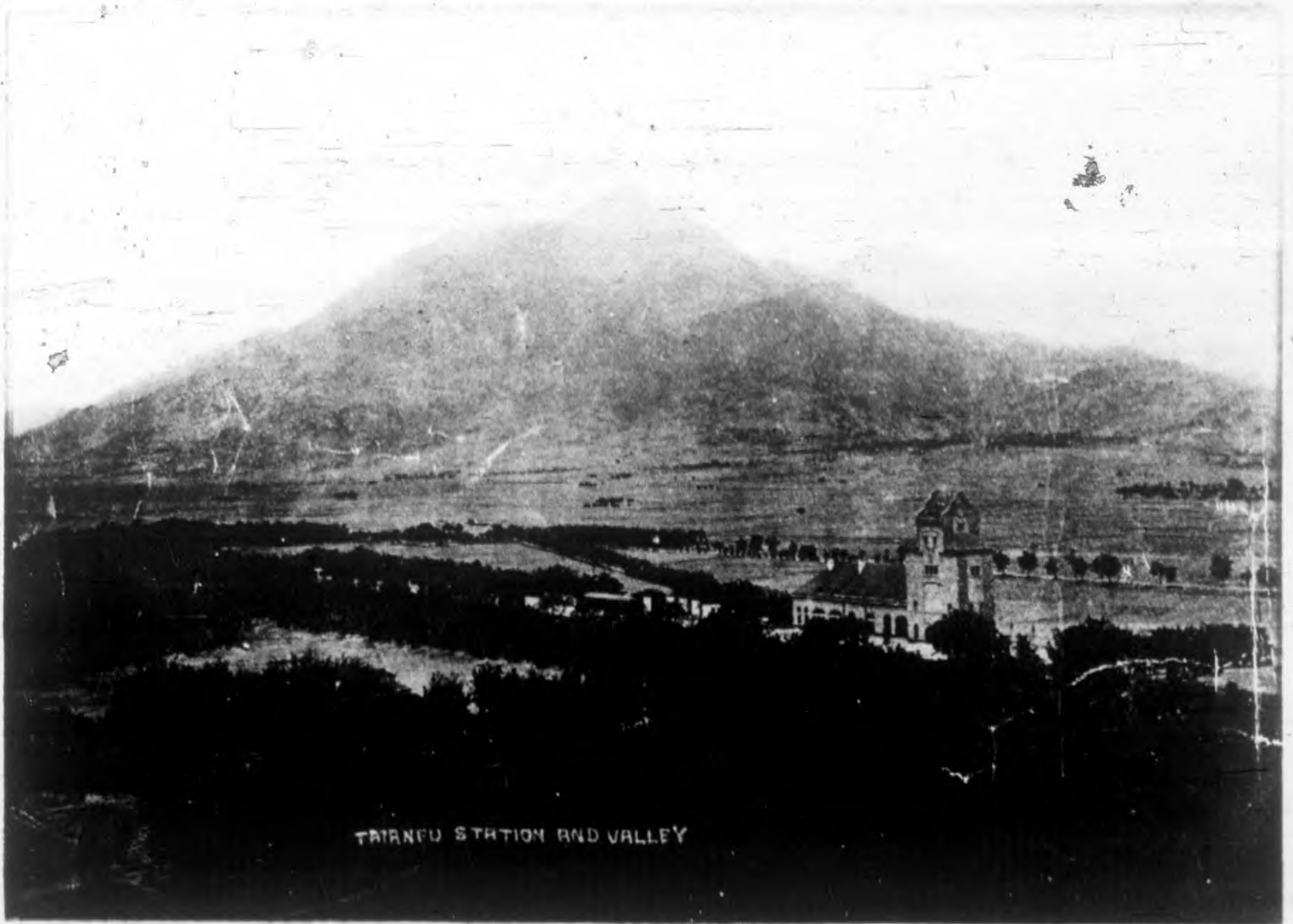


行發局理管路鐵浦津部通交府政民國

D3

期 六 第



TAIYANFU STATION AND VALLEY

Voice of Tsinpu

日一月六年七十國民華中

類紙聞新為認號掛政郵華中

津浦之聲 第六期目錄

封面

總理遺像

總理遺囑

總理遺墨

插圖

津浦鐵路全圖

國民政府交通部津浦鐵路管理局全體職員歡送黃局長攝影

燕子樓

徐州府車站

孟子廟(一)

孟子廟(二)

孟子廟(三)

泗水橋

津浦之聲 第六期 目錄

R
53.05
926.5

兗州府城

興隆寺塔

命令

部令二件

局令

訓令五件

指令三件

佈告一件

法規

保安隊服務暫行罰則

招商打撈俄輪列寧號投標章程

公牘

呈

呈國民政府交通部部長文

呈國民政府交通部部長文

呈國民政府交通部部長文

函

致滬寧鐵路局函

致金陵關監督函

致滬寧鐵路局長

致滬寧鐵路局函

金陵關監督公署來函

電

電軍車管理處

電車務機務工務三處

電交通部

電軍車管理處錢處長

軍車管理處來電

黨務

總理演講

總理紀念週記錄

表冊

浦兗間英文行車時刻表

譯叢

鐵路證券

石島鐵路採用兩用揚旗後其運輸能力大為增加

美人之世界飛行新計劃

論壇

本路局內外部員司一律應改穿中山裝的提議

抵制聲中談鐵路

津浦帶

津浦帶各地概略

路界鱗爪

研究

Preventing Excessive Smoking

附錄

Odds and Ends of Railroading

津浦鐵路管理局局長黃士謙與津浦鐵路員工告別書

曜北
枕流

菲菲
貢乙青

徐州紀游

小字謎

第五期小字謎答案

津浦之聲 第六期 目錄

五

津浦之聲 第六期 目錄





總 理 遺 像

總 理 遺 囑

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

現在革命尚未成功凡我同志務
須依照余所著建國方略建國
大綱三民主義及第一次全國代
表大會宣言繼續努力以求貴
國救亡之張開國民會議及
所條不平等條約尤須於最
短期間促其實現並此為禱

孫文 遺囑

中華民國十四年三月三日

筆記者 汪精衛

整理者 宋子文

孫科

新元年 戴恩真
吳敬恒 何克敏
謝春福 鄭老

(一) 總 理 遺 墨

大 本 營 公 用 棧

第 百
步 石 兄 運 關 仲 愷 認 械 船 到
時 擬 在 金 星 門 內 起 卸 以 避 耳 目
我 以 為 不 必 如 此 若 為 避 人 耳 目 計 則
金 星 門 大 大 不 相 宜 因 金 星 門 之 對 面
即 冷 江 閣 該 閣 有 望 樓 有 錫 艇 凡 到 金
星 門 附 近 之 船 無 不 一 目 了 然 實 在 不 能
避 而 反 露 我 門 欲 竊 避 之 心 示 人 以 弱 恐
反 招 英 艦 之 干 涉 因 英 艦 已 視 此 等 海 面

中 華 民 國 年 月 日

(二) 總 理 遺 墨

大 本 營 公 用 賤

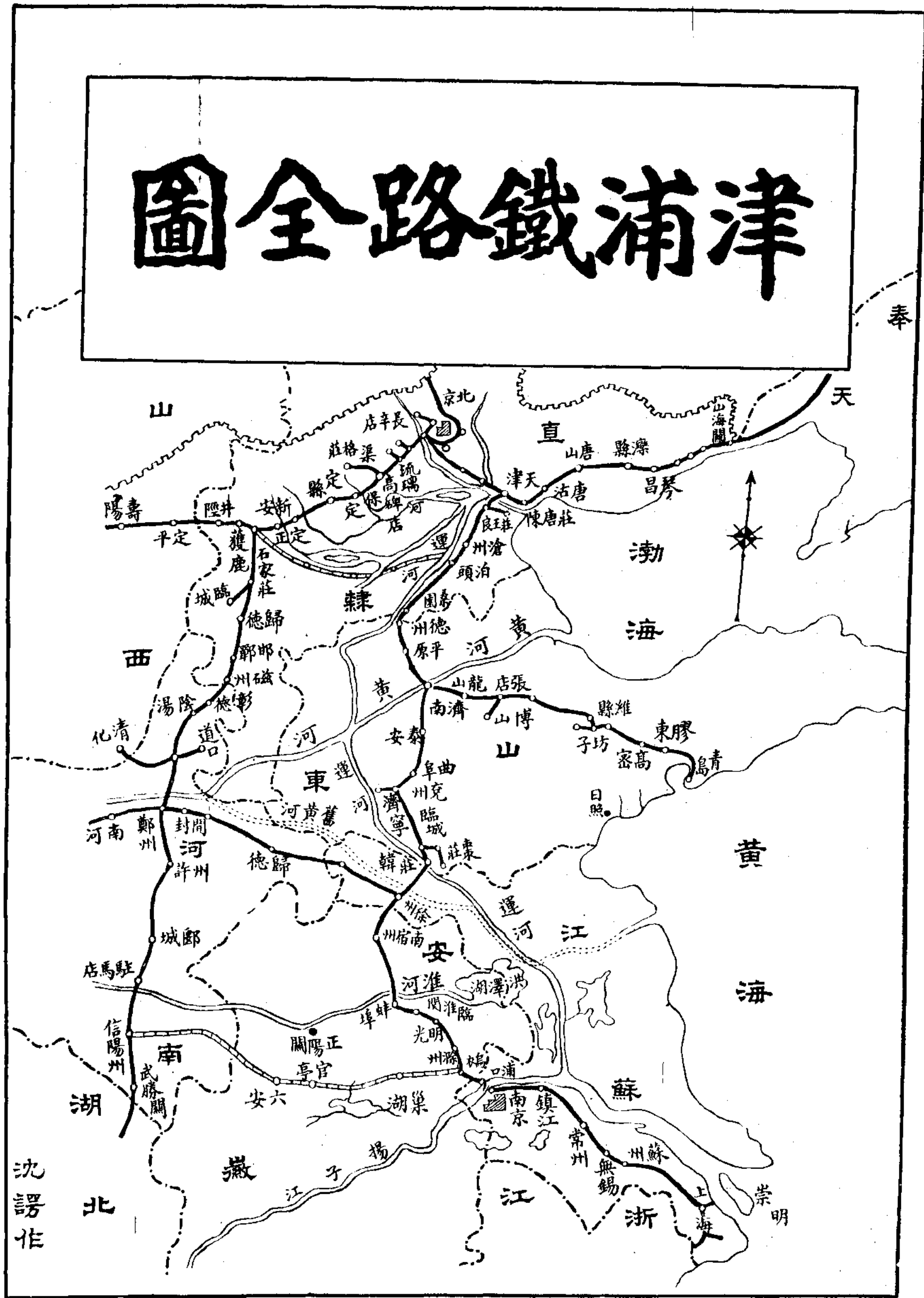
第 頁
為其範圍此不可也且金星門外年以洪
淺此時之水路當較數年前海圖必差數
尺恐致攔淺此二不可也又在該處盤運實
花費太多又恐因小艇有遇風雨盜賊之危
險此不可也究不知直來黃埔公然起卸為妙
而以此為一試驗若英國干涉我至少可以得
此批到手而不必再望後日如不干涉則我安
心以策將來為往他起卸恐此批亦不可得也

中華民國十三年十月三日

孫文

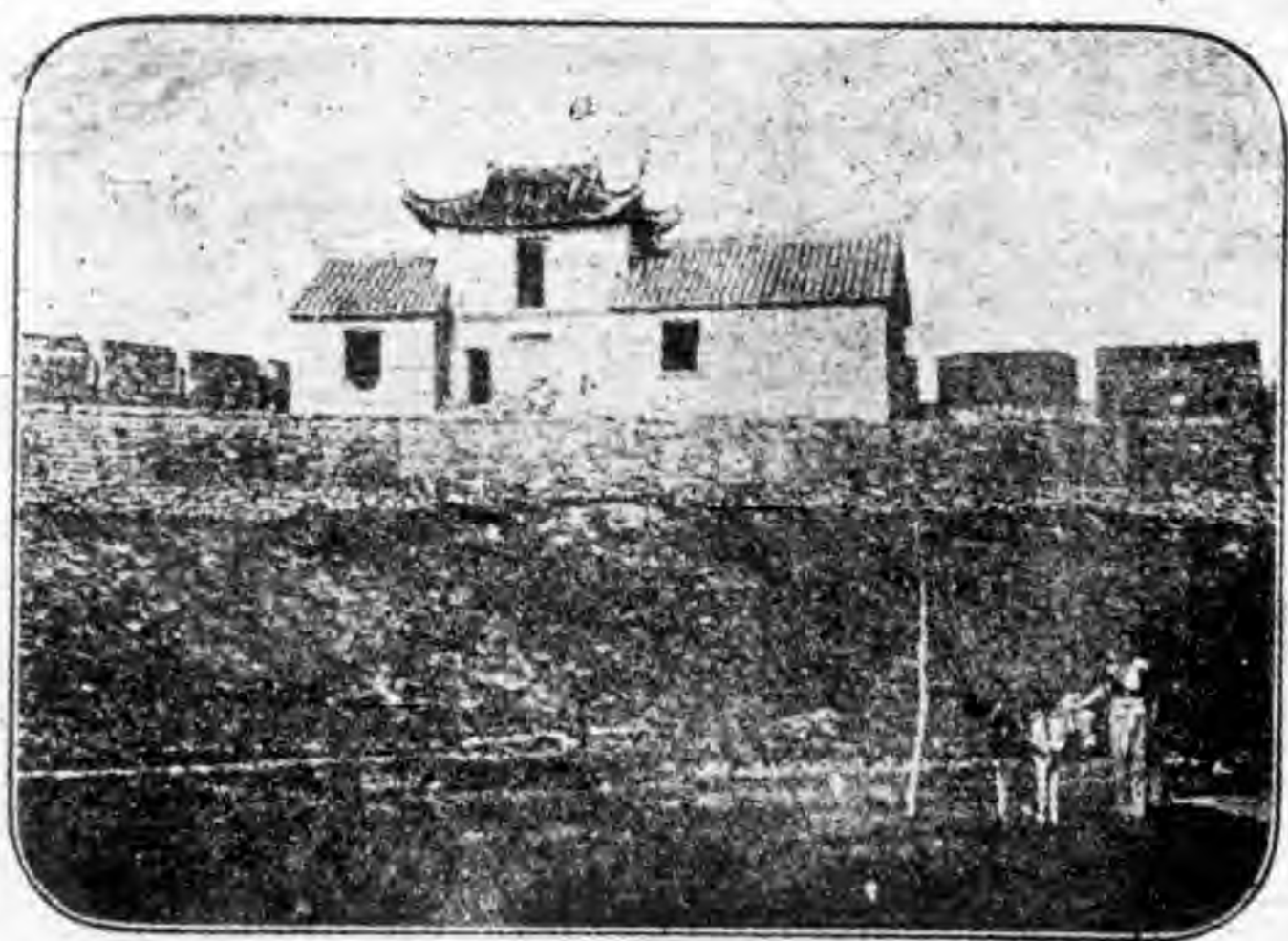
插圖

津浦鐵路全圖



民國政府交通部津浦鐵路管理局全體職員歡送黃局長攝影十七年五月

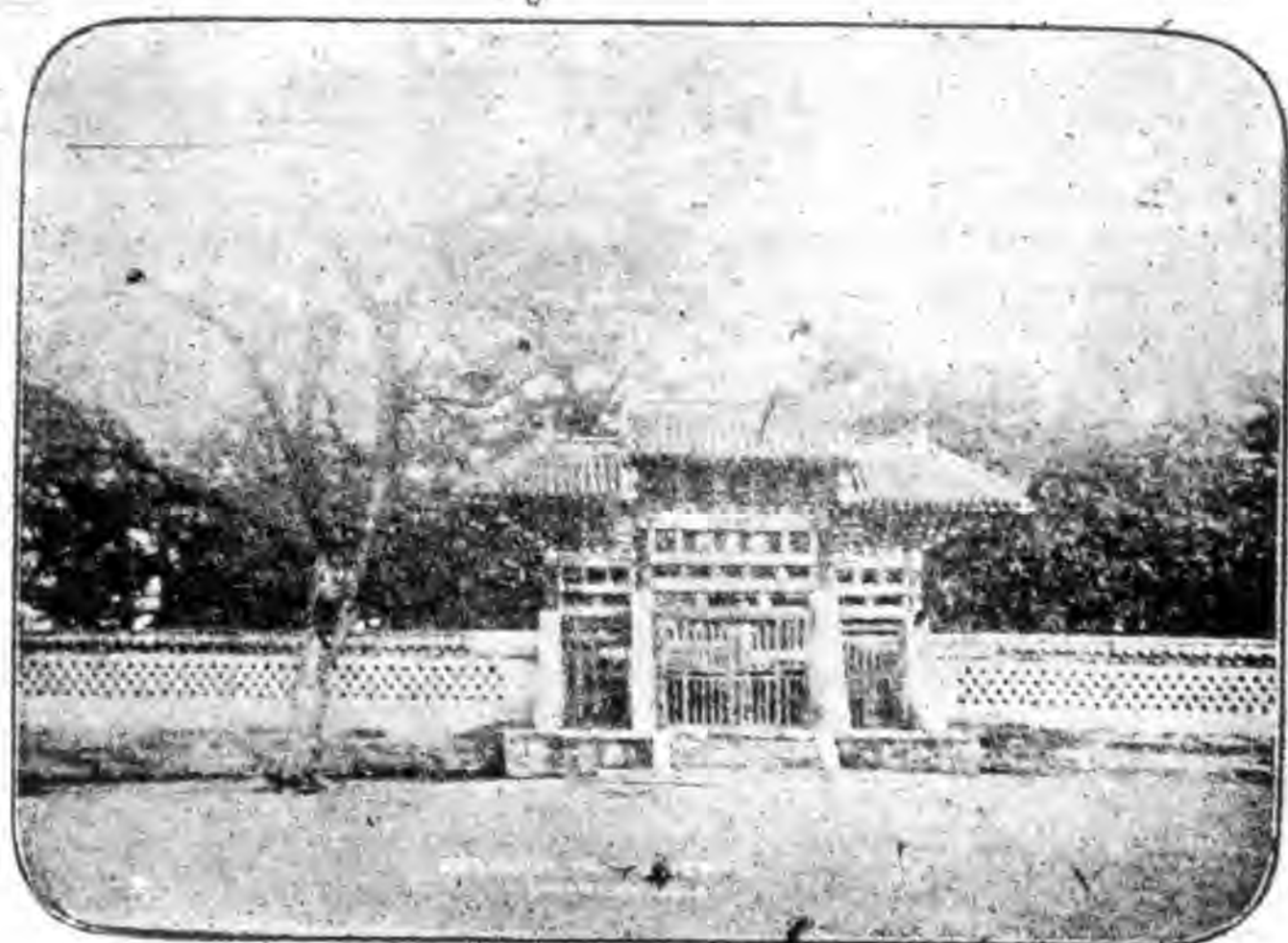




樓 子 燕



站 車 府 州 徐



(一) 孟 子 廟



(二) 孟 子 廟



孟 子 廟



泗 水 橋



城 府 州 兗



塔 寺 隆 興

命

令



▲部令

國民政府交通部指令 第二六〇號

令津浦鐵路管理局局長黃士謙

呈一件 打撈俄輪列寧號擬一面招標一面由
與德人磋商附呈招標章程請核示

呈暨附件均悉打撈俄輪列寧號擬一面與德人德斯道夫磋商一面仍行招商投標以資參考辦法尙屬可行惟該輪雖已沒收然當時俄領事已撤銷承認並未經其來文承諾爲預留將來交涉地步起見該輪出水以後以招人承租暫不出售爲妥該德人既係專任打撈自宜先與磋商所需打撈用具如該局現有者應卽酌量撥借以期減少費用其他工資購物酬勞各費亦應從嚴核減各項費用卽照所擬由該德人先行暫墊由租金項下撥付俾得保全船隻以留後步該輪吃水不滿十六尺而載重二千三百餘噸航行近海最屬相宜招商承租當非難事撈費固不患無着倘該德人不能磋商就範又無別人承辦打撈則爲保全碼頭免礙航行計該輪再由得標者資領至所擬招標章程尙屬妥洽惟第七條應

加以三個月限期以杜後來紛爭轉瞬春水卽至此事實難再延務仰迅速分別登報磋商並將開標結果磋商情形呈候飭遵此令

中華民國十七年三月十三日

交通部長王伯羣

國民政府交通部指令 第三一〇號

令津浦鐵路管理局局長黃士謙

呈一件 抄送大通購煤合同暨美孚購油合同各一份呈祈鑒核備案 由

呈件均悉查訂購機車用煤及機車用油關係重要應將煤質油質之化驗成分詳細規定以資適用該路所訂大通購煤合同及美孚購油合同對於煤質油質之需要程度均未聲敘規定至所訂油類價目比較滬寧滬杭甬兩路向美孚標購者實屬過昂雖訂購日期及交貨地點不同而價目相差究嫌懸殊惟查該兩種合同均經簽訂在先且爲應急起見姑准暫予備案嗣後續訂合同或另向他商訂購時應卽詳加審慎妥爲修正茲將該路及滬寧滬杭甬兩路所訂油類價目彙列一表以資比較連同煤質油質化驗表格式一併發交該局查閱仍仰檢取美孚油類及大通煤化驗成分單送部備核爲要合同存此令

附表二件

中華民國十七年三月二十三日

交通部長王伯羣

▲局令

訓令文字第二五五號

令
總務處
車務處

爲令行事案查前以打撈俄輪列甯號擬一面招標一面與德人磋商并附呈招標章程呈請交通部核示一案奉茲

指令第二六〇號內開呈暨附件均悉打撈俄輪列甯號擬一面與德人德斯道夫磋商一面仍行招商投標以資參考辦法尙屬可行惟該輪雖已沒收然當時俄領業已撤銷承認並未經其來文承諾爲預留將來交涉地步起見該輪出水以後以招人承租暫不出售爲妥該德人既係專任打撈自宜先與磋商所需打撈用具如該局現有者應卽酌量撥借以期減少費用其他工資購物酬勞各費亦應從嚴核減各項費用卽照所擬由該德人先行暫墊由租金項下撥付俾得保全船隻以留後步該輪吃水不滿十六尺而載重二千三百餘噸航行近海最屬相宜招商承租當非難事撈費固不患無着倘該德人不能磋商就範又無別人承辦打撈則爲保全碼頭免礙航行計該輪再由得標者資領至所擬招標章程尙屬妥洽惟第七條應加以三個月限期以杜後來紛爭轉瞬春水卽至此事實難再延務仰迅速分別登報磋商並將開標結果磋商情形呈後飭遵此令等因奉此除分行外合行令仰該處長會同

總務處
車務處

長從速辦理是爲至要切切此令

局長黃士謙

中華民國十七年三月十六日

訓令文字第二八八號

令總務處

爲令行事查本局訂購大通煤斤及機車用油抄錄合同呈請交通部鑒核一案茲奉

指令內開呈件均悉查訂購機車用煤及機車用油關係重要應將煤質油質之化驗成分詳細規定以資適用該路所訂大通購煤合同及美孚購油合同對於煤質油質之需要程度均未聲敘規定至所訂油類價目比較滬寧滬杭甬兩路向美孚標購者實屬過昂雖訂購日期及交貨地點不同而價目相差究嫌懸殊惟查該兩種合同均經簽訂在先且爲應急起見姑准暫予備案嗣後續訂合同或另向他商訂購時應即詳加審慎妥爲修正茲將該路及滬寧滬杭甬兩路所訂油類價目彙列一表以資比較連同煤質油質化驗表格式一併發交該局查閱仍仰檢取美孚油類及大通煤勛化驗成分單送部備核爲要合同存此令等因奉此合行令仰該處轉飭遵照辦理此令

附發價目比較表及化驗表格式

局長黃士謙

中華民國十七年三月念七日

訓令文字第三七九號

令機務處

爲令行事案據車務處處長呈稱竊據港務課課長呈稱潯通輪遺置江邊年久失修月前由上海造船所派員驗看因船身機件太壞不堪修理曾經呈報在案茲准鎮江利通公司函開查貴課潯通輪年久失修所有船身鍋爐機器皆已壞爛不堪聞貴路因該船無所取用欲出賣與商人敝公司久營航業情願出實價大洋二千元整購買該輪未識肯出賣否如何希爲示復俾便攜款前來等由查潯通輪確無所用若遺棄日久機件銹壞更多久而又久之機件亦必散失值此路局財政困難可否賣去等情據此當經處長覆查潯通輪既已作廢現適有人願購如將該輪變賣似爲一舉兩得等情據此合行令仰該處派員查明該輪能否修理並估價若干呈候核奪此令

局長黃士謙

中華民國十七年五月七日

訓令文字第三九二號

令車務處

爲令行事案查前據該處呈稱以金陵關理船廳因本路各輪船驗關執照業已滿期請送往查驗現值軍運緊急請函該關暫緩辦理等情經函請金陵關轉知理船廳在案茲准金陵關公函內開案准上月

二十六日來函以鐵路渡輪因軍運方殷往來行駛幾于日無暇晷斷不能停候查驗擬俟軍運稍鬆再候查驗即希查照轉飭理船廳知照爲荷等由准此當即轉致稅務司去後茲准函復以查海關章程每期查驗各輪機件等項原係注重人民生命免除意外危險起見今津浦鐵路港務課既據聲稱因軍事不能照章來關停候查驗嗣後如果發生危險事端當局即應負其責任等語相應函復即祈查照等因准此合行令仰該處長即便酌量辦理此令

局長黃士謙

中華民國十七年五月十日

訓令 文字第四一〇號

令工務處

爲令遵事查本路各處地租連年積欠甚多數月以來追繳有限舊欠積壓新欠復增若不從速清釐後此益難整理況目下本局收入日絀諸待開支非予嚴限勒追實不足以儆延玩而維路務爲此令仰該處遵照所有各處欠租務即限令半個月內掃數清交倘或逾限抗延除仍舊追繳外應將租地合同取銷收回另租如係商民自建上蓋應予即日督拆以免盤踞除佈告外仰即遵照辦理毋得瞻徇仍將辦理情形具報切切此令

局長黃士謙

中華民國十七年五月十二日

指令文字第四七八號

令機務處

呈一件 呈為據電氣廠長呈稱電廠涼油器漏上海新由
通公司有現貨擬親往驗看附呈抄函乞示遵

呈暨抄函均悉准派該廠長親往驗看仰即轉飭知照此令抄函存

局長黃士謙

中華民國十七年四月十七日

指令文字第五二二號

令車務處

呈一件 呈以薄通輪損壞不堪修理鎮江利通
公司出價二千元購買可否變賣乞示

呈悉仰候令行機務處派員查明能否修理并估價若干再行飭遵此令

局長黃士謙

中華民國十七年五月七日

指令文字第五三〇號

令機務處

呈一件 據電氣廠長呈赴滬查驗涼油器情形附領料單三份請由
購辦修理舊器所需材料俟函詢英國製造廠再定辦法

呈暨領料單均悉該涼油器既能適用准予購辦仰即知照此令單存

津浦之聲 第六期 命令

局長黃士謙

中華民國十七年五月四日

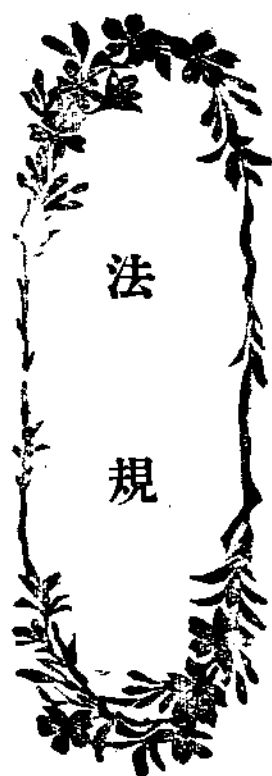
佈告文字第一七八九號

照得路員收受車皮暨改換名目藉端勒索等弊前經三令五申嚴厲禁止乃最近訪聞沿路各站對於運寄包裹仍有暗中勒詐商民每件加繳洋五角情事似此藐玩法令敗壞路政尙復成何事體除由局即日派員分途密查從嚴究辦外合亟佈告仰商民人等知照本局運寄包件祇須按章遵繳運費及加購購車公債便可發票起運倘有不肖路員藉端措阻例外需索并無收據發給者商民人等儘可來局呈訴立予處理幸勿私相授受同干查究是爲至要此佈

局長黃士謙

中華民國十七年五月十九日

法規



法規

保安隊服務暫行罰則

- 一 保安隊官警不准在頭二等客車內坐臥違者查出即行開除
- 二 保安隊武裝車內不准攜帶戚友乘坐並不准往返私帶貨物違者查出即行開除
- 三 保安隊在行車時間查有私帶貨物之客人須將人貨一併送交就近分段站警轉解訊辦其在浦口站可逕解本處辦理違者查出從嚴議處
- 四 保安隊查有違禁物品須速呈報不准私自處分違者查出從嚴議處

津浦鐵路局招商打撈俄輪列寧號投標章程

- 1 俄輪列寧號於十六年三月沉沒於本路浦口十號碼頭外邊本局奉交通部令招商投標打撈
- 2 該輪列寧號查係西歷一千九百十年造自德國計載重量二千三百七十二噸長二百八十八尺零六寸廣四十一尺零八寸吃水十五尺二寸船身鐵質
- 3 打撈該輪應用工具物料均由得標人備辦惟其中如有本局可借用者投標人在投標時可開附

清單並聲明如本局可借用何件標價可減去若干

4 打撈費須係該輪撈起出水再行照付並以該輪爲擔保品

5 得標人須交押款洋三千元此項押款係該輪撈起即行發還不起利息惟得標者不能如期將船撈起此款即作抵一個月之碼頭費

6 得標人簽訂合同後須於兩個月內將該輪撈起逾期二星期每後天應繳本局碼頭費一百元逾期一個月本局即將合同取消並將押款充公作抵一個月碼頭費

7 投價最低者爲得標惟經本局認得標人爲無此項相當經驗本局得另選其他投標者或其他商人承辦得標人不得爭執

8 投標人須具標函並將姓名職業住址詳細註明封固信面書明標函字樣送交浦口津浦路局掣給收條

9 此項標函須於十七年 月 日以前送到本局俟定期開標再行登報通告

公續



呈文 第九六九號

呈爲呈復事案查前以俄船列甯號沉沒十號碼頭阻礙交通呈奉

鈞部指令即將該輪自行打撈沒收並將打撈計劃及所需費用切實勘估呈核復經擬用招商投標辦法呈請核示在案嗣奉

鈞令第三十六號內開呈悉打撈俄輪列甯號用招標辦法事尙可行准予照辦惟價值一項前據該局來呈謂載重三千噸價值五十萬此次所估祇值十萬元當時雖屬約略估計然相差未免過鉅自宜慎重將事以免商人取巧仰將招標章程先行呈部核奪再行飭知此令等因奉此遵卽飭知總務處長吳頌華會同車務處長邱鴻勛妥擬招標章程并查明前報該輪價值五十萬元原委詳晰具復去後茲據復稱奉令後遵卽會同查閱案卷上年陸前局長呈報該輪價值五十萬元係轉據前港務處長劉競西原呈而原呈亦無確切根據諒係約略估計之詞且原呈稱該輪載重三千噸現查祇二千三百餘噸其時該輪沉沒未久船當較爲完好現沉沒已及一年核其現狀與現估十餘萬元之數似尙不甚懸殊至

打撈該船亟宜值此水涸之際着水辦理正在籌擬招商投標章程間又奉

發下德人德斯道天函一件飭令參考等因經即詳爲察閱據其所估該輪出水後約值銀十六萬兩除去打撈用費及酬勞費費尙可餘八萬兩之譜查該德人爲德國政府承認之船隻及船貨損失公證人係大部航政府楊科長所介紹辦理此項事宜自極有經驗所言當有把握似可由其打撈較有實濟惟打撈費用需三萬餘兩須由本局先籌現款而能否如約撈起並未有若何保障擬請與該德人切實磋商除擬借本路碼頭等項可以照撥外需購應用物料之款應由該德人暫先墊用俟該輪出水得價後如數撥還以爲擔保至所索百分之三十五酬勞費亦覺太鉅似應與之商減並訂明打撈起後售價如所估之數則酬勞若干倘售價減折則酬勞亦須減少頌華等一再會商以爲該德人如能磋商就範則由其打撈自當較招他商爲合宜但亦不妨一面招商投標以資參考茲并將投標章程擬就呈核等情據此局長覆加查核該處長等所擬招商投標章程似尙妥洽應否一面招標一面仍與該德人磋商之處理合繕具擬訂投標章程備文呈復敬祈

鑒核指令祇遵謹呈

部長王

次長李

計呈擬訂招商投標章程

津浦鐵路管理局局長黃士謙

呈文 文字第一三二七號

呈爲呈復事案奉

鈞部感電內開查該路亟須預儲各種材料以供前綫需用業經電令查照辦理在案枕木一項尤關重要前經令飭滬寧滬杭甬收集舊枕木歸該路價購頃據李局長感電稱現有舊枕木二千根准於本月勘日在南京江邊站點交津浦路請飭該路派員向該站接洽驗收餘俟積有成數陸續運交等語合亟電仰查照迅即派員驗收等因奉此遵經飭知總務處轉飭材料廠遵照辦理去後茲據該處呈稱轉據材料廠長黃盪歐呈稱奉令點收滬寧枕木遵即派員前往點收計此次運到之舊枕木共三千餘根除將破斷朽爛不堪使用者剔除退還滬寧路外共計實收舊枕木二千七百二十六根收存職廠備用等情呈報前來理合呈祈鑒核等情據此理合將接收滬寧路舊枕木辦理情形備文呈復敬祈

鑒核備案謹呈

部長王

次長李

津浦鐵路管理局局長黃士謙

中華民國十七年四月六日

呈文 文字第一五六一號

呈爲呈報事竊查打撈俄輪列甯號一案前奉

鈞部令准招商投標遵卽飭令總務處車務處遵照從速辦理在案茲據總務處呈稱奉令招商投標經於四月三日登載新申兩報查投標期限係截至四月十六日爲止現已逾期半月並未有人來局投標等情據此應如何辦理之處理合備文呈請

鑒核指令祇遵謹呈

部長王

次長李

津浦鐵路管理局局長黃士謙

公函 文字第二三二六號

致滬寧鐵路局函

逕啟者前奉

交通部感電以

貴局收集舊枕木歸做路價購准本月勘日在南京江邊站點交飭卽派員驗收等因遵卽飭知總務處轉飭材料廠遵照辦理茲據該處呈稱轉據材料廠長呈稱奉令點收滬寧路枕木遵卽派員點收計此次運到之枕木共三千餘根除將破斷朽爛不堪使用者剔除退還滬寧路外共計實收舊枕木二千七百二十六根收存職廠備用等情呈祈鑒核前來除呈報

交通部外相應函達請煩

查照爲荷此致

滬寧鐵路管理局

津浦鐵路管理局啓

中華民國十七年四月五日

公函 文字第一五〇〇號

致金陵關監督函

逕啟者頃據車務處處長邱鴻勛轉據港務課課長呈稱譯准金陵關理船廳函稱案查貴路渡輪陵通
愛德華浦口江通黃河常年驗關執照業於民國十六年二三月間滿期相應函請貴處卽予示知何時
可使各該輪等送關查驗俾敵關得以通知滬關查驗員來寧查驗等由查本路各輪除黃河現被軍隊
扣用外其餘正值軍事時期運輸浩繁各輪往來行駛幾於日無暇晷斷不能停候查驗該廳所請實難
照辦擬請轉呈逕函金陵關監督轉飭理船廳對於驗輪一節暫緩辦理以便軍輪而利交通等情呈請
轉函前來查現在軍運方殷該處所稱確係實情擬俟軍運稍鬆再飭停候查驗相應函達卽希
查照轉飭理船廳知照爲荷此致

金陵關監督

津浦鐵路管理局啟

中華民國十七年四月二十六日

津浦之聲 第六期 公牘

五

公函 文字第一五四九號

致滬寧鐵路局函

敬啟者據鐵路總務處長呈稱據材料廠長黃盪歐呈稱本月二十五日由滬寧路局南京車站交來六寸九寸八尺新洋松枕木九千九百九十根業已如數運回存儲職廠備發等情呈祈核轉前來理合具簽祈鑒核備查等情據此相應函達即祈查照備查爲荷此致

滬寧鐵路管理局

津浦鐵路管理局啟

中華民國十七年五月二日

公函 文字第一五五〇號

致滬寧鐵路局函

敬啟者案據鐵路總務處長呈稱據材料廠長呈稱日前滬寧路運來第二批舊枕木二千餘根當即派員逐一挑選查收惟此次運來枕木破裂朽爛者較上次尤甚僅挑出能使用者四百八十根業經收儲廠中備用餘均退回滬寧路局等情呈報前來理合具簽呈祈鑒核備案等情據此相應函達敬請查照備查爲荷此致

滬寧鐵路管理局

津浦鐵路管理局啟

中華民國十七年五月二日

公電

金陵關監督公署來函

逕復者案准上月二十六日

來函以鐵路渡輪因軍運方殷往來行駛幾於日無暇晷斷不能停候查驗擬俟軍運稍鬆再候查驗即希查照轉飭理船廳知照爲荷等由准此當即轉致稅務司去後茲准函復以查海關章程每期查驗各輪機件等項原係注重人民生命免除意外危險起見今津浦鐵路港務課既據聲稱因軍事不能照章來關停候查驗嗣後如果發生危險事端當局即應負其責任等語相應函復即祈貴局查照爲荷此致

津浦鐵路管理局

津浦鐵路管理局啟

中華民國十七年五月四日

公電 電字第一〇四號

電軍車管理處

徐州軍車管理處錢處長何副處長勛鑒競兄微電敬悉機工兩處員工經已選定准魚晚由弟偕車務

工務機務各處長率同來徐辦理一切惟各種材料因軍運日繁無車輪運送經函請 貴處酌撥在案
務請兩兄通盤籌劃指定車輛俾得迅速裝運免誤工程爲盼弟黃士謙叩微申

電交 電字第一四一號

車務處
機務處
工務處

車務處機務處工務處均鑒頃接軍車管理處何副處長微電開大軍不日進攻殘敵退却難免不將鐵道橋樑水櫃電話電報盡量破壞妨礙本軍進展頃奉總座命令務請抽選專門技師二人攜帶充分材料派定專員帶來前方以備修理查將來韓莊大橋敵必大施破壞務請機工兩處先爲預備早日出發再徐站機車連日待修以後該廠成修理重心務請轉飭該廠日夜加工爲禱等語除電復請其抽撥車輛以備運輸材料外仰各該處妥爲籌備以利師行爲要局長黃微

電交通部 電字第一六〇號

交通部部長王次長李鈞鑒頃據工務處長眞日自徐來電稱六三二公里壞橋業已修復路線現可通至六三一公里地方等情據此理合電呈督核津浦鐵路管理局局長黃士謙呈文

公電 電字第二三九號

電軍車管理處錢處長

濟南兗州探送軍車管理處錢處長勛鑒冬午電奉悉日前購備補充材料業已盡數運赴前方奉電後經飭機務處查明分配矣特復弟黃士謙叩江二

軍車管理處來電

黃局長顧處長勛鑒機車時有損壞必須迅速修理並聞濟南敵遺壞機車甚多如能速修獲益甚大請速多賜材料分置各房各廠隨用隨取以免貽悞是爲切要弟卽日赴濟並聞錢宗澤叩冬午

津浦之聲 第六期 公版



黨務



總理演講詞選銘

國民應以人救國

——十二年十月二十日對全國青年聯合會演講——

中國基督教青年會諸君。今天歡迎諸君。蒙諸君光臨。兄弟是很榮幸的。兄弟今天在廣州開這個歡迎會。是用兩種資格。一種是代表西南諸省。用西南行政首長的資格。二種是代表中國國民黨。用國民黨領袖的資格。來歡迎中國青年會全體諸君。就你們青年會說。可以被歡迎之點極多。不是一言可以說得盡的。專拿青年會的宗旨講。是用體育智育德育三項標題來救國。就是這一件。便應該被人歡迎。所以青年會是我們想救國的黨人。所應該歡迎的。救國事業。從前用大多數的號召。在國內進行的很少。只有國民黨全體主張舍身救國。民國成立十多年。沒有大團體表示來救國。用大團體表示來救國。在廣州開會。這是頭一次。所以國民黨對於這項表示。是特別歡迎的。

我們人類的天職。是應該做些甚麼事呢。最重要的。就是要令人羣社會。天天進步。要人類天天進步的。

方法。當然是在合大家力量。用一種宗旨。互相勸勉。彼此身體力行。造成頂好的人格。人類的人格既好。社會當然進步。我們社會經過古今許多人羣的改良。自草昧初開以至現在。已經進步了很多。但是現在社會的道德範圍。還沒有進步到極點。就人類的來源講。基督教說世界人類。是上帝六日造成的。近來科學中的進化論家說。人類是由極單簡的動物。慢慢變成複雜的動物。以至於猩猩。更進而成人。由動物變到人類。至今還不甚久。所以人的本源便是動物。所賦的天性。便有多少動物性質。換一句話說。就是人本來是獸。所以帶有多少獸性。人性很少。我們要人類進步。是在造就高尚人格。要人類有高尚人格。就在減少獸性。增多人性。沒有獸性。自然不至於作惡。完全是人性。自然道德高尚。道德既高尚。所做的事情。當然是向軌道而行。日日求進步。所謂人為萬物之靈。科學和宗教衝突之點。就在所見人類來源之不同。由這一點所見之不同。便生出科學與宗教之爭。至今還沒有止境。惟是人類的知識。是天天進步的。今日人類的知識。和古時大不相同。今日人類的知識。多是科學的知識。古時人類的知識。多是宗教的感覺。科學的知識。不服從迷信。對於一件事。須用觀察和實驗的方法。過細去研究。研究屢次不錯。始認定為知識。宗教的感覺。專是服從古人的經傳。古人所說的話。不管他是對不對。總是服從。所以說是迷信。就宗教和科學比較起來。科學自然較優。譬如現在我們用眼光看遠方之物。多用千里鏡。幫助看得很清楚。千里鏡是近來科學發明的。古時沒有科學。所以沒有千里鏡。看遠方之物。當然不及現在看得清楚。這就是宗教不及科學。因為這樣的原故。現在宗教知道專迷信古人經傳之不方便的地方很多。便有主張更改新舊約的。推廣約中的文字範圍。以補古人所說之不足。至於宗教的優點。是

