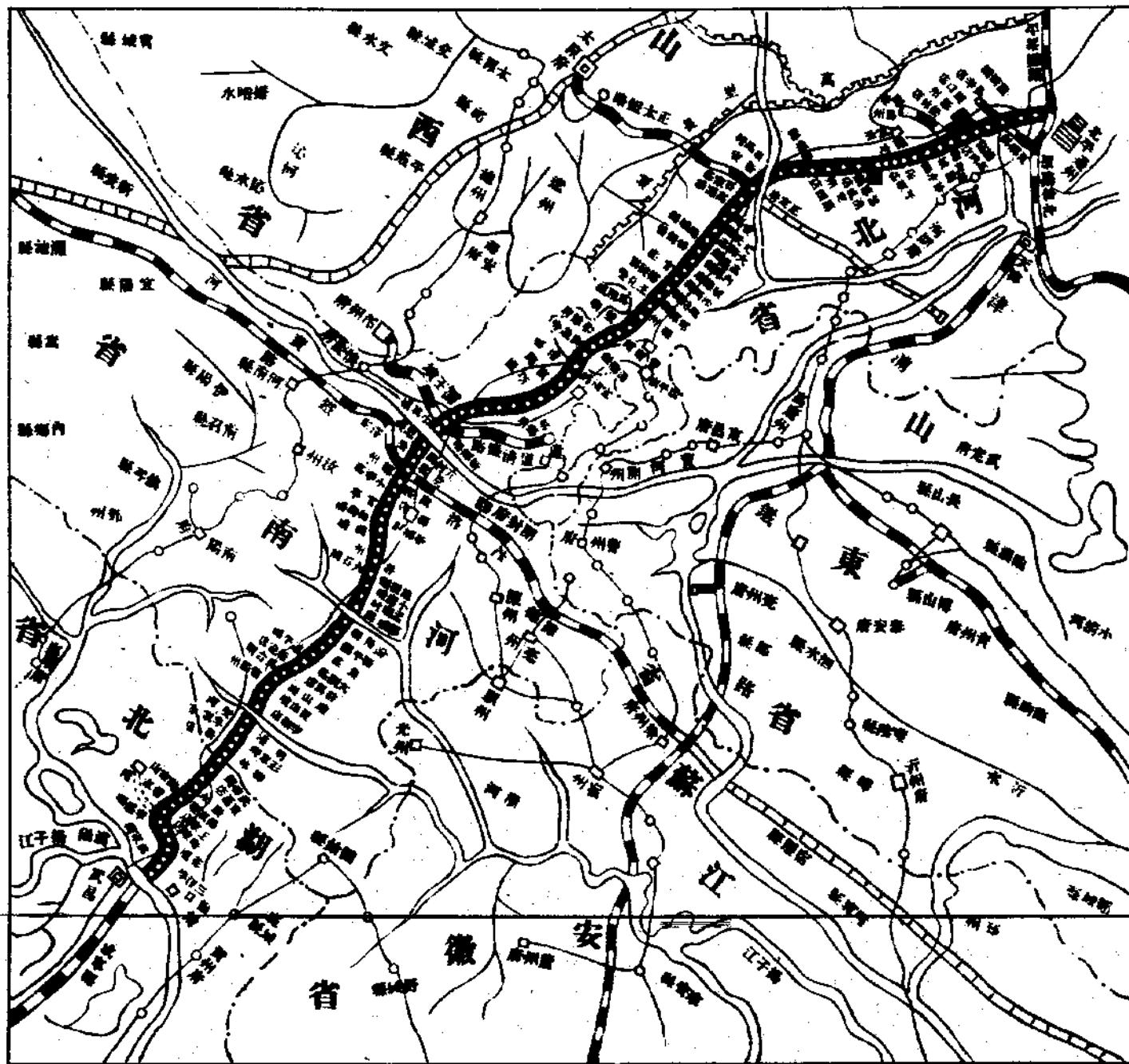


刊月路錄

平漢線

EXCHANGE
牌

第十九十期



本刊啓事

本刊自第十一期起遵照

部令將所有命令法制公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實以後歡迎左列投稿

(1) 論著 關於路政之設施或改進及改良鐵路各部份工作增加工作效能之討論及意見等

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞智識及改革制度等

(3) 研究 關於各種學說發明具有研究性質者甚望海內賢達及本路同人隨時惠寄上項稿件以光篇幅一經登載薄致酬金其辦法詳本刊徵稿簡章惠稿請寄

口特二區黃陂路三合里平漢鐵路管理委員會編譯課公報
編輯室

像 遺 理 總



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尙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

鐵路月刊平漢線第十九期目錄

總理遺囑

插圖

本路商運諮詢會議開幕典禮圖

法制

自由職業團體圖記利用章程

各路互運材料收費辦法

各路互運損壞機車車輛收費辦法

運送旅客自法兩輪腳踏車及小孩車辦法

清理各路往來帳目辦法

旅客行人受傷就醫辦法

修正無主失物無票私貨分辦法附則

本路路員搭乘特快臨時簡章

平漢鐵路採購材料討論會組織辦法

平漢鐵路整理產業設計委員會組織規則

平漢鐵路整理產業設計委員會辦事細則

平漢鐵路警管理處值探隊辦事規則

本路護路隊隨護客車暫行規則

國際鐵路聯合會報告及徵詢事件研究委員會簡章

本路現行分配大直綫半大直綫及漢鄭平無綫電臺工作辦法

研 究

嵩嶼之關港與嵩龍鐵路

論 著

東三省之鐵路網（選錄）

專 載

擁護公理與抗禦強權

繼續奮鬥貫澈主張

張景崧

蔣中正

國難中之本黨與黨員

黨務

中央宣傳部國慶告國民書

平漢路特別黨部國慶紀念告全路工友同志書

平漢路特黨部通電

平漢路特黨部電請汪孫等即日入都

平漢路特黨部為總理倫敦蒙難三十五週年紀念告同志工友書

紀錄

本會總理紀念週紀錄四則

本路路務會議紀錄三則

鹽効連商聯席談話會紀錄一則

漢市洩水工程聯席會議紀錄一則

本路整理產業設計委員會會議紀錄三則

表冊

于右任

增訂及修改貨物分等表內各種貨物等級一覽表

本路二十年九月份現金出納旬報表

本路二十年八月份北段收支比較統計表

本路二十年九月份上下兩半月北段機車狀況比較表

交通鱗爪

鐵路消息十一則

航空消息四則

電政消息一則

航政消息二則

公路消息三則

調查

膝濟鐵路煤運新舊價之比較

四洮鐵路之沿革

附錄

錄 目

鐵 準 委 列 易 路 錄

期九十九

日本滿蒙鐵路政策
杭江鐵路參觀記

楊亦周
劉敏功



國民二十一年五月二十五日平漢鐵路商運諮詢會議開幕禮



法 制

自由職業團體圖記刊用章程

民國二十年十月二十四日
會令第四零七九號公布

第一條 凡自由職業團體刊用圖記均依本章程之規定

第二條 自由職業團體圖記爲篆文木質長方形長六公分八厘寬四八公分八厘文曰某地某會圖記如附圖

第三條 自由職業團體如有分會或聯合會者其分會或聯合會之圖記依附圖二三四五分別製成之

第四條 自由職業團體圖記由各該團體於組織完成後依法自行刊用

第五條 自由職業團體啓用圖記時須將圖記模型及啓用日期呈報主管官署備案並呈報當地高級黨部

第六條 自由職業團體因故失效時須將圖記呈報主管官署註銷並呈報當地高級黨部

第七條 本章程自公布日施行

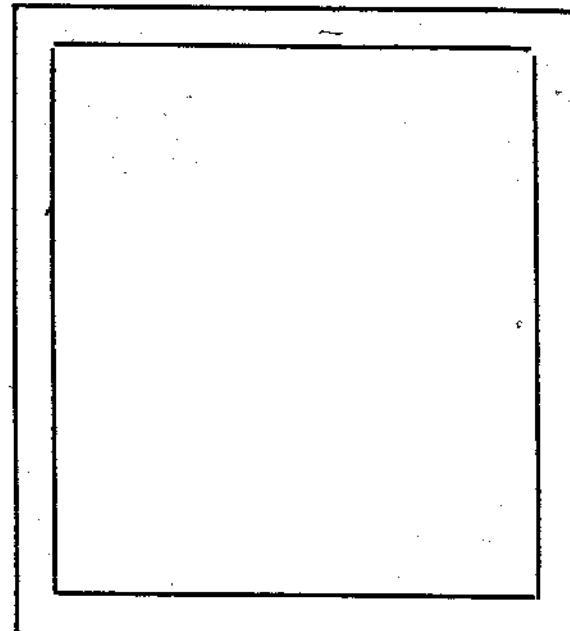
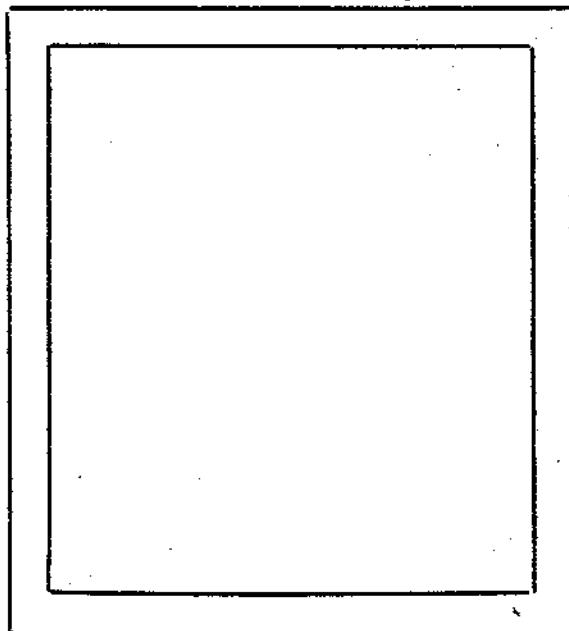
附圖式樣五種

(三)

自由職業團體聯合會圖記式
(以全國為設立範圍者)

(一)

自由職業團體圖記式



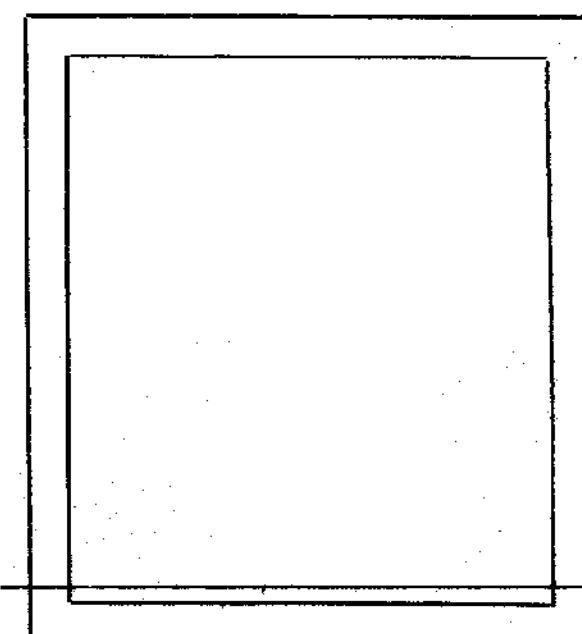
木質長方長六公分八厘寬四公分八厘

(四)

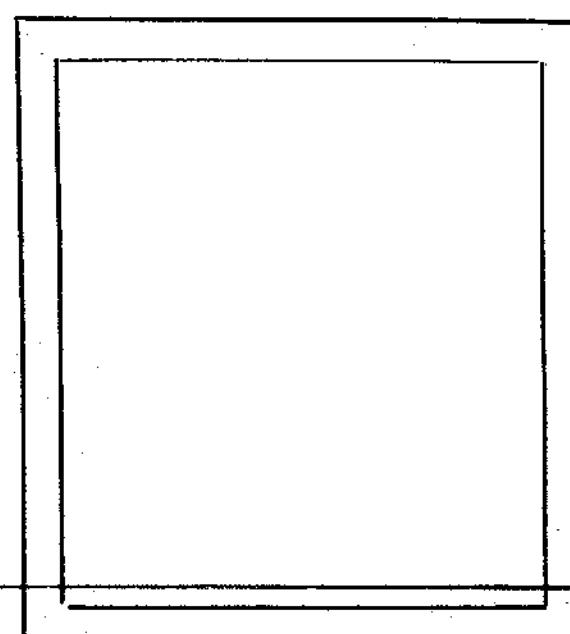
自由職業團體聯合會圖記式 (以全
省或行政院直轄之市為設立範圍者)

(二)

自由職業團體分會圖記式



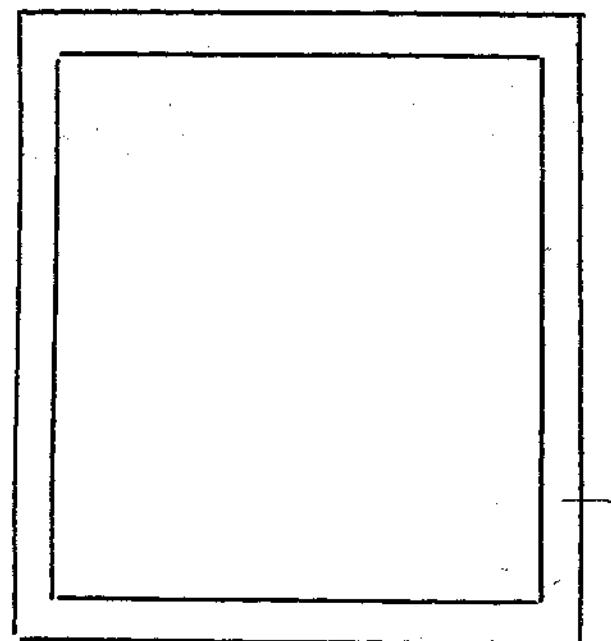
木質長方長七公分六厘寬五公分六厘



木質長方長六公分四厘寬四公分六厘

(五)

自由職業團體圖記式
(以縣或市為設立範圍者)



木質長方長七公分二厘寬四公分二厘

附註

- 一 分厘用公尺計算
- 二 圖記邊照長度二十分之一
- 三 圖記文用陽篆。

各路互運材料收費辦法 部令聯字第五零五號公布

(一)自備機車車輛者

(子)如自備機車車輛在他路運料者除自備工油煤水或照市價付費外每公噸每公里仍照原

定辦法按二厘計算（名爲過軌費包括折舊延阻種種費用）

(丑)如自備機車車輛在他路空駛者每公噸每公里照實裝運費折半按一厘五毫計算（名爲

回空過軌費）

(二)自備車輛而無機車者

(寅)如自備車輛而用他路機車運料者仍照原訂辦法每公噸每公里按五厘計算（二釐係過軌費三釐係機車牽引費）

(卯)如自備車輛而用他路機車在他路空駛者每公噸每公里照實裝運費折半按二釐五毫計算（一釐係過軌費一釐五毫係機車牽引費）

(三)機車車輛全未備者

(辰)如用他路機車車輛載運材料者仍照原定辦法每公噸每公里按一分計算（二厘係過軌費三釐係機車牽引費其餘五釐係租車費）

(巳)如因與他路連料而回程空駛者每公噸每公里照實裝運費折半按五釐計算（一釐係過軌費一釐五毫係機車牽引費其餘二釐五毫係租車費）

(午)如與他路連料而利用回空車輛裝運貨物者仍照上項回空運費及利用回空車輛載重量之大小分別比例減免運費例如回空車輛完全裝滿貨物則原定回空運費五釐一概免收

但利用回空車輛之起站及訖站應與原來運料之訖站及起站相同在中途不得隨裝隨卸以免遲延

各路互運損壞機車車輛收費辦法

(一) 凡各路損壞機車車輛送歸原路或由他路運到機車廠修理須由所經過鐵路之機車牽引者按照各路自備車輛運料而用他路機車牽回空運費計算每公噸每公里按二釐五毫計算(一釐係過軌費一釐五毫係機車牽引費)程途來往相同

(二) 凡各路損壞機車車輛送還原路或由他路運到機車廠修理或由機廠運回而所有路之機車能自行牽引全部車輛行駛者除自備工油煤水或照市價付費外每公噸每公里按照自備機車車輛運料而在他路空駛收費辦法按一釐五毫計算(名爲過軌費)

運送旅客自用兩輪腳踏車及小孩車減價辦法 部令業字第零三零號公布

一、旅客隨身攜帶自用兩輪腳踏車或小孩車每輛每百公里收費二角不滿一百公里者按百公里計算(例如由青島至濟南每輛應收運費一元五角)

二、旅客請運自用兩輪腳踏車車上須有地方主管官署登記牌並每人以一輛爲限

三、旅客請運自用小孩車須由站員鑑定確係自用者每一家族以一輛爲限

四、旅客請運此項車輛時須繳驗所持車票其運送區間亦以所持車票區間爲限

五、旅客託運此項車輛時對於該客行李免費數量不加變更

六、運送此項車輛仍填用車輛動物票但須註明所持車票號數並加蓋旅客自用減價戳記

七、本辦法如有未盡事宜得隨時修正呈部備查

八、本辦法自十一月一日起實行

清理各路往來賬目辦法

民國二十年十月七日
會令第三三五四號公布

一、聯運帳目 各路往來帳目以聯運爲最多此項帳目既按聯運辦理帳款應無不符即有差異當係由於計算錯誤或積壓過久未加核對之故應由聯運處從速設法清理以資結束

二、借撥款項 各路借撥款項不論鉅額借款抑或墊付經費會議費保証金薪工旅費等項細數均應有借撥單據或其他文件可資考證當可由各路互相詳細核對除因錯誤或遺漏致生差異等項應即查核更正解決外其不能解決各項應即詳列清單說明經過情形並註明有關係文件呈

部判處

三、材料價款 供給他路材料應有帳單及收料憑據或其他文件可資證明當可由各路互合詳細核對除因錯誤或遺漏致生差異等項應即查核更正解決外其在軍事時期供給軍用材料未經通知他路人帳或通知後他路不肯承認致變方無法解決各項應即詳列清單說明經過情形並

註明收料機關日期地點及一切有關文件呈部判處

四、其他雜項 約包含車租車輛延期費車輛修理費車租利息匯費電報費票價記帳輪船費碼頭費運費裝卸費房租機租關稅等項以上各項如在平時按照往來帳款手續辦理者自應有帳單收據或其他文件可資證明當可由各路詳細核對其有因錯誤或遺漏致生差異各項應即查明更正解決之其在軍事時期因交通梗阻路權破裂或其他特殊情形致所有代他路支付各款並未通知他路列帳者或因各路過軌車輛悉供軍用致所在路列帳之修理費及司機火夫等之旅費飯費等或所屬路列帳之車租及延期費等彼此不肯承認交涉未決者應即詳列清單說明經過原委並註明各種有關文件呈部判處

旅客人受傷就醫辦法

民國二十年十月十二日
會令第三三七八號施行

一、凡有醫院住在之車站如遇有行車傷人情事即由本車站給予就醫單一紙交與路警將受傷人送往該站醫院救治

二、凡小站未設有醫院者遇有前項情事發生應先由站長用救急藥箱之藥敷治後再由車站給予就醫單一紙交路警帶同受傷人隨最前次列車送往附近醫院治療一面由站電達醫院查照

三、醫院診察受傷人之傷勢後認為必須移送他處醫院治療時應由醫生在醫單上批明並知照站長仍由路警護送前往如已住醫院而須移送他處者則由醫生分別通知車警兩方查照辦理

修正無主失物無票私貨處分辦法附則

民國二十年十月十四日
會令第三四二八號公布

第一

在一 路沿綫範圍內查獲無主失物由警務段照章處理無票私貨除違禁品外由車務方面照章辦理

第二

條 凡在車上站上廠內發覺無票私貨車上應由車隊長帶同長警施行檢查站上或廠內應由站長或廠首隨時檢查如警務方面認為必須檢查者須會同各該站長或廠首辦理之

第三

條 如有來歷不明之物或客商所帶之物被人在車或站扒竊經警破獲出示招領超過第十三條規定之期限無人認領者均以無主失物論

第四

條 查獲無主失物須立即檢點加封交站長轉飭車隊長送交警務分段查收

第五

條 查獲之無票私貨暫由就近長警負責看管如在七日內貨主尙不向站照章補繳罰票具領者即認為貨主不願補票查出車站應即加封交就近警務段或分駐所接收遞解

警務總段代為存庫以便與充公之無主失物同時舉行拍賣

第六

條 凡在車上站上或廠內查獲無票私貨交警務段或分駐所時該警務段或分駐所應填給收據（格式一）交由該站長或廠首轉呈該管首領彙報

第七

條 寄送無主失物無票私貨時應用另製郵袋式之麻袋裝置蓋上火漆並填具報單（格

式二

第八條 凡無主失物無票私貨如係體質笨大價值抵廉不能裝置麻袋者另行設法妥爲寄送或請示核准後暫存各站段仍由警方負責保管以待後命而節運費

第九條 如查有隱匿無主失物無票私貨者應將隱匿之員警究辦並押追原貨物該管長官及巡官知情不報者一併嚴予處分

第十條 各警務分段接到無主失物無票私貨後關於無主失物應逐一檢點查驗立即出示招領倘在五日內無人認領即照第一七八各條所規定之手續解送總段（格式二）關於無票私貨立即轉解總段

第十一條 各警務總段接到前項無主失物無票私貨後應立即檢驗入庫價值在百元以上者專案呈報路警處在百元以下者即按第十八條手續辦理但關於無票私貨並應由路警處函車務處查照

第十二條 查獲無票私貨如係鮮貨水菓菜蔬牲畜等不能久存之貨物易於腐爛變壞者及賤價之貨物其價值不及抵償保管費而貨主方面復不能即時補票具領者得由查出車站會同警方人員酌量處分或毀滅之或就地公開拍賣之款儘量或照章補票倘有餘款由警方出示招領但此項餘款貨主如不於一個月內向站具領者即由站解繳

會計處存儲待領以六個月爲限逾期不領即將該款歸之鐵路

前項私貨酌量處分後應由車警兩方各將辦理情形如變賣價值補票款目票號餘款等項分報該管首領轉呈該管處備案

第十三條 如警務總段存庫之無主失物須在三個月內認領如逾期無人認領得呈請路警處核准充公拍賣之

第十四條 拍賣充公貨物每月舉行一次由各警務總段呈報路警處核准施行關於無票私貨之拍賣由路警處通知車務處

第十五條 拍賣充公貨物由路警車務兩處分別派員監視之

第十六條 拍賣充公貨物所得之變價關於失物無需補票者須連同報告立即呈由路警處轉繳會計處查收入帳關於私貨者應即寄交有關係之車務總段轉交查出車站照章補票不足者儘量補票倘有餘款照第十三條手續辦理

第十七條 各警務分段每旬須將解送警務總段無主失物無票私貨填具表冊（格式三）彙報路警處

第十八條 各警務總段每旬須將接收各警務分段解送之無主失物無票私貨造具表冊（格式

四）彙報路警處

第十九條 路警處接到各警務段旬報單後應交由承辦課切實核對務求明確

第二十條 所有無主失物無票私貨之各種統計由路警處辦理

第二十一條 路警處每月五日應將上月份各警務總分段接收無主失物無票私貨之給領與存庫情形並將上月份拍賣之無人認領或不照章補票之失物與私貨及每批查獲人之處別職務姓名照錄三份分送車工機各處以資查考

第二十二條 無主失物如有人認領時須填具證明書（格式五）交警務總段查核為可靠時由認領人出具保領書（格式六）領去但遇價格貴重或緊要之物認領人應覓殷實商家擔保以昭慎重而備查考如稍涉冒領嫌疑即不得任其領去

第二十三條 無主失物經失主認領後各警務總段須在旬報表冊上註明連同證明書及保狀一併呈送路警處

第二十四條 失主認領失物須繳納狀費銅元十枚

第二十五條 所有各警務總分段之領狀費應按旬連同旬報表冊呈繳路警處轉送會計處入賬

第二十六條 充公拍賣之私貨暫以補票罰金內之二成提獎查獲人暨會同查獲者此外一概不得分獎

第二十七條 提獎支配方法以獎金之一半提給查獲人其餘一半分給會同查獲人為標準但仍須

由警務或車工機總段先行擬定呈請各該主管處核准施行後再行函請會計處照發遇有爭執情事則由各關係處預先商定辦理之

第二十八條 遺失物與私貨性質不同凡拍賣遺失物之價款不得提獎

第二十九條 查獲違禁品須交地方機關辦理者或充公物品例如煤油等類另有規定者不適用本規則

第三十條 本規則自公布日起施行如有未盡事宜得隨時修改之

本路路員搭乘特別快臨時簡章 第十四次路務會議議決

一 凡特別快車除本簡章規定人員外無論何項人員未經購票不得乘車

(理由)查本條係為防止持有普通長短期免票强行乘坐特別快車而設

二 凡在特別快車服務員工如隨車服務之車務稽查車隊長行李司事包件司事查票司事旗夫司止輪看行李夫包件夫看車夫洗車夫澆油夫電燈匠暨督查員押車巡官長警護路隊憲兵等照章須穿制服佩帶符號應均免予持用憑証

(理由)查車上服務員工每次均係預先派定按段換班他人不易蒙混且有制服符號不必再發給憑証

三 凡本管段內之高級職員如車工機警各總分段長電務各分段長暨查賬員等在本管段內特別

快車另發給長期特快服務證並粘貼照片

(理由)查本管段內之高級職員以職務所在有時須到路視察查票人員不易辨識故必發給服務證

四

凡非在特別快車服務但以職務須常川到路辦理要公之員司如材料點查員存車廠司理收款司事等得按照各該員服務地段發給長期快車服務證並粘貼照片

(理由)查非在車上服務須常川赴路辦理要公人員如必令搭乘混合列車則三四天往返者非

七八天不可旅費加多結果仍與路局有損故准給服務證

五

凡局處因緊急公務湏派員赴路調查人員如乘坐特別快車應照章購票隨後報銷

(理由)查臨時出差人員雖係因公往返但為維持快車秩序及預防各機關援例起見故應一律

購票

六

凡持有服務證人員應在守車或公事車內乘坐不得佔用客位

(理由)發給公務證准乘特快待遇已屬從優且為辦理公務故應與車員同車

七

車上員司查票時應將公務證交驗

(理由)本條係為便於稽查而設

八

本簡章應至尋快恢復之日起廢

(理由)本簡章係因加開特快補充他章之不足故至尋快恢復之日作廢

平漢鐵路採購材料討論會組織辦法

民國二十年十月十三日
會令第三七七九號施行

一、本路爲使各處明瞭購料關聯手續及解決材料籌購困難起見特設採購材料討論會

二、本會討論事項如左

一、委員會交議事項

二、各處提議事項

三、會員提議事項

三、交議提議事項如左

一、購料暫行規程第二條甲項所列材料

二、購料暫行規程第二條乙項所列材料

四、本會以委員長爲會長會員無定額由委員會聘任或委任之

五、本會設幹事司事各一人由委員會指派本路職員兼任之

六、本會開會時以會長爲主席會長有事故時得委託他會員代理之會員未能出席得委託代表出

席

七、本會討論結果送由委員會核辦之

法 制

八、本會開會無定期由會長臨時召集之

九、本會開會時得由會長指定與議案有關之承辦職員列席說明

平漢鐵路整理產業設計委員會組織規則

民國二十年十月九日
會令第三五八五號公布

第一條 本路爲規畫建設清理地畝增益生產起見組織整理產業設計委員會
第二條 本會以總務工務車務會計各處處長爲當然委員並由管理委員會指派主席委員一人及委員若干人組織之

第三條 本會辦事人員先由產業課調用但因事務上之必要得酌調各處員司襄辦一切

第四條 本會議決各案呈送管理委員會核飭各主管處切實辦理如關於特別重要事項得另決定手續呈請施行

第五條 本會定每星期開會一次如有特別事故得由主席委員或委員二人以上請主席委員召集之

第六條 本會辦事細則另定之

第七條 本規則自管理委員會令布日施行

平漢鐵路整理產業設計委員會辦事細則

民國二十年十月二十八日
會令第三九一四號公布

第一條 本細則依據本會組織規則第六條訂定之

第二條 本會設文書工務租務各組

第三條 各組設正副組長各一員組員若干員承本會之命令辦理本組事宜

第四條 文書組職掌如左

一 辦理本會一切文件

二 會議之召集通知

三 議案編印及會議記錄

四 案件之保管

五 不屬各組之事項

第五條 工務組職掌如左

一 關於經營路地各方案

二 關於測勘及製圖事項

租務組職掌如左

一 租價之評定

二 擬議清理欠租各辦法

三 關於租務交涉事項

第七條 本會辦公時間以管理委員會辦公時間爲準

第八條 本路各員司之適用規章本會均適用之

第九條 本細則如有未盡事宜得隨時呈請管理委員會修正之

第十條 本細則自公布之日起施行

平漢鐵路路警管理處偵探隊辦事規則

民國二十年十月七日
會令第三五二九號公布

第一條 本路爲預防事變偵緝匪踪特設偵探隊直隸於路警管理處其編制薪餉以附表定之

第二條 隊長由路警管理處遴員呈請 委員會核准派充承路警管理處主任副主任之命令管理本隊一切事務並監督指揮所屬探員

副隊長由路警管理處遴員呈請 委員會派充輔佐隊長處理隊務

第三條 分隊長由路警管理處遴員呈請 委員會派充承長官之命令分駐本路適中或扼要地點指揮監督所屬偵探擔任偵查事項

第四條 書記由路警管理處遴員呈 會核委承長官之命辦理文牘裝械一切事項 (十月二十

九日會令第四二二三號修正)

第五條 錄事由路警管理處遴員呈 會核委承長官之命辦理繕寫事項 (十月二十九日會令

第四二二三一號修正)

第六條 本隊與段隊警察應隨時聯絡互相輔助如沿路發生案件經警察段隊之通知或指示應即迅速辦理不得稍存意見

第七條 本隊應行偵察事件約舉如左

(1) 沿路各站有無發生匪共情事

(2) 沿路各站以及往來車中有無匪人化裝混跡偵探消息並私運軍火禁品

(3) 在車在站及各道棚發生之搶劫偷盜案

(4) 關於反動份子煽惑或潛跡勾引事項

(5) 客商報告請求查緝之案件

(6) 奉令查緝之案件

第八條 本隊員探公役之開革調補功過賞罰給卹請假一切事項由隊長按照警察現行法例隨時核轉路警管理處核辦

第九條 本隊員探一一律發給偵探證其式樣另定之

第十條 本隊員探出外查案遇必要時得向就近警務段隊請求協助各段隊不得拒絕如探獲重要案犯除有緊急情形者外並須知會當地警隊協同逮捕

第十一條 本隊如探得重大案件除隨時電呈 路警處核辦外並得隨時分電各段隊知照防範

第十二條 本隊員探辦案件應嚴守秘密不得有洩漏或賄縱情事違者按律究辦

第十三條 本隊隊長副隊長分隊長均有拍發明密電報之權各段站應立時代為拍發不得延誤但須簽名蓋章以免冒發

第十四條 本隊員探薪餉由隊長按月造冊送處核領

第十五條 關於公費房租旅費等項業經核准有案者由隊長按月造單隨同餉冊送處核辦其特別購綫懸賞給獎等項費用非專案呈准後不得支付

第十六條 凡本規則未經規定之各項事宜得參酌本路現行警察法規辦理之

第十七條 本規則自呈奉核准之日起施行如有未盡事宜得隨時呈請修正

本路護路隊隨護客車暫行規則

民國二十年十月二十九日
會訓令第四二四一號公布

第一條 本處為保護特別快車及各次客車安全起見除由警務段派遣之官長警駐車隨護外另加派護路隊武裝官兵一組隨車維護藉期周密

第二條 押護特別快車官兵每組以排長一員士兵二十名組成之其餘客車押護官兵每組規定

爲班長一名士兵九名

第三條 前項押車官兵由護路總隊輪流派遣每次列表分送本處及車務處備核

第四條 列車在站待發時護車排長（班長）應率領值勤士兵在列車近旁配置遊動崗位維護乘客上車秩序查視有無奸宄竊盜混入車箱情事

第五條 列車行駛間應在每一車箱或兩車箱配置一隊兵往來逡巡

第六條 列車抵站時護車排長（班長）應率值勤之士兵先行下車配置於站台暨車箱外側之路軌上維護乘客上下車箱秩序并查視附近有無異狀在匪徒常時出沒地點尤應全體出勤嚴重警戒

第七條 列車行駛間如遇故障在路停止且查知一時不能開駛時護車官兵應下車警戒餘照第五條辦理

第八條 車上如有路警處督察員隨護時護車官兵須聽由該督察員指導

第九條 護車官兵無論值班下班均不准在客車或飯車坐臥

第十條 凡收取補票盤查私貨等事均係車務人員與段警之責任非經請求協助護車官兵不得妄行干預

第十一條 車上如有欵箱護車官兵應注意維護

第十二條 護車官兵攜帶行李務宜單簡如有挾帶貨物情事不論多寡均從重懲辦該直屬長官亦須連帶負責

第十三條 押護特別快車及客車之護路隊官兵按月給差飯費官長每員月給差費十五元士兵每

名月給飯費四元八角并於押車之前將押車官兵姓名人數先行呈報備案

第十四條 本規則如有未盡事宜得呈請增訂之

第十五條 本規則於公布之日起施行

國際鐵路聯合會報告及徵詢事件研究委員會簡章

民國二十年十月二十九日
會訓令第四二四五號公布

第一條 本委員會專爲研究國際鐵路聯合會之報告及徵詢事件而設

第二條 本委員會以各處遵照 管理委員會所指派之專員組織之

第三條 本委員會主席由列席人員臨時推定

第四條 凡國際鐵路聯合會之文件收到後即由管理委員會批交本委員會轉發各關係專員分

別研究

第五條 各委員所擬答案應先備具中法文各七分一分送交委員會其餘六分分送各委員研究

第六條 委員會於每批答案彙齊後應召集會議逐條通過再行呈送管理委員會核定

第七條 答案經 管理委員會核定後應逕寄巴黎駐歐辦事處轉復國際鐵路聯合會一面抄呈

鐵道部備案

第八條 本委員會設秘書一人由委員中公推一人兼任

第九條 本委員會所有分配文件整理議案及召集會議等事統由秘書辦理

第十條 本委員會得呈請酌調局內現職人員兼辦繕寫打字以及保管文卷各事宜

第十一條 本簡章自呈奉 核准之日起施行

本路現行分配大直線半大直線及漢鄭平無線電臺工作辦法

車務處內務通飭 第一三四號

(一) 大直線 專作三合莊與漢口車務處通電之用所有北平辦事處與漢口往來電報均由北平漢口無線電台收轉北平舊交通部及前門與漢口往來電報由三合莊轉江岸與三合莊北平往來電報由漢口車務處及無線電台轉

(二) 半大直線 在鄭州以北者專作三合莊石家莊鄭州等站通電之用在鄭州以南者作鄭州與漢口車務處通電之用所有鄭州與江岸往來電報均由漢口車務處報房轉鄭州與北平辦事處往來電報由鄭州北平無線電台轉鄭州與北平舊交通部前門往來電報由三合莊轉

(三) 遇以上兩線有一線發生障礙時其餘一線即作爲三合莊鄭州與漢口車務處交換電信之用其工作時間分配如下漢鄭工作時間由三點至七點十五點至十九點餘爲三合莊與漢口工作時間

(四) 三合莊鄭州與漢口車務處在工作時間內遇有關於車輛狀況之報應儘先隨到隨發不得延誤

(五) 將經過江岸之大直線及半大直線應即結實使江岸報房不能拆綫佔用

(六) 無線電 平鄭工作時間由五點至八點十五點至十八點平漢工作時間由二點至五點十一點至十三點十八點至二十一點漢鄭工作時間由零點至二點八點至十一點十三點至十五點二十一點至二十四點

(七) 遇大直線半大直線同時發生障礙時

(甲) 如在鄭州以南所有漢口與鄭州三合莊往來電報應由鄭州北平無線電台北平辦事處及三合莊各報房立即照轉或接綫

(乙) 如在鄭州以北所有漢口與三合莊電報應由北平無線電台北平辦事處電報房轉

(八) 遇三電台中有一電台發生障礙時所有北平辦事處之往來電報應由辦事處三合莊鄭州各有線電報房變通迅速收轉不得推辭



研
究

嵩嶼之關港與嵩龍鐵路

一・引言

張景崧

余肄業東京，每逢郵船抵埠，在漳廈掣友，必有關於閩南新建設之函件以告，披閱之後，不禁雀躍心喜，每於課暇之餘，關於耳聆目睹，有所得者，筆之於紙，一面蒐集材料，一面整理舊稿，今者，大體已完畢，此文之命題曰：「嵩嶼之關港與嵩龍鐵路」蓋余心目中所望者，為閩南未來之繁榮問題，而欲推論未來閩南應如何促其速度之進展，而達繁榮目的，則不得不注意觀察此嵩嶼之關港與嵩龍鐵路，良以國民經濟與交通事業，恒成正比例之發展，故交通最便利之國家，亦即國民經濟最發達之國家，美利堅日本其明證也，

閩南為全閩經濟・教育・交通之中心，近幾年來，如廈門同安市政之改良，漳泉公路網之興築，此種急速之進步，在在驚人，又閩南人民多僑居南洋，個人實業家，實繁有徒，僅海澄縣屬之三都一區，擁有家財數十萬數百萬者，不可勝紀，到處皆是高屋大廈，畫棟雕梁，其富力可想而知，其他隣縣者，尤指不勝屈，倘能以政府當局發起號召，集中全閩南之財力，人力，總下動員，努力經營，將來大港告竣，鐵道完成之日，龍岩縣之天產，可敏捷運輸漳廈

