

# 目錄

## 論 著

- 一，中國交通建設問題（續）…………… 章青雲
- 二，消費合作問題…………… 王迅川
- 三，從中國航業現狀說到船員的地位及其職責…………… 高鳳介
- 四，監察制度之研究…………… 文公直

## 交通職工論壇

## 專 載

- 一，航業公會組織規則
- 二，河海航行者考試條例
- 三，海員公會組織規則
- 四，民船船員工會組織規則

…………… 楊少成  
 …………… 楊少成  
 …………… 楊少成



## 自求月刊簡章

- 一、本刊定名為自求月刊，每月發行一次，於月初出版。
- 二、本刊之宗旨，在闡揚三民主義，研究交通職工問題各種方案，增進政府與交通職工之情感，並使交通職工了解個人之地位與職責，而共同努力於交通事業之發展，及生產之增加。
- 三、本刊之態度，不偏不倚，一以正義為依歸，其涉於浮囂褊激之文字，概不登載。
- 四、本刊內容分為五項：(甲)論著，(乙)研究，(丙)調查，(丁)專載，(戊)雜俎。
- 五、本刊文稿除本部及本會人員分別編著外；並希望黨國名流 社會碩彥，錫以名著，或有關於勞動問題之譯述，藉光篇幅。
- 六、其他各方投稿，亦所歡迎，並按照篇幅長短，每千字酬洋三元，其有鴻篇鉅著，可特別議酬，惟此項投稿，須依下列各種之規定：
  - (1) 投寄之稿，須與本刊之宗旨態度及內容相合。
  - (2) 投寄之稿，請繕寫清楚，並加新式標點符號，最好能按照每頁二十行，每行二十五字繕寫
  - (3) 投寄之稿，以語體文為原則
  - (4) 投寄之稿，如係翻譯，請將原文一并附寄。
  - (5) 投寄之稿，無論登載與否，原稿概不退還，惟未登載之稿，在五千字以上，且附寄郵票預先聲明者，不在此例。
  - (6) 投寄之稿，本會得酌量增刪。
  - (7) 投稿請逕寄南京慈悲社交通部交通職工事務委員會第一組編輯部。



## 中國交通建設問題

(續) 韋青雲

### 四、交通建設與教育文化建設的關係

教育文化建設，是人類精神建設和物質建設的始基，也是人類精神慾求和物質慾求滿足指示的途徑。我們要討論教育文化建設發展的方針，又要以交通建設為前提。試攷察教育文化在發展上實際的事例來證明，譬如學校教育，社會教育，我們要求各種有新思想新發明的書籍，標本，儀器等等……各種教育用品，和各種雜誌新聞報章等迅速的流通，然後教育文化不論在思想上科學上，自然容易進步，同時更要使學生向學往來便利，教育事業才容易普及發展，然而這就非靠賴交通的條件，決不能夠得到上面所說的功效。

據最近各國教育統計的報告，德國受教育識字的國民

，占他全國人口總數百分之九十九，法國占百分之九六、五；日本占百分之九五；美國占百分之九二、三；英百占百分之八六、五；意大利占百分之六一、三。而號稱四萬七千四百四十八萬七千餘人最偉大占全世界四分之一人口的中國民族，却受教育識字的國民，不過八千七百二十萬八千餘人，約占全國人口總數百分之二十，剩下百分之八十，就是一律未受教育識字的國民了。因此就造成中國民族智力不足，技術科學落後，產業經濟不能發展，整個的中國民族就處於國際資本帝國主義壓迫的地位，完全被國際資本帝國主義政治力和經濟力所征服，而形成中國

民族痛苦呻吟危亡的狀態。但是我們又攷察中國民族何以有百分之八十未受教育識字的國民？

第一、就是因爲國民經濟窮困；

第二、就是因爲全國各處交通不便。

就第一個原因說，中國的國民，因爲經濟窮困，所以無力量去受教育，但同時我們更要認識國民無力去受教育的結果，就要更陷入窮困，而這種國民的窮困，就永遠無法去解決。要解決頭一個原因，在乎努力於國民經濟的發展，而國民經濟發展的關鍵，又在乎交通條件的完備。就第二個原因說，中國的土地很廣，却因交通上的阻礙，各地學生往來就學，和家庭的接濟，極感困難，而新思想新發明的書籍，標本，儀器等等……各種教育上用品，和各種雜誌新聞報章，也不能夠迅速的運輸流通，因而學校教育，社會教育，都不能夠普及發展，一切學術科學思想文化，也比較歐美各國成爲一種落伍的現象。若單就新聞紙一項而論，在英，美，德，法，日本各國，因爲一切交通工具建設完備，不但國內外的新聞消息迅速，而且報紙

銷行的數量，每種每天的統計，到千幾百萬之多，日本的朝日新聞，大坂日日新聞，每一天也銷到幾百萬份數目，他們國內的民衆，幾乎沒有一人不看報紙，沒有一人不每天早上幾點鐘以內，得明瞭國事狀況，這是和中國形况恰恰相反。中國的新聞事業，因爲交通上種種不便，不但消息許多不靈確，且銷額上除上海申報新聞報而外，能夠有幾家銷到數十萬份以上？所以一般國民，常常對於國事，多半莫明其妙，好像國民對於國家政治變成分離的狀態。根本原因，就在交通工具沒有建設便利。這就可以證明交通建設和教育文化建設的關係。

## 五、鐵道建設

目前中國交通建設，最要緊的，就是鐵道建設。關於鐵道建設，除了粵漢、川漢，隴海三線早已決定外，總理在實業計劃裏面，分做七大鐵路系統：

- A. 西北鐵路系統；
- B. 中央鐵路系統；
- C. 西南鐵路系統；

D. 東南鐵路系統；

E. 東北鐵路系統；

F. 擴張西北鐵路系統；

G. 高原鐵路系統；

這裏所要討論的，就是根據粵漢，川漢，隴海已定三綫，和總理上面七大鐵路系統的遺教，以決定建築的程序，時期，和辦法。然而我們要研究中國鐵路建築的程序，時期，就要以中國的政治，經濟，國防三種需要為決定之標準。這樣，我們就可以觀察目前中國關於政治，經濟，國防三種在需要上所要建築的鐵路是甚麼？當國民會議開會的時候，國民政府所提出的實業建設程序案，第二項，關於鐵道建設，謂：「按照現在國計民生之急切需要，限期完成以下鐵路：（甲）粵漢鐵路，株州至韶關段，限民國二十二年底完成。（乙）隴海路，一、潼關至西安一段，限民國二十一年底完成；二、西安至蘭州一段，限民國二十五年底完成；三、運河站至台兒莊支綫，限民國二十一年六月完成。（丙）新隴綏路，包頭至甯夏一段，限民國二十

十三年六月完成。（丁）京湘路，南京至株州，限民國二十三年底完成。（戊）滄石路，滄州至石家莊，限民國二十一年六月完成。」當經國民會議討論決定：（一）先完成粵漢路隴海路；（二）粵漢路完成後，即建築川漢路；（三）隴海路完成後，即建築粵漢路。這是很對的。我們現在按中國在政治上經濟上國防上三種需要，決定中國鐵路建築程序時期如左：

### 第一期應建築的鐵路

- 一、粵漢路
- 二、隴海路
- 三、川漢路
- 四、粵漢路
- 五、新隴綏路
- 六、迪化塔城路
- 七、迪化伊犁路
- 八、京湘路，南京至岳州
- 九、滄石路

十、張家口庫倫烏梁海路

粵漢路爲南北交通幹線，隴海路川漢路爲東西交通幹線，粵漢路爲西南國防要道，防備英法之侵略，爲中國國家生命的鐵路，且法帝國主義早已建築越滇線，一旦有事，領土國權，便成動搖之勢，此粵漢線之不能不趕緊建築。新隴綏路爲開發西北富源，兼在西北國防上關係極爲重要。迪化塔城線，是東方大港塔城線的最末一段，迪化伊犁線，是屬於西北鐵路系統，張家口庫倫烏梁海線，是屬於擴張西北鐵路系統，這三線都是關係西北國防命脈，爲防止赤色帝國主義侵略最要的國防交通工具。京湘路是建築在產米最富區域，經過九江，陽新，應由陽新北築到武漢，便可成爲京漢路。滄石路爲北方煤糧轉運要道，和全國民生經濟，關係極爲迫切。以上十線，皆是第一期所應建築的鐵路，並應集中全國財力兼利用外資在三年以內築成。

第二期應建築的鐵路

一、東方大港南方大港間海岸線

二、廣州成都線經過梧州宜賓

三、成都拉薩線

四、拉薩來吉雅合線及其支線

五、拉薩亞東線

六、西北邊界線

七、北方大港多倫迪化線

八、東鎮多倫線

九、東鎮漠河線

十、東鎮科爾芬線

十一、東鎮饒河線

十二、東鎮長白線

十三、呼嗎室章線

十四、葫蘆島安東線

東方大港南方大港間海岸線，是聯絡東方大港南方大港間的海港交通，且關係東南沿海國防。廣州成都線，經過梧州宜賓，此爲開發西南極豐富之礦產鐵路，也就是西南經濟上的鐵路。成都拉薩線，拉薩來吉雅合線及其支線

，拉薩亞東線，西北邊界線，這四線爲鞏固西藏新疆蒙古領土，防止赤白色帝國主義的侵略。北方大港多倫迪化線，是開發西北農業和移民蒙古新疆最有價值之鐵路。東鎮多倫線，東鎮漠河線，東鎮科爾芬線，東鎮饒河線，東鎮長白線，呼瑪室韋線，葫蘆島安東線，是預備日俄兩帝國主義對東三省侵略在北國防上最關重要的鐵路，以上十四線，是第三期應建築的鐵路，也應該在三年計劃以內築成。

### 第三期應建築的鐵路

- 一、株州欽州線
- 二、海岸線，岐口至崇明
- 三、西安漢口線
- 四、南京韶州線
- 五、沙市興義線
- 六、福州桂林線
- 七、蘭州重慶線
- 八、多倫赤塔線
- 九、漠河綏遠線

十、烏蘇里圖門鴨綠沿海線

十一、臨江多倫線

十二、多倫恰克圖線

十三、葫蘆島熱河北平線

株州欽州線，爲貫通湖南廣西，以達海口的鐵路。海岸線，自岐口以至崇明，爲沿海交通和沿海國防的鐵路。西安漢口線，南京韶州線，沙市興義線，福州桂林線，蘭州重慶線，這五線皆爲農產礦產經濟上的鐵路。多倫漠河線，多倫恰克圖線，漠河綏遠線，烏蘇里圖門鴨綠沿海線，這四線是東北國防上的鐵路。臨江多倫線，葫蘆島熱河北平線，是商業經濟和國防有關的鐵路。以上係第三期所應建築的鐵路。全國應一致合力在三年以內築成。

### 第四期應建築的鐵路

- 一、西安重慶線
- 二、西安大同線
- 三、廣州思茅線
- 四、百色獨山線

五、南京嘉應線

六、溫州辰州線

七、福州武昌線

八、重慶昆明線

九、廣州重慶線，經由湖南

十、東方大港塔城線，由東方大港至蘭州與新隴綏

線合

十一、東方大港庫倫線

十二、南京洛陽線

十三、汕頭常德線

十四、北方大港漢口線

十五、海州漢口線

西安重慶線，西安大同線，爲運輸農產品、木材，和煤油的鐵路。廣州思茅線及其支線之百色獨山線，和重慶昆明線，爲開發礦產與關係國防的鐵路。又東方大港庫倫線，築到庫倫以後，應繼續築到恰克圖，因此段和國防關係，極爲重要。其餘各線，都是農產商業經濟上鐵路。均

應在第四期限三年以內建築完成

### 第五期應建築的鐵路

一、廣州成都線經由桂林瀘州

二、北方大港西安線

三、東方大港烏里雅蘇台線

四、東方大港廣州線

五、福州鎮江線

六、西安寧夏線

七、芝罘漢口線

八、海州濟南線

九、東鎮延吉線

十、吉林多倫線

十一、五原洮南線

十二、肅州科布多線

十三、廣州重慶線，經由湖南貴州

十四、廈門廣州線

十五、海州南京線



以上共十五線，除東方大港烏里雅蘇台線，東鎮延吉線，肅州科布多線，與國防有關係以外，餘皆為發展產業民生經濟的鐵路。均應在三年以內完全建築。

### 第六期應建築的鐵路

- 一、東方大港重慶線
- 二、黃河港漢口線
- 三、廣州欽州線
- 四、東蘭寧遠線
- 五、遵義安都勻線
- 六、霍山嘉興線
- 七、新洋港漢口線
- 八、呂四港南京線
- 九、廈門建昌線
- 十、建昌沅州線
- 十一、東鎮葫蘆島線
- 十二、東鎮北方大港線
- 十三、依蘭吉林線

