

北寧鐵路商務會

議彙刊

高紀毅署



上海圖書館藏書

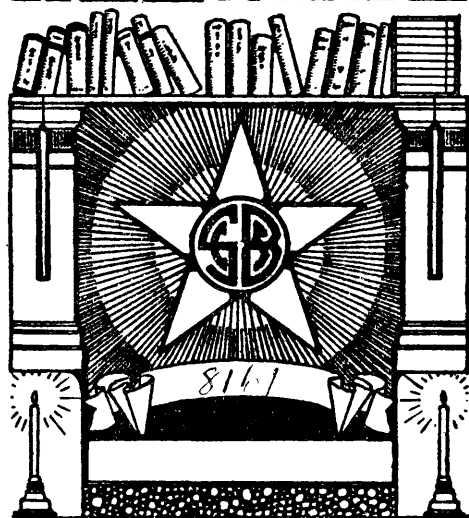


上海图书馆藏书



A541 212 0013 2546B

上海图书馆



目錄

北寧鐵路商務會議彙刊目錄

總理遺像

總理遺囑

攝影

會場門首

會場正面

會場側面

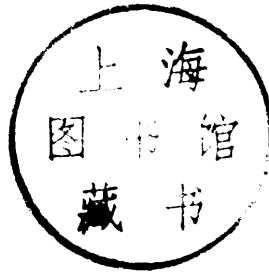
全體會員合影

高局長肖像

勞副局長肖像

富副局長肖像

冷會長肖像



252475

圖表

本路各處長肖像十一幀

中華鐵路商務協進會會場攝影

本路與關外各路聯絡路線圖

國有鐵路聯絡路線圖

本路營業成本歷年比較圖

華北普通物價與本路運費比較圖

華北歷年食物燃料市價與本路運費比較圖

華北各路運費比較圖

東三省近二十年輸出入貿易比較圖

弁言
題名

來賓

新聞記者

各界代表



本局出席人員

公牘

本局致 各大站商會各關監督財政廳及北平天津銀行公會函

本局致 四洮 洮昂 路局函
齊克

本局訓令車務處

本局訓令會計處

本局訓令庶務課

本局致各 關監督公署
省財政廳函

石門商會來電

本局致石門商會電

新民站衆商棧轉運公會來函

本局致新民站衆商棧轉運公會電

本局致各大站站長電

本局致 劉竹君 揚經理 諸君函
祁大鵬 李發行主任



本局訓令會計處
車務處
庶務課

本局訓令
總稽核
各處
出席人員

本局致
天津各報館
國聞通訊社

本局委令黃東黎等

本局致
崔市長
傅司令
魯會局長

本局致天津警備司令部函

洮昂鐵路工程局來函

本局呈
鐵道部
東北交通委員會
文

唐山陶商同業公會來函

本局致唐山陶商同業公會電

北平稅務監督公署來函

本局致遼寧財政廳函

本局致崇文門稅關監督公署函

本局致河北財政廳函



本局致山海關監督公署函

遼寧瀋陽車站棧商同業公會來函

營口總商會來函

棗莊中華捷運公司來電

東北交通委員會指令

山海關監督公署來函附抄呈

山海關監督公署來函

本局致山海關監督公署函

本局致山海關監督公署函

遼寧財政廳來函

中華鐵路商務協進總會來函

山海關監督公署來函

本局致鐵路商務協進會函

山海關監督公署來函附抄呈

本局致山海關監督公署函

山海關監督公署來函



記 事

- 東北交通委員會訓令
- 本局致鐵路商務協進會總會函
- 本局致山海關監督公署函
- 本局訓令
- 本局致遼寧財政廳函

籌備始末

議事規則

開會秩序

議 案

本路提案

路運貨物捐稅擬請設法減輕改歸本路代收案

本路貨物運價應如何改良請協助調查案

關於本路貨物運輸各項事宜應路商合作案

車務處提案



會計處提案

本路擬利用秦皇島港口請商界贊助案

路商合作以發展營口碼頭案

急須組織寰球貿易公司以救商界危局案

代表提案

北平總商會提案 二件

豐台商務會議代表提案

天津總商會提案 二件

天津市商民協會商人總會旅棧商分會提案

天津轉運商會提案

天津轉運商業公會提案

寧河縣商會提案

唐山轉運商棧提案

唐山代表提案 二件

唐山商會提案

豐潤河頭商會提案 二件



- 開平商會提案
- 開平陶商公會提案
- 古冶商會提案
- 雷莊商會提案
- 灤縣商會提案
- 灤縣商會代表公函
- 昌黎縣商會安山分會提案
- 昌黎縣商會代表提案
- 山海關提案
- 前所商會提案
- 前所商務代表提案
- 綏中常關稅局及車站轉運商會縣城商會代表提案
- 綏中縣前衛商務分會代表提案
- 興城商會提案
- 錦縣商會提案
- 溝幫子商會提案



- 白旗堡商會提案
- 新民轉運商會提案
- 新民車站商會提案
- 新民商會提案
- 遼寧總商會提案
- 皇姑屯商會提案
- 瀋陽商會提案
- 盤山縣商會提案
- 盤山縣大窪商會提案
- 田莊台商會提案
- 營口轉運商會提案
- 營口轉運商號提案
- 黑山新立屯商會提案
- 彰武縣兼運商代表提案
- 通遼代表提案
- 北票商會提案
- 北票商會提案



北票煤礦公司提案

北票商會提案

洮南商會提案二件

石家莊商會代表杜澄宇等提議案

白旗堡商會提案

吉林總商會提案

北平
天津 銀行公會提案

劉竹君先生提案

北平吉林總商會提案

營口總商會建議書

會議錄

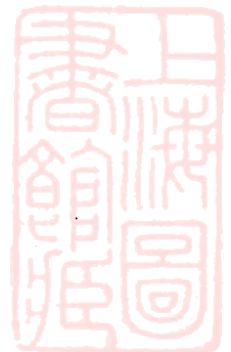
第一日會議紀錄及演說

第二日會議紀錄

第三日會議紀錄

第四日會議紀錄

第五日會議紀錄



輿論一斑

美國商務參贊致劉竹君先生函

北寧鐵路之地位與責任 十二月十四日
大公報

北寧鐵路商務會議之重要 十二月十五日
大公報

嗚呼苛捐雜稅 十二月十七日
大公報

減輕捐稅之呼聲 十二月十九日
庸報社論

北寧鐵路商務會議開會 十二月十七日
譯英文華北明星報

北寧鐵路商務會議開會 十二月十七日
譯英文京津泰晤士報

北寧鐵路商務會議第一次會 十二月十八日
譯英文京津泰晤士報

設立委員會研究鐵路貨物稅捐問題 十二月十八日
華北明星

鐵路商務會議第二次會 十二月十九日
譯英文華北明星報

北寧鐵路商務會議 十二月十九日
譯英文京津泰晤士報

鐵路會議關於路務之要案 十二月二十日
譯英文華北明星報

北寧鐵路商務會議 十二月二十日
譯英文京津泰晤士報

北寧鐵路商務會議閉會 十二月二十一日
譯英文華北明星報

北寧鐵路商務會議 十二月二十一日
譯英文京津泰晤士報



譯錄十二月二十八日北平法文政聞報

譯錄英文京津泰晤士報十九年四月二日

譯錄英文華北明星報十九年四月二日

照錄英文京津泰晤士報十二月十七日至二十一日

照錄英文華北明星報十二月十七日至二十一日

照錄英文北平導報十二月十八日至二十二日

照錄北平法文政聞報十二月二十八日

照錄英文華北明星報十九年四月二日

照錄英文京津泰晤士報十九年四月二日

附錄

中華鐵路商務協進會成立始末記

中華鐵路商務協進會成立大會紀事錄

中華鐵路商務協進會宣言

中華鐵路商務協進會組織概要辦事細則

中華鐵路商務協進會章程

中華鐵路商務協進會總會會員題名錄



商務會議代表參觀本埠各大工廠記

北寧路局辦理商務會議議決案經過情形報告

備 考

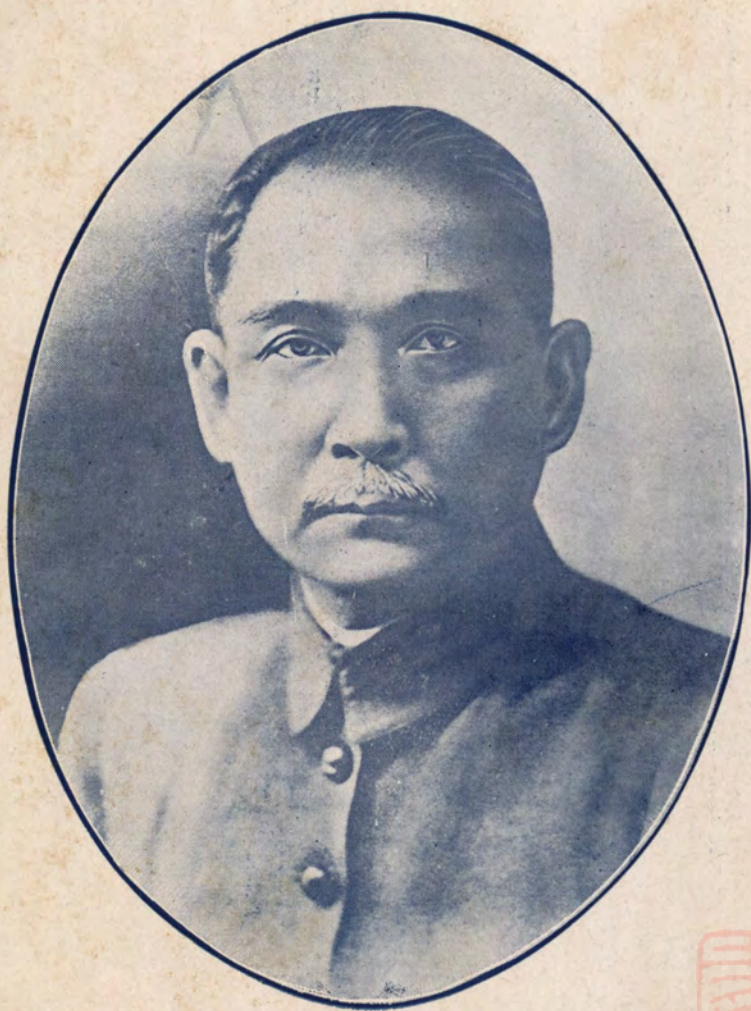
北寧鐵路各大站捐稅調查表

北寧鐵路各大站商貨產銷調查表





總 理 遺 像



總 理 遺 囑

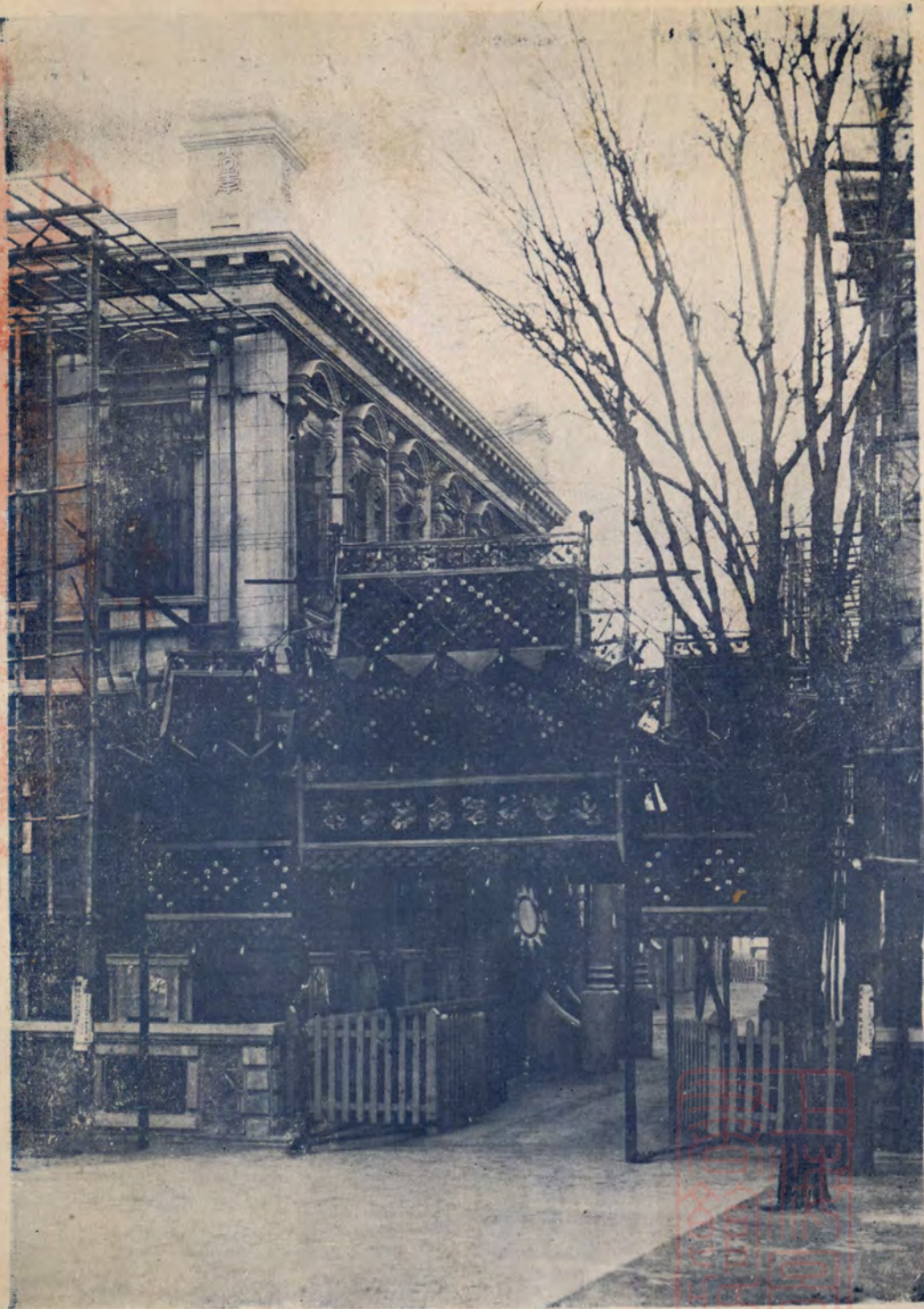
余致力國民革命凡四十年其目的在求
中國之自由平等積四十年之經驗深知欲
達到此目的必須喚起民眾及聯合世界上
以平等待我之民族共同奮鬥

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貫
澈最近主張開國民會議及廢除不平等條
約尤須於最短期間促其實現是所至囑



攝影





會 場 門 首





會 場 正 面





會 場 側 面





會

體

全



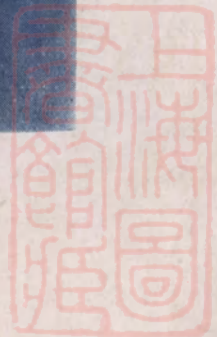


影 合 員 會 體

全
書
館
圖



北 率 路 局 局 長 高 紀 毅





北 寧 路 局 副 局 長 勞 勉





北寧路局副局長兼駐瀋辦事處處長富保衡





北平總商會會長兼中華鐵路協進會正主任冷家驥



北寧路總局稽核陳廷均

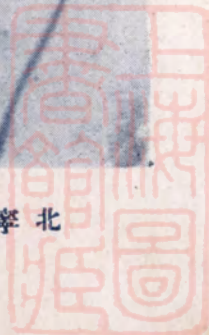




北 寧 路 局 總 務 處 處 長 許 文 國



北 寧 路 局 總 務 處 副 處 長 吳 頌 華





北寧路工務處長兼總工程師李治





北寧路工務處副處長金長濤





北寧路局車務處處長史梯理





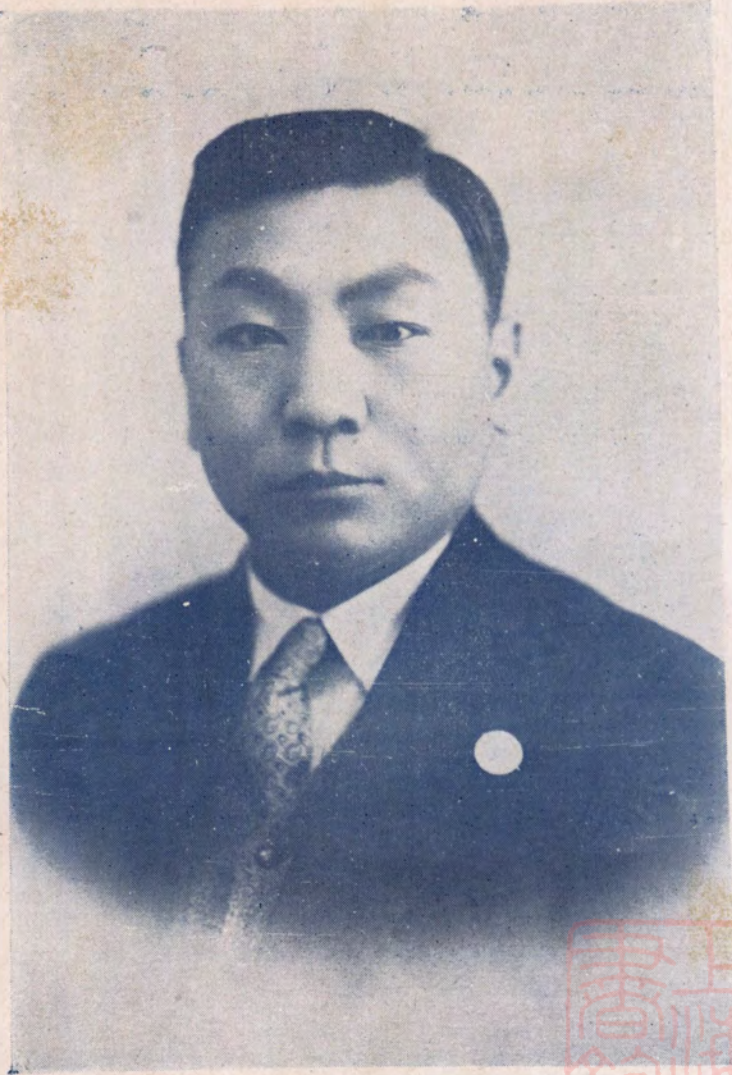
北寧路車務處副處長王奉瑞



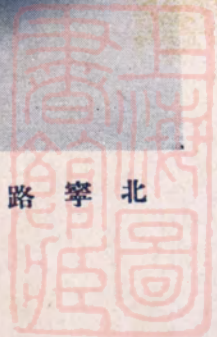


北寧路局機務處處長莫森





北 寧 路 局 會 計 處 副 長 常 計 高





北寧路局駐辦處副處長譚宗耀





北寧路局首席秘書徐濟

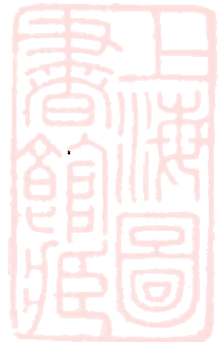




中 華 鐵 路 商 務 協 進 會 會 場 攝 影



圖表



路各外關與路本

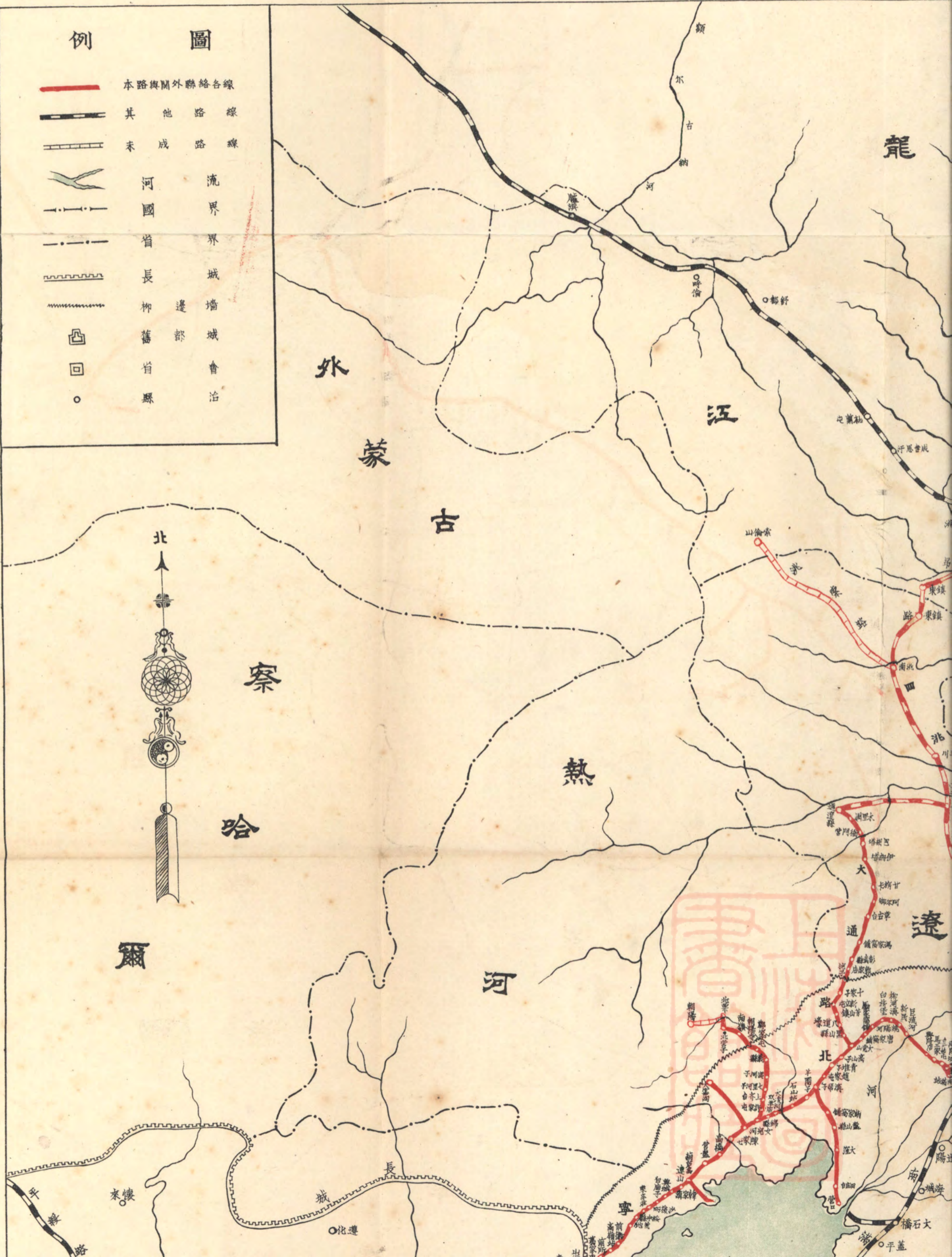




各鐵路聯給路線圖

圖例

-  本路與國外聯絡各線
-  其他路線
-  未成路線
-  河流
-  國界
-  省界
-  長城
-  柳邊
-  舊省縣
-  治



國省長柳邊城
 界界城牆城會
 治
 治
 治
 治

外蒙

古

江



察

熱

哈

爾

河

遼

北

河

長

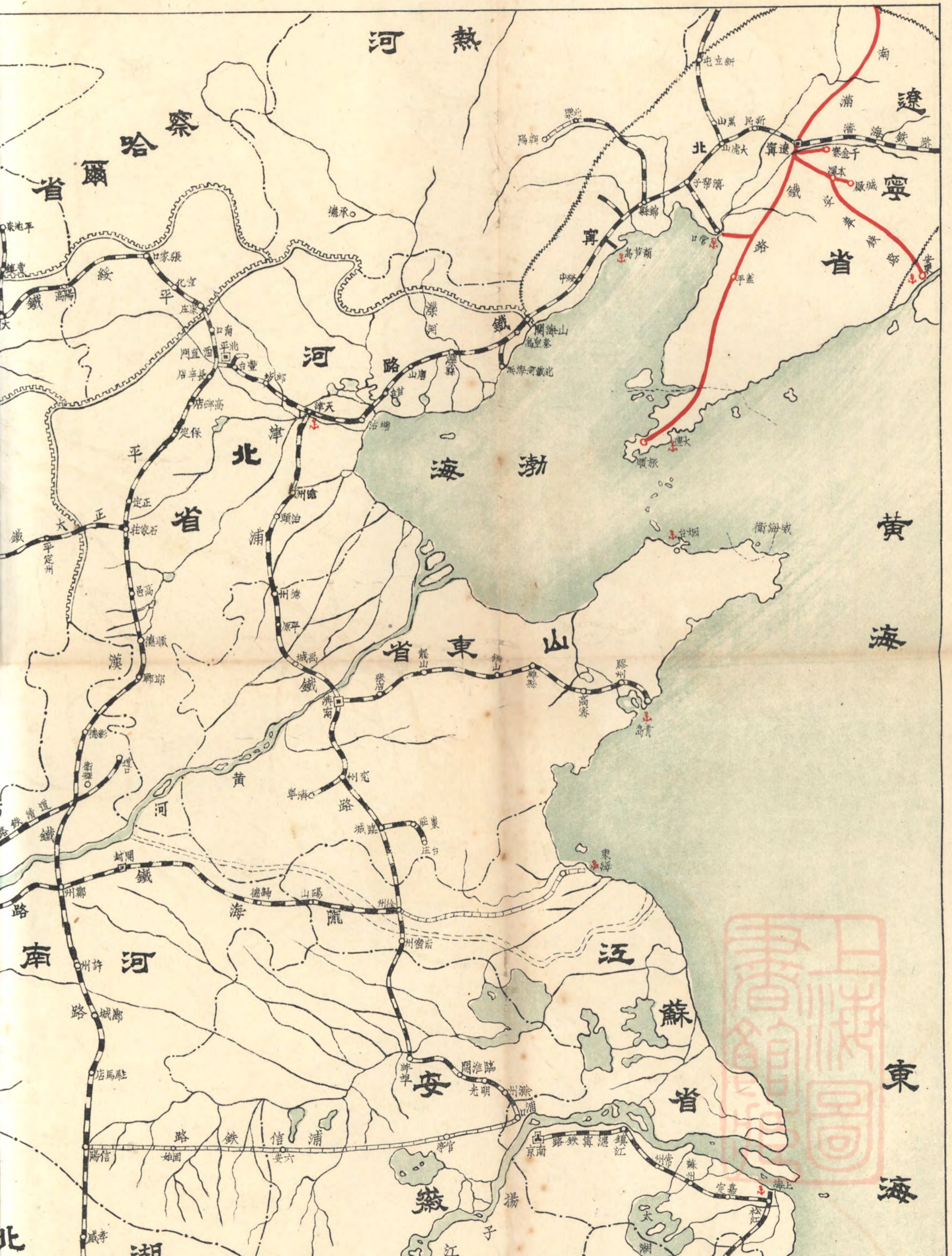
渤

海

海



綫路運聯路鐵有國



熱河

察哈爾省

遼寧省

河北

北平

山東省

黃海

河南

江蘇

安徽

省

東海

湖北

揚子江

太湖



察哈爾省

遼寧省

河

渤海

黃海

山東省

南河

五

蘇

安

省

東

湖

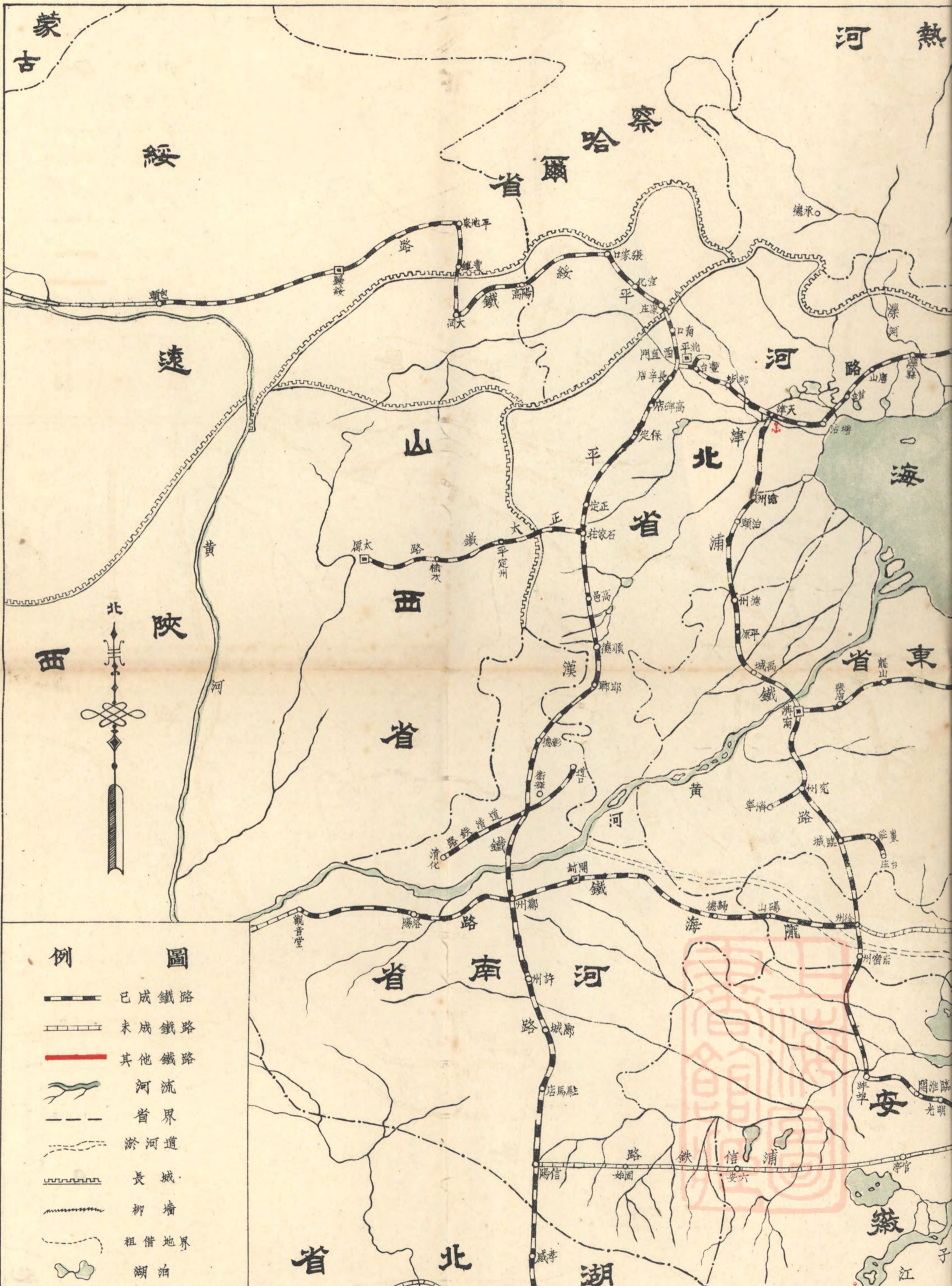
江

海

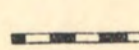
浙

省

圖綫路運聯路鐵



例圖

-  已成鐵路
-  未成鐵路
-  其他鐵路
-  河流
-  省界
-  淤河道
-  長城
-  柳牆
-  租借地界
-  湖泊

古

河

綏

察哈爾省

遠

山

北平省

河

海

西

陝


西

省

東



例圖

-  已成鐵路
-  未成鐵路
-  其他鐵路
-  河流
-  省界
-  淤河道
-  長城
-  柳牆
-  租借地界
-  湖泊
-  國都
-  省會
-  縣治
-  水路商埠

河南省

湖北省

安徽省

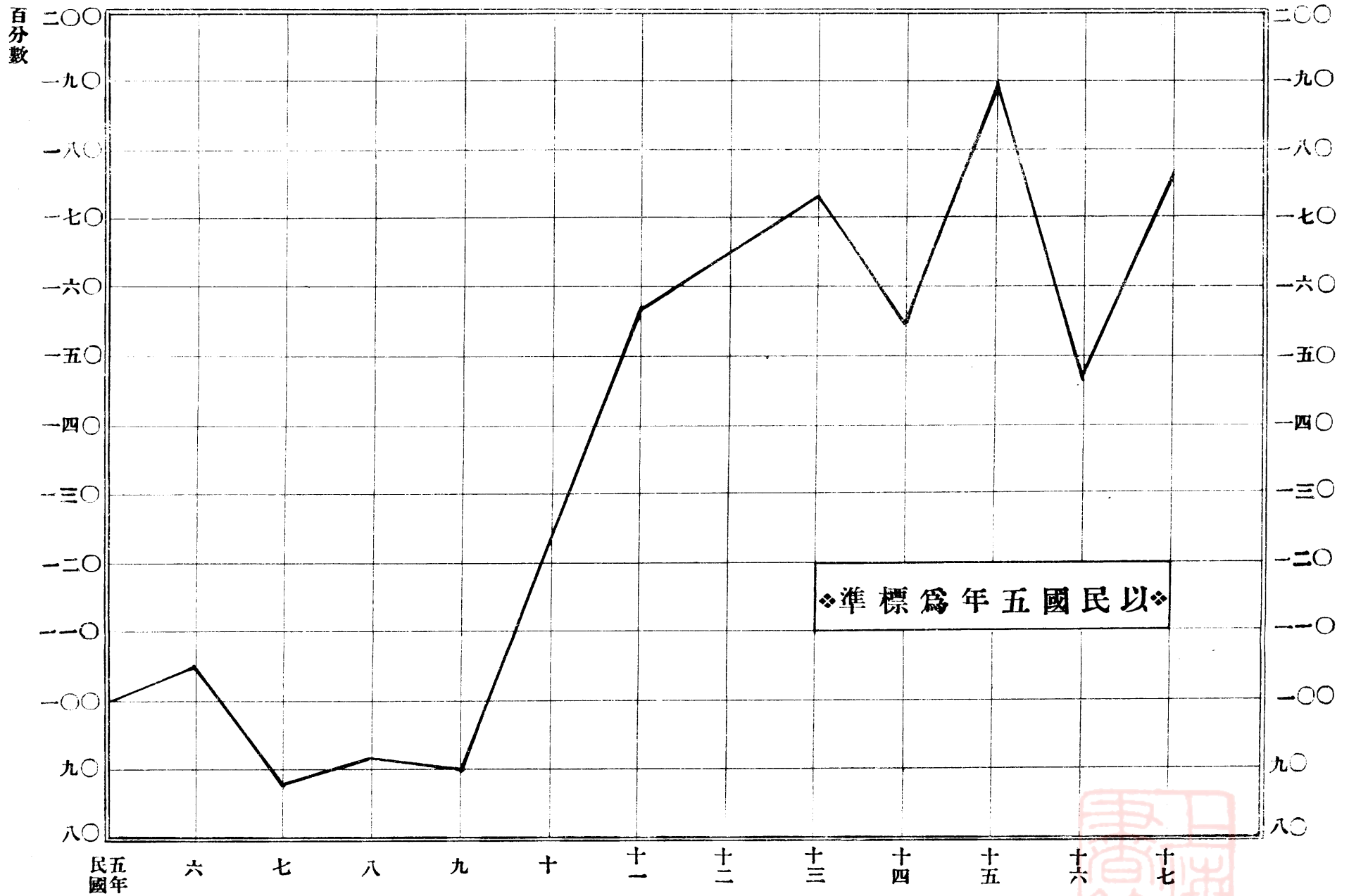
江西省

省

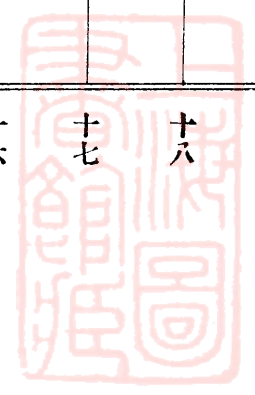
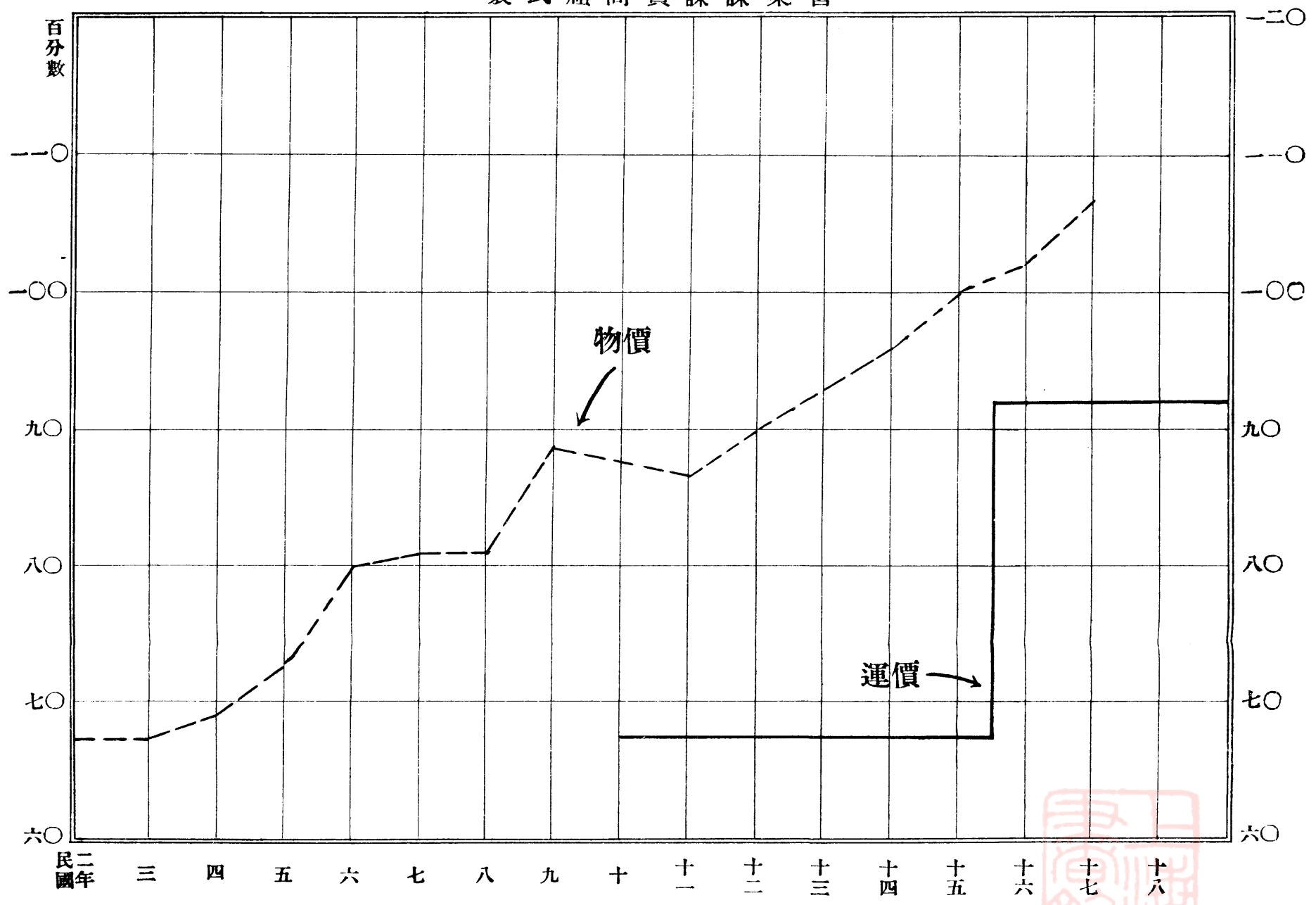


本路營業成本歷年比較圖

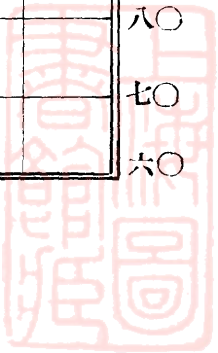
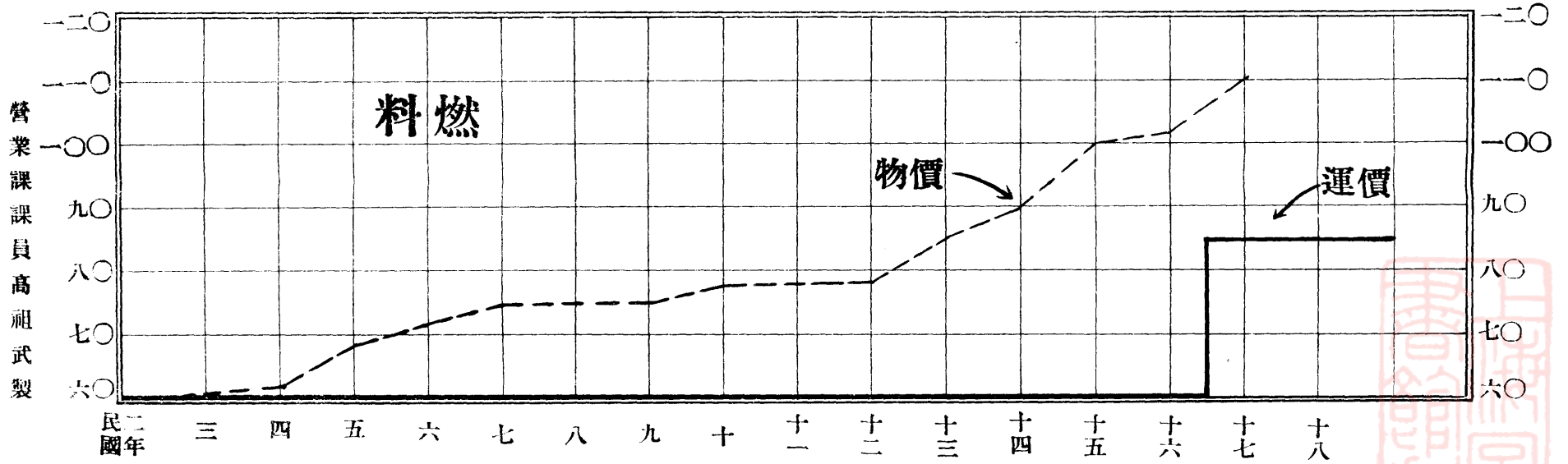
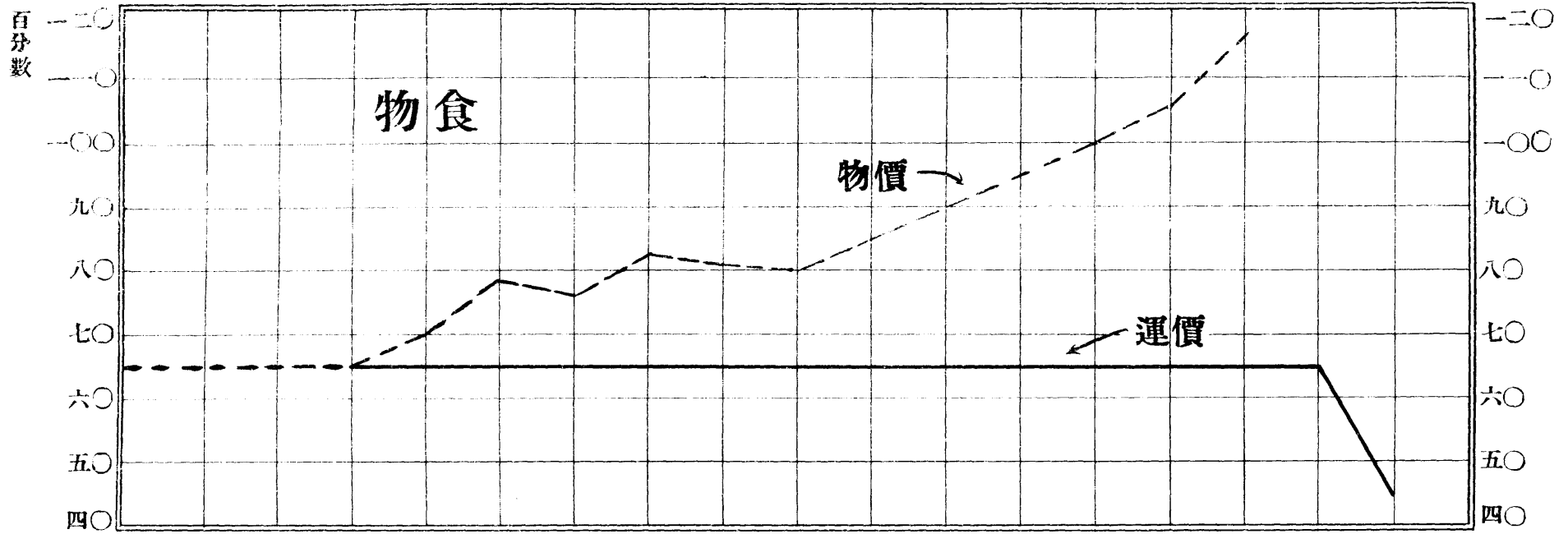
營業課員高祖武製



國民二十一年至二十八年
華北普通物價與本路運費比較圖
 營業課課員高祖武製

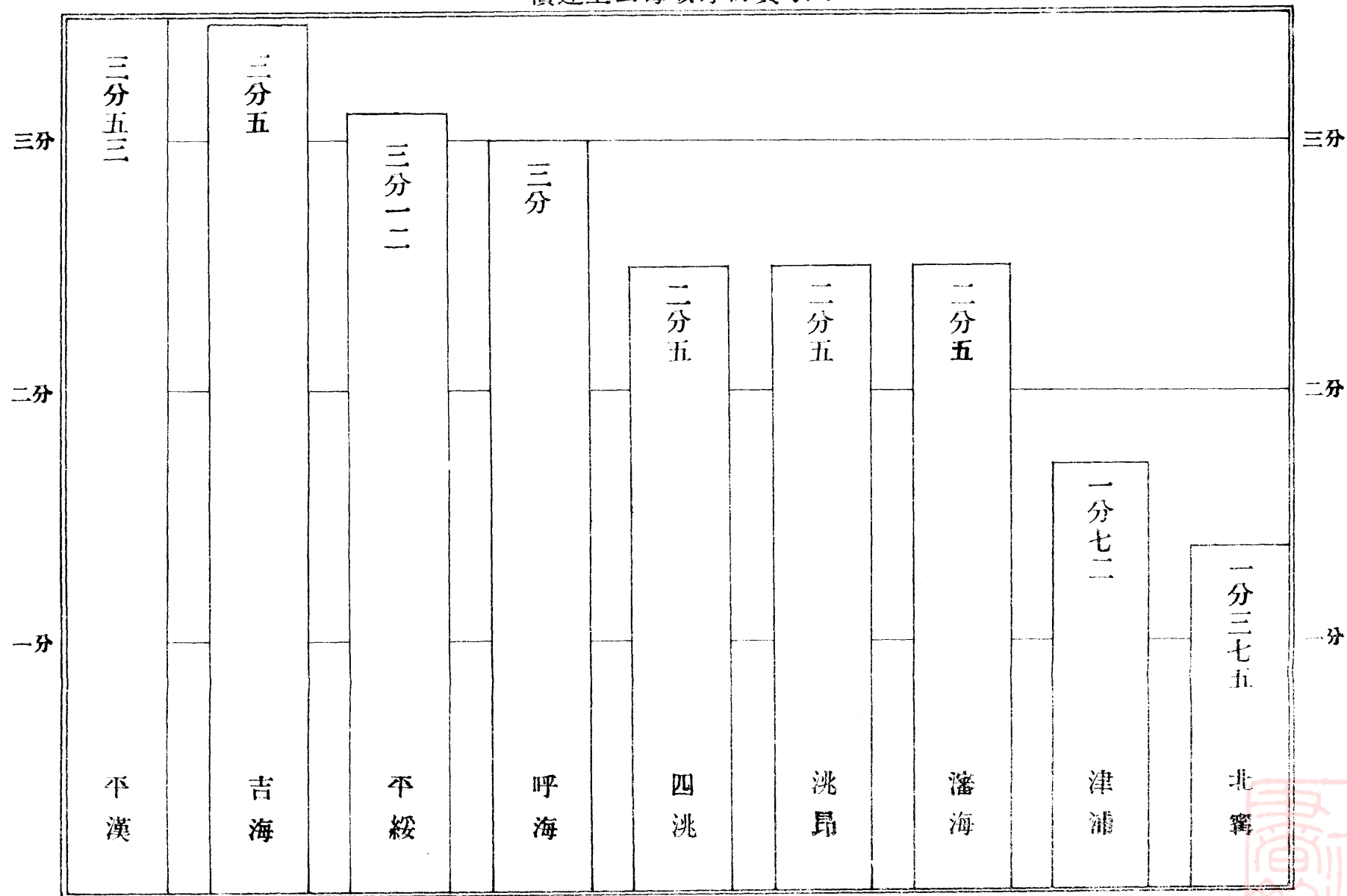


圖較比價運路本與價市料燃物食年歷北華

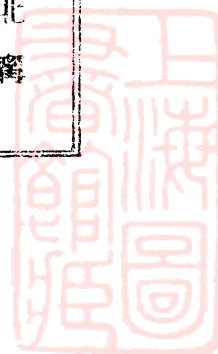


圖較比價運路各北華

價運里公每噸每物貨等六

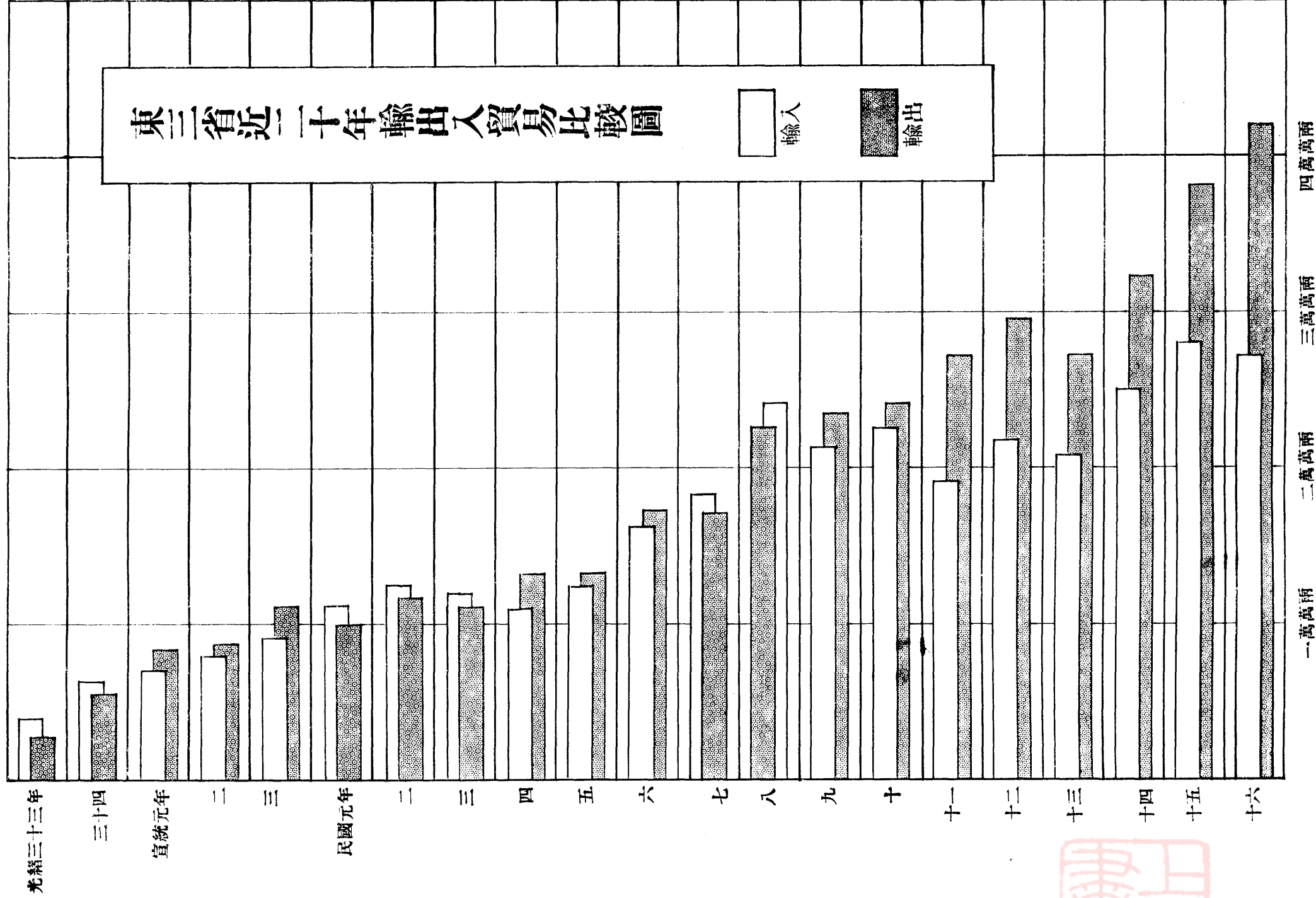


製武祖高員課課業營



東三省近二十年輸出入貿易比較圖

輸入
輸出



一萬兩 二萬兩 三萬兩 四萬兩



弁言



弁言

北甯鐵路，爲吾國國有路東北之幹線，歷史攸長，地位優越，路線所經，多屬華北商業要區，據此形勝，宜有長足之進展，然而通行垂四十年，沿線之商業，未見發達者，其故何歟，紀毅自來斯路，銳意經營，以爲欲事刷新，當謀改革，而改革之先，應以調查爲入手，爰積數月之研求，證歷年之經驗，考得商業之所以彫敝，路務之所以衰微，重大原因，約如下述，鐵路設備，本屬不完，而辦事人又多墨守成規，不能因時制宜，力求改進，非但無吸收貨運之能力，即固有運輸成績，亦復難以維持，坐視人之猛進，而自甘於落伍，此人謀之不臧者一，吾國承專制之餘，階級之見未能悉泯，官商隔閡自昔已然，故鐵路雖稱營業機關，而一切設施迄未能出以商業化之精神，博得人民之信仰，即鐵路自身亦從未於商困民瘼，一加注意，商民於鐵路遂苦無接近之機會，終至背道而馳，兩無所益，此官商之不能合作者二，內地交通，可資鐵路，而國際運輸，則必藉海港，蓋鐵路僅任輸送之功，海港乃具吞吐之勢，二者本相輔而行，不容或闕者也，北甯因無優良港口，爲土貨輸出之尾閭，致東省物產之出口者，恒須仰賴於他路，浸假而本路業務，亦幾爲人攫奪殆盡，此海港之亟宜建築者三，近年以來，戰亂相尋，國用日絀，節流既有所不能，開源又計無所出，徒恃捐稅，藉作補苴

，商人以擔負過重，無利可圖，不得已而停止販運，產地以貨不外運，因而滯銷，鐵路更因貨運短絀，而收入銳減，結果百貨均不流通，捐稅亦無從收取，同時外商則假其特殊地位，優越權力，進口洋貨，僅納子口半稅，便可通行無阻，出口土貨，則藉用三聯單巧爲影射，種種捐稅，徒苦吾民，坐使商業蕭條，日甚一日，再不亟圖補救，必至同歸於盡而後已，此捐稅之亟宜減免者四，綜以上之原因，證當前之現狀，欲使北甯盡量發展，從事競爭，非謀澈底改革不爲功，而澈底改革，當以路商合作爲基礎，欲求路商合作，自應以聯絡感情交換意見爲初步，此所以有商務會議之召集也，幸我商界，深表同情，各舉代表，遠來參與，會期雖僅五日，而舉凡取消雜稅，開闢海口，與夫整頓路政，改良設備諸大端，俱議有相當策劃，尤可慶者，爲商務協進會，同時蛻成，從此路商合作，一掃舊日隔閡之弊，以謀路務之孟晉，而爲商戰之後援，非特路商兩界之利，實亦國家之福也，抑更有進者，此次會議，集商界領袖專門學者於一堂，經慎重之集議，得良好之成功，開從前未有之局，張後日互助之本，使命至重，負荷維艱，吾知與會諸公，盡屬愛國憂時之士，必能本路商合作之義，而努力於決案之實行，不使本會僅爲曇花一現也，爰於本會議錄付印之初，略述數言，弁諸篇首，紀毅不敏，願與與會同人共勉焉，

中華民國十九年元旦遼陽高紀毅撰

題

名



題 名

來賓銜名

天津特別市市長崔廷獻

天津警備司令傅作義代表石華岩

社會局長魯蕩平代表劉毅侯

外交部駐平擋案辦事處處長祁大鵬

前交通部司長劉竹君

天津銀行公會會長卞白眉

天津交通銀行經理楊蔭蓀

北平銀行公會會長張菊農

北票煤礦公司經理袁滌菴



新聞記者之列席人員

民國日報 吳秋塵 (採訪部長) 姜希節 (外勤記者)

大公報 汪松年 (社會部主任) 何心冷 (副刊部主任)

庸報 趙泉 (採訪主任) 董鳳儀 (外勤記者)

商報 劉君宜 (外勤記者) 侯良生 (外勤記者)

益世報 王廷紳 (外勤記者)

泰晤士報 朱建業 (外勤記者)

新天津報 姚貫之 (外勤記者)

英文華北明星報 區齊爾 (Mr. J. Churchill)



代表一覽

營口源豐棧代表王漢忱

營口河南北信成公司代表魏榮九

營口河北同泰長總經理王耀先

營口德順福代表趙棟臣

興城商務委員會委員祖靜修

興城商務委員會委員趙連玉

田莊台天合慶絲坊執事商會常務委員張振卿

田莊台轉運公司代表常一陶

新立屯轉運公司代表李雨宸

新立屯轉運公司代表張聘之

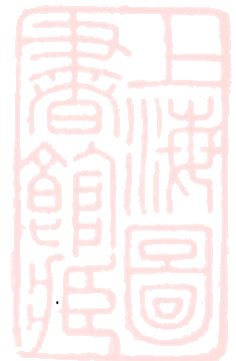
新立屯轉運公司代表李毓森

彰武縣新德昌錢糧業總經理谷顯林

彰武縣新德昌錢糧業經理張葆頤

昌黎縣商會代表田耕九

昌黎縣商會代表尤慶國



昌黎縣商會代表崔鳳棲

昌黎縣商會代表陳子厚

宛平縣第一區第二商人分會代表徐聘三

宛平縣第一區第二商人分會代表晋香圃

宛平縣第一區第二商人分會代表劉郁文

宛平縣第一區第二商人分會代表崔建權

宛平縣第一區第二商人分會代表宋錫三

盤山縣同興隆經理張華民

盤山縣天慶隆經理張善廷

山海關監督代表龔光宇

綏中縣商會代表張鳳閣

綏中縣商會代表趙佐忱

綏中縣商會代表成名遠

綏中縣商會代表孟益三

前衛運商代表龐羽豐

前所運商代表盧瑞忱



錦縣運商代表楊賀年

錦縣商會代表田靜軒

錦縣商會代表顧霽堂

錦縣商會代表徐純嘏

義縣商會代表裴秀峯

白旗堡運商代表高鳴軒

白旗堡商會代表劉瑞岐

大窪商會代表劉子雲

大窪商會代表張程九

通遼商會代表張秀卿

通遼商會代表王品階

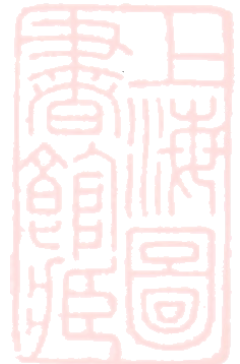
通遼商會代表李煥章

新民商會代表李會瀛

新民商會代表呂海峯

新民商會代表董怡山

新民商會代表楊惠亭



新民商會代表徐化民

新民商會代表張華南

瀋海路代表管際勳

瀋海路代表王德俊

吉海路局代表兼吉林商會代表張松齡

吉林商會代表王中孚

遼寧商會會長兼皇姑屯商會代表龐哲卿

皇姑屯商會代表王滋圃

皇姑屯商會代表馬錫九

溝幫子商會代表董鳴山

溝幫子商會代表王煥章

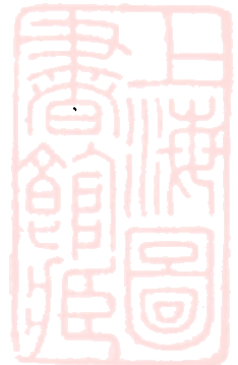
北票天德棧經理艾景芳

北票商會代表孟祝三

北票合記油坊代表賈樹滋

北票土城子糧棧代表艾蓬瀛

石莊商會代表杜澄宇



石莊井陘礦務局代表馬殿卿

石莊煤棧代表馬磨芹

石莊煤棧代表葛鑑堂

昌黎商會安山分會代表萬漢清

楊村商會代表張殿元

楊村商會會長劉幼山

外交部處長祁大鵬

北平總商會代表楊以儉

北平總商會代表冷家驥

北平總商會代表趙序臣

北平總商會代表劉耀亭

北平總商會代表欒受祉

山海關總商會代表呂炳南

山海關總商會代表王金

山海關總商會代表姜耀先

古冶商會代表劉榮錦



古冶商會代表羅翼亭

河頭商會代表張澤軒

河頭商會代表李子舟

秦皇島商會代表楊廷勳

蘆台商會代表范榮軒

蘆台商會代表周大卿

蘆台商會代表崔程九

開平豐灤商會會長孫墨琴

開平豐灤商會代表安正時

開平陶商同業公會代表田澤溥

開平陶商同業公會代表吳裕如

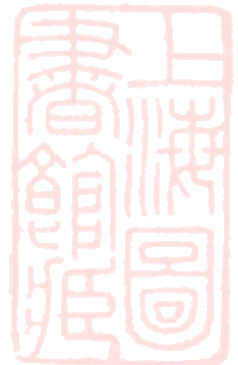
開平陶商同業公會代表楊廉溪

開平陶商同業公會代表秦幼泉

唐山商會代表孫筱川

唐山商會代表吳杞芳

唐山商會代表賈惠普



灤縣商會代表崔國樑

灤縣商會代表王樂山

廊坊商會代表郭清泉

廊坊商會代表楊葆晨

瀋陽車站商會代表李香圃

瀋陽車站商會代表魯權宜

瀋陽車站商會代表藺潤田

瀋陽車站商會代表苗春霖

山海關監督公署代表谷金聲

山海關監督公署代表韓則信

山海關監督公署代表常維松

山海關監督代表蘇 勛

山海關監督代表關慶崑

打虎山商會代表李榮九

遼寧財政廳代表劉德周

洮昂路局代表張玉潤



北平中北公司代表劉竹君

北平交通銀行代表張奏農

天津轉運公司代表王振旅

雷莊轉運公司代表陳子和

雷莊轉運公司代表鄭文鼎

洮南錢業代表任鏡宇

洮南糧業代表姚振先

天津總商會糧業代表張文軒

天津總商會轉運商代表王全福

天津總商會轉運商代表邊筱峰

天津總商會麪粉商代表楊西園

天津總商會國布商代表王翰臣

天津轉運商會代表楊子秋

天津轉運商會代表姜仲三

天津轉運商會代表林驛江

天津轉運商會代表杜樹亭



天津轉運商會代表劉瑞符

天津轉運商會代表孫東園

天津轉運商會代表任大隆

天津津海關監督代表臧澍昌

天津銀行公會代表楊德森

天津銀行代表下白眉

天津交通銀行代表李 銘

天津北票煤鑛公司代表袁滌庵

天津北票煤鑛公司代表陳國士

遼寧財政廳代表張裕運

四洮鐵路局代表譚耀宗

北平銀行公會代表王紹賢

津海關監督公署代表蘇寶恒

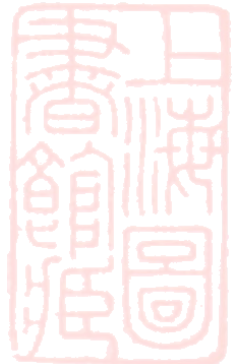
啟新洋灰公司代表汪仲裳

河北財政廳代表賈紹孟



名

題



本局出席人員

局	副局	總務處	總務處	總務處	總務處	車務處	車務處	車務處	車務處	工務處	工務處	機務處	機務處	會計處	會計處	駐藩辦事處	改進委員會
長	長	處長	副處長	副處長	副處長	處長	處長	處長	處長	處長	處長	處長	處長	處長	處長	處長	主任委員
高紀毅	勞勉	許文國	吳頌華	陳廷均	史梯理	劉恩承	李治	金濤	詹莫森	程孝剛	唐森	常計高	王奉瑞	譚耀宗			
					W. H. Steele		W. O. Leith		F. A. Jamieson		J. G. Thomson						



改進委員會委員	周金臺
總務處營業課課長	周賢頌
總務處編譯課課長	趙祖貽
總務處編譯課副課長	韋國鈐
總務處警務課課長	洪 聲
車務處文牘課課長	金士宣
車務處計核課課長	胡國鈞
車務處運輸課課長	金曉川
車務處運輸課副課長	劉鍾秀
會計處檢查課課長	葉如璋
總務處營業課課員	梁慶眞
總務處營業課課員	俞崇厚
車務處計核課股長	王徵倉
車務處運輸課股長	吳應綸
貨物稽查	儲仁義
貨物稽查	董金壽



貨物稽查

張世清

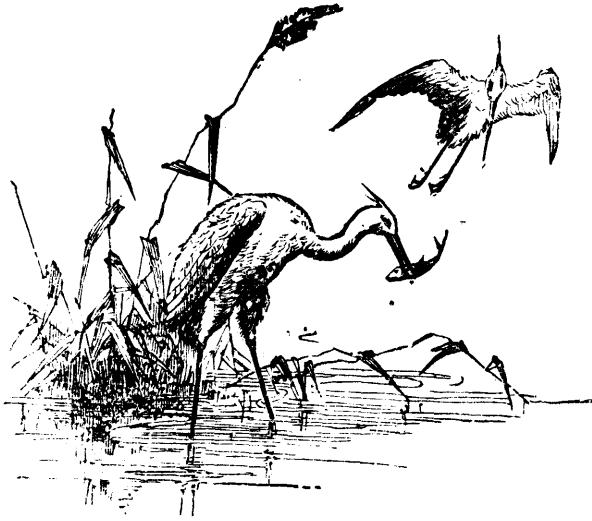
會計處檢查課股長

郭春第

會計處檢查課股長

胡家祺





公

續



公 牘

本局致各大站商會各關監督財政廳及北平天津銀行公會函第四三五九號

十八年十二月二日

逕啟者查鐵路貨商關係密切鐵路營業端賴商貨之運輸商貨買遷亦賴鐵路爲之轉運彼此允宜互相維繫共謀發展敝路對於商貨運輸向極重視舉凡有益商旅之處莫不積極改善以利買遷而益民生茲爲路商合作破除隔閡起見定於國曆十二月十五日在大津敝路總局召請敝路沿線各處商務代表共同討論凡各貨商希冀敝路改善或舉辦事件類如商貨之運輸情形車輛之分配辦法報運索車之手續車站存貨之設備各項宜如何計畫改良籌備設施其現行辦法利害如何均可儘量指示敝路自當斟酌採納積極改進又各該處大宗貨物之產銷狀況及捐稅機關之徵收方法亦望詳爲統計共同研究庶路商雙方交受其益務希貴

公署
局廳會

屆時遣派代表來津參加討論所有貴會代表經行敝路

當由敝局贈送往來車票到津食宿並由敝局妥爲招待尙希惠然肯來不吝指導爲荷再貴

公署
局廳會

代表

來津在敝路車站登車時請持貴

公署
局廳會

正式公函註明代表姓名人數逕赴車站接洽換取來津車票以

便乘車惟以確係來津參與敝路會議者爲限除分函外特此函達查照並希先期復示以便籌備招待

又敝路由通遼瀋陽一帶運糧價率現訂核減辦法定於本年十二月五日起施行除飭車務處分知各商號外茲先附送廣告即希查閱廣爲傳布俾衆周知此致

各大站商會

吉林省城總商會

海龍朝陽鎮商會

洮南總商會

昂昂溪總商會

龍江總商會

山海關監督

遼寧財政廳

河北財政廳

天津津海關監督

黑龍江財政廳

泗洮路局

洮南路局

洮昂路局



瀋海路局

吉海路局

吉林財政廳

北平銀行公會

營口 河南商會

本局致洮昂路局函第四三八二號 十二月三日

見第五十三期公報

逕啟者查鐵路貨商關係密切允宜互相維繫共謀發展敝路現為破除路商隔閡改進路務起見定於

本月十五日召集敝路全線各大站及洮南昂昂溪龍江等處商會代表來局共同討論運輸事項並請

貴路及洮昂路(洮洮用) 河北遼寧黑龍江吉林各財政廳天津山海關兩關監督均派代表與會所有

洮洮昂昂兩路(齊克用)各代表來津經行敝路往返均由敝路贈與頭等車票到津食宿並由敝局供

給以表歡迎業經函達查照在案(四洮洮昂用)此舉與東北各鐵路業務之振興有大關係似宜均予

協助以利進行所有參與敝路此項會議各代表經行貴路擬請准予免費乘車往返以示優待如承慨

允並希由貴局分別通知洮南昂昂溪龍江等處商會及吉林黑龍江財政廳及洮昂路局(洮洮用)以

便各該代表等逕與貴路段站接洽乘車至緞公誼並希見復為荷此致

本局訓令第三〇一九號 十八年十二月三日

令車務處



查本路局破除路商隔閡改進路務起見定於十二月十五日召集全線各地及洮南昂昂溪龍江等處商務代表及河北遼寧黑龍江各財政廳天津山海關兩關監督並四洮洮昂兩路局代表來局共同討論運輸事項所有各該商會及各該機關代表來津參與會議者經行本路往返乘車均予免費到津食宿並由本局供給以示優待除令知會計處庶務課遵照外合將本局致各處函稿鈔發仰即轉飭各站凡各商會或機關來津與會代表持有各該商會或機關正式公函赴站請換票乘車者查驗姓名人數相符應即按照人數換給由該站至津頭等單程車票以便該代表等乘車其票價應記入本局帳內此令

本局訓令第三〇一九號 十八年十二月三日

令會計處

查本路爲破除路商隔閡改進路務起見定於十二月十五日召集全線各地及洮南昂昂溪龍江等處代表及河北遼寧黑龍江各財政廳天津山海關兩關監督並四洮洮昂兩路局各代表來局共同討論運輸事項所有各該商會及各該機關代表來津參與會議者經行本路往返乘車均予免費到津食宿並由本局供給以示優待除令飭車務處轉飭各站凡各商會或機關來津與會代表持有各該商會或機關正式公函赴站請換車票乘車者查驗姓名人數相符即予按照人數換給由該站至津頭等單程車票以便該代表等乘車其票價應記入本局帳內除令知庶務課外合將本局致各處函稿鈔發仰即遵照此令

本局訓令第三〇一九號 十八年十二月三日

令庶務課

查本路爲破除路商隔閡改進路務起見定於十二月十五日召集全線各地及洮南昂昂溪龍江等處商務代表及河北遼寧黑龍江各財政廳天津山海關兩關監督並四洮洮昂兩路局各代表來局共同討論運輸事項所有各該商會及各該機關代表來津參與會議者經行本路往返乘車均予免費到津食宿並由本局供給以示優待除令知車務會計兩處遵照外合將本局致各處函稿抄發仰即遵照先期籌備食宿兩項俟各該代表等來津妥爲招待爲要此令

北平崇文門稅關

致奉錦山海關各監督公署函第四四〇九號 十八年十二月五日

天津津海關 河北遼寧省各財政廳

逕啓者查鐵路沿線所設稅關捐卡與鐵路運輸本有連帶關係必須鐵路之營業發展捐稅亦得以增收爲整頓運務起見奉鐵道部令飭查沿線捐稅情形自應遵照辦理相應函請貴署查明敝路沿線共

稅關

有該管稅關或稽查局卡若干處並將所在地點徵收稅率計算方法收稅手續連同稅則捐例一併

厘金局卡 統捐局卡

詳細開示俾資鑑實緝公誼此致

石門商會來電 十八年十二月七日

北甯路管理局局長鈞鑒貴路將開商業會議敝會運商於貴路關係重要擬舉代表出席如蒙認可

即遵令前往特此請求候復示石門商會虞叩

本局致石門商會電第一四六一號 十八年十二月九日

石家莊石門商會鑒虞電奉悉貴會擬派代表參與敝路商業會議極表歡迎至貴代表來津時請持貴會正式公函註明代表姓名人數逕赴前門車站接洽換取車票來津特此電復即希查照北甯路局佳

新民站衆商棧轉運公會來函十八年十二月九日

逕復者頃奉貴局函字第四三五九號內開希派代表來局討論運輸事宜等因可見貴局維持民生體恤商艱不勝歡迎欽佩之至當即公推本會董君怡山劉君祝三張君化南及徐君化民四人前往參與會議恭聆偉畫即祈速賜車票四張以利行程惟新民運輸情形籌備計畫本站耿站長均有心得可否懇祈貴局飭令該站長協同前往藉可證明一切俾於此次會議不無小補路商雙方各得其利所請之處是否有當示知是幸此上