，而嵩嶼港與嵩龍鐵道，成爲閩南經濟之寶庫，閩南人士其努力焉，

二、嵩嶼港之地理概況

甲・位置與形勢及其未來 嵩嶼爲吾國南方天然之良港，位處於福建之東南海端，控亞洲大陸之東南，屬海澄縣管轄，地當東經十八度餘，北緯二十四度半，島之左，有鼓浪嶼，廈門，島之右，有嶼子尾，南爲太武山，乃天然屏障，成一內湖港，海岸綫長一萬六千尺有奇，水深自四十尺至百尺不等，可容二萬噸以上之巨艦，隨時進出停泊，無暗礁之險，外人稱爲東亞良港之一，孫中山先生於建國方略中，論開海港謂，「廈門之西，有深廣且良好之港面，管有相當之腹地，跨福建江西兩省之南部，富煤鐵礦產……對馬來羣島，及南亞細亞羣島之貿易頻繁，所有南洋諸島，安南，緬甸，暹羅，馬來各埠之華僑，大抵來自廈門附近，……載客極盛，如使鐵路已經發展，穿入腹地煤鐵礦區，則廈門必開闢爲比現在更大之海港，吾意須於港面之西方，建新式商埠，以爲江西，福建南部礦區之一出口，此港應施以新式設備，使能聯絡陸海兩面之運輸爲一氣，」又謂，「此線自廈門新港起進至長泰，沂九龍江而上至漳平，寧洋，清流及建寧縣，自建寧以後過省界，至江西之建昌，與東方大港廣州線，福州武昌線，建昌沅州線相會，此線長約二百五十里云，」所謂廈門之西，正指嵩嶼，所謂深廣且良好之港面，正在嵩嶼之前，所謂廈門建昌線，正須起點於嵩嶼，嵩嶼未闢，廈門孤懸海中，不與大陸接，雖對南洋・英・美・荷・法・日各屬，有頻繁貿易，極盛之載客船業，

亦不過爲列邦銷貨場，華僑之出入口耳，倘若此港築成後，鐵道靈通後，可爲閩省第一口岸，由此鐵路經龍岩貫汀屬而入江西，連株萍鐵路以接粵漢鐵路，成爲南中國東西大幹線，則揚子江上流及遼南諸省之貨物礦產，均可於此出口，其利一，煤鐵爲現代工業之母，江西福建之礦區，煤鐵甚富，祇以運輸未便，殊少開發，嵩嶼既闢，則可由陸運而來，以爲振興各種工業原料，其利二，香港近處無煤，猶宜由英日運煤屯棧，以吸收商船，嵩嶼既闢，築棧屯煤，則各國商船，自然趨集，通南洋歐美之航線，皆將以此爲總匯，即在我國無勢力根據之洋商，亦樂直接與我貿易，國際貿易，必臻繁盛，其利三，以嵩嶼對外貿易之商埠，易使華僑躊躇投資，從事種種建設，則經濟獨立，發展自由，不受列強資本主義之支配，其利四，如能依期實現，則昔日孫中山先生所謂，「聯陸海一面之運輸以爲一氣」之主張，得以貫澈，嵩嶼商港未來之繁榮燦爛，誠未可限量也，

乙●交通方面之鳥瞰

(二)嵩漳鐵路概況 嵩漳鐵路，全長計九十華里，在清季光緒年間，即組具規模，其性質爲商家集股經營者，於宣統元年，始完全由嵩嶼至江東橋之一段，先行通車，此係開吾閩新有鐵道之紀元，該路之綱軌，每英尺之重量有二十四磅，爲全國各鐵道之冠，逮民國二年停車，改收爲國有，惟前此先進，缺少計劃且乏宣傳、又苦無資本，兼以政府信用不足，民衆之

力量不集中，輕舉必無全終，失敗難以爲繼，所成之六十里江嵩鐵路，成爲廢物，該路于民國十九年間，遂完全宣告破產，功虧一簣，殊可嘆惜，

(二)嵩龍公路概況 嵩龍公路，全路三百華里，路線與漳嵩鐵路成並行之列，該路于民國十九年冬，計完成至漳州一段之一百華里，於本年春，即開駛汽車，其由漳州至龍岩，于本歲十月間，展築至水潮段，計長一百華里，路基吊橋，均已嚴事，擬於十一月間收客通車，其在龍岩縣內進行開築者，亦已完成三十里，目下祇餘七十華里尙未開築，是線自完成三百華里以來，旅客之來往，貨物之運輸，甚形便利，在昔廈門至水潮須三日者，而今於半日間可達，與昔日較之，誠有天淵之判矣，

丙、亞細亞及美孚之油倉問題 碧眼之英美，其海外殖民，從日出至日沒處，均有其旗幟與領土，慨我國五口通商以後，鉅國之夢打破，此時清季政府，外交失敗，以致門戶開放，機會均等，我閩省嵩嶼，亦早爲英美所垂涎，逮此次關港及擬設文山縣之議，消息傳播全國，於是英商亞細亞及美商美孚二煤油公司，益施其侵略，近竟在此港之正面，建油池，建碼頭，構樓房，(亞細亞已着手進行，美孚之油倉，已落成數座)，積極經營，大有得寸進尺之勢，雖經海澄縣政府迭向交涉，並奉省令轉諭該公司停止工程，迄無效果，嗣海澄縣政府接到廈門警備司令林國賡函送與該公司私訂立之合同，及是案經過情形，關於條約中第一條規定

，「該執照須在地方官廳，登記清楚云云」而該公司並未照約履行，一切手續既多未合，而所建築各項，是否在指定範圍以外，擴大面積，亦未向當地官廳聲請勘明，其藐視我土地主權，可見一般，本年二月間，海澄縣政府除將情形呈省政府察核外，一面再度向公司嚴重交涉，並派警衛第二分隊長藍振銘於十五日率警前往嵩嶼通知該公司，即行停工，否則將承包建築工匠拘辦，同時我漳・廈・泉黨政紳商各法團，通電反對，一面派人到京交涉，抗議私人訂立合同，此次我閩中央執委張幹之（貞）先生，由京回漳，在廈向報界發表云，該案已由行政院批交外交部負責辦理，其交涉結果之程度若何，吾人目下不得而知，

三・嵩嶼開港籌備之經過

嵩嶼之開港，自經四中全會議決，提交政治會議詳細討論後，張師長幹之即以福建剿匪司令部名義，委派張瀚王弼卿二人爲委員，從事調查測量，歷時二月，略知端倪，其海灘計面積一百二十萬方丈有奇，海岸沿長一千六百丈有奇，水深自四十尺至一百尺不等，巨大輪船，均可停泊，張氏爲羣策羣力，早觀厥成起見，於本年三月一日，召集閩省人士，及在地華僑，於嵩嶼開埠討論會，決議組織嵩嶼開埠促成會，計加入會員已達二三百人，南洋各埠均設有分會，進行一切，同時由海澄縣政府設立嵩嶼建設委員會，着手進行各種建設，目下着手測量設計中云，他如辦理亞細亞美孚二油倉之交涉，以及土地之整理，關於官產之清查，

於一月間，縣政府建設委員會，以凡屬官有地段，日久未查，誠恐被人乘機盜賣，經勘定結果計屬於厝屋者，有漳嵩公路・儲油室・廁所・漳嵩公司廚房・漳嵩公司車房・漳嵩公司房屋，屬於荒地者，有位馬路鏡及大龜山・霞嵩山・長厝尾山・糞箕湖山・猴嶼・利嵩・火燒嶼・小石佛山・石獅庵・狗相帶山・小林山・鴨蛋山・寨仔山・庵後山・桃仔山・總兵山等云云，

至於建設經費之籌劃，一面招商投資，一面由建設委員會決定募集建設基金幣一百萬元，發給証券，週息一分五厘，將來就地價所得，償還本息，經決定本年八月一日，分頭募集、所集款項，作為建設電力・自來水，以及開闢大嶼之用云，

四・漳龍鐵道之敷設問題

吾閩礦產，以龍岩為最多，近年來漳廈人士，甚為注意，皆有投資開採之意，民國十一年間，廈門大企業家黃奕守，前往北京農商部，呈請築閩贛鐵路，其路線係由廈門之嵩嶼港起，經江東橋・漳州・浦南・華封・漳平・而達龍岩，再由龍岩而達贛之萍鄉，以與萍株・粵漢鐵路相接，此時，北庭政府，係曹锟握政，聞黃氏計糜金一百五十萬元，始得核准該路之敷設權；逮至民十三年，國民革命軍事起，閩粵多故，進行計劃，均告停頓又與黃氏同時，有龍岩紳士鄭豐稔，曾邀龍岩人士，建築漳龍公路，擬漳州至龍岩二百華里之路線打通，先行

駛汽車，一俟將來經濟剩餘生息之後，重新開築鐵路，此種進行之計劃，要皆其目的爲煤礦也，

民國十七年，張幹之率師回閩，鎮守漳泉，對於路政，積極經營，計自漳泉・漳嵩・漳詔諸大幹線相繼完成，日下從事計劃開闢嵩嶼大港，並邀閩省南洋華僑及企業界着手籌備，及國民會議開幕，張氏以中央執行委員資格，邀國民代表黃奕守・詹調元・林學淵諸氏晉京，提議開闢嵩嶼大港，並展築嵩汀鐵道方案，業經國議通過在案，良以嵩汀鐵路尤以漳龍一段更屬重要，前此嵩嶼商埠促成會主席，會與廈門企業家黃奕守氏數度接洽後，經黃氏出面組織籌備處，着手進行，而荷屬華僑商業考察團團長陳丙丁氏等，亦極表同情，並願投資漳龍鐵道，鐵道部部長孫科，對此亦極注意，表示可由華僑投資，照粵佛中路例，由省主持呈部備案，該鐵道路線，係由嵩嶼港起，經龍岩而達上杭縣之峰市，其股本聞暫定一千萬元，此消息宣播海內外，一時深引各地大企業家之注意，如陳嘉庚・胡文虎・林秉祥・林汝嘉等，皆擬欲投資，且先後函電交馳，並特派代表來漳廈考察，彼等均屬南洋華僑，關懷桑梓，倘能羣策羣力，則建設事業之完成，指顧間事耳，日下政府當局，對此建設事業，亦已下大決心研究，將來通力合作，其收效當有可觀也，

五・龍岩物產之調查（繁榮閩南嵩嶼商場唯一寶庫）

一、煤礦 龍岩礦產蘊藏之富，冠於全閩，縱橫數百里，遍地皆是，其中以煤鐵二項為最富，民國十年，英政府派礦師赴粵調查，共分五隊出發，時粵軍總司令陳競存鎮守漳潮，彼另介紹一隊至龍岩考察，茲將其採探之標準及情況，表列于下，

標本號數 產礦地名 矿名 備

第一號 綠嶺北山 白煤 煤質甚良尚未開採

第二號 長塔暗坑 白煤 是窿開採不深煤礦僅在外層取出現已開採

第三號 同 上 白煤 是窿在二號窿之上約一百碼現正開採

第四號 同 上 白煤 在三號窿上三百碼煤質較好因水停採

第五號 同 上 白煤 與第四號同窿由煤層較深處取出

第六號 鼎蜀 坑 白煤 在適中之西角煤質亦好

第七號 麻公嶺 白煤 底脈甚長居適中東南

第八號 華餘 坑 白煤 在適中西角煤質亦好

第九號 全能山 白煤 在岩城東南煤質較適中良好有火燄船廠或可用

第十號 水缺潭 白煤 在全能山東北約二百碼質同上

第十一號 湖洋溪柄山 白煤 質鬆白金色較各處煤質尤善

第十二號 同 上 白煤 二號煤窿之西約一百碼
第十三號 同 上 白煤 在第十一煤窿上約一百五十碼

第十四號 窩頭白煤

觀上列表，知龍岩蘊煤之豐富，殊屬信而有徵也，幾年前有法人至龍岩調查，彼作報告，謂可供世界五十年之用，茲言雖未可信，然而礦產之豐富已可想而知矣，採礦現狀多依舊法，礦場組織甚為簡單，礦洞為一穹窿狀，其深淺須視採礦之有無而定，礦洞深者，有長至百餘丈，每丈有一四方之木板拱上，蓋以防礦石頽圮之危險也，採礦者，多係本縣人，其開採之權，須向官廳註冊備案，認捐納稅，經其批准，始得礦權，煤之售價，計國幣一元可購得四百餘片，煤之本質，均屬無煙煤，質極優良，火力亦強，且可能長久燃燒，以與吾人日常所用之薪炭，較相去有天淵之判矣，又在煤礦中，且含有多量之硫磺石礦，此亦為富源中之副產物也，於幾年前，有民康公司之組織，擬集資採礦，但亦尚未告成，茲覓得龍岩全境礦產調查表，附列於左，以見一斑，

礦質	縣名	礦產	離城	岩層	礦床	革地	地權	交通	副產
無煙煤	龍岩	水龍潭	東北九方里五七里三四畝	上部記	百四十年前周公業開發民國三年林君開辦	沿	沿	沿	輕便鐵路

鐵煤錄

同 同 同 同

牛坑 東七里 坑道約二里 硬沙平在
 歐形 北五十 中有白光緒末年曾民開坑三
 歧三里 留層 處 民地

巽峰 東南五 泥板岩

岩六里

杭柄 西二十五里 泥板岩

后田 城西

清時經礦師發見

(備考)採法頗取新式據比利時調查可供全世界三十年之用而有餘

同 東西一帶

(備考)有個人小礦五十餘未開採者六十餘

九州 南四十 砂岩風化山頂至六里
 鄉 之赤土山麓 百年前發見

(備考)資本十萬元該礦面積約三百餘方里礦苗富旺為福建首屈一指

坑道約二里 硬沙平在

二十年

官地

(備考)該礦床生無一定規律

太保南四十
林四里

砂岩

何時發見未明

(備考)此外小池社大池社天然池產極多鄉人因信風水不肯引人開採
蘇板社 東六十五里 郭奮 清前發見

雁石社 東四十里 覆鼎山

(備考)未有開採

鉛 同 大吉鄉 東五十里 錐坑 無

礦鐵 同 內江山社 北十里 黃連孟 無

該縣除各種礦以外，尙產同灰甚富，其他產物以松・杉・茶葉・香蕈・竹・菸・米爲最盛，
溪口，紫荆內・崎嶇一處一帶山地，皆爲竹木產地，其他各種輸出漳廈者，亦頗不少，

二・鐵礦 龍岩產鐵礦之地，

計有三處，

產礦地名

礦名

一・和溪

二〇·苗州

鐵礦

三·留坑

茲將各地舊式鐵廠數目，及鐵產量之概況，表列如下，

地名	廠名	鼓風爐	每月製生鐵量
三坑	三坑鐵廠	一座	二〇五噸
留坑	留坑鐵廠	二座	三〇噸
後田	新龍嶼	一座	二〇噸

廠中工人，多至三百以上，少或二百以下，其職務之分掌，有技師・裁鐵・挑工・司爐・經理・書記・伙計，月薪技師最豐，招待亦極優渥，開採沿用舊法，致產量不甚增加，物產用途，多爲釜・鍋・犁耙・鋤頭・間亦有專鑄生鐵發售者，生鐵之包裝，爲一長方四邊形，每塊重者可至二斤，輕者斤餘，多轉運至漳平・上杭・永定各縣發售，

關於和溪・苗州・留坑三區礦脈之分佈，均露出地面，長者二十餘里，短者十餘里，雖細礫之石片，亦含有重量鐵質成分，其蘊藏鐵礦之豐富，于此可知矣，

三·紙業 龍岩天產豐富，於上已述，關於工作之銷售最廣者，首推紙業，山野多竹，故紙業盛，其出產之地區，以雁石萬安福村等處爲有名，輸出品，則運售於北溪（北溪爲九龍江

幹流）湖邦・龍門・大小池・適中等處；亦有運售於西溪者，西溪多係粗料，北溪則粗細兼運，細料質白極優良，其銷售處及出路，遠及南洋羣島，按每年獲利之統計，數達百萬元以上，紙廠組織及陳設，甚形簡單，祇有紙槽紙焙紙絞各一而已，紙槽係用木板造成，比飼馬所用之食糟較大，爲儲紙肉之用，紙焙以兩面土墻隔成，中以雜柴燃火，用濕紙糊在牆上，頃刻便乾，紙絞爲壓乾濕紙之用，與吾人平常煙廠之煙絞相似，每廠供職工人，至少五名，一人打粗工，一人持紙簾，二人焙紙，一人打紙柴，持紙簾之工人爲師阜，日薪八角，焙紙工人，日薪六角，打紙柴工人，則多屬女工，日薪五角，其造紙原料，皆以竹爲之，每年春夏之交，竹笋出土丈餘時，便生竹葉，以斧伐之，切成竹片，然後排至紙窖裏，用石灰水浸之三日，竹始腐爛，用水碓舂之，使成紙肉，迺以紙肉放進紙槽裏，和以膠葉（膠葉係生於山爲一種植物富有膠質）採而浸之，便成膠質，攪拌得極其稀爛，持紙簾一人，乃用簾倒進稀爛之紙肉中，拖過便瀘，成一片濕紙，反覆爲之可得多張，然後去水焙而乾之，便成紙張，岩之紙業，其營業權，較永定・漳平・連城・上杭獲利爲多，是以優越權，永歸岩人之掌握，從前紙張多出於漳平，營業權亦多操于漳平商人之手，迨後岩人感於銷售之不發達，乃將原有紙槽，力求改良，並倣漳平之銷售，幾全爲岩人所奪矣，今者，各處紙業，日漸衰落，揣測其因，良由甲午之役，台灣被割日本，台民多改用日本紙，以其價廉物美，遠過本

地紙張也，至於今日，每年雖可達百餘萬元，而所出之紙貨，已較前減至四五分，茲再述漳州•浦南西處營業之狀況

A 漳州 現有之營業機關，地在醒民東路有大紙館四，爲德記•協生•怡發•聯興，尙有小棧數家，另附其內，

B 浦南 在浦南者，有大紙館三，曰文和•協隆•萬成三館，小棧多至六十餘號者，

六•餘論

關於嵩嶼之開港與嵩龍鐵路之概況，于上已述之詳矣，今余欲總括一評，以畢吾詞，要之交通事業之基礎，則在經營鐵路，鐵路勢力所及之地，亦即政治勢力所及之地，閩西天產既如是豐富，吾人倘能秉總理「知難行易」之學說，博綜研究，逐手開發，實為不可少之步趨，依不佞之管見，須經三種之論理科學程序，第一為計劃期，第二為集資期，第三為實行期，

第一期之工作，為謹嚴之科學計劃，如工程設計，應如何注意，其用度之經濟，沿途各地之物產，應如何詳細調查，知其數量之多少，大港及鐵道路線，應如何精核測量，方不致損失財力及人力，此三者，要皆非有專門優秀之工程學地質學卓絕之學者，不能勝任而愉快

第二期之工作，為召集閩南實業界巨子，作為中堅，鼓勵投資，例如召募股東一百份，可出資金六萬元，一千份則可出六十萬元，一萬份則可出六百萬元，查吾閩南經濟權，均操在海

外之南洋僑胞，日下依工程界之預測，嵩龍鐵路開築費，爲一千萬元，嵩嶼之闢港，爲二百萬元，統計之數，亦不過一千二百萬元，如欲築九磅或十二磅之輕便綱軌鐵道，尙可節省二分之一之經費，如是則有六百萬元，決可進行而達完成之城，

第三期之工作，爲地方行政當局，施政治之力量，協同幫助，並於公安方面，宜有絕對之安全保障，同時扶助其工程之進展，一俟將來大港告成，鐵道行駛，必可一步一步而達吾人之理想黃金世界，發達吾閩之實業也由此，增高吾閩之文化也亦由此，今者，吾人例之世界先進各國，關於建設事業，均有預定偉大驚人之工程計劃，如日本因大地震，迺有東京十年之帝都復興，蘇俄因經濟之落後，迺有五年工業計劃之全國總動員，吾人推測其因，要皆其最大目的，爲解救國難也，吾國與工業先進諸國較之，雖處處落後他人，倘能以零碎之建設，由一點一滴而完成整個，則將來亦未嘗不能不與外國並駕齊驅，而躋富強之城，總之以後我閩南人士，上下務須一心，努力進行，將來預想之計劃，能於最短期間實現，是亦意料中之事也，

作者屬稿完畢，值東省事變，惡耗頻來，心痛難已，猶憶民國四年袁氏當政時，經簽約而未承認之二十一條件第五號規定原文云，「關於……東南沿海築路權福建礦路權等」彼等處心蓄銳，其對於閩省之經濟地理學，恰如本月十九日大公報之社評謂，「日本之於中國，知之深

矣，專家之多，調查之密，統計之精，曾到彼邦者，類能言之……，此言至深確
國難當前，艱厄正多，吾人今後益當痛切覺悟，有何具體湔滌耻辱之方案以挽救之乎？

國二十年十月雙十脫稿於東京）

際此
（民

論著

東三省之鐵路網（選錄）

東三省之鐵路網在中國各地方區劃中佔第一位總延長達六千二百八十二公里五所投下之資本及修理費用混合計算約達十二萬萬金元本身營業及其附屬營業收入達三萬萬金元以上誠洋洋乎大觀也但此鐵路網之存在於吾國之利害奚若吾人若一尋其究竟則有不能不寒而慄者也茲請從其本質及其營業狀況考察之而殷以編者個人之改革意見非敢以囊腹眩耀讀者特亦盡國民之一分義務而已

（1）東三省各鐵路之質素

東三省之鐵路總延長綫究有若干其內容奚若吾知讀者必急欲知之然茲事體大非寸毫片楮所能盡爰擇其最重者述之於左

（甲）路線與里程

東三省之鐵路可分爲三大系曰我國路系中東路系及南滿路系其延長里程我國路系爲第一中東路系爲第二南滿路系爲第三分別述之如次

甲、中國自有鐵路及爲南滿路所要求借款包工建築之中國鐵路及中日中俄合辦之中國鐵路系

一、純粹中國自有鐵路
子，北寧鐵路

山海關至瀋陽幹線四二一公里六（北平至山海關二二一公里三未計全路合計八四三公里九）錦縣
至北票枝線一二二公里六溝帮子至營口河北枝線九一公里一。大虎山至通遼二五一公里二。

小計八七六公里五

丑、呼海鐵路 一二二公里 自呼蘭之馬家船口至海倫

寅、吉海鐵路 一八二公里 吉林至海龍朝陽鎮

卯、瀋海鐵路 三二六公里 潑陽朝陽鎮海龍接河口西安

辰、齊克鐵路 已通至奉安鎮 一六三公里

巳、洮索鐵路 已通至葛根廟 一〇〇公里

午、鶴立鐵路 六〇八公里（自黑省湯原縣之蓮花口至鶴岡煤礦場專運煤）

未、開豐輕便鐵路 六四公里 遼寧省之開原至西豐

申、齊昂輕便鐵路 二九公里 齊齊哈爾至昂昂溪

小計一、一四六公里 合計二、〇一三公里

二、南滿鐵路系所要求及借款包工建築之中國鐵路

子，吉長鐵路 一二七公里七 該路原借日本款建築民國六年再與南滿路公司借款由南滿

路公司委派工務運輸會計三主任在南滿路監管之下易言之為委託南滿路公司辦理自吉

林至長春

丑，吉敦鐵路 二一〇公里 係日本借款建築自吉林至敦化

寅，四洮鐵路 四三七公里 係日本借款建築由四平街至鄭家屯至通遼鄭家屯至洮南
卯，洮昂鐵路 二二四公里 係日本借款包工建築自洮南至昂昂溪

合計 九八七公里七

三、中日商人合辦之中國鐵路

子，天圖輕便鐵路 一二三公里 係中日合辦自圖們江至老頭溝完全由日本人管理

丑，溪城輕便鐵路 一二四公里 由南滿鐵路公司出資十之七中日合辦之本溪湖城廠公司
出資十之三自本溪湖至牛心台

合計 二四七公里

四、中俄商人合辦之中國鐵路

子，穆稜鐵路 六三公里 吉林省政府與俄商謝結斯合辦自小城子至梨樹鎮運煤為主

計 六三公里

乙、中東鐵路系	以上一、二、三、四、項統計共三、三二〇公里二
子，西段滿洲里至哈爾濱	九三四公里七二
丑，東段哈爾濱至綏芬河	五四九公里六
寅，南段哈爾濱至寬城之	二四八公里四九
卯，哈爾濱總站至道裡江沿	四公里二七
辰，扎蘭若爾運煤鐵路	一八公里
合計	一、七五四公里五四
丙、南滿鐵路系	以上與中東路接軌之各林場專用鐵道約四百公里未計
一、南滿鐵路	
子，長春大連大綫	七〇四公里三
丑，安東蘇家屯支綫	二六〇公里二
寅，吾妻大連支綫	二公里九
卯，周水子旅順支綫	五〇公里八

辰，大石橋營口支綫 二二公里四
己，蘇家屯撫順支綫 五一公里九
午，瀋陽榆樹臺支綫 一二公里七

未，大連甘井子南關支綫 一一公里九

小計 一，一二七公里一

二、金福鐵路 一〇一公里 該路由南滿鐵路公司補助日金五十五萬九千日元以五年爲限自

錦州自臘城子

合計 一，一二七公里一

以上各運鐵礦運煤鑛各專用鐵道約五十公里未計 照上計算

中國鐵路系純粹自有鐵路及爲南滿路公司所要求借款包工建築暨中日中俄商人合辦之鐵路合計爲三千三百二十公里二佔絕對第一位

中東鐵路系合計爲一千七百三十六公里五一佔第二位 南滿鐵路系合計爲一千二百二十七公里一佔第三位 但吾人於此有不能不略事考察者即中東南滿二路系合計仍比中國路系爲少位所爲吾國鐵路系者其總延長綫雖達三千三百餘公里實則名實相副足爲我國鐵路而不愧者僅二千零二十二公里耳此外之一千二百九十八公里二或委託外人辦理或受重利外債之壓迫或背後

局促或爲外人所佔之路扼制發展殊不易且南滿及中東二綫所經爲東北腹地據良好之地勢非若我國鐵路之迂迴曲折零星破碎費大而收效少也

(乙)建築設備資本與負債

由建築設備資本與負債觀之以中東路系爲第一位南滿路系爲第二位中國鐵路系爲第三位分別

列之如次

(一) 中東鐵路系 子：中東鐵路本路

據民國十九年中東路經濟調查局出版之一中東鐵路統計年刊報告截至民國十九年一月一日止該路建築費總額第一期整理費第二期整理費第一期補付營業虧累第二期利息欠款及補付虧累未償共計一十六億三千一百九十一萬七千七百零七盧布八九照該統計年刊表列其項目細數如次

一、本路之價值

本路建築費總額(自光緒二十四年至光緒三十一年者均在內)三六五、六四九、五四二、一七盧布 按評價表撥付之鐵路整理費

自光緒三十二年至民國六年者計五、四六一、一〇四、七三盧布

自民國七年至十八年者計二九、一八八、六一七、八四盧布

整理共四四、六五〇、七二二、五七盧布

建築整理費合計四一〇、三〇〇、二六三、七四盧布

二、另加一二兩項及其說明

(一)俄國政府補付本路自光緒二十九年至民國三年營業所虧累共計一七八、五七九、六一七、九五盧布

(二)截至民國十九年一月一日止利息與欠款及補付虧累等之未償者如左

利息計一、二〇三、二二三、五三六、一四盧布 欠款計一八、四〇三、九〇三、一五盧布

以上建築整理虧累利息欠款共計一、六三一、九一七、七〇七、八九盧布

按以上各數殊堪驚人一十六萬三千一百九十一萬七千七百零七盧布照現在比價(二十年一月)每一盧布約合現大洋二元六角則約爲現大洋四十七億三千二百五十六萬餘元也惟僅據該路統計年刊所揭載想尙未經該路公司中俄合組之理事會審核認可也

丑、各運輸林木之輕便鐵路約四百餘公里未計

(二)南滿鐵路系

子、南滿鐵路本路

據中日文化協會發行昭和六年之滿蒙年鑑所揭載至一九三〇年止南滿鐵道會社之股本總額共爲日金四萬四千萬元實際交到者爲三萬八千七百一十五萬六千元負欠內國債二萬三千八百〇五萬元外國債三千九百〇五萬二千元實際股本與負債合計六萬六千四百二十五萬八千元表列之則如下

一、實際資本 三八七、一五六、一五六、〇〇〇元

二、負欠國內債 (日本內國) 一三三八、〇五〇、〇〇〇元

三、負欠外國債 三九、〇五一、〇〇〇元 合計六六四、二五八、〇〇〇元

丑、金福鐵路

據昭和六年之滿蒙年鑑所載金福路之資本金如下

一、股本金 四、〇〇〇、〇〇〇日元

二、南滿路公司補助金 五五九、〇〇〇日元

合計

四、五五九、〇〇〇日元

以上子丑兩項合計
資本欠債共爲日金 六六八、八一七、〇〇〇元

(三) 中國自有鐵路系

我國在東三省內自有鐵路之資本費用經官署發表及日籍記載者如次

一、純粹中國自有鐵路

子，北寧鐵路

該路借款有關內外借用英國款金鎊二百三十萬鎊中英公司短期規銀二百一十萬兩新奉鐵路遼河以東日本款日金三十二萬元日本款已於前年還清中英公司及英款尚有多少殘額打虎山至通遼一段完全係本國資本多少未明在東三省境內者自山海關至瀋陽爲四二一公里另有錦朝綫營口綫打通綫之各枝路用款多少亦未明

丑，瀋海鐵路

該路系官民合辦前後用去資本多少尙未公布

寅，呼海鐵路

該路爲官民合辦性質已收到資本額約合現大洋六，〇〇〇，〇〇〇元

卯，吉海鐵路

該路亦爲官民合辦資本用去多少亦未宣佈

辰，齊克鐵路

該路資本爲遼黑兩省暨北寧路三方共同籌備原定現洋一，二〇〇，〇〇〇元但其後已另增加

己、洮索鐵路

該路資本爲自籌約爲現大洋二、〇〇〇、〇〇〇元 鶴立崗運煤鐵路開豐輕便鐵路齊昂輕便
鐵路未明

以上除北寧瀋海吉海三路未計外呼海齊克洮索三路合計約爲現大洋一〇、〇〇〇、〇〇〇元

二、爲南滿鐵路系所要求及借款包工建築之中國鐵路

子，吉長鐵路

(一) 前清光緒三十四年第
一次向日本借款日金 二、五〇〇 〇〇〇元

(二) 民國七年第二次
向日本借款日金 四、〇〇〇、〇〇〇元

合計日金 六、五〇〇、〇〇〇元

丑四洮鐵路

(一) 四洮段民國四年第一
次借日本款日金 五、〇〇〇、〇〇〇元

(二) 四鄭段民國七年第二
次借日本款日金 二、六〇〇、〇〇〇元

(三) 鄭通鄭洮二段民國
九年借日本款日金 一〇、〇〇〇、〇〇〇元

(四)至民國十四年五月底止負債本利合計日金

三二、〇〇〇、〇〇〇元

合計至民國十八年十二月底止前一、二、三、四、項計本利已達日金五一、〇〇〇、〇〇〇元云

寅、洮昂鐵路

(一)民國十三年借日本款日金

一二、九二〇、〇〇〇元

(二)向南滿路購車墊款日金

二六、三〇〇、〇〇〇元

(三)向南滿路購煤短期墊款日金

八〇〇、〇〇〇元

(四)墊款日金

二、〇〇〇、〇〇〇元

合計日金

一八、〇一〇、〇〇〇元

卯、吉敦鐵路

借日本款日金

二四、〇〇〇、〇〇〇元

以上子丑寅卯四路合計借欠日金

一〇〇、五二〇、〇〇〇元

三、中日商人合辦之天圖溪城中俄商人合辦之穆稜等輕便鐵路無確數可稽未計

以上共計

一項現大洋約

一〇、〇〇〇、〇〇〇元

二項日金約

一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

照以上甲乙丙三路系比較

中東鐵路系爲一十六億三千一百九十一萬七千七百零七盧布

南滿鐵路系爲六億六千八百八十一萬七千元

我國自有鐵路系除北寧瀋海吉海暨中日中俄商人合辦各路不計外爲日金一億零零五十二萬元
現大洋一千萬元比較中東路系及南滿路系可謂不逮遠甚設備之不周營業之不振又胡待乎龜蓍哉

(2) 東三省各鐵路之營業

東三省各鐵路營業之收入以南滿鐵路爲第一位中東鐵路爲第二位我國各鐵路爲第三位茲分別述之如次

南滿鐵路

南滿鐵路公司在一九二九年全部之營業收入爲日金

二四〇、九九八、〇六二元

盈餘日金

四五、五〇五、八五七元

與南滿路有關之金福鐵路在一九二九年之營業收入爲日金

三四三、五一二元

盈餘日金

六九、九四二元

合計收入

二四一、三四一、五七四元

盈餘

四五、五七五、七九九元

中東鐵路

中東鐵路在一九二九年之營業收入爲金盧布

七〇、二五五、六五〇盧布

盈餘

五、六七一、七五七盧布

中國各鐵路

甲、純粹中國自行建築之各鐵路

北寧鐵路在一九二八年之營業收入爲現大洋

二一、八二一、五四五元

盈餘

一〇、八六三、一四九元

以上係以全路計若僅算山海關至瀋陽段則無是數

瀋海鐵路在一九二八年之營業收入爲現大洋

三、七二八、〇八五元

盈餘不明

呼海鐵路在一九二八年
之營業收入爲現大洋

四、五七四、七七一元

盈餘

二、一〇六、四〇〇元

吉海鐵路在一九三〇年
之營業收入爲現大洋

一、七五四、九七七元

盈餘未明

齊克鐵路一九三〇年
之營業收入爲現大洋

一、五五四、五一五元

盈餘未詳

混計收入

三三、四三三、八九三元

盈餘(吉海齊克在外)

一二、九六九、五四九元

齊昂鐵路開豐鐵路鶴立鐵路未明洮索鐵路未營業

乙 爲南滿鐵路系所要求借款包工建築之各鐵路

吉長鐵路在一九二九年
之營業收入爲現大洋

盈餘

三、八八四、七五一元

一、一八七、七四四元

四洮鐵路在一九二九年
之營業收入爲現大洋

六、七五一、三三六元

一九二八年之虧損約
一九二九年不明但欠付借款利息等項不少

四、〇〇〇、〇〇〇元

洮昂鐵路在一九二九年
之營業收入爲現大洋

一、五一六、七五五元

一九二八年盈餘爲

九五、四六四元

但欠付借款利息約

二、〇〇〇、〇〇〇元

一九二九年未明

一、六九一、〇〇六元

吉敦鐵路在一九二九年
之營業收入爲現大洋

盈餘未明但每年須付
借款利息約

二、八〇〇、〇〇〇元

混計收入

一三、八四三、八四八元

盈餘者

一、二八三、二〇八元

虧損者

八、八〇〇、〇〇〇元

盈虧相底實虧

丙、中日商人合辦者

溪城鐵路 不明

天圖鐵路數目不明

丁、中俄商人合辦者

穆稜鐵路 不明

以上甲、乙、丙、丁、四項混合計算

共收入 四三、九六八、二四九元

(另吉海齊克兩路之收入共 三、三〇九、四九二元)

共盈餘者 一四、二〇七、七五七元

共虧損者 八、八八〇、〇〇〇元

盈虧比較實際盈餘爲 五、三二七、七五七元

但北寧路全路在內不僅限於關外段

民國二十年各路收入之可考查者如次所舉(除中東系盧布外其他均現大洋)

中東路

四八、五六九、二九九盧布

北寧路

三六、七一六、〇一二元

盈餘未明

渤海路

盈餘未明

呼海路

盈餘未明

四洮路

盈餘未詳

吉長路

盈餘未詳

吉敦路

盈餘未明

洮昂路

盈餘未明

一、六三二、七四七元
二、九六七、五五〇元·
七、三六七、九八二元

以上除民國二年外則爲南滿鐵路中東鐵路及我國各鐵路營業收入盈虧比較之一班南滿路收入爲日金二億四千一百三十四萬一千五百七十四元我國鐵路收入爲現洋四千三百九十六萬八千

二百四十九元每現洋二元四角合日金一元計則南滿鐵路收入爲現洋五萬六千餘萬元我國各鐵路收入比之僅得十四分之一強南滿鐵路盈餘爲日金四千五百五十七萬五千七百九十九元合現洋約得一萬零八百萬元我國各鐵路盈餘爲五百三十二萬七千七百五十七元以之比較南滿鐵路僅得二十分之一強中東鐵路收入爲七千零二十五萬五千六百五十金盧布每金盧布合現大洋二元六角計約值現大洋一萬八千餘萬元我國各鐵路收入比之尙不及四分之一

中東鐵路盈餘爲五百六十七萬一千七百五十七金盧布折合現大洋約得一千四百餘萬元我國各鐵路盈餘比之約及三分之一

按以上乃由中國鐵路與南滿中東二鐵路之比較觀察也若由中國國庫收入及東三省收入比較觀察之亦令人驚惕不置查中國國庫收入在平時每年爲四萬五千餘萬元然以之與南滿鐵路公司收入比較則南滿鐵路公司之收入仍多一萬二千餘萬元以之與中東鐵路公司收入比較則我國全國收入僅多二萬七千餘萬元以全中國面積之大人口之多每年收入比南滿路尙少一萬二千餘萬元比中東路之收入僅多二萬七千餘萬元則南滿中東二路在中國之地位可知矣查全東三省最近之收入遼寧省每年約現洋五千萬元吉林省每年約二千零九十四萬元黑龍江省每年約一千五百萬元三省合計每年約爲八千五百九十四萬元比南滿鐵路公司之收入僅得七分之一比中東鐵路公司之收入亦不及二分之一由是亦可知南滿中東二路在東三省之地位矣