講到人同神的關係或同天的關係。古人所謂天人一體。依進化的道理推測起來。人是由動物進化而成。既成人形。當從人形更進化而入於神聖。是故欲造成人格。必當消滅獸性。發生神性。那麼才算是人類。進步到了極點。

中國青年會。是美國人介紹過來的。現在各省很發達。中國會員有七八萬人。團結起來。已經成了一個很堅固的團體。兄弟在二三十年前。便和這個團體來往。這個團體中的朋友也很多。但那個時候一些朋友。如果講到國事。便說我們不問政治。所以不談國事。我們革命的人聽了。便很以為奇怪。便猜疑起來。究竟青年會所做的是些甚麼事呢。結合這個團體是甚麼用意呢。後來我有一次到美國。遇到選舉總統的時候。看見無論那一界的人民。想知道對於某地某人運動總統。某地對於某人選舉票數的多少。種種新聞。每分鐘每秒鐘。那是非常注意。其熱心選舉勝敗之狀態。真是舉國若狂。而青年會的會員。尤其熱心討論。討論選舉總統。是不是談政治呢。是不是想與聞國事呢。而介紹到中國來的青年會。便說不問政治。我也莫明奇妙。

政治二字的意思。譯成英文是 Politics 英文 Politics 的意思很廣。用途很多。譬如我從前有一次在外國人家內吃晚飯。吃完之後。主婦對他的家人說。No family Politics to-night. (歡笑) 這句話直繙譯過來。便是今晚不談家庭政治。就講話的意思繙譯過來。便是今晚不談家庭是非。故就 Politics 這個字講。有三個意思。一個是國政。就是政府中所行的國家大事。一個是黨爭。就是政黨中彼此所用的詭謀。一個是說是非。就是像以前所舉的家庭是非之例。外國人普通把是非都說是 Politics。因為不

想談人的是非，所以說 *No Politics*。我們中國留學生在外國，聽到說 *No Politics* 的話太多，不過細研究這個字用時的意思。一回到國內，便說外國人都不談政治，所以我們不問政治。試問外國人果真不問政治，爲甚麼歐戰期內，在中國的各國人，都回去舍身打仗呢？舍身打仗是不是問政治呢？再者，在中國傳教的，有德國人、法國人、英國人、美國人，他們的教堂雖然不同，他們所奉的神，都是耶穌上帝，所以他們本國之內，所奉的宗教，都是大概相同。到了開戰之後，各國教徒還是各衛其國，彼此殘殺，就這個情形說，是宗教爲重呢？還是政治爲重呢？宗教徒是不是問政治呢？宗教徒是問政治的，所以今晚兄弟也來同諸君談一談政治。

說到政治，便要講國家。國家的責任，是設立政府，爲人民謀幸福。政府這個東西，近來各國學者有的說，是可以保護人民，代謀幸福。主張是應該有的，有的說是干涉人民的幸福，威權太大，應該把他減少。減少至於零，便主張不應該有，而成無政府。這項學說在俄國頂發達，因爲他們從前的專制政府，過於暴虐，要打破他，便主張無政府。究竟政府如在人類中，是有沒有用呢？在座諸君是主張改良人類來救國家的，自然不說政府是無用的。人民在國家之內，國家根基所以能穩固之理，便是在人民的文明進步，互相團結，拱衛國家。人民的文明進步，在人民的自身本來可以做得到，不過有了政府，加以提倡和輔助的工夫，進步得更快，所以我們要社會的文明很高，人類進步得很快，政府不是無用的。如果有了良政府，社會的文明便有進步，便進步得很快。若是有了不良政府，社會的文明，便進步得很慢，便沒有進步。這種成例，古今中外極多。在我們中國，自有史四千餘年以來，社會極文明的時候，莫如周朝，那時候

種種哲學和科學的文物制度。外國到今日才有的。中國三千年以前便老早有了。我們推究周朝何以有那麼好的文明呢。便是因爲有文武成康的良政府。到了秦始皇焚書坑儒以後。政府便不良。文明便退化。弄到古時已經有了的文明。到後來幾幾乎絕跡。到了滿清政府。更是一代不如一代。幾幾乎有亡國滅種之憂。十二年前許多志士。要救國保種。便去革命。推倒滿清成立民國。想用人民自己的能力去挽救國家。但是民國成立了十二年以來。徒有民國之名。毫無民國之實。滿清政府雖然已經推倒。滿清的餘毒還未肅清。所有留存下來的官僚武人。都把政府霸佔住了。所以民國還不是在人民之手。完全是在武人官僚之手。我們從前因爲有革命志士的奮鬥。所以不亡於滿清政府之手。以後如果不繼續奮鬥。便要亡於滿清武人官僚之手。我們要那一般武人官僚不亡中國。便要請大家同心協力去奮鬥。青年會的宗旨。注重體育智育德育三項。改良人類來救國。是全國所歡迎的。國家是人類湊合而成。人人都有機會。可以造成一個好國家。我們要造成一個好國家。便先要人人有好人格。中國的團體中有好人格的。就是青年會。所以青年會是造成好國家的好團體。青年會的會員。已經有了七八萬人。這七八萬人中不能說個個程度都齊。但我相信總有幾千人是有好人格的。因爲這幾千人才的提倡。所以令青年會成了一個有人格的團體。所以令全國有志的青年。多喜入會造成好人格。我們要問政治的人。想中國改良成一個好國家。便是想得有一個機會。令四萬萬人都變成好人格。這個方法是在甚麼地方呢。要正本清源。自根本上做工夫。便是在改良人格來救國。這便是以國家全體變成青年會。然後多數國民的人格才能够養成。然後四萬萬人才都有人格。外國人到中國來。從前還沒有想到這着。諸

君已經想到這着。並且做到這着。所以改良人格來救國這一說。當是中國的出產物。

中國青年會。是美國傳來的。美國經過歐戰之後。是世界上第一個富強的國家。人民不必管國家的事。情。不必代政府去奮鬥。使可享頭等國民資格的尊榮。所以美國人對於管國事的道理。便不傳到中國來。但是美國有良政府。中國的政府不良。青年會在美國。便可學美國人一樣。至於在中國能不能學美國人一樣呢。諸君有已經到過美國的。都記得到美國境上岸的時候。無論所坐的船位是那一等。美國人便來盤問。你是中國人呀。是日本人呢。如果是日本人。便可自由上岸。如果是中國人。便要入關檢查。必須麻煩好幾日。始可自由上岸。兄弟有一次到美國。在關內住過了三星期。但我還是很微倖的。有不幸的。甚至空花旅費光陰和所受檢查的種種痛苦。見到美國而不能上岸。由原船送回中國。美國人主張智育德育體育。組織青年會來改良個人社會。這是很好的。但是不可專學美國人。只管自己。不管國事。因為他們和我們的地位。有大大的不相同。我們就是出外旅行。如果他們知道是中國人。就是像從前舊金山的大旅館。也不許我們住。上海從前的外國公園。便寫出招牌說。『狗同中國人不許入。』像這樣一想。便知道中國人在世界上。是甚麼地位。講到中國人口有四萬萬。文明有四千多年的歷史。爲甚麼我們的國際地位。一落千丈呢。這就是因為我們中國人不自振作。所以墮落。墮落的原因。就是在不講人格。我們要恢復國際的地位。須要我們不墮落。要不墮落。便先要講人格。青年會在中國已經成立了二十餘年。會員的人格。固然不能說人人都好。或者有一部分不好。但是全體的人格。是已經養成了。全體的人格既經養成。究竟有甚麼用處呢。來做些甚麼事呢。你們應該做的事。單簡的說。就是你們

所主張的人格救國。中國人的人格墮落已極。像那些官僚武人。只知道升官發財。自私自利。甚麼國事都不管。人格是不是墮落呢。我們要救國。必先要除去他們。要除去他們。不是一兩個人可以做得到的。所以我們不可專靠個人去救國。必須要大多數同心協力去做。這就是應該以青年會的團體去救國。講到團體救國。國民黨爲國犧牲身家。是最誠心誠意去救國的。黨中最著名的人物。就是黃花岡七十二烈士。七十二烈士之前。更有陸浩東史堅如。陸浩東史堅如是青年會的會員。又兼國民黨的黨員。所以他們是以青年會的人格和國民黨的資格來犧牲的。但是青年會的會員。也有走到北京去做官的。他們那些做官的會員。拿陸浩東史堅如比較起來。人格是不是有天壤之別呢。假如那些做官的會員。走到香港廣東來。安見不見做陸浩東史堅如呢。所以我們一生做事。萬不可走錯了路。如果不走錯路。便可來救國。甚麼人來救國。都是被人歡迎的。國民黨的分子。雖然很複雜。但是沒有革命之前。各黨員已經知道有抄家滅族的危險。還要加入來救國。做在革命之前。他們的人格。是很被人歡迎的。到了革命之後。各黨員知道沒有抄家滅族的危險。只有升官發財的好處。所以分子越變越複雜。這次國民黨在廣州開大會。當中所討論最重要的問題。就是要想方法來淘汰他們。如果這一層能够做到。便可以和你們青年會並駕齊驅。

兄弟對於青年會。是有很大希望的。此時在廣州開會。討論的問題自然很多。萬不可徒托空言。散會之後。便不理他。必須各回各的地方。實行用青年會所提倡的人格去救國。到底青年會有沒有這項能力呢。就我三十多年革命的經驗看來。青年會實在有這項能力。諸君不可把自己的能力看輕了。實在是

可以做得到的。但是諸君的能力。究竟在甚麼地方呢。就青年會的歷史說。成立已經有了二十多年。至今始提倡救國。不知我們國民黨做革命救國事業。已經有了二十多餘。至今也還沒有成功。但是諸君如果自今天發起來救國。還不爲遲。且正合其時。因爲現在的情形。和從前大不相同。譬如就城市的交通講。我們從前革命的時候。廣州只有轎子。沒有汽車。現在便有了汽車。我們要到一處地方。是坐轎子快些呀。還沒坐汽車快些呢。坐汽車當然是快些。現在無論做甚麼事。都是容易些快些。所以諸君現在來救國。成功極快。好比是坐汽車。我們國民黨坐轎子。用二十年走的路。還有沒走到。你們坐汽車。一下便可以走到。至如我們國民黨從前革命。各省響應。把滿清政府已經消滅了。而滿清留下來官僚武人。還沒有消滅。所以弄到民國。至今有名無實。國民黨所主張的民國。還沒有做成功。現在四川在國民黨手內。湖南也在國民黨手內。兩廣更不必說。就是其他各省。歡迎三民主義的也是很多。像這樣說。國民黨的武力雖然失敗。國民黨的主義還沒有失敗。然而仍未大功告成者。其原因究竟在甚麼地方呢。這一個原因單簡的說。便是在全國大多數人民。還不十分明白革命的道理。人民不明白革命道理的原因。便是在沒有普遍的宣傳。如果國民黨有青年會的完全組織。到處宣傳革命的道理。使人民十分了解。人民自然歡迎我們的主義。來建設民國。民國當老早成功了。貴會在二十二行省之內。都有很完備的機關。宣傳你們的主義。使全國青年子弟。明白你們救國的道理。這就是你們救國的能力。我們革命的總機關。從前設在日本東京。當時有一萬多人。發起救國。提倡革命的風潮。這萬餘人不久便回到國內。分散各省。宣傳我們的主義。那時候犧牲的精神很大。所以一經武漢發起。便把滿清政府推翻。到革命

之後。犧牲的精神漸漸消滅。所以我們的能力漸漸減少。而且做國民黨員是要殺頭的。做青年會員是不怕殺頭的。因之我們想推充黨員。比你們層加會員。不知道難幾多倍。至於現在國民黨範圍之內。的各省分。做國民黨員。雖然不至殺頭。但是人人都以入黨爲做官的終南捷徑。所以分子更複雜。以青年會容易擴充會員之情形說。如果大家合力奮鬪去救國。是很有希望的。不過要想救國。必須把自己的長處。用在適當的地方去做。然後才有好成績。若是用之不當。就是以你們現在這樣大的能力。到二十年之後。恐怕沒有好成績。從前莊子說『宋人有善爲不龜手之藥者。世世以泝僻統爲事。客聞之。請置其方百金。聚族而謀曰。我世世爲泝僻統。不過數金。今一朝而鬻技百金。請與之。以說吳王。越有難。吳王使之將。冬與越人水戰。大破越人。裂地而封之。能不龜手一也。或以封。或不免於泝僻統。而所用之異也。』這幾句話的意思。就是保護手在冬天不至破裂的那種藥。宋人用之不適當。世世僅供漂布後塗手之用。吳人用之適當。便供水兵冬天耐戰之用。而得一個國家。你們青年會這樣大的能力。如果用得其當。便可以救國。便可以用青年會的全體來救國。

兄弟今天對於諸君有一個貢獻。諸君沒有聽到這個貢獻之先。勿以爲我是國民黨的領袖。國民黨向來革命。是用手槍炸彈的。即以爲我貢獻到諸君的。也是『諸君去用手槍炸彈。那便錯了。這個方法我們已經做過了。諸君都知道改良社會可以分作破壞和建設兩部分。破破的事。我們國民黨已經做過。建設的事。還一點兒都沒有做。過細分起來。千頭萬緒。不過當中有一件最重要的事。我們知道這件最重要的。是甚麼事。須先要明白我們的國情現在北京城內。是曹錕做中華民國的大總統了。中華民國

這個名詞。是兄弟從前創稱的。這個名詞到底是甚麼東西呢。諸君自然知道中華民國和中華帝國不同。帝國是以皇帝一個人爲主。民國是以四萬萬人爲主。我們要想是真正以人民爲主。造成一個駕乎萬國之上的國家。必須要國家的政治。做成一個『全民政治』。世界上把『全民政治』說到最完全最單簡的。莫過於美國大總統林肯所說的 *of the people, by the people, and for the people*。這個意思譯成中文。便是民有。民治。民享。就我們現在國情和這三層意思解釋起來。自推翻滿清政府。成立民國以來。可以說是民有一層已經做到了。十二年以來。政府之內。都是武人官僚把持。人民不但是不能管國事。並且日日受兵災之禍。流離失所。何能夠說到民治民享呢。真正的『全民政治』。必須先要有民治。然後才能够說真是民有。到是民享。最近北京政府所頒布的偽憲法。第一條載明中華民國主權。爲國民全體所有。這還是抄襲我從前在南京頒布的臨時約法。至於國家的行政。都是由曹錕吳佩孚任用滿清的官僚和豬仔議員去辦理。人民不能够治。不能够享呢。所以現在的中華民國。還是官治。政客治。武人治。不是民治。現在國民黨的黨員。都集中廣東來打仗。便是因爲武人專制。反對民治。廣東十幾年來。總是受一般武人官僚的專制。不能施行民治。我們要打破他。所以連年用兵。因此人民便連年受兵災的痛苦。不能建設。對於政府便生出極怨恨的心理。我們想求真正民治。一勞永逸。故不得不讓人民暫時受這種痛苦。至於一般普通人民和滿清留下來的官僚。程度太低。眼光太小。求苟且偷安之計。以爲暫享目前太平。便算民治。那便完全錯了。真正民治。是要兄弟所主張的民權主義。能够極端做到。可以讓人民在本地方自治。那才完事。現在民權主義不能有一點兒可以實行呢。是不能

的。不能實行民權主義。便不能說是民治。不是民治。怎麼可以說是民國呢。諸君講人格救國。我相信諸君團體的人格。是很充分的。拿充分的團體人格。來做救國的事業。兄弟所要貢獻到諸君的方法。就是『地方自治』。兄弟所主張的『地方自治』。是在兵事完結之後。把全國一千六百多縣都畫分開。將地方上的事情。讓本地方人民自己去治。政府毫不干涉。但十餘年來總沒有這個機會。可以辦到。現在廣東有了這個機會。難處是在人才不足。兄弟所希望於諸君的。是要諸君轉教全國的人民。怎麼樣分縣自治。如果一千六百多縣。縣縣都可以自治。中華民國便自然成立。如果全國的人民不能自治。總是要靠官治。中華民國便永遠不能成立。現在北京許多官僚。以為要救國治國。非做總理總長不可。現在做過總理總長的已經不少了。那一個能够救國治國呢。就是兄弟個人在開國的時候。便做總統。以後更做總裁。總統都沒有做到很多治國的事情。所以我現在相信建設民國。不是完全從上面可以做得到的。以後建設民國。還是要從下面做起。中國人普通的心理。以為無論甚麼事。都是要從上做起。譬如造房子。下面沒有動土。沒有做牆基。便老早搭一個空架子。先要上樑。上了樑之後。然後再來做下部。是不是做事自上而下呢。外國人就不然。要做房子。先要從下做起。兄弟有一次看見一個鄉下人到上海。的洋街上玩。他看見有許多工人。在一處空地挖土。挖到很深。他便奇怪起來。問旁邊的人說。怎麼在這樣熱鬧的街上挖魚塘呢。旁邊上海人說。他們不是挖魚塘呵。他們是築屋基來做洋房呵。可見中國普通人。只知道做房子。是先要從上起。不知道外國人做大房子。是先要築一層很堅固的屋基。從下做起。然後一層加一層。便做成一所高大的洋房。諸君想救國。現在已經知道『地方自治』的方法。又

有青年會團體的能力。那麼去實行『地方自治』。還缺少甚麼呢。簡單的說。就是要懂『地方自治』中一切細微目節的人才。譬如廣州在這兩年軍事期內。組織市政廳。做廣州市自治的事情。因為懂辦市政的人才不少。所以近來的成績。凡是遊過廣州市的外國人。沒有一個不驚奇的。倘若國家太平。更求進步。成績當更有可觀。現在不過是用廣州市來試驗試驗罷了。諸君在青年會。研究體育。智育。德育之外。喜歡做地方事情的人。還要組織一個地方自治研究會。或辦一個地方自治學校。來造就這項專門人才。如果辦到一年。便可得不少的人才。至多辦到三年。一定可以造就很多的人才。倘若人才造成了。到我這裏來投效。只要我像現在在廣東一樣。有權用你們。我一定給一縣或者兩三縣。讓你們去試驗試驗。有了成績。再推廣到全省。以至於全國。那麼中華民國。便可以大治。諸君要想救國。便要先學治國。如果不知道治國。就是諸君得了一塊土地。也不知道從那裏治起。

中國現在四分五裂。實在不成一個國家。吳佩孚想用武力來統一。究竟可不可以成功呢。就中國歷史看起來。一定是不成功的。譬如楚漢相爭的時候。項羽的兵力。本來比劉邦大的多。但是後來結果。項羽何以失敗呢。劉邦何以成功呢。最簡單的原因。就是項羽專靠武力。劉邦入關之後。便約法三章。事事總是寬宏大量。以得民心為主。就是最近袁世凱的兵力。又何等大呢。為甚麼洪憲帝國。只有八十三日便沒有了呢。可見武力是不可靠的。再用歷史來證明。諸君都知道『王不待大。湯以七十里。文王以百里。』用七十里和百里這樣小的土地來做根本。何以能統一中國呢。就是因為成湯和文王。都有很好的政治。諸君想救國。拿很小的地方來施行良政治。廣東很可以給你們幾縣做試驗品。這個方法。我們國

民黨老早已經想到了。因為沒有多少人才。所以有沒施行。青年會已經有了這些人才。想來救國。必須要存一種文王百里而王的心思。才可以治中國。諸君學成了的人才。再去教普通人民以自治的知識。必須要學教士傳教的方法。慢慢做去。我想用青年會的組織。這樣做去。全國人民的自治能力。是一定可以培養成功的。全國人民有了自治能力。便是全國人民有了民國的國民資格。國家也好像是一個大青年會。必須要全國的人民。都要有體育智育德育的人格才好。諸君今天聽見的這番話。萬萬不可隨便忘記了。必須要決定去實行。兄弟今天歡迎中國基督教青年會諸君。就是這些貢獻。千萬希望諸君採納這些貢獻。去實行救國。如果諸君都做到了這些貢獻。那便不算是空開了這個歡迎會。兄弟便恭祝諸君人格救國成功。

總理紀念週記錄 五月二十一日

(一)振鈴開會(二)主席黃局長出席(三)全體局員列席(四)向總理遺像行三鞠躬禮(五)主席恭讀總理遺囑全體循聲誦讀(六)靜默三分鐘(七)主席報告(甲)濟案真相(乙)軍事——京漢線的奉軍已退出長辛店。津浦路的奉魯軍將退出天津(丙)主席介紹本路新副局長錢宗澤先生與全體局員相見並報告其革命歷史。略謂「錢副局長素係周省長幕內重要人物。歷辦軍運事務。很有成績。像在本路辦理軍事交通。能使幾千萬健兒。一律很有秩序的開赴前線。均係錢副局長的勞績。本人得到這樣一個引導的人及一個很好的朋友。實覺非常歡迎」云云(八)錢副局長宣示——略謂「以前軍閥時代。凡到本路任事的人。以為是作官。都抱着做一日算一日主義。但是現在本人希望諸君都要

抱做一日盡一日責任的目的。切不可有腐化官僚化的氣象」等語。(九)禮畢散會。



表
冊

TIENTSIN PUKOW RAILWAY

TIME TABLE

PUKOW—YEN-CHOW-FU

In force on and from May 11th, 1928. Until further notice

(1)

津浦之聲
第六期
表冊

Mixed Train No. 7	Mail Train No. 3	Express Train No. 1	Station	Express Train No. 2	Mail Train No. 4	Mixed Train No. 8
	6 38 arr	7 30 au	Pukow	11 10 dep	8 00 dep	
	6 29	7 21 pass	Fuchen	12 19 pass	8 09	
	6 26				8 12	
	6 09	7 06	Huachuying	13 34 "	8 29	
	6 07				9 31	
	5 39	6 41 "	Junglo	13 59 "	8 59	
	5 37				9 01	
	5 18	6 24 "	Wu I	14 16 "	9 20	
	5 16				9 22	
	4 59	6 08 "	Tu Lze Ku	14 31 "	9 39	
	4 57				9 41	
	4 39	5 51 dep	Chuchow	14 49 arr	9 59	
	4 29	5 41 arr		14 59 dep	10 14	W
	3 58	5 12 pass	Shihochu	15 28 pass	10 45	
	3 56				10 47	
	3 35	4 53 "	Chungping	15 47 "	11 08	
	3 33				11 10	
	3 18	4 30 "	Sanchich	16 10 "	11 35	
	3 16				11 37	
	2 17	4 08 "	Kuantiou	16 32 "	12 01	
	2 10				12 03	
	2 21	3 51 "	Hsiopiechuang	16 49 "	12 24	
	2 19				12 22	
	2 03	3 36 dep	Mungkuang	17 01 arr	12 40	
	1 53	3 26 arr		17 14 dep	12 55	W
	1 23	3 06 pass	Shihmengshu	17 34 pass	13 16	
	1 10				13 18	
	1 16	2 53 "	Hsiuhsiao	17 47 "	13 32	
	1 11				13 34	
	0 55	2 36 "	Panchiao	18 04 "	13 53	
	0 53				13 55	
	0 31	2 16 dep	Imhuakwan	18 24 arr	14 17	
	0 21	2 11 arr		18 29 dep	14 27	
	0 02	1 53 pass	Mentatze	18 47 pass	14 46	
	24 00				14 48	
	23 44	1 39	Ch'anghuawei	19 01 "	15 04	
	23 42				15 06	
	23 27	1 24 dep	Pengpu	19 16 arr	15 21	
	22 57	0 54 arr		19 46 dep	16 01	WE
	22 27	0 26 pass	Isototchi	20 14 pass	16 31	
	22 25				16 33	
	1 56	2 100 "	Hsanchiao	20 40 "	17 02	
	1 54				17 04	
	21 1	23 32 dep	Kuchou	21 08 arr	17 31	
	21 14	23 22 arr		21 18 dep	17 49	
	20 12	22 52 pass	Juchiao	21 48 pass	18 21	
	20 10				18 23	

Mixed Train No. 7	Mail Train No. 3	Express Train No. 1	Station	Express Train No. 2	Mail Train No. 4	Mixed Train No. 8
	20.07					
	20.05	22.23 pass	Hsihsipo	22.18	16.56	
	19.32	21.53 dep		22.24 × 1	16.58	
	19.17 × 4	21.48 arr	Nanhsuchow	22.35 arr	19.01	
	18.47	21.18 dep		23.00 dep	19.46 × 3	
	18.32 W	21.09 arr	Fulicht	23.29 arr	26.16	
	18.17	20.53 × 4		23.39 dep	20.31	
	18.12	20.53 pass	Fichushung	23.55 pass	20.48	
	17.56				20.55 × 1	
	17.54	20.38 "	Chuikou	0.10 "	21.12	
	17.26				21.14	
	17.27	20.13 "	Isortsem	0.35 "	21.42	
	16.52				21.44	
	16.50	19.14 "	Sinpu	1.01 "	22.16	
	16.18	19.14 dep			22.18	
	15.38 W	18.44 arr	Hsuehowfu	1.34 arr	22.50	
	15.11			2.04 dep	23.25	W
	15.09	18.19 pass	Maotsun	2.29 pass	23.52	
	14.50				23.54	
	14.18	18.02	Jen chun	2.46 "	0.13	
	14.16				0.15	
	14.14	17.33 "	Tukowyi	3.15 "	0.47	
	13.52				0.49	
	13.50	17.13 "	Hanchuang	3.35 "	1.11	
	13.17				1.13	
	13.17	16.15 "	Shakou	4.03 "	1.44	
	12.56	16.25 dep			1.46	
	12.35 W	16.05 arr	Fucheng	4.23 arr	2.07	
	12.05			4.43 dep	2.27	
	12.03	15.36 pass	Kuanchi to	5.12 pass	2.58	
	11.41				3.00	
	11.39	15.16 "	Nanshetto	5.32 "	3.22	
	11.21	14.58 dep			3.24	
	11.11	14.53 arr	Teng Hsien	5.50 arr	3.42	
	10.40			6.53 dep	3.52	
	10.38	14.25 pass	Chieh H.	6.23 pass	4.23	
	10.07				4.25	
	10.05	13.57 "	Fungshaton	6.51 "	4.56	
	9.43				4.58	
	9.41	13.38 "	Low Hsien	7.10 "	5.20	
	9.00 dep	13.00 dep	Yenchowfu	7.03 arr	5.22	
					6.02 arr	

NOTE:—Stop signals will be put up at both ends of temporarily repaired bridges. All trains must be put to a dead stop at such signals, then proceed over the bridges at a uniform speed of 5 miles an hour.

This time table cancels all previous issues.

譯

叢



譯叢

鐵路證券 Railroad Security

Jordan 教授原著
曜 北 譯

美國之鐵路事業 Railroad Industry in the United States 汽機鐵路事業，在美國可稱最大之事業焉，有極大投資之資本，衆多雇用人員，及在其商品市場有大宗之雇客。其投資之總數爲二十億元 $\$20,000,000,000$ 而其進款每年則爲六億元之鉅。在普通情形之下，其流動消耗佔進款全數之四分之三，故每年爲勞工、材料之出款爲四億元云。而每年分配各持證券者之紅利及利息則爲一億元云。

此事業成立已有一世紀之久矣，由各種之經驗而得，未必各鐵路皆盈利也。在最初年代爲建造短小之鐵路，及後則合併數小路而成一大制度焉。及至南北戰爭以後，則有跨洲鐵路之建設而至太平洋海岸。同時在他口岸亦有同等之競爭路線之建設焉。由過於擴充 Over-Expansion 及誇張資本 Over-Capitalization 及在十九世竟有許多鐵路而至金融擱淺者。於是急轉改組，常時發現。而校正各公司之能力中其最主要者，爲『再改組』 Reorganization 則大有力焉。及至今日二十世紀鐵路建設之風潮，已爲過眼之雲煙矣。故在一九〇〇年後，鐵路哩數增加，甚爲有限也。

故近日鐵路資本問題，非爲由金融上擴充其地段，而爲改良其職務之理財也。如減少高低階級，及灣形之耗費，更代以較爲有效

力之機械，建設良好之停車場，及專為數路交接而須款建設之末站站台。且既鐵路事業，其投資之資本大半為債券，故常須新資本以整理之也。

因此事業之有固定性，自長大之經驗而得可信將來無何困難，以能超過昔日之良好成績，且由以前之種種整理及越省商業監察員 Interstate Commerce Commission 之保障。鐵路之股票與債券，今人皆視為私人投資證券之主要投資。

越省商業監察員 The Interstate Commerce Commission 越省商業監察員，為聯邦政府所委派者。其職務為監視鐵路之營業。在昔時監察員之權力，殊為有限，及後其權力日漸擴大，至一九二〇年有運輸條律之頒布，於是其權力更為擴大矣。

監察員之最重要權力，為訂定車費 Rate Making 監察員對於車費訂立之訓令，其言曰「須由誠實，有效力，節省管理之下，對於鐵路器具，建築，路軌須由為合理之出款，而其所得鐵路純粹（須為運輸事務所用之鐵路財產，而生產者）有適當之盈利 [fair return]」今之監察員之所謂適當之盈利為 3% 而在一九二〇年至一九二二年則為 6% 也此 6% 可由監察員之允准，仍可改變也，如路道之盈利為六釐以上，其所得額利益之半數，須捐入政府。且吾人須知悉者，彼並不保障各路盈利也。而為鼓勵各路有適當之盈利而已。

其第二重要職務，為主持證券之發行。凡各鐵路公司，發行新證券，皆須監察員之特任。方可發行。而監察員能准其發行有價證券，須其目的為合法事務。適合公共利益者及為職務上之應當必須者方可也。蓋由此法可免除投資者，誤投入於誇張資本及不經濟之使用資本也。

監察員之第三職務，為各路須有統一之會計制度，及每月須有預定之月計表報告呈彼查閱。此條律不僅可免除各路之有意或無意誤報盈利，且可使投資者，比較各路之盈利能力也。

其他權力，為監察員所有者，為限制投資者之利益。（除鐵路合併為例外）於下節分述之。

美國主要鐵路 Principal American Railroads 實際上美國無有跨洲之鐵路。蓋爲密士塞必河 Mississippi 造成清楚而爲分二。使由大西洋起原而太平洋中止也。彼等最主要之幹路爲紐約中央 New York Central 伊黎 Erie 本雪爾文尼亞 Pennsylvania 鮑底模兒往海注洲 Baltimore and Ohio 却士披島海島 Chesapeake and Ohio 其運輸由波士頓經紐約費臘台爾菲亞 Philadelphia 經鮑底模兒至朱家谷與聖路易等地而西有若干爲跨洲者如亞斯孫 Atchison 聖保羅 St. Paul, 大北 Great Northern 北太平洋 Northern Pacific 及聯太平洋 Union Pacific 各路皆經大石山 Rocky Mountain 而西。

新英格蘭則爲波士頓梅 Boston and Maine 波士頓亞培 Boston and Albany 新海文 New Haven 數鐵路貫串而北大西洋段則爲達來灣里特孫 Delaware and Hudson 洛克灣那 Lackawanna 球綫中央 Jersey Central 犁定黎海村 Reading and the Lehigh Valley 數鐵路所貫串。在中大西洋段則有西梅蘭物 Western Maryland 及諾福克西方 Norfolk and Western 數鐵路東南數省則有大南 Southern 大西洋線 Atlantic Coast Line 海邊線 Seaboard Air Line 亞波亞脫冷底克 Atlanta, Birmingham and Atlanta 數鐵道。在支加哥者西北方則有培林頓 Burlington 大西 Great Western 西北 Northwestern 及惠斯康新 Wisconsin Central 中央數路。向南及東南方者爲亞爾登 Alton 蒙濃 Monon 石島 Rock Island 及意大利諾中央 Illinois Central 聖路易鐵道。東北則過華白許 Wabash 鐵路西南則越過密所裏太平洋 Missouri Pacific 客載 Katy 弗列司哥 Frisco 棉帶路 Cotton Belt Route 數鐵路。而南太平洋 Southern Pacific 與亞斯攆鐵路 Atchison 則跨東南諸省而列島格蘭特 Rio Grande 哥洛洛度南方 Colorado and Southern 與西太平洋數鐵路。則經黃石山段之數省。並有若干路仍擴充至他地者。故此種分析爲一普通辦法也。致於各路之縮寫則下節述之。

各路之簡名 Short Names of Routes 美國之各鐵路呼其全名殊爲不便。故如 Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie 其簡名僅 500 而已。下表爲各路之簡名。

Alton	Chicago and Alton
Atchison	Atchison, Fopeka, and Santa Fé
B. S. O.	Boston and Ohio
B. & M.	Boston and Maine
Big Four	Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louis
Burlington	Chicago, Burlington and Quincy
C. & O.	Chesapeake and Ohio
Clover Leaf	Chicago, St. Louis and Western
Cotton Belt Route ..	St. Louis South Western
D. & H.	Delaware and Hudson
Frisco	St. Louis and San Francisco
Great Western.....	Chicago Great western
Katy	Missouri Kansas and Texas
Lackawanna	Delaware, Lackawanna and Western
Lake Shore	Lake Shore and Michigan Southern
Monon	Chicago, Indianapolis, and Louisville
New Haven	New York, New Haven and Hartford
Nickel Plate	New York, Chicago and St. Louis
Northwestern	Chicago and Northwestern
Omaha	Chicago, St. Paul, Minneapolis, and Omaha
Pan Handle	Pittsburgh, Cincinnati, Chicago and St. Louis
Queen and Aesent....	Alabama Great Southern Cincinnati, New Orleans and Texas Pacific
Rio Grande	Denver and Rio Grande
Rock Island	Chicago, Rock Island, and Pacific
Soo	Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie
St. Paul	Chicago, Milwaukee, and St. Paul

鐵路報告 Railroad Reports 美國之各鐵路須時常作一報告至越省商業監察。此報告須成爲一種縮小簡單形式布告公衆。實際上各鐵路每年須有一報告至各股東。蓋有此可使一般將來之投資者如欲索取亦可得此報告也。此報告包含總理報告一年之概情，及收入報告，資產對照表，營業統計，及該路之地圖是也。僅以一路之報告在分析上甚少價值。然若以數年以前之報告及他路之報告相較，則可得圓滿之結果矣。以其地圖作參考，對於該路之地理上意見可立即見。收入報告及資產對照表，爲表明該路

之金融狀況，而營業統計，則可示其管理之效力。吾人須具有特殊之留意，當此路之報告與他路之報告兩相作比，且各情形因其地理上，運輸物，及哩數而異焉。故欲得良好之結果，須以在同一地段之各路相比也。此事甚為明瞭，若以 *Pere Marquette* 與 *Michigan* 及 *Alabama Great South* 兩鐵路相較，其結果必為不良也。蓋各地之風土及勞工情形各有不同也。*Pere Marquette* 或可與 *Ann Arbor* 作比，然不能與 *Lehigh Valley* 作比也。蓋此路百分之十為農產商品，百分之六十為礦產也。而 *Burlington* 鐵路百分之二十為農產品，而百分之四十為礦產品也。*Lehigh Valley* 與 *Delaware and Hudson* 情形相同，當可作比也。而各路之哩數無有相同者，而其營業統計須以『一路海哩』作比也。

地理上位置之重要 *Importance of Geographical Location* 地理上之位置致於鐵路之盈利能力大有關係焉，凡為主要幹路其所跨地段不僅限於一省，而該路之盈利能力則為其面積，地形，氣候，及其地段上之出產而生影響焉。蓋一地之地形影響及建築成本及營業消耗二者焉。如中西線 *Central Western* 之 *the Omaha and the Alton* 因其地形甚為平坦，故為良好之鐵道。而如若 *Union Pacific and Pennsylvania* 數鐵路須穿山越嶺，必須有高斜及灣形之建築，則其消耗大為增加矣。紐約中央各鐵路較東部各幹路為優者，因此路沿 *Hudson* 及 *Mohawk* 兩岸而至 *Great Lake*，而再由此湖邊而至支加哥，沿河建設，皆為平坦之地也。而更有其他數幹路則須越 *Appalachian Mountains* 焉。

鐵路所經區域之氣候，與其盈利大有關係。蓋鐵路之在各日，其作事甚為困難且浪費也。以北部各省之鐵路雇用人員，則可作驗矣。有數鐵路如 *Delaware and Hudson*, *Great Northern*，當其氣候相逆時，其盈利大為減少也。如乾燥地段如西南部荒蕪之地，其收入甚為不良。蓋氣候使此地段不能有充足之發達也。

地段之富源為鐵路營業獲利之一極大主要原因。如中部各省，其土地皆為農業及畜牧地。而本雪爾文尼亞 *Pennsylvania* 及密歇根 *Michigan* 兩省則富於礦產。在北部及西南部則全為森林。而在新英格蘭之北部則為企業之區。地段之富源可定各鐵路

之主要運輸商品 Principal Commodity traffic 於是在其盈利能力中佔有極大之勢力焉。下卽之商品統計中當述之也。

地段之人口亦甚爲重要也。以人口之數額直接影響及乘客收入，而間接影響及運貨之收入，在普通情形之下，則有衆多之人口，必有極大之盈利，爲附合也。

地勢位置之其他原因 Other Factors in Geographical Location 由研究地理上之位置問題則直接引及競爭問題矣。有少數鐵路得享專利焉，蓋該路其地理上位置，有大利可買者，則每有數鐵路以競其運輸焉。運輸率之競爭，已爲立法機關取締，故日漸減少。今則以職務上之競爭，以代運費之競爭焉。運輸由 Boston 波士頓西向則爲 Boston and Albany, Boston and Maine 及 New Haven 數路皆可從事競爭，大部之貿易由紐約西向則爲 New York Central, the Pennsylvania, the Erie, the B. & O. 及許多短小鐵路。其所運輸鋼鐵離 Pittsburgh 城則可由 the Pennsylvania, New York Central, the B. & O. 及其他不重要鐵路皆可運帶焉。而鐵路彼能有最有效率之管理者，彼可得大部之競爭運費。

在同行競爭之外，尙有他項之競爭者。貨物之運輸由海口或至海口，亦可由汽船裝運也。且水運運費節省其理由甚爲顯明。故鐵路不得不減低運費於其競爭地點。以與水上運費相爭。故每成爲無利可圖地步。故在 Great Lakes 大湖岸 Atlantic Coast 大西洋岸經巴拿馬運河及在里特森 Hudson 密士塞必 Mississippi 注海注 Ohio 諸河，其競爭殊爲猛烈也。且自働車爲人民旅行者使用，長途汽車之增加，及『管線制度』 Pipe-Line system 之發達，皆成爲鐵路之競爭者。

收入報告 The Income Statement 鐵路之收入報告其形式如下（此比例之額數爲由各鐵路之每年報告而來者）

A. 營業收入毛數	\$ 29,989,399
B. 營業消耗	23,449,953
C. 營業收入純數	6,559,446

D. 稅用	895,094
E. 鐵路純收入	5,644,352
F. 不營業收入	4,789,728
G. 收入毛總數	10,434,080
H. 在收入毛數減去者	5,441,301
I. 總收入	4,992,779

營業消耗(B)與營業收入毛數(A)作比為營業比例 Operating Ratio 由收入毛數減去(H)與收入毛總數(G)作比則稱之為金融危險 Financial Risk 純收入(I)與在收入毛數減去作比為安全之成份 Factor of Safety

營業收入毛數 Gross Operating Revenue 營業收入毛數其所包括者為營業上之種種收入而言。其他進款則不在內焉。營業收入之來源為五種。

貨運	825,897,807
客運	3,073,682
搬運	440,447
郵政運輸費	170,294
其他雜項收入	407,169
營業收入毛數	29,989,399

以上表所言運貨收入為最重要部份。蓋此項佔總收入佔百分之八十也。在普通平均計算，百分之七十為運貨，百分之二十為乘

客其餘百分之十爲他項收入也。既貨物運費佔盈利之最大部份，故吾人須特殊留意焉。如 New Haven and Long Island 其經過者爲人口稠密區則作爲例外也。

爲比較各路之營業收入須皆減成「一英里之路」之比方可也。近年來 Boston and Maine 之收入毛數爲 \$57,992,040 而 New Haven 則爲 \$85,784,893 其實際上 J. & M. 爲 2305 哩而 New Haven 則爲 1995 哩也。故後者較前言之路爲優也。故 B. & M. 每哩之收入 \$26,787 而 New Haven 則爲 43,001 元。在美各鐵路每哩之收入數差額之數頗鉅。在一九一七年 Pittsburg and Lake Erie 每哩之收入爲 \$114,097 而同時之 N. Pac. 之每哩收入爲 \$11,080。每哩之收入固可定各路之盈利能力，然不能以此一項而言也。各路之收入毛數，須持鐵路之地點及管理方面之效率如何而定，故對於營業消耗之比例爲對於各路之分析，亦極有價值也。

貨品統計 Commodity Statistics 鐵路之運貨佔極大重要勢力。故分析各種貨品，可引起吾人極大之特殊興趣焉。蓋欲預定運輸成本甚爲不可能也，因各路皆須永久不停營業。而其中最少有半數之費用，不以其運輸之數量而生關係。致於一單運輸之成本，在結束時期後可得相近之估計。而全以運輸之數量而定，蓋運輸增加則其單位之成本爲之減低也。既運輸之數量影響及運費，故欲預定車費此問題甚難解決也。然在實際上，則不然。運費之佔定根據『何項當負之運費』What the haul will bear 而定也。依其自然之趨向，機製品之運費比五穀爲高，而雜糧之運費則較生礦爲高也。故運費之估計，亦採此法焉。故各路之不同運輸貨品，則影響於其收入殊大。有若干路，如 New York Central 其大部份爲機製品，而如 Burlington 則爲雜糧。在 Lehigh Valley 則其重要運輸物則爲礦產品。此種之優點，雖可爲低廉之營業成本所抵消，（此理下當述之）貨品之統計，全爲地理上之地位而生影響。下表爲近年來之營業貨品統計。

New Haven	D & H.	N. Y. Central	Southern	Rock Island	Aetehson	Southern Pac
-----------	--------	---------------	----------	-------------	----------	--------------

分類	%	%	%	%	%	%	%
農產品	11.4	7.0	9.8	9.9	28.9	22.2	17.2
畜牧	2.8	1.1	3.5	1.0	6.5	5.6	2.3
礦產	29.6	59.8	51.6	42.2	30.1	31.2	31.9
森林	6.1	6.5	4.1	17.1	6.8	7.3	22.9
製造品及雜項	50.1	25.6	31.0	29.8	27.7	33.7	25.7

理想的情形，為須貨品為平均之分攤。蓋設一鐵路一種來源驟落，如麥棉荒蕪，則影響其收入殊大。蓋彼佔大部份之進款也。貨品之平均攤分，有二優點焉。(1)固定贏利(2)節省營業費用。蓋一路專運一物，其方向亦專向一處，故有空車運回之損耗矣。

