

鍾路月刊

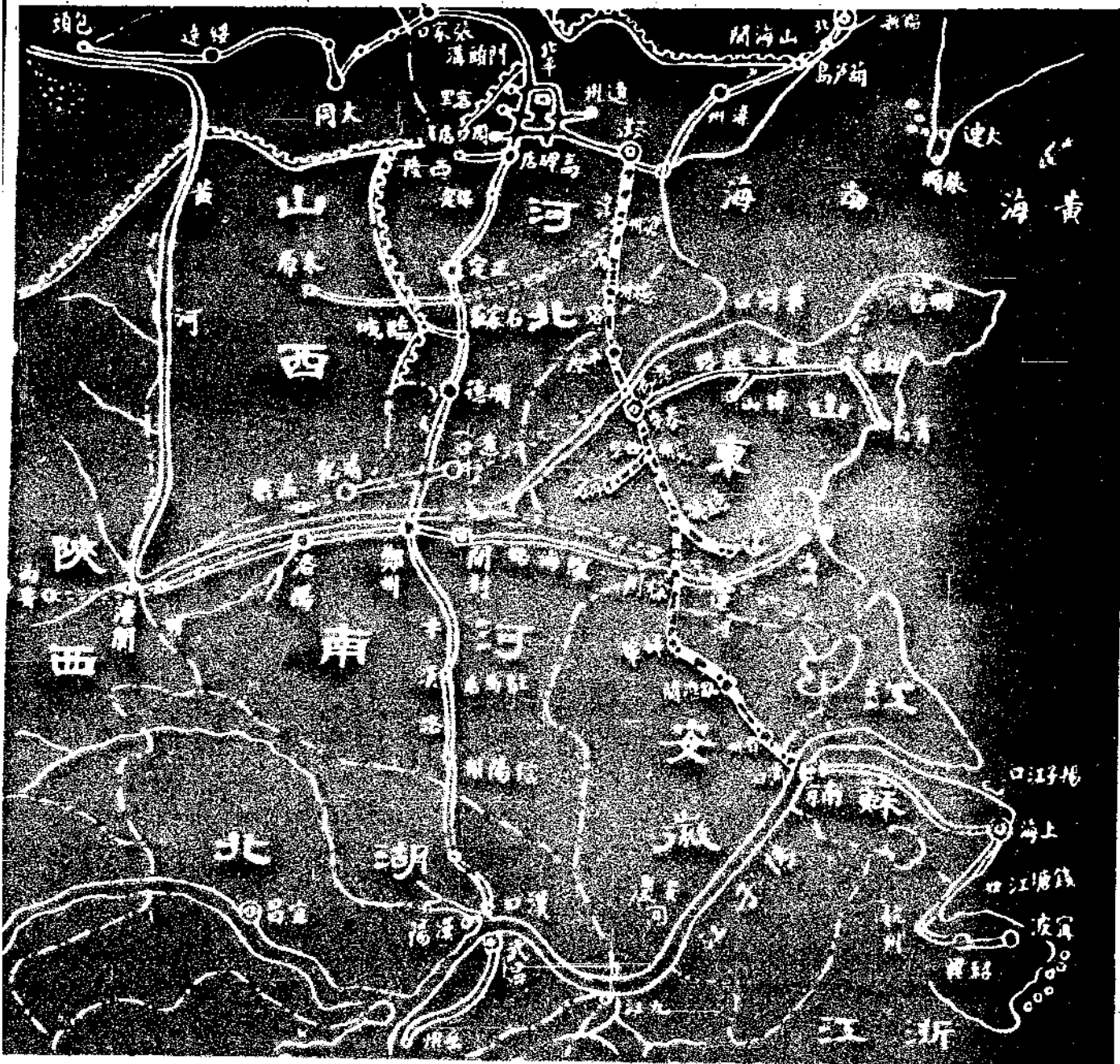
古馬山世 易文 古社

津浦線

丁卯 文 刊



期 一 第 卷 五 第



中國郵政總局新開鐵路

中興煤礦公司廣告

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

總公司
 上海靜安寺路一百七十號一樓
 電報掛號 一五四二
 電話號碼
 總機 九五六六五號
 接轉各辦公室
 營運處 九四四二〇號
 分銷處
 津浦南段分銷處 臨城 滕縣 鄒縣 兗州 曲阜 濟寧
 京滬路線分銷處 上海 鎮江 無錫 常州 蘇州 浦口 德州 桑園
 滬杭甬路線分銷處 杭州 寧波 大浦
 隴海路線分銷處 運河站 新浦 台莊
 台棗路線分銷處 嶧縣 泥溝 宿遷
 運河一帶分銷處 清江 馬頭 汕頭
 中國南部分銷處 福州 廈門 廣東

總

礦

山東嶧縣棗莊

(電報掛號五二八一)

交通史出版廣告

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

甲、交通史郵政編價目

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

乙、交通史航空編價目

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

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

南京陸家灣鐵道部內

發行者 交通部 鐵道部 交通史編纂委員會

上海民智書局及各分局

上海交通大學及北平管理學院唐山土木工程學院

鐵道部直轄各路局

交通部直轄各電政管理局郵政總局及各郵務管理局

代售處

津浦鐵路日刊價目表

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

本刊星期及例假日停刊路員照價六折

廣告刊例

頁數	價目
一頁	每八元
半頁	每四元
四分之一頁	每二元

五日以上照價八折十日以上照價七折長期另議

編輯兼
發行者

津浦鐵路
總務處編查課
管理委員會
電話 四一一五二號

各種
官商
書籍
文籍
雜件
雜誌
卡片
報章
簿冊
請用

漢文正楷活字版印刷

因爲漢文正楷活字版是

現代
的
化
登摩樣式

藝術
的
化
觀美劃筆

民衆
的
化
俗通體字

總發行所

漢文正楷印書局

上海山東路

鐵路月刊津浦綫第五卷第一期目錄

總理遺像

總理遺囑

論 著

鐵路上的信用合作社

編者

汽車與鐵道等運輸機關聯絡統制

之檢討(中)

章 勃

軌條爬行 Rail Creeping

嵇 銓

鐵道中英詞彙(續)

高鳳介

譯 述

德國鐵路權之統一經過

張 伺

鐵道運輸原論(續)

賢 德

路政論輯

中國新興事業中之鐵路營業所

徐明翼

隴海鐵路之完成與開發西北

鮑覺民

日本在東北築路之熱狂

我國之鐵路外交

宗之琥

調 查

蒙邊記游

徐圖之

統 計

營業進款概數旬報表二則

編查課

營業進款概數圖

房戰生

載運旅客統計月報表

編查課

貨物統計摘要月報表

編查課

路 史

津浦鐵路沿革紀實(續)

第六册 第六目

路界紀聞

雜 俎

文 錄

春生詩草序

詩 錄

自玉泉院歷十八盤至春柯坪宿西道院

穎 人

雲海行

前 人

中秋後四日同孫頃波李愚如等聽泉遊牛首山

山

公 蘇

由老窰至磨刀塘循海步行

露 蓀

病中寄蔡公湛沽上

遐 庵

眉仙書來將刊詩集賦贈

遐 庵

和遐庵滬上見贈之作

眉 公

首都演習防空感而有作

迂 叟

防空和迂叟韻

眉 公

浦鎮三元庵瞻禮鋼和尙肉身法像

眉 仙

詞 錄

山亭宴

若 青

三台

前 人

浪淘沙慢

前 人

補 白

廣告索引



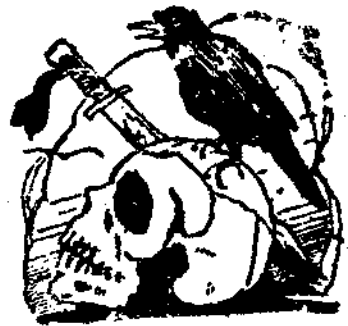
總 理 遺 像



總 理 遺 囑

余致力國民革命凡四十年其目的在求中國之自由平等積四十年之經驗深知欲達到此目的必須喚起民衆及聯合世界上以平等待我之民族共同奮鬥

現在革命尚未成功凡我同志務須依照余所著建國方略建國大綱三民主義及第一次全國代表大會宣言繼續努力以求貫徹最近主張開國民會議及廢除不平等條約尤須於最短期間促其實現是所至囑



鐵路上的信用合作社

編者

一 導言

鐵路界所辦的信用合作社，其規模最大的莫如美國，因為美國鐵路公司皆有系統，所以信用合作社的資本，動輒有數萬萬元之鉅。我們是大貧小貧的國家，而且合作事業，只有十餘年的歷史，尤其是鐵路上的信用合作社，不過剛在萌芽，那能比得那金元王國？雖然辦理得好不好，固不在乎資金多寡，只要辦事的肯耐心苦幹，忠於所職，社員能熱心輔助，恪守社章，則規模雖小，而成績卓著，自然一天天的發達，未始不能與人並駕齊驅。現在本文所說，只是就鐵路正在籌備中的信用合作社，加以申述，以期引起路界同人共同研究之興趣，使此新興事業，得以迅速成功，這就是編者志願。

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

凡事屬創辦須取法乎上，本文既是對於鐵路上的信用合作社略加申述，自不能不先將合作社的歷史，尤其是信用合作社的歷史，略徵說說才好使人明瞭。

信用合作社，創自德國，一為休爾茲(Schulze)一為雷發巽(Rathjen)休氏的目的，為維持小工商業者，雷氏的目的，在救濟農民，固結社員的道德觀念。茲將兩氏異點列下：

(甲)雷式

(子)合作社區域有一定的

使社員互相認識

(丑)社員以農民為限

員

(寅)社員只出些小資本大

(乙)休式

(子)不限定區域

(丑)中產以下的皆得為會

(寅)專以社員出資為資本

部分資金出自熱心創

辦的人

(卯)不放款於社員以外的

人

(卯)對於非社員也可以放

款

(辰)以信用放款為主有時

(辰)要確實担保或保證

僅要保證人

(巳)放款期長

(巳)放款期短

(午)放款利低

(午)按普通利息

(未)分紅以放款利息為比

(未)按利益的比例分紅於

例剩餘金歸入公積金

社員

內

(申)事務求簡不除賬

(申)與普通銀行一樣可發

支票

(酉)職員除會計課外無報酬

(酉)職員以有報酬為原則

二 信用合作社的意義

信用合作社，在德國稱為 Kredit-genossenschaft 可譯

「信用會」，又稱為 Volks-bank 可譯平民銀行。在英稱為

People's Bank or popular Bank or The Bank of people

都是平民銀行的意思，而一方又稱為 co-operative credit society 正可譯為「信用合作社」，其所包含的意義列下：

(甲)通融資金 信用合作社有兩大任務，即放款與儲

金是，雖其主顧不必皆以社員為限，但亦占有大多數，在

原則上說，總是代有餘的社員儲蓄，以薄利資金去幫助不

足的社員。

(乙)社員互助 以社員的金錢貸於社員，即以社員的

股本和儲金作為社中周轉的資本，非到不得已的時候，不

由社外借款，這就是互助的真義。

(丙)中產以下的結合 照合作社原理來說，就是中產

以上的，也可組織或加入合作社，但是實際上往往都是中

產以下的人，因為信用合作社是互相救濟金融困難的機關

，凡中產以上的人，已享有現代金融機關的便利，用不着

這種接濟，且此種機關，又不以營利為目的，所以中產以

下的人，容易結合。

不過以上意義，是純然站在經濟立場上說，如從法律

上觀察，當然還有許多意義，但我國信用合作社法尚未制

定，容當另文論之。

三 鐵路上辦理信用合作社的必要

(甲)鐵路員工生活，必須安定，而後可望其工作效率之增進。中國鐵路員工，薪給素薄，多的不過一月的入款只夠一月的澆用，少的且須「寅支卯糧」，向人息借，於是日積月累，負債纍纍，身在辦公，而分心內顧，生活既不安定，何能望其工作效率之有加。如有信用合作社，則隨時可以借款，而利息亦較市利為薄，既受不到格外的剝削，久而久之，自然可望其有所盈餘，生活亦即賴以安定。

(乙)鐵路員工有一定之收入，本應人人有一定之儲蓄，而其所以無儲蓄的緣故，約有三種。

(子)因日常忙於工作，無去儲蓄的機會，且為數無多，故更無儲蓄的興趣。

(丑)認為現在銀行，多瀕危殆，不敢以血汗得來的金錢，去存在不知底裏的銀行。

(寅)由於「亂國國民無儲蓄的」心理，而實行其「今朝有酒今朝醉」的生活。

如路上辦有信用合作社，則屬於(子)一種的人，既見到有儲蓄機關，近在身邊，並不至因為去儲蓄，耽誤工作，且合作社存款，不厭其少，雖少至一元，亦可代存，

則此種人也可以儲蓄。(丑)一種的人，知此種儲蓄機關，是自己辦的，將款存進，等於自己保守，並沒有甚麼不放心處，其怕危險的心理便可打消。(寅)一種的人，雖不一定想儲蓄，但是眼見得多數人去存款，又見得存款的人，享到種種的生活便利，自然也就油然而生其儲蓄之心。

(丙)中國產業落後我們人人有增進生產的責任，就鐵路上說，在國營鐵路辦事的，本身或不能兼營實業，而計劃指揮家庭中人去辦，是可能的，但往往苦於資金缺乏，如有信用合作社，可以通融金錢，那麼有企業能力的，和有特別技術的人，只要計劃切實，自容易得到資金，況信用合作社，對於這種放款，例有鑒定委員會或名曰評定委員會的，對於前途確實有望的實業，沒有不竭力助其成功的。是路上員工，尚可別開生面，為國家社會開發許多生產事業。

(丁)人格多隨生活環境而增高，有信用合作社，則人人不難創造產業。況路上員工，原有一定收入，得此則益入佳境，人生誰不願意向上，那種下流墮落的，固然也在乎個人，但大多數是為環境所逼迫，所以信用合作社，能使人提高生活，便能以提高人格，由此則員工中俱是

人格高尚的人，猶何慮其工作不能日進有功呢。

(戊)人羣本要自立，可也要互助，但互助有廣狹二義，一是私人，二是團體，路上員工數萬人，因為平日習慣散漫，不知團結，一遇到私人或鐵路上有意外事情，便不能一致行動。如有信用合作社，彼此自可養成團結互助的風氣，不但平日之金錢，得到互助之益，即一旦有事，無論對於私人或鐵路，亦不難團結互助。

四 本路信用合作社章程草案之商榷

本路信用合作社的章程草案，極為完善，但既為草案，自與定案不同，敢實所知，以供參考。

(甲)第四條「本社營業區域，以津浦鐵路為範圍」此種規定，本為雷式合作社的原則所應有，不過現在除去農業信用合作社面外，其餘的信用合作社，實際上莫不將區域廣化，從根本上說，休式信用合作社，本為小工商業者之組織，而自一九〇四年以後，迭與德國雷司典商業銀行往來，並不限於小工商業者。意大利的信用合作社，也沒有地域的限制，儼然與普通銀行無異。其所以畛域不分的緣故，因為信用合作社，雖不以營利為目的，但是萬一

做虧了本，也非合作社的原意。倘把章程定為硬性的，毫無伸縮之餘地，似覺得不大相宜，如把這條章程作為原則，而加以但書「得由本社察酌情形擴張其營業區域」似無不可，因為路線範圍以外，尚有不少可以金融往來而與發達營業有關係的，不必故意放棄。此應商榷者一。

(乙)第九條「社員退社經理事會許可後除將股本股息退還外，所有本社之公積金公益金及盈餘等概不得攤派」此條頗有疑義，因為退社社員係根據第八條之規定，該條第一項載，社員退社的原因，係有過失，可不具論。而如第二三兩項，一為解職，一為死亡，既為解職，則自動辭職或他就皆應包含在內，自不必定有過失，至死亡則尤非有過失者可比，如只就此兩項以言，倘在決算期前，或因不得已的事故而辭職，或他就，甚至暴病而死亡，但是該社員平常對於合作社之交易極為頻繁，社中因此所獲利益極多，而只因其於決算期前退社，便毅然取消其應得之盈餘金，而與因過失退社者同科並論，豈得謂事理之平，似應酌量情形個別規定。此應商榷者二。

(丙)第二十一條「黨部路局工會各派一人為常務理事」此條在法理上，似欠妥善，如認為本路信用合作社

與普通信用合作社不同，似亦只宜由黨路工各派監事一人，而將常務理事全讓社員選舉，這已經是從權辦理，仍希全體同仁加以考慮，此應商榷者三。

(丁)第二十八條 「本社必要時經社員代表大會之通過，得設下列之特種委員會，(一)查賬委員會(二)公益委員會(三)其他委員會」查信用合作社，以信用借款為主體，而信用借款之所以能無慮其迭有倒賬之危險者，全恃有評定委員會，能以評定借款人的信用程度，而後借款乃有標準。如不常設此種機關，則借款社員的信用程度無標準，一任執行委員會的意思，以稱量社員之人格信用，似欠周密。縱或臨時因事實的必要，可以添設，但經濟的運用，瞬息萬變，必須遇到事實到來，再議設置，豈非枉費時間。似不如先訂在章程以內，作常設機關，較為妥當。此應商榷者四。

此外如合作社性質之為有限無限或保證，又如社員退社之原因尚有禁治產，破產等均無規定，亦在應行商榷之列，本文只就其重要的說說罷了。

五 結論

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

以上所述，只是概略言之，多有未盡，但尚有數語，必須說說以資共警，凡合作社中的社員，須有團體的觀念，即「我為人人，人人為我」的意思，有團體觀念的，其社必易發達，假如以社員的名義，以薄利由社中借得款子，而以高利貸放於人以牟利，便為合作社的姦賊，而其社必終滅亡。所以從事於合作社的人，必須提高自己的人格，視合作社為主義，為宗教，為道德運動，方可不愧負此新式的經濟組織。完了。

一九三五年一月

東西女人

月山

歐人嘗謂，德女可妻，英女可友，法女可狎，此雖戲言，然自各國民族性考之，却有至理。東方則日女以清潔服從著稱，自屬可妻兼可狎，唯不可友，蓋其思想狹隘，自私心又絕大也。至於「華女」則學識不足不堪友，不愛清潔不可狎，似乎只有做妻之一道，但唯其只有做妻之一道，故亦不可妻，然則廢物乎？曰可作花瓶。



汽車與鐵道等運輸機關聯絡統制

之檢討(中)

章 勃

三、以貨物運輸為中心的鐵道和汽車的

聯絡

A. 代用短距離貨物列車的載貨汽車

世界各國的鐵道，在過去相當長久的期間以內，以運輸短距離區域內為移動的貨物之目的，運轉地方的貨物列車，而列車運轉上所費的費用，無論何處，都有逐漸增加的傾向，(註一)，當鐵道處理短距離區間內移動的零件貨物(Package freight)時，欲得利益，頗為困難，不但如此，且常因處理此等貨物，反蒙損失(註二)，又前述地方的短距離貨物列車，在沿線的停車場都須停車，均須裝卸貨物，稍延時間，速力因此大減，假使鐵道為充分彌補此等費用而作成高率之貨物運價率，於計算運價時適用之，則

零件貨物，或許因運價過高，不交鐵道運送，亦未可知。

註一：美國把地方的短距離貨物列車，稱爲 Local way freight

train或 Peddler train

註二：據瓜生卓爾氏著鐵道統計研究，「零件運輸，由鐵道方面視之，多數需很多的手續費，且於貨車利用率，亦不良好，故運費雖高，不一定有利益。」

鐵道的短距離貨物運送，近年表示逐漸減少的傾向，此種傾向，雖在日本國有鐵道全部中，亦可看出，其發生之主要原因，不外由貨物汽車的零件貨物短距離運送程度的擴大(註)，運送此等零件貨物的貨物汽車，不消說是在公路上以定期或不定期的形式而活動；但以現在的傾向而論，由產業家自己備置貨物汽車而運轉者，其數漸多，此等載貨汽車，是為自己的工場運送貨物，事實如此，故鐵

道的短距離貨物列車所得處理的貨物運送分量，致有減少者，實在是極不得已的。

分比如次表，即零件運輸貨物所占百分比，無論在噸數或噸哩方面，均見減少。

註：大正十一年度至昭和元年度の貨物處理種別所占噸數，噸哩的百

處理種別貨物噸數及其百分比表

年度	噸				噸哩				
	零	%	整	批	零	%	整	批	
大正二	六,四三,七五	一〇.〇	四,六四,七六	八九.〇	一〇〇,〇〇〇,〇〇〇	六〇,〇〇〇,〇〇〇	二二,二六,〇〇〇	八八,七三,〇〇〇	一〇〇.〇
三	六,四三,四六	九.八	四,三九,九六	九〇.二	一〇〇,〇〇〇,〇〇〇	五七,〇〇〇,〇〇〇	二一,八三,〇〇〇	八八,八三,〇〇〇	一〇〇.〇
三	六,四〇,七三	九.八	四,三六,六三	九〇.二	一〇〇,〇〇〇,〇〇〇	五七,〇〇〇,〇〇〇	二一,八三,〇〇〇	八八,八三,〇〇〇	一〇〇.〇
一	六,六一,三三	九.三	四,三三,七九	九〇.八	一〇〇,〇〇〇,〇〇〇	五九,九一,八八九	二〇,五三,〇〇〇	八八,四五,〇〇〇	一〇〇.〇
昭和一	六,四二,五九	八.七	四,三二,二六	九一.三	一〇〇,〇〇〇,〇〇〇	五九,〇〇〇,〇〇〇	二〇,三三,〇〇〇	八八,五三,〇〇〇	一〇〇.〇

一參考瓜生卓爾氏者鐵道統計研究 一〇九頁

所以，許多鐵道為對抗此種情勢，在貨物的種類及其他周圍的事情所能容許範圍內，於停車場間，努力利用鐵道自備的載貨汽車，以為貨物運輸的補助，鐵道使用載貨汽車代替短距離貨物列車，其優點即在收獲迅速運輸的實益，自不待言，並且更有迅速處理貨物的意義，就鐵道來說，能對其托運者與以充分的滿意，並能促進列車運轉上的能率及經濟，更可以對抗單獨以汽車為運轉貨物之競爭。

現在已有許多地方，鐵道業經開始使用載貨汽車，因為使用載貨汽車，第一可以廢止短距離的貨物列車之運轉；第二可以增加鐵道的動力，尋常從主要生產地輸出的貨物，先裝積於鐵道的貨車中，運送於鐵道的其他停車場，然後以載貨汽車從此鐵道的停車場迅速運送於最後的到達地；但在載貨汽車如此使用以前，則是將集中於鐵道主要停車場的貨物，常於到着之翌日；更以貨物列車從此主要停車場運送於其他停車場。蓋在經濟的社會的活動都注重

迅速的現代，在貨物運輸上要像如此遲延時間，是決不願意的。

現在，雖提供於小停車場的貨物，亦可用貨物汽車直接運送於主要停車場，再從主要停車場向目的地輸送。但在過去，貨物列車在深夜運到終點，而須在終點站施行貨車的調度者，則欲於當天之內完成其工作，殆不可能，故從鐵道終點發送貨物，往往延遲到第二天者，非常之多。

關於貨物運輸，自現在以至將來，其速度將比貨主所希望者，更有增加，因為關於零件貨物，雖在現在，貨主至少已有定期載貨汽車的活動可資付托，比之過去時代僅有鐵道可運輸者，貨主自己享受更大的利益了，同時載貨汽車的活動範圍，逐漸擴大，因之鐵道的短距離貨物列車的運轉，可以廢止其一部分，故長距離直通列車的運轉，可以更加自由，亦應加以承認，然而在如何場所可用載貨汽車來代替鐵道之區間的貨物列車呢？因為零件貨物運輸利用載貨汽車時，至少可使現在集積於貨物停車場中的貨物，處理簡單；而且間接可以減少貨物損害賠償要求的機位；又鐵道自己利用載貨汽車時，可以奪還既被獨立汽車業者所侵奪的貨物之一部分，亦應併入加以考慮，所以鐵

道可將此等利益，把握於自己掌握中，所以說鐵道與汽車併用，是當今非常重要的一個問題。

B. 美國的實例

著者以上所述，特為闡明美國主要鐵道所行實際事情之一部，考之美國鐵道兼用貨物汽車，代替短距離貨物的列車，其最初實行者，實為賓賽文尼亞鐵道(Pennsylvania Railway)及紐約中央鐵道(New York Central)兩公司。

a. 賓賽文尼亞鐵道

賓賽文尼亞鐵道在一九二三年一月，以美來蘭州(Maryland)的幹伯來基(Cambridge)地方為中心，實行鐵道及載貨汽車併用。詳細言之，其時有一與賓賽文尼亞鐵道異身同體的鐵道名叫巴爾得摩亞，吉斯比克，大西洋鐵道(Baltimore, Chesapeake & Atlantic Railway)經營着巴爾得摩亞與美來蘭州海岸及海洋城(Ocean city)間的鐵道，其實行鐵道及載貨汽車併用，就開始於此鐵道收買附近的汽車公司的時候，自此以後，從巴爾得摩亞發送的貨物，便有時利用載貨汽車，有時利用鐵道，這就是所謂賓賽文尼亞鐵道的鐵道與汽車併用中的 Unit No. 1 後來遇有類似場合，賓賽文尼亞鐵道為同樣之收買，至一九二八年止，該

鐵道公司經營的載貨汽車路線，達三十九條，線延長，
 總計達一千五百三十七哩半，所用載貨汽車有五十五輛，
 (多數為能載五噸重的載貨汽車)停車場有六百零六處，
 且因此種載貨汽車的利用開始，賓賽文尼亞鐵道，就廢止
 以前地方的短距離貨物列車的大部分了。

註：一九二八年止賓賽文尼亞鐵道所經營的三十九條載貨汽車路線，
 其詳細情形，請參照下表。

Motor Trucks in Sine Haul, Pennsylvania Railroad, 1928
 Eastern Region
 Office, General Superintendent of Stations, Transfer
 and Motor Service, October, 3, 1928.

Unit to	Date Started	Location		Route Mileage	No. of Stations Served	No. of Trucks
		From	To			
1	1-8-28	Salisbury Md.	Cambridge, Ma.	92.5	12	2 5 ton
3	11-22-23	Overbrook Pa.	Downing town, Pa.	27.2	27	2 5 ton
4	11-26-23	Paschall, Pa.	Chester, Pa.	8	9	1 5 ton
8	2-18-24	Camden, N. J.	Trenton, N. J.	40	21	2 5 ton
9	2-18-24	Trenton N J	Perth Amboy, N. J.	49	15	2 5 ton
10	3-24-24	Trenton N J	Flemington, N. J.	28	16	1 5 ton
11	7-7-24	Torresdale Pa	Trenton	17	8	1 5 ton
12	2-4-24	Claymont Del	Port Deposit, Ma.	49	19	2 5 ton
13	3-31-24	Trenton N J	Einder, N. J.	60	24	2 5 ton
15	4-13-24	SeasidePark NJ	Mr. Holly N. J.	48.8	22	1 5 ton
16	4-15-24	Perth Amboy N J	Seaside Park, N. J.	52	28	2 5 ton
17	4-15-24	Sea first N J	Jameobury, N. J.	28	15	1 5 ton
18	5-19-24	Walnut St. Phila.	Whittings, N. J.	79	30	2 5 ton
20	6-23-24	Trenton, N. J.	Phillipsburg N. J.	51	15	2 5 ton
22	7-21-24	Newfield N. J.	Elwood, N. J.	37	19	1 5 ton
23	7-21-24	Powsmouth, Va.	Somers point N. J.	30	17	1 5 ton
29	10-6-24	Salisbury, Ma.	Port Norfolk. Va.	3	2	1 2 1/2 ton
30	5-1-25	Walnut St. Phila.	Crisfield, Ma.	34	12	2 3 1/2 ton
34	6-1-25	Dovine Fown, Pa.	West Chester, Pa.	34	29	3 5 ton
44	1-10-28	Brenford, Del.	Lancaster, Pa.	37	19	2 5 ton
46	1-20-28		Felton, Del.	38	1	1 3 1/2 ton
21				848.5		

Central Region

Unit to	Date Started	Station		Route Mileage	No. Stations Served	No. of Trucks
		From	To			
2	7-9-23	Pittsburgh, Penn. St.	Rochester, Pa.	29	19	1 5 ton
5	11-26-24	Alexandria & Sewickly	Branches	58	20	1 5 ton
6	1-2-24	Pittsburgh, South Side	Edrams,	24	5	1 5 ton
14	8-17-24	Redstone Junction	Young wood, Pa.	62	16	1 5 ton
19	7-2-24	Rochester, Pa.	Columbiana, Ohio	35	11	1 5 ton
21	6-2-24	Columbiana, Ohio	Alliance, Ohio	24	7	1 5 ton
24	8-1-24	Massilon, Ohio		26	7	1 5 ton
26	1-2-24	Courtney, Pa.	W. Brownsville	30	14	1 5 ton
33	2-2-25	Brownshill, Pa.	Mather, Pa.	17	18	1 5 ton
35	8-18-25	Pittsburgh	Verna, Pa.	24	14	1 5 ton
36	5-18-25	Harmouville	Logans Ferry	24	14	1 5 ton
37	7-1-25	Dennison Ohio	Marne, Ohio	47	11	2 3/4 ton
38	1-4-26	Stemberville, Ohio	Bellaire Ohio	20.5	11	1 3/4 ton
40	1-3-27	Corniss	Burgettstown	45	15	1 5 ton
41	7-1-27	Greensburg	Sewickley Br.			
			Hempfield Br.	76	14	1 5 ton
			Yonghiogheng Br.			
42	12-1-27	W. Brownsville	Dunhor & Newcomer	60	19	1 5 ton
43	7-6-27	Cuba, N. Y.	Portageville, N. Y.	35.5	12	1 5 ton
48	2-6-26	Carnegie, Pa.	Washington Pa.	56	15	1 5 ton
18 Routes				689	242	21
Grand Total 31 Routes				1537.5	606	55

b. 紐約中央鐵道

紐約中央鐵道所探鐵道及汽車合作政策，大抵與前述賓賽文尼亞鐵道所行者，表示着同樣的態度，茲將紐約中

央鐵道辦理運輸業務實際的狀況，扼要言之，(一)代替短距離貨物列車辦理停車場間的貨物運輸；(二)從各停車場運送貨物到換車停車場時，以前本用貨物列車，現在

改用載貨汽車；(三)從換車停車場運送貨物到各方停車場時，亦利用載貨汽車，異以載貨汽車運送貨物於受貨人的門口；(四)處理整批運輸貨物或裝入於運貨櫃的貨物。(註)

註：關於運貨櫃(Container)的使用，請參照後文。

紐約中央鐵道利用載貨汽車於零件貨物運輸，是開始於一九二三年一月在勃弗羅(Buffalo)地方附近，當時紐約中央鐵道，因鐵道的貨車頗感不足，汽車的使用，不過是一種對於鐵道的救濟策，後來當尼加拉(Niagara)附近的湖上船舶，與鐵道辦理貨物交換，乃更進一步而利用載貨汽車，又羅吉司脫(Rochester)地方附近的事情，有多處與勃弗羅的事情類似，至一九二三年十一月，在羅吉司脫周圍二十三哩以內，已使用載貨汽車。連後在紐約城(New York City)與賽普斯(Syracuse)間的各都市，也相繼使用載貨汽車了。紐約中央鐵道，對於零件運輸貨物，過去亦用短距離貨物列車運輸，在中途的停車場，是由車務人員處理貨物的裝卸，然而自採用載貨汽車以後，不必要的列車既可廢止，且一般列車的速力，亦可增加，從而從業員的工資，石炭及其他材料上所需費用，亦可減少，鐵道併用載貨汽車時如紐約中央鐵道所辦理者，先將鐵道路線分為適當的區域，一區域內設一停車場，此停車場即名之曰「區域停車場」(“Zone Station”)。而發送於區域內各停車場的貨物，一日集中於此「區域停車場

」之時。便可利用載貨汽車運輸於其目的地。同樣發送於區域以外的一切貨物，亦須用載貨汽車先送至區域停車場，然後由「區域停車場」用鐵道送至區域以外的目的地，至於區域以內各停車場間的貨物運輸，直接依賴載貨汽車來辦理，已屬當然之事。「區域停車場」的位置，大抵在於各區域的中央，利用載貨汽車的距離，大概離開此「區域停車場」十哩至三十哩的範圍以內，故載貨汽車的利用次數，一日約一次或二次，此處所須注意者，紐約中央鐵道利用之汽車，其車輛非由鐵道自備，乃而其他獨立汽車公司訂有合同成辦理的。且不僅以載貨汽車為限，於必要時，即於曳引車(tractor)或手車(trailer)等，亦盡量利用汽車專業中之所備者，紐約中央鐵道欲因利用汽車專業者的設備及組織，而得貨主及受貨人間對於汽車運送上之贊美，這是該公司運輸次長(Assistant Freight Traffic Manager)胡特威夫氏(G. C. Woodruff)所說的話。

C. 琅島鐵道(Song Island Railroad)

目前琅島鐵道，在紐約城與琅島各地點間的貨物運輸，多用載貨汽車，所用載貨汽車，與前述紐約中央鐵道相同，非為鐵道自己所有，也是其他汽車公司的車輛，此汽車公司，稱為Hator Hanlage Company, Incorporated, of Brooklyn, N. Y. 來往於紐約城內終點與琅島間從事於零件貨物的運輸，從前所用的Car float業經廢止，現在差不多

全賴載貨汽車了，又從曼海敦 (Manhattan) 東河第二十二號岸壁，伯洛克林 (Brooklyn) 的弗來特白休路 (Flet Bush Avenn) 終點，及其他紐約城的停車場，運送到琅島的白休威克 (Bushwick) 終點的貨物，從前是一概利用鐵道貨車的，此時亦改用載貨汽車了，所以琅島鐵道關於機關車，貨車，小蒸氣 Car float 等的費用，可以節約不少，而前述第二十二號岸壁與琅島間，因為本來沒有鐵道路線，直接聯絡，在從前不得已利用 Car float 時代，即就裝卸手續一項而論，糜費不少時日，至今改用載貨汽車，其結果運輸速度，便有了非常的進步，尤堪注意者，依據 Motor Haulage Company 社長般克氏 (W. F. Banks) 所說：現在紐約城與琅島兩地間，靠着汽車運輸的貨物數量，一年之間，計達一萬萬磅，

鐵道視為兼營而經營的汽車事業，當初規模極小，現在已變為非常巨大之計劃，所以現在如果研究鐵道在何種時期在何種場所可以利用載貨汽車？使可以回答，遇有可利用汽車時，就可立刻利用，毫無躊躇，若鐵道欲在特定地域以內利用載貨汽車，則關於有否利益的要素及有無受不利的事情所支配等問題，應請加以相當研究。(註)

註：關於此點，紐約中央鐵道 Assistant Freight Traffic Manager 胡特魯夫氏 (G. C. Woodruff) 有言如下：

"Where all of these factors and money minor ones can be considered, the result is plain, but there are many trucking activities in which the results, while intangible and difficult to set down in black and white, are nevertheless important, all of which must be considered" G. C. Woodruff

"Modern Handling methods of Railroad Transportation with Special Relationship to terminal Problem paper before American Society of Mechanical Engineers Philadelphia, April, 1924.