本局致新民站衆商棧轉運公會電十八年十二月十日

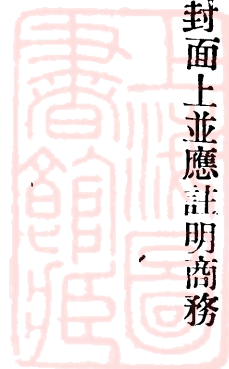
新民站轉衆商棧轉運公會函悉貴代表乘車請貴會備函開具代表人數姓名持往新民站換取車票至該站站長不必隨來特復北甯路局灰

本局致各大站站長電十八年十二月十日

本路各大站站長本路現定於本月十五日召集各處商會代表來局討論運輸事宜所有本路沿線各站大宗貨物運輸產銷情形亟應先爲調查以資參考仰將該站（甲）輸出大宗貨物（一）出產地點

(一)連銷何處(二)每年運額(四)現在市價(乙)輸入大宗貨物(一)何處運來(二)每年運額(三)現在市價各項迅為調查限於電到三日內呈報到處以便彙編萬勿稽遲為要封面上並應註明商務會議字樣以免延誤車務處蒸

劉竹君 先生
祁大鵬 先生
楊經理
李發行主任
本局致 公函第四四六五號 十八年十二月十日



逕啟者查鐵路貨商關係密切鐵路營業端賴商貨之運輸商貨買遷亦賴鐵路為之轉運允宜互相維繫共謀發展敝路為破除路商隔閡起見定於本月十五日起招集敝路沿線各大站商會代表及洮南昂昂溪龍江等處商會代表在天津敝路總局討論運輸事宜所有河北遼寧吉林黑龍江各財政廳及津海關監督公署錦榆山海關監督公署四洮洮昂等路局北平天津銀行公會亦均請派代表參與會議藉以公開討論積極改良庶路商雙方共謀發展素仰

執事 路學先進學識湛深 學識湛深經驗宏富 如蒙贊助裨益於路商者實非淺鮮務請屆時蒞會指教一切曷勝榮幸之至

此布達并盼示復此致

本局訓令第三一七〇號 十八年十二月十日

車務處
令會計處
庶務課

查本路定於本月十五日召集各處商會代表及有關係各機關代表來局會議所有 贈與車票辦法 招待辦法 業於第四三二號令飭遵照在案茲復函請吉林財政廳吉海瀋海兩路局吉林海龍朝陽各商會北平天

津銀行公會及本路沿線各大站轉運商會石家莊商會均派代表與會又劉竹君祁大鵬兩君亦經函

請到會指導除飭車務處遵照前令一律辦理外仰即遵照此令
仰即遵照前令一律辦理其劉竹君祁大鵬兩君來津車票並應飭由前車站先期與劉祁兩君接洽贈送此令
仰即遵照前令一律妥為招待為要此令

本局訓令第三二一七號 十二月十二日

令 總稽核
各處 出席人員(銜名見前)

查鐵路貨商關係密切鐵路營業端賴商貨之運輸商貨買遷亦賴鐵路為之轉運允宜互相維繫共謀發展本路為路商合作破除隔閡起見定於本月十五日起招集本路各大站商會及轉運商會代表在本局開會討論運輸事宜其有關係各機關亦經函請遣派代表參與會議各在案此項會議與本路營業之增進及沿線商業之發展均有極大關係所有本局有關係各處課重要人員屆時應一律出席討論以資周密除分令外仰該員屆時出席該項會議妥慎參議為要此令

致 天津各報館 第四四七九號 十二月十二日
國聞通訊社

逕啟者查鐵路貨商關係密切鐵路營業端賴商貨之運輸商貨買遷亦賴鐵路為之轉運允宜互相維繫共謀發展敝路為破除路商隔閡起見定於本月十五日起招集敝路沿線各大站商會代表轉運商會代表及洮南昂昂溪龍江等處商會代表在天津敝路總局討論運輸事宜所有河北遼寧吉林黑龍江各財政廳及津海關監督公署錦榆山海關監督公署四洮洮昂瀋海等路局北平天津銀行公會亦均請派代表參與會議藉以公開討論積極改良庶路商雙方共謀發展素仰貴報為輿論之中堅社會

之指南務希賜予提倡廣為宣傳屆時並請遣派代表蒞會指導是為至幸此致

本局委令第二六五號 十二月十四日

令黃東黎等

查本路自本月十六日起召集各處商會代表及有關係各機關代表舉行商務會議業經分別函知在案茲派黃東黎邱之藩孫澄李恩銘梁士清寧樹藩鄭桂山為商務會議秘書並着黃東黎辦理公告事宜孫澄邱之藩寧樹藩鄭桂山李恩銘辦理會場速記事宜除分令外仰即遵照此令

本局致 崔市長 傅司令 魯局長 會局長 第四五〇四號 十八年十二月十四日

逕啟者查鐵路貨商關係密切鐵路營業端賴商貨之運輸商貨買遷亦賴鐵路為之轉運允宜互相維繫共謀發展敝路茲為路商合作破除隔閡起見招集敝路沿線各大站商會轉運商會及洮南昂昂溪龍江等處商會代表在天津敝路總局開會討論運輸事宜所有河北遼寧吉林黑龍江各財政廳及津海關監督公署錦榆山海關監督公署四洮洮昂瀋海等路局北平天津銀行公會亦均請派代表參與會議藉以公開討論積極改良庶路商雙方共謀發展素仰 市貴司令 費局長 關懷路務愛護商業如蒙贊助裨益於路商者當非淺鮮茲定於本月十六日午後准二時舉行開會典禮敬請蒞會 致訓指導一切 不勝榮幸之至專此布達並希示復此 致上

本局致天津警備司令部 函第四五三一號 十八年十二月十六日

逕啟者查做路爲謀路商合作破除隔閡起見召集做路沿線各地商會代表及有關係各機關代表舉行商務會議以期路商雙方共謀發展茲已定於本月十六日起至二十日止每日下午二時至五時在做路總局開會現值本埠戒嚴期內按照戒嚴條例集會結社須經貴司令部核准所有做路舉行商務會議自應一律辦理相應函達查照即請准予開會至緝公誼此致

洮昂鐵路工程局來函 十八年十二月十七日

逕覆者准貴局第四三八二號公函爲十二月十五日招集各處商會代表討論運輸事宜此項會議代表經由做路請准予免費乘車並希見覆等因准此查准函各節可以照辦除分別轉函並飭站照辦外相應函復即希查照爲荷此致

呈報舉行政務會議請鑒核備案文 第七七八號 十二月十六日
呈報舉行政務會議請鑒核備案文 第七七八號 十二月十六日

爲呈報職路招集沿線各站商會代表舉行商務會議仰祈鑒核備案事竊查鐵路貨商關係密切鐵路營業端賴商貨之運輸商貨貿遷亦賴鐵路爲之轉運允宜互相維繫共謀發展職路爲謀路商合作及免除隔閡起見定於本月十五日起召集職路沿線各大站商會轉運商會代表及洮南昂昂溪龍江等處商會代表在職局舉行商務會議討論運輸事宜所有河北遼寧吉林黑龍江各財政廳及津海關監督公署錦榆山海關監督公署四洮洮昂瀋海等路局北平天津銀行公會亦均請派代表參與會議藉以公開討論積極改良庶路商雙方均有發展所有此次會議各處代表來局往返車費及到津食宿均由職路供給以示優待除呈報鐵道部並俟會議完畢再將會議情形呈報外理合先將舉行商務會議各

各緣由呈請鑒核備案謹呈

唐山陶商同業公會來函十八年十二月十四日

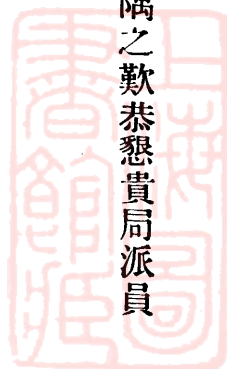
逕啟者頃聞貴局開運輸討論大會北甯路線各商均有通知惟敝會獨有向隅之歎恭懇貴局派員招待敝會員得陪末座不勝感德之至此上

本局致唐山陶商同業公會十八年十二月十八日

唐山陶商同業公會鑒函悉請派代表一位由貴會備具正式公函註明代表姓名持赴唐山站換取來津車票以便乘車特復北甯路局咸

北平稅務監督公署來函第三一四號 十二月十七日

逕復老接准 貴局來函內開查鐵路沿線所設稅關捐卡與鐵路運輸本有連帶關係必須鐵路之營業發展庶捐稅亦得以增收爲整頓運務起見奉鐵道部令飭查沿線捐稅情形自應遵照辦理相應函請 貴署查明敝路沿線共有該管稅關或稽查局卡若干處並將所在地點征收率計算方法收稅手續連同稅則捐例一併詳細開示俾資借鏡實緝公誼等因准此查敝署所轄分局與鐵路稍有關係者祇 貴路北平起點正陽門稅局一處該局所征係落地銷場稅與鐵路運輸亦屬無關至征收稅率向本則例辦理例所未載者華商按百分抽三分七厘四洋商按估價百分抽三至計算方法與收稅手續計算方法有按量按件之殊與估價之別收稅手續貨物到時即行查驗核稅然後起票收款放行並無碍於路運至永定門東便門通縣等各局均係憑門設稅局雖距路甚近實與路無涉准函前因相應函



公
復即希 查照爲荷此致

致遼寧財政廳函第四五八二號 十二月二十三日

逕啟者敝路商務會議承派代表遠道蒞臨無任榮幸此次會議百餘商會代表齊集一堂各本所懷發抒讜論將來會議結果關係華北商務當非淺鮮現連日開會討論全場精神漸趨一致所有提案無非振興路務救濟民生賞廳長蓋壽夙裕胞與爲懷諒荷極端贊助除議決各案應俟閉會後彙刊公布並將核減運費改良運輸諸端先就敝局權力所及趕速實施外捐稅問題尤爲全體代表意志所在良亦路務商業隆替所關迭經開會分組審查報告大會並經將審查原案全體表決囑由敝局分函各主管機關代爲呼籲一面由各機關到會代表據情呈報長官查核茲將審查報告附送台察其中關係貴廳方面計一項如下「遼寧省境土產貨物已將出產銷場兩稅併征在出省時請免收出省稅」此項建議係以遼省物產豐饒勢須外銷出產稅值百抽三銷場稅值百抽四近既已由貴廳規定併征自無疑義但出省稅一項性質與銷場稅相等如再加收跡近重征且產銷兩稅合計值百抽七已不爲鮮再加出省稅四成共爲值百抽十一似嫌過重使商民託庇外國鐵路運輸以求避免既無異爲叢驅爵且亦違返獎勵輸出貿易之原則於稅收亦不無虧損爲民生計爲國權計爲稅收計均有非宜故敢合詞籲請查所陳述與敝路貨運業務顯有連帶關係敝路爲國有營業負有貿遷責任東北方面既有外國鐵路競爭營業自賴地方官署匡助維持而輸出便利產額自豐於貴省稅收當亦可厲增於減既據決議陳請到局除分函外相應函達即祈查核見復爲荷此致

致崇文門稅關監督公署函第四五八三 第十二月二十三日

逕啟者敝路爲謀振興路務救濟民生起見召集商務會議遼寧吉林河北熱河數省區沿線百餘商會代表齊集一堂發抒讜論關係華北商務前途當非淺鮮貴監督盡籌夙裕胞與爲懷於路於商諒多愛護除議決各案應俟閉會後彙刊公布並將核減運費改良運輸諸端先就敝局權力所及趕速實施外捐稅問題尤爲全體代表意志所在實亦路務商業隆替所關迭經開會分組審查報告大會并經將審查原案全體表決請由敝局分函各主管機關代爲呼籲一面由各機關到會代表據情陳報長官查核茲將審查報告附送台察其中關係貴關一項據稱貴關收稅伊始原爲前清皇宮費用政體改革原應取消政府南遷更難存在只以收稅用途既經指定在政府未將全國稅務整理以前自未敢率請豁免惟貴關向例洋商值百抽三華商外加一成計爲值百抽四洋商憑值價單即可核定稅額華商憑貨估值漫無標準雖有海關稅單呈驗亦不得爲估價根據且北平工廠聯合會呈奉財政部令加一稅額並無部案擬請取消華商加一稅額以恤商艱並准華商與洋商一律公平估價以昭公允等情查所稱述似尙屬實且與敝路運輸業務確有連帶關係既據議決陳請到局相應據情函達即希查核見復爲荷此致

致河北財政廳函第四五八四號 十二月二十三日

逕啟者敝路爲謀振興路務救濟民生召集商務會議遼寧吉林河北熱河數省區沿線百餘商會代表齊集一堂發抒讜論關係華北商業前途良非淺鮮貴廳長盡籌夙裕胞與爲懷於路於商諒多愛護除

議決各案應俟閉會後彙刊公布並將核減運費改良運輸諸端先就敝局權力所及趕速實施外捐稅問題尤爲全體代表意志所在實亦路務商業隆替所關迭經開會分組審查報告大會並經將審查原案全體表決請由敝局分函各主管機關代爲呼籲一面由各機關到會代表據情陳報長官查核茲將審查報告附送台察其中關係貴廳方面計有統捐一項據稱此項統捐由貴廳設局在關內段沿線征收設置伊始原訂爲值百抽捐二、五新開辦時只收一、二五且未能一律開征嗣於王承斌長直時實收二、五褚玉璞督直時加收二、五共爲值百抽五近自商前主席任內按原捐額加收十分之三合計現行捐額實爲值百抽捐六、五本省民生久困商業彫敝既覺力有不勝此種任意苛征革命後已不應存在更爲加重不惟民不堪命實亦違返先總理提倡民生之遺教背棄黨國剷除苛捐雜稅之主旨但在國家地方各稅則未經中央頒定以前地方費用自當顧及故擬求仍按原定二、五稅率征收餘均蠲免庶於省政商情兩無妨害等情除分函外既據表決陳請到局相應專函佈達即希查核見復爲荷此致

致山海關監督公署函第四五八五號 十二月二十三日

逕啟者敝路商務會議承派代表遠道蒞臨無任榮幸此次會議百餘商會代表齊集一堂發抒讜論所有提案多關國利民生公開討論矢周矢慎務崇實際不尙空談將來會議結果關係華北商務當非淺鮮連日開會全場精神漸趨一致良堪榮幸貴代表谷科長宣示德意知於振興路務救濟民生諸問題貴監督蓋籌素裕力賜贊襄全場恣聽同深感奮挾纘知溫奚待被體除議決各案應俟閉會後彙刊公

布並將核減運費改良運輸諸端先就可能範圍趕速施行外捐稅問題尤爲全體代表意志所在良亦路連商業隆替所關迭經開會分組審查報告大會並經將審查原案全體表決囑由敝局分函各主管機關代爲呼籲一面由各征收機關到會代表據情呈報長官查核茲將審查報告附送台察其中關係貴關方面計有二項（一）常關所收二成軍事附捐原爲協濟餉糈而設現中俄戰事卽將結束兵燹之後民生困苦深冀擴充輸出貿易並爲杜絕外國鐵路吸收貨運起見全體議決籲請豁免藉興路運而增國課（二）營口通遼間營口瀋陽間直達貨物應納關稅由關署路局協商救濟辦法務祈簡便查所建議悉爲救濟民生挽回利權起見第一項雖似有碍難然東北軍政當局痼疾在抱胞與爲懷如貴署代爲陳請諒荷採納至第二項原有舊案擬即賡續磋商辦理務冀關路商民同獲實益除分函外相應奉達即祈查核見復爲荷此致

遼寧瀋陽車站棧商同業公會來函第二十三號

敬詳者本日第三日會議蒙局憲體念商艱無微不至實空前未有最大之盛典併蒙貴課長按件宣佈爽快敏捷欽佩無極第如所宣佈運貨裝車等次暨或偶有微末多裝僅令補價決不處罰如糧石減價不以距離計按照他路競爭計每噸以現洋八元爲起運標本此真兼籌並顧成竹在懷查遼寧瀋陽皇姑屯兩站爲鐵路之中心東接瀋海南靠日站所來之糧不次打通支線局憲處長課長如是體恤少有人心者誰不愛國不出一月大宗糧石定可立見至於南滿路所運之雜貨每百觔每英里運價若干一俟閉會代表等返回遼寧必有最詳細之報告至時南滿路與北寧路運價兩相比較孰高孰低應增應

減惟貴課長之是裁敝等感激之餘此後竭力代爲考查倘不見嫌貢獻頗多情急事迫相應先行函請鑒核謹函致

營口總商會來函

逕復者昨准大函關於鐵路運輸改善事項定於本月十五日在天津總局召請沿線各處商務代表會議各商貨運輸車輛分配索車手續存貨設備宜如何改良籌備設施其現行辦法利害如何均可儘量指示斟酌採納極積改進又該處大宗貨物之產銷狀況及捐稅機關之徵收方法詳爲統計共同研究庶路商雙方交受其益務希屆時遣派代表來津參加討論所有代表經行路線贈送來往車票到津食宿妥爲招待尙希惠然肯來不吝指導爲荷等因敝處爲東北出入口岸交通樞紐關於鐵路運輸捐稅徵收關係重要當經派定代表三人正擬首途聞天忽降雪道路梗塞而又開會多日未便前往茲擬具建議書相應函送 查照以便參考此致

附建議書一份錄在提案後

棗莊中華捷運公司來電

北甯鐵路商務會議代表公鑒吾國鐵路其弊日深雖間謀改良非虎頭蛇尾即徒託空言盛會方開諸君坐而言之畢會之後務須起而行之庶無負高局長之熱忱俾全國各路效而行之路商合作貨暢其流富國利民胥爲諸公是賴肅電馳賀無任企盼並頌議祺 棗莊中華捷運分公司經理趙家元叩



呈一件呈報舉行商務會議祈鑒核備案由

呈悉應准備案仰即知照此令

山海關監督公署來函山字第九十六號 十九年一月二日

逕復者准函內開此次招集商務會議關於捐稅問題迭經開會分組審查報告大會并將審查原案全體表決囑由敝局分函各主管機關代爲呼籲一面由各徵收機關到會代表據情呈報長官查核茲將審查報告附送台察其中關係貴關方面計有二項（一）常關所收二成軍事附捐原爲協濟餉精而設現中俄戰事即將結束兵燹之後民生困苦深冀擴充輸出貿易并爲杜絕外國鐵路吸收貨運起見全體議決籲請豁免藉興路運而增國課（二）營口通遼間營口瀋陽間直達貨物應納關稅由關署路局協商救濟辦法務期簡便查所建議悉爲救濟民生挽回利權起見第一項雖似有碍難然東北軍政當局痼疾在抱胞與爲懷如貴署代爲陳請諒荷采納至第二項原有舊案擬即賡續磋商辦理務冀關路商民同獲實益除分函外相應奉達即希查核見復等因准此查原議籲請豁免關附加二成善後經費一項係爲振興路務維持商業起見敝監督深表贊同已呈請東北政務委員會核示在案除俟奉令再行函達外相應照抄呈稿函請查照此致

附抄呈稿一件

山海關監督公署抄呈

呈爲北寧路局商務會議籲請豁免常關附加二成善後經費以恤商艱一案可否照准仰祈鑒核示遵事竊職署前准北寧路局函以該路商貨運輸日見蕭條鐵路營業深受影響定於十二月十五日在津招集沿線各商團暨各徵收機關會議改良運輸維持商務辦法請派代表屆期參加會議等因當派職署科長谷金聲偕同鐵路沿線各常關局長韓則信等前往列席去後茲准北寧路局函稱此次會議各案經分組審查全體表決其中關係山海關方面計有二項云云同獲實益等因並據谷金聲等回署面稱此次路局會議關於國稅方面計有山海津海崇文門三關省稅方面計有遼寧河北兩財政廳開會伊始高局長紀毅當衆宣佈鈞座恤商愛民無微不至之意并云沿路稅捐如有應行減輕之處鈞座俯順輿情當能轉飭東北各徵收機關首先實行以資倡導全場肅聽歡聲雷動查北寧鐵路年來貨運稀少其情形雖甚複雜而稅捐繁重實爲主要原因職關附徵二成善後經費一項係於民國十五年九月奉令施行原屬臨時性質嗣因戰事頻仍迄未取消此次路局招集會議既經高局長宣佈鈞座德意並據到會商民籲懇豁免似應俯如所請將該項善後經費准予停徵以維路務而恤商艱至該項附費停徵後公帑收入雖略減少而商貨懋遷路運稅收自必逐漸暢旺寓增於減實多裨益惟職關所轄沿邊沿海各局對於附加二成善後經費向均一律徵收此案如蒙核准擬請悉予豁免以昭劃一而免向隅除關於營繕營通直達貨物納稅辦法另案呈請外所有北寧路局商務會議籲請豁免附加二成善後經費各緣由是否有當理合照錄商務會議審查大綱具文呈請鑒核示遵謹呈

逕啓者查前准貴局函以招集商務會議囑派代表等因當派本署科長谷金聲等赴津出席參加會議嗣據該科長等將會議減稅報告到署查原議暫行減輕營藩營通往來直達貨物關稅辦法係爲維持路務振興商業起見敝監督深表贊同已呈請東北政務委員會核示在案除俟奉令再行函達外相應照抄呈稿函請查照此致

本局致山海關監督公署函第六九號 十九年一月十三日

逕啟者接准公函以本路商務會議籲請豁免常關附加二成善後經費一項貴監督深表贊同已呈請東北政務委員會核示照抄呈稿請查照等因貴監督俯順衆議體恤商情無任欽感如何批示仍希函知相應復謝即希查照爲荷此致

本局致山海關監督公署函第七〇號 十九年一月十三日

逕啓者接准公函以本路商務會議關於減輕營藩營通直達貨物關稅一事貴監督深表贊同已呈請東北政務委員會核示照抄呈稿請查照等因貴監督察度情勢審核精詳既可俯順輿情亦足挽回權利無任欽佩相應復謝即希查照爲荷此致

遼寧財政廳來函第六號 十九年一月十四日

逕復者准貴局函爲整頓路務招集商會代表會議據稱遼寧省境土產貨物已將出產銷場兩稅并徵在出省時請免收出省稅一案表決請廳減免等因准此查遼寧省自實行產銷稅以來稅不重徵商民稱便非但並無出省稅之名且無此項事實該商會代表等所謂出省稅者諒係納稅手續不甚明瞭於

出產稅有所誤會准函前因相應函復貴局請煩查照并轉各商會知照爲荷此致

中華鐵路商務協進總會來函一月十五日

逕啟者本會於十八年十二月二十一日在津由各官商機關團體代表一百四十五人依法組織成立經即議決設總會於北平總商會內辦公並經擬具章程報由天津特別市政府天津警備司令部北平特別市政府復准備案業已啓用關防開始辦公特檢送章程名冊及組織概要辦事細則各一份即請察存并盼不吝金玉時錫南針俾資柯則爲禱專此順頌公綏

山海關監督公署來函山字第四號 十九年一月十七日

逕啟者案查前准貴局函以改良運輸減輕捐稅邀請各商團暨各徵收機關派遣代表赴津會議等因當經本署派科長谷金聲等赴津出席參加會議嗣據該科長等報稱到會商民籲請對於經過貨物徵驗手續酌賜簡便凡由鐵路代運包件貨物因無客商押送間有不克隨時報稅請酌展限處罰等情查該商等所請各節係爲維持路務便利商運起見自應量予變通除令各局嗣後對於商運貨物應在起卸地點切實查驗徵稅凡經過各站除榆溝錦義四局因有收稅關係應酌量驗徵外其餘各站無須查驗蓋戳俾利商運至包件貨物既無客商押運准於七日內報稅免罰以示體恤等因印發外相應函達查照此致

本局致鐵路商務協進會函第一三八號 一月二十一日

逕啟者前此本局招集商務會議邀請各商團暨各徵收機關派遣代表赴津參加當蒙山海關監督公

署派科長谷金聲等赴津出席到會商民籲請對於經過貨物徵驗手續酌賜簡便凡由鐵路代運包件貨物因無客商押運間有不克隨時報稅請酌展期限處罰等情茲准山海關監督公署山字第四號公函內開查該商等所請各節係爲維持路務便利商運起見自應量予變通除令各局嗣後對於商運貨物應在起卸地點切實查驗徵稅凡經過各站除榆溝錦義四局因有收稅關係應酌量驗徵外其餘各站無須查驗蓋戳俾利商運至包件貨物既無客商押運准於七日內報稅免罰以示體恤函達查照等因准此查以上變通辦法似已較爲便利貴會如認爲滿意即希函復過局以便通告爲荷此致

山海關監督公署來函山字第六號 十九年一月二十四日

逕啟者查營藩營通往來直達貨物減輕關稅一事前經敝署酌擬暫行收稅辦法呈請東北政務委員會核示並函達貴局查照在案茲奉指令內開呈悉營藩營通往來直達貨物關稅暨據稱北甯路局商務會議商民籲請分別減輕應准如擬核減按照所擬收稅辦法暫行試辦藉挽利權俟半年後查酌情形再行酌核辦理以重國課仰即遵照此令等因奉此查常關收稅辦法向由客商自投或由轉運商代報此次所定減稅辦法與關章相差甚鉅如由客商自投或轉運商代報易滋流弊茲擬由路局查照備紙隨時出具執照交由商人或轉運商赴局納稅現經敝署擬訂兩聯單式隨時附送除呈報暨分行外相應函請查照轉飭營藩通遼各站遵照辦理並希見復爲荷此致

山海關監督公署抄呈稿

呈爲酌擬營藩營通往來直達貨物暫行收稅辦法仰祈鑒核示遵事竊查北甯路局商務會議籲請豁

免常關附徵二成善後經費一事業經另文呈請在案關於營口瀋陽及營口通遼往來直達貨物此次會議亦經商民籲請分別減輕運費關稅以資提倡查營瀋直達貨物曾於本年四月間奉鈞會發交東北交通委員會特定運貨專價並減輕關稅原呈飭由監督擬議具復等因當經呈復遵按原議不分貨物種類每十噸收稅十二元業奉指令如擬辦理施行以來營瀋貨運仍屬寥寥此次會議據職署派往列席科長谷金聲報稱到會商民僉以營瀋直達貨物運費關稅雖經減輕較由滿鐵運貨需費仍重請再分別核減藉圖補救等情當經北甯路局派科長胡純讚會同金聲與商民代表磋商辦法關於運費由路局另訂專價常稅一項再行酌擬減輕標準如下(一)按照前次呈准每貨十噸收稅十二元之規定再減一半即貨物不分種類每噸收稅六角不及一噸者按一噸計算(二)大豆豆油豆餅每噸收稅四角五分不及一噸者按一噸計算(三)雜糧如高糧穀子小米等項因係民食原定稅例甚輕每噸收稅三角有奇擬仍舊辦理至營通貨物因由四洮幹支各線轉入滿鐵運達營口可免常稅商貨往來遂群趨鄰路與營瀋情形相同並經議訂將營通直達貨稅與營瀋一律辦理用杜繞越等情報告前來監督詳核所擬減輕關稅各節比照定例雖相差甚鉅但爲挽回利權起見與其拘泥關章爲淵驅魚似不如改重爲輕藉資招徠惟此係暫行辦法半年以後如果貨運暢旺擬於不碍商務不妨路運範圍內酌量增加以重國課所擬營瀋營通直達貨物暫行收稅辦法是否有當理合具文呈請鑒核示遵謹呈

本局致山海關監督公署函第三四號 十九年二月四日

逕啟者案准貴公署山字第六號公函以營瀋營通往來直達貨物減輕關稅一事已呈奉東北政務委

員會指令照准惟此次所定辦法如由客商自投或轉運商代報易滋流弊茲擬由路查照紙隨時出具執照交由商人赴局納稅訂定兩聯單式隨函附送請飭遵照辦理等因准此除函達鐵路商務協進會轉致各商並令行車務處遵照辦理暨送登公告外相應函復即希查照爲荷此致

山海關監督公署來函山字第二十號 三月十八日

逕啟者案查上年十二月間貴局招集商務會議商民籲請豁免常關附加二成善後經費以輕担負經敝監督專案呈請東北政務委員會核示並抄呈稿函送查照在案茲奉令開前據該監督呈稱以北甯路商務會議議決請免附加二成善後經費一案經由會令行遼甯省政府悉心核議安速呈復以憑核奪在案茲據遼甯省政府主席臧式毅呈稱奉鈞會第一三號訓令以據山海關監督呈爲北甯商務會議議決請免附加二成善後經費一案此項附捐應否准予免收合抄審查大綱令仰該省政府悉心核議安速呈復以憑核奪此令附抄件二分等因奉此經於第九十五次省委會議提出討論僉以免收此項附捐係爲體恤商艱暢利運輸起見自應照辦惟將來稅收能否暢旺尚無把握如果因此受損亦應另籌彌補辦法屆時能由北甯路酌量補助庶可免除困難當經決議附捐免收將來由路補助辦法一併呈請轉行該路知照等因理合具文復請鈞會鑒核分別轉飭施行等情查此案既經省委會議決免收暨將來由路局補助辦法應准如呈辦理除指令並分令外合行令仰即便遵照等因奉此查常關附加二成善後經費既奉核准免徵應自本年四月一日實行除呈報暨通令各局並佈告商民一體遵照外相應函請查照此致

東北交通委員會訓令第四五九號 三月二十四日

令北甯鐵路局

案奉東北政務委員會訓令內開前據山海關監督呈稱以北甯路商務會議議決請免附加二成善後經費一案經由會令行遼寧省政府悉心核議妥速呈復以憑核奪在案茲據遼寧省政府主席臧式毅呈稱案奉鈞會第一三號訓令以據山海關監督呈爲北甯路商務會議議決請免附加二成善後經費一案此項附捐應否准予免收合抄審查大綱令仰該省政府悉心核議妥速呈復以憑核奪此令附抄起見自應照辦惟將來稅收能否暢旺尙無把握如果因此受損亦應另籌彌補辦法屆時能由北甯路酌量補助庶可免除困難當經決議附捐免收將來由路補助辦法一併呈請轉行該路知照等因理合具文復請鈞會鑒核分別轉飭施行等情查此案既經省會議決免收暨將來由路補助辦法應准如呈辦理除指令並分令外合行令仰該會轉飭遵照此令等因奉此合行令仰該路遵照此令

本局致鐵路商務協進會總會函第七〇三號 三月二十六日

逕啟者茲准山海關監督公署山字第二十號函開以本路商務會議議決請免常關附加二成善後經費一案已呈奉東北政務委員會令開前據該監督呈稱以北甯路商務會議議決請免附加二成善後經費一案經由會令行遼寧省政府悉心核議妥速呈復以憑核奪在案茲據遼寧省政府主席臧式毅呈稱案奉鈞會第一三號訓令以據山海關監督呈爲北甯路商務會議議決請免附加二成善後經費一

案此項附捐應否准予免收合抄審查大綱令仰該省政府悉心核議妥速呈復以憑核奪此令附抄件二份等因奉此經於第九十五次省委會議提出討論僉以免收此項附捐係爲體恤商艱暢利運輸起見自應照辦惟將來稅收能否暢旺尙無把握如果因此受損亦應另籌彌補辦法屆時能由北甯路酌量補助庶可免除困難當經決議附捐免收將來由路補助辦法一併呈請轉行該路知照等因理合具文復請鈞會鑒核分別轉飭施行等情查此案既經省委會議決免收暨將來由路補助辦法應准如呈辦理除指令並分令外合行令仰遵照等因奉此查常關附加二成善後經費既奉核准免征應自本年四月一日實行除呈報並通令各局佈告商民遵照外函請查照等因准此除復謝並公佈外相應函達即希查照轉知各商會知照爲荷此致

本局致山海關監督公署函第七〇二號 三月二十六日

逕啟者接准公函以本路商務會議籲請豁免常關附加二成善後經費一案已呈奉東北政務委員會令准免征自本年四月一日實行等因貴監督俯順輿情請准免征附加經費不獨商民感戴即敝路亦同深欽感除轉飭遵照並公佈外用特函謝即希查照爲荷此致

本局訓令第七一三號 三月二十六日

令車務處

案據山海關監督公署山字第二十號函開以本路商務會議議決請免附加二成善後經費一案已呈奉東北政務委員會令開前據該監督呈稱以北甯路商務會議議決請免附加二成善後經費一案經

由會令行遼寧省政府悉心核議妥速呈復以憑核奪在案茲據遼寧省政府主席臧式毅呈稱案奉鈞會第一三號訓令以據山海關監督呈爲北甯路商務會議議決請免附加二成善後經費一案此項附捐應否准予免收合抄審查大綱令仰該省政府悉心核議妥速呈復以憑核奪此令附抄件二份等因奉此經於第九十五次省委會議提出討論僉以免收此項附捐係爲體恤商艱暢利運輸起見自應照辦惟將來稅收能否暢旺尙無把握如果因此受損亦應另籌彌補辦法屆時能由北甯路酌量補助庶可免除困難當經決議附捐免收將來由路補助辦法一併呈請轉行該路知照等因理合具文復請鈞會鑒核分別轉飭施行等情查此案既經省委會議決免收暨將來由路補助辦法應准如呈辦理除指令並分令外合行令仰遵照等因奉此查常關附加二成善後經費既奉核准免征應自本年四月一日實行除呈報並通令各局佈告商民遵照外函請查照等因准此除復謝外合行令仰該處轉知所屬一體遵照爲要此令

本局致遼寧財政廳函第七四七號 十九年四月一日

逕啟者敝路前開商務會議經營口河北轉運商會提議以彰武糧食係用邊斗原來斗大價值亦高迨運至營口斗量較小而營口稅捐局必令照小斗之數補征捐稅運商因而賠累致多繞越南滿本站商業蕭條請轉商辦理免令外人坐擁權利等情當經分飭切實調查去後茲據查明復稱營口河北車站稅捐分所於上年十月間增收糧食補斗征稅辦法係以營斗三十三斤爲標準涌遼彰武兩縣斗量較大每斗係四十二斤裝二十噸車計一百八十包每包四斗到營補征二十八石之稅錦縣義縣溝幫子

黑山縣四處之斗係三十七斤裝二十噸車計一百八十包每包五斗到營補稅十石北票係三十九斤裝二十噸車計一百八十包每包四斗五升到營補征十石之稅惟以上各處糧食於出產地系按價納稅並非按斗征收自與斗量大小無關今營口稅捐分所補征斗稅確係重複等情前來查彰武等原地所征出產稅本係估價征收斗大則估價高而稅亦重斗小則估價廉而稅自輕既以估價爲標準斗之大小即屬無關據稱運至營口河北車站稅捐分所以各處斗量之大小按照營斗補征出產稅一道核其性質委係重征以致運商趨避河北糧運日見蕭索而南滿則坐收其利在捐局所得甚微在路運損失甚鉅况際此民困待蘇各項稅捐能輕減者多從輕減能蠲免者概行蠲免山海常關附加二五等稅已蒙呈奉東北政務委員會核准免收况前項征收補斗出產稅實係重複尤在免除之列素仰貴廳注重民生維持路務當能爲運商請命免收前項捐稅以期挽回利權不特商民頂祝抑亦國有鐵路之幸也相應函達即希查照核辦並祈見復爲荷此致



记事



紀事

◎籌備經過及招待情形

此次會議，爲國內之創舉，開路界之先聲，本局對於蒞會代表，在此冰天雪地，不憚跋涉長途，遠道賁臨，深致欽敬，於籌備行程住宿事宜，務求便利舒適，藉盡地主之誼，而慰行旅之勞，先於通函約請之時，即經聲明，一切來往火車，在津食宿等項，均由本局備辦，復經令飭沿線各車務段長站長列車長車隊長等，凡有來會代表，持有本機關公函者，無論由某站起程，一律贈送頭等車票，並沿途妥爲照料，各站奉令，均即遵照辦理，天津總東兩站，則先派庶務課，紮備彩色牌樓，上嵌歡迎商務會議代表金字，滿綴電燈，入夕燈影輝煌，金光璀璨，備極壯麗，代表到站之時，即由派定之招待專員，在站延接，先入休息室稍憩，詢明代表機關，接收公函文件，登記到會冊，分發出席證，諸事辦妥，即由招待員陪同乘坐預備之汽車，分投租定之旅館歇宿，

代表寓所，原擬包租北洋飯店蒼居一處以資接洽，而便招待，詎該飯店旅客較多，未能儘數騰讓，遂又在熙來飯店中國旅館租定房間，分居三處，飲饌皆由本局供應，每處寓所，各派專員常川照料，務求周至，

代表每日赴會，由各旅館乘本局所備汽車，至東站，換乘專車，於午後二時，開往總站，散會後，則由總站乘專車，到東站，換乘汽車返寓，

會場設在總局後樓大禮堂內，於站台左側道口，紮有彩牌，大門交叉黨國旗，飾以松柏彩花，禮堂門上，懸一會議廳三字橫匾，門窗均綴彩花，場內正中，高懸總理遺像，下懸總理遺囑及開會秩序橫鏡二方，兩旁交樹黨國旗幟，會場橫長，座位列如冊式橫一長排，座位二十有四，縱列九排，每排對面各設座位十四，再加每排橫頭一座，全場計設二百八十八座，台面鋪以綠呢，羅列盆花，座前各置鉛筆紙本一份，整齊嚴肅，秩序井然，屋頂裝掛電燈多盞，瑩澈光明，無間晝夜，壁上張掛路線全圖，及各種統計圖表，以備參證，每日開會，除各代表及本局出席人員外，尙有新聞記者，各界來賓暨特許旁聽人員爲數總在三百左右，濟濟跼跼，可云盛矣，

本局爲會議之主體，各代表遠道來津，自應竭誠招待以盡東道之誼，而政商各界亦均熱烈歡迎，呈空前未有之盛概，各代表於此五日之內，除早餐及茶點，由本局分派各旅館備辦，隨時伺應外，五日晚餐，均由各機關團體輪請筵宴，且以日期太促，不敷逐一分請，乃連合公宴，或僅設茶點，聊以將意，每日宴畢，並助以餘興，以娛嘉賓，計開會第一日，爲本局兩局長約在中原酒樓公宴，餐畢即在該劇場觀劇，第二日爲交通銀行請在福祿林西餐，並在明星觀電影，第三日爲北票煤礦袁經理請在忠信堂中餐在燕樂昇平觀雜劇，第四日爲銀行公會

及天津總商會合請，在國民飯店西餐，並在春和戲院觀劇，第五日爲崔市長傅司令公同設筵，在西湖別墅西餐，當場招演雜技，餐後復到新新舞台觀劇，是日五時，並有鹽業銀行，在該行特備茶點，開一茶話會，大陸貨棧，亦藉前往參觀之便，設備茶點，以表歡迎，此外尙有殷勤約請因時間不敷而婉謝者，觀於各界人士，對各代表歡迎之熱忱，足徵其對於本會同情之深切也。

◎議事規則

- 一，各代表須於會前五分鐘到會，
- 二，各代表應按照會證號數，依次入座，
- 三，會議時間，每日午後二時起，至五時止，如討論未畢，主席得宣告延長時間，或次日繼續討論，

- 四，本會議議案，先期交由會議秘書，編訂議事日程，會議時，按照次序討論之，
- 五，議案有相類或關聯者，得併案討論，
- 六，凡會議時發言者，請就本位起立，報明會證號數，再行發言，如二人或數人，同時起立，應由主席指定其先後，幸勿二人同時發言，

◎開會秩序

- 一，全體肅立，

紀

二，向黨國旗及 總理遺像，行最敬禮，

三，主席恭讀 總理遺囑，

四，靜默三分鐘，

五，主席致開會詞，

六，崔市長傅司令訓詞，

七，來賓演說，

八，代表演說，

九，禮成，

十，攝影散會，

事



議

案



議案

本路提案

●路運貨物捐稅擬請設法減輕改歸本路代收案

查商貨之轉運以由鐵路運輸最爲便捷苟非鐵路運價較其他運價爲昂未有不樂由鐵路運輸者本路縮轂華北比鄰南滿貨運頻繁競爭劇烈凡路運貨物應行設法招徠者莫不低減運價以資提倡惟路運貨物每以捐稅太重負擔爲難縱使鐵路運價減至最低限度仍不得不改由他途運送類如(一)普通貨物由營口運至瀋陽本路運價每二十噸不過六十元較由南滿運送需費百十二元低減五十二元之多但經由本路須加關稅及各站報關費等則共需百三十餘元反在南滿之上(二)由營口運至瀋陽通遼等處以綢緞布疋洋線化妝品及紙張茶葉糖鹽什貨等爲大宗南滿路無論何貨均無捐稅而在本路則估價納稅徵額繁重非商力所能負擔爲避免捐稅故均由南滿國際公司論件包運去年由營運通之包件運費在二百萬元以上漏卮之鉅至爲可驚(三)瓜子一項爲通遼起運大宗貨物年約八千噸專銷滬粵一帶由本路運至營口每三十噸運費不過三百三十四元而各項捐稅由通至營需七百三十二元居運價之二倍有奇若由南滿路運至大連每三十噸運費五百七十餘元較本路多出二百餘元但其捐稅僅需三百四十元運費捐稅兩項合計則本路反多一百六十餘元一般商人



避重就輕相率取道南滿由大連出口不由本路運送凡此種種足徵捐稅繁重則鐵路貨商受其困爲叢驅爵實可痛心爲維持商業挽回利權增加稅收起見似應請各省財政當局於可能範圍中將繁重捐稅酌予減輕則商運增加稅收亦旺國計民生均有裨益

抑尤有進者繁稅苛捐固宜分別減除檢查方法尤應刪繁就簡良以正當稅額尙有定數若因檢查繁重而發生之雜費則漫無限制尤爲商人所苦本路沿線稅卡林立商貨運行每過一卡概須託由行棧代爲報關此項銷耗已屬不貲而停車查驗往往延誤時間在商人方面積壓貨本拆息奇重甚或以行市倏變喪其本利在鐵路方面既有碍行車之秩序復不免車輛之虛糜甚或貨商迫不得已而改途運送商民既感困難鐵路損失尤鉅捐稅之收入恐亦受其影響本路現正籌備負責運輸以便商運將來此種困難不除則本路負責運輸無由舉辦補救之法以由本路代收爲最簡捷在代收辦法未經施行以前其最低限度應將凡鐵路負責貨物在起運站由本路會同捐稅機關將貨車用鉛絲封固加蓋封誌俟抵達站後再行檢驗免去沿途納稅及檢查之繁則鐵路貨商及捐稅機關三方均感便利此事關係甚大深望稅收當局予以切實之贊助並希商界諸君同心協力堅決主持務底於成不獨路商之幸實與國稅收入社會經濟均有裨益焉

●本路貨物運價應如何改良請協助調查案

查鐵路運價之適宜與否不特關係鐵路本身之營業及貨物之運輸實與商業之盛衰社會之經濟均有絕大影響本路對於運價之規定向極重視特設運價審查委員會專司其事凡有特殊產銷情形或

有競運關係之貨物大都低減運價以求適合環境之要求例如由營口運送普通商貨及由各站運送糧食本路均訂有特價即係本斯意旨最近由關外各站運糧價率又復分別按原訂特價減百分之二十五百分之十五不等所以調劑民食提倡糧運藉鐵路之便利謀民衆之幸福且東北各省物產豐富所有關外各路出口貨物均以本路爲轉運之樞紐本路爲國有鐵路唯一幹線實負有發展東北實業對外競爭之使命本路運價不宜則東省一般貨物將悉由外人鐵路出口利權損失漏卮甚鉅此中關鍵到會諸君當極明瞭惟貨物產銷之情形日遷月異鐵路之調查容有未周况風聞他路爲招徠運輸計百計經營或低減運價或別予特權尤非本路所能悉知者極望商界諸君本愛國之熱忱予以協助所有他路運輸價率之增減隨時報告本路則本路當於可能範圍之內力謀應付補救之方俾各地貨物一律改由國有鐵路載運以免利權外溢此本路與商界諸君所應共同致力者也

爲考查沿線各站商貨產銷狀況以爲規定運價之張本起見本路擬即設立商務調查所專司調查全線各處商務事宜茲已印就貨物產銷調查表格式兩種(附表式)不日分發各站希各地商會代爲詳細調查填送本局以資參考至貨物市價漲落靡定與運價之規定尤有密切之關係嗣後各處主要貨物每日行市單務希鈔寄一份以便彙編同時本路擬籌備全路物產展覽會徵求沿線物產樣品或陳列一室供衆觀覽或組織列車遊行各站以廣宣傳而資發展則全路商業日臻繁榮鐵路事業日有起色以上各項均極望商界諸君充分協助以利進行

輸出貨物調查表(以能由本路輸出者為限)

附記	近年運額有無增減其原因何在	如有競爭每噸需運費捐稅雜費各若干		有無別路或水運之競爭詳為說明	噸需捐稅及雜費若干		由出產地運至銷場每	運往何處銷售	出產地每噸貨價若干	每年出產噸數以何時為旺月	出產地地點	貨物名稱	
		地	點		運	費							捐



(說明) (一)如有特別情形表內未經規定者請在附記欄內填註 (二)每一種貨物填表一張

輸入貨物調查表（以能由本路輸入者為限）

貨物名稱		銷場地點		每年約運銷若干噸		銷場地貨物每噸價目若干		由何處運來		由出產地運至銷場每噸約需運費稅捐及雜費若干		有無別路或水運之競爭詳為說明		如有競爭每噸約需運費稅捐雜費各若干		近年運額有無增減其原因何在		附記		

（說明）（一）如有特別情形表內未經規定者請在附記欄內填註（二）每一種貨物填表一張



關於本路貨物運輸各項事宜應路商合作案

查鐵路唯一之業務厥爲運輸運輸不良則鐵路業務無由增進工商事業無由發展本路此次舉行商務會議對於改善運輸事項實爲重要目的之一茲有擬即舉辦改良者二事

(甲)負責運輸 查商人由鐵路運輸貨物非僅圖運送之迅速尤望貨物之安全東西各國鐵路運送貨物大都由鐵路負責我國四洮等路亦經先後舉辦惟本路現在運貨仍係由貨主負責商人須派人押運耗費甚多極不便利雖迭次提議恢復負責運輸卒因種種關係迄未實現現正積極籌備以期尅日實行將來此項辦法實施之後所有商貨可託由鐵路負責運輸如有損壞遺失情事爲路章所承認者鐵路照章負賠償之責無須派人押運費用自省簡捷便利獲益尤大諸君對於此事必表同情仍希廣爲宣傳俾一般商人均能明瞭此中利益不致疑懷庶運輸日益發達路商交受其益

(乙)分配車輛 查商人如確有貨物待運應按照手續請求車輛鐵路人員應即按照路章公平配給前當車輛缺乏之際不敷分配運輸貨物頗感困難遂致請求車輛不按路章或無貨而請求或有貨而以少報多難免有壟斷把持之弊一般安分商人望而裹足現在此種情事雖已免除惟分配車輛辦法仍有應行改善者茲正籌畫改訂對於車輛之分配務求公允其確係急待起運之貨物並擬有快運急運辦法俟將來實行之後運輸貨物當益感便利本路對於分配車輛自當設法監察總期弊絕風清但商界方面亦請遵守路章按照手續辦理以資公允

此外關於運輸上各項應由路商二方合作事宜本路車務會計兩處均提有議案附錄原議案於後如蒙贊同即希廣爲傳布切實辦理是所至幸

●商務會議車務處提案

(一)沿線各商要車逾期未能撥到請函知本局車務處

查鐵路運輸以便利商旅爲職責尙以軍運紛繁車輛缺乏時感困難茲爲發展實業運輸暢利起見除飭本路各段站對於各商請求車輛務須迅速籌撥外凡各商要車逾期未能照撥時即請該商家函知本局車務處自當設法查核酌撥藉利運送而免遲延

(二)裝卸貨物應求迅速以免延誤車輛

商人裝運貨物一至到達站點往往不能即將貨物卸下以致延誤車輛使鐵路方面不得不按定章收取延期費商人既重擔負車輛又形停頓誠非兩全之策似應力求迅速庶車輛不致延誤蓋貨物成本低廉始可以獲厚利輸送車輛靈便方堪運重致遠是商賴路運路因商存二者聯絡庶可以冀實業之發達商業之進步

(三)託運包裹等件須捆紮堅固封裝完密

凡貨物包裹等件託由鐵路運送者應捆紮堅固封鎖完密並標明收貨人姓名住址俾裝卸時不致鬆動或中途失漏到站時易於辨別不致誤交他人本路爲保護貨運着想及便利輸送起見深望各商嗣後對於貨物包裹須改良辦法爲要



(四) 貨主所派押運人須誠實可靠

據外段稽查報稱零担及零噸貨物押運人每逢查票間有東避西閃走車頂伏車沿不惟違背路章且危險堪虞甚望商號以後對於派遣押運人時挑選誠實可靠者庶商連路務兩有裨益

(五) 貨運捏報

查貨運捏報一事屢見不鮮考其原因因商人不明貨物等級而致誤報者固居多數其取巧偷運冀圖漁利者想亦在所不免鐵路為慎重收入起見照章辦理補收運費科以罰款實有不得已之苦衷甚望各商嗣後勿違路章以貴報賤以多報少致被處罰

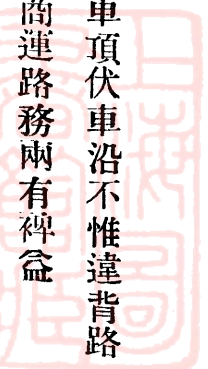
(六) 請轉運商棧勿任夥友格外需索

查本路貨運一項歷經嚴飭整頓誥誠員司掃除積弊近來一般員司已不敢以身試法惟據段站報告一二轉運商棧夥友仍有藉口向商人需索情事殊屬有害貨商妨碍路運除擬在各站揭示通告如有向商人例外需索者不論路員商棧准商人赴局或就近段站控訴查明究辦外務希在座轉運商會代表轉知同業嚴禁夥友有上項情事各貨商遇有格外需索者亦請報告本路以便查究罰辦

● 商務會議會計處提案

(一) 在本路所寄包裹本路亦可代收貨價

鐵路運輸包裹為人所共知但鐵路代運包裹之外亦代客商收取包裹之貨價其辦法與郵務局



大略相同凡有客商在本路各站託運之包裹欲於交付包裹之先收貨價銀洋若干告知本路各站即可照辦手續極其簡便而收費甚微即每代收貨洋壹元祇取手續費洋壹分而已本路關於此項訂有專章望貴商人注意及之

(二) 在本路所寄包裹本路可以爲之保險

凡託交本路代運之包裹除照章不能寄運之違禁等品外貴重物品亦可代爲保險但至多以五百元爲限所收之保險費係按路程之遠近核收即每壹百元每一百五十公里收費二角五分

(三) 託本路運輸之包裹凡經關過卡必須檢驗及納稅厘者本路亦可代辦

託本路運輸之包裹經過關卡必須檢驗及納稅者例如經過天津及山海關兩處之包裹商人於寄運時可託站上代爲辦理此項手續祇須在寄運包裹時由商人簽具報關委託書交由車站本路即爲辦理并代付應付之稅款此項辦法本路完全爲客商謀方便而不收取費用至代付之稅厘可於提取包裹時繳還本路手續亦甚簡單也

(四) 各商家聯合集資輔助本路建築倉庫

查本路擬即實行運輸負責辦法所有易於損壞易於偷竊且價高而須避風雨等貨如綢緞布疋雜貨等皆應歸倉庫內保管而本路各站多無倉庫之設備事實上殊感困難如各站同時並舉本路財力亦實有所不及若次第建設又需數年之久方可告成茲爲倉庫速成起見擬請各站客商聯合集資同時建築由本路指定地點爲之設計監修築成時由本路按年發給租價並由雙方規

定由路收回辦法即築成之第一年應按原價收回第二年扣幾成第三年扣幾成由此類推庶覺輕而易舉路商交受其益此案如荷贊同應請關係站商會另舉代表磋商詳細辦法

●本路擬利用秦皇島港口請商界贊助案

查東北各省土壤肥沃物產豐饒每歲出口貨物以萬千噸計出口地點不外營口大連兩處營口規模湫隘寒季結冰不如大連遠甚惟大連爲南滿路獨佔海港我國鐵路無從利用舍此之外並無已成之良好港灣可供運輸出口之用所有東北各省出口貨物遂不得不經由南滿取道大連出口非特運輸不便鐵路損失東北各省商業經濟亦爲其所操縱自當積極設法亟籌挽救之策查葫蘆島爲華北最良港灣近年以來雖有開闢計畫惟工程浩大緩不濟急爲治標之計本路擬利用秦皇島海港以爲東北各省貨物輸出入口岸按秦皇島距瀋陽較大連僅多四十七公里並不過於迂遠若由鄭家屯取道通遼至秦皇島較由鄭家屯取道四平街至大連所遠不過三公里尤無窒礙將來辦法規定之後所有東北貨物均可由秦皇島出口挽回利權當屬不少惟茲事體大關係甚鉅在鐵路方面固應努力策進商界諸君亦宜竭力贊助俾早觀成至營口碼頭本路亦擬同時整頓以收兼籌並顧之效希同力合作共策進行

●路商合作以發展營口碼頭案

查東北貨物出入口在東部爲海參威南部則爲大連與營口至於葫蘆島尙未開闢但海參威屬之俄國大連又屬之南滿路管理之下惟營口則由北甯路與南滿路共用營口本埠在河南與南滿路接連

所有一切商場貨棧碼頭輪船等商務設備均在河南至於北岸尙未開闢本路運輸除北票煤礦自築碼頭直接輸送出口外其他貨物均須輪渡河南分別銷轉故目前商務中心點在河南與南滿路反較便利

今春本路爲招徠起見實行客貨減價三等旅客營瀋間往返票價爲二元三四五等貨物營瀋間每噸爲三元其後旅客逐增每日百人左右往返有二百人在未減價以前人數殊寥寥也至於貨運除鹽筋外尙未見有成效據商人所云因貨物若由北寧路運須外加捐稅每十噸十二元較之南滿路尙高故不能由此轉運

查營口爲中國東北自管之惟一口岸位於遼河之口雖每年冰結三個月但其地位適宜固極適於商埠之用就東北目前出入海口急務而言則開闢營口河北商埠設立貨棧商場建築碼頭由路局與商人共同合作俾與南滿競爭而求發展鐵路營業諸端誠爲目前必要之圖也

●急須組織寰球貿易公司以救商界危局案

查我國對外貿易每年出口入口的貨物不下十數萬萬元然因我國向來沒有一個大規模的對外貿易公司所以這許多貨物的轉運代購的手續遂不得不假手於外人每年外商因爲辦這種事業所得的利總不下數千萬元甚至演成一種壟斷性質而出入口貨物行市的漲落多半爲洋商所操縱譬如日人所辦的國際運輸會社遠非中國人所辦的轉運公司所能競爭因爲牠的資本雄厚消息靈通組織完備我們的轉運公司絕對敵不過牠假如我們能夠將小的資本合攏起來也組織這麼一個公司

我們想最低限度總可以敵住他們這種商務上的壓迫

創辦這種事業當然不是一件很容易的事情但是可以分期舉辦第一期辦國內的貿易事業第二期辦中國與各國間的貿易事業第三期辦世界各國間的貿易事業所有代買代賣自買自賣轉運押借保管等項事業均須經營其組織當然要用最新式的公司組織法而且所用的人須要新的商業專門人才假使無論那一位要想着組織我們很願意把我們的具體意見供獻給他我們向諸位建議這種計畫並不是想組織這種公司要請諸位入股也不是另有其他任何人想組織這種公司我們替他來請諸位入股是因爲我們看見我們中國的商界總是不肯向外發展遂因保守而消極因消極而退步外商總是一步一步的向我們進攻我們總是一步一步的向後方退却以致坐失大利而商界就陷於半生半死的狀態所以我們希望諸位本着共禦外侮的精神把資本合攏起來創辦這麼一個公司那麼我們的國外貿易方不至盡操於外人之手而國內商業亦得賴以日見活動了鐵路與商業有極密切關係而且富有保護本國商人的使命商業如能發達鐵路事業一定也隨之而發達倘若仍然像現在的退却政策外商的勢力一定還要一天一天的侵入不但諸位將有被大資本商壓迫的痛苦我們鐵路界也就愛莫能助難盡其保護本國商人的使命了

代表提案

●北平總商會提案(一)

爲謀各省實業發展亟應籌備貨場碼頭開闢利源以期裕國便民建議案

竊維民生關係國家安危有生則治無生則亂事理固然毫無或爽各國爲開闢實業保護民生無微不至有時或因利害衝突即對外宣戰亦所不惜我國自變政以來動輒借口爲人民解除痛苦甚至仗義興師動衆互殺迄今效果如何非但新創之事業毫無進展反將固有者摧殘殆盡言念及此殊深浩嘆近因

貴局銳意改革爲圖謀發展路政以便商民計招集會議得能集思廣益誠爲無上良策除爲一切改良保護優待客商另有建議外茲爲發展北方各省實業尙有二事且在

貴局範圍之內謹列如左

一應籌備鉅大貨場以便屯積也 天津爲北數省貨物出口唯一口岸除租界備有出口貨棧碼頭外路局之貨場因地方窄小殊不足以供作出口貨場之用自應另備廣大貨場以備屯積之處路局既得收納租金客商亦得存貨固定地點以現狀論北甯路與各路互串接連佔極重要地位而現有之貨場既不足以供給屯積大批產額裝運輪船出口之用一旦有大批農產及礦產隨時裝運出口而並無存儲地點爲發展商業計此乃不可再緩急應籌備者一也

二應創設鐵路碼頭以挽利權也 津沽一帶爲輪船出口之地海河迤西所有重要之處概被租界與

洋商所佔有河東一帶雖爲外商所有然尙有可以採用之處甚多絕非商民之力可能爲者爲發展將來之航業及預備大批農礦產物由鐵路運輸出口便利計非速籌備建設不足以資挽救以國際地位論迄今並無國有民有之大碼頭以備擴充土產出口之用實爲無限之缺憾在政府當局雖以民生爲重奈多未注意及此究應如何維持民生之來源則不得不有所策畫似此重要以圖挽救且在

貴局範圍以內自應亟謀設備以圖便利者二也

以上兩端均爲富國便民必需設備之事特此提出建議是否有當敬候公決

提案人北平總商會

●北平總商會提案(二)

爲建議路商合作恢復聯運核減運費免除雜費苛捐保護優待客商俾便交通以闢利源藉蘇商困而維民生案

竊維國家之興衰純在工商事業之能否發達而工商事業之能否發達則在交通運輸之是否便利關係連帶有如輔車此則盡人而知者也我國自海禁大開以後外人往來貿易每因航業便利運費低廉馴至內地土貨無法競售國家有鑒於此始有提倡展修鐵路之舉但以時局迭次變遷始終未克積極進行除已修之數大幹路而外餘者皆在停頓之中所有國內土產以及運輸內地貨物時時發生種種

障礙在平時承平無事之時各路雖云安全無事而車頭車輛尙不免有缺乏短少不敷支配之虞國內之經濟與工商業之前途毫無發展氣象加以連年戰事車頭車輛多被軍事佔用於是在進款銳減工程廢弛運輸停滯交通梗阻工商事業無形封鎖上則有損國家稅收下則害及全民生計而各路車頭多數失修車輛強半被毀勉強通行相率敷衍枕木朽爛橋樑破毀行車危險在在堪虞最近數年非但毫無安全計畫且更任其腐壞長此以往各路皆將破產萬難久存言念及此殊堪浩嘆茲當訓政伊始首以建設爲重而建設中最與國計民生關繫重要者當以交通爲主設不急謀整頓後患何堪設想勢須分別緩急先就力之所能爲者次第進行以收實效國家前途庶乎有可撮要言之約有數端分述如下

一應整頓各路車頭車輛用以增加運量便利商民也 查各路車頭車輛本不敷用乃自歷年戰爭發生因被軍事運輸影響更復求過於供以致多有損壞無暇修理即或勉強維持已屬力所不勝各車或有時被各軍佔用竟置商民運輸於不顧各路進款於焉銳減購置材料益無此力且被軍用之車頭不知洗爐修理車頭馬力速度日減客貨各車或被無端損壞或被任意修改至不適用時即放岔道之內無人管理至今各路車頭車輛因不適用各處積存空閑無用者甚多長此擱放久則盡成廢物現時既無重新購置新車能力最好先行搜集各路失修或停放無用之車分別支配撥還各路另籌專款從事修理以備急需暫維現狀在修理時雖似需款耗時但較籌款另置便利多矣此應速爲圖謀者一也

二應恢復各路對於各鑛及各轉運商棧之專價運輸合同以裕路收也 中國鐵路自前清開辦以來

所定客票及運貨價格本不甚貴各路按年核計獲利甚多然與世界交通便利各國價額相較已屬過昂後因交通方面開銷日繁又無力在發展連額上設法使之有所增益用以補其不足乃竟取其下策專心在提高運費及客票加價上計畫於是屢次增改無形妨害實業發展商民抵制無方祇得隱痛忍受查鐵路國有非爲專利把持意在提倡工商發展便利國內物產流通雖於交通方面稍受虧累而國家在間接中可得享受其他各種財源之收入即全國人民之生計亦無形賴以維持之如此借重調劑金融政策如准商辦即或有此餘力倡行而間接之利益亦不能爲商民所得故鐵路非國營者不能收發達工商實業及保持地方繁榮之效凡國內之交通不宜徒問其能否獲得微利應問其能否裨益實際前此軍閥當道計不出此謬以各路之進款視爲唯一之財源巧立名目橫徵暴斂甚且不顧信義擅行取消法定合同揆其用意不外藉以多收現款供其自相殘殺之暴行至於破壞國家財政來源摧殘地方固有實業則概不顧及然其結果不但未能如其慾望且將各種實業完全封鎖終至毫無運費可得正所謂非徒無益而又害之詳查十二十三等年各路收入款目不難窺其究竟自應改弦易轍速將各已費專價合同依法恢復從此互相提倡一轉移間各路之收入必有一日千里之勢恢復舊觀抑又何難此應即日施行者二也

三應速恢復聯運以維路政而便商民也 自各路聯運停止後各省農工商業均感不便又兼各路各自爲政運費價格不一每遇轉車裝卸及掛車等事不但感受種種困難且又廢時耗財損失不貲商方萬不獲己多由水路船隻及旱路騾馬車裝運者雖亦需時糜款然較鐵路轉運尙有把握如由邯

鄂至天津千餘里載運棉花雜貨商民每多僱用騾馬車輛每噸竟出運費百元往返需時一月之久又如由保定天津三百餘里商民因爲免除豐台轉車時要車裝卸等等繁瑣手續及一切流弊寧甘改用民船或汽車裝載亦足徵鐵路之不便利無益國計民生也長此不加改善豈僅商農運輸不便路政前途尙堪問乎我國鐵路原如鳳毛麟角且在幼稚時期即有如此現象將來不知腐敗到何地步以之圖強寧非夢想此應趕緊恢復者三也

四應嚴禁各路不便商民之雜費以除困累也我國鐵路首創者爲北洋鐵路公司即由古冶至天津一段是也彼時路政規章雖不如現在之完備用人亦不似現在之繁濫薪工更不如現在之豐厚客票與貨運之費額尤不似現今之昂貴而每年仍有餘利可得沿途各站及各種列車對待客商從無絲毫流弊後與官路合併因之弊竇叢生至庚子年曾經外人一度管轄弊端日甚無人過問日俄戰時三省軍用食品缺乏凡能運往物品無不獲利倍蓰於是各商販爭先恐後賄賂公行相沿成風儼同慣例前直督袁聞知此事曾經下令嚴辦並擇首要懲辦數人復頒明令化私爲公爲時未久除化私爲公者不計外反又隨時加許多弊病及至民國較前尤甚每經一次變局即加一層弊竇自軍閥掌管路權後則更不堪聞問今則路政以外之人亦皆藉勢坐享厚利當軍事無法時期到處物料缺乏商民痛苦殆有不堪言狀者現值訓政期間皆在廉潔政府所屬之下無論官商皆應革舊鼎新以表現真正革命民族之精神舉凡一切不利商民有害國家之流弊胥在澈底剷除之例各路積弊勢難再任存在以免妨害路政應根本整頓者四也

五應將國稅以外一切雜捐苛稅一律免除以維路源也 我國在前清時各省各地所繳捐稅除遵照定章完納外從不敢有任意額外增減者自民國成立因輕法重勢各省當局擁兵自衛於是省自爲政竟置中央法律於不顧雖有代表民意之機關亦皆虛有其表俾知逢迎當道無復所謂民隱鑽營奔競以圖固位希寵甚且爲虎作倀助紂肆虐盡其搜刮商民之能事乃有增捐加稅之舉以鐵路論商民已因運費過昂不堪負復又加以種種例外捐稅無形將農工商業之生產完全封鎖鐵路幾無運費可得至洋貨則有子口稅之關係不能再行重征益得行銷無阻此種自殺政策殊非國民福之道近數年軍閥當權掎克聚斂較前尤甚不但信意擅增捐稅且又濫訂獎勵稅員規則如逾比較多收者即抽十分之二爲獎金因之一班長袖善舞之輩均得彙緣一席逞其殺民伎倆以致怨聲載道黑幕重重迨北伐成功後若按國民革命之眞精神首應剷除人民一切疾苦詎意又被投機分子所矇蔽凡能條陳如何增加稅捐或以鉅額投票色攬者即目之爲理財幹員動以所陳之事委任辦理假借官勢盡量搜刮商民無辜竟遭荼毒馴至百業停頓金融奇緊鐵路運輸大受影響久則民窮財盡交易斷絕國弱民困迫在眉睫此應實行根本免除者五也

六應妥籌保護沿站商民俾便貿易而興路務也 自連年戰事發生後除商民失業者不計外尚有被遣及潰散之兵勇彌漫潛伏舉目四望到處皆是每被生計所迫動輒挺而走險搶掠之風日熾日烈遂使安善商民一時不能安居僻壤如此鬧市亦然妨害各項營業不利各路交通斯爲唯一原因欲圖挽救之方必須先以保護各路沿站商民爲入手使之有所立足專心經營生產事業且可聯合團

體圖謀積極發展商民既興路政斯振此一定不移之理也攷之現在情形則有大謬不然者如各商民要車掛車裝卸車等項時受路上刁難非因油壺發熱臨時在中途攔阻修理即因鐘點次數容心耽延時刻非有賄賂之施即無順利之便商民如此被虐幾於人人自危咸存遷地爲良觀念試問其能否安心營業倘各路站皆成一片荒涼廠所則路政前途必無發達之日可以斷言是種商民儼爲鐵路命脉一經輕視其害無窮此應亟圖改善切實保護者六也

七應將各路新增各費實行免除以蘇商困也 查平漢路於前數年曾有試辦之站務費一項妨害商業甚鉅迭經各商一再請求且已商定具體辦法允代呈部取消後因局長屢次更換迄今尙未公布此雖平漢一路之事間接與各路亦有無窮障礙同時又有新增加之公費即裝車費平時每車應繳車費二元後又增至四元即按舊章二元客商已屬吃虧且名爲裝車費實際各站并不代客商裝車仍得客商另行出資僱腳夫裝車不但名實不符無異巧立名目若再增至四元更屬額外勒索職員有此行爲尙在嚴禁之例部局更何能提倡此等病商等之舉此係軍閥時代擾害商民之暴政殊不足怪當此廉潔政府勵積圖治之時萬難再任存在此應即日免除者七也

八應妥爲保護客商并備押車商人免票以示優待也 凡客商運貨無論零担整車沿途均應保護始合規章然時有裝運菓品菜蔬及各種食品之客商若對路上夫役應付稍有不週即不免有任意踏毀情事商人甘受損失敢怒而不敢言且凡裝運整車或列車物時沿路車站左近時有大幫匪徒成羣結夥任意偷竊之事客商因恐各站照顧保護不週遂不得已自行派人隨車押運從前此種押行

者皆由路局發給免票後被取消殊多不便在各路局倘能保護周妥各貨商亦不願多此一舉自行派人多出費俾如須自行起票殊非優遇客商之道此應恢復優待舊章者八也

總計以上數端皆與鐵路客商及國計民生有重要關係果能遵重

先總理遺訓貫澈國民革命之真精神自應次第施行非但路務可以日漸發達全國實業可以日趨進展即國計民生上亦有無窮利益誠一舉而數善備焉管蠡之見是否有當敬候

公決

北平總商會

●豐台商務會議代表提案

由津至牛郎山

向由北甯路輸送

現走北運河

大宗貨物 面粉 雜貨 行銷於

通縣 密雲 順義 昌平 懷柔 口外 龍門 赤城 等處

口外出產亦由牛郎山輸入內地

由津至琉璃河

向由北甯路轉平漢路

現走琉璃河

大宗貨物 面粉 雜貨 灰煤

由津至保定

向由北甯路轉平漢路

現走西河

大宗貨物 雜貨 面粉

由津至石家莊

向由北甯路轉平漢路

現走罈沱河

大宗貨物 由津去石 雜貨

由石來津

棉花 煤鐵
皮毛 藥材

查以上均舍鐵路而由河運之原因係由十五年起軍事頻興車皮缺乏運費加價較十五年前之運費增高四分之一近年市面蕭條交易困難只得躲重就輕以維現狀查北運河一處在十五年前該河之船僅三十餘條刻下增至三百餘條現仍增加不已由河路比較火車可省運費十分之

三四

由津去平



面粉 擬請按雜糧專價核收運費

查面粉亦係維持民食之一種而獨按正價核收運費遂致津地所產面粉不能推銷不但路局收入減少而各面粉營業亦均虧累不堪擬請按雜糧專價核收運費以便商民

甘草

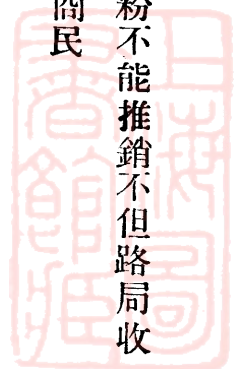
羊毛

向係三等擬請減爲四等

由石來津

棉花 擬請仿照羊毛起運辦法辦理

查棉花之物輕浮甚於羊毛而在豐台起貨票係按車皮噸數核收運費所裝四十噸車僅能容貨二十五噸三十噸車僅能容貨二十噸若二十噸車僅裝十六七噸商民吃虧甚鉅擬請仿照羊毛一律辦理查自民國十五年以前每年不下七八千車近來僅有百分之二推其原因不外車皮缺乏運費增加噸數吃虧所以悉改由河路運輸冬天河路不通大車駱駝騾馬由陸路運送故此鐵路運輸日見減少且由石運津棉花二十噸計一百一十五件至豐倒車而北甯車皮較小容集不開若儘數上車必過規定之高度商號則受罰斥如高度合宜勢必少裝五件而由石來津運費稅捐保險等均按二十噸分量計數似此至津單貨不符征收機關留難倘若出險而保險行亦有藉口少裝之五包仍得另報捐稅照此種種困難實不若水路運送較爲便利也



征收複雜

平漢路

保定有 保大捐局

石家莊有 統稅局

豐台又新設河北統稅 稽征專卡

查平漢路所有彼此運輸各貨凡路經豐台者必須該卡檢查按單索費並征收當地貨物稅每有一物之稅額竟超過其貨之價值者所以當地寥寥之土貨無人過問而彼此連貨者皆繞河路而免此耗財費時所以使豐台一隅頓現荒涼各商號陷於絕境多方呼籲尙未撤應請維持

由平漢平綏轉北甯之

鮮貨 動物 及笨重品

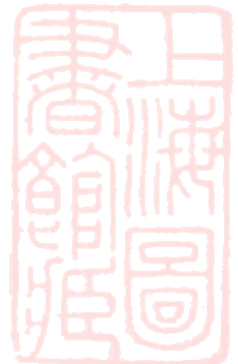
擬請在豐台交換車輛原車掛走

查上列三項貨物倒裝不易費時耗財仍有力所不及者擬請仿照機器辦法在豐台交換車輛原車掛走

由北甯路轉平綏路 往返運轉

因無河路現均停頓

去平綏者 雜貨



大宗貨物

平綏來者 皮毛等

查以上停頓之原因係平綏一路稅捐機關蝟集茲將稅捐加費各名目列舉如次

運費照十五年前所定加百分之二十五

軍事捐按貨價收百分之三十五

站務捐百分之五係補助養路之經費

平綏路糧貨統稅局 大石統稅局

塞北關 綏遠鐵路貨捐所

綏遠落地稅總局 張多關

(沿平綏路線設分局五分卡數十)

