

白 雲

第二十一期

目 要

論著

- 一、國際電信交涉與無線電台之建設……………王伯羣
- 二、交通職工運動理論的基礎……………章澄宇
- 三、一年來郵務工潮之回顧……………羅心剛
- 四、對於交通部電政同人公益會的希望……………何惟忠
- 五、實現民生主義的初步(續)……………張國人

專載

- 一、國際電信交涉概況……………莊智煥
- 二、全國工人生活概況……………
- 三、交通部政治工作報告書……………

雜俎

- 一、小說(回憶)(十二)……………碩貞

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，其涉於浮囂褻瀆之文字，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。



國際電信交涉與無線電台之建設

王伯羣

總理有言，不平等條約，乃吾人之賣身契，吾人欲國家獨立，民族自由，自非積極廢除不可。然而廢除非空言也，勢必根據本黨主義，政綱，及歷次全國代表大會宣言，運用革命外交手腕，折之以公理，抗之以實力，方能有效。乃自北伐以來，黨內派別之紛擾，黨外軍閥之披猖，使中央政府不得不分其智慮與精神以削平大難，而對於帝國主義者所恃以縛束吾人之賣身契——不平等條約，未克注其全力以廢除，良爲遺憾。伯羣忝長交通，且就交通言之；除昔日爲客卿所把持之全部郵權業已收回外。而所謂內河航權，租界電話，南滿日郵，大東大北太平洋及日本水淺合同，縱曾折衝樽俎，不遺餘力，而彼帝國主義者爲維護其既得權，每肆狡橫，希圖延宕。夫內河航權租界電

話，南滿日郵，以非本編所及，且不置論，而大東大北太平洋及日本水線合同，則在本年年底期滿，本部本編遺教及本黨對外政策，以爲及期不圖，將貽後患，蓋此項合同在北京政府時代，業已期滿，而以軍閥執政，媚外營私，對方又燭其懦弱可欺，乃脅以威勢，餌以金錢，繼續延展，然因此該公司等之借款墊款本息乃與年俱積，而合同之所以爲合同者，則亦等於授受利益之交換品矣。與言及此，能不痛心！本部鑒諸已往，得其癥結，深知欲杜該公司等之故態復萌，藉口延宕，及國際電訊之通運無阻，則先決問題厥有二端：

(一) 合同之廢止，按照規定，應於滿期前一年年底通知，其歷年所欠借款墊款本息，並須於滿期之日

，如數償還，究應如何準備？

(二)廢止通知之交涉，如無結果，到期即取斷然手段，單獨宣告無效，或撤去登陸水線，而國際通訊爲之中斷，究應如何救濟？

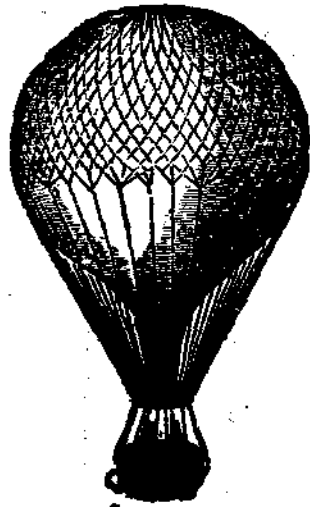
凡茲二端，關係至爲重大，本部爲集思廣益之計，即於去年先後組織國際電信交涉討論會，及國際電信交涉委員會，一則研究法理，一則籌劃實施，並召集有關係機關人員共同探討，僉以電政事業，承北京政府破敗之餘，負債累累，連年又因國家多故，損失至大，其自身經濟，已有岌岌乎不可終日之勢，此項借款墊款本息爲數甚鉅，牽羸補屋，斷難辦到，惟有另闢途徑，以備償還。至於國際通訊，前此假水線以通達者，本與國家電信主權有礙，此時正可奮發有爲，廣設國際無線電台，以作未雨綢繆之計，而使該公司等失却根本上之居奇，則交涉自易就範。本部考慮至再，亦認爲合此莫屬。顧此項應償還之借款墊款本息，及建設國際無線電台所必需之機件材料房屋工程建築等費，最低限度約在一千萬元之譜，籌畫應付，談何容易。然吾人既經負責，安有所怯。剗就適應需要言，則此

款雖鉅不爲鉅，就收回主權言，則此事雖難不爲難。於是乃毅然決然於無可設法之中，擬定如數發行電信公債，而中央政府兼覽博照，亦認此案爲斟酌適當，准如所請，國際電信前途之得此維繫者，蓋如駭浪危舟突逢鐵錨。

迨夫交涉開始，先之以書面之通知，繼之以會議之爭執，壇坫之間，唇焦舌敝，而彼帝國主義者之若即若離，依然不改其從來之真面目，而本部則始終抱定革命政府所應取之態度，相與周旋。並決定原合同期滿無論如何應予一律廢止，此後如本國家獨立之精神，依據平等互惠之原則，另定新辦法，則我方尙可容納。閱時十月，談判數次，而大東大北及太平洋水線公司方面，對此原則，始無異議，惟實施手續，尙不能融洽。至於日本方面，則以交涉在後，雙方意見相去尙遠，且彼平日對於侵略我國之野心，其程度尤有過於其他帝國主義者，一則曰：「既得利益不能放棄」，再則曰：「既得利益應予保持」，而昧於世界之潮流，肆其狡詐之延宕，以爲其外交上之惟一策略。然本部既本 總理廢除不平等條約之遺教，縱彼堅持，終不示弱。况我方對於國際通訊所經營者，已有三條途徑：(

一) 由上海經菲力濱美國而至歐洲各國。(二) 由上海經東三省德國而至歐洲各國。(三) 由上海經西貢法國而至歐洲各國。成立以來，營業成績頗有可觀。一面並向德國德律風機器公司訂購國際電台機器四座，在漢口上海廣州天津等處分別裝置，次第成立。至於中法中美兩國國際通訊大電台，亦於本年春間開始建築，其發報台設於真茹，收報台設於劉行，中央收發室設於上海，以爲策應，所有兩台

房屋機器工程及電力設備天線裝置均已工竣，并定於本月六日開始通訊。夫有備無患，古有明訓，彼大東大北太平洋及日本水線公司，自來所恃以爲並時無用之國際通訊機關，從此亦可以休矣！雖然，合同滿期，轉瞬卽屆，瞻顧前途，暗礁尙多，在本部之再接再厲，固屬責無旁貸，而我電界同人及全國民衆亦當認此舉爲國家獨立民族自由之發軔，而相與致力廢除也可！



十九年全國郵政職工人數表

職 務	人	數
郵 務 長	華 籍	16
	外 籍	14
副 郵 務 長	華 籍	20
	外 籍	10
郵 務 員	華 籍	5311
	外 籍	29
郵 務 佐		3990
雜項及另用人員		17
信 差		7917
郵 差		6785
舵 工 水 手		479
聽 差		933
雜 項 公 役		2689
總 數		28210



交通職工運動理論的基礎

章澄宇

交通職工運動理論的基礎的研究，是要從交通職工運動目的上面去探討，因為凡是一種運動的發生，要先有運動的目的，由運動的目的去建築運動理論的基礎，運動理論的基礎建築了以後，運動的方法，軌道，目的，才容易妥定和容易實現，不然，就不容易妥定和容易實現的。交通職工運動，在一般人的心目中，往往以為是很新奇的，其實交通職工運動，是勞工運動的一部分，勞工運動的構成分子，是包含各種產業全部的勞工，而交通職工運動的構成分子，是專屬於交通方面單純的交通職工。這是在構成分子上範圍廣狹的差異而已。然而我們要知道交通職工運動理論的基礎，是建築在三種原則上面：

一、在使交通職工明瞭革命的三民主義的理論，和為三民主義革命而奮鬥；

二、在使交通職工受補習教育，增進關於政治上經濟上交通上道德上社會生活上之各種有關或需要的智識與技能，以樹立交通職工完備的生活和良好的人格，成為國家健全的公民；

三、在使交通職工為民族國家去奮勇努力，謀交通建設的發展，以達到中國產業經濟建設的猛進，從而達到交通職工生活的改進。

以上三種原則，是交通職工運動理論的基礎。這種運動理論的基礎，乃是交通職工運動的準繩，我們為開發這種的準繩理論，引導交通職工運動到正當合理有利的途徑起見，不能不切實逐一的說明。

先就第一個原則而論，交通職工雖然不能夠承認居於國民革命主要的地位，却不能不承認交通職工是居於國民

革命相當重要的地位。交通職工既居於國民革命相當重要的地位，則對於三民主義革命的理論，就不能不澈底深切的明瞭，假若交通職工不能夠澈底深切明瞭三民主義革命的理論，交通職工在革命地位上，就無從負起國民革命重大的使命。因為國民革命的理論，就是三民主義革命的理論。換句話說，國民革命的理論，是由三民主義革命的理論來建築，因此，國民革命的理論，不能逃出三民主義革命理論的範圍以外，而三民主義革命的理論，當然就是民族主義的革命理論，民權主義的革命理論，和民生主義的革命理論，即三民主義革命，要由民族主義革命，民權主義革命和民生主義革命三種革命所結合而成，簡單的說，民族主義革命，就是民族革命，民權主義革命，就是民權革命，或叫做政治革命，民生主義革命，就是民生革命，或叫做經濟革命。這樣，我們很可以認識國民革命的總涵義，就是民族革命，政治革命，和經濟革命的三種革命。而民族革命目的，是在先要求中國民族自身的解放，進而要求全世界民族一律平等，實現世界主義，而成爲一種民族平等國際，世界大同的局面。政治革命目的，是要建設

民權政治，恢復人民政治主權的地位，進而達到世界人類政治平等。經濟革命目的，是要解決民生問題，求人民衣食住行四大需要的滿足，經濟生活上的自由平等。進而達到世界財源平等，全世界人類經濟生活慾望的滿足。這可見三民主義革命偉大目的的表現，而爲世界人類最高的革命原理，成爲建設新中國與新世界適應人類生存進化最好的主義。交通職工應該先要切實詳細的去研究三民主義革命的原理，和實行三民主義革命理論的方法。認識三民主義是中國革命和世界革命唯一的最高革命原理，并要始終堅決的去爲三民主義革命而奮鬥，不要爲荒謬的摧殘人類的和引導人類社會退化的共產主義理論所迷惑，毀滅中國民族和世界人類的生命。同時我們的交通職工更要認識一般反革命的中國共產黨徒，他們唯一的目的，是要利用我們的工友，和欺騙我們的工友的。以過去的事實來證明，共產黨徒以前所領導的各處工會，如併吞會費，假名募捐，壓迫工友，和作種種的自私自利行動，絲毫不以工友的共同利益爲前提，不過要利用一般工友做他們握政權的工具，造成赤色恐怖的社会狀態，犧牲工友的生命，和屠殺

羣衆的生命而已。試拿最近湘鄂贛各種事實與情況而論，共匪的殺人放火把戲，到處皆是，民衆的生命財產，差不多完全都被屠戮犧牲，單是吉安一處，據報上宣傳，被屠殺的人民有三萬多，損失的財產，統計三千數百餘萬之譜。可見共黨的矛盾違反人類理性和開倒車的赤色恐怖社會政策，要硬由歐洲社會搬到沒有勞資兩大階級對立不適應的中國社會和在不自願中國民族利益的條件底下來施行，對於中國民族，當然是中國民族全體的敵人，却是世界各地共黨，對於世界，更不能不說是世界人類全體的敵人，所以最近兩三年來，因世界人類的覺醒，各國大多數的人民，已經一致的聯合起來，成爲一種極強烈反對共黨的陣線。我們全國的交通職工，應該趕緊一致的聯合起來，肅清只和物質條件而不知人類生存進化的道德條件政治條件和爲中國民族世界人類共同大敵的共產黨徒，并認識革命的三民主義的理論，實爲救中國救世界唯一的革命理論，永遠爲三民主義革命而奮鬥，以打破布爾雪維克主義的反革命勢力，這才是我們交通職工運動理論的基礎。

次就第二個原則而論，交通職工爲甚麼要受補習教育

自
求

？爲甚麼要增進關於交通上政治上經濟上道德上社會生活上之各種有關或需要的智識與技能？這種理論的解答，就是因爲交通職工大多數都是缺乏教育的訓練，因此，對於交通職工各人本身生活的智識與技能，固然不充足或完全的缺乏，同時對於爲民族國家盡力服務的智識和技術，當然也是不充足或完全的缺乏，結果，在交通職工個人本身生活方面，就是交通職工苦於謀生，和陷於生活困難不能改進的地位；在民族國家方面，就是民族國家不能得測交通職工盡力服務的利益，就是民族國家不能向上進化發展，而變爲民族國家最大的損失。舉例來說，譬如在電政方面或航政方面服務的職工，假如電政工友或航政工友，對於電政航政智識技能不熟習，怎樣能夠求國家電政航政的進步改良？不能求國家電政航政的進步改良，在國家方面，就是國家電政航政的損失，國民經濟不能發展，社會的衰落退化，民族的頹敗萎靡。現在中國電政航政之所以不能進步改良，一方固由帝國主義國家以不平等條約來壓迫中國，剝奪中國的電權和航權，而他方也由於電政航政職工關於電政航政教育的缺乏，電政航政智識技能之不精練