D 波士敦美尼鐵道 (Boston and Maine Railroad)

現在更有一條鐵道於大規模計劃之下企圖鐵道與汽車聯絡者，就是波士敦美尼鐵道。(註)

註：關於波士敦美尼鐵道及波士敦美尼運輸公司 (Boston and Maine Transportation Company) 請參照日誌我觀第二十六號鐵道補助機關的汽車。

波士敦美尼鐵道於一九二五年夏欲與汽車聯絡起見，遂計劃旅客貨物運輸上的新形式，現在波士敦與美尼間已經利用汽車的貨物運輸，約有以下三種：(一) 單用載貨

物汽車實行貨主與受貨人間的運送者；(二)在公路上用汽車實行定期的貨物運送者；(三)以廢止貨物列車之目的而使用載貨汽車者，前述一九二五年夏所辦載貨汽車的活動，就是第二形式在公路上用汽車來實行定期的貨物運輸，當時在麻賽周綏芝州(Massachusetts)的波士敦，洛威爾(Sowell)，勞倫斯(Sawrence)等都會為中心的區域以內，均已經利用汽車，後來利用範圍漸次擴大，而波士敦與美尼的幹部，於實施汽車聯運以前的幾年，關於汽車利用之可否，既行充分研究，其研究目的，第一在於謀貨主及受貨人的利益；第二在於實行鐵道經營上的節約；第三在於以擁護波士敦，洛威爾，勞倫斯等都市中一般公眾的利益，緩和此等都市內市街的混雜，這樣的汽車活動，是由波士敦美尼鐵道附屬公司的波士敦美尼運輸公司(Boston and Maine Transportation Company)來辦理的，在麻賽周綏芝，美尼紐約伯西亞(New Hampshire)，諸州的地域內，樹立了一個完全的交通系統，並且統一了關於鐵道和汽車的貨物運輸上之各方面的活動。

波士敦美尼運輸公司的載貨汽車，通常以到達貨主門口。蒐集零件貨物直接運送於受貨人門口者，為最普通：

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

但運送中間亦有時要利用波士敦美尼鐵道，故受貨人不必等着鐵道所發的貨物到着通知而作短程運送的準備，只要將載貨汽車運來的貨物，在自己的門口領取已足，所以，有時於收到鐵道所發的貨物到着通知以前，或早已收到貨物，亦事實所可能，依據波士敦美尼鐵道的主張，縱使由鐵道兼營汽車事業，亦不致把汽車專業者作為競爭的對手而敵視之，反而因鐵道兼營汽車能夠創造一個理想的交通系統，否則，交通機關的重復，只有徒多浪費，增加市價的混雜。

於上述情形之下，其汽車的貨物運價率。應如何規定？依波士敦美尼鐵道所行者，是分為以下四種情形，來確定其標準。

(一)對於停車場相互間運輸貨物時的運價率，此種運價率，不包含在停車場與原產地間，或停車場與到達地間運輸貨物時的運價率。

(二)包含停車場相互間的貨物運送及停車場與原產地間或停車場與到達地間的單方運送之運價率。

(三)包含停車場相互間貨物運輸，及停車場與原產地間或停車場與到達地間的雙方運輸之運價率。(未完)



軌條爬行 Rail Creeping

嵇銓

在軌道某區段內，有數節或一節軌條，沿軌道縱向，蠕動前進，如無阻力，決不退回，日積月累，軌節移動，為數頗鉅之現象，曰軌條爬行，此係在蒸汽機車行駛之鐵路軌道上不可避免之一種現象，亦即修養人員認為進行雖慢，結果可觀之一種最可厭而最難治之軌道病態，為研究起見，茲分現象，原因及治法三項，作分析之論述，以為改進之參考。

(一) 現象

- (一) 爬行方向係向列車行駛之方向而前進。
- (二) 在蒸汽機車行駛之鐵路，其左右兩軌爬行之速率，往往不同，左快右慢，或左慢右快，視機車導拐之位置而異。

(三) 電動機車之鐵路，左右兩軌爬行之速率，並無不同之現象。

(四) 雙軌路爬行較單軌路為著。

(五) 單軌路爬行方向係向重車方向前進，亦即向列車密度較密的方向前進。

(六) 直道上，左右兩軌相反爬行者甚少。

(七) 雙軌路下坡爬行較上坡爬行為速。

(八) 彎道上內外兩軌爬行互有快慢，視車速及超高度相互關係而異。

(九) 凡常須擦開處，如車站附近等處，爬行較烈。

(十) 直道上如兩軌不平，其較低一軌，爬行較多。

(十一) 填基上爬行較挖基上為速。

(十二) 新填路基較年久路基爬行為速。

- (十三)鬆軟路基較堅實路基爬行為速。
- (十四)山洞內爬行甚微或幾無此現象。
- (十五)經過湖沼窪地，及其他低濕區域，爬行最烈。
- (十六)重軌較輕軌爬行為少。
- (十七)枕木密排者爬行較稀排者為少。
- (十八)渣床砸實者爬行較少。
- (十九)鋼枕上爬行較枕木上為少。
- (二十)枕木螺釘或鈎釘上緊者爬行較少，鬆活者較烈。
- (二十一)夾板螺拴上緊者爬行較少，鬆活者較烈。
- (二十二)熱季爬行較寒季為速。
- (二十三)凡有橫吹之恆風區域其下風一面之爬行較上風一面為快。
- (二十四)左右兩軌爬行速率不同處，軌節枕木歪斜，軌距窄化。
- (二十五)爬行處一端脹隙閉塞，一端張開。
- (二十六)爬行甚烈處，如夾板有抵制爬行設備，如缺口實以螺釘者，夾板往往開裂。

(二)原因

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

軌條爬行，往往有極奇特之現象，無法解釋其原因者，但一般通常現象，現已公認軌條波動 *Wave Motion* 為唯一之原因，列車行過時，軌條枕木渣床路基被壓下沉，以彈性關係，車過後又回復原狀，一上一下，儼如水之波動，唯路基係連續的。整個的被壓下沉處，四邊被壓向外擠出，俟外力離去，彈力又使之復原，故只有上下之行動，並無前進之行動，至於軌條，則係分節的，非連續的，係各節用夾板螺拴縱繫的。螺拴無論如何旋緊，決不能使軌節與整個軌條相同，於是車行過時，其附近車輪之前面軌條及枕木，被擠而上升，俟車輪行至較近該點處，該點忽即落下。(據美國試驗軌條波動報告內載，機車六十二噸，橡木軌枕，六十六磅軌條八寸煤層渣床，機車導輪前十五英尺處軌條，起始向上升高，至導輪距該點八英尺半時，上升至最高度，約0.55吋至導輪行至距該點七英尺半時，該點忽又落至適當平度)，此上下之波動，行至前端，軌節脹隙處，即行停止，軌端乃向前伸入脹隙，軌條後端同時被拉而向前，致脹隙張開，此爬行狀態，或一節單獨進行，或數節連合進行，雖每次爬行之數，極為細微，但累積過久，其積數甚為可觀，觀以上軌條之動態，所以爬

行之重要原因可分列車，軌道及氣候三項。

(甲) 列車關係

(子) 重量 軌條爬行之多少，隨波動之深度而異，即視軌條撓度 Deflection 之大小而異，而撓度又隨列車之輕重而異。

(丑) 車速 彎道上如車速不足最高限度，致超高度緣高，內軌受壓力較外軌為大，內軌較外軌爬行為多，反之如超過高度緣低，外軌受壓力較大，爬行乃較內軌為多。

(寅) 導拐 Leading Crank 德國工程師解釋左右兩軌爬行速率不同之唯一原因，為蒸汽機車之導拐，機車因有導拐關係左右行動乃不相稱 Unsymmetrical 致機車向橫搖擺，如導拐在右，左輪所受壓力，較右輪為重，左軌乃較右軌爬行較多，反之如導拐在左，右軌又較左軌爬行為多，至電動機車，則無導拐，左右動力相稱，故無左右爬行不等之現象。

(卯) 擦開 Braking 列車下坡及進站前，常須擦開，車輪在軌頂磨擦，如地氈被腳搓磨，即向前蛇行。

(辰) 行向 爬行方向，隨軌條波動之方向，波動方

向，又隨列車行駛之方向，故車行向，與爬行方向，有密切關係，雙軌路列車行向係一向的，故爬行亦只有一向，單軌路列車行駛係對向的，爬行方向亦相對的，可以相互抵銷的，但某向列車較其對向列車為重，則爬行自隨重車方向而前進。

以上原因可解釋現象一至十

(乙) 軌道關係

(子) 軌條

(1) 重量及勁度 輕量軌條，勁度不足者，撓度較大，則波動深度較大，爬行自然較多，反之重而勁之軌條，波動小，爬行自小。

(2) 跨度 枕木稀排者，軌條跨度較大，撓度較大，則波動較大，爬行自然較大，反之枕木密排者，爬行自少。

(丑) 配件 鈎釘或枕木螺拴大緊者，軌條即有波動，不易在軌枕上滑走，爬行自少，反之配件鬆浮者軌條行動不受牽制，爬行自多。

(寅) 軌枕 鋼枕剖面如一復碗，石渣一旦確實，不易滑出，故牽制爬行力大，枕木係平底，軌道波動時，枕

下石渣容易滑出而鬆浮，故爬行較烈。

(卯) 渣床

(1) 厚度 渣床厚者，傳車輪壓力於路面，較為平均，土床受壓下沉較少波動自小，爬行自少，反之厚度不足者，爬行自多。

(2) 緊度 枕底與渣床接觸面之緊度，關係最大，如渣床堅實，軌條挾枕木前進時，被渣床牽制，爬行自然減少，反之如渣床不實，縱配件上緊，軌卡敲緊，軌條將挾軌枕同行，仍無力牽制之也。

(3) 滿度 兩枕間如石渣填滿，枕木被軌條挾與俱行，時，此部石渣，可擋其前進。

(辰) 路床 路渣土質堅實者，受壓時，下沉較少，波動較小，爬行自少，如土質鬆軟者，波動較大，爬行自多。

以上原因可解釋現象十一至二十一

(丙) 氣候關係

(子) 軌條受熱而伸長 熱季軌條受熱，有伸長之傾向，如夾板上緊，枕端石渣足寬，不易橫彎，往往向上拱彎，是時軌條內應力全為壓力，遇列車經過時，車輪前面

軌，亦受壓上升，故熱季軌條內應壓力，係二者相加，自較寒季為大，波動亦隨之而大，爬行自較寒季為甚。

(丑) 軌條受冷而縮短 寒季軌條有縮短之傾向，如夾板上緊，不能自由縮短，則軌條內應力，全係引力，列車經過時，車輪前面軌條，被擠上升，係受壓力，適與壓力抵銷，波動較夏季為小，爬行自少。

(寅) 寒季路床凍硬 寒季土床凝凍而硬化，波動自小，故冬季爬行，較小之又一理由。

(卯) 恆風橫吹列車 列車被恆風橫吹，車身有傾側下風傾向，上風面輪重，乃轉移一部份於下風面軌上，於是兩軌所受壓力不等，下風面軌道爬行較烈。

而上原因可解釋現象二十二至二十三

(三) 治法 治法分下列三種(甲)放任爬

行(乙)制止爬行(丙)退回爬行

(甲) 放任爬行 橋樑上軌道，如制止爬行，則橋樑將受縱力，甚不合宜，必須放任，令其自由爬行，故長橋上除在兩端相當距離處，用制止爬行法，使遠處爬行，不影響橋上軌道外，橋端必須有放任爬行之設備，此法式樣

甚多，茲姑舉二種以示例。

(1) 用兩根軌條，其相接之一端，各劈成斧形長約 12" 至 24" 將此兩半相合，固定於底板上，如有爬行，自可自由移動，並無牽制。

(2) 利用轆岔之尖軌及正軌。

(乙) 制止爬行

(子) 注意軌工

(1) 上緊夾板 夾板時常上緊而恰合，軌條不易在脹、隙滑走。

(2) 上緊枕釘 鈎釘或螺釘上緊，使軌條下緣與釘頭緊貼，軌條不易滑走。

(3) 填滿枕間石渣 石渣填滿，枕木不易移動。

(4) 確渣堅實 枕下石渣確實，枕木不易移動。

(5) 排水通暢 排水通暢，則路床堅硬波動減少，爬行隨之減少。

(丑) 改良軌件

(1) 軌節兩枕改用長枕 枕木較長，如石渣確實，阻力較大，爬行可以減少，津浦曾試用此法，亦不仍見效。

(2) 枕釘位置改用相對錯開式 如附圖一 R 向對向爬行，X 枕右端如阻而小先動 則 A D 兩釘相距減小，乃卡住軌條 R，制其前，進如 R 向對向後退，則 Z 枕 C B 兩釘又將制其後退，據試驗結，此法抵制爬行，甚為有效。

(3) 兩枕間用木塊頂住 使兩枕連合動作，亦可減少爬行，津浦亦曾採用，惟木塊均牽歪而失效。

(4) 將所有枕端用鐵把鋸連接 所有枕木兩端均用鐵把鋸連繫之，使之連合動作，津浦亦曾採用結果把鋸均頂彎，失其效用。

(5) 枕釘下用扣鐵 枕釘與軌條下緣，接觸面太小，阻力不足，如用扣鐵，則接觸面較大，容易扣緊軌條。

(6) 夾板下緣留一缺口實螺釘於內 津浦北段夾板設計，即採用此法，軌條爬行時，如攜同夾板同行，因缺口而螺釘關係，非帶同節枕同行不可，即牽制爬行之意，但軌節為軌道最弱點，如加以制止爬行責任，則更加其負荷，結果不勝其任，夾板下緣裂縫，節枕歪斜，軌距窄化，每年須更正

軌節一次，頗為費工。

(7) 軌條下緣留缺口實以枕釘 此法有傷軌力，不甚合宜。

(8) 軌條中部或四分之一處加按阻板 此阻板 Check Plate 墊於軌下，其一端向上彎起，貼於軌腰，用螺拴繫於軌條，此法須在軌腰鑽眼，有損軌力。

(黃) 試用軌卡 Anticreeper

觀附圖二此項軌卡，式樣甚多，大致均係一面把住軌條下緣一面抵住軌枕豎邊，使軌條非連合行動不可，試用此卡，須注意以下五要點。

(1) 把住軌條下緣，非緊不可，否則軌條將在軌卡把爪中滑走。

(2) 卡面非緊貼枕木豎面不可，否則無效。

(3) 卡之位置須在枕木靠爬行方向之後面。

(4) 每枕上左右兩軌，須同時均用軌卡。

(5) 遇有軌卡脫離軌枕時，須隨時敲移之使之緊貼。

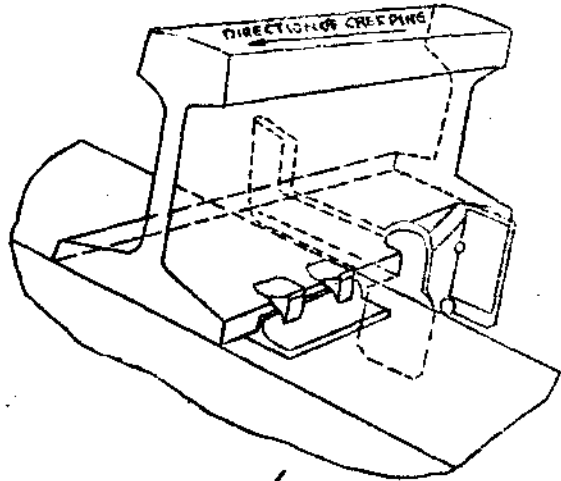
(丙) 退回爬行

軌條爬行過甚，節枕歪斜，軌距窄化，超過三公厘以上，非設法退回爬行重方軌節不可，津浦北段對於退回爬行，曾採用以下二法。

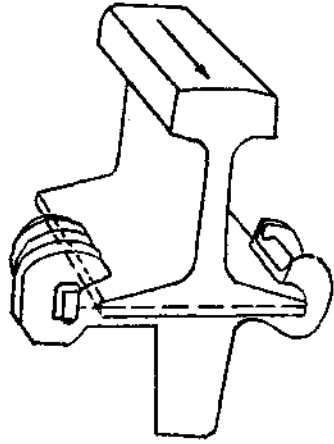
(甲) 爬行甚烈超過一百公厘以上者 拆卸夾板，將軌條擊回，按氣溫重整脹隙，惟方正軌節後，節枕移至新位，渣床一時不易確實，於軌正頗受影響。

(乙) 爬行不甚烈者 可將枕木靠爬行方向之一面，特別碾緊，其後而略鬆，並將軌節略為起高三四公厘，軌條自能退回，津浦北段試驗結果，爬行五十公分者，兩個月內可以完全退回。

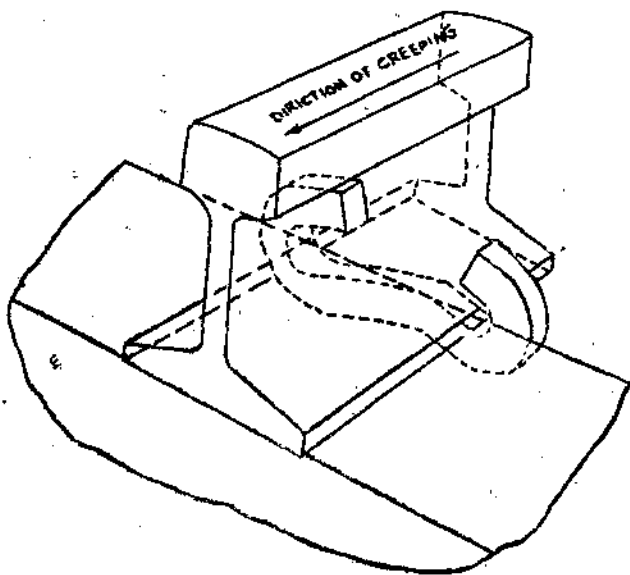
←附圖二 軌卡



Vaughan Type

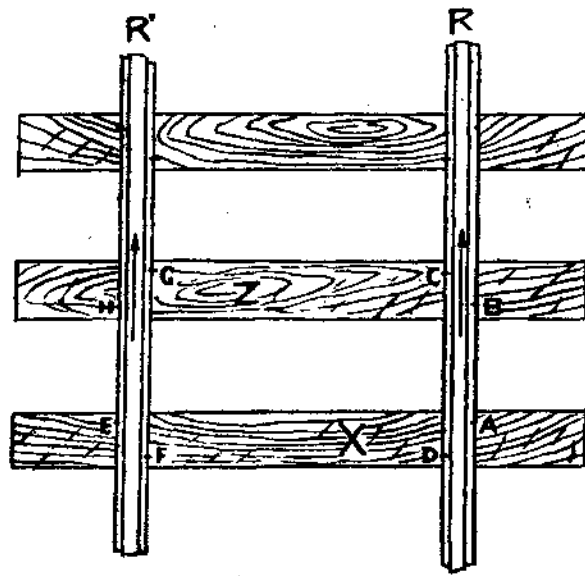


Ajax Type



Henggi Type

置佈釘木枕 一圖附



鐵道中英詞彙 (續) 高鳳介輯

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

Battery, (名) 電池, 電槽 [化] 酸氣冷却器,
√ of accumulators 蓄電池, buffer √均一電池, Car √車輛電池, Common √ system 共電式, day √乾電池, electrical √電池, firing √爆發器, galvanic √液電池, primary √一次電池, rail-current √軌條電流用電池, secondary √二次電池, Storage √cell 蓄電池, thermoelectric √發熱電器, track √軌道電池 universal √ system 共電式,

Battlement, (名) 雉堞, 城垛, 鋸壁, 女牆, 防禦用之高牆,

Bark, = Baulk = Balk

Bauxite, (名) 鐵礬土,

Bay, (名) 灣, 內海, 江岔, 水閘, 堰, 機車房之一隅擱置場, engine √機車房內停放機車的場所,

Bbl = Barrel 之略,

Beach, (名) 濱, 磯, 海濱, 小石,

Bead (名) 圓珠, 有孔之小珠, (複) 數珠, 念珠, 祈禱, 念佛, √ ed end of a fixe tube 煙筒之曲端, to √ overtube ends 筒頭彎曲,

Beam (名) 桁, 梁, 衡桿, 橫梁, 棟梁, 梁材, 船梁, (動) 放光, anchoring √ 防止軌條爬行, angle √ 斜桁, arched 拱桁, balance √ 衡桿, 衡挺, 平衡梁, bent √ 曲桁, binding √ 小梁, box √ 箱桁, brake √ 制動梁, 制桿, 制輪桿, bridge √ 橋桁, buffer √ 緩衝梁, built 集成桁, 組成桁, cab floor √ 司機, camber √ 眉形梁, 起梁, 反梁, cantilever √ 控桁, caollar √ 結梁, 繫梁, continuous √ 連續梁, creco brake √ 庫萊哥式制動梁, cross √ 橫桁, 橫梁, crown √ 頂梁, curved √ 曲桁, deck √ 甲板桁, depth of

√梁之高度，engine truck equalizing √機車台車平衡梁，fish √魚腹梁，

Bear(名)壓穿器，

Bearer,(名)挑夫，脚夫，轎夫，持有人，使者，承台軸，

Chain √鎖手，cross √橫木，橫梁，fire-nace √火箱支架，grate frame √火棒，支架，guide √滑棒支架，intermediate √中間承梁，rail √軌條承梁，

Bearing (名)受，承受，支撐，支面，方位，軸座，純經問，關係，意義，行爲，生產，忍耐，舉止，態度，antifrication √減摩軸座，axle √軸座，ball √球座，valtimor vall √瓦提摩式球座，Bissel two-wheeled √比賽爾型二輪軸座，brake screw √制動螺旋座，brake shaft √制動軸座，centering rod √複心棒座，centre √中心座，心座，conical √圓錐軸座，con-

tinuous 縱枕木，cross √交叉方位，damper rigging shaft √風門裝置軸座，expansion √伸縮座，balse √虛座，journal √軸座，magnetic √磁針方位，main √主軸座，point √樞軸座，plane √平座，reverse shaft √逆轉軸座，

Beat(名)打擊，鼓動，

tor a pavement 搗固鋪路，

Bed(名)床層，臥褥，臥具，牀架，河清

，鐵道路基，

√of fuel 燃料層，coal √煤層，concrete √水泥路盤，elastic road √彈性路盤，filter 濾池，foundation √基礎，Key √暗溝，river √河底，河槽，Solid road √硬路盤，Stepped √階級式水路基，√ding of a centre pillar on sleepers or ties(轉車盤上，將中心柱擱置於枕木上

(待續)

異文異人 惠谷錄

唐裴度寄李翱書中說：「文之異者，在氣格之高下，思路之淺深，不在綻裂章句，墮廢聲韻，人之異者在神氣之清濁，心志之通塞，不在倒置眉目，反易冠帶也。」(丙)

天津中國實業銀行

銀行部

專營存款放款貼現押匯國內匯兌及一切銀行事宜

儲蓄部

辦理定期活期分期及各種儲蓄基本穩固會計獨立利息優厚

保管部

保管各項貴重物品證券等設有最新式堅固保管箱租費較廉

發行部

特許專部辦理發行準備十足兌換便利

貨棧部

自建堅固高大貨棧兩處在英租界及特別三區專為客商堆存貨物裝卸便利棧費公道

總管理處

上海博物院路

天津分行

英租界領事道

各埠分支行

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

其他內地均有代理機關

南京印刷有限公司

電話一三七六七號

南京成賢街六六號

營業要目

書籍報章 獎券禮券

簿記表冊 錢票股票

花邊花圖 銅版鋅版

兼售機器 中西銅模

各種紙張 學校用品

取價低廉 定期不誤

平漢月刊

第五十四期要目

鐵道貨物特定運價之理論的研究……………章 勃

汽車運價之研究(續)……………楊昌言

十年來土耳其鐵道之發展……………李希民譯

本路沿線經濟調查(續)……………鄭培光

整理路務重要訓令

本路營業進款概數旬報表……………八月份

本路有關各站每月起運續產總數表……………八月份

價目： 每期四角。半年二元。全年四元

郵費： 每期本埠二分半外埠五分

發行處： 漢口黃陂路三合里平漢路編譯課

鐵 路 提 貨 單

津浦鐵路全綫各站暨京津兩地營業所均有發行

請發手續

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

安全保障

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

使用效益

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

▲備有提貨單章程出售每册大洋一角郵費在內

津浦鐵路車務處奉命謹啓



德國鐵路權之統一經過

張侗

(L'Unification Administrative des Chemins
de Fer Allemands)

自一九三三年十二月三十一日，巴維埃 (Groupe Administratif de Bavière) 政體實行改組以後，所有德意志之鐵路，已開始履行其劃一路權之工作，其進步之速，實令吾人感覺到有不少的興趣。

第一章 新政體下各邦路權之規劃

關於德意志鐵道部的組織，德意志鐵道部部長基泰博士，(M. le Dr. Keitel)，早具通盤計劃，在一九二五年國際鐵路匯刊 (Bulletin de L'Union Internationale des Chemins de Fer) 五月份二十四頁，所披露之德意志鐵路

經營始末記節目上，已有詳細的說明，在一八七〇年間，由二十五個獨立邦，構成一個德意志聯邦政體，在此二十五個獨立邦中，有八個為最有權勢的一普魯士，(Prusse) 二巴維埃 (Bavière) 在巴維埃內，還包括着一個巴拉蒂那 (Palatinat) 小獨立邦，三撒克斯，(Saxe) 四物爾當波爾克，(Wurtemberg) 五巴德，(Bade) 六亥斯，(Hesse) 七美克爾波爾斯庫嶺，(Mecklenburgschwerin) 八奧爾當波爾克，(Oldenbourg) 以上諸邦，各有本國的路綫，但是他們的路綫，也不過是從他們的隣近小國鐵路，所湊合的，關於此種鐵路之建築，一半是由各小國自己修築的，一半則由各邦，襄理修築的。

以上各聯邦，為督促各方路綫之急於開拓起見，於是有一劃一路權之協定方案，其法，即是將各地之散漫管理權

律浦鐵路月刊 第五卷 第一期

律浦鐵路月刊 第五卷 第一期

，統歸一個德意志聯邦鐵路局管理。

自此規劃施行後，其進展工作，非常急速，在短促時間內，竟將德意志所有之各線鐵路，逐次開發無遺了。

在一八七〇年帝制聯邦時代，大丞相畢斯麥，(Bismarck) 對於統一全國路權之計劃，已酌量各聯邦疆域之地理性質，而擬就一個八大區鐵路之管理權制。

按畢氏此種計劃，對於各聯邦，補益甚多，只以各項計劃之行政權上，過於專制，遂使完善之計劃，不能收到完善效果，在其最後所表示之通牒中，謂巴拉蒂那 (Palatinat) 小獨立邦之一切路政，在一九〇八年，幾乎完全被巴維埃 (Baviere) 政府收買，普魯士 (Prusse) 獨立邦，在一八八五年，自有鐵路，為二三，二七〇基羅米達，無形中，被畢氏及其同僚奪去二一，六二〇基羅米達之權利，所殘餘之路權，只不過區區一，六五〇基羅米達，畢氏操縱路權可謂狡辣已極。在一九一三年，德意志鐵路總計，為六三，七九四基羅米達，在這總數中，有一，九七六基羅米達，為屬於阿拉撒斯婁來諾 (Alsace-Lorraine) 地區者，並且在此六三，七九四基羅米達中，以五八，九七六，作為中央政府直轄權限，其餘之四，八一八，則為各聯

邦之均分權利也。

在一八九六年，普魯士 (Prusse) 及亥斯 (Hesse) 兩獨立邦，共同組織了一個鐵路開拓聯合公司，按此種建設，即為畢氏八區權制中之一端，亦即為最近期中改善統一路權之先聲，在一九二〇年，此公司仍在保留，並且關於此種公司之最高管理權，則直接操縱於柏林 (Berlin) 之普魯士 (Prusse) 路政部。

按畢氏八區權制之組織大意，在每一路線上設立一分局，每一分局，委一局長，舉凡關於該路上之一切行政權，概由該局長管理，因此分局之建設，在德意志全境上，有二十餘處之多，但在此二十個分局中，有兩處為例外者，一為瑪沿斯，(Mayence) 其路線行政權，遵照一八九六年共管條約處理者，其他，為佛郎克福爾麥衣 (Frankfurt-sur-le-Main) 之路權，則屬於亥斯 (Hesse) 分局操縱之下。

均分此二十餘分局所統轄之路線，大約每局理一，三六〇基羅米達。

關於各分局施政方針，概依本區域自然性質處理之，內部組織，計分四部分，一運輸處，二交易處，三機械處

，四工務處，各處權限，並不及於全路，大都以一百五十
基羅米達，爲其標的。

在一九零七年，於柏林(Berlin)建立了各分局的駐京
辦公處，(Eisenbahn Zentralamt) 此種機關，以輔助中央
督察各路線之行政，及監督各分局爲職務。

自一九〇四年，在巴維埃(Baviere)境內之瑪乃支
(Munich)地方，設立交通部，以爲統轄德意志聯邦全境鐵
路之總樞。並管郵政電報，以及籌辦未經開發各鐵路，該
部復定有五路分局，作爲直轄機關。

據交通部所委定之五路分局，一撒克斯，(Saxe)二物
爾當波爾克，(Wurtemberg)三巴德，(Baixe)四美克郎
波爾斯庫嶺，(Mecklenburgschwerin)五哦爾當波爾克，
(Oldenbourg)

以上五個分局，亦各在其本地，立有輔助交通部之機
關，名曰分署，撒克斯(Saxe)分署，設於德來斯德
(Dresde)地方，物爾當波爾克(Wurtemberg)分署，設於
斯拖加爾(Stuttgart)地方，巴德(Bade)分署，設於加爾
斯羅(Carlsruhe)地方，美克郎波爾斯庫嶺(Mecklenbo-
urgschwerin)分署，設於斯庫嶺(Schwerin)地方，哦爾當

波爾克(Oldenbourg)分署，設於哦爾當波爾克(Olden-
bourg)地方。

各分署之內部組織，依照一八七三年六月二十七日，
帝制律條規定，以柏林(Berlin)之舊有帝制鐵路管理局，
作爲各分署之駐京總辦公處。

關於此種辦公處之一切職權，則公推一個總務長管理
之，總務長對於各分署之一切路政設施，以及其他一切交
通職權，概取監督職責。

此外爲關於各項拓業指揮便利起見，在瑞支達克，(Reichstag)及班德拉(Bundesrat)兩地方，附設兩個監理
處，舉凡關於一切拓務，無不在其指導之下，關於鐵路方
面，施以更加緊急之步驟，如各線車站之建築，行車時間
之分配，各類稅則之增減，以及各種運輸之調遣等等，是
也。

