

在美國當一個主婦，自然比在中國辛苦些。一日三餐，以及洗衣等等工作，都須親歷親爲。因爲美國

工資高，非大富有人家，都請不起工人。如果你爲了請客或有些特別工作，主婦一人辦不了，要請一位黑色女子來幫忙一日，這一日的代價是美金十元至十四元。這位黑色的女子便會自己駕着一輛漂亮的汽車來到，工作完了欣然駕着汽車歸去。好在美國居家樣樣方便，事事機械化，市場購魚肉蔬菜都給你洗切乾淨，買回來不須主婦再多動手。在美居家的人多已習於美國的生活，飲饌相當簡單，俾準備及飯畢的洗滌工作能盡量減少。雖然如此，一家的主婦住在美國究竟比住在祖國爲辛勞。不但主婦如此，即先生亦何獨不然。每日辦公歸來，總有不少的家務要做。我有一位住在紐約城外的朋友，他原本是運動健將，那天正當台灣的一位十項運動名將楊君傳廣來到紐約，中國人都給他很大的歡迎，其時有人便問我這位朋友，還有沒有練習十項運動？我這位朋友說，我現在每日開汽

車、剪草、擦地、洗碗、擦鞋……十項運動一項都不差。雖是詼諧，也可看到美國居家的一般。

在美國居家並有了兒女的人，多半有一個頗有困擾的問題，便是兒女的教育。當然在美國入學校是一件很容易之事，所費既少，功課更不難。小兒女和美國的兒童夾雜也是不需要很多時間的，但是中國的文字怎麼辦？在美國長大的中國小孩都起了外國的名字，不但不願讀中國書，而且不願講中國話，父母在家也就和他們一律講英語。至於在美國出生的兒童，認爲自己是美國的公民，不須要講中國話和學中國的文字。除非有機會跟着父母到台灣走走，否則對祖國將更冷淡，這是一件值得注意之事。不過話要說回來，我也見過許多中國家庭還保留中國傳統的倫理觀念，家裡的小孩也還彬彬有禮，而且寫得一手很好的中國字，這是很值得讚美的。一般說來，環境如此，也沒有更好的辦法。（轉載自暢流）

介紹日本東急電鐵株式會社

莫衡

一、東急發展史

東急電鐵會社始創於一九二二年，當時爲目蒲電鐵會社，爲一私營鐵道，營業線僅長十三公里，資本額二百五十萬日圓。一九三一至一九三九年間，相繼

合併池上、玉川、東橫三電鐵會社，改名爲東京橫濱電鐵會社。一九四二年又合併小田急，京濱兩電鐵會社，始改今名。一九四四年又兼併京王電車會社，資本額擴展爲二億餘日圓。戰後一九四八年被迫改組，原屬之京王、小田急及京濱三電鐵轉讓分營，營業線雖

減，但投資於附屬事業之金額銳增，至一九五六年，已達三十億日圓之鉅。目前其附屬事業共有五十六處：

製造工業（包括汽車鐵路車輛橡膠建築材料）

商業（包括百貨店）

銀行業

地產業

運輸業（包括出租汽車海運巴士鐵道卡車倉庫等）

修理業

服務事業（包括旅館旅行社電影院娛樂場等）

社會事業（包括各種學校博物館圖書館等教育機構）

至於鐵路營運方面，雖路線長度約七九·一公里，電車三五一輛，一九五七年運送旅客四八五·九四〇、〇〇〇人，耗用電力九千萬度，總收入三十八億日圓，總支出二十八億。又關於汽車營運方面，路長三五九公里，旅客汽車四六九輛，運送旅客一億一千萬人，總收入十九億日圓，總支出十五億日圓，統計鐵路車輛每車公里客運收入一一·四六日圓，公路車輛七〇·八八日圓，其經營成績為關東區各私鐵之冠，員工待遇亦較其他私鐵為優，其全部事業之純利益，一九五七年度八億七千萬日圓。

總之，東急電鐵今日之輝煌成就，不得不歸功於其

九處

六處

一處

四處

十七處

一處

十一處

七處

企業經營得法；而三十餘年來始終領導是項企業之發展經營者，為該會社董事長五島慶太氏，功績至偉，堪稱為當代日本之傑出企業家。彼自一九二二年東急之前身，目蒲電鐵公司創立時，即由政界轉入擔任社長，一九二三年東京地震，城舍為墟，市民遷居郊外者日衆當時目蒲鐵路沿線，均為廉價之土地，五島氏獨具遠見，大事收買，以車站為中心，計劃田園都市，並以種種措施，誘致住宅之興建，及學校之遷入，有於沿線購產築屋者，輒親餽禮以感謝其協助開拓之意。東京市內震毀之學校，不惜以八倍之沿線土地，與之交換，協助其急速復校，以其事業所得，盡力擴展鐵路，先後兼作池上、玉川、東橫、京濱、京王、小田急，等各電鐵時，人均以「強盜慶太」呼之。至是東急，已成為關東區之電鐵王，而其雄心勃勃，更欲爭取東京之地下鐵及三越百貨商店等雖未成功，轉而自建東橫百貨商店於郊外車站，以其建築雄偉，交通便利，經營有方，完全以最高級貨品號召，致市郊居民，趨之若鶩，營業鼎盛，贏利銳增。最大之三越以及先進之阪急，反而相形見絀。大戰時商店被燬，戰後又重建東急會館，規模之大尤有過之，已成爲日本最大之百貨商店。至於其他附屬事業，莫不賴其宏謀遠識，大力經營，業績斐然。其中尤以東映株式會社，日東膠胎工廠，雖創辦時困難重重，連年虧損不堪，執事者均失信心，卒賴其毅力堅定，百折不撓，終於挽回頹運，營業復振。東急今日之發展，彼實有