殺虎關 平綏路捐稅聯合總局

每二十噸車一由豐至包頭稅捐總額超過運費三四倍

●天津總商會提案

天津總商會公函

逕啟者案據天津麪粉公司同業會天津米業公會三津磨房公所聯銜函稱查北甯路局前於一九二六年間曾於運費之內加徵二五附捐彼時增加之時原定以一年為限期滿即行取消不意荏苒三年



迄今依然存在津埠商業連年因受戰事影響及一切稅捐剝削百業凋零已臻極點衰落狀況匪可言喻。本年津東津北所有沿鐵路一帶貿遷尤見寥落市面益現荒疎各行商業無不同聲叫苦揆其原因各地災荒固屬不無關係然捐稅之累實居其中最要之成分阻滯商貨之流暢影響本市之繁榮此就商業一方面受害而言至於路局方面亦未嘗不受影響蓋避重就輕趨利遠害爲人之常情商人奔波跋涉以博蠅頭豈能不計及錙銖故河路可通者率改陸運而爲航運其必須輪軌可達者則亦舍此埠而改由他埠是以路局逐年貨運減少之故二五附捐實居最大原因之一既損路政之收入復碍市面之發展茲值當局履新之始既蒙注重商業採及芻蕘敝會等敢不竭誠貢獻用特聊陳梗概敬乞貴會迅賜函轉請將此項損路病商之二五附捐毅然撤銷以除弊害並請於路務會議時提作議案以憑公決施行無任延頸企禱之至等情據此查該公會等所陳各節確係實情相應據情函轉即希貴局查照俯准撤銷提案公決至緝公誼此致

北甯路管理局

中華民國十八年十二月十二日

●天津總商會提案

天津總商會公函

逕啟者案據天津米業公會天津麪粉公司同業會三津磨房公所聯銜函稱查北甯鐵路管理局現對運輸關外糧食至平津一帶及營口者一律自本月五日起分別減收運費百分之二十五至百分之三

十業經頒發佈告實行辦理仰見路局提倡糧運接濟民食之至意至爲欽感但麥粉向爲民食大宗津市粉廠之國產麥粉由津運平一段因感於運費增重近年異常滯銷殊不知運費重而貨運少路局收入反絀而商業亦受影響運費輕而貨運多路局收入轉豐而商業亦可活動此爲一定不易之理而又與公家收入商業興衰有密切之關係也現關外糧食輸運平津旣蒙減費以濟民食而麥粉事同一律且較糧食尤爲重要擬請援照上項辦法對於麥粉之由津運平者一併給予減輕運費之便利庶公家收入因減費而日益增多麥粉行銷因便利而日趨起色豈非一舉兩得之謀敝會等管見所及難安緘默用特聯銜陳請敬希貴會查照准予轉請北甯鐵路管理局察核辦理並請於此次路局會議時提作議案以便公決施行至爲緝感等情據此查該公會等所陳各節與路政民食均有莫大關係相應據情函轉即希

貴局查照准予提出此次路務會議公決施行至緝公誼此致

北甯鐵路管理局

中華民國十八年十二月十二日

●天津市商民協會商人總會旅棧商分會提案

計開

提議事件如左

一 總站北上車(即由津至平)應甩零担車

(理由)現在裝運北上之貨物均集聚於東站致感困難甚至津浦路線北上之貨物亦必齧集東站更覺不便若總站甩零担車一切困難可免且多收運費

一 東去車(即由津去唐山車)亦宜恢復零担車

(理由)總站原有東去之零担車自裁去後所有東去之貨非在東站上車不可甚較不便故均改由河運或大連運致路局與商人交受其困故請求恢復東去零担車

一 津浦路設備之北廠貨房不敷應用宜添設房間保存客貨

(理由)貨多房少本宜添設查津浦之北廠地址係租賃於北寧路局有經理權無建築權請速代為建築應用或由商人自行建築

一 北寧路裝運關外雜糧至北平減輕車價而裝運關內雜糧至北平亦應一律減價以昭公允

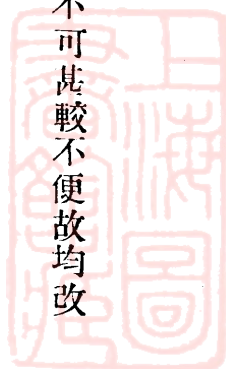
(理由)查關外為產糧最多區域不設法運輸農民吃苦而關內沿津浦路線一帶各縣今年亦豐收糧食亟待運輸外出否則亦吃苦不小故請求一律減價

一 北寧路減價運糧由關外僅至東站而止今要求規定路章擴充至總站以便商運

(理由)按減價運糧本係一種便利商民政策然僅至東站而止無論何處糧商勢必羣集於東站殊覺不宜愛商即不免於病商今為變通起見凡糧車運津請規定擴充到總站普及商民

天津轉運商會提案

(二)捐稅太重也查稅法之設其為裕國用固矣然關稅自主抵制外貨猶為最大目的及連年戰亂收



入機關作爲軍閥惟一之財源任意增收無敢或違彼海關值百抽五常關值百抽二五尙未變通如統稅一項原名厘金值百抽一二五揆諸當時民生狀況已不堪忍受前直隸省長王承斌強將統稅加一二五計爲值百抽二五前直隸督辦褚玉璞變本加厲又加二五本年又加三成計爲值百抽六五捐稅之重無與倫比而山海關復設關抽稅名爲山海關稅歸營口關直轄其抽收方法更爲離奇凡天津常關應抽稅之貨物計重者則比津量先加百分之十然後計稅估價者如津沽百兩則增估五十兩計按一百五十兩納稅貨類不分粗細高低其稅重更甚於津沽商民無路始改由海道起運或因稅費太重貨物難銷而不購運路運減少此其一因故亟須減免以保民生而興路務

(二)運費太重也查貨賤無憂爲商家慣語足徵貨貴則售銷自然少也貨價之貴賤雖關於供求之多寡而關於運費者亦至大且鉅我國各路原來運貨比各國都重已爲國人所稔知於數年前又加二五以致商民裹足多改道於河海故欲發展路務須低減運費並平漢路稅務影響北甯路運輸緣因亦大即以大宗紅白糖論由民國十五年平漢路驟增善後教育等費商民不堪担負致將此宗糖貨均改由河路運送按由河路運至石門作比較每噸僅需運費十四五元如從北甯路運至豐台轉運平漢石門每噸需費洋三十元况平綏平浦兩路紅白糖運價均以四等貨起票舉凡粗紙糖貨避路原因若能減收運價或可挽回

(三)貨等規則不良也按理想上研究分等納費法固至善實則買貨者不必其買十噸或二十噸若買五噸二等貨與五噸三等貨同時起運則皆按二等貨索費若等與後來客人所買之二等貨湊車不

但不能保其必買五噸不多不少假使萬一能之亦已遲延多日失去商家敏捷原意因以折耗原本無遺亦未可知此與路運減少大有關係欲救此弊不外歸併等次與仿照日本之絕對按貨收費二者併等則湊車容易不致遲滯絕對按貨收費則無論同車內裝若干等貨則按其實在等次收費不再按其最高等收費方爲平允

(四)交通安全亟宜注意也年來北寧路貨車被竊暨持械搶貨已不計次數大股土匪意圖劫車亦時有所聞卷證俱在不難復按遇之者不但貨物遺失且有性命之憂而路警則事前失於防禦事後仍無法破獲商民視路運爲畏途欲其發達也誠戛戛乎其難此就犖犖大者而言若各站之軍警機關林立皆藉檢查貨物爲擾害商民之工具貨廠設備不完全貨物損失甚鉅沿路磅量各異恣意科罰等事皆有關於運輸之發展

(五)各商裝運估量貨物難免有逾量及不足之時假如廿噸偷逾二成五以上在一噸之內者應按一噸之數照章補票不得格外處罰若逾二十一噸以上時係屬故意多裝再施以相當補罰以昭公允

天津轉運商業公會提案

謹按鐵路創設之始原期福國利民夫路政之盛衰本與商業息息相關當光宣年間時局安定路政統一運價既尙公允商貨亦頗充足迨入民國以來捐稅則逐日加增運價亦時有變更路政已因之暗受影響在民國六七八年尙可勉力維持至民十三以後國內連年爭戰苛捐雜稅名目繁多軍人把持車皮視爲利藪種種聚斂枝節叢生各路運輸遂一落千丈商人皆視鐵路爲畏途百貨乃多改船運其不

通河路者亦多改用馱車蓋運費雖重若能避免捐費比之鐵路運價尙可較省三分之一也爲今之計鐵路欲求整理方針必須從根本入手茲就管見所及擇要縷陳以備採擇

一 本路員工辛俸宜酌量增加以期得人力而清弊端 查各國服務鐵路者多終其身俸給較優而人有責任之心我國路員辛金當初雖照等級規定在光宣年間生活程度低廉各員工生計無憂尙能認真辦事今則生活日高而辛俸多不足自給已難免其有意外苛求而輕于更調尤難求其安心供職局方對此宜加注意庶可免弊端而資整理也

二 定運價等次零整區別皆宜斟酌變通以利商運而增收入 查鐵路規定運價應按物質種類出產多寡道路遠近水旱比較物價漲落今昔情形均加以詳細調查再分等次而定運價必使適合無誤方期營業振興現在通行之運價既未必盡合時宜而等次均按整車區別以致高等貨物皆由水旱船車運走損失不可勝計如啤酒因等次提高近多改由船運即其明證此尙就本路而言其間接者如平漢之棉花改由保定內邱裝船山貨則改由邯鄲高家營裝船皆可直達天津卸載既省運費又省捐稅此等情形平漢固直接受損而間接北甯亦受影響不少竊謂如此類之運價等次皆宜酌量變通庶可吸收運貨而期發展也

三 附路之苛稅雜捐宜商請減免以民生而舒商困 年來苛稅雜捐過于繁重且機關既多手續不一偶有不慎動輒受罰而致虧累商人不堪其苦所有貨物但可改由水旱船車馱運者皆舍鐵路而改用車船如平綏路因統捐過重瀕於破產豈非明證該路如此他路亦何莫不然竊謂此事

雖非本路權限而所受影響則異常重大似應向財政機關提出減免辦法以舒商困而利運輸也
四 宜革除特價以免偏枯而昭公允 按鐵路屬諸國有民衆應當普享利益百貨運價自當一致公開無論對於何種商家皆不應單獨私定一種特價蓋不能普通使用即違反公開意旨而爲民衆公敵譬如甲乙兩鑛公司甲運價每公里六分而乙運價則每公里八分甲之銷路自然日增而乙之銷路勢必日下事之不公莫逾於此竊謂此種特價似應切實改革以免有所偏枯此外如辦事手續應力求簡便恢復聯運以擴運輸聯絡商家以期合作貨物之保管務求妥慎旅客之生命力策安全凡此諸端皆與整理路政有密切之關係也

天津轉運商業公會啓十二月十七日

● 甯河縣商會提案

爲提議事竊聞此次會議原爲謀路商一致廢除隔閡起見甚爲欽佩查北甯路線地近海濱往來貨物誠屬不鮮多因連年軍事影響要車困難且因運費大於輪運以致多半移至外人輪運若常此以往不獨路局歉收甚鉅又將大宗金錢溢於外人之手既以整頓路運必須核減運費並在海濱臨近大站招商包運大宗貨物按年月預定一標準噸數予以相當折扣並由承辦人預繳押金若干以資保證如此路局獲益良多商民亦表愛路愛國之忱謹此提案供諸 參攷
又提議事竊查各路貨車往往在夜間停車時或將開行將入站時有被當地匪人明目張膽竊取整件貨物層見叠出站內雖有護路警察亦難維護商人受此意外損失甚鉅且有對押車人抵抗者或將押

車人棄置車下者生命危險堪虞管見所及供獻

大會備作整頓是所至盼

寧河縣商會常務委員范增甲



中華民國十八年十二月十六日

●唐山轉運商棧提案

一報運索車手續繁難請酌量變更以利商運案

查唐山轉運貨棧代客報運索車謹遵局章先在廠長處呈遞報運索車條註明索車多少噸裝何貨物運赴某站如廠長不在公事房此條即無人接受因此各轉運貨棧往往代客報運索車遲延一二日尚不能遞條又因車皮缺乏往往遞條後三五日或十數日尚不能用車此手續繁難之點一又如報運時擬運貨去遼寧嗣因遞條遲緩用車困難延誤數日客商因銷貨行情之關係請求改運新民或他站即須處罰此手續繁難之點二再報運時擬裝高糧因無車皮誤期以行情關係請求改裝小米黃豆亦須處罰此手續繁難之點三至脚行裝卸貨物偶因車多人少遲誤鐘點亦照章科罰商人此手續繁難之點四基以上四點商旅銜怨畏避不前路局聲名大受牽累擬請酌予變更(一)在辦公時間報索車連應即接條不得推却(二)給車以後起票以前准許客商臨時聲叙理由請求變更運貨種類及運達站地(三)裝卸貨物脚行誤時如查明確非客商故意遲延亦不科罰所有維持商運便利商賈各辦法是

否有當敬希

裁決施行

二唐山車站應修築候車室及擴大存貨廠以便商買案

唐山爲北甯要站華洋雜居工商繁盛惟乘車旅客候車無室均屯集照台時當春秋佳日中年壯歲尙無困難惟值祁寒盛暑婦孺實感萬分痛苦以致華商譏路局設備不周外僑嘲國人漠視路政至零噸貨物堆存廠所亦應力求擴充改善避免潮溼零亂諸弊病以便保存而利商買爲此擬請

鈞局修築候車室以便行人並擴大存貨廠以利商買是否可行敬希

裁決施行

三商買隨車看貨盜匪登車搶劫請飭警妥爲保護案

路局運輸貨物商買隨車看管行至中途時有盜匪登車捆綁威迫哀懇則擄奪衣財觸怒則傷害生命此種事項日有所聞以致商買危懼不敢押車沿路安全久失保障應請

鈞局飭令護路警察嚴密查拿依法懲治以肅盜風而免意外是否有當伏候

裁奪施行

四唐山站應享由通遼瀋陽一帶運糧核減運費優待辦法案

路局修築之始肇自唐山以此地產物豐饒銷路廣遠工商發達人口殷繁故路局之收入亦以唐山爲一豐富查唐山由關外輸入紅糧玉米小米大小麥黑黃吉豆等類分銷附近豐潤灤縣樂亭遷安遵化玉田寶坻甯河八縣各鄉鎮至北路一帶向以大車驢騾駝脚往來運輸糧貨用費較繁費時較久商民頗

感不便但若路局運費加重則商民勢必捨火車而行旱路即如上年夏間直魯殘軍盤踞唐山驟加人數以十萬計火車不能通行一切糧食均由大車駝脚搬運而來足証捨火車亦可運貨但運費多寡需時久暫稍有不同商民不能不避多就寡捨久取暫惟望路局運費減輕耳至南路一帶近年因火車運費增加又兼軍興運輸遲滯南路各縣鄉鎮運輸糧食概由海路大清河大莊河澗河口及胥各莊之煤河各碼頭起貨較其運費低廉比火車省十分之五六現在火車運費較低交通較便商民仍願捨船運用火車亦望路局運費減輕方可抵制船運再統計每年秋後唐山紅糧每石價五六元每日全市銷售五七百石本年紅糧每石七八元每日可銷二千五六百石較其價額今漲二三比其銷數今增四五由此可證明本年附近各縣歉收之實在情形爲接濟民食救濟民生計應請

鈞局加以體恤減輕運費俾與平津享受同一待遇准予由關外通遼站運輸糧食至唐山站按照原訂特價減百分之二十五由瀋陽站運輸糧食至唐山站按照原訂特價減百分之十五是否可行敬希裁奪施行

中華民國十八年十二月十四日

●唐山代表提案 (一)

呈爲呈請事竊讀十八年十二月五日

鈞局緊要廣告內開運輸關外糧食至平津一帶及營口自本月五日起減收運費等因仰見關懷民食普濟災黎之仁政感戴莫名惟代表等目睹待哺之災黎心傷救濟之無術茲讀廣告深願

鈞座發博施濟衆之慈特代災民作得隴望蜀之請敢以代表資格爲我

局長陳之查唐山地當北甯要道爲華北工業中心實業繁昌華洋雜處窮苦勞工計十萬餘營商區域逾數百里附近各縣連年匪患兵災生計已感艱難今歲水旱蝗蝻民衆更呈饑饉自來糧食問題均由關外輸至唐山再由唐山分銷各地是以論商業之興隆雖亞於平津論糧米之分銷實甲於關內擬請凡由關外通遼縣站及瀋陽站運輸糧食至唐山站與運輸至平津者享受同一之優待似此則糧商減一分負擔即災民霑一分實惠在

鈞局收入稍損分毫在災民受恩實無涯涘爲此呈請

局長大人鑒核俯察唐山附近各縣災情特沛恩施頒發命令准予由關外通遼站運輸糧食至唐山站按照原訂特價減百分之二十五由瀋陽站運輸糧食至唐山站按照原訂特價減百分之十五俾與平津享受同一待遇以示優異而恤災黎實爲德便謹呈

北甯鐵路管理局局長高

●唐山代表提案 (二)

北甯鐵路管理局在唐山山站可減運費之原因及減費與路局密切之關係

鈞局修築之始肇於唐山以此地產物豐饒銷路廣遠工商發達人口殷繁故

鈞局之收入亦以唐山爲豐富查唐山由關外輸入紅糧玉米小米大小麥黑黃吉豆等類分銷附近豐潤灤縣樂亭遷安遵化玉田寶坻甯河八縣各村鎮至北路一帶向以大車驢騾駝脚往來運輸糧貨用

費較繁耗時較久商民頗覺不便但如

鈞局運費加重則商民勢必捨火車而行旱路即如上年夏間直魯殘軍盤踞唐山驟加人數不下十萬火車不能通行一切糧食均由大車駝脚搬運而來足證捨火車亦可運貨但因運費多寡需時久暫稍有不同商民不能不避多就寡捨久取暫惟望

鈞局運費之減輕耳至南路一帶近年因火車運費增加又兼軍興運輸遲滯南路各縣村鎮運輸糧食概由海路大清河大莊河瀾河口及胥各莊之煤河各碼頭起貨較其運費低廉比火車省十分之五六現在火車運費較低交通較便商民仍願捨船運用火車亦乞

鈞局運費減輕方可抵制船運以期發展路局營業再統計每年秋後唐山紅糧每石價五六元每日全市銷售五七百石本年紅糧七八元每日可銷二千五六百石較其價額今漲二三比其銷額今增四五由此可證明本年附近各縣歉收之實在情形爲接濟民食救濟民生計應請

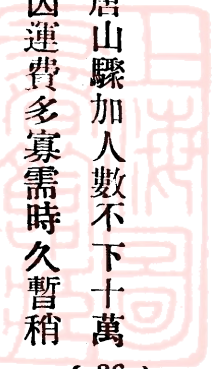
鈞局加以體恤減斬運費俾與平津享受同一待遇則不但數百萬災黎舉需實惠即鈞局亦必因減少運費而營業發達而收入暢旺是減費與路局營業有密切之關係應請鑒核

●唐山商會提案

茲就 貴局公函垂詢各條分項列左

計開

(一)商貨運輸情形



甲輸入貨 按本年計算由火車來唐山雜糧八九千噸由河頭船運轉來唐山雜糧四五千噸至由
灤河大清河大莊河船運入口分銷附近各地者大概與前項相等但無憑確查由天津來面粉以
火車來唐者一千五六百噸以河頭船運來唐者二千噸左右

乙輸出貨 當地出產如(一)造酒用麩子由唐山站火車運赴關內外者一千五六百噸由河頭灤
河用船隻轉運營口大連者千噸左右(二)缸碗土磁類由唐山站火車裝運關外者五千噸左右
由河頭灤河船運關外者千噸左右(三)葦蓆由唐山站火車運往關外者千噸左右由河頭灤河
船運出關者五六百噸(四)毡鞋由唐山站火車裝運關外者二百五十噸(五)花生由唐山站火
車運往東西者千噸左右由河頭灤河用船運赴天津者千噸左右(六)棉花由唐山站火車裝運
關外者千噸左右

(二)車輛之分配辦法 概由廠長按照路章主辦

(三)報運索車之手續 開報貨物之種類數量及運赴何站呈明廠長核辦

(四)車站存貨之設備 按唐山原無正當存貨之廠上年曾經 貴局派員幾次調查確無相當之地
可充貨場遂以各棧房廠院爲存貨之地因本路肇造以來棧房即林立於老車站因此老車站爲
正式之裝卸貨物地無論裝卸何種整車之貨火車均用掛在老車站而零担之貨均在新車站裝
卸因老站不能停車之故耳

(五)大宗貨物之產銷 唐山當地產者爲煤灰石礮洋灰等在 貴局有專價運輸者自不贅述以次

則缸碗土磁酒麩鐵器以及各工廠之小出品毡鞋棉花出自唐山迤南二三十里之稻地小集各鎮蘆蓆出自唐山西北之韓城新軍屯林南倉各鎮花生出自爽快錢家營各鎮以及豐潤遵化各縣均有出產惟紅棗栗子紅菓桃梨各種鮮貨皆出自遷安遵化豐潤北帶各山林之地鷄子出自鴉鴻橋玉田所屬各地以上各出產均行銷各地

(六)統稅之征收情形列表如左

貨物種類	貨物數量	以前征收稅額	現在征收稅額	較前增加稅額	備	考
熟棉花	百斤	〇，四六	三，二〇	六倍	稅額數以元為單位	
蘆蓆	十噸	二，七〇	一八，〇〇	六倍		
栗子	十噸	一二，三〇	八七，〇〇	六倍		
粗鐵器	百斤	〇，一九	一，五六	七倍		
紅棗	十噸	一，一〇	九四，〇〇	八倍		
缸	十噸	六，〇〇	一八，〇〇	二倍		
碗	十噸	一二，三〇	四二，〇〇	二倍半		
毡鞋	十雙	〇，一四	〇，三九	二倍		
麥麩	十噸	三〇，〇〇	五六，〇〇	一倍		

以上稅額之增加均由十七年直魯潰軍盤踞唐山時所增漲至今繼續相沿成爲定例

中華民國十八年十二月十四日

●豐潤河頭商會提案(一)

爲車站接近災區並有遠越情形陳請特予糧石減價以濟災民而挽利權由

呈爲陳請事竊查河頭爲水陸衝衢四通八達西臨寶北接玉遵所有接近各縣村鎮之密食戶之繁甲於全省人民既重出產食用亦多凡所出入各物莫不由是站裝卸因與各縣區接近故也迨至前數年間即形運輸減少及推究減少之物以糧石爲大宗及窮其所以減少之由乃因車價加重運輸不資恒由南距河頭咫尺之瀾河轉連東去是河也可以直達營口轉裝日本車而去哈濱長春等處不獨我本地貨物之出入如此即由各路轉而西來之各種糧石貨物亦莫不效而行之屈指詳計我站損失之巨而溢於外人者奚止恒河沙數哉彼時商人雖有鑒於此奈上下隔閡俱存縱勉爲請求焉能破除全線統一則例之成見繼至民氣稍伸咸明大體之際復值直奉戰起連年蹂躪民不聊生逃命不遑曷克顧此於去歲革命始見功成方希稍安陳請整頓無如戰亂餘生蒼天不憫已於前二歲連遭凶異水旱蟲霍赤地千里所有接近各縣哀鴻遍野草木皆空餓殍枕屍慘聲不絕復當此嚴冬凜冽寒氣逼人凡有心肝者何忍睹此固由上峯或諸大慈善家請求急賑而杯水車薪難以驟濟商會議之至再籌之至熟擬先陳請糧石運輸減價以濟急需忽於月之初間奉到鈞局運糧減價廣告數份當即分傳曷勝慶幸伏思此舉實於被災各區大有補濟並可杜遠越而免利之外遷及經細計乃於本站運糧毫無所減日只限於東來之貨然所有西北被災各縣相距河頭車站無過百里者凡外來接濟糧石莫不經此實

議

非他站可比且斯時入之至巨豐年出之亦廣因體我

局長既以民歎爲懷更必以挽回利權爲要用敢冒爲陳請懇

俯念災黎本站切近災區及有遠越與全線各站不同情形特予往來糧石減價以維餘生且免利之外

溢伏乞

案

鑒核俯准施行謹呈

鐵道部直轄北甯鐵路管理局局長高

河北省豐潤縣河頭商會謹呈

中華民國十八年十二月十六日

●豐潤河頭商會提案(二)

謹將關於貨商希望路政應行改善及舉辦事件並大宗貨物產銷狀況捐稅機關征收窒礙擬具

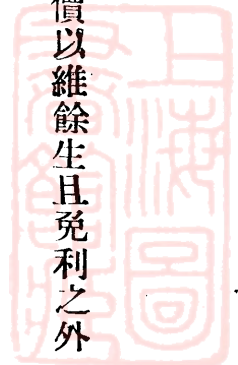
條陳恭呈

鑒核伏乞

採納施行

計開

一查胥各莊站之名義在未設鐵路之先此地並無居戶因距站最近之莊村有胥各莊之鎮市故將車站定名爲胥各莊迨是地以煤河東至車站爲止故又名爲河頭相沿已久現已市面發展經工商廳



許可立案成立獨立商會其胥各莊鎮市與河頭相距咫尺亦設有商會事務分所往往遇有公務每致誤投或發生錯亂情事種種不便之處不勝枚舉擬請將胥各莊站名義改爲河頭車站俾名實相符以圖永久便利

一車輛之裝載在戰事前莫不均配惟自戰事發生後各路車皮混淆雜集其外路車皮較北寧路噸數雖同而容量不一每裝棉蓆房苞質輕浮大各貨外車二十噸不過僅及十二三噸之載分量懸殊票價依舊似欠公允擬請仿照雷莊裝柳條十噸按七噸五核收運費之成案減收俾免偏枯

一此站每值貨物雲集之時必致要車維艱調查他站是情甚鮮溯其原因由於近年戰事之影響而亦由於是站貨物之廣巨既堆積無地再運輸延遲必致商販由河頭南澗河遠運亦可直達營口盤山縣田莊臺錦縣天橋廠等處長此以往於商業妨害實甚於路政收益攸關擬請嗣後每值貨積之時一經請車務請迅於盡量撥運俾商路兩便而免客人畏徙

一此站雖屬三等而貨物之多勝於諸大站有歷年比較可證查貨物既多堆積必廣其貨廠原本窄狹且時有奸人意圖壟斷節詞包租我管理局固洞察奸隱屢請未允然該廠仍屬狹隘每值貨多之時多放於外國槐之曠地野外置貨既不易看守猶危險堪虞殊屬不成政體調查舊貨廠西有路局空廠一所擬請一併改爲貨廠俾便客人免杜來源

一是地附近出產大宗貨物爲蒹麻棉花白菜花生葦蓆葦苞糴葉草帽草帽辮子草香酒麩黑油鐵鍋畫貨毡鞋毡帽柿子土布計十八種半由煤河沿岸附近村鎮西運而來再行裝車東運關外除將產

銷地點每年運額另表附陳外大致不外出產日巨銷路日廣然是地近年商業稍見發達者尤賴煤河與火路二者相輔而行無河路無以招貨物之來源無鐵路無以倡運輸之廣巨車船二者缺一不可可是地徵收機關已設統稅局卡藉稽遠越自屬完善辦法惟棉花畫貨兩種一係提倡國貨免於利之外溢一係家庭工作貧民之生計攸關似不宜加以重稅在前年棉花百斤按常關土貨估價二十兩二五抽收徵洋七角三分餘以外並無附加特稅乃於去歲受直魯軍之暴政改收兩元復加以附加稅三成較前超過兩元三角餘其畫貨百斤原估價八兩征洋三角餘今則改征兩元似此重稅棉將改種畫擾民生於強國之前途有阻於路政之收入有碍此外復有猪鬃一項雖非本地土產而實為全國彙集之所按年出入何止數百萬原起三英寸外者百斤征洋五元餘今改征三十元之譜至三英寸者百斤原徵洋兩元一角今則改徵八元加徵太鉅於是近來是商或付郵包或直接擇於出口地點路款因之減收國稅等於減免妨害何深貽誤何甚用附陳明以期改善

中華民國十八年十二月十五日

●開平商會提案

開平商會代表

孫墨琴
安正時

謹將運輸進展情形略陳管見是否有當即請

鑒核

計開

一鐵路由東省運輸糧石已奉有明令特別減價原為凡災區內體恤民食俾得運輸踴躍以資接濟

惟查所頒減價新章每噸須足十一元五角以上方能核減統計由北甯等處輸入關裏各處假如由錦縣至平津始獲減價其平津以東均不能沾及未免定價稍昂且念最重災區無過山海關以西永七各處而運糧減價均不足額迂見所及莫若以道里計或以價目百分之二十五並百分之十五計算庶幾利益均沾惠澤普及矣

一運糧減價洵爲當務之急如能普通核減一則民食可源源而來二則運款之收入日見增加否則由風船運進者不一而足查東省盤山縣大連營口等處運進糧石均可用風船輸入灤屬之五里坨大清河老米溝等處轉運至灤河沿岸其運價較火車可省一倍之多其影響車運良非淺鮮

一火車運載定章均以噸數計算運費之多寡其中亦未免有遺漏之處如棉花暨花生等類爲關裏土產出口貨之大宗該兩物舫兩均屬輕浮若火車運僅以噸數計即有如載棉花二十噸車其價與他貨等而棉花則不如他貨重也迂見所及莫若運該二物按斤計算按道里之遠近計算庶可以廣招來免致利源外溢卒使該二物多歸船載也

一運糧減價多由東省進關近數年來關裏之遭兵燹較關外不啻倍蓰旣爲體恤災民接濟民生即由山海關起凡入關糧石或按道途之遠近計或按價目之多寡計酌量核減庶免偏重向隅之感管見如是餘容再陳

民國十八年十二月十六日

●開平陶商公會提案

鑒核

開平鎮陶商同業公會代表

秦幼泉 田澤溥
吳裕如 楊廉溪

謹將運輸進展情形列陳管見即請

計開

一開平區內東西缸窰地方原以做燒缸碗土磁為營業計每年所出之貨約在五萬噸有奇其銷售各路山海關至哈埠沿線各棧約在十分之七八平津等處不過十之二三現在每年所產之貨外運各處多由胥各莊澗河用船運至營口再轉南滿線分運奉北各商埠統計由水路運行約居十分之六七推其原委由火車運往各處實因民國十年前本定此土產為三等後改為四等所致而然實則前三等為末等後四等為二等也至民國十一年運價折為八扣然僅十數月執行後即停止代表等為路運逐漸發達起見為圖謀恢復十年前之原狀起見用特愷切陳明即希採納為荷

一就東西缸窰所產出之粗碗一項而論純係銷售於遼寧以北各埠正與日本粗碗相抵觸若謀中國實業發達必須從根本上進行倘運費實能減輕不但路款增加收入亦可挽回國產之權利否則兩窰土產雖屬日見拓充原價亦不為增重而加以以運稅等費校之日本粗磁價目相等繼長增高不惟不能抵抗反為利源外溢為叢趨爵不誠然乎管見所及餘容再陳

陶商同業公會

民國十八年十二月十六日



●古冶商會提案

具呈人劉榮錦 古冶商會會長

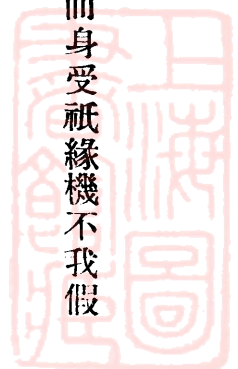
羅翼亭

呈爲建議事竊商等在古冶站營轉運事業已有年所所有路務之困難已飽嘗而身受祇緣機不我假欲報請改進而無由茲欣逢我

局長榮任伊始爲集思廣益召集全路轉運商人徵求意見多年積愜一朝得伸謹罄所知敬陳

左右查貨物之貴賤與銷售之多寡大有關係而路務之發達與否又視銷售多寡以爲斷故物價賤則路務發達而物價之貴賤則關乎稅率之重輕至大且鉅返觀沿路除海常各關外復有統稅值百抽六五稅率之重無敢與京運輸減少雖不敢云端係乎此然其最大原因實基於是故欲發達路務亟須減免稅率此其一本年關內先之以旱魃繼之以蝗蟲終之以水潦赤地千里顆粒毫無婦孺羣乞於街市餓殍號泣於大澤我

局長憐我災胞減輕糧食運費聞言忘飢遙謝無旣惟所減者祇限於由關外運糧於平津兩地者思唯至再未免向隅津東各處災情殊重不減津西且開灤五礦窮民數十萬更需關外粗糧之接濟自應沿路各站一律減費以示寬大而昭公允此外二年來政潮頻變整路無人路警捕務廢弛已非一日是以沿路搶劫貨物殺傷押貨人之案迭出不窮路警熟視無覩上峯亦不比緝以故旅客裹足僉視爲畏途故欲整頓路務非保持交通安全不爲功此其三管見所及是否有當尙希



鑒察採擇施行寔爲公便謹呈

北甯鐵路管理局局長高

中華民國十八年十二月十六日

●雷莊商會提案

爲提議事案准灤縣商會公函內開以准鐵道部直轄北甯鐵路管理局公函內開定於國歷十二月十五日在天津敝路總局召請敝路沿站各處商務代表共同討論敝路改善或舉辦事件此致等情准此凡沿路各處商務皆宜各派代表前往參加與會此致等情准此茲謹將雷莊應行提議各端暨

貴路局俯詢各端敬分數條覲縷陳之以備採擇

(1)運輸情形雷莊以花生爲出口大宗每年約可運出一萬五千噸向係與天津各洋行交易妥協後電知雷莊各商號訂准船期務於該期內將貨發交秦皇島船到上貨過期受罰是以車輛務須隨要隨有自鐵路交通恢復後因種種關係各洋行至今尙未購買向年廣潮幫必採購花生米三兩千噸去津轉運南省各商號尙可藉此維持今冬併此亦形停頓其深切原因由金融奇緊花費過重尙能使花費減輕貨運稍形活動則金融自可調劑

(2)花費之最重者爲統稅舊軍閥時代雷莊並無分卡貨物抵島後稅款由島站棧商墊辦彼時稅率較輕就花生一宗而言每百斤三角二分自張楮盤據唐灤時苛捐雜稅層出無窮於正稅之外百貨



均加以附稅三成統一後變本加厲附加稅照常而正稅又改爲四角六分從前花生米運津每二十噸車統捐不過八十元現在爲一百九十元花生去島爲四十元現在爲一百零四元曩者雷站棧商代客預墊者不過運費一端統捐則由島站棧商負担近則二者兼墊是雷站棧商之負擔愈重錢利愈大而營業愈不振矣

(3) 鐵路運輸始終未改此時貨運停頓本無影響之可言不過從前統捐之輕重既如上述各點之不同而本地出產之貨價亦較高種戶各種花費加增貨價亦當然提高今年歐美各國花生產額較豐交通較利價值較輕是以雷站出產無敢嘗試者此時以津埠市價與本地比較相差甚遠倘能將統稅與運費力爲減輕以資調劑無論如何貨運當可活動因時值年關農民縱不能謀利亦可以貨換錢當此水天雪地民食毫無鄉民所賴者有數薄田有限花生以花生而換金錢以金錢而購糧食貴路此次大會直接有利於路商間接有利於民生

(4) 雷莊每年由關外運入糧食至少亦在五萬餘噸今年水患蝗災收穫更減論理入糧必多但至今雷站糧米不能暢銷之故亦因花生不能售出鄉民無錢購糧敷衍度日儉食節糧倘能使花費減輕貨運活動則關外輸入之糧石亦間接增加矣

(5) 雷站車輛分配辦法及報運索車各手續向照路局定章辦理不過各商棧稍有難於奉行者一因鐵路既無貨廠又無裝貨月臺道叉又不敷用車輛尤不能應時皆有商棧與洋行交易均有一定船期且島站碼頭亦非皆有倉庫是以裝運貨車既不能早又不能遲此時以雷站設備之情形依路局

分配車輛之辦法倘遇貨運繁忙之時站長似有無可措手之虞商棧亦有彼此衝突之患因鐵路無堆貨之地何言報運是不得不由各棧院內堆積臨時隨裝隨運貨既堆於院內何者實裝何者不裝以假亂真站長無從查考此其一也分配車輛之自然手續得依請求車輛單之次序爲定該單有要十輛者有要一輛者十車之船期較晚一車之船期已到路章須俟十車撥完以後方及一車則此一車之貨本利俱傷罰款隨之如是而衝突橫生此其二綜此兩大端不得不於路章略有出入 敝會以此鐵路一切設備尙未完善之前車輛依照請求單撥發至雷以後遇有上列困難之處得由 敝會臨時改配以免爭端路局不得故爲挑剔

(6) 雷站鐵路地面過狹南面道又既不敷用北面道又外路地幾等於零貨運比較十五年前增加何止十倍鐵路應行改進之處故多就最關緊要者必須從速購買地皮伸展道又縱不能設立貨廠亦須購備若干地皮以爲裝卸貨物之用

(7) 統捐有第十五統捐局分卡自去歲成立其徵收手續花生每百斤抽收二角五分花生米四角六分花生油五角柳條五分大猪每口九角小猪二角五分此種正稅以外再收附加稅三成正稅既已加倍徵收附稅又如此奇重務希代爲轉請核減則貨運之活動可斷言也

(8) 雷站以花生爲大宗每年產額約一萬五千噸其餘活猪約五千噸柳條三千噸花生油栗子鮮貨約兩千餘噸運出之貨共約三萬噸左右輸入之糧石至少在五千噸多則一萬噸左右花生銷售歐美其餘均銷於天津花生柳條爲輕飄之貨鐵路車皮以等類計算運費老路車皮尙可裝足貨儼現

時改良新式車皮過多每二十噸車花生至多不過裝十八噸柳條不過裝十三四噸運費之損失不計外統捐雜稅上下脚力一切均照車皮核算全屬損失且路局人員對於大小車皮無法支配商棧除損失外因大小車皮之爭執亦時有衝突嗣後可否以實裝重量核收運費以免爭執而恤商艱以上八條實屬犖犖大端對於路局商棧雙方均有密切之關係爲此備具提議書據實聲叙是否有當敬請大會鑒核公決施行

雷莊車站商會代表 陳子和
鄭文鼎

中華民國十八年十二月十六日

●灤縣商會提案

具說帖人灤縣商會代表王樂山等

一運輸糧食入關即行減價以恤災民案

前閱

貴局運糧減價廣告謂爲體恤災民起見減收運費惟平津享受利益關內災區太廣飢民過多反未能霑減費之實惠殊爲缺憾就灤縣車站論連接河路碼頭能達南北災區數百里若運糧減價則一帶災民羣蒙福利爲此請求

貴局變更減收運費章程凡運糧入山海關者無論運達何站均按特價再減百分之二十五或十五以暢運輸而維民食若以此項辦法未免延長似可訂爲減價期以三個月爲限是否可行敬祈

公決

一貨車盜匪應從嚴懲治以維路政而利商賈案

查本路貨車行經中途時有盜匪登車行劫不但奪取貨物且將押車人之衣物錢財劫奪一空稍敢違抗輕則拳打刀傷重則擲之車下於性命均有危險因此商賈多裹足不前於路局威信大有妨碍擬請貴局設法從嚴緝捕懲治以肅匪風而維路政商賈感德無涯矣是否可行敬請

公決謹呈

北甯鐵路總局

灤縣商會代表 王樂山
崔國棟

中華民國十八年十二月 日

● 公 函

為請求減收土產運費事查桑條係本地土產每百斤價值一元五角以容積大重量輕之關係每十噸車皮僅能裝一萬斤但納稅及運費均按十噸足數計算以致沿途費用達二百五十元超過成本一百元之多納稅係屬經徵機關自須另行請求至運費一層原係按四等貨計算擬請

貴局將土產桑條列入第五等貨並不足十噸足數時請照實以斤數計算似此則運輸桑條運費減輕於土產之行銷殊有絕大關係是否可行敬乞

裁奪施行此致

北甯鐵路管理局運價審查委員會

出席商務會議灤縣商會代表
崔國傑
王樂山

中華民國十八年十二月十九日

●昌黎縣商會安山分會提案

一道叉之宜展長以省脚力也查安山站商號林立範圍很廣而鐵道叉子則殊感太短往往裝卸火車之家距離所甩之地點太遠中間非需大車及人力搬運不能辦到再經此番手續而所費又復不貲矣應如何斟酌情形將該道叉設法再行延長以利商運

一豬圈之宜修復以利運輸也查安山站向有豬圈一個裝運肥豬常年輸出之數不下三萬五千餘頭自近年以來一因捐稅奇重影響於前一因該圈未經修復困難於後所以每年僅走一千餘頭而輸之額頓形銳減情形如此不免路商交受其困

一商運之宜保護以免危險也查東西往來貨運車行沿線之中常有匪人登車肆行搶掠之事即有押車客人亦無能力抵抗甚有將運客身穿之衣物剝掠一空倘不嚴加保護商民咸懷戒心而運輸前途不無影響匪淺也

一快車入站停駛以便旅客也查安山站名列三等地屬通衢北通盧龍南達樂亭溯自上年一百零一
一百零二兩次快車行至安山停駛以來所有旅客東去關外西走京津此站售票之數實不減昌黎灤縣兩站所以一二年內行旅捷便商務繁興自從該兩次列車不再停駛之後擬搭該次列車之旅

客不就昌黎則就灤縣仍須先期赴彼兩站等候一宵往來旅客備感困難倘爲便利商民計仍祈將該兩次列車回復原狀車行安山照常停駛以利交通

中華民國十八年十二月十五日

●昌黎縣商會代表提案

爲提議事竊查北甯路以連年戰亂車務廢弛軍閥把持路政視爲私產苛捐苛稅任意增加積弊日深終莫能減晚近雖革命成功對於路務之積弊尙未能根本廓清我局長有鑒於此特提起商務會議邀請沿路各站商會等機關公開提議以資採擇施行謹將應請革除之事項縷細陳之（一）回空舊麻袋統稅宜根本革除也貨物運卸後裝糧麻袋須行運回原非新購之物本不應納稅詎各地徵收局又徵統稅每百條捐稅三毛外加附加費九分共花洋三角九分以致商民叫苦徒喚奈何欲求運輸之發展必先免除其回空舊麻袋統稅至蘋菓杏子葡萄等鮮貨統稅較民十之統稅加重十分之七如民國十年徵統稅三元現則徵收十元徵稅既增貨價必昂商運頓減故欲發展路務此項統稅亦必減至民十之稅率（二）車站之大車牌照應取消也查昌黎車站之大車牌照捐自民國十三年以來迄未剔除擾商病民莫此爲甚按昌黎以鮮貨爲出產大宗鄉間民戶大車運送車站該徵收局按車釘牌不論脚車民車一律每月每輛納捐四角因此各車戶大起恐慌均由河路運銷他埠數年來影響客商甚鉅是此項大車牌照捐亦宜設法豁免而利商民（三）入站之無賴游民宜驅除也糧車抵站時無業游民麇集該處任意搜索警察視之而以爲未見故商旅損失浩大欲除此弊應請通飭路警驅逐奸民禁止入



站(四)路員舞弊宜設法剔除也糧貨各車抵站卸載時若事前通融則可任便甩車否則卸載之商號在車站以東則甩車以西故意刁難此種弊竇宜革除也(五)貨車抵站宜迅速交卸也查動物鮮貨及易於腐爛之物若不急速交卸則動物有易斃之憂鮮貨有腐爛之虞商運之損失不堪設想應請擬定規章儘先撥車載運或提前交卸以免損失(六)糧車運費宜低減也查我昌黎縣自今年入春以來始則旱魃爲災繼則蝗蝻肆虐終則霖雨連綿平地竟存瀝水尺餘禾苗盡被淹沒加以各河決口房屋坍塌者不計其數所有民食均仰給於外縣運費若不減免何以維持生民應請每噸自十一元五角二分起碼路程再遠不多加費以爲民食現撫甯樂亭之糧食均由昌黎卸售若不實行減免糧商裹足概由河路運卸商民咸感不便此糧食運費不可不減也以上所陳均係刻不容緩之事實我局長素以體災恤民爲職志前開下情當能洞鑒應請准予提出討論切實減免清除積弊以利商運而便災民是否有當伏懇准予施行謹呈

北甯鐵路管理局局長高

● 山海關提案

一 山海關出產以玉米爲大宗每年約計在八千噸左右運銷地點以平津一帶爲最多山東煙臺次之在北甯路未發生戰事以前銷售平津固以車運便捷但近年以來運輸掣肘捐稅頻加遂多利用風

具提議書人

田耕九
崔鳳樓
尤慶國
陳子厚

船出口一則運費較廉二則較車運尤能便利況且捐稅又省許多安得不舍此就彼今後路局果能實行整頓酌減運費及免除苛細雜捐則商人無不舍水就陸路局收入自必逐漸增加也

一山海關所產玉米既然運銷他埠而當地民食又須仰賴東省紅糧以補充之年來火車來糧減少船隻入口加多蓋亦不外費用奇重不如船運便宜有以致之如果關外各站及盤山瀕河之區能以減少車價及免除雜捐則此項利權亦能逐漸挽回也

以上二案尙乞俯賜

鑒核

北甯鐵路總局

呂煥南 代
 姜耀先 代
 王金

中華民國十八年十二月十八日

前所商會提案

爲提議一〇一次快車與特別四次快車在前所前衛兩站停留一分鐘以資乘客便利而免危險事查前所前衛兩車站雖係小站乘客頗多因山海關車站爲關外客車起終地點前所前衛兩站距山海關甚近來往停留客車非在絕早即在深夜不惟鄉村來客多感困難即前所前衛兩鎮商人携款貿易者尤弗敢冒險奔走如一〇三次客車早五點到前所站五點半到前衛站天尙昏黑一〇四次客車在晚

六點五十分到前衛七點二十分到前所已斷行人一〇五次車到前所十點十分到前衛十點四十分一〇六次車則在夜半客商因事急迫雖勉強乘座較一〇三次一〇四次愈感不便而一般農民赴綏中納課者因火車時間不便竟多身帶重款冒險陸行者於

貴局之收入當亦不無影響兼以前衛市鎮距車站八里之遙道路不寧匪警時傳商人交易皆多數身帶鉅款尤不敢夤夜獨行身履險境較前所鎮尤加困苦且各村屯乘客距站稍遠者恒奔波半夜仍誤站點徒勞往返以上種種困難揆其理由實因距山海關甚近爲客車起點終點之故也擬請將早九點之一〇一次快車與早八點之特別四次快車站點稍加更改停留一分鐘在

貴局列車行駛鐘點不過略爲更正而於商民之便利實多是否可行謹此提議以備

公決

前所鎮商會代表盧瑞忱

前衛鎮商會代表龐羽豐

中華民國十八年十二月十三日

●前所商務代表提案

爲提議減輕產物運費以利商民而裕收入事查前所鎮土產以鮮菓花生爲大宗除多數菓林尙在培植外現在每年產額各約一千五百餘噸向須

貴路運銷遼寧吉林哈爾濱通遼等處近數年來因運費稅捐之倍增營斯業者多遭賠累一般產戶亦大受影響即以今秋之出產花生比較到市已閱兩月餘各棧商堆積如山運出者僅二百餘噸各商之

賠累多裹足不前非獨商民坐受其困即於

貴路收入亦驟見減少如十噸花生運赴遼寧鐵路運費即需百二十元常關稅四十元出產稅七十元銷場稅四十元所運之貨在銷場地設不能價逾三倍鮮有不遭賠累者欲增加路局之收入兼抒商民之困苦計應請

貴局將敝鎮出產之花生鮮貨運費設法減輕或照農產紅糧收費以輕擔負而便商民如蒙採納不惟商民受惠滋多即路局之收入亦當倍蓰也謹此提議以備公決

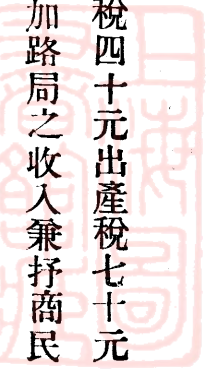
提議人前所鎮商務代表盧瑞忱

●綏中常關稅局及車站轉運商會縣城商會代表提案

竊查鐵路常關轉運三方面極有密切關係路務營業發達則關稅必隨之多征而轉運棧商定見起色值此

貴局招集商務大會公開討論改善方法各具意見不厭其詳敝代表等在綏言綏謹將經過利弊擇要陳之付諸議案以憑採擇如左

- 一 查本縣出產以鮮梨為大宗每歲約產三萬噸有奇其中由鐵路裝運者約計一萬五六千噸其餘悉由綏中城東南常山寺娘娘廟兩海口民船運出一因民船運費較輕再因綏中捐稅出銷並征如由民船運出可直抵營口轉入南滿車直達北滿一帶銷售每百元貨可省四元銷場稅即每十噸梨



可省大洋三十元船之運費較鐵路可省三分之一例如由火車裝往營口每包梨運費一元民船最高不過七角而利權外溢殊爲可惜如鐵路運費減輕則不必由民船運營再走南滿支路矣

二 苞米每年約產四萬八千噸運銷京津一帶其由鐵路運出者約計兩萬餘噸其餘亦歸民船運出天津營口煙台各埠

三 豆餅每年可產十五萬斤即三千餘噸由民船運出者三分之二由鐵路運出者三分之一委因民船運費每噸較鐵路運費減輕一半欲謀三方之利益非鐵路運費減輕不可

四 花生歲可出二千餘噸亦因車費較重多不外運

五 河北統捐特稅局路過山海關各種豆子從前不論車之大小每車納特稅大洋二元自本年三月起雜糧仍舊對於各種豆稅限定吉豆十噸徵收四十八元合豆十噸徵收三十二元芝麻十噸徵收八十元大米十噸徵收八十元元豆十噸徵收三十六元青豆十噸徵收四十八元此等奇重特稅與鐵路關稅轉運三方面損失至重蓋商人無利可圖均裹足不前輸出有限以綏中至天津路長二百一十七公里每十噸車少收運費六十五元以全路全年計之少收運費二百萬有奇關稅轉運亦隨之減色此等重要問題宜設法轉商河北統捐特稅局非仍按舊章徵收不可

六 綏中車站貨場缺乏來貨均存道岔兩傍每遇天時不良貨物難免損失裝卸容易延悞時間宜早修貨場

七 棧商納常關稅裝車以前報關投稅驗訖後放行向不遲延頗稱便利棧商索車手續皆由本站長

分配按各家貨多貨少尙無滯碍

綜以上各點民船及河北特稅統捐局實影響鐵路收入宜如何挽救請加入議案以資討論勿使漏危無補爲宜

山海關監督代表綏中常關稅局局長龔光宇

綏中縣城商會代表張鳳閣

趙佐臣

綏中車站轉運商會代表成名遠

孟益三

●綏中縣前衛商務分會代表提案

爲提議事查敝鎮每年出產大宗爲鮮菓梨玉米豆餅雜糧運銷關內外各地而由各處入口紅糧爲數亦夥其中由民船大車裝運並經由南滿路轉運北滿各地者實居多數查其原由係因路運費較高及沿線關稅重重商民多趨利避害故由鐵路裝運者較少今

貴路招集商務會議另議辦法仰見

貴路提携商民之盛意敝鎮商民不勝額慶謹將敝鎮出入貨物情形及改良意見臚陳如左

(甲) 出入口貨物之情形

(一)梨 每年共產八百餘萬斤計合五千噸全行運銷東三省各地其中由鐵路裝運者二千噸其餘三千噸概由前衛南小石河口民船運往營口大連再由南滿路轉運北滿各地查其原由實因鐵路

運費較民船高三分之一

(二) 玉米 歷年共產出二萬四千石計合五千噸全行運銷關內平津山東等處其中由鐵路裝運者二千噸由民船或由大車運至秦皇島轉裝火輪者三千噸

(三) 花生 歷年共產出一百萬斤計合六百噸全銷東省及南省各地其中由鐵路裝運者一百噸由民船裝運或由大車運至秦皇島轉裝火輪者五百噸

(四) 豆餅 歷年共產出一萬片計合三百噸全行運銷山東營口其中由鐵路裝運者一百噸查其原由係因前衛站磅小每十噸只裝三百四十片再查新民站豆餅運銷營口者每十噸車裝三百六十片前衛站每十噸車少裝二十片以致前衛豆餅盡由風船裝運或由大車運轉裝火輪故鐵路運輸大受打擊

(五) 紅糧 爲入口貨歷年約進一萬石計合二千噸全由東省各地運入其中由風船運入者一千噸由鐵路運者一千噸查其原因亦因鐵路運費較高於風船三分之一

(乙) 改良意見

(一) 鐵路運費 查鐵路運費較風船民車高三分之一如能設法減輕則商民自必樂由鐵路裝運既可運輸迅速且免風船之危險

(二) 設法交涉減輕雜稅 花生梨運至東省各地爲多近年來多由風船運至營口再由南滿路轉北滿各地係因經行南滿可省雜稅如能將沿線雜稅設法交涉減輕則此種貨物必能改由鐵路裝

運

(三)改良前衛站磅法 按新民站過磅法每十噸車可裝豆餅三百六十片乃前衛站每十噸車只裝三百四十片商人為省費計多不願由路運如能改良前衛磅法准予每十噸車裝豆餅三百六十片則商人自必由鐵路裝運以上所陳是否有當敬乞公決採擇施行則鐵路幸甚商民幸甚

綏中縣前衛商務分會代表龐羽豐謹陳

中華民國十八年十二月 日

●興城商會提案

興城商會代表請議事宜列下

計開

第一條 興城車站要車裝俾僅限六鐘時刻倘過點車未裝畢即被從重加罰應請以完全裝畢為止
不限鐘點

第二條 每裝運糧袋均由該號遣派櫃夥押車一遇匪人在車向下搶推麻袋該押車人即有性命之虞宜如何請設法嚴防不害路政及商務進行各事項

第三條 運輸糧石至山東烟台天津唐沽間由水路最便宜但未邀減價如鐵路減價運載則路政商務愈能起色惟對於北平水路實無奪運之處應在減價之列以上所提三條付議公決

代表人 趙魁璧
祖靜修

十二月十四日具

●錦縣商會提案

一 糧食等項每年約運輸四千餘車羊毛毡鞋及皮張等項每年約運輸四百餘車均以二十噸車算現在兩種之貨僅運出四分之一此少運之病皆因有東西海口一般運商多由水路出口羊毛毡鞋及張等因統捐徵收加倍而商民由邊外僱馱繞越走者不少所影響極大又兼車款減價風聞通遼等處業已實行則錦朝路現未發表請求車款減價早日施行並求交涉捐稅減輕則高業自然發達而路局亦能加徵所見如是請裁奪之

二 運商困難種種之處因路局派稽查押車驗貨均是刁難設如商家所運之貨而未運到卸貨地點該稽查即登車勒令拆車驗貨請求嗣後驗貨俟到了卸貨地點再驗以免商人困難所陳如是請查核之

中華民國十八年十二月十七日

代表人

徐純
顧禱
楊靜
田賀
軒年

●溝帮子商會提案

溝帮子站商界代表 謹就管見所及可以增加路款振興商運者繕呈數條供備

計開

一常關之設八面城站最爲扼要該站距南滿已近無慮繞越如關設鄭家屯距南滿尙有數站該站以南之出產勢必歐歸南滿爲路政計稅收之多少正不必較也

一營埠至瀋通雜貨盡由南滿運輸新民全改由河運利權之損失爲數不貲今欲挽回之誠非易易然若能減輕車款與稅率以廣招徠商旅願出其途或當有此一日也

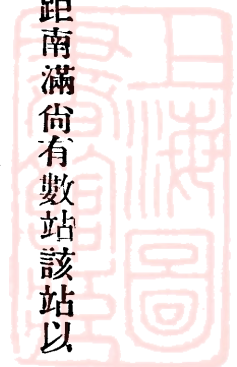
一營溝兩站均宜添設倉庫以便存儲也查北鎮義縣所出糧石棉花山梨數頗繁夥現無倉庫諸多不便

一通融錢法宜仿照南滿辦理也設有倉庫之站酌設貸款機關即以所運之糧貨折價作抵限期歸楚決無疎失蓋多財善賈理勢使然我商資本短絀無可奈何倘以貸款驟難辦到准其應交車款達到終止地再交此事輕而易舉是亦救濟之一法也

一混合貨車宜照中折準也向來雜貨車二等物品多不過十之二三盡照二等貨交車款不特理欠公允亦非體恤商艱之意也

一押車人丟貨擔險事所常有果責成就近路警盡力查緝必能破獲嚴懲一二此風或不難稍戢也
一車站卸貨時有丟失如路警認真守護當無此虞務祈嚴飭遵辦也

一各站司磅員任重權專非優予薪俸不足以養其廉非操守可信不足以當其選嗣宜擇人而任也



以上各條或挽已失之利權或救垂絕之商業果能見諸實行必當稍有裨補一得之愚如荷
俯納則不勝幸甚

北甯鐵路總局鈞鑒

中華民國十八年十二月十三日

●白旗堡商會提案

爲呈請裝運糧食多補稅捐未沾減輕車款事竊以白旗堡車站商號歷年轉運糧食二十噸車裝八十石赴營口銷售付營斗一百石向來營口稅捐局並無補捐之事迨至今年秋季以白旗堡運糧二十噸至營口稅捐局令補二十石糧捐商等實受莫大之損失因而由白旗堡往營口運糧商人日益見少均歸遼河及南滿路線運往營口糧石均無補捐之故耳查現今路局新章北甯山通支路等處車款均照新章起碼減價計算商戶受莫大之利益惟我白旗堡車站糧食車款未能分毫減輕實因白旗堡不足減輕之數較從前未沾利益是以懇祈

局長格外施恩垂念商艱設法維持免收補捐減輕車款則感德難忘矣謹呈
局長大人台前公鑒

白旗堡站商會謹呈

中華民國十八年十二月十二日

遼寧溝帮子商會代表

王煥章
董鳴山



●新民轉運商會提案

呈爲生意蕭條壘增岔租懇祈暫緩加租以輕擔負而維營業事竊查新民近年以來屢經水災兵燹生意日漸衰落况乎打通築路南滿減價關稅迭增貨物因避稅起見皆由遼河及旱車順流而去所以新民受四面包圍之競爭實已日暮窮途不堪維持前奉

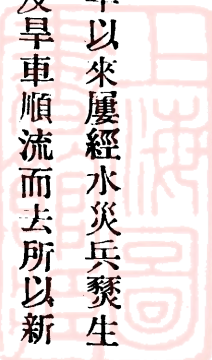
局令飭令增加地皮道岔等租商等強弩之末驚駭萬端所以前曾具實陳情籲請收回成命已蒙俯念商艱地皮暫不增加惟對岔租仍持前議每尺增加二角五分既蒙格外原情何敢得隴望蜀再爲冒瀆惟新民在特別情形之下非與普通各站可比當此慘落之際此一年中商等有道岔之四家共裝車輛四百餘車每車得利二十餘元四家共得利八千餘元以之付人工伙食等尙差懸殊何况再加每年三千餘元之地皮道岔等租及倒車費四五百元今

貴局地畝段已派員催交此四千元之道岔租當此坐食山空之際何堪納此鉅款情不得已故再懇請鑒核前情將道岔之租暫緩增加俟生意稍興必當拜命不然各無營業道岔等於虛設不得不另想他途以節糜費不但路局對於倒車費及岔租大受影響而於新民商業前途恐永無恢復之望伏乞垂察憐情准予所請實爲公便此呈

局長鈞鑒

新民車站衆轉運公會具

中華民國十八年十二月十三日



●新民車站商會提案

此次十二月五日普通雜糧減價可見 貴路惠顧民生體恤商艱惟減價辦法運率過十一元一角七分者始減爲十一元一角七分不及此數者仍按舊價核算新民至天津爲每噸十二元每車可省十六元六角其餘蘆台即不足減價之額率如是此次普通減價僅爲天津一站其餘蘆台唐山灤縣昌黎需糧之站均未能沾減價之惠更而此次減價新民不但不能得若干之利實際上更受莫大之損失何也因此次減價通遼核減獨多况該站產糧更多勢必關內糧客均赴通遼買糧開運新民雖爲關外產糧獨一車站然本埠無購糧之客均靠關內客人客人不來糧食難銷旱地距通遼甚遠惟距南滿甚近該路又特別減價勢必盡爲吸收而去利權外溢莫過於此所以此次減價不但新民未受其惠反而糧客爲通遼吸去產糧爲南滿吸去如此觀之欲求新民恢復昔年糧運最多之程度非特別減價使關內昌黎灤縣開平唐山蘆台天津糧客羣集新民糧價抬高本地產糧不爲南滿吸去有此出產百萬運費數月可至不但路款裕收唐山等處民生亦沾大惠此新民不可不特別減價也

新民爲關外產糧最多之站有每年貨運進款可查惟東北東南均受南滿鐵路包圍西南有遼河影響一年四季均在水路競爭之內非設永久抵抗之法不足以挽已失之權利查本路沿站凡出產最多之貨均有特別減價今新民既爲產糧最多之站又受四面水陸競爭豈有不甘挽回之策換而言之新民糧運永久減價即永久每年有數十萬元之糧運進款放棄不顧即爲南滿奪去每年不過數千元耳以現在而論去年糧運進款春三月爲四十五萬元今年春三月爲萬元左右此驟降結果實因南滿減價一

故耳此所以新民必須永久減價以爭權利也

當此銀根吃緊關內客人來款不易查路章有預付應付設帳三種本路應付一種尙付缺如倘施行應付客人即可以此車款多買糧石本路即可多得一車之運費現而現洋不准出境津滙又甚吃虧若行應付則客人以每十車之款即可多買二車以天津論若應付辦法路局每十車加二車即可多得大洋五百元以新民每年至津二千糧車計算即可多得進款洋十萬元倘因 貴路與繳款有關不妨先在灤東各站施行以觀成效此應付繳款與路商兩便之法也

常關稅之留難查近來運貨經過各常關時常有以驗貨爲名扣車留難而車站以誤車之故又徵收延車費用受此不白損失呼籲無路當請 貴路與常關交涉偷扣車查驗如單貨不符時當然承認受罰及車站延車費用若單貨相符乃常關故意留難此種延車費用當然應歸常關賠償損失此種連帶關係不得不求鐵路將伯之助也

前因沿站地磅不準新民所出之車本不爲多往往至溝帮子等站復磅即行多載受罰細經考查皆爲沿站地磅不能一致至使無所適從應請 貴局每月將沿站地磅試驗一次以求一致

新民麻子爲輸入南滿之大宗惟本路每二十噸車之貨比南滿之二十五噸車扣成少二噸五所以欲裝一車赴瀋陽每二十噸車尙得走零噸二成五故裝運麻子一車一次不能運畢倘能許可每二十噸可裝二十二噸五成或每三十噸可裝二十二噸五成如此瀋陽之麻子即可方便多運不從旱地裝運矣

近查沿站貨車時有匪人登車擲人越貨生命錢財損失頗鉅至使押車商人每懷戒心於貨運前途大受影響務祈 貴局分飭路警設法隨時保護以重生命而除鉅奸

查新民屢受水災兵燹又受南滿競爭所以商業蕭條棧商坐吃山空日不聊生而路局迭次催漲地皮道登等租商家不堪担負捨退租外實無他法懇祈維持現狀暫免增加則路局年可得五千餘元亦不爲少而商家藉此更可報效鐵路多進路款俟新民恢復原狀時再爲增加亦不爲晚果如路局是必增租不可照總局核增之數統統不過千餘元棧商只可將道又拆出共兩千餘尺即是少收道岔租兩千餘元核計漲後較不漲少收千餘元相接各家之院子則佔不了十一畝多每家四五畝足其餘先請收回非是商家留難總局實因無事起見

現在因南滿減價又無捐稅不獨麻子芝麻而雜糧亦有以旱車運奉就南滿車運往內地其他各處刻有旱車二三百輛來往運奉約計二三日往返一次核計自入冬至開河四五個月所走數目匪少莫如麻子芝麻去奉去營口均酌減運費免被南滿吸去查近年此兩種糧均由該兩地出口

新民常年應特別減價乃因相距遼河南滿甚近因本路運費較高四圍所產之糧東北正東東南西南各地之糧近來均由遼河南滿運往內地其他各埠亦因新民本路運費較南滿價高買糧之客所以均去南滿收買比較核式之原因本路如特別常年減收運費當然糧客自來收糧由本路運往各埠雖每車較比少收而且能多走即是多收路款惟南滿運糧車價不分粗細油糧等次並且捐稅概無諒總局亦在洞鑒之中

爲南滿路核減運價與本路競爭貨運至使新民貨運頓減新北產糧盡赴開原懇祈速減運率以求抵制而維路政事竊查新民原爲貨運極繁之站近受軍事影響關內糧客羣赴南滿購糧起運習以爲然今者我路日漸便利交通已恢復原狀冬季正爲購糧之時該路况仍由我路運糧乃由開原至大連糧食每叁拾噸減價陸拾元查該路運糧以叁拾噸爲本位乃鐵路負責聯運由大連輪船至天津一切雜費包括在內共大洋叁百七拾貳元叁角陸分我路由新民至天津車費及報棧報稅等款共大洋五百拾九元捌角兩相比較我路每叁拾噸多費大洋壹百捌拾壹元玖角肆分若不急求補救我路貨運勢必盡爲該路所奪所有一切情形兩路運貨比較列表呈請

鑒核急速核減運費以挽利權而示競爭實爲公便

南滿北甯兩路運費比較表列左

南滿以開原驛至大連叁拾噸雜糧兩洋裝卸脚行在內七扣車款貳百零捌元叁角陸分

又 常關稅在內輪船脚力每叁拾噸至天津壹百肆拾元

又 以天津回空麻袋以路線回空大洋貳拾四元

以上三筆共大洋叁百七拾貳元叁角陸分

輯船公司運足壹萬噸者三節交款九扣而且南滿線給長期免票二等一張以新民站至天津雜糧叁拾噸車款大洋叁百陸拾元

又裝卸脚行

大洋九元

又押車員來回人票

大洋十五元

又常關稅每三十噸

大洋十三元五角

又以街拉站旱車脚力

大洋三十元

又溝帮子棧費

大洋六元六角

又錦縣棧費

大洋六元六角

又山海關棧費

大洋十八元

又山海關雜糧統捐

大洋十四元

又秦皇島棧費

大洋十二元

又唐山棧費

大洋六元六角

又沿途路用

大洋五元

又以天津回空麻袋款

大洋二十元

又天津免照驗單印花三十噸

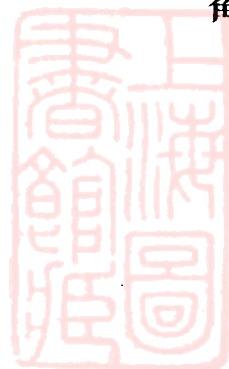
大洋三元五角

以上十四筆共大洋五百十九元八角

如以鐵路裝各種豆粒至唐山天津加統捐每三十噸約計大洋一百五十元左右

北甯鐵路局局長高

中華民國十八年十二月十六日



新民商會提案

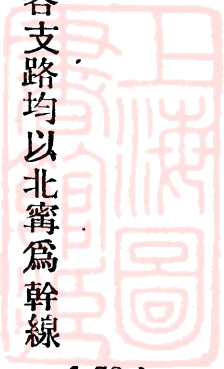
逕啓者辱承

貴局招集各商代表討論國有鐵路營業發展以利商民事查打通瀋海營口各支路均以北甯爲幹線如能是事盡善自能挽回利權以濟民生况有南滿路線與我爭衡商民非不愛國但計權母子躲重就輕是所不免前數年遼甯北部產糧最多均以省北運至皇姑屯由北甯路轉道河北河南山東各處銷售近則不然有以吉黑遼三省糧石直放大連以航路運銷各省遼西等縣產之糧石認費周折拉至南滿沿線賣與日商者不可數計欲謀杜絕漏卮略陳管見所及以便採納

一撤免常關稅由遼省至山海關不論遠近凡上火車均納關稅形同火車稅因驗稅而延悞時日尙有報站費等於此北甯路大受影響

二山海關稅不能裁撤請將常關稅局撤至山海關以符關稅之實而北甯瀋海打通滯碍無多尙可運入直魯豫各省不然亦可由營口行銷雖然關稅減收而路款必增况減輕商民負擔

三鐵路運糧貨做照南滿辦法大致如下以南北滿發之糧貨至大連如通航路限期以火船交送關內各省但國有鐵路鐵棚雖設有廠車甚多送載無人押車甚難如漸次將廠車改添鐵蓋日久更添完備現下鐵路局預備苦車油布亦不必客商押車交俾均以過磅袋數爲標準務將各站之磅較準以免雙方爭執以遼甯至河北省或天津報站五六處之多每報站十元數元不等押車往返旅費又加關稅層疊均出販商此等照車款相差無幾每况路途耽擱凡貿易多行一次即多一次利息鐵路



多一次進款如能變通辦法不獨利權挽回而國際民生大有裨益

四保持貨物糧貨即商人之血本一有糜爛損壞關係至鉅令各該職員妥爲照料如梨菓易於腐亂不可延宕又如缸磁火柴損壞燃燒殊易掛車必得輕輕併車軸添油照規定數量勿使有缺以免萬一偷油質不良或經手人舞弊規定獎罰章程方能免除流弊事雖微而肇禍甚大

五嚴令杜絕運動費以前軍興以來車皮甚缺往往販運商人情急甘願出運動費即不願者亦無可如何加之經手人從中漁利上下交征國有鐵路變作私相授受近來雖然無之再遇車皮特別缺乏難免此弊復萌况經手人避免運動費之名稱往往出客人之款巧立名目民九民十值四省旱災鐵路哀民生計減價五折而運動費超過之此等之弊喪失國家恤民之意可定罰懲以慎將來

六要車不拘運商糧商貨商凡有自要車輛均可報知站長按先後規章撥車務達公平厚彼薄此豈昭大公

七鐵路近來減價一謂擴充營業兼恤災民但由遼寧至天津而已今歲關內數縣蝗虫水災甚烈雖如至山海關內亦不能再返大連顧國家災黎而鐵路施惠於大同凡入關之糧皆可以減價庶可名利兼收

八各站整頓秩序火車之小營公司在三等乘車客擁擠叫喊驚人可令安穩以免錯雜又有日站中國之旅館接客夥俗曰跑車板不拘婦人稚子年邁老人如何擁擠該仍擅自往返奮力亟走喧天嚇地無所顧及客人似此極應取締如去歲旅館公議自行取消事僅數日仍歸其舊因甲商遵辦乙商暗

行良莠不齊如以命令取消自必澈底旅館省車票人工如運籌有道自然以廣招來又如脚行搬運夫客起零担郵便有隨意索要搬費者因之屢起爭執事雖小可逾以大如南滿雖有搬運夫概無擾客行爲亦無接客專人露宿之苦未之聞也

以上所呈各節是否有當仰請主裁

北甯鐵路總局局長高

新民商會主席李會瀛謹上

中華民國十八年十二月十六日

●遼甯總商會及皇姑屯商會提案

具提議書遼甯總商會及皇姑屯商會代表龐哲卿提議關於北甯路運輸事宜理由辦法分列於後

理由

北甯鐵路爲我國國有唯一之幹路皇姑屯站更爲全路起著之要點且與南滿鐵路相毗連日人每乘我國內多事之際起行陰謀侵略之主義減輕運費吸我路權設法利誘招我商旅更加我國捐稅煩苛舉步艱難客商爲圖個人經濟計勢不得不避重就輕越北甯而歸南滿也

如以長春來糧裝滿鐵車從大連水路轉往秦王島昌黎灤縣留守營等處較之北甯路可省現洋一百餘元其他則皆可類推所以北甯路數年以來營業蕭條之原因即在於此

如以民國九十等年間北甯路曾施行對折減價及走回金之時由皇姑屯一站竟裝運糧食至三十餘

萬噸之多可見關外產糧並非不富今者皆由外路輸出此種漏卮誠爲可惜若不急謀補救將來利權之外溢更不堪設想矣

再如此次北寧路所減運費極微且又不重天津以東偏務天津以西勢等於杯水車薪毫不濟事

辦法

前條列舉理由乃係最重且要者如願挽回利權發展營業當首先免除苛稅再施行天津以東山海關以西三七減收運費客商自能源源而來雖不必如民國十九年運糧之多當可招徠不少也若此路運可以復興稅款可以增收商業可以發達不然將皆坐困徒勞會議而已敝代表管見如此尙祈公裁

