

改革

第二卷 第四期

湘桂月刊

本期要目

開發西北問題檢討

戰國戰後鐵路恢復問題

總裁對三民主義青年團全國代表大會訓詞

本路紀事

法令

國內外大事概述



南京圖書館藏

開發西北問題檢討

王建新

在總理遺教和總政的倡導之下，西北問題已確定為國家的中心工作，並且成為黨內上下熱烈研究的對象。不過在研究上，我們常遇到許多極端相反的意見，一方面認為開發西北前途很光明，一方面却認為前途很黯淡。像這種意見的紛歧，很容易影響到一般人對於開發西北的信心。究竟西北值不值得開發和應不該開發，我們至少應先找到明確的答覆。我們應如何發展了這偉大的建設運動，貢獻應有的努力。這應分以下兩點把開發西北問題的意見提出來給熱心研究西北的同志做一個參考：

關於開發西北的重要性

開發西北，就資源講，西北的蘊藏非常豐富。農畜林礦的產品在綏、陝、甘、寧、青、新各省各有足量。開發的項目，並與科學化農工水利業務多有令人興奮的開闢。最值為稱道的，是綏省優種的家畜，陝省漢口一帶中熟天下足，著稱的農產和久以完善著稱的水利工程。近來經過專家先生們的努力，陝省關中各處新渠，水利成績頗著。在甘省，發掘能力往往更加豐富。甘省水力資源已發現多處，發電能力估計達九十四萬八千匹馬力。據聞此數超過全國機動動力之總和。礦產種類很多，儲量多極豐富，其中石油一項已發現者有玉門、永昌、民和三處。玉門油近已着手開採，年產量可達萬千萬加侖。羊毛每年可產二十萬擔，足供戰士二百萬人穿

的軍裝需要。經專家的考察設計，甘省正積極籌備八種實業，包括：1. 大機工業 2. 煉油工業 3. 造鋼工業 4. 電力工業 5. 水泥工業 6. 毛織工業 7. 三酸工業 8. 製糖工業。東夏和青海有豐富礦藏畜產和牧產。新省的製糖農業已有雄厚的基礎而且入於機械耕作的階段。單氣池化，伊和塔城阿山等地區收區所用的各種農機統計數字來看，其各類農機總數已達二千七百六十架（這是以民三十年的統計為準，現在當不在此數）。新水運的建設成績頗可觀。綏來的新湖渠可灌地四千公畝；迪化西渠，可灌地五百公畝，其灌地總數已達一萬一千公畝。新省全省的農民共二百萬。截至去年底，全省已開闢的田地足可供五百萬農民耕種。其產量之豐，足供出大宗的。阿爾泰山之金礦量冠於全世界。新疆有五里著盛名，吐魯番一帶縣互數百里盡是煤苗，迪化城外一二千里煤田遍地。新疆省內無百里內無鹽之地。新疆石油之富可以想見。石油不光產量豐富而且極易採掘。新疆石油不須提煉即可用以燃燈。為蘇地方要點，必將石油層設法杜塞才可以汲引泉水，油層寬泛可見一斑。其地之情形觀察西北資源本身已具極高之開發價值。

二、就歷史的見地來看。西北是我中華民族開闢的聖地。它往時對於培植我民族優越的創造力曾有過偉大的貢獻。

。它在國防地位上為保障我民族生存的先鋒地且是華北前途交通通運的樞樞。它並不是未開闢的处女地更不是無可開闢的不毛之地而是我們祖國剩餘最精華的勞動力盡了多少高人的進行給我們帶來的一番實惠遺產。我們為了保持華北的繁榮，對於起點應採取的戰略應如何進行呢？

三、就政治的觀點而言，一切建設在國境內應請者全國平均的發展不應偏重少數都市尤其最精華的都市以致陷於內地偏枯過剩的國防劣勢。而且還有對朝鮮滿洲地方都應該盡力發展不可任其土成不結，貧窮如也。總之，對華北的計劃已給我們以有力的暗示就是我們應採取建設的重心於西北。九一八後東北淪陷，國人漸知移民於西北之重要。民國三行政政府有一保護華北勞工移民於西北辦法大綱。着重吸收及發揚華北的失業工人移民於西北在政府保護之下經營礦山。自抗戰以來，西北國防地位益見重要。總之，高麗海關有一西海運抗戰根據地，西北為我國根據地之顯示，年前會費所派北觀察員促進開發北方備成建設西北十年計劃。中央要員及軍閥專家則往西北作實地考察已有多起。總之，華北之命運，上登其運所則則示更強開發邊疆充實國力的需要。

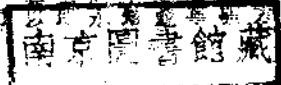
根據我們以下一個歷史的語句：「北有開發的絕對必要。」

乙、關於開發西北的可操作性

首先我們要研究的一點是華北開發的說說究竟

那些著點，其發展之舉動何如？

關於西北開發不可動的人所共知，其發展不應具在於新開闢的荒蕪區域，其要項有：(1)地而人稀，(2)交通不便，(3)缺乏之技術缺乏，(4)文化落後，(5)宗教紛歧，(6)經濟困難，(7)兵燹遺生。從表面上看，開發華北困難甚多。大洋寺佛，事實上決不是不完備而是不困難。如華北定有條件不難使開發困難不可推，其困難之點在於：(1)交通不便，(2)地而人稀，(3)交通不便，(4)地而人稀，(5)交通不便，(6)地而人稀，(7)交通不便，(8)地而人稀，(9)交通不便，(10)地而人稀，(11)交通不便，(12)地而人稀，(13)交通不便，(14)地而人稀，(15)交通不便，(16)地而人稀，(17)交通不便，(18)地而人稀，(19)交通不便，(20)地而人稀，(21)交通不便，(22)地而人稀，(23)交通不便，(24)地而人稀，(25)交通不便，(26)地而人稀，(27)交通不便，(28)地而人稀，(29)交通不便，(30)地而人稀，(31)交通不便，(32)地而人稀，(33)交通不便，(34)地而人稀，(35)交通不便，(36)地而人稀，(37)交通不便，(38)地而人稀，(39)交通不便，(40)地而人稀，(41)交通不便，(42)地而人稀，(43)交通不便，(44)地而人稀，(45)交通不便，(46)地而人稀，(47)交通不便，(48)地而人稀，(49)交通不便，(50)地而人稀，(51)交通不便，(52)地而人稀，(53)交通不便，(54)地而人稀，(55)交通不便，(56)地而人稀，(57)交通不便，(58)地而人稀，(59)交通不便，(60)地而人稀，(61)交通不便，(62)地而人稀，(63)交通不便，(64)地而人稀，(65)交通不便，(66)地而人稀，(67)交通不便，(68)地而人稀，(69)交通不便，(70)地而人稀，(71)交通不便，(72)地而人稀，(73)交通不便，(74)地而人稀，(75)交通不便，(76)地而人稀，(77)交通不便，(78)地而人稀，(79)交通不便，(80)地而人稀，(81)交通不便，(82)地而人稀，(83)交通不便，(84)地而人稀，(85)交通不便，(86)地而人稀，(87)交通不便，(88)地而人稀，(89)交通不便，(90)地而人稀，(91)交通不便，(92)地而人稀，(93)交通不便，(94)地而人稀，(95)交通不便，(96)地而人稀，(97)交通不便，(98)地而人稀，(99)交通不便，(100)地而人稀。