運輸數量之測量 Measures of Traffic Volume 乘客與貨物之運費皆以其密度 Density 而定。乘客運輸密度，即一鐵路每哩之乘客人數也。而貨物運輸密度，則為貨物之噸數在該鐵路每哩之噸數也。乘客運輸密度，則以乘客之人數乘以平均施行距離，以該路之哩數除之而得。故 Lackawanna 在近年來之乘客人數為 25,307,161 人。其平均哩數為 83 哩。而此路之所營業之長度為 980 哩。故其密度為

$$\frac{25,307 \times 161 \times 23}{980} = 593,943.$$

而同時 Lackawanna 所運貨物為 30,477,491 噸。其平均路程為 183 哩。故其貨物運輸密度為

$$\frac{30,477,491 \times 183}{980} = 5,691,204.$$

各路比較其密度不以其長度而計也其單位之比較為一乘客或一噸之在該路之運輸哩數作比也一鐵路有多數之單位及較大之密度則其運輸數量必依此而增大也下表為最近重要各鐵路之密度

路名	貨運	客運
Delaware and Hudson	4,348,124	153,479
New York Central	3,990,291	493,164
Pennsylvania	6,119,749	555,877
Atchafson	1,143,743	137,666
Atlantic Coast Line	627,915	108,309
Southern Pacific	1,204,911	165,625
Pittsburgh and Lake Erie	11,336,781	723,913

運輸之距離 Distance Carried 每乘客與每噸貨物運輸之距離可定其密度 Density 及運輸之數量 Volume 故距離亦與運費有關焉。乘客之車費以距離作比，故運貨之車費，則不依照此理由也。蓋貨物一經裝運，其拖帶之費用，百哩與五十哩其差額甚為輕微。蓋兩端盡頭上上裝及卸下之成本及拖帶空車之損失消耗，佔大部之運輸收入也。而乘客皆能自身上下，故其定價不能如此法。總之，長距離運載則較短距離之運載為有利可圖。蓋彼極易能照短距離之運費而使其高大之車費也。

貨物運輸佔每路之原有運輸量百分之若干，各人亦須研究焉。蓋此種運輸，較由他路聯運至此者，為有利也。因原始運輸之路，得分其大部份之車費，而不以其運輸之距離而分配也。而以兩者想交競爭者為最。故 New Haven 則在此點佔極重要之地勢。因各

種貨品，在新英格蘭者，皆始由 New Haven 線，然後接連他路轉至西方或南方。由 New Haven 運輸物至紐約及其他各幹路皆起焉。Manhattan 然 New Haven 僅運輸距離極小，然盈得大部份之收入。故 New Haven 及與 Pennsylvania 僅 New York Central 兩路，用全力以購買者，亦因其地點之優良也。

車載力 Car Loading 與運費進款有直接連接者為車載力。在普通目光而言之，使鐵路各車輛儘量裝載，而且使一列車拖帶最大制度之車輛，為最經濟辦法。蓋鐵路之營業費用則常為不變 Constant，不以其裝載之次數多寡而更改，蓋其大部份之費用。設此一列車之車數為二十三十左右者其費用為人工及六個車手外餘費無幾矣。故每哩之營業成本，全持其所運輸者而定。故每路其車哩 per train mile 之有極大之收入，則為其位置甚為良好也。

每車哩之收入，全持其車輛裝運之效率而定。其比較單位為列車之裝運者與其噸數，即為每車裝載噸數乘之以每列車之平均車輛數是也。車輛之比較，須根據列車之所拖帶者有若干貨品而定。如鐵礦其所佔面積極為有限，而其重量則甚大。反之如雜糧，則不然也。故在一九一七年 Atchison 每列載數為 520 噸，而 Pittsburgh and Lake Erie 則為 1,501 噸，而無所關係者。蓋因 Atchison 百分之十七為農產品，百分之四十四為礦產品，而 Pittsburgh and Lake Erie 則百分之一為農產品而百分之七十一為礦產品也。

營業消耗 Operating Expenses 營業消耗可分成下表之數類

建築及道路之維持	\$ 2,521,969
器之維持	6,662,232
車務消耗	325,898
運輸消耗	12,746,189

各項雜耗	188,510
普通消耗	1,074,075
運輸投資(貨方)	68,921
營業消耗總數	\$23,449,953

以營業消耗總數 \$23,449,953 與營業收入 \$29,989,399 作比其結果為 78.20%。即營業比例也。此比例甚為重要。蓋可表明若干之營業收入消耗作費用。換言之則表明若干餘留為誠實之收入也。其相等之言語則為有低數之營業比例。又有良好之管理於其事業必發達也。然有若干其低小之比例為犧牲充足之維持消耗者此種說語為講解之節省。故必須分析營業進款而決定其適當維持費用。其理殊為明顯也。H 此種之分析須有久長年代之歷史方可也。

比較營業用費辦法為百分比例。以每哩計或每列車哩計。三法近日 Delaware and Hudson 與 Lehigh Valley 兩路之營業消耗比較則用此三種作根據焉。

收入毛數之百分比例

	D. & H.	L. V.
建築與道路之維持	8.41%	10.03%
器具之維持	22.22%	18.74%
車務消耗	1.09%	1.90%
運輸消耗	42.27%	45.21%
普通及雜項消耗	4.21%	2.51%
	<u>78.20%</u>	<u>78.33%</u>

每哩營業之收入

	Delaware & Hudson	Lehigh Valley
收入毛數	\$ 32,980	\$ 38,981
營業消耗	25,790	28,989
(建築及道路維持)	(2,774)	(3,710)

每哩之收入及消耗

	Delaware & Hudson	Lehigh Valley
營業收入	\$ 3,773	\$ 3,948
營業消耗		
建築及道路之維持	0.316	0.396
器具之維持	0.838	0.740
車務消耗	0.041	0.075
運輸消耗	1.596	1.785
普通及雜項消耗	0.169	0.099
營業消耗總數	\$ 2,960	\$ 3,095

百分比例方法，為最普通之辦法。然以每列車哩以比較其收入與消耗，此方法為科學的比較方法。所謂每列車哩者，為何者鐵路所營業。此種營業統計，以真確成本作根據。故較以收入之百分比例為優也。蓋每列車哩之成本，不以每列車哩之收入而生關係。近年來 Pennsylvania 之營業比例，為百分之七十九，而 Lackawanna 則為百分之六十六，而其數額則同為 (\$ 3,17) 每列車哩。故營業比例之差額，不以良好優越之效率而生關係，而以運輸貨物之運費之差額作準也。蓋 Pennsylvania 之收入，每列車哩為 4.02 而 Lackawanna 則為 3.4.82 且營業之管理方面，並不管轄及運輸之車費。故以收入毛數之百分比例作營業效率之標準，此法

不為純善也。營業比例對於為投資者之極重要物件，蓋彼可指示除去消耗後之盈利毛數也。然以此不與各路之營業比較效率，蓋各路中情形互有相同，運費互異。其他之特殊情形下節當述之。

在美國各鐵路之營業比例相異甚為鉅大。在普通情形之下，自 65% 至 75% 吾人可目為良好之比例。下段所言，人工之消耗，佔消耗總數大部份。當工資高時，則營業比例亦隨之而高，反之亦如是。

建築與道路之維持費 Maintenance of way and Structure 維持道路及建築費用，有許多之科目焉。下表為將各種主要出款。

鐵路材料	\$ 338,165	13.41%
道路修理	336,656	13.35
枕木	330,492	13.10
鐵軌修理	323,585	12.83
稽查費	177,083	7.02
橋樑、架橋、小橋	146,363	5.80
鐵軌	88,873	3.52
雜項	780,762	30.97
共計	\$ 2,521,969	100.00%

材料與人工之成本高下不定，故以不同時期元數作成本之比較，甚為難也。然各路在同一時間之比較，則甚易也。吾人欲述上之所述理由甚難。蓋在普通鐵路以列車哩，或以每哩計算並皆須有若干之修理費也。土地之地勢及運輸之密度，與道路及建築之修理費，大有關於鐵路收入，設鐵路敷設於多山之省份，則其間有不少之斜面橋樑及架橋，此等之費用較之於平坦之地為大也。一方面

有多量之運輸密度，而一方面路道與建築易於損壞，在一九一七年 Lehigh Valley 每哩之路道與建築之修理費為 \$3,710 而同時 Lackawanna 之修理費則為 \$4,607 但 Lehigh 之運輸密度為 4,456,482 而 Lackawanna 則為 5,705,146 以此相較成爲一正比例也。故 Lehigh 可與 Lackawanna 爲良好之比例。其每列車哩之成本爲百分之三十八於 Lackawanna 而於 Lehigh 則爲百分之三十九也。此種舉例，以每列車哩作比之單位比較，較以每哩之營業或營業收入之百分比爲優也。

器具之修理費 Maintenance of Equipment 鐵路器具之修理費，爲包含修補，易新 Replenishment 客車，貨車，車頭之折舊等等在內其重要項目爲

機車—修補	\$2,426,670	38.42%
易新	23,120	.35%
折舊	167,467	2.51%
貨車—修補	2,829,036	42.46%
易新	127,365	1.91%
折舊	372,144	5.59%
客車—修補	212,711	3.19%
易新	15,260	.23%
折舊	53,342	.82%
雜項	434,216	6.52%
合計	\$6,662,251	100.00%

對於器具之修理規定，吾人須特殊留意此等器具皆爲活動車輛——爲各種利益來源之母降低其營業消耗，即減少器具之修理費，然每因此種情形，鐵路上之器具常至破壞不堪，如是則該路之收入，則必爲之大減。蓋因車輛缺少，或顧客可另由他路運裝也。

器具之修理費，全以運輸之數量而定。在一九一七年 Pennsylvania 與 Erie 兩鐵路每列車哩之消耗較之 Baltimore and Ohio 及 New York Central 為浩大。蓋其運輸之密度較他為密也。蓋 Pennsylvania 之運輸密度為 6,119,749 而 Erie 則為 9,644,087 New York Central 則為 3,990,291 而 Baltimore and Ohio 則為 3,633,372 Pittsburgh and Lake Erie 其運輸密度為 11,336,781 器具之修理費每列車哩則為 \$1.54 云云。

下表為最近各鐵路之道路、建築、器具之每哩之用款總數

道路建築器具每哩之百分比比較表*

路名	年 份			
	1920	1921	1922	1923
B. and M.	\$15,631	\$12,854	\$12,142	\$13,560
New Haven	28,858	22,553	21,414	24,280
New York Central	25,509	16,843	19,587	22,895
Pennsylvania	35,971	26,323	23,173	26,220
B. and O.	20,041	10,946	13,768	17,880
C. and O.	15,377	12,645	12,987	16,280
Southern	7,587	6,123	5,625	7,190
Burlington	7,826	6,751	6,015	6,660
St. Paul	6,624	4,952	5,148	5,580
Athens	9,658	7,210	7,457	7,770
Union Pacific	8,990	7,297	7,031	7,550
Southern Pacific	9,686	8,169	7,635	8,160

*From Comparative Analysis of Steam Railroads, Prepared by J. G. White and Co., New York

車務消耗 Traffic Expenses 車務消耗為廣告費、運輸聯合會及企業調所之維持費，以及其他費用是也。此種費用在比較上而言，較為微小。在普通情形之下僅百分之二而已。有若干人誤解，此消耗須包括於各種車務上之消耗內者，即則此消耗，僅代表車務上之所得，非為運輸之消耗也。

運輸消耗 Transportation Expenses 運輸消耗，指煤炭、柴為成本，及營業人員之薪金而言也。此消耗，佔各種消耗之半數。然煤炭及薪金，以商情而異。在歐戰以前，運輸消耗平均每元佔三角八分，而正在歐戰期內成本大為增加，在一九一八年增加至四角七分。至一九二〇年則增加至九角五分。至一九二〇年後其地位則轉趨正軌，至一九二二年每元之收入則佔四角一分之運輸費云。此種消耗非僅為管理方面須特殊計及且影響及各路，且其情形皆相同也。此事在營業消耗，佔重要部份。如若研究各路關係相同之收入，非作比以為各公司比較不能有所根據也。

雜項營業 Miscellaneous Operations 雜項營業所包括者為：飯食部、車上茶肆、渡船、轎車等等是也。此種之費用，較為微小。而可令吾人有興趣者，為其收入亦為有限。然每每其結果為有損失於鐵路者，且每一鐵路每因顧用之便利其運輸為之增加營業者甚為不鮮也。

普通消耗 General Expenses 普通辦事人員及書記之薪金，法律費用，辦公處雜費，養老金佔普通費用之最大傾向，其數額則不能過營業收入之百分之五。

業營收入純數 Net Operating Revenues 營業收入與營業消耗之差額則為營業收入純數。然在使用營業比例法時，其額每包含在實際上除去消耗之外。此收入對於營業收入之百分比為收入純數。為除去各項捐稅外，其餘為鐵路純粹收入。

器具之租借 Hire of Equipment 每有一路之器具及車輛有租他路者。此種情形，每產生於一路運裝貨物，乘客而至相接之路者。或一路租借他路以備應用者。情形之下有此器具之鐵路，則得以每『車日』(Per diem) 作根據而得其租金。當此器具在他路

之手時，因各路在普通情形之下，各有借貸互相抵消。設一鐵路其器具因不合或不敷該路之需用，每常收留他路之器具。於是彼須付大宗之器具租借金於被借之鐵路。器具之租借之借方大於貸方，其意為缺乏維持能力及無充足之車輛。蓋器具租借帳之借方指減去若干收入毛數而貸方則為有非營業之收入 Non-Operating Income 也。

非營業收入 Non-Operating Income 實際上美國各鐵路除營業收入外，尚有他項來源。其最大之來源普通為在他公司之投資是也。有『共營商社』(Community of Interest) 之精神，常可使各路購買其他競爭鐵路之證券。其目的並不為管理公司行政而專為言為建立友誼密切之關係，而免避運費競爭而起。故 Pennsylvania 鐵路廣購 Baltimore and Ohio 及 New York Central 證券者，亦為此也。購買非競爭鐵路之利益，為因堅固車務之情勢力而出此也。Pennsylvania 之購買 Long Island 路及 New Haven 之大部份股票與 Union Trunkline 之執掌 Illinois Central 證券亦即為此也。吾人須知，此種之投資，非為誠實之投資，因為他種之活動，而至此也。

在產富於礦產之區，其鐵路之非營業收入為該附近鐵路所有者之礦產收入，下表為 Delaware and Hudson, the Erie, the Lackawanna 與 the Lehigh Valley 之煤礦部之收入統計。

煤礦區域路線	營業收入(%)	非營業收入(%)
Delaware & Hudson	54.09	45.91
Lackawanna	64.43	35.57
Lehigh Valley	64.94	35.06
幹線		
Baltimore and Ohio	80.25	19.75
New York Central	73.81	26.19

Pennsylvania	67.08	32.92
Elite	52.58	47.52
慶慶區域路線		
Atchison	92.55	7.45
St. Paul	92.37	7.63
Burlington	91.84	8.16
Rock Island	93.07	6.93
新英格蘭路線		
New Haven	73.83	26.17
Boston and main	89.15	10.85
大南線		
Southern	88.66	11.34
Atlantic Coast Line	69.88	30.12
Seaboard Air Line	94.87	5.13
中央路線		
Illinois Central	69.91	30.09
Wabash	94.85	5.15
西南路線		
Missouri Pacific	93.40	6.60
Missouri Kansas and Texas	93.31	6.69
Southern Pacific	85.80	14.20

上表為最近數年之營業收入及非營業收入之百分比。以上之舉例，多數有百分之十以上為非營業上之來源。故吾人對於此

來源，須於以注意焉。蓋投資於一鐵路為一事物。投資於數鐵路又為一事物。而投資於煤礦則更另為一事也。為投資者，須注意其所購者之為何物。

收入毛數之減去項數 Deductions from Gross Income 在收入毛數之減去項數，為固定消費 Fixed Charge，以及最後借來資本利息之付償，蓋須先付償於股東分利之前，所謂固定消耗者，則為租借鐵路之租金，代他公司保障股券之股利本身路債之利息，而租借鐵路之租金，及保障股票之股利依其性質故須包括在營業消耗之內。故在訂定利益數額之前，須減去此兩數也。

固定消費總數與收入毛數之比例，為金融危險 Financial Risk 其兩數之差額，則為安全之差額 Margin of Safety 金融危險與安全之差額兩者為對於租借鐵路及債券之利息而言，非為公司之差利而言也。

在實際上而言，在本國（指美國）鐵路，有債券有三分之二，為固定消耗。且每常占收入毛數之百分之五十以上，此並不為驚奇之事也。在普通情形之下，固定消耗佔百分之六十六之盈利毛數 Gross Earnings 換言之，則固定消耗為收入之數一倍半也。以上之所言之理由，在時人所深信。鐵路債券之利息，須一倍半之保障方可稱為良好之投資也。

下表為最近各路之固定消費，及餘數為紅利之對於收入毛數百分比例：

煤礦區域路線	固定消耗之百分比(%)	餘為紅利之百分比(%)
Delaware and Hudson	51.97	48.30
Lackawanna	37.88	62.12
Lehigh Valley	60.61	49.39
幹線		
Baltimore and Ohio	76.32	24.68
New York Central	77.08	22.92

Pennsylvania	40.47	59.53
Erie	95.37	4.63
農產區域路線		
Atchison	26.89	73.11
St. Paul	81.26	18.74
Burlington	27.08	72.92
Rock Island	63.50	36.50
新英格蘭路線		
New Haven	91.34	8.66
Boston and Maine	103.69	-3.69
大南路線		
Southern	52.91	47.09
Atlantic Coast Line	36.98	63.02
Seaboard Air Line	88.80	11.20
中央路線		
Illinois Central	43.36	56.64
Wabash	62.47	37.53
西南路線		
Missouri Pacific	59.80	40.20
Missouri, Kansas & Texas	84.33	15.67
Southern Pacific	36.52	63.48

設以上列之表，以其收入之餘數，為紅利，佔百分之最高數者依序排列，而最小者列入最後一項。此種之排列，可有極明瞭之觀察。

對於此有價證券在投資上之地位也。如是則 Atchison, Buington, Southern Pacific, Lackawanna 與 Pennsylvania 諸鐵路，在其上而如 Katy, Seaboard, New Haven, Erie 與 Boston and Maine 則在其下矣。

純粹收入 Net Income 付債固定消耗之後，則為純粹收入。在普通情形，則為入該公司之損益賬內。有若干公司取去若干數額轉入特殊賬目外，如擴充及易新生財 Additions and Replacements 煤灰準備金 Fuel Reserve 及公積金等賬項。此種手續，吾人須特殊留意，因恐易於引入秘密之準備金也。在一九一七年十二月三十一日之 Chicago, Burlington & Quincy 之盈利，表面為 \$115,604,586 而實則為 \$227,286,002 也。視下表可瞭如指掌矣。

財產之擴充	\$59,917,926
盈利準備金	49,205,449
盈利	118,162,627
共計	\$227,286,002

股東之股利，皆由於盈利金提出。然如全以盈利金而作股利，其政策殊為惡劣也。因須於將來恐慌之時，須有準備也。有若干穩健之鐵路，以為股利之付償，以有整齊之數額，在固定之時期付償。較以此同等之數額，在不定時期付償為善也。常有此種情形發生，為有若干鐵路其股利之付償在出於意想之外者。而吾人更可坦然而言也。此等所付之大宗股利，皆須在物質上減少其數額或隱匿者。蓋各路不能有充份之股利之發付也。蓋其最大問題，為此鐵路是否可供給此款與否。設為不可能之事，則為投資者須知為此事非為長久之事。非公司有意外之事決不致此也。依理而言，此種情形發生，甚為不幸之事也。

資產對照表 The Balance Sheet 鐵路之資產對照表，為結賬日之金融情形報告也。資產方面則包括鐵路之成本，外界之投資，現金及應收賬目是也。而債額方面則為股券，債券，及應付賬目，準備金及盈利金是也。下表為最近 New York Central 之簡單資

資產與負債

資 產	
器具與道路	\$ 730,386,521
租借財產之修補費	96,903,574
其他雜項資產	8,701,439
所屬公司之投資	201,653,097
他項投資	47,503,409
流動資產	48,916,806
遞延資產	74,477,122
未校正之債款	8,994,337
共計	<u>\$ 1,217,536,306</u>

債務及資本	
資本	\$ 249,597,355
現款佔額	688,285,201
流動債務	73,342,111
遞延債務	73,527,080
未校正之貸方	50,703,789
公司盈餘金	81,680,770
共計	<u>\$ 1,217,536,306</u>

資產對照表之重要事項 (Importance of the Balance Sheet) 作者對於資產對照表並不視為在鐵路報告中之重要事項。固資產

對照表為鐵路報告之最重要之報告。然鐵路所報告者僅為記賬上之分析。蓋資產方面其大部份皆為粗糙之器具與道路成本之

報告。而且其數爲廣大無明之整數。且彼所道及者僅爲一種臆斷之價值。故資產對照表之最主要目的。爲各路或同一鐵路在不同時期吾亦以此作比較也。

道路與器具之成本 Cost of Road and Equipment 除此兩項之投資。吾人假定外。無法可分析此賬也。今以 Atchison 鐵路作比則可瞭然矣。此路之道路與器具賬項。其價目爲 \$35,755,207 而在特殊考察中。知悉內中有 \$40,000,000 爲空虛數額。如債券之折扣及改組消費 Reorganization Expenses 是也。測驗此項賬目之最良辦法。爲以此數縮小至『每哩之營業』與同地段各路作比方可。近日此項賬既受越省商業監察之監視。此事或可較爲優善。

投資 Investments 在資產方面第二重要賬項。普通爲投資賬目。其每年之報告。須分別列出。於是可使有精密之分析也。下者爲 New York Central 鐵路在資產對照表中之兩項投資賬目。

股票	\$ 164,587,371
債券	13,593,518
期票	55,280,952
總款	15,681,500
雜項	12,765
共計	\$ 249,166,606

最不幸者爲收入報告之內。除股票之收入外。皆無分類述及各種之收入。股利之收入數額爲 \$6,379,729 其收入則佔 2.9% 之生產力也。此種之利益在有價證券方面而論甚爲惡劣。蓋其記賬價格。爲過於誇大也。

投資賬目一項。亦有如誇大價格之少報價格 Under Valuation 者。如在 Northern Pacific 在一九一八年十二月三十一日之

投資賬內。其數額為 \$ 109,235,888 其盈利利益佔 Chicago, Burlington and Quincy 之成之半數。然 Burlington 鐵路在同日之股票與盈利之總數為 \$ 338,125,102 其半數則應為 \$ 169,062,551 於是在 Northern Pacific 鐵路則有 \$ 60,000,000 之少報價格矣。

流動資產 Current Assets 鐵路中之流動資產為現金與應收賬目。鐵路之應收賬目，亦如其他企業之應收賬目。然其債戶則為其他鐵路與其代理人是也。此項賬目與流動債務利益上有重要之關係。蓋此兩賬皆以增加為根據 *Accrual Basis* 也。蓋此賬之借貸先於付債也。鐵路須流動資產對於流動債務，有大數之差額。然鐵路之收入固定力，為在他路視之為次要之事務。然亦有流動債務與流動資產相等或過之之情形發生。而無有他人之譏語者。近日之趨向對於債券，期票分列於流動債務，已有列入之趨向。蓋債券與期票其還期皆在一年以下者。在實際上亦須如他項之債務，須亦列入流動債務也。故此等之還債日期，須辯別清楚也。蓋鐵路每有二億元之流動資本，而其債券將近付債者，有五億之事者之事發生。

資本 Capitalization 鐵路之資本，普通以發出之股票及債券二種代之。以全國之鐵路，如前之所述，平均為百分之四十五為股票，而債券則佔百分之五十五。此種之比例情形僅能在此鐵路有固定之收入方可成立。否則此種比例相反，則與鐵路及投資者二方面皆大有利害焉。然此事甚為不幸。蓋近日各路之擴充，其資本皆為債券而不以股票。於至增加債券之發行，則固定消耗亦因之而增加。而安全之差額亦減低焉。如 *Lackawanna* 及 *Atchafalpa* 兩鐵路隨之而有強大之能力。因債券對股票為小額之比例也。

純資本 Net Capital 三字為一種術語。為決定真實資而用也。故鐵路之真實營業者包括在內焉。其決定辦法為以股票、債券、在外務債及視作資本之租借物 *Capitalized Rentals* 相加，而減去在他路投資之數目是也。如鐵路之資產對照表，並不以租借鐵路之資本列入，而吾人以此租借物欲定其資本，為審定租借鐵路之資本之必須之事，其法以其每年所得之租金以五厘除即可得矣。下表為一九二二年各鐵路之純粹資本比較表

各公司之第六期 證券

公 司	債券(%)	股票(%)
New York Central	74	26
Baltimore and Ohio	71	29
New Haven	66	34
Rock Island	65	35
St. Paul	64	36
Delaware and Hudson	62	38
Southern	60	40
Boston and Maine	58	42
Erie	58	42
Southern Pacific	57	43
Union Pacific	55	45
Pennsylvania	54	46
Atchison	45	55
Reading	45	55
Virginian	40	60
Piedmont	38	62
Wabash	36	64
Lackawanna	22	78

盈餘 Surplus 損益盈餘賬 Profit and Loss Surplus 為代表盈利之齊集積而作為投資者紅利之數額，並不為直言鐵路之
 現金而為改。變為資產也。且吾人亦無須言，盈利之估計，全似在資產對照表他項之估計者。蓋如以上所言，Atchison 鐵路之盈利

則多估計六十兆元。而 Northern Pacific 則少估計四十兆元。在近日 Burlington 鐵路之盈利則少估計有一百兆 \$100,000,000 以上。故以上之所言，可知其大略焉。

爲投資者切不可輕視過於重視此盈餘賬目。有若干公司，每亦因近日之盈利，在尋常盈利之下，以先前之積集盈利，作爲股利之付償。然此種政策，不能言爲各公司決不採取也。蓋盈餘金非全爲現金而已，如再投資入他項資產，則不能便於分配矣。且公司每厭惡發付股利當其流動盈利不敷此股利之付償之時而發行，而更而以其盈利而變改也。在一九二二年 Northern Pacific 因該時盈利甚少將股利縮自七厘而至四厘。雖其盈餘數額減少而可保證其付償，此後繼續此固種之利率。可經若干年也。而同時 Pennsylvania 鐵路亦自六厘減至四厘與如盈利增加則仍恢復至六厘之舉動焉。

擬合 Consolidations 有一最令人生興起之法律問題爲一九二〇年之運輸條律。Transportation act of 1920 論及擬合之事。通令越省商業監察員預備一種計畫，專爲普通擬合多數營業鐵路而合成少數之鐵路制度。此種之活動之目的爲使各路得享競爭營業之優點。於是各路皆可強健而興旺焉。如實現監察員之計畫，則弱小之鐵路併入強大之鐵路時，兩者皆有益焉。以此合併，財產之估價，皆可得良好之進款率 Fair Rate of Return 也。因強大鐵路之富於財源，及有良好之管理方法可使助弱小之鐵路之盈利能力大爲增加也。

聯邦之收取盈利條律。Receipture of Earnings 其目的亦爲獎勵鐵路之擬合也。今設有一強大之公司其財產價值爲 \$10,000,000，某年之盈利爲 \$1,000,000，依據此法律，公司贏利六釐以上其半數須繳付政府，於是公司則損失 \$500,000 矣。今一弱小公司亦有相等之財產其贏利則爲 \$100,000，則在六釐標準以下矣。如此則無收回贏利之事發生焉。兩路合併，則甚之其盈利並不增加，其盈利仍爲 \$1,100,000 也。而於 \$20,000,000 之財產對政府可言盈利在六釐以下矣。如此種之擬合，則在如上述之興旺公司而言可節省此 \$200,000 矣。

凝合之主要優點如下。

1. 發展成爲更爲統一之強健而固定之鐵路制度。
2. 簡單而成爲較良收費取締。
3. 建築上，營業上，修理上，與會計上大可節省。
4. 易於改良車務與運輸之路途。
5. 預先免職務上之競爭。

其劣點則爲全在實際方面而言。因強大鐵路其地位則在指揮地位。於是定必厭惡支付一部份之收入而分配於在比較上無利益鐵路也。故此進行甚爲遲慢，而凝合之趨向，實際上則爲之固定矣。蓋有若干鐵路已完全凝合，而有若干則在凝合中也。然在投資者之目光看來則視爲整個之發達也。

鐵路之每元 *The Railroad Dollar* 今總括此章須以討論者，吾人可分析普通鐵路每元之收入來源，及其去處，蓋當一鐵路公司，在興旺時代，其主要目的爲有價證券，得良利之利率也。

普通鐵路每元之收入，爲七角爲運貨，乘客則佔二角五分，其餘五分則爲雜項收入，如郵政及捷運是也。

每元之分配，其大略如下：七角五分爲營業消耗，而其中道路、建築、器具之修費費佔三角，四角爲煤炭及薪金佔去，餘數五分則爲雜項開支、捐稅及租金則佔一角，餘數一角五分爲付債有價證券者佔去——債券利息、股利及盈利之分配是也。

石島鐵路 *Rock Island* 採用兩用揚旗 *Flag Direction Signaling* 後，其運輸能力大爲增加，減少列車

之遲到及免除芝加哥 *Chicago* 車站附近二十四哩內雙軌車輛擁擠之弊。

原著人 *Wyant* 石島鐵路揚旗工程師
沈 譯

最近石島鐵路（原名爲 Chicago, Rock Island and Pacific 或簡稱 Rock Island 故譯者簡譯上名）在意諾利省（Illinois）之藍島鐵路 Blue Island 幹線東側鐵軌建設揚旗，而於西側之車軌築設爲便利管理起見之二十四哩雙軌之車輛管理 Train Control。此種新建築其目的爲可使清晨車輛在此雙軌上行駛，可專供作爲東向之車運。此種籌劃已證有充份之圓滿成功。且有此法，可隨時有此同樣情形發生時，皆可運用此法。

在藍島鐵路段中，自 Joliet 至 Burr Oak 之雙軌停車場一段，爲在此路中運輸最忙之一段。蓋每日有十三次之通車，及三次至 Joliet 之居間車也。且不僅此也，並有三次之自芝加哥 Chicago 至橡林 Oak Forest 之聯運通車焉。此段車運，每日計有十五次之貨車往來，其總平均數，爲每日貨車運輸，有八十二列之多云。

自 Joliet 至藍島鐵路，每晨之入站車運，爲一最難解決之問題。蓋貨車在站卸貨，皆有一定之時限，而運輸肉類之貨運，亦須按時到站，以供市場之需求。然自 Joliet 反東向而至 Moken 之車輛行駛，有百分之〇·六三之斜度。故凡貨車拖運至山頂，皆須有一刻鐘之延遲。因此之故，故在 Joliet 之貨運每爲遲到，非至西向車輛而在東側之車軌行駛，以及各項通車，及居間早班客車駛過後，不能免去此弊也。

在未建築自動車輛管理 Automatic Train Control (ATC) 之前，其救濟此種困難情形辦法，爲凡應在東側車軌行駛之貨車，今在西側車軌行駛採用列車通知書 Train Order 通知各站。然一經建築自動揚旗數年後，一反昔日之所爲。甚覺昔日之車輛管理，毫無車輛管理制度，爲一不良習慣。蓋以事實上而論，此種之保護制度，僅爲普通方向而已。然此種情形至今已完全停止矣。現解決此項車運問題，其最明顯者爲恢復昔日使用之西側車軌。於是使在清晨東側車軌昔日忙碌不堪之時，而今絲毫不感忙碌。

爲安全起見，建設自動揚旗於西側之車軌，設立自動車輛管理，俾使東向之車運在此車軌可供而方向之車運，且更運用一種改良之『絕對許可的分批制度』 Absolute Permissive Block System 使其運輸之方向，可由三人輪流管理其事。如此則車輛之往

來，以揚旗之指示而定其行止。除意外之事須有特殊之留意外，且可免除有車輛通知書之書面通知之弊。

各段之地位及範圍

在 Joliet 至 Elgin, Joliet and Eastern 鐵路交軌點，新設一貨機。有此新制度，其首段為由本路之東首揚旗擴充而成。其設立之目的，則為 M. J. E. 鐵路之東段，與新設之停車場東端鐵路交軌點而設立。此一段吾人稱之為第一段。

由 Joliet 而行則 Mokena 之位置在『十里小山』之頂。由 Mokena 而東而至籃島其降低之斜度隨地而異。其中最大之下降斜度為百分之〇·六三度。故由 Mokena 而至第一段之東端，稱之為第二段。在此範圍之內，車軌又經重行安設，俾可使同時兩列車可得同時並行。使東向之車輛而可由西側之車軌轉至東側之車軌，而更可由在西側之車輛可由西側之車軌而轉入他軌。更為便利起見，東側車軌與西側車軌交軌必跨越『轉路』(Crossover Switch) 及『入進轉』(Howl in Switch) 為運用便利起見，特設一種互連機械，以補救之。且並設立一種『彈性轉路』，俾可使各項車輛自動而離其兩極端。

自有此項機械以來，無論何方之車輛，凡向 Mokena 而上經他車軌者皆毋須在此轉路處有所停留。並且可使每列車之大部份車輛，在此高原而可隨時停留。並為免除 Mokena 轉路活動阻礙及兩旁各段阻礙起見，故外揚旗之置設，遠離於其所經者之各端。此一段稱之為 Mokena 段（又稱之為第三段）。

由此段東向由 Mokena 之東端十三哩至 Robbins 稱之為第四段。在此段，設一『跨越』(Crossover) 及一交軌 Connection 於停車場內，以供 Grand Trunk 及 Indiana Harbor Belt 之運輸。此蓋與籃島之 Burr Oak 車場之運輸甚為擁擠也。為對於此種運輸有所保障起見，在此段西側車軌設立『兩可運用之新制度』。分此段為第五段。其始點為由 Robbins 之西端而至 Western Avenue 之出口（或稱之為初段）揚旗止。因該處即為籃島附近之支路分路點也。

有若干鄉村支線由此幹路而延長出者，皆必經由此段之分軌或『跨越』而過。且由貨站而至幹線之各種轉路運輸，皆由此段

起首並為免除此幹線有所擁擠，特分設而為六段。其地段為由 Western Avenue 揚旗而至幹線 場之最先之分路揚旗止。略而言之。此種制度為(1)東側車軌揚旗之置設，為專為普通之東向車運而設。(2)西側車軌其揚旗之置設，為採用合於兩可者之揚旗。並在此二十四哩之內分為六段。

統一車運方向管理

普通之『電磁接力機』Polarized Relays 為由於在望台之『變極管理槓桿』Pole Change Lever Control 所管理之辦事處。今則在『辦事三重點處』Three Point of Operation 之內。其用途為分別各段車運方向之揚旗設立。而使每段則各自獨立而不相侵擾。在短距離之分段，則有『電流管理器械』Control Circuit 專為對方之揚旗而設立。凡經此同點者並設一『電磁接力器』Polar Relays 及揚旗扳手在望台或辦事處之附近。然在長距離之分段，如第二段然，其範圍有十哩之遠者，則該段之各終點設一『電磁接力機』Polar Relay 及管理揚旗機械於各端之望台或辦事處之附近。此兩『電磁接力器』Polar Relays 務須互相連絡。以使易於辨別各揚旗之方向。此種安排，須並與在該段服務之行駛列車辦事員司有互相之合作。俾使對於入站揚旗在於單軌軌道上有正當之校正。以便免去額外使用外加之『電流路盤』Line Circuit 而經兩端之 A. P. B. 之『電流路盤』Line Circuit 之煩弊也。

此種特殊之置設，須有兩辦事人員管理此長距離之分段。而東向及西向之車運，則須受分道者 Dispatcher 之指揮。此種每段之車務方向，行駛制度。一經施行後，則辦事人員對於以後有同類情形發生時，毋須有所介意。蓋其距離與自動揚旗之距離相等也。設若使車運行動相反，則一反其兩端之『車務方向槓桿』Traffic Direction Lever 而同時管理入站揚旗之『電磁接力器』Polarized Relay 亦須相反。且同類之自動揚旗保險亦已設立。於是則單軌軌道於前准車輛有絕對之揚旗，並可對於以後車輛有所指示也。

欲使此簡單揚旗制度靈便而安全起見，似覺非與東向及西向之『電流管理機』Control Circuit 及『電磁車務方向接力機』Polarized Direction Traffic Relays 有特殊之合作不為功。且並須助以『自動車輛管理機械』Automatic Train Control 及須預先由停車牌號或注意牌號而訂定各種速率，蓋如此，則可使列車之行駛於單軌上可得有安全而且靈便之便利。而更無須有書面之列車通知書也。

為便於判明正面之入站揚旗起見，揚旗改用兩臂制度，俾可使上首之揚旗為某種記號而設。在下首者，為他項行動之記號。短距離之分段，可無須直接使用揚旗。以『定時工作時鐘』Clock-Work Time 以定其時刻。蓋有此項建設，可使車輛行動留有一分半鐘之準備也。因有此餘留時間，可調撥普通擁擠車輛，可使分配各項車輛，由交軌之一段調至他段也。

調撥車輛之方法

以前分道夫 Levenhau 之服務地點，為 Joliet 之 Michigan Central 交軌點。今則在新制度制之開始之點。故服務人員在第一段者，及與在 Mokena 管理二段合作辦事者，皆毋須有所更改。在第一號 Track 及二號 Track 經此新制度創設，則須添雇數人照顧此事。管轄第三段之辦事人員，與在 Joliet 聯合辦事人員，則使轄及二段。更與監島合作，於是則轄及四段。以前在監島地段有三人專司轉道者 Switch-Tender 服務，其所轄地段為五段，今與 Mokena 合作，則兼轄及六段。

此種新制度，凡列車之往來，有數法可使其調撥便利。今設有一小時無西向車輛之駛過，可有半數以上之東向貨車，較客車早至 Joliet 地點。蓋可在 Joliet 之 M. O. 樓塔分納入西側車軌也。且在此車軌行駛，並可直駛至監島之 Burr Oak 之停車場也。設若西向之車輛能調撥自如，而使東向之車輛在西側車軌行駛時間為三刻或至一小時，則新制度之調撥車輛方法又須更改矣。蓋在 Joliet 東向之貨運任於東首之車輛，同時客車在 Joliet 交軌，先由西側之車軌經越小山而至 Mokena 地點，於是使貨車之連駛可流通自如矣。在 Mokena 地點則客車須超越他列車離西側之車軌而納入原有之東側車軌焉。蓋使在此時西向之

車輛或由盤島至 Mokeni 之間每有車輛行駛在前也。除此之外，則尙有其他混合方法，可使車輛行駛甚爲自如。

自此新制度，自 Mokena 至 Tolot 其開始行駛期，爲客歲十月初。由 Mokena 至盤島，其開始施行日期，爲去年之十二月首旬。一經使用後，其成績極爲圓滿，此種之完全設置，爲包括如添設增加電話通話能力，及加添 131 號槓桿機械，互相連絡機械，自動揚旗，自動車輛管理，車輛岔路，以及改良轉車機外，並尙增設一越軌器械，及擴充停車車軌。其成本總計爲八萬五千元美金。雖新制度施行後，爲時甚暫，對於此制度不能有優良之成績報告，然將來吾人必可逆料，以後必有良好之批評也。

美人之世界飛行新計畫

美國人士現發表世界飛行新計畫數起。彙記於下。

(一)二十三日開周行世界。據紐約電。美國作劇家米亞斯氏近發表二十三日間周行世界計畫。氏擬偕飛行家柯里亞氏於六月九日由紐約出發。預定由往來大西洋之巨船某號載所用單葉飛機先發。俟其出發後。於百海里後之海上。依海上機追縱其後。換乘該船。赴法國勒哈佛爾。由該港乘上述單葉飛機橫渡歐洲入亞洲再由日本橫濱乘坎后號。於六月三十日抵維多利亞。再由該地從事美大陸橫渡飛行。回抵紐約。

(二)征服大西太平洋。又據各國泰波巴拉電。當地海軍大尉彭德氏發表。擬於八月間決行征服大西太平洋之世界一周大飛行。據其計劃。氏先由美大陸經亞速爾羣島。橫渡大西洋。飛向歐洲大陸。更飛行中日及東亞各地。由東亞某處向美國。經瓜納姆夏威夷諸島。一氣橫渡太平洋。所用飛機爲備有發動機二具之金屬製飛機。現正在製造中。

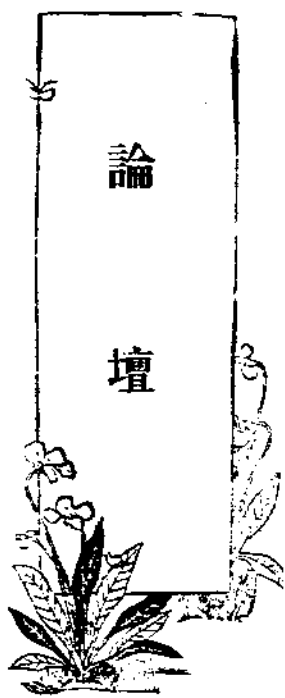
(三)開拓歐美新航空路。又紐約電。林白大佐不斷飛行紐約巴黎間以來。倏已經年。現又發表新大飛行計劃。此次擬用備有發動機三具之全金屬製之福特飛機。與陸軍航空隊之南斐埃氏同乘於六月初由紐約出發。取道北大西洋。途中於紐芬蘭格林蘭愛爾

津浦之聲 第六期 譯叢

蘭諸地降落。再由倫敦轉訪歐洲各國。繼經印度、俄國及亞細亞諸國云。

三四

論
壇



論壇

本路內外部員司一律改穿中山裝的提議

菲 菲

一個人最足引起他人景仰心的，是要儀態堂皇，服裝整齊，倘使個個人能够這樣，自然均能得到他人的欽佩——豔羨，那麼就使遇到不良份子，要想把你侮辱——玩弄，未免有些「望而却步」呢！現在內政部長薛子良先生看到這層，所以竭力提倡，凡在各機關辦事的人，一律要穿中山裝，不過仔細考察他所竭力提倡改穿中山裝的苦心，比較在下的見解，還要進一層。

一、大概改穿中山裝，可以差了許多的人們——或是黨員，或不是黨員——都能時時刻刻紀念着——一手造成國民政府的鼻祖——孫總理先生，不但都能紀念着他，並且能够時常想着他所提倡的三民主義——或能一件件的照着地實行起來，免掉被那惡化腐化深深的包圍，使得中國可有澈底改造的希望。

