

德人之所預料者也。以此而埃及、蘇彝士河、及印度之設防不固。土遂得乘間以奪埃及波斯之近地。况以土國之勁旅。而吞併埃及印度。其事亦非甚難。斯其影響於歐戰者。顧不大乎。向使德國能於數小時間。扼守蘇彝士河。則英國與澳洲印度兩方之交通斷。而船舶之往來。非繞行非洲不能達。英國肉食之取給於澳洲及新西蘭島者。至此將絕。而國人遂有乏食之虞。德所以能制英者。亦維在阻其糧道而已。巴爾幹諸邦。非土德所能恣置者也。塞爾維亞希臘皆爲土仇。羅馬尼亞向背不明。素難深恃。土之能守君士坦丁而加入戰局者。以巴爾幹之嚴守中立耳。苟連合而爲土敵。則土京亡。而小亞細亞亦受其累。幸各該邦除羅馬尼亞外。皆已疲於戰事。民窮財盡。更無餘力以攻土。即欲借助友邦。亦正難言之耳。土之敢於侵入埃及波斯者。亦正以各該邦之互相離貳。其勢不能合而謀土也。即各邦之情勢。亦迥不相同。保加利亞以奧之保護而立國。羅馬尼

亞以希臘及塞爾維亞新遭戰禍。元氣未復。故不敢遽與保土俄與相敵。故保羅之中立不變。塞奧之戰事不已。則土或得乘時恢復塞羅尼加於希臘。或併馬基頓而恢復之。未始非意中事耳。果歐戰而德勝。則巴爾幹各邦轉而從德。希塞亡。而土保勢盛。愛琴海中之島嶼爲義大利所據奪者。亦將復入於土人之手。此事理所必至也。自是而巴爾幹胥受治於土保。逐俄於波斯。逐英於埃及。土以制勝之師。出波斯海灣。乘印度之空虛而侵略之。未可料也。德勝卽土勝。土勝而回教以興。北非及印度之英法人。悉遭驅除矣。土帝既爲回教之主。其命令爲回教徒所服從。今日回教徒之居留英法屬地。伏處於外人勢力之下者。向以土京號令不出自土帝。而出於德人。故皆淡然置之。今土京已宣布爲聖戰。則教徒之狂熱起。而他日之伸首揚眉。亦基乎是。特恐宗教之惡感興。而宇內騷然。將無寧日。屆時德或與土合力以制之耳。

上海三電車公司之組織

譯遠東雜誌
(續一號)

甘作霖

公共租界電車公司經過之歷史。營業之大概。內部之組織。其聲譽大端。既如上述。今再述公司總董在倫敦之演說。以爲我本節之結束。按本年(即一九一四年)五月十四號。公司在倫敦開第八次常年會。主席鄧脫勳爵士。(Sir Alfred Dent, K. C.M.G.) 起而報告。並有演說辭。其大致曰。本年度(指一

九一三年)公司之總收入。爲英金十一萬七千九百八十六鎊十仙令五辨士。除銅元貼水損失二萬五千八百八十鎊十九仙令四辨士外。實收爲英金九萬二千一百零五鎊四仙令一辨士。較之上屆(指一九一二年)實收。已增七萬九千七百八十三鎊四仙令一辨士。除去上海公司開支外。淨餘三萬七千九百七十六

28206 鑄四仙令十辨士。若上屆淨餘。則僅二萬七千一百六十一鎊九仙令七辨士。合諸上屆結存一千九百七十四鎊五仙令六辨士。而

者亦半。然本屆行車之里數。則實較上屆幾增至十三萬七千哩之多。此則最可注意者也。總之開支與實收之比例率。已由百分之六十五又百分之五十而減至百分之五十八又百分之五十。至於工部局報効金及貼水虧折。則均已包括在上述開支之內。無庸另計。就貼水虧折而言。本屆居

除去倫敦各項費用及利息外。計尚存三萬六千七百鎊七仙令二辨士。今擬於此款內。提出一萬鎊。作為興修準備金。以三千鎊作為攤除開辦費。以二萬二千四百鎊。作為本屆股息七釐息。(應納所得稅。即在股息內扣除)如是。則本屆結存。實為一千三百鎊七仙令二辨士。至於

