬每匹載鹽百斤，來回十三天，每匹每天費用連人食七元至八元紙幣，總共每匹來回需九十元。

牛每匹載鹽不及百斤，來回十八天，每匹每天費用連人食共四元至五六元紙幣，總共每匹來回需費約七十元。

兩相比較，可知其差異矣。

驛馬往來運輸之主要貨物，計自昆明至騰衝可分為二段：自昆明至大理下關為一段，自大理下關至騰衝又為一段。兩段各有不同之貨物，因昆明握東部交通之要，騰衝則據由雲南入口之道，大理下關位于交通之中點，且為省內中部交通之必經地，產物自各方源源輸運至此。北自維西，麗江，劍川，永北，南自，普洱，順寧，景東，蒙化諸縣及東西兩途。計自昆明至大理段所輸入者為洋紗，煤油，火柴，火腿，牲畜，雜費，紙料等，輸出者為皮革，藥材，鴉片，茶葉，烟草等。自大理至騰衝段所輸入者為洋貨，洋紗，棉花，藥材，鴉片，皮革等，輸出者為火腿，黃絲，桐油，皮草等。

昆明所入口之貨物，皆來自越南，四川，貴州，廣西，而以從法輸入來洋貨為大宗，如瑞典之火柴，美國之煤油及法國之布疋，紙料，雜貨，再由昆明運往各地。由大理下關輸往昆明，全為附近之土產，如維西，中甸之藥材及獸皮，蒙化之硫磺礦及鴉片，楚雄，鎮南之烟葉皆其著者也。騰衝入口之貨物，來自英屬地，洋紗一項近三四來年，大有進步，直接運抵昆明，以低廉之價格而奪法紗在雲南東部之壟斷地位。鴉片為大理騰衝間一帶所盛產，販運烟土者遠自黔桂群集斯地。藥材在雲南西部深山林間，高黎貢山山脈最為豐富。皮草毛角，騰衝附近甚多，如豬毛，虎骨，熊胆，牛黃，鹿茸等。至由大理下關輸出騰衝至外地者，以宣威，鶴慶火腿為最著，黃絲自四川經昆明運往緬甸亦為一大宗，大理點蒼山之大理石亦有輸往緬甸中國本部。

貨物一經輸運至他方，常因交通之阻隔，低廉之貨物，經多重之轉載，接駁，運費遂增加，間有運費比之原來物價尤高。每深入一稍為偏僻之地，運費則倍漲，昆明至大理段因交通便利，故廉，大理至騰衝段因交通困難且屢拔高登峰，故較昂也。

雲南現時經濟暫得以維持者，僅賴其鴉片耳。鴉片種植幾無處無之，迤西各屬尤盛，常輸往各地，西至緬藏，北至西藏康，四川，東至廣西廣東，而以東輸最發達。貴州本省鴉片，種植面

新佛山雜誌

積大雲南二倍幾，價又平，無須輸入。廣西省內種植甚少，專靠雲南輸入轉運廣東，湖南等地。雲南鴉片甚廉，但輸出後受多重之抽稅，運費，烟價驟增數倍，今試舉自雲南西部至廣西，廣東一段以明之：

地方	每百兩之價值
騰衝	五十五元滇銀毫
保山	六十五元
下關	七十元
昆明	七十五元
廣西南寧	百二十八元滇銀毫
廣西龍州	同上
廣東東興	二百二十元滇洋

從上可知鴉片在雲南之廉價，亦可証其為多量之生產地，從西部騰衝至東部昆明，經二三十日行程，增加運費并不甚高值，殆烟土一出昆明運廣西，廣東，須重稅之抽收，復在途中用去各項舟車雜費，抵龍時，百兩之貨，僅存五十兩矣。

以上所言，僅提及其大概，其他要點尙待有識者以專書縷述之矣。

我國鐵道概況

吳民康編

我國最初鐵路，始於清同治五年，英人之築淞滬線，旋因人民反對而罷。光緒二年，開平礦局，築唐山至胥各莊線，為我國鐵路之濫觴。中，日戰後，國人漸知注重鐵路，或借外資，或聽商款，計今所成平奉，平綏，平漢，粵漢，津浦，滬寧，滬杭甬，等線，及外人經營之南滿，安

奉，滇越等線，僅長二萬里。以我國面積之廣，區區此數，實不敷用，其去孫中山先生建國方略中十萬英里鐵路之計劃尚遠也。願謀交通者其注意及之。茲將各省之鐵路概況，分述如下：

江蘇省 本省前所擬築諸線，均已告成。一曰滬寧鐵路，自南京至上海，並有支路通吳淞，為江南交通要道。一曰滬杭甬鐵路，滬，杭州已通車，為南入浙江之要道。一曰隴海鐵路，自河南陝州起，經銅山，過東海，至海濱之大浦，已告成功，為我國橫貫東西之大幹線。一曰津浦鐵路，自山東入境，經銅山，穿安徽，達浦口，為南北往來之幹線。

浙江省 滬杭甬鐵路已通車者，北端由杭縣達上海，東端由鄞縣至曹娥江邊。江中鐵橋，前經德國工程司包辦，因妥建橋墩，因歐戰發生，工程中止，全路通車，蓋猶有待也。其餘豫定之路線，有浙贛，寧福，浙閩，諸線；均徒有計劃，而未建築。

安徽省 已成之鐵路，僅津浦一線，由江蘇銅山入境，經本省之東北部，復入江蘇，達於浦口，不特為皖北交通之關鍵，亦我國南北往來之衝途也。其擬而未築者，在皖南有甯湘鐵路，起自江蘇省之江甯，經安徽，江西終於湖南之長沙，以聯絡津浦，粵漢兩鐵道為目的。又有蕪廣，蕪屯二鐵道，定為甯湘之支線，將來則任取其一。土工已築至灣址，以費竭中止。在皖北有浦信鐵道，自江蘇省○口發軔，終於河南之信陽，為江淮間交通要衝，惜借英款建築，因歐戰而中止也。

江西省 已成者凡二。一曰萍株鐵路，自安源經萍鄉達湖南之株州，為運輸萍鄉之煤而設，一曰南潯鐵路，自九江達南昌對岸之牛行，完全商辦，惟內容滋敗，借日債鉅甚，日人屢思染指，是在我贛民之好自為之也，預擬之線四：一曰贛粵路線，自南昌南行至廣東。一曰閩贛路線，自南昌東南行入福建，一曰浙贛路線，自南昌東行達浙江，一曰甯湘路線，自江甯經皖南入本省，接萍株路以達長沙，其路線尚無確實之規定。今贛粵路線之建築，其費塵上，果能成為事實，則南北之交通，可便利不少矣。

新佛山雜誌

湖北省 已成者有二：一曰京漢鐵路，由漢口通北平；一曰粵漢鐵路，由武昌已築至湖南之岳陽；均為我國南北之大幹線，另有鐵廠守石灰窑之大冶鐵路，則專為運鐵而設。未成者有川漢鐵路，自漢口經應城、宜昌達四川成都，為我國東西之大幹線。擬而未築者，有許襄、信襄、荆襄、沙興等四線。

湖南省，粵漢鐵路之北段，武昌，長沙間，早已通車，南段自長沙已築至涿口；涿涿以南，接廣東韶州一段，不日亦將通築。自株州至江西安源之萍株鐵路，則為運輸萍鄉之煤而設。預擬路線凡三：一曰湘桂路線，自粵漢西歧，沿湘水至廣西桂林。一曰沙興路線，自沙市經常德，沿沅水經芷江至貴州之興義；另有支路，自常德至長沙，接粵漢路。一曰廣重路線，自重慶經貴州，直下湘西，穿廣西至廣州。均但有計劃而未建築。

四川省 川漢鐵路，雖清季之時，已着手進行，而以國有商辦之爭，釀成川省之大流血，而肇民國之基，迄今猶在亭幟中。其由成都達西藏之川藏鐵路，成都經陝西至山西大同之同成鐵路，及四川經貴州、雲南，廣西以達廣東之廣重，欽渝二鐵路，建設之議，雖時有所聞，更未見諸實行。

河北省 已成之幹線凡五：平奉鐵路，自北平經山海關至瀋陽，為通關東之要道。平綏鐵路，自北平至綏遠，為通蒙古之要道。正太鐵路，自正定石家莊至山西陽曲，為通山西及西北諸省之要道。平漢鐵路，自北平至漢口；又津浦鐵路，自天津至浦口；均為通長江流域之要道。此外有行將竣工者，一曰滄石鐵路，自滄縣達石家莊，所以聯絡津浦，平漢，正太三線也。擬而未築者二：一曰平熱路線，由熱河之承德，入古北口以達通縣，與平通路接軌。一曰濟順路線，自順德至濟南，與膠濟鐵路銜接；為日本二十一條所要求建築，蓋欲藉此為長臂，以攫取山西之煤礦也。

山東省 鐵路之已成者有二：曰膠濟鐵路，橫亘於省之東西，自膠州灣達歷城縣，前為德國經營，歐戰開後，日本佔據之。自華盛頓會議解決，我國承認出日金四千萬元向日本贖回，主權始歸我有。曰津浦鐵路，自河北之天津，貫本省西部，達江蘇之浦口，為南北交通要道。預擬之鐵路凡三：曰煙濰路線，自烟台至濰縣，以聯絡膠濟鐵路，振興煙台商務為目的。曰高徐，濟順二路，為日本二十一條中所要求建築，經華會議決，改歸國際銀行團投資。高徐線，自高密通至江蘇徐州；濟順線，自濟南通至河北順德；以聯絡膠濟，平漢，津浦為目的。

河南省 平漢鐵路自北而南，縱貫省之中部，有自豐樂鎮至六河溝及和尙橋至禹縣二支線。隴海鐵路自東而西，橫貫黃河南岸，與平漢鐵路在鄭縣成交叉點；其名隨地而異：徐州，開封間，曰開徐鐵路，開封洛陽間，名汴洛鐵路，洛陽，潼關間，稱洛潼鐵路，現通車至陝縣矣。道清鐵路自道口鎮發軔，沿衛河而西，原擬築至山西晉城，以太行山之阻隔，止於清化鎮，專為運煤所設；今擬展築至孟縣，已實行興工建築矣。此外計劃建築者，有浦信，許襄，信襄等鐵路：一自信陽，經安徽以達浦口；一自許昌通湖北襄陽；一自信陽通至襄陽。

山西省 鐵路之已成者有二：在北部者曰平綏鐵路，發軔於北平，經張家口西行人境，逾天鎮，陽高而至大同，北折出長城而至綏遠之歸綏，其支線有至大同，經平旺至口泉間一段，計長三十六里，專為運煤而設。在中部者曰正太鐵路，自平漢線之石家莊起點傍娘子關入境，經平定，壽陽，榆次而抵省城，為燕，晉間唯一捷徑。擬而未築之同成路線，為縱貫本省南北一大幹路，北起大同，與平綏銜接，中經省垣，沿汾水流域，南出風陵渡，經陝西至四川之成都，為東北至西南之幹路。民國二年，曾同法，比兩國鐵路公司，承借英金一千萬磅，嗣因歐戰中止，迄未建築。此外河南之道清鐵路，亦擬延長至晉城，因沿途羣山盤鬱，工作難施，亦未興辦；致晉城無運煤之煤鐵，因運輸不便，無由發展，良可惜也。

新佛山雜誌

陝西省 本省尚無已成之鐵路，隴海鐵路（自江蘇海州起，經河南，陝西而達甘肅蘭州）。雖已築至河南陝縣，因進行紆緩，在本省境內，尚未實行興工。至同成一線（自山西大同起，經本省達四川成都止）。在民國二年，當局以建築名義，曾向法、比兩國鐵路公司，借英金一千萬磅，將款項移作別用，其興築更無時期矣。

甘肅省 青海省 寧夏省 隴海鐵路，西起皋蘭，經秦，豫二省，以至江蘇海州，今東段將築至陝西潼關，因工作進行紆緩，全路通車，尙需時日。豫擬路線有二：一曰包官路綫，自包頭鎮至寧夏。一曰伊蘭路綫，自皋蘭以達新疆之伊犁。現均未興工，觀成更無期矣。

福建省 漳廈鐵路，為本省鐵路之濫觴。自廈門對岸松嶼起，至江東橋止，已造成功；江東橋至漳州尙未建築，預擬路線，有浙閩，閩贛，閩粵，寧福諸線。

廣東省 已成者凡四：一曰粵漢鐵路，自番禺至曲江間，早已通車，至坪石之一段，亦正興工建築，並有支路自番禺至三水。（稱廣三鐵路）一曰廣九鐵路自番禺至香港對岸之九龍。一曰新甯鐵路，自江門至斗山，並有台山至白沙之支路，今更擬由江門延長至南海。一曰潮汕鐵路，自汕頭至意溪，汕頭至樟林間，則更有汕樟輕便鐵路，豫擬者有廣重，閩粵，贛粵，欽渝諸路，均未興築。

廣西省 本省預擬未築之鐵路有六：一曰南龍線自南寧（即邕寧）至龍州。一曰南梧線，自南寧至梧州（即蒼梧）。一曰湘桂線，自桂林至湘省長沙。一曰渝柳線；自柳州（即馬平）貫貴州至重慶。一曰廣重線，自廣州至蒼梧，北沿桂江，經桂林穿湖南，貴州而至重慶。一曰欽渝線，自欽縣經邕寧，循右江至羅百色，越貴州，至昆明，更北達重慶。凡此諸線，計劃已具，興築無期。而法人所興築之鐵路，已自越南河內，直抵國界鎮南關，且欲進展至龍州矣。

