

平院  
季  
勿



# 交大平院季刊

## 交大平院季刊第一期目錄

院長題詞

插圖

發刊辭

朱祖英

學術研究：

大戰期間之美國鐵路……………王延壽

賠款與德意志之鐵道財政……………王國樑

一九三四年之鐵路電氣化事業……………辛承謙譯

發展公路是否可以救濟農村……………石祖唐

汽車運輸之研究及批判……………朱翰譜譯

# 第一目錄

---

美國白銀政策與中國白銀出口	王 侗
鐵路資產折舊論	李繼唐
公司負債之研究	宗之琥
文藝	
中國歷代敘事詩概論	阮善芳
古詩十九首之研究	華
中文與西文	潘 敬
清宮詞	仲 策
童年	晴流譯
小女孩	T. C. H. 譯
校聞	

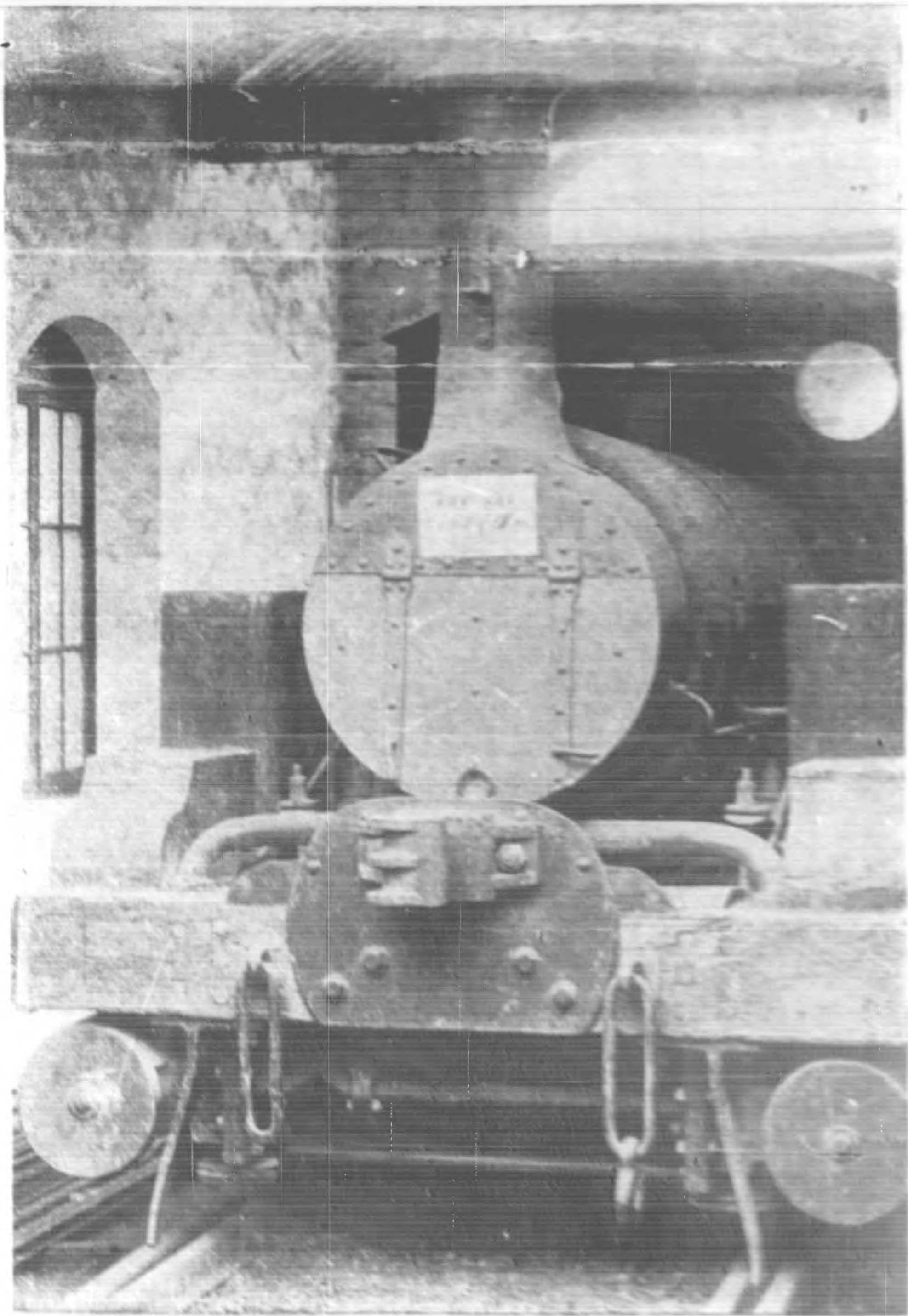
家光誦末

諸生編著本院季刊既

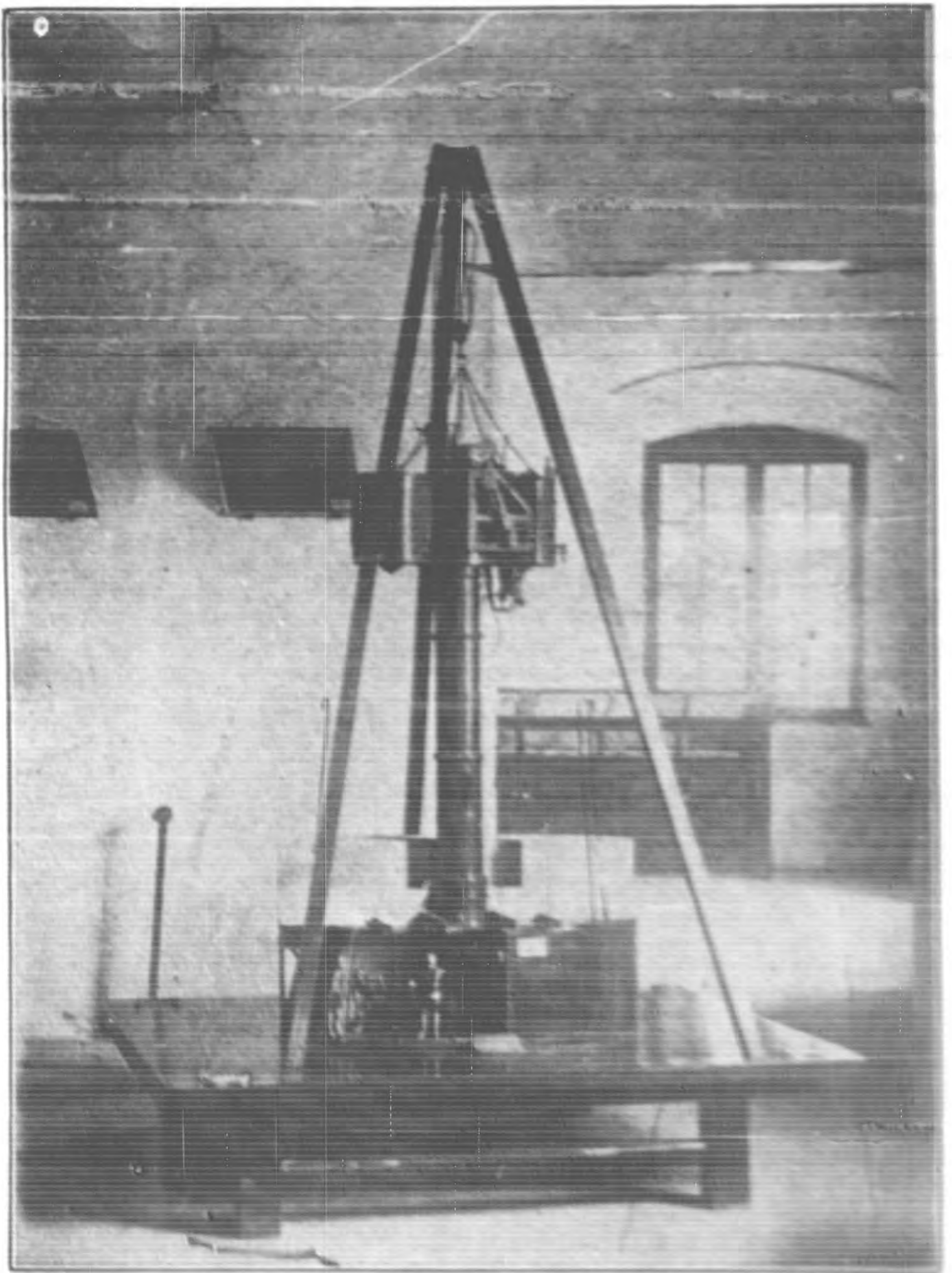
成屬為題詞書此以應

萬年六月徐承煥題

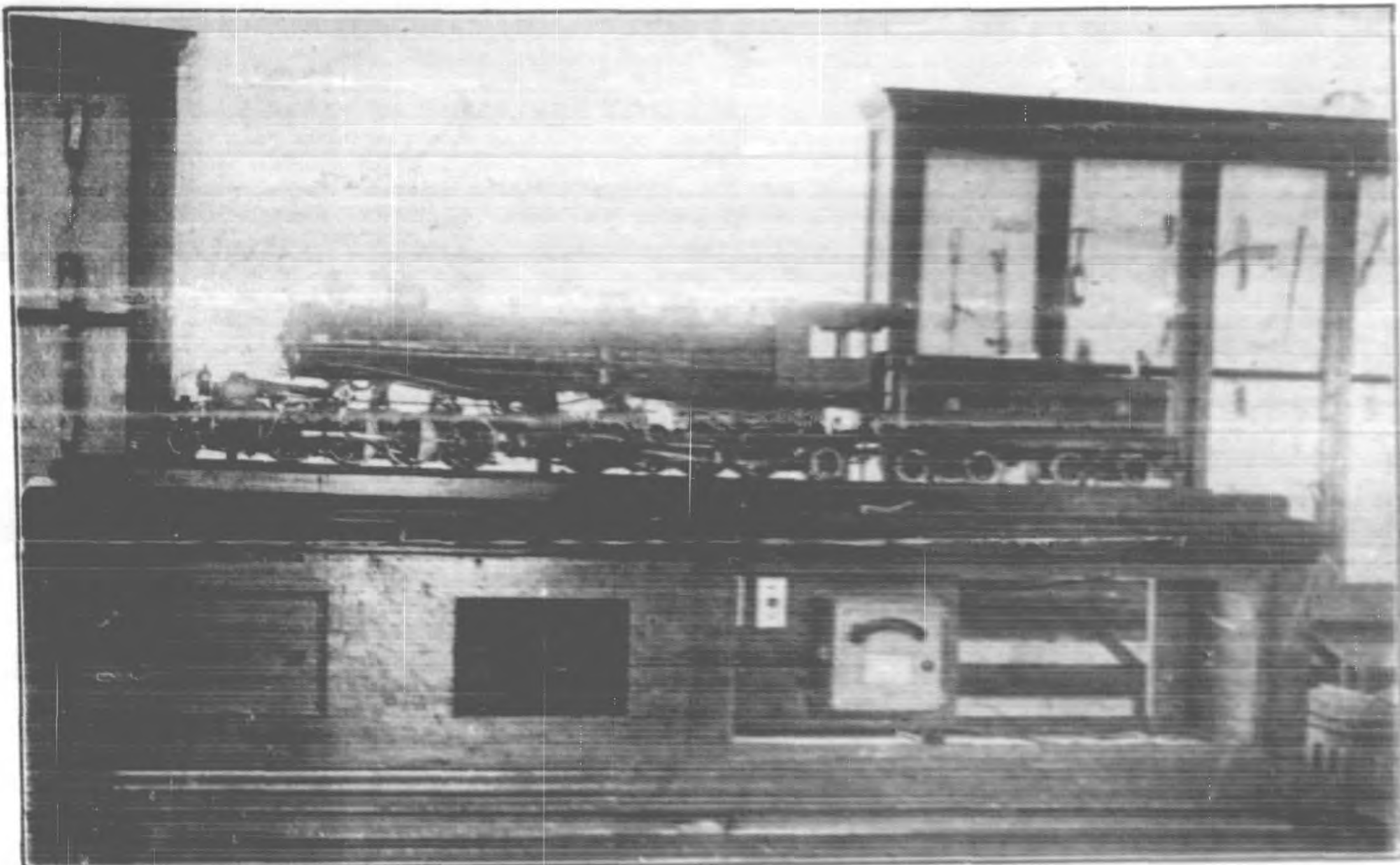




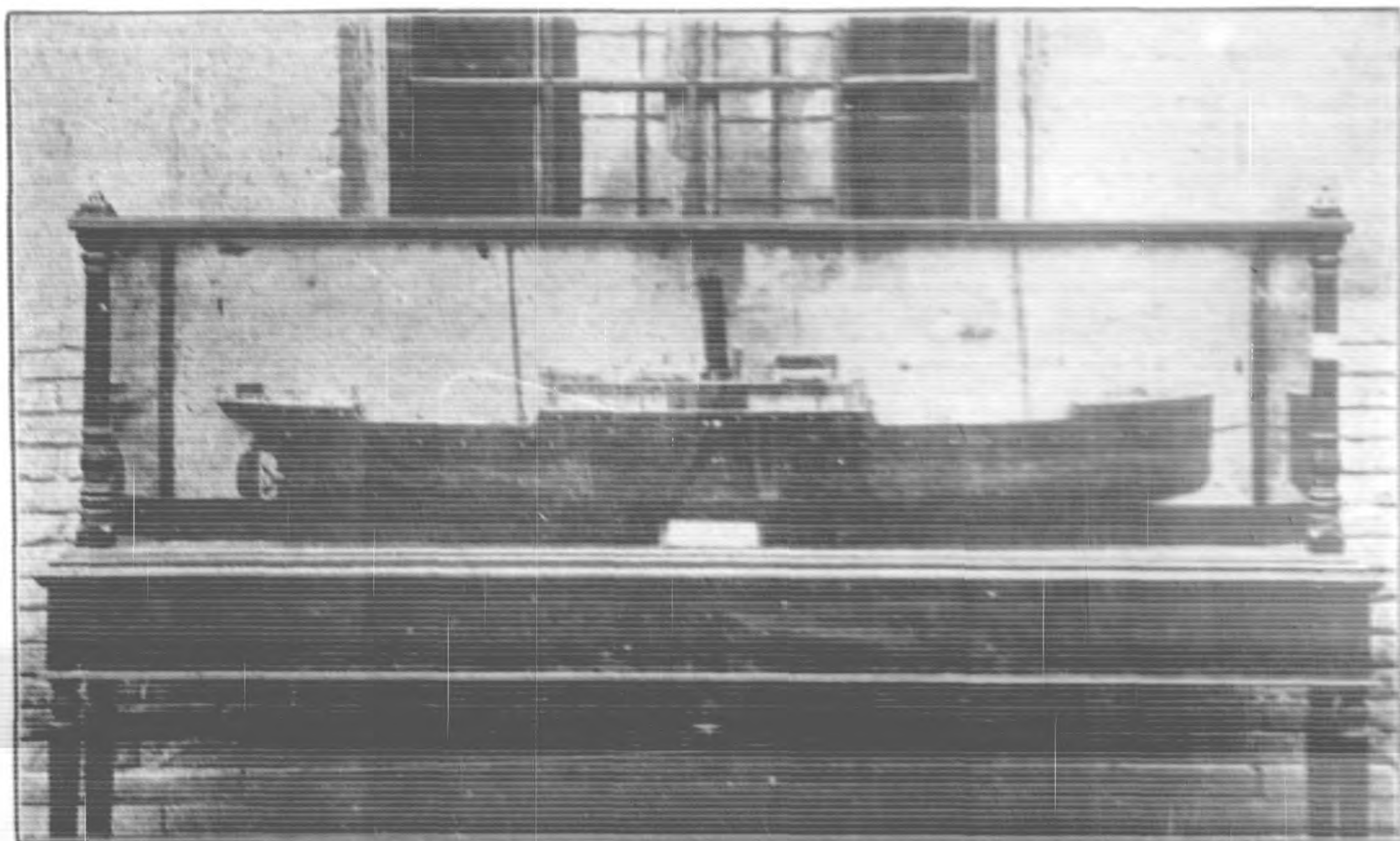
車 機 一 第 圖 中



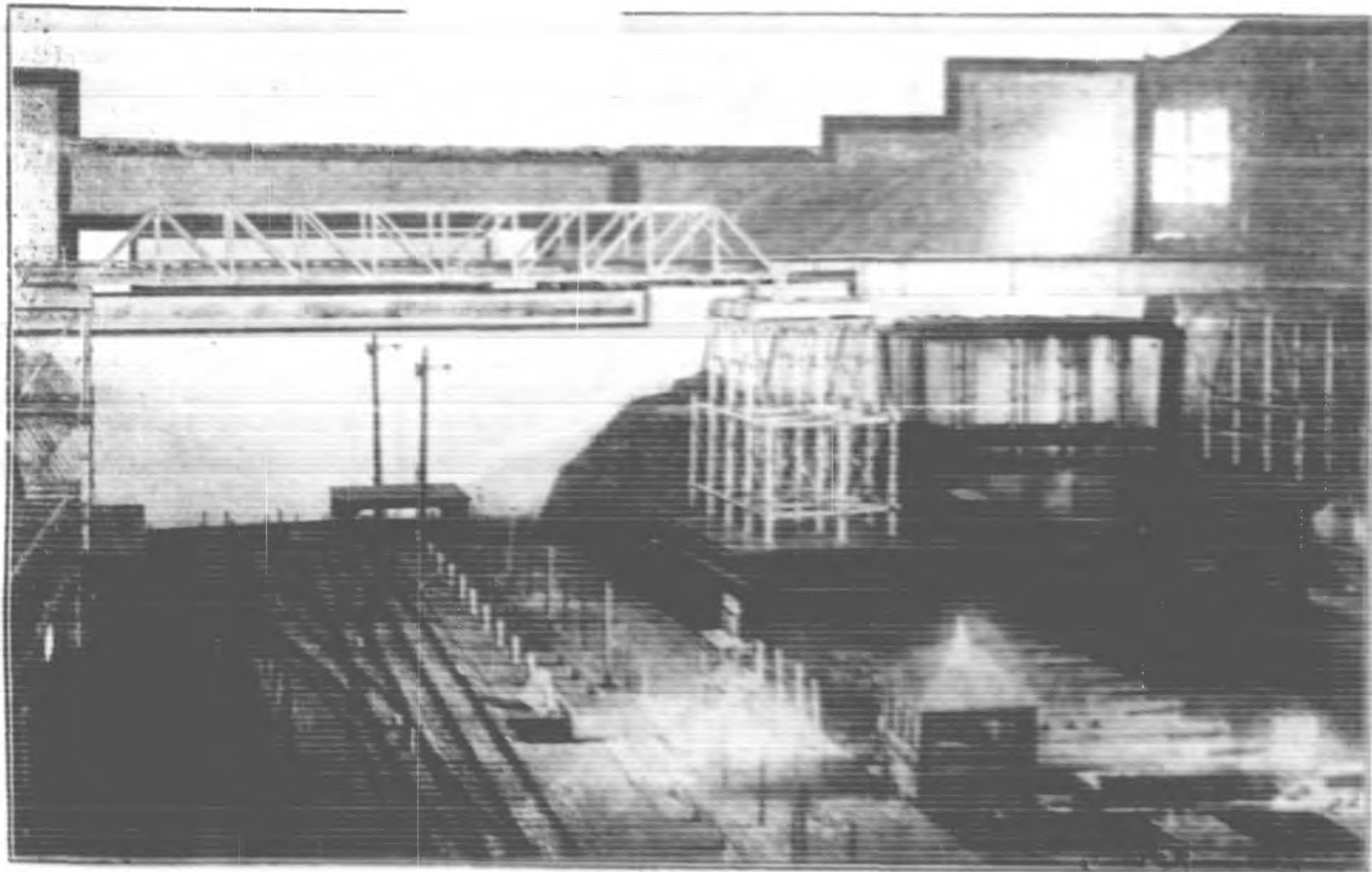
水 底 工 作 之 氣 箱 模 型



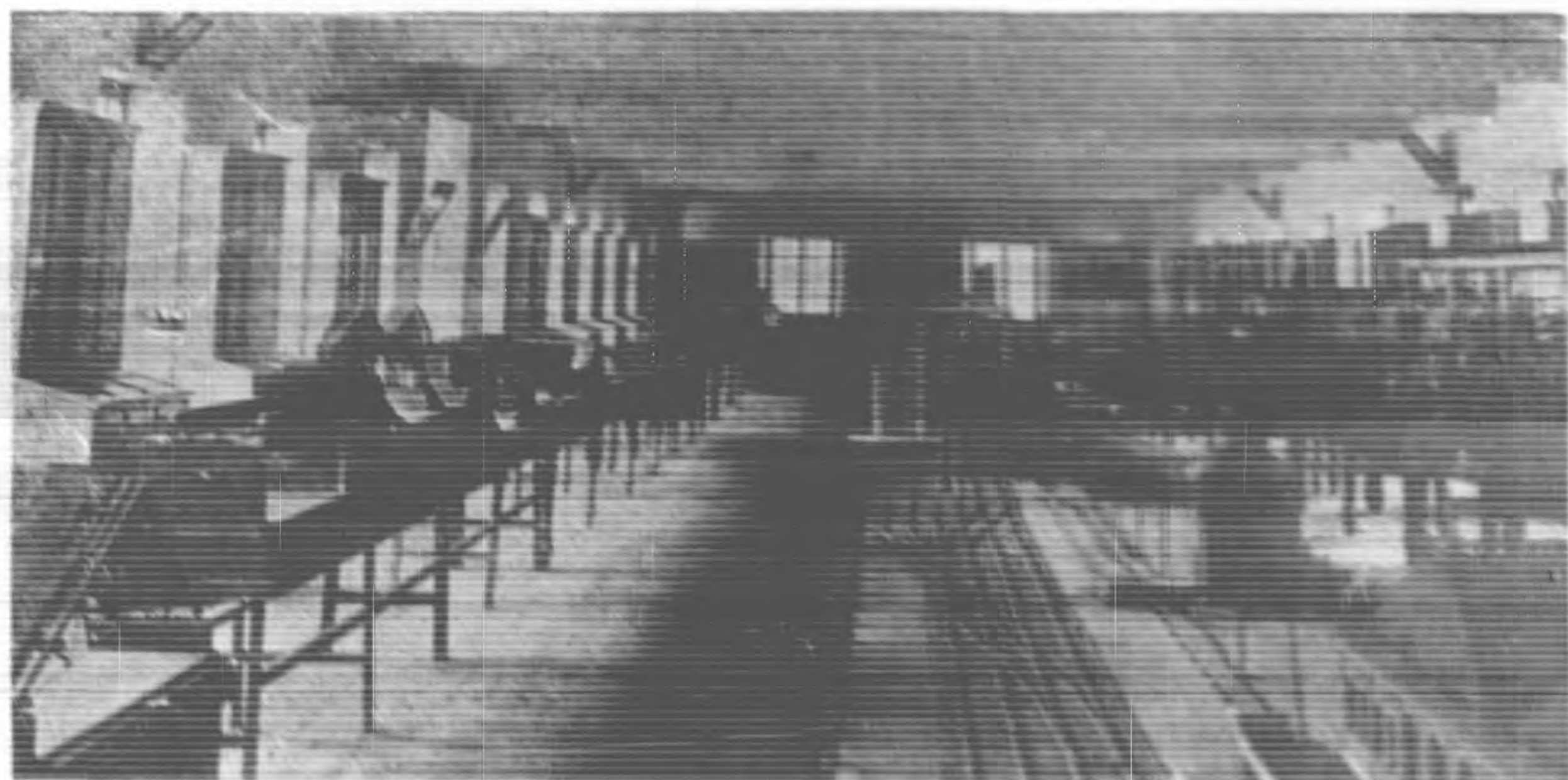
平 梭 路 扒 山 機 車 模 型



膠 大 輪 船 模 型

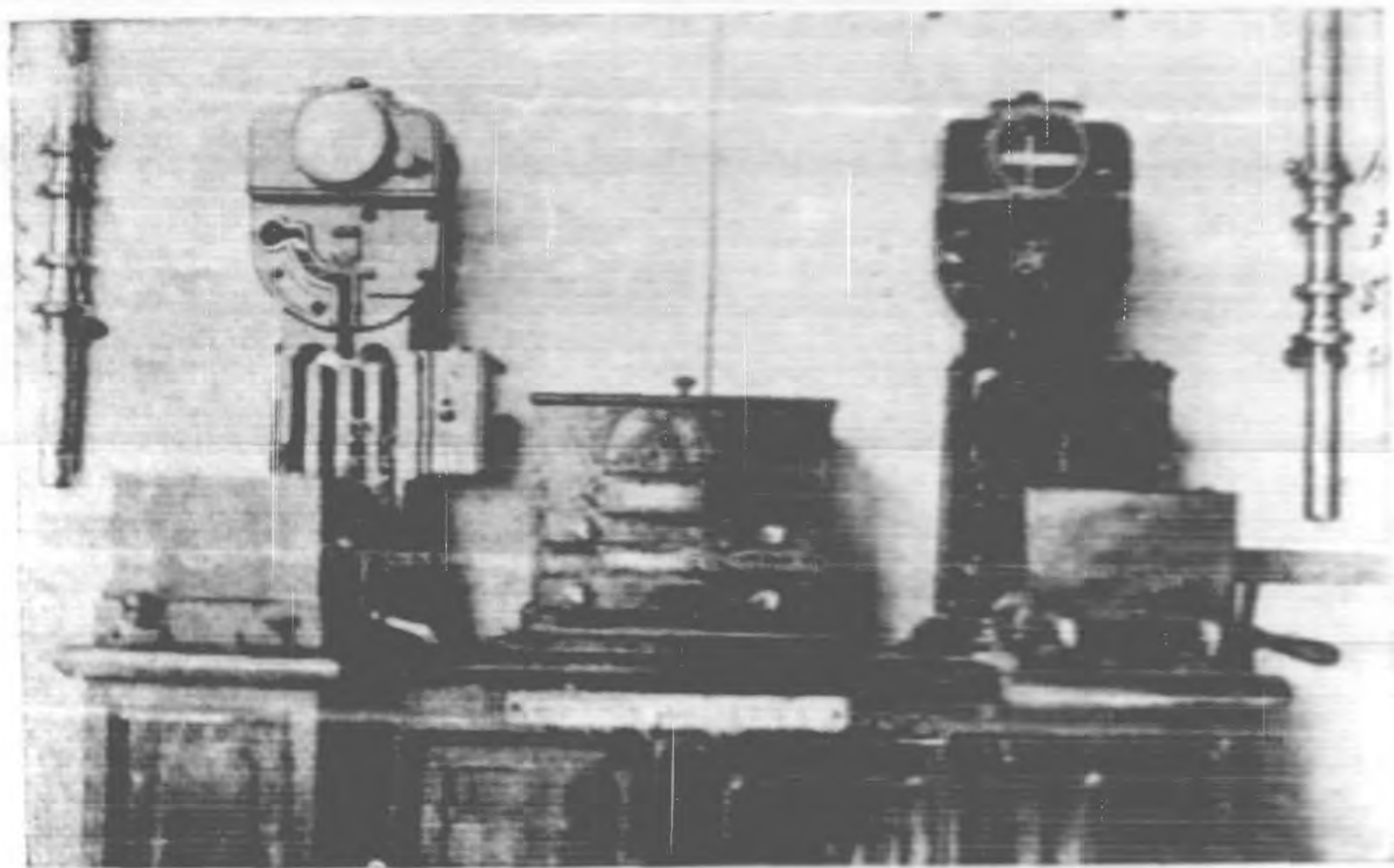


平漢路黃河鐵橋及本院博物館造車站模型

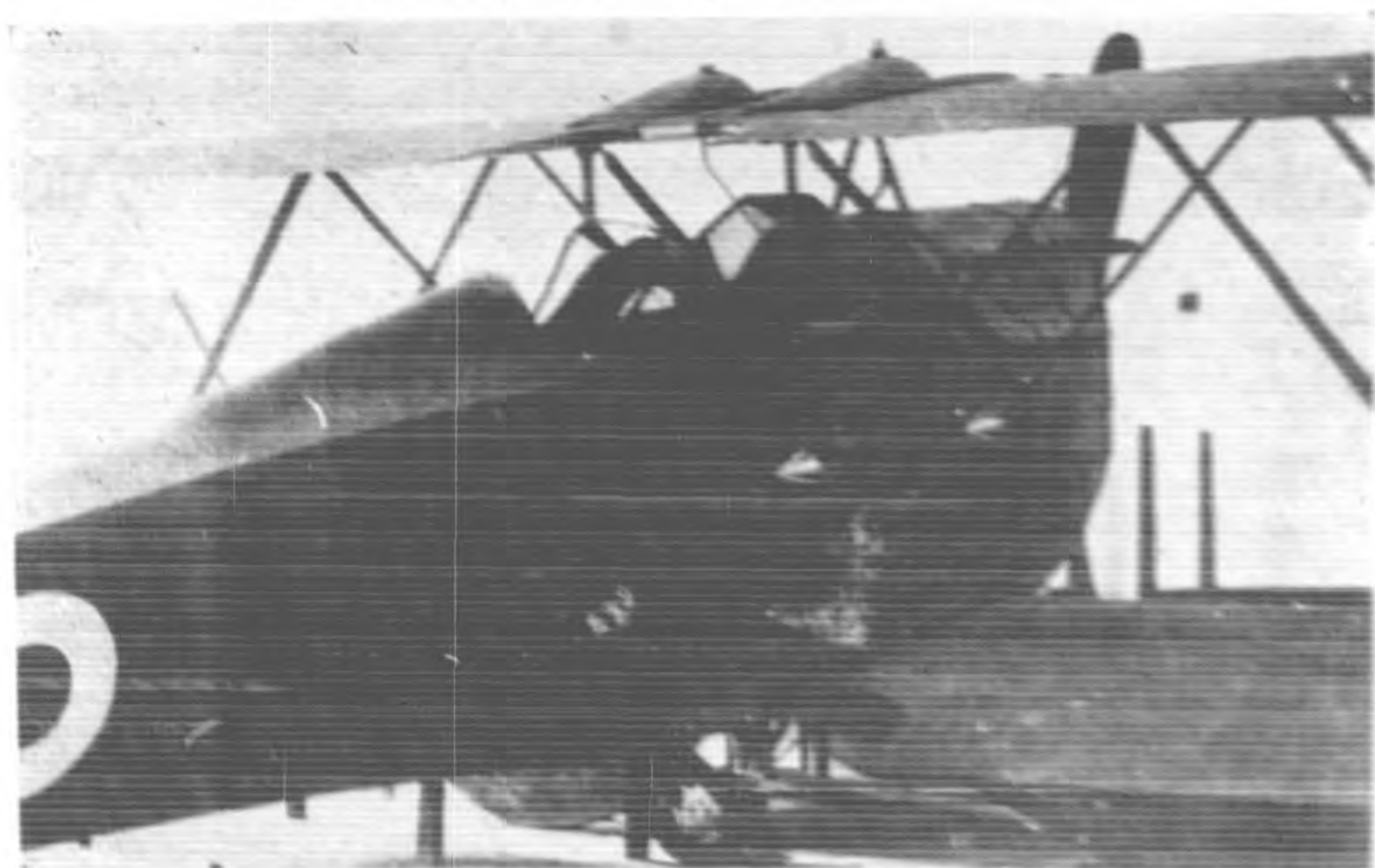


本院博物館陳列室之一部

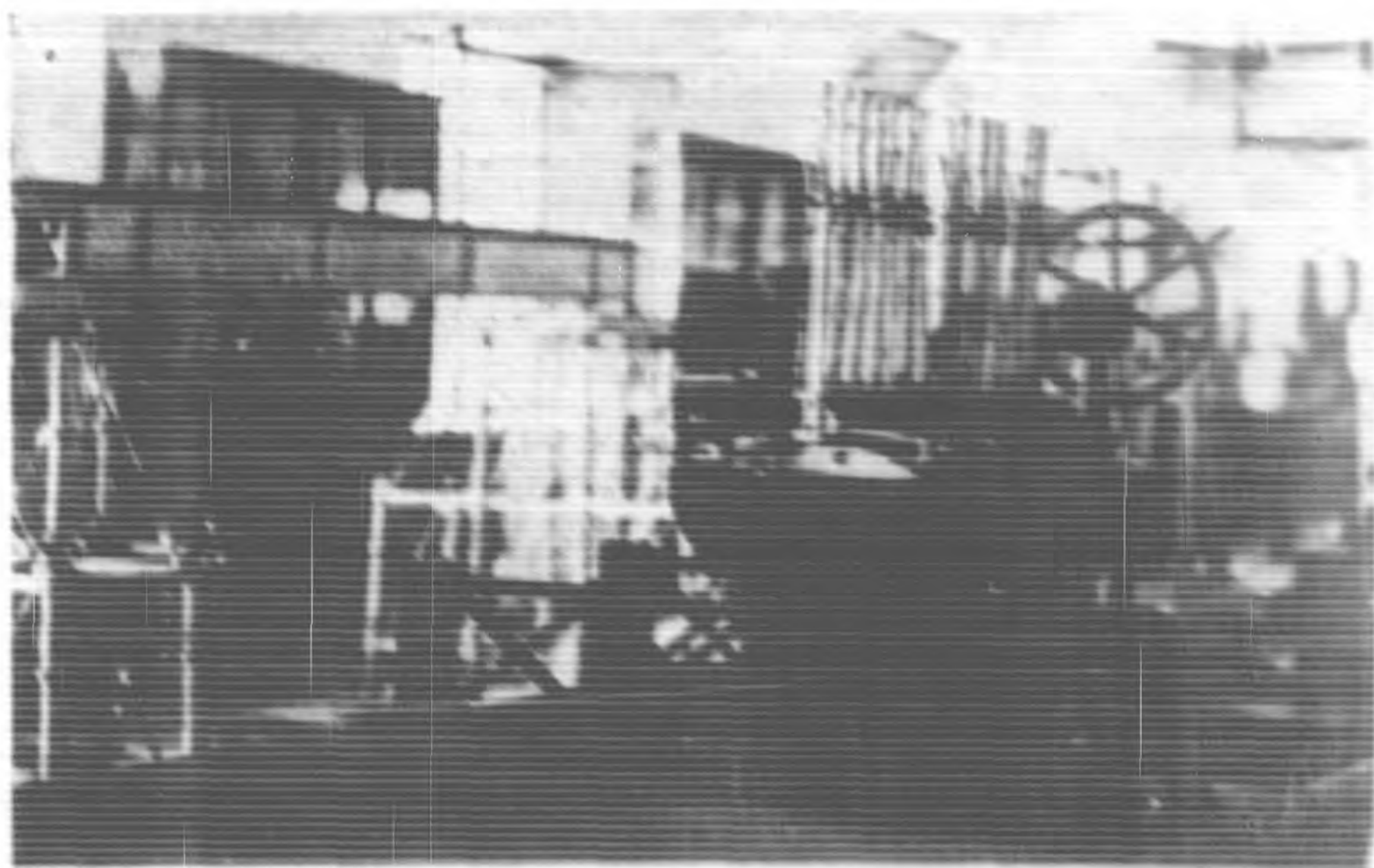




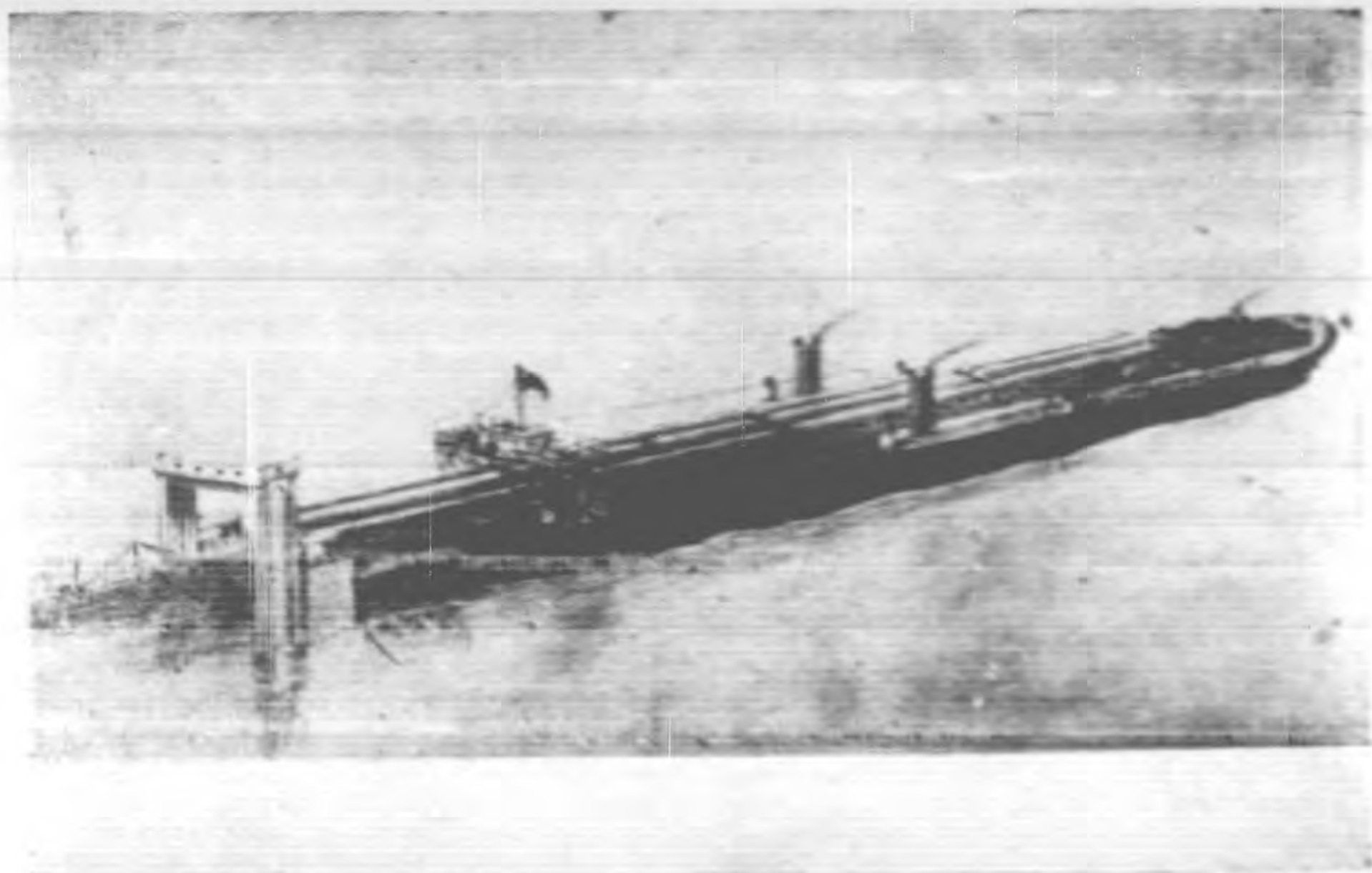
型模鐵路機電路漢平



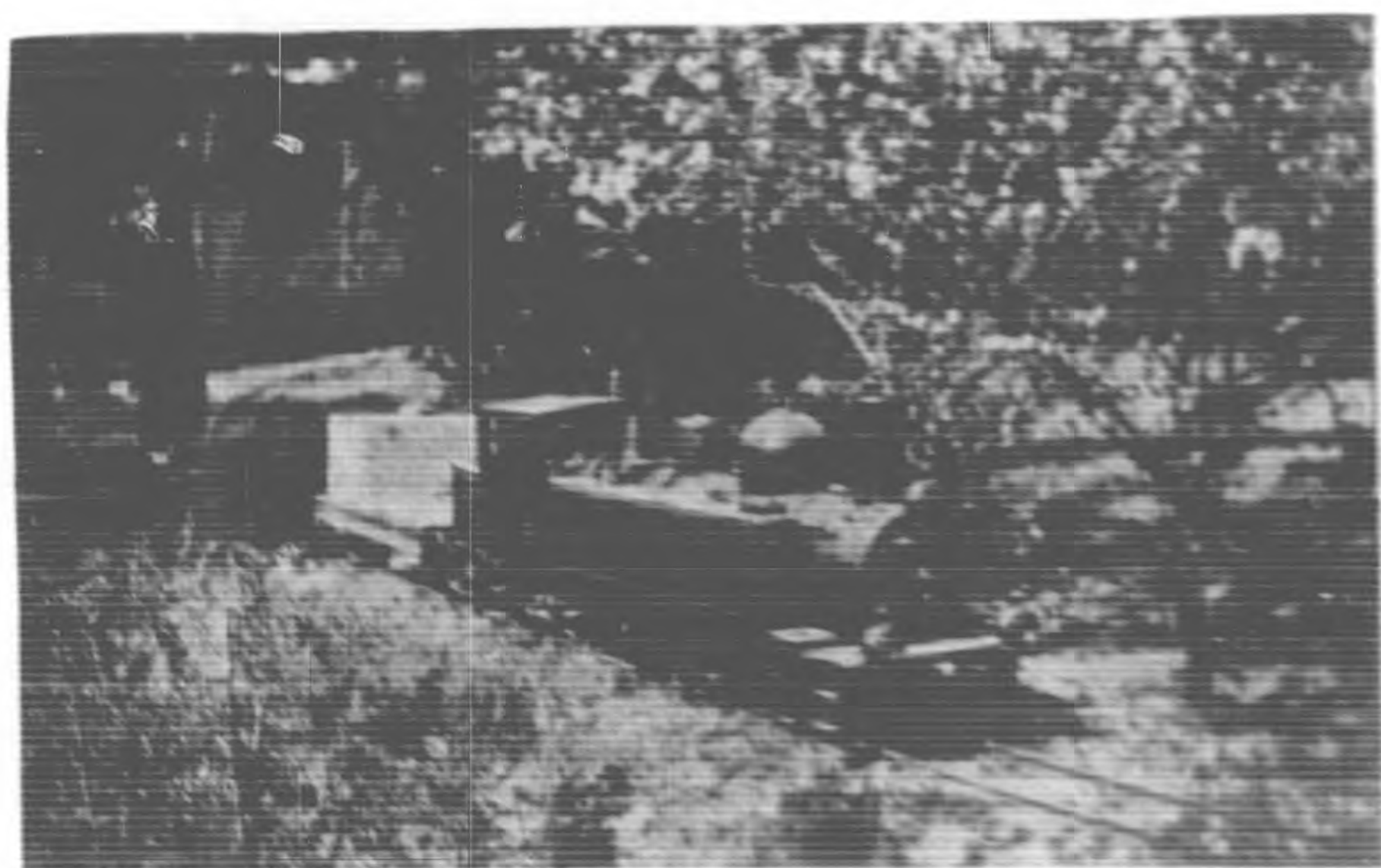
機飛之存現院本



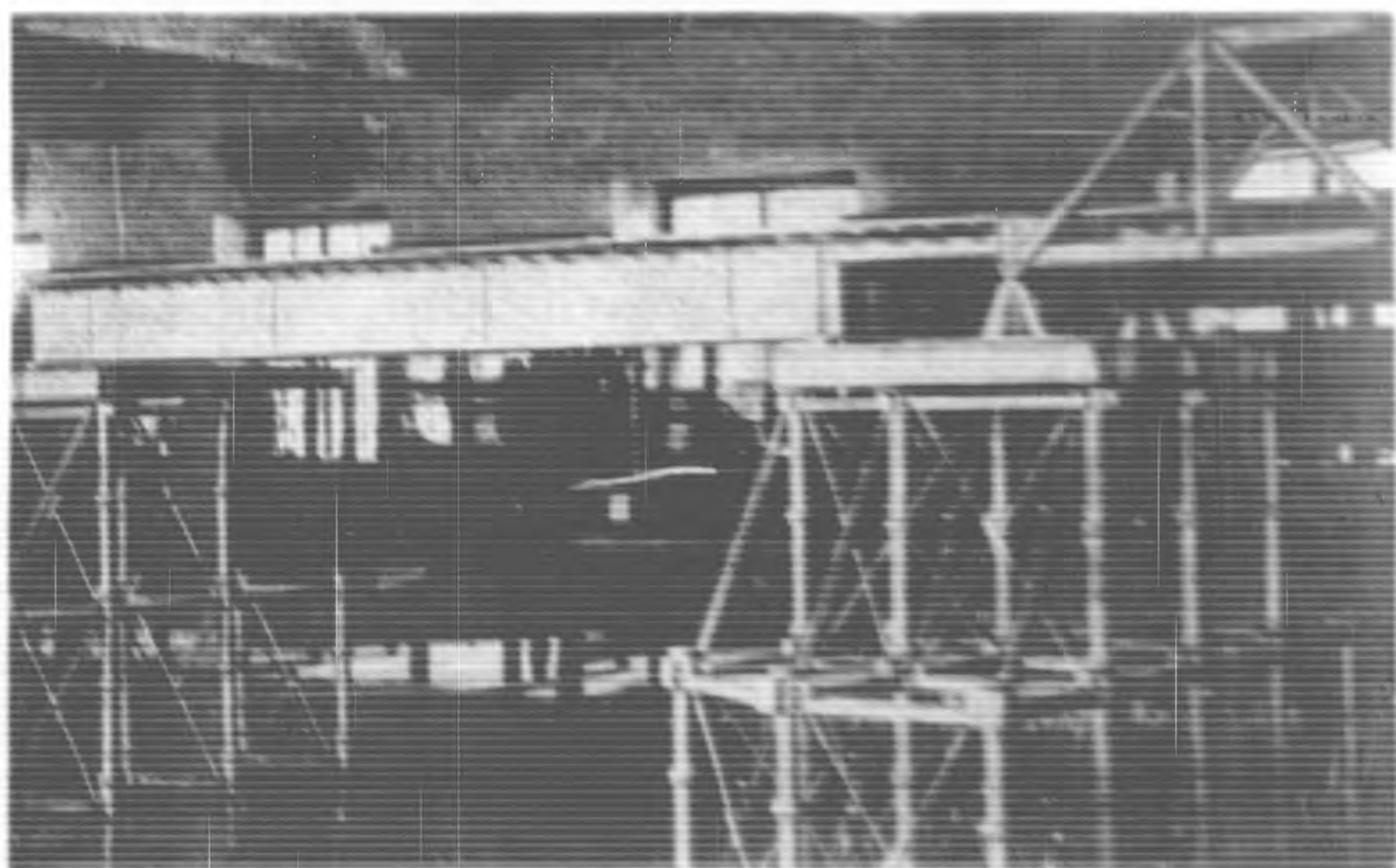
部一之型模樓開



鐵道部輪渡畫圖



正太路活動小機車



平漢路黃河鐵橋模架

# 編者的話

朱祖英

交大學生的使命，當然是偉大的，是不可限量的，自然不僅是要有作站長辦理站務，或是作總局職員有製表記帳的能力。實際上，一切交通的原理——尤其關於鐵道部份，更需要我們研究，以謀促進路政的興革，而使一團亂絲的中國鐵道事業，能走上軌道。交通大學，所以由傳習所演進，應運而生，成爲一種研究學術的組合，便是要適應這個目的。