爲最大原因。想要救濟中國的電政航政事業，和求中國的電政航政事業發展，一方面就要對帝國主義國家，廢除不平等條約，收回固有的電權和航權，掃除電權航權根本的障礙；他方面就要趕緊的利用外資，並給電航工友一律都受補習教育，從增進電政航政的智識技能上去做工夫，然後中國的電政航政事業才能夠進步發展。同時對於政治上經濟上道德上社會生活上，交通職工所缺乏或需要的智識與技能，都要從事造就或培養，這樣，交通職工對於自身的生活和社會環境的關係，才有向前增進推動的可能，簡單的說，增進交通職工的智識技能，發展交通職工的個性，培植交通職工的道德人格，使成爲中國健全的國民，和民族中堅的份子，這是我們所認爲交通職工運動最高的目標，也就是交通職工運動理論的基礎，離開了這個基礎，交通職工運動，就要喪失他的意義和價值。

若就第三個原則而論，中國產業經濟的建設，是唯一救濟中國生命的根本辦法，然而想要中國產業經濟建設的發展，就要先求交通建設事業的發展。如果交通建設事業不發展、產業經濟的建設，就根本上談不到。在本刊第十

九期第二十期裏面，關於交通建設和產業經濟建設的關係，我已經完全詳細的說明了。就是一切產業經濟的發展，都要靠賴着交通條件的完備，因爲有了完備的交通條件，一切農產品和工業品才能夠作大量迅速的運輸，以供給國內市場和國際市場的需要，而直接貢獻到消費者的面前，因爲市場的聚散，是以交通做樞紐，而市場發展的基礎條件，又在人口的密度和強大的購買力，却交通上的功效，又能夠把人口迅速運輸移動，增加人口上的密度和市場上的購買力。例如美國一百年以前，人口不過九百萬，現在美國的人口，統計已經有一萬萬，一百年當中，美國的人口，增加了十倍多，這並不是由於美國人口生產率迅速，乃是由於一百年來歐美兩大陸間航運交通的便利，歐洲人口，多往美國移殖的關係，因而美國在國際商場上便成了偉大的國際商場，富有強大的購買力。再以美國內需而論，因爲鐵路輪船交通條件的完備，所以都市經濟和鄉村經濟，才極端的蓬勃充分發展。中國目前產業經濟建設之所以不能夠發展的根本原因，就是由於交通幼稚，大家不努力於交通建設事業的發展，結果，民族精神，就是萎靡不

振，缺乏實在健全的力量，被帝國主義國家壓迫，而不能和帝國主義國家奮鬥。總理說：「我們如果要恢復中國民族地位，積極的就是解決民權民生問題，和外國奮鬥。」然而我們要研究 總理遺教，如何才能夠解決民生問題，要解決民生問題，就要積極的去謀產運經濟建設，而積極謀產業經濟建設的大前提，就是在交通事業的建設，所以交通職工運動最大的目標，就在集合全國交通職工的力



的工作，在這個偉大目標底下，去提倡交通職工運動，才是救中國所需要的一種交通職工運動，也只有以發展中國交通為前提的這一種交通職工運動，中國的產業經濟，才可以建設發展起來，民族的生命，才可以永久的繼續存在，而關於交通職工的生活，也就不待說，可以達到改進的目的。這種的交通職工運動理論，才是我們所認為交通職工運動理論的基礎，而不能夠絲毫忽視的。

十九年全國電政機關所數暨職工人數表

機 關		電報局	電話局	無線電台	總 數
所 數		1151	22	58	1231
職 工 數	報務員	* 6376	2123	440	9344
	技術員		125	80	
	員 司	1850	495	450	2795
	技 工	3670	825	105	4600
	差 役	3850			3850
職 工 總 數		15946	3568	1075	20589

●內市區電話十八處長途電話四處(軍北三省不在內)

*專指經本局註冊登記者



一年來郵務工潮之回顧

羅心則

當著時局情勢嚴重的期間中，上海郵工，一時因銀賤問題發生風潮。相繼面起的有北平，福州，天津，河南，河北，吉黑，西川，南京等處的各郵務工會紛起響應，以

文件，世祇能作一個賅要的敘述。現在，我將上海郵工會最先的一通呈文和末後的潛電紀個梗概以表示起結，所關十項要求，當然是夾縫中意想得到的應有文章了。

要求津貼和增加薪率為條件。由三日起，直到八月解決止，佔去全年二分一的時間。這半年中浪湧波翻糾紛複雜的郵潮，外表上雖呈現著雲詭波譎莫可究詰之觀，然其內容要不外銀賤的一個單純問題為主要的因果律，換句話說：這次郵潮，是在同一目的下同一方式下延綿聯貫表演嚴重緊張兔起鶻落的情勢而已。

(1) 上海郵工會的呈文是：

「……近因銀賤影響，生活程度，日見高昂，請援照海關成例，增加薪率，事關迫切，請早日批准，俾得安心服務……」

關於這次郵潮，各處郵務職工會郵務工會的議決案，

(2) 上海郵工會的潛電是：

「……早日代表大會決議米貼問題，請於本月卅日前批准令行，以免糾紛，不勝迫切待命之至。……」

傳單，和上海郵工會代表與及本部特派赴滬處理郵潮各員的一切談話，本文為避免繁複不加敘述外，其成案足稽的

自這呈電提出要求後，在同一目的同一方式下提出要

求條件火急文電紛至沓來的有；

- (1)「西川郵區郵務佐等呈請改善待遇案！」
- (2)「川藏電政管理局東電，爲前據電務工會援郵務工會例，請支房租津貼，懇速示遵案！」
- (3)「福州郵務工會呈請修改新頒信差加薪表并提高津貼案！」
- (4)「福州郵務工會宣言，爲信差僱理雜役請求改差待遇案！」
- (5)「江蘇郵務總工會京分會呈請修訂郵務佐待遇案！」
- (6)「長春郵務工會呈請修訂郵務佐待遇案！」
- (7)「廈門郵務工會呈請修訂郵務佐待遇案！」
- (8)「吉黑分工會呈請改善待遇案！」
- (9)「天津郵務工會宣言，爲銀價低落，物價飛漲，要求增加薪率，并反對徵收所得捐案！」
- (10)「南京郵務分會二屆二十四次會議特委會議決，生活困難，提出救濟辦法，告首都郵工書案！」
- (11)「江蘇郵務職工會函稱五月廿二日爲全國郵工總

會籌備委員會開幕之期案！」

- (12)「南京郵務工會請求修正郵務佐待遇案！」
 - (13)「福州郵務工會再請增加郵務人員津貼案！」
 - (14)「西川郵總工會執委會再請轉飭郵總局澈底改善郵務佐薪資及待遇案！」
 - (15)「中央訓練部函據上海執委會民調會呈復取締全國郵務職工會經過情形案！」
 - (16)「北平郵工請將乙等郵員以下各級薪率提高五元，并另加平區米貼五元，限七日內候復案！」
 - (17)「郵政總局代電，河北郵務員工已停止怠工案！」
 - (18)「河南郵務長電稱，該處郵工會全體議決，要求米貼，限期電復，否則怠工案！」
- 關於這次郵務工潮所蔓延的區域和擴大的程度，可以在前面列舉的十八項中得着一個梗概了。怎樣解決？參看本刊第十七期鄭碩貞君所著「關於交通職工改良待遇的經過，及今後計畫的進行和第十八期王伯羣部長對新聞記者談話，」兩篇文章，說得已經很詳細了。再次關於這次工潮的批評：如郵務工人，性質屬於國家僱員，原則上應否

組織工會。又其次郵工和郵政相互的深切關係，譬之輔車唇齒，郵工不企圖整個郵政生產上的發展，反而集中力量向着本身所命的郵政來斧砍他，樹割他！古史上說得好；「種瓜黃臺下，瓜熟子離離，一摘使瓜好，再摘使瓜稀，三摘猶自可，四摘抱蔓歸。」及今半過景遷，試靜氣平心地將這首歪詩諷吟玩味一下，寧不悚然地嗎？郵務職工。於此，吾人不欲多所論列，請看當日外報京津時報所發表過的一篇言論，同時，就拿他來作本文的結尾；

「數週以來，華北郵政員工頗多紛擾，最近之表現，則向總局要求增津貼而被拒絕也，其要求最嚴重的一條，為郵政員工在八十元以下者，每人應贈月貼二元，似已給予上海郵工以補該處特高之生活費，總局方面，謂鑒於郵政財務之狀況及華北之生活費，彼等所要求者，實無從照准，殆恐對直隸北平各區，一經讓步，全國郵工，且將履其後塵而上海郵工又藉藉口該地較高之生活費，作進一步之要求也。吾人以爲中國政府之容納郵務人員之要求，亦能在可能之限度內耳，一半鐵路之營業，方因軍事紊亂，許多大區域

，又不能通寄包裹，此限度可謂已達極點矣。

中國郵務人員，乃政府人員之待遇最優者。政府既以寬宏待遇其工會，彼輩自信任何要求，只要俾以罷工或怠工之恫嚇，便可令政府俯首讓步，今此等態度，居然成功矣。平津中國官吏，聞郵工之最生手者，尙得如許工資，莫不噴噴稱異。現在初入局之小工，問其技能，不過灑掃辦公處與起卸郵袋於郵車耳，問其工資，則每月不下二十一元也。不寧爲是，彼每十四日得休假一日，每年得休假十四日，工資照給之外，新年尙得多領一個日薪工也。郵差之最下級者，每月所支薪金津貼乃達二十九元，其利益如上述，尙有公家之制服雨衣皮靴等，問其工作，一日最多八小時耳，且小工信差與其他低級人員，逐年皆有增薪也。上述項目，所含者爲所有郵員月薪在五十元以下者，每月津貼三元，在五十元以上者，每月二元，此於一九三〇年八月一日已經實行。如果對其最後之要求再行讓步，則小工每月可獲二十九元，薪信差至少三十一元矣。此熟悉天津工資情形者，均知此數比任

何同等之工作爲昂也。政府因當爲模範之僱主，然實不堪以雙倍之工資，僱同等之勞工，而又每隔數星期增薪一次，求免其罷工與搗亂也。

熟悉天津情形之人，諒不至強稱英界市政府之巡捕較劣於郵局小工或新郵差也，巡捕胥由精選而來，品行必端，體格必強，並須稍通日國文字，平時紀律甚嚴，祇有考試及格，始能升級，欲升至巡官者，尤以英語會話爲必須之科目，然巡捕開始每月祇支六十元與公家之住宿及制服耳，務服五年之久，其酬資尙不若新招之郵差也。况職務所在，生命繫焉，緊急之時，雖非出動時間，亦須出動，又不許其屬於任何工會，除巡警總長命令許可之外，絕不得參加任何集會，至今此等待遇，未有變更，而堪充巡警之人，仍不見少，可見英界市政局所給之工資，在新招之巡警視之，並不太低也。奈何中國郵政局反被迫以遠出時價之薪金，僱品質較低之工人乎。華北一帶，不論政府私人，有其他僱主每月肯出二十一元僱粗拙之小工乎，吾人不能無疑也。

中外人士，無一願見郵工受過薄之待遇者，蓋政治未侵入無限制之工潮未准許前，郵政因爲中國公衆服務之最有效率者，即如現在運輸，爲內戰所脫軌區域，爲土匪所騷擾，郵政能如是進行，尙算有效率者。然效率之能繼續保守，端賴儉約之經理，苟准許工人繼續要求遠超市價之薪資，則儉約經理不可能矣。郵工所受於政府者爲公道，其報於僱主也，亦當爲公道。原則上，國家之僱員，誠不應組織工會，郵政人員而可組織工會，陸軍海軍警務所人員，何獨不可享受同等利益耶，昔英國政府斷定國家之僱員有特殊之責任，萬不容其參加任何舉動以要挾政府，此斷至爲聰明，於是警務人員之工會，遂被制止。而一九二七年之業務爭訟法，且禁止政府各級人員加入任何其影響於會員待遇之團體，（其例外者爲某團體會員之限於國家人員，其目的非政治的，且與政黨無直接或間接之聯絡者。）實言之政府僱員不得加入任何團體之與工會或工黨有關係者也。英政府對於公共請求增加酬勞改善待遇者，莫不以同情考慮之，若其僱員持衆

恫嚇，則斷不姑息焉。數年前英國警界曾相約罷工，政府則全體斥退之而已。試觀最近（一九二七年）之郵務統計，自二七・八〇三・七一四元之巨款收入中收支相抵外，其剩餘者不過八一・〇四九元耳。彼時郵政人員共三八・二一七人，若每人每月給予二元津貼，計此估算，已低於最近之五十元以下津貼三元，五

十元以上津貼二元之率，此淺淺之餘款，已可立盡。若再津貼每人二元，郵政立即虧空矣。一九二七年以來，工人因增加薪俸境遇大有進步，但郵政之進款，有比較增加否，却是一大疑問。於地方官吏熟知現在郵務人員之優良待遇，而猶容其破壞郵政，無謂要挾，則真不可思議矣。」

鐵路協會發行月刊及徵求投稿啓事

本會會報自民國元年創刊以來已出至一百八十七期從十八年五月起改名月刊另從第一期起每年一卷內容刷新更訂門類爲圖書路事短評論文譯林講壇法規專件掌故會務紀要文苑雜俎小說十二門按月出版每期二角半年一元全年二元會員減半郵費照加關心路務者不可不讀茲爲增進投稿興趣起見並擬定投稿潤金每千字最高額五元依次遞減分爲十等如有關於鐵路之譯著願交本刊發表者一經登出除寄贈本刊外當酌具薄酬藉答雅意原稿如需寄還亦可照辦其有關於專門學術之件潤金當例外從優不願受酬者亦乞註明特此奉佈