雲南省 鐵路已成者二：一曰滇越鐵路，為法人所經營，自省城直達安南之河內，不特滇，越

之交通，因以便利，即本省與中區諸省之交通，亦舍往時之陸道，改乘汽船至海防，遵此路以入滇矣。惟沿途駐紮法兵，臥榻之旁，他人鼾睡，實為肘腋之患。一曰臨簡壁鐵路，自簡壁經蒙自達滇越路之盤風寨，又自雞街達建水，以運箇箇之錫為主，乃我國商民所經營者。擬築路二：一曰欽淪路線，自省城至川者，日漢蜀段，有東西二線；東線經雷益，畢節至濠縣，西線經東川，昭通達宜賓，將來興築，則任選其一。自省城東至廣西百色者，為滇百段，經羅平，南龍等處。一曰滇緬路線，自省城經大理，騰衝入緬，乃英人所要求建築者也。

貴州省 本省鐵路，前擬未築者計有四線：一曰欽淪路綫，自四川之重慶，南經本省西部之畢節，威寧，雲南東北部之宣威，雷益，東折，入本省之南龍與沙興線接軌。穿廣西達廣東之欽縣。二曰沙興線，自湖北之沙市經湖南之西部，入本省。西南行，經鎮遠，平越，貴陽，以達南龍，而接於欽淪線。三曰廣甯路綫，自重慶經本省東北部之正安，銅仁，湖南西部之麻陽，通道，而達廣州。四曰淪柳路綫，自重慶南下，縱貫本省中部之桐梓，遵義，貴陽以會與沙線，轉東折南，經都勻，荔波，以達柳州。

遼寧省 已成鐵路，有南滿、安奉、北寧、四洮、洮昂、奉海，打通七線：南滿線自吉林之長春，經省垣達大連；有蘇家屯至千金寨，煙台至華子溝，大石橋至營口，吳水子至旅順，諸友路。本俄築東清支線，日、俄戰後，割讓日本，（原定三十六年後，由我收回；自日本提出二十一條要求，欲強延長為九十九年矣！）安奉線自安東抵渾河南岸蘇家屯；有支線自本溪達牛心台；並於鴨綠江上，建築鐵橋，與朝鮮鐵路銜接。（日人所建築；原訂十五年後，估價售與我國；亦以二十一條要求，日人強欲延長為九十九年！）以上二路，均歸日本南滿鐵路會社經營，日人侵我南滿之工具也。北寧路自北平經山海關抵省垣；青連山，大窩溝，錦朝，溝營諸友路。四洮線自四平街至洮南；有鄭白友路。洮昂線自洮南達黑龍江昂昂溪，以上三路，皆借外資所建築者也。

新佛山雜誌

奉海路自省垣通海龍：由梅河口至西安之支路。打通路自打虎山至通遼，我國自資建築之路，惟此二線者已，此外尚有吉甯路，自海龍達吉林，亦自資建築，不久當可告成。金福路自金州達貔子窩，為中日商辦。

吉林省 已成之鐵路五：一曰東省鐵路，原名東清鐵路，一稱中東鐵路，自濱江入境，斜貫省境中部，至綏芬河入俄屬沿海州；本為俄人經營，歐戰後由我國收回，惟車務管理之權，仍操於俄人，實未能達完全收回之目的也。有支線自濱江達長春，接南滿鐵路。一曰南滿鐵路，自長春經本省西南隅入遼寧天圓鐵路，自天寶山至圖們江岸，名為中日合辦，權實操於日人。一曰吉敦鐵路自吉林達敦化，為我國自辦。擬築之路線三：一曰吉會，吉開，長沈均為日人所要求敷設。今遼吉人民，鑒於外人築路之掣肘，就吉開路線，自築吉海路，聯絡奉海路。二路亦合稱奉吉路。已將竣功矣。

黑龍江省 已成鐵路有三：一曰東省鐵路，上接赤塔鐵路，自黑龍入境，經呼倫逾西與安嶺至昂昂溪，更渡松花江，斜貫吉林省，以達俄境沿海州，與烏蘇里鐵路銜接；本俄人所築，原名東清鐵路，今由我收回，改為今名，亦稱中東鐵路，惟仍難免俄人之掣肘耳。一曰齊昂鐵路，自省會至昂昂溪，聯絡東省鐵路，乃本省找回領地債銀與商款合辦之輕便鐵路。一曰齊洮鐵路（現以收買齊昂鐵路，尚未成事實，僅築至昂昂溪，稱曰洮昂鐵路）自四洮延長至昂昂溪銜接齊昂鐵路，達龍江省城，乃借日資所建築者也。此外預擬路線，有自呼蘭西南於浦鎮起點，經綏化，海倫至嫩江者，曰呼嫩路線。自龍江經嫩江，經瑛至大黑河屯者，曰齊黑路線。自東省鐵路之對青山站起點，經呼蘭，海倫，龍鎮，至大黑河屯者，曰對大路線（一稱濱黑路線）今惟呼嫩路線之南段，於浦鎮，海倫間，（此段路線，亦稱呼海路線），已築成通車。

新疆省 僅一預擬之伊蘭路線，自蘭州西北行，出嘉峪關至哈密，經奇台，迪化

，更西行達伊爾，惟雖經提議，尙未勘測，興築更無期也。

熱河省 綏遠省察哈爾省已成者有三：一曰平綏鐵路，自北平經萬全穿山西出長城歷豐鎮，平地
泉抵歸綏。一曰綏包鐵路，自綏遠達包頭鎮。一曰錦朝鐵路，由奉天錦縣起點，達於朝陽。擬築
者有平熱，洮熱，張庫，包寧（即由綏包鐵路延長，築至寧夏，故稱綏寧路綫）等諸線。

西康省 西藏西康為川藏鐵路經過之區。在境內者，自康定雲，橫截中部至太昭，而達西藏，路
線早已擬定，修築遙無時期。西藏則預擬者，有川藏一線，自川省經西康，沿雅魯藏布江達拉薩
，惟興建築尙遙無期。而英人所經營之印藏鐵路，聞已由印度展至國境亞東，而北達江孜矣。
外蒙古 預擬而未興築者有二線：一為張庫路綫，起張家口，迄庫倫。一為庫怡路綫，起庫倫，
迄怡克圖。統合名之，曰張怡路綫，至俄境，以接西伯利亞鐵路。然蒙古地大物博，最需鐵路，
以移民開邊，區區張怡鐵路，實不敷用，惜乎並此亦未興築耳！

統計全國鐵路，屬國有已成者二十，省有已成者一，民有已成者大小二十有八，國際已成者
五。國有現築者八，省有現築者一，國有擬築者二十有三，省有擬築者三，民有擬築者十二，國
際擬築者五，所有哩數，列表如下：

	已 成	現 築	擬 築
國有哩數	七五七〇	三三五九	一七四九一
省有哩數	七	一五〇	一〇一〇
民有哩數	九三五	〇	三三三七
國際哩數	一〇七〇	〇	一一五七

我國公路概況

吳民康編

附注：本文取材於屠思聰氏之中華最新形勢圖，特此聲明，以示不敢掠美云耳！

我國公路，據中華全國道路建設協會最近報告，民國十年時，各省之公路僅有一千五百英里；至民國十四年底，各省已有公路一萬五千英里；此後六年中，至民國二十年，其數更增至三萬五千英里。

又南京社會雜誌所載云：自民國十五年至十九年止，五年之間，全國公路，已增為五一·二一公路公里，較十五年以前，共增二六·五倍強。若再積極進行，五年之後，其成績當更有可觀！即孫中山先生之一百萬英里碎石路之計劃，亦不難實現也！茲將各省公路概況，分述如下：

江蘇省 公路已成者甚多。以上海為中心，有通川沙、南匯、柘林、瀏河諸線，以南通為中心，有通海安、掘港、海門、天生港諸線。以淮陰為中心，有通沐陽、漣水、宿遷、寶應諸線。以銅山為中心，有通場山、蕭縣、宿遷諸線。此外尚有自南京至湯水、自鎮江至江都、自宿遷至邳縣等線。其尚在勘測建築中者，如自南京至浙江杭縣，鎮江至句容，泰縣至嘶馬，江陰至無錫，蕭縣至場山，淮陰至東海等線，尚不勝屈指焉。

浙江省 長途汽車路之已成者，有杭縣，（杭縣至餘杭、餘臨，（餘杭至臨安）杭富，（杭縣至富陽））杭海，（杭縣至海寧）杭紹，（杭縣對岸西興至紹興）新嵒，（嵒縣至新昌）諸線。紹興，（紹興至嵒縣）寧杭（江寧至杭縣）鄞奉（鄞奉至奉化）諸線，則正在建築勘測中。

安徽省 本省公路，頗稱發達，而以皖北為尤。其已成而最著者，有皖北長途汽車公司所築之東西北線：諸線均以阜陽為中心，東線經鳳臺至蚌埠；南線經正陽關，六安至合肥；西線經太和至河南周家口；北線經亳縣至河南商邱。宿縣至亳縣間，亦有經河南永城之宿亳公路相通。其在

皖南，則有蕪湖至宣城，秋浦至江西景德鎮之二線。

江西省 公路之已成者，有自景德鎮至安徽秋浦之一線；其直達九江之線，猶未聞其告成也。今贛縣至廣東曲江之路頗開其已着手測量，興築之期，當亦不遠矣。

湖北省 自老河口經樊城，隨縣，安陸至花園，及自襄陽經宜城荊門至沙市之縱橫二幹線，現已告成。自宜昌經江洋，長江埠至漢口，及由沙市沿長江至新堤之二線，一部亦告成。此外由黃陂至漢口，宋埠至楊邏，武昌至金口，及漢陽至蔡甸等短距離路線，大抵均已通車。

湖南省 公路之已成者，有長沙至湘潭，湘潭至永豐二線。永豐至寶慶一線，不久可告完成。其他雖有計劃，均未付諸實行。

四川省 已成者自成都至灌縣，成都至雅安，成都至嘉定，成都至彭縣，成都至廣安，成都至趙家渡諸線。此外成都至巴縣，縣縣，萬縣，及雅安至康定，遂寧至合川，重慶至涪陵諸線，均在經營建築中。

河北省 公路有北平至天津，北平至承德，北平至馬伸橋，天津至保定，天津至辛集，定縣至辛集至南宮至德縣，大名至武安等線，均已通車。

山東省 主要已成公路至凡八：曰烟濰公路，自濰縣渡膠，濰二河，沿海岸經龍口，東抵烟台。曰禹東公路，自禹城經高唐、博平至聊城。曰禹下公路，自禹城經惠民至無棣縣下窪海口，有支路達崖子口，曰德臨公路，自德州經夏津至臨清。曰周清公路，自周村至清河鎮。曰曹濟公路，自荷澤至濟寧。曰平武公路，自平原至武城。曰東臨公路，自聊城經館陶至臨清。此外尚有聊城至陽穀，臨沂至嶧縣等線。

河南省 已通路線凡九：一自商邱至安徽亳縣；一自開封至周家口；一自淮陽至○河鎮；一自駐馬店至南陽；一自信陽至固始；一自陝縣至潼關；一自清化鎮自濟源及黃河鐵橋；一自武安至河

新佛山雜誌

北大名：自安陽至楚旺。自開封經許昌，南昌至襄陽之路，正在興築，亦將全部通車矣。

山西省 山西公路，以陽曲為中心點，南至安邑，北至大同，為全省幹路。其大支路凡五：一由太谷經榆社，長治至晉城；二由新縣經定襄至五台；三由崞縣之原平鎮，經甯武，五寨至保德；四由省城經汾陽，離石至軍渡；五由新絳經稷山至河津；大半均已告成。自平定之陽泉起點，經昔陽，和順至遼縣之公路，則民國九年，晉城饑荒，美國紅十字會以工代賑所建築者也。

陝西省 其已通行者，祇潼關長安間。及長安經咸陽，三原耀縣，以至同官之二線。

甘肅省 青海省 寧夏省 已成公路，有自綏遠包頭鎮至寧夏，泉蘭至平涼，泉蘭至天水，泉蘭至固原，寧夏至平涼諸線。

福建省 閩南一隅，公路頗稱發達。自漳州至和溪，華村，石碼，已告成功。自漳州經同安，安海晉江至莆田之線，各自分段建築，大抵亦已告竣，不久即可聯絡一氣。自和溪至體巖之線，現正在積極進行中。

廣東省 本省築路事業之發達，允為各省之冠，而瓊州島之東北部，公路尤為發達，以嘉積市為中心，有至瓊山，瓊東，樂會，船岸，青藍諸線。公益埠至恩平，白沙之線，亦已告成，餘石龍至羅浮山及潮安，北海至廣西梧州諸線，或正在興築，或已有一部分告成。（關於本省公路，茲僅錄其大畧，欲知詳細記載，請參看去年廣東建設廳出版之「公路特刊」）。

廣西省 公路在本省已築成而通車者，計兩線：一自已至武鳴，一至貴縣達寧林。龍川至水口關間，有公路，亦可通汽車。邕寧經賓陽至貴縣之線，現尚半成。桂林經陽朔，蒙山達潯江之桂濠公路，尚在計劃中。賀縣至八步之短距離線，則正在建築。

貴州省 本省公路建築之成績，堪居全國第二位，該省現在已有公路六千七百華里，或二千二百六十三英里，又在最近規劃與築中之公路，約有六千二百一十三華里，或二千一百三十三英里。

遼寧省 奉省公路之建築，現方勃興而未有艾。其已竣工或在建築中者，有檉榆至太平川，雙山至遼源，海城至大孤山，瀋陽至遼中，四平街至榆樹台，開原至西安，洮南至突泉，大孤山至普蘭店，大孤山至安東諸線，交通便利不少矣。

熱河 察哈爾 綏遠 長途汽車之已成者，有小熱，（北平至承德）張多，（萬全至多倫）張庫，

（萬全至外蒙古庫倫）平滂，平地泉至滂江（包蘭），包頭鎮至甘肅蘭州（諸線）。

西康 西藏 自成都至本省鎮城一段，已派員勘測，名為成康馬路。

外蒙古 長途汽車路有二：一曰張庫長途汽車路，自張家口北行，經烏得、叨林而至庫倫。一曰庫恰長途汽車路，通於庫倫，恰克圖間。

茲將本省與全國公路里數列表如下：

廣東省各縣公路里數表

道別	公路里數	已成里數	未成里數
省 道	一二二五六·四五	五七六六·九五	六四八九·〇
縣 道	一三七六九·八〇	七四九四·七〇	六二七五·一〇
鄉 道	二〇七二·六〇	一〇〇八·〇〇	一〇六四·六〇
總 計	二八〇九八·八五	一四二六九·六五	一三八二九·二〇