電車兩兩相較。則本屆損失。自較上屆為輕。是不得謂非進步。然此後正恐難以為繼。而一九一四年度之此項損失。恐尚有突過於上屆者。蓋中國今日。方競以鼓鑄新銅元為能事。劣幣之充塞於市面者。有滔滔不竭之勢。寓滬西人。一則以本公司之損失。一則

電費一層。在上屆尚為一萬三千一百三十七鎊二仙令二辨士。而本屆則已減為一萬零七百九十四鎊五仙令二辨士。此

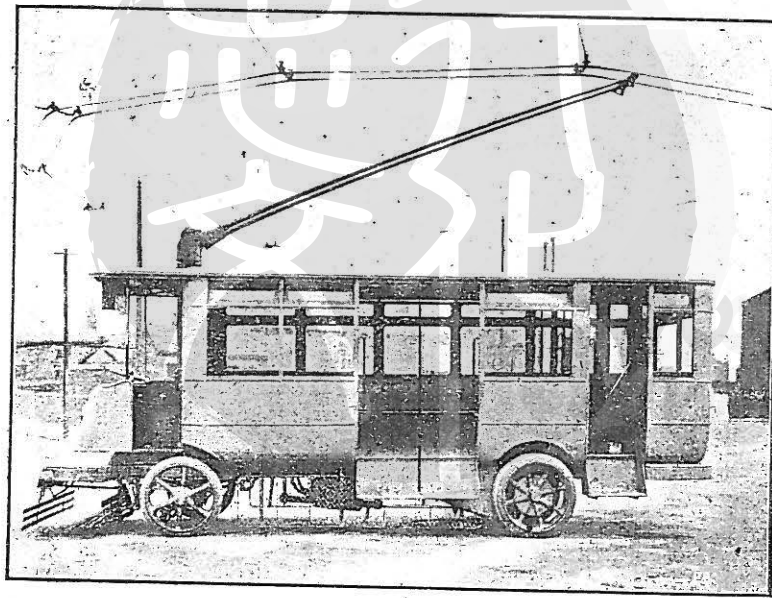
無另計。就貼水虧折而言。本屆居總收入百分之二十三又百分之十九。亦即去股本金百分之八又百分之零九。上屆居總收入百分之二十四又百分之五十五。亦即去股本金百分之七又百分之六十四。

公司與工部局改訂電費合同之效果也。按此項改訂事宜。公司固按照原訂電費合同第十條之規定。於一九一三年五載

期滿時。向工部局正式提議修改者。然往返磋商亦幾一年之久。始克就緒。公司實收。視前增至一萬二千二百二十七鎊二仙令。而又得留其百分之八十八。即一萬零八百四十四鎊十五仙令三辨士。