對於交通部電政同人公益會的希望

何惟忠

一、電政同人公益會的性質及重要

若以數學的眼光來識別工人生活與生產事業的關係，可以得這樣的一個公式，就是：生產事業的繁榮與工人生活的安定成正比例的增加。這個公式的意義，簡單的說：假使工人生活的安定性增大，工人遂無後顧之憂而專心於工作方面，於是生產的效率亦必增大；反之，假使工人的生活不能安定，工人就不得不將精神分注到謀生方面去，於是終日憂愁，怨憤而無心於工作，生產效率自然的要受其影響了。所以，凡從事於生產事業的人，關於工人的生活安定與否亦當加以注意。但是，要使工人的生活能安定，事業當局固然要對於工人的待遇力求改良，工人的福利力求增進；不過，當局的力量究竟有限，而使工人生活能達于安定的程度的條件是很大，若僅賴當局的微薄的力量

去解決，事實上，恐非可能之事；惟有，工人自身另行設法，來協濟當局的能力的不足——例如，待遇菲薄，生活困難方面：不僅，求薪資的增加，更要，設法使自身的消費的減少或組織消費合作社；又如，福利事業方面：可由自身集資合創儲蓄，保險，撫恤等機關。這樣，自身的生活，既可趨於安定，生產事業又得因之發展；是何等美妙而愉快的舉動呢？！本部電報方面的職工，深明此中的利益，曾於民國十二年發起中華全國電政同人公益會的組織，辦理儲蓄，撫恤等公益事宜，以救濟生活的困難。由此可知，這個電政同人公益會的性質；直接的，固是職工謀自身生活的安定，間接的，還可促成交通事業的發展；其對於國家建設的關係，其使命的崇隆，概可想見了。

二、過去中華全國電政同人公益會之組織上的缺點

過去的中華全國電政同人公益會的組織，以時代與環境的變遷，遂暴露出許多的缺點：第一、公益會的經費是會員每人入會費一元及常年會費一元，此外，還有交通部的補助金，此項補助金是電報佛郎盈餘的全數。不過，積諸原理，公益會既是電報同人集合會組織而成的，一切的用費，最好由同人去負擔，即雖國家發給補助金，亦祇能充作基金，不得隨意動用，才合同人公益的原旨；然而事實上，公益會的會員人數很少，會費所得亦很少，若賴以辦理公益事宜，定無成績，所以，輒近數年，公益會的一切會務，幾乎全賴交通部的補助金來維持，這樣，已經失去同人公益的精神，雖然，表面上仍屬職工自身集合會金而成的組織，實際上，將變為由交通部的力量所形成的了。第二、公益會的範圍，僅限於電報方面的人員而已，他若電話，無線電等方面的人員皆不得參與其事。但是，電話，無線電與電報同是屬於電政界中，似不應劃分界線，加以摒棄。因為，若公益會純粹是電報方面的人員集合會金而成的，可有其集合的自由權，雖不參加電話及無線電方面的人員，猶可解說；不過，還有交通部的補助金

，又這種補助金是佛郎盈餘的全數，而佛郎盈餘的來源，並非由電報方面人員的單獨的勞力所博來，乃是世界金融的漲落而造成，這種盈餘應是全世界人的勞力所獲得的，當不能為電報方面的人員所獨享。這種利益雖不能歸之於全世界的人，總應於分配上比較的普遍才為適當；所以電話，無線電方面的人員亦可享受這種利益而加入公益會。過去的公益會的範圍既僅限於電報方面，未免範圍過狹，而有獨需佛郎盈餘之利益的不平。第三、公益會的會員僅限於「合於電務員生資格者」及「現在電報機關服務人員當差已滿五年以上者」的兩種人員，一切工人並不在內。據原則上說，公益會既是辦理公益事宜復由同人自身集合會金而成的，則不應摒棄工人，因為工人也要同樣的繳納會費，工人服務於事業上的地位固是低於電務員生及職員，但對公益會的組織而言，工人也可盡同一的義務，決不能以為工人服務於事業上的地位低下，遂喪失他在服務範圍以外的公益團體中之盡義務的機會；若認為工人不屑與電務員生及職員共同組織公益會，便是蔑視工人的人格，是一種錯誤的觀念。不幸，過去的公益會竟發現這種缺憾，可以

說這個公益會僅是為一部份服務於事業上的地位較高的報務員生及職員謀利益的集團，充分的，含有階級意味。第四、公益會的職員，設董事長一人董事四人是由儲蓄休養金的會員中互選出來的，普通的會員是既無被選為董事的權利，又無選舉董事的權利，換句話說，凡向公益會儲蓄的會員才能選舉董事和被選為董事，亦即是董事選舉權和被選舉權有財產的限制的意思；在這裏分明的顯現出一種擁護資產階級的利益，極端不平的規定了！董事的選舉權和被選舉權，所以有以財產之限止的規定，無非以為董事的職務，總管公益會一切的會務，對於公益會的發展或破壞有密切的關係，所以擔任董事的人，一定要與公益會有重大的關係的，然後才能切實負責，使公益會不致敗壞，而選舉董事的人一定也要與公益會有重大的關係，然後才不致隨意選舉一般不能勝任的人來做董事，這些能與公益會有重大關係的就是在公益會中儲蓄的會員，因為他們既有金錢儲在公益會中，當然不會希望公益會的敗壞而任意運用選舉權或不負責任辦理會務了。不然，若選舉權與被選舉權同時也賦與一般與公益會無重大關係的，僅每年繳

納一元會費的，普通的，會員，難免發生不負責任的選舉或破壞會務的危險。這個理由，從表面上去觀察，似乎很對的，不過如將其加以詳細的研究，雖為普通的會員，也要繳納一元的入會費及一元的經常費，即是與公益會發生二元的關係，並還有享受其他利益的關係，既與公益會有如此的關係，又何致樂意公益會的破壞呢！況且，擔任董事的職務，非為盡義務的，據公益會章程中的規定凡當選為職員者由公益會呈請交通部派在會所辦事仍支原薪，不扣資格，並由公益會另給公費三十元，此外如係電務員生其加成伙食等復照會所駐在地的電局例支給之，由此看來，擔任董事職務，反有許多很優良的利益，既有優良的利益，誰人不願負責辦理會務而享受董事的利益呢？所以董事的選舉權和被選舉權應該普遍的賦與一切會員。過去的公益會的規定僅限於在公益會中儲蓄的會員才能有選舉權和被選舉權，顯然的，祇知擁護有儲蓄者的權利，而陷於不平的現象，尤其有優良利益的任務僅限於某一部份享受，為極端不平的組織。第五、公益會的內部組織，除設董事部外，另置總務，會計，儲蓄三股，但考公益會所屬

辦的事不僅儲蓄一項而已，還有其他公益事宜，今將儲蓄專設一股，對於其他公益置諸不顧，未免偏重於儲蓄而輕視其他公益事宜；不過，在當時公益會的能力，及工作過程上，不得不先從儲蓄着手，而有如此的組織，然而究竟不是永久的，完全的組織。第六、會員的權利既無選舉董事及被選為董事權，又被選為其他職員權，亦加以限制，此外對於會務過問的機會很少，整個的會務，任憑董事及其他職員辦理而已；且董事部並不將會務情形報告於會員，而會員更無另外一種組織可以駕馭董事部，可見會員的權利被剝奪淨盡。

綜上所說公益會的六種缺點，不過舉其荦荦大者，此外如董事部為部的組織，而非會的組織，對於會議亦無明白的規定等等缺點，更難於罄述了。

三、改組電政同人公益會的經過

過去的公益會既有上面的幾種缺點，所以交通部為求保存固有的公益會的基礎及謀全體電政人員的福利起見，不得不加以改組使成爲一個完善的強固的組織。於是，由交通部職工事務委員會與電政司經數次的討論，重行規定

公益會章程三十九條，並將名詞上「中華全國」四字改爲「交通部」以明管轄的系統，此外（一）關於會員的資格，不僅限於電報方面的人員，即電話無線電方面的人員亦可入會，更不僅限於電務員生及職員，即工人亦得爲會員，使畛域不分，上下無別，共在一個組織之中，享受利益，以示公允，並謀感情的融洽。（二）關於經費方面，確定交通部的補助金佛郎盈餘歸入基金不能隨意動用，並另加一種特別補助金，也歸入基金。這樣，使補助金的用途及會員的會費的用途，明白規定，可避免公益會爲一個賴國家補助金以維持的，有名無實的，同人公集的團體的缺點。（三）關於內部的組織，將董事部改爲理事會設理事七人，五人由會員中互選，二人由交通部於職工事務委員會及電政司中各派一人，其所以由此規定者，蓋可以代表交通部意旨監督會務，共襄進行而已。並規定理事會須每半月舉行常會一次，以利會務進行；再於理事會外設置三股，其總務，會計兩股仍如往昔，惟將儲蓄股改爲公益股，以示對於儲蓄及其他公益事宜無所偏頗之意。（四）職員的選舉，凡爲會員皆有選舉權，至於被選舉權理事及其他職員的

資格皆爲一律，如是方可打破擁護資產階級的利益的現象。(五)會員的權利，除選舉權及被選舉權外還可組織代表大會以監督理事會；並理事會仍須將會務情形及款項收支情形每月公告會員一次，這樣會員對於會務的關係格外密切，對於會務的情狀，得以瞭解，即對於理事會亦可以駕馭了。由上面幾點的說明，可見新的規定，既採舊者之長又去其短，表現出許多的特色。於是由交通部指派籌備員九人組織籌備委員會辦理舊會員的登記，新會員的徵求及職員的選舉等事，以至新組織成立而止；且此項籌備員的指派，除原有公益會的董事五人外，另於有線電無線電話及職工事務委員會方面各擇一人，共同組織；可以說因勢利導，斟酌適宜。不料籌備委員會方始成立而在着手籌備之際，江蘇，北平，福建等處電政同人公益會及安徽電信職工會忽然紛起責難，綜其理由不外二點(一)公益會係全國電政同人之團體組織，如組織上有缺點時，應由會員自身解決或召集代表大會加以修正，不能由交通部的力量而改組(二)公益會職員係由選舉產生，而規定由交通部指派理事二人，有所未妥。此種理由均不過是片面之辭，若

自 求

加以指摘就毫無成立的餘地。因爲在前面已說過公益會表面上雖屬電政同人團體組織，實際上已成爲交通部的力量所維持的，所以交通部恐其敗壞的關係亦有過問之可能，且欲擴充範圍，包括電話無線電及工人等，必須加以改組，此種改組決非公益會自身能力所可辦到，若由會員召集代表來解決，會員代表大會在會章上既無規定，則會議的召集亦無所根據，必難召集成功，而在手續方面，會員分散各地，召集代表大會，亦決非一時所能舉行，既非一時所能舉行，公益會勢又不能不急於改組，所謂時不可待，惟有用交通部的力量將其改組，以爲救濟。且籌備會的任務僅以新會成立爲限，若新會成立時，必先召集代表大會，如交通部所訂新章有不妥的地方，那時在代表大會中儘可提出修改，由此可知，交通部之改組公益會，純係手續上應有的過程及事實的需要而已。至於由部派理事二人，原係代表交通部監察會務的意思，在前曾經說明；即按職權的分配而言，由會員選出的理事有五人，由部指派者僅二人，以五與二之比，可知這兩個理事，決不能操縱會務而產生非會員意思的舉動。這樣，經與詳加解釋，各處電

政人員皆係明理之人，深能瞭解，故現在登記人數至為踴躍，截至本月止，舊會員登記及新會員加入者已逾三千七百餘人。

四、所希望於全國電政同人及籌備委員會者

會者

(一)公益會的重要，既已明瞭，此次改組的原因又多為工人與電話無線電等處人員謀利益起見，所以希望電話無線電方面已有入會資格的員工，電報方面的工人及已有入會資格往昔未曾入會的人員，踴躍的參加，以享受共同的

利益。

(二)過去公益會的缺點及改組後的優點，既已明瞭，希望凡為往昔公益會的會員，應排除一切狹窄的觀念，踴躍的登記，與新的會員攜手，共同努力公益事業的發展，生活痛苦的減輕。

(三)籌備委員會的責任，負有交通部福利職工，產生新公益會的使命，希望各籌備委員，將工作加緊起來，努力籌備，務期於最短期間中成立新的組織，俾使職工生活得以安定，生產事業因之發展。



實現民生主義的初步 (續) 張國人

三 破除建設國民經濟的障礙

建設國民經濟爲目前當務之急，已屬盡人皆知，不獨國家的生存有賴於此，卽全國人民的生活與中華民族的生命也皆賴此維持。簡單些說；我國國民經濟若能於最短期間，迅速地建設起來，則中華民國可以獨立，中華民族可以生存、國際上的平等自由可以獲得；倘若我們不能迅速地將國民經濟建設完成，不獨民生主義無由實現，而我中華民族將永陷於萬劫不復之地，不平等條約既不得解除，次殖民地地位更無由超越。所以在削平叛亂，統一完成的今日，全國國民當一德一心，竭其全力來建設國民經濟，以求民生主義逐步的實現。現在既要建設國民經濟，第一步就要認清國民經濟建設的障礙，消極方面，不將這些妨害國民經濟建設的障礙排除，則國民經濟將永遠不能建設，

所以掃除障礙，卽係建設國民經濟的第一步。現在要掃除障礙，就得將障礙一一認清，然後才能掃除，倘若認不出障礙在何處，則雖欲肅清也無由着手。所以我們要肅清障礙，又不得不自認清障礙入手。建設國民經濟的最大障礙有二：

一是帝國主義的壓迫 帝國主義者憑藉其偉大的機器生產，以牧師神父爲探路的先鋒，以鎗炮艦爲侵略的復盾，一入手工業國家，如入無人之境。那種有形的武力侵略，往往殺人盈野，流血成渠，大家皆能看見帝國主義者的猙獰面貌；惟有這種無形的經濟侵略，吸吮了人家的脂膏，剝奪了弱小民族的權利，而一般人每不知不覺，猶聽帝國主義者爲良朋益友；至於那些喜食帝國主義者餽餘的人們，買辦階級方脅肩諂笑，獻媚於帝國主義者之前，甘