十四、北方大港哈密線。

以上十四線，在第五期鐵路建築完竣以後，第六期所應建築的鐵路，也是根據政治，經濟，國防三大標準，在交通上的需要，以定建設程序的先後。但本期的鐵道，也應該在三年計劃以內，建築完竣。

### 第七期應建築的鐵路

- 一、安西州于闐線
- 二、迪化于闐線
- 三、塔光庫爾勒線
- 四、多倫漠河線
- 五、烏里雅蘇台西北邊界線
- 六、夏什溫西北邊界線
- 七、東鎮北方大港線
- 八、節克多博依蘭線
- 九、葫蘆島克魯倫線
- 十、葫蘆島呼倫線
- 十一、綏遠烏里雅蘇台科布多線

- 十二、靖邊梁海線
- 十三、焉耆伊犁線
- 十四、肅州庫倫線
- 十五、五原多倫線
- 十六、格合克舊倫節克多博線
- 十七、鐵西克魯倫線
- 十八、迪化烏蘭因程線
- 十九、烏里雅蘇台恰克圖線

以上十九線，關於開發東北，蒙古，新疆，並處處與國防上有關，爲鞏固東北，蒙古，新疆領土主權的鐵路。也應該在本期三年計劃以內，一律築成。

### 第八期應建築的鐵路

- 一、拉薩蘭州線
- 二、成都元江線
- 三、成都門公線
- 四、敘府大理線
- 五、綏府孟定線

- 六、成都宗札薩克線
- 七、寧遠車成線
- 八、蘭州靖羌線
- 九、拉薩大理車里線
- 十、拉薩提郎宗線
- 十一、拉薩于闐線
- 十二、拉薩諾和線
- 十三、于闐噶爾波線
- 十四、犁伊和闐線
- 十五、沙漠聯站克魯倫線
- 十六、夏什溫烏梁海線
- 十七、鐵西喀什噶爾線

以上共十七線，都是經過礦產，農產，牧場最豐富而肥美的境域，尤其是以西藏的金礦銅礦實爲最甚，總理說：「爲開礦而建設鐵路，」就是要開發西藏無窮寶藏的金礦銅礦，以供給吾國之用。本期鐵路的完成，也應該限於三年。就是以「每二年計劃」，爲完成每一期的鐵路。八

期共需二十四年。即中國鐵道建設的完成期，要用二十四年的期間。這是中國鐵道建設程序和期限的擬定。

至於要研究鐵道政策，各國都是採用鐵道國有政策，因為鐵道的特性：第一，為公共性；第二，為獨占性；第三，為統一性；第四，為資本集中性與固定性。所以不能不把他來做國有。不但鐵道如此，即凡屬於交通事業，都應該一律歸諸國有，以免公有的交通權，變為私人獨占，創制公有，造成個人資本主義的惡結果。中國的鐵道政策

，當當然也是自始至終要採用國有政策，毫無疑義。但中國為資本窮困國家，如何迅速去實現十萬英里鐵路的建設辦法，不能不加詳細的討論。依我所見，可定出三種建設辦法：

- 一、純粹由國家財力與利用外資建設辦法，
- 二、由各省分段建設辦法；
- 三、規定人民投資建設，逐漸收為國有辦法。

(待續)

自 求 中國交通建設問題



# 消費合作問題

王迅川

經濟組織的缺陷和消費合作的進展……消費合作之社會的意義和經濟的影響……  
……消費合作事業的組織和經營形態……結論

## (一) 經濟組織的缺陷和消費合作的進展

世界史的三大形成營力，是宗教的營力和經濟的營力，這是誰也不能否認的，縱使有時軍國的精神或藝術的精神，非常熱烈，但這個宗教的和經濟的影響，始終是佔着重要的位置，不過因時勢的推移，二者互為消長罷了。在中世紀宗教觀念全盛時代，宗教的動機，往往比經濟的動機來得大，可是牠的力量，很少普遍的直接作用，遠不及經濟的力量，對於人生全部，有切膚之痛呢，因為人類自呱呱墮地，就要經營生活的，在各進化階段中，所營的生活方式，雖有不同，但爲了生存的欲望，便不能不努力謀

生活的資料，以期生命的繼續，或理想生活的實現，這是人同此心心同此理的，李義山詩「春蠶到死絲初盡蠟炬成灰淚始乾」無異乎是描寫人類生活和理想的絕句名言。人類生活的遞嬗，照孫總理的說法，分爲人與獸爭，人與天爭，人與人爭三個時代，在人與獸爭的時候，生活非常簡單，除自然的集合藉以抵禦猛獸外，彼此間并不發生什麼關係，一到了人與天的時代，關係就漸漸密切起來，乃有所謂社會生活，却不失爲一種和諧互助的精神，再到人與人爭的時代，情形就大不相同，同一國家內因社會分工和財產不均的結果，生出種種猜嫌嫉忌爭鬥不幸事體，

就是國與國之間，鉤心鬥角，也都伏着經濟的暗潮，大戰將了，二次大戰又蠢蠢欲動，舊怨新仇，這裏面因素，雖不止一端，但最大的關鍵，還是歸宿於經濟之一焦點，這種國際間的險惡形勢，如果剖開澈底去觀察一下，真要不寒而慄，所以目前的經濟問題，的確確成了世界的嚴重問題，人類一切糾紛的根源，這最無可諱言的。

我們翻開經濟史來一省，就可以知道歷來經濟組織的變遷，在這變遷的過程中，同時也就可以窺見此種經濟的潛勢力和重要性，是與時俱進的，由商業資本主義，而工業資本主義，由工業資本主義，而金融資本主義，由於這種不斷的演進，因此社會上漸增許多經濟失調的事象，人與人之間，國與國之間，更增加許多偵敵之心，尋仇之念，政治上的強者，侵略政治上的弱者，經濟的上強者，掠奪經濟上的弱者，這都是現代經濟組織社會當中的共通現象，深慮之士，睹斯慘狀，遂太發宏願，應心研究其中因果，其目的是想圖謀解決這個人類生存問題——社會問題的良好辦法，有的是玄想的所謂烏托邦派，有的是科學的所

謂科學派，聚訟紛紜，莫可究詰，無論怎麼講社會主義，數十年來，對於這個社會問題，總歸沒有一個切實的辦法，並且各種主義和各派政策，往往是帶有時間性和空間性的，運用不得當，不是不迎合世界潮流，便是不適合國家環境，或不足以滿足特殊需要，所以要想把一種主義實現為革命的，而不成為非革命的，甚或反革命的，這就要認清一國的國情和時勢而異其方術，好像診病然，對症下藥，切中時病，那才配國手。

我國百數十年來，備受各帝國主義之武力的，政治的，經濟的壓迫，任何方面，都受不住西方新思潮的排擠，結果釀成物質與精神的崩潰頹廢現象，而有今日的緊張，孫總理秉着主觀的道德心和客觀的觀察力，積極領導民衆，同趨於物質與精神的建設一途，煞費苦心，到了今日，蓬蓬勃勃，舉國若狂，政治革命社會革命思想革命，都是新中國精神的表現，總之，今日的中國，是現世的非出世的，在內是要積極解決社會問題，謀人民之安甯，在外是要謀國際地位之增進，而與列強同躋於自由平等之域，

這是 總理諄諄昭示我們的。

講到我們中國，從整個國家來觀察，當然是一個貧乏的國家，大資本家還不算多，資本主義也不甚發達，情形自與世界各資本主義國家有點不同，但從人民的生活實力比較來說，貧富不均，民生窮困，這也是千真萬確的事實，加之，我國也是世界範圍內之一員，受了外來思想之激盪，斷不像從前閉關自守，而無移易，就最近的情形看來，農村經濟的疲弊，手工業制度的凋零，新式工業的相當發展，勞工問題的緊張，在在都足以證明有踏入一種新境界的趨勢，現在資本競爭不甚利害，只因現在工業還在幼稚時期，一到了工業的全盛時代，那麼資本主義，比任何國都要發達，牠的弊害，也就恐怕比任何國都要利害，所以在這個演進過程中，便不能不有種未雨綢繆，適應國情的經濟國策，（那種洪水猛獸的共產主義自然用不着搬到中國來試行）來補救 總理所謂目今中國大貧小貧的經濟失調，預防將來經濟的大恐慌，甘脆一點說罷，就是防止資本主義的畸形發展，藉以解決民生問題。

自 求 消費合作問題

資本主義是科學發達產業革命後的產物，牠的基礎，是建築在三個柱石之上的：（一）個人主義——在歐洲中紀的時候，宗教的觀念，非常濃厚，對於塵世生活，非常冷淡，「達到超自然的彼岸」這就是當時人類最終極目的，十六世紀宗教改革之後，一方面宗教的觀念，漸漸冷淡，一方面求利的思想，漸漸濃厚，加之法國盧梭之急進倡導，所以教會的威力，日見削減，到了英國正統經濟學派亞丹斯密士，遂更進一步完全拋棄超實現的人生觀，而踏入一種實現的人生觀之境界，他認定人類是一種自私自利的動物，爲了生活的驅使，只知有己，不知有人，這種現象，尤其是在經濟生活裏可以顯然地表現出來。的確，這種自私自利的個人主義，確實是資本主義之一特徵。（二）營利主義——不用說，現在的社會，決不像從前宗教道義昌盛時代，人人存一種安分守己的觀念，從來沒有什麼僥倖的心理，却是到了今日，就太不同，種種欺騙圖利行爲，赴出不窮，無論那一方面的生產事業，也都成了專爲賺錢而生產，決不是爲消費而生產，利之所在，無往不趨而赴之

，即使明明曉得太有礙於社會經濟的扶持，也非所顧及了。  
•百年前法國馬爾賽有個糧食店，在正遇着凶年糧食缺乏的時會，把輸入的大量小麥，匿藏在船中，爲的是想弄成供不應求，藉此抬高物價，後來腐爛，便盡數投棄海中，這究竟是怎麼一回事呢？再有一年，我國上海及其他市場，人參價值，太爲跌落，於是有一班沒良心害天理的人，將那珍貴人參，在仁川埠頭，燒却許多，這從普通情理講來，當然是太不經濟的，不道德的，可是對於那班大賣奸商，却認爲合於經濟之道，提高物價的唯一妙法，其實像這一類的事情，真是指不勝屈，不知有多少，囤積食糧，攪縱米價，這更是社會上司空見慣都不引以爲奇怪的事情。  
•(三)企業組織——現在的資本，都趨於集中，如能集中，乃能經營大規模的企業，如能經營大規模的企業，始能賺錢，所謂企業是依自己的計算，以營利爲目的而經營事業之謂，故企業須具備左列三種條件：第一，以自己的計算爲準則，換句話說，就是企業所生之一切損益自爲負擔，再申言之，即利益企業家獨占，損失企業家獨負的意思

，第二，始終以營利爲目的，無論如何，企業總是以營利爲目的，倘若目的只在自給自足而不是他給的，便不是企業，例如殖產興業及其他事業凡帶有慈善或公益性質者，都不算是企業。第三，營利的組織，企業以營利的行爲之一體爲必要，個個的營利行爲非企業，所謂企業，是指營利組織而說，故個個之營利行爲和一時性的營利，都不能稱爲企業，必以營利爲目的之個個行爲統一於一定秩序之下而爲一體，那時候才得稱爲企業。

上述三點，簡直是資本主義生命之所寄托，從性質上講，個人主義是屬於社會方面的，可說是他的動機，營利主義，是屬於經濟方面的，可說是他的目的，企業組織是屬於技術方面的，就是他的方法了，從形式上講，企業組織是外形，個人主義營利主義是內合，而尤以營利二字，爲根本極則，資本主義經濟從各種觀點來判斷一下，其主要特徵可歸納下列幾點：

- (一)關於生產手段方面——生產手段之私有。
- (二)關於生產統制方面——無意識，無規律，無政府狀態



的生產。

(三)關於生產和消費關係方面——自由競爭

(四)由生產手段之私有而產生的生產目的——營利的生產。

(五)關於勞働方面的一般勞働之義務。

由此看來，現今經濟社會組織，都可說是營利的經濟社會組織，總理也曾說過：「資本主義的目的在賺錢民生主義的目的在養民」我們知道，革命的目的，只在使社會向正當的方向進化，所以社會是適應大多數在費消費者地位的利益而進化，不是適應在少數資產者地位的利益而進化，因之，解決民生問題的方法，也就在造成生產是為民生消費而生產，不是為少數人營利而生產的局面。

在營利主義經濟組織下面，生產者和消費者中間，已經是非常隔閡，不相融洽，再加上商人在裏面重重盤剝，因此消費者自不能不成為他們的魚肉了。前面幾經說過，現在經濟的根本，便是營利，所以營大利的人，無往不施其壟斷獨占的伎倆，剝削消費者的膏脂，而圖自飽，這種