為贏餘之款。事之可喜。孰逾於此。然推究公司所以能有此成績之原因。則由於電費之減輕者半。由於收入數多而開支費少

為上海商界公共之利益。嘗赴領事團及商會。提出抗議。然迄無結果。公司在一九〇五年開始接受讓予權。而銅元之行亦自



為贏餘之款。事之可喜。孰逾於此。然推究公司所以能有此成績之原因。則由於電費之減輕者半。由於收入數多而開支費少

為上海商界公共之利益。嘗赴領事團及商會。提出抗議。然迄無結果。公司在一九〇五年開始接受讓予權。而銅元之行亦自

此日益加盛。迄於今而歷屆所受損失。共在十萬金鎊之外。可謂鉅矣。貼虧與資本。二者恆互為消長。故一九〇九年時。所失尙止百分之三又百分之六十三。而本屆（即一九一二年）則竟增至百分之八又百分之〇九。此實為公司營業至大之障礙。而股東應得之股息。本屆尙得由五釐而增至七釐。此實為吾人始願所不及料者也。就公司財政問題而言。銀行借款之未償者。今後僅止一萬二千鎊。但須上海有款匯來。即不難早日清結。惟公司近方酌議再行動用股本。以為擴充辦公房屋之計。蓋公司營業既日有進步。而規模亦日見展拓。辦事員役。為數大增。原有房屋。決難敷用。現如能將原租之地與屋實行擴充。而租金則酌乎中道。不至過昂。是固甚善。否則惟有自行購地造屋。為一勞永逸之計。此即不得不動用鉅款之理由也。又創辦無軌電車。究須資本幾何。現時亦無從預定。此以定造之車輛。為歐洲所延擱。至今尙未運滬。故此類電車。是否適用於上海。及其適用之程度若何。今日尙無試驗之機會。惟今晨接得利物浦來電。謂無軌電車第一第二兩部。已定於本月二十一號裝運赴滬。此則堪為告慰者也。論公司營業情形。本年度（一九一三年）所載客數。較上屆（一九一二年）幾多出七百萬人。試按本屆行車收入表。可見電車搭客。無一星期不大見增加。搭客既多。則車輛自不能不增設。故本年度所添之電車。共有一十五輛。電車之本身。由公司自造。而車之底盤或輪部。則由美國製造廠供給。其式樣乃最新而最美者也。比來董事會又議決續

置電車十輛。列車十五輛。如是則公司之電車。可增至九十輛。而列車亦可增至五十五輛。其視原定六十五輛。相去遠矣。至下屆（指一九一四年）乘客。預料當在五千萬人以上。且公司與法租界接軌通車。尤足為擴充營業之善策。管車人抵兩方交界之地。現已不復更換。惟法公司之意。以為車票終須區別。故至今兩公司仍行兩種車票。近又聞法公司已與華界之電車公司訂通車之約。果爾。則三公司將來。可以互相提攜。聯絡進行。自滬杭甬車站。直達公共租界之終點。胥得通行無阻。為上海交通史上闢未有之盛。是豈僅公司之利。抑亦滬人莫大之幸也。中國當道。親上海電車成績之優。頗怦然有動。擬於中國大城鎮中。試行仿辦。以故馳書商榷者。殊有絡繹於途之致。而本公司之總經理。乃恆受此項之諮詢。是上海電車。固所以促進中國交通之進步。而將來在華人一方。如果有適當之條件。與充分之擔保品。則本公司固義當為之承乏也。又公司用人問題。當一九一二年之末。共九百二十七人。今則已增至九百七十四人。此九百七十四人者。類能恪盡其職。矢謹矢勤。故名譽殊佳。而公司之令聞。亦賴以弗墜。方中國二次革命。戰爭劇烈時。避難至租界者。如衆流之趨壑。而電車乘客。亦因是驟增至什百倍。當是時。烽火燭天。砲聲隆隆。流彈且及於租界。公司電車之管車人等。冒險往來。而仍能從容不迫。盡其所職。此足以見公司用人之特色。而調度之有方。經理之合法。則吾人尤宜以懇摯之忱。感謝總經理麥考爾君。(Mr. Mc. Call) 並謝吾上

28208 海董事會諸君也。

法租界之電車

法租界開行電車之始期。在一九〇八年之五月間。其造路及行車之權。悉操諸上海法蘭西電車公司。公司之總事務所。在法之巴黎。而上海之總經理。為柯西亞氏。(M. Marcel Cousins) 其事務所在盧家匯。而電車之軌距。亦用密達制。此外工程上之設施。大致與公共租界無甚歧異。故一九一三年。兩租界實行接軌時。並無何等之困難。溯公司開辦之始。所需電車。亦概由英商愛丁堡字披公司供給。即路工亦由該公司承造。惟列車則有一部分係向華商求新製造機器輪船廠與興發榮鐵廠定造者。其實公共租界電車公司之列車。亦由該兩廠承造也。此外尚有列車若干輛。電車若干部。則由該公司向法國恩蒂里亞公司 (Ateliers de Construction de Nivelles) 訂購。近始由歐洲運送來滬。就法界現在之車路長短而言。若純以單線