心爲虎作倀，以自殘同類。而帝國主義者更運用其強奪豪取的手段，自一八四二年以後歷迫我國締結成種種不平等條約，以爲其各種侵略的護符；第一種是海關權，帝國主義者強佔我海關。洋貨入口，我國不能自由徵稅；自海通以來，每年輸入超過輸出，最近洋貨之入口，總在十萬萬海關兩以上。我國國民經濟大部份還停滯在手工業時代，當然禁不住此種機器產品的重大打擊；各通商大埠所僅有的幾個新式工廠，又不能藉關稅以爲保護，遂使洋貨暢銷各地。而我國國貨望風披靡，手工業亦因之逐漸破產。最近我國政府以最大的決心，與全國人民的努力，毅然收回海關權，民國二十二年即可以完全自主，這是建設國民經濟聲中第一個可喜的消息。但是除此之外，帝國主義者所加於我們的桎梏，足以爲國民經濟建設之障礙的，尚有多種，不將這些障礙掃除，依舊談不到國民經濟的建設。

第一租界 租界是帝國主義者經濟侵略的大本營，是藏垢納污的逋逃藪，它們憑藉其優厚的資本勢力，創建各種大規模的新式工廠，收買廉價的原料，僱用工資低微的華工，又減少來回的運費——如租界內不設工廠，各帝國

主義者先要將原料運回去，然後造成熟貨再運到我國來，要多出兩次運費；運費一多，成本加高，物價太昂，則不能穩操商戰上的勝利；所以它們在租界內就設工廠成本極廉，物價自賤，於是商戰上就可以穩操勝利。所以我們現在要用全力來收回租界，租界一日不收回，即帝國主義者經濟侵略的根株一日不能斷絕。現在漢口的英租界與鎮江的英租界，俱已次第收回；而漢口的其他各國租界，天津的租界，廣州的租界，各帝國主義者固把持如故；而帝國主義者盤據得根深蒂固，把持亦最用力的上海，亦依舊在帝國主義者掌握之中；我們若用擒賊擒王的手腕，苟欲收回租界，則當先收回上海，只要上海收回，然後漢口，天津等處的租界自可迎刃而解。收回租界，不僅是爲減輕國民經濟的壓迫，更所以冀求完整國家的主權；從今以後，我全國國民當集中全力來作這一項工作。要曉得單租界這一項的損失，就着實可觀。總理說：「地租之事，總比之地稅十倍，至於地價又年年增加。外人既握經濟之權，自然是多財善賈，把租界之地，平買貴賣，故此賦稅，地租，地價三項之款，中國人之受虧，每年當不下四五萬萬元

。『現在我國的財政困難已達極點，國家每年的總收入也不過四萬五千萬元，除去每年應還的各種債款與利息，國家的實際收入尚不足四萬萬元，若使將租界努力收回，則國家之收入方面，至少可增一倍。所以我們爲解救民生的痛苦，固然要收回租界；而要拯救國家財政的困難，也非收回租界不爲功。

第二外國銀行 外國銀行是帝國主義者經濟侵略的大要塞。外國銀行資本雄厚，各有其帝國主義者爲其復盾，致使我國銀行感受到嚴重的壓迫。而帝國主義者所有在華的種種侵略，如建築鐵道，開採鑛山，無不賴銀行的週轉而呈活躍，所以帝國主義者的野心能夠逐步實現的，完全靠銀行來作它們的媒介。現在我國的大宗收入，如關稅與鹽稅，也總是由外國銀行保管，因此外國銀行的勢力愈加雄厚，在從前軍閥割據時代，竟可以左右我國的政局。所以外國銀行設立於我國境內，不是一個普通商業機關，乃是一個具有侵略性的特殊會所。 總理說：『外國銀行在中國的勢力，除了發行紙幣和匯兌以外，還有存款；中國人有了錢，要存到銀行內，不問中國銀行的資本是大大

小，每年利息是多是少，祇要知道是中國人辦的，便怕不安全，便不敢去存款；不問外國銀行是有信用沒有信用，他們所給的利息是多是少，祇要聽說是外國人辦的，有了洋招牌，便吸了定心丸，覺得極安全，有錢便送進去，就是利息極少，也是很滿意。……推究這個原因，也是中了外國經濟壓迫的毒。外國銀行一項，在中國所獲之利，就合紙幣，匯兌，存款三種算之，每年當在一萬萬元左右。從來發行鈔票是國家銀行的特權，不是國家銀行就不能發行鈔票。我國現在不拘什麼銀行皆可以發行鈔票，這已覺得不應該；更奇怪的，是外國銀行，居然也可以發行鈔票，居然可以在我國境內行使，居然我國人民對之見十分信用，這真是一種最危險的情形！各帝國主義者，每年可以拿一疊花花綠綠印好的紙——外國鈔票，來換去我國成千上萬人血汗所變成的原料，如北方的大豆，南方的綠茶；換句話說，外國人可以白手將我國原料吸收了去，倘若沒有銀行來作媒介，帝國主義者的經濟侵略，那能這般厲害！現在將幾個帝國主義者的主要銀行——也可以說是經濟的砲臺——附列於左；

行 名	國 籍	實收資本金	創 立 年 月
匯 豐	英	二〇、〇〇〇、〇〇〇元	一八六四
麥加利	英	三、〇〇〇、〇〇〇磅	一八五三
有 利	英	一、〇五〇、〇〇〇磅	一八九二
花 旗	美	一〇、〇〇〇、〇〇〇美金	一九〇一
東方匯理	法	七二、〇〇〇、〇〇〇法郎	一八七五
華比銀行	比	七五、〇〇〇、〇〇〇法郎	一九〇二
荷蘭銀行	荷	八〇、〇〇〇、〇〇〇盾	一八二九
正金銀行	日	一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元	一八八〇
台 灣	日	五二、五〇〇、〇〇〇元	一八九九
朝 鮮	日	五〇、〇〇〇、〇〇〇元	一九〇九
住 友	日	五〇、〇〇〇、〇〇〇元	一九一二
三 井	日	六〇、〇〇〇、〇〇〇元	一九〇九
三 菱	日	三八、〇〇〇、〇〇〇元	一九一九

第三內河航行權 獨立國家的內河，向來是不許別國船隻來往的。惟有我國，不僅商船可以在我國內河裏自由行駛，各帝國主義者的兵艦竟可以直出直入，甚至沿長江面上，可以直接探我國的腹心。一自外國船公司開設到了內地，復藉不平等條約來作他們的護符，於是我國航業固不能振興，航政更無由統一。須知內河航權既操於外人之手，不僅每年溢出無限金錢，並且弊端百出，為害無窮；或是私運鴉片，或是密運軍械；一方面助長了我國內亂，一方面更戕害了我國人民，而帝國主義者反得到了大宗利益。

總理說「若是中國有值一萬萬元的貨物運往歐洲，中國因為運費的原故，就要加為一千萬。照此計算，就是一萬萬之中要損失一千萬，中國出入口貨物的價值每年已至十餘萬萬以上。此十餘萬萬中，所損失也豈不下一萬萬元了。」這是十年前的情形，像現在每年進出口貨物已增至三十萬萬元，則運費的損失當然也增至三萬萬元了。我們要減除這宗大漏卮，固然要收回內河航行權；我們為保全國家的主權，也非收回航權不可。並且不僅收回內河航行權而已，更要發展海外的航業；要使青天白日的旗幟，時時往來於大西洋與太平洋上，然後才能稱為二十世紀的獨立國家。茲將中外汽船公司及所有船隻噸數，分別列表於後，以資比較：

一我國輪船公司（本表見一九三〇年國際年鑑）

公司名稱	隻數	噸數	國籍
招商局	二七	五七、七六〇	
三北輪船公司	二二	三五、〇七一	
政記輪船公司	二二	二七、五三三	
南華輪船公司	五	一二、六一一	
東北航務局	二二	一一、四三九	
肇興輪船公司	七	九、〇六九	
其他各公司	四二四	二二三、一九九	
總計	五二九	三七六、六八二	
二外國輪船公司			
公司名稱	隻數	噸數	國籍
太古	四〇	九九、三八五	英
怡和	七九	一九五、五八二	英
日清汽船公司	二九	四八、一四一	日本
大阪商船公司	三	七、六七三	日本
大連汽船公司	三	一一、〇五一	日本
總計	一五〇	三六一、八三二	

第四鐵路管理權在完整的中華民國境內，橫互着若干

自 求

帝國主義者所霸佔的具有經濟侵略性的鐵道，這不得不令人痛心疾首！我國現有鐵道，可以分爲三種一國有鐵道，如北甯，平漢，津浦，正太，道清，京滬，滬杭等，全長爲四、七三六英里；二民辦鐵道，如南潯，新寧，潮汕，粵漢南段等線，合計六九九英里；三爲帝國主義者所控制的鐵道：（一）爲中東鐵道，則控制於俄，計一、〇六七英里；（二）爲南滿鐵道，則控制於日，計七〇九英里；（三）爲廣九鐵道，則控制於英，計長三〇英里；（四）爲雲南鐵道，則控制於法，計長二八九英里；總計整個置於帝國主義者手中的鐵道有二、〇九五英里，我國現在已成的鐵道共七、五三〇英里爲帝國主義者所把持壟斷的，首先佔去三分之一，而所餘之號爲國有的鐵道，又幾乎全靠外資；如北寧線則爲英日投資；平漢線則爲英法日三國共同投資；津浦線則英德投資；京滬，滬杭，道清，及廣九四線又皆純粹英國投資；餘如隴海則爲比利時，吉長則爲滿鐵道會所，而我國自營之鐵道，僅三七〇英里之平綏鐵道而已。在一九〇四年以前，我國全國鐵路大權，完全操於外人之手，及中日一役，我國戰敗，我國人民方漸覺醒

，自一九〇六年至一九一〇年，這幾年間，實爲收回路權運動最熱烈的時代。其時滿清政府抱「賄贈朋友，不予家奴」的政策；不但不表同情於人民，且時時反對；致使全國人民熱血沸騰，甚至破頭流血，代表團，請願團，奔走呼號於各地，此種真正民族精神之表示，迄今思之，猶令人興奮不置！然後道清與粵漢兩鐵道方始先後收回。除如平漢之管理權，膠濟之建築權，亦皆次第歸我掌握。此種全國一致，上下一心，轟轟烈烈地收回路權大運動，尙未完成，而國民的勢心毅力，民族精神與革命情緒，接着爲其他更重要之事業所移轉！如辛亥光復，如討袁，護法，如孫中山先生北上及逝世，如國民政府北伐，如消滅軍閥，完成統一，一幕連着一幕，致使全國國民目不轉瞬，氣不得舒對於路權之收回尙未顧及。現在統一告成，建設伊始，要除去國民經濟上的大礙，收回路權也是一件目前最重要的大任。收回的辦法可分爲兩個步驟：

1. 收回國有鐵道的管理權 現在國有鐵道因借款的關係，往往大權旁落，如京滬線之管理受英人操縱卽其一例。所以我們要整頓全神，先將管理權收回，不用

洋員，然後次第將借款還清。

2. 收回各帝國主義者所把持的鐵道 帝國主義者以鐵道爲其實際侵略的工具，凡鐵道所經過的地方，它們就認爲勢力範圍，沿鐵道兩旁三十里的周圍，所有的林，礦，它們可以自由採伐，此種利益之損失，每年更不知若干。如中東鐵路每年可獲利五千萬元以上；南滿鐵路每年可獲利一萬元左右，再加以礦山與森林的利益，合計起來，至少亦當在三萬萬元以上。我們真要全國一心，團結起來，收回這些既失的權利。

此外如礦山，森林也不一一細舉，總起來說，實爲國民經濟建設的第一大障礙——是爲帝國主義者的不平等條約。我們要建設國民經濟，自不得不破除這第一個大障礙！取消一切不平等條約。

二是軍閥的割據 在肅清叛逆，統一告成的今日，「軍閥」兩字似可不必提及，而軍閥的爲害更可以從此不再出現；然而吾人有不能已於言者：猶憶 總理在十三年北上時，曾痛慨地說道：「北伐之目的，不僅在覆滅曹吳，尤在曹吳覆滅之後，永無同樣繼起之人。換言之，北伐之

目的，不僅在推倒軍閥，尤在推倒軍閥所賴以生存之帝國主義。蓋必如是，然後國民黨革命之目的，乃得以掃除障礙之故而活潑進行也」。果然曹吳覆滅之後，繼曹吳而起者不一而足，今中央不惜以重大之犧牲，謀真正之統一，是非所在，順逆攸分，我有主義，有紀律之軍隊，終得最後之勝利。此次戰爭之最大目的，不僅在覆滅閻馮，而在閻馮覆滅之後，永無繼起之人。然後訓政之施行，國民經濟之建設，方得暢行無阻，然後全國一致，上下一心，對外始有廢除不平等條約的實力。在軍閥甫告肅清的今日；一方面要努力鞏固中央，使殘餘軍閥不再作死灰復燃之想；一方面要努力宣傳主義，務使主義深入人心，全國民衆不再受軍閥之欺蒙與利用。然而我們環顧全國，現在僅可以說是才得到了一個統一的初基，還未作到完全統一的極則；最近如滬蓉飛機，爲何僅能飛至宜昌而止，竟不能達到重慶？不是因爲飛機的馬力僅能達到宜昌，是由重慶的軍閥不許飛機入境。這些故步自封，富於封建思想的蠢夫，處於二十世紀的今日，還想過中世紀的王侯生活，真是倒行逆施，到死不知覺悟！要曉得「新求統一」這一個潮流