但是事實和經驗告訴我們，大學的學業，如果不是學理過於艱深的課程，則在教師指導之下，用同等時間和精力，自己研究的所得，往往超過於課堂上所灌注的數倍以上，這是不容否認的。但是交大的空氣，近幾年沉靜極了，學術研究也隨着其他一切同歸於沉靜。所謂用功的同學，多數祇是死讀講義和筆記，不用功的同學，對於學術的研討，尤多是漠不關心。五六年風行一時的交大許多出版物，都不見了。近年來除自去年起有了一種專載校聞和「交大週刊」外，其他的刊物統統不見了，會較

爲社會所注視的「交大經濟彙刊」，也因經費關係而停刊。所以許多抱有自動研究學理的同学，沒有討論和磋磨的機會，也因之減去不少興奮力，甚至連課外研究也疏懶了許多。所以一本具體的刊物的發行，是本院多數同學所企望的，本刊便是要解決同學的這種慾望。本刊發行的動機，此其一。

交大的同學，畢業後都是在路上服務的，母校和校友間的關係，至爲密切，和其他大學斷斷不同。而校友和在校同學間，更需要種種聯絡，傳達彼此間一切消息，校友要由在校同學，得知母校的現狀，同時校友也要報告他們的服務經驗，告訴於在校的弟妹們，指導他們進行的途徑；同時並供獻母校一切應與應革事務的建議，以期在校同學畢業後，能合乎路上的需要，以達到「人盡其才」……凡此種種，都是需要一個刊物來發表的，本刊發行的動機，此其二。

鄙人自濫等服務本屆學生會學術股，便勉力從事於本

編者的話

二

刊的籌備，承諸位編輯的熱心幫忙，經過三個多月的工作——徵稿，收稿，校對，印刷，發行——終而有這一本刊物貢獻於校友，同學和其他讀者之前。至於本刊稿件內容的優劣，還請讀者自己去判斷，不用編者來一一介紹了。祇是編者辦事能力有限，經驗毫無，所以一切方面，都恐讀者不能滿意，這是很抱歉而很希望原諒的。但是若沒有諸位編輯的幫忙，恐怕連這本刊物也不能貢獻於讀者之前。

本刊擬定每季出版一次，內容有校聞，言論，論著（包括交通，社會科學，應用科學。）文藝，通訊，等欄。但這次言論和通訊都沒有收著稿件，也是編者的失責。言

論欄希望同學——尤其是畢業的同學，多發表些興革母校的意見。通訊欄則深望各路畢業同學，多給我們些服務經驗，多給我們些前進的指導；是在校同學所最盼望的。

末後，編者要謝謝徐院長仲宣和梁主任仲策，給我們不少的幫忙，尤其是經費和發行方面，使我們無後顧之憂。同時謝謝投稿諸君的熱心。張光銘同學給本刊畫封面，編者也在這裏敬致謝忱。

祖英於北平交大

一九二五，五，三。

# 大戰期間之美國鐵路

王延壽

## 第一章 國有制度實現前之鐵路實況

### 第一節 戰時委員會之組織

自一九一六年二月，德國致通牒於美國之後，美國政府乃開始於對德宣戰事，加以考慮，緣當時德國通牒，曾表示遇有武裝商船，擬不與警告，逕以潛艇攻擊，繼於三月之末，復有擊死美人之暴行，勢不能不牽入戰爭之漩渦。

美之參戰，雖在一九一七年四月，而備戰之期，則遠在一九一六年初，尤以鐵路管理，迭經籌商，自私營以迄國營，中間經過，至為複雜。

一九一六年之始，美國政府，對於軍事運輸，幾經審議，認為國防組織，首當急速予以成立，是年八月，乃正式組織國防委員會，國防委員會之目的，頗為廣泛，根據政府法令，凡一切工業富源，有關於國利民福者，皆在統制之列，委員會下，又特設一顧問委員會，廣求全國經濟界之權威，率皆於天然富源之發展，公用事業之進行，有

充分之學識，因之對於特定問題，皆可予以正確之決議，顧問委員會之委員定為七人。

國防委員會成立以後，工作異常繁重，其中問題之一，即在如何得使鐵路位於戰爭之前線，俾軍隊及軍用物品，得以迅速集中，如何發展鐵路之支線，以及如何得以充分利用水路之運輸，顧問委員會之主席，為衛拉得，(Daniel Willard) 彼原為交通運輸委員會之主席。

國防委員會之工作，不僅在國防問題之設計，此外尤須督促鐵路，自動的加以組織，俾收合作之效。

一九一七年二月十六日，於衛拉得指導之下，鐵路協會之執行委員會，集會，規定鐵路與國防方面之合作方案，該項方案，曾聲明為求與國防委員會之充分合作，有組織特別委員會之必要，其後乃正式組織成功，定名為鐵路協會國防特別委員會，而以哈利森(Harfax Harrison) 為主席。

同時鐵路協會總理安得伯，(W. W. Atterbury) 電告各鐵路經理，言明當前問題，在如何得與國防委員會忠誠合

作，於是由特別委員會於三月一日，與軍事部長及其他重要長官，舉行重要之會見，中間於鐵路之組織問題，曾經縝密研究。

一九一七年四月六日，為美國歷史上最可紀念之一日，對德既經宣戰，則鐵路方面之組織，更須加以改善，宣戰之前夕，哈利森曾以忠誠真摯之言詞，告以全國各鐵路，須在鐵路協會國防特別委員會領導之下，為國服務，至低限度，須能充分供給一切急需之材料，及一切軍事用品，為求達到此項目的，各路實有聯絡為一整個系統之必要，哈利森力稱，此種組織，實可使效率增進，不特足以應付政府之需要，抑且於一般商務，頗有裨益，鐵路組織，在戰爭期間，首須有伸縮能力，否則必將感到異常之遲鈍，對於戰事前途，影響至鉅，哈利森之宣言，不只為平凡之記述，且為一嚴厲之警告，自此，鐵路乃相互為樹立伸縮性管理制度之努力，以期於軍事時期，有所成就，雖然如此，國防委員會為求軍事之勝利，終以各路獨立，不足有充分之能力，乃於四月十一日，由衛拉得在華盛頓，召集全國各路代表會議，此空前之盛會，產生一最重要之結果，即使各路，皆行取消獨立，而聯合於一個委員會指導

之下，為實行此方案，國防特別委員會擴充至三十三個會員，共分六部，其執行委員會由五人組織之，稱為鐵路戰時委員會，(Railroad War Board)設總機關於華盛頓。

鐵路戰時委員會，在鐵路國有制度實現之前，為全國鐵路之主腦，故於其內部之組織工作，不能不加以詳盡之研究。

委員會之負責人物，除規定之五人外，國防委員會，及州際商務委員會，皆各派代表一人，參加，當時國防委員會之代表為衛拉得，而州際商務委員會之代表則為克拉克，(Edward E. Clark)

鐵路戰時委員會下，設七個委員會：(一)車輛事務委員會，(二)軍事運輸會計委員會，(三)軍用車輛標準委員會，(四)軍用材料委員會，(五)軍事客運運價委員會，(六)軍事貨運運價委員會，(七)捷運委員會，就中以車輛事務委員會為最重要，一九一六年時，原為鐵路協會之附屬機關，成立於華盛頓，為車輛效能委員會之承繼者。

成立之初，惟在與州際商務委員會相聯絡，以期免去車輛缺乏及堆集過剩之弊，緣歐戰爆發，交戰國對於軍事用品，需用孔急，國內出產，每感不足，即須由國外為大

宗之輸入，其中供給最多者，厥爲美國，以其生產發達，且非交戰國家也。

美國輸出數量，既已激增，原來運輸設備之不足，自在意中，餘若海運之不定，以及速度之減退，均足使輸出貨物，堆集海口，不能迅速起運，其後經州際商務委員會之建議，倡導合作，聯絡行動已經採用，然結果殊劣，爲改善此種情況，乃有車輛事務委員會之設立，其所任之工作，只在接受全國各部之週報，分配棚車，命令煤車速還於主有之路，以及冷藏車之改善，更得於必要時，限制某種貨物之出口。

根據美國鐵路歷史，則知車輛缺乏，厥爲此期之普遍現象，其缺乏之數目，平均約在十四萬輛以上，軍運業務之激增，固爲缺乏原因之一，而最大原因，則係將載重之車，長時保留，裝卸遲滯，有以致之，關於此項問題，政府方面，頗費躊躇，一方賦州際商務委員會以全權，依據當時之情況，停止任何車輛規章之實施，並於必要時，依公共福利之需要，制定合宜之管理規章，甚至對鐵路之行動，加以嚴密之限制，一方復承認大總統於國家之安全福利方面，以爲必要時，得指定若干類業務，有優先權，此

項權力，適用於任何運輸機關，無論水路鐵路，皆可經由州際商務委員會，或大總統指定之人員宣布實行之。

不過州際商務委員會方面，雖負有停止或制定車輛規章之重責，然車輛事務委員會，對於規章之實施，有權作種種之修正，事實上，則規章未經各路之同意者，常不得不展緩其實行，直至一九一七年四月十一日，各路會議，完成戰事組織，原來之車輛事務委員會，乃正式成爲國防特別委員會附屬機關之一。

如克拉克之言，州際商務委員會之責任，在與車輛事務委員會，公開討論一切重要問題，欲求車輛規章之順利實施，車輛運用之臻於完善，須先謀得車輛事務委員會之諒解，至於已經由車輛事務委員會自動進行者，州際商務委員會當取不干涉態度，必如是而後可使運輸暢達應付裕如，至於工作結果，容後述之。

軍事運輸會計委員會，設總部於華盛頓，委員七人，處理工作，第一、在以新式會計方法，處理政府及商業方面之貨運帳簿，第二、則在輔助軍需長官，處理關於運輸軍隊及軍用品之會計事務。

軍用車輛標準委員會，包括機務，車輛修造，以及購

買部分之各代表，其工作目的，則在供給合宜之軍用設備物品。

軍用材料委員會，依當時需要，為鐵路材料及其供給方法之處理。

軍事客運運價委員會，處理關於軍隊運送事務，例如路線之選擇，運價之規定，及其他有關軍運之各項。

軍事貨運運價委員會，則在處理政府材料及其他用品之運送事務，與夫運價之制定工作，此外捷運委員會，包括各捷運公司之代表，為各委員會中最後設立之一個。

就上可述，可知戰時委員會工作之廣泛，蓋非如此不足以應付當時之需要也，以上為國有制度實行前鐵路組織之概況。

### 第一節 效能問題

吾人當知美國鐵路已處於一非常時期，其供給運輸之能力，苟不能積極提高，必不足以應付大量之需要，一方鐵路規章欲求如平時之順利實施，誠非易事，而就實際言之，重要規章，如交換車輛之種種條例，却又不能不為嚴格之執行。

當時物價之高漲，製造車輛原料之缺乏，與夫國外需

求之激增，以致新式設備之供給，常感不足，尤以機車一項，更為缺少，蓋在參戰之前，軍用材料之輸出於聯盟國者，為數甚巨，而參戰之後，不獨營幕製造，需要材料，即一切直接間接有關於戰事之工業，亦須增加原料，大量生產，因之各項車輛，遂成為求過於供之結果。

鐵路在試驗之中，知非有統一政策，統一管理，不足應付，於是鐵路戰時委員會，經由車輛事務委員會，致力於鐵路組織之改善，以及國族教育之普及，俾知路商雙方合作之重要，免去原動力燃料之過分的消耗，戰時委員會，關於此項問題之努力，亦有相當之成就。

戰時委員會，曾於從事之始，頒發數項命令，其中尤關重要者，為交換車輛條例之修正，以及優先運送權之賦予，其於前者，曾言明各種車輛之交換，為求運送之敏捷，當在不願主有權之前提下，採取斷然之處置，因此車輛之運用範圍，可以擴大，車輛公用制度之實施，實基於此，其於後者，則指定煤矸鐵礦，在未有其他命令前，永久保持其優先運送之權，他種商品之經由敞車運送者，皆受有苛刻之限制，此外對於急行貨物列車，則另訂規章，促其從速還於主有之路，不得故意延誤，對於不服從此項規



定之鐵路，更酌定罰則，分別予以相當之處分。

以上各項命令，爲美國參戰以後必有之步驟，蓋非如此不足以使供求之不平衡重歸於平衡也，以下當就事實方面加以研究。

戰時之主要原動力，厥爲煤鐵二者，西諺有云，煤鐵爲軍事國家之魂，其在美國，則煤鐵運送之改善，賴於政府之法令者少，而由於私人方面之合作者多，依實際情況言，煤鐵產區車輛之缺乏，大都因調度之不適宜，及分配之不公平，而根本原因，則在於運商之自利心，遠較其愛國心爲重，大商勢力雄厚，常保有大量之車輛，然實際所需，不過爲原分配額之半數，其餘半數，雖棄置不用，亦不欲讓之他人，而鐵路方面亦容忍之，同時其他各商，則時常感到車輛不足之痛苦，是分配不平，雖利於大商，而於國利民生，爲害甚巨，迨戰幕既啟，煤鐵之需要增加，苟係一仍舊制，自非國家之幸，於是戰時委員會，多方勸導，終使運商自身，澈悟大義，自動合作，如伊利湖（Lake Erie）附近各礦，皆成立協定，將所需車輛，公平分配，競爭手段，率皆屏棄不用，益以水道聯運，效率因乃大增，同年七月，紐約菲列特拉菲亞各口岸間之礦商，亦成

立同樣協定，此項計畫，使煤之種類，由一一五六種，減至四一種，除非某一運商，存有某特種之煤，至相當數量時，不得再有把持貨車，影及公利之行爲。

據戰時委員會之統計，因口岸運送擁擠及終站調度工作之改善，而節省之貨車，凡一三三〇〇輛，此項貨車，恰可用以運送煤斤至六六四〇〇噸，一九一七年九月間，美國一百二十八條運煤之路，所運煤量，達四九五一一八八車，以車輛之行動言，較一九一六年之同月，增加百分之二十強。

此外棚車分配，亦成立同樣之聯絡，鐵路方面常不顧及車輛之所有權，隨時將多餘之車，送至車輛缺少而需要迫急之鐵路，以求運送之敏捷，糧食運送之情況，每週皆有報告，經由車輛運送之數量，不論其爲出口，抑爲自用，皆行記載，其目的則在確知各方之需要，而作通盤之籌計，至於商人要求車輛，超過其所需之實額者，則常以禁止出口，稍示懲戒，惟此項罰則，不過助合作之不及，固非維持公平分配之必要辦法也。

爲維持燃料勞力以及原動力之使用，戰時委員會曾建議於鐵路，對於各項業務，當採取最經濟之處理方法：

刊季院平大交

(一)聯運客運業務，分別予以合併，(二)其他業務方面，所用車輛，力求減少，(三)遊覽列車，或旅行列車，皆行停止，(四)在軍事上處於次要地位之支線，車輛運用，力求節省，(五)客運業務，及貨運業務，不當分別進行，而當代以混合業務，以節省車輛，(六)各項特殊設備，如瞭望車客廳車概行停止。

此項辦法，大部鐵路，已經採用，而實際則施行結果，固未必能節省若干用品，因戰時委員會之初意，乃在清理路線，備可運送大量食品，軍隊，以及政府材料也，據當時公布之成績，自五月至九月，約五個月間，共減少客運業務之行程，約為二千五百萬英里，因之機車，人力，以及油煤，皆行節省，而得轉用於軍事運輸方面。

為求各項政策，得以完全實施，車輛事務委員會，設總部於華盛頓，更設三十三個地方委員會於全國商業之中心，各地方委員會，各以週報，按時報告於幹部機關，此外，地方委員會下，又設有五十二個附屬委員會，地方委

員會之職責，在為中央地方之中介，以使中央政令，得為普遍的實行，地方委員會，常利用各該地方之新聞紙，及與商業機關之通信方法，與運商取得聯絡，此外與政府方面之公用事業委員會，亦保有相當之合作，各委員會於每週開會一次，運商代表及政府主管機關，皆被邀參加，三方合作，使各會之職責得以順利進行。

關於車輛效率之增進，管理之外，尤須致力於技術方面之改善，此項問題，或由車輛事務委員會在華盛頓妥為設計，或即根據某地方委員會之建議，而宣布之，調查員，稽查員，分布各地，以調查計劃之應否採用，以及新規律之是否遵行，在許多地方，貨運之招攬員，因鐵路公司之競爭工作，已被禁止，率多致力於車輛事務之調查，事實方面，頗多貢獻，以上為車輛分配方面之工作，今再觀察各個車輛平均載重之問題。

一九一七年前，車輛之平均載重，均遠低於其平均容量，

年 數	平均容積(噸)	平均載重(噸)	已經利用之容積百分數
1904	30.1	17.7	59.9
1905	30.8	18.1	58.7
1906	32.2	18.9	58.7
1907	33.8	19.7	58.4
1908	34.9	19.6	56.2
1909	35.3	19.3	54.7
1910	35.9	19.8	55.2
1911	36.9	19.7	53.3
1912	37.5	20.2	53.9
1913	38.3	21.1	55.1
1914	39.1	21.1	53.9
1915	39.7	21.2	53.4
1916	40.4	22.4	55.4

平均容量之不能達到，不一定即為鐵路之浪費，因車輛載重，除平均容量以外，尤須考慮所載之商品，市場方面之供給量，以及當時之商業情況，就表面視之，車輛載重之最低限度，為鐵路所規定，實際則最低限度之規定，常與運商保有密切關係，即完全為運商所決定也，故平均容積之達到與否，非單純之問題，當改革之始，尤須面面顧到。

車輛事務委員會，經過長時間之改善，使車輛之載重，不僅達到其最高量，且已超過百分之十，最初之辦法，係規定運商要求車輛，只可聲明大車小車，並限定裝載足

大戰期間之美國鐵路

量，最低限度已被取消，其後以不切實用，乃又規定每車裝載量，為原限度之兩倍或三倍，即須按原定限度之二倍或三倍裝車也。

運商鐵路合作之外，鐵路本身，亦感到合作之必要，因之各項業務，可公平分配於各項路線，尤以煤運方面，成立協定，各盡所能，各取所需，大有助於效率之增進，鐵路效率之改進，不僅在容量方面加以限制，且當力求時間之節省，裝卸時間之浪費，於路商各方皆有不利，故規定運商要求車輛，須在裝載能力所能達到之限度內為之，否則當加處罰，至於卸貨，不必顧及法定時間之長短，愈速愈佳，如規定延車時間為二十四小時，能於十二小時內卸卸完，即可不待時間屆滿，而交還鐵路，俾能用之他方。

此外鐵路處理業務，亦當力求迅速，如貨票之填發，轉運，及終站時間之節省，調查手續之敏速，皆當注意。鐵路與運商力求合作，對於貨運之進行，多方改善，其所得成績，可於下表見之，（根據戰時委員會之報告）

貨運成績報告  
 1. 截至十月31日，共七個月  
 2. 以每年營業進款在百萬元以上之路為準。

大戰期間之美國鐵路

項 目	1917	1916	增加百分率	減少百分率
貨物列車里程	389408517	373083802	4.4	
貨物機車里程	463154105	441988432	4.8	
貨物車輛里程				
載重車輛	9695211149	9425768414	2.9	
空車	4207348482	4034691664	4.3	
合計	13902559631	13460460079	3.3	
得有收入之延噸里	241356017626	214381757775	12.6	
未有收入之延噸里	21088597295	19127221723	10.3	
合計總數	262444614921	233508979498	12.4	
應用之貨物機車	31449	31036	1.3	
修理中之貨物機車	4364	4743		8.0
修理中貨物機車之百分數	13.9	18.5		9.2
應用之貨物車輛	2346591	2289896	2.5	
修理中之貨物車輛	136797	144884		5.6
修理中貨物車輛之百分數	5.8	6.3		7.9
每一列車之噸數	67.4	62.8	7.7	
每一車輛之噸數	18.9	17.3	9.2	
每一載重車輛之噸數	27.1	24.8	9.3	
每一機車每日平均里程	68.8	66.5	3.5	
每一車輛每日平均里程	27.7	27.5	0.7	
已經運用之平均里程 (單軌)	228461	228131	0.1	

就上表觀察，可以得到下列之結果：(一)車輛載重，就平均情況言，已經增加，(二)機車及各種車輛，雖在非常情況下，已經為完善之利用，(三)車輛行駛里程，已經增加，可知效率問題，業經得到有滿意之成績。

### 第三節 合作之成效

依據戰時法令，大總統在大戰期間，得經由軍事部長，將任何運輸機關，收歸國有，或只管理其一部，且得為運輸軍隊及戰器材料，而停止其他與戰事關係較輕之業務，根據此項規定，國家行政元首，得有任意行動之權，即鐵路在戰事期間，不能盡如人意，則可由大總統直接統制之。

惟在戰事初起之七個月間，大總統以為當仍由各路自行進展，較為有利，但為應付非常之需要，得由政府監督督察之責，俾得與政府之各部會長官，共同合作，政府機關與鐵路方面接觸之機會至多，茲僅就其大要者述之如下。

前已述及，國防委員會為國防組織中之主要機關，另有顧問委員會，負建議報告之責，顧問委員會下，則又設交通運輸委員會，負實際監督戰時運輸之責，委員會之主

席，為衛拉得。

參戰之初，即由衛拉得派遣多數之調查員於各部，其主要目的，則在整理正在進行中之各項業務，其有不利於當時之環境者，則分別糾正之，如車輛之供給，禁止出口之實施，以及其他常見之困難等，然調查之結果，欲得到確切之實現，非先與戰時委員會，取得合作不可，關於此點，戰時委員會，允許衛拉得以國防委員會之代表，參加集會，此外克拉克亦常以州際商務委員會之資格，列席旁聽，惟皆無選舉及被選舉權耳，彼等之任務，至為重要，一方供給鐵路之必要材料，一方復得以充分研究鐵路之情況，報告於主管機關，或大總統，俾於適宜之期；採取必要之處置，鐵路事務之進行，率多由戰時委員會負責辦理，衛拉得乃專致力於較大問題之研究，如水陸聯運之促進，以及國際間之各項問題，此可於衛拉得就任於戰事實業部長之事確定之。

最大而最基本之問題，即為大量的消費需要，遠超過生產之供給，一般物品，皆係如此，此種現象，在戰爭期內，本屬常見，為防物價陷於不可收拾之境地，政府方面，曾將優先原則，見之實施，簡單言之，即兩地共同需要

一種物品時，應按各地急需之程度，定其供給之方向，對於原則之實施，不能詳加說明，茲所論者，但為優先原則之及於鐵路運輸者。

一九〇六年州際商務條例，曾作如下之修正。

『在戰爭期間，軍事需要，有絕對的優先權，當依大總統之命令，停止任何與軍事方面並無關係之運輸業務，俾得專致力於軍隊，及軍用材料之運送，同時更須由路方採用有效之方法以增進軍事之效率，』一九一六，政府方面，復根據一般情形，增加下列之條款。『在和平期間，已經委託於美國運輸機關，負責運送之貨物，鐵路方面，應急速起運，不必顧及禁運之條例，因禁運出口之規定，不適用於此項託運行為也。』

雖然，法令之規定，為一事，實際之權力，又為一事，當時法令規定，至為嚴明，而賦予執行機關之權力，殊不足以應付艱鉅，蓋一九〇六年之法令，所賦予總統之權力，僅限於軍事業務方面，得規定優先原則之實施，一九一六年之修正，雖不僅限定於軍隊用品，然亦祇規定在作戰期間，有急速運輸之必要，至於如何達到此項需要，仍未能給予確實之權力，及辦法，至於宣戰之前，動員令中

，雖曾賦予總統，以收歸國有之全權，然除非私營之結果已至破滅，政府方面，決不願收歸自營，此種難題，直至一九一七年八月，國會通過優先律後，始得到較差強人意之解答。

優先律中，規定之要點如下：(一)大總統得繼續指導各鐵路及其他運輸機關，從事於國防事務之進行時，於優先條例之實施，可由總統頒發命令，或指定相當人員以主持之，(二)各運輸機關，當在州際商務委員會指導之下，設總機關於華盛頓，以資聯絡，且得集中力量，接受法令規定之服務原則，(三)任何運輸方面之過失，有關之各級員司，皆須受五千元之罰金，或一年之有期徒刑，(四)受有優先待遇之客貨運輸，由州際商務委員會另定合理之運費，如有不遵，即當分別予以處分。

至於執行機關之組織，則由政府方面，增設優先部，並指定洛維特 (Roberts Lovett) 為部長，優先部之工作，可以兩事證之：

(一)為救濟西北區域之煤荒，曾通令附近各路，強制實行優先之運送。

(二)煤商之自私，實為浪費車輛之主因，鐵路方面對

於此種壓迫，實不勝其煩，如阿亥阿州，每週須有六千輛車，為運送道路材料之用，此項車輛，既濫用於此，則對於煤運之進行，當必有多少不利，其理至明，因之洛維特乃又根據鐵路車輛事務委員會之建議，通令各路，自本年十一月起，除政府自身之需要，及公路建築所需用之材料外，敞車運送，一律拒絕，在非常期內，鐵路可用敞車，運送煤炭，石灰，肥料，及其他有關於國防之商品，自是以後，每週煤運，較前計增加六十萬噸之多，敞車棚車，聯合應用之外，關於煤礦產量，亦成立協定，俾得減少站區之擁擠，及消費者間之公平分配，此外戰時委員會之附屬機關，亦各有極大之貢獻，除車輛事務委員會，已在第二節內，詳加解釋外，其餘各部當分述之：

(一)軍事運輸會計委員會：本委員會，遍置代表於軍糧局之所在地，且另置代表，與各該地方之軍需長官，合作，處理一切會計事務，發行政府貨運之提貨單，其目的則在促進軍隊及軍需材料運送之敏速，對於營幕建築用品，因而發生之會計事務，詳加記錄，備隨時解決與政府方面之賬目糾紛，為求政府貨運之方便，對於指定車輛，倡用特殊之貨票，關於聯運貨票，亦加採用，中央會計部

受本委員會之指導，與總軍需官直接洽商鐵路與政府間之賬目問題，不必再由各該鐵路與當地軍需長官，個別清理，因之時力兼省，

(二)軍用車輛標準委員會：本委員會之主要工作，在規定若干計劃，於必要時，改造普通車輛為醫院及營房，並接受各方面關於此種問題之建議與修正，此外更指定軍事性質之車輛，特別為鐵甲車等，優良工作者協會 (Master Car Builders Association) 常與本會取得聯絡，允許貨車可以裝至八萬磅之容積，或達到其容積之最高量，至於槍支裝載與夫車輛之修理，及交換，皆有規定，有時鋼鐵材料，在軍事及工業雙方並皆缺乏，因之如何應付，遂成問題，關於此項困難，本委員會但負調查報告之責，至於實際設施則由軍用材料委員會完成之，

(三)軍用材料委員會：本會對於鐵路機車鍋爐所需用之材料，皆須加以詳細之調查，然後與各大實業公司，成立協定，俾在戰爭期間，皆能得有充分之供給，對於木料禁止出口，以免修理車輛所需之材料，感到缺乏，

(四)軍事客運運價委員會：本會處理關於軍隊運輸之各項事件，俾能有良好之設備，及更大之效率，免去車

輛之停滯及擁擠，如遇有某一路線有大量軍隊前進，不克運送時，當即設法分配於有關之路，合力運輸之，並於每月，召開運費清算會議，以清算政府應付運費之總額，俾免煩瑣，

(五)軍事貨運運價委員會：本會工作與前項相同，惟係處理軍用物品之運送事宜，至於運費清算則與前同，(六)捷運委員會：處理普通關於捷運事宜，工作較為簡單，

以上皆係鐵路方面之成績，至於政府方面，亦有可以注意者：

軍需部分發若干代表於各地，一方與總部相聯絡，一方援助各地之軍需長官，取得所需之車輛，關於軍隊軍用物品之運送，務使其迅速安全，軍需部與車輛事務委員會，每日以日報單相聯絡，在政府方面需要車輛時，由軍需部先期通知車輛事務委員會，尤以在政府方面，需用大批車輛，以運送建築營房之材料時，此項行動，獲得異常之成功，政府需用車輛，常以命令行之，命令之中，載有車輛數額，需用之時日，任何鐵路接到此項命令後，即當按照開列要件，公平支配，至於代價之支付，即依記賬方法

處理之，為求雙方聯絡之利便，鐵路方面不能不專設一部，以管理軍隊之運送事件，

至於工作成績，依據十月六日，戰時委員會所公佈者如次：

鐵路自開始工作，至本日止，共運送兵士七十二萬，其中最長之路程，為一五一四哩，共需四十八小時，至最短之路程，不過為二十餘哩耳，雖然鐵路百分之九十為單軌，然從未使車輛誤點，同時貨車之開行，亦從未有停滯情事，截至一九一七年十二月六日止，軍隊運送，已達一八六七二四八八，

材料運送，亦有極大之效率，據稱在三十天內，鐵路運送之材料只木料一項，已經超過一萬二千輛整車，此項材料，皆係為建築營房之用者，同時為趕造支線，以應急需，所用材料，為數更多，連同食品運送，截至一九一七年十二月一日止，已至一二八三五〇車，

此外政府各部主管人員，亦有相當之功績，如燃料管理部，為求對鐵路燃料之充分供給，曾召集各關係機關，商定分配車輛之標準，免除競爭，各得以產量比例為合理之供給，同時食品管理部，亦成立同樣之協定，



凡此種種，皆係政府鐵路雙方合作之結果，此期各路，雖為私營，然經營之目的，不在謀利，而在求國家前途之順遂，此種目標，實為一般事業成妨之基礎，惟是財政問題未能解決，管理方法，諸待改善，於是在一九一七年之秋，鐵路國有之議復盛極一時，

## 第二章 國有制度實現後之鐵路實況

### 第一節 收歸國有之動機

前已言及，大總統雖有將鐵路收歸國有之權力，然除非私營之結果，十分不利時，政府方面決不欲收歸自辦，今者國有制度既經採用，則鐵路本身，必有不克勝任者在，本節所述，即在根據事實，探討收歸國有之動機，

鐵路收歸國有之動機，一方在救濟私營制度之不足，一方則在適應非常之環境，茲分述之如下：

鐵路自動合作之結果，短時期內，固足使效率增進，而實際方面，所發生之弊端亦甚多，此種弊端，實為採用國有制度之主要原因：

(一)因鐵路信用之緊縮，致車輛設備皆有不足，此種情勢，以戰事之特別擔負，而益趨於尖銳化，在鐵路方面，本可提高運費以應所需，但以州際商務委員會之限制，運費增加，至一定限度，即須停止，社會方面，投資鐵路

大戰期間之美國鐵路

事業者至少此因鐵路擴充設備之基金皆被提用，致信用地位大為消滅，另一方面，其他各種工業，因投機之故，率多有大利可圖，故投資於鐵路事業者自必為相對的減低，一般以為投資金額之減少，實係基於私人資本利潤之下降，

(二)在自由競爭之制度下，勢力雄厚之運商，永遠獲得據用車輛之特權，即在戰時，亦不允加以消滅，因之車輛之用作貨倉者仍多，車輛在運商手中，並不急於卸貨，而係故意延緩，雖有延期費之規定，亦不足以阻止此種趨勢之增長，同時中途改運之特權，且往往為主管機關所濫用，成為終站擁擠之主因，鐵路之車輛事務委員會，曾於愛國目標之下，倡為合作之議，但在進行期間，極為遲緩，致所得結果，終不能令人滿意，

(三)一九一七年之冬，鐵路業務大量增加，運輸之種類日漸繁雜，同時敏捷運送亦甚重要，車輛缺乏，乃意中事，戰爭發生之初，鐵路主管機關，亦感到車輛缺乏之嚴重性，頗願鐵路方面自行合作，以應付當時之需要，願施行結果，未能盡如人意，良以效率增進，惟國家有絕對之權威時，始克有成，雖然，鐵路國有，對於政府未有大利

，故私營制度，非至山窮水盡之時，政府方面，決不欲加以統制，

是故吾人於研究私營之弊端以後，當再就環境之需要，加以分析，則知國有制度之實施，有由來矣：

(一)聯合行車制度，勢在必行，一九一八年一月四日，威爾遜總統在國會演說，有謂，惟政府管理，可使各種不同之運輸制度，在一種目標之下，共同合作，且惟政府可以不受任何限制，而使用鐵路，終站，以及終站間之一切設備，並得於必要時，加以擴充，私人聯合之結果，已經失敗，良以各路競爭，未能避免，愛國心之強弱，人人不同，例如行車制度之聯合，必先忍受財政上之犧牲，此種犧牲。果由何法以彌補之，誠非自動合作所能解答者，因之政府管理，乃為必要，

(二)大戰期間，給予鐵路財政上之補助，亦為收歸國有之一原因，戰事發生之前，鐵路信用，已經疲弱，一方以鐵路業務之增加，非力行擴充，不能應付，然同時則新資本之參加，又極困難，此以鐵路盈利之相對的減少，一般惟利是圖之資本家，當然須去而之他，此時政府援助，實為當急之務，欲行援助，即當有統一之管理，以統制其

財政收支，且得使所費之補助金額，用於有效之地，是則威爾遜氏於國會演說詞中再三申述者也。

(三)勞工問題日趨嚴重，惟政府管理，可以解決，至勞工問題之發生，約有數因：

一、鐵路以業務激增，勞工數額增加甚多。  
二、當時他種工業，尤以軍火製造業之勞工工資，急劇增加，而鐵路，則一仍舊制，致鐵路方面之勞工，相率他去，供給銳減。

三、以低廉工資，僱用不熟練之工人，為最不經濟之辦法。

四、鐵路在各項工業中，為基本事業之一種，其勞工使用之不經濟，對於一切工商業之進展，影響甚大。

凡此種種，政府方面，自信可以採用有效方法，救濟勞工之缺乏，並得以合理方法使工資上漲，俾業務進行，不致產生若何之困難。

經過數度之審議，鐵路國有之制，乃告成立。

### 第二節 鐵道管理局之組織

政府統制鐵路之機關，為鐵道管理局，管理局之監督，為財務卿馬加德，(William G. Mc Adoo) 其後又增設副

監督，由海因斯 (Walker D. Hines) 任之，鐵道管理監督之下，設若干部：如(一)財政及購買部，(二)資本支出部，(三)車務部，(四)公共業務及會計部，(五)法律部，(六)勞工部，此項組織，已非一日之功，自一九一八至一九一九，互有更動，各部組織之大小，則以其工作範圍之廣狹而定。

當政府統制之末期，車務部之工作，異常廣泛，諸如軍隊之運送，車務之統計，燃料之保存，機械之修理，站區之警備，成績之考核，以及衛生醫藥等項，皆在工作範圍之內。

直隸於中央機關者，各部之外，尚有各種專門委員會，因時勢之需要，而定，其中最為重要者，厥為勞工問題委員會。

為進行之順利，分全國為若干區，皆係按照原有之鐵道系統而劃分者，每區置區主任一人，區主任之職責，如鐵道監督之言：『區主任隸屬於華盛頓之鐵道管理監督，率皆於鐵道行政研究有素，故使之獨立於幹部之外，單獨處理其各該區域之事務』區主任之下，設分區主任，及多數之管理官，此項管理官，大都為以前各路之經理，海因

斯有言：『此項組織，實為以私有制度為骨幹之國家組織，換言之，各鐵路仍係各自為政，不過重大政策為中央所決定耳』，管理官雖係各鐵路之經理，不必報告於各該路之董事會，而係報告於區主任，至於以前之個別組織，仍舊存在。

### 第三節 鐵道管理局之工作

政府統制之唯一原因，在適應戰時之需要，故鐵路管理局之全部工作，即在設法援助戰事之進行，雖以財政困難，未能十分滿意，然大部成績斐然可觀。

政部統制之時代背景，大約如下：

(一)鐵路業務之激增，使車輛之修理，換新，皆行遲延。

(二)自一九一七年之秋，車輛供給，即感到異常之缺乏。

(三)出口貨物，率多集中於北大西洋之終站間，以機車之缺乏，效率之減退，終站擁擠，乃成為此期之普遍現象。

(四)沿海航運之減少，亦為促成終站擁擠之主因。是以鐵道管理局當前之任務，即在如何促進敏捷之運

輸，鐵道管理監督，曾於一九一七年十二月二十九日，命令所屬各運輸機關，認清目標，澈底合作，對於終站口岸，機車軌道車輛及其他設備，皆須共同使用，不必顧及各路之所有權，至於各路間之業務協定，在不影及敏捷運輸之原則下，可以自由訂定，凡此皆係政府統制之基本原則，根據此點，乃能有更詳盡之改革計劃。

出口業務，最為重要，故出口統制委員會成立之後，即力求鐵路與輪船公司之合作，其有貨物經由運輸擁擠之口岸出口者，則設法阻止之，並依照各口岸間之運輸能力，以重新分配其出口量，關於機車之修理，各機廠間會力求合作，以期迅速，且將機車，重行分配，以減少數鐵路之擁擠，機車之數量，雖未能增加，但可於間接方面，如分配運送諸方法之改進，以求效率之增加，其後以水運方面之援助，鐵路本身之担負，得以稍減，一部貨物，改由河道運送之，終站大部，已經合併，設終站管理員以管理之，紐約及三藩市間之海運設備，亦行聯合，俾得分担鐵路方面之業務，零担貨物，不必零星運走，而當候至足一整車時，統籌運送之，故在聯運方面，亦不致感到處置之不便。

然管理局之重要工作，乃在車務方面之改進，此項工作，由管理局下之車務部辦理之，車務部之功用，在研究商務及軍事雙方之需要，而個別的予以公平之分配，其完成之工作，大致如下：

- (一)車輛行動之限制。
- (二)促進軍用材料之運輸。
- (三)與運商方面求得合作，得以增進鐵路之運輸能力
- (四)為求減輕忙月份之貨物擁塞，常於淡月份，促使運商將應運貨物提前運送，以求迅速。
- (五)關於冷藏車油罐車等特殊設備之使用，另有規定分別處理。
- (六)對於車輛裝載，力求敏速，而於卸貨時間，力求縮短，同時高度之延期費，復被採用。
- (七)但最為重要之工作，乃在：一、車輛公用制度之促成，二、特許運輸制度之建立，車輛公用制度之目的，原在減少空車里程，故於同時，車輛交換規章，已經為嚴格之修正，日租規定亦已取消，所得結果，尚稱圓滿，至於特許制度之建立，則在促進主要貨物之運送，貨物經特許者，不受禁出口規定之約束，較之優先條例更進一步。

總之鐵路困難，雖未能完全克服，然事實上則此種困難已經分散，換言之，即不利之情況，已經分散於戰時最不重要之業務方面矣，根據管理局之報告，成績之顯而易見者有二：

一、終站擁擠之急劇的減少。

二、主要業務之處理，已見敏速。

然此種工作，費用甚巨，路方成本之計算，無論矣，即政府方面所撥發之津貼，為數亦已可觀，論者以為戰爭，本為世界之浪費，鐵路為軍事機構中之一節，其費用之增加，為必然之結果，固不能以是為統制政策罪也。

#### 第四節 運價之提高

鐵路國營之大致工作，已見上述，在日常情況下，此種工作皆屬於各路內部之技術工作，對於社會，但有間接關係，其直接有關於公共之福利者，乃係運費修改之問題。

政府對於鐵路，常加以種種之限制，其目的只在阻止鐵路事業之獨占，正以此故，限制規定之大部，皆屬於運價方面，不過欲求運價之合理，首須於鐵路之收支問題，加以糾正，否則，雖三令五申，亦必為徒勞。

大戰期間之美國鐵路

政府鑒於鐵路之貧困，成本之加重，不得不將原來運價予以增加，此項命令，宣布於一九一八年五月二十五日，此項增加，係一種無差別的規定，所有之等級運價，皆增收百分之二十五，鐵煤焦炭等特價，則每噸增加百分之十五至百分之七十五，至於其他之專價，則一律增加百分之二十五，客運運價，每哩一律增至三分，特別費用，另有規定，運價增加於一九一八年六月實行，實行之初，斷定可使收入增加為百分之二十五，管理局雖未有詳細之調查，然根據一般估計，則總收入平均每年確已增加一兆金元，其後雖有部分之修正，然大體並無變更，雖然如此，鐵路方面之不足，仍未能加以補充，故在二十六個月之管理期間，總計虧損之數達九萬萬元以上，因此再增運費之議復起，良以鐵路收入，雖見增加，而成本之增加，更為劇烈，兩方相抵，仍有虧損，此項虧損，除增加運費之外，只有作為戰費之一部由政府以租稅方式彌補之，直至交還私營之日止，政府方面始終未作第二次之增價然而處境之難，概可想見，

#### 第五節 工資之增加

與運價增加相連之問題，即為工資問題，因員工之酬

金，幾佔鐵路營業用費之半數以上，在成本之計算方面，實爲一重要問題，尤以在戰爭期間，工資增加，爲不可避免之結果，(一)生產費用迅速增高，真實工資已經下降，按理當准予增加，(二)爲防止員工之他去，鐵路有提高工資至一股工業工資水平之必要，(三)爲求員工效率之增進，自須有特殊之報酬。

以前政府限制，多注意於運價問題，而於鐵路與員工之關係，殊多忽視，因之工作進行，常致中斷；罷工問題，層出不已，縱令罷工之期限至短，要不能不認爲係國家前途之不幸，是故審時度勢，鐵路管理監督，乃有增加工資之令，一九一八一月，管理局設鐵路工資委員會，目的在考察鐵路員工之工資情況，其他工業之工資水平，以及生活費用增加之情況，作爲增加工資之根據，委員會之報告，成於一九一八四月，新工資之標準，亦因之而成，管理局之命令，甚爲複雜，除對於普通工資，詳爲訂定外，至於特殊工資，則另行宣示，此時勞工組織，已見端倪，工資問題，更見嚴重。

工資增加之總數，頗難估計，因員工之變動頻繁，工作時間之縮短，以及軍事需要之消失，皆足以影響工資之

調查，最後之估計，係由海因斯調查，於一九二〇年四月，即因增加工資而支出之數目，截至當日止，已達九萬六千五百萬金元。

### 第六節 國有制度之結束

鐵路管理局之重要工作，已如上述，茲當進而研究兩問題：

- (一) 休戰以後之變化。
- (二) 一九一九年以後之發展。

休戰期間，以軍人之解散，及遠征部隊之善後，致鐵路管理之複雜性，益見擴大，此期之鐵路，欲使之更爲有效之進行，誠非易事，社會一般，對於恢復常態之遲延，皆感到異常之失望，因之怨聲載道，凡此皆係對於戰時束縛之一種反動，同時因管理監督馬加德之辭職，重要官吏多行更動，致使業務進行，陷於遲滯，政府方面，雖擬照舊維持國家統制之機關，以爲試驗，終以社會之非議，財政之困難，未能成爲事實。

新任監督之急切需要即爲大量之資金，當時所有基金，均已提用，各路之虧損，層出不已，同時資產之增設，機械之換新，以及效能之增進，在在需款，國營前途，異

常黯淡幾度審議，乃有如下之決定：

- (一) 此期之工作，目的，在逐漸解除國家統制之關係。
- (二) 此前爲聯合各路所定之規章，逐漸解除。
- (三) 各路對於設備品標準之規定，可以自由選擇。
- (四) 機車車輛，須重返原主。
- (五) 延期費減少至與戰前相等之標準。
- (六) 車輛日租仍舊恢復。
- (七) 競爭於不違背公共福利之原則下，可以自由進行。

一九一九年五月二十日，大總統正式宣布鐵路當速還原主，復經過數度之會商，卒於一九二〇年三月一日正式交還各該鐵路公司，鐵道管理局之任務，至此乃告結束。

### 第三章 結論

本文於國營制度之分析，雖略嫌煩瑣，然苟不爲詳盡之研究，則於國營制度之利弊，必不能獲得公平之論斷，戰事結束之後，一般學者，對於國家管理之成績，抨擊備至，殆交還各該鐵路公司之後，其工作結果，亦殊鮮成效，於是同情於國家管理之論調，又所在多有，平心論之，大戰期間，行非常之事，要必先具有非常之力，此非常之力，惟國家可以當之，故聯合行車之制，較優於個別行

車之制，而國有制度之實施，亦自較優於私營制度之存續也。

當時在國家管理之下，業務數量已見激增，即以軍隊一項，動員數目，約有四百萬，其中二分之一，係經由海口，遠渡重洋者此項運送，自一九一七年四月起始，至一九一九年十一月止，共計有一五七二四〇五八人，所需之軍用車，爲兩萬五千輛，普通車約計三十二萬輛，然管理局皆能以有效方法完成之，食品運送，在一九一八年之初，尙不能應付食品管理委員會之需要，其後以優先條例之採用，至三月終了時，已使食品供給，並無不足之虞，但戰時之主要業務，則係軍用工業原料品之運送，一九一七年秋，以運輸設備之不足，煤量感到缺乏，繼由管理局積極整頓，至一九一八年，煤車數量，較去年同時，已經增加甚多。

業務數量之增加如此，至於財政情況，則困難殊甚，各路之不敷，在二十六個月間，達九萬萬之多，當時運費收入，雖已增加，然用費之增加，遠過於運費收入之數量，一九一八年，營業用款較之管理前三年之平均數，增加至十七萬萬元以上，而運費增加之數，尙不足十五萬萬元

，假定運費增加，再提高四萬萬餘元，如此一九一八年不敷之數，或可補足，惟至一九一九，用款又已增加至二十一萬餘，運費收入，則尚不到十八萬萬，此項用費，以工資之增加，及材料價格之上漲，而日漸膨脹，至於用款大部，則已包括政府付給鐵路主人之補償金額，雖成本增高，收入減少，亦不能為減付助金之理由，當吾人研究超過九萬萬元之虧損時，對於此項問題，即不能加以忽視，鐵路收入之增加，固可以增加運費之方法，達到之，然增加數額之獲得，須在國家管理之六個月以後，至於因工資提高而增加之用費，則須立即支付，否則員工之效率，必致銳減，此外更以商品價格之高漲，營業數量之增加，致鐵路虧損，終至不可避免。

就上所述，則知鐵道管理局責任之重，處境之難，欲求其於效率方面為長足之進步，誠非易事，譬之私人營業資本愈富處置愈易，而所得之利潤，亦愈多，若資本收益，尚不足經常開支，欲求其能運轉裕如，大量生產，豈可得哉，是故吾人於國家統制之成績，不當過事苛求，但求其能有助於軍事運輸足矣，陳綬蕪先生曾於鐵路協會月刊，論及美國鐵路管理之工作，以為鐵路效能能在國家管理制

度之下，雖已進步，而進步甚緩，引為憾事，然亦以為論事，當分清本末，謂鐵道固有之目的，在於利於作戰，其他方面，自不能面面俱到，此持平之論也。

其後論及美國鐵道固有之弊端，惟在以不同情況之地方，置於同一標準之下，如工資率之規定，各地皆同，至於各地之生活程度，生活費用，則未能加以考慮，惟美國鐵道固有制度之實施，自始至終，即在試驗之中，在極短促之期間，縱能有精確之理論，亦常難見之事實，設考諸國有歷史，則知鐵道管理局，當時所急切需要者，為事權之統一，差別待遇之取締，故於不同地方適用不同標準之原則，乃被忽視，就情理言，亦未嘗不可加以原諒也，總之，美國固有制度之成績，大體可稱滿意，至於財政之困難，個人自由之限制，則皆係軍事期間之普遍現象，此種現象，為國家前途之福利計，抑且為不可避免之必要的犧牲。