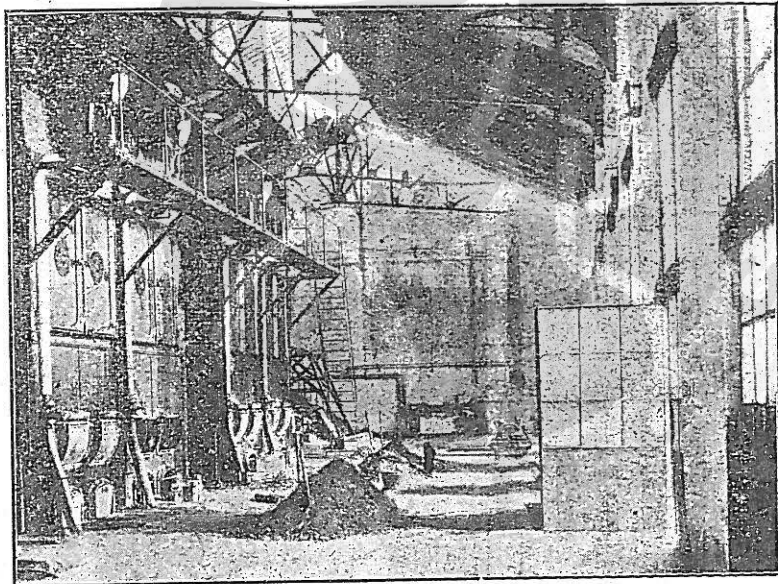
計。共長十二又百分之五十哩。而此十二又百分之五十哩中。雙軌者實居其二又百分之七十哩。當一九一二年時。公司共有電車二十八輛。列車四輛。今則電車增至三十八輛。列車增至十四輛矣。其所用電力。

為直接電流五百五十弗打至六百弗打。就車行平均速度而言。法界戶口之繁密。視公共租界為遠遜。故車務亦較清閒。而行車之速度。則反以是而增高。然車行所需之電力。則每哩亦較增至百分之十。電車載客之等次。有頭等與三等之分。車費按段收取。而費率之高下。則西頭等收墨銀由三分至一角五分。三等由一分至九分。此概略也。其營業情形。當一九一二年時。車行哩數。為九十九萬零三百四十二哩。而所載客數則為一千二百二十九萬九千七百零八人。及一九一三年。則車行哩數。已有一百十萬五千哩。而所載客數則為一千四百七十七萬八千人。此考之近兩屆。而足證其營業之進步者

也。試更就其過去四年間每日載客之平均數而一為比較。則所謂進步者乃益顯見。一九〇九年。一萬二千三百人。一九一〇年。一萬九千七百六十八人。一九一一年。二萬三千二百人。一九一二年。三萬三千七百九十九人。一九一三年。四萬零二百九十九人。此比較載客之平均數也。又試綜舉上五年之總收入而觀之。一九〇九年。三十萬零三千四百三十六。一九一〇年。四十萬零七千八百三十。一九一一年。四十七萬八千三百七十三。一九一二年。六十二萬七千一百一十一。一九一三年。九十四萬三千。此皆以佛郎計。而尤足見其逐年之遞加者也。惟貼水損失一項。則上列各數內並未扣除。論其營業之盈虧。一九〇九年。所虧為八千六百六十七。一九一〇年。所盈為九萬六千零三十四。一九一一年。所盈為十三萬八千二百八十三。一九一二年。所盈為二十四萬零六百三十三。一九一三年。所盈為二十九萬。此亦悉以佛郎計者也。公

司資本。當開始時。為四百二十萬佛郎。及一九一四年五月十日。則增而為八百萬佛郎。本年曾發一九一三年股息一次。息

28209



電 站 與 鍋 房

為五釐。而股本之數。則仍按原時四百二十萬佛郎核算。其提存各款。如定為還債預備金及殘舊賠折費等等者。現已積至百十六萬四千佛郎云。又法租界之電燈及自來水。以法工部局之特許。亦歸該公司承辦。此雖不在本文範圍之內。然亦不妨一及之。就其報告冊而觀。一九一三年。該公司共供給十枝燭光之電燈四萬二千盞。當一九一三年之前。公司專以二百四十弗打之直接電流。供電燈之用。及是年正月。始改設發力一百十弗打之交換電流。今當一述發生原動力之各機件矣。有巴韋(Baldock & Wilcox)水管鍋四具。足以發生每吋一百二十五磅之蒸氣。而每鍋各附有蒸汽機(蒸汽成瓦斯之器)一具。至於料理爐鍋。如增薪撥火等事。則現尚用手工。而未