壟斷的事實，在資本主義極發達的國家，處處可見，遞演下去，也就成了一種餘利遞增的法則，資本越大，利益越厚，所謂卡特爾(Cartels)托辣斯(trusts)等，應運而生，這都是資本主義的經濟組織最發達的表徵。在這樣情況之下，生產者對消費者，可以一味的壓迫，消費者則沒有壓制者的可能，有之，也不過是間接的罷了，有時消費者固然可用一種不買的消極手段，來掣生產者的肘，使生產者起一種生產過剩的恐慌，但這也須以生產者有完全自由競爭為前提，換句話說，就是消費者一拒絕某種財貨，立刻就要有別種財貨來供給他才行，否則就會束手無策，坐待滅亡，豈不冤枉。

營利主義的經濟組織，發達到了這地步，於是弊害叢生，富者愈富，貧者愈貧，一方面飽食終日，逸居無事，一方面終歲辛勞，尚不得一飽，社會之所以極不寧，都是以此為腐階，在國際間，就是有國家分業和種種互相扶持的事實，但為着消化不良，生產過剩，爭奪市場，結果也不免刀槍搏戰，相見於疆場。

從種種方面看來，營利主義下的經濟組織，確實是世界上急須改造的東西，以消費的生產，來換掉營利的生產，這是我們改造運動的第一目標。

資本主義發達最早最盛的，要算歐美諸國，因之，為消費而生產的改良運動，也就很早就非常繁盛，而尤以資本主義之發源地的英國為最，十九世紀初期，是此種運動的發軔期，後來資本主義的弊害益深，這種運動的勢力也益增大。

現在這種改良運動所成功的，要算消費合作事業和公共企業了，不過公共企業，係以某公共團體來經營一種事業，結果成了某一團體的強制事業，而且往往重在營利，所以本質上和消費合作不同，自然不能認為是一種真正的改良運動。

說到這裏，我們就要把消費合作的究竟推考一下。消費合作是經濟上的弱者對付經濟上的强者，而謀自身生活之解決的一種經濟互助結合，也可說是一種驅窮的結合，牠的本質，可分三點來講：（一）消費合作是消費者的結

合——這裏所謂消費者，是指消耗直接滿足我們之欲望的使用價值而言，即所謂人格的及個人的消費。（二）消費合作是廢除利潤的組合——資本家企業者以及商人，由消費者勞働者權取利益，這是一件最不正當的行為，為廢除這種行為計，便有所謂合作社的組織發生，因為牠的目的，在廢除專一階級的利潤，所以合作社的利益，不能不以各社員之購買額為標準而分配之，而不以股份之多寡為標準，在管理方面，採取民主制，即一人一票，這與資本主義下的公司和商店以資本為單位太不相同。（三）消費合作是消費者任意的組合——國家或地方自治團體及其他各方面所經營的各種事業，均可認為是消費者之一合作團體，例如市營的小學校病院或國營的道路郵政，也可認為是一市或一國人民消費者的組合，人人都負有加入的義務，沒有任意脫退的可能，但消費合作社便不然，牠是一種任意的組合，完全有加入或退出的自由，一九一九年以後俄國全國人民都強制的加入消費合作社，其名是合作社，其實不過是一種國家機關，而與消費合作，頗其異趣。

消費合作事業，是消費者解放的唯一途徑，頗不失為一種和平穩健的革命手段，可算是目今世界上最流行的一種消費者的經濟結合，這不但歐美各資本主義國家極力推行，爲解決目前民生問題計，我們經濟落後的中國，也有趕緊提倡之必要，就是在俄國共產失敗實行新經濟政策以後，也認爲這種合作事業，是最有效的一種彌補缺漏起死回生的解毒良藥。

消費合作事業，在經營的初期，固然因種種關係，不能經營大規模的生產事業，只含一種販賣合作的性質，由許多消費者集合，組一合作社，向大賣商購入大量民生日用品，而分配於社員，這不過是商品之買手勞働者消費的勞働者用一種團結的力量，來限制資產家的大利潤實現，和避免大小賣商的重重盤剝，用以改良消費者的生活，倘更進一步，直接由生產者購買之，那麼大賣商的榨取利益，便不減而自殲滅。在資本主義自由競爭的時代，各資本家企業者，爲貨物暢銷計，拼命競爭低廉物價改良品質，消費者無論如何，總也可以稍沾利益，但在現代資本主義

發展的階段中，資本日見集中少數者之手，處處以壟斷獨占爲能事，小資本沒得立足之餘地，那裏談得上自由競爭，這樣一來，他的影響，就不能不波及一般消費者身上了，爲避免計，消費者就非得實行消費合作，更進而爲生產合作，以謀抵制不可，起初爲消費而合作，後來必爲消費與生產而合作，到了爲消費而生產的時期，那才是消費合作的全盛時期，也就是達到消費合作終極目的的時期，所以消費合作的進展，是以資本主義的發達程度爲前提，這是無容否認的。

## (二)消費合作之社會的意義和經濟的影響

前面說過，社會是適應大多數在消費者地位的利益的而進化，不是適應在生產者地位的利益的而進化。消費合作是解決在消費者地位的生活問題的最有效最穩健的方法，那嗎，消費合作對於社會方面講，自然具有深刻底社會的意義：第一，勞働者生活的改善——社會裏面，雖有生產第一要素的勞働力，但是實際應用這勞働力的生產機關，却不爲他們所有，所以勞働者除了自己的勞力以外，簡直是赤

手空拳，一無所有，畢生辛苦，只好屈伏在機器原料——生產機關——之下，不得超生，由這種生產者從生產機關分離出來的結果，人類的勞働力，便成了一種買賣品，勞資兩方，也就成了相對待的買賣行為，想把他們的生活改善，非把這種介於生產者與消費者中間的剝削行為制止不可，實行自己販賣，進而自己生產，弄成一個生產是為消費而生產，不是為營利而生產的局面，消費合作就負有這項機能和使命，再合作社裏的利益，社員可以一部分留作貯金，以備不時之需，實行現金制度，以免受債之累，如斯種種，都是對於無產消費者有很大的益處，也不失為消費合作之社會的意義。第二，協助階級解放和階級鬥爭——消費合作，同時也確有這種效能，因為現在的事情，都要受經濟的牽制，要想政治教育的自由平等，非先有經濟上的自由平等不可，所以有了經濟的解放，然後才可談到政治及其他一切的解放，消費合作，既是經濟上的弱者抵抗經濟上的強者，而謀自身生活解決的一種經濟調和辦法，那麼牠的唯一目的，就是要解決自己的生存問題，所

以他的出發點，還是由於自身，並不是有什麼一定對象的，不過在事實上，對一班經濟上的強者資本家大賣商，難免有種種對敵的行為，這確實是事實上不能避免的事象，馬克思以為階級鬥爭，不是產業革命之後有的產物，所有過去的歷史，都是階級鬥爭的歷史，要有階級鬥爭，社會才有進化，階級鬥爭是社會進化的原動力，這是以階級鬥爭為因，社會進化為果，其實錯誤，我們人類所以要拚命幹去，都是為了求生存一念之驅使，要有不斷的生存，社會才不斷地進化，所以人類求生存，乃是社會進化的定律，歷史的重心，總理曾說：「階級鬥爭是社會當進化的時候所發生的一種病症，這種病症的原因，是人類不能生存，因為人類不能生存，所以這種病症的結果，便起戰爭，馬克思研究社會問題所有的心得，只見到社會進化的毛病，沒有見到社會進化的原理，所以馬克思只可說是一個社會病理家，不能說是一個社會生理家。」這話說得非常透徹，可是現在我們中國有許多喪心病狂的人，師法馬克思的論調，而且變本加厲，在中國實行幹起那張獻忠李自

成一類的勾當出來，到處鼓勵階級鬥爭，唯恐階級中不發生惡感，同時，認爲消費合作的組織，是促成階級鬥爭的一種工具，這實在是太謬不然的，前面說過，因爲階級鬥爭的動機，是在人類的生存一點，由於生產者消費者間的隔閡不調和，以致互相讎視，本來在消費者方面，斷沒有無故想造成階級鬥爭的意思，正是一種出於萬不得已的辦法，假使有種能夠安然地解決他們生活的良好辦法，他們自然是很願意的，消費合作就具有這種機能而且負有這種重大使命的。第三，教育的意義——消費合作，從給與社會民衆之絕好教育機會一點來說，也有極重大的社會意義。教育的重要，這是人人都知道，無容再饒舌的，然則合作者應當施行那一部教育呢？不用說，就是公民教育，所謂公民教育，就是這社會中各個公民，都要了解他對於其他公民和社會全體的關係，合作者爲何要施行這部教育呢？因爲他們倘要實行他們認定的目的，就需要這種公民教育，灌輸學識，培養信仰心，我們仔細考察考察合作運動的本源，就可知道教育原來是他們的理想目的，所以合作社

裏都有教育委員會之設置，和教育基金之規定。現代經濟組織的癥結所在，以及改良的途徑，譬如這些，普通民衆都不甚清楚，茫然無所適從，有了消費合作組織以後，就可以用教育的力量，灌輸他們一種德謨克拉西的學識、用一種告示和巡迴演講或發行書報雜誌及其他小冊子，向他們宣傳教訓種種階級解放社會問題解決的適當方法，而不致盲人騎瞎馬，危險萬分。對於社員方面，更是可用集會的方式或各種出版物，向他們教訓求解放的原因，謀解放的路徑：一方面可以改進自己的生活，一方面可以避免種種無意味的爭鬥，在農村裏面，若是組織了合作社，那麼也可以提供佃農和貧農一種解放的認識和機會，假使合作社給他們的利益，果然實現，那麼他們日出而作，日入而息，安於農事，食糧生產，自然漸有進步，小則可以滿從自己的生存欲望，大則可以維護社會的公安，這是含有很重大的社會意義，如果在一個農民佔大多數的國家，那更是不待說有趕緊提倡之必要。

消費合作之社會的意義說過了，現在再看着他對於經

濟的影響怎樣？歸納起來，可有下列幾點：（一）剷除寄生階級——所謂寄生階級，即是現在的商人階級，是應該廢除的，何以說商人是寄生階級應該廢除呢？且舉個例來說罷，譬如一疋布由織布廠賣給莊客，由莊客而大布商，由大布商而小布商，由小布商然後才賣給消費者，汝看經過這許多寄生階級的剝削，物價那得不昂貴，左縱右剝，消費者委實太可憐了！而且在這種經濟組織之下，資本太有集中的傾向，由此種營業而轉到別種營業，這是常見的事情，請看德國，工廠勃興了，那些小工業主，受不住壓迫，便紛紛的轉到零賣業裏去，像這樣零賣業者一多，就生出許多不好的影響出來，由國民經濟觀點上說，就是國民的能率不良。由個人經濟的觀點來講，就是說消費者因此要增加很多分配費之負擔，如果消費合作社一經成立，就可以在適當的地方，設立適當的店所，配置適當的人員，貨物直接由產生者到消費者，省去商人的漁利，此外躉賣方面，也可以省去不少的冗員，所謂仲介者及投機份子一類的社會寄生蟲，都可以因此而消滅。（二）可使物價下落

——營利主義下的生產，是狹義的生產，而物價却是由廣義的生產費定出來的。這話怎講？就是說資本主義下的生產事業，是以客觀的技術手段和主觀的營利觀念而成功的，造成了的商品出賣的價格，却把生產費保險費廣告費和一切餘利加起來計算的，消費合作社便不是這樣，廣告費既可免去，就是經營費，因為有了很適當的組織，也可以減少許多，物價那有不下落之理，合作社的物價，既比普通商店為合理，到了消費者都已明白的時候，那麼他的力量，就可以控制托辣斯抬高物價的手段，一九〇六年英國肥皂托辣斯無理漲價，被英蘭蕪賣聯合會弄得失敗了，這是一件最著名的事實，大概都很知道的。（三）可使經濟界安定——在營利主義經濟組織之下，經濟行為自生產以至於消費，都是無意識的無規律的。先就生產方面來說罷，所以要生產的唯一目的，是在他個人的福利，不管社會上的正當需要怎樣，只要預算得能夠掙錢，就拚命去做，可是他這種利益打算，也不見得千真萬確，有時也有出乎意料之外的，生產過分發達，以致消化不良而起過剩的恐

備，這即是他們預算失敗的所在，所以這樣無規律無政府狀態的生產，不但對於消費者太有影響，就是對於他們自身，也有相當的危險，生產者因此破產，這是目今普遍的現象，社會失業問題，大都由此而緊張，反之，合作社便不然，牠的生產目的不同，生產方法也就各異，並且在生產和消費之間，很有整然的一個聯絡，牠的生產數量，是適合社會之消費程度的，真正是為消費而生產，所以沒有生產過剩的恐慌，在消費方面，合作制度，確能提倡節儉樸實之美德，再合作制度，是以不賒欠為原則，廣告費減少，一則可以調節物價，再則可不致養成欺詐投機種種惡劣行為，這是關於交易方面的，末了，說到分配上，那更是消費合作事業之真義所在，譬如管理須民主制，一人一票，合作股金，不得派分利息，即有之，也不得高於市面最低的利率，營業所得餘利，除却公積金教育基金和其他正當開支外，概照社員的購買額，平均分配之，這幾點是消費合作制度幾個重要原則，補救資本主義經濟組織的缺憾，就在這裏。