此外我人所應注意者上列南滿鐵路附屬地之收入一九二九年爲日金二千七百九十四萬四千零四十四元大連市之收入爲日金一百二十三萬零四十四元皆未計入也

(3) 東三省各鐵路盈虧不等之原因

各路營業之盈虧差異如此之大其故究安在誠有不得不言者也

(一) 南滿中東二路有完備之吞吐港口而我國路系則否就南滿系言有吞吐港口三大連安東營口是也其中大連一港尤爲主要一九二九年各國出入口之船隻共爲八千二百一十一隻計載重量爲一千四百零五萬六千三百九十二噸貿易額計達五萬零八百五十二萬七千九百一十三海關兩次爲營口在一九二九年各國出入口之船隻共爲一千七百一十一隻計載重量一百八十九萬三千五百二十七噸貿易額計達八千六百五十六萬四千九百四十九海關兩安東又次之在一九二九年出入口之船隻爲九百零六隻計載重量四十九萬九千零五十五噸貿易額爲九千二百三十六萬零八百一十海關兩合計三港出入口之船隻爲一萬零八百二十八隻貿易總額爲六萬八千七百四十五萬三千六百七十二海關兩

以上三港之設備管理皆歸南滿路公司所直轄(營口之南滿路碼頭亦在內)中東鐵路系有吞吐之港口一即海參威但非中東路所直轄(帝俄時代曾屬中東路)且設備不如大連各港故收入終比南滿路公司爲遜

我國鐵路系之吞吐港口在葫蘆港未築成以前則爲營口之河北碼頭在一九二九年度（民國十八年四月至十九年三月）由北寧鐵路運入營口河北碼頭者計一十七萬七千五百四十六噸而先一年度則爲一十六萬二千七百二十四噸由營口河北碼頭起運上北寧路車者在一九二九年僅爲六萬四千四百零三噸先一年度亦爲六萬九千六百八十噸而已同一營口港也在河南南滿鐵路碼頭同年之由南滿路運入者則爲九十九萬零一百一十二噸先一年爲八十七萬四千四百八十五噸由河南碼頭運上南滿路車者同年爲二十九萬四千二百零五噸先一年爲二十九萬一千六百六十噸以北寧路與南滿路比較運入僅得南滿路六分之一強運上火車亦僅得五分之一強而已同一港口同一碼頭也何爲竟減少如是之鉅此則中國鐵路系比南滿鐵路系不能不大爲減少之原因也將來葫蘆港工程完竣又將如何

(二)南滿中東二路則給養綫繁多恰如百足之蟲而我國各鐵路僅北寧有枝綫外其餘則否就南滿鐵路言除南滿路本綫由長春至大連之七零四公里之外則有給養綫如下

- 1 自蘇家屯至安東枝路 二六〇、公里二
- 2 自瀋陽至榆樹台枝路 一二公里七
- 3 自蘇家屯至撫順枝路 五一公里九
- 4 自大石橋至營口枝路 二二公里四

5 自甘井子至大連南關枝路	一一公里九
6 自周水子至旅順枝路	五〇公里八
7 自吾妻至大連枝路	二公里九
8 自吉林至長春之吉長路	一二七公里七
9 自吉林至敦化之吉敦路	二一〇公里
10 自哈爾濱至寬城子之中東路南段	二四八公里四九
11 自四平街至洮南之四洮路本線	三一二六公里三
12 自鄭家屯至通遼之四洮路枝線	二二三公里七
13 自洮南至昂昂溪之洮昂路	二二四公里二
14 自本溪湖至牛心台輕便鐵路	一二四公里
15 自開原至西豐之輕便鐵路	六四公里
16 自金州至城子瞳之金福鐵路	一〇一公里
17 鞍山運礦專用鐵路	三〇公里
18 廟克溝連礦專用鐵路	一〇公里
19 奶子山運煤專用鐵路	一一〇公里

合計給養南滿路本綫者爲 一、九〇九公里
給養大連港口之鐵路運輸綫共爲 二、六一四公里

上列第八綫起至第十五綫本非南滿鐵路公司所有然實際上則全部或大部爲供給南滿路之運輸如洮路本可以爲北寧路打通段之給養綫起運全路沿綫貨物南下以出營口河北碼頭惟實際竟不盡然查洮昂四洮二路向南輸出各種農產物總數每年不下五六十萬噸而由北寧路運入河北碼頭者每年不過十六七萬噸（十六七年時）共所餘之三四十萬噸則由四平街經南滿路以輸出大連或營口河南碼頭無疑就中東路言除幹綫由滿洲里至綏芬河之一千四百八十三公里七七外其給養綫則爲

- 1 自哈爾濱至長春之南段綫 二四八公里四九
- 2 自洮南至昂昂溪洮昂鐵路 二二四公里二
- 3 自昂昂溪至齊齊哈爾之齊昂輕便鐵路 二九公里
- 4 一二八公里
(已通泰安鎮未計) 自齊齊哈爾至克山之齊克鐵路
- 5 自松花江北岸呼蘭起至海倫止
之呼海鐵路 二二二公里一

6 自下城子至梨樹溝之穆棱鐵路

六三公里

7 扎蘭諾爾之專用鐵路

一九公里

8 牙克石森林鐵路

一三公里

9 伊列克特森林鐵路

八五公里

10 一面坡森林鐵路

四六公里

11 魯克士窩森林鐵路

一三〇公里

12 葦沙河森林鐵路

一三四公里

13 亞布洛尼森林鐵路

一五五公里

14 石頭河子森林鐵路

一二〇公里

15 橫道河子森林鐵路

一四公里

16 馬橋河森林鐵路

七〇公里

合計給養中東路本綫者

一、六八九公里

給養海參崴港口之鐵路運輸綫者共爲三、一七三公里（烏蘇里阿穆爾後貝加爾及蘇昌鐵路未

此外尚有松花江嫩江黑龍江各河流全部航綫每年運輸七八千萬噸亦爲供給中東路之運輸

- 就我國各鐵路言則北寧路在山海關之東段僅有
 1 自錦州至朝陽枝路 一一二公里九
 2 自溝帮子至營口枝路 九一公里一
 3 自打虎山至通遼枝路 二五一公里二
 以上共 四五五公里二

此外瀋海吉海路既爲我國在東三省東部之幹線同時又可以給養北寧路四洮洮昂齊昂齊克各路既爲我國在東三省西部之幹線同時亦可以給養北寧路但四洮洮昂原爲南滿鐵路公司要求借款包工建築之關係歷史上曾供南滿鐵路之給養但四洮路之車務工務會計處長皆爲日本人足以代表南滿路系洮昂路則有南滿鐵路公司所派之顧問一人助手二人以資監視因此種種故事實際上四洮洮昂未足以完全發揮其中國鐵路系之效用也齊克路與洮昂路之銜接處即爲中東路之昂昂溪站在銀價未暴落以前最大部份運輸貨物皆至昂昂溪卸載由中東路轉運來赴海參崴他如吉長路在委託南滿鐵路公司監管之下吉敦路之總工程師爲南滿鐵路公司派遣且加以若干有權之諮詢吉海尙未能與吉長吉敦接軌雖欲爲中國鐵路系運輸供給中國自有之吉海瀋海等鐵路亦事勢有所未能呼海鐵路爲國人自有鐵路中之最有成績者但除運輸供給中東路外無他法鶴立崗鐵路穆稜鐵路暨松花江嫩江黑龍江等江之航運概與中國鐵路系無關更勿待言洮索路未通車營業

然亦夾在洮昂四洮二路之中發揮自如亦待掙扎也
 (三) 南滿中東二鐵路附屬營業甚多我國鐵路則否
 就中東鐵路言在昔有河運有海運有港口有林場有礦山有農場有蓄牧場有氣候測驗所有衛生院
 所有獸醫處所有普通用之電報電話電燈有工廠有材料廠有招攬商務之處所有管理地政房產處
 所有調查經濟機關有學校有圖書館有地方市政民政司法警察軍隊財政及河運海運港口等雖已分離而其餘大部仍
 國六年俄國革命後地方市政民政司法警察軍隊財政等亦一併管理之自民
 存在至今招攬商務之機關且遍全東三省且及中國日本及歐洲各主要地工業機關依然林立就南
 滿鐵路言除附屬地之軍事外交警察司法等歸關東長官及領事辦理外餘仍歸南滿鐵路公司辦理
 其餘所謂地方事務者且遍東三省南北各地現在該鐵路公司之組織分總務計劃交涉經理鐵道炭
 鑛製鐵販賣殖產地方工事用度等十二大部其範圍之擴大事務之複雜我國人真可以意想不及炭
 鑛製鐵販賣殖產地方交涉等部因完全非鐵路系事業即鐵道部之有埠頭事務所及鐵道工場總務
 部兼調查各地經濟狀況由東三省爲起點以及全東亞亦定普通之鐵路事業現在止該鐵路公司所
 經營之事業如下

- 1、東三省惟一吞吐港之大連港與管口安東等處碼頭
- 2、與東亞及世界各地聯絡之海上運輸

- 3、東亞惟一偉大之撫順等處煤礦
- 4、全中國惟一偉大之鞍山本溪湖撫順等處之鐵礦與製鐵業
名，遍佈東三省南部之電報電話及電氣煤氣事業
- 5、沿南滿路及處林立之鐵道工場
- 6、東三省南部各處林立之農事畜牧等試驗場
- 7、遍佈東三省各地之氣候觀測地質調查等等機關
- 8、遍佈全東三省及中國各主要地之經濟調查機關
- 9、遍佈南滿路沿線及東三省主要地之各種科學試驗事業
- 10、遍佈南滿路沿線及東三省主要地之各種科學試驗事業
- 11、遍佈南滿路沿線各主要地之露天倉庫混合保管倉庫及交易所
- 12、遍佈東三省各地之旅館（近已分立）
- 13、遍佈東三省各地之醫院與衛生機關
- 14、遍佈全東三省及全中國各主要地之招攬商務機關且及於美國之紐約
- 15、遍佈南滿路沿線及東三省南北部主要地之學校圖書館等等之文化機關
- 16、遍佈南滿路沿線及東三省各主要地之生產機關
- 17、南滿路沿線之一切地方事業

以上乃列舉其大概耳若分晰詳陳直不下數百

就吾國鐵路言其組織爲總務車務工務機務會計各處此外附屬事業可謂極簡單或竟無有。查中東南滿二路原爲殖民鐵路性質南滿路之經過及現在尤爲發揮其性質之本能此種殖民鐵路就吾國之國權論自然爲我國人所痛惡若就開發東三省地而言則殊有功在中東路建築之當時全東三省之人口不過二三百萬全境十之七八尙皆荒蕪至於今日人口已達三千萬工商各業比較中原各地發達尙過之每年輸出入之貿易額已達七八萬萬海關兩輸出超過且爲一萬萬兩以上爲全國所無其所以至此要不能不謂爲殖民鐵路之促進若吾國之各鐵路皆能如殖民鐵路發揮其效能則中國之今日當不患如是之貧弱矣

(四) 有完備之銀行與豐富之資金以相互爲用

就中東路言則昔日之道勝銀行實爲中路之母中東路之有今日及中東路沿綫農林工商各業之發達要當歸功於道勝銀行至今代道勝銀行之職務者則爲遠東銀行與中國各銀行

就南滿路言則正金銀行與朝鮮銀行實與南滿鐵路公司相依爲命據昭和六年(一九三〇)滿蒙年鑑所載一九二九年日本在東三省各地之銀行共十七家其實際資本額共計一四八，二〇六，〇

三七之日金

由正金及朝鮮以統制其他一切銀行協助南滿鐵路公司再共同協助凡百產業如身之使臂臂之使

指身手指臂互相爲用以完成其大滿鐵主義之使命而支配東三省之一切產業就我國各鐵路言則殊可憐銀行自銀行鐵路自鐵路非惟不收互相協助之效而互相矛盾之點殊多如中東路之以盧金盧布爲標準固勿待言而哈票永洋江洋奉洋吉帖江帖則各自爲江疆界不能通用江省市面流行者爲江洋江帖而鐵路（中國鐵路）用幣則以現大洋計永洋奉票之於吉海瀋海北寧各路亦同一現象由是遂使日本銀行與金票乘之而東三省金融界遂生不可終日之現象在此現象之下不惟百業受其害而鐵路之損失亦不可以數計據日本昭和六年滿蒙年鑑調查報告我國人在東三省各地之銀行共約二十五家資本則如下表

	奉大洋	二三、〇〇〇、〇〇〇元
銀兩		一、五〇〇、〇〇〇元
大洋		七七、一〇五、一五〇元
哈洋		一、〇〇〇、〇〇〇元
奉小洋		八七五、〇〇〇元
總共約合洋大洋		一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元

以上總計約爲大洋一萬萬元日本銀行爲日金一萬四千八百二十萬六千零三十七元則約合現大洋三萬萬五千萬元是則我國銀行尙未及日本銀行僅得三分之一且復一盤散沙不相統屬因本位

不相同既各自爲疆界更復自相矛盾弊害百出不能爲鐵路事業之助無論矣而票面價值更隨時變動使鐵路收入受其損失

(五)多方面之聯運招來客貨運輸

就中東路言一方與烏蘇里路聯運一方與後貝加爾及西比利亞及歐洲各國鐵路聯運(近已恢復)

一方與南滿日本鐵路及我國各鐵路聯運其商務代辦所遍地設立即爲辦理聯運客貨

就南滿鐵路言聯運尤爲複雜過密凡日本朝鮮台灣暨我國沿江沿海間所有鐵路輪船通行之處皆在南滿鐵路公司運輸網系之下近之東三省我國鐵路及中東鐵路之聯運自勿待言海參威港及烏蘇里路之聯運亦更勿待言遠之歐亞間與歐洲各主要國間亦爲南滿公司聯運網之所及若舉其海陸聯運綫直不下百數

就我國鐵路言北寧吉海瀋海近方與津浦通車聯運但吉海尙未能與吉敦吉長接軌四洮洮昂與北寧齊克各路之聯絡尚須改進與南滿中東二路聯運仍待協商與海上聯運或與日本蘇聯各路聯運尤未計及焉聯絡運輸既少則客貨運輸收入自少原無待言

(六)運輸政策有定運用自如

就南滿路言一以輸入本國工藝品爲目的鐵路運費收入非所計二爲其本國運去原料品爲目的其爲中東路及我國各路不能競爭者不妨加重運費否則減輕以爲招徠客貨則輕於貧苦之農工人

而重於商人及士紳遊客

就中東路言亦復如是

就我國鐵路言似未足以語此

(七)招徠貧苦農人工人以發展其背後地之農林礦業

長袖善舞多金則易於招徠南滿路沿綫之礦工土木工及華路檻縷以闢耕地之農人須為我國關內貧人是賴以少許之工資開拓若干之事業產品利益我國人之所得乃極其少數大部分則為供給鐵路之運輸或換取外來之洋貨或直接間接繳納銀行之利息沿綫倉庫林立冬令則農產物堆積如山胥為我國人從事開闢背後之結果又即鐵路貨運豐富之表示南滿路之混合保管運用尤為神妙亦即其運輸特別豐富之原因反觀我國各路既因資金之缺乏尙未暇及於此此乃為運輸減少收入貧薄之最大原因呼海瀋海吉海等路所經原為農業比較發達區域前途當不致於十分困難若大通通鄭鄭洮洮昂吉敦各路長此不發展則鐵路之效用殊少而將與原來之目的相鑿枘洮昂各路外資本息之償還且將無着焉

(4) 中國鐵路系之補救策

照上種種之論述則我國各鐵路之營業現狀殊為慘淡其補救之道除築港口修枝路及聯絡連輸外第一、須整理東三省之貨幣金融籌備豐富之資金以供建設並使農工商各業暨鐵路本身免招損

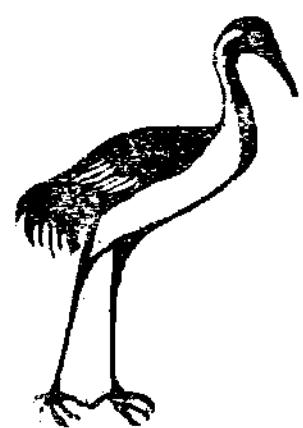
失

第二、須倣照殖民鐵路之所爲由地方官廳或鐵路局爲之倡導促進各種生產事業

第三、須急速開拓已成鐵路沿線背後地之農林鑛各業

以上三事與築港口設枝路及聯絡運輸同爲切要或尤過之否則港口雖築枝路雖修仍未見有多量之貨載可運以圖利聯運雖舉行亦未見能多所攬運也簡言之我國各鐵路今後之工作爲努力生產豈惟鐵路而已又豈惟東三省鐵路而已全東三省及全中國亦須努力於生產也

(完)



蔣主席十月十二日在國府紀念週講演擁護公理與抗禦強權，原詞如下：

日本軍隊佔據我東北遼寧吉林各地方，迄今已逾三星期了，上月三十日，國際聯合會決議通知日本撤兵，希望他在兩星期內撤退，期限也快要到了！國聯要日本撤兵，本希望此次兵禍，不再擴大，此案能和平解決；但是日本非但無撤兵的準備，其軍事行動，反更加積極，尤其本月八號，日軍用許多飛機，在錦州！我們遼寧，臨時省政府所在的地方，拋擲許多炸彈，使我人民生命財產，損失很重。日軍此種舉動，完全欲憑藉其強大的武力達到他們侵略的目的，這不但是我國的莫大恥辱，難以忍受，即世界各國在上月未開會的時候，本定本月十四日再行開會，如在十四日以前，日兵完全撤退，即不再開會。但照近日日兵行

擁護公理與抗禦強權

蔣中正

動，尤其是轟炸錦州，國聯認為形勢非常嚴重，已決定提前於十三日開會。我們相信這一次開會，一定能依照公道的主張，找得和平的路徑，使東亞和平，以至世界和平，不致被日本一國所破壞。

照最近數日的情形，侵入東北的日軍，不但未遵照國聯的通告，不使事件擴大，且更到處騷擾，日日擴展其軍事行動。不僅如此，即在我國南部沿海口岸及長江一帶，也紛紛派遣軍艦運載陸戰隊，到處示威。且在上海僑居的日本人，作天開居留民大會，也於散會後集合數千人列隊遊行，聞入中國商店，擊傷中國孩童，撕毀標語，肆意辱罵，其有意挑釁，更屬明顯；所幸我警察嚴密防範，民衆亦持沉着鎮靜的態度，所以他們雖有挑釁的決心，結果還是無計可開。我們這種堅忍鎮靜的表示，並非即是屈服，乃是知識程度進步的表現。我們國人的知識程度，現在已非三

專
載

四十年前可比，外族武力決不能輕易威脅我們的。日本此次無故佔領我國土地，必自恃其強大的陸海空軍，以爲中國必非其敵，我若稍與抵抗，彼即可藉口開戰，必使我割地賄款，方肯罷休。我國也有一部份人，也有此種心理，深怕得此結果，欲圖恢復，非數十年，或至百年不可，不知此種心理，在我國三四十年以前的情形，是可以適用的。現在却完全不同了。我相信以國人現在知識程度的進步，到了萬不得已而至和平破裂，我們一定不會失敗的。我們現在固要盡力避免戰事，且在未至戰爭的時候，都要鎮靜持重，無暴其氣。但我們國民知識程度的進步，實在可以和強敵決一死戰，這不僅我們自己要認識，世界各國在這一回事中，都可認識的了。前清甲午庚子兩次戰事，中國有兩樁最可恥的事。第一在甲午年與日本開戰時，北洋艦隊已被日軍戰敗，南洋艦隊依然袖手旁觀，而且宣告中立，這顯然表示中國人無民族思想與國家觀念，使外人視我中國人無團結一致的精神。在此種情形之下，如何能不受人欺侮？如何可免失敗？第二庚子年的義和團，不辨國籍，不分恩怨，一味仇視，充分表示中國人民沒有知識，

自然要給外國人輕蔑欺侮。不過這是三四十年以前國民知識程度的象徵，絕不是現在民族心理的表現。日本軍人不明此理，猶抱持其三四十年以前的目光，來看民國二十年的中國人，他們這種錯誤，可斷定就是他們失敗的先兆。現在我們人民已經都知道國家是人民共有的，不象以前視作皇帝一個人所有了，因爲以前視國家爲皇帝所有，所以與日本開戰的，便也看作皇帝一人的是事，百姓是不必管的，到了今日我們國民已經把這個心理，完全更改了。知道國家是人民的國家，無論日本欺侮我們那一處人民，或者侵佔我們那一處的地方，人民就立刻覺得這是欺侮我們全體人民，與侵佔我們整個國家。人民對國家觀念，不但十分熱烈，且在極烈之中，依然能保持很明白的理智，不作無意識的行動，不中敵人的狡計，這就是我們立國基本，也就是禦侮的基本。日本此次出兵，佔領我遼吉兩省，全國同胞，立刻一致起來反抗。不僅長江一帶如此，即最南部的廣東人民的表示，也十分激昂。這種全國一致的精神，真是衛國的至寶，即什麼力量都大。照上述理論看來

，現在我們的軍備武力雖然不如日本，但因爲我們人民知

識程度提高，所增加衝的國的力量，實在足以保衛我們國家的存在。這種精神的表現，決不能是軍國主義的國家所能壓倒的，所以此次事件，固希望能夠和平解決，但若萬不得已而須以武力自衛，就必定可以得到最後的勝利。我們必要為擁護國家民族的生存，維持公理人道的尊嚴，堅持到底，决不屈服，全國國民總力量的表現，不但不為敵人所畏嚇，而且要為世界公理國際公法，來盡其所應的責任。我們有堅忍的力量，無論異族用什麼陸海空軍的暴力，來壓迫我們，我們全國仍能以極悲痛沉着的精神，抵抗此莫大的凌侮，現在的國民，已與三四十年以前的國民，大不相同，日本的眼光應當變更，我們自己更要認清此點，我們更要知道世界上任何國家或任何個人，都不能離開世界而獨立。就國家論，立國於世必有與國，國與國間自必有其相安相助之道，決不能祇顧自己的權益，而妨害甚至侵犯他國的權益，如果如此，則此祇知為自己的國家，必不能得與國的同情，而安然並存。我國是世界國家之一，即不能離開世界，同樣既是國際聯合會的一分子，即不能離開國際。任何國家，離開國際，都不免失敗，都要自取滅亡。現在日本即陷於此種境地，軍人只曉得自己的

陸軍強大，只想一腳踢進我東三省腹地，即可據為已有。殊不知世界還有公理，決不容許他這樣飛揚跋扈，來破壞世界的和平，世界非僅一日本，國際非僅特強權。日本佔領東三省，就是破壞東亞和平，破壞世界和平，日本軍閥不明此理，無異自絕於世界，國際聯合會本希望日本侵人東三省事件不要再擴大，日本飛機轟炸錦州事件，遠在國聯訓令日軍撤兵之後，故其暴行，使全世界各國，都不能承認。政府當此大難，鑑於國民知識程度的提高，以國際公道的猶存，所以決不存畏懼之心，無論日本武力怎樣強大，都不在我們眼中。我們只要自問有無衆志成城的意志？有無誓死革命的精神？是否遵依世界的公理？是否擁護國際公法的尊嚴？以及是否維持非戰公約的存在？我想我們是世界的一國，又是國聯的一分子，無論如何，都有擁護公法與維持公約的責任。且不但我國有此責任，就是世界各國，也都有這個責任的。今日我們固甚願以和平的方式，來保全非戰公約與國際公約的尊嚴，雖日本侵占我們領土，我們仍不對他宣戰，是為了要維持公理，為公法公約而竭力忍耐，但到萬不得已時，公法與公約，都不能維持的時候，也決不惜任何犧牲，以盡

我擁護國際公法，維持非戰公約的責任，非戰固是神聖，但為維持公法公約而戰，無論犧牲怎樣重大，也是有價值的。全國同志同胞，我們知道現在已是文化日進的世界，決非那野蠻武力可以制勝一切的。中國民族已不是三四年以前的情形，忍耐與奮鬥，都能依着時勢的必要，以表現我們的人格與決心。我們在精神上已有最大的勝算，無

論敵軍怎樣強大，怎樣來威脅我們，我們總是處之坦然，不為屈服的。我們更應相信國際有公約，人類有公道，我們要以和平的心理去遵守，以犧牲的精神去擁護，威武不足以屈，我們要和平奮鬥，以擺脫此次的國難，以擁護國際的公法。

蔣中正

蔣主席十月二十六日晨在國府紀念週講演「繼續奮鬥貫徹主張」，演詞全文如下：

各位同志，今天所欲報告的，係上星期六國際聯合會對日本侵略東三省事件的決議案，其經過與內容，報紙上已有詳細的登載，各位想已閱到，即日本的提案以十三票對一票遭否決，同時國際聯合會的提案，以十三票對一票通過，這兩項決議案，是以我們一般國民的立場，這次國際聯合會通過的決議案，以我們一般國民的立場，當然還未達到我們所要求的目的，未必能十分滿意，不過我們若就另一方面去觀察國聯的地位，與此次經過的種種苦心，不能不說已盡他們的責任了，也不能不說己表現了國聯的精神與力量了，所以我們還應該解國聯的地

位與其處理經過的苦心和努力，我們政府為尊重國聯一致表決的精神，毅然接受這次的決議案，國聯既通過這個決議，我們相信他們一定能够本於這種決心，確實去達到擁護公理維持世界和平的目的，因此我們更相信今後世界的和平已由此次國際聯合會與出席諸國代表的努力，而得到更確實的保障了，我們一方而對國際聯合會這個決議固然尊重他，接受他，使他能夠順利實現，一方面對於國聯為和平奮鬥的精神，特別自議長白里安以次的各代表，不避艱苦，不辭勞瘁，為擁護公理維持和平而努力，不能不表示甚深的敬意，他們此次的努力，不管為世界和平開闢了一條很光明的道路，他們簡直是無愧為「和平使者」

美國雖非國聯會員，也用全力與國聯合作，我們對他仗義執言主持公理的精神，也表示十分的欽佩。我們相信這個決議案的結果，當然能夠達到公理的勝利。強權屈服的目的，但是我們又不能不想到我們國家本身所表現的力量，此次暴日侵略我東三省，我們所以能在國聯得到同情，一方面固由於政府有堅決的毅力，不屈服於強權之下，認定寧為玉碎，不為瓦全的決心所致，一方面也由於我全國國民一致的嚴謹沉着，守法忍耐，沒有絲毫越軌行動所促成的，我國此次突遭暴日的侵襲，全體國民竟能於十分憤慨十分悲痛之下，忍人之所不能忍，嚴整守法，沈着奮鬥，這種精神的表現，不但各國聞之驚奇，且使他們為之起敬，他們見我們國民當此大難，能夠如此沉着鎮定，全國一致，所以便一致傾其同情，主張公道，來通過這個維持和平主張公道的決議，照此看來，可見世界尚有公道公理的存在，同時我們極端忍耐的力量所表現，也比日本武力暴行的力量更來得大，現在當此緊要關頭，我們還要本着這種沉着忍耐不屈不撓的精神做去，等到下月十六日國聯限日本撤退侵佔東三省區域內的軍隊的一天，相信局勢必

能又進一步的發展，此次的決議，是國聯第一步精神的表現，到了下月十六日，一定有第二步精神的表現，祇要我們以嚴整的步驟，繼續奮鬥，決不會有使暴力壓到公理，也決不會因一國的野心而破壞國際和平的，甚願我政府同人與全國同胞，今後益自警惕，就總理所昭示的『繼續努力以求貫徹』的遺訓，維持我們忍耐守法擁護公理抵抗強權的精神到底，至就對日本方面講，此次事件，我們所依據的是公理，無所謂勝利和失敗，且日本此次無理佔據我東北，我們也狠明白並非彼全國國民之意，而係彼國少數野心軍人之橫暴行為，他們少數軍人的這種橫暴行為，我們固然應該竭力去抵抗，但是對日本多數國民，我們還是毫無敵視的意思，並且認定兩國千餘年歷史的關係，和兩國國民本來良好的友誼，是確立東亞和平的基礎，由於此點觀念的趨向，使我們很希望日本大多數國民一致起來，督促他們那般少數野心軍人，如期撤兵，糾正此種破壞國際和平的行動，而為公理與和平的衛護者，我們中華民族，是歷史昭著的和平民族，總理常以『信義和平』四字昭示同志，我們始終本此四字的精神來努力，祇要日本國民

請督促他們軍人澈底覺悟，察知世界公理之所在，從速實行國聯的決議案，兩國國民和良好的感情，頃刻就可以恢復，這一點我們盼望日本國民要澈底明瞭，在下月十六日

湔雪國恥與奮鬥和平

邵元冲

十月十九日晨國民政府紀念週，由邵代院長元冲講演「湔雪國恥與奮鬥和平」，茲誌其原文如下：

主席，各位同志：

今日是十月十九日，離上月十八日日軍以暴力侵佔我東北事件，已有一個月了，在這一個月中間，我們政府與國民均有十分緊張的情緒與憤慨的感情，以應付這困難的局面，而在此緊張憤慨的狀況中，全國國民又能深切瞭解非全國一致積極團結，不能挽救國家的危難，同時又因為現在國際方面對此次日軍強佔我東北事件，也表示很關切很鄭重的注意，且很願主持公道正義，使國際公約的有效，因此我們全國人民力持鎮靜以試驗世界公理正義以及公約的到底有無效果，所以雖然一方面很緊張很憤慨，一方面還是很守秩序，自己約束，以免爲人所藉口。

以前，希望能夠掃除東亞不幸的痕跡，以保持世界的和平，報告畢，奏樂散會。

，所以他們爲顧全公道計，固然要起來依據國際法以求和平的解決，

○ 即爲彼等各國

○ 自己直接利害計，也不願有嚴重的恐怖與危險再見於今日的世界，在我國

本身，一方面固然信任國聯的主持公道與正義，一方面也並沒有放棄自己所應盡的努力與應負的責任，大家依舊很嚴密的在秩序範圍之下努力，求解除國家的危難，這因爲大家已認識國民民族的生存，究竟還要靠自己的努力奮鬥，假如此次國聯方面感受困難，不能幫助我國時，或者日本方面依然逞強橫行，不受國際正義公理的感化時，國民自己就不能沒有相當的努力奮鬥的準備，所以我們在此期間，決不能把一切問題歸之於國聯去決定，尤其不能聽天任命，自己毫不注意，毫無準備，凡我們自己本身應該注意努力的地方，務須積極地去做準備工夫，要自己能奮鬥，才能圖自己的生存

○ 是莫大的國恥

○ 件發生以後，國民威以爲很重大的

○ 自此次東北事

○ 國恥，因此有人主張以九月十八日爲國恥紀念，這種意思，固然也未可厚非的，但是我國今日

國恥紀念，實在太多了，我們試一翻歷本，就不覺同深此感，具自規定紀念國恥以來，事實上的國恥反祇有增加而沒有減少，如此徒爲形式的紀念，不但使國家的危險一天增長一天，就是在歷本上這些重重疊疊增加的國恥紀念，恐怕歷本中簡直容納不下，這豈是紀念國恥的真意呢。

我們所以要紀念國恥的本意，乃是要大家明白國恥的來因，根本去設法洗刷，不祇是到了那日舉行一個紀念儀式而已，這樣的紀念，乃是紀念這一日，而非紀念真正的國恥，以後如不痛改前非，從根本上去洗刷國恥的事實，消滅國恥的原因，恐怕國恥還要增加，國步愈趨危險，所以我們以後不僅認列強的侵略我壓迫我的一天爲國恥，更認我們自己的懈怠不振作，不能從本身去消滅國恥的原因，也

○ 是莫大的國恥

○ 我們要紀念國恥，要知道爲什麼有，這是我們任何人都要負相當責任的，不是說任何國家可以隨意來侵略我壓迫我的，如果我們社會有強有力的組織，我們國家有堅固的基礎，人家必不敢來侵略我們，壓迫

我們的，這樣自然可以不發生國恥了，否則不探其本，而

著其末自己不振作無力量，試問我們將何所恃而洗雪以前的國恥，并杜絕以後的國恥呢，所以我們要紀念國恥，必期以洗刷國恥，消滅國恥，而要達到洗刷消滅的願望，必先明瞭恥辱發生的原因，然後再就其原因，對症下藥，努力消滅，這樣才可把重重的國恥消滅於無形，這是紀念國恥的真正的作用，也祇有這樣，纔能實際的洗刷國恥。

○……○立二十年以來，因反民主勢力與民主我們自民國感

○……○勢力相搏鬥，所以在過去如許的歲月中，難得一兩年的安定，每年幾乎都有紛亂發生，以致國家社會的建設事業，不克一一建設起來，即有建設的，也未克完成起來，在此二十年中，雖然也有不少給我們可以努力的機會，但是因為國民自己沒有認識應該努力的方向，而國內的糾紛又把這種機會盡量的自己來破壞毀滅，以致沒有一個充分的時間，使我們能依據總理的遺教，革命的方略，為國家圖謀建設，這種情形，在總理在世的時候已備覺其障礙與困難，迨總理逝世以後，更愈見繁多而嚴重，一切建設計劃均無從實行，致力國內耗，日就衰退，同時國民自己也沒有積極的訓練，基礎既不堅實，

成績又無表現，於是整個國家的衰歇混亂，遂予異族以可乘可取之機會，今日迴想過去種種恥辱，我們何能寬於自責呢，抑我國古時本有「兼弱攻昧取亂侮亡」的話，弱的應該給人家兼併，昧的應該給人家攻擊，自亂的必被人奪取，亂亡的必遭人凌侮，這幾乎已成為自然的定律，歷史的事實，不然如果一個國家的本身並無「弱昧亂亡」的原因與事實，人家即決不能來「兼攻取侮」的了，所以國民對於國家必先

○……○負起其建國治國的責任，才是圖強雪恥的根本，我們更應明瞭所謂國恥，不是在異族侵我們的時候才有的，要知我們自己不能反省自己的錯誤，反自己障礙自己，破壞自己的時候，已就是國恥蘊伏的時候了，我們平時不圖國家事業的建設，反相破壞，摧殘元氣，這就是製造國恥的原因，能夠認識這個原因，自己竭力反省糾正，這樣國家必有蓬勃的生氣，雖有敵國外患，也不足為患了，我們古時更有一句「無敵國外患者國恒亡」的一句話，這固是一句痛切的箴言，但也不是說一個國家一定要有敵國外患方可興亡不至滅亡，我們要認為「敵國外患」可以興邦，亦可以喪邦，我們有了

這種認識，常常憂勤惕勵，振作自己的精神，防止人家的侵略，這樣敵國外患自然能無害於我，否則各敵國外患交相侵迫，而自己的國民依然放浪懈弛，毫無嚴密振作的精神表現出來，這樣的國家一定會得滅亡的結果，豈徒

○演成國恥而已。

○我們現在已是恥辱重重的國家，欲雪恥

，必先明白恥的原因，然後再努力於原因的消滅，如此，才於紀念國恥有意義可言，於洗刷國恥有效果可言，同時

我們知道，今年的大水災是一個很嚴重的事實，而其所以成此大災之因，就是由主持水利機關的職員向來忽於水道的疏滯，疏於水災的防範，與平時不注意堤岸修築的原故，就此事實而言，也是我們的國恥，而前此主持水利機關者的因循懈弛，疏於防範，就為造成此國恥的原因，以後要洗雪此項國恥，就應切實在水利上嚴加整頓，決非頭痛醫頭，脚痛醫腳所可濟事，我相信從今以後，如果大家由紀念國恥而追求其原因，由明瞭原因，而努力於消滅原因之工作，則不但今日以前國恥可雪，即繼今以後可斷其必

無國恥之再生，還是我們對於紀念國恥應有的意識，大家

不要忽視，再者所謂國恥，不但弱國有之，即強的國家也有其國恥，弱國的國恥是在被侵略被壓迫，強國的國恥是在無的理侵略和野蠻橫暴，如日本此次無故以暴力佔領我東北兩省，固然是我國的國恥，也正是他們的國恥，或者他們的國恥正不在我國之下，試看日本此次遣其驕兵悍將

蹂躪我東北，殺戮我人民，破壞我公物，劫奪我私產，

○種種野蠻與橫…○暴，真是舉不勝舉，而他們向世界宣傳，反埋沒事實，頗倒是非恬不知恥

，此種抹然事實，欲以一手掩盡天下耳目之行為，何嘗不是重大的國恥，現在世界各國多不直日本的橫暴，要他們撤兵，而日本却又以我國排日運動為藉口，聲言排日不止，軍隊不撤，這明明是欺騙外人的話，不過欲達到他們永久佔領的目的而已，於此時會，我國所遭受壓迫的恥辱，已至極點，我們必須明其原因，並努力於此原因的消滅，然後恥辱可雪，強盛可期，而且中國就是強盛以後，也決不願像日本一味橫行無忌自己來造成公道上的國恥，我們現在對東北事件，一方面信任國聯依公道公約來處理，一方

面根據總理和平奮鬥救中國的原則，努力向前奮鬥，我

我們所期和平，不是絕對無為的和平，乃是以奮為鬥手段的和平，不以奮鬥而得的和平，是假的和平，而總理所說的和平，乃是真正的和平，我們要用真和平來救國家，而且國難中之本黨與黨員，原文如次：

中央黨部十月五日上午九時，舉行第一三二二次總理紀念週，由丁惟汾主席，領導行禮如儀，繼由于右任報告，題為國難中之本黨與黨員，原文如次：

中國近來所受的天災人禍，內憂外患，已到了非常劇迫的時候，全中國乃至全世界的人民，都眼睜睜的看着以黨建國以黨治國的中國國民黨，怎樣從艱難危險中渡過去，並且怎樣完成他所負荷的建國治國的責任，所以我今天特別提出國難中之本黨與黨員，來作這次報告的題目。