吾國自九一八事變發生後，備戰聲浪，曾盛極一時，而對於最重要之鐵道管理，則未能有所組織，全國鐵路，本已不足，今並此不足之數條幹線，亦未能嚴密合作，欲求不敗，良非易易，衛拉得有言：『私營鐵路，大都以商業機關自居』，吾國鐵路，則皆以官廳自居，商業機關可以動以大義，促其合作，至於官廳組織，本已隸屬於中央政府，其統制工作之難易，自不能與美國政府相提並論，然則於效率之增進，組織之改善，更當有充分之準備，美國鐵路，雖異於吾國，而改進之精神，則未有不同，因就瀏覽所得，略舉梗概，藉作鐵道管理之參考云爾。



# 賠款與德意志之鐵道財政

王國樑

1. 賠款之構成
2. 賠款之總額
3. 鐵道財政和賠款
4. 鐵道如何負責？
5. 鐵道財政之解放

## 1. 賠款之構成

自威賽爾和約簽訂後，戰勝國對德意志已試用了一切報復性的刑罰。最初，它們把德意志解除武裝，其次便佔據它的資源地帶，接着又割去它的土地，破毀它的產業，搜括它的現金，商品；這都是一九一九年到一九二三年間馬克狂跌的重要原因〔註一〕；最後還把它壓在賠款底重負之下，想使全德意志的人民因之幾世紀也難翻身——最好永遠變成它們的奴隸。這般刑罰的意味就是不准許德意志

志的產業繼續繁榮。而從此受害最烈的當然是鐵道事業了。因為德意志的鐵道自從一八七一年起，首經畢斯麥之鐵腕改為國有制度以來，便與國家的經濟發生了頑撲不破的關聯。大戰時，鐵道曾為政府極進其運輸之能事；而到戰敗之後，列強也就首先來摧殘它的鐵道。

這種傷害的第一個事實，就是鐵道數量的減少。在一九一七年年終，德意志全國鐵道總長有六二，六八七·七三公里，〔註二〕終因隨着波琛，但澤，賣賣爾，亞爾薩斯，勞萊因，猶盆·馬爾買地，北施勒蘇維格，及上西里西亞與西普魯士之一部底割讓，至一九二二年止，喪失去，七·三二九·四三公里，合陸續新建的鐵道，所餘總長不過五五，四五八·七九公里了；這就是說，德意志的鐵道因割地而減少了百分之十一以上。其次便是它們對於德意志鐵道管理權底把持了。大戰過後，德國為應付當時的需

〔註一〕 一九二三年十一月穩定馬克時，流通券(紙馬克)總額是四百兆(400,000,000,000)；每一千億紙馬克合一金 Reichsmark(即今日的金

馬克 Reichsmark之前身)。未施穩定以前，幣價瞬息數變，人民極難維生。

〔註二〕 此數僅就德國之華軌鐵道而言，國有，私有皆列其中。本文所論鐵道，偏重國有鐵道。

賠款與德意志之鐵道財政

要在一九一九年便決定按第八十九條憲法把各聯邦國有鐵道統歸國家鐵道公司經理。一九二〇年四月正式創立公司，組織董事會；設董事十八人，行鐵道公司的最高事務。

軍隊的軍事行動和監視產業及所謂國家信用等等重大問題都有密切的關係。

2. 賠款之總額

到一九二四年九月道威斯計畫(Dawes Plan)〔註三〕擬出以後，按憲法新條文，德國國有鐵道就交付國際鐵道公司管理，以五十年為期；並且在董事十八人內，英，法，比，意各佔一席；至於改行國際鐵道公司之目的不外是想嚴厲監督其鐵道財政，以壓榨其大部的利益充當賠款。到了一九二九年八月，那個賠款案又改行楊格計畫(Owen Young Plan)〔註四〕時，這種國際管理的名義雖然取消，外國董事雖然去掉，但是德意志國家鐵道公司仍要秉承國際的法度和意志行事；因為鐵道支付賠款能力之大小與德意志能否履行計畫有密切關係，也就是間接與萊因區列強駐防

賠對於德國鐵道之摧殘，較之截短路線及把持管理權更甚萬倍。現在先把賠款總額規定底變遷敘述出來，然後再看它給與鐵道事業的影響是如何。歐戰「戎首」的責任既經威賽爾和約加在德意志身上，于是一筆亘古未有的賠款便該由德意志設法擔負了。這筆巨額在休戰後三年（一九二一）方由賠款委員會決定為一三二〇億金馬克（約合三一，四二八，五七〇，〇〇〇金元）。此後德意志勉強強支付的款項每年總在二億金馬克以上；到了一九二三年，連同未定賠款數目以前的支付額在內，業有一二，〇〇〇，〇〇〇，〇〇〇，金馬克了。這等款項底撥付乃誘起了德

〔註三〕

道威斯計畫要點為：1. 德國設一銀行，發行鈔票（此銀行由德人七，外人七，即英，法，意，美，比，荷，瑞士各一人，組織董事會，其準備金存于外國銀行，資本則在國內募集。）2. 德國鐵道交國際公司管理，以五十年為期，在此期內，每年盡力繳付賠款。3. 菸，酒，糖，由國家專賣，歸外人監督。

〔註四〕

楊格計畫要點為：1. 組織國際銀行，為經理賠款之機關。2. 規定賠款之總額為三百八十億一千七百萬金馬克。3. 規定德國繳納賠款期限為五十八年。4. 支付賠款年金，分有條件，無條件二種；前者可延付二年，於九十日前，申請國際銀行審察核准後，即可緩付。5. 規定賠款年金之構成，廢除已往一切財政上與工業上之擔保監督。

國空前之金融膨脹，致使人民生計飄搖無定，生產力日就  
衰疲。結果，當然會使賠款不能按定額付清；於是法，比  
二國軍隊在一九二三年便入佔德國工業最盛的魯爾河流域  
(Ruhr) 以為保證，德國的濟經組織乃愈趨破產了。後來  
，列強為求對策才在倫敦開會，正式提出來道維斯計畫。

這個計畫對於賠款年金的規定如是：

- 一九二四年..... 七五〇百萬金馬克
- 一九二五年..... 一，二五〇百萬金馬克
- 一九二六年..... 一，五〇〇百萬金馬克
- 一九二七年..... 一，七五〇百萬金馬克
- 一九二八年(及以後每年)..... 二，五〇〇百萬金馬克

這個規定的意義就是：當德意志經過四年的修養以後  
，從一九二八年起每年即以此二，五〇〇百萬金馬克為標  
準年金，不再更改。實際，此五年內德國所付出者僅四，  
〇〇〇百萬金馬克，合上侵略及工業賠款也不過六，〇〇  
〇百萬金馬克「註五」——此并非德國信用不如法國，實在  
是財力使然。並且，此計畫既未定出并賠款之總額又未定

出年度之總數，使列強無法造成每年預算案以應付對美債  
務，所以列國于一九二九年又在海牙召開會議，並可決楊  
格計畫。到此時，列強也不得不廢除對德財政上，工業上  
之擔保監督，使德國稍稍呼吸自由之空氣了。

楊格計畫，定出賠款總額為三百八十萬萬金馬克，其  
內容大體是從修改道威斯不合理的條件所得的結果。楊格  
計畫之賠款支付可分為三期：

- (一) 休養準備期：  
最初的十年(一九二九—三八)：由十七萬萬漸升  
至二十萬萬金馬克；
  - (二) 充分賠款期：  
其次二十七年(一九三九—六五)：由二十萬萬漸  
升至二十四萬萬金馬克
  - (三) 結束賠款期：  
最末二十年(一九六七—八六)：由十六萬萬漸降  
至九萬萬金馬克。
- 但每年所付之年金，可分之為二部：一部為必須付的

「註五」見 Foreign Affairs, Vol. 13 No. Jan. 1935. German Trade and Debts—By Hjalmar Schacht, P. 1.

部份（或無條件的部份 Transfer-ungeschuldet）包含六萬萬六千萬金馬克；一部份為可緩付的部份（或有條件的部份 Transfer-geschuldet），即在每年總數內減去六萬萬六千萬金馬克所餘下的數目。此後德意志即按此計畫履行其威賽爾條約上的義務，到不能履行時，則和約所規定之武力裁制仍將有效。德意志懾于淫威，迫于民意，對此計畫乃不能不強忍履行。不幸，一九二九年秋季，世界經濟恐慌開始，在狂流激盪之下，德意志的產業乃受害最酷，更加以國家社會黨奪取政權底騷動，(Nazis Revolution) 德國國基更加動搖，於是各國官方私人紛紛提回去投資和存款；至此，德意志雖欲付款也不可能了。

基于這等原因，乃有胡佛總統准許延付戰債及戰勝國准許延付賠款底實施。可是到了一九三二年七月，延付即將期滿，看來德國仍無起色，所以洛桑會議所擬訂的新辦

法〔註六〕又應運而生了。

但是許多帝國主義的國家，方每年以八倍償還對美戰債之巨費擴充不生產的軍備底時期，一方雖以減低賠款示好於德人，一方則要求美國放棄其一一，六七二百萬金元（一九三一年之數字）之債權，以抵補它們的損失；結果，當然空話實踐不了。回想自賠款加于德意志身上以來，雖經它們的外交家，政治家，財政家，實業家，資本家 and 地主階級多方的努力，雖經國際間大小四十幾次會議之研討，終久未得取消。現在自戰勝國看去，此後德意志對於賠款的義務，在法理上和十七年前的情形實在還是一樣。

### 3. 鐵道財政和賠款

一向德意志支付如此巨大賠款之來源，不外稅收，商業出超淨利，發行實業公債，借外債，及鐵道事業之收入。可是核計以往每年之支付賠款年金，鐵道事業單獨地已

〔註六〕 洛桑會議于一九三二年六月末舉行，七月九日始成議定案，其中各國代表雖已簽字，但各國政府現尚未批准。其內容要點：

1. 將賠款之名稱改為「歐洲善後底貢獻」，且縮減其餘額至三十萬萬金馬克（據此則德國人民每人之擔負與十四年前者，可成五〇金馬克與二二〇〇金馬克之比。）
2. 由德發行三十萬萬金馬克債券，利息五厘，基金一厘；債票由國際銀行保管，供整理歐洲經濟用途。
3. 議定案之有效與否，須視美國是否改變其一貫政策，即德意志的債權國本身之債務是否因美國之慷慨讓步而解決以定。

擔負過半數以上了。全德意志國家鐵道公司的資本計有二六〇萬萬金馬克，其中佔一一〇萬萬金馬克的債券却撥充賠款的担保品了。按道威斯計劃，以此擔保值的年息一厘，即一萬萬一千萬金馬克充償還金額，以其年息五厘，即五萬萬五千萬金馬克充支付息金，總共每年由鐵道直接擔負了賠款內的六萬萬六千萬金馬克。此外，鐵道公司為保證這種經常的支付，尚須備下一筆值五萬萬金馬克的法定賠款準備金。

到一九二九年九月以後，在楊格計劃內，鐵道的賠款擔負量數依舊；這法定額數恰好和賠款中「必須付的部份」相等。不過因管理權之收回，鐵道不再直接交付賠款了，且實際能支付的數目，可就本身能夠動用的部份呈交政府，够或不够，概由政府自行處理之。按舊辦法鐵道公司負責期限到一九六五年為止，按新辦法，它就必須與政府一同負責到一九八六年，那賠款償還告終的日子了。

除去這種直接負擔以外，鐵道的客運，貨運，還須按收入額成數繳納運輸營業稅；這種營業稅成數有以下的規定：

(一)客運按一，二，三等客車收入，納稅百分之十乃至十六。

(二)行李運費按收入額納稅百分之十二。

(三)貨運運費按收入額納稅百分之七(煤船免稅)。

據歷年統計，這種營業稅稅金底收入有如下表：「註七」

年份	運輸稅金額
一九二六	二七〇〇〇〇〇〇〇金馬克
一九二七	三〇〇〇〇〇〇〇〇〇金馬克
一九二八	二二〇〇〇〇〇〇〇〇〇金馬克
一九二九	三三〇〇〇〇〇〇〇〇〇金馬克

由此看來，德意志國家鐵道近年為賠款擔負的總額已在全賠款底半數以上；若就一九二九年論，德意志賠款法定額是十七萬萬金馬克，而鐵道已為它負擔起九萬萬九千萬金馬克了。但是鐵道分擔賠款的結果是甚麼呢？在鐵道自身內：興革的事業減少了，員工的生活保障降低了，運費逐年增加使人民的生活越發困窘了，以及，應還的外債不但不能償還而且逐漸地添多了。

#### 4. 鐵道如何負責？

「註七」見德國鐵道調查記，第二二七頁。

德意志的國家鐵道財政中既然須有這樣多的額外支出，那麼，公司用甚麼有效的方法獲得這筆款項呢？爽快地說，它的方法也不外是減少支出，增加收入罷了。它曾用下面的方法整理財款支出。像行車時所用的油和煤本佔用費大宗，在它的獎勵節省制度之下，現在實在是經濟得多了。鐵道中枕木消耗也佔一大筆費用，它可以設法把枕木預先用藥劑蒸煉過，以增加其防腐，防蟲的能力；而且由此又可以儉省一大宗費用。如五·五馬克一根的松木枕木，未經蒸煉以前能耐用十年，既蒸煉過後，則可耐用二十至二十五年，至于所費的工料價值，乃不過一·八馬克。再如鋪路用的石塊，在全德鐵道中每年所用數量可值五千萬金馬克之多，但是經過它特別設立的一處碎石檢驗所對於石質及石底耐久性實行檢查以後，普通的石塊總能使用至二三十年了；而且其間也能節省了很多的用費。在路中，凡遇到房屋，地底，鋪路及聯鎖機等工程有了「不適用」的地方，立刻便會有二九三八所養路工程處分擔維持鐵道建築的責任；而且這種養路的手續都有經常的辦法，所謂「不適用」底限度也就是它的科學化的統計術指定到的時期。他們的統計術在另一方面還能幫助鐵道會計，各路預

算建議書，全國預算案，各路財政總報告書，及全國鐵道決算案之成立。雖然，近年來全經濟界都會有一二反常的變故發生，所以，這種統計容或也有不太準確的地方。但無論如何這種優良會計和統計的運用常能指示各鐵道局，鐵道管理院，財政計算部及鐵道公司董事會決定出優勝的策略，走向省錢還債的方向。

以往，德意志國家鐵道公司所有資本，除去用作賠款抵押的債票一百一十萬萬金馬克以外，尚有一百三十萬萬金馬克的普通股票和二十萬萬金馬克的優先股票。凡持有這種優先股票五萬萬金馬克的股東就可充一名董事；但是這優先股票本身的固定利息已足影響及公司理財，何況又附帶這一種損害重要管理權的條件呢！近來鐵道公司已擬具陸續收回的辦法了，這也可以認為是一個促進鐵道營業，增加鐵道能力的新方案。

德意志的鐵道自一八四六年起即已開始率領一般的產業走向合理化的境界。德意志國內鐵道系統的物質設施到現在幾將完全工業化（或技術化）了，一切管理的辦法也幾將全部理性化（即組織化及機械化）了；那麼，它的一切司理建設和管理的員工還有刪裁的必要嗎？但是，爲了

節省費用以應付賠款的原故，一部份的員工就不得不離開鐵道；而其他餘下的員工，則必須把工作中休息的間隔，均勻地塞滿了所多餘的工作「註八」；並且，他們的薪金和工資，也和其他產業中的情形一樣，是被人逐漸減少了。這種措失的結果又是甚麼呢？不過是代替社會分任增加失業人數的義務，和限制幾近七十萬的員工和他們的家屬的購買能力罷了。

國家鐵道公司又曾用下面的方法增加收入。像郵運，軍運，現在在德國鐵道中也一概要納費的。這種收入真也不在少數。郵運在一九一八年以前，除快車稍納運費外，其餘完全免費，一九一八年以後，又改訂第一郵車不納運費，那超過一車之數完全須納運費。由一九二五年四月一

「註八」德國鐵道歷年員工數目調查表：見德國鐵道調查記第一〇一頁。

年代	職員	工人	員工合計
一九一九	三三三,〇〇〇	六九〇,〇〇〇	一,〇二三,〇〇〇
一九二〇	三三三,〇〇〇	四〇一,二四九	七三四,二四九
一九二一	三三三,〇〇〇	三六七,四六九	七〇〇,四六九
一九二二	三三三,〇〇〇	三六〇,三六四	六九三,三六四
一九二三	三三三,〇〇〇	三六〇,〇〇〇	六九三,〇〇〇
一九二四	三三三,〇〇〇	三六〇,〇〇〇	六九三,〇〇〇
一九二五正月	三三三,〇〇〇	三六〇,〇〇〇	六九三,〇〇〇

賠款與德意志之鐵道財政

日起鐵道與郵政雙方訂妥郵運價章；大概每年鐵路從郵運得回的收入，平均約有一萬萬一千萬金馬克之多。軍運運費大體是按着普通運輸之幾成計算，每年收入也能有數百萬金馬克呢！

在國家鐵道系統內曾逐年增加輔助運輸的客貨汽車；如在一九二九年，這類汽車共進行三、五六百萬公里，包括有三、七六百萬人的客運和二、二三百萬噸的貨運。這類附屬事業不但能為鐵道增加大量收入，而且還有招徠客商，抵抗汽車，水道運輸的競爭之功用。

但是，它又曾以提高運費做為增加大量收入的手段，這不但相當地把營業與汽車運輸，「註九」而且使一般的經營工，農，商業的人羣受了很大的損失；因為運費提高

「註九」下面是近年，鐵道全系統與商人汽車運輸數量消長表，採自交通雜誌第一卷第十期，德國鐵路與汽車之競爭，第九十七頁：

	一九二七	一九二八	一九二九
鐵道	一四三	一五三	一四〇
汽車	一〇七	一四四	一六七
客運	四四	四三	四六
貨運	元	元	元

客運單位，百萬人；貨運單位，百萬噸。

的結果是增長物價，于是受他不良影響的人更加多了；固然，鐵道要如是做的也是想要代國家向人民徵集一種額外的收入，去應付艱巨的賠款——不過，在當局中總會有一部份人在想：德意志的中下級人民擔負的賦稅，債務，意外損失是够輕的了。但是，如果運價收得過高，有時反會減少營業，這是誰都知道的。

總之，德意志國家鐵道公司能以維持鐵道本身以內的經濟情況，以爲國家分任巨艱也算是很難得的。在另一方面，它對於社會底經濟不能說是公平地盡了與所收金錢相稱的勞務；因爲近年來，民衆仰賴鐵道和其他公用事業以及政府惠施救濟的需求增高得多了；如此則鐵道的一部份的賠款擔負，與其說是由鐵道，無寧說是由民衆負責了。

### 5. 鐵道財政之解放

現在德意志國家鐵道的運價是增到很高了；德意志的民衆是否真的不能担負呢？請看從一九二九年以來，世界失業者總數據官方的報告至少有二千五百萬人，而德意志國內因厲行合理化故，失業人數乃佔全世界總數的五分之

一。這唯一地意味着德意志的產業界日趨貧困。

德國全境的土地所產的農作物，現在能供給幾多人的需用呢？充其量也不過是二千二百萬人（因爲地力有限，而且德國新境的面積僅相當中國湖南省二倍之大），這比較六十年前的情形不見得加多。「註十」所以輸入農產品的需求應該如舊。至于德國政府幾年以來對輸入農產品提高了關稅以後，一般業農的人民應該是得到救濟了；但實際那利益仍舊是大地主的。因爲債務擔負之增長，貧農與中農被迫着（大地主也有受牽連的）一趕收穫之後，就把他們的生產品投到市場上去了；不管關稅怎樣，價格總是在每年秋季跌落，到次年收穫之前高漲上去，只有在這個短期間，穀類投機家與富農方才出賣他們的商品；所以農民的處境是異常惡劣的。

德意志的工商業現況又是怎樣呢？德意志，曾以價值六百萬萬金元的財產揮霍于大戰，曾因殖民地之喪失減少它的大量財富（這數目恐怕要居于三百二十萬萬到四百萬萬金元之間）；而且德人在國外的私人產業被人沒收的

【註十】見 The Current History, Vol. XLII, No. 1, April 1935, Germany's Shattered Economy P. 21.



也值四十萬萬金元之多。「註十二」因為要補充賠款缺額和設法維持產業，它曾在七年之間（一九二四—一九三〇）僅祇向美國就借到一百萬萬金元的外債；但是其中的一半是用在不生產業的方面去了；而且這宗債務六厘年利的負擔又成如何大的一個數目！還有德國政府直到現在已經發行的公債有四·六八二百萬金元之多（其中的百分十九握于外手中）若以六千萬的民衆平均負擔之，每人要派到幾近八十金元了。

所以，德意志的工商業在經過大戰，割去重要原料區，馬克暴跌（一九二二—一九二三），國家社會黨的擾亂（一九二三），魯爾事變，及世界經濟恐慌以後，實在是每況愈下，很少有復興的機會。何況數年來它的現政府又厲行禁絕和蘇聯間友誼的，經濟的關係，厲行驅逐猶太人的政策呢！現在，全世界中德意志並沒有一個休戚相關的朋友，就是連一個好的商業主顧都沒有！然而它的執政者，如希特勒 (Adolf Hitler) 和沙赫特 (Schacht) 等，尙自明目張胆的誇張其鋒芒，希望挽回帝德時代人民的奢念與雄

心，希圖和一切的正在切齒于它的國家挑戰；那麼，唯一的反響就是各個戰勝國因為驚恐而引起的一切政策；在政治上絕對擁護威賽爾的和約和羅加諾的保安公約；在軍事上盡量地把國民及殖民地民族的膏脂投于擴充軍備上去，一直到達使德意志在軍備限制下無論如何也不會趕上去的程度；在經濟上，它們一概嚴肅起關稅壁壘，採用成額制度 (Quota System)，使德意志的仰仗出超爲生的一千二百萬人無法維生。

下面是德意志國內工商業生產量，由一九三二到一九三三，蕭條概況：「註十二」單位百萬金馬克

類	一九三二年 (一—四月)	一九三三年 (一—四月)	低減數
石	七七一	六六八	一〇三
鐵	二七三·九	二六三	一〇·六
棉織物及其他棉製品	五二·九	四二·九	一〇
羊毛及其他毛製品	四一·九	三三·一	九·八
器具及製造機械	八二·四	五〇·三	三二·一
電氣工藝品	九二·一	五八·七	三三·四

「註十一」見 Foreign Affairs, Vol. 13, No. 2 Jan 1935, German Trade and Debts—by Kijmar Schacht P. 2.  
「註十二」見平明雜誌，第二卷第十八期，德國經濟國家主義之現勢及其前途，第十八頁。

· 賠款與德意志之鐵道財政

染料及漆	七〇·六	六六〇	八·六
皮革及其製品	三三〇	二二七	九·三
硝子及其製品	四一八	三六五	五·三

其實，這種的低減并不是自一九三二年開始，一九三一年以及更向前幾年就已有這種趨勢。近來德意志的國際貿易情形一年不如一年；自一九二七至一九二八，它的入超非常，一九二九年，出入相抵（原因是進口原料價格較工業品價格跌落尤為迅速），其後四年由于同樣原因都有相當出超，不過自一九三四年起又開始下落，而且有入超漸多的趨勢。〔註十三〕

由這裏面，我們已經可以看透德意志的農業，工業，商業是陷于如何的困頓之中。但是鐵路入款的來源絕大部份是貨運和客運，既然一切生產商品和消費商品的數量都在減少，當然往來貨運的機會就隨之減少，那麼鐵道的業務從那里進步呢！

它的執政者除去日在吹噓重整軍備和救濟失業之外，別的也一籌未展。但是這樣重整軍備的效果是否優于斯特萊斯曼 (Stresemann) 時期的和平政策？——這由最近和將來的情形不難證明；至于所謂失業救濟的成績，他們也不

會做得比較其他資本帝國主義的國家好些，在數字上重新得到工作的人也許真的不少，但是這種種新工作的真偽尚多可疑之點，其中一部份果真得到工作的員工的薪水和工資，一減于資本家，再減于新稅之後，這餘數給到他們的遠趕不上正常的報酬。這里有一個局部的記載：現在德意志產業界的生產力是比較在一九三二年的成績加大了百分之五十，但是全國工人的總工資僅僅由六十五萬萬金馬克增至七十六萬萬金馬克啊！〔註十四〕

〔註十三〕 下面一表表示出自一九三二年到最近，德國進口，出口貿易的情形，單位百萬金馬克；一九三四年以前材料採自 Foreign Affairs, Vol. 13, No. 1 Oct. 1934. How Real Is The German Recovery? P. 39. 一九三五年材料採自 The Current History Vol. XLII No. 1, Germany's Shattered Economy P. 20.

	一九三二	一九三三	一九三四春季	一九三四夏季	一九三五年一月
進口	三九九	三三〇	三三三	三三三	四〇四
原料	三〇一	三〇三	三〇六	三〇三	—
食料	三三	二〇	二五	二六	—
出口	四七六	四〇六	三五五	三三二	三九九
工業品	三七五	三三四	三二六	三二七	—
貿易差額	(十) 九	(十) 七	(一) 六	(一) 四	(一) 一〇

(十)表示出超，(一)表示入超。  
〔註十四〕 見 The Current History Vol. XLII No. 1 題目詳前，第二十四頁。

所以目下德國人民——尤其是一般賣力氣的人民——的購買力小得可憐，其生活底標準(Living Standard)由于同一的原故，真是低了又低。「註十五」這還能望他們自己來振奮，望他們自己來挽救這經濟世界中的現狀嗎？政府實在是每天給他們增加担負，把一切良好的機會都誤盡了。

至于像鐵道逐年增加運價一類有害于人民蘇生的策略當然是絕對違反實際需求的；結果，當然會使鐵道公司深深地感覺有和其他產業界類似的在過度實行合理化之後所能有的痛苦——即全部的生產力，或工作力，其中有一多半不能夠利用。

當我們讀過蕭仁源先生著的德國鐵道調查記以後，我們對於德意志鐵道中的工程，技術，管理，組織，都應該異常滿意，異常羨慕的；此外我們還應該向之表示同情。因為今日鐵道的担負是由不正當的政策惹出來的不公平的

結果。它在很危險的局勢之下既然曾為國家不斷地建了無數的功績，國家當然也應為它努力，設法使自己的錯誤經自己巧妙地改正好。至少，在消極方面，國家該樹立起較為妥善，勝算的政策，補救既成的失着，用心安定人民的生計，堅固國家的信義，不再迷信武力底再興，不再預備財富之掠奪，乃至認真走上光明與和平的坦途。在積極方面，國家必須儘量利用它的時機，首先求達到前次（一九三二年的）洛桑會議的協定案，使全國的担負陸續減至最低；因而弛懈了虎狼敵人物質攝取的野心。德意志國家鐵道財政中的癥結，必須由此，才能融解。不然，則國家必然要再受所謂撻伐，人民必將再遭割宰，鐵道，也仍會有再增新樣擔負的可能，以至永遠不能解放。

一九三五年五月十五日。

「註十五」 M. Varga 著的一九三二年第二季世界經濟與經濟政策第三十頁上記着：據德國營養與農業部長巴龍布郎于一九三二年六月十一日在農業委員會的講演：「因為購買力的減少，我們可以認為一種需要的減縮，這種減縮，在小麥上，至少要減少百分之十，牛乳減少百分之五，糖類減少百分之十三到十八，麥酒減少百分之四十，威士忌酒減少百分之七十五」。而據今年四月份的現代史料 Current History Vol XLII No. 1, p. 24 所載的情形，德國人民的購買力仍是有減無增。

交大平院季刊



# 一九三四年之鐵路電氣化事業

辛承謙譯

近年來各國鐵路電化事業，進步非常迅速，返觀我國，則仍數條舊式鐵路，且多在千瘡百孔之中，與人相較，不啻天淵，去年十二月十四日之 *Electric Railway Traction* 第十六期中，載有 *Railway Electrification in 1934* 一文，對過去一年中各國鐵路電化事業之情形，敘述頗詳，特譯出之，以喚起國人之注意焉。

譯者贅言

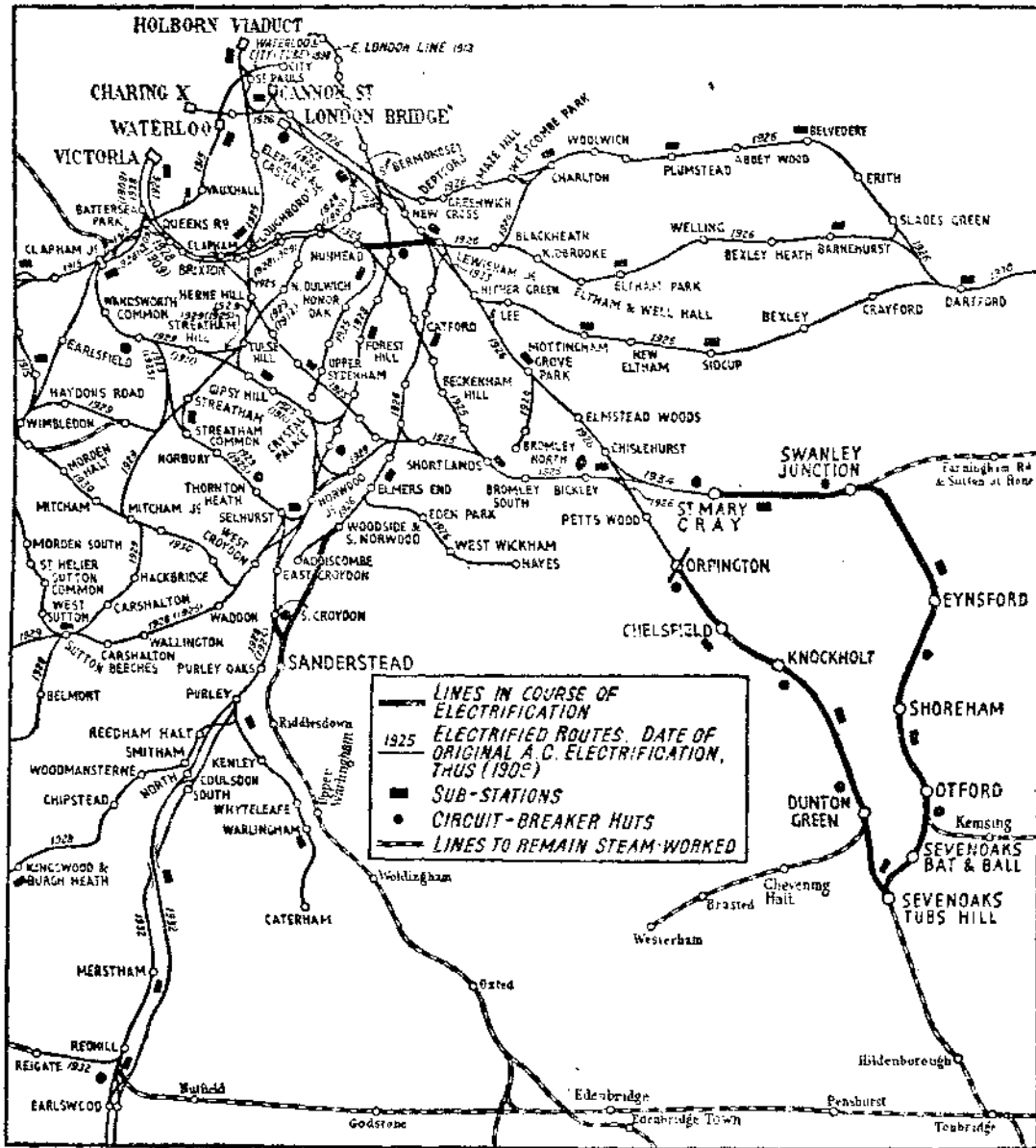
一、使用蒸氣鐵路之電化，及純粹電力鐵路之建造，已明白表示電力有解決許多蒸氣鐵路所遇之工作上的困難的可能矣。

在過去一年中，鐵路電化事業之進步，大有突飛猛進之勢；鐵路電化之可能性，已被一般人普遍承認，招集所需資本時，甚至招集為完成大的計劃所需之資本時，亦未遇有若何困難：此實幸運之事也。

英國各鐵路及製造業者，對過去鐵路電化事業上之進步，莫不有相當之貢獻，此殊令人欣慰。南方鐵路 (Southern Railway) 從外福斯費爾德 (Wivelisfield) 至意斯特包尼 (Eastbourne) 及黑斯亭斯 (Hastings)，與從彼克勒 (Bickley) 及澳憑頓 (Orpington) 至塞文惱克斯 (Sevenoaks) 諸主要電化各線之延長消息，一年以前，在本刊中，曾有記載。明年 (按即一九三五年——譯者) 一月六日，通塞文惱克斯之二路，即行通車；明年五月，可望達到黑斯亭斯，成功之速，出人意料之外。從彼克勒諸路交插點至瑪利克利街 (St. Mary Cray) 之一小段，已於本年五月一日通車。一月以前，南方鐵路曾宣佈將更易從來位山姆 (Lewisham) 至弄海特 (Nunhead) 之灣路及從屋得塞得 (Woodside) 至散得斯太得 (Sanderstead) 之線為電化鐵路。當此等計劃實現後，南方鐵路將有四百四十七哩路程 (route mileage) 及約一千一百六十哩軌程 (track mileage) 在六百五十弗直流制下之電化鐵路矣。(參看圖一)

倫敦旅客運輸局 (London Passenger Transport Board) 之在倍克爾街 (Baker Street) 及分其勒路 (Finchley Road) 間修築電化鐵路隧道及電化從利克曼屋斯 (Rickmansworth) 至阿莫山姆 (Amersham) 間老的米出泡利屯 (Metropolitan)

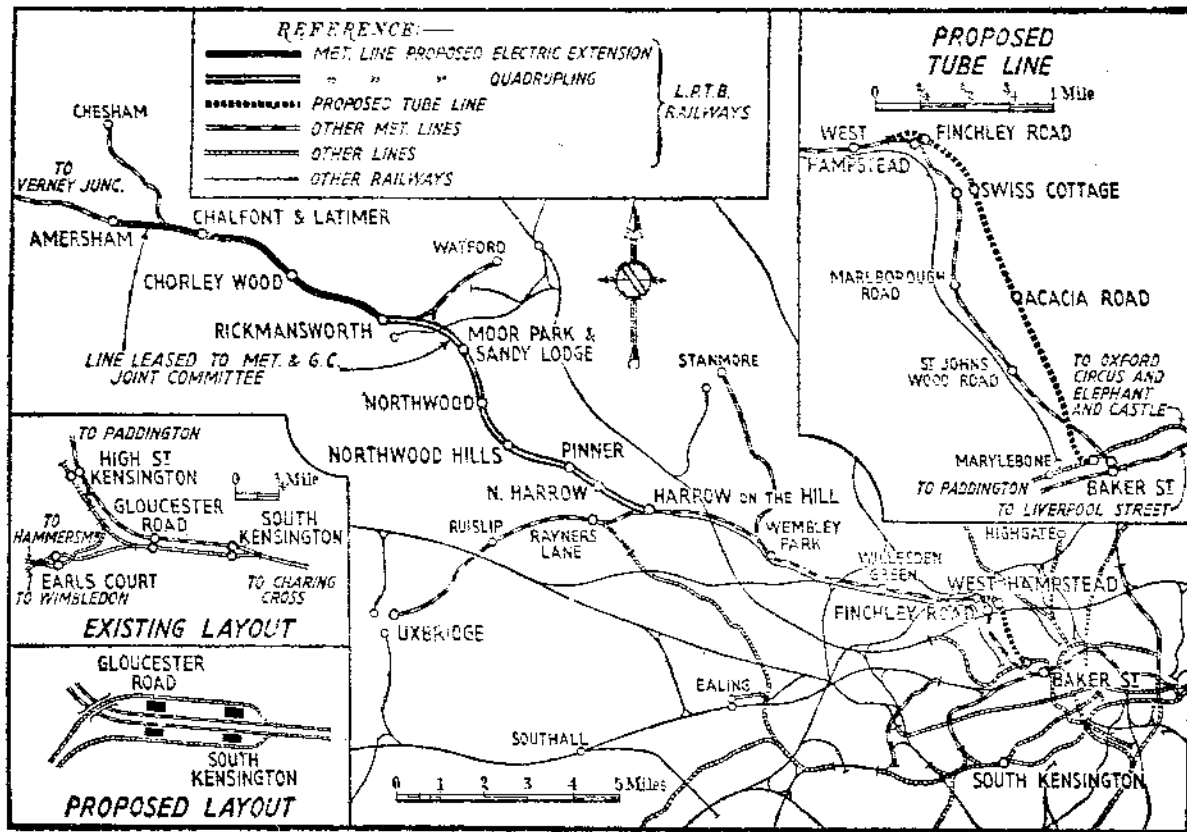
一九三四年之鐵路電氣化事業



第一圖

(參看圖二)雙軌鐵路之擬議(在十一月十六日之本刊中，曾有刊載)，大有被南方鐵路偉大計劃掩蔽之趨向。北部的倫敦東北鐵路(London and North Eastern Railway)，近正從事於太恩塞德(Tyneside)已電化諸路之大規模改良工作。莫爾塞鐵路(Mersey Railway)亦已開始實行其改良計劃，以謀利物浦(Liverpool)，若克費利(Rock Ferry)及貝爾肯亥德公園(Birkenhead Park)三地間更進一步之便利。

一九三四年間，英國為電化鐵路所用之款或指定之款，雖有五、〇〇〇、〇〇〇鎊之多，但歐洲大陸僱工及財政問題之嚴重情形，亦已予各國以刺激，至各國不得不先後擬定電化計劃，而



第二圖

法國之計劃，在鐵路史中，恐無能出其右者。按照法國財政部及公共建設部 (Ministry of Public Works) 所擬出之馬奎計劃 (Marquet Plan)，在一九四〇年以前，法國將撥一、三〇〇、〇〇〇、〇〇〇法郎，作為電化鐵路之用費，其支配方法如下(參看圖三)：

電化巴黎—里昂鐵路 (Paris-Le Mans line) 及四郊各種設備 (七月二十七日及八月二十四日之本刊中，曾詳細刊載)，需用費四〇三、〇〇〇、〇〇〇法郎。

(Erat Railway)

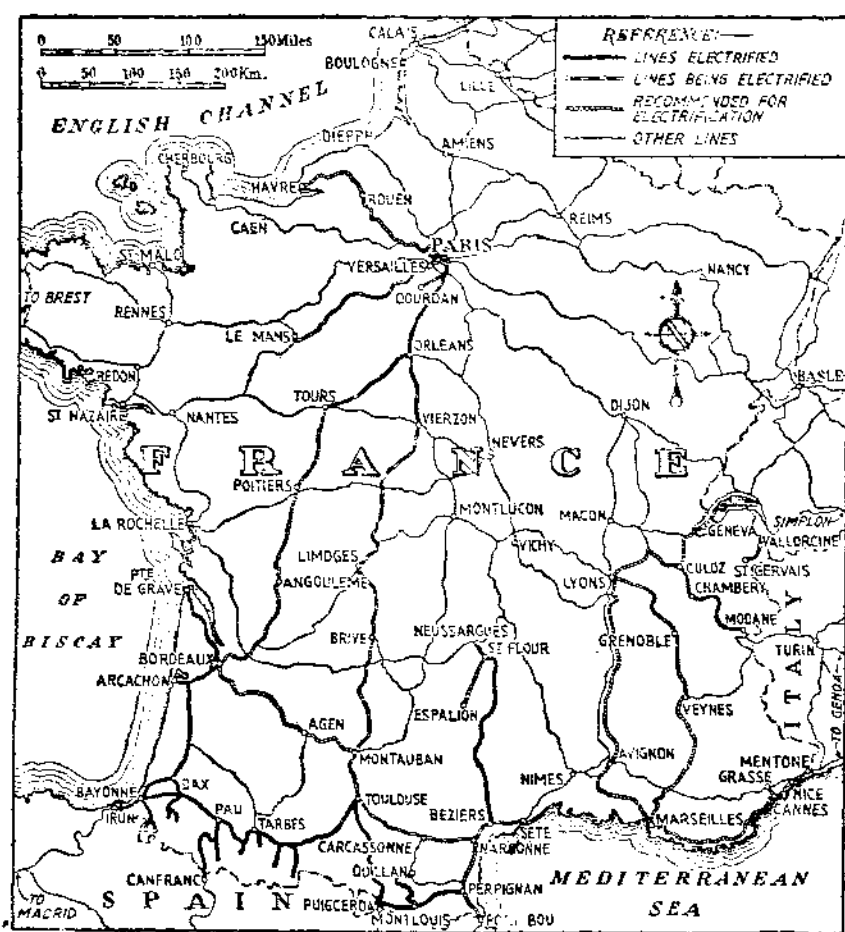
電化自都爾 (Tours) 至包的俄 (Bordeaux) 幹路，需用費四七〇、〇〇〇、〇〇〇法郎。此部工作，在凡爾藏—貝來夫一線 (Verzon-Brive line) 電化工作完成之後，即行開始。(P. O. Midi Railway)

電化自巴黎至查透細利 (Charcau Thierry) 範圍內各郊外鐵路需用費四〇〇、〇〇〇、〇〇〇法郎 (Est Railway)。

完成自喀老茲 (Culoz) 至柴木白利 (Chambery) 一線之電化工程，需用費二七、〇〇〇、〇〇〇法郎 (P. L. M. Railway)。

一九三四年之鐵路電氣化事業

德國瑞赤斯巴根鐵路(Reichsbahn Railway)自海里(Halle)至德意志中部麥格地白克(Magdeburg)之五十四哩雙軌鐵路，已於十月六日開始高壓單相電力運輸(Electricity)



第三圖

連堡(Nuremberg)間之八十六哩之鐵路上進行。在一九三四年內，瑞士共有一一一哩路程之鐵路，改爲電化者，自

巴尼(Berne)至魯塞尼(Lucerne)及自若斯卡赤(Rorschach)至巴赤斯(Buchs)二段，乃其最要緊者也。奧地利亞，在過去一年中，除推行電化事業至逃恩坡地(Tauern inclines)以南之外，別無所成就；但匈牙利自布達佩斯(Budapest)至維也納(Vienna)幹路上自柯麻羅姆(Komarom)至黑支沙羅姆(Hegyeshalom)一段之電化工作，已將完成。本年內，米出泡利屯—維克斯電氣公司(Metropolitan-Vickers Electrical Co.)，曾對匈牙利國家鐵路(Hungarian State Railways)輸出大批外站(substation)及機車用品。

意大利自採用其交通總長於一九三三年擬定之切鐵路費用之計劃後，已有數條主要電化鐵路完成。在意大利，高壓直流制及三相交流制(high-tension d. c. and three-phase a. c. systems)，相並採用。已行電化鐵路中，採用高

之自條并續(Tubingen)至波洛慶鎮(Plochingen)之三十哩鐵路，亦於同時開始電力運輸。巴威路系統(Bavarian Sys-

tion single-phase electric traction)。屋特母白克(Wurtemberg)



壓直流制之最要者，爲從那不勒斯(Naples)至撒列諾(Salerno)之一段；採用三相交流制者，爲自波爾撒諾(Bolzano)至川恩頭(Trento)及自出非爾老(Trofanello)至喀尼奧(Cuneo)之二段。但以上數種工作，已爲最近完成之自波羅格那(Bologna)至佛羅稜薩(Florence)一線之通車所掩蔽，此線乃三千弗之直流制者，本年五月四日日本刊，對此線曾有詳細之說明。

瑞典國家鐵路(Swedish State Railways)對電化工作之努力，亦不稍落人後。北部自哈爾斯堡(Hallsberg)至克利爾保(Krylbo)及安支(Aänge)，與西方海岸之自哥森堡(Göteborg)至馬爾摩(Malmö)二路之發展，乃最重要者也。從斯德哥爾摩—哥森堡(Stockholm—Göteborg)鐵路之拉哥薩(Laxna)至那威邊境卡洛吞堡(Charlottenberg)間一線之改裝電氣工作，亦已開始。堡哥斯拉支那斯及道爾敦德(Bergslagens and Dalsland Railways)一私有鐵路，亦已開始電化工作。此二路包括自哥森堡至那威邊境克恩斯舊(Korsjö)之幹路，共有一四〇哩之路程長度。數年之後，斯德哥爾摩或馬爾摩與奧斯達(Öst), 那威國都(譯者)之間，或將有完全之直達電化鐵路，因那威國家鐵