### (三) 消費合作事業的組織和經營形態

消費合作是消費者藉團結的力量，來廢止有產階級的盤剝利潤，改良自己的生活，用以實現經濟上的平等互惠，用非常和緩穩健的合作方法，來改造經濟組織，這種合作機關，就是大家都知道的合作社，這種組織，一方面可以使資本主義社會的分配社會化，一方面可以使產業落後國家的生產發達，和預防階級的分化，這種合作社，當然是以消費者為主體，而世上的人無論誰都是消費者，生產者同時也是消費者，所以消費合作社到了成功的時候，入社成了了一般國民的義務，不過當初創時期，是以廢止利潤為前提，其間就難免有階級的劃分，那麼消費合作社的社員，起初當然是以平民階級的消費者為主腦，因為資本有限，故不能經營大規模的事業，只購買民生日用必需品分賣於社員，所以又可叫購買合作社，樹了一個合作的基礎，然後隨團發展，等到社員的蓄資雄厚，便實行生產方法，組織各種聯合機關，經營集中的生產事業，循序漸進，擴充到國際的地步，現在且把牠的組織和經營形態，簡要述

之如下：

(一) 小賣合作 這個裏面，又可分做幾點來說：

(甲) 特約店制度——特約店制度，就是由消費團體向某一商店訂立特約，以一定折扣將日用貨品賣給社員的意思，在消費者方面自然有點好處，就是在商人方面，也可以省却廣為招攬生意的許多功夫，節省下來的廣告費，就可以減低物價，不過這種制度，當然是不太健全的，只可說是合作事業的胚胎，還不能認為合作事業的本來目的，因為牠用不着消費者資本，所以拿來當作一種過渡的辦法，或合作社未普及以前的補充計劃，亦未嘗不可。

(乙) 自己販賣——特約店制度推廣了以後，便有含有消費合作性質的一種組織出來，這不待說，就是消費合作社，買入大量的民生日用貨品，再分別賣給社員，這不但可望廢止小賣商的盤剝中飽，廣告費及其他一切浪費，也可以節約下來，物價自然會跌落。

(丙) 自己生產——自己販賣推廣了以後，於是漸漸逼近自行生產的境際，從消費合作本來的目的觀察，這是極自

然的一種趨向。自行生產貨物，視各地有不同，大概都是關於食料及其他民生日用品為多，此外農業及其他原始生產，也是有的，但這方面的生產，不適合於大經營，所以實際上行的很少，大都是採用直接向農村之協同合作社——例如販賣合作社——購入生產物的方法居多。再消費合作的生產事業，尤其是尙在經營小賣合作的時候，到底不能和資本主義的大企業競爭，所以頂好還是留待壘賣聯合時代去經營，較為穩當而有效。

消費合作事業如果發達到自己生產的地步，那麼合作社和使用勞動者的關係，便發生問題。當消費合作光經營分配事業時，其目的不過是實現廢止生產者和介於生產者與消費者中間的商人之剝削，但是到了自己使用勞動者實行自己生產的時候，那麼在合作社方面講，自然又成了站在榨取勞動者的地位，這樣一來，豈不是又有了榨取者和被榨取者，又成了兩相對峙的險惡形勢嗎？所以對於這個問題，就起了種種爭執，解決此問題之道，可有二端：(一) 要使消費合作之生產工場，成一種無榨取者與被榨取



者對立形勢之生產合作。(二)所有勞働者，都成爲消費合作社員，實現所有勞働者，均爲合作社而勞働的社員。第一方法，是所謂個人主義派所主張的，事實上恐沒有實行的可能，那麼就不能不推到第二方法了，第二方法，是一種超階級超貨幣的新社會之實現，消費合作社所雇的勞働者，均是社員，那麼合作社中勞働者的成分，便日見增大，結果，生產和消費打成一片，所謂民生合作化，分配社會化，消費合作的終極目的，即寓於此。

#### (丁)其他各種活動

A. 住宅之供給——這也是合作社事業之一種，不光是供給廉價的住宅和專以營利爲主旨的房主脫離關係，牠的目的，還想把合作社的住宅，集於一地，使消費的集團性質日見濃厚，消費合作社的經營，才容易發展。

B. 貯蓄——貯蓄是在財產上偶然發生不幸的變化時最好的救濟辦法，本來救濟辦法，在社會進化的現階段中，還有保險一種，不過在中國，還不算很發達，倒不如貯蓄，容易見諸事實。因爲要進行種種事業，合作社裏就不能

不鼓勵社員從事貯蓄，貯蓄的方法，大都是把各季末以購買額爲標準應當分得之數，移作貯金，現在社會上普通所謂貯蓄，都是以緊縮生活費而盈餘的部分積起來的，可是一班無產階級的勞働者，根本上就沒有貯蓄的能力，既無恆產，而每天所得的工資，又非常有限，用以維持自身生命或家庭生活，猶恐不足，那裏談得上貯蓄二字，縱使怎樣刻苦，事實上也是做不到的，至消費合作社社員的貯金，不是從緊縮生活得來的，是從榨取者奪回的利益，所以在理論上是很合理的，在事實上也是很可行的。

C. 動力和燈火——動力和燈火，許多國家，都是屬於營利公司或地方自治團體的事業，不過近數年來，消費合作社來經營的，却也不少。

D. 運輸——經營小規模的地方運輸事業。

E. 娛樂——例如活動電影等娛樂，都是目今最有利的營利事業，消費者在這些地方，也不知消費了多少，所以也有由消費合作社供給之必要和趨勢。

(二) 聯合機關 消費合作事業，到了很發達時期，

那麼除經濟的目的以外，另含有政治的社會的種種意味，于是牠的聯合組織，也就不能不分為兩種：一是躉賣聯合會一是中央聯合會，兩者均有密切關係，現在分述如下：

甲 躉賣聯合會——消費合作社為鞏固牠的基礎起見，各合作社間共同組織一聯合會，以資聯絡，這是當然的道理，所以地方有地方聯合會，推而進之，國家有國家的聯合會，這個聯合會的最初使命，只在共同購入特定的物

品，而分配於已經加入聯合會之各合作社，等到基礎相當鞏固的時候，便再從生產事業方面開拓，於是全國的聯合會，至此就可以實行經營大規模的生產事業。當然的，因資本的不充分，和適合消費合作之本來目的，就不能不有一定的界限。現在且把各主要國的躉賣聯合會的發展形勢，錄示如下：

國 別	年 次	所屬合作社數	買 賣 額	生 產 額
英 格 蘭	躉 賣 聯 合 會	一九二二 一九二七	一、一九五、 一、一四二、	六五、九〇四、八一二 八七、一四〇、八七〇
蘇 格 蘭	躉 賣 聯 合 會	一九二二 一九二七	二七〇 二五七	一七、〇〇九、二五一 一七、七一八、〇五五
德 意 志	躉 賣 聯 合 會	一九二二 一九二七	一、〇〇三 一、〇三九	九三、一一八、六二四 三九、〇四一、八八五
法 蘭 西	躉 賣 聯 合 會	一九二二 一九二七	一、六五 一、四七四	二一七、九四七、四一八 五五六、四〇五、五七一
比 利 時	躉 賣 聯 合 會	一九二二 一九二七	九七 八〇	七七、四〇五、〇三六 二一一、六〇九、五七〇
全 俄	消 費 合 作 中 央 會	一九二二 一九二七	一〇三 八七	七四、八三五、〇〇一 六六二、五〇〇、〇〇〇
瑞 士	消 費 合 作 聯 合 會	一九二二 一九二七	五五 五九	一一八、四二一、五〇七 一三八、九七四、八九六

(法郎)

(盧布)

(法郎)

(法郎)

(馬克)

(磅)

(磅)

額

丹麥 蕘賣聯合會 一九二二 一、七八〇五

一三三、四一〇、三四四 二九、七三五、四六三  
一三三、四三三、一四八 三六、八六九、二三八

乙 消費合作中央會——因為宣傳和教育種種需要，就有另組織一機關之必要，中央會和蕘賣聯合會也有合併為一的，但還是以個別成立的為多，英國消費合作中央會，實其典型，對於消費合作之指導教育宣傳等方面，都樹了很不小的功績，說到牠的事業，在法律評議部方面，對於消費合作經營上之法律問題，也頗多貢獻，在出版部方面，也發行了許多書籍小冊子及其他宣傳刊物，在勞働部方面，譬如關於使用人的交涉仲裁裁判的手續等，對於消費合作社，也有極大的協助，中央教育委員會開辦學校，舉行演講會，再如其他各種委員會對於統計之編造，各種調查之舉辦，這都是對於消費合作事業的發展上，有重大關係，中央會的執行機關，是中央委員會，基金的統制和役員的任免，都是屬於中央委員會的權限。

的呢？我們想到這個問題，就不能不推想到下面兩點：第一點，消費合作是加入退出任意的組合，第二點，消費合作社在資本主義制度之下，勢不能不經營一種和牠競爭的事業。我們先看第一點，前面已經說過，消費者的合作，可以分為兩種：一種是任意的合作，另一種是強制的合作，即是在一定地域內，居民強制加入的組合，地方自治團體和國家，就是屬於這一類，適於強制消費者的國家合作事業，不能適合於所謂任意的消費合作事業範圍，這便是消費合作的一分野，關於強制的消費合作事業，例如道路、路燈、水道、病院等，都是對於市民有積極或消極的關係，不能不強制的，但是這些事業，非得具有強制力的消費者組合國家乃至地方自治團體去經營不成功，此外如小學校、圖書館、博物館、公園以及各種大規模的娛樂等，也是可由消費者之強制的合作社去經營，較為有效，任意的消費合作社去經營，恐怕未必見效，此外尚有運輸事業，郵政，電報

，森林，礦山，銀行，合理的保險事業，對於國民的經濟生活，均有極大的關係，都可歸到國家經營的範圍，因為這些重大事業，在財力上消費合作社方面，決沒有偉大的能力，不過在國家沒有單獨經營這些事業以前，或經營了以後還不完備時，那麼消費合作社，也未嘗不可附帶經營，或和公共團體共同經營，在比利時，近來常有一種地方自治團體和消費合作社共同組織的所謂公私混合組合，——強制的消費者合作和任意的消費者合作的中間形態——照這樣看來，消費合作事業，時至今日，委實有發展之跡可尋。

現在我們再看看第二點，這要從分配和生產兩方面來觀察，消費當然是要適合個性，近乎理性的，看各人的所需和所能，供給他的物品和業務，所以消費合作之界限問題，不在沒有劃分什麼必然的界限之必要的家庭用品之分配方面，問題還是在生產方面，就是在各種家庭用品的製造和運輸，原料之造出，農業之經營，以及各種人的業務方面，這是要看清楚的。

#### (四) 結論

消費合作是經濟上的弱者，對抗經濟上的強者，而謀自身生活解決的一種經濟結合，那麼一個國家需要不需要消費合作，就要看那個國家有沒有經濟上的強弱分別，這種經濟上的失調事象，我想世界上任何國家，都難避免的，不過是程度的輕重差別，所以這種事業的需要不需要，是不成問題的，祇因為經營上的種種困難，在業務方面，往往不能把消費合作的本來面目，表現出來，使社會上不發生信仰心，但他以和平的手段改造社會經濟組織，總歸不失為一種和平的改造運動民治運動，我們還須知道，消費合作，固然是以經濟問題為中心，却不以經濟問題為限界，除增進經濟生活以外，對於文化生活，也不能忽略，所以合作運動中的教育問題，也是非常重要之點，由是以觀，消費合作運動可說是社會進化過程中所湧現出來的金字塔，時代潮流所激盪出來的航海燈，不但是資本主義發展的產兒，而且是服毒之蘇俄的救星，更是經濟落後國家的良友。總理在民生主義演講中，除節制資本，平均地權，和發展國家資本幾個重要原則以外，對於合作事業，

也認爲非常重要，他把社會進化分爲四種：（一）社會與工業改良（二）運輸與交通收歸公有（三）直接徵稅（四）分配社會化，所謂分配社會化，就是消費合作的意思，所以我敢肯定的說一句，消費合作，是民生主義的一種

政策，提倡合作，也便是實現民生主義的初步，中央會規定合作運動，爲七項運動之一，其用意所在，不言可知，至於法律的保障，和實際的方案，那就不能不更希望黨都政府和民衆之努力研究，通力合作啊！

自  
求  
消費合作問題



## 從中國航業現狀說到船員的地位及其職責

鳳介

### (一) 中國航業現狀

中國的航業不振，是無可諱飾的，這原因固然是被列強侵害航權爲絕大的阻礙，但是我國上自政府，下至民衆，對於航業也未免過於放棄了。凡航業發達的國家，他們政府都有種種的獎勵法，或對於造船的給予補助費，或豁免運輸造船材料的運費，或特別由國家貸給資金，或增與軍用船舶；英，美，意，日，各國莫不如是。即新興的德國，在一九三〇年的航業獎勵金，且支出三百萬馬克之鉅。無怪乎各國國民莫不振刷精神，以圖航業的推進。不過今日的潮流，都是對於航空事業積極發展，航業的進行，雖並未懈怠，可是他的膨脹形勢，有時候被蓬蓬勃勃如火