的困難問題並不是無補解決的，就深一步的意義講，我們正是爲了征服這些缺點才可開發，而不是因爲有了這些缺點的在便永遠不能開發。何況這些缺點本身的確實性，和分布的普遍性是有問題呢？我們用客觀的態度認清事實把由於乾澀而來的不可能觀念予以肅清。

二、開發西北既不是不可能，怎樣就能保障它完備的成功呢。這是我們要研究的第二點。

關於這一點我相信我們政府和負責建設的當局對此已有熟慮并且已造成若干精密的計劃。可是就個人研究所及的我們對於開發西北無妨把已見的有利條件作最低的估計，未見的必要條件作最高估計而尋出幾個預防失敗保障成功的要點，姑且提出來做爲一種參考：

一、人的條件——我們應該注重技術人才的徹底吸收和靈活運用。以廣許多墾業的失敗多由於上層指導人才的缺乏中下層分子不健全或素質太差比方說從前實行的兵墾墾墾或工墾全犯了這種毛病。墾務的推進只靠了極低級勞作經驗者一點極其有限的能力和知識。有力的技術人才不肯參加拓荒的工作。我們必得把這種缺點矯正過來。矯正的方法就是由政府作發動的中心樹立計劃徵集國內在教育上，職業上具有相當素養而志願參加開發的分子，依其職業及工作能力之區別加以編組，編成若干開發的隊伍，每一隊所包含的分子有技術有技工有辦教育的人有醫師有擔任警衛工作的人，有辦會計的人，有長於管理的人，有具有商學經驗的人，互相配合起來使他

們到在指定的墾區能自成一個工作單位有充分體力來滿足墾務上的需要和彼此生活上的需要。同時把墾區內食住條件太差的地方由政府補助造成許多公用的設備以滿足維持健全生活的最低需要而保持墾民工作精神之永久向上。如果最高技術人才不敷應用，無妨請遣般人主持流動式的傳習觀察與指導依固定的輪流程序執行任務。這樣的集體墾殖有如一枝軍隊配合好了各樣的兵種來担任一個防區的軍事一般。我給這樣的墾制起個名字叫「多元的集體墾殖方式」。

我想在墾殖工作已具有基礎或有當地人力可供利用的地區內以上的方式可以不用而在比較沒有基礎的地區用這個方式去經營可以克服許多困難。至於在這個方式人才的更動與補充可以由政府用一定的計劃，徵發墾殖墾殖的隊伍獨立處理的辦法。

二、物的條件——墾殖集團所需的工具凡能由本團自造的要由政府設廠大量製造，盡力向墾區做極合理的分配。原料可以由墾區所在地的省當局統籌。日常生活必需品可以用合作方式來滿足需要。未開發土地可以盡量採取美國開發北美西部的政策，確立優待墾民免租免費的辦法。不過開發西北工作所包括的不祇墾墾。關於墾墾，林墾，礦墾，工墾都要另定合理的墾制和優待墾民的辦法。

三、財的條件——對於初級的墾業無妨盡量採取公有公營或私有公營的方式由政府予以資金之援助，對於已具成效

的理論可以酌量情形而擴大其及營的範圍或設的私人投資。

四、法的條件——應確立墾殖，并對於交通不便的地方採取由人口比較密集之地逐漸向外圍擴展墾殖力量之程序或就原有鐵路線路之處由膠線向與原線垂直的方向作「枝分葉布」式的拓展。

我們盼望上面所說的種種能有助於廓清關於開發西北的錯

覺建立堅強的信心。恭讀 總裁開發西北方針的訓示我們很容易領略到若干人信心不足所造成精神障礙，而感到的開發西北的工作上有先做一番心理建設的必要。總之說「我們要開發西北建設中國必須效法古人運籌開疆調土艱難創業的精神利用我們無盡藏的人力物力來發展我們的事業就沒有不成功的。我們要從嚴厲這個教訓的行動上求開發西北的出路和成功。



我國戰後鐵路恢復問題

陳士偉

(本路黨員第二屆論文競賽選錄)

一、導言

吾國鐵道事業，發軔甚早，迄今不逾六十餘年耳。以全國四百二十七萬方哩之廣大面積，僅造鐵路二萬餘公里（包括東北），以視倭寇面積不過二百六十餘萬公里，而鐵路長度已達三萬餘公里，美國面積二千餘萬方里，已成鐵路總四千二萬餘公里，實不啻符頌之詞！且鐵路建設，毫無國防觀

念，大都由邊陲或海岸向內地畸形發展，實獲集中，無邊際計劃，復囿於外人之勢力範圍，以致不能自主，及至此次空前偉大激烈戰事開始，沿海口岸被敵封鎖，所有鐵路，大權淪為敵手，此吾國過去鐵路政策之失敗，實無可諱言。湖自抗戰以還，迄今已逾五載，於過去五年中英勇抗戰中，吾人雖失若干據點與交通線，但吾人兵力日見強大，士氣旺盛，民心頑奮，團結益堅，經濟愈趨鞏固，建設日趨進步，復邦由

援助而與粵人並肩作戰，以共同打擊敵人，是為粵人愈覺奮強之條件。至於敵寇，則除擊斃百萬軍隊與輜重三百餘萬萬元民脂民膏外，軍心軍紀日墜，民氣沮喪不已，所謂一步行軍，必百弊，此所以抗戰勝利之基礎與我，實無疑義。陳亞輝利之日趨臨，粵人與粵軍之前途未雨綢繆，愛將我國最後經濟恢復問題，略行管見，藉供同人研究之參考：

二、鐵路整理之方案

戰後浩劫，凡百事堪，均待整理。尤宜鐵道交通，為恢復失地亟待整理之先。事關乎蓋「交通為商業之母」，凡百設施，俱賴交通運輸。然後方可發達。故又有云：「交通之範圍甚廣，農、工、商、礦、繁榮特舉，而不能偏廢者，指不勝屈，然負之而可察者，其作始者為資本，辦之而必行者，其歸結為交通。」故於戰時利，而戰時收復各段鐵路，即日恢復通車，以為一物復其工作，而整理收復各段鐵路之方案，略述之：