爲監理以上各種事務之進展，於是又委任許多督察員
，以他們預定的計劃，而施行其監督之職權，
至於鐵路開發計劃，完全採取武裝設備，並在各鐵路
分局與軍政當局間，締成一種軍工合作的協定。

總觀以上，一切措施，固屬周密，但自履行以後，始

終未達到其最高之目的，並且在一九二〇年四月一日，德意志聯邦第一次提議全國路政劃一時，此種設備，完全推翻了。

第二章 德意志全國路政劃歸瑞支

(Reich) 政統之概略

大戰時期、德國計劃統一路權，得到不少的優越成績，推其原因，只以當時之一切路權，完全屬於普魯士(Prusse)路政部一方管轄，並無分署分局之複雜名稱，當時關於路政之一切措施是完全以軍隊制度管理之，至於內部組織，則僅設部長一人，與各鐵路之辦事員，以此簡單專一之制度，促成了當時的銳利效果，並且當時，關於鐵路之一切管理方法，是完全根據一九一八年春季間，愛德波爾克(Heidelberg)之章程所擬定，在當時無論何邦，對於路權之措施，皆須服從於普魯士(Prusse)一方指揮，其他聯邦，在大戰時期所能得到之權利，只不過仿照一八九六年，普魯士(Prusse)與亥斯(Hesse)兩邦協約中之參贊，名義而已。

彼時各地鐵路，自經雄才大略之普魯士統治後，所有

德國全境運輸，儼如在一條路線上行駛，毫無複雜隔閡之弊，尤其關於員工之節制，及車輛之調度，更具相當成績，若將彼時之一切統制，行之於最近期內，足可將大戰以後，所有參差混亂之路章，整理就緒了。並且關於運輸方面，亦不至一蹶不振，不特此也，設若彼時，各聯邦對大戰時之計劃，不稍為更動者，即以柏林(Berlin)一隅而言，早已組織成一個完整的模範區域，全國路政，亦不致屢生枝節，而所謂劃一路政者，不待今日，早奏凱歌了。

一九一九年以來，關於維瑪爾(Weimar)地方之路政，(此地方，屬於瑞支(Reich)聯邦者，)固獨保持其大戰時所採取的制度，不特此也，大概所有瑞支(Reich)境內之交通，無論水路運輸，陸地運輸，以及航空運輸，大多數是一仍舊例，

據此看來，所有德意志各聯邦中，其能對於全國路政具有諸練之閱歷者，確為瑞支，(Reich)宜在對於全國路政終有獨操大權之一日也。

據彼時國際公報宣稱，最遲不過一九二一年四月一日，舉凡關於德意志全境海陸空交通之全權，將盡操之於瑞支(Reich)政府之手，推其原因，只以開發之各種困難，

再延期一年，便可使各聯邦政府，益感覺劃一路權之必要，而不得不歸屬於瑞支之手了。

自有此種宣傳後，瑞支 (Reich) 政府，已竟取得瑞支拉蒂 (Reichsrat) 團體之擁戴，公然宣佈關於全國鐵路之建設開拓以及運輸之各方針。

在一九二〇年三月十日，瑞支 (Reich) 政府，已與八個具有鐵路管理權之聯邦，簽訂了聯合協定，舉凡關於八個聯邦已形開發之路線，與未開發者，完全交與瑞支 (Reich) 政府策劃之，總計此八個聯邦共有之路線，為五三、五六〇基羅米達，茲將各聯邦自有之路線，分列於後，

普魯士 (Preusse)	34,643 基羅米達
巴維埃 (Baviere)	8,526 基羅米達
撒克斯 (Saxe)	3,370 基羅米達
物爾登波蘭克 (Wurtemberg)	2,156 基羅米達
巴德 (Bade)	1,899 基羅米達
亥斯 (Hesse)	1,307 基羅米達
美克那波爾斯庫斯 (Meck embourgschwerin)	1,177 基羅米達
歐爾登波蘭克 (Oldenbourg)	0,68 基羅米達

但此次聯合程序，其內部仍然包含着一個收買的性質

，據查瑞支 (Reich) 政府此次對於八聯邦路權所收買的代價，已夠上三九、〇六五百萬馬克了，(Marks)

自從瑞支 (Reich) 政府收買了八聯邦路權以後，於是組織一個交通管理院，在此院成立的日期，即是以上八聯邦聯合條件履行期，當此履行期間，舉凡關於聯合協定中之各聯邦，皆當服從此交通管理院之命令，此種規劃施行後，直至一九二一年間，對於普魯士 (Preusse) 亥斯 (Hesse) 及巴維埃三聯邦，竟然失去效力。此三聯邦服從管理院之命令直至德意志全境共立了鐵道部以後，方見停止，自一九二〇年瑞支 (Reich) 政府與八聯邦成立了妥協以後，其一切路政之措施，與一九一九年迥然不同了，在未成立妥協以前，對於一切費用上之籌劃，非常充裕，至成立了妥協以後，所有一切費用，完全改變為經濟主義，所有關於八聯邦路權收買之債息，亦把持非常嚴厲，並且在以上各聯邦境界內建立了許多儲蓄庫，以為存儲各種經費之用，

按此種存儲計劃，不為不善，不過在一九二〇年以後，馬克行情，逐年跌落，各聯邦財政感覺棘手，於是對於一切支應，殊為艱澀，瑞支 (Reich) 政府鑒於各聯邦財

政之支絀，於是竭力策畫營救方法，遂在一九二三年間，研究出一個應付時局的辦法，就是將一切路政而與德支（Deutsche）聯邦合組了，並且在一九二三年十二月八日，雙方擬定新約，按此新約的命名，為（Unternehmen）舉凡關於裁判上的權限，以及經濟權限，瑞支（Reich）政府不得獨斷獨行，須先與德支（Deutsche）政府商酌辦理，在一九二四年二月十二日，為該項協訂開始履行期。

並且在此協定中，所有關於各段鐵路之開發事務，則屬於瑞支（Reich）政府，然管理權以及一切監理職務，則以例外之規定，由雙方委於交通委員長，此委員長之設置，即所謂總督瑞支（Reich）政府之一切路政者。

以上諸端，即為新約之大綱，至其他鎖屑各事，只不過專屬於經濟方面者，而與八聯邦前番所訂者，並無多少差池也。

當此新約之協訂，瑞支（Reich）政府無形中喪失了一半路權，但關於各處路線開發經費，則仍然屬於瑞支（Reich）政府一方擔負，雙方為平均經費起見，重行改訂契約，以此開拓範圍以內之經費，便改由雙方擔負。

第三章 德意志鐵道部之組織（按此組織

為瑞支與德支兩聯邦政府所合組者） Deutsche Reichs-Bahngesellschaft

當此（Unternehmen）新約履行中，瑞支（Reich）及德支（Deutsche）兩政府，為搜集德意志全境之路權，復建立了一個德意志聯邦鐵道部，（Compagnie des Chemins de Fer Allemands）按此鐵道部的組織，係採委員制，所有關於各種委員會之一切經費，統由鐵道部責成審計處，監督發行之

鐵道部之一切規章，完全根據一九二四年八月三十日倫敦（Londres）國際聯合會（Conference Internationale）之辦法，投票表決者。

按鐵道部之最要機關，為審計處，已由瑞支（Reich）及德支（Deutsche）兩政府，委任達斯氏（Davies）為該處處長，

處長之職權，不特於財政方面有監督之責，對於德意志全境路線之工務，亦得監督之，此（Unternehmen）條約中，瑞支（Reich）政府，對於德意志全境所有鐵路之開發

輸運事業，得享有四十年之專任權，

德意志鐵道部基本金，爲一百五十億金馬克，其中一百三十億，屬於瑞支 (Reich) 政府自備資本，其餘二十億，則由德意志全國民衆公募者，以鐵道部本有之一百三十億作抵押，而發行有國內公債券。

又關於徵稅權，亦規定由瑞支 (Reich) 政府擔任之，並爲鐵道部次長榮博士 (M. le Dr. Young) 之建議，已將一九二四年八月三十日，所採取倫敦國際聯合會 (Conférence Internationale de Londres) 之方式，重行改善，所謂關於鐵路財政之措施，以及管理權之配置，在一九三〇年三月十三日，完全改變方針了。

一九二四年與一九三〇年，所有一切組織之改善方案，已重訂有一種專刊，此專刊，在一九二五年之國際鐵路匯刊 (Bulletin de L'Union Internationale des Chemins de Fer) 第五月期二十四頁，及一九三一年第五月期二百零五頁中，已有記載，並在一九二五年與一九三〇年之過度期中，修正委員兼監察委員黎維夫 (M. Lèveve) 氏，在鐵路月刊中，亦有詳細之敘述。

第四章 鐵道之行政機關

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

德意志鐵道部之最高行政機關，爲鐵道管理院，(Verwaltungsrat) 此院內部之組織，計分爲十八個部分：

所有該院各員司的資格，必須具有經濟專門學識，或鐵路專門學識，方得入選，並且關於各部員司之任免權，並不屬於瑞支 (Reich) 政府及任何一國政府，(指各聯邦政府) 完全由各大聯邦各推舉一個具有以上資格之代表，而膺此職者，如普魯士，(Prusse) 巴維埃，(Bavière) 撒克斯，(Saxe) 物爾當波爾克，(Wurtemberg) 德，(Bade) 亥斯，(Hesse) 美克郎波爾斯庫嶺，(Mecklenburgschwin) 俄爾當波爾克，(Oldenbourg) 等聯邦，皆有推舉代表的資格，此院有定期，大約每三年改組一次，在改組時，各部任滿員司，概行重選，但管理院院長必先由瑞支 (Reich) 政府批准後，方可由各聯邦代表簽押而共同委任之。

共同委任後，並須由瑞支 (Reich) 政府直接委任兩個副院長，以襄理正院長一切職權，管理院既爲鐵道部之最高行政機關，大凡關於鐵道部重要事務，必須經過管理院核准後，方可施行，尤其涉及財政方面者，如會計，公債，檢查，儲蓄等事項，又各部經費之支應，以及財政之策劃

，更爲嚴厲之操縱。

爲此院之直轄機關者，除鐵道部外，爲中央國務院，(Conseil de Direction) 管理院對於中央國務院，有直接代表鐵道部行使職權的資格。

關於管理院內部之組織，復有許多委員會 (Commissions) 的名稱，

按此委員會的建設，其數有五，一勞工委員會，(Commission de Travail) 二稅征委員會，(Commission des Tarifs) 三財務委員會，(Commission des Finances) 四員司委員會，(Commission du Personnel) 五技司委員會，(Commission Technique) 中央國務院 (Conseil de Direction) 對於鐵道部，(Compagnie des Chemins de Fer) 及鐵道管理院 (Verwaltungsrat) 之一切管理權，及委任權，亦必須經過各聯邦代表之協議以及瑞支 (Reich) 政府之批准後，方可施行，

按德意志中央國務院的組織，已極複雜，除院長 (Directeur Général) 一人外，復委任八個委員，(Commissaires) 一爲國務院之常務委員，(Ständiger-Stellvertreter) 或曰常務諮議，(Représentant Permanent) 此種委任，原爲襄

理院長一切重要職務者，有六人爲各部管理之專任委員，

(Commissaires des départements de l'Administration) 其餘一人，則爲瑪愛支 (Munich) 邦區之行政監理委員，(Commissaire de la Direction de Munich)

中央國務院，對於鐵道部之行使職權，無論何事，必須先與鐵道管院商酌而行，斷不能獨自辦理，當是時，所有中央國務院之各委員，皆有臨時參政權，但對於所議各事件之裁決權，仍由國務院長主持之，

當時，國務院直接管理下之機關，更有一個國務院最高行政廳 (L'Administration Supérieure du Conseil de Direction) 的組織，或曰高等行政管理局，(Hauptverwaltung) 此種組織，亦爲統制鐵道部之一部機關，

在一九三三年八月十四日，德意志聯邦，關於此部組織。已擬定有許多門類分析如下。

(第一部) 稅務及貿易課。(I, Trafic et Tarifs)
(第二部) 開發及建築課。(II, Exploitation et Construction)

(第三部) 附屬專門建築課。(Division II, A Construction)
(第三部) 機器專務課。(III, Technique des Machines)

(第四部)財務及總核課。(IV, Finances et Contentieux)

(第四部)附屬專門總核課。(Division IV, A Contentieux)

(第五課)人事課。(V, Personnel)

(第六部)政績課。(VI, Administration)

(第六部)附屬普通事務的政績課。(Groupe A Affaires

Générales)

(第六部)附屬高級職員的政績課。(Groupe Ap Personnel

Supérieur)

(第七部)庶務課。(VII, Approvisionnements)

中央國務院對於以上各部所委任之各級人員，均以瑞士支(Reich)政府之名義行之。

除此以外，尚有一最高檢查廳，(L'Office Supérieur

de Vérification)或曰，高等檢查局，(Haupt-Prüfungamt)

此種機關，與最高行政廳，(L'Administration Supérieure

du Conseil de Direction)為並等階級，而同屬於中央國務

院之下。

按最高檢查廳的組織，純為檢查鐵道部之一切財政而設，對於最高行政廳，亦具有監視之職權，在每次檢查以後，必須將一切檢查經過，作一詳細檢查報告書，逕呈於

中央國務院，並同時再作一檢查通知書，逕送鐵道管理院。

最高檢查廳，除執行以上各種職權外，尤其對於各路線上一切輸運事務，亦負有一種重大之指導權。

最高檢查廳，對於一切檢查職務，及各部輸運指導職務，得統委中央國務院之檢查司(Verificateur)代辦之。

為德意志聯邦全境各路之行政制度，完全採取分地主義，名曰(Décentralisation-Administrative)，在此分權制下，所有各地，皆得享受平等自治權。

但是，此種自治權，不能出乎中央國務院最高行政廳及最高檢查廳之範圍，並且為關於以上各機關，對於各地路政指揮便利起見，另由瑞士支(Reich)政府名義，組織有總務局，(Reichsbahn-Zentralämter)及監理局。(Reichsbahndirektionen)

總務局，其數有四：

(一)採買總務局。(Reichsbahn Zentralamt für Einkäufer)

(二)專門機械製造總務局。(Reichsbahn Zentralamt für Maschinenbau)

(三)專門開發及建設總務局。(Reichsbahn Zentralamt für

Baund Betriebstechnik)

(四)會計總務局。(Reichsbahn Zentralamt für Rechnungswesen)

以上四個總務局，盡設立於柏林，(Berlin)所有一切行政，必須經過大多數監理局的許可，而後施行。

在專門開發及建設總務局(Reichsbahn Zentralamt für Baund Betriebstechnik)內，猶包括一個高等車務處，(Hauptwagenamt) 以為分配各地客貨車輛之總機關。

監理局之組織，其數為二十八：

- (一) 啊樂都納地方監理局。(Altona)
- (二) 沃哥斯布爾克地方監理局。(Augsburg)
- (三) 柏林地方監理局。(Berlin)
- (四) 伯來斯樂地方監理局。(Breslau)
- (五) 德來斯德地方監理局。(Dresde)
- (六) 愛富堤地方監理局。(Erfurt)
- (七) 愛桑地方監理局。(Essen)
- (八) 佛郎克福爾麥衣地方監理局。(Frankfort-sur-le-Mein)
- (九) 哈樂地方監理局。(Halle)
- (十) 哈沃弗地方監理局。(Hanovre)
- (十一) 加爾斯羅地方監理局。(Karlsruhe)
- (十二) 加塞樂地方監理局。(Kassel)
- (十三) 哥羅尼地方監理局。(Cologne)
- (十四) 哥尼波爾克地方監理局。(Königsberg)
- (十五) 盧維哈汾地方監理局。(Ludwigshafen)
- (十六) 瑪沿斯地方監理局。(Mayen e)
- (十七) 瑪乃支地方監理局。(Munich)
- (十八) 瑪特地方監理局。(Munster)
- (十九) 紐蘭波爾克地方監理局。(Nuremberg)
- (二十) 沃爾當波爾克地方監理局。(Odenbourg)
- (廿一) 沃波蘭地方監理局。(Oppeln)
- (廿二) 沃桑地方監理局。(Osten)
- (廿三) 拉蒂斯堡地方監理局。(Ratisbonne)
- (廿四) 斯庫嶺地方監理局。(Schwerin)
- (廿五) 斯德汀地方監理局。(Stettin)
- (廿六) 斯拖加爾地方監理局。(Stuttgart)
- (廿七) 特來佛斯地方監理局。(Trèves)
- (廿八) 物伯爾多地方監理局。(Wuppertal)

按以上二十八個監理局，各有一定的管轄路線，茲將各路線分列於後。

(監理局地點)		所轄路線	基羅米達		
Altona	(阿爾德那)	2,429,96 Km.	Oldenbourg	(嗎乃汶)	1,701,54 Km.
Augsbourg	(俄哥斯布爾克)	1,361,73 Km.	Oppeln	(瑪特)	1,517,85 Km.
Berlin	(柏林)	1,167,29 Km.	Osten	(紐蘭波爾克)	2,392,01 Km.
Breslau	(伯來斯樂)	2,682,86 Km.	Ratisbonne	(俄爾當波爾克)	696,96 Km.
Dresde	(德來斯德)	3,434,08 Km.	Schwerin	(俄波蘭)	966,36 Km.
Erfurt	(愛富提)	2,035,94 Km.	Stettin	(俄桑)	2,388,53 Km.
Essen	(愛桑)	1,240,54 Km.	Stuttgart	(拉蒂斯堡)	2,115,21 Km.
Francfort-sur-le Mein	(佛郎克福爾麥衣)	2,061,67 Km.	Trèves	(斯庫嶺)	1,185,72 Km.
Halle	(哈樂)	2,403,64 Km.	Wuppertal	(斯德汀)	3,001,47 Km.
Hanovre	(哈俄弗)	3,114,37 Km.		(斯拖加爾)	2,273,94 Km.
Karlsruhe	(加爾斯羅)	1,924,51 Km.		(特來佛斯)	1,113,58 Km.
Kassel	(加薩樂)	2,123,30 Km.		(物伯爾多)	1,573,20 Km.
Cologne	(哥羅尼)	1,696,36 Km.			
Königsberg	(哥尼波爾克)	3,217,35 Km.			
Ludwigshafen	(盧維哈芬)	882,38 Km.			
Mayence	(瑪沿斯)	1,139,99 Km.			

總計以上所有各地監理局所轄之路線，為五三·八四二、三四基羅米達。(Km.)

在一九二四年的組織，已有三十處監理局，嗣後為便於統制起見，一九三零年及一九三一年，將物爾支波爾克(Wurzburg)及瑪德波爾克(Magdebourg)兩處監理局，先後取消，將一切監理職權，分配於附近之監理局負責。

在每個監理局內，委任一局長，(Président)及許多

副局長，(Vice-Président) 其副局長的額數，是無限制的，大約以監理局之範圍大小定之，範圍大，則事務繁，副局長之額數亦多，各監理局之額數，少者二人多至七人，即就柏林(Berlin)一隅言，即可得其梗概，查柏林監理局的組織，計有七項，而所謂副局長者，亦即有七：

- (一) 屬於經濟及統計者。(économique et contentieux)
- (二) 屬於人事者。(Personnel)
- (三) 屬於交營業及稅收者。(Trafic et Tarifs)
- (四) 屬於運輸者。(Exploitation)
- (五) 屬於建築者。(Construction)
- (六) 屬於機械者。(Machines)
- (七) 屬於工廠者。(Ateliers)

在監理局一切事務中，有某種事務，其權，不專屬於監理局者，則由各地地方之籌備局，(Geschäfts-Führende) 與該監理局，共同辦理之。

德意志全境所有之籌備局，共數有九，一沃爾都納(Altona) 籌備局，二柏林(Berlin) 籌備局，三伯來斯樂(Breslau) 籌備局，四加爾斯羅(Karlsruhe) 籌備局五加塞樂(Dassel) 籌備局，六哥羅尼(Cologne) 籌備局，七哥尼

波爾克(Königsberg) 籌備局，八瑪乃支(Munich) 籌備局，九斯拖加爾(Stuttgart) 籌備局。

以上九處籌備局，共同組織的有許多材料所 (Des ateliers principaux) 及修理所，(Des ateliers de réparations) 計有十處為燃料給養所，(Dix desapprovisionnement de combustibles) 十一處為國際行旅征稅所，(Onze des tarifs internationaux Voyageurs) 九處為國際貨物征稅所，(Neuf des tarifs internationaux marchandises) 二十一處為長途旅行營業所，(Vingt-et-une du trafic des voyageurs à grande distance) 十處為開展材料給養所，及修理零件材料給養所，(Dix des approvisionnements de matières et de pièces de rechange pour l'exploitation) 十三處為紙業給養所及一切印刷品給養所，(Treize des approvisionnements de papeterie et d'imprimés) 十處為員工教養所，(Dix de l'instruction du personnel) 七處為行程報告所，(Sept des annonces à distance) 或曰界限劃分所，(Fermelderveresen)

在所有監理局中，有三處劃為特別區域者，一為德意志西疆，愛桑(Essen) 監理局，二為東疆，柏林(Berlin)

監理局，三爲南疆，物爾支波爾克(Wurzburg)監理局。一九三〇年與一九三一年間取消。

以上三監理局，所以劃爲特別區域者，蓋爲統率其他一切監理局，對於各種職務上，共同增進其捷便或改善之道也。

巴維埃政黨，(Gruppenverwaltung Bayern)在一九二零年間，亦與撒克斯，(Saxe)物爾當波爾克，(Wurtemberg)巴德，(Bade)美克郎波爾斯庫，(Mecklenburgschwerin)沃爾當波爾克(Oldenbourg)諸聯邦，同時加入瑞支(Reich)政統，並且對於一九二四年之(Unternehmen)新協訂，亦加入之，其餘監理局之編制，則與特來斯德，(Dreode)斯拖加爾，(Stuttgart)加爾斯羅，(Karlsruhe)等地方無異。

一九二〇年，巴維埃將瑪乃支(Munich)地方之交通部(Verkehrsministerium)取消，並將一切行政職權，完全移交於柏林之瑞支管理院(Ministère des Communications du Reich)辦理。

但是爲瑪乃支，(Munich)紐蘭波爾克，(Nuremberg)拉蒂斯堡，(Ratisbonne)沃哥斯布爾克，(Augsbourg)盧

維哈汾(Ludwischafen)各地方之路線開建築權，則仍由巴維埃掌持之，中央國務院，不過採取間接襄理之職權，巴維埃，對於以上五處路線開發之組織，亦分稅征，運輸機械，建設，人事，經濟，工廠等部分，與他處監理局之組織，並無差異。

按巴維埃政體之存在，只不過曇花一現，而各方反抗之聲浪，洶湧而起，所謂社會主義黨者，(Government national-socialiste)其權乃得伸張，遂將德意志全境之鐵路職權，造成純一之瑞支(Reich)政統矣。

自巴維埃政黨消沒以後，所有以上五處之一切開發權，以瑪乃支監理局暫時維持之，中央國務院，乃以行政指揮之名義，時時加以監督之而已。

一九三三年十一月一日，中央國務院對於以上各地路政之革新策劃，如摩托電車，機械改良，以及一切電業發展等事務，特別組織了一個新瑞支總務處，(Nouvel office central de la Reichsbahn)作爲巴維埃各地路政之維新機關。

在巴維埃政黨(Groupe administratif de Bavière)實行解散了以後，所有巴維埃一切鐵路政權，統由中央國務院

及德意志聯邦鐵道部屬理之，而累年所醞釀於德意志全境之鐵路獨立風潮，至此方全告平息。

總觀以上，最足使吾人讚美者，即為德意志鐵路統一之精神。

(德國鐵路權之統一完)

附載丹開哥及都屋樂兩岸輪渡之功效

(Service de ferry-boats entre Dunkerque et Lanvres)

英國南部鐵道 (La Compagnie Anglaise du Southern Railway) 最近期中，與法蘭西 (France) 間之客貨運輸，已定有一種完善之輪渡聯運，

此輪渡聯運計劃中，吾人可於一九三五年春季，望其

實現，按此兩口岸之建築地，一為法國丹開哥 (Dunkerque)

一為英國都屋樂地方。(Douvres)

關於此種聯運之功效，一方可免以前車船彼此裝卸之煩，一方對於鮮貨有莫大之益，例如藥品，以及宜於速運之一切鮮嫩貨物，以至一切細脆貨運，如玻璃，衛生器具 (Appareils Sanitaires) 石版，石磚以及一切陶器等，無不感覺莫大之便利，

此種聯運，雖於運輸上，非常靈便，但是開辦經費，亦不在少，英法兩國，現對於此項經費，已經開始籌畫，

且英法當局，並將與國際轉運局，(Compagnie Internationale de Communication) 商訂新約，即將英京倫敦 (London) 及法京巴黎 (Paris) 之交通綫，藉此輪渡聯運，而連貫一氣，並將以前頭二等之客運特別快車，及普通快車，改為兩京之直行聯運車，關於此種聯運車之設備，非常完善，此外，關於其他等級之行旅，(頭二等以外者)，則另行規定之，關於此種規定，已由 (Angleterre-Lorraine-Alsace) 航運局，依照現時所履行之丹開哥及福樂開斯東 (Relation au service entre Dunkerque et Folkestone) 條例辦理。

按丹開哥 (Dunkerque) 口岸，實為法國 (France) 對英各口岸中之最良者，該口岸之建築，無論風濤如何兇猛，而對於各方輪船之入港，非常安謐，其工程之開辦期限，亦非常縮短，實較英國各口岸，為時少功倍者也。

不特此也，據現時丹開哥本地之一切運輸貿易，亦極有條理，即接待行旅，亦極和藹可親，如豁免征稅之運輸，與不豁免征稅之運輸，一律看待，蓋其目的，總在能滿

足旅客之欲也。

關於丹開哥輪渡口岸之建設，組織有輪渡碇泊所，(Un poste d'accostage du ferry-boat) 其建立地點，即在此瀕泊水面之船塢內，按此船塢，在地中海內，名之爲(Darse)，蓋已屬第五次所發明新工程。

此種輪渡碇泊所，位於該船塢之一角，其式樣仿造巴拿瑪(Panama)口岸，及弗來西乃(Freycinet XI)十一號碼頭合組者，按此種工程之構造，對於海潮之漲縮，非常適合，所以對於運輸上，毫無不便之處，苦遇水勢暴漲暴落時，並可藉特利斯特蘭(Trystram)之水閘，以操縱之。

法當局對於此種工作，已積極籌劃，又在新輪渡口岸開拓工務上，加了一個新水閘的建設，將來新水閘建築成功時，對於運輸上，更加利便了。

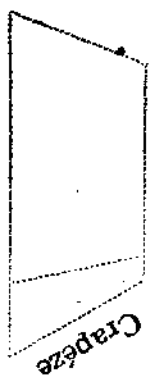
最近期內，關於輪渡碇泊所，復繼續研求了一種新建築，即對於綿接渡輪之鐵軌安置，已擬定了一個鐵路長橋之構造，(Passerelle) 按此橋之長度，大約在五十四米達以上，並且以活動之機械爲之，此種設備，原爲保持渡輪隨海潮起伏不定時之準度也。有此活動長橋，則海潮無論如何變遷，而其水平綫，總可與綿接聯運之準度相等

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

，於運輸工作上，不致發生障礙。

按此長橋之體積構造，爲一極大之坡形，其度數大約以與原有度數，每米達，須曲灣 $30\text{m}/\text{m}$ 度數。

此橋兩端，計分兩個甬道，此兩個甬道之重量相同，但其形狀不同，其屬於陸地方面者，則以普通架橋(Pont)之方式爲之，其屬於接近渡輪方面者，則取乎斜四楞形之方式也，按此方式，在幾何學中，名之爲(Forme trapèzoidale)其形狀如下。



在其極端，附帶一鋼鉤，(Aiguille d'acier) 以渡輪近岸時，雙方軌轍，易於綿接也。

此外，關於輪渡碼頭開發之工務上，尙有一船塢(Gare maritime)之建設，其工程極新，舉凡關於便利旅行之建築物，應有盡有，如防浪堤(Quai couvert)及貨物存儲場(Halle pour les diverse marchandises)等是。

爲避免來往運輸之紊亂起見，復建有活動旱橋，(Passerelle mobile) 或曰，旋轉橋，(Pont tournant) 以爲各

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

車輛，上下輪之轉播機。

以上種種策劃，丹開哥商會，(La Chambre de Commerce de Dunkerque)及專任水路交通工程處，(Le Service Maritime d s Ponts-et-Chaussées) 已開始工作，即如各部工務之監理處，已完全成立，並且法國北疆鐵道部，(Compagnie du chemin de fer du Nord)亦承奉政府相當的機宜，同時動工，關於英國都屋樂輪渡碼頭之建築，則與丹開哥，迥然不同，其均平海潮漲落之準度，是以開閉自如之掩水溝(Sas)爲之，在此掩水溝上面，並設有抽送機，(Pompage)水漲，則開放，水落則抽入，務使渡輪之高低度數，與碼頭之度數相均，此法，固較丹開哥長橋方式爲捷便，但遇海平而暴漲暴落時，及運輸輪載輕重不等時，則不能不發生影響，爲輪渡航綫內，亦有許多山腰海峽等險隘，法國北疆鐵道部，(Compagnie du chemin de fer du Nord)及英國南疆鐵道部，(Compagnie Anglaise du Southern Railway) 共有慎重之計劃，毫無危害輪渡之可能，並且在兩國來往的渡輪上，猶有兩種架橋(Ponts)的按置，一個爲貨運車之架橋，(Pont pour des wagons de marchandises)一個爲客運車之架橋，(Pont pour des wag-

ons de voyageurs)貨運車架橋在下，客運車架橋在上。

客運車架橋，又分兩部，其居於該架橋之中央者，爲頭二等旅客之膳宿車，其居於該架橋之頭尾兩端者，則爲旅客之行李車也。

貨運車之架橋上，共有鐵軌四道，概取螺旋形狀，但至該架橋之尾端，則復將此四道鐵軌，接連爲二直線，按此螺旋鐵軌之容量，足可裝載四十輛貨車，但每個貨車，不得過十噸重量，其載重量，根據鐵路專門學術所測勘者。

英京倫敦法京巴黎之聯運車中，最優者，爲夜車，對於行旅之膳宿設備，極爲舒暢，其規定到達時間，亦非常準確。

國際轉運局，(Compagnie Internationale de Communication)對於此種夜車(Transport de unit)之建造材料，現正積極籌措中，並規定第一次開駛時，拖帶車輛，僅十二乘，此車構造之圖樣，已呈請於英法兩當局核閱矣。

按此機車構造，純粹用法蘭西式，至於客車，亦大部分爲法蘭西式，英吉利式者只一小部分而已。

關於夜車之章程，已完全脫稿，爲迎合英法兩方民衆

之請求，已將此章程略為遷就，即將此夜車之頭二等，改爲頭二等混合車，(Wagons mixtes de 1^{re} et 2^e classes) 但是，此種優待須有優待券，此優待券之特益，不但可以免去巴黎與丹開哥間，或都屋亦與倫敦間之一切稅捐，並且關於丹開哥及都屋亦之輪渡航運捐，亦可免除。然欲購此優待券者，則不能不出較高之價，關於其他貨車方面，英法當局，已另外會商有一個輪渡貨運專車，此車規定數

目，約在一千三百輛以上，如垃圾車，(Wagons tombereaux) 以及專供摩托汽車之裝載長形車，(Wagons longs pour transport des automobiles) 無不盡在籌劃中。英法當局，對於此種輪渡聯運開拓之經費，已規定由雙方共同籌辦，但聯運實行後，所得之利益，則亦由雙方共同存儲之，以備將來其他口岸開發之資本也。

(終)

破除迷信

(玲瓏)

扶乩之事，我已兩度談及之，曾歷述其靈驗，自迷信而不辭，乃事有出人意外者，今日則我亦完全不信矣，蓋余等扶乩已有三數日，雖在迷信之中，然尚存懷疑之念，尤以友人章正範，來風聲二君，最富於研究性，甚至卜晝卜夜，專研此事，迄今日始發覺其完全虛偽矣，蓋我前已言之，乩盤中畫一鬼臉，而於碟底亦照樣畫之，對準合在紙盤之上，而用三人中指扶之，始克走動，今來君等試不用鬼臉扶之，則碟亦能走動，試以白紙盛碟，則碟亦能走動，惟必須三人之中指，蓋此完全係心理作用，當吾人手按碟時，全神貫注，心疑其動也，手爲之顫，而以三人之指不能撐持重心，一動，則勢即傾旋，勢不可復止，遂繞盤而走，及其至一相對之字，心疑其定也，手勢隨之，則一定而三人俱定矣，乃指此字而勿移，故字必相類，可以移借猜度而勿失，若易以不識字者三人，則動亦如之，而不能指字矣，又若以三人掩目而扶之，則亦不能指字矣，蓋文盲與真盲，均不能移神於字，於是乩亦不能自主，來君所言如此，章君與余證而實之，於是始知此事之虛妄，然創造者之聰明，實臻絕頂，使我輩平昔見鬼勿信之人，竟爲迷惑一時，甚矣惑人之深也，從知天下事之迷信，類多如此，人多不肯用其腦力，以故沉迷而不復返，若能均如來君之用腦力者，則迷信不復存在人間矣。