中華全國公路里數表

(中華道路協會最近調查所得)

交通號		國民二十二年三月			
省名	已完成之公路	在計劃中之公路	省名	已完成之公路	在計劃中之公路
廣東	一二·二一八華里	九·九八二華里	山西	三·八〇九華里	一·二〇〇華里
貴州	六·七九〇華里	六·三一〇華里	安徽	三·七七六華里	六·七〇〇華里
甘肅	六·〇一〇華里	一·〇〇〇華里	吉林	三·六九〇華里	三·五〇〇華里
河南	五·七一〇華里	一·〇〇〇華里	黑龍江	三·五八五華里	一·六〇〇華里
江蘇	五·五五七華里	五〇〇華里	福建	二·六〇三華里	七·五〇〇華里
四川	五·四二六華里	四·〇七四華里	湖北	二·四六五華里	六·六〇〇華里
遼東	四·九九〇華里	二·〇〇〇華里	河北	二·四三七華里	六·七〇〇華里
察哈爾	四·八六四華里	二·四〇〇華里	湖南	二·四〇四華里	三·五〇〇華里
廣西	四·三二〇華里	二·五〇〇華里	雲南	二·三八五華里	九·五〇〇華里
外蒙古	四·五五〇華里	九·〇〇〇華里	新疆	二·三〇〇華里	四·〇〇〇華里
綏遠	四·三四二華里	二·〇〇〇華里	Yokohama	一·九八〇華里	〇五·〇〇〇華里
遼寧	四·一六五華里	二·三〇〇華里	浙江	一·九七八華里	七·〇〇〇華里
寧夏	四·一一五華里	二·六〇〇華里	江西	一·三九五華里	二·五〇〇華里
熱河	四·〇五五華里	二·〇〇〇華里	西康	九九九華里	四·〇〇〇華里
陝西	三·九二五華里	四·二〇〇華里	合計	117,343華里	120,268華里

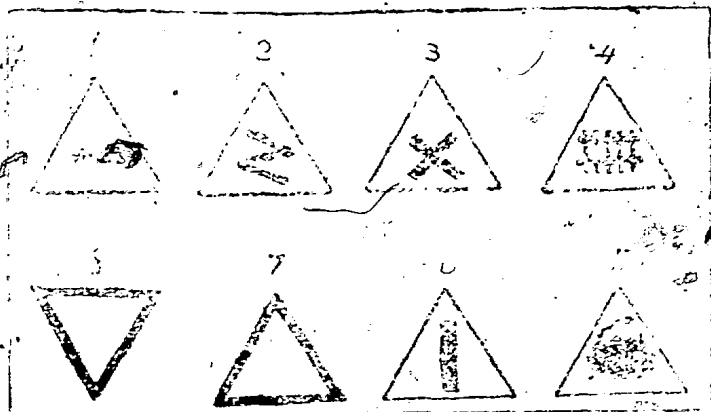
國際統一道路標誌公約

今日無火車而代車之大事業為「汽車」。歐洲國境難多。自有汽車。各國間之接觸愈繁。而與

汽車事業最有關係者。莫如各國路政當局所揭示之各種符號。各國文字。儘可彼此不同。而符號則全世界當歸一致。此種象形符號。不啻為全世界文字統一之起點。且汽車為運動界之一種新事業。本列對於此種符號。尤當勤加研錄焉。

查各國汽車道公用符號之規定。始於一九一六年巴黎舉行之國際道路會議。彼時所公布者。多數屬三角形。一九三一年在日内瓦（Geneva）舉行之國際道路交通統一會議。會畢即由列席諸代表。簽定「統一國際道路標誌公約」。

轉灣之勢甚急。如有入畜或車輛迎面而來。在轉灣過急時。最易出險。一、二畫濃黑之曲線。示前方



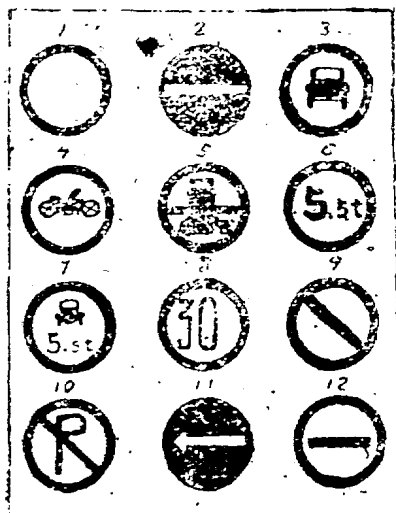
一路牌標誌之公約 (La Convention internationale pour l'unification de la signalisation routière) 約文及附圖。將在六個月以後發生效力。是約已將路牌標誌。擴大之成三組。第一組皆三角形。兼採一九二六年前約所規定之各圖。乃「危險」之符號。用以表示道路之性質者。牌面皆白地黑文。如第一附圖。自左而右分入式。一、描成架架形之橫畫。示前方陡陀起伏之多。開車者遇忽高忽低之地。低處尤不易覺察。疾趨而前。必受驚矣。二、畫濃黑之曲線。示前方

新佛山雜誌

十字交叉之路。設有車輛自左右兩旁衝出。(四)畫濃黑之木柵。示前方為火車軌道。但有柵欄為之阻隔。(五)畫一火車。示前方為火車軌道。毫無阻隔。此處最易出險。開車者不容輕忽視之。(六)正中畫一濃黑之直線。示前方有甚他危險。不屬以上之五事者。(七)如遇天氣不佳。不便施行上述各種之標誌時。則僅樹三角之旗。上加濃黑之邊。告人注意前方。(八)就三角板加黑邊。底居上而尖在下者。表示前方有阻礙。各車務當魚貫而行。縱有急事。在後之一車。不宜搶越前車而進。

第二組為圓形。畫係

主管機關所頒行之禁條或第牌示。常用紅邊加黑色之標誌。如第二附圖。自左二至右為一排。上下四排分為十二式。一白牌之上加紅紅邊。則禁一切車輛之通過。(二)紅牌之上。留出



。而以紅色橫畫分上下。則禁止一切機器車之通行。(六)白牌紅邊。內標黑色之數字。如五噸半。乃示最高限度之重量。恆用之於橋樑。恐其不勝過重之車輛也。(七)白牌紅邊。內畫黑色之汽車。下注黑色數字。如五噸半。則禁五噸半以上之汽車在此通過。此式當視第六式之限制為更嚴。(八)白牌紅邊。內畫黑色之數字。恆為若干公里。如以每小時三十公里之速率為最高限度者。則崗警遇汽車疾馳而過。或舉旗以示鄰近之崗警。或取時辰表。細測一定距離行車之時辰。即斷定其是否危險。有過速者。即須科罰。(九)藍牌紅邊。而加畫一斜上之紅線。即止車輛之「偶停」。

兩頭平截之白色橫畫。則僅許向一方面通行。如只許開出。不許開入。(三)白牌紅邊中畫黑色之汽車。則禁汽車通過。(四)白牌紅邊中。畫黑色之腳踏汽車。則禁腳踏汽車之通過。(五)白牌紅邊中間。畫出濃黑之汽車與腳踏汽車

此謂人坐車中。暫停而不前進也。(十)白牌紅邊。內書一黑色之「P」字。為英文註「Parking」字之縮首字母。「P」字之上加劃一斜上之紅線。禁止車輛之「開駐」。禁止開車者下車休息也。(十一)藍牌之上露出一白色之箭號。指示行車方向。有此牌號之處。則各車祇准向箭端所指之方向而行。不許再有迎面而來之車輛矣。

(十二)白牌紅邊中加一黑色之短畫狀。似木門

barrière之擋住一切車輛

此謂稅關所在。各車至此。惟付買路錢。乃能過。

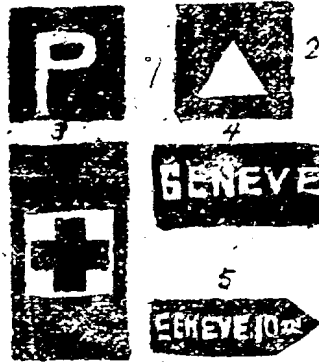
第三組盡正方形。乃應注意。(三)為紅十字牌。若開車者有急需。可在此地得醫藥之補助。(四)則標示其地為某城。

(五)則預告其地距某城。尚有若干公里。

上述之標誌及公約。經田大會通過。計簽字於此約者。有：比利時。捷克。丹麥。但澤法德。盧森堡。波蘭。瑞典。南斯拉夫等國。

此非謂地勢上發生危險。如汽車命之近旁有小學校。開車者亦

第三組



最錄

全國國道計劃書

按此項計劃書，係全國交通會議時，由交通部長王伯羣所提出供獻於大會者，竊以各計劃，足資吾人作參攷之處頗多，爰特將其刊登，以供各界之研究，雖此次會議於時間上已成過去，而此項計劃書實有保存之價值，亦足以參證我國建設之偉大，幸閱者勿以明日黃花視之可也。

編者附識

整理全國陸上交通應以鐵道為主，以通常道路為輔。脈脈貫通，相關至鉅，就經濟上言，鐵道之為用，一時不易普及，全國舉凡物質及文化之運輸，端賴通常道路以為輔，誠以鐵道建築應用材料，均為特殊，需費既鉅，不若通常道路之易於增設，鐵路既成，行駛於其上者，及限於專用車輛，公眾使用之便利，不若通常道路之易於普及，故全國陸路運輸，僅恃鐵路而不多，通常道路以為之輔，尚不足以盡量發展國內各地之交通，實收公用普益之效，美國土地，面積約與我國相埒，已成鐵路計長四十二萬八千餘公里，其國內鐵道之布置，不可謂不密，然於西歷一九二二年間，猶擬經營三十二萬公里之鐵路，其國家對於已成道路所發之補助費，目在一萬七千萬元以上，足徵全國道路經營，確須與全國鐵路計劃相輔而行，以期補助鐵道交通之不足，我國以四萬萬以上民衆，二萬萬方里之土地，物產豐富，勝於各國，而工商事業，迄未振興，社會狀況，迄未改進，溯厥原因，雖至複雜，而路政未修，交通梗阻，實為政治經濟教育繁榮，未能發展之一大原因，本部仰承先總理實業計劃，整理全國交通，業經組織全國路線網規劃會，擬具全國鐵路幹支各線，規劃全案對於國道亦應籌劃，以期完備，而資進行，茲按照全國區域及各省會之聯絡

形勢，國內陸地交通之現狀，及改進需要，並參考中華全國道路建設協會所擬全國汽車路圖案，斟酌損益，期與鐵路規劃互相輔助，就全國道路計畫如次，

一 全國道路分類及規則範圍

全國道路應分為國道省道縣道三類，其分類標準如左，

國道（一）由北省會達於被省會之直線，（二）直達通港貫通全國之幹線，（三）寬度在十公尺以上者

省道（一）由省會達於各縣治之道路，（二）由此各縣達於被縣治之道路，（三）聯絡本省區內工商業地以及銜接國道之要路，（四）寬度在八公尺以上者，

縣道，（一）由縣治達於重要村鎮之道路，（二）各鄉鎮相銜接之道路，（三）由縣治達於鐵道國道省道以及其他鄰近工廠礦區之道路，（四）寬度在五公尺以上者，

國道由國民政府核定籌辦，省道由各省擬定辦法，呈請國民政府核准，再由各省建設廳籌辦，縣道由各縣擬具辦法，呈候省政府核准，再由各縣建設局修治之，茲所擬全國道路幹支各線，即以國道為範圍，至省道縣道之規畫，應由各縣分別規定之，茲不列入

二 國道之分類

蘭州約居全國區域之中央，故即以蘭州為國道集中地點，並將全國國道分為幹線支線二類，幹線又分為經綫緯線二類，經線行經中心，直達邊陲，緯線環繞中心，貫結郡邑，支線聯絡重要都會，補充幹線之不足

三 幹支各線之線路及里程，

國道幹線分為經線及緯線二類，計經線凡四，緯線凡三，總長共計四萬一千五百五十公里，第一經線由雲南省極南邊界之洪江起，經過思茅普洱元江昆明武定西昌康定（打箭）爐懋

新佛山雜誌

九四

岷 蘭州平番涼州薩伊爾具庫倫至買賣城，計長三千二百公里，此線自南而北，縱貫雲南四川甘肅蒙古各省區域，

第三經線由山東省青島海口起，經過濰縣濟南濟甯開封鄭州洛陽潼關西安平涼榆中蘭州臨甯各縣莫至和蘭，計長四千公里，此線自東而西，橫貫山東河北河南山西陝西甘肅青海新疆各省區域，
第二經線由福州海口起，經過建昌南昌長沙常德慶州洋縣漢中秦州涼州甘肅肅州安西哈密吐魯番迪化綏來至伊犁，計長四千五百公里，此線由國境之東南隅起，直達西北，斜貫廣東江西湖北四川陝西甘肅新疆各省區域，
第四經線由黑龍江邊境之愛輝起，經過龍江澆南開魯赤峰多倫張家口托克托榆林鹽池海原蘭州導河昌都拉里拉薩江孜亞東，計長四千六百五十公里，此線由國境之東北隅起直走西南，斜貫黑龍奉天河北山西陝西甘肅青海西藏各省區域，

以上四大經綫共長一萬六千三百五十六里，
第一經線由陝西安起，經過蒲州延長五原肅州都蘭寺古與昂阿爾登貢巴鄂柯巴堪嘉斯康定（打箭爐）雅安成都三台閬中洋縣再至西安，計長四千一百公里，此線聯絡陝西綏遠甘肅青海西藏四川諸省重要都會，