具提議書人龐哲卿

●瀋陽商會提案

爲呈請提案懇祈採納以甦商困而挽利權事竊瀋陽車站係北寧路之首大站落成棧商雲集然南滿路近在咫尺若不速謀改善將被該路侵殆盡矣商等正擬貢獻幸我

局憲大展鴻猷改革路政招集衆商廣開會議此北寧路局開始以來第一次之盛典上耀國家下恤商民不僅代表等慶幸萬分暨全路民衆亦銘感極點三民主義敢云實現代表等謹貢八條伏

祈

垂鑒

(一)查瀋陽站輸運雜貨爲大宗遠輸通遼洮南北一帶居多數若運費關稅等照南滿路稍爲提高商人尙知大體由北寧路打通線輸送奈增高太多是必驅於南滿路轉運常關二成附稅路局二五附捐原爲軍用善後維持費至此改革路政之期宜當根本減免

(二)北寧路所裝成車之貨如八成二等二成一等起貨票時全按一等收費此等滯碍大可改革宜做南滿按貨收費

(三)各棧商由瀋陽站所運之雜貨如打包裹者等次易於識明爲裝木箱內卸地時經稽查將箱打開等次如相差太多重大處罰所固當然奈原買貨商實不明瞭若微末等次不齊即行加罰未免失平懇祈稍加寬容以廣招徠

(四)由西站來瀋之貨物原裝車時該站無大磅途遇雨雪車至皇姑屯過磅重量稍行增高即加罰辦裹足不前有碍路政可否按章補費以示寬大之意

(五)瀋站向無大磅如裝成車貨物非送姑皇屯過磅不可延遲時日想 鈞局未盡洞鑒擬請瀋站安大磅於路於商兩有裨益

(六)遼寧城內由省北經南滿路所來之糧用皇姑屯卸地猶須僱旱車拉運城裏每車即需脚力大洋四十元如南滿站卸雖旱車脚稍輕亦有損失之虞懇祈 局憲一視同人函知南滿站如有瀋站糧車仿照皇姑屯辦法用送瀋站則瀋站之發展日益增高

(七)查近兩月以來沿線所裝之貨成車者或大數零担者去人押送理應起票設如稍許零担五十觔

或百餘劬如加簽人票實屬困難果此後鐵路負責至美至良望未負責以前不論貨物多少應以押送有人再為加簽人票方為平允如不去人或託同業照料任其自便
(八)從此路商合作免除隔閡路員待商以親善商人待路以誠實雙方各遵職守方不負 局憲改革路政之至意

以上八條 恭祈

鑒核施行洵為公便 謹呈

北甯鐵路管理局局長高

瀋陽站商會代表 李 香 普

魯 權 宜

蔭 潤 田

苗 春 霖

中 華 民 國 十 八 年 十 二 月 十 八 日

●盤山縣商會提案

查盤山縣本境出產紅糧大麥小麥合豆及其他等類按每年豐歉平均亦常在二十萬石以上又北接台安遼中距離鐵路較遠之區以盤山為出口要路每年增進雜糧更不下十萬石左右在鐵路未受戰事影響以前運輸尚稱便利每年除當地實需外由河路用風船輸出者不過十之二三由火車運出者在十之七八迄至現在除台安遼中等處之增進已斷絕外僅本境所產出者且較前之風船與火車適



成一反比例茲謹將其遠近原因略述於左

一自北甯路線發生戰事以後車輛不敷軍用商運驟形艱難每要一車恒至一月兩月不與撥給雖經撥給而成車掛出之後沿途留滯又恒至十餘日不能達到運銷地點現在此種困難雖已免除但已種成商運改途之因

一連年作戰車輛多被破損不暇修理糧餉成車運行之後途中往往燒軸由盤至山海關之間竟有燒過四五次之時每次必經甩至一站請求修理所需醮油報棧等費爲數甚鉅

一近年以來盜匪蠶起運糧列車在一早一晚出入洋旗之間悶汽慢行之際時有匪人登車搶卸糧袋及強索斗篷行李等物押車人無力抵抗只可束手任其強搶且有將長繩一端繫在道傍樹幹之上

一端繫一鐵鐺向糧車上拋擲搭在糧袋即將糧袋搭下搭至人身則有性命之虞

一糧車向由商號自行押運既有種種危險而且捐稅手續紛繁雖在當地起有稅單捐票而沿途尙須屢經阻車查驗計由盤山至天津之間必須經過五處每處報棧費用廿噸車須大洋五六元合計亦屬甚鉅

一盤站並無大磅裝車之時若用小磅按裝稱量則延時誤事若酌過數袋則糧有優劣輕重不等勢難較準不足則商號運費吃虧稍多則科罰甚重

因有以上種種困難故近年以來糧商對於火車運輸咸視爲畏途遂多改由風船出口一方面因風船運費較廉又能於火車運銷之範圍內均能達到而盤山出產以紅糧爲大宗運銷地點以由錦縣至天

津之間爲數最多而風船沿渤海北岸能停泊卸糧者則多至十餘處幾能包括北寧路南半面之半其利權爲風船所奪之廣可想而知然而風船運輸其危險亦極堪虞是豈商人所樂從不過因連年感受車運之困苦不得不勉強改途其危險雖不減於火車而費用則能節省商人既以營利爲目的焉得不避重就輕所以盤山車站糧運減少此實爲一重要原因也至於台安遼中之糧不再來盤者則因盤山車站既感困難而船運又爲不得已之辦法營業自然不振購買力自然低減彼來糧不易求售勢不能不去而之他查該兩縣東接海城遼陽相距南滿線與盤山比較相等而南滿站運輸既便糧商自能大肆收買其利權不爲他人所奪者幾希

總之盤山爲一水陸交通之處非其他各處可比在水路不通以及距南滿站較遠之站車運雖多困難尙不能不勉強從事而盤山則不然今欲挽回盤山車站之利益謀商業之便利似非將以上所述困難之點逐漸免除而再特別減輕運費不可在最低限度如果運輸便利而車費能與船運減平則風船自無人過問鐵路收入自必日見增加盤山商業之起色亦可立而待也

北寧鐵路總局鈞鑒

遼寧盤山縣商會代表

張善廷
張華民

中華民國十八年十二月十五日

●盤山縣大窪商會提案

一大窪附近特產食鹽與硫酸鹽之區在車站西常家屯二道磧二龍江等處每歲所產食鹽五萬噸之

數產出硫酸鹽二千餘噸現年僅運出食鹽六七千噸運出硫酸鹽不過五六百噸而硫酸鹽銷數不廣者因車價與食鹽不一如與食鹽運費一例定能銷路甚廣而車款多收

一民國十四年食鹽每十噸加特別維持費二十元與商人大有障礙但南滿路因無維持費而遼寧奉海各縣之鹽棧均由南滿運輸食鹽

一查南滿路每年共運輸商鹽不下五萬噸之多

一民國十八年五月二十日始得路局通令每十噸減去維持費十五元由此大窪田莊台營口三站僅運食鹽較常年不過十分之一二耳刻下十噸維持費五元照南滿猶屬高價特別費全數取銷定能爭南滿之權

一常家屯二道磧二龍江等處各灘戶齊集大窪商會討論代表人請求路局食鹽之運費再行破格減價而路權不能外溢衆灘戶不致賠累公家更得多收車款

一遼寧奉海新民三處每十噸再減運費五元定能奪回南滿路權

一通遼四洮洮昂等路每十噸照原價減去運費三十元彰武十噸減去五元均作爲專價各鹽商定能棄南滿路而就大窪田莊台運輸

一春秋兩季每遇運鹽客商多聚而車皮少常有掣肘之時路局如能速發車輛依然多進路款不然鹽票過期食鹽即行充公因此鹽商賠累以致障礙少收車款

謹呈

北甯路管理局局長高鑒核

盤山縣大窪商會代表人 劉子雲
張程九

中華民國十八年十二月十四日

●田莊台商會提案

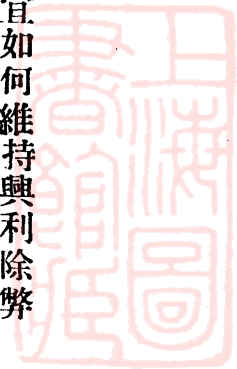
敬陳田莊台車站大宗之物產出口入口有無他項妨害及何項障礙提議宜如何維持興利除弊
條項列下

第一條

一田莊台附近大宗之物產葦蓆草蝦食鹽是也每年產出葦蓆約計五萬捆左右每捆席二十片內外席有大小之別每年產出草蝦約計六萬包之譜每包重則三百斤輕者二百四十斤上下由田莊台轉運之數不及南滿路轉運之數百分之一者何也其中妨害有一障礙有二

甲南滿路局對於溝營支路特別注意其調查及改革之手續非常迅速誠有朝報夕革之實前京奉路之時代調查一弊或經各商業瀝指各弊呈請改革有三月兩月不得解決者偶有發生實效之事不待實行爲南滿聞風早又改減多日矣始終爲南滿路捷足而先得勢非調查秘密實行敏捷南滿路之妨害萬難抵防

乙常關稅之障礙南滿路無論何項貨物均無常關稅之花銷經商之家維利是從利權外溢乃商等莫可如何之舉非從心所欲之事也常關稅及各項雜捐如能豁免可立見轉運暢旺



丙遼河乃田莊台車站之障礙水路運往營口較陸路運至田莊台車站運價約差一半必須維持水陸兩便方可奪回南滿路之利權

第二條

一食鹽之運銷略指瀋陽一處而言之常年由田莊台大窪兩站運銷數目多在一萬二千噸少在一萬噸上下自民國十四年加特別維持費每十噸二十元而田莊台大窪二處不但維持費未收分文即如常年行銷食鹽車款之數亦無形銷滅矣其他銷鹽諸鎮不待瀝指而可概見也於十八年五月二十日瀋陽全數取銷其他諸鎮尙收四分之一除豁免維持費外瀋陽之專價仍請恢復原狀每十噸收車款二十七元新民除免維持費外每十噸再減收五元南滿路如無他項動作此二處之行銷可立見起色

第三條

一田莊台車站距街裏中里八里之遙由遼河水路運至營口較陸路運往田莊台車價相差一半如改移車站遷就街裏工料未免太大非所宜莫如在魏家溝道岔添設賣貨票站一座建築倉庫修理碼頭亦由水路運至該處最爲得體較運營口運費可省三分之二車價再實行核減南滿之利權定能奪回

第四條

一葦席草蝦食鹽行銷四洮洮昂諸路向由南滿路運至長春再轉運諸路行銷耳如彰武通遼改訂專

價由打通路轉運四洮洮昂諸路南滿之利權即可完全奪回惟食鹽之專價請可仿照奉天新民之專價爲比例查奉天至田莊台站英里一百五十七里前訂之專價每十噸收洋二十七元通遼至田莊台距英里二百二十八里比例奉天之途程每十噸應收四十元彰武至田莊台一百四十七里比例新民之途程每十噸收大洋三十三元可否之處仍請鈞裁是便

第五條

一南滿路銷運零噸亦爲數不少不可輕視其少而忽之如二三四五六等諸所貨物運銷零噸同一專價南滿路之利權庶可完全奪回

第六條

一田莊台之脚行雜亂無章老幼不堪均充脚行其妨害路政之行爲尤甚如裝載出口等貨每十噸在貨票之內已收留脚行費二元該脚行等另外向客人仍索三元四元不等而客人請示該站站長該站長竟置之不理似有縱容該脚行勒索客人之義意及卸地之貨物該脚行等一樣勒索其妨害行銷不待言喻而可知也細查其故貨票內收留之脚行費均爲該站長沒收矣該脚行等不能不轉向客人勒索且田莊台之脚行或歸官辦或由商包庶免妨害行銷尤可多收車款

第七條

一營口至瀋陽之客票專價二元因奪南滿路之利權起見誠爲善舉且田莊台至營口乃一站之遙客人能由營口投南滿去瀋陽亦能由田莊台投南滿路去瀋陽夏令乘風船冬令乘托子最爲利便時

有由瀋陽起營口票返至田莊台下車者亦不少遇有此票請補足田莊台至營口一站之票價或按照車上補加半倍之票價最為得體不可酷罰以致利權外溢或照前訂之專價田莊台至瀋陽大洋二元二角更覺相宜不然田莊台上車之客人一樣就南滿路去瀋陽請細查之完善改革為是

第八條

一此次開會徵求意見乃空前之舉如事後南滿路聞風再行特別減價務祈各路各站大家牢實結一團體總要明白南滿路局施一時奪利之手段無論如何不受其籠絡實為至要管見所及特此具陳
北甯鐵路管理局 鑒核

田莊台商會代表人 張振卿 常一陶 具

●營口轉運商會提案

謹將應行籌議各案分繕清摺恭呈

憲閱

計開

一外站來鐵當經照足額起領捐票如彰武糧係用邊斗原來斗大價亦高到營站斗小糧數自然多溢
本站稅捐局必令照小斗之價補徵運商因而虧賠甚鉅致多半繞越南滿此營站近日所以倍極蕭條也應請體恤商艱和平辦理免令外人坐擁利權

二外站來鐵遇有無磅之站勛量出入不能一律持平其中或有溢出幾成者原非出自本心而本路張

稽查向來遇事苛求路商既不堪其擾尤以查出些少舛量爲大幸肆意加罰聲色俱厲似此辦法實於路政關係非輕

三由本站運赴新民之雜貨係屬出口之惟一的大宗如運價和平商人自然由車起運倫運價不稍核減遼河風船運貨亦極便利不須爭競而船運即坐擁利權矣應請用減價挽回并酌減常關稅商人核計兩方無甚軒輊誰肯舍夷就險利即仍歸公有有斷然者

四查瀋海路產出糧貨亦屬最多之區與營站運瀋之洋面雜貨均係出口大宗欲期杜權外權應請營與瀋海路聯絡合辦破格一律減捐減稅自無人再趨南滿而日以國利投人矣

五現當雙方爭運之際貨物種類若不渾合劃一商人終不免有影響虧折之慮查出口運赴通遼轉銷吉黑二省之大宗貨物日計萬千列二三等者絕少居四五等向稱多數若統照四等貨起票瀋垣比較可按實兩便官私此爲最合宜之辦法并加以運價量減商人能不踴躍趨從他方縱有強權亦難攘我大利矣

六豆餅鹽飭運銷各有不適宜之處如豆餅向年原照雜糧專價計算後改爲四等物一律納捐遂致省城新民通遼均改路運赴大連而豆餅即改由西海船運矣應請仍照雜糧預抵扞漏其益實有莫堪勝言者至鹽飭由軍興時添加軍事善後維持費現今本站去通遼之鹽銷路極廣大達此二五費已減獨營站尙存不惟偏枯而南滿實投我隙若不及時並減大利定屬漁人

七本站商等爲興復舊立碼頭起見不憚重複總願規畫適宜免致利權外溢查由通路輸入本站之糧

原彰武實兼康法二縣以此路爲最多新立屯黑山縣產出亦鉅現值比隣南滿爭競中在在堪虞至
 幹路直接遼河亦常截營站之運是非破格減價思患預防再無其他良策

入凡由各站運送糧貨車途中多有匪人搶掠貨物倘押車員覺而阻格往往被其推於車下危險異常
 似此困難情形亟宜設法請求保護

營口河北轉運商會公啟

●營口轉運商號提案

具呈人營口河南河北轉運商號爲興通路運請減運率免減稅收仰祈

鈞鑒施行以利交通而制強隣事竊自打通路通車迄今年餘搭客往返籍齊昂各路聯絡之功尙可維
 持現狀然貨物之由營輸於北省各大市區者則寥若晨星查其致病之由不能無實跡可攷今爲之略
 陳梗概敬達

鈞聞利弊關於興革交通係此數端查國有鐵路貨運分等乃爲世界普通之例路局勵行商民恪守無
 容隕越固知路定規章乃維護路務之要道萬難容第三者之破壞而損及路帑但時勢所驅機變亦爲
 權宜之策夫商鞅變法而強秦轉機而立霸業之基豈非應時順勢之爲然乎營口站位濱遼水一河之
 隔滿鐵在焉北達長春啣接四洮間聯齊昂經濟之發展營運之澎湃實駕我北甯各路之上東北各地
 產量之富甲於全國出納之豐意所難料遼東半島各市區出納樞於大連爲南滿勢力之範圍挽救爲
 艱然亦無濟於事實其他如龍江全省遼寧北部熱河東部各要市用貨未有不仰給於營幫按地勢營

通屬必經之要衝以影響所及本路於南滿利益懸殊均由彼路出運轉給四洮再輸供各地之應求此實爲有碍本路發展之勁敵滿鐵沿線無稅關之設商民既少担輸納之務尤無官府制裁之嚴夫滿鐵規章非不苛也商人亦非不愛國也背道他馳萬不獲已倘本路能放開門戶上體下情共謀犧牲之發展納民意作交通之後援則商民雖愚豈鳩意之必欲居於雀巢然以金錢吸力不得不作琵琶之別抱受制之源端在於斯若以收入損失路例不可破也稅收犧牲關稅不可減也鵲蚌相持漁人得利焉知溢於滿鐵稅不納而國路之款亦失是非一益無而喪二利乎綜合以上各端考覈本路運通遼之程績體查分等平和酌訂取締超越不當之罰連率酌減或按專價既可舒民困於既往尤可挽頹勢於將來關稅核免雖則東隅有失尙可得於桑榆商等爲鐵路之寄生興衰有責生存與共輸誠有直接之關交通負間接之責發展有期興通有待瀝胆陳情敢請

鈞裁謹呈

北 寧 鐵 路 局 局 長 高

營口河南河北北寧路南滿路轉運商號

中 華 民 國 十 八 年 十 二 月 十 五 日

●黑山新立屯商會提案

遼寧黑山縣新立屯商會爲請議事案承

貴總局函召定開商業會議務期官商交受其益路務日必進行等因代表等遵即抵津既荷路員之招

待又叨食宿之優厚凡來與會歡感何極查車站運輸糧貨在官商有無利益應否興革且爲轉運商家知之覺確茲將請議各事項據情提交

大會列入議事日程請即

採納公決施行

計開

一新鎮素稱產糧區域粗糧運出年不下三千餘車奈未設磅房商家誠多窒碍每逢運出噸數重量多者苛罰少亦吃虧不鮮即請設備磅房務求官商兩得其平謹付公決

一新站糧石運輸關內昌灤以西均爲暢銷地點站連通遼彰武遠不過百餘里該兩站運費均邀減百元之二十五元同爲運輸糧石受惠不勻請求彼此均減以免向隅准予公決

一新站刻尙堆碼百餘車請撥車皮困難倘幸外來貨車如裝碼及掛車者尙有逾十餘日不動再由通遼彰武開來之車原軸已足不能再掛又不能撥車萬分困難請由打虎山撥機車一個往來常川一日兩次來時空閒回頭掛車如難照准請將一百二十六次山通間票車空閒一日如能撥到亦可掛碼以免有站直若無車再加現站長辦事因循每遇接洽要公常不面遇可否調換以免誤事即付公決

一新站油坊多家日出豆渣豆子本屬描地微賤之物新民對於車款按照專價辦理新鎮運出之豆渣亦爲大宗應援照新民專價辦理再起運糧石必派櫃夥押車如北甯老路及各支線屢聞遭禍搶推糧裝數包不等倘該押車人稍向央求即有性命之憂茲請設法防害俾路政商家兩無危險應請公決



●彰武縣兼運商代表提案

謹將膺 召擬陳各節分列條件繕具清摺恭呈

鈞閱

計開

一南滿漏卮宜亟期堵塞查彰武全境東西幅幘一百六十里南北幅幘一百五十里已經墾成熟地約十九萬五千餘天未墾者約十三萬餘天按年產出紅糧三十萬石玉米十五萬石大麻子一萬石谷子三萬石蕎麥一萬石元豆一萬二千石雜糧約四萬石統共產糧五十五萬石左右除市面應銷食糧十二萬石有奇其餘四十餘萬石均須出運北彰境自產自售尙與外人無涉獨可虞者彰武北界康平按年產紅糧以及雜糧五十五萬餘石東北界法庫按年產紅糧以及雜糧六十餘萬石如其車脚平易招徠遠客糧價必然提高康平距彰一百七十里法庫距彰一百八十里兩縣之民必當聞風趕趁雲集來彰而此一百餘萬石之收額爲我 國家所有矣而我運價倘仍復如常不稍更易康距鐵嶺二百里法距鐵嶺一百八十里兩地相衡無甚遠近此路又無常關稅小民無知惟冀貪利勢必盡驅糧而入於南滿運赴大連安東營口去矣我不惟徒失鉅款並令甫經發展之彰站無端元氣暗傷詎不重可歎惜據 商等愚見現北寧幹路以及通遼業已稍減價額儘可畀營口山通兩支路破格減價劃一規辦價既減而商自來商來則糧必漲價價漲而兩縣之民有不載欣載奔其來恐後者乎欲杜南滿漏卮此車價萬不可不減者一也



二轉運車皮總期便利無滯如或減價達到糧歸我有外客雲屯及時成載暢發商民宜如何感悅縱有他方樹之敵而攘我利者其技亦立見其窮此車皮與減價實有連帶關係萬希隨請隨發之最爲要緊者二也

三請立大磅俾昭公允現查彰境以暨隣縣爲產糧最富之區今後諸凡辦理適宜設無大磅糧色良莠不齊分量難免畸輕畸重公私兩有未便尤足著恐於遠商此大磅亟宜設立者三也

四運糧最便莫便於由交通包運每糧成車即由運客在起站請領部包讞紙到止處領貨不惟便於公家而運商損失無虞又免却諸多銷耗何便如之此包運最宜成立者四也

五常關稅務對於運糧亦亟有攸關商等爲便利運商以期營業發達起見總願該稅在起糧本站交納以免歧出沿途於中尙多耗費此常關稅請求隨納者五也

六零擔貨並簽人票實有窒礙於運商以山通路而言如所裝零擔到新立屯應卸彰武又卸通遼再卸卸一處須換票一次運客亦須隨簽不特複繁而擔負亦似過重請押貨人令其一律改起三等票實較便益而並無損於公此押零擔車之客請求改換三等票者六也

七運糧車行走途間請求保護查向來運糧車常暢行之間往往突出匪人肆用威嚇或拉糧袋或扯押車人所服斗篷轉眼之間其人即下車不見此等慣病層出不窮總求設法預防隨時妥加保護以便利行此途間應行商請者七也

八局裏餘地應請減價出租查彰境均屬薄地由來租賣價值無多惟局裏地租價太昂遠商雖有建築

之心不免聞風生畏據商等愚見總以廉價暫行出租俟招徠繁盛後再爲從容增漲最爲適宜此局裏地請宜暫爲減租者八也

九本彰站貨廠太低每遇水潦之時貨物難免不大受損失敢請酌議填高俾免糧商恐懼此貨廠亟宜籌辦者九也

彰武縣商會兼運商代表谷顯林謹呈

●通遼代表提案

具呈人李煥章年四十一歲河北人通遼代表

呈爲建議路務應行興革事項以利商業仰祈

鑒核採納事竊維交通救國已成不可易之政策吾國交通事業發達較遲兼因戰亂頻仍毫無進步例諸東西誠較遜色我

局長對於交通事業研究有素整頓之方早抱成竹惟虛心爲懷猶復博採旁搜榮任伊始即召集運轉各商徵求改善辦法(商)等謹將一得之愚仰請

鑒察按發展交通若從根本上改革誠非短時間所能詳述茲所欲言者僅就治標且急於辦理者而言(甲)關於建設方面者查通遼係打通路止點數設未久建設殊欠完全該路與四洮路毗連各商採買糧食多從四洮路沿線各站收買轉運關內以兩路尙未銜接每車多費掉載洋七十元左右故亟應興修將兩路連接此其一由各處運至通遼之各種貨物以無倉庫故車到後即卸於露天上風雨侵蝕

損失不貲應趕速仿照四洮路辦法建築倉庫此其二東省向產糧食出口亦以之爲大宗然運至車站待裝車者堆如山積散囤沿站不但裝運不便且消耗甚鉅亟須修造大糧廠以拯商艱其地點以甲乙字地段爲宜此其三通遼站票房尙未建築暫借四洮路票房售票亦須早爲興築以維永久其地點以甲字地段爲宜因旅客泰半經由四洮轉道南滿若距街市太遠上下火車恐有路劫危險此其四此外如站台四週棚欄應裝設電燈猶其餘事(乙)關於整頓方面者語云苛稅猛於虎謂其不能避免也明乎此則整頓之方得矣查新民暨幫溝子常關稅每三拾噸車得納大洋百元總計稅重無有倫比至山海關之統稅如芝蔴三十噸須納稅三百餘元以南滿鐵路權操外人沿路稅捐毫無客商運貨爲避重就輕計多由海道繞由南滿運銷各地斯豈商號無愛國心不得已耳欲與外人競爭並救此弊須將捐稅分別減免如地方之銷出場各稅亟應蠲免山海關統稅須均按紅糧稅率繳納此其一旅客安全爲路中之要務如錦縣以西昌黎以東不分晝夜公然持械劫貨因押貨人與之掙紮被毆傷或被殺者月有所聞路警則視而不見袖手旁觀玷瀆職務無逾於此揆厥情由常別有因反觀南滿路則客人不押車如貨有遺失路局負賠償之責而實際上即未有遺失者相形之下可恥殊甚督飭路警嚴密防護誠爲切要之圖此其二路員衆多良莠不齊往往沿路訛索錢文所在恒有稍有不遂即故意刁難燒軸晚掛等弊不一而足雖無關宏旨亦屬美中不足並希注意及之此其三商人購運貨物專賴行情故運輸也要速年來以內亂不休車輛不敷應用是以商運遲滯損失甚大亟應多撥車輛以疏堆積而利商民此其四以上所陳乃係重要關鍵其餘小節不及備述是否有當敢請

鑒察採擇施行實爲公便謹呈

北甯鐵路管理局局長高

具呈人李煥 押記

張秀卿

王品階

中華民國十八年十二月十六日

●北票商會提案

朝陽北票商會公函

逕啟者查北票興業糧棧於十一月二十八日在許家屯站被匪人四名持手槍上車搶去高糧六包福厚泉於十一月二十四日在許家屯站被匪人二名持槍上車搶去大海米一包棉衣三件天聚德於十二月一日在許家屯站被匪人六名上車搶去高糧六包該押車夥友因驚成疾生死未卜於十一月二十五日天聚德又在錦縣車站剛出二道洋旗陡上糧車土匪六人當擱地高糧四包搶去斗蓬一件提包一個內計物品大洋四五十元稅票藏紙亦被搶去公益棧於十一月十七日在錦縣車站被匪人上車搶去紅糧一包於十一月二十一日在錦縣車站又被匪人搶去高糧二包於十一月二十五日在綏中車站被匪人上車搶去高糧二包福和義於舊曆九月十五日在秦皇島站剛出頭道洋旗被匪人上車搶去新剪查斗蓬一件大洋九元於舊曆十月二十五日在義縣車站被匪人擱去紅糧一包天德棧

於十月初六日在許家屯站突上車匪人二名搶去高糧七包以上各該商號被搶糧石物品各情形業已據情函請

貴局設法查禁尅日飭屬緝賊追贓在案查糧案發生均在車剛出站速率最緩時間因易上車亦易下車若飭令各站所設警察無論票車貨車每進站時即護送出站以車行速度最快時爲止此項強糧事件即可無形消滅若再發生此事難免無蛛絲馬跡可尋而該警察亦難辭其咎况此事發生後各商號派人押車均無人敢擔任者因一人單薄手無槍械每一遇匪上車稍與抵抗即有擱地性命之險是搶糧事小生命事大若不設法澈底維持則效尤成風此搶彼劫沿線附近均成匪藪習成自然視爲當然非惟商運絕跡視爲畏途而路政前途恐不堪設想值此鐵路統一我

公又澈底整頓路政復召集各商務代表共同討論興革事宜關懷商運無微不至將來路政之發達不難執全國之牛耳乃有此搶糧現象發生即商民能忍受而我

公決不能任土匪之橫行無忌也除敝會派遣代表艾孟二人前往參與盛會面陳一切外相應函請貴局長希煩查照轉飭所屬各站關於商運嚴加保護並限期破案以維路政而儆效尤實爲公德兩便謹呈

北甯鐵路管理局長高

北票商會長高志遠

中華民國十八年十二月十四日

●北票商會提案

敬啟者北票糧稅計銷場常關二稅向由義縣車站繳納行之殊多不便蓋義縣站點無多稅局與常關稅票未曾掣畢火車早已到點開行勢須另人起票追送若不追送稅票鹹東至溝幫子新民等處西至綏中縣等處即須罰辦商等竊以爲義縣錦縣同爲遼寧省界擬請

局長准商等在錦納稅以免站點太短納稅困難實爲德便此上
北甯鐵路局局長高

北票商會長高志遠

中華民國十八年十二月十四日

●北票煤礦公司提案

爲提案事竊查路政之發達端賴貨運之繁榮而欲求貨運之繁榮必須沿途關卡無重徵迭稅之煩釐定運價有獎進貨運之效更復建設最近海港以闢出口孔道使經過貨物成本減輕轉運買遷交通便捷商家因利乘便勢必羣趨而出於一途則新政實施之日即路運發展之時今承

貴局召集會議共謀改進用將關於發展商業以振興路政之應行改革三大端條陳如次

一、關於捐稅問題 貴路爲關內外交通幹線支線分羅東接遼海西接蒙邊遼寧富庶姑無論矣即以熱區而言赤峯重鎮扼內蒙之要衝商賈絡繹貨物雲集交易轉輸均當以 貴路爲孔道而外蒙貨物向由庫多大道轉張家口以達平綏鐵路而近年以來該路車輛既缺苛稅尤多一般商民

不惜跋涉倍蓰之路程漸有傾向北票轉運之趨勢即此一隅對於 貴路貨運已大有發展之機會無奈沿線關卡亦復林立通過省區稅捐奇重雖交通無阻而負累實深宜乎商家裹足貨運蕭條即如徽鑛煤斤出產無多成本奇重而擔負捐稅無慮五六種在熱河界內則有鑛區稅鑛產稅報效省庫之諸種徵收運經遼寧則有省稅有常關稅營口出口則有海關稅總計每噸煤斤擔負雜項稅捐不下大洋八角有奇之鉅同時外人所辦鑛業如開灤撫順以國際合同關係得享特殊待遇開灤運煤每噸僅納稅洋一角即可通行全國撫順納稅五分亦得通行東三省相形見絀何待競爭運銷無利可圖只得節制產量此鑛業之難發展而

貴路煤運之無從振興也夫煤斤爲民生日用所必需貨運等級列於最低而其稅捐之擔負已達如此之鉅數其他貨物更無論矣故欲振興貨運首當免去重徵應請 貴路俯察輿情設法將所有沿線之徵收機關減少而各種貨稅雜捐力爲減輕則貨物成本之重負既釋

貴路貨運之繁榮立見矣

二、關於運價問題 運價一項影響於商貨成本者甚巨故貨物轉運之途徑大率以運價高低爲取舍

貴路橫貫東省富庶之區物產之豐饒商業之繁興殊有日新月異之氣象而大宗貨物之轉運乃爲南滿鐵路所吸收本路貨運之統計卒無何等之起色雖其原因所在不一而足而運價規定未能減輕商家之負擔亦爲主要之原因故欲增加貨運對於運費改訂至屬要圖而改訂之方針應

按貨物種類爲標準對於民生需要如糧食煤斤之屬國貨土產如皮毛紡織之類均應特予減核運費以資提倡而對於進口一切奢侈品之運價應不分國籍之區別酌量增加如此則內地土貨自能踴躍而輸向由他路轉運者亦不難逐漸吸收趨入本路非特 貴路貨運發達而一般商業之繁興以及國貨之暢銷蒙利實非淺鮮也

三、關於建築海港問題 查貨物轉運之大宗皆以出口爲目的故非有適宜之海港難期路運之發達

貴路關外出口孔道現惟營口一埠而冬令遼河封凍海運即停每年輸運約僅八月而當封河期間所有東省出口貨物均以大連爲中心於是大宗貨運遂爲南滿鐵路所壟斷近聞 貴路有擴充秦皇島海港設備冀使關外貨運出口移至該埠之議查該處海港雖佳而距離東省內地究屬遼遠運費時間均不經濟而關外沿線海港最佳地位最適宜者莫若葫蘆島吃水甚深之輪舶終年出進絕無水涸封凍之虞而又鄰近幹線之中部倘能積極開闢則將來出口要道非特可以代營口冬令之效用而東省南部之貨物均可以此爲出路查該港建設之費用預計約一千五百萬至二千萬元之譜而建築時間總需二三年是每年費用不過六百餘萬倘能於 貴路目前進款盈餘項下按月提撥五十萬元存作是用則年費六百萬元之數不難籌出即或仍有不足或另招商股或發行公債亦不難如數籌得務望積極進行始終一貫使該港建築早日觀成俾東省物產不必假道南滿得有輸出之途徑實於發展實業及交通均有莫大之效用也

右所陳述僅就管見所及聊貢芻蕘是否有當敬請
公決

提案人北票煤礦公司總經理袁滌庵



●北票商會提案

敬啟者北票爲產糧聚糧之區西通朝赤北達建凌各該縣所產之糧均拉送北票外運銷售每屆冬令
摩肩擊轂不絕於途全年計算出境糧石爲數約在二十餘萬石關於通遼瀋陽各站運糧關內均照原
訂特價減百分之二十五或十五而北票站仍照原價核收未免偏枯蓋通遼瀋陽每石糧食運至關內
或津埠因運費不同原因北票糧石價反貴於遼瀋糧石則外客孰能舍賤糴貴北票糧運勢須斷絕又
火車運費既較遼瀋昂貴則旱運必興糧石勢必羣趨東西海口由水道達津路局又因昂價竟犧牲二
十餘萬石糧食之運費孰重孰輕不待智者而知可否均照通瀋兩站辦法照原價核減百分之二十五
或十五以示體恤而裕收入是否有當相應函請
貴局長格外體恤准予核減實爲德便此致
北甯鐵路管理局局長高

北票商會長高志遠

中華民國十八年十二月十四日

●洮南商會提案(一)

爲請議由通遼至營口間運貨酌量核減並撤銷寧西各站常關稅以利運輸而挽利權案

提議人洮南商會代表任鏡宇

查東三省之利權外溢者莫過於南滿鐵路之運輸欲挽回此項利權非設法抵制難收效果即由通遼至營口間亦變爲運輸糧貨之要衝倘能將運費酌減再能設法保險當此連運已妥之時自不難立收效果聞南滿路年得運費數千萬元我國鐵路如能挽回三分之一恐勝於各站經收常關稅百倍兩利相權必取其重同是國家收入此常關稅所以有取消之必要也况揆諸貨不重徵之義此常關稅之徵收亦不合情理又何必爲此因小失大因噎廢食之舉乎是否有常用請秉公核議表決施行

●洮南商會提案(二)

爲請議將北票煤斤酌減運費以期救濟燃料案 提議人洮南商會代表任鏡宇

查洮南地多未墾又無森林以致燃料不能敷用所賴以接濟者祇有撫順之煤而此煤專歸日人經售以南滿車運輸此項煤斤自己賣則至四平街交貨中國人賣則在出產地交貨以致運費增多虧折甚鉅而此煤遂歸日人專利無人敢與並售矣既屬專利則需用愈切而索價愈昂洮南一縣年需煤三千車無不受日人高價之壓迫偶有人擬由北票運售以期稍事抵制則以運費過重不能合行又不得不委曲忍受倘由北票至通遼間之運費酌予核減如撫順煤優待日商價值則洮南用煤自可專用北票所產非只挽回利權而運輸額增爲鐵路營業計似勝於一車不運多多矣况洮南之燃料僅此可以接濟其加惠洮南者尙堪言喻其運費究應如何核減則由路局內自行斟酌以期雙方互有利益可否之

●石家莊商會代表杜澄宇等提議案

竊維貨物恃鐵路以運送鐵路賴貨物以維持是鐵路與商貨實有密切之關係必路局洞明商貨之產量運量價值需用種種情形方能發揚國產貨暢其流今

貴路局招開商業會議實屬中國交通界之創舉用意誠至善也敝會在石家莊雖與平漢路關係較切然在實際上與 貴路之關係尤爲重要蓋石家莊爲正太路之起點山西河北以及華北各省之貨物無不恃 貴路之津沽兩站爲唯一無二之海口則 貴路之津沽實即現時之北方大港故正太沿線平漢北段沿線商工業所期望於 貴路者至大今值 貴路商業會議之日澄宇等欣逢 盛會敢獻芻蕘之見向

貴路局建議如左

一、貴路宜創修津保支線以利進出口貨物也查 總理實業計畫中載有北方大港西安線由天津

逕達石家莊接正太以達西安此路線關係華北甚大現平漢路遶道豐台始達津沽計由石家莊

至天津平漢線二六六公里 貴路一二一公里共需三八七公里今若由 貴路之天津直修保

府則石莊至保府僅一三一公里由保府經新安雄縣勝芳接修天津僅約一五〇公里共約二八

一公里如此則天津至石莊路線縮短百分之二十八則津沽之進口貨物石莊之出口貨物均便



捷無比然後可達貨暢其流之目的茲分述如下

(甲)貴路收入可以增進——查豐台至天津路線太短 貴路之商貨裝車卸車各費去六小時而行車時間至多不過三小時是 貴路車輛所佔之時間有收益者僅佔五分之一無收益者竟佔五分之四今若 貴路接修保府則以等量之車輛所費行車時間不過增多三四小時而收入可以加倍此對於 貴路最爲經濟者也

(乙)冀晉物產可以通暢——查冀晉物產由豐台轉車繞道百餘公里始抵津沽成本加重不能輸出今若由保府直接運津卽就紅煤烟煤兩大宗出產而論每日可輸出五六十噸國際貿易上將發生一顯著之成績其餘棉花山貨種種土產均可以減輕成本出口增加此誠商工業發達之預兆也

(丙)貴路收入增加並非攫取平漢之運價——查保府繞道豐台運費既高貨物裹足是以貨物多半由保府水路來津今 貴路接修保府所奪得一部分之運費皆水路之船脚而非平漢之利益况津保通車土產暢銷平漢沿線運往保府之貨量數必大爲增加則平漢當賴 貴路之運輸便利而增進其運量勢必至石保之間非修雙軌不可是平漢路反受 貴路之賜而絕非受 貴路之害也試問船脚之運輸力量較之火車孰大既船脚之不若火車則津保支線較諸津保河流必更於平漢爲有利益也明甚

(丁)津保支線建築省費而收入甚多——查津保原有汽車路一望平疇需費不過數百萬元以

貴路收入之贏餘抵借債款不難於咄嗟之頃建築成功竣工之後正太線之煤糧貨物運輸無阻石保線之雙軌轉瞬促成則僅津保一段有增收千萬元之可能其利益當可預期

二、貴路在豐台站與平漢縱不能聯運亦宜協定換車辦法俾資貨物可以通運也。在昔各路聯運豐台隨時通過商貨暢達路款既不虞短促商人尤盛稱便利今軍政告終已逾一年而鐵路之貨物聯運猶未實行豐台倒車既於貨物不便即兩路換車亦虛糜時間而有損失甚至有候車三四日而始能運去者今宜請 貴路與平漢協定通車辦法俾貨物一到即可通過以利商貨而增收

三、貴路宜減輕豐台至津沽車費以利遠銷也。查石家莊物產必由正太路轉道平漢始達 貴路

按運輸原則貨物之運途愈遠運費愈輕今商等貨物由正太綿運至豐台已逾三四百公里而在 貴路由豐台至津沽仍按豐台爲起點計算故運費特重商貨裹足况豐台至津沽多半爲出口貨物國家獎勵出口理宜將出口運費特別減輕乃按諸 貴路普通運價實較之內地運輸運費反形加重而於本國社會經濟大不相宜查民國十三年以前各路聯運晉煤在 貴路專價按聯運價章一百零四款計算由豐台運往天津者每二十噸車計洋十八元運往塘沽者計洋二十四元誠爲獎勵出口定法至良立意至善也今 貴路乃按普通運費增加百分之二十五計由豐台運津每車二十噸需洋三十三元幾增至一倍之多以致紅煤在津售價民國十二年爲九元五角而現在須售二十一元井陘烟煤民國十二年爲七元而現在成本須九元五角無怪安南硬煤竟

於昨歲連津而撫順烟煤仍在天津有相當之銷路外貨充斥土產屏棄此誠愛國志士所爲歎惜悲悼而無可如何者也又如山西生熟鐵器運往奉天營口哈爾濱等處年約二萬噸之譜現在業已絕跡再就棉花而論晉省及石莊一帶棉產豐富乃竟因運費捐稅之煩重成本加重以致印棉進口使天津各紡紗廠忍心採用外棉此形此景不亡何待故敢籲請 貴路將豐台至津沽之硬煤烟煤棉花糧食生熟鐵器以及種種物產均按平漢價章接續計算務勿以豐台爲起點另行計費並將大宗出口貨物特別減輕以維國產實所深盼

四、貴路宜救濟平漢車輛之缺乏以維持商業之生機也 查在民國十二年份山西硬煤運出者達六十萬噸井陘煙煤年達百二十萬噸乃核計本年十一個月內山西紅煤僅運出十五萬餘噸井陘烟煤僅運出二十萬噸以致煤礦煤貨各棧日坐愁城虧累太多生計將絕此皆平漢路車輛缺乏之所致聞

貴路車輛尙屬充足擬請與平漢路局協定分收運費辦法以 貴路之車輛逕赴石莊運載煤貨運費一項或由 貴路撥付平漢過軌租金或由 貴路分給平漢運費若干以資兩利卽不能多撥亦請撥給三二列車俾商等數十家稍得分潤亦可以苟延殘喘暫維生命俾免全數倒閉不勝迫切企望之至

以上數端僅就 貴路先務之急商等渴望之殷擇其要者略陳梗概敢獻管見用備

採納

●白旗堡商會提案

為呈請裝運糧食多補稅捐未沾減輕車款事竊以白旗堡車站商號歷年轉運糧食二十噸車裝八十石赴營口銷售付營斗一百石向來營口稅捐局並無補捐之事迨至今年秋季以白旗堡運糧二十噸至營口稅捐局令補二十石糧捐商等實受莫大之損失因而由白旗堡往營口運糧商人日益見少均歸遼河及南滿路線運往營口糧石均無補捐之故耳查現今路局新章北甯山通枝路等處車款均照新章起碼減價計算商戶受莫大之利益惟我白旗堡車站糧食車款未能分毫減輕實因白旗堡不足減輕之數較從前未沾利益是以懇祈

局長格外施恩垂念商艱設法維持免收補捐減輕車款則感德難忘矣謹呈

局長大人台前公鑒

白旗堡站商會謹呈

中華民國十八年十二月十二日

●吉林總商會提案

為提議事查吉林糧業商號裝運糧石至天津經由大連裝船水力比較等等花費恭呈

遼寧裝車車款

石家莊商會代表

馬殿卿
杜澄宇
馬賡芹
葛鑑堂



鑒核

計開

一由長裝運糧石至天津經由大連裝船水力車款花費等項列左

由長春至大連車款金票 四百二十四元三角八分

在大連碼頭裝船搗垛每車金票 十二元

裝船扛力每車金票九元九角

地皮金每車金票 二元五角

裝船辛力每車金票 十元

海關稅每車金票 六十一元

水力每百觔金票一角八分按四萬九千斤合八十八元二角

以上共合花費金票六百零七元九角八分照八〇六作銀大洋七百五十四元三角

一由長裝運糧石至天津經由遼寧車款花費等項列左

由長春至遼寧車款金票二百三十八元九角二分按八〇六合銀大洋二百九十六元四角二分

遼寧至天津原價車款大洋 四百元零零五角

遼寧棧房經理卸車搗垛裝車共大洋四十二元

會學捐大洋一元五角



議

裝車小扛大洋六元

送倆人車票往返大洋 十元零五角

在遼上稅每車大洋 四十五元

溝帮子報棧大洋 十六元五角五分

錦州報棧大洋 六元九角

山海關報棧大洋 十三元五角

唐山報棧大洋 六元

天津報棧大洋 七元五角

以上連車款共計大洋八百五十二元三角七分

兩相比較由遼寧路裝糧至天津比由大連至天津合計每車多花銀大洋九十八元零七分

如照現在百分減去十五之比較由遼寧裝津比由大連裝津每車多花銀大洋 三十二元六角七分

若照百分減去二十五則兩相比較相平

如由遼寧至津車款不能再減亦可仿照南滿路聯路辦法由遼寧裝車貨歸鐵路保管丢失聯路將糧直達天津而溝帮子錦州山海關唐山等站若不擇車報站少花大洋四十二元九角五分如此辦法較比由大連裝車尙能少花大洋十元零二角八分

提議人吉林總商會



中華民國十八年十二月十一日

●北平及天津銀行公會提議

擬請實行貨運負責提倡押滙事業案

查銀行押滙通例係以運輸機關之提貨單稅關之納稅單及保險發貨等單據連同滙票送交銀行方能辦理貼現現在鐵路運貨提單類多由轉運公司發行而轉運公司資本薄弱組織簡陋信用未克昭著所有發出提單只能認作裝運保管之憑證其貨物內容是否實現貨價是否真確銀行俱無從知悉至鐵路所發貨物收據亦僅爲收貨人到達站領貨之證據其所運貨物鐵路並不實行負責職是之故銀行對於鐵路貨運自不能承做押滙

查鐵路本屬營業性質欲求營業之發達收入之增進端賴運輸便利招徠商貨而招徠之法必先設備週密並負貨物安全之責方克收效故東西各國鐵路貨運莫不擔負完全責任除天然災害非人力所能避免者外遇有中途遺失損壞車運積遲致貨物受無形損失者概由鐵路負責賠償我國鐵路向皆聲明不負責任適與相反民國十年前交通部雖經頒有貨車運輸負責通則而實際上仍多屬貨主自負責任考其所以難於實行者最大原因不外各站缺乏倉庫無從保管棚車又不敷應用遂致貨物堆積台否則由轉運公司存放而公司之貨棧因陋就簡設備不全保險公司因亦不允受保間或受保費亦奇昂又商貨往往以棚車不敷應用不得已改裝敞車致貨物時有偷漏及雨雪霉濕遺火焚燒種種之虞因是商人倍感痛苦其次沿路捐稅繁苛貨物經行稅關局卡即須停候查驗到處留難運送難期

迅速貨物時虞跌價且積壓成本耗費利息商人無形中受其損失有此種種之原因結果影響於鐵路之收入遂爲自然之趨勢

今鐵路欲改善辦法宜先就各大站建築貯貨倉庫添購運貨棚車兩項設置雖目前所費甚鉅而他日倉租運價之收入利益無窮又宜代客報關驗貨以免商人派員押運之煩並發行運輸提貨單及保管提貨單實行貨運負責以便商人轉向銀行商做押匯銀行因信任鐵路貨運負責遂亦放手承做是固於流通金融便利企業之中鐵路收入即可增加一舉而數善備是否可行敬候公決

北平銀行公會提議

天津銀行公會附議

●劉竹君先生提案

國有鐵路宜擴充包件運輸以期便商利路查歐美各國運送包件大都由鐵路承辦國家商務發達甚利賴之由郵局承辦者爲輕小物品與商物流通無大影響蓋郵局以書信之遞寄爲本業寄遞包件乃其附屬營業鐵路則以客貨運輸爲本業包件實貨運中之一類也現吾國國有各路已有寄送包件規章（見客車運輸通則第十一節）但客商寄遞包件仍多託郵局代辦考其原因厥有數端爲鐵路營業計爲發展零件商貨貿易計似應籌擴展辦法條舉如下

一、包件體積限制宜再加大 現郵局寄遞包件所限體積甚小鐵路限三百立方公分固較郵

局稍大仍嫌所差無多宜再加擴大以資便利

一、保險辦法宜求簡便保額宜求核實 現路寄包件保險辦法手續稍繁所保限額亦嫌過隘似宜手續力求簡便保額力求核實或以發單等所開價值爲憑不必限以至多若干則客商自增信任（現限每件得包至二百元）

一、捐稅宜由路局代理 收運包裹之車站宜備有各項稅章所有應納稅款概由路局代收代繳與沿線征收機關商定由路局負責檢查辦法概免中途檢驗

一、運送期間力求準確 商貨到達早晚關係行市爲客商本利所賴最爲重要運送包件宜力求迅捷並有確定不移之到達時日以便客商預先計算相機應付

一、宜多設轉運機關 郵局寄送包件亦須經由鐵路其運費且較鐵路爲昂但客商多由郵局寄送少交車站運轉原因有二一因郵局營業組織完備手續簡便二因郵局散布各城鎮村市近便易爲接洽爲路局計除車站外宜在車站附近各大鎮市設立多數收送包件機關敏捷收送自易吸收更宜力戒路員沾染官僚氣習務實行商業化

●北平吉林總商會提案

組織永久代表團以便促請 政府履行議決案事

查五日會議各代表即風流雲散議決各案能否履行尙屬一大疑問擬請以此次出席代表爲當然委員推舉沿路重要地點之商人機關爲代表會辦事地點關於督促履行議案及建議興革事宜庶幾通

訊靈便接洽庸易每年定期開大會一次或二次實行路商合作免致曇花一現之譏則本會之精神將一日千里矣是否有當敬候

公決

提出者 北平總商會

連署者 吉林總商會

●營口總商會建議書

為建議事查北甯鐵路營業不能發展其所受影響概括言之不外內部外部有內部不良應改革者有外部障礙應掃除者茲即分別列下以備採擇

一 應聯絡運輸也按鐵路營業係以運送為目的若各路綫不能聯絡一致貨物輸送窒碍必多而貨商亦必視為畏途別覓運輸之路是聯運為鐵路最重要之一端也

二 應有統一辦法也按統一手續非第鐵路為然推之大而一國小而一家亦應有統一手續貨商裝運產銷貨物既經路員驗收等次已定又發給連單運到地點憑單領貨然為等次被罰者層見疊出非無統一辦法而何

三 應守營業範圍也按鐵路為國家營業所有規則應具營業性質應守營業範圍裝運各貨燒燬短少鐵路概不負責貨商既納若干之運費對於貨物尙無確實之担保裹足不前良有以也

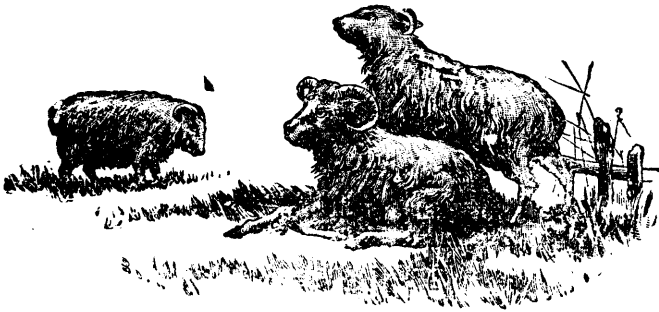
四 應設備倉庫也鐵路既屬營業性質運輸各項貨物自應負保管之責未運貨物移入倉庫保存以免損失若倉庫既未設備又不負保管之責貨商自行監視殊多不便且稍一不慎丟失時有是倉



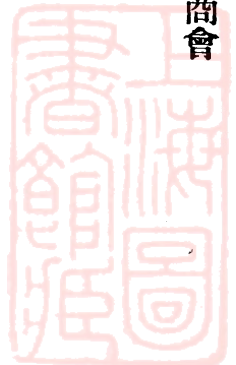
庫設備未容稍緩也

五 應守運輸章程也鐵路爲國有營業名譽信用極應保存運輸各項貨物倘有燒燬損失情節應即照數賠償若置之不理付之天命則貨商血本攸關損失一次其餘再不敢運輸矣

此外則爲常關稅非獨北甯路受其影響營口市面更非尠淺譬如由營運往通遼貨物按三等計算每十噸車價一百十四元外加二五附稅及常關稅則需現洋三百餘元關於貨箱貨包概不分等均照二等貨值百徵稅三元二角至小扛費裝車費撥道費各處報棧費又需洋八十餘元尙未在內試問一車貨物究能獲利若干竟納如許費用若由南滿路運輸僅交車價一項以此例彼則北運貨物將來均由南滿裝運矣况大連海關子口專照各單迄今仍未取消貨由南滿裝運非惟不納常關稅及二五附捐抑且運輸手續極爲捷便是以近年販賣各商相率趨連者正有由耶且營爲東北門戶交通樞紐輪軌交錯商賈雲集入口各貨均納海關稅若運銷吉江兩省由北甯路運輸又納常關稅及二五附稅貨商爲避重就輕計均舍營而就連倘將常關撤銷非徒路政可望發展而營口亦聯帶受賜多矣南滿路旣爲北甯路最大比肩凡事均應效法以謀抵制而各貨等次尤爲重要不可稍事忽略致利權而外溢南滿路之一二等貨者僅綢緞及製成藥品洋線尺布之類其餘產銷各物均爲三四等貨我北甯路竟將各種油糧油餅各項定爲二等不啻爲淵驅魚授南滿一大好機會助大連興盛也此次 貴局召集會議具有改善之苦心應將異於南滿各點極力改革務期利不外溢路政發展於競爭之中寓抵制之意則南滿每年所得二百餘萬元之運費悉爲北甯路所吸收榮光莫大略具數言以備參考



建議者營口總商會



會議錄



北甯鐵路商務會議第一日紀事錄及演說

時間 十八年十二月十六日下午二時

地點 路局後樓中山紀念堂

主席 北甯鐵路局長高紀毅

出席 北甯鐵路副局長勞勉

北甯鐵路局高級職員

全體代表一百三十七人

列席 會議秘書七人

各界來賓 天津特別市市長崔廷獻

天津警備司令部傅司令代表石華岩

社會局長魯蕩平代表劉毅侯

外交部駐平檔案辦事處處長祁大鵬

前交通部路政司長劉竹君

天津銀行公會會長卞白眉

北平銀行公會會長張奏農



天津交通銀行經理楊蔭蓀

北票煤礦公司經理袁滌庵

中外新聞記者 共二十餘人

開會秩序 (一)全體肅立

(二)向黨國旗及 總理遺像行最敬禮

(三)主席恭讀 總理遺囑

(四)靜默三分鐘

(五)主席致開會詞

(六)崔市長傅司令訓詞

(七)來賓演說

(八)代表演說

(九)主席答詞

(十)禮成

(十一)攝影散會

主席高紀毅開會詞

崔市長演詞



警備司令部代表石華巖演詞

天津社會局代表劉毅侯演詞

吉林總商會代表張松齡演詞

外交部駐平辦事處處長祁大鵬演詞

北票煤礦公司經理袁滌菴演詞

天津銀行公會會長卞白眉演詞

天津交通銀行經理楊蔭蓀演詞

山海關監督代表谷金聲演詞

北平總商會代表冷家驥演詞

遼寧總商會代表應哲卿演詞

北平銀行公會代表張奏農演詞

寧河縣蘆台商會代表范榮軒演詞

河北唐山商會代表賈惠普演詞

天津總商會代表楊西園演詞

中北公司代表劉竹君演詞

瀋陽路局代表管際勳演詞



石家莊商會代表杜澄宇演詞
主席答謝詞



主席開會辭

今天是本路舉行商務會議的開幕日子，得與諸君共話一堂，真是非常榮幸，這次會議，深承各地商會及各財政廳各稅關監督各鐵路局不棄，惠然派遣代表，冒着天氣的嚴寒，不辭長途的辛苦，很踴躍的前來參加，並承各埠各機關各團體各報館等，衆位來賓列席，更是令紀毅感謝不盡，只是本路同人的招待，很覺簡慢，會議的籌備，不甚周全，未能多盡地主的情誼，有減與會諸君的顏色，這是要請諸位代表，和衆位來賓們，特別加以原諒的，

此次會議的動機，在紀毅初到任的時候，就有這種心願因爲鐵路營業，是賴商貨的運輸，商貨的買遷，是賴鐵路的轉運，彼此既有密切的關係，所以必須路商合作，免除一切隔閡，互相協議，兩有利益的辦法，然後方有發展的希望，無如彼時正是本路統一的時候，各種事務，非常繁雜，措施整頓，極費時日，每天毫無閒暇的功夫，終致未能舉辦，現在本路大致的已算整理就緒，關於統一後的一切設施，和最近的運輸狀況，以及貨商方面的各種問題，與其他社會方面的諸般情形，在在皆有彼此瞭解的必要，

無論什麼事，一不了解，便會有誤會，譬如商家，時常運貨的，固然知道路章，以及怎樣去索要章程，而一般人却一些也不知道，在鐵路方面，當局長的自以爲做了大官，辦事人員，自然也得活些官味，以老爺自居，所以紀毅時常勸告路員，對於問詢路局的人，總要和藹，有禮貌的答復，例如商人不知路運情形，甚有託人關說求運者，致啟路員之居奇舞弊，路局

不悉商人的困苦，聽憑不肖路員之朦蔽，以致路與商各走各的道路，所以這次會議的舉行，紀毅認為是非常重要的，其所負的使命與責任，紀毅更認為是特別重大，很希望與會諸君，對於本路，提案，要盡量來指教，並望無論有什麼意見，都要盡量的發表，無論有什麼問題，都要盡量的提出以便互相研究，共同討論，作得到的，即刻實行，作不到的，還可期諸來日，至於此次會議的邀請，雖然是由本路發起，但是主體乃是與會的商界諸君，最難得有三四百人，從八九十處地方，能夠聚在一起，這次會議裏，有的是吉林黑龍江的，有的是遼寧河北省的，有的是天津本埠的，另外還有一位萬國總商會的會長，也前來參加，可以說天下買賣人都見面了，像這樣的盛會，能說是不重要而偉大嗎？

要從商務方面來講呢，就請諸位看一看民國十年的海關貿易冊，去年我國國外貿易，共計約有二十二萬萬兩，其中三分之一，是從天津大連各關進出口的，我國出口貨物，最重要的是豆與豆餅，是東北的產物，此外重要貨物，如皮貨羊毛烟煤雞卵等，都從天津出口的，我們看着貿易統計，就知道河北與東省，實在是新中國經濟的中堅，諸君就當不自菲薄，努力振奮，認識自己的地位與責任，

前邊我曾說過，與會的商界諸君，是這次會議的主體，所以我們編制會議日程，故意把開會時間，每天只訂三小時，這就是想給諸君多有會外談話接觸的機會，諸君此次遠遊天津，得和各地商人互相聯歡，彼此握手，在商言商，經此接觸之後，對於各地商業的情形，市價之

高下貿易習慣的異同，市場需要的所在，必然各有心得，閉會回去，對於自己的貿易與經營定有一種新的發展，買賣日益擴大，贏利當然增加，這就是參加此次會議，見了許多外地買賣人，結果換一句話說，諸君都是買賣人，一方面是買的，一方面就是賣的，賣的同時可以做買的買的同時也可以做賣的，兩個買賣人見面，就可以做成一批買賣，現在三四百人聚在一起，當然不只做成一批買賣了，

況且諸君都是大買賣人，說不定可以做了多少買賣，最低限度，在會場裏外，也能多認識幾位別地的客商，這一次雖然沒有買賣，將來也許就是我們的大主顧，這都是增加買賣的機會，所以紀毅認為會場外的談話與接觸，比在會議席上更是緊要，諸君的買賣增加，諸君的貨物，就得在鐵路上多走幾趟，那就是鐵路的買賣，那就是這次商務會議給我們鐵路的一件好處，可是諸君的買賣，在先因為平時我們是各自為政，絕少聯絡，與團結的精神，我們要想使外人瞧得起，必須要自己趕緊團結起來，外國人有一句俗話，「有團結就有力量」，我們現在東北有東西兩線，東線就是「瀋海」「吉海」「吉長」「吉敦」，西線就是「大通」「四洮」「洮索」「洮昂」「齊克」，這兩線都可以接貫北寧，北寧線上又有營口秦皇島兩個海口，營口雖然凍冰，但近年的統計，不過一個月，秦皇島雖然被開灤佔用，但是開灤也願意叫我們使用的，由此想來，這貨物的出入，是不感很大困難的，惟因鐵路與商家向少合作的精神，加以我們中國人，又大半願享安逸，但求有路可走，誰來另闢新路呢，並且闢新路是很困難的，關

稅統稅等既須顧到、商場倉庫銀行船運等等，均須有相當聯合及準備，此次會議，邀請的與會諸君，都是熱心愛國的人，誰樂意利權外溢呢，並有海關及各財政廳銀行團等等代表，就是希望由此以後，我們全要團結起來，聚精會神，常常的來研究我們發展，就是散會以後，也要互相通信，繼續來研究，來實行，

中國人的買賣，應送到中國路上來，中國人的商貨，應叫中國鐵路運，我們中國的商人與鐵路，及其他有關係的機關，均應該聯合起來，打成一片，要提倡新營業，這亦是紀毅對於這次商務會議的希望，

但是要做到發展營業競爭運輸二事，單說空話是不行的，我們應該透澈了解，我們的阻碍在那裏，成功的工具又在那裏，一般人都說最大的阻碍，是沿線的捐稅太繁，交易的成功，是在產地的成本，低於銷地的市價，好在此次會議，各稅收機關，均有代表，我們可以盡量來研究，使各得其平，各受其益，至於運價上，本路是要格外克己的，不過運價有三個根據，（一）運輸成本，（二）產地的市況，（三）運輸機關的競爭，這三個都是很重要的，假如我們離開了市況與競爭的立場，來規定運價，結果貨物的市價，必然混亂，貨物銷場，就得破壞，同時鐵路本身的營業，與他運輸的成本，也未必能顧及了，

鐵路雖然是國家的營業機關，但是一樣受經濟原則的束縛，鐵路運輸方法不良，如何能希望發展營業，競爭運輸呢，我們不敢說北甯路的運價，都能適合市況與競爭的要求，同時我們

也不信我們運輸的方法，是十分完備周密，可以同任何鐵路去競爭比較的，但我們抱有發展營業競爭運輸的決心，所以決計要把這兩個緊要工具，請與本路有關係的諸位商人指教，把他整理整理，改良改良，我們這次提案主要的，就是「運輸」「運價」「捐稅」三種，我看了各處代表的提案很多，大都可歸納在這三個大問題裏，不過本路籌備的日期短促，所提的議案，一時未能想得完備，但是路商本是一體，應該不分彼此，推誠相見，更希望諸代表多提議案，早日交出，以便印入議事日程內，好備大家共同討論一個最好的辦法，好使我們的商業，逐漸的發達起來，不論那一種事業，祇要謀我們的發展，自然就戰勝了他人，祇要路與商兩方打成一片，立在一條戰線上去發展，我們營業自然要有好結果，就此我先謝謝諸位與會代表，謝謝列席諸位來賓，

現請崔市長及各來賓寵錫訓辭

崔市長演詞

主席，諸位代表，諸位來賓，今天爲北甯路商務會議開幕之期，兄弟以地方機關資格，來參加盛典，非常榮幸，不敢在本會有所訓詞，因爲本會主體是鐵路局長，交通行政，屬諸中央，不過高局長盛意殷殷，囑本人說兩句話，本人只有對本會前途，慶祝幾句，至本人與高局長勞局長，是最好的朋友，高局長在東省政績，已聲譽昭著，及來長北甯，與勞局長協力合作，抱定商業化宗旨，整理路政，現在全線統一，成績已大有可觀，而更於百忙之中，多事

之秋，召開如此空前盛會，可見二位局長無時不爲國爲民爲商努力，兄弟不勝欽佩，但統觀現在癥結，究竟安在，只可說一窮字，現在各政府各機關均窮，而內爭不止，商業凋殘，市面蕭條，均露一窮相，津市如此，他地可知，政府商界人民均窮，從前革命，也是爲療治窮病，挽救窮困，今天這會，可以說是爲窮而起的一大革命，因此本會，可謂爲發財會議，希望大家發財，共謀發財之道，會議結果圓滿，商民皆可發財，因此人民發財，國家發財，先總理曾說過三民主義，即是發財主義，如按照三民主義步步去做，自能民富國強那時豈非大家發財，所以吾說今天各處來賓，都可謂爲發財而來，惟一方單想發財，則不能成功，如商人不能與路局合作，則無財可發，大家連合一起，互相研究商民苦痛何在路政不良何在，共謀興革，自然有利於國，有補於商，國家商民，交受其益，方才主席說過，路局固然要協助商民，但商民亦要明瞭路章，互相維繫，方能革除隔閡，本人自到津市，一年以來，其所感痛苦，爲市面蕭條，以致市政無所發展，其病根在商人不發財，故今日雖公事甚忙，亦要親自到會，因北甯發財，各商發財，即津市發財耳，大家能發財，即三民主義之實現也，故以發財爲祝，願官發財，商發財，路發財，人民發財，共同發財，大家發財，

傅司令代表石華岩演詞

主席各位代表來賓，今天是北甯路局商務會議開幕之期，因傅司令尙未回津，特由鄙人代表敝部，來貢獻幾點意見，現在中國情形，是甚麼樣子，簡直可說是整個窮狀，世界各國，拿

他們經濟組織和政策，得他們政府的輔助，在侵略吾們，現在東北正苦俄人之砲火，天天拿大砲攻打吾們，但這個是不可怕的，所可怕的，是經濟侵略，故經濟侵略，實覺槍砲爲可畏，吾們懸想到此，前途非常可怕，此次會議，即在經濟上着眼，當高局長來津時，就聲明鐵路商業化，所以今天本會之開成實可謂爲目的之達到，這種舉動，關係極大，不止北甯一路，實在關係到華北，以及全國的商業，所以鄙人希望大家，團結起來，將來自有好結果，此外鄙人更欲附帶向諸位報告，司令部負天津治安全責，其下有一機關即鐵路稽查處，此種機關，本不應有，不過在此時期此種組織實不獲已，以國內年年混戰，地方不安，無可如何，而有此種臨時機關，其原意亦在保護商民，輔助路政，維持安甯，此次高局長來長北甯，處處整頓，不遺餘力，更予稽查處一大輔助，惟稽查處積弊已深，注意不到，在所難免，傅司令對此，極端抱歉，並具決心改革，鄙人謹代表敝部致歉意，同時並有兩點希望，（一）如查出有擾及商民者，必嚴辦，但有未及知到，及無人報告者，與夫從前過去之事請見原，（二）此後再有擾商病路之事無論北甯津浦兩局，及各界人士，均請直接向敝部報告，一被查明實據，自不寬貸，請勿客氣，

天津特別市社會局代表劉毅侯演詞

今日盛會，魯局長因病未克親臨，由鄙人代表參預，深覺榮幸，北甯鐵路路線既長，而地位又極重要，對於華北商務，固應負積極發展之責，對於調劑民食，應格外注意，近年豫陝甘

之重災，一方面係受戰事影響，而運輸機關不完全，不能充分接濟民食，亦爲飢饉之一原因，譬之天津地方，所用米麪，多由日美等國輸入，而東三省之糧食，反爲輸出之大宗，實爲運輸不良之怪象，美國商務參贊安諾德君有言，中國運輸全恃人力，是世界上最舊而又奢侈的方法，所以希望諸君，對於解決民食問題上多加注意，又北甯路與南滿中東，均處於競爭地位，而該兩路均有政治的作用，且有政府的補助，所以發展程度一日千里，北甯路自應急起直追，研究對待方法，以期發展，好在高局長早已顧慮及此，惟望代表諸君，輔助路局共同進行，則更易達到目的，總理曾有建築十萬哩鐵路計畫，現在我國鐵路，僅有六千餘英哩，以人口與美國比較，爲一與三十之比，現在固無力建築新路，而整理已成舊路，實爲切要之圖，蓋鐵路發展與否，與民生大有影響，高局長召集此會，實與民生有關，希望與會諸君協力進行，鄙人不善言詞，茲略補充數語，

吉林總商會兼吉海路代表張松齡演詞

鄙人此次到會，代表吉林總商會，兼代吉海鐵路局，又受吉林財政廳委託代表，故責任綦重，雖不善言詞，亦不得不略進數語，以誌盛會，此次北甯路局所提各項議案，對於商情之困苦，以及調查方法，紀載非常週詳，足見研究有素，路局若即按照實行，營業當然發達，商民亦已受惠不淺，而高局長仍復虛心延訪，不恥下問，召集商務會議，兼以熱忱相待，盛意厚情，實深欽感，鄙人自留日歸國，在吉林歷任稅務路務及商務多年，深知此中狀況，然而

心有萬分痛苦，口不敢言，卽或言之，而當局不聽，亦等於不言耳，此次高局長召集此會，引之使言，導之使言，我們遇此千載良機，將積年痛苦，大言特言，盡量而言，豈不快哉，方才崔市長暨傅司令代表，都說到窮字，確是我國社會上普遍實情，然思古人有言，窮則變，變則通，鄙意以謂不怕窮，就怕窮而不變，既能知道窮，就能愈窮愈變，愈變愈通，故世界上由窮而起家變成富人者甚多，此次會議，即是知窮而變，由變而通，希望大家注意，我國路政不良，同人不必深諱，根本上病源是上下不通，彼此隔膜，商民痛苦，路局不知，路局困難，商人不曉，遇事互相責難，互相疑忌，高局長召集此會，就是按病處方，對症下藥，然而方藥雖好，如不服用，亦難奏效，與會諸君，如能開誠佈公，實行路商合作，就是信仰方藥，實行服用，所有上下不通之病，定能霍然而愈，

近查南滿路，每日有六十萬元金票之收入，試問我國鐵路，能有如此收入否，我們若不急起直追，努力競爭，則無數金錢，流入國外，勢非真窮不止，此則應請諸君猛省而特注意者也，

此外尚有一事，即我國辦事，向來有始無終，例如各方開會，耗費許多金錢，與腦力，論其結果，不過留存許多紙片，束諸高閣而已，本會爲路商兩方生死攸關，又爲商民歷年求而不得之創舉，決不能與其他例會相比，然而各種議案，均關重要，有非會期內所可解決事件甚多，在開會之先，北平商會冷會長諸君，曾提議由各地商會聯絡，組織一永久機關，協助路

局，實行議案，本人對於此舉，非常贊成，雖不敢担任宣傳之責，亦願担任奔走呼號之勞，鄙人不善言詞，亦不再多說，最後希望本會，實行路商合作，精神永在，

外交部特派駐平辦事處長祁大鵬演詞

鄙人濫竽外交界，因招待外賓，道過天津，遇此盛會，被邀參加，至深榮幸，諸君許多演說，對於開會宗旨，均經闡發無遺，似毋庸鄙人再為廢詞，而鄙人尙不能已於言者，以謂高局長召集此會，非但開交通界空前未有之創舉，而且完全是實行三民主義，如推及全國，繼續做行，不但可以挽回已失利權，且可解決民生問題，

我國國勢頹弱，政政不良，外交不善，以致金融權操諸外人之手，關稅亦不能自主，八十餘年受條約之束迫，如領事裁判權租界地等，使我工商業不能發展，國民利益均被外人奪去，自統一以來，遵奉 總理遺囑，積極廢除不平等條約，現在十九國之中，僅有六國尙未廢除，關稅自主，亦將實行，我國亟應乘此時機努力進行，

關稅原則，各國不同，美國原料多取保護主義，英係工業發達之國，取開放主義，我國以農業立國，工藝尙未發達，當然採取保護貿易政策，高局長召集此會，由交通界，商業界，聯絡合作入手，可謂明其真理，而具實在精神，從此排除兩方阻碍，實業因之振興，國勢因之富強，全視乎諸君之努力實行耳，

北票煤礦公司經理袁滌庵演詞

本席參與盛會，至深榮幸，方才崔市長云，本會爲發財會議，在商人心莫不希望發財，但因年來內戰頻仍，交通破壞，民生凋敝已達極點，商民救死不遑，奚望發財，好在高局長召集此會，共商補救之法，請大家將歷年所受痛苦，盡量發表，並希望路商一致合作，使本會精神永在，

天津銀行公會代表卞白眉演詞

近年國內戰亂頻仍，交通阻碍，商業衰落，民生因之凋疲，金融亦大受不利，北甯爲華北先進之路，自高勞二局長到任以來，一本商業化宗旨，實事求是，積極整頓，其路政成績，已有一日千里之勢，乃高局長尙以爲未滿足，召集此次空前之盛會，以期解除商人痛苦，實行路商合作，其精神魄力，真不可及，鄙人希望北甯創之，他路倣之，全國行之，則商業之發達有望，國家之富強有期，誠如崔市長所言大家發財，則銀行界得沾餘潤，亦可托庇發財矣，鄙人不善言詞，略誌數語，敬祝本會成功，