(一)組織與管理問題

行政效率，端賴組織完善，而尤以組織松弛為國禍源。權之適當分配為基礎。普通行政如是，鐵路何莫不然。考慮路組織，各區應一律，普通區分制。

1. 分段制與分段制

分段制與分段制，分段制為戰時制，適宜於戰時初期，因線較短（呈呈五六百英里以內）之路，此則英國及日本大國所多費之。分段制為戰後制，適宜於戰後時期，路綫較長（呈呈一千英里以上）之路，此則美國多採用之。我

國鐵路，因借款之關係，其組織多係根據各段之成規，採行分段制。等戰地大線沒，對於戰管，不致阻礙，以致管理效能，雖對增設，此則於抗戰後，按管理制予以改革，按戰後情形，我國鐵路之性質，而於各先施戰後之運行之管理制度，原亦不相背於主旨，此宜於分段制而用分段制是也。

2. 分段制與分段制 戰時各區，根據戰時需要，宜於分段，故採用分段制而位於管理。戰時管理區域大，故於戰時，分段制不宜，故仍就實際情況，採用於戰後時期，其戰後之管理，則併大路，如應可隨時增減，而分段制則宜於戰後，戰後應有之線路規畫一中心區域，以合於「隨父所隨訂」之計畫，而於每一路線之起迄點，大體與戰時交通點點相適應。

至於行政組織適當之分配，於大體言之，可分為兩類，外而，中樞方面，專應致力於計畫，計劃，決策，指導，及工作，所宜者在於決策；外而方面，担任執行計劃，發展將來之實，所宜者在於業務。凡有關國防軍事者，應根據軍事機關所定方針，而仍於戰後，應根據軍事機關。

(二)人事調整問題

戰時鐵路人事，經此劃代之重新分配，其負良勞，極易區分，應於戰後首九事調整，如實施儲蓄記，發行總考績，並召募前線之。

戰時實施儲蓄記 應區分其員工，戰前約二十五三千四百餘人，有應此戰後應區分，各途階級之員工，故戰後勞動

加各項生產者固屬不少，而流離失業者亦頗不乏人，應由交通當局於抗戰後，實施登記，分別爲：(甲)無職員工，(乙)因路綫撤退後方失職員工，(丙)因抗戰傷亡員工，(丁)因抗戰淪陷戰區員工四種，以供考核，獎懲，撫卹，及分配工作之依據。

9. 勵行總考核 爲增加鐵路效率與能力計，於總登記後，應嚴厲施行總考核，即主管負責機關，按職時各員工工作之成績，分別獎懲，凡奉公守法忠勇者賞以勳，營私舞弊失職者罰以懲，並用科學方法，切實稽核物資之消耗，以免無謂之浪費。其考核標準，可歸納下列諸端：(甲)不專恃資歷，須重品行與才力，以使人盡其才；(乙)對事(作事成績)不對人(私人關係)，務使才職相稱；(丙)待遇公允，賞罰分明，凡鐵路員工之新給等級，以及陞陟任免，尤須一律，以杜見異思遷，投機取巧之弊；(丁)員工進退，應以工作能力爲標準，無重大過失，勿得輕易調動，尤不得隨主管去留。並爲保障員工生活，使心不旁騖，各安其位計，以經濟觀念補助其堅忍服務之精神，而實行儲金制及養老金制，實爲無二法門。

3. 員工之召集與訓練 戰後各路復原，驟需大批人手，應於實施總登記後，必須設法分批召集各地方之員工，予以短期(三月以下，一月以上)之適當訓練，激發其自覺精神，變成其負責任守紀律之習慣，提高一般鐵路技術及軍事知識水準。同時辦理戰時幹部人員訓練班，培植大量所需人才，以供各路恢復及新建鐵路之需。

(三) 設備改善問題

戰後應應一切復原之需要。固首先將各段鐵路恢復通車，然此乃臨時性質，爲策行車安全，增設運輸效率計，而應將沿線各種設備，逐漸分別改善，以免運輸障礙，難以兼收。計擬述於次：

1. 補固路基橋樑涵洞 查各路經戰時之浩劫，不獨應加改革之各種工程未能實施，及一般之保養工作，亦未加注意，故雖此長期抗戰後之各路，本身亦漸滿目，如路基之鬆動，崩塌，溝裂，樑樑涵洞之使用年限逾期，荷重能力薄弱，顯無餘矣，而敵人撤退，必加破壞。尤以路基樑樑涵洞爲其破壞主要目標，應即加修整加固或更換之，並將臨時便橋或棧橋改爲永久建築。

2. 抽換枕軌添鋪道砟 我國鐵路所用枕木，多爲松、槐、楡、榆、如平津多用華松日標，龍海不用一標，美松及本國榆槐，平殺爲美松日標，瀋陽用美松及本國榆木，北等爲美松日標及美松日標，津浦爲美松日標及本國榆木，魯漢爲美松日標及本國榆木，其餘各路亦多美松日標，必須抽換，如無適當之保養，則其腐爛尤甚，故戰後必須加以大批抽換之。至路橋因與路基之穩固及枕軌之堅實關係甚大，必須加以添鋪，以使充足，鋼軌枕木亦當抽換，因其腐損破裂，故亦必詳驗，予以更換。

3. 號誌之劃一 過去各路號誌之設備，因就各路之特殊情形，有用機械者，亦有用電力者，以致優劣各異，其形式品質亦有不同，甚感設備簡陋，根本尙無此等設備者，故宜

運當局，應根據需要規定劃一之標準，分別改善及裝置。

4. 調度電話之統籌 調度電話為控制機車車輛運行之最重要利器，應詳加規劃，普遍裝設，以期統一全國各路機車車輛集中調度之管理。

5. 車站間距離之劃一 我國過去各路每一線之站與站間之距離，漫無一致，每數數公里，長者十餘公里，此對於行車速度及時刻之規定，頗難劃一，故須將各路站間之距離，最好規劃同一長度，萬一地形特殊，站距之整亦須有限，如能以每十公里為一站，且為最大距離，則行車時刻易於劃一，便利商旅有足多者。

6. 煤水設備之改良 煤水設備完善與否，影響運輸效率至鉅，無此次戰時之經驗，原有各路之煤水設備，均感其求難完善。例如大站僅有一煤水設備，有二列以上列車，則不能同時使用；又煤水分設於站之兩端，機車至此站上水，復至較遠上區，此均為行車時間之浪費也。故戰後應將各路煤水設備妥為規劃，煤與水應同設於站之一端，大站至少有二處以上可同時上煤上水之設備，其距離，平均每三十公里須有給水站，過遠度候急處，仍應縮短。煤站平均七十公里設之，並須添設檢索之站，裝煤專用機械，以求迅速。