第二經線由河南開封起，經過汝縣清化長治太原正定保定北平宣化張家口康保江烏得賽伊烏蘇翁金烏雅蘇古鎮西吐魯番如羌乃什巴哈苦賽橋昌都德榮更昌叙州重慶忠州萬縣夔州宜昌襄陽南陽禹縣再至開封，計長七千六百公里，此線聯絡河南山西河北察哈爾蒙古新疆青海西藏四川湖北諸省重要都會，

第三經線由山東濟南起，經過德州天津連山瀋陽朝陽吉林濱江龍江呼倫克魯倫庫倫錫爾巴下倫科布多承化塔城伊犁塔爾斯勒勒和蘭竹岡特薩宰城騰越地蓮昆明興義貴陽思恩柳州桂林永州衡陽

宜春南昌萍石大無湖南京浦江浦州臨沂泰安濟南計長一萬三千五百公里，此線聯絡山東直隸奉天吉林黑龍江外蒙古勸疆西藏雲南貴州廣西湖南江西安徽江蘇諸省重要都會，

以上三大緯線共長二萬五千二百公里，

國道支線凡二，總長共四千七百公里，

第一支線由貴陽起，經過鎮遠辰州常德岳州武昌漢口信陽至開封，計長一千五百公里，此線起自第三緯線之貴陽，聯絡貴州湖南湖北河南諸省重要都市，並與第二緯線相銜接，

第二支線由雲南昆明起，經百色南甯梧州三水廣州惠州潮州漳州延平浦城衢州嚴州杭州湖州宜興至南京，計長三千二百公里，此線起自第三緯線之昆明，聯絡雲南廣西廣東福建浙江蘇諸重要都市，仍與第三緯線相銜接，

國道幹支各線里程總計四萬六千二百五十公里

四 分期建築規劃，

全國國道以十年為完成期限，分三期籌設，第一二期各三年，第三期四年，於支線分期建築之次節以下列項為標準，

- (一) 首先築路於交通最不便利之區域，以資聯絡而利政事，
- (二) 凡在鐵道分期規劃第一期內鐵道尚未及敷設之處，應先趕辦國道，以資便利交通，舉辦實業，

(三) 凡屬經線宜先籌築，以資貫通，縱橫融和風俗國道規劃之第一期，適宜鐵道規劃第一期開始之時，第一經線北段第二經線西段以及第四經線西兩段所經之區域所有鐵道規劃，在此時期尚未開始實行，為勵行其工政策及移民墾殖起見，故在此第一期內首先籌築第一第二經線及第四緯線，共計建築路線一萬一千八百五十公里用費預計三千五百五十五萬元，每年平均籌

款數為一千八百五十萬元。

國道規劃之第二期，仍當繼續第一期之未及第二期之始，宜自建築第三經線並選築位置較為適中第二緯線及沿行東南海岸之第二支線，以期聯絡連綿，補助在該兩期內鐵道交通之未足，共計劃築路線一萬五千三百公里，用費預計四千五百九十萬元，每年平均數為一千五百三十萬元。國道規劃第三期內完成第一緯線及第三緯線及第一支線，共計建築路線一萬九千一百公里，用費預計五千七百三十萬元，每年平均數款數為一千四百三十二萬五千元。

五 預算標準及籌款辦法

國道幹支各線之建築費，預算總計一萬三千八百七十五萬元，其估計之標準，係依據國內已成汽車路之建築成本並參照國道經過各地情形，以國幣三千萬元每公里平均建築費之約數，(重要橋樑之工程估計須根據實測結果未列入)，並精確之估計，須俟實測設置，方能核定也。國道既為中央政府應行舉行之建設事業，所需之建築款項，可按照分期估計數目，於國稅項下籌撥應用，分期籌款發行全國國道公債，以資興辦。

國道分期建築預算估計表

期別	實行建築國道線名稱	建築公里數	平均完成年限預計	總費用(單位萬元)	每年平均款數(單位萬元)	備考
第一期	第一經線	三二〇〇	三年	九六〇	三二〇	
	第二經線	四〇〇〇	三年	一三〇〇	四〇〇	
	第三經線	四六五〇	三年	一三九五	四六五	
	第四經線	四六五〇	三年	一三九五	四六五	
	共計	一八八五		三五五五	一一八五	
第二期	第三經線	四五〇〇	三年	一三五〇	四五〇	
	第二緯線	七六〇〇	三年	二二八〇	七六〇	
	第二支線	三二〇〇	三年	九六〇	三二〇	

總計	第三期	第一結線	共計一五三〇〇公里	四	四五九〇	一五三〇〇
	第三緯線	第一支線	四一〇〇〇 一三五〇〇 一五〇〇〇	四 四 四	一三三〇 四〇五〇	三〇七・五 一一二・五 一一二・五
	共計一九一〇公里				五七三〇	三四三・五
	四六二五〇公里				一三八七五	

遊 記

沿海拾葉錄

篷 舟

「近海地常濕。無山天更遙。雲從半空起。風寬六時露。
 魚蛤供餐賤。蒲鹽奉稅饒。誰憐瀕斥洩。生計日蕭條。」
 ——張季直：觀海詩——

通揚航路觀感

汽車停在十六舖船埠，何先生和我上了大慶輪。又使我追憶起十七年到江北鹽壑區的印象了！那時十六舖有點亂糟糟，船停在何處也找不到，雖則靠馬路有「大達碼頭」的招牌，走到江干就頭昏，頭眼都是停泊的輪船，認識是模糊極了！這是旅客的間感的處不方便。現在江干各碼頭都

編了號，晚上的號燈透明看，一共十八個碼頭。離則亞拉伯數字不免是一點不察，然而中國文在上海灘偏算是最通行的。

大慶輪停靠在四號碼頭。這隻船是專門航行上海南通揚州間的。若要考察農村怎樣的破產，可以問問大慶輪每年載出多少江北的農民到上海？若要考察上海社會怎樣的奢侈，可以問問大慶輪每年由江北運出多少豬和雞？

通揚航路上共有兩家公司經營着：一個是大達，一個是入通，合計有船七隻，表如左：

公司	船名	噸數	進水年份
大達	大慶	九五〇	一九一八
	大裕	九五〇	九二〇
	大和	五〇〇	同上
	隆大	七〇〇	一九二一
	洪大	七〇〇	同上
大通	志大	七〇〇	同上
	正大	六〇〇	同上
總共	七	五·一〇〇	同上

七隻船中大慶是姊姊，牠的建築費三十萬元。是江南造船廠的出品。保險一百年。超等輪由上海到揚州票價祇要二元，官船一元五角，房艙一元，統艙五角。祇要五角錢就升一級。客人還是統艙多。賬房先生的意見是願意裝豬，每隻運費二元一角，不僅是管理便當，而且還不管飯。開船的先頭，總先生夫婦，孫先生，沈先生和繼來了，新婚燕爾的總夫人把總先生的床舖

好了纔下船。我們看了一陣報，談了一陣話，結果不等開船就睡覺，這次僥倖沒有遇着蒙頭露宿的旅客！

第二天上午到了姚港，到姚港船應停不停，一直把我們送到天生港；狼山像煞是香港，兩邊的小山好比是蠟燭，一路上如斯的鑑賞着；據說這裏是長江面最闊的一段，兩岸相距數十里，水勢很湍急，北岸坍塌的地方很多，狼山又有下江的可能性！可惜岸上許多良田蕪地；還有遺火柴桿的白楊樹。

南通唯一的碼頭天生港建築得很鞏固，皮棉如山的堆積着！除了中國船而外一律一許停泊，在揚子江流域算是替中國人爭了一點面子！

喬公墓

許振先引導我們到喬公墓，張李直先生銅像岸然的聳立着！我們肅然的參觀了，而後悠然的在這名園裏遊憩着。

張先生在南通創立的事業，都具有一種偉大的遠見，比如中國的食糧是够的，（把環境改造一下一定是够的，參看中國問題的幾個根本問題：商務版！）而中國的棉織目下却是不够的，所以他竭力倡導「棉鐵政策」。要把整片的荒地開發植棉，不僅救濟了紗布的貧乏，而且還何以製造大量火藥。把埋藏在地下的鐵礦開採，一切機械的原料就有着落，中國要能够人人有飯吃，有衣穿，有機械使用，然後國家纔能够富；理論上本應該人人都幫忙，做起來不就有點麻煩！比如張先生在清朝以狀元的地位，在民國以總長地位，政治環境如此之好，而實際上卻到處碰壁，（參看張李直先生傳記：中華版！）數十年僅建立了一點棉業與棉織業的基礎，鐵業和鐵工業就在他的理想中殉葬了！所以有人讚嘆他是「一位失敗的英雄」，想來真有點實在。再想我們計劃的開

發江北墾植專區，不要也步武這位「失敗的英雄」的後塵吧？想到這裏，又想到何先生一向是樂觀的，而穆先生這番又抱着一種大經綸，我們的視察團中應該取締這些灰色的思想。

回來說喬公崇吧，喬公、張季直先生的別號。近世之後，從前經過喬公識拔的同人大家都聚精會神東經營這個喬墓，兩如許振先生即是其中之一，園中花草裝飾完全是出於他意思，據說銅像四週的花是四季開不斷的，而各省徵集到的花木更加琳瑯滿目，可稱為南通的植物園。四川的杜仲也有幾顆，我在樹下拾到一片落葉！不禁有點思鄉！所以這篇東西要命名為「海濱拾葉錄」。匪特表示文內是紀念此行的段片，而且還夾着我個人的思感！

通海墾牧公司一瞥

汽車在縣道上駛行，有些蓄着長辮的遺老式的鄉農映入眼簾。褚先生說「這是有種孝行的關係在裏面，他的父母死後，方把髮辮剪下釘在棺材裏，表示他是「身體髮膚，受之父母，不敢毀傷的意思。」如然？那還應該在身上割一塊肉添進去，不然僅有髮而無膚也。況且在「不敢毀傷」這一句上根本講不通。算來還是一種陋俗。

下午一點鐘到了通海墾牧公司。這算是鹽墾公司的開山祖師了！創辦人是張季直先生，從前的經理是江知源先生，現在的經理是于敬之先生。牠有地十萬畝，已墾九萬六千畝。資本總額五十六萬元，平均每畝祇花五元六角。事實上每畝自荒至熟約耗成本二十四元。除五元六角外，其十八元四角的來源，一部份靠個月的「訂守」即是押租。俗寫頂首一部份靠公司每年開支的工程費。所以牠的田地是頂值錢的。其他的鹽墾公司有的每畝祇值幾角錢，至今還是一塊石田！

在鹽墾區內計算面積的法子又有一種特別，最小單位叫「坵」又叫「條子」。坵的四週有溝道，而坵的大小各有不同。表如左：

公司名稱

每畝折合舊畝

通海墾牧公司	二〇
大有晉鹽墾公司	二五
南通學院基產地	三〇
大賚鹽墾公司	五〇
華成鹽墾公司	六〇
新通墾植公司	一〇〇

大概將近墾熟的公司畝的面積最小。如大有晉、大豫。大豐裕華、耦耕堂……都是二千五畝算一畝，佃戶每戶至少都種一畝，兩戶合種一畝是極少數的！一戶種若干畝除通海區外便很普通，如像大豐公司的阜豐區內有兩戶都各種二十畝，每戶種着五百畝大的面積，真是駭人聽聞的事！無怪穆先生在講壇上要嘆惜「地大而物不博」的鹽墾區。

墾牧公司內還創行一種「崇割制」，牠的影響亦有好幾個公司。「崇割制」即是田底而制，佃戶初次租田時須繳納「訂守」若干，即獲得田面永業權，以後土質改良，地價增高，而田面之代價亦須多給。業主雖有田底產權，買賣關係亦必取得佃戶同意，最近墾牧等三公司的地價，及田底面應得表如左：

公司	每畝地價	田底應得	田面應得
墾 牧	五〇——八〇 元	三〇——五〇 元	二〇——三〇 元
大有晉	三五——六五 元	二〇——四〇 元	一五——二五 元
大 豫	三〇——六〇 元	二〇——四〇 元	一〇——二〇 元

新佛山雜誌

一〇二

聖牧公司的佃戶大概都是海門人據說海門人這些倒是蘇州人移殖來的，我想決不是近代的事吧？然而「海佃」在鹽區內倒是一個專門名詞。海濱一片大地都叫「海佃」去開發，可以說他是開墾的急先鋒！聖牧，合德，楊耕堂等幾家比較成功的公司，牠的佃戶大概都是海門人。我們所經過的十個公司「海佃」成分要占百分之六十至九十。這原因，是「海佃」幾乎是墾荒專家，積有歷代之經驗，而一般都能忍苦耐勞，公司方面所以最歡迎這種佃戶，如像阜寧縣的華成公司爲了要招「海佃」，不但不要他的「訂守」，而且由公司墊給安家費，旅費，起家費，由通海一帶把他們歡迎到阜寧去，可見「海佃」在鹽區內是占有一種勢力的。

江知源先生不在公司，吃飯問題已經不像從前了，「四盤四碗」的規矩不曉得從甚麼時候起取消了；我們吃了一頓豐盛的飯，接着就到一堤去，一堤是一條防海的大堤，長度有一百六十丈，從前是土堤，張孝若先生所謂：「……那堤得到了光緒二十八年的秋天，颶風的大風潮，全新堤打得零零碎碎，破壞不堪！在最緊急的當兒，我父在天地昏黑的夜間，帶了江君等到海邊，露立立在破堤上，督工拚命的將堤岸加高建築。我父知他們說：『我們要拿所有的血汗來和大風潮奮抗，看看究竟我勝牠？還是牠勝我？』」（參看張季直先生傳記）不曉得是不是指的這地方。而這幾句話的精神雖是很值得欽佩，在事實上未免仍是一個難題！不要講大風潮，就是普通潮汛現在還可以衝到堤脚下，公司當局因爲土堤易毀，所以已後就改建爲石堤。石堤還是不牢靠，現在正改建着混凝土堤。每丈經費約一百元，合共一萬六千元，改善工程的決心和努力，其他公司是望塵莫及的！