如荼的航空事業遮蓋着罷了。

其實我國的鐵路，只有八千英里，每方里才占百分之一里的路，所有運輸事業的大部分，還不是仍靠着船舶？講到我們的船舶航線，分海岸線和內港，海岸線，東北自大東溝起，沿遼，冀，魯，蘇，浙，閩，粵，直達西貢交界處的東京灣，共有一萬三千餘里，面積三千四百九十萬方里，內港可行大輪的一萬二千里，可行小輪及民船的三萬四千里，共四萬六千餘里。其中以揚子江、珠江，黑龍江爲最大，珠江一千八百里，黑龍江四千一百里，揚子江四千五百里可以通航；還有許多支流數萬里可通小輪和民船的。可是中國所有的輪船只五百二十九隻。共四十萬噸，接

人口計，每人只合兩磅，一千人才得二噸，這也未免太少了。輪船公司以招商局、三北公司，政記公司爲最大，此外還有寧紹、肇興、和東北航務局等，可是總起來說，這數百隻輪船，都是一種毛病，船身老，燒煤多，速率小，所以全難遠涉重洋，不只能與太平洋兩洋的外輪競爭，就是西貢亦少見我國的般隻，豈不可歎！

現在我國航業最繁盛的，總算是揚子江了，殊自年來我國有收回航權的計劃而後，日本反有壟斷航業企圖的，在中國方面出口貨最巨而運往美國的，是揚子江流域的羊毛，皮革，桐油，鷄子，礦砂，以及川絲等項；在南北洋方面，就是氈子，皮貨，核桃等項；而上海尤以湖絲，茶葉爲大宗。日郵，大阪公司等之中美航業，全恃長江近海的去貨以維持其營業，今次日本之五大公司已實行同盟，合定長江近海與遠洋的相互聯合，將中美的航業獨霸了。並且預備打倒英輪，又加入了華北的新航線。

這樣看來，我們的航業，已經面面受人箝制，前途是異常的危險！那麼現在所有的數百隻輪船，將來營業可

想而知了。但是中國船在中國營業，何以居然不如外輪在中國發達？試看長江輪船和上海天津間的輪船，外輪大有招致旅客之力，中國船反有落後的形勢，其中確實有真正的原因在，不客氣的說，就是船員的招待旅客太不週到，和外輪的招待相去太遠了。這種情形，久已見諸報章，聽諸衆口，其原因並不止一端，也不待我們一一的記述出來。總而言之，可說是船員太不明白自己的地位和職責的緣故。

## (二) 船員的地位和職責

所謂船員，就是船上有職人員的總稱，自船長，司機以至水手都包括在內。

(1) 船長 船長爲船舶的指揮者。乘風破浪，全船的生命財產集於一身，在法律上的性質是多角的。以私法說：船長爲船主的傭人，船主和船長有僱傭關係，或委任關係；船長係代船主執行法律行爲，對於船主供以勞力而受有報酬；因他爲航業中樞，各國的海商法中對於船長爲裝貨代理人，多有規定在他的權限內的。因有此利害關係，便



許其能處分貨產，譬如航海中貨物腐朽，有代貨主賣却權，便是一種。

在公法上說：船長為保持船上的秩序，對於船員有指揮監督並懲獎的權限，對於船內旅客，亦有時可以發表命令，又如船員旅客或持有兇器或攜帶毒品，得代為保管，或令其拋棄；如不服從命令，且得以請求軍艦或地方官廳設法援助。

按刑事訴訟法說：海船內之犯罪，船長可代行司法警察職務，故船內有告訴事件時，能行使司法警察官的職權。

又按日本的戶籍法說：第七十八條載，船長在航海中，如遇有船內生子事時，須於二十四小時內，由旅客中選出證人，將詳情登載日記，並將證人的生辰職業一併記入，於二十四小時內將該件寄於該管官廳。

上述法律的各事實，所以必須如此規定的，一者因為船長職務重要，希望他完全可以行使；二者航行遠洋為國家權力所不及的地方，不得不予以這種便宜行事的權力，

以保持船內的安寧秩序。

船長既時這種重大的任務，那麼居於船長地位的人，就不能不格外慎重的選擇，所以各國對於此項資格，限制甚嚴，必須經國家試驗得有合格文憑，方得充任。至於解職的時候，如無正當的理由，倘因此關係。受了損失，船主方面是負着賠償責任的。

#### 茲列舉船長的職責

(1) 船長於開航以前，對於船舶上的準備，須詳加檢查，如船身，機器有無障礙，配件是否完備，船員是否敷用，食料，飲料，燃料能否充足，救急具和貨物裝載是否合宜，經一一檢查，認為十分滿意，須置備下列七種文件。

(a) 船舶國籍證書 此係證明船舶的國籍，當有職事時最為重要，如係中立國可藉此免被捕虜。

(b) 船員名簿

(c) 船具目錄

(d) 航行日記 此係記錄船舶，船員，旅客各種，

狀況的，也就是船長對於船主要求損害賠償的證明文件。

(e) 旅客名簿

(f) 運送契約和載貨單據

(g) 從稅關上領取票據 稅票，登岸證，裝貨證，都是表明於稅關上無違背處。

上列(c)至(e)各條，航行海洋時尤關重要。

(2) 船長於航行準備齊全後，應立即開航，不約變更路線，直達目的碼頭，因為一有變更，則貨主旅客損失攸關，但因天時變化稍微變更或延遲時，亦不負何種責任。

(3) 船長有在船的義務，自開船至停船均不得他往，倘有必要事故，亦須將自己責任委一妥人，方得離船。

(4) 船長須為航行中利害關係人，謀畫有利益的方法，以處理所載的貨物，因為貨物的利害關係人，在航行中未必在船，故法律上不得不規定船長有善意的處置。如利害關係人，因船長行為，發生裝貨的債權關係，法律上亦有公平的判斷，倘非出自船長懈怠職務，仍歸於船主和僱

船人及利害關係人負責，如果因船長的疏忽而起，那就是船長應負賠償的；當利害關係人謂求損害賠償時，船長須能證明其確實盡職，不然，便須負賠償責任。如船長有過失時，不得以損害賠償為抗辯的理由，因為既充船長應有特別的技術，對於他本身的職務，應有正當的判斷，可以臨機處置的緣故。至于船長對於船員，當然要盡他的監督職權，倘因船員行為，發生了損害賠償事件時，船長又無法證明自己並未疏忽，那就仍須由船長負責任的。

(5) 船長於船籍港外，值船舶無法修理時，得是准該管官廳拍賣，因為船至不能修理，或因全部破壞，或因無人承修，或因不能到修理地點，或因修理費用已超過四分之三，太不經濟；總之有其中的一種原因，即不如賣出反覺有利的緣故。

(6) 船長為航行的必要計，可以將所裝的貨物，供其航海之用，譬如航海中煤炭缺乏，不能繼續航海時，如所裝的貨為煤；又如食料缺乏時，所裝的為米麵，都可流用。這是根據船長有處分船上財產權之法理而來的。

綜上所述，全係船長所應有的職責，此外還有關於一般船員的，再簡單的說：

(三) 船員的地位和職責

所謂船員，就是司機，運轉手，事務員，水手，火夫，以及打雜等人，都是受船長指揮的。船長若不用自己相信的人，面想圓滿的盡了他的職責，那是很難的。

船員之於船主，當然是由於僱傭契約，僱妥後記船員名簿，船長須立即將名簿報告該管官廳，該官廳將名簿記載事項，對兩方宣讀使之明瞭而無異有，便為公認。

先有船員的權利(一)船員有要求薪水的權的，所有薪水，得隨航海延長日數和里數比例增加，因為僱用船員均有定期，若日期延長及航行的里數增多，則薪水亦須增加，且此項薪水，在船長益不得以不可抗力，減給額數，不過在慣例上都定的有發薪時期，必須屆期，乃得支領。

(2) 船員在服務中有食料請求權，普通的辦法，對於船員除給有薪水外，所有飲食亦全由船主担任，如法國的規章，對於船員皆規定有一定的食料，倘違背定章時，即

處船長以五百佛郎的罰金。

(3) 船員有請求治療及看護費用權，船員在服務中非由於過失而得疾病或受傷時，船主應予以相當費用，但因船員自己的過失而得病受傷的，船主當然不負責任。

(4) 船員因公死亡，船主應負擔其喪葬費，但其葬式不問按照外國或國內辦法。

(5) 船員於下列場合，有請求送還權。

(a) 毫無過失而得病或受傷，致不能担任職務，不得不中途解僱時。

(b) 由於不可抗力，不能繼續航船，不得不解僱時。

(c) 船舶喪失國籍不得不解僱時

(d) 受船長虐待而解僱時

(e) 船舶沈沒時

(f) 船舶不能修理時

(g) 船舶被捕時

上列各場合，船員都可要求送還至僱入時的碼頭，並

要求發給費用。

### 船員的義務

船員應遵照僱傭契約履行義務：

(a) 須遵從船長的命令，在指定的時間以內登船服務，倘誤登船時期，即受嚴厲的處罰。

(b) 非得船長命令不得離船。

(c) 在船上須服從船長命令服務，各有嚴重的制裁

。(列國如定有專法，非短篇所能詳)

以下略述船員僱傭契約中止的原因

#### (a) 船長辭退船員時

(子) 在開船前認為船員有不勝任的事實，當然可以中止僱傭，以保航行中的安寧。

(丑) 船員服務有重大過失時，船長為安心航行，不得不實行辭退。

(寅) 船員被處以監禁以上之刑罰時，在以場合，船員已不能服務，信用掃地，當然須出於辭退之一途。

(卯) 船員受傷或得病不能服務時。

(辰) 因不可抗力不能斷續航行時，就是遇着天災或因戰事鎖港，船舶自難通行，並非何方的過失，船員自須辭退。

上述(子)(丑)兩項，是船員自身的缺點，船員只有按照服務日數，領取薪水；(卯)(辰)兩項，在(辰)項須以船員無過為限，得要求滿期的薪水。

所有船員的職責，各國皆有法律明文規定的，我國至今尚未見此項法律的頒布，聽說交通部也正在起草中，當然不久也就見諸明令的，本文所陳，也係參照各國大多數所實行的辦法寫出來的，似乎也可以作為一種小小的參考。



# 監察制度之研究

文公直

## 一 緒論

為政者欲求政治之修明，必先求政治所以修明之道。

修明政治之學說，在我國歷古即有偉大之發明，雖諸家學說，各有其精義之所在，而撮其要點，則莫不以「崇法紀」為唯一之要點。蓋不崇法紀，則政治已失其軌道，馴至秩序紊亂，無可依循，更安望政治之修明。是以歷古以來，凡政治學者，莫不攝其至要，而標明法紀宜絕對崇守，始有政績之可言。顧法紀如何而崇，設有不崇法紀者，當如何謀挽救之策，則監察制度實為必要。最近中國國民黨第三屆第四次中央執行委員監察委員全體會議議決限於中華民國二十年初，成立監察院，以完成國民政府五院之組織，而求政治上統治機關之健全，俾監察院得行使政治上最高監督檢察權，以達崇尚法紀，澄清吏治，及盪滌污

惡之目的。此舉之重要偉大如此，關係吾國政治前途之鉅，實有令吾人不能不詳為研究，不能默爾置之者。爰不辭謬陋，以管窺之所得，列述如下：

## 二 中國監察制度之研究

### (一) 中國監察制度之起原

監察制度，攷總理三民主義，五權憲法，實源於古之「臺諫」制度。「臺」即「御史臺」之簡稱；「諫」則「諍諫」之謂也。「諫官」之制，淵源甚古。在周以前，自卿、大夫、乃至庶民，皆得諷諫，見之經史，固無論矣。其設官，則自周始著。「御史」之名，監督之制，皆始於周。但周之御史，僅職掌記事，雖有直筆褒貶警戒之權，但係純粹史官之一種，而非諫官也。「御史」之名，初見於周官；戰國策：「獻書於大王御史之前」；秦，趙，澠池之會，

亦由御史作書，可證斯時代之御史，尙非諫官。其諫官之職責，則卿、大夫負之。孝經所謂「諍臣」，即謂諍諫之臣。豈與後稱之「直臣」等，並非專官。至監督地方之制，則禮：「天子使其大夫爲三監，監於方伯之國」，謂領諸侯而監察之也（略同今之監察使制）。詩：「監觀四方」：亦即監察地方之謂。但不專事糾彈，而負有監視督促之責。中央監察制度，則周禮天官：「小宰之職掌、建邦之宮刑，以治王公之政令，凡宮之糾禁」，則小宰似即後世之「御史中丞」。又，春官：「御史掌邦國都鄙及萬民之治令」；則御史似又兼有立法之職權。惟由此觀之，小宰，御史等官，在彼時爲司憲之官，則可斷言。於是左徵吾國監察制度來源之古遠。