以致之。

二、東急之今後新計劃

最近東急電鐵鑒於日本經濟之繁榮，繫於交通之改善，及觀光事業之發展，曾擬就兩大計劃，建議政府興辦，一為東京至神戶超級公路之鋪設，一為國際希爾頓系旅館之聯營

(一) 東急超級公路計劃

近年日本人口增加，經濟繁榮，尤以東京神戶間沿海區域為甚，鐵路運輸，已形飽和，而原有公路，運輸密度亦大，各種車輛速度，頗受限制。惟一解決之途徑，厥為新建一現代化之超級公路，是項路線之計

- 一、路線全長
- 二、建設費用
- 三、每哩建設費用
- 四、一九六一年計劃過路稅收額
- 五、保養運用費用
- 六、償還期

東急計劃

東京至大阪

三一八・一哩

三〇二八〇〇〇元

九七三・五五

三三六〇〇〇〇元

三八五〇〇〇〇元

按利年5%計開業

十二年內可全部償還

日本政府計劃

東京至神戶

三二七・五哩

四二四八〇〇〇元

一二五六・四六

二九五八〇〇〇元

三六五〇〇〇〇元

土地開發計劃

東京至神戶

二九八哩

四〇二七八〇〇〇元

一三五一〇〇〇

二九〇四五〇〇〇元

五五五五〇〇〇元

過路稅收根據下列稅率小客車四・四七分／哩大客車及卡車二・二三五分／哩
東急對於是項計劃最感興趣者，為自澁谷至江之島之一段，舉凡工程設計、建築費用、運量估計，過路稅之征收，保養管理費用等，莫不有詳確調查資料。

計劃有三：一為日本政府建設省所擬定之路線，係自東京西南部，經名古屋，京都至神戶；一為日本議會所建議之「原始地帶開發道路計劃」，係自東京西郊立川，穿經富士山北部及高山地區直達京都，至神戶；一則為東急之沿海超級公路計劃，係自東京澁谷經橫濱、鎌倉、箱根、靜岡、名古屋、京都，以至大阪神戶，第一路線自東京出發六十餘英里，人口密度較稀，且由於坡度峻急，橋樑山洞較多。第二路線則純為開發山地而設，對於目前人口之增加，運輸之擁擠，無由裨益，其惟一最有利於日本經濟及解決運輸問題者，即為東急所擬定之路線，茲將三項計劃之費用列表比較如下：

與此項計劃併舉者，尚有特快客運巴士計劃，及沿途加油站設置計劃，均為極有利之配合事業，如全部計劃成功，則東急之日後發展，更為輝煌光大矣。

(二) 國際希爾頓系旅館之聯營計劃

日本首都東京在人口密度上言，目前已凌越紐約而為世界第一大都市，亦成為國際觀光會議中心之一。其唯一缺點，即在一流旅館較少。據東急計劃，紐約市附有浴室之旅館房間約有七萬五千，倫敦為三千五百，巴黎為四千五百，而東京市尚不滿一千。惟全國觀光事業之發展，無論旅客人數及美金收入，戰後十年來均已倍增，故東急主張東京旅館事業水準之迅速提高，與美國希爾頓旅館國際組織聯營，其理由為該組織對於旅館之建築設計、設備、經營、人員配置及訓練方面，富有卓越經驗，絕非他國人士所能及。又在廣告宣傳，誘致旅客方面，由於其所經營旅

館遍佈全球各地，與三千以上之旅行社，二十七家航空客運公司，十五家輪船公司，均有密切關聯，一家希爾頓系旅館開業，全世界之主要報紙雜誌均有全頁彩色廣告登載，如土國伊登堡希爾頓旅館開業時，僅開業廣告費用，約費六萬美金之鉅，決非單獨經營之旅館所能負擔，東急估計，東京成立希爾頓系旅館，總收入約四一七萬美元，希爾頓方面之宣傳費，設計經營指導訓練費等約為五十萬元相當於收入之十二%，但由於觀光旅客之增多，其外資消費於日本總額，約為旅館收入之四倍，故事實上希爾頓之專利費用，僅佔三%而已，故此聯營計劃若能實現，則不惟東京旅館事業，得以迅速推展，且觀光收入可增多一六一八萬美元之鉅，對國家之經濟利益實大。（摘登自「日本鐵路事業考察報告」）

美國鐵路怎樣協助沿線工業與農業的發展

范 銳

鐵路運輸業務的發展，有賴於充足之貨運量，即鐵路本身的生存，亦須有充分業務，俾能維持列車之繼續運行，因之許多美國鐵路特設機構，專司沿線工業發展工作。在工業方面，一面努力吸引新創工業在沿線建立，一面更扶助原有工廠繼續發展，如擴展原

料來源，開拓成品市場，解決廠商困難，使不致有他遷或減產情事；在農業方面，協助沿線農民保持農業資源，培養優良品質之農作物，改良牲畜品種，改進農產品之銷售及加工技術等。沿線工業農業愈發展，經濟愈繁榮，鐵路業務亦愈擴展，茲將美國鐵路對於發