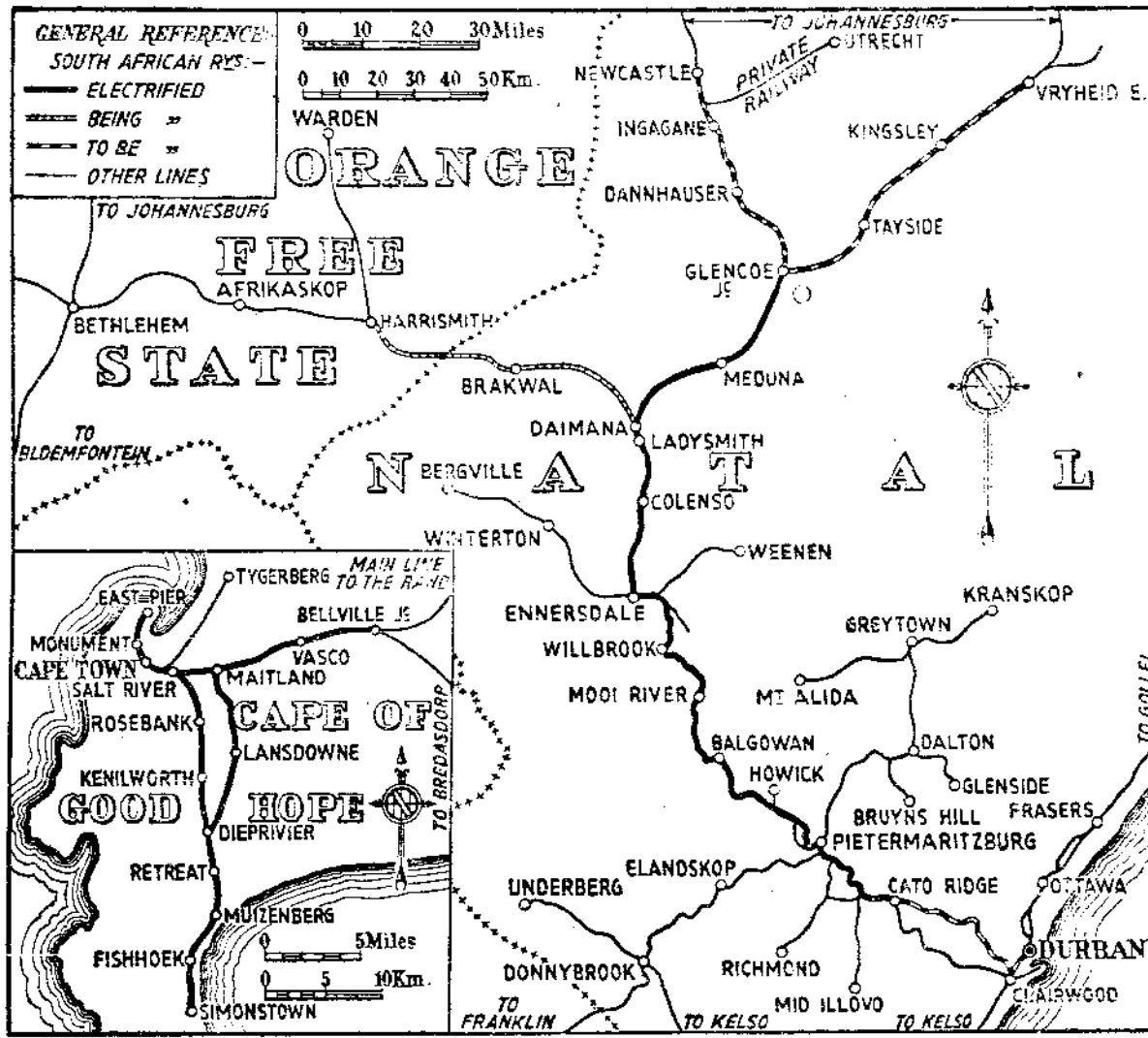
一九三四年之鐵路電氣化事業

路(Norwegian State Railways)當局，已宣佈其電化奧斯特弗爾德一線(Ostfold line)之決心，此種工作，已計劃多年矣。

丹麥國家鐵路(Danish State Railways)內哥平哈經系統(Copenhagen system)各路，已於本年內開始市外電化工作，愛子蘭鐵路(Netherlands Railways)自若特得姆(Rotterdam)至多爾支特(Dordrecht)之一段，已完全電化矣。波蘭之鐵路電化工作，亦進步甚速，英國電氣公司，現正從事於電化環繞華沙(Warsaw)各路之工作。西班牙北方大鐵路(Northern Railway of Spain)自馬德里(Madrid)至阿夫拉(Avila)之幹路，對電化之工作，亦有相當之進展。蘇俄對電化幹路及市外各路之計劃，已詳細擬定。雖蘇俄意欲自己製造一切電化所需之材料及物品，但在過去數月中，自義大利輸入之高馬力電力機車，已爲數不少矣。比利時現正從事於布魯塞爾—安特衛普鐵路(Brussels—Antwerp line)之改裝工作，進步甚速，在一九三五年之布魯塞爾展覽大會(Brussels Exhibition)以前，可告成功也。

## 二、其他各國之鐵路電化狀況

巴西中部大鐵路(Central of Brazil Railway)自里約熱



第四圖

一九三四年之鐵路電氣化事業

六

內盧(Rio de Janeiro)至巴拉杜排勒(Barra do Pirahy)及散他克魯茲(Santa Cruz)一線之改裝電氣工程，巴西政府及米出泡利屯—維克斯電氣公司間，已成立善意之協定。依照該項協定，此段鐵路將改為三千弗之直流制者，此段鐵路之路程長度為九十三哩，軌程長度為二百三十二哩。此項協定之成功，站於英國立場言之，實可慶幸之事也。改裝此路之費用，約需三、〇〇〇、〇〇〇鎊左右，惟至今改裝此路之工作，尚無若何進展，因最近又有進一步之困難問題發生也。

在哥蘭愛特調查團(Granet Commission)赴南非洲之前，南非洲鐵路(South African Railways)當局，已從事於電化自內特爾(Natal)至奧蘭支自由邦(Orange Free State)一線之得馬那—哈利斯米斯(Daimana-Harrismith)段工作(參看圖四)，及至最近，此種工作，已將告成。該路當

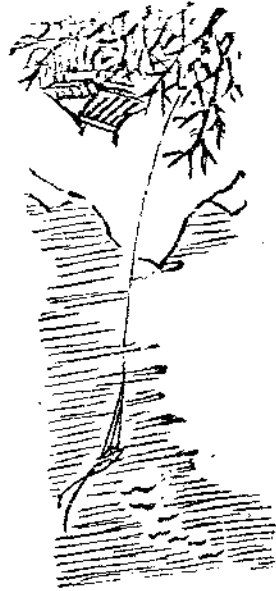
局，更曾考慮將電化工程自喀頭利支(Caro Ridge)展至德班(Durban)海岸，哥蘭愛特調查團對此種計劃，不但非常贊成，且更提議將此項電化工程，從此線北端之哥崙扣(Glencoe)延至純斯屋爾(Transvaal)邊境之屋爾克斯拉斯特(Volksrust)，現時，此二線正在改裝之中，但並不再需要發電機及各種車輛矣。

日本對鐵路電化工作，早在進行之中，雖進行之程度不大。阿爾及利亞(Algeria)各路之電化計劃，亦已擬定。北美電化賓夕法尼亞鐵路(Pennsylvania Railroad)之偉大計劃，實無其匹；依此計劃，紐約及華盛頓間長二二六·五哩之鐵路，將完全電化，此項工作，將告成功。此路之旅客軌道電化工程，已完成百分之八十，貨物軌道，已完成百分之五十左右。且從紐約至菲列得爾菲亞(Philadelphia)南方二十七哩之韋爾名頓(Wilmington)間一一八哩之一段，已開始電氣旅客運輸矣。菲列得爾菲亞，尼屋克(Ne-work)，及春頓(Trenton)等地之鐵路，已有多條電化，但依現在之計劃，將更有二三哩路程及一、〇八二哩軌程之鐵路，改裝為一一、〇〇〇弗二十五圓單相制(11,000-volt 25 cycles single-phase system)者矣。

### 三、技術上之進步(略)

二十四年五月五日

一九三四年之鐵路電氣化事業



# 發展公道是否可以救濟農村

石祖唐

- 一 前言
- 二 公道運輸泛論
- 三 發展公道與農村金融
- 四 發展公道與農產物價
- 五 發展公道與農村副業
- 六 發展公道與農村教育
- 七 發展公道與農村自治
- 八 結論

## 一 前言

中國經濟本來無所謂國民經濟的系統，只是散沙一盤而已，她很像帝俄在資本主義逐漸抬頭時候的徵象，是混

合了兩個新舊特徵的經濟形態，而支配了現在的中國，換句話說：中國經濟乃是封建的和資本主義的混合體。從縱的方面說，她有着過去的和現代的恐慌特點，從橫的方面說，她是兼容了封建國家和資本主義國家的恐慌特徵，因此，中國農村經濟不但要負擔世界經濟恐慌所感染的損失，在另一方面，還怕要容受本國經濟組織的內在矛盾和失

發展公道是否可以救濟農村

調的惡劣影響。這兩重破壞力量的總滙，其加於中國農村經濟的反應為何如，當屬不難索解的了。

我華以農立國，自農村衰落而至於破產，影響於國計民生者十分重大。年來國人對於如何復興農村的方策，已有不少的研究和實驗，譬如在政治方面有厲行地方自治，經濟方面有整理農田和賦稅，救濟農村金融，提倡合作事業，社會方面有厲行識字運動，倡行鄉村公約等；都不失為救濟農村的切要手段，不過此等策略能否得到順利的推動進行，就不能不有賴於交通工具的普遍設施。依於目前中國的經濟能力和地方情形，發展公道却是最為急切的建設目標。

### 一一 公道運輸泛論

交通事業的進步，相因於人類經濟行爲的發展，在中古時代的采邑和行會制度，尤保持着獨立經濟的局面，初不與本體以外的組織發生若何經濟關係，所以在當時也沒有交通工具的急切需要，到了十八世紀重商主義既為正統學派的自由主義所摧毀，工場制度成立，大規模的生產事

發展公道是否可以救濟農村

二

業極度發展，於是交通事業的開發就有了長足的進步。就經濟而言，人類慾望愈發達，經濟需要愈增加，那麼交通工具必須相提並進。交通發達足以排除地理上的阻隔，以時間上的延擱，溝通消息，啟發文治，調劑請求，以通有無；就文化言，交通發達足以打破天然的障礙，和風俗習慣上的隔絕，融合各地不同的文化思想，促進社會文化；就政治而言，對內可維持政治組織的統一，對外可提高國際地位，蘇俄所以不惜將累年慘淡經營的擁有遠東富藏的中東鐵路，忍辱貪垢，轉售偽滿，以慰日本之大慾，未始不是因於西伯利亞的交通遲阻，而有鞭長莫及之嘆，不得不拱手讓人，暫時的放棄其遠東政策吧，反轉來說，英國在今日民族意識高張的時代，而仍能維持她的太陽永遠照臨下的帝國殖民餘地，便又不能不歸功於海運事業的強大廣被，再就軍事來說，交通之與戰爭，更有着捷如影響的直接關屬，糧秣餉械，兵馬輜重，在在需要輕快便捷的運輸工具。在這風雲幻變，戰機日迫的世紀末，喋血之危，未卜旦夕，交通在國防上的價值，也就可想而知了。

交通事業，門類龐雜，例如電信，水道，空道，鐵道，公道等，這些不同的交通部門，對於社會民生的經濟效

能，却是各具一格，性質互異。水道運輸，在海洋方面，我國因限於地理的分佈，本來沒有德，英，日，那樣能夠擴充海權的自然條件，而造船事業，向不發達，所以很少發展的可能，至於江河方面，則多橫流東西，僅一運河縱貫南北，不是灘多水險，就是湍流湊急，幾乎沒通行舟楫的便利，所以說即令致力於水運的開發，也是很難博得普遍的利益的。空道運輸在今日雖已有突飛猛進的成績，然而限於運輸能力，的微弱，僅可載運少數的旅客和高貴的貨品，時間上雖覺十分經濟，不過取費特昂，不合交通工具的經濟普及的原則，並且每因天時惡劣，航行易陷於停頓，或生滯碍，至於鐵道方面，雖有長距大量運輸的經濟利益，不過創建費時，耗資尤鉅，倘或沒有大宗的運輸業務，必然無利可圖，倘運程過短，則裝卸煩劇，殊不經濟，路軌敷設有限，運輸不能自由；且運輸能力又不易與地方經濟發展程度相應合，尤其是經濟力量貧弱的國家，對於鐵道運輸事業的建立，實不易舉。過去我國鐵道多借用外債而興築，結果一變經濟的資援而成爲政治的桎梏，以至於喪權辱國，造成築室盜謀的下策。

公道運輸在先僅爲利用人力獸力，肩担負荷，車載挽

曳，行動異常遲緩，客運貨運俱感不便，且每多損失。後來汽車發明，容量載重速度三者日有改進，車身構造，亦堅實，浸臻成爲近代交通的偉大工具，而益顯其彰著的優越的效能，例如：第一，公道運輸無軌道的限制，運轉自如，道路一經修整，即可行駛，道路四通八達，則運輸亦得遐邇銜接，無遠弗屆；第二，道路因人類活動範圍之逐漸擴展，道路拓闢日廣，所以我國在周時已有所謂「九經九緯」和「道，路，途，畛，域」之分，當時道路錯縱，已具規模，唐漢以還，復稱驛道，有此數多因時推移而修築已成的縱橫錯列的道路，若再稍施以修整的工程，便可通車，這是利用他物的經濟辦法；第三，道路費儉而工簡，不如鐵路建築之煩難，自路線勘測，構築路基，敷設路軌，購置車輛，以至建造大規模的車站貨場，在在需要大批款項，即通車以後，工程修養維持，營業管理經營諸種費用，亦甚浩大，公道則在各方面皆可省儉，開支有限，獲利機會自形增多；第四，貨物運輸有長短短距，大量小量的分別，鐵道的優點，在具有長距大量運輸的便利，對於短距小量運輸，則殊不經濟，因爲短路運輸很耗費站務費，加大因增加某項運輸而有的開支。公道運輸正可以補

發展公道是否可以救濟農村

鐵道運輸之短，且因近代汽車製造之精進，兼有鐵道之長，現在美國已有長途公道客貨運輸的興起，前途的發達，正亦不可限量；第五，公道運輸汽車車輛可自由調度，以調劑不同地方上的要求，而減免擁擠和缺乏的弊端，不如鐵道因受軌道和路別的限制，調動未能活便；第六，鐵路在建築完成以後，地方經濟愈趨繁榮，而運輸業務特別發達，原建規模每不能適應後日的需要，致使產銷運不能協調並進，因而限制地方之開發，公道運輸則不如是，可以自由擴展，加大運輸能力，添置車輛，增建路線，都是輕而易舉，不受任何限制永遠不會發生不調和的弊端；第七，公道運輸特別適宜於客運，因在鐵道的客運進款較之貨運爲少，然而客運用款却無法減低，所以鐵道之能否發達，當視貨運是否暢盛；公道運輸客運收入固少，然開支亦較爲節省，仍能獲取利得；第八，公道貨運有利於小量的運輸，有貨即運，無時間上的消費，而在鐵道方面，必須湊集一定大量的運輸，方能開行，因而有時間的虛糜，失去市場利益，而貨物亦每因時間的延擱而易損壞；並且公道運輸對運輸限量限制較低，因可節省運費。

在今日民窮財盡的中國，最宜修築公道，因爲築路工

發展公道是否可以救濟農村

四

程既形簡易，管理費用亦覺輕微，國人甚可利用現有資力，集中興建，徐圖發展。自工業革命成功以後，工場制度成立，開始機器的大量生產，不過生產事業愈發達，遂有過量投資，而形成生產過剩，造成現在全世界的空前經濟大恐慌，以致，信用收縮，物價慘落，尤其是已過渡到金融資本主義的國家，更是日暮途窮，大有岌岌不可終日之勢！當此時機，正可利用工業先進國家的過剩汽車生產，以低價購入，或可商洽一對華汽車借款，只要防範經濟權意的侵略，並排除政治的任何約束，完全為純粹的經濟提携，未始不可引助外國資力，發展本國的交通事業。兵工築路的呼聲，由來已久，然成效鮮著，如今不防舊話重提，全國各地駐軍，倘能奮力合作，認真修築，不三年必可完成全國道路網，修築公道亦可利用失業工農，建築期間，既可免除凍餒，路線完成之後，地方上經濟事業自能發榮滋長，勞工需要增加，謀生即無問題。

我們既已明瞭了公道運輸的特殊效能，且又適應於目前我國的經濟能力，至少我們認定發展公道，是我國建設事業中的當前急務。我們知道，中國貧乏的原因，在於國民經濟基礎的農村經濟已然破產，我們相信發展公道，能

以救濟農村，那麼究竟發展公道對於救濟農村破產的連繫是怎樣的？為要明白這種連繫的存在，不妨先從救濟農村的一般手段或策略分別的加以研究。

二 發展公道與農村金融

只要從金融二字的定義裏面，我們就可曉得它在經濟組織的機構中，占有了何等的地位。廣義的說：金融是指一個經濟社會中交換價值的媒介（無寧說是貨幣）以及其他代用手段的週轉流通。在貨幣資金尚未產生以前，固無所謂金融現象的演變，然而到得今日機器生產同着國際貿易進展到經濟行程最後階級——金融資本主義社會，它對於一切工商實業握有了總的支配力，那就是說，金融活躍，則生產發達，消費均實；反過來說，金融恐慌就足以惹起社會的動亂。誰都知道自從一九二九年開始以直到得現在，全世界陷入了有人類歷史以來所未遭受到的經濟大恐慌，而社會的上層各部建築同時引起了空前的大變亂，到如今還不會有安定的曙光。自然，農村經濟擔當了整個國家經濟的基幹，那麼當着經濟恐慌一旦來臨，不消說，首當其衝，而備感危殆的乃是農村社會，尤其在中國已然疲敝不堪的農村經濟，更加深了危殆的程度。我們但看農村戶



口的減少，荒地面積的增加，農產收穫的減少，農民收入的降低，以及兵匪擾攘，都已明白表示了中國農村經濟的破滅。

金融在農村經濟衰敗過程中，盡了如何的作用，我們可從中明瞭金融對於農村經濟的重要性，然後找到農村潰敗後的金融狀態，最後探求一調劑的途徑。

(一)帝國主義的經濟侵略在中英鴉片一戰之後，便衝破了數千年來閉關自守的門戶，而開始其加緊步驟的攻略，在不平等條約擁護之下，尤其是關稅的不能自主，能使外國過剩的工業產品傾銷於國內市場，摧毀了手工業的存立，更因外國集場農田耕作的極度發達，使過量的農產品運銷國內，於是低級生產中的我國農村耕作歸於失敗。於此金融却做了推進洋貨的動力，洋貨隨着貨幣的流轉而深入了農村，打破了半經濟自足的農村經濟組織，而使農民不得不依賴洋貨而消費，結果農村中有數的積蓄都歸入了外國資本家的手裏。同時外國商人更利用從中國剝奪來的資金，開辦銀行，更有有組織的金融勢力助長他們的對華經濟侵略，結果農民生計日形困窘，終至於棄耕流亡。

(二)金融幫助了國內統制階級的橫征暴斂。貨幣的週

發展公道是否可以救濟農村

轉自然較之物物交易來的方便，惟其具有了這種機能，而使財富的聚散分外來的容易。連年軍閥與兵禍亂，一切供應十九來自廣大的農村，田產稅捐之繁，直是無以復加，農村經濟單從國內軍閥手中的層層盤剝，也就很够難堪的了。

(三)金融助長了高利貸的摧殘，農村因不堪國內外兩重惡勢力壓迫之下，生產萎縮，財力凋竭，不能不假借貸藉資週轉，於是因於資金之過度需要，金融勢力從中建立高利貸的盤剝，加之農民借得的資金限於環境未能利用，不過僅充一時消費之資，結果農民本身固然窮困不堪，而金融本身同時也感受了動搖和損失。

(四)前面已經提到中國農村社會亦已在充分利用貨幣交換，代替了以物易物，於是因着金融機關的組織不嚴密和幣制的紊亂龐雜，使農村經濟的建立失掉了立腳點，年來銀行錢莊之倒閉，所發紙幣形同廢紙，此種影響，大都市的工業製造固然多有停頓，長久下去，即全部的經濟活動亦必同歸於盡，自然農村經濟不是例外。

金融隨着牠在農村中活動力量的繼續伸長，一直到了牠剝奪能力的極限以後，跟着牠會陷於停滯，在農村中再

發展公道是否可以救濟農村

也不能發揮其作用，因為廣大的農民的膏髓已為敲剝殆盡，羅掘無術了，終至無可立足，於是離開農村，內地遊資集中於各大都市。造成這種局面的原因十分簡明，那是第一，因為資金的利用無非在賺取利得，農村既已貧困不堪，自無生利的機會，反不若移到都市，謀求生利之道；第二，農村治安危險，盜匪充斥，為謀資金的安全，亦不能不存放於比較安全的通商大埠，其次，資金既集中於少數大都市中，便不能用於生產，然而像中國生產業的落後，不發達，本來正當投資的機會已經有限得可憐，何況處在風雨飄搖的經濟的不景氣當中，百業蕭條，信用收縮，自然容納資金的生產機關就更其來得狹窄，那麼這些多餘的資金就好空白的擱置着麼？當然這是不會的，就在這兵匪禍亂無息日的中國正需要着大批的資財，作為政府的開支，招致資財的手段除去各項稅收以外，惟一的就有利的政府公債了，試看年來政府公債發行的繼續膨脹，便可推測到都市金融的畸形發展，這裏是儲蓄銀行和信用機關的普遍設立，然而這種不生產的投資是暫時有利的，一旦遇着銀根緊急，必然無以應付，最近兩年來的銀行倒閉風潮已給予我們以有力的證明了。

六

都市金融畸形的發展，乃是農村金融被破壞後的必然形態，因為都市從農村吸收了大部的資金，而造成農村金融的愈益枯竭，那麼為要復興農村金融就不能不將都市資金放散回到農村。在討論救濟的途徑之前，最重要的目前事實先決條件乃是農村的治安問題，在農產制度之下，人民財富的利用胥視安全和能否博到厚利為歸依。依目前農村情況來說，無日不在盜匪橫行中，生命財產絲毫得不到安全的保障，小貧以上的農戶統統逃亡到都市去，隨着金融勢力也就積結在同一地點，如此還有什麼農村生產的存立與延續，解救這種困難，自屬政治問題，在過去政府雖亦用盡不少力量，加以清剿，無如交通不便，兵到匪逃，兵去匪來，出沒無常，官兵棘手，而鄉鎮居民更加重橫被蹂躪的殘苦。所以說要謀勦匪工作的順利，必自開發交通始，而開發交通的捷徑又莫如發展公道，因為公道建築省時而工儉，遐邇咸及，車輛調集自由，行駛便利，有朝發夕至之利，軍行甚速，以迅雷不及掩耳之手段加以痛剿，匪無自能惕戒而知翻然歸正，其次談到實際的救濟途徑，具體來說：第一，可籌設糧食倉庫，由政府信用利用市面浮資，在農村收穫時期乘廉價而購入屯存，在春耕時期

糧食缺欠而實行平糶，如是可免農村以借貸而資週轉所生高利負擔的痛苦，且可救劑荒歉，調節物價，這些都是調節金融的有效機構，於此若有便捷的公道運輸，則更能幫助此種經濟作用的效率。其次就是普設農村銀行或農村貸款機關，利用農田房屋或農產耕具等為低利抵押擔保放款。安全捷便之汽車運輸可便利現金的輸送，內地滙兌之簡易，增長信用流通的週轉性，這種影響可使金利率降低，而有着資金的充分利用。此外便可利用過剩資金倡辦農村合作，先以信用合作社刺激農村金融的活躍，到得農村金融活動以後，一般農產可以恢復前進時，便用運銷合作社來統制這些農產物，並透過這樣的統制而直接統制農村全生產過程，這就是農村為金融資本的尾閥，自然為促進金融的活潑，運銷的便利，以及生產統制的最高效果，必賴於交通工具的發達，依據多方面的觀察，就以公道運輸為最經濟，最適用，諸多理由我們在先已然說明，在這裏無非闡明牠對於農村金融復興之作用罷了。

#### 四 發展公道與農產物價

一般物價的漲落，關係地方經濟的繁榮與枯窘，物價乃深切的直接影響於生產，消費，交換及分配諸經濟活動

發展公道是否可以救濟農村

，物價上漲會引起踴躍的投資，生產事業得以發達，因之資本家可得優厚的利潤，及工資漸趨高貴，社會上諸般經濟事業能夠順利的前進；設或物價下跌，那麼就有相反的事實表現。現在世界各國不知用盡幾多精力，致力於物價的提高，以促進國家經濟繁榮的恢復，便不惜以經濟的，政治的力量來與列強相週旋，並對經濟落後的國家施以殘人肥己的凶惡手段，以維護本身的利益，美國自羅斯福氏掌握政權以來即努力於物幣膨脹政策的實現，其目的所在當然不言而喻的了。在以農業為立國基礎的國家，自然農產品價格的上漲與下落形成了一國經濟情況盛衰的原動力，那麼發展公道對於農產物價的變移供獻了些什麼功用，就有說明之必要了。

為便於講解，先以普泛的交通一語來說明牠與物價的相關。第一，先從供求方面來說：物價是直接受供給和需要的變動所影響，而為所決定，交通之所以能夠支配物價，那是因為牠對於物品供求的變動盡了極為重要的原動力。交通便利能將農產地的農作物運至市場或消費區域，因運價低廉消費者可得到較為便宜的享受，同時農人方面以為有利可圖，而加大其生產，在這種情形之下，農產地的

發展公道是否可以救濟農村

農作物價格必然上漲，於是供給隨而增加；在消費地方面農作物價格必然下跌，從而需求增加。第二，就生產成本來說因為交通發達，運輸便利，農業生產者易於獲得廉價之土地，勞工；肥料以及其他的農產工具，這些會直接減低農產品的市場價值。第三，按一般經濟機構來講，因為交通便利，資金週轉快捷，獲利機會加大；並可節省若干手續費，運輸安全能降低農產運送而有的保險費，和其他種種費用。諸此都是穩定農產物價的重要條件。由此可見交通便利和安全，對於農作物盡了提高其價值和均衡其價值的極大功用，前者對農業生產者直接發生很大的利益，後者復能調和社會經濟的平勻；因此而間接及於全部生產事業的發展與均衡，更是顯而易見的必然結果，因為農產品價格的漲落是決定社會一切經濟行為的主要因素。

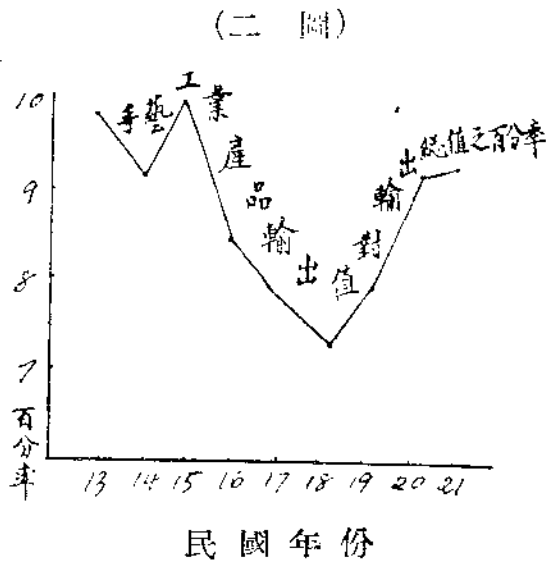
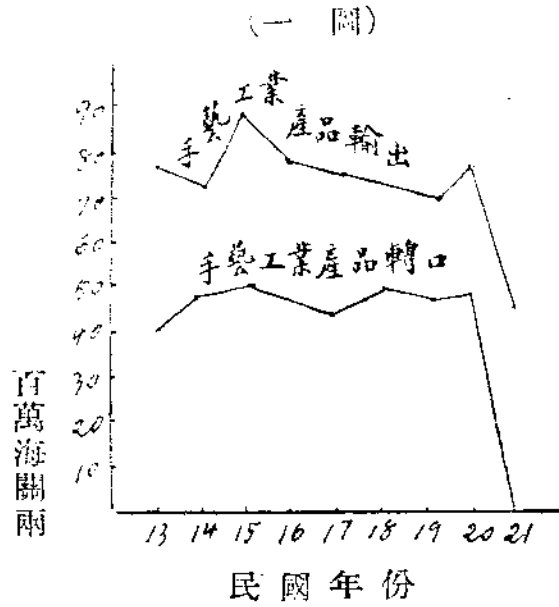
交通對於農作物價值之變動的支配能力如是之大，且能間接變動整個社會經濟的轉變動向，究竟牠在本身上應該具有什麼條件，然後方能加大其支配效用。從量的方面說須求普及，交通工具必須四通八達，力求廣被，然後方來能打破空間的天然阻隔，發展交通的經濟效能。在過去中國鐵道運輸可說是最進步最有效利的交通工具，不過它所

分佈的地域僅僅限於沿海和內地各省，即在經濟狀況已在比較開明中南和西南各省，仍然沒有鐵道的敷設，自然在目前的中國，空運尚在幼稚時期，發展有待來日，而水運又限於地理的分佈，利用未能普遍，惟一所賴以維繫交通的便是原始的公道運輸，可見公道已具普遍性，果能加以科學化的整理與利用，其前途的發展，是不可限量的。另一方面可說是屬於質的，當求迅速，安全，和經濟等條件，這些自以公道運輸最能滿足，至於理由已屢見上文，由此可知發展公道對於國計民生關係之大，可說無以復加。

五 發展公道與農村副業

農村副業在農村經濟中佔了很重要的地位，農民利用餘暇從事手工業，牧畜及其他諸種小規模的經濟活動。我們知道農村副業因于農村經濟之衰敗而崩潰亦日趨沒落，農民生產能力既然縮小，無怪乎農民財富逐漸枯竭，至于家徒四壁，無可依生，終至背井離鄉，過渡其流浪生活。我國手藝工業，根據海關報告，即可見其過去在中國社會經濟中所佔之重要性，而現在已步入衰落的狀態。從海關冊上選出五十幾種手藝工業產品，計算它的輸出和轉口的數量和貨值，就能概見其消長的狀態（見圖一）。若以輸出

手藝工業產品與輸出的總額來計算它的百分比，可見第二圖。



照北平社會調查所的研究，中國輸出貨中，百分之七十五為原料及農產品，百分之二十五為工業製造品，若再除去在華外廠的產品，則工業產品恐怕不到百分之二十，而在這百分之二十中半數却是手藝工業品，其在整個生產中之重要性，可見一斑。

農民因受季候之限制，而多不事生產的時間消耗，據調查中國農民一年中有三分之二是不生產的，這種失業的救濟途徑，最好是提倡農村副業以謀解救，因為在這交換

發展公道是否可以救濟農村

經濟逐漸侵透農村的過程當中，而又值生產的分化極度倡行時代，農家如仍固守其惟一的農業生產，而不知道應其從來的勞働之配給，那麼農暇期間的剩餘勞力何異虛擲？農閑期的剩餘勞力設或不能利用，則農家的副產品即無由而生，所以農家如能積極從事並改良副業的生產，就會有如多種的利益：(一)調節勞力的供求，(二)防止農民離村，(三)使農村自供自足，抵制外貨侵略，(四)將農產品加以製造程序，從而提高其價格，(五)實現以工業化救濟

農村衰落，藉以增加輸出，抵補漏卮，(六)可以振興農村經濟，而使農村社會安寧。

農村副業之能否發展，完全依賴交通工具的效能，因有農村副業的生產品，絕不能以當地為銷售的範圍，必須將過剩的生產物推銷遠方，一方固可調劑市場上的供求，一方可以提高其價格，農民因而獲利。在過去農村過剩副業產品的運銷，胥賴人力獸力以為負荷，而行銷遠方，運費大，時間延緩，且不安全，如是固能增加產品成本，又常失掉市場的獲利機會。譬如說農村園圃中所產的水菓，若限於交通不便，則只能在本地銷售，第一因當水菓成熟的時期，供給特多，限於狹小的銷售範圍，需要必低，如是供過於求，售價不能太高，其次因水菓性質易於腐爛，經過稍長之時間，即無法保藏，勢必即時售脫，當然減少獲利機會。設交通發達，運輸稱便，即是運達較遠之消費地區，以有限的水菓生產而供無鑿的需要，價格自然高漲，且因此種之有利生產，農民必更努力種植，從而農田之使用增加，土地價格亦遂而提高，是則直接間接給予農民以利害。然則交通工具需求普遍，經濟，迅便，自屬公道運輸能够完全做到，在此也不必重加申述了。

## 六 發展公道與農村教育

中國農村經濟破產的事實表現，我們已然得到了不少的例証，譬如耕地減少，荒地增多，進口農產物巨量的激增，家庭手工業的破產，和農民離村運動的日趨激烈；這些現象，都是直接的或間接的反映出農村的崩潰。考其原因固然一方由於帝國主義攔其發展已然成熟的經濟力量，來摧毀了經濟發展程序尚且滯留在初步的半工農經濟社會狀態中的中國各部經濟活動，一方亦橫遭軍閥的蹂躪，苛捐雜稅，盤剝無餘，和封建地主勢力的高張，土地分配不能平均；不過這都是由於客觀環境所激變的，而主觀的原因，却是從事耕作農民的本身，智識缺陋，組織不良，以致失掉了抵抗外來惡勢力的壓迫和剝削的能力。

我國因農村教育不發達，遂使絕對多數的農民成為文盲，對於農作經營，只知墨守成法，不知加以改進，但知憑藉天力，委諸命運，不知利用科學方法制勝天然，所以中國農業經濟一向是建立在小農經濟的基礎上，而形成着各個的對立，那懸以毫無組織的經濟力量，想要克服外力的摧殘，當然是不可能的。所以說要謀農業的改良，自然不能忽略農村教育。在美國，丹麥，蘇聯因於農村教育的

不斷發展，而使國家經濟奠定了堅固的基礎，這種實驗的結果，很值我們的傲效和努力。

農業改良的效率如何，胥視農村教育達到了何等的地步，那就是說，農村教育成就了農村經濟復興的主要動力之一。例如（一）合作事業的推行，在蘇聯是努力於集體農場的经营，在丹麥是致全力於農村合作社的發揚光大，兩者都已獲得了極大的成功，然而這等事業的推進，必須農民具有普通的智識，然後對於合作事業才有信仰，因而能够發生力量；（二）耕種方法的改良；我國農民愚昧無識，生產方法一同古昔，效率微弱，產量不豐，以此用與歐美集場的機器耕作相競衡，真有天淵之別，永遠不會並駕齊驅的。所以要改良農業，必先改良生產方法，而生產方法的改良有賴於農村教育的推進，使一般農民都有智識，而知採用新的技術，並努力於將來農業機械化的工作；（三）災害的防治；我國連年痛受天災的危害，使農村生產遭過了重大的打擊，長江一帶的水災，西北的旱災，形成了農村生產衰微的主要原因，而無知農民只有迷信，求助神力，且每演出了悲痛的慘劇，期以一死，感應天神，而救黎民，這實在世界文明的今日，一件極其可恥可憐的動作

發展公道是否可以救濟農村

，然而就發會生在號為擁有四千年文化的極東國土！在科學昌明的現代，人造雨和人造霧早已獲得了相當的成效，成功就在目前；普通的防災工作，如教農民以造林運動，使知保護並培植森林，可以防備水旱，利用簡單科學方法應付天災，如以機械汲水灌溉田畝。由此可見農村教育之重要，不過農村教育是否能够發達和獲得成功，就必須憑藉公道的發展能力為何如，於此只少可以說：第一，公道發達，可以設立完善的農村小學，使鄰近各地已達學齡的兒童，便於集中，而得到求學的機會，美國的農村聯合學校，和丹麥的國民高等學校能够充分的發達，就是主要的因於優良的公道建設；第二，公道修築普及，交通即形便利，因可溝通思想，啓發文化，使農民多有和遠方文物接觸的機會，例如巡行圖書館，名人專家演講，和各種展覽會等，都可藉着便利的交通，易於推廣和設立。所以說要謀農村教育的發達，必須積極發展公道。

## 七 發展公道與農村自治

地方自治是政治組織的有效方策，在外國已然實驗到不少的成功。在中國地方自治的提倡，已不自今日始，遠自清末倡言立憲，籌備自治，迄今已逾二十餘年，不但成

發展公道是否可以救濟農村

一二

績毫無，甚且治絲益亂，秩序蕩然，民生凋弊，農村破產岌岌然有不可終日的形勢。欲謀復興農村，必須先從自治作起，而自治組織的基礎亦即在於農村，由農村而城鎮，而省市，以至於推行全國。

農村自治對於社會民生都有密切的關係，設組織能够健全，奮進不懈，那麼一切問題，不難迎刃而解。今就較為重要各點，縷述如下：（一）農村自治與政治：農村是社會集團組織的基幹，如全國農村達到自治成功的目的，則政治修明，全國憲政即可完成；（二）農村自治和社會道德：農村自治若得成功，農民智識開明，自能明辨是非，知所去就，自然作奸犯科的事件大大減少；（三）農村自治和治安：農村自治辦有成效，農民即可安居樂業，民豐物阜，治安當然不成問題，這是根本的解決方法；（四）農村自治與農村經濟：農民不受內憂外患的欺凌，自能安心作業，生產增加，財富充足，人盡其才，地盡其利，農村經濟益趨鞏固，因此更可建立起強大的國民經濟。

推進農村自治的方案，不一而足，其較為重要的，不外戶口調查和人事登記事項，土地調查、發展水利，培植森林，改良並保護農工商業，糧食儲備及調節民食，和其

他依法賦予應辦的事項。諸如此等工作的推行，須有敏捷安全的交通工具，交通不良，諸事莫由進行，在定縣鄒平鎮江無鎮等地的鄉村建設事業之所以能够大著成效，便不能不歸功於所處地位的交通便利，將來偏遠各地要想推行農村自治以救濟農村，必須發展公道以開發交通，因為它有簡而易舉，且具有普遍性的特殊效能。

八 結論

發展公道是否可以救濟農村的問題，我們已得到了正面的肯定認識，那麼不妨來看看我國公道的發展程度，藉以證驗我們的信念。近數年來，由於環境的促使，國人的覺悟，和當局的努力，公道的發展已有着顯著的進步，不過若與其他先進國來比較，又未免有小巫比大巫之感，自覺墮乎其後了。我們根據最近各方面的統計調查，得知世界各國公道里數和汽車輛數的比較，就知道我國的公道建築尚須加倍的努力，若不急起直追，奮力開發，那麼復興農村也就無異海市蜃樓，可望而不可即了。茲將調查所得，附錄於次，以供參考。

國名

公道里數（一九三〇年）

美

三，〇二四，二三三



國名	汽車輛數(一九三〇年)
英	一七九,二八六
法	四〇五,〇二八
德	二一七,四七九
意	一一四,一二九
俄	七七六,七一二
加拿大	三九〇,〇六〇
日本	六五九,二一五
中國	三四,八一〇
美	二六,五六四,六五九
英	一,三七〇,七一一
法	一,二六五,八四一
德	六二九,〇三〇
意	二三〇,五〇九
日	九〇,四六五
中	三九,〇一四

欲求發展公道對於救濟農村之效率上的增強，須實行公道統制，便於集中力量，徐圖發展，今先提出三個問題

### 發展公道是否可以救濟農村

#### 討論一下：

路線統制：我國過去所修築之公道，大多是各自為政，不相為謀，以致路線散亂，絲毫沒有系統，此種弊端多見於民營公道運輸事業，或路線修成之段落，不能銜接，或路線平行，易有競爭；即在省營路線，率以省會作中心，四向展築，不為民營路線設想，侵蝕權益，又每迂於省界範圍，鮮有省際間的直達路線。如此相侵相薄，久之必歸兩傷俱敗，耗費若許人力財力，結果害多利少，豈可惜！所以欲圖公道的發展，必須由政府機關預先釐定築路範圍，作全國有系統的築路計劃，如是方能盡量發揮交通的整聯性，然後可得裨益社會民生，國內各地區段公道築成之日，亦即全國公道網完成之時了。

車輛統制：因於各地社會環境的不同，經濟發展程序自有差異，並且時間的移變，亦能影響到經濟情況的活躍與極滯鈍，因此運輸工具必須能夠適應空間時間所促使的經濟現態。車輛統制的目的，就在調動靈便，調劑供求，加大車輛的使用效能，因勢利導，以促成地方的繁榮。

管理統制：修築公道應以國營為終極原則，商人多以牟利為目標，很少有人顧慮到社會民生，凡屬不正當的公

道經營，應即嚴加取締，將所有公道運輸機關，置於政府監督之下。他如公平合理運價的制定。差別待遇的取締，會計獨立的實施等，都應有一中央的統制機關來擔當推行，然後方能達到最大的效果。

發展公道以救濟農村，已成爲中國今日勞農大眾所應一致努力的重大目標，絕對沒有置疑的餘地，凡我國人，亟應集中全國的人力物力，同心協力，向前邁進，壓平路上的崎嶇，輾碎前面的艱難，完成我們的自由大路，走上光明的前程！

# 汽車運輸之研究及批判

朱翰譜譯

## 一、汽車運輸之重要及其進展

停戰以來，因有北美合衆國地方手工業之提高工價情形，戰時交戰國地方工人之損失，以及工作時間普遍的限製，種種原因，使得機器工業有了突飛猛進的發展。而運輸事業這一部門，便也特別的爲此種變更後的生產制度利用着。我們從前在路途上惟一的牲畜運輸，至此亦逐漸被汽車運輸替代了。但它並非一獨霸稱雄之現代運輸制度，而那時刻與之競爭的鐵路運輸，其運量及效用範圍，却均受着它的限制。在現在世界中，汽車總數已超過四千萬，估計要值八千萬萬法郎之多。

在美國所估數目最多，約有三千萬輛，差不多每四人用一輛的樣子。汽車運輸所包括地域的廣闊，路線的長遠衆多；對於汽車運輸之生產和使用人口之增加，對於一般機器工業不調和現象之消除，又在金屬巨量的開採上，在燃料以及一切鋪路材料之巨量消耗上，已足以解釋它是如何的發達了。但汽車的成組製造，高價的政策，強烈的廣告，適宜方法的招徠，均足以培植出自然易便之效用的。

要證明任何一種最合理最集中的運輸事業（甚至很早在此「合理」一字尙未發明前就如此的。）會從新單獨分開而離却產生此方法的地方，當然新的證據是：一切理論在時機的偶然，地點和制式的偶然中，必然是要抹去的！

英國與法國佔了第二把交椅。在法國汽車的數目近於一，八〇〇，〇〇〇，平均每二二人用一輛。法國比起北美來，對於此種運輸事業，其自然之條件遠遜：例如煤油之缺乏即是。多種原料之缺乏與昂貴，使之難以發達。此外，使法國人向着如美國人的極度合理化之汽車的製造與售用之境界同樣做去，不免發生畏怯，此亦法人之可通曉的心理，可讚美的聰明也。然汽車運輸在法國亦佔主要之經濟地位，計有五〇〇，〇〇〇以上的人來從事製造和利用汽車。每年進款也超過六十萬萬法郎之多，竟比法國之炭業收入還高，僅稍遜於其葡萄酒業之進款而已。按汽車事業在法國之出口商業上佔第八位，出售入款，每年超過十萬萬法郎。估計總數三十萬萬，連同交納政府稅，省府稅及縣區稅在內。

汽車運輸之研究及批評

二

這些數字，特殊表示出例外的進展，我們只消看此種工業僅有三十年歷史，而其真正的進展還在大戰之前，由這一點看來，便不能不如是承認了。但是我們不當忘記法國在發明上，在使摩托有了實用之創辦上，是有大部功勞的。其路線網之性質及範圍，對此用途是特別適合的。再則汽車對於法國人個人性格與不依靠的脾氣上，亦是使之充分被採用之一原因。最後，某些在大戰後時期特宜的環境：如遊歷之發達，房租之低廉及利息之增長，均使多數法國人有了充足的金錢得以在娛樂與遊嬉上花用；更因鐵路運輸狀況之不佳——由於運輸設備及技術之愈劣而運價之愈增高——，大使汽車運輸事業獲得成功，新聞紙廣告，信用之借貸，以及募做之精神，均使此類運輸業普遍的盛興起來，在一九二九年乃達極點。僅在法國與美國，因受世界恐慌情況之充分感染故，在此一進展中始稍稍發生停頓。

二、汽車運輸之利益

除去以上我們講說過的一些普遍情形以外，還要解說汽車在法美二國何以會獲得成功，何以過去數年還有進展的成績，以下許多利益之點，都是可以證明的。

其一，就是它能够迅速的並且方便的連通大部分的地方（如村莊如一切離鐵道遠僻之處，如因地勢或經濟關係無希望與鐵路聯結支線的地方都是）。他的運輸之易便，移轉之輕捷，以及存放，買賣之簡易，衛生及藥物之設備，訓練之迅速及娛樂之適合，均可使此種支線有互相聯絡的可能。

其二，就是它對旅客及貨物之運輸，可以由最簡捷的近道直達目的地；不致毀損裝載物，可避免時間上的損失，數量上的減步，及因中間裝卸與停頓而引起的損傷。

除上述大部屬於物質與集團方面的利益外，尚有許多個人方面與心理方面的利益在。

第一就是具有一種個人用車的滿足，此車同時又能是專適合於他的口味與用法的。如其料質，標記，拖力，速度，管理與彩色等均是。

第二，它是能按照主人之需要情形，方便程度，以及一時的意欲來自由調制的，就是在其到達目標，起止時間，路線選擇，半途休憩，或為購買之迅速及頻仍，半途急須的暫時醫藥上或護視上的求援等等方面能够使它應用自如的。

第三它能幫助滿足旅行的情趣，遊歷的意向，觀看眼前溜過風景之愉快，放逸的味道。甚至某些人願意找尋奇遇性質之滿足，或戶外運動之情趣，速率之悅人，短時間匆匆移動之感覺時，也可以的。

以上一切利益，均使我人之生活適意且易有改善。即使我們一天比一天的更能完全複雜變化的來用我們的時空間。即它在數字上繪畫出現代生活最顯著的特徵，並成爲現代進化最典型的一部分因素了。

### 三、汽車運輸之弊害

但是當我們想要鑽進事物的底蘊時，我們便不能喬飾：這些利益雖表面是顯得如此其燦爛誘人，但不能沒有相當多的弊害以減少其利益甚至消滅其價值。

最先到說到的是一些實用上的弊害：當初人們使用火車的時候，其速度祇超過步行五倍多，馬車二倍多；又要顧慮到的却是保存固定載用的軌道，並且是精密安置了柵欄的，以便保護行車與調度之方便與安全。當我們使用汽車時，却是大不相同，雖其速度也達到步行五倍，馬車二倍，且實際上有時還加倍此種速度，那麼與此相稱之情形而生之危險，當是多麼利害，當我們一想到最近 Campbell

汽車運輸之研究及批評

船每句鐘行駛四〇八公里之情況，便很易見到了。

關於鐵路運輸，還有許多司機應行注意的地方。就司機來說（升火夫也一樣）吧，那是須要充分受有最嚴格的訓練的，在技術上，習慣上都是一樣。而在機車增長速率的架駛這一情形，是尤其須得此種人員之具有充分的知識。此外，司機時時刻刻需要有一位能幹的升火夫在他身邊，一旦他自己疲勞過度，精神照顧不到，便要後者來代替工作的。而在汽車運輸上呢？我們的顧及與限制却太少了：祇消簡單的試行過幾回，就能造就出幾萬個車夫，進退自如的來開動我們的車子；除去幾件稀有的公共的運輸外，一點也不要按時登記與疲勞時的助手。因此我們僅感到那置在汽車經過地方人畜貨物之安全上的有點不滿之外，似乎別無其它毛病可挑了。

於是，汽車運輸之運輸地域，至少是與其速率一般的增長着。於是，汽車運輸上不能不注意的鋪路事務，安全研究之進展及運量之不完全的利用，均足大大的長此增進了。由此主要原因，街道路途之廣闊度，又很快的覺不到够了。在一些城市的內部和附近，運輸之頻仍，逐漸增長而凌亂起來。爲的避免此弊，有的路已然加寬，更有增加高

線路與地下道的計畫，這樣一來，許多困難及障礙便解決了。而汽車在街頭的停止，或在鐵軌十字道上的停止，又是其它若干困難的原因。在大多數的路口上，汽車之遲緩或停止，使其良好的性質埋沒掉，增加了遇險的機會。

在經濟方面來看，汽車運輸之弊端尤多。第一件我們要指出來的，就是城市中避車道之增加，而使民人住屋有了巨大的變遷；其次因工人每日工作時間之改為八小時而使鐵路人員增加，汽夫亦同時加多。因此一新的原因，城市中之房屋亦須增加。此增加之過分巨量的運輸實額，是不須在人口與貨運量之增加來直接證明，即可看出的。