共黨的大豆腐

從聖牧公司回到餘東鎮，汽車要加油，人要喝茶，又在鎮頭耽擱了一陣。餘東鎮頭有座堡壘。

，據說是共產黨在這一帶燒殺得很利害，居民自動的起來保衛，建立這個堡壘在鎮頭，一遇匪警馬上在堡壘內架槍，在彼此的輕兵器的環境之下，菲薄的堡壘倒有極大的作用，餘東鎮的安全是靠着牠維持的！

大有普公司區內開共產黨鬧得頂利害！據說有一位工人運動的專門家是本地人，他在城裏失了勢，就回到家裏來搗亂，由於這點「星星之火」，弄得烏煙瘴氣，除掉公司附近而外，差不多區內全受了毒！一時間的「赤色恐怖」，蔓延在這塊大地上，農民多被威脅加入，其實完全是莫名其妙，不過爲了他們「抗租」的口號炫耀了理智，後來清算結果，據說的共產黨多數都是佃戶，鞫訊他的黨的內容，他簡直是個門外漢。有一位據供是「共產黨的大豆腐」，他連「大隊附」的名字還弄不清，祇要你拿一本隨便甚麼簿子向他們說：「你是共產黨，這簿子上有你的名字」，他將毫不考慮的答應「是的」。這是一位身臨其境的公司職員向我說的。

公司的三層樓上的露台，可以瞭望很遠，不但沒有再高的房子礙眼，而且大樹都望不見一根；我們爲要「欲窮千里目」，在二天落着小雨點的早上就登臨了一回。

前三年在這露台上所望見的大地上的屋宇，畝畝，阡陌，都不似現在密，而且目前正是收花期，據說每天有五百輛小車運糧着，平均每輛載重一百斤，每天即有棉花五萬斤流出，收花期假定是三十天，祇是大有普公司一家即有棉花一百五十萬斤貢獻給社會，真要把墾植專區一千三百萬畝土地開發起來，決然不會「地大而物不博」的。我在這露台上沉思了一會兒，那面市尾就轉出若干的運棉小車來，從微風的送裏，隱隱聽見嶙嶙之聲，儼然奏的是農村交響曲。

大有普公司從前我譬喻牠是倒後後的「寧國府」，現在看來還是不差，比如賈寶玉出了家，就等於各股東散了夥；比如寧國府被抄靶子，就等於公司把濟南，晉餘，海宴，東餘等區一部份的地畝割抵銀團的債務。該公司已墾未墾地畝共計二十七萬畝。早已分配得妥妥當當。表如左：

新佛山雜誌

一〇四

分配用途	畝數
分給股東及同人紅地	二萬
分給股東	十萬
售出	五萬
未園	五萬
新股	五萬
總共	二七萬

這樣看來，公司豈不是可以「關門大吉」了嗎？好在東方上還有救星；除第二項的十萬畝名下有四萬五千畝由股東委託公司代管外；鹽業部份仍歸公司營業，該公司東面尚有大東，卸東兩灶，共灶有六十九副。供煎地尚有四千二百餘畝，埤場四手畝，每年收鹽一千五百引。這兩項收入才勉強的維持了公司的生命，雖然公司對外已經是叫「整理委員會」的了。

推其所以失敗之由？原來是：「本公司入手辦法由小而大，實因事勢之需要。逐漸擴充，以至業務進行時形掣肘。原議股本為收買鹽垣草蕩，尚屬不敷。而工率之需，皆冀取於掣利，不料民四五兩年大水。首受打擊；至民十則全部失敗！負債累累，公司各項乃告停頓。經股東會議決，停息還債，民十七股東以連年無息，嘖有煩言！復經股東會議決：除已還大部份債務外，其未清之債，由各股東分認歸還。按股已分之地，聽由股東領去自管。」（該公司略歷。）原來是害的消化不良症，同時又害貧血病。

走到遙遠關的西端，不但出了公司界，而且出了南通界。這裏是如皋縣轄的大豫鹽公司。○大豫與大有管這兩大之關的分別並不多，至多是有管公司招牌是「整理委員會」，而大豫則叫「清理處」罷了。祇看該公司購地繳價兩項即需款二百二十萬元。而股本總數僅一百五十萬元，怎

麼能够發展？貪多易失的結局，同大有晉書着一樣的病！

補 白

滬平之航空線

每週三次九小時可到

全線共長一千餘公里

中國航空公司。自中美訂約合辦以來已逾三載。其通航範圍為滬蓉。滬京平。滬粵三線。滬蓉線早已通至重慶。其重慶至成都一段。因川亂關係。迄未能通。京平線因有津浦火車之便。營業清。入不敷出。已於去秋停航。滬粵線因線路較長。開辦費至少需八十萬元。一時無力籌集。近來積極籌辦者。而為由京平變更航線之滬津線。此線去秋即已籌備就緒。徒以青島機場。受日方阻滯。直延至宋家驊調長交部後。始備價收回。本擬天暖開航。現因該公司總經理戴恩基。營業主任吳照軒。覺有提前開航便利人民通信之必要。乃決定於七日上午七時半開航。先由滬飛平。所用飛機。為美國製造之司汀遜式三百匹馬力。打最新飛機。處女航之駕駛人為該公司之總機師美人安利遜氏。以後將由德國名機師紀司德與安氏交互駕駛。飛行時刻暫定為每星期二、四、六、三天。上午七時半。由滬北上。星期一、三、五、三天。上午七時半由平南下。北上機於當日上午九時一刻到南京。十一時一刻到海洲。十二時三刻到青島。下午四時到天津。五時抵北平。

○南卜機於當日上午八時半到大津。十一時三刻到青島。下午一時正到海州。三時正到南京。五時正到上海。中間每站停十五分。共計需時九小時半。全線長度。共為一千四百二十七公里。計滬至京二八七公里。京至海三三二公里。海至青二二二公里。青至津四七八公里。津至平一一九公里。各站機場。上海在龍華。南京在明故宮。海州在楊墟。青島在滄口。天津在東局子。北平在南苑。係臨時決定。昨日上午始通知郵局。至於載客章程。及何時起載。該公司為推廣文化。傳遞消息起見。前曾與上海航空新聞社訂立合同。由該社獨家承包該公司各線站之發售航空報紙業務。凡曾經依法登記在上海出版之中西大小各報。均能於當日交飛機運到通航各埠。并可轉寄其附近各地。中文報每份每月自二元至十一元。英文報自十八元至二十五元。現在滬線線銷數已逾二百份。來將滬平線亦必可觀。緣飛機運報。當日可到。對於內地報館取材轉載。商界明瞭當日上海商情及關心時事者。皆有極大之便利也。

全國郵路總計

共廿二區別為六等

總計四十餘萬公里

我國郵政事業，日益發達，對於寄遞郵路，向乏統計，前交通部為各界明瞭我國郵政之傳遞郵路情形起見，曾令郵政總局，統計全國郵路，現已竣事，分為主要，次要，水道，鐵路，汽車，航空六等至為詳詳，特錄如下，蘇皖區主要郵路，二〇三三二公里，次要郵路，三一九六公里，水道郵路，一五七三六公里，鐵道郵路，一〇六八公里，汽車郵路，三一九公里，（上海

區)主要郵路，一三四三公里，次要郵路，一三三三公里，水道郵路，二四九二公里，鐵道郵路，一七九公里，汽車郵路，二〇八公里(浙江區)主要郵路，四五六一公里，次要郵路二六四三公里，水道郵路，九八二一公里，鐵道郵路二二三〇公里，汽車郵路四八三公里，(江西區)主要郵路，一二七七二公里，次要郵路四八八〇公里，水道郵路，一〇三四公里，鐵道郵路，二一五公里，(湖北區)主要郵路，一一三五六公里，次要郵路二六〇五公里，水道郵路，二九〇〇公里，鐵道郵路，三七二公里，汽車郵路，七二〇公里，(湖南區)主要郵路一三四九公里，次要郵路七三八四公里，水道郵路，二七九六公里，鐵道郵路三五八公里，汽車郵路八七四公里，(東川區)主要郵路一五二七四公里，次要郵路二二五一公里，水道郵路二九四三公里，(西川區)主要郵路一八七二一公里，次要郵路六二八〇公里，水道郵路一二一〇公里，(山東區)主要一七三三公里，次要二八三一六公里，水道六六六公里，鐵道一一〇八公里，汽車五三五公里，(河北區)主要一二二〇八公里，次要七五三公里，水道一〇公里，汽車一一八，鐵道七〇四，(北平區)主要一九一九五公里，次要八八四七，鐵道一六七二，(河南區)主要一三〇八八，次要一八七〇六，鐵道一四一八，(山西區)主要一〇二九七，次要三〇八三，鐵道二〇三，汽車一三五五，(陝西區)主要九八〇九，汽車一六七，(甘肅區)主要一二六四九，(福建區)主要九一六五，次要二二一七，水道四六六〇，汽車八〇九，(廣東區)主要〇八六七，次要九一四，水路八〇四六，鐵道六九三，汽車一八四一，(廣西區)主要一〇五一四，水道一九七〇，汽車一六五七，(雲南區)主要一四五六六，次要二二三三，水道六九，鐵路六九〇，(貴州區)主要一〇八四三，水道三四七，(遼甯區)主要一二九六六，次要三三三一八，鐵道三〇八〇，汽車二八二四，(吉黑區)主要一四二五一，次要一八三六，鐵道三三三三，汽車七〇〇四七，

消息

美國兩少年

乘沙船由滬駛紐約

西人好奇，尤樂於冒險，去年曾有西人駕帆船由滬至日，繼又乘原船由日返滬，蓋為好奇心所驅使，而冒險出之，惟中日海程較近，遠不如今日紐約兩少年決以沙船橫渡太平洋之豪邁也，兩少年均紐約人，一名卜樂軒 Tom Monstield 一名范斯華 Tony Binsworth 寓居於滬，其以沙船渡美之意，發於去年，初未知以何式帆船為宜，乃託西人茂根為之選擇，卒於寧波得一去年所造之沙船，此船係三桅式，長六十五英尺，幅廣十三尺，下水航行者已半年，業主原為華人，本供沿海航行運貨之用，其中輪位自不適於西人起居，故自所有權移轉後，即加以改造，船名則易稱新地平線，此行除卜范兩人外，尚有兩助手，一名克拉克，一名白斐安，另俄水手二，稱之為大喬治與小喬治，治能工則仍用華人，蓋以沙船駕駛非彼輩所習，不得不賴於執手也，新地平線，決於二月中出發，此行須數日可達，須視風色晴雨而定，不能預計，故渠輩除多攜淡水及食糧外，一切聽諸天命，其駕駛，不計時日，惟行程則預定先由滬至香港，稍停再由港東向關島，途中如遇島嶼，將一一環遊，緣於冒險之中，尚富有遊賞之意，自關島至檀香山亦如之，檀遊興盡，然後經關島至舊金山，遊海而赴洛杉磯，穿巴拿馬北越紐約，兩氏初意原擬於新地平線船上，裝一電機藉機器之力增船行速度，繼經考慮之後，決然作罷，故現除特風帆以外，不假力於其他機械，預計若遇順風，則日可行十海哩，船中所載淡水凡八十噸，可以持久，糧食足支一年，其他稱是，古人謂乘長風破萬里浪，此舉庶乎近之。

最經濟的發電報辦法

電話號代替住址

天津市已實行

天津市電報局近遵交通部令，自二月一日起，施行電話號數替代收報人住址辦法後，該市及他處發報人，利用此項辦法，以省電費者為數甚多。惟社會上一部份人，對於此項便利省費之辦法，仍多不甚明瞭，甚至誤與施行甚久之電報掛號辦法相同，以致發生種種糾紛。茲據該局業務長李季清君談，關於電話號數替代收報人住址辦法，與施行其久之電報掛號辦法不同，蓋電話號數僅替代電報內收報人住址，對於家裝電話者，及電報往來不甚繁多之商號，使用最為相宜，因其減省某區域某馬路某號門牌字數，縮減電費也，電報掛號則係替代電報內收報人姓名及住址，凡每日收發電報極多之行號，每年付十元或每月化一元之掛號費，即可省去收發報人姓名住址之字數，而節省電費甚鉅也。今述電話號數替代收報人住址之利益，如發寄廣州鄧協昌電報，可寫「廣州話一〇九三四鄧協昌」，僅算七字電費，若不用電話號數替代收報人住址，而寫成「廣州市海珠路百六十九號門牌鄧協昌藥廠」，則算十八字報費，需洋一元八角之多，至他處發至天津之電話號數替代收報人住址電報，其利益亦相同，電局接得此項電報，即翻查特別編定之電話號碼簿內話戶住址，派報差迅速送到，若遇話戶住所已遷移，則當局向電話局查詢，務將電報送到，勿令退回，為力謀妥善敏捷起見，如發收報人預知有電報由他處發來，先將電話號數及詳細住址用電話或書面告知電報局存案，則尤為快捷云。

廣州市長途汽車行車路線 (車名)(來回路線)(經過之路)