自 求

，是全國人民的公意，我中央政府一切設施固皆以此爲根據；而國民革命之年來備嘗艱苦，亦皆以此爲依歸。誰違反這一個潮流，誰就要失敗，這是一個很顯明的公例：當中或者起伏，有於顛蹶中力求掙扎者，然而回光一顧，終不免最後之崩潰。既在軍閥已次第消滅，而一二殘餘，以地處偏遠，或尙存負隅之心，這真是燕巢飛幕，猶自以爲得計。如四川在實業計劃內，爲廣州重慶線，廣州重慶線兩鐵路所貫通之地，而東方大港的幹路又曲折東來，以重慶爲終點。割據的軍閥要延長其割據的期間，保持其封建的領域，往往不願發展交通，他們有時也築築汽車路，或購辦飛機，總是在其一己之範圍內，依私人利益爲標準而求開展，絕不爲人民打算，更不爲全國打算。這種違背全國人民公意的叛徒，爲建設國民經濟的順利計，自在必除之列。

上述的建設國民經濟的大障礙，又互爲因果，帝國主義者因利用軍閥爲其工具，而大小軍閥又皆利用帝國主義爲其護符。所以要得軍閥之不再產生，必根本剷除帝國主義者在我國的勢利，而入手之第一步，則自取消一切不平

等條約開始。

四 增加一切生產的能力

上面講剷除一切建設國民經濟的障礙，就使障礙果真剷除，依舊不是國民經濟的建設；因為障礙不掃除，國民經濟雖欲建設而不可得，必定障礙掃除，然後國民經濟方可以着手建設。前面是從消極方面講，現在要從積極方面講。要建設國民經濟，必要培養，并發展四種生產的力量

- 一 智力
 - 二 體力
 - 三 地力
 - 四 財力
- 屬於人的方面
屬於物的方面

一 智力要啓發 智力實爲一切生產之源，人類之進化，即憑物力逐漸向前開展，由石器時代而銅器時代，而鐵器時代，時代之向前推移，皆賴智力爲其鞭策。十八世紀震驚全世界的經濟大革命，試一究其根本原因！則一爲機器和原動機的發明與應用，使得開礦，製造，農業和運輸有無限的便利；二爲工廠的建築，使得家庭工業改爲大規模的工廠工業。這一個大運動，從一七七〇年到一八二五

年醞釀於英國，自一八一五年後，逐漸傳播全歐，一方面橫渡大西洋而至美國；一方面更渡印度洋而東來，遂使全世界受其影響，一切工業國家無不受其侵略與壓迫，弱小民族與國家亦從此輾轉呻吟於帝國主義者銜蹄之下而無自由跋！然假使當初沒有約翰凱(Ray)哈格雷夫(Hargreaves)阿克雷脫(Sturtevant)克就布登(Crompton)卡脫雷脫(Corlwright)，惠脫乃(Whitney)，瓦特(Watt)，傅爾登(Fulton)，及斯梯芬孫(Stepenson)諸人之發明與創造，則歐洲今日的物質文明恐無由產生。再如現在電燈的光明亦已普照大千，各地電燈廠的盈利更不可以數計，誰復念及當初發明電燈之愛迪生，僅爲電池內炭絲能延長發光時間一問題，試驗至數百次，經過年餘的苦思冥想，方得調最後的成功。更如紡紗廠現已佈滿了全世界，紡錘的數目已多至一六四、二一一、〇〇〇錠，我國單綿織品一項之輸入，每年已有三萬萬元左右，則全世界各紗廠之獲利更可想而知；然而誰復知發明紡紗機之阿克雷脫，生於窮困之家庭，最初爲一理髮店之學徒，惟在此時，即已顯露其過人之天才，他發明一種特別清除頭髮器，能將地上的污髮

打掃清潔。以後他做了約翰凱的助手，也不知吃了多少辛苦，才發明了紡紗機。這可見智力關係的重要。不過天生智力各不相同，那裏能夠人人成爲發明家呢？有的是先知先覺者，是發明創造之人；有的是後知後覺者，是模仿學習之人；而大多數皆屬於不知不覺者，則爲努力奉行之人。唯其知難，所以發明創造之先知先覺少；唯其實行易，所以努力實行之人多。如發明電燈者僅有愛迪生一人；而能用電燈者則全世界不知若干萬萬人。照這樣看起來，似乎大多數努力奉行之人又無須什麼智力，則又不盡然。我國人民因智力的薄弱，不僅在生產上處處落後；同時因保守固有的不良習慣與迷信，復耗去許多有用的勞力。在勞動的一方面，未嘗不辛辛苦苦，造成許多產品，然而實際上無補於國計民生，徒然使勞力歸於虛化。最顯明的如香燭，紙錠，紙紮，及錫箔的製造者，以及算命，測字，打卦等迷信職業，皆不是人民生活所必需。不過一個國家的經濟的組織，不是成於一朝一夕，生產者與消費者更有密切的關係，如錫箔一項，不僅錫箔稅爲國家收入之大宗，而依靠製箔爲生者，更不知數十萬人；在未能籌劃到相

當辦法，若一旦廢除，則大多數人失業，勢將引起社會的不安。所以要從智力啓導着手，使生產者不願再生產這些廢物，而消費者亦不再願購買，如此則各種迷信事業自然歸於淘汰。這是就消極方面來講，要啓發民智來打破各種迷信，使一切勞力都集中於生產一途。再就積極方面來講，如改良生產的工具，促進生產的技能，革新生產的方法，增加生產的知識，又皆非增進智力不爲功。總理對於農業，有七種增加生產的方法；第一是機器問題，第二是肥料問題，第三是換種問題，第四是除害問題，第五是製造問題，第六是運送問題，第七是防災問題。這七個問題，幾無一不靠科學來解決；餘如工廠，現在又皆趨重於科學方法的管理。所以我們要啓發民智，自以破除迷信與提倡科學爲唯一要義；唯有科學才能啓發人類的真知，唯有科學才能增加生產的能力。

二體力要鍛鍊 體力是一切事業之母，必先有堅強的體力，然後才能作出偉大的事業。自產業革命後，機器代人力而興，很多人以爲一切生產皆賴機器，體力已不重要，這是一種錯誤的見解。正因爲發明了機器，人類的體力

愈要充實一機器運動可以日夜不休，而人類要有充分管理機器的能力，自非有健全的體格不可。人類的生存有兩件大事：一是保，二是養；因為要保就要有武力；因為要養就要有生產力。換句話講，無拘在戰時，在平時，人民皆非有強健之體力不可；遇到戰時，人民可將這種力用來防衛國家，捍禦外侮；若在平時，可將這種力用來生產，以應生活上之需。所以無拘在戰時，在平時，人民皆非有力不可。最有趣味的一種表現，如美國人在運動方面頗占優勝，在生產方面也占優勢。試觀世界陸上競技公認記錄表，節錄一九〇三年國際年鑑

競技種類記	錄者	記錄保持	國籍	年代
一〇〇碼	九秒	六克萊	美	一九〇六
一〇〇碼	九、六	德雷烏	美	一九一四
一〇〇碼	九、六	巴德克	美	一九二一
一〇〇碼	九、六	科佛	加拿大	一九二六
二二〇碼	二〇、八	巴德克	美	一九二二
三〇〇碼	三〇、三	維法斯	美	一九二一

四〇〇碼 四七、二 密萊德斯 美 一八九六
 六〇〇碼 一分、一〇、四 西伯德 美 一九一〇

美國人在運動界中有這樣的好成績，同時他們在產業界也有同樣的好成績。據哥命比亞礦學教授湯頓博士計算世界十五大國之出品及工作數量，依人之食物推算人工所發出之馬力，依機器所用之燃料及水推算機器所發出之馬力，將各國互相比較如左：

國別	工作的數量
美	30
加拿大	20
英	18
比	16
德	12
捷克	9又1/2
澳洲	8又1/2
法	8又1/2
荷蘭	7

波蘭	6
日本	3又1/2
意	2又3/4
俄	2又1/2
印度	1又1/4
中國	1

上表係世界新聞社所推算：是美國以一萬二千萬人所作的工作，竟佔其他十四國共約一、一一、〇〇〇人口所作工作百分之五十。因此美國人在世界的產業界上竟佔到第一位。這種成績，絕非倖致，雖原因不止一端，而人民體力之發達，亦其重要原因之一。我國人民素欠鍛鍊，從前人家目我們為病夫，我們當然不能承認，但是體力之欠堅強，要為顯明的事實。至於產業落後的原因，當然不止一種，而體力的衰弱，亦確為無可忌諱的病徵。所以要從今起，全國一心，來鍛鍊體力，務使體力增強，然後才能勇於任事。大致一個人有了強健的體魄，然後遇事總是樂觀；到了身體衰弱的人，明明可以樂觀的事，他偏要向悲

自 求

觀裡着想，抱樂觀的人，雖遇到困難的事體，他總能起精神，向前邁進，總可以達到最後的成功；抱悲觀的人，明明很容易作的事，因為懶惰懈怠，必遭最後的失敗。現在拿生產來講，譬如工廠，上自工廠的管理者，下至各個勞工，皆須有十足的精神，貫注到一己所應作的工作，然後才有效能可見。所以鍛鍊體力，實為今日全國人民的要圖，大家鍛鍊成一副銅筋鐵骨，有事時則可以保衛國家；在平時則可以努力於各項生產事業。

三地力的開拓 地力可以說是一切產業的基本，換句話說，工業的興盛，必定要靠農產來供給原料。紗廠發達了，必定需要大宗的棉花；麵粉廠發達了，必定需要大宗的小麥。現在有多少工業國家，自己的農產品不拘應用，於是不得不靠外面的供給，如英國，如日本皆是顯明的證例。惟有美國，有廣大的土地，一方面工業發達，一方面農業也異常興盛，一切工廠的原料，不用外求，所以美國的產業能高踞世界的首位。我國擁有廣大的土地，地內復蘊着極大的富源，我國自己不知開闢，固然在民生方面受到種種苦痛，而同時復起帝國主義者觀戰的野心。現在

要開拓地力，最要緊的則有兩事：

(一)是發展交通。愈是廣大的土地，愈是需要便利的交通。現代的交通可分為三種：一是水路，要開闢運河；二是陸路，要敷設鐵道；三是空路，要發展航空。這許多水路，陸路，及空路，等於人身上的靜脈動脈，必定要血脈流通，然後才四肢靈活，百體康適；倘若有一部份血脈不流通，這一部份就是出癱瘓的現象。一個國家也是如此，必定要水陸交通便利，然後全國的聲氣才能活潑流通，並且地內的寶藏也才有真正的價值。如山西煤藏之富，聞名於全世界，但是因為交通不便，不能開採，就使開採也不能運出；必待交通便利而後，全國人民才能享受到這種利益。再如我國西北，不時鬧災，平均每五年就鬧旱災一次，每十年就大旱一次。旱的時候，因為交通不便利，連賑濟的物品都不能迅速運到各地；在不鬧旱災的時候，農家收成甚好，也因為交通不便，不能運出銷售，即是供過於求的現象，穀價低落，農民依舊痛苦。現在我國的人口約有五分之四密集於東南，占全國面積五分之一的土地；其餘不足五分之一的的人口，散佈於廣大的五分之四的土地；

密的太密，疎的太疎，這就是交通不便的現象。如美國自橫斷大陸鐵路成功後，密集於東部的人民，逐漸向西開展，因而造成西部的繁榮。我國西北邊陲，曠無人烟，交通一日不便利，則西北一日不能繁榮。此開拓地力所以要先發展交通。

(二)是興辦水利。地力之開拓，同時有賴於水力之灌溉。我國因水利不修，每年所受的損失不知凡幾。如黃河，淮河，運河，長江等皆急需整理，而尤以淮黃為最要。淮河因下游之淤塞，於是借運入江，每年水漲時，致使沿運兩岸盡成澤國；所以導淮即無異治運。如淮流宜暢，則今日高於海面之洪澤湖底，立時可以變為良田。合之近傍諸湖，依詹姆生之計算，計得六百萬畝，如以二十元為一畝之代價，僅此地價一項，已有一萬二千萬元。此可為政府一大直接收入。所以振興水利，實為今日最有利的事業，國家固然可以增加收入，人民也得無窮的便利。治江、治河、治淮、以及整理西江等，皆是大規模的水利計劃，當然由國家的力量來經營。餘如各省，各縣，各鄉，皆宜各本自治的精神，以求農田灌溉的便利；高地穿井，低地

築防，然後水旱不憂，農人得安心耕種。此開拓地方所以必先要興辦水利。

以上所說發展交通與興辦水利，是開拓地方最要的要需，但是交通若不發展，水利若不興辦，則其他一切事業將無從進行。如西藏，新疆，及寧夏等地，明知其地廣人稀，然而至今沒有辦法，就是因為交通不便利。現在河北，山東等省人民，每年移至東北三省者頗多，最近浙江人民且向東北移殖，何以大家樂於向東北移殖，就是因為東北的交通便利。所以發展交通，實為開拓地方的第一義。

四財力的蓄積 我國號稱地大物博，然國家竟一貧如洗；其原因至為複雜，而帝國主義者之經濟侵略，實為最大之致命傷。自海通以後，八十餘年來，輸入總是超過輸出，若每年平均輸入超過輸出二萬萬元，則八十年來，我國金錢流出外洋已有百六十餘萬萬元。如此漏卮，若不設法補救，從此努力建設國民經濟，則國家縱不因列強之政治力壓迫而亡，而全國國民亦將受帝國主義者經濟力的壓