二、目下比鄰欺侮我們的情形怎麼樣？濟南被佔滿洲被割，你要對她正式宣戰吧，關外尙未平靖，你要向她交涉吧，她只是不睬你，那末只可用消極愛國的方法，暫時抵制她們絕大的野

心，怎麼是消極愛國的方法呢？甲不用劣貨提倡國產，(乙)一律改穿老土布的中山裝，把節省下來的金錢，充作國內各項的建設費。以上所說的兩項，倘使能够一一實現，很可使得扶桑三島驚心跳膽了。

以前本局對於外部的員司，一律發給他們制服的，對於內部的職員，便馬馬化，所以許多素有官迷的職員們，便穿着搖搖擺擺的官氣十足，至少也有些紳士老爺們的態度，所以旁人便說津浦路走出的人們，都是有些官腔，不像是洋行小鬼，就是最近在下還聽見這句閒話，不過當初在下狠不相信，以爲那般所穿長袍短褂的鐵路老爺們，已經跟了帝國主義的走狗，一律煙消雲滅了，不料張開眼睛來一看，確實還有藍袍黑褂——拿了司摘克的一般鐵路老爺們，混在三民主義的信徒中呢——噢！這是何等的怪現象啊！

寫到這裏，應該要佩服本局第一個打破馬褂主義的某處長，他一天對人說——穿短服的是現在第一等人物，穿長袍是第二等，最末等是穿袍褂的——在下覺只他是一個老前輩，今有這種新穎的思想，不愧爲革命先進，但是要進步希望某處長趕快出來提倡全體路員，不分內外部——一律要改穿中山裝。至於本局女職員方面，雖都穿只狠樸實，不過爲了整齊服裝起見，最好也要一律改穿女學生的制服，如是對於本路觀瞻方面，很可振起一番新氣象啊！ 二、三、五、一九二八、作於新都

抵制聲中談鐵路

貢乙青

濟案爆發，全球震驚，日本帝國主義者，素以親善相號召，至此乃悍態暴露，奪城佔地，虜掠奸淫，出

兵之多，由一次而至四次，逼人之甚，視滿洲爲彼版圖，味其此次覺書語意（覺書中謂戰亂如進展至京津地方其禍亂或及於滿洲之時，我國政府爲維持滿洲治安起見，或將不得已有採取適當而且有效之措置）蓋已毫不避諱，直視滿洲爲彼被保護地（Protectorate）完全忘却滿洲領土主權之誰屬矣。

暴案已發，此後如何歸束，殊難逆料，嘗考事端之歸束，祇須根本肇事之原因，可以審明，則其最後結束，不難想見，日本此番出兵，背影乃在武力侵略滿洲山東，蓋日本具此陰謀，由來已久，徒此門戶開放機會均等之國際形勢，嚴重控制，甲午之役，扼於三國之干涉，華府會議，又爲列強所監視，年來進取之心，終未敢揭而露日，幃燈匣劍，光芒難逞，處心積慮，惟在南滿鐵路公司之橫決，步武當年英人印度公司之故技，今者田中義一，迷信強權，柄政以來，無時無日，不以奪回山東特權，吞併滿洲爲職志，去歲對華會議，決定所謂積極政策，乃者義師北進，假名護僑強佔山東，推其近來種種行爲，無非欲置滿洲山東於一己勢力之下，無奈列強環視，又不敢公然行之，於是虛構宣傳，妄造事實，希圖將事變責任嫁於中華，使歐美人士，無從異議，計固至巧，心尤至毒。

爲經濟侵略之先鋒，武力侵略之要具，政治侵略之利器者，鐵路也，當濟案未發生以前，膠濟鐵路全歸吾國管理，事出以後，日本乃以武力強佔，嗣後日本帝國主義者，非於政治侵略，得有相當之成功時，決不肯輕輕將膠濟鐵路交還，即滿洲各路（其他鐵路原與日本訂有條約者除外）亦必有相當變化，蓋濟南暴案，不過帝國主義者一種最卑劣侵略行爲，而其真正心計，遠大目的，乃在投資市場與

夫銷貨市場之獲得、鐵路之爲物、既可以容納雄厚資本、又可以轉運過剩貨品、而爲之推廣銷場、故吾謂濟案發生國內各種實業、影響最大者、必首推鐵路、以及鐵路附近之政治商業、此作者所以於此經濟絕交抵制劣貨聲中、而有此鐵路之作也。

雖然、鐵路與帝國主義者、究竟有何種關係、帝國主義者無鐵路、又將何若。

嘗考帝國主義、不過資本主義最發達時期而已、蓋資本主義發達之後、大批貨品、專恃國內兜售、已不可能消費完盡、於是不得不向國外發展、大量資本、專向國內投用、亦已不能盡量容納、於是亦不得不向國外發展、所謂帝國主義、遂由此產生矣、帝國主義產生之後、最適宜而且最有利之進展地、厥爲生產落後之農業國家、無如此等國家之人民、通常對於此種產物、需要極少、縱有需要、購買力又大、在此情形之下、唯一補救方法、乃祇有市場之創造、市場創造、既可以容納貨品、又可以盡量投資、人民購買力之增大、需要量之擴充、可不期然而生、願創造市場之最捷手段、當首推鐵路、喚起貨物之需要資本之外展、亦首推鐵路、譬如投一億元之資本於中國、建造鐵路、其中之八千萬或九千萬元、鐵路材料、均係由投資國家供給而向之輸入、僅其餘之千萬或二千萬元、則歸從事於建築鐵路之技師與勞力者、而此等所得、仍不能謂爲純遂消費於中國市場、蓋此等技師勞力所需要消費、如衣物等、多數猶是舶來品、由資本主義國家製造而輸入、故其結果、資本主義國家、國內過剩貨物、既有處銷售、國內多量資本、又有處生利、一舉兩得、無惟乎列強在我國鐵路投資、大平均有購料專權之規定也。

然而鐵路經營、通例生利太遠、此種現象、尤以產業落後國爲然、由是附帶條件之要求、特別利權

之獲得均隨此鐵路投資而實現，如地域之租借，及沿路鑛山採掘權之獲得，或沿路區域通商獨占權之獲得等等是也。其有以鐵路投資發生糾紛，國家政府出而武力干涉者，由是鐵路投資一變而為政治武力之侵略，鐵路問題往往為國際戰爭至要原因，非無故也。

歐洲大戰前大世界通路問題，實為誘起世界大戰最大原因，且觀半世紀前列強外交政策大半銷磨於鐵路利權之爭奪，即可概見。當時最著者，德國之三B鐵路政策，何謂三B政策，即取 Berlin, Byzantium (君士但丁堡名) Bagdad三地之字首字母作表示，如此計劃能實現時，則由德國漢堡經首都柏林土耳其首都君士但丁堡及波斯首都巴古達，可以一直線達於波斯之海灣，此線如竣功後，當繼起為歐亞交通之樞紐，英國蘇彝士河必歸無用，為其領土之印度亦將瀕危險，英國為對抗此種計畫，爰有三C鐵路政策，何謂三C，即好望角 (Cape Town) 埃及開洛都城 (Cairo) 英領印度本加爾 (Bengal) 之首都加加達 (Calcutta) 三地名之字首字母是也。如英國此計畫能實現，則由非洲南端可以一直線貫通非洲，經埃及首都及亞拉比亞南部波斯，而達於印度，凡英國所有之殖民地皆由此一線貫通，而保持其密切之聯絡，然處於北部之俄國，豈能坐視此形勢而不管，於是次於此二種政策，復有二P鐵路政策，以資抵抗，何謂二P，即 Petersburg Persia 二字首字母是，倘俄國此種計畫實現，則由俄都聖彼得堡可以一直線逕達波斯灣，而收波斯於其掌中，自此三種帝國主義之鐵路計畫發生，歐洲大戰前列強之外交，皆不外以此為中心點，而行縱橫捭闔之手段，相激相盪，以至於大戰之勃發，然英俄之三C二B政策，尚未進行，而德國之三B政策，已逐漸施布，南方之波斯既

許其假道，欲利用之以抗英，而中間之土耳其，正苦於列強之壓迫，極欲聯德以伸氣，因是巴古達路線區域問題，遂告解決，動工之期已不在遠，此種形勢，既日進月升，遂迫英俄二國聯合，英俄協定於以成立，向者利害衝突之二帝國主義國家，今竟聯為一氣，世界大戰之局勢，至此形成矣，甚矣哉，鐵路之關係於帝國主義也。

日本帝國主義者此番出兵，志在鐵路，外國學者早已洞知，觀夫齊魯大學教授派克氏（Parker）過滬之言，（言見五月二十六日新聞報）即可想見，派氏之言曰：濟南商埠，各國僑民皆有他國均無駐兵，惟日本則有重兵駐守，其所藉口者，舍護僑外，首為膠濟鐵路問題，如中國能將膠濟鐵路早日贖回，完全脫離日人掌握，則日人雖狡，亦不能箝盡天下人之口云云，派氏此言，可謂洞澈田中肺腑矣。

日本帝國主義者，既已武力佔據膠濟矣，又有覺書通知將在滿洲採取適當之措置矣，然而帝國主義者，世界正多所取政策，各不相下，當今之時，以侵略有政策者，豈獨日人，若英若美，又安能漠然事外，坐視東亞大好河山，被彼一方宰割而不與共嘗之，是所以英國帝國主義者，又有出兵保護京奉之聲，同時其他各國，亦相繼出兵華北，藉保護之名，作侵略之實，顧吾中國鐵路，強半與外債為緣，因此凡有鐵路之地，即為帝國主義者所能干涉之範圍，年來相習成風，不以為怪，倘帝國主義在我國，向無武力干涉，保護鐵路之惡例，則此番日本斷不敢如此自大，綿繡河山，任人分裂，嗟彼地主，無以自衛，與念及茲，能無痛哭。

雖然帝國主義者均在華北增兵沿鐵路佔據保護矣。此後華北鐵路以及沿鐵路政治實業必如上段所述發生急轉之變化。至於變化之程度如何。斯在吾人之努力。蓋列強在華之行爲。手段雖同。利害全異。日俄之在北滿。向來兩不相下。觀此番濟案發生。蘇俄極力攻擊。頃者日人乘機要挾。對軍閥有北滿各種鐵路契約之要求。（據報載吉會長扶——長春至扶餘——已經北京政京政府簽字）俄人因格於世界反赤形勢。未見有強烈之競爭。至於京津形勢。列強間已如鋸齒。情形複雜。尤難一齊。美儒鮑門（Isaioh Bowman）有言：「日本大陸政策。是否欲開拓邊界。侵略中國。使日本獨攬東亞貿易之利權。實爲疑問。日本之軍閥。高高在上。德人之敗。若不足爲前車之鑒。而野心與驕志。方蓬勃而未戢。今後歐美政治經濟之利益。已集矢於遠東。與日本政策。必有極大之接觸。」鮑氏此語。實足爲現今列強間對東亞問題一幅繪圖。是所以外國報紙。因此番濟案之出。有謂世界大戰之戰神。已移至遠東之說。而列強間傾軋氣象。正興勃若歐戰之前。所望國人。一致對外。以靜待動。以逸待勞。堅持不合作之精神。鞏固我抵制之方策。則日後帝國主義者之間。雖不能必其自生變化。然彼過剩貨品。已無從輸入。大量資本。亦無從投來。夫帝國主義者。全恃此二條件以爲生存。今一旦失之。寧非致命重傷。

然而勝負之分。必先衡己衡彼。知彼知己。而後可以語戰。日本自維新之後。固早視滿洲爲彼囊中物。日俄戰後。東三省經濟政治。無一不受日人操縱。而日人亦覲然昌言於國際。謂此種特殊地位。乃犧牲無數生命與金錢所換得。此種論調。非特野心家言之。卽自命爲彼邦時代進化者亦認之。山東之一時強佔。在日人猶有可進可退之情勢。惟滿洲權利。將不惜殊死力以擁護。是所以山東之膠濟鐵路。猶

有贖回可能性，滿洲之南滿鐵路，則不容絲毫讓步，異日者，吾人欲將吾國真個版圖完全獨立，全國鐵路一一收回，則南滿鐵路，必爲其最大阻梗，滿洲日人勢力，必爲其最大障礙，且日人好戰性成，喜殘嗜殺，富感情而乏判決力，驚近利而忘遠大謀，滿洲一地，終將淪爲流血戰場，抵制云云，必不足以醒日人侵略好夢，人世禍亂之慘，其現發於東亞者，必將在滿洲，以今日時勢衡之，急轉狂流，形跡照著，環顧全球，能得砥柱而挽逆流者，吾未見其人也。

國破家亡，大難在卽，二十世紀之中華，成爲列強俎上肉，吾人不幸，生逢此世，其不欲家國之振興也，則已，脫欲完已破之山河，挽狂瀾於旣傾者，亦惟有荷槍負劍，國難共赴，凡我同胞，其各興起，存亡一息，匪異人任也。

十七、五、二十五、於津浦鐵路管理局、

津浦帶



津浦帶

津浦路帶各地概略

(續第五期)

四十六、

曲阜車站

(山東省)

距浦口車站八百九十七里八九
距天津車站八百五十四里六八

自兗州車站至此計程二十九里曲阜本爲上古建都之地其後周公封焉漢置魯縣魯恭王亦都其地隋初曰汶陽後改名曲阜宋改曰仙源至清代復用舊名此縣爲聖賢生長釣遊之地宗風國粹騰照今古瞻眺遺迹者蓋莫不深景仰之思焉今城凡五門正南曰仰聖門(外門署萬仞宮牆四字)東南曰崇信門北曰延恩門東曰秉禮門西曰崇魯門本路車站在城西北十八里路線多作彎形

▲交通 車站附近不通河道站西九十餘里則有運河北入黃河南達瀋江等處又自站至汶上寧陽泗水東平等縣均由陸路相通

名勝古蹟

▲1. 古魯國城 在今縣城外周回延袤十里凡十二門正南曰稷門南左曰章門南右曰雩門正北曰圭門北左曰齊門北右曰龍門正東曰建春門東左曰始明門東右曰鹿門正西曰史門西左曰歸德門(當時學者多由是門入故有此名)西右曰麥門今城西北隅有古城村相傳爲古魯城城之門牆不甚可考猶隱隱有數段土垣邑人或謂爲舊址云

▲2. 舊縣 在今城圩之東三里即曲阜舊城基也明嘉靖初年始徙今城按寰宇記稱聖廟在曲阜縣西三里聖林在曲阜縣西北

六里以今證之均不誣

▲3. 周魯泮池 在城之東南隅行宮佔地數畝白蘋漾碧頗饒清景中最小洲短隄連岸左有三石上刻乾隆泮池證疑一篇云確

係魯公之舊今皆傾圮惟亭榭柱礎猶有存者

▲4. 周公廟 在城東北二里即魯論語所稱之太廟現有東野氏世守之有

謂此地為少昊氏故宮者有謂為漢魯靈光殿者皆未見明確

云

▲5. 周公臺 在周公廟之西里許或謂為泮宮臺一曰書臺臺俗云釣魚臺

臺北有水即泮水也

▲6. 至聖廟 即文廟在縣城中央為闕里故宅規模宏遠堂宇深邃正南之

門為金聲玉振坊又二門榜曰大中門宋仁宗御筆也三門曰

同文門其後為書樓樓後御路東西二碑亭次大成門次杏壇

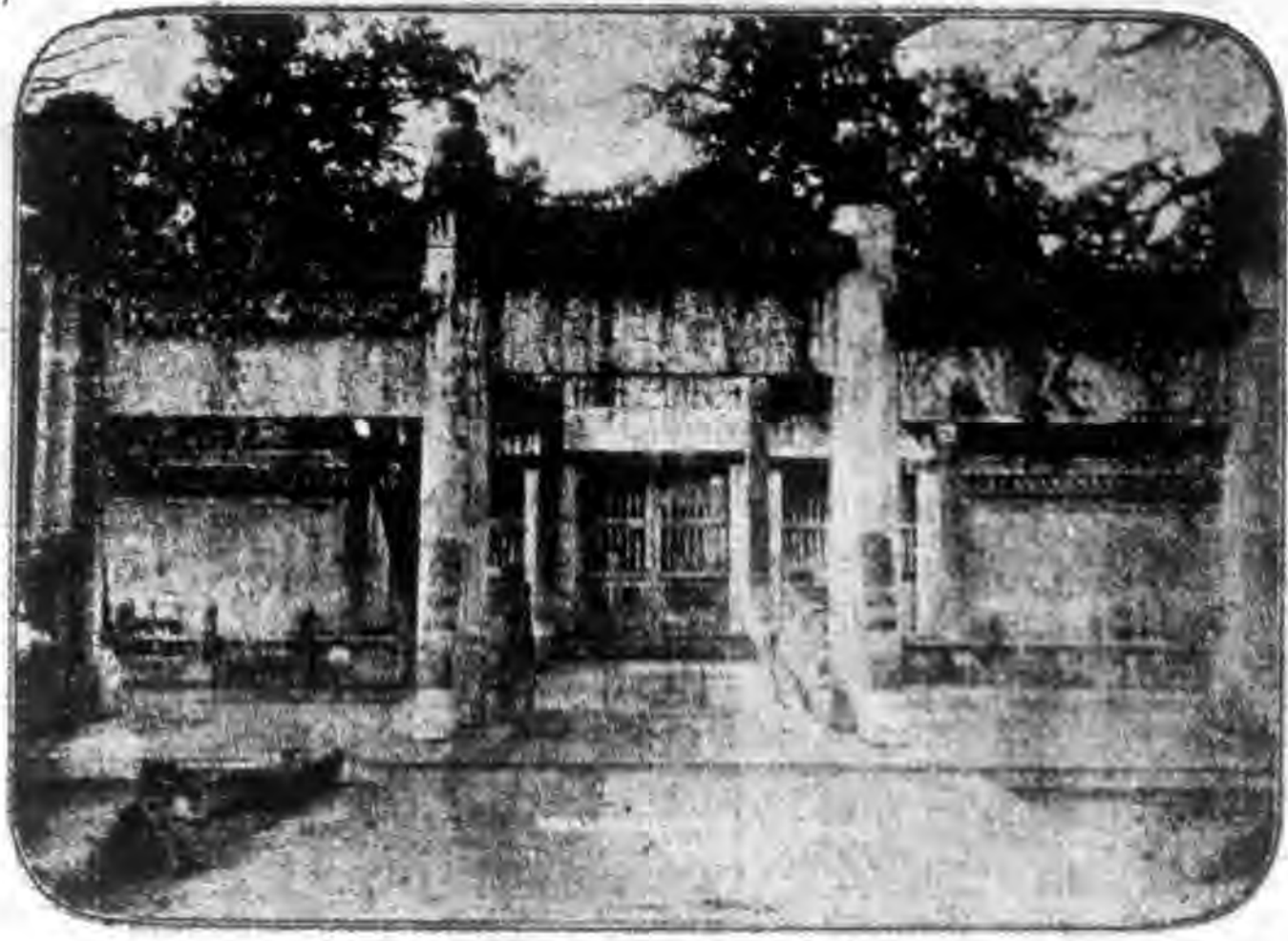
壇之後即正殿殿榜為宋仁宗御製飛白書徽宗崇寧二年詔

殿名大成共九間前後左右為聖系各殿考聖廟於魯哀公

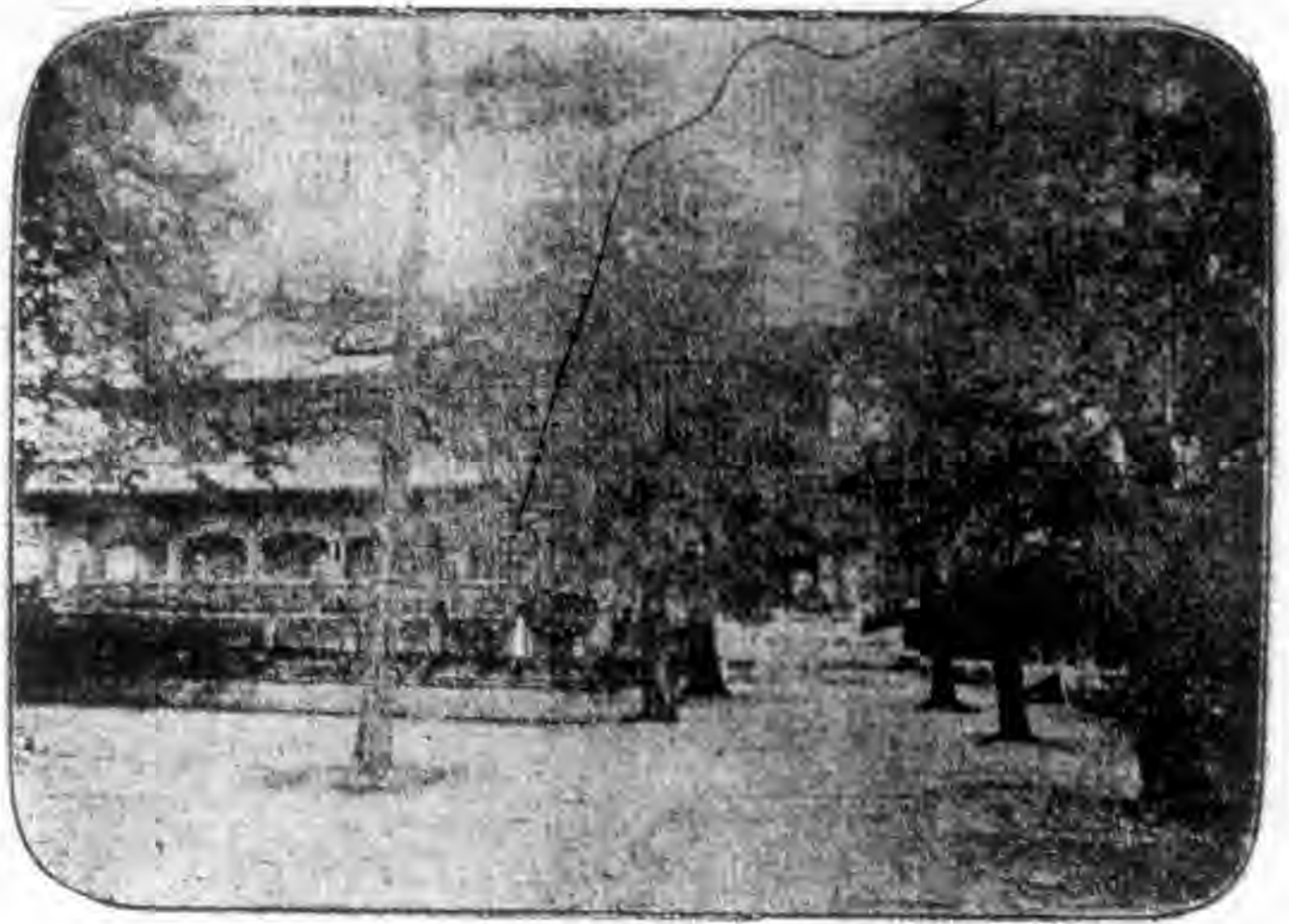
十七年漢魏唐宋遞相延飾金元明清累有增修廟庭碑刻之

盛不可殫述茲記其最著者如左

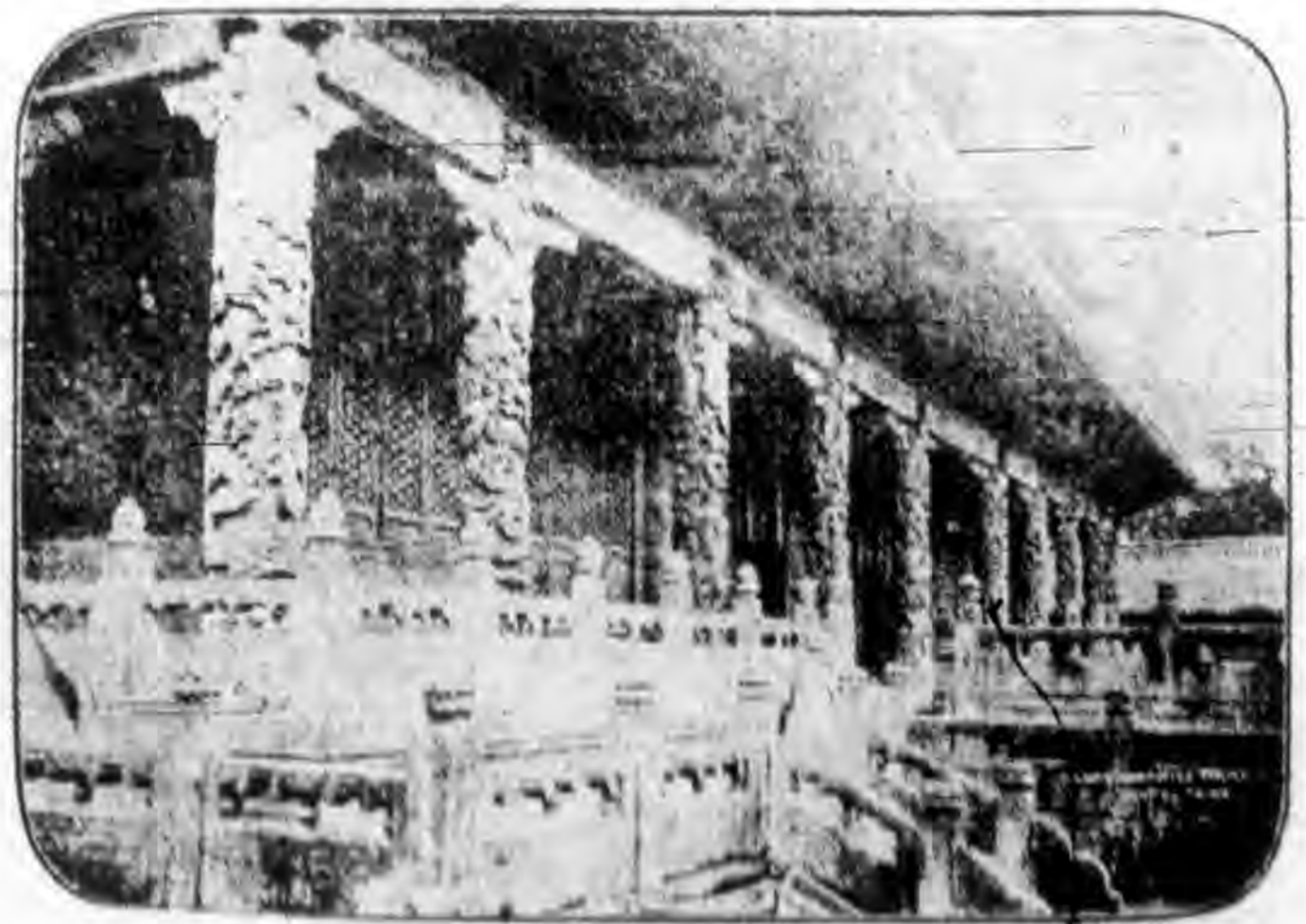
奎文閣即書樓是為藏賜書之所高七丈四尺而闊九丈內深



至聖廟金聲玉振坊



(一) 殿成 大廟聖至



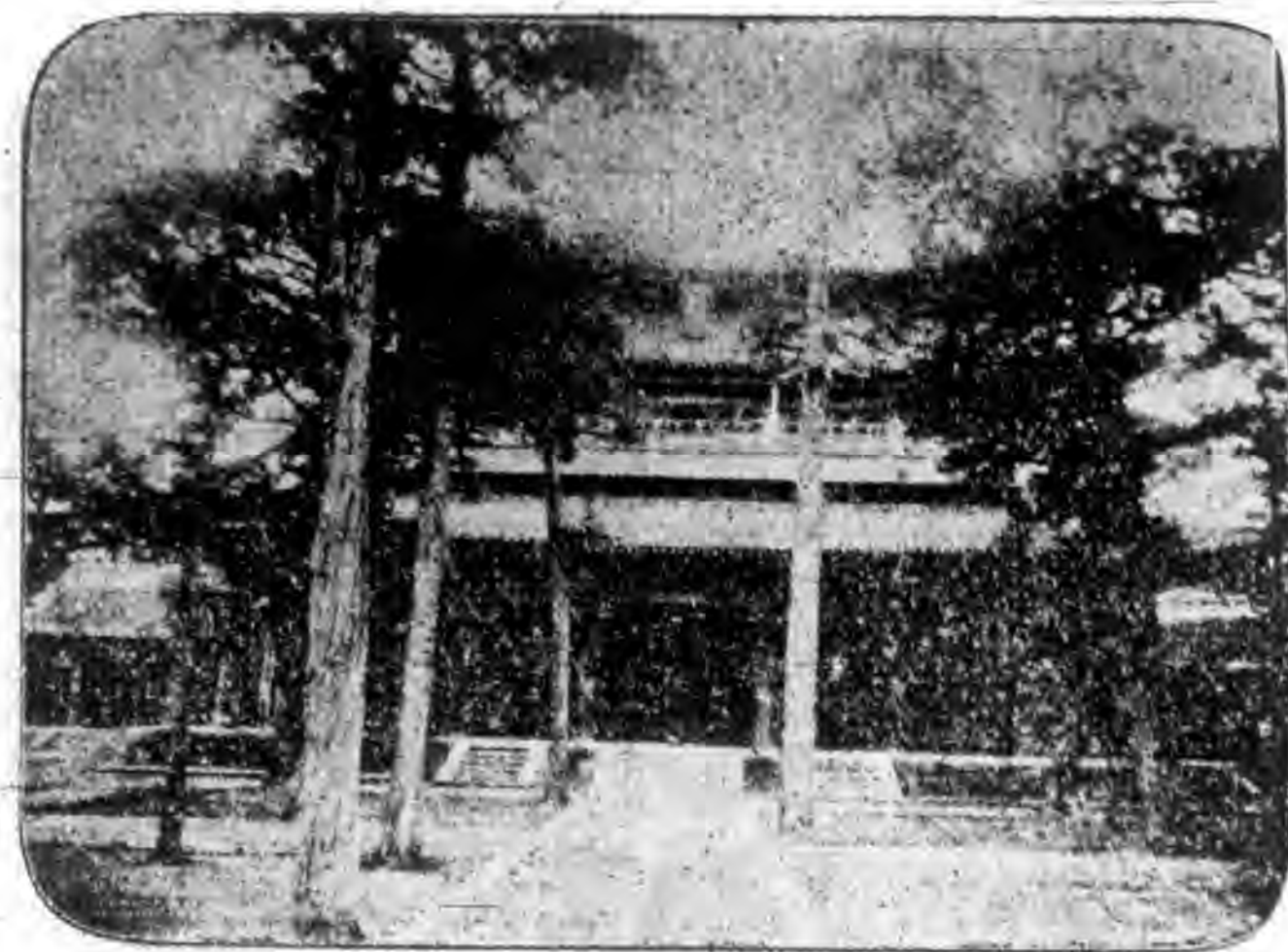
(二) 殿成 大廟聖至

五丈五尺前面擊簷俱石柱閣兩旁各有便門三間門左右各有屋十五間

歷朝碑文在奎文閣後碑亭共十三座內四座爲清御碑餘爲漢唐宋元金明諸碑最有名者爲漢永壽二年魯相韓
 勒碑延熹七年泰山都尉孔宙碑建寧二年魯相史晨碑建寧四年博陵太守孔彪碑北魏正光三年魯郡太守張猛
 龍碑唐開元七年修孔子廟碑天寶元年堯公頌碑宋太平興國八年重修文宣王廟碑大中祥符二年孔廟賜物碑

及孔廟勒牒碑金承安二年重修至聖文宣王廟碑元大德十一年闕里宅廟落成後碑至大四年仁宗祭告宣廟碑
延祐七年祭孔廟碑

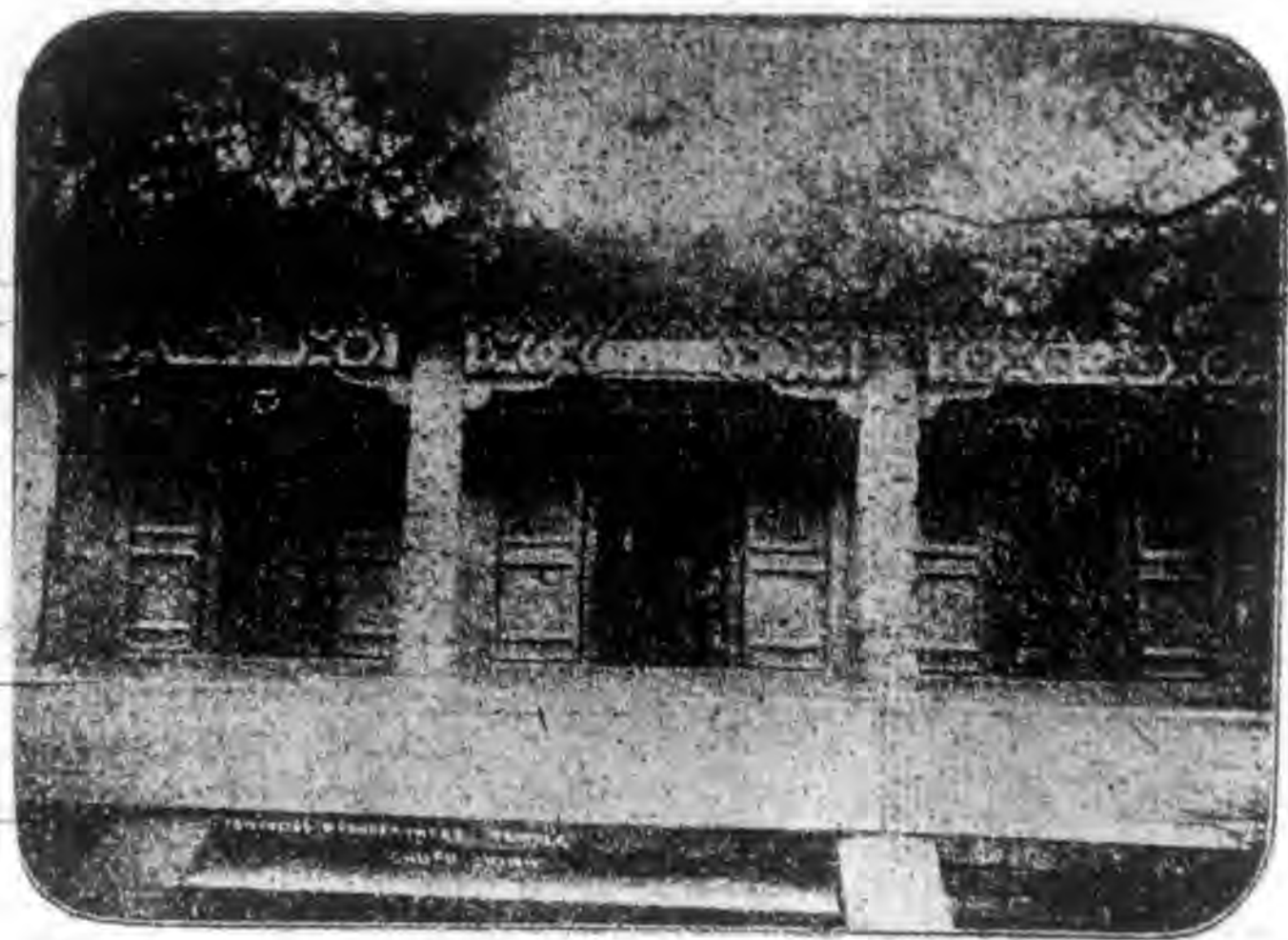
大成殿在杏壇北共九間兩簷高七丈八尺面闊十三丈五尺內深八丈四尺前面用盤龍石柱技術精妙兩山及後
簷俱用鏤花石柱詔蓋黃琉璃瓦下設罍廡正殿設至聖孔子像南向四配十二哲分侍於旁兩廡在殿左右各五十



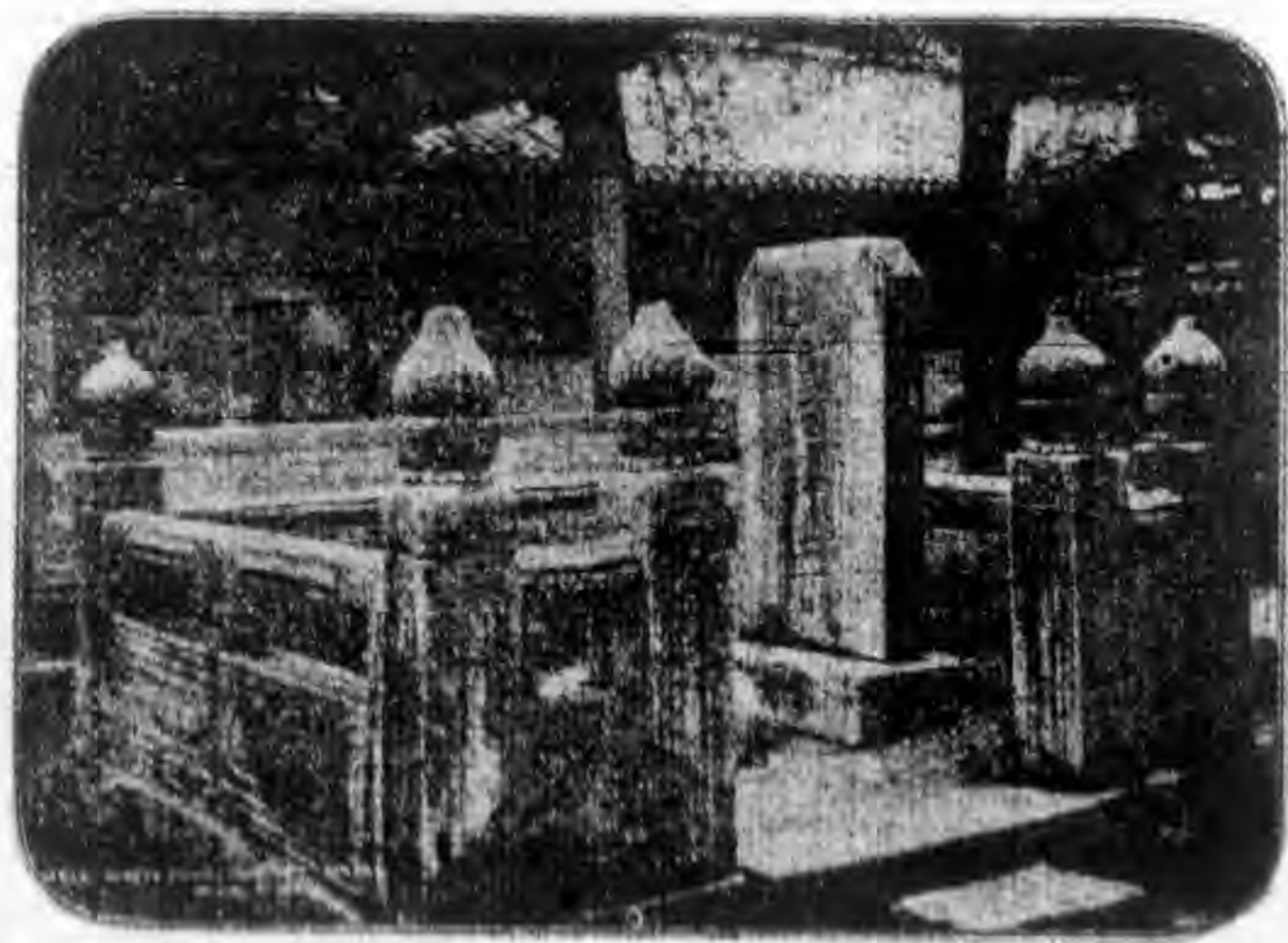
至聖廟奎文閣



至聖廟杏壇



至聖廟崇聖祠



孔宅故井

間祀先賢先儒

崇聖祠在大成殿東有孔子故井井西爲魯恭王懷孔子舊宅聞金石絲竹之聲者其地有金絲堂藏歷代樂器明李東陽有金絲堂銘序

杏壇在大成殿前卽先聖講道之遺址漢明帝幸孔子宅亦嘗御此命皇太子諸王說經於堂上後世常以爲殿宋天監中四十五代孫孔道輔監修祖廟增廣殿庭移大殿於後因講堂舊址甃爲壇環植以杏

▲7. 顏子廟

孔林古檜在大成殿左側按闕里志夫子手植檜三株有二株在贊德殿前高六丈餘圍一丈四尺其文左者左紐右者右紐其一株在杏壇東南隅高五丈餘圍一丈三尺其枝盤屈世謂之再生檜晉永嘉三年枯死隋義寧元年復生其後數枯而復榮明弘治十五年又燬於火尙有餘幹清雍正十年生新條至今猶存

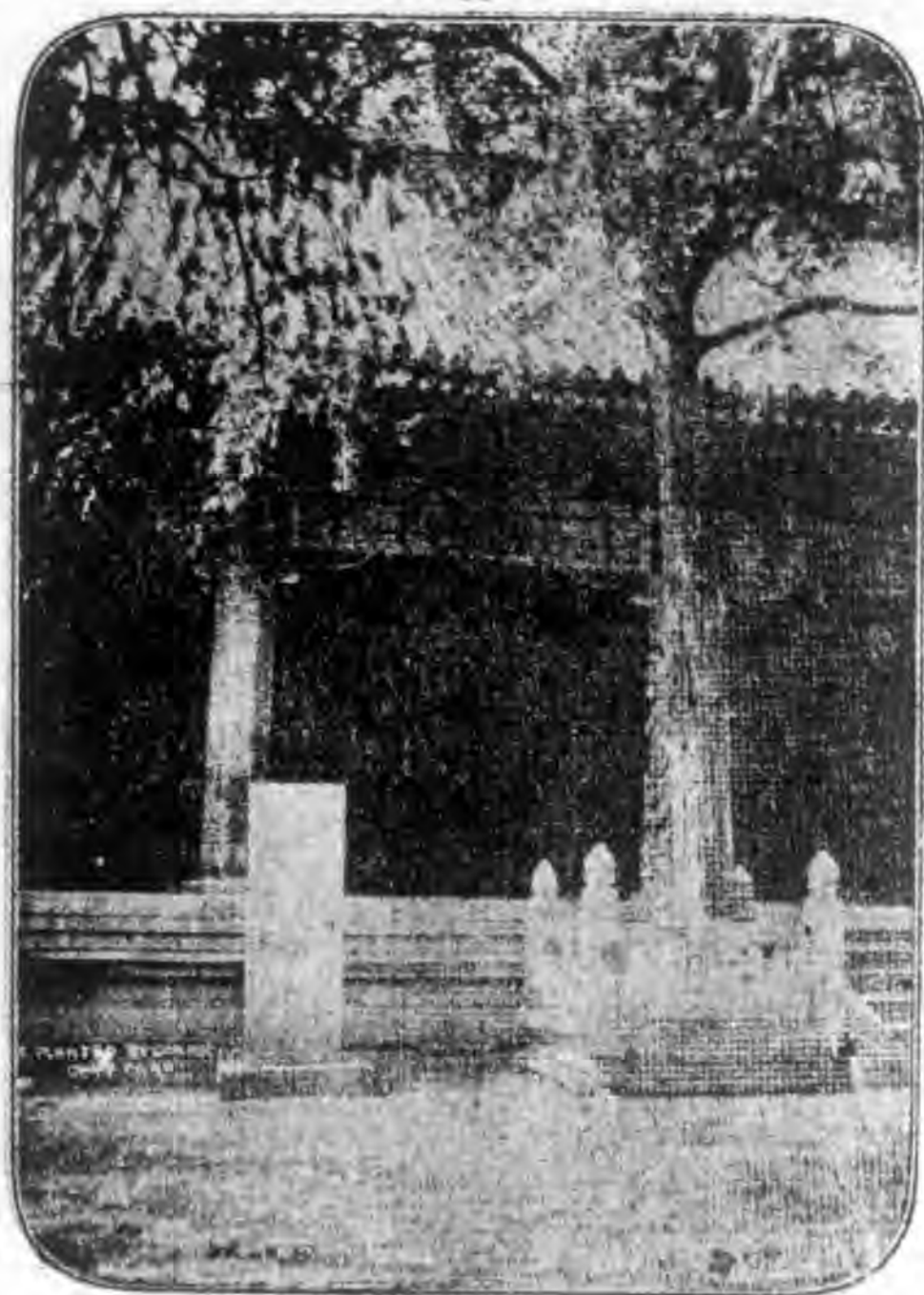
在聖廟東北約六百步門外大坊三聯曰復聖廟內有陋巷井亭及陋巷故址碑井極古亭亦玲瓏正殿之右有白虎皮松大可四五圍覆陰如蓋階下有顏樂亭相傳顏子嘗鼓琴於此更有退省亭清乾隆御製詩碑在焉