鐵道運輸原論(續)

賢 德

第十八章 鐵道公司相互之關係——普霖及運輸協議

普霖者因鐵道間之競爭，以防止客貨運價之折扣，而尊重各鐵道相互協定之運價為目的者也，故普霖為鐵道公司相互間之協約行為。根據於此，凡關於鐵道之競爭，其運輸數量及客貨收入，均按照一定之折合，而分配於關係各鐵道間，其分配於各鐵道間的運輸數量協約，呼之為運輸數量分配協定，其分配於鐵道間的收入協約名之曰收入分配協定。

運輸數量分配協定者，極為簡單，對於運送路徑有兩途以上之貨物，已繼續競爭達於相當期間之鐵道，假如無此競爭，則必有若干貨物，經由本路，於是各鐵道，各按路線作成貨物運輸量之折合的協定，倘若加盟此項協定

之鐵道，有不滿其協定所要之貨物數量時，其協定之管理機關，必為之調查清楚，取任何鐵道一部分之運輸收入，以補足之，為之調節。為使運輸數量分配協定有效起見，鐵道公司有代貨主指定其運送路徑之必要，如貨主不願依照鐵道所指定之路徑時，則使加入協定之各鐵道為之運送，故使加入協定之各鐵道，運送其受託貨物，運送到分割數量以上時，因之而有超過數量之收入，於是由此收入內支付若干以為分配者，為使此項金額之支付確實起見，各公司遂將關係貨物所收入之一部分，供託為共有基金，訂定時期，而受其基金之支付焉。

運輸數量分配方法之外，則使有競爭關係之各鐵道，自由運送貨物，其由有競爭關係之貨物所生的收入，按一定之折合，分配於各鐵道間之方法，是也。此即為收入分配協定。此種協定，對於貨物運輸適用，對於旅客運輸亦

適用，由於競爭運輸所生的收入之分配方法，使各鐵道公司，保留其運輸收入的三分之一或二分之一，以此餘數，撥轉於協定管理者，於每一定期間，按協定折合，分配之於加盟各鐵道間。（此協定管理者所保管之基金，在英國呼之爲共同財庫）關係協定之客貨運費的支出，各鐵道皆由收入保留之一部分充之，此保留金額，須以不使入款及由競爭而奪取之收入，尙較此爲大以爲限度，按運輸數量或收入分配協定，固可使鐵道公司祕密折扣或公然爲運價之競爭，以爲直接利益者之計劃，可以防止，而仍難使各鐵道不有增加其運送數量之分配額之增加的誘惑，普霖協定之契約期間，其結果不過一年至多數年，所以各鐵道於其次之期間，無不將自己之分配額加大，故普霖協定，亦非全能將競爭阻止，即在完全能維持其公佈運價之場合，仍然有運送施設之改善的競爭，在可能的範圍以內，無不用各種方法，以企圖其運輸數量之增加者。

大學總長哈道利氏所著的「鐵道運送」一書「鐵道普霖起源於新英蘭，當時計劃甚小，祕密行之，其存在幾未爲世人所知」新英蘭普霖之歷史即在此可知不可知之程度，當然不能視爲重要，其能收到多大之效用者，爲一八七

〇年，詩家谷沃馬霍間之聯絡鐵道，即北威斯頓鐵道，羅克愛蘭鐵道，及巴靈吞鐵道所締結之協定是也。此三鐵道於詩家谷，沃馬霍間，所經營之運輸，幾乎有同樣之設備，故各鐵道全能保持其三分之一的運輸量，而各鐵道之運價，亦能統一，貨物更不用公司之勸誘，任貨主託送而運送之。據第一次之協定，各鐵道由直接旅客運輸所得之收入，保留四成五分，由直接貨物運輸所收入，保留五成，其餘額，歸三公司平分之。此協定除一八八二年之夏，及初秋之二三個月外，完全維持了至十四年之久，一八八二年之夏及初秋之二三個月，因爲貨物分配發生爭議，短期間內，仍有運價之競爭，至一八八四年，詩家谷俄亥俄間之分配協定，一變而爲西部貨物協議會矣。

詩家谷，俄亥俄間之分配協定後六年，米西西皮河沿岸及詩家谷，塞因，路伊間之運價，加以調節，於是有數個競爭鐵道間，以分配運輸收入爲目的，而組織西南鐵道運價協會，該協會之唯一目的，爲防止詩家谷及塞因，路易之米穀交易的競爭弊害，此分配協定，加入鐵道數目較多，實與詩家谷，俄亥俄間之分配協定組織，無不相同。但此大規模之協會的運用，亦爲詩家谷，俄亥俄間之分配

額，未嘗得到良好結果，一時所有效用，不過各鐵道間有一清算事務所而已。

前記二種之分配協定外，於一八七〇年代，及一八八〇年代，中部及西部諸州之各鐵道，又結有各種協定，此種協定，期限尤短，至長亦不過數年，在東部之詩家谷，及米耳威基，與西部之塞因，泡爾，並米奈，亞泡利司間之運輸，由西北運輸協會管理，東部之詩家谷，米爾威基，及塞因，路易，與西部之沃馬霍，及康西爾，布拉夫司間，屬於西部協會管理，此地方之南部，另有前述之西南鐵道運價協會，又由米紫拉河以至西部地方，其管理機關之內，有考羅拉鐵道協會，考羅拉優達協會，太平洋沿岸協會，大陸橫斷協會等。

一八七〇年北威司頓鐵道，羅克愛蘭鐵道，及巴靈吞鐵道，所結之詩家谷沃馬霍協定，雖只是單純之分配協定，而其後於美國西部及其他地方，依競爭鐵道所組織之協會，除以運輸數量及收入，作為分配協定為主要目的外，更定了活動的範圍。於是各鐵道加入運輸協會，又定有鐵道相互間之關係，是等協會，對於聯運及競運既決定其運費，而對於出貨勸誘，復制定有規則，為防止其欺詐行為

，又制定有客車運輸速度，及車票之種類，送貨之特權等。以至一八八七年，此種分配協定，仍為運輸協會的主要事業，而自該年以後分配協定因有違反法律之事實，不過有運輸協會代行其他機能，准其存在而已。

運輸協會，在俄亥俄河及包脫馬河南部諸州，本早發達，該地方在一八七五年，於亞爾巴達，組織有南部鐵道輪船協議會，此協會，開始其分配協定，其最初協定，依緬買州與亞脫蘭海港相聯絡之四鐵道，於一八七三年實行。但此分配協定，只適用於鐵道運輸棉花，該協議會，遍及於瓦斯尼亞，北卡買拉伊奈，南卡買拉伊奈，嬌基亞，泰乃斯，及阿拉巴馬各州之鐵道與實提摩亞及其他之大西洋北部沿岸諸港，皆取得聯絡，由輪船公司之代表者，組織成立，為最完全且最有效力的運輸協會。後來更蔓延到米西西皮河以東及俄亥俄河泡脫馬河以南各地方。該協會之規約，凡各公司之加入者，各出代表一人每年開會一次，制定各種規則，其實行之時，在一八八三年以後，以大鐵道之董事為委員長，另組有實行委員會及仲裁委員會，為其實行之機關。委員長之權限極大，即為該團體能以充分活動之一大原因。委員長所不能解決之問題，交於實行

委員會職，實行委員會對於聯絡及競爭運輸有決定權。實行委員之決定，有全會一致之必要，如意見不能一致之問題，則交附仲裁委員會予以判定。對於競爭運輸之運價，由仲裁委員會決定之，仲裁委員會，對於競爭鐵道間，執行其運輸數量之支配，如鐵道將自己受託之貨物，用自已鐵道運送之，為有超過所分配額之貨物時，對於超過貨物，則按一噸一哩，以二分之一仙，保留運費，餘額則作為備付於未足分配額之鐵道之款，而交付於委員長。最初各鐵道公司並未照此協定實行，迨一八七七年乃使加入協定之各鐵道，創造彼此出入之結算基金，由各協定關係之貨物中，以全收入之二成，供託於委員長。此方法極為有效力，遂實行焉。在分配額未足之鐵道，每月可以由超過分配額以上之鐵道，受取餘款。本來此等協議事項中，最困難之問題，為對於競爭者，運輸數量之分配是也。配合決定，而後有各種運輸，運送業者往往因數家鐵道及輪船公司集團，勢力上生有變化，而受其影響。所以分配之數量，年有變更，其關係公司有承認者，亦有反對者，因此之故，地方的運價競爭，有時仍不獲免。但雖有地方的運價競爭，而協會迄未至瓦解者，則以一會員之脫退，只要不

至破壞他會員間之協定，委員長對於反對之鐵道，在普通之場合，仍有使其服從之權力故也。各會員於每年分配額更訂之場合，無不希望本路得到多量之運輸，對於入會各鐵道，在勢力範圍內，尚有出入之大部分貨物，協會所決定之運價，往往因協會以外之競爭，而受其影響，如大西洋北部沿岸諸港與南部地方間運價，亦因帆船運價而受影響，即當時之米西西皮河，對於鐵價受有極大影響，各都市間，至今尚在繼續競爭中，故各協會對於此種情形，無不加以異常之注意焉。

鐵道間之競爭，在西部中央與大西洋北部沿岸間，最為激烈，當該地方作為有效分配之協定時，較西部及南部地方尤受有困苦之經驗，關於此種地方競爭運輸之協定，最初係為運送無煙煤炭，迨一八七二年各鐵道結有挖煤限制數量之契約，順應一定之折合，分配其運輸量，及採掘量，此協定繼續四年，至一八七八年以後，有許多協定相繼而成，為煤價及挖量之安全計，其目的可謂充分達到矣。

鐵道幹線限制競爭之計劃，最有弊的，是使大貨主於競爭各鐵道間，成為運輸量的平均者，此運輸量分配之方

法，於各鐵道公司，定有運送總噸數，隨其折合，將貨物託鐵道運送，與大貨主結成協定，最初所謂平均者，由詩家谷至東部地方，為搬運獸類之貨主，鐵道公司，曾於一八七五年與此貨主結有協定，而司丹達煤油公司亦成為平均者，對於此種平均者，其酬勞之資，當然比他貨主，訂有大利之運價，蓋大貨主能使小貨主代負其不當之利益，最為明顯，而一方此等大貨主，且乘鐵道之弱點，獲得各種之便利也。不能限制競爭之鐵道公司，因欲得大運輸量之分配，往往不惜鉅大犧牲，大貨主便可任所欲為的以取得運價之折扣，對此大貨主之特別優點，即是對於他貨主之致命傷，一八七九年之各幹線鐵道，為東行貨物得到完全分配，雖廢止平均者之利用方法，而受有特利恩惠的大貨主之機會，並未滅絕，即個人之差別待遇，亦不幸多年間繼續之矣。

薩拉圖格會議失敗以後，繼續三年間有運價激烈競爭，迨一八七七年，各幹線鐵道經濟狀態乃發生恐慌，因受競爭之影響，而商業關係者，歷受壓迫，於是大西洋北部諸港各鐵道，感到有締結普霖協定之必要，為此協定之援助，乃招聘阿爾巴脫，蘇格，於七月間成立由伊利湖及俄

亥俄河以至大西洋沿岸之四鐵道協定。十二月間，東至皮紫巴，伊利及巴費羅，西至詩家谷，及塞因，路易間，各鐵道，亦設有同樣之協會。此協會之勢力範圍，今已改稱為中央貨物協會地方，兩協會各有實行委員會，由加盟各鐵道派代表出席，即以阿爾巴脫，蘇格，為幹線鐵道協會之實行委員長。

普霖為各運輸協會之主要事業，由紐約而西行貨物之分配，於一八七七年協定之，紐約，三圖拉鐵道及伊利鐵道，各得運送三成三分，本雪文鐵道二成五分，寶提摩亞，及俄亥俄鐵道得九分。由詩家谷東行貨物之分配，最為困難，至一八七九年亦漸成協定，該年阿爾巴脫，蘇格氏以由大西洋沿岸俄亥俄河達至伊利湖之幹線鐵道，及中央貨物協會地方各鐵道之代表者，設立一聯合實行委員會，俾為發達西部中央與大西洋沿岸間各鐵道之共同機關，此聯合實行委員會之委員長蘇格氏，並為南部鐵道輪船協會之委員長，其權限極大。

聯合實行委員會有三種事業，努力進行（一）對於費拉的費亞，保持其紐約與博士屯之權衡，而決定差等運價。（二）分配競爭運輸之總數量於關係各鐵道間。（三）

管理巴費羅，伊利及皮紫紫巴之東西各鐵道間的聯絡貨物。此等問題中，第一最困難之點，即不能使關係者，各各滿足是也。如前述之大西洋沿岸間競爭，其所定妥協方法，當爲此問題處理之最公平者，一八八二年，阿爾巴脫蘇格有題爲「鐵道運價之調節」一文，「由西部中央至太平洋北部沿岸諸港，所輸出貨物之運價，即由西部中央地方至瓦魯爾以直達歐洲運價之一部，故費拉的費亞及實提摩亞鐵道之運價，應較到紐約之鐵道運價爲高，由費拉的費亞及實提摩亞至歐洲之大洋運價，應較由紐約到歐洲之大洋運價爲高，」其論調如此。紐約州會議會表明不承認此聯合實行委員會之組織，及該委會之運價問題解決權，而另設一所謂海蒲坂委員會者，並有調查委員長，此委員會之調查報告，對於紐約州及紐約市之運輸，證明普霖協定之前途，業已失去光明，但仍認其對公衆之於鐵道知識猶有不少效果也。紐約，三圖拉鐵道不滿於該會所定之等差運價，遂於一八八年至一八八四年間，仍然實行其競爭手段，而無稍替焉。

此聯合實行委員會之第二要點，即對於東行貨物之普霖協定，於一八七九年遽然實行分配協定，且爲管理東部

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

各鐵道及西方聯絡鐵道之聯運，俱有協定，漸次發達爲有力之機關，一八八五年，所改造的幹線鐵道，俱爲會員，俱訂有運輸協定，分配其競爭之運輸數量，且以託運人所提之基金，供作每月收支之結算，此協會之管理機關，爲七個鐵道總理所組成之委員會，更由委員會選任實行委員會，協會首席實行職員，即爲委員長，此委員會中設有貨物委員會及旅客委員會，更設有一人專任仲裁者，以備協會意見不一致時，將問題付之爲最後之決定。依此組織，統大西洋北部沿岸諸港，所有東西移動之貨物，以努力之奪取，而維持運送業者間的秩序，自然可認爲無甚困難。迨至一八八七年，制定法律，認普霖爲違法，遂使此組織失其效力矣。

以上僅就一八七〇年至一八八〇年時代，所組織之分配協定中，最重要者言之而已。迨一八八七年，凡有大量運輸之各鐵道，幾無一不加入一種之分配協定，鐵道公司相互間之鐵道，雖未必認爲滿足，而至少亦可認爲已經漸次改良，運價變動之取締方法，漸漸進步。因此而差別處理之弊，亦減少許多。是以此種分配協定，對於一般公衆，並不能認爲有害，競爭各鐵道，聯合之而確定運價爲保

持其協定，而互相努力，則鐵道運價，對於產業界，確有巨大功效。又大洋大江大河之貨物運輸，雖亦受到鐵道運價之影響，但鐵道公司，結有運價協定，而又有分配良法，以爲對付，到底亦不能發距大阻力。自一八七〇年，分配協定開始，至一八八七年法律禁止，美國鐵道之貨物，每一噸一哩之收入，由二仙跌至一仙，此即爲一八八七年平均一噸一哩之收入，比一八八〇年已跌半價矣。所以運價並不因分配協定而低減，而亦不能妨害其運價低落也明甚。然而公衆於分配協定之反對十分激烈，則因國民以爲鐵道公司特有分配協定而獨占運送也，當時公衆對於鐵道公司之運價政策，（並非政策之全部不妥）公然反對，有集矢於分配協定之狀態，而分配協定，並不能使鐵道公司任意設定運價，却是由於各競爭鐵道之合同行爲，所生的差別運價，有以致之也。

一八八七年，國際通過之州際商業法第五種法規規定如左：

「適用本法之運送人，爲與他運送人競爭貨物之分配所訂之契約協定或合同不得分配其收款或淨利額之全部及其一部，倘有此等協定時，在其繼續期間，每日

得以一個違法行爲論」。

在該法制定前，已有數州以鐵道組織經營有緊急改革之必要，在西部中央諸州，亦制定有同樣之法律，名爲禁止分配協定之聯邦法者南部及西部所選出之衆議院議員，且有提案，上院雖未贊成，但衆院仍熱心堅持之而不稍餒。

在某種意義下，分配協定，決非適法，鐵道公司加入分配協定，雖不得爲構成犯罪，而此種協定，在法院則可認爲妨害通商，故分配協定，在法律上，並無強制力，不過妨害通商之協定，違反公衆之利益，故爲無效，乃普通法之一般原則。一八八七年以前，以分配協定爲違法之理由，依據法院推事所下判示如下：

「對於加入契約者，課以罰金，故以法律禁止之，認爲違法。又有法律雖非禁止，但以其有害於善良之風俗，故不助其實施，終等於違法，有此兩種場合，如只以契約後段之意思爲違法，則各個人可以自由之意思加入契約，且其條件之實行，亦不外全憑各人之自由意思而已。」

可見法律上無強制力，故分配協定之實行，對於協定

當事者間之信義，恐不履行，大致各加盟者，俱納有相當之金額，故徵收違約金亦極確實。鐵道之分配協定，在美國法律上本來無甚效力，所以此種協定，欲享受法律上之保護，確成疑問。

一八八七年，禁止分配協定之結果，運輸協會，雖至不得不變更其組織，但各鐵道實有協調之必要，此項協會終究未能廢止。幹線各鐵道，於州際商業法實施之後數日，其相互間及聯絡鐵道間，為經營聯運之利便，設有新協定。古蘭脫蘭鐵道，因未加入此協定，曾起有極激烈之運價競爭，而至一八八九年新協定成以後，此等鐵道，亦成為幹線鐵道協會之會員矣。

南部鐵道輪船協會，除其事業中之分配協定外，仍舊存在，至一八九三年為止，雖依違約金之方法，暫得防止運價之競爭，而因同年財界不佳，各鐵道運輸數量增加，開始其激烈之競爭，協會之加盟者，至不能統御其行為，事實上該會已等於結束，而不得不於兩年後，更組其所謂南部諸州貨物協會者。

一八八七年至一八八八年，詩家谷以西地方，全淪於運價競爭狀態，各鐵道公司，無法組織協會以防止此運價

折扣及對抗之運價，乃於分配協定禁止以前，所存在的各種協會加以改組，又各鐵道之總理，於此等地方組織以外，除太平洋鐵道及國際線之勢力範圍，所有詩家谷以西全地方，以完全支配之目的，於一八八九年，創始其州際商業路道會議焉，此會議雖曾組織，但依然未獲成功，至一八九一年一月，有西部運輸協會之組織，同時詩家谷西部及西南地方有數個輸運協會之組織，各鐵道方有多少成績之收穫，其沿革詳於次章。

太平洋方面各鐵道，合併加拿大鐵道而組有一八八八年之大陸橫斷協會，其主要目的，係在解決加拿大，太平洋鐵道，與美國各鐵道間之競爭問題者，因此對於加拿大鐵道，比經由美國鐵道之運價為廉，然因南太平洋鐵道，不以為足，大陸橫斷協會，遂於一八九二年告終。翌年加利福尼三十二鐵道，組織大陸橫斷貨運委員會，繼續至於一八九七年，同年復改為大陸橫斷貨物協會，所有美國之太平洋沿岸諸鐵道，羣起而加入之矣。

雖迭次變更組織，如上所述，以支配各鐵道間之競爭，而其效果，並無甚多，一八九三年以降，有四年間不佳時代，鐵道運量大減，多數鐵道破產，或瀕於破產，對於

旅客貨物競爭激烈，致無秩序，雖按普霖協定，競爭限制為法律所禁止，而因經濟之緊迫，各鐵道雖明犯禁，亦不惜密秘為之。對於此種行為之法律論，以為對於鐵道不能強制，其當否自是另一問題，然其原因確基於一八九三年至一八九七年之經濟不良，則為事實，普霖禁止法，不過招致此不況之一小原因而已。

第十九章 鐵道公司相互之關係——現在

之現狀

普霖禁止後，為研究鐵道間的調節競爭關係，各鐵道有如何之計劃方法，予以為有取例於加入幹線鐵道協會之協會為適當。幹線鐵道協會之協定，第八條有左列之規定：

「維持各鐵道間協定運價之結果，如一鐵道之運輸量減至協定分配數量以下時，為防止該鐵道運輸量之不當減退，運價率須按本協會之規定隨時加以改正，」
同樣幹線鐵道，西部聯絡各線，加盟之中央運輸協會，一八九三年協定條項，有如左之規定，

「運輸數量，認為未滿分配額之鐵道，得以書面報告其事實於委員長，委員長對於該鐵道，須努力為公平

分配之運輸數量」。

關於各鐵道公平分配之程度，協定中雖別無規定，而關於本問題，確常有互相諒解之成立。

幹線鐵道運輸協會，及中央運輸協會，至一八九五年成立有聯合組織之共同體，尤其是此等協會，於該年以前，已有聯合委員會之組織，由一八七九年，迄一八八七年，與存在之聯合實行委員會，却有不同，無實行之權利者。又於一八九二年及一八九四年，雖作有聯合協約而無效力，至一八九九年乃始有支配聯合會之大勢力成立。當時運輸數量減退，濫行競爭，運價迭變，以致股票低落，爰於一八九六年一月一日，由加盟之幹線鐵道運輸協會，及中央運輸協會，為管理三十二條鐵道之聯絡及運輸之競爭，組織聯合運輸協議會，該協議會，有代表九大鐵道之九人，組為委員會，此委員會，各由鐵道之總理出席，其外有三人為仲裁者，成立一常設會議，該委員會，並非決定各鐵道之運價，不過以各鐵道所決定之運價作提案而已。按協議會之規約，遇有提案之運價，不能實施時，有認為違反規約之規定，對於違反者徵收五千元之違約金，因有此規定，協議會在事實上，已得到決定運價之結果矣。運

輸數量，亦按同樣方法分配之，在規約上雖無特別規定，而依據一八九六年仲裁者之審判，曾分配由詩家谷起運東行之貨物，於十條鐵道焉。

聯合運輸協會，依最高法院之判決，其存在期間，不滿三年，便告終結，事實上美國對於此種協會，凡開始活動之後，立時即有以其違反州際商業法及妨礙通商為理由者。並有以爲違反州際商業法，於一八九〇年六月二日所制定脫拉司禁止法者，對該協會提起訴訟。縱使在下級法院，協會勝訴，而一到最高法院，必又敗訴，其判決理由，多基於脫拉司禁止法。終之於一八九七年，最高法院會宣言脫拉司禁止法，對於規定運價，且以維持運價為目的之鐵道協會，亦適用之云云。

一八九七年之判決，係對於脫蘭，米紫拉協會事件而發，此協會組織於一八八九年四月三十日，為調節米西西皮河及西經九十八度以西十八條鐵道間之競爭關係者，其目的對於貨物運輸聯運，及地方貨物，製有相當之運價及規則，以圖相互間之利益，然至一八九二年，對此協會，認爲違反脫拉司禁止法，有請求解散之訴訟，提起於聯邦法院，該院雖曾以法律並無禁止運價協定之明文下以判決

，但至一八九七年，最高法院又與以反對之判決矣，其理由即以違反脫拉司禁止法，且又妨礙通商為言也。

對於聯合運輸協會及脫蘭米紫拉貨物協會事件，最高法院所下之判決，使獨立鐵道間，欲為共同適法之行為，確有困難，在一八八七年以前，鐵道之競爭，維持州際運輸之運價，而有協調，又認爲係分配其運輸數量及其收入，同年以後，方始以普霖協定為違法。但是只有運價之協定，迄一八九七確認為適法，迨同年最高法院，遽下判決，以爲違法，終使鐵道相互間，不能維持其協調。然則鐵道究應仍然任意競爭乎，抑另有協定以維其相互關係乎，此時鐵道公司所採取之方法，比從來迅速者只有合併之一法矣。如斯，則大鐵道系統吸收小鐵道系統，鐵道系統膨脹力益大，而經營之共通利益主義，其協調的行動，亦即愈有增進。

但是運輸協會，未嘗廢止，各鐵道間之協定條項，只有向不抵觸於法律方面而變更，蓋改正條項，決定運價之事，在運輸協會之理論上，雖已失其機能，而實際上關於競爭運輸之運價決定，依然有維持之大權。各鐵道公司之執行其廣泛而複雜的運輸業務也。對於貨物之等級，運價

表之製作，並聯運事項，無不有運價協定，彼此協調之必要。倘各鐵道敷設於其他大都會及生產區時，而竟不考慮其運價及貨物等級，對於自己之鐵道，任意決定運價，則其結果，必致事業界陷於混沌之狀態。況在事實上各鐵道公司，對於各個人及各地，設定唯一之合理而公正的運價，一如州際商業法，並遵照其他之法律，亦確有不可能者在乎。即在今日名義上，各鐵道雖稱為運價，係自己決定，而其鐵道之職員，關於聯絡及競爭運輸，無不與其他鐵道之職員，互相密議，而後設立其運價或等級，其結果也，運輸協會之會議，終須與此等協調行為之機會。加之此等運輸會議，現今仍如從前，除去普霖及運價協定外，皆處理鐵道相互之關係事項，因有此種會合，乃得非正式的加盟鐵道共同遵守，據州際商業委員會一九一一年之報告，「如脫蘭米紫拉事件，及聯合運輸協會事件，美國最高法院之判決，對於美國鐵道之經營，事實上並無何等效果，縱有效果，亦不致發生何等變化，」確係實情。然而此等協會，只有財界好況之時，有所活動，一屆財界不佳之時，各鐵道互起競爭，則協會所提案之運價，是否能以維持，便成疑問矣。

各鐵道相互間為經營上及政策上之協調，在美國各地俱有協會，此等協會中，有由鐵道職員，車隊長，工段長，經理等各專門職員所組成者，有由行李股，旅客股，運輸股等各方面之職員為委員者，惟此等協會，大部分為運輸協會，如奧費露南部及西部之三等級委員會及多數之旅客及貨物委員會，皆是也。

鐵道運輸協會，依其目的所作之事業，可分為四階級，第一，亘於廣泛之地域，凡鐵道無不加入之大組織，第二，為小地方，即普通一州內之協會。第三，為都市及近郊地方，關於運輸的地方事務。第四，則只關於一種或數種之運輸而已。大體上現在之貨物及旅客協會，為一八七〇年及一八八〇年時代所設立協會之再興，大組織即如上述之鐵道的地方分類者。(一)為紐約，新英蘭之各鐵道，所組織的旅客協會及貨物協會，其後者之權限極小。(二)為幹線鐵道協會，由巴費羅，伊利，皮紫紫巴及豪林以東之各幹線鐵道所組成。(三)為俄亥俄河泡脫馬河以南，並米西西皮河以東，其勢力範圍，直支配及於南部鐵道輪船協會。(四)為塞因，路易之西南及米西西皮河以西地方，所謂西南運價委員會及西南旅客協會，是也。(

(五)即米西西皮河及米西干河以西各地方，所設西部幹線鐵道委員會，及西部旅客協會是。(六)太平洋沿岸之運輸，所屬的大陸橫斷貨物協會，及大陸橫斷旅客協會皆是。其他雖然尚多，但其勢力甚小，故不具論。

關於運價及運輸量協定之製作，實為鐵道間互相節制競爭的原因，協會之目的即在此。依中部協會之規約，則有使各鐵道分配聯絡之運價，商議統計，等級，運輸規則，及檢查方法，互相勸告及協調各事。且對於各會員，使之提出互相信賴之運價以為報告，如無實際上之正確報告，則各鐵道之運價政策無從協調。加入此協會之鐵道，在本線內，或州內及州際聯運之運價須定手數費時，則申請於州際商業委員會，同時書寫二本，送委員長，作為協約，依此方法，使各鐵道代表者，將加入鐵道之運價，加以修正，並開會以討論其可否，以為非正式協調之選擇。共同引以為製定運價，既為違反脫拉司禁止法，所以此協會之規約，並不附以如何權限。

運輸協會之首席職員，例稱委員長，其重要職務，在於運輸協定之變更報告，並解釋規約條項，此外則編纂發行關乎統計及運價等之共同出版物，及定期臨時各會之召

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

集事項。協會中，因為檢查各加入鐵道所實施之重量，等級，運價，有置常設委員會者。協會之經費，適應乎協定率，由各鐵道分担之，迨協會及委員會開會之際，各加入之鐵道，皆有指定職員出席代表，此代表職員，通例以營業課長或貨物股長又或旅客股長充之。

一八九七年以後，十個年間，鐵道多有合併之情形，其結果鐵道間之相互關係，發生非常變化，其促進合同之一原因，與一般事業界相同，蓋當時之生產事業，多擴張其活動範圍，而減少經費以增加其利益，由小規模而改組為大規模，此種傾向，至鐵道界而益顯。加之，一八九七年以降，財界漸佳，又足以助長此種傾向，即財界佳象之結果，一方能助長事業之膨脹，他方又使工場設備之資本擴張，生產事業之擴張，固足為合併計劃之便利，但決非促進合併之唯一原因，對此傾向，不過與以較好機會而已。

促進鐵道合併之特種原因，前述而外，尚有其他，試觀前文所揭鐵道競爭之性質，並其抑制鐵道所制定之法規，便可知其原因之為何如矣。吸收客貨之鐵道，其相互間之競爭，若非人為的抑制，則對於客貨的運價，可使其與

運轉費跌至同額之程度，故鐵道公司，不陷於破產狀態，維持相當之利益，且於競爭各地間，對各個人及各種貨物之運價，可臻於比較合理的程度，以之保護公共利益，則大規模之共同行為，為必要矣。

競爭之各鐵道，依多年運價及運輸協定之方法，努力於防止競爭之慘劇，依直接間接之方法，各鐵道公司間，已至不能維持其協定，則以各鐵道間無統一之支配權，不能與他鐵道劃定明瞭之界線，以自由行其政策所致。假令州際商業法，承認普霖協定，法院縱不適用脫拉司禁止法，於運價協定鐵道之合併，仍然能以實現，大鐵道系統，亦愈見擴大，毫無疑意。此合併之急要實現，其故可深長思矣。

鐵道之合併，由於收買，借用，股票取得，及公司管理之共利主義，四種方法行之，收買之顯明例子，有如薩威鐵道之收買摩比，俄亥俄鐵道，有如紐約，三圖拉鐵道之收買萊克，肯爾鐵道，有如雷典鐵道之收買紐吉亞細州之三圖拉鐵道，有如腦藏，太平洋及古萊島，腦藏鐵道之收買巴靈吞鐵道等，皆是。其收買之原因，或以被收買鐵道與收買鐵道競爭或因收買其鐵道，係準備與其他鐵

道競爭各有背景。至於收買方法，對於被收買鐵道證券，換以收買鐵道之股票者固多，但大概皆實行估價，發給以收買公司之債票者為多，因之，資本評價，亦非常增加焉。

或有按其州之法律，禁止競爭鐵道之收買者，但此等州對於借用之合併，亦無法禁止。在紐英蘭州大部分之合併者，如紐約三圖拉鐵道之合併，博士屯及奧爾巴尼鐵道，博士屯麥茵鐵道之合併費的巴鐵道，皆用如是方法，即古萊島，腦藏鐵道系及其他多數之大系統，亦如此成立。近來且有數家鐵道，在法律承認之後，亦將有由借用而成為合併之勢，借用而支配統一之利益，無發行證券之必要，或在借用期間，不適於長期時，二公司間，又常常可以有調節之機會，且因借用而有收買之利益，可以得到絕對支配權，以完成其鐵道系統之結合，故此等鐵道系統，亦可以成一單位。

除收買及借用之外，所有獨立公司之支配權的取得方法，即用經營政策以收買其股份，是也。但收買所要之股數，以總股份之半數為已足，因收買半數之股份，便足以左右其股東會議也。本雪文鐵道，收買實提摩亞，俄亥俄