天津交通銀行經理楊蔭蓀演詞

諸位演說甚多，鄙人本不應再虛糜時間，但此盛會不得不補充數語，北甯鐵路居特殊地位，有南滿中東兩路之競爭，故不進則退，高局長來長斯路，洞悉此中癥結，抱定商業化宗旨，努力奮鬥，首將全路統一，繼則整理路政，其發展程度，已有一日千里之勢，乃復召集此會，與工商各界開誠佈公，討論改善辦法，誠屬空前創舉，鄙人以謂此

會可以改變社會觀念，轉變民衆眼光，因為從前一般心理，都以謂路局是一官署，局長是官僚，商民不敢接近，馴至上下隔膜，路商交困，我金融界亦受重大影響，鄙人唯一希望，路商合作，實業發展，俾銀行家有押匯等營業可做，各商家亦得資本流通之益，

山海關監督代表谷金聲演詞

敝關監督，因病不克親臨，派鄙人代表參預盛會，至深榮幸，本會爲求路商發展，聚各界人士於一堂，研究改善辦法，誠屬盛舉；鄙人代表徵收機關，諸位對於關稅手續上，有與路商不便之處，及應如何改善辦法，請於開會時，盡量發表，鄙人謹當接受，祇要在權力範圍所能辦到者，自應盡力照辦，即非權力所及，亦當援助諸位努力進行，

北平商會代表冷家驥演詞

今日盛會，羣賢畢至，鄙人被邀參加，實深榮幸，北平商會，除已有提案送會外，茲就鄙意略誌數語，

大抵興一利除一弊，必有種種牽掣，許多阻碍，不易辦到成功，即以稅捐，苛細煩雜，人人認爲病商害民，而各省政府，以爲關係政費，不肯輕言取消，至於路局對於路務，自有廓清積弊之權，然而亦有難辦之時，如武裝同志，以武力佔用車皮，非但站長無法抵抗，即局長亦屬無法辦理者也，所以興利除弊之事，困難甚多，並非短促期間，所能辦到，此次會議，路商合作，精神一致，諸事不患無成，但五日會期太短，勢恐能說不能行，必須另籌補救方

法，鄙人提議，擬聯合各代表設一永久通信機關，以作本會後盾，對於本會議決案，可以輔助進行減少高局長之困難，且可推行全國各路，諸君如贊同此舉，請至熙來飯店，交換意見，以便組織成立，（鼓掌）

遼寧總商會代表龐哲卿演詞

高局長召集本會，爲商界謀幸福，實爲空前創舉，沿線商民感激莫名，鄙人代表致謝，並祝本會議成功，

北平銀行公會代表張奏農演詞

今日到會諸公，偉言讜論，闡發無遺，鄙人本不應再言，惟因銀行界亦屬商民之一，被邀參與盛會，不得不略進數語，以誌紀念，

鐵路雖爲官營事業，其實純係商業性質，且與商民痛癢相關，例如貨運暢旺，則路多收入，商業愈繁盛，鐵路愈發達，無如我國官營鐵路，沾染官僚習氣，因與商界日漸隔膜，高局長洞悉此中癥結，召集本會，聚路商於一堂，彼此推誠相見，解除隔閡，共謀利益，實爲有路史以來之創舉，或謂從前交通部亦曾屢開會議，殊不知交通部開會，均爲交通界人，並無商民參加，商情仍不能達，所有決議事件，恒據一方意見所定，故雖議決，亦仍辦不通，我們銀行界，有許多生意，如押匯等項，均因鐵路運貨不負責，而不能開做，高局長召集此會，實行路商合作，不但沿線商業可以發達，即我銀行界，亦有生意可做，得以略沾餘潤，

至於農業籽種，工業原料等等，希望路局核定專價，以期運輸發達，直接利於商，間接利於路，路商交利，而國受其福，民受其賜矣，但有一層，運價低廉，而捐稅不能減免，亦屬無益，高局長提出減免捐稅議案，實爲根本切要之圖，希望到會諸公，詳細研究，妥籌善法，努力進行，總期達到減免目的，庶不負高局長召集之一番盛意，

寧河縣蘆台商會代表范榮軒演詞

今日參與盛會，榮幸異常，諸君所發言論，均已週密。且時間寶貴，鄙人不再費詞，第就感想所及，簡單言之，普通各種會議，大抵能說不能行，結果徒增一堆廢紙而已，本會係高局長爲商民謀利益而發起，決不能與其他例會等量齊觀，況且到會諸君，亦均負重大使命而來，故希望諸君於開議時，切不可稍存個人私見，應以遠大眼光，爲羣衆謀利益，至冷會長提議設立永久機關，爲路局作後盾，鄙人尤表贊同，

河北省唐山商會代表賈惠普演詞

今日參與光榮燦爛之盛會，非常榮幸，唐山爲礦產地，又係工業區，與北甯路有密切之關係，惟從前路商隔膜，諸事不能合作，高局長召集此會，爲商民解除痛苦，非特爲路局向所未有，亦爲世界各國所無，茲代表唐山商界道謝，

天津總商會代表楊西園演詞

津會忝屬地主，未及略盡招待之誼，深爲抱歉，請諸代表格外原諒，今日蒞會諸君，所發言

論，非常週密，鄙人無可再言，茲略補充數語，路局所提議案，均係商民多年所受痛苦，欲說而不敢說者，今承高局長盡情申說，吾們自應同聲致謝，至於議決案能否實行，其責不盡在路局，吾們商界亦應該担負一半責任，希望大家一致努力，爲路局作後盾，

中北公司代表劉竹君演詞

諸君所發議論甚多，鄙人恭聽，感觸甚深，但所欲言者，已經諸君說過，不便再談，鄙人從前在路界有年，茲就所知拉雜一言，

商界所受痛苦，已歷多年，如營業上運輸上種種事項，不論所受何種摧殘，何種痛苦，均不敢說，一則因商界無團結力，二則欲申訴亦無處可訴，隱忍至今，已呈死象，茲幸高局長召集本會，可謂喚起新精神，改變新眼光，救濟垂死之商民，實爲路界創一新紀元，

夫鐵路以便商爲主，故國有路與私有路政策不同，國有鐵路政策，在促進全國工商業之發展，私有鐵路，則以贏利爲目的，如美國商辦各路，國家以法律制裁之，並取締監督之，我國鐵路純屬國有，當初原有政策，但未能貫徹實行國有政策耳，

我國鐵路，有最錯誤之點，歷來視鐵路爲徵收機關，路界當局亦以徵收機關自居，積年既久，錯誤觀念，變成當然習慣，因之不易轉換，自從高局長來長北甯，以商業化爲宗旨，努力實行，數月以來，各界始改變觀念，此次會議，尤足爲商業化之表現，今日固尙談不到，全國各路實行商業化，然經高局長提倡於前，將來各路自有同化之日也，

從前商人向路局請求，多屬一己利益，如專價特價等，現在商人已到生死關頭，必須團結一致，為羣衆謀利益，始可達到目的，萬不可仍圖個人私利也，如為羣衆謀利益，向當局有所要求，雖現時不能得效果，只要大家繼續努力，將來總有成功之日也，

今日會議，從近處說，由今天起，為全國鐵路商業化發展之日，從遠處說，由今天起，為實行總理建築鐵路十萬哩開始之日，蓋因我國建築鐵路網，必須借用外資，自從歷年軍閥破壞鐵路，外人不肯輕於投資，今日有此會議，於對外信用上立一基礎，故今日之會意，旨深而影響亦大也，

此外鄙人尚有希望數事，（一）冷會長所提組織永久機關，作路局後盾，實為切要之圖，請大家贊助，從速成立，（二）路局所提議案，如減免捐稅等項，請大家團結一致，繼續努力，雖目前不能辦到，將來總能辦到，所謂精神永在，諸事何患無成，（三）希望彼此互援，通力合作，使本會議推行全國各路，庶幾全國實業發達，鄙人謹向來賓暨諸代表致謝，

瀋海路代表管際勳演詞

鐵路負有兩種責任，廣義的是開導文化，輔助民生，狹義的使人民旅行安全，商貨迅速，北甯為華北幹線，與南滿中東等路，有競爭關係，所負責任，更屬重大，乃北甯路對於客貨運輸，尙未能達到安全迅速目的，故有改進之必要，高局長召集此會，實行路商合作，其意義深遠，甚為欽佩，本席服務瀋海路，與北甯及南滿均有聯運關係，所受激刺較深，故希望北

甯路方面，先由下級工作，次第改進，希望商界諸君，隨時協助路局，以收合作之效，並望永久團結一致努力，切勿令外人譏笑我們一盤散沙，祇有五分鐘熱度也，

石家莊商會代表杜澄宇演詞

本席在平漢路線之石家莊，乃承高局長函招，得以參加盛會，異常榮幸，此次會議，為商民解除痛苦，實為商民千載難遇之機，北平冷會長提議，組織永久機關，以作後盾，本席深表贊同，並希望北甯高局長創辦於先，其他各站倣行於後，既免平漢沿線商民向隅，而使全國商業，均得發展，尤為本席馨香祝禱者也，

主席答謝詞

今日會議開幕，正值天氣嚴寒，迺承諸君冒着風雪，惠然下臨，並承指導一切，鄙人實深感激，適承崔市長訓以大家合作，即能大家發財，吾們深為感謝，自應努力作去，傅司令代表，對於路商異常關懷，而於鐵路稽查處，尤多自歉之詞，實深欽佩，張會長以精神永在四字，鼓勵吾們，自當謹誌勿忘，冷會長謂興利除弊，阻碍叢多，必須團結一致，始能打破難關，吾們絕不能以困難而停止進行，拿破崙會謂字典中無難字，吾們願效其精神，努力堅持，打破一切困難，中交兩銀行行長，均表示以金融援助吾們，預為道謝，北平銀行公會張會長，主張農產品減低運費，以示提倡，實為鄙人素志，現正次第實行，即如關外糧價，業已切實核減，不過祇就能力所及，略盡棉薄，不能普及各地，救濟災區為憾耳，范會長謂正式開

會時，須放大眼光，不可存個人私見，實屬至理名言，賈代表謂鄙人此舉，係開世界之先聲，自屬過獎之詞，愧不敢當，惟有努力做去，稍盡振興商業之天職而已，劉竹君先生，謂在全國爲首先發起人，將來歷史必可留一頁紀載，更屬過承獎飾，實不敢當，管代表所言，客貨運輸，尙未辦到安全負責，甚爲抱歉，現在積極趕辦負責運輸，總期逐漸改善，以達安全目的，北平代表謂組織永久機關，以作後盾，並可推行其他各路，鄙人深表贊同，至有謂現今政治不良，各事無法進行，竊以謂政治是另一問題，吾人在路言路，在商言商，祇要各盡其責，協力合作，不但商業可以發達，國家亦可由此富強，但吾人辦事，必須顧及羣衆利益，不可參加私見，亦不可各人自掃門前雪，不管他家瓦上霜，鄙人言盡於此，謹向各來賓各代表至誠道謝，

四點四十分宣告禮成散會

北甯鐵路商務會議第二日紀事錄

時間 十八年十二月十七日下午二時

地點 路局後樓中山紀念堂

主席 高局長

出席 全體代表一百三十七人

勞副局長

全局高級職員

列席 會議秘書

二時三十分攝影後開會如儀

主席 今日開始討論議案，惟本路所提各案因時間關係，未能加以詳細調查，僅憑理想，恐多遺漏，諸君來自各站，自必知之詳盡，務望各抒所見，盡量指教，共同研究，以期達到圓滿結果，

議案中最重要而與路商兩方最有利害關係者，厥惟捐稅問題，此項問題，關係國家及各省財政，將來結果如何，此時固難逆料，吾人祇須認定目標，一步一步切實做去，終有成功之日，固不必急求收效於一時，



至其他各項提案，並望諸君詳細研究，開誠指示，在路局權力範圍內事，固當努力施行，即非路局權力所及，如捐稅等類，祇要諸公議定辦法，本人能力所及，甚願盡力做去，雖有勞怨，亦所不辭，

遼寧張司令長官，無時不以商民利益爲前提，苟屬利商福民之舉，定邀容納，本人遇有機會，亦當代爲陳請，其他沿線地方當局，政聲素著，諒亦不肯後人，

總之捐稅問題，原非朝夕而來；亦非朝夕能去，吾人惟有團結一致，不畏艱險，努力做去耳，

本路勞副局長前在廣東，曾經辦過減免鐵路捐稅之事，現請其將經過事實，向諸位報告，
(大衆鼓掌歡迎)

北甯鐵路副局長勞勉先生報告

本局此次召集會議的宗旨，業經高局長報告詳盡，不再贅述，至關於減免捐苛雜稅一節，昨天有一位代表，以爲難於實現，但據兄弟去年在廣東的經驗，則甚爲樂觀，各位都曉得，近年粵省負擔北伐軍費，計達四萬萬元，同時各鐵路之軍事附加捐，自不能倖免，廣東原有三條鐵路，曰粵漢，曰廣九，曰廣三，而三路之收入，均因受附加軍費影響，以致不敷支出，當時建設廳長吳鐵城先生，洞悉此中利弊，遂主張取消軍事附加捐，逕呈省政府核辦，省府令行財政廳，發交第一科核擬，該科以軍費攸關，循例駁復，彼時

兄弟管理廣九路務，兼供職財廳，因對廳長陳說，略謂政府設施，須統籌全局，如只顧財廳收入，急近利而害交通，同時農工商業，交受其困，恐非國家之福，幸蒙廳長採納，併派兄弟充財廳代表，與關係各廳磋商，兄弟親自擬稿，將附加捐稅，一律豁免，卒能於省府通過，從此商民稱便，各路之業務，日有起色，而稅收方面，亦日見增加，可見減輕捐稅，不但於路商有益，即財政收入，亦可同時增進，此不過去年之事，竊以為同一善政，可行之廣東，即可行之東三省與河北，素稔遼寧張司令長官暨財政當局，素以商民利益為前提，定能減免苛捐，為民除害，河北省府長官，亦政聲卓著，苟利於民，必不甘居人後，吾人希望自不難達到，惟茲事體大，須通力合作，分途進行，方能奏效，希望諸代表，努力奮鬥，務達到減免苛捐目的，俾農商金融鐵路各界，均受其利，兄弟不勝企禱之至，（眾鼓掌）

主席 現在開議第一案，「路運貨物捐稅，擬請設法減輕，改歸本路代收案，」此案係本路提出，但原案印刷上包辦二字，係代收二字之誤，應請更正，至本路提出此案，因感沿線稅卡林立，（請看會場所懸地圖，凡有記號者，皆有稅捐之處，）不特征收重疊，負擔難堪，即停車查驗，延誤時間，路商兩方，均受莫大損失，所以急應研討，救濟辦法，惟路局提案，僅就理想所及，對於事實上，不能詳盡，務希諸君各抒所見，盡量指教，現請本局總稽核陳廷均君，說明原案意旨，

北甯路總稽核陳廷均說明第一案

此案內容已見議程，不過路局對於各項捐稅之痛苦，未能完全明瞭，又因時間匆促，調查亦未詳盡，故此次提案，僅憑理想，務請諸代表詳加指教，鐵路與商家，本屬痛癢相關，不過從前路商不接近，商之痛苦路局不知，路局種種困難，商亦不知，因之彼此隔膜，現在相聚一堂，共同研究，總期將來路商皆有裨益，

北甯路雖有三十餘年歷史，因受南滿路之競爭，及迭次內亂影響，迄少發展，自高局長勞局長二位就任，積極改善，如減價運糧等，業已次第實行，但運價雖減至最低，而因捐稅苛重，以及檢驗手續之繁瑣，商貨仍有改由河運，或由外人經營之鐵路運輸，雖避重就輕人之恒情，而喪失利權何可勝數，總之苛捐雜稅，實為路務發展之障礙，商界尤感切膚之痛，本會目的，第一，擬聯合路商的力量，要求分別減免，第二，由路局代收，蓋捐稅性質不一，例如常關稅，關係中央收入，各省統稅，則與地方上軍政費有關，恐一時不能達到減免，則由路局於起運時代為照收，在地方上既無絲毫之損失，而可省却中途停車檢驗之煩擾，在路商兩方亦已受惠不淺矣，但究應如何辦法，應用何種步驟，請諸君詳加研究，盡量指教，（鼓掌）

主席 請各位研究如何進行，以達解除之目的，而使各方均得其平，

（一二四號）李鎔 此案有兩步，先研究如何減輕稅收，方談到由路局代收，似可先由商務運

輸協會具名，向各地方當局呼籲要求，

(七一號)楊以儉 請先表決本案成立不成立，然後詳細研究方法，

(一一二號)劉竹君 自中國稅制亂後，人民均受痛苦，呼籲請願，久矣有聞，然成效甚少，但稅收關係商貨成本，當此生死存亡之際，似宜開誠布公，將詳細情形說明，其呼籲方法，須加變更，為具體之說明，如成本若干，加上運費，再加關稅，再加正稅，再加雜捐，成為市價，所經路線，比較如何，一一表示出來，似乎較為確實，使當局易於了解，至於向當局陳情，由協會也可，由路局也可，

(七二號)冷家驥 先表決本案成立與否，然後討論方法，因為時間甚短，今大略一言方法，不妨以南滿路作為標準，凡經南滿路者，稅捐如何以為標準，然後陳請方法，由協會與由路局，或由協會與路局接洽，一致要求均可，兄弟個人私見如此，

(九十五號)賈惠圃 最好分為三步(一)補救之法請路局照原提案先實行，(二)請路局代收，(三)照劉冷兩君所說，由協會與路局協力造成詳細報告，先向鐵道部陳請，(鼓掌)

主席 會議時間非比演說請勿鼓掌，

主席 已有多人主張，先將此案付表決，然後舉出審查委員會，詳細研究，於時間較經濟，事亦極便，

(七十一號)楊以儉(一〇〇號)李香普附議

主席 茲將第一案付表決贊成成立者請舉手
衆舉手多數第一案成立

主席 此案已成立，審查委員用何方法選出，

(一二三號)張奏農 凡相同之議案，一律交審查會審查，

北甯路局總稽核陳廷均 每案以分別審查爲宜，因各稅性質不同，問題複雜，此爲對審查委

員之希望，委員選出方法，請主席指出十人，如有反對者，另選，

各代表會員相繼發言，討論審查會委員人數問題，決定十五人，由主席指定之，

主席 宣布指定第一案審查委員會委員號數姓名如次，

北甯路局總稽核陳廷均，

一三一號津海關監督代表臧澍昌，

一一〇號遼甯財政廳代表劉德周，

五四號遼甯商會會長兼皇姑屯商會代表龐哲卿，

七一號北平總商會代表楊以儉，

四四號新民商會代表李會瀛，

一 號營口源豐棧代表王漢忱，

四一號通遼商會代表張秀卿，



三四號錦縣商會代表顧藹堂，

七六號山海關總商會代表呂炳南，

一二二號天津總商會代表楊西園，

九十三號唐山商會代表孫筱川，

五十二號吉海路局代表兼吉林商會代表張松齡，

一〇四號山海關監督公署代表谷金聲，

一一二號北平中北公代表司劉竹君，

主席 審查委員人數及姓名已宣布，如無疑義，請定時間地點，

各代表會員討論多時，對於審查會開會時間，決定在上午十時半，

主席 所有審查會開會地點時間，由審查員於今日散會後自行決定之，

主席 宣布第一案交審查會審查，

審查委員會由指定委員十五人組織之，

主席 本路所提第二案，（本路貨物運價應如何改良請協助調查案）因為各代表提出減輕運

費各案，有聯帶關係，尚須加以整理，暫時保留，茲先請議本路原提第三案「關於本

路貨物運輸各項事宜應路商合作案」，（衆贊成）

主席 本案先請譚委員耀宗報告提案意義，



本路改進委員會委員譚耀宗 本案計分兩項，(一)負責運輸，(二)分配車輛，

(一)查負責運輸，東西各國，早經實行，即我國四洮等路，亦經舉辦，北甯路有三十餘年之歷史，貨物運輸，仍由貨主押運，未能實行負責，路商兩方，均感不便，現正積極籌備，修訂各項規章，訓練人才，以期早日實行，諸君對於負責運輸，如有意見，務請盡量發表，以備採擇，訂入規章，俾收路商合作之效，

或謂鐵路實行負責，恐與轉運商之營業有所妨碍，其實不然，蓋運輸方法便利，則貨運必多，貨運既多，則商家營業，更必發達矣，

(二)分配車輛辦法，就本人所知，吾國各路現行之分配車輛辦法，約有五種，

1 放任的辦法，

2 按商人請求之車數或噸數，平均分配，

3 以早遞請求書之先後，為分配之標準，

4 抽籤法，

5 以貨物到站託運之先後為標準，現在將以上五種辦法，分別說明，

1 放任的辦法，係由各站站長，自由分配，其中弊端百出，無討論之價值，

2 按商人請求之車數或噸數平均分配，該法從表面看來，似乎公允，而商人為欲多得車輛起見，每每以少報多，從中取巧，故非善法，

3 以呈遞請求書之先後爲分配車輛之標準。此法因不考察實在貨物之有無，故商人每有報空之事，且毫無憑證，經手者亦得自由顛倒，無討論之價值。

4 抽籤法，此法將到站託運之貨物，點察實在，共有若干車，每車報簽一枝，每十日或十五日，招集託運人家到站，抽籤一次，即按所抽籤之號數，編列得車之先後，此法固較以上各法爲善，而抽籤實屬僥倖之性質，託運較晚之貨物，倘僥倖抽得列前之號數，亦可先運，故非絕對公允之辦法。

5 以貨物到站託運之先後，爲分撥車輛之標準，此法以看見實在貨物爲憑，商人既不能以少報多，亦不能無貨要車，先來者先運，後到者後運，更無僥倖投機之弊，且貨物到站，人人可見，完全公開，凡事公開，自無流弊，故本路今後分配車輛，擬採用此最公開最妥善之辦法，並擬加訂快運急運之法，以利客商，茲將兄弟所擬之「改良支配車輛辦法」略爲言之。

一，改良支配車輛辦法

本案，兄弟曾於前北京交通部整頓路政會議中，提出一次，因時局之關係，未能見諸實行，返局後，重加整理，俟有機會，再行提出，今者各方代表雲集，實爲重行提出本案之絕好機會，茲將其內容加以解說，倘蒙諸君贊許，得以實行，則於路商兩方，均有莫大之裨益也。

二，理由

因左列種種關係，而本案乃有提出之必要，如照本案所述辦法，實行改革，全國鐵路，可以增加收入，及減少支出六七十萬元，且亦可免除盜賣車皮之弊，（一）現下各路對於使用車輛，並無支配之可言，率多放棄，一任車輛自由行動，在站上空閒一日半日者有之，十日八日甚至一兩個月者亦有之，此種情形，每百輛車，不過僅能有二三十輛車之效用而已，如不改良車輛之支配，即使多加二三倍之車輛，亦不敷應用，（二）如不改革車輛支配法，照現時情形，各路對於下列各項，能否即時解答，（甲）照各路沿線貨運情形，現有之機車及車輛，是否敷用，有無統計可以證明，（乙）現有機車對於現有車輛，或現有車輛對於現有機車，是否敷用，如何證明，（丙）沿線某區間應設雙線，或加設會車站及水塔，以利行車，而省時間，車輛因此可以減少虛糜，有無計劃，或其他方法足資證明，（三）如支配車輛辦法改良後，更須盡量設法，務使其夜間行駛，日間裝卸，裝畢即開，到站即卸，勿令時間虛糜始不失各車能力之用，

說明

（一）本辦法係專照關內已成各路現在情形而定，其未成各路，以仿照四洮現行辦法為宜，即已成各路其採用本辦法，亦僅為過渡性質，至最後澈底改革之目的，仍當以四洮現行辦法為歸宿，（查關內各路車輛，載重噸數多少，參差不齊，四洮所用車輛，均係三十噸者，而各站均備有貨場，場內又編列貨位號數，（每號二十噸）貨商託運貨物，填寫託運單，連同貨物

搬至貨場，按章堆置，再由站長按照託運單檢查貨物，確實相符，然後編列託運號數，並懸掛號牌於貨堆之上，候空車到站後，站長即按託運號數之先後，順序裝運，（二）各路無須另行設備，簡而易舉，（三）可指定中等車站二三站，先行試辦，（四）路局及鐵道部可隨時派員，前往按章實地抽查，以免流弊，

三、辦法

（子）各路支配車輛之組織辦法，及應注意各項之概要，（一）各路局應設三人以上，輪流值班，總管全路支配車輛事宜，（二）各路每二百里或三百公里為一段，應設三四人輪流值班，管理各該段支配車輛事宜，（三）各站段及路局，應製定運輸及車輛狀況表，表明下列各項，（甲）已運及待運上下行之發送到着貨物噸數，（乙）前日下午六時餘下及前日下午六時以後至今日下午六時止之到着及發出各種車數，（丙）請求到着某站某段或某路之車數車種及輛數，（丁）待運日數，（戊）停留待配修理專用準備續運車數及車種及附屬品，（己）長夫人數，（庚）上下行乘降旅客人數，客貨進款及天氣，以上各項，各站須於每日下午正六時結束，以電話或電報報告各該段，再由各段結總報告路局，（四）各站應備車輛出入簿，（五）路局及各段應製車輛運行表，本表須與行車運行表合璧，隨時一望而知，各站車輛之來去時刻，以及在站車輛數目，（1）凡有車輛解放或聯結，各站須隨時將車種車號空或重，以電話或電報報告該段，（2）各段接到上項報告，須隨時填入運行表內，（六）各站出貨之預料，每年須舉行

一二次，(七)須預先確定貨車運用之計劃，每年一二次，對於本計劃應注意左列各項，(1)運輸力之研究，(2)各站裝卸力之研究，(3)車隊發着時刻及各站停車時間之研究，(4)某等站間應開直達車隊之研究，(5)指定中間站車輛解結之車隊，(6)規定各站裝卸標準時間，(7)閒車集中站之研究，(8)規定車隊聯結貨車之順序，(9)規定各主要站之調車運行表，(10)規定車隊聯結車輛順序通知到着站之方法，(11)防止車隊之延誤，(12)防止牽引力之不足，(13)防止裝卸力之不足，(14)減少黃昏以後工作時間以外之到着車，否則須於夜間裝卸，(八)應製左列各種統計，以應車輛運用之參攷，(1)各站年中上行下行發送及到着之大宗貨物噸數，(2)貨車行走空重車里車隊牽引力，各站貨車停留時間，中途接續車停留時間之統計，(3)貨車能力實用之成數，(4)各站請求車發送車到着車中途接續車之統計，(5)各站裝卸之統計，以上各種統計，每年或每月須向各站發表，以資鼓勵，(九)每年應招集各站之與貨物及配車有關係各員，開會二次，以期配車之順利，(丑)貨商請求車輛辦法，(一)凡運轉公司商號或客商，需用車輛，須照路定之請求車輛單式樣，(式樣附左)

中華國有鐵路 線

No. _____

貨商請求車輛單

車輛種類 (噸車)

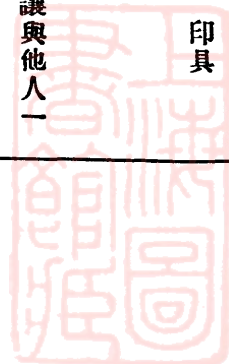
由 站 至 站

發貨人 { 姓名或商號 _____
住址 _____

收貨人 { 姓名或商號 _____
住址 _____

貨物名稱	標記及包裝式樣	件數	公 斤	貨在物地所點	請 求 書 之 聲 明
				(貨物須置放一處以便查對)	中華民國 年 月 日 站長台照 經查出願遵路章罰辦特此聲明此致 逕啓者本單如有不盡不實或將車皮讓與他人一 印具

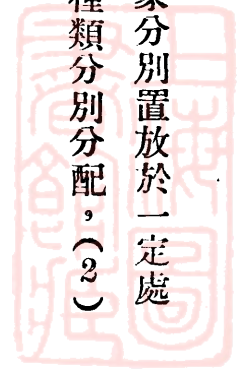
注意：每單以請求一車爲限



由貨商自行印備應用，訂裝及填寫方法如左，(1)貨商須將請求單，按照車輛種類，分別編列號數，每種由第一號起至第一萬號止，循環編列，(2)每兩頁為一號，第一頁以薄紙印成，為貨商之存根，第二頁用厚紙印成，為交與車站之請求單，每百號訂裝為一冊，(3)填寫時須用炭酸紙，以期筆跡一致而便查對，(4)凡非大宗不足一車之貨物，如其性質適於合裝而不互相為害者，得合併請求一車，但其種類最多以五種為限，(5)貨商將請求單提交與站長時，須請站長於存根上蓋章或簽字，作為收到請求單之收據，(6)每請求一車，須填寫請求單一號，號數務須順序，不得顛倒雜亂，(7)將來車站配給車輛時，須按號依次裝運，不得倒亂，否則鐵路即將該商號已報未運各號取消，另行從新請求，(二)年中運輸不多之貨商，其應用之請求車輛單，應由車站預備，其餘條款，除左列各項外，概與第一條無異，(1)每號兩頁，第一頁應由貨商蓋章存站，作為請求單，第二頁則由站長蓋印，交與貨商收存，作為收據，(2)將來分配車輛時，即依各該商號請求單號數，順序撥給，(3)凡以車站備存之請求單請求車輛者，非將貨物先行搬入車站貨場內不得填寫請求單，(二)準予請求車輛之貨，以存在車站貨場或存在設有專用線院內之貨物為限，其餘存在別處尚未到站，或不在設有專用線院內貨，不得請求車輛，(四)各商號填寫請求單時，對於單內所開各項，務須切實，不得捏報，對於標記及包裝式樣一欄，尤宜詳細，凡用木箱裝載者，則報木箱，以麻袋裝載，則報麻袋，餘類推，(五)貨商提出請求單之後，車站或路局得隨時派人，依照請求單所

開各項與貨物逐項檢查，如查有不符，或並無貨物者，即按該單所開，核收運費十倍，作爲罰金。

(寅)車站分配車輛方法，(一)各站收到請求單之後，應按車輛種類，逐家分別置放於一定處所，以便公衆查看，而資公開，(二)分配車輛方法如左，(1)應按車輛種類分別分配，(2)每逢貨車到站一次，應舉行分配一次，以佈告表佈告之，(附表如左)



中華民國 年 月 日 本站分配車輛佈告

車輛種類 (噸車)

車次	第某次車								記事
	挂來車數								
	每車平均應得車數								
商號	請求車數	本次應得	上次		連上應得	本次實給	本次		
			多給	少給			多給	少給	



站長印

(3) 凡在車站填寫請求單，或有自用岔道之各商號及轉運公司之請求單，應一律看待，將來分配所得之車數，應按請求單之號數，依次裝運，(4) 每次分配車輛時，應將各家請求單，檢查一次，以各家請求車輛之總數，除配來空車之數，再以除得之數乘各家請求之車數，其結果即為本次分配各家應得之車數，每次各家不得之數如不及一車者，應將零數，留歸下次分配時，合併計算，每次分配餘下之車輛，則依零數之大小順序分配之，每次配給之車，如因零數之關係，有超過應得數時，其超過之零數，應歸下次分配時，合併計算扣除之，(三) 站長應隨時或派員前赴各貨商存貨地點，按照請求單所開，逐項詳細檢查，如查有無貨而請求車輛或所開各項有不符時，應即呈報該管段長及處長按章罰收運價十倍，(四) 罰款應提出五成充賞，

主席 本路現正釐訂負責運輸及分配車輛各項章則，諸君對於提案原則，是否贊同，抑或有何意見，務希盡量指教，總期減除困難，路商交益，

七一號楊以儉 本席對於原提案，十分贊同，請由路局從速擬訂章則，諸事既能公開，各商無不樂從，

五一號王德俊 負責運輸，實屬亟要之圖，本席深悉聯運貨物，因北寧不負責，於商家大感不便，故希望早日實行，並請諸代表以遠大眼光，勿存個人利害觀念，一致贊成本案

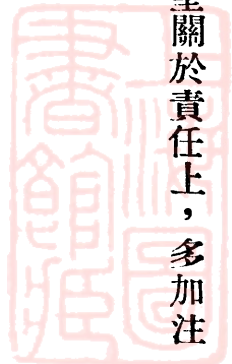
七二號冷家驥 本案於商有益，靡不贊成，並希望從速訂定章則，早日實行，

一二二號劉竹君 提案原則十分贊成，擬訂章則，由路局主持，惟希望關於責任上，多加注意，

一二二號楊西園 提案原則，均各贊成請主席即付表決

主席 付表決贊成本案請舉手，（全體舉手）

主席 宣布本案議決爲負責運輸，分配車輛，由路局擬訂章則從速舉辦，時已四點四十五分宣告散會，



北甯鐵路商務會議第三日紀事錄

時間 十八年十二月十八日下午二時

地點 路局後樓中山紀念堂

主席 高局長

出席 全體代表一百四十一人

勞副局長

全局高級職員

列席 會議秘書

二點十五分開會如儀

會議秘書報告今日新到代表王紹賢蘇寶恒汪仲裳賈紹孟四位連前共到代表一百四十一人

主席 今日開會第一事，係應報告日昨審查會情形，因審查委員未到齊，改爲稍後再報告，

現在請先研究本路車務處提案，此項提案，見會議日程，內容均屬運輸上之事，請諸位注意兩點，（一）有何改善意見，（二）帮忙調查，現請由本路車務處長劉恩承君報告，

北甯鐵路車務處副處長劉恩承，車務方面，所辦事務，與外界接觸甚多，客貨運輸，瞬息萬變，應付最感困難，鄙人未能常常列席，與諸位研究，深爲抱歉，此次車務處提案，極其



普通，一則因時間倉卒，未及充分預備，二則斯會初創，與其提案深遠，不易辦到，莫若先提易辦可行之事，茲爲節省時間，將本處提案簡略報告，（一）沿線各商要車，逾期未能撥到，請函知本局車務處，此種辦法，早有規定，如請求車輛單內有日期收到時刻等項，此外又有撥車單，兩年以來，早已施行，何時要車，何時撥車，均憑單登記明白，更恐各站奉行不力，從中上下其手，故又有分派車輛告白，張貼各站俾衆週知，將一切車輛情形，公開宣布，手續不可謂不密，然而尙有流弊者何哉，此則洵在乎人，所謂有治人無治法也，高局長暨鄙人到局三個月來，立意整頓，雖頭緒紛繁，而最要者，仍不外夫以用人爲入手，故首先注意於此，凡是章規，無不完好，而所以生弊者，仍在乎人，古人云，得人者昌，失人者亡，如用人不當，雖有良法美意，無所用之，至於車輛分配不均一節，昨日譚委員已經說過，很爲詳細，鐵路車缺，路員從中取利，事誠有之，不能爲諱，然而路局已有嚴密辦法，譬如車輛缺少，某站只有二三十輛，與甲不足，與乙亦不足，甲乙均與，而丙又不足，結果甲乙丙均不滿意，給車與甲而不給車與乙，或多給與丙而少給與丁，則乙與丁均對該站站長不滿，而向局報告，久之，則好人亦變爲壞人矣，何以故，蓋事實係車輛少不能分配，但好人亦被告，壞人亦被告，凡被告則有撤差之慮，故久之則迫好人而爲壞人，故今日開誠布公，說說外站情形，凡對外站之好人，應有一種保障，即以良心公理爲保障，則庶不致玉石不分，此層請大家注意，以後對於車輛，如有久延不撥，或有懷疑，請買郵票數分，據實詳書寄來，

本處無不查辦，自問敢保關於車輛問題，無不秉公辦理，(二)裝卸貨物，應求迅速，以免延誤車輛，此案更屬通常辦法，延誤車輛，於客商不利，於鐵路亦不利，彼此均明，不用贅說，請大眾注意帮忙，彼此兼顧，(三)託運包裹等件，須捆紮堅固，封裝完密，此案原案說明甚詳，不過由各商多花幾個零錢，可免種種錯悞，商家應於自己利益上著眼，鐵路所希望者，請各商慎重而已，(四)貨主所派押運人，須誠實可靠，鄙人對於此案，頗有所感，日前出巡，路上見有在貨車上裝貨者，對某人罵了幾句，回頭一看，被罵者乃車上押運人，被罵原因，係因吸香烟恐惹火，須知貨車失火，關係甚大，故附帶報告，夫押運人不吸香烟，可謂最易之事，請各商不用吸香烟之人押貨，貨車可少失慎之虞矣，故用人一層，路局須注意，而各商亦請注意，(五)捏報貨等或重量，近來查出捏報，亦有兩三次，從前路上查出捏報貨等重量者，如獲要犯，加以十餘倍之處罰，如此辦法實有未合，現在不照以前辦理，如有查出，只須按等按重照補，蓋捏報之事，商人欲圖小利，容或有之，但鐵路既有章程，亦有路員，何以越等逾量，亦代起票，可見此責，不獨商人負之，而鐵路方面，亦應負一半責任，故現在辦法分別處罰，只是照補了事，但是辦法雖從寬，而路章固明在，請各位切囑當事人，切勿再有捏報之事，幸甚幸甚，(六)請轉運商棧，勿任夥友格外需索，此不過向各商提醒注意，蓋此事非鐵路本身問題，然而對此辦法，亦不外乎用人，望各商加以慎重，以上所報告各案，事至平常，不過借此機會，向大眾談談，現在時間短促，不必詳說，此次會議，係

屬初辦，其名爲商務會議，實則如請名醫爲北甯路治病，開方對病，服藥疾愈，然而疾既愈矣，仍須保養，俗云，三分治七分養，所謂調養問題，總不離車務處與各商，故雙方日後接洽，至爲密切，勿以爲開方後，即屬了事，散會以後，務請常加指教，切勿客氣，

主席 車務處提案，已向各位報告完畢，此案不必付諸討論，想大家亦贊成，希望此後幫忙指教，使路局得知外間情形，凡路局有時不及備知者，請熱心報告，但從前每有匿名報告，照例失效，且恐有挾嫌之虞，故此後望正式具名據實報告，則所感多矣，請各代表注意，

主席 昨日第一案交審查會審查，請委員報告，

(七十一號)楊以儉 昨日上午十點，在熙來飯店開第一案審查會，委員十五人，第一次議決各節，已有印刷分送，原文如左，

北甯鐵路商務會議捐稅組審查委員會審查大綱，

民國十八年十二月十八日第一次審查會表決，(主席楊以儉)

- 一、關於正稅外所加之附捐雜稅，請求豁免，
 - 二、關於正式稅捐手續繁雜不便商運者，請求修正，
 - 三、因與外國鐵路競爭，需要減免救濟者，請求設法減免，
 - 四、關於捐稅問題，請求所有出席各代表，各按區域捐稅情形，充分供給資料，
- 報告諸君既閱 茲再由敝人加以申明，審查會所最希望者，各商團結與路局合作向各財政稅

收機關，及地方軍事當局，請求體恤維持，除正當稅收外，所有私立名目，病商害路者，一律豁免，蓋此等私立名目之捐項，較正稅爲多，從前迭有請願豁免，不但不納，反而日增，故此次審查時，決定將來正稅以外，各附捐雜項之有明文，經中央批准者，交審查，其附雜等項病商害路者，不利於國，不利於民者，一律請免，此並非強迫政府，減少收入，蓋有此項捐局，其中有每月經費僅八十餘元，而用人至二十餘之多者，試問除苛索舞弊外，何能存在，吾人應與路局合力調查此項稅捐局詳細情形，向當局請願，又如從前有某捐局，由路局承認，包墊每年五千銀子了事，又如豐台裁撤各種稅捐局卡，由京奉京漢京綏三路共墊三十萬銀子，交與稅局，以資彌補，從此各商稱便，路局亦利，而稅捐方面，亦不致有碍，此等方法，可於正當之稅收行之，至於附雜巧立各稅捐，則一律應免，至第(二)項正式稅捐，不便者請加修正，如常關本有定則，據常關委員報告，現行之稅率，根據前清光緒年間所定，不甚繁重，但檢驗時確有不便，此應商量修正者也，第(三)項對外競爭，如以關外而論，大連一口，已奪我權利，故與外國競爭者，應減稅捐，而與外人經營之路比較，則應減運費，但我可減人亦可減，此則在路政當局之運用，庶幾可以挽回，第(四)項已由路局列表(表見提案)說明，然大概尙未詳查，僅據調查所及，此外尙有未知從闕者，希望各代表對各地情形，充分報告，交審查會，以作資料，審查會第一次審查之結果，說明如上，

主席，——第一案(捐稅)審查委員會第一次審查結果，已報告完畢，最要者請各代表協力，

將各地方稅捐情形，於最短時間，供給於審查會，

(七十一號)楊以儉 現有補充之點，請討論，此次提案有二十餘件，不外稅捐與運費，日期迫促，不能逐件討論，請先將提案表決成立與否，交審查會分類審查，更希望於最短時間，各代表將地方稅捐詳情，供給於審查會，以便審查完畢，向大會報告決定，此為時間經濟起見，請注意，

主席 所有提案，約為三種，一屬於運輸方面，一屬於運費方面，一屬於稅捐方面，已經由本局分條剪裁，歸類編輯，但關於稅捐一事，務須詳實，否則不便向當局說明，加以請求，最要者，仍在趕集資料，至於運價方面，歸納一起者，有三十八案，如各地商會所提出，現由本局營業課課長周賢頌君報告，

北甯路局總務處營業課課長周賢頌報告

關於運價提案，已收到者三十八案；加本路提案一件，共三十九案，因會期時間有限，擬歸納討論，茲先將路局提案說明，然後再將各代表提案，分別說明，

北甯路局，極明瞭其本身對於國計民生重大之責任，與夫自己營業之利害，所以在于運價一事，最為注意，高局長就職之始，即在本局組織運價委員會，委派高級職員之有學問有經驗者為委員，關於運價之規定，詳細調查，公開討論，不像從前由一二人操縱其間，造舞弊之機會，即如最近運糧減價，不是由何方要求，純然因環境之需要，出於路局自動，局長在開

會詞裏說過，鐵路運價，不能離開成本商情與競爭三個立場，鐵路成本，路局自有精密計算，至於商情及競爭二者，雖竭力調查，終嫌欠密，務請各商幫助，供給材料，以前路局發生一事，都是臨時派人，就地調查，此類調查方法，缺點甚多，（一）限於地點，（二）限於年月，如今日之事雖可稽考，而前數年之事，則漫無根據，（三）遲慢，如田莊台代表提案第一條甲項所舉之例，謂南滿遇事朝問夕答，而北甯遲至數月，此乃的確情形，路局引爲大憾，此次路局擬設立商務調查所，以補救上述種種之缺憾，此乃路局提案之本意，調查之範圍，不外（一）產銷情形，（二）市價，（三）運輸機關之競爭，路局已擬就調查表兩種，不日分發各地，務請各代表努力協助，據實調查，供給材料，同時擬籌辦沿線出品展覽會，本路路線極長，產物豐饒，奚啻萬千種類，商人觀察未及，不能儘量採購，故擬徵集各地貨樣，設一陳列所，或辦展覽車，將各種樣品陳列車中，遊行全路，以便公衆展覽，此誠發展商務最上上策，務請大家帮忙，玉成其事，以上關於供給調查材料一事，想各位無不贊同，似毋庸付表決，今所報告者，惟請協助而已，

至於各代表所提三十八案，歸納起來，大略如左，

（一）取消二五加價 此事關係較大，暫且保留，俟專案討論，

（二）普通減價 多數提案，要求減價，商人利僅錙銖，減一重費用，即減一層痛苦，本路現開此會議，自具有十分誠意與決心，以冀利路益商，兼籌並顧，然而有一最感困難之點，即

各提案過於籠統，缺乏數計是也，大眾都說鐵路運額減少，必須減價，以廣招徠，但是運額減少的原因，到底在那裏呢，應減多少呢，有人說應減七五折，但爲何不減六五或八五折呢，七五的理由何在呢，多數提案，對於以上種種，未加說明，本路極感困難，即以運額減少而論，原因極多，如（一）市面衰落，供過於求，雖減運價，毫無用處，（二）內戰發生，減價無用，（三）鐵路車輛缺乏，運價減則商貨雲集，車輛不敷分配，不肖站員乘機私索車皮費，其結果路局收入減少，商人痛苦並未減除，更有二事與減價無涉者，（一）稅捐苛重，商貨滯塞，非鐵路運價之過也，（二）聯運路運價太高，北甯路運價雖減至最低限度，亦無濟於事，凡此一切，在本路無減價之必要，應請各代表曲予原諒者也，設因商情之變化，或有別種運輸機關之競爭，北甯路運價，事實上確乎太高，則本路無不樂爲減價，然而非將競爭路之運費，及各地貨物之成本與市價，詳細說明，仍無減價之根據，如各提案中，有僅泛言由水道便宜者，細情如何，不得而知也，亦有給以較詳細之報告，如某月運多少數量，某月減運多少，但路方應減多少，及其應減數目之理由，或他路之運費如何，亦不得而知也，總之各提案多顧此而失彼，廣泛而不詳，故路局無從着手研究，今將本路此次運糧減價經過情形，爲各位報告，據調查通遼與天津糧食市價，每噸相差不過十二元九角；但本路由通至津運費，乃須十五元，同時由南滿四平街運津糧價僅十三元，則本路原定運價與商情競爭，兩不相宜，所以自動的減爲十一元五角二分，足見如有確實調查，詳細數計，本路對於運價一

事，隨時可以改善，並非不顧事實，一定不移也，各位代表提案，並非個個是籠統的，即如吉林總商會提案，調查極爲詳細，至足感謝，但如吾人就案內所舉各種數計，略略研究，便知單減北甯運價，是不成的，吉林商會提案說，由長春運糧至大連，裝船來天津，車脚船價兩共七百五十四元三角，由長春經由遼甯至天津，需洋八百五十二元三角七分，相差九十八元零七分，表面看來，似乎北甯路運價太高，但細加考察，本路運價之內，包括各種捐稅與報棧費九十七元，假如北甯路上無此類額外消費，則兩方運價，即相頡頏，現在本路運價，已減去八十七元，但比南滿仍差十一元，北甯鐵路已減運價如此之多，其餘十一元之差，則應在捐稅報棧費裏設法減除，若強路局賠本運輸，揆之商業原理，似有未合，又有人說，以前·石家莊運津棉花，都經鐵路運來，現在因鐵路運價，比河道高出三百元，所以改走河道鐵路與河道消費的比較，是路運石家莊統稅八百元，保大特捐一百三十三元，平漢路運費二百四十元，北甯路運費七十元，共計爲一千二百四十三元，水運石家莊統稅八百元，保大特捐無，運價一百五十元，共計爲九百五十元，二者相差，約三百元，此三百元之內，平漢運費與保大特捐，佔其大半，本路運費，不過七十元，僅減本路運費，能否有何效果，又有人因西北來津羊毛，日少一日，提議由豐台運津羊毛，應減貨等，查羊毛由包頭至豐台，運費一千二百元，稅一千四百元，天津常關稅二百元，統稅六百元北甯路由豐台至天津運費九十四元五角，共三千四百九十四元五角，本路運費，不過佔其零數，試問即將北甯路運費全數

免除，於事實有何裨益，

(二)糧運新價 至少有七八站代表，對於本路糧運新價，仍有誤會，不妨在會間再為申說一過，從前運糧減價，係用包辦方法，此中難免無徇私舞弊各端，此次絕用公開法，自較包辦法為優，不待言矣，又從前運價，籠統的打一折扣，遠近運價是不同的，今則規定一最高運價，各地一律待遇，假如由瀋陽至津，運價為十元，巨流河九元，白旗堡八元，舊法籠統的打九扣，則瀋陽為九元巨流河為八元二角，白旗堡七元二角，其結果遠地總是大價，此次新價，按照上述譬喻，不論遠近，一律不過八元，此乃最公平之方法，現在歐美各國鐵路，都用此法，其利益甚多，(甲)對於各個產地，一視同仁，平等發展，無畸輕畸重之弊，(乙)消地市價，可以低落，在籠統折扣制之下，銷場地來貨成本之高下不同，其市價必依成本最高者而定，經濟學所謂邊際價 Marginal Value 是也，就上邊譬喻說，則銷場地的市價，不根據於白旗堡之七元二角或巨流河之八元二角，乃根據瀋陽九元之最高成本，在本路新法之下，則最高成本，不過八元，市價自然低落，(丙)本路新價，為最有力的競爭減價法，諸君看壁上路線全圖，本路競爭，在於極東點，即最遠點，所以最遠點減價折扣，應較迤西各站的折扣為大，如用籠統折扣制，結果是西邊折扣太大，東頭仍是不均，永遠不合適，

(四)運價之計算法 貨物裝車，應否以實在重量計算運價，抑以車皮上所標定之積量計算，譬如四十噸車一輛，實在只能裝棉花二十五噸，本路向按四十噸收費，此次有四提案，要求

對於裝運棉花花生芝麻柳條，改按實在重量計算，查本路現行辦法，乃中國國有鐵路之通規，但各代表之要求，確屬有理，本路運價委員會，俟此次會議閉幕之後，當首先討論此事，研究一最公允之方法，以求各代表之滿意，

(五)混合裝車 國有鐵路貨運通則，第二十三條規定，凡每批或每件貨物，內有兩等以上之物品，混合裝運者，其總重量之運費，應照其中最高等貨物之運價核收，此項辦法，乃寰球各國鐵路所公認，即日本國有鐵路與南滿鐵路，亦規定如斯，此次有數提案，請勿按通則辦法，而依實在等次算費，本路對於此案，亦認為有討論之價值，自當於遵守部章範圍之內，力求解除各商之痛苦，

本席已將各代表關於運價三十八案；一併歸納在上邊了，今再將本路運價委員會，認定減價六大原則，向諸君報告，共同研究，

(一)出口貨物與入口貨物較，則出口應受優待，以獎勵國際競爭，

(二)必需品與奢侈品之運價，應有區別，必需品如糧食等，本路必予減價，

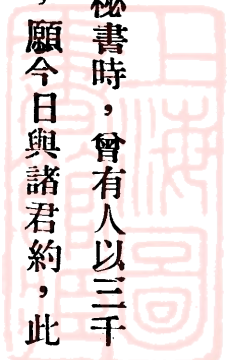
(三)利用回空車，可以減價，查本路貨物，以東來糧食為最多，去東北者，有啟新洋灰，蘆台青各莊之鐵鍋葦席，與開平之陶缸，在運價上均應受特別優待，以利用回空車輛，亦可以提倡國貨，以與外貨競爭，

(四)別種運輸機關之競爭，必須核減運費，以維路運，是在於代表諸君，確實調查，詳為報

(五)核減運價，應公開普及，不宜用包辦制度，鄙人三年前，當本局秘書時，曾有人以三千元，請代謀某項減價包運辦法，當即嚴詞拒絕，減價包運，流弊無窮，願今日與諸君約，此後北甯路，決不再用減價包運之法，

(六)遠距離之運輸，自鐵路之營業成本言之，有減價之可能，以市場銷路言之，尤有特予減價之必要，此後自當使用減價方法，以提倡遠距離之運輸。

本席認爲此次運價各提案與捐稅提案，略有不同，捐稅太高，檢查手續太繁，全國商人全感此苦，如有通盤辦法，則大家痛苦一體免除，至於運價各提案，除二五加價之外，均是各站本身問題，與別站不相牽涉，各站之情形不同，甲站之問題，未必即是乙站之問題，如蘆台與晉各莊有葦蓆鐵鍋，山海關無此產物，當然無此問題，且甲站之要求，或者與乙站之要求互相衝突，如葦蓆一物，產於蘆台晉各莊之間，蘆台減價，則葦蓆均趨蘆台，非晉各莊之利，蘆台不減價，則爲地理關係，晉各莊或專其利，而蘆台商人即有損失，此次有二提案，一案要求恢復煤運專價，一案爲反對煤運專價，此各案有衝突性之明證也，即云某案必須減價，但應減若干呢，鐵路運價固應靈動，但不能如河填面粉，早晚市價不同，至少應有若干固定性，所以規定運價之前，應有詳細統計，澈底研究，不能貿貿然經一次會議，即能斷定，况多數提案，都無詳細統計，確實調查，一時無從研究，故願將此三十八案，在今日會內，



一體解決，事實上是不可能的，但本席敢說，多數提案，在原則上都是極有理的，路局方面，擬本召集商務會議之真精神，用十分的誠意，把三十八案完全接受，交付本路運價委員會，逐件研究，尅日施行，同時請各代表勿忘本路提案，請協助調查的主旨，與頃間本席所說籠統的毛病，幫我們詳細的調查，把事實都供給本路，必然有美滿的結果，現在本席提議，請局長將各代表提案，一體接受，留出時間，討論二五加價問題，

嗣由各地商家代表，略將提案原由說明，（均見議案）

（四十五號）董怡山 說明減價提條，（見議案）

主席 請用文書詳細叙明，交運價委員會或商務調查所，

（一二二號）楊西園 周課長謂必需者減價，何以麪粉除外，又二五加價，何以雜糧豁免，

主席 關於民食，現正研究，

（一二二號）楊西園 國貨洋貨應請分別，

主席 當然，

（一二二號）谷顯林 關於運價事，各起訖站之詳情，有王中孚君，熟悉其詳，

主席 請王君供給資料，

（五三號）王中孚 時間甚忽，未能即供給，

（九二號）秦幼泉 說明陶業，請特減價之理由，（一）成本，（二）與南滿競爭，（三）河道競

爭，(四)特產須提倡保護，且同時能出白瓷，與日本競爭，打倒外貨，主席 運價事已經說明，各位想均了解，如有意見請說，若無意見，及有意見而不能即時說明者，請補意見書，惠交敝局，本局一定接受無疑，此爲救濟時間短促之故，將來必有結果，向諸君貢獻，至於對外貨，不必一定說打倒，以傷國際感情，只求在我之努力如何，可暗中成功，本局一定盡力，此次開會即本此意，

(八十四號)范榮軒 三十八案均已接受，感謝之至，但蘆台地方爲災區，如路局對於運往該地之糧食，及該地出產之葦鍋等，特予減價，則災民拜賜不少，蘆台災民，一村五六十家，能獲食者約計僅有十家，故本人非爲個人利益而請求特減，完全本諸天良，爲災民請命，請注意，

(七十二號)冷家驥 食鹽要緊，何以特加二元，請注意免除，

(九十五號)賈惠圃 唐山出產多，工人多有十餘萬，近亦爲災區，又有河道競爭，仍請減糧運價，

(一四〇號)汪仲裳 追加提案是否接受，

主席 各位幫忙供給資料，歡迎之至，時間無多，現在將此辦法付表決，凡有關於運價意見，請交本局運價委員會，俟研究結果後，再行答復，如贊成請舉手，

(七十二號)冷家驥 附議，

衆舉手 多數，

北寧路局營業課長周賢頌君 現請天津商會代表，說明二五加價提案，

(二二三號)楊西園 北寧路有二五附加捐，聞說係由賑捐而來，此款現已改爲正式，但原案既已過時此捐應當取消，請大家討論，是否應取消，

主席 請周課長詳答，

周賢頌課長 承此質問，不勝歡迎，惟楊君所稱二五附加捐，實係二五加價之誤，一般社會，對於本路二五加價，頗有誤會之處，請在此會，作一解釋，

捐稅係義務性質，依政府之需要爲增減，運價爲交易之報酬，具有買賣的性質，鐵路辦理運輸事業，與大車人力車一樣，受經濟法律之支配，人力車夫以食爲本，糧食加價，則車價亦增，大車以車夫工資驟馬食料爲成本，其運價視工資食料之高下而轉移，鐵路營業，亦有成本，成本加增，則運價亦增，故鐵路加價，不能與加捐一事，相提並論，請看本路營業成本圖，民國五年至十七年，本路營業成本，共增百分之七十五，但本路運價，僅增百分之二十五，可知本路加價，實在情理之中，又請看南開大學所製之十五年來華北物價比較圖，圖內物價共增百分之四十一，比本路運價多漲百分之十六，且本路運輸，以煤糧爲大宗，煤佔百分之七十，凡開灤北票八道壕等礦，均有專價，其實際並未增加，糧食運價，二十年來均未更動，最近又減百分之二十五與十五不等，則本路之大部分貨運，迄未加價，所謂二五加價



也者，以平均論之，不及百分之十，以與本路營業成本及華北一般物價增加率相比較，謂之爲苛，豈可得乎，最後請諸君看華北各路運價比較圖，北甯路運價，連二五加價在內，仍屬最低，即以吉林總商會所舉南滿運價而言，該路糧運專價，每噸每公里須洋二分六厘，而本路僅須一分五厘，北甯路運價之低，於斯可見，

(一一三號)楊西園 究竟是加捐抑係加價，如爲加價，何以糧食除外，

主席 從前交通部爲維持各路成本，令行加捐，已無疑義，至於米糧所以未加者，因華北連年歉收，政府爲維持民食起見，故將糧食除外，總之政府之命，自當遵守，除二五加價不能議減外，其餘減價問題，已舉六項原則，可以解決各項困難，且以本路論，連二五加價併計，尙較他路爲輕，况此項係部中通案，各路一律遵行，非一路所能獨異也，

(一一二號)劉竹君 二五加價，歷史甚長，希望改爲正式運價，

(九十三號)孫竹君 請恢復聯運，

主席 聯運歸運輸案討論，

主席 運價案已無餘義，本路尙有提案一件，請會計處長說明，

北甯路會計處長常計高 朗讀提案，(原文見議案)

會計處對於客商不生直接關係，惟負檢查之責，但路上有利便方法，各商未知而利用者，故提此案，望注意，又各項單據，務請幫忙，填寫清楚，以便稽核，

主席 會計處提案，係請各位注意，無甚討論，至關於運價事，如有意見，除開會時，每日上午請到運價會接洽，鄙人現擬一種辦法，比如有運一車糧食，由遼寧來津者，當時若現款周轉不靈，無法繳運費，便不能起運，豈非誤了生意，打算由路局辦一種到付，或代收貨價辦法，以便各商，如爲可行，另訂詳細辦法，先此附帶報告。

各代表，全體贊成。

(一二三號)楊西園 現有補充意見，請注意，凡關於稅捐第一案，如有供給資料，請提前辦理，以便具體研究。

主席 尚有附帶報告，北票公司袁陳兩經理，請各位本日下午六時，在忠信堂宴會，餘興在燕樂昇平，看看本地風光，明日天津總商會及銀行公會聯合公譙，又因時間匆促，尚有鹽業銀行，請各位於明日散會時，先到鹽業銀行新落成之樓房參觀，并茶話，

又崔市長二十日有宴會相邀。
傅司令

時已四時三十五分，宣告散會

(九十九號)楊葆晨 散會後各代表審查委員，請勿退，主席尚有代爲宣布之件。

主席 明日上午十點仍在熙來飯店開審查會。

大會散後，各代表借會場開大會，討論中華鐵路商務協進會事，(另有紀錄)



北甯鐵路商務會議第四日紀事錄

時間 十八年十二月十九日下午二時

地點 路局後樓中山紀念堂

主席 高局長

出席 全體代表一百四十一人

勞副局長

全局高級職員

列席 會議秘書

二時開會如儀

主席 請捐稅案審查會委員報告第二次審查會審查結果情形

(七十一號) 審查會主席楊以儉 今日上午十點開第二次審查會將關於捐稅一事各方提案歸納爲五項

(一) 軍事附加捐 凡山海關內外一切軍事附加捐，及天津常關二五加稅，應請一律減免。

(二) 關內統捐 此項統捐，初爲值百抽二·五，嗣因商界不承認，改爲值百抽一·二五旋又仍照二·五，繼復加抽二·五，共成值百抽五，嗣因省政府費用不足，又在值百抽五之內加



三征收，成爲值百抽六。五，此項統捐，爲河北省政府政費所賴，根本上似難全免，現擬請求回復最初規定數目值百抽二。五，而將歷次所加之數解除。

(三)崇文門落地稅 此稅本供前清宮內之消耗，自民國成立，應早無存在餘地，後乃改爲總統府費用，現在首都南遷，此稅仍未取消，查此項抽稅辦法，自宣統末年以來，係值百抽三，但只行於外國人，若中國人則又加一，變爲值百抽四，雖所差一分，而中外異致，殊爲不公，又外人可憑原來價值單納稅，而中國人則雖有海關常關之價單，仍須從新按零星市價估價，因此稅上加稅，受累不堪，現擬請求中外一律值百抽三，中外同等待遇一律按原價單估價，此稅曾經北平商會請求豁免，但地方上已有指定用途，須俟財政部定有辦法，方能豁免，在未除消前，現在惟有照所擬而請求。

(四)關外如營口至通遼營口至瀋陽之常關，最好由稅局方面與路局共商代收辦法。

(五)遼寧之出產稅銷場稅，同時並征，似有重複，因出產地而又預徵銷場稅，迨至銷地又復被徵，豈非重複，應請免銷場稅以免重征。

主席 捐稅名目不同，歷史不同，情形不同，手續不同，如何請求減免，似須另議辦法，現請先將原則通過，遂將報告五項付表決。

衆舉手多數原則通過

(七十一號)楊以儉 開審查會時，已與關稅代表研究，但無解決方法，故請求減免辦法，應

在大會討論，所有此次議決請求減免之捐稅，由本會議推人分頭接洽耶，抑由路局函電各方請求耶。

(七十二號)冷家驥 本主席對於辦法有建議，原則雖經通過，但路局是路局，捐稅是捐稅，凡關於路者，此次集議，原本高局長路商合作之盛意而來，如運輸及運價等事，其解決自屬痛快，至於關稅，則中央，地方，一省，一縣情形各有不同，如由路局單獨向各方分頭接洽，恐其未必有效，且路局方面，亦有困難，蓋捐稅等項，原均有指定用途，相當用處，本席非不贊成由路局接洽之簡單辦法，亦非不信賴高局長，更非代捐稅當局有所說項，竊以為現在之捐款，大概十元之收入；已有二十元之用途，一旦根本取消，或減去大部，恐未易辦到，縱以三民主義為前提，而關於當局經費財用，似難見納，夫唱高調本非商人所宜，事求實際，空言何補，然則遂無辦法耶，其辦法有二(一)國稅或正稅向中央機關接洽，(二)地方上各種捐稅，先要調查明白，每種有局卡多少，是否重徵，考察其用途之性質，分別為請減或請免，譬如一種捐稅，有十五局卡，而又不能完全減或免者，不妨稅額不請減免，而請將局卡裁減歸併完納，如此則稅捐收數不受影響，而商人方面，可免沿途檢驗手續，稽延時日，與及種種損失，以個人私見論之，如能辦到此步，已非易易，但是捐稅請求減免，如此重大責任，純粹由路局任之，由高局長負之，似有不忍，故進行之法，不如由協進會出頭帮忙；如果無效，再由捐稅所在地之商會，分頭向稅捐當局接洽，蓋稅捐等項，本商人直接所負之

痛苦，而路局特罰接受其影響，故由商會出頭，似較名正言順，此完全爲愛護路局之微意，請各諒解。

(一二二號)楊西園 開審查會時，各征收機關代表及關外各代表均出席，此次集會本意，五項原則，有三項關係關外，因關外鐵路，受外國鐵路之競爭與壓迫，故關外代表與稅捐當局早有決心，今既聚集一堂，討論多日，總須有相當解決，相當表示，不必問其成效如何，務請按照原則，合力做去，

(一〇四號)谷金聲 聆諸君所言，意本無異，惟手續微不同，大眾既贊成原則，當討論進行方法，現在捐稅當局，不外崇文門津海關山海關 河北財政廳，遼寧財政廳等，各處可由路局將此會議結果，及請減免理由，分函各捐稅當局，再由各捐稅當局，根據路局之請求，分別向該管機關請示，好在各稅捐當局亦派有代表在此會列席，了解其內容，不難合力援助，以冀有成，至關外方面，東北交通委員會，亦可帮忙，如果無效，然後由商會出頭，商人出頭，

(五十二號)張松齡 諸君之言，環境不同，故辦法有異，據本席所知關外情形，爲略言之，吉海瀋海兩路局，鑒於南滿之競爭壓迫，經向當道陳請，即完全採納，免去稅捐；如糧食一項，近來瀋海所運數量已增，吉林方面不走南滿，如此看來，遼吉兩方當局，何以施行如此之易；蓋關外上下官民，情形不相隔閡，如有陳請，係福國利民者，立見施行，朝言夕辦，

故關外事請各位勿顧慮，本人既代表路局，又代表財廳及稅局，又代表商會，雖原來性質本有衝突，而以一代表，足見實際上並無利害，故敢負責一爲此言，關外捐稅事不難辦到，（七十一號）楊以儉 茲再將五項原則簡單說明一遍，（一）項較易辦理，（二）項要求恢復值百抽二，五大約可辦，（三）項崇文門值百抽三後中國人又加一一層，財政部無案，亦可辦到（四）項可由路局與稅關接洽由路代收，（五）重征銷場稅可以力爭，

（二三四號）李銘 本席有兩種辦法

（一）宣傳 喚醒各方注意，凡協進會商會路局新聞界通通有責，應積極宣傳，使各方注意，

（二）接洽 稅捐一事，雖非路局直接負責，但受影響甚大，且路局爲固定機關，故由各商請路局分頭與當局接洽，較爲有力，蓋運價減而稅捐不減，仍與商民無益，

主席 現已有兩種辦法，（一）宣傳，凡在此次會議之路商新聞各界，請盡力宣傳，喚醒注意，（二）接洽，會議散後，各代表不易聚集，路局爲固定機關，由路局負責分頭接洽，結果如何，由路局以書面通知，但尙有一事，應由審查會草擬公文送局，以便根據向各方接洽，（七十一號）楊以儉 由全體代表，請求路局，代向各方接洽

主席 如承委托，路局自當盡力，

（一〇四號）谷金聲 山海關監督方面，由本席負責，向長官陳說，可以不必另推代表，其他

機關則非所知，

主席 山海關監督代表，似有誤會，並非由大會另舉代表前往接洽，乃係請各稅收代表於散會後各向該管長官轉達一切，

北甯路局總稽核陳廷均 審查會已將原則規定，今日亦經通過，至於手續本想再由明日審查會討論，

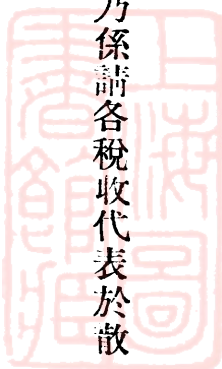
主席 請山海關監督代表，與路局接商征收手續

主席 現決定根據前項五種原則，由各商作成文字，送至路局，以便由路局分頭接洽，並請列席本會各稅收機關代表，各向長官陳述設法帮忙，茲將此辦法付表決，

衆舉手多數

主席 審查案完畢後，現在研究運輸問題，請譚委員報告

北甯路局改進委員會委員譚耀宗報告 關於運輸者，本局有兩項提案，一爲負責運輸，一爲公開分配車輛，前天已向各位報告一次，茲將各代表所提議案，加以整理，計關於運輸者共七十四件，其中屬於貨運者五十三，客運者十，聯運者三，人事者六，碼頭者二，凡性質相同者，歸納而類別之，得四十三類，現由本人逐類答覆，在未答覆以前，先將高勞兩局長對於改革之大計，略爲言之，此項計劃，大致已將各代表所要求者，包括在內，且更有在諸位希望之上者，但此乃遠大之計劃；如欲求其完全實現，似非有兩年之期不可，其中有一部分



，亦可於一二月內成之，或業經分別辦理者，惟以全體實現而論，則須待二年，若照已往每年中更換局長數次看來，實難望其一一實現，但高勞兩局長，名譽學識，經驗人格，精神魄力，素爲各方所欽佩，必能使此計劃一一實現也，高勞兩局長所抱方針，諸位在報紙上或曾見過，高局長主張「商業化」，勞局長主張「合作」；以商業化及合作之精神從事，將來定能成功，顧計劃之全部，雖須兩年之期，方能實現，但能做一步即得一步之效果，並非全待兩年之後，始行舉辦也，今將本局已辦各事，及將來計劃，報告於左，

革新之四端 (一)添設改進委員會，研究各項應行改良事宜，(二)添設運價委員會，研究運價事宜，以求與市面商情相適合，(三)局內常川舉行車務；機務，警務，電務，工務，材料，地畝，文書，等有關路政改進之各項會議，以便研究改良，(四)添設國音電報傳習所，我國文字，因無字母之關係，故電報用四碼，檢查繁難費時失事，鐵路行車電報，以迅速爲貴，四碼電報，因翻譯費時，既不適於用，遂不得不借用洋文，以圖一時之便利，久而久之，乃成爲非用洋文不可，而我國遂似無文化之邦，玷辱國體，莫此爲甚，自教育部頒佈國音字母之後，四洮鐵路首先利用之於電報，於民國十四年七月七日，完全成功，東省八路，先後仿效，迄今已四年有半，成績甚佳，而關內各路，尙未有及此者，故高局長一到北寧，即趕辦國音電報傳習所，現已有兩班畢業，分所已開設七處，此外擬另派遊行教員六十人，分赴各站傳授，約於明年一月底，定可實行，六七月中，即可廢洋文電報，代以國音，此事雖與

本會無涉，然關係甚大，故附帶報告之，以上四端，實爲一切建設之基礎，關於改革之聲聲大端也，

計劃之三步十項 此後關於發展路政之計劃，約可分爲三步十項， 第一步，將關於客運貨運各種章程，各站里程運價，各種費用，及商人應知之事，均印成單行本，贈送各商，更將路員應知之手續，印發各員司，章程與手續，互相爲用，如有不妥，各商仍可請求改正，同時並籌備添設貨場，倉庫，岔道，候車室，碼頭，地磅，及站台雨棚，墊貨枕木，蓬布，繩索等，第二步，爲規定路員之人數，及職務之系統，同時並改良員工之待遇，如薪資，住房，醫院，教育，養老金，消費組織等，當妥籌辦法，俾使各員工得以安心服務，然後將所有員工嚴加考核，並當隨時訓練，化莠爲良，以期達到商業化之目的，第三步，計分十項俟第一第二兩步舉辦後，即可以次實行，（一）公開分配車輛，以貨物搬到裝車地點之先後，而定分撥車輛之次序，如此賣車皮之弊，自可免除，（二）辦理負責運輸，可免去商人自己押運之勞苦與費用，即諸位提案中所言盜匪之患，亦可消滅，（三）代保火險，可以保障商貨被焚之損失，（四）代報關稅，可免中途檢驗之煩，以及費時失事之弊，所有無謂之費用，概可節省，（五）添設貨棧營業，無論貨物運與不運，均可代爲保管，小本商人，不必自置存貨之地，（六）採用運費到付辦法，即將貨物運達到站後，再交運費，如此可免除帶款滙款之繁，且發貨人無款亦可運貨，（七）代收貨價，貨主可托鐵路代收應收之貨價，可免商人往返之勞

苦及費用、(八)發行提貨單，現用之貨票，僅爲運輸之憑證，不能作金錢之周轉，提貨單之效用，則可抵押借款，憑單買賣貨物，而資本之運用愈靈，(九)接送貨物，商人發物時，來一電話，或一封信用，車站即可派人前往，將貨物接到車站起運，其由他站運來之貨，車站亦可直接送至收貨人處，(十)押借款項，將來鐵路方面，亦擬辦押借之法，各商可持提單向車站押借款項，以上十項，均爲實行商業化者也，如能完全辦到，則沿線資本，立可憑空增加數倍，即農民小工之出品，亦可請領提貨單，向車站押借款項，資本流通，生意必盛，而農，工，商，銀行，鐵路各界，必能同沾其利，即崔市長所謂大家發財主義也，茲將各方提案，就其性質相同者，歸納成類，逐一答覆如左，

一，關於請求辦理負責運輸，發行提貨單，運費到付，代收貨價，代辦關稅，代辦火險，倉庫營業，添設貨場站台，添設地磅，延長岔道，等十類，本局正在計劃進行中，

十一，要求無論何人均可要車案 鐵路爲營業機關，當然一律歡迎，

十二，因脚行之延誤，請免收延車費案 如爲自行負責之貨物，仍收延車費，但延車費每一輛四十噸車，一日祇收二十圓，而每輛貨車平均每日收入，約有七十圓，是雖收延車費，而鐵路吃虧實較客商爲大，由此觀之，不但商路兩方均受損失，且車輛之運用不靈，與社會經濟甚有影響，故深望沿線商人，對於裝卸貨物，勿令延期，