迫而窒息。試視列國國富比較表！一九二九年日本內閣統計局調查，不能不令人悲慨！

國名	國富總額	每人所得
美國	七六二、三五六	六、六〇七元日金
英國	二二六、三三〇	五、二四七
法國	一〇三、五二〇	二、五四九
日本	一〇二、三四三	一、七三一
德國	七一、六一四	一、一五四
意國	四四、七三八	一、一一七
中國	三八、二八九	一〇一
比利時	二二、〇七一	二、九五三

以我國土地之大，物產之富，不過與最小之比例時相伯仲，若論個人所得，則比利時人民超過於我國人民且三十倍，則我國人民財力之薄弱可知。若以我國之土地言，完全與美國相仿，美國在北溫帶，我國也在北溫帶；美國有密西西比河可資灌溉，我國有揚子江流域，其他森林畜牧，礦產之利，凡美所有者，我無不有。似應我國富於美相若，何以竟相去天淵，美國超過我國二十倍，至分配於

國民之後，每人所得國富，美國人民竟超過我國人民六十
五倍，這不得不令人咋舌！試究其原因，一言以蔽之，則
爲產業落後。產業何以落後？則一爲科學不發達，人民不
知生產；二爲社會不安定，人民不能生產；三爲帝國主義
者壓迫，人民不暇生產；於是就生出國困民窮的結果現在
要建設國民經濟，要建築工廠，要利用勞工，要開拓地方
，處處需要偉大的資本，試問我國民方救死扶傷之不暇，
更那裏有大宗的資本來謀建設呢？在這沒有辦法的期間，
不得不希望於國民者兩事：一是提倡國民節約，二是獎勵
國民儲蓄。日本的國富已可與英美並駕，然最近期間，爲
救濟國家的財政困難，猶厲行節約運動，何況本在窮困中
的我國？至於儲蓄不是提倡那些含有彩票性的有獎儲蓄，
是提倡正當儲蓄，要國民不要將存款存入外國銀行，要儲
入我國的國家銀行，則積少成多，也可以作出一點事業。
此積蓄財力所以亦爲建設國民經濟的要義。

以上所述：如智力的啓發，體力的鍛鍊，地方的開拓
，以及財力的蓄積，是今日謀建設國民經濟所必要的步驟
與辦法。智力啓發後，則人民可以應用科學方法來幫助國
家建設各種關於人民生活所必需的工廠，並發展各種基本
工業；不患無管理工廠的人材，更不愁沒有會使用機器的
勞力。體力鍛鍊好，則大家可以一致努力來生產，人人皆
是國家生產的一分子，不是社會的蠹虫。地方開拓，地面
上賴水陸的交通靈便，脈絡貫通，化荒地爲良田，然後耕
者才能有其田。財力能蓄積，則涓涓之水，可成江河，苟
四萬萬人能一心一德，由節約而儲蓄，不購洋貨，提倡國
貨，使金錢之流動，散之固在國中，聚之亦在國中；國家
沒有漏卮，則不數年元氣自可恢復。現在統一甫告完成，
全國國民要一致努力來建設國民經濟，吾人深信前途有一
燦爛光明的中華民國在，要我們那出全力來奔走，則不難
立現於眼前。全國的國民，一致起來努力吧！



專載

國際電信交涉概況

莊智煥

電信事業為傳遞發表思想之工具，對內關係一國神經系之交通，對外職司國際間宣傳之喉舌，於國家政治建設前途，所關甚大。我國倡辦電信，有五十年之歷史，創辦之始，多由他國之德惠，故國際電信事業之歷史，與國內電信事業之歷史同其悠久。其線路之與各國互通者，北達

蘇俄，西接緬甸，南通越南，東有海線接通歐美日本。以我國幅員之廣闊，人民之衆多，國際報務似應如何發達，方足與歐美各國相頡頏。乃一考近年全國電報之統計，國際電報較諸日本，亦僅及其半數有奇，相形見絀，瞠乎人後。揆厥所由，雖緣產業落後，有務滯鈍，重以頻年內亂，整頓未由，然其主要原因，良以曩昔交通當局，昧於國際電信交通之情形，貿然與丹國大北，英國大東，美國太平洋等水線電報公司及日本政府簽訂種種不平等契約，幾

不知何者為獨立國家之主權，何者為政府應得之利益，條件苛嚴，處處束縛，遂致我國對外通信之權，悉操外人，非特國際電信交通無從發展，即一國之政治，軍事，工商，實業，亦靡不受其影響。綜計先後所訂合同共有二十餘種，茲將其最關重要者略舉如左：

一，水線登陸合同 我國前與大東大北等公司訂立合同，許其水線在吳淞寶山福州川石山廈門鼓浪嶼等處登陸，並准其在上海福州廈門等處設局營業，由我國借給陸地接線不取租費，而公司每字付給中國報費，為數極微，且無其他限制條件，主權經濟，均蒙巨大損失。

二，水線專利合同 此係我國與大東大北兩公司所訂者，合同內規定：除經彼此雙方允准外，在此合同有效期間內，一概不准他人在我國沿海一帶，或洲島各處設線登陸

，或與我國電綫相接，或另設法傳遞各報，致爭奪電局及公司方面營業。此項規定，雖名為保護三方利益，實則斷我國國際電信交通。蓋該公司等既已得有此項特權，呼有再與我國接線通電者，勢非徵得該公司等同意不可，彼等即可從中取利，為交換條件，如後來太平洋公司接通美國時，大東大北二公司，即以此要挾取得投資百分之七十五之利益，日本政府安設滬崎水綫時，亦給以經濟上之利益，而我國如欲與其他方面啣接海綫，或設立他種國際電信交通，反受種種牽制，失自主之權，例如我國初辦無線電國際業務時，公司方面曾提抗議，雖我方據理駁復，然其喧賓奪主情形，實堪痛恨嘆息也。

三，滬烟沽水綫借款合同 光緒二十六年間，大東大北兩公司乘義和團之役，擅於上海烟台大沽間設水綫一條，嗣經我國一再與之交涉，始允將該水綫交還中國，作價英金二十一萬鎊，改為我國借款於三十年內分期拔還，即以該水綫為抵押品，在借款未清以前，所有該水綫之管理營業及維持權均歸公司享有。又該合同第四款規定：電局與公司等從前所訂各項合同，一律展限至一九三〇年年底

為止，設無此項苛酷之條件，我國與該公司等前訂不平等合同，多數早已期滿，本有改善之望，自經訂立本合同後，所有前訂合同一律延長，致我國電政所受之桎梏，至今未能解除。此外尚有烟沽副水綫合同，公司墊付水綫價款美金四萬八千鎊，其一切辦法均照滬烟沽水綫合同辦理。

四，攤分報費合同 中俄接壤，其往來電報本可另訂價目，惟我國因與大北公司訂有中俄電報齊價攤分合同關係，其本線費價目須與經由公司水綫傳遞者一律，使我失去訂定報價之自由；且所得本線費，須與公司各半平分，尤欠公允。至我國與歐美各國往來電報，因與大東大北兩公司訂有歐美電報齊價攤分合同，致我國分得報費僅百分之十三有奇，每字祇約得四十生丁，轉不如非屬攤分費電報所得之數；且公司在上海福州廈門三處，收發及投送之非屬攤分電報報費，中國不得分文，計其損失年在數十萬之譜，歷年合計經濟利益之喪失，蓋不勝算矣。

五，預付報費合同 清廷暮年，各地革命風潮高漲，國庫竭蹶，而公司方面思以金錢束縛，延長其已得之權利，遂有預付報費之簽訂，寅吃卯糧，且所得均流用於其他

政治方面，電政之担負加增，迄今猶未清償，遂為交涉前途之障礙。

綜上所述五端，已足剝奪我國際通信之自由，鉗制我國電信事業之發展而有餘，况其他零星小節，尙多片面有利之條文，且固有此項不平等契約訂立在先，其後與美國太平洋公司及日本政府締結電信合同，亦多援以為例，平允之精神失去，我國遂為義務之担負人矣。所幸各項合同均將於本年年底期滿，交通部為亡羊補牢計，去年已有電信國際交涉討論之組織，集專家于一室，擬具交涉方案，呈國民政府備案。本年復組織國際電政交涉會，以繼續其未完工作，且為知然後行之實施，除函知各該公司及日本政府，所有一切合同，本年年底期滿後，一律失效外，關於結束事宜，及以後交通電報新辦法，由雙方各派委員，會同磋商，並分別照會英丹等國駐華公司查照。嗣經雙方委員迭次正式會商，並經多次非正式接洽，各方意見雖有接近之處，然因對方始終思保留其已得權利，故至今尙無具體結果。我方根據中國國民黨綱，國民政府政策，及先總理遺訓，以挽回國家主權利益，及國際通信之自由

為原則，對公司等仍思維維持其原有之地位，以遂其繼續把持之野心，隨時據理駁復。公司等每于無辭可假時，輒以請示總公司為推托，蓄意延宕，對我國國內政治之變復，意存觀望，故半年以來，未得解決。茲將我方所決定交涉大綱列舉如左：

一，取消水線登陸。大東大北太平洋三公司水線，祇許其在吳淞一處登陸，惟因以前我國對於商辦公司水線，在境內登陸，向無一定限制辦法，特仿照英法等國成規，擬定取締規則，不日公布施行，嗣後無論何國商辦海底電綫，欲在我國海岸登陸，均須遵照此項規則辦理，以重主權。

二，取消水線專利。一國與他國啣接電綫，互通電報，以及准許商辦公司水綫，在境內登陸，乃政府之特權，豈能允許任何其他國家，或私人包攬專利，且照華盛頓會議，九國協定，嗣後亦不得再允任何國人民取得電信專利，是此項專利，在國際上已無存在之餘地，本年年底大東大北公司水線登岸專利合同期滿後，決意取消，不再續其繼續。

三，不許收送電報 水線公司歷年在上海福州廈門等處設立電局，直接向公衆收發，及投送電報，我國絲毫不能加限制，非特足以爭奪我國電報營業，且於我國政治外交軍事商業，以及地方治安亦有妨害，故本部對此，不得不加以防止，以杜後患。

四，自由規定報價 世界各國對於國際電報所徵收之本線費或過線費，均係各該國政府規定，不受任何限制。我國因與大東大北等公司訂有攤分合同，束縛重重，非特對於歐美電報，不能自由定價，即上海福州廈門烟台嶼處，往來之國內電報，價目遇有增減，亦必須先期徵得該公司等之同意，方可實行。此後當廢止一切攤分報費合同，參照東西各國所定價目，本我獨立精神，規定本線費過線費價目，以挽利權。

五，清償債款本息 我國積欠大東大北兩公司滬沽水線借款，及預付報費借款本息，共計約合國幣五百萬元，該公司等年來所挾制我者即此，本年年底苟我不能清償，則滬沽水線及上海烟台大沽等處收發權，該公司等必藉口債款未清，不予交還。故本部雖於無可設法之中，仍積極

籌妥的款，清償債務，定於十一月底償還滬沽水線借款，收回水線，本年年底再將預付報費借款本息各數清償，公同等若再居心延宕，仍持強硬態度，我方即予以斷然之處置，以免久延。

至中日電信交涉事項，亦甚繁複，雙方現擬交涉者，約有下列五項：

一，滬崎水線 上海長崎間水線係日本於民國二年所設，繼由中國與之訂立合同，許其水線在上海之附近賣山地方登陸，並在上海租界設局傳遞，上海本境與日本各處往來之日本文字電報，合同期限至一九三〇年即本年年底爲止。

二，青佐水線 原係德國在上海青島間及青島烟台間所設之水線，民國三年，日本對德宣戰後，即將此線割斷，旋即利用此線，改自青島設一水線至日本佐世保軍港，民國十一年華府會議，中日代表議定之山東懸崖條約內，日本政府聲明此項水線之權利名義特權，除爲日本利用設置青島佐世保間水線者外，均歸諸中國，至青佐水線之主有問題，條文內並未規定。十一年秋間，經中日魯案會議

，與日本再三爭執，始議定青佐水淺中日各得一半，惟當時因日本代表之要求，在解決山東懸案細目協定內，我國政府曾聲明於現在外國公司（即指大東大北兩公司）所有之電信獨占權期滿後，不再准其繼續，或再給任何國政府，或何種公司及私人。至關於該水線在青島一端之運用事宜，另訂有了解事項，規定在前項獨占權未取消以前，暫時委托日本代辦。本年年底我國前給外國水線公司之專利權均將期滿取消，嗣後且不准任何公私團體或私人再有此項專利，（此層業經我國政府照會日本政府），青佐水線在青島之一端，本年年底自應交還中國自辦。

三，川淡水線 福州川石山至台灣淡水水線原係我國所設，迨台灣割讓日本後，我國即將該水線以舉洋十萬元售與日本，該水線在川石山一端之登陸算費等辦法，悉照在川石山登陸之大東公司水線辦理，其在川石山一端之運用，日本即委托大東公司代辦。本年年底大東公司水線合同既將期滿廢止，該水線之登陸等辦法，亦將同時失效。

四，煙大水線 即烟台大連間水線，光緒三十四年間，中日兩國派員訂立電約，訂明中日兩國於遼東半島某處

安設水線一條至烟台，自離烟台七英里半之南，歸中國安設管理，七英里半之北，歸日本安設管理。該水線在烟台之一端，雖名歸中國辦理，而每日須接至烟台日本郵便局若干小時，供日局傳遞烟台本境與日本電局往來日文電報之用，並另訂合同，雖未規定期限，而可會商修改，該合同訂立迄今，已二十餘載，今昔情形不同，亟應另行商訂，以期適用。