我們中國在革命以前，內受不良政治的壓迫，外受帝國主義的侵襲，人民生機斷絕，而國勢又非常危險，這時候只有革命纔能解放人民，保全國家，但是革命必須有領導者，總理當時與先知先覺者，統以黨的組織，來擔負這個領導責任。有了革命黨，纔能集中意志，指導行動，在

和平，不以奮鬥而得的和平，是假的和平，而總理所說的和平，乃是真正的和平，我們要用真和平來救國家，而且國難中之本黨與黨員，原文如次：

國難中之本黨與黨員

于右任

建立黨的政權之後，即以黨的政治力量，實現人民的要求，完成黨的主義。這就是一個革命政黨所負歷史的使命。

本黨為求中國自由平等之故，為實現人民生活的要求，在整個的革命途中，實是責無旁貸，而必然的要努力領導人民，完成革命的歷史使命。

現在國難如此急迫，為甚麼還談起理論來呢？這因為有許多人，還沒有完全看清黨在革命中的作用與意義，所以一當非常事態中，就有些錯誤見解發生，惟其如此，所以在國難中更要特別為之指出。其一：是有人以為本黨革命後，纔有今日之國難，這真是錯誤太大了，帝國主義的侵略，本是無遠弗屆，也是無孔不入的，難道中國不革命，帝國主義就不來侵略麼？我敢斷言，中國不革命，國難必更甚於今日。

不但救中國，並且要救世界，所以我們在此嚴重環境之下，不要放棄我們一切有効的辦法，要努力以奮鬥求得和平，並保障其和平，如此，中國與世界的真和平才可達到。

其次，是有些人以為本黨之訓政時期，人民對於國事，太無權力了，因本黨有類於包辦，使人民不能直接盡責，所以外患乃乘隙而至，由此有人懷疑黨治，遂發爲還政國民之說。他們絕沒有想到黨的訓政，正爲要使人民由此進入憲政時期，這時候的艱難創造，即是將來無窮福利的根基，況且訓政時期，只有數年，我們不能毫無準備的，使人民踏進一個憲政的空園。至於人民在訓政期間，也絕不是不能盡力國事的，但是在國難當中，而作這一種還政國民的說法，直是想使無組織的人民去擔當非常危難的事變，不但是毀黨，簡直是毀壞國家人民。

更有些人以爲在國難之中應當毫無抉擇的拉攏各方，甚至於革命的對象，也可以隨便拉攏，以爲這樣開放門戶，纔能有救於國家而不想到凡過去得罪國家得罪人民而爲革命障礙的人，隨時隨地都想憑藉一個機會，以圖再起。如果我們不察，恰是墮其術中，而國難依然還是國難。

綜括以上種種，我們很明顯的是看見有人思趁國難這個題目，做他們所謂「毀黨救國」的工夫。但是我們要曉得，中華民國和中國國民黨是同一個生命的，有本黨的存在，

然後有中華民國的存在，要毀黨即是毀中華民國，更萬萬沒有毀黨而還能救國的。

至關於本黨內部團結的事情，凡屬同志，總要首先顧到整個黨的生存，和整個革命的利益，我們對國家對人民，負有極大的責任，尤其在國難中，我們稍一不慎，便使黨的殘破，成爲國家人民的毀滅。黨內同志，務要立刻切實團結起來，再不要留下過去的創痕，都要補贖已往的闕失。並要由此發生新的力量，然後這次的團結，纔是真正的精誠團結，纔能共同挽救國家的危難。近來還有人把黨政軍三者拿來相提並論，在他們看起來，好像這三樣是銖銖悉稱的，這未免太不認識黨的組織系統了。他們且從而巧爲分配，又恰在大家共謀團結的時候，最容易使這種無意義的分配謬說，把同志間精誠團結，以赴國難的意義，都泯滅了，希望大家注意纔好。

以上都是就黨的本身而言，現在說到黨員方面，首先要問問怎樣纔是黨員？固然我們平常總認黨部有登記者是黨員，現在我却以爲凡是信仰本黨主義，接受政權行使之訓練的，也就是本黨精神上的黨員。因此之故，凡是對三民

主義頤貢獻自己的心力和生命的，都是黨員，在國難之中，黨員的工作，是隨時隨地都可表現，乃一定要在前方纔是作戰，纔是特別有效的工作，所以黨員受了黨的命令時，應該絕對遵守，聽對執行，而且在任務上總要深入，並要使自身的努力，能策動一個地方，能策動一個事件，精神上尤其要有長期的持續，然後纔能從實際奮鬥中，擴大黨的生命與力量。國家當有事之時，黨員更應當步步為營，作防制敵人的工作：一言之微，一事之細，都不要忽略，都不要放鬆了。務要做到黨員所在之處，即是任何敵人，無計可施之處，這樣即無異全國布滿了我們的防禦工事，國家的危險時期，應可以迅速渡過去。必須是這樣，黨員纔能真正成為黨的戰士，黨的中央機關，也纔能格外有力。因為對黨內無一切的顧慮，對外乃有極精密的規劃，與極正確的指授機宜。同時我們廣大的精神上的黨員，乃能得著極有效的領導，而救國禦侮的工作，纔能有了核心。

最後，我再說明一個革命的政黨，在開創國家的時候，必不可免的，是舊勢力的企圖復活，和新制度下人民思想

的動搖，以及外來的暴力侵襲，但這一切，都早在革命的政黨預料之中。即如本黨為求中國之自由平等，必須打倒帝國主義。日本帝國主義的必來侵襲，豈有不知之理。但時終必以革命的努力。達到我們國家的自由平等，我記得本黨最初提出打倒帝國主義這個口號時，有人顧慮本黨的力量，恐怕不能做到。總理當時便說，「不打倒帝國主義，即不必要本黨」。證於今日日本的暴力侵襲，更使我們非常儆惕。因此要堅決而勇敢的自信，以負荷歷史使命，目前挽救國難的工作，與此後達到國家平等自由，與滿足人民要求的工作，我們絕對相信，是必在本黨領導之下而成功的。

中央宣傳部為紀念廿週年國慶告國民書，原文云：全國同胞，今天是第廿週年國慶紀念日了，回憶廿年前，我們整個國家和民族，內受滿清專制政府的宰制，外受列強帝國主義的侵略，國家前途民族生機，危險萬分，幸賴總理孫中山先生本着先知先覺的才能，和大無畏精神，領導本黨同志，喚醒革命同胞，努力革命，共起救國，經廿年的犧牲奮鬥，及無數革命先烈的頭顱和熱血，才能於辛亥年的今天，首義武昌，推翻滿清專制政府，創立中華民國，把已淪亡的國運挽救，把被宰制的同胞解放，是我們國家民族緊要關鍵，亦是我們國家民族無上光榮，我們一年一度慶祝紀念，一面是表示我們永遠不忘創造民國。總理繼續總理及革命先烈犧牲奮鬥精神，來繼續總理及革命先烈艱難締造的中華民國，且發揚而光大之。

過去十九年來國慶，除民國元年曾舉國一致熱烈舉行過慶祝外，自民國二年直到民國十四年，全為北洋軍閥所假借佔用，成為彼輩朝笏登場的點綴，至十五年本黨克復武昌，打倒軍閥，十六年建都南京繼續北伐，十七年完成北伐，統一全國，厲行調政，恢復本年面目。表現固有的義意，十八九年兩年國慶紀念，雖在討逆聲中舉行，而因變亂戡定，和平統一得有保障，故仍有樂歡的氣象與蓬勃的生氣，惟今年國慶，則在赤匪未完全剿滅，水災正待急賑之時，而日本帝國主義者，竟不顧公理與正義，乘我天災赤禍相加之際，忽然出兵東北，強佔我土地，慘殺我同胞，使我全國上下歡欣鼓舞之國慶，變成暗淡慘痛的景象，這不是觸目痛心的一件事嗎？。

全國同胞，我們在這內憂外患相繼加來的國難當中，紀念國慶固然不能如往年的興高采烈，然多難興邦，古有明

黨務

中央宣傳部國慶告國民書

中央宣傳部為紀念廿週年國慶告國民書，原文云：全國

過去十九年來國慶，除民國元年曾舉國一致熱烈舉行過

慶祝外，自民國二年直到民國十四年，全為北洋軍閥所假

整個國家和民族，內受滿清專制政府的宰制，外受列強帝

國主義的侵略，國家前途民族生機，危險萬分，幸賴總

理孫中山先生本着先知先覺的才能，和大無畏精神，領導

本黨同志，喚醒革命同胞，努力革命，共起救國，經廿年

的犧牲奮鬥，及無數革命先烈的頭顱和熱血，才能於辛亥

年的今天，首義武昌，推翻滿清專制政府，創立中華民國

，把已淪亡的國運挽救，把被宰制的同胞解放，是我們國

家民族緊要關鍵，亦是我們國家民族無上光榮，我們一年

一度慶祝紀念，一面是表示我們永遠不忘創造民國。總理

繼續總理及革命先烈犧牲的革命先烈，同時也是要效法和

孫中山先生，和為國犧牲的革命先烈，同時也是要效法和

繼續總理及革命先烈犧牲奮鬥精神，來繼續總理及革命先烈艱難締造的中華民國，且發揚而光大之。

全國同胞，我們在這內憂外患相繼加來的國難當中，紀

訓，在這民族存亡生死關頭，我們大家應深切認識，我們當前大敵不是從前據地擁兵的封建軍閥，而是逞強施暴的日本帝國主義者，我們一日不能抵抗帝國主義侵略，那末我們的國家和民族就一天不能得到安全的獨立和生存，就根本沒有什麼國慶之可言，因為這次暴日強佔我東北，僅為侵吞我全國的初步表現，假使我們不速起抵抗，死力搏

今天的紀念，才有意義，有價值。

平漢路特別黨部國慶紀念告全路工友同志書

親愛的同志們，工友們：

刊月路鐵
期九十一
本黨總理，領導着革命同志，經過了多次的奮鬥犧牲，拋却了無數的頭顱熱血，所換來的國慶紀念，到今天自己足足有二十個年頭了。在舉國呻吟於日本帝國主義鐵蹄蹂躪之下的今天，來舉行這一年一度的國慶紀念，一定有許多同志，同胞們，感覺得這個紀念為空洞，無聊。一定有許多同志，同胞們，對於中華民族的前途，抱着無限的悲觀和失望。

確實，我們如果回想到辛亥革命締造之艱難，二十年來民國的遭際，真要增加不少的悲痛，和無限的感慨。武

門，滅亡之禍，即在目前，所以我們紀念廿週年國慶，就要本着 總理及先烈辛亥革命的精神，不避艱險，舉國上下，一心一德，作堅固永久的團結，造成本國強大的力量，以禦外侮，以救國難，以保障民族獨立和生存，這樣，

實有值得我們熱烈慶祝的地方。除了單純的表示慶祝以外，還有更重大的意義，就是要追思既往，策勵將來。基於此點，我們紀念國慶，應該有以下的認識：

1. 辛亥革命之所以不能澈底成功，是因為本黨的組織不健全，黨員不能切實遵行總理的革命主義和方略。我們鑒於已往的失敗，祇有贊行三民主義，擁護和平統一，使本黨的忠實同志，在三民主義之下，精誠的團結起來，共懲外侮。

2. 革命是樂觀的，前進的，是艱險織造的，不是可以一蹴而就的。總理秉先知先覺的才能，具百折不回的精神，經過了廿餘年的奮鬥，才有辛亥革命的成功。我們現在的環境，已脫離了雙層的壓迫，而與帝國主義者直接衝突。我們的政府已非復將國家「寄贈外人，不給家奴」的滿清。日本的武力壓迫，愈足以暴露帝國主義的弱點。我們

平漢路特別黨部通電

平漢路特黨部籌備委員會，十月九日通電云，倭寇寇邊，東省淪陷，滅亡之禍，迫在眉睫。回顧國內，則災情慘

應該本着武昌起義勇往直前的精神，與帝國主義者作最後之決鬥。

同志們！工友們！失敗為成功之母，希望從奮鬥中得來。不要因為辛亥革命的失敗和中途的波折，而墮落我們革命的意志。更不要因日本帝國主義的壓迫，而降低我們慶祝國慶的熱度。帝國主義的壓迫愈深，民族解放的要求愈切，革命的成功也愈快。我們應該懽忻鼓舞的慶祝！我們要團結一致去奮鬥！現在我們高呼：

紀念國慶，要贊行三民主義！

紀念國慶，要精誠團結共同奮鬥！

紀念國慶，要努力打倒日本帝國主義！

國慶紀念萬歲！

中國國民黨萬歲！

中華民國萬歲！

，遍地哀鴻，赤誠猶張，反側未盡。嗟我民族，處此危急存亡之秋，對外已不能以公理正意，抑制日本之橫暴，捨

實力自衛，莫由救亡，對內必須上下一心，乃能渡此危局

。竊念安內攘外，端賴步伐之齊整，報仇雪恥，厥唯指揮之統一，蔣總司令，爲黨國柱石，革命領袖，篤信主義，矢忠黨國，數十年如一日，早爲天下所共見。值此外侮日

平漢路特別黨部電請汪孫等卽日入都

平漢鐵路特別黨部十月二十七日電上海市長張羣同志轉

平漢鐵路特別黨部十月二十七日電上海市長張羣同志轉
汪精衛孫哲生李佩鄒海濱陳友仁諸先生及由粵來滬諸同志，其原文如下，（衡略）助臺，報載諸先生自粵蒞滬，共商團結禦侮大計，逖聽之餘，曷勝雀躍，竊憶四五年來，因

本黨黨內意志，未能統一，致黨國時呈阨阻之象，內未能謀建設以裕民生，外未能弭外禍而固國基，馴至暴日肆虐

突然入寇，民族危殆，不絕如縷，本黨同志，既感國難嚴重，救亡不遑，自應一致團結，以國家民族爲前提，共禦外侮，先生等抵滬多日，尤應力捐一切形式上之意見，卽日命駕入都，共定外交大計，所有內部一切問題，均應靜候四全大會合法解決，此係全國上下一致之渴望，亦卽先生等對黨國應負之責任，否則遲迴瞻顧，坐誤時機，非特召國人之反感，失國際之同情，而一切反動份子，勢必振振有辭，乘機竝起，暴日氣焰自必繼長增高。更無忌憚。

黨國前途，甯堪設想，先生等愛國愛黨，素不後人，幸毋以救國之初心而鑄亡國之大錯，迫切陳詞，希垂察焉，

平漢鐵路特別黨部爲總理倫敦蒙難卅五週年紀念告同志工友書

革命之所以成功，不但須革命者具有正確的革命主義，更須有片刻不息的大無畏的奮鬥精神，這是誰也清楚的，試觀總理，一生與本黨發展之歷史，便可證明這個道理

革命之所以成功，不但須革命者具有正確的革命主義，之真確。民國紀元前十八年的今日，—總理爲着奔走革命，在倫敦被清使館設計拘禁，嚴密防守，以便解送回國殺害。設總理于此危難之時，稍有自餒之心，而不時刻的

急，內憂方殷之秋，務望全國同胞，一致擁護蔣總司令，領導民衆，貫澈革命主張，統一軍權，準備實力抗日。此

舉關係黨國安危，民族興發，凡我真誠愛國之同胞，應具同情之感，希作桴鼓之應。平漢路特黨部籌備委員會卯庚。

奮鬥，則總理必不能幸免；總理不幸，那麼十八年後的雙十國慶也不能成功，三百年來潛伏於滿清積威之下的我中華民族也不能興起，而彼昏庸的滿清葬送于東西洋帝國主義之手，更談不到今日之革命成績，所以，中華民族之復興，中國革命之有今日的成績，皆繫于總理倫敦蒙難之獲免，而總理倫敦蒙難之獲免，全在於總理不息的奮鬥，我們今天紀念總理倫敦蒙難，就應該深深認識總理大無畏的奮鬥的精神。

然而，反觀我國現在的境況——赤匪勾結土匪，到處暴動

焚掠，粵桂背叛，破壞統一；全國洪水爲災，救死不遑，

暴日進兵侵佔東省，力圖擴張武力侵略於我全國，國家處於危亡之秋，民族行見消滅之禍，此時我同志同胞若仍不能效

總理大無畏的奮鬥的精神，立起作挽救國家民族危亡的工作，那我們數千年文明的祖國只有拱手讓人，自己亦將束手待斃，子孫任作人牛馬，還談甚麼革命，談甚麼紀念總理！所以我們今天紀念總理倫敦蒙難，就應該想到我們全國現在蒙難的情形，而效法總理在蒙難中奮

國的毅力，奮起救國，我們不要因爲困難而自餒，我們要在困難中找尋出路。目前我們的出路——也就是我民族的轉機，就是全國團結一致禦侮，團結一致救災，團結一致剿赤。唯有如此，才能挽救國家的危亡，唯有如此，才能挽救民族的消滅。總理一生都是處在蒙難的狀態中，終有革命成功的一日我們目前的困難，豈不能因我們的努力而銷除！同志同胞們，再不要醉生夢死，我們再不要泄濶踏踏，我們要奮鬥，誓死奮鬥的，在此國家危急存亡的關頭！

務 煙 線 漢 平 刊 月 路 鐵 期 九 十 第

紀錄

平漢鐵路管理委員會 總理紀念週紀錄

日期 九月廿八日

地點 本會大禮堂

主席 代理委員長周鍾歧

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席演講

今天是水災後第一次紀念週與各位見面覺得非常欣慶此次洪水爲患市街全被淹浸各位辦公皆賴舟楫往來殊爲勞苦特致慰問本路自謀家磯皇經堂各處堤潰演成巨浸近日江水雖見退落而後湖積水尙深無從排洩深恐水量壓力過鉅江水與湖水平相差太多冲破路堤本市繁盛街道又成澤國則人民不獲安居交通因復阻斷是以疊經邀請各機關集議商決洩水辦法以解此厄曾決定本

月十七日由本路將大智門江岸間交通暫時停止所有運輸即從江岸起點並在劉家廟附近開挖路堤一百公尺放洩後湖積水旋於本月二十一日邀請各機關派員勘定在張公堤之戴家山附近該堤被沖原處開挖約二百公尺寬度雙方洩放以期減却人民之痛苦而維持本路軍運及客貨運輸經兩處開挖之後水勢退落甚速幾經籌度得此結果而在事員工之辛苦概可想見矣後又計劃恢復大智門循禮門交通特於挖堤處用枕木築墩架設便橋已於二十七日完成工程實行通車此則為本路一面籌劃洩水一面維持交通之工作情形也

再日本此次暴行強佔東省之野蠻舉動全國上下同仇敵愾中央已據理訴諸國聯國聯必能本其對世界和平所負的使命具有相當應付辦法中央通令各方主持鎮靜力戒輕舉妄動聽候中央作個解決並奉鐵道部電令節謂「東鄰構畔應靜候中央處置當此邊烽告警各路員司尤應實行團結淬厲精神努力工作非遇婚喪大故一律不准請假」凡我同仁自應愈加奮勉努力團結共抒國難但此次事件實足以試驗國人之愛國精神是否消沉日本有一書名曰「滿蒙問題之重大化」內容略述「中國人之散漫不關心國事如北方有事南方人旁視而不關切南方有事北方人亦不感覺」故日本敢公然侵略直視我國國民如無物溯前接收膠濟路時因膠路在山東為我國文化發祥地青島復如喉舌膠路所居地位形勢重要日人大作譏諷以為非華人所能管理經我等幾度交涉雖卒能制勝在日人手上收回但觀察其一種辦事的精神與組織的嚴密有足令吾輩驚愧者在彼贖路之時尙謂

吾人不能管理該路今日強佔我國土令其退出恐亦以此爲口實也故當此最危急時機我們在路言

路亟應大家奮起以有組織的團結作整個的力量負起責任爲路服務以備作國家之後盾

平漢鐵路管理委員會 總理紀念週紀錄

日起 十月五日

地點 本路大禮堂

主席 代理委員長周鍾岐

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席演講

本週內關於日本出兵事國聯竟於我代表施肇基提出要求中立國實查並就地監視撤兵條件之下承認日代表芳澤宣稱日本在滿無佔領之野心即將撤兵移駐滿鐵沿線之謠言以十四日撤兵之空頭決議猝然閉會可見國際聯盟會與和平條約皆屬口惠而實不至公理正義尤不足恃國人若不自救勢不至亡國不止亟須羣策羣力共禦凶暴現在中央已研究有具體辦法作最後之準備國內各方

亦能獨除私見通力合作組一有力政府至交外人才前本分歧向多派別丁茲國難今皆薈萃中央共謀應付辦法內部團結既已可概見而各方之準備又更為極進如各學校高中學生以及清華等大學增受軍士訓練或主張採用徵兵制度又如報載張宗昌表示明白不為倭奴利用是從前醉生夢死的民衆如今都已覺悟了吾中華前途尚有一線之光明同胞們快起來鼓勵勇氣整齊步伐堅苦奮鬥的前進才容易達到最後的成功

此次委員長在平與鹽商糧商接洽借資修車以及購料等事結果均極圓滿委員長已由津浦南下不久即可返漢本路反日救國會現已成立希望各個人極力進行實地去做同時並奉

行營令當此國事緊急服務黨國人員尤應痛自奮勵圖雪國恥着一律停止星期休假加緊工作故自昨日起實行星期日不放假矣再上週內本路發生三件不幸的事本會非常遺憾即特別快車在信陽出軌又信陽機車鍋爐炸裂確山兵車出軌不過鍋爐因水乾而致炸裂的事變是很少的現據報告此種不幸事變之發生非一朝之所致實因積習太深之故此次本路發生不幸尚無大損失綜觀以上事變皆出於疏忽二字耳故無論大小事都要人能盡力方稱安善兄弟曾說過吾人在路自以鐵路為事業應為鐵路謀出路今日在救國運動之中尤望各位加倍努力以博最後成功

平漢鐵路管理委員會十月十一日 總理紀念週紀錄

主席周委員鍾歧

出席者全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席報告

各位同事現在四路運輸部已經撤銷所有軍運完全由路負責故委員長特由平轉京乘飛機趕回除討論軍運外同時對於商運車輛亦已支配妥洽章程委員本定於十日由鄭返漢後因調度車輛尚須指揮一切大約稍有勾留過去一週之中國事緊急時各位都有非常注意的表徵關於國聯會通知日本兩週內撤兵本希望貫澈其和平的主張確立其正義的威信惟日本恃其武力强大不但在此時毫無撤兵的準備且日益擴展其行動甚或炸燬錦州槍射民衆不僅如此并在各口岸紛紛派清海軍到處示威報載中日事急國際聯盟決提前開會是否辦得到固不得知但日本對我視若無人其舉動橫蠻不顧公理爲亘古所罕有查此次日本之敢於以極橫蠻之手段佔據我東省者實起因于彼之圖佔我滿蒙蓋早確定於明治大帝臨朝之日而激進于田中內閣當權之時此次東省事件無非其整個計劃之逐步實施茲將明治大帝之遺策與田中內閣之策略略述如下明治大帝之遺策第一期在征服台灣第二期在征服朝鮮第三期則在侵佔滿蒙前兩期之計劃均已實現了惟第三期之計畫尙未完成

故日本朝野人士無不以侵佔滿蒙為其期望之中心其最積極最有系統之策略則惟由中內閣進呈日本天皇之奏章其奏章之內容

1. 主要目的——在繼承明治大帝之遺策由侵佔滿蒙進而征服中國全土由征服中國全土以造成其東亞新大陸再進而征服全世界

2. 進行步驟——在打倒美國勢力為先決問題使小亞中亞及印度南洋等民族畏之敬之而降服之

同時更須抵制赤俄勢力之南下

3. 侵略方法——

a. 對世界宣傳滿蒙非中國領土

b. 對南北滿則藉二十一條為基礎勇往邁進並附加其他條件

c. 陰派退伍軍人密入內外蒙古與蒙古王公結納實行墾殖牧畜羊毛收買等權俟移民多時則墾水田植米穀以濟其麥料之不足設牧場殖馬牛以充其食用及軍用

d. 獎勵並保護朝鮮人民踴躍移植東省尤其利用歸化中國籍者為之收買滿蒙水田地

e. 為欲達侵佔目的其必要條件為造成吉會（由吉林至會寧）及琿海（琿春至海林）兩鐵路前者築成北可阻俄軍之南下南可阻中國軍之北上同時可藉此鐵路以運輸軍隊與滿蒙之食料及原料而與美國抗衡此外還可以取得沿綫足供日本二百年之木材及新邱所藏十四億噸之炭礦其利益之大不可勝言至琿春至海林之鐵道如築成後則利用沿綫湖泊發生

電水以控制滿蒙全土之農工動力

f. 對滿蒙貿易主官助商營以期打倒中國商人從而握得滿蒙特產品之專賣權如此一則可以培養完成新大陸之政策一則可以防美國資本之侵入

g. 以大連爲中心建設大船會以執東亞海運交通水陸相應稱霸於太平洋

h. 以金本位制打倒中國布滿蒙行銷銀幣之勢力尤其在破壞東三省政府所發不兌現之紙幣的信用而藉以推行日本金票以壟斷滿蒙經濟及財政

i. 東滿蒙鐵道公司之組織將其副業提出獨立經營如「銅鐵事業」「煤油事業」 硫安農肥及其他事業及曹達灰之事業等

j. 設立拓殖省於東京積極籌畫在滿蒙拓地殖民

k. 防禦中國移民之流入

l. 設立病院及學校以造成東三省人民永遠親日之根本

由此可知日本之侵略滿蒙圖謀已非一日所以我們要以衆志成城的意氣精誠團結起來整齊步武作有組織的抵禦

黃委員長演說

各位同志兄弟到路已三閱月中間適遇水災不克離局迨至水退帶同各處人員赴路視察一週始於

日前返漢今將所見外段情形略向各位一談本路自民十三以後兵燹迭乘運務衰落對於養路一層已屬無力顧及至根本整理設備更感難於着手現在枕木道釘日漸鬆脫行車出險時有發生又如沿路材料毫無儲存一經事變即從權宜辦理故八年以來所有鋼橋損壞各處皆搭便橋鋼軌破裂則以岔軌補充顧此失彼殊非安全之道今日處此情況之下一面要設法急謀養路一面要設計根本整理所以兄弟唯一希望諸同人共同努力廓除以前積習盡忠職守纔有辦法兄弟做事是抱定實事求是主義去做絕不敢有絲毫虛偽紛飾貽誤本路總盼大家振刷精神一致奮發期於最短時期中將本路恢復原狀又兄弟在北平時正值日本以武力強佔東省此事發生我全國同胞莫不憤恨誓與暴日抵抗不過此事非一朝一夕所致蓋日本早具有侵略東省野心今茲事件實為其侵略計畫實現之一部我同胞應本多難興邦之義精誠團結盡其職責切勿自暴自棄才能制勝一切這是應請各位注意的

(完)

平漢鐵路管理委員會十月十九日 總理紀念週紀錄

主 席	黃委員長
出席者	全體員司
司 儕	高壽森

紀 錄 蔡希成

開會如儀

主席演講

各位同志同事日本此次出兵並非偶然的實有其悠久之背影即所謂對華大陸政策而演進之滿蒙政策是也侵略遼吉無非滿蒙政策實現之一步積極調兵遣將增派軍艦到處挑釁尋衅欲藉以爲交涉之口實而緩和國際間之空氣日本蠻橫正方興未艾我全體同胞應確立其堅強的國民性在中央整個計劃之下嚴守秩序力持鎮靜無論在反日工作方面或事業方面總要盡心職責以有計畫有組織的去實際奮鬥非僅以喊口號貼標語可以爲功的當歐洲大戰時比利時全國雖一時爲德所蹂躪然卒以德之屈服而恢復其土地中國具數千年之文化有四萬萬之人口苟能人人奮鬥日本雖暴於我何有哉願與同寅共勉之

臨時路務會議紀錄

日期 二十年九月二十五日下午三時

地點 北平辦事處客廳

出席人 黃振興 章祜 李家瓊 梁冠榴 王承祖 關善麟 黃澄 汪廷襄 陳兆炳

決議事項

(一) 為免除鹽運糾紛起見應將五十二款專價公開享用所有已收押欵各予退還其辦法由會計處商各運商決定支配車輛則採取嚴總段長公開按成支配辦法如左

(甲) 鹽商報運鹽斤應將鹽引來站登記

(乙) 在二十四小時內所登記之報運鹽斤公開按成支配車輛

(丙) 在前一日未運竣之鹽斤歸入次日合併計算仍按前條原則分車

(二) 為顧全信用起見鹽運仍照五十二款收費

(三) 為湊足購料擔保基金計採取諮詢會議決定之預借鹽商運費二成辦法

(四) 為體恤商艱起見所有中央建築費一成五之應否暫緩實行應由染處長函詢各路會計處處長

俟得復再行核辦

(五) 添購材料以二百萬元爲限工務六十萬元(枕木在外)機務一百四十萬元

(六) 以上各項辦法俟與鹽運各商接洽後再行分別由辦事處專案呈部並抄委員會推李渭北關彥

琳擬稿

出席人黃振興 章祜 李家瓊 梁冠榴 王承祖 關荷麟 黃澄 汪廷襄

出席人黃振興 章祜 李家瓊 梁冠榴 王承祖 關荷麟 黃澄 汪廷襄 陳兆炳

主席黃振興

孫瑞林

紀錄陳雲章

決議事項

(一)籌款

(甲)鹽商依照成案預借運費二成五十萬元又坨里石家莊煤商預繳運費八十萬元應指定煤

車車皮五列機車四輛歸其專用

(乙)熱河銀行商借三十萬元除抵舊債外實收二十五萬元

(丙)不足之數約差四十五萬元由營業收入項下支撥或由雜糧預借運費內劃撥

(二)材料

(甲)煤運車皮十六列以南滿代修之機車十六輛拖配此項車皮十六列由本路代修其修理費

及南滿代修機車費統由煤商根據代修車輛合同辦理應先電各煤商派代表來平共同購

(乙) 石家莊煤業公會代修車皮一列機車一輛曾交修理費四萬五千元應將此款匯平購料并

電該商派員到平共同辦理

(丙) 修理車皮五列機車四輛撥給金城大陸專用關於此項修理費應由機務處開單呈核應需款項在預交運費項下撥付

(丁) 前規定機務用款一百四十萬元除機務處前呈部之七八九三個月材料單應需約四十五萬元外其餘之款應由機務處造具細單購買材料以爲修理其他機車車輛之用所需之款以八十萬爲度

(三) 手續 上列材料項下(丙)(丁)兩目所需修理機車車輛各款應於預交運費內撥付機務處應將修理圖樣說明書估價單呈會以便派員到部作一次磋商以省手續再工務處所需材料款六十萬元亦照此項手續辦理

(四) 枕木 所有購買枕木款項應由南段雜糧項下等預借運費二成內撥付

(五) 再鹽車五列糧車十列所需修理費亦包括在一百四十萬元之內

(六) 關於大陸金城預借運費之接洽請北冠榴憲澄三君辦理

(七) 關於機工材料之購買應由機務王處長會商廠方草定合同併案專案呈部

第十七次路務會議紀錄

日期二十一年十月十四日下午三時

地點本局二樓

出席人黃振興 章祐 周鍾岐 李家璜 俞裁 黃兆桐 王金職 卓宙 黃啓光

何達公

陳體誠 麥泗泉 吳國良

黃澄

黃兆桐 王金職 卓宙

列席人梁德昂

黃振興

紀錄汪廷襄 王一震

開會如儀

討論事項

(一) 本路職員扣薪捐款應如何辦理案

委員會提議

議決仍遵部令照捐(總務處辦)

(二) 據員工救濟會呈據江岸工會事務所函請將水災期間員工借領路費易借為賑一案呈部文中
應否將總局員工應發未發之數併計列入案

委員會提議

議決 仍照原案辦理（總務處辦）

（三）據本路工會呈控順德車務第六分段長李毓蓮甘心附逆等情弊請予澈查懲辦應如何辦理請

公決案

委員會提議

議決 案送法院傳訊究辦李毓蓮暫仍供原差（路警管理處辦）

（四）據本路工會呈請凡在七月十六日以前各處呈請加薪之工友仍照舊例每人加薪一錢並自七月十六日起支案

總務處提議

議決 七月十六日以前由各處呈送到局之加薪單照舊例辦理自七月十六日起支七月十六

日以後各單照新章辦理（總務處辦）

（五）奉蔣總司令灰電限一星期內籌解七月份協餉一百二十萬元案

委員會提議

議決 電復自十一月份起按月籌解三十萬元（會計處辦）

（六）據本路法規修訂委員會擬具本路辦事規則草案三十四條請公決案

委員會提議

議決 由各處室簽註意見再行提會決定呈部（各處遵辦）

（七）路警管理處請速製路警及護路第二總隊冬季制服以壯觀瞻而禦嚴寒案

委員會提議

議決 由會計處籌款照購（會計處辦）

（八）車務處呈請製發勤務職員冬季制服並工友制服雨衣以利辦公而壯觀瞻案

委員會提議

議決 由會計處併籌照購（會計處辦）

（九）江岸機廠請領車頭電燈用十六安皮三十二伏脫直流電全套蒸汽發電機四套以爲修理機車急用案

委員會提議

議決 照購由吳處長負責驗收（總務處辦）

（十）會計處請核發南北段收銀員冬季呢質制服雨衣以資識別案

委員會提議

議決 不發

鹽効運商聯席談話會紀錄

日期 二十年九月三十日下午三時

地點 駐平辦事處客廳

出席人 汝襄代表孫世鑑 蔣秉煊豫豐厚代表李文吉 義興代表邱子生 集勝代表姚啓明 劉鴻年

邵鳴琴 路局代表章祐 陳兆炳 韓良才

討論事項

(一) 退還已收之五十二款包噸押款五萬元並暫時維持五十二款運價公開享用案

討論結果

各運商一致贊同對於將來在運費項下按成扣抵押款一節亦表同意

(二) 以鹽引爲登記根據按報連多寡依成分配車輛並採用四聯單公布方法案

討論結果

各商表示在不違背公開公平原則下一致贊同汝襄代表聲明在未改訂辦法以前報連鹽効頗多祈特別維持義興代表請特別維持黃河以北所需少數鹽効兩節路方聲明在不悖解免糾紛原則下運輸能力可能範圍內自當設法維持

(三) 預借運費二成以備購料修車案

討論結果

各商一致表示贊同

對於以上三項討論結果集勝公司聲請保留辯權

漢市洩水工程聯席會議

日期 十月十六日下午會四時

地點 平漢鐵路管理委員會四樓

出席人 市府代表 張有彬 劉敦庭

水利局代表 高凌美 謝先進

水災分會代表 魯乾一

平漢鐵路代表 黃振興 章祐 王金職 章雲 王紹輝 施五常

主席 章祐

紀錄 耿昌

(一)戴家山放水決口應否加寬或挖深案

議決 (一)戴家山決口處仍維持原狀寬度二百公尺毋庸加寬如每日退水程度在五公分以下或

江水退落過快內外水平相差過甚時另行會商挖寬

(二)張公堤內水勢退至水平線卅四英尺時一切洩水工作概由市政府及水利局主持辦理
 (三)救急水災分會函請堵塞雙洞門以上二里許決口案

議決

定十七日下午二時半由市政府利水局水災分會及平漢路局各方派員會同地方紳董共同

前往勘驗

平漢鐵路管理委員會整理產業設計委員會會議紀錄

第一次

日期 二十年十月九日下午三時

地點 管理委員會二樓

出席人 納 裁 王金職 黃兆桐 梁永璋代 梁冠榴 陳肇勳代 蔡道鈴 陳眉介 蔡俊三

主席 席 納 裁

紀錄 蔡俊三

開會如儀

討論事項

(一)呈報本會組織成立并請發官章

委員會提議

議決 照辦

(二)修正本會辦事細則

蔡道鈴提議

議決 先派秘書一員及辦事若干員辦理本會左列各事項

事項

- 一、辦理本會一切文件之撰擬收發
- 二、會議之召集通知
- 三、編印議案及會議紀錄
- 四、案件保管
- 五、關於調查及其他事項

第一次

日期 二十一年十月十三日下午三時

地點 管理委員會客廳

出席人 倪 稽 王金職 賈占鰲代 黃兆桐 張漢槎代

梁冠榴 陳肇勳代

蔡道鈴

蔡俊

陳

紀錄

主席 倪 稽

眉介

紀錄 蔡道鈴

開會如儀

討論事項

(一)仍根據本會組織規則訂定本會辦事細則案

俞主席提議

議決 修正通過如左

第一條 本細則依據本會組織規則第六條訂定之

第二條 本會設文書工務租務各組

第三條 各組設正副組長各一員組員若干員承本會之命令辦理本組事宜

第四條 文書組職掌如左

一、辦理本會一切文件

二、會議之召集通知

三、議案編印及會議紀錄

四、案件之保管

五、不屬各組之事項

第五條 工務組職掌如左

一、關於經營路地各方案

二、關於測勘及製圖事項

第六條 租務組職掌如左

一、租價之評定

二、擬議清理欠租各辦法

三、關於租務交涉事項

第七條 本會辦公時間以管理委員會辦公時間為準

第八條 本路各員司之適用規章本會均適用之

第九條 本細則如有未盡事宜得隨時呈請管理委員會修正之

第十條 本細則自公布之日起施行

(2) 會所地址如何決定案

俞主席提議

議決 由蔡委員道鈴與庶務課接洽

(3) 推定各組組長以便負責進行案

俞主席提議

議決 威定俞主席爲文書組組長王委員爲工務組組長梁委員爲租務組組長各組副組長由組長
推薦一併呈請管理委員會指派

(4) 各組組員如何派定案

俞主席提議

議決 呈請管理委員會轉令各處派員兼任之

(5) 簽備關於清查各案件案

俞主席提議

(6) 簽備組織測量隊案

俞主席提議

議決 (五)(六)兩案俟各組組織成立再行擬定

主席臨時動議

關於本會經費應如何規定

議決 推陳代表肇勳擬具辦法呈請 管理委員會核定

第二次

日期 二十年十月二十一日上午十時

地點 管理委員會二樓會議廳

出席人 俞裁 王金職 賈占贊代 蔡俊三 蔡道鈴 梁冠榴 陳肇勳代 陳眉介 黃光桐 張漢槎代

漢槎代

主席 俞裁

紀錄 田潔忱

開會如儀

討論事項

(1)擬具本會經費辦法案

陳肇勳提

議決 修正呈請管理委員會核定

修正條文如左

一、本會會所由管委會指定所有房租電水等費由庶務課經辦造報

二、本會所屬人員既由各處調用應仍支原缺薪水由原管處造單發給如有奉派出差者由本會

備文證明仍由原管處核轉報銷

三、本會應用傢俱文具紙張等項由各組開具請領材料單呈由主席委員核准轉請總務處飭課發給

四、測量繪圖儀器用具應由工務處借用不必另購如必要添置時另案呈請購辦

五、臨時需用零星物件在所不免擬設小櫃每月額定一百元以資週轉

六、如將來需用臨時僱員或另組測量隊時應提出會議議決另案呈請管委會核辦

臨時動議

(1) 請速委定各組組員以利辦公案

文書組提

議決 由蔡委員道鈴催請各處從速派定彙呈管委會加委

(2) 本會需用公役應如何僱用案

文書組提

議決 由產業課試用如不够分配時再請由總務處飭庶務課添僱

(1)
改 正
增訂及修改貨物分等表內
各種貨物等級一覽表

頁 數	門 別	類 別	增 訂		更 改				備 考	
					貨 名		等 第			
			原 名	改 為	原等	改爲				
19	鑄產門	1	煤	楂	6					
21	"	3	生	石	5	石	去		留石灰石	
22	"	"	觀	台	4					
"	"	"	熟	石	6					
"	"	"	長	灰	6					
"	"	"	硅	石	6					
"	"	"	油	石	6					
"	"	"	鋸	砂	6					
"	"	"	鈷	砂	4					
"	"	"	點	銅	3					
"	"	"	撓	錫	2					
"	"	"	柴	油	3					
"	"	"	電	水	4					
"	"	"	信	石	4					
"	"	"	高	皮	6					
27	農產門	1				大	穀	麥		
"	"	"				穀	穀	米		
"	"	"				小	玉	米		
"	"	"				五穀(除另定外)				
"	"	"				高				
"	"	"				小				
"	"	"				黍(小米)除另定外				
"	"	"				豆(除另定外)				
"	"	"								
30	"	2	米	糠	5					
"	"	"	山	查	4					
"	"	"	山	片	4					
"	"	"	百	果	3					
"	"	"	鮮	菜	5					
32	"	4					葛	薯		
"	"	"					鈴	瓜		
"	"	"					馬	冬		
33	"	"					冬	黃		
"	"	"					卜	瓜		
"	"	"								