我們曾經希望過的這些新式運輸之便易，會使得多數感覺到為城市之娛樂與方便而被吸引的鄉村人們採用；然而實際上，發生的却是相反的現象。多數人却將此易便利用到移居在城中並只使用很少的時間下鄉工作或照料他們的租息。此種人一天比一天多起來，於是汽車的功用，反是促成鄉村中人口的減少而呈不調和的現象。

我們還可以看出：那些無力僱用車夫的汽車主人，或願意自己駕駛的人，他們之駕駛車，拭車等工作，須要很

多時間上及精神上的損失；有此時間及精神，是常能做一些更重要更有用的事情的。

在預算的觀點上來看，在公路運輸中公路之修養，路堤以重價購入，材料之改新，路徑之改良與加寬，十字叉道之取消或改良，與鐵路運輸之競爭；這些情形在很多的

地方都有着巨大的擔負。而致在汽車運輸上徵收的稅額，高至不可負擔。法國在一九三〇年間，對於建築，改修和養路之用款，有二十五萬萬法郎，而鐵路之缺額竟有十三萬萬之多，此中有五萬萬法郎是由於汽車競爭之結果。由此，汽車運輸約應擔負三十萬萬法郎之數，按此種運輸徵稅總額，與該數相符，故用款及汽車運輸預算收入得成平衡。但在前數年中，情形則大不相同；一九三〇之會計年度，實為第一次呈現平衡之年度；鐵路因汽車競爭而受到的缺額之加大，使我們相信後數年必然不會同樣有平衡的。在其它各國，由摩托運輸釀成之擔負，尤為相當的重大。也就是因為這個緣故，在 Tunisia 地方汽車運輸擔負稅額雖僅為稅額總數百分之二至三，而其用款則佔總預算百分之二十至二十五。

汽車之製造原料及燃用材料需要大批外來品或殖民地

產品，如銅，錳，膠皮，棉，汽油，脂肪油，等。在一九三〇，法此種大批入口貨竟有三萬噸 (tonnes) 之多。單就這些主要入口貨中的汽油與脂油二種來說，當年就達五十萬萬法郎的用款。此數佔法國進口貨價中第十位，並佔其商業平衡帳上缺額的一大半；計有九十萬萬六千五百萬法郎。所以我們可以說，汽車運輸之需要材料，實為法國商業平衡帳上發生缺額之最大原因。

以上是汽車運輸在經濟上的主要弊端：設若汽車運輸之成本比較一般和它競爭的他種運輸的成本為少時，則此種弊端可得減少乃至無甚大意義，然事實上則不如此。我們若一計算汽車的每一特殊用項：如購價之利息與償還費，稅捐，保險金，修理費，培養費，裝置用費，車夫薪資，停頓損失，等，我們可以算出它的每公里的成本為〇・四四佛郎至二・四四佛郎，這也按每年拖重大小與行程之長短如何而定。設若車的坐位常是不空閒的話，那麼每人每公里平均原價為〇・二一佛郎至〇・六一佛郎。在鐵路一方面：每公里每位之原價三等車來回為〇・一六佛郎左右，頭等車單程為〇・四五佛郎左右，既然事實上汽車的坐位常是空閒的多，則在鐵路方面，似乎利益較多。而於

其方便各點，我們也不必多說，尤其是他那便於長途運輸及對於旅客之幾乎決對不移的安全。

汽車貨物的運輸，每噸公里之成本在五噸量之車上，至少需要〇・六〇佛郎，而鐵路則可降低至〇・一二佛郎，平均也不過為〇・二四佛郎之數而已。

所以鐵路各項業務用款，的確是較廉於汽車運輸。因此汽車運輸雖然有着它速度上，方便上，娛樂上的優點，却被此運輸價值上之缺陷損害。於是，在汽車運輸運價上多出來的數字，便計算出它速度上，方便上或娛樂上的價值。這樣一來，整個的問題便是要知道：是否普遍的經濟狀況能夠支持這種騰貴？當我們一考查運輸法之選擇在售價上的影響，及零運價不易適合與整運價同時低減這一層，便可見經濟狀況之能支持的成分，實在很少。

此外，電車運輸也較汽車運輸經濟些。比較它昂貴者惟性奢之牽運而已。

可見汽車運輸之經濟上的利益，祇限於在馬車運輸行走之道路中顯出；而在鐵路專行之路程內，汽車運輸之摻入，是祇會造成抬高運價的結果。

甚至於汽車運輸特有的迅速一項優點，在經濟上看來

，也未能使我們想出什麼意義的。「迅速」在需求過急時也許顯得有用。但今日到處皆有副消耗 (sous consumption) 則太迅速之運輸反有使生產者多量製造而發生生產過剩之現象，用者遂無法盡用。再說農業產品，是世界出產品重要之一部，應在每年二次收成間之十二個月中慢慢銷用；那麼，很快的運輸到銷耗的處所，也是沒有什麼好處的。

我們還有一樣不可不知的事情，就是汽車之進步，助長了社會不少的罪惡：如拐帶，竊盜，謀害，暗殺，等等，均以有汽車之利用而容易發生，並增加了量數。

說完汽車之許多弊端以後，我們還不要忽略國家用款之事實。法國的石油，本來產量極少，就在他的殖民地也一樣缺乏着。其汽油之供給，幾乎全部仰仗於其他大陸國。其它一部汽車製造原料，它也是沒有充分的出產。僅祇在它很遠的殖民地中，產有膠皮一種。一旦遇到戰爭的時候，則其平時應當儲存的材料，尤其是汽油和膠皮，還要補足需要量的。這都關係於它自己或其它同盟國在海上的主權。只有運用一個國有的實用大炭鑛廠 (carburant) 始可解除此種燃料之急迫的缺乏。然而文物的，軍事的，路運的汽車化，在法國這樣發展的情況中，却使它一天天的陷

入嚴重的損失裏了。

#### 四、汽車運輸之性質及其在社會上的

##### 地位

和一般見解完全相反的是：汽車的許多弊害，雖然是我人尋常很少提到的，然在現在這篇研究文字中佔着較其他一切為人所承認的利益，却來得多。但這篇文字我儘可做到完全客觀的分析，這對於一般願意在汽車運輸及其實際各可能性上明察出其價值的人們，是不可少的東西。一般人所以常常忽略我認為應當指出的那些弊端者，就是由於大戰後人們具有之喜新好奇的癖性，或即「美洲化」的傾向，與夫迅速，逸樂及一切依照進化而呈現於眼前之事物的愛好。

然而，由於多數工人，職員及使用人之喜悅汽車運輸，由於他們所用物料之量與質兩方面的鉅大，由於在預算用款上及國際貿易上之影響，於是他們在轉運方法上引入之形式的改良，就釀成了一種實質的改革。

尋常一般人對此種運輸之誇張與稱道，使我們相信它具有無窮進展的可能。美國平均每四人可用一輛汽車只不過是個人用汽車的進化過程形態，它也許還會改良到更好



的地步。由此推知，我們在法國常見的平均每二十二二人使用一輛汽車的情形，更有進步的可能了。爲的我們有權力及責任去考查這些擴張趨向和將來它們脗合實際時能到什麼程度；這問題便够嚴重的。尤其因爲有許多根本就美國化的意見在那裏作怪，而我們便又知道這種來源的意見是如何的應受辯詰，應受嚴格的分析後才能採納啊。要使形式改良一事實現出物質上的進步，則應牽連進去業務費用之低減，即是說，應能減低其成本。實際上任何的「形式改良」，如不滿足這個條件，即會要求用費之增加；對此，我們祇有三種補救的方法：一是在獲得財富上先事徵收，二是增高售價，三是依仗將來出產。但是這三法之每一個均足致減小財產的數量，如無此形式改良則財產之整個集合是會任意安排的；所以使它有了一件物質的進步，簡直是不可能的事。

可是我們都知道汽車運輸單祇在一些缺乏鐵路及馬車運輸的地帶是能滿足這證據的。所以也就是僅只在這些地帶，鼓勵此種運輸是合乎邏輯的。

對於一些已有鐵路或電車的地方，則汽車運輸只是增高運價的原因。所以我們只有認爲它是一種爲限制龐大的

### 汽車運輸之研究及批評

用費，得到運行迅速之主要性質的一種制度；而其耗費之代價，却未由任何一種有利的改良或成本的低減來抵消。

### 五、各式運輸之整頓及必須的合作

前章所述，證明了汽車運輸之發達，適足妨害鐵路大部業務，並要求國家在其成本上加重擔負。這些結果都是十分重大的，因它必然會使鐵路線上巨大資本，受到折損，而將生產之價值提高，且又增長了入口貨價；又，製造與須要運輸貨物的處置程序間，每次以汽車運輸代用鐵路運輸，便造成運價之提高，增高成本的擔負，阻礙了出口貨的傾銷。法國及其許多殖民地中，近數年來便呈現着上述狀態。

若果社會人士的意見和能力可以判別出汽車運輸真正的性質及其合理用途之範圍時，若果政府方面能够由此維持着鐵路運輸和此種新式運輸間必須的財政上之均衡時，則所述一切障礙，都會得到解除的。但是這項重要情形，從很久以來就爲人所忽略。大部由於汽車之迅速和適於旅客各點而引起鐵路運輸的恐慌，足可證明出在不同各式運輸間，——尤其在汽車運輸與鐵路運輸間，有整頓與合作之必要。爲達到此目的，首先要滿足之點，便是在此

刑季院平大交

種運輸間或是注重客運，或是注重貨運，樹立起平均的責任來。那些使用汽車的人，也應當如那些使用鐵路和電車的人之供給範圍一樣，要供給其建設費，償還費，路警稅等。假若國家政府，省政府，或縣政府應該徵收運輸稅的話，那麼它是應該平均的徵自各式運輸。由於這種攤派之平均，此諸式之運輸間的競爭，乃得站在十分平等的基礎上發展開去。每種運輸僅在時間和地點限制中發展。而其發展乃是有利於公眾的。

根據前述，我們知道公眾利益對於十分隣近鐵道之汽車運輸是抵觸的。反之，在缺少鐵路的地帶，却需要着汽車運輸來載運旅客及貨物到有鐵路地方。國家政府，省政府，或縣政府若能拒絕汽車運輸之政府補助金，獨佔權，和汽車運輸對鐵路運輸可能競運的特許時，即或准許汽車運輸應由鐵路公司企業兼理的話，則上說條件，自然易於實現了。這樣，對於一般私用汽車，便應當按照一些須待研究的程式來處置，例如按照私人汽車之有的多在一省運行，有的兼在數省，有的在更廣區域中運行而能包括全國，而徵遞加之稅是。這差不多是一片自然的判別法：把樸素的汽車或工作作用的汽車與安適而用的長途旅行汽車，分

明的判別出來了。正如沿岸航行之船與長程海船之判別一般的分明。

通用於汽車運輸和鐵路運輸之稅則，無論其為大小速度，旅客貨物，來回票，家屬票，以及各交易情況，只要細心研究，均能確定二式運輸間相對的關係來。

一件極可頌揚的改良將由許多試驗的成功中生出了。那便是我人在現時追隨着許多的試驗要在鐵路內另用汽車式的牽引。但是，我們從前曾犯了一種錯誤，以後應當避免的，就是要將某些鐵路，部分的或全綫的取消而在其隣近另行汽車運輸。此種辦法是錯誤的，因為若部分的取消鐵路業務，我們便在鐵路養路用款上加入了新路磨損所需要的花費；若是全部取消鐵路業務，我們固然完全省却了該運輸業務的用款，但必致釀成被裁人員的賠償，同時新路之用費，亦變得甚巨。在這兩種場合：如把一部分鐵路廢置不用，這事情，必使其建設資本變成無用了，更十分可能的把它的酬報與償還費取消了。這一類情形可得的結果，便是使預算部兼了許多擔負：第一是補充鐵路欠額，第二是確保新路另增之養路費，第三是補助汽車業務之用款，所以在我們還沒有嚴格分析它們所生用費的變化及確

定它們最後清算的究竟之前，是不應使用此法的。

以上便是我所見到應當計及和預防之各點，且應合理的在鐵路與汽車運輸間劃出界限，並應在二者之間確定出一種合乎公眾利益的合作來。

## 六、結 論

假若上述各項事實和紀載能够使我們充分明確的知道汽車運輸之發達及地位時，我們便有下列的結論。

汽車的發明和它在運輸業上的實用，的確是良好的事情，人類由此可以得到物質，精神雙方的利益。但是要使這事實祇會有利無害，則須汽車運輸逐漸的來替代其它前有的運輸，但是僅祇在它能得到運輸成本經濟時方能來實行代替。

這些條件可惜沒有被人注意到，一方面是因為停戰後信用借貸的容易使得產生多數的汽車製造事業，並因分次繳款制也能增加買主。它方面因為此種新式運輸方法比較舊式運輸，曾是有意的或無意的增加了國庫的利益。（舊式各項運輸，雖造成了彼此間競爭的情勢。）

因此，汽車運輸便很快的蔓延到許多地方，甚至蔓延到那些沒有充分出產與財富來支持此新式運輸之用款及成

汽車運輸之研究及批評

本的地方。也因此之故，自一九二九年汽車運輸之製造與買賣呈現了當然過剩的特徵，尤其在美國與德國，其次，在法國和意國。

同時其它各式運輸便奇酷的受了同樣助長出來的競爭的影響。其中第一列即為鐵路運輸，特別在客運及高速度的貨運二部。可是，許多地方，尤其是法國，曾是在他們的鐵路網上投過極大資本的，此運輸又是包有極衆多的人口的。而由汽車運輸之競爭，引入了巨大的恐慌，許多的鐵路均大受影響。于是鐵路上之資本的利息，日漸衰落，常至一無出息，其人員亦日形無用，這一切都損害着公眾的利益。

在那發生如此可惜情況的制度中，我們認識出幾點錯誤的地方，便是從大戰後普遍到各處的，（也是最有關於現時重大恐慌的，）對於每塊地方，每帶地方之特殊的可塑性之不認識，以及對於「時間」這一因子的不認識，以及過分的普及之傾向，計算的缺乏，信用借款的妄用，急需與剩餘間，和動搖與進展間之昏昧無知。

我們現在應當把汽車工業從這些錯誤送回堅確的基礎上面，為的將汽車之效用範圍與鐵路的效用範圍合理劃

交大平院季刊

界，並圖精密的連結起這二類運輸的工作來。

英國政府，對於這項切要性，已經有了確切的信心，在一九三二年三月二十三日之泰晤士報上，我們可以看到自倫敦得到的如下之報告：『運輸部長秘書，昨日曾披露一委員會議，由各鐵路公司之代表及一般公路運輸企業人組合而成，以考查茲二種工業之相互情勢。該會之任務，即在估計公路網之養路的一般的價值，及研究對各級機械推進車的使用者間之分派與發生意外的處置。該會之努力，在於修正公路及鐵路之貨運的規章以確保在二工業之間得有一合規律而穩定的作用。會議文件將於七月底公佈云。』此會及咨議委員會主席為前英國社會經濟財政部長阿爾都爾，沙勒特爾氏(Sir Arthur Salter)，彼曾完結其工作並發表一篇宏富的文章，在這篇文章裏，彼曾指出應用在汽車運輸與鐵路運輸二者上不均等的制度之錯誤和 unfair；提出了許多的理由，而由此更基於運輸噸公里與氣油銷耗上，為使用公路運輸者建議一種程式，末了，他提出來專用於確保鐵路及公路的計算。我們很容易的算出，按沙勒特爾委員長估算係與英國汽車相同之法國汽車的捐稅，結果是法國汽車運輸要分擔約六十億佛郎之數，然而實際上分

担數尚不過三十億佛郎。除去一些可能的不同之點外，在英國與法國間，對汽車稅額的分擔，設若法國願意在汽車運輸與鐵路運輸間樹立一種公正的平衡時，似乎法國應該比英國徵收加倍的汽車運輸稅的。

這種矯正的探討，在英國比在法國進步得多，這類相似的工作如能急速的計畫出來，則不但在法國本部是有益的，且於其具有被汽車運輸競爭的鐵路之殖民地也是一樣啊。

(完)

原文見：『Revue Scientifique Illustrée』1933年，1月號；

p. 12-19

原名：『Etude Objective et Critique des Transports Automobiles』



論 著

# 美國白銀政策與中國白銀出口

王 儁

## 一 緒言

自去年六月美國通過購銀法案，以提高銀價及白銀收

的：美國此次提高銀價政策，簡言之，不外下列四種目

歸國有之策宣示於世後，世界銀價，日趨昂貴，影響所及，使我國存銀巨量流出，金融市場頓起波瀾，於是我財政當局設法救濟，於十月十五日起出口現銀除征出口稅外，另征平衡稅，實行以來，白銀流出形式，已較和緩，一般樂觀論者，胥以中國白銀問題，將因此而解決，殊不料最近以來，海外銀價飛騰，遂白銀之出口量，較前尤巨，據近日報載，上海美商運通大通兩銀行，四月十二日裝運現銀出口計有二百萬，而同時內地海岸，亦有巨量白銀流出，如斯形勢，異常危急，茲試就此問題分別討論之：

## 二 美國提高銀價之目的

美國白銀政策與中國白銀出口

(一)美國執政者民主黨，與銀礦主接近，提高銀價，藉以增礦主收益。——美國有二大政黨，即民主黨與共和黨，此二黨爭政，勢均力敵，迭為勝負，民主黨以美西各洲為其大本營，美西多銀礦，平時民主黨頗得銀礦主之資助，今一旦登台，大權在握，自必有以報之，冀下屆競選，可更得其助力。美國上議院係由每州代表二人組織之，其中有七州係產白銀者，於是此七州之十四位代表日日在議會席上爭囑其收買白銀政策，因此可提高銀價，使銀礦主獲得其益，亦報效之策也。

(二)美國物價低落，提高銀價，以銀代金之用途，壓低金

美國白銀政策與中國白銀出口

二

價，則物價提高。——提高物價之目的，在救濟恐慌，蓋物價提高，工廠可以獲利，工人不致失業。現在因為物價慘落，故工廠虧本，工人失業，造成空前大恐慌。此從工業方面言之，應提高物價。再觀農業，提高物價對於農業之幫助尤多，今日農產品之跌價，較工業品為尤甚，農民大多數為債務人，以前在金價便宜時借入之款，至今日金價大貴時償還，損失殊屬不貲。茲舉一例以明其理，如農人某甲於金價便宜時，向某乙借入一千元，用作產麥之資本，其時麥價每擔十元，則以百擔之麥，即可清償一千元之債，今金價大貴，每擔只值五元，則某甲須以二百担之麥，償一千元之債，無形中損失麥一百擔，其痛苦不問可知，此從農業方面言之，亦應提高物價也。

(三)列強各國貨物在我國傾銷，美不甘落後，乃提高銀價，增進國人購買美貨之能力，抵制各國之傾銷。——美國輸進中國之貨物，遠不及他列強，今以一九三〇年為例，該年度美國輸入中國所占之地位如下：小麥次於歐洲諸國，巴拿馬，墨西哥和日本，佔第十四位；小麥粉佔第一位；烟草次於英國，佔第二位；棉花次於德法日

意，佔第五位；木材佔第七位；石油佔第六位；鋼鐵次於加日菲，佔第四位；電氣器具佔第九位；工業用具佔第十七位，即如印菲，均遜一籌；汽車佔第二十三位，劣於土耳其及爪哇。以上資料，雖不十分正確，雖近年來大加進展，然仍不如英日俄等國之輸入，蓋各國均採傾銷政策也，美以一等富國而反不如他國，是以速設法增加貿易，因此提高銀價，而增對中國之貿易也。

(四)美國收購金銀，以備實行複本位制。——蓋現在金之產量，不能與商品之產量同其步趨，易言之，即金之產量少，而商品之產量多，因之金子有不敷流通之感，其價乃不得不昂貴矣，故今日黃金之缺乏，已深印於彼之腦中，欲救此弊，惟有用銀以補足其不足，故彼現時努力收購金銀，一至相當時機，彼必宣告其複本位之主張，同時并將要挾其他各國，步其後塵，一進而為國際複本位制，爾時全世界之黃金，多已集中於美國，其他各國，不得不俯首就範，聽其指揮，美國而欲實行國際複本位制，誰敢不從，此正美國今日之企圖也。

三 我國白銀出口之原因

我國此次巨額白銀出口，其原因如下：

(一)在此大銀價上漲之過程中，國外市價常高於國內，二者一時未能相平，斯時以國內低價之銀，運付國外出售，自屬有利可圖，據最近情形，運銀出口，除一切費用如水脚，保險，木箱，鎔鑄折耗等，尚可獲得純益約四五厘，即每運出銀萬元，可獲利四五百元。

(二)由於我國國際貸不能平衡，歷年虧負過甚，而無可彌補，實際上國內存銀幾隨時有流盡之可能，蓋一國之國際貸借，除有形物質之輸出與輸入，足以左右盈虛外，尚有其他無形之輸出與輸入，我國對外貿易，年年入超，且入超之數，與年俱增，在昔尚藉華僑匯款等以資挹注，今則華僑匯款，因受世界工商不景氣之打擊而銳減，因貨物入超而發生之國際貸借差額，遂無法抵補。

以上二端，後者屬於遠因，前者屬於近因，後者是根本弱點，前者為表面現象，以此兩重原因，雙管齊下，而白銀踴躍外流，遂一發而不可收拾矣。

自財政當局限制白銀出口以來，為何又復重演，推其原因，除上述之根本原因仍存在外，亦不外下列二端：

(一)海外銀價飛漲，而同時香港各銀行錢莊，近亦大作中國銀元行市買賣，且有大洋鎔化製成大條之機關出現，

準備將吸收所得之中國大洋製成大條，向倫敦紐約輸進，因此，上海及內地海口白銀，實有再度逃亡香港之可能。據近日報載，本月八日至十四日，上海，廈門及內地海岸運港之白銀共七十五萬，數目之巨，足以驚人。

(二)平衡稅率之徵收過低，本來平衡稅之作用，在遏止白銀流出之巨潮，惟去年迄今以來，所獲效果，實甚微薄，所謂平衡稅，根本不能發揮其力量，以抵美之白銀政策。以目前之海外銀價為例，運銀者除償去白銀出口稅及平衡稅後，由上海或廈門運往香港之白銀，每千元尚可獲利四十元，而同時港金價低於滬金價，若運銀者將上海白銀運往香港以後，再購金返上海，共可獲利六七十元，如此，上海之白銀將完全被香港吸收去也。

#### 四 白銀流出對於我國之影響

我向為吸收白銀之國，世界銀市，向以我國與印度為主要購戶，但至近年，以購戶之我國，一變而為售戶，據可靠估計，國內存銀至多亦不過二十萬萬元，頻年農村破產，內地之現銀，原已集中城市，內地已呈現銀枯竭之象，設城市之白銀，再有大量流出國外，將來窮鄉僻壤及通都大邑，同感現銀之缺乏，如是，建於現銀基礎之上金融

制度，定感困難，蓋銀貨外流，銀底銳減，發行準備，受其限制，在硬幣已感不足之情況下，更益以紙幣之無法增加，於是通貨不敷，信用收縮，金融緊張，而國內之流通資金，亦感周轉不靈，於是物價與匯價，更形跌落，寢至產業衰退，外貨益充斥，不景氣之我國將愈不景氣矣，整個國民經濟，因而臨於絕境焉。

### 五 防止白銀流出之方法

白銀外流，誠如黃河決口，瀉流難止，征稅又似搶險，祇能緩和一時，易言之，征稅祇為防止白銀狂流之治標方法，因此，又有再度出之果，倘欲根本防止白銀之流出，惟有平衡國際收支，否則，白銀之出口仍為不可避免之事實。平衡國際收支之辦法，要者如下列數端：

(一) 採用保護關稅——此為防止白銀流出最易收效且最可靠之辦法，惜實施較為困難，今將實施困難與其解決方法及採用此種關稅之根本方針簡述如下。

一、實施上之困難與其解決法——蓋今日中國財政收入，以關稅為大宗，一旦採用保護關稅，稅收必得縮減，在一入不敷出之中國，再減少收入，豈不更不敷出，若此，白銀之流出非但不能防止，抑且更將流出。

### 四

故欲實行保護關稅，須由國家財政上着想。蓋收入依賴關稅，乃極不可靠之舉，設遇非常事變，致將驟然虧短，如中國與鄰國發生戰事，太平洋與印度洋之交通，被敵人封鎖，如此對外貿易減少，稅收即將無着。解決此問題，即在另闢財源，改革中國稅制，改革途徑，有左列數則。

甲、於經費方面，力求支出之節省及用途之合理。

乙、於歲入方法，須速闢所得稅系統且輔以財產稅。

丙、所得稅因屬初辦，國人素不諳行，故宜先行於大都市，以廣推行。

丁、實行累進稅率，且超過定額之所得，課極重之稅率，以保護窮乏之民族資本，且可大量增加國家收入。

有此四項，國家收入有着，即可實施保護關稅，採用此種關稅之根本方針，有左列數則。

甲、對我國能供給全部需要或大部需要之產業，應採高率主義，杜絕進口。

乙、在發展途中或將來有希望之生產事業，應加保護，以減殺外貨競爭力，使其基礎穩固。



丙、不能生產或生產極少之原料，應免稅或課以低稅。

丁、對製造工具機械得發展交通之利器，應減低稅率。

戊、我國不能自產或現時不能自造之必需品，應維持舊稅率。

己、對嗜好品，化妝品以及無益之消耗，應課以高稅。

如此，外貨入口將少，同時不影器我國工商業，且能使其發展，其價入口貨價之白銀，出口豈不銳減？

(二)設立傾銷稅——邇來各國對中國有大量之輸入，其關節在採用傾銷政策，且此政策愈演將愈奇而愈烈，每能突破高度關稅壁壘而侵入，故專恃穩定之進口稅率，不足防止外貨之競爭，因此，當另設傾銷稅法，且須含有伸縮性，隨時調劑，以補保護關稅之不足。對於外貨傾銷之處治，應有左列辦法。

一、外國貨物以傾銷方法在中國市場與中國相同貨物競爭時，除進口關稅外，得徵傾銷貨物稅。

二、凡外國貨物在中國市場之躉售價格有左列情事之一者，視為傾銷。

甲、較其相同貨物在出口國主要市場之躉售價格為低者。

乙、較其相同貨物運銷中國以外任何國家之躉售價格為低者。

丙、較該項貨物之製造成本為低者。

若此，外貨之輸入，將更減少，我白銀之流出亦將減少矣。

(三)不買外貨——上述兩項阻止白銀流出之法，因有政治上之困難，或未能立即實行，此時，可採用此法，即國人一致不買外貨，以致防止現銀流出。馬寅初謂：「吾嘗言之，中國人祇要能吃自己的米，穿自己的布，彼即無法吸收中國之現銀，亦即無法可使現銀流出。」又云：「現在中國應當採取極嚴厲的手段，來應付當前之環境。一九二四年廣東對付香港之辦法，為今日最好之榜樣，時以五卅慘案，轟動全國，各地羣起反英，而以抵貨為唯一之武器。香港居廣東門戶，關係至為密切，慘案暴發，廣東人民，激於義憤，立刻與香港斷絕關係，香港市面，一落千丈，地價大跌，其收效之宏，於此可見，故今正可以此為例，萬眾

一心，不買外貨，則中國未始不可為，統制經濟只有人民自己來辦，政府不能辦，而且不敢辦，因有列強之壓迫故也」。由此可知，不用外貨誠為防止白銀流出之有效辦法也。現在上海已有六百餘校，一萬餘人，宣誓服用國貨，并發表願詞如下：「吾以至誠，誓願從本身起，并勸導家庭，勸導全社會，一律用國貨，如有可用之國貨而不用時，願受國人嚴重處罰」。吾望人人如此，則每年五萬萬元以上之入超，將不致重現也。

提倡國貨，阻銀外流，猶有注意之二事：（一）養成樂用觀念，建設心理，樹立永久基礎。（二）改良生產，引起人民之樂用興趣。如此，不用外貨或將成為永久之事實，則白銀無法流出矣。

（四）增加出口——我國不注重國際貿易，亦為入超之大原因，絲茶在國外市場，雖告失敗，其他國產需要，仍屬不少，據國際貿易局之報告，印度商人擬購辦大批扇子，花生油，桐油等，國產綢緞布匹外人亦頗歡迎，均可增加我國國際貿易之收入，惜國人不講國際貿易，不知研究尺寸，致不適用而絕出路，若實際上輸出多

，入超自少，白銀之外流亦將大減矣。現在我國已有國際貿易學會之組織，不過尚在萌芽，希望努力從事，加以政府當局獎勵國際貿易，如斯，或能收效焉。以上四法為治本之策，至增加平衡稅，提高上海銀價，及將上海白銀移入內地，均為治標之策，今亦略述其大要：

（一）增加平衡稅——自財政當局實行徵收出口稅及平衡稅以來，白銀流出，勢較緩和，然以海外銀價之飛漲，此項稅率，并不能盡揮其作用，因之，運銀者除去出口稅及平衡稅之外，仍有利可圖，故最近白銀再度之出口，已成當然現象。遏止之法，可將平衡稅提高，然財政當局徵收平衡稅命令，其輸銀之差益，乃根據「理論平價」計算，非按輸出點計算。究竟提高至如何程度，恐仍不能平衡海外銀價滙率之差益，縱然征收此項稅率，能盡揮其作用，亦不過限制白銀出口，并不能斷絕白銀之出口。易言之，以投機圖利為目的之白銀出口或可停止，而應付國際收支差額之白銀出口，仍無法阻止。

（二）提高上海銀價——為防止白銀之流出，可提高上海銀

價，使中英滙兌平價接近，則投機者無利可圖，白銀流出將不制而自止，至於提高滙銀辦法，下列數端，尚似易實施：

一、聯合華商銀行，統制存銀，或增加各發券銀行紙幣之現銀保證額。

二、各華商銀行將購置之各種外國債券，即行出售，將售款滙歸國內，上海銀價因是可以提高，此舉且可利用國人存款興辦國內建設事業。

三、上海各外商銀行存銀，合計不過二萬五千萬，國人存款於外商銀行者為數甚鉅，而外商銀行之資本，概以金幣計算，今銀價高漲，外幣貶價，若國人將存於外商之款，盡量提存於華商銀行，則外商非但不能抑低滙銀價以牟利，且須向國外購銀返滬，以供國人之提取。

此法亦僅能防止以投機圖利之白銀出口，故亦非治本之策也。

(三)將上海白銀移入內地——我國白銀聚集上海，亦為白銀巨量流出之因。馬寅初有云：「中國白銀完全集中上海，極為危險，不獨平時影響整個農村經濟之發展

美國白銀政策與中國白銀出口

，一旦國際間發生變化，外人存滬之現銀，仍可運回香港，則全國人民儲於銀行之存款二十一萬萬，及銀行發行之鈔票四萬萬，均將化為烏有，為未雨綢繆計，唯有充分向農村投資，使中國現銀完全佈於內地，庶幾可以隨機應變，高枕無憂！故將白銀設法移入內地，投資農村，亦為防止白銀流出之一策。

## 六、結論

最近滬國際銀行公會，乃根據友誼諒解，特召開會議，共商協助救濟之方。結果，對於停止運銀出口，各家一致贊同，而於停運期限，仍未得確切明瞭之決定，僅曰「相當時期」，顧此「相當時期」，有甚大之伸縮性，實令吾人難以捉摸；因此，其效果吾人終對之懷疑。即使決議發生效果，至多亦不過救濟一時，將來白銀三度四度之流出，亦未能防止，尤對於因國際收支差額之白銀出口，更無法遏止，故欲澈底安全，須求根本治療。今日之中國，猶一素弱之人，且加極重之頭痛，醫頭固屬注要，然求身體之健全，尤為重要；體既健全，百病難入矣。

最後，猶進一言，目前之白銀問題亦不過為貨幣戰爭之一幕，而貨幣戰爭又不過為未來大戰之前奏，設對區區白銀問題無法應付，將何以應付嚴重十倍之未來大戰？

四月二十日

交大平院季刊

美國白銀政策與中國白銀出口



# 鐵路資產折舊論

李繼唐

- 一、折舊之意義及其重要性
- 二、折舊之原因及其困難
- 三、折舊之處理方法
- 四、各種不同計算方法
- 五、折舊準備之整理
- 六、我國鐵路現行之折舊概說
- 七、我國鐵路資產折舊與美國鐵路之比較
- 八、關於我國鐵路現行資產折舊處理之建議

## 折舊之意義及其重要性

凡營業之固定資產，皆須有折舊，此衆人共知也；鐵路乃營業之一種，故亦不能例外，但鐵路資產大半爲固定資產，如車輛，軌枕，橋樑，山洞等，每年折舊數額，較其他營業尤爲可觀，其數額在營業費用內佔主要部份，關係營業前途甚巨，故研究鐵道財政者，絕不可疎忽此點，敝人僅將課堂所受及課外參閱，濡筆記之，望諸學者進而教之，是幸

折舊云者，即將資產價格，因使用或其他原因而折減

之數，作爲費用支出，由其使用年限之各年度內公平擔負之謂也。折舊費用與其他營業支出一樣，惟前者乃無形者，而後者乃無形者也。例如機車之機煤及機師之薪工等，爲一種看得見之費用，同時機車每次本身使用，因磨擦軌礫之緣故，其價值亦逐漸減少，故計算成本時，不僅計入機煤及薪工等費用，而關於無形之折舊費用，亦得加入成本內。但有些鐵路最初因會計制度之不良，管理之不善，對於此種折舊，從未顧及也。

鐵路資產折舊，計算與否，影響營業前途，其理至明也，假如不計算折舊時，則營業開支減少，盈餘增大，因之股利亦多；換言之，不啻以資產作爲股利也，此爲營業之大忌，而亦爲法律所不許。蓋因此資產價值日低，勢難屆時換新，資產效率必低，營業亦日漸衰敗，其不倒閉者，未之有也。由此觀之，折舊一事，豈不重要乎！

最近各國鐵路皆蒸蒸日上，其會計制度較諸往昔，不可同日而語，關於折舊一層，無不重視之，每種資產之折舊，皆分別計算，以求慎詳；再者折舊爲成本之一，而成

本又為制定運價之主要標準，故折舊在成本會計內亦甚重要也，蓋因運價直接與民衆發生關係，如不合理或欠缺公平時，影響業務甚大，故折舊與運價之關係，更為緊要也，總之，折舊一點，在今日鐵道會計中，不容忽視耳。

### 折舊之原因及其困難

鐵路資產折舊之原因與普通營業無異，茲將其犖犖大者，列述於左：

(1) 使用之消耗 (Wear and tear) 凡資產繼續使用，其價值自然減低。例如機車因逐日之摩擦，其使用價值日減一日，與新購得之機車，其效力當然不同，此減少價值，用折舊方法，在帳上記錄之。

(2) 時間之消耗 (Lapse of Time) 固定資產不使用時，亦會減少價值，蓋因受自然侵蝕之故，此所謂時間之消耗是也。例如機車，放在機廠，而不使用，但因風吹日曬，雨露霜雪之侵蝕，其價值經數年後較原價相差很大也。

然而機車在工作時，其使用折舊與時間消耗，無人能指分使用折舊若干，時間消耗若干，僅可得其整個數目也。

(3) 廢棄 (Obsolescence) 近代科學蒸蒸日上，新發明層出不窮，例如機車最初用兩級漲 (Double-compound Expansion)，後因汽缸之加重，及修理費之增加，而改為三汽缸者。再如機車增加機鑪經濟煤火，增設過熱器，減少蒸汽之需要；故鐵路為競爭及增加營業計，不得不將機車廢棄，換用新發明之機車，此種廢棄，亦折舊也。

(4) 不宜 (Inadequacy) 資產不宜，而換合適者，亦經濟原因之一也。例如狹小車站，因營業增加，而改修大規模車站，以應需求，此換置之差數，亦出折舊。

折舊之重要，已如前述，然事實上，有許多處理之困難，分述於左：

(1) 鐵路營業宏大，資產種類特多；在處理方面，不免相當之困難，有些資產宜有折舊，例如車輛，房屋，橋樑等，但亦有些資產不宜用折舊法，例如枕木及電桿是也，此種資產，每個為一單位，而每年必須換新，按統計之結果，其換新數額，每年皆相差無幾，所以此種資產，宜用換新方法 (Replacing method) 而不宜有折舊，因此在計算資產折舊時，困難異常也。

(2) 資產種類既多，其性質當然亦異，各種資產折舊

計算方法亦因之不同，有些資產宜用此法，而他種資產宜用他法。例如房屋宜用直線法 (Straight Line Method)，枕木宜用百分之五十方法及換新政策 (50% method and Replacement policy)，而機車宜用百分減值計算法 (Declining value Method)，方法甚多，不勝枚舉。

(3) 準備帳(平三·三)之處理及整理之困難更大，二者相較，則處理方面，似較簡單，視其性質則借營業支出帳 (Operating Expense accounts) 貸折舊準備帳 (平三·三)。但整理時，雖有困難，而在我國現行之鐵路會計中，亦無很大困難也，所謂整理者，指準備多而實用少，或準備少而實用多，須在帳上作改正記錄之謂也。在原理上，準備之數目，應完全列銷，但準備乃一種估計工作，絕不能十分準確，不過根據統計及經驗，其結果亦不致相差太遠，我國鐵路之折舊準備帳(平三·三)，其貸方乃一總數，而借方為一個零小數目，故處理無大困難也。

例如

折舊準備帳	
800元	借 折 舊 準 備
780元	貸 資 產
20元	借 折 舊 準 備
	貸 營業用款或盈虧帳

鐵路資產折舊論

再如借 折舊準備 八〇〇元  
貸 資 產 八〇〇元  
借 營業用款或盈虧帳 二〇元  
貸 折舊準備 二〇元

假如鐵路每種資產分別整理時，管理者真不勝其繁也。

折舊準備帳	
800元	借 折 舊 準 備
820元	貸 營業用款或盈虧帳
20元	借 折 舊 準 備

資產之估價，亦可發生折舊準備整理問題。

如 機車 50000元  
機車折舊準備 5000元  
今估計該機車價值洋四萬二千元，則與帳上價值相差三千元，需要整理之。

借 營業用款或盈虧帳 三〇〇〇元  
貸 機車折舊準備 三〇〇〇元

今折舊準備金變為八千元。

再如今估計此機車值洋四萬七千元，與帳上價值相差二千元，亦要整理之。

借 機車折舊準備 二〇〇〇元  
貸 營業用款或盈虧帳 二〇〇〇元

如此折舊準備金變為三千元。

但資產種類太多時，此種整理，亦甚煩雜也。

鐵路資產折舊論

(4) 資產折舊準備帳在平準表上之處理，亦無有合宜之方法；鐵路之資產折舊準備，皆記入一個帳上（平三·三），放在平準表上之貸方，而普通營業，乃將資產折舊由資產下減去，但鐵路與普通不同者何也？蓋因路線及設備品賬（平六·一）由于資一至資二十一組成，而其中僅車輛及機車有折舊，其他資產並未有折舊，故折舊準備帳（平三三）在平準表上，不能由路線及設備品帳下減去。美國鐵路亦是如此處理，但折舊準備究非一種負債，放在平準表之負債方面亦非所宜，至於將來如何改良，是否能有較善之辦法，未可預料也。

(5) 關於資產折舊尚有一點較更困難者，即在計算折舊時，不能得到一個準確資產數額，如我國鐵路之車輛及機車（我國鐵路僅有車輛及機車折舊），帳上有很大數目，而實際之車輛及機車因軍閥之扣留，內戰之損毀，所存無幾，然計算車輛及機車折舊時，以帳上數目為標準乎？仰以實際所存為根據乎？再者因聯運之關係，本路及外路車輛，互相混合，以致計算者得不到一個精確之數額亦困難之一也。

折舊之處理方法

資產折舊之處理方法甚多，各國鐵路皆所用之方法皆不相同；其普通常用之法有二。

(1) 換新政策 (Replacing policy) —— 每種資產於其換新時，記入折舊用費，平常絕對不計算之。

例如一機車值洋五萬元，十年後另換一架新機車，其價值一樣，則借營業支出，貸現金。

(2) 折舊準備法亦是一種通用方法 —— 資產之折舊，在其壽命期限內，平均擔負，使資產得以保持其原價也

例如

資-15-1機車	
50000	元
平-3-3折舊準備	
2000	
2000	
50000	元
第十年換新時借	平三三，貸平七
一(現金)。	

所謂機車每年得以保持其原價者，非指其本身而言，乃說資產總數是也，換言之，將固定資產（機車）變為流動資產也。

例如

平準表(第一年)	
現金 50000	負債 60000
機車 50000	
其他 50000	資本 90000
150000	150000
折舊準備	
.....	
.....	
.....	
40000	(第九年)



鐵路資產折舊論

現金 20000	負債 30000
機車 50000	盈餘 30000
其他 40000	資本 90000
應收帳款 40000	
150000	150000

第九年機車之價值僅一萬元，與原價相差四萬元，而資產總額仍維持原數(十五萬元)。

如無折舊準備時，則第九年其盈餘多出四萬元，作為股利分攤，如此乃將一部資產作為股利也。

50000
-------

現金 60000	負債 30000
應收帳款 40000	盈餘 40000
其他 40000	資本 90000
機車 50000	
減折舊準備 40000	
10000	
150000	150000

此種情形，是澎漲機車之價值也，實在機車之現值為一萬元，其中四萬元是空虛數目，如此營業非常危險也。

第一法僅宜用枕木及電桿，因為此種資產，每年有平均之換新，用替換政策即可也，而對於機車及其他價值貴重之資產則不合適，因其數額甚大，如平時不準備，則資產內有很多虛數，而一旦到換時新，恐無力籌計也。

較之第二法為宜，其理由有五，分述于左：

(1) 前面以經說過折舊能保持資產總額，如此使營業所發出之證券，不會跌價，否則不出折舊準備，則資產內有很大空虛數目，其證券之市價亦因之跌落，其程度與資產之空虛數目相同。

(2) 近代科學日新月異，大有一日千里之勢，機關車及其他資產改良甚速，資產廢棄成為今日鐵路之一個重要問題，歐美關此頗為注意，而吾國則尚不很要緊也。

鐵路為經濟原因，不待不棄舊而易新，但如平常無有折舊準備，而屆廢棄時，恐無力換新也，所以應日積月累，以待以舊易新。

(3) 折舊準備者，乃預備換新之用也，有時擔任新資產全部或一部成本。

交大平院季刊

資15-1(機車)如

50,000元	平-3-3舊準備
	4000

換一新機車，其價值與舊者相同，而舊者廢價萬元，其記錄如左

借折舊準備	四〇〇〇〇元
貸現金	四〇〇〇〇元

此種擔負全部也

又如

平-3-3	20000元	借折舊準備	二〇〇〇〇元
		借營業用款	二〇〇〇〇元
		貸現金	四〇〇〇〇元

此種係擔負一部也。

(4)如無有折舊準時，小數換新，尚無問題，而大量之換新，影響現行年度之營業收入很大，如有折舊準備，則此大數額換新，可以平均各年度分攤之。

(5)淨營業收入，與公司之證券價值，有密切關係，如收入數額很好，則證券之交易價值必漲，否則，必落，然而折舊準備之有否，直接影響營業收入，如無之，其收

入數目必高，而使證券之價值上漲，但資產內有相當空產數目，證券之漲價，非真實現象也，折舊之有否，非特此，而並間接影響各關係方面。

(6)年度內之營業支出與收入準確時，其營業結果方為完善，此為會計根本原則；而折舊既承認為一種營業支出，故每年皆應出帳，否則使結果不確也。

### 各種計算方法

鐵路資產折舊之計算方法，普通大致分為三種：

(1)直線計算法 此法最為簡單，普通最常用之，將應行折舊之額數，平攤壽命期內，因其每年折舊一樣，故名之直線法。

其計算公式如下：

$$\text{折舊} = \frac{\text{原價} - \text{殘留價}}{\text{年數}}$$

以資產本身言，此法甚佳，因為資產供給之業務，每年平均，所以用費——折舊——亦應平均，但資產之修理費，漸漸增高者，兩者相加，則資產費用之總數，每年乃不平均，而此亦非該法嚴重之缺點，可用會計方法——即平均修膳費——調劑之。

(2)減債基金法 此法折舊率漸漸增高，蓋因資產之年限愈久，故其折舊亦應逐漸增加，其計算公式如下：

$$D = \frac{C - S}{\sin 1}$$

設 D = 折舊， C = 原價，  
S = 剩餘價， N = 年數， i = 利率，

折舊額年年增加，修膳費亦年年增加，而資產之效用，每年為平均者，故如此處理折舊，根本違反會計原理，鐵路最近鮮有用此法者。

從鐵路財政方面看，為使折舊準備與折舊金相等起見，可以應用此法，計算折舊，但從鐵路會計方面看，此法絕不可採用也。

(c) 百分減值計算法 (Fixed Percentage on Declining Value method) 或漸減百分成本計算法 (Decreasing Percentage on Cost Method) 此兩法計算折舊，逐年減少，與其修膳費相合，可使資產每年費用平均，此法最為適當，亦近日鐵路常用之計算法也，吾國鐵路資產折舊計算法，由亞當士規定用漸減百分成本法，較為合宜。

### 折舊準備之整理

資產折舊乃一種估計工作，其數目時有太高或太低之情形，故資產換新有時不足，有時有餘。即資產之應有剩餘價(原價減去折舊準備之數額)與所出賣之價值，未必相

### 鐵路資產折舊論

同，再者因天災人禍，或其他原因，可使資產中途損壞，換言之，折舊準備不足購得新資產之價值，以上種種情形，皆需要整理折舊準備也。

此種差數——即資產實價與剩餘賣價之差額——之整理方法有二，分述於下：

(1) 較完善之方法——資產折舊準備有多少，則盡數銷去，其差數記入該年度——資產廢棄時——之營業支出帳，例如機車原價五萬元，折舊準備只有四萬元，其剩餘賣價為三千元，相差七千元應記入營業費用支出帳內。

(2) 第二種方法乃無論折舊準備已有多少，資產換新價值完全記入折舊準備帳之借方，但不足數額，由其他資產補助之，即其他資產超過其壽命期，而仍然準備也。

例如	甲車	乙車	車輛折舊準備
	2000元	2000元	1000元 (甲)
			1000元 (乙)

如甲車完全破壞，無有剩餘價值，則其記錄應如：

借	車輛折舊準備	二〇〇〇元
貸	甲車	二〇〇〇元

甲車	
2000元	2000元
+	
車輛折舊準備	
2000	1000元 (甲)
	1000元 (乙)

甲車之折舊準備僅有千元，而今用去兩千元，則其相差一千元，由乙車補足之，換言之，即乙車之折舊準備至兩千元時（假定無剩餘價），仍然準備，以補甲車之不足也。

此法頗不合適，其反對理由有三（亞當士）：

（1）資產因特別原因，故未至年限而損壞如混合記入資產折舊準備帳之借方時，則會計負責人不能看出資產之特別損壞。

普通將資產之特別損壞，記入換新帳（Renewal account），但現在我國鐵道會計則例，未規定此帳，最近將來也許加入此帳。

（2）每種資產之折舊價——原價減除折舊準備——不能清楚得到，如前例車輛折舊準備兩千元，被甲車用去，而其中有借用乙車折舊準備一千元，如此乙車之折舊價究

竟若干，不可舉目得之。

（3）延長壽命資產之繼續準備，其數額能否補足所借用之數額，亦是問題，故此法用之不甚得當焉。

資產折舊準備，應由始至終完全表現於帳簿上，不過有時因會計負責人之錯誤，經理之故意或其他原因，而將應處理之折舊而不記錄，如發現此種情形，補足未記帳之折舊有四個不同之處理方法：