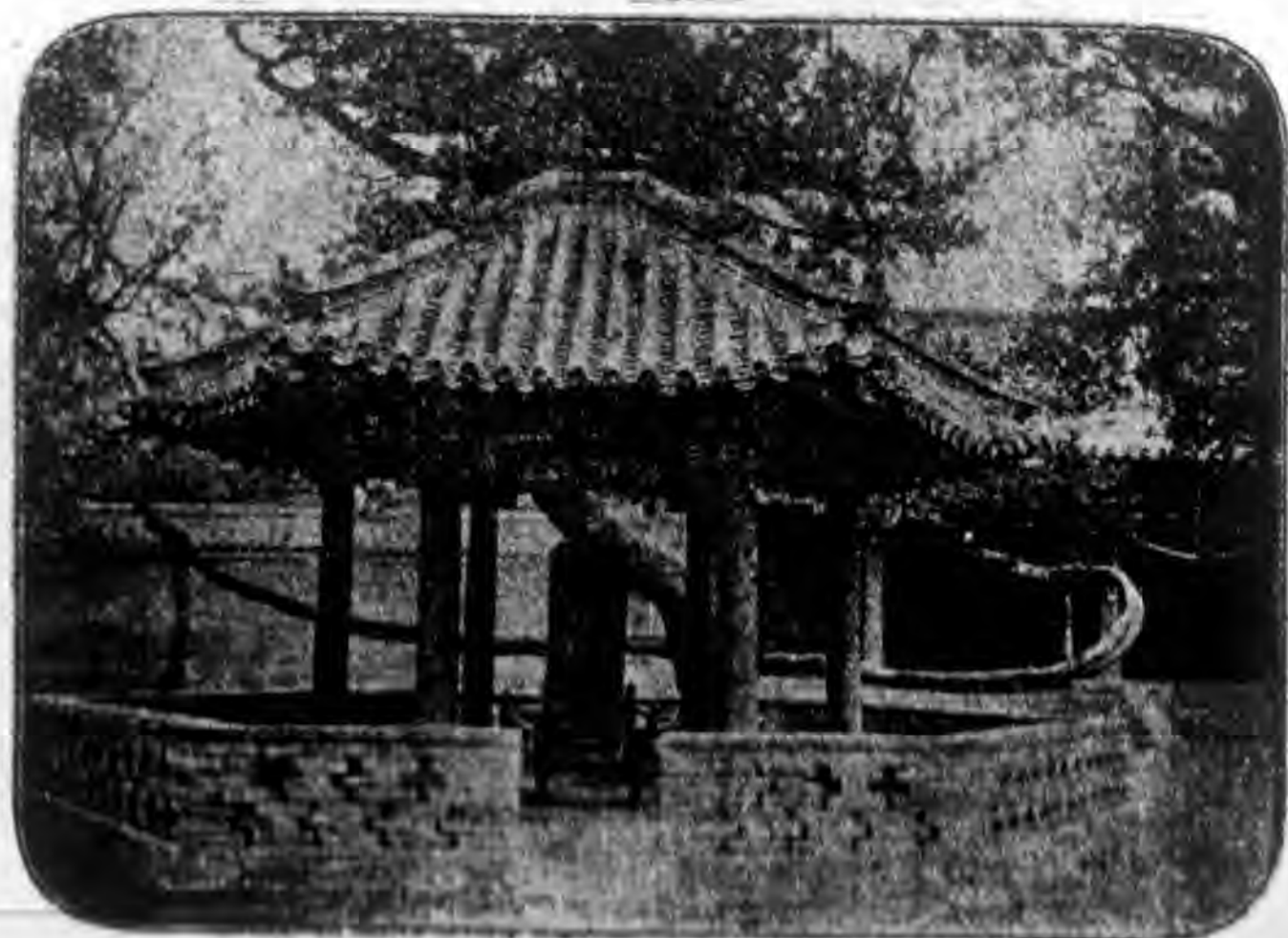
廟 聖 復



殿 聖 復



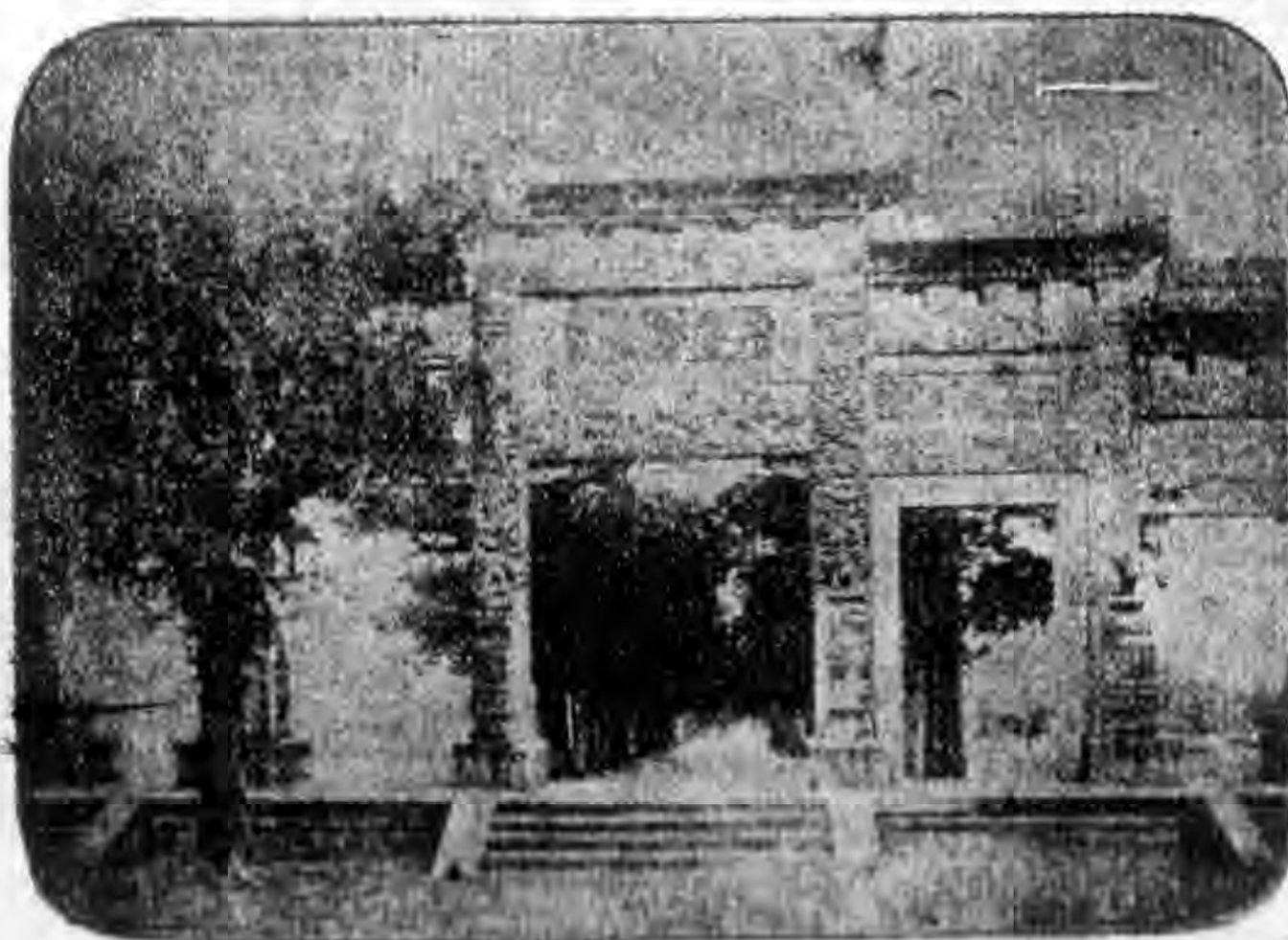
先師手植檜



陋巷井



顏樂亭



至聖林萬古長春坊

▲8. 至聖林

在城北二里許距站約二十里而株背泗兩旁松柏相對植立南為金道碑次為萬古長春坊左右碑亭二明萬歷二十二年巡撫鄭汝璧及巡撫連標所題次為至聖林坊東西列垣如殿坊外有村或曰即孔里也其北為至聖林樓門門以內東為宋真宗輦路西為洙水橋橋北為享殿門左為思堂前為思堂門門之北為享殿甬道中置一石鼎旁列兩翁仲左執笏右按劍並元豹二角端二華表二後有古楷相傳為子貢所手植殿之北稍西為至聖墓馬鬣長封石

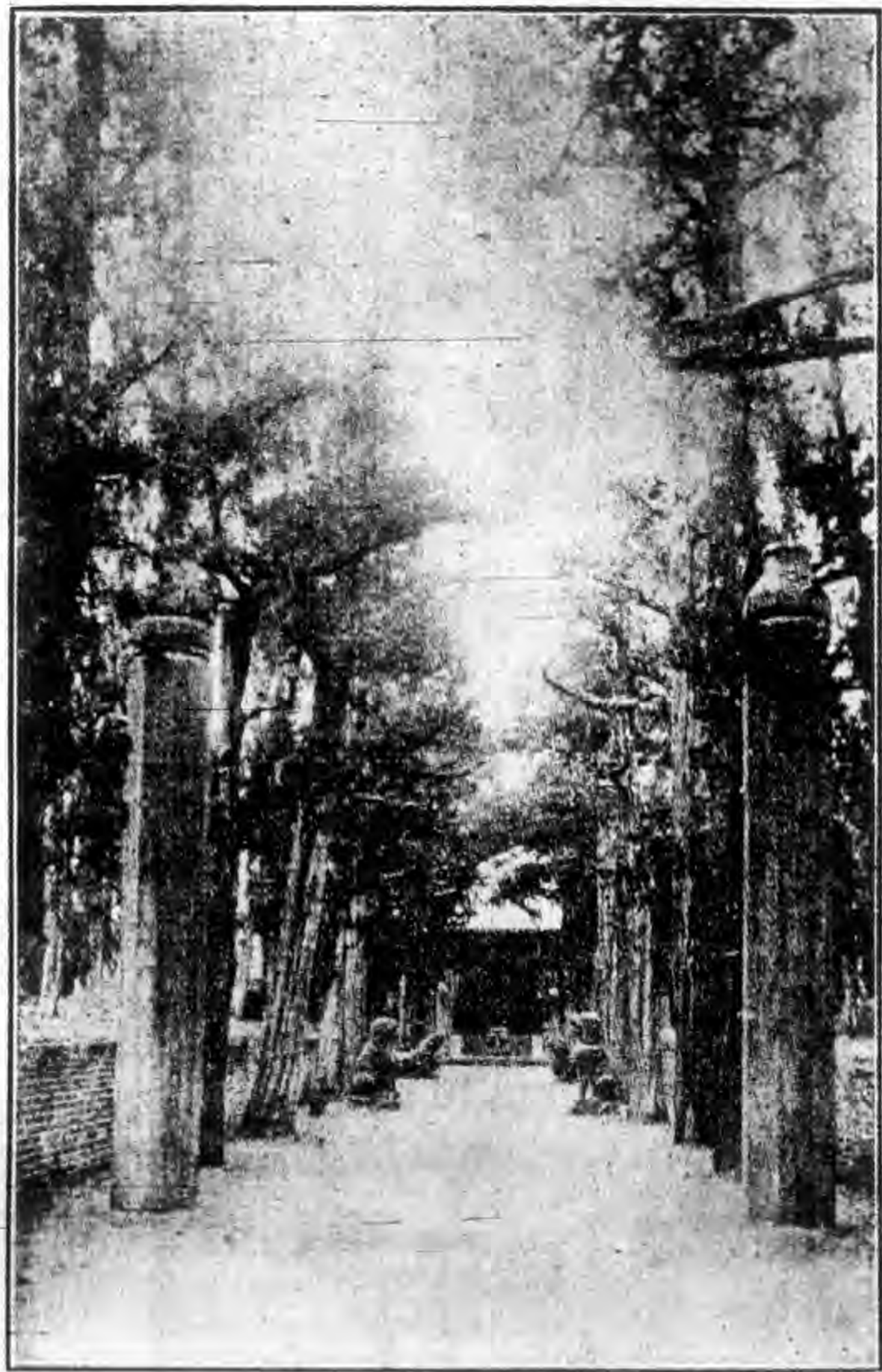
壇猶在又有二碑其一卽爲宋宣和之舊碑左爲子思墓右爲伯魚墓聖裔諸墓多在東南子貢廬墓處則在西側聖墓上生蒼草旣凋復青一叢五十莖恰符大衍之數又有所謂文蟲者形似蟬而小每至春時卽鳴於樹杪若琴瑟笙簧之奏焉墓東有三亭最北爲宋眞宗駐蹕亭其南二亭則清聖祖高宗齋沐處也又洙泗書院在聖林東二里許相傳爲孔子自衛反魯設教之所書院有重門中爲正殿



至 聖 林 坊

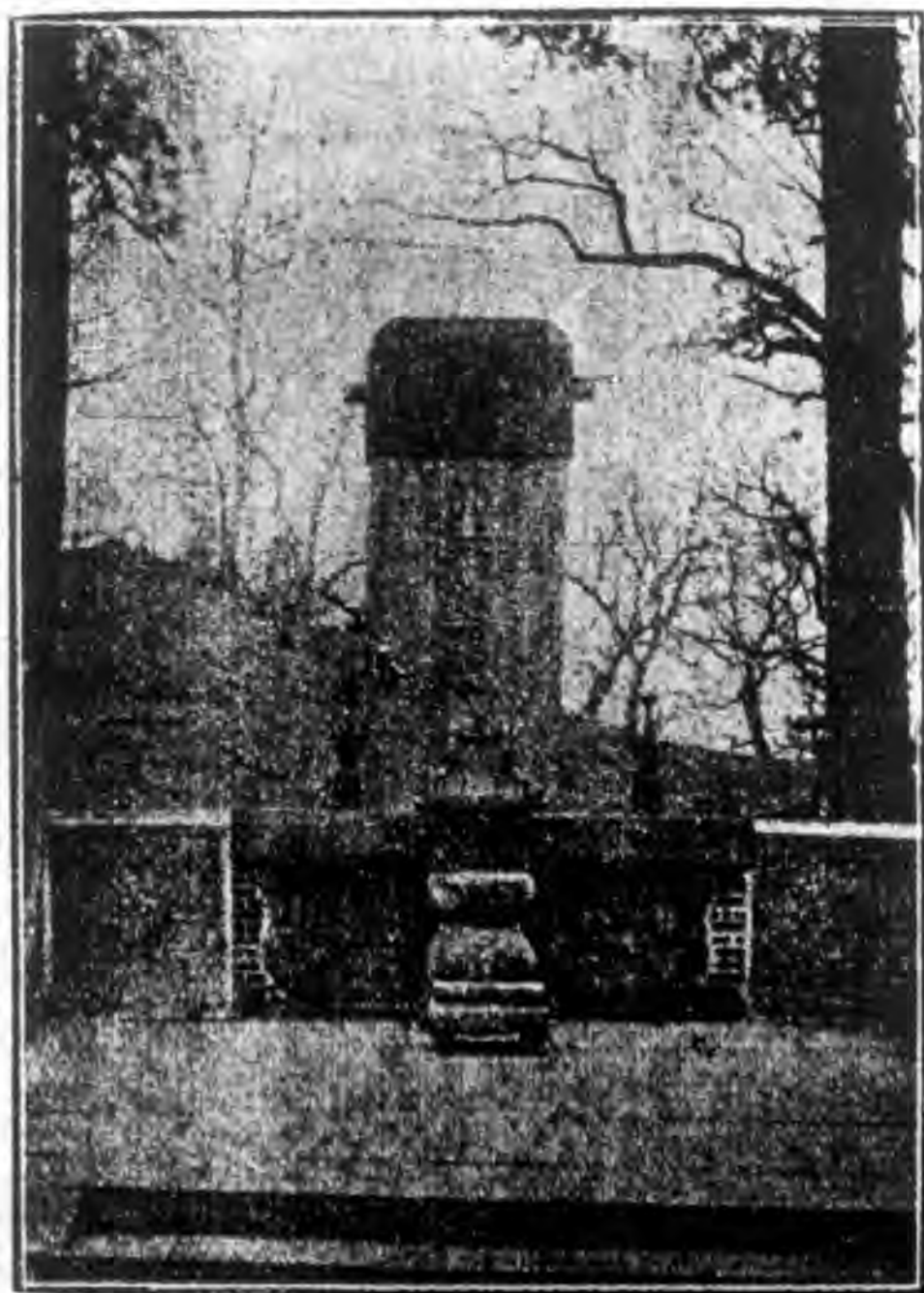


至 聖 林 樓 門

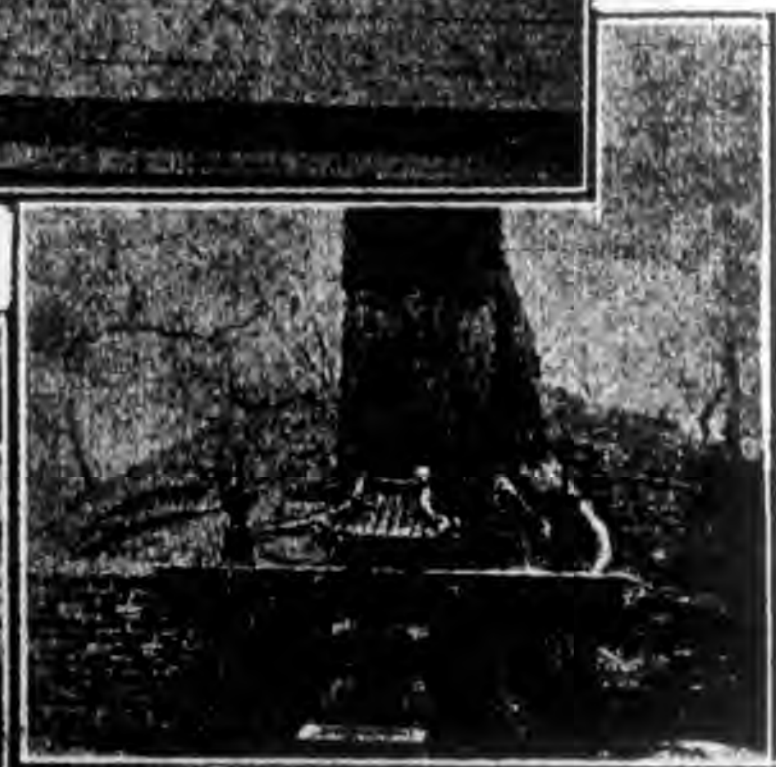


至聖林享殿

墓 聖 至



墓 思 子



墓 魚 伯

津浦之聲 第六期 津浦帶



孔宅古楷



至聖林駐蹕亭

▲9. 顏子林

在城東南十餘里防山之陽有碑篆曰魯竟國復聖公墓明嘉靖年間所立墓前石楠二株可三四十圍傳是顏子手植

▲10. 夔相圃

在聖廟西約一百二十步元泰和四年衍聖公孔元措築臺於中割其西為儒學東仍為圃以存古蹟垣外石碑一明御史郭本所題

▲11. 舞臺

距城南約二三里許一名雲壇水經注所謂雲門南隔水有雲壇者是也道左西向側立一碑壇基面南高二丈餘旁有老柏七株西南隅有石刻明萬曆十一年吳同春所題鳳翔千仞四字又後數步爲聖賢樂趣碑旁題小字有聖賢樂趣不在山水之間等語

▲12. 防山

在縣東二十五里周九里高三里望之如防俗曰筆架山山北十里有啟聖王墓卽禮記檀弓所謂防墓是也俗曰梁公林其東南隅則聖兄孟皮之墓在焉

▲13. 飯山

一名九仙山又名九峯山在縣北四十五里山有九峯山之北有白雲洞南有黑龍潭

▲14. 龍門山

卽石門山山上有石門寺元時明全真觀明永樂間改名玉泉寺峯巒幽邃難以紅樹蒼藤足資遊覽

▲15. 泗水

發源於泗水縣東陪尾山源有泉四四泉同發因以爲名西流至其縣北八里合爲一流經曲阜等縣以達濟寧禹貢所謂泗濱浮磬卽指此明吳寬有詩云四源同一水古河因以名望之渺千頃永日汪然清蕩搖鄒嶧山映帶兗州城餘波入漕渠資國功匪輕本路所設之泗水橋在站南三十餘里橋有九孔共長二百七十公尺亦路橋之稍大者

▲16. 沂水

在城南二里卽會點所云浴乎沂者是也發源於尼山智源溪諸泉之西流至縣境入於泗

▲17. 洙水

在泗水之東北由泗水縣境西流至孔林墓門外有洙水橋橋南建石坊坊左右有下馬碑

▲18. 遠泉

在城東南三里左傳魯鍼季賦億叔歸及遠泉而卒卽其地也魯侯作宮於其上曰泉宮金時立大明禪院後改爲龍王廟是泉之西南與縣境諸泉相會汎濫雜呈漣漪在目

四十七、

吳村車站

(山東曲阜縣轄)

距浦口車站九百七十七里二九
距天津總站八百三十五里二八

自曲阜車站至此計程十九里有奇地甚荒落洙泗間一小村也在曲阜城西北二十六里

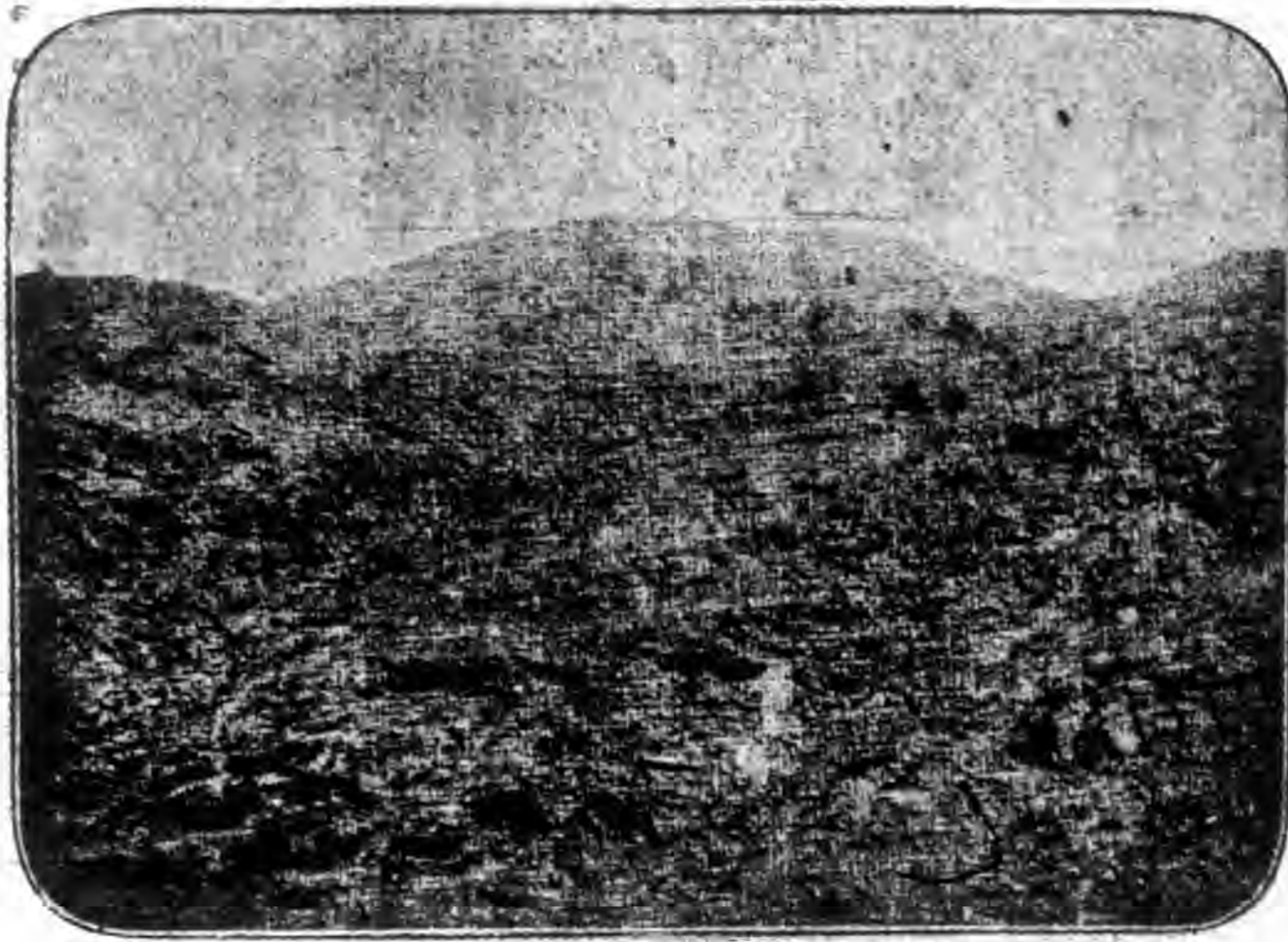
▲交通 東通泗水縣城計程四十里至費縣一百里

名勝

▲1. 駝羅山 在村之東北距站二十里有奇亂峯絕礪青翠層互上有石門寺每逢舊歷三月十五日為廟會之期登最高峯可望

泰嶽之頂

▲2. 九山 在站北十五里有峯與駝相連青縹之色互相掩映中有一洞可藏千人相傳為顏子洞



(一) 山 九



(二) 山 九

四十八

南驛車站

(山東寧陽縣轄)

距浦口車站九百四十七里五二
距天津總站八百〇五里〇五



九山顏子洞

自吳村車站至此計程三十里有奇南驛在寧陽縣城之東北七十里為一小村五日一市較之附近各地猶繁盛站北八里之齊密地方近日開有煤礦名曰華豐公司產額尙富其地小礦亦不少

名勝古蹟

▲1. 義姑廟

在站東孔家村二里許此廟不知建於何年內供妻女像相傳春秋時齊人伐魯有民婦於急難中棄子救姪魯君高其號為義姑後人為之立廟廟內有古柏一株大可數圍望而知為千百年前遺物也

▲2. 鳳凰山

在站之西南十五里從前開銀礦因辦理不善經官封閉

四十九、大·汝·口·車·站

(山東泰安縣轄)

距浦口車站九百六十八里〇九
距天津總站七百八十四里四八

自南驛車站至此計程二十里有奇此地瀕大汝河又曰汝陽鎮向爲繁盛之區中經兵燹日漸寥落設站通車以後稍復舊觀惟本地無大富商大宗貿易多是天津濟南青島煙臺販客在此購收各糧土貨者過站卽爲大汝河橋共八空長三百六十米達亦本路一大橋也

▲交通 棗德鎮距站五十里天寶寨距站亦五十里

名勝古蹟

▲1. 唐·竹·溪·六·逸·遺·跡 在徂徠陽二聖宮唐李白客任城與孔巢父韓準裴政張叔明陶沔居徂徠山日沈飲號竹溪六逸

▲2. 宋·徂·徠·先·生·石·介·故·里 在徂徠北橋溝村介居徂徠山下以易教授人稱徂徠先生今汝河岸石氏先塋在焉有康定二年石

刻之先塋表介墓亦在其地又徂徠北讀書堂爲徂徠書院舊址

▲3. 元·居·士·許·衡·演·易·齋 在徂徠二聖宮衡爲元代理學名家此齋卽其講演易理之處也又居士麻茂之貧樂巖亦在二聖宮

▲4. 大·汝·河 發源於泰山之麓在車站南水清而甘天然之石層疊成片有蝙蝠燕子蝴蝶魚蛇樹木各形狀巖翹分呈枝葉顯露

其中蝙蝠燕二種最多黑色灰色二種爛然可觀土人稱爲燕子石嵌以木邊可作屏鏡又有二種一曰螃蟹石石作方形色灰每一石上有天然紋如蟹作黃色多少不等東省多購之 補硯屏及掛屏一曰秀花石以極精之工磨鑿成物其花紋能分五彩其質亦精細異常瑩澈如玉

▲5. 徂·徠·山 在站東三十五里巨石巉巖一上三十里山名甚古亦曰尤徂前代文人墨客多居於此山之東今有光化寺寺內石

刻如北齊之經元代之碑頗足供好古者之搜探焉

▲6. 靈應泉 在站東北十八里自平地湧出有縈莎漱鮮之致

五十、

東北堡車站

(山東泰安縣轄)

距浦口車站九百九十三里二三
距天津總站七百五十九里三四

自大汶口車站至此計程二十五里有奇地為山下一小村在大汶河之北約五里荒落無甚可紀附近村莊有滿莊與德南留北留等

處惟滿莊貿易稍盛餘均不及

▲交通 距南留十五里距滿莊十八里距茅茨三十五里距嬰德七十里距天

保寨七十五里

名勝

▲波羅山 山內有寺觀七十二處頗堪遊覽惟近為萑苻出沒之區遊人多於

農隙結隊前往

泰安府車站

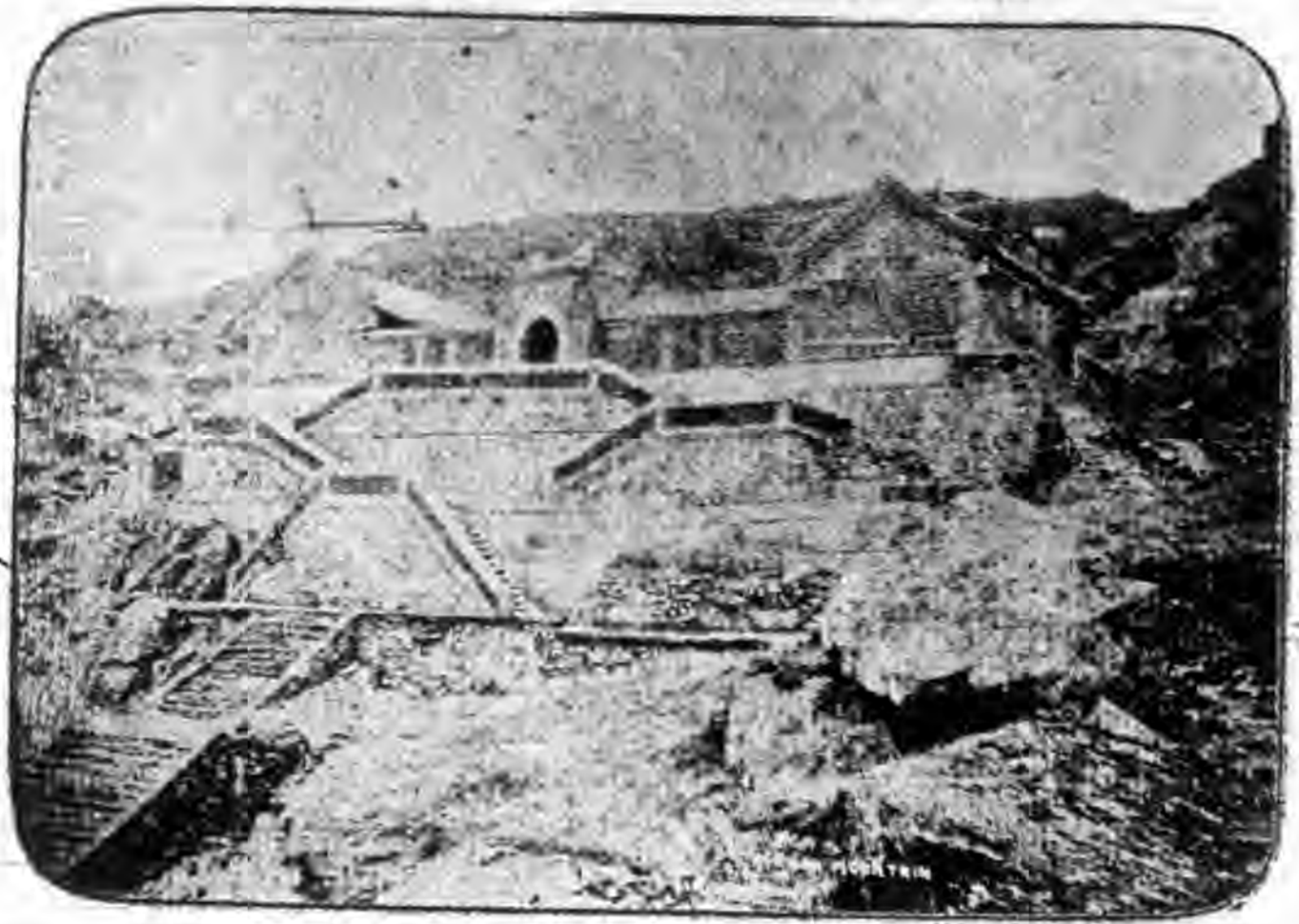
五十一、

泰安府車站

(山東省)

距浦口車站一千〇十六里七七
距天津總站七百三十五里八〇

自東北堡車站至此計程二十三里有奇泰安府為禹貢兗州之域春秋時為齊之南境魯之北境秦屬齊郡漢為博蕪奉高三縣地屬泰山郡北魏改博縣曰博平隋改博平為博城改奉高曰岱山又改博平曰汶陽唐於縣置東秦州又析置梁父肥城羸岱四縣後改博城曰乾封宋改曰奉符金初為泰寧軍尋改為泰安州清雍正十三年始升為府又置泰安等縣屬之民國廢府存縣沿用其名泰岱為中國五嶽



泰山孔子廟

之首即在境北嵯峨百里俯視諸山皆成培塿為路線之第一名勝

▲交通 車站距各山及堪遊覽之處皆不甚遠雇用本地山橋即可往遊遠如

西至天明店三十里至肥城九十里西南至張夏四十五里南至滿兒

莊三十五里東至水北六十里至萊蕪縣一百十里均由陸路可通

名勝古蹟

▲1. 周明堂舊基 城東北佛峪寺傳為明堂舊基考明堂為古帝王巡狩朝諸

侯之所封禪書曰天子從禪還作明堂今則僅有遺蹟凡所

謂上圓下方三十六牖七十二戶半皆不可考矣

▲2. 孔子廟 (參閱下圖)