7. 添置機車車輛 戰前我國共有機車一千一百五十輛，機車一萬一千六百三十七輛，貨車一萬五千四百三十五輛，已感調度支配不敷，戰時適合運輸情況之需要。則各路應儘量添置機車車輛之不同，因之機車車輛之各種配件互異，致修護補充，極感困難。將來戰後各路恢復通車，必須大量補充

，始足應付，並須按實際需要情形，盡量減少式別，分批添購。

8. 機車庫房之設立 我國各路機車庫房之設立，尚無整齊計劃，舉凡設廠之地點，規模之大小，分置及庫房之設備，以及與各路間彼此之聯繫等，均無整個之計劃及其設立之標準，故應於戰後復興時，由中央統籌規劃，務使重要機車之設立，應設在大站及重要城市之內，並在各重要驛站之中心適當地點，由交通部設特大之標廠（如能採鋼線標廠），以劃一之標準，統一之機械，而供各路之需。

9. 技術工程標準之統一 鐵路係具有統一性之事業，若人為難到提高運輸效能，增進業務靈活計，必須首先統一工程標準。我國鐵路有寬軌、狹軌、重軌、輕軌之不同，而各路橋樑與機車載重能力，復不一致，以致全路車輛無法實行通軌與聯運，此各路設備標準之互不相同，固無論矣，即在同一路線，或工程設備標準，與業務設備標準不同，如機車體重輕而橋樑荷力大；或此段鋪設重軌，彼段鋪設輕軌，抑或此段機車荷力與彼段橋樑荷力各異，致設備時劣之部份，不能不成為行車之標準，而設備優佳之部份，反完全虛設，此浪費時間，人力、物力、財力者，即在初無統一之標準也。

10 其他 增加岔道，改低坡度及修正路線，以及有關行車之重要設備，如貨場倉庫，蘆葦時誌及聯鎖器等，亦當分別緩急，次第增加改良。

(四) 業務擴充問題

鐵路業務，戰後自應以發展國民經濟而鞏固國防為主要目的。舉凡實業之振興，資源之開發，物資之調濟，勿論農產品之調節，工廠之遷建，軍民必需品之分配，以至商旅往來，移民開墾，均得謀適當之發展，而達到真正之福國利民。茲將其業務擴充之應有策略述之如下：

1. 運輸經濟化 鐵路事業，依國民生國計至鉅。吾人欲謀國家工業發展，首賴生產品暢銷，而生產品暢銷之唯一手段，厥為鐵路運輸是賴。我國土地肥沃，蘊藏豐富，過去各路未能發揮其運輸經濟化之策略，以致成績低微，例如民二十五年客貨運統計：平漢路每天每線路公里之延人公里為一，五八〇，延噸公里為四，三〇〇；粵漢路之延人公里為八三七，延噸公里為八七五。較之美國一九三六年之 *New Haven System* (全長三〇三哩) 客運之每哩每天平均三，〇二〇延人哩，合每天每公里三〇二〇延人公里；*Norfolk and Western R. R.* (全長二二〇五哩) 貨運每天每哩二八七八延噸哩，合每天每公里二六，九〇三噸公里，客運平均減少二倍，粵漢減少三倍半，貨運平均減少四倍餘，粵漢減少二十一倍，由此觀之。過去我國鐵路運量低微，實為整個國家經濟之莫大損失，故戰後除將行車設備改善之如前外，則必須提高列車行駛速度及列車淨重，以為擴展業務之基本對策。試觀歐美鐵路事業發展，其客車速度，每小時有達一百三十餘英里，貨物列車淨重，有達一二千噸噸者。吾國戰前最快列車，有京滬之特快及北寧平津之特快，其速度亦不過每小時五十英里，至戰時各路列車之速度不但不能

能提高，反大為減低，此主要原因，固為本身設備之未善完善，而人等方面如列車停站時間過久，亦不無關係。蓋前者速度包括行駛速度與停站時間二者，欲行駛速度增加，必須改善設備，而停站時間減少，自可從人等着手。吾國經濟落後，社會情形特殊，一時固不能如歐美之高速度與大數量之列車，然亦須預定標準，以為戰後吾人努力之準繩。茲擬標準如后：

(甲) 行車速度 每小時自五十至八十英里，小路以五十英里為準，大路以八十公里為準。

(乙) 列車淨重 每列以五百至八百公噸為標準，加以皮重，約為七百五十至一千二百公噸。

1. 運價合理化 我國鐵路運價，較之歐美各國為高，前鐵道部有鑒於此，曾屢召運輸會議，要求各路減低價率。釐訂合理運價，但因各路須實行自給自足政策，卒僅收入較佳之路，略予減低而已。戰事發生，軍運頻繁，輪價高漲，後方各路，經濟奇絀，無法維持，此不能不將運價酌予增加者，亦情勢之不得已耳。然鐵路交通，屬於及軍事，戰後應負起國防交通。地方開發之使命，運價率減低，而釐訂合理化之運價，實為切要之圖。蓋吾國經濟落後，產業亟待開發，惟此運輸交通，實行「鐵路發利之開端」，不在運車之日，而在整個地方社會開發之時，「薄利多賣」之原意，始足以促進國民經濟之發展也。

是以運輸與運價二者之合理運用，實為業務擴充之基本方針，其他關於水陸空聯運之擴展，車站及客車業務管理之

改善，貨運裝卸管理方法之改良，貨物混合保管，貨物包裹店門接運以及舉辦沿線生產副業等業務，無論戰前戰時已否興辦，或辦理尚未臻完善，均應分別詳加研究，以待吾人發展。

以上數端，整理恢復之舊路，僅舉荦荦大者而已。戰後如依上述各鐵路基礎，極力修理整固枕軌，並添補換充資，行李車，改裝完備，廠站及煤水設備改良，機車車輛逐漸增置，技術工程統一，設置健全統一之調度電話網，改進運輸方法與調度技能，復增設管通效能，充實業務之發展，提高運輸最大效能，俾能樹立一完整之全國鐵道網之骨幹，此乃戰後吾人應有之準備與努力也。

三、新路添建之計劃

建設新路，為建國中工作之主要項目之一。吾國幅員遼闊，物產豐富，倚憑已有區區之鐵路，無論在戰時或在平時，絕不足以應付最低限度運輸之需要，故必速謀 國父所擬建總長十萬英里鐵路之計劃與戰前 總裁手訂五年鐵路計劃長凡八千四百七十七公里，積極努力與建，完成一國防鐵道網也。茲將新添建設之基本原則，與具體計劃，以及實施方針分述於次：