通行 財廳前至東山公園——惠愛東路——天字碼頭——長堤——西濠口——永漢路——白子路——豐寧路——太平路

模範 東山至維新路——前鑑街——東華路——文明路——中山大學——大南路——大新路口——紫菜街

僑商 城隍廟至叢桂路文明路——大南路——維新路——太平路——普濟橋——拱日西路

國文 廣九站至黃沙——小東門——萬福路——泰康路——一德路——太平南路——西堤——六二三路——芳村花地碼頭

交通 小北至大觀橋——倉邊路——財廳前——惠愛路——維新路——大德路——太平南路——普濟橋——十三行——長樂路

利南 倉邊路至黃沙——永漢路——泰康路——一德路——太平南——西堤——六二三路

發達 大東門至十一甫——惠愛東路——永漢北路——惠福路——豐寧路——上九路——第十甫

廣州 財廳前至十一甫——永漢北路——禺山路口——惠福路——豐寧路——上九路——第十甫

中華 財廳前至荔枝灣——惠愛路——西門——豐寧路——長壽路——寶華路——多寶路

華海 華貴路至靖海路——寶華路——第十甫——十八甫——十三行——太平路——長堤

白蓬 倉邊路至沙河——惠愛東路——大東門——黃花園

編 餘

本誌原定月出一冊，創刊於民，十八年十二月，至第三卷第六期（民，廿年七月）只刊行前進週報，至本年（民，廿二）仍舊繼刊行，出版次數，更爲年出四大冊，是卽每季發行一冊，是期本誌創刊之第五年，爲便檢查計，乃定爲第五卷第一期，希爲查照，是期的籌備編印工作，雖早經著手。但所收到的稿件，除已發刊之外，其餘多屬臆說，倘能把這些稿件，改用寫小說的創作體例寫來，那或許可以刊印單行本。希諸位文友於收到那回件時。妥爲裁奪吧：

新佛山雜誌

一二二



新佛山雜誌

全年四册

報費

國內一元二角

國外一元六角



前進週報

全年十三册

報費

國內一元三角

國外二元四角

校 勘 表

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	
全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	
小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	小標題	
十數分鐘	為國人告焉	次第推行	交通漸返	然皆旋踵	已次第增	郵政會議	不勝縷指	一般交通	因城市發展	則因中心區大都為商業興盛	交通之發展	1929-1930	Policy	亦應將車道依交通則令	有若干城市現正	高屋及多層汽車	脫「通」字	脫「為」字	脫「第」字	脫「之」字	多「政」字	樓	設	表	脫「盛」字	表	表	表	表	表	表	表
鐘	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第	第
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46
不宜濫予	或減稀行車	若干在大	兆公噸	之船港設備	運貨汽車亦	敵之勢	客運與貨運	航空線網	翌年四月	新卷一百零	外務部吏	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨
滋	君	北	多「能」字	脫「貨」字	脫「O」符號	練	有	的	史	緩	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨	隨

〔頁數〕〔行數〕

〔原意〕

〔誤刊〕

〔頁數〕〔行數〕

〔原意〕

〔誤刊〕

校 勘 表

頁數	行數	原意	誤刊	頁數	行數	原意	誤刊
32	5	即入燈价映	你	59	16	此線自廣州	多「線」字
同上	9	……空河中	同	61	4	幹線由廣州	多「從」字
37	7	King-Hisui	「」字倒置	64	1	多在於東南	的
34	14	自理伙食	食	66	5	……未禁以前	利
同上	2	南北洋航	多「航」字	67	3	……敘述之必要	一
40	8	逐漸跌落	以	全上	17	……薛福成	下
39	6	國人見而有為	多「符號	68	17	經密加印	支
同上	7	規模較大	川、	71	9	……同一侵畧目的	那
同上	5	……失甚大	夫	73	6	……和益相衝突的	(讀點及倒置)
41	14	……居旅館	旋	76	12	民衆釣遊	鈞
同上	3	……開動絞練	紋	77	1	……檳榔	檳允——踐踏
47	1	……無關重要之事	時	全上	2	……檳榔	檳允——檳允
43	15	……長電政司	多「政」字	13	16	……連快役	連入食
49	7	……公路費輕	經	14	1	……仍不甚高價，迫烟	并不其高值始烟
51	5	……費輕而易舉	經	15	5	……浦口	是排板時須注意
同上	2	……曾有恨	須	19	11	……冰口	冰口——冰口以南倒置
同上	14	……則此化	代	24	4	……猶在停頓中	亭
50	5	……統二年	一	86	1	……實為——日漢	實為——日漢
52	14	……	一	87	1	……以工代賑而未育艾	賬——來

校 勘 表

全上	109	708	全上	107	108	105	104	103	101	100	全上	99	全上	97	95	94	93	全上	89	
	11	5	15	4	9	欄目	15	5	13	20	4	13	7	3	2 之 三	13	10	7	3	1
電話號碼……	旅行電話……	下水	……(一〇八六七)	……(一〇八六七)	……(一〇八六七)	將來	調查	股東	未售	敬啟	(耶直線)	……	……	……	……	……	……	……	……	……
電話號碼……	旅行電話……	下水	……(一〇八六七)	……(一〇八六七)	……(一〇八六七)	將來	調查	股東	未售	敬啟	(耶直線)	……	……	……	……	……	……	……	……	……

湖北省
武昌大學出版

中華季刊

……全年四冊

報費

大洋一元五角

郵費另加：國內十分；國外卅二分

中華週報

每週出版一次

「賽繼」二字却是排印者之靈慧，當要敬向誌謝，以資表揚之云爾，

校 勘 之 餘

最近過去的以前和現在還負着盛名的包先生天笑——又名天廬我生，曾說過這一句：「校勘工作，有似當風掃落葉」！由是就令我們知道包先生是個校勘的歷練者。只可惜包先生還未有在於白尺的端上致力着的，因而令我來了這幾句廢話，說來端的像是惆悵的很！

然而，像現在我們所見到的排字間裡的設備和那所用的鉛字的拙劣，這不但是以形成「有似當風掃落葉」這些事情來，或者有時還感到有似工作在那狂風細雨中的景象的。所以，我們確實未便再去增益那工友們的討厭了！祇得把石達開的詩句：

「有志未酬人亦苦

東南半壁有啼痕」

朗誦幾回罷！

如此，或許可以給大家感到一點興味，同時，也可以說是望着「精誠團結」這途徑去努力的！倘不如此，那啼痕不但永無拭去的，並且，恐怕還要走到那萬劫不復的境域的，與言及此，寧不痛心！

看過這幾句廢話的，如果能夠發着些回響，那我們可以說他或她是個「天不廬生」的了，對嗎？

前任中國國民黨南洋總支部執行委員

本館董事會正主席



馮少強先生玉照

本館館長



馮蕙芳女士玉照

(謝)

(謝)

福建省政府
蔣主席光鼐先生題字及

福建省永春縣
黃縣長慶藩先生題字及

駐閩綏靖主任
十九路軍總指揮
蔡廷鍇先生題字及

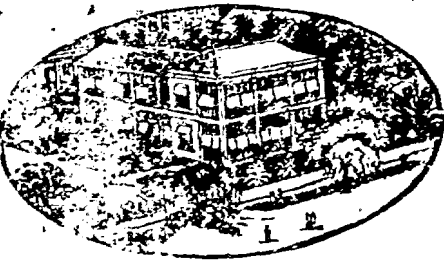
指導

私立佛山流動圖書館徵求特刊

館現址在 廣東佛山永安路興街七號

館現址在

將來之本館



私立佛山流動圖書館，經大會之決定，在佛山適宜地點，購地一百井，建設可藏書十萬冊，各種閱覽室，同時可容壹百人之本館，并設民眾游藝場，演講堂，預算建設費五萬員，上圖為本館之外面計劃，建設完成之全景也。

私立佛山流動圖書館徵求各地同人

凡負左列義務之一者均為本館贊助同
情者請將尊處地址來函本報登記可也

- (一) 每星期寄贈過舊日報一次者
- (二) 每月寄贈過雜誌或書籍兩次者
- (三) 介紹同情者二人為本館報紙公閱處主任者
- (四) 訂閱新佛山雜誌(或)前進週報全年(或)代銷五份者
- (五) 担任本館報紙公閱處主任每月捐助民衆良友印刷費郵票二十分者

本館發起 人辦 人創 維持 會員 贊助 均可以 隨時 加入

(者) (倡) (提) (別) (特)

林雲陔先生	蕭佛成先生	鄧澤如先生	張邦翰先生	毛光翔先生	胡若愚先生	陳樹人先生	黃季陸先生	林翼中先生	曾仲鳴先生	鈕永建先生	張翼廷先生	鄧彥華先生	許崇智先生	馮自由先生	任大任先生	金曾澄先生			
雷再春先生	張拱辰先生	巫劍雄先生	覃元超先生	吳雪山先生	馮節先先生	王烜先先生	龔師曾先生	龔自知先生	馮蕙芳女士	馮少強先生	何英謀先生	馮秉華先生	鄒魯先生	陳濟棠先生	謝天乎先生				
符重遠先生	洪冠南先生	陳維新先生	馮百勵先生	林世恩先生	歐少傅先生	鍾顯椿先生	莫蔭交先生	謝鶴年先生	董偉寰先生	李崇賢先生	許翥先生	劉國英先生	藍成幹先生	林鴻飛先生	任國治先生	謝質如先生			
陳精熙先生	任國愛女士	楊問夫先生	廖毅先生	高文進先生	齊康侯先生	黃鼎可先生	馬曉章先生	王曉章先生	萬玉田先生	陳白宣先生	孫甄陶先生	郝耀銘先生	曾今可先生	蘇萍生先生	楊國柱先生	陸桂芳先生	吳鐵城先生	張鏡涵先生	韓公亮先生

加 入 本 館 來 函 注 意

<p style="text-align: center;">担任報紙公閱處主任來函式</p> <p>私立佛山流動圖書館董事會鑒現遵照報紙公閱處章程在 省 縣 城市 鄉村設立報紙公閱處願担任該處工作主任及開辦費與每年報費肆元八角一並捐助如有別亦先在該地徵求同志担任以維永久而圖普及今特具志願書兩張附照片一張茲先將證費第一月報費共郵費肆十五分寄上祈照查收希為登記即將該處主任證書照址寄來為盼</p> <p>民國 年 月 日</p> <p>姓名 () (年歲) (籍貫) (職業) (通信)</p>	<p style="text-align: center;">担任捐寄舊書報來函式</p> <p>私立佛山流動圖書館董事會鑒茲認担任寄贈閱過舊書摺全年當按期寄上特函通知將履歷連兩照片寄上祈照查收希為登記加入贊助員名册可也此上</p> <p>民國 年 月 日</p> <p>姓名 () (年歲) (籍貫) (職業) (通信)</p>
<p style="text-align: center;">加入維持會員來函式</p> <p>私立佛山流動圖書館董事會鑒現願加入為 貴館 維持會員茲先將履歷并照片寄上祈照查收希為登記應捐之款當按月繳納便是此上</p> <p>民國 年 月 日</p> <p>姓名 () (年歲) (籍貫) (職業) (通信)</p>	<p style="text-align: center;">加入發起創辦來函式</p> <p>私立佛山流動圖書館董事會鑒現願加入為 貴館 人茲先將履歷并照片寄上祈照查收希為登記應捐之圖書款項定於月 日 交上此致</p> <p>民國 年 月 日</p> <p>姓名 () (年歲) (籍貫) (職業) (通信)</p>

私立佛山流動圖書館

徵求捐贈

同情贊助者認捐之物均刻該捐者姓名并懸照相於館內以留紀念請來函敝館登記可也

- 認捐藏書用櫃二十個
- 認捐藏書用櫃八個
- 認捐藏書用櫃五個
- 認捐市街圖書車一架
- 認捐閱書檯六張
- 認捐閱書椅五十張
- 認捐鏡架五十個
- 認捐送民衆良友壹千張

陳列國貨辦法

國貨工廠委託陳列出品。概不收費。惟陳列用具。須自置備。

勸銷國貨辦法

國貨工廠委託勸銷出品。當忠誠服務。盡力介紹。請將貨樣價辦法寄來。佛山永興街本所。

懸掛廣告辦法

收入廣告費全數撥入佛山流動圖書館

(一) 如非國貨概不懸掛 (二) 佛山流動圖書館維持會員一律收費五折 (三) 廣告畫高廿四英寸活十六英寸須用水彩寫請自來懸掛鏡架每個二元由本所代製 (四) 如認懸掛請先來函掛號因地位無多也懸掛費於掛號後一個月起計 (五) 各室懸掛費列左

甲等 每月十員
全年六十員

乙等 每月五員
全年三十員

丙等 每月三員
全年十八員

等廣告全年特先函掛號

掛號 函式 (店名) (出品) (經理人) (地址)



出版消息

新佛山雜誌



民國二十二年六月出版

國難中國之唯一讀物
鐵血週刊

第二卷大革新

張佐華編主，內容大革新，材料力求充實，除原有評論東北與日本軍事文藝讀者園地等欄外，更增刊校園，時代婦女，通信，一週大記事，及鐵血畫報等欄，定價依舊，愛國同志快來訂閱。

第一卷第二十六期目錄如下

評論	高射砲救國論……張佐華
速派援軍助戰……鐵民	別忘了孫殿英……碧露
天津通信……笑岩	意大利的法西斯與國際關係……岩
從南京說到蒙古(下)……殷此公	東北與日本
東北的蹄痕……張佐華著	日本約農村問題……
歐戰後的砲兵……小思譯	怎樣避毒氣……唐巖源
航空救國的我見劉獻捷	我的話……園了佐華
校園	蘋果……翹
教室內的談片	姚賀儒女士
哥哥從軍後	更耕
閩葫蘆(小說)	劉雅言譯
北平路上(二續)	碧露
特稿	二十二年度中國鐵血社
社章	中國鐵血社長途隊宣言，告民衆書，簡章工作細則。

本刊定價

全年五十二期，國內連郵費一元五角，香港澳門九龍二元五角，國外四元，郵票代洋九五折，零售每份三分。

徵求社員

國難日亟，倭禍愈迫，非鐵血不足以挽危亡，本社宗旨在鐵血救國，凡愛國同志歡迎加入，俾共策進行，密備章請附郵票五分。

社址：北平：通訊處：只寫北平便能交到

★ 兩顆星

會今可著
實價三角
最近出版

一部分已由
崔萬秋
譯成日文

邵洵美說：兩顆星是最好的詩大有法國詩的風味，很為名貴兩顆星的作風和愛的三部曲不同兩顆星的詩句比愛的三部曲更好兩顆星是愛的三部曲詩集的妹妹兩顆星是愛的三部曲讀者們情人

★ 詩集出版

落花

作者 是 詞的 解放 運動 的 創 者

起 詩 的 新 生
理 感 察 的 靈 氣
施 曾 未 粉 脂
哀 懷 未 水 入 野

新詞集

曾今可著
實價三角

再版

如此良宵
安或兒是多情種

何處是吾家
白雲遮

身畔半閑力毫無
羞把郎君雙手緊
相扶

柳亞子序

張寶中 徐霞村 道厚深 宗白華 植等評
崔萬秋 余慕陶 鄒冠華 高 植 等 評
上海時代書局

◎張鳳說：落花詞上口酥甜，如吃烤山芋，是真滋味！

請認不參到符號，認明日期

1933

上海武定路新時代書局發行

介紹南洋最近種種情況

討論南洋當前種種問題之刊物

(南)(洋)(情)(報)

刊月半

國立暨南大學南洋美洲文化事業部出版

一卷七期目錄

再為交通部再增加南洋郵資進一言	陳其英
統一集收僑胞捐款應注意之一點	陳其英
南洋僑教當前之危機	江應樑
海峽殖民地離婚律例之修改	蘇鴻賓
一九三二年馬來亞經濟之衰落	陳希文
荷屬東印度的兵變	陳剛父
南洋與湖梅人民的關係	葉紹純
馬來半島土人之手工業	王維因
古巴華僑概況	胡維漢
越南之僑民	轉載
南洋雜談	劉士木
蕭信庵之死	周廷珍
步行丁加奴一帶	胡覺根
蘇東僑教日在進展	L. S.
僑務及僑況與南洋要聞	C. S.