表冊

(2)

(8)

45	"	13	黑 黑 黃 黃 草 老	5										
"	"	"	黃 黃 草 老	5										
"	"	"	松 桐 桑 蠟 柏 楠 杉	5										
46	"	14	松 根 赤 香	5										
"	"	2	又名江瑞柱	5										
49	森林門	"	海 蝦 死	5										
"	"	3	死	5										
51	"	"	油 薑 虎	4										
"	"	"	皮	4										
"	"	"	皮	4										
"	"	"	皮	5										
"	"	"	板	4										
"	"	"	板	4										
"	"	"	板	3										
"	"	"	板	3										
"	"	"	板	3										
52	"	4	樹 皮 (藥材用)	2										
"	"	"	木 海 参	6										
56	禽獸門	2	馬	3										
"	"	"	皮	4										
"	"	"	皮	3										
57	"	3	小 馬	1										
58	"	"	皮	1										
"	"	"	皮	1										
59	"	4	猪 級 (壓 縮)	3										
"	"	"	猪 級 (未 壓)	3										
60	"	5	牛	5										
62	"	"	猪 級	5										
65	工藝門	1	鮮 鱷	4										
"	"	"	鈎 鈎 鈎 鈎	2										
"	"	"	粉 粉 粉 粉	3										
"	"	"	鱗 鱗 鱗 鱗	8										

山 葴

條 木

杉 馬

纈

項 首 化

(4)

67	"	2				保 险 箱	保 险 箱 (優等)	4	3		
"	"	,				保 险 箱	保 险 箱 (普通)	4	4		
68	"	,				銅 鐵 圓 桶	銅 鐵 圓 桶 (空)	4	4		
"	"	,					空 煤 油 桶	4	4		
69	"	"		項 针	4						
"	"	"		刀 (農具)	3						
70	"	3				精 密 器 器	磁 器	江 湖 西 南 省	3		
						細 貨 器 器	河 北 東 廣	湖 等 等 特 優	4		
						(級 貨 級 磁 花 纹)	(級 貨 級 磁 花 纹)	(級 貨 級 磁 花 纹)	5		
		"									
71	"	"		粗 彩 或 細 彩 血 盆	2						
				器 器 磁 等 等 特 優	3						
				器 器 磁 等 等 通	4						
"	"	"		器 (除另定外)	2						
"	"	"		器 (除另定外)	3						
73	"	4		火 風 箱	4	籐			4	3	
"	"	"		竹 空 竹	4						
"	"	"		油 筆 瓜 瓜	4						
"	"	"		木 竹 竹 篓	5						
"	"	"		竹 竹 篓 篓	5						
75	"	5			4		骨 角 器	皿			
76	"	5		衣 簧	5		器 (除另定外)		4	3	
"	"	"		牛 簧	5						
"	"	"		牛 皮	5						
"	"	"		熟 熟 牛 皮	3						
"	"	"		熟 熟 牛 皮	4						

85	"	7	人	繩	繩	加價							
"	"	"	莞	紙	紙	1							
"	"	"	絲線(以廢絲制或者)	織	織	2							
"	"	"	手	土	布	5							
87	"	8	髮	網	網	2							
88	"	"	手	等通子	等通子	2							
"	"	"	套	優普	優普	3							
"	"	"	套	帶	帶	3							
"	"	"	皮	拉	拉	3							
"	"	"	皮	帽	帽	1							
"	"	"	草	鞋	鞋	5							
"	"	"	膠	等通	等通	3							
"	"	"	木	履	履	4							
"	"	"	繩	套	套	3							
91	"	9	彈	機	機	4							
93	"	10	壓	機	機	4							
"	"	"	壓	煙	煙	3							
"	"	"	壓	油	油	4							
97	"	13					電	線	電	線	等通	3	3
"	"	"					電	燈	電	燈	等通	3	4
"	"	"					電	泡	電	泡	等通	2	2
"	"	"					電	扇	電	扇	等通	2	3
98	"	14	本類除農用乾草叉耙及磨石外其餘五項按原率再減百分之二十收費				農用	乾草叉耙	農用	乾草叉耙	等通	3	4
105	"	19	紙	畫	畫	3							
106	"	20	硯	台	台	3							
"	"	"	墨	及	粉	3							
"	"	"	及										
"	"	"	石										
							板	筆	筆	筆	等通	2	3
								頭	頭	頭	等通		
								刷	刷	刷	等通		
								筆	筆	筆	等通		
								印	印	印	等通		
								石	石	石	等通		

一等加倍

(7)

107	"	21	甘	油	2	香 水	改 劣	1	-加倍	一等加倍
"	"	"	脂 腺	酸	2	化 粧 用 肥 皂	优 普	1	1	
"	"	"				化 粧 品 (除 另 定 外)	通 等	2	2	
"	"	"					通 等	2	2	一等加倍
108	"	22				子 牙	弹 粉	4	3	
107	"	21						3	2	
110	"	23	蘇 拉	油	2	漆 (裝 罐 或 瓶)	漆 (除 另 定 外)	3	3	
"	"	"	柴	油	3	顏 料 油 漆	顏 料 油 漆 优 等	3	4	
"	"	"	機 器	油	3			4	3	
"	"	"	香 草	油	3			4	4	
"	"	"	擦 光 液 (擦 銅 油)		4					
"	"	"	毛 雲 輕 養	梯 青 气 气	4					
"	"	"	紫 紅	藍 盡	4					
111	"	24	靛 紫	靛 紫	4	植物 染 料	植物 染 料 柯 米	4	4	
"	"	"	黃 紅	黃 青	3					
"	"	"	快 藍	優 普	3					
"	"	"	等 等	者 者	4					
"	"	"				靛 青 (除 另 定 外)	靛 青 优 普	4	2	
"	"	"				(進 口 或 外 國 制)		3	4	
"	"	"								
"	"	"	墨 氣	化	3					
"	"	"	氣 膠	拉	2					
"	"	"	奎 又	樹	4					
"	"	"	糖 雄	科	4					
"	"	"	雜 葵	皮	2					
112	"	25	布 名	肥	2					
"	"	"		田	3					
"	"	"		料	2					
115	"	26	化 酸	肥	3			5	4	
"	"	"	氣 緑	田	2					

115	”	26	鹽 鈉 國 硫 硫 硫 硫 硼 草 重 鉀 鉀	化 黃 產 酸 化 化 化 化 礦 優	飼 養 鹽 礦 銅 燐 達 等 砂 酸 鉀 明	3 1 5 4 4 3 4 3 3 2 5 1					
	”	”									
	”	”									
	”	”									
117	”	27	梯 飛	化 化 化 化 化 化 化 明	梯 機 機 機 梯 明	1 照車三收 照車二收 照車倍收 照車加收 照車倍收 照車加收 照車倍收 照車加收					
119	”	28	電 飛 客 長 途	車 汽 車 車 車	車 船						
	”	”									
120	”	29	載 貨		末	4 照車倍收 照車加收 照車倍收 照車加收 照車倍收 照車加收	茄 紙 鼻	煙 煙 煙	改 同	分 優	優
	”	”									
	”	”									
	”	”									
121	”	”	水		瓶	5	菸葉已制者 菸葉(制者) 臘燭(除另定外)	改善 普通	分 優	等 普	通
	”	”									
125	”	,					中國臘燭 臘燭(精制) 臘燭進口 或及外國制	改 普	分 優	等 普	通
126	”	,	燈 水 鹽	瓶 優 帳	優 普	2 3 4	繩索蘇制 穀渣(即制 酒渣)	穀渣(即 酒糟)	穀渣(即 酒糟)	5	4
	”	”									
	”	”									
	”	”									
	”	”									

刪去進口外
國制除另外
外等字祇分優等普通其
餘各項均刪去

中華國有鐵路
平漢線

民國二十年九月上旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		
		小數	共計	
上旬現金結餘	存收		\$556,473	46
本旬收入	a	227,936	48	
客運	b	363,422	81	
貨運	c	53,828	12	
附捐	d	127,458	24	
雜項	e	10,000	00	
其他	f			
借入				
合計			353,829	74
減去本旬支出	付			
營業支	g			
資產支	h			
歲計支	i			
其他支	j			
本旬現金結餘	餘		\$127,657	55
現金結餘類別	行		365,076	66
各銀行存款				
漢口金城銀行		48,964	56	
漢口鹽業銀行		809	68	
漢口交通銀行		1,402	03	
漢口中央銀行		8,929	35	
漢口上海銀行		214,709	89	
漢口農工銀行		200	00	
北平山西省銀行			26	
北平農工銀行			896	42
北平金城銀行			6,561	14
北平大陸銀行			20,000	00
北平鹽業銀行			2,011	95
北平保商銀行			2,937	34
北平中南銀行			300	00
北平交通銀行			25,826	84
北平浙江興業銀行			63	24
上海大陸銀行			512	42
上海金城銀行			941	54
銀行				
銀行				
銀行				
各銀行透支	透		1,453,222	23
漢口金城銀行		240,066	13	
漢口鹽業銀行		209,256	85	
漢口上海銀行		196,760	30	
漢口中央銀行		92,975	00	
北平金城銀行		353,260	48	
北平鹽業銀行		322,485	60	
北平中南銀行		13,560	00	
北平大陸銀行		,917	87	
北平交通銀行		12,500	00	
北平保商銀行		11,500	00	
銀行				
北平出納課存款現洋 16,800.46	課			
不能提用款 843,063.35		859,863	81	
漢口出納課存款現洋 26,927.46		100,624	21	960,488 02
不能提用款 73,696.75				\$127,657 55
合計				916,760 10
不能作為現金提用各款				
鈔元		3,603	61	
盤掛舊賬		70,093	14	
北平存鹽業銀行不發現票		4,754	40	
西北銀行鈔票		33,020	00	
暫支		805,288	95	
合計	懸			\$916,760 10

中華民國年月日

中華國有鐵路

平漢綫

民國二十年九月中旬現金出納旬報表

摘要	摘要	簡稱	銀數	
			小數	共計
上旬現金結餘		存收		\$127,657 55
本旬收入				647,876 83
客運	a		180,671 25	
貨運	b		322,096 94	
附捐項	c		47,709 43	
雜項	d		94,820 56	
其他	e		2,578 65	
合計	f			520,219 28
減去本旬支出	付			902,869 53
營業支	g			
資產支	h			
歲計支	i			
其他支	j			
本旬現金結餘	餘			382,650 25
現金結餘類別				
各銀行存款	行			329,139 65
北平中南銀行			15,800 00	
北平交通銀行			16,000 00	
北平山西省銀行			0 26	
北平保商銀行			18,937 34	
北平農工銀行			896 43	
北平鹽業銀行			2,011 95	
北平浙江興業銀行			163 24	
上海大陸銀行			512 42	
上海金城銀行			941 54	
漢口金城銀行			4,364 56	
漢口鹽業銀行			809 68	
漢口交通銀行			1,402 03	
漢口中央銀行			8,939 35	
漢口上海銀行			258,260 86	
漢口農工銀行			200 00	
銀行				
各銀行透支	透			1,485,487 77
北平金城銀行			426,260 48	
北平鹽業銀行			377,485 60	
北平大陸銀行			35,917 87	
漢口金城銀行			188,503 73	
漢口鹽業銀行			209,256 85	
漢口上海銀行			195,088 24	
漢口中央銀行			52,975 00	
銀行				
北平出納課存款現洋 57,417.25 不能提用款 620,094.74	課		677,511 99	
漢口出納課存款現洋 33,327.76 不能提用款 62,858.12			96,185 88	773,697 87
合計				382,650 25
不能作為現金提用各款				682,952 86
北平存鹽業銀行不兌現票			4,754 40	
西北銀行鈔票			33,020 00	
暫支			582,320 34	
銅元			3,892 66	
懸掛舊賬			58,965 46	
合計	懸			682,952 86

中華民國二十年十月六日

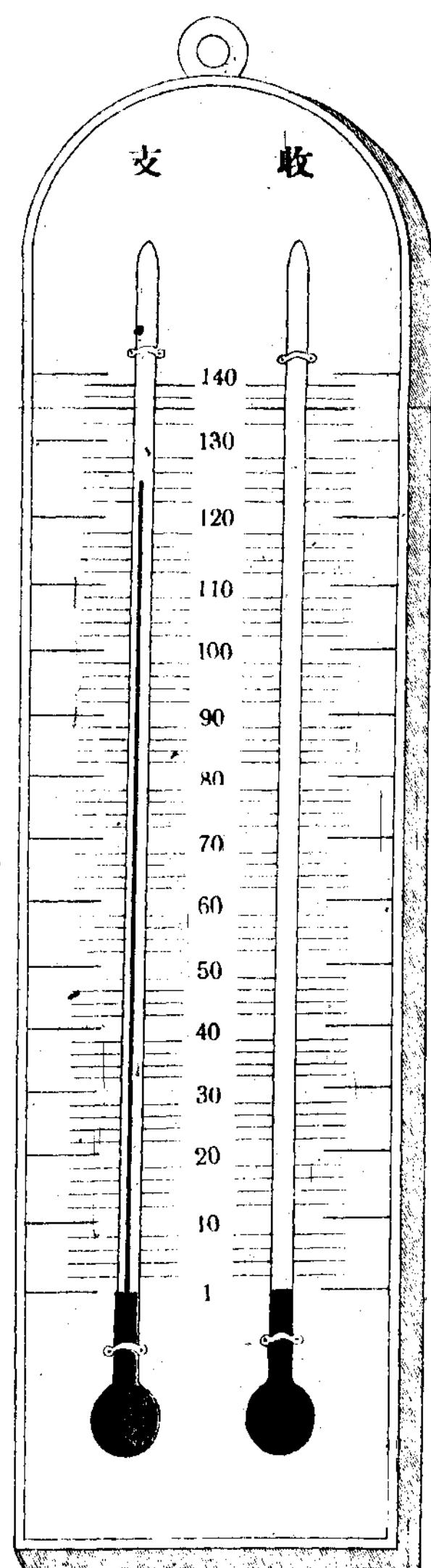
中華國有鐵路

平漢綫

民國二十年九月下旬現金出納旬報表

摘要	要	簡稱	銀數		
			小數	共計	
上旬現金結餘		存		382,650	25
本旬收入	收			975,263	88
客運	a		193,908	76	
貨運	b		361,185	30	
附捐	c		53,868	49	
雜項	d		20,793	33	
其他	e		345,508	00	
借入	f				
合計				592,613	63
減去本旬支出		付		613,826	54
營業支	g				
資產支	h				
歲計支	i				
其他支	j				
本旬現金結餘		餘		21,212	91
現金結餘類別		行		479,841	50
各銀行存款					
漢口金城銀行			10,314	56	
漢口鹽業銀行			809	68	
漢口交通銀行			1,402	03	
漢口中央銀行			8,939	35	
漢口上海銀行			262,738	31	
漢口農工銀行			200	00	
北平山西省銀行				26	
北平農工銀行			896	42	
北平金城銀行			70,000	00	
北平鹽業銀行			76,766	35	
北平保商銀行			12,937	34	
北平中南銀行			300	00	
北平浙江興業銀行			63	24	
西北銀行			33,020	00	
上海大陸銀行			512	42	
上海金城銀行			941	54	
銀行					
銀行					
銀行					
各銀行透支		透		1,486,587	77
漢口金城銀行			208,603	73	
漢口鹽業銀行			209,256	85	
漢口上海銀行			195,088	24	
漢口中央銀行			32,975	00	
北平金城銀行			371,260	48	
北平鹽業銀行			322,485	60	
北平中南銀行			42,000	00	
北平大陸銀行			24,917	87	
北平交通銀行			42,000	00	
北平保商銀行			38,000	00	
銀行					
北平出納課存款	現洋	12,787.70			
不能提用款	776,532.89				
漢口出納課存款	現洋	45,096.07			
不能提用款	151,066.70				
合計		課	789,370	59	
不能作為現金提用各款			196,162	77	
懸掛舊賬				985,533	36
北平存鹽業銀行不發現票				21,212	91
西北銀行鈔票					
暫 銅	支 元		146,863	49	
			4,754	40	
			33,020	00	
			776,532	89	
			4,203	21	
合計		懸		965,423	99

本路二十年八月份北段收支比較統計表

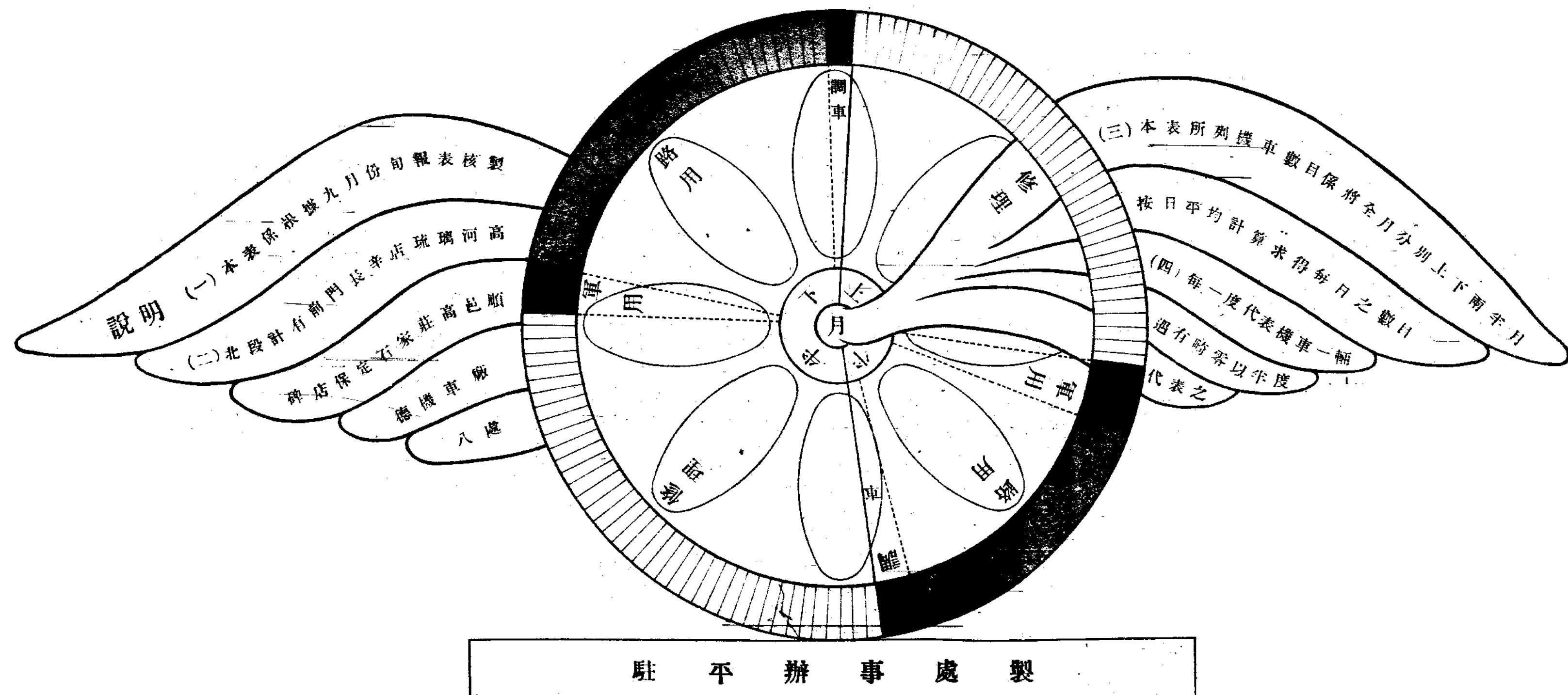


說明

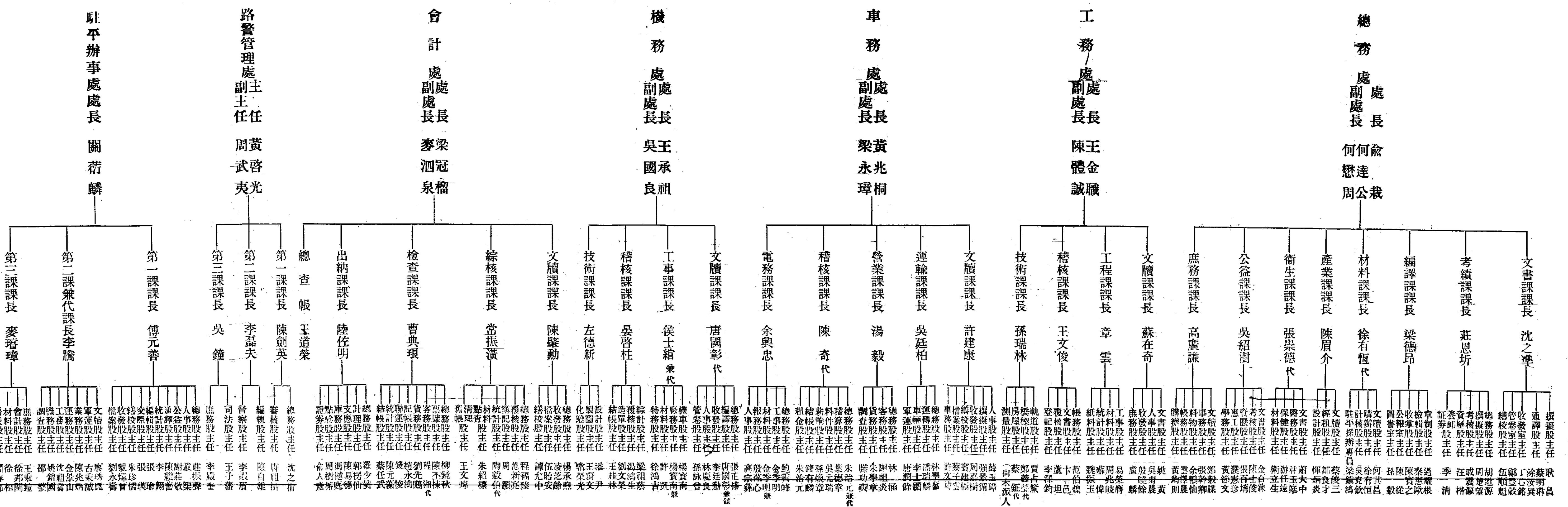
- 一、北段進款由前門收至豐樂鎮
- 二、本表係根據北出納課八月份收支數目表填造
- 三、表內每大格代表十萬元每小格代表兩萬元
- 四、表內紅色標記代表上月結餘數目黃色代表本月收入數目藍色標記代表本月支出數目
- 五、北段上月結餘洋計一萬二千五百四十八元六角八分本月共收洋一百二十四萬二千三百四十元零二分收支兩抵結存洋一萬九千一百九十九元八角一分

本路北段機車狀況九月份上下兩半月平均比較表

民國二十年



平漢鐵路管理委員會各處課室負責人員職名表



交通鱗爪

鐵路消息

自日軍強佔我東三省後。乃積極攫取我

日本陰謀

東北路權。先後強令各路局改組。擅委丁鑑

取東北各路

修爲瀋海路會長。關鐸爲四洮路局長。萬咸

章爲洮昂路局長

金璧東爲吉長吉敦路局長。并將瀋海呼海四

月洮洮昂四路車輛二千餘輛

運至南滿路。改南滿標轍。其用意

在彼趕修之吉會鐵路告成後

即將此項車輛充作該路之用

刊

又令吉海吉長兩鐵路動工接軌。與南滿路聯運。通車客貨車不

平

分路別使。東北各路盡成南滿路培養。繞同時。日軍於十八日將

漢

皇瀋間軌道堵塞。現又將通遼聯軌。炸燬務使國路東西聯絡完

全斷絕

又乘我東北交通委員會幹部均離瀋之機會。嗾使其走

交

狗瀋海鐵路會長丁鑑。修四洮鐵路局長。關鐸。洮昂鐵路局長。萬

成章

吉長吉敦鐵路局長。金璧東及地方維持委員會代表趙欣

伯

等於二十三日午後在瀋海路總局會議室會議。議決從新設

立東北交通委員會掌管東北四省之一切交通行政

以丁鑑修

立東北交通委員會掌管東北四省之一切交通行政。以丁鑑修

為該會委員長。金璧東充副委員長。其取擾手段之陰險可謂極

矣。

○ 吉會路爲中日懸案中重要問題。此次日

暴日乘機興

軍進攻東省，實即含有武力強迫建築之

築吉會鐵路

勢。自二十一日日軍入吉後，即分撥第

二師團第三聯隊多門中將乘吉敦車進佔敦東城一帶，工兵

轄重等均未入城。馳往敦化一帶，蓋屬別有用也。始自敦化

鎮，十五里地方，日方雇用民夫建填土段，函敷鐵軌，盡

夜動工，僅此數日，聞已修有五十里工程，依此推測，此

百五十之接衝路，十月內即可竣工，由會寧即直通吉林矣

○ 吉會路，日人自日俄戰後，爲擴張己勢，早即有意興修

，民四由圖門江口起至天寶山銅礦開始通車，成立天寶鐵

路公司，日人勢力伸入間島，由是引起間島糾紛，始自民

十六年吉敦路又形告成。敦化距天寶山僅百五十里，此段未

形填土，建軌後，再接天橋即可直達會寧，故年來喧囂之吉會路，僅自敦化起至天寶山一段長百五十里耳。工程既非艱巨，所費亦極廉簡，民十八延長吉敦路事起，吉省人士，紛起反對，會釀慘劇在案，軍學兩界大起衝突後，省當局聲明不再延長，此潮始息。日方聞訊亦暫擱置，自今春中日鐵路交涉聲起，日政府復將此案引為前提，今遭此不幸事件，我方既已無力反對，日人遂得施其狡計矣，故吉會路之修築，非如電訊所傳三月工竣，實則一月即可也。惟從此以後，我國國防將更亟矣。

○

日軍鎗擊北寧車之鑑證 ○ 飛機襲擊北寧路客車事，致函中英公司

上亦可見有槍彈射入車內之各項痕跡，鄙人今日將日本飛機槍擊，鄙人昨日所乘之一〇二次列車，報告英國總領事，因此舉不特免危及鄙人及眷屬之生命，且對於在車上不能覓得座位，而與鄙人同乘公事車之德意各國婦女，亦有傷害生命之危險也，唐森謹啓，十月二日。

○

北甯路局撫郵被難員工 ○ 北寧路關外員司，自日軍占領東省各地後，日處危險之中，日軍飛機及胡匪尤

○ 不時予以侵害，致死亡及受傷者頻有發生，但內外員工，均不因此而稍有畏縮，仍能忠於職守，

其艱難困苦，且遠逾於平日，局內各處長課長，自九一八以來，亦均輪流在局內值班，不分晝夜指導全路事務之進行，故全路除貨運較前減少外，一切工作均與平日無異，

該局為撫郵此次事變中死傷之員工起見，特於前日局務會議中制定特別撫卹辦法，凡死者立予治喪費二百元，並對其遺族擔負教育養贍之責，其受傷者分別輕重，酌給月薪約計三十四公里，客車即受日本飛機之襲擊，槍彈多粒射入車內，而飛機下降，殆即在公事車之上，迨停車查驗，計有三人被殺，五人受傷，（受傷中之一人隨後亦死）各車

查此次日軍暴行，侵擾本路關外沿綫各段站及各次列車，原文如左，

、首當其衝，致在事員工，備嘗艱苦，或竟遭險傷亡，深堪痛悼，茲經局務會議決定，參照部頒撫卹通則及員工服務條例，特別優定撫卹辦法如下，一，死亡者除定期在津開會追悼外，特別優給喪葬費二百元，並由路局給其長子以相當職務。仍照其父原薪晉一級支給，至其子程度高於乃父者，待遇應酌量提高，子幼者由路局擔任教育費，仍照其父原薪晉一級支給，至成年由路局量才任用，薪資不得低於乃父，並加保障，嗣後裁員減政，對於此項人員，不得減薪或裁汰，只有天才確可深造者，路局應資助高深教育，或遣送國外留學，無子者，由其妻或其父母照顧死者，原薪晉一級支給。至其父母身故及妻身故或改嫁之日為止，二，受傷者除按傷之輕重照下列規定分別待遇及由路醫免費治療外，並一律給予臨時救助費十元至一百元，①因傷致死者，一律照死亡例待遇之，②因傷殘廢不能工作者，給予二個月薪資之給養費，並發給全薪資，至身故日為止（部定係半薪資）③重傷及殘而不廢者，給予二個月薪資之給養費，醫愈後視其服務能力，給予相當職務④輕傷者給予一個月薪資之給養費，醫愈後照舊服務，⑤凡受傷者

，無論傷之輕重或殘廢，一律按照原薪晉加一級，並予以相當保障⑥臨時救助費之核給，視其傷之輕重而定，受傷輕重之評斷，應照其喪失服務能力之程度，由衛生課考核檢定之⑦臨時工人傷亡者，均按長工待遇，傷而醫愈後，並即改補長工，給予終身保障，三，傷亡之員司工警，凡因此次事變出力之員工，應得之獎勵，及平日應享之待遇及利益，死者之家屬及受傷者均得一律享受之，四，凡受傷之員司工警，除違犯刑章外，概不裁汰或減薪工，以上規定辦法，除呈報備案外，合函通令遵照，並仰各主管首領，迅將傷亡員司工警之職務姓名，及傷亡情形，日期，地點，詳細開報，以憑核辦，至在危險區域各段站及列車服務之員司工警應有之特別優待獎勵辦法，業請組織委員會尅日議決，另行公布此令，局長高紀毅，中華民國二十一年十月十五日，

○ 吾川兵禍頻年，建設事業，大多廢弛，
四川籌建全川輕便鐵路 獨於交通方面，年有進步，如成渝萬各
長途馬路也，費時數年，雖未完全成功，而規模略具，較之四五年前毫未舉辦時，已大不同，現各縣馬路亦正積極

籌劃，刻有二三工程學者，目外歸來，復發起興築全川輕便鐵路大運動，謂鐵路為交通上之利器，欲求發展商業，尤賴交通利器之成功，而鐵路之中，其適合於吾川目前情形之最需要而極易成功者，當推輕便鐵路，如日本，瑞士，意大利，據威等國，輕便路佔十分之六七，又如雲南之滇越鐵路，山西之正太鐵路等，亦為輕便狹軌路，每列車所掛之車約十八輛，載貨一百八十噸，每車搭客三四十人，獲利極大，而建築費至多每華里不過需洋一萬二千元，比較簡單者八千元亦足，較之馬路工程，用費相差不遠云云。

渠等現已將工程計劃擬定，並聯名徵求同志，促成實現此項工作，其工程計劃之原則為（一）計劃須整個的，（二）施行須齊進而獨立的，（三）先從切要獲利者着手，（四）集資探漸進手段，分部保管，用一種嚴密的會計和監察法；

（五）工程以招標部分公開行之；（六）精密的全部計劃，延聘中外專門家訂定之；（七）發動機一律用電氣化；（八）經營步驟取一種波動累進式，即甲路成功，即將其利益擔保發行公債，築乙丙路；乙丙路成功即築丁戊己庚路；（九）全部計劃即以鐵路為中心經營其他生產事業之發展；至其

項運動工作之開始，第一成立全川輕便鐵道運動促進會，總會設立於全川政治交通之中心地點，其他各縣市一律設分會，為有系統有步驟之進行；第二延攬專門人材，為測量建築工程上之準備；第三設全省輕便鐵路管理局經營之，運動促進會即改為監督兼諮詢之機關，初期規模不妨縮小，辦事務求敏捷，以後逐漸擴充，第四經費之籌集，依下法行之：（一）將公衆寺廟會官公營產，一律清理，未拍賣者一律沒收，被侵吞霸佔者仍須設法歸還；（二）不足時以各縣建設經費補充之；（三）處分長途馬路附屬之產業：

（四）沒收不正當之慈善產業，及其基金；（五）發行某段鐵路短期公債，以上工作，即屬於運動時期中預定之計劃。如輕便鐵路築成以後，則吾川農工商業之發展，及開掘地內之寶藏可得莫大之補助云。

○ 隘海靈潼段
兩月後通車

○ 洞，現已鑿通，預料再有兩月即可通車，潼關通車後，西潼路歟，鐵部係以庚歟挹注。現刻外交

吃緊，國難方殷，鐵部能否依照計劃實施，尙未可知在此

過渡時期，故擬將靈寶段輕便鐵道，移至西潼段，為半永久之交通敷設，各種橋梁架設，即利用鴉溝橋等，藉以通過。預計臨海路靈寶段兩月可修成，此種輕便鐵道，兩月亦可完工。將來互相聯接，軍商運輸，均稱便利，並擬添購小機車二輛，掛運票車，來往運客，行旅方面，亦可較前穩妥也。又關於輕便鐵道西移計劃，決定由靈寶至盤頭鎮，擬利用鐵道，由盤頭鎮至華陰仍用輕便鐵道轉運，由華陰向西，以輕便鐵道架設。其架設工作，用工程隊搬運，器材工作，則由十七路四十二師工兵擔任云云。

○ 京滬路改築 ○ 南京自奠都之後，京滬旅客，日見增繁，南京站月台，鐵道部有以南京車站，規模狹隘，不敷應用，經令京滬路局，將該站房屋，計劃改建，業經竣工，但該站月台天幔，原係木質，不能遮蓋，月台全部旅客上下，每感不便，該部會飭京滬路局，計劃改築雙拱式綱天幔，俾月台展寬，全部均可遮蓋；又因該處車場，現有路線，不特使該站月台不能展長，且無充分容納車輛之餘地，致往來客貨車輛之停留調度，頗感不便，故已設法利用原有材料，將股路線增添延長，現在

建築計劃，已經核定，正在籌備動工云。

○ 鐵道部以歷年以來，冬季列車，乘客時感寒冷，致其原因，或因車上無暖汽設備，或因良冬季客車偏，或因暖汽設備損壞而不修理，或因經營不善時修時壞，或因暖汽管頭式樣尺寸不同，未能連接，以致乘客嘖有煩言，該部以現時天氣漸涼，轉瞬即入嚴冬，各該路對於客車暖汽設備，及冬季列車誤點，務須妥為籌劃，以期乘客之舒適，昨特訓令各路局，先期研究，設法改良，以利行旅，而維路譽云。

○ 全國鐵路協會員選出 ○ 我國鐵路，在民國四年，營業里數，祇僅六千八百十二公里，迄民國十八年，增至一萬二千三百六十六公里，十四年之間，約增一倍有奇，而在各路服務人員在民國四年，亦不過五萬九千八百五十七人，至民國十八年，則增至八萬九千九百八十人，十四年之間，約增百分之六十六，鐵路為一國命脈所關，各路政當局為改良路務，增進路員幸福，設有全國鐵路協會，自成立迄今，已及二十年，今年六月，曾舉行二十週年定期大會，改選執監委員，依照人民