代以機械。其輸水入鍋。依用華盛頓雙道蒸氣抽水器二具。直形三道電力抽水器一具。是均為法國工程師所造。以引擎房(即

汽機房)之內部而言。則有考力司(Coils)複式引擎四具。此四具者。兩兩相偶。向五百五十至六百弗打之直接電流發電機而趨。論其電力。則二百五十基羅華德者居其三。三百基羅華德者居其一。至近時增設之交換電流機件。則為橫形複式引擎一具。而附有雷氏放氣門。Lenzvalve gear。每分鐘可轉旋一百二十五次。此外又有三百七十五基羅華德之三面發電機一具。所以供給五千二百五十弗打及五十圈之電力者也。上述之交換電流機件。為法國度錫工廠 Dujardin & Cie, of Lille 所造。而三面發電機。則為威司丁華公司所造。此公司並承造電機變壓器二具。以便變一部分之交換電流為直接電流。凡諸機件。其發生原動力之平均費。為每小時每基羅華德銀一分八釐。又每一引擎之下。各直接置有獨立或不相連屬之平面式(亦稱管面式或受熱式)凝汽機件。其排氣唧筒。由引擎之總軸驅使之。而水勢之流通。則由槎材形之電機唧筒(即唧筒之運以馬達者)司其操縱。當一九一四年四月間。綜計交換電流之為電燈及電力用者。約僅一百基羅華德。而所費之直接電流。則有一千一百基羅華德之多。其用於電燈者。為七百五十基羅華德。用於電力者。(電車在內)為三百五十基羅華德。惟是交換電流之需用。增進甚速。故公司現正籌畫。擬設置一千或二千二百基羅華德之高壓力臥輪交換器。而附以蒸氣機件。特機器房距離水道甚遠。凝汽機所需之水料。不能無缺乏之虞。此為困難之一端。目前雖已有水泥所造之蓄水池若干所。有密佈之水管。有灑水之龍

頭。足以助水勢之流通。或以殺沸水之熱度。然欲以此致蒸氣臥輪所需之高度真空。則固斷斷乎其不足也。與公司之機器房相距密邇者。則有車廠與修車房。其屋宇皆以鋼造。而外砌以磚。或包以皺紋白鐵片。修車房所備機械。皆係法國貨。惟僅止寥寥數種。不敷應用。故電車應用各品。以損壞而有待修繕者。惟小件或輕而易舉之工事。始發交該房承辦。至於法界電車與公共租界接軌後。成效殊佳。前文已屢言之。然法公司近更與南市電車公司訂約。不特彼此接軌。且更於西門與小東門之間。另築一雙軌之路。以便兩界電車。交互行駛。半屬於華而半屬於法云。

華界南市之電車

南市電車。於一九一三年八月十一號。始行正式開車禮。斯時也。路工告竣。電車星馳。實足為華界留一絕大之紀念。蓋此路股本。純粹出諸華人。而造路行車。又皆操諸華人之手。此誠中國晚近交通史上所絕無而僅有者也。其借重外人之處。不過於工程進行之際。請西門子公司總理谷吉爾氏(M. E. Kober)為之督率。而路工告竣之後。仍聘該西人為公司顧問工程師而已。潮南市電車公司始設於一九一二年三四月間。而今總理陸伯鴻氏之力為獨多。陸為此路最初之主動。既運動官吏。得其許可。而復為南市紳富曲陳此事之利益。竭力鼓動其意興。於是而二十萬兩之華股。不久集事。而南市電車公司亦於以成。