### (二) 中國監察制度之發軔

周代既具監察之規模，但以現存之籍攷之，實鮮顯著偉大之成績。但，由斯孕育斯制，以達近代，不下三千餘年。因其發生之早，演進遞嬗，至唐代已甚完備，至明而大發軔，至清而極健全。世代相承，或沿或革，皆有跡可

尋。約而分之，可作五時代。除周以前爲胚胎醞釀時代，其後之四個時代，爲：

甲 秦漢爲醞釀時代

乙 自後漢迄隋爲演變進化時代

丙 自唐歷宋至元爲發達時代

丁 自明至清爲全盛時代。

甲 中國監察制度醞釀時代

監察制度之胚胎於周以前，已如上述。自秦代而遷，御史之職權，遂由史官一變而爲監察目。史官之權力，在正筆直書，一字之褒貶，榮辱繫焉。論其效果，不發生於事前，推其極端，僅在威警後世之「亂臣賊子」而已。秦制，雖變爲監察官，而其制簡。章後卿山堂考集，「秦置「御史大夫」，以貳於相」。其權之高可知。漢書百官公卿表，「監御史，奏官，掌監郡」。杜佑通典載「初，秦以御史監理諸郡，謂之「監御史」」，雖其職權規定，無籍可稽。但，監御史，御史大夫，有察舉非法監理地方之職權，則無疑義。至漢代，設三公，御史爲三公之一。三公者，

丞相，太尉，御史大夫也。其職掌爲「承風化，典法度，執法以監臨百官」。且於其下設「御史中丞」，「侍御史」二級。爲之佐。是時御史之職權，已與行政之丞相，典兵之太尉相埒，可謂極其隆重。至漢成帝初年，御史中丞更出居外臺，始專糾察之職。

### 乙 中國監察制度演進變化時代

前漢而後，御史出巡之舉，日見其多，實爲後世「巡漕」「巡鹽」之濫觴。御史臺之創始，則始於後漢。自此以至隋末，其間代有興革。曹魏改御史大夫爲「司空」；御史中丞爲「宮正」；又置「治書侍御史」，「治書執法」及「御史」各等差，各有專職。舉其要旨，不外掌奏劾，察非法，掌度支運，掌攷課，督軍糧等。其後復分「統侍御史」，論其位，已漸尊崇。司馬晉之魏魏制，而略事變更，設「御史中丞」爲「臺主」與「司隸」，分督百僚，糾行內事，復有「治書侍御史」，「黃沙治書侍御史」，「殿中侍御史」，「禁防御史」，「檢校御史」，「監收御史」，及「督運御史」等名目，由是御史大夫一廢而中丞之威望日以加矣。但，晉書范

曄傳：「監司相容，初無糾彈」則監察之行使，後已漸淪替矣。六朝，三梁，中丞二官，權職益形重要。論劾之職，集於一身。故百官有犯罪而被察覺者，卽坐中丞以失察之罪。隋代重置御史臺，廢中丞，且擡高治書侍御史之職位。旋廢，更立「禁中」之制，由是御史專屬於外臺，其傾向之重要，實爲後代之基礎。

### 丙 中國監察制度發達時代

本時代自唐至元，監察制度發達極速，通典謂：唐貞初「以法理天下，尤重憲官；故御史復爲雄要」。以御史臺爲專責之官署。設御史大夫，掌邦國刑憲典章之政令，以肅政朝列。又置「中丞」以貳大夫，掌糾百官罪惡。御史臺下復分爲三院，一曰「臺院」侍御史屬焉，掌糾舉百僚，推鞠訟獄之職；二曰「殿院」，殿中侍御史屬焉，掌殿廷供奉之儀式；三曰「察院」監察御史屬焉，掌分察百僚，巡按州縣，判視刑獄，肅整朝儀諸職。三院鼎峙，各有專司。監察制度乃極嚴整。且有十道分巡，六部分察；設「廉察使」，「廉訪使」，「風俗使」等官，分按各地，察勘地方政治，

以爲糾彈。其組織之周備，實爲監察制度最重要之發展，

且創「分巡」與「分察」之佳例，爲後世良謨。攷，唐代御史之職權，可以「風聞彈事」。風聞者，得聞傳說而未能明確真相之嫌疑也。此尙可據爲彈劾之根據，則監察權執行者之責任與保障，可謂周至極矣。洵爲我國政治史上良好之發明。抑且彈劾時以「察院」等名稱，而祇以御史個人之名義。則監察官獨立之保障，尤爲古今中外所罕見。五代時，一仍唐舊，初未更張。及趙宋，改御史爲兼官，彈劾外，且兼言事，開後世「臺諫」之先河。其後，王安石憤御史阻其變法，廢御史，而代以「御史中丞」又不實授，而以卑官權代攝行御史中丞之職權。監察制度遂形成極盛時之中落。但宋曾置「轉運使」監察各路，始有地方監司制。至北宋之末，御史與諫官之權限，又爲明白劃分，不相侵越。然而精神已非矣。南渡而後，御史更一蹶不振，則國有變敵，吏無治心，使之然也。元制多襲遼金之舊。攷其特點，在增高侍御史之品位，使成爲內官。其分道設立御史臺，「統制各道憲司而總諸內臺」。制度之特殊，尤爲前代

所無。

#### 丁 中國監察制度全盛時代

明清兩代之監察組織，表面上固少變更之點，而按之實際，則監察組織之精密，與其權限之擴大，可謂達於極點。故此一時代，實爲我國監察制度之極盛時代。明代定鼎，卽爲大改革，改御史臺爲「都察院」，職名多易。御史大夫改爲「都御史」，御史中丞改爲「副都御史」。又增置「僉都御史」惟存「監察御史」之名。其後，監察御史區分爲十三道（卽十三省），使居京而各巡察其一道。同時，察院御史之額，激增至一百十人之多，組織之擴大，爲曠古以來所未有。至監察御史之地位，直至斯時，始得完全獨立，匪獨不受御史大夫之節制指揮，甚至行使職權時，不用「都察院」署何。同時監察權實與軍權政權相對峙，形成三權分立。更設「巡按御史」，以監地方。其人選多爲新及第之進士，下巡各省州縣。聲勢之隆，震盪全國。清代政治皆襲明制。於監察制度祇合併臺諫。其後六科給事中，亦歸入「都察院」統稱「科道」。列都察院爲三法司之一（三



法司，即刑部，大理寺，都察院。遂兼理刑訟，權益擴展。都察院，設「左都御史」，「右都御史」復有「左副都御史」，「右副都御史」，分掌察覈官常，整飭綱紀。其下復設六科給事中，掌傳達，稽攷庶政各事。並設十五道監察御史，專掌彈劾官邪，條陳治道。科道，又分巡倉，巡漕，巡察，巡城等官，其所有權限，規定至為詳盡。綜其要綱，不外建議政事權，監察行政權，攷察官吏權，彈劾官吏權，裁判冤獄權會審要案權，審計財政權，監糾禮儀權等。其都察院之監察權，非但無中央官廳與地方官廳之界限，且無直轄官廳與非直轄官廳之區別。於是監察集權制，至清代益彰明較著；監察權之行使，迺極自由。明代楊繼盛劾嚴嵩，當受極慘之刑，清代則保障極厚，刑杖官吏之制已除，御史益得放胆言事。嗣各省督撫，均加左右副都御史銜，以為察彈所屬之職銜，全國監察權之行使，遂更為周密。但，各道監察史，除按省分道（增一省則增一道監察御史），監察各該省之政事，執行糾彈及理刑名外，尙兼稽察中央各機關之宗卷，例如：江南道監察御史，分

理江南（江南為江蘇蘇州及安徽）等處刑名，並稽察戶部寶泉局，左右翼，監督在京十有二倉總督漕運，磨勘三庫，月報奏銷等事（皆中央及近畿事務，其他各道略倣此）以一人而監察中央及地方如許事務，實未免太繁，因而不專，乃致失察。至清代御史之品秩及俸給則極低寡。監察御史為從五品官，年俸祿僅銀八十兩及米四十石而已。斯時代之外省監察制度：於明代則有按察使及按察分司，其職權為監察所屬，兼理刑名。於清代則為督撫兼都察院職銜，監察下屬，而司道亦通稱「監司」，以監察府縣為重責，其組織頗密。

### 三 中國諫官制度之變更

#### （一）諫官之起源

「臺諫」雖為監察權之執行者，但同時注重「建言」及糾正中央施政，故列為諫官。諫官非僅事彈劾也。上古諫無專職，官民皆可諫。周禮雖有「師氏」，「保氏」之職名，實不能謂為純粹之諫官。管子：「臣不如東郭才，請立以為大諫之官」，知周末已有「諫官」之名義。

(二) 諫官之演變

至前漢武帝時。始有「諫議大夫」之設置。更有「給事中」官名，專司疏奏等事，為親侍之臣。唐宋諫官突增。有所謂「散騎常侍」諫議大夫「拾遺」補闕「司諫」「正言」「給事中」(通稱「給諫」)等，諫官之盛，得未曾有。給事中，原非諫諍之專官。而唐宋兩代皆予以一種極鉅之權力，謂之「封駁詔書」。凡詔書敕發各處之先，必須經過門下省宣讀，給事中，諫議大夫，拾遺，補闕等，皆為門下省官，遇有詔書字句謬誤，或意思矛盾時，給事中得立即依職權予以駁正，此種權力，為其他諫官所無。故給事中之權極鉅。至清代六科給事中，(分戶，禮，吏，兵，刑，工，六科)，悉併入都察院，遂與監察御史大同小異。同時，御史之諫諍權，乃大擴張，幾成爲專責。任斯職者，皆以能犯顏激諍爲榮。社會更從而獎勵之，諫諍之風大盛。

四 歐美各國之監察制度

近代歐美各國皆將監督行政機關及司法機關之職權，歸諸國家議會，採用以人民監督官吏之方法。此種監督職

權中，有「彈劾權」，「詢問權」，「建議權」，「調查權」，「不信任投票權」等。其最顯著者，則爲「彈劾權」。係議會得知大總統或內閣乃至國務員之一員之犯罪，得向受理彈劾審判機關提起彈劾訴訟。此種制度發源於英吉利，浸而至於歐美各邦，但各國制度不一致，非盡襲英制也。茲將重要各國之彈劾制度，撮要縷述於下。

(一) 英吉利之監察制度

英吉利彈劾制度，已發源於中華民國紀元前五百三十五年(西紀一三七六)，最初被彈劾者，爲拉廷芮和來非爾。當斯透爾王朝時代，約當中華民國紀元前二百九十年(西紀一六二一)以後，議會漸占勢力，彈劾權遂成爲下議院攻政府有力武器。但，自民國紀元前九十五年(西紀一八〇五)而後，彈劾權之應用，漸歸停止。英吉利彈劾制度之特性，並非單純爲彈劾官吏之懲戒處分，且進而爲刑事裁判。其最終制裁，則爲刑罰。彈劾權屬於下議院，而審判權則歸之於上議院。

(二) 美利堅之監察制度

美利堅之彈劾制度，仿襲英吉利制。但，其性質與英吉利制實相懸殊。美利堅制對於被彈劾者所加之制裁，僅予以剝奪官職暨喪失官吏能力之制裁，而不加刑罰。彈劾之範圍則甚擴大，議會對於大總統，副總統，及一切官吏皆能行使之。惟對事之適用範圍，僅限於官吏之犯罪行為，不適用於失職行為。

### (三) 法蘭西之監察制度

法蘭西之彈劾制度，自中華民國紀元前一百二十年（西紀一七九一）法蘭西憲法公布後，即採用彈劾制度。現行憲法第十二條第二項，「國務員因職務上之犯罪得受衆議院之告發及參議院之裁判」。其職務上之犯罪，所加制裁，往往爲刑罰。至於彈劾大總統，則規定僅以叛逆罪爲限。

### (四) 德意志之監察制度

德意志自新憲法頒布後，其第五十九條「大總統，總理，國務員，有違反憲法或法律行爲時，議會得向國事裁判所提起公訴」，國事裁判所，蓋受理彈劾之機關也。斯

爲德意志新憲法之特點。彈劾權之行使，範圍頗廣。

綜上以觀，德意志之彈劾權屬於議會，而審判權則屬於國事裁判所。普魯士彈劾權與德意志之規定同，而審判權則屬於政治裁判所，關於被彈劾之制裁，輕則免職，重亦不過喪失參政權而已。

### (五) 奧大利之監察制度

奧大利彈劾權之行使，屬於議會，與德意志之制度相同。但受理彈劾之審判機關，則屬諸憲法裁判所，其憲法第一百四十條，有「對於大總統及一切行政官吏有違反憲法之行爲時，得由議會向憲法裁判所提起公訴」之規定。