期九月第

團體組織章程，從新厘訂會章，先後呈准中央黨部訓練部，教育部備案，旋於十月九日，開一次全體執監委聯席會議，推定孔祥熙，王正廷，鄭洪年，連聲海，關慶麟，為常執委，余培，楊章，劉景山，為候補常執委，許世英，梁寒操，顧承曾，為常監委，顏德慶，為候補常監委，并將會務分為總務，組織，宣傳，調查，公益五科，各科設正副主任一人，幹事若干人，現經執委會選定胡絜，孫百英，為總務科正副主任，組織科為朱侖雲，胡嘯麟，宣傳科為陳震巽，周楨，調查科為陳郁，沈炯，公益科為錢宗平淵，張心廉云，

漢

航空消息

線
○ 欧亞航空另
○ 亞航線，無形停頓，交通部刻擬開發西北航線
○ 北航線，以資替代，其計劃已經完全擬就，預定經過各站，為上海，南京，北平，包頭，弱水河，哈密，迪化，需時約六十五小時，並定本月底以內，派新式飛機，作第一次直線試航試，航成功後，即開始營業，交通部昨特電豫陝甘新四省政府，請查航線經過各地交通

情形，茲錄原電如次；

河南、陝西、甘肅、新疆，省政府勦匪，查本部主辦之歐亞航空公司現擬開發西北航線，定於月底以內，先行試航，其經過地點，為鄭州、陝州、西安、平涼、蘭州、涼州、甘州、肅州、安西、哈密、迪化，逕達伊犁，各該地交通情形如何，有無汽車路，或其他道路，地方是否安靖，有無長寬各三百公尺之平地，平地四圍，有無障礙物

京滬滬杭甬兩路同人儲養金現由兩路局員領回儲金

長呈奉鐵部核准，發還半數，業經該管開單呈候核發，茲聞兩路同人，現擬將該款提出，組織員司宿舍會，向路局租用餘地，建築房屋，為兩路同人宿舍，昨由上級職員着手組織進行一切云

○ 平漢鐵路局為靈通起見，特於漢口，鄭州，北平三處，設立短波無線電台，作平電台通報

○ 互相報告行車消息之用，其漢口電台，早經設立，鄭州電台，亦已通報數月，現北平電台，亦已裝置竣事，已于十月六日與鄭州及漢口電台通電矣，

• 能否就地購用飛機，應用之汽油，應請貴省政府，迅予詳查見示，並希分別轉行軍政機關，飭行沿途各屬，於試航時，妥為保護，並予以協助，至親公誼，交通部印

期九月十日

○ 漢渝航空線……○ 自創辦郵航後，國內交通以及信件往來已正式開航……○ 擴充，以供社會之需要，而籌備日久之

漢渝線，經過多次之試航，已於十月二十一日正式行使矣

○ 計是日飛行者，為白頭紅尾之水面飛機，駕駛者則為美

人，因初創辦，僅有信件，尚無搭客，茲將其往來時間，

刊

平

漢

開

十二點五十分由萬縣開，二點四十分到重慶，每逢星

期四星期日，由渝飛漢，上午八點由重慶開，十點零五分

由萬縣開，十二點三十分由宜昌開，一點二十分由沙市開

，二點五十分到漢口，至客票價目章程，漢口至沙市五八

元，宜昌八〇元，萬縣二〇五元，重慶三〇〇元，來回票則較廉云。

麻辭通交

○ 中國航空公司滬粵航線計劃，早經擬定，前因時局關係，延未舉辦，該公司底可望實現，茲以和平實現，全國統一，即將派員佈置滬粵航線經過各地機站，並已電向德國某飛機廠，添購新機兩架，以資補充，預定本年終，可望正式開航云。

○ 飛渡太平洋^{四十一小時}○ 「比徒號」機，於十月四日午前七時二分，由日本淋代出發，於太平洋標準時間五日午前七時十四分，(日本時間六日午前零時十四分)安抵威納齊，途中飛行時間為四十一小時十三分，龐邦之母，已抵華盛頓州之威納齊市等待，全航程四千七百英里，全世界所餘之太平洋，竟為美國青年飛行家所征服，按龐邦氏，今年三十六歲，其飛行之總時間為一萬二千小時，一

九一九年以後，曾教授中國航空本部長及多數之中國人以飛行術，一九二二年參加有名之開羅空中巡飛行，穿過紐約摩天大樓縫間，表演由一飛機躍登他飛機之技術，亨頓氏係本雪凡尼亞州得依特司布爾法律家之子，曾肄業普林斯頓大學，但半途退學，其飛行之總時間為一千七百小時，與龐邦為友，乃係由一九三〇年巡迴飛行團組織時起，

電政消息

○ 河北長途電話，建設廳前曾擬有整頓計劃，但以經費問題，迄未實施，奉省政
○ 號令，順長途電話，府轉最高當局命令，着迅速修整各線路，以便應用，聞該廳此次準備修理者，為（一）平津，津保兩線路，重訂電桿距離，其腐朽者一律更換，無論經過何縣，一律同樣辦理，（二）更換雙銅線，以謀永久，（三）平津線除修理原有線路外，另架軍用一線，上列辦法，該廳已決定飭屬限期興工，務於本月內完成，所有經費，仍照章由經過各縣分攤一部，已呈由省府轉令各縣遵照，其一切需用材料員工，已由長途電話局材料科積極預備，至第二長途電話局，前年設立時，按照預算經常費用，由省令各經過縣分等擔任，乃邇來因各長途話線通話困難

航政消息

○ 自民衆對日經濟絕交後，在華日輪，因冀建設廳整頓長途電話，故未實施，奉省政
○ 轉撥充船業，時我國航運，已立現轉機，最近青島客
輪，特電招商局，要求速派國輪至青運貨該局以原定滬青

，欲隨時零星修理，不能收效，而全盤修整，則經濟力有不逮，因循迄今，收入大受打擊，況各縣狀況，復以連年戰禍，或災患頻仍，地方消瘦，亦有無力承擔此項經費者，致入不敷出，所差殊鉅，建廳所墊款項亦不少，且二局分轄其事，權力又不能統一，該廳林廳長於上月省府會議時，提出擬改組合併為一，經議決通過，該廳除令飭修整各線路，限期竣事外，並交由主管科派員分別結束該二局，同時合併為一，定名為河北省長途電話局，聞將改局長一員為正副局長各一員，即由原任二局長接充，以資熟手，員司工友，亦由二局中擇其較有工作成績者，分別委任，將來被裁者，當有三四十人之多，經費預算，減為原有一局經費之十分之七，已定本月分配實行云。

專航計劃，曾擬添買航輪五艘，現為兼籌並顧起見，暫由大連班輪兼航，一俟新輪購就，再行正式專班行駛，以完咸華北之航線，而挽已失之航權，昨已電呈交通部，予以核准。

○和平聲中南 ○ 本年四月分，廣東方面，以軍事上關係，將汕頭廣州等海口封鎖，上海赴南華航路復通。各輪，須用官廳所派領水船，故華商輪船，將南華航路，暫時停班，延已半年之久，近日和平統一，已將成功，南華航路，亦告解禁，本埠中國商船，已在籌備復業，茲將所聞，分記如下。

○撤除水雷 ○ 在本年五月一日起，廣州當局，在汕頭港口，下水雷綫四道，會通知各輪公司，凡到油頭商船，在進口之際，須由粵方特派小火輪領導，方得駛進，今因和平開始，油頭無防範之必要，粵當局已將所埋水雷撤除，凡上海開往之船，可不用引水船，得自由駛進該港口矣，

○解除禁令 ○ 自五月十一日起，汕頭曾下停止夜航命令，進出口商船，須在指定時間內方許往來該埠，今夜航禁令，亦宣告廢止，恢復四月以前之原狀，而往來油頭船舶，更無須檢驗矣，惟日本船自本月十五日起，已全不入口。

○英輪貨擁 ○ 洋班日船，已完全無貨可裝，近兩個月中，太古怡和之油廈港粵班輪，出口貨之多，實突破近數十年營業上之紀錄，每船出口水脚，貨客兩項平均總在三萬兩以上，通日汕粵去貨，更為擁擠，對尺碼重量，概須實足收費，故客家盼華輪復班尤切也，

○華輪久停 ○ 滬上南華班輪行駛油頭廣東者，招商局派有廣大廣利源安泰順等四船，自五月內，

因汕粵封鎖海口，而即停班，迄今達半年之久，未曾派船行驶其租輪源安，亦僅赴廈門香港，今廣利已調行福州，廣大又已拆去，源安泰順改走長江華北，南華航路，已久停不行，在抵制日輪以來，大好營業，為英輪獨占，殊可惜也，

○籌備復業 ○ 汕頭禁航令解除，廣東國輪可行，茲當出口貨擁擠之際，汕粵幫已紛電滬上各輪局，請速派國輪，恢復上海汕粵航路，供應國人需求，招商局決計將久停之南華班輪復航，但一時無船抽調，已請總部先將源安輪放回上海，以資行駛汕粵，一面由局先添兩海輪，增航該路，船務科已在極積進行，不久便可開航，

○英輪貨擁 ○ 今次抵制日貨，國人澈底舉行，上海之南洋班日船，已完全無貨可裝，近兩個月中，太古怡和之油廈港粵班輪，出口貨之多，實突破近數十年營業上之紀錄，每船出口水腳，貨客兩項平均總在三萬兩以上，通日汕粵去貨，更為擁擠，對尺碼重量，概須實足收費，故客家盼華輪復班尤切也，

○自上海各界抗日風潮經市政當局之剝切勸導後，已經逐漸鎮靜，而民衆在實際上，漠湘，洞庭湖，漢宜及川河各路全行停開，所有輪班之船，損失甚鉅。○方面則逐步切急，抗日會因聞上海政記聲與直東北方各輪，所有船主及大二副均由日人充任，現時發出通知，限令在半個月內即將日人辭退，又通告上海日本商行之中國職員，着於三天內速即辭職，自昨日起，日本商行以華員已成日救會，推舉代表至抗日救國會議記登名冊，維持辭職後之生計問題，結果抗日會允將日商以告退之各華員，盡先介紹與國人自辦之各商號內，大致本月分內可以全體退出，而滬地日本商業即將完全入於停頓之境矣。現在上海日商最感痛苦者，為我方之經濟絕交運動，滬上日清輪船公司，在揚子江內共有大小商輪二十四艘，其中行駛滬漢間者為十一艘之長江輪，為該社之根本營業，每年約可收入六百萬元，而揚子江上遊近年自擴充至湘、贛線後，在湖南亦有航路，共派十三船，每年營業亦可收入五百餘萬元，其在長江方面之航務已占第二位，太古以下，即為日清，今次抵制以後，上江方面自長沙常德以至沙市宜昌到重慶為止，獨不商貨旅客全行拒乘，而其各埠

工人，亦皆拒絕不與工作，故自本月十八日起，已將滬宜，漢湘，洞庭湖，漢宜及川河各路全行停開，所有輪班之船，計有大吉、大亨、宜陽、雲陽、長陽、德安、培陵、嘉陵，沅江，及武陵丸等十艘，而各船之華方職員亦皆全部自動辭退，至於行駛長江一帶十一艘輪船，亦皆全無營業，每日各船開支損失約三百元，全部各輪平均每月損失約計十八萬至二十萬元。茲因營業前途毫無希望，若是臨時停船，將船員解散，雖可暫且休業減少損失，但海關定章如果停航經滿三個月而不行駛者，即將船照取銷，以後行駛請求重領時，恐即發生窒礙，刻上游十三輪中，尙擬保留六艘勿使放棄航路，正在向海關交涉中，至於長江十一船以根本權利所在，忍痛支持不願即停者，正為此也。爾日該社已奉到總社命令，着令不可將長江航路之已得權放棄，最好暫且出租與英商，而日清已密向本埠之英商哈和洋行接洽，近日長江輪營業自抵制日船後，華輪尚未復班，英輪生意蒸蒸日上，怡和正欲添輪加班，日清往說後，頗有承租之意，但因鑑於我國抗日運動，深恐激起反對，牽累本行營業，未敢承允，滬上航會並已具函太古怡和

等各英商勸勿收受租用，一面由招商三北寧紹三公司向總部交涉，請將五月十七日起所租各輪，完全放回。今日總部覆電已允全放儘在半個月中全部釋滬，俾供運輸，在上海至華北綫內大阪日清原有滬津班，閩台滬膠天津班，大連公司之華北班等共二十餘船，刻已全無生意，其中除大阪日清之六船，恐停航復發生撤廢航路問題，仍忍痛放空班外，大連之滬津煙貨輪四船，滬管安輪四船，滬連班六船已經全撤，中日班內日郵社在神戶橫濱四日市名古屋各線內業已減去六艘，大阪公司亦將上海本班與日本廣東班兩路自今日起全部停航矣，而山下之中日四輪船，亦已停

公路消息

開，近海社之日本長江輪由十一艘已減至四船矣。最近大阪公司更因競爭華僑乘客生意，而添行之福建汕尾廣東到南洋西貢等新路三條，茲授僑胞拒日影響亦將六新船全數改派到臺灣矣。甚至外洋輪之兼行中國者，亦不能來，今次抵制，最受痛擊者，厥為日本商輪一業，此一箇月中，在華之日本輪，業因抵制而自動的休業，而剷除者已去十分之六，所餘四成，已無生意之可言矣，自十八日起國際大阪，三井，日棉三菱等陸地轉運工人，亦均一致罷工，與日商各行號之駁船工人，取一致步調，完全停止代運貨物，上海之日本水陸運輸業，至此已屆全停之境矣。

○京杭國道乃於十月二十日正式通車營業
○京杭公路本月實行通車，業經工路局布告各站知照，江蘇方面
○由江南汽車股份有限公司與浙江省公路管理局訂定京杭國道臨時聯運辦法，即於二十日起實行，其辦法如下，
(一)聯運交車站名，暫定浙江省之夾浦，與江蘇省湯渡二站，浙江省公路管理局車輛以湯渡為終點站，江南汽車公司車輛以夾浦為終點站，凡旅客自浙境各站購票至蘇境

者，均須於夾浦站加購夾浦至湯渡車票，自境各蘇站購票至浙境者，均須於湯渡加購湯渡至夾浦車票，(二)行車時間，杭州上午七點開，十一點到夾浦，南京方面湯渡上午十點二十分開，十八點五十分到杭州，(三)客票暫定由杭至蘇境之湯渡歸路局發售，由京至浙境之夾浦，歸江南公司發售，夾浦與湯渡間往返客票價目格式，由路局與江南共同規定，(四)江南公司小包車，暫通至宜興為止，茲為

便於交車起見，暫由邊局將小包車開至宜興，本公司方面不收納其他各項費用，（五）客票價目，由夾浦至湯渡之客票或由湯渡至夾浦之客票，以路局夾浦至蘇州邊界之夫子嶺之票價，與江南公司之湯渡至蘇浙邊界之夫子嶺之票價總計之，夾浦間客票價目，夾浦至夫子嶺單程票價二角一分，湯渡至夫子嶺單程票價四角，夾浦至湯渡單程票價共計六角一分，杭州至湯渡各站，不售湯渡至南京各站客票，南京對於杭州方面亦然，以上辦法係試辦性質，將來尚須再訂正式合同云，

○ 鄂東省道局自漢口至麻城一段通車以來，復漢麻票車行旅頗稱便利，此次自被水淹以後車務停頓，交通不啻中斷者將達三月之久，現在水已退落，該局積極設法張羅款項，修理損壞之橋樑路基，業經工竣，除漢口至麻城段已於本月二十三日起照常通車，旅客頗形擁擠外，漢口至漢口一段，現租有淺水火輪數艘，由江漢關開至漢口轉車，每日開船三次，自本月三十日起，一次早六點開，二次十點開，三次下午二點開，漢口車站已移江海關，所有沿途各站客票，統在江海

便於交車起見，暫由邊局將小包車開至宜興，本公司方面不收納其他各項費用，（五）客票價目，由夾浦至湯渡之客票或由湯渡至夾浦之客票，以路局夾浦至蘇州邊界之夫子嶺之票價，與江南公司之湯渡至蘇浙邊界之夫子嶺之票價總計之，夾浦間客票價目，夾浦至夫子嶺單程票價二角一分，湯渡至夫子嶺單程票價四角，夾浦至湯渡單程票價共計六角一分，杭州至湯渡各站，不售湯渡至南京各站客票，南京對於杭州方面亦然，以上辦法係試辦性質，將來尚須再訂正式合同云，

○ 賴省僻處內地，交通極不便利，僅有南行開工興築，尋鐵路一條，其長僅二百四十里，即負重要，特設公路處，計劃修築贛粵，贛浙，贛閩，贛皖，贛鄂，贛湘六大幹線，近因剿匪軍事關係，加工修築，而行營補助款項亦已十五萬元，故贛粵線即達吉水，贛閩線即通南城，贛浙線即通進賢，而公路營業日趨發達，每日剩餘均在三千元以上，車輛恒不敷用，極為擁擠，茲以贛湘線亦屬重要，特由華洋義賑會江西分會，行營黨政會，工賑築路管理處，及建設廳公路處，三方會籌辦理，始得於二十四日午後二時在德外牛行車站，（即贛湘公路之起點南昌站）舉行開工典禮，到者有華洋義賑會兩幹事長孫維廉，松德成，華洋江西分會長夏家曉，剿赤前敵總司令部賀參謀長，魯主席，工賑築路處長文羣，省黨部鄭仲武，民政廳長王尹西財廳長楊錦仲，建廳長兼公路處長龔學遂等百餘人，開會如儀後，則動工開工，現所計劃者，即

南昌牛行站，至新建西山站一段，共計四站，路線約四十里，預計半年完成，再由萍鄉而達湘境云，

調查

膠濟鐵路煤運新舊價之比較

膠濟路自接收以後，迄今經過七八年之經營，社會人士對於該路內部之情形，及年來所處之環境，雖多注意，惟對於該路歷年之變遷，及行政之方策，能以澈底明瞭者甚少。本年夏季該路奉令增加運價，路鑛兩方，曾因誤會而引起罷運風潮，刻又因煤炭運價問題，發生異議，究竟內情若何，實為一般人所注意。茲將該路煤運加價真相，細探誌於下，以供國人之參考，則於內部情形，亦可思過半矣。

一、煤運加價真相，按該路在民國十七年以前，迭經軍閥蹂躪，對於營業方面，僅能維持，無力建設，自統一告成，歸鐵道部管轄以後，當局雖具發展之決心，然政局不定，內亂迭起，機車車輛，俱被徵調，收入方面，頓形減少，益以金價暴漲，物價飛騰，開支增高，幾於一倍，以現

有之收入，應付支出，已萬分困難，同時復增購機車車輛，更換橋樑鋼軌，以及改良設備，延長支線等，在在非鉅款莫辦，當時感覺此種痛苦者並非膠濟一路，全國各路莫不皆然，鐵部有鑒及此，爰經規定各路同時加價，藉資挹注，此該路自五月一日起加價二成之由來也，乃當時沿線煤商，對於煤價部份，竟因此發生異議，據各煤商先後呈稱，增加普通運價，自當遵照認讞，惟出口煤炭加價，請予免除，至五月底，該路委員長葛光庭由京返青，道經濟南時，煤商代表復以為請，並謂夏季煤業清淡，加價實屬為難，如至冬季出口照加一成，自無不可，當時葛氏允為通融，即按照夏季減價辦法，特准內地出口，在夏季期內一律減價二成以示體諒，電部核准，自本年六月一日起實行，嗣該路以夏季將盡，內地煤價，各商已有文電照撤，自無問題，惟出口運價，煤商既有可以增加一成之表示，

特徇其意，爰將出口運價，另行改訂原價二元五角二分，改為每噸二元八角，較原價約增加一成有零，當即呈部核准，自十一月一日起實行，此該路夏季運價截止，及出口運價，另行規定之經過也，該路以爲此種辦法，煤商代表既已承認，出口價率，且爲煤商所提議，實行以後，自可不別生枝節，乃連日以來，煤商反對聲浪，仍屬高唱入雲，且又有罷運之醞釀，顯係別有作用也。

二、該路運價新舊比較，查膠濟煤炭運價，向分內地出口兩種，在昔德日管理時代，原爲發達出口，故出口價率規定極低，每噸爲二元一角，合每噸祇六厘餘，不敷成本甚

由博山至各站煤炭新舊運價比較表（每噸）

十九年十一月以前十一月以後 新舊價比較

站名	公里	舊價	新增價	增減百分比	加二成後之新價	比較十九年十一月前舊價增減百分比
		舊價	新價	增減百分比	加二成後之新價	比較十九年十一月前舊價增減百分比
青島	三四五	四,九四	四,五八	減百分之七	五,五〇	加百分之十
滄口	三三七	四,九四	四,四八	減百分之九	五,三八	加百分之九
城陽	三一二	五,九八	四,三九	減百分之廿五	五,二七	減百分之十
藍村	二九〇	六,五八	四,二六	減，三五	五,一二	減，二二
膠州	二六七	七,二四	四,一二	減，四三	四,九五	減，三一

銚，（該路運輸成本爲每噸里九厘強）故至十六年改爲二元五角二分，內地價率，當時所定極高，妨礙本省實業之發展，莫此爲甚，自去年十一月改訂以後，出口仍舊，內地價率較之以前舊價，低減甚多，最大者低減百分之四十強，少百分之十弱，平均低減百分之三十，本年五月該路遵奉部令，各種貨物運價，一律增加百分之二十，內銷煤炭運價，較之德日時代之舊價，平均仍低減百分之十六有奇

出口運價增加一成，爲數無幾，茲將該路煤炭新舊運價之比較，列表於下：

期九十第
鐵路月刊平漢線調查

高密	二四一	六，九七	三，九七	減，四三	四，七七	減，三三
大嶺	二二三	六，四四	三，八〇	減，四一	四，五六	減，二九
坊子	一六四	五，二四	三，二九	減，三七	三，九五	減，二五
濰縣	一五一	四，八六	三，一四	減，三五	三，七七	減，二三
昌樂	一二七	四，一八	二，八六	減，三二	三，四四	減，一八
青州	九二	三，一七	二，三四	減，二六	二，八一	減，二一
金嶺鎮	五九	二，二二	一，五六	減，三〇	一，八八	減，一五
張店	四三	一，七五	一，一八	減，三三	一，四二	減，一九
周村	六五	二，三一	一，七〇	減，二六	二，〇四	減，二二
明水	一〇六	二，八一	二，六一	減，七	三，一四	加，一二
龍山	一二三	三，〇二	二，八一	減，七	三，三八	加，一二
濟南	一五七	三，四四	三，二一	減，七	三，八六	加，一二

詳查上表，該路內地煤炭新運價，較之舊運價低減甚多，即與其他各路比較，亦較低減也。

三、各路煤炭運價比較表，列左。(以每噸每公里計算)

膠平 濟平 浦北 寧京 滬

未加價前	加價以後	加價一成五在內	貨主負責運價	加價二成在內
二〇	○,○三一	○,○三八	○,○一〇	○,○二五

公里

五〇	○,○二七	○,○三一	○,○一〇	○,○一四	○,○二六
一〇〇	○,○二五	○,○三〇	○,○二〇	○,○一四	○,○〇九
二〇〇	○,○一九	○,○二三	○,○一九	○,○一三	○,○〇七
三〇〇	○,○一四	○,○一七	○,○一八	○,○一三	○,○〇六
四〇〇	○,○一二	○,○一五	○,○一七	○,○一三	
四一二	○,○一二	○,○一五	○,○一七	○,○一三	

查上表各路各種運價，十九年較膠濟爲高，即專價一項亦與膠路出口價相若，而各路享受專價之煤商，復須賄價供給路用煤炭，其不供給路當煤炭之商，亦無享受專價之權，且此種專價，部令業已禁止各路將於最近期內取消，平漢且於十月十日實行停止，而膠濟購用各礦煤炭，較之各路價值均昂，各煤商猶屢作不平之鳴，謂該路待遇不公，

其亦不思之甚也，再以現時情形而言，年來金價高漲，各種營業，多以成本陡增，相率加價，鐵路方面擔負尤重，（即以該路利息一項，在金價未漲前，每年約合國幣二百餘萬元左右，現在漲至五百餘萬元），故膠濟路之增加運價，實爲維持其本身計，並無可以反對之理由，誠不可以片面之眼光，予以反抗也。

四洮鐵路之沿革

日本久欲併吞滿蒙，其下手方法，爲所定之滿蒙鐵道政策，以南滿路爲中心，由是而佈置鐵道網，俟各路政權擡得，鐵道網完成，即其勢力遍布滿蒙，可以囊括一切矣，洮洮路即其所定滿蒙鐵道之一也，爰述日本謀攫取路權及該

路與日借款關係之史略，

四洮路站名

幹線

① 四平街 ② 二里總站 ③ 泉溝 ④ 八面城

○ 曲家店	○ 傅家屯	○ 三江口	○ 一顆樹
○ 鄭家屯	○ 大石山	○ 臥虎屯	○ 玻璃山
○ 談家堡	○ 茂林	○ 三林	○ 衡門台
○ 金 山	○ 豐庫	○ 太平川	○ 十海屯
○ 邊 昭	○ 佟家店	○ 開 通	○ 胡家店
○ 鴻興	○ 雙岡	○ 黑 水	○ 洩 南
○ 五道木	○ 通 遼		
○ 鄭家屯	○ 白市	○ 歐里	○ 門達
○ 大罕	○ 大林	○ 烏司徒	○ 錢家店
○ 幹支路線			
○ (即鄭家屯)北達洮南，是爲幹線，又由遼源西行，達遼邊之通遼，(舊名白音太來，其西毗連熱河，)是爲支線，幹支線共長四百二十六公里，均在遼寧省西北境，			
○ 聯絡形勢			
○ 四洮路東接南滿路，四平街爲交點，北接洮昂路，達黑龍江省之昂昂溪，又接齊昂			

路而達黑龍江省垣齊齊哈爾(跨越中東路，)南由通遼接北寧路大通(大虎山至通遼)支線，與北寧路通，聯絡運輸，極其便利，

○ 日人覬覦 ○ 四洮路爲日人所謂滿蒙五路權之一，(所謂滿蒙五路權，有新舊之不同，此爲最初向袁世凱所要求者，道後交涉屢有變遷，近時日人所傳新五路要求，與此不同，)現有日借款關係，名爲國有，而大受日債之束縛與脅削，其建築經過如左，

○ 建築史略 ○ 日本謀侵略滿蒙，四洮路爲其侵略政策中之要點，亟謀取得，以便向東蒙發展，民

國二年，日人利用機會，向袁世凱提出滿蒙五路權之要求，袁以就職總統，欲得承認，貿然許之，惟內容甚秘，日人此後日思實行，民國四年，又利用機會，由正金銀行與袁政府締四鄭(四平街至鄭家屯一段)公債借款合同，款額爲日金五百萬元，以全路財產與收入作擔保，工程由南滿鐵路包辦，該段計長八十八公里，民國六年四月開工，同年十一月完工，費用多至七百六十萬日金，除原借款外，

續借二百六十萬日金，路債加重，收支不敷，償還非易，日人用心可見，迨後日人運動續借，展築路線，改由南滿鐵道會社訂四洮路借款合同，於民國十年四月，開工築鄭通支線，計長二百十四公里，十年十二月竣工，十一年十月開工築鄭洮段幹線，十二年十一月竣工，至是全路全成，○沿線大站○路經遼省西北部，所過皆平原，工程簡易，要道，後以中東路成，中面衰落，自四洮路建築後，該地有復興氣象，鄭家屯本爲蒙旗地，蒙滿人雜處，農產集中輸出，爲東蒙貿易中心，光緒三十四年闢爲商埠，東南有洮河，水路交通亦利便，開通舊名七井子，今稱開通縣，洮南舊名雙流鎮，光緒三十年曾設府治，民國二年改縣，設道尹時曾有洮昌道尹駐此，北瀕洮兒河，由此東通松嫩兩江，爲水陸交通樞紐，通遼爲與熱河交通要道，南與北寧路大通支線聯接後，東蒙物產，不必經南滿路輸運，可由大通統入北寧路南運，初時日人認四洮路爲南滿路培養錢，並爲發展侵略東蒙工具，至此將墮失所望，日使南滿路大受影響，遂爲歷年交涉之要點矣，

續借二百六十萬日金，路債加重，收支不敷，償還非易，日人用心可見，迨後日人運動續借，展築路線，改由南滿鐵道會社訂四洮路借款合同，於民國十年四月，開工築鄭通支線，計長二百十四公里，十年十二月竣工，十一年十月開工築鄭洮段幹線，十二年十一月竣工，至是全路全成，○沿線大站○路經遼省西北部，所過皆平原，工程簡易，要道，後以中東路成，中面衰落，自四洮路建築後，該地有復興氣象，鄭家屯本爲蒙旗地，蒙滿人雜處，農產集中輸出，爲東蒙貿易中心，光緒三十四年闢爲商埠，東南有洮河，水路交通亦利便，開通舊名七井子，今稱開通縣，洮南舊名雙流鎮，光緒三十年曾設府治，民國二年改縣，設道尹時曾有洮昌道尹駐此，北瀕洮兒河，由此東通松嫩兩江，爲水陸交通樞紐，通遼爲與熱河交通要道，南與北寧路大通支線聯接後，東蒙物產，不必經南滿路輸運，可由大通統入北寧路南運，初時日人認四洮路爲南滿路培養錢，並爲發展侵略東蒙工具，至此將墮失所望，日使南滿路大受影響，遂爲歷年交涉之要點矣，

○負欠債務○四洮路之借款合同有二，一爲與正金銀行訂四鶴路五釐公債借款合同，日金五百萬元，及續訂短期借款日金二百六十萬元，前者結至十八年上半年止，已還本二十二萬日金，付息三百二十四萬日金，後者已還本一百萬日金，利息按期照付，二與南滿鐵道會社訂四洮路公債借款合同，額定日金四千五百萬元，適

值歐戰時期，債票不易發行，乃迭由南滿路墊款數百萬元，我國損失不少，其後一再商減利率，迄今尚在續商中，以本利累加，債額鉅大，加以高利率並複利計算，欠數目約達三千餘萬，但利率高昂，金價暴落，當時所購材料，價值頗貴，所借之款，又有爲政府提用者，積此種種原因，致成不易清理之局面，而日人謀攘奪路權，即以我國不能清債爲得計也，

○路務悲觀○四洮路現負巨額之外債，其營業雖以各路

○路務悲觀○聯運，日見發達，而收入僅足供開支，本息俱難償付，資產項下，據該路十八年八月統計，機車四十二輛，自有者僅其二輛，餘爲向南滿路租用，客車貨車

守車共二百零四輛，全部係向南滿路租用，是則更爲名爲國有之四洮路不勝悲痛矣。（按此爲前年上半期該路發表情形，前年關內大批車輛，被帶至關外，現使用於四洮路之國有車輛，實不少也。）

查 調 線 漢 平 刊 月 路 鐵 期 九 十 第

附錄

日本滿蒙鐵路政策

楊亦周

一、引言

日本自併吞朝鮮以後，即集中視線於滿蒙，所謂滿蒙大陸政策者，因以確立，彼所指滿蒙之範圍，在昔則僅為東三省，而最近竟將熱河劃入，即所謂東北四省者，其面積約當日本三倍以上，自日俄戰爭以來，依日俄波斯茅斯條約，及中日滿洲善後條約及其附屬條約之結果，承襲俄國在南滿之全部權利，日本在滿蒙軍事政治經濟發展之基礎，於以確立，自該時以迄今日，二十餘年來，移民百餘萬，投資十四億餘，東三省金融經濟之實權，已盡歸於日本人掌握，滿鐵駐軍亦隱然左右東北軍事，致歷任之東北地方當局，不得不俯首帖耳，為其所操縱指使，不然則政權不能維持，最近張學良氏之被驅逐，即其明證，抑考日本在滿洲所以有今日之地位者，其唯一原因，在以滿鐵為中心之

滿蒙鐵道政策，滿鐵者即南滿鐵道株式會社，乃與英國侵略印度之東印公度司同一性質，負有併吞滿蒙之國家的使命，與普通單純以經濟為目的之鐵路公司，固有天壤之別也，茲將日本之滿蒙鐵道政策，詳為剖析，並陳述中國方面對鐵路交涉所應持之態度與方針，俾國人明瞭東北危機之所在，而急起直追，以期有所補救於未來也，又本篇多取材於東京朝日新聞社出版之『滿蒙諸問題』間更參考其他雜誌報章，匆卒草成，簡陋之處，必所難免，尚希讀者加以教正為感，

二、東北鐵路之現勢

日本之滿蒙大陸政策，首在完成其鐵道網之計劃，蓋鐵路所經行之地，則雜居權駐軍權與鑛產採掘權等，即隨之要求，俟鐵道網計劃完成，日本帝國主義之勢力，亦即普遍

全滿，屆時不傷一卒，不費一彈，而滿鐵即可吞併，此自日俄戰爭以來日本所採之一貫的方針也。近年以來，中國方面漸次發見其計劃，知彼以鐵道政策來，我非以鐵道政策往，則不能防止其暴力而抑遏其陰謀，故籌資築路，已為東北民衆之普遍的呼聲，數年來中國交通進展之迅速，當首推東北，此亦由於日人壓迫刺激之故也，茲將東北鐵道之現狀，分述如左，

一、由大連起南北縱斷南滿，北行至長春而與中東鐵路相會之滿鐵關係線，

●●●●●

鐵道名 區	間	延長（杆）	起工年月	開通年月	資金及經營關係
南滿	大連—長春間及其支線	一·一二三	一八九八·五	一九〇三·七	日本
	蘇家屯—安東間	一〇二	一九二六·四	一九二七·一〇	中日合辦（金福鐵道株式會社（日本籍）
金福	金州—城子間	一三八	一九一〇·四	一九一四·一〇	中國國有鐵道（日本借款）
吉長	長春—吉林間	四二六	一九二七·四	一九三三·一〇	中國國有鐵道（日本借款）
四洮	四平街—洮南間	二二四	一九二五·六	一九二六·七	中國國有鐵道（日本立替）
洮昂	洮南—昂昂溪間				

二、由哈爾濱起南行至長春，依南部線與滿鐵線相聯絡，東西橫斷渤海，與蘇俄之西伯利亞鐵路，相遇於滿洲里，連絡烏斯里鐵路於綏芬河之中東路關係線，

三、與滿鐵線交叉於奉天，連絡關內於山海关之北寧路線，與滿鐵並行之打連，瀋海，吉海等之中國鐵道關係線，以上為東北之三大鐵路系統，此三動脈交錯於東西南北而形成目前之東北鐵道網，茲更按國別及鐵路名稱，區間，延長，（杆）起工年月，開通年月，資金及其經營關係，表列如左，

期九十九第十

吉 敦	吉林—敦化間	二二〇	一九二六·六	一九二八·一〇	同	上
溪 城 (輕)	本溪湖中心台 閭及支線	二六	一九二三·一〇	一九二四·二	中 日 合 辦	
天 圖 (輕)	圖們江岸—老頭溝間	一一二	一九二三·八	一九二四·一〇	同	
合 計	八	二·四三〇				
蘇俄關係鐵道						
中 東	滿洲里—綏芬河間及支線	一·七二七	一八九八·五	一九〇三·七	中俄合辦	
穆 陵	哈爾濱—寬城子間及支線	六五	一九二四·五	一九二五·五	中俄合辦	
合 計	二	一·七九〇				
英 國 關 係 鐵 道						
北 寧	山海關—瀋陽 溝帮子—營口間及支線	五二三	一八七八	一九〇三	中國國有鐵道 (英 國借款)	
中 國 自 築 鐵 道		三六四				
北 奉	錦 州 — 北 奉 間	一九二二·九	一九二四·一	一九二七·一〇	中俄合辦	
瀋 海	大虎山—遼寧間	一九二二·九	一九二四·一	一九二八·二	穆陵炭 鐵公司經營	
沙 河	瀋陽—朝陽 河—西安間	三一九	一九二五·七	一九二八·二		

期九十第
鐵路月刊平漢線附錄

	吉海	朝陽鎮—吉林間	一八三	一九二七·五	一九二八·八
呼海	馬船口—海倫間	二一二	一九二六·五	一九二八·二	
鶴崗立	達花口—興山鎮間	五六	一九二六·七	一九二六·一	
吉敦仍子山支線	蛟河—仍子山間	二	一九二八·一	一九二九·二	
齊昂(輕)	昂昂溪—齊齊哈爾間	二九	一九〇八·一	一九〇九·一〇	
開拓(輕)	開原—撫鹿間	六四	一九二五·四	一九二六·五	
齊克	昂昂溪—克山間	一六〇(一一〇)	一九二八·六	一九二八·六	
洮索	洮安—索倫間	八四(一一〇)	一九二九·八	一九二九·八	
通裕	女兒河—大窩溝間	二九	一九二六·五	一九二六·五	
合計	十一線	一·六五	現在營業停止中	工事中	
	以上總計	六·三〇·四			
	國別				
英	日				
俄	俄				
合計					
	線數				
	延長(杆)				
	比例				
以上與日本有關係之鐵路共八線，延長二千三百四十杆，與蘇俄有關係之鐵路共二線，延長為一千七百九十杆，中國自築路共十一線，延長為一千六百五十一杆，與英國有關係之鐵路，延長為五百二十三杆，合計六千三百四杆，如以國別及其延長並對東北鐵路總延長之比例表示之則如次	二一	一·四〇七	26%	37%	5%
		二·三四〇			
		一·七九〇			
		五三三			
		六·三〇四			