在岱頂孔子崖下秦岱為衆山宗主孔子為群儒宗主建廟於此

足起後人之景仰焉

▲3. 岱廟 在城內西北隅為漢時所建其制初為遙參門又為遙參亭後有

岱廟坊北為廟城堞方三里三丈門八中有歷代帝王碑及秦碑漢

柏唐槐等物並有溫涼玉圭一具係清乾隆三十六年所供獻以其上溫下涼故名

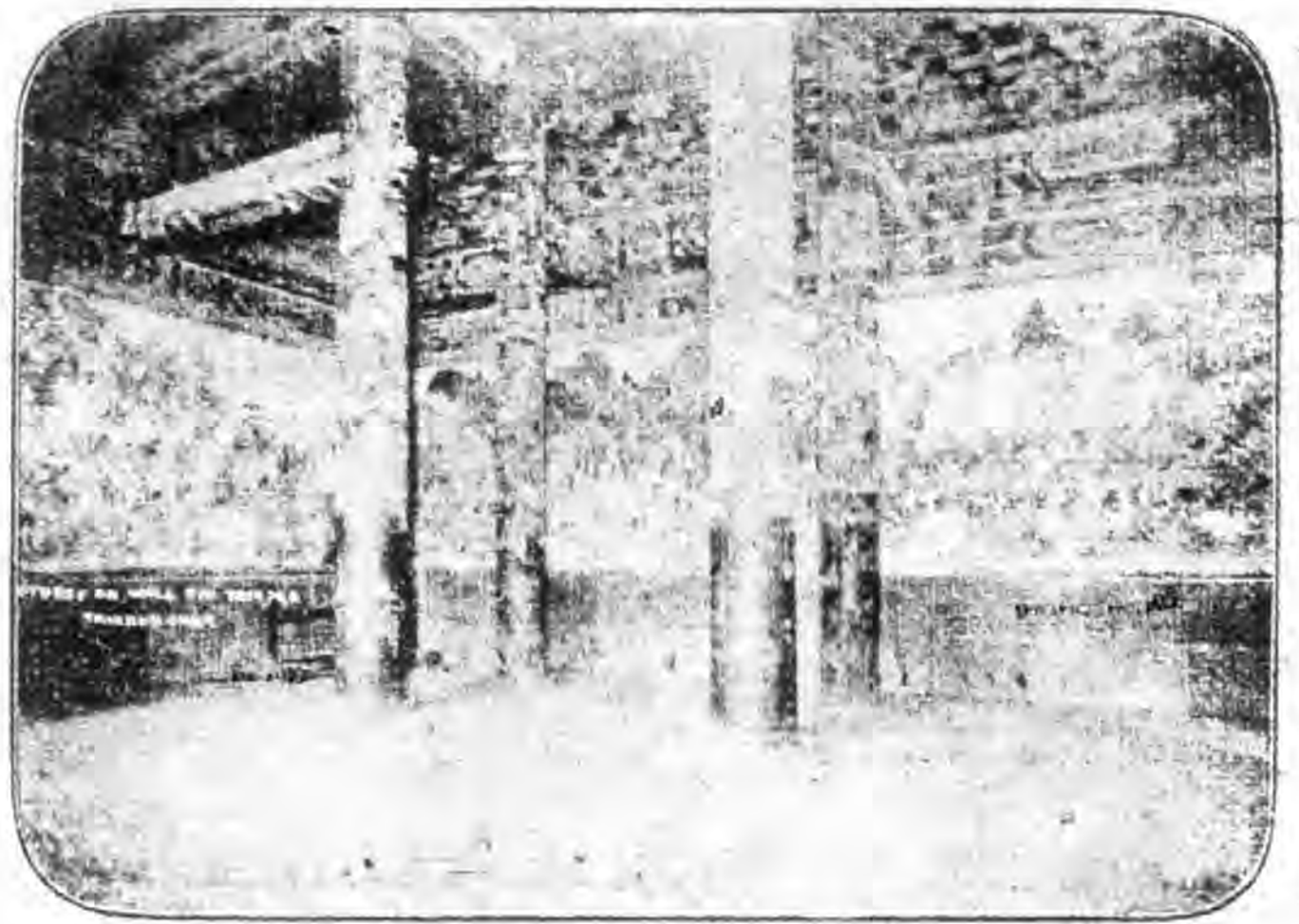
廟內以秦之泰山為最古其後歷代石刻按年代叙列於左以便考古者之探索

康謁岱嶽題名殘碑

顯慶六年

宋天貺殿碑銘

大中祥符二年



(一) 壁畫廟岱



(二) 碑畫廟岱

宋東嶽天齊仁聖帝碑銘

宋岱廟鐵桶記

宋錢伯言游覽記碑

宋重修東嶽廟碑

大中祥符六年

建中靖國元年

宣和元年

宣和六年

金重修東嶽廟碑

元長春觀碑

明御製東嶽除封號文碑

明御製東嶽祝文碑

明重修東嶽廟碑

大定二十二年

中統二年

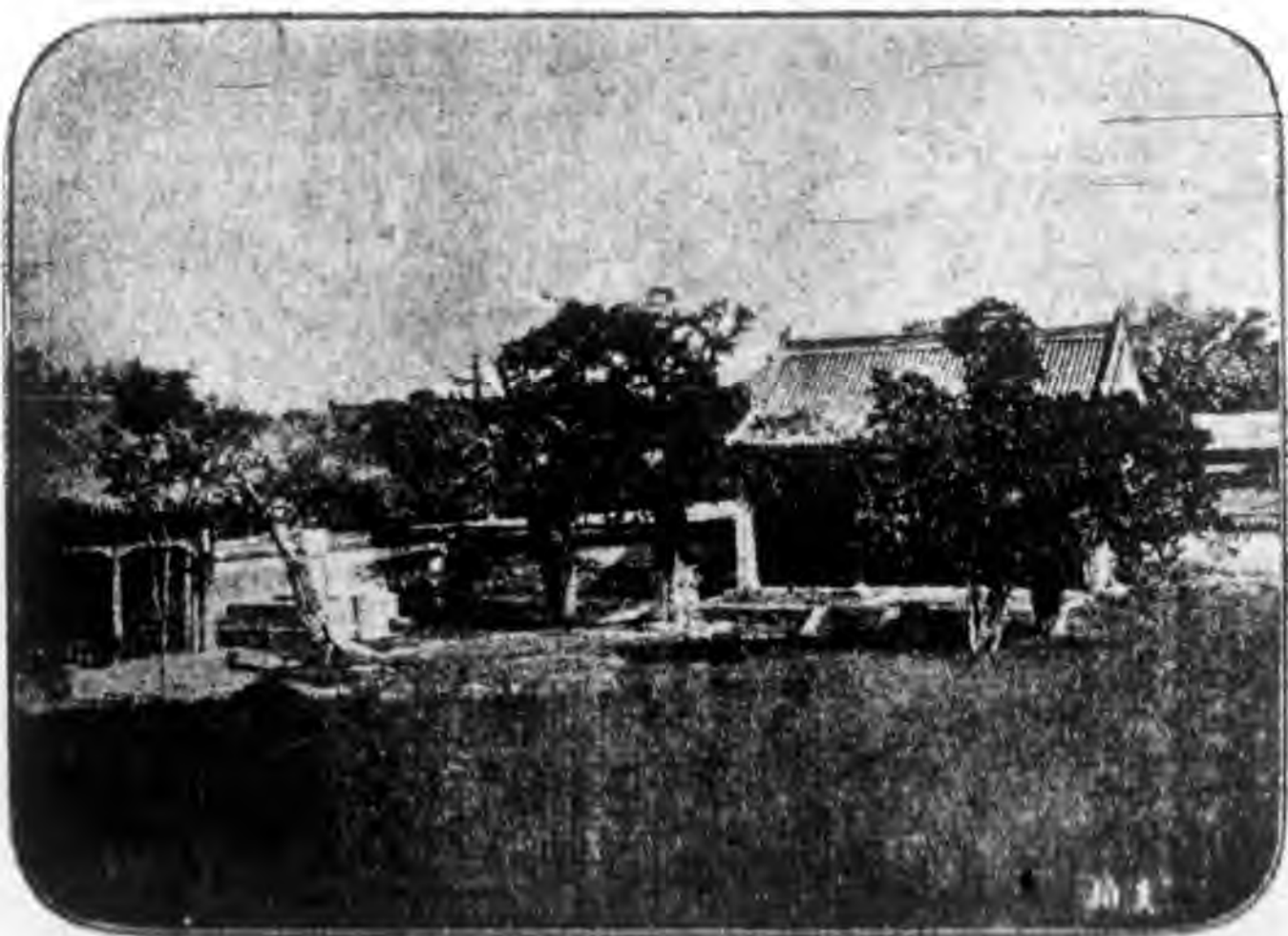
洪武三年

洪武十年

天順五年



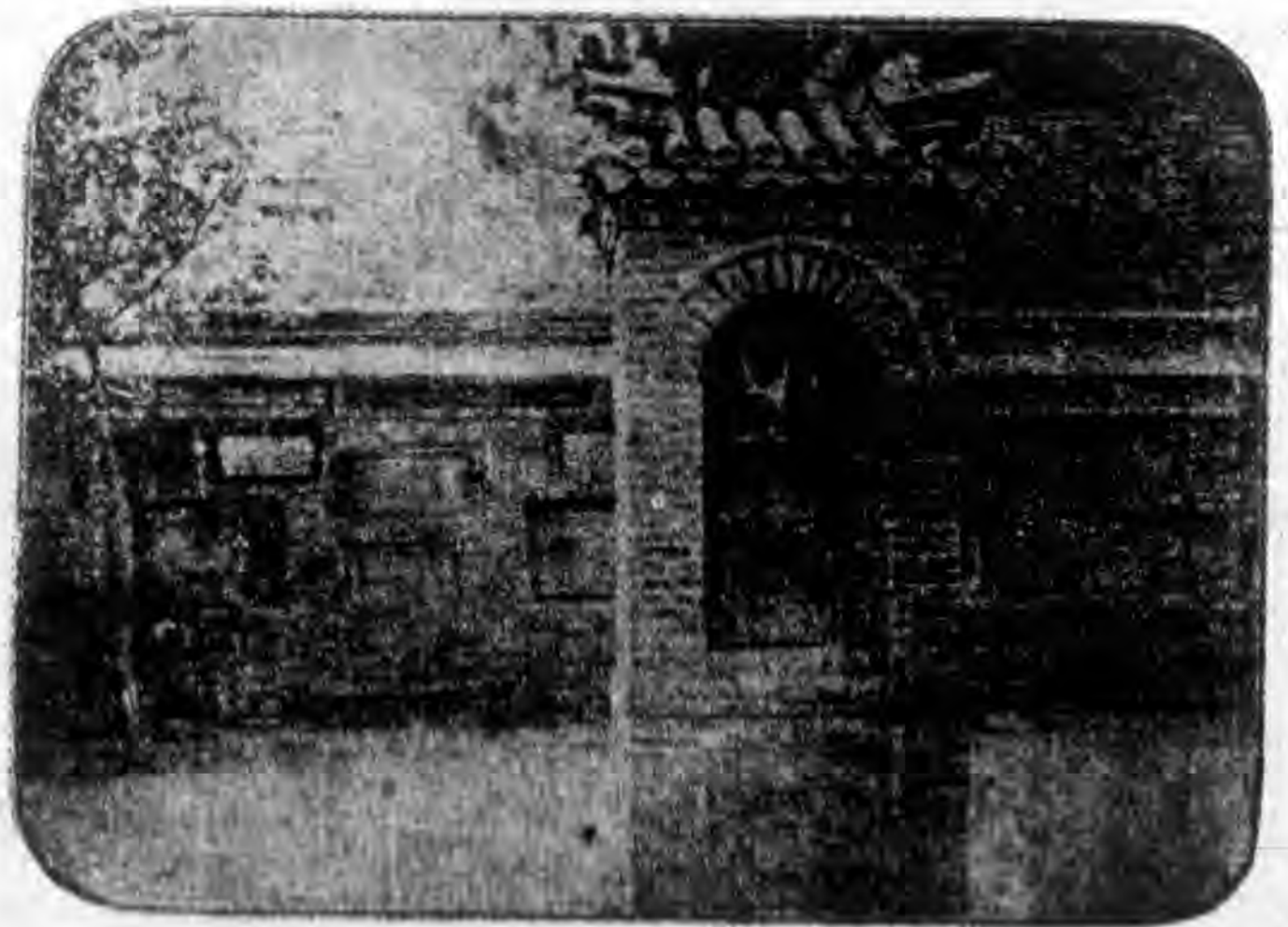
岱廟峻極殿



岱廟漢柏



槐 唐 廟 岱

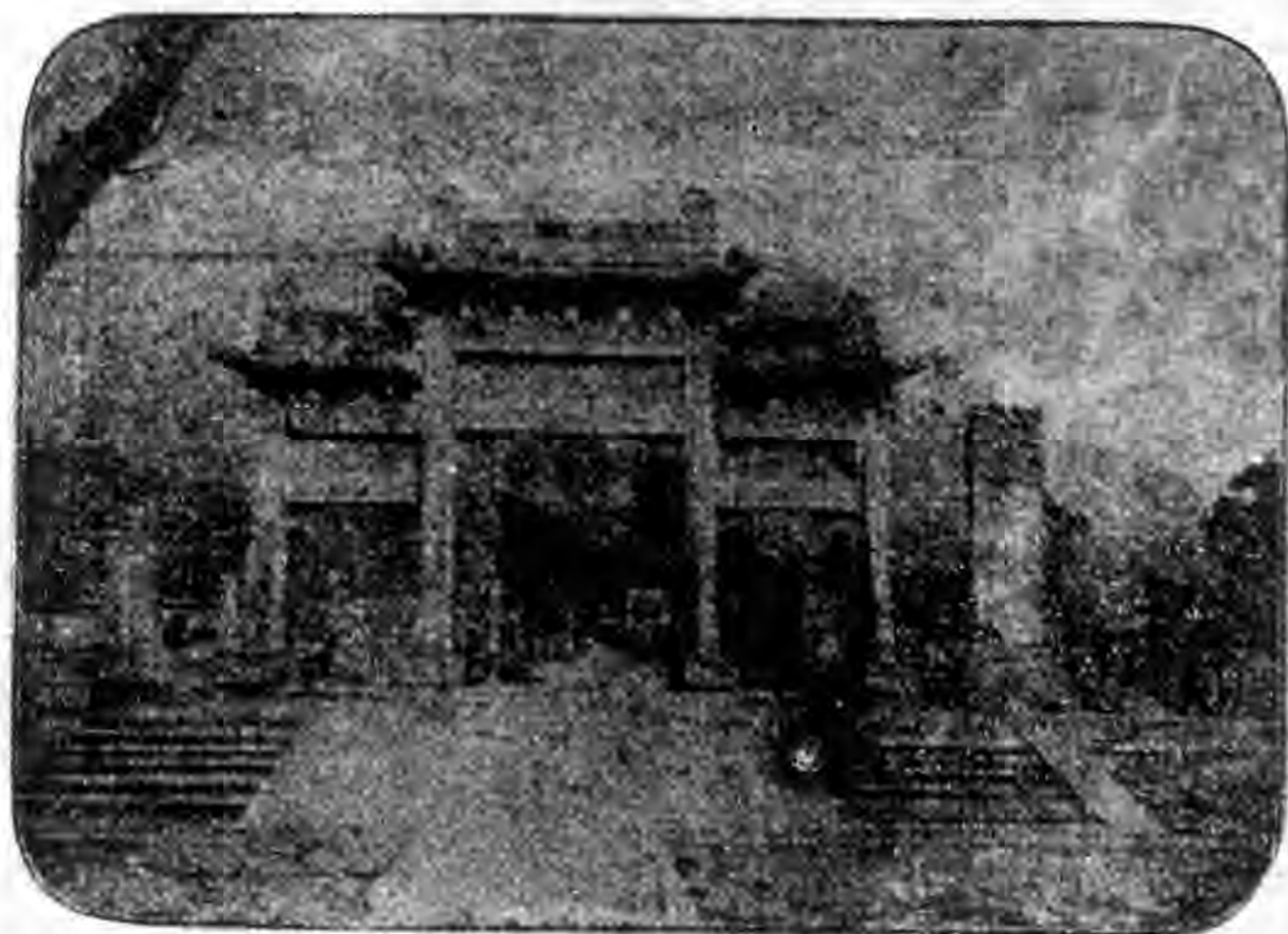


碑 秦 廟 岱

▲4. 柳下惠故里 在城東南柳里村村外有柳子墓又城內舊參將署西有柳子祠

▲5. 漢武帝社首壇 在城西南社首山考漢武帝太初元年冬十二月親禪高里祠后土望祀蓬萊幾至殊廷此山爲禪高里之處
社首壇卽在其地山陽又有石刻宋真宗社首壇頌

▲6. 唐宋封祀壇 二壇均在城南關外演武廳之東南



岱

宗

坊

▲7. 宋孫石胡三先生祠

在城內普照寺考石介字守道號徂徠先生少時與孫胡復胡安定同讀書泰山攻苦食淡以學行相切嗣故後人爲之立祠又有孫石二先生祠亦在城內

▲8. 靈應宮

在城西南二里餘爲明時所建舊名乾元觀後改天書觀後又改今名殿內有高可丈許之銅像十尊殿外有閣其椽瓦皆係銅鑄並有銅像七尊約高七尺俗稱此處爲銅廟

▲9. 代宗坊

在府城北門外一里登岱者自此始坊創於明隆慶年間其後漸圯至清雍正八年重建坊額係篆書

▲10. 泰山

自車站西北行約六七里卽至岱頂盤紆崇鬱隆崇峩峩瑤玉笏森列無際實爲宇內之鉅觀其中一邱一壑皆可記載累幅未能盡也茲叙其最著如左

▲甲. 高里山

在城西南三里餘卽史記封禪書所稱之社首山山極小上有塔其東北有廟內供閻羅酆都陰曹七十二司等神像歷代碑記數

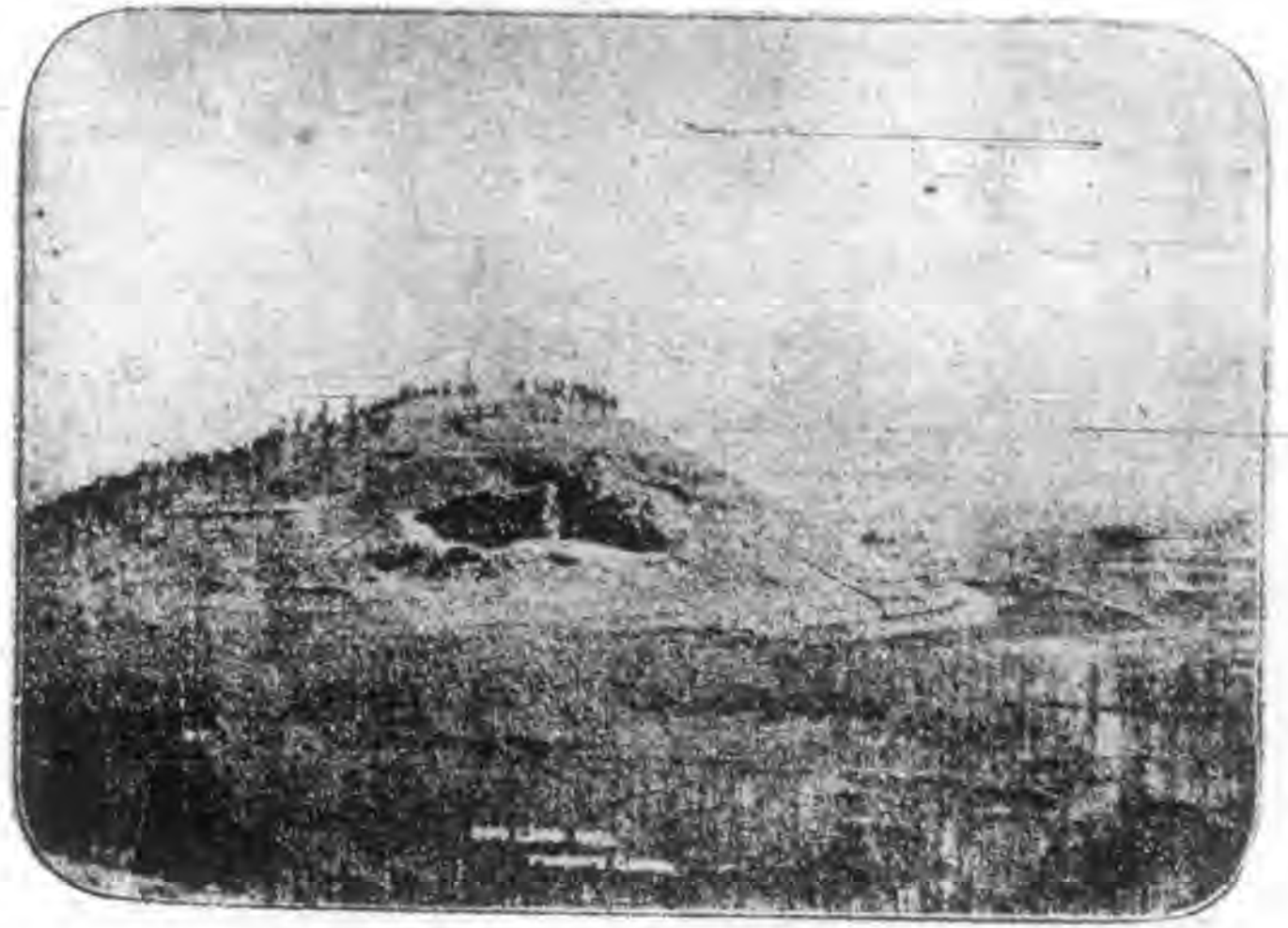
百座廟內有亭曰對岱亭以其正對泰山也夏間納涼甚佳

▲乙. 玉皇閣

在岱嶽峯下爲登岱必經之路廟貌不甚宏敞樹木陰森遮蔽天日殿前有廳可以眺遠俯視城市歷歷在目內有行厨遊山者取食甚便

▲丙. 王母池

卽古之羣玉菴內祀王母宋皇祐間煉師龐歸蒙居之賜紫服廟東有呂公洞傳爲呂公題詩石壁有虬對詩頂禮揮



高里山



玉閣

▲丁斗姥宮

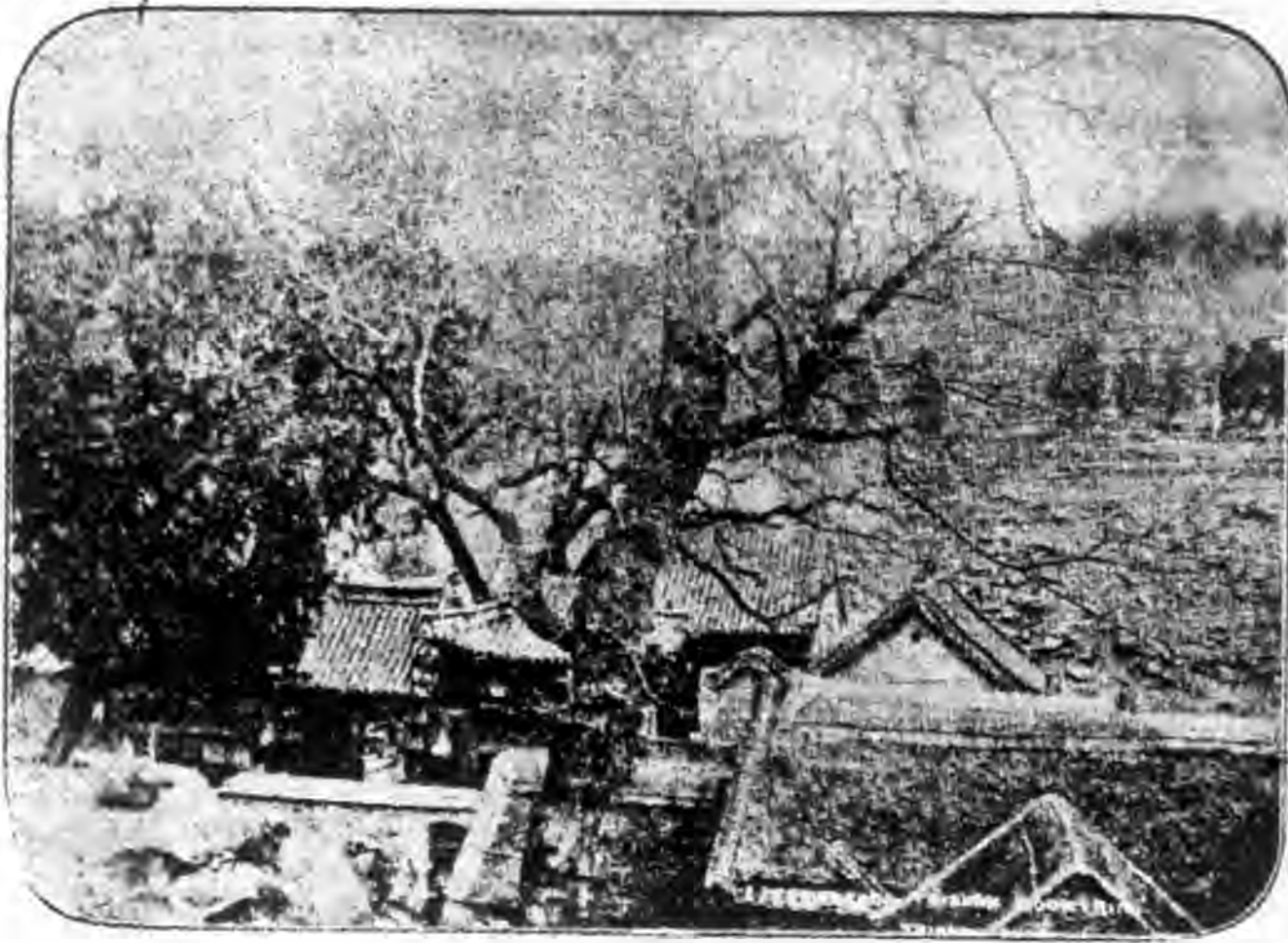
筆點其額遂化龍飛去洞北爲虬在灣岱史所稱王母池是也殿內石刻以後梁小蓬萊題名北宋安隆題名爲勝

▲戊經石谷

此宮爲斗姥所在地其內亦有行厨爲游山者所取資
 在斗姥宮東北宋陳國瑞題名石經谷石坪廣畝許古刻隸書金剛經於上字大如斗不記姓名年號殘毀過半明王世懋輩疑爲宋元人筆而無所指實按北齊武平時梁父令王子椿好內典嘗於徂徠山刻石經二俱隸書字跡古勁

與此如出一手則是經或亦子椿書耶

▲己水簾洞
經石谷北有石梁約十丈餘橫臥坡上水自石上倒倦而下清潔如練旁鐫水簾二字故名右有一亭亭後有巨石高丈許鐫龍泉枕三字亭外坡上石刻暴經石三字每字約八尺許其旁石崖如屏風刻高山流水四大并字記游詩字均蒼勁可辨明人手筆也



斗 姥 宮



經 石 谷

▲庚、迴馬嶺

以此嶺形勢斗絕清乾隆皇帝登山至此迴轡故有迴馬之名上有御製迴馬嶺詩三首

▲辛、東西橋

在斗姥宮之上雲步橋之下古柏森林排列無數曲徑蜿蜒依山傍水沿途石刻甚多又名柏洞

▲壬、雲步橋

飛瀑巖下為護駕河又名銀河複道行空故有雲步之稱焉

▲癸、御帳岩

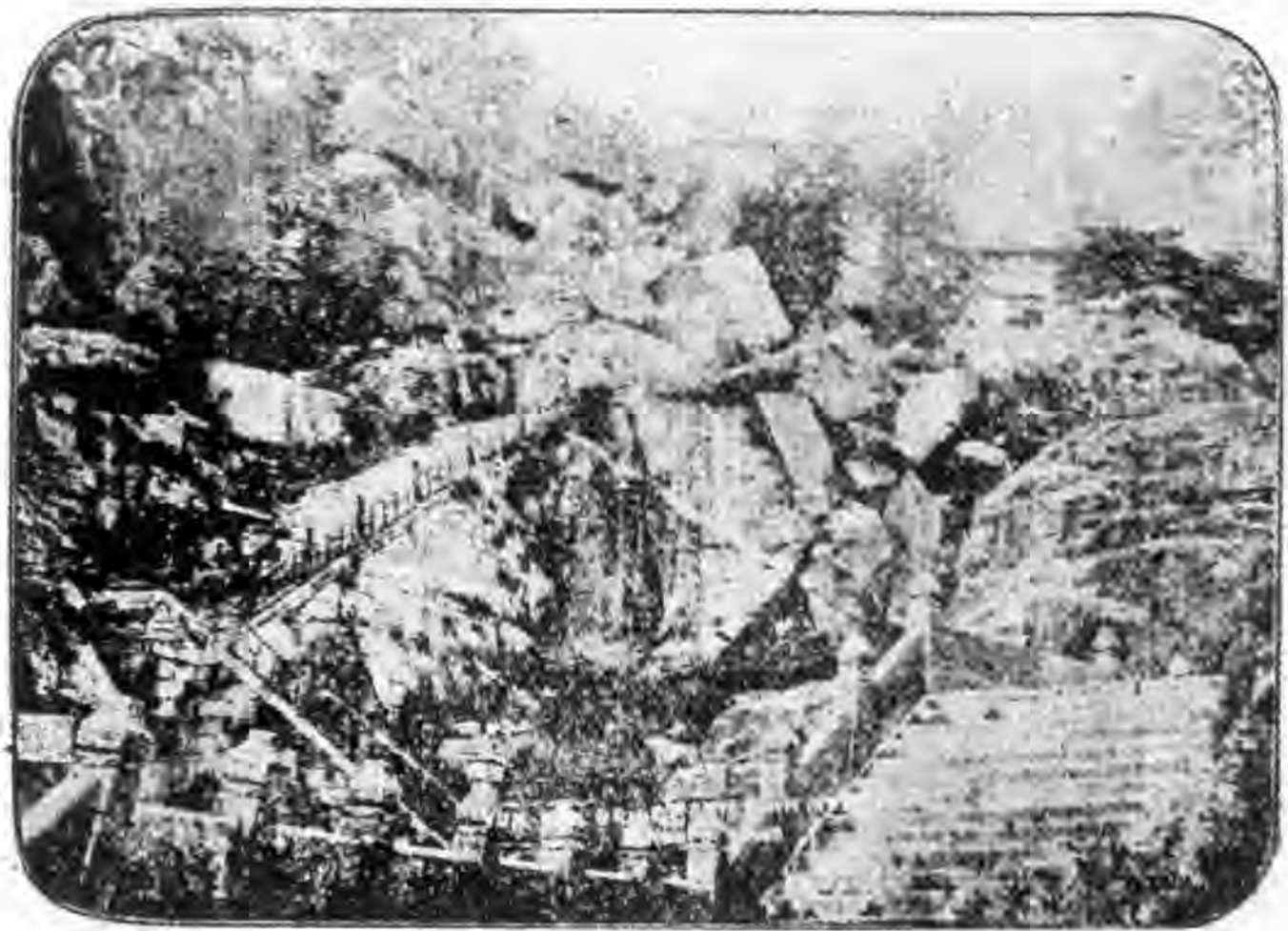
在岱南有秦五大夫松秦始皇封泰山風雨暴至休於樹下因封其樹為五大夫言松者始於應劭之漢官儀五大夫



嶺 馬 迴



橋 西 東



雲步橋



銀河

爲秦爵第九級後人沿譌襲謬遂謂爲松之封大夫者五耳唐人詠松詩有不羨五株封之句

▲子對松山

亦曰萬松山以此處之松樹排立兩旁遙遙相對因名松厄於石不能大以雲氣蘊溼而生枝皆作蛟虬形

▲丑大觀峯

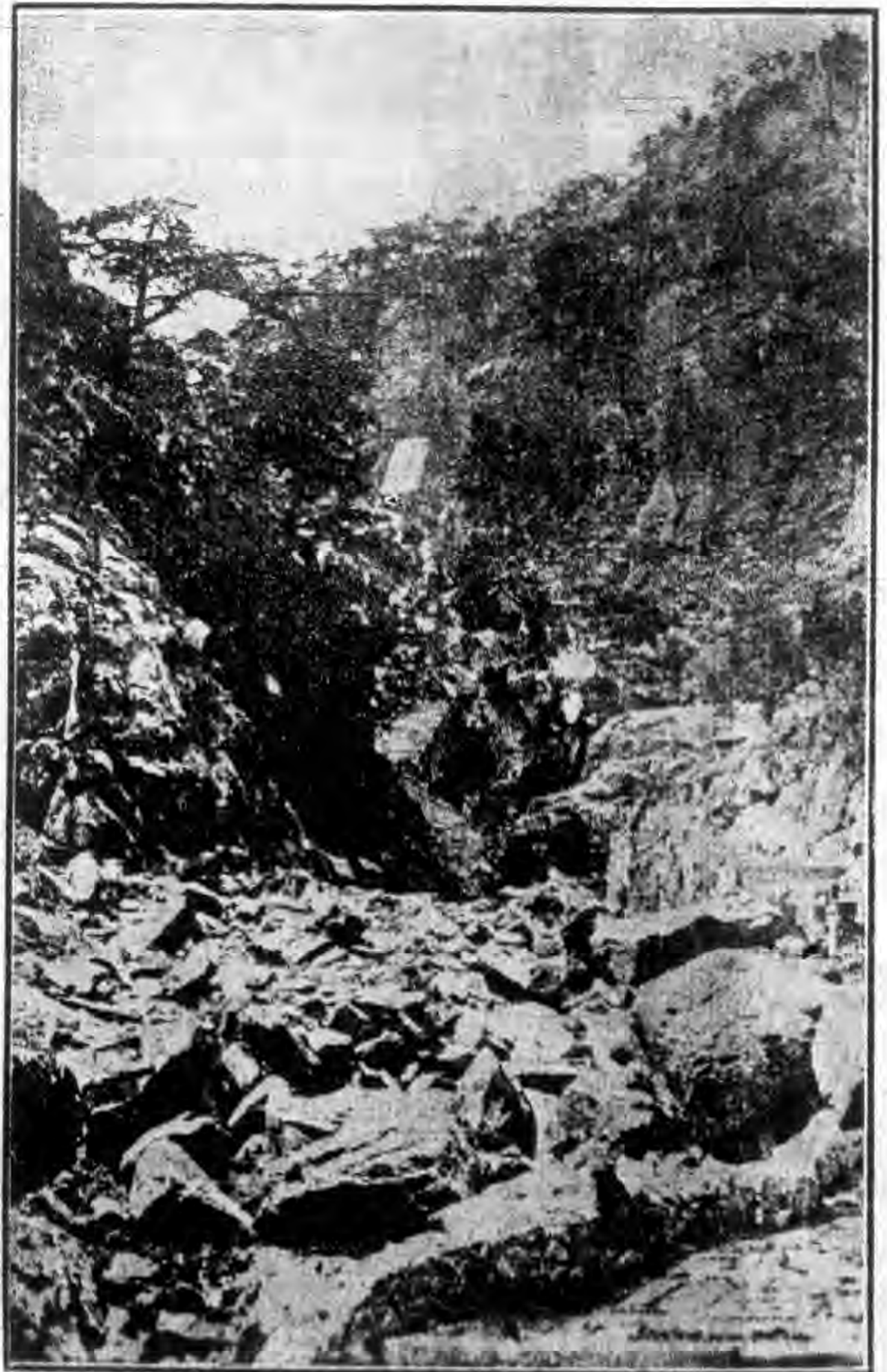
一曰彌高巖有玄宗開元十四年岱嶽觀題名詩刻在石壁上世謂之磨崖碑高二丈九尺寬一丈六尺七寸並有御製八分書及題額字徑五寸額字徑一尺九寸清康熙乾隆二朝題詠勒於此崖之西

▲寅、碧霞宮。

在岱南廟貌宏深祀碧霞元君每年陰歷三四月間登岱進香者絡繹不絕頗極一時之盛廟外卽南天門十八盤路泰山以此處爲最陡絕磴道兩旁有鐵索粗如兒臂香客步行輒攀緣而上

▲卯、玉帝觀。

舊稱太平頂亦名玉皇頂有玉皇觀卽古太清宮也大殿前有數石高約三尺許圍以石欄名曰泰山絕頂石相傳此處爲泰山絕頂乃歷代登封之所其下爲東嶽廟廟東有青帝宮又玉帝觀之東有孔子小天下處碑亦曰孔子崖崖



御帳岩五夫松

下即文廟也

▲辰秦始皇無字碑 在玉帝觀大門外小坡下高一丈五尺五寸南北面各寬三尺六寸東西側各厚二尺四寸碑上微狹於下頂似幢蓋而跌為土壑或曰石表或曰神主或言其下有金書玉簡當是石函色黃白堅瑩無苔鮮非嶽之所有世傳秦始皇無字碑



南 天 門



秦 山 碣 石 道



秦山絕頂玉帝觀

▲己、日觀峯

岱頂有三峯峙立東曰日觀每於雞鳴時觀海上日出西日秦觀可以望長安又西曰月觀對日觀而言俗訛爲越觀謂可以望會稽非也

▲午、後石塢

羣山突起古松萬株廟在天空山根有黃花洞有靈異泉有蓮花洞此處風景絕佳距岱頂頗近

▲未、丈人峯

在泰山絕頂西里許狀如老人偃偻

▲申、普照寺

此寺位於泰山之麓爲唐宋時古刹自金大定年奉勒重建額曰普照禪林有勒牒石刻勅於殿壁殿下有古松高出簷際虬枝屈曲下垂去地數尺相傳爲六朝松其形如龍頭鳳尾

▲酉、觀瀑亭

在雲步橋橋旁道之左遊人輒於此憩定

▲戌、黑龍潭

在岱東百尺崖瀑瀉若垂帶爲天紳泉下漚黑龍潭沈碧無底

▲亥、傲徠山

此山與岱頂相望近視之其高似與岱頂相等其實止得其半故俗諺云近看傲徠高遠看傲徠搭在泰山半腰

▲金、扇子崖

傲徠山下有小山遠望似扇狀有元始廟祀元始天尊



橋人仙



碑字無

峯人丈



五十二

界首車站

(山東長清縣轄)

距浦口車站一千〇三十九里六九
距天津總站七百十二里八八

自泰安府車站至此計程二十三里此地為長清泰安兩縣交界之點故名界首居泰山之陰東望正峯計有四十餘里實為禮山孔道

津浦之聲

第六期

津浦帶

三一



黑龍潭



岱頂遠望

每年春未夏初香客如雲從前來往者經行磴道甚以為苦自路開通蓋無人不稱為便利云

▲交通 (不通河道距車站十二里有大辛莊地方為入兗州及曹州大道分歧之處)

五十三、

萬德車站

(山東長清縣轄)

距浦口車站二千〇五十九里
距天津總站六百九十三里

自界首車站至此計程十九里有奇此地名萬德店西與肥城為正切縣在長清之東南境距城約八十里山路盤紆頗欠齊平站在村東約一里

▲交通 西北通肥城縣四十里來往客人甚夥北通長清縣因山路崎嶇行人頗感困難河道不通

靈 巖 山

名勝

▲靈巖寺

靈巖山即方山在此站之東北十八里山上有臺名曬經臺山下有

泉名甘露泉此寺建築頗古內有唐天寶元年靈巖寺碑殿宇複沓

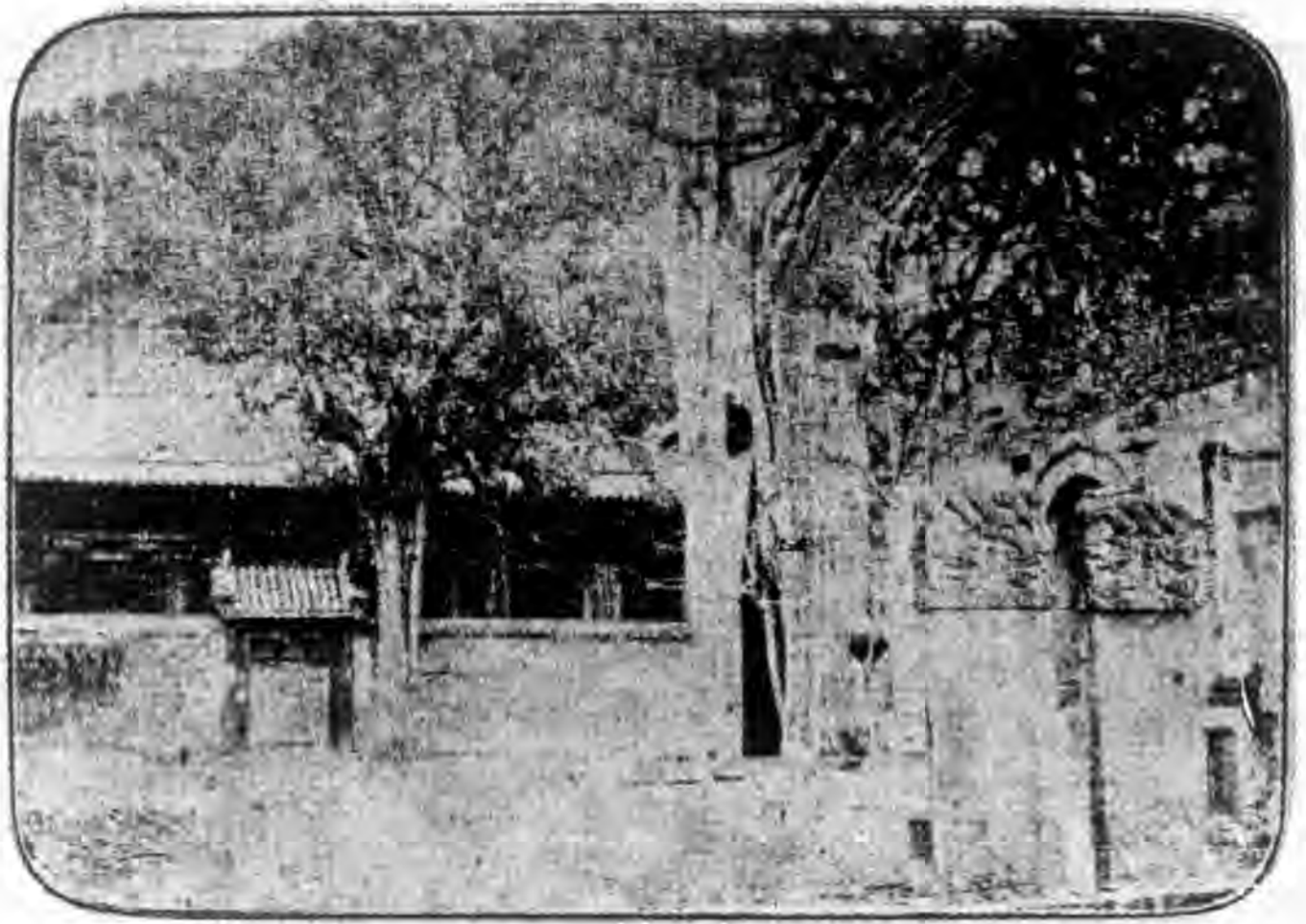
銘刻林立磴道碾磊綿亘數里清高宗南巡曾駐蹕於此近時中西

人士往游者輒流連歎賞不值四時之景夏秋尤佳寺西建有九級

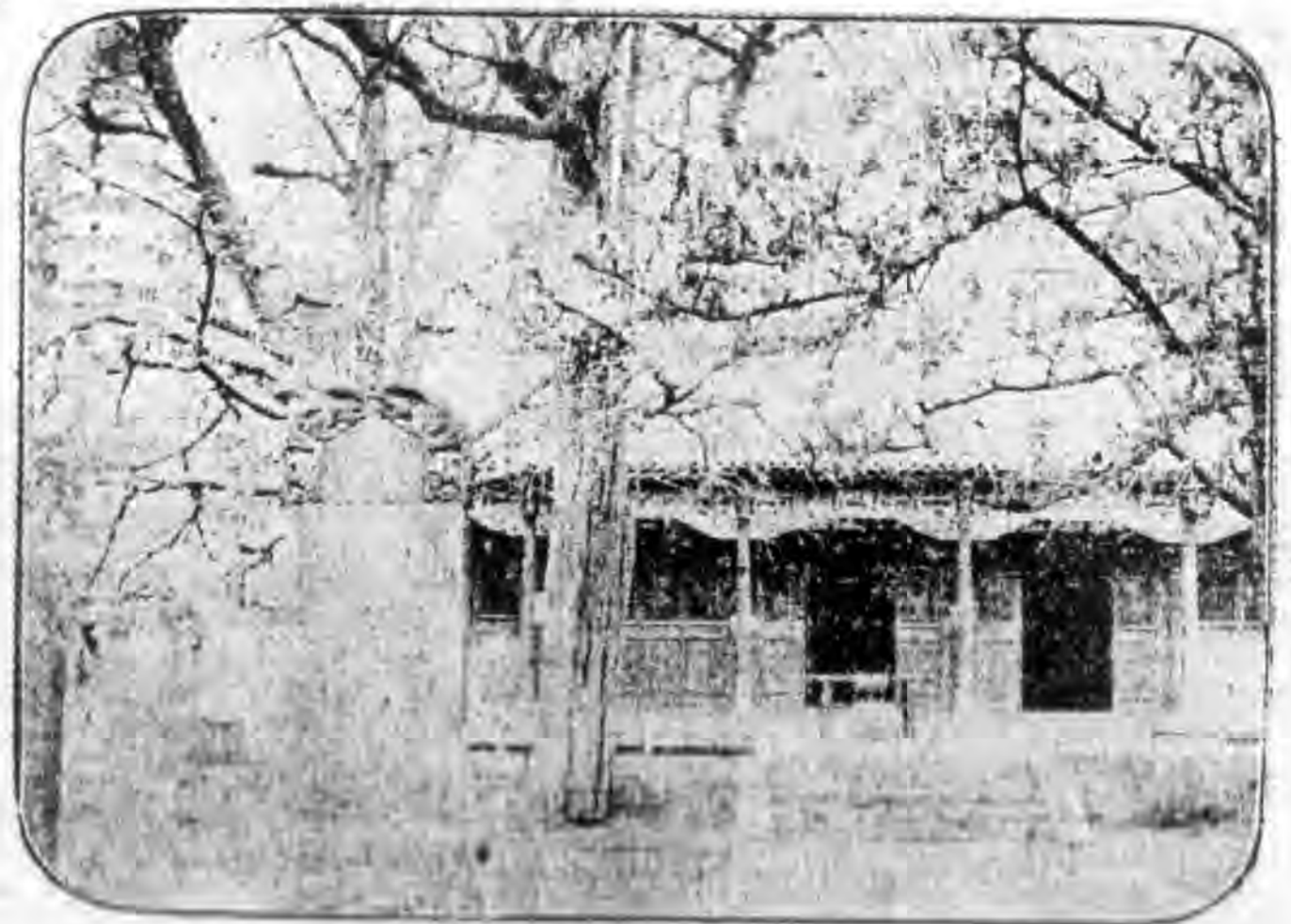
浮圖升頂望之則山巒環抱松柏繁蔭其他奇花怪石錯雜點綴實

為天然勝境





靈巖寺



靈巖寺塔

五十四、張夏車站

(山東長清縣轄)

距浦口車站一千〇八十二里六七
距天津總站六百六十九里九〇

自萬德車站至此計程二十三里有奇地在方山之東去城五十五里方山云即水經之玉符山上有六泉曰黃龍白露獨孤雙鶴卓錫
石龜讀齊乘者皆能詳之站在鎮東里許路線仍傍山而行

名勝

▲1. 透明洞 在盤龍臥虎嶽之內距站十五里此洞由山之西北直通東南長約二里許洞外徑路巉絕不易步行洞內乃見平坦

夏日涼風行引境地幽勝遊客多戾止焉

▲2. 饑饉山 在站之西南五里以形得名此係俗稱考之輿圖當即格馬山也

▲3. 雙泉菴 距站里許菴內有雙泉長流不息

五十五 固山車站

(山東長清縣轄)