五，南滿日局借用之陸線 日俄之役，日本在南滿鐵路境外，隨意敷設電線，屢經交涉，未能撤去。迨至光緒三十四年，訂立中日電約後，日本南滿鐵路境外所設之電線，始由中國出墨洋五萬元收回，中國並將安東牛莊遼陽瀋陽鐵嶺長春六處自電報局接至鐵路局境內之電線及各該局內房屋借與日本使用，以十五年為期，早經於民國十二年期滿，舊交部雖曾與日本代表數度磋商續借條件，未有結果。

以上各項，對於我國電信主權關係甚巨，均將逐一討論，妥籌應付。現值交涉伊始，雙方正在交換關於遼東水線之意見，尙未議有具體辦法。然日方態度狡猾，因登陸

合同有 Having Consented 字樣，強謂登陸權係永久的，思以此交換其他利益，經嚴詞駁復，仍託辭在滬日僑約三萬之譜，對滬崎線上海端之主權，要求逐漸改進，不願爽直歸還，殊爲遺憾。總之本部此次辦理國際電信交涉，悉本平等互惠之原則，務使此後我國國際電信交通能脫離一切不平等契約之束縛，將與世界各國立於平衡發展之地位，然大東大北太平洋三公司與日本政府之水線，其間有共

同之點，互相牽制，遲疑不決。我方自當利用其彼此利害衝突之點，以打破其聯合戰線。不過數十年積重之下，公司等幾認其非分權利爲當然應得之利益，日方更以水線合同比較其他條約作等量觀，交涉當局所負之責任綦重，然仍望社會一心一力爲後盾，則前途勝利，不但電政之利，亦黨國之幸也。至交涉經過，當於交涉結束後，另文發表，以供衆覽，此時恕未能作有系統之詳細報告也。（完）



全國工人生活概況

工商部前奉第三屆中央執行委員會第二次全體會議之決議案，調查及統計全國工人生活，工人生產，十八年十月起，共分預備調查統計三時期進行，至本月止，始辦理完畢，茲將該部調查地區及其結果大概情形分誌於此。

查，故未列入，惟工業工人，則較易着手，現將其總數列表於後。

地名	人 數	地名	人 數
上海	二六二·八九四	九江	二·一三三
無錫	七〇·六八五	南昌	六·八八二
南通	一二·六二七	漢口	一六九·九九二
蘇州	五八·八一四	武昌	二三·九七四
武進	一六·二一九	大冶	三·九三六
宜興	一二·五七〇	青島	二六·四二八
江都	一·六六九	廣州	二三九·三六五
鎮江	九·〇三三	梧州	二·三二二
南京	一七·八七七	潮安	〇·五三八

自 求

杭州	一六·一七一	佛山	一七·八五五
甯波	四·四七七	汕頭	六·八七一
嘉興	七·〇八〇	順德	五四·四四九
蚌埠	七·六七八	廈門	四·七六七
蕪湖	一五·八三五	福州	一六·〇三二
安慶	五·二四三	總計	一〇四·三九六

其中以上海，廣州，漢口三處人數為最多。

工資統計 工資統計，先就各城市之工業分類，計算男女童每月之平均工資率，次用乘數(Mode)方法，選擇各該城工人人數最多之一類，用以代表該城，列其工資，為該城男女童之普通工資，次再就各類觀察以得各該城男女童之最高及最低之工資，現將其總數列為第二表，其中男工每月工資最高者為上海之五十元，最低者為安慶之三元，江都嘉興蕪湖之四元，然膳費尚在外，女工之最高者為蕪湖之念五元，最低者為南通之五元，膳費亦在外，童工之最高者為上海之念一元，最低者為宜興鎮江等處之二元，茲再將男女童每月之普通工資，作比較表如下。

組元	城數	男	女	童
0-5	0	0	4	
5.1-10	2	7	20	
10.1-15	11	13	2	
15.1-20	10	5	1	
20.1-25	5			
25.1-30	1			
		29	25	27

工作時間 工人工作時間分為，●每日工作時數，●每年放假日數以調查之，就調查所得，平均每日工作時數，最多者為廈門順德之十五小時，最少者為南通宜興蕪湖等處之六小時，普通行列之內，最普通者為十小時共十一處，佔百分之三十八，八時或九時次之，各有五處各佔百分之十七，手工業之工作時間，不易調查清晰，故有十四五小時者，每年放假日數，包含星期放假在內，星期有放半天假者，亦已折合計算，每年假期最多者為上海之六十七天，最少者為宜興，杭州，佛山，汕頭，順德等處之三天，此三天多係年節之假。

工會調查 工會法頒布後，各地工會尚多未依法改組或合併，此次係就現有工會調查計二十七城市工會共七百四十一，會員人數共五十七萬四千餘。

手工工業 各地特種手工業亦爲此次調查項目之一，現列大概如次，南京之綬業錦綉業絨業染絲業等揚州化業精品業調味業，無錫之泥人玩具業邊帶業，南通之綢緞業，杭州之綢緞業雨傘業剪刀業寧波之綢緞業釀造業武進之梳篦業宜興之陶器業蘇州之玉業及五金器具業蕪湖之礪米

業漢口之腸腿業哈爾濱之地毯業廣州之絨羅業邊帶業玻璃業刺繡業象牙細工業順德之絲織業棉織業潮安之陶器業汕頭之罐頭業調味業佛山之造紙業三都澳之陶器業製茶業福州之漆器業。



交通部告 第二號

為布告事查商船職員證書章程施行後船員請領證書業經再四展期至本年十二月底為止茲據川江航務管理局呈稱川省距京遠往返需時領證期限可否特予展限等情到部查該局所稱各節尙屬實情應准再予展期一次至二十年六月底爲止期滿不再展限凡具有船員資格者務於期內迅即遵照定章呈部請領證書以便服務勿再遲延自誤除分令外特此布告

中華民國十九年十二月六日



交通部政治工作報告書

自十九年三月至十月

——向四中全会報告——

本部成立三載於茲，以交通專業關係國計民生，至為重大，故雖在國家多故之秋，而上乘總理遺教，黨國指導，舉凡應與應革，莫不殫竭智慮，戰勝困難，並依照六年訓政時期，擬定施政綱領，用作準繩。除三中全会以前之一切工作概況，業經報告外，本編所及，則限於三中全会以後即自十九年三月起至十月底止其間凡八閱月，所有關於交通事之整理擴充及設計，撮其大要可分為四；一曰電政事項，二曰郵政事項，三曰航政事項四曰其他事項，而每項之下，又分若干子目，略敘辦理意義，及其經過情形，其有未經成事，尚須廣續進行者，則並記其梗概，茲特分項說明於左，以備察核：

一、電政事項

(一)繼續辦理國際電信交涉 大東大北太平洋水線及司合同，及中日電信合同，均於本年年底期滿，曾經先後據理交涉，前者在原則者已無異議，惟實施辦法，尙未能融協。後者處處堅持現有利益，前途暗礁尙多，仍當繼續努力。

(二)進行收回上海電話交涉 上海租界當局，取銷華洋德律風公司，易人承辦之初，即經資請外交部，嚴重交涉收回，嗣該公司實行售給外商，復會同外部，據理力爭，並呈准行政院，先將華洋公司設在華界之電線實力收回，現正在進行中。

(三)修整電報線路 京漢線九江武穴折舊一段，因

自 求

四七

應先後修復四次，隨海津浦漢平魯西雲貴及滇川交界等處，計二十餘段，因軍事關係，亦經隨時修復。此外尚有歸德至曹縣軍縣至曹縣定陶至鉅野至曹州各段線路，正在修復中。

(四)改良電報線路及增設水線 京滬線路報務繁忙，夏令鴉羣棲集線上，入夜發生絞搭，有礙通報，已將戚堰至三官堂一段上下更易，並僱用獵戶，徹夜射擊驅除。又九江岳師門水線，不敷支配，已加放水線一條，以資疏通。

(五)規定新式簿記表報憑單 計新式簿記四十餘種，營業損失資本收支預算書及預算提案與收支計算書，劃撥收支對照表，分目詳表十餘種，轉賬憑單四種，印發各電政機關遵照改用。

(六)成立電信機械製造廠 電報機器製造廠被焚後，暫有麥根廠辦公，並將第一第二製造廠及電池廠，併為電信機械製造廠，擇定浦東電池廠，另建新屋，俟落成即行遷入。

(七)籌辦各地自動電話 首都自動電話，於本年八月

一日正式通話，滬漢自動電話線路材料，均已到齊，正開始建築房屋，一年內可以完成通話。青島自動電話擴充二百號，不久亦可開始裝設。

(八)籌辦各路長途電話 滬杭長途電話線，設銅線各一，對於本年二月興工至本年五月全部完成開放通話。又蘇州至嘉興長途電話線，業於着手辦理。宜興經無錫至江陰一路，正在派員籌辦，其他零星支綫，亦稍有推廣。

(九)籌辦國際通信電台 本部所籌設中法中美國際通信大電台之發報台，設於真茹，收報台設於對行，而以遙控綫通於上海，中美台收發報台房屋已由和興公司承造，於三月十二日開工。中法電台收發報台房屋則由揚子建築公司承建，於四月二十日開工，均於本年九月間完竣，其收發報台機器及天線與遙控線路，不日即可次第裝竣，預計本年十一月間即可試驗通報，至上海中德國際支台，業於本年六月間完竣，能與德國腦恩及荷屬東印度電台通報，並與荷屬東印度訂立通報合同。

(十)籌設成都及新羅貴州等處電台 本部前因成渝電報線路，時常損壞，通行不便，擬於成都設立電台，已於

本年九月初間裝設通報。又新疆與內地通信不便，特商准該省政府，協款三萬元，由部代於迪化喀什哈密等處，籌設電台七座，近已將款送與上海電信機械製造廠訂購機器，准於年內起運赴新。又貴州之貴陽舉節銅仁三處，本部亦擬籌設電台，已令飭妥擬設台計劃，以憑核辦矣。

(十一) 監督民營電話事業 查業經報部之商辦電話公司，往往有私設長途電話情事，歷經本部派員調查，其屬於浙江一省者，大致已取締就緒，自本年三月起繼續核准立案者有南通大聰公司，徐州公司，無錫公司，平湖永利通公司等五家，其未經核准立案，及尚未呈報之各公司，仍由本部限期令催分別辦理。

二、郵政事項

(一) 開辦郵政儲金匯業總局及推廣各區儲金局所 郵政儲金匯業總局章程經政府明令公布後，即於本年三月十五日組織成立，並於蘇滬浙皖贛冀豫鄂湘粵遼寧吉黑等十二郵區，先後開辦儲金局所一百五十餘處，儲金數目增加數百萬元，一面擬具儲金法匯兌法原則，呈由中央政治會議，交立法討論，制定根本大法，以臻完備，(二) 改訂

自 求

中美航空合同及歸併滬蓉航空線中美航空合同，奉令由部協商修正，經與美商迭次會議切實改訂合同，由中美合資辦理，另組新公司，並將滬蓉航空線并入辦理，廣續開航。(三) 改訂國際郵件包裹資例折合價率，按照國際郵約之規定將折合價率酌予改定，計增加百分之五十。(四) 改訂郵務員工組織制度，自郵務長副郵務長以下分為一二三等郵務員，每等各分若干級，不分性別，以考試方法任用，並將郵務員郵務佐之職務，切實釐定，以清職責。(五) 改訂全國郵區 將汕頭廣東東川西川安徽江蘇各郵區，分別合併籌備實行。(六) 籌備歐亞郵運航空訂立中法航空合同 經與德商漢沙公司簽訂歐亞航空合同，積極籌備成立。(七) 印製先烈遺像郵票 經飭郵政總局與英商德納羅公司，訂立契約，業已製就模樣，正在審定印製中。

三、航政事項

(一) 籌設航政局 依據本部組織法之規定，擬具航政局組織條例草案，呈送立法院審議，一面派員分別籌備，均將就緒，俟條例公布後，則滬漢津各埠，即可次第設立。(二) 救濟航業，上海各航業，擬集資籌辦航業銀行，專

四九

供航商借貸，並請由政府指撥的款，發行航業公債一千萬元，以資補助，當經會同財政部，詳加審核，認為應予設法維持，於將來就增加關稅項下，通盤籌撥，現正擬將上項情形及辦法，會呈行政院核奪。(三)新開海外航線，計有二條一自廈門至菲律賓，一菲律賓經安南至奧大利亞，前者為華商吳安劍之四山馬，所航行船之總噸數為四千零七噸後者為華商福記公司之安客鈕，所航行船之總噸數為三千二百噸，此外尚在計劃擴充之中。(四)監督航業及核發船照，凡內河輪船不遵船舶給照章程，行駛或呈報領照之事項不合者均經飭令各海關隨時檢查，或派員實行丈量，并限制暫行船牌，以杜濫混，其有因航線競執者，亦經隨時隨地分別飭查呈辦，加以限制，使一航綫內行駛船舶，不至擁擠，以息糾紛。自本年一月起至九月底止，共計核發船舶執照九百九十一號，其臨時船照則予停止填發。(五)監督船員服務及核發船員證書，本部自頒布商船職員證書章程以後，因全國海岸綿長，船員散處，加以討逆軍興，北方各埠糧長莫及，對於各船員請領證書，未能依限竣事，現最終期間展至本年底，其自本年一月至九月底，