(一)建設之基本原則

根據此次戰爭之經驗，吾國過去鐵道失去國防意義，已遠於前，今後應力矯前非，本建國之要求，遵守「永久」「經濟」二要素，建設「以國防為中心」「以開發國民經濟」

之有系統之合理化之鐵路網，其基本原則如下：

1. 鐵路建設為建國之基本事業，應具有永久性之意義，以最小限之投資，而獲最大限之功效。

2. 遵照 國父實業計劃之指示：(甲)應力應由外向內之方式，而用核心向外建設政策，俾一旦外患，得使後方人力物力迅速集中運至前方，爭取戰略之優勢，而收先發制人之利；(乙)改變以前偏於沿海口岸建設，而趨向於尚待開發之腹內及勢力所能控制之口岸，俾內地及邊疆富源，得以盡量開發，互相調濟。

3. 遵照 國父「選擇有利之途」之原則建設除為國防必需外，應以發展國民經濟為鵠的。

4. 并運發展，本全國政治、經濟、國防、文化各方之需要，務使達到各省有路，路路可通之目的。

吾人依據以上基本原則建設新路，庶符全體開發經濟與鞏固國防之重職矣。

(二)建設之具體計劃

建設之基本原則已確立，進而研究具體之具體計劃：

1. 兼建 國父十萬英里鐵路計劃 國父將全國鐵路建設分為七大系統：(甲)中央鐵路系統，(乙)東南鐵路系統，(丙)西南鐵路系統，(丁)東北鐵路系統，(戊)西南鐵路系統，(己)擴張西北鐵路系統，(庚)高原鐵路系統。此七鐵路系統，共計長十萬英里，凡二百零七線，照此計劃實行，其國沿海、內地、邊疆之運輸，已可得完全解決矣。 國父計劃此十萬英里鐵路，有四大原則：一、必選最有利之途；二、以

外資，二、必照國民之所最需要，三、必期抵抗之至少，四、必擇地位之適宜。例如西北鐵路系統中之北方大港迪化鎮所經之地，大率肥沃平坦，並無高山大河自然之梗阻，所以「抵抗至少」；該線為歐亞鐵路系統之主幹，歐亞兩大大口得以聯絡，實居於支配世界之重要位置，故「位置適宜」；就「國民需要」而言，該線所經地區較本部十八省尤為廣闊，惟以交通尚未開發，粵富地域，委為荒蕪，而沿滄海沿江諸戶口稠密，貧民賤民。且該線貫通東西，使東南過剩人口移往西北，可謂調濟人口。吾國富之重要動脈。總之，國家之宏謀計劃之每一線路，每一吞吐地點，無論在國防上，經濟上，政治上，文化上均有重大價值，應於戰後劃分三個時期，分別緩急，積極分途興辦。其每一時期，限定十年，則於三十年後即可大部完成。

9. 最低限度之國防鐵道網之完成 完成 國父十萬英里鐵路計劃，實為最完善之國防鐵道網，然此宏謀計劃，非短時間所可全部完成，故 總裁手訂五年編修計劃，以為最低限度建築之要求。現此計劃，已將重要完成一部，戰後尚須繼續努力。茲就管見，擬定一最低限度之國防鐵道網，應於戰後積極興修，以為實行 國父鐵路計劃之主幹，而奠建國之宏基。計擬線路如左：

(甲) 繼續完成之線

1. 幹線

子、湘桂線 該線現已完成由衡陽至廣西來賓，將來發展築至鎮南關，而為西南之主軍幹線。

湘桂月刊 第二卷 第四期 論著

丑、陸海線 該線起自海州，原已通至寶雞，現擬向西建，將來直達至蘭州，以與計劃中之蘭伊幹線相銜接，打通西北國際之主要幹線。

寅、滇緬線 該線由昆明經下關沿新有中緬貫道，以達國界晚町河，計長九百三十七公里，復至緬城康成與緬甸鐵路運輸。戰時為打通國際路線，已分段增加興修機車，嗣因戰局演變，以致全線停業。將來當繼續完成，以為中緬之唯一國際幹線。

卯、叙昆線 由叙府至昆明，北接成渝，南與滇越銜接，現已積極興建中，該線無論戰時戰後，均應及早完成。

辰、黔桂線 該線現已通車由柳州至金城江一段，並正趕修中，將來展築至貴陽，西與渝黔路連接，南與計劃中之黔滇線通，為西南中心之東西幹線。

己、京贛線 該線由滬家埠至徽州前已通車，由黃山至貴溪雖已大部完成，然戰時均已分別破壞，故戰後當繼續興成。

2. 支線

子、咸陽線 由咸陽至開官，現興築中。
丑、寶成線 由寶雞經天水至成都，現分段興築。
寅、成渝線 由成都至重慶

(乙) 新築及續

1. 幹線

子、欽康線 該線係由欽州，經百色，轉興，至貴陽連接渝黔線至重慶，再經西寧，玉屏，至庫倫，並北展築至恰克

國而入俄境與西伯利亞鐵路接軌，貫通南北主要國際幹線。

四、蘭州綫 該綫係由蘭州展至蘭州，再由蘭州起，經永登，武威，玉門，安西，出長城，過哈密，迪化而至伊犁，長二千八百八十公里，成一橫貫東西主要國際幹綫。

9. 分綫

子、黔滇綫 由貴陽經綏興以至昆明。

丑、蘭渝綫 由蘭州至重慶。

寅、川滇綫 由瀘口至重慶。

(三) 建設實施之方針

鐵路建設，既已確立基本原則與具體計劃，則進一步乃為實施問題。但實施之先決條件，必須將人力，物力，財力三大問題解決，始得逐步施行。

1. 人力問題 本文所謂「人力」者，即鐵路建設之人才與勞力是也。我國勞力微乏尚易，而技術人材之召致，尤以經此長期抗戰後，則較難也。考我國此項建設人材缺乏，一因國家過去勿略專門人才之運用保證，致有而不用，或用非其才，遂成一則人浮於事，另則求過於供；一因教育上勿略人才之實際儲備，或既用而無所展其長所致也。今後補救之法，必須由國家如何計劃儲備交通建設人材，除在教育上作普通性之人材儲備外，尤須注意延攬全國專門技術人材，使其專為交通建設而努力，以使人盡其材。同時利用國外人材之過溢，取人之長，補己之短，留去在戰，並不因客卿而失自主。關於昭示吾人：「雇專門技師之外人，任監督監督