距浦口車站一千〇九十四里六九
距天津總站六百五十七里八八

自張夏車站至此計程十二里此地距長清三十五里在城之東南車站在莊之東南里許路線由泰安至此皆傍山而行

▲交通 由站西北至長清三十五里西南至五峯山十六里
南至肥城縣六十里陸路可通黃河在本站西五十

餘里春夏之間有船可通濼口等處

名勝

▲1. 長清塔 在縣城內西北隅距站三十五里高約十餘丈

共九層金盤寶鐸煥爛雲表

▲2. 會仙山 在站西北里許連山松柏最為古秀盤路險隘

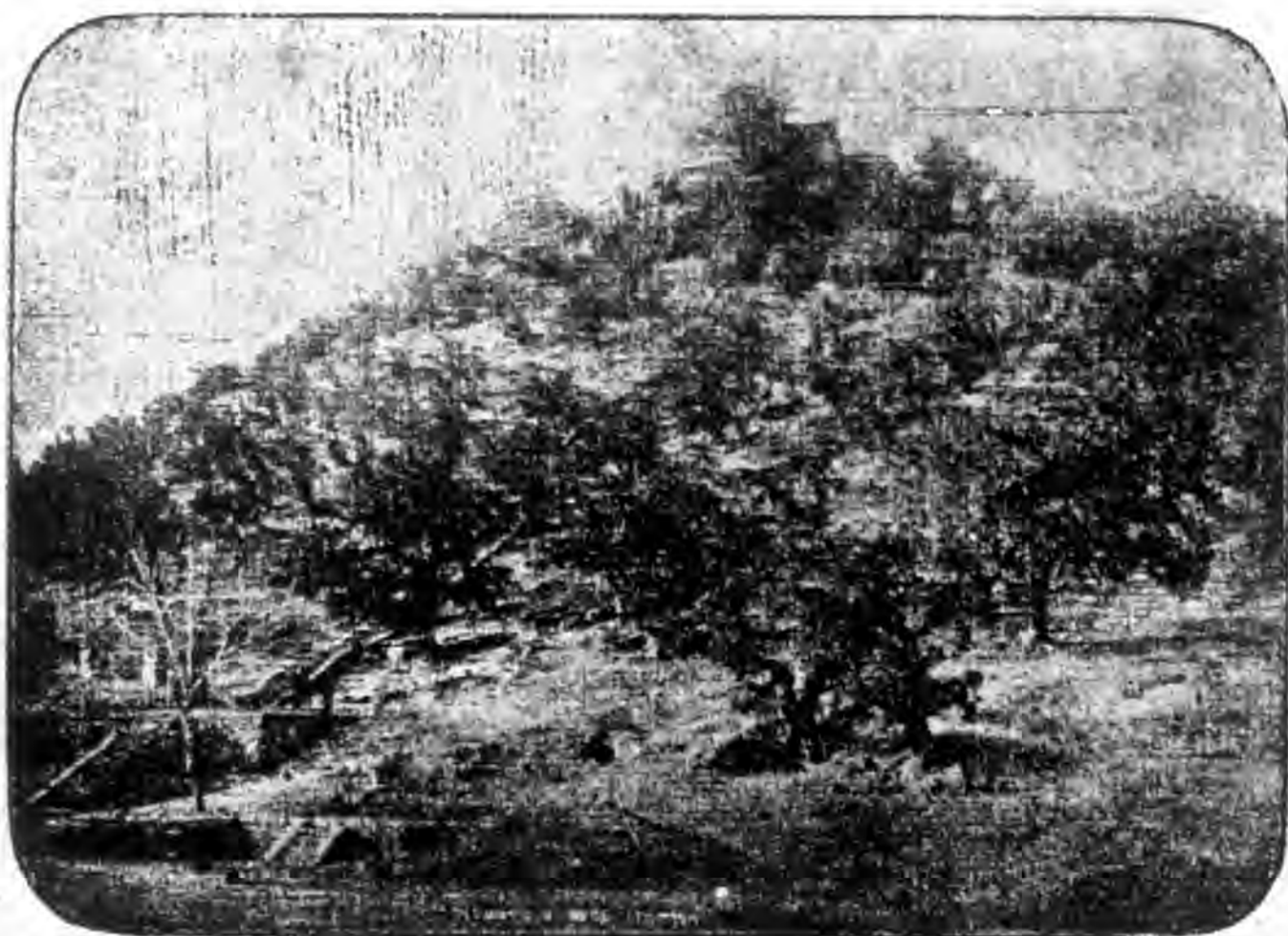
艱於登攀上有玉皇殿夏日到此避暑者不少

▲3. 五峯山 在站之西南距站十六里五峯並峙北古柏迴

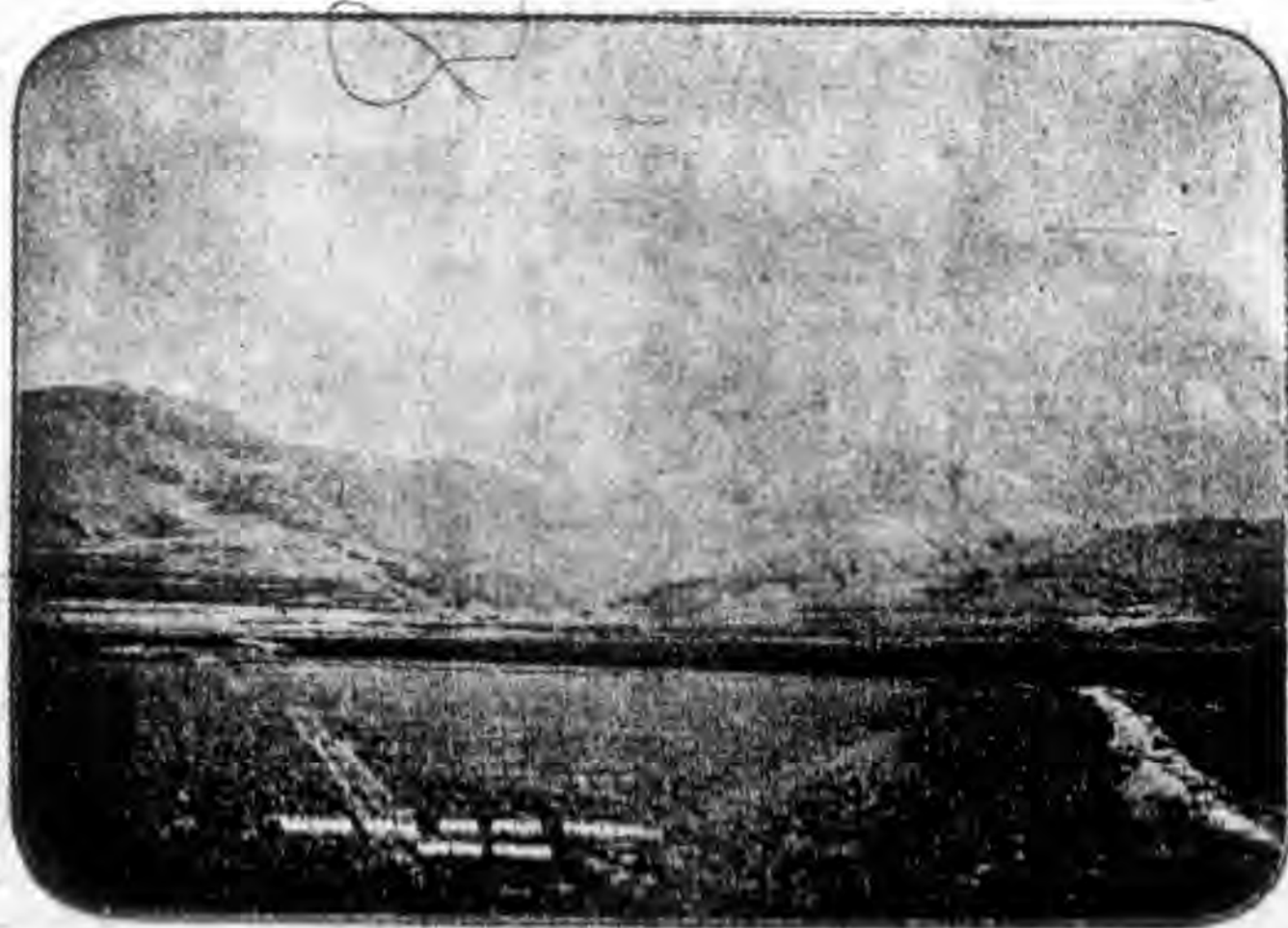


長清塔

繞山中寺廟甚多巨石峨峨清泚泚泉內八景外八景之名載在縣志洵一方之勝地也



會 仙 山



五 峯 山

五十六

黨家莊車站

(山東長清縣轄)

自固山車站至此計程二十三里有奇此裝為長清縣之一小村在縣城西南約三十里地殊寥滿無甚可紀

津浦之聲

第六期

津浦帶

三五

五十七、

濟南府車站

(山東省)

距浦口車站一千一百四十一里四一
距天津總站六百一十一里一六

自黨家莊車站至此計程二十三里有奇爲山東省會按濟南在禹貢爲青州之域春秋戰國爲齊地秦爲齊郡漢初爲濟南國景帝時分郡四後魏曰齊州唐曰臨淄宋曰興德元改濟南路明清皆爲濟南府民國廢府留縣所謂濟南府者實止歷城一縣祇以習俗相沿其名稱謂之或改耳歷城設縣於漢景帝之二年至元魏時列爲首縣至今仍之昔人有歷下山水甲齊魯泉甲天下二語兼以土風清和人物英多游其地者咸推爲北省之最云城周十二里共四門建自魏晉至明時屢加修葺頗爲完固站在城西約五里與新開之商埠相接

▲交通

陸路東通章邱縣爲赴登萊青濰縣煙臺大路若由膠濟鐵路直通青島僅一日程南經肥城泰安蒙陰等縣爲通清江浦王家營大路又經長清寧陽等縣爲赴兗州濟寧開封徐州大路西經禹城平原等縣爲赴京津保大路北經濟陽等縣爲赴武定府大路水路有大清小清二河大清河距站十里卽古之濟水如濟南濟寧濟陽皆以此得名自清咸豐間黃河北徙奪濟經曹縣濮州范縣陽穀壽張東阿平陰長清濟河歷城濟陽惠民齊東蒲臺利津等縣黃河之名既著而濟水之名遂掩黃河中船舶往來絡繹不絕下行多糧船上行多鹽船小清河直通省城西門距站約二里下流亦入東海來舟多載蘆葦紫草亦有鹽船在黃臺橋支站卸貨後多由本路車運間有仍歸船運者乃因其引地之所宜耳

名勝古蹟

▲1. 明德藩故宮

明天順元年建宮面南山負百花洲宮中泉眼以數十計皆澄泓見底石子如糲滿然清固中丞有德因此宮改建撫署督軍公署等中有白雲珍珠濯纓灰泉等實攬歷下七十二泉之勝

▲2. 終軍村

在城南五十里古名終翁聚今名終公集村外並有軍墓軍爲漢人字子雲年十八上書言事武帝拜爲謁者

▲3. 陳遵投轄井 西門外工業專門學校爲東漢陳遵故宅中有井遵性好客客欲去輒投其車轄於井井旁有漱玉金線等泉水

均芳列

▲4. 秦叔寶宅 在西關五龍潭距城均半里許距站約四里叔寶名瓊唐封爲胡國公子孫以鐵冶爲業世稱鑄鐵秦家宅內有碑

書曰唐秦叔寶故宅明巡撫黃克纘建霖雨亭今設中西總醫院於此

▲5. 羅士信宅 在城內羅家胡同有羅姑井相傳爲士信故宅士信在唐爲郟國公

▲6. 宋張揆宅 在城東王舍人莊有讀書堂乃宋龍圖侍郎張揆舊隱處也石刻讀書堂三字係蘇東坡所題後移於縣學范純仁

有張揆侍郎讀書堂七律詩一首亦經石刻

▲7. 明李攀龍宅 在西關紫市路南攀龍爲明代有名詩人

世稱爲滄溟先生有滄溟集三十二卷白

雪樓詩集十卷今人猶稱其讀書戶爲白

雪樓云又有祠在釣突泉東偏

▲8. 明王萃故宅 在西關釣突泉西有金碑載歷下七十二

名泉萃居望水之上二十年因名其堂爲

二十四泉草堂

▲9. 釣魚臺 在城東南黑虎泉前懸崖高峭俗以爲太公垂

釣處



釣魚臺

▲10. 歷下亭 在城內大明湖唐杜甫陪李北海宴歷下亭詩有句云海右此亭古濟南名多今嵌刻於門首此亭不知建於何時按



歷 下 亭

杜詩之意則此亭當在唐以前或云卽水經注所謂池上客亭也
爲城中勝遊之處清鐵保題聯云四面荷花三面柳一城山色半
城湖亭旁有水香亭今廢

▲11. 北渚亭

在大明湖之北水關之西有小園傳爲北渚亭故址尙有古屋數
椽修竹數十竿譚濟南遺文者以晁無咎之北渚亭賦爲最瑰麗

▲12. 唐百花隄

在城內大明湖南宋曾子固蘇子由皆有百花隄詩卽登北渚
亭之徑也今城內尙有百花橋

▲13. 宋百花臺

百花臺一名南豐臺宋曾子固有百花臺詩煙波與客同尊酒
風月全家上采舟莫問臺前花遠近試看何以武陵遊今之百
花橋北水中土阜卽此臺故址也

▲14. 白雲樓

在城內龍神廟樓爲元張宏所建其家人張養浩有白雲樓賦至
清雍正年間改爲龍神廟

▲15. 白雪樓

白雪樓本爲明代李于鱗先生讀書處于鱗卽世子孫靈落嶺南
葉公夢熊遊宦歷下捐捧起樓臺於濼源隙地仍題白雪之名非其舊也此樓今在城西趵突泉之東

▲16. 江家池

在西關中西總醫院旁距城約半里許距站約四里明江濬祖居曲巷面水今數易主矣猶稱江家池

▲17. 鳳翥石

石高丈餘在舊藩署大堂前甬道中央玲瓏剔透頗具奇觀

▲18. 舜廟

在城舜皇廟街廟之東廡旁有井曰舜井水極甘冽汲者萃焉又縣南有歷山爲泰山支麓相傳卽舜所耕之歷山今省

城南門曰舜田門城內又有歷山頂歷山街等街

▲19. 閔子祠

閔子祠有二一在城東五里閔子墓宋熙寧七年濟南太守李肅之建一在東門內火梁隅首明萬歷年間知縣張翼明所建

▲20. 曾子祠

在城南千佛山半崖北枕城垣距站約八里許祀宋太守曾文定公鞏今移祀城內張公祠側清道光七年歷城縣知

縣湯士培重修

▲21. 杜康泉

在舜廟廡西下世傳康汲此以釀酒

▲22. 千佛山

在城南約四里距站約八里或云千佛二字乃仙祇二字之訛音也上有古刹樹木葱鬱四時游蹤相屬而敞亭曲榭連甍接宇堪備憩息游讌之用俯視省城歷歷在目北望黃河蜿蜒如帶每遇舊歷重陽郡人士女咸駢集焉

▲23. 概山

在千佛山之南山頂有石植如杵故名概山

▲24. 大明湖

在城內有西湖之名考水經注灤水北為大明湖西即大明寺寺東北兩面側湖此水便成淨池也池上有客亭左右楸桐負日俯仰目對魚鳥水木明瑟可謂濠梁之性物我無違矣今至其地見夫百泉滙注彌望平蕪面積數十頃徧植菰蒲荷柳之屬古歷亭在其中夏秋間景色最優誠盛境也

▲25. 七十二泉

散見於城內外均不出三里去車站均不出五六里各有石誌



千 佛 山

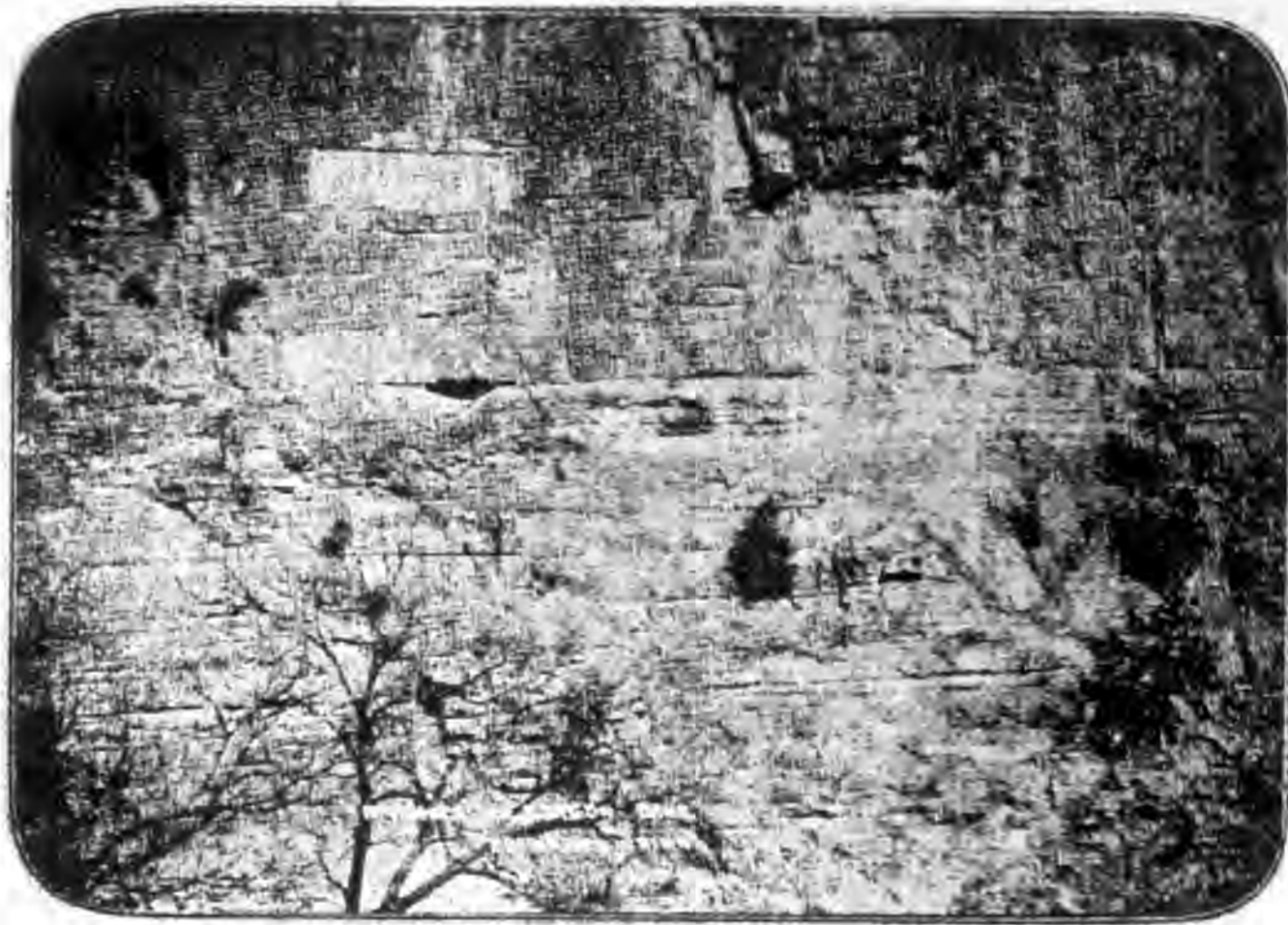
▲26. 趵突泉

惟珍珠等泉前圈入撫署卽在今督軍公署

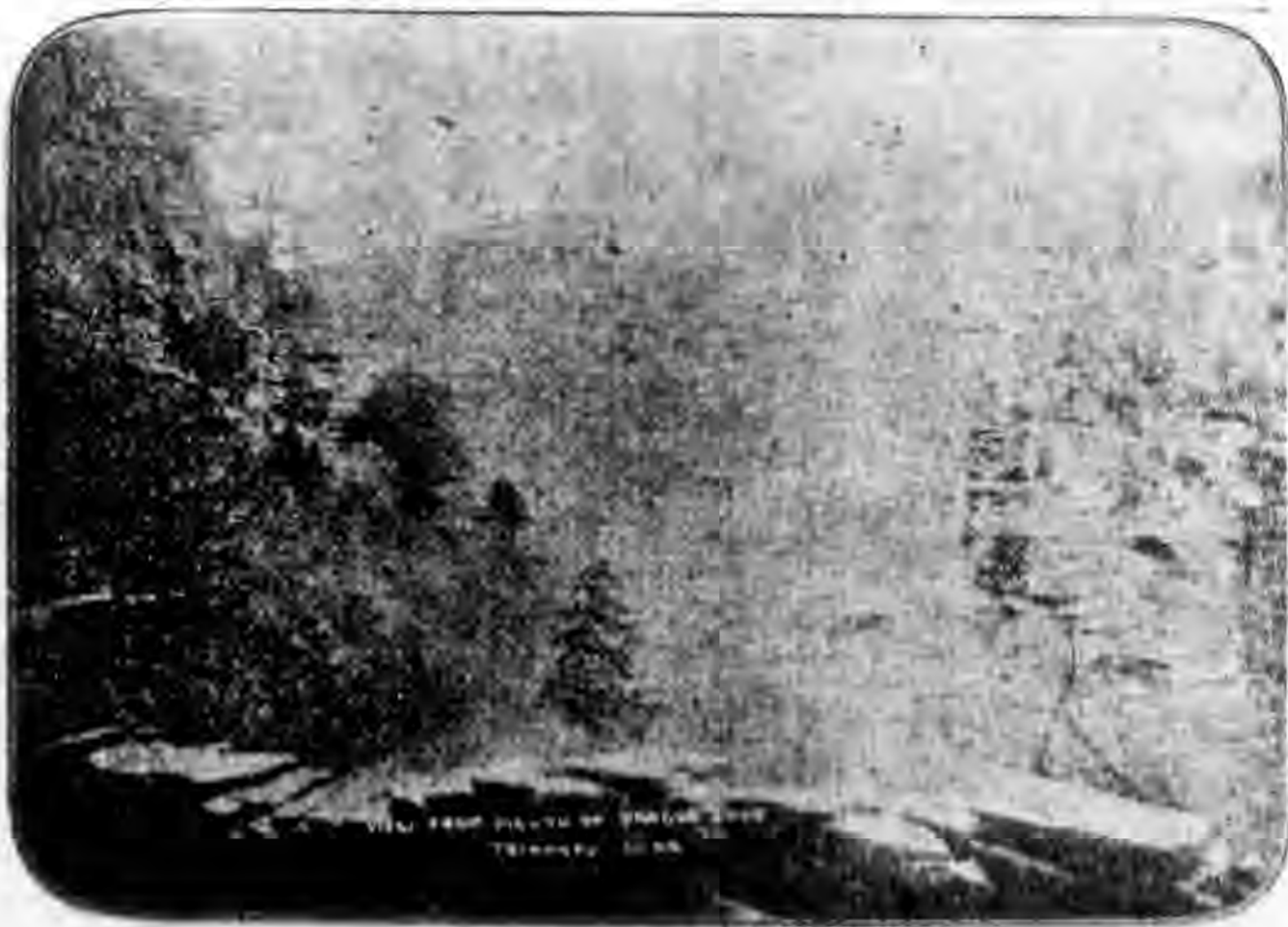
在西門外距站約四里爲灤水之源趙孟頫詩云灤水發源天下無平地湧出白玉壺泉有三皆上突數尺歐溢如珠汨汨有聲石疊方池北爲先廟香火極盛南有四面亭爲遊人品茶憩息之所舊歷二七日爲集期遊者尤多內有清高宗御碑因遭火患碎焉

▲27. 蓮子湖

在城北二里其地名北園酉陽雜俎云蓮子湖周環二十里湖中多蓮花又魚船掩映罟罾疏布遠望若珠網浮杯也



(一) 洞 龍



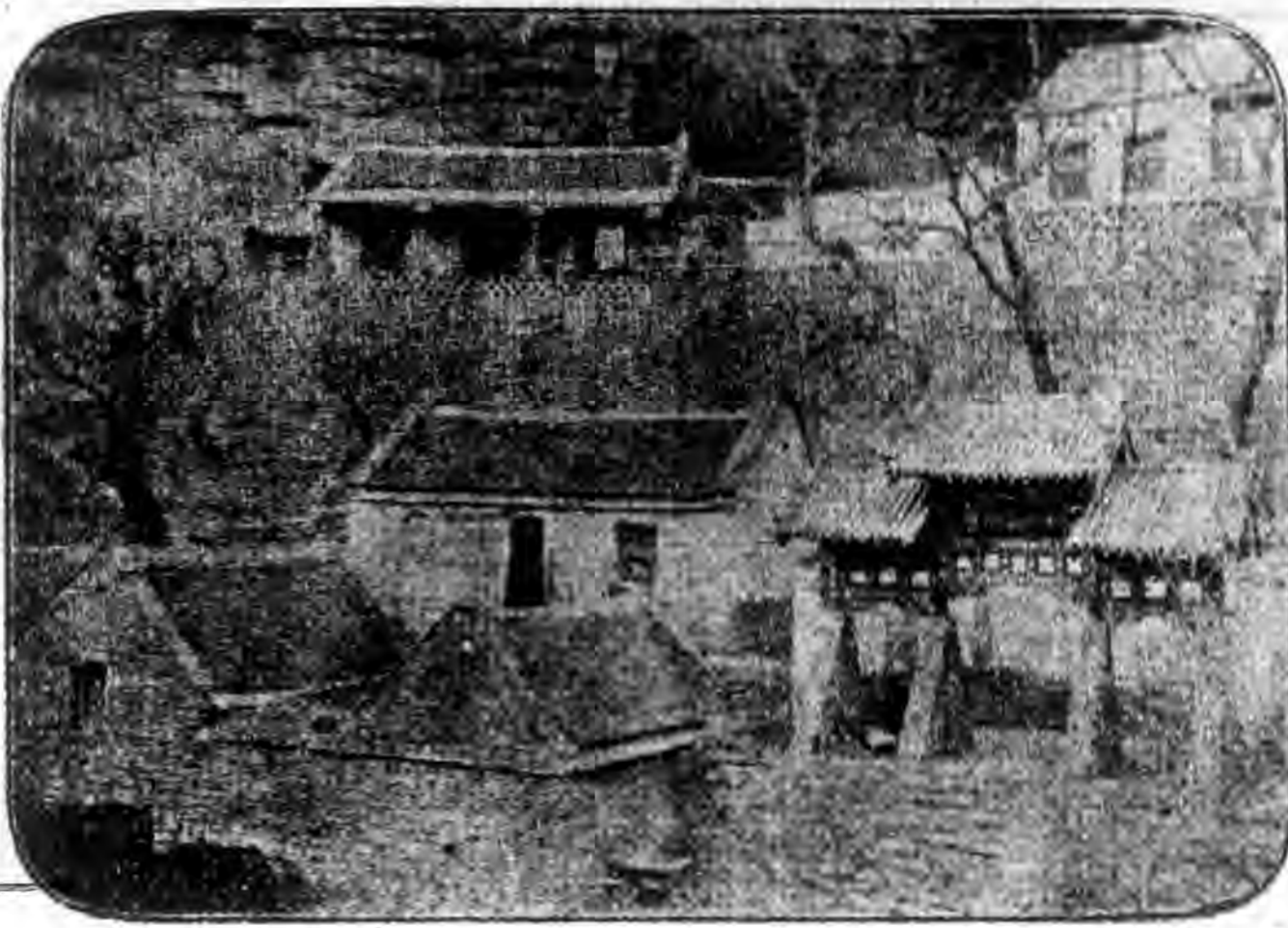
(二) 洞 龍

▲28. 龍洞寺

在城東南由車站前往大道四十餘里小徑約三十里寺在山腹有宋代石碑巍然植立厥後代有修作四面懸崖立壁高聳雲霄游客騷人雅有題詠寺之右即龍洞相傳曾有龍濟此遇旱禱雨輒應洞橫穿山腰約半里游人乘欄南入而北出中極幽邃飛蝠如鴉洞口就石刻有神像高二寸許上多楓樹霜後紅葉彌望皆是洵妙境也

▲29. 佛峪

絕 在龍洞寺之東南四里距站三十餘里四面雲山視龍洞尤勝泉出山腰垂作瀑布石壁鐫詩處甚多自春徂秋遊屐不絕



佛 峪



佛 峪 瀑 布



鐵 公 祠

▲30. 開元寺

在城東南約十里距站約十五里寺為六七百年古刹長廊短榭景極清幽春夏花木饒麗時有遊人讌集

▲31. 鐵公祠

在大明湖西北隅祀明忠臣鐵公鉉靖難兵起鉉守濟南屢困成祖遂遭殘害後人為之立祠以旌其節此處在歷下祠堂中為最占形勢因其得地本高故所眺之處既平且遠門聯有云事君以忠見危授命為臣不易殺身成仁清佛倫撫東有聲建祠於其東邊曰佛公祠

▲32. 閣文介公祠

在鵲華橋東為大明湖南岸祀清東撫閣公敬銘內有三層閣極高可以遠眺

▲33. 李文忠公祠

在大明湖西南隅文忠名鴻章於清同治朝平捻匪張總愚等光緒中葉又蒞東省巡視黃河功德所在奉敕建祠祠宇偉麗除享堂外有長廊曲榭及水心亭玻璃廳等處可供游玩

▲34. 張公祠

在大明湖東北隅清光緒中葉張勤果公曜撫東功德在民歿後敕建專祠列入祀典有油畫遺像軀幹豐偉望之知非常人

▲35. 丁公祠

在趵突東鄰祀清名臣丁葆楨舊為尙志堂書院景物頗稱幽勝後改山左公學現併入工業學校內

▲36. 周公祠

在西門外地名東流水水色深碧冬時不凍夏植荷花祠建於清宣統元年內祀周公盛波鄰近有戴太常祠

▲37. 滙波樓 卽北門城樓氣勢高敞遠對千佛山近瞰大明湖北望附郭村閭禾塍疏圃均可入繪夏季登樓納涼者甚多

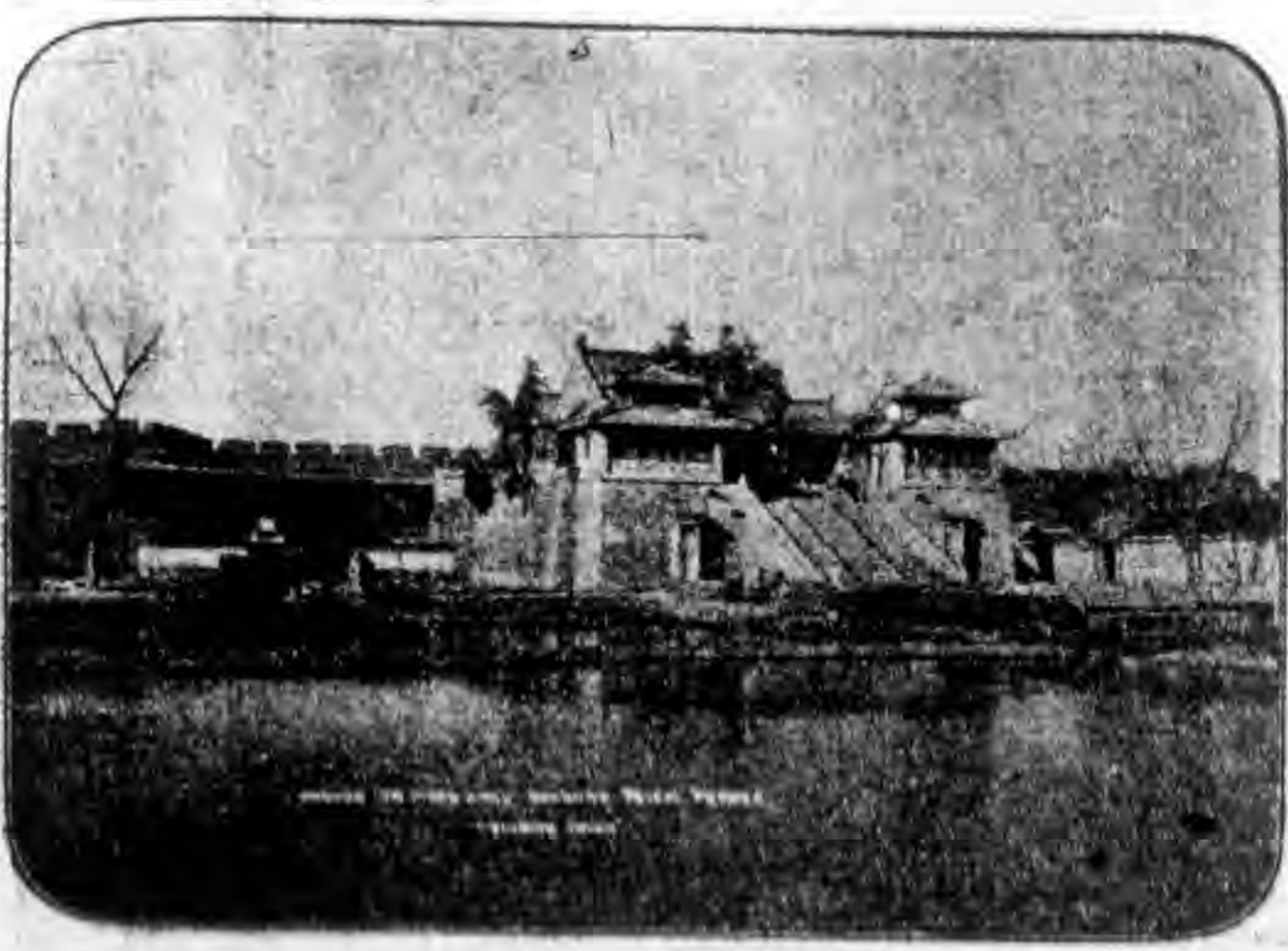
▲38. 公園 在商埠三馬路中間緯四路南首爲商埠局所拓治有船廳玻璃亭八角亭等處近東圍牆有土山雨後登臨可以遠眺
 南山煙巒蒼秀風景殊佳園內四時花木甚繁有商品陳列館萃賣廠西菜館茶社運動場暨休息室設置完備夏日遊
 人甚盛

人甚盛

▲39. 北極廟 在北城內迤西大明湖上明成化間德藩所建



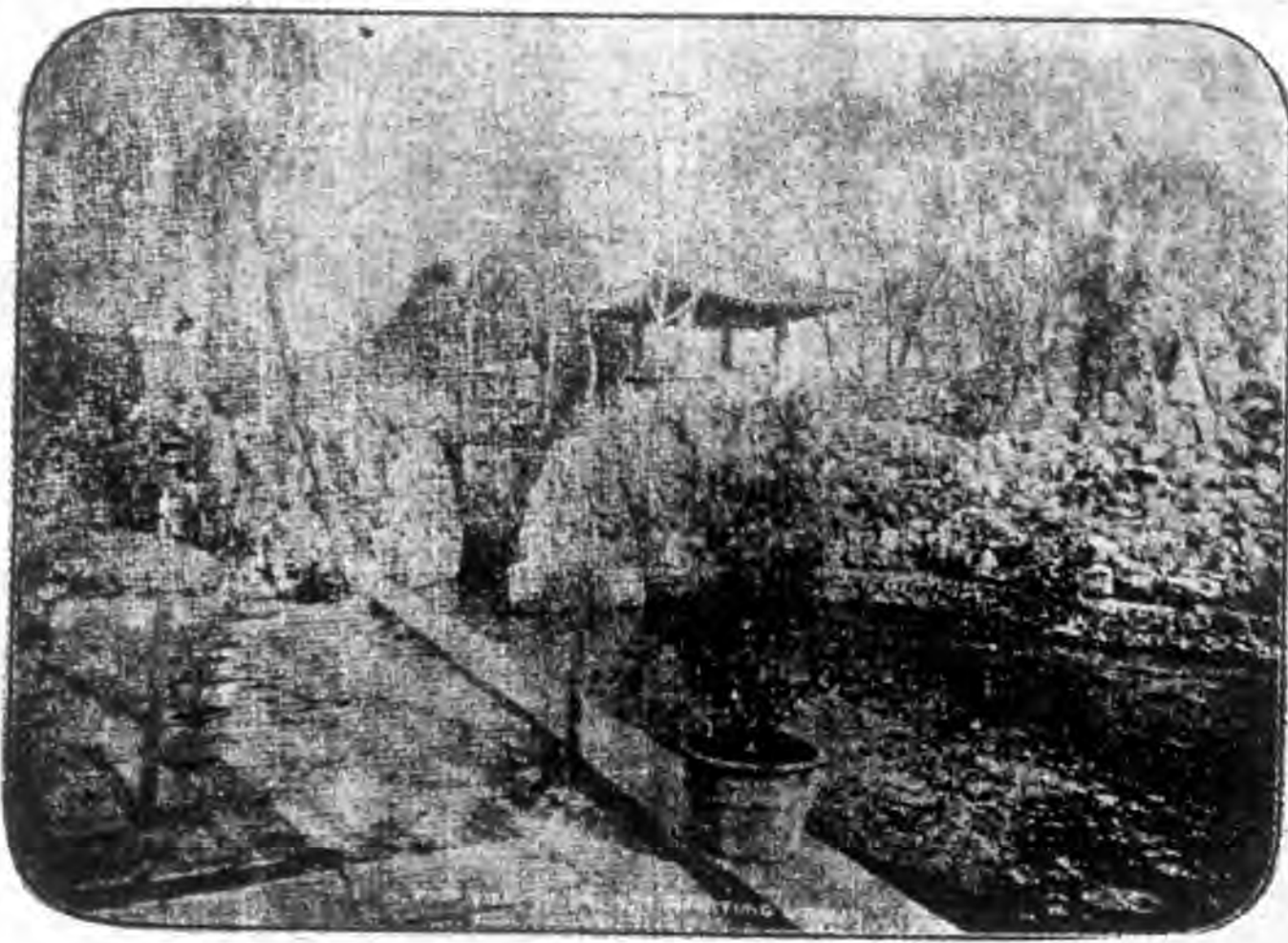
李 文 忠 公 祠



北 極 廟

▲40. 山東圖書館

在大明湖西南隅爲從前貢院舊址背湖面山頗饒形勝中有海嶽樓上下六十間爲儲藏圖書之所有宏雅閣儲藏古物暨教育用品有金絲榭儲藏歷代古碑石有碧琳瑯館爲裝潢書帖之所有明漪舫爲閱書遊息之地東北瀕湖於土山建浩然亭其南建影爽台用以眺遠引湖水自東南入園北入於湖頗極曲折幽勝之致



山東圖書館

路界鱗爪

一、國內鐵路新聞

(甲) 俄方否認讓渡哈長線與日本

關於外傳俄讓東鐵南線與日一節。頃經東鐵督辦呂榮寰向俄副理事長拉西署次嚴詞質問。俄副理事長於昨日向呂鄭重否認。呂氏恐外方不明真相。特發出元電通告各界。茲錄原文如後（銜略）案查中俄合 東路。原係根據協定。但路權仍在中國。設如俄方私將路權擅行讓渡。侵我主權。豈能姑容。前傳日俄秘密協定。將東路南段長春至哈爾濱讓與日本等情。案寰聞訊之後。即向俄方拉副理事長嚴詞質問。并促其迅電政府。質訊真相。茲經拉副理事長正式答覆內稱。前承呂督辦質問。風傳蘇俄政府與日後藤子爵交路出售東路南段與日本一節。謹以蘇俄代表資格。鄭重聲明。並無其事。毫無根據等語。現蘇俄方面對此既加否認。復經正式聲明。事關主權外交。除仍慎重偵防外。謹電奉聞。呂榮寰元印。

(乙) 奉海滿鐵聯運已有成議

北京僑交通部批准奉海滿鐵路聯運協定。並電覆奉僑省長劉尚清云。該項合同。既經貴省核察。尙可照辦。應准其施行。內容計八項。(一)奉海滿鐵路連絡。(二)連絡線之建築及保安。(三)車站設備。(四)貨物聯運。(五)旅客聯運。(六)列車聯運。(七)細則協定。(八)合同時效。

(丙) 奉海洮昂借車案之解決

奉海南滿聯運協定與洮昂借車問題。日本向奉方提出嚴重抗議。並宣傳將採用武力手段。而南滿路且拒絕運輸吉林軍隊。撫順煤礦亦拒絕從來用煤記帳辦法。東省日僑。更羣相鼓噪。形勢頗為嚴重。北京外交。關會迭次以文書或口頭答復。後日使芳澤於十

三日晚七時訪羅文幹。面洽此事。僞交通當局常蔭槐亦在座。雙方協商至十四日晨三時方完。經此談判結果。該項問題。業算解決。奉海借用洮昂車輛。原定一月。於十八日期滿後。即歸還洮昂路。奉方承認奉海南滿聯運。該項協定。經法定手續正式簽訂。按此次日本雖以奉海路借車問題爲口實。然其重要目的。實爲奉海南滿聯運事件。蓋奉海鐵路爲奉吉鐵路之一段。由奉天經海龍直達吉林。將來更由吉林經五常至一面坡。爲貫通奉吉黑三省之大幹路。吉林貨物由奉海經奉天達營口。則南滿路將大受打擊。當奉海建築之初。日本即屢提抗議。抗議無效。故謀與奉海訂立聯運協定。圖利用之。使成爲南滿路之一支線。今奉方既承認奉海南滿聯運。則日人目的已達。日人交涉之勝利。即我國之失敗。可慨也。

(丁) 山海關之撞車慘劇

十八日山海關車站發生撞車慘劇。京奉路局當委派鍾辛二人前往調查。京奉車務處副處長鄭乃文。以事情重大。且死傷者悉爲難民。責任愈重。特於十七日午前親往調查。茲詳誌如左。

肇事之經過 預定十六日下午二時由山海關站往東之第一百三十五次小票車。載有難民十餘車。並帶煤車三輛。掛於難民車之中間。駛入山海關站後。將次卸下。尙未倒車。而唐山山海關間之第二十七次客貨合車已駛至。不及停止。致與小票車相撞。小票車被撞後。全列車向前移動。中段之煤車出軌。即不能再前。而機車之力未盡。致將煤車後面之鐵蓬車及車守車擠於一處。一時車輪飛躍。頂蓬衝出。蓬車中滿載出關難民。尤以最後一輛均屬婦孺。爲狀至慘。其在煤車前之蓬車及低柵車數輛。亦有損傷。但遠不及後者之甚。第二十七次車之車頭。亦撞出軌道左部。陷入月台。損傷極大。車下鋼軌已毀。枕木均破斷。成爲碎片。失事原因。係司機人忽視危險。誌所致。肇事後。該司機人劉某及火夫二人。已畏罪潛匿無蹤。

傷亡之慘狀 在煤車前之蓬車。因撞力較輕。損失極微。然亦有難民二人爲鐵門碰傷致命。其在煤車後者。則血肉模糊。斷肢殘臂。夾在破車間。不忍卒睹。計當場死亡者十八人。重傷者三十九人。輕傷者不計其數。有一家七口。只剩男孩一人。又有就乳之嬰兒母死。

絕食而啼者。千里逃生。反以得禍。一時車站兩旁。哀聲震天。呼號不絕。慘不忍聞。惟此次奇禍。亦有不期而脫險者。計某姓難民一家三口。亦在最後之一車中。不知如何。覆在車底空間。毫無損傷。至守車上之車守。本在車上。因口渴下站取水。得免於難。又一材料工人甫上車。又復下站。亦免於禍。均屬大幸。

救護之情形 肇事後。即由路上員司督率工人。從事救護。秦皇島路醫聞警。亦携助手趕至。山海關附近醫院及駐榆之日軍。亦均踴躍救傷。一時車站變作臨時救護之場。重傷者另車送至秦皇島開灤礦務局醫院療治。其已死者。則由鐵路爲之掩埋。計肇事時在下午一點三十八分。至四點許。已將受傷者盡行救出。至靠近車頭之處。死者七八人。在破車中。因無大起重機。不能即將車蓬起出。尙未抬盡。