按南市電車之路線。始於小東門。經南市浦灘。而止於浦灘之南端。由小東門至董家渡為雙軌。由董家渡至滬杭甯車站。則為單軌。此單軌者。每隔四百密達。有一環線。至滬杭甯車站。則固原定之路線終點也。其自小東門以迄滬杭甯車站。中間軌



君鴻伯陸理總司公車電市南

到。蓋因承運之輪船。駛經地中海時。猝然失火。遂不得不折回亨堡。而公司之工程。乃亦稽遲。至一九一三年三月。始克著手。且鋼軌未定之前。須由谷吉爾氏從事測量。此舉亦非數星期不能告竟。然三月間鋼軌既到。而六月杪全路造成。此不得不謂



氏爾吉谷師程工問顧司公車電市南

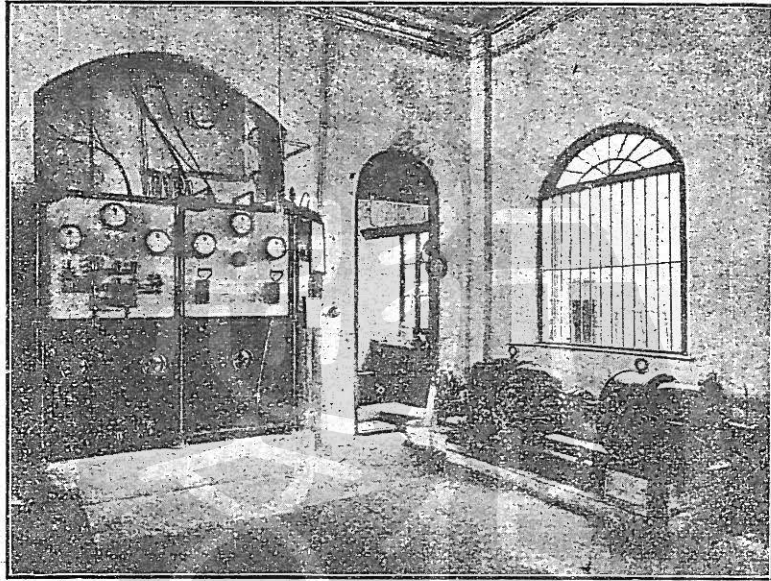
道。約長二又二分之一哩。既而推築至製造局。則約長一英里之四分之三。全路弧線。(即彎曲之處)凡三十二所。其所用鋼軌。係向德國定造者。凡一切材料以及車輛鋼軌之屬。均於一九一二年五月間。分別訂購。然鋼軌遲至一九一三年。始克運

之迅捷也。公司於七月初行試車禮。而不意二次革命之風潮。即起於是月間。上海黨人。迫攻製造局。交綏甚烈。而公司車路所經之區域。適為戰線所劃入。於是正式開車之期。不得不有待。而公司之車廠。即於戰事期內。為礮火所損傷。此誠非

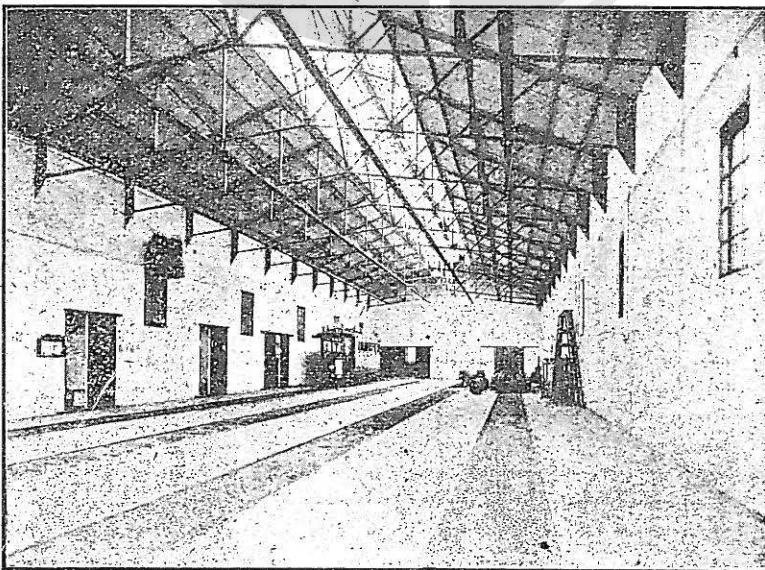
28212 意料所及。幸八月間。戰事風雲。稍稍寧輯。公司適於是月之十一號。行正式開車禮。而南市電車之興行。亦卽於是時始。