計核發甲種證書二十七號，乙種證書九十一號。(六)整頓航業公會，依照本部頒布之航業公會章程組織航業公會者，截至十八年底止，計言二十五處，十九年繼續成立者，復有吉林靖安哈爾濱青島四處，除奉新及娥江等公會，有因違章收捐，或舉動謬妄者，均經查明解散外，其餘尚能通力合作，而尤以上海無錫鎮江南京等十餘處為最著成效。(七)調查外輪出入內河狀況，自制定外輪進出內河艘數及噸數調查表，令由各海關監督遵照填報，每三個月彙送一次，以後關於外輪狀況頗為明瞭，擬俟完全查竣，即原製成統計，以備參考。(八)籌辦國營航業，籌辦國營航業為航權收回之準備，業經擬具整個計畫，第一期經費定為五千萬，船舶分配則揚子江航線十二艘，華北航線六艘，華南航線八艘，中國外洋航線四艘，一俟款項有著，即可着手實行。(九)籌辦國營造船廠，我國除江南船塢所外，其餘船廠，規模均極狹小，本部現正草擬籌設國營造船廠計劃，即在東方大港附近設廠，以備建造總計五萬噸之新船，及同時可修理，總計六萬噸之舊船，其籌備經費約需三千六百萬元。(十)擬定揚子江漢口吳淞開闢運計劃，

揚子江自漢口至吳淞間計程一千一百八十公里，其間如崇文洲太子磯姚家洲張家洲等十一處，沙洲梗阻，冬春水位低落，吃水十五英尺之船駛至蕪湖即須換用駁船裝運，其東下周折亦同，影響航運及工商業至鉅，業經擬定整理計劃，呈經行政院，議交內政部建設委員會，會同本部審查，旋經呈復請撥的款，以便實施。(十一)整理川江航路，前准四川省政府咨請，特設川江航務管理處，負責整理，凡江道灘漕口險要之處，將設立標桿，派員駐守，或懸置信號標識，指示航行，現重慶至敘州一段，岷江之敘州嘉定段，沱江之瀘州內江段，嘉陵江之重慶合川段，培江之合川遂甯段，各航路內已分別整理，航行稱便。又川江下游宜昌至重慶一段險灘最多，尤以崆嶺灘為最險，亦正由該處與海關巡工司及宜昌關監督，協商會同等款疏鑿，並經本部咨請財政部，令飭該關準備，以便施工。(十二)審核海上人命安全國際公約，民三倫敦會議，簽訂海上人命安全國際公約，迄未施行，上年英國重邀美日法德意等十八國，修訂新約，經締約國五國批准後，即於明年七月一日施行，前准外交部咨，據英政府函詢我國願否加入公約

自 求

全部或一部，但以我國航業幼稚，加入後能否照公約改進，自應審慎考慮，現正詳加研究，並徵求航業界及專家意見，會同海軍財政兩部，以便決定答復。

四、其他事項

(一)修訂章制法規，屬於電政者如無線電材料進口護照臨時辦法，電信機械製廠章程，電政會計規則，及施行細則科目則例，均經公布施行。屬於郵政者如現行郵政條例郵政綱要郵政章程，均已指派專員，妥定呈核。至改郵政總局為郵務總局之新組織章程，亦經呈送立法院審核。屬於航政者海商法業經政府公布，船舶法、船舶登記法，航業獎勵法，造船獎勵法，航政局組織條例，航路標識條例，商港通則及商海法施行法等八種，亦均編訂呈送立法院審議，其餘有連帶關係之章程細則十一種，亦已草擬完竣，依船舶法審定公布後，即可次第頒行。(二)編製各項統計，如十七年交通統計年報，十八年一月至十九年六月國內及國際陸線水線收發經轉電報狀況統計，均正着手編製，其十七年郵政統計專刊，原已編就，嗣復加輯元年以後事實，附以開辦以來簡要歷史，彙類比較，更臻完善。

(三)編纂交通史本部與鐵道部合設交通史編纂委員會，指定專員，從事編纂，分總務路政電政郵政航政航空六編，現郵政航空兩編，業已付印，航政編正在審核中。總務路政電政三編，統限年內完成。(四)繪製全國航線圖，本部徇航商之請，製定是圖，分遠洋沿海內河三項，而以通行海輪江輪小輪汽油船為限。(五)接收威海衛交通行政，威海衛租借地，於十月一日收回，所有英人所設之郵電事業，及由該埠至劉公島之各航業碼頭燈台浮標等，均經派員接派，設法改進，並令招商局籌備津滬班及在該埠停輪事宜。(六)培植專門人才，上年恢復吳淞商船學校，計設駕駛正預科各一班招生約百人，本年添設輪機，正預科續招新生四十名，並招駕駛正科插班生十名，上海電信學校本年下半年添設簿記速成班，攷選三等報務員四十名，修業半年，即派各局任用。並於該校加授國音電報裝置高速度自動電報機，令學生一律練習，俾濟實用。(七)改良職工待遇，電政方面，依照新待遇章程，將全國電務員工新級重行核定，並另定緊要職務，及邊遠津貼郵政方面，因救濟生活高昂，全國郵務員工，一律月加津貼，並重訂年獎金成數增加，事病婚喪假期改訂郵務佐及信差薪級數目及晉級期間。(八)應辦首都交通職工消費合作社，擬在下關

大馬路城內奇望街各設一社，由部撥給銀三千元，補助基金，現城內一社，業已成立，擬勸導職工認股，再行擴充下關一社。(九)辦理職工補習班及其子女學校，京滬蘇杭平魯等地先後成立郵電職工補習班十數處，上海第一第二交通職工子女學校，本年各添設四年級一班，並擴充學生人數，南京此項子女學校，亦在進行籌備中。(十)整理電政同人公益會，將原中華全國電政同人公益會，改為交通部電政同人公益會，頒定新章，並組織籌備委員會，積極整理，不久即可成立。(十一)發行刊物及巡迴講演，對於交通職工以文字指導，則繼續發行自來月刊，及各種不定期刊物；以口頭指導，則派員分赴職工繁衆地域，舉行巡迴講演；而首都各直轄機關，則派員隨時參加。總理紀念週演說。(十二)籌設公餘俱樂部，本部職員公餘俱樂部，已於本年七月成立，杭州及遼甯郵務同人俱樂部亦已先後成立，蘇州電話局則有公益會，其性質亦與俱樂部相同，均以提倡體育及各種正常娛樂為宗旨，其他各處，尚在督促進行中。

總之，交通事業，經緯萬端，以上所舉事項，均係華大者，並本提綱挈領之義，力求簡明，所有每一事項中之詳細進行狀況，概不贅及。至今後關於交通一切建設計劃，已詳於六年訓政時期之施政綱領亦有重敘。惟年來既因國家多故，原定步驟，間有蹉跎，現在障礙已除，全國統一，仍當集其全力，兼程並進，俾得如期實現，此尤本部所祈籌維，不敢不勉者也。

(完)



小說 回憶 (十二)

碩貞

第三天天色微明，老大老二兩人，就在台江汎僱了一隻小船，帶着一包鈔票，向那指定地點出發。這時潮水初漲，船行頗速，漸漸地離開喧鬧嘈雜的埠頭，轉入清幽遼廓的郊野，櫓聲水激，麥浪風搖，一種天然景色，在騷人墨客縱情遊覽的當兒，自然是狂歌對酒，心曠神怡，然而老大老二此行是傾家蕩產營救其弟姪的性命而來，對此環境，反覺萬分淒楚，所謂遺際不同，志趣自異，確是一定不易的道理，話休煩絮。

且說由台江汎至鼓山脚的附近村岸，本只一潮水漲平的時間可達，老大老二到了那裏，便舍船登陸，囑咐船戶守候，仍舊夾着一包鈔票，信步向那可以望得見重巖疊障的野道而去。沒有好久，便到了山脚，四面觀看，正尋不

自 求

出三個白圈的地方，勿田山凹裏頭閃出一人，看見老大老二的行徑，知道是倉前山而來，並且只有兩個人，又不帶槍械，料定沒有什麼惡意，便大膽的問他們是不是姓陳，老大老二也已猜着這人一定是爲接洽那一件事體而來，便也不慌不忙地向他回答道：「我們正都姓陳，不知道這位先生何以認識？」那人便指着那邊山石向他們道：「你們難道還沒有看見那三個白圈嗎？」老大老二給他這一指點，同時注目一看，果然不差，便點頭表示領悟的意思。那人一招手，又在左邊林中閃出兩人，都拿着手槍，威風凜凜地向着老大老二，其中一人便開口道：「你們倒也知道，咱老子言出法隨，說到那裏，就要做到那裏，你們不要驚慌害怕，只要銀錢交足，肉票就可送回，現在究竟是

五三

怎麼樣？」老大心想這一班人雖然是做綁匪，但聽他的口氣，倒也很像小說中所說的綠林好漢，料不至口是心非，賺人入套，而且事到如今，也不是推三阻四，可以倖免的。於是便痛痛快快的把夾在腋下的一包鈔票，雙手獻出，那人接過去立即打開，大概點了一點，就回頭向那起先接洽的那個人附耳說了幾句話，那個人便突入林中，如飛而去。沒有多少時候，老三和他的兒子便從右邊窄徑裏面轉了出來，老大老二相見之下，自然悲喜交集，但是就在這個烏亂之間，那兩個拿手槍的人們便不知向那裏去了。

老大老二見人已放出，也不管他三七二十一便同老三和他的兒子一路急急地向村岸奔回，船戶正在那裏盼望，一見他們到來，便放開透板，接上船去，因水潮已落，不敢耽延，就馬上轉舵，直向台江汎駛去。老大趁這開空，便向老三詢問被綁以後情形，老三這時心神已定，便從頭至尾，詳詳細細的說了一番。

原來當那晚上上了汽車之後，這一班綁匪早在倉前山靠江僻靜所在，備有小船，他們一到，便把老三和他的兒子擁了上去，船上本已藏着兩個匪人，也帶着手槍，此時

車上的一個綁匪便跳上船來，用脚一蹬，船身就離開江岸，接着搖上幾楫，在黑暗當中飄然而去。老三和他的兒子，本已被嚇得像木雞一般，此時困在船內，那裏辨得出方向，就是岸上的汽車，連那一班沒有下船的匪人如何去歸，也都不知道究竟。到了半夜以後，船就攏了岸，內中一個匪人便取出四貼膏藥把老三和他的兒子眼睛統都貼上，並且用着小口袋把兩手套紮起來，一個匪人挾着老三，一個挾着他的兒子，彷彿登了岸，向那崎嶇的路上走去，約莫轉了十幾個灣，好像到了一所住屋，裏邊却也有人，並且不止一個，還雜着婦女聲音，因為老三和他的兒子眼睛雖然看不見，然而耳朵還未被塞，他們所說的話個個都聽得清清楚楚。這時同來的匪人都已進門，爭着向屋內的匪人報告道：「財神爺業已接到，弟兄們究竟如何發落？」內中一人便發話道：「照着老例，把他們送到黑屋裏去，然後給他們燈火紙筆，叫那個老的寫信通知備款取贖。」這話方才說畢，就要兩個人接着把老三和他的兒子送到一間屋內，一面揭開他們眼睛上所貼的膏藥，並且放開兩手，老三和他的兒子驟然間得到自由，就像死囚得到大赦似的。

原來這間屋子，四面都用稻草層層密紮，沒有窗戶，只有進來的一扇小門，放着一份床鋪，一個便桶，一張長方桌，兩把椅子，桌上點着一盞洋燈，放着一份筆墨紙硯，倒也光亮清潔。這時把門站着的匪人，就叫老三寫那前面已經表過給老大老二的一封信，老三如鳥入樊籠，那有不惟命是從的道理？但是這一封信寫完之後，那個匪人就把桌上的洋燈吹滅，推開小門，反帶而去。老三和他的兒子眼前依舊漆黑，便互相摸索，不敢聲張地各自使溺一次，都向床上一靠，但是在這辛苦勞碌之後，他們倒都把恐怕的心緒，暫時擱下，便沉沉地睡去。到了一覺睡醒，也不知道是什麼時候，不過肚子裏頭都覺得饑餓。說也湊巧，這時小門當中忽然放開一小洞，略為透進一些亮光，並且送進一個篾製的籃子，盛着七八個熱氣騰騰的饅頭，就聽見外的人說：「還不趕緊接去裝修你們的五臟腑。」老三那敢延遲，連忙走進一步，接了過來，這個當兒小洞又復關閉，他們父子兩個，就在黑暗裏頭飽餐一頓，雖然沒有什麼

菜蔬，因在饑餓之餘，倒也覺得可口。以後因時有睡，餓時有喫，比起監獄裏頭的囚犯，喫不飽，睡不覺，聞那尿桶臭氣，聽那悽慘呼聲，還覺得舒適許多。

一天小門打開，走進了兩個匪人，依舊拿着膏藥把老三和他的兒子的眼睛貼上，但兩手並不加套小口袋，就各挾一個，走出屋外，好像又過了幾道門，到了路上，也轉了幾個灣，便停住脚，那兩個匪人馬上把他們的膏藥揭開，說一聲：「去你們的！」便轉入叢林之中而去。老三和他的兒子這時豁然開朗，重見天日，便也急急忙忙地由那山凹窄徑裏頭逃出，恰與老大老二兩個見面，這是被綁以後的經過事實。老大老二也相繼把這幾日奔走設法取贖的情形約略說了一說，等到到家，彼此痛定思痛，自然有一番的傷感。作者趁這個空兒，想起幾年前有一個由上海來到福建省城的友朋談起那裏發生了一起很令人佩服的綁票案，比起這班三白圈黨的舉動，又從容，又靈巧，可以說是胆大包天，虛無遺計。

(未完)