鐵道公司之總股分內一億五百萬的四千萬元，於事實上即得掌握其鐵道之支配權。又優尼昂太平洋鐵道，於一億九千二百萬元內，收買到八千五百萬，便為薩藏太平洋鐵道政策所左右。以收得股票，為合併該鐵道之方法，可以永久行之。於一八九二年，鐵道股份有二成五分，多為他鐵道所有，至一八九三年，因財界不良，至一八九七年，鐵道股份，乃減至總股份之五分之一以下。然自是以後，又三年，鐵道公司所有股份，又加為四億元，約為總數的四分之一，至一九一四年六月三十日，鐵道公司所發行之股份約三分之一，即八十六億八千七百九十九元中，有二十六億三千八百七十八萬三千五百十二元，為鐵道公司所有。可知一八九七年後，所有鐵道之合併，與從前同樣，皆按收買股票方法行之者為多矣。

實現鐵道統一之第四方法，係近代之方案，稱為利益共通主義，此方法，係以某公司之董事及職員，為他公司之董事的方法行之，此外以稱為共通管理為通例。此方法，公司之主要人，對於其他競爭之鐵道公司，以保持其經濟上之關係為主，蓋利益共通之方法，在競爭鐵道間，便得以協調行為。此種方法，在一九〇一年，薩藏太平洋鐵

道，有董事會議之組織，最為明瞭。古萊島，薩藏鐵道，優尼昂太平洋鐵道，因欲擱取薩藏太平洋鐵道之支配權，遂至各相競爭，而因此競爭之故，至有收買巴靈吞鐵道系支配權之必要，於是韋安達比爾鐵道系，即與紐約三圖拉鐵道系，有密切運輸關係之巴靈吞競爭鐵道者，亦與詩家谷，南威司丹鐵道系發生利害關係。一方又有巴靈吞鐵道之競爭線，與本雪文鐵道系有密切關係之詩家谷，米爾威基，三圖拉鐵道系有發生競爭關係。此各競爭關係者，曾委託摩爾根為之調停，該氏遂充古萊脫薩公司總理，優尼昂太平洋鐵道理事長，並詩家谷，米爾威基，三圖拉鐵道及詩家谷，南威司丹鐵道之一董事，兼本雪文鐵道協理，此競爭問題乃得解決等。

本雪文鐵道，收買却薩比克，俄亥俄鐵道公司之股票甚多，在其掌握鐵道實權之間，更易其董事，不但本雪文鐵道，並參加却薩比克，俄亥俄鐵道之新管理，即紐約，三圖拉鐵道系之代表者，亦為其所選任。利益共通主義，於一八九七年以後，普遍行之，其主要鐵道公司之多數董事及資本家，多兼任數家公司董事而有利害關係。一九〇五年，由大西洋北部沿岸，至米西西皮河間，所有各鐵道

公司之董事，僅僅爲三十九人所占有。據一九一二年之調查，有十三人，支配幹線鐵道地方之三十四個主要的運輸公司，確爲事實。此外各種產業公司及銀行等之董事，亦皆兼任。一九一三年以後。依輿論及法律之結果，此種利益共通主義，大見分化，而銀行及產業公司，較鐵道爲尤顯著。

一八九八年末以來，鐵道公司相互間之關係，一部分雖依運價之方法，仍行競爭，而大體尙能調和，一九〇〇年秋期，因欲競爭得用西洋北部沿岸地方所發出之西行貨物，曾盛行運價之折扣，一九〇一年，對於穀物貿易，惹起湖水航路與幹線鐵道間之競爭，運價概行折扣，由米紫拉河至加利福尼亞州，對於旅客運價，亦行競爭，於是米紫拉河與西南地方間，於該年初夏所行之貨物運價競爭，已顯然達到急劇之極點。又俄亥俄河之北部地方，對於由南部到達之貨物，行使利益提供及規定運價之折扣，其他亦多有分等的運價折扣之例。一九〇一年，州際商業委員會之調查，由西部中央地方至大西洋沿岸之製肉公司的生產品，通例較公布運價，每百磅減五仙乃至十仙，該委員會又由生產地方運至大西洋之穀類生產品，一般以祕密運價

處理之，是爲確證。自一九〇三年以降，運價競爭，方見絕迹，而轉行維持其協定，且所謂運價回找之辦法，亦遵一九〇六年之法律，得事實上之禁止。

一八九三年夏期以降，五個年間，公布運價，屢有低減差別之待遇，視爲普通。一八九八年，州際商業委員會之報告，已將現在客貨運送之大部分，所有違法之運價，即按公布運價以外之運價辦法，公然宣布矣。

一八九八年，所有如此之狀態，因財界之恢復，而鐵道運輸之非常增加，對於利益共通主義及鐵道經營之調和，運價之安全，已大起變化，且鐵道公司，無謀之競爭，終陷於悽慘之結果，如現代運輸量之豐富期間，鐵道公司之經濟狀況甚好，雖不至惹起急劇之競爭，但以現在之協調方法，倘遇有不佳時代，是否尙能維持此狀況於永久，確是疑問，然而以從前之經驗關係，可以斷言即有競爭，亦不至如從前之紛亂。

對於現在及將來鐵道相互間之關係，依上文所說明，則普霖協定，對於鐵道競爭，加以調節之說，當然無如從前之必要，倘依鐵道之合併，得以完全區別其勢力範圍時，合衆國之鐵道，至於可按地方以分類，則爲欲謀安全運

價之故，亦無普霖協定之必要。但如現在政府之政策不變，則鐵道之合併，絕難達到理想之點，是可以相信者。若鐵道合併，無比現在更好之策，則政府對於競爭關係之客貨運輸的運價，不如置於一定之原則下，以協調鐵道公司，尚不失為比較聰明之政策。此法而行，或解除普霖協定，或在法律上承認競爭運輸業者間的正式運價協定，確為佳。一九二〇年六月十八日，所制定之鐵道運價法中

，設有鐵道公司，得向州際商業委員會呈請運價協定之一條，可謂努力。可惜未經實現。若制定此種法律，則法律可以利用現在之運輸會的效果，使非法協定而變為適法，如此，雖至不良時代，亦可無惹起競爭危險之虞，對於鐵道公司及公衆，或可與以充分之保護乎。

(未完)

吳成甫發明電機

▲利用水力無需煤油

▲各界人士準備試驗

吳成甫十七歲時，在鄉間見水車作用，遂悉心研究，思發明利用水力之機械，費二十年心血，果發明一種水力原動機，只須用少數水量，即可得二十四匹馬力之電，業經吳氏持帶圖樣前往市黨部報告情由，請求援助，旋以陳信表等亦以發明水力原動機，除請實業部備案外，並請市政府援助各等情，深恐本人所發明之水力原動機或遜一籌，故退回故里，殫精極思，力求完善，近聞有烟業界蔡洽君，機械界王榮棠，魚業界沈明哲等，查得吳成甫於民十六年曾製就此機，有五百餘盞電燈可以放光，一二八戰事，機被日人火燬，雖非目覩，諒係實情，現為提倡國人發明計？茲定於本月二十七日午二時，在北西藏路永和里蔡公館，研究該機究否合乎科學及近代機械化，如堪提倡，則準集資為吳君重製，倘確有成效，再由吳氏呈請政府機關註冊專利云。

南橋五
京新誌
大民社
石坊週

(按月出版)
(總發行所)

(學術界之巨擘) (交通界之喉舌)

交通雜誌

(定價)
月刊一册零售三角
本期專號每册六角
預定半年連郵一元
六角全年連郵三元
(材料豐富)

第三卷第一期

本社叢書

王沈先新生著

中國航空業政策論

同時出版
定價一元
均為壹元

鐵交兩部爭執中之郵件運費問題.....	洪瑞濤
改善現行鐵路貨物分等制度之商討.....	畢慎夫
建設鐵路倉庫之管見.....	吳紹曾
我國公路運輸管理問題.....	夏憲講
鐵道運輸速度問題.....	王竹亭
九一八事變後之東北運輸事業.....	章江波
揚子江宜淪段水道視察報告.....	朱希尚
法國之航業政策.....	王沈
德國之特快汽車公路網.....	孫振東

交通記述

鐵路材料帳目則例之檢討.....	張心激
介紹趙傳雲著之鐵路管理.....	洪瑞濤
籌建錢江大鐵橋工程之經過	
一月來之路政.....	李芳華
一月來之電政.....	劉駿祥
一月來之郵政.....	飛鴻
一月來之航政.....	施復昌
一月來之交通新聞.....	萬琮

諸君

要

檢閱重要史料考查近來各種雜誌內容
研究專門學術搜求作文著書寶貴材料

麼？請讀

人文月刊——如得開發智識寶藏之鎖鑰

袁世凱與中華民國（一續）

白蕉

洪憲帝制小史料（二）

岡田大將與一九三五年

伊藤正德著
王仲廉譯

一千五百年前之中國科學家

陳登善

漢唐之尺度里程考（續完）

尼立喜六著
吳哈譯

廿二年度中華民國各省縣名之變更

讀書提要

吳士棟編著論理學

沈有乾

大事類表（八月）

新出圖書彙表

最近雜誌要目索引

（共三千二百七十七目）

本刊特點

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

第五卷第七期要目

總發行所

上海霞飛路一四一三號

人文月刊社

代理處

上海 生活 時代 作者

蘇新 南新 黎明

現代 大東 申報

服務部等書局

代售處

各埠大書局

另售每册三角郵費二分半

預（全年十册國內三元國
定）外四元八角郵費在內

★★★★★
★ 建 ★
★★★★★

★★★★★
★ 國 ★
★★★★★

★★★★★
★ 月 ★
★★★★★

★★★★★
★ 刊 ★
★★★★★

第十二卷第一期要目

二十四年一月十日出版

插圖 中國歷史上之民族教育家十二編

民族教育之內涵

邵元冲

民族教育與歷史教育

高良佐

如何養成『需要的民族』？

蔣振

中華民族的宇宙觀與人生觀對於文藝的影響

壽昌

民族主義與中國民族復興

賴希如

民族與文學

衛聚賢

民族教育文藝專號

民族教育與音樂

吳夢非

愛國教育

白土千秋著

羅孟平譯

告德意志工人

希特勒

法國民族文藝概論

郎魯遜

南宋詞俠劉龍洲

唐圭璋

民族詩人文天祥

田文

蔣士鋒與民族文學

瑁戈

通俗讀物的介紹與批評

充一

平文言與白話之爭

橫海

臺灣詩話鈔

臺灣王松書

注意 本期專號篇幅插圖均較平時增加一倍優待讀者價目照舊

總發行所 價目

南京成賢街安樂里五號建國月刊社
每册大洋二角 預約半年一元 全年二元
郵費在內 國外加郵費

全國各地郵局 代定處



中國新興事業中之鐵路營業所

徐明翼

鐵道事業之商業化，已成目前改進鐵路營業之中心目標。因鐵路各部份之工作，除營業外，或為設計業務，或為完成業務，或為考核業務，要皆不能直接滿足社會之需要。惟營業一部份係營業之最後成績與社會，故為求營業之發達，必須商業化，以謀推銷之暢旺，於是鐵路營業所之設置。

於一年之中各鐵路先後成立者，已有六所之多。

(一) 津浦鐵路天津營業所——設於市內東馬路一二六號。

(二) 津浦鐵路南京營業所——設市內新街口。

(三) 京滬杭甬路南京營業所——設市內太平路。

(四) 京滬杭甬路上海第一營業所——設靜安寺路。

(五) 京滬杭甬路上海第二營業所——設南市。

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

(六) 北甯鐵路天津營業所——設東馬路。

其目的對內為振刷精神，消除不良積習，對外係與社會商旅直接供給「行」之便利，間接供給「衣」「食」「住」之完備，其服務社會之事項，多為舊有車站所不能辦者，總計年來特殊之工作，可分為下列數端：

(一) 代客商提取發運採購各鐵路沿線貨物。

(二) 代客商調查各地貨價及市場情形，介紹各種廠家。

(三) 代客商收取貨價接洽貨樣及商定價格等，以免客商自遠地往返跋涉之勞。

(四) 指導貨運，詳細答復書面及口頭問訊。

(五) 填發先付到付及代收貨價等貨票與提貨單。

(六) 填發團體減價乘車證及發售各種客票，并送達

客商寓所。

(七) 指導團體或個人旅行事務。

(八) 預定臥舖及代定旅館。

(九) 代客商接取或送達行李包件貨物及小包件等。

(十) 填發本路及聯運行李包件票，並到付包件票及包件之代收貨價與保險運送等。

(十一) 轉函客商意見。

(十二) 布告宣傳鐵路一切章則及減價辦法，並發售旅行指南及各種鐵路規章則例，並指導用法，

各營業所雖創設時期不一，但其成績皆有可觀，茲就津浦鐵路天津營業所創設半年來之經過，及目前發展計劃，以及內部之管理方法等分別記之，當可想見其將來之事業前途矣。營業進款雖不能作為營業狀況統計之正確標準，但亦可察知其營業狀況之盛衰及社會是否需要與需要之程度，津浦路天津營業所開幕六個月來，營業進款已由六月份之一萬三千元，增至十一月份之三萬四千元，發展之速，可見一斑。

營業所之設置，依各鐵路需要之不同，故其收效亦異，有偏於發展招徠客貨運輸之用，有偏於宣傳，亦有偏於

輔助舊有客貨運輸業務之不足者，茲以津浦所設之津京兩營業所而言，其收效即大不相同，南京營業所半年工作之效果，當以宣傳鐵路業務為最著，天津營業所半年工作之效果，則以發展招徠客貨運之成績為最著，故其每月進款依次急趨直上，由一萬二千九百餘元以至三萬三千二百九十餘元，每月進款平均約增百分之二十五，如依此比例，五年之後，營業發展當較目前可增十倍，此係單就對外營業發展而言，若再計其內部工作效能，當考其工作員司之人數，津浦之天津營業所客貨行李包件問訊事務各部員司總額共十二人，以十二人之力而舉辦較舊有火車站事務更繁廣之事業，而其成績尚可超越之——此種業務成績，依商業化之目標觀之，可謂「以最少之資本獲極大之利益」，茲將天津營業所開辦後第六月份之損益報告書附後，即可推知其業務成績之概要矣。

津浦鐵路天津營業所損益報告書

民國二十三年十一月份

收項

付項

本月客貨營業進款 三三二九三·二六

薪金

五九一·一五

房租

一九七·五〇

消費

一二四·三四

盈利

三三三·八〇·二七

營業所之組織亦因各地需要之不同而異，如天津營業所係津浦北甯合辦，南京營業所則分辦，雖合辦之營業所其內部行政仍各獨立，但其關係則較密切，對外有工作一致之必要，如宣傳招攬及有關信譽各事，對內則有工作區別之必要，如至隴海平漢之貨，如由津浦運送，其里程雖較由北甯運送增二百餘公里，但津浦運價低廉，每五十公斤至鄭州當較由北甯運送可省五角至一元以上之運費，且少一轉口之耽擱，故幾經研究之下，依據商人目的，以運價低廉為標準，乃決定隴海之貨由津浦天津營業所起運，平漢之貨由北甯天津營業所起運，以達為社會謀福利之目標，而求得分工合作之效。

營業所對於接送制度(Store-door delivery system)之嘗試，亦係事實需要所驅使，目今竟成為營業所工作中最重要之一項，接送制度在商業繁盛區域實為極需要者，各國鐵路早已舉辦，在吾國則為始創，因環境及習慣之不同，故各營業所對於接送制度之方法亦各異，然其獲得運輸合

作之利便則相同，綜合國內六營業所對於接送方法之制定，約可分為三種。

一、分區制——即如分南京市為四區。(一)下關商埠區。(二)下關至營業所間。(三)城內下關。(四)偏僻處至下關。

所有接送汽車費，因區間之不同而異，每件自一角以至二角五分，不以貨物或行李包件內容種別而異，小包件在十公斤內者免費。

二、分類制——即按接送物件之不同與貨物之等級而異，計分下列數種。(一)行李包件類。(二)一等貨物類。(三)二等貨物類。(四)三等貨物類。(五)四等貨物類。(六)五等貨物類。(七)六等貨物類。(八)車輛類。(九)靈柩等特殊物件類。(十)牲畜禽獸類。

此種方法，較為繁複商家不易明瞭，然其分類詳析，收費較為公道，除依類別收費外，又分為接或送及接送兩種收費辦法，即一物由車站至營業所為一接，由所至客商住處為一送，如由車站至旅客寓所則為接送，接送之費倍於一接或一送，其接費與送費則相同，除以上區別外，尚有整車與另件之別，整車取費，則較另件為廉，十公斤以

內小件則免費。

三、標準制——即以某一定之距離為收費之標準，不分類別與區域，如津浦天津營業所在東馬路北頭為全市中心，即以營業所至總站之距離為一單位，每一單位距離內，每件物品在一百二十公斤以內者收汽車接或送費一角，整車在二十五件以上者每車收接送費二元五角，在二十五件以下者，按件計算，小包件在十公斤以內者，則免收接送裝卸等費。

以上三種方法，由各營業所分別運用之，各有特長之處，因之成績皆佳，津浦鐵路天津營業所即採用第三法標準制，收效極良，每月汽車接送費均在六百元以上，每日接送物件皆在二百件以上，此進彼出，頗有欣欣日上之勢，是知社會之有此需要矣。

除舉辦汽車接送外，營業所尚代客採購各鐵路沿線之特產及原料等，如博山玻璃絲，德州西瓜，肥城桃等，既省客商往返跋涉之勞，又可節省經商資本，輔助社會實業，自營業所開辦以來，此項工作亦日見增多，將來信譽卓著後，其發達自可想見，故亦為營業所重要工作之一，自今以南京天津兩所辦理較多，與代購特產有聯帶關係者，

即為代客調查重要商業區之市價與市場情形，現際營業所方在創辦之時，商人對此尙未能注意，故無委託辦理者，此種工作，既利用鐵路長途電話及電報直接傳達之迅速與便利，對於商家亦有莫大之助益，況在試辦期間一切費用概未規定徵收，尤為不可多得之良機。

與代購特產尙有一聯帶之便利，即鐵路代收貨價，無需遠地廠商顧慮，有鐵路之担保，向買貨者提貨時代收，更無須經由匯兌之煩瑣，蓋到達營業所或車站，一經向購貨物者收得貨價後，起運站所接到正式通知，買賣廠商，即可持憑單向起運站所提取現款，此項代收貨價工作，津浦之天津營業所辦理甚夥，貨物及包件皆已舉辦多起，蓋客商一經嘗試之後，即源源相繼而來矣。

除代收貨價之外，營業所尚與各銀行聯絡，如客商有大批貨物運往遠地銷售，而欲免積壓資本之流通，可由營業所填發提貨單，此種提貨單即有價證券，可以簽字轉讓，亦可向銀行押款，營業所即代辦此事，故與銀行時有聯絡之關係，又在鐵路貨物代收貨價未實行之先，津浦之天津營業所亦已舉辦代收貨價，但係委託銀行代辦，故營業所之事業時與銀行發生信用之互相關係焉。

此外營業所向答復客商一切關於鐵路客貨運之問訊，及解釋公布發售鐵路一切規章，俾客商對客貨運輸皆有相當之了解。

除以上特殊事務外，營業所亦發售一切客貨票行李包件票，及指導團體旅行，頒發團體減價優待換票證等，並

於相當時期舉行導遊團體旅行，以調濟社會羣衆生活。就天津舉辦半年來之成績觀察，營業所之前途希望實大，將來吾人更望能於離鐵路之內地，貨物集中區域，分別設立營業所，以擴充其效用，使普遍於全國，則設立營業所之宗旨，庶幾完成矣。（大公報）

汪精衛題郵政輿圖

賀鄉托

吾國自清光緒二年，創立郵政，迄今垂六十年，郵政輿圖之繪製，則在光緒二十九年，至三十四年，曾經一度改作，民國八年，再度重編，現已十四年矣。交通部因郵政區擴展，全國彌綸。絕無荒蕪，類通魚雁，前之郵政輿圖，應加繪製，以合實際，茲已梓印出版，較諸昔製，益臻完善，惟是遼甯九七〇・〇〇〇方里，吉林八五四・一二九方里，黑龍江一・三五五・二〇〇方里，熱河五八〇・〇〇〇方里，（按照內政部土地面積統計）版圖依舊，情勢全非，何日郵羽聯翩，飛到故時城郭，所盼河山無恙，還成不缺金甌，此汪精衛氏題郵政輿圖，所以詞多沉痛也，茲錄其原詞如下：

庶矣哉四百餘兆之人民，廣矣哉四百餘萬方里之河山，悠矣哉四千餘年之歷史，可泣而可歌，率三民之主義兮，進斯世於大同，何寇賊之披猖兮，致四海於困窮，此一片乾淨之土兮，一片忠純之血之所灌也，慚當以慷兮血吾與子其借作也，身滅兮種延，家毀兮國全，同此心兮，所向無前，同此心兮，所向無前。



隴海路之完成與開發西北

鮑覺民

一、隴海鐵路建築之簡史及其向西進展之現狀

隴海鐵路，原名爲隴秦豫海鐵路，隴海乃其簡稱。全線經過甘肅陝西河南及江蘇四省，東起江蘇省東北之海州，西迄甘肅省之蘭州（又名皋蘭），爲橫貫中國腹地之東西最要幹線，全長達一千六百八十三公重。此路未築之先，自開封至洛陽間，原有汴洛鐵路之設，並于宣統元年（一九〇九年），即已通車；民國以後，始決定就汴洛線分向東西延長，即一由開封東達江蘇之海州，一由洛陽西向，而以甘肅之蘭州爲終點。初時工程，尙稱迅速，民國四年，東段之開封至徐州、及西段之洛陽至觀音堂間，均已先後通車；其後因歐戰突起，國外借款，深感困難，工程遂陷于停頓。戰後，政府雖復舉外債，續繼建築，但又因國

內戰爭頻仍，以致工程屢興屢輟。東段之徐州至海州間，迄于民十四年，始克通車；而西段之自觀音堂以西，經陝州靈寶，以迄潼關，直至二十年底，始行正式通車。總觀全線所經之地形，大概言之，可以鄭州爲分界，鄭州以東，地勢平坦，以西則地形較爲崎嶇，工程施展，亦較困難。今者，潼西段工程，瞬將完成，預計本年底通車西安之計劃，當可如期實現；而同時東端海州之連雲港，亦已竣工。此後西北貨物直達沿海之海陸聯運，得以開始實行。際此高唱入雲之開發西北呼聲中，未始非一件可以慶慰之事也。

二、隴海車通至西安後關於改道問題之商榷

隴海路西展工程，年來因積極進行，本年底即可通車

西安；從此古代關中之繁榮與富庶，不難期其逐漸恢復。但開車通至西安後，工程或將又有一度之停頓，因西部山地更多，民苦貧瘠，路線所趨，或將更易。據最近報章所傳，大致約有兩途，一為仍按原定計劃，續繼西向，以達蘭州；一則改道漢中，南趨成都，且有「以國防論，前者為要，以經濟論，則以後者為要」之論，又據報載，隴海路漢西段工程局長孫謀，近向鐵道部建議，以路軌向西展至蘭州，恐營業收入，不足以養路，主張修至寶雞後，即折向漢中而達成都，以打通川陝直達連雲港路線云云；以致鐵道部對此迄未有所決定。竊願于此，稍抒管見，以就正於當局諸公。

就養路及營業上收入之豐富言，則西成線沿路所經之漢中平原，物產豐饒，民較殷實，加之終點成都，更為四川盆地精華之所在，則目前營業上之收入，確可超過西蘭線。但工程方面，則此線地形上之崎嶇複雜，亦遠在西蘭線以上。秦蜀棧道之險，自古目為畏途，而有「蜀道難」之詠。計自西安直達成都，長約一千公里，北出寶雞，南出梓潼，地始稍平，自陝西寶雞，（高度六三四公尺），渡渭水，過大散關，越秦嶺（二〇〇〇公尺），至鳳縣，

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

經鳳嶺（二三〇〇公尺），過褒城，漢中（四〇〇公尺），至沔縣（五二三公尺），稱為秦棧；又自沔縣沿漢水上流，越巴山（約一三〇〇公尺），出四川神宜驛，渡嘉陵河，過劍關（四六六公尺），至梓潼縣，稱為蜀棧。（註一）其間山嶺錯雜，坡度陡峻，秦嶺坡度通常均在百分之三至百分之四之間，山谷則深而且狹，建築鐵道，所費自必甚鉅。故原為經濟上着想，但結果亦未必可以經濟；且為發展蜀中交通，則川漢鐵路，當更較西成線必要與經濟。至於自西安至蘭州之原定路線，僅長六百十五公里，且沿路所經，多為黃土高原，地形上雖亦不乏山嶺之險阻，但較之秦嶺巴山，則工程上難易之差，究未可以比擬。如從國防方面着想，則此線之完成，更為刻不容緩之事，此為識者所共見。其實，隴海路西蘭段之完成，固不僅為國防計已也，而關係於整個西北經濟上之開發者，亦至重大，此點容在下節分別詳述。惟於此有須更行申述者，即西成線之建築，非不重要，特際此政府財力不裕之時，兼籌並顧，或為事實所不許，但權衡輕重，事分先後，兩者擇一，則正不妨俟西蘭線完成後，如有餘力，再行修築寶成支線，自寶雞南穿漢中，而達成都，既能促進漢中巴蜀富

源之開發，抑亦可以培養隴海幹線之完成也。

二、隴海路之完成在經濟上之重要

秦漢之際，關中之地，引涇渭之水，作鄭白二渠，沃野千里，極為殷實；史稱「溉田四萬五千頃，關中自此無凶年。」其後渠工漸廢，唐時溉田不過萬頃，北宋以後更非昔比，灌溉之功，幾同盡廢。清劉獻庭有言：「西北非無水也，有水而不能利用也。不為民利，反為民害，旱則赤地千里，潦則深沒民居」。實為至言。年前華洋義賑會，曾有渭北灌溉工程之計劃；最近全國經濟委員會，亦以開發水利，為切要之圖。他如甯夏一帶之沖積河谷，土性肥沃，農產豐饒，素有「塞北江南」之稱；又蘭州以西之湟水一帶，亦多田疇廣闊，豆麥稱盛，為青海省農業為中心地；即甘省西北之甘涼一帶，亦有土田饒沃，農牧兼宜之稱。但因交通不便，凶荒之年，民生困苦，固不待言；如

民十七年之甘省旱災，其直接原因，固原于亢旱數載，而間接原因，則由以交通不便，販運困難，不及救濟，以致災民死亡者極多。即幸而遇豐年，則過剩之穀，亦祇能滯於產地，穀價奇賤，求售無門，如今年關中夏收豐稔，即

不能移其所餘之穀，以濟江南之大旱，反致五穀豐登，而有農哭於野之慘象。（註二）民國以來，西北各省，天災之多，災情之慘，令人不忍卒言。將來交通便利，直接之施賑，固較易易，而間接促進水利之發展，農產物之增加，則災荒亦可自然減少，其于國計民生之關係，極為重大。穀類之外，陝省渭涇平原之棉，不特產量甚多，佔近年國內棉產額之重要地位，且因氣候乾燥，土質輕鬆，對於美棉之移植，最為適宜，故纖維細長而有光澤，品質之優良，遠非他地所及，但因交通不便，運費過高，尙未能盡量發展。他日之希望，更不待言。

西北大部，因雨水較少，地多草原，為天然良好之牧場，發展牧畜，最為相宜，而尤以甘肅青海及甯夏諸省為然。故農田以外，皮毛乃為西北之最大特產。牲畜產物，除皮毛可為製衣之原料外，肉可為食，乳可為飲，骨亦可製器，故牧畜之正副產品，莫不為人生日常之所需；且皮毛之禦寒，美肉之可口，鮮乳之滋養，多非其他米麥絲棉可比。其于西北民生關係之重要，可以概見。目前，甘肅出口之最大宗，即為羊毛。我國羊毛，現以西寧甯夏所產之套毛為最佳，居華北羊毛出口之主要地位，借以交通

不便，運輸極艱。水路交通，僅恃皮筏載貨由蘭州或甯夏，順黃河而下至包頭，俾能啣承平綏鐵路；此為現時甘青甯諸省運貨交通便利之途徑。但黃河水流湍急，僅可順流而下，故至目的地後，即將皮筏出售，不復逆流而上。自蘭州至包頭之水路，長約九百公里，行期須二星期至一月餘，視水量及風向而異；且一年之中，黃河上流，復有結凍或流冰時期之阻礙，僅有數月可以通行。至於自蘭州至西安之陸路交通，因土質疏鬆，而易吸水，故一遇大雨，則泥濘沒脛，交通為之滯阻，晴後則又積土盈尺，風起塵揚，輪陷成谷，僅可得通；大車往返，固甚困難，即汽車通行，亦極易於損壞。可知西北貨物之對外運輸，亦艱苦困難，可以相見。故欲發展西北之畜牧事業，增進皮毛之對外出口，首當便利交通，隴海完成以後，則往昔之須藉水道而下包頭者，即可東下而直達海口，運費既減，成本自輕，大規模畜牧事業之發展，庶有望焉。中山先生亦曾主張於西北諸省，採用科學方法，改良畜牧，俾能成爲世界肉類之供給地，以取現時南美洲阿根廷之地位而代之；但欲發展此最大食物之生產地方，建築鐵路，更爲首要之圖。此不特可以增進皮毛原料之生產，且亦可以解決一部

份世界食物之缺乏，誠爲立國遠久根本之計也。

陝西石油儲量之多，爲全國最，分佈面積，殆遍全省西北各縣之大部。惜因阻於交通，所產多供本地之銷用，對外運輸，僅恃駱駝大車，每百里每桶運費達三角五分左右，宜其未能盡量發展。又甘省西北之祁連山北麓一帶，亦富油田，本地人民，多就露頭之油泉流出處而取用之。至於甘省蘭州華亭諸地，頗多煤藏；又沿賀蘭山東麓之中衛甯夏一帶，煤系分佈，連綿不絕，在西北素負盛名。但均以交通之艱難，工業之幼稚，而未能利用新法開採；貨棄於地，良可歎惜。又隴海西段完成後之重大問題，則爲動力之來源。近世各國新興工業或交通方面所需之動力，多已漸取「白煤」而代黑煤，即以水力而代火力。黃河及其支流渭涇諸河之上流，水流湍急，最宜利用發生電力，既可供火車發動力之用，又可灌溉沿河兩岸之高田，增加生產效率，所餘電力，更可供給各種工業之用，一舉數得，利莫大焉。據德工程師巴爾克之估計，僅就寶雞山谷一處積水，以供電力；即可以電力，將渭水引灌北岸高原田地，約五百萬畝，且可將所餘電力，供給各種工業，及將來隴海路西蘭段火車發動之用。（註三）雖目前不特無此

舉辦之財力，亦尚無此急切之需要；但國家事業，應從遠久着想，不妨待之將來可也。甘肅西北及甯夏各地，又多天然鹽池，如吉蘭泰鹽池，即為其中最大者，周圍四百餘里，池畔凝鹽自二尺以至六尺，遠望之白如積雪，採取既易，復無煎晒之勞，鹽質潔白堅好，運銷甘陝大部；至如青海鹽產，尤著盛譽，而銷地亦甚廣，除甘陝外，更南達雲南與西康。此亦我國西北重要之寶藏，異日畜牧業盛，即可就地取材，以製醃肉矣。

我國西北毛產甚多，而近年全國之毛織用品，幾全持外貨之進口，言之痛心。當遜清末季，左文襄公平定新疆，首創織呢總局於蘭州，其眼光之遠，魄力之雄，誠足令人敬佩。所惜其後因資本不足，主持復未得人，加之運銷困難，以致營業不振，終至停頓。今者毛織用品，既為我國進口貨物之大宗，而本國所產之羊毛，反多運銷他國，供給毛織原料之用，以仰給國外市場，故市價之漲落，亦多操諸外商之手。所餘之一部分，則在西北各省，純以極陳腐之手工，製造毡毯，僅能供本地及附近各地之需，未能以收工業之效。此後隴海西達，如能集中資本，創設大規模之毛織廠，或就原有之織呢廠而恢復經營，並擴充規

模，織造呢絨，以應國人之需要。以西北原料之豐富，產地之靠近，加之工人亦能刻苦耐勞，則成本之低廉，銷路之推廣，自無問題。即此一端，如能自給自足，減少國人基本需要對外之倚賴，不特可以利用厚生，抑亦含有重要國防之價值。又甘青甯諸省每年出產牛馬等皮甚多，如能大規模發展畜牧事業，則皮革之出產更多，允宜就地設立製革工廠，將生皮蹂為熟皮，以製造各種皮箱皮鞋皮包及其他軍用皮件，不特原料不致賤售於外，苟能善為經營，則獲利可操左券。除皮毛外，牲畜肉類亦可運銷他地，以供食物之需要。我國腹地各省人民，多有數月不知肉味者。目前西北牲畜，多僅取其皮毛，因交通之不便，肉類無法運出，將來可於蘭州，設立大規模之屠宰場及罐頭廠，既可利用新式冰箱，迅速將鮮肉鮮乳運達各地，復可取青甯諸地之鹽，製為醃肉，原料來源，固不患其竭乏，而肉類乃為人生所必需，更不憂其無銷路也。以我國西北諸省面積之廣，天然牧場之優美，較之美國西部大平原，殊無遜色；則將來蘭州之地位，當不難比擬於美國之芝加哥，（按 Chicago 為現時世界最大之屠宰業中心，亦即世界肉類供給之中心地）願引領而望之。