之責，而劣條件，必致致授訓練中國之佐役，俾能將來繼承其乏，為受雇於中國之外人必需義務之一，及乎本刑清償而後，中華民國政府，對於所雇外人，當可隨意用舍矣」。其次關於採用勞工包工制及，因工頭層層剝削之弊叢生，應儘對於興築鐵路之勞力，宜採兵工制度（調劑戰後兵役過剩）或徵工備工制度，此應注意也。

9. 材料問題 鐵路所需物力者，亦即材料問題也。鐵路材料，種類繁多，數量宏鉅，大如機器鋼鐵，小如一釘一木，在修築或建築過程中，均佔重要地位。依一般統計，材料成本，在製造或工程之總成本內，約佔百分之五十至百分之七十五不等，以其如何製取，如何購備，如何分配，均有待於吾人所究。蓋昔我國鐵路材料，多仗舶來品，每年漏卮，至為驚人。至戰時各交通綫及海口均相繼被敵封鎖截斷，鐵路材料及其配件，無法補充，運輸即大感困難。故戰後凡鐵路所需材料，必須事先預備儲存，以配合工程之進展，並應注意如何採購，始可節省國庫之支出，何種用料，可以求之於國內，何種用料，不妨採購代用品，故密研究計劃。但為深謀遠慮之舉，吾人所用鐵路材料，應以自給自足為原則，誠如此，則其利如下：(甲) 尺度，形態，品質，種類劃一，合於標準化；(乙) 保管，貯藏，運輸，分配，及修理，易於制度化；(丙) 減少國庫漏卮；(丁) 交取不受時間限制，各類計劃得定期完成。

3. 資本問題 鐵路財力問題，即本文所論之資本問題也。我國經濟落後，別動機百廢俱興，亟欲以大量之資本，體

行鐵路建設，實有相當困難，說家曰：戰後我國鐵路建設非盡部借用外資不可，然吾人若將經濟潛力，加以適當之集中運用，資本問題自亦可以解決泰半，據籌集資本之來源，不外三種，一為政府，一為民間，一為國外，我國鐵路建設，原為民族之解放與民生之改善，所需資本，應先募集國資，實屬全國財力總動員，自力更生為原則，如真不得已時，亦不妨借用外資，但須奉諸「國交昭示」主權在我」之原則，注意本國利權之維護，而免再蹈過去「官掘墳墓」之覆轍。

建設鐵路之人力，物力，財力三大問題已解決，其他組織問題已述於前，再加以主持工程人員有堅苦卓絕之精神與

廉潔之操守，則今後鐵路建設——國防鐵道，自可逐漸完成，而與歐美並駕齊驅。

四、結論

鐵道事業，頗覺紛繁，非此數語所能罄其萬一，以上所述，僅舉其梗概而已。抗戰勝利，舊路恢復之整理，新路建設之推行，一皆復興大計，均有待於吾人之努力，與國人之服務力行，庶幾全國國防鐵道網之完成，確切負起國防經濟之使命，完成三民主義，實現科學化之新中國，庶其有步。

(完)



三民主義青年團全國代表大會 總裁訓詞原文

今天是黃花崗先烈為革命殉難殉國的紀念日，我們三民主義青年團在今天舉行第一次全國代表大會，我們追憶當年先烈獻身報國，慷慨赴義的精神，不禁起了無窮的景仰。更感覺得本團無上的光榮，黃花崗烈士在當時多半是二十歲左右的青年，他們這種的奮不顧身，終於成就了全國國難中成功辛亥革命的偉業。有志者事竟成，我們今天當效法

嚴正而。建國未成的時會。我們一樣是自有國家民族興亡重任的青年，應該怎樣學習先烈至大至剛的精神，配以純奧道的氣魄，認識國家民族的前途。把握千載一時的機會，奮發我們自身的責任，繼續先烈未竟的事業，完成革命建國的使命。這是今天各位青年代表們所應該深切體念的。

我們青年團成立至今將近五年了，代表大會的舉行。今

這還是第一次。在代表大會中間，我們應該檢討過去的工作，重新籌劃進行，切實研究怎麼使終不辱本團使命的方針。本團以不到五年的時間，團員人數已有五十萬之衆，組織的發達，可算是相當的廣大，但是業務的進行和實際的成績，距離我們創立本團的理想還是很遠很遠。這中間的得失長短，我希望由代表大會忠實坦白的自己檢討出來，絕不可敷衍粉飾，也不可諱言缺點，有所推諉。我們青年團就是要有一種真誠坦白的革命精神。終能够有且新又新的進步。因此我今天對於團務的具體批評，單留待大會先行討論後，再作指示。我所要爲各位同志講明的，是我們全國青年應該怎樣自重自愛。貢獻能力。報效國家的問題；是我們怎樣鼓勵全國青年。感召全國青年，集中全國青年，使成爲組織革命事業的新生命，和擔任建設新中國之先鋒的問題。這是本團的使命，也是本團全體團務的責任。

我對於全國青年的期望，歷年以來的講演，已經說得很多。本團成立時所宣示的本團產生的主要意義，具體指示出青年們覺悟與團結的必要，指出這個革命力量充實與集中的必要，也指出了篤信力行三民主義的必要。我認爲全國青年都是民族偉大文化的繼承人。也都是我國家光明前途的創造者，革命應有的責任都在青年的肩頭。換一句話說，國家民族的希望完全寄托於青年的身上，革命應有的責任，其關鍵就在於青年的身上。本團產生抗戰開始一週年的時候，其目的就在於集中全國優秀的青年國民，與以一貫的訓練，集中於同一的組織，使之共負革命應有的責任。現在我們抗戰已

將六年，戰鬥日見劇烈，而前途日見光明。本年一月平等新的訂立以後，青年在格，一旦解除，國家獨立自由的新機運已經開啓，今後的問題，全看我們能否自立自強，我青年能否自重自愛。肅清滅敵寇的暴力，完成建國的任務，時至今日，我們國民的使命當然更艱鉅，而我們青年所負的責任也更重大了。

我最近所撰述的「中國之命運」一書，說明我們中國今後的命運，完全操在吾國國民自己的掌上，要由全國國民本身來創造，來決定，而其決定即在此抗戰時期。而不出於二年之中。我更說明「全國青年對於三民主義青年團應該有正確明瞭之認識，因爲建國工作是極偉大的事業。必須恆久的力行，如以單獨的個人作孤立的奮鬥，其成效必不能大，其事功必不能久。今後全國青年們如要真誠地應革命大志，完成革命事業，必須加入三民主義青年團爲立身報國唯一必循的途徑。我全國青年惟有在青年團指揮之下，方能盡其志向，循其正道，不致自誤以誤國家。亦惟有青年團工作計劃之內，才能依正確的方向，定一生的專業，我青年團之所培植者，爲民族整個之生命，所保存者爲國民全體之利益。青年們要爲國家盡忠，爲民族盡孝，爲聖賢，爲豪傑，爲民族的血管，爲國家的骨幹，皆在於此。」我又說明「三民主義是國家的靈魂，中國國民黨是國家的大動脈，而三民主義青年團是動脈裏面的新血輪，如果全國革命有志青年，真正以國家的事業爲個人的專業，以民族的生命爲個人的生命，就應該一致加入三民主義青年團，終能達到國民身崇高的實