十三，請取消六小時裝竣制度案 路章所定之六小時，係指白晝時間而言，日落後即不適用

- ，日間六小時定足敷裝卸貨物之用，未便取消，
- 十四，防止車軸發熱案 由機務處及車務處負責辦理，
- 十五，防止盜匪上車搶劫案 由警務課設法防止，
- 十六，脚行勒索案 自應查禁，由車務處及警務課負責設法防止，
- 十七，裝車逾重不過一噸，請照一噸收價，超過一噸者再罰案 交運價委員會研究，
- 十八，請添置機車車輛案 本路車輛並不缺乏，現正趕緊修理，定敷使用，
- 十九，請發押車人免票案 貨主負責運輸，則押貨人乘車，當然由貨主照章購票，如鐵路負責運輸實行，則無須押貨人，
- 二十，常關扣車請免罰案，俟稅捐問題解決後，自有辦法，
- 二十一，請免增地租岔道租案 由地畝課核辦，
- 二十二，請設法多備機車掛行已裝車輛以免延誤案 由車務處及機務處設法辦理，
- 二十三，請於天津設大貨場及碼頭案 現正計劃進行，
- 二十四，要求總站甩放零担車案 由車務處研究辦理，
- 二十五，恢復津唐零担車案 交車務處辦理，
- 二十六，修復安山猪圈案 由車，工，兩處會商辦理，
- 二十七，通遼聯運案 四路貨物聯運，定於十二月二十五日開始實行，可由齊齊哈爾直達津



平，

二十八，恢復聯運並直通運輸案 平漢路已恢復，如有車交換，即可直通，二十九，前所前衛商會要求一零一・一零二及四次車停車案 交車務處研究，三十，唐山車站添設候車室案 不但唐山，其他各站亦當添設，現正在計劃中，三十一，通遼另設車站案 四洮北甯同爲國有鐵路，自應同站，將來當改建較大者四路聯運會議時，業已決定，

三十二，禁止小營公司聲喊驚人及跑車板在車內亂竄案 交車務處取締，三十三，防止員工刁難勒索案 交車機兩處嚴加取締，並請各界隨時具名報告事實，切勿挾嫌或匿名報告，

三十四，非優給員工薪資不足以養廉案 本路已有計劃，

三十五，站長路警不管事案 商人可據實報告，以便查辦，

三十六，請防止軍警藉名保護實行擾害案 天津警備司令部代表，於開會時已有負責聲明，本路則由警務課嚴加取締，

三十七，不堪貨物稽查之擾中途拆卸案 由車務處嚴加取締，

三十八，請防止倒賣車皮案 請據實舉發，以便查辦，

三十九，請勿將貨場租出以免壟斷案 交車務處與地畝課研究，

四十，包裹加大及代報關案 交車務處研究，

四十一，南滿北來車請送瀋陽站案 由車務處與南滿接洽，

四十二，等級不符請免罰案 罰則爲鐵道部所定，不便更改，

四十三，開關葫蘆島案 俟明日與秦皇島案一併討論，

主席 運輸提案，已經譚委員說明，如有疑問，再請指教，

(七十一號)楊以儉 煤價爲土產出口應請特價，

主席 昨有運價原則宣布，仍交運價委員會討論，出口一層，當詳研究，自當注意，

主席 請劉副課長報告運輸現況，

車務處運輸課副課長劉鍾秀報告

鐵路運輸，分爲客運貨運兩大綱，而客物運輸之要素有四，特分述之如左，

(一)設備， 欲求運輸暢達，先須將機車車輛設備充足，然後按照路線客貨需要情形，配置區間，及直達客運貨運列車，

(二)迅速， 客貨運輸辦理手續，務求簡便，對於貨運尤須迅速，

(三)安全， 客車務求旅客舒適，貨運則須實行負責制度，以謀貨物安全，

(四)運用， 車輛固須設備充足，尤須運用得宜，客車則視旅客人數多寡情形配置之，旅客擁擠則增添之，旅客稀少則核減之，至貨車則務調度得宜，使往返皆裝貨物，力免



空車行程，俾無虛糜，

客貨列車運行之改善，本路客貨列車行車區間，業經實行多年，其中雖屢有變更，皆以行車爲標準，未能顧及全路營業，現按社會需要及營業狀況另行規定，

1 客車 本路將第一零五六次特別快車，改爲平等列車，專售二等客票，並擬在該列車上掛附飯車睡車，以利行旅，又以平津間晚無客車開行，特加開由津去平夜車一次，

2 客貨混合車 本路各次客貨混合列車，行車區間，按照現時各站營業狀況，在平榆段內，應以天津爲營業中心，瀋榆段及錦縣山通二支路，以營口爲營業中心，蓋以此二處水陸運輸，均屬便利，依此辦理，既可應付社會需要，而本路營業亦可藉以發展，是以近日加開平津間第九十次，津唐間第二三二二五二二十六等次，唐榆間第二八二九次客貨列車，並在大虎山彰武間加開客貨混合列車往返各一次，又擬在山海關營口間北票營口間瀋陽營口間各開往返客貨混合列車各一次，將來相度貨運情形，擬在平瀋間開貨物直達列車，以謀商貨懋遷之便，

客貨列車運行之改善至對於各方代表要求情形分別答復如左

- 一，添設貨廠，爲保護貨物安全計，量本路財力情形，竭力在各大站添設貨廠，
- 二，保護安全，貨車列車行在中途，每有匪人上車搶貨，當由警務課竭力保護，
- 三，要車，支配車輛照章向有請求車輛單，并按報運之先後定之，惟有治法仍須有治人

，以後即當責成主管員司，認真照章辦理，

四，逾量貨物，關於逾量貨物，本路業經定有變通辦法（參照計字第二一一，一九號傳單）

五，押貨，本局已有規定，凡押運人往返均得按三等票半價起票，

六，雜費，本路除照定章征收各項費用並無其他雜費，

七，交換車輛，近來已與平漢平綏路實行交換車輛，凡本路往石家莊張家口，及由各該

處運津貨物，均可直達，不必在豐台倒車，

八，公用岔道，本路當視各站貨運情形，竭力添設公用岔道，

九，安山停車，現在已有多次客貨列車在安山停車，客人往來已稱便利，第一〇一二次

通車似無再在該站停車之必要，

十，地磅，本路擬在北票，通遼，大虎山，三大站，安設大磅橋，業經備妥，不久即將

實行安設，

十一，燃軸，關於燃軸改良棉絲問題，本處當與機務處磋商，使用棉八成毛八成做成棉

絲，當免燃軸之虞，

十二，押匯，本路實行負責貨運以後，即可辦理押匯，

主席 關於運輸問題，已由譚劉兩君，報告完畢，茲將路警情形，大略言之，從前路警之不力，本人以為病根在餉少，現已整個編制，提高薪餉，從前每警七元，現加為十二元，一面



減人數，一面加警餉，如此一來，且可省費一萬餘元，以在精不在多為主，如有缺點，多請隨時見告，以便設法改良，

主席。議事日程最後一案，係擬組織國際貿易公司，此案完全由鄙人一時感想所及而提出，日本有國際聯運公司，規模魄力甚大，吾國人豈不能爲之，能辦到與否雖不可知，如能實現則路商實爲兩利請各位高明指教，由大會抑由協進會討論公決，又今日會計處，提議，各商家聯合集資，輔助本路建築倉庫案，因各站倉庫，須二百多萬，本路財力不足，而事關要務，且與各方有關，請諸位討論由協進會抑由大會討論，請公決，

(一一二號)劉竹君 兩案均屬重要，初次介紹，未加攷慮，不能有好辦法，可否明日在大會公開討論，

主席 將此議付表決，衆贊成，明日將兩案在大會討論，

主席 宣告散會，



北甯鐵路商務會議第五日紀事錄

時間 十八年十二月二十日下午二時

地點 路局後樓中山紀念堂

主席 高局長

出席 全體代表一百四十一人

勞副局長

全局高級職員

列席 會議秘書

二時開會如儀

主席 審查委員如有報告請報告，

(七十一號) 審查會主席楊以儉 無報告，

主席 昨議決由路局發公函致各稅收機關，說明關於稅捐之妨碍商業等情由，請設法減免，所有函稿，已經擬就，應即宣讀，

北甯路局總稽核陳廷均 未宣讀函稿前，尙有兩點請注意，

(一) 津海關二五附加捐，(二) 唐山工捐，此兩項因審查會未經明瞭其性質未加入，至於驗關



手續，仍擬於明日在路局討論一切，

主席 現請趙課長宣讀函稿 原稿見公牘內

北甯路局總務處編譯課課長趙祖貽，朗讀用路局名義致各稅收機關函稿如次，(一)致山海關監督公署，(二)致河北財政廳，(三)致崇文門稅關，(四)致遼甯財政廳，

北甯路局總核稽陳廷均 因天津常關二五附加捐來源未明，故未擬函致津海關監督，又唐山工捐，在審查會審查時，以為與路局無關，應否及之，成一問題，其餘如何減省檢驗手續及時間，亦為重要問題，

(七十二號)楊以儉 現在尚有數點未解決，

(一)天津常關二五附加稅，請該關代表說明，

(二)唐山工捐，不知有無關係，請代表說明，

(三)常關有一定辦公時間，而火車晝夜不停，隨時開行，若常關員丁稍一耽擱，或開車時已逾常關辦公鐘點，則亦不免有延擱商貨之弊，最好隨到隨走，而常關於辦公鐘點外，最好派人值班，

(一〇四號)谷金聲 在北甯沿線，本關所設分局所在之站，其驗關手續，分為兩種，一於常關所在地起運，此極簡便，凡有貨物要運，由各轉運商人，帶同貨主到局，將貨物種類數量等項，照填報關單，並由經手之轉運商人加蓋印記，本關辦事人員，分為內班外班，外班係

巡丁及稽徵員，常關則例簡單，行之多年，均已熟悉，故報關之貨，先由外班巡丁驗過，由稽征員核復，即送內班核明，照開稅單，此項手續，行之有年，未聞起運時報關有何悞難，雖難保辦事人員，無偷懶延忽之弊，然向來甚少，至於商貨通過常關所在地，則微有困難，蓋貨已裝車，檢驗不便，如係一種貨品，尚非甚難，但貨品混合裝載，殊為不易，向例本關只憑轉運商人之口頭報明，詢問是否確實，如經到地查出，定行懲辦，如是商人滿口答應，遂即報稅放行，常年之中，關內偶有接到外間告密，不能不查，以重公事者，然實罕違，故通過時拆車驗看之事，一年中不見有一二次，近年對於所屬各關，並即通飭，縱有前項情事，亦不准通過時拆車驗看，須打電至到達地復驗，或派人隨車監視，俟到地驗看，務要簡便，利商為主，此後敝關擬請路局帮忙，凡派人隨車俟到地時驗看，請隨時發給免票，以利通行，惟以山海關錦縣溝幫子三處地方為限，其餘無論何處，一律不准中途拆車，非俟到地不複驗，此係預備改進方法，如各位尚有以為不滿之處，甚願承教，況且稅關多一刁難，於自身亦無好處，但有想不到見不及者；務請明告，

(一一四號)王振旅，現有一極小問題，請山海關署代表注意，凡由天津至遼寧之包件，經過山海關時，如過二十四小時未曾報關，即被認為故意漏稅，加十倍處罰，但因事未報，絕非故意偷漏者，雖舉事實證明，亦仍照罰，查天津常關辦法，凡由天津至津浦之貨物，偶有因事延遲一、二天，然後報關者，祇係照章納稅，並不加罰，蓋事勢所限，不能報關，並非故意

，且可於其補報之行爲證明之，現擬請山海關署仿照天津常關辦法，凡商貨祇要係請補稅者，應照補，勿加罰，

(一〇四號)谷金聲，各位注意，本關現在絕無如此辦法，

(一一四號)王振旅，既經山海關署代表說明，無此辦法，以後如再遇有處罰者，請公開證明，

(一〇四號)谷金聲，此後不獨遲一二月補請報稅之貨不加罰，甚且遲至一星期亦不加罰如何，又或遲至一二月不加罰如何，

(七十一號)楊以儉，請兩位商量妥協，以書面證明如何，

(九十五號)賈惠普，唐山乃內地，非關非港，民國十年，試辦統稅，當地人民，全體反對，蓋以唐山一地，東有山海關，西有天津關，殊無設局徵稅之必要，於是改爲單行辦法，凡係經由火車者收統稅，其他不收，至於工捐，係專指洋灰綿紗胰子等項工業品而徵，人民亦向未加反對，

(七十一號)楊以儉，查常關例屬財政部，至於工捐，則出自前清工部，其徵收範圍，只限於木料等項，民國成立，前清工部久已不存，工捐早應取消，而唐山復有此項工捐，又名爲工常關者，實屬病商害路，其性質歷史，殊不明瞭，應請唐山代表說明，以資討論，

(九十五號)賈惠普，工捐又名工常關，該關性質如何同來代表三人，均未明瞭其詳細情形，



俟返唐山，詳細調查情形，及取具章程稅則，再行報告，

(七十一號)楊以儉 現請將唐山工捐一項，暫行保留，俟協進會成立後，由唐山代表向協進會詳細報告，再定處理辦法，

主席 楊君所言辦法，如無異義，即當照辦(衆無異議)

主席 請津海關監督代表，說明加二五來源，

(一二三)臧樹昌 天津常關有一定稅則，並無加二五之事，

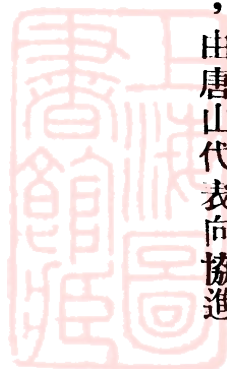
主席 關稅二五附加，恐係提案人之誤會，查關稅增加二五，係關稅會議對各國勝利之結果，倘要求取消，匪但不合本會議宗旨，且亦近於滑稽，

(七十一號)楊以儉 此案當審查之初，本人顯有錯誤，現請撤回，不加討論，

北甯路局總稽核陳廷均 本日審查會所提出之三項問題(一)唐山工捐已經保留調查(二)二五加稅原無問題，亦經明悉，(三)當初提案以爲稅捐問題不能減收，故擬由路代收之辦法，現在結果甚好，各稅收機關代表，均表同情，則代收一項辦法，可不討論，惟將來檢驗手續上，應如何簡便，仍應研究詳細辦法，向財部建議，

(七十一號)楊以儉 請主席宣布，明日再繼續審查如何，

主席 稅捐問題，最爲重要，又極困難，開會之初，料想不到，有今日之好結果，此全在各代表之合作精神，除在大會討論外，更費光陰，努力審查，得此成績，至足感謝，現在大體



已經解決，定有辦法，至有其餘各節，尙待討論，仍擬請審查委員，明日再行開審查會討論之，惟本席尙有一建議，應請一併付審查者，夫度量衡之關係各方，其重要不待贅說，而我國各地制度不同，早已成爲中外笑柄，政府方面，亦經早加注意，並公布採用法國制度，蓋法制爲最準，且均係十位進，亦最便，世界學者，公認爲最良最便之制度，我國各路，亦經早決採用此制，但關稅有關稅所用之制，鐵路有鐵路採用之制，亦欠整齊劃一，請於明日開審查會時，此事一併討論，

主席 此次議案，併爲四大類，所有關稅運價運輸三大類，連日已經討論終結，並決定相當解決辦法，只有雜項一類，其中有各案亦經在前議及者，應分別歸併在前三大類內解決，時間短促，似可不必逐案討論，所餘者只有二案，（一）海口案（二）倉庫案，現請譚委員先報告（一）海口一案

北甯路局改進委員會委員譚耀宗

關於開港問題之提案，計共三件，一爲本路提出擬利用秦皇島港口，及開闢營口河北碼頭兩案，一爲北票公司經理袁滌菴先生提出之開闢葫蘆島案，三案既均係海口問題，故歸併討論之，查三處海口，均與東三省有密切關係願研究此項問題，應先知下列四點，

- 一，東三省人口散佈之情形，
- 二，東三省大宗貨物出產之地帶，

三，東三省我國自辦鐵路與外人經營鐵路之形勢現狀及比較，

四，東三省出口貨物之種類數量，及輸出所經之海口與夫銷售之地方，

茲按所懸地圖，逐一言之，東三省人口最密地方，爲南滿沿線中東路長春至哈爾濱一帶，吉長沿線一帶，中東路中部沿線一帶，及四洮路四鄭段沿線一帶，而瀋海，吉海呼海洮昂齊克洮索各路沿線，地尙多未開闢，人口較爲稀少，此不過就各鐵路沿線言之，其他地曠人稀之處尙多也，至大宗出產，則有黑龍江，嫩江，索倫山，長白山，鴨綠江等處之巨大森林，撫順本溪湖索倫山西安穆陵八道壕阜新等處之煤炭，（撫順煤礦現歸日人開採，每年出煤六七百萬噸，在開灤產額二倍以上，且能提煉煤油），此外黑河一帶，產金甚富，各鐵路沿線，所產豆類及糧食類，數量頗鉅，且近年種甜蘿蔔甚多，所製之糖，不但已足東三省之用，更有運輸出口之勢，各處森林內，野蠶所產之絲，遼寧西南一帶所產之棉花與蘋果，四洮沿線一帶所產之甘草，遼河洮兒河松花江牡丹江鴨綠江等處所產之稻米，亦均爲大宗之出口貨，誠中國之最富寶藏也，東三省現有鐵路，除日人經營之南滿路及中俄共同經營之中東路外，我國自辦之鐵路，則有北甯，瀋海，吉海，吉長，吉敦，四洮，洮昂，齊克，呼海，洮索，諸路，以位置論，南滿中東固較我自辦各路爲優，但自我自辦各路次第告成以來，已造成東西兩大系統，蓋北甯本線如一大樹之幹，其他各路，如樹之分枝，四洮，洮索，洮昂，齊克接連大通支線爲西部系統，瀋海吉長吉敦爲東部系統，就形勢上言之，實較南滿路佔絕對優

勢，（中東路遠在北部，與我各路關係較輕，暫不深論，）但營業上則相差甚鉅，共計我各路長約二千八百六十公里，南滿路則僅長一千一百七十公里，我各路共有收入，充其量每年不過五千萬元，而南滿一路之收入，每年竟達一萬二千萬元之多，路線之長較南滿多兩倍有半，而收入僅及彼三分之一，言之實堪痛心，東三省出口貨物，全年共計一千六百餘萬噸，內中大豆約三百萬噸，各種糧食約二百萬噸，煤約七百五十餘萬噸，其餘木料藥料皮毛牲畜豆油豆餅等，共約四百萬噸，其出口地點，計由大連出口者，約七百餘萬噸，營口約一百餘萬噸，安東約一百餘萬噸，由海參崴滿洲里及北甯路運出者，約七百餘萬噸，（此七百餘萬噸中，由北甯路運出者，不過百分之四五，）其所值之價額，計由大連營口安東三處運去日本者，約值一萬三千萬兩，歐洲各國，約值一千八百萬兩，美國約值八百萬兩，南洋約值一千萬兩，運至本國各地者，約值九千五百萬兩，統上所述觀之，僅此三處，其輸出之價值，竟有四萬萬元之多，而我各路所得之益處，乃如是之小，此無他，不外路政辦理不善，自己無良好海口，與夫苛捐雜稅之爲害而已，蓋我國各路，對於設備及經營上，一切均落人後，自己無出納貨物之海口，出入貨物，多爲大連所操縱，營業遂多爲南滿路所奪，加以厘金捐稅之病商害民，凡我各路，沿線局卡林立，徵收重重，攪擾不堪，而對於外人所辦鐵路，則不敢越雷池一步，致商人咸視我各路爲畏途，裹足不前，此其所以不能與外人所辦鐵路爭衡也，試觀南滿路經營設備之完善，誠有足令吾人感愧不已者，如運輸之負責，海運之聯絡，大

轉運公司之聯絡，以及倉庫營業提單押匯混合保管，（現該路所辦混合保管貨物，計有大豆，豆油，豆餅，三種，其辦法即商人以資交與鐵路，聲明運至某站，由鐵路檢驗合格，規定等級，商人即可於規定日期，在某站領取同樣品質之貨物，鐵路不必一定交付原貨，此種辦法，商人既無貨物運送遲延之慮，鐵路亦得酌量情形，分別緩急，從容調度，節省無謂運送之勞，而增加運輸能率，實經濟運輸之良策也，）等，無不應有盡有，以視我各路，其相去爲何如乎，不但此也，聞南滿路現正在進行採用孟德方法，（即將劣煤碾成細粉與空氣及水蒸汽一同吹入爐中變爲氣體即可燃燒）利用撫順混有沙土不能出售之劣煤，變作煤氣，用爲發電之原動力，其計畫即將利用此種電力，行駛機車，製作此項煤氣時，並可得硫酸亞莫尼亞副產品，爲一種人工肥料，預算此項肥料售出之價值，足敷一切消費而有餘，而所得之電力，乃不費分文之純利，使其計畫得以實現，則該路之運貨，自必大減，至時我各路尙能有競爭之餘地乎，以目下論，我關外各路，已均有虧累之憂，如四洮路每年約賠二百萬元，洮昂吉敦亦各約二三百萬元，總計每年須賠八九百萬元，長此以往，前途危險情形，將不堪設想矣，倘此時不思補救之策，一旦南滿路之新計畫實行，則我各路，更無回旋之餘力矣，補救之法爲何，即一，減輕稅捐及改良徵收方法，二，整頓路政，三，開闢海口是也，關於一二兩項，本會業已討論，今日所討論者，即第三項是也，茲將所提出之三港口，分別論之，一，營口，以瀋陽爲中心，經由南滿路與經由北甯路至營口，北甯路較遠一一五公里，又以

鄭家屯爲中心，而比較其遠近，則經由北甯路亦較經由南滿路遠六十七公里，此以里程遠近論，則營口一港利於南滿不利於我者也，二，葫蘆島，該處爲南滿路所不能到，故另就該路可到之大連比較之，由瀋陽經北甯至葫蘆島，較由瀋陽經南滿至大連，近九十六公里，由鄭家屯經北甯至葫蘆島，較經由南滿至大連，近一四五公里，故以距離論，該島較優，三，秦皇島，亦南滿路所不能到者，故仍與大連比較，由瀋陽經北甯至該島，較由瀋陽經南滿至大連，遠四十七公里，由鄭家屯經北甯至該處，較由鄭家屯經南滿至大連，近三公里，以上所論，乃專就距離上言之，就形勢而言，營口爲冬季凍港，水又過淺，且南滿路居河南，而河南爲全埠最繁盛之區，加上上述距離上之缺點，我即經營亦恐難與相競，但勝敗不專在距離之遠近或形勢之如何，亦視辦理之良善與否，至水淺與結冰兩種缺點，尙可以人力補救，且溝幫子以西，及營口至通遼一帶貨物，以在該港出口爲便，故亦有經營之價值，葫蘆島以距離言，最適於利用，但工程太大，非五六年之時間及五六千萬元之金錢不能竣事，秦皇島在距離上有短有長，但該港爲天然之不凍港，且開灤公司在該處已有相當之經營，倘我就而開闢之，工程自屬較易，此港開成，則熱河及河北一帶之貨物，亦可由此出口矣，故三港以先開闢秦皇島爲宜，惟茲事體大，尙請各方盡力贊助，以期有成，各位有何高見，請盡量發表主席 雜項內關於海口案，已報告完畢，各位既無意見，現在討論路商合資建築倉庫案，（七十一）楊以儉 建築保管倉庫，似宜路局與運商合辦，由路局發行小額債券，以爲建設之

費，各運商得用以代付運費，倉庫並由運商選人經理，路員亦可入股，以期收澈底合作之效

(一一二號)張奏農 有多種貨物不需倉庫，重要庫倉，由大站先辦，逐漸發展，其勢不難，

(一二三四號)李銘 爲貫通東北交通脈絡，活動金融計，一方以建築倉庫負責運輸爲主，以期提單押匯，金融流通，一方組織大轉運公司，以利流通貨物，可用東北聯運公司或商業公司名義，亦可官商合辦，似此鉅大事業，本會議縱不能解決，亦可發起，

(二三八號)王紹賢 對於集資借款開辦事業，無論路方財政困難，力所未逮，即沿路金融情形不同，商人力量不一，亦殊難預計，不如先由路局估算，何站應建倉庫，工款如何，路財如何，不足若干，然後詳細計畫，發行債票或短期借款，以路產爲担保，以收入爲利息保障，均由路局詳計，然後通知各方，量力協助，較易著手，

北甯路局會計處處長常計高 查本路財力，對於建築倉庫，非無辦法，只是時間問題，如借款債票等辦法，及由本路提存擴充工事備款之數，在本案提出之先，均經詳加攷慮認爲可有辦法，不過爲求路局與商人發生密切關係起見，且可期於最短期內，同時並舉，故提此案，蓋如此則伸縮力甚大，而各商對於各站之倉庫，應如何建築，亦可自己慮及，所以促進密切關係而已，並非路局對此，不能自辦，而必欲籌款也，

主席 此案既經常君說明提案原意，大抵官商隔膜，上下不通，爲吾國通病，所以上下交疑

，成今日之衰像，現本案擬採用王紹賢君提議辦法，先由路局估計，再定辦法，暫可不付討論，

主席 現在各案討論完畢，大會可宣告閉會，

(七十一號)楊以儉 協進會請於明日假會場開正式成立大會，討論具體辦法，

經各代表相與討論協進會辦法

(七十一號)冷家驥 本會議閉會後，擬請路局通電各方時，附帶提明協進會之組織，至於協進之章程，由協進會進行，又明日協進會正式成立，請局長代約黨部委員監視，及崔市長傳司令光臨，

主席 可以照辦，

主席 現擬於閉會後，介紹各代表參觀津地各實業工廠，如大公報館，基泰工程公司，無線電，及英界發電廠，華新紗廠，及大陸貨棧，並由大陸備茶點，但明日尚有審查會及協進會成立大會，而後日星期，各工廠放假不宜參觀，如何支配，應請酌定，經衆討論，明日爲星期六，可先往各處參觀，二十二日星期可上午開審查會下午開協進會成立大會，衆無異義，照此決定，

主席 現在宣告閉會即致閉會辭云

今天是開會的第五天，按看會議日程的規定，也就是閉會的一天，這次會議，承各地商會和



各稅收機關的重視，不但前來參加代表，超出預料以外，而且諸位代表，又都是在該地商會或各該機關裏，居於重要或領導的地位，紀毅除極端歡迎外，更是非常的感謝，非常的快慰，這次會議，本路提出來的，共計五案，這幾天來，業經分別討論，一致通過，諸位代表提出來的，共計一百多案，經將各案性質，詳細考察，差不多都是互相關聯，所以就將全部提案，歸納起來，分作「捐稅」「運價」「運輸」「雜項」四類，關於捐稅問題，因為是出於路局範圍以外，當時曾經由諸位代表中，選出十五人來，組織一個審查委員會，迄至昨日，已經會議數次，表決有五項原則辦法，並經大會複決通過，關於運價問題，本路已設有運價審查委員會，對於規定運價，按照六項原則辦理，減價也有六種方法，均在前天會議時，由營業課長周賢頌報告過，可以不用再說，不過諸位提案，要求減價的很多，沒能照辦，很為抱歉，這也是因為運價增減間的關係很大，不能不加以慎重考慮，好在紀毅已囑運價審查委員會，注意下列三點，（一）對於農產，極力減價獎勵，（二）對於國產貨品，極力減價提倡，（三）對於外國鐵路，客貨運輸的競爭，極力減價，關於運輸問題，本路現正籌備負責運輸，此後本路預定的十項發展計畫，及現在改進的情形，昨天業經譚委員耀宗，當場報告，對於諸位所提出的七十四案，並經譚委員在昨天大會裏，一一代為答覆，關於雜項問題，本日業經詳細討論，所以此次會議，不能說是毫無結果，不過紀毅對於這次會議，發生幾種感想，要藉這閉會的短促時間，對諸位再說一說，

這次會議的宗旨，紀毅在開會的時候，曾向諸位詳細報告過，那時有許多位來賓和代表，說這是空前未有的盛會，於是就都歸功於我，並且還說將來可以能佔歷史的一頁，這實在是太爲過獎，紀毅是萬萬不敢當的，因爲鐵路本是公共事業的一種，乃是以全體人民的資力，而爲國家的營業的，他的性質，與普通商店，沒有什麼分別，所以鐵路局並不能認做是一個官廳衙門，僅僅是一個大一點的商舖，一切的服務員工，也不能看做是當官的老爺，僅僅是僱傭式的掌櫃夥計，因爲這些緣故，紀毅到任後，就想把他恢復商業化，要想做買賣，就得拉主顧，要想拉主顧，就得講聯絡，所以這次會議，實在是做買賣拉主顧的聯絡辦法，乃是我們應該做的事情，也是我們應該盡的義務，

這次會議，因爲北平總商會冷會長的起發，曾經組織成一個中華鐵路商務協進會，諸位藉這次會議的機會，非但是互相認識，而且能有這樣偉大的團結，這實在是紀毅所最歡迎的，本路也是商業機關，自然也要追隨諸位之後，作一個會員的，崔市長在開會的時候，曾對我們談過，三民主義，就是發財主義，願我們實行三民主義，並願我們發財，現在諸位有了這個協進會的團體，給諸位解決一切困難問題，就是諸位發財的機會到了，諸位發財，鐵路也就跟着發財，鐵路發財，國家也就跟着不再鬧窮，諸位想想，國家要能財政充裕，社會的一切問題，豈不是就都迎刃而解了嗎，所以這個團體，意義是非常重大的，目的是非常高遠的，諸位不要認爲是一時感情的衝動，不要當做是一種臨時的結合，那就是紀毅所最企盼馨祝的

了，
這次會議提案中最緊要的，就是捐稅問題，最難解決的，也就是捐稅問題，好在各稅收機關，紀毅都曾邀請派來代表，參與會議，在會期中，諸位稅收機關代表，對於捐稅問題，都表示極力贊助，現在雖然未到實行的時候，但是已經有了幾成效果，這是紀毅非常感謝並快慰的，閉會後我們路商兩方，如果再能腳踏實地的向前進行，那麼這個問題，也就沒有什麼難以解決的了，而況中華鐵路商務協進會，是初次組織成的一個團體，好像青年初入社會一樣，當然有一種猛進的精神，和奮鬪的勇氣，別的拋開，就拿諸位面子的問題來說，紀毅就敢斷言，必能收得相當的效果，

末了紀毅還有幾句話，要求諸位加以指教，現在我們中國，所以弄成這種地步的，不外就是個人責任心的缺欠，譬如一點小事，無不互相推諉，那麼國家大事，那裏還望能有好的結果，所以無論什麼事，一到我們頭上，就應該肩担起來，要盡我們個人的能力去做，更應該本着（坐言起行）四個字的意思，不要空談纔好，沒有甚麼說的了，敬祝諸位健康，

（七十二號）冷家驥經衆公推代表致謝詞云，此次由高局長發起盛大會議，由高局長優渥招待，無從言謝，只有銘感，惟是代表等此來與會，在個人初仍不免存戒懼之心，總以為官吏籌款，或另有作用，故有集商會議之舉，此種懷疑，實皆有此，及開會時，始知高局長確為商人謀利益，路商謀接近，破除官商隔閡，而以實行商業化為前提，所有商等疑慮，至此冰釋

誠感媿交集，而敢開誠實訴者也，吾人惟有感謝而已，至於此次各商提案，在路局職權範圍內者，已蒙高局長欣然接收，在範圍外者，亦蒙高局長慨允帮忙，無論將來能否見效，即此厚意熱忱，已足感謝，蓋凡事只要發起有人，其成功不必論日期之遠近，而倡議之功，已不可沒，此即使將來辦不到，亦應感謝者也，承高局長此番厚意，將來如達到人人發財目的，則吾人自當集資爲高局長鑄銅像，以誌不忘，此次承高局長惠贈相片，吾人敬謹珍藏，以爲紀念，

主席 銅像之鑄，媿不敢當，招待不周尙祈原諒，
閉會時下午五點鐘，

輿論一斑



輿論一斑

●譯美國駐華使館商務參贊致劉竹君先生函

逕啟者，前准 台函，並面談鐵路商務會議一事，竊謂此舉，於敝處每星期發致華盛頓商務部報告經濟之電報，殊有敘述之必要，商務部對於此項報告，常載入自行發刊之正式刊物，並常發交報紙登載，鄙人於十二月十五日所發之一週電報，曾陳述如下，「北甯鐵路現仍在東三省管轄之下，對於農產物之運價，已核減百分之二十五，並於十二月十六日，由該路富有進取思想之當局，在天津召集沿線商家，參與會議，討論用何種方法，俾鐵路得以協助商業之發展，並可增加貨運，」十二月十八日，鄙人又發一電，續述此項情形如下，「上星期報告之商務會議，刻在天津舉行，對於沿線各處商業之提倡及便利，從事討論，頗有圓滿之希望，其天津各商家個人之提議，多以由津運往東三省之貨，鐵路運價太高，並有百分之七之厘金，及其他捐稅，與放車等費，請求一律免除，蓋查用駁船運貨至塘沽，再用船運至大連，再交南滿路運往瀋陽，實較此爲廉也，」鄙人十二月二十九日所發之電，又報告商務會議情形如下，「由北甯鐵路提倡，上星期在天津舉行之商務會議，進行順利，提議改良鐵路運輸情形以裨益商家者頗多，各商家要求，將現在鐵路運貨所收百分之六，五捐稅減至原有

之百分之二，五厘金（或稱通行稅），並廢除其他各項軍事附加捐，又提議東三省各扶助路線之運輸，於葫蘆島海港未成以前，應設法導往秦皇島港，「鐵路除設立改進委員會及運價審查委員會外，復議公平分配車輛，負責運貨，代商家担保火險，設大貨棧以備商家之用，採用墊款運貨辦法，向收貨人收取運費，填發可過戶之提單，以提單押借款項，並在運貨地方附近，設立收貨及交貨之處，以符該路商業化之原旨，」會議又議決設立鐵路商務協進會，全國設立分會，保護使用鐵路運貨人等，以防軍隊勒索，碍及運輸，並以求各商家相互之利益，「此舉係爲提倡各處商人相互之利益，而該商人等，乃係受軍隊之勒索及捐稅之壓迫者今該商家等設立協進會，可謂對於國家，負有重大之責任也」如尊處對於此項會議，或類此之事，尙有所知，敬祈示知，緣鄙人甚願以此等消息敘於經濟電報及報告內也

勃蘭特加爾特署名十八年十二月三十一日

附 錄 英 文 原 函

CABLE ADDRESS
"AMCÓMAT, PEKINC,
CHINA"

UNITED STATES
DEPARTMENT OF COMMERCE

BUREAU OF FOREIGN AND DOMESTIC COMMERCE

OFFICE OF COMMERCE ATTACHÉ
PEKING, CHINA

Peking.

December 31, 1929.

Mr. C. S. Liu,
China Northern Company,
36 Hsi Chiao Min Hsiang,
Peiping.

Dear M. Liu:

Railway Shippers Conference.

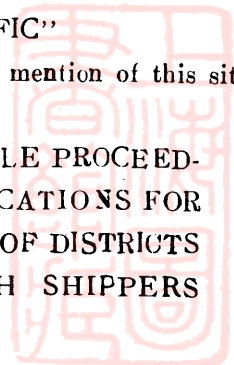
With reference to your letter on the above subject and our conversations I may say that I considered this development of sufficient importance to include mention of it in my weekly economic cables to the Department of Commerce in Washington. The Department uses such information in its own official publications and frequently issues news releases of items like this to the press generally.

In my weekly cable for December 15 I made comment as follows:

"RATES ON AGRICULTURAL COMMODITIES REDUCED TWENTYFIVE PERCENT ON PEKING MUKDEN RAILWAY WHICH CONTINUES UNDER MANCHURIAN CONTROL AND CONFERENCE OF SHIPPERS USING THE LINE IS BEING CALLED BY THE PROGRESSIVE MINDED MANAGEMENT AT TIENTSIN DECEMBER 16 TO DETERMINE MEANS BY WHICH RAILWAY MAY ASSIST BUSINESS GROWTH AND INCREASE FREIGHT TRAFFIC"

In my weekly cable for December 18 I made further mention of this situation as follows:

"CONFERENCE REPORTED LAST WEEKS CABLE PROCEEDING AT TIENTSIN WITH FAVORABLE INDICATIONS FOR ADOPTION MEANS TO FACILITATE TRADE OF DISTRICTS SERVED PERSONAL DISCUSSIONS WITH SHIPPERS



TIENTSIN REVEAL THAT IN MANY CASES WHERE NECESSARY TO SUPPLY MANCHURIAN DEMAND FROM TIENTSIN STOCKS SHIPPERS TO AVOID EXCESSIVE RAIL FREIGHT RATES AND LIKIN WHICH IS ABOUT SEVEN PERCENT AND OTHER LEVIES INCLUDING FEES FOR RELEASE OF CARS ETC HAVE FOUND IT CHEAPER TO LIGHTER GOODS TO TANGKU, SHIP BY BOAT TO DAIREN, AND REHANDLE THERE OVER SOUTH MANCHURIA RAILWAY TO MUKDEN"

In my cable despatched December 29, I included the following report of the shippers conference :

"CONFERENCE OF SHIPPERS HELD TIENTSIN LAST WEEK UNDER AUSPICES PEKING MUKDEN RAILWAY WAS PRODUCTIVE NUMEROUS SUGGESTIONS FOR IMPROVEMENT RAIL FREIGHT CONDITIONS IN THE INTERESTS OF THE SHIPPERS. SHIPPERS DEMAND REDUCTION IN LEVIES NOW TALLING SIX AND ONE HALF PERCENT FOR GOODS MOVING OVER THE LINE TO ORIGINAL TWO AND ONE HALF PERCENT LIKIN OR TRANSIT TAX AND ASK ABOLITION OF VARIOUS OTHER MILITARY SURTAXES AND LEVIES. PROPOSAL WAS MADE THAT TRAFFIC OF MANCHURIAN FEEDER LINES BE DIRECTED WHERE POSSIBLE THROUGH PORT OF CHINWANGTAO PENDING PROBABLE FUTURE COMPLETION OF THE PORT OF HULUTAO.

"IN ADDITION TO THE ESTABLISHMENT OF AN EFFICIENCY COMMISSION AND A PERMANENT COMMITTEE ON RATES FOR COMMERCIALIZATION OF THE LINE, THE RAILWAY PROPOSES TO UNDERTAKE IMPARTIAL AND UNRESTRICTED DISTRIBUTION OF CARS. ASSUME RISKS FOR SAFETY OF GOODS, INSURE AGAINST FIRE RISKS ON BEHALF OF SHIPPERS, ESTABLISH LARGE GODOWNS FOR SHIPPERS' USE, HANDLE C O D SHIPMENTS AND COLLECTION OF FREIGHT CHARGES FROM

“CONSIGNEES, ISSUE NEGOTIABLE BILLS OF LADING, MAKE LOANS AGAINST SAME, AND ESTABLISH FREIGHT COLLECTION AND DELIVERY SERVICES IN CONNECTION WITH FREIGHT DEPOTS.”

“CONFERENCE ALSO RESULTED IN FORMATION OF A RAILWAY SHIPPERS ASSOCIATION, BRANCH ORGANIZATIONS TO BE FORMED THROUGHOUT THE COUNTRY FOR PROTECTION AND DEFENSE OF USERS OF RAIL FREIGHT SERVICES FROM MILITARY IMPOSITIONS AND ANY OBSTRUCTION TO BUSINESS TRAFFIC, AND FOR ADVANCEMENT OF THE MUTUAL INTERESTS OF ALL SHIPPERS.

“A MOVEMENT OF THIS KIND BY AND FOR PROMOTION OF THE MUTUAL INTERESTS OF BUSINESS COMMUNITIES, HITHERTO PRACTICALLY SUPINE UNDER MILITARY IMPOSITION AND TAX OPPRESSION, MAY BE INTERPRETED AS A HIGHLY ENCOURAGING INDICATION OF THE PROSPECT OF THEIR ASSUMING A CONTINUALLY MORE IMPORTANT POSITION IN AFFAIRS OF THE COUNTRY.”

Whenever you have news or knowledge of constructive developments of the kind I shall be glad if you will keep me in mind as I am anxious to mention them in my economic cables and written reports.

Very sincerely yours,

A. Bland Calder,
Acting Commercial Attache.

ABC/HCC.



●北甯鐵路之地位與責任 天津大公報本月十四日社評

北甯路局將於明日起召集沿線商界代表開會討論商路合作事宜。並有關外遼瀋四洮等路人員亦同來與會。此城中國路政界空前之舉動。極值得社會注意者也。按北甯路為中國幹路之一。不特聯絡關內外。關係綦為重大。且屬歐亞交通線最東之一部。無論從何方面觀察。其地位皆極重要。而就東北國際鐵道政策言。所負責任。尤非其他國有諸路所可比擬。請述所見。以告國人。更為該路同人勗。

查北甯路最初係由前清光緒三年開平煤礦為運煤便利起見。稟准政府。修築唐山至胥各莊二十里鐵路。十二年七月復由胥各莊接修至六十五里之閻莊。名曰閻胥路。時李鴻章總督北洋。擬設天津大沽鐵路。議定官商合辦。因從大沽接至閻胥又展至林西。十三年十月工竣。十七年議將該路延長。直抵山海關。十八年通雷莊。二十年通昌黎。二十二年至山海關。同時津蘆亦動工。是年改歸完全官辦。以胡燏棻任總辦。二十四年三月津蘆路成。山海關至中後所間工程亦竣。胡氏旋議續修中後所至新民屯及營口支路。並籌還津榆津蘆各欠款。以所需經費之半。議借外款。並請政府飭令各省協濟。暨勸辦捐輸。既得請。即由秦晉豫皖等省年助五萬兩。專供續修鐵路應還洋欸之需。乃息借中英公司英金二百二十萬磅。訂立合同二十款。以鐵路所有產業及腳價進款為擔保。由此稱關內外鐵路。時俄國已攫得中東鐵路。有囊括南北滿之勢。故英人對於關內外鐵路亦主積極進展。二十六年四月修至營口。六月由溝帮

子修至大虎山。七月修至新民屯。時值拳匪大亂。聯軍陷京津。關內鐵路爲英所佔。關外鐵路則爲俄軍占據。二十八年八月英國退兵。交還關內各路。七月俄國復將所據之部分還諸中國。二十七年接修西沽岔道。三十一年二月全工告竣。三十三年復以日金百六十萬元由日本贖回日俄戰爭時所築新民奉天間輕便鐵道。改設寬軌。自是關內外鐵道。西起北京。南達奉天。遂改名京奉鐵路。以上爲北寧路之略史。其展拓之經過。有賴於國際關係之刺戟與促進者。實爲無可否認。茲路西端與津浦平漢平綏諸路相銜接。東端則與日本之南滿鐵道相連。自日俄戰後。俄據北滿。以東路爲進展之根據地。日據南滿。以滿鐵爲拓殖之大本營。各圖滿佈其鐵道網以肆侵略。清季將東三省改設行省。實施新政。亦以築路開港爲應付外患之至計。錦瓊等路之建議。葫蘆島等之測量。見諸官書。引起交涉者不止一次。大抵日俄之間。緩則相爭。急則相合。要以杜絕第三國勢力加入東北爲第一要義。革命以後。政無恒軌。俄勢寢衰。日焰大熾。築路之請。歲有傳聞。所謂滿蒙四路五路之要求案。久已昭昭在人耳目。其志欲於南滿之外。東則深入吉林。西則貫穿蒙古。北則進至黑龍江。其最著者。如長春大賚線吉林海林線。根本上破壞中東路者也。吉林會甯線。開原吉林線。事實上席卷吉林省者也。洮南昂昂溪線。吸收中滿北滿之貨運以趨大連者也。洮長(春)四(四平街)洮(南)索(倫)各線。足以包括蒙疆者也。凡此各路。有久在計畫者。有已告成功者。要之欲以南滿鐵路作中心。密布蛛網。以貫澈其進取滿蒙之大政策。固已世界共見。中國方面非無對抗計劃

也。王永江氏倡議於前。楊宇霆等實行於後。如打通路。可以聯洮昂而達黑龍江者也。如瀋海吉海。可以避南滿而入吉林省者也。此外如呼海齊克。展至瓊瑋。即成國防要線。伸入吉林。即可打擊中東。斯皆遠承錦瑋鐵路之遺策。企求突破外力之包圍。今瀋吉之間。業已通車。遼海，吉海，新締聯運。打通久告成功。呼海卓著成績。齊齊哈爾至克山一路。亦傳不久工竣。方在全國鼎沸之會。陰爲國際競爭之謀。東北前後當局。用力之勤。設計之苦。實足啓人同情。惟東三省在外人牽制壓迫之下。百般建設。困難多端。即如四洮一路。雖爲日方承築。仍爲中國國有。利息之重榨取之繁。雖欲努力。終難自拔。其完全自築自有之路。則自開工迄行車。更無時不受外力防害。吉海路初建之時。吉長路不爲運料。至今在吉林車站亦不爲之接軌。打通路因向洮昂借車。曾引起中日嚴重交涉。此由日本以滿路爲交通政策之中心。而我則缺乏貫串各路之組織。以歷史地理的眼光觀察。北甯路實應當仁不讓。對東北各路以中國方面之「滿鐵」自居。應有一貫的交通政策。舉凡人才之供給。車輛之調度。運費之規定等等。宜起而操其樞紐。策其進展。本來東北中國各路。應行改良之處尙多。從前自無而望其有。今則應自有而望其好。通盤籌維。固爲政府之全權。聯合肇畫北甯路應執其牛耳。在北甯路地位如此。責任自應如此。矧中國國有各路。莫不疲於徵調。破壞不堪。獨北甯路營業獨立。地位特別。經營發展。前途無量。爲國家大局計。亦應多負責任。斯則望北甯路當局以下淬厲奮發。勿負此大好時機也。

●北甯路商務會議之重要天津大公報本月十五日社評

北甯路局預定今日開商務會議。茲聞因各處代表尙未到齊。延期一日。又聞原以爲各處代表不過百人。茲則到會者可望超過三百。由此益見斯會之重要。查鐵路營業。端賴貨運。路商合作。在外國爲當然之事。獨中國向來以鐵路爲國家衙門之一。不知有營業兩字。政府視爲籌款機關。官僚視爲發財場所。弊端叢出。商民怨嗟。所不問也。北甯路局長高紀毅氏蒞任之始。即標「商業化」之主旨。謂將一洗國有官辦之惡習。此次召集會議。自係「商業化」應有之進行。在此官爲刀俎。民爲魚肉之時。鐵路衙門。居然有此舉動。正如空谷足音。宜乎各方屬目。踴躍來會。雖將來成績如何。未可預言。要其用意已是難能可貴。吾人固甚願祝其成功也。

夫社會爲有機體之組織。利害上有聯帶之關係。所謂銅山東崩。洛鐘西應者。社會愈進步。則感覺愈銳敏。勢則然也。交通機關爲國家物質精神發展之命脈。貿遷有無。賴以運轉。文化思想。賴以推進。其於國家政治文化。社會工商生計。所關至鉅。吾人昨日著論。希望北甯路以中國的「滿鐵」自居。實則俄之中東。日之南滿。範圍之大。規模之宏。真是一個政府。沿線之殖產興業。調查研究。胥利用路權財力使之邁進。其最大特點爲路局權限。廣大無垠。路政軍警。打成一片。北甯路地位。誠不可與彼比擬。然現在事權統一。沿線秩序安定。實不失爲大有可爲之機會。方今商民最感苦痛者爲苛捐雜稅。路運最受窒礙者爲沿途關卡

。衡諸社會連帶之原理。此長彼消。互爲盈昃。運價愈高。貨運愈少。捐輸越重。出產越賤。試觀平綏鐵路。岌岌不可終日之勢。實緣捐稅太重。運費過高。商人甯用駝運。農人甯減生產。結果與路偕亡。同歸於盡而已。邇來落地稅已減輕三分之一。可見當局業知覺悟。究亦無補商艱。須知減輕運價。免除苛稅。然後商人有利可圖。路運自然暢旺。路收既裕。商人活躍。需要一多。供給自漲。內地生產加增。國家稅收自亦連帶上漲。人民購買力仍隨之進步。社會全部受其利潤。藏富於民。庶幾近是。此種公私交利之事。政府又何所忌而不爲。昨據東電。日本鐵道省宣布。從來年四月一日起。將日用物品。低減鐵路運費。意在削輕消費者之負擔。即所以助長生產者之活氣。爲解決中產階級生活問題之一大政策。其重視有如此者。獨中國肉食者鄙。未遑遠謀。飲鳩止渴。比比皆是。路局權力所及。祇能減輕運脚。改良辦法。以云削免稅捐。恐事實殊非易易。補救之法。似以改由路局包辦。較爲易行。蓋公平普遍與手續簡單。乃租稅法最大原則。若能由路局包辦捐款。彙收總繳。藉省沿途開封檢驗。節節稽滯之煩。在商人已屬受惠不淺。此點甚望路局與商人合作。向國省財政當局呼籲。當不難達到目的。除此之外。如負責運輸。免却商人押運之費。分配車輛。祛除運動車皮之弊。是乃路局本身應辦之事。吾人深盼其能坐言起行。其更超越上述範圍者。如以路局之力。調查沿線物資。獎勵增加生產。徵集各項標本。提倡商人採辦。斯亦直接有利商民。間接有利鐵路。南滿中東。均有成例。但得地方協助。絕對輕而易舉。竊願北甯路局。趁

此會議時機。共籌沿線殖產興業之大計。至於關外各路。應如何聯絡運輸。與外人所辦之路相抵抗。北寧路當然居於提綱絜領之地位。不難通盤計劃。抑吾人於此。更有言者。今日民困商艱達於極點。在上者。堂高簾遠。下情不易上聞。在下者。飲泣吞聲。向來甘於隱忍。吾人雖欲廣爲呼籲。每苦不得資料。今商務會議。係由路局負責召集。各地代表。自宜利用機會。將身歷苛捐雜稅之苦痛。貪官猾吏之罪惡。一一公開。宣諸社會。藉令民間疾苦。盡量宣洩。其影響於國計民生與政治良窳者實爲重大。是又望蒞會代表。毋忝厥職。勿從徵逐酬應。衍敷了事。徒負北寧路局關懷民瘼。體念商艱之善意也。

●嗚呼苛捐雜稅天津大公報十二月十七日社評

觀出席北寧路商業會議代表各提案。其關於請減運費剔積弊者最多。事屬路政範圍。路局應有辦法。本屆會議。當不徒勞。雖然。運費問題。僅病商虐民者之一端耳。民生困苦之根本。實在於苛捐雜稅。是則政府行政範圍內之事。且爲全國普遍的現象。非僅北寧沿路商務所關。故此爲更重大問題。不得不大聲疾呼。代人民請命者也。

中國人民之最大苦痛。爲飽受苛虐之政。而無從呼籲。蓋現制之下，既無各級之人民代表議事機關。商會等團體。又智短而力薄。對捐稅之事。惟知忍受。不敢反對。至都會輿論。則根本上不知內地情形。不諳各幫商務。故全國商民。雖疲弊困頓于苛捐雜稅之下。乃並宣傳周知之機會而不可得。遑論請求救濟。此誠世界未有之怪狀。革命新邦之痛事也。此次商業會議之副收穫。爲使各處商人。得一機會。宣達各地情形於公衆。即據最近本報所已紀載發

表者觀之。各處苛捐雜稅之驚人。已出一般意想之外。試就平綏北甯兩線舉例而言。由天津運日用雜貨二十噸至包頭。所納捐稅。共達八千元之多。其徵收名目。除運費加價百分之二十五外。有貨價百分三十五之軍事捐。有百分之五之站務費。有糧食統捐。有統稅。有常關稅等。機關複雜。負擔苛重。商人運貨。既不勝誅求之苦。且困于手續之繁。其結果只有不運貨不經商。是以平綏路營業。亦一落千丈。而西北貨物。往往經蒙境以北行。至捐稅最重之例。西北羊毛。原價每百斤僅值二元數角至三元。但運抵大同等處。則稅額已至四元五角之奇鉅。其他貨物。更有值價一元而收稅二元者。此平綏線商人之負責報告也。北甯沿線。舉唐山爲例。則其情形之驚人亦甚。據最近統計。以民國十五年爲標準。作百分比例。則在九種貨物中。此三年間。捐稅增加有至八倍者。紅棗是。七倍六倍者。鐵器栗子蘆席棉花等是。最少者亦二倍一倍。缸碗毡鞋麥麵是。時只三年。而捐增八倍。可謂駭人聽聞者矣。此唐山代表之負責報告也。夫以上所述。皆舉例以見一斑耳。各鐵路沿線皆如是也。全國亦皆如是也。所爭者惟「苛」與「雜」之程度。及其年年遞增之比例如何而已。是以現在狀態。乃對國民經濟對財政之絕對的自殺。使農民生產物。及本國工業品。不能運輸販賣。同時則增加其消費的負擔。兩重剝削。生機衰微。而稅源遂亦日蹙。路政遂亦日壞。公家聚斂。原爲求財。而結果公私交困。不逐漸至于絕境不止也。北甯商業會議。爲本市創舉。甚盼其有具體效果。商民呼籲減免中之苛捐雜稅。亦極望當局者想辦法。且進而對全國想辦法。尤望擇其最苛者先去之。夫現時河北一帶之負政治上責任者。爲閻錫山君。而閻君聞爲當局中之最了

解經濟原則者。則至少限度。此次來津代表團所呼籲之事。當能邀閻氏注意。得若干局部的效果歟。果爾亦吾人之大願也。

●減輕捐稅之呼聲天津庸報十二月十九日社論

北甯路商務會議開幕之後。前日討論。爲減輕稅捐問題。總計提案。有二十一件。分析視之。不外兩點，曰減稅。曰改良徵收稅捐手續。此次沿北甯路各地商民代表。際茲隆冬盛寒，冒雪來津開會。其所認爲最迫切需要者。當莫過於以上兩端。而北甯路局。此次召集會議之目的。實以欲集沿線商民代表於一堂。向商民之疾苦。謀解除之方法。惟其然。故此會議中。關於減輕稅捐一點。路局與商民方面。當皆能開誠布公。慎思明辨。討論出切實可行之辦法。以挽垂敗之商業。救鐵路之危機也。

年來因政治軍事之關係。雜捐苛稅。與日俱增。貨物運輸。大受影響。病商損路。固無待言。而貨物阻滯。商業凋敝之結果。實際稅收亦必減少。殺雞求卵。榨牛取乳。推演所至。同歸於盡。雖然。商民所苦者。不僅爲捐稅之繁重。尤在於徵稅手續之不當。例如貨物運輸。重關疊卡。制度不定。手續紛亂。層層徵稅。處處留難。因之貨物由甲地運至乙地。納稅幾何。需時若干。事實上皆不能預算。商人痛苦。由此可想。此直接促一般商業之破產。間接促鐵路營業之敗壞。年來路商劫運。同臻絕頂。事實具在。人所共覩。失今不圖。將來結果。殆有不堪設想者矣。

夫在今日之情勢下。減輕稅捐。自屬切要。然因環境關係。雖經路局商民。雙方合作奮鬪。

而其成功之程度如何。今日亦尙難言。惟第一步。有一點必須貫徹者。卽徵稅手續之改良是也。茲事關係甚巨。而比較易行。此次與會諸公。能先對於此點。加以縝密研究。其於路商雙方。當亦不少裨補。至減稅一端。雖實際上頗有困難。然路局與商民方面。當能聯合一致。爲繼續不斷之努力。苟若是。則是最近之將來。當必有到達目的之一日歟。

●北甯鐵路商務會議開會各商務機關代表均行出席 譯英文華北明星報十二月十七日

昨日午後二時由北甯鐵路各當局，沿路各地商會代表，各省政府財政廳，及常關等代表，在北甯路局大禮堂舉行商務會議開會儀式，列席者共約三百人，

凡平津及東三省各銀行界及商界領袖，均經被邀與會，昨日到會者，在一百人以上，

特邀來賓，約有三十人，內有崔市長，傅警備司令代表石君，天津中國銀行卞行長，鐵路專家劉景山君，外交部駐平處長祁君，及路局高級人員，

禮堂中除主席位上懸有放大之孫中山遺像外，並無過飾之處，

先由會議主席北甯路局高局長偕同禮堂內各人，向孫中山遺像行三鞠躬禮，由高局長朗誦總理遺囑後，靜默三分鐘，然後大衆入座，高局長於鼓掌聲中，起立致開會辭，詞中特別注重於鐵路商業化，並謂在其局長任中，永以此項主義爲不變之政策。

高局長詞畢後，由他人相繼演說，首爲天津市崔市長，次爲警備司令代表石君，次爲東三省商會副會長及吉海鐵路會辦張君，次爲社會局代表劉君，次爲外交部駐平檔案處長祁君，次爲北票煤礦公司經理袁君，次爲天津中國銀行經理及天津銀行公會代表卞君，次爲天津交通

銀行經理楊君，次爲山海關監督公署代表谷君，次爲北平商會代表冷君，次爲遼甯商會代表龐君，次爲北平交通銀行經理代表北平銀行公會張君，甯河商務代表范君，唐山商會會長賈君，前北京交通部路政司長劉君，瀋海鐵路代表管君，及石家莊商會代表杜君，昨日會議之精神異常圓滿凡蒞會者均認爲路局與商界真正合作之發軔，其歸宿爲各關係方面之利益，

該會將繼續開會四日於每日午後二時在北甯路局會議廳舉行云

●北甯路商務會議開會譯英文京津泰晤士報 十二月十七日

一般重視之北甯路商務會議，於昨日下午二時，在路局大禮堂舉行開會儀式，到者有沿線各商會代表，有關係各省政府財政廳代表，及常關代表等，共約三百人，計代表二百人，來賓約三十人，內有崔市長，天津中國銀行行長卞君，傅警備司令代表石君，鐵路專家劉景山君，外交部駐平處長祁君，餘均爲路局人員，平津及東三省各銀行界商界領袖，幾全體被邀與會，

路局高局長主席，行禮如儀，高局長致開會辭，由崔市長及來賓代表多人，相繼演說，高局長演詞中，再三致意於鐵路商業化，此項主義，在其局長任中，已定爲不變之政策，所有代表等衆均認該會爲商界與路局真正合作之先鋒，且認此項會議爲路政界之創舉極希望得有圓滿之結果也，

茲將蒞會演說各人之姓名，開列於後，計天津市崔市長，警備司令部代表石君，東三省商會

副會長及吉海路會辦張君，社會局代表劉君，外交部駐平處長祁君，北票煤礦公司經理袁君，天津中國銀行行長代表天津銀行公會卞君，天津交通銀行經理楊君，山海關監督公署代表谷君，北平商會會長冷君，遼寧商會代表龐君，北平交通銀行經理代表北平銀行公會張君，寧河商會會長范君，唐山商會會長賈君，前交通部路政司長劉君，瀋海路代表管君，石家莊商會代表杜君，

該會當須歷四日之久，自本日起至本月二十日止，每日下午二時在鐵路總局開會，預料該會直接對於商人及路局有利，而間接對於全體民衆亦有裨益云，

●北甯路局商務會議第一次會譯英文京津泰晤士報 十二月十八日

北甯路局商務會議第一次會，於昨日下午在路局大禮堂舉行，由高局長主席，到會者約三百人，

主席致簡短之開會辭後，勞副局長就其兩年前在廣東省政府時，助減鐵路貨運稅捐之經驗，作簡單之報告，蓋減少苛捐雜稅及由鐵路代常關一次收稅，爲此次會議第一條議案，此案由路局提出，經陳總稽核向列席人員，詳述下列重要各點，

(一) 苛捐雜稅商人直接所受之痛苦，及鐵路間接所受之痛苦。應報告有關係之各省政府及稅關當局，

(二) 應由鐵路於起程或到達車站，代稅關一次收稅，

(二)查驗貨物祇在起程或到達車站一次辦理，

經代表詳加討論，議決設立審查委員會，由十五人組織之，審查此項問題，擬具辦法陳報大會核議通過，

審查委員會人名如下

北寧路局陳總稽核，山海關監督公署代表谷君，吉林商務代表張君，唐山商會代表孫君，天津商會代表楊君，山海關商會代表呂君，錦縣商會代表顧君，通遼商會代表張君，營口商會代表王君，北平商會代表楊君，遼寧商會代表龐君，遼寧省財政廳代表劉君，津海關監督公署代表臧君，中北公司代表劉君，新民商會代表李君，

次爲路局與商界對於鐵路運輸應合作案，由路局譚君報告，此案內有兩個問題，一爲鐵路負責運輸，一爲公平分配車輛，當經全體贊成，切盼路局早日實行，遂散會，晚間由交通銀行設宴於福祿林，歡迎各代表，

●設立委員會研究鐵路貨物稅捐問題譯英文華北明星報十二月十八日第一頁第一行

陳總稽核於商務會議第一次會時，提議減少稅捐問題，

文與英文京津泰晤士報相同，

●鐵路商務會議第二次會討論運價問題譯英文華北明星報十月二十九日

高局長略述鐵路之計劃，着所屬人員詳述議案，運價問題曾由專門家討論，

北甯路局商務會議，於昨日午後二時，在路局會議廳，舉行第二次會，高局長於各項議案之內，提出運價問題，以此項問題關係鐵路及全體人民生計故亟應研究也，高局長首將路局及各代表所提之各項議案，集爲四類，（一）稅捐，（二）運輸，（三）鐵路運價，（四）雜項，前兩項已於前日第一次會議，從事討論；故即討論第三項運價問題，當由高主席請營業課周課長報告此案，

周課長云，關於此項問題之提案可分兩種，一爲路局提出，一爲代表提出，茲先就路局之提案言之，路局於兩個月前，即設有運價委員會，意在使運價之制定及修訂，公平而不分畛域，一去以前秘密不公開之弊，爲達到此項目的起見，應知運價問題內常有三種要素，即鐵路營業成本，各地商務情形，及競爭勢力是也，第一項係鐵路自身之事，其他兩項則非有沿線各商務機關代表之協助，不能辦到，路局已計劃備一種陳列車，往來各站，收集各地土產，並詢問物價及市場情形除此以外則爲調查一事，路局擬將一種調查表分送各商務機關，調查土產之出產與銷售情形，及其運輸之競爭勢力，極盼各代表將此項情形報告，相助解決運價問題，再就各代表之提案言之，其關於運價問題之提案可分爲五種，即普通運價之核減差等，核減糧食運價之疑問，按貨物實重或車輛容量計算運費，貨物分等之不公平，及取銷二五加價是也，此各項問題中除二五附加價係由鐵道部規定，各路一律，應與部中討論外，其他四項之提案已完全由路局接受，當交運價委員會討論，并請各代表盡量供給統計報告，以資

協助，

周課長更發表關於運價問題之六項原則，(一)減少出口貨物運價，(二)對於奢侈品及必需品之運價，從事甄別核減，(三)用回空車運貨之運價，可以核減，(四)由競爭之鐵路或水路所運之貨，可核減運價，(五)核減運價問題完全公開，毋需秘密，(六)長距離之貨運，應核減運價，以資鼓勵，

各代表對於此項原則及辦法，均忻然贊同，當即一致議決以此項重要問題交路局運價委員會辦理，並由各代表盡量供給統計資料，

捐稅審查委員會，對於審查各節，作第一次之報告，希望各代表以更詳盡之報告，供給委員會，以便審查後報告大會，

車務處劉副處長請各代表注意，於運貨時如鐵路人員有不正當之行為，應即報告路局，會計處常副處長表示路局極願協助商人辦理交易事項，如由路局代商人向買主收取貨款等事，高局長復說明路局計劃，如商人臨時缺少充足之資本，准其不照現行辦法預先繳納運費，嗣至到達地出售貨物後方付運價，

會議至下午五時散會，晚間由北票煤礦公司設宴忠信堂飯莊，歡迎各代表云，

●北寧路局商務會議譯英文京津泰晤士報十二月十九日

鐵路運價問題

請代表等協助解決

擬開國貨展覽列車

文與華北明星報相同

●鐵路會議關於路務之要案譯英文華北明星報十二月二十日

代表向會議提出議案七十四條，實行約需兩年，

昨日午後二時，北甯路局會議廳開第三次商務會議，討論各代表提出改良鐵路運輸之議案，由主席高局長請路局譚君向會衆解釋提案，向各提案人，分別答復，

譚君云，查代表所提關於運輸問題之議案，共計七十四條，因其中有重複者，故可彙爲四十三條，按次分爲五類，即客運，貨運，聯運，人員及車站與碼頭問題，如高局長之鐵路商業化政策，能見實行，則所有此項提案，均在其改良範圍之內，本局預計實行此項政策所取之步驟，約需兩年，惟據審察所得，一俟情形順利，必可先後達到各項目的也，查本局現已設有三種機關，(一)改進委員會，(二)運價委員會，(三)局務會議，該三機關之提案及議決各案，均已逐一由路局接受實行，再本路刻擬舉辦下列十項改善事項，衆代表當可知其對於各提案所述各點，已有正確之答復也，

(一)公平分配貨車，

(二)鐵路負責運貨，



- (三) 鐵路對於運貨人代辦火險，
 - (四) 鐵路對於運貨人代辦關稅，
 - (五) 設立大貨倉，存貯商人備運或專存之貨物，
 - (六) 各運貨人資本不足，可在到達地及貨物售出以後，補繳運費，
 - (七) 各運貨人將貨物出售，可代其向買主收取貨價，
 - (八) 填發提貨單，可以之代表貨值，抵押借款，
 - (九) 在車站附近，鐵路可代運貨人接送貨物，
 - (十) 貨主可利用提單作担保，向鐵路借款，
- 會衆對於譚君報告，均表贊同，並以爲多數提案業由路局核准，深表滿意，當討論上述之運輸提案以後，即由捐稅審查會向大會作第二次之報告，該會對於此項困難問題，已有具體辦法，將捐稅問題，總爲五類，呈請各關係當局解決，
- (一) 關內外稅關所征二成軍事附加稅，應請廢止，
 - (二) 關內按貨值所征百分之六、五統稅，應減爲原定之百分之二、五，
 - (三) 崇文門稅關，加收中國商人百分之一之貨捐，應即廢除，無論華洋人等運貨，均照估計價值，計算捐稅，
 - (四) 經過營口通遼間及營口瀋陽間之貨捐，征收手續，應取簡單，



(五)遼寧土產貨物已經出產銷場兩稅併征出省時請免收出省稅，

經全體議決，以上五種辦法，應由各地商會代表懇請路局轉請各稅關當局解決，

復由高局長請路局運輸課劉副課長，對於路局已經實行之改良運輸方法，作附加之報告，劉君云，路局近已在各段增開混合列車多次，並悉需求運輸者日多，已計劃在北平瀋陽間，加開直達混合列車，並與四洮洮昂齊克各路聯絡，

會議至下午五時散會，由鹽業銀行設茶會於該行新建之屋內，晚間復由天津商會及銀行公會宴代表於國民飯店，

●北甯路局商務會議譯英文京津泰晤士報十二月二十日

局長之鐵路商業化政策

運輸問題之提案

文與華北明星報相同

●北甯路局商務會議閉會譯英文華北明星報十二月二十一日

高局長謂秦皇島海港計劃為會議各議案中之最緊要者

為公眾利益而舉行之北甯鐵路商務會議，於昨日午後在路局會議廳開末次會議，

各次會議均由發起人高局長主席，因捐稅，核減運價，及運輸問題，三項重要議案，業經完全討論決定，故末次會議，專議改良路務及增高鐵路營業各案，

提議改良各案中，以利用秦皇島作鐵路海港爲最要，由高局長請譚耀宗君解釋此事之重要，及須請求商界合作之理由，譚君當將東三省商務及生產情形，與其新建各鐵路之作用，詳細敘述，譚君之意，如北甯鐵路不竭力利用秦皇島海港，則此項鐵路，不但不能扶助北甯路，反有利於與北甯競爭之各路線，當由各代表允予量力相助，

各代表以有多數提案，雖經議決，若無從事活動之機關，以繼會議之後，則仍難實行，當議決設立中華鐵路商務協進會，以促進未了各事，北甯路局亦爲該會會員之一，

閉會時，高局長致詞，期以互相勉勵，後將各次會議所討論及議決各案，作一總結論，尤注重於路局對於核減運價之原則，並謂本會於商人及路局間之好感，得有極多之收穫，並爲將來合作工之發軔，猶請各代表再留津一日，由路局邀往各重要工廠及商務機關參觀，以鼓勵土貨之出產，當由北平商會代表冷君代致謝詞，

至下午五時，在鼓掌聲中，遂由主席微笑宣布休會，晚七時由崔市長及傅司令會譚代表於西湖別墅，

●北甯路局商務會議譯英文京津泰晤士報十二月二十一日

昨日圓滿閉會

文與華北明星報相同

●北甯鐵路在津開重要商務會議譯北平法文政聞報十二月二十八日

爲擴充北甯全線，及附近商業與實業起見，北甯鐵路局長，特招集商務會議，定本月十七日爲開會之期，以便討論與該路一切有關之事項，

開會地點，係在總站傍大客廳，到會者多屬各地商會代表約二百人，來賓三十餘人，內有天津市長崔廷獻君，傅作義司令代表石君，天津中國銀行行長卞君，劉竹君君，北平外交檔案管理處處長祁大鵬君，此外尙有多數重要人物列席，北平各銀行代表，及東三省財政家亦多到場，

當推局長高紀毅氏爲主席，由崔市長致歡迎辭後，即由高局長致開會辭，高局長之標題爲「鐵路商業化」，全體大爲感動，且承認該語爲商人與鐵路局聯絡感情決好之機會云，

茲將六日來所開會議結果，(即本月十七日至二十二日)大略紀述如下，

第一日

(一)凡一切直接或間接苛捐雜稅，有關於鐵路者，均得由鐵路捐稅審查委員會，妥議辦法，向省政府及內地稅務當局，請求取消，該會係由商務會全體代表，選出委員十五人組織之，

(二)今後凡一切捐稅，擬由路局在起站或卸站時代收，

(三)凡檢驗貨物，當於起站或卸站時施行，不得於途中檢驗，

第二日及第三日

(一) 凡關於出口貨物，均應酌減運費，

(二) 關於奢侈品及需要用品，應分別辦理，

(三) 凡與水路有競爭之貨物，均可減少運價，以便招徠，由鐵路運轉，

(四) 此各種減價，純用公開辦法，

(五) 運輸路程過遠之貨物減價辦法，以最遠之地為標準，

第四日及第五日

(一) 給山海關常關去函，要求將常關所收二成軍事附捐取消，蓋該稅乃係軍閥時代所成立，今時自當廢除，

(二) 函崇文門關稅，要求取消崇文門稅，該稅乃係供滿清宮內雜費之用，現在時移境遷，該項稅則，自不能存在，

(三) 稅關驗稅員，得由起站驗貨，不得使商人中途誤車，

(四) 確定北平全路度量衡，以公斤制為標準，

第六日

(一) 中華鐵路商務協進會成立典禮，崔市長與黃代表均有相當演說，

(二) 當場修改章程條例，

(三) 選舉協進會員正副主任，北平商會會長冷家驥，以一百票當選為正主任，楊以儉劉竹君



楊西園范榮軒四人，均被選爲副主任，其得票次多者，均被選爲候補人，並由會聘充顧問，推高局長爲高等顧問，

(四)商人爲表示感謝路局起見，特贈各處課長銀紀念品一座，以表謝意，高局長答謝辭後，即散會，

譯英文京津泰晤士報四月二日

北寧鐵路之各項改進 去年十二月商務會議之結果

北寧鐵路，對於去年十二月十六日至二十日，商務會議時，各代表所提議之各項問題，竭力進行解決，凡關於改進路務等事，極爲注意，業已設法進行，以應各代表之請，茲將其辦理情形錄左，

(一)北平商人提議，貨物直達聯運案，該路已與平漢平綏二路，接洽妥善辦法，凡該路往返該二路間直達貨物，在豐台車站，均可交換空車，以便貨車直達，毋庸在豐台站轉車，

(二)天津唐山商人，提議防止盜匪劫車案，此事已由該路警務課負責辦理，並與沿路地方警團，聯合互助保護，以免各旅客及運商被劫之虞，

(三)雷莊安山各商，請延長岔道案，該路已從事切實調查，果有展長之必要，自當從事建設，以謀裝卸貨物之便利，

(四)通遼聯運案，該路及四洮洮昂齊克四路聯運，業於去年十二月二十五日開始實行，

(五)該路運送包裹加大，及代客報關案，該路運送包裹，原限以重量六十公斤，容積三百立方公寸爲最大，如有較大較重之物品，則可按零担貨物運送，此次該路擬將包裹最大重量及容積，改爲重量一百二十公斤，容積六百立方公寸，以便商運，各商人頗感便利云，

代報關稅問題，該路已派人調查沿線關稅厘金，一俟查明詳情，即行擬辦，

(六)鐵路代商人滙兌，該路以各商往來交易，携款旅行，殊感不便。擬辦代理商人滙兌，此種辦法實行後，對於各商營業，定當便捷也，

(七)規定校對磅秤辦法，該路已規定校對各站磅秤辦法，各大站每三個月校對一次，小站每四個月一次，以免失準，

聞該路現仍酌量進行，其他各案，想不久亦必次第實行也，

譯華北明星報四月二日

北寧路現正設法改進路務，竭力進行解決去年商務會議各代表提議之各項問題，文與英文京津泰晤士報相同，



英 文 京 津 泰 晤 士 報 十 二 月 十 七 日

OPENING OF P.M.R. COMMERCIAL CONGRESS.