(戊)大連將舉行中日聯運會議

交通界消息。中日鐵道聯絡會議第十五次開會期。已定於五月七日起。在大連滿鐵本社開會。所有中日兩方之代表。以及兩方所提議案。均已披露。茲覓錄於後。

(甲)各鐵道代表之題名 (一)中國方面。北京交通部路政司長劉景山。國際股長余序。清算處長勞古哈德。京奉路車務處長史紀路。京漢路副車務處長沈清文。京綏路車務處長王瑞庭。津浦路副車務處長鮑錫范。膠濟路副車務處長馬廷燮。(二)日本方面。滿鐵理事藤根壽吉。鐵道部長宇佐美寬爾。涉外課長伊澤道雄。鐵道省運輸局長寬正太郎。國際課長高久甚之助。運輸課員加藤謙三郎。朝鮮鐵道理事戶田直溫。營業課員富永祐生。

(乙)雙方所提之議案 (一)北京交通部提出者。一、於舊曆正月之前後。對經由奉天及青島。或經由大連自滿洲出發。或到滿洲之勞動者。發賣減價車票案。二、關於聯絡小貨物之保稅運輸之件。三、改正中日運輸聯絡費。只限於一月一日。七月一日。每年二次。但於改正時。須在一個月以內通告。(二)日本鐵道省提出者。一、設定經由大連天津間航路。及日本國內諸港經由天津中日旅客運輸

之件。二、新設經由上海中日連絡來往乘車票。三、朝鮮鐵道提出者。一、發驛奉天。北京。天津。設定大連奉天發。又與此反對之經路遇游券。四、滿鐵提出者。一、設定經由大連上海中日連絡旅客及手貨物之運輸。二、經由大連青島南滿鐵道及中國國有鐵道連絡運輸之範圍。加以擴張。三、擬乘連絡旅客。比新設乘車船之權。四、連絡運輸報告書。須省略證憑類送之件。

(己) 建築皖南鐵路之計畫

皖南徽寧各屬地瘠民貧。山多田少。交通阻塞。致各種實業未能發展。清季旅滬皖紳李伯行等倡議建造蕪屯鐵路。光復後。又有寧湘鐵路之議。當時投資者頗為踴躍。均因事而中止。路軌枕木各項材料。損失不知凡幾。茲有安徽官礦水東輕便鐵路局程士範君。對於皖南交通研究有素。近因本省召集建設會議。由周協恭。胡效顏。章劍侯等。將程君所擬建造皖南鐵路說明及計畫書。提交大會討論。(計畫)以現在之經濟狀況。當兵事之後。籌千百萬之鉅款。固屬不易。以工程家之眼光。建設鐵路之永久計畫。須用標準軌。(四英尺八寸半)似以現在之經濟關係。用一米突軌之輕便鐵路。用二百至三百匹馬力機車。十噸至五噸貨車。於最近二十年內。足夠實用。(路線)以蕪湖為起點。沿從前所定之寧湘路線。上自宣城寧國入徽州。經績溪。休寧。黟縣。祁門。達江西邊境。以便與江西省鐵路接軌。下經當塗。達江蘇邊境。以便與滬寧路接軌。計長不過七百中里。(款項)先六造蕪湖至宣城一段。提線長約計一百二十里。(約五公里)宣城至灣沚約五十三中里。路基橋梁填石枕木鐵軌。約四十五萬元。灣沚至蕪湖橋梁路基。只須略事修理。並加填石枕木鐵軌。(三十二磅軌)約二十萬元。車站堆站及修理廠等約十萬元。初用機車一座。有頂無頂貨車二十輛。頭等客車二輛。二等四輛。三等十輛。其約洋二十五萬元。以上總共一百萬元。尚不致十分困難。蕪宣段至多八九個月即可開車。客貨票每月收入約有十五萬元以上。除開支外。每年可盈餘一百餘萬元。以所得之盈餘。即可造宣城寧國段。機車車輛亦可逐漸增加。預計開車後之收入。決可增二倍以上。其時上可造寧國至績溪段。依次進行。五年內東北可達江蘇邊境。直接滬寧路。西南可達江西邊境。直接南潯路。一俟全路告成。省政府每年可增收數千萬元。同時皖北鐵路可以仿此進行。將來皖南路通車後。不特礦產可以開

探。即原有生產，亦易於流通云。

一、國內公路新聞

(甲) 建築蘇浙皖三省公路之進行觀

無錫武進江陰宜興泰興靖江六縣建設局長。前因籌議建築六縣通江馬路。曾聚集武進開聯席會議。磋商結果。決定擴大大六縣通江馬路。計劃聯合各縣建設局。共同發起。建築蘇浙皖三省公路。藉以便利三省交通。發展地方實業。當由武進縣建設局長莊君無錫縣建設局長姚濬新等擬定緣起築路略表工程概算並繪具略圖。擬分向國省兩府建議。請會同浙皖兩省政府籌議進行。詳情會誌本報。最近常錫澄宜等六縣建設局長。業將前項緣起略表概算略圖。分別聯名函送其他各縣建設局。徵求意見。並於第二次全省建設局長大會在寧開會時。提出討論。經江寧句容興化寶應淮安泰縣高郵丹陽等八縣建設局長表示贊同。並願共同列名發起。前日遂由各該十四縣建設局長聯銜會呈蘇省建設廳。請提交中央建設委員會討論。轉呈國府。通令三省政府查照遵辦。並先設立籌備處。督促各縣分段築路。以期易視。欣成。原呈云。呈為建築蘇浙皖三省公路。請提交建設委員會籌備進行事。竊蘇浙皖三省。於全國為富庶之區。於首都為拱衛之省。前經江陰靖江宜興無錫泰興武進六縣建設局長集議。擬有緣起概算。並製略圖。由武進縣建設局長莊啟面呈鈞座。局長等遵行討論。均以為此項公路。不僅溝通大江南北。且使吳越一家。所需經費。總計之。為二百餘萬。分負之。為數尚不甚鉅。況武進之丹陽通過路。於短期間內。可望成功。靖江之江靖路。均積極籌備。似可各縣通力合作。何畏乎難。為特聯名呈請鈞座。提交建設委員會討論。轉呈國民政府。通令三省政府遵照。並由國民政府酌撥經費。假定中央十之一。三省政府十之三。各縣十之六。籌措似尚非艱。且將來長途汽車通行以後。其利正未可限量。各省各縣。人情風俗。雖各不相。然江北地價工價均廉。路線雖長。所費或少。江南地價工價雖貴。然風氣漸開。或可兼募商股。謹請特派委員。核定地點。設立籌備處。略支經費。督促進行。方不負鈞座整理交通之意。所有建築蘇浙皖三省公路。請提交建設委員會籌備進行各由。理合呈請廳長鑒核施行。至為公仰。謹呈江蘇建設廳。

長陳。附呈路緣起概況各一份。武進縣建設局長莊啟江。陰縣建設局長李紹佑。靖江縣建設局長姚名讓。江寧縣建設局長鄭師均。句容縣建設局長陳熹。無錫縣建設局長姚滌新。興化縣建設局長侯景華。寶應縣建設局長孔繁超。淮安縣建設局長夏起鳳。秦興建設局長邱錫爵。泰縣建設局長李楹。高郵縣建設局長賈成春。宜興縣建設局長葛英。丹陽縣建設局長戚久中。

(乙)九江公路之規劃

九江市對於清理街道修築馬路各市政。莫不實力奉行。而於九江城內外街市。仍復逐日派員丈量。繪圖存案。準備自城外大碼頭直達城內東門口。修築衝城高路。長約五里。寬約五丈。但該馬路若實行動工。西門內外一帶繁盛店戶。均須依馬路丈尺而退縮。各該店面無一能保存原狀者。以外如自九華門沿磯灣直達招商大古怡和日清各輪船碼頭。擬修築沿江馬路。自南門沿小壩新壩直達學洲橋。通寶興洲二馬路。擬修築環湖馬路。若此三大馬路規畫妥善。九江市政必大有可觀云。

(丙)浙省築路計劃大綱

浙江省修築公路計劃大綱。前經建設廳提出修正案。經省政府委員會第九十七次會議議決通過。現因公路債券條例。業經議決通過。關於債券各項規定與原有規定不符。遂使大綱內經費籌集及工程計劃各條。亦多有亟須修改之處。該廳遂提出第二次修正案。業經省府第一百一次會議通過。原文如下。

(一)程序規定。本省修築公路經費。既取之於全省七十五縣。則修築公路之計劃。亦應就全省各縣。力求普遍。以求利益同沾。故本案所規定修築之程序。係按照舊四道區分為四大部份。同時開始普遍進行。復因全省公路。長約八千里左右。既非短期所能完成。而所需經費亦須按年籌集。故又分為四期施工。計第一期因修築伊始。關於經費工程各種事務。辦理均較困難。擬定二年為期。第二第三二期。各定為分一年半。第四期定為一年。計四期共為六年。屆時全省八千里左右之公路。均可修築完成矣。(二)路線支配。全省公路會分為四期修築。約計每期修築之路須在二千里左右。關於第一期之路線。擬定如左。(甲)舊錢塘道區。(子)杭長線。由杭州起點。

經過武康縣吳興縣長興縣至江蘇宜興縣交界處。計應築路程約一百八十里。(由杭州至餘杭之瓶窰鎮。已由省道局計畫修築。由瓶窰鎮至武康。已由商人承築通車。)(丑)杭平線。由杭州起點。經過海鹽縣海鹽縣平湖縣屬乍浦鎮至江蘇金山縣張堰界。計應築路程約一百六十五里。(由杭州至海鹽縣袁化鎮。已由商人承築通車。)(寅)杭昌線。由杭州起點。經過餘杭縣臨安縣於潛縣昌化縣昱嶺關。至安徽歙縣界。計應築路程約百四十里。(由杭州至臨安縣化龍鎮。已由商人承築通車。)(以上三線共計約四百八十五里。)(乙)舊會稽道區。(子)新溫線。由新縣起點。經過天台縣臨海縣黃岩縣至溫嶺縣。(此線已築成者計六十里。)(計應築路程約二百七十五里。)(丑)新寧線。由新昌縣起點。至寧海縣止。計應築路程約一百八十里。以上二線共計約四百五十五里。)(丙)舊金華道區。(子)桐衢線。由桐廬起點。經過建德縣蘭谿縣湯谿縣龍游縣至衢縣。計應築路程約三百四十五里。)(丑)衢常線。由衢縣至常山縣。計應築路程約八十里。)(寅)衢江線。由衢縣起點。經道江山縣至二十八里。計應築路程約一百九十五里。以上之線共計約六百二十里。)(丁)舊甌海道區。(子)永溫線。由永嘉縣起點。經過樂清縣至溫嶺縣。計應築路程約一百九十里。)(丑)永麗線。由永嘉縣起點。經過青田縣至麗水縣。計應築路程約二百七十里。以上二線共計約四百六十里。以上四區十線。共計約二千零二十里。至第二第三第四各期路線。現正在計劃中。)(二)工程計劃。公路工程擬先築成土路。蓋因成功速而經費廉。並可行駛汽車也。修築之時。沿途磚石沙礫或煤屑等。應予盡量採用。尤須注重於路身中心八尺。如有原舖石板者。並將石板保留整理。俾遇天雨之時。行旅較為方便。土路既經築成。將來仍可加鋪石子路面。惟須由公家另行籌款。或由汽車公司承辦。至各線工程。應由公路局組織工程隊。會同縣長辦理。嚴定考成。以期收速效。所有測量施工等事項。均歸工程隊擔任。至招募工人。收用土地等事項。則責成縣長辦理。以利進行。關於工程經費。每里土路連同橋梁(便橋)涵洞等。約需工料銀二千元。第一期公路工程。約共需銀四百零四萬元。(四)經費籌集。公路工程經費。第一期二年之內。約需支出銀四百零四萬元。查各縣地丁抵補金帶征建設一成附捐。每年收入六十萬元。即用以作公路債券還本付息基金。由省政府發行公路債券二百五十萬元。再在省建設經費項下。補助一百二十萬元。(每年補助六十萬元)總計二年收入。有

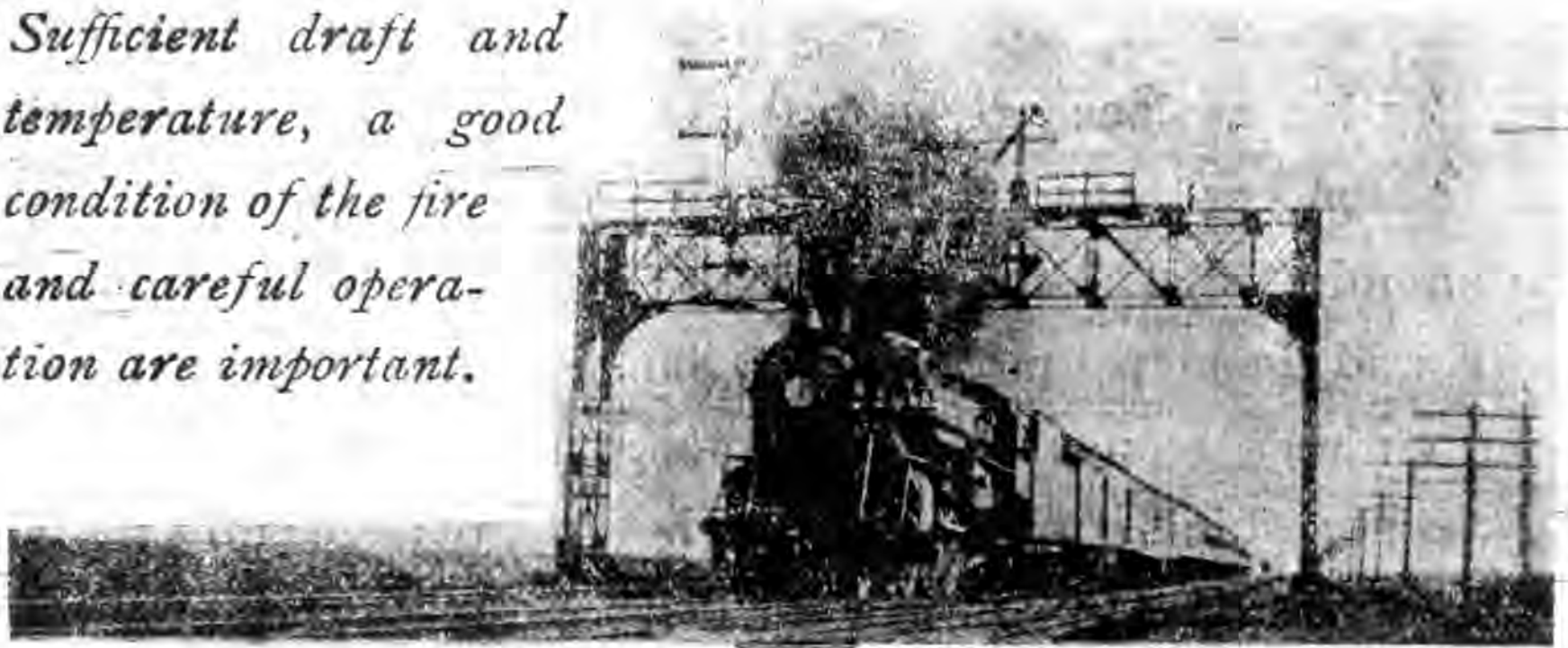
三百七十萬元。其不敷支出之三十四萬元。即在公路債券基金贏餘項下撥款補足。蓋照省政府委員會業經議決通過之公路債券條例附表之規定。第一第二兩年基金。有一百二十萬元。而還本付息只需七十七萬七千五百元。其贏餘有四十二萬二千五百元。若以八年通盤計算。（債券規定八年還清）則基金有四百八十萬元。而還本付息只需三百七十八萬七千五百元。其贏餘共有一百零一萬二千五百元。（基金生息尙不在內）以之撥補工程不敷經費。對於債券前途。毫無妨碍也。以上各項。係修築公路計劃之大綱。除公路債券條例。業經省政府委員會議決通過外。所有詳細計劃及關於土地之收用條例。工程移之組織章程。與夫其他各種需要章則。均俟大綱確定後。再行分別製定。至關於第二期以後路線及經費辦法。應俟體察情形。另行精密規劃。庶七十五縣之道路。有限完成。而全省交通。均得普遍發展矣。

研

究

Preventing Excessive Smoke*

Sufficient draft and temperature, a good condition of the fire and careful operation are important.



津浦之聲

第六期

研究

One of the most important problems, in fact, a serious problem confronting bituminous coal burning industries, is the problem of smoke abatement. The question is an economic issue of major importance because it does not only embrace the particular industry or community directly affected, but the coal producing regions serving the territory involved and may spell industrial progress or retardation. We all admit that dense black smoke is a nuisance and toward the elimination of which we must all lend our aid.

One of the serious questions confronting any one burning bituminous coal, as well as the producers of this product, is that frequently legislation is passed prescribing a certain kind of fuel for the purpose of eliminating smoke without any thought of the economic issue involved.

Education on the Subject Important

In order that the desired result may be accomplished in the matter of smoke abatement, education on the subject is a very vital factor. While at first it may appear to be a simple matter to

*Abstract of a paper read before a meeting of the Kansas City, Mo., Committee on Smoke Abatement, held January 10, 1928.

avoid offensive smoke from a locomotive or a power house boiler, we find that the problem is sufficiently wrong theories. The reason for this, as I see it, however, is frequently because thorough consideration has not been given to the principles of combustion before some action has been taken towards smoke elimination. Please bear in mind that "smoke painting" or the "white-washing" of smoke, and the actual prevention of smoke are two different things,—one entirely wrong, the other a procedure along proper scientific lines—and still it is surprising to find how many neglect the problem of preventing the formation of smoke as far as it can be prevented and are entirely contented with "smoke painting." The latter is merely camouflage as, while the smoke may not appear black when leaving the stack, or chimney, the fact remains that the offensive smoke has merely been discolored by wet steam, or vapor, while, with proper methods, the actual formation of smoke has been prevented by improved combustion and a fairly clear stack is the result. In this connection I might mention that the terms "smoke burning" or "smoke consumption" are misnomers, because smoke already formed, ordinarily cannot be burned or consumed, In order to get the desired result, the smoke must be prevented from forming.

We must recognize that many an ordinance regulating this or that practice has come into existence on account of certain abuses, whatever their nature may be, abuses that could just as well have been corrected prior to such legislation as subsequent to it. In the matter of smoke from locomotives, it is not uncommon to find cases, particularly at small country towns and occasionally in our large terminals where a fireman thoughtlessly will permit clouds of the densest kind of smoke to be emitted, polluting the atmosphere and blackening buildings in a manner that causes one to wonder

why every town and village has not placed some kind of an ordinance on its statute books with a view of combating the smoke nuisance.

The Fireman and Perfect Combustion

津
浦
之
聲
第
六
期
研
究

When we think of smoke abatement, we usually think of the fireman on the locomotive because, particularly after he has been in service a sufficient period to be classed as an experienced fireman, we look to him to fire the locomotive in a manner that no reasonable causes for complaints be forthcoming. The engineer, while he must be relied upon to educate the new fireman with the assistance rendered by traveling engineers, traveling firemen, fuel supervisors and smoke inspectors and, of course, must assume his share of the responsibility, is usually occupied with many other duties and cannot always be expected to watch the stack. The fireman, on the other hand, should experience no difficulty in maintaining the fire in such a condition that no objectionable smoke be emitted. Given the proper equipment with which to do the work, he should be called upon to do his work properly. It is true that there are cases when the combination of maintaining maximum steam pressure and also guarding against smoke violation is somewhat difficult, particularly when an engine is called on to deliver suddenly its maximum effort without first giving the fireman an opportunity to get the fire well started. Such cases are in the minority, and even in such cases a careful fireman can do wonders in guarding against black smoke.

三

Perfect combustion is difficult to attain in a locomotive firebox, but through careful studies of the various elements entering into the matter of combustion when building the locomotive, coupled with skillful firing, fairly good results are attained. Locomotive builders in recent years have given more thought to

economy in fuel in designing new engines and converting old ones than to any other feature, and we must admit that they have accomplished considerable in that respect. Economy in fuel consumption means a slower rate of combustion which in itself is an aid in the reduction of black smoke.

Without going into any technical terms in the matter related to combustion, we all know that in order to burn coal properly, a sufficient amount of air must be admitted into the firebox, or



If the Stoker is not Properly Handled Excessive Black Smoke Results

furnace, as the case may be, some of which should be admitted to the top of the fuel bed.

Switching Locomotive Smoke a Problem

The greatest difficulty in avoiding offensive smoke is usually on switch and transfer engines, owing to the the very nature of their work and on road engines starting out of the initial terminal, particularly if a hard pull has to be contended with before the

fireman has had an opportunity to get the fire well started. Under such circumstances it is usually necessary to depend on the blower and the so-called "smoke burners" which are not smoke burners but smoke preventors by which additional air is admitted into the firebox, causing the combustible matter escaping from the coal to ignite and burn instead of escaping through the smoke stack in the nature of black smoke, which is fuel only partly burned.

The method employed is usually a number of so-called combustion tubes located in the side sheets of the firebox and through which a steam jet causes a flow of air to enter the firebox above the burning coals. While in most instances the arrangement is rather crude and too much steam is used, the principle is right and no doubt can be considerably improved on without much expense. In this connection it should be borne in mind that there are no properties in the steam which aid combustion; the steam jet is merely the mechanical means of causing the air to be drawn into the firebox. It is true, of course, that inasmuch as steam is nothing but water, and water contains a certain amount of oxygen, there is a small amount of oxygen present in the steam, but not of sufficient quantity to be considered of any value as an agent aiding combustion. When steam is admitted into the firebox, it is decomposed by the heat into its constituents, hydrogen and oxygen. This process, however, absorbs as much heat as possibly can be developed by the combustion of the hydrogen formed and thus it follows that very little gain in that respect can be accomplished by the mere introduction of steam. On the other hand, there is always the possibility that the introduction of steam through its decomposition causes a reduction in temperature to the detriment of proper combustion. The practice of inserting several steam jets into a firebox unless the jets induce an air current to

flow, is merely "smoke painting" and an expensive practice. In this connection it would perhaps be well to mention that it requires approximately 320 lb. of coal per hour to furnish steam for a 3/8-in. pipe with the steam constantly flowing at 190 lb. pressure. This is a very important item to keep in mind when blowers are working, sometimes unnecessarily, and blowers usually have a greater steam supply than that flowing through a 3/8-in. pipe, in fact either a 3/4-in. or 1-in. pipe is usually employed.

A sufficiently high firebox temperature is also a necessary factor in aiding combustion and thus reasonably guarding against objectionable smoke. The air entering the firebox above the fuel bed should enter in several small jets instead of one or two large jets. The firebox door, if open, will usually serve the purpose, but is an expensive and unsatisfactory practice as through this method the air is admitted in too large a quantity in one place which absorbs too much of the firebox temperature and thus causes an excessive fuel consumption, as well as being detrimental to the firebox and flues.

Two of the most essential, but at the same time very simple rules to remember are: First, that gases that have been cooled below the temperature of ignition, cannot be burned merely by furnishing a supply of air. Second, that when the gases are supplied with air, they can be burned if their temperature is raised to the ignition point. A temperature of at least 1,800 deg. F. is essential to insure fairly satisfactory results. This temperature can be judged by the bright red color of the fire. Bright orange or white heat with a temperature of 2,100 deg. and 2,350 deg. F., respectively, are of course, to be preferred. while a dull red color with a temperature of approximately 1,500 deg. F. is too low to prevent a lot of unburned gases from escaping through the smoke stack.

The Vertical Type Boilers Difficult to Control

津浦之聲
第六期

The boilers usually giving the most trouble in the matter of smoke violations are the vertical type boilers usually employed on locomotive cranes of various kinds that are to be found in a railroad terminal. On account of the very short flame-way possible with this type of boiler, the gases escape before given sufficient time to burn thoroughly. The best method of guarding against objectionable smoke from this type of boiler is the method of injecting several air jets towards the center of the firebox, thus insuring abundant oxygen, as a rule not otherwise available in the fireboxes of this type of boilers.

研究

In the matter of stationary power plants, the question of smoke elimination can more readily be regulated than it is possible on locomotives or cranes, as with the former the question of limitations is not as pronounced as with the latter. As with the locomotives, the load, of course, largely enters into the problem, but with the proper stack capacity and the proper brick work with baffles properly placed, ordinary care on the part of the fireman should cause a fairly clean stack. As in the case of locomotives, carelessness too often is the direct cause of the trouble.

七

In order to accomplish good results, however, good tools must be furnished the man who makes or prevents the smoke—the fireman. We must always bear in mind, however, that the solution of the problem depends more on intelligent work on the part of the fireman than any device that can be put at his disposal. It is necessary that the grates be thoroughly clean so as to permit, as to permit, as far as possible, an unrestricted flow of air to enter the firebed and without which the fireman is placed at a decided disadvantage. In addition, the ashpan should be so constructed that sufficient air is always available. The grate shaker rigging

should be so maintained that the grates may be shaken whenever necessary so as to cause the dead ash, blocking the entrance of the air into the firebox, to be removed. The brick arch should be properly maintained and cleaned at regular intervals, the latter also being true with the flues. In addition, the front end appliances should be properly adjusted so as to insure a good steaming engine and with a good steaming engine at his disposal, the fireman should experience very little difficulty in so firing the locomotive that complaints should be the exception instead of the rule.

The proper method of firing at all time is, of course, to put into the firebox at each firing only a sufficient amount of coal that will insure proper combustion. By following such a practice, a clean fire can be maintained without any difficulty and in addition,



Excessive Smoke Caused by the Fireman not Having His Fire Properly Prepared When the Engineman Shut Off to Drift Down Grade

an economical use of the fuel is the result. The most wasteful method of firing is, of course, to throw into the firebox large quantities of fuel at one time. This usually accompanied by the safety valves opening and too much water being put into the boiler. This, in turn, causes too much time to elapse before the next fire is needed, with the result that the firebox temperature has been lowered considerably and as a result, black smoke will follow. If, when within the terminal limits where smoke ordinances usually govern, the fireman will fire carefully and the engineer co-operate in operating the engine in a manner consistent with conditions, with a conservative use of the blower, ordinarily there ought not to be much trouble from smoke. Occasion may at times demand the use of the so-called "smoke burners" for a short time. (轉載)

附錄

Odds and Ends of Railroading

A "Silver Spike" Ceremono in Vermont

津浦之聲
第六期
附錄

At one washout on the Central Vermont in the November flood a long trestle was required to restore the track. Pile driving was pushed on both sides of the gap and when the two gangs neared each other a few weeks ago, hasty plans were made to celebrate the meeting of the rails. One foreman secured a tin foil cigar wrapper and with it dressed up a common track spike as a "silver spike." Then with due solemnity this silver spike was used as the last, uniting the construction from the south with that of the north.

Name Locomotives After Famous Regiments

The London Midland & Scottish (England) announces that the first 24 of its locomotives of the "Royal Scot" class, the type that hauls the world's record non-stop train, are to be named after famous British regiments.

The names which have been selected are: Royal Scot, Royal Scots Grey, Black Watch, Royal Scots Fusilier, Scottish Borderer, Cameron Highlander, Gordon Highlander, Argyll & Sutherland Highlander, Seaforth Highlander, Royal Engineer, Grenadier Guardsman, Royal Fusilier, Sherwood Forester, Dragoon Guardsman, Coldstreamer, Scots Guardsman, Irish Guardsman, Welsh Guardsman, Royal Welsh Fusilier, Lancashire Fusilier, Royal Inniskilling Fusilier, H. L. I., Royal Ulster Rifleman, Royal Irish Fusilier.

Tut, Tut—Do Railroad Men Talk Like This?

While finally persuaded his aunt to play train with him. He took great delight in arranging the chairs in line, and with an air of knowing his business, began issuing orders.

"Now you be the engineer, Auntie, and I'll be the conductor. Lend me your watch and get into the cab."

Willie then hurried down the platform, holding the watch in his hand; suddenly turning around, he waved toward the engineer and yelled:

"Pull out there, you red-headed, pop-eyed, pie faced boob."

"Why, Willie!" exclaimed Auntie in amazement.

"That's right, chew the rag," he retorted. "We're five minutes late already. Get the 'ell outa here."

Willie's parents now forbid him playing down by the station and are persuading him to give up railroading.

The "Telegrapher's Fist"

A writer in the Kansas City Southern Bulletin laments the passing of the form of writing known as "the telegrapher's fist." The general use of the typewriter is given as the cause of the disappearance of this form of chirography. They are still a number of officers who write "telegrapher's fist." B. G. Eallis, general superintendent of the Southern at St. Louis, is an example. He never signs his name without putting a small circle instead of a dot over the "i" in his name, which is one of the distinguishing characteristics of the "telegrapher's fist." There are many others who write in this script, indicated by a pleasing contour and a graceful rounding of each letter, with a tendency toward joining the words together. One of the peculiarities of the "telegrapher's fist" was that the handwriting of those who used it was strikingly similar, far more so than could be found in the writing of any other group having the same occupation.

A B. & O. Entry

Not to be outdone in the matter of family service records, the Baltimore & Ohio calls attention to the Sparks family, with a total

service record of 128 years. There were five brothers originally and three of their sons are also employed by the B. & O.; James W. Sparks, chief clerk to the superintendent of the Baltimore Terminal division, has 36 years' service to his credit, E. R. Sparks, chief clerk in the engineering department, 38 years; Harris Sparks, secretary to the engineer of bridges 25 years; and Thomas R. Sparks, inspector, engineering department, 11 years. The fifth brother, Morris C. Sparks, deceased, 18 years' service, was also an inspector in the engineering department James L. Sparks, stenographer in the freight department, with 10 years' service to his credit, it a son of James W. Sparks. Two sons of Thomas R. Sparks are also in the service, T. C. Sparks, levelman, engineering department, four years. and R. R. Sparks, rodman, engineering department, one year.

Olaf, Four-Leaf Clovers and Horseshoes

In all the city of Rockford, Ill., there is no more respected citizen than Olaf Nanson, mortician. He has conducted the funerals of Rockford's Scandinavian inhabitants for many years with dignity and decorum. The New Year started off with a bang for Olaf, a large and ornate funeral being held on January 3, under his auspices. Driving home in his hearse alone, Olaf was busy thinking about whatever it is that morticians think about, when just as he reached a bridge over the Chicago & Northwestern tracks, the hears skidded. It crashed through the guard-rail of the bridge, turned completely over and landed right-side up on the tracks. After Olaf's first and natural surprises was over, he found that he was still sitting at the wheel, all in one piece, although slightly jarred. "Yeeminy, I'm lucky," said he. Then he noticed a train bearing down upon him at great speed. He scrambled out of his hearse and barely ready safety before the train whizzed

by. He watched the train hit his pet hearse and toss it into the ditch, a complete wreck. As he surveyed the ruins, Olaf remarked again: "Yeeminy. I'm lucky." As it happened, the hearse was fully insured.



Copyright 1928 New York Tribune, Inc. Courtesy
New York Herald Tribune

**May We Hope That the Railroads Are Meant to
Be Included Among the "Good Little
Public Utilities?"**

(轉載)

津浦鐵路管理局局長黃士謙與津浦鐵路員工告別書

各位同事！兄弟自去年十月，奉國民政府交通部命令，充任本路局長以來，計時七月有餘。在這七個月期間內，所經過種種惡勢力的壓迫和阻礙，非常之多，在這樣艱難困苦之中，承蒙各位一致的愛戴，得以上下一心，和衷共濟的前進。回憶去年，兄弟初來津浦路的時候，正是戎馬倉忙之際，我們的管理局，迭遭逆軍的蹂躪，所有一切門窗板壁，玻璃電燈，以及辦公棹椅，均被毀壞劫掠無餘，甚至文件卷宗，也多被軍隊當火柴燒了。那時我們只得暫借警務段一間小小的房子辦公，從一紙一筆買起，到了現在，總算略具規模，像一個機關了。我們由一個破機車的遺產，增加到三十多個機車；破爛不堪的軌道和橋梁，也都先後修復了；從前一個人到花旗營，就要化許多的時間和金錢，現在居然幾十萬軍隊，可以直上北伐，並且可以輸送幾十萬軍隊所需用的米糧軍械。這完全是各位工作的努力，才有目下的現象，這一點，兄弟應當代表交通部，向各位道謝！將來北伐成功，在革命史上記載起來，我們同人這一番努力的工作，確是不可磨滅的。各位要知道：這一次北伐聲中，我們津浦路，却是首當其衝的要道，全國民衆的視線，都是集中在津浦路。只要津浦路有發展，就是北伐勝利；換言之：津浦路萬一發生不幸，立刻影響到前線的軍事。所以我們應該如何的努力工作！使我們的交通便利，軍事發展。以我們的「津浦之聲」從浦口叫到天津，直抵黃龍，搗毀張逆的老家。這才是我們的唯一使命！

這次因各方的敦促，奉交通部的命令，叫兄弟到京漢去，整頓京漢的交通。各位以為北伐的成功，

就在目前，津浦路偉大的使命，就可以得到美滿的效果，覺得兄弟功虧一簣，驟然引去，所以很替兄弟可惜；加之有半載來歡敘情感，更不勝依依！不願兄弟離開津浦。一聽到有更調的消息，就有種種的表示，蒙各位這樣的愛戴，兄弟覺得非常榮幸！不過希望各位，千萬不可因為愛兄弟，而有過分的舉動，致引起各方的誤會！我們既知道後方的治安，直接要影響到前方的戰事，各位都是革命的同志，要以黨國為前提，切不可因一時情感的衝動，貽誤黨國大計！這點兄弟也是為愛護各位起見，在最近一次的紀念週時，已經向各位說過了。況且這次兄弟到京漢去，同樣是替黨國辦事，並且和楊局長對調的，楊局局是很革命，很努力的黨員，和兄弟也有相當的友誼，他到這裏來，也一定和兄弟一樣，與各位和衷共濟，融融穆穆的合作。津浦路將來的前途，一定是很光明的！希望各位仍然安心工作，不要因為兄弟一人的去留，引起各方不安！

兄弟去年之來津浦路，本來是抱着犧牲的決心，要想追隨本黨革命同志之後，努力革命，革命是有破壞有建設的，我們能够把路政整頓起來，也就是一部份的貢獻。當此內亂迭興，外患頻至，黨國多事之秋，本來不是享福的時候，所以兄弟自來津浦路，蒙各位的協助，工作從沒有退後一步過；尤其不是想來發財，可以弄到幾十萬幾百萬的鈔票，所以事事完全公開，分毫不敢營私舞弊，半年以來，所得到的代價，除了兩袖清風以外，就是各位的深情厚意！這是兄弟精神上唯一的安慰！在過去的生命史上，要算是最光明，最有價值，最直得紀念的一點！這個儘够兄弟終身享受無窮了。現在別離在即，臨別贈言：希望各位今後的工作，應當比較兄弟在這裏的時候，更加努力，因為我們的北伐軍，雖則節節勝

利，但是奉魯軍閥，尙未肅清，一不注意，就要失敗，革命是要犧牲的，我們應當本着總理革命的毅力，「大無畏」的精神，一致團結起來，努力奮鬥向前進！切不可畏縮退怯，屈服於我們的敵人——帝國主義軍閥——鞏固後方的治安，不要使殘暴的共產黨和無恥的腐化惡化投機份子，混進我們的隊伍。要知道從艱難困苦中得來的代價，是甜蜜而愈快的！與發現金鋼鑽一樣的「難能而可貴。」現在兄弟以萬分的熱情，掬誠相告，希望各位努力工作！各位的成功，是非常偉大的！津浦的前途，是永久燦爛的！兄弟預爲各位慶預爲黨國及交通前途慶！十七、五、十八。

徐州游紀

禱生

前次因事往徐州歷時半月始得歸來特將可資談助者書之以資本欄

我往時是坐着特別快車人雖擁擠尙覺舒服回來坐的是軍車且立在廂頂上兵士與老百姓雜烘烘的至無隙地我上去的時候不知受了多少氣還要說「老鄉對不住請願諒」

徐州的西南有「雲南山」又名石佛山峯巒起伏怪石矗立形勢崢嶸我到的翌日即登覽此地所見大概如原前昨兩日逆軍飛機在徐城拋擲炸彈毀屋傷人驚心駭魄故登山避難的頗多我亦適逢其會

徐州在古爲楚都地號彭城秦二世二年九月楚懷王徙都彭城楚霸王也在此顯過威風與漢高祖決過雌雄所以徐州在歷史上是很有名的今年北伐又以此爲大本營則其光榮更可想見加以地

勢爲黃第崗築亭凡三碑刻不少居民拓以換錢中有唐吳道子觀音大士像碑一膚理完善雕鑿頗精山之上有一「放鶴亭」「亭圯」「飲鶴泉」「今智」山麓有康熙某年刻石題額一此外有所謂「戲馬臺」「四賢堂」「范增墓」均未知所在王守仁詩云「惟餘放鶴亭前草還與遊人藉醉觴」我今次之游亦不過踏踏芳草望望夕陽耳

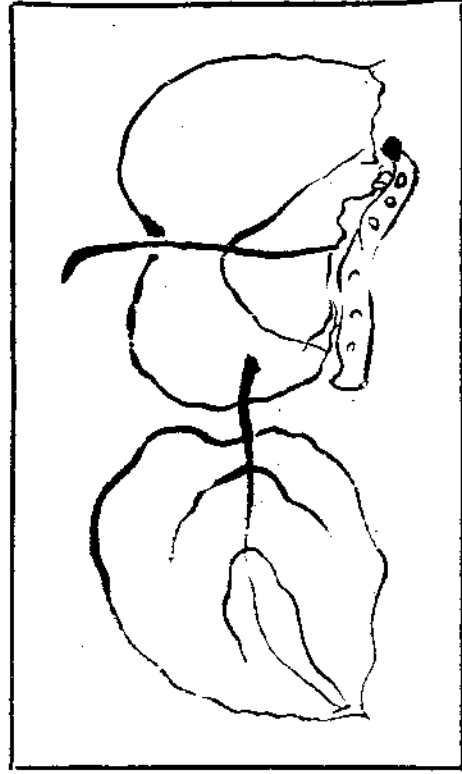
城之東北有子房山又名雞鳴山或謂卽彭城山相傳爲張良吹簫退楚兵處旁有寺住僧十餘遊時正值午餐所食爲綠豆米飯荳芽粉湯及他類蔬菜桌上并有酒壺一飯罷一小僧年約二十持蜜蠟製成之烟嘴吸食紙烟如此輩學佛乃不戒烟酒者不知其戒肉食與女色否也坐刻餘一僧談子房山掌故彼一一爲我述之問壁上碑記有險阻黃河故道在清咸豐初曾經蕭縣奪泗水之道雲龍山又屹然而立所以劉星煒賦說「見夫山光澹淡河庭底平風帆沙鳥波折渦旋又見夫箇麓任車闐城溢郭滾滾交衢鱗鱗萬屋連騎駢肩綺川輝麓」明喬宇詩說「川原雨過烟花繞殿閣風迴竹樹涼」潘季馴詩亦說「簾前秀結千峯色檻底聲喧萬里流」孫文蔚詩亦說「萬嶺如環瀦大野兩山中斷走黃河」我登此山時所謂「走黃河」「風帆沙鳥」「波折渦旋」所見祇覺滿城革命空氣直薄雲霄北吞幽燕而已此外則「遠望青青麥千樹桃李花」山之陽有興化寺明建文五年建供石琢佛像一俗名石佛詩今毀山之陰有大土巖清康熙五十七年建立觀音像一座爲一全石所刻乾隆二次南巡時供不知卽興化寺原物否稍下楊片賣否據說因駐兵停工寺前有亭一座豎乾隆南巡御碑立此而俯視徐城萬家烟火歷歷在目想見項羽當時伯風雄威暗鳴叱咤之概僧又道西楚故宮在府治鼓樓

卽其午門虞姬梳妝臺則久毀了

徐城妓女所在日書館多在洋馬路一帶如四合書館文明書館交通書館是形貌亦有佳致可愛者然多南朝金粉不屬北地胭脂飲食以麵類爲多也許是地域使然

蠶食齊有已耶

湘·娥·



這幅小小的圖畫，自由安徽某埠寄來的，編者看不懂是什麼意思，但是作者的來函上，有一段話，確直得介紹給讀者。諸君的，她說：「……我狠希望運用各人的小智慧，來把極悲痛的國恥，用四個字，組成一幅圖畫，給大家猜猜，也好使「津浦之聲」的讀者腦海中，印上一些兒不能忘却的暗示……」這幾句話，或者也就是給諸君猜謎的暗示吧！

編者

第五期小字謎答案揭曉

湯叔昆評閱

編輯先生：

昨天在友人處看見貴刊第五期，覺得琳琅滿目，美不勝收，真不愧為「津浦之聲」！現為湊趣起見，特把本期「會師北京」的小字謎，試猜一下，據個人觀察，恐怕是「克燕在卽」四箇字組成的——是嗎？不管，橫着到了第六期終要披露的。

張曉嵐上十一日

津浦之聲的編輯先生們，

方才的小朋友，送我第五期津浦之聲，我把他讀了一篇，看見內中有一幅小字謎，很有趣味的，我費了三小時的功夫，給我猜着了——是「克燕在卽」四個字呀——先生到底錯不錯，祝你

平安

周芬芳上七月九日

執事先生大鑒第五期小字謎以管見所及，係四字組成，畫城門是個「克」字，城樓是個「燕」字，大礮是個「在」字，人旗是個「卽」字，合為「克燕在卽」，寓意是青天白日，已飛揚燕京矣，不知猜中否，此頌

撰安

夏炎公手啟七，十。

沈博文

楊國慶

易庭瑤

幼齋

崔文才

曹少文

林金祥

第五期小字謎，承讀者紛紛應猜，感甚，茲略備薄酬，請即來函領取爲荷。

定報價目 郵費廣告價目 附註

每月一期	大洋四角	全年十二期	大洋四元	本京每册一分	外埠二分半	每期計	四分之一頁	半頁	全頁	三頁	五元	八元	特製加倍	以上各費先期繳納逕向「浦口國民政府交通部津浦鐵路管理局秘書處公報編輯室」接洽
------	------	-------	------	--------	-------	-----	-------	----	----	----	----	----	------	--

編輯兼發行者 國民政府交通部津浦鐵路管理局

印刷者 上海中華書局印刷所