以上僅就隴海路完成以後，對於開發西北畜牧鑛工諸項之關係；但僅舉其犖犖大者言之，其他直接或間接的促進整個西北之開發與繁榮者，殊難一一詳舉論列。總之，此路完成後，如能就以上諸方面，銳意經營，使黃河上流山僻荒蕪之區，西北廣闊之面積，數十年後，蔚然改觀，在中國史上，當不難有新頁之出現，而使開發西北，終不致流為空言也。

四、隴海路之完成在國防上之重要

隴海路之完成，不特有關西北經濟上之開發，其於國防上之重要，更爲讀者所共見。昔俄皇之建築西伯利亞大鐵道，自歐洲之波羅的海而東達太平洋，東西橫貫歐洲，全長達五千四百餘哩，費時十四年，工程之偉大，可以想見。但西伯利亞，終年嚴寒，人口稀少，物產亦鮮；其終不惜偌大鉅資，如斯年月，而完成之者，不過求爲國家謀一海口之出路耳。不特此也，其自貝加爾湖(L. Baikal)至海參崴一段，原須繞經黑龍江外，長約二千哩，且沿途崎嶇多山，工程極難；適值中日戰後，趁我國政府外交之趨于聯俄，遂得于我國境內，建築橫穿吉黑之中東鐵路(原

名爲東清鐵路)，縮短路線幾一千哩，而得東出海參崴之捷徑；但一面仍不惜重資與犧牲，兩路並建，由赤塔與中東路分軌，經伯力而于雙城子復合，即所謂環黑龍江鐵道(Amur-Ussuri Railway)。其政治家眼光之遠大，殊可令人佩服。推其主要之原因，固亦爲國防計也。我國西北面積廣闊，民族與宗教，均極複雜，兼之交通梗阻，中央政令，每苦鞭長莫及，證以往事，昭然若揭；遠如庫倫之獨立，外蒙之擄貳，近如新疆連年之紛爭，中樞均無如之何，今日亦俄之劫持外蒙，英人之陰噬康藏，虎視眈眈，敢懷伺釐之心，邊多掛盜之氓，一旦有事，雖一兵一卒，亦無由以飛渡，廣大土地，拱手資敵。蘇俄之建築西土鐵路(一九三〇年已完成)，而與新疆邊境相平行；英方亦擬由印度邊境，建築鐵路，接通拉薩，並展至新疆邊境；識者憂之。故隴海完成後，可使蘭州成爲西北交通之中心，北達甯綏，西南通青海西藏，西北亦可逕達新疆，庶國防較爲鞏固，政府稍減西顧之憂。就地理上言，蘭州約當我國疆域之天然中心；中山先生曾主張以蘭州爲陸都，立意至爲深遠。抑有進者，新疆及黃河上流一帶，自古及今，皆爲華戎雜居之地，種族極爲複雜，最重要者，包有漢回

蒙藏四族，其中尤以漢回爲最多。我國之回教徒，總計約達五百萬人左右，其中定居于甘肅一省者，即達二百萬人之多；（註四）宗教既有攸分，俗尚遂亦各異，因此常以漢人發生仇隙。遜清一代，屢爲甘患，爲最烈者，如同治年間回亂，（一八六一至一八七八年）陝甘一帶，悉遭蹂躪，死亡達二百萬人以上，雖賴左宗棠之用兵多年，卒告平息；然而元氣大傷，迄今未能恢復。近如民國十七年之亂事，僅甘肅一省，即死亡達二十萬人之多。推原禍始，則因交通之梗阻，文化思想，無由溝通，信仰各異，成見滋深，有以致之；及其事發之後，則復蔓延日廣，而消弭甚難。似此對於國家元氣斲傷，啓種族之仇隙，亦爲該國防者所應引爲前車殷鑒，而設法預防于未來也。切要之圖，自當首推便利交通。是則隴海路之完成，意義之重大，更可概見。

據翁文灝氏云，甘肅省自紀元前二世紀，以迄十九世紀，計有地震之年，達二百三十五年，即平均不及十年即有一次地震；其中自十四世紀至十九世紀之數百年間，因紀載較詳，則每世紀平均有地震者達二十五年，亦即平均每四年約有地震一次。地震最多之區域，乃在隴東之隴山

山脈一帶。近年地震之最烈者，當以民國九年十二月十六日之大震，尤稱空前浩劫。至時山崩地裂，河流爲之壅塞，村鎮多爲淹沒，總計死亡達二十五萬人左右，實爲世界所罕見。在地質上言甘肅之賀蘭山及隴山一帶，乃爲大斷裂地，最易發生地震之慘劇。但當甘陝每次地震之後，人民之死亡者，其直接由於屋宇之摧折及地層之下陷等，爲數尚非最多；大半皆因地震之後，村鎮毀滅，衣食無由以取給，以致不堪凍餓而死，加之死傷載道，醫治因所不能，掩埋亦每無人，遂致尸露于野，或河流壅塞，水不外流，而疫癘隨之，此則不能不歸咎於交通不便，有以致之。民國十二年九月一日，日本之關東大地震，亦爲世界最烈地震之一，以橫濱東京一帶人口之密，死亡僅十餘萬人；良以交通甚便，救濟易於着手，而元氣之恢復，亦較易耳。可知自然界之災患，有時雖非人力所能防之於未然，但事後之急救與濟賑，則爲政府及社會應有之舉措也。舉一反三，則知隴海路之完成，又豈僅能狹義的經濟上及國防上之目的而已哉。

惟目前之談開發西北交通者，似多着重於公路之建築，但值此政府財力不裕之時，而爲暫時之計則可，如欲以

爲長久之策，或大規模的發展西北公路網，竊恐其未能也。據拉西曼氏之報告，以目前中國各省之鐵道與運貨汽車，對於貨物運輸之代價比較，則鐵道之運輸貨物，每公里每噸之運費，最高爲一角七分，最低爲三分二厘，而運貨汽車之運費，則最高爲五角二分一厘，最低爲二角五分六厘，（註五）可知汽車運輸貨物之代價，實超過鐵路多，此爲極堪注意之事。其重要原因，乃爲保養公路之費用浩大，而汽車之壽命，又遠不及火車車輛之經久所致。如此種數字爲準，則欲藉公路之建築，以期大規模的開發西北，實未必可以實現。以西北面積之廣，所需汽車之多，僅就汽油一項，即將成爲最重要之問題，因國內所產油類，爲量既少，且亦未合商用，所需汽油，幾全恃諸國外之供給，不特在國防上，交通命脈，完全操之他人，即經濟上亦耗費太鉅。現時輸入之汽油價格，在沿海各埠，每加侖約爲七角，此數超過美國太平洋沿岸之成本，已達六角之多，其在西北內地，如潼關每加侖之價格高至一元二角，及至甘省之蘭州，竟貴達六元。（註五）即此一端，已覺全恃公路，爲開發西北經濟，鞏固西北國防之不可能。根本之計，惟有亟亟完成隴海路，以達蘭州；而公路之

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

建築，不過爲促進並補助隴海路對於西北經濟上及國防上偉大使命之實現，且亦惟隴海幹線完成以後，西北公路，始能發揮其更大之效能耳。（完）

（註一）見張其昀：本國地理圖冊

（註二）見本年六月十六日大公報之「關中夏收豐稔」

（註三）見本年六月二十五日大公報之「宋子文考察西北經過報告」

（註四）見Oressy著China's Geographic Foundation

（註五）見拉西曼報告書之第六章（大公報）

▲周教廳長題王松滋祠聯

明嘉靖間，倭寇來犯無錫，縣宰王松滋公，孤城禦侮，奮勇抵抗，卒敗倭奴，邑懷人惠，乃營專祠，按時祭奉。頃蘇省教育廳長周佛海氏題聯云，「死難三十六人，公未死，有甚於死。名垂百千萬載，能成名，必不求名。」語意亦長，足勵末俗。



日本在東北築路之熱狂

擇十二月二十二日上海英文「密勒氏評論報」哈爾濱特約通信。近頃日人在「滿」修築鐵路之熱狂，漸令吾人

感覺欲寫一翔實報告之困難。據報紙消息，頃聞南滿路假借偽政府名義進行建築之路，共計不下八線。據聞其中最重要之三線，黑河路，圖們甯安路及熱河路，俱已將近完工。十二月一日起已有某某數段開始通車矣。

觀察此等路線之興築，似以戰略為唯一動機。所謂黑河路者，自齊克（齊齊哈爾——克山）與呼海（呼蘭海倫）二路構成之弓形路線之背，起始北展，而以與海蘭泡隔黑龍江對峙之大黑河為終點。據聞該路南段自通北至秦爾屯一段，長一百三十六·八公里，頃已完成，於十二月一日通車。

此路在戰略上所佔之重要性，至為顯然。該線完成後，將令大黑河與哈爾濱及齊齊哈爾日方二軍事重鎮相勾聯，在軍事上殊有莫大之便利。該路經行之處，多為山地，

沿路多大森林，向為萑苻出沒之所，今此路一成，則形勢將一劇變矣。

蘇聯方面對此路之完成，至感不安。蓋大黑河與海蘭泡夾河對立，該地為蘇俄遠東軍事重心之一，俄方在彼築有極堅之砲壘，故一旦有事，當以此為最先之軍事爆發點也。據聞蘇俄最強之空軍根據地即在海蘭泡與博赤喀里濕站之間，（博赤位阿穆爾鐵道上）其勢不僅足以威脅大黑河與新築成之黑河路，且不難進而轟擊齊齊哈爾，哈爾濱及松花江沿岸之城市也。

惟該路在經濟上之價值則甚微。蓋該路路線所經多為曠野，其經濟價值不在今日，而毋甯將期諸異日。所謂北滿之穀倉，尙遠在該路線以南。新路所經之地，僅有通北，龍門鎮及瓊輝三地，其人口與發達情形，均遠遜北滿其他城市也。通北與龍門鎮人口，綜計不過六萬。境內十分之四均為森林，故將來木材業或有發達之望。關於該區漢

餘糧食可供輸出者，每年至多只有七八萬噸，較諸呼海路在通北以南每年可運出四十萬噸者，懸殊實甚。

日方在規劃此新綫時，似一仍以前俄人之計劃，當時俄人擬自哈爾濱敷設一綫，直達海蘭泡，其路綫與今之呼海路與黑河路相仿。當時中東路本有興築此支綫之意，嗣俄國國內發生革命，因而擱置。至一九二四年（民一三）黑省政府又有興築此路之議，曾與哈爾濱史基達爾斯基兄弟公司（今已破產）訂有合同，但此事亦未能實現而作罷，另由官方着手自辦。

據中國官方之計劃，該路將沿嫩江興築，較現在之路綫稍西。中國築路事已經開始，以齊克路之甯年為起點，向北修築與訥河相聯。據聞由訥河至墨爾根（嫩江）一段，現仍由日人繼續建築中，惟自墨爾根至黑河一段將否興築，則現時尙未明瞭。吾人應憶者，即此路路綫之勘定，係出於中國工程師秦某之手，乃事功未竟，而地土淪於外族，滋可痛也。

黑河路未竟工程頃正在神速推進中。據目前之計劃，此路可於來年完工，屆時自大連以至黑河可以直達。現時由泰爾屯至黑河有長途汽車可通。在黑爾根與黑河間，亦

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

有長途汽車。現時沿綫日僑之人數並不甚多，據本年十月二十五日之調查，共計有二千二百六十七人，其間黑河有五百四十六人，北安鎮有一千四百七十七人，海倫有二百四十四人，至於日本之軍警，則未計入。

x x x x

其次在趕築中之另一路則為圖們路，該路亦係於今春由南滿路興築。起點在圖們江口之圖們地方，沿海蘭河而北，越老松嶺而抵馬林河。（該河為牡丹江支流，在鏡泊湖南匯合）。現時該路已築至甯安（甯古塔），計長二百五十公里，定十二月一日臨時通車。自甯安至牡丹江一段則定於來春完工。

圖們路將繼續向北修築，以迄松花江上之依蘭（三姓）地方。頃間正在距中東路牡丹江站以東四公里地方，建築橋樑，以便火車通過。前此牡丹江本為一冷落小站，今日則大興土木，生氣勃勃矣。一年前該地人口不過一千五百，今則有二萬五千人以至三萬人，後來者當踵趾相接也。圖們向為漁村，今日發達之情形，亦與牡丹江站相仿。此路所經之地，富於農產，凡大豆花生等北滿之特產，此間均甚豐饒。甯安以產麥著，其質之佳，全滿無出其

右。據建築該路之工程處估計，該路完成後，將來每年可運輸農產品二十萬噸，此類現時均由中東路轉運。此路完成後，將成爲中東路之勁敵，以後東路貨運，均將南向而以朝鮮海港爲出路矣。

老松嶺遍山森林，惟前此在經濟方面，並無甚價值。該地僅時有少數木筏，沿牡丹江而北，轉中東路輸出。因牡丹江中有一瀑布，以故木筏不能暢行。圖甯路築成後，木材業可大盛。日人方面現正在牡丹江附近，設立一造紙廠，以便就近取材焉。

圖甯路展至依蘭後，其影響之大，將遠過南段。蓋該時松花江上三分之二之貨運，現時經過哈爾濱者，將轉趨圖們而經由朝鮮之海口矣。今年由松花江運轉之大豆有三十萬噸，煤十七萬噸，食品八萬噸，麵粉七萬噸，其他商品五萬噸，均曾經過哈埠，其數量較諸去年，增加百分之二十五。如圖甯新路完成後，則大部分之貨運，將舍舟而遵陸矣。

牡丹江至依蘭一段鐵路，何時可以完工，目今尙難臆測。惟觀目前工作之亢進，則大概於兩年內可以落成。據

報載，此路路線決計沿牡丹江岸敷設，途中將經過森林茂之山嶺。據傳沿江某某數處曾發現金沙，探探或有希望歟？現前該區反抗偽國之份子甚多，時時出沒於中東路沿線。

此外尙有一新築支線，不可不一提及。日人頃由琿春築一路達朝鮮北境之古邑 (Gugye)，全綫長二十四公里，爲朝鮮雄基南洋鐵路之營養綫。現時在古邑附近之圖們江上，正興築橋梁。此支路非南滿路經營，而歸一日本私人公司興築。據聞此路將於來年元旦通車。

第三重要鐵路，定於十二月一日通車者，爲熱河路。該線由錦州通熱河之凌源。該路自錦州至北票一段，通車已有數年之久，日人更將該段展至北票附近之口北營子，向朝陽與凌源推進，全綫長一百五十六公里。(由錦州至口北營子爲九十七·五公里)該路係於一九三三年三月動工，惟中因軍事而停頓，該路築至凌源曾費時一年之久。現正向熱河築修。又朝陽赤峯支線，現亦在興築中，大概不久可以完工矣。(完)

(轉錄大公報)



我國之鐵路外交

宗之琥

一、緒論

我國地大物博，蘊藏之富，甲於全球，諸凡森林，牧業，農業，礦業等，莫不包而有之；且地位良好氣候適宜，蓋為列強所覬覦者久矣；而我國則夜郎自大，以為普天之下，莫非王土，率土之濱，莫非王臣，初不知歐美各國物質文明進步之速，目睹我國饕餮誨盜，百計施其侵略政策，以相奪取，此我國之所以有今日也。

夫我國自晚清以還，日俄虎視於東北，英法窺伺乎西南，咸思乘機侵略，以圖進展，而路權之旁落，即自此始；我國外交之失敗，或為均勢之要求，諸凡借款權也，築路權也，管理權也，咸淪於外人之手，其後雖欲振作，亦不可為矣；蓋我國鐵路之起因，即非自動，而由於外人之要求，且除平綏，株萍，及東北三數短距離線外，莫不成

於外資，故因借款而引起之交涉尤多，茲以管見所及，歷陳於後，其可視為殷鑒也夫。

二、鐵路之侵入

此時期起同治初年，迄光緒中葉，蓋其時舉國上下，已漸知西法之足以強國，起而效尤，而鐵路即以是時輸入焉。

甲、英人覬覦中國鐵路之開始，我國鐵路之籌劃，實嚆矢於英人，初。上海英商於上海及其附近要地間敷設鐵路，以圖增進通商之利便，並聯合滬上二十七商會，晉謁蘇撫李鴻章，要求蘇滬間鐵路敷設權，鴻章拒之，謂我國政府誠認鐵道為重要時，當以自力興築，不必煩外人庖代，使外人於中國領土內，握有鐵道權，以伸其勢力，是大反中國政策，我政府所斷不出也；鴻章當日能為此言，誠

獨照無遺矣。

會英人斯梯芬生來華，蓋欲移其所經驗於印度者，更一試於我國，乃大倡築路之說，以登聽聞，其計劃簡單言之，可分為四，即漢滬，京鎮，粵漢，粵漢四線，而以先築平津線為第一步，並據此計劃，詳細說明，提出於我政府，我政府嚴詞拒之謂中國誠以鐵道為必要，不難自計劃而敷設之，斷不勞外人干預，而斯氏之計劃，乃步二十七商會要求之後塵，而付之子虛焉。

乙、滬滬之興築及收買 二十七商會及斯氏之計劃，雖兩次見沮，而英商之覬覦，仍不稍殺；暗會怡和洋行，密購滬間土地，並於光緒元年，就其地修築鐵道，名曰滬滬，是為中國領土內有外人軌線之始；上海道雖一阻之，旋即通行如故，迨光緒二年三月火車壓斃我士兵一名，蘇滬太道馮駿光乃照會英領，轉飭該公司停車，同時南洋大臣沈葆楨亦有照會致英領，彼不允，並派兵艦至滬示威，我國亦不肯讓步，幾至決裂。李鴻章乃奏派朱其詔，盛宣懷，與英使梅輝立議於上海，九月約定，我國乃以二十八萬五千兩購回焉。

三、晚清路權之讓奪

此時期起於光緒中葉，至於宣統末年，蓋政府已積弱不振內顧尚且不遑，更無暇以對外矣；而各國乃乘機以起，分據要區，各自經營我國振作無方，而利於權之喪失，亦以是時為最焉。

甲、鐵路總公司之借款築路，光緒二十二年，鐵路總公司成立以盛宣懷為督辦大臣，乃定借款築路之策；前後經辦之路為蘆漢，滬滬，萍醴，醴株，諸線；而正太，滬寧，汴洛，粵漢各借款，及蘇杭甬，澤襄，浦信，廣九，諸草約，亦多成於此時，茲擇其荦荦大者，略述如左：

(一) 蘆漢 蘆漢於光緒二十二年興工，二十三年，乃與美商議借債，而美商要挾之多端，與英議，亦不成，乃於四月與比商訂草合同十七條，借款四十五萬磅，次年，乃訂正合同於上海，並增專條五款，實則俄法在後操縱之也；其後比忽翻前議，不付借款，交涉久之，乃於二十四年續訂詳細合同二十九條，訂借比款一百二十兆五十萬法郎，九扣，利息五厘，以三十年為期，而我造路，購料用人，行車，管理，等一切事權，遂皆淪於比人之手焉。

(二) 京奉 光緒二十四年八月，我國與中英公司訂合同二十條，借英金二百三十萬磅，九扣，利息五厘，以四

十五年爲期，而以管理權完全俾之英人，蓋爲接造關外鐵路計也；茲更以關內自辦鐵路之管理權俾之，失計之處，當軸者不能辭其咎也。

(三)正太 俄國于光緒二十三年，向我政府要求正太鐵路專設權，我不得已，允之；次年六月，乃由華俄道勝銀行與我山西商務局訂草合同十六條，適拳亂起，乃作罷；至二十八年八月，乃改訂詳細合同二十八條，借款四千萬法郎，九扣，利息五厘，以三十年爲期，權限與蘆漢同。

(四)粵漢 二十四年三月，美合興公司與我駐美大使伍廷芳，訂借款合同十五條於華盛頓，借英金四百萬磅，九扣，年息五厘，以鐵路全件爲頭次抵押，至二十六年二月，復由盛宣懷與之續訂合同二十六款，借美金四千萬元，俄法雖屢阻其事，卒無成。

(五)滬甯 光緒二十四年閏三月，英向我政府要求滬甯鐵路借款權乃於二十八年七月與英銀行公司訂合同二十五條，借款三百二十五萬磅，九扣，年息五厘，五十年爲期。此實爲各路中主權損失之最鉅者。

(六)道清 光緒二十四年，政府許福公司以山西及彰

衡懷三府採礦權，並許共修築鐵路至最近水口，以轉輸礦產，此五路要求之所由來也；英人既築道清，乃於光緒二十一年，與我訂合同二十一條，即以建築費爲借款，估價七十萬磅，九扣，年息五厘，以三十年爲期，於是道清乃收歸我有，而爲京漢一支線焉。

(七)津鎮 我國爲抵制德勢之西漸計，乃有築津鎮之議，初，商之於英美，嗣以德人干涉，乃改爲借英德款築之，乃於光緒二十五年四月與德華銀行中英公司定草合同三十五條，借英金七百四十萬磅，九扣，年息五厘，五十年爲期，而造路行車一切事宜，皆由公司調度，嗣因德方不遵原議，事乃罷。

(八)汴洛 二十八年冬，盛宣懷與比商訂合同二十九條，借法金二千五百萬法郎，九扣，利息五厘三十年爲期。

上述諸路，雖皆成於外資，而動機則仍自我，故權自我操，喪失利權，猶不若後此之甚也；茲更就各國攘奪路權之要者，分陳於後：

乙、俄之鐵路侵略與外交問題

(一)東清鐵路之交涉，甲午戰後，俄以調人資格，索

關於我；二十二年春，李鴻章乃與之訂密約於莫斯科，約中即有承認俄國建築滿洲鐵路之語，乃由駐俄公使許景澄與華俄道勝銀行，訂建造經理東清鐵路合同；二十四年二月，復訂條約九款於北京；同年閏三月，又在聖彼得堡訂續約六條；翌年乃推廣其南滿支路而達大連旅順焉；迨日俄戰後，長春以南之鐵路，入於日人之手俄在滿之勢力乃大減；至宣統元年，我政府東清鐵路當局，於所訂合同外，侵我主權者頗多，我國督辦亦徒擁虛名，毫無實權，且自許景澄及後，不派督辦者十數年，而沿路一切採辦權及警察權，亦落於俄人之手，乃與之商訂，於界內設立公會，並訂定大綱十八條，彼此遵守。

(二)北方築路優先權之要求，俄自得東清，屢向我要求北部及東北之築路權，我嚴拒之，復自築京張以示決絕；但於二十五年四月，致俄之照會中，則有中國政府承認，將來如添造鐵路，由北京向北或東北俄界方面，除用中國款項及華員自行造路不計外，若有託他國商辦之意，必應將此意先與俄國政府或公司商議承造，而絕不允他國或他國公司承造之語；作爾自縛，自是北俄一帶之借款築路，不能自主矣。

(三)關外鐵路之佔據及交還，光緒二十六年，八國聯軍進迫平津，俄人乃乘機出兵，佔我滿洲諸鐵路；二十八年，和議成，俄仍延不撤兵，旋以各國反對，勢稍緩和，乃由其專使雷薩爾與奕劻王文韶訂東三省交付條約四款，及交還關外鐵路條約七款，聲明中國承認極力保護鐵道，暨東清路路員之事業，及賠償俄所重修及養路諸費，而兵始撤。

(四)蒙俄協約 宣統三年，庫倫活佛受俄之愚弄，而宣布獨立，俄使乃向我要求自庫倫至俄境之築路權，我因內亂方殷，置之未理焉。

丙、英之鐵路侵略及外交問題

(一)五路問題光緒二十四年七月，英向我總理衙門要求五路建築權，一、由天津至鎮江，後於光緒三十四年，向德華銀行及中英公司借英金五百萬磅興築，宣統二年，復續借三百萬磅；二、由河南山西至長江，道清之修築，即據於此；三、由九龍至廣州，時英人以香港須展拓界址，以資保衛，乃由李鴻章與之訂展拓香港界址專條，定九龍新租之地，為專歸英國管轄，並定建造鐵路之議，謂將來中因建造鐵路至九龍英國管轄之界，臨時商辦；四由浦口至

信陽；五、由蘇州至杭州，或展至甯波；光緒二十四年八月，盛宣懷與中教公司訂蘇杭甬合同四條；至三十年左右，我收回之說大盛，而英人亦堅不讓步；三十三年，始定而英借款，自行修築之議。

(二) 關內鐵路之佔據及交還 俄既佔我關外鐵路，英人無防俄勢西漸計，乃置重兵於山海關，並佔據我京津津榆諸段；至二十八年，俄交還關外鐵路時，始以之交還我國，並訂交還章程五條，而將北京以北支路，及北京至張家口鐵路向各國聲明，除中國自行修築外，他國不得干預焉。

(三) 滇緬鐵路問題 光緒二十三年，中英續議緬甸條約十九條，允許將來與雲南造路時，與緬甸鐵路接軌，但具後英人屬請興築，卒未之許。

(四) 西藏路權問題 光緒三十年七月，英政府與西藏定英藏條約十款於拉薩，中有無論何項鐵道，電線，鑛產，或其他權利，皆不許外國人享受，若允此項權利，則應將相等之權利給與英國享受之語；三十二年，政府派唐紹儀與英使議，乃承認此約為有效，並聲明我國亦能享此權利；於我國領土之內，而處處聽命於外人，良可慨也。

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

(五) 南票支路款項問題 據關內外借款合同所訂，應由女兒河造一支路至南票煤礦處，而撥大借款內一百萬磅為經費，後因南票停辦，中英公司不允提用，乃致涉訟，至光緒三十四年，乃判定鐵路可將此款收回，作為修路，造車經費，事乃已。

(六) 英國之於揚子江中國富源半在揚子江流域，而北有蘆漢，津浦，南有粵漢，實佔我南部之重要位置，英斯梯芬生曾有自滬，而蘇，而鎮，而京，經漢口，宜昌，重慶，以入滇，與緬甸鐵路相銜結之計劃；光緒二十四年，乃有揚子江流域，不得割讓於他國之聲明；其用心亦良苦矣。

(未完)

京華印書館

營業項目

<p>▲館址 南京新街口</p> <p>▲電話 二二三〇五八八二七</p>	<p>承印 凹版鈔票 鋼版印花 橡皮彩印 電機凸版</p>	<p>精製 綢線銅版 照相鋅版 銀行簿記 彫刻銅版</p>	<p>承印 影印古本 五彩示印 中西鉛印 珂羅版印</p>
	<p>發售 橡皮圖章 鋼鉛字模 紙張文具 學校用品</p>		

◀ 四一八三號掛話電 ▶

津浦鐵路管理委員會啓事

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

精裝布面每冊定價大洋五元 六折三元

平裝紙面每冊定價大洋三元 六折一元八角

海軍雜誌第七卷第六期要目預告

將來之技術任戰爭

設備飛行甲板以巡洋艦

最近各國軍備之概況

艦船在海上預防火災之研究

歷年遇難船舶所犧牲之代價

世界最大之漁船港

英國六十年來造艦之進步

飛船之原理及其各種構造

忒斯拉論未來無線電之能力

行星之命名與太陽系實況

實用航海學

火藥學

世界海戰史撮要

馬可尼無線電成功歷史

訓練射擊瞄準之紙靶

英日間利用潛艇運輸之先聲

鉛版製造之小舟

奇異之死光手鎗

世界海軍要聞

海軍辭典

輪機辭泉

南京海軍部海軍編譯處發行

全年十二冊連郵費定價大洋三元六角

半年六冊連郵費定價大洋一元九角

零售每冊連郵費定價大洋三角五分

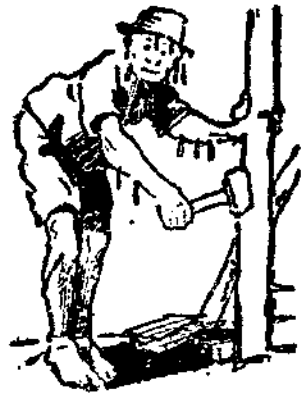
道 路 月 刊

四十六卷第一期要目
廿四年一月十五日出版

民廿四年我們應做的幾件事.....	王正廷
統治全國道路意見.....	黃篤植
道路參攷資料索引.....	經委會公路處
軍用路及軍用橋樑.....	羅孝登
江蘇省公路建設之過去與現在及將來.....	沈百先
德國築路之新趨勢.....	觀海
最新圖解汽車修理術.....	周易
公路工程設計與實地情形之關係.....	小魯
公路管理法.....	楊得任
成都印象記.....	劉鬱櫻
由瀋旋湘旅途雜感.....	竹直
編後雜記.....	陸丹林

尚有路市建設會務插圖等子目繁多未及備載每月一册大洋貳角全年二元國外另加郵費

編輯發行所上海古拔路七十號
中華全國道路建設協會



邊蒙記遊

徐圖之

去年冬，以事至陝西榆林，得暇輒就蒙古人楊輔臣君習蒙語，今春自覺於蒙語已略解一二，乃決計更賦西行，以償夙願，適有世界旅行團維，卡特爾，安福諾夫二君由內蒙抵榆，堅請同作甘肅新疆印度之遊，維氏爲羅馬尼亞國人，安氏則係一白俄，二人皆不諳華語，沿途備受困難，余嘉其志，乃允伴渠等至花馬池後，即仍折而向北獨行，計自榆林出發經甘肅甯夏邊地而入內蒙，遍歷鄂爾多斯，伊克昭盟七旗之地以達包頭，復由包頭經綏遠察哈爾以返北平，隻身馳騁沙山瀚海者，凡二閱月，祇以氣候過寒，且乏同伴，對於農林礦諸富源，未能詳加考察，深覺虛此一行，茲就沿途所見所聞之事，追紀其概略，俾後之遊邊蒙者，聊資參考云爾。

一、由榆林至寧條梁鎮

榆林地接內蒙，北瞰河套，南蔽延綏，與包頭甯夏，成鼎足之勢，扼塞北交通樞紐，在昔爲邊防重鎮，故明季延綏巡撫駐節於此，清設府治，民國改爲榆林道，並設鎮守使署，今二者皆取消，僅稱榆林縣，陸軍第八十六師司令部駐城內，仍不失爲陝北行政商業教育之中心也。城垣長五里寬二里，有街三，大街寬三丈，樓閣巍峨，有舊京風味，人民來源至爲複雜，推考厥由，一因明代化年間，改榆林堡爲榆林衛，當時駐戍兵卒，率由各處抽調鉤徒而來，迨後悉成爲土著，一因明末李自成屠城，幾至靡有孑遺，乃遷近邊軍民於城，故人民之言語，南腔北調，冶於一爐，其習俗亦可謂集南北之大成，榆民素以強健服從著稱，其在軍伍者，尤能奮勇力戰，故在明季有駱駝城兵之目，（榆林城墻半踞駝山之巔，故昔時土人亦稱駱駝城，今蒙古人仍呼爲脫密吐札討（阿麻拉色）意即駱駝城）在

查 調

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

清代亦推爲勁旅，民國以還，從未參加內戰，作戰能力如何，無從推測。

榆林有中等學校三，即陝西省立第六中學，女子師範，陝北共立職業中學，以職業中學設備較爲完備，該校備價值三四萬元之毛織機器，有紡織製革等工廠，分紡紗，機織，染色，地毯，製革皮件皮靴七科，每年經常費約三萬元，該校爲井岳秀（現八十六師師長）所倡設，聞刻又由井氏之籌劃鉅款，添置機器，堪推爲西北救一救二之職業中學，其使命在養成工業人才，於開發西北前途，關係至鉅也。榆林有通俗圖書館一所，上郡日報一所，主筆景岩徵君爲前榆林道尹，舊學淹博，該報有邊情介紹，西北文獻二欄，頗多精采，係孫士英所發起，每月經費約一千元，由井岳秀氏供給，又該報與天津大公報通聲氣，因大公報主筆張季鸞氏係榆林人也。

榆林四面沙漠，無農業可言，牧畜事業，素來發達。工業以羊毛氈爲主要品，舊式羊毛加工業，亦甚活潑。商業以皮毛茶馬之交易爲大宗，榆人全恃與蒙人貿易，故邊客業特盛。平津洋行在榆設有採辦莊十餘家，每年輸出羊毛約一百五十萬斤（二十兩秤）紫羊絨二十萬斤（十六

兩）駝絨十萬斤（二十四兩）就中以紫羊絨最爲名貴，駝絨次之，羊毛最劣，在天津羊毛市場稱之爲榆字套毛，每百斤約值二十元。榆林每年有騾馬會四次，每次有馬約數千匹，皆來自內蒙鄂爾多斯郡王烏審鄂托克諸盟旗。評價向不公開，率由牙郎與賣買兩方從中說項，討價還價，皆於袖裏以手指表示之，初來是處者，見此袖裏乾坤，莫不稱怪焉。