### (六) 蘇俄之監察制度

蘇俄在一九二三年公布之新憲法第七章，「全俄聯盟最高法院」之第四十三條第五項，「全俄聯盟最高法院有審查聯盟，高級官吏在職務期間之犯法案件之權」。又第四十八條，「全俄最高法院，高級會議部，及特別司法會議之規定，若關於全俄中央執行委員會及全俄人民委員理事會個人彈劾之案件，全俄最高法院接受審查」。總其法

憲，則蘇俄之監察權已合併於司法權之內。

### 五、五權憲法中之監察制度

總理五權憲法實為政權最完備之破天荒發明。五權制出，孟德斯鳩三權制之價值，遂盡暴其短，而一落千丈。孟德斯鳩制之精義，蓋以三權集中於一種機關，其結果，必演成專制及獨裁，人民之自由生命財產乃至政權，均生絕大之危險，而歸於喪失。故以「以權制權」之方法，謀救其窮，葡制政府濫權之弊害，此種學說，在五權憲法未發明以前，未始不為世界所公認採行。及其施行之結果，乃發見二大缺點：其一，為政試權不獨立，行政機關兼政試之不當；其二，為立法都督彈劾權之不當。「五權憲法」即為革此二大不當而救濟上述之弊害者。總理云：「我們現在要彙中外的精華，防止一切流弊，便要採由外國的行政權、司法權、立法權，加入中國的政試權和彈劾權，連成一個很好的完璧；造成一個五權分立的政府。像這樣的政府，纔是世界上最完全，最良善的政府」。歷史上中國之政試，監察兩權，確係獨立，惟行政、司法、立法三權，則

咸集中於君主個人之手；結果遂終不免於專制，政體不能臻于極治，人民受害無窮。總理特提出監察權，使獨立法權而獨立，即為謀政治之修明，永絕專制獨裁及貪污不法之偉大創建。國民政府成立，訓政實行時，即行五權身立政治，創立五院，實行五權政治，以期實現。總理遺教，建設廉潔政府。但以特殊關係，四院早成，且各有其相當之成績，而監察院久久未能完成。迄去年四中全會，始選定素以廉潔清亮剛毅堅決著稱之黨國先進于右任先生為院長。今方在積極籌備中。組織方面已陸續制定法律，且嚴定監察委員職務上之保障，可謂完全無闕。五權政府之建設既完成，政治之修明自可立俟（關於監察權之精義，拙著五權憲法問答等效書可供參攷，茲不贅述）。

### 六 監察制度行使要點之研究

吾人就歷史上監察制度之來源，及目前國內不可諱言之政治腐滯情形，乃至監察制度本身之旨義與法規，詳為研究，其結果除監察委員亟宜充分保障已有法制外，其尚須特別加以注意，而不可忽視者，則為監察權之如何行使

### (一) 建議權行使之商榷

至於監察權之行使，監察委員保障法自有詳明之規定，似毋須再論。但以監察制度淵源於臺諫制度之故，則尙有可資研究者數端：一、古之臺諫，其職權之分析，爲：諫止批政，建議良謨，糾正不當，彈劾不法，且兼審理刑案。除審理刑案一項，在近代司法已獨立之時，當然以之屬諸司法院，絕對不容妨害靡雜外；其餘各項中，尙有「建議」一項，是否當如臺諫時代之屬於監察官，實爲今日可研究問題之一。監察權之獨立，創始我國。其行使之當否，實與世界各國及後世之型範。故監察制度雖源于臺諫制度，必須擷華去蕪，舍短增長，始克盡善。查前代臺諫制度，以上書言事，爲重要職事之一，且都察院得代士民遞達條陳實爲監察機關兼有建議權之明證（諫官尤以諫議言事條陳政治爲要務，會載法典）。行之甚久，成績頗佳，無可非議。今日世界各國強勁權建議權皆屬于立法之議會，與立法權相併合。我國創行五權分立，提出彈劾權于

立法權之外而獨立，是否併此建議權亦隨之而歸於監察院，一如昔日臺諫職權之舊。此誠宜慎重攷慮其情理與利害而爲之決定者。攷建議爲獻其所知，革腐樹新；同時，且有代言人民所希冀之涵義，以此言之，則立法機關由民選，監察機關亦由民選，皆可負擔代民建議之責。再就監察注重糾彈言之，則既可彈劾糾正批政，自可建議敷陳良策。既可代表民衆執行糾彈，何獨不能代表民衆建議政事？惟立法院爲立法機關，其意義與職責，惟在「立法」，極爲明顯。立法，當然即涵有建議權在內，僞以建議付諸監察院，則立法院純然成爲製造法律之機關。而喪失其代表民意之整個的意義。似此則建議權當然仍須屬於立法院。但監察院亦不能謂其非代表民意之機關，而且糾正批政時，更宜指出其趨善之道，尤宜具有具體辦法，始能去其弊而有善可從。綜此理論，將使監察院有建議權乎？無建議權乎？抑與立法院同時各有其建議權乎？儻兩院同時皆有相等之建議權，自難免紛歧抵觸之虞。故必有所分別限制，始能無弊而有利。管見所及，糾彈而不建議，是爲攷

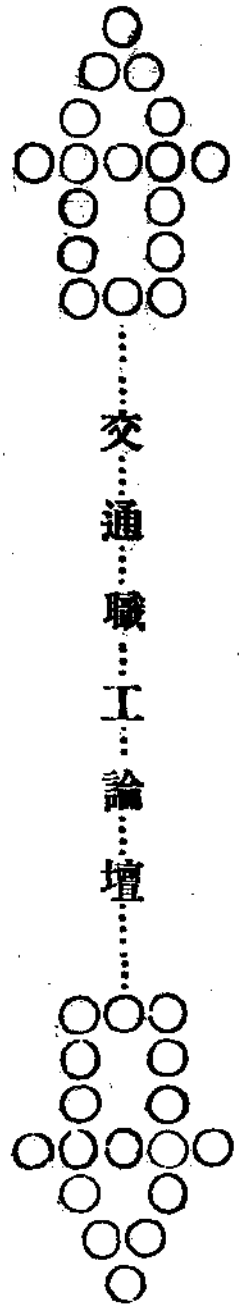
而不救弊，殊非稟諫之舊精神；監察制度亦欠完整，而減低其效能。爲應付此艱困之問題，惟有使監察院於補偏救弊之糾彈案中，得爲具體之建議，成爲補救闕失之監察建議權。此項建議則須付立法院決議，以保立法之獨立與尊嚴，於是監察權之行使迺完全無關，同時，立法院之職權地位絕不受絲毫影響。

(二) 事前監察之必要

其次監察院既負有糾彈中央地方一切機關政治與官吏個人之責，則各機關之政情及政治設施，自宜使監察院得澈底明瞭，而後乃能收監察之實效。儻監察院僅就已發見之不當而糾彈之，則徒爲事後之挽救耳；于事前之防止，已失其監察之作用。換言之，必待國家或社會民衆已蒙其損害，監察院始得而糾彈之；其未生害以前，監察院無由

獲得事前防止改善減損損害之機會。實非「監察」之要義。夫監察權之行使，必於事前事後皆得充分監察，始爲全備。與其必待事後生弊而後從而挽救，何如充分予監察院以事前防杜糾改之機會？故爲澈底尊重監察權之獨立及健全，實現監察制度之真正精神，絕對免除弊害計；惟有使中央及地方一切機關之政治報告及政治設施悉數檢抄，全部送達監察院，俾監察院得從而研究其利弊，而爲事前監察之實施。其效果，必較監察委員聞風知弊而後調查訪查者大千百倍。且如是則監察院無不知之事，自無失察之虞，實爲監察制度必不可少之方法，宜以法令規定之者。欲求監察權之完全無關，弊政永絕，實舍此莫由。當局者，其注意焉。

二十、一、二十、於上海



## 吾之希望於自求月刊者(二)

敬復者：頃讀 大函，敬悉，第二十三期 貴刊所載無幾一則，業經讀悉；諸承多方過獎，漸感交併！關於交通職工論壇一欄，僕以為有應設之理由四，徵集材料之方法五也。竊思交通事業，本應互相聯絡，郵政與電報之關係果屬親密，而其於航海航空諸政，亦有相互表裏之處；是以歐美諸邦，恆設郵電為專部，直轄國內各處分局。舉凡一切行政事宜，毋庸呈請中間任何機關（如吾國郵政總局等）核轉，遲延要務。惟此關係國家行政組織，變更殊費時日。為救吾國目前之弊病計，最好於交通職工方面先行打破鴻溝，努力合作。第合作之道，非由相當媒介物居中連絡，無法肇端，伏思 貴刊既以研究交通職工問題為宗旨，

正可為居間媒介者號召羣賢，各抒所見，共同討論中華交通整個的問題，此 僕所以主張另設論壇之理由一也。吾交通職工大半終日從公，無暇埋首溫故；而現代報章雜誌，對於交通事務之論文，又鮮登載；職工胼手胝足，無求普通知識之機位，積久志氣墮落，振作為難，因此而自暴自棄者有之；轉入破壞途徑者亦有之。此種現象，在郵政中尤見普遍，補救之道，惟有鼓勵青年員工，悉心研究業務，羣策改革大計，庶幾交通事業，長足邁進。竊思 貴刊為交通職工唯一之喉舌，倘能為吾等開一思想之出路，及求學之場所，其收效當非淺鮮，此 僕所以主張另設論壇之理由二也。曩者，郵務行政，往往嚴守秘密，蓋當時

帝國主義者藉此手段，以鞏固自己地位。是以外界人士，對於郵政組織與夫內幕情形，鮮能洞悉；一切應革事宜，不敢置喙評論，任憑當時少數洋員橫行愚弄，此風由來已久，一時難以革除。爲此於郵權自主之後，當局愛護員工，予以改良待遇，雅相體悉，而郵政內幕之波瀾愈起愈大，蓋非對症下藥所以使之然耳！倘 貴刊能爲預備相當篇幅，在當局監督之下，作員工公開討論之場所，夫如是，然後黑暗揭開，真相畢露，由病之向外表，使扁鵲易於診治，此僕所以主張另設論壇欄之理由三也。竊思交通事業屬於專門，其中組織綦繁，手續複雜，蓋非一暴十寒所能學到。吾交通職工，往往熟悉中部之手續而茫然於乙部者，故某欲條陳建議，時覺掣肘而中止，此雖在員工平日之留心研究，然亦有賴當局隨時之訓導焉。而訓導之法，莫善於利用刊物，蓋刊物屬言論性質，毋須拘於「令」，「呈」形式。論者可於範圍內盡量供獻意見，各抒所學，以資交換意見，使員工對於本業務，融會貫通，不惟減少員工各部練習之困難；抑亦爲當局栽培人才之捷徑，此 僕 所以

主張另設論壇欄之理由四也。抑 僕 尤有進者，際茲各國郵務猛進，我當軸諸公，亦不辭勞瘁，竭力羅致人才，以求集思廣益，協謀改良之策。方今儲匯事務，正擬大事擴充，航郵建設，力謀發展之際，公開討論辦法，尤爲當務之急，未容或緩者也。所難者，討論公開，而人皆放棄權利；另設論壇欄，而論文闕如，以致中途停刊，前後不能銜接，是反較不設專欄之爲有秩序矣，此問題之所由起也，解決之法，外不下列五端：

- (一) 推廣銷路，以奠本刊之基礎；
  - (二) 懸賞徵文，引起投稿者之興趣；
  - (三) 選擇材料，以求內容精采，提高本刊價值；
  - (四) 準期出版，藉以增進本刊信譽，亦所以激勵投稿者之踴躍也；
  - (五) 退回稿件，免投稿者之懸念，
- 推廣銷路之方法有三：

- 甲、減價預約；
- 乙、聘請各地代售人，予以相當回佣（普通另售百分



之三確，訂期百分之二十）；

丙、鼓勵讀者直接介紹。

懸獎徵文之方法有三：

甲、題目：擬定範圍（注重職工生活寫實及發展交通業務之建議等）務須依據本刊宗旨，以收一貫之效；

乙、獎金：交通職工，大半昕宵栗碌，無暇作長篇論說，故徵文獎金可以「篇」為單位，由每篇二元至十五元，以便預算；

丙、文體：現代青年，思想發達，惟以文筆枯澀，未能暢所欲言，甚至真意為文體所抹殺，故文體應以白話為主。

選擇材料之標準有四：

甲、合於本刊宗旨者；

乙、有系統者；

丙、短雋者；

丁、用意深遠者；

自 求 吾之希望於自求月刊者

準期出版，為發展刊物之最大要素，亦為鼓勵投稿者之最重要原質，蓋以大半稿件——尤其是譯文——俱含有時間性，投稿者廢寢忘食，撰就某稿，一經寄到某刊，積久而不登載，致所有材料，悉成明日黃花，失却時事價值，此不特影響刊物本身之體面，抑亦使投稿者寒心而失望也，僕所定美國雜誌（現代史料等）每於月之二十二左右收到；法國雜誌出版較慢；瑞士出版之郵聯月刊到哈約在次月十五日左右；日本月刊每於當月初可以到此；瀋陽出版之盛京時報（日本人主辦之中央文報）其外版往往提前一日，故其到達哈埠為當天日期；國內出版之中文週報，其到達日期以生活與國聞二種為最準確；月刊則首推時事月報，以上刊物，俱以其準期出版，銷售易於推廣也，至於退還不合稿件，所以安投稿者之心，為求便利計，不妨印就「收稿謝信」及「退稿謝信」二種，以備隨時填用。作印刷品寄，所費手續甚簡，郵資亦省，綜上所述，惟以僕個人之經驗而言，第各種刊物，均有各殊之特點與宗旨，以迎合社會各殊之所好。