（1）未記帳之折舊記入普通準備帳（General Reserve account）蓋普通準備帳者，乃專為此種性質之事件而設也，惜吾國鐵路未有此帳，亦一憾事也。

（2）鐵路無有普通準備者，皆記入盈虧帳，固為此種未記帳之折舊，乃一種延期借項（Delayed debit），如此處理，亦很適當也。

（3）未記帳之折舊於其資產換新時或廢棄時記入本年度之營業費用支出項下如換新帳（Renewal account）是也，但是此種用費乃是過時的，不應記入他會計年度之營業費用支出項下，此法不合原則，故罕有用之者。

（4）直接記入盈虧撥補帳之借方，以與歷年盈餘抵銷，因為歷年盈餘內一部乃由于未記帳之折舊而得到，今互

冲銷之，殊合理也。

總之，第三法絕不可用，而其他方法可視各路之環境選擇之，吾國各路皆採用第二種方法。

### 我國鐵路現行折舊概況

我國鐵路，最初皆是借外債建築，其管理權大半操縱債權國之手，如北寧——京奉——借英債而成，則路政由英人管理；平漢路——盧漢——借比款而築，故由比人管理，但各債權人以其本國鐵路方法來管理吾國各路，故國內每路之管理皆不相同，再者所有管理人皆是庸愚之士，故國內各路向無完善統一之會計制度，何折舊之可言！

迨至路線逐漸增多，對於統一會計制度之應用，急不容緩，民國二年朱公啟鈞任交通總長時，極力提倡此事，不久即有統一鐵路會計委員會之設，內集全國名士于一堂，並請美國鐵路會計專家亞當士為該會之顧問，討論一切問題，費時甚久，參照中外情形，完成鐵路則例彙編一書，在鐵路營業用款分類則例內，對於資產折舊討論甚詳，為初步易于實行計，其折舊僅限車輛，其方法乃參照本國情形而規定也。

則例內所規定車輛折舊計算方法，抄錄於此以便參照

### 鐵路資產折舊論

「各車輛應每月按照原價二十五分之一之十二分之一，作為折舊，列入此節支銷，凡折舊準備金未超過車輛之資本原價百分之二十以前，每年折舊定率應為百分之四，原準備金已超過車輛之成本原價百分之二十，而未超過百分之三十者，則其定率應如百分之三；若準備超過百分之三十，而未超過百分之四十者，則其定率應為百分之二；若準備金已超過車輛之資本原價百分之四十者，則其定率當減至百分之二，其每年核定之率，當以全年度計算，又此種折舊準備金應自車輛始用之月起至廢退之月止，凡車輛廢退時，應將原來價值與殘廢價值相差之數，由折舊準備帳列銷，倘路線尚在建築時代，則此項折舊應自營業帳開始之日起，即行計算至車輛廢退之日止，俾資本資之收入，得以輕減」。

今特舉例說明，以供觀察。

機車  
50000元

車折舊準備

2000元	第	一	年
2000元	第	二	年
2000元	第	三	年
2000元	第	四	年
2000元	第	五	年
1500元	第	六	年
1500元	第	七	年
1500元	第	八	年
1500元	第	九	年
1000元	第	十	年
1050元	第	十	一
1000元	第	十	二
1000元	第	十	三
500元	第	十	四
500元	第	十	五
45000元	第	十	六

第一年 借營業用款 二〇〇〇〇元 貸折舊準備 二〇〇〇〇元

$$(50000 \times \frac{4}{100} = 2000元)$$

第二，第三，第四及第五年皆是二千元。

第六年折舊準備金(一萬元)已至原價之百分之二十。

借營業用款 一五〇〇〇元 貸折舊準備 一五〇〇〇元

$$(50000 \times \frac{3}{100} = 1500元)$$

第七，第八，及第九年之折舊皆為一千五百元。

第十年折舊準備金(一六〇〇〇元)已超過原價之百分之三十。

借 營業用款 一〇〇〇〇元 貸折舊準備 一〇〇〇〇元

元。

$$(50000 \times \frac{2}{100} = 1000元)$$

第十四年以後，按百分之一計算折舊(因折舊準備金已至原價之百分之四十)，至第六十四年時機車折舊準備金共為四萬五千元，機車還有百分之十之價值，而至七十二年後，完全無有價值也。

吾國鐵路僅車輛有折舊，而其他大部資產之折舊並未顧及，所以鐵路資產內不免有很大空虛數目，換言之，高估資產價值也。但零小新工之限制方法，可以抵消一切未發覺或未處理之折舊。

零小新工之限制者，即凡四千元或不滿四千元之改良擴充，皆得記入營業用費項下，而不增加資產價值也，雖然此種零小新工不能抵銷很大的折舊，但列銷一部，總較無有為佳也。

我國鐵路資產折舊與美國鐵路之比較

我國之有鐵路較美國晚數十年，故一切皆遠遜於該國，關於折舊一點，美國鐵路在初辦時與我國現在之情形相同，當時亦僅有車輛及少數資產有折舊，其折舊率亦很低，其他資產折舊概未處理，乃用零小新工之辦法減低資產

虛數，原始美國鐵路歸定為二百元，而現在因為各種資產皆有折舊，故取消零小新工之辦法，我國鐵路因大部資產折舊未曾計算，為營業健全計，故亦歸定凡六千元之零小新工，一概記入營業費用帳，而不增加資產額，如此使資產帳上價值與實值相合，後各鐵路因營業財政不好，所以改六千元為四千元，以使營業盈餘增加，不過實際狀況，則較前更壞也，美國之二百元之零小新工改為無有，是因資產皆有折舊，而又時常換新，故無庸有此補救方法。

美國科學發達，各種物品時有新發明，故鐵路之資產折舊率提高，以備以舊換新也，再者財政充足，為業務計，資產於規定年限內，必要換新，所以一切資產折舊亦必須依時準備，如機車規定使用二十五年，則其價值必須於此二十五五年內完全準備，屆時必得廢舊換新，而我國鐵路之資產，除車輛外及機車蓋無折舊，即有折舊，其折舊率亦很低，其壽命乃無限期者，因為財政困難，不得換新，故平常時加修理，延長其壽命，例如機車，雖規定使用二十五年，但是處理折舊，並非按此年限計算，而乃根據實際情形規定特別計算方法也。大約使用六十四年後，還有一成價值，由此觀之，兩國相差遠矣。

美國鐵路最近對於各種資產皆有折舊，其折舊率各不相同，今將美國蒸氣及電力鐵路折舊率表抄出，以供參考。

資產名稱	折舊率	資產名稱	折舊率
石橋	4	發電車	4
鋼橋	5	客車及臥車	2
橋樑	2	副質者	4
凝混土和石頭	1 $\frac{1}{2}$	木質者	5
造石	1	冷藏車	5
造石及鋼	1 $\frac{1}{2}$	木質者	7
鋼橋	2 $\frac{1}{2}$	副板者	6
木橋	6 $\frac{1}{2}$	油罐車(剛)	5
車輛	4	車房	2 $\frac{1}{2}$
機車	2 $\frac{1}{2}$	水道	1 $\frac{1}{2}$
副質者	4	生鐵者	1 $\frac{1}{2}$
木質者	5	凝混土者	2
機車(剛質者)	5	鐵維者	4
貨車	2	副質者	4
副質者	4	木質者	2-3 $\frac{1}{2}$
木質者	5	軌叉	5

鐵路資產折舊率

111

資產名稱	折舊率	資產名稱	折舊率	資產名稱	折舊率	資產名稱	折舊率	資產名稱	折舊率
水溝	1 $\frac{1}{2}$ -4	貨機	5	軌	5	軌枕			
生鐵者	1 $\frac{3}{8}$	客機	4	路機	4	路機	10	杉木	8
造石及剛者	1 $\frac{3}{8}$	汽油	6	路房	6	路房	2 $\frac{1}{2}$	黑松	12 $\frac{1}{2}$
剛者	5	蒸汽	2	邊道	2	邊道	5-15	櫟木	14
瓦質者	4	機械設備品	5	號誌		自動機	8	鋼枕	9
木質者	7	機器及工具	10	自動機		白櫟	9		
電氣設備品	5	車上發電機	2	互鎖機	6 $\frac{1}{4}$	支柱		1 $\frac{1}{2}$ -4	
升降建築	1 $\frac{1}{2}$	電桿(剛)	3	防電物	5	溝渠		4	
升降機		電桿		車站燃料	4	船塢及船埠		2	
造石者	1	造石者	2	車站水水	4	造石質者		1	
木質者	4	鐵及鋼者	3	車站飲食箱	5	五金質者		1 $\frac{1}{2}$	
機房	2	木質者	5	地下車站建築	2 $\frac{1}{2}$	木質者		2	
籬笆(泥土)	6	動力廠		地下車站設備品	6 $\frac{3}{8}$	電線			
籬笆(木及鐵絲)	8 $\frac{1}{2}$	房屋	2 $\frac{1}{2}$	地下鐵道	6	光滑者銅質		2 $\frac{1}{2}$	
淨水設備品	4	設備品	6 $\frac{3}{8}$	地下鐵道設備品	3 $\frac{1}{2}$	紀錄體鋼質		0 $\frac{1}{4}$	
道叉及轉轍器	7	地管子	1	電報	8	鐵質		6 $\frac{3}{8}$	
機車	4	機器	6	電話	5 $\frac{1}{2}$	工作設備品		4	
電汽	2 $\frac{1}{2}$	站上保護品	6	電報及電語線	5				

交大平院季刊



### 關於我國鐵路現行資產折舊處理之建議

國有鐵路車輛折舊，乃是初步之工作，僅用簡單方式，以示其折舊，但是與外國鐵路比較，其缺點甚多，今將其主要之點，供陳於後，以作改革吾國鐵路折舊之參攷。

(1) 現行之折舊率太低，并非開始時之折舊率(+)低，而是後來折舊率(-)較爲低也。國有鐵路之折舊率乃根據當時非常情形規定，因爲前幾年，政治上不軌道，連年內戰，鐵路財政不旺，所以有此委曲求全之辦法，不過一個國家應以普通狀況去規定鐵路折舊率，車輛屆時總要換新，不能像現在之無期限之使用，如我國鐵路要走向完善地步，則車輛到二十五年時，必要換新，則其折舊率亦勢必提高也。

(2) 鐵路之資產，並非僅車輛有折舊，而其他資產之價值亦是與時漸減的，故鐵路爲保守穩健政策，則各種資產之折舊，皆應在帳上表現出來。

(3) 鐵路資產很多，各種資產之性質，迥不相同，故其折舊計算法亦不能一樣，如

- 房屋等宜用直線法。
- 車輛宜用百分減值法或漸減百分成本法。

#### 鐵路資產折舊論

機廠之機械宜用工作時間法或出品額數法。

石礮，枕軌，電信桿等宜用以下任一方法：

1. 百分五十計算法及換新法。
2. 固定折舊法，而每年換新借入折舊準備帳。

(4) 我國鐵路，歷年受軍事之影響，其車輛損毀很多，但是當局因得不着確實消息，或因財政關係，並不將此種資產在帳上列銷，如此影響計算折舊頗大，故鐵路對於已損失之資產轉入平八、六每年列銷，或逕由盈餘帳列銷，總之對於資產實存及估價要確實，並要敏速辦理，以使折舊不生問題。

(5) 與折舊連帶關係之換新帳 (Renewal credit)，亞當士主張在則例營業費用項下，加設此帳，其理由有三：

1. 舊資產淨數——即原價減去折舊準備——與換新之資產數，可記入此帳，表示意外，如無此帳，而記入折舊準備帳之借方，則不能表示意外情形也。
2. 資產帳上淨值——原價減折舊準備之數——與剩餘價之差數，可記入此帳，而爲統計及比較之目的，如記入折舊準備借方時，則得不待到此種目的。
- (3) 鐵路財政充足須要大舉換新時，折舊準備不足，(如無此帳)，其折舊準備不免生出借方結餘，於原理及事實上皆不很合適也。二四、四、廿七、北平。

交大平院季刊

鐵路資產折舊論



# 公司負債之研究

宗之琥

- 一、概說
- 二、負債之分類
- 三、流動負債之研究
- 四、可能負債之研究
- 五、固定負債之研究

## 一、概說

在一公司中，負債之處理及估價之問題，雖不若資產方面之多，然其排列分類命名等項，皆較資產為複雜，故須吾人注意之點正多；且一公司資產權之數目，即由資產減負債而定，其流動比率 (Current Ratio) 又由流動資產及流動負債而來，則負債之處理及估價之重要，實與資產者等，蓋一公司營業之實在情況之表現，端賴乎是也。

負債之估價之唯一原則，即為正確；蓋為其對外之名譽及保護政策計，負債絕不能估低價值 (Undervaluation)，且政府對正在進行之營業之負債，亦禁止其估低價值也；而為昭示其營業狀況於社會及股東計，除非其目的為產生一秘密準備 (Secret Reserve)，一公司亦絕不至將其負債

估高價值 (Overvaluation) 也。

## 二、負債之分類

按其性質，負債可分左列三類：

甲、流動負債——按其發生之程序及應付之先後，復可分為左列二種：

(一) 普通負債——即已往之欠帳之尚未付款者，如普通買貨之應付帳目及應付期票等。

(二) 應付負債——即負債之受時間之限制，為本期所應擔負之數目，如應付未付之用款 (Accrued Expenses) 及預收之進款 (Deferred Income) 等是。

乙、可能負債——即負債之發生與否尚未可知，而有發生之可能者，如貼現之應收期票 (Notes Receivable Discounted) 及作抵押而借款之應收帳目 (Accounts Receivable Assigned) 等是。

丙、固定負債——即負債之長期者，普通即指債票而言也。

## 三、流動負債之研究

## 公司負債之研究

二

流動負債之種類既繁，其估價問題亦較固定負債為複雜，且固定負債每年有一定之數目，易於考核，而流動負債則日新月異，變化萬端，欲示其真實情形，必須分門別類詳細考核之而後可，茲分別略述之如左：

### 甲、普通負債之處理及估價

此為負債中最普通及最重要之一種，然其處理及估價則較為簡單，更分述之如左：

(一)應付期票 應付期票者即公司發出之承認在一定時期後付一定數目之款項於某人之文書也，按美國聯合銀行董事會之規定，在平準表上應付期票可分為左列六種：

(甲)購買商品或原料而承兌之滙票

(乙)購買商品或原料所發出之期票

(丙)向銀行借款而發出之期票

(丁)由經紀人售出之期票

(戊)購買機器或擴充工廠所發出之期票

(己)發給股東，管理員及僱員之期票

每種期票發出之原因不同，而其性質亦互異，故應分別列於平準表上，以備政府之考查，而

向銀行借款時，亦應將之送達銀行，以便稽核而決定其財政狀況也。

分類而外，最要者即為估價，其原則則仍以正確及詳細為準，蓋一切利息之計算，到期之日等皆以此為根據也。

(二)應付帳目 狹義言之，應付帳目僅包括因購買商品原料而發生之債務，但自廣義言之，則一切應付之流動負債之無文書或抵押者皆包括在內；故除最普通之應付貨價外，尚包括左列各項：

(甲)存款 一公司常有接受顧客或僱員之存款之時，如電燈公司電話公司所收之壓租費，鐵路管理金錢出納之員司所繳之保證金皆屬之；此種存款絕無一時提取者，故公司可以之應付一切財政上之困難，但在帳目上則必須記載清晰，應付利息者，且應將利息按期記帳，以免錯誤。

(乙)保證金 公司購買原料或商品，常先付一部貨價，而其餘一部，則作為保證金，蓋所購原料或貨物常有與樣品或條件不合之時也；

但此種未付之貨價，亦為流動負債之一部，故應在流動負債下另別一目；而其數目，則必須正確而以合同或單據為準。

(丙)長期欠款 長期借款自為固定負債，但有分期付款還者，則本期應付之部份，即應作為流動負債，蓋必須清償期在一年以後者，始作為固定負債也。

(丁)應付股息 股息之發給，經董事會議決發表後，即成為公司流動負債之一種，但必須有盈餘始可宣告，故必為短期者也；但累積股息之宣告，為有一定之時期者，故無論有無盈餘，皆須記帳，則即成為可能負債之一種矣，容後詳論之。

(戊)應付運費 貨物出售之有 f. o. b. 之條款者，即謂運費由買主代付，而後由貨價中扣還，故賣者在貨物售出時，應在 f. o. b 預定銷貨應付運費帳 (Freight Payable on F. O. B. Destination Sales Account) 之貸方，記入估計之運費數目，當收到貨價時再斟酌消去之；

公司負債之研究

至會計期間之終，則其結餘即為一種流動負債，但應由其相對之應收帳目中減去，而不列於負債項下，此其特點也。

(己)委託購貨 購貨單已發出而貨物尚未收到，則自不應記帳，但在會計期間之終，為指示一公司之實在情況計，自應將之入帳，其借方可記尚未收到之定貨帳 (Merchandise Ordered but not yet Received Account) 而貸方則可記委託購貨帳 (Purchases Commitment Account) 作為一種流動負債，但亦有在平準表下附註一筆者，較簡便也。

(庚)國外購貨 入口商之購買外國貨物而發生之債務，其估價方法與普通者稍異，蓋此種債務須以匯票償還，而兩國幣制不同，匯價復時有高低，則負債數目究以何者為準？實屬困難，普通之根據則有二，茲略述之：  
a. 合法之根據為按簽認匯票之日期之匯價為準，而決定其負債之數目。  
b. 以收到貨物之日之匯價為準。

## 公司負債之研究

### 四

但記帳日與付款日之間之匯價之變動，則應作為一種純利或損失，記於損益帳中；如簽認日之數目為一萬二千元，至付款日因匯價之變遷，漲至一萬五千元，則即應記三千元之損失也。

### 乙、應付負債之處理及估價

簡單言之，此種負債即包括應付未付之用費及預收之進款二者，茲分別論之如左：

(一)應付未付之用費 工資薪水租金廣告費佣金保險費法律費旅行費用利息賦稅及一切營業用款等之支付，概有一定之日期，但此日期則不見得適與會計年度相適合，而為表明公司之實在情形計，則又不能不見諸表冊，於是乃有整理記錄之發生，亦表明公司負債之一法也，按其性質，則可分為左列二種：

(甲)可預知者 如工資薪金利息保險費等皆按固定之日期計算者，故可按經過日期之數目而核算之，借方記用費本身，如應付利息帳 (Interest payable Account)，而貸方則記應付

未付用款帳中；如應付未付利息帳 (Accrued Interest Payable Account)，則即成為公司之一種負債矣。

(乙)不可預知者 如營業稅之數目，須知本年度之盈虧狀況始可決定，故其實在數目皆不能事先推得，只好按估計之數目出帳，如借方記營業稅用費，貸方則記營業稅準備，而列於平準表上，亦為一種流動負債也。

(二)預收進款 一公司常有先收進款而後供給業務之時，如電車公司所出售之月季票，及公司出租房產預收之租金等，當會計年度終了結帳之時，其應作業務尚未完畢，則自應作為負債，以備將來償還，其與普通負債不同者，即普通負債應以金錢償還，而此則應以業務償還也；至其數目之估計則與應付未付之用費相同，可按日期計者按日期計，不能按日期計者則可按估計之數目也。

### 四、可能負債之研究

在一公司中，常有若干負債，在普通狀態之下，絕不至發生，但在某種特殊狀態之下，即變為公司應擔負者，

即可能負債是也；普通則可包括下列諸項，茲將其處理及估價之方法，分別詳論之：

甲、期票之貼現 (Notes Receivable Discounted) 一公司須要現款時，常將其應收期票貼現於銀行，而到期時即可由銀行直接向付款人收款，但若付款人拒絕付款，則仍應由此公司負責償還；至其入帳方法，則可分析之

如左：

(一)當向銀行貼現時：

現金	XXX	
應付利息	XXX	
應收期票之貼現 (Notes Receivable Discounted)		XXX

(二)當付款人到期付款時：

應收期票之貼現	XXX	
應收期票		XXX

則此可能負債「應收期票之貼現」帳即銷去矣

(三)當付款人到期未付款時：

應收期票之貼現	XXX	
現金		XXX

公司負債之研究

則不管公司以現金償債也

若至會計年度之末，而此可能負債仍未消去，則可於平準表中，資產項下之應收期票中減去之，但為表示其正確情形計，則應將到期之利息加上，以便計算，茲更舉例以明之

應收期票	XXX	
加貼現期票之利息		XX
減應收期票之貼現數及利息	XXX	XXX
現存應收期票		XXX

但若利息數目較小時，則可不計之也。

乙、應收帳目之抵押借款 (Accounts Receivable Assigned)

公司常以其應收帳目為抵押而向銀行借款，但若銀行屆時不能收到時，則仍應由公司負責償還，故亦為一種可能負債也，茲將其處理方法列左：

(一)借款時：

現金	XXX	
銀行應還		XX
現金		XX
應收帳目之抵押		XXX

公司負債之研究

(一)現款收齊時

應收帳目之抵押	XXX
應收帳目	XXX
現金	XX
銀行總際	XX

(二)未收到時

應收帳目之抵押	XXX
現金	XXX
銀行總際	XX

丙、擔保簽字 (Accommodation Endorsement) 如甲出一期票於

乙，但乙對甲之信用不能信任，必須某公司之簽字以作擔保而後可，則若甲不能屆時付款時，此公司即應負責還之責，故由公司方面言之，亦為可能負債之一種也，其處理方法則如左：

(一)當簽字時：

簽字擔保	XXX
擔保負債	XXX

簽字擔保為一懸記帳，而擔保負債即為一可能負債帳也。

(二)當某甲已付款時

擔保負債	XXX
簽字擔保	XXX

(三)當甲未付款而由公司代付時

擔保負債	XXX
現金	XXX
擔保損失	XXX
簽字擔保	XXX

丁、擔保 (Guarantees) 擔保之種類極多，如物品之出賣，

工作之完成，附屬公司債票之發行，期票之轉讓等是也，至其處理之方法，則多由盈餘中作一準備，其手續亦可分為左列數步：

(一)承認擔保時：

盈餘	XXX
可能準備 (Contingent Reserve)	XXX

(二)到期未賠償時：

可能準備	XXX
盈餘	XXX

(三)到期賠償時



戊、未付清之股票值 (Stock not fully paid) 公司購買他公司之股票，常有不按票面值付款而只付一部份之時，但此未付之一部，則隨時有徵收之可能，故亦為一種可能負債，而應於帳目上表現之，普通方法，則為由盈餘中產生一準備，若一旦發生徵收，則可以之相銷，而免臨時之支絀也。

己、未付之累積股息 (Unpaid Accumulative Dividends) 優先股票中常有累積股息之規定，即若半期盈餘不足付優先股之股息時，應在下期儘先補發，是以下期一有盈餘，即應支付，故亦為一種可能負債，其記帳方法則如左列：

(一) 結帳時：

優先股息	XXX	
未付優先股息		XXX

優先股息為一懸記帳，而未付優先股息即一可能負債帳也。

(二) 次年付款時：

公司負債之研究

盈餘	XXX	
優先股息		XXX
未付優先股息	XXX	
應付股息		XXX
應付股息	XXX	
現金		XXX

但亦有不作此整理記錄，而僅在平準表上附注一筆者，法較簡便也。

庚、應付法律費用 (Pending Law suits) 當一公司發生訟事時，應自盈餘中保留一部以作準備，而同時則自現金中撥出一部，以備償付；俟真確之數目發表後，再將剩餘之數目轉回盈餘及現金中。

辛、未來購貨 (Purchase for Future Delivery) 吾人之購貨，常有規定運送期間及貨價之合同，但市場貨價乃時有變動者，若在結帳之時，市場價格低於合同價格，則吾人即應在盈餘中保留一部，以作損失之準備，故亦可能負債之一種也。

五、固定負債之研究  
廣義言之，凡償還期在一年以後之公司債務，皆可名

之曰固定負債，故諸凡股票，債票，抵押及長期銀行借款等皆屬之；而狹義言之，即債票是也；蓋在一公司中，債票之數目常佔資本之大部，而其處理及估價，亦以債票為最複雜，最困難，茲摘要分節述之。

甲、債票之種類

(一)按其抵押之有無分之，可有左列數類：

(甲)無抵押債票 以公司之信用為擔保者。

(乙)有抵押債票 復可分為：

a. 第一次抵押債票，第二次抵押債票……

b. 一般抵押債票

c. 部份抵押債票

d. 證券抵押債票

e. 收入抵押債票

(二)按其時期之長短分之，可有左列數類

(甲)短期債票 一年至四五年者。

(乙)長短債票 自五年至三四十者

(三)按其目的而分，可有左列數種：

(甲)為建築而發行者

(乙)為改良而發行者

(丙)為償債而發行者

(丁)為營業而發行者

(四)按其形式而分，則有左列二類：

(甲)記名債票 其中載明債權人之姓名者，非原債權

人，即不能行使其債權人之權利。

(乙)無記名債票 其中不載明債權人之姓名，故乃可

自由轉讓者也。

乙、債票之發行及其會計

為籌集現金以發展或完成其營業之目的計，一公司常有發行債票之權利，其債票數目之多寡，初無固定之限制，但普通多不能超過其股本之數，蓋否則保障即不充足，則即無人購買矣；吾人之所以發行債票而不發行股票者，則有二因：一，可不防害原有股東之管理權，二則因債票保障充足，易於出售也；但債票發行時，對債票之期限，利率，及公司歷年之財政狀況等，亦應注意及之，蓋否則易有周轉不靈或破產之危險也。

至其會計上之處理辦法，則有左列三端：

(一)按票面值售出 如發行第一次抵押債票五十萬元，

按票面值售出，則其記錄如左：

(甲) 決定發行時：

未發第一次抵押債票 (unissued First mortgage Bonds) 500,000.00

第一次抵押債票 (First mortgage Bonds)

500,000.00

(乙) 決定招募時：

應收帳目 500,000.00

未發第一次抵押債票 500,000.00

(丙) 收到現金時：

現金 500,000.00

應收帳目 500,000.00

(丁) 若由銀行代銷而付以百分之五之手續時：

現金 475,000.00

手續費 (Commissions) 25,000.00

第一次抵押債票 500,000.00

此乃將(甲)(乙)(丙)三者合併而得之記錄也。

(戊) 若由銀行團包銷時：

銀行 475,000.00

手續費 25,000.00

第一次抵押債票 500,000.00

(二) 溢價售出 按理論言，債票之發行，自應按票面值出售，但或因利率之高昂，或因保障之充足，則為補充公司之損失計，不得不提高價格出售，即溢價是也，至其記帳方法，則與按票面值者相差無幾，惟溢價之數，應在帳上表明，以備日後之消帳耳

現金 550,000.00

債票溢價 (Premium on Bonds) 50,000.00

第一次抵押債票 500,000.00

(三) 折價售出 反之，若市面利息甚高，而票面利息甚

低，而抵押又不充足，則為引動投資者起見，可按相

當折扣出售，即謂之折價也；其記帳方法則如左：

現金 450,000.00

債票折扣 (Discount on Bonds) 50,000.00

第一次抵押債票 500,000.00

丙·平時債票之處理及其會計

債票還本，雖多在一時，但平時溢價折價之整理，及利息之支付等，亦頗費周折，茲更分別詳論之。

(一) 溢價之整理 溢價之所以發生，即因債票利息高於

公司負債之研究

市上利息而然，已如前述，故吾人可名溢價為預收之利息，故在每期結帳時，應整理而逐漸消去之；如債票五十萬元，票面利息六厘，十年為期，市上利息五厘，溢價五萬元，則每年應消五千元，其記錄如左：

應付利息(Interest Payable)	25,000.00
債票溢價	5,000.00
現金	30,000.00

蓋票面利息雖為六厘，但乃包括一部溢價在內，實際利率 (Effective Rate) 實為五厘，故只按五厘出帳也。

(二)折價之整理 按同理，折價為公司少收之部份，故應於每年所付利息中補足之；為債票五十萬元，票面利率四厘，十年為期，市上利率五厘，折價五萬元，則每年應消五千元，其記錄如左：

應付利息	25,000.00
債票折價	5,000.00
現金	20,000.00

至十年年底，則此折價即如數消清矣。

(三)利息之支付 按合同之規定，無論公司有無贏虧，皆應按期支付債票之利息，其記錄即可於上述二節中

見之，但一般之習慣，利息之支付多以息單(Coupons)代之，則其記錄如左：

(甲)利息到期時：	
應付利息	50,000.00
應付息單(Coupons Payable)	50,000.00
(乙)發付現金時：	
應付息單	50,000.00
現金	50,000.00

(丙)但債票之利息之發給，多在每月表示之，則每月即應作一記錄如左：

應付利息	4,166.66
應付未付息單(Accrued Coupons Payable)	4,166.66

至每年年終，再作記錄如左：

應付未付息單	50,000.00
應付息單	50,000.00

至付款時則可作記錄如(乙)即可矣。

丁·償債基金及償債基金準備

由於債權人之要求，或由於保守政策之實施，一公司

常有預備償債基金(Sinking Fund Assets)，或償債基金準備(Sinking Fund Reserve)，或二者皆被應用之時，茲更分別詳論之：

(一)償債基金 償債基金乃一公司為將來清償債票而自現金中撥出之基金也，其記錄即為借方出償債基金，而貸方出現金；其每年提存數目則按複利法計算，其公式如下：

$$\frac{P}{(1+i)^n - 1}$$

(P為本金，i為利率，n為時期。)

至十年終了，則所得之數目，乃適可用以清償此負債也。

(二)償債基金準備 償債基金準備者，乃由盈餘中撥出之數目，以保證債票之清償者也；其記帳之方法為借方出盈餘，而貸方出償債基金準備！至每年出帳之數目，則多為每期出一相當之數目，如公債五十萬元，十年為期，則每年出五萬元即可也。

(三)償債基金與償債基金準備之關係 償債基金與償債基金準備無直接會計上之關係，二者相等固佳，而二者不等，亦無不可，茲更就二者之利弊論之：

償債基金者，乃債權人恐公司屆時不能支付其債票

公司負債之研究

(甲) 普通平準表

流動資產 50,000	股本 50,000
固定資產 50,000	債票 20,000
	盈餘 30,000

(乙) 作準備後之平準表

流動資產 50,000	股本 50,000
固定資產 50,000	債票 20,000
	償債基金準備 20,000
	盈餘 10,000

(丙) 發股息後之平準表

流動資產 30,000	股本 50,000
固定資產 50,000	債票 20,000
	盈餘 10,000

本公司，而要求公司所設，或公司恐一時籌集現款困難而設也，而自公司信用上觀之，則提存償債基金，可取信於社會人士，而債券可以暢銷矣。

償債基金準備者，即由盈餘中保留一部份數目，以備償債之用；蓋盈餘中保留一數目，則資產方面亦保留一數目；但若將盈餘發為股息，則資產即減少矣，此可以平準表表之如左：

則發股息後資產即減少二萬元矣

為公司及債權者之安全計，則自以二者皆用為宜，但二者相較則以償債基金準備為較佳，蓋若僅有償債基金，則債權人雖有現金之保障，而公司方面，或因此而引起現金之周轉不靈，或由此而發生虧折，皆未

公司負債之研究

可知也；但若有償債基金準備，則資產方面必有一部保留者，則屆時雖無現金，亦可變賣資產以清償，故此種辦法，對債權人及公司本身，皆為有利而無弊者也。

戊·債票與平準表

債票既為固定負債，則自應列於平準表之貸方，因無問題，但其他項目，如溢價，折價，償債基金，償債基金準備等，則皆有其不同之處理方法，茲列述之。

(一) 債票溢價 債票溢價，亦應放在平準表之貸方之債票項下，以備逐年之消帳；但亦有認之為一種特別負債，而另立一欄者。

(二) 債票折價 債票折價亦應放於債票項下，作為一種估計帳 (Valuation Account) 而由債票總額中相減；但我國鐵路將未銷債票折扣(平一八一二)列於資產項下者，例外也。

(三) 償債基金 償債基金既為資產之一部，則自應列於平準表之資產項下，惟須標明其特殊目的耳；但亦有視之為債票之估計帳，而由債票中減去者，則根本違反會計原理矣，蓋以資產而不列於資產項下，則即有建設秘密準備之嫌矣。

(四) 償債基金準備 償債基金準備，乃為盈餘中撥出者，故應列於盈餘項下，以示其性質也。

己·債票之清償

債票既已滿期，則自應如數清償之，至清償之方法則多為以償債基金支付，其記錄如左：

第一次抵押債票

500,000.00

償債基金

500,000.00

蓋償債基金之保留，即為償債之用，故屆時即可將之消去也，但若公司並未預備償債基金，則只好以現金清償，則貸方即應出現金矣。

債票既已清償，則償債基金準備，亦應於同時消去，至消去之辦法則有二：

(一) 轉入盈餘帳中，作為發給股息之用，此辦法規模較小，營業時期較短者多用之。

(二) 轉入永久準備帳 (Permanent Reserve Account) 中，以不營業之進步，此辦法規模較大之永久營業多用之，如鐵路是也。

茲更將償債前後之平準表列左，以茲比較，亦當結束云爾：

償債前之平準表

流動資產 50,000	股本 50,000
償債基金 50,000	債票 50,000
固定資產 50,000	償債基金準備 50,000

償債後之平準表

流動資產 50,000	股本 50,000
固定資產 50,000	永久準備 50,000

# 中國歷代敘事詩概觀

阮善芳

在未寫本文以前，我先說說敘事詩是什麼？使讀者可以明瞭敘事詩的真義，然後來討論比較方便些。

甚麼是敘事詩呢？各家下的定義非常的多，理由非常的複雜，各家有各家的說法，真是議論紛紛，莫衷一是。今先擇一個較普通的定義來解說，敘事詩是有韻的故事，而近乎客觀描寫的一種事實與理想，這是和抒情詩不相同的地方，因為牠是對於某一件事物，無論有與無，牠的敘述必定近於客觀的，所以我們也可以說：「用富於唱和性，並有嚴格節奏而合規律的文字，依客觀的方法來敘述一個故事，而都能引起讀者共鳴的情緒，就叫做敘事詩。」

在中國文學史上詩壇中，最缺乏的是敘事詩 (Epic)。  
○中國抒情詩固然是可以與西方並駕齊驅，而優美真實的敘事詩，也不能說是沒有，不過如沙裏淘金，真是稀少得很。中國敘事詩不但產生較晚，有的還帶些抒情的毛病，論字句之多寡，更遠不如西歐各國。按西歐各國的韻文演進的程序，差不多都是先有敘事詩，次有抒情詩 (Lyric)，再次才有詩劇 (Dramatic)。可是在中國文學史上，敘事詩

中國歷代敘事詩概觀

出現得很遲，抒情詩反比較敘事詩出現得早，流傳很廣，這的確是一件難解的事，我們要解答這個問題，不是很容易的，我們要知道在西洋的敘事詩裏所描寫的對象，差不多是英雄冒險和神鬼的事蹟等。即如希臘詩人荷馬 (Homer) 所作的伊里亞德 (Iliad) 和奧德沙 (Odyssey) 兩首敘事詩而成名的，有三萬字之多，裏面一首全是謳歌攻陷脫落城 (Troy) 的大英雄的故事。羅馬詩人魏琪爾 (Virgil) 作了一篇很著名的敘事詩，名子叫做伊尼易德 (Aeneid)。後來義大利詩人但丁 (Dante) 作了一篇偉大的詩新生 (Vita Nuova)。內中敘述戀愛少女比德利斯 (Beatrice) 而不能達到他的熱望的事。英國文學史開山老祖某異教徒作一首空前偉大的敘事詩是比烏夫 (Beowulf)，全篇共達三千一百八十四行的長詩，記載一個英雄與海怪，火龍相戰，結果全都死了的故事，內中富有神秘的風味。此外還有米爾頓 (Milton) 的失樂園 (Paradise Lost) 那樣富於幻想以及表現完美雄闊偉大的敘事詩，在中國是很少見的。由此可以看出希臘文化影響於世界文學史甚大。詩壇內是先有敘事詩

而後有抒情詩，最後才有劇詩，而中國敘事詩起來很晚，和世界文學潮流正走着相反的方向。

因為某種文學的萌芽與發展的歷程上，可以說是沒有一種文學沒有他的歷史的背景，有了客觀的歷史，順乎自然才能發生某種文學，凡是文學家著作家都是「代言人」，是來代表某個階級意識的反映。所以敘事詩在中國古代民族的文學之有無，根據一般學者考察的結果，他們的結論，可以分為兩種：

一、中國古代有敘事詩，因為文字的困難，不能記錄下來，或者寫下來因為天災人禍，如水旱之災，秦始皇焚書坑儒等，以至於失傳於後代，亦未可知，不過這種說法，是沒有多大理由和根據來證明使我們來信仰他。

二、中國古時僅有歌謠或祀神歌，而沒有長篇的敘事詩，因為所處的地域關係，文學是先產於黃河流域，又因黃河地介於寒溫帶之間，人民謀生不易，須要與天然奮鬥，努力於生存競爭，少有餘暇的工夫致力於文學上，所以他的作品，是不富於思想的，又因為中國上古民族的心理，早就偏重於實際和經驗方面，不喜歡那種荒誕的事情，所以三百篇裏竟少有神話的遺跡，雖然有點神話如詩經商

頌中有「天命玄鳥，降而生商」。周頌裏有「履帝武敏歆」之句；前者正敘商之始祖契的誕生，是因他母親吞食了燕卵而有娠。後者是敘周之始祖后稷的誕生，是因為他母親姜嫄履大人足跡感而有娠。這都是敘事詩絕好的材料，事情非常的神秘，可惜都不能用，而偏要拿來作一首短篇的抒情詩。他如靜女，碩人，氓之蚩蚩裏也有點敘事詩的成分，但是始終沒有完成真正的敘事詩。

再有一個理由是以後人的話，證明以前的論斷。我們可由司馬光的迂叟詩話中蘇軾評白居易作的長恨歌不如杜甫之哀江頭也。原因是白居易寫貴妃之死用許多字來寫她。杜甫則以「明眸皓齒今何在？血污遊魂歸不得」。二句來寫她。這是用少許勝多許。從這方面看來，中國文人是注重敘事詩，歷史上的文人對於敘事詩含有輕視的眼光和態度，雖有幾個可謂出乎其類的學者去作牠，但得不着精神上相當的酬報，仍然不能打破先入為主的成見——傳統的思想。

又因東西民族精神不同，所以文學史上遂發生不同之點。西方民族是重客觀的，故注重物質的精神，所以人民的精神都建築在敘事詩內。東方中國民族是重主觀的。故



往往多感情作用，富於抒情，所以人民精神都建築在抒情詩中。因為人民精神不同，而文學史上遂發生不同的結果，這是當然的道理。

談到詩的效用問題，我以為是難以計算的。文藝問題。固然可以用社會眼光去研究，但不能以此作為唯一的定論，如俞平伯汪靜之馮雪峰等論詩的目的。在使人共賞與向善二道。但是詩的創作是一種非意識的衝動。個人將所感受的表現出來，即達到了目的，自然成為有價值的，這便是他的效用。至於善惡問題，功利批評，因為他的概念尚恍不清，沒有固定的標準，正如託爾斯泰所攻擊的「美」一樣，因美與善惡是隨時代而變遷的，決不能當作評判文藝的標準。至於敘事詩的效用，我們可以說，在於表現一個有力的宗教，或一個民族，或一個國家，或一個時代的人民給予文化上的貢獻。

敘事詩的分類，有以人為主，有以事為主。中國詩壇上敘事詩已經正向坦途進行着，因為西方文化輸入的影響，可是西方敘事詩則是衰落的樣子，原因是西方主觀的精神一天比一天發達，也許是人民覺得客觀太機械了，傳統的精神因之衰落，在西方中世紀的歷史都重武俠的精神，

故一般作者亦按客觀的態度寫出眾人崇拜的英雄來，而現在則不然，現在一般學者又有用散文的小說來描寫人生，又因散文的小說易得大眾的了解，所以西方的敘事詩已有衰落的樣子。

在原始時代，各人從事於勞動，在滿足各人的慾望，漸漸而有團體的生活，日久則成一種共同方言，人與人的關係日趨於密，民間文學因之應運而生。歌原為勞動者自然的喊叫，用以減少工作時痛苦，這便是歌的起源。漸漸小兒女要唱山歌，癡男怨女要唱戀歌，農夫要唱秧歌，母親對小孩子要唱催眠曲，因而民間無名的歌者就把那些值得謳歌的故事歌唱起來，這是因為平民愛好這種說故事詩歌，因為他來得娓娓動聽，津津有味，於是純粹的敘事詩就發生在民間，不過沒有寫出來罷了。所以三百篇和楚辭都是創造的文學，詩中的國風，和楚辭中的九歌，都來自民間。漢魏六朝的樂府歌辭亦來自民間，另一方面許多文人却在仿古作辭賦，無形中使中國文學分出了兩條路來。一條是模仿沿襲的古文文學，一條是自然創作的民間文學。從此以後在這時代的民間文學，被下一代所模仿，便成了古文文學，同時，民間文學更創造新的文學，又做了下

代模仿的典型。一部中國文學史，就從這樣的蟬綿下去。

到了漢朝的時候，於是民歌大興起來，裏面有幾篇不純粹的敘事詩，現在我舉幾首民歌，來證明中國敘事詩壇上是如何的情形：

孤兒行作者佚名，內寫一個幼時失了父母的孤兒，依兄嫂而生活的種種痛苦的情形。現在將孤兒行的全文錄之於左：

孤兒生，孤兒遇，生命當獨苦。父母在時，乘堅車，駕驪馬。父母已去，兄嫂令我行賈：南至九江，東到齊與魯。臘月來歸，不敢自言苦。頭多蟣蝨，面目多塵。大兄言辦飯，大嫂言視馬。上高堂，行趨殿下堂，孤兒淚下如雨。使我朝行汲，暮得水來歸，手爲錯，足下無菲，愴愴履霜，中多蒺藜。拔斷蒺藜，腸肉中，愴欲悲。淚下漉漉，清涕纍纍。冬無複襦，夏無單衣，居生不樂，不如早去，下從地下黃泉。

春風動，草萌芽。三月蠶桑，六月收瓜。將是瓜車，來到還家。瓜車反覆，助我者少，啗瓜者多。願還我蒂！獨且急歸，兄與嫂戲，當與較計。

亂曰：里中一何譏譏！願欲寄尺書，將與地下父母，

兄嫂難與久居。

這首敘事詩，雖寥寥幾句，却能表現出無父母的孤兒環境，是如何的悲切，真實的情感充分流露在樸素的文字中。所以是一篇好的作品。

陌上桑這首敘事詩，從頭至尾描寫一個美麗年青的女子羅敷拒絕使君引誘的故事，我們試拿他原詩來看：

日出東南隅，照我秦氏樓。秦氏有好女，自名爲羅敷，羅敷善蠶桑，採桑城南隅，青絲爲籠系，桂枝爲籠鉤。頭上倭墮髻，耳中明月珠；細綺爲下裙，紫綺爲上襦。行者見羅敷，下擔捋髭鬚。少年見羅敷，脫帽著悄頭。耕者忘其犁，耨者忘其鋤；來歸相怨怒，但坐觀羅敷。

使君自南來，五馬立踟躕。使君遣吏往，問是誰家姝？「秦氏有好女，自名爲羅敷。」羅敷年幾何？「二十尚不足，十五頗有餘。」使君謝羅敷：「寧可共載不？」羅敷前致辭：「使君一何愚！使君自有婦，羅敷自有夫」。

東方千餘騎，夫婿居上頭。何用識夫婿？白馬從驄駒，青絲繫馬尾，黃金絡馬頭；腰中鹿盧劍，可值千萬

餘，十五府小吏，二十朝大夫，三十侍中郎，四十專城居，爲人潔白皙，鬚鬣頗有鬚。盈盈公府步，冉冉府中趨。坐中數千人，皆言夫婿殊。」

這是一首香艷的敘事詩，全詩共分三段：第一段寫羅敷美麗與採桑。二段寫使君調戲羅敷，以及他的謝絕使君的盛意。末段描寫她丈夫是如何的人物。這首民歌也是一篇上乘的作品。

上山採藤蕪一篇是寫一個棄婦的幽怨，和羅女採桑含有敘事詩的成分，現在且錄他的原文，作一個參考的份子。

上山採藤蕪，下山逢故夫。長跪問故夫，「新人復何如？」新人雖言好，未若故人姝。顏色類相似，手爪不相如。新人從門入，故人從閣去。新人工織繅，故人工織素。織繅日一匹，織素五丈餘，將繅來比素，新人不如故。」

在這短篇的敘事詩，只用了八十個字，而能將一家夫婦三個人的性格與歷史，活活的寫出來，若從文學上的技術上說，已達表現完美之處。

這些篇東西差不多漸漸和敘事詩相近了。

### 中國歷代敘事詩概觀

東漢時候有一個顛沛流離的女子作了一首五言悲憤詩，這的確是一篇真情流露的作品。也是一篇純粹的寫實的敘事詩，就是那流落在匈奴十二年的蔡文姬，他的名字叫蔡琰，是蔡邕的女兒，博學而有才辯，初嫁給衛仲道，夫早卒乃守寡，無子女，匈奴南侵時，被胡人擄去，在匈奴生有二子，後曹操用重金把她贖回，改嫁給陳留董祀。她感身世之飄零，因作悲憤詩二篇，一篇是用五言體作的，一篇是用楚歌體作的，更有一篇胡笳十八拍是後人偽作的，但是三篇的內容，完全是一個樣子的，確是她一生的經歷，的確是她真情的傾瀉，毫無虛偽的描寫，我們只要看她寫到受詔歸來，不忍和她的子女相別，却終於不得不回的苦楚，是何等的真切，何等的動人。試看他寫臨行的一段：

兒前抱我頸，問「母欲何之？人言母當去，豈復有還時？阿母常仁惻，今何更不慈？我尚未成人，奈何不顧思？」……

蔡琰用楚歌體作的悲憤詩，寫給兒子離別情緒一段最好：

家以迎兮當歸寧，臨長路兮捐所生。兒呼母兮啼失聲。我掩耳兮不忍聽。追持我兮走荒荒。頓復起兮毀顏

形。還顧之兮破人情。心但絕兮死復生。

這三篇悲憤詩的結構法是完全一個樣子的，全都是蔡琰自述的口氣寫的，敘述層次也完全相同，難道這三篇全都是她一人的手筆麼？如此同一個故事，連佈局結構都完全相同的，乃用同一種敘事詩的體裁，在同一個作家筆下連續表現三篇之多，是不可能的，無疑的胡笳十八拍一篇乃是沿街賣唱的人敘述，這不成問題是後人的著作，後漢書謂：「琰歸董祀後，感傷亂離，追懷悲憤，作詩二章。」則此二章，五言體與楚歌體皆是蔡作，但所謂二章，未必便指的是不同體的二篇，不過細讀二詩，楚歌體的文字最渾樸簡率，最着意於練句造語，確是最合乎琰的悲憤的口吻，因她生於詩書門第，古典的氣習極重，有採用這詩體的可能，至於五言體的一首對於漢季失權柄一節，寫得詳盡些，字句上大增形容，這首詩大概是當時人見到琰的悲憤詩，深感她遭遇的不幸，便用五言體重述了出來。這首悲憤詩凡一百零八句，五百四十字，也可以算是一首很長的敘事詩了。