榆林城內，入夜即寂無人聲，更無夜市可言，聞井岳秀氏自任鎮守使迄今，每夜親出查街，遇有游民地痞竊盜及軍士之不守紀律者，即立加拘捕，且風雪之夕，亦出查如常，是以宵小絕跡，道不拾遺，居民家家供佛，佛高不盈尺，泥塑木雕金鑄，種類不一，說者謂前代胡騎入寇，妄事屠殺，糜有子遺，獨供佛之家，胡人即棄兵納頭摸拜，不復殺戮劫掠，後羣相仿效，以期仰仗佛面，保全身家性命。此說雖似不足深信，然至亦頗有趣味。婦女善哭，時見有少婦於戶外坐羊毛氈上面牆而哭者，哭詞清脆可聽，且諧聲合拍，可謂弦管，夫哭必在戶外，必坐氈上，必面牆，且能成調，斯其哭顯爲有計劃的，而非有所衝於中而發矣。詰之士人，謂古時孟姜女哭萬里長城，即類此猶

，然乎否乎，亦姑妄聽之而已。榆林吸鴉片向來公開，蓋寓禁於徵使然也。聞某兵營中有馬數匹亦有煙癮，殊為向所未聞。榆人擅騎術，有蒙人風，每日夕陽西下，郊外軍民男女，往來馳騁，無異津滬賽馬場情狀。此為榆林之大概情形。余於三月廿九日由榆林出發，出西門，涉榆溪，遙見高台聳峙，台名鎮北，磚砌，計三重，下層有小門，匍匐可入，門有題額，文曰「向明」，為有明萬歷年間徐宗濬所創建，中有磚級備升降，台頂平，長寬十方丈許，高約十丈，登其上可遠眺數十里，古人設此，蓋所以備瞭望及指揮者，今則傾圮不堪矣，台之四周，黃沙連天，一望無際，遠視則塵煙蔽目，浩浩無恨，近視則風沙動蕩，狀如波紋，遊人際此，輒生懷想鄉關之念，勇於進取者，則益增乘風破浪之志。台之兩翼及南側，有故壘殘迹，為前代戍卒駐守之所，今亦頽圮糜遺，僅土岡數處，供吾人之憑吊而已。台北數十武即為新長城，又名邊牆，東西橫互，遠通晉隴，宛若長蛇，雖已傾圮，而頽垣斷續，遺跡猶存，沿邊牆設有無數磚墩，中間互距約百步，每墩方兩丈高五丈，中空，分三層，可駐兵十餘，周設鎗孔及望眼，土壘雉堞，綿亙數千里，設置罔不如斯，蓋古人所以防

津浦鐵路月刊 第五卷 第一

胡人內侵而資守禦者，亦即所謂內長城是。係明代所築，非秦人所創，其工程雖不敵萬里長城，然亦堪驚歎矣。邊牆以北，舊為胡地，盡屬平沙，蔑險可恃，吾人於此，可以想見古人之愚，蓋兵數有限，防線太長，偌大長城，分兵戍守，即以陝邊一隅而論，亦非數萬人不能，况掌握不便，指揮不敏乎，孫子曰「無處不備，斯無處不弱」此之謂也。清代蒙人內附，邊患全消，故邊防廢弛，迄未整理，今東四省已喪，西陲亦正汲汲可危，邊牆且已全部傾圮，苟不另謀善策，一旦有事，殊堪憂懸，私見所及，應遠設騎哨，近處則分駐重兵，時時作戰鬪之準備，有事則如連騎哨之法，切實迅速之報告，庶指揮有一定之計劃，作戰有一定之趨向，兵力團結，決勝當不大難，以榆林為陝北用兵中樞，總預備隊駐之，府谷神木橫山及三邊各分遣部隊，附以若干騎哨，以備偵察傳達，如是兵雖分而不弱，此為戰術上待機陣地之原則所活用者，或可供邊防上之參考也。

出榆城十里，有河二，東西橫流，中間相隔二十餘里，土人謂為頭道河二道河，其西有紅石峽，石崖對峙，狀皆絕壁，壁鑿題字甚多，如「中外一統」，「漢蒙一家」

，「榆溪勝地」等句，悉前代名人手筆，字大逾丈，筆力遒勁。有廟巍然据崖腹中，多石象，雄渾精巧，疑爲鬼斧神工，崖上有亭翼然，俯瞰榆溪，有如白練，遠眺衰草中

牛羊駝馬，頗足怡心悅目也。前代榆林文武官員，時來此賦詩飲酒，亭中題壁詩，及今猶有存者，迤北一里許有李繼遷墓，石橋下，無迹可尋，防仇人之掘發，覆尸也。橋有二，相隔數武，榆溪經其下，水勢奔放，恍若怒馬，其力足以圮走拳石，亦巨觀也，由橋西行，沙岡起伏，其最低處，芹河流焉，山海經有云「諸次之山，諸次之水出焉，其水東逕榆林塞，世又謂之榆林山」疑卽指此，然無所謂芹河者，豈以其小而略之歟，余昨年冬，渡無定河，查延水，凡所歷者，皆黃流而描怒，與黃河無殊，禹貢威名之曰逆，非無謂也。何以產芹菜得名，其近處有芹亭，今頽然無可觀矣。河濱地可耕可牧，近歲楊猴小股匪不時出在其間，居民財物糧食，洗劫殆盡，故窮苦已甚，爲從來所未見，雖妙齡少女，亦僅破表蔽體，身無完衣，農牧之事多婦女操之，包頭纏足，容貌與蒙古女人相似，其善騎亦不亞蒙人，小脚婦能騎馬，若在內地，不將歎爲觀止乎。夜宿於茅坑。該地歸屬蒙古烏審旗，今歸榆林，有農戶三兩

家，均漢人而蒙古化者，所居爲泥塗之土房，棟樑皆用柳條束成，似甚堅固，是處除草地外，多柳樹，居民之燃料與建築，胥利賴之，

翌日仍循邊牆外西行，整日所見，盡屬黃沙，古人謂爲不毛之地，良爲不誣。狂風時作，沙塵撲面，痛不可當，同行諸人，莫不邊離若在深霧中，午後天色稍陰，余等雖身御重裘，猶覺不勝其寒，不意氣候變遷有若是者。其時四馬並轡，加鞭狂驟，期以禦寒，既而汗透重裘，周身發熱，馬匹流汗且淋漓欲滴矣。入夜宿於海溜土河地方之農家，該處舊亦爲蒙地，風俗習慣，一如茅坑所見者，屋內燕子舊巢星布，詢之屋主，謂入夏燕甚多，是因河干多柳之故歟。燕與柳特相愛戀，古人燕柳並題，今始領會其義，謂沙漠無飛鳥則大誣矣。該地男女對余等甚覺驚懼，蓋維安二君黃髮碧眼，余又身御西裝，且余等皆操英語，自難怪其然也。

平明卽由海溜土河出發，有路二，北係赴定邊大路，無投宿處南係赴蒙古鄂爾多斯新烏審旗之台吉府大路，故由南路行，是晚卽宿於台吉府，台吉爲蒙古之官名，係二品頂戴之公爵，蒙語爲「達宿落起諾引」，佐王爺處理政務

者也。其地名「瀨泥淖爾」，將至時，道路皆小徑，不能並騎行，遍地小柏叢生，高不盈尺，根出地面，隱顯起伏，限制馬足不能自由疾行，蒙人祭祀焚柏葉以代庭燎，亦甚清香，聞其北附近某地產菌特多，稱為口蘑，甚為名貴。初致彼地時，遙見柳穢藩籬，儼如戶壁，有五六騎馳驟曠野，甚足怡目，余等之馬，苦行多日，值茲夕陽西上之時，馬力已殆盡，相形之下，愈覺其遲鈍不前，及抵台吉府，見有怒馬奔馳者則台吉率其女公子等作狩獵之遊也。馬皆裸體不備鞍具。蒙古男女皆善騎術，可見一斑。余在榆林已就蒙人楊輔臣處詢知蒙俗，及見台吉，入其第為禮致敬，一如蒙俗，始不貽笑，蒙人常禮多請安，狀類鞠躬拱手，並互道「好」字，（阿麻拉色）其束帶牽繫紅綠刺繡之煙袋於腰之前部，內實鼻煙壺，與人相見，於拱手鞠躬時，即互易煙壺，納諸鼻際以為禮。篤信神佛，大門前樹一高木，狀若旗杆，富者則上冠以空心金屬頂，將經咒藏之頂中，貧則無之，僅於木上懸黃白布上書經咒文字而已。入室時，馬鞭必須放置戶外，窺其意，似視鞭為不祥之物，倘攜入室內，恐鬼怪隨之而進，故擯諸戶外云，番犬如牛犢，兇猛異常，非皮鞭不足以擊退之，蒙人死後多瘞

尸體於曠野，任犬吞食，故犬見生人即思撲而食之，余等午間過一蒙古包時，有犬三四隻，齊向余等猛撲，雖拍馬狂奔，猶被追及，余乃狂呼「那海」（狗也），由蒙婦出呼止之，幸免於難維卡特爾曾出手鎗擊之，犬亦不懼，維氏謂奧法之警犬，亦無此兇猛云，入台吉室，見陳列品皆紅黃雜色甚華麗，中懸宣紙及烏審大喇嘛照像，有一巨坑，上覆羊毛地毯，並置倭棹，余等皆踞坑環坐，與蒙晉北鄙所見述似，以木材缺乏，氣候嚴寒故也，台吉陪余等坐，俄頃其二女捧盤進，陳四碟於棹上，並設杯箸碗碟，食物一為「酸奶子」，一為「老單子」，一為酥油，一為糯米，味極酸腥，酥油似白脫油，當可夾麵包烘食，但蒙人無麵包，乃將酥油溶解於磚茶中，並放多量食鹽與綠米，蘇杭任久者，忽然嘗此，誠感覺難言之苦也。蒙人食品，除此外，以牛羊肉為主體，宜其精神飽滿，軀體偉大也。台吉之二女，頭飾紅珊瑚貫珠帽，兩鬢垂腕粗巨辮，沿耳而下，可及胸次，二乳隆起，具時代美，蒙女多衣紅藍黃紫色綢布，冬季則率御皮旗袍，腰束赤帶，足穿長靴，與男子無異，以沙行便利，且便騎馬也。絕無纏足惡俗。疾行戶外，翩翩若鶯燕若飛鴻，其活潑之態，令人生愛，惟

腥臭不可近耳。男女之界不嚴，當時有胡生邊客亦自榆林到彼處，嫻蒙語，與台吉之二女喜笑體罵，狀極雅諷，而台吉不爲怪，且女子皆不避外客，甚至對客便溺，亦不知羞。俄頃，台吉以羊背子進，係全羊一隻，用清水烹成者，無調味，半生熟，盛以矩形斗大之木盤，每人執一小刀，割而食之，蒙人非款嘉賓，不輕設此，余欲不食，恐失主款，祇得割一小塊納諸口中，然盤旋口中，往來咀嚼，咽之不下，哇之不可，惟有與維安二君觀面默笑耳。食畢各持粗紙一頁，拭上油膩，平民則并紙亦不用，率拭之於光板子皮袍上，故其皮掛光可鑒人，古民穴居野處，茹毛飲血之狀態，不意今乃列眼前焉。

四月一日稍進早餐，即辭台吉騎馬就道，沙山瀚海，狀一如昨，天氣猶似隆多時節，連日途中，未遇一人，戈壁兩岸，風蕩河流，馬跡人蹤，剎那即滅，無道路可尋，惟方向是依，時雖有太陽當空，仍莫辨東西南北，無地區地物之比較與識別，致人多迷離恍惚，即慣走胡地者亦罔不爲之昏曠，時或天陰，狂風大作，往往馳騁終日，迴旋返於原地而不自知，是故旅行沙漠中，非攜帶指南針，地圖及時計風鏡等物不可他其水壺，乾糧，帳幕，亦屬必要

之物。午後天色陡變，始則風沙撲面振振作聲，耳爲之滿，面爲之痛，致不明趨向，欲暫避大風，又苦無村舍，中心惴惴，進退維谷，祇見狂風逐沙，平地起浪，若萬馬奔騰，雖名畫工，亦難狀其險象，幸風勢稍平，相識進行目標，薄暮即投宿於烏審旗之西關府。西關府名「綽克圖瓦齊爾」余等於客房少待片時，綽氏即迎余等入後庭，見崇屋峻樓，獸銀獅釘，棟梁戶牖，多施紅綠金色之繪畫，其莊嚴華麗，儼如王者居，入其室則几案等物，完全以礎石爲之，光采奪目，宛如土製，中懸慈禧及光緒宣統像，綽上佛像羅列，均爲金屬所鑄，其他古玩亦多，如入清宮然，綽邀余等入坐，一聲道好及互換煙壺之後，余即以粗淺之蒙語自述來意，綽氏操蒙語甚快，余幾不能解其什一，所問非所答，殊難久談，移時具餐，掛麵以羊肉，雖亦粗糲，然較之昨日之食諸台吉者，容易下咽多矣。綽氏狀甚雄偉，虎背熊腰，耳可及肩，皮膚黑甚，頗使人畏，其地無學校商舖，交通遲滯，知識閉塞，頭腦至爲簡單，清政府以佛教羈縻之，垂三百年而罔替，遂成今日人口稀少，梅毒猖獗之現狀，蒙古民族前途，危險一堪設想。

四月二日由西關府而折而南行，約四十里達馬廠，其

地衰草綿互，一望無際，為天然錦繡畜牧場，遙牛羊駝馬什百成羣，在馬背誦勒勒歌「天蒼蒼，地茫茫，風吹草底見牛羊」之句，心神為之一快，余等在馬廠農人家用膳，膳畢相率出遊，見有二女乘馬馳曠野中，轉瞬間俱渺，莫知所之，移時忽見羣騎奔騰自西而東，塵飛沙起，恍若神駿來自雲霧中者，雖津滬跑馬場中，亦不多覩，俄而突見二女飛騎雜羣馬中以俱來，一若飛將軍從天而降者，「靜如處女，動若脫兔」，二女有焉。夜宿於二女家，二女招待余等甚殷，大有一見鍾情之意。余在上海住亭子間三年，房東小姐從來未對余交談一語，今二女親面生情，頻頻表示其愛慕之意，余不禁為之受寵若驚也。

四月三日由馬廠起程，蒙二女騎馬導余等六十里，臨別時，依依不忍即去，本日天氣晴爽，更行六十里達甯條梁鎮，其地為陝北定邊縣屬，居民皆漢人，民風樸實，勇敢善騎，惟什九信天主教，故教堂林立，神甫威勢，可將

王公推究其原，以地處極邊，官吏壓迫，土匪劫掠，無可伸訴，遂投身故教，倚為護符，近年入教者，有加無已，為叢殿雀，禍胎難胎，該鎮四面環沙高逾屋瓦，大有城市盡被堆沒之勢，春冬二季多大風，故窗牖多磚泥半封，用以屏敵。農事不發達，大部以畜牧為生，炊事以牛羊駝之糞代薪炭，頗礙衛生，該地薪煤均無所出，即牛糞亦多來自蒙地也。商務以皮毛食鹽為大宗，京津洋行，多派人於此收買皮毛，工業以羊毛地氈及舊式羊毛加工業為最發達。鎮中駐有八十六師兵士一連，學校僅有小學一處，蒙人來此交易甚衆。西班牙，法國之傳教士約有八九人，為宗教而犧牲一切物質文明之享受，來此絕塞之區，其精神良堪敬佩，竊以為今日欲言開發西北，必須具備傳教士之精神與毅力，始克有濟，彼在高樓大廈中倡言開發西北者，殆緣木而求魚也。（未完）

種菜

學稼雖未能，學圃奚敢後，四體苟不勤，荒此地數畝，閒攜鴨嘴出，先為薅蕪秀，時時沃其根，漸漸抽厥秀，夜來霜露氣，分潤到莖韭，預想新春盤，可佐故人酒，不然效天隨，杞菊足延壽，吾曹貴習勞，意豈在適口，請看古英雄，亦作灌園叟。（丁）

撲蠶

國立中山大學天文台定期刊物

兩月刊

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

零售每冊大洋二角，郵費國內二分外八分

預定半年連郵費國內六角外七角 預定全年連郵費國內一元二角外一元四角

發行者 國立中山大學天文台

統計

營業進款概數月報表 民國二十三年七月份

計通車路程一千一百一十公里

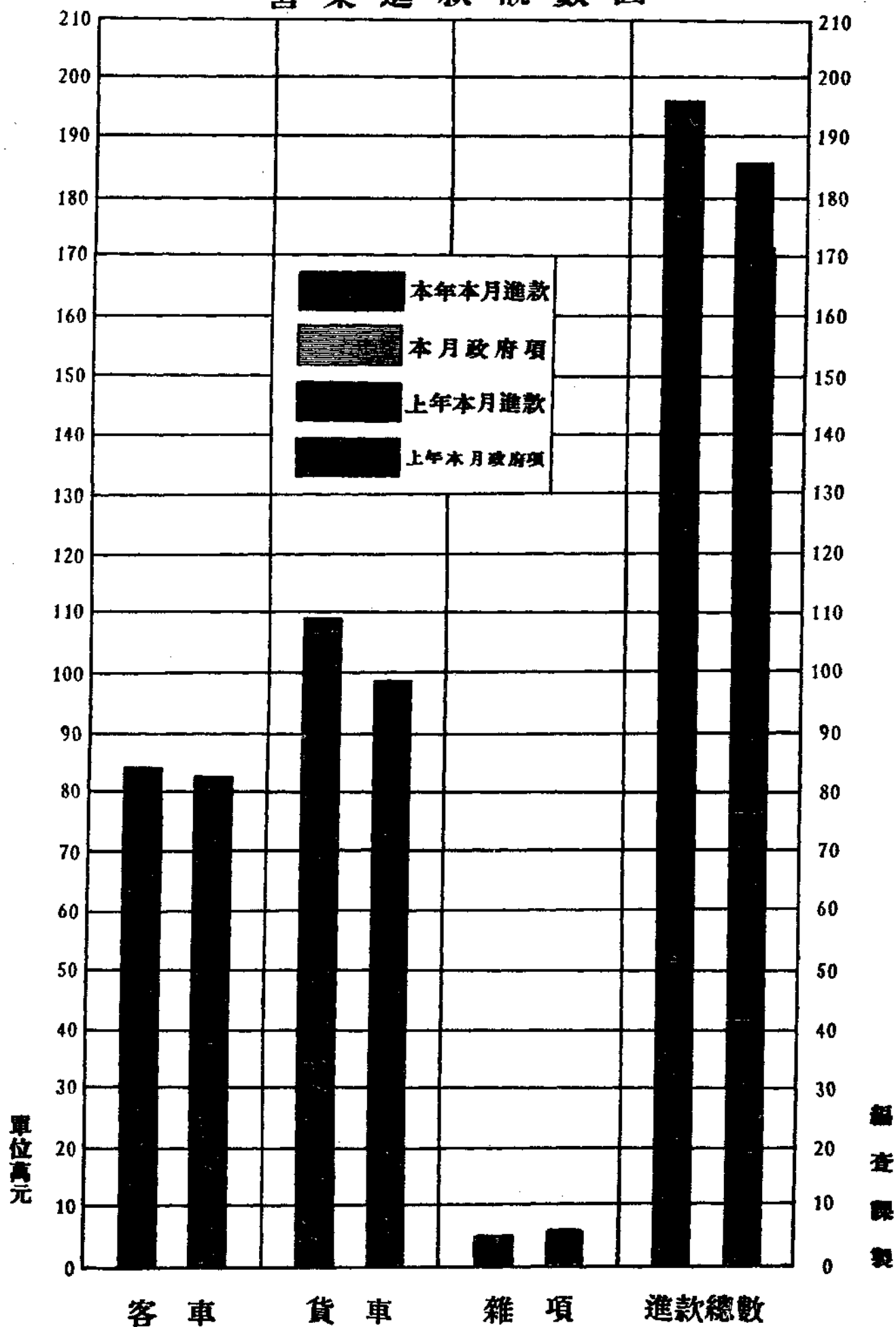
類別	客			貨			雜項	進款總數		列車經行公里數								
	旅客人數	合計	計	公噸	噸數	合計		客	貨	客	貨	客	貨					
														常	政府	常	政府	常
本年																		
本月共計	209,761	60.16	809,719.46	29,128.90	308,135.094	12,502.000	1,030,465.29	59,775.88	40,166.61	1,890,351.95	88,904.78	229,053.32	373,320.95	601,374.27				
每通車公里均計	188.96	5.41	729.47	26.24	277.599	11.263	928.35	53.85	36.19	1,694.01	30.09	205.45	336.33	541.78				
至是日止總計	1,579,824½	88,740½	5,374,461.30	162,305.90	1,887,932.812	78,986.285	6,282,278.12	364,292.32	553,043.28	12,809,782.70	626,538.22	1,586,982.25	2,649,081.85	4,136,064.10				
上年																		
本月共計	224,926½	14.532	762,867.66	57,552.85	247,709.650	18,876.750	900,935.40	82,854.75	61,623.81	1,725,426.87	140,407.60	170,843.97	356,378.59	527,222.56				
每通車公里均計	202.63	13.14	687.27	51.84	223.162	17.007	811.65	74.65	55.52	1,554.44	126.49	153.91	321.06	474.97				
至是日止總計	1,625,415½	14,582½	5,659,340.30	57,552.85	1,632,611.435	18,876.750	6,709,357.64	82,854.75	390,728.33	12,769,426.27	140,407.60	1,718,262.58	2,80,686.91	3,498,969.49				

營業進款概數月報表 民國二十三年八月份

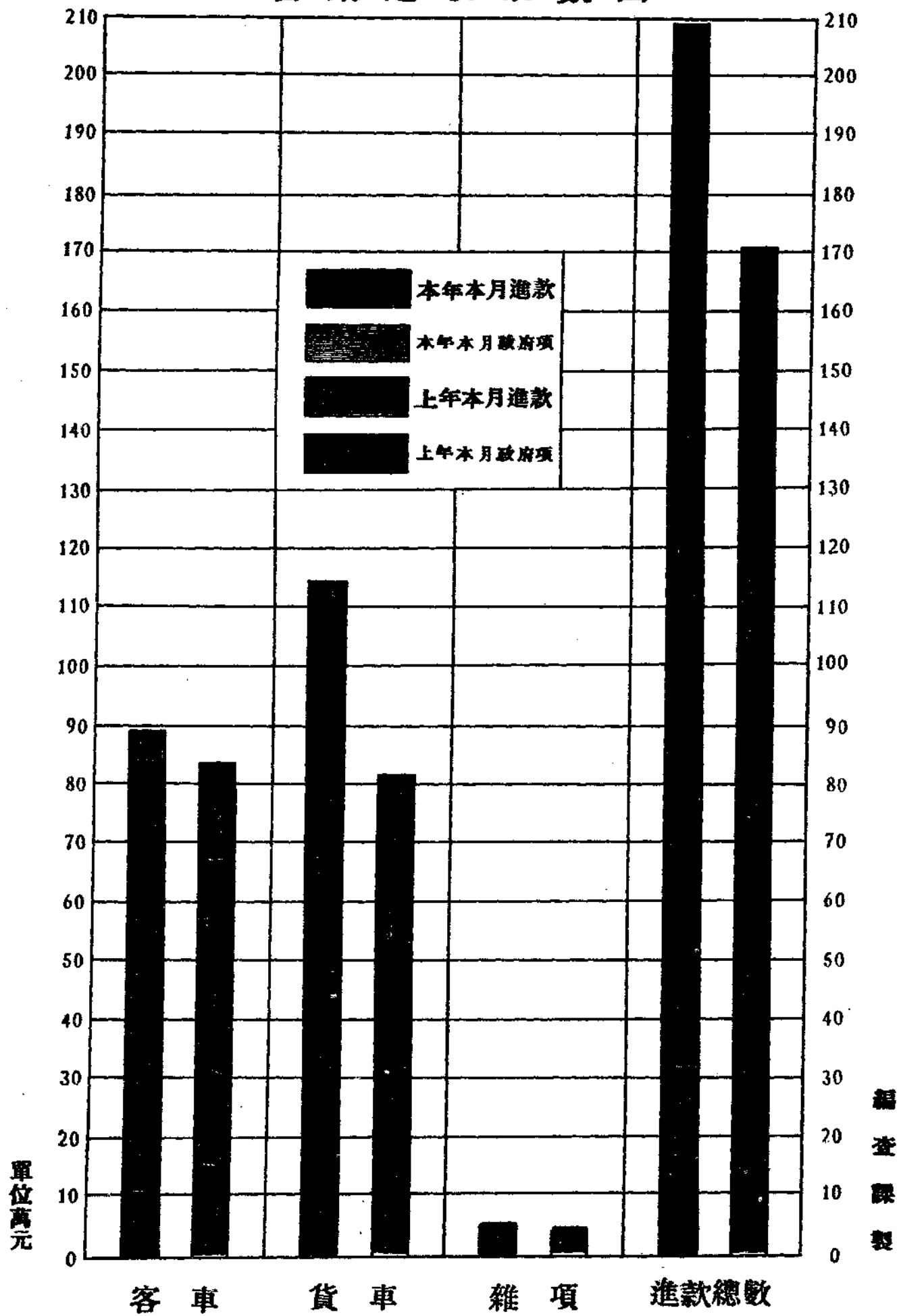
計通車路程一千一百一十公里

類別	客 車				貨 車				雜 項	進 款 總 數		列 車 經 行 公 里 數					
	旅 客 人 數		合 計		公 噸 數		合 計			尋 常	政 府	客 車	貨 車	貨 車	總 數		
	尋 常	政 府	尋 常	政 府	尋 常	政 府	尋 常	政 府									
本 年																	
本 月 共 計	235,520	13,271	836,298.44	53,107.65	288,378.10	79,078.30	1,113,554.50	35,579.45	52,032.99	2,001,885.93	88,687.10	226,919.71	398,038.82	624,948.58			
每 通 車 公 里 均 計	212.19	11.96	753.42	47.85	269.800	7.125	1,003.20	32.06	46.87	1,803.49	79.91	204.43	358.58	563.01			
至 是 日 止 總 計	1,815,344 1/2	52,011.6	810,810,759.74	215,413.55	2,176,810.82	286,894.11	7,395,832.62	399,871.77	605,076.27	14,811,668.68	615,285.32	1,813,901.96	2,947,110.67	4,761,012.63			
上 年																	
本 月 共 計	280,788 1/2	12,408	789,899.55	50,888.61	233,622.90	25,283.000	711,003.18	107,419.79	50,300.72	1,550,003.45	157,808.40	186,417.93	350,450.52	538,868.45			
每 通 車 公 里 均 計	207.93	11.18	710.28	45.39	210.472	22.784	640.54	98.77	45.58	1,396.40	142.16	167.94	315.72	483.63			
至 是 日 止 總 計	1,856,214	26,990.6	447,789,851	107,941.46	1,866,234.42	44,166,750	7,420,360.82	190,274.54	441,329.05	14,309,429.72	298,216.00	1,404,700.51	2,631,137.43	4,085,897.94			

民國二十三年七月份
營業進款概數圖



民國二十三年八月份
營業進款概數圖



載運旅客統計月報表

民國二十三年一月 日

旅客類別	旅 客 人 數		進 款	延 人 公 里	每 均 旅 行 平 程	平 均 進 款	
	由本路起運者	所運總數				每一旅客	每一延人公里
普通							
頭等	360½%	660½%	23,916.80	468,106	709	36.21	5.10
二等	1,925½%	2,940½%	44,401.05	1,305,103	444	15.10	3.40
三等	209,958	229,574½%	579,192.44	33,822,765	147	2.52	1.71
四等							
合計	212,244	233,175½%	647,510.29	35,595,974	153	2.78	1.81
政府(各等)							
軍事	165	165	310.20	31,598	192	1.88	0.98
軍事	4,448	4,448	18,112.85	1,919,177	431	4.07	0.94
政府合計	4,613	4,613	18,423.05	1,950,775	423	3.99	0.94
優待(各等)	884½%	1,170½%	5,159.33	585,502	500	4.41	0.88
遊覽(各等)	1,944	3,502	53,896.47	2,215,290	633	15.39	2.43
定期票(各等)							
共 計	219,685½%	242,461	724,989.14	40,347,541	166	2.99	1.79

貨物統計摘要月報表

民國二十三年一月份

發送等別	噸數		進款	延噸公里	平均行程
	由本路起運者	所載總數			
一等運費	90.469	268.444	6,359.01	562,397	604.96
二等運費	3,694.562	5,643.362	65,422.50	1,355,559	240.20
三等運費	3,555.728	4,733.978	48,047.42	1,299,669	274.54
四等運費	30,727.525	34,490.925	177,767.96	7,535,471	218.48
五等運費	66,390.662	68,096.612	296,370.25	14,625,688	214.78
六等運費	2,324.829	2,394.829	3,940.25	256,545	107.12
專價載運	127,741.705	129,414.180	289,940.50	42,299,916	326.86
共計	234,525.480	245,042.330	887,847.87	67,535,245	275.61

津浦鐵路沿革紀實

第六冊 第六目 整理料賬

北段材料 德員管理時代，其往來信件，暨各項帳冊，均係德文，并無中文案卷，宣統元年，柏斌充北段材料總管，至十月擬定各項材料冊據格二十六件、凡材料名目價值，以及出入賬冊文件，於洋文外，更繕中文一份，以爲造報根據，并便查賬人稽核，二年正月，又擬定材料冊辦法，冊內仍照用西歷年月，舊管實在兩項，只注銀數，當以材料實在項下，祇有銀數，并無料數，恐舊管疊積之料，一時開除未完，每月究竟實存料物若干，無從攷者。由總務處知照材料處，於新收開除實在三項，分別詳註料數銀數，三年，材料處擬將陳唐莊總廠收發材料新舊帳冊同時並造。惟總廠自開辦以來，始則由各洋員經管，斷乃分別接收，屢經易人，頭緒紛曠，總廠舊帳已隔兩年，新帳積壓年餘。其收發材料，既無月冊可稽，而華德英三國文字互譯，又屬不易，二月，乃由柏總管選調員司，另立一部份，飭與司員青心討論核造，經督辦前後派員到局，公同擬華文各冊格式，並修改英文格式，決議施行，乃責成舊有員司，并增派數人。劃分舊帳新帳界限，由柏總管擬定辦法四條，嚴定每日造帳時刻，以十一小時爲率。晝夜兼營，舊帳限四個月完竣，新帳限六個月完竣四月柏總管移駐廠內，督飭員司，併力編造，後因第二次

劃分舊帳，展限一月，於十一月將新舊各帳一律造齊，因飭各員司盤查庫存料件，一面逐細研究名稱，重加審定，並聲明此次審定名稱，與前造帳冊必有物異名者，擬以後譯造新帳，遇有同物異名料件，即行註明改正字樣，以免混淆焉。

宣統三年，材料處既經擬定編造總廠新舊帳冊期限辦法，并審定冊式暨中外材料名稱，指派員司，依限編造，四月間又請總局飭濟南分廠亦先造舊帳，以期一致，而濟廠材料經管者屢經更易，糾紛隱互，清理益難，遂由副總管盧廷光赴津，與書記長澤員白克納共同句稽，自開工日起，至宣統二年六月交收濟廠日止，凡分發各段料件，及本地購料各種票單，一一檢譯，稍見端倪，又以經前管料之員所辦各項單冊，存者僅十之二三，其用意係注意銀款，專備報告總局，彙造工程稍冊，且時日號碼，先後陵亂，其尤難措手者，發單既不完全，冊內開除止列某單銀錢總數，一切細數及料目，均不註明，料件本非一式，乃發料單冊止舉料名，尺寸輕重之量，不爲分析或發逾於收，或有收無發，句考揣合勉求其當，一單一料，輒需數日之力，津廠定限，濟廠難以相同，六月間盧副總管呈請督率原有員名，酌添一二司事不分新舊，按照前頒帳冊格式，於本年年底一律造竣，由總局轉呈，奉督辦批准。

路界紀聞

鐵部建築蘇嘉鐵路

鐵道部以蘇杭爲江南名勝之區，游人衆多，京杭路由蘇至滬，滬杭路自滬至嘉之客車，頗爲擁擠，爰特決定開闢蘇嘉鐵路，測量工作已告完竣，現已進行第二次土方工程招標承築，茲將探悉各情分誌如次。

全線分段建築 蘇嘉鐵路，係由京滬路蘇州站起，沿運河而下，直至滬杭路之嘉興站，全線計程七十五公里，爲便利工程進行起見，特將全線自嘉興起，分爲三段，從嘉興至十二公里處爲第一段，從十二公里至四十九公里爲第二段，從四十九公里至七十五公里處爲第三段，每一段派一工程司負責興築，以期迅速完工，該線地基，已由兩地總務處地產部派由測量隊前往詳細丈量，向各戶估價收購就緒。