自 求 吾之希望於自來月刊者

四八

貴刊既以解決交通職工問題爲主旨，似非爲社會一般人士所注意，宜先在職工方面宣傳，依上述方法推廣銷路，銷路廣，則刊物之聲譽隆，而投寄之稿件亦必隨之增多，材料豐富，易於向外發展，我交通職工，數近十萬，倘十人中能訂購一份者，則每期可銷萬餘冊，其數已在現代中國

出版之任何月刊之上矣，拙見如是，未知先生以爲然否？此頌

編輯先生 著祺

楊少成 謹啓  
五月一日  
哈爾濱吉林街老公寓十一號



## 辦理國際郵件事務者注意

楊少成

據本年三月號聯郵月刊載稱：雲南河口郵局於一九二九年九月八日轉交印度支那老開（Lao-Ke）郵局第七〇五號保險信一件，內裝票三千金佛朗；又於同年十月二十日轉交該局去海防第八二八及八二九號保險信二件，內裝二千五百五十金佛朗，統共六千五百五十金佛朗，先後據收件人聲稱均被抽換廢紙一案，經兩當事國一再交涉，不得結果。彼方謂中國發去上項保險信所用之信封，與一九二四年所訂之斯德哥爾摩郵聯協定第四款所規定者不同，因其製造不當，致生抽換情事，應由原寄局國負責賠償，我方根據同協定第二十款第一節之規定，凡保險信件，一經交換局驗收後，關於該件等查有內容缺少或拆動情形者，應

由接收局即班通知原寄局，否則，原寄局概不負責，依此指斥彼方所稱信封不妥，未於當時驗知，其責應由彼方負擔；并說明彼方所提出之保險信信封，業已使用甚久，從未發生上項情事，且自一九二六年與印度支那互通保險事務以來，由雲南河口局與老開局交換者，為數已達三千餘件之多，關於該保險信封之使用，未曾聞彼方有任何不便之處，再據報稱上述保險信抵到達局時，其重量核有幾分出入，是到達局應於投遞前按章慎重辦理，彼方既未如此辦理，則本案責任應由彼方完全擔負，自無疑問，雙方各執理由無法解決，遂由中印兩方聘就荷比兩國仲裁此案結果：雙方平均賠償，計各負擔三千二百七十五金佛郎了案

自

求 辦理國際郵件事務者注意

四九

自 求 辦理國際郵件事務者注意

五〇

，查此案詳細內容，吾人不得而知；究竟上項仲裁判斷公平與否，吾人亦不敢妄評，惟望我全國郵務員工，於辦理國際郵件時，對於各種手續，務須按章奉行，同事中有不諳此者，亦須從旁指導，重量破口，尤宜格外注意，以免

發生事故，予人以口實；非惟受物質上之損失，抑亦失國際上之體面也，傳曰：君子慎獨，願與諸君共勉之，

二十，四，十三脫稿於公寓



## 航業公會組織規則

民國二十年四月公布

第一條 航業公會以發展航運增進同業利益為宗旨

第二條 航業公會須由左列公司行號七家以上之發起組織

之

一、經營船舶運輸業者

二、經營船舶租賃業者

三、經營船舶製造業者

凡前項各款公司行號皆得為航業公會會員

第三條 航業公會須於航業繁盛之港埠設立之但在同一港

埠祇准設立一會

第四條 航業公會之設立應擬具會章開列會員名冊呈請交

通部立案

前項會章應載明左列事項

一、名稱及所在港埠

二、組織及職員之選任

三、職員名額

四、關於會議之規定

五、關於入會出會及除名之規定

六、關於費用之規定

七、關於會員違背會章之處分方法

八、存立期間

第五條 航業公會應冠以所在港埠之名稱

第六條 航業公會圖記由交通部刊發於呈請立案時隨繳刊

費國幣四元

目呈報交通部備案

第七條 航業公會直委員七人至十五人均由會員大會投票

第十一條 航業公會有違背本規則或妨害公益時交通部得

選舉

為左列各款之處分

前項當選各員履歷應呈送交通部備案

一、取消議決事項

第八條 航業公會會務如左

二、解免職員職務

一、關於辦理同業公益事項

三、解散

二、關於研究改良發達航業事項

第十二條 航業公會得由會員公決自行解散時應聲敘理由

三、關於編製航業調查報告事項

呈請交通部備案

四、關於調解航業爭議事項

第十三條 十六年十二月十四日公布之交通部航業公會章

五、關於監督官署委辦事項

程自本規則公布日廢止之其已成立之航業公會

第九條 航業公會應於每年召集常會前一個月編造會員名

應依本規則之規定重行改組

冊呈送交通部備案

第十四條 本規則自公布日施行

第十條 航業公會每屆六個月應將辦理會務情形及收支賬



# 河海航行員考試條例

二十年三月七日考試院公布

第一條 凡未經考試院考試及格得有證書者不得爲中國河

海航行員

第二條 前條規定除海軍軍艦職員外於其他官商船舶均適

用之

第三條 凡中華民國人民有河海航行經歷二年以上而身體

目力健全者得依本條例之規定請求考試

第四條 河海航行員分特等船長船長大副二副三副五級其

考試科目應按其業務分外國遠洋本國近海及本國

江河三類

一、外國遠洋航行員考試分特等船長船長大副

三副二種

二、本國近海航行員考試分船長大副二副三種

自 求 河海航行員考試條例

三、本國江河航行員考試分船長大副二副三種

第五條 應特等船長之考試以得有遠洋船長執照者爲限

第六條 考試科目分必試科目與選試科目兩種

前項必試科目分筆試口試兩種

第七條 必試不及格者不得與選試

第八條 外國遠洋航行員考試科目如左

(甲)特等船長必試科目

(筆試)磁力學

水力學

靜力學

船舶建造

(口試)各種信號

五三

航行儀器原理

船之構造

(選試)任何外國文

海上救護事項

(乙)船長必試科目

海上實驗

(筆試)對數

海商法

平面及球面三角

船舶磁力

各種駕駛法原理及其用法

船運事宜

日程計算

(選試)任何外國文

以日月星高度測算經度之方法

(丙)大副必試科目

以日月星子午線高度求緯度之方法

(筆試)對數

羅經差之計算(用表法及用天象測算

平面及球面三角

法)

平行駕駛法

以日月星之雙高度求船之地位

中緯駕駛法

繪製海圖及其使用法

麥開脫駕駛法

作文(中文英文)

大圖及混合駕駛法

(口試)萬國航海避碰章程(背誦及意義之解

日程計算

釋)

以日星之高度求經度之方法

各種信號使用法

以日星子午線高度求緯度之方法



羅經差之計算（用表或天象測量法）

船表差度之計算

以日星之雙高度定船之地位

海圖使用法

作文（中英文）

（口試）避碰章程（背誦及意義之解釋）

各種信號使用法

船舶構造大要

海上救護事項

貨物裝載法

船身之浮泛及其穩妥之原理

拋錨之方法

海商法概要

海上實驗

航行儀器

（丁）二副必試科目

（筆試）對數

平面三角

日程計算

平面駕駛法

平行駕駛法

中緯駕駛法

麥開脫駕駛法

經度測量法

船表差度計算法

羅經差度計算法

用子午線高度求緯度之方法

海圖使用法

測量水深校正法

作文（中文英文）

（口試）避碰章程（背誦及意義之解釋）

各種信號使用法

萬國旗號

船之構造大要

自 求

河海航行員考條例

五五

海上救護事項

航海各項實驗

航行器具之使用

(戊)三副必試科目

(筆試)算術

對數

平面三角

日程計算

麥克脫駕駛法

天文定義

駕駛定義

海圖使用法

羅經差求法(用表)

作文(中文)

(口試)避碰章程

救護事項

一信信號

海上實驗

航海儀器使用法

第九條 應本國近海航行員之考試適用外國遠洋航行員低

一級之考試科目

第十條 本國江河航行員考試科目如左

(甲)船長必試科目

(筆試), 對數

平面駕駛

日程計算

羅經差求法

海圖使用法

測深校差

作文(中文英文)

(口試)避碰章程

信號

萬國旗號

救生艇工作

拋描工作

潮汐

海上實驗

船舶構造

船舶機器概要

(乙)大副必試科目

(筆試)對數

平面三角

平面駕駛

羅經差求法

海圖使用法

測深校差

作文(中文)

(口試)避碰章程

信號

萬國旗號

救生艇駕駛

拋描一切工作

貨物裝載

船中實驗

船舶構造大意

(丙)二副必試科目

(筆試)對數

平面三角

羅經差求法

海圖使用

測深校差

作文(中文)

(口試)避碰章程

信號

萬國旗號

救生艇工作

船中實驗

第十一條 河海航行員考試之典試規程由考試院定之  
第十二條 本條例自公布日施行



## 海員工會組織規則

**第一條** 海員工會以增進智識技能發展航運利益維持改善

勞動條件及生活爲目的

**第二條** 凡服務於以機器運轉在海上航行或在與海相通之

水上航行商船之海員集合一百人以上得組織海員

工會

**第三條** 凡前條所稱商船服務之海員除左列各款者外均得

爲海員工會會員

一，船長代理船長大二三副

二，輪機長大二三管輪

三，無線電員

四，醫師

五，引水人

六，其他業務人員

**第四條** 海員工會主管官署爲所在地之省市縣政府最高暨

督機關爲交通部

**第五條** 凡航行於二個以上港埠間之商船其海員應加入該

商船登記港埠之海員工會

**第六條** 海員工會須設立於港埠或航業繁盛處所在同一地

點祇准設立一個海員工會

**第七條** 海員工會得以商船爲單位設立海員工會分事務所

同一商船祇准設立一個海員工會分事務所

**第八條** 海員工會須冠以所在地之名稱其所屬之分事務所

須冠以該商船或該公司該輪局之名稱

第九條 海員工會之任務除遵照工會法第十五條之規定外

須注意左列事項

- 一，航海智識技能之增進
  - 二，航海危害之預防及救濟
  - 三，客貨載運之便捷
  - 四，旅客待遇之改善
  - 五，海員保險之促進
  - 六，其他關於航政航業之建議及諮詢
- 第十條 海員工會會員及職工除遵照工會法第二十七條之規定外並不得有左列各項行為
- 一，封鎖或扣留船舶
  - 二，航行中之罷工怠工

三，妨礙船舶之航行

四，擅取或毀損船貨或屬具

五，加害於船舶業主或海員

六，對別鬥爭

七，勒索旅客

第十一條 海員工會除遵照本規則外應準用工會法及工會

法施行法各條之規定

第十二條 本規則施行前已成立之海員工會須於本規則施行

後兩個月內依本規則改組之

第十三條 在本規則施行前如於同一地點已有兩個以上之

海員工會時自本規則施行之日起兩個月內須行

合併

第十四條 本規則自公布日施行



# 民船船員工會組織規則

第一條 民船船員工會以謀智識技能及公共福利之增進爲

第七條 民船船員工會得於縣市各鄉鎮設立民船船員工會

目的

分事務所

第二條 凡以櫓權帆蓬等爲主要運轉方法之民船其服務之

第八條 民船船員工會分事務所須有同一工會會員四十人

員工集合一百人以上得組織民船船員工會

以上始得組織

第三條 民船船員工會主管官署爲所在地之省市縣政府最

第九條 民船船員工會須冠以所在縣市之名稱其所屬之分

高監督機關爲交通部

事務所須冠以該鄉鎮之名稱

第四條 在同一區域之民船船員祇得組織一個民船船員工

第十條 民船船員工會除遵照本規則外應準用工會法及工

會

會法施行法各條之規定

第五條 民船船員工會以民船之登記管轄區域爲組織區域

第十一條 本規則施行前已成立之民船船員工會須于本規

在登記管轄區域未確定之地以縣市爲組織區域

則施行後兩個月內依本規則改組之

第六條 凡船行兩個以上之縣市間之民船船員欲加入工會

第十二條 本規則施行前在同一區域已有兩個以上之民船

時須加入該船業主住所或居所所在縣市之民船船

船員工會自本規則施行之日起兩個月須行合併

工員會

第十三條 本規則自公布日施行