以上中國自築路在東北鐵路總延長中，僅占百分之二六，居第三位，在中國領土之內，最重要之交通權，幾盡為外人所掌握，其危險殆屬不堪設想，惟再詳為剖析，單純由外人經營者，只有南滿鐵路一線，其餘或為中國國有鐵路，或為中外合辦者，國有鐵路在目前即由中國自行管理，中外合辦者如中東路等雖有外人勢力參加，然均可望收回，在國防上尚可有挽救之策，獨有日本經營之滿鐵線，南北縱斷南滿，無論在經濟上政治上或國防上均與我以重大威脅。惟此於民國十七年，即屆贖回之期，而日本仍藉口於非法之二十一條，强行佔據，蓋滿鐵一經贖回，則日本

以鐵路為中心之投資，將次第歸於零落枯衰，而滿蒙鐵道政策，亦將不能支持矣，日人之所以強據滿鐵，並交涉其他鐵路者，其原因即在於此，奈自一九二六年七月洮昂線開通，一九二八年十月吉敦線開通之後，迄今三年間，彼此計劃之長大（長春—大齊間）吉會（敦化—圖們江岸間）兩綫，包工契約雖已成立，而佔領濟南及皇姑屯事件之故，兩國國民感情趨於極端惡劣，外交停滯，終於未能興工，今年二月間日本外務省特指定滿鐵理事木村氏與張學良

直接交涉，亦以該項契約非法之故，迄未解決，至今尙屬懸案，日政府今次佔領滿洲，此案以實力強迫實行，亦為其原定計劃之一，再自中國方面觀之，自辦鐵路之數設，日益增加，自一九二六年至去年終，五年間自築鐵道九綫，延長千三百五十杆，在中國自築路十一綫千四百七杆中，實佔百分之九六強，是中國自辦之路，幾全部為過去五年間所修築者，日人以此為中國方面之滿鐵包圍計劃鐵道網，足以破壞其滿蒙鐵道政策，而忘却滿洲為中國之領土，中國有自行開發之主權也，茲更將中國最近五年間所築之路，表列如左，

鐵道名	延長(杆)	開通年月
鶴立崗	五六	一九二六年二月
開拓(輕便)	六四	一九二六年五月
打通	二五二	一九二七年十月
渤海	三一九	一九二八年八月
呼海	二三一	一九二八年十二月
吉敦仍子山支線	一一	一九二九年二月
吉海	一八三	一九二九年二月

齊克 一六〇(二一〇) 一九二八年 六月起工目

舊工事中
下工事中

沈索 八四(二三〇) 一九二九年 八月起工目

合計九綫 一·三五〇

三、東北路權喪失的史的記述

(二)南滿鐵路

日人普通所謂「南滿洲鐵道」者，即指由大連至長春間之韓支各綫，及奉天至安東間之安奉鐵道，長二千百十二公里，（基羅羅）其軌間爲四尺八寸半之標準廣軌路，全綫自一九〇七年四月一日以來，均由南滿鐵道株式會社一手經營，由長春至大連間之幹支各綫，係一九〇五年九月五日淡斯茅斯條約，由俄國讓渡於日本，同年十二月二十二日依中日滿洲善後條約及其附屬協定，由中國承認之，至安奉線爲日俄戰爭中，日本軍隊之野戰鐵道修理部，爲輪達軍器總社軍事結束之後，日人強行占領，強迫規定於中日滿洲善後條約之附屬協定第六條中「中國承認由本政府改作各國

商工業貨物運搬之用，繼續經營」當時中國人民反對，曾掀起極大之排貨運動，至一九〇九年日本竟以武力保障動工，本路因山嶽重疊，延長二六〇公里之中，有隧道二十四，鐵橋二百二十，歷時二年餘，至一九一一年十一月始通行車，軌間與南滿幹線等，據日本宣稱總工費為二千二百五十餘萬元，又為使安奉線與朝鮮鐵道京義線聯絡，築鐵橋於鴨綠江該鐵橋於一九零九年八月起工，一九一一年十月竣工，歷時二十六個月，自始即無條約根據，

(二)新奉及吉長鐵路

吉長鐵路為自長春至吉林（省城）者，延長一二八公里，（基羅）廣軌標準軌間，為滿鐵借款之鐵路，新奉鐵路自奉天至新民屯者，最初在日俄戰時，為連絡由北京至新民屯鐵線之故，日本軍隊為數萬軍用輕便鐵路，現在則歸北甯路之一部，由中國經營，關於奉奉及吉長兩邊之協定，始於一九〇七年成立，當日俄韓和舉行議會時，日本會要求中東路之哈爾濱以南，有鐵路借款權，其後未果，僅將長春以南之特權獲得，而以吉長鐵路借款權之要求為其代價，「新

奉及吉長鐵路協約等，係於一九〇七年締結，翌年一九〇八年十一月十二日，再有「新奉及吉長鐵路契約」之規定，一九〇九年復有「吉長鐵路借款細目契約」，一九一七年更有「吉長鐵道續借款契約」之成立，其最有關係之內容如下：

一、新奉鐵路 最初在日俄戰時，為日本軍隊所敷設之軍用鐵路，因上記協約及契約，中國以日金六十六萬元買收之，歸為國有鐵路，遼河以東之新奉綫改築工事，所需要資金之半額，即合日金三十二萬元，為日本借款，其借款期限為十八個年，至一九二四年本息還完時，所有該綫之日本利權，即同時消滅，

二、吉長鐵道 依上記協約及契約，以其資金之半額即二百十五萬元向日本借款，一九一二年十月竣工，同時由中國自行經營開始營業，一九一五年日本提出非法之二十一條要求重新改訂關於吉長鐵路之各協約及契約，一九一七

年十月十二日又乘中國行政未統一之際，與東三省地方當局，又訂吉長鐵路續借款契約，其內容如次，

(甲) 為吉長鐵路改良費及舊債償還故，由滿鐵公司借與六百五十萬元，

(乙) 借款為年息五分，擔保為吉長鐵路全財產及其收入，借款交付額，額面百元為九十一元五十錢，

(丙) 借款期限為三十年，在借款期間中本路之運轉經營事項，委任於滿鐵，

(丁) 對於滿鐵委任契約，其報酬為每年純益百分之二十，又依一九〇八年關於新奉及吉長鐵路契約，新奉綫之技師長，吉長綫之技師長及會計主任，均須聘用日本人，

(三) 滿洲五案件協約及間島協約

該兩約係於一九〇九年九月四日締結者，其關於鐵路部分者如次，

(甲) 新民屯—法庫門間欲敷設鐵路時，須預與日本商議，

(乙) 自滿鐵本綫之大石橋以至營口之營口支綫，中國承認其以之為滿鐵支綫而敷設，俟滿鐵期間滿了時，一律交還中國，

(丙) 延長吉長鐵路於延吉南境，聯絡朝鮮鐵道於會寧，其一切辦法，應與吉長鐵路一律，又中國政府應敷設吉會鐵道，其開辦時期，與日本政府商議後再定，此外附帶條件則為日本承認中國延長京奉綫於奉天城根，

(四) 吉會鐵路

吉會鐵路之預定線，為由吉長路終點之吉林，東西橫斷吉林省全境，而至朝鮮之會寧，依一九零七年四月十五日之「新奉及吉長鐵路協約」第三條，有「將來吉長鐵路敷設支線或延長該路時其建設之事應歸中國自辦，倘遇資金不足時，應向公司（滿鐵）請借」之規定，一九零九年九月四日，「間島協約」第六條，有「中國政府將來應延長吉長鐵路於延吉南境，與朝鮮鐵路連絡於會寧，其一切辦法應與吉長鐵路一律，至開辦時期則畏中國政府酌量情形，與日本政府商議之後決定」之規定，因此日本認為吉會鐵路之借款權，根據此約獲得，惟本約關於開辦時期，並未明白規定，故至今仍未敷設，日人之談及此事者，莫不引為恨事，又關於吉會鐵路敷設問題，一九一八年六月十八日，北京政府交通總長兼財政總長之曹汝霖與日本特殊銀行團（為實業、朝鮮、台灣三銀行所組織者），締結吉會鐵路預備契約，其內容如下，

(甲) 吉會鐵路敷設上所需要之資金，應全部向日本借款，

(乙) 本預備契約締結後，六個月以內繕結本契約同時即着手起工，

(丙) 以一千萬元為前渡金，交付中國政府，

當時據日人稱，此項前渡金已交付曹汝霖，但至一九一九年（民國八年）五月，學生運動起，曹汝霖、章宗祥等被殺，全國排日，氣氛大張，此事遂歸停頓，一九二〇年直皖戰起，安福系倒，締結預備契約之當事者既已失勢，此事亦無形取消，在日本方面功敗垂成，至今猶懷痛憤，其後田中義一組閣，山本條太郎為滿鐵社長時，欲積極發展滿蒙鐵路政策，謀根本解決辦法，於民國十六年十月十日親至北京，與安國軍總司令張作霖秘密交涉，有所謂「新滿蒙五鐵路」之假調印者，其中有二線，即長大線與吉會線，山本氏與北京交通部舉行本調印，聲明至遲十八年五月十五日着手興工，但十七年六月張作霖炸死，田中內閣因以瓦解，陰謀再歸失敗。

(五) 天圖鐵路（附間島問題）

自朝鮮圖們輕便鐵路上三峯驛之對岸圖們江岸之地方起，

經龍井村，朝陽川，老頭溝，以至天寶山，爲天國鐵路之本綫，自朝陽川起至延吉，（局子街）爲天國鐵路之支綫，軌幅二呎六吋係輕便鐵路，除老頭溝與天寶山間之未成部分外，延長百十二杆，現正在營造中，

本路爲中國商人代表文祿與日人飯出延太郎，於一九一八年三月十六日締結「中日合辦天國輕便鐵道公司契約」而敷設者，貫通朝鮮之咸鏡北道與延吉一帶，在國防上地位極爲重要，先是圖們輕便鐵路於一九一九年六月起工，一九二零年一月，會奉至上三峯間完全之後，遂決定敷設天圖鐵路，地方—龍井村間，於一九二三年九月，龍井村至老頭溝間及朝陽川至延吉支綫，於一九二四年十一月，均先後開通，計本路投資，截至一九三零年末止，已有日金七百萬元以上，其輸送貨物數量，一年不過十萬噸左右，營業不振，每半期約有二三萬元之虧損，

（開島問題）日本之滿蒙大陸政策，以鐵路政策爲中心而解決其人口與食糧問題，此固盡人所知者也，惟東北方氣候乾燥寒冷，且經濟發達尚極幼稚，故日本內地人移植

甚難，例如東京大阪之勞動者，每日平均可得二元或五元之數，即在鄉村地方，勞動一日，最少亦可得一元以上，東北因產業幼稚，不需要技術熟練之工場勞動者，所有工作，大抵爲開墾或鑽廠等事，中國勞動者生活度程較日人爲低，更以供過於求之故，勞動報酬，極爲低廉，因此日人內地人向滿洲移民，不甚適宜，故最初之滿鐵總裁後藤新平氏雖有十年內移民（指日本內地人）五十萬之計劃而日本政府雖有十年內移民（指日本內地人）五十萬之計劃而日本政府深知此種情形，乃變更方略，一方面對內地人之移往滿洲者，固屬仍在獎勵，另一方面則督促朝鮮人向滿洲發展，鮮人在國內因受日人政治的經濟的壓迫，不堪其苦，故亦極願在日本保護之下，向滿洲謀生存之路，十數年來移民八十餘萬，今後尚激增不已，吾人在原則上對窮追無歸之鮮民，當然同情，果能遵守中國法律，安居樂業，在相當範圍內，吾人決不反對，奈無知鮮民動輒賴日本官廳，欺壓中國民衆，若不及早設法從根本上解決，則兩國勞動者因生存競爭，衝突必所難免，積日一久，民族意識愈強固，

糾紛亦愈難解決，甚至兩國民族在日人挑撥離間之下，終於採敵對行為，結果地方秩序，不能維持，與日人以可乘

之機，其危險殆屬甚大。

日人所謂問島者，即指吉林省之延吉，和龍，汪清，珲春等四縣而言，與朝鮮相鄰接，如依中日條約關係而言，則問島僅含有延吉，和龍，汪清等三縣，目下已有鮮人四十餘萬，佔滿洲全部鮮人之半，中國居民僅九萬餘，日本內地人約有二千左右，此地如以人數而言，幾成為鮮人王國，耕地已有二十萬町步，歸鮮人所有者為十萬町步，占既耕地之半數，將來如再開發，尚可容人口八十萬，中國如不迅速移民，則此地必盡為鮮人所據，日本亦將藉口統治鮮人，而為警察權與司法權等之要求，前途危險，誠有不堪設想者，國人對我邊疆領土，雖甚少注意，而日人則以此地與朝鮮接連，在地上理思經上想濟上與朝鮮統治有密切關係之故，視為滿蒙政策中一大問題，思以非常手段之決解，現在朝鮮朝野議論中，問島亦為其重要問題之一，國顧國內，尚汲汲於爭奪，一般民衆亦在酣睡未醒，誠不

禁感慨係之矣。

(六) 吉敦鐵路

吉敦鐵路係自吉林省城起至敦化止，東西橫斷吉林省之中腹，延長二百十杆，其軌幅為四呎八吋半之標準廣軌，一九二五年北京政府交通總長葉恭綽與滿鐵理事松樹洋右結包工契約，金額為一千八百萬元，一九二六年六月一日工事完成檢收之時支付，倘於檢收後一個年內其全額或一部不能償還時，則重行修訂借款契約，期限另行延長，惟此款尚未清償，至今仍屬懸案。

吾人於此更願附帶說明關於吉會鐵路之經過地及其終端港問題，以實證日人之野心，而喚起國人之注意，原來吉會鐵路之最初豫定，由吉林出敦化經龍井村以至朝鮮之會寧，而與朝鮮鐵路相連絡，其終端港規定為朝鮮東海之清津港，惟龍井村與會寧之間，在鐵路技術上敷設為不可能，而另一方面天圖鐵路與圖們鐵路所經由之路線，因天圖鐵路不能改築廣軌，又不能如豫期利用，日朝鮮內部會寧清

津，亦缺乏良港之條件，其最大吞吐力亦不過二百萬噸以外，而吉會鐵路之終端港，以一千萬噸為目標，故清津亦不適宜，最近日人又有一新設計，即由吉林經敦化出延吉。

再由延吉渡圖們江，至朝鮮之穩城，更由穩城利用正在動工之圖們江岸線，終端港或定為雄基，或在前進而定為羅津，吉會鐵路如果如此規定，綫路既不甚長，而最急勾配亦不過八十分之一，日羅津為天賦之良港，所受於天惠者，在大連港以上，日人預備以此港之建設，對抗中國正

在建築中之葫蘆島，據日人調查，由吉林至葫蘆島為四百七十九哩八，由吉林至羅津為三百三十七哩，羅津方面跟

(七)滿蒙五鐵路

島起見，日本急於羅津港之速成，並選為築設吉會線也，

(八)滿蒙四鐵路

所謂滿蒙四鐵路者，即指一、開吉鐵路（開原，海龍，吉林間），二、長洮鐵路（長春，洮南間），三、洮熱鐵路（洮南熱河間），四、洮洮鐵路之某點起至海港之鐵路等四

所謂滿蒙五鐵路者為一、四洮鐵路（四平街，鄭家屯，洮南間），二、開海鐵路（開原，海龍間），三、長洮鐵路（長春，洮南間），四、海吉鐵路（吉林，海龍間），五、洮熱鐵路（洮南，熱河間）等五鐵路，一九一三年十月五日依

中日兩國「關於滿蒙鐵路借款修築之交換公文」，中國所喪失之利權如次：

四洮，開海，長洮等三路，以日本借款敷設，準據津浦鐵路借款條件規定之，關於海吉，洮熱等二路，則規定中國政府如依外國借款而敷設此等鐵路時，應先與日本資本家商議，即所謂借款優先權是也，四洮鐵路已由正金銀行與中國政府於一九一五年十二月十七日成立四鄭借款契約，其後又經數次借款，四平街至鄭家屯間於一九二三年十一月，鄭家屯至洮南間及鄭家屯至通遼間於一九二三年，均先後竣工，全線開通。

即將已經半成之四洮線除外，而加以由洮熱線之某點至海

港之鐵路，更合威海開吉兩鐵路而爲開吉線，又五道協定日本單有一部之借款優先權，此次則全部由日本借款敷設，一九一八年九月，以此覺書爲基，中國政府與日本特殊銀行團之間，結「滿蒙四鐵路預備借款契約」並規定在四個月內締結本契約，實行起工，而以二千萬元之前渡金爲條件，其時正在段祺瑞執政，前渡金雖已交納，而段內閣已壞國人草起反對比賣國契約，遂無形取消，吉海線修築時，日本曾數次抗議，中國方面置之未理，卒於一九二七年五月着手動工，一九二九年八月全線開通，本線與濱海鐵

路相連絡，與打通線形成與滿鐵並行之線，日本方面議論紛紛，極爲憤恨，然亦無可如何也，又洮熱線與自洮熱線之一點至海港之鐵路，其借款權已由日本讓渡於一九二〇年十月十五日成立之英美法等三國之對華新借款團，惟日本人所藉爲口實者，以爲中國政府對該新借款團並未承認，故對中國仍主張日本利權尚在存續，亦云狡矣，
 (九)新滿蒙五鐵路
 所謂新滿蒙五鐵路者，其交涉爲日本最得意之事，同時亦

爲最失意之事，至今日人之談滿蒙鐵路政策者，莫不先道此事，其事爲何，即一九二七年十月十日滿鐵社長山本條太郎氏，曾親到北京與張作霖相會，以「力圖利」兼施之方法，使張作霖承認新滿蒙五鐵路之要求，日人所謂「單身入京，膝詰談判」，以形容山本氏之勇而多謀，折衝樽俎之大功，張作霖其時方爲大元帥，圖於關內，故對山本所提出新滿蒙五路契約，似曾承認，並舉行假調印，其路線如次，

一 吉會鐵路

二 長大鐵路(長春技餘，大齊同)

三 吉五鐵路(吉林，五常間)

四 淮索鐵路(洮南，索倫間)

五 延海鐵路(延吉，海林間)

本約假調印之後，日本朝野咸驚喜失色，以爲滿蒙鐵路政策，劃一新紀元，其中多年懸案，且爲滿蒙鐵路政策之重心的吉會長大兩路，已於民國十七年五月十五日由山本與北京政府交通部關於承攬工事之本契約，舉行調印，並規定至遲在一年以內，着手興工，不意同年六月四日拂曉，

皇姑屯事件突發，張作霖炸斃，而該兩路之敷設權亦隨爆彈之狂煙而同歸消滅矣，至今滿鐵會社雖仍擁該約空文，但不能有所主張，故吾謂此次交涉為日本最得意之事，同時亦即其最失意之事也，

(十)關於其他之鐵路

除以上既築未築鐵路外，尚有洮昂，溪城，金福等鐵路，利權亦多喪失，茲更簡述如左，

一。洮昂鐵路 自洮南至昂昂溪共二百二十四杆，軌幅為四選八吋半，一九二四年九月三日張作霖及王永江與滿鐵理事松岡洋右成立該路之工事承攬契約，滿鐵會社遂取得該路之工事承攬權，一九二五年六月着手興工，一九二六年七月十五日全線開始臨時營業，該約對包工金額，並未規定確數，祇言於工事完成全線交付中國之後，須於六個月內償還，倘此項金額或其一部不能償付時，即作為奉天省長之貸金，其借款條件以四十年為期，利息九分，其第一擔保為本鐵路之一切動產不動產及鐵路收入等，均詳定

於契約中，惟本路於一九二七年交付完了，但關於借款總

額，日本方面妄為不合理的提高，以至迄今仍為懸案，

二。溪城鐵路 本路為由本溪湖至城廬間軌幅二吋六吋之輕便鐵路，現在已開通者為本溪湖——牛心台間之本支線延長不過二十六杆，本路為一九一三年由中日兩國人民間共同計畫者，是年十月着手，翌年二月開通，在通車前，

滿鐵會社欲行染指，乃與東三省當局交涉，最後結果，定為滿鐵會社本溪湖滿鐵公司合辦事業，在資金五十七萬之中，公司占三成，滿鐵則占七成，其重要職員均係由滿鐵派遣者，

三。金福鐵路 本路為自金州至城子驛間之標準廣軌鐵路，延長二杆，日人以為在旅大租借地內，不能與其他鐵路同樣看待者，一九二五年十一月一日由中日合辦之金福鐵路公司敷設經營，一九二六年春着手起工，同年九月竣工，十一月一日全線開始營業，該公司擁資四百萬元，現在計劃向安東延長，如中國方面不予過問，延長路線，定必

成為事實也，

四、日本經營滿蒙之主體（滿鐵王國）

日本侵略滿洲之野心，雖為時已久，而着手經營滿蒙，則自日俄戰後始，日俄戰爭，日本以大勝之結果，接收俄國在南滿洲一切權利，尤以南滿鐵路之占有，造成侵略滿蒙之基礎，自該時迄於今日，已有二十六年，在此期間，彼其政府之努力與民間之活動，莫不以滿鐵為中心，歷任滿鐵總裁，皆為政黨的有力人物，內閣對滿蒙政策，以該公司為施行機關，其權限幾等於臺灣總督與朝鮮總督而所負日本國家的使命，猶且過之，故日人稱滿鐵為『國策社會』有由來也。

南滿鐵道株式會社，創立於明治三十九年十一月，最初資本金為二億元，自成立以來，培養線之敷設，借款權之獲得，新線敷設權之增大等，滿蒙鐵路網之計劃，着着進行，次第實現，截至現在資本金已增至四億四千萬元，每年純益至四千五百萬元，民國十七十八兩年度，（日本昭和三四兩年度）紅利分配至百分之一一，但在民國十九年度，（昭和五年）純益不及二千六百萬元，因之紅利分配，亦減半數，今年三月經拓務省認可之昭和六年後滿鐵預算，當年度純益預期，祇二千百萬元，較之十八年度純益

減減二千四百萬元，其原因由於世界經濟不振從而影響及於中日貿易者半，由於東北滿鐵包圍計劃鐵路網之成功者半，數月以來，日本自賴滿鐵謀衣食之前後職員起，以至各新聞雜誌，盛唱滿蒙鐵路政策危機論，以喚醒其輿論，警告其當局，至最後出用於軍事行動，以武力佔領滿洲，強迫解決各種懸案，排除滿鐵發展之阻碍，凡此陰謀，『滿鐵會社』實為其策源地，茲更從各方面剖析其實體，用以警醒我國民使知日本侵略滿蒙以鐵路政策為中心，而鐵路政策又以『滿鐵會社』為骨幹也。

(一) 滿鐵實體的剖析

滿鐵總稱為『南滿洲鐵道株式會社』，日本明治三十九年十一月創立，十二月七日設立登記，四十年四月一日開始營業，其創立目的在經營繼承俄國之長春旅順間之鐵道，及其附屬事業，號稱資本為四億四千萬元，實入資本至現在為三億八千七百十五萬六千元，其股票之半數為政府所持，半數為民間所持，即所謂半官半民之特殊公司也，其資金原為二億，至日本大正九年（即民國九年）增資為四

一億四千萬元，日本號稱財閥之三井三義等，其全財產固當別論，而其一單獨之股分公司，從未擁有如是重大之資產者，即財力最充實之正金銀行，其實入資本一億元加公積金一億元，合計不過二億元，僅抵滿鐵之半數，日人之傾全力以經營滿鐵，於此可見，

滿鐵之資金如是雄厚，而其所經營之事業，亦復廣泛無比，彼於二大基幹的六百九十哩之鐵路運輸事業與撫順炭礦業以外，更直營港灣修築與製鐵事業，其傍系及有關係之公司竟有五十七個之多，舉凡海運業運送業瓦斯電氣等等，無不歸其經營，握滿蒙產業之實權，為金融經濟之中心，日本稱之為「滿鐵王國」，信非虛語，抑滿鐵不僅操縱滿鐵之產業經濟，即政治亦歸其掌握，依日本明治三十九年八月一日遞信大臣山縣伊三郎，大藏大臣（即財政大臣）（阪谷芳郎，外務大臣林董等三相之命令書，其第五條云『經政府認可，滿鐵在鐵道及附帶事業之用地內，得為關於土木衛生教育等必要之設備』，如此滿鐵公司實亦擁有附屬地內之行政權，是其在名義上為股分公司，而在

屬國家也，

當日俄戰事方酣之際，日本大將參謀總長兒玉源太郎關於戰後鐵路如何經營一事，曾熟為研究，嘗即理想以英之東印度公司為模範，組織一鐵路公司，陣中即命人調查關於東印度公司之組織，制度，及運用經營，其時日政府為桂內閣，不知兒玉有此雄圖，經閣議結果，擬以一億元將滿鐵出賣於美國財界大王哈利門氏，其契約書業經交換，而締結波斯茅斯條約全權之候爵小村壽太郎，匆匆返東京，力為陳說利害，遂廢棄該項契約，收回滿鐵，使其時滿鐵出賣於美國，則漏窺局勢當然另一局面。

以上所述，僅為滿鐵之概況，至其事業經營及投資利益，如不詳為剖析，則於滿鐵實體猶未能盡行明瞭也，滿鐵事業概別為鐵道，工場，港灣，鑄山，製鐵所，製油工場，肥料工廠等，其範圍之廣泛，絕非普通商業鐵路公司所可比其肩背者，對於此等事業費，滿鐵之投資額，至民國十八年度末（昭和四年）為七億二千六百萬元，與明治四十年創立時之投資額一千四百萬元相比，實已增加五十一倍可驚之金額，以下為明治四十年度與昭和四年度之各種事業

期九十第

附

事業別	日本明治四十年度		度百分比	明治四十年 基準指數
	昭和四年度	昭和四年度		
鐵道	九〇九九三〇一	二六一八八二〇三七八	三六%六	七五八
工場	六三〇九三四	六五〇三九八九	〇九	一〇三
港灣	五二三〇三一〇	七八〇九三九七四	一〇九	一四九三三
礦山	六六五一〇八	一一二二七六八六〇	一五七	一六八八
製鐵所		二七一二七二三九	三八	六一〇
製油工場		八九六一〇一七四	一三	一八二
肥料工場		四七二二三五		五九
地方施設	九〇一六九一	一七二五一三九五五	二四一	一九一三
雜施設	一九〇〇五〇九	四八七九四八一三	六八	二五六六七
合計	一四〇四八七五八	七一六二〇一五一七	一〇〇〇	五〇九八

自右表觀之，以鐵道投資額為最多，其次為礦山，即撫順煤礦等，再次則為地方施設投資額，此三項投資，顯較其他為多，即鐵路為二億六千萬元，占總額百分之三七，地方施設為一億七千二百萬元，占總額百分之二十四，礦山一千二百萬元，占總額百分之十六，港灣七千八百萬元。

占總額百分之十一，鐵路礦山二者合計占投資總額百分之五十二餘，滿鐵營業方針，於此亦略可窺見一斑。

又鐵路與礦山之重要性，自滿鐵之營業收支上考察益覺明顯，以下就昭和四年度（民國十八年度）各種事業之營業收支及損益額，與各種事業之收入及支出之百分比觀之，總

收入二億四千萬元之中，鐵路收入占一億三千二百萬元，入額百分之八十五・八，日人稱鐵路與礦山為滿鐵之金箱，礦業收入八千四百萬元，合計為二億六百萬元，實占總收有來由矣（單位日金元），

事業別收	入支	出	▲損	益	百分比	
					收	入
鐵路	一一三〇一〇三・七四三	四七・二二三・五〇八	七四・八九〇・二五五	五〇%七	二四%二	出
港灣	一二・二七六・一〇四	八・七一九・四七七	三・五五六・六二七	五一	四・五	
鐵業	八四・三六四・六六五	七二・〇八九・五四八	一二・二七五・一一六	三五〇	二六・九	
製鐵所	八・九三九・七〇六	八・三九七・一〇三	五四二・六〇三	三・七	四・三	
地方法	四・六八九・八三三	一八・二八八・三三六	一三・五九八・五〇三	一・九	九・四	
總體費	一五・一〇五・八八〇	▲一五・一〇五・八八〇	一五・一〇五・八八〇	七・七	七・七	
收入利息	七・一二三・七四五	七・一二三・七四五	三〇			
社債利息	一五・八五二・〇九七	▲一五・八五二・〇九七				
支拂雜利息	一・五〇〇・二六六	六・三五九・二五一	▲六・三五九・二五一			
雜損金	一・一五〇・二六六	二・一六一・五二五	▲六六一・二五九	〇・六	三・三	
社債發行	一・三〇五・四八〇	▲一・三〇五・四八〇				
差額填補金	一・三〇五・四八〇	四五・五〇五・八五七	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇・七	
合計	二四〇・九九八・〇六二	一九五・四九二・二〇五				

以上為滿鐵經營事業之損益概況，至其經濟的潛勢力如何，亦當為讀者所極願知之一事，欲通曉其經濟的潛勢力，

須知其年年所得利益為若干及其增減率如何而後可，以下

及其利益，列表如左，同時以明治四十年度之利益假定為

自明治四十年起昭和四年止，二十年間每年之收入支出。

百，而列示其指數，庶讀者可一目瞭然，（單位日金元）

年 度	收	入	支	出	利 益	金 一	指 數
明治四〇	一一、五四三、一一六	一〇、五一六、五三一	二、〇一六、五八五	一〇〇			
大正元	三三、五四六、四七七	二八、六二〇、四三三	四、九二六、〇四五	二四四			
大正六	六九、四二九、二五二	五四、五〇三、六一〇	一四、九二五、六四三	七四〇			
大正一二	一八五、六九八、三三四	一五〇、九〇二、七三二	三四、七九五、五九二	一、七二五			
昭和元	二一五、六一四、九四四	一八一、四五七、〇六〇	三四、一五七、八八四	一、六九四			
昭和三	二四〇、四二七、七五二	一九七、八七四、八九一	四二、五五二、八六一	二、一一〇			
昭和四	二四〇、九九八、〇六二	一九五、四九二、二〇五	四五、五〇五、八五七	二、二五七			

依右表所列指數，可知滿鐵利益，與年俱增，民國十八年一度（昭和四年度）收入為二億四千萬元，支出為一億九千五百萬元，純利益金為四千五百五十萬元，前後二十三年間，激增二十二倍半，前滿鐵社長山本氏曾宣稱利益金增為七千萬元，並非難事，滿鐵土國之豪勢，殊堪驚歎！滿鐵公司既張其經濟網於滿蒙，則其所關係其他公司，亦不能簡

單說明，蓋滿鐵之所以能握經濟的霸權者，實由於有此關係公司之多，公司種類，為工業・信託・金融・保險・運輸・交通・倉庫・礦業・商業・農業・土木・建築・電氣・瓦斯・新聞等一切種類之事業，均已網羅在內，投下資本，已經納資本金額為一億五百萬元，未繳納者為一億二千萬元，如果全額繳納時，則滿鐵公司之投資額當為二

鐵路月刊平季漢線 附錄 第九十一期

億二千五百萬元，

以下依各種事業之別，而表記滿鐵關係公司之公稱資本金

，已繳資本，滿鐵投資額（已繳未繳資本合計）及其公司數

業種	公稱資本金	實繳資本	實繳額	未繳額	合計
工業	一五三〇〇	五九·八五七	三三·〇〇一	七七·四一三	一〇九·四一五
信託金融保險	三三·五〇〇	二一·六四七	一·三四四三	一一·七九	二·五三三
運輸交通倉庫	一〇八·八七〇	四六·七三〇	二六·三五六	一九·一七〇	四五·五二七
礦業	(圓)	五·八七五	三·〇三八	二·〇三八一	一·三三三九
	(磅)	二·〇〇〇	一·四〇〇	—	—
商業	(元)	一〇〇	六四	—	—
農業	六·一〇〇	二·五五五	一·五〇三	一·八九七	三·四〇〇
土木建築	二〇·〇〇〇	七·五〇〇	七·三七八	二·二·一三六	一九·五一五
電氣瓦斯	三七·〇〇〇	三·七五〇	一·六二七	四·八八二	六·五一〇
新聞	一·三〇〇	一·三〇〇	一·一〇〇	三·七〇〇	三·六·三三〇
	(圓)	一五〇	一五〇	—	—
	(元)	六·〇〇〇	六·〇〇〇	一·二〇〇	一·二〇〇
總計(圓)	三七八·九九五	一七九·八二七	一〇五·四一四	一二一·六一九	三三〇·〇三三
					五七

(元) 六一〇〇 六〇六四 三〇八八

一七 三〇一〇六

(磅) 二〇〇〇 一四〇〇

此五十七公司中，滿鐵會社有其全部股票者，十二公司，幾持有其全數股票者二公司，有其超過半數乃至稍半數之股票者十九公司，共計三十三公司，即對於公司總數百分之六十有完全支配權，其勢力之雄厚，有若此者。

(二) 滿鐵與獄

滿鐵會社，為日本侵略滿蒙之惟一工具，固不待言，然因其資財雄厚，勢力浩大之故，有時供政黨利用，而變為籌措黨費之機關，或為一部資本家之利益，或為總裁重役等的個人的慾望，濫支浪用，在所不免，才以歷任總裁假藉政黨名義，實行作弊，黨人為黨籌款，政客為已獵官，賄賂公行，疑獄迭出，此雖為日人內政問題，似屬無足輕重，然即此亦可藉知滿鐵與日本政黨關係之密切也，茲將與滿鐵有關聯之賄案，擇其一二重要者，簡述如左。

一、搭連炭坑事件 日本大正九年(民國九年)滿鐵副社長中西清一氏以不當價格自東洋炭坑株式會社買收撫順之搭

連炭坑，以其差額貢獻於政友會，此事件與關東廳之鴉片事件，稱為滿洲疑獄事件之雙璧，當時被告者證人參考人等被召喚者與滿鐵有關係之要人，竟至數十名，現正在滿鐵充理事之小日山直登氏，當時曾充撫順炭坑庶務課長，被置於東京監獄，副社長中西氏亦被判決有罪，此事件之

內容，為滿鐵技師評價僅五十萬元之搭連炭坑，中西竟強以二百二十萬元之高價由滿鐵買收之，其後憲政會議士之早速整肅，於大正十年一月三十一日，在衆議院豫算總會席上，嚴厲質問原首相，一時曾引起日本全國之注意，二、滿洲丸事件 本事件與搭連炭坑事件同時發生，原來滿鐵傍系公司之大連汽船公司，由內田汽船購買八千五百噸之滿洲丸汽船，每噸價格為三百二十五元，實超過當時價格三四倍，其差額亦為政黨所用，

三、昭和製鋼所事件 昭和製鋼所擬設立於朝鮮之新義州，與鴨綠江水力電氣及鴨綠江電鐵等相關聯，而組織山條王國，聞昭和製鋼所得利權三千萬元，與政友會秘密有關

係，不過此案迄未證實，僅有此傳聞而已，滿鐵之日本政黨化，為極明之事，觀其每值政變發生，滿鐵總裁，輒為更迭一事，即可證明，依滿鐵公司章程，（一）總裁副總裁各一名，均經勅裁後由政府任命之，任期五年，（二）理事定為四人以上，政府自持有五十股以上之股東中任命之，任期四年，但事實上內閣一有變動，滿鐵總裁亦必隨之。

更迭，事實上每一總裁之任期，不過平均二年三個月，此實足證滿鐵與政黨關係之深，尤足是滿鐵公司為實行其各該政黨滿蒙政策之唯一機關也。茲先將滿鐵歷任重要職員及其所屬政黨，任期等，表列於次，而後對於各時期的重要政策之變化，略述梗概，

號次	姓名	內閣	政黨	任期
一	後藤新平（總裁）	西園寺，桂（一次）		一年九個月
二	中村是公（總裁）	桂（二次）西園寺（二次）桂（三次）		五年
三	野村龍太郎（總裁）	山本（一次）		
四	中村雄次郎（總裁）	大隈		
五	國澤新兵衛（理事長）			
六	野村龍太郎（社長）	寺內		
七	早川千吉郎（社長）	原（一次）		
八	川村竹治（社長）	原（二次）高橋		
九	安廣伴一郎（社長）	超然		
十	山本條太郎（總裁）	政友會		
十一	仙石寅（總裁）	憲政會		
十二	田中	民政黨		

十二　　內田康哉（總裁）　　若槻（二次）

本年九月赴任

22

日俄戰後，桂內閣擬讓渡滿鐵於美商哈利門，經小村氏破壞該項契約，仍歸日本經營，自此而後，日本遂以滿鐵為根幹，以實行其滿蒙大陸侵略政策，既如上述如第一任總裁為奔走於當時日本軍閥兒玉源太郎門下之後藤新平氏，其時後藤氏任台灣民政長官，由台灣歸東京後，即訪伊藤博文諸要人，以滿洲殖民政策相詢，伊藤未能即答，頗有難色，後藤氏即立說日本將來須向滿蒙大陸發展之必要，其言曰『不出十年如能移國民（指日本內地人）五千萬於滿洲，則俄國雖強，亦不得與我妄啓戰端，和戰緩急之制命，居然操於我手，』云云，是其滿蒙侵略政策第一步關於滿蒙經營之方針，實已大體確定，其方針為何，即藉中日共存共榮之美名，而行所謂懷柔的融和政策是也，彼於南滿設立學校，建築病院，以麻醉中國人之心理，組織滿鐵公所，以籠絡中國之無知官吏，對地方要人，餽贈往還，甚至與以利誘，如鐵路之敷設，土地之商租等，不待外交的交涉，即可於中國官廳麻酸昏睡之時，由感情之諒