價 定

分一費郵，角五年，元一年全內國，分五册每

體團，館報，校僑外海待優

費 報 收 不

元 一 費 郵 收 只 年 全

浙省教育廳出版物一覽表

值	價	容	內 名 書
二十五計，卷一年全	○元三價定本	告報驗審究研著論 件文政行則章規法 息消項各計統查調	刊週行政育教省江浙
四十二計，卷一年全	○角六洋大價定，期	訊通修進資師省本 問書閱員學部究研 ○得心表錄及，答	刊 月 半 修 進
第至出現，期一年全	○元一期每定價。	教學小1；育教學小 小2；織組及政行育 學教學小3；材教學 地。育訓學小4；法 教方地1政行育教方 地2料資致參政行育 題問究研政行育教方	書叢 育教學小 政行育教方地
角二洋大價定，册二	○分二費奇郵	設育教項各來年十 實及論理之育教衆民 法方施	畧史育教江浙 書叢育教衆民
角一洋大價定，册一	○分五	十二至度年八十國民 等中省本中八年三國民 況概施設項各育教	育教等中江浙來年三 況概
洋大價定，册一	○角二	十二至度年八十國民 等中省本中八年三國民 況概施設項各育教	育教等高江浙來年三 況概
角一洋大價定，册一	○分五	十二至度年八十國民 等初省本中八年三國民 況概施設項各育教	育教等初江浙來年三 況概
角一洋大價定，册一	○分五	十二至度年八十國民 育教省本中八年三國民 況概施設項各政行	政行育教江浙來年三 況概
角一洋大價定，册一	○分五	十二至度年八十國民 會社省本中八年三國民 況概施設項各育教	育教會社江浙來年三 況概
六洋大價定册一	○角	成能本月八年八十民 止月十一年廿迄後立 規法育教項各領訂所	編彙規法育教省江浙
八洋大價定册一	○分	季考度年一十二國民 改會業學小暫中初 各題試科各規項初 ○篇三著論又計統種	刊特考會業舉省江浙

新亞細亞月刊

第五卷 第四期

目

要

馬來搜奇錄.....	日幣外匯的暴落及其影響.....	雲南界務問題之研究.....	東北經濟的重要性.....	東三省國際關係之史的進展.....	解決西藏問題之我見.....	西藏探檢秘史.....	青海現狀之一斑.....	西康圖經境域篇.....
華企雲譯	魏崇陽	華企雲	黃君如	陳烈甫	劉熙	何健民譯	黎小蘇	任乃強

國內全年三元 外國郵費五元 郵費在內

社 址

南京路四號 亞細亞月刊社

民族雜誌

第一卷 第四期

要目

兩年來我的觀察和意見……………陳公博

對日絕交問題法理與事實之研究……………嚴繼光

美國金融風潮的前因後果……………孔士謬

中美貿易問題的研究……………何炳賢

美國對中日事件政策的回顧與展望……………郭威白

涂爾幹及其社會學派思想……………葉法無

西漢的社會與政治……………陶希聖

革命與思想……………陳公博

報費

全年十二期三元

郵費

國內每期二分半
國外每期三角

民族雜誌社

上海愛麥虞限路四五號

中興日報

(費報月每)

半角八元一內國

角二元二外國

元一州廣

(址社)

號八至六街志結港香

(報)(日)(小)

角二元四費報年全

(址館)

號二十坊利亨路利亨界法海上

號掛報電

(龍)三九八七

建國月刊

第八卷 第四期

插圖

明恥教戰—— 邵元冲

中國勞力耗廢問題—— 祝世康

亞美利加孟羅主義—— 壽昌

與亞細亞孟羅主義—— 壽昌

中國農村崩潰反其救濟方法—— 董汝舟

新時代的新城市—— 子誠

科學化的政府—— 羅素著 石泉譯

義務教育經費問題之商榷—— 羅素著 羅素

中國農村教育問題之檢討—— 高邁

中國歷代民食政策—— 鄧警霄

明黃陶庵先生詩鈔—— 翼如

(附錄)一 戶口調查統計報告規則及表式

二 人事登記暫行條例及表式

國內二元 國外四元 郵費在內

南京市 成賢街 建國月刊社

先導半月刊

一卷 六期 目錄

圖片三十四幅

國際情報三則…… 樹榮

評十九國委員會的報告書…… 澤三

美國禁金政策及其對國際的影響…… 陳學溥

中俄復交後之中俄貿易…… 素園

世界談屠四則…… 陶君

年來世界經濟恐慌…… 凌不弱

與日本經濟恐慌…… 迴湖

對外貿易方針之擬議…… 黃漢偉

投資問題中不能化之數目…… 潘紹憲

南斯拉夫民族及其建國經過…… 李實

小言論七則 文藝三篇

國內二元 國外四元 郵費在內

廣州市永漢北路二五九號之一 先導社

商業月刊

全年報費
國內二元 國外四元
上海西門外安瀾路
商業月刊社

錢業月刊

全年報費
國內二元 國外四元
(出版者)
上海市場業公會
上海甯波路二七六號

航業月刊

全年報費
國內三元六角 國外三元八角
上海市場業公會出版
上海廣東路十號

鄉村建設

月刊
全三出
山東省鄒平縣
山東鄉村建設研究院
鄉村建設旬刊

中國與蘇俄

月刊一冊
國內全年二元 國外四元
中國與蘇俄雜誌社
南京中山路北江西海灣

新東方月刊

全年報費
國內三元二角 國外三元六角
(編輯者)
(發行者)
東方問題研究會第一支部
北平西單北大街
新亞洲書局

農聲

全年二十冊
國內一元五角 國外二元
(定報處)
廣東省廣州山東路
國立中山大學農學院內

工程學報

全年二冊
七分七角
(出版者)
廣東省惠州西門
國民大學工學院
土木工程研究會

青 年 戰 線

逢 星 期 六 出 版

南 京 保 泰 路 景 福 里

青 年 戰 綫 社

白 河

全 年 五 十 二 期

國 內 一 元 五 角 外 國 二 元 五 角

天 津 白 河 社 出 版

主 編 王 廷 初

靈 音 月 刊

國 內 全 年 四 角 外 國 另 加 郵 費

廣 州 市 白 鶴 洞 二 五 號

靈 音 月 刊 社

禮 拜 六

創 刊 於 民 國 十 二 年

逢 星 期 六 出 版

國 內 一 元 外 國 三 元 五 角

館 址

上 海 山 東 路 一 一 號

文 藝 之 友

(半 月 刊)

國 內 一 元 二 角 外 國 四 元 角

發 行 者

上 海 新 時 代 書 局

民 生

全 年 二 十 四 期

國 內 五 角 外 國 一 元

編 者

民 生 出 版 社

上 海 博 物 院 路 二 十 二 號 二 樓

華 僑 半 月 刊

國 內 一 元 一 角 外 國 二 元 一 角

出 版 者

華 僑 半 月 刊 社

南 京 新 街 興 業 里 一 號

斗 報

逢 星 期 六 出 版

館 址

江 蘇 省 蘇 州 中 東 市 三 十 號

錢幣革命

全二十二年冊
國內一元五角 國外一元

〔編行者〕

中華錢幣革命協會
南京淮海路金湯里

蒙藏旬刊

〔社址〕

南京絨莊街六二號

華僑週報

全二十四年八冊
國內二元 國外四元

〔編行者〕

僑務委員會本會
南京漢中路口八號

江浙體育半月刊

全年一元 國外另加郵費

〔編行者〕

江浙省立體育場

〔定閱處〕

江浙杭州三元坊集益書局

民衆園地

全二十二年冊 費五角

〔編行者〕

廣西民衆教育館

南京南門外體育場內

新醫醫報

全二十二年期

國內一元 港澳一元二角 國外四角

〔出版者〕

廣州市泰康路光華醫院

新醫醫報社

雲南教育行政週報

〔發行處〕

雲南省教育廳秘書室

全年報費

滇幣二十元五角

社會導報

月刊一冊 國內全年一元

〔編行者〕

四川省成都市春熙路

社會導報社

漢口郵工

(半月刊)

漢口郵工務會出版

高州國民日報

廣東茂名縣城中山路

國內每月一元五角 外國每月三元一角

線路

(半月刊)

全年報費 國內八角 外國一元六角
南京大平路

(抗) (抵)

香港荷里活道五十二號
(廣州通信)
郵政信箱一四三號

憲聲

(廣東東莞州市)

廣東憲兵司令部政治辦公廳
出版

星州日報

南洋英屬

星加坡羅敏申律街

學生時報

北平

東直門蔣家胡同二二號

美州國民日報

美國

三藩市沙維度街八〇九號

鄉村建設彙要

出版了

鄉村建設彙要第一集

定價三角
郵費在內

本書集自本刊第一卷第一期至第二卷第五期之重要文字而成，包括實際問題討論，本院重要計劃，學生各種活動及名人講演等文，洵大觀也。

社會調查與鄒平社會

定價二角
郵費在內

社會調查事業，向為我國所短，工作尤繁難甚；本書為本院導師許士廉楊開道等諸先生在鄒調查之成績，至為可貴，此外則本院在鄒舉行第一屆農品展覽會經過，亦詳載焉。

鄉農學校專號

定價四角
郵費在內

鄉農學校為本院推行鄉村建設之主要辦法，本書所載於鄉農學校理論上的研討及本院在鄒平試驗縣區各鄉實施的報告悉備焉，誠能運下層工作者必設之書也。

中國造林學（附養黃河鯉淺說）

定價二角
郵費在內

本書係本院導師梁劫恆先生所著，曾載本刊名期，茲特彙集成書，以饗閱者。

山東鄉村建設研究院鄉村建設旬刊編輯部出版

（院址 · 山東鄒平縣）

！衛藝的母父代現學學來請？否母父代現當欲君

現代父母月刊

宗旨
提倡父母教育
推進兒童幸福

目的
陶鑄健全父母
養成健全兒童

家庭的顧問
父母的良友

內容
評論小說詩歌
著述故事圖畫

定價
每冊零售一角
預訂全年一元

上海博物院
院路日號
中華慈幼協會發行

讀不可不尤者母父當備準！讀不可不者母父當

通俗科學雜誌

科學的中國

(半月刊)

第八期……國防專號「上」

四月十五日出版

插圖

國防專號引言

科學與國防

產業動員與國防

鋼鐵事業之科學化及與國防之關係

科學的醫藥衛生在國防上應有之準備與需要

現代戰爭上的都市防空

毒氣作威及防禦

無線電與國防

南京城北榮巷四號中國科學化運動協會發行部

本京及外埠各大書店

每期一角 全年二十四期二元二角

每期本京半分

外埠及日本一分

歐美南洋一角

郵費

定價

代售處

訂閱處

錄目

國內唯一近代化之工業雜誌

的料資好最之業工究研為

工業中心

版出期三卷二

本期要目

- 工業合理化……………歐陽奮
- 內燃機燃料問題……………李爾康
- 本部一年來籌設國營工業概況……………琮
- 新的鑄鐵……………張可治
- 工業之設施與民生之關係……………伍無畏
- 絲用肥皂製造之研究(二)……………周行謙
- 活性炭素……………吳祥麟
- 國產丹寧劑……………史德寬
- 汽車常識……………伍無畏
- 工業問答

橋 浮 下 京 南

所 驗 試 業 工 央 中 部 業 實

行發社心中業工

角二册每 册二十年全 册一月每

內在費郵 角六元三外國 角二元二年全

合作月刊

第五卷

第三期

目錄

目

合作小評

談非社員交易

提倡合作與提倡國貨

中華民國合作社法論

法國現代合作思想之一斑(巴黎通訊)

合作運動與世界經濟危機

國內外合作消息

特載

民國二十一年合作運動索引

救濟農村經濟消息彙載(十一則)

國內
合作行政(五則) 合作教育(七則)
合作組織(五則) 合作調查(三則)
舊社消息(二則)