轍器或分道機。必附有環舌二具。與鐵路所用者相同。此所以減殺行車震盪之勢。俾乘客得較爲安適也。論其空中電線。所用者

今試略述其路工之狀況。該路所用德國鋼軌。分量極重。約每密達重一百基羅。(二基羅卽一疋。亦卽千克蘭姆)鋼軌所設之處。掘濠約五百耗(卽米里密達)長。三百九十耗闊。濠底填以石塊。而石尖則一律仰而上承。於是掩以石子及沙礫。搗擊極堅。是謂鋼軌之基礎。凡設軌之處。莫不有此敷設。既可堅久。而軌面雨水。亦可因而傾瀉。每值兩軌相接之處。其交點所在之下層。必有加倍厚實之水泥一片。至轉



箱電與盤電配



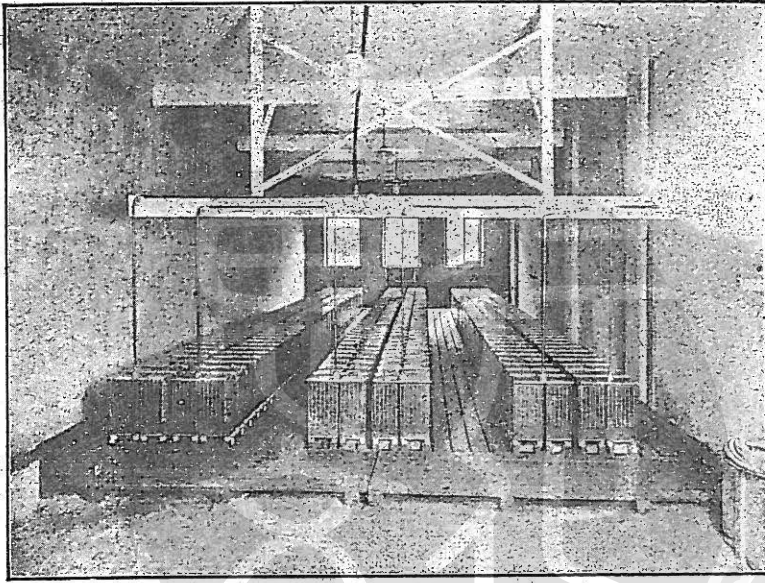
部內之廠車

爲橫截面約五十五方耗之粗銅絲。線爲懸附於鋼絲之隔電器所支持。此等鋼絲。在雙軌部分。恆繫於鋼桿。而在單軌部分。

則多繫於軌道兩旁之托柱。所謂托柱者。即植立於路側。其上端有枝外伸。如槎枒形者也。距十六鋪約九百密達。有添電傳導線

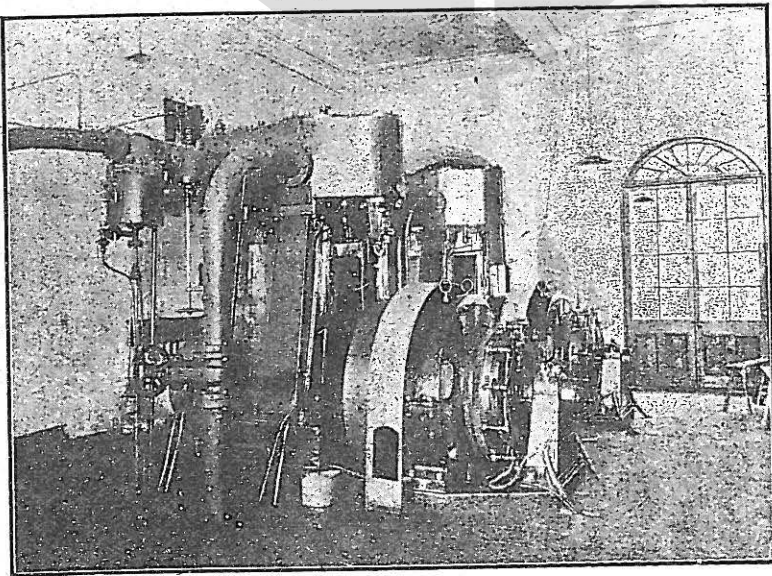
自公司之機器房而聯接於電車之空中線。該機器房固密邇城垣。而添電傳導線。則恐空中線電氣之不足。而藉此以添注之者也。公司空中線及電車底盤所附各項機件。悉係英國西門氏發電機製造廠 Siemens Bros. Dynamo Works 所承造。至底盤之本身。則係英國聯合電車公司所承造。