解而得無形解決，尤以與中國人相接觸，注意培養其將來有為之人物，使其掌握政權，聽其驅使，為最陰謀最有效之手段，依後藤之計劃，旅順大運，均造成商業港，專作為勃海灣沿岸之出入港，但日本海軍方面則必欲旅大造成海軍港，陸軍方面更強硬主張造成陸軍之要塞地，其結果三方並進，以成今日之局勢，後藤氏更聲明其經營滿洲之方針，為『以王道之族類實行霸術，其變化為文裝的武備』云云其意即在他國領土之中，實行扶養培植自國之權益，必表面上施行仁惠而後方可遂其野心，故對在滿文化的施設，努力擴張，同時對東三省之留學日本者，與以特殊方便，以消滅東北人民之民族意識與國家觀念，其用心之周到深遠，誠有令人慄然而懼者，

繼後藤者為中村是公，此人面貌古怪，富於陰謀，對後藤計畫，篤力奉行，第一次山本權兵衛內閣成立後，任野村龍太郎為滿鐵總裁，伊藤大八為副總裁，政黨之注意向滿鐵發展自此始，野村不善理事務，致副總裁伊藤與理阪野耕三等任所欲為，其他理事聯袂辭職，適山本內閣倒，而

野村亦不得不隨之辭職，大隈內閣時代，任中村雄次郎為總裁，中村為山縣之副官，在陸軍界中為稀有之算數家，原為鞍山製鐵所長官，所謂千萬噸製鐵事業之計劃，皆由中村一手製成，當時鞍山鐵礦之發見者為滿鐵地質研究所技師木戶中太郎氏，一日由大連乘車過鞍山，恰值大雨，木戶倚窗眺望，見淋淋細雨中，山石閃閃放光，當以為奇，即下車調查，始知此為鑽石，含量雖不甚多，但地域廣大，亦屬有望，乃創立中日合辦之振興公司從事採掘，中村任滿鐵總裁之後，不久內閣再更，寺內組閣，為統一在滿各機關之政令計，以中村兼關東都督，其時關於行政軍事營業及領事等，均以滿鐵社員充之，惟此種統一制度，實效未舉，及原內閣成立後，以營利的公司不宜冠以官僚式之稱號，乃易總裁為社長，再以野村龍太郎充社長，所謂滿鐵疑獄事件以起，其次為早川千吉郎氏，在任未久即死，早川之後為川村竹治，改增機密費二十萬元為八十萬元，曾以供清浦內閣時代選舉之用，其後加藤高明組閣，安廣伴一郎任社長，為山縣系之官僚，嗜字善書、不甚理業務，安廣之後山本條太郎繼任，為田中義一所任命，即

負實現政友會滿蒙積極政策之使命者，彼於到任之後，即與張作霖直接交涉，所謂新滿蒙五路之敷設，雖因張作霖炸斃而歸於無效，然在日本方面談之，莫不盛讚山本之手腕圓滑而敏捷也，濱口組閣後，由西園寺之推薦，任仙石貢為總裁，（社長後改為總裁）依民政黨之財政經濟政策，對於滿鐵事業務期事務的全理化，惟以銀價暴跌，及東北鐵路部分的成功之關係，滿鐵收入大減，頗受政友舊會及軍閥之指摘，更以年老多病之故，若觀內閣成立後，即辭職，新總裁內田康哉，亦係西園寺所推薦者，於前月赴任，其改革滿鐵計劃，已聲明者為裁汰冗員，消弭黨派界限，並融合中日關係，惟到任不及兩月，日軍即佔領滿洲，擬以實力壓迫中國，承認不法之二十一條及山本時代與張作霖私相訂定之密約，現以鐵路問題，已來日與政府接洽，與日本新滿蒙政策之確立，實有重大關係，總之自後藤新平以來，日本對滿蒙政策，向取虛偽的懷柔的政策文裝的武備者，至是則完全易以暴力強奪政策矣，日本之殖民政策，與其他一切文化等，均係出於模倣，於臺灣統治之始，則以法國經營阿爾及利亞之方法為模範，於朝鮮滿

洲之侵略，則啟英國之東印度貿易公司，而設立東洋拓殖株式會社於朝鮮，設立南滿鐵道株式會社於奉天。東拓之組織，與朝鮮之併吞，有直接關係，該公司最初資金僅一千萬元，名義上雖屬日韓合辦，實際上七百五十萬元為日本所出，朝鮮所出資本僅係以土地而合者，而經營管理之權當然操於日本，朝鮮人實未能參與，及朝鮮併吞已成事實之後，朝鮮統治，完全採用軍國主義，武斷政治，小學校教師帶劍授課，警察均以軍隊憲兵充任。東拓亦隨朝鮮統治之漸次鞏固而完成其使命，滿鐵規模之大，實超越東拓數十倍，日人之傾全力以經營，亦非東拓所可同日而語，二十餘年來，華國人盡在昏暗狀態中，致令東北地方當局零售片賣，以成今日無法收拾之局勢，此次如再為日本帝國主義威脅屈服，確定其非法權益，則東北割滅，全國亦隨之而危，故吾人敢斷言日本滿蒙鐵路政策成功之後，則中國民族即與獨立自由之可能矣。

(三) 滿鐵國際化的失敗

滿鐵關係於中國國防，關係於世界和平，在昔國人雖不自

知，而世界各國莫不知之。滿鐵為侵略滿洲之先鋒機關，國人雖不自覺，而世界各國莫不早已默然，用是俄國雖因戰敗結果，革命關係，未能再行滿足於南滿，而英美資本家虎視眈眈，早已集注目光於此地，惟數十年間滿鐵收買運動與鐵路包圍計劃，均已因日本之陰謀破壞，與我國內亂頻仍不能堅持之故，而底於失敗，吾人泣靈往史，惟有痛心而已，茲簡述其經過如左。

(一) 哈利門事件 此為日本明治三十八年之事件，當時日本首相為桂太郎，經閣議結果，同年十月十二日交覽書於哈利門，其內容為「滿洲鐵道與橋樑，碼頭，倉庫等一併讓度於美國之新迪開特，在日本法律之下，採用日美合辦公司形式，經營運輸業務，並對任美某為滿洲鐵道之經營首領者一事，予以同意」云云，俟經小村阻止，其約乃廢，此為美國財界對滿鐵注意之始。

(二) 新齊鐵道問題 英商波林公司獲得新民屯齊齊哈爾鐵路敷設權，係在一九〇七年，其時北京政府對於英商波林商會，允許其自新民屯北行出鐵庫門再西北轉經洮南至齊

外務省極力反對，中國外交不敏活，政府無辦法，致與波林之契約終未能成。

(三)錦璣鐵路問題 一九〇九年唐紹儀爲奉天巡撫時，銳意於新政之改革，以整理東三省財政爲目的，經美國奉天總領事斯特賴特氏之介紹，由美國財團借款二千萬金元，設立東三省中央銀行，同時以中東路之齊齊哈爾爲基點，至黑龍江畔中俄國境之黑河止所謂黑齊鐵道之敷設權，許與美國，以爲交換條件，當時斯特賴特氏，即與波林公司折衝，其結果斯氏所得之賓黑鐵路與波林公司所得之新民屯齊齊哈爾鐵道兩綫合併，以京奉鐵路綫之錦州爲基點，黑河之南方璣琿爲終點，即所謂錦璣鐵路之協定於以成立，日俄深知此種消息，在日本方面以爲錦璣鐵路如成，則與滿鐵綫併行，實足以制滿鐵之死命，在俄國方面則以爲不但中東鐵路將立受影響，即國防上亦成重大問題，結果俄日締結協約，共同威脅中國，唐紹儀氏終被罷免，此計劃又歸失敗。

(四)滿洲鐵路中立之提議 一九一〇年美國國務卿饒克斯

爲滿洲鐵路中立之提議，即以中英美法德俄日等七國名義

共同貸資於中國，使中國買收滿路，由出資國之代表組織協同委員會管理經營，俟本利償還完結後解散，此案日俄兩國均反對，於一九一〇年再續日俄協約，此案又被中止。以上爲英美諸國注意滿洲開發，而以滿洲鐵路實行國際化之經過，乃以日本決心獨佔滿鐵之故，出死力以抵制，卒至未能實現，最近我國方面，漸知滿鐵之發展足致中國於危亡，然於引用外資以敷設鐵路振興產業，又輒受日本之干涉不得自由，乃驟然而起，由中國自身開始築路，同時實行葫蘆島築港計劃，葫蘆島在遼寧省錦縣之東南，此港如能成足以對抗大連，一九一〇年經英人技師休子氏計劃，即着手興工，翌年以武昌起義革命爆發之故，遂被中止，至民國三年工事再舉，以資金難集，中途又緩，其後張作霖與北京政府交通部合資千萬元，擬所繼續工事，又以直奉戰爭而被頓挫，去年東北交通委員會決定建設，於七月二日舉行盛大之起工式，由和蘭築港公司承攬工事，計劃至民國二十四年十月十五日完成至少含有吞吐力二百萬噸之葫蘆島港，此實日人所不忘反對者也。

依東北鐵路網計劃緣起所述「一欲抵制中東滿鐵兩路，除

鐵路網之實行，別無他道，鐵路網中最重要者，即挾滿鐵而斷中東之東西南大幹線，更將此兩線路集中於北寧線，建築良港以充銷路，則不僅可抵制滿鐵之死命，即中東路亦將與以重大威脅」云云，此實與日本以其深之刺激，以為中國東北鐵路網計劃之進展，葫蘆島築港之完成，日本如不以武力解決則滿鐵無論有如何之經濟鬥爭力，結果必歸於失敗，故在神經過敏之日人，認為今日局面已

至日本是否能放棄滿蒙大陸政策之嚴重的關頭，舉國騷然，咸主以實力占領滿洲，誓死爭奪，明乎此，則所謂因滿爆鐵炸，而出於自衛權之發動者，皆屬偽造之事實，又不待煩言而自解矣，

五、日本在滿合法權益之清算

日本之占領滿州，一則曰日本在滿州擁有特殊權益，再則

自日本非法占領滿州以來，歐美報紙發此議論者，頗不少，彼等對遠東災況不明瞭，此種謬論，固無一顧之價值，然日本侵略我滿蒙之真實狀況，未能公布於全世界，聽日本妄為宣傳，實亦我自身疏忽之責也，茲將中日間關於滿蒙鐵路締結之條約，一一考究，則知日本所謂合法權益與特殊地位者之內容為如何矣，

一、關於南滿鐵以者

(A) 大連長春間之幹支線的經營期間，依中俄原約，自完成之日起，滿八十年，關於鐵路及其他一切附屬物，無條件交還中國政府，又自開通後經過三十六年，中國政府對於一切投下資本及關於鐵路之一切債務，全部償還其利息時有贖回鐵路之權利

(B) 安奉線之經營期間，自改良工事完成之日起，完為十五年，右期間滿了後，以第三國評價人之評價額，中國政府有贖回本路之權利

依原訂契約，南滿本線至一九三九年，安奉線至一九三一年，中國均有贖回之權，滿鐵一經中國贖回，則日本之蒲

鐵路政策，即根本破壞，故乘歐戰未終之際，提出二十一條，強迫中國簽訂，其關於前兩線者，與關東州租借期限，同時延長九十九年，關東州租借期限延至一九九七年，滿鐵本線延至二〇〇二年，安奉線延至二〇〇七年且原約所訂滿鐵本線及安奉線中途贖回之權利，亦歸無效，按南滿路與安奉路日本之合法權益，一方面由於日俄波斯茅斯條約，繼承俄國之權利，一方面由中日滿洲善後條約中國予以承認，關於該路線，中國所應履行之義務如此日本所應享之權利如亦此，至於二十條之締結，完全由於片面的暴壓，並未經合法手續，不但在簽訂該條款時，缺乏自由意思之合致，即其內容亦顯然侵害中國領土與主權之獨立而違反國際公法，該條款始終未經承認，且於民國十二年曾經北京衆議院正式否決，宣布取消，是該條款之條文早已不能存在，中國應再將一切關係條約，鄭重聲明，同時可提出法律根據，請求國際司法裁判所，正式裁判，

二・關於吉長鐵路者

新奉路已於一九二四年隨借款之清償而日本權利同時消滅

已如前述，現所成爲問題者，惟吉長鐵路，關於該路合法的契約，祇有一九〇八年十一月所締結之新奉興吉長鐵路契約，及一九〇九年之吉長鐵路借款細目契約，依各該契約，應由中國自行經營，至一九一七年之吉長鐵路續借款契約，係根據於非法之二十條所規定者，二十條既根本否認，此約當然無效。

三・關於滿洲五案件協約及間島協約者

(一)新民屯—法庫門間之鐵路，我國曾於一九〇七年開始敷設被日本非法阻止，其藉口爲根據中日秘密議定書第三條『清國政府以保護南滿洲鐵道之利益爲目的，清國政府在該鐵路收回以前，承諾在該鐵路附近或與其併行之任何幹線，不予以敷設，又可能害及該鐵路利益之任何支線，亦不敷設』當時中國政府以怯於威力之故，終爲所屈服，惟該項秘密協定，既非合法的條約成文，當然無絕對拘束之效力，換言之，亦即中國無絕對遵守之義務，至一九〇九年關於該路兩國復重行協定，即中國欲敷設該路時，須豫

欲借日本款項修築時，得事前磋商之意，不然，中國在自身領土內築路，無論從任何方面言之，日本均無干涉之權利，果依前清政府與日本之秘密協定而解釋，則在南滿任何地方築路，日本均可藉口干涉，其侵害中國主權，阻礙東北開發，莫此爲甚。此亦應提出國際司法裁判所徹底清算之一也。

(二) 大石橋—營口間之滿鐵支線，俟滿鐵期間終了後，一律交還中國，本路亦與二十一條有直接關係。

四・關於吉會鐵路者

本路爲日本所多年希圖而未得者，一九一八年曹汝霖與日本特殊銀行團之間，曾結吉會鐵道借款豫備契約，因直皖戰而失效，至張作霖爲安國軍總司令駐節北京時，與山本條太郎所爲假調印之新滿蒙九路中，吉會線亦在內，張作霖死後，此案亦隨之消滅，北次日軍占領滿洲，將來鐵路交涉時，日本方面或再提出此案，亦屬意中事，惟此路關係於東北邊防及葫蘆島築港事，極爲重大，故特於此再事提及，用以喚起國人注意。

其他所謂滿蒙五鐵路、滿蒙四鐵道及新滿蒙五鐵路者，雖

經滿鐵一再陰謀，或與北京政府賣國政團之安福系秘密協定，或與東北地方政府暗中交涉，然皆因時勢變遷，未能成爲正式條約，現在日本方面所認爲懸案而欲乘機解決者，約有左列八款：

(一) 打通線，本線爲四洮線與北寧線之連絡線，日本認爲與洮昂・四洮・鄭通各線，爲南滿鐵路西方之並行線，我國於一九三一年發表敷設計劃時，日本曾非法抗議，惟當時置之未理，即着手工事，一九三七年十二月，全線開通，日本至今指認爲違犯中日滿洲善後條約，威脅滿鐵發展，惟此既屬日本片面的非法主張，且事已過去，當然可以置之不理。(二) 吉海線之敷設，日人認本路與瀋海線同爲滿鐵東方之併行幹線，一九二七年六月，由吉林省官民合辦，着手動工，而日本竟藉口滿蒙四路之交換公文，以本路須向日本借款，始能修築，按該換文之意，係中國關於本路如借款修築時，應與日本商借，但中國自身借款興修，主權所在，當然不容任何國家干涉，日本竟如此主張，干我內政，此實違犯九國條約，應予嚴厲拒絕。

(三) 洮昂工事費決算問題 本路工事係由滿鐵承包，惟其

預算與決算不符，不當開支與非法開銷，中國如予承認，則損失甚大，惟此事如日本承認其非法開銷而肯為公的平處理時，中國方面當然樂與解決，

(四) 洗昂線顧問問題 本路依契約應置日本顧問，代管一切收支，關於支出之一切書類，須經其連署，方有效力，惟工事費既未結算，當然以前契約成為懸案，顧問等枝節問題，亦自不能解決。

(五) 北寧瀋海連絡問題 一九二七年三月我國將瀋海北寧兩線互使聯絡，日本竟藉口於中日關於京奉線延長之協定，亦表示反對，曲解條約，全無根據。

(六) 吉海吉長兩線接續問題 我國於吉海線完成之後，一

九二九年，擬行吉海吉長兩線之連絡輸送，以日本之阻止而未能實現，我國自身之鐵路，竟不能自由管理，其為憂橫莫此為甚。

(七) 吉敦線建設工事費問題 本路工事亦為滿鐵所承攬者，其工事費與洗昂線相同，果日本不為非法之要，求我國當然亦不能拒絕商議。

(八) 四洗借款之換算問題 四洗借款總額為三千二百萬元

，期限至一九二六年五月末，日本曾要求重行換算，至今以與其他關聯之鐵路問題尚未解決，故此事仍為懸案，

六・鐵路交涉之根本原則

總上而觀，日人所謂合法權益者，僅不外少數鐵路之借款問題，其他則盡屬曲解條約暴力占據者，為排除中日間之東省糾紛，先決問題，為日人須洗滌其不正觀念，放棄其鐵路侵略政策，然後方有直接談判之可能，不然在我國方面，甯可永遠作為懸案，另作有計劃之開發，倘一時為暴力所屈服，則一念之差，即貽千秋之恨，關於東北鐵路問題之解決，就管見所及，陳述如左，用供國民參考。

一・最迫切的國際聲明書

按二十一條為日本違犯國際公法之非法要求，中國迄未承認，此為世人所共知者，惟是關於山東及其他部分者，雖經日本宣布無效，而關於滿蒙者，日本則仍在強硬的非法的主張，致成為中日紛爭之根源，此種非法條款，一日存在，在，則中日在滿衝突之危機，一日不能消滅，即世界和平，亦一日不能保障，現日本在國際聯盟幾度聲明日本對滿

雖有特殊權益，有特殊地位，以致眾不了解中日關係之歐美政治家，以總和聯盟空氣，以爲其佔領滿洲作辯解，十月十三號日代表芳澤氏之聲明書，述滿蒙利權至有十五六頁之多，而我國代表則僅有日軍占領滿洲後之報告，迄未聞有日本侵略我滿蒙的歷史述敍，彼今日之占領滿洲，

係藉口於擁護特殊權益，我代表何以不反證其在滿蒙地位之不法，彼言問題之解決，不能根據於理論與原則，須注重日本既得權利之事實，我代表又何以不聲明彼除根據非法之二十一條外，日本在滿並無幾多之正當權利，且凡彼所有條約上一切合法權利，我國亦並無侵害之事實與意圖，此種事實，國民政府應詳爲搜集，供給聯盟代表，尤以關於中日衝突總原因之二十一條正式宣布其無條約效力爲最重要，日本此次出兵，已有最大決心，並已秘密動員，以抗第三者之干涉，即激動世界大戰，亦屬可能，惟世界各國，均窘於財政，且最近國際關係，日趨複雜，在極端疲敝之下創痛鉅深之餘，第二次世界大戰，似非其時，而義國一國是否有與日本作戰之實力與犧牲之決心，均屬疑問，總之無論將來戰與不戰，現在國民政府應立將二十一

條廢止之經過，日本在滿之沿革的不法事實，日軍占領滿洲之現狀，滿蒙開發與世界關係，日本占據滿洲對於國際之威脅，以及滿蒙與中國民族生存上之關係等，注重統計，臚列事實，使國際上對滿蒙有正確的認識，以反駁日本片面的反宣傳，此實目前之急務也。

二、鐵路交涉之根本原則

- (一) 明白廢止二十一條，另爲其他合理的協定，
- (二) 關於南滿鐵路之權利義務，仍依照中日滿洲善後條約而行，屆期由中國政府備價收回，作爲國營鐵路
- (三) 中國築路，絕對有左列各項自由，(A) 路基上之自由，(B) 資本上之自由，(C) 技術上之自由，(D) 營業上之自由，(E) 鐵路材料採辦之自由，(F) 港灣修築之自由，
- (四) 一切秘密協訂及未經批准之地方契約，非經中央政府重新審訂者，不能發生效力，
- (五) 舊約上與新協訂原則上衝突之點，應一律修正，
- (六) 在以上原則爲前提之下，關於洗昂工事費之決算及四

說借款之換算等問題，由雙方同意為合理的協商

以上所列原則，如能實現，則東北交通之發展，必能一日千里。同時日本之滿鐵鐵路政策，亦可不擊自破，惟是日本之認滿蒙，既為其「死活利害」關頭，不但對於右列原則不肯承認，即今日滿鐵活動亦尙認為受中國牽制，而思有以推翻東北交通委員會，打破滿鐵包圍鐵路網，在中國方面非取消二十一條，不能保持滿蒙領土，在日本方面二十一條如果取消，則滿蒙侵略，事實上已不可能，中國不能

無端放棄滿蒙，日本亦不肯輕自滿蒙退出，故此次事變，即能幸免世界大戰，然亦決非旦夕所可交涉成功者，中國此時須有最後之決心，甯可令國交斷絕，日本軍隊有更甚於今日之蹂躪壓迫，亦不能圖一時苟安，作屈服的解決，先決條件，為日本撤兵，兵如不撤，則一切無直接談商之餘地，上述原則，不過供將來萬一入於交涉時，我國所應持之方針而已，（十月十五日發於東京）

杭江鐵路參觀記

劉敏功

居今日軍事甫次告平匪氛行將肅清之日，國人所翹首跂足切望實現者，無非安定秩序，恢復元氣，以及減輕負擔，補償戰亂中所受損失等，尤冀於創鉅痛深之餘，得有革蕩振興改善舊觀之一日，誠以民衆於革命期中忍受不可避免之犧牲，生命財產直接間接之損失，何可計量，倘軍事告終匪獨無擾亂反正改弦更張之希望，即戰前固有安定現象，復亦難慨原來狀態，則民衆何辜，多蒙歷年重大痛苦，以覬覦渺不可得之預期，將來艱鉅毫未解餘，而目前之流離失所，又難望其避免，果不幸民衆共信互助之觀念，日

趨淡薄，其影響所及，當非僅為消極不合作之表示，關係民族復興，國運前途，恐有難於設想者也，國人侈談建設久矣，自辛亥革命以後，新興事業，幾如雨後春筍，道路傳聞，報紙喧騰，風起雲湧，全國躍然，一時朝野上下人士，不謀僉同，若似民族國運之維新，翹足可待，曾幾何時，有因股本毫無，自歸消滅，有以資本不充，中途停頓，甚則因謄借外資，徒生紛擾，貽患無窮，其能堅持始終告厥成功者，實百不及一，尤推鐵路之建設，糾紛最繁，國有民業之爭，滿清因以致亡，民國繼

興，僅將各省民衆路資，收歸國有，而所有國內幹路，奉皆借外款修築，權操客卿，或亦間接與外商有關，東轉重重，即有收回自辦，反因管理不善，大不如前，其能毅然以本國資本人力，修建距離較長工程艱鉅之鐵路，惟由北平至包頭之平綏鐵路一線，此吾人每經居庸關下，瞻仰詹公天佑之遺容，不禁肅然起敬也，二十餘年來，變幻迭乘，惕於前之失敗，朝野亦未遑及此，馳至新興事業，幾將絕跡，而昔日僅有之萌芽實業，亦日就腐敗，破產時有所聞，虧損混亂不堪者，在在皆是，革命復起，因軍事勝利之後，建設至前屬急需，此十餘年之銷沈，震於革命建設之呼聲，不斷在黨的宣言，政府報告，以及一般報紙上，常有所聞，於是提倡建設，振興實業，誠屬當然不可滅沒之事實，祇以謹慎從事，恐蹈前日覆轍，並以擋於情勢，多未能急切進行，如鐵路一端，除東三省稍有新路增築之外，其餘各地，毫無所見，最近自浙江杭州達贛浙交界之江山間，正着手設敷鐵路，經動工修築，一段已完成通车，因惟十年來未未浙江，詳情莫由探悉，屢欲得便赴浙一行，又苦無較長時間之機會，前月乘赴京出席鐵部會議

之便，承京滬杭甬鐵路范君紹濂邀遊杭州，七月十一通日

車自京抵杭，西湖及城市建設，大改舊觀，馬路幾遍及全市，十三日晨八時，順道往訪杭江鐵路局，局址在裏西湖濱，為陸軍醫院舊址，倚山面水，全湖在望，辦公室散築邱壑間，若亭臺樓閣點綴湖山林泉中，別饒住趣。局長

杜鎮遠氏，卒業美國康納爾大學，副局長劉貽燕氏，卒業英國格拉斯哥大學，服務交趾界，久廢年所，為詳述籌劃開辦經過，苦心孤詣，頗經營，惟因路款不敷，工程屢將中斷，挣扎維持，始有今日，第恐外間不明究竟，來相責難，言下頗露忍勞負重之意，繼出閱總局組織表，

詳查所有組織，與國有各路管理局比較，範圍較小，一切均照工程局組織，並將車務機務合為運輸課，如北寧鐵路之車務機務兩處併為運輸處相同，在北寧或以為車務機務同負運輸任務，合併較分轄為易收合作之效，但杭江之設運輸課，恐除上述意義外，尚因經費關係，或可節省開支，証之局長兼任工程課長，副局長兼任運輸課長，後者當為其主因，據云，經費一項，自十九年三月興工起，由浙江省政府按月撥付四十萬元，以作建築支出之用，僅十五

個月竣工，共計預算建築資金六百萬元，除十九年三月至六月資金收足一百六十萬元，建築支出祇用去二十五萬元，餘為備購外洋材料定款，及留存補充下年度按月資金收入之不足，十八年度中，總局每月預算月為一萬八千零八十五元，第一二兩總段工程處，月各為八千一百十五元，至十九年十一月起，始預算月為三萬七千三百十五元，十九年下半年，經費頻告支綰，工程屢將停頓，祇求於本年內先謀杭州蘭谿（計長一百九十五公里）全段路線通車現已售票至諸暨，計長六十五公里，至於各車站土工，先築避車軌道一道，橋工則按步興築，大都用木樑椿墩椿座構成，間有小橋用石座及混凝土座，木樑多為 9×18 、洋松及滬杭路出售十八尺長舊鋼樑，椿墩椿座用 12×18 、方洋松，每排五根，小拱橋均用混凝土建築，僅尖山江橋中間六孔，用鋼板梁，每孔長四十二尺，下墊雙排木架墩，每排用長七十尺之美國圓松樁七根，共約需款九十餘萬至一百萬元，因經費有限，永久橋樑基礎工程，俟將來營業發達時，再圖改建，其餘車站房屋及設備，除必須正式建築外，或租賃民房，或從簡建築，而各車站站台，調車線土工

，蘭谿車站鑿石，江邊延長線，金華車站護水堤，及片石保護等，統俟廿年度全段竣工通車後，利用客貨收入，藉謀資金之周轉，始分別緩急先後，另謀擴充，鐵軌暫按輕便鐵道計劃，每碼重三十五磅，杭州蘭谿間正線一百九十五公里，側線四十公里，共長二百三十五公里，需鐵軌八〇七九噸，約價一百二十萬元，枕木三七四·七八五根，需價七六九·五七〇元，其他附件及工費又五十餘萬元，臨時可更換重執，行使重量機車，綜上觀之，該路於經費支繩時，仍亟謀鐵路建設之完成，實迫不得已之事也。九時告別後，承舊日平漢同事程君培蓀之邀，（現充該路機務工程司）偕同車務股曾君由湖濱乘公共汽車至三郎廟，地距滬杭甬南星橋車站甚近，搭錢塘江義渡木舟，涉江至西興，即為杭江鐵路之江邊車站，與滬杭甬開口車站，隔江遙望，六和塔猶在指顧間，去站半里許，為江邊機務第一分段及機廠，廠僅為臨時建築，正式機廠方搭架動工，然已能裝修車頭，配修客車，以及修配零星機件廠內佈置，雖屬稍具規模，而實事求是工作已有年餘，若非程君代為說明，任何人當不信此種簡陋廠所，而能有如此之成績，

亦無論何人，倘不親身涉歷，更難知創始之不易耳，繼程君語余第一批已到機車共三輛，為S-18-10式，各重三十六噸，每輛值美金九千六百五十元，客車底架六輛，各長十二公尺寬二・八公尺，每輛合美金八百九十一元，自製車身價祇國幣三千一百二十元，平車底價十輛，各長九・六公尺寬二・五公尺載重十二噸，每輛價美金八百零五元，自造車身價（洋松板）八十八元，敞車底架八輛，各長六・六公尺寬二・五公尺載重十二噸，每輛價美金九百四十三元，自造車價（洋松板・端框邊框）一百三十元，棚車底價二輛，各長六・六公尺寬二・五公尺載重十二噸，每輛價美金一千一百十四元，自造車身價（洋松地板・端框邊框）二百元，第二批訂購有鐵重五十三噸半之機車六輛，客車底架二十四輛，並有各鐵重十五噸之平車底架輛十輛，散車八輛及棚車二輛，九月即可運到，現在杭州諸暨間，僅用一輛機車，每日往返開客行車一次，發售二三等客票，其他作運輸工程材料，一輛則留備他用，九月後第二批機車車運到後，則杭諸間每日可對開客車一次或二次，更可開行貨車，載運貨物，同時因機車車輛增多，工程

進行，更為迅速，如無其他阻力，本年內可通至蘭谿，一以綫路較長，一以蘭谿等地，物產豐富，客貨運定有長足之進步，營業收入，當甚興旺，隨行隨止，參觀機廠及機車房，不覺已過中午，即在機務第一總段辦室午餐，蔬菜黃米，別有佳味，君出罐頭相饗，葷索雜陳，食多不覺過飽，飯時，並知機務段長為上海交通機械科高材生，曾赴美國留學實習，歸國後始服務該路，年約三十許，精神甚佳，常自往機廠作工，頻謂員工司機，甚形缺乏，如因病事故請假，即無人替班，有時遂親身開車，忙碌異常，並自稱尚未結婚，此時猶無大碍，余笑答從貴路員工服務情形而言，第恐無一結婚之人，否則不致能如此終日勞頓耳

飯後，坐手搖車至江邊車站站為一小木屋，雖無欄欄貨棧候車室等等，但票房站長辦公室，亦略具雛形，所有雨棚月台，均為枕木所建，恐因經費支絀，未及構造正式雨棚站台，祇求通車應用起見，暫用枕木搭成，將來改建時，木料復可移作他用，江邊站有電話線兩對，借挂市內及長途電話電桿，更借用水線兩對，至總局，並有電話銅線二

對，電報鐵線二對，通諸暨各站，西興及諸暨各有電話交換機一具，每站則裝設電報機一具或二具不等，迄一時半，列車於站長綠旗飄揚口笛一聲中離站，吾輩三人，所坐為二等客車，均持有公務乘車券，聞查票員檢票甚嚴，杜局長以忘帶乘車券，亦曾補票一次，車上備有茶水冰箱，旅客食用雜物，須棄置拉圾桶中，故車上甚形清潔，惟站長及查票員尚未着有制服，車行後，曾君謂杭江開辦伊始，漸人屬望甚殷，在鐵路人員力任艱鉅，總期於可能範圍內，求路事進行，稍有成績，而各方不免有超出一切環境，為求全之責難，如旅客每公里每人運價現祇訂為一分五厘，較其他國有各路每公里每人車價一分七厘者，已屬低廉，但一般仍認為票價尚高，蓋鐵路一方屬營業性質，一方又為公共交通機關，如運價過低，收支難於適合，或陷鐵路於賠損虧累，倘國庫省帑豐裕，即公共交通事業，略事補償亦未始不可，無如省政府均庫帑支絀，鐵路全恃營業收入，以謀自身之維持發展，固應視民衆之經濟狀況，酌定較低之運價，同時須保持營營進益，兼顧鐵路本身，故核定運價之先，頗費躊躇，又如貨物負責運輸，在國

有各路，除東北間有一二路外，大多並未實行，純因國內環境如此，鐵路難於負責運輸，杭江創辦未久，情形更較困難，尚擬於可能時，先辦數種貨物之負責運輸，其未經負責運輸之貨物，設其損失原因，非以天災人禍，不能避免，而純由鐵路人員過失所致者，雖未經鐵路負責，亦當酌付賠償，在表面雖鐵路稍蒙損失，然民衆對鐵路之信仰，則因此而增，雅不願別路車務人員之惡習，移植此間，更不願社會人士，對本路之批評，比擬其他各路為惡劣，再客貨運輸通則附則及貨物分等表，經鐵道部修改舊交通部所訂者，先後頒行，各路則依照訂定規則，然細考各路運輸規則附則中，逕有與部頒通則附則完全衝突，旅客商人，無所適從，倘遇數路聯運時，爭執在所難免，故杭江鐵路訂定客貨運輸規則附則貨物分等表時，全依鐵部所頒為藍本，如因本路特別情形，須有特別規定，亦求無悖通則之大意，如是旅客商人得有一定依歸，免滋紛擾，余漫應之，曾君復續稱，現在車僅通諸暨，每日收入約五百元，月可有一萬餘元，以之維持第一二總段經費，勉強過去，故二十年度預算，營業收入支出約十七萬六千四百元，

將來車通蘭谿時，營業收入，繼不止在三倍以上，至少亦日可收入二千元之譜，談話間，車已至蕭山車站，出站赴市街遊覽，便道過建設局訪友，歸途中，天忽雨，未多盤桓，即改乘長途汽車返西興江岸，

仍由錢塘義渡過江，南岸水淺，北岸較深，水深處可用摩托汽船施行，江心至南岸水淺一段，尚須人力撐篙，故上船後，即由義渡局所雇船夫三人，輪流把篙，俄而雨急風猛，船被阻難行，船夫亦停止動作，歷時已半鐘，船尙離西興不遠，全船乘客大譁，爭責船夫，然船夫終不爲動，後由乘客中之好事小孩數人，代爲撐船，船始迂緩前進，船夫見童子尙熱心代勞，始起而繼續工作，吾輩方慶可達彼岸，不謂風雨同舟中，所恃與共濟者，厥惟未成年之童子，坐旁有一醉漢，沈沈入睡，鄰座幾全爲之侵擾，啞貢毫無所聞，一老人憤罵最烈，操純粹之紹興土音，醉漢固全無知覺，即船夫亦相顧不解，時程君遠指滬杭甬閩北車站，謂將來杭江發達後，江岸鐵路線可延長至閩口對岸，訂用新式大輪數艘，便與滬杭甬聯運，此時因建築資金缺乏，不得不暫時利用義渡，浙省交通素便，猶且如此，其

他各地，可想而知，船抵三郎廟，仍乘公共汽車回湖濱，相別後，即搭晚車過滬北返，

車中閱七月十一日杭州之江日報，載有杭江鐵路消息，據云，杭州蘭谿間之鐵路，年內可望通車，其由金華經湯溪龍游衢縣至江山一段，長一百十四公里，決改築汽車路，以節經費，衢縣至江山一段中之龍游衢縣分段，長二十九公里，由公路管理局修築，自蘭谿至龍游分段，長三十一公里，已經浙建廳會同第二師四師及各地方官紳，籌劃進行，預期明年六月，全路可望直達等語，似此杭江鐵路，最近僅能築至蘭谿，其餘至江山段之一百十四公里，或因經費困難，有改築汽車道之趨勢，如就汽車道而言，亦屬交通上所必需，較之鐵路工程自易，惟以聯結鐵路之枝線及不與鐵道平行者爲宜，即或有與鐵道平行，客貨運輸，亦不致互相影響，誠因鐵路宜於鉅量及遠距離之運輸，而汽車道則否，至於汽車道工程費用，建築土路及碎石路面，如照鐵道部國道設計委員會所發表之國道分期興築計劃，其中第一期敷設之京桂線，江蘇浙江兩省各路，估計每

十五公里之路基築造，預算祇九十餘萬元，每公里尚不及五千元，所差祇軌道及其他費用，及機車客貨車輛較汽車購價為多，設金華江山間，將來如須改築鐵道，此時所築汽車道工程，何異虛糜，因鐵道路基與汽車道，全不相同，不如仍依原定計劃，繼續展至江山，加以杭州蘭谿間通車後，客貨運之收入，至少可用作鐵路本身之維持，其金華江山一段之總務費籌備費機車車輛機廠等費，暫時不必再事擴充，其餘應增之購地軌道路基築造橋工車站房屋電報電話號誌及轉轍器各費，較改築汽車道至多不過數十百萬元，浙江省既已提倡建設鐵道於先，應始終積極進行，免致中途停頓，鐵路係交通機關，其營業之發達與否，須有一定條件，非如其他實業，盈利之豐嗇，每以資本之多寡為正比例，苟資本不敷，貿然興築一段路線，其經過區域，非為富饒之地，或兩端接連處，無鐵道或大江海洋，則此路匪特鮮盈利之望，即本身亦不能維持，虧蝕定在意中，如粵漢路湘鄂段，以未接通株州韶關一段，迄今虧累不堪，即為實例，故杭江設不謀發展則已，果欲求鐵道交通

之健全，至少亦須築至江山，始可維持現狀，如望將來有長足之進步，非獨積極與滬杭甬聯運，並應繼續修至江西玉山，再展長以達南昌，期接連由九江至南昌之南潯鐵路，倘京湘鐵路一旦告成，此路之營業，定不在膠濟正太之下，

此次南遊浙江，良友名山，兩未辜負，再得參觀新築之杭江鐵路，綜覽該路大體規模，簡陋拮据之狀，無可諱言，然在路服務職工之精神，實為已成各路所不及，甚望本堅毅不拔之氣，為鐵路建設奮鬥前進，吾國先民固有創造能力，藉此而得以發揚，因人成事惡習，亦隨之剷除不少，為未來物質建設之先聲，啓後日振興實業之規範，尤望民眾勿輕信浮言，多觀察事實，不為求全之責備，少持門戶之私心，更宜鼓勵提倡，造成強有力輿論，一致促建設事業之早日完成，誠因實現實業計劃之責任，在多數人而在少數人也

錄附 漢平刊月路鐵 期九十第