國外
比利時 德意志
捷克斯拉夫 大不列顛
芬蘭 荷蘭
法蘭西 荷蘭

哲 萃

贊 和

伍 玉章

徐 曰琨

單 建周

全年十二册

大洋六角

半年六册

大洋三角

郵費在內

另售六分

社址

上海愛多
亞路淡水
路麗水坊
六號

刊費

村

卷三第

治

版出期四第

錄 目

呂氏鄉約的分析……………楊開道

河北合作事業考察記(續)……………陳以靜
任善立合記

辦理地方自治之困難及感想……………徐樹人

中國土地問題與農業問題(續)……………阮 樸

中國的耕作制度和各區域的農業(續)……………孫尚賢
趙 驥述

鄉村運動消息

△魯省府訓部平荷澤爲縣政建設實驗區 △廣西救

濟農村與籌備軍墾 △建設委員會積極計劃農業利

用電氣 △綏遠省民生渠預定本年放水 △陝西省

引洛灌田計劃 △蘇建應設蠶業改進區 △江蘇農

民銀行舉辦生產貸款 △浙建廳改進棉種棉產

附 錄

請大家研究社會問題……………梁漱溟

版出日五十二月三年二十二國民華中

角一期每售零刊本

內 在 費 郵 角八元一洋大期四廿年全 訂預
元 壹 洋 大 期 二 十 年

定預迎歡

號刊月治村號十四街部刑廳樓牌單西平北
號〇七四一局西話電 處行發

售代有均局書大各省市各

南洋情報

第一卷 第八期

目錄

關於星洲華僑中學.....	陳剛父
最近暹羅對華之交惡事件.....	蘇鴻賓
暹羅最近排華之原因與吾僑應有之覺悟.....	陳其英
國人應注意嚴重的南洋華僑問題.....	魏振華
南洋之物產與資源.....	陳希文
日本人勾結暹羅與暹羅排華的前因後果.....	葉紹純
檳榔嶼之海參.....	王維麟
僑商營業方法急宜改良.....	符滋李
南洋華僑多閩粵人的原因.....	江應樑
南洋史變.....	李長傳
南洋的人種和人口.....	劉士木
步行生瓦生瓦.....	胡覺根
越南土人的巫術.....	植
僑務及僑況與南洋要聞.....	植

新佛山雜誌社出版的

兩刊物

新佛山雜誌

全年四冊

(報費)國內一元二角 國外一元六角

本	第一期	交通號	三月出版
年	第二期	工商號	六月出版
要	第三期	農林號	九月出版
目	第四期	教育號	十二月出版

前進週報

全年十三冊

(報費)國內一元叁角 國外二元四角
凡學校團體正式來函訂閱一律優待

兩報全年

共收中
准郵票

一百分

社址 廣東佛山永安路永興街七號

物 讀 一 唯 之 民 國 中 難 國
刊 週 血 鐵

行 發 社 血 鐵 國 中 ， 編 主 譯 佐 張

本刊出版已二十六期，承蒙同志之愛護，銷路飛增，為答謝同志愛護之雅意，特自第二卷起內容大革新，材料力求充實，除原有評論東北與日本軍事文藝諸者園地等欄外，更增刊校園、時代婦女、通信、週大記事、及鐵血畫報等欄，定價依舊，愛國同志快來訂閱。

第二卷大革新

下 如 錄 日 期 一 第 卷 二 第

不容稍緩的救濟受傷戰士與 歸國難民之工作張佐華 評論 「歐戰關係」 鐵民	「敵如來侵」 鐵民	中日直接交涉 白石	意大利的法西斯與國際關係 白石	紀第二卷出版 蕭生	戰時難民經濟問題 蕭生	東北與日本 東北的蹄痕張作華著 日本的農村問題 小思譯	歐戰後的砲兵 潘生譯	軍事 都市建設與防空 金國珍 專載 我的話 園丁佐華	校園 教室內的談片 姚賀儒女士	難者長哀吟(詩) 蕭曼曼	北寧路上(續完) 碧露	閩南(小說) 劉雅言譯	時代從封建制度下的婦女說到 婦女將來楊肅敬女士	小朋友的園地 如何打日本 傅明瑛
--	--------------	--------------	--------------------	--------------	----------------	--------------------------------------	---------------	---	-----------------------	-----------------	----------------	----------------	----------------------------	------------------------

本 刊 定 價

全年五十二期，國內連郵費一元五角，香港澳門九龍二元五角，國外四元，郵票代洋九五折，零售每份三分。

徵 求 社 員

國難日亟，倭禍愈迫，非鐵血不足以挽危亡，本社宗旨在鐵血救國，凡愛國同志歡迎加入，俾共策進行，索簡章請附郵票五分。

到 交 能 便 平 北 寫 只 : 處 訊 通 : 平 北 : 址 社

橄欖月刊

第三十一期
四月號
自 安

小說

媚娜..... 裘

希冀的幻滅..... 金素兮

飄萍路線血..... 敖本凱

會..... 劉心

愛..... 蔣華

春蠶的心..... 王開璞

悽惶..... 程景隨

心..... 宋錦章

論文

寫實主義的確立時代..... 張資平

無聊文人與無聊文人..... 王西彥

詩歌

起來吧熱血奔流着的青年..... 孟英

乞..... 戴明曦

四個對寫..... 光白石

入市..... 敖偉愚

良心與懺悔..... 侯汝華

月子..... 李夾人

等着..... 李速

散文

回憶的滋味..... 光白石

文化通訊

甯波文藝界續訊..... 中濟廣

廣州文藝界..... 李文尹

文藝隨筆

..... 六則

文壇消息

..... 十八則

社址

南 京 線 路 社

價目

零售：每册一角五分

訂預：半年七角

全年二元二角

(商)(業)(月)(報)

具十一年悠久之歷史

為商業刊物中進步之雜誌

報

費

全年二十冊

國內三元

國外五元

郵費在內

上海市商會商業月刊社

(地址)上海市北蘇州路

本社最新編印

(上海)(工)(商)(業)(彙)(編)

每冊二元二角

外加郵費國內一角六分國外六角

國醫師李仲守主編

○醫林一謬雜誌

(黨)(國)(名)(流)

發揚國醫真理

鞏固國醫地位

(內)(容)(充)(實)

(題)(詞)(褒)(獎)

剷除疾病痛苦

保障民族康健

(質)(精)(量)(美)

▲定價▼ 每月一冊零售大洋一角全年大洋一元

▲社址▼ 中國廣州市大德路蘇行街

嶺南醫社
林一謬

▲試閱附郵票四分即寄▼

大眾愛讀的

新民半月刊出版了

時代的責任

炸藥的祖師

不怕風雨的船兒

不用化錢的補藥

火鼠

種痘顧問

春天的病

阿德的角子

(默)

(黑子)

(采藥)

(二馬)

(嘉禾)

(存)

(續登)

(仙根)

四十二期要目

此外尚有「戰時設備」「海角珍聞」等插圖，寓言，故事等文字，每册定價二分全年十六册三角

出版處

浙江杭州新民路

民衆教育實驗學校

新民半月刊社

兩週評論第九期要目

會考……………王耘莊

做好教員和好學生的秘訣……………樂陶

定縣旅行記……………王央

蕭伯納語錄……………王文川

剪刃工作……………記者

喜無閒齋談會……………老危

撞鐘主義

相對論

全年二十六期費一元二角

郵費在內

出版處——杭州長春里二號

兩週評論社

純文藝的

新時代月刊

會今可主編

向不脫期的
最有信用的
第四卷第二期(三月號)要目

盜賊

葉鼎洛

夢

伊凡女士

生活的回顧

巴金

紀念高爾斯華綏並歡迎伯納

會今可

容映霞

郁達夫

除夕

周樂山

關於「紙花撩亂的北平文化」

許虛

穀

吳廣略

長夜

盧長

參加(編幕劇)

徐計

郭沫若在日本

魯人

插圖 高爾斯華綏及魯伯肖像

郭沫若及其子女之背影

在歸國的途中

張又君

殘酷的仁慈

惠留芳

讀「落花」

楊昌溪，邵冠華，章石承等

上海 武定路 紫陽里 新時代書局發行

零售每二期二角

國內全年二元四角 國外全年三元八角

科學世界

第二卷

第三期

目次

美國當代大生理化學家孟德黎氏
空中怪傑的輪廓

中國公車之創用	張國維
我國食品中之含磷	
電與水	江元龍
子宮裏面託毛沒有精卵的功効	
印像版之製造	杜鏡如
蒼蠅與醫生合作	仇元
火箭可以射過大西洋	
合成化學的將來	孫豫壽
血的冰點	
中國之極年工作	朱焯海
幾種俗化的昆蟲	盛彤蔭
植物的食料和生產	沈其益
滑車與北極探險成功	
科學燈謎	
墨水之製造 (一續)	謝明山
日本未來大地震之預測	
臨盆期之預測法	蘇德隆
中國人和美國人血的比較	
遊戲數學小問答	高行健
電力測球器	
科學謎語解	朱炳海
兩種不同之過氧化氫 (H ₂ O ₂)	
科學問答	
附開	

南京山西路一號國立編譯館內

中華自然科學社編行

南洋研究

上海國立暨南大學南洋美洲文化事業部出版

第四卷 第五期 要目

經濟恐慌與南洋華僑	鄭洪年
亞細亞殖民地民族解放運動的高漲	劉士木
南洋之產業與資源	陳希文
民族資本向南洋發展之我見	陳其英
暨南大學之使命	魏振華
帝國主義統治下之南洋各地教育	陳剛父
南非洲的華僑	葉紹純
英屬馬來亞之教育概況	陳子實
加拿大之華僑	蘇鴻賓
暹羅民商法前編及總則	宋垣忠
一九三二年馬來亞之貿易概況	蘇鴻賓
華僑教育之救濟問題	曾毅夫
南洋通史	李長傳
中國典籍中關於南洋方面記載之敘目	陳剛父
越南與中國最初交通考	江應樑
東印度航海記	姚枬譯
統計資料彙編	陳希文

三民主義月刊

主編 胡漢民

第一卷 第三期

目錄

什麼是我們的出路	胡漢民
太平洋上的爭霸與中國的存亡	劉蘆隱
改革現行學制之商榷	鄒魯
英國的遠東政策	何世楨
英美衝突的要因	蔣柱譯
中國政治上之開倒車運動	王震沖
三民主義的歷史線	胡漢民
再論寒暑假及縮短修業年限	鄒魯
一九二九—一九三一年世界經濟恐慌之剖析	蔣柱譯
德國土地增價稅的沿革及其結果	詹顯哲
我國的土地問題及其解決方法	徐天一
德國政黨的現勢	劉君木

報一國內全年二元 每期外加郵費二分半
費一國外全年二元 每期外加郵費二角

〔社址〕 廣東廣州東山保安前街九號

民大校刊

分三期每
學大民國東廣
會員委版出
灣枝荔市州廣

學風

分五角三期二十年全
〔者印編〕
館書圖立省徽安
內署藩舊慶安

山東大學週刊

分二票郵份每
南濟東山
社刊週學大東山

安徽民眾旬刊

冊六十年全
分五角七
館育教眾民一第立省徽安
版出

安徽大學週刊

慶安徽安
組版出處務教學大徽安

浙江民眾教育

冊十年全
角五元二外國角五元一內國
路濱湖州杭
館育教眾民立省江浙

中央大學日刊

京南
組版出學大央中立國

三日評論

巷樓牌路中漢京南
社論評日三

報日國民邑四

東 廣

路平蓮市門江

刊月版出國中

弄開新市皮中州杭江浙

館書圖通流江浙

醒獨陳一一編汪

報日國民江曲

角五月每

州韶東廣

內部黨縣江曲路治平

報會社

分二票郵份每
外門中興關下京南
號八字公旁寺海靖

[內校學江龍即]

報日國民州雷

元一月每

州雷東廣

號七街絮柳

刊週衆民

坡鎮總市昌南省西江

版出館育教衆民立省

報日國民崖瓊

州瓊東廣

路勝得市口海

刊週中高民

路西福惠州廣

組版出中高學大民國

江蘇省

新江蘇日報

報費

國內每月九角

(社址)

江蘇省鎮江
伯先路十六號

星嘉坡

國民日報

(報費)

全年二十元

(郵費)

每月一元

(社址)

南英屬
星嘉坡羅敏申街七號

民間週報

逢星期日
每期郵票二分

編者——民間週報社

代售處：廣州、汕頭、前書局、合社

吉隆坡

(益)(群)(日)(報)

(報費郵費)

外埠每月三元五角

(社址)

南英屬
吉隆坡茨廠街
一七二號

農民教育

江蘇省

省立湯山農民教育館

出版

各報社，學校，社團，黨部，行政機關，暨個人出版界均鑒，蒙捐贈書報，或與敝社交換經將

尊處寄來書報，代轉交私立佛山流動圖書館珍存，以備各地民衆瀏覽，敝社特專函謝謝，另由該圖書館登報鳴謝表揚，敬請尊處源源賜寄交換，以貺民衆爲感

新佛山雜誌社謹啓

獨有一條生路

凡吐血咳血之後。常吐白痰。或久咳傷肺。心部發痛。此皆為內傷之起點。本堂養陰丸救活沉危絕望之症。不可數計。此丸確實功能續命。若以價值而論。誠不祇抵百萬金錢。有患是症者。請速購服。必有無限生機。此丸除痰止咳。補肺養陰。本不可思議之效力。萬勿輕視。坐失時機。以幸追悔無及也。金石之言。萬不可以普通廣告視之。每盒價銀五角。志在良藥普及。歡迎中外代理。利權特別優厚。

廣州槳欄街位元堂潘恒菴廣告

總行在槳欄街二十二號電話一〇六一四

製藥廠在槳欄街三十四號

一分行在香港深水埗荔枝角道二百七十三號電話五六五三六

製藥分廠在香港深水埗荔枝角道二百七十五號

二分行在香港油麻地上海街三百五十六號電話五八二〇二一

遠方購丸
郵票代價

江 門 公 行 吳

總代理
 江門堤西第廿六號
 廣州總發行
 大南路三十二號

本埠代售

中華土產
 唯一國貨
 物質救亡
 抵抗外貨



佛山新街興永路安永 售代總山佛