到了魏黃初年間，有個民間歌者左延年，把民間最流行的一個秦女休的故事寫成一篇敘事詩，這篇秦女休行敘

述一個姓秦的女豪俠，因為父母為仇家所害，乃設計報仇，自殺官府的故事，慷慨激昂，淋漓盡致，晉朝時又有一個詩人傅玄也寫了一首秦女休行的敘事詩，現在我把這首詩錄下來，一方面可以作為參考，一方面可以表示這時代的敘事韻文的趨勢。

秦氏有烈婦，義聲馳雍涼。父母家有重怨，仇人暴且強。雖有男兄弟，志弱不能當。烈女念此痛，丹心為寸傷。外若無意者，內潛思無方。白日入都市，怨家伏尸列肆旁。肉與土合成泥，灑血濺飛梁。猛氣上千雲，寬，仇黨失守對披攘。一市獨烈義，觀者收淚並慨抗。百男何當益？不如一女良。烈女直造縣門，云「父不幸遭禍殃。今仇身已分裂，雖死情益揚。殺人當伏辜，義不苟活墮舊章。」縣令解印綬，「令我傷心不忍聽。」形部垂頭塞耳，「令我更舉不能成。」烈著希代之績，義立無窮之名。夫家同受其祚，子子孫孫咸享其榮。今我作歌詠高風，激揚壯發悲且清。

這首比左延年那篇又寫得進步多了，但是事情已稍變更些，大半是數十年民間口傳有些出入的地方，枝枝節節

的增加，描寫的越瑣碎，我相信那時決不至於只有這寥寥的幾篇敘事詩，不過還有流傳在民間，沒有經文人們的筆墨渲染罷了，沒有人採錄罷了。此時敘事詩的趨勢已傳染到少數文人的身上，敘事詩的時期已到了，敘事詩的傑作要出來了。

孔雀東南飛是中國古代民間最弘偉的一首敘事詩，却沒有一個人敢否認的，此詩凡三百五十句，一千七百四十五個字。這是一件很值得注意的事，此詩在徐陵編纂的玉臺新詠裏發現了。裏面敘述一個家庭中大悲劇，兒媳被姑所迫還到娘家，終於和她的丈夫雙雙殉情而死，我們試看編者的小序，就可以知道牠的內容了。

漢末建安中，廬江府小吏焦仲卿妻劉氏爲仲卿母所遣，自誓不嫁。其家迫之，乃投水而死。仲卿聞之，亦自縊于庭樹。時人傷之，爲詩云爾。

我們看完了序言以後，就可以知道這是一件舊家庭內黑暗大悲劇，一件纏綿悲苦的事情，更是一篇關於婦女問題的作品。

至於這篇作品的時代考，這個問題已經有許多人討論過了，依他們考證的結果，差不多可以分成二派，第一派

中國歷代敘事詩概觀

是認爲此篇是漢末的作品，屬於這一派的有玉台新詠作者徐陵，他把這篇列在繁欽曹丕之間，還有清沈德潛，近人謝無量，丁福保和鄭振鐸都認爲是漢末作品，沈德潛在古詩源裏把這篇列入漢詩中，謝無量作的中國文學史裏說：

「大抵建安時人所爲耳。」丁福保把這篇收入他們的全漢詩裏，鄭振鐸的文學大綱也說這篇是建安中所作。這都是深信原序文中「時人傷之，爲詩云爾」一句話。屬於第二派是認爲此篇非漢時作品，屬於這一派有梁任公陸侃如黃節和胡適之先生。梁任公認定這篇是六朝的作品，他的理由是由中國詩在三百篇內多抒情詩，至六朝時佛教盛行於中國，有印度大詩人馬鳴所作之敘事詩佛本行讚，被無識譯爲中文之後，當時文人無不讀之，這篇是受印度文學影響以後的作品。陸侃如認定本文非漢時所作，第一個理由，是說序文中只說焦仲卿爲漢人，並未說作者是漢末時人。第二個理由是由本文裏的證據，如華山的典故，流蘇的物品，青廬的結婚時設備，以及宋書上有白鶴舫，與龍子幡之句，而他的結論認定這篇之作是在佛教盛行中國之前。黃節將此篇列入漢詩中，自陸侃如考證之後，黃節把這篇列入六朝詩內，他的結論是雖不敢斷定是漢詩，亦決不是

六朝詩，大概是漢人所作，後來經過六朝人刪改的。後來胡適反駁梁任公有一斷話說：我承認中國文學受了佛學影響很大，但不相信孔雀東南飛是曾受佛學的影響，因六朝的文人階級中沒有受佛學多大的傳染病，且詩中並沒有佛教思想的影響的痕跡，可以說這篇是作於佛教盛行中國之前。胡適之的結論是起於建安時雙白鶴臨高臺作品之後，至陳三百年內是孔雀東南飛完成的時期。以我看來，胡適的結論較為可靠，這篇作品最早不得在建安之前是不错的，因韻的關係，總在建安後，又經後人增減修改的。這種可歌可泣的故事，在建安末已發生在民間了，寫成敘事詩的時候，大半在建安以後，這種說法，比較看來，可以相信。

至於本篇文藝批評方面，寫人對於個性表現很是滿意，一言一語一舉一動都能表現出個性之不同，寫劉蘭芝敦厚窈窕，她的丈夫焦仲卿對她表同情，她的婆婆活活畫出一個刁惡的老婦。這篇述情非常細膩婉轉動人，如寫焦仲卿夫婦間的別情，以及二人對答的話，就看出他們夫婦間感情是如何，雖在悲憤幽怨之中，但仍相憐相愛如故。這首長篇的敘事詩的妙處，在於繁簡得當，沒有重複的毛病

。所以孔雀東南飛是一篇古代民間敘事詩不朽的傑作。

孔雀東南飛在中國敘事詩中地位這樣大，可以說他對後世沒有很大的影響，本篇可以說是寫社會問題，以前寫社會問題如孤兒行，悲憤詩等都不過是一部份的片面的敘述，不如本篇的完全。本篇可以說是中國敘事詩成人時代，受本篇影響的敘事詩有杜甫的三吏三別。至白居易之新樂府，以後的作家如板橋金和等都是受牠的影響。

中國經過五胡亂華以後，到了南北朝，在文化上也分成南北民族文學，北方民族多帶有勇武的性質，所以北方民間文學自然也帶着這種氣概。而北方民間文學的大傑作木蘭辭就是在這個時代的產品，這是一篇真正敘事詩，她裏面敘述一個女英雄代父從戎的故事。這首敘事詩的特點，在表現北方民族的特色，雄壯的詞調，充滿了全篇，和南朝扭扭捏捏的兒女文學大相懸殊。這是一首富於愛國思想的敘事詩，看他雄勁的氣概，流露在字裏行間，音節鏗鏘，使人讀了，如同服了一付興奮劑的一樣。

唐朝的韻文方面，是抒情詩極盛時代，敘事詩是不很多見的，就是有也不是很純粹的敘事詩，只有我們的詩聖杜甫，因見兵禍的慘酷，作了些記載兵禍的敘事詩，如石

壕吏，新安吏，潼關吏，新婚別，垂老別，無家別等篇。石壕吏寫一個白髮蒼蒼的老太婆被拉夫服苦役的故事，你試看一看牠的內容，就可以知道他文學藝術的巧妙了。

暮投石壕吏，有吏夜捉人，老翁踰牆走，老婦出門看。吏呼一何怒，婦言一何苦！聽婦前致詞：「三男鄴城戍。一男附書至，二男新戰死。存者且偷生，死者長已矣！室中更無人，惟有乳下孫，有孫母未去，出入無完裙。老嫗力雖衰。請從吏夜歸，急應河陽役，猶得備晨炊。」

這首詩是用一種具體的方法寫的，不過只是採取詩料中最要緊要精彩的一段故事。使人從那片斷的故事裏，想像出那故事所涵的意義與所代表的問題。

到中唐時代白居易的詩是很著名的，因他的詩深厚麗密，平易近人，用淺明的辭句，達深摯的情感，他既然有如此高人見解，所以他的詩能風行一時，由長安至江西三四千里逆旅官舍人家，往往有題他的詩。士庶僧徒孀婦處女的嘴裏，往往有誦他詩的。朝鮮賈人難林曾經求他的詩甚切，每月十金易一篇，他的詩傳流如此的遠，是古今詩人少有的。他作的長恨歌和琵琶行也可以算是敘事詩。長

恨歌是寫楊玉環和唐明皇的故事。痛快的把玉環的一生和玄宗的愛情，以及死別的悲哀，一氣呵成。琵琶行是寫一個徐娘半老身世淒零的娼妓的故事，他把人生的悲哀，青春一去不復返的悲哀說得乾乾淨淨，不過這篇有主觀的情感摻雜在內，不能算是很純粹的敘事詩。還有韋莊的秦婦吟是寫亂世秦秋一個女子故事的敘事詩。

晚唐時代李商隱的詩中有些敘事詩，都是敘他自己和女道士宮娥妃嬪戀愛的故事，不過他因避忌嫌疑起見，用了些典故把廬山真面目隱藏起來，所以我們讀時不易了解，最近才有一位雪林女士把這樣情意纏綿的故事，考證出來，作了一本李義山戀愛事跡考。所以李義山的詩中有些敘事詩。

北宋和南宋時的詩人都注重於詞的方面和抒情詩方面，他們的詩却能獨創一格，他們的字句，也像唐人的清逸，六朝的綺麗一樣，這是他們的長處，不過純粹和長篇的敘事詩在宋時却很少見。

元朝韻文的演進，已轉變了方向，走到詩劇曲子的一條路上去。於是元曲在中國文學史上佔着重要的一頁，但是敘事詩却不能發現在元代了。

明代是南曲，傳奇小說最盛的時代，但雜劇作家也少於元代。明代的詩多摹仿前人，少有創作，不是擬秦漢，便是仿盛唐，不是學蘇軾，便是學香山，因此詩在明代就不能發達了，詩既不發達敘事詩也就不能發達了，所以我們可以知道元明兩代敘事詩已現於停頓狀態中。不過在明洪武的時候，有位宋氏作了一首郵亭題壁詩，寫她的丈夫作官獲罪，餓死在獄中。她和她的姑和她的兒子發配到邊方去的情況，我們只要看桂馥札樸卷十中的一段，就可以知道這詩的大概情形了。

宋氏明洪武中，閩中守某妻宋氏謫戍永昌，賦詩題郵亭壁；嘉靖十六年，御史陰汝登，祠而祀之，御史黃中刻詩於石。

這詩裏面寫老姑幼兒的扶持與途中跋山涉水的苦況，以及本人心中的悲鬱都嘔吐發洩在這詩上，所以這首詩真可以說是血和淚的結晶，當我們讀了這篇悽楚的情緒，你就不能不為牠受點感動。

有清之世，敘事詩又漸漸的盛行起來，清初吳梅村的詩裏，很有幾篇是敘事詩，如圓圓寫的是吳三桂的姬人陳圓圓的故事；永和宮詞寫的是明思宗的田貴妃的故事；

用的筆法和白居易的長恨歌差不多，聽女道士卡玉京彈琴歌寫的是名妓卡賽賽的一生，薄命紅顏的不幸的事；臨淮老妓寫的是歌妓冬兒的故事；王郎曲是寫歌王王紫稼的故事；我們看看他曲後的自跋，就知王郎是何許人了。

王郎名稼，字紫稼，於勿齋徐先生二株園中見之，髻而哲，明慧善歌，今秋遇於京師，相去已十六七載，風流儂巧，猶承平時，故習酒酣，一出其技，坐上為之傾靡。……

吳梅村所寫的敘事詩很多，他所以能夠寫出如此多的敘事詩，也是因為他生於明末清初離亂之世，社會上可歌可泣的事情很多，他對於故事的材料一方面，就不感覺得缺少了。

清的末葉，黃遵憲和金和的詩裏有些敘事詩。黃遵憲的人境廬詩集有幾篇很長的敘事詩如一篇拜會祖母李太夫人墓，一篇赤穗四十七勇士這都是很好的作品。金和的敘事詩可以在他的秋輿吟館詩鈔有幾首，如蘭陵女兒行寫一個女豪傑懲戒一個好色的將軍的故事。其中情節是以強盛時代軍官的行為，反襯出當時失敗的恥辱。而以當時洪楊之亂時社會情形作背景，並且間接寫當時官軍蹂躪民間的



情形，寫得痛快激昂，淋漓盡致，如長虹橫貫長空一樣。雙將行寫的是金玉貴和張國樑的功績和威名。鄰婦悲寫的是一個孑然一身孤苦伶仃的婦人的故事，這個婦人全家都被賊人害死了，只剩她一人還殘留在人世間，你想她如何能不悲哀呢！烈女行寫的是烈女黃婉梨殺死仇人的故事，她是金陵人，全家都被官軍殺死，那個官軍還要強娶他為妻，她設計用鴆酒毒死軍官與其同伴，自己遂後也懸樑自盡了。棄婦篇是寫一個棄婦口中的薄倖郎的如何薄倖，婦的多情多能，幽怨纏綿，可以說是一篇佳作，令人百讀不厭。金和因為生在洪楊之亂，那時目觀社會上的怪現狀，再再都足以啟發他的詩興，所以他所作的敘事詩的收穫比較多些。

此外鄭燮以詩，書，畫稱爲三絕，他所作的詩多學杜甫和白居易。寫了幾首敘事詩，而以姑惡一篇寫的最好，這篇寫的是中國一種不良的風俗——婆母虐待兒媳的情形，也是目下婦女問題的一種。寫一個十二歲的女兒作了小媳婦，在家操作各事各物，還受婆婆種種的虐待，而終於不敢反抗一聲。這是中國早婚的作用！這是中國特殊的情形！

中國歷代敘事詩概觀

最近中國新文學運動的勃興，新體詩的創作亦隨之而來，在一個地方一種思想的變遷和他的演進，決不是偶然的，不是由於本身的覺悟，就是受外來事物的影響，自佛敎傳入中國以後，文學便染了佛學的風味。光緒年間，新智識階級主張輸入西方學理與文明，新文學運動因之而胚胎。新詩的創作，亦順着文學進化的觀念而提倡起來，最早作白話詩要推胡適的嘗試集，然而最正式提倡新詩的當推劉半農在民六時候發表一篇詩與小說精神上之革新；民八胡適發表一篇新詩談；民九周無發表一篇詩的將來；同時康白情發表新詩的我見；民十九俞平伯發表一篇詩的進化的還原論；這五篇文章算是討論新詩的重要文字。現在的新詩，不過完全佔在試驗時期，至於敘事詩的佳作，更談不到了。

新詩的初期敘事詩有沈玄廬的十五娘描寫情感的作品。內中敘述一個貧苦女子十五娘一生的故事，她的丈夫五十到遠方去墾荒，她在家裏採桑紡織，不幸得很，她的丈夫被機器把他榨成了肉醬，她在這種無情的人間，孤寂悲苦的度她的一生。這篇文學藝術很真摯並且很優美，在新詩裏算是稀有的作品。這是在他初期作品的收穫。

饒孟侃的蓮娘是一首一百十二行長的敘事詩。這是他的精心結構的作品。他的詩重格律，所以他的詩整齊如方塊一般，對於音韻節奏方面亦講求。還有朱湘在新詩壇上，頗負相當的聲譽，在他寫的草莽集比較前夏天詩集描寫的藝術手腕已進步很多。在草莽集內有一篇王嬌長九百行的敘事詩，在中國詩的園地是絕無僅有的。

白采除了小說創作以外，還寫了一篇長的敘事詩名為羸疾者的愛。像這樣的長詩，在外國不算稀罕，在中國却是鳳毛麟角了，這篇詩的意思，是一完全整個兒的，所表現的愛，却是超於人間的，是最純潔而且偉大的人類的愛。全篇分四個段落，主人翁是羸疾者，和慈祥的老人，他的母親，他的伙伴，美麗的孤女四個人的對話，主人翁是個情感極熱烈的人，並且很愛這個世界。但是因用情太過了，便成了一個羸疾者，雖然遇見了慈祥的老人，和美麗的孤女，要將熱烈的愛寄託於他，但他本着「真生命」「真愛」的信心，向着毀滅自己的路途前進，畢竟拒絕了少女的愛，用婉辭勸她改變願望，另謀一條新的出路。

本文寫到此地，也就結束了，我們用歷史的眼光來考察文學，便可知他從古以來常常在進行中，即拿詩來論

，周秦以前的詩經，戰國時的楚辭，漢朝的賦和樂府，唐朝的律詩，宋朝的詞，元朝的曲都有演變的痕跡。按着韻文演進的程序和現代文學上的趨勢來看，中國敘事詩的前途日趨於暗淡了，因為敘事詩的構成比抒情詩為難，抒情詩可以脫口而出；敘事詩則非有本事，有意匠，有經營不可。且現在抒情詩方面正在方興未艾，決不至於再回頭走到敘事詩這一條路來；更因為近代詩體的解放，詩歌的勢力已侵入散文方面，許多具體敘事詩的材料，經文人筆墨的渲染，都變成了小說，趨勢是如此的，是無法避免與挽回的。

臨末，我寫這篇東西在表現出中國詩壇上的敘事詩整個真實的面目，與歷史進展的過程。不過在倉猝的時間裏，拉雜寫出這篇無統系的東西，又因個人的觀察力有限，書籍的缺乏，難免其中不無謬誤和遺漏的地方。將來儘有需要改寫與增補的時候，這是我所希望的。倘蒙讀者諸君樂於教正或予以嚴正的批評，我是十二分願意虛心接受的。

# 古詩十九首之研究

華

## 第一節 古詩十九首之全詩及前人所定之作者及其時代

古詩十九首，皆見於昭明文選。外此則玉臺新詠，更載有一首，爲文選所未載者，茲先錄其原詩於次，以便研討：行行重行行，與君生別離。相去萬餘里，各在天一涯。道里阻且長，會面安可知。胡馬依北風，越鳥巢高枝。相去日已遠，衣帶日已緩。浮雲蔽白日，游子不顧返。思君令人老，歲月忽已晚。棄捐莫復道，努力加餐飯。△×

青青河畔草，鬱鬱園中柳。盈盈樓上女，皎皎當窗牖。娥娥紅粉粧，纖纖出素手。昔爲娼家女，今爲蕩子婦。蕩子行不歸，空牀難獨守。△×

青青陵上柏，磊磊峴中石，人生天地間，忽如遠行客。斗酒相娛樂，聊厚不爲薄，驅車策駑馬，游戲宛與洛。洛中何鬱鬱，冠帶自相索。長衢羅夾巷，王侯多第宅。兩宮遙相望，雙闕百餘尺。極宴娛心意，戚戚何所迫。×

今日良宴會，歡樂難具陳。彈箏奮逸響，新聲妙入神。令

德唱高言，識曲聽其真。齊心同所願，含意俱未申。人生寄一世，奄忽若飈塵。何不策高足，先據要路津。無爲守窮賤，轆軻長苦辛。×

西北有高樓，上與浮雲齊。交疏結綺窓，阿閣三重階。上有弦歌聲，音響一何悲。誰能爲此曲，無乃杞梁妻。清商隨風發，中曲正徘徊。一彈再三歎，慷慨有餘哀。不惜歌者苦，但傷知音稀。願爲雙鳴鶴，奮翅起高飛。△×

涉江采芙蓉，蘭澤多芳草。采之欲遺誰，所思在遠道。還顧望舊鄉，長路漫浩浩。同心而離居，憂傷以終老。△×

明月皎夜光，促織鳴東壁。玉衡指孟冬，衆星何歷歷。白露沾野草，時節忽復易。秋蟬鳴樹間，玄鳥逝安適。昔我同門友，高舉振六翮。不念攜手好，棄我如遺跡。南箕北有斗，牽牛不負輓。良無磐石固，虛名復何益。×

冉冉孤生竹，結根泰山阿。與君爲新婚，兔絲附女蘿。兔絲生有時，夫婦會有宜。千里遠結婚，悠悠隔山陂。思君令人老，軒車來何遲。傷彼蕙蘭花，含英揚光輝。過時而

交大平院季刊

不來，將隨秋草萎。君亮執高節，賤妾亦何爲。口

庭中有奇樹，綠葉發華滋。攀條折其榮，將以遺所思。馨

香盈懷袖，路遠莫致之。此物何足貴，但感別經時。△×

迢迢牽斗星，皎皎河漢女。織織擢素手，札札弄機杼。終

日不成章，泣涕零如雨。河漢清且淺，相去復幾許。盈盈

一水間，脈脈不得語。△×

迴車駕言邁，悠悠涉長道。四顧何茫茫，東風搖百草。所

遇無故物，焉得不速老。盛衰各有時，立身苦不早。人生

非金石，豈能長壽考。奄忽隨物化，榮名以爲寶。

東城高且長，逶迤自相屬。迴風動起地，秋草萎已綠。四

時更變化，歲暮一何速。晨風懷苦心，蟋蟀傷局促。蕩滌

放情志，何爲自結束。燕趙多佳人，美者顏如玉。被服羅

裳衣，當戶理清曲。音響一何悲，絃急知柱促。馳情整中

帶，沈吟聊躑躅。願爲雙飛燕，銜泥巢君屋。△×

驅車上東門，遙望郭北墓。白楊何蕭蕭，松柏夾廣路。下

有陳死人，杳杳即長暮。潛寐黃泉下，千載永不寤。浩浩

陰陽移，年命如朝露。人生忽如寄，壽無金石固。萬歲更

相送，聖賢莫能度。服食求神仙，多爲藥所誤。不如飲美

酒，被服絜與素。

去者日以疎，生者日以親。出郭門直視，但見丘與墳。古

墓黎爲田，松柏摧爲薪。白楊多悲風，蕭蕭愁殺人。思還

故里闕，欲歸道無因。

生年不滿百，長懷千歲憂。晝短苦夜長，何不秉燭遊。爲

樂當及時，誰能待來茲。愚者愛惜費，但爲後人嗤。仙人

王子喬，難可與等期。

凜凜歲云暮，蟋蟀夕鳴悲。涼風率已厲，遊子寒無衣。錦

衾遺洛浦，同袍與我違。獨宿累長夜，夢想見容輝。良人

惟古懼，杆駕惠前綬。願得常巧笑，携手同車歸。既來不

須臾，又不處重闕。亮無晨風翼，焉能凌風飛。眄睚以適

意，引領遙相睇。徒倚懷感傷，垂涕沾雙扉。

孟冬寒氣至，北風何慘慄。愁多知夜長，仰觀衆星列。三

五明月滿，四五蟾兔缺。客從遠方來，遺我一書札。上言

長相思，下言久離別。置書懷袖中，三歲字不滅。一心抱

區區，懼君不識察。

客從遠方來，遺我一端綺。相去萬餘里，故人心尙爾。文

采雙鴛鴦，裁爲合歡被。著以長相思，緣以結不解。以膠

投漆中，誰能別離此。

明月何皎皎，照我羅床幃。憂愁不能寐，攬衣起徘徊。客

行雖云樂，不如早旋歸。出戶獨彷徨，愁思當告誰。引領  
還入房，淚下沾裳衣。△×

蘭若生春陽，涉冬猶盛滋。願言追昔愛，情款感四時。美  
人在雲端，天路隔無期。夜光照玄陰，長嘆戀所思。誰謂  
我無憂，積念發狂癡。△×

註 章末有△符者，玉臺新詠所指為枚乘作。有口符  
者，文心雕龍所指為傅毅作。有×符者，陸機有擬  
作。

右二十首，除最末一首外，皆見文選，不題撰人名氏，惟  
題古詩。文心雕龍則云：「古詩佳麗，或稱枚叔，其孤竹  
一篇，（冉冉孤生竹）則傅毅之詞。」是對於枚乘之說，付  
諸存疑，而割出一首，以屬傅毅。詩品則分為二類，其一  
陸機曾擬之十四首，認為時代最古。（今存者，僅十二首  
。一，行行重行行；二，今日良宴會；三，迢迢牽牛星；  
四，涉江采芙蓉；五，青青河畔草；六，明月何皎皎；七  
，蘭若生春陽；八，青青陵上柏；九，東城高且長；十，  
西北有高樓；十一，庭中有奇樹；十二，明月皎夜光。玉  
臺所謂枚乘九首，全在其中，餘二首已佚，不知屬何題）  
。其餘「去者日以疏」等四十五首，（鍾嶸未列其目。惟十

九首中「客從遠方來」一首在內，復舉有「橘柚垂華實」一  
首，餘四十三首不知何指。）則謂「疑是建安中曹植王粲  
所製。」徐陵玉臺新詠，則其中九首，貿然題作枚乘雜詩  
。（一西北有高樓，二東城高且長，三行行重行行，四涉  
江采芙蓉，五青青河畔草，六蘭若生春陽，七庭中有奇樹  
，八迢迢牽牛星，九明月何皎皎，餘七首不錄。）昭明  
文選選和文心雕龍仲偉（詩品著孝穆（玉臺新詠選者徐陵）同為梁人，（徐  
陵時代稍後）而所傳之異同如此，故此二十首古詩之作者  
及其時代，於六朝時，已成疑問矣。

## 第二節 作者時代及其撰者之研究

據上述，則古人所擬議古詩十九首之作者，最古者枚乘，  
西漢初人；次則傅毅，東漢初人，距枚乘百餘年；最近者  
曹王，漢魏間人，距傅毅又百餘年，距枚乘且三百年。故  
為解決此古詩時代，當先認定一假定，即古詩十九首，雖  
非一人所作，要亦當為一時代所作，先後不過數十年間，  
決非西漢初人數首，東漢末人又有數首，蓋此古詩十餘首  
，體格韻味均略同，確為同一時代詩風之表現。凡詩風之  
為物，未有閱數十年百年而不變者。如後此建安黃初之與  
元嘉，永明；元嘉，永明之與梁陳宮體；乃至唐代初，盛

刑季院平大交

，中，晚之遞嬗，宋代西崑，江西之代興，凡此同例，不遑枚舉。兩漢歷四百年，自景武至靈獻，當未能詩風終始如一。十九首既風格首首相近，其出現時代，當不能相距甚遠。根據此點，始可研究其作者之時代及主名。

對此問題；劉勰文心雕龍云：「漢初四言，韋孟首唱，匡諫之義，繼軌周人。孝武愛文，柏梁列韻；嚴馬之徒屬辭無方。至成帝品錄三百餘篇，朝章國采，亦云周備。而辭人遺翰，莫見五言，所以李陵班婕妤見疑於後代也。」彥和之意，以爲西漢有四言詩，如韋孟諷諫；有七言詩，如柏梁聯句；有長短雜言，如嚴助司馬相如諸遺什。獨至五言，則成帝時命劉向總校詩賦略——即今漢書藝文志所載——歌詩三十八家，三百一十四篇」內，則僅有一首，故世俗所謂傳李陵班婕妤等之五言作品，不能不令人懷疑也。枚乘時代，尙在李班之先，故對其古詩之懷疑，雖未明言，然已顯見矣。彥和所疑，難未自有堅決之判斷，然其疑西漢無五言之意，已隱躍言外。雖不能因劉向錄不及，便指爲無。但枚乘蘇李輩若有此好詩，劉向似不容不見，見之似不容不著錄，故其言亦頗有足多者。今更研討其所謂辭辭人遺翰莫見五言之語，以參證之。

常人多以爲詩之發達，當先有四言，次有五言，次有七言。實則不然。除三百篇之四言及楚辭之長短句，其發達次第，爲人所共見外。若專以五言及七言比較，則七言之歷史，實遠在五言之前。茲列舉戰國至西漢中葉七言，或類似七言之作於左：

其一：楚辭昭魂篇：「魂兮歸來入修門些」以下，若將每句些字刪去，即爲一首七言詩，大招篇每句刪去只字，亦然。

其二：荀子成相篇「請成相，身之殃，愚闇愚闇墮賢良……」乃係以二句三言，一句七言，組成一小段音節，全篇皆如此，亦可謂有一定規則之長短句。亦可以截出每小段之第三句，爲純粹之七言。

其三：秦始皇時史游作急就章：「急就奇觚與衆異，羅列諸物名姓字，分別部居不雜廁，用日約少殊快意，……」全篇儼然一首七古，後此西漢字書，皆仿其體，又後黃庭經之類，亦從此書。此類作品，雖無文學上價值，但專就七言韻語之歷史論，亦不能屏棄之也。（緯書中亦最多七言句，如「玄立制

命帝卯行」(孝經援神契)如「太易變教民不倦」(乾鑿度)之類。緯書大率戰國秦漢間儒生方士所作。)。

其四：易水垓下大風諸歌，或並兮字計算，或將兮字刪除，皆成七言。例如威加海內歸故鄉，安得猛士守四方。(此等句法楚辭中已多有。例如：九辯「悲憂窮感兮獨處廊，有美一人兮心不懌，去鄉離家兮來遠客……」若將兮字省去，便是七言。但其中有五字中夾一兮字者，卻不可省去兮字。例如：「蕙肴蒸兮蘭藉，奠桂酒兮椒漿，」若將兮字刪去「蕙肴蒸蘭藉，奠桂酒椒漿。」便非五言句法。「有美人兮心不懌，去鄉離家來遠客。」卻恰是七言句法)。

其五：漢高祖時房中歌：「大海蕩蕩水所歸，大賢愉愉民所懷。」為純粹之七言。

其六：武帝時郊祀歌天門章：「函蒙祉福常若期」以下八句，景星章「空葉琴瑟結信成」以下十二句，皆是純粹之七言。

其七：柏梁臺詩真假尚難確定，若真，則當為完整之七言也。

據以上所論列，則自戰國至西漢，七言作品，連綿不絕。

### 古詩十九首之研究

以後逐漸稀少，惟張平子四愁，魏文帝燕歌行獨傳。建安七子詩風盛行之後，七言幾乎絕響，直至鮑照庾信，始復興長短句歌行，入唐而極盛，七言發展變遷之歷史，大略如此。推原其所以發展較早之由，蓋緣秦漢間詩歌，皆從楚辭蛻變而來，音節舒促相近，即如風蕭蕭兮易水寒，壯士一去兮不復還，形式上純祖楚辭，而上句合一兮字，下句去一兮字，皆成七言，由楚辭渡到七言，其勢實比五言為順也。

今進而討論五言詩發展之歷史。劉彥和又云：「按召南行露，肇始半歌；孺子滄浪，亦有全曲；暇豫優歌，遠見春秋；邪徑童謠，近在成世。閱時取證，則五言久矣。」若覓一二斷句作證，則可引者實原不止此。專就詩經論，如「胡為乎泥中，」誰謂雀無角，「無使老也吠，」期我乎桑中，「洞酌彼行潦，」宛在水中央，「或盡瘁事國，」……此類詩句即不少。乃至左傳引逸詩：「昔吾有先正，其言明且清。」論語記接輿歌：「往者不可諫，來者尤可追。」皆不能不謂為五言句法之遠祖。然全首完整之五言詩，在漢以前，終不可獲見。西漢時代五言詩，茲亦列舉第

如左：

一首五言詩，當推戚夫人歌：

「子爲王，母爲虜。終日春薄暮，常與死爲伍。相離三千里，當誰使告汝。」

刑季院平大交

此歌雖有兩句三言相間，而大體皆爲五言。但除此歌四句外別無他詩可尋。若將枚乘蘇李數首剔出，則自高帝時至武帝時八九十年間，除戚夫人歌四句外，更無第二首五言。最當注意者，房中郊祀兩歌，共三十六章，內中三言四言六言七言皆有，獨無五言。僅「幡比翅回集，貳雙飛常羊」「假青風軋忽，激長至重觴」郊祀歌天門章四句，夾雜於三言六言七言中，音節異常結屈，與所傳枚乘蘇李諸作，截然不同。

第二首五言，則爲饒歌十八章中上陵章，云：「上陵何美美，下津風以寒。問客從何來，言從水中央。桂樹爲君船，青絲爲君棹，木蘭爲君櫂，黃金錯其間。滄海之雀，赤翅鴻白雁隨。山林乍開乍合，曾不知日月明。醴泉之水光澤何蔚蔚，芝爲車，籠爲馬，覽遨遊，四海外。甘露初二年，芝生銅池中，仙人下來飲，延壽十萬歲。」

此歌雖有三四六言插入，但五言爲多，姑強認爲五言。饒

歌作品年代本難確考，亦非同一時期之作。惟此首有「甘露初二年」句，則認爲宣帝時作品，當無大誤，然則已當在枚乘等後五六十年，而其格調音節，尤樸拙劣如此。第三首五言，則漢書五行志，載成帝時童謠云：「邪徑敗良句，纔口亂善人。桂樹華不實，黃爵巢其顛。昔爲人所羨，今爲人所憐。」

此爲純粹之五言。彥和所謂「邪徑童謠，近在成世。」即指此。其音節諧暢，與後來之五言詩幾無甚分別。但作於成帝時，已西漢之末矣。

西漢二百年間五言詩，其時代確鑿可信，絕無問題者，只此三首。而其中兩首，仍長短句相雜，其純粹之一首，則又爲童謠，然則彥和所謂「詞人遺翰，莫見五言」之語，並不爲過矣。

今進而解決此古詩之時代問題梁任公先生謂凡辨別古人作品之真偽，及其年代，有兩種方法，一曰「考證的」，二曰「直覺的」。「考證的」者，將該作品本身及周圍實質之資料，搜集齊備，察其字句間，有無可疑之點，及來歷出處如何，前人對之觀察如何，……等等，參伍錯綜，以下判斷者也。「直覺的」者專從作品本身字法句法章法之體裁結構



，及其神韻氣息上觀察，與同時代真實的作品比較，推定其是否產於此時代。文學美術作品，往往以直覺的鑑別為最有力。例如碑帖字畫等類，內行家可一望而知為某時代作品，某人手筆，絲毫不容假借，文體亦然。東晉晚出之偽古文尚書，專以文字論，已可斷其決非三代以上文也。文選所載李陵答蘇武書，別無他種作偽實證，而識者早公認其為六朝人語，凡此之類，皆用直覺的鑑別，似武斷而實非武斷也。西漢承戰國之後，除少數作者摹仿三百篇作四言詩外，全部文學家之精力皆務說變楚辭以作賦。就實質論，則鋪敘多，比興少；就形式論，則多用自行伸縮之長短句，而未有每句之一定字數。乃若「行行重行行」，「躑如山上雪」「携手上河梁」……諸篇，在實質方面，則陳旨婉曲，寄興深微；在形式方面則雖非如魏晉之講求對偶，齊梁後之拘束聲病，然句法調法，皆略有一定，音節諧暢流麗，凡此皆與西漢其他作品絕不相類，故任公先生以歷史之眼光觀察，以為西漢景武之間，未必能發生此種詩體，倘使已經發生，便當繼續盛行，又不應中斷二三百餘年，至建安黃初間，始再振其緒。故根據此點，可知此古詩非西漢之作也。

古詩十九首之研究

根據直覺所觀察如此，根據考證法，亦得下述之疑點：  
漢制避諱極嚴，犯者罪至死，惟東漢對於西漢諸帝，則不諱。惠帝諱盈，十九首中有「盈盈樓上女」「馨香盈懷袖」等句，非西漢作品甚明，此其一。「遊戲宛與洛，洛中何鬱鬱……長衢羅夾巷，王侯多第宅，兩宮遙相望，相闕百餘尺。」明寫洛陽之繁盛，西漢決無此景象。「驅車上東門，遙望郭北墓。」上東門為洛城門，郭北即北邙，顯然東京人語，此其二。此就作品本身覓證其應屬東漢，不應屬西漢，殆已灼然無疑。根據此兩方面，均推定此古詩當為東漢之作。然東漢歷祚亦垂二百年，究當屬於何時。劉彥和以「冉冉孤生竹」一首，為傅毅作，亦未嘗無發生十九首之可能性。然以同時班固詠史一篇相較，風俗全別，其他亦更無相類之作，則東漢明章之間，似尚未有此體。安順桓靈以後，張衡，陳嘉，蔡邕，鄒炎，趙壹，孔融等各有五言作品傳世，音節日趨諧暢，格律日趨嚴整，其時五言體製，已經通行，造詣已經純熟，非常傑作，理合應時出現。梁任公據此，以估定十九首之年代，謂約在西紀一二〇至一七〇約五十年之作較建安黃初略先一頭，而緊相銜接，故風格與建安體格相近，而其中一部，鍾仲偉且

疑爲曹王所製也。任公此論，頗爲恰當。蓋如是則十九首一派詩風，既非西漢初期瞥然一現，遂戛然中絕，而建安體亦非近無所承，突然產生，按諸歷史進化之原則，固皆甚圓滿也。

## 交 大 平 院 季 丹

## 第三節 古詩十九首之文學價值

十九首在文學史上所佔之地位，或與三百篇離騷相埒。劉彥和謂：「結體散文，直而不野，宛轉附物，愀悵切情」。

鍾仲偉謂：「文溫以麗，意悲而遠，驚心動魄，一字千金」。

。對其價值多已發揮盡致今更介紹梁任公先生見解於下：

從技術方面批評十九首，第一點特色，在善用比興。比興本爲詩六義之二，三百篇所恆用，國風中尤十居七八。降及楚辭，美人芳草，幾舍比興無他技焉。漢人尚質，西京尤甚，其作品大率賦體多而比興少。長篇之賦，專事鋪敘者無論矣，即間有詩歌，亦多爲性情直遂之傾瀉實感，而十九首，始將國風楚辭之技術翻新之，專務「附物切情」。胡馬越鳥，柏陵澗石，江芙蓉蘭，孤竹女蘿，隨手寄興，輒增嫵媚。至如迢迢牽牛星一章，純借牛女伴象徵，無一字實寫自己情感，而情感已活躍句下，此種作法，與周公「鸛鳴」同，實文學界最超越之技術。（漢初作品，如高祖

之鴻鵠歌，劉章之耕田歌，尙有此種境界，其後則少見）

。論者或以含蓄蘊藉爲詩之唯一作法，固屬太偏，然含蓄蘊藉，至少應爲詩之要素之一，此則無論何國何時代之詩家，所不能否認也。十九首之價值，全在意內言外，使人心醉，其真意所在，苟非確知其本事，則無從索解。但就令不解，而優沃涵諷，已移我情。即如迢迢牽牛星一章，非空爲牛郎織女發感慨，自無待言。最少亦借之以寫男女戀愛，再進一步是否專寫戀愛，抑或更別有寄託，則非作者不能知矣，然讀之，則可以養成溫厚之情感，引發優美之趣味，比興體的價值，全在於此。此種詩風至十九首而大成，後來唐人名作，率皆如此，宋則盛行於詞界，詩中漸少矣。

十九首雖不講求聲病，然而格律音節，略有定程。大率四句爲一解，每一解轉一意。（如行行重行行，至各在天一涯爲一解，道路阻且長，至越鳥巢南枝爲一解，相去日以遠，至游子不復返爲一解，思君令人老，至努力加餐飯爲一解。）其用字平仄相間，按諸王漁洋古詩聲調譜，殆十有九不可移易。試與當時之歌謠樂府比較，雖名之爲漢代的律詩，亦無不可。此種詩格，蓋自西漢末五言萌芽之

後，經歷多年始至此純熟諧美境界，後此五言詩，雖內容實質屢變，而格調形式，總不能出其範圍矣。

從內容實質上研究十九首，則厭世思想之濃厚，現世享樂主義之謳歌，最爲其特色。三百篇中之變風變雅，雖憂生念亂之辭不少，至如山有樞之「且以喜樂，且以永日，宛其死矣，他人入室」。此等論調，實不多見。大抵太平之世，詩思安和，喪亂之餘，詩思慘厲。三百篇中代表此兩種氣象之作品，所在多有，然而社會更有將亂未亂之一境界，表面上歌舞歡娛，而骨內已禍機四伏，全社會人無不汲汲顧影，莫或爲百年之計，而但思偷一日之苟安，在此種時代背景之下，厭世的哲學文學，即應運而生。依任公所推論十九首爲東漢安順桓靈間作品，若所測不謬，則正將亂未亂，極沈悶不安之時，而當時思想界，則西漢之平實嚴正之經術，已漸不足以維持社會，而佛教人生觀，已乘虛而入。十九首正孕育於此等社會狀況之下，故厭世之色彩極濃。「人生天地間，忽如遠行客。」「萬歲更相送，聖賢莫能度。」所遇無故物，焉得不速老。」生年不滿百

，常懷千歲憂」。此種思想，在漢人文學中，除賈誼鵩鳥賦外，似未經人道。鵩鳥賦不過個人特別性格，特別境遇所產物；十九首則全社會氛圍所產物，故感人深淺不同。十九首非一人所作，其中如「奄忽隨物化，榮名以爲寶」之類，一面浸染厭世思想，一面仍保持儒家哲學平實態度者，雖間有一二，其大部分則皆如山有樞之「且以喜樂，且以永日」，以現世享樂爲其結論。「青青陵上柏，今日良宴會，」東坡高且長，」驅車上東門，」去者日以疏，」生年不滿百」諸篇，其最也。故其人生觀出發點，雖在老莊哲學，其歸宿點，則與列子楊朱篇同一論調，不獨榮華富貴，功業名譽無所留戀，乃至「谷神不死」「長生久視」等觀念，亦破棄無餘。「服食求神仙，多爲藥所誤，不如美飲酒，被服紈與素。」愚者愛惜費，但爲後世嗤，仙人王子喬，難可與等期」真將此種頹廢思想，盡情發揮。十九首文辭既「驚心動魄，一字千金，」故而詮寫之思想，予後人以極大印象。千餘年來中國文學，皆常有悲觀消極之氣象，十九首作者，不容不稍負責任也。



刑季院平大交

也。潺湲淙淙。水之韻也。或為江河。為洋海。為源泉。為沼澤。涓涓其小。浩浩其大。茫茫其遠。滔滔其廣。汪洋其深。至不一也。其於物。能浮。能沉。能污。能潔。能漂。能泛。能涸。能溢。能浸漬。能潤濕。能灌溉。能汎濫。能漫漶。能沾濡。能淹沒。能洗濯洗滌。能淘淨澄清。風之來。颼颼然。飄飄然。飄飄然。扶搖羊角而直上。飄飄然不知其幾千萬里也。山之勢。嵯峨然。嶽岑然。峻峭然。嶙峋然。崢嶸然。崔嵬然。巖巖然。嶺嶺然。峙屹然。曰崧。曰嶽。曰岑。曰巘。曰嶺。曰岫。削拔曰峰。深邃曰巖。紆回曰巒。層疊曰嶂。雨。為霜。為雪。為雲。為霧。為露。為霰。為霖。土。為坡。為塘。為塗。為堰。為堵塙。為培塿。日月生明。山石成岩。才木為材。生牛為牲。介田為界。犬之口吠。羊之口咩。鳥之口鳴。虎之口號。羽翔而毛翮。角觸而足蹄。鏗鏗者金。瑩瑩者玉。竹以為策。革以為韉。絲以為線。線可縫紉也。見以為貨。貨可寶貴也。然以兩戈求貝為賤。以十戈求貝為賤。非義之財。貪則敗也。(財貪敗三字皆從貝。)黍稻禾之所生。糗糧米之所作。鼠向穴竄。林受火焚。魑魅魍魎鬼之倫。鼃鼃攪醜龜之類。稽諸字典。羅若列星，更僕難

數。縱有例外。大致總不差矣。故謂中文為難者。未之學也。中文之佳處。在觸類旁通。逢源左右。若舉一而不反三。是固也。是茅塞者也。



也。潺湲淙淙。水之韻也。或為江河。為洋海。為源泉。為沼澤。涓涓其小。浩浩其大。茫茫其遠。滔滔其廣。汪洋其深。至不一也。其於物。能浮。能沉。能污。能潔。能漂。能泛。能涸。能溢。能浸漬。能潤濕。能灌溉。能汎濫。能漫漶。能沾濡。能淹沒。能洗濯洗滌。能淘淨澄清。風之來。颼颼然。飄飄然。飄飄然。扶搖羊角而直上。飄飄然不知其幾千萬里也。山之勢。嵯峨然。嶽岑然。峻峭然。嶙峋然。崢嶸然。崔嵬然。巖巖然。嶺嶺然。峙屹然。曰崧。曰嶽。曰岑。曰巘。曰嶺。曰岫。削拔曰峰。深邃曰巖。紆回曰巒。層疊曰嶂。雨。為霜。為雪。為雲。為霧。為露。為霰。為霖。土。為坡。為塘。為塗。為堰。為堵塙。為培塿。日月生明。山石成岩。才木為材。生牛為牲。介田為界。犬之口吠。羊之口咩。鳥之口鳴。虎之口號。羽翔而毛翮。角觸而足蹄。鏗鏗者金。瑩瑩者玉。竹以為策。革以為韉。絲以為線。線可縫紉也。見以為貨。貨可寶貴也。然以兩戈求貝為賤。以十戈求貝為賤。非義之財。貪則敗也。(財貪敗三字皆從貝。)黍稻禾之所生。糗糧米之所作。鼠向穴竄。林受火焚。魑魅魍魎鬼之倫。鼃鼃攪醜龜之類。稽諸字典。羅若列星，更僕難

國香慢

故都陶然亭畔一土阜，名曰錦秋墩，上樹一短碣，篆刻香塚二字，陰有銘曰，「浩浩愁，茫茫劫。短歌終，明月缺。鬱鬱佳城，中有碧血。碧亦有時盡，血亦有時滅。一縷煙痕無斷絕。是耶非耶，化為蝴蝶。」銘之後復牋以一絕句，曰「飄零風雨可憐生。香夢迷離綠滿汀。落盡天桃又穠李，不堪重讀瘞花銘。」因此銘之哀感頑艷也，遂生出種種傳疑。有謂葬一能言之鸚鵡者；有謂某閩人之埋香處者；有謂文人故弄狡獪而立此虛碣者；其說不一。然要之此地供文士之憑弔登臨，則垂二百年於茲矣。南城一雷姓，以造模技術世其家，歷明清兩代，舉凡宮殿園囿陵寢之一切重大工程，悉經彼家製型，然後動工。辛未歲，於其遺族雷雲峯宅，發見模型

清宮詞



文藝

清宮詞

仲策

數百種，中有香妃墓之標本，讀其說明書，蓋即陶然亭畔之土墩也。當日太后縊殺香妃，帝甚傷感，因而厚葬之，觀於付雷家造模，其非草草葬也明矣。又謂太后聞而不悅，使人平其塚，實一段可貴之史料也。香妃以天生麗質，致國破家亡，是誠禍水。自細馬駝來上國，勅築寶月樓以貯之，即今之新華門是已。帝又憐妃之岑寂也，乃於樓下之宮牆外，仿回部宮室模樣，建一回回營，徙其國人以居，俾得與妃子時相望。此段哀艷史之收場，人但知妃之賜死，埋香何處，未之或聞。今乃知立碣勒銘者，固一多情之有心人。