28213 大致與租界所用者無甚殊異。電車之馬達(即電機)本以備每小時行二十基羅密達或十二英哩之最高度者。然就其平均速度而



蓄 電 池

言。則以二十分鐘之時間。由十六鋪行至滬杭車站。似尚未見其綽有餘裕也。南市電車。亦有頭等二等之分。與法界相同。其



蒸 氣 機 與 發 電 機

車身亦由求新製造廠承辦。故亦與法界同。公司於開辦之始。即預爲他日擴充之計。故軌道之闊度。與電線之高度。悉與公

共租界及法租界相同。以是而二公司如果聯絡提攜。通車接軌。事固易易。公司所造車廠。適當滬杭甬車站之前。其大小可容電車二十輛。而廠內又附有車務長之事務所。及修車房。油漆房。物料房等等。近復於廠之鄰近。另建一極大之事務所。以供公司經理部及書記部人員之辦公。其地面積。至為寬廣。目前之餘地。尚可以建築一同等大小之車廠。及其他種種應用之房屋。車廠係以鋼建。其工程及材料。亦均由求新廠承辦。式樣甚佳。而布置亦極完備。至公司所用之電力。則取給於上海內地電燈公司之舊有機器房。內有一百基羅華德之汽機二具。當一九一〇年之前。電燈公司尚未於製造局左近新設機器房時。

其所用之引擎。即此二具也。電車公司。既接受此引擎。復另設一蓄電池。及壁西詩式 Pirani-Siemens-Schulker System 之附屬發電機。此二者所以使車行時顛盪或波動之電流。不至影響及於發電機與蒸氣機。且車行之際。如發電機或蒸氣機起有損壞。則可藉蓄電池之力。使電車仍得行駛少時。而不至於立時停頓。發電機共以五百五十弗打之電力。供給於電車之空中線。而每一引擎。能按照該路現時之行車速度。而驅使電車自十八輛至二十輛。公司營業之發達。亦遠過於當日之預算。乘客往來。常極擁擠。而尤以二等為最盛云。

歐洲戰亂小史

節譯日本
外交時報 (續前號)

許家慶

第四章

九月一日英軍在康派伊為德軍擊破 俄軍在東普魯士亞連斯特英附近敗退 俄京聖彼得堡改稱彼得羅格拉德 九月二日法國政府從巴里遷至波爾多 德軍與聯軍戰於距巴黎四十英里之埃蒙齊魯寫德 九月三日加里西亞之奧軍大敗俄軍占領蘭堡及赫烈的 法境內之德軍達距巴黎二十五英里之森里

列黎亦落於德軍之手 九月四日巴黎預備堅守工事德軍右翼出於東方馬爾納河畔 進波蘭境之奧軍為俄軍所破 九月五日英法俄三國訂協約將來不得單獨與德奧講和 德軍之馮保羅將軍占領理姆斯 查凡爾斯附近之特爾蒙德落於德軍之手 九月六日出入勞倫州之德軍在削倫斯爾馬爾納附近與從比境向巴黎突進之右翼相聯合 九月七日英國巡洋艦巴斯發英大在北海為水雷擊沉 俄軍陷奧國斯梯利並襲普爾散彌斯爾