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

土方工程招標 蘇嘉鐵路土方工程第一小段，前已招標承包，其第二小段至第六小段及河泊段，現經工務處測繪計算完竣，即招工承包。

鐵部裁駐英辦事處

鐵部以駐英辦事處徒糜經費，無甚實效，電令撤銷，所有人員，結束完竣後，即返國遣散，結束費在預備費內撥用。

津浦路試驗洋灰軌枕

津浦鐵路奉令試驗洋灰軌枕，由濟南工程司胡升督造，其種類計分甲乙丙三式，各分子丑寅三樣，此外另有華式兩樣，（鄭華所設計者）經數月之努力，對於上述各式洋灰軌枕，業已製就三千餘根：計甲式子一八〇根，丑樣

三〇〇根；寅樣三〇〇根；乙式子樣一八〇根，丑樣三〇〇根，寅樣三〇〇根；丙式子樣一八〇根，丑樣三〇〇根，寅樣三〇〇根；華式（楔）五〇〇根，（螺）二五〇根，該路現擬分段試驗，已指定在良王莊，濟南，浦鎮三站舉行，因該三站除分段以外，并為總段駐在地，可以隨時監察。聞甲乙丙三式中之丑樣洋灰枕，純粹適用於該路南段（鈎頭釘）其寅樣洋灰枕，則純粹適用於北段（良王莊，濟南各一五〇根），至於子樣洋灰枕，則良王莊，濟南，浦口各六〇根；華式螺釘樣，將由浦口試驗；華式楔子樣，則良王莊，濟南各二五〇根。現已分別運至各試驗地點，定一月開始鋪設，擇直線、曲線、平道、坡道各處，逐一分期試驗云。

津浦路湯泉開工

津浦鐵路以東高車站附近溫泉，遊人漸多，曾擬修築東高至湯泉馬路，估計約需洋四萬餘元；已列入廿四年度預算。茲悉江浦縣商會以本年旱災奇重，災民遍野，急待賑濟，正由甯屬救濟委員會施行以工代賑，擬着手修理浦鎮朱家山直至湯泉道路，以利行旅。業經函請該路工務處

予以協助，不日即可開工云。

津浦路徐站候車室即將修竣

徐州為津浦，隴海交叉點，年來又以豐沛、蕭縣、睢甯、宿遷等縣，汽車之便利，東南西北，四通八達，來往商旅，為數甚多，自連雲港開埠，西北開發以來，各界人士經徐州轉車者絡繹不絕。惟徐州車站，既無頭、二等候車室，車站附近又無完備之旅舍，旅客深感不便，致外間噴有煩言，路局為改善及便利客商起見，在該站添設頭二等候車室一所，開候車室中之傢俱，車務處已撥交徐站，最短期間即可修理完竣云。

首都鐵路輪渡改用電氣號誌

首都鐵路輪渡引車號誌，目前仍採用人工搬開引橋上之三岔道又非連鎖開，且無明顯號誌，滬平通車渡江時間，復在深夜，為慎重起見，擬改用電氣號誌，鐵部已指令該路照准。

兩路計劃建築十二層大廈

京滬滬杭甬兩路管理局，因局址在一二八滬戰時被燬

，現於寶山路，計劃建築十二層大廈，定春季動工，探得詳情如次：

計劃建築新廈 兩路局該項新廈，擬建於界路各寶山路之西南角口，計佔地寬三百呎，深一百呎，屋後留隙地，足資停留五十輛汽車之用，新廈接近北站，便利處理公務，但此為將來計劃之一部，他日擬建築辦公處旅館貨房等，其面積將展至現有數倍以上。

新廈房屋分配 該大廈全部計劃，業已設計完竣，計高十層，中部高十二層，長二百五十呎，深六十呎，外牆用人造石，下部用芝麻石，堅固免美，底層為警務處醫院，二層為材料處及醫院，三層為會計處及醫院，四層會計處，五層總務處，六層局長室，七層車務處總務處，八層車務處，九層機務處，十層工務處，大食堂，十一層圖書館，休息廳，廚房，十二層機房貨房，每層均有避火庫，食堂可容三百人，規模極其偉大。

本年三月動工 該廈經費部份，決在兩路同人贍養費項下借用七十萬元，分期歸還，寶山路口基地，亦與業主廣洽卿商妥，該項工作，將於春季開始建築，預定二十五年三月，即可全部完成云。

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

兩路局二等臥車裝配工竣

京滬滬杭甬兩路管理局，為便利旅客起見，特添造二等臥車，由吳淞機廠以原有之頭等車底先行裝配二輛，其車號為六二三，六二四，上行掛於第六次滬京夜快車，下行掛於第五次京滬夜快車，每輛日間座位六十座，晚間座位則為卅榻，車內一切設備，與現在參加滬平通車之二等臥車完全相同，該車臥舖鋪價定為上舖每客二元五角，下舖三元云。

平漢路改造二等客車

平漢鐵路近來各次列車，三等旅客，日見增多，應用車輛，時感不敷，現雖經該路機務處計劃趕製三等車十二輛，但此項車輛，將來工竣出廠，必須先儘特別快車掛用，其特快之三等車，則用以補充二十一、二十二、四十一、四十二、五十一、五十二、六十一、六十二各次列車，分別配掛。此外四十三、四十四、六十三、六十四、六十五、六十六、七十一、七十二各次列車所需之三等車，仍不足用。現經車務處通盤籌劃，擬再挑選棚車二十輛，改

造三等客車，以應急需云。

平漢路決定興築豐楚支線

平漢路局，以六河溝煤礦公司擬築豐樂勝至楚旺支路，曾與鐵部接洽。茲為顧念路礦兩方關係密切，及發展該礦業務起見，亦擬予以興修，至所需建築費用，擬利用舊料，估計為一百五十五萬八千元，曾與該礦議定，由鐵方墊款，歸該路局建築，俟築成後，該支線作為平漢支線，由路局經營管理，關於運輸該礦煤矸，在第一，二，三年內，該礦每年交該路運輸噸數，最少以十萬噸為標準，如不過十萬噸，仍照十萬噸運價收費，由第四年起，每年應以運足十五萬噸如標準不足時，亦照前項辦法辦理，又該礦所墊該支線之款，概不付息，每年運價內酌提若干成作抵，至清償之後為止。

隴海路通車西安

隴海路連雲港自與滬青聯運後，營業極佳，所有豫陝貨物均運集老壘出口，現該路已通車西安，為應社會需要，便利商旅起見，自十月廿七日起行開始營業，同時辦理

負責及水陸聯運，原有各次客車，均展至西安，全國經濟委員會因開發西北，其基礎工作為延長隴海路，現既完竣由河南省境潼關至陝西省城西安一段，已開始運輸，橫貫陝西河南江蘇三省直達海州，全線共長八百英里，由是甘肅綏遠及其他西北內地所出產之牛皮皮棉花與其他土產，均可直達海州，於西北之經濟事情，發生重大變化。

平綏路沿線新興工業

查毛貨為西北各省大宗產品，昔均由綏遠，包頭運至天津出口，運往英、美各國，洗染製出成品後，再輸入中國銷售，近年有清河製呢廠及天津海京毛織廠，仁利毛織公司先後成立始有規模較大之機器製造。新近綏遠亦已籌設綏遠毛織工廠一所，資本為三十萬元。內部設備，頗為完整。其出品為毛氈、駝毛氈、粗呢、駝毛呢、地氈、線毛、衛生衣、毛巾及其他毛擔品等，實為綏遠新興工業之最足紀錄者。

平綏北甯兩路津張間開行聯運直

達零担貨車

平綏鐵路遵奉鐵部令先與北甯鐵路商定在天津、張家口間開行聯運直達沿途零担貨車，其辦法如下：

- (一) 天津、張家口間，暫掛四十噸聯運直達沿途零担蓬車一輛，專裝運聯運負責零担貨物。
- (二) 由北甯路天津東站開行時，由北甯路72次上行車掛送豐台，再由平綏之901次車掛送張家口。
- (三) 由平綏路張家口站開行時，由平綏路902次上行車掛送豐台，量由北甯路107次下行車掛送天津東站。
- (四) 所有由北甯聯運到達平綏張家口以西(張家口站除外)各站及由平綏張家口以西(張家口站除外)各站運往北甯各站之聯運負責零担貨物，與由平綏聯運到達北甯天津東站以東各站(天津東站除外)及由北甯天津東站以東各站(天津東站除外)運到平綏各站聯運負責零担貨物，均仍在豐台中轉。
- (五) 兩路所撥車底暫定四輛：北甯路出二輛，平綏路出二輛。
- (六) 此項聯運直達零担車，在北甯津豐段內及平綏豐張段內如有空位時，可裝運各該本路之負責零担貨物。
- (七) 隨車押貨司事應受經行路之節制及指揮。

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

- (八) 押貨司事每車一人，由北甯、平綏兩路分別派充。
- (九) 如遇有所掛之四十噸車不敷應用時，可隨時商定加掛。
- (十) 上項辦法自十二月十一日實行。

南潯路改良裝修客貨車輛

南潯鐵路前因剿匪緊張，軍運頻繁，所有客貨車輛，均須供給運輸，無暇抽調改善。現剿匪軍事將告一段落，軍運較少，爰特按照客貨運輸需要情形，將全路車輛通盤籌劃，設計改良，以利週轉。茲將改良計劃，臚列於後：

- (一) 凡公事車之已裝客座者，均將座位拆除，仍作為公事郵件合造車。
- (二) 現用之郵件車三輛，改為貨車，又十五噸木平車二輛、二十噸木平車一輛，改裝鐵篷。
- (三) 三十噸高邊木平車六輛，改為低邊木平車。
- (四) 三十噸木篷車三輛，改有月台小三等車。
- (五) 舊茶飯車仍改為貨車。
- (六) 十一號及十四號兩號頭二等合造車內之頭等房間，擬即拆除，仍設頭等坐位。

(七)十五噸鐵平車六輛撥充專運石子車。

(八)前經拆邊之三十噸平車六輛，留備裝運長木料之用，暫不修復。

江南鐵路公司發行公司債二百萬元

元

商辦江南鐵路公司，呈請鐵道部取得南京至福建之鐵路建築權後，即規定計劃，積極進行，除將原定蕪孫段路線，儘量南修，以達河滙溪外，同時興築京蕪段，以期三月底全段竣工，惟該公司雖已增加資本三百萬元，但以路線甚長，工料等費，尚缺二百數十萬元，乃復呈准鐵道部，發行公司債三百萬元，與滙銀行界商洽經理，定期發行。

工程現況 江南鐵路公司，創立於廿二年夏初，其建築路線擇定自蕪湖至乍浦，公司成立，即着手進行，先築自蕪湖至孫家埠一段，續經規訂計劃，儘量南修，以達河滙溪，同時興建自蕪湖至南京一段工程，全線長約二百十餘公里，除蕪孫段完工通車外，京蕪段土方工作，已遷采石，約全綫工程十分之七，而全線橋樑，亦同時並舉，加緊修築，依照預定計劃，本年三月工程列車可抵南京南門

，正式通車，至與京鐵路接軌，則須呈准鐵道部進行，蓋鐵道部有中央車站之建築計劃，如與該站接軌，運輸自便，惟該站尚在計劃進行中，而該鐵路南京終點，係在南門（聚寶門）外雨花台，已一面與京市府接洽，與市辦之小火車接軌，以達下關，將來與京滙鐵路接軌，不外上述兩線。

通車營業 至已通車之蕪孫段，於運輸工程材料之際，試辦客運，以期進益，每日往返，各開混合車一次，嗣後隨鋪軌進展之情形，依次逐段通車，至七月三十日通車宣城後，始正式營業，每日往返各開頭二三等客車二次，九月九日，復加辦貨運。十一月念五日，通達孫家埠後，客貨運輸漸臻繁盛，而營業進款亦與日俱增，十一月份收入，已達一萬五千七百餘元，平均每日為七百八十六元強，預計本月底可達二萬五千元之數，其每月營業總收入如下：二月一、〇三二七五元，三月，一、七六一、七九元，四月，一、三九七、六九元，五月，一、五五九、〇五元，六月，一、九六五、七〇元，七月，二、三七七、九二元，八月，七、四二三、六一元，九月，一〇、四七一、一四元，十月，一二、五六〇、七〇元，十一月，一四、七四六、三一元，十二月二十日止，一五、七二七、六

三元。

添加資本 該公司資本原定一百萬元，旋以擴展路線，於去年春第二次股東大會時，商決增加資本二百萬元，合前計三百萬元，業均收足，惟南京至河漣溪，全長二百十餘公里，預算建築京蕪段長約一百公里，全段新購機車車輛，合計在內，約需款四百萬元，蕪蘇段長約八十公里，需款二百二十萬元，孫河段長約三十公里，因機車車輛等無須添購，故需款最少約四十萬元，全線共需款六百六十萬元，除已收足股本三百萬元，及購料除款約百萬元外，尚缺二百數十萬元，乃依照公司法條例，發行公司債三百萬元。以二十三年底該公司資產負債表，及財產目錄所列固定資產全部，共值洋六百萬元，作為債券之共同擔保，設定第一抵押權及質權開列目錄連同契據，移交經理債券銀行保管，並由公司呈請國民政府建設委員會保付債券本金，鐵道部保付債券息金，已奉令批准。

甯夏省政府計劃興築輕便鐵路

甯夏屬之鹽池縣，有三大鹽池，產量極豐，除甘肅各省悉取給于該池食鹽外，年銷綏晉陝各地為數亦多，據包

津浦鐵路月刊 第五卷 第一期

頭權運局統計，年由甯夏船運來包及過包運往河曲縣轉銷陝普各縣者，可五六百船，每船以四萬二三斤方計，年約二千五百餘萬斤，其鹽質殊佳，即所謂「紅鹽」也，但鹽池距黃河甚遠，運銷極感困難，省府擬由橫城修築輕便鐵路直達鹽池，便利運銷紅鹽，蓋橫城位臨黃河，紅鹽至此，即可裝船東下，運輸既便，銷路自可推廣，加以甯垣日趨繁華，人口較二年前增加三分之一，人民日常所需燃料，多仰給賀山之煤，運輸工具純係西北之「旱板車」，每牛車載四百斤，日行約四十里，是以甯垣之煤，漸感缺乏，若由省垣修築輕便鐵路至橫城，則賀蘭山之煤，可大量運送省垣，此省府擬修築輕便之又一原因，該路由省垣至橫城，再由橫城至鹽池縣，計長三百餘里，所需材料及價值，每百華里輕便鐵路，約需枕木九萬根至十萬根，若採用外國材料，則每萬根枕木約需英金一千七百磅，機車用七八十匹馬力者，可載重二百噸，每輛約需三百二十磅，鋼車皮每輛載十噸或十二噸者，約需英金一百三四十磅，上項機車約需十輛，車皮約需二百輛或一百八十輛，現已詳估運費，呈報省府云。

淮南鐵路年底可完成

全國建設委員會，為完成淮南鐵路，已向上海各銀行借款三百七十萬元，故得積極從事建築，其第一期工程，懷遠之洛河街起，經大通煤礦，淮西煤礦朱港，下塘集，至合肥之洛合段，刻已完成通車。至第二期工程，自合肥至巢縣，第三期自巢縣至裕溪，均已開工，預料年底，可全線完成。

齊黑鐵路已通車

黑龍江齊齊哈爾至黑河鐵路，計長八百公里，自經日偽積極興建，已全部告竣實行通車，並與洮昂齊克兩路辦理客貨聯運云。

日人控制下偽鐵路總局之計劃

自日奪取東北所有鐵路而改為鐵路總局以來，為準備對蘇俄作戰並重工業之攫取，無時不在加緊添修并強化各路之能率，茲將偽鐵路局下年度所定計劃分誌如下：(一)車輛之增設，自「京」圖拉賽兩綫完成以來，日偽間之交通亦隨之縮短時間大見發展，同時貨物之運輸亦因之頓呈加增，日偽感於現時之車輛不足，擬於在春間投資六百萬

元，以備添置車輛之用，(二)鐵軌之改換，現在東北鐵路多係六十磅之鐵軌，日偽恐其不耐嚴寒易於折毀，擬自春季起，漸次改換為八十磅者，以期運輸安全。(三)橋樑之修補，東北沿綫之鐵橋多有歷時甚多者，偽鐵路總局亦擬於春間投資卅萬元，作為修補橋樑之用，(四)通信網之擴充，日偽鑒於東北鐵路通信網現在非常不圓滿。故對於列車上最易發生障礙，如義軍襲擊，積遲通信，日偽擬於春間投資三百萬元，以為擴充電報電話及無線電之用，(五)職員宿舍之增修，如業務擴大則職員之數亦必隨之而增加，即現在已感職員宿舍異常之缺，故偽鐵路局亦擬於春間大興土木廣築房屋，除以上計劃外，更以全幅精力改良偽鐵內部，對於佔全職員百分之九十的華人大加洗刷，其能力薄弱或對日偽服務不忠者，概裁汰不用，甚至對日留學者，亦加以深切考慮云。

蘇俄築新路

俄為應付遠東一旦發生軍事動作計，決興築赤塔至外蒙東部三別期間大鐵路，以便運輸，並含有與偽滿素倫溫泉間鐵路對抗之意，長一千八百公里。

全國科學家貢獻學術界的大本營
國內灌輸科學知識的最大定期刊物

科學

SCIENCE

月出一冊已歷有十餘年

論述最新穎資料最豐富門分類別應有盡有

凡願追縱近世科學之進步而免致落伍者不可不讀

自廿三年十八卷起增設各科科學進步一欄分請各科專家担任編撰

零售每冊國幣二角五分郵費國內二分
外二角五分

預定全年連郵國內三元 半年不定 定閱詳章函索即寄
國外五元

分售處

南京城賢街本社生物圖書館 北平西城兵馬司地質調查所

上海福煦路中國科學公司 上海福州路中市科學儀器館

各埠大書坊

總發行所 中國科學社刊物經理部

上海亞爾培路五三三號

工 商 半 月 刊

第 六 卷 第 二 十 四 號

二 十 三 年 十 二 月 十 五 日 出 版

中國糖業論

比荷意及北歐諸國在華的投資

日本貿易發展的探討

山東的典當業調查

陝西南鄭縣之經濟狀況

廣東省各縣物產調查

福建省各縣物產調查

發展江西蠶業計劃書

比國設定特別輸入核准稅

蘇聯一九三四年國民經濟計劃

世界化學工業品之輸出

世界錫業概況

馬來亞華僑茶商計劃改進推銷

國產經濟情報

民國二十三年各省茶葉消費估計

民國二十三年各省茶葉生產估計

民國二十三年全國旱災調查

道林紙本

報紙本

全 年

八 元

五 元

半 年

四元五角

三 元

一 冊

四 角

三 角

國外及香港洋紙本全年另加郵費九元。報紙本全年另加郵費六元。國內及日本郵費不另加。

上 海 北 蘇 州 一 路 四 〇 四 號 四 樓

實 業 部 國 際 貿 易 局 出 版

電 話 四 六 三 九 七

雜組

文錄

春生詩草序

關慶麟

古之以淺白俚俗爲詩者。源出於寒山拾得。然李唐一代詩派歧出。李杜而外。若賈島孟郊。若杜默盧仝。若長吉溫李。大都各衍爲支流。惟寒山拾得之派。不盛於時。白香山爲詩。必使老嫗能解。略近之矣。然後人有元輕白俗之誚。其後學香山者。如楊誠齋之屬。皆爲世所譏。夫香山誠齋。皆積學有素。而後出之簡易。非夫儉腹不學。而以淺白俚俗自掩其陋之比也。邵康樂之擊壤集。樸實說理。皆田夫婦子之所能喻。乃寒山拾得之正宗。此派延蔓之廣。自南宋以迄明清。如陳白沙莊定山陸稼書輩。藉韻語以講學者。又羣然祖之。今之掎擊聲律。舐排隸事。以語體爲勦獲者。大抵人云亦云。而於此派之源流遷變。固未之解也。紹興王君春生。老而好詩。吟詠不倦。純任天然。不假雕飾。其遺意也。時而似香山。其說理也。時而似康節。古所謂詩到無人愛處者，庶幾見之。意者當舉世詬厲聲律之時。而有寒山拾得之流。折衷調和於其間。或亦斯派當昌之一機會耶。讀詩稿畢。偶有根感。因書所懷而歸之。甲戌十一月南海關慶麟序。

詩錄

自玉泉院歷十八盤至青柯坪宿西道院

穎人

玉泉雲際來。曲折落平地。乍聆松濤壯。忽作琴筑細。筍輿沂源上。觸蹠萬珠沸。縱橫踐巨石。錯落不成次。醉溪能陶人。悅耳真欲醉。危崖相對峙。一徑轉深翠。裂壁綻草叢。補縫若天繪。設險凡幾關。世亂此可避。至今絕巘巔。往往誅茅憩。隱居蟲誰捫。仙骨驢或墜。焦仙役青禽。毛女彈綠髻。吾儕物外遊。懷古發遐思。迎面指上方。奇險絕思議。鑿磴劣容趾。仄陡怯審視。返觀十八盤。頗覺履平易。暮曛砭風寒。僕夫行告瘁。斯須青柯枰。道院東西二。突兀俯西峯。環擁若屏背。道人拓斗室。導客山床睡。從君借枕頭。嶽色入夢寐。

雲海行

穎人

風樯夢醒雲臺客。晨色熹微室生白。窺窗初怪雪滿山。出戶始知雲四壁。微雲膚寸巖隙生。須臾深谷填皆平。神龍嘘氣絲縷縷。陽鳥匿跡天冥冥。天風橫吹勢噴薄。雲氣盪胸掃靈壑。神山樓閣忽上浮。隱約西峯餘一握。濤頭起伏海漫漫。置我孤立雲中間。雲開日出削壁露。依舊鬱鬱巖千盤。

中秋後四日同孫頃波李愚如劉筠友侯錦絨濮聽衆暨雄兒遊牛首山 公 蘇

金陵山色天下優。龍蟠虎踞各一邱。屹然雙闕峙天表。昔人於此指牛頭。鬱鬱城中閉戶

久。宿雨既霽得好秋。攜兒裹糧呼朋侶。凌晨驅車如置郵。四郊風烟不掛眼。作意欲遣

千煩憂。搖兀胸前森萬態。枯禾亦已畢田疇。識彼狡童能好我。欣慨提鱸導從遊。腰脚

矯健初欲速。石磴崎嶇始漸愁。捫蘿挂壁苔點翠。架壑懸空松盡蚪。路轉危岩峯辟易。

山深古寺佛清幽。兜率宮餘殘破瓦。覺生台更上層樓。振衣萬仞發狂笑。一線長江足下

流。三山白雲看變幻。玉梅花下許暫留。傾觴圍坐但痛飲。今我不樂復何求。儘倚短垣

坐嘯傲。興公豪概古無儔。偶然大醉寄聲伎。李白不愧謫仙不。劉义最是可人處。諛墓

金寧換酒籌。手中尚持桃花扇。翩翩雪苑公子侯。錦絨是日獨攜一摺扇
謂新由夫子廟買來濠濮忘情羨莊惠。聽

泉之樂樂攸攸。賤子自慚無一可。笑視豚兒如贅疣。卻逢故交徐象芷。專壑直遂買山謀

。種樹書成君不負。抱關委吏我真羞。立談豈盡念年別。一榻堅邀宿信投。於山中遇同學
徐象芷為實業

部牛首山林
場管理員斜陽似戀林間沒。鈴語如聞喚去休。回車頃刻都陳迹。隱隱時於心上浮。山靈

有約能重到。且共鐘聲與唱酬。回車逕赴青
溪鐘社課集

由老窰至磨刀塘循海步行

露 篠

東海開門戶。連雲大港成。雲臺山與海中東西連島南
北對峙、故名連雲港、鷹遊宏吐納。雲臺山與東西連島間
海口、名鷹遊門、螺島並崢

嶸。東西連島兩
島相連、洶浪聲中定。滌波海宇平。前規望膠澳。與青島隔
海相望、筆輅費經營。

病中寄蔡公港沽上

遐 庵

誰分名駒各老蒼。升沈何礙自堂堂。是非不到哦詩處。蘊蓄猶多退密藏。相望百年珍此日。便飛萬里止何鄉。宵燈掩藻公揚齋名。縈懷地。病枕依稀舊夢長。

眉仙書來將刊詩集賦贈

遐庵

長空鴈影久無痕。得子書來聲暗吞。雲幻轉驚能蔽日。蘭芳奚必定當門。百年終覺昌詩好。八座何如乞食尊。一卷冰心照巖壑。故園松菊倘猶存。

和遐庵滬上見贈之作

眉公

詩來報我玉壺冰。欲說還休似未明。半枕黃梁人易老。一尊濁酒意難平。長為莼菜秋風客。慣聽江湖夜雨聲。夢裏忽驚生羽翼。丹梯同躡看青冥。

首都演習防空感而有作

迂叟

茫茫大地殺機開。話到防空萬事哀。關塞驚心虛設險。樓臺彈指便成灰。固應未雨綢繆計。誰是東風擊搏才。自昔善攻斯善守。未能我往寇能來。

防空和迂叟韻

眉公

滿眼頑雲撥不開。江南詞客有悲哀。似疑山鬼鳴篝火。又聽胡僧話劫灰。墨翟早知防宋計。公輸漫詡斲輪才。便燒鷲嶺翻東海。終見修羅入孔來。

浦鎮三元菴瞻禮鋼和尚肉身法像

眉仙

師葉氏。吉安人。曾任甘肅總兵。光緒初年。結茅於此。端坐示化。歲久土人啓缸視之。肉身不壞。遂奉像稱缸和尚云。

缸和尚。葉總兵。江西吉安生。少小事商賈。鄉里知姓名。一朝提劍出門去。踏向涼州破羌路。功成四十印纍纍。放下屠刀尋住處。江南山水窟。清淨我家鄉。山住水亦住。

結茅於此岡。道高何用山鬼伏。鄉人好異驚流俗。忽報山中鐘鼓鳴。相傳昔日山中深夜嘗聞鐘鼓聲無端

奉作肉身佛。豈有慈悲度世人。不與求心祇求福。何如禮塔壽名山。重法重僧兼重骨。

余勸土人應建塔供養勇猛知師有宿因。純鋼鑄就再來身。鐵藜矢檝都參遍。地獄天堂幾轉輪。寒山

寺裏寒山覓。今日相逢面目真。缸和尚。我鄉親。豎起拳頭向師說。莫把鄉親作路人。

詞錄

山亭宴

蒼青

甲戌孟冬梯園主人生日同人醺金遊虞造蕪園登辛峯謁言子仲雍周章墓陟小三台訪高士馮遁吟墓更至甯靜蓮社曾園

挈游共話虞山好。過金閭試停輕權。蕪園撫孤松。眇斜日辛峯落照。淚闌齊女渺離魂。肅祠墓清權同弔。恭友啓荆蠻。替四世藩封早。心源聖道敷文教。掩重扃樵蘇不到。鶴化信冥杳。更恣躋初平聳峭。高人坏土莽榛蕪。誦妙句轉成淒調。暮靄入林亭。幾處寒

煙裊。

三臺

前人

朝發北山經四高僧墓。憩破山寺至中峯。訪張旭墨池。龍湫午餉。三峯復歷。萬松林。劍門拂

水巖。長壽橋。藏海寺。連珠洞。維摩寺。桃源澗。

正霜林殘。綴醉葉。曉風乍侵。輕篋。度澗阿一帶。盡冬青。問叢壑。高僧空仰。穿幽徑。寺掩朝嗽上。漾細穀。澄潭清漲。感梅桂。偏衍枯榮。慨往復。暗傷天壤。戰玄黃。血濺破壁。

漢涌山。湫龍亢。尙獲炳祠。廟近琳宮。慕草聖。拖藍池。盜。三峯裏。飯飽伊蒲餉。縱倦目晴嵐。

烟嶂。聽嶮巉。瀉響松濤。憇層級。佇扶筇杖。歎雄圖。雄主易靡。劍池劍門無恙。笑

呂公侯。奮志鷹揚。遯漁釣。湖名仍尙。禪關破滌。渴懸巖曠。偃虹橋。雲豁襟爽。俯蘿洞心

澈珠泉。下飛寒。更饒遐想。

浪淘沙慢

前人

登昭明讀書台。尋焦尾溪源。七檜壇丹井。石梅過瞿忠宣祠。出阜成門。登舟至北山。訪王石

谷洞仙詞。客明禦倭殉難。王知縣。鈇錢牧齋柳河東。諸墓經寶嚴寺。登瓶廬。小樓遠眺。尙湖

至小雲栖寺。大小石洞。

劫增慨。巫咸祀冷。帝子臺寂。溪沈琴川。浸汨。星壇檜老。幹瘠。祕籙字燒丹井列。怨梅

瘦應省殘石。歎瞿相英靈式依處。崇祠闕宗祐。攜展。更移畫舸橋側。試數訪耕烟埋幽地。點點苔篆碧。嗟夢斷吟魂。還話詞客。恨遺毅魄。致寇深何意而今尤亟。東澗河東空陳迹。憐紅粉絳雲黛冪。尙湖澹瓶盧憑袖挹。聽清籟答響松泉。對暮色。歸途已是華燈燿。

鋒

前

藏

康

第二卷第一期要目

(中華民國二十三年十月三十日出版)

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

南 京 晚 莊 (社址)

每 册 大 洋 一 角 (目價)

教

育

輔

導

月

刊

一卷二期要目

江蘇省立京民衆教育館民衆教育季刊自二卷四期出後，改爲教育輔導月刊，內容側重

民教實際問題之討論及參考資料之介紹。現已出至第二期。兩期要目如下。

致讀者.....朱堅白

推行應頒標準工作之方策.....孫希復

對於本區社會教育改進起見.....喬丙華

中國教育戲劇的考察及檢討.....高美

蘇俄的函授事業.....戴子欽

教育電影教學方案舉例.....顧仁鑄

我的腳印子.....姜龍章

工作批評討論會記事.....

本館二十三年工作計劃.....

標準工作實驗區本年度行事歷.....

定價 全年十冊洋一元。另售每冊一角二分。

發行 南京大中橋江蘇省立南京民衆教育館

津浦鐵路月刊**廣告索引**第五卷第一期

INDEX OF ADVERTISERS

上海中興煤礦公司	封面內頁
交通史出版廣告	目錄前
津浦鐵路日刊	目錄前
漢文正楷印書局	目錄前
天津中國實業銀行	論著後
南京印刷有限公司	論著後
平漢月刊	論著後
鐵路提貨單	論著後
交通雜誌	譯述後
人文月刊	譯述後
建國月刊	譯述後
津浦鐵路管理委員會啓事	路政論輯後
海軍雜誌	路政論輯後
道路月刊	路政論輯後
國立中山大學兩月刊	調查後
科學	路界紀聞後
工商半月刊	路界紀聞後
康藏前鋒	雜俎後
教育輔導月刊	雜俎後
廣告索引	雜俎後
天津交通銀行	底面外面

津浦路局鐵路月刊徵稿簡章

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

目 價 告 廣		目 價 報 定		第 五 卷 第 一 期	
優 等 (封面內頁底面外頁目錄前頁) 全頁面一期三十元 半頁面一期十八元 四分之一頁面一期十元		郵 費 每 册 本 埠 乙 分 外 埠 二 分 半		每 册 另 售 半 年 六 册 全 年 十 二 册 三 角 一 元 六 角 三 元	
普 通 (正文前後插頁) 全頁面一期二十元 半頁面一期十二元 四分之一頁面一期七元		報 價 係 大 洋 計 算 郵 票 實 足 代 用		出 版 日 期 中 華 民 國 廿 四 年 一 月 卅 一 日 編 輯 兼 津 浦 鐵 路 管 理 編 查 課 發 行 者 委 員 會 總 務 處 印 刷 者 南 京 京 華 印 書 館	
三 期 三 十 二 元 六 期 五 十 六 元 全 年 七 十 元	三 期 五 十 四 元 六 期 九 十 六 元 全 年 一 百 七 十 元	三 期 八 十 元 六 期 一 百 四 十 元 全 年 二 百 五 十 元	三 期 四 十 八 元 六 期 六 十 四 元 全 年 一 百 五 十 元	三 期 二 十 七 元 六 期 四 十 八 元 全 年 一 百 二 十 元	三 期 二 十 元 六 期 三 十 三 元 全 年 六 十 二 元

天津交通銀行

●本市支行
小白馬路

●電話
二三四五四 二三四二一
三三三一〇 三三三〇六六

地址

四號路

法租界

電話

三〇六六九	三一八〇〇	三〇四八〇	三一八一八	三一八二〇	三一七九〇	三一七三四	三一八六八	三一六一二	三一八九三
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

儲蓄 會計獨立保障穩固

信託 代客服務辦理妥速

匯兌 國外匯價特別克己

存放 國內二百元以下免費

發行 優待主願手續敏捷

特設專庫準備十足

●本市貨棧
租存息押低廉便捷

(英租界)
河場道

●電話
三三四二二
三四三四三