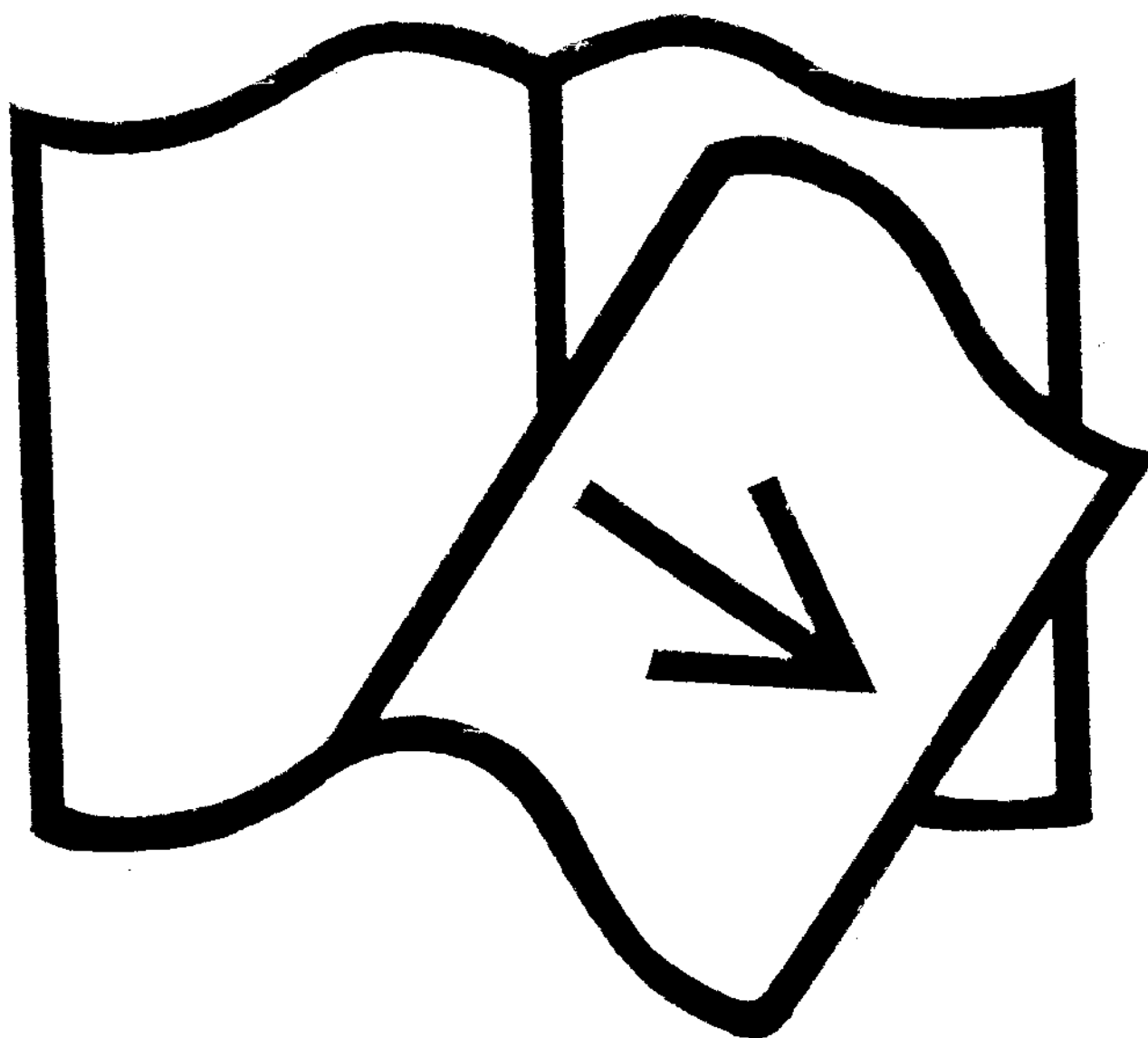
第二、以積極代消極，以建設代破壞——與英指示青年以消極的黑暗面，使他煩悶退縮，不如指示他們以積極的光明面，使他們建設奮鬥。更引導他們向前瞻，勿毀滅他們後面，要使青年們知道不斷社會現狀是無益的，唯有自主自勵，積極創造，才能打開出路，改革社會，有益國家，有益於個人前途。

第三、以具體代空泛，以力行代空論——一切討論，一切研究，一切工作，都要提出具體的目標，能够逐逐臻進的具體出來，有確切的內容，事實的例證，可以作奮鬥的志趣，切不要空洞廣泛，不可捉摸，要吸引青年力行，勿使他們流連於空想而空論。要使青年光明磊落，誠實不欺。事實話，事實事，步步踏實，對己，對人，對事，都絕對負責任，不誇張，不浮誇，不虛偽詭譎，施用手段，在青年中應要一切公開，做到無不可對人言。

第四、對於青年休養方面，我們更要使他們以穩定代替冒險，以健康代替疲勞，以遠大代替狹薄，以自治自強代替聽命。要讓知道力行是最好的宣傳，應使是最好的一條。最看是有效的訓練，紀律是最真實的力量。担任青年幹部的人要勿忘自己也是一個青年，應處處以青年之心為一心，以青年的休養與害愛自身之休戚利害，應自愛其甚於愛人，不是地位比人高，應置身入青年中間，以身份則去成人，不粉飾，不懈怠，耐得住艱難，解得開糾紛，事事處處顧大局，處處能設法為公，尤其要知道遇事制宜，因地制宜的必要，切不可拘於千篇一律的形式而致於呆板機械。總之，我們今

天所希望青年等等，乃是為國家民族的利益，而讓青年，團結青年，乃是希望青年們能為國家努力生命的權利和義務，不忍使一個中國青年身負負有無窮的哀愁與工作之外，不忍使一個青年們身負了無窮的負擔。我們三民主義時代。我們中國青年們已到了奮鬥的時代。我們為什麼在青年團也不是為了國事而青年，組織青年。我們為什麼充實本團，就是為了國家，就是為了國家。為什麼要青年們能想辦法解決國家之困難自強自奮如我們國家前途。我們所期許的，是有自信，有勇氣，有勇氣，有進步。我們所期許的，是自信，有勇氣，有勇氣，有進步。青年問題有了答覆。我們國難的進行也有了答覆。所以現今天所說的話，不是僅僅在對在場的各位代表問話而說，也不是對本團全體團員而說，乃是對全中國青年，對全中國青年的利益和前途而說。