AN AMBITIOUS PROGRAMME.

The important Commercial Congress of the Peping-Mukden Railway and delegates from Chambers of Commerce along the line, and representatives of Financial Departments of the Provincial Governments concerned, and also of Native Customs Houses, had its inaugural ceremony at the grand Assembly Hall of the Railway Administration at 2.00 p.m. yesterday. The ceremony was attended to by an audience of about 300. Among them were there 200 delegates and about 30 guests who consisted of Mr. Tsui, Mayor of Tientsin, Mr. Shih, representative of General Fu Tso-yi, Mr. Pien, Manager of Bank of China Tientsin, Mr. C. S. Liu, a Railway Expert and Mr. Chi, Superintendent of Peping Office of the Ministry for Foreign Affairs, the rest being the officers of the Railway Administration. Nearly all the prominent bankers and commercial leaders of Tientsin and Peping and the Three Eastern Provinces were invited to join the grand occasion.

Mr. C. Y. Kao, the Managing Director of the Railway took the Chairmanship of the Congress. After the official ceremony was over, Mr. Kao delivered an inaugural speech, followed by speeches from the Mayor, several guests and delegates.

Mr. Kao emphasized again and again in his speech the principle of "Commercialization of the Railway", as this principle was formed by him as an unchangeable policy in being a Railway Director. All the delegates and the audience recognized this Congress as a pioneer of real co-operation between Commercial Circle and Railway.

A name list of these who delivered speeches is as follows:—

Mr. T. H. Tsui, Mayor of Tientsin.

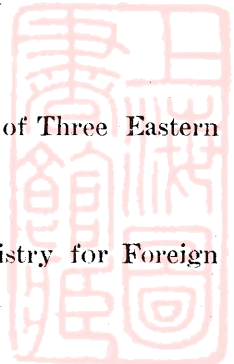
Mr. Shih, Representative of Garrison Commander.

Mr. S. L. Chang, Vice-Chairman of Chamber of Commerce of Three Eastern Provinces & Co-Director of Kirin-Hailung Railway.

Mr. C. Liu, Representative of Public Welfare Bureau.

Mr. T. P. Chi, Superintendent of Peiping Office of Ministry for Foreign Affairs.

Mr. Y. Yuan, Managing Director of Pei Piao Mines.



北 京 鐵 路 商 務 會 議 彙 刊

Mr. Z. S. Bien, Manager of Bank of China, Tientsin, representing Bankers' Association, Tientsin.

Mr. Yang, Manager of Bank of Communications, Tientsin.

Mr. K. S. Ku, Representative of Superintendent of Native Customs House, Shanhaikwan.

Mr. C. Lun, Chairman of Chamber of Commerce, Peiping.

Mr. T. C. Pang, Representative of Chamber of Commerce, Liaoning.

Mr. Chang, Manager of Bank of Communications, Peiping, representing Bankers' Association, Peiping.

Mr. Fan, Chairman of Chamber of Commerce, Ning-ho.

Mr. Chia, President of Chamber of Commerce, Tangshan.

Mr. C. S. Liu, Formerly Director of Railway Department, Ministry of Communications, Peiping.

Mr. Kwan, Representative of Shen Hai Railway.

Mr. Tu, Representative of Chamber of Commerce, Shihchiachwang.

The Congress will last for 4 more days. Commencing from today it will have its sessions at 2.00 p.m. in the Railway Head Office every day until the 20th inst. It is estimated that the Congress will do much good directly to the merchants and the Railway, and indirectly to the public as a whole.

英 文 京 津 泰 晤 士 報 十 二 月 十 八 日

P.M.R. COMMERCIAL CONGRESS

— — — — —
FIRST SESSION.
— — — — —

The first session of the Peping-Mukden Railway Commercial Congress was held yesterday afternoon in the Grand Assembly Hall of the Railway. Mr. C. Y. Kao, the Managing Director of the Railway, presided over the Meeting. There were about 300 in attendance.

Following the brief opening address by the Chairman, Mr. Lao, the Associate Managing Director, made a short report of his past experience in helping reduce taxes and levies on Railway goods traffic when he was connected with the Provincial Government of Canton two years ago, as the question of reduction of heavy tax and levies

and collection of same by the Railway for the Native Customs Houses once and for all, was the first and foremost one on the Agenda. This proposal was made by the Railway Administration. Mr. S. Y. Chen, the Chief Examiner of the Railway, made clear to the audience the following essential points in the proposal :

(1) Pains directly taken by the merchants and indirectly suffered by the Railway owing to the heavy taxation and levies ought to be reported to the Provincial Governments concerned and the Native Customs Authorities.

(2) Taxes or levies to be collected by the Railway for the Native Customs House at starting or destination station once and for all.

(3) Examination on goods to be made only once, either at starting or destination station.

Through elaborate discussion among the delegates, it was decided that a Special Committee consisting of 15 men shall be organized to study this question and submit a concrete report on this subject to the Congress for consideration and approval.

The members of the special Committee are as follows :

Mr. S. Y. Chen, Chief Examiner, P. M. R.

Mr. C. S. Ku, Representative of Customs House, S.H.K.

Mr. S. L. Chang, Representative of Chamber of Commerce, Kirin.

Mr. S. T. Sun, Representative of Chamber of Commerce, Tangshan.

Mr. H. Y. Yang, Representative of Chamber of Commerce, Tientsin.

Mr. P. N. Liu, Representative of Chamber of Commerce, Shanhaikwan.

Mr. A. T. Ku, Representative of Chamber of Commerce, Chin Hsien.

Mr. C. C. Chang, Representative of Chamber of Commerce, Tun-Liao.

Mr. H. C. Wang, Representative of Chamber of Commerce, Yingkow.

Mr. Y. C. Yang, Representative of Chamber of Commerce, Peping.

Mr. C. C. Pang, Representative of Chamber of Commerce, Liaoning.

Mr. T. C. Liu, Representative of Financial Dept, of Liao-ning Province.

Mr. S. C. Tsang, Representative of Native Customs House, Tientsin.

Mr. C. S. Liu, Representative of North China Trading Co.

Mr. H. Y. Lee, Representative of Chamber of Commerce, Hsin-Min.

The next question discussed upon was co-operation between the Railway and commercial circles in handling railway transportation. Mr. Tan of the Railway reported that this proposal included two questions—railway risk transportation and the open

and just distribution of cars. The body of the Congress unanimously agreed to proposals and heartily expressed the wish that the Railway carry out the plan as soon as possible.

The delegates were welcomed by the Bank of Communications with a dinner given at Fu-Lu-Lin Café during the evening.

英文京津泰晤士報十二月十九日
P.M.R. COMMERCIAL CONGRESS.

—————
RAILWAY RATE PROBLEM
—————

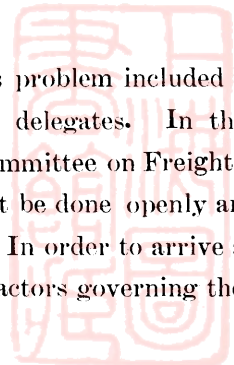
DELEGATES' AID URGED FOR SOLUTION.

—————
PROPOSED EXHIBITION TRAIN
—————

The Peping-Mukden Railway Commercial Congress had its second session at 2.00 p.m. yesterday at the Grand Assembly Hall of the Railway. Among the various subjects, Mr. C. Y. Kao, the 'Managing Director of the Railway, raised the Rate Problem—a question of pressing need to both the Railway and to the livelihood of the people as a whole. At first Mr. C. Y. Kao grouped the different agenda questions from the Railway and all the delegates into 4 classes, i.e. (1) Taxation & levies (2) Transportation (3) Railway Rates and (4) Miscellaneous. As the first two questions were dealt with in the 1st session of the Conference day before yesterday, the problem of Rates—the 3rd one, was brought up for discussion.

Mr. H. S. Chou, Chief of Business Division of the Railway was requested by Mr. Kao, the Chairman, to report on the subject.

Mr. Chou presented the problem as follows:—This problem included 2 sets of proposals—one from the Railway and the other from the delegates. In the first place, the Railway, two months ago, established a Special Committee on Freight Rates with the intention that the making and revision of Rates must be done openly and un-discriminatingly instead of privately and unfairly as before. In order to arrive at this aim, it should be borne in mind that there are always three factors governing the Rate



question. Railway operating cost, Commercial condition of different places, and competitive forces. While the first factor is a matter of the Railway itself, the other two cannot be made clear to the Railway, except by the help of the delegates of all the Commercial Organizations along the line. The Railway has planned to operate a sort of "Exhibition Train" to call at all stations for collecting the Native products of different localities and making inquiries of their prices. Besides, the Railway has intended to send to the different Commercial Organizations a sort of table-form for investigating the condition of production and marketing of native products and also competitive forces in their transportation. The delegates are eagerly requested to supply this information with a view to helping solve the Rate problem. In the 2nd place, the proposals from the delegates re Rate Problem can be classified into 5 topics—further reduction of Rates in general, questions of Rate Reduction for food stuff on different scales, actual weight of Goods or car capacity for freight rate calculation, unfair classification of Goods, and abolition of 25% increase of rates. With the exception that the question of 25% increase of rates was stipulated by the Ministry of Railways, and should be dealt with in the Ministry, the other 4 subjects from the delegates have been entirely accepted by the Railway and will be thoroughly discussed in the special Committee on Rates, with the help from the delegates in supplying their statistical reports."

Mr. Chou then set up 6 principles governing the Rates question.

- (1) Rates for Export goods to be reduced.
- (2) Discriminatory reduction of Rates for luxuries & necessities.
- (3) Rates for goods carried by returning empty cars ought to be reduced.
- (4) Rates for goods likely to be shipped by competitive Railways or waterways ought to be reduced.
- (5) The Problem of Rate Reduction is open to all, no secrets being necessary.
- (6) Rates should be reduced to encourage long distance haul.

All the delegates were unanimously pleased with the arrangement and these principles. It was decided that this big problem be left to the Railway's Special Committee on Rates, and that the delegates shall supply as much information as possible concerning the said problem.

The Special Committee on Taxation & Levies made a first report of their in-

vestigation of the case, and expected that the delegates supply to the Committee more detailed information for their discussion and reports to the Congress.

Mr. E. C. Liu, Asst. Traffic Manager of the Railway, urged the representatives to look after the various irregularities in making shipments and report same to the Railway Administration, if done by Railway men. Mr. C. K. Chang, Asst. Chief Accountant of the Railway expressed the willingness of the Railway to assist the merchants in handling Transactions, such as receiving payments for goods from Buyers by the Railway for the merchants, etc.

Mr. Kao, the Railway Director, further expressed the plan of the Railway to allow the merchants to make payments of freight charges not in advance as done at present, but after arriving at destination and sold out, if the merchants are temporarily short of sufficient Capital.

The Meeting was adjourned at 5.00 p.m.

A banquet by the Pei Piao Mines to welcome the delegates was given at Chung Shin-Tong Restaurant during the evening.

英文京津泰晤士報十二月二十日
P.M.R. COMMERCIAL CONGRESS.

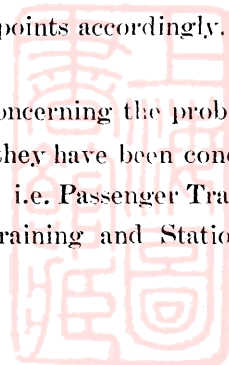
—————
DIRECTOR'S POLICY OF "RAILWAY COMMERCIALIZATION."

—————
TRANSPORTATION QUESTION PROPOSALS.
—————

Elaborate proposals *re* improvements of Railway Transportation from the delegates were brought up for discussion during the third session of the Peping-Mukden Railway Commercial Congress, held at 2 p.m. yesterday in the Railway's Assembly Hall. Director Kao, the Chairman, requested Mr. Y. T. Tan of the Railway to explain the said proposals to the audience and answer to their respective points accordingly.

Mr. Tan spoke as follows :—

"There have been received altogether 74 proposals concerning the problem of Transportation from the delegates. Owing to duplication, they have been condensed into 43 proposals which in turn can be classified into 5 groups, i.e. Passenger Transportation, Goods Transportation, Through Traffic, Personnel Training and Station and Wharf problem.



“All these proposals will be recognized as complied with, should Director Kao's policy of “Commercialization of the Railway” be possible to be put into practice. This Railway Administration has estimated that all the steps to be taken to realize the said policy would take some two years. However, it has been contemplated that measures for arriving at the various aims must be secured and done as soon as the situation is favourable.

“There have been three sorts of organizations established within this Administration, (1) Efficiency Commission, (2) Special standing Committee on Rates and (3) Administrative Conferences. The proposals and decisions made by the above organizations have been one by one accepted by the Railway Administration and put into force.

“Furthermore, this Railway has now attempted to perform the following 10 tasks, which, as the delegates can see, will answer to the points in their proposals:—

- (1) Open and undiscriminate distribution of goods cars.
- (2) Railway Risk Transportation of goods.
- (3) Fire Insurance policy for goods transacted by the Railway for the shippers.
- (4) Taxes and levies on goods collected by the Railway for the Native Customs Houses.
- (5) Establishment of big godowns for storage of goods of shippers, either for Transportation or for storage only.
- (6) Freight charges to be paid at destination and after sale of goods, if the shippers' capital is not sufficient enough.
- (7) Receipt of payments for goods price from buyers for the sellers, if the latter are shippers.
- (8) Issuance of Bill of Lading, which may represent the value of the goods and can be deposited against loans.
- (9) Railway Collection and Delivery of goods for shippers in the vicinity of stations.
- (10) Railway transacting loan business with the shippers, utilizing bill of lading as security”.

The body of the Congress joyfully agreed to the report of Mr. Tan, and deemed that most of their proposals had received due consideration and approval from the Railway to satisfaction.

Aside from the discussion on the delegates' proposals *re* transportation as stated above, the Special Committee on taxation and levies presented their 2nd report to the Congress. Their investigation has reached to a concrete measure for this

北寧鐵路商務會議彙刊

difficult problem. The Committee grouped the questions *re* taxation and levies into 5 topics for petitioning to the authorities concerned for solution.

- (1) 20% Military surtax collected by Native Customs Houses inside and outside Wall ought to be abolished.
- (2) The so-called general levy of 6.5% on goods value collected inside wall should be reduced to its original scale of 2.5%.
- (3) The 1% additional levy on goods of Chinese shippers collected by the Hataman Octori should be abolished, and the levies should be all calculated according to the estimated value, irrespective of Chinese shippers or Foreign Shippers.
- (4) The collecting procedure for tax on goods shipped through between Yingkow and Tung-Liao, and between Yingkow and Mukden, should be simplified, and
- (5) The Native products of Liao-ning which have been improved both in production and marketing, should be exempted from further levying of taxes for shipping from original province.

It was decided by the mass that these 5 measures as reported shall be petitioned to the respective Customs authorities by the Railway for solution, in the sense of being requested to do so by the delegates of the various Chambers of Commerce.

Concluding the session, Director Kao further requested Mr. C. H. Liu, Assist. Chief of Transportation Division of the Railway, to make a supplementary report on the improvements of transportation which have been already accomplished by the Railway. Mr. Liu spoke that the Railway had recently operated many additional mixed Trains on different section, and that in seeing the pressing need of traffic solicitation, the Railway had planned to operate additional through mixed trains between Peping and Mukden, with further connections to Ssu-Tao, Tao-Ong, and Chi-Ke Lines.

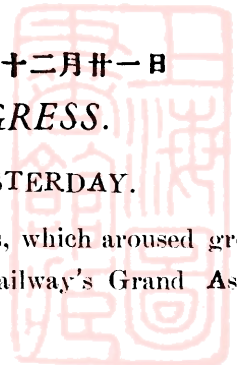
The Meeting was adjourned at 5.00 p.m., with the refreshment given by the Yin-Yieh Bank in its new building. After the tea, the delegates were the guests of the Chamber of Commerce and the Bankers' Association, Tientsin, at a dinner at the National Grand Hotel during the evening.

英文京津泰晤士報十二月廿一日

P.M.R. COMMERCIAL CONGRESS.

SUCCESSFUL MEETING CLOSED YESTERDAY.

The Peping-Mukden Railway Commercial Congress, which aroused great interest among the general public held its last session in the Railway's Grand Assembly



Hall yesterday afternoon.

Being the sole promoter, Mr. C. Y. Kao, the Managing Director, presided over the meetings through. As the first three important subjects of the Congress—Taxation and levies, Rate Reduction, Transportation question—had been thoroughly discussed and decided upon, the last session was entirely devoted to other proposals concerning the improvement of the Railway service.

Among the suggested improvements the use of Chinwangtao as a Railway port was considered most urgent. Director Kao requested Mr. Y. T. Tan of the Railway to explain the importance of the subject and the reason why co-operation from the various merchants in performing this task is necessary. Mr. Tan described in detail the condition of commerce and production in the Three Eastern Provinces and the function of the many feeder-railways newly built there. Mr. Tan was of the opinion that these feeder-railways would become the supporters of competitive lines instead of feeders of the Peping-Mukden Railway, should the latter railway not utilize the port of Chinwangtao to its best.

Seeing that there had been many proposals which, though decided upon, could be hardly carried out, if not taken up by an active organization to succeed the Congress, the gathering decided that there shall be established a Chinese Merchants' Association for Railway Commercialization, and that the P.M.R. be one of the members of this Association.

In closing the Congress, Director Kao gave an inspiring address with a résumé of all the discussions and decisions. Mr. Kao further emphasized the Railway's principles regarding freight rate reduction, and said the Congress had cultivated much good feeling between the merchants and the Railway, and it constituted a nucleus for their real co-operation in future. The Director then requested all the delegates to stay in Tientsin for one more day for Railway's invitation to visit some important factories and mercantile concerns, aiming to encourage production of native goods.

Mr. C. C. Lun, of the Chamber of Commerce, Peping, representing all the delegates, replied to the address.

Mayor T. S. Tsui and General Fu Tso-yi were the joint hosts at a farewell dinner given to the delegates at the Villa West Lake Hotel at 7 p.m.

英文華北明星報 十二月十七日

PEIPING-MUKDEN RAILWAY CHIEF



Mr. C. Y. Kao, who emphasized the principle of "Commercialization of the Railway" at Congress opened yesterday at P. M. R. Railway Headquarters.



Mr. Z. S. Bien, Manager of Bank of China, Tientsin, representing Bankers' Association, Tientsin; Mr. Yang, Manager of Bank of Communications, Tientsin; Mr. K. S. Ku, Representative of Superintendent of Native Customs House, Shanhaikwan; Mr. C. Lun, Chairman of Chamber of Commerce, Peiping; Mr. T. C. Pang, Representative of Chamber of Commerce, Liaoning; Mr. Chang, Manager of Bank of Communications, Peiping, representing Bankers' Association, Peiping; Mr. Fan, Chairman of Chamber of Commerce, Ning-ho; Mr. Chia, President of Chamber of Commerce, Tangshan; Mr. C. S. Liu, Formerly Director of Railway Department, Ministry of Communications, Peiping; Mr. Kwan, Representative of Shen Hai Railway; Mr. Tu, Representative of Chamber of Commerce, Shihchiachwang.

The general opinion of the participants of the meeting yesterday, is that this Congress will form the nucleus of a genuine co-operation between the railway and the commercial circles, which will assuredly result in mutual benefit to all concerned.

The congress will continue for four consecutive days, each session to commence at 2 p.m. in the Assembly Hall of the Peiping-Mukden Administration.

英文華北明星報十二月十八日

COMMITTEE FORMED FOR STUDY OF

TAX ON RAILWAY GOODS

S. Y. Chen, Chief Examiner Of P.M.R. Brings Up Question Of Reduction Of Levies At First Session Of Congress Now Being Held.

The first session of the Peiping-Mukden Railway Commercial Congress was held at 2.00 p.m. yesterday in the Grand Assembly Hall of the Railway. Mr. C. Y. Kao, the Managing Director of the Railway, presided over the Meeting. There were about 300 in attendance. Following the brief opening address by the Chairman, Mr. Lao, the Associate Managing Director, made a short report of his past experience in helping reduce taxes and levies on Railway goods traffic when he was connected with the provincial Government of Canton two years ago, as the question of reduction of heavy tax and levies and collection of same by the Railway for the Native Customs Houses once and for all was the first and foremost one on the agenda. This proposal was made by the Railway Administration. Mr. S. Y. Chen, the Chief Examiner of the Railway, made clear to the audience the following essential points in the proposal:

(1) Pains directly taken by the merchants and indirectly suffered by the Railway owing to the heavy taxation and levies ought to be reported to the Provincial Governments concerned and the Native Customs Authorities.

(2) Tax or levies to be collected by the Railway for the Native Customs House at starting or destination station once for all.

(3) Examination on goods to be made only once either at starting or destination station.

After some discussion among the delegates, it was decided that a Special Committee consisting of 15 men shall be organized to study this question and submit a concrete report on the subject to the Congress for consideration and approval. The members of the Special Committee are as follows:

Mr. S. Y. Chen, Chief Examiner, P. M. R.

Mr. C. S. Ku, Representative of Superintendent of Native Customs House, S. H. K.

Mr. S. L. Chang, Representative of Chamber of Commerce, Kirin.

Mr. S. T. Sun, Representative of Chamber of Commerce, Tangshan.

Mr. H. Y. Yang, Representative of Chamber of Commerce, Tientsin.

Mr. P. N. Liu, Representative of Chamber of Commerce, Shanhaikwan.

Mr. A. T. Ku, Representative of Chamber of Commerce, Chin Hsien.

Mr. C. C. Chang, Representative of Chamber of Commerce, Tun-Liao.

Mr. H. C. Wang, Representative of Chamber of Commerce, Yingkow.

Mr. Y. C. Yang, Representative of Chamber of Commerce, Peping.

Mr. C. C. Pang, Representative of Chamber of Commerce, Liao-ning.

Mr. T. C. Liu, Representative of Financial Dept. of Liao-ning Province.

Mr. S. C. Tsang, Representative of Native Customs House, Tientsin.

Mr. C. S. Liu, Representative of North China Trading Co.

Mr. H. Y. Lee, Representative of Chamber of Commerce, Hsiamin.

The next question discussed upon was about the co-operation between the Railway and the Commercial Circles in handling Railway Transportation. Mr. Tan of the Railway reported that this proposal included two questions—the Railway Risk Transportation and the open and just distribution of cars. The body of the Congress unanimously agreed to this proposal and heartily wished that the Railway will carry out his plan earliest possible.

The Meeting was adjourned at 5.00 p.m.

INAUGURATION OF COMMERCIAL CONGRESS OF THE PEPING-MUKDEN LINE ATTENDED BY MEMBERS OF ALL BRANCHES OF COMMERCE.

At 2 p.m. yesterday afternoon, the Grand Assembly Hall of the Peping-Mukden Railway Administration was the scene of the inaugural ceremony of the Commercial Congress of the Peping-Mukden Railway Authorities, delegates from the Chambers of Commerce of the cities of the Peping-Mukden Line, representatives of the Financial Departments of the Provincial Governments concerned and also of the Native Custom Houses. In all, there were about three hundred in attendance.

Practically all the prominent bankers and commercial leaders of Tientsin, Peiping and the Three Eastern Provinces were invited to attend the Congress and at yesterday's meeting over one hundred were present.

There were about thirty guests of honor; among whom were, Mr. Tsui, Mayor of Tientsin, Mr. Shih, representative of General Fu Tsoyi, Mr. Bien, Manager of the Bank of China at Tientsin, Mr. C. S. Liu, railway expert and Mr. Chi, Superintendent of the Peiping Office of the Ministry for Foreign Affairs, and executives of the Railway Administration.

With the exception of a large portrait of Dr. Sun Yat-Sen which was hung over the chairman's seat, the hall was not decorated in any way.

The chairman of the Congress, Mr. C. Y. Kao, Managing Director of the Peping-Mukden Railway, opened the ceremony by facing Dr. Sun's portrait and together with all the people in the hall, bowed deeply thrice after which the Dr. Sun's will was read aloud by Mr. Kao, followed by a three minutes silence. The congregation then seated and amidst much handclapping, Mr. C. Y. Kao, rose and delivered the opening speech of the meeting in which he laid special emphasis on the commercialization of the railway and that as long as he remains a railway director, this principle will institute his unchangeable policy.

Following Mr. Kao's address other distinguished members present, among whom were the following, spoke on different subjects.

Mr. T. H. Tsui, Mayor of Tientsin; Mr. Shih, Representative of Garrison Commander; Mr. S. L. Chang, Vice Chairman of Chamber of Commerce of Three Eastern Provinces & Co-Director of Kirin-Hailung Railway; Mr. C. Liu, Representative of Public Welfare Bureau; Mr. T. P. Chi, Superintendent of Peiping Office of Ministry for Foreign Affairs; Mr. Y. Yuan, Managing Director of Pei Piao Mines;

The delegates were welcomed by the Bank of Communications with a dinner given at Fu-Lu-Lin Cafe at 6 o'clock on Monday.

英文華北明星報 十二月十九日

RAILWAY CONGRESS'S SECOND MEETING

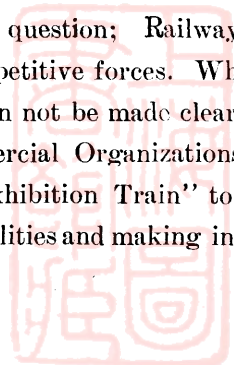
HAS TO DO WITH TARIFFS

Director Kao Outlines Plans Of Road And Turns Meeting Over To Subordinates; The Rate Problem Is Tackled By Experts.

The Peping-Mukden Railway Commercial Congress had its second session at 2.00 p.m. yesterday at the Assembly Hall of the Railway. Among the various subjects, Mr. C. Y. Kao, the Managing Director, raised the Rate Problem—a question of pressing need to both the Railway and to the livelihood of the people as a whole. At first Mr. C. Y. Kao, grouped the different agenda questions from the Railway and all the delegates into 4 classes, i.e. (1) Taxation & levies (2) Transportation (3) Railway Rates and (4) Miscellaneous. As the first two questions were dealt with in the 1st session of the Conference Day before yesterday, the problem of Rates—the 3rd one—was brought up for discussion.

Mr. H. S. Chou, Chief of the Business Division of the Railway was requested by Mr. Kao, the Chairman, to report on the subject.

Mr. Chou spoke as follows:—“This problem includes two sets of proposals—one from the Railway and the other from the delegates. In the 1st place, the Railway, two months ago, established a Special Committee on Freight Rates with the idea that the making and revision of Rates must be done openly and indiscriminately instead of privately and unfairly as before. In order to arrive at this aim, it should be borne in mind that there are always three factors governing the Rate question; Railway operating cost, commercial condition of different places and competitive forces. While the first factor is a matter of the Railway itself, the other two can not be made clear to the Railway unless by the help of the delegates of all the Commercial Organizations along the line. The Railway has planned to operate a sort of “Exhibition Train” to call at all stations for collecting the Native products of different localities and making inquiries of their prices.



To Investigate

“Besides, the Railway has intended to send to the different Commercial Organizations a sort of table-form for investigating the condition of production and marketing of native products and also competitive forces in their transportation. The delegates are eagerly requested to supply these informations with a view to helping solve the Rate problem.

“In the 2nd place, the proposals from the delegates regarding the Rate Problem can be classified into 5 topics—further reduction of Rates in General, questions on Rate Reduction for food stuffs on different scales, actual weights of Goods or car capacity for freight rate calculation, unfair classification of Goods, and abolition of 25% increase of rates. With the exception that the question of a 25% increase of rates was stipulated by the Ministry of Railways, and should be dealt with in the Ministry, the other four subjects from the delegates have been entirely accepted by the Railway and will be thoroughly discussed upon in the special Committee on Rates, with the help from the delegates in supplying their statistical reports.”

Mr. Chou then set up 6 principles governing the Rate question.

- (1) Rates for Export goods to be reduced.
- (2) Discriminatory reduction of Rates for luxuries & necessities.
- (3) Rates for goods carried by returning empty cars ought to be reduced.
- (4) Rates for goods likely to be shipped by competitive Railways or waterways ought to be reduced.
- (5) The Problem of Rate Reduction is open to all, no secrets being necessary.
- (6) Rates should be reduced to encourage long distance haul.

Delegates Pleased

All the delegates were unanimously pleased with the arrangement and these principles. It was decided that this big problem be left to the Railway's Special Committee on Rates, and that delegates shall supply as much as possible the informations concerning the said problem.

The Special Committee on Taxation and Levies made a first report of their investigation of the case, and expected that the delegates supply to the Committee more detailed informations for their discussion and reports to the Congress.

Mr. E. C. Liu, Asst. Traffic Manager, urged the representatives to look after the various irregularities in making shipments and report same to the Railway Administration, if done by Railway men. Mr. C. K. Chang, Asst. Chief Accountant,

expressed the willingness of the Railway to assist the merchants in handling Transactions, such as receiving payments for goods from Buyers by the Railway for the merchants.

Mr. Kao, the Director, further expressed the plan of the Railway to allow the merchants to make payments of freight charges not in advance as done at present, but after arriving at destination and sold out, if the merchants are temporarily short of sufficient Capital.

The Meeting was adjourned at 5.00 p.m. A banquet by the Pei Piao Mines to welcome the delegates was given at Chung-Shin-Tong Restaurant during the evening.

英文華北明星報十二月二十日

PROPOSALS ARE MADE REGARDING

RAILWAY MATTERS AT MEETING

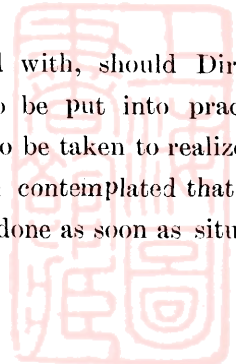
—————><—————
Seventy-Four Proposals Are Made By Delegates to the Railway Congress; To Take About Two Years To Effect Suggestions.

—————><—————
Elaborate proposals regarding improvements of Railway Transportation from the delegates were brought up for discussion during the third session of the Peping-Mukden Railway Commercial Congress, held at 2 p.m. yesterday in the Railway's Assembly Hall. Director Kao, the Chairman, requested Mr. Y. T. Tan of the Railway to explain the proposals to the audience and answer to their respective points accordingly.

Mr. Tan spoke as follows:

There have been received altogether 74 proposals concerning the problem of Transportation from the delegates. Owing to duplication, they have been condensed into 42 proposals which in turn can be classified into 5 groups, i.e. Passenger Transportation, Goods Transportation, Through Traffic, Personnel Training and Station and Wharf problem.

All these proposals will be recognized as complied with, should Director Kao's policy of "Commercialization of Railway" be possible to be put into practice. This Railway Administration has estimated that all the steps to be taken to realize the said policy would take some two years. However, it has been contemplated that measures for arriving at the various aims must be secured and done as soon as situation is favorable.



There have been three sort of organizations established with this Administration, (1) Efficiency Commission, (2) Special Standing Committee on Rates and (3) Administrative Conferences. The proposals and decision made by the above organizations have been one by one accepted by the Railway Administration and put into force.

Ten Jobs Tackled

Furthermore, this Railway has now attempted to perform the following 10 tasks, which as the delegates can see, will answer to the right points in their proposals:

- (1) Open & indiscriminate distribution of goods cars.
- (2) Railway Risk Transportation of goods.
- (3) Fire Insurance policy for goods transacted by the Railway for the shippers.
- (4) Taxes & levies on goods collected by the Railway for the Native Customs Houses.
- (5) Establishment of big godowns for storage of goods of shippers, either for Transportation or for storage only.
- (6) Freight charges to be paid at destination and after sale of goods, if the shippers' capital is not sufficient enough.
- (7) Receipt of payments for the goods price from buyers for the sellers, if the latter are shippers.
- (8) Issuance of Bill of Lading, which may represent the value of the goods and can be deposited against loans.
- (9) Railway Collection & Delivery of goods for shippers in the vicinity of stations.
- (10) Railway transacting loan business with the shippers, utilizing bill of lading as security.

The body of the Congress joyfully agreed to the report of Mr. Tan, and deemed that most of their proposals had received due consideration and approval from the Railway to satisfaction.

Aside from the discussion on the delegates' proposals re transportation as stated above, the Special Committee on taxation & levies presented their 2nd report to the Congress. Their investigation has reached to a concrete measure for this difficult problem. The Committee grouped the questions re taxation & levies into 5 topics for petitioning to the concerned authorities for solution.

- (1) 20% Military surtax collected by Native Customs Houses inside & outside

wall ought to be abolished.

(2) The so-called general levy of 6.5% on goods value collected inside wall should be reduced to its original scale of 2.5%

(3) The 1% additional levy on goods of Chinese shippers collected by the Hatamen Octori should be abolished, and the levies should be all calculated according to the estimated value irrespective of Chinese shippers of Foreign Shippers.

(4) The collecting procedure for tax on goods shipped through between Yingkow and Tung-Liao, and between Yingkow & Mukden, should be simplified, and

(5) The Native products of Liao-ning which have been imposed of both production and market-Tax should be exempted from further levying of tax for shipping out from original province.

Decision Made

It was decided by the mass that these 5 measures as reported shall be petitioned to the respective Customs authorities by the Railway for solution, in the sense of being requested to do so by the delegates of the various Chambers of Commerce.

Concluding the session, Director Kao further requested Mr. C. H. Liu, Assis. Chief of Transportation Division of the Railway, to make a supplementary report on the improvements of transportation which have been already accomplished by the Railway. Mr. Liu spoke that the Railway had recently operated many additional mixed Trains on different sections, and that in seeing the pressing need of traffic solicitation, the Railway had planned to operate additional through mixed trains between Peping and Mukden, with further connections to Ssu-Tao, Tao-Ong, and Chi-Ke Lines.

The Meeting was adjourned at 5.00 p.m., with the refreshment given by the Yen-Yeh Bank in its new building. After the tea, the delegates would be the guests of the Chamber of Commerce, and the Bankers' Association, Tientsin, at a dinner at the National Hotel during the evening.

英文華北明星報十二月二十一日

MANAGING DIRECTOR KAO CLOSES RAILWAY COMMERCIAL MEETING

General Kao Considers That Chinwangtao Port Scheme Is Most Urgent Of Various Subjects Discussed By The Railway Congress.

The Peping-Mukden Railway Commercial Congress which has been of interest to the general public held its session yesterday afternoon in the Railway's Assembly Hall.

Being the sole promoter, General C. Y. Kao, the Managing Director, presided over all the meetings. As the first three important subjects of the Congress—Taxation and Levies, Rate Reduction and the Transportation question had been thoroughly discussed and decided upon, the last session was entirely devoted to the proposed to the proposals concerning improvements of Railway service and promoting Railways business.

Among the suggested improvements and betterments, the use of Chinwangtao as a Railways port was considered most urgent, Director Kao requested Mr. Y. T. Tan of the Railway to explain the importance of the subject and the reason why the co-operation of the merchants in performing this task is necessary. Mr. Tan described in detail the condition of commerce and production in the Three Eastern Provinces and the function of the many feeder-railways newly built there. Mr. Tan was of the opinion that these feeder-railways would become the supporters of competitive lines instead of feeders of the Peping-Mukden Railway, should the latter railway not utilize the port of Chinwangtao to its utmost. The delegates agreed to help when they could.

Association Made

Seeing that there had been many proposals which, though decided upon, could be hardly carried out, if not taken up by an active organization to follow the Congress, the delegates decided that there shall be established a Chinese Merchants' Association for Railway Commercialization to look after the unfinished tasks. The Peping Mukden Railway shall be one of the members of this Association.

In closing the Congress, Director Kao gave an inspiring address with a resume of all the discussions and decisions in the sessions. General Kao further emphasized the Railway's principles set up for freight rate reduction, and said that this Congress cultivated much good feeling between the merchants and the Railway, and it constituted a nucleus for their future co-operation. The Director then requested all the delegates to stay in Tientsin for one more day at the Railway's invitation to visit important factories and mercantile concerns, with the aim of encouraging production of native goods. Mr. C. C. Lun of the Chamber of Commerce, at Peping, representing all the delegates, answered the address with thanks.

Amidst loud applause, the Chairman smilingly announced the adjournment of Congress at 5.00 o'clock. Mayor T. S. Tsui and General Fu Tso-yi were the joint hosts of a farewell dinner given to the delegates at the Villa West Lake Hotel at seven in the evening.

北平導報 十二月十八日

MUKDEN RAILWAY HOLDS CONGRESS

Tientsin Meeting Is Attended By Officials And

Members Of All Branches Of Commerce

TIENTSIN, December 17.—At 2 p.m. yesterday afternoon, the grand assembly hall of the Peping-Mukden railway administration was the scene of the inaugural ceremony of the commercial congress of the Peping-Mukden railway authorities, delegates from the chambers of commerce of the cities on the Peping-Mukden line, representatives of the financial departments of the provincial governments concerned and also of the native custom houses. In all, there were about three hundred in attendance.

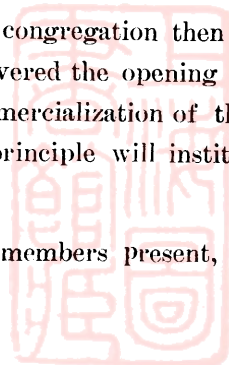
Practically all the prominent bankers and commercial leaders of Tientsin, Peping and the Three Eastern Provinces were invited to attend the congress and at yesterday's meeting over 100 were present.

There were about 30 guests of honor; among whom were, Mr. Tsui, mayor of Tientsin, Mr. Shih, representative of General Fu Tso-yi, Mr. Bien, manager of the Bank of China at Tientsin, Mr. C. S. Liu, railway expert and Mr. Chi, superintendent of the Peping office of the ministry for foreign affairs, and executives of the railway administration.

With the exception of a large portrait of Dr. Sun Yat Sen which was hung over the chairman's seat, the hall was not decorated in any way.

The chairman of the congress, Mr. C. Y. Kao, managing director of the Peping-Mukden railway, opened the ceremony by facing Dr. Sun's portrait and together with all the people in the hall, bowed deeply thrice after which Dr. Sun's will was read aloud by Mr. Kao, followed by a three minutes silence. The congregation then seated and amidst much handclapping, Mr. C. Y. Kao, rose and delivered the opening speech of the meeting in which he laid special emphasis on the commercialization of the railway and that as long as he remains a railway director, this principle will institute his unchangeable policy.

Following Mr. Kao's address other distinguished members present, among whom were the following, spoke on different subjects.



Mr. T. H. Tsui, Mayor of Tientsin; Mr. Shih, representative of the Garrison commander; Mr. S. L. Chang, vice-Chairman of Chamber of Commerce of Three Eastern provinces & co-Director of Kirin-Hailung Railway; Mr. C. Liu, representative of Public Welfare Bureau; Mr. T. P. Chi, Superintendent of Peping Office of Ministry for Foreign Affairs; Mr. Y. Yuan, Managing Director of Pei Piao mines; Mr. Z. S. Bien, Manager of Bank of China, Tientsin, representing Bankers' Association, Tientsin; Mr. Yang, Manager of Bank of Communications, Tientsin; Mr. K. S. Ku, representative of Superintendent of native customs house, Shanhaikwan; Mr. C. Lun, Chairman of Chamber of Commerce, Peping; Mr. T. C. Pang, Representative of Chamber of Commerce, Liaoning; Mr. Chang, Manager of Bank of Communications, Peping, representing Bankers' Association, Peping; Mr. Fan, Chairman of Chamber of Commerce, Ning-ho; Mr. Chia, President of Chamber of Commerce, Tangshan; Mr. C. S. Liu, formerly Director of Railway Department, Ministry of Communications, Peping; Mr. Kwan, representative of Shen Hai Railway; Mr. Tu, representative of Chamber of Commerce, Shihchiachwang.

The General opinion of the participants of the meeting yesterday, is that this congress will form the nucleus of a genuine co-operation between the railway and the commercial circles, which will assuredly result in mutual benefit to all concerned.

The congress will continue for four consecutive days, each session to commence at 2 p.m. in the assembly hall of the Peping-Mukden administration.

北 平 導 報 十 二 月 十 九 日

TRADE CONFAB OF MUKDEN LINE URGES TAX CUT

Chief Examiner Chen Explains Proposals To Meeting

Special Committee Appointed To Study Suggestions; Bank Feels Delegates.

Special to The Leader

TIENTSIN, December 17.—The first session of the Peping-Mukden Railway, commercial congress was held at 2. p.m. yesterday in the grand assembly hall of the railway. Mr. C. Y. Kao, the managing director of the railway presided over the meeting. There were about 300 in attendance. Following the brief opening address by the chairman, Mr. Lao, the associate managing director, made a short report of

his past experience in helping reduce tax and levies on railway goods traffic when he was connected with the provincial government of Canton two years ago, as the question of reduction of heavy tax and levies and collection of same by the railway for the native customs houses was the first and foremost one on the agenda. This proposal was made by the railway administration. M. S. Y. Chen, the chief examiner of the railway, made clear to the audience the following essential points in the proposal:

(1) Pains directly taken by the merchants and indirectly suffered by the railway owing to the heavy taxation and levies ought to be reported to the provincial governments concerned and the native customs authorities.

(2) Tax or levies to be collected only once by the railway for the native customs house at starting or destination station.

(3) Examination on goods to be made only once either at starting or destination station.

Through elaborate discussion among the delegates, it was decided that a special committee consisting of 15 men should be organized to study this question and submit a concrete report on this subject to the congress for consideration and approval.

The members of the special committee are as follows:

Mr. S. Y. Chen, chief examiner, Peping-Mukden Railway.

Mr. C. S. Ku, representative of superintendent of native customs house, Shanhaikwan.

Mr. S. S. Chang, representative of Chamber of Commerce Kirin.

Mr. S. T. Sun, representative of Chamber of Commerce, Tangshan.

Mr. H. Y. Yang, representative of Chamber of Commerce, Tientsin.

Mr. P. N. Lu, representative of Chamber of Commerce, Shanhaikwan.

Mr. A. T. Ku, representative of Chamber Commerce, Chin Hsien.

Mr. C. C. Chan, representative of Chamber of Commerce, Tung-Liao.

Mr. H. C. Wang, representative of Chamber of Commerce, Yingkow.

Mr. Y. C. Yang, representative of Chamber of Commerce, Peping.

Mr. C. C. Pang, representative of Chamber of Commerce, Liao-ning.

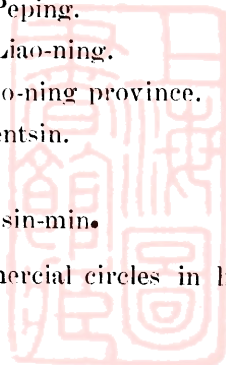
Mr. T. C. Liu, representative of financial department of Liao-ning province.

Mr. S. C. Tsang, representative of native customs house, Tientsin.

Mr. C. S. Liu, representative of North China Trading Co.

Mr. H. Y. Lee, representative of Chamber of Commerce, Hsin-min.

The co-operation between the railway and the commercial circles in handling



railway transportation was next discussed. Mr. Tan of the railway reported that this proposal included two questions, namely railway risk transportation and open and just distribution of cars. The members of the congress unanimously agreed to this proposal and expressed the wish that the railway will carry out this plan earliest possible.

The meeting was adjourned at 5 p.m. The delegates were welcomed by the Bank of Communications with a dinner given at Fu-Lu-Lin cafe at 6 p.m. last evening

北平導報 十二月二十日

2ND MEETING OF RAILWAY CONFAB TACKLES RATES

Kao Outlines Plans Of Mukden Line And Has Experts Classified.

Principles Satisfy Delegates; Railway Is Ready To Aid Traders In Handling Transactions.

TIENTSIN, December 19.—The Peping-Mukden railway commercial congress had its second session at 2 p.m. yesterday at the assembly hall of the railway. Among the various subjects, Mr. C. Y. Kao, the managing director, raised the rate problem—a question of pressing need to both the railway and to the livelihood of the people. At first Mr. C. Y. Kao grouped the different agenda questions from the railway and all the delegates into 4 classes, i.e. (1) taxation and levies (2) transportation (3) railway rates and (4) miscellaneous. As the first two questions were dealt with in the 1st session of the conference day before yesterday, the problem of rates—the 3rd one was brought up for discussion.

Mr. H. S. Chou, chief of the business division of the railway was requested by Mr. Kao, the chairman, to report on the subject.

Mr. Chou spoke as follows:—“This problem includes two sets of proposals—one from the railway and the other from the delegates. In the 1st place, the railway two months ago, established a special committee on freight rates with the idea that the making and revision of rates must be done openly and indiscriminately, instead of privately and unfairly as before. In order to arrive at this aim, it should be borne in mind that there are always three factors governing the rate question: railway operating cost, commercial condition of different places and competitive forces. While the first factor is a matter of the railway itself, the other two can not be made clear to the railway unless by the help of the delegates of all the commercial organizations along the

line. The railway has planned to operate a sort of "exhibition train" to call at all stations for collecting the native products of different localities and making inquiries of their prices.

To Investigate

"Besides, the railway has intended to send to the different commercial organization a sort of table-form for investigating the condition of production and marketing of native products and also competitive forces in their transportation. The delegates are eagerly requested to supply these informations with a view to helping solve the rate problem.

"In the 2nd place, the proposals from the delegates regarding the rate problem can be classified into 5 topics—further reduction of rates in general, question on rate reduction for food stuffs on different scales, actual weights of goods or car capacity for freight rate calculation, unfair classification of goods, and abolition of 25 per cent increase of rates. With the exception that the question of a 25 per cent increase of rates was stipulated by the ministry of railways, and should be dealt with in the ministry, the other four subjects from the delegates have been entirely accepted by the railway and will be thoroughly discussed upon in the special committee on rates, with the help from the delegates in supplying their statistical reports."

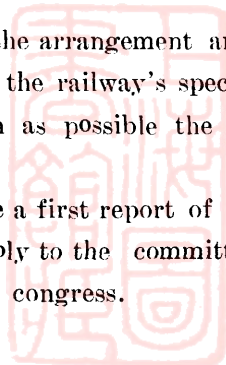
Mr. Chou then set up 6 principles governing the rate question.

- (1) Rates for export goods to be reduced.
- (2) Discriminatory reduction of rates for luxuries & necessities.
- (3) Rates for goods carried by returning empty cars ought to be reduced.
- (4) Rates for goods likely to be shipped by competitive railways or waterways ought to be reduced.
- (5) The problem of rate reduction is open to all, no secrets being necessary.
- (6) Rates should be reduced to encourage long distance haul.

Delegates Pleased

All the delegates were unanimously pleased with the arrangement and these principles. It was decided that this big problem be left to the railway's special committee on rates, and that the delegates shall supply as much as possible the informations concerning the said problem.

The special committee on taxation and levies made a first report of their investigation of the case, and expected that the delegates supply to the committee more detailed informations for their discussion and reports to the congress.



Mr. E. C. Liu, asst. traffic manage., urged the representatives to look after the various irregularities in making shipments and report same to the railways administration, if done by railways men. Mr. C. K. Chang, asst. chief accountant, expressed the willingness of the railway to assist the merchants in handling transactions, such as receiving payments for goods from buyers by the railway for the merchants.

Mr. Kao, the director, further expressed the plan of the railway to allow the merchants to make payments of freight charges not in advance as done at present, but after arriving at destination and sold out, if the merchants are temporarily short of sufficient capital.

The meeting was adjourned at 5. p.m. A banquet by the Pei Piao mines to welcome the delegates was given at Chuug-Shin-Tong restaurant during the evening.

北 平 導 報 十 二 月 二 十 一 日

P.M.R. COMMERCIAL CONGRESS.

DIIRECTOR'S POLICY OF "RAILWAY COMMERCIALIZATION."

TRANSPORTATION QUESTION PROPOSALS.

Tientsin secumbe 20.—Elabrate proposals *re* improvements of Railway Transportation from the delegates were brought up for discussion during the third session of the Peping-Mukden Railway Commercial Congress, held at 2 p.m. yesterday in the Railway's Assembly Hall. Director Kao, the Chairman, requested Mr. Y. T. Tan of the Railway to explain the said proposals to the audience and answer to their respective points accordingly,

Mr. Tan spoke as follows:

"There have been received altogether 74 proposals concerning the problem of Transportation from the delegates. Owing to duplication, they have been condensed into 43 proposals which in turn can be classified into 5 groups, i.e. Passenger Transportation, Goods Transportation, Through Traffic; Personnel Training and Station and Wharf problem.

"All these proposals will be recognized as complied with, should Director Kao's policy of "Commercialization of the Railway" be possible to be put into practice. This Railway Administration has estimated that all the steps to be taken to realize the said policy would take some two years. However, it has been contemplated

that measures for arriving at the various aims must be secured and done as soon as the situation is favourable.

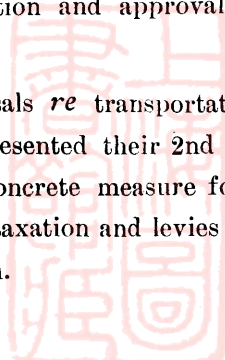
“There have been three sorts of organizations established within this Administration, (1) Efficiency Commission, (2) Special standing Committee on Rates and (3) Administrative Conferences. The proposals and decisions made by the above organizations have been one by one accepted by the Railway Administration and put into foree.

“Furthermore, this Railway has now attempted to perform the following 10 tasks, which, as the delegates can see, will answer to the points in their proposals:—

- (1) Open and undiscriminate distribution of goods cars.
- (2) Railway Risk Transportation of goods.
- (3) Fire Insurance policy for goods transacted by the Railway for the shippers.
- (4) Taxes and levies on goods collected by the Railway for the Native Customs Houses.
- (5) Establishment of big godowns for storage of goods of shippers, either for Transportation or for storage only.
- (6) Freight charges to be paid at destination and after sale of goods, if the shippers' capital is not sufficient enough.
- (7) Receipt of payments for goods price from buyers for the sellers, if the latter are shippers.
- (8) Issuance of Bill of Lading, which may represent the value of the goods and can be desposited against loans.
- (9) Railway Collection and Delivery of goods for shippers in the vicinity of stations.
- (10) Railway transacting loan business with the shippers, utilizing bill of lading as security”.

The body of the Congress joyfully agreed to the report of Mr. Tan, and deemed that most of their proposals had received due consideration and approval from the Railway to satisfaction.

Aside from the discussion on the delegates' proposals *re* transportation as stated above, the Special Committee on taxation and levies presented their 2nd report to the Congress. Their investigation has reached to a concrete measure for this difficult problem. The Committee grouped the questions *re* taxation and levies into 5 topics for petitioning to the authorities concerned for solution.



- (1) 20% Military surtax collected by Native Customs Houses inside and outside Wall ought to be abolished.
- (2) so-called general levy of 6.5% on goods value collected inside wall should be reduced to its original scale of 2.5%.
- (3) 1% additional levy on goods of Chinese shippers collected by the Hataman Octori should be abolished, and the levies should be all calculated according to the estimated value, irrespective of Chinese shippers or Foreign Shippers.
- (4) The collecting procedure for tax on goods shipped through between Yingkow and Tung-Liao, and between Yingkow and Mukden, should be simplified, and
- (5) The Native products of Liao-ning which have been improved both in production and marketing, should be exempted from further levying of taxes for shipping from original province.

It was decided by the mass that these 5 measures as reported shall be petitioned to the respective Customs authorities by the Railway for solution, in the sense of being requested to do so by the delegates of the various Chambers of Commerce.

Concluding the session, Director Kao further requested Mr. C. H. Liu, Assis. Chief of Transportation Division of the Railway, to make a supplementary report on the improvements of transportation which have been already accomplished by the Railway. Mr. Liu spoke that the Railway had recently operated many additional mixed Trains on different sections, and that in seeing the pressing need of traffic solicitation, the Railway had planned to operate additional through mixed trains between Peping and Mukden, with further connections to Ssu-Tao, Tao-Ang, and Chi-Ke Lines.

The Meeting was adjourned at 5.00 p.m., with the refreshment given by the Yen-Yieh Bank in its new building. After the tea, the delegates were the guests of the Chamber of Commerce, and the Bankers' Association, Tientsin, at a dinner at the National Grand Hotel during the evening.

北平導報十二月二十二日

MUKDEN RAILWAY ENDS CONGRESS

Final Session Is Restricted To Proposals For Improvement Of Service And Business

TIENTSIN, December 21.—The Peping-Mukden Railway commercial congress which had been taken great interest of by the general public held its last session at 2 p.m. in the railway's grand assembly half yesterday.

Being the sole promoter, Mr. C. Y. Kao, the managing director, presided over the continuous meetings. At the first three important subjects—taxation & levies, rate reduction, and transportation question—had been thoroughly discussed and decided upon, the last session was entirely devoted to the proposals concerning improvements of railway service and betterments for promoting railway business other than the above three topics.

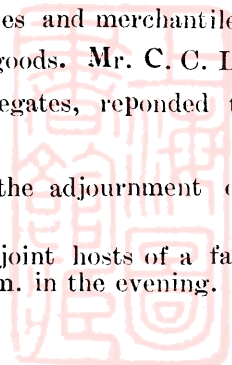
Among these suggested improvements and betterments, the use of Chinwangtao as a railway port was considered most urgent. Director Kao requested Mr. Y. T. Tan of the railway to explain the importance of the subject and the reason why the co-operation from the various merchants in performing this task is necessary. Mr. Tan described in detail the condition of commerce and production in the Three Eastern Provinces and the functions of the feeder-railways newly built there. Mr. Tan was of the opinion that these feeder-railways would become the supporters of competitive lines instead of feeders of the Peping-Mukden Railway, should the latter railway not utilize the port of Chinwangtao to its best. All the delegates heartily understood Mr. Tan's explanation, and agreed to play their respective role, whenever necessary.

Seeing that there had been many proposals which, though decided upon, could hardly be carried out, if not taken up by an active organization, the meeting decided that there should be established a Chinese Merchants' Association for railway commercialization to look after the unfinished jobs. The Peping Mukden Railway shall be one of the members of this association.

In closing the congress, Director Kao delivered an inspiring address giving a resume of all the discussions and decision in the session. Mr. Kao further emphasized upon the railway's principles set up for freight rate reduction, and expressed the opinion that, the congress cultivated much good will between the merchants and the railway, and that it constituted a nucleus of their real co-operation in the future. The director then requested all the delegates to stay in Tientsin for one more day so as to visit, at the railway's invitation, some important factories and merchantile concerns, with the aim of encouraging the production of native goods. Mr. C. C. Lun of the chamber of commerce, Peping, representing all the delegates, responded to the address with thanks.

The chairman was applauded when he announced the adjournment of the congress at 5 p.m.

Mayor T. S. Tsui and General Fu Tso-yi were the joint hosts of a farewell dinner given to the delegates at the West-Lake Hotel at 7 p.m. in the evening.



北平法文政聞報 十八年十二月二十八日

*Important congrès commercial au Chemin de fer
Peping-Liaoning à Tientsin*

Dans l'intention de développer l'industrie, le commerce le long de la ligne de Peping-Liaoning et pour faire prospérer en même temps la ligne même, M. Kao Ki-yi, le directeur général du Chemin de fer Peping-Liaoning, a ouvert un grand Congrès le 17 courant pour discuter tout ce qui concerne le chemin de fer ainsi que les affaires s'y rattachant

La Conférence a eu lieu dans la spacieuse salle de l'administration, près de la gare centrale, avec plus de 200 délégués représentant les chambres de commerce de toutes les localités le long de la ligne et plus de 30 invités parmi lesquels on remarquait, M. Tsui, Maire de Tientsin, M. Chib représentant du général Fou Tso yi, M. Pien, de la Banque de Chine à Tientsin, M. C. S. Liu, le grand expert technique du Chemin de fer, M. Ghi, surintendant du bureau de Peiping de Ministère des affaires Etrangères ainsi que beaucoup d'autres personnalités.

Presque tous les banquiers de l'ancienne Capitale de Tientsin et des trois provinces orientales étaient présents.

M. Kao-Ki-yi fut élu président du Congrès.

Après que M. Tsui, le Maire de Tientsin, eut souhaité une prompte réussite, M. Kao a pris la parole et a répété maintes fois qu'il veut une "Commercialisation du Chemin de fer."

C'était sa devise.

La salle toute entière a reconnu qu'il fallait une vraie co-opération entre le cercle commercial et le Chemin de fer du Peping-Liaoning.

Voici un résumé du résultat de la Conférence tenue pendant six jours, c'est à dire les 17, 18, 19, 20 21 et 22 Courant.

Première journée—

(1) Toute imposition trop lourde de taxes et d'impôts incombant directement ou indirectement sera rapportée au gouvernement provincial et aux autorités des douanes de l'intérieur par le Comité special d'étude des taxes et impôts du Chemin de fer qui vient d'être constitué, Ce Comité comprend

刊彙議會務商路鐵甯北

15 membres élus par tous les représentants de la Conférence.

(2) Dorénavant les impôts et taxes seront collectés par les soins du Chemin de fer pour la douane à la gare du départ ou à la gare destinataire une fois pour toutes.

(3) L'examen des articles doit être fait à la gare expéditrice ou à la gare destinataire et non en cours de route.

Seconde et troisième journées —

(1) Réduction des frais de transport sur les marchandises exportées.

(2) Réduction différentielle entre les articles de lieux et ceux qui sont de première nécessité.

(3) Réduction des tarifs sur les articles transportés par des wagons vides de retour de leur voyage.

(4) Réduction pour les articles qu'on peut envoyer par voie d'eau pour qu'ils soient expédiés par voie ferrée.

(5) La réduction est applicable à tout le monde et non en cachette.

(6) Réduction de tarif sur les articles qui doivent voyager pour une très grande distance.

Quatrième et cinquième journées —

(1) Lettre à la douane de Shanhaikuan pour la suppression de la taxe de 2% sur les articles à Yin Kow. Cette taxe étant prélevée par les Militaristes doit être supprimée à l'heure actuelle.

(2) Lettre au Département des finances du Hopei pour la suppression de l'octroi de Hatamen. Les recettes de l'octroi de Hatamen étant établies au temps des Empereurs pour les frais de la cour impériale ne doivent plus être en vigueur à l'heure actuelle.

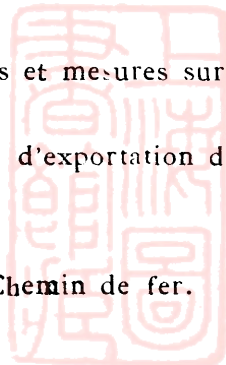
(3) Les douaniers doivent finir leur examen quelque temps avant le départ du train afin de ne pas faire manquer le train inutilement aux marchands.

(4) Usage strict du système métrique de poids et mesures sur toute la ligne du Péping Liaoning.

(5) Décision au sujet de l'ouverture d'un port d'exportation dans la Chine du nord.

Sixième journée —

(1) Constitution d'un comité commercial d'U Chemin de fer.



A cette occasion, M. Tsui, le Maire, M. Hoang représentant du général Fou Tso-yi, ainsi que M. Kao Ki-yi ont prononcé des allocutions en faveur des marchands.

(2) Revision sur le champ de plusieurs articles du règlement.

(3) Election de président et des vice-présidents pour le Comité:

M. Lenu Kia Ki, président de la chambre de commerce à Peping, est élu président avec 93 voix sur 100.

MM. Yang Yi Kien et C. S. Liu, de Peping, sont élus vice-présidents avec 89 voix et 53 voix. Tous les autres membres du comité sont nommés conseillers et M. Kao Ki-yi comme conseiller supérieur.

(4) Offre de présents (coupes en argent) par des marchands à M. M. le général Fu et à M. Kao Yi-yi et d'un souvenir en argent aux chefs des départements et des divisions et chaleureux remerciements à M. Kao Ki-yi.

英 文 京 津 泰 晤 士 報 十 九 年 四 月 二 日

THE PEPING-MUKDEN RAILWAY.

A NUMBER OF IMPROVEMENTS.

SEQUEL TO LAST DECEMBER'S CONGRESS.

It is learned that strenuous endeavours have been made by the Peping Liao-ning Railway, formerly known as the Peping Mukden Railway in the solution of the various problems put forth by the different delegates of the "Commercial Congress" held on December 16th—20th, 1929. The Railway has been doing everything possible to comply with the request of the delegates. Steps have been taken towards the betterment and improvement of the service of the Railway. Among the achievements recently attained by the Railway are:—

- (1) Question of through and direct goods traffic raised by Peping merchants—Arrangements have been made by the Railway for through goods to and from the Peping-Hankow and Peping-Sui-yuan Railways to only change empty cars at Fengtai station so as to avoid the trouble of detaching and unloading the loaded cars at that station, thus making the service of the through goods trains possible.

- (2) Question of prevention of robbery on trains raised by Tientsin and Tangshan merchants—Arrangements have been made by the Police Division of the Railway with the Police Forces of the localities along the line to closely co-operate in the protection of the passengers and the shippers from robbery.
- (3) Question of extension of sidings raised by Lei-chuang and An Shan merchants—Investigations have been made by the Railway as to the necessity of any further extension of railway sidings at various stations. It is determined that for loading and unloading purposes, extension of sidings will be made at such stations as required.
- (4) Through traffic for Tung-Liao merchants—Through traffic of the Peiping Liao-ning, Ssu-Tao, Tao-Ang and Chi Ke Railways was arranged to open on December 25th, 1929.
- (5) Enlargement of the size of parcels to be forwarded by the Railway and arrangement of paying customs duties for shippers—In view of the unsuitable practice of the Railway that parcels of not over 60 kilograms in weight and not over 300 cubic decimetres in size only are acceptable for forwarding and in the event of any non-compliance the same would be treated as general cargo and would be shipped at rate of picul goods, the Railway has extended the maximum weight to 120 kilograms and the maximum size to 600 cubic decimetres. The merchants concerned are now quite satisfied with this arrangement.

Investigation is being made by the Railway as to the levies and taxation imposed on goods and produce at various stations along the line. The Railway will take the matter up as soon as thorough investigation has been completed.

- (6) Remittance of payments for goods by the Railway for the buyers to the seller—In view of the fact that, merchants have met with considerable difficulties and inconveniences in carrying money in cash to pay for the out-of-town purchase of goods, the Railway is now exerting every effort to carry out a plan of remitting the buyer's money to the sellers for payment of same. Remarkable success is expected in the very near future. This will certainly facilitate the buying and selling transactions of the merchants a great deal.

- (7) Adjustment of weighbridges along the line—The Railway has recently arranged to adjust the weighbridges of all big stations every 3 months and those of all small stations every 4 months. This should avoid all errors and disputes in weighing.

In addition to the above improvements, the Railway has also taken other proposals of the delegates into consideration and it is hoped to take further steps.

英 文 華 北 明 星 報 十 九 年 四 月 二 日

PEPING LIAONING RLY. TAKING

STEPS TOWARD IMPROVEMENT

*Making Strenuous Endeavors In The Solution Of Various Problems Put Forth
By "Commercial Congress Held Last December.*

It is learned that strenuous endeavors have been made by the Peping-Liaoning Railway, formerly known as the Peping-Mukden Railway, in the solution of the various problems put forth by the different delegates of the "Commercial Congress" held on December 16 to 20, 1929.

The Railway has been doing everything possible to comply with the request of the delegates. Steps have been taken toward the betterment and improvement of the service of the Railway. Among the achievements recently attained to be the Railway are:—

(1) Question of through and direct goods traffic raised by Peping merchants.—Arrangements have been made by the Railway for through goods trains to and from the Peping-Hankow and Peping-Suiyuan Railways, to only change empty cars at Fengtai station so as to avoid the trouble of detaching and unloading the cars at that station, thus making the service of the through goods trains possible.

Prevention Of Robbery

(2) Question of prevention of robbery on train raised by Tientsin and Tangshan merchants.—Arrangements have been made by the Police Division of the Railway with the Police Forces of the localities along the line to closely cooperate in the protection of passengers and shippers from robbery.

(3) Question of extension of sidings raised by Lei-chuang and An Shan

merchants.—Investigations have been made by the Railway as to the necessity of any further extension of railway sidings at various stations. It is determined that for loading and unloading purposes, extension of sidings will be made at such stations as required.

(4) Through traffic for Tung-Liao merchants.—Through traffic on the Peping Liaoning, Ssu-Tao, Tao-Ang and Chi Ke railways was arranged to commence on December 25, 1929.

Parcel Shipments

(5) Enlargement of the size of parcels to be forwarded by the Railway and arrangement of paying customs duties for shippers.—In view of the unsuitable practice of the Railway, that parcels of not over 60 kilograms in weight and not over 300 cubic decimetres in size only are acceptable for forwarding and in the event of any overage of the above same would be treated as general cargo and would be shipped at the rate of picul goods, the Railway has increased the limit of the weight to 120 kilograms and the size to the limit of 600 cubic decimetres. The merchants concerned are now quite satisfied with this arrangement.

Investigation is being made by the Railway as to the levies and taxes imposed on goods and produce at various stations along the line. The Railway will take the matter up as soon as through investigations have been completed.

Money Transfers

(6) Remittance of payments for goods by the Railway for the buyers to the sellers.—In view of the fact that merchants have met with considerable and inconveniences in carrying money in cash to pay for up-country purchase of goods, the Railway is now exerting every effort to carry out a plan of remitting the buyers' money to the sellers. Remarkable success is expected in the very near future. This will undoubtedly facilitate the buying and selling transactions of the merchants to a great extent.

(7) Adjustment of weighbridges along the line.—The Railway has recently arranged to adjust the weighbridges of all big stations every 3 months and those of all small stations every 4 months. This will obviate any error or dispute in weighing.

In addition to the above improvements recently achieved, the Railway has also taken other proposals of the delegates into careful consideration, and it is expected to fully satisfy all concerned when further arrangements are made.