宣武城南，有夕陽千頃，殘照西風。野塘荻花蕭瑟，留得秋容。血淚當年化碧，望家山歸夢難通。幽蘭怨搖落，說甚天香，是只愁儂。淒涼闌角外，向行人細認，誰

遺相從。蕭郎何在，天際總被雲封。一縷幽魂無盡，到春來繚繞芳叢。癡情已成夢，寶月樓頭，猶對深宮。

### 滿江紅

榆關失險，燕市驚心，故宮文物，遂動有遷之議，謀國者之碩畫遠猷，非庸愚之所敢知矣。卽歷代之后妃冠佩，珠飾有大如雀卵者，卒皆拉脫其飾，棄擲其冠，滿地狼藉。縱或珠寶得全，而制度已不可復考。咸豐庚申，光緒庚子，劫掠猶未及於宮闈，自茲以往，元明清三代之文物精華，掃地盡矣。舊曆壬申，歲不盡三日，獨上瓊島，遙望故宮，不禁黍離之感。

碧瓦紅樓，看佳氣葱龍猶昔。最壯麗層城雉堞，曲闌標格。飛閣影斜疑欲墜，撲牆鴉老渾無力。望長門帝子未歸來，空相憶。歲云暮，駒過隙。催短景，悲行役。念宮眉如月，爲誰傾國。華妝甫成晨色動，早朝未罷雞聲寂。到而今委地著花鈿，何人惜。

### 惜黃花慢

夕陽初下，西苑宮牆內，歸鴉千百成羣，選樹栖止，日有定時，似未聞帝子之不歸也。萬紅友列舉此

調之必須用去聲者凡二十一字。但以余之所校訂，則霧翠最意四字，似亦宜用去。蓋上半闋之霧字，即下半闋之漏字，漏既須去，則霧亦宜然。又上半闋帶亂二字，即下半闋念翠二字，既云帶亂念須去，則翠亦宜然。至於最意二字，名作亦多用去。綜計此調之必宜用去聲者凡二十五字。一自歌譜失傳，既不能創作新聲而又好之，只應忠實守繩墨。謂之自尋苦悶也可，謂之樂在其中也可。

霧暗流光。帶亂鴉怨葉，城郭昏黃。舊情猶在，望中帝子，當年苑柳，曾傍宮牆。夢回霜白飄鴛瓦，最堪憶環佩玎璫。願寄將。分明記得，紅淚淋浪。沈沈漏斷昭陽。念翠華去遠，地久天長。恨留金井，徒勞掩袂，西風淚灑，愁滿瀟湘。樂（作去）昌未必分鸞鏡，意難遣南內長楊。恨未償。箇儂又費平章。

### 瑞鶴仙

太廟之古栢林中，野鶴千百成羣，秋去春來，年年不誤。甲戌首夏，與青莘閑步入園，則見新雛學舞，不解畏人。對此山林逸趣，亦幾自忘此身之猶在城中矣。

夕陽依殿角。早萬戶千門，屏空金雀。梁園怨搖落。  
念年年宮草，可憐非昨。東風又惡。怎禁得寒輕袖薄。甚  
天公不與人期，一任亂紅飄泊。棧桷。莊嚴幽穆，拜舞  
丹墀，倩伊遼鶴。歸期踐約。人事改，戀城郭。想當時鐘  
篋，來儀鸞鳳，曾解雍容步學。獨徘徊，緩度空林，靜觀  
自樂。

### 高陽臺

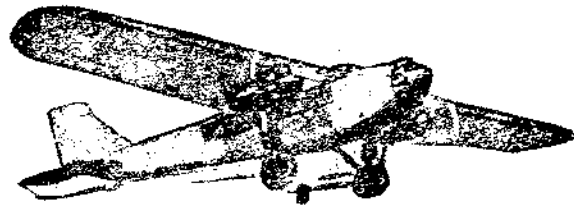
承乾宮雪 庚午

蠟炬堆盤，熏篝蕭瑟，夜長更漏偏遲。浙浙窗櫺，簷  
前玉筍偷垂。寒塘不動鴛鴦冷，倩曉風莫拂花枝。看漫空  
雲海蒼茫，萬頃玻璃。昭陽殿閣淒涼甚，傍長廊曲檻。  
歷遍階墀。瘦竹支離，低鬟猶見宮儀。西冷自是傷春路，  
甚當年誤種相思。想如今陌上花驄，曾印香泥。



交 大 平 院 季 刊

濟  
宮  
詞



# 童年

斷片

托爾斯泰原著

賓客畢至

廚房中特別忙碌；客廳和沙龍內我平日熟悉的尊貴華美的物件，光輝潔亮，換上一幅新鮮的宴會的面目。伊文諾威奇侯爵不輕易借助的樂隊也來了。從這些事情推斷起來，今晚上一定要有個不少賓客的宴會。

刊季院平大交

聽到偶然從我們街前經過的每一輛車兒的輪音，我便要跑到窗邊，雙手掩着前額，代着發急的好奇心，隔着玻璃向街中探視。從那開始籠罩窗內的一切物件的黑暗中，漸次顯到——對面——早已熟識的街燈旁的店舖，斜過——有着兩方下層的明亮窗戶的屋子，在街中心——時而有着兩個坐客的播車，時而一架空馬車，一步一步的向家歸去。末了，在我們的門前停下了一輛馬車，我滿以為是伊溫來了，他答應我早來的。我馬上跑下樓梯，到前邊去迎接他。但不是伊溫哪。在開着門的穿號衣的手臂後，我看見兩個女性的人物——一個大的，包藏在一件用獺皮裱

飾的藍斗蓬內，另外一個是小的，裹隱在一件青色的披肩內，披肩下露出一雙嵌在皮毛靴內的小足兒。她們在那兒對我沒加一點注意，（但我想對這些光臨的貴客致敬禮是我的責任），小的一個便悄然走動向大的一個，默默的停站在她的面前。於是，那位大婦女便解鬆了包着小的頭兒的披肩，鬆開了包閉着她的身形的外套的鈕兒，此時，穿號衣的馬夫接過了那些衣件，移去了皮毛的靴兒，那裏便脫變出一個年約十二歲的奇異的小姑娘，穿着一件小洋紗外衣，雪白的褲兒，皮毛的黑緞鞋，瑩白的頸上圍着一條細而黑的天鵝絨帶子。她的頭上漫推着淡黃色的髮鬚兒，和她的前額，裸頸及後肩配合得又端正又妥帖。平常他們告訴我，這種髮鬚之所以如此美妙，全是清晨在理髮處那兒用熱鐵燙的。如今我誰也不相信了，甚至我老師加爾如此說，我也不相信了。叫我看來，她一定是生來就有這種

童年

髮鬚的小頭兒。

她的臉上最顯著的特點是一雙湛大的半閉的妙眼兒，和她的小嘴兒恰形成一種奇異的但是愛人的對比。她的嘴唇是閉着的，她的眼兒看來如此莊嚴，所以從她的臉上的一般表情看來，似乎永難從她希獲得微笑，一種那樣奪人魂魄的微笑，一旦降臨了微笑，那是更令人可愛的緊哪。

為躲開她們的注意，我溜進了沙龍的門後，我以為必須裝着在那兒走來走去，像在忙於思索什麼似的，宛若不曉得貴客光臨的樣子。當她們走進了沙龍中，我裝着突然從沈思中醒來，告訴她們說祖母是在客廳內的。瓦拉西娜夫人，她的面貌真使我可愛——特別是因為和她的女兒梭妮的臉兒相似，溫柔的向我點着頭。

祖母見了梭妮，好像很高興。她請她走到她身旁，把落在她的肩際的一個髮鬚兒安放到後邊，留心的瞧着她說：「一位多麼漂亮的孩子(Quelle charmante enfant)！」梭妮面龐兒飛紅，微笑了。真的，看來是棒兒漂亮呀，我瞧她時，我自覺臉兒也頰紅了。

「我希望你在這兒高高興興的玩，我的小乖妞兒。」祖母說。「請你快樂和舞蹈，看，已給她找着兩個伴舞的

騎士了。」她添說道，把臉兒轉向瓦拉西娜夫人，把手兒指着我和我的哥哥。

突然，覺着我的窘狀在增加着，聽到臨近的馬車的聲音，我想最好是退出為妙。在大廳中我碰見科耳娜科夫侯爵夫人，領着她的孩子和一羣難以相信的數目的女兒。她們這一羣的臉兒都和她母親的一模樣兒，非常的醜。她們沒一個值得我注意。她們一面解着外套和裙，一面用尖刺的聲音談着。一面慌慌亂亂，一面嘻嘻哈哈——她們的人兒真够多哪。愛特因是一個十五歲的小夥子，又胖又高，一個瘦臉頭，凹入深下的藍眼睛，長着和他的年紀不相稱的大手大腳。他有種笨拙的討厭的粗野的聲音。但他似乎滿高興自己，叫我看來，這真是一個妥妥帖帖挨得起板子的小夥子。

我們長久的對站着，彼此注意的瞪視着，沒有說一句話。隨後，彼此走近着，似乎想行接吻禮似的，但還是互相用眼睛注視着，像在思索着什麼似的就完了。當他的姊妹們的衣服從我們身旁轉過去時，為開始說些什麼，便問他馬車內是否太擠。

「我不知道，」他淡漠的答道：「我永沒在車箱內坐過

，因為那樣使我頭疼哪。媽媽曉得的。當我們夜間到什麼地方去的時候，我常常坐在箱上。我愛如此，因為那樣可以望見一切的東西呀——多麼快樂哪；菲力甫把鞭繩給我，有時連鞭子也給我。那麼，坐車的人們便常常——得了，你知道……」他擺出一幅嚴重的姿勢加說道：「那真抖哪！」

「愛特因少爺。」正在走入前邊的僕人說，「菲力甫望我問你，把鞭子放在哪兒了。」

「放在哪兒？爲什麼？我退給他了哪，」

「但他說你沒有。」

「得了，我把它掛在馬車燈上了。」

「不，少爺，他說都沒有，你老最好承認你拿着它，把它給摔碎了，我想你老這個小搗亂，又要罰菲力甫討腰包了。」僕人（他看來是位莊嚴誠實的人）憤激着，越來越氣急了。熱誠的庇護着菲力甫，故意暴露着事實。爲雅觀起見，我假裝沒注意此事，把身子轉向一旁；但別的僕人都聚攏來了：他們圍近着，帶着讚揚的瞅着這老僕人。

「噴——得啦，丟了就算丟了。」最後，愛特因承認了，不作別的辯言。「但我賠他好了。你瞧見過這種荒謬

的事兒麼！」他一面拉着我向客廳去，一面對我添說道。

「但原諒我，少爺，請問如何一個賠法呢？我知道你如何賠呀——現在八個月以來你欠瓦西烈甫二十個戈貝了，你欠我的也過了兩年，對於彼得……」

「住嘴，你再說！」這小夥子讓着，臉色氣得發青了。「不是全告訴你說了麼！」

「那，隨少爺的便。」僕人說，「但這不體面呀，少爺！」他加說道，在少爺二字上特別加重音調，那時，他拿着外套向放衣室去，我們走進向客廳。

「真對，是這樣的。」在我們後邊，從前邊中送來一陣同情的聲音道。

祖母在某種情況中使用某種聲調，有時用第二身單數，有時用第二身多數，有種特別使用的天才，以表示她對於一個人的喜惡。她雖一反通常習慣的使用着「您」和「你們」這兩個詞兒，但在她的嘴中這調門却取着一種完全相異的意義。當愛特因這個小夥子走向她時，她對他說了沒幾句話，對他稱你們，同時帶着一種蔑視的表情瞧着他。假若我是他，我一定要感到洩氣了。但愛特因顯然不是這種有骨格的孩子，因為他不惟沒注意她的款待，甚至不注

交 大 平 院 季 刊

意她本身，事實上，他是隨隨便便的向大眾鞠躬的，那種致敬禮法，雖然也許是不文雅，但却是全不受窘。梭妮綺吸去了我的整個的注意：我記得，當我和窩樂迪亞及愛特因一起談話時，我站在的地方，既可以望見她，也可以叫她望見。我在高聲談話中得到大大的快樂，（我的語詞叫我看來又豪放又幽默。），我大聲談着，一面瞥着客廳的門兒。但隨後一旦我們轉換了地點，在那兒我也望不見她，她也望不到我，我便噤然了，不能有一點高興的談話。

客廳和沙龍內漸漸來滿了人，在他們中間的人員，像在一切兒童聚會中的似的，一些大孩子們，他們不放棄任何一個享舞與樂蹈的機會，所作的一切事情，宛若全為去討女主人的歡心似的。

當伊溫弟兄來了時，我發見，已沒有往常那種喜歡的心情去迎接謝瑞日，却只感覺到一種煩惱，端的是怕他瞧見梭妮綺，或被梭妮綺瞧見。

馬促爾加舞前

「啊！那麼，今晚上我們要舞蹈了。」謝瑞日說，由客廳中走出，從袋內討出一雙新的大皮手套。「我必須戴手套吧。」

「怎樣辦呢？我們沒有手套哪。」我自己想道，「我得上樓找去。」雖然每個抽屜我都翻遍了，仍只找着一雙青色的旅行用的不帶手指的手套；和另外一隻大皮的手套，這是我不能用的玩意！第一，因為它太舊太髒；第二，因為太大；第三原因是主要的原因，為的是它缺少了中指——加爾先生開指劍時把它割下用了。但我戴上了——戴上了這隻唯一剩下的缺少中指的手套，留神的瞪着照那中指的指的地方，那裏全是髒污的黑漬。

「要是沙微式娜在這兒，我一定找得一雙合用的手套。這個樣兒我是不能下樓去的，然而，若是他們問我為什麼不去舞蹈，我又回答什麼呢？他們能來拉我，所以我不能留在這兒。怎樣辦呢？」我楞瞅着手套說。

「你在這兒幹麼事兒？」跳着來的窩樂迪亞說，「走，挑舞伴的小姐去，舞蹈要即刻開始了。」

「窩樂迪亞，」我失望的說，一面把嵌在舊而且髒的手套內的兩個指頭伸起給他看。「窩迪亞你沒想到這個？」

「想什麼？」他不耐的說，「啊，手套」他坦然在我手套上一瞥的說。「沒關係，我們能問問祖母，瞧她怎樣辦。」他一點兒也不憂心的下樓去了。

一種叫我看來嚴重的事件，他却是冷靜的處理了它，他的這種冷靜却使我安心了。我全忘記了仍戴在我的左手上的奇怪的手套，匆匆的跑下客廳去。

謹慎的走近祖母的靠椅旁，在她耳邊悄聲問道：

「祖母，怎樣辦呢？我們沒有手套。」

「什麼，親愛的。」

「我們沒有手套。」我重說道。同時俯身向她，把雙手放在椅子的手靠上。

「但這是什麼？」她突然捉住我的手叫道，「看，親愛的。」她繼續說着，轉身向瓦拉西娜夫人，「看，這個孩子爲和你的姑娘跳舞把自己怎樣的作得尖鑽（*Voyez commence jeune homme's est fait elegant pour danser avec votre fille*）」。

祖母繼續牢固的握着我的手，裝着一種嚴重的質問的神氣注視着。頻頻同她周圍的人們問答，馬上激起了好奇心，發生了一個哄堂大笑。

想到在場的謝瑞日看見了要來諷刺我，我大大的焦急了，我羞惱的很很的掙扎着，想縮脫手兒，但在核娥綺面前，我却毫無恥羞之感，她直大笑得眼中流出了淚，髮鬚兒在她的可愛的臉兒旁擺動着。我覺着她的笑不是嘲弄，

只是高聲的自然的笑，所以我們一齊大笑時，彼此相互注視着，在我們中間似乎更接近了，這種手套的打諢不惟沒有發生惡結果，却使我在可怕的賓客的周圍中隨便了起來，我已停止了羞赧壓迫的感覺了。

我們怯懦的窘困只是由不明瞭我們同伴間關於我們的意見而產生的，一旦這意見現露了，窘困便要消逝了。

當核娥綺對着我同那笨拙的候爵小夥子跳四人舞時，看來她怎樣可愛呀！當她在連貫中把手給我時，她微笑得多麼動人哪！在她的頭上髮鬚兒點動得多麼文雅，她的小足兒作同投之舞步時，怎樣自然哪。到了第五套步法，當我的伴舞者讓我到別一邊，我數着拍子，在準備好了去舞我的獨奏曲，她嚴重的緊閉着唇兒，把視線擲向別一方面；她的這種爲我担心是無根據的，我翩然作了滑前舞步和滑後舞步（*Chasse en avant et chasse en arriere glissade*）。當我轉動向她身邊時，用着一個滑稽的姿勢，把代着兩個突出的手指的手套給她看，她大笑得利害，她的小足兒在這木地板上拍動得更令人瘋魔。我仍然記得，當我們作那圈舞時，互相捉着手兒，她頃俯着小頭兒，她不把手兒從我的手中縮回，怎樣用她的手套搔梳她的小鼻兒。這一切全

## 交 大 平 院 季 刊

像在我的眼前似的，那晚我們跳的「嫦娥」曲之四人舞的樂聲似仍在我耳畔作響。

到了第二次四人舞，我伴梭妮綺她自己舞蹈。在休息時，我們坐在一塊。我還覺到羞賴的壓迫，我像絕沒什麼可說似的。當我們的沈默延長得太久了，我開始怕她把我當作一個傻孩子，我決定冒險來破除這種觀念。

「您是莫斯科的住民麼（Vous êtes une habitante de Moscou）？」我開始了，獲得一個肯定的回答後，繼續說道：「至於我，我還不慣於都市（Et moi je n'ai encore jamais fréquenté la capitale）。」特別在「慣」字上加重語音。我覺得這種開始可以證明我對法語有深湛的智識，但我還不會長時這樣用法語接談下去。我們的舞蹈還沒有輪到，我們中間又開始了沈默。我不安的看着她，想知道產生了一種什麼印象，並希望從她獲得救助。

「您從哪兒弄來那隻可笑的手套？」她突然問我道。這個問題給了我一個很大的滿意和輕鬆。我答她那是加爾的，隨着諷刺的述說他的面容，他的紅帽子如何滑稽，他有一次穿着冬天的短外套，怎樣猝然從馬上掉落在池子中。四人舞即時要告終了，但我爲什麼諷刺的談說加爾老師呢

？反之，若我用親愛和尊重（無疑的，我對他常是如此的。）來談他，難道說要失了梭妮綺的佳印象麼？

四人舞完了，梭妮綺說：「謝謝（merci），」她的臉兒的表情是那麼可愛，宛若我真正給了她些好處似的。我狂歡起來了。實際上，我那時甚至沒想到我是在快樂，不曉得從哪兒獲得那股安然，自信和甚至是厚臉皮的勁兒。

「現在沒有什麼事件令我害羞了。」我悠然在沙龍中散步，想着：「我準備了對付一切事情。」

那時，恰巧謝瑞日走來，要我加入他的四人舞。

「很好。」我說：「我還沒有伴舞小姐，但我即刻可以找到一個。」

用着一種自信的眼光環沙龍中一瞥，看到一切婦女都從事舞蹈了，只有一個——一個站在客廳門旁的大姑娘，但一個年青人正向她身邊走去——或者和我有同樣的目的吧！他離她的身邊只剩兩步了，而我還在沙龍的另一端。一瞬間，在光滑的地板上作了一個滑步，我便跨過了這個間隔。用着勇敢的肯定的聲調請求她同舞田舍蹈。這年青的姑娘庇護的微笑，允許了我的請求，那個高條子的年青人隨即沒有舞伴了。

我對於我自己的力量有那樣的自覺自信，竟毫不注意他的困惑。但以後我知道了，他曾打聽着這個年幼的放蕩的孩子是誰？竟把那位姑娘給奪去了。

馬促爾加舞

在馬促爾加舞中，我從他身邊奪去了那位姑娘的青年作第一雙對舞者。他手拉着他的女伴手兒。雙足躍起，不做米米教給我們的八斯格步 (Pas de Pasquelles)，却一直滑溜到房中的另一角落，站定了，把雙足分開，轉着足踝，又是一躍，復滑溜去了。

在這次四人舞中沒有女伴的我，正在祖母的椅子圍靠上坐着，自己想到：

「他在作着什麼呀？那不是米米所教給我們的作法，她教我們用脚尖舞，輕快而圓形的轉動着腳。或者，全不是這樣做吧。啊，窩樂迪亞他們也是如此呀！他也採取了那種摩登式樣，而且作的也都真過得去。那兒是梭妮綺，可愛的人兒，她來了。」那一瞬間我覺到無限的快樂。

這個馬促爾加舞完結了，已有若干賓客向祖母告別，她顯然是疲倦了，然而她仍說他們走得如此早，真使她慊然。僕人們端着碟子和托盤在跳舞者中間溜來溜去，樂隊

在悠然奏着第十三次的同樣的調子。前時同我跳舞的那個年青姑娘，已加入了別的一個馬促爾加舞，見了我，慊然的微笑了。爲使祖母喜悅起見，把梭妮綺和一位侯爵的女兒引向我面前。她向我說道：「和玫瑰花舞呢？和蘭花舞？」

「啊，你在這兒！」祖母在椅子中轉着身說。「去，舞吧，我的孩子。」

雖然我此時很希望在祖母椅子後休避一時，不願出去，但我不能拒絕。於是，我站了起來，說：「玫瑰花。」胆怯的看着梭妮綺。但在我還沒有時間認清以前，一隻戴白手套的手已放在我的手中了，侯爵姑娘代着快樂的微笑跳在我的面前。她顯然沒有疑到我不懂這種步法。

我只知「巴斯格步法」——我所學的唯一的一步法——是在這上邊用不着的，但馬促爾加舞的曲調落在我的耳上，把它的通常的激動傳在我的聽神經上，隨着又傳在我的腳上，我不由自主的用脚尖開始了不幸的輕俏的圓轉的舞蹈，使觀客全都驚訝了。在我們一直向前舞行時，我還弄得十分對，但在轉彎時，我瞧出我必須向前舞一點，方合尺度，爲避免任何魯莽的表現，我開始停步，意欲仿着剛才



所見的那位青年所作的美妙的腳跳舞。不幸的是，恰當我分開雙足，開始預備跳起時，侯爵姑娘斜圍着我的腿旁馳迴，帶着一種愚愕而好奇的表情瞧着我的腿，她的這種看法把我弄糟了。我仍繼續舞蹈，我繼續在同一地方把腿抬起放落，那種樣子和音律及格式都不適合。最後，弄得我全然停止了。此時，賓客全都望着我——有的是好奇，有的是驚異，有的是憐惜，有的是賤視，只有祖母一個人似乎毫不關心。

「若不懂得舞法，就不要舞哪 (Il ne faut pas danser, si vous ne savez pas)！」爸爸的忿怒聲音在我耳中響了起來。輕輕的把我拉開一邊，他捉着我的女伴的手兒，按舊式熟巧的作完了這個姿態，惹得大家都讚美了起來；末了，讓她歸到原來的地方。馬促爾加舞完了。

「天哪！我作錯了何事，令我受到如此嚴重的懲罰呀！……大家都要唾棄我了，友誼，愛情，名譽，一切門道要和我絕緣了。……一切都完了。窩樂迪亞爲什麼作那記號呢，那叫大家都瞧見了，那也不能助我。那個侯爵姑娘爲什麼那樣兒瞧着我的腿？爲什麼梭妮綺……自然她是個可愛的人兒——然而爲

什麼？爲什麼？她也笑了呢？爲什麼爸爸頹然了，拉開了我的手，難道那能是替我害羞了麼？啊，真可怕呀！唉，只要是媽媽在這兒，她永不能覺得替她孩子感到羞恥哪！……在那一瞬間，我的想像又遼遠的飛入了那可愛的境界：我似乎又看見了我們窗前的草地，花園中的大榆樹，鴨兒在其中浮泳的清池，藍天中雜綴着白雲，乾草堆的芬芳的氣息。這些記憶——在那時怎樣浮上了我的心頭。

馬促爾加舞後

晚飯時，參加第一對舞蹈的青年和我並肩坐在兒童桌上，分出許多心思來招待我。在剛才那種不幸的事件後，在理他應該來對我作報復的譏諷了，但他却不如此。這青年決定了想法使我快樂起來，他百端談諧，喊我做「老孩子」。並且，末了幫我去斟酒，起初自一酒瓶傾注，後來又從別瓶內傾注，迫我迅速的飲下。在晚餐結束時，一個僕人給我斟上了四分之一盃的香檳酒，但那青年却硬硬令斟滿，強我一氣喝下這飲料，我開始覺到一股怡然的暖意沁散在我的全身，覺到我的庇護者的特殊的友誼，我哈哈大笑。

突然，格路絲法蹄兒的曲調響起了，每一個人都從桌

旁走開，我同這青年的友誼于此亦告一段落。於是，他加入了較大年紀的人羣中間，我走向瓦拉西娜夫人身旁，聽她和她的女兒在談些什麼。

「只半個鐘頭。」梭妮綺懇求的說。

「真的不行，我最親愛的。」

「但，只爲我，爲我這一次。」梭妮綺固執的說。

「够了，瞧你這樣快樂，可是我明天要累得病了。」她的母親怨訴着，但不小心的笑出了。

「啊，您允許了，我們最後是留下了。」梭妮綺喊着，樂得跳了起來。

「同你這樣一個小丫頭怎樣辦法呢？」瓦拉西娜夫人說。」「得了，走開，去舞吧，看。」她瞧見了我，加說道：「這兒就是一位候着你的騎士。」

梭妮綺把手順給我，我倆疾馳向沙龍中。

剛才飲的酒，再加入梭妮綺的來臨和快樂，即刻使我完全忘記了馬促爾加舞的不幸的結果。我不停的用雙足作着最俏皮的技藝——一時學着馬走時的踏前蹄；一時蹄着，像一隻羊向狗兒發怒。哈哈的大笑，不顧旁觀者發生如何印象的大笑着。

梭妮綺也不停的大笑；她笑我們手拉手圍着圈打旋，

笑某個年老貴婦慢慢舉着腳，跳踏過手巾。最後，我爲證明我的技術，跳得差不多半頂着天花板時，梭妮綺幾乎要樂死了。當我們在祖母的閨房中經過，走越在一架鏡子前時，從鏡中看到我的像，臉上出滿了汗，頭髮全亂了——特別是頂髻較通常更突出了。從我的外表看來，是那樣的快樂，健美，溫柔，我自己也喜歡了我自己。

「若我常常像現在。」我想，「我就能用外表討人家喜歡了。」

但當我一旦注視我女伴的面龐時，看到那不惟有着我自己快樂的表情，另外還有一種新純的着魔人的美，我又不滿意了我自己。我明白了；希望以外表去引誘像這樣一個奇異的人兒的青睞是多麼愚蠢。

我不能希望互惠，且亦不作此想：心中雖無此，也充滿了快樂的幸福。我不能想像那樣喜樂的填滿了我的靈魂中的愛情的感覺，能要求比此更大的快樂或希望比那永不停止的歡忻更多。血流繼續回轉到我的心房中，它跳拍得像一隻鴿子。我幾乎要狂歡得哭了起來。

當我們走過步廊，經過那樓梯下黑暗的儲藏室時，我

想：「我若能一輩子和她留在這一個黑暗的角色內，我將要多麼幸福哪，不讓一個人知道我們在這兒。」

「今晚真正快樂，是麼？」我用着一種低悄的顫慄的聲音問她，隨着，我趕緊加重我的步音，宛自怕我問的不當。

「是的，很，」她答道。轉臉看我，表情是如此的溫柔，我又不怕了，繼續說道：

「特別是晚飯後。但你曉得我是如何的悔恨（我幾乎說作『我是悲哀』）：你即刻要離開了，我們不再見了。」

「爲什麼不再見？」她說。莊嚴的注視着她的手巾尖，把手指在我們經過的方格幕上滑着。「每星期二和星期五，我和媽媽到特威爾斯科散步地。你不去哪兒散步麼？」

「是的，下星期二我一定要去的，若是他們不伴着我，我能自己去——就是不戴我的帽子也要去的，我全認得路。」

「你猜我剛才想什麼？」梭妮綺突然說，「我稱許多拜訪我們的孩子做『您』，您也願意叫『您』罷！」她加說道。把頭兒俯傾向我，直瞧着我的眼兒。

在這當兒格路斯法蹄爾曲開始了別的更激動的一部分

「請……給。」我說的時候，正是音樂和噪雜能吞沒我的語音的時候。

「給，『您』，不是請你給。」梭妮綺修正着，微笑了。

在我未成就說「您」字以前，舞蹈已完結了，但我仍設法駁制語詞以發音這個字——多次的使用此字。一切我所希望說的，都滿有勇氣的說了。「您願？」，「您給」。這

兩詞繼續在我耳中響着，使我陷入在一種沈醉的狀態中。我所見到的只有梭妮綺的形影，所聽到的只有梭妮綺的嬌音，此外，什麼也見不到聽不到了。我注視着她的母親擺正她的髮髻，修整的放在她的耳後（那樣便顯出了我所未見的她的前額和耳後的一部分），把她緊牢的裹在青色披肩內，除去她的鼻兒外什麼也看不見了。真的，要是她不要把玫瑰色的小指頭兒在嘴邊支着小口，我想她要不能呼吸了。在下樓梯時，她離開了她母親雙臂的包圍一霎時，迅速的回轉身來，向我們點下頭，隨着便消逝在門後了。

窩樂迪亞，伊溫，青年侯爵和我顯然全愛上了梭妮綺，全都站在樓梯上，用我們的惜別的眼光送着她。我不知道她對誰特別點着頭，但在當時；我確信是對我點的。和

伊温告別時，我十分淡然的道着別辭，和謝瑞日握手時，甚至有些冷淡。他雖然努力表現得若無其事一般，我想他已就知道了從那天起他便喪失了我的親愛，和對我的權力，對此，他似乎也悔恨着。

我在生活中第一次發生了情愛的變化，頭一遭兒嚐到了戀愛的甜蜜。我狂樂的由對伊温的服從的被損傷的感覺，變化到新的愛情的感覺，充滿了神秘和難言的滋味。尤其甚的是，在同一時候，喪失了友愛而開始了戀愛——這是意味着較前此有二倍深重的愛。

此數斷片自托氏之處女作「童年」原著中譯出，該書以回憶體裁寫成，所敘事件可自成一段落，故可合讀，亦可分誦。爲便讀者計，謹將各重要人物之與書中主角之關係註明：窩樂迪亞——主角之兄；伊温及謝瑞日——二人爲弟兄，同爲主角之童友，主角對之甚傾愛，但伊等對主角却不甚喜，故主角雖服從之而常感壓迫；微沙式娜——主角家中之女僕。其他人物由文中可自明，不贅。

譯者附誌。

童 年



交 大 平 院 季 刊

童  
年



## 小女孩 (A Little Girl) By Katherine marisfield.

T. C. H. 譯

在這小女孩的心目中，她的父親簡直是個可怕不可近的人物；他每天早晨在工作之前，心要到她房裏去給她一個敷衍的吻，對於這個吻，她就回答一聲：「再見！爸爸。」好啦！你看，當她聽見馬車聲音漸漸走遠了時，那顆逃避的心才欣慰起來。

黃昏時，她靠在家裏的扶欄上——來了，聽得大廳上大聲的喊着：「拿我的茶到吸烟室來！……沒有紙嗎？又拿到廚房裏去了吧？媽！去看看我的紙在那兒沒有？」——拿我的拖鞋來。」

「凱莎」母親在叫她：「你若是個好孩子，你就下去給你爸爸脫鞋子去！」這小女孩慢慢的下了樓梯，一手緊緊的握着扶梯——越來越慢的，穿過大廳，推開了吸烟室的門。

這時候她父親戴上眼鏡，從鏡眶上看着她，那樣子使她愈覺可怕了。

「喂！凱莎，活動些！把鞋子脫下來，放在外面去！今天你淘氣了沒有？」

「我不——不——不知道，爸爸！」  
「你不——不——不知道？若再那樣結巴，媽媽可就要帶你見醫生去了。」

其實她見別人時從也不結巴——早把牠忘了——只有見她爸爸時，因為她太想努力把話說合適些了。

「怎麼一會事？你怎麼會這樣的沒神氣？媽媽，我希望你把這孩子好好教訓教訓，別叫她這樣，好像要自盡似的！……這兒，凱莎，把這茶杯放在桌子上去——小心點！看你的手顫得很像老太婆的一樣，把手巾放在衣袋裏，別放在袖子上！」

「是——是啦！爸爸。」

星期六她同父親同坐在禮拜堂的一個座位上，一面聽他用大而清朗的聲音唱，一面當講經時他用一支藍鉛筆頭在信封的背面上寫小註——他的眼睛成了一條縫——一隻手在坐架上敲打鼓點；他祈禱得那樣響亮；於是她心裏想上帝待爸爸一定比待牧師們還要好呢！

他長得這樣大——他的手和頸頸都太大，還有那打哈

吹時他的嘴更特別的大了；她獨自在房裏一想到那樣子，就像見了一個大鬼一樣。

當星期的下午，祖母送她到客廳去，穿着她那棕色天鵝絨的衣服去和爸爸媽媽暢談，但她總覺得媽媽，在念伊爾文見聞錄，爸爸呢，在短榻上伸懶腰，手巾蓋在臉上，脚支在一個漂亮的沙發枕上，熟睡得打呼鼾。

她在鋼琴檯上休息着，嚴重的守着他，直到他醒來伸懶腰時，又要問她甚麼時候了——然後還要看她。

「別瞪眼！凱莎！看你那樣兒像個夜貓！」

一天，她着了涼沒有出門，祖母告訴她爸爸的生日就在下星期，叫她拿一塊漂亮的黃綢子作一個針枕，作為禮物。

好費事啦！還要用雙層的棉花，這女孩已密縫了三邊；但拿甚麼填進去呢？這倒是個問題了，她祖母已經到花園去了，她只好走進母親的寢室去找些碎紙片；在桌上找着了許多張好紙，把牠們都收集起來，撕成小塊，把小匣子塞滿，然後再縫好其餘的一邊。

就在那天晚上，屋裏發生了呼喊聲，因為父親爲甚麼大會寫的講演稿不見了，屋裏全都搜遍——下人們也都盤

問過了，最後，母親跑到女兒屋裏去。

「凱莎！我想你也許沒看見我們屋裏的紙吧？」

「哦！是啦！」她說：「我覺得好玩都撕着玩兒了。」

「甚麼？」母親尖銳的走起來：「快下去到飯廳裏去！」

於是她被拉到父親那裏去了，父親正背着手來回的走呢！

「好哇！」他尖銳的叫着。

媽媽在替她解釋。

他站在那裏瞪着眼幾乎昏迷過去。

「是你幹的事嗎？」

「不——不是。」她小聲的說。

「媽！到女兒房裏去把廢物拿來——把這孩子立刻放在床上去。」

她哭得不能解釋了，自己放在黑屋子裏着那微光從百葉窗射進來，用眼追蹤着那地板上的悲慘的模型。

後來父親拿着戒尺到屋裏來了。

「我就用這個抽你，」他說。

「嗚！別啦！別啦！」她喊着，蹲伏到被褥裏去。

他把被褥拉在一旁。

「坐起來，」他命令着：「伸出你的手，今天我教訓你這一回，以後不是你的東西不要你摸！」

但那也是爲了你的生——生日啊！

戒尺打在她粉紅的小手上。

幾小時之後，當祖母給她包了圍巾放在搖椅裏搖她時，他就潛藏在祖母柔軀的身軀裏了。

「耶穌做這些父親幹甚麼呀！」她嗚咽着。

「這有一匙，好孩子！有我的香水在裏面呢！睡覺去吧！寶貝！明天早上你就都忘了，明天我在爸爸前替你解說，今晚他太氣哪！不肯聽我的話。」

但這小孩子永不會忘的，當她第二次再看見他時，把手放到背後去，兩頰立刻飛上了紅雲。

麥克唐納家就住在第二所房子，人家有五個孩子，黃昏時這女孩從菜園牆上的小破洞可以看見他們玩捉迷藏；他們的爸爸把小麥克背在肩上，兩個女孩揪着衣尾打秋千，繞着花池子跑，笑得打顫；有一次她看見一個男孩轉過自來水噴池——真拿自來水噴他的爸爸——於是他就用力捉着他們，直咯吱得他們聲喘氣塞。

因此她覺得爸爸也有不同的種類。

忽然，一天母親病了，祖母同母親坐着有門的馬車到城裏去。

這小女孩只獨自和管家婆愛麗斯在家裏，白天還不錯，但當愛麗斯把她放到床裏時，她害怕起來了。

「假如今晚有夢魔可怎麼辦呢？」她問道：「我往常有夢魔時祖母就把我帶到她床上去——我可不能在黑處待着——到處都有沙沙的聲音……我可怎麼辦呢？」

「你應該睡覺了，孩子！」愛麗斯說着，一面拉下她的短袴在床杆上擰擰土，「你可不要滾出來驚醒你那可憐的爸爸！」

她果然夢魔了——是個屠戶拿着刀和繩子，越老越近，向她擰笑着，那時她一動也不能動了，反怔站着，只喊出「祖母！」當她戰慄的醒來時，看見爸爸手裏拿着燈燭站在床邊。

「甚麼事？」他問道。

「呀！屠戶！——刀子！——我要祖母。」

於是他把燈吹滅，屈下身去把小孩抱在臂裏，經過徑道，走到大寢室去，床上放着一張新聞紙——半截雪筍，對着讀書的燈，他把報紙推在地板上，雪筍丟在火爐裏，



然後小心地把小孩放在被裏，自己躺在她旁邊，這時她仍是半睡的，屠戶的音容似乎還在左右憧憬着，她就爬近他，頭偎依在爸爸的懷裏，一面握緊了她的睡衣。

於是黑也沒關係了，她睡着啦！

「來！把腳放在我的腿裏可以暖和些！」爸爸說。

他太疲倦了，就比女孩先睡着了；她心裏起了一種奇怪的感覺，可憐的爸爸，他也不算很大呀！終竟沒一人來照料他……他的身子是比祖母硬一點，但也不討厭……並且他天天須得作工，他太累了，就不像麥克唐納先生那樣和氣了……她還撕過他的得意的文稿呢！——想到這裏，她挪動一下，不由嘆了口氣。

「甚麼事呀？」父親問道：「又作夢嗎？」

「噯！」小女孩道：「我的頭放在你的心上，我聽見響

哪！你有多大的一顆心呀！親愛的爸爸！」





### 校聞



## 交大平院二十三年度大事紀要

本院二十三年度內重要院務設施及計畫，徐院長曾於

目擬仍其舊。

本院二十六週年紀念會中，略為報告，茲筆錄於左，以供

本三僅國道運輸一科，改稱公路運輸，並加添預算學一

校友及關心本院發展者之參考焉。

科，餘無更動。

### (一)關於教務方面者

本二因大學數學一科已在本院授畢，故改授商業數學，

(1)修訂課程 本院於二十一年度，呈准總校，修改課程

餘仍舊。

。將各級重複類似之科目，酌量歸併及取消，其有需要

本一政治學概要，改為社會科學概論，商品學改為政治

增添之科目，亦已酌加，均已於二十二年度及本年分別

經濟地理，其餘仍舊。

實行。

(2)在學人數 在二十二年度，共計一百五十七人，因上

本四歸併之學科，為經濟學說，土地經濟，高等統計，

年暑期畢業三十二人，復於暑期招收本一新生三十四人

合作販賣及運輸，運輸整聯，捷運及轉運等六科，均於

，故現在人數共計一百六十一人。(旁聽生在內)

第三年級歸併其他學科授畢。債信制度一科取消，電力

(3)畢業分發 在上年度畢業生車務門二十名，財務門十

通傳管理改為電報實習。另加添公用事業一科，其餘科

二名共三十二人，於九月赴部聽訓後，均經分發各路實

交大平院二十三年度大事紀要

交大平院二十三年度大事紀要

二

習，計平漢路五人，平綏六人，津浦六人，滬寧二人，北寧五人，正太一人，膠濟六人，多由畢業先輩分任指導之責，頗獲便利，故成績較佳者，業多提前改任站長等實職。至本年度應畢業者，車務門二十三人，財務門十人，共計三十三人，定於六月舉行畢業考試後，自當照例呈請分發。

(4) 實習及參觀 上年本四春假旅行，赴平綏沿線及包頭大同等處。本年則赴隴海路沿線，及西安海州等處。至本三暑假短期實習，近年來奉令停止，故去年暑假，多有願自費赴路實習者，均已分別以私人名義為之介紹。本年度雖已呈請鐵部，尙未知能否批准，至有關各級所學，堪資實驗之各機關公司及工廠等處，隨時由各科教員領導，就近參觀，以資印證。實習機會，多多益善，此後更當重視此點也。

(5) 軍訓概況 本一二兩年級軍訓一科，素持嚴格主義，故對於規定方案，均已酌量實施。上年暑期曾集中訓練一次，本年對於野外演習及實彈射擊，均已次第實行。(6) 提高中英文程度 自上年起，由教員慎選切於實用之教材講授，以期提高其學力。本年度舉行中英文會考各

一次，亦為提高程度之一法。

(7) 注重自修 本院各科所用教材，多屬講義，因之學生不再研討及參考其他書籍，又因教課時間過多，以致無暇自修，故應減少講義，僅編發其綱要，其引伸演繹，則由學生任之，以期養成自動研究之途徑，此雖非短時間所能奏效，然當逐漸改進。課程亦當以專門化為主，尙擬建議總校減少科目及鐘點。

### (二) 關於管理方面者

(1) 風紀 本院學風，近年以來逐漸改善，學生多能遵守校規，潛心求學，不事外務。對於宿舍之秩序安定，及清潔等項，亦能知所重視。本年度起，則由學生遴選舍長若干人，分負其責，所以養成自治之能力也。

(2) 注重平時操行 本院由教職員所組織之訓育分會，專司考查各生之操行，及平時言行舉止。遇有犯規，及行為不檢者，隨時為之糾正。每屆學期終了，則分別優劣，予以獎懲，近年以來獎多懲少，亦一好現象也。

(3) 注重身心修養及道德 於每星期一紀念週後，特約名人講演修養身心之學，及我國固有道德，以期潛移默化，養成高尚健全人格，蔣委員長所提倡之新生活運動

，有助於學生之身心修養之處甚多，故亦不憚極力提倡也。

(4) 衛生 本年學期開始，全體學生復檢驗體格一次，其中有欠健康或染疾者，則爲之醫治，或令其注意。流行病症發生時，則施以預防或注射，以免傳染。對於體育運動，尤宜多注意，以爲增進健康之助。

(5) 注重團體生活及自治精神 本院學生對於團體生活，及自治精神，尙感缺乏。推原其故：一、由學生自治會之組織尙欠完善。一、由授課時間過多，無暇及此。自本年度起，對於學生自治會組織略事變更，原定任期中半年之幹事，改爲任期一年，俾可發展其主張。并提倡課外作業，如學術，音樂，攝影，等多爲組織研究會，俾可多得聯絡之機會，團體及自治精神，庶可進展。

### (三) 關於設備方面者

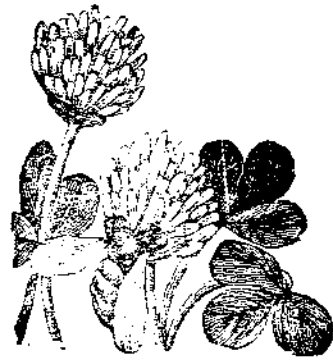
(1) 圖書方面 本院圖書館一年以來添購中文書籍六千餘冊，英文書籍約二百餘冊，要皆屬於專門者爲多，雜誌則有一百餘種。博物館方面，則由平漢隴海湘鄂及其他各路，寄贈之模型或圖表等項，共計四十六件，足資學生研究參考之處甚多，并另闢一研究室，以備應用。此

外則籌設統計實驗室，先購計算機二架，以備實習之用。自下學年起，尙須添購儀器，充實設備。關於軍訓之各項設備，亦已分期陸續添置，以求完善。惟本院限於財力，一切設備，殊多簡陋，自當儘力之所及，補充完善。

(2) 籌備新建築 本院所擬遷移郊外計劃，因種種關係，未能實行，至爲遺憾。現因迫於事實，校舍多處朽壞過甚，不能不急於修築，故祇能就現在地址酌定添修計劃，擬將圖書館及博物館另於北方舊大門內原址重建，將博物館原址改爲宿舍及飯廳之用。圖書館原址改爲辦公室，并將由現在大門內由庶務室起，至校醫室止之全體房屋拆去，以期擴充體育場，并添設簡單之體育館一所。其他如女生宿舍，調養室等，亦擬添設。大門擬移至北方。應用建築費，由本院歷年經費結餘項下之九萬元，作爲改建之用，業已編列追加預算，呈經行政院通過，俟中政會批准，即可實行。至內部設備，亦當視財力所及略爲補充。此不過最小限度必需之初步計劃，欲求完善，當繼續努力，短時內尙談不到也。

交 大 平 院 季 刊

交 大 平 院 二 十 三 年 度 大 事 紀 要



### 本刊徵稿簡約

一、本刊計分校聞，言論，學術研究（包括交通，社會科學，應用科學，）文藝及通訊五項，凡我交大教職員，校友，同學，諸品大作，皆所歡迎。

一、來稿所用稿紙，（一面書寫，）繕寫清楚，除筆名外，並請註明真實姓名，投交北平交通大學季刊社收。

一、編者有刪改權，來稿不願刪改者，請註明。凡經本刊登載之稿，均酌致薄酬，不登載者，除事先聲明並附足應需之郵費外，概不退還。

### 本刊編者一覽

總編輯 朱祖英

校聞兼通訊欄編輯 朱祖英

言論欄編輯 王延壽

學術研究欄編輯

交通組 王國樑 石祖唐

社會科學組 蕭新民 劉世鶴

應用科學組 李繼唐 王樹梅

文藝欄編輯 宗之琥

### 交大平院季刊第一卷第一期

中華民國二十四年六月二十日出版

#### 編輯及發行

北平交通大學學生自治會學術股  
國立交通大學

#### 印刷者

北平和平門內  
京城印書局  
電話南局三五七〇

#### 分售處

本校號房  
各省市各大書坊  
各大學校號房

#### ▲本刊價目表：

全年	四冊	六角
半年	二冊	三角
零售	一冊	二角

#### ▲本刊廣告價目表：

廣告地位	一期	二期	三期	四期
底面外	六十元	九十八元	百四十四元	百八十元
封面及底面裏面	四十元	七十二元	九十六元	百十二元
正文前後	二十元	三十六元	四十八元	五十六元

(1) 佔半頁者減半 (2) 彩色每期加洋一元 (3) 廣告如用圖版可由本刊代辦照收製版費 (4) 長期價目從廉臨時面議