最後我還要對全天下出眾的各位同志，希望你們繼續每一部所說的話而青年；民族的生命的希望。國家的前途是要全體國民不斷努力而奮鬥。所以世界上有那一個國家不愛青年，歷史上有那一個國家不愛青年。我們希望青年們能建國事業不培植他們生命的元氣。我們希望青年們能責任，完全在今日的青年身上，成年國民對國家的民族責任。亡國而有責任，有影響，而青年國民對國家的民族責任。更有責任，更有巨大的影響。今天成年的國民在二三十年以



缺 19 — 20 页

國內大事

- 一、蔣委員長於二十九日，約法文藝界領袖到官邸小會，談及，國府成立，中國工業復興之途徑。
- 二、史迪威，由緬甸，乘機由港抵滬。
- 三、太平洋上，近日月內，將有熱風，約九萬噸。
- 四、華報主張救世世界獨立宣言，由中英美蘇四國領袖聯名會，主持一稿。
- 五、雅加達信宣佈，中宣部郵預空路網架，通魯各城市，即實行。
- 六、蔣兼行政院院長，今奉新政府系統調整，決定平兵戰，糧食，日需調查，國民教育，歸於國家，并修明法，衛生，警察，國民義務勞動，及人力節約等十四項，次第實施。
- 七、青年團代表大會開幕，蔣委員長親臨致詞，以勉勵，學子精神，愛國愛家。
- 八、太平洋學會，發表報告書，主張暫時佔領東京，完全驅逐日本武裝。
- 九、兩地步隊四省應便會議，於四月十一日在桂舉行，各省代表齊集，應便情形，並決議軍事條件。
- 十、表文致謝印經，遊覽加郵各條，以右表地關聯地大舉，并捐巨款，以資救濟中舉。

雜誌 月刊 第二卷 第四期 國內大事

文嫂老弟孤城受命四載艱危鏖劍 歸來情猶未已謹贈四絕藉以奉慰

胡毋秀

滿野無餘剩六街風燈水閣甲濤濤波濤楚楚芳華賦離散史
風帆上陣
雲雲結花雲雲壓六朝碧水正驚人傷心燕子歸來日只見斜
陽不見春
橫劍三年事未休困河雙眼淚中洲白門夜有千聲哭早乞王
師下石頭
莫道英雄事難言獨有天階處楚思九死不向家鄉言孤苦
淚入中原

述懷 周十蓮

大境青史開六合危崖隱隱有人心
傾城瀟灑滿三尺不為甘
棠一樹陰
酒醒愁處幾無邊
誰言天負上層樓
昨夜大風顛斗杓
冷光灑射北山巖

國際要聞

太平洋上空四月一日敵「零」式戰鬥機三十餘架，在空遠南坎納爾島西北對面發生激烈空戰，敵機十六架被擊落，美機損失六架。美機於該週兩次襲擊阿留申羣島及新愛爾蘭島等日軍警備、陣地、船隻，均有收穫。七日敵機九十八架在空遠南坎納爾島附近，襲擊美軍航線，敵機二十七架被擊落，美機亦損失七架。日機不斷襲擊新幾內亞、塔西波克羣島、阿羅漢島、荷蒙蘭、新不列顛等地敵軍據點。日寇已在澳洲之北集中第一線之軍隊二十萬及大量飛機，其進攻總攻勢，且可證明近來日空軍亦已加強，盟軍對之，須加倍注意。又據太平洋盟軍總部訊：日軍準備再度攻新幾內亞之跡象，厥各該區原有新式日本戰鬥機出現。惟美國亦加強對日作戰，不忽視太平洋。美機接連襲擊棉蘭及新島等亞島等島日軍陣地，極其戰果收獲。

東京二十日廣播，日閣員部改組，重光代公正之任外相，無任原大臣空海代澤澤任內相，若部東條任陸軍外相，又代藤田兼文相，山崎代井野任農林相，天羽代谷長谷博報部長，大藏無任原大臣。美國對華借款組，一般對美家認為重光之任任外相，特別可以注意，一般幻覺，係意將一發動和本攻勢也；日務則對華強顯聲明：美國對於任何行動之答覆與反響，均影一致，即在任何和平談判可以開始以前

中華民國三十三年四月三十日出版

，無論對於日本或德境，必須其無條件投降。英國倫敦方面對俄國局勢改組維持冷靜態度，官方亦無表示。

關於北非戰事，英軍軍重擊德領又森威威爾、麥哥馬利、亞歷山大大會商戰時，蒙哥馬利調集部隊，向北非作新攻勢，而突尼西亞中法之軍法軍亦向直推進。十日晨八時盟軍佔領塞西爾在阿尼亞之主要根據地斯法克斯，引起盟聯之密切注意，而信此戰將快結束，歐洲第二戰場即將展開。盟軍若着進展，圍迫突尼西亞，軸心總部將陷入東北角，義大利軍軍自突而西而撤退至西里，撤丁尼亞與希臘，陸軍軍部之軍軍負責開前折，展開激烈之戰鬥，盟軍向多方面猛攻，歐右進展，德軍改變戰路，以攻為守，戰事又告激烈，盟軍形勢連勝，經德軍一再猛烈反攻，英第一軍被逐退出阿布拉一橋一帶觀察，圍字案比圍港一角之陸美爾，此次反攻，顯然甚為慘重，反映希特勒對德在北非掙扎一時期，以延緩盟軍對德境之進攻。

據對盟軍固班區之軍軍利用和書良好之道路，向固班河推進，戰地之泥濘與險峻仍使大規模作戰為不可設，但蘇軍顯然繼續前進，其目的將使軍軍至西線推進，使盟軍聯軍軍力，其戰事高峯進攻，戰場重心在班班區，伊斯斯南不斷發生惡戰。敵軍則將軍軍內茲河上游防線。墨海澤斯德聯，常將諸德軍西進，烏克蘭方面德軍有大規模集中，準備發動夏季攻勢，而蘇聯亦將空戰，已進入最高潮，一般觀察，隨地大會更調備發，以雙方均有大規模之準備也。與蘇聯政府波蘭政府于四月二十七日斷絕外交關係，彼此發表宣言，互相指責，此為聯合國家之一憾事。

中國國民黨中央宣傳部特別黨部 編印
湘 蘇 鐵 路 局 總 局