附錄



附錄

◎中華鐵路商務協進會成立始末記

北甯鐵路爲圖免除路商隔閡互相維繫共圖發展發起召集商務會議沿線各大站商會各省財政廳各關監督及天津北平銀行公會均派代表參加會議於十二月十六日在北甯鐵路總局禮堂開會各界代表共一百四十餘人是日天津崔市長親自蒞會警備傅司令公安局曾局長社會局魯局長亦均各派代表來會觀禮首由主席高局長演述開會宗旨崔市長以次各代表均有演說吉林總商會兼吉海路代表張松齡君謂會期雖僅五日而宜精神永在不可如其他會議之徒具形式事過輒忘北平商會代表冷家驥君則謂會議所提議案甚多舉凡關於興利除弊之事困難甚多並非短促期間所能辦到此次會議路商合作精神一致諸事不患無成但五日會期太促必須另籌補救方法擬請聯合各代表設一永久通信機關以作本會後盾對於本會議決案可以輔助進行減少高局長之困難且可推行全國各路通力合作經衆附議由主席提付表決全體通過並定於十七日早十時齊集熙來飯店討論進行辦法十八日下午大會畢後假會場開代表大會公推冷家驥先生爲臨時主席經會員多數可決組織中華鐵路商務協進會此次開會即作爲協進會第一次正式大會嗣由主席報告中華鐵路商務協進會草案起草情形朗讀原文逐條通過無甚異議惟討論總會設在地點略有爭執討論結果以原

案決設北平多數主張維持原案遂散會二十二日仍假大會會場開成立大會首由各代表依次演說次討論會章原文略有修正逐條表決通過次選舉正副主席用記名投票法在場會員一一投票主席指定檢票員四人唱票員二人開票結果北平總商會代表冷家驥君九十三票當選爲正主任當選副主任四人北平總商會代表楊以儉君八十九票天津總商會代表楊西園君七十四票北平中北公司劉竹君君五十三票蘆台商會范榮軒君四十五票除劉竹君君是日赴平外其餘當選副主任三人均各就席演說主席提議凡正副主任得票次多數者均應推爲候補人計正主任候補者劉竹君君四票副主任候補者天津總商會轉運商代表邊筱峯君三十票新民商會代表董怡山君二十二票吉林商會代表張松齡君十七票遼寧商會會長龐哲卿君十四票以上候補人均聘爲本會顧問經衆贊成主席又提請推舉高局長爲本會高等顧問全體鼓掌贊成至下午六時閉會

◎中華鐵路商務協進會成立大會紀事錄

時間 十八年十二月二十二日下午三時

地點 北甯路局後樓中山紀念堂

主席 臨時公推北平總商會代表冷家驥

出席 全體代表

列席 北甯鐵路局局長高紀毅

北甯路局高級職員

會議秘書

來賓 天津特別市市長崔廷獻

天津警備司令部代表黃天章

中外新聞記者

三點十分開會如儀

主席報告開會宗旨 今天開協進會成立大會，被推為臨時主席，未曾預備演說詞，實深慚愧，此次居然協進會開成立大會，不勝感幸，此協進會，係由北甯路商務會議而產生，商務會議由高局長發起，召集各商代表，討論路商合作興利除弊為國為民之辦法，共同研究多日，已得有良好結果，關於路政方面者，已承高局長負責整頓，積極進行，吾人所感關於路方之一



痛苦，不難指日解除，可爲慶幸，但捐稅方面，爲商人所感痛苦之最甚，而又關係最大者，其權限又不在路局範圍之內，卽高局長慨允帮忙，而吾商人豈能自己一點責任不負，置身事外，於是由吉林及北平商會代表，發起此協進會，以爲繼續商務會議之精神，吉林商會代表張松齡君，所謂精神永在，即此會發起之宗旨也，回憶軍閥時代，鐵路車輛，十分之一二爲軍人扣留，十分之四五爲運輸軍隊，繼續內戰，鐵路當局，日惟應付軍人之不暇，更何顧及商民之痛苦，至於稅收方面，則極注意於商人，日日想法加捐，於是商業不發達，而鐵路收入亦受影響，於國家亦不利焉，商人團體，迭經呼籲，向當道陳情，已有多次，但人微言輕，未蒙諒察，反而增加，此在軍閥時期則然，在今日北伐成功以後，豈能再復如此，此次高局長發起商務會議，已足表示路商合作之真精神，結果因而產生協進會，尤足爲繼續精神之關鍵，蓋一人之私言，政府未必重視，而多人之公言，則政府自必鑒察，而至少接收一部也，一人之痛苦，政府未必顧及，而多人之痛苦，則當可邀當局之一份也，故協進會爲多人謀公益，爲多人求解痛苦，此其責任重大如何，凡爲會員者，當自知其責任之重大爲幸，此次商務會議，已有良好結果，吾人固然樂觀，但捐稅方面痛苦之解除，尙視協會之努力如何而定，如不努力，徒等空談，實爲負人負己，凡苛稅雜捐，原非朝夕而來，亦非朝夕能去，商人方面除呼籲陳詞，及繼續呼號外，尙有何力，此次幸蒙崔市長傅司令各方諒解，予以相當同情，則此協進會苦心孤詣之前途，當然無何障礙，惟是痛苦不能即除，凡事不能立舉，惟

有不畏艱險，繼續努力，若仍僅具五分鐘之熱度，甘蹈散沙一盤之譏，則吾人痛苦永無解除之時，此次盛大之商務會議，爲空前所未有，因而產出此協進會以繼精神，若使有此協會，而不能努力進行，毫無成就，將使後人氣沮，縱再有第二次之商務會議，亦等閒視之矣，如此豈非此協進會反足以斷將來之生機，吾人倘明協會責任之重大，則此後當思所以努力之道，此番飲水思源，惟有感謝高局長之盛意，路局同人贊助高局長之精神，與夫崔市長傅司令指導之明訓，此外尚有數句補說，此次各代表承各方盛意招待，本擬設宴回敬，但爲時倉促，經衆決定集資托天津商會辦紀念品分贈諸公，以誌永久紀念，至於路局在旅館招待，並擬請截至閉會之日止，多留兩日之費用，各自担負，不敢再擾，

天津特別市市長崔廷猷先生致訓詞 主席及各代表來賓，今日竟能在天津市開此盛會，爲鄙人所最歡迎，且又最樂爲參加者，當高局長召集商務會議之初，鄙人曾參加盛會，曾經說過，惟望轉貧爲富，大家發財，此次商務會議結果，足徵路商合作之精神，凡關於鐵路問題，高局長已積極負責，當無問題，他路聞風而起，將有繼者，其中最不易解決者，厥維捐稅，但以本人眼光觀之，捐稅一事，亦非全無辦法，全在努力進行如何，如果不要發財則已，如果欲轉貧爲富，則除將苛捐雜稅解除而外，實無他法，（衆鼓掌）蓋政費指望稅收，稅收原在貨運之多寡，稅輕貨多，貨多稅收亦多，稅重貨少，貨少稅收亦少，此其理最易明瞭，觀於近年稅收之比較，請財政當局，自己詳細核算，是增是減，是多是少，如天津方面，各貨均

不從內地走，稅收之減少，尤可證明，但稅收機關，上有高級長官，而官吏又以服從命令爲天職，非稅收機關所能自定辦法，好在有此協進會，應合力詳細調查事實，按照科學經濟的原則，算出一篇總帳，與當局看看，如來歷已久之釐金，當初係打長毛時籌餉的辦法，凡百貨物，均加抽收，聲明軍事完結，即行裁撤，但是利之所在，一成難止，於是臨時之策，反成永久之例，此固由於政治之不修明，而亦由我國國民之太愚魯，倘能合力團結，算出細帳，與當局看看，如此害民病商不利於國之政策，試問政府當局，能不動心，所以一國之進步，不在少數官吏，而在全國民衆，倘能一齊起來，站在國民革命線上，所有糶政，不怕不革除，現在黨治之下，請大家放心直前，務要達到政府鐵路商人民衆國家全體發財目的，

天津警備司令傅作義將軍代表黃天章訓詞 鄙人奉傅司令派爲代表出席盛會，得與諸君聚首一堂，不勝榮幸，以世界眼光而觀察，一國富強之本，全在商戰，今日我國商業，與他國較，百分不及一，其最大原因，實在商人無團體，對國家觀念薄弱，殊不知國之存亡，商人實負重大責任，（衆鼓掌）世界如富強國家，商人與政府，關係非常密切，而在我國，則政商睽離，不能相助以圖成，反各相攻而致弱，此次高局長召集商務會議，既告成功，而結果產生此協進會，在此多難之秋，寧非盛事，大家應知在北方大港未建設以前，各位商界代表，責任甚重，正宜詳細確查各種利弊，考察商業不能發展之原因，舉證實例，以促政府猛省，方不負此協進會成立之本旨，將來推行及於他路，不僅關於北甯，佇看聞風而興，遍及全國，

北寧鐵路局局長高紀毅先生致詞 協進會所負使命，及重要之點，均經說明，不必再說，頃聞崔市長所謂詳細算帳一語，實爲協進會最要之責任，協進會有無成績，能否存在，均於算帳之好否決之，譬如此次商務會議各代表提案，關於本路方面，如運輸運價兩項，已經各代表算出一篇簡帳，交與路局；路局已欣然接收，力籌補救之法，可見其他政府機關，亦同一情形，蓋無論何事，只要據實詳陳，開誠布公，算出一篇精確細帳遞與當局，將來自必有相當解決辦法，祇要有事理爲證，必加思索，一加思索，便有答復，既有答復，自必有益，故協進會即應負此算帳之責任者也，我商界同人無論此次是否在會，凡屬國民均應表示同情，而共同促進之，又崔市長及傅司令代表，均以團結力相勉，此尤爲要點請各注意，然而鄙人對於此協進會，不無杞憂，誠恐算帳不清，便爲無益，且商界同人散處千里，團結力一層，亦殊可慮，故希望大衆捐除私利，合謀公益，有始有終，羣策羣力，以期不負此協進會之本意，是則木人所深切盼禱者也，此次招待各代表，殊欠周到，所有招待一切，仍以離津日爲止，請勿客氣，

冷主席 崔市長訓話，全體誠意領受，吾國商人，向乏團結力，又不肯向政府有所陳述，此通病也，蓋畏難苟安，眼光狹小，得過且過，不求進步，前日高局長演說，所謂各家自掃門前雪，不管他人瓦上霜一語，正切中吾人之劣性，現在黨治之下，國家以人民爲本位，故須先公而後私，希望以大家發財爲主義，商人目的在發財，先總理亦說過，三民主義，即發財

主義，不過不可專顧私利耳，目下政治未入軌道，苛捐雜稅，仍舊未除，政治已革新，而舊弊未全去，捐稅一項，反而增加，從前所不敢言，言之既無效，或言之恐受累者，在今日則可明說，有團體更可痛說，故協進會所負之責任甚重，願同人交勉之，本席不過引申崔市長之意而已，傅司令代表所言，商與國有密切關係，尤爲扼要，商戰失敗，即國家失敗，商業凋零，即社會經濟不活動，而國貧弱，我國今日之商人雖當摧殘壓迫之餘，氣力已竭，未足以言此，而政治既有革新之望，即商業有萌芽之機，願我商人，努力前途，不要辜負傅司令代表勉勵之語，至高局長所言，更爲切題，自召集商務會議，以至今日協進會成立，已下對症之藥甚多，更慮各方商界代表，於會議五日之內，姓名未知，不足以言感情，尤恐散會後各存意見，此金石良言也，吾人應永佩勿忘，此後無論如何，務要化私爲公，去小謀大，至於進行步驟，崔市長與高局長均認爲以詳實調查供獻當局爲入手辦法，所有路局所規定之調查表，務請各代表於散會後，各按本處情形，詳細調查報告，以資進行，此則協進會所以成立之宗旨，願吾人協力工作，現在協進會章程，尙有應加修改之處，趁今日成立大會，重加宣讀，聽候公決，

繼由北平商會趙序臣君提出修改各點如次

- 原章第三條(甲)項改爲設總會於北平總商會設支會於沿路各車站(乙)項取消(丙)項改爲(乙)項推選改爲票選(丁)項改爲(丙)項條文改爲總會之組織由正副主任規定之支會由支會

正副主任規定連同會員行業錄報告總會備案(戊)項改爲(丁)項條文改爲總會成立時刊木質方章一顆呈報政府及所在地各機關備案支會之印章由總會規定頒發

第七條條文改爲總支會會費由各正副主任分担之

第九條條文改爲本規則有未盡事宜得由支會五分之一以上之提議或大會會員過半數之同意得隨時修正之

其餘各條仍舊

以上修改各項經全體贊成通過

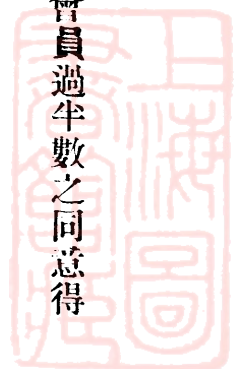
冷主席 原來草章，係由路局代印，現在修正之章程，由協進會總會印送，時下午四點二十分鐘，在會場電光攝影，

冷主席 依會章第三條之規定，總會正主任一人副主任四人皆須票選，現在發票選舉請推定檢票員當推定 王漢臣 魏榮九 王耀先 趙棟臣 祖靜修 趙連玉 張振卿 常一陶 八君爲散票員 李雨宸 張聘之 李毓森 谷顯林 四君爲檢票員 吳杞芳 趙序臣二君爲唱票員用記名式投票發票一百張

主席 散票百張，慶祝協會前途百分成功，

開闕結果 收票九十八張

北平總商會冷家驥君九十三票當選爲正主任



副主任四人北平總商會楊以儉君八十九票天津總商會楊西園君七十四票北平中北公司劉竹君五十三票蘆台商會范榮軒君四十五票當選

主席 凡正副主任多數者，擬推爲候補，凡候補者，皆擬聘爲顧問。計正主任候補者劉竹君甄四票，副主任候補者天津總商會轉運商代表邊筱峯君三十票新民商會代表董怡山君二十二票吉林商會代表張松齡筱十七票遼寧商會會長龐哲卿君十四票均担任本會顧問（衆贊成）

冷主席 本會並擬推舉高局長爲高等顧問（衆鼓掌全體贊成）

冷主席 介紹當選總會正副主任相見請各就位，並自由演說，北平總商會楊以儉君演說此次集會，可謂各方利害，趨向一致，與其他各項集會不同，普通集會多係利害相反，既無好果，且不能團結，若同在困難之中，則其團結力自易，然而無人提倡，衆由何應，如由商界提倡固欠普及，如由政府提倡，商人亦未必加入，此次商務會議，竟能拉攏各方，同堂討論，並產生協進會，以繼續精神，極有補助政府發達商業之希望，前幾天對於捐稅一項，審查結果。常關有定章，二五附加不能動，至加二捐則應取消，其次則爲統稅，自王承斌長直始有之，當時大家反對，時已商業凋零；卒亦忍痛承受，照加二五，其後褚玉璞又加二五，並訂獎勵征收人員辦法，開全球未有之創聞，自北伐成功以還，國民革命達到，以爲此種苛政，可以革除，然而今日非但不能革除，且又從而加三徵收，此吾商人應奮鬥呼籲，以冀解除而不容已者也，但稅收爲行政經費，吾人亦須替當局著想，然商業凋殘，路運減少，捐收亦

不能旺，此所謂殺鷄取蛋之法，將見同歸於盡而已。自此項統稅增加後，不啻自行封鎖商業，以平漢路而論，從前二百五十萬噸之煤運，現在不及六分之一，蓋河北既完全爲釐金封鎖，商人運煤至平漢，每噸須賠二角，亦只有停運而已，前經詳細討論後，曾向當局陳情，半年不批，後向政治分會請願，始奉批示，然而尙有追捕經理，停止營業之事，今日各界當局，均有列席，惟願便中向當道陳說，商人方面，當願善意磋商，得一好辦法，以免同歸於盡也。夫一百担貨，可抽稅百元，今只有十担貨可運，仍須收百元，商人尙能負擔乎，若貨運發達至五百担，則稅收不患無著，且雖減稅亦增收也，現在商業凋弊，人須變產以圖生活，故此會簡直可名爲生死會，總要調查確實，籌一相當辦法，貢獻於當局使其觸目驚心，欣然採納，則從此人人有食，內戰潛消，大家有飯可吃，有財可發，故望各位齊心努力，勿畏困難，負責進行，必收效果，鄙人雖老朽，願隨諸君之後焉，（衆鼓掌）

（一一八號）姚振先君演說頃間各位，所言均已透闢，然而在商言商，則吾商界亦誠有缺點，即缺乏常識與夫對於國家觀念太薄弱是也，吾人現在組織此協會，應有二項要求，（一）增進商人常識，及國家觀念，商人如無識，則不監視政府，如無國家觀念，則私而不公，此次協會工作，可以灌輸常識及國家觀念，於商人，爲入手辦法，倘能由此換換腦筋則協進會之收效大矣，（二）商業團體，商會向爲官吏利用機關，商會中人，常爲官吏供奔走，故已往多失敗，此次協進會之價值，係在自動而非被動，能支配人而不受人支配，

以上兩項請共勉之，

天津總商會楊西園君演說 凡係社會組織，須有負責之人，此次正副主任，雖經選出，然所謂主任者，係受各位之委託而辦事，凡事仍須賴各位之督促，只此少數辦事人，恐無好果，故請大眾不吝指教協助，凡事總要利及大眾為主，不可以個人為前提，切不可為自己人微言輕，不肯說話，須知人各有見，須集眾見方能有濟，又凡事應重實際，不尚空言，此則吾商人所應同勉者也，

蘆台商會代表范榮軒君演說 協進會係屬草創，表示路商合作之真精神，大家應站在一條線上，共同努力，宜各負責協同進行，

時下午六點宣告閉會

◎中華鐵路商務協進會宣言

鐵路之設所以利路連便交通也一國之鐵路譬之一身之血脈血脈滯則立害健康交通滯則立害繁榮是以強富之國鐵路縱橫有如蛛網此顯見者也吾國鐵路建設本不發達通都大邑之交通與列強僻邑相較已難頡頏遑論其他第是種事業無論官有民有要皆營業性質既屬營業自不能不計及贏虧乃列國鐵路常贏吾國鐵路常虧此何以故是殆由於（一）受軍事影響也（二）沿路捐稅太重也（三）弊端過多也（四）設備未周也請申論之十數年來戰事頻仍運械運兵各路相望商貨委地行人怨嗟軍閥當局不但不給值且機車不令人廠修理更有不按行車手續迫令開行者一有損害動輒鉅萬直接則鐵路既無收益復損車輛受兩重之損失間接則商人貨物失時風雨傷害亦受兩重之損失此其一納稅爲國民之義務孰能避之然重征疊稅則物力疲矣果無舶來品輸入競賣則水漲船高其害僅及用戶乃外貨悉不納內地稅原值較輕地位之優越華商望塵莫及其害普及工商今聞某路二五稅有三三六稅有二此外尙有所謂特別花費統計一貨一稅尙不敷焉商民難於担負勢必改用车駝民船或改由外輪外路以避重就輕久之工商輟業而鐵路之收入毫無此其二外國路局之對待客商也猶商店之對待主顧然誠以取人之資忠人之事此理至平吾國則遠不及之客商不諳外事營運貨物每多假手於人由是弊端叢生不可究詰路局縱悉心考查奈防不勝防當事者雖或受工役之勒索欺詐乃有時不敢明言蓋一經開罪則處處困難時時損失反不如隱忍受之之爲愈也此其三十三

年頃聯運實行商旅稱便今各別猶昔商旅苦之夫同爲一國實業計合則交利分則交害甚望各路勿一

分畛域一以國利民福爲前提則庶有馮矣又各國鐵路大都保險無論貨物包裹路局負完全責任一有損失如數賠償至倉棧之安全搬運之忠實以及指導將護種種辦法未有不使人愉快者起視吾國則何如此其四本會乘北甯路局商務會議之便由百餘商界法團及各機關代表在天津依法組織宣告成立設總會於北平設支會於各路沿站商會專以廓除商運之一切障礙協助路政之發達藉以維持商業爲主旨誠以路之利即商之利亦即國家之利也鐵路既屬營業性質要須廣爲招來應如何低減運價調劑車輛統一捐稅剔除弊端安全設備諸舉本會謹代表全國商胞馨香拜禱以希路政當局早鑒全國之望同人不敢惟有竭其全力協助進行然茲事體大且當成立伊始曩負堪虞但受全體會員之督促惟有勉求之甚望鐵路與軍事各機關俯採本會一切建議一面由各路支會詳細調查如期報告以收指臂之效望各界指導一切俾無隕越則本會幸甚全國商業幸甚

◎中華鐵路商務協進會組織概要辦事細則

第一條 本會依據章程之規定設置事務所於北平總商會內分設三處九組十七股掌理會務其組織如左

一 秘書處置處長一人副處長一人承主任副主任之命襄理會務分設三組十股如下

甲 文牘組編置五股(一)撰擬(二)收發(三)編譯(四)保管(五)繕校

乙 會計組編置二股(一)出納(二)審核

丙 庶務組編置三股(一)總務(二)購置(三)保管

二 調查處置處長一人副處長一人承主任副主任之命襄理會務分設三組五股如下

甲 商務組編置二股(一)物價(二)商情

乙 運輸組編置三股(一)交際(二)倉棧(三)運價

丙 捐稅組

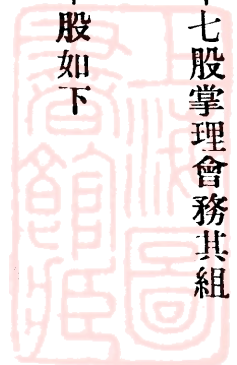
三 會務處置處長一人副處長一人承主任副主任之命襄理會務分設三組二股如下

甲 議事組編置二股(一)速記(二)編審

乙 通告組

丙 宣傳組

第二條 正副處長之下設組長組長之下設股長並置股員若干人處長由主任聘任之組長股長以



及股員均由主任委派薪給辦法另定之

第三條 凡本會收到文電函件先由收發股摘由登記後分送各主管處長簽擬辦法呈由主任副主任核閱後分交各組股辦理所發文電亦一律編號登記

第四條 凡本會出納款項由會計組長負責由出納股經手提存但一切單據須由審核股開具不有處長籤章經主任副主任核准者不生效力

第五條 凡本會會內不屬於各組各股事項均由庶務組主管辦理除購置保管之外並有總務股辦理一切

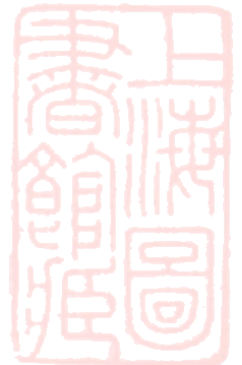
第六條 凡調查各地物價商情以及存倉落棧各項實況各項手續均由調查處逕函各路沿站各支會負責辦理至統稅既已劃一而地方捐各處不同亦一併托各支會辦理每旬列表報告本總會一次以便查考遇必要時並得由交際股與各路局站以及當地軍事機關接洽一切重要者由處長辦理之

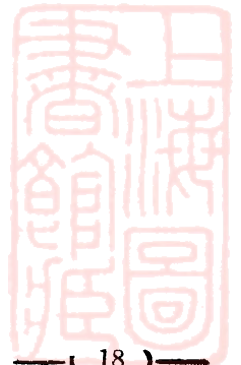
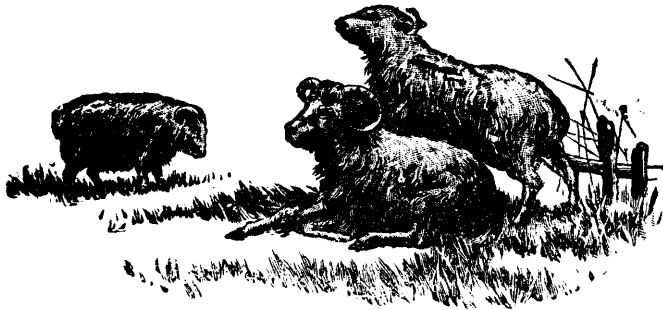
第七條 本會一切議事規則及手續統由會務處負責辦理凡有議案先由編審股油印交由通告股分配各支會以便討論通告股於辦理分送議案之外並負責發布通知之專責至喚起一部或全國路商注意之件由宣傳組專司之

第八條 本會職員除因事或因病請假核准外每日上午八時簽到下午六時簽散正午十二時至二時為休息時間簽到簿逐日送呈主任副主任簽閱凡遇令節及星期均停止辦公但須另派值日人



員輪流值班免致貽誤遇有會期及特別事故不在此限
第九條 本細則自主任副主任核准之日施行





◎中華鐵路商務協進會章程

一宗旨 本會以消除障礙協助運輸發展商業爲宗旨

二名稱 本會定名中華鐵路商務協進會

三組織 本會以國有鐵路沿線各商會及公司商號爲當然會員共同組織

(甲)設總會於北平總商會設支會於沿鐵路各車站

(乙)總會設主任一人副主任四人支會設主任一人副主任二人總會主任副主任由大會票選支會主任副主任由各支會會員票選報告總會登記均爲義務職

(丙)總會之組織由正副主任規定之支會由支會正副主任規定之連同會員姓名行業錄報告總會備案

(丁)總會支會成立時刊木質方章一顆呈報政府及所在地各機關備案支會之印章由總會規定頒發

四責任 本會對於消除障礙發展商務有陳述鐵道及稅收軍事各機關之責任

總支會對於路局委託調查之事項及關於商務運輸興革事宜有充分協助之責任

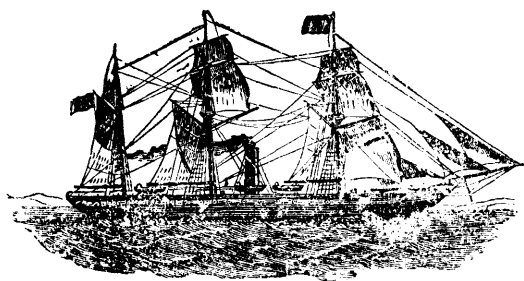
五開會 每年開全體大會一次由總會於先期一月發函通知請求路局發給免費乘車證

六主任任期 二年期滿另由大會選舉之支會主任同一任期但由各支會選舉之

七會費 總支會會費各由正副主任分擔之



八本會規則自呈報黨政軍各機關備案之日施行
九本規則有未盡事宜得由支會五分一以上之提議或大會會員過半數之同意得隨時修正之



◎中華鐵路商務協進會總會會員題名冊

姓名商會通訊地址

主任冷家驥 北平總商會 西珠市口北平總商會

副主任楊以儉 北平總商會 同上

劉竹君 西交民巷北平中北公司

楊西園 天津總商會 天津總商會

范增甲 寧河縣商會 天津法界三號路二十四號利和公司

會員張松齡 吉林總商會 吉林省城財神廟胡同

邊致祥 天津總商會 天津河東大昌興

李香普 瀋陽車站商會 瀋陽車站

龐哲卿 皇姑屯商會 皇姑屯

楊葆晨 廊房車站商會 廊房億遠糧棧

萬漢清 昌黎縣商會 昌黎安山分館

田耕九 同上 昌黎慶源隆

崔鳳樓 同上 昌黎永巨豐

艾景芳 北票商會 北票天德棧



裴秀峯	義縣商會	義縣車站
孫筱川	唐山商會	唐山隆安棧
賈惠普	同上	唐山商會轉
吳杞芳	同上	唐山瑞信糧棧轉
姚振先	洮南商務會	洮南城內
任鏡宇	同上	同上
祖靜修	遼寧商務會	遼寧興城縣
趙奎璧	遼寧商務會	同上
李雨宸	黑山商務會	黑山新立屯
張聘芝	黑山商務會	同上
李芳園	同上	同上
李榮九	大虎山商會	大虎山
徐聘三	豐台商會	豐台車站後泰安棧內
晉香普	同上	同上
宋希三	同上	同上
劉郁文	同上	同上



張鳳閣	龐羽豐	盧瑞忱	成名遠	孟益三	顧靄堂	王品階	李煥章	張秀卿	王中孚	楊廷勳	馬賡芹	馬殿卿	葛鑑堂	杜澄宇	崔建權
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上
綏中縣	綏中縣前衛	綏中縣前所	綏中縣車站東盛興	綏中縣車站福興和	錦縣商會	通遼縣玉德棧	通遼縣德勝泰	通遼縣同源久	吉林省城	秦皇島	石家莊鴻立成煤棧	石家莊井陘礦務局	石家莊信義公司	石家莊亞興煤棧	同



趙佐忱 同 上

綏中縣

張善庭 盤山縣商會

盤山商會收轉

張華民

盤山縣同興隆轉

劉榮錦 古冶商會

古冶商會轉

羅翼亭 同 上

上 同

姜耀先 山海關總商會

山海關厚德棧

呂炳南 同 上

山海關裕通棧

王金 同 上

山海關

董怡山 新民縣商會

新民縣同盛源

楊惠亭 同 上

新民縣信成公司

徐化民 同 上

新民縣增盛永

李會瀛 同 上

新民縣德源棧

張華南 同 上

新民縣日昌棧

姜仲三 天津轉運商業公會

天津轉運商業公會

楊子秋 同 上

同 上

李巨材

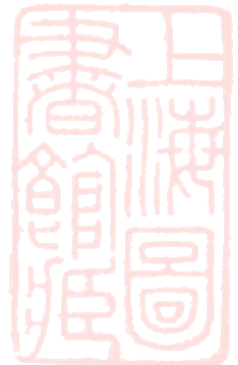
天津特三區福安街德安里義興公司



劉瑞符	趙林岡	孫東園	任大隆	谷赫然	張伯興	崔程九	周少卿	董鳴山	王煥章	林驛江	劉幼山	張閣忱	張振卿	常一陶	劉子雲
天津特二區大馬路元春興貨棧	天津意界西馬路公慶成貨棧	天津特二區和興貨棧	天津東站貨廠義盛通貨棧	彰武縣新德昌	同上	寧河會	同上	溝帮子商會	同上	同上	楊村商會	同上	田莊台商會	同上	大窪商會
					同上	寧河	寧河	溝帮子春和隆	溝帮子泰來興	天津老站勝義貨棧	楊村	楊村	田莊台天合慶絲坊	田莊台	大窪



張程九	同 上	大 窪
田澤溥	陶商同業公會	開平西缸窰
吳裕如	同 上	同 上
秦幼林		天津娘娘宮河沿德盛缸店
楊廉溪	陶商同業公會	唐 山
孫墨琴	開平商會	開 平
安正時	開平豐灤商會	開平德昌棧
王振旅		天津中華捷運有限公司
王翰臣	天津總商會	天 津
王全福	同 上	天 津
張文軒	同 上	天 津
楊茂庭		天津總站連陞貨棧
劉瑞岐		白旗堡魁發棧
高鳴軒		白旗堡隆慶棧
魏榮九		營口信成公司
王漢忱		營口源豐棧



趙棟臣

營口河北德順福

王耀先

營口河北同泰長

張澤軒

河頭萬泰棧

李子舟

河頭復生慶

崔國樑

同 上

灤 縣

王樂山

同 上

灤 縣

陳子和

雷莊商會

雷 莊

鄭文鼎

同 上

雷 莊

臧樹昌

天津海關監督公署

賈紹孟

天津特三區三經路河北財廳代表

袁滌庵

天津意界北票公司

陳國士

同 上

王紹賢

北平鹽業銀行

張奏農

北平交通銀行

李鐘楚

天津交通銀行

尤慶國

昌黎縣商會

昌黎縣



陳子厚 同上

昌黎縣

龔光宇

山海關監督代表

楊賀年

錦縣商運

田靜軒

錦縣商會

錦縣

徐純嘏

同上

錦縣

呂海峯

新民縣商會

新民縣

王滋圃

皇姑屯商會

皇姑屯

馬錫九

同上

同上

趙序臣

北平總商會

北平西珠市口

樂受祉

同上

同上

劉耀亭

同上

同上

孟祝三

北票商會

北票

魯權宜

瀋陽商會

瀋陽車站

蘭潤田

同上

同上

苗春霖

同上

同上

管際勳

瀋海路代表



王德俊

同上

賈樹滋

北票合記油坊

艾蓬瀛

土城子糧棧

祁大鵬

外交部

郭清泉

廊坊商會

廊坊

杜樹亭

天津轉運商會

天津

卞白眉

銀行公會

天津

張裕蓮

遼寧財政廳

劉德周

同上

張玉潤

洮昂鐵路局

關慶崑

山海關監督公署

常維松

同上

韓則信

同上

谷金聲

同上

蘇勛

同上





●商務會議各代表參觀本埠各大工廠記

十二月二十一日，晨九時半，各代表在中國旅館聚齊，約八十餘人，分乘汽車，由譚委員耀宗胡課長光庶等，導赴各工廠參觀，首赴基泰工程公司，周覽公司繪圖房，及所製之舊式宮殿模型，聞該公司總理關君頌聲云，公司延招北平能工數名，費時六七年之久，始將宮殿模型，造出十餘種，並曾送美國舊金山陳列，該公司保存國粹，實不可多得者也，

次赴中國無線電業公司，參觀售品陳列室及廣播無線台製造廠等處，按中國獨營無線電事業者以此爲首，廣播電台，亦爲該公司自設，專爲補助政府，提倡廣播事業，但因交通部迄未發給護照，故現仍暫停放送云，

次赴英租界電燈房參觀，由該廠總管威廉士君，導觀鍋爐房發電室等處，佈置最新，清潔異常，管理得法，該廠所發電流，比較便宜，聞英租界電燈電力每碼只需二角，工廠用馬力僅洋數分，較同埠其他各處，皆爲價廉云

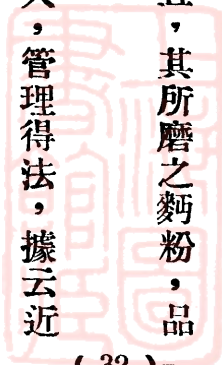
次赴大陸銀行貨棧參觀，此棧純係洋灰鐵筋所造，故不畏火患，爲天津新式貨棧之一，該棧並備有茶點，以招待各代表；

次赴大公報館參觀，該館房屋頗舊，因現於地勢，故一切佈置，殊形擠雜，惟所用機器，爲天津各報館之最新者，所用字模，亦較精緻，該報編輯各部，俱經歷極深，故稱爲華北第一大報云，

次赴壽豐麪粉公司參觀，該公司規模雖不甚大，然佈置一切，殊爲適宜，其所磨之麪粉，品質極良，不亞舶來者，

次赴華新紗廠參觀，該廠爲華新公司分廠之一，有二萬餘錠，規模頗大，管理得法，據云近年來因受時局影響，及日商競爭，尙可獲利，殊非易事也，

各處參觀完畢，各代表返飯店，已屆下午三時矣。



北平鐵路局辦理商務會議議決案經過情形報告

一新立屯等商會請設法多備機車掛行已裝車輛以免延誤案

查本路前因辦理軍運佔用機車甚多以致各站重載貨車囤積甚夥嗣經酌停客貨混合列車數列騰出機車將存貨逐漸疏運完竣復經車務機務兩處聯合會議商定支配機車方法由車務處將客貨列車需用機車數目通知機務處以爲支配機車之根據

二天津市商民協會商人總會旅棧商分會提議天津總站北上車應甩零擔車案

本路業自本年一月起每日由下行列車酌甩空車一輛於天津總站以供裝運零擔貨物附掛於第十二次混合列車開去北平

三天津市商民協會商人總會旅棧商分會提議恢復津唐零擔車案

津唐混合列車業自上年十一月間恢復開行所有運唐零擔均可裝運如天津總站有東去零擔貨物亦可盡量添撥車輛

四北平總商會提議恢復聯運并直達運輸案

聯運貨車因有各種關係未即實行而本路往返平漢平綏間直達貨物在豐台車站均可按照各路交換車輛辦法彼此以空重互換即可將貨物直接運至到達地點勿庸換車與聯運貨車初無稍異也

五請防止盜賣車皮案

本路對於此案定有治本治標兩種辦法治本辦法即譚委員在會議席上所聲明之絕對公開辦法現在籌畫進行之中在此辦法未實行以前暫就原辦成例加以整飭以爲治標之計查本路向章凡貨商請撥車輛時須按照貨物數量填具請求車輛單交由站長按號註冊即依請求之先後定撥車之次序并於撥車之時由站長填具撥車單以一張發交貨商一張隨同請求車輛單呈送車務處以備考核立法至爲周密各站認真奉行自無不公之弊業由車務處嚴勵督飭切實遵照倘有故違定章盜賣車皮情事一經查出或被商民舉發定即從嚴懲處

六瀋陽商會提議南滿路北來車請送瀋陽站卸貨案

查南滿車送至本路瀋陽站卸載此事須經南滿路之許可若貨商能自行商准該路所有調車車輛延期及修繕等費概由貨商自行負責與南滿路直接結算則本路可予照辦

七前所前衛商會要求一零一二及四次車在該站停車案

此案未能照辦情由業經本路劉仲英副課長在會議時大略說明(參看會議錄)查一零一二兩次爲本路大快車四次更爲特別快車且均係平瀋間之通車一經停止則須牽及全路行車時刻兩站俱屬小站旅客無多未便停留致碍行車之迅速且各該站已有各次客車及客貨混合列車停車售票足敷旅客往來之需似無停留通車之必要也

八天津唐山各轉運商會等提議防止土匪上車搶劫案

本案已經本局令飭警務課責成段警嚴密防範以保商貨之安全並經擬定與地方警團聯合互助

保護規則函請各地方長官飭屬遵辦並呈鐵道部轉咨內政部備查

九盤山商會提議防止車軸發熱案

此案迭經嚴飭機務處責成驗車工匠於貨車出發以前認真檢查並於沿途勤加檢驗澆油以期減少燒軸之事

十雷莊安山等站商會請求延長岔道案

各站岔道現正切實調查其有展築之必要者自當從事建築以便裝卸

十一防止員工刁難勒索案

員工刁難勒索向經懸爲厲禁並隨時頒佈文告嚴加防止商務會議之後又經嚴厲誥誡嗣後如各商民再查有前項情事正式具名函知本局定即切實查察嚴行懲處但匿名函件照章不能生效

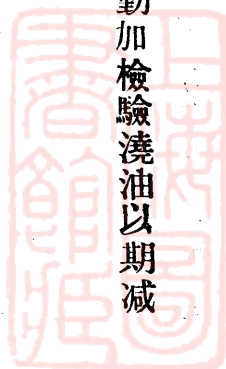
十二非優給員工薪資不足以養廉案

本局業經重新規定外站員工薪資等級並加薪及任用辦法逐漸施行矣

十三站長路警不管事案

關於站長職務權限及辦事細則現正搜集材料兼考各路成規詳加釐定編訂一俟編訂完竣公佈實行自然職責分明考成專屬一切推諉玩懈之弊當可減少至於路警現亦改組完畢汰弱留良將來保護及管事上均可日趨良善一洗從前萎靡之積習

十四脚行勒索案



各站脚行代客搬運行李貨物於照章應收運費之外時有向客商勒索酒資之事此爲苦力積習事所難免若不隨時取締亦足養成強求惡索之風現經令飭各段站等切實查禁並派學生多人考查南滿鐵路辦法以備參照根本改良

十五修復安山豬圈案

此案已飭工務處即速照舊修復

十六通遼聯運案

北甯四洮洮昂齊克四路聯運業於十八年十二月二十五日開始實行關外貨物可由齊齊哈爾直達本路關內聯運各站毋庸換車

十七禁止小營公司亂喊驚人及跑車板在車上亂竄案

本路與小營公司所定合同業令車務處逐一修正現經規定車上售賣食品祇准携籃或以手舉筐槓在三等車上往來行走不准高聲叫賣搔擾旅客更不得佔用座位當查票時不准任意行動一面嚴飭車務人員根據合同切實取締嗣後當不致再有此類情事發生至跑車板亂竄攬客各節並已規定辦法責成段長列車長及押車警察隨時查禁違者處罰

十八不堪貨物稽查之擾中途拆卸案

查中途拆查貨物係爲防止偷漏必不得已之處置例如貨車由津至平若必到平方准查驗則偷運之貨可在豐台先行卸下即無從查考是以貨物稽查偶有在中途拆驗之時亦必遇有確實可疑之

形迹方一行之並非常有之事也現經通飭各稽查嗣後中途拆車之事務宜慎重力求減少並須出以和不免生惡感仍望商人自身遵守路章勿貪小利雙方交勉紛擾自無

十九請勿將貨場出租以免壟斷案

鐵路貨場原爲商人公共存貨之用凡有路運貨物均可堆存似無若何壟斷之弊况鐵路專賴貨運爲主要業務便利貨商之事自屬分所應爲以貨場餘地租與商家原爲便商利路非使之壟斷居奇也其不得租地各商亦得在公共貨場存貨當亦不至向隅

二十包裹加大及代客報關案

鐵路運送包裹原爲便利寄遞小量物品而設部定章程亦係參照各國通例以重量六十公斤容積三百立方公寸爲最大限度逾於此者即應按零擔貨物運送此次會議提案有以原定包裹限度過小請予酌量放大者本路爲顧慮商情起見擬將寄遞包裹重量六十公斤改爲一百二十公斤容積三百立方公寸改爲六百立方公寸以便商運而洽輿情惟事關變更章制未可率爾施行本局業經據情呈請鐵道部一俟奉准即可照辦至代報關稅一節本局亦已遴派專員調查沿線關稅釐金現行制度暨稅率稅額等一切詳情俟將全路查明再行擬議辦法

二十一減輕營口瀋陽及營口通遼間往來直達貨物常關稅率案

此案商決辦法計分三項(甲)貨物不分種類每噸收稅六角不及一噸者按一噸計算(乙)大豆豆油豆餅每噸收稅四角五分不及一噸按一噸計算(丙)雜糧每噸收稅三角此項辦法業請本局商

請山海監督公署呈奉東北政務委員會令准施行并規定納稅辦法由鐵路站員查照職紙隨時出具執照交由商人或轉運商赴關完稅定自二月十六日實行業經傳知各站遵照辦理矣

二十二減輕開平所產粗磁及瓦缸運費案

開平所產缸碗自民國十年改按四等貨收費成本較重產額銳減又瓦缸一項原係粗窰器之一種亦按四等收費商人以爲稍欠公允業經本局核准減輕所有普通粗製瓦缸及開平唐山古冶等站所產粗磁器一律改按五等貨核收運費於一月十七日令飭各該站遵照實行

二十三試辦鐵路滙兌案

當會議時有關外代表提議謂大通支路匪氛甚熾來往客商携款行走危險堪虞茲爲旅客財物安全計擬辦鐵路滙兌其辦法分爲民衆滙兌公家滙兌員司滙兌三種其手續則按銀行國內滙兌辦法辦理業經令飭車務處會同會計處共同研究妥擬詳細辦法並擬於最近期內舉辦

二十四較對沿線各站磅秤案

提案內有謂沿線磅秤輕重不一請較對準確以免紛歧本局爰本此意規定較對磅秤辦法七條暫定各大站每三個月較對一次小站每四個月較對一次由車務處計核課負責派員辦理并由山海關工廠選派機匠隨同檢查藉便修理以期準確業於一月二十一日通行全路一體知照

二十五貨物裝載逾量請規定補票辦法案

因沿線各站未能備裝地磅有由未設地磅之站起運貨物其重量多不準確途中途過磅時因重量

不符發生爭執路商兩有不便茲爲補救起見特訂辦法三條（一）凡由未設地磅之站起運整車貨物其實在重量未超過貨單所開重量百分之二者得以放行不另加收運費（二）凡由未設地磅之站裝運之貨車經沿途第一地磅重行稱量時如查出所裝之貨超過貨單所開重量百分之二以上百分之五以下者其逾重之貨應由起運站至到達站核收普通運費免予處罰倘超過百分之五時則逾重之貨應通知運貨人即行在發現之站卸下自行負責保管補交逾重貨物自起運站至發現站之普通運費後方准續運免予處罰（三）凡由未設地磅之站起運之貨車在沿途第一地磅並未發現逾重迨經第二地磅時始行發見者如上項磅橋均甚準確其逾重之貨除責令補足由起運站至訖站之普通運價外並加十倍處罰以上辦法業已令行車務處通飭各站遵照辦理

二十六 捏報貨等從輕處罰案

部定貨運通則不同等之貨物同時起運者按照該貨之最高等者核收運費商人爲希圖省費往往捏報貨等一經查覺輒受重罰有人提議請照南滿路辦法按等各別收費所請雖屬近理但事關通則本路未便擅更茲特擬定變通辦法遇有捏報貨等如非全部僅將查出之高等貨物實在重量按照應收運費除去捏報運費補收全價並加十倍處罰如係全部仍按照貨運通則第三十五條辦法辦理已於十二月二十一日令由車務處通飭各站遵照辦理

二十七 輕浮笨大貨物請按實載重量收費案

輕浮或笨大貨物車內決不能容應載之重量而仍按定量收費商人明受虧損故擬請按實載重量

收費以昭公允案經本路核擬變通辦法於上年十二月二十五日由車務處通飭各站凡體質輕浮或笨大貨物由整車裝運者應按實在重量外加百分之五十計算運費其最低運費不得少過該車載重量三分之二最大運費以該車實在載重量滿載爲限特舉例詳加解釋並將此項物品附開一覽表以便遵循

二十八詳釋兩車或兩車以上裝載物品計算運費辦法

凡木料或他項類似之物件因其過長須用兩車或兩車以上裝運者應照體積折合之重量計算運費但起碼運價至少須照所用車輛之載重量之半數核收載在貨運通則惟詞義稍深不易了解經車務處詳爲解釋於上年十二月二十五日通傳各站遵照

備

考



備考

北甯鐵路各站捐稅調查表

站名	徵收機關	捐稅名稱及稅率	路商所受影響
通縣東站	通縣東車站稅務分局	落地稅百分之八 過路稅百分之三	稅局自前清即有係北平稅務監督所轄因稅率較輕路商尚無影響
通縣南站	無		
雙橋	無		
北平東便門	崇文門稅務分局	落地稅值百抽三·七四 惟洋商值百抽三·	北平稅局均係稅務監督公署直轄其稅率華商與洋商不同即估價手續亦不一致華商須按市價估計而洋商僅憑發貨單因之相差甚鉅惟此種不平待遇始於何時及詳細原因尙待調查
北平正陽門	稅務分局	落地稅值百抽三·七四 惟洋商則值百抽三·	
永定門	稅務分局	除內地糧食麪粉外各貨落地稅值百抽三·七四 惟洋商則百抽三·	
豐台	大宛兩縣牙務分局	糧食每十噸納牙稅洋二元四角	由本路包納捐稅該站並無征收機關但是上年起經河北財政廳設有豐台統收稽查專卡一處

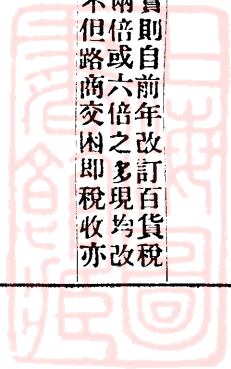
天津總站	西沽	北倉	楊村	張莊	落堡	郎坊	萬莊	安定	魏善莊	黃村	黃土坡
河北第三統稅征收局	無	無	津海關楊村分關車站 支卡	無	無	無	無	無	無	無	無
統稅值百抽五又附加三成 本站貨運較少各項捐稅無甚影響			落地稅照常關定章征收								



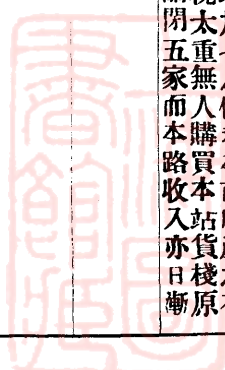
塘沽	新河	軍糧城	張貴莊						天津東站		
津海關常關分局	無	無	無	烟酒公賣局	蘇蘇鷄子草帽辦皮毛 統稅征收局	河北棉花乾菓統稅征收局			天津常關	河北皮毛統稅征收局	
照天津常關則例				未詳	同上	同上			常關稅值百抽二·五又代 征工部捐值百抽二·五 本省統稅值百抽五·又附 加稅三成	皮毛統稅值百抽五又附加 三成 與天津東站常關同	
海關專收海運稅與本路無關常關應征貨稅大都均在天津完納本處不過驗票放行與路尚無影響									本路進口貨以京綏轉來之皮毛為大宗近因京綏捐稅太重本省統稅又附加三成以致來貨短少比之前三年約減十之六七 本省統稅即前清厘金民國初年值百抽二五至十六年改訂稅則加至值百抽五十七年冬季又加收三成合計值抽六五 此項統稅凡在河北省內繳納一次即可通行經過本省各局卡驗單放行如到他省則須另行完納		

田	蘆		漢	茶				北			
莊	台		沽	淀				塘			
無	河北第十四統稅分卡	鹽務稽核分所	硝鹵局		船捐局	魚稅局	常關分卡	河北第十五統稅分卡	鹽務稽核所		
	元值百抽五又加三成 鍋糧免稅免驗照費每張二	未詳	元每塊七百七十斤稅洋一 元二角又警學捐二角五分 硝每百斤稅洋一元三角		未詳	未詳	照天津常關例	照本省統稅例	稅則未詳		
	影甚多 本站大宗席與麻袋因估價太高較之從前增加 查稅員時有扣車留難情事與路運甚有	專司查驗							惟乘客所携包件不論應否完稅必須先赴常關 報驗給付火車報運單方准持單至站起運而常 關離站較遠旅客往返每每遲誤車點致與路員 發生誤會此種情形尤以輪船到客及歐美人為 多實與路務大有影響亟應與常關當局籌商改 良以利行旅 鹽稅向在天津運署完納後在本站裝運故與路 務無關		

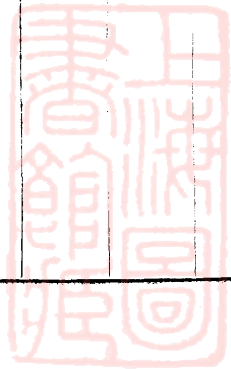
唐坊	無	河北第十四統稅分卡	值百抽五又加三成	表面雖係值百抽五其實則自前年改訂百貨稅則後棉花猪鬃等加收兩倍或六倍之多現均改走河道或用郵包遞寄不但路商交困即稅收亦日見短少
唐山	第十四統稅征收局	棉花乾菓統稅分卡	同上	本省統稅原定值百抽五又加三成但前年改訂之百貨稅則估價增高各貨實在增加之數有三倍至七八倍之多因之均由河道運輸路商均受影響 詳工常關所收之稅工業品居多其性質稅額均未
開平	礦稅征收局	第十四統稅分卡	專收煤稅	
窪里	無		值百抽五又加三成	與唐山站相同
古冶				
卑家店				



雷 莊	第十五統稅分卡	值百抽五又加三成	稅則加高較前有增加七八倍者本市所產之花 生生活豬等均因捐稅太重無人購買本站貨棧原 有十家現原賠累關閉五家而本路收入亦日漸 減少矣
坨 子 頭	第十五統稅局分卡	值百抽五又加三成	
灤 縣	縣立牙秤局	買賣三分抽用	
朱 各 莊	無	無	
石 門	第十五統稅局分卡	同灤縣	本站大宗貨物以核桃活豬為最多核桃一項因 統稅加增秤用亦加每百斤比前增多洋一元三角 餘活豬每口統稅三元二角五分較前增加不啻十倍 鐵路因稅用加重受影響即如活豬一項從前 每年運津有十萬頭現在不及十分之一急擬設 法改善
縣立牙秤局	同灤縣	同灤縣	木料一項原係開灤礦購作密柱之用現在每四 十噸既納稅七元又須完納木稅六元一車而有 兩稅因之均由鐵路裝運矣
國民財政部木稅征收局	每四十噸木料收稅六元	糧食每石收用洋一角	
縣立斗用局	糧食每石收用洋一角		



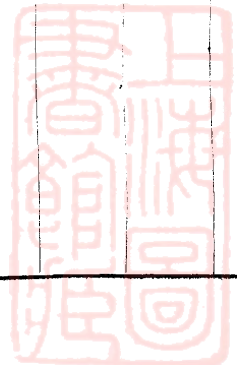
安山	後封台	昌黎	張家莊	留守營	北戴河	南大寺	秦王島	山海關	萬家屯
第十五統稅分卡	無	第十五統稅分卡	無	無	第十五統稅分卡	無	第十五統稅分卡	河北第十五統稅征收局 常關分卡	無
同灤縣		同灤縣			同灤縣		同灤縣	值百抽五又加三成	照常關則例值百抽二五加 收善後經費二成
因統稅秤用加重商業蕭條本路貨運大受影響 詳細與石門站同							本站運出以煤為大宗每噸納統稅六角五分常 關稅二角二分餘凡入口雜貨其捐稅均由起運 站收訖本站驗票放行	由關外進關之貨物均在該局完納統稅	凡由關內出關之貨物均赴該關報稅可通行至 瀋陽



前所	山海關常關分卡	同山海關常關	本站出產以梨果花生為大宗每年運至瀋陽長春有一千餘噸近因捐稅運費之加增本年運出之花生僅二百餘噸實與本路收入大有影響急宜改善
	綏中統稅局分局	出產值白抽三銷場值白抽四產銷並征百分之七 出省另加出省稅四成	
	地方教育捐	值百抽三	
高嶺站	無		
前衛	常關分卡	照山海關常關稅例值百抽二五加收善後經費二成	
	綏中縣統稅分局	與前所站同	
荒地	綏中縣統稅局分卡	與綏中站同	
綏中縣	常關分局	照常關稅則值百抽二五加收善後經費二成	
	綏中縣統稅局	出產稅值百抽三銷場稅值百抽四產銷並征如出省另加出省稅百分之四	
東辛莊	常關分卡	與綏中縣同	食糧二十噸稅洋七元七角 油糧二十噸稅洋二十七元
	統稅分局	與綏中縣同	食糧二十噸稅洋十三元五角 油糧二十噸稅洋一百十三元



陳 家 屯			高 橋	營 盤	連 山	韓 家 溝		興 城 縣	白 廟 子	沙 後 所	
無	上坎鹽稅局	錦縣稅捐分局	營口海關直轄常關分局	稽核所	錦西縣雜捐局	無	統稅局	常關分局			鹽稅局
	食鹽每百斤稅洋六元	與綏中縣同	與綏中縣同	專收鹽稅每百斤洋六元	糧食值百捐一成貨物值百捐二成		與綏中縣同	與綏中縣同			食鹽每百斤稅六元 每二十噸車稅九百六十元
					此係他方雜捐民國十五年一月起征收遼寧各縣均無惟錦西縣獨有因之商業停頓路運減少		雜糧一分細糧二分油糧五分				

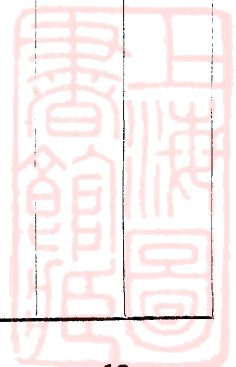


趙家屯	斗捐局	統稅局	溝帮子	羊圈子	石山站	大凌河	雙羊店	統稅局	錦縣	女覺河
	縣政府收油糧每二十噸捐三元雜糧每二十噸捐二元	與錦縣同	常關	無	無	錦縣統稅局分卡	無	出產稅百分之三銷場稅百分之四並征如出省另加百分之四	常關	錦縣統稅局分卡
			與錦縣同			與錦縣同			值百抽二五又加善後經費二成	
									本站以皮毛糧食為大宗糧食因稅率減輕無所關係惟皮毛一宗因避免捐稅由河路繞道胥各莊及林南倉一帶赴津並有由海風船裝運出口者路運減少所受影響甚鉅	

巨流河	興隆店	馬三家	皇姑屯	瀋陽城站
			常關	與皇姑屯站同
			統稅局	
			照常關	
			照常關則值百抽二五又加善後經費二成	
			出產稅百分之三銷場稅百分之四出省另加百分之四	
				本站也運之貨均須先赴皇姑屯報關納稅路商均有不便

營口支路

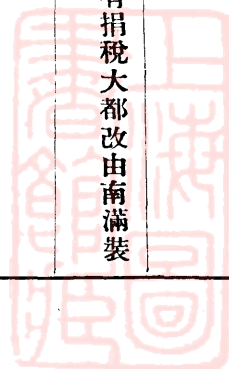
胡家窩舖	盤山縣	大窪	田莊台
盤山縣稅局分所	統稅局		統稅分卡
與盤山縣同	照常關		
	照常關則例值百抽二五又加二成		
	出產值百抽三銷場抽四出省又加四成		
			與盤山縣同
			本站因有捐稅大都由河道運出本路貨運甚少



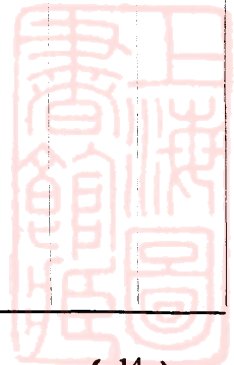
郭家店	泡子	十家子	新立屯	芳山鎮	八道壕	黑山縣
彰武分卡	無	無	統稅分卡	黑山統稅分卡	黑山縣統稅局分卡	黑山縣統稅局
與黑山縣同			與黑山同	與黑山同	與黑山同	粗糧一分細糧二分油糧五分 田產銷場七分

山通枝路

營口	常關	魚業捐	船捐
統稅分卡			
與盤山縣同	與盤山縣同	未詳	未詳
由營口運瀋陽貨物因有捐稅大都改由南滿裝 運本路大受影響			

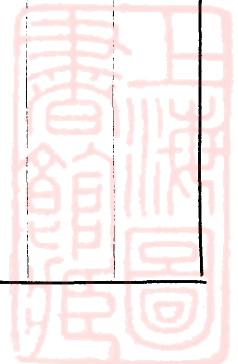


			通遼縣	木里圖	衙門營	巴胡塔	伊胡塔	甘旗卡	章古台	馮家窩舖	彰武縣
			通遼統稅局	通遼分卡	無	無	無	無	無	無	彰武統稅局
			與黑山縣同	與黑山縣同							與黑山縣同
<p>本縣所設稅局與本路營業無所關係惟本站貨物甚多查上年全年由通遼運出之貨為八萬八千噸來貨四萬餘噸均係由南滿路承運因本路有溝幫子新民兩處稅卡凡由本站至營口及遼寧之貨均改由南滿四洮等路運輸其實該兩處稅卡形同虛設並無收入僅存名義徒害路運之收入耳以通遼一縣而言南滿路年得運費三百餘萬元如以四洮齊克及黑龍江全省產銷各貨每年運費奚啻數千萬元均由溝新兩稅卡逼送於強鄰之手殊堪痛惜亟應設法挽回</p>											

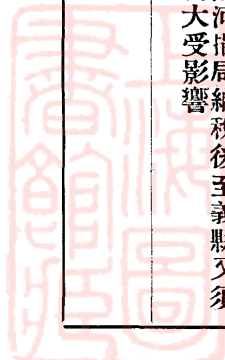


錦朝枝路

駱駝營子	口北營子	南嶺	朝陽寺	周家屯		義縣	泥河子	七里河子	上齊台	許家屯
無	無	無	無	義縣分卡	義縣統稅局	常關	無	義縣統稅分卡	無	無
				與義縣同	出產銷場併征百分之七粗糧一分細糧二分油糧五分	照常關稅則值百抽二五加善後經費二成		與義縣同		



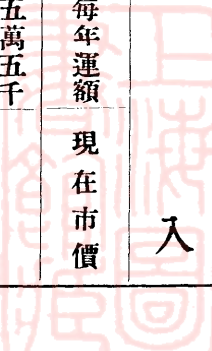
	北 票
熱河烟酒公賣所	熱河統捐局
未 詳	統捐雜糧值百抽一 油糧值百抽三
	本站運進貨物在熱河捐局納稅後至義縣又須納稅因之運進糧食大受影響



北平鐵路各大站商貨產銷調查表

		輸		出		輸		入				
站名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地	地點	何處運來	每年運額	現在市價
永定門	雜糧	平漢	天津	天津	一千餘噸	每石七元	鹽	塘沽	塘沽	天津	八千餘噸	每斤七分
肥料	本地	天津	天津	天津	一千餘噸	每百斤三元七角	雜糧	關外	關外	天津	三萬餘噸	每石七元上
硬煤	平漢路 周口店 坨里	天津	天津	天津	九千五百噸	每噸十五元	白麵	塘沽	塘沽	天津	七萬九千八百噸	每袋三元九角
青菜	北平一	遼寧	遼寧	遼寧	八百三十噸	每噸三十元	米	塘沽	塘沽	天津	五萬八千四百噸	一包十九元
前門水果	北平一	遼寧	遼寧	遼寧	四百八十餘噸	每噸二百三十五元	木料	通州	通州	天津	一萬七千六百噸	每方六元五角
木料	興隆山	北平	北平	北平	五百餘噸	每件四元	烟煤	唐山	唐山	開平	一萬八千噸	每噸十一元
通縣東站	土布	寶坻縣	山西	山西	六百噸	每疋二元	煤	井陘	井陘	開平	三萬噸	每噸十元
雜貨	及外路綏	天津	天津	天津	七萬餘噸	每百斤三元七角	煤油	天津	天津	天津	二千噸	每百斤二元七角

		輸		出		輸		入			
站名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地點	何處運來	每年運額	現在市價
郵坊	芝蔴	楊稅務韓北平天津 村安次及唐山古冶 郎坊本站	本路及各站	四十噸又 二十餘萬 公斤	每石十四元	灰煤	豐台唐山等處	天津	五萬五千 餘公斤	二千噸	每石七元
元豆	全	全	全	雜糧每年 運額四千 噸	每石七元八角						
紅糧	全	全	全		每石六元六角						
黑豆	全	全	全		每石七元二角						
穀子	全	全	全		每石六元						
白黑豆	全	全	全		每石七元六角						
綠豆	全	全	全		每石九元五角						
玉米	全	全	全		每石七元五角						
瓜子	全	全	全		每石十七元						



										輸		出		入									
										站名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地點	何處運來	每年運額	現在市價		
煤油	紙烟	棉紗	洋布	大米	天津東站	白面	吉豆	小米	土布	天津總站	鮮魚	大沽	北平	北平	北平	五百噸	每百約二十元	石灰	豐台	豐台	一千餘噸	每千斤六元五角	
外洋	本埠	外埠	外洋	上海	本埠	全上	全上	津浦	本市	本市	北平	北平	北平	北平	北平	一百五十噸	每丈一元						
全上	全上	全上	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平	北平
約一萬八千噸	約八千噸	約七百噸	約五百噸	約五百噸	共約十萬噸	一千餘噸	共約	共約	一百五十噸	五百噸	每包約十元	每袋約三元五角	每包約九元	每包約十元	每丈一元	每百約二十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元
每斤三十	每箱約二百元	本地每包約二百元外洋加倍	每疋約銀七兩	每包約十五元	每袋約三元五角	每包約九元	每包約十元	每包約十元	每丈一元	每百約二十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元	每包約十元
棉花	牛皮	核桃	桃仁	花椒	羊毛																		
平漢	新集	全上	豐台轉	邯鄲武	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	庫倫	
全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	全上	
每百斤銀三十七兩	每百斤銀十兩	每百斤銀六元	每百斤銀十元	每百斤銀十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩	每百斤銀三十兩

輸		出		輸		入	
站名	貨物名稱	出產地	銷場地點	何處	每年連額	現在市價	何處
茶葉	南省全上	約千噸	最高每包銀二百兩	貨物名稱	銷場地點	何處	每年連額
木柴	安東北平	每包十一元	白灰	唐山	約二萬噸	每袋二元九角	現在市價
火梗	山西全上	約百萬斤	唐口店	石家莊門頭溝大坨里	約八萬噸	西灰每千斤六元四角東灰每千斤五元	
蘆台席	本鎮東三省	一萬餘噸	糧	東三省	三萬餘噸	紅糧每担九元上下	
塘沽鹽	新河北平	約三萬噸	面粉	外洋	約五萬袋	每袋五元五角二分	
			石	唐山辛店	約十一萬噸	四元大砘石每方十二元	
			煤	唐山辛店	約二十萬噸	大砘二十一元塊煤十元八角五分末煤八元	
胥各莊	山西全上	約百萬斤	羊皮	口北關	百五十萬斤	百斤九十元	
葦席	河頭附近	約百萬斤	糧石	東三省	百五十萬斤	百斤九十元	
城	豐台一帶	約百萬斤	路	浦平綏各	千八百噸	不等	
林	河頭附近	約百萬斤	東三省	東三省	千八百噸	不等	
面	新軍屯	約百萬斤	東三省	東三省	千八百噸	不等	
城	中門莊	約百萬斤	東三省	東三省	千八百噸	不等	
城	南倉八	約百萬斤	東三省	東三省	千八百噸	不等	
林	哈爾濱	約百萬斤	東三省	東三省	千八百噸	不等	
雙	濟南	約百萬斤	東三省	東三省	千八百噸	不等	
城	長春	約百萬斤	東三省	東三省	千八百噸	不等	
堡	遼寧	約百萬斤	東三省	東三省	千八百噸	不等	

		輪		出		輪		入		
站名	貨物名稱	出產地	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地	何處運來	每年運額	現在市價
晉各莊	葦苞	河頭附近	東三省	約百噸	每捆五角	豬鬃	安東	東三省	二百五十萬斤	不等
	草帽	玉田縣	全上	約五百噸	粗每頂四角 細每頂三角	木料	天津	北安	約千噸	不等
	草帽瓣	全上	全上	約五十噸	不等					
	草香	河頭附近	東三省	約百噸	不等					
	毡鞋	河頭附近	東三省	約三百噸	每雙二元 五六角					
	毡帽	河頭附近	東三省	約二百噸	每頂五角					
	棉花	河頭附近	東三省	約一百二十萬斤	百斤五十元					
	柿子	遵化縣	本地東三省 北口外	約百二十噸	百斤一元 一二角					
	土布	本地寶坻 林南倉小 集窩洛沽	東三省 東西口	約二百噸	每疋二元 五角					

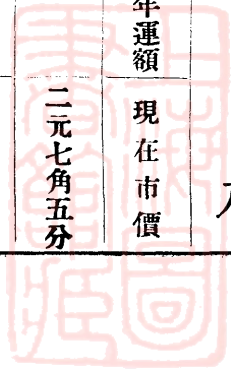
		輸		出		輸		入			
站名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地點	何處運來	每年運額	現在市價
胥各莊	白菜	河頭附近	東三省	天津	約二百萬斤	百斤一元三角					
	畫紙	炒米甸東 豐台楊柳 青	東三省 北口外 西口外		約六百噸	不等					
	鐵鍋	本地 山西	東三省 北口外		約四百噸	不等					
	酒麵	河頭附近	本地 及東三省 天津		約六百噸	百塊二十元					
	樓葉	河頭附近 玉田寶坻 寧河等縣	東三省 平津		約百噸	百斤二十四元					
	黑油	河頭附近 小集爽坨	東三省 北口外		約五十噸	百斤十三元					
	花生	河頭附近	東三省 天津		約二千噸	百斤七元					
開平	缸	開平附近	關外各站	八千餘噸	老缸每套四元 三老缸每套五元五角	黑豆	關外各站	六千餘噸			每百斤五元六角
	土磁	同	同		三工碗三角 二分斗碗五角	小米	同				每百斤六元八角
酒	同	同	同			玉米	同				每百斤四元五角



		輸		出		輸		入				
站名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地	地點	何處運來	每年運額	現在市價
石門	核桃	同上	同上	同上	約三百噸							
	鮮貨	同上	天津關外		約三百噸		白面	秦王島		約四百噸		每袋三元七角五分
	大蒜	同上	秦王島		約三百噸							
			留守營									
			北戴河									
			山海關									
			綏中縣									
	木料		古冶開平唐山		約二千噸							
			各煤礦									
			柱用作密									
	豬		天津		從前每年約一萬頭							
			現無									
	安山豬		天津		從前每年三萬餘口	每斤一角八九分	煤	古冶		一萬二千餘噸		每百斤五角
			現只有一千餘				雜糧	關外		一萬餘噸		價值不一
	玉米		天津		一千五百噸	每斗一元八角五分	鹽	漢沽		九百餘噸		每斤約九分

		輸		出		輸		入				
站名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地	地點	何處運來	每年運額	現在市價
安山	花生	秦王島	五百噸	每百斤四元八角	煤油	新河塘	二百餘噸					
	木材	開灤礦	二三百噸	每斤一角八分	煤	古冶	一萬二千噸	末煤	每百斤約五角			
	活豬	本地	天津	千餘口	雜糧	關外	一萬餘噸	市價見下				
	玉米	同	天津	一千五百餘噸	食鹽	漢沽	九百餘噸	每斤約九分				
	花生	同	秦皇島	五百餘噸	煤油	新河塘	二百餘噸					
	木材	同	開灤礦	訂有特價	麵粉	秦皇島	四百餘噸	每袋三元七角				
				礦局與商人	紅糧			二元一角				
					吉豆			三元七角				
					紅麥			二元八角五分				

		輸			出			輸			入
站	名貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地點	何處運來	每年運額	現在市價
安山站							小米				二元七角五分
							合豆				二元三角五分
							白麥				三元
							元米				三元一角
							小豆				二元五角
							秫米				二元三角
							元豆				二元六角五分
							芝蔴				四元三角
							青豆				二元七角
							大米				四元三角



		輸		出		輸		入				
站名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地	地點	何處運來	每年運額	現在市價
昌黎	鮮貨水果	北山	北平	天津	六七十噸	每百斤二十元上下	紅糧秣米			關外運來	約在數千噸	每斗三元左右
北戴河	神香	榆關鎮		皇姑屯	四百噸上	每封三角至五角	高糧			北票新立屯	五千噸上	二元六角至二元八角
	魚蝦	洋河口及海濱		同上			小米			同上		四元上下
山海關	玉米	山海關		蘆台	四千噸							
	水果	石門寨			一千噸							
	花生	山海關	天津	瀋陽	二千噸							
綏中	雜糧	本縣	平津	三萬二千噸	每斗二元左		洋白面			由秦皇島	八百噸	每袋三元九角
	梨	凌源	遼寧	長春一帶	一萬六千噸	每百斤約十元	粗布			營口各處	一萬二千噸	每疋九元
										運來		
												九千疋 每疋十三元

		輸		出		輸		入					
站	名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地	地點	何處運來	每年運額	現在市價
站	名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地	地點	何處運來	每年運額	現在市價
高橋	鹽	本地	錦縣路打 通關內 各站京津	一帶	五六十噸 每斗一元三 角	五六十噸 每斗一元三 角	五六十噸 每斗一元三 角	綠豆	錦縣路打 通關	北	北	五六百噸	每斤八 角五分未 每斤五角五分
連山	糧食	錦西	北平天津 唐山皇姑 屯營口	同	一百五十 約一元三角 七八分	一百五十 約一元三角 七八分	一百五十 約一元三角 七八分	洋油	營口 秦皇島	營口	約二百十 噸	約七元	
皮張	羊毛	本地	天津 營口	以上三項 從前可運 八千餘噸	每斤五六毛	每斤五六毛	每斤五六毛	雜貨	營口	每年約一 千二百餘 噸	每年約一 千二百餘 噸	每袋四元二角	
東三省	關係多走 旱路其由	洋面	全上	噸車計	每袋四元二角								
果木	全	遼寧	三四百噸 每百斤四五 元	之譜	每斗兩元四 角	每斗兩元四 角	每斗兩元四 角	煤	北票八道 壕	北	四五千噸	塊煤每百斤八 角五分煤末每 百斤五角五分	
小米	全	全	五六十噸 每斗一元三 角	之譜	每斗一元三 角	每斗一元三 角	每斗一元三 角	高糧	全	全	一五六角		
雜貨	江浙	運往錦縣											

		輸		出		輸		入		
站名	貨物名稱	出產地	銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地點	何處運來	每年運額	現在市價
高山子	雜糧	本地	營口 遼寧 等處	共五千噸	每斗一元七角	雜貨		由營口 奉天 等處	每年約運 一千五百 噸	零星出售市價 無定
勵家窩舖	高糧	姜家屯 胡家窩舖 無糧店	營口或 關內		一元六七角	洋麵		營口瀋陽 大窪北票	一千噸	四元
	合豆全			萬噸	二元	鹽			全上 一千噸	每斤九元
	元豆全				二元二角	煤			全上 一千噸	七角五分
	芝蔴全			一千噸	三元三四角	雜貨			全上 三百噸	
	棉花全	遼寧 吉林		一百噸	每斤四角					
	棉花全	營口轉 H本		八百萬斤	每百斤二元					
	小米全	瀋陽 平津一帶			二元三四角					
繞陽河	糧食	距站十五 里之半拉 留守營北 戴河灤縣 六萬五千	營口 營口 營口 營口	五千五百 噸	每斗一元八角	洋麵		瀋陽營口 朱各莊	一千九百 七十二噸	無定

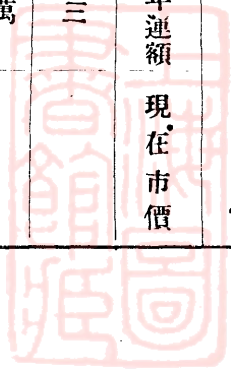
		輸		出		輸		入			
站名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地點	何處運來	每年運額	現在市價
新民	紅糧	新民北法庫一帶	天津蘆台唐山灤縣	昌黎等站	共約六萬噸	每斗一元三角五分	煤	北	票約六千噸	每噸十三元五角	
					二百五十公斤				千八百公		
興隆店	豆子	本地	營口		共約五六千噸	每斗一元八角	鹽	營口田莊	約四千噸	每百斤七元五角	
馬三家	元豆	馬三家	營口		六百餘噸	每斗一元三角五分	雜貨	天津管各莊	約一萬至	每百斤九元五角	
皇姑屯	糧	長春范家屯	北戴河	留屯下九台	守營昌黎	數百噸	鮮貨	莊昌黎前	約一萬至	每百斤九元五角	
		平街開源	唐山蘆台	昌圖				中縣高橋	等		
								連山青堆			
								子溝帮子			
煤					數千噸		雜貨	全上			隨時核定

輸		出		輸		入					
站名	貨物名稱	產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地點	何處運來	每年運額	現在市價
彰	武紅糧	彰武康平	關內至蘆	台及山東	五十萬石	一元六角五分	鹽	營口大窪	連山	無法調查	每百斤十元
	玉米彰	武蘆台天津	北平		十萬石	一元四角	洋麵	營口		無	每袋四元
	青蘇子彰	武南滿線			二萬石	二元	蓆	蘆台		無	每領一元三角
	元豆全	上營		口五千石	二元	鍋	開平		無		
	蕎麥全	上南滿線			一萬石	一元六角	缸	開平		無	每套十元
	穀子全	上南滿線		三萬石	一元三角五分	布疋	新民		無		每疋三元六角
	稻子全	上		二萬石	一元八角	綢類	營口奉天		無		每疋約價六十元
	芝蔴全	上			二元三角	緞	營口奉天		無		每疋約價二百元
	糜子彰	武南滿線			一元五角	雜貨種	類太多		不能細載		

(以上市價均按每斗核算)

		輸		出		輸		入				
站名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地	地點	何處運來	每年運額	現在市價
新立屯	紅糧	新立屯附近	營口遼寧	三萬噸左右	每斗一元七角	雜貨	營口	遼寧	右	一萬噸左		
	棉花	遼寧紡紗廠	一千五百噸左右	每斤六角			關內	唐山	等地			
						麵粉	全上					每袋四元
						木料	遼寧					
						缸碗	唐山					
通遼	紅糧	通遼縣營口關內	五萬噸	每斗一元七角	煤	北票	八道	約在五萬噸				每噸十六元
	大豆	全上大連營口	三萬噸	每斗二元一角	麵粉	長春營口	一萬噸					每袋四元八角
	雜豆	全上大連	二萬噸	每斗二元二角	木料	吉林	不詳					
	大小麻子	全上大連	七千噸	每斗一元六角	綢緞	大連營口	約					
	小米	全上安東	三萬噸	每斗二元二角五分	糖	營口	在					

		輸		出		輸		入				
站	名	貨物名稱	出產地	地點	運銷何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地點	何處運來	每年運額	現在市價
	雜糧全	七關	內二萬噸	角	每斗一元七	紙	營口	三				
	豆餅全	上營口大連	一萬噸	角	每片一元七	鮮貨	昌黎	五萬				
	豆油全	上營口大連	一千噸		每斤二角			千噸				
通	遼甜甘草通	遼關	內三千噸									
	皮張全	上奉天天津	三千噸									
	瓜子全	上營口大連	八千五百噸	角五分	每斗三元二							
黑山縣	棉花本	地奉天	三百二十噸			洋麵	營口	一千九百			每袋五元	
	雜糧全	上奉天營口	一萬零八	角	紅糧一元八	雜貨	全	上	一千三百			
		關內各站	百噸	角	秈米二元							
				角	小米二元二							
				角	豆子三元							
	蘇油全	上營口	一百十噸			煤油	全	上	四百噸		每箱八元	
	棉花子全	上營口	六百三十噸			廢鐵	全	上	三百九十			



		輸		出		輸		入		
站名	貨物名稱	出產地	運輸何處	每年運額	現在市價	貨物名稱	銷場地點	何處運來	每年運額	現在市價
義縣車站	紅糧	義縣邊外一帶	關內各站	約二萬餘噸	每斗一元五角	洋布	營口	營口	約六千噸	每疋十元
	甘草平	泉高	橋口	三百噸		雜貨	營口高橋	唐山省各	八百噸	
	小米全	上藩	陽		每斗一元九角	洋線	全上			每捆八元二角
	黃豆全	上營	口		每斗一元八角	洋麵	全上			每袋四元三角
						雜貨	全上			
						食鹽	高橋			每百斤七元
						木料	皇姑屯			每料七元
營口	棉紗	溝帮子錦縣打虎山	彰武縣通	一萬二千五百噸	每三百六十斤大洋二百五十元	紅糧	新民繞陽河打虎山	遼縣彰武	四萬四千噸	每斗大洋一元四角五分
							遼縣彰武			
							北票義縣			
							芳山鎮錦			
							縣綏中縣			

上海图书馆藏书



A541 212 0013 2546B



中華民國十九年五月出版

版權
所有

編輯者
北寧鐵路局

印